

中国都市密集区市际关系中存在的问题及其应对

李学锋

(中国社会科学院 城市发展与环境研究中心,北京 100732)

[摘要] 当前,中国都市密集区市际关系中存在的问题包括产业结构趋同、恶性竞争、城市定位重复混乱、地方保护主义以及基础设施重复建设等。都市密集区市际关系中存在的复杂问题,与市际关系协调机制不成熟、不完善密切相关。创新都市密集区市际关系协调的制度和机制,实现协调主体的多元化、方式多样化、目标长期化,是当前都市密集区发展中殊为迫切的任务。

[关键词] 市际关系;产业结构趋同;恶性竞争;制度创新

[中图分类号] F290 **[文献标识码]** A **[文章编号]** 1005-3492(2009)09-0055-05 **[收稿日期]** 2009-04-28

[作者简介] 李学锋,男,湖南桂阳人,中国社会科学院助理研究员,博士,主要研究方向为都市密集区、城市管理等领域。

一、市际关系对都市密集区发展的影响

都市密集区发展的过程,一方面是单个城市实力不断提升的过程,另一方面则是区域整合不断加深、市际关系在曲折中不断协调的过程。一般而言,市际关系对都市密集区发展具有重要影响。市际关系的协调程度,是都市密集区发展水平的重要标志。

具体来说,市际关系对都市密集区发展的影响可以从以下五个方面加以分析:

一是市际关系决定着都市密集区内资源能否得到最优配置。在都市密集区内,资源突破了相对狭隘的单个城市空间,可以相对自由地在更大的地域范围内寻求更高地回报。当城市之间不存在各种要素和商品流动壁垒时,市场配置资源的作用会得到最大程度的发挥,都市密集区内城市之间的一体化程度也会达到理想状态。然而,当城市之间交通不畅、相互掣肘、以邻为壑时,地方保护主义就会盛行,都市密集区内的要素流动就会遇到障碍,资源的优化配置也就无从谈起。

二是市际关系决定着聚集经济效应和规模经济效应能否得到最大程度发挥。追求聚集经济效应和规模经济效应,是都市密集区形成和发展的重要动因。在一系列公共产品的供给中,聚集经济效应是显而易见的。以机场建设为例,都市密集区内多个城市共用一个机场,不但可以减少建设成本、减少土地资源浪费,而且可以分摊机场维护成本、提高机场使用率。类似的例子,我们还可以在电网建设、天然气管道建设以及水源维护等方面找到很多。规模经济效应则可以通过很多产业发展体现出来。在现代产业体系中,不少产业(尤其是服务业)都存在“门槛人口”的限制,实际上就是

对“最小市场规模”的要求。如果城市之间能够互通有无、互为依托,就为很多产业在都市密集区内的成长提供了基本条件。反之,如果城市之间互相封闭,都市密集区的产业发展就会受到遏制。

三是市际关系决定着都市密集区内创新成果能否迅速扩散。随着城市之间日益频繁的交流,都市密集区可以提供多元化的学习网络和创新网络。集中的竞争与协作企业网络提供了更多学习机会,为实现创新提供了重要知识来源和物质手段。同时,由于占据整个知识的绝大部分且对创新极为重要的隐含经验类知识,主要蕴藏在专家、工程师和技术工人的大脑之中,一般很难用语言表达,因此,相对密集的城市空间中的近距离接触和非正式渠道交流对技术创新及其传播尤为重要。当市际关系融洽,城市之间交流顺畅时,创新扩散就会非常迅速。反之,城市之间隔阂越深,都市密集区的创新活动及创新成果的传播就会受到越多的制约。

四是市际关系决定着都市密集区发展中的一系列重大问题能否迎刃而解。都市密集区发展中,不可避免地遇到一系列重大问题。其中很多问题,都需要各个城市通力合作,共同应对。以资源环境问题为例,在工业化中、前期,由于急功近利的发展理念和较低的技术水平,经济发展的环境污染问题会比较突出。随着都市密集区经济发展和人口的大规模聚集,资源环境问题会越来越严重。尽管污染集中表现在部分城市(如水环境污染在水域集中和河流的下游地区表现突出),但没有所有城市的合作,环境治理就只能停留在口号上。与此类似的一个问题是,城市交界区域的发展问题。由于交界地区一般都远离城市中心,不但经济和社会发展程度较低,而且往往容易成为犯罪活动频繁的藏污纳垢场所。显

然,这些地区的治理有赖于相关城市在管理权限、发展政策和治理措施方面的通力合作。

五是市际关系决定着都市密集区发展的长远目标能否顺利实现。市际关系不能仅仅着眼于当前的现实问题,更应关注都市密集区的长远发展。因此,处理好市际关系对都市密集区伐朽那更长远的意义在于,通过城市之间的良性互动和充分沟通,形成共同的发展价值目标和一整套处理市际问题的制度框架。都市密集区的发展目标,一定要经过充分酝酿,充分体现各城市的利益诉求,并取得广泛共识。都市密集区的制度框架,则将为处理市际关系奠定长远基础,敦促所有城市为实现既定目标努力。

二、都市密集区市际关系中存在的问题

中国都市密集区形成时间不长,市际关系总体上还处于“磨合”阶段。这一阶段市际关系的总体特点是:市际关系的重要性已经在全社会形成广泛共识,但受传统体制等多重因素影响,理顺城市之间关系还任重道远。

“磨合”阶段的市际关系中,还存在诸多深层次问题。这些问题主要体现在以下几个方面:

(一)产业结构趋同现象依然严重

都市密集区要形成合力,至关重要的一点是相关城市拥有各具特色但又相互依存的产业结构。然而,各城市相近的体制和机制、相似的资源禀赋和科技水平,却在一定程度上造成了城市之间产业结构的趋同化。对比《上海优先发展先进制造业行动方案》、《浙江省先进制造业基地建设纲要》以及江苏的沿江开发战略的相关内容,汽车、石化、电子信息产业等均高频出现。徐长乐(2003)的分析表明,产值排在前9位的主要工业大类中,上海与江苏的同构率为100%,只有排序的不同;上海与浙江、江苏与浙江,9大产业中分别有8个是相同的。在高新技术产业发展规划中,集成电路产业的同构率达35%,纳米材料为48%,计算机网络为59%,软件产业为74%。长三角16个城市中选择汽车作为重点发展产业的有11个城市,选择石化的有8个城市,选择通信产业的有12个城市。在食品饮料、纺织、印刷、塑料、办公机械设备等产业方面,三地的产业同构率竟然高达80%以上。而苏州、无锡、常州三地在经济总量中排名前五位产业几乎一样。在长三角区域内,产业结构趋同、缺乏分工导致城市功能不明等现象也非常严重,共有10多个国家级开发区,省市级开发区不下上百个。此外,在京津地区,北京和天津都将汽车、物流、信息产业作为支柱产业。类似的情况在其他都市密集区也同样存在。

(二)恶性竞争问题还比较严重

共处同一个都市密集区的不同城市,作为不同利益主体,应该存在既竞争又合作的关系。有序的竞争,是推动城市发展、提升都市区整体实力的有效途径。但当城市在竞争中采取超市场手段甚至非法手段时,城市之间的竞争就演变

为恶性竞争。恶性竞争会导致资产流失和福利损失,导致都市密集区的长远发展受损。

城市对激烈投资的争夺是恶性竞争最典型的案例。在相当长一个时期内,投资是推动经济增长的最大动力,是经济发展的最重要决定因素。正是基于对这一点的认识,国内城市近年来在吸引投资,尤其是外资方面可谓不遗余力。城市为吸引投资,改善投资环境、提高政府效率等方面的措施无可厚非,而且在一定程度上改善了城市环境、推动了政府行为的规范化。但是,问题在于,城市政府在很大程度上却将土地折让、税收优惠作为投资争夺的主要手段,投资争夺市际上演变成地价和税收优惠的比拼。更有甚者,有的城市为了吸引更多投资,甚至不惜牺牲环境质量。显然,恶性投资争夺战,不但导致了国有资产(土地、税收)的流失,而且造成了居民福利损失。

近年来,随着经济实力的增强,各地在引资中的竞争日趋规范化,在较为发达的都市密集区更是如此。但是,恶性竞争在其他领域仍然屡见不鲜。从经济实力和经济发展速度的简单比拼(中央提8%的增长目标,城市就得提10%;A城市提10%,B城市就得提12%),到城市规模和发展口号的盲目攀比(A城市提出100万人口规模,B城市就得提120万人口规模;A城市提出要建设“先进制造业基地”,相邻的B城市就得提建设“高新技术产业园区”),诸如此类,不一而足,都从不同侧面表明:恶性竞争依然阴魂不散。

(三)城市定位重复、混乱

在都市密集区中,各城市能否确立各具特色的城市定位,是否能形成合理的城镇体系、城市之间能否高效协作的关键所在。然而,当前中国城市定位却存在诸多弊病和问题,定位重复、摇摆使得城市定位非但没有成为城市发展的科学指针,反而成为城市之间重复建设、领导政绩工程的口号和标签。

定位重复是中国城市定位的最大弊病。据陆大道院士(2007)的统计,在“国际化”成为时髦的年代里,全国有148个城市规划定位为“国际化大都市”。在长江三角洲,上海、南京、杭州和宁波都提出过“国际化大都市”的定位。在珠江三角洲,尽管广州和深圳没有简单地“赶时髦”,分别提出了“带动全省、辐射华南、影响东南亚的现代化大都市”和“富于创新活力、具有中国特色、中国风格、中国气派的国际性城市”的定位,但其他城市却落入了另一个窠臼——将科学发展观的要求简单地融入了城市定位,把中国经济社会的重大战略等同于城市发展战略。如中山提出发展“三个适宜”(适宜创业、适宜创新、适宜居住)新型城市,并将建设珠江口西岸重要的服务业基地、城乡统筹发展示范区、珠三角西翼产业辐射的重要平台;珠海将“生态文明新特区、科学发展示范市”作为城市发展的方向;东莞提出了“现代制造业名城、珠三角核心地区的重要城市、可持续发展的和谐城市”的城

市定位;惠州则提出了“四个基地、一个中心”(数码信息产业制造基地、石油化工加工基地、对外贸易出口基地、度假观光旅游基地和现代物流配送中心)的城市定位;江门的定位是“珠三角向粤西沿海地区扩散的重要门户,五邑华侨的政治、经济、文化中心,以现代制造业与商贸物流和旅游业为主导的滨水城市”;佛山的定位是“现代制造基地、产业服务中心、岭南文化名城、美丽富裕家园”;清远市的最新定位则是“绿色经济强市、岭南宜居名城、华南休闲之都”。显然,除了惠州、江门定位体现了自身区位和人文特色、特定发展阶段的发展诉求之外,其他城市的定位实质上都具有高度相似性。城市定位上的重复、混乱,是都市密集区内城市在城市功能、产业选择等各方面同构化、恶性竞争的写照。

(四)地方保护主义若隐若现

2000年以来,尤其是2003年党的十六届三中全会以来,地方保护主义在很多领域、很大程度上受到了遏制。但是,地方保护主义显然还没有退出历史舞台。即使在最为发达的都市密集区,商品市场的地方保护依然不是个别现象。以啤酒市场为例,由于啤酒利税丰厚,许多城市就设法限制外地啤酒进入本地市场,保护本地啤酒生产企业。仅在珠江三角洲,就有广州的珠江和生力、深圳的金威、珠海的海珠等数个品牌各自为战。更引人关注的是汽车销售市场的保护,近年来在北京出租车更换的过程中,北京生产的“现代”品牌成为首选,而天津生产的轿车则被拒之门外。地方保护主义的另一个普遍表现是,城市在就业、社会保障等方面对“本市户籍”人口的优待和对外来人口的歧视。

地方保护主义造成了都市密集区市场的分割,是当前都市密集区市际关系中的一个特殊内容。由于地方保护主义直接涉及到的财税收入和就业问题,单纯依靠城市之间的沟通和谈判很难解决这一问题。因此,借助更高层次的政府机关或立法机构,是解决都市密集区内城市的地方保护主义的必然选择。

(五)区域基础设施重复建设问题严重

以港口建设为例。长江下游从南京到南通,几乎每个城市都在大建自己的港口,如江苏境内的南京港、镇江港、扬州港、太仓港、常熟港、张家港,浙江境内的宁波港、舟山港,上海的洋山港。尽管近年来港口分治的问题引起了广泛关注,甚至在一定行政区域内形成了诸多小组合,如苏州港、宁镇杨组合港、宁波-舟山港,但“上海组合港”则仅仅停留在概念层面。在珠江三角洲地区,香港港的龙头地位将长期保持,但广州南沙港、深圳盐田港近年来发展也非常迅速,尤其是后者。此外还有珠海高栏港、东莞虎门港也耗费了巨额投入,惠州港也在加紧建设。在环渤海1000多公里的海岸线上由北向南依次分布着大连、旅顺、营口、锦州、秦皇岛、天津、黄骅等港口,曹妃甸港也在加紧建设中。不顾实际货运需求,港口之间缺乏协调,盲目扩大港口建设,不但造成了投资

的巨大浪费,而且造成了货流分散,影响了港口竞争力。

重大基础设施重复建设的根本原因在于各个城市以自我为中心的“本位主义”。如果每个城市都认为是区域中心,都将周边城市作为自己的“腹地”,客货流量的预测就必然会出现偏差,重复建设也就难以避免了。因此,理顺市际关系、明确城市定位之后,重复建设问题也就会大大缓解了。

三、都市密集区市际关系协调的制度创新

都市密集区市际关系中存在的复杂问题,既是特定发展阶段、特殊的经济体制和政治体制的必然产物,也与市际关系协调机制不成熟、不完善密切相关。

因此,创新都市密集区市际关系协调的制度和机制,实现协调主体的多元化、方式多样化、目标长期化,是当前都市密集区发展中殊为迫切的任务。

(一)协调目标的长期化

当前,我国都市密集区市际关系协调中的突出问题,是协调目标的短期化。城市之间的沟通和协调,往往是为了解决具体事件。缺乏对区域总体发展目标、市际关系协调机制的战略性思考。

从总体上说,都市密集区市际关系协调应该着眼于区域发展整体绩效和区域整体发展水平的提高。具体来说,协调市际关系的目标又可以分为以下四个方面:构建合理城镇体系;理顺市际产业分工;促进市际协调发展;维护区域生态安全。

构建合理城镇体系。城镇体系,是指一定区域范围内在经济社会和空间发展上具有有机联系的城镇群体。都市密集区内的城市既有规模大小之分,又有等级高低之别。不同城市在都市密集区中承担的职能、发展定位各有特色,这是都市密集区发展的重要基础。构建合理的城镇体系,首先要为中心城市发挥支配作用创造条件。其次,还要充分调动各城市的积极性,形成层次分明、等级合理、有序竞争的城镇格局。

理顺市际产业分工。各城市的资源禀赋和区位条件各不相同,产业结构也应该各具特色。城市之间通过部门分工、产业链分工,既有利于资源的最优配置,也有利于提升都市密集区的整体竞争力。相反,如果城市之间产业之间缺乏有机联系,甚至搞重复建设和恶性同业竞争,都市密集区的整体发展就会受到严重制约。

促进市际协调发展。同处一个都市密集区的城市之间,也不可能同时同步发展。有的都市密集区内,城市之间发展水平的差距还非常大。如珠江三角洲都市密集区内,珠江东西两翼的差距就具有典型意义。发展到一定阶段后,就必须充分关注城市之间的发展差距问题。应通过改善落后城市的区位条件,提供资金和技术援助等方式,为后发城市创造更多条件和机会。

维护区域生态安全。都市密集区国土资源和生态空间的开发强度大,开发速度快,自然地理因素变化非常频繁。如果在发展过程中不注意生态和环境问题,在人口聚集、经

济发展的同时也可能带来生态灾难。因此,各城市应协力保护生态环境,探索建立对重要的水源涵养地、生态屏障保护的区域分责和转移支付机制。

(二)协调主体的多元化

政府是协调市际关系的当然主体。原因在于,一方面,城市政府是国家政权的地方代表,总体上代表着国家利益和整体利益;另一方面,城市政府受人民代表大会监督,最高行政长官由人民代表选举,在一定程度上也可以说,城市政府是城市利益的一般代表。政府作为市际关系协调的主体,在实践中拥有自身的优势。这种优势主要体现在:一是可以较好地处理局部和整体的关系。由于政府是国家政权的地方代表,因此,在处理市际关系的过程中,可以将国家利益、整体利益放在第一位,不至于为了局部利益牺牲国家的整体利益。二是协议一旦达成,贯彻和落实的效率交稿。协议达成之后,城市政府会动用已有的行政系统,督促协议的履行。

尽管政府充当市际关系协调的主体具有天然优势,但是,单一主体的协调作用,总体上仍然不能满足市际关系发展的要求,政府的协调作用在诸多方面都存在局限。首先,政府的能力是有限的。没有全知全能的政府,政府对市际关系的复杂性多样性往往缺乏深刻认识。即使认识到了市际关系中存在的问题,政府也不一定有能力寻求问题的最佳解决途径并与其他城市政府达成一致。其次,政府在市际关系中存在多重角色定位。政府既是国家利益和公共利益的一般代表,又是特定城市利益的代言人,同时政府及其工作人员还有自身的利益诉求,因此,多重角色定位下的政府在市际关系协调中往往容易陷入决策困境,难以作出最佳决策。

正是基于以上原因,市际关系协调主体的多元化才显得势在必行。市际关系协调主体多元化,可以从两个方面考虑,一是发挥其他主体在市际关系协调中的作用,二是构建新的市际关系协调主体。

在其他主体方面,主要是要充分发挥非政府组织的作用。非政府组织是现代社会结构分化的产物,是一个社会政治制度与其他非政治制度不断趋向分离过程中所衍生的社会自组织系统的重要组成部分。与追求特属于本集团的、其利益具有强烈排他性的利益集团不同的是,非政府组织从事的是社会公益事业,提供的是公共物品,其涉及的领域也相当广泛,包括环境保护、社会救济、医疗卫生、教育、文化等领域。非政府组织广泛介入和参与市际关系协调,反映了市际关系中的民主化和市场化趋势,对市际关系的机制体制建设具有非常重要的意义。非政府组织在市际关系协调中最大的优势在于,它以公众利益的一般代表出现并能在市际关系处理中保持较高的透明度,在市际关系协调中能保持相对对立的立场看待问题,并较为充分地考虑区域的整体发展利益。目前,可以充当市际关系协调主体的非政府组织主要包括,各种行业协议、环境保护组织以及其他关注贫困和教育

公平的社会组织。在中国,非政府组织长期处于边缘化的地位,其发展得不到重视,发展起来之后的行为规划化问题也非常突出。要充分发挥这些非政府组织的作用,一方面必须正视民间力量发挥作用的诉求,鼓励非政府组织成长,为非政府组织的成长提供良好的政策空间。另一方面,则必须通过法律和规章建设,规范其发挥作用,使其为城市之间关系的处理作出更大贡献。

在构建新的市际关系协调主体方面,主要是应成立市际关系协调的权力机构。建立具有一定行政权力的协调机构,是提高市际关系协调效率的有效途径。这种权力机构主要包括以下几种类型:一是中央政府设立的区域协调组织或协调机构。中央政府为推进都市密集区城市间的协调发展,可以形成具备专门职能的协调或管理机构。由于这些机构是中央政权的代表,对各城市政府都具有一定的支配能力。二是各城市政府联合组成的区域协调组织或协调机构。这类机构是通过各城市政府让渡一部分行政权力、提供行政经费来设立的。这类机构必须是常设机构,并具有一定的行政权力,否则就成为摆设,难以发挥实际作用。三是企业化的区域管理机构。如美国的田纳西流域管理局,是一个由总统直接领导的区域综合开发的行为主体,但同时也是一个独立经营、自负盈亏、具有法人地位的经济实体。形成紧密型组织体系或行政体制。

(三)协调方式的多样化

协调方式的多样化,主要是指要综合运用各种手段,充分发挥各种协调手段的优势,构建合理、高效的市际关系协调体系。总体上说,市际关系协调可以采用的方式包括:政府间协商、战略和规划、基础设施建设、立法协调、区划调整等。

政府间协商,是指城市政府之间通过联席会议、座谈会、推介会以及政府领导之间的会谈等形式,就城市发展的重大问题达成共识,或者就城市之间的某些问题达成书面化的协议。政府之间通过协商,既可以达成总体的框架性、意向性的协议,也可以由特定部门之间就某些专项问题的解决提出针对性方案。在长三角都市密集区,这一形式已经非常普遍。政府联席会议、部门之间的协调会已经非常常见,并在市际关系协调中广泛发挥了作用。在珠三角,也通过香港、澳门与广东省的联席会议达成了诸多一致。政府间协商这种形式,政策空间比较广阔,现实中制约比较少,而且对某些具体问题的推动确实发挥了重要作用。这种形式的缺陷则是,随意性较强,缺乏强制性,而且还可能由于政府领导的更换而缺乏持续性。而且,政府间协商的经常性广泛开展,事实上时间成本和经济成本都比较高。

战略规划协调,是指城市之间通过战略规划的对接及其调整来推动都市密集区的协调发展。战略规划协调包括两个层面,一个层面是制定都市密集区整体发展战略和规划,这是较高层面;另一个层面是城市自身发展战略和规划制定

之后,与其他城市的沟通和协调,这是较低层面。都市密集区的总体发展战略和规划,要在区域发展基础之上,就区域发展的总体目标、途径及相关布局作出总体安排。一般来说,都市密集区的发展规划,需要由中央政府作为规划主体并监督设施。为确保规划的实施,一方面是规划要为每个城市发展提供充分的发展空间,另一方面则是相关部门对规划实施过程的监控和对实施结果的测评。2008年发布的《进一步推进长江三角洲地区改革开放和经济社会发展的指导意见》和《珠江三角洲地区改革发展规划纲要》在一定程度上,具有区域战略和规划的某些特征,但是由于上述两个文件多为原则性表述,对区域总体布局缺乏实质性安排,还不是真正意义上的区域发展规划。城市之间战略和规划的对接,一方面是要考虑与区域总体规划的对接,要符合区域发展的方向和目标要求。此外,在都市密集区内,城市战略规划能否顺利实现,不但取决于自身的努力程度,还必须依赖于其他城市的发展。因此,城市之间战略和规划的对接也必不可少。

基础设施建设协调,包括两个方面的含义,一是城市之间通过基础设施建设提高同城化、一体化程度,二是城市之间通过机制建设实现在区域重大基础设施建设方面的协调。城市之间的快速交通建设,对减少交易成本,加速要素流动,构建一体化区域市场,具有直接推动力。近年来,都市密集区内的高速铁路建设和轻轨建设如火如荼。在长三角,沪杭客运专线即将动工;在珠三角,环珠江口的轻轨交通网络正在形成;在京津地区,时速高达350公里的京津客运专线已经开始运行。对重大基础设施工程,各城市应通过联合投资、共同受益。对涉及区域共同利益的生态工程 and 环境保护设施,则还必须通过长期的市场补偿机制(如经济补偿、人口迁移政策、项目资助等)确保公平性和可持续性。

立法协调,是指城市之间通过地区性法律和行政规划的对接,实现区域的协调发展。立法协调,既是区域整合的必然要求,也是区域整合的重要手段。在我国,省级行政区和较大城市都具有一定的立法权。都市密集区并非一级行政区划,在实践中不可能具备立法权,因此,区域的立法协调只能通过城市之间立法的对接实现。都市密集区内城市在地方性法律和规章方面的差异,严重阻碍了区域一体化进程。

以长三角环境保护相关法规为例,在《上海市环境保护条例》第六章中对法律责任的规定是对污染环境的违法行为规定处罚标准,对不同违法行为应承担的后果规定较为详细,对具体由什么部门执行则没有明确规定;而在《江苏省环境保护条例》第五章中对法律责任的规定则是采用规定不同行政部门有不同的处罚权限的方式来对污染环境的违法行为进行处罚,与上海市的相反,该规定对具体由什么部门执行较为详细明确,而对不同违法行为应承担的后果则没有作明确规定。这种差异明显的规定违反了长三角法制一体化要求,不利于省际间的环境协调执法,降低了执法效率(易凌、王琳,2007)。因此,应建立省市人民代表大会之间的立法协调工作机构,从清理区域法律冲突入手,通过对法规的修订,实现都市密集区内的立法协调。

行政区划调整,是指对都市密集区内城市的行政区域范围进行重新划分。顺应经济发展的空间要求,改变城市行政边界,或者改变特定地区、城市的行政隶属关系,对促进区域整体绩效的提升也具有一定的积极意义。目前国内讨论较多的是深圳辖区范围的扩大、上海市的扩张等。但经济发展的空间要求总是处于不断发展中,而行政区划的严肃性却要求保持一定程度的稳定,不可能随时进行调整。因此,行政区划调整,只能作为市际关系协调的一种非常规手段使用。

参考文献

- [1] 曾艳红. 国外典型大都市区发展对我国大都市区建设的启示[J]. 地域研究与开发, 1998(3): 40 - 43.
- [2] 靖学青. 西方国家大都市区组织管理模式——兼论长江三角洲城市群发展协调管理机构的创建[J]. 社会科学, 2002(12): 22 - 25.
- [3] 赵国岭. 京津冀区域合作问题研究[M]. 北京: 中国经济出版社, 2006: 61 - 62.
- [4] 胡继妹, 费新章. 长江三角洲城市关系新整合的趋向研究[J]. 城市与区域, 2004(6): 54 - 59. 尚鸣. 长三角产业分工应走向梯度[N]. 国际金融报, 2005 - 11 - 18(20).
- [5] 刘荣增. 城镇密集区发展演化机制与整合[M]. 北京: 经济科学出版社, 2003: 220 - 238.
- [6] 姚士谋, 陈振光, 朱英明. 中国城市群[C]. 合肥: 中国科学技术大学出版社, 2008: 332 - 338.
- [7] 李学锋. 中国城市密集区发展[C]. 牛凤瑞, 潘家华, 刘治彦. 中国城市发展30年[M]. 北京: 社会科学文献出版社, 2009: 41 - 58.

责任编辑:郭洪]

Relations between Cities in Chinese Metropolitan Dense Regions: Problems and solutions

Li Xuefeng

Abstract: Today, the problems of relationships between cities in Metropolitan Dense Regions include: industry structure uniformity, malice competition, repetition and confusion of city orientation, local protectionism and repeated construction of infrastructure, etc. Such complicated problems relate to immaturity and undevelopment of coordination mechanism closely. It is ridiculous that institution and mechanism of coordination of municipal relations should be innovated, a long-term object and a diversification of subject and method should be accomplished.

Key words: relations between cities; industry structure uniformity; malice competition; institutional innovations