

市场导向的中小城市同城化发展路径思考

Thoughts of the Market-orientated Urban Integration Development of Small and Medium Sized Cities

曹 炎 朱喜钢 李建树

文章编号1673-8985 (2017) 01-0134-06 中图分类号TU981 文献标识码A

摘 要 中小城市同城化是新型的城市发展思路,具有操作灵活、途径多样、制度创新等优势。首先以两个国际案例作为借鉴:以政府协调为主的柏林—勃兰登堡大都市地区和以市场调节见长的圣地亚哥—蒂华纳双子城,进而对安徽省蚌埠市与凤阳县目前形成的以市场为导向的同城化路径予以关注。认为两地在资源市场、商品与服务业市场、旅游市场同城化上已经取得了初步成果,但缺乏权威性区域合作组织在重大项目上的协调,进一步的合作发展陷入瓶颈。最后以两个国际案例的经验对蚌埠—凤阳同城化的健康发展提供建议。

Abstract Market-oriented urban integration is a new type of development for small and medium sized cities, with advantages of flexible operation, various methods and institutional innovation. This paper gets government coordination mechanism in metropolitan region of Berlin-Brandenburg and market regulation mechanism in San Diego-Tijuana twin-cities for reference, and then pays attention to the market-orientated urban integration in Bengbu and Fengyang in Anhui Province. It has already been proved that the two regions have achieved initial results in resource markets, good and services, and tourism. But with a lack of authority of regional cooperation organization on major projects, further cooperation is falling into bottleneck. Experience from the two international cases is given to the healthy development of Bengbu-Fengyang urban integration as suggestions in the last.

关 键 词 同城化 | 中小城市 | 市场 | 蚌埠 | 凤阳

Keywords Urban integration | Small and medium sized cities | Market | Bengbu | Fengyang

作者简介

曹 炎

江苏省城镇与乡村规划设计院
助理规划师

朱喜钢

南京大学建筑与城市规划学院
教授,博士生导师

李建树

南京大学建筑与城市规划学院
博士研究生

2005年发布的《深圳2030城市发展策略》,提出“加强与香港在高端制造业、现代服务业以及其他领域的合作,与香港形成‘同城化’发展态势”,这是国内首次提出的“同城化”概念。此后随着区域经济一体化与全球产业链分工合作的深入,同城化成为国内城市发展战略的热点话题。广佛、长株潭、西咸等大城市先后提出了各自同城化发展策略。普遍的认识是,对于工业化中后期的城市来说,同城化是城市经济向都市圈、城市群发展过程中的起步阶段,也是实现区域合作共赢的有效途径。2014年《国家新型城镇化规划》提出推动县域城乡基础设施和公共服务一体化,同城化发展是实现区域与城乡一体化,实践新型城镇化的明智选择。

1 国内对同城化研究的理论与实践

1.1 同城化的概念与特征

“同城化”是我国独创名词,学者冠之Cities' synchronization, Urban integration, Urban assimilation等译法,含义多为城市同步与联合^[1-7]。国内研究受到西方区域经济学、城市地理学等学科的深刻影响。增长极理论、空间相互作用理论、区域分工合作理论、区域一体化理论、交易费用理论均成为同城化研究的理论基石^[3],以新制度经济学、大都市区治理、地区增长联盟等为视角的国际研究,对国内学术界启发颇大^[8-10]。

国内学者对同城化的界定各有差异,较为普遍的看法是:同城化是指地域相邻、经济和社会发展要素紧密联系的城市之间为打破传

统城市间的行政分割和保护主义限制,以达到资源共享、统筹协调、提高区域经济整体竞争力的一种新型城市发展战略^[1,4,6]。

同城化城市具有几项基本特征:地域相邻、产业互补、经济相连、区域认同。其本质是城市发展及其空间要素超越了原有行政管理制度的设计范围^[4]。

1.2 同城化的发展模式与机制

在发展模式上,国内现行的主要有4类:跨行政区的理事会模式,地方政府首脑协商模式,上级政府派出机构模式,联合党委模式^[11-12]。在实施路径上,通常形成三步走战略:第一步,成立协调组织,相关主体的参与热度决定实施进程;第二步,以产业共建区为空间载体,管理方式影响同城化进程;第三步,解决利益分配机制、公平合理分享城市社会效益,这是目前最难做到的^[2]。

不同经济发展水平地区的同城化呈现不同的生成机制,按来源分为内生型与外来型。内生型动力源主要表现为城市自身的经济、社会、生态环境、空间规模和文化等方面的发展需求所创造的同城化力量,最常见的是市场经济的驱动力。外来刺激的动力源可分为政策制度、技术的迁移、外来投资和外部竞争等方面的外部力量^[5]。总的来看,大城市同城化进程受到外来刺激的影响更明显,而中小城市仍以内生型动力为主。

国内对中小城市同城化现象有大量关注。杨侃、陈晓耀发现,同城化的中小城市往往具有相似的自然环境条件和社会文化背景,在空间上城市建成区毗邻或相近,一般不超过20 km,以市场为内生推动力,是实现区域协调发展与管治的优先途径。秋梅研究发现,中小城市同城化路径具有整体性、依赖性、重塑性和创新性的特点。本文认为,中小城市同城化具有操作灵活、途径多样和制度创新的优势,能更好地实现正和博弈,达到提高城市竞争力和区域影响力的目的。

2 国外案例分析

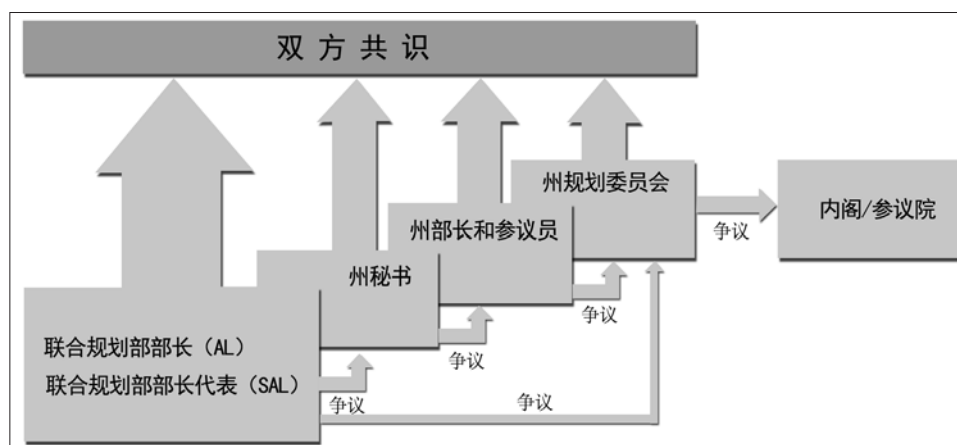


图1 分歧台阶协调机制
资料来源:参考文献[15]。

本文选取柏林—勃兰登堡大都市地区与圣地亚哥—蒂华纳双子城为两项国外案例,提取其在跨行政单元的区域治理与经济合作经验^[13-15]。

2.1 案例一:以政府调控为特色的柏林—勃兰登堡地区

唐燕对柏林—勃兰登堡大都市地区进行深入研究,发现柏林和它的紧密联系腹地勃兰登堡州之间表现出了巨大的经济、地理和区域结构差别:柏林作为城市州,人口约340万,面积889 km²;而勃兰登堡州人口225万,面积达2.19万km²。两德统一后两州合并的提案被勃兰登堡州人民否决,但保留了“联合区域规划”构想,并于1996年成立跨州规划合作机构——“柏林—勃兰登堡区域规划部”(下文简称GL: Gemeinsame Landsplanungsabteilung)。GL的主要任务包括制定共同的“州发展规划”、“州发展程序”,确定次区域的发展导则,审查重要的相关开发项目。该大都市地区在打破行政边界的前提下,实现了良好的区域合作与管理。其经验包括:

(1) 完善的机构设置和协调机制

GL由90—100名成员构成,其中约15%来自柏林,85%来自勃兰登堡。实际领导分别由两州规划部长、部长代表担任。由双方州长、市长参加的“州规划会议”是GL的最高决策方。GL存在并发挥作用的重要前提是两州在规划

机构中拥有完全平等的权利和地位。当出现意见冲突时,“分歧台阶”(Conflict Stairs)从制度上保证矛盾能够最终解决(图1)。

(2) 融合而清晰的空间规划体系

柏林—勃兰登堡大都市区突破了传统的“联邦规划—州规划—区域规划—城市、地方规划”4级体系,加入了“州发展程序”(LEPro)。2005年编制了“柏林—勃兰登堡州联合发展规划”(LEPB-B),LEPro和LEPB-B作为强制性法定规划,管制权限高于地方的土地利用规划,构建了简洁清晰的空间规划体系,促进地区整体协调发展。

(3) 广泛的非正式区域合作

非正式的规划合作是得到民意支持的基础,柏林和勃兰登堡两州接壤处建立了4处“邻里论坛”。论坛建立了个性化的合作创新机制和区域文化氛围,参与者中有官员、规划师、行业代表和志愿者。论坛中达成的共识如实反馈到市长和城市议会中,影响城市决策。更重要的是,论坛培育了邻里政权间的理解与信任,维持了地区协调发展的内在秩序。

2.2 案例二:以市场为导向的圣地亚哥—蒂华纳双子城

圣地亚哥是美国加州第二大城市,市区人口135万,面积829 km²,GDP总量3 365亿美元(2013年)。蒂华纳是墨西哥西北边境自由市,市区人口130万,面积637 km²,2010年

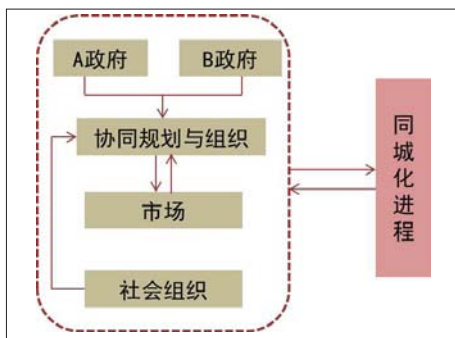


图2 柏林—勃兰登堡同城化路径

资料来源:作者自绘。

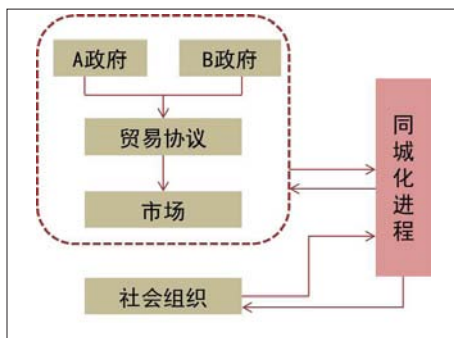


图3 圣地亚哥—蒂华纳同城化路径

资料来源:作者自绘。

人均GDP约1万美元。蒂华纳距圣地亚哥仅17 km,两座城市的建成区相连,互动往来频繁,被誉为双子城^[13-14]。

双子城的合作,起源于二战之后美国人涌向墨西哥的旅游潮,兴起于1965年墨西哥政府为打造“世界工厂”,在美墨边境地区实行的出口贸易厂区政策(Maquiladoras)。这一政策推动了蒂华纳城市近20年的快速增长。20世纪80年代起,东南亚等地制造业兴起,加上蒂华纳地区劳动力价格上涨,出口贸易厂区内的工业大量转移或倒闭,双子城的城市合作一度停滞。随着1989年美墨加3国自由贸易协议的签订,以及1993年墨西哥政府两项重要决定的出台,双子城的合作再次焕发生机。

纵观两地的跨区域合作建设,经济合作是重心。美国的旅游业需求、制造业转移、自由贸易协议是3次经济合作中的推动力,两城的合作是全球化大背景下基于市场推动的典范。其经验包括:

(1) 深化合作内容,完善制度创新,降低交易成本

圣地亚哥—蒂华纳双子城的繁荣离不开北美自由贸易协议(NAFTA),协议采取区域内产品流动零关税原则,是3国区域经济合作的制度基础。对于双子城来说,贸易制度壁垒被打破,极大地促进了两城间商品、人员、信息的流动。

(2) 城市间交流以经济、教育、医疗合作为主,经济利益为驱动力

在制造业方面,美国企业将产业链中的

加工装配工作转移至双子城,而在本土保留设计、研发、销售和服务等环节,深度产业合作并不紧密(蒂华纳市工业结构以电子产品、塑料、木制品为主)。但是由于经济发展水平差距大,两城服务业具有高互补性。据统计,圣地亚哥有27%、蒂华纳有54%的跨境人员每月至少出行一次,跨境出行目的以购物和旅游为主(63%),回家或访友、就业的比重在30%以上。此外,双子城民众文化交流与融合频繁,保持了该地区多元文化和旅游独特性。

(3) NGO组织的参与构成了双子城和平交流的社会力量

双子城所处的美墨边境地区是偷渡、走私等不法活动的必经之地,由此引发了大量社会隔阂与不信任。两地大量NGO组织为维持双子城的社会稳定贡献颇多,包括保障性住房、健康教育、艾滋病、结核等疾病预防、移民再教育、跨国界的环境防控等方面。当然,诸如移民安置问题还需要政府力量的直接参与。

2.3 小结

柏林—勃兰登堡大都市地区和圣地亚哥—蒂华纳双子城两类案例,展现出在跨越行政边界的同城化问题上,有两类典型解决模式。

模式一:自上而下建立以政府主导的跨区域合作组织,如“柏林—勃兰登堡区域规划部”。完成地区合作与发展规划,并以此促进市场、社会组织参与同城化进程(图2)。这类模式的缺点在于,决策只能在各城市政府、市民议会相互同意的基础上制定,降低了决策速度

和战略回应。

模式二:以市场为主要驱动力,通过自由贸易协议等形式降低市场交易成本,由市场完成城市间制造业、服务业的差异化配置(图3)。这类驱动模式充分发挥了市场作用,但政府的长期缺位,导致难以应对后期深度产业合作、区域共同风险等问题。当然,本文选取的圣地亚哥—蒂华纳有其边境城市的特殊性。

以上两种模式相比,以市场为导向的同城化路径减少了对政府行政能力的依赖,优化了资源配置,便于启动和持续实施,对于行政资源弱的中小城市来说更为合适。

3 经验借鉴:安徽省蚌埠市与凤阳县的同城化路径

3.1 蚌埠—凤阳同城化的历史渊源

安徽省蚌埠市和凤阳县位于淮河流域中游,历史上属于同一地理、行政与人文单元。明初建立了辖“五州十三县”的凤阳府建制,驻地凤阳县作为皖北地区的行政、文化中心持续近600年。近代津浦铁路修建后,蚌埠坐拥水陆联运优势,工商业发展迅速。皖北中心由凤阳县城转移至蚌埠镇。1947年划凤阳西部淮南岸地块为蚌埠市(安徽省第一个设市城市)。建国后凤阳县改由滁州市管辖,形成了今天蚌埠与凤阳间市级行政边界。

目前,蚌埠市是皖北地区最大的中心城市,辖4区3县,中心城区建成面积112 km²,人口101万人。而与蚌埠市区相距23 km的凤阳县城建成面积24.5 km²,人口20.3万人。两地远离安徽省省会城市和发达的皖江地带,是欠发达地区中小城市的典型^①。

3.2 蚌埠—凤阳同城化的经济联系

山水相依的两座城市有着割舍不断的联系,在交通、医疗、商贸诸多方面,凤阳县均依赖蚌埠市;而在人文旅游与矿产资源方面,蚌埠市同样需要历史悠久、物产富饶的凤阳县支持。下面用经济联系量来确定蚌埠市周边各县与蚌埠市之间的经济联系。其具体计算公式为:

注释 ①2014年11月国务院发布新版城市规划分标准:城区常住人口在50万以下为小城市,50万—100万为中等城市,100万—500万为大城市。从目前蚌埠市101万、凤阳县20.3万人的市区户籍人口来看,考虑户籍城镇化率与实际城镇化水平的误差,本文认为现阶段蚌埠市区仍为中等城市,凤阳县城为小城市。

$$R_{ij} = \sqrt{P_i V_i \times P_j V_j} / D_{ij}$$

其中， R_{ij} 为绝对联系强度； P_i 、 P_j 为*i*、*j*城市的人口数量； V_i 、 V_j 为*i*、*j*城市的经济规模，以GDP总量统计； D_{ij} 为*i*、*j*两座城市的最近交通距离。

从表1可见，凤阳、怀远两座县城与蚌埠市区的经济联系远高于蚌埠市所辖其余两县。同城化符合蚌埠、凤阳彼此间发展需要。行政区划互不管辖，决定了市场引导成为两地同城化的主要途径。

3.3 市场主导的蚌埠—凤阳同城化进展

在市场的内在驱动下，两地同城化在资源市场、商品与服务业市场、旅游市场上均有显著进展。

(1) 资源市场：凤阳县优质的石英砂资源（品质与储量均居华东地区最高）为蚌埠、凤阳两地规模庞大的硅工业基地提供原料。但两地硅工业企业一直存在产品低端、同质化竞争等问题。2010年前后两地在各自规划中，共同确定以现有凤阳县工业园和蚌埠市玻璃新材料科技产业园为主体，在毗邻地带建立蚌埠—凤阳玻璃光伏走廊（图4）。在技术上得到了两地科研院所支持，并建成浮法玻璃新技术国家重点实验室；在产业分工上，蚌埠市主导玻璃深加工产业，凤阳县以特种玻璃为主。虽然仍有竞争，但彼此依赖，分工更清晰。

(2) 商品与服务业市场：凤阳县城及西部乡镇是蚌埠市区服务业的传统腹地。2012年，每天有超过2万人次乘坐公交、出租车等公共交通往返两地，完成商品消费、就医、就学等活动^[10]。同时一大批蚌埠本土连锁服务业机构进驻凤阳，繁荣了县城商业经济。正在建设的风阳县新城区（位于老县城西部）与蚌埠高铁新区（位于蚌埠市区东部）在空间规划中无缝贴合（图5），两地的房地产市场也随之融为一体。对于凤阳和蚌埠城区的80后、90后年轻人来说，私家车异地上下班成为常态。

(3) 旅游市场：蚌埠市交通便捷，整体

表1 蚌埠市管辖各县城、凤阳县与蚌埠市区的绝对经济联系量

	P_i (万人)	V_i (亿元)	D_{ij} (km)	R_{ij}	排序
蚌埠市区	101	679.72	—	—	
怀远县	15.3	239.25	21	754.88	1
凤阳县	20.3	154.71	23	638.42	2
固镇县	12	171.53	50	237.75	3
五河县	11	162.55	55	201.44	4

资料来源：安徽省统计年鉴、各相关县市政府网站，采用2015年统计数据。

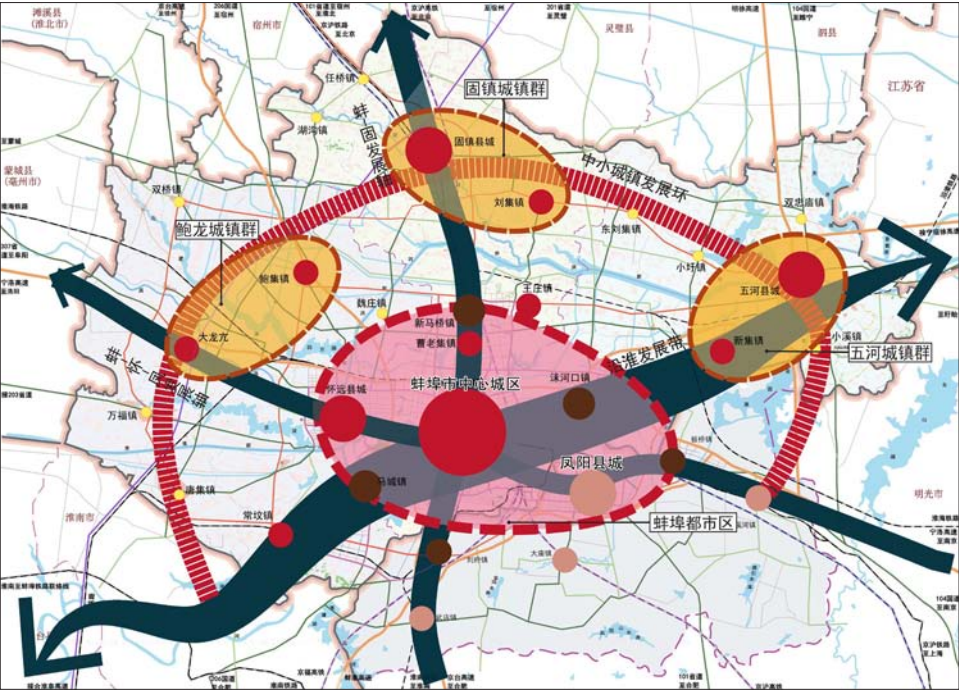


图4 蚌埠市域城镇空间结构规划
资料来源：蚌埠市总体规划（2012—2030年）。

服务水平较高，但缺乏知名旅游资源支撑，吸引力不足。凤阳县作为“帝王之乡”、“花鼓之乡”、“大包干发源地”驰名中外，目前形成了小岗村红色旅游、明文化历史旅游和山水旅游3大板块。但景点分散，服务水平低，难以留住游客。自2012年起，两地旅游公司开始协商合作，目前合作停留在旅游景点线路的组合设计（如开通凤阳一日游），对于两地共有的文化遗产如凤阳花鼓、花鼓戏和历史名人故居遗址等资源，尚未形成清晰的一体化开发思路。

3.4 市场导向的蚌埠—凤阳同城化的发展瓶颈

从市场力推动的角度看，两地在更高深层次的基础设施合作建设上进展缓慢，甚至有低效率重复建设之嫌。如淮河流域最大港口——蚌埠港目前货物年吞吐量约1 000万t，而下游30 km处由浙商投资的风阳港规划年通货能力达到1 300万t，存在明显的腹地竞争。这种规划上的“贪大求多”的根源来自基层政府对经济发展的狂热追求，已非市场力能够调节。

3.5 两地政府层面对同城化发展的认识与诉求

可以肯定的是，两地政府均提出要实现同城化协同发展，特别是通过各自的总体规划确定了城市发展方向和相应用地（图4，图5），

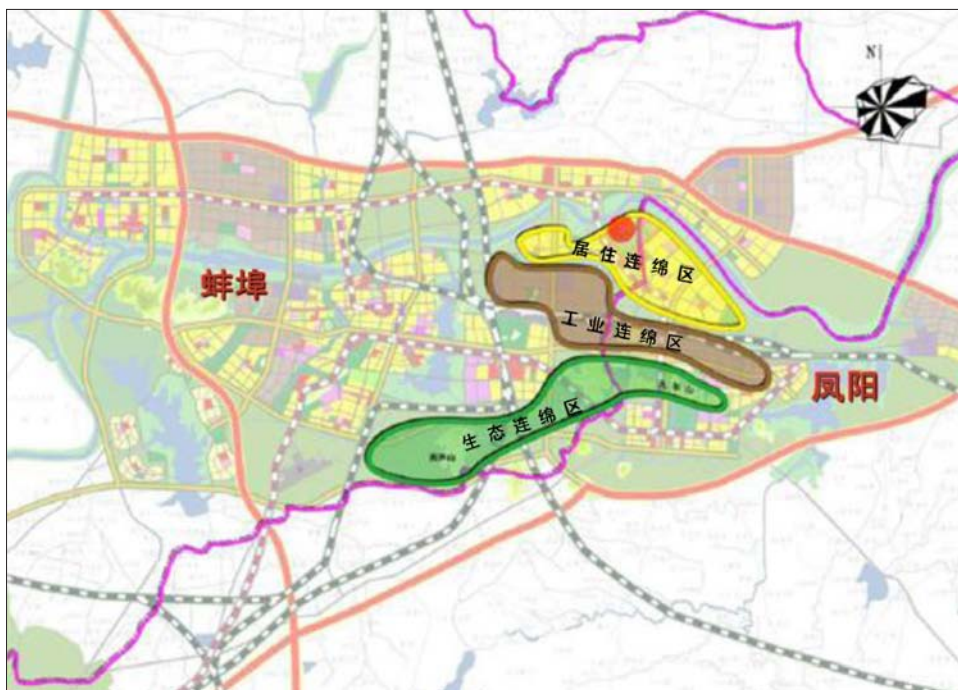


图5 蚌埠—凤阳中心城区空间跨界对接方案
资料来源：凤阳县总体规划（2010—2030年）。

另一方面,在同城化具体实施政策上,从两地历年发布的政府工作报告、总结和实际调查来看,并没有取得根本性突破。

蚌埠市方面:在总体规划(2012—2030年)中,明确提出要成为皖北中心城市(2030年市区人口达到220万人,居皖北第一)。因此要加强区域统筹,与淮南、凤阳联手打造安徽第三极;在其中心城区规划中,更是将凤阳县城纳入其发展主轴。在施政方针上,蚌埠市希望通过同城化的推进,优化中心城区的空间和产业结构,特别是在定位为科技教育和交通集散功能的高铁新区被提出以后,蚌埠市区东向发展的态势跃然而出。

凤阳县方面:在总体规划(2010—2030年)中,提出了蚌埠、淮南、凤阳两市一县的都市区概念,重点落实到蚌凤同城化建设中,需要在产业、交通、空间、基础设施等方面予以合作。在施政方针中,凤阳县更多地希望借助蚌埠市完善的交通基础设施,完成自身优势产业的壮大与输出。在空间对接上,凤阳县近10年来举全县之力建设西部新城区的努力初见成效。

2011年两地高层领导曾商讨了同城化合作领导小组及日常协商机制,但目前常态化、实质性的机构和政策尚未提出,只好采取“具体情况,具体协商”的折衷办法^[16-17]。由于缺乏权威性的区域合作组织,一直未能编制大区域发展规划。

4 思考与讨论

4.1 国外经验带来的启示

彼此独立、信任的地方政府,相互融合的经济市场以及各类专项社会组织是目前推动同城化进程的三股力量。无论是自上而下的政府推动,还是自下而上的市场推动,其实都离不开这三者的共同作用。任何一股力量在同城化进程中缺位,都会对同城化后期的健康发展带来负面影响。本文关注的两个国外案例选择了两类不同的同城化路径,均有其合理性和现实性。

目前,“柏林—勃兰登堡”式自上而下的政府组织同城化路径在我国较为常见,这其中固然有制度优势,但结合中国的国情来看,仍

有一些难以避免的弊端。一是在“一届政府一届思路”的长期影响下,同城化相关政策能否长期有效执行尚待观察;二是由于行政级别、地方经济发展水平不对等,处于强势一方的政府能否公平对待“兄弟”政府;三是同城化政策的制定和执行的力度往往与市场、社会需求不匹配,难以合理分配城市发展资源。

相比之下,“圣地亚哥—蒂华纳”式自下而上的同城化路径赋予了市场更自由的发展竞争权利,在贸易协议助力下,企业用脚投票选择资本和服务的去处,多样化的社会组织协助弥补了政府和市场在公共服务上的部分缺位。这对于从管理型向服务型转型,寻求发展新思路的中国城市政府来说,是一个值得探索的发展方向。当然,双子城政府在深化合作过程中的过度缺位,其教训也值得警惕。

4.2 蚌埠—凤阳同城化的特殊意义

近年来,两地民间对蚌凤合并的呼声很高,但此类跨市级行政边界的区划调整在短时间内很难实现。这一现实约束明确了两地的同城化发展将长期遵守既有边界,平等对待彼此诉求。

与沿海发达地区相比,蚌埠—凤阳所在的皖北地区仍处于工业化中前期,政府现阶段面临着经济发展、资源环境保护、产业结构转型等任务,公共事务繁多而财税能力有限,选择以市场为导向的同城化,减少政府投资与干预,可谓现实之举。

与大城市相比,中小城市经济体量小、制度成本低,具有“船小好调头”的实践创新优势。在地方政府、市场、社会三者共同推动的同城化建设中,支持中小城市跳出传统思维,结合地方现状进行有益的探索,无疑将会给我国新型城镇化提供新思路。

5 结论与建议

本文通过柏林—勃兰登堡、圣地亚哥—蒂华纳的国外案例,展示了政府主导和市场主导的两类同城化路径的差异和各自优劣,在重点关注的蚌埠—凤阳同城化实施路径上,发现此

类中小城市以市场为导向,通过交通物流、资源与产业布局、新城空间建设等方式,城市自发选择了最优路径进行同城化空间重构。但是完全依赖市场调节也有难以克服的弊端,如重大基础设施重复建设、工业产品同质化竞争等。本文以蚌埠—凤阳为例,在两地现有的市场导向的同城化路径基础上,提出3点改进建议:

(1) 降低制度成本,制定有执行力的同城化协商机制,做强政府推力。具体措施包括:从省级层面给予凤阳县特殊的行政地位,改为省直管县,降低由于级别不对等、决策不对等带来的政府交流制度成本;两地定期举办首脑会议并互设常驻联络办公室,解决信息交流不畅、互信力低的问题;在两地现有总规的基础上,共同编制蚌—凤区域规划,重点解决两地重大基础设施、产业发展布局、公共服务配套等内容。

(2) 依托市场,优化资源配置,做大市场推力。对于两地优越的交通、矿产、工业资源,建议成立各行业协会、商会,政府引导、商会出面调节目前已经存在低端竞争的产业;发挥两地科研院所优势,扶持重点企业和支柱产业做大做强,提升整体品牌价值;对于蚌—凤两地旅游资源,应当由两地政府旅游部门和主要企业牵头细化合作,打响明文化、淮河文化等特色品牌,优化服务业水平。

(3) 鼓励两地民间社会力量为同城化建言献策,监督政府和市场行为,做实社会推力。在教育、文化、体育、医疗等各领域,两地目前的社会合作仍有待强化;而在历史遗产保护、非物质文化遗产等方面,社会组织更是能够发挥积极作用。

参考文献 References

- [1] 曾群华. 关于区域同城化的研究综述[J]. 城市观察, 2013 (6): 85-95.
ZENG Qunhua. A research synthesis on the synchronization among regional cities [J]. Urban Insight, 2013 (6): 85-95.
- [2] 王德, 宋煜, 沈迟, 等. 同城化发展的实施进展回顾[J]. 城市规划学刊, 2009 (4): 74-78.
WANG De, SONG Yu, SHEN Chi, et al. A review on the implementation of city integration strategy [J]. Urban Planning Forum, 2009 (4): 74-78.
- [3] 黄鑫昊. 同城化理论与实践研究——以长吉为例[D]. 长春: 吉林大学博士学位论文, 2013.
HUANG Xinhao. A research on theory and practice of cities' synchronization: a case of Changchun and Jilin [D]. Changchun: The Dissertation for Doctoral Degree of Jilin University, 2013.
- [4] 彭震伟, 屈牛. 我国同城化发展与区域协调规划对策研究[J]. 现代城市研究, 2011 (6): 20-24.
PENG Zhenwei, QU Niu. Study on integrative development and regional coordinated planning strategies in China [J]. Modern Urban Research, 2011 (6): 20-24.
- [5] 秋梅. 中小城市同城化发展研究[D]. 长春: 东北师范大学硕士学位论文, 2013.
QIU Mei. Research on urban integration development of small and medium sized cities [D]. Changchun: The Dissertation for Master Degree of Northeast Normal University, 2013.
- [6] 李红, 董超. 对同城化发展的几点思考[J]. 安徽农业科学, 2010, 38 (13): 7032-7036.
LI Hong, DONG Chao. Study on development of urban cohesion[J]. Journal of Anhui Agricultural Sciences, 2010, 38 (13): 7032-7036.
- [7] 陈晓耀. 临夏市临夏县同城化发展研究[D]. 兰州: 兰州大学硕士学位论文, 2013.
CHEN Xiaoyao. Urban cohesion research of Linxia City and Linxia County [D]. Lanzhou: The Dissertation for Master Degree of Lanzhou University, 2013.
- [8] 曾群华, 邓江楼, 张勇, 等. 基于新制度经济学的同城化研究[J]. 城市观察, 2012 (2): 78-86.
ZENG Qunhua, DENG Jianglou, ZHANG Yong, et al. Analyzing the urban assimilation process based on new institutional economics [J]. Urban Insight, 2012 (2): 78-86.
- [9] 朱菁, 张沛, 张中华. 国外区域一体化实践对我国区域一体化的启示——以西咸一体化为例[J]. 现代城市研究, 2010 (10): 60-66, 73.
ZHU Jing, ZHANG Pei, ZHANG Zhonghua. Revelations from foreign regional integration to Xi'an-Xianyang integration[J]. Modern Urban Research, 2010 (10): 60-66, 73.
- [10] 庄佩君, 汪宇明. 基于认知共同体的大都市区治理与协调机制[J]. 经济地理, 2009, 29 (5): 735-740.
ZHUANG Peijun, WANG Yuming. Epistemic community: emergence and new form for governance in Metropolitan Area [J]. Economic Geography, 2009, 29 (5): 735-740.
- [11] 焦张义, 孙久文. 我国城市同城化发展的模式研究与制度设计[J]. 现代城市研究, 2011 (6): 7-10.
JIAO Zhangyi, SUN Jiwen. Research on China's urban cohesion mode and system design [J]. Modern Urban Research, 2011 (6): 7-10.
- [12] 邢铭. 大都市区同城化发展研究[D]. 长春: 东北师范大学博士学位论文, 2011.
XING Ming. Research on urban integration development of Metropolitan Areas [D]. Changchun: The Dissertation for Doctoral Degree of Northeast Normal University, 2011.
- [13] Kada N, Kiy R. Blurred borders: trans-boundary impacts and solutions in the San Diego-Tijuana Border Region [C]//International Community Foundation, 2004.
- [14] 吴浩军. 跨境双子城的发展方向 and 路径选择——对圣地亚哥—蒂华纳双子城和香港—深圳双子城的比较分析[J]. 国际城市规划, 2011, 26 (4): 69-73.
WU Haojun. The strategies of cross-border twin-city integration: a comparative analysis between San Diego-Tijuana Twin-City and Hong Kong-Shenzhen Twin-City [J]. Urban Planning International, 2011, 26 (4): 69-73.
- [15] 唐燕. 柏林—勃兰登堡都市区: 跨区域规划合作及协调机制[J]. 城市发展研究, 2009, 16 (1): 49-54.
TANG Yan. Inter-regional cooperation and planning coordination mechanism in Metropolitan Region of Berlin-Brandenburg[J]. Modern Urban Research, 2009, 16 (1): 49-54.
- [16] 凤阳县人民政府门户网站. 蚌埠市调研组来我县调研同城化交通先行工作[EB/OL]. (2012-03-09). <http://www.fengyang.gov.cn/dt2111111505.asp?DocID=2111143181>.
Fengyang County People's Government Portal Website. Bengbu city survey group have come to our county to investigate the traffic work ahead of urban integration [EB/OL]. (2012-03-09). <http://www.fengyang.gov.cn/dt2111111505.asp?DocID=2111143181>.
- [17] 凤阳新闻网. 凤阳与蚌埠合作发展会商会召开, 同城化发展破冰[EB/OL]. (2011-01-21). <http://www.fynews.gov.cn/html/2011-01/12483.html>.
Fengyang News. The commerce for cooperation development between Fengyang and Bengbu have been held, urban integration is breaking the ice[EB/OL]. (2011-01-21). <http://www.fynews.gov.cn/html/2011-01/12483.html>.