

京津冀协同发展研究现状与展望

张 贵 梁 莹 郭婷婷

摘 要 在全球大都市经济圈崛起、区域生态环境恶化、北京“大城市病”逐渐凸显的背景下，2014年2月26日召开了京津冀协同发展工作座谈会，将京津冀一体化问题提上了历史的新高度，由此京津冀协同发展上升为国家重大战略。学术界从顶层设计、产业转移、生态环保、交通建设、空间布局和旅游合作等方面对京津冀协同发展进行了研究，并不断探索发展的路径和突破口。作者对现有研究成果做了梳理，在此基础之上对京津冀协同发展研究进行了展望。

关键词 京津冀 协同发展 研究综述

[中图分类号] F061.5 [文献标识码] A [文章编号] 2095-851X (2015) 01-0076-13

一、引言

世界经济进入深度调整期，中国经济社会也面临着全方位、深层次、多领域的调整和创新等历史使命。其中，京津冀协同发展和一体化以及首都经济圈的崛起使京、津、冀承担起了“接南促北”、“带动中西”的重任，同时作为中国沿海地区三大城市群之一，京津冀也具有十分重要的战略地位。从2001年两院院士吴良镛教授的“京津冀北（大北京地区）城乡空间发展规划研究”开始，经过2004年国家发展

【基金项目】 国家社科基金重点项目“基于竞争优势转型的我国产业创新生态系统理论、机制与对策研究”（批准号：14AJY006）；河北省教育厅人文社会科学研究重大课题攻关项目“京津冀协同发展的区域治理机制、体系与对策研究”（批准号：ZD201410）；河北省科技计划项目“京津功能疏解、新增长极培育与河北省战略选择”（批准号：134576222D）；河北省高校百名优秀创新人才支持计划（Ⅱ）、天津市科技发展战略研究计划项目“借重首都科技资源、深化京津冀协同创新研究”（批准号：14ZLZLF00112）阶段性研究成果。

【作者简介】 张贵（1971-），男，河北工业大学经济管理学院教授、博士生导师，京津冀发展研究中心常务副主任，邮政编码：300130；梁莹（1992-），女，河北工业大学经济管理学院硕士研究生；郭婷婷（1991-），女，河北工业大学经济管理学院硕士研究生。

改革委员会启动《京津冀都市圈区域规划》编制，2011年3月“京津冀一体化”、“首都经济圈”的概念被写入中华人民共和国“十二五”规划刚要，到2014年2月26日，习近平总书记提出京津冀协同发展四大需求和七点要求，把京津冀协同发展上升为国家重大战略地位，李克强总理进一步把“加强环渤海及京津冀地区经济协作”写入2014年度政府工作报告，已历经十多年时间。在2014年12月召开的中央经济工作会议上，京津冀与“一带一路”、长江经济带并列成为中国区域发展的三大战略，2015年第十二届全国人大三次会议再次将“京津冀协调发展”写入政府工作报告，并被列入2015年经济工作重点。社会各界正在从不同层面、角度出发积极探索京津冀协同发展路径，三地在交通一体化、产业协同发展、生态环境保护等领域的合作机制正在日趋完善。

本文在对京津冀协同发展研究现状进行总结的基础上指出现阶段需要重点研究的问题、今后的研究方向和学科的发展前景。

二、京津冀协同发展研究现状

近年来，不同学科学者纷纷对京津冀协同发展进行了深入研究，涉及区域治理、功能划分、产业转移、生态环保、空间布局和交通建设等诸多领域，为京津冀协同发展做了全方位的理论探索。

（一）京津冀区域治理研究

从区域治理角度研究京津冀区域发展是近几年兴起的。英国学者罗兹（Rhodes, 1996）认为，治理是市场和科层制进行权力资源配置、控制和协调的必要补充。中国学者张京祥（2000）认为可以使用区域管治代替区域治理，两个概念只是翻译上的差别。杨毅、李向阳（2004）则较为明确地提出了区域治理的概念，即地区内各行为体共同管理地区事务的诸种方式的总和，强调在具有某种政治安排的地区内，通过创建公共机构、形成公共权威和制定管理规则来维持地区秩序，从而满足地区的共同利益。

在推进京津冀区域治理研究方面，马海龙（2010）指出京津冀需要建立综合的区域治理模式，不但要从短期、中期和长期分阶段研究京津冀区域治理的组织模式，还要确定每一阶段需要建立的组织以及每个组织的职能。张莉、唐茂华（2012）认为要在构建快捷便利的区域物流体系和建立地区间利益分享补偿机制两个方面创新合作机制。崔晶（2012）强调必须解决好区域地方政府的跨界公共事务协作问题，要对三地进行差异化定位。张亚明等（2014）认为需要建立同质创新政府和异质创新政府博弈模型，树立协同共享理念，建立协同共享机制。京津冀区域治理相对缓

慢,究其原因,陈红霞、李国平(2010)认为京津冀区域经济协调发展存在时空差异,区域内部经济增长空间分布不均衡,主要表现为北京、天津高于河北省;东部和西南部高于北部、西北部和东南部地区。吴群刚、杨开忠(2010)进一步指出,京津冀地区协同发展的核心问题在于制定恰当的公共政策、实现产业与人口发展的有机衔接。也有学者认为京津冀发展缺乏“经济二传手”和中等城市,小城市也不发达。孙久文(2014)认为京津冀区域中的落后和边缘地区缺乏引进、吸收和消化发达地区先进生产要素和管理制度的能力,导致单靠地方政府之间的协调机制合作难以实现。祝尔娟(2014)则把京津冀协同发展中的治理问题概括为四大关系,即中心城市与所在区域、北京与天津的分工、经济社会生态协同发展、市场与政府的关系,只有处理好这四大关系才能推进京津冀协同深度发展。

(二) 京津冀功能划分研究

学者们对京津冀三地功能划分的研究由来已久。早在1992年刘纯彬(1992)就曾提出构建京津冀大行政区的设想。然而,从近几年对京津冀协同问题的研究来看,对京津冀的行政格局进行大规模调整从而建立大行政区并不是京津冀协同发展研究的主流。大部分学者倾向于在加强京津冀协作方面入手,明确功能定位、实现协调发展。

目前,京津两地的功能定位已基本明确,即北京定位为全国政治、文化、国际交往和科技创新中心,天津定位为北方经济中心、国际港口城市、产业创新和研发转化基地。对于河北的功能定位,社会各界仍未达成一致意见。长期以来为了明确河北省的发展方向,学者们进行了广泛研究。李国平(2014)认为,考虑到河北省的资源承载能力以及未来发展方向,应减少重工业的数量。武玉英(2014)也提出不能单纯将河北省定位为加工制造中心,应该在承接京津两地产业转移的过程中寻找发展机遇。对此,伞锋(2014)进一步提出,在发展优势产业的同时应注意引进先进技术、开展自主创新,并通过为京津两地提供养老、休闲和生态旅游等服务性产业创造机遇。张贵等(2014)指出河北省应该立足自身优势,打造京津冀协同发展的战略支撑区。目前该观点已经得到普遍认可。

(三) 京津冀产业转移研究

在中央政府积极推动京津冀三地相互协作、共同发展的历史机遇下,不同学科学者积极探索如何落实京津冀协同发展的政策、实现三地优势互补、淘汰落后产能以及进行产业对接与合作。臧学英、于明言(2010)认为,只有明确三地产业发展方向,共同构建具有国际竞争力的战略性新兴产业集群和产业链,才能实现产业结构优化升级和协调发展。关于三地产业发展方向问题,陈岩和武义青(2014)认为,河北应注重将高耗能产业向装备制造业转化,北京要着力发展高端服务业,天津则

要向打造低碳产业链的方向发展。徐永利和赵炎（2014）特别指出，河北省作为主要的承接地迫切需要解决产业转移过程中的规划问题，如果只立足于被动承接的角色，河北省技术创新的能力将永远赶不上京津。徐永利（2013）认为河北省满足实行逆梯度推移的条件，应与京津产业实行“逆梯度”协作。

在产业布局方面，祝尔娟（2009）指出，共同利益是京津冀产业协调发展的根本保证，三地产业发展要有互补性、差异性和梯度性，才能实现优势互补。纪良纲和晓国（2004）针对河北省在产业承接过程中遇到的同构和异构问题，认为位于核心经济圈150公里半径之内的区域产业结构应向异构化方向发展，位于核心经济圈150公里半径以外的区域可以考虑与京津趋同，实现同构化发展的构想。陈耀等（2014）在国内维度和国际维度的视角下，提出“两维四化”的产业重塑思路，即按照高端化、低碳化、智能化和适度服务化的目标谋划产业发展。张贵等（2014）在深入分析京津冀产业转移综合现状的基础上，提出了更加具体可行的产业对接与转移思路，即以技术“进链”、企业“进群”、产业“进带”和园区“进圈”为主线，形成“项目带动、企业拉动、集群驱动、产城互动和区域联动”的新格局。

目前有关京津冀产业对接研究，主要集中在经济发展和生态保护两个方面。对于京津冀产业布局的研究大部分停留在整体规划的宏观角度，而在微观视角下产业转移如何有序开展并更好地落实到实践中、各企业间的利益如何协调、产业链间如何衔接以及产业群如何发展等问题则有待深入研究。

（四）京津冀生态环保研究

伴随着经济的发展，京津冀地区生态问题逐渐凸显，学界对于三地生态环境如何在产业转移与承接过程中得到改善进行了全方位、多视角的研究。成淑敏等（2012）基于生态足迹模型指出，虽然京津两地的经济已经得到较程度的发展，但生态空间有限，经济增长仍是建立在自然资源大量消耗的基础上，在一定程度上限制了三地经济的进一步发展。崔晶（2013）认为，京津冀是一个自然生态整体，生态环境问题具有跨域性和流动性，这就决定了生态治理应该建立在都市圈各地方政府合作的基础上，因此有必要建立政府之间的合作机制。肖金成（2014）认为，要实现环境共治、生态共保首先应优化空间开发格局、制定京津冀地区空间管制规划，构建污染协同治理机制、环保基础设施共建机制、资源能源环境产权交易体系以及生态补偿机制。刘桂环、张惠远等（2006）认为，应按照“谁保护，谁受益”“谁污染，谁治理”的原则建立京津冀北流域生态补偿机制，并强调不能单纯依靠政府主导，应该通过财政转移支付来进行生态补偿。崔晶（2013）则认为，建立以政府为主导的生态治理利益补偿和财政转移支付制度是十分必要的。

随着“雾霾”进入我们的视野，对大气污染的协同治理也愈加迫切，三地联合

建立大气污染决策的合作机制以及大气污染治理信息系统是进行大气治理的重要环节。对此,薛俭、谢婉林等(2014)也认为京津冀三地应该建立大气污染管理决策合作机制和大气污染治理信息系统,做到信息共享。魏丽华、李书锋等(2014)提出要成立京津冀联动机构、深化政府责任和构建联合治污成果共享平台等措施,以实现京津冀联合治污。

如何在京津冀协同发展的大背景下通过三方合作建立协调机制,如何在产业转移过程中改善转出地环境并保护承接地生态,是当今学术界比较关心的问题。但大部分研究从政府角度出发,忽视了如何利用市场机制进行资源配置,如何在政府引导下利用市场的作用达到帕累托最优。

(五) 京津冀空间布局研究

对于京津冀协同发展空间布局的设想,学者们从不同角度提出了自己的观点。孙久文(2014)分析了京津冀各城市间的经济联系程度后指出,三地基本呈现以北京、天津为中心,唐山、廊坊为次中心,其他城市为外围的格局,但外围与京津更多的是单向联系,反映了区域内部发展不平衡、区域合作一体化程度偏低的困境。从空间战略布局角度,陈红霞等(2011)对京津冀城市发展格局进行研究后认为,“三轴、四区、多中心、网络化”是京津冀区域空间整合发展的方向。魏后凯(2014)则提出要构建双核多中心网络型格局,即妥善处理好在京津双核的关系,应建立若干副中心,分担京津的功能,同时构建若干重点发展轴线,引导人口和产业合理集聚,在2020年前逐步形成一个安全、均衡、高效的空间格局。张贵等(2014)提出了“两核两心四带多节点”的空间战略布局,两核指京津、两心为石家庄和唐山两个区域次中心,发展京津科技新干线、京唐秦发展带、京保石发展带和滨海发展带,从而推动保定、廊坊、张家口、承德、秦皇岛、沧州、邢台、邯郸和衡水多个重要节点城市的发展。从产业布局的角度,肖金成(2014)提出以“京津石”为主骨架,重点打造“一轴两带”即京津塘经济发展轴、滨海经济带和京广北段经济带,并在此基础上构建大中小城市和城镇相结合,网络型、多层次和开放性城市体系。从空间功能定位的角度,马晓河(2014)提出在京津北部地区构建绿色生态经济带。尽管提法不同,但以京津为双核,在京津北发展生态涵养经济带、滨海产业带和依靠各大交通干线进行发展的思路是一致的。

还有学者从经济、产业以及环保等角度研究京津冀空间布局问题,并就三地的发展方向、产业分工与布局和城市体系建设等方面提出了自己的见解。不过,对空间布局调整的可行性研究仍是空白,需要进一步探讨。

(六) 京津冀旅游合作研究

旅游业作为一种综合性产业,对带动经济发展具有举足轻重的作用,目前学界

对京津冀旅游合作的研究已经初见成果。解决旅游合作中出现的问题，从政府的角度出发，穆瑞丽、黄志英（2008）提出要建立政府合作机制，引导旅游企业间开展合作，使大中小型旅游企业在平等自愿的原则下加盟区域旅游合作机构，结成旅游企业联盟。刘德谦（2014）指出应将提升百姓生活质量的休闲旅游发展纳入到各级政府的工作考核体系，以促进三省市府层面的协作。在发展途径方面，魏小安（2014）提出可以重点发展休闲产业，形成水平分工体系，发挥各自的旅游优势，实现资源整合、优势互补。针对旅游信息化合作，李彦丽、路紫（2006）借鉴企业信息化项目的公司合作 PPP 模型（Public Private Partnerships）提出发展旅游信息化合作的“PPP 项目点模式”，为三地信息互通提供了新的思路。

总之，学界对京津冀旅游一体化过程中存在的问题及合作机制进行了广泛的研究探讨。但目前对实现大数据时代背景下的信息互通、构建生态视角下的旅游合作路线以及推动旅游业与其它行业协同发展等方面的研究还比较欠缺。

三、京津冀协同发展研究特点分析

京津冀协同发展经历了起步期、徘徊期、规划期和当前的战略实施期，但目前仍然存在顶层设计缺乏、体制机制制约和城市群结构不合理等诸多问题，学界一直在探寻京津冀协同发展的路径并试图找到突破口，研究呈现以下几个特点：

（一）顶层设计研究向纵深推进

京津冀协同发展历经 30 多年并未取得实质性的进展，最根本的原因是三省市各自为政，行政分割严重。张贵等（2014）认为顶层设计缺乏、京津冀三省市府频繁出台各种规划、中央与地方形成不合理的博弈格局，使得中央政府和地方政府公信力受损。崔冬初（2012）认为造成这种现象的原因主要在于，京津冀在制定政策时以各自的行政目标作为出发点，没有考虑区域整体利益，导致出现重复建设、资源浪费等问题。因此，连玉明（2014）认为必须把实现京津冀协同发展上升为国家战略，才能从国家层面统筹各方资源、打破行政壁垒，为首都经济圈一体化提供良好的发展环境。周立群和曹知修（2014）则强调，京津冀协同发展急需推出顶层设计，指出设计本身就是用整体观、全局观打破“一亩三分地”思维的一个起点，相较于一般的区域发展规划，顶层设计具有整体性和长期性特点，是京津冀协同发展的关键所在，应由国务院有关部门根据国家总体发展规划和京津冀战略布局制定区域发展规划。魏后凯（2014）认为推进京津冀协同发展关键在于重塑空间格局，依靠空间结构优化，促进区域一体化和适度空间均衡，同时积极推进首都的功能疏散，建立完善的区域补偿援助机制。张贵等（2014）强调顶层设计要在政府层面建立京

津冀协同发展的行政管理体制，一是要成立由国务院主要领导和京津冀政府部门负责人组成的领导小组；二是要建立常设联络员制度，负责联络、沟通和协调工作；三是建立专题工作小组，根据领导小组联席会议确定的合作项目实施专项合作；四是应抓紧研究编制京津冀协同发展相关规划，形成可操作的具体措施。

（二）交通基础设施研究向一张图转变

学界对交通基础设施的研究重点正在不断向构建现代化交通网络系统转移。如何按照规划、建设、运输和管理“一张图”的设想，构建以“快速轨道交通为支撑和引导”的大容量、低成本、便捷和高效的互联互通综合交通网络将是未来的研究方向。赵弘（2014）认为京津冀协同发展的关键就是要把硬件做好，其中交通基础设施是最基本、最基础的硬件，如果这一硬件不具备，北京的城市功能、人口和产业的疏解以及京津冀协同发展都将是困难的。王凯和周密（2015）通过直观数据说明，构建交通基础设施可以使协同范围从60多千米拓展到100千米，甚至300千米范围。张波（2014）等深入剖析了东京、巴黎、伦敦、纽约和中国的长三角等国内外都市圈交通体系建设，提出京津冀三地应共建互联互通的城际铁路网络，北方国际航运中心港口群，东出西联、海陆联运大通道，世界级航空枢纽机场群。一些学者从管理机制角度出发提出，应由国家牵头成立专门的组织机构，协调京津冀跨区域轨道交通一体化建设与运营。王辉和李占平（2015）进一步提出应该为京津冀跨区域轨道交通一体化构建配套政策，给予制度和法律的保障。他认为推动轨道交通建设一方面能够提升大城市承载力，另一方面能够为城市功能、人口、产业向外疏解提供便利通道，激发京津冀协同发展的活力。

（三）基础设施服务研究趋向实用性

学界普遍认为京津冀之间在基础设施、公共服务方面的差异是阻碍协同发展的重大难题，目前基础设施服务研究正在从分析现状向政策实施转变，研究成果更具实用性。在公共服务资源不均衡的情况下，北京的人口疏解必然面临着户籍、高考和社会保障等诸多问题。因此，赵弘（2014）提出，推进京津冀协同发展一定要正视这些深层次矛盾，在公共服务制度创新方面下大力气，逐步缩小区域间的落差，着力解除户籍制度、高考制度和社保制度等方面的瓶颈约束，促进公共服务均衡化、一体化发展。安虎森（2003）从区域经济分析理论出发，认为可以从基础设施、工业化政策、人力资本投资、城镇体系与增长极、农业发展措施、激励措施以及分权与地方财政等方面制定区域经济政策，改进当地福利水平，消除要素流动障碍，塑造区域发展的长期动力。王凯和周密（2015）从实践的角度出发，指出推进区域基础设施、公共服务一体化发展，要按照统筹规划、合理布局、适度超前和安全可靠的原则，这就要求三方要积极谋求合作：一是拥有优势资源的津要把资源

向河北省延伸和辐射；二是河北省要改造和提升自身的公共服务水平；三是向市场购买这些公共服务。可见，在京津冀协同发展中政府和市场都需要发挥重要作用的观点已经得到学界的普遍认同。政府和市场的角色定位一旦确定将极大地推进京津冀一体化进程，推动各种要素按照市场规律在区域内自由流动、迅速集结和优化配置，因此该问题值得深入探讨。

（四）利益协调机制研究转向操作层面

从根本上讲，京津冀协同发展是三地利益的协同发展，目前学界对利益协调机制的研究正在不断从总体向细节延伸。臧秀清（2015）提出协调京津冀三方利益、推动区域经济协调发展和完善利益分享机制是目前亟待解决的重要问题。薄文广、陈飞（2015）认为，能否建立完善的协调和合作机制是区域协同发展甚至区域一体化能否顺利推进的关键。马海龙（2013）从总体上分析了京津冀协同发展的制约因素：一是行政管理体制（纵向系统）与区域经济运行（横向联系）的矛盾；二是现行财税体制强化了地方政府动用行政权力干预经济活动的动机。孙久文（2014）将该问题进一步细化，指出当前的行政体制、财税体制和 GDP 考核机制是限制京津冀协同发展的重要因素，“分灶吃饭”的财税政策激励各自追求本地区发展而忽视相互间的合作。学者们也从各自的研究专长提出了具体的解决方案，在市场方面，安虎森等（2007、2010）建议实现区域经济一体化应以提高区际贸易自由度为核心，以市场一体化为基础，以有效的主体组织和适当的补偿机制为保证，在欠发达地区应实行有别于发达地区的政策；在利益分配机制方面，赵弘（2014）建议京津冀三方政府应该积极谋划跨区域的 GDP 分计和税收分成机制，打破现有财税制度对区域协同发展的制约；利益补偿机制方面，京津应该对在水资源、生态环境方面付出代价的河北给予利益补偿。张贵等（2014）认为应将利益补偿机制落到实处，利益补偿不但包括提供水源保护和生态修复所需的资金，还应以产业帮扶、人员培训、项目合作和服务功能延伸等形式加大反哺力度，进而建立利益共同体。此外，还建议在国家层面设立京津冀协同发展引导基金，引导、帮扶在市场经济条件下无法通过政府行政命令解决的问题。总之，对于利益协调机制的深入研究和探索有助于京津冀协同发展政策的实施，如果相关研究能够再细化并具体到操作层面，将会极大地推动京津冀协同发展的进程。

四、结束语和展望

京津冀协同发展研究主要分为两类：一类建立在理论分析的基础上，通过研究京津冀协同发展现状，定性分析三地协同发展的障碍并提出意见和建议；另一类建

立在实证数据和模型分析基础上,提出更具针对性的政策建议。虽然,学者围绕京津冀协同发展进行了多领域的深入探讨,但是在目前的研究中仍存在一些不足:第一,京津冀协同发展过程中行为主体多、牵涉利益广,需要在综合发展的视角下进行研究,而由于不同学科具有的局限性使得现有的研究成果存在着片面性,因此需要在结合多学科理论、方法的基础上从整体和全局的角度出发进行综合研究。第二,单纯从理论出发通过对现象分析进行的研究主观性较强,且大多立足于宏观角度,由此提出的政策建议在实施过程中当牵扯利益关系较多时不容易协调,从而导致可行性不高,出现“口号多于行动、形式大于实质”的情况。2014年是京津冀协同发展的起始之年,2015年是关键之年,三省市要围绕基础设施互联互通、产业发展互补互促、资源要素对接对流、公共服务共建共享和生态环境联防联控等进行深入合作,这些都是理论工作者需要深入研究的重点领域。

参考文献

安虎森(2003):《有关区域经济政策的一些思考》,《南开学报》第4期,第34~40页。

安虎森、高正伍(2010):《经济活动空间聚集的内生机制与区域协调发展的战略选项》,《南京社会科学》第1期,第22~29页。

安虎森、李瑞林(2007):《区域经济一体化效应和实现途径》,《湖南社会科学》第5期,第95~102页。

薄文广、陈飞(2015):《京津冀协同发展:挑战与困境》,《南开学报》(哲学社会科学版)第1期,第110~118页。

陈红霞、李国平(2010):《京津冀区域经济协调发展的时空差异分析》,《城市发展研究》第5期,第7~11页。

陈红霞、李国平、张丹(2011):《京津冀区域空间格局及其优化整合分析》,《城市发展研究》第11期,第74~79页。

陈岩、武义青(2014):《关于京津冀产业优化调整的思考》,《河北经贸大学学报》(综合版)第4期,第84~87页。

陈耀、陈梓、侯小菲(2014):《京津冀一体化背景下的产业格局重塑》,《天津师范大学学报》(社会科学版)第6期,第1~6页。

成淑敏、高阳、黄姣、杨卓翔(2012):《京津冀及江浙沪经济圈生态足迹比较分析》,《长江流域资源与环境》第9期,第433~441页。

崔冬初、宋之杰(2012):《京津冀区域经济一体化中存在的问题及对策》,《经济纵横》第5期,第75~78页。

崔晶(2012):《区域地方政府跨界公共事务整体性治理模式研究:以京津冀都市圈为例》,《政治学研究》第2期,第91~97页。

崔晶(2013):《生态治理中的地方政府协作:自京津冀都市圈观察》,《公共管理》第9期,

第 138 ~ 144 页。

郭凯 (2014):《京津冀区域发展报告发布 河北功能定位:去重型化》, http://hebei.hebnews.cn/2014-07/24/content_4058397.htm, 7月24日。

胡爱荣 (2014):《京津冀治理环境污染联防联控机制的应用研究》,《生态经济》第8期,第177~180页。

纪良纲、晓国 (2004):《京津冀产业梯度转移与错位发展》,《河北学刊》第6期,第198~201页。

江曼琦、谢姗 (2015):《京津冀地区市场分割与整合的时空演化》,《南开学报》(哲学社会科学版)第1期,第97~109页。

李卫锋 (2010):《京津冀区域信息化空间差异与协同发展研究》,《河北经贸大学学报》第6期,第52~54页。

李彦丽、路紫 (2006):《京津冀旅游信息化合作模式及策略研究》,《情报杂志》第2期,第112~114页。

连玉明 (2014):《试论京津冀协同发展的顶层设计》,《中国特色社会主义研究》第4期,第107~112页。

刘纯彬 (1992):《一个天方夜谭还是一个切实可行的方案—关于建立京津冀大行政区的设想》,《中国软科学》第3期,第29~32页。

刘德谦 (2014):《关于京津冀旅游协同发展的回望》,《旅游学刊》第11期,第13~15页。

刘锋 (2002):《新时期区域公共管理创新》,《中国行政管理》第5期,第39~41页。

刘桂环、张惠远、万军、王金南 (2006):《京津冀北流域生态补偿机制初探》,《中国人口·资源与环境》第4期,第120~124页

马海龙 (2010):《京津冀区域治理的模式选择》,《北京行政学院学报》第6期,第7~11页。

马海龙 (2013):《京津冀区域协调发展的制约因素及利益协调机制构建》,《河北学刊》第3期,第90~96页。

马强 (2007):《世界区域经济一体化发展模式、路径及趋势》,《宏观经济管理》第9期,第69~71页。

马晓河 (2014):《从国家战略层面推进京津冀一体化发展》,《国家行政学院学报》第4期,第28~31页。

穆瑞丽、黄志英 (2008):《京津冀旅游合作的依据分析与机制构建》,《区域经济》第530期,第232~233页。

聂元贞 (2005):《区域经济一体化的路径选择理论评介》,《经济学动态》第8期,第98~103页。

伞锋 (2014):《推进京津冀三地协同发展》,《宏观经济原理》第5期,第38~40页。

施祖麟、刘锋 (2003):《新时期区域公共管理创新》,《中国人口·资源与环境》第3期,第19~22页。

孙久文 (2014):《京津冀合作难点与陷阱》,《人民论坛》第5期,第34~37页。

孙久文、丁鸿军(2012):《京津冀区域经济一体化进程研究》,《经济与管理研究》第7期,第52~58页。

汤碧(2002):《区域经济一体化模式比较》,《南开经济研究》第3期,第54~56页。

王辉、李占平(2015):《京津冀跨区域轨道交通一体化的实现路径》,《河北学刊》第1期,第146~149页。

王军、李逸波、何玲(2010):《基于生态补偿机制的京津冀农业合作模式探讨》,《河北经贸大学学报》第3期,第74~78页。

王凯、周密(2015):《日本首都圈协同发展及对京津冀都市圈发展的启示》,《现代日本经济》第1期,第65~74页。

王微微(2006~2007):《区域经济一体化的经济增长效应及模式选择研究》,北京:对外经济贸易大学。

王玉海、何海岩(2014):《产业集群与京津冀协调发展》,《中国特色社会主义研究》第4期,第101~106页。

魏后凯(2014):《重塑京津冀发展空间格局》,《经济日报》6月6日。

魏丽华、李书锋、张健(2014):《建立京津冀联合治污的协调机制》,《开放导报》第1期,第87~89页。

魏小安(2014):《京津冀旅游一体化的动力与推力》,《旅游学刊》第10期,第13页。

文魁(2014):《京津冀大棋局——京津冀协同发展的战略思考》,《经济与管理》第6期,第8~12页。

吴群刚、杨开忠(2010):《关于京津冀区域一体化发展的思考》,《城市问题》第1期,第11~16页。

武玉英、李俊涛、蒋国瑞(2014):《京津冀制造业协同创新理论模型及发展对策》,《科技进步与对策》第24期,第36~40页。

肖金成(2014):《京津冀:环境共治 生态共保》,《环境保护》第17期,第21~25页。

肖金成(2014):《“一轴两带”:京津冀空间布局优化构想》,《中国经济周刊》第12期,第21页。

徐永利(2013):《逆梯度理论下京津冀产业协作研究》,《河北大学学报》(哲学社会科学版)第5期,第73~78页。

徐永利、赵炎(2014):《京津冀协同发展:河北省产业逆梯度推移策略》,《河北学刊》第4期,第214~217页。

许瑞生(2006):《都市区的区域管治——地区发展中政府间的协调与管理》,《城市规划》第11期,第82~88页。

薛俭、谢婉林、李常敏(2014):《京津冀大气污染治理省际合作博弈模型》,《系统工程理论与实践》第3期,第810~816页。

杨毅、李向阳(2004):《区域治理:地区主义视角下的治理模式》,《云南行政学院学报》第2期,第50~53页。

于维洋、许良（2008）：《京津冀区域生态环境质量综合评价研究》，《干旱区资源与环境》第9期，第20~24页。

臧秀清（2015）：《京津冀协同发展中的利益分配问题研究》，《河北学刊》第1期，第192~196页。

臧学英、于明言（2010）：《京津冀战略性新兴产业的对接与合作》，《中国发展观察》第8期，第30~32页。

张波（2014）：《推动京津冀一体化发展的实现路径研究》，《经济研究参考》第44期，第40~44页。

张贵、贾尚键、苏艳霞（2014）：《生态系统视角下京津冀产业转移对接研究》，《中国天津市委党校学报》第4期，第105~112页。

张贵、王树强、刘莎、贾尚键（2014）：《基于产业对接与转移的京津冀协同发展研究》，《经济与管理》第4期，第14~20页。

张京祥（2000）：《城市与区域管治及其在中国的研究和应用》，《城市问题》第6期，第40~44页。

张莉、唐茂华（2012）：《京津冀都市圈发展新格局与合作机制创新研究》，《天津社会科学》第6期，第88~91页。

张亚明、李新华、唐朝生（2012）：《竞合视域下京津冀区域地缘经济关系测度分析》，《城市发展研究》第5期，第22~27页。

张亚明、刘海鸥（2014）：《协同创新博弈观的京津冀科技资源共享模型与策略》，《中国科技论坛》第1期，第34~41页。

赵弘（2014）：《北京大城市病治理与京津冀协同发展》，《经济与管理》第3期，第5~9页。

赵弘（2014）：《京津冀协同发展的核心和关键问题》，《中国流通经济》第12期，第20~24页。

赵新峰、袁宗威（2014）：《京津冀区域政府间大气污染治理政策协调问题研究》，《中国行政管理》第11期，第18~23页。

赵媛、诸嘉（2007）：《世界经济一体化的动力机制及组织类型》，《世界地理研究》第9期，第1~7页。

周立群、曹知修（2014）：《京津冀协同发展开启经济一体化新路径》，《中共天津市委党校学报》第4期，第100~104页。

祝尔娟（2009）：《京津冀一体化中的产业升级与整合》，《经济地理》第6期，第881~885页。

祝尔娟（2014）：《推进京津冀区域协同发展的思路与重点》，《经济与管理》第3期，第10~12页。

Alan Harding (1995), "Elite Theory and Growth Machines", In Judge D, Stoker G, Wolman H, *Theories of Urban Politics*, Sage Publications Inc, pp. 35 - 53.

J. Friedman (1966), *Regional Policy :A Case Study of Venezuela*, MIT Press.

Rhodes, R. A. W. (1996), "The New Governance: Governing without Government", *Political Studies*, pp. 652 - 667.

Research Status and Prospect about the Coordinated Development of Beijing-Tianjin-Hebei

ZHANG Gui^{1,2}, LIANG Ying¹, GUO Ting-ting¹

- (1. School of Economics and Management, Hebei University of Technology, Tianjin 300401, China.
2. Deputy Director of Center for Beijing-Tianjin-Hebei Development Research, Tianjin 300130, China.)

Abstract: Under the background of Metropolitan Economic Circle development, environmental degradation and the worsening ‘big city disease’ in Beijing, the coordinated development of Beijing-Tianjin-Hebei has become a major national strategy. It come across significant strategic opportunity since mentioned 30 years ago. Since 2013, the issues about Beijing-Tianjin-Hebei coordinated development have been put on an unprecedented height, especially after the working conference on February 26, 2014 regarding the coordinated development of Beijing-Tianjin-Hebei. Currently, we have achieved results in many aspects, such as, transport network construction, factor mobility and cooperation projects. Scholars of all walks explored the issues of the coordination of Beijing-Tianjin-Hebei, from the respects of top design, industrial transfer, environmental protection, transportation construction, spatial layout and tourism cooperation. They tried to find the road and exit to solve the coordinated issues of Beijing-Tianjin-Hebei. The article has made conclusion and analysis of prospects on the basis of reviewing existing studies.

Key Words: Beijing-Tianjin-Hebei; coordinated development; research status; prospect

责任编辑: 薛亚玲