

等级治理、市场治理、网络治理的模式演进及融合

——基于Q市“绿色出行”项目的考察

陈冠宇

(厦门大学公共事务学院,福建 厦门 361005)

摘要:公共治理不同模式之间的有机交融和顺畅衔接,有利于增强公共治理的合法性与有效性。对Q市“绿色出行”治理模式变迁的案例研究表明,公共治理的“新时代特征”、公共治理的“问题导向”与公共治理传统模式的“反功能”分别构成了转型演进的制度动因、体制动因和机制动因,而转型演进的结果则是等级治理、市场治理和网络治理3种模式的交替融合。3种模式的交替融合实现了公共治理在不同现实场景中的“区别性组合”,在充分发挥市场在资源配置中的决定性作用的同时,更好地发挥了政府和社会的作用,由此增强了公共治理的合法性和有效性。为进一步推进3种模式的交替融合,以契合“共建共治共享”的社会治理新格局,需要在鼓励多元主体参与的同时,明晰主体间的权责关系;在充分发挥政府“元治理”作用的同时,限制其“合法伤害权”;在对治理技艺进行边际改进的同时,避免陷入“技术依赖”陷阱。通过对Q市“绿色出行”项目的考察,等级治理、市场治理、网络治理等公共治理模式的现代转型获得了实证检验。

关键词:公共治理;等级治理;市场治理;网络治理;交替融合

中图分类号:D630

文献标志码:A

文章编号:1671-4970(2022)02-0102-07

随着国家治理体系和治理能力现代化建设的深入推进,公共治理模式不断变迁,但在公共服务供给和公共事务治理的现实场景中,不同公共治理模式之间的有机交融和顺畅衔接依然不尽人意。这无疑影响了“共建共治共享”治理新格局的发展进程,削弱了公共治理的合法性与有效性。在此背景下,2021年7月发布的《中共中央 国务院关于加强基层治理体系和治理能力现代化建设的意见》明确提

出:“力争用5年左右时间,建立起党组织统一领导、政府依法履责、各类组织积极协同、群众广泛参与,自治、法治、德治相结合的基层治理体系,健全常态化管理和应急管理动态衔接的基层治理机制”^[1],以铸实国家治理的基石。这一现实情境在公共组织学角度下可表述为:单一的公共治理模式由于难以匹配变动不居的环境而发生治理失灵,此时,需要通过不同治理模式的衔接和融合,方能整合

基金项目:国家社会科学基金(17BZZ027)

作者简介:陈冠宇(1989—),女,博士研究生,主要从事行政管理与公共政策研究。E-mail:gyc718@126.com

“碎片化”的治理资源,以重获治理的合法性与有效性。那么,不同模式之间的演进轨迹,以及要实现不同模式之间的衔接与融合需要哪些助推因素都值得深入研究。笔者旨在通过对Q市“绿色出行”项目治理模式变迁的“深描”,分析公共治理中等级治理、市场治理、网络治理3种模式的演进与融合,试图为增强公共治理合法性与有效性提供学理支撑。

一、文献综述及理论框架

公共治理理论与实践已成为公共管理领域的核心研究议题。在现代民主国家,尽管公共治理的现实场域与话语体系各具特色,但总体而言,各国公共治理模式的演进路径大致相同,呈现出一定的规律性。同时,公共治理实践的不断发展推动着理论更新,由此形成实践模式与理论范式交叠嵌套的变迁逻辑。对相关文献进行扼要梳理,有助于凝练理论发展脉络及其适用情境,彰显本文所研究问题的理论渊源。从理论发展的角度而言,公共治理模式经历了等级治理—市场治理—网络治理的范式演进^[2]。通过抽取范式演进轨迹的核心理论线索,可以构建本文的理论框架。

1. 从等级治理模式到市场治理模式

作为公共治理的基础架构,等级治理模式是以科层制为原型拓展而成的公共治理模式。马克斯·韦伯指出:“从技术角度来看,科层制能够在一定程度上促进组织职能效率的提升,它不仅适用于工业企业,也适用于各类政府行政管理工作。”^[3]等级治理模式有3个基本特征:一是层级节制。在政府部门中,按照权力大小建立上下级之间的“命令—服从”关系,最终形成金字塔型的组织结构,以此保障上级对下级部门的控制,促进工作有序进行^[4]。二是专业分工。科层制以任务分工和岗位管理为基础^[5],把全部工作职责分配到组织中的每个工作岗位,从而提高管理工作的专业化水平与工作效率。三是非人性化管理。科层制以法理型权威为支配基础,通过明确而严格的制度来约束组织中的机会主义行为。

等级治理模式的基本特征使其得以在保障政府权威的基础上,提高组织运作效率。尽管如此,科层制与生俱来的“反功能”——低效率对革新的抵制以及对社会阶层差别的强化等^[6],致使等级治理模式在始于20世纪中叶的现代化进程中日益捉襟见

肘。此外,控制功能作为科层制最显著的特征^[7],始终是等级治理模式无法割舍的情结,致使其难以充分满足公共治理多元化需求,最终在与以追求资源自由流动与最优配置为核心的市场治理模式的竞争中黯然失色。

市场治理模式可以追溯到亚当·斯密提出的市场自发调节理论,即“看不见的手”。究其本质而言,市场治理模式的核心在于通过竞争、供给、价格等机制实现资源自由流动与合理配置。相较于等级治理模式,市场治理模式具有3个明显优势:一是效率导向。效率至上是市场机制的核心特征^[8],在市场中各主体通过自主交易获取相应的经济利益,以谋求自身的发展壮大。二是平等竞争。以“选择与竞争”为基础^[9],市场主体通过平等、自愿竞争,为社会公众提供多样化、高水平的公共物品和服务。三是开放多元。市场是一个开放的社会经济体系,对多元化主体具有包容性,这与经济全球化趋势相匹配。可以说,市场治理模式更具灵活性、多样性、适应性,突破了等级治理模式由上到下的层级管控方式^[10],其运行方式并不是一成不变的,而是随着市场的发展不断演变。因此,市场治理模式更加符合现代化趋势下公共治理的现实需求。随着20世纪中后期新公共管理运动的兴起,市场治理模式由于契合了新公共管理运动的目标而被广为传颂,成为治理变革的“利器”。

尽管市场治理模式可以纠正科层制的“反功能”,但由于其具有垄断性、外部性和信息不对称性等内在缺陷,不可避免地会出现市场失灵。更重要的是,与等级治理模式以政府权威为核心的治理逻辑一样,市场治理模式偏重于市场机制的单中心逻辑,仍然难以充分满足多元化社会需求,甚至削弱了公共治理的合法性与有效性,进而引发了对两种治理模式予以整合的学术反思和理论尝试,由此催生了一种新的公共治理模式——网络治理模式。

2. 融合等级与市场的网络治理模式

随着20世纪后期第三波民主化浪潮的勃兴,公共治理的“公共性”价值愈发凸显,政治社会系统的包容性也愈发增强,而等级治理模式和市场治理模式皆无法匹配与此相伴的治理目标——政府必须和包括公共、私人以及志愿者部门在内的行动者进行协作^[11],方可在一个充满活力的开放社会系统中达至善治^[12]。在此背景下,网络治理模式应运而生。

网络治理模式以公共利益为依归,以自下而上的利益表达和诉求引导为主要渠道^[13],融合了等级治理模式和市场治理模式的双重优势。作为公共治理新范式,网络治理模式最鲜明的优势在于它突破了等级治理模式与市场治理模式共有的主体单一性弊端,强调政府部门、私营部门、社会组织和公民等多元化治理主体对公共事务的参与式治理,建立了纵横交错、上下互洽的网状结构^[14],通过各主体间的互动协同完成了对“碎片化”治理资源的有机整合^[15],实现了公共治理的基础与目标——公共性^[16],从而提升了公共治理的合法性与有效性。

由于现代化是一个涉及人类思想和行为所有领域变革的多层面进程^[17],虽然网络治理模式在适应这一进程中体现出显著优势,但也存在诸如价值观念碎片化和责任界定模糊等问题。不过,相较于等级治理模式和市场治理模式,网络治理模式无疑是在日益加速的现代化和全球化背景下更为适宜的公共治理模式。

通过对以上3种模式的比较(表1)可以发现:首先,公共治理模式随着时代发展而不断演进,实践模式与理论范式交叠嵌套的特征十分鲜明;其次,尽管3种治理模式的运行方式存在差异,但这并不意味着三者互相排斥;再次,三者的主要特征和优缺点并不是绝对的,只是各有其特定的适用情境;最后,网络治理模式是在融合等级治理模式和市场治理模式两者优势的同时,修正了政府失灵与市场失灵,提升了公共治理的合法性与有效性。

二、Q市“绿色出行”治理模式的演进及动因

1. Q市“绿色出行”治理模式的变迁

Q市是我国著名的旅游胜地。近年来,随着自然环境的变化以及私家车数量的增多,雾霾加重和交通拥堵对Q市的经济社会发展产生了严重影响,

日益引发社会公众的不满情绪。改善空气质量、推广绿色低碳出行已成为Q市公共治理面临的紧迫任务。在此背景下,2016年5月Q市政府借鉴北京、杭州等城市的治理经验开始推行“绿色出行”项目。项目伊始采取的是公共自行车模式,在项目运营过程中,所有事项均需在上报政府部门并获得批准后方可实施。这种管理方式,不仅压缩了企业运营的自主性空间,也导致居民用车还车不方便,缴费程序繁琐以及车辆养护不及时等一系列问题,原本用于解决民生问题的项目变成了新的民生问题。于是,2017年3月,由企业主导管理的共享单车模式取代了由政府主导管理的公共自行车模式。OFO共享单车、哈啰单车、摩拜单车等多种类型的共享单车相继出现在城市的大街小巷,由相应共享单车企业投资运营并负责管理。相较于公共自行车模式,共享单车模式不仅用车还车方便,而且支付程序简单。同时,各品牌共享单车之间的竞争提升了单车质量,提高了用户使用舒适度。然而,共享单车乱停乱放、折损率高以及市场竞争扭曲等问题相继出现,不仅扰乱了交通秩序,浪费了公共资源,也打破了市场均衡,部分企业甚至破产倒闭。

为了应对公共治理困境,Q市政府于2018年5月出台了《Q市互联网租赁自行车管理办法(试行)》,在充分激发企业活力的同时,更好地履行政府监管职能,并加大城市居民的参与力度,由此开启了探索公共自行车与共享单车融合发展模式之路。一方面,Q市政府运用“电子围栏”技术对6家主要共享单车企业的投放区域实施精准划分以规范市场竞争秩序;另一方面,与酷游科技公司合作引进了全国第一家专注景区骑行的共享单车品牌——酷游单车,两者分工明确。酷游科技公司负责单车的生产、维修以及用户使用指导,政府负责规划单车投入数量和骑行路线,并听取酷游科技公司的运营意见反

表1 3种公共治理模式的比较

治理模式	产生背景	运行方式	主要特征	优点	缺陷
等级治理模式	工业化大生产的兴起与繁荣,以及文官制度的建立与完善	自上到下的层级管控	科层等级体系、专业职能分工、制度性管理	保障政府治理权威性,保证治理活动客观公正,且提高了专业水平和效率	僵化冷漠、机构臃肿、政策滞后
市场治理模式	新公共管理运动的产生,以及民主价值观念的普及	多样化自由竞争	效益导向、平等竞争、开放多元	打破政府垄断和僵化思想,在竞争中实行优胜劣汰	易造成市场垄断和恶性竞争,影响社会稳定
网络治理模式	经济全球化的深入,民主意识的觉醒,以及合作共赢理念的认同	横向与纵向相结合,融合并突破等级治理模式与市场治理模式	治理主体多元化,具有互动协调的机制,并以公共价值为导向	提高治理效率,促进合作共赢,增强应对风险的能力	价值观念碎片化,责任界限不清

馈。这种模式不仅充分发挥了市场在资源配置中的决定性作用,而且更好地发挥了政府科学统筹与合理监管等“元治理”作用。更重要的是,能够让政府和企业及时掌握社会需求,提升公共治理的合法性和有效性。在这种治理模式下,Q市公共交通秩序获得改善,市场竞争日趋均衡,居民用车满意度也获得提升。

Q市“绿色出行”治理模式的变迁是公共治理模式演进的缩影(图1)。以政府为主导的公共自行车模式体现了等级治理逻辑,而以企业为主导的共享单车模式体现了市场治理逻辑,公共自行车与共享单车融合发展模式则是网络治理逻辑的写照。通过对Q市“绿色出行”治理模式变迁原因的深入剖析,可以概括出3种公共治理模式的演进路径。

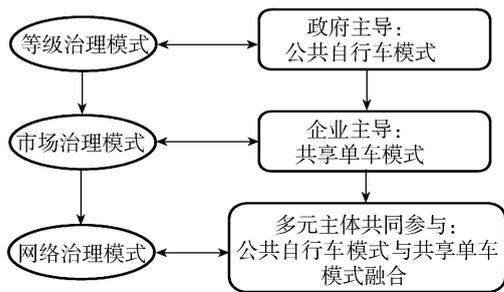


图1 Q市绿色出行治理模式变迁中的公共治理模式演进

2. 公共治理的新时代特征是演进的制度动因

组织不可能存在于真空之中,而是被变动不居的环境所包围,这是组织学的基本原理。依循这一理论逻辑,无论何种公共治理模式,皆以特定的组织架构为载体,当组织架构随环境变动而变动时,治理模式也随之演进。在学理层面上,从等级治理到市场治理再到网络治理的演进,正是对人类社会从前现代到现代再到后现代的时代场景变迁的回应。当前,中国已进入一个前所未有的新时代,即党的十九大报告中提出的“中国特色社会主义进入了新时代”。如果说公共治理的终极目标是实现善治,那么,中国语境下的善治便体现了习近平总书记多次强调指出的“人民对美好生活的向往”。在公共治理的现实场景中,善治集中体现在构建“共建共治共享”社会治理新格局方面,其核心特征是治理原则的包容性、治理主体的多元性和治理成果的普惠性。

公共治理的新时代场景推动了Q市“绿色出行”治理模式的演进。虽然以政府为主导的公共自行车模式和以企业为主导的共享单车模式都是为了

满足社会公众改善空气质量和便利出行的需求,但这两种模式治理主体都是单一的,而且皆易形成排斥性的治理过程。这不仅难以实现有效治理,更由于无法实现普惠治理而削弱治理的合法性。因此,Q市“绿色出行”治理模式必须适时转型,突破有悖于新时代制度特征的治理桎梏,构建顺应“共建共治共享”要求的公共治理新范式。

通过融合等级治理模式与市场治理模式,并改进相应的治理技艺,Q市构建了“绿色出行”网络治理模式。在充分发挥两种传统治理模式优势的基础上,网络治理模式尤为重视多元化治理主体之间的协同,通过政社互动、政企互动和政民互动,培育多元治理主体合作共治的联动效应。同时,充分倾听和尊重各治理主体的意见以实现治理的包容性,尽可能让城市“绿色出行”治理成为多元化社会主体围绕影响彼此利益的公共事务而开展集体行动的过程^[18],进而确保治理成果的普惠性,最终形成能体现新时代制度特征的公共治理模式。

3. 公共治理的问题导向是演进的体制动因

以解决公共问题为导向,不断创新治理模式,既是政治系统开放性的体现,也是压力型体制下政治系统的生存之道,有学者将之称为“解决问题驱动”^[19]。公共问题的复杂性及其表现形式的不断变化,要求公共治理模式必须适时调整或更新,以精准定位关乎社会公众切身利益的公共问题。Q市“绿色出行”治理模式正是基于问题导向而发生演变。

首先,为了解决空气污染、交通拥挤以及由此给城市旅游业发展造成的消极影响,Q市推行了公共自行车模式。尽管这种以政府为主导的等级治理模式在运行初期取得了一定成效,但在应对公共问题不充分的同时,产生了低效率等新问题,进而推动了公共自行车模式向共享单车模式的转变。

其次,相较于公共自行车模式,共享单车模式扩大了社会公众的选择范围,简化了用车程序,有效弥补了等级治理模式的低效率“短板”。尽管如此,这种以企业为主导的市场治理模式同样在解决旧问题的同时,也制造了诸如恶性竞争和负外部性等新问题,进而推动其向新的治理模式演进。

最后,从组织学学理层面而言,Q市基于问题导向的绿色出行治理模式从等级治理向市场治理的演变,陷入了公共问题解决的“内卷化”困境。一方面,无论是等级治理模式还是市场治理模式,均对原

公共问题有一定程度的解决;另一方面,这两种治理模式均在解决旧问题的同时也制造了新问题,且使“绿色出行”问题变得更为复杂。究其本质而言,这是一种典型的“低效率变革”或“没有实际发展的变革”,即“内卷化”。新的治理模式欲破解“内卷化”困境,需要沿两条路径齐头并进:一是精准定位当前复杂情境中最关键的公共问题;二是在解决旧问题的同时尽可能不制造有重大影响的新问题(完全不出现新问题是不现实的)。在第一条路径中,最关键的公共问题是增强“绿色出行”治理的有效性与合法性。在第二条路径中,将等级治理与市场治理两种模式的优势进行整合,并通过改进治理技艺以尽可能消解这两种治理模式的“反功能”。两条路径的齐头并进,催生了网络治理模式。网络治理模式不仅能够精准定位复杂情境中的关键公共问题,而且较好地克服了等级治理和市场治理实际操作中的困难,解决了“内卷化”困境。

4. 公共治理传统模式的“反功能”是演进的机制动因

在Q市公共自行车项目运行早期阶段,以政府为主导的等级治理模式之所以失效,是科层制的“反功能”使然。首先,政府对公共自行车市场的垄断不仅限制了市场竞争,也难以满足多元化的社会需求。其次,科层制倾向于“控制”的特征致使公共自行车项目的运营指令和信息反馈需要多层逐级传达,不仅影响了信息的时效性与准确性,也降低了政府部门的执行力。再次,科层制的低效率和规则导向不仅导致公共自行车站点和办卡地点的机械化分布,也致使缴费程序繁琐和用车还车不便。最后,科层组织的低效率致使项目运营进展缓慢,严重滞后于不断提升的公众需求。

与此相似,以企业为主导的共享单车模式彰显了市场治理中契约制的“反功能”。一方面,在谋利驱动下,各共享单车企业无限制地投入大量单车以占据市场份额,不仅造成恶性竞争,也扰乱了城市交通秩序;另一方面,强势企业运用价格手段打压甚至兼并竞争对手以垄断市场,打破了市场竞争的均衡状态,遮蔽了公共物品的“公共性”,降低了公共物品的供给质量。更重要的是,契约制与生俱来的“外部性”必将滋生“搭便车”行为,导致部分企业由于盈利不足而终止公共物品供给直至退出市场,压缩了民众的公共服务选择空间,降低了公众满意度。

由此可见,无论是基于科层制的等级治理,还是基于契约制的市场治理,皆有其不可避免的“反功能”。同时,这两种传统模式的“反功能”缺点皆是其自身无法克服的。于是,构建一种能纠正传统模式的“反功能”,在充分发挥市场在资源配置中的决定性作用的同时,能更好地发挥政府作用的公共治理新模式,便成为Q市提升公共治理合法性与有效性的必然选择。

三、等级治理、市场治理、网络治理模式的交替融合

Q市“绿色出行”治理模式的变迁,一方面展示了3种公共治理模式的演进逻辑,产生了网络治理这一“横向到边、纵向到底、纵横交错、错综复杂”的新范式^[20],是对新时代公共治理现实场景的回应;另一方面,也表明这3种模式之间并非非此即彼的对立关系,而是渐进交替与边际融合的关系。3种治理模式各有其特定的适用场域,网络治理并不是要取代等级治理和市场治理,而是在融合两者优势的同时,通过治理技艺的边际改进,弥补它们的“反功能”缺陷。这种交替融合不仅提升了解决公共问题的可持续性^[21],也增强了公共治理的合法性与有效性。因此,进一步推进3种模式的交替融合,对于构建“共建共治共享”的新时代公共治理格局至关重要。

1. 鼓励多元主体参与的同时明晰主体间权责关系

多元主体的参与及合作共治是公共治理模式交替融合的首要特征,其目的在于解决一些单个组织无法完成或无法轻易完成的问题^[22]。包括政府、市场、社会组织以及民众在内的多元主体交替发挥各自的积极作用,方可促进资源和信息的有效共享,进而形成公共利益的“蓄水池”。这就提出了以下要求:首先,将“包容性”确立为多元主体参与的基本原则。不同的参与主体各有其特定的利益需求,在合作共治过程中不可避免地存在利益龃龉和博弈,这就需要达成基于包容性的利益共识以寻求集体行动中的“最大公约数”。其次,建立多元主体参与平台。通过各种方式拓展多元主体参与公共治理的渠道,同时加强相关的配套设施和后续保障。再次,对弱势主体进行必要的“赋权增能”。由于多元主体的政治经济地位存在差异,需要通过对弱势行动者的“赋权增能”,增强他们的行动能力以保障其合法

权益。最后,明晰主体间权责关系。由于解决公共问题的关键在于划清各治理主体的界限,明晰各治理主体的权责^[23]。因此,可以充分运用市场治理模式中的契约机制,并在等级治理模式的规则导向下构建规范化的权责清单,明晰治理主体之间的权责关系,以确保公共治理的有序开展。

2. 充分发挥政府“元治理”作用的同时限制其“合法伤害权”

在3种公共治理模式交替融合的过程中,政府始终扮演着“元治理”角色,即政府是公共治理事务的规划者和召集人,但并非管制者,更非规训者。作为规划者和召集人,政府应以公共利益为依归,以“放管服改革”为抓手,在精准定位不同场景下公共治理具体目标的基础上,进一步加快职能转变,增强开发性和包容性,为市场构建良好的营商环境,为社会培育浓厚的参与氛围。在充分发挥“元治理”作用的同时,政府应尽可能避免其掌控的“合法伤害权”^[24]。为此,一方面,在进一步转变政府职能的同时,加快构建地方政府权力清单制度,规范权力使用的条件和程序;另一方面,进一步增大地方官员政绩考核中的社会性政绩指标权重,将民众的获得感和幸福感作为核心政绩指标,并通过诸如“一票否决”等方式增强自下而上的问责压力。同时,加强中央政府自上而下的监管,中央政府可以通过调整“条块关系”,适当扩大行政体制中的垂直管理幅度,加强对地方治理集体行动的介入以尽可能减少地方政府的机会主义行为。

3. 对治理技艺进行边际改进的同时避免陷入“技术依赖”陷阱

由于3种公共治理模式的交替融合收效甚佳,需要对治理技艺进行边际改进,一方面要充分运用人工智能、大数据、云计算以及区块链等高精尖技术,加强对公共治理的信息技术支撑,提升公共治理的敏捷性、迅疾性和精准性。如数字技术的革新与发展为治理共同体的构建提供了权责对等、激励机制、共识机制和共享机制等关键要素^[25]。另一方面,技术只是治理工具而非治理主体,特别是在风险社会背景下,信息风险和技术漏洞普遍存在,对信息技术的运用应避免陷入“技术依赖”陷阱。这就需要在改进治理技艺的同时,加强对技术风险的甄别与防范。此外,尤为重要的是,无论是3种模式本身,还是三者之间的交替融合,在任何场景中,人都

是最重要的行动者,不应由于信息技术的广泛使用而被其取代。为此,应遵循以人为本的治理原则,构建科学合理的激励机制,拓展各类人群的上升空间,充分彰显公共治理的人性化色彩,发挥人的创造性与能动性。

在全面深化改革已进入攻坚阶段的背景下,日益增长且愈发多样化的社会需求不断推动着公共治理模式的适时变迁。顺应公共治理实践模式与理论范式交叠嵌套的规律,以回应多样化社会需求,是加快推进国家治理体系和治理能力现代化建设的重要支撑。就此而言,通过3种公共治理模式的交替融合,在纠正传统治理模式“反功能”的同时,实现多元主体的合作共治,不仅有助于充分发挥市场在资源配置中的决定性作用,也可以更好地发挥政府与社会的作用,这无疑将极大提升公共治理的合法性、有效性与稳定性。

参考文献:

- [1] 中共中央国务院关于加强基层治理体系和治理能力现代化建设的意见[N]. 人民日报,2021-07-12(001).
- [2] 安德鲁·海伍德. 政治学核心概念[M]. 吴勇,译. 北京:中国人民大学出版社,2013:10.
- [3] 马克斯·韦伯. 经济行动与社会团体[M]. 康乐,简惠美,译. 桂林:广西师范大学出版社,2011:76.
- [4] 宋君,张国平. “智能化+官僚制”:政府官僚制组织的改进和价值[J]. 领导科学,2018(11):12-16.
- [5] 郑志龙,李婉婷. 政府治理模式演变与我国政府治理模式选择[J]. 中国行政管理,2018(3):38-42.
- [6] 彼得·布劳,马歇尔·梅耶. 现代社会中的科层制[M]. 马戎,时宪民,邱泽奇,译. 上海:学林出版社,2001:140-155.
- [7] 戴维·毕瑟姆. 官僚制[M]. 韩志明,张毅,译. 2版. 长春:吉林人民出版社,2005:79.
- [8] 彭姝. 城市治理现代化演进中的市场机制作用分析[J]. 特区实践与理论,2019(5):124-128.
- [9] GRAND J L. The other invisible hand: delivering public services through choice and competition[M]. Princeton: Princeton University Press,2007:42-46.
- [10] 维托·坦茨. 政府与市场——变革中的政府职能[M]. 王宇,译. 北京:商务印书馆,2014:11.
- [11] NEWMAN J, BARNES M, SULLIVAN H, et al. Public participation and collaborative governance[J]. Journal of Social Policy,2004,33(2):203-223.
- [12] 宋迎法,张群. 网络治理探究:溯源与展望[J]. 云南行

政学院学报,2018,20(1):163-171.

- [13] KEAST R, MANDELL M P, BROWN K, et al. Network structures: working differently and changing expectations [J]. Public Administration Review, 2004, 64 (3): 363-371.
- [14] 唐皇凤, 吴昌杰. 构建网络化治理模式: 新时代我国基本公共服务供给机制的优化路径[J]. 河南社会科学, 2018, 26(9): 7-14.
- [15] 宋蔚, 王斌. 网络化治理理论与社区治理路径创新[J]. 领导科学, 2019(24): 36-39.
- [16] 马克林. 论我国社会治理中的公共性困境及其超越[J]. 甘肃社会科学, 2020(1): 31-37.
- [17] 塞缪尔·亨廷顿. 变化社会中的政治秩序[M]. 王冠华, 刘为, 译. 上海: 上海人民出版社, 2008: 25.
- [18] 韩志明, 刘文龙. 从分散到综合——网络综合治理的机制及其限度[J]. 理论探讨, 2019(6): 30-38.
- [19] 孙柏瑛, 张继颖. 解决问题驱动的基层政府治理改革

逻辑——北京市“吹哨报到”机制观察[J]. 中国行政管理, 2019(4): 72-78.

- [20] 唐亚林, 王小芳. 网络化治理范式建构论纲[J]. 行政论坛, 2020(3): 121-128.
- [21] 谢琦, 陈亮. 网络化治理的叙事重构、中国适用性及理论拓展[J]. 行政论坛, 2020, 27(3): 34-40.
- [22] AGRANOFF R, MCGUIRE M. Big questions in public network management research [J]. Journal of Public Administration Research and Theory, 2001(3): 295-326.
- [23] 郑雯雯, 陈建平. 合作网络治理: 共享单车的治理模式选择及其优化对策[J]. 电子政务, 2018(8): 61-67.
- [24] 周黎安. 转型中的地方政府: 官员激励与治理[M]. 上海: 格致出版社, 2017: 201.
- [25] 关爽. 数字技术驱动社会治理共同体建构的逻辑机理与风险治理[J]. 浙江工商大学学报, 2021(4): 153-161.

(收稿日期: 2021-11-22 编辑: 骆超)

《水利经济》征订启事

《水利经济》是由河海大学与中国水利经济研究会共同主办的以技术性为主、兼顾学术性和管理性的科技期刊。《水利经济》创刊于1983年,是全国唯一的水利经济研究方面的专业性期刊。主要刊登内容:水经济学理论;水权、水市场与水价研究;水利工程建设中的经济效益、社会效益和环境效益评价与分析,水利工程经济评价和财务评价,水利工程资本运作与费用分摊研究;水利工程管理研究,以及水利事业和水利建设的管理体制改革研究;水库移民经济研究;农业经济与管理研究;生态与环境经济研究,生态建设领域中的水资源可持续发展研究等。

主要读者对象:从事水经济、水利水电技术、经济管理、生态、环境、农业经济及管理工作的有关工程技术人员、科研人员、管理人员以及高等院校师生。

订阅办法:读者可通过邮局订阅,也可直接向编辑部订阅。每期定价15元,全年6期共计90元。

编辑部地址:南京市西康路1号 河海大学《水利经济》编辑部

邮政编码:210098

电话/传真:025-83786376

E-mail:jj@hhu.edu.cn

网址: <http://jour.hhu.edu.cn/sljj/ch/index.aspx>