

协同政府理论视角下 江苏政府部门的海洋协同管理研究

胡舜华¹, 张宏远¹, 曹园园¹, 顾云娟²

(1.江苏海洋大学 连云港 222005; 2.江苏省海洋经济监测评估中心 南京 210000)

摘要:按照《江苏省机构改革方案》要求,江苏于2018年在省级行政机构改革中撤销海洋行政机构,海洋管理职能被拆分到其他政府管理部门。这优化了海洋管理体制,在一定程度上缓解以往的陆海分割和职责交叉等弊病,但也带来一些问题,如海洋管理职能配置分散、海洋行政机构明显弱化以及沿海3市政府协同效应不足,阻碍江苏海洋经济高质量发展。文章立足于江苏政府部门的海洋管理实际,根据协同政府理论赋予政府管理效能,提出树立开放协同的行政理念、设置任务型组织以及推动海洋信息制度化共享等建议,以期提高政府各部门之间的协同管理效率,为推动海洋强省建设发挥政府有效动能。

关键词:海洋管理;协同政府;部门协同;机构改革;公共服务

中图分类号:D035;P74

文献标志码:A

文章编号:1005-9857(2022)12-0017-07

The Collaborative Marine Management of Jiangsu Province Government Departments from the Perspective of Collaborative Government Theory

HU Shunhua¹, ZHANG Hongyuan¹, CAO Yuanyuan¹, GU Yunjuan²

(1.Jiangsu Ocean University, Lianyungang 222005, China; 2.Jiangsu Provincial Marine Economy Monitoring and Evaluation Center, Nanjing 210000, China)

Abstract: In accordance with the requirements of the “Jiangsu Provincial Institutional Reform Plan”, Jiangsu abolished the marine administrative agency in the provincial administrative reform in 2018, and the marine management function was split into other government management departments. This has optimized the marine management system, and to a certain extent, the previous shortcomings such as the division of land and the sea and the overlapping of responsibilities have been alleviated. But it also has brought some problems, such as the decentralization of marine management functions, the obvious weakening of marine administrative institutions, and the governments of the three coastal cities insufficient synergy effects,

收稿日期:2022-04-01;修订日期:2022-11-23

基金项目:江苏省社会科学基金项目(19EYB015);江苏高校哲学社会科学研究重大项目(2021SJZDA023);江苏海洋大学研究生科研与实践创新计划项目(KYCX2022-14)。

作者简介:胡舜华,硕士研究生,研究方向为海洋管理

通信作者:张宏远,副教授,硕士生导师,博士,研究方向为区域创新管理

etc., have hindered the high-quality development of Jiangsu's marine economy. Based on the actual marine management of the Jiangsu government, the theory of collaborative government endows the government with management efficiency. The paper proposed to establish an open and collaborative administrative concept, set up a task-based organization, and promote the institutionalized sharing of marine information, in order to promote the efficiency of collaborative management among various government departments and promote the construction of a powerful marine province, give play to the effective momentum of the government.

Keywords: Ocean management, Joined-up government, Departmental coordination, Institutional reform, Public service

0 引言

海洋是高质量发展的战略要地,是构建新发展格局的蓝色空间,也是各国政治经济较量的重要平台。我国是海洋大国,海域面积辽阔,拥有丰富的海洋资源。江苏是海洋大省,临海拥江,具有独特的区位优势 and 海洋资源。但从海洋经济发展实力来看,2020 年江苏海洋生产总值为 7 828 亿元,在全国排名仅为第六位,与排名首位的广东相差近万亿元。因此,江苏要实现从海洋大省向海洋强省的转变,必须强化海洋管理,而职责清晰和运转高效的海洋行政机构是发展海洋经济的重要组织保障。2018 年国务院政府机构改革对海洋管理体制和海洋行政机构做出调整,江苏也在同年的省级行政机构改革中做出积极调整,撤销海洋行政机构模式,将原江苏省海洋与渔业局的职能拆分到若干其他部门之中。这种变革方式有助于各类海洋资源的综合管理,符合陆海统筹的根本原则,在一定程度上缓解以往职责交叉的矛盾。然而相对剧烈的模式变革往往直接导致海洋行政机构的管理功能弱化,不能独立行使行政权力,从而在政策制度的贯彻执行上遇到阻碍。尤其在面对“碎片化”的管理问题时,更需要拆分后的各部门和各组织加强协同合作。改革后的江苏海洋管理部门之间缺乏协同,究其根源是海洋事务的综合性与海洋行政管理体制的不协调,因此解决该问题必须从海洋行政管理体制内部入手。

1997 年英国政府首次提出“协同政府”(Joined-up Government)理念,并围绕协同政府理念进行一系列制度性变革。此后协同政府成为欧美国家政

府改革的发展趋势,并扩展至澳大利亚和新西兰等国家。协同政府理论从部门之间的关系出发,采取有效提高不同政府部门合作效率的政府建设模式,其核心是政府制定有效可行的政策,整合相互独立的公共服务提供主体,建立跨部门协同机制,最终实现政府目标。国外对于协同政府理论的研究较为领先,如 Richards 等^[1]详细分析英国政府围绕协同政府理论颁布的相关政策,Bogdanor^[2]梳理协同政府的历史并展望其发展前景,Humpage^[3]研究并比较分析澳大利亚和新西兰等国家建设协同政府的情况。国内针对协同政府的研究大部分是介绍其他国家尤其是英国政府改革的经验,并从政府内部协同^[4]、英国协同政府改革的政策措施^[5]以及跨部门协同在国内案例中的应用^[6]等方面研究协同政府理论及其在我国的应用。国外协同政府的建设经验和国内多视角的分析研究为江苏在海洋管理体制和海洋行政机构调整后的协同管理提供理论支撑和应对思路。

1 协同政府理论框架

协同政府是指为提高跨部门合作质量以实现政府追求的共同目标,在解决针对职能管理的“碎片化”问题时,打破传统的组织界限,有效协同各个相互独立的政府部门和组织的机制^[7]。从概念出发可总结协同政府的 3 项特征:①政府应具有强大的决策能力。虽然在管理公共事务时应多元化和多中心化以实现协同效应,但政府作为规章制度的制定者在实际中占据主导性地位,这就要求政府提高自身的决策能力,做出的决策应是整体的且能够有效贯彻的。②政府应通过多方协同合作提供优质

和高效的公共服务。公众的多样性决定公共服务类型的多样性,因此在提供多样化的公共服务时,政府应作为黏合剂团结不同服务供给主体的力量,使其更有效率地提供公共服务。③公共服务的核心是信任,政府应建立融合差异的协同精神文化。协同政府并非简单意义上的部门合作,而是从思想到行为的协同合作。要想协同具有不同目标的组织,须建立相互信任的诚信关系,转变“零散化”思想,真正成为协同政府。从协同政府的内涵和特征可以看出,协同政府是政府的良性状态^[8],能够统一不同公共服务供给主体的行动,提高政府的服务效果。因此,研究协同政府理论对于我国的行政管理体制改革具有重要的参考价值。

从发达国家协同政府的实践来看,协同政府的实施共分为4个层面^[9]。①第一层涉及组织内部的思想文化。协同政府理论强调平等、自治和结果导向,须从思想和文化上改变传统的官僚等级制。在治理过程中鼓励更多不同性质的组织进行合作,提高实现跨组织合作目标的能动性。②第二层涉及各组织间的合作。协同政府理论提倡的合作是在有特定政策目标时,在保持原本部门界限的前提下,以信任为基础进行的跨部门和跨组织合作。协同政府的合作方式、规模和成员等因素是多变的,包括公共部门和私人部门之间、政府与非政府之间、政府部门之间以及中央与地方之间的合作等。③第三层是面向公众提供服务。协同政府理论强调政府通过“一站式服务”的方式,在政策执行时及时向公众反馈,提供机会使服务对象参与讨论,在更好地利用各方资源的同时节省政府资源,使政府公共服务更符合公众需求。④第四层是中央政府的决策统一,并通过责任和绩效管理进行协调监督。在处理复合型问题时,中央政府应首先成立综合性机构,在听取各方意见后形成统一的决策。在地方执行政策时,中央可根据设立的相应目标,以目标和绩效为考核方式进行监督。通过上述4个层面的实践,实现政府由上到下、由内而外以及从理念到执行的全方位协同。

根据协同方向的不同,可分为上、下级部门之间的“纵向协同”以及同级政府之间和同级政府不

同部门之间的“横向协同”。根据协同对象的不同,可分为政府体系内部多个部门之间的“内部协同”以及公共部门、私人部门和非营利部门共同参与的“外部协同”。根据协同内容的不同,可分为“决策协同”和“执行协同”,其中决策协同是不同部门在政策制定过程中通过相互协商形成一致目标,而执行协同是不同部门在政策执行过程中通过协同达成行动统一^[10]。从多层次研究协同政府的建设,有助于理顺和改善各公共服务供给主体之间的关系,在完善公共服务体系方面有一定的借鉴意义。

2 江苏政府部门海洋管理的现状和存在的问题

2.1 海洋管理现状

2018年我国在政府机构改革中对海洋管理体制和海洋行政机构做出调整,体现国家对海洋管理的新理解,意味着我国海洋管理体制从“集中型”走向“分散型”的整合之路。中央海洋管理体制改革完成后,各沿海地区迅速响应中央号召,在新一轮政府机构改革中形成多样化的海洋行政机构模式,如加挂牌子、部门管理机构、政府直属机构和撤销海洋行政机构^[11]。江苏迅速组织省级机构改革,并选择从未在中央和地方政府层面推行过的撤销海洋行政机构模式。这种模式与国家海洋行政机构改革类似,即取消江苏省海洋与渔业局,将其职能拆分到若干其他部门,但并未保留海洋与渔业局的牌子。其中,原江苏省海洋与渔业局的主要职责并入此次改革新组建的江苏省自然资源厅,海洋环境保护管理由江苏省生态环境厅负责,渔业管理由江苏省农业农村厅负责,海洋自然保护区管理职责并入江苏省林业局(省自然资源厅的部门管理机构)。本次改革后,江苏海洋管理机构的设置与中央的设置十分接近,由省自然资源厅作为管理主体,加强央地机构设置的同质性。同时,这样的职能拆分优化省级各类海洋管理职能,海洋管理的职责体系变得更加清晰与科学,力争做到“一类事项原则上由一个部门统筹”,在很大程度上缓解之前多头管理和职责交叉等问题,但从海洋行政机构自身来看,江苏省级海洋行政机构的属性、地位和级别被明显弱化。推动江苏海洋强省建设是系统工程,包括经

济、生态环境、海洋资源和执法等多个领域,而改革后的海洋管理职能分散化配置和海洋行政机构明显弱化需要更多的部门参与海洋管理。那么,协调好这些部门的关系以及加强各部门之间的配合成为重大课题。

连云港、盐城和南通 3 个地级市是江苏海洋经济发展的“主战场”,也是江苏高质量发展的“主阵地”,加强这沿海 3 市之间的协同是江苏海洋管理的重要环节。沿海 3 市和其他沿海地区所构成的沿海区域主发展轴、临海新兴发展轴和近海海洋经济发展轴是“十四五”期间江苏沿海重点发展的“三纵”发展轴。根据江苏“十四五”海洋经济发展规划,沿海 3 市具有差异化定位,目标任务也有所不同,但海岸带和海洋资源保护以及海洋生态文明建设等工作都需要各地方政府海洋管理部门的合作,以实现协同效应。目前在盐城东台法院设立的黄海湿地环境资源法庭就是很好的沿海 3 市协同案例,通过司法保护合力,共同提高黄海湿地保护、管理和利用水平。但在海洋生态保护的其他方面以及海岸带资源管理方面,沿海 3 市之间还未有协同行为,缺乏沟通和产业分工协同,尤其在地方政府竞争和部门利益的驱动下,某些产业出现同质性恶性竞争,既不利于全省海洋经济的发展,也会导致重复性建设和海洋资源无序开发。

2.2 存在的问题及其原因

江苏省委、省政府高度重视海洋经济和沿海地区的发展,尤其是江苏沿海地区高质量发展的深入实施使加强海洋经济管理迫在眉睫。在 2018 年的政府机构改革中,江苏海洋行政机构大规模调整,海洋管理的组织架构和职能有所完善。但由于机构改革刚刚落地,全省以及沿海 3 市仍在政府海洋管理中存在一些问题。

2.2.1 协同理念贯彻不足

行政文化是公共行政的灵魂,对公共行政发挥定向、驱动和规范的作用。机构改革后的陆海资源得到统筹管理,但渔业养殖、生态保护和港口建设等事项又分散到不同的管理部门。由于各部门的管理目标不同,如果没有相互信任的诚信关系,必然导致矛盾冲突。目前海洋部门的协同缺乏内在

驱动力,导致政府决策时难以有效黏合各管理主体,部门内部存在的本位主义思想也是重要的影响因素。海洋具有整体性和流动性的特征,在海洋治理的过程中尤其需要各区域和各部门的通力合作。缺乏协同理念导致海洋公共问题治理存在失灵情况,尤其是海洋环境治理,任何区域在重视发展经济的同时忽视环境治理均会导致海洋环境污染,相邻区域的海洋环境也会受到影响。因此,政府应从全局出发,为长远考虑,做出能够有效贯彻的决策。

2.2.2 海洋管理职能分散

海洋管理是复杂的系统性工程,须从权益、资源和环境整体利益出发实施综合管理。在机构改革之前,江苏省海洋与渔业局负责制定和实施全省海洋与渔业发展战略和规划,统筹管理全省海洋工作。在机构改革之后,海洋管理职能被拆分到若干部门,但未明确海洋发展统筹部门,且各主管部门职能存在交叉,造成沟通、协调和执法不畅,政府管理的统一效力大打折扣。同时,各部门在制定相关政策时仅局限于本部门所辖区域,难以从大局考虑,导致政策冲突时有发生。

2.2.3 协同机制尚未建立

海洋管理机构的改革使各部门职能得到优化以及职责体系更加清晰,但也使得管理“碎片化”,部门之间愈加疏离。省级层面未发挥“黏合剂”作用,没有搭建部门协同平台,降低跨部门合作的积极性和主动性,导致海洋管理合力效果并不明显。根据《江苏省海洋经济促进条例》,市、县(市、区)人民政府有权根据本行政区的海洋经济发展情况建立相应的协调机制,以协商解决海洋经济发展中的重大问题。但目前江苏沿海 3 市及其辖区大多尚未建立海洋经济发展议事协调机构,海洋经济发展和海洋整体发展均缺少顶层设计和系统谋划。同时,由于部门主义普遍存在,各部门往往追求部门利益最大化,而缺乏协同的海洋资源开发,必然导致重复性建设,形成资源浪费。海洋的自然属性使海洋管理具有特殊性,海洋事务往往涉及多个部门、多个领域和多个地区,出现安全和生态等问题时由于难以明确划分责任,导致多方相互“扯皮”。

2.2.4 沿海 3 市缺乏协同

连云港、盐城和南通在以经济建设为中心的指

导思想下大力发展本地海洋经济,而缺乏协同的海洋资源开发必然导致产业错位和重复性建设。2019 年《江苏省海洋经济促进条例》提出应形成各具特色、优势互补和集聚发展的格局,避免同质化竞争^[12]。例如:由于港口经济的经济效益显著,沿海 3 市都积极布局港口建设;而港口业务具有很强的同质性,盲目集中建设就会导致资源浪费;江苏沿海港口的功能布局不清晰,分工协作意识有所欠缺,均影响港口群的整体竞争力,其根源还是地方政府的本位主义严重,缺乏海洋协同管理意识。此外,在重点领域的创业以及海洋产业的创新方面,沿海 3 市也缺乏合作,因此推进沿海 3 市的一体化进程是加快江苏海洋发展的重要环节。

3 以协同政府理论优化江苏海洋管理的对策建议

3.1 树立信任共享的行政理念

协同政府理论的第一层强调组织内部应树立平等、自治和结果导向的思想文化,部门之间的主要价值要素包括信任和共享理解,其中信任是不同部门协同管理的前提,而共享理解是不同部门互相信任的桥梁。海洋事务庞大而复杂,海洋和陆地本就相通,因此海洋管理也涉及与陆域管理部门的协同。目前海洋管理因利益差异以及地方政府的经济竞争,难以实现协同管理,其根本原因是缺乏开放协同的行政理念。当没有部门协同或各个部门只关注各自部门事务时,部门的治理能力就难以提升;如果海洋管理部门仍秉持部门主义观念,则不利于海洋发展总体目标的实现^[13]。协同政府并非简单意义上的部门合作,即将各个部门的所有资源相加,而是必须发生跨部门的协同行为。因此,协同政府的基础是从思想到行为的协同合作,要建立相互信任的诚信关系,进而树立整体观念和伙伴观念,将开放、共享和协同的理念融入整个发展过程。在当下政府部门的海洋管理中,各个部门既须整合协同资源,更须树立开放协同的理念,平等对话和理性协商,不仅有利于管理协同的落实,而且可在协同过程中学习其他部门的经验,从而提升本部门的治理能力。

3.2 设置海洋发展协调机构

高质量打造江苏海洋经济隆起带须一体化布

局海洋产业,将沿海 3 市作为统一的协同经济体,优化海洋资源配置和海洋产业布局。协同政府理论的第二层提倡当有特定政策目标时,在保持原本部门界限的前提下,以信任为基础进行跨部门和跨组织合作。根据国外的实践经验,在处理综合性事务时主要设置任务型组织以增强跨部门业务的协同处理,包括跨部门的委员会或领导小组。任务型组织主要以任务为导向,打破以职能为主要边界的组织壁垒,提高各相关部门的协同性,其成员可以是政府部门和非政府组织,也可以是个人。在海洋管理的实际工作中,海洋行政管理部门是治理主体但具有局限性,而非政府组织的专业化和灵活性特点正与政府部门互补,因此在组建任务型组织时加入非政府组织更有利于达到政策目标。在江苏实际处理海洋发展相关问题时,可设立涉海综合协同机构或海洋工作领导小组,对海洋发展事业“定方向、制政策、化矛盾、促合力”。山东在本次改革中设立省委海洋发展委员会以及在沿海多市设立市委海洋发展委员会,就是可供参考的范例。其中,省委海洋发展委员会由省委书记担任主任,由省自然资源厅和海洋局相关领导以及海洋相关成员单位人员组成,既能够从当地实际情况出发并适应当地发展需求,也有助于发挥统筹协调的作用。此外,可建立海洋工作领导小组或联席会议机制,加强对海洋资源和生态文明等事务的协调。

目前在江苏推行实施效果良好的“河长制”也是任务型组织的应用典范。河长制由水利部和生态环境部等 10 部委联署推行,河长办公室在协同层面为各部门搭建合作桥梁,对各部门力量进行统一协调,避免部门之间的利益竞争。河长办公室组织协调、多部门协同联动和社会广泛参与的协同理念^[14]在改善水资源环境方面发挥积极作用,由于水资源治理与海洋治理具有许多共通性,更加值得借鉴与学习。江苏在机构改革后不再保留海洋行政机构,此时设立海洋协调机构或海洋工作领导小组有利于江苏海洋强省建设。同时,对于海洋经济发展水平高或潜力大的市、县(市、区),可根据《江苏省海洋经济促进条例》,推动建立相应的海洋经济发展议事协同机构,协调解决海洋发展尤其是海洋

经济发展中的重大问题。

3.3 推动海洋信息制度化共享

协同政府理论强调在处理跨部门公共事务时,各主体应形成稳定的组织关系和协同的行动效果,而信息的共享就是实现协同的基础。海洋信息相比一般的政府信息更具特殊性,会牵涉广大的利益群体,如海洋渔业和海洋环境保护等政策都与公众利益密切相关。海洋信息的公开与共享将促进公众主动参与相关公共事务,有助于推动服务型政府建设,一些发达国家早已以法律形式对海洋信息公开加以以规制。例如:加拿大专门设立海洋事务机构委员会,实现海洋事务信息公开和协调海洋相关政策,同时设立渔业和海洋图书馆,作为政府体制外的利益关系人为公众提供信息和服务^[15]。

我国海洋信息的制度化和组织化建设已取得显著效果。从 2005 年开始江苏逐步完善海洋经济和资源环境等方面的基础数据和资料,并初步构建海洋资源与经济管理信息化的基础框架。但从总体来看,江苏海洋信息的共享工作还存在明显的“短板”,如缺乏顶层设计和长远规划,基础和核心技术自主研发能力弱以及应用手段单一^[16]。由于海洋信息分属不同的管理部门,各部门获取的海洋数据资料较难实现实时共享。因此,应建立海洋信息数据的统一标准,促进各部门在收集相关数据后进行处理和共享,同时综合运用多种研究方法,研究构建符合江苏发展实际需求的海洋经济高质量发展监测评价指标体系。这些都需要深化有关部门之间的合作,形成海洋信息制度化建设和管理,促进海洋信息资源共享,创造有效的信息公开环境。随着大数据时代的到来,海洋管理部门应更好地利用信息化平台,开发智能化的海洋综合管控系统,推动海洋信息互联互通^[17],更好地促进各部门之间的协同。山东在《海洋强省建设行动计划》中重点提出“建设省级海洋大数据平台,开展市级海洋大数据示范应用”^[18]。

3.4 打开海洋环境治理新格局

海洋资源的快速开发在释放巨大红利的同时,伴生环境污染和生态破坏等诸多问题,因此在发展海洋经济的同时,也应高度重视生态文明建设,加

强海洋环境污染防治,保护海洋生物多样性,有序开发利用海洋资源。由于海水具有流动性,海洋环境突发事件具有不可预测、传播速度快、涉及面广和危害大等特性,决定海洋环境仅依靠某个区域的力量难以有效治理。尤其在区域水污染防治方面,须制定统一的主要污染物排海的地方标准,沿海、沿江和沿河地区的相关机构开展综合整治,明确各自的职权和职责,不断提高参与治理的意识与程度,推动水污染的同步防治。

在加强污染防治的同时,要推进绿色低碳循环发展和产业绿色发展,加快低碳转型,增强生态系统的碳汇能力,展现江苏的“生态绿+海洋蓝”。完善海洋环境监测体系,构建海洋、陆地、岸线、港口和产业“五位一体”的环境监管体制,提升海洋突发环境事件的应急处理能力。在推进生态空间管控以及生态系统和生物多样性保护等工作时,生态环境、自然资源和农业农村等部门应一齐发力和科学规划,严守生态保护红线。坚持生态优先和绿色发展的理念,通过协同治理打开江苏海洋环境治理新格局,营造人与自然和谐共生的宜居环境。

3.5 协同构筑基础设施体系

江苏濒海拥江跨淮,自然地理条件优越,推进海洋强省建设须遵循“陆海统筹、江海联通”的原则,统筹开发利用陆海资源,加强基础设施体系建设。要提升江苏沿海地区基础设施的现代化水平,就须构建多式联运系统,统筹港口、公路、铁路、航道和过江通道建设,同时提高水利支撑能力。尤其在推进重大基础设施建设时,各管理部门尤其是交通运输、自然资源和水利等相关部门应协同规划,从顶层设计出发完善综合交通运输体系,拓展江苏海洋经济发展空间。

以江苏沿海 3 市港口为核心,探索港口群一体化治理,打造沿运河流域城镇轴的交通通道。完善沿海和沿江港口功能和集疏运体系,推进各港区的疏港铁路和公路专用线建设,打通江海河联运通道。优化省内综合交通枢纽布局,积极发展多式联运,完善沿海铁路和公路交通网,提升航空服务能力,构建海陆空一体的现代综合交通网络。建设沿海城镇轴的运输大通道,增强中心城市与长三角核心区

的交通联系;建设沿东陇海城镇轴的陆桥运输大通道,共建中西部地区的战略出海口;建设沿江干线铁路,强化对内和对外的沟通联系^[19]。随着物联网、大数据和 5G 通信等新技术的广泛应用,新一代信息基础设施的建设布局愈发重要,应推进新型数据中心和大数据平台等信息基础设施建设,深度融合“互联网+海洋”,建设江苏的“深蓝大脑”。

4 结语

海洋管理是海洋强国建设的重要组成部分,但目前我国的海洋行政机构作为实施海洋管理的核心仍存在不足。本研究选取我国沿海地区中生产总值全国领跑而海洋生产总值相对落后的江苏作为研究对象,分析 2018 年省级行政机构改革后江苏政府部门的海洋管理现状;江苏在改革中采取的撤销海洋行政机构模式是全新的尝试,在实施过程中有一定的风险,仍须在实践中不断完善,因此本研究从协同政府理论视角出发分析改革后江苏海洋协同管理存在的问题及其原因,并提出对策建议,以期填补省级海洋行政层面的研究空白。省级海洋管理处于承上启下的关键地位,其改革与完善不可能一蹴而就,须持续和深入推进,使其成为海洋强国建设的坚实体制保障。

参考文献

[1] RICHARDS D, SMITH M J. Governance and public policy in the United Kingdom [M]. New York: Oxford University Press, 2002.

[2] BOGDANOR V. Joined-up government [M]. New York: Oxford University Press, 2005.

[3] HUMPAGE L. Experimenting with a “whole of government”

approach: indigenous capacity building in New Zealand and Australia [J]. Policy Studies, 2005, 26(1): 47—66.

[4] 解亚红. “协同政府”: 新公共管理改革的新阶段 [J]. 中国行政管理, 2004(5): 58—61.

[5] 曾令发. 探寻政府合作之路: 英国布莱尔政府改革研究 (1997—2007) [M]. 北京: 人民出版社, 2010.

[6] 徐海, 李利民. 跨部门协同社会管理体系架构研究: 以海南社会管理信息化平台为例 [J]. 中国电子科学研究院学报, 2020, 15(11): 1095—1100.

[7] 陈崇林. 协同政府研究综述 [J]. 河北师范大学学报 (哲学社会科学版), 2014, 37(6): 150—156.

[8] 张玉强. 海洋强国背景下我国海洋管理部门的协同问题研究: 以协同政府理论为视角 [J]. 中国海洋大学学报 (社会科学版), 2017(4): 12—19.

[9] LING T. Delivering joint-up government in the UK: dimensions, issues and problems [J]. Public Administration, 2002, 80(4): 615—642.

[10] 张旭. “协同政府”: 公共管理改革的新趋势 [J]. 中共福建省委党校学报, 2018(8): 76—85.

[11] 滕晓键. 浅谈中国海洋管理体制变革 [J]. 中国管理信息化, 2020, 23(16): 200—202.

[12] 江苏省人大常委会. 江苏省海洋经济促进条例 [Z]. 2019.

[13] 秦磊. 我国海洋区域管理中的行政机构职能协调问题及其治理策略 [J]. 太平洋学报, 2016(4): 81—88.

[14] 颜海娜, 曾栋. 河长制水环境治理创新的困境与反思: 基于协同治理的视角 [J]. 北京行政学院学报, 2019(2): 7—17.

[15] 刘振东. 加拿大海洋管理理论和实践的启示与借鉴 [J]. 海洋开发与管理, 2008, 25(3): 73—75.

[16] 易爱军, 王利军, 陈华. 智慧海洋建设的“江苏样本” [N]. 中国自然资源报, 2020—07—23(005).

[17] 张宏远, 孙梦伟. 力促江苏海洋产业链与创新链融合发展 [J]. 群众, 2021(14): 12—13.

[18] 江苏省委、省政府. 海洋强省建设行动计划 [Z]. 2022.

[19] 孙巨传. 加快江苏海洋经济强省建设 [J]. 唯实, 2019(2): 47—49.