



- 国务院办公厅主管
- 中国行政管理学会主办
- 1985年创刊

[首页](#)
[关于杂志](#)
[CPA资讯](#)
[杂志在线](#)
[在线投稿](#)
[在线订阅](#)
[理事会](#)
[广告专区](#)
[电子期刊](#)

杂志在线

- 最新目录
- 本刊特稿
- 热点聚焦
- 公共管理
- 学术论坛
- 往期回顾

订阅投稿登陆

用户名:

密码:

[注册 >> 忘记密码?](#)

[在线订阅](#)

[作者在线查稿](#)

[过刊查询](#)

理事会

- [邀请函](#)
- [服务内容](#)
- [理事会章程](#)
- [往届名单](#)

[更多>>](#)

最新目录

空气污染治理中的政府间关系
学术论坛
蔡岚

发布时间: 2013-10-14 发布人: 本站 源自: 本站

doi: 10.3782/j.issn.1006-0863.2013.10.19

*本文系教育部人文社会科学研究基金青年项目“区域公共事务的合作治理研究”(项目编号: 12YJC630003)、教育部哲学社会科学研究重大课题攻关项目“区域经济一体化中政府合作的法律问题研究”(项目编号:11JZD010)、教育部区域与国别研究培育基地加拿大研究中心一般项目“加拿大和中国地方公共事务合作治理模式比较研究”(项目编号: B2013CCS16)的阶段性成果。

[摘要]我国空气污染日益显现出来的从局地污染到区域污染的趋势,使空气污染治理中的政府间关系成为关注焦点之一。治理空气污染所涉及的政府间关系,既包括中央政府与地方政府的的关系,又包括区域内横向政府之间的关系。那么,怎样的横向和纵向政府间关系才有助于共同治理空气污染?美国加利福尼亚州创新性地制定空气污染控制的政策过程中包含了大量的横向和纵向政府间合作的实践。从政府间关系的视域切入加利福尼亚州治理空气污染的政策分析启示我们,空气污染治理的治本之策,既依赖于中央政府和地方政府在标准控制、法规制定、监督管理等方面有效互动,又在于区域内横向政府间在构建合作平台、丰富合作方式、调动参与者积极性等方面的通力合作。

[关键词]空气污染;政府合作;政府间关系

[中图分类号]D63[文献标识码]A[文章编号]1006-0863(2013)10-0096-05

过去一百年中,发达工业化国家在治理空气污染,尤其是通过加强政府间合作来治理空气污染方面积累了有益的经验。本文重点介绍美国加利福尼亚州(以下简称加州)的经验。该州空气质量管理计划(AQMP)是目前为止影响最深远的空气污染控制法案,它显著地影响美国联邦政府清洁空气法案的制定。此外,加州在治理空气污染的过程中存在着大量的地方政府间合作、区域合作以及各州政府部门之间的合作。借鉴加州经验,强化空气污染治理过程中的政府间关系,有助于推动我国地方政府在区域空气污染治理中的有效互动和实质合作。

一、加州的空气污染与治理

加利福尼亚州是美国最大经济区域之一,同时也曾是美国污染最严重区域之一。虽然加州自1970年以来采取了相当严格的汽车尾气排放控制措施,但空气污染问题仍然是加州面临的最严重的环境问题,特别是南海岸盆地的空气污染问题。6600平方英里的南海岸空气盆地内,发电厂化石燃料的燃烧、大量机动车尾气的排放、自然山脉的屏障,使该区域空气质量不断恶化。铅、二氧化硫、一氧化碳、氮氧化物和臭氧在太阳强光下所形成的光化学烟雾,伤害儿童的肺部发育,强烈刺激人的眼睛,引起头痛和成人呼吸问题;造成植物、树木和其他生命体的死亡,长期接触到这种光化学烟雾,还会导致肺气肿。据统计,每年有超过18,000名加州居民因空气污染过早死亡。[1]根据加州南海岸空气质量管理区(SCAQMD)收集的数据,南海岸空气盆地的人口数量不到世界人口的0.1%,占美国人口约4%,但它释放的二氧化碳排放量占世界的1%,占美国二氧化碳总量的2%。[2]虽然加州其他区域也存在空气污染问题,但南加州空气污染极其严重,这使得加州任何总体规划和政策必须把主要精力用于改善南加州的空气污染问题。

加利福尼亚州控制空气污染的努力已颇有历史。1946年,加州设立了第一个空气控制区以解决工业空气污染问题。五十年代中期,加州成立了第一个州立机构来管控机动车尾气排放问题。七十年代,在联邦政府要求下设立了区域空气污染控制区。但加州控制空气污染的成效起初并不理想,其空气质量达不到联邦政府的标准,被列为“极端严重”污染区域。加州在先期治理的过程中发现,单独依靠一个地方政府的努力根本不可能解决区域空气污染的问题,这种共识成为制定后续空气治理方案的认识前提。根据联邦政府的要求,加州作为空气质量未达标地区,必须制定空气质量管理计划(AQMP)作为治理空气污染的具体行动方案。1988年9月30日,加州清洁空气法案(CCAA)正式签署为法律,1989年1月1日起生效,并随后于1992年

修订。该法案准确地把握了区域内空气污染相互影响的问题，制定了达到联邦空气质量标准的明确方案。该方案大约分为三个阶段。

第一阶段是控制固定污染源。控制措施包括对石油产品的生产、提炼和运输；溶剂及涂料的使用；锅炉、内燃机、电炉及废水处理等工业和商业过程的监管。还包括禁止使用点火液来烧烤，要求那些使用木炭的餐厅必须安装特殊的通风孔以减少温室气体的排放，彻底取消免费停车场及银行和快餐店的“免下车”服务窗口等。第二阶段控制主要包括低排放的燃料燃烧技术领域的研究和开发，改良后的能源供应和分配系统，轨道交通基础设施，低排放的机动车，以及研发新配方的溶剂和油漆，还包括研发新电信技术、智能穿梭巴士、零排放汽车和代用燃料汽车以及使用智能车辆公路系统。第三阶段主要是进一步致力于减少机动车废气的排放、降低油漆和溶剂的污染，持续改善燃料电池、超导材料、太阳能电池。

加州空气管控计划的制定和实施，不仅取得了满意的治理绩效，而且为加州的经济和社会发展带来了明显的效益。在第一阶段控制，虽然控制措施花费了近50亿美元，但产出的可量化的收益超过了60亿美元。第二和第三阶段控制中，仅在健康一项，受益900亿美元，远远超过实施控制的费用230亿美元。[3]

二、加州空气污染治理中的纵向政府间关系

由于空气的流动性，治理空气污染需要地方政府间合作，也需要中央政府与地方政府合作。从20世纪60年代开始，这个问题在美国逐步变成政府间的共识，政府间关系也开始被纳入制定空气污染政策的考量中。在20世纪50年代和60年代，联邦空气污染治理的政策是非强制性的，在治理空气污染方面，几乎没有任何政府间的合作。[4]

美国国会尝试通过立法来改进全美空气质量，几经失败后终于在1970年颁布了清洁空气法案。法案责令新设立的美国环境保护署(EPA)制定全美空气质量标准和某些污染物排放限值。但是各州政府、地方政府以及行业利益团体向美国国会抱怨，新的环保标准和整顿限期都很不合理，并且他们都被排除在环保政策的制定过程之外。因此，1977年的修正案力图建立联邦政府和各州政府更紧密合作的互动和伙伴关系，允许各州在保护清洁空气的区域分类方面，以及在法案执行的灵活性方面发挥更大作用。

1. 联邦政府的授权

20世纪70年代颁布的联邦清洁空气法案通过实施“部分优先权”(partial preemption)，希望以此缓减各州政府对联邦法案完全优先权的不满。[5]“根据部分优先权的规定，联邦政府把落实环保法案的责任归还各州，但对是否接受各州的行动方案，联邦政府保留最终决定权。”[6]也即，联邦政府授权给各州政府，州有权制定和执行各州的污染控制法案，但这些法案必须满足联邦政府的最低标准和目标。

同时，联邦政府通过提供丰厚奖励来促使各州落实环保法案的细则，并允许各州申请作为清洁空气法的主要执法责任者。各州的空气污染控制法律必须至少和联邦法律一样严格，才能被联邦政府授权为清洁空气法案的主要执法者。如果某个州不符合最低的联邦空气质量标准，美国环境保护署可以撤销其授予该州政府的主要执法者权力。

2. 新联邦主义下地方政府的政策创新

在20世纪80年代，落实清洁空气政策的主要责任从联邦政府转移到了各州和地方政府。里根政府实施的新联邦主义要求各州和地方政府承担了许多保护环境的资金成本。[7]里根新联邦主义的倡导者认为，各州因具备了更强的制度能力而应该承担更大的责任，而且一旦公民认识到应该由各州和地方政府自己决定他们想要怎样的法案，公民将更积极地参与政策制定过程。[8]从理论上而言，公众压力将促使各州政府决策者制定出能反映各地政策偏好的决策，使政策更适合区域需求，当然政策执行也将更为顺畅。

新联邦主义的最大好处在于它在某种程度上鼓励各州进行政策创新。莱斯特(Lester)引用了州政府理事会的说法：“20世纪80年代时各州的创新政策数量大幅度增加”，并且“政策质量也有很大的提升”。[9]他重点提到了加利福尼亚州的空气质量管理计划，赞同它是美国目前为止意义最深远的空气污染控制法案，不仅取得了较满意的成效，而且显著地影响美国联邦政府1990年洁净空气法案的制定。

3. 联邦政府与州政府的有效互动和合作

在加利福尼亚州通过空气质量管理计划一年后，美国国会通过了联邦清洁空气法案修正案。加州空气污染治理的过程表明，加州的政策努力有助于联邦清洁空气法案修正案的制定，同时，美国国会也着意避免修正案的内容与加州空气质量管理计划的某些内容相冲突，他们处于一种良性互动和合作的状态。

(1)加州政府对联邦政府的影响。加州空气污染的治理至少在三个方面直接影响1990年美国清洁空气法案的相关规定。

首先，加州空气质量管理计划(AQMP)中改用清洁燃料的举措被纳入了新的联邦法律。加州内关于控制污染的争论，以及后来美国国会的争论，大都集中于讨论如何降低臭氧浓度。臭氧是烟雾的主要成分，是由碳氢化合物和氮氧化物在太阳强光的作用下发生光化学反应的二次污染物。减少臭氧浓度的方法之一，是控制碳氢化合物的排放量，但石油和汽油公司都强烈反对通过减少碳氢化合物的排放量来降低臭氧浓度。加之很难精确测量碳氢化合物的排放量，而精确测量氮氧化物的排放量会相对容易，他们的浓度也与臭氧变化直接相关，因此人们把控制目标转向降低氮氧化物的排放量。这就使得主要利益团体都同意不再强调汽车对汽油的使用，转而强调汽车可以使用更清洁的燃料能源，如电力、乙醇、甲醇以及压缩天然气。与此同时，加州也采取了严格的对固定污染源的排放控制要求，减少石油和煤炭的燃烧，促使天然气成为主要燃料，从而有助于减少臭氧和烟雾。联邦立法效仿加州的首创举措，也制定了类似规定以促进那些臭氧浓度高的地区改进空气质量。

其次,加州空气质量管理计划(AQMP)明令禁止各行业在生产和制造过程中使用化石燃料的内燃机和熔炉,同时实施严格的汽车尾气排放标准,以及固定污染源的新排放标准,这些都迫使各行业使用那些靠电力或天然气提供动力的发动机,还有些发电厂也将燃料从化石燃料改为天然气。联邦政府方案的制定吸收借鉴了加州类似的排放控制标准,并在全美推广开来。

再者是鼓励拼车。加州雇员超过100人的公司必须鼓励员工合用汽车。单独开车去工作的人必须缴纳更高的停车费,而拼车者可以优先优惠停车。一些大公司甚至自己提供接送大巴服务。加州鼓励拼车的措施实施得相当成功。借鉴加州的成功经验,1990年的联邦清洁空气方案要求在臭氧问题非常严重的区域也实施类似的鼓励拼车的措施。

(2)联邦政府对加州政府的影响。在接下来的20多年里,联邦清洁空气法案认可、支持并促进了加州空气质量管理计划(AQMP)的实施。而且,在某些方面,新的联邦清洁空气法案进一步强化了加州法案的规定。

例如,汽车制造商推出了依靠电力和燃烧干净能源如甲醇和乙醇的新一代机动车。最初,加州空气资源委员会(ARB)在石油公司的大力游说下,否决了建立专门的替代燃料服务站的提议。在加州第一阶段控制措施中,只要求现有服务站能够提供这些替代燃料以供顾客购买到即可。但是,使这些替代燃料能被买到,与使替代燃料能卖出,完全是两码事。加州空气资源委员会(ARB)人员和环保主义者认为,除非要求石油公司必须完成替代燃料的销售配额,否则价格更贵的替代燃料完全无法与汽油相竞争。在控制初期,石油公司必须以低于成本的价格出售替代燃料,才能提高其与汽油的竞争力。而在新的联邦方案中,就包含了替代燃料的销售配额,以支持加州的做法。

此外,联邦1990年清洁空气法规定,传统的以汽油为动力的汽车从1994年开始实行排放标准限制。[10]加州在1年之前在第一阶段控制中就实施了同样严格的汽车尾气排放标准。进入加州的汽车中至少有20%是在其他州购买的,但从1994年起这些机动车也必须遵守同样严格的排放限制标准了。对于除了碳氢化合物之外的其他污染物诸如氮氧化物,在全美实施同样严格的限制标准之前的好几年,加州就已经用法律的形式进行了相关限制。

再者,联邦1990年清洁空气法案强化了加州控制酸性降雨的措施。[11]在美国大部分东部和中西部地区,年均降雨都是高度酸性的。而最高酸性的酸雾记录出现在加州南海岸空气盆地。加州许多湖泊的缓冲容量较低,因而酸沉降的增加会导致加州山区土壤的快速酸化。新的联邦清洁空气法案要求每年减少1000万吨二氧化硫的排放,以及每年减少200万吨氮氧化物的排放。法案要求煤电等公用设施,尤其是东部和中西部仍然燃烧含硫量高的煤电厂来实现这些减排目标。加州南海岸空气质量管理区(SCAQMD)策划在南加州实施类似控制措施。加州有20年的时间来使各类主要污染物的排放量符合联邦标准。

总之,加州控制空气污染的政策行为极大地形塑了联邦清洁空气立法的内容,而联邦法案不仅汲取了加州部分政策内容,而且也非常注重对加州法案的支持和强化。正是联邦政府和加州政府之间的良性互动和紧密合作伙伴关系,推动了加州空气质量的明显改善。

三、加州空气污染治理中的横向政府间关系

如前所述,加利福尼亚州1989年通过并实施的空气质量管理计划(AQMP)有一个非常明显的特征,就是在制定过程中存在着大量的地方政府间合作、区域合作以及各州政府部门之间的合作。这种合作伴随着美国多年的空气治理进程而日渐形成。

1946年美国第一个空气污染控制区设在洛杉矶,其政策目标是减少空气污染,它覆盖了整个洛杉矶区域,所有洛杉矶监事会的成员都是空气污染相关的决策者。[12]20世纪50年代中期,加州立法机关设立了美国第一个监管机动车尾气排放的专门机构。到1970年,美国在县级区域都要求划定空气污染控制专区。但随着空气污染的加剧,洛杉矶发现单靠一个城市独自的力量根本无法解决空气污染的问题。[13]最初解决空气污染的方法是,在洛杉矶及其邻近区域内召开非正式会议,对各行政区的政策进行协调,以期控制空气污染。事实证明,这个方法并不理想。在这个过程中,人们逐渐认识到空气污染的流动性,一个行政区的努力根本就很难奏效,必须要有一个跨越行政区域并拥有指令权的机构来负责区域空气污染问题。在多次讨论和研究后,1976年,在美国议会和州长的授权下,加州创设了南海岸空气质量管理区(SCAQMD),在制定加州空气质量管理计划中发挥了重要作用。

在同一个方案中整合且既要体现联邦政府又要体现州政府的空气质量标准,必须得到区域内州、地方、联邦政府部门的合作及同意。加州空气质量管理计划(AQMP)草案由南海岸空气质量管理区(SCAQMD)、南加州政府协会(SCAG),加州空气资源委员会(ARB)联合起草。其中,加州南海岸空气质量管理区(SCAQMD)对制定空气标准负主要责任。该机构主要对如炼油厂和发电厂等直接污染源,以及区域购物中心等非直接污染源进行规制。加州南海岸空气质量管理区(SCAQMD)由一个12人组成的委员会领导,其中州政府代表3个,其他9个委员由各县和部分规模较大城市代表组成,有的城市市长亲自参加。

南加州政府协会(SCAG)是南加州的区域规划机构,负责在南加州6个城市实施联邦政府和加州授权的规划职能,整合六个城市在土地使用、交通、经济和环境方面的问题和需求。南加州政府协会在前期调查研究和筹划准备草案中发挥了主要作用,并且其负责起草方案中的交通运输、增长管理和土地使用要素等方面内容。南加州政府协会(SCAG)由一个19人执行委员会领导,其成员都由南加州各县和市选举产生。

加州空气资源委员会(ARB)由州长任命的9名兼职成员构成,主要负责制定全州机动车排放标准、燃料规范和消费类产品标准。它主要为空气治理制定机动车排放污染控制措施。继加州南海岸空气质量管理区

(SCAQMD)、南加州政府协会(SCAG),加州空气资源委员会(ARB)各自负责的内容得到通过后,加州空气质量计划(AQMP)随即生效。

在加州空气质量计划(AQMP)历时5年的制定过程中,包含着大量的政府间合作。这种合作不仅存在于南海岸空气质量计划区中3个州政府与9个县政府、城市政府之间,南加州政府协会中6个城市政府之间,也存在于南海岸空气质量计划区(SCAQMD)、南加州政府协会(SCAG),加州空气资源委员会(ARB)在内容起草方面之间,此外,这种合作还体现在政府在搭建合作平台、丰富合作方式、调动参与者积极性等方面,加州空气污染治理过程中举办了几十个地方研讨会和演说会、10次公众听证会、以及10个月的公众反馈期,超过50个城市和各种环保社团、社会团体参与了方案的制定和出台。[14]政府间的合作为加州空气污染治理政策的制定和顺利实施提供了极大推力。

四、总结与启示

1.空气污染治理需要树立政府间合作的理念

由于空气具有扩散性,空气污染的日益区域化,导致单个地方政府控制空气污染的努力很难见效。空气污染治理不是一个城市、或一个省区单独能够解决的问题,而是一个涉及中央政府、地方政府等多个政府单元在内的区域问题,唯有实现多省市之间的纵横合作、协同作战,才是治理好空气污染问题的根本之策。著名思想家吉登斯(Giddens)在《气候变化的政治》中呼吁了这种合作,他指出,仅仅依靠公民社会(绿色运动)和市场的方式是不可能解决气候变化问题的,最有效的现实策略在于国家之间的双面或多边合作机制。[15]如果空气治理需要国家间合作,一国之内政府间的合作就更加必要了。

2.空气污染治理需要横向到地方政府间的通力合作

加州计划在制定过程中存在着大量的地方政府间合作、区域合作以及各州政府部门之间的合作。长效的合作机制和切实可行的合作管理机制保证了加州计划的出台和实施。因此,对我国日益严重的空气污染问题,建议考虑:

(1)建立长效的合作机制。控制区域性的空气污染,在全国范围内建立长期的区域合作机制,需要法规、管理机制以及机构等多方面的支持及保障。可以从以下几个方面构建区域合作的管理制度和政策体系:克服地方保护主义,形成整体决策机制;整合传统条块关系,构建区域统调、部门合作、行业跟进的矩阵式管理模式;构建包括统一监测、统一标准、统一法规、统一考核、统一监管、统一规划在内的管理支撑体系;促进环境信息公开、引导公众参与,促进多利益主体参与的区域空气环境质量管理体系建立。

(2)完善区域合作管理机制。充分发挥和强化区域大气污染防治联席会议的协调机制。完善环境信息共享平台与机制,推行区域空气污染联防联控的经济激励机制,深化污染减排的激励手段,推行主要空气污染物排污权有偿使用与交易机制。建立联防联控基金,不断完善联防联控的督察、核查和信息公开机制。

3.空气污染治理需要纵向到政府间的有效互动

(1)中央政府需明确权威性的区域大气污染防治组织。为了控制区域空气污染,加州政府将全区设13个质量管理区实行区域管理,但各个区域独立的管理已经不能解决问题,通过区域间的非正式合作与协商解决也被证明是无效的。[16] 1976年加州南海岸空气质量计划区(SCAQMD),作为一个区域性管理机构,最主要的职责是加强区域跨界和跨部门合作,与地方政府和其他社会团体共同制定和实施合作计划。并将研究的跨区域管理政策向美国国家环保局(EPA)和州政府提出,以便制定出使整个国家受益的空气环境政策。这些年来,南海岸空气质量计划区向美国环境保护署提出了不少空气管理方面的建议,被采纳的不计其数。

在我国,目前实施长效的空气污染治理所面临的障碍之一,就是缺乏拥有指令权的区域污染防治机构。我国现行大气污染防治法规定空气质量由当地政府负责,将空气污染控制条块化,缺乏区域控制的内容,既无区域空气质量主体,也无具体控制措施,无法解决多重行政层级下监测评价区域空气复合污染、区域间相互影响、协调和监督区域内空气污染控制等问题。同时,属地管理权限约束甚至使地方政府滋生保护主义。河北印发的生态环境保护“十二五”规划中,提出“制定实施京津冀区域大气污染防治联防联控规划,落实京津冀城市群大气污染防治统一规划、统一监测、统一监管、统一评估、统一协调的总体要求”。但是这些要求都还没能落到实处。有专家直言难处在于京津冀地区并不受一个更高级别的地方政府管辖,所以实施会面临更多挑战。[17]

空气的跨区域污染性质决定了有效管理不能采取分而治之的治理格局。从美国空气污染监管不难看出,设立一个跨行政区域的、独立的、专门的公共机构负责跨界范围内政府、企业和公众的全面协调与合作,且能够参与政府的综合决策和能源、交通、城市规划、产业布局等方面的规划,对于综合治理空气污染至关重要。

(2)中央政府和地方政府的良性互动和互益。首先,中央政府授权、认可、支持地方政府在空气污染控制中的政策创新。国家空气质量标准原则是美国清洁空气法贯穿始终的最为重要的原则。其基本含义是,空气质量标准由联邦政府制定,各州和地区制定具体实施方案以实现联邦政府的标准。国家空气质量标准原则的雏形最早出现于1970年清洁空气法中,其主要的创设目的在于建立一个覆盖联邦各州的空气质量标准框架,由各州和地区依据其自身的实际情况设置满足联邦标准的具体实施方案。在联邦政府的授权和鼓励下,加州进行了创新性地空气质量计划制定和实施,这个政策不仅被认为是美国目前为止意义最深远的空气污染控制法案,而且显著地影响美国联邦政府1990年空气法案的制定。

我国地域宽广,鉴于不同地区空气质量状况差异以及开展区域大气污染防治紧迫性的不同,可以鼓励各区域根据实际情况在中央政府的指导下进行探索性的政策创新。中央政府在区域空气污染控制及目标的制定

和实施上,也需要统筹考虑区域内各主体发展不平衡的实际,按照责任共担、权责对应、利益共享、协商统筹的原则推进区域合作。

其次,地方政府的政策创新,可以对中央政府更大范围政策制定提供经验支持。加州空气污染的治理在替代燃料、排放控制标准、鼓励拼车这三个方面取得了满意的政策绩效,美国联邦政府从加州经验中汲取了这些成功做法,并在1990年美国清洁空气法案中制定了类似相关规定。地方政府无论是成功的政策措施还是失败的试错教训,对于负责全面范围的中央政府而言都是巨大的经验财富。因此,鼓励地方政府在空气污染治理中的政策创新,对于中央政府更大范围的政策制定和中央政府与地方政府的良性互动,都颇有裨益。

[参考文献]

[1]Tran H.T., Alvarado A., Garcia C., Motallebi N., Miyasato L., Vance W. Methodology for Estimating Premature Deaths Associated with Long-term Exposure to Fine Airborne Particulate Matter in California. California Environmental Protection Agency,CA, 2009.

[2]South Coast Air Quality Management District. Air Quality Management Plan: South Coast Air Basin,CA,1989.

[3]South Coast Air Quality Management District. Socio-Economic Report for 1991 Air Quality Management Plan,CA,1991.

[4]Henry C. Kenski, Helen M. Ingram.The Reagan Administration and Environmental Regulation: The Constraint of the Political Market , in Sheldon Kamieniecki,Robert O'Brien,Michael Clarke eds.. Controversies in Environmental Policy. Albany: State University of New York Press, 1986.pp275-298.

[5][6]Patricia M.Crotty. The New Federalism Game: Primacy Implementation of Environmental Policy. The Journal of Federalism, 1987(17).

[7]Steven A. Cohen. EPA: A Qualified Success, Controversies in Environmental Policy , in Sheldon Kamieniecki,Robert O'Brien,Michael Clarke eds.. Controversies in Environmental Policy. Albany: State University of New York Press, 1986.pp174-195.

[8]Daniel J. Elazar. American Federalism: A View from the States (3rd edition.).New York: Harper and Row Publisher,1984.

[9]Sheldon Kamieniecki, Michael R. Ferrall. Intergovernmental Relations and Clean-Air Policy in Southern California. The State of American Federalism 1990-1991, 1991 : 143-154.

[10][11]J. Andrew Kelly, Herman R.J. Vollebergh. Adaptive Policy Mechanisms for Transboundary Air Pollution Regulation: Reasons and Recommendations. Environmental Science and Policy,2012(21) : 73-83.

[12]Lents, J.M.Making Clean Air Programs Work. Environmental Science and Policy,1998(3):211-221.

[13]Roth,P.M., Ziman,S.D.,Fine,J.D. Tropospheric Ozone, Ulman,M,eds. Keeping Pace With Science and Technology. Washington, DC: National Academy Press,1993.

[14]Jackson,G.A.Sludge Disposal in Southern California Basins. Environment Science Technology,1982 : 746-753.

[15][英]安东尼·吉登斯.气候变化的政治[M].曹荣湘译.北京:社会科学文献出版社,2009.15.
Anthony Giddens.The Politics of Climate Change. Trans. by Cao Rongxiang. Beijing: Social Sciences Academic Press,2009.p15.

[16]Nordenstam,B.J. Lambright W. H. A Framework for Analysis of Transboundary Institutions for Air Pollution Policy in the United States. Environmental Science & Policy,1998 (3):231-238.

[17]吴瑶.专家建议京津冀成立大气污染防治特区[EB/OL].
<http://finance.sina.com.cn/china/dfjj/20130218/080714568687.shtml>

Wu Yao.Experts Suggest Air Pollution Control in Jing-Jin-Ji Metropolitan District.
<http://finance.sina.com.cn/china/dfjj/20130218/080714568687.shtml>

(作者:广东外语外贸大学加拿大研究中心、政治与公共管理学院副教授,广州510420)

Inter-governmental Relationships in Air Pollution Control

——A Case Study of California

Cai Lan

[Abstract]The trend that China's air pollution is increasingly showing up from local pollution to regional pollution has made it a hot topic of studying the intergovernmental relationships involved in the governance of air pollution. The intergovernmental relationships include the relationship between the central government and local governments, and the relationship among transboundary governments. Then, what should it be like for the horizontal and vertical intergovernmental relations? The practice that California developed innovative polices contains a large number of horizontal and vertical intergovernmental cooperation in the control of air

pollution policy process. It revealed to us that the fundamental strategy of air pollution control depends not only on the mutual beneficial interaction between central government and local governments, but also lies in the region lateral intergovernmental cooperation.

[Key words]air pollution , government cooperation , government relations

[Author]Cai Lan is Associate Professor at School of Politics and Public Administration, Guangdong University of Foreign Studies. Guangzhou 510420

分享到0

上一篇：[社会体制的溯源及其内涵](#)

下一篇：[《中国行政管理》推动行政管理改革的影响力及其实现机理](#)

[关于杂志](#) | [联系我们](#) | [网站地图](#)

版权所有：中国行政管理杂志社 京ICP备：06058857号 京公网安备：110102004816

本网站所有内容属中国行政管理杂志社所有，未经许可不得转载

(自2013年5月16日起计数)