

【大运河文化带建设研究】

“共建共治共享”视角下 江苏省大运河文化带治理创新的困境与对策

张航

(南京邮电大学 社会与人口学院,江苏 南京 210023)

摘要:江苏是我国大运河文化带战略行动的关键组成部分,有必要将大运河文化带的建设与“共建共治共享”的社会治理格局相结合,将“合作”的理念融入大运河文化带的治理及创新中。在深刻把握“共建共治共享”内涵的基础上,从保护和开发治理两大维度对江苏省大运河文化带建设的现状进行深刻解析,发现目前江苏省大运河文化带建设面临诸多问题,包括多头治理条块分割,保护及利用矛盾不断;沿线发展步调不一,开发同质化问题严重;地方以经济发展为导向,导致运河资源过度化开发;公共参与机制不足,缺乏多元主体合作平台。面对上述问题,亟须搭建协作平台,以新技术引领治理创新;激发多方参与,建立网络化的治理体系;分设城市功能区,形成特色地理标志;形成区域联动,推动区域平衡发展;加大文化宣传,发展特色文化产业。

关键词:社会治理;运河治理;协同治理;大运河文化带

中图分类号:D63 **文章编号:**1673-5420(2018)04-0047-09

2017年2月、6月,习近平总书记先后两次就大运河的保护、传承和利用作出重要指示和批示,为推进大运河文化带建设指明了方向。他指出要“保护好、传承好、利用好”大运河历史文化资源,并提出保护大运河是运河沿线所有地区的共同责任。江苏作为中国大运河牵头申遗省份,具有最丰富的沿线文化遗产和最繁华的沿线城镇,是我国大运河文化带建设战略的关键组成部分,在运河治理中起到了不可取代的示范作用。

建设沿海、沿江、沿河文化带是世界文化发展的一个重要趋势。大运河文化带建设战略是我国第一条以文化建设为主要指向的带状发展战略。江苏段的大运河都是连贯的带状区域,覆盖大量的遗产段和遗产点,从遗产类型来看,多为一些历史文化遗址,适合运用遗产廊道对运河文化资源进行整体利用,形成文化链效应。建设运河文化带,既契合运河线性遗产特征,也便于整合运河遗产建设要素,形成整体发展态势,以发挥运河遗产的先发优势和集成优势,发展壮大运

河文化生产力。2018年江苏省政府工作报告中明确指出要“推动优秀传统文化传承发展,加大文化遗产保护力度,建设大运河文化带,打造大运河文化带上的样板区和示范段”,还提出要“着力打造共建共治共享的社会治理格局,提高社会治理现代化水平”,这两方面工作的实现都离不开政府的治理创新,具有诸多相通之处^[1]。

江苏省大运河文化带的建设要重点关注以下两个问题:一是要缓解大运河保护和开发治理之间的矛盾;二是要平衡苏南、苏中、苏北之间的区域发展水平。要想解决这些问题,将大运河文化带的建设与社会治理格局的创新相结合具有重要的意义和价值。因而有必要在深刻把握其逻辑关系的基础上,对江苏省大运河的治理现状进行深刻解析,积极探索大运河治理的新模式。

一、“共建共治共享”与大运河文化带建设的内在逻辑

(一)“共建共治共享”的内涵

从字面上理解,“共建共治共享”可以解释为共同建设、共同治理及共同分享,其核心是“合作”,亦可称之为“协作”。将这一理念置于社会治理的语境中时,则必然涉及特定的利益相关群体网络。“共建”可以理解为促进网络内的合作生产,“共治”则强调实现共同问题的合作治理,“共享”可以看作是对网络群体利益诉求的积极回应。

从理论层面来看,“共建共治共享”的理念与协作治理密不可分。公共行政系统发展过程中一种从未间断的变化趋势,就是去集权化的管理思想和更多的公民参与,这种趋势随着时间的推移而不断成熟^[2]。协作治理一般被定义为一个或多个公共机构让非国家行为体直接参与到以管理公共项目或公共财产为目标的集体决策过程中的制度安排,并且这些集体决策是建立在合意和协商基础上的正式决策^[3]。协作能够促使具有专业技能的个人与政府政策制定者共同找到解决问题的办法。协作治理的路径能够在近来公共行政理论的协同管理中找到基础,可以被看作是多元组织帮助单个组织去解决问题的过程^[4]。对于一些棘手的问题,单靠政府一方难以解决,因而需要这种新型的可以跨部门工作、想法全面并且可以包含大众的治理方式^[5]。

党的十九大报告对新时代社会治理做出了富有深刻内涵的表述,提出要“打造共建共治共享的社会治理格局”,这正是对协作治理理念的吸收和升华。在中国当今的语境下,协作治理更强调多元主体按照一定的规则发挥各自特定的作用,它切合当前中国社会治理不断走向以政府为主导的多元治理现实,由此引申出的“共建共治共享”理念成为政府实现大运河良性治理的现实选择^[6]。

(二)“共建共治共享”是建设大运河文化带的有效路径

大运河文化带的实现涉及方方面面的治理问题,包括遗产保护、生态保护、文化开发、旅游开发、交通运输等。一方面,这些问题不可避免地涉及沿线政府、居民、企业及社会组织等多方主体的切身利益;另一方面,这些问题大多具有跨域性、复杂性的特点。因此大运河文化带的建设和治理迫切需要集中多方力量,吸引多元参与,实现合作共治,这与“共建共治共享”的理念不谋而合。

“共建共创共享”能够通过创造一个相对非对抗的环境,让多元主体共同面对问题,明确数据缺口,从而找到处理这些缺口和问题的方案和策略。“共建共创共享”允许公众、企业、各种社会组织充分表达和追求利益,让利益各方通过在“自由市场”中进行讨价还价的协商来解决各种

冲突与矛盾^[7]。

以“共建共治共享”为特征的公共治理,鼓励各利益主体积极开展对话,共同分担治理责任,共同分享建设成果^[8]。一方面,通过“共建共治共享”可以利用各种社会力量,汲取和重新配置运河治理中需要的大量人力、物力、财力等社会资源;另一方面,“共建共治共享”通过吸收多元参与及合作,能够对大运河治理过程中涉及的多元利益冲突进行有效调解,满足不同群体的利益诉求。由此看来,构建“共建共治共享”的社会治理格局对于大运河文化带的建设具有重要的意义。

二、江苏省大运河文化带的建设及治理现状

江苏省大运河文化带的建设及治理主要围绕运河的保护和开发两大维度进行,这两个维度之间具有较强的矛盾与冲突,如何通过治理创新调和两者之间的矛盾是建设大运河文化带需要解决的突出问题。

(一) 遗产保护及治理现状

遗产包括物质文化遗产和非物质文化遗产,申遗的大运河遗产均为物质文化遗产。江苏省内大运河沿线8市政府和相关部门在大运河申遗前后都加大了对运河保护和治理的力度,不断整合人力、物力和财力,开展河段环境整治、抢缮文物等工作。扬州、淮安、苏州段涉及的遗产点最多,这3个城市针对文化遗产保护制定了大量的规划并开展了行动,如扬州在2016年率先出台了《大运河扬州段世界文化遗产保护办法》,在造船厂原址上建造国内首座运河船舶文化博物馆;淮安编制了淮安板闸遗址、北门城墙遗址、里运河博物馆群等6个专项规划方案,专业化推进运河文化遗产保护,并运用遗产廊道理论将运河文化遗产作为一个整体廊道进行精心设计;苏州在2016年自行开发了集遗产监测、管理、展示、研究、参与为一体的监测平台,采用新的三维数据技术,在不可移动文物的虚拟修复、保护检测等领域取得了突破,实现了遗产保护与开发的平衡互促。

在对运河遗产进行保护的过程中,往往需要各层级政府与部门之间协调合作,需要政府与高校、非营利组织、企业及沿岸公众的合作,目前政府已经与高校和企业展开一些合作,但是府际之间、部门之间的合作还有待突破,公民及其他第三方部门的参与、监督亦十分有限。

(二) 生态保护及治理现状

在生态保护方面,江苏尤其重视运河河道水环境治理。2016年,江苏提出江淮生态大走廊规划建设方案,以大运河为主干线,将扬州、泰州、淮安、宿迁和徐州等沿运河城市纳入规划范围,共建共享江淮生态大走廊。

大运河沿岸城市均实施了水质监测,并建立起运河水质预警体系。总体来看,2016年江苏省总体水质Ⅲ类以上断面比例较2015年上升了6.1个百分点,达到68.3%,而劣Ⅴ类断面比例下降了5.2个百分点,达到国家“水十条”年度考核目标。在列入江苏省“十三五”水环境质量目标考核的380个地表水断面中,水质符合Ⅲ类的断面比例为62.9%,Ⅳ~Ⅴ类水质断面比例为32.6%,劣Ⅴ类断面比例为4.5%。从2016年的数据来看,江苏段大运河水质介于Ⅲ~Ⅳ类之间,镇江段综合评价水质最好,为Ⅲ类;苏州段水质次之,为Ⅳ类,主要超Ⅲ类水指标为氨氮;常州、无锡段水质则最差,基本为Ⅴ类,主要超Ⅲ类水指标为氨氮、总磷。

单从水环境保护来看,江苏省运河沿线的大部分城市仍采取以政府为主导的治理方式,未能充分调动企业、非营利组织、沿岸居民参与保护生态的积极性。而镇江、苏州则由于建立了合作共治的跨市跨区域水治理模式,取得了显著的成效,应当将其推广成为运河文化带生态治理的样板区域。

(三) 产业开发及治理现状

有形的历史文化遗址是我国文化遗产的重要组成部分,是我国悠长的古代文明史的载体。江苏段大运河历史文化遗址具有规模大、遗存多、稀缺性、不可移动性、不可再生性等特点。近年来江苏省大运河文化旅游知名度不断扩大,苏州、扬州地方工艺发展迅速,扬州古城博览业、无锡运河文化创意业等形成特色,文化产业园和文化产业基地建设初具规模。

表1对2017年江苏省大运河沿线8个城市规模以上的文化相关产业进行了统计,具体包括文化服务业、文化批发和零售业、文化制造业。从表中可以看出,苏州、常州、无锡3个城市的文化产业数量遥遥领先于其他城市。从结构上看,苏州、宿迁、扬州、镇江的文化制造业数量均超过文化服务业,并远多于文化批发和零售业。所有城市中只有徐州的文化批发和零售业数量大于文化制造业。

表1 2017 江苏省运河沿线城市规模以上文化及相关产业法人单位数/个

	徐州	宿迁	淮安	扬州	镇江	常州	无锡	苏州
文化制造业	104	233	126	158	184	301	294	455
文化批发和零售业	156	26	37	38	45	111	87	151
文化服务业	158	84	199	131	156	441	249	416
文化产业法人单位总数量	418	343	362	327	385	853	630	1 022

注:数据来源于《江苏统计年鉴(2017)》

表2为2017年江苏省运河沿线8市规模以上文化产业总收入。表中显示,苏州、常州、无锡3个城市的文化产业总收入远远高于其他城市,从总体来看,8个城市文化制造业的产值均高于其他文化产业,虽然徐州的文化批发零售业数量较多,但产值却并不高。相对而言,苏州、常州、无锡的文化服务业产值较高。

表2 2017 年江苏省运河沿线城市各类文化产业总收入/亿元

	徐州	宿迁	淮安	扬州	镇江	常州	无锡	苏州
文化制造业总收入	289.453 2	289.453 4	360.726 4	465.457 7	559.332 5	827.404 8	1 056.395 2	2 219.826 4
文化零售业和批发业总收入	83.647 9	42.543 5	20.927 9	17.111 2	47.973 3	192.399 9	221.919 0	363.363 1
文化服务企业总收入	41.831 6	30.440 6	50.581 7	30.227 3	59.993 0	306.585 6	218.434 2	318.383 1

注:数据来源于《江苏统计年鉴(2017)》

结合表1和表2,我们可以发现,虽然各地文化服务类企业数量在文化产业法人单位总数量中占有的较大比重,但总体产值却并不高,而各地文化制造业的产值均遥遥领先于其他文化产业。苏州、无锡、常州文化产业的规模和产值都远高于苏北的徐州、宿迁和淮安,苏北、苏中、苏南文化产业的发展存在明显的区域不平衡。

江苏省大运河沿线城市大力围绕运河文化发展旅游产业,打造旅游产品。如表3所示,2012—2016年8个城市旅游产业的总收入均持续上涨,其中苏州和无锡的旅游业收入大大领先于其他几个城市,宿迁则排在最末。虽然淮安以漕运文化为主线打造了一个集休闲、度假、旅游等为一体的漕运城,但是目前其所带动的旅游产值并没有得到明显的提升^[9]。不难看出,旅游产业的发展存在较严重的区域不均衡,这对江苏省从整体上打造大运河文化带的样板区和示范段是极为不利的。

表3 2012—2016年江苏省运河沿线8市旅游产业总收入/亿元

城市	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年
无锡	974.92	1 100.40	1 229.85	1 356.25	1 518.91
徐州	311.82	360.47	423.46	485.99	565.90
常州	481.96	557.39	639.98	718.35	820.04
苏州	1 254.38	1 419.09	1 574.81	1 728.79	1 932.50
淮安	172.65	200.12	231.63	264.02	305.64
扬州	392.50	454.42	525.21	592.00	681.91
镇江	410.14	474.53	543.93	614.12	706.19
宿迁	63.85	98.47	117.79	138.08	160.60

注:数据来源于《江苏统计年鉴(2017)》

江苏省各地的建设经验显示,每个地区的经济发展水平各不相同,城市亦有各自的特点,不能让所有的城市文化都整体划一地“向运河文化靠拢”,而是应该以运河文化为平台,形成“百花齐放”的区域韵味,带动区域协调发展,破解苏北、苏中、苏南的区域不平衡。

三、江苏省大运河文化带治理面临的困境

大运河承担了水上运输、南水北调(包括灌溉排涝)、旅游观光、节能发电等诸多功能,这在增加了运河功能的同时,也使运河超负荷运行。目前,江苏省内8个运河沿线城市,在运河遗产的保护,以及运河生态环境及资源的保护和开发方面都面临诸多困难,也凸显出许多治理问题,具体可以概括为以下几点:

(一)多头治理条块分割,保护及利用矛盾不断

近代以来大运河不再由国家统一管理,而是由地方及各行政管理部门根据行政隶属关系和功能分块管理。在大运河申遗期间,大运河保护和申遗省部际会商小组及大运河保护和申遗城

市联盟办公室曾发挥较好的统筹协调和指挥作用^[10]。但随着运河申遗工作的结束,这些机构或解散或功能减弱,江苏省内大运河的文化遗产保护、航道航运、水利工程建设、旅游开发等工作开始由不同地域和不同部门分担,导致很多问题很难在“统一的、整体的”大运河保护与建设的前提下达成一致意见^[11]。建设大运河文化带,必须要解决多头治理的问题。

(二) 沿线发展步调不一,开发同质化问题严重

大运河流经的江苏省8市中,苏州、无锡、扬州等市开发运河旅游较早,已经形成一定规模与品牌,但其他城市则相对落后^[12]。想要在大运河江苏段沿线所有城市全面建设大运河文化带,打造样板区和示范段,必须实现苏南、苏中、苏北之间区域发展的平衡。此外,虽然各地开发步调不一,但在文化旅游开发及大运河衍生产品开发上存在严重的同质化现象,几个城市都在相同的大运河文化元素中寻找旅游热点,忽略了区域性差别。

(三) 地方以经济发展为导向,导致运河资源过度化开发

虽然江苏省内运河沿线各市已经建立了运河水质预警体系,但依然存在水环境监测能力薄弱,污染风险控制不足,水体自净能力差,生态退化,生物多样性低下等问题。此外,在经济利益驱动之下,有些地方政府部门将原有的古城、古建筑拆除,让居民迁出,造成城与人、运河城镇与运河人群的分离,使原有的地方运河文化与生活方式消失。在城市化和新城市建设过程中,一些政府部门对运河两岸城区进行大规模改造,使许多本应该保存下来的文化遗迹面临被毁损甚至消失的危险。为了发展旅游,有些地方甚至还大兴土木制造伪古迹,破坏了运河的原貌。

(四) 公共参与机制不足,缺乏多元主体合作平台

目前江苏省对大运河的治理依旧采用传统的自上而下的管理模式,另外,在文化保护等诸多方面,也确实存在着资金投入不足、激励机制缺乏、监督机制不健全等问题。要实现大运河的有效治理,就要转变自上而下的管理模式,开放更多的公共参与机会和渠道。这进一步要求政府在开放的基础上实现与外界的双向互动,不断汲取外部资源,开拓人力、物力和财力,以优化资源配置。

四、“共建共治共享”理念下大运河文化带治理创新的路径分析

针对上述问题,大运河文化带的治理亟须转变理念,融入“共建共治共享”的理念,调动各种社会力量,推动社会各主体的多元参与,并充分发挥城市各自的优势,以实现区域均衡发展。具体可从以下几个方面切入:

(一) 搭建协作平台,以新技术引领治理创新

纵观发达国家及我国发达城市的治理经验,要实现大运河“共建共治共享”的治理格局,必须打破运河带城市间的行政壁垒,实施政府合作,实现资源共享、优势互补,而依靠科技手段建立一个开放式的协作平台是最快捷且有效的方法。

搭建治理平台是发挥治理正能量的具体渠道,它旨在改变传统的由政府主导的管理思路,建构多方利益主体或组织共同参与社会治理的利益表达平台和决策参与沟通渠道,推动公共服务和公共产品的协作与创新。计算机网络及现代通信工具的迅猛发展,为社会公众获取各种社会

治理信息、表达社会治理诉求和参与社会治理提供了十分便捷的条件。从国内外的经验来看,这一协作平台可以依托政府开放数据门户搭建。目前江苏省还未能建立省级层面的开放政府数据平台,因而可以将运河数据平台与政府数据平台的搭建协调统一起来。建立运河数据开放平台,才有可能促成政府同各部门、各种社会组织、企业及公民的协作,进而构建省级层面的运河协作治理平台,形成运河主线8个城市全面合作的协同创新体系。

(二) 激发多方参与,建立网络化的治理体系

“共建共创共享”的社会治理过程强调对新资源的开拓,即寻找和调动那些以前没有进入政府及公众视野或者没有得到完全开发和利用的资源,从而提出创新的问题解决方案。政府部门需要通过平台搭建、价值激励等方法去刺激和激发不同的主体参与合作。“共建共创共享”的治理过程改变了原有的决策制定权力结构,引发了如何分配社会中的基本权利和责任等重要问题。政府不仅可以利用机构本身的财政资金去激励和指导公务人员或合同承包方在运河保护和开发过程中的行为活动,也可以使用强制性的管理权威和劝慰式的道德督促力来调动其他主体致力于运河公共事务的积极性。最重要的是,公民个体应当被允许参与到原本完全受政府控制的大运河活动或项目中去。

(三) 分设城市功能区,形成特色地理标志

对江苏省大运河文化带建设及治理现状的研究显示,江苏省大运河沿线8市具有不同的特点与优势,建议对运河沿线城市分设功能区,使大运河成为具有浓厚水文化色彩的地理标志。

首先,扬州、淮安宜建设以传承保护淮扬文化为主题的淮扬运河文化段,并作为江苏省大运河文化带的示范区。一是因为文化带契合大运河的世界遗产属性,有利于大运河遗产的科学保护和集成利用;二是从历史和现实考量来看,淮扬运河是世界上历史最悠久的运河。其次,建议继续发挥苏州、无锡、常州的文化产业优势,建设以文化产业创意园为主题的运河文化段。苏州、无锡、常州作为江苏经济发展水平相对较高的城市,在文化相关产业的发展上具有先天优势,且其运河文化创意行业已经形成一定特色,宜将苏州、无锡、常州贯通为运河文化产业创意示范区,并努力将其影响辐射到周边地区。最后,建议以镇江、徐州为样板,建设以低碳生态发展为主题的运河文化示范区。镇江和徐州在水环境治理方面却取得了优异的成绩,实现了运河生态与保护的和谐发展,其治理经验值得其他地区学习。

(四) 形成区域联动,推动区域平衡发展

从产业结构上看,苏南地区以服务型产业为主导,苏中地区以新兴工业为主导,苏北地区近年来虽发展较快,但仍处于产业转型阶段,第一产业占比仍然较大,第二、第三产业发力不足,产业结构亟待调整。三大地区无论是在经济结构或是产业结构上都存在巨大差异,苏中和苏北地区产业结构落后,发展转型困难,拉低了全省经济发展总水平。

江苏省要成为大运河文化带上的样板区和示范段,必须打破区域发展不平衡的僵局,借助运河文化带的发展机遇,推动苏北、苏中、苏南的均衡发展,实现区域间的“共建共治共享”。具体而言,应当依托运河文化带建设加强区域合作,明确产业分工,以点到线、以线带面,促进区域联动发展。通过完善区域互动发展机制,明确区域的定位和分工,改善区域间的无序竞争和产业“同构”现象。此外,要鼓励区域间开展多种形式的经济技术协作,支持各地人才交流融通,充分

发挥先发展地区的带动作用。

(五)加大文化宣传,发展特色文化产业

只有提升文化产业,城市才有更大的财力去支持资源的保护与再开发;只有在保护现有文化资源的基础上,人们才能创造出运河文化的新内涵。运河文化产业带是围绕“运河文化”形成的一个水系特色明显的文化经济带,是一个综合工程,其核心就是将运河文化内涵渗透到文化产业乃至第一产业、第二产业中去,实现“文化有载体,产业运营有内涵”的运河文化开发模式,实现运河沿线城市与运河的共同发展。

运河文化带的建设离不开文化产业的支持,因此必须大力发展运河沿线各地的文化产业,对大运河历史文化旅游产品的开发也需要紧紧把握大运河文化的内涵,将历史文化的展示与个体的实际体验结合起来,实现对运河沿岸区域悠久历史和灿烂文化的重新发掘与展现。

运河文化带的建设和发展又与旅游产业息息相关,必须加大对运河沿线的旅游产品的展示和宣传。建议拍摄大运河文化带相关纪录片、电视宣传片等,利用各种渠道反复播放;借助互联网平台,打造大运河文化带 app、微信公众号、专题网站等,建立日常性运河文化宣传推介体系;在世界水日、中国水周、中国文化遗产日、“6·22”大运河申遗成功纪念日、国家海洋日、国际志愿者日等重大时间节点,策划推出富有特色的运河文化带项目,打造大运河的江苏名片,将江苏段运河沿线城市推广到全国及全世界,让运河文化发扬光大。

参考文献:

- [1] 贺云翱. 建设大运河文化带江苏段样板[J]. 群众,2017(19):65-66.
- [2] NALBANDIAN J. Facilitating community, enabling democracy: new roles for local government managers[J]. Public Administration Review, 1999(3):187-197.
- [3] ANSELL C, GASH A. Collaborative governance in theory and practice[J]. Journal of Public Administration Research and Theory, 2008(4):543-571.
- [4] MCGUIRE M. Collaborative public management: assessing what we know and how we know it[J]. Public Administration Review, 2006(1):33-43.
- [5] 张航. 基于电子“信息-协商-决策”结构的公共参与治理创新[J]. 管理世界, 2017(4):176-177.
- [6] 郭道久. 协作治理是适合中国现实需求的治理模式[J]. 政治学研究, 2016(1):61-70.
- [7] 张航. 开放政府的理论模式构建研究[D]. 南京:南京大学, 2017.
- [8] SKELCHER C, MATHUR N, SMITH M. The public governance of collaborative spaces: discourse, design and democracy[J]. Public Administration, 2010(3):573-596.
- [9] 余彩花, 徐雨丹, 席琳, 等. 大运河(江苏段)旅游发展现状及策略探讨[J]. 旅游纵览(下半月), 2017(6):126-127.
- [10] 刘怀玉, 李新. 后申遗时代淮扬运河遗产可持续利用研究[J]. 江苏商论, 2017(5):47-49.
- [11] 吴欣. 中国大运河蓝皮书[M]. 北京:社会科学文献出版社, 2018.
- [12] 徐吉航, 朱邓吉, 虞光云. 现代背景下大运河保护的对策和开发初探[J]. 科学与信息化, 2017(2):157-158.

(责任编辑:楼启炜)

Difficulties and countermeasures of Jiangsu Grand Canal cultural belt governance innovation from the perspective of “co-building, co-governing and co-sharing”

ZHANG Hang

(School of Sociology and Population Sciences, Nanjing University of Posts and Telecommunications, Nanjing 210023, China)

Abstract: Jiangsu is a key component of the strategic action of the Grand Canal Cultural Belt in China. It is necessary to combine the construction of the Belt with the social governance pattern of “Co-Building, Co-governing and Co-Sharing”, and integrate the concept of “cooperation” into the governance and innovation of the Belt. On the basis of profoundly grasping the connotation of “Co-Building, Co-governing and Co-Sharing”, this paper analyzes the current situation of the construction of the cultural belt of Jiangsu Canal from the dimensions of protection and development. The construction is found facing various difficulties, including multi-head governance segmentation; continuous conflicts between protection and development, uneven development paces, serious development homogenization, economic-driven orientation at local level; over-developed canal resources, and insufficient public participation mechanism. To address these issues, it is urgent to build a collaborative platform to lead governance innovation with new technology, to motivate multi parties’ participation, to establish a networked governance system, to divide urban functions and build characteristic geography labeling, to develop regional linkages to promote balanced development of the region, and to promote cultural propaganda for featured cultural industry.

Key words: social governance; canal governance; collaborative governance; Grand Canal cultural belt

(上接第34页)

Legal challenges by automated vehicles and regulation improvement in the perspective of *Tort Liability Law*

ZHANG Jianwen, JIA Zhangfan

(School of Civil and Commercial Law, Southwest University of Political Science and Law, Chongqing 401120, China)

Abstract: Automated vehicles that are reducing and substituting drivers will exert great impact on the vehicle traffic accident liability system based on the subjective fault of drivers. From the perspective of comparative laws, we can absorb the advanced achievements of foreign legislation, set up special supervision institutions, construct differentiated accountability and supervision mechanism, set up trans-regional black box analysis centers, and seek “deep pockets” that will avoid risks and share damages through compulsory insurance system and compensation funds. We should be discreet about the subject of artificial intelligence represented by automated vehicles, aiming at a balance among technological innovation, damage filling and effective supervision, which will lay a foundation for our country to compete for the international right of speech and standard making right in the field of artificial intelligence.

Key words: artificial intelligence; automated vehicles; comparison perspective; *Tort Liability Act*