

# The Reflection towards the Urbanization Patterns of Southwest Border Ethnic Minority Areas under the Background of Low Carbon Economy

Xinzhe Wang\*, Tian Chen

College of Business, Guangxi University for Nationalities, Nanning Guangxi  
Email: \*wxz2232906@163.com, chentianhnr@163.com

Received: Oct. 25<sup>th</sup>, 2016; accepted: Nov. 13<sup>th</sup>, 2016; published: Nov. 16<sup>th</sup>, 2016

Copyright © 2016 by authors and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

---

## Abstract

The low-carbon economy is a kind of economic development model which is based on low energy consumption, low emissions and low pollution, and the urbanization is the only route which must be passed to realize the economic development in ethnic minority regions. For the low-carbon economy development model will become the main development method in the future, the negative effect brought by the existing urbanization pattern of southwest border ethnic areas becomes more and more serious, as a result, the low-carbon development path of urbanization has become the inevitable choice of the southwest border ethnic areas. In the face of some developing predicaments, such as the “shielding effect”, the lack of industry support and construction funds, we should guide the governments of the southwest border ethnic areas to increase the awareness of low carbon development, bring in the low carbon technology, develop the low carbon industry, broaden the financing channels, and strengthen the international cooperation.

## Keywords

Low-Carbon Economy, Pattern of Urbanization in Ethnic Minority Areas, Boundary “Shielding Effect”, Reflection

---

\*通讯作者。

# 低碳经济背景下西南沿边民族地区 城镇化模式反思

王新哲\*, 陈 田

广西民族大学商学院, 广西 南宁

Email: wxz2232906@163.com, chentianhnr@163.com

收稿日期: 2016年10月25日; 录用日期: 2016年11月13日; 发布日期: 2016年11月16日

## 摘 要

低碳经济是以低能耗、低排放、低污染为基础的经济模式, 民族地区城镇化是实现民族地区经济发展的必由之路。在低碳经济成为未来主要发展方式的大背景下, 西南沿边民族地区已有的城镇化模式所带来的负面影响越来越严重, 低碳城镇化发展道路已经成为西南沿边民族地区的必然选择, 面对边界“屏蔽效应”、缺乏产业支撑、建设资金匮乏等城镇发展困境, 建议西南沿边民族地区政府引导增强低碳意识、引进低碳技术、发展低碳产业、拓宽融资渠道、加强国际合作。

## 关键词

低碳经济, 民族地区城镇化模式, 边界“屏蔽效应”, 反思

## 1. 引言

近年来, 由能源的高消耗引起的温室气体大量排放致使全球气候变化日趋严峻。发展“低消耗、低排放、低污染”的低碳经济模式, 成为改善全球气候的主流方式[1]。全球各国纷纷制定发展低碳经济的相关战略与目标, 低碳城镇成为低碳经济的空间聚焦点。因为, 经济社会的现代化会带来城镇化的发展, 城镇化进程中农村劳动力向城镇转移, 农村社会结构也逐渐向城镇结构转变[2]。而且, 低碳城镇化模式, 有助于低碳技术的推广使用, 并且可以引导城镇居民树立低碳消费观, 从而提高能源利用率, 很好的反映了低碳经济社会可持续发展的原则[3]。随经济社会的发展, 我国城镇化水平不断提高, 2015年城镇化率达到56.1%, 然而却付出了巨大的环境代价, 空气污染愈发严重。在城镇化进程中, 为培育新经济增长点, 转变传统经济增长模式, 发展低碳经济, 走低碳城镇化道路刻不容缓[4]。同时, 城镇化进程会面临粮食安全、资源能源短缺以及环境污染的挑战, 要解决这些问题必须大力发展低碳经济[5]。但是, 不能片面强调高速城镇化, 应对“过度城镇化”进行反思, 在城镇建设中要考虑聚落的文化复兴, 要提倡低碳生活方式[6]。因为, 生态城镇模式有利于应对资源短缺和环境污染等问题, 低碳理念是生态城镇模式的核心要素[7]。低碳城镇化是新型城镇化建设的重要内容[8], 当前低碳创新意识缺乏, 低碳规划滞后以及低碳创新技术不足制约着新型城镇化的进程[9], 西部城市低碳型城镇化, 要坚持经济、社会、环境协调发展, 要走符合市情、具有地区特色的新型低碳城镇化道路[10]。

本文研究的西南民族地区特指云南、广西沿边以自治州、地区(市、县)为辖区的少数民族地区。通常情况下, 西南沿边民族地区包括广西壮族自治区的东兴、防城、宁明、凭祥、龙州、大新、靖西、那坡 8

个与越南接壤的边境市(区、县), 以及云南的保山、普洱、临沧、红河、文山、西双版纳、德宏、怒江 8 个与缅甸、老挝、越南接壤的州市。长期以来, 我国西南沿边民族地区能源利用率低下, 对当地经济发展极为不利。在低碳经济作为全球经济发展的主要方式的时代背景下, 西南沿边民族地区走低碳城镇化道路, 具有必要性。总体来看, 目前西南沿边民族地区城镇化过程中经济发展状况如下: 一是经济总量小、产业结构粗放、经济增长方式单一, 经济发展难以持续; 二是能源高消耗、产品结构低层次; 三是对自然环境依赖性强, 致使生态脆弱; 四是经济发展质量低劣, 污染大量排放。而西南沿边民族地区走低碳的城镇化发展道路, 在实现经济增长的同时, 可以促进地区基础设施的完善、教育水平的提高、社会文明的进步。同时有利于推进民族地区农业现代化, 提高农民素质、增加农民收入; 调整工业产业结构不合理的现状, 减少对环境的污染与能源的过度消耗; 带动第三产业的发展; 最终实现三大产业结构合理, 区域布局完善, 产业集群程度较高的城镇新模式。

现阶段, 西南民族地区城镇化固有模式, 体现出民族性、沿边性、公共服务不完备性以及经济滞后性四大主要特征, 民族性和沿边性是本质特色, 公共服务不完备性以及经济滞后性是城镇化发展瓶颈。鉴于西南沿边民族地区的减排优势、后发优势和国家政策倾斜优势, 低碳城镇化蕴藏较大机遇。同时, 由于民族地区历史、环境、民族风俗以及产业结构等诸多因素在一定程度上制约着传统的粗放经济向低碳经济的转化, 低碳城镇化模式也面临巨大挑战。只有突破这些因素的制约, 才能将低碳经济与西南沿边民族地区城镇化相融合。本文将讨论低碳背景下民族地区城镇化发展的现状与困境, 重点分析边境的屏蔽效应、沿边少数民族文化习俗、中国东盟自贸区建设对民族地区城镇化的影响; 并从模式反思的角度, 提出低碳经济背景下沿边民族地区城镇化发展建议。

## 2. 低碳背景下民族地区城镇化: 问题与困境

### 2.1. 西南沿边民族地区城镇化现存主要问题

#### 2.1.1. 低水平发展, 低密度分布

不可否认, 随着经济的发展, 西南沿边民族地区城镇规模在不断扩大, 数量不断增多, 城镇化水平也在不断提高。然而, 城镇化总体水平偏低, 低密度分布问题突出。

根据表 1 可以看出, 广西边境地区非农业人口比重较低, 8 个县市有只有东兴、凭祥超过了 30%, 说明边境地区农业人口依然占很大的比例, 同时, 非农业人口密度也明显普遍偏低。

**Table 1.** Populations of border cities, districts and counties in Guangxi in 2014

**表 1.** 2014 年广西边境市、区、县的人口

市、区、县	总人口(万人)	非农业人口(万人)	非农业人口占总人口比重(%)	面积(平方公里)	非农业人口密度(人/平方公里)
东兴市	14.13	5.29	37.45	588.79	89.90
凭祥市	11.18	4.40	39.39	645	68.26
靖西市	65.84	5.19	7.89	3325.59	15.62
防城区	42.61	9.31	21.85	2427	38.36
龙州县	26.96	5.71	21.19	2311.1	24.72
宁明县	44.02	6.05	13.73	3704.4	16.32
大新县	37.83	6.37	16.83	2747.49	23.17
那坡县	21.32	2.01	9.44	2222.68	9.05

数据来源: 据《广西统计年鉴 2015》整理。

根据表 2, 从城镇人口比重上看, 2014 年云南边境 8 州、市城镇人口比重普遍偏低, 只有西双版纳州与红河州超过 40%, 但与全省城镇化率仍存在一定差距, 云南的边境地区, 乡村人口依然占了很大比例, 特别是怒江州和保山市。从城镇人口密度上看, 最低的为怒江州, 其次为普洱市, 但总体看来, 云南边境城镇人口密度普遍偏低。

就比重而言, 西南沿边民族地区城镇化率比重还远低于全国平均水平, 与发达省份相比, 差距甚远; 就城镇现代化水平而言, 西南沿边少数民族地区城镇功能战略定位不明确、城镇基础设施落后、城镇管理弱化、规划水平低。其密度偏低, 具体表现在城镇的分散化, 呈现由轴心城市向周边及偏远地区的分散化, 以及轴心城市内部城镇的分散化。低水平发展, 低密度分布问题必然导致城镇发展空间狭小, 城镇集聚功能和经济辐射功能减弱, 城镇发展后劲不足。

### 2.1.2. 城镇化基础设施欠完善

城镇基础设施是促进城镇经济与社会发展的先决条件, 是城镇存在和发展的基础保证, 也是城镇现代化的重要体现, 城镇化和基础设施之间存在着密切的关系, 要推进城镇发展, 首先要完善城镇基础设施建设。但从目前来看, 西南沿边民族地区城镇基础设施薄弱, 还很不完善, 突出表现在交通基础设施、能源设施和环保设施三个方面。交通条件的落后, 严重制约经济的发展; 能源设施缺乏以及生产技术的落后导致单位生产的高耗能, 能源利用率低下, 废气物大量排放; 环保设施的不完善, 对垃圾收集与处理不重视, 治理污染能力弱, 导致污染严重。

根据表 3、表 4 所示, 广西东兴市、凭祥市、龙州县、大新县等公路里程明显不足, 除靖西市, 其余 7 个边境市、区、县公共汽车数量都较少。2014 年广西公路里程为 114,900 公里, 而沿边 8 市县公路里程总和为 7970.12 公里, 只占广西区的 6.9%。云南 8 个边境州市中, 西双版纳州、德宏州、怒江州、保山市公路里程也较短, 除红河州外, 其余州市载货汽车偏少, 特别是怒江州只有 0.72 万辆, 载客汽车数量上, 西双版纳州、德宏州、怒江州以及临沧市都偏少, 最低的怒江州只有 1.98 万辆。云南行政区划分为 8 州 8 市, 2014 年云南公路通车里程为 23.04 万公里, 沿边 8 州市公路通车里程总和为 106,616 公里, 约占整个云南省的 46.3%, 载货汽车 80.94 万辆, 边境 8 州市总共 31.95 万辆, 占全省的 39.5%, 全省载客汽车 346.66 万辆, 边境 8 州市共 86.26 万辆, 占全省的 24.9%, 总体上看交通基础设施仍发展不足。交通基础设施的落后势必对客流往来、经济交往、货物运输等方面造成巨大阻碍, 这不仅不利于经济发展, 也将阻碍城市的发展。

**Table 2.** Populations of border prefectures and cities in Yunnan in 2014

**表 2.** 2014 年云南边境州、市的人口

州、市	总人口 (万人)	城镇人口 (万人)	乡村人口 (万人)	城镇人口 比重(%)	乡村人口 比重(%)	土地面积 (万平方千米)	城镇人口密度 (人/平方千米)	乡村人口密度 (人/平方千米)
西双版纳傣族自治州	115.7	48.3	67.4	41.75	58.25	1.91	25.29	35.30
德宏傣族景颇族自治州	126.4	50.5	75.9	39.95	60.05	1.12	45.20	67.94
怒江傈僳族自治州	54.1	14.4	39.7	26.62	73.38	1.46	9.87	27.22
保山市	256.7	77.8	178.9	30.31	69.69	1.91	40.81	93.85
普洱市	259.4	96.4	163.0	37.16	62.84	4.43	21.78	36.82
临沧市	249.3	87.7	161.6	35.18	64.82	2.36	37.13	68.42
文山州	359.3	127.5	231.8	35.49	64.51	3.14	40.60	73.80
红河州	462.0	190.6	271.4	41.26	58.74	3.22	59.24	84.36

数据来源: 据《云南统计年鉴 2015》整理。

**Table 3.** Transportation infrastructure of 8 cities and counties in Guangxi border ethnic areas in 2014**表 3.** 2014 年广西沿边民族地区 8 市县交通基础设施

市、区、县	公里里程(公里)	年末实有公共汽(电)车营运数(辆)
东兴市	302	90
凭祥市	429.81	22
靖西市	1536.72	619
防城区	1204.94	64
龙州县	955.5	39
宁明县	1490.81	23
大新县	940.9	13
那坡县	1109.44	32

数据来源:《广西统计年鉴 2015》。

**Table 4.** Transportation infrastructure of 8 prefectures and counties in Yunnan border ethnic areas in 2014**表 4.** 2014 年云南沿边民族地区 8 州市交通基础设施

州、市	公里通车里程(公里)	载货汽车(万辆)	载客汽车(万辆)
西双版纳傣族自治州	6404	3.11	8.92
德宏傣族景颇族自治州	7784	3.81	8.79
怒江傈僳族自治州	5382	0.72	1.98
保山市	13085	3.98	10.24
普洱市	20267	4.77	11.28
临沧市	15736	3.20	7.66
文山州	15503	4.47	13.23
红河州	22455	7.89	24.16

数据来源:《云南统计年鉴 2015》。

### 2.1.3. 城镇内部发展机制不灵活

一个地区的经济是否具有发展潜力, 是否能够利用后发优势赶超发达地区, 是否能够在减轻对外依赖程度时激发创造性, 是否能够依靠自身力量实现经济的可持续发展, 在很大程度上取决于机制的灵活程度。城镇内部机制是城镇系统的基础和根本。一个好的城镇内部机制, 可以实现自适应, 一旦外部条件发生变化, 能迅速调整原定计划和策略, 采取果断措施, 实现优化目标。城镇内部机制具体表现于行政管理机制、经济机制和市场机制。然而西南沿边民族地区城镇内部机制不灵活, 严重制约着城镇化水平的提高。在行政管理体制方面, 西南沿边民族地区政府对城镇规划水平不高、力度不够, 大多数城镇经济发展规划与镇情结合不紧密, 功能区不合理, 缺乏科学性, 下级城镇机构自主权缺乏, 各级监督部门的作用也不能有效发挥, 城镇化过程中在土地利用、各类项目审批以及财政支出等方面, 往往存在办事程序复杂的现象; 在经济机制方面, 片面的认为城镇建设就是城市建设, 在经济发展过程中, 往往只注重计划而轻指导, 重视短期成效而轻长期积累, 重招商引资而轻环境改善, 重形象和政绩而轻居民生活环境和质量改善, 从而造成资本、劳动力、技术等资源的不合理配置, 甚至违背社会意愿和要求而进行生产, 造成资源浪费严重, 能源利用率低, 高污染、高排放等现象; 在市场机制方面, 缺乏有效的价格、竞争、风险和供求机制, 经济发展缺乏活力, 自主创新缺乏后劲。



## 2.2. 西南沿边民族地区城镇化发展困境

### 2.2.1. 边境屏蔽效应的制约

边境是相邻国家的边界,是国家领土和主权的分界线。由于相邻国家的政治、经济和文化不尽相同,因此边境具有“屏蔽”效应。在经济学领域,边境的“屏蔽效应”是指边界阻碍跨国界交往和空间的相互作用,也就是说边界屏蔽效应提高了跨边界经济交往的交易成本,从而使边境国家经济交往的频率明显降低。城镇化水平的高低,城镇数量以及规模的大小,主要取决于该区域内经济的发展程度,而经济的发展水平的高低,又依赖于该地区企业的发展状况,企业的经营成果较大程度上取决于企业的区位和销售利润。西南沿边民族地区企业的进入与退出机制很不完善,企业考虑到拓展海外市场,而在边界“屏蔽效应”下,企业选择驻入边境地区,需要支付一定的成本,以及退出某一出口市场这些成本并不能再收回,若企业想重新进入该市场,则需要再次支付成本。沉没成本越高,城镇化成本也越高,边境地区的经济跨界交流,由于国际政治和环境往往具有较大的不确定性和复杂性,同时信息也有不对称性和不完善性,无疑使得沿边经济跨界交易成本提高,加上边境地区的关税和非关税壁垒,贸易保护政策以及跨边界交通运输的不便,这就使得西南沿边民族地区城镇化发展速度过慢、城镇化发展水平过低、城镇规模和城镇集中程度过小。

### 2.2.2. 缺乏产业支撑

产业的支撑对城镇化至关重要,缺少产业支撑的城镇化,是伪城镇化,缺乏持续发展动力。然而脱离了城镇化,产业的发展也将面临诸多问题。产业集群与规模效益是促进产业发展的两个重要因素,而产业集群的相关要素,诸如人力、资金以及土地,只有城镇化能提供或者是只有城镇化才能是这些要素集聚。因此,无论是促进城镇化还是推动产业发展,都需要正确处理好城镇化和产业化之间的关系。尽管二者之间是相辅相成的,但产业要先行,在城市化的发展和规划过程中,先要把产业规划做好,这是先决条件。目前而言,西南沿边民族地区缺乏产业的集聚以及产业规划,经济发展没有强有力的生产要素保障,城镇化发展受到很大限制。工业基础的强弱关系到产业能否集聚,而工业基础的强弱具体表现为规模以上工业企业个数、总产值、从业人数、业务收入等方面。西南沿边民族地区工业基础薄弱也是造成城镇发展缺乏产业支撑的重要原因。

### 2.2.3. 城镇筹融资渠道单一致使城镇建设资金匮乏

无论是广西边境城镇还是云南边境城镇,其城镇发展主要依靠财政投入,而边境地区财政收入远不能满足其财政支出的需要(根据表 5、表 6,广西边境 8 市县、云南边境 8 州市,财政支出均远远大于财政收入),财政支出主要依靠政府借债或国家拨款,导致城镇基础设施建设资金缺乏,城镇化进程受阻。

## 3. 低碳背景下民族地区城镇化模式：反思与建议

低碳经济是一种新兴的经济模式,世界各国以及我国各地区都在摸索前进,发达国家作为低碳经济的先导者,我国经济发达地区也作为低碳经济的改革前沿,积累了一些相当成功的经验。反思我国沿边

**Table 5.** Comparison of fiscal revenue and expenditure of 8 border cities, districts and counties in Guangxi in 2014

**表 5.** 2014 年广西边境 8 市、区、县财政收入与支出对比

	东兴市	凭祥市	靖西市	防城区	大新县	宁明县	龙州县	那坡县
财政收入(万元)	107,266	86,352	94,816	78,391	55,807	85,233	59,707	18,866
财政支出(万元)	211,450	144,020	336,929	215,180	205,475	245,326	209,033	152,491

数据来源:《广西统计年鉴 2015》。

**Table 6.** Comparison of fiscal revenue and expenditure of 8 border prefectures and cities in Yunnan in 2014  
**表 6.** 2014 年云南边境 8 州、市财政预算收入与预算支出对比

	西双版纳傣族自治州	德宏傣族景颇族自治州	怒江傈僳族自治州	文山州	红河州	保山市	普洱市	临沧市
财政预算收入 (亿元)	28.79	31.00	9.33	50.70	111.02	47.18	44.99	37.26
财政预算支出 (亿元)	90.07	121.72	63.36	217.23	344.79	164.24	224.36	194.45

数据来源:《云南统计年鉴 2015》。

民族地区现有的城镇化模式,城镇化过程中在适应沿边民族地区情况下,认真的吸引发达国家和我国经济发达地区的经验,探索出一条可持续发展的新型低碳城镇化道路。

### 3.1. 低碳城镇化实现路径

#### 3.1.1. 传统城镇化、低碳城镇化与碳排放量的关系

图 1 中, X 轴表示城镇化发展阶段, Y 轴表示碳排放量, 曲线 L 反应的是不同城镇化发展阶段的碳排放量, A 点是碳排放量的拐点, B 点表示城镇化由传统模式到低碳城模式的转变。在传统城镇化发展模式下, 由于产业结构粗放、能源利用率低等原因, 碳排放量随曲线 L 不断增加; 当推行低碳城镇化模式后, 由于产业结构得到合理调整, 低碳理念得到传播, 碳排放量会随曲线 L 过 A 点之后逐渐降低。因此, 要积极推进传统高耗能城镇化向新型低碳城镇化模式转变。

#### 3.1.2. 西南沿边民族地区低碳城镇化模式实现路径

根据图 2, 在低碳经济背景下, 树立低碳理念、采用低碳技术、发展低碳产业是推进西南沿边民族地区低碳城镇化的重要支撑, 由于沿边地区与东盟国家相连, 因此要加强国际合作, 推进协同发展; 鉴于民族地区具有公共服务的不完备性、经济的滞后性, 因此, 需要国家、地方政府的政策支持, 并加以引导; 城镇内部机制是否完善、灵活, 决定了城镇经济发展是否具有潜力, 因此, 西南沿边民族地区要健全城镇内部机制, 发挥后发优势, 为经济发展增强后劲, 为低碳城镇化发展提供动力保障。在低碳城镇化进程中, 西南沿边民族地区要根据实际情况, 充分发挥民族性、沿边性的地区特色, 促进资源、经济、社会的协调发展。

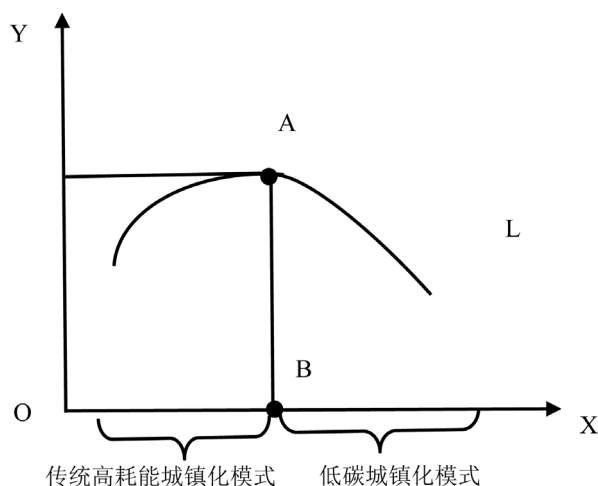
### 3.2. 促进西南沿边民族地区低碳城镇化发展的政策建议

#### 3.2.1. 革新传统民俗, 增强低碳意识

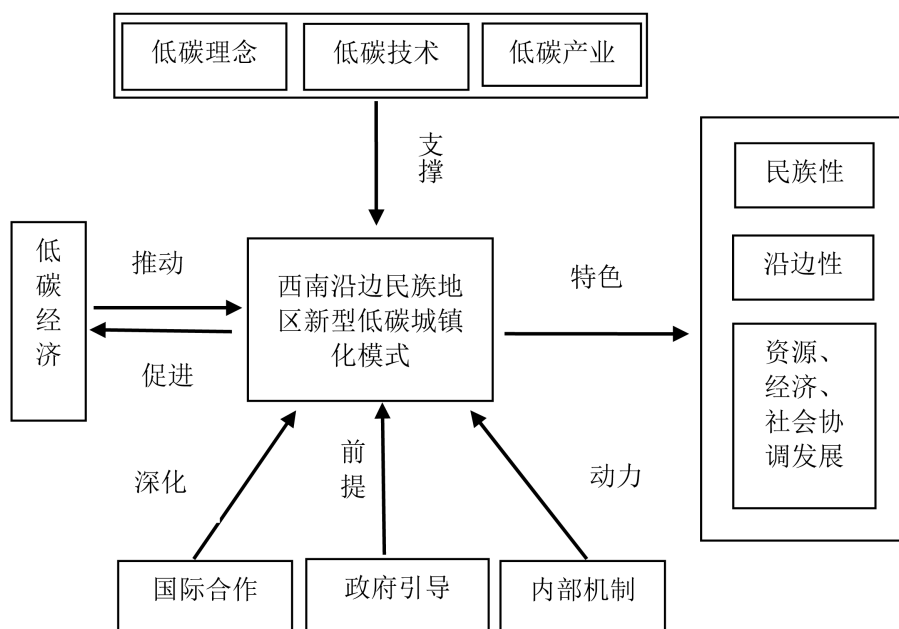
低碳经济作为一种环保的经济发展模式, 不仅有利于改善居民生活环境, 还有利于城镇的可持续发展。因此, 要改革西南沿边民族地区现有的不利于生态和谐、环境保护、资源节约的旧的少数民族生活方式, 要积极倡导绿色消费观念, 宣扬低碳生活方式, 在城镇化过程中, 把资源节约、环境友好和技术创新纳入到城镇建设中来, 融入到城镇建设的具体实践中去。

#### 3.2.2. 调整产业结构, 发展低碳行业

产业结构是否合理关系到低碳城镇化的建成与否。西南沿边民族地区就现有的城镇产业, 多以劳动密集型和资源密集型产业为主, 这些产业大都高能耗高污染、高排放。因此, 要建立可持续的城镇化道路, 就需要调整产业结构, 大力发展知识密集型、技术密集型和资本密集型等低碳产业, 降低单位产值的能耗, 提高能源利用率。对于第一产业农业, 其本身具有不可替代的基础性, 因此, 要积极向节水农业、有机农业等低碳放向发展。



**Figure 1.** Relation graph of traditional urbanization, low-carbon urbanization and carbon emission  
**图 1.** 传统城镇化、低碳城镇化与碳排放量关系图



**Figure 2.** Implementation path diagram of new low-carbon urbanization pattern in southwest border ethnic areas  
**图 2.** 西南沿边民族地区新型低碳城镇化模式实现路径图

### 3.2.3. 拓宽融资渠道, 引进低碳技术

由于西南沿边民族地区筹融资渠道单一, 经济发展缺乏强有力的物质保障, 加上企业参与城镇建设项目的准入机制不完善, 使得城镇化过程中低碳技术难以广泛应用于经济生产和居民生活。拓宽筹融资渠道, 不断完善城镇的基础设施, 引进低碳技术, 不断提高人民生活水平和质量, 是低碳城镇建设的必由之路。

### 3.2.4. 加强国际合作, 推进协同发展

边界“屏蔽效应”严重阻碍经济的发展, 但由于西南沿边民族地区与边境国家在某种程度上, 文化和生产生活方式具有一定的相似性, 在“民族同宗、文化同源、江河同流”上有特殊的联系, 因此要积



极推进边界“屏蔽效应”向“中介效应”转化,使得西南民族地区与相邻国家民族的这种相似性成为跨边界经济交往的“天然桥梁”和“人文通道”,推进西南沿边民族地区城镇化的发展。在中国—东盟自贸区发展成为“10+3”的模式下,西南沿边民族地区要通过合作与协商机制,积极引进国外的先进低碳技术,消化吸收再创新,同时向周边国家转移高碳产业,集中发展低碳部分,促进协同发展。

### 3.2.5. 健全内部机制,激发发展后劲

西南沿边民族地区城镇内部机制的不完善,导致城镇经济发展缺乏后劲,反过来制约城镇化建设。因此,要建立健全城镇内部行政管理机制、经济机制和市场机制,为经济发展积蓄力量,奠定物资基础,以经济实力为保障,推动低碳新型城镇化发展。

## 4. 结语

城镇化是历史的发展趋势,西南沿边民族地区城镇化能否合理、健康,关键在于其发展模式是否具有可持续性,低碳经济发展模式作为一种主流发展方式,其本身具有可持续性。2012年12月的中央经济工作会议上提出走集约、智能、绿色、低碳的城镇化道路;2014年,我国《国家新型城镇化规划(2014-2020)》进一步阐述了低碳城镇化的原则与任务;2016年“十三五”规划(2016-2020年)指出要大力推进新型城镇化战略。因此,走低碳城镇化道路,已经成为西南沿边民族地区的必然选择。本文通过对西南沿边民族地区城镇化模式的具体考察,以及对低碳经济下现有城镇化模式的反思、制约因素的分析,提出了相关政策建议,以期对西南沿边民族地区在“十三五”时期推进低碳新型城镇化建设提供理论参考。

## 基金项目

国家社科基金项目“西南沿边民族地区新型城镇化模式研究”(13XMZ003);广西研究生教育创新计划资助项目“城镇化对广西沿边地区农村发展的作用机理、实证检验与对策分析”(YCSW2015140);“广西沿边沿海经济开放发展协同创新中心(培育)”项目(113000100650006)。

## 参考文献 (References)

- [1] 孟耀,姜广东. 国际经验与中国发展低碳经济的策略[J]. 商丘师范学院学报, 2012, 28(11): 94-100.
- [2] Poumanyong, P. and Kaneko, S. (2010) Does Urbanization Lead to Less Energy Use and Lower CO<sub>2</sub> Emissions? A Cross-Country Analysis. *Ecological Economics*, **70**, 434-444. <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2010.09.029>
- [3] Ho, C.S., Matsuoka, Y., Simson, J. and Gomi, K. (2013) Low Carbon Urban Development Strategy in Malaysia—The Case of Iskandar Malaysia Development Corridor. *Habitat International*, **37**, 43-51. <https://doi.org/10.1016/j.habitatint.2011.12.018>
- [4] 唐娅娇,谭丹. 长株潭城市群推进低碳城镇化的思考[J]. 经济地理, 2011, 31(5): 770-772.
- [5] 崔波. 低碳经济背景下新型城镇化研究[J]. 宏观经济研究, 2014(7): 44-46.
- [6] 文瀚梓. 新型城镇化发展中的低碳策略探讨[J]. 安徽农业科学, 2013, 41(22): 9331-9334.
- [7] 仇保兴. 我国低碳生态城市建设的形势与任务[J]. 城市规划, 2012(12): 9-18.
- [8] 张瑶,葛晓华,苏旭东,张凌云. 山西省低碳城镇化的发展路径[J]. 环境与可持续发展, 2015(1): 160-162.
- [9] 陆小成. 新型城镇化的低碳创新道路研究[J]. 广西社会科学, 2014(11): 132-135.
- [10] 李剑荣. 低碳路径下推动西部城市群新型城镇化的研究[J]. 东北师大学报(哲学社会科学版), 2015(3): 71-76.

**期刊投稿者将享受如下服务：**

1. 投稿前咨询服务 (QQ、微信、邮箱皆可)
2. 为您匹配最合适的期刊
3. 24 小时以内解答您的所有疑问
4. 友好的在线投稿界面
5. 专业的同行评审
6. 知网检索
7. 全网络覆盖式推广您的研究

投稿请点击：<http://www.hanspub.org/Submission.aspx>

期刊邮箱：[ulu@hanspub.org](mailto:ulu@hanspub.org)