

## \* 科学家论坛 \*

## 怀化——发展中西部的一着重棋

叶大年<sup>\*</sup>

(地质研究所 北京 100029)

关键词 怀化, 经济发展, 中西部地区

缩小中西部与东部沿海地区在经济发展上的差距, 是我国进入 21 世纪持续发展的关键问题之一, 理所当然地成为各级党政领导和经济界、科学界乃至老百姓的热门话题。东部的经济发展是以建立经济特区为先导的, 发展中西部从什么地方切入呢? 就像下棋一样, 总有几着棋特别重要, 这几着棋下好了, 全盘棋就活了。

发展中西部, 首先是解决成片贫困地区的温饱问题, 紧接着是建立支柱产业, 发展第三产业。从顺序上首先是建立稳定的农业, 但历史的经验告诉我们, 单靠“以粮为纲”是摆脱不了贫困的。只有适度规模的城市化, 经济才能发展, 支柱产业才有可能建立, 第三产业才有服务对象, 多余的劳动力才有出路, 才能永远告别贫困。这本来是一个十分浅显的道理, 可是我们却花费了 30 年的高昂代价, 才在全国上下取得共识。我国中西部城市化的程度很低, 合理地、有计划地加快中西部城市化的进程是发展中西部的一个重要战略部署。城市化进程应该是有序地进行, 不能一窝蜂地搞“县改市”。城市之间既有功能上的互补性, 同时又有市场、资金、劳动力和地租等方面的竞争性和排斥性, 两者之间的对立统一关系, 构成城市之间分布的规律性。这种规律性体现为大城市之间、小城市之间、大城市与小城市之间在地图上构成一定的几何图形。换句话说, 棋子要摆在棋盘上一定的位置才起作用, 乱摆是不允许的, 否则或是不起作用, 或是成事不足败事有余。这几年来, 我对中国城市的分布规律作了一些研究, 发现阜阳、赣州、通辽、延安、六盘水和怀化具备快速发展为中心城市(人口 50 万以上)的条件, 尤其是怀化条件最优越, 怀化是加速发展中西部地区经济的一着重棋。

## 1 怀化处在理想的中心城市位置上

本世纪 30 年代, 德国著名经济地理学家克里斯塔勒根据德国南部的情况提出一个理论: 在理想的情况下居民点成正三角形分布, 构成跳棋盘式的网格, 一个居民点与周围 6 个居民点等距离毗邻。实际情况要复杂一些, 居民点不是正三角形分布, 而是不等边三角形分布, 但是每

---

\* 中国科学院院士

收稿日期: 1998 年 7 月 31 日

个居民点平均与 6 个居民点毗邻确是事实。中国有几位专家(包括本人)就统计过中国东半部 1 800 多个县,每个县平均与 6 个县毗邻;我统计过法国(60 多省)、波兰(30 多省)、俄罗斯东部、乌克兰、白俄罗斯及西非,它们的每个省平均也是与 6 个省毗邻。按克里斯塔勒的理论,把我国城镇分布画在图上,并把邻近的大城市用直线连接起来,就构成大城市网络图(图 1)。从图上可以清楚地看出,每个大城市平均和 6 个大城市连成网,其间是空洞。一个空洞是兰州—西安—郑州—太原—包头—(银川)—兰州围成的圈,其中心是延安;第二个空洞是香港(深圳)—广州—长沙—南昌—福州—香港围成的圈,中心是赣州;第三个空洞是成都—昆明—贵阳—重庆—成都围成的圈,中心是六盘水;第四个空洞是贵阳—重庆—西安—郑州—武汉—长沙—柳州—贵阳围成的圈,这个巨大的空洞是长方形的,长超过 1 200 公里,宽超过 600 公里。这些空洞包括了成片的中部贫困地区和欠发达地区。

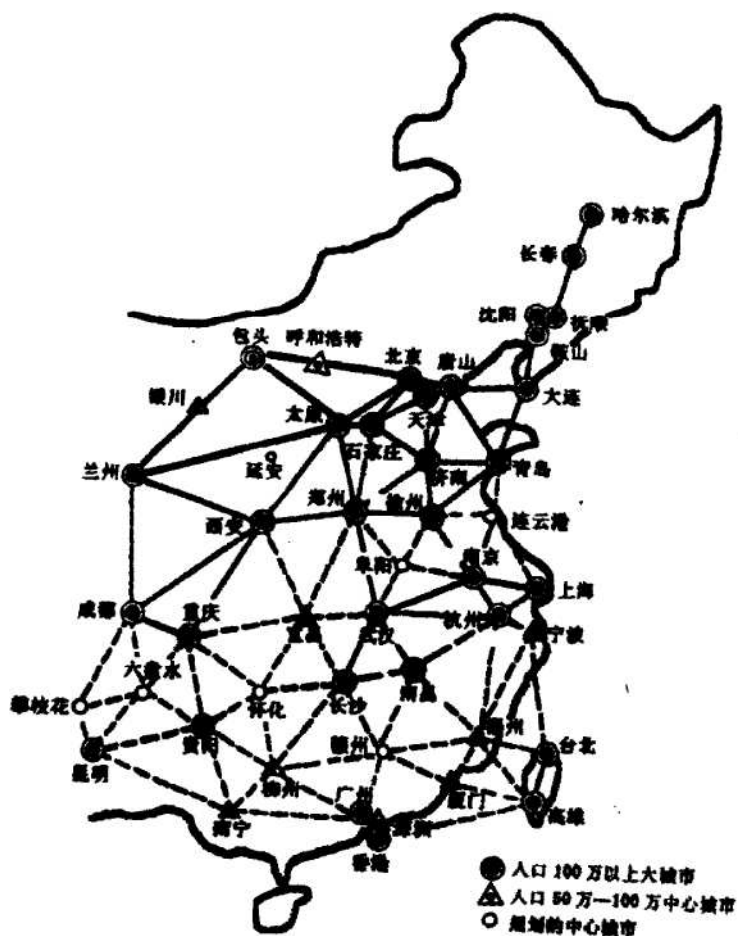


图 1 中国东部地区大城市网络示意图

三峡水库的兴建,宜昌作为一个新兴中心城市的格局是确定无疑的。当年苏联兴建古比雪夫水库和水电站,使古比雪夫斯克(现萨玛拉)发展成为人口近 200 万的大城市,与库尾的大城市喀山遥相呼应。宜昌的地位与萨玛拉何其相似,当它作为中心城市出现后,上面所说第四个空洞就一分为二,南面的空洞是贵阳—重庆—宜昌—长沙—柳州—贵阳,而空洞的中心正是怀

化。若以怀化为中心,350±50公里为半径画一个圆环,可以发现,贵阳—重庆—宜昌—长沙—衡阳—桂林—柳州—贵阳—重庆都在这个圆环上(图2)。这就意味着,怀化周边的这些大中城市都不可能完全排斥怀化发展为中心城市,怀化正好在长沙和贵阳的中间,两边都鞭长莫及,给怀化的发展留有余地。我对欧洲、中国和美国几乎所有的大城市(除了那些受地理条件限制的城市外)做过些了解,发现它们都具备这种环形分布规律。环形空洞的格局告诉我们,怀化早晚要发展为中心城市,这个进程听其自然也许要30—50年,如果有计划地推动这个进程,则10—20年就能实现。

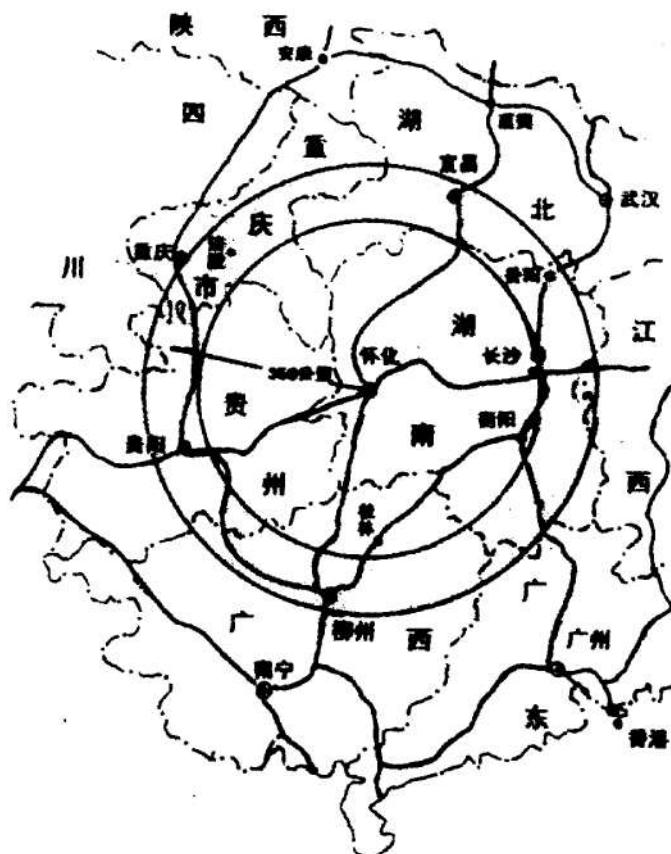


图2 怀化及其周边中心城市的关系示意图

## 2 重庆建直辖市给怀化带来新机遇

自古以来巴蜀一统,重庆建直辖市是中国行政区划变迁史上一件非常重大的事情,它将在中国的政治经济中发挥更大的作用。重庆的经济发展不能仅仅依靠长江,还必须寻找其它出路。即将通车的西(安)—安(康)铁路,使重庆到西安、太原和北京有了捷径,华北的物资不需要通过广元上溪坝的限制口就可运达重庆。正在筹建的万(县)—达(县)铁路,将使万县成为西安的长江口岸(距离不到600公里),晋陕的煤炭可以通过长江运往华中和华东。筹建重庆—涪陵—怀化的铁路这个重大举措,使重庆到沪杭闽和粤桂的距离缩短了400多公里,怀化势必成为渝、鄂、湘、桂、黔“五口通商”的咽喉,重庆要走向世界,变成外向型城市,陆路必须经过怀化。

### 3 修建重庆—怀化—桂林—梧州—肇庆—广州铁路大动脉

修建重庆到怀化的铁路只是打通重庆出海口的第一步,并不能根本解决重庆走向世界的问题,尚需在重庆和广州之间建立最短的“大陆桥”。这就必须由国家统一规划,建设一条新的铁路大动脉。广西已经注意到梧州的发展问题,即将动工兴建玉林到梧州的铁路。梧州到钦州和北海的铁路迟早也要修,这两段铁路平行南流江和北流江,工程量不大,从有效利用北海港的角度出发也势在必行。粤桂两省“唇齿相依”,一荣俱荣,粤桂联姻贵在梧州,不言而喻,用铁路连通梧州和云浮是两省共同利益之所在。而从广西城市的合理布局而言,发展梧州是广西一着必走的棋。现在问题是,梧州要通北京,是与柳州接轨,还是与桂林接轨?从经济效益和工程量来看,都是与桂林接轨更有利。梧州这着棋走好了,再回过头来看怀化的棋如何走,显然应从怀化市的通道县经广西的龙胜县到桂林接通铁路。这条铁路从头到尾就是重庆—怀化—桂林—梧州—肇庆—广州的铁路大动脉(图3),全长约1400公里。它使重庆到广州的距离缩短1/3,其中要动的工程大约是1000公里,是全国性的大项目。如果重庆到怀化段通过贵州的铜仁市,那么动员重庆、湖南、广西、广东还包括贵州五省市资金,加上中央的财政支持,并且可以吸收外资,财力上是可行的。这条大动脉的意义显然不亚于京九线,重庆走向世界需要它,中华民族大团结需要它。



图3. 建设新建的渝昆铁路大动脉示意图

#### 4 对怀化地区发展的几点建议

半个世纪以来,特别是近 30 年来,怀化人民在党的领导下,经过不懈努力,已经把怀化建成湘西的重镇,成为一个在全国稍有名气的中小城市。他们正抓住“地改市”的契机,好好地规划怀化的未来,脚踏实地干上几十年,一个崭新的中心城市必将出现在祖国的大地上。我以为怀化的同志们应该潜心研究怀化的优势何在,发展什么支柱产业,怎样的建设规模才算适度而不是好高骛远等等。现就自己对怀化地区的一知半解,提出一些参考意见。

首先,建设稳定的农业,特别是水稻和棉花良种基地,怀化有很好的基础,这是农民致富的可靠途径。还可发展经济作物,如油桐、油茶和橘、柚等。第二,充分利用怀化在交通上的现有优势,搞好向四面八方的物资流通,尤其是农产品的流通,要吸取 1997 年我国柑橘销路不畅的惨痛教训。同时,考虑到贵州在一段相当长的时间内粮食不能自给,怀化理所当然地是向贵州集运粮食的最佳地点,因此怀化地区还应该完善自己的公路交通和内河航运,才能最快地把物资集运出去。第三,必须对已有的大中小型国有企业进行体制改革,使其充分发挥经济上的骨干作用。第四,充分利用本地区的旅游资源,包括喀斯特的景观、历代的古建文物、多民族的风情文化,建立与域外接轨的、文明的旅游服务系统。通过发展旅游事业,促进城镇和农村的精神文明建设。如果上述渝穗铁路贯通,一年四季都会吸引大批国内外游客。第五,怀化市的公共设施应该跟上,如通讯和医疗,芷江的机场可以考虑民用。第六,发展教育和科技事业。巩固义务教育,大力发展中等教育和中等职业教育;适当发展大专教育,建议建立一所包括师范、农业和医学的新型多学科综合大专,暂不追求正规化本科。这样可以充分利用人、财、物资源,少花钱,多办事,并实行对少数民族和贫家子弟资助的政策,培养留得住的人才。科技力量应侧重于应用和开发,暂不搞基础研究。

关于怀化地区县级市的设置问题,我曾统计过中国铁路干线沿线县级市以上城市之间的平均距离。结论是,经济越发达,铁路沿线城市间的平均距离就越小,东部地区是 40—70 公里。可是从怀化到柳州之间 453 公里铁路沿线还没有一个县级市,这种现象在铁路干线修通已有 20 多年的今天是不正常的。陇海铁路通车后几十年,陇海东段的经济并没有上去,费孝通先生称之为“陇海路现象”。从怀化到柳州的铁路沿线经济没有上去就是“陇海路现象”的重演,这不能不说是一个教训。在相当长的时间里,我们对城市化的重要性没有足够的认识,政策上又把农民束缚在土地上,是其原因所在。亡羊补牢,犹为未晚,即使考虑到城市化不能一蹴而就,从怀化到柳州之间也应在短时间内设置 3—4 个县级市,其中一个县级市可以优先考虑靖州。