



汉江不再沉默

曾几何时,汉江是沉默的——它千里远征,北送一库净水,却始终无言。它流经湖北39个县(市、区),滋养着数万亿元经济总量,却始终以“支流”自居。它承载着“江河淮汉”的古老荣光,却在现代叙事中略显沉寂。

然而,伴随着国家战略的叠加、湖北支点建设和区域发展的需要,这条南北走向的大河,决定不再沉默。它的平安关乎国脉,它的航道连通湘桂,它的文明重塑认知,它的生态定义绿色未来。今年湖北省政府工作报告提出,“努力推动汉江平原水资源配置、汉江流域水安全能力提升”。

今天的汉江,正重拾“南船北马”的荣光,以清激之水、通达之势与复兴之志,发出深沉而坚定的声音——汉江,不再沉默。

湖北日报全媒体记者 李雪 崔迪瑜 袁超一 何辉 艾江舜 刘洁 海水 制图:万璇

汉江之安,不仅仅是湖北命题

安全

汉江秋汛威胁或超过长江

生活在汉江流域的百姓,世代相传着两句谚语:

一是“江汉熟,天下足”。

二是“江汉平,承载着湖北35.3%的地区生产总值,53.9%的粮食产量,1920万百姓在此安居。

三是“沙湖阴阳洲,十年九不收”。

四是“因地势低洼,水道纵横,汉江中下游自古洪涝频发”。

自南北朝以来的1500多年间,有确切记载的汉江溢流达188次。近代,汉江1935年特大洪水,曾致近8万人溺亡,近300万人受灾。

这两句谚语,既是百姓对汉江馈赠的感念,也透着对水患的敬畏与无奈。

根据长江水利委员会1951—2020年统计数据,汉江秋季(9—10月)洪峰流量占全年最大流量的比例平均为35%,而长江中游仅为18%。

从某种意义上,汉江秋汛威胁超过了长江。

2013年,丹江口大坝加高后,蓄水位从157米提升至170米,中下游防洪标准从20年一遇升至百年一遇。

2025年,汉江遭遇“最密集秋汛”。通过科学调度水库群拦洪减灾,汉江防洪体系在七轮“编号洪水”中,经受住了严峻考验。

“这一次成功防御,彰显了防洪体系的韧性,但也应该看到治理升级的紧迫性。”湖北省水利勘测设计院总工程师彭习训认为。

汉江流域覆盖湖北10个市(林区)、39个县(市、区),2024年地区生产总值突破2.18万亿元,地位之重不言而喻。

汉江平原不光是荆楚粮仓,也是汽车、装备制造等支柱产业的高度,也是人口正在淤积加速集聚。守住防洪安全底线,不仅是汉江安澜和民生根本,也是区域发展安全的红线。

彭习训说,汉江防洪已进入一个更为复杂的系统安全新阶段,有两大风险不得不防:一是极端气候引发的特大风险,二是极端工程群在带来效益的同时,也会在长期运行中,带来一些不可避免但需要重视的次生风险。

比如堤防、流域治理、水位消落、河床下切等,都在水安全能力上迫切需要提升。

这个粮仓,端着荆楚七成“饭碗”

“这土细得像面粉,肥得流油,堪比东北黑土地。”湖北省耕肥总站首席专家胡群中抓起一把土,在掌心细细捻开。

汉江平原土壤类型以水稻土、潮土为主,是优质耕地土壤类型,耕地质量高于全国1.06个等级,与黑土地相当。

早在200多万年前,汉江平原便是一片古云梦泽的浩瀚水域。在漫长的地质演变中,泽国水乡逐渐成为地势平坦、河湖交织的江汉平原。

正因水网密布,雨热同季,江汉平原每年多“多打一季粮”。

黑龙江、河南、山东和吉林,是传统的“中华四大粮仓”。北方四个产粮大省,贡献了全国接近一半的粮食产量。

黑龙江被誉为“北大仓”,是全国产粮第一大省。肥沃的黑土地上,以玉米、水稻和土豆等作物为主。

河南被称为“中原粮仓”,小麦产量占全国四分之一以上。中国每4个馒头,就有1个来自河南。

与北方黑土地上以玉米为主,黄河三角洲以麦子为主不同,江汉平原是长江流域最大的连片稻作区,盛产软糯回甘的“江汉大米”,且作物多样性极高。

湖北70%的水稻,63.5%的油菜,60%的蔬菜,50%的生猪,83%的淡水产品,都产自江汉平原。这样的“鱼米之乡”,几乎在全国绝无仅有。

沃土之下,亦有隐忧。

“江汉平原作为荆楚粮仓,水资源时空分布不均,四湖流域排涝灌溉难等问题,已成为制约区域高质量发展的关键瓶颈。”省政协委员,长江水利委员会党组成员、副主任胡甲均坦言。

湖北是全国9大重点商品粮油基地、13个粮食核心主产区之一,江汉平原上的30个产粮大县,年生产口粮360亿斤,占全国2.6%。

江汉平原肩负的不仅是粮食安全,更是“口粮绝对安全”。如何系统性推动江汉平原

水资源配置,让新时代“鱼米之乡”释放出更大潜能,是汉江流域的重要课题。

汉江安,关乎社稷和人民之安

治理楚必先治水。

“确保江湖安澜,东引东流,净水北送。”作为南水北调中线工程的核心水源地,水是湖北压倒性的政治,也是责任。

截至目前,南水北调中线累计向北方调水超755亿立方米,直接受益人口1.18亿。首都人民每3杯中水,就有2杯来自丹江口水库。

汉江的水安全、水生态安全、水环境安全,牵系着京、津、冀、豫、鄂五省市亿万群众,关乎着九国的江湖安澜,也关系着湖北支点建设的生态承载力。

但水利专家同时也提出,随着南水北调、引汉济渭引调水工程的实施,汉江水资源供需问题,需要更长远的安大局来考量和谋划。

黑龙江被誉为“北大仓”,是全国产粮第一大省。肥沃的黑土地上,以玉米、水稻和土豆等作物为主。

河南被称为“中原粮仓”,小麦产量占全国四分之一以上。中国每4个馒头,就有1个来自河南。

与北方黑土地上以玉米为主,黄河三角洲以麦子为主不同,江汉平原是长江流域最大的连片稻作区,盛产软糯回甘的“江汉大米”,且作物多样性极高。

湖北70%的水稻,63.5%的油菜,60%的蔬菜,50%的生猪,83%的淡水产品,都产自江汉平原。这样的“鱼米之乡”,几乎在全国绝无仅有。

沃土之下,亦有隐忧。

“江汉平原作为荆楚粮仓,水资源时空分布不均,四湖流域排涝灌溉难等问题,已成为制约区域高质量发展的关键瓶颈。”省政协委员,长江水利委员会党组成员、副主任胡甲均坦言。

湖北是全国9大重点商品粮油基地、13个粮食核心主产区之一,江汉平原上的30个产粮大县,年生产口粮360亿斤,占全国2.6%。

江汉平原肩负的不仅是粮食安全,更是“口粮绝对安全”。如何系统性推动江汉平原

水资源配置,让新时代“鱼米之乡”释放出更大潜能,是汉江流域的重要课题。

治理楚必先治水。

“确保江湖安澜,东引东流,净水北送。”作为南水北调中线工程的核心水源地,水是湖北压倒性的政治,也是责任。

截至目前,南水北调中线累计向北方调水超755亿立方米,直接受益人口1.18亿。首都人民每3杯中水,就有2杯来自丹江口水库。

汉江的水安全、水生态安全、水环境安全,牵系着京、津、冀、豫、鄂五省市亿万群众,关乎着九国的江湖安澜,也关系着湖北支点建设的生态承载力。

但水利专家同时也提出,随着南水北调、引汉济渭引调水工程的实施,汉江水资源供需问题,需要更长远的安大局来考量和谋划。

黑龙江被誉为“北大仓”,是全国产粮第一大省。肥沃的黑土地上,以玉米、水稻和土豆等作物为主。

河南被称为“中原粮仓”,小麦产量占全国四分之一以上。中国每4个馒头,就有1个来自河南。

与北方黑土地上以玉米为主,黄河三角洲以麦子为主不同,江汉平原是长江流域最大的连片稻作区,盛产软糯回甘的“江汉大米”,且作物多样性极高。

湖北70%的水稻,63.5%的油菜,60%的蔬菜,50%的生猪,83%的淡水产品,都产自江汉平原。这样的“鱼米之乡”,几乎在全国绝无仅有。

沃土之下,亦有隐忧。

“江汉平原作为荆楚粮仓,水资源时空分布不均,四湖流域排涝灌溉难等问题,已成为制约区域高质量发展的关键瓶颈。”省政协委员,长江水利委员会党组成员、副主任胡甲均坦言。

湖北是全国9大重点商品粮油基地、13个粮食核心主产区之一,江汉平原上的30个产粮大县,年生产口粮360亿斤,占全国2.6%。

江汉平原肩负的不仅是粮食安全,更是“口粮绝对安全”。如何系统性推动江汉平原

交通

明清时期,汉江迎来了它的航运鼎盛期。一时间,“南船北马”。

秦岭的桐油、生漆、药材等山货顺江而下,江南布匹、湖广粮食、瓷器等日用品逆流北上,催生了汉口、襄阳、汉中等城市的繁华。

道光年间,汉江年货运量约120万吨,相当于同期京杭大运河江北段的70%。光绪年间,每年航行在汉江的舟楫达2.3万余艘,货运量100万吨,乘客16.5万人。

新时代的江河战略,注重全流域统筹,强调上下游共治、左右岸协同。打造“水运上的湖北”,汉江是后发优势的最大“变量”。

汉江的复兴,绝非仅仅是疏浚河道、拓宽航路,而是一场统筹水资源利用、生态环境保护、产业布局优化与城镇协调发展的文章,也是一项关乎区域长远发展的系统性重塑。

打通南北“水上经济走廊”

在中国GDP排名前十的城市中,八个都是港口城市。上海港、广州港、苏州港更是稳居全国货物吞吐量前十名。

交通运输部统计数据显:2024年,运送1吨铁矿石,公路每公里平均要0.6元,铁路要0.12元,而水路只要0.01元,也就是1分钱。

中国经济版图上,长江、珠江、淮河等主要河流,自西向东,造就了繁荣的东西“水上经济走廊”。但南北之间,除京杭大运河外,一直缺乏能够贯通腹地、高效廉价的内河水运大动脉,形成南北“水上经济走廊”。

2024年,交通运输部《关于新时代加强沿海和内河港口航道规划建设意见》明确提出,要构建“横贯东西、辐射南北”的水运主通道,特别“点名”要加快汉江等重点航道的建设。

可见,补齐南北向水运短板,将成为降低全社会物流成本、推动国内大循环的重要举措,也有利于促进南北方协调发展。

汉江是我省资源要素最为密集的地区之一,也是湖北境内最大的南北走向大河。如今,累计超过200亿元的投资,52个重点项目在汉江复苏。这条古老的长江支流,正在焕发新的青春。

“三船闸一航道”工程,构成了湖北提升汉江通航能力的“王牌”。其目标是近期让2000吨级船舶从襄阳畅行至长江,远期要实现3000吨级船舶通航。

与此同时,汉江丹江口至襄阳段千吨级航道刚刚全线贯通,汉江支流清江白河航运开发工程激水正酣,它将在河南与湖北之间开辟一条新的水上通道。

一个火热的工地背后,是一张总投资超2000亿元的系统性蓝图。湖北省规划的52个重点项目,正推动汉江航运实现全方位升级——

港口枢纽正在扩容,襄阳小河港、荆门沙洋港等现代化码头加快建设,成为未来航运网络的“关键节点”。

集疏运体系加速联网,新的疏港铁路与公路不断延伸,推动“水铁联运”“水公联运”无缝对接。

打通“黄金水道”“肠梗阻”

随着沿线铁路众多多铁路、公路的开通,汉

江航运的地位自20世纪90年代起,出现明显下降。

从襄阳到武汉,350公里水路曾经需要颠簸20天,高昂的时间成本让众多货主望而却步,“黄金水道”一度变得“通而不畅”。

不过,汉江的价值从未消失,只是在等待被重新发现。

湖北是全国少有的同时具备全国铁路、航空、港口“三个枢纽”的省份。而航运发展不够,尤其是汉江航运高等级航道不畅、通航设施标准偏低、安全保障水平不高、港口服务功能不强等“肠梗阻”问题,已成为摆在湖北综合交通运输体系建设面前的必答题。

如今,从丹江口到武汉,沿江多处塔吊林立,破解汉江襄阳以下航道“肠梗阻”的攻坚战,已经打响。

攻坚的关键,就在于“三船闸一航道”工程,即随县山、渡口、崔家营枢纽二线船闸工程及随县山至兴隆枢纽等级提升工程。

在宜城,汉江港口航运枢纽旁,一个更新、更大的二线船闸正在崛起。新船闸建成后,能通行3000吨级的船舶,汉江这一段就从“省道”升级为“高速公路”。

在潜江黄石碑镇,兴隆枢纽二线船闸更加壮观。这是目前汉江上最大的船闸基坑,将建起汉江首座2000吨级船闸,让过往船只彻底告别漫长的等待。

“三船闸一航道”工程,构成了湖北提升汉江通航能力的“王牌”。其目标是近期让2000吨级船舶从襄阳畅行至长江,远期要实现3000吨级船舶通航。

与此同时,汉江丹江口至襄阳段千吨级航道刚刚全线贯通,汉江支流清江白河航运开发工程激水正酣,它将在河南与湖北之间开辟一条新的水上通道。

一个火热的工地背后,是一张总投资超2000亿元的系统性蓝图。湖北省规划的52个重点项目,正推动汉江航运实现全方位升级——

港口枢纽正在扩容,襄阳小河港、荆门沙洋港等现代化码头加快建设,成为未来航运网络的“关键节点”。

集疏运体系加速联网,新的疏港铁路与公路不断延伸,推动“水铁联运”“水公联运”无缝对接。

船舶正向绿色转型,氢燃料与电动船舶开始试点,到2027年底将建成200艘汉江绿色动力船舶。

航运管理也走向智能,无人驾驶船舶、数字化航道、智能调度平台等项目陆续启动,勾勒智慧、安全的未来航运图景。

接入汉湘桂内河航运大通道

湖北的这场“水运大会战”,格局远不止于一省一河。它还精准地指向一个更为宏大的工程——汉湘桂内河航运大通道。

在中国高等级航道规划图中,这条长达3200公里的纵向大通道尤为引人注目。它北起陕西安康,利用汉江进入湖北,经武汉、岳阳,过长沙,沿湘江南下,通过规划中的湘桂运河,直抵北部湾出海。

简单地说,它要在中国版图上,首次实现长江与珠江两大水系的直接连通,相当于打造一条“纵贯南北”的水上经济走廊。

汉江,正是汉湘桂内河航运大通道的龙头和连接点。长达1333公里的湖北段,几乎占了汉湘桂内河航运大通道的一半。

因此,提升汉江通航能力,不仅仅是湖北发展的“内务”问题,也是为国家级的南北水运大动脉构建最关键的“脊梁”。

汉湘桂内河航运大通道建成后,湖北将成为连通“中欧班列、长江黄金水道、西部陆海新通道”三大国家物流体系的超级枢纽,真正实现“承东启西、连南接北”。

对区域发展而言,汉湘桂航运大通道也为中西部地区打开了扇成本最低的“南向出海”大门——

它将长江中游城市群、北部湾城市群、粤港澳大湾区紧密串联,沿线产业布局将得以优化,形成新的南北向产业走廊。届时,陕西的货物、湖北的汽车、湖南的装备,可一路乘船南下,直达广西北部湾,从而进入东南亚乃至全球市场。

对国家战略而言,这条“黄金纽带”,串联起了长江经济带、中部地区崛起、西部陆海新通道、粤港澳大湾区等多块战略版图。它让长江航运与西部陆海新通道实现了历史性的握手,也必将促进人才、资金、技术、信息,在更广阔的空间高效流动。

港口货物吞吐量达265万余吨。

2024年,湘江长沙枢纽过闸量已达5497万吨,2025年达到6131万吨。2024年,赣江沿线港口完成货物吞吐量9840万吨,并在2025年突破1亿吨,达到1.19亿吨。

当前,湖北三大实力枢纽推能战略,整体提升支点的开放辐射力,其中一项便是加快建设“水运上的湖北”。

“短板和瓶颈是存在的,应该客观审视。”襄阳市港航发展服务中心汉江航运发展研究专家毛承永认为,航道船舶存在结构性梗阻,是需要“补短板”的第一位。

经济奇迹,多因河流而兴

1869年,苏伊士运河开通,使欧洲与亚洲之间的航程大幅缩短了7000公里,改变了全球贸易的路径与速度。

更早以前,京杭大运河在中国经济史上的南北转移中,发挥了举足轻重的作用。

德国在一战后的迅速崛起,其发达的内河航运体系也发挥了重要作用。莱茵河、易北河,多瑙河等主要河流,与众多运河构成了覆盖全国的水运网络。

截至2024年,我国内河通航通航里程约12.9万公里,内河货运量达到了49.5亿吨,货物周转量达到了2.2万亿吨公里,是综合运输体系中运能大、成本低、能耗小的重要组成部分。

目前,中国六省份都在全力谋划内河航运。其中,安徽建成江淮运河,这是与京杭大运河平行的第二条南北水运大动脉;广西正在建设平陆运河,投资规模约为700亿元;湖南预计投资1500亿元打通汉湘桂通道,接通大湾区;河南正在谋划47个内河水运项目,一举融入长三角;江西则预计投入3200亿元建设浙赣粤运河,连通珠江和长江水系,全长超京杭大运河,投资将超过三峡大坝。

秦尊文认为,开发汉江流域,除了千方百计发展本地企业、做强本地产业,还要加快建设综合立体交通走廊,推进快水公空多式联运,将汉江更深入地融入国家“双循环”发展格局中,在更大的市场范围内配置资源,争取扩大本地区产品在全国乃至全球的市场份额。

“短板和瓶颈是存在的,应该客观审视。”襄阳市港航发展服务中心汉江航运发展研究专家毛承永认为,航道船舶存在结构性梗阻,是需要“补短板”的第一位。

“加上主骨架航道不畅,港口服务功能不强,多式联运水平不高等,都制约了汉江航运的升级。”毛承永说。

还有一个先天掣肘是,汉江主汛期从每年7月开始,至10月结束,径流量占全年的65%以上。而枯水期长达8个月,丰枯悬殊可达六倍。

“短板和瓶颈是存在的,应该客观审视。”襄阳市港航发展服务中心汉江航运发展研究专家毛承永认为,航道船舶存在结构性梗阻,是需要“补短板”的第一位。

“加上主骨架航道不畅,港口服务功能不强,多式联运水平不高等,都制约了汉江航运的升级。”毛承永说。

还有一个先天掣肘是,汉江主汛期从每年7月开始,至10月结束,径流量占全年的65%以上。而枯水期长达8个月,丰枯悬殊可达六倍。

“短板和瓶颈是存在的,应该客观审视。”襄阳市港航发展服务中心汉江航运发展研究专家毛承永认为,航道船舶存在结构性梗阻,是需要“补短板”的第一位。

“加上主骨架航道不畅,港口服务功能不强,多式联运水平不高等,都制约了汉江航运的升级。”毛承永说。

还有一个先天掣肘是,汉江主汛期从每年7月开始,至10月结束,径流量占全年的65%以上。而枯水期长达8个月,丰枯悬殊可达六倍。

“短板和瓶颈是存在的,应该客观审视。”襄阳市港航发展服务中心汉江航运发展研究专家毛承永认为,航道船舶存在结构性梗阻,是需要“补短板”的第一位。

发展

20世纪70年代,围绕汉江开发,韩国快速崛起,创造了“汉江奇迹”。

“尽管两江渊源不同,但‘汉江奇迹’对湖北汉江流域发展,仍有启示。”湖北省社会科学院研究员秦尊文认为,相比于韩国汉江,湖北汉江流域在经济发展过程中,区域市场相对比较小,更多时候需要区域外市场的支持。而在湖北支点建设战略引领下,有待提升的空间,恰恰是汉江的重大机遇。

长江中游三大支流的内河竞速

在长江中游,汉江、湘江、赣江三大支流,分别是湖北、湖南和江西的三条重要水运通道。

汉江航运建设早于湘江、赣江。然而,随着社会发展和时代变迁,当湘江、赣江部分航道已经进2000吨级货轮,港口吞吐量节节攀升时,汉江航运却显得有些“力不从心”。

年初,丹江口至襄阳段1000吨级航道实现全线贯通。该工程全长101公里,按照三级航道标准建设,打通了丹江口大坝至襄阳段的航运瓶颈,使千吨级船舶可以从丹江口直达武汉,进入长江。

在此前,汉江之滨的襄阳,其实已有“南港北铁”的多式联运图景——南有汉江港口,北有“米”字形高铁网络辐射四方,两大枢纽实现联动。

去年12月,“靖边北—襄州北—小河港”煤炭铁水联运新线开通。这条连接陕西煤炭产区与长江中游市场的“铁路+水运”新通道,将煤炭运抵襄州小河港的船板价,控制在每吨143元的竞争优势区间。

“过去货到码头要等好几天,现在铁路直通港区,实现了‘下车即上船’的无缝衔接。”小河港负责人蒲峰介绍。

襄阳小河港区是汉江规划建设最大港区,也是唯一的枢纽港。港口设计年通过能力为1510万吨,目前已开通46条国内航线,8条国际航线。

尽管港口运营不到三年,实现了从直达长江到开通直通洋跨国航线的“三级跳”,但截至2025年下半年,小河港区累计货物吞吐量仅为200万吨。

另一个汉江航运重要节点荆门,2024年

在长江中游,汉江、湘江、赣江三大支流,分别是湖北、湖南和江西的三条重要水运通道。

汉江航运建设早于湘江、赣江。然而,随着社会发展和时代变迁,当湘江、赣江部分航道已经进2000吨级货轮,港口吞吐量节节攀升时,汉江航运却显得有些“力不从心”。

年初,丹江口至襄阳段1000吨级航道实现全线贯通。该工程全长101公里,按照三级航道标准建设,打通了丹江口大坝至襄阳段的航运瓶颈,使千吨级船舶可以从丹江口直达武汉,进入长江。

在此前,汉江之滨的襄阳,其实已有“南港北铁”的多式联运图景——南有汉江港口,北有“米”字形高铁网络辐射四方,两大枢纽实现联动。

去年12月,“靖边北—襄州北—小河港”煤炭铁水联运新线开通。这条连接陕西煤炭产区与长江中游市场的“铁路+水运”新通道,将煤炭运抵襄州小河港的船板价,控制在每吨143元的竞争优势区间。

“过去货到码头要等好几天,现在铁路直通港区,实现了‘下车即上船’的无缝衔接。”小河港负责人蒲峰介绍。

襄阳小河港区是汉江规划建设最大港区,也是唯一的枢纽港。港口设计年通过能力为1510万吨,目前已开通46条国内航线,8条国际航线。

尽管港口运营不到三年,实现了从直达长江到开通直通洋跨国航线的“三级跳”,但截至2025年下半年,小河港区累计货物吞吐量仅为200万吨。

另一个汉江航运重要节点荆门,2024年

在长江中游,汉江、湘江、赣江三大支流,分别是湖北、湖南和江西的三条重要水运通道。

汉江航运建设早于湘江、赣江。然而,随着社会发展和时代变迁,当湘江、赣江部分航道已经进2000吨级货轮,港口吞吐量节节攀升时,汉江航运却显得有些“力不从心”。

年初,丹江口至襄阳段1000吨级航道实现全线贯通。该工程全长101公里,按照三级航道标准建设,打通了丹江口大坝至襄阳段的航运瓶颈,使千吨级船舶可以从丹江口直达武汉,进入长江。

在此前,汉江之滨的襄阳,其实已有“南港北铁”的多式联运图景——南有汉江港口,北有“米”字形高铁网络辐射四方,两大枢纽实现联动。

去年12月,“靖边北—襄州北—小河港”煤炭铁水联运新线开通。这条连接陕西煤炭产区与长江中游市场的“铁路+水运”新通道,将煤炭运抵襄州小河港的船板价,控制在每吨143元的竞争优势区间。

“过去货到码头要等好几天,现在铁路直通港区,实现了‘下车即上船’的无缝衔接。”小河港负责人蒲峰介绍。

襄阳小河港区是汉江规划建设最大港区,也是唯一的枢纽港。港口设计年通过能力为1510万吨,目前已开通46条国内航线,8条国际航线。

尽管港口运营不到三年,实现了从直达长江到开通直通洋跨国航线的“三级跳”,但截至2025年下半年,小河港区累计货物吞吐量仅为200万吨。

另一个汉江航运重要节点荆门,2024年

在长江中游,汉江、湘江、赣江三大支流,分别是湖北、湖南和江西的三条重要水运通道。

汉江航运建设早于湘江、赣江。然而,随着社会发展和时代变迁,当湘江、赣江部分航道已经进2000吨级货轮,港口吞吐量节节攀升时,汉江航运却显得有些“力不从心”。

年初,丹江口至襄阳段1000吨级航道实现全线贯通。该工程全长101公里,按照三级航道标准建设,打通了丹江口大坝至襄阳段的航运瓶颈,使千吨级船舶可以从丹江口直达武汉,进入长江。

在此前,汉江之滨的襄阳,其实已有“南港北铁”的多式联运图景——南有汉江港口,北有“米”字形高铁网络辐射四方,两大枢纽实现联动。

去年12月,“靖边北—襄州北—小河港”煤炭铁水联运新线开通。这条连接陕西煤炭产区与长江中游市场的“铁路+水运”新通道,将煤炭运抵襄州小河港的船板价,控制在每吨143元的竞争优势区间。

“过去货到码头要等好几天,现在铁路直通港区,实现了‘下车即上船’的无缝衔接。”小河港负责人蒲峰介绍。

襄阳小河港区是汉江规划建设最大港区,也是唯一的枢纽港。港口设计年通过能力为1510万吨,目前已开通46条国内航线,8条国际航线。

尽管港口运营不到三年,实现了从直达长江到开通直通洋跨国航线的“三级跳”,但截至2025年下半年,小河港区累计货物吞吐量仅为200万吨。

另一个汉江航运重要节点荆门,2024年

港口货物吞吐量达265万余吨。

2024年,湘江长沙枢纽过闸量已达5497万吨,2025年达到6131万吨。2024年,赣江沿线港口完成货物吞吐量9840万吨,并在2025年突破1亿吨,达到1.19亿吨。

当前,湖北三大实力枢纽推能战略,整体提升支点的开放辐射力,其中一项便是加快建设“水运上的湖北”。

“短板和瓶颈是存在的,应该客观审视。”襄阳市港航发展服务中心汉江航运发展研究专家毛承永认为,航道船舶存在结构性梗阻,是需要“补短板”的第一位。

让汉江航运联动“汉孝随襄十”大走廊

2018年,国务院批复《汉江生态经济带发展规划》,明确汉江流域国家水资源保护区、内河流域保护开发示范区、中西部联动发展试验区、长江流域绿色发展先行区等四大战略定位。其中3个定位,都与发展密切相关。

秦尊文介绍,该规划与湖北的多个城市密切相关,其中最主要的是襄阳和十堰,比如支持襄阳加快打通汉江流域中心城市和全国性综合交通枢纽。

2023年全国两会上,一份名为“建议构建汉江经济带高质量发展大走廊”的联名提案指出,近年来,汉江生态环境、经济社会发展发生了转折性变化,但由于统筹综合治理、产业结构调整、文化交流融合等方面存在不足,推进汉江生态经济带高质量发展面临一些困难。

提案建议,立足流域产业布局,充分利用岸线资源,加快汉江等内河航道建设,加大汉江梯级航运枢纽建设,织密城市铁路网,优化高速综合交通走廊。

今年湖北省两会,一份名为“建议构建汉江经济带高质量发展大走廊”的联名提案指出,近年来,汉江生态环境、经济社会发展发生了转折性变化,但由于统筹综合治理、产业结构调整、文化交流融合等方面存在不足,推进汉江生态经济带高质量发展面临一些困难。

提案建议,立足流域产业布局,充分利用岸线资源,加快汉江等内河航道建设,加大汉江梯级航运枢纽建设,织密城市铁路网,优化高速综合交通走廊。

今年湖北省两会,一份名为“建议构建汉江经济带高质量发展大走廊”的联名提案指出,近年来,汉江生态环境、经济社会发展发生了转折性变化,但由于统筹综合治理、产业结构调整、文化交流融合等方面存在不足,推进汉江生态经济带高质量发展面临一些困难。

提案建议,立足流域产业布局,充分利用岸线资源,加快汉江等内河航道建设,加大汉江梯级航运枢纽建设,织密城市铁路网,优化高速综合交通走廊。

港口货物吞吐量达265万余吨。

2024年,湘江长沙枢纽过闸量已达5497万吨,2025年达到6131万吨。2024年,赣江沿线港口完成货物吞吐量9840万吨,并在2025年突破1亿吨,达到1.19亿吨。

当前,湖北三大实力枢纽推能战略,整体提升支点的开放辐射力,其中一项便是加快建设“水运上的湖北”。

“短板和瓶颈是存在的,应该客观审视。”襄阳市港航发展服务中心汉江航运发展研究专家毛承永认为,航道船舶存在结构性梗阻,是需要“补短板”的第一位。

经济奇迹,多因河流而兴

1869年,苏伊士运河开通,使欧洲与亚洲之间的航程大幅缩短了7000公里,改变了全球贸易的路径与速度。

更早以前,京杭大运河在中国经济史上的南北转移中,发挥了举足轻重的作用。

德国在一战后的迅速崛起,其发达的内河航运体系也发挥了重要作用。莱茵河、易北河,多瑙河等主要河流,与众多运河构成了覆盖全国的水运网络。

截至2024年,我国内河通航通航里程约12.9万公里,内河货运量达到了49.5亿吨,货物周转量达到了2.2万亿吨公里,是综合运输体系中运能大、成本低、能耗小的重要组成部分。

目前,中国六省份都在全力谋划内河航运。其中,安徽建成江淮运河,这是与京杭大运河平行的第二条南北水运大动脉;广西正在建设平陆运河,投资规模约为700亿元;湖南预计投资1500亿元打通汉湘桂通道,接通大湾区;河南正在谋划47个内河水运项目,一举融入长三角;江西则预计投入3200亿元建设浙赣粤运河,连通珠江和长江水系,全长超京杭大运河,投资将超过三峡大坝。

秦尊文认为,开发汉江流域,除了千方百计发展本地企业、做强本地产业,还要加快建设综合立体交通走廊,推进快水公空多式联运,将汉江更深入地融入国家“双循环”发展格局中,在更大的市场范围内配置资源,争取扩大本地区产品在全国乃至全球的市场份额。

“短板和瓶颈是存在的,应该客观审视。”襄阳市港航发展服务中心汉江航运发展研究专家毛承永认为,航道船舶存在结构性梗阻,是需要“补短板”的第一位。

“加上主骨架航道不畅,港口服务功能不强,多式联运水平不高等,都制约了汉江航运的升级。”毛承永说。

还有一个先天掣肘是,汉江主汛期从每年7月开始,至10月结束,径流量占全年的65%以上。而枯水期长达8个月,丰枯悬殊可达六倍。

“短板和瓶颈是存在的,应该客观审视。”襄阳市港航发展服务中心汉江航运发展研究专家毛承永认为,航道船舶存在结构性梗阻,是需要“补短板”的第一位。

“加上主骨架航道不畅,港口服务功能不强,多式联运水平不高等,都制约了汉江航运的升级。”毛承永说。

还有一个先天掣肘是,汉江主汛期从每年7月开始,至10月结束,径流量占全年的65%以上。而枯水期长达8个月,丰枯悬殊可达六倍。

“短板和瓶颈是存在的,应该客观审视。”襄阳市港航发展服务中心汉江航运发展研究专家毛承永认为,航道船舶存在结构性梗阻,是需要“补短板”的第一位。

“加上主骨架航道不畅,港口服务功能不强,多式联运水平不高等,都制约了汉江航运的升级。”毛承永说。

还有一个先天掣肘是,汉江主汛期从每年7月开始,至10月结束,径流量占全年的65%以上。而枯水期长达8个月,丰枯悬殊可达六倍。

“短板和瓶颈是存在的,应该客观审视。”襄阳市港航发展服务中心汉江航运发展研究专家毛承永认为,航道船舶存在结构性梗阻,是需要“补短板”的第一位。

“加上主骨架航道不畅,港口服务功能不强,多式联运水平不高等,都制约了汉江航运的升级。”毛承永说。

还有一个先天掣肘是,汉江主汛期从每年7月开始,至10月结束,径流量占全年的65%