



碧波浩渺的丹江口水库 (视界网 刘昆 摄)

在十堰市郧阳区汉江北岸,成群红嘴鸥如精灵般飞舞。(视界网 周家山 摄)

沙洋县引江济汉工程毛李镇段。(视界网 朱俊波 摄)

从汉江到北部湾的「纵向长江经济带」

打通湖北南向出海口

汉江全长 1577 公里  
湖北段通航里程达 867 公里

京华时评

用好这一江磅礴之水

湖北日报评论员 肖攀

从事水利工作30多年的人大代表黄艳,曾多次为汉江建言。她的一个认识是,汉江的保护与发展,不仅是湖北绿色崛起的一道“必答题”,更是为国家水网工程打造示范样板的“标准题”。

从去年开始,汉江流域水安全能力提升,被摆在湖北的议事日程。这里面,有三个关键词被强调。一是“安全”。围绕干堤提标、支流达标、湖库加固、蓄滞洪区建设等,谋深谋实一批重大项目,不断增强抵御洪涝灾害能力。

全国政协常委杨云彦建言 优化江汉平原水资源配置 筑牢荆楚粮仓发展安全

湖北日报讯(记者曾雅青、许昕、通讯员郑轩)近日,全国政协常委、省人大常委会副主任杨云彦参加全国政协十四届四次会议时建言,优化江汉平原水资源配置,筑牢荆楚粮仓发展安全。

受极端水事事件频发、长江及汉江河床下切、南水北调中线工程以及汉江上游引汉济渭调水等多重因素叠加影响,面临部分时段引水涵闸取水困难、区域用水及外调水用水冲突等水资源供需失衡问题,现有水资源保障体系难以支撑江汉平原高质量发展。

杨云彦建议,推动江汉平原水资源配置工程建设,尽快将其纳入国家水安全战略及“十五五”规划。加强江汉平原水资源配置工程前期技术支持与科技攻关,推动关键技术突破,加强国家水网与省级水网融合,打造多功能调水网。

湖北日报全媒体记者 李墨 何辉

初春的江汉平原,水汽氤氲。湖北天门兴隆水利枢纽下游,施工船舶缓缓靠岸——汉江兴隆至蔡甸段2000吨级航道整治工程首个标段,于2月下旬顺利交工验收。

湖北将投2000亿元“升级”汉江

汉江全长1577公里,湖北段通航里程达867公里,汉湖北境内最大的南北走向大河。汉湘桂内河航运大通道湖北段,包括汉江、唐白河、汉北河、松西河、江汉运河等,总长1333公里,接近整个大通道长度的一半。

然而,作为一条流淌千年的“黄金水道”,汉江中长期以来仅能通行500吨级至1000吨级船舶,枯水期时常断航,港口枢纽能级偏低,集散运体系薄弱,严重制约了沿江产业发展。

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》的意见》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。

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,使千吨级船舶可从丹江口直达武汉,进入长江。

水运条件的改善,激活了造船业的绿色升级。在襄阳,湖北长泽船舶重工有限公司的订单迎来爆发期。公司负责人表示,随着汉江襄阳以下航道三年内从1000吨级提升到3000吨级,小吨位船舶正被逐步淘汰。“在建10多艘船舶,还有20艘订单,预计产值过亿元”。

未来几年,湖北将有52个航运重点项目在汉江汇聚,累计投资将超2000亿元,系统推进航道整治、船舶扩容、港口智能化等工程,并与湘江、西江高效衔接。

东出长江口,南下北部湾

在高铁网络四通八达、高速公路如蛛网的今天,为何还要投入上十亿元资金开凿运河?

交通运输部统计数据显示: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。

对于煤炭、矿石、建材、粮食这些大宗商品,每吨公里几分钱的差价,就能决定一个产业的竞争力。长江的畅通就是最好的例证。经过多年发展,长江沿线布局了钢铁、汽车、粮油、石化、电力等产业走廊,长江航运承担了沿江80%以上的铁矿石、电煤和外贸货物运输。2025年,长江干线港口货物吞吐量42亿吨,位居全球内河第一。

纵观全球,莱茵河、密西西比河沿岸,均孕育了欧洲和北美最核心的工业走廊。

当前,中国正加快构建以国内大循环为主体的新发展格局。2024年,我国社会物流总费用与GDP的比率降至14.1%,虽为历史新低,但与发达国家7%—10%的水平仍有较大差距。

全国人大代表、三峡大学校长黄艳表示,从运输成本看,水运依旧是价格最低的运输方式。目前全国36个内河港口,34个都可以通过汉湘桂内河航运大通道互联互通。通道贯通后,中西部地区多了一条向南的出海通道,相比经长江出海口,长江中上游货物至广西北部湾的水运里程将缩短约1200公里。

不仅是时间和物流成本。汉湘桂内河航运大通道贯通后,湖北还将历史性连接两个出海口:东出长江口,对接全球航运网络;南下北部湾,融入RCEP和东盟市场。

而武汉这座“九省通衢”之城,也将成为横向长江经济带与“纵向长江水道”的战略交汇点。

“十四五”期间,“水运上的湖北”巨轮穿梭,亿吨大港增至5个,位居全国内河第一。2025年,湖北港口货物吞吐量达8.08亿吨,甚至一举超过5个沿海省份。

“从汉江出发,汉湘桂内河航运大通道将为“水运上的湖北”增加关键的“一纵”。”湖北省港航事业发展中心主任王作锐说。

改革开放以来,沿海地区凭借港口优势率先崛起。中部省份虽资源丰富,却因“不沿边、不靠海”,物流成本高企,难以有效承接产业转移。

汉湘桂内河航运大通道的建设,或将改变这一局面。它并非孤立工程,而是嵌入“长江经济带”“中部崛起”“西部陆海新通道”等多个国家战略的超级水道,武汉都市圈、长株潭城市群、北部湾城市群,都将形成更为密切的联动。

长江经济带覆盖11省市,以21%的国土面积贡献了全国超47%的GDP。

汉湘桂内河航运大通道流经区域,人口和经济规模约占全国24%,面积占全国11%。换句话说,中国近四分之一的GDP,都将被这条“纵向长江经济带”串联。

未来,陕西的矿产、湖北的汽车、湖南的装备,可一路乘船南下抵达北部湾港口,从而进入东南亚乃至全球市场,而广西的铝土矿、木材、水果也能反向北上,直抵长江中游城市群。

长沙理工大学教授卢毅介绍,汉湘桂内河航运大通道打通了长江、珠江两大纵向“黄金水道”,真正构建起“通江达海、连南接北”的国家水运主骨架,相当于纵向再造一条“长江经济带”。

2025年,湖北新能源汽车产量突破80万辆,同比增长45%。一名供应链企业负责人透露,从武汉运电池模组到钦州港出口东盟,若走水路,每块电池可节省物流成本约120元。

据不完全统计,目前至少已有8个省份,联手砸下超8500亿元,复兴内河航运。总投资预计3200亿元的浙赣粤运河、投资1500亿元的湘桂运河、总投资950亿元的江淮运河、投资700多亿元的平陆运河……

这些“运河群”,让我们进入空前的“新运河时代”。这些运河,或是为链接粤港澳大湾区和长三角经济圈,或是为连接长江和淮河,或是为解决长江中游“梗阻”问题。它们都将在未来,重塑中国经济地理的版图。

水,是流动的国土。从汉江出发的这条“纵向长江”,也正以稳健而坚定的方式,把秦岭的雪、江汉的雨、南岭的雾,连成一条贯穿中国南北的经济新动脉,通向开放的海洋。

汉江流经湖北 10 个市(林区) 39 个县市区  
流域面积、人口和经济总量, 约占湖北三分之一



市民在襄阳市汉江边的老龙堤生态绿道上散步休闲,享受户外时光。(视界网 杨东 摄)

湖北日报讯(记者罗序文、艾红霞、通讯员王凡)今年全国两会期间,湖北代表团提交关于提升汉江流域水安全能力的建议。

近年来,围绕汉江流域水安全,湖北境内先后实施引汉济汉、引江补汉、鄂北工程和引江补汉沿线补水工程。其中,引汉济汉、引江补汉、引江补汉沿线补水工程自南向北形成“三纵”,鄂北工程与长江、汉江自西向东形成“三横”,这些工程定位各有侧重,功能各有分工。

引汉济汉和引江补汉直接给汉江中下游补水。引汉济汉工程是我国现代规模最大人工运河,从长江荆江段引水注入汉江下游,年均引水31亿立方米,改善生态、灌溉、供水和航运条件。引江补汉工程从三峡库区取水,年均调水39亿立方米注入汉江中游,衔接三峡工程和南水北调两大“国之重器”,形成长江至华北输水大动脉。

“如今,丹江水已成为22万老区群众的核心水之源,彻底告别缺水与水质不稳的历史。”全国人大代表、大悟县新城镇朱湾村党支部书记梁云英期盼,汉江流域持续完善防洪减灾和水资源调配体系,以更强大安全保障发展,让清水与安澜长久造福沿线百姓。

全国人大代表、仙桃市委书记孙运军也认为:“汉江流域治理紧迫性,在于极端天气常态化与流域发展的高风险倒逼我们等不起。”突破历史纪录的极端天气已成常态,汉江中下游峰高量大与河道泄流能力不足的矛盾在极端天气下会急剧放大。汉江中下游的武汉、襄阳等8市,存在淹不起来的代价。

湖北日报全媒体记者 罗序文 艾红霞

“2025年汉江流域遭遇1956年以来最极端枯水,同时也出现1961年以来最密集秋汛。这种旱涝急转说明,汉江流域水安全能力提升依然很紧迫。”湖北省水利水工程规划勘测设计院有限公司总工程师彭渊认为,现在汉江上虽然建了一些防洪工程和水资源配置工程,但与沿线地区发展实际需要相比,还远远不够。

全国人大代表、仙桃市委书记孙运军也认为:“汉江流域治理紧迫性,在于极端天气常态化与流域发展的高风险倒逼我们等不起。”突破历史纪录的极端天气已成常态,汉江中下游峰高量大与河道泄流能力不足的矛盾在极端天气下会急剧放大。汉江中下游的武汉、襄阳等8市,存在淹不起来的代价。

湖北日报全媒体记者 罗序文 艾红霞

连接应对7次洪水

水资源保障仍有短板待补

2024年8月起,汉江中下游水位持续降低,一场跨年气象干旱席卷流域,这也是汉江流域1956年以来最极端枯水天气,给沿线城乡供水带来严峻挑战。

面对罕见旱情,湖北迅速启动水利应急响应补水。当年9月,引汉济汉工程启动应急调水,因长江水位偏低无法自流引水,工程启动泵站抽水,连续运行197天,创下通水10多年来最长抽水纪录。

调水期间,工程进口泵站受低水位限制,有时无法满负荷运转,出水口水位落差又导致水流冲刷底板、冲刷河道,相关部门紧急抢险加固工程安全。

同期,鄂北工程开闸放水,为“旱包子”鄂北地区缓解缺水压力。

“三纵三横”编制江汉水脉 湖北方案引领国家水网建设

湖北日报讯(记者罗序文、艾红霞、通讯员王凡)今年全国两会期间,湖北代表团提交关于提升汉江流域水安全能力的建议。

近年来,围绕汉江流域水安全,湖北境内先后实施引汉济汉、引江补汉、鄂北工程和引江补汉沿线补水工程。其中,引汉济汉、引江补汉、引江补汉沿线补水工程自南向北形成“三纵”,鄂北工程与长江、汉江自西向东形成“三横”,这些工程定位各有侧重,功能各有分工。

引汉济汉和引江补汉直接给汉江中下游补水。引汉济汉工程是我国现代规模最大人工运河,从长江荆江段引水注入汉江下游,年均引水31亿立方米,改善生态、灌溉、供水和航运条件。引江补汉工程从三峡库区取水,年均调水39亿立方米注入汉江中游,衔接三峡工程和南水北调两大“国之重器”,形成长江至华北输水大动脉。

“如今,丹江水已成为22万老区群众的核心水之源,彻底告别缺水与水质不稳的历史。”全国人大代表、大悟县新城镇朱湾村党支部书记梁云英期盼,汉江流域持续完善防洪减灾和水资源调配体系,以更强大安全保障发展,让清水与安澜长久造福沿线百姓。

全国人大代表、仙桃市委书记孙运军也认为:“汉江流域治理紧迫性,在于极端天气常态化与流域发展的高风险倒逼我们等不起。”突破历史纪录的极端天气已成常态,汉江中下游峰高量大与河道泄流能力不足的矛盾在极端天气下会急剧放大。汉江中下游的武汉、襄阳等8市,存在淹不起来的代价。

湖北日报全媒体记者 罗序文 艾红霞

连接应对7次洪水

水资源保障仍有短板待补

2024年8月起,汉江中下游水位持续降低,一场跨年气象干旱席卷流域,这也是汉江流域1956年以来最极端枯水天气,给沿线城乡供水带来严峻挑战。

面对罕见旱情,湖北迅速启动水利应急响应补水。当年9月,引汉济汉工程启动应急调水,因长江水位偏低无法自流引水,工程启动泵站抽水,连续运行197天,创下通水10多年来最长抽水纪录。

调水期间,工程进口泵站受低水位限制,有时无法满负荷运转,出水口水位落差又导致水流冲刷底板、冲刷河道,相关部门紧急抢险加固工程安全。

同期,鄂北工程开闸放水,为“旱包子”鄂北地区缓解缺水压力。

未来几年, 湖北将有 52 个 航运重点项目 在汉江汇聚

湖北日报全媒体记者 李墨 何辉

初春的江汉平原,水汽氤氲。湖北天门兴隆水利枢纽下游,施工船舶缓缓靠岸——汉江兴隆至蔡甸段2000吨级航道整治工程首个标段,于2月下旬顺利交工验收。

与此同时,1000多公里外的广西钦州,平陆运河航运枢纽施工现场塔吊林立,4000余名建设者正全力冲刺9月通航。

“十五五”规划纲要草案提出:以跨区域跨流域大通道为基础,以城市群联动发展为载体,以体制机制协同为保障,推动区域间互联互通、互利共赢,拓展国内大循环空间。

今年全国两会上,从汉江到北部湾,纵贯南北经济走廊的汉湘桂内河航运大通道,再次成为焦点。这条跨越陕、鄂、湘、桂四省(区)的超级工程,全长约3200公里,相当于在中国腹地构建了一条“纵向长江经济带”。

湖北将投2000亿元“升级”汉江

汉江全长1577公里,湖北段通航里程达867公里,汉湖北境内最大的南北走向大河。汉湘桂内河航运大通道湖北段,包括汉江、唐白河、汉北河、松西河、江汉运河等,总长1333公里,接近整个大通道长度的一半。

然而,作为一条流淌千年的“黄金水道”,汉江中长期以来仅能通行500吨级至1000吨级船舶,枯水期时常断航,港口枢纽能级偏低,集散运体系薄弱,严重制约了沿江产业发展。

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》的意见》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。

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,使千吨级船舶可从丹江口直达武汉,进入长江。

水运条件的改善,激活了造船业的绿色升级。在襄阳,湖北长泽船舶重工有限公司的订单迎来爆发期。公司负责人表示,随着汉江襄阳以下航道三年内从1000吨级提升到3000吨级,小吨位船舶正被逐步淘汰。“在建10多艘船舶,还有20艘订单,预计产值过亿元”。

未来几年,湖北将有52个航运重点项目在汉江汇聚,累计投资将超2000亿元,系统推进航道整治、船舶扩容、港口智能化等工程,并与湘江、西江高效衔接。

交通运输部统计数据显示: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。

对于煤炭、矿石、建材、粮食这些大宗商品,每吨公里几分钱的差价,就能决定一个产业的竞争力。长江的畅通就是最好的例证。经过多年发展,长江沿线布局了钢铁、汽车、粮油、石化、电力等产业走廊,长江航运承担了沿江80%以上的铁矿石、电煤和外贸货物运输。2025年,长江干线港口货物吞吐量42亿吨,位居全球内河第一。

纵观全球,莱茵河、密西西比河沿岸,均孕育了欧洲和北美最核心的工业走廊。

当前,中国正加快构建以国内大循环为主体的新发展格局。2024年,我国社会物流总费用与GDP的比率降至14.1%,虽为历史新低,但与发达国家7%—10%的水平仍有较大差距。

全国人大代表、三峡大学校长黄艳表示,从运输成本看,水运依旧是价格最低的运输方式。目前全国36个内河港口,34个都可以通过汉湘桂内河航运大通道互联互通。通道贯通后,中西部地区多了一条向南的出海通道,相比经长江出海口,长江中上游货物至广西北部湾的水运里程将缩短约1200公里。

不仅是时间和物流成本。汉湘桂内河航运大通道贯通后,湖北还将历史性连接两个出海口:东出长江口,对接全球航运网络;南下北部湾,融入RCEP和东盟市场。

而武汉这座“九省通衢”之城,也将成为横向长江经济带与“纵向长江水道”的战略交汇点。

“十四五”期间,“水运上的湖北”巨轮穿梭,亿吨大港增至5个,位居全国内河第一。2025年,湖北港口货物吞吐量达8.08亿吨,甚至一举超过5个沿海省份。

“从汉江出发,汉湘桂内河航运大通道将为“水运上的湖北”增加关键的“一纵”。”湖北省港航事业发展中心主任王作锐说。

改革开放以来,沿海地区凭借港口优势率先崛起。中部省份虽资源丰富,却因“不沿边、不靠海”,物流成本高企,难以有效承接产业转移。

汉湘桂内河航运大通道的建设,或将改变这一局面。它并非孤立工程,而是嵌入“长江经济带”“中部崛起”“西部陆海新通道”等多个国家战略的超级水道,武汉都市圈、长株潭城市群、北部湾城市群,都将形成更为密切的联动。

长江经济带覆盖11省市,以21%的国土面积贡献了全国超47%的GDP。

汉湘桂内河航运大通道流经区域,人口和经济规模约占全国24%,面积占全国11%。换句话说,中国近四分之一的GDP,都将被这条“纵向长江经济带”串联。

未来,陕西的矿产、湖北的汽车、湖南的装备,可一路乘船南下抵达北部湾港口,从而进入东南亚乃至全球市场,而广西的铝土矿、木材、水果也能反向北上,直抵长江中游城市群。

长沙理工大学教授卢毅介绍,汉湘桂内河航运大通道打通了长江、珠江两大纵向“黄金水道”,真正构建起“通江达海、连南接北”的国家水运主骨架,相当于纵向再造一条“长江经济带”。

2025年,湖北新能源汽车产量突破80万辆,同比增长45%。一名供应链企业负责人透露,从武汉运电池模组到钦州港出口东盟,若走水路,每块电池可节省物流成本约120元。

据不完全统计,目前至少已有8个省份,联手砸下超8500亿元,复兴内河航运。总投资预计3200亿元的浙赣粤运河、投资1500亿元的湘桂运河、总投资950亿元的江淮运河、投资700多亿元的平陆运河……

这些“运河群”,让我们进入空前的“新运河时代”。这些运河,或是为链接粤港澳大湾区和长三角经济圈,或是为连接长江和淮河,或是为解决长江中游“梗阻”问题。它们都将在未来,重塑中国经济地理的版图。

水,是流动的国土。从汉江出发的这条“纵向长江”,也正以稳健而坚定的方式,把秦岭的雪、江汉的雨、南岭的雾,连成一条贯穿中国南北的经济新动脉,通向开放的海洋。

同时,鄂北工程开闸放水,为“旱包子”鄂北地区缓解缺水压力。

同期,鄂北工程开闸放水,为“旱包子”鄂北地区缓解缺水压力。