

袁厚安接受记者采访。
(孙佳骏 摄)

人物名片

袁厚安，现任武汉创新江海运输有限公司董事长、浙江创欣海运有限公司董事长，长江航务管理局特聘专家，武汉理工大学兼职教授。

1991年起深耕江海直达领域，实现中国大吨位江海直达运输商业化零的突破。

从事航运业57年，专注江海直达船型研制35年，自主研发16代船型，投资建造46艘江海直达船舶，实现万吨级海轮“创新5”轮穿越三峡直达重庆。

核心观点

■江海直达是一种运输模式的变革，从根本上破解中转环节多、运输时间长、物流成本高、货物损耗大的行业痛点

■宁波舟山港是江海直达的源头港、母港，我国进口铁矿石、煤炭、粮食等大宗物资高度依赖宁波舟山港中转，没有宁波舟山港，就没有江海直达的规模化、可持续发展

■航运创新得依托线型优化、机桨匹配、船舶轻量化三大核心技术，实现吨位更大、吃水更浅、航速更快、成本更低

■长江经济带高质量发展，关键在于航道深水化、港口大型化、船舶绿色化；宁波应持续强化政策支持，完善绿色燃料加注体系，培育壮大航运市场，打造全国江海直达绿色航运枢纽

一条长江，绵延六千公里；一片海域，联通世界五洲。

在我国“陆海内外联动、东西双向互济”的开放格局中，江海直达是打通黄金水道与黄金海岸的关键密钥。

有一位航运人，用半生时光攻坚克难，把“海船直抵武汉”“万吨船过三峡”从不可能变为现实，他就是袁厚安。

深耕江海直达领域三十余年，他推动船舶技术、运输组织、运营模式持续突破，建立了成熟的江海直达运行体系。

他以长江为事业舞台，与宁波舟山港长期保持深度合作，在宁波设立运营平台，推动“创新”系列江海直达船舶投入航线运行，助力宁波港航服务能力向长江中上游延伸。

在近日举办的中国船燃2026全球合作伙伴大会上，袁厚安接受本报记者专访，讲述江海直达的发展历程、技术逻辑与未来方向，阐释宁波在江海直达体系中的枢纽地位与发展空间。

记者 金 鹭 孙佳骏
通讯员 宋 兵

袁厚安：
宁波舟山港是江海直达的母港

“创新5”轮靠泊北仑矿石码头。

(王嘉彬 摄)

A 改“两程中转”为“一船直达”

记者：您被业内称为我国“大吨位江海直达运输第一人”。当年您为什么下定决心要做江海直达？它解决了哪些行业痛点？

袁厚安：我做江海直达，最早是为了企业生存。我们1991年就开始做500吨、700吨的江海直达运输，把广东、广西的瓷砖运进湖北，把湖北的粮食、建材等物资运到沿海地区，不中转、效率高，企业效益很好，社会需求也很大。

1994年前后，我深入观察了我国进口铁矿石运输体系，由此坚定推进大吨位江海直达船舶的研发与应用。

受长江航道水深不足、南京长江大桥净空高度有限等条件制约，过去，长江沿线企业进口铁矿石、粮食等大宗货物时，必须遵循三段运输、两次换装的传统模式——

远洋大船先到当年的北仑港，换小船运到南京、镇江等长江下游港口，最后再换内河驳船才能抵达武汉、重庆。全程环节多、时间长、成本高、货损大，从宁波到武汉，一艘船的货物要“折腾”近一个月。

1994年4月13日，我们和武钢签订协议，提出把铁矿石从北仑直接运到武汉，这就是大吨位江海直达的起点。

记者：当时业内普遍认为，海船进长江，受南京长江大桥净空高度和长江枯水期4米水深限制，2000吨已是极限。您是怎么突破这些限制，造出5200吨“江夏”轮的？

袁厚安：当时所有人都说不可能，我们迎难而上，从船型设计上找突破，核心技术攻关围绕长江通航条件展开。我们联合长江船舶设计院开展专项研究，形成三项关键创新：

一是采用“变吃水”设计，船舶可根据水位灵活调整吃水深度，枯水期以4米吃水安全通行，洪水期加大吃水、提升载货量；二是采用肥宽型船身，在航道水深受限的条件下，最大化拓展载货空间；三是配备可倒桅与矮式驾驶室，船舶通过南京长江大桥时可放倒桅杆，降低船体高度，满足通航净空要求。通过一系列技术优化，我们最终形成了成熟可行的船型方案。

比技术革新更难的是审批。当时国家投入110亿元改造码头、布局三层运输体系，有一委三部联合确定的方案，我们要做直达，相当于否定现有模式。有关部门一开始并不同意，我们向全国政协提交提案，这份提案后来被评为优秀提案。经反复沟通协调，才在1997年船即将建成时获批。

记者：1997年5月6日，“江夏”轮从宁波北仑满载铁矿石首航武汉，带来了怎样的改变？

袁厚安：那一天真正开启了中国江海直达元年。对比非常直观：运输时间

从30天缩短到90小时甚至75小时；中转损耗从千分之五降为0，每吨能节省6元至8元损耗费。此外，物流成本显著下降，中转运输每吨运费为93元，而江海直达运输每吨仅需49.53元，企业负担大幅减轻。

这三大优势迅速惠及长江流域，冶金、电力、建材等行业全面受益。江海直达把沿海与长江的“T形经济”串联起来，物流畅通带来产业畅通，改变了长江航运的格局。

记者：您没有止步于5000吨级船舶，而是不断迭代船型，先后推出6000吨、8000吨、1万吨、1.2万吨、1.5万吨级船舶，背后的逻辑是什么？

袁厚安：我的理念是“否定之否定”，永远不满足于现有成绩。市场一模仿，我们就升级，始终保持领先。我们一共设计了16代船型，自建46艘船，每一代都被市场追捧。到现在，长江流域2万吨以下江海直达船舶有500多艘、800多万吨运力，很大一部分是沿用我们的技术路线。

我还持续推动航道升级。2008年我就建议武汉航道水深从4米提升到6米，连续多年向有关部门建言。2023年，武汉航道正式实现6米水深，万吨级船舶可以常年直达武汉。只有航道、港口、船型三者协同提升，江海直达才能不断突破边界。

记者：1997年5月6日，“江夏”轮从宁波北仑满载铁矿石首航武汉，带来了怎样的改变？

袁厚安：那一天真正开启了中国江海直达元年。对比非常直观：运输时间

B 宁波是江海直达的战略支点

记者：您常说“长江是我的战场”，那么在您的事业版图里，宁波和宁波舟山港扮演着怎样的角色？

袁厚安：没有宁波舟山港，就没有江海直达的快速发展。宁波舟山港是江海直达的源头港、母港。我国每年进口铁矿石约10亿吨，其中5亿吨至6亿吨经宁波舟山港中转，服务长江流域的宝钢、武钢、马钢等重点企业；北方下水的煤炭，也大量在宁波舟山港减载后进江；铝矾土、粮食等重要物资，同样以这里为枢纽。可以说，江海直达的货源基础在宁波舟山港。

我的事业与宁波紧密相连。1997年历史性首航从宁波北仑出发；2007年，12060吨“江夏文”轮同样从北仑装货抵达武汉，被评价为“改变历史”；2024年，“创新5”轮从宁波舟山港装载进口大

豆，穿越三峡直抵重庆；最新的甲醇单一燃料船，同样以宁波舟山港为核心运营枢纽。宁波是我通往达海的门户，是江海直达不可或缺的战略支点。

记者：您在宁波北仑设立浙江创欣海运有限公司是出于怎样的战略考虑？这家公司承担着什么功能？

袁厚安：宁波信息集中、政策优越、营商环境好，港口能级、航线网络、配套服务全国领先。2023年，我们正式在北仑成立浙江创欣海运，定位是东部营运中心与绿色航运基地。

公司主要承担两大职能：一是营运管理，我们的船舶运输、生产调度、安全管理全部在宁波；二是战略发展，聚焦新能源船舶运营，我们正拓展宁波—长江—重庆精品航线。目前我们在宁波

运营6艘船，今年8月前将达到10艘，未来还会持续扩容，把最先进的绿色船舶优先投放到宁波市场。

记者：“创新5”轮实现万吨级海轮穿越三峡直达重庆，引起业内外关注。这条航线对宁波、对长江经济带意味着什么？

袁厚安：“创新5”轮是全国第一艘符合三峡船闸标准的LNG双燃料江海直达船，2024年4月20日从舟山装载进口大豆直抵重庆珞璜港，意义重大。

它的首航成功，标志着西南腹地通海大通道的打通，成渝地区作为我国战略大后方，直接通过长江黄金水道连接宁波舟山港，联通全球市场。由此，宁波舟山港的腹地从长江中游延伸至西南，服务范围更广、战略支撑更强。



国内首艘以甲醇为单一燃料的江海直达船。

(受访者供图)



1997年5月6日，“江夏”轮从宁波北仑满载铁矿石首航武汉。

(受访者供图)

C 江海直达的未来
在于能源转型

记者：您的船型始终保持行业领先，核心技术亮点是什么？

袁厚安：国家2022年9月发文，明确船舶发展三大工程技术的应用——线型优化、机桨配合、船舶轻量化。这三项工程技术，我们已经坚持做了几十年。

一是线型优化，船首破浪、船尾收水，经过建模计算、水池试验反复打磨，阻力最小、航速最快；二是机桨匹配，采用五叶螺旋桨，动力利用率更高，同样功率下航速提升3%至5%；三是船舶轻量化，用高强度钢，优化结构，13800吨级船舶，同行用钢3100吨，我们仅用2470吨，自重更轻、载货更多、造价更低、油耗更少。这三项核心能力，让我们始终走在行业最前面。

记者：近期，在您的牵头下，全国首批甲醇单一燃料江海直达船顺利通航。您为何选择布局绿色新能源？

袁厚安：国家的双碳战略指明了绿色能源是航运转型的重点方向。LNG虽然低碳，但对外依存度高，并存在甲烷逃逸等问题。甲醇国内供给充足、价格稳定、减排效果显著，在我看来，是最适合长江与沿海的新能源路线。我们采用缸内高压直喷技术，甲醇替代柴油的占比超90%，每天可节约成本1.2万元，一年节约成本超210万元，经济与环保效益双丰收。

我常说，创新的最高境界是“无中生有”。别人还在质疑甲醇可行性时，我们已经把船造出来、开起来、运营起来。我建议，我国要成立甲醇供应链联盟，推动发动机研发、燃料供应、标准规范一体化，把甲醇动力打造成中国航运的国际品牌，像新能源汽车一样走向世界。

记者：作为深耕行业35年的专家，您对宁波舟山港做强江海直达、建设世界一流强港，有哪些具体建议？

袁厚安：宁波舟山港已是世界第一大港，但与港口地位相匹配的航运企业规模、船队结构还有提升空间。

宁波应完善绿色燃料加注体系，加快布局甲醇加注站，打造全国绿色航运补给枢纽。新能源船舶是未来趋势，有稳定加注保障，才能吸引全球绿色船队集聚宁波。

此外，持续强化航运扶持政策，保持政策稳定性与力度，吸引更多船公司注册、运营、纳税，培育一批龙头航运企业，让船队规模与港口能级相匹配。航运企业占地少、税收贡献稳定，是高质量发展的优质业态。

我这辈子只做好一件事——让海船开进长江深处。长江是我的战场，宁波舟山港则是我的母港，我对这两个地方充满感情。

江海直达还有巨大潜力，长江经济带、长三角一体化、西部大开发等国家战略，都离不开高效畅通的物流通道。宁波区位优势、港口强大、政策务实，完全可以成为全国江海直达的创新高地、绿色枢纽。

我会继续造好船、开好航线、做好服务。也希望宁波持续发力，让通往达海的物流大通道更畅，为服务国家双循环新发展格局作出更大贡献。