

# 徐州不靠海为何能够频频出海

## 徐州如何从「物流枢纽」迈向「枢纽经济」

### 深度访谈

#### 厚积薄发 从交通区位优势到物流枢纽的能级跃升

记者：徐州素有“五省通衢”之称，是全国性综合交通枢纽。徐州成为枢纽经济的“底气”主要来自哪些方面？

黄世旺：良好的区位优势条件向来是徐州发展的重要支撑所在。今天的徐州作为国家确定的苏皖鲁豫省际交界地区中心城市，在国家经济格局中承担着沟通南北、连接东西的重要作用。

在国家综合立体交通体系规划中，徐州位于京津冀—长三角主轴和大陆桥走廊交汇处，是全国性综合交通枢纽。境内公铁水空各种运输方式一应俱全，“通道+枢纽+网络”的物流服务体系基本形成。

特别是近几年，在市委市政府正确领导下，我们抢抓国家综合货运枢纽补链强链、国家陆港型物流枢纽承载城市建设的重大机遇，充分利用国家超长期国债、新型政策性金融工具等政策性资金，推动淮海国际陆港、顺堤河和双楼等一批公铁水多式联运型物流枢纽项目建设，新建仓储堆场超过100万平方米，全市枢纽设施承载能力和集疏运体系进一步完善。

与此同时，我市近年来加快建设区域经济中心、科创中心、消费中心、文化教育医疗中心，经济发展和各项社会事业取得显著进步，其中交通物流领域，按照国家统计口径每年“交通运输、仓储和邮政业”的开票额达到600亿元以上，有力支撑了经济和产业发展。随着枢纽经济建设逐步深化，资源要素集结枢纽显著增强，徐州正在从通道城市向平台城市转型。

记者：“3+8+N”物流枢纽体系是徐州做大做强枢纽经济的关键。请问徐州如何推动“物流、贸易、产业”深度融合？

黄世旺：发展枢纽经济，枢纽是基础，业态是核心，关键路径在于物资融合发展，要推动形成多业态融合、全要素集成、全链化协同的发展格局。

七大数据名城，近代大航海形成的沿海产业发展格局都是枢纽经济的生动写照。时至今日，港口岸线、铁路货场、航空及高铁枢纽等所具有的经济和产业引领价值，仍然受到广泛关注和认同。

近几年，我们按照市委市政府发展壮大枢纽经济工作部署，依托我市良好的立体化交通通道网络条件，谋划布局了“3+8+N”的枢纽设施体系，同步打造以多式联运为支撑的交通物流体系、以多业态融合发展为目标的枢纽运营体系、以新质生产力为引领的枢纽编组型产业体系，初步形成了我市枢纽经济的发展框架。

在“多式联运型交通物流体系建设”方面成效显著，成功创建国家多式联运示范工程和江苏省运输结构调整示范市。大运河黄金水道价值进一步彰显，累计开行20多条水运集装箱班轮航线，形成了连通长三角及东部沿海地区、通达长江中上游、东接连云港、北至济宁菏泽的河海联运体系。

通过政府合作，开行了徐州至太仓港的免费水上穿梭巴士。先后引入了上海港、连云港港、宁波—舟山港等枢纽海港的内陆集装箱中心，把“出海口”搬到了家门口。

中欧班列可通达亚欧34个国家、60余座城市，海铁联运稳定运营，航空货邮通过与枢纽机场合作便捷通达国际国内主要城市，国际公路运输（TIR）起步运营，构建了国际运输线路与海外仓相结合的物流服务体系，国际物流通道更加畅通。

推动“枢纽+产业”的良性循环，需要在市委市政府的统筹领导下发挥好“三个作用”，包括行业部门的引领作用、枢纽运营企业的平台支撑作用、县市区板块的产业引领作用。

市交通运输局按照市委市政府工作部署牵头编制了全市“十五五”枢纽经济发展专项规划，研究梳理了市域枢纽经济的空间布局、发展路径和关键举措。

在规划引领下，围绕“依托枢纽、搭建平台、打造环境、引领产业”的枢纽经济核心要义，全市上下共同努力，运用好枢纽经济传统路径，基于综合交通枢纽的协同优势和效率成本优势吸引枢纽编组型产业落地；更重要的是积极探索新路径新模式，通过打造枢纽型产业发展平台引领产业成长，推动我市经济发展迈向更高台阶。

## 奋进「十五五」 产业看园区

### 园区方法论

#### 破壁向海

本报记者 段昱

一座内陆城市的陆港园区，何以在全球经贸版图上刻下自己的坐标？

放眼全国，筑路建园易，做强枢纽难。徐州淮海国际港务区的破题之解，在于跳出“一亩三分地”的局限，以延展的钢铁动线重塑经济地理，从“交通节点”向“经济枢纽”跨越。

“什么都想抓，往往什么都抓不住。”面对同质化竞争的内卷之困，港务区精准切中赛道，开启一场以自身禀赋为锚、以比较优势为刃的精准出击。

通道是枢纽的底座，但传统的通道赛道往往只拼运量、不拼价值。港务区敏锐捕捉到“进出口均衡”这一关键指标，重塑通道价值逻辑，以“重去重回”击破“过路经济”。

去程输送“中国制造”，回程满载俄罗斯木材、中亚棉花，“重去重回”的模式彻底激活了双向通道的价值。如今，徐州中欧班列去程比例从早期的1:3优化至进出口基本均衡，铝锭、电解铜等高附加值回程货物占比大幅提升。这不仅是物流模式的改变，更是通道价值的重塑。依托连云港—徐州中欧（亚）班列集结中心建设，推动“港口功能前置”，综合物流成本降低约15%。

昔日的过道，正蜕变为双向造血的“大动脉”。拥有了通道的底座，如何切准本地制造的深厚家底，催生“产业落地”？

面对庞杂的物流货品，港务区紧扣“特色产业+贸易”主线，精准锚定大宗物资、农贸、医药健康、新能源等细分赛道，驱动各板块立足禀赋差异发展，避免“千园一面”。

以大宗物资为例，依托回程班列的丰富资源，港务区推动木材、铝锭等货物在枢纽就地分拨、加工、交易，这种“以贸促产、以产兴城”的链式思维，让通道红利真正沉淀为产业增量。

当通道与产业的赛道铺就，制度便成为决胜的终极变量。对于内陆城市而言，地理距离的短板，唯有靠制度创新的效率来弥补。

港务区勇当制度创新“探路者”，全省首个“铁路快速通关”模式落地，通关时间压缩约20%；全国首票中欧班列回程铁路及内河运费合并扣减政策落地，实打实地将“黄金白银”留在企业口袋……在通关便利化、物流成本核减等制度细分赛道上，一项项“首创”“首票”构筑起降本增效的护城河。

这标志着，港务区的核心竞争力不再是简单的土地或税收优惠，而是通过制度型开放，打造出一流的国际化营商环境。

如今的港务区，既是徐州对接全球、对外开放的关键跳板，更是内陆城市做强枢纽经济、推动高质量发展的鲜活范本。事实证明，只要找准赛道、精准发力，内陆城市也能“破壁向海”，在全球经贸版图里，走出一条开放突围、行稳致远的发展新路。

（上接 01 版）

放眼全国，随着陆港型国家物流枢纽建设提速，西安、郑州、成都等城市已转向“通道+枢纽+产业+城市”深度融合的新赛道。

于徐州而言，港务区规划之初，便把“港产城”融合发展刻进蓝图，旨在以功能平台“筑巢”，引育产业“金凤”，最终反哺城市繁荣。

“平台建设不是盖房子，关键看要素能不能‘转’起来、‘留’下来，能扎下根来的才是连通大市场、赚回真金白银的‘铁饭碗’。”港务区一位负责人打了一个形象的比方。

如今，港务区现代化物流载体正拔地而起。这艘“硬核”力量如何构筑？答案，正藏在层层递进之中。

一是“枢纽能级之变”，重在一个“联”字。物流业的竞争力，归根结底是时间与资金的较量。构筑多式联运体系，正是港务区降本增效的核心靶向。

晨雾未散，京杭运河顺堤河畔已是一派火热，巨型吊臂起落间，吞吐着区域强劲搏动的脉搏。作为国内河十大枢纽港之一，顺堤河作业区是徐州打造“亿吨大港”的关键落子。

近年来，港务区不断加强港口功能性建设，推动其从“单一煤炭码头”向“综合性现代化港口”华丽转身。如今，36条多式联运线路、每周超90个航次，将顺堤河与中欧班列、连云港海行连成一体“陆海联动”的绳。

这根绳，正越拧越紧。作为徐州淮海国际陆港联动连云港港打造的国家级多式联运品牌线路，徐连铁海联运班列自2021年11月首发以来，运力与服务水平持续提升；2024年实现从图常态化运行，2025年发运量突破6000标准箱，同比增长超20%。

二是“贸易链条之变”，重在盘活“两仓”。何为“两仓”？即出口监管仓库和进口保税仓库。

2022年，为加快补齐陆港功能，推动徐州中欧班列高质量发展，“两仓”应运而生。这一创新举措进出口保税仓运营模式，可分别实现保税物流中心的进口和出口的主要功能，成为港

务区补强开放功能型设施的“关键拼图”。目前，“两仓”已服务超百家企业。

“两仓”落地，让企业尝到了真金白银的甜头。“5000万元的进口设备抵港了，厂房却还没建好，当时特别急！”本地一家工程设备制造负责人说道。得益于“两仓”赋能，企业把设备转进保税仓暂存，不仅暂缓了进口环节税，还免了港口堆存费。“这一下就帮我们省下600万元现金流和30万元资金成本，解了燃眉之急。”

三是“产业生态之变”，重在“链”上发力。通道打通了，产业如何“乘势而上”？当下国内冷链物流基地等重点物流产业项目落地，进一步提升枢纽集散能力。这不是简单的招商引资，而是精准定位“枢纽集散+多式联运”复合优势，让企业“扎根”在产业链上。

在这场“选变之间”的答卷上，港务区正以功能锻造为引擎，让“港产城”融合发展渐入佳境，迈入对外开放的新阶段。

#### 制度赋能 培育双向互济的“开放生态”

以前，物流成本高、出海通道窄，制约着徐州外向型经济的脉动。随着徐州淮海国际陆港的建成运营，陆海新通道豁然贯通，推开了徐州通往全球的新大门。

大门既开，破局的关键，便落在了破除制约要素流动的无形壁垒上。

近日，伴随汽笛长鸣，一列搭载着徐工集团机械零配件的铁海联运班列从淮海国际陆港发运，经徐州海关监管验放后抵达连云港，换装海轮，直航厄立特里亚。这是江苏省首票跨境铁海多式联运监管模式，从试点走向推广应用的成功案例。

“一次申报、一单贯通”，不只是流程再造，更是物流时效的突破。

好制度搭了台，还要有好服务来唱戏。从“人找政策”到“政策找人”，是营商环境质

的分水岭。

“以前单打独斗，摸不着海外市场的门路。”徐州威嘉轻工有限公司总经理张孝明感慨道。依托港务区的精准帮扶，这家深耕包具研发多年的企业，从“摸不着门”成功转向“稳步出海”。

港务区本土企业徐州赛丽丝纺织有限公司也曾遭遇产品出海“无从下手”的困境。发展初期，企业对外贸流程一头雾水，看着厚厚的申报材料，连门在哪儿都摸不着。就在企业一筹莫展时，港务区工作人员主动敲开了大门，从梳理材料、对接通关，专班人员成了全程“陪跑员”，很快，企业外贸业务顺利开展起来，并不断做大做强。

孤木不成林，生态方致远。为构建优良生态系统，港务区主动打破行政壁垒，建立铁路、海关、港口及运营企业的常态化协同机制。通关流程做“减法”，周转效率做“加法”，货物在协同网中跑出了加速度。针对中小微企业，港务区整合物流仓储、报关报检、供应链金融等全链条服务，扩容本土货源“蓄水池”。

生态协同的效应，在更高维度的战略落子中激荡出强音。2025年初，连云港—徐州中欧（亚）班列集结中心成功获批，标志着徐州正从中欧班列“区域性节点”向“国家级枢纽”华丽转身，一座开放型经济高地加速崛起。这关键一子，激活了区域协同发展的满盘棋局，一举补齐苏北国际物流的关键短板，为长三角一体化发展注入强劲动能。

随着徐连班列实现固定化、高频次稳定运行，一个自我进化、良性循环的内陆开放生态已然成型。

面向“十五五”，陆港经济正迎来新一轮大考。港务区将持续发挥牵引作用，打造苏皖鲁豫省际交界地区物流经济策源地，推动从“交通枢纽”向“经济枢纽”的深层次蝶变。

钢铁纵队纵横欧亚，黄金水道通达江海。随着更具韧性的开放生态加速成型，一幅陆海内外联动、东西双向互济的宏大图景，正在徐州大地加速铺展。

### 企业特写

#### 一群人背后的铁海联运

本报记者 段昱

清晨，徐州淮海国际港务区。集装箱阵列如彩色积木般整齐铺展。作业线旁，货车往来穿梭，龙门吊起落不歇。在这忙碌的晨光交响曲中，徐州陆港世联达物流发展有限公司的“摆渡人”们，又开始了新一天与时间的赛跑。

公司业务发展部副部长李丹丹端坐工位，她的目光紧锁着屏幕上方货物运输的实时轨迹，在密集的电话与消息中，迅速完成了企业、港口与车队的多方对接。

时间倒回至2021年10月世联达刚成立时，局面远没有现在这般顺畅。李丹丹记得，当时协调一趟发往连云港的班列，要在铁路部门和港口之间来回折返，沟通成本很高。曾有本地制造企业因为担心货物不能按时到港赶上船期，最终放弃合作，退回了传统公路运输的老路。

“内陆企业的痛点，就是我们要解决的问题。”在徐连合作的推动下，世联达亮出了一个务实的方案：把连云港的海港功能前置到徐州陆港。

创新推行CCA“单制”、铁路箱下水、空

箱港口功能前置……一套组合拳打下来，质变悄然发生。如今，企业不必再往沿海跑，在徐州本地就能一站式搞定订舱、提箱、报关。原本脱节的“铁路段”和“海运段”被无缝衔接，不仅运输成本降了下来，时效更是一路飞驰。

业务的高效运转，离不开一线操作员的坚守。当晨光照进淮海国际陆港铁路集散中心站场内，公司操作员陈嵩已经到岗。逐一核对车箱时间、检查闸口抬杆、测试正面吊启动状态……陈嵩的早晨充实而规律。他说：“每天早上的检查是个常规活，就是为了确保一天的工作不出岔子。”

在站场内，陈嵩更像是个“协调员”。和车队对接安排司机提箱、和班列公司沟通跟进集装箱进站……他做的事很琐碎，但正是这些看似细枝末节的沟通，却让整条运输链条少卡顿、多转动。在世联达，有很多像陈嵩一样的线

人员，用脚步丈量着堆场的每一个角落，用细致的对接托举起服务的底座。

服务暖了，企业的信任自然就来了。这在徐工集团的合作中体现得最为明显。2023年

刚开始对接时，这家工程机械巨头对铁海联运模式还有不少顾虑。为了打消客户的担心，世联达专门为客户组建了服务团队，跟紧每一个运输环节。踏实、高效的服务，最终让客户放心。到了2025年，世联达为客户“到客户主动选择”的转变。艾特机械、新凤鸣等企业，也相继将出海的接力棒交到了这里。

“客户的每一次发运，都是在赶时间，一点都耽误不得。”公司董事长董方这样看待团队的责任，“看着‘徐州制造’顺利装柜出海，大家觉得这活儿没白干，这班岗没白站。”

世联达的视野不局限于一两单业务。依托港务区这个苏北对外开放的桥头堡，他们正把铁海联运的“徐州经验”向外拓展，为苏皖鲁豫省际交界地区提供更扎实的物流支撑。

未来，这群“摆渡人”的航向异常清晰：构建“陆海内外联动、东西双向互济”的物流格局，织密多式联运网络。他们将继用专业和踏实，为徐州开放型经济聚力，托举更多的“中国制造”走出内陆，驶向深蓝。



徐州淮海国际港务区管委会 供图

本报记者 刘冰 摄 插图依托AI技术绘制