

# 徐州市人民政府办公室文件

徐政办发〔2017〕234号

## 市政府办公室关于印发徐州市 铁路物流（专用线）发展规划的通知

各县（市）、区人民政府，徐州经济技术开发区、徐州高新技术产业开发区、新城区管委会，市各委、办、局（公司），市各直属单位：

《徐州市铁路物流（专用线）发展规划》已经市政府第8次常务会议研究通过，现印发给你们，请结合实际认真组织实施。

徐州市人民政府办公室

2017年12月7日



# 徐州市铁路物流（专用线） 发展规划

## 前 言

铁路专用线、专用铁路（以下统称铁路专用线）是指由企业或者其他单位管理的与国家铁路或者其他铁路线路接轨的岔线，是铁路运输网的重要组成部分。铁路专用线是串联铁路货场、物流园区、重要港区等物流节点的运输动脉，如何利用和发挥好铁路专用线的效能，对于打造区域性物流中心具有重要意义。

徐州是全国第二大铁路枢纽，徐州北站是亚洲第二大编组站，铜山货场是华东地区面积最大的铁路货场，我市铁路货运基础设施分布密集，铁路专用线数量、里程位居全省首位，铁路物流发展基础较好。随着徐州老工业基地转型发展，铁路货运需求和货运结构发生了变化，现有的铁路货运与现阶段物流发展不匹配不融合。为贯彻落实市委、市政府的决策部署，高起点打造我市铁路物流发展新格局，提升铁路货运集疏能力，拓展运、贸、产相结合的铁路物流市场，完善公铁水多式联运体系，延伸铁路货运“最后一公里”，为全市物流产业的快速发展提供重要保障，特编制本规划。

本规划依据主要包括国家层面《中欧班列建设发展规划（2016-2020年）》、《营造良好市场环境推动交通物流融合发展实施方案》；上海铁路局面面《上海铁路局2014-2020年物流发展规划》；省级层面《江苏交通运输现代化纲要（2014-2020年）》、

《江苏省“十三五”物流业发展规划》；市级层面《徐州市“十三五”物流产业发展规划》、《徐州综合交通运输“十三五”发展规划》、《徐州市优化生产力布局指导意见》、《关于加快徐州开放型经济平台建设的实施意见》以及各县（市）区“十三五”发展规划。

本规划明确了我市铁路物流（专用线）发展的总体思路、发展目标、重点任务和保障措施，重点研究对象包括归地方企业和地方单位管理的铁路专用线、专用铁路（不含军事专用线和段管线）和与其连接的铁路货场、物流园区、重要港区等物流节点。本规划适用范围为徐州行政辖区，规划实施期限为2017-2022年。

# 目 录

## 前言

|                    |        |
|--------------------|--------|
| 一、发展现状             | ( 7 )  |
| ( 一 ) 基本情况         | ( 7 )  |
| ( 二 ) 存在问题         | ( 13 ) |
| 二、总体要求             | ( 15 ) |
| ( 一 ) 基本思路         | ( 15 ) |
| ( 二 ) 主要目标         | ( 15 ) |
| ( 三 ) 实施路径         | ( 16 ) |
| 三、重点任务             | ( 17 ) |
| ( 一 ) 优化铁路物流园区功能布局 | ( 17 ) |
| ( 二 ) 提升铁路专用线利用效率  | ( 25 ) |
| ( 三 ) 加快构建多式联运体系   | ( 27 ) |
| ( 四 ) 做强铁路专业性物流    | ( 30 ) |
| ( 五 ) 创新运营合作机制     | ( 32 ) |
| ( 六 ) 优化市场发展环境     | ( 34 ) |
| 四、组织保障实施           | ( 36 ) |

附表：1.铁路专用线（在用）情况一览表；

2.铁路专用线（停用）情况一览表；

3.铁路物流园区功能布局一览表；

4.铁路专用线优化利用方向一览表；

5.铁路物流（专用线）重点项目表；

附图：1.总体功能布局图；

2.中心城区（不含贾汪区）铁路专用线规划图；

3.贾汪区铁路专用线规划图；

4.新沂市铁路专用线规划图；

5.邳州市铁路专用线规划图；

6.沛县铁路专用线规划图；

7.丰县铁路专用线规划图；

8.重点项目分布图。

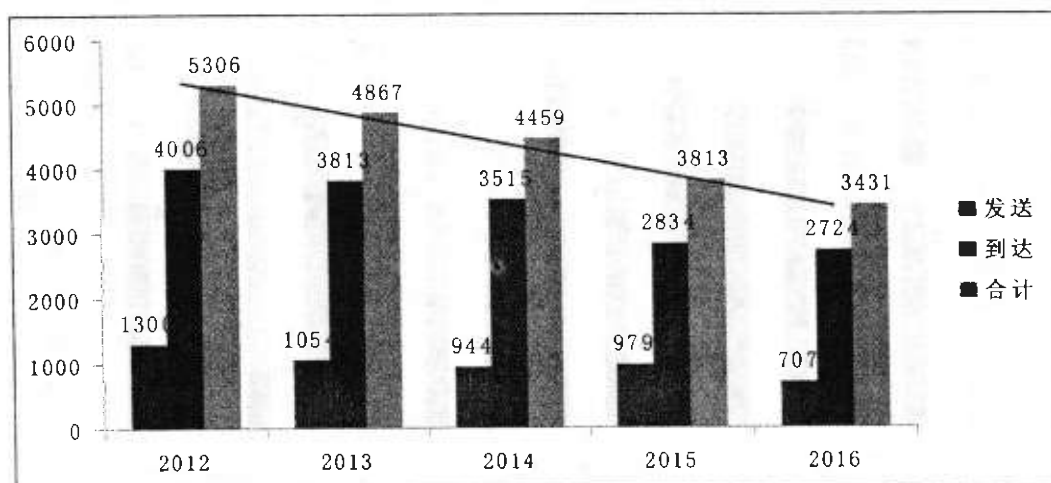
## 一、发展现状

### (一) 基本情况

徐州是全国第二大铁路枢纽,市域铁路运营总里程 349 公里,已形成以京沪线、陇海线和新长线、胶新线为主轴的双“十”字型的铁路干线货运通道。铁路货运支线包括夹北线(夹河至徐州北)、前贾线(前亭至贾汪)、符夹线(符离集至夹河寨)、徐沛线和丰沛线等。从铁路货运路网构成来看,徐州铁路枢纽东距连云港港口 224 公里(陇海线)、西距商丘 150 公里(陇海线)、南距蚌埠 164 公里(京沪线)、北距济南枢纽 319 公里(京沪线)、西南距阜阳枢纽 223 公里(符夹线)。

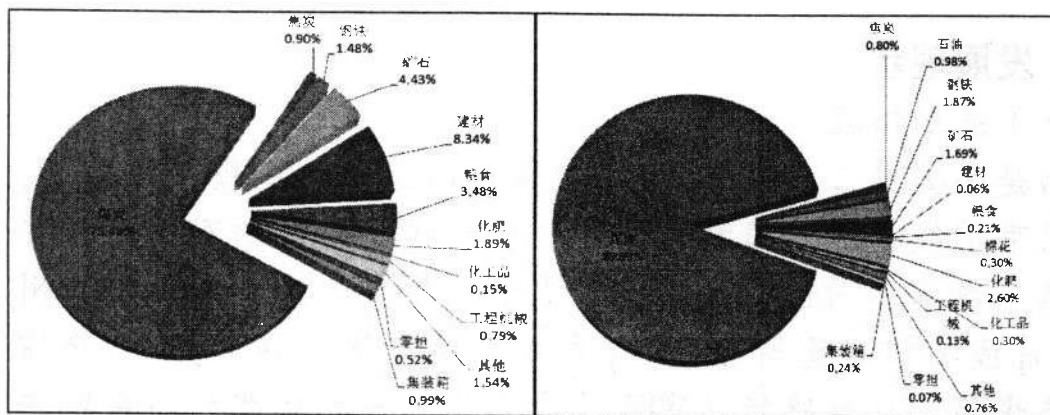
#### 1. 铁路货运量现状

我市铁路货运到发量呈逐年下降趋势,近五年年均下降 8.3%;从既有年度货运到发量比例看,到达量与发送量分别占到总运量的 76%和 24%左右。2016 年我市铁路货运到发总量为 3431 万吨,其中货物发送量 707 万吨,到达量 2724 万吨。目前我市铁路货种以煤炭、建材、矿石、粮食、钢铁、化肥为主,其中煤炭到发量占比分别达到 90%和 75%,货运品种相对单一。



数据来源:上海铁路局徐州货运中心

图 1-1 既有年度铁路货运到发量图



徐州铁路货运发送品种占比

徐州铁路货运到达品种占比

## 2. 铁路货运结构现状

2016 年我市全社会货物运输量 40647 万吨，其中铁路完成货运量 3431 万吨，占全社会货运量的 8.4%，铁路货运占比位列全省第二，仅次于连云港（27.0%）。

说明：连云港是我国沿海 25 个主枢纽港之一，海铁联运发展较好，2015 年，铁路货运量占全省铁路货运总量的 35.3%（徐州占 32.6%），占上海铁路局铁路货运总量的 10.4%（徐州占 9.6%），因矿石码头专用线建成运营、国际班列的开通运行，大宗物资（煤炭、铁矿砂等）和班列货运产品的货运量明显增加，造成连云港铁路货运占比明显高于省内其他城市。

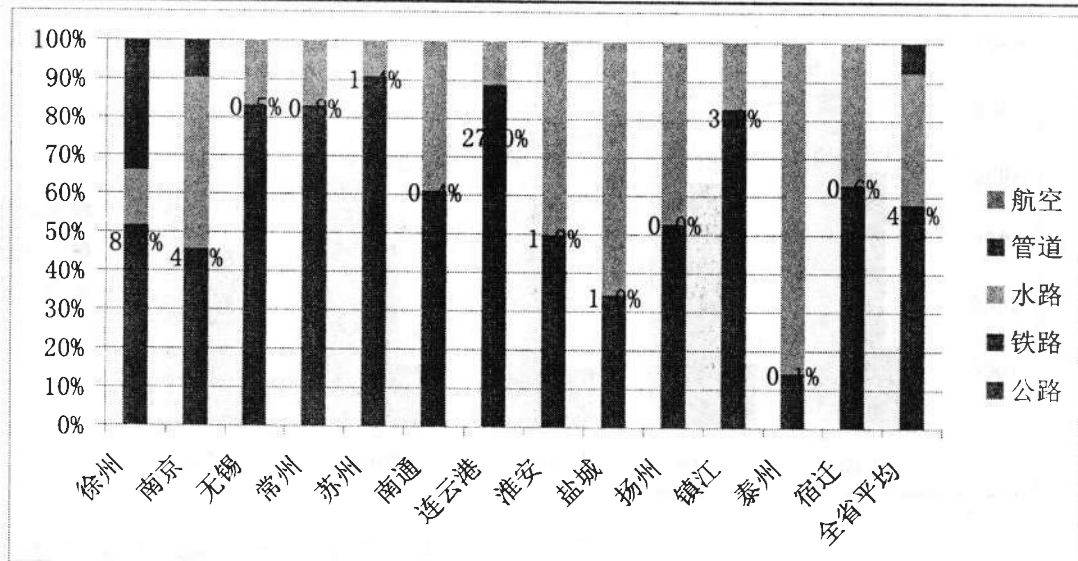


图 1-2 徐州与省内城市运输方式比较图

图 1-2 徐州与省内城市运输方式比较图

专栏 1 货运班列情况

**徐州-塔什干国际货运班列（中亚班列）。**2016 年 9 月开行 X9013 次中亚班列，途径霍尔果斯铁路口岸、哈萨克斯坦，最终抵达目的地乌兹别克斯坦首都塔什干，全程 5312 公里，运行总时间约 10 天。主要组货装运品类包括机械、建材、医药器材、电子电器等货物。

**徐州-沈阳点到点货物班列。**2016 年 3 月通过加挂于南京东-哈尔滨南班列（5 车）进行试运，徐州北-沈阳东于 2016 年 4 月全程试运，运行时间为 36-37 小时，主要货物为城市消费品。

**城际快运列车。**徐州西站为徐州地区唯一城际物流节点站点，当前运行徐州-南京、徐州-杭州两条城际快运列车。自试运行以来共发送货物 1796.97 吨，日均发送 6.8 吨。主要装运品类包括玻璃瓶、设备及配件、食品、服装、医药品、电器、医疗器材、日用品等。

表 1-1 铁路货运班列运输品种比较表

| 城市 | 货运班列          | 年运输量                  | 到达货物品类                              | 发送货物品类                           |
|----|---------------|-----------------------|-------------------------------------|----------------------------------|
| 徐州 | 中亚班列          | 开行 7 班<br>(2016.9-12) | —                                   | 机械、建材、医药器材、电子电器等                 |
| 重庆 | 渝新欧班列         | 开行 200 班              | 汽车整车及零部件、食品等消费品                     | 信息设备、通讯设施、机械等                    |
| 郑州 | 郑欧班列          | 开行 156 班              | 汽车及配件、奶粉、红啤酒、食品、工程塑料、高档服饰、化妆品等      | 高档服装、汽车配件、工程机械、医疗器械、电子产品、食品、化妆品等 |
| 武汉 | 汉新欧班列         | 开行 164 班              | 进口木材、酒类、体育用品、奶粉等                    | 机械、电子和化工产品等                      |
| 西安 | “长安号”<br>中亚班列 | 开行 95 班               | 汽车组件、输变电设备、飞机零部件、制砖机、浓缩苹果汁、轻工产品、建材等 | 工业原材料、机械设备、建材、工业零配件、食品、轻工产品等     |
| 苏州 | 苏满欧班列         | 开行 200 班              | 太阳能电池背板、包装材料、车用弹簧、仪器设备等             | 液晶显示屏、电源供应器、钢化玻璃、工业零配件、高端快消型服装等  |

|     |         |         |                   |                               |
|-----|---------|---------|-------------------|-------------------------------|
| 长沙  | 湘欧快线    | 开行 73 班 | 食品、机械配件等          | 电子产品、陶瓷、服饰、机械配件、化工、纺织品、食品、钢材等 |
| 连云港 | 连云港国际班列 | 5.3 万标箱 | 汽车配件、食品、高档服饰、化妆品等 | 电子产品、汽车配件、医疗器械、家具、纺织品等        |

### 3. 货运接轨站现状

全市主要货运接轨站共 20 个，市区范围内办理货运作业的主要为徐州北、徐州西、铜山站。其中徐州北站是亚洲第二大编组站、全国八个最高等级编组站（双向三级六场）之一，承担着京沪线、陇海线、夹北线等货运列车解体、编组任务，以及机车和乘务组的更换和机车整备、车辆检修等作业。年到发量超过 300 万吨的有 5 个，分别为沙塘站、杨屯站、前亭站、万寨站和邳州站，其中杨屯站到达量在上海铁路局管辖范围内位居前列。

**表 1-2 2016 年全市货运接轨站货物发到运量表**

| 车站名 | 发送量<br>(万吨) | 到达量<br>(万吨) | 合计<br>(万吨) | 车站名 | 发送量<br>(万吨) | 到达量<br>(万吨) | 合计<br>(万吨) |
|-----|-------------|-------------|------------|-----|-------------|-------------|------------|
| 徐州北 | 38          | 133         | 171        | 徐州  | 2           | 6           | 8          |
| 铜山  | 15          | 40          | 55         | 徐州西 | 15          | 15          | 30         |
| 利国  | 0           | 59          | 59         | 大庙  | 10          | 4           | 14         |
| 夹河寨 | 0           | 0           | 0          | 青山泉 | 32          | 140         | 172        |
| 周宅子 | 0           | 14          | 14         | 高家营 | 2           | 2           | 4          |
| 贾汪  | 10          | 267         | 277        | 瓦窑  | 0           | 37          | 37         |
| 新沂  | 45          | 163         | 208        | 徐塘庄 | 39          | 0           | 39         |
| 阿湖镇 | 9           | 11          | 20         | 邳州  | 14          | 423         | 437        |
| 前亭  | 75          | 476         | 551        | 沙塘  | 369         | 31          | 400        |
| 万寨  | 31          | 339         | 370        | 杨屯  | 1           | 564         | 565        |
|     |             |             |            | 合计  | 707         | 2724        | 3431       |

数据来源：上海铁路局徐州货运中心

#### 4.铁路货场现状

全市主要铁路货场共 13 个，主要分布在徐州北、徐州西站、铜山、万寨、大庙、贾汪、青山泉、前亭、杨屯、夹河寨、新沂、邳州、沙塘。货场总面积约 131.6 万平方米，约合 1974.7 亩，总到发能力 1909.4 万吨，2016 年到发总量 371 万吨，其中年到发量超过 50 万吨的货场有新沂、铜山、青山泉货场。现有货场利用率为 19.4%，低于上海铁路局管辖范围内货场平均利用率（51.7%）。铜山货场是华东地区面积最大的铁路货场，货场面积约 83 万平方米，约合 1244 亩，设计到发能力 1000 万吨，2016 年到发量 92 万吨，利用率不足 10%。

表 1-3 2016 年徐州市铁路货场发到运量情况表

| 序号 | 货场名称 | 货场面积<br>(平方米) | 到发能力<br>(万吨) | 发送量<br>(万吨) | 到达量<br>(万吨) | 合计<br>(万吨) |
|----|------|---------------|--------------|-------------|-------------|------------|
| 1  | 徐州北  | 75130         | 80           | 27          | 7           | 34         |
| 2  | 徐州西  | 53280         | 100          | 1           | 1           | 2          |
| 3  | 铜山   | 829333        | 1000         | 41          | 51          | 92         |
| 4  | 大庙   | 35584         | 192          | 8           | 3           | 11         |
| 5  | 沙塘   | 17422         | 16.5         | 2           | 0           | 2          |
| 6  | 夹河寨  | 6895          | 10.9         | 1           | 0           | 1          |
| 7  | 前亭   | 26000         | 10           | 0           | 0           | 0          |
| 8  | 青山泉  | 11680         | 110          | 16          | 59          | 75         |
| 9  | 贾汪   | 6178          | 20           | 0           | 1           | 1          |
| 10 | 杨屯   | 1800          | 28           | 0           | 0           | 0          |
| 11 | 万寨   | 20000         | 27           | 4           | 6           | 10         |
| 12 | 新沂   | 160720        | 200          | 36          | 78          | 114        |
| 13 | 邳州   | 72433         | 115          | 9           | 20          | 29         |
|    | 合计   | 1316455       | 1909.4       | 145         | 226         | 371        |

数据来源：上海铁路局徐州货运中心

## 5.铁路专用线现状

我市铁路专用线共 59 条，运营总里程 314.14 公里，其数量、运营里程均居全省首位。其中在用的 45 条，运营里程数 278 公里；因故停用的 14 条，运营里程数 36.14 公里。各板块分布情况见下图所示。

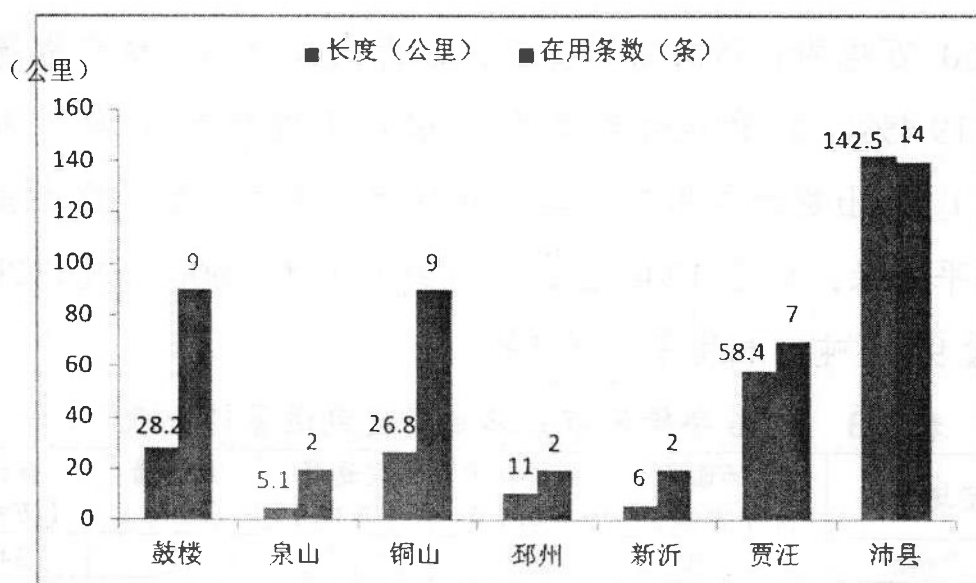


图 1-3 在用的铁路专用线分布情况图

我市在用的铁路专用线多服务于采煤、电力、钢铁等生产企业，服务各类物流园区、港区的专用线仅有金驹物流园、万寨港、邳州港、双楼港、东原港等 5 条。年到发量超过 200 万吨的专用线有华润电厂、万寨港、国华电厂、徐塘电厂、阚山电厂、邳州港、双楼港、东原港 8 条专用线，其余专用线年到发量普遍低于 50 万吨。

因故停用的专用线中，8 条是由于煤炭资源枯竭、矿区关闭导致专用线停用，占到停用总数的 57%。其余是由于战略储备粮

库暂不使用、原专用线权属企业搬迁、倒闭致使专用线停用，分别占停用总数的 7%和 36%。

## （二）存在问题

我市铁路专用线虽然数量多、里程长，但存在服务对象单一、运能利用效率低下、公共服务功能缺失等问题。铁路货场虽然数量多，但布局分散，设施设备落后，利用率偏低，孤岛现象明显，与其他运输方式衔接不畅，货场的功能性综合性不强，造成目前铁路货运与现代物流发展不匹配不融合。我市铁路货运量仅占货运总量的 8.4%，大大落后于武汉（13.5%）、郑州（12.5%）等铁路枢纽城市，特大型铁路枢纽的优势和作用未能充分发挥。突出表现在以下几个方面。

一是铁路集疏运水平亟待提升。从铁路货运结构看，我市铁路专用线大多是计划经济年代依托煤炭开采、电力能源等行业投入建设，煤炭到发量分别达到 90%和 75%，货品单一性十分突出。货物到发结构为 76:24，而临沂市为 29:71，利用铁路输出的货物量偏低。从铁路专用线运能看，停用线路数量、里程两项指标分别占到总数量和总里程的 23.7%、11.5%。服务于国家粮、棉、油库等战略物资储备的在用线路，难以依托其发展综合性物流园区。电力行业运煤专用线仅为服务本企业所用，短时期内难以服务周边其他物资运输。为此造成专用线运能利用效率低下。从铁路货场功能看，目前货场基本是以满足站到站运输为主的配置，缺少城市配送、流通加工、集散贸易、综合保税、期货交割、信

息平台等复合性功能，与现代物流发展要求不适应，还没有建成依托铁路货场为核心载体的大型综合性物流园区。铜山货场、徐州北、新沂站、万寨港、东泉站等均拥有铁路集装箱办理资质，但目前集装箱运输业务量明显不足。

二是铁路货场（专用线）与物流园区布局不衔接。铁路货场孤岛现象突出，徐州北站、西站货场均处在城区中心，与城市规划、产业功能分区不协调，造成进出货运车辆通行受限，货源组织困难，设备利用效率低，制约了铁路与其他联运方式物流链功能的发挥。我市物流产业主要布局在沿京杭运河和东陇海线两大发展带，而现有货场位置大多远离综合性物流园区、省级以上开发园区等货物集散前沿，平均距离位置超过 15 公里。现有专用线与徐州港作业区接轨的仅为万寨港、邳州港、双楼港、东原港 4 个，直入物流园区的仅为金驹物流园，铁路专用线与港口、物流园区融合发展程度依然偏低。

三是铁路物流（专用线）管理体制机制尚未理顺。目前我市缺乏与上海铁路局在铁路专用线、铁路货场运营管理方面的合作互动。政策规划衔接不够，双方在发展政策、物流规划制定时相互参与度不高。运营管理割裂情况突出，货运场站周边物流园区未能与路局运管形成有效互动机制。资源共享度低，地方社会物流资源未能与路局管控的货运资源全面对接。信息共享度低，主要表现在铁水、铁公联运节点与铁路、货主各环节间的业务信息交换时效性差。各专用线主体在用的信息系统相对封闭，大量的

信息资源难以充分利用，不利于沿线企业对专用线的共享共用。

## 二、总体要求

### （一）基本思路

充分发挥徐州国家铁路枢纽和“一带一路”重要节点城市的重要作用，围绕“三个转化”（枢纽优势转化为物流优势、物流优势转化为市场优势、市场优势转化为产业优势），突出“运贸产结合、路地企联合”，以铁路货场为核心载体，以完善综合保税、期货交割、国检商检等功能性项目建设为抓手，充分发挥专用线串联供需两端、园区与企业、物流与产业的桥梁功能，加快建设布局一批全国性、区域性、地区性多层级大型综合物流园区，构建与区域产业发展相匹配的“以线串片、以片及面”铁路物流节点和专用线网络化体系，把徐州打造成为“融合淮海、服务全国、联通海外”的物流中心城市。

### （二）主要目标

到 2022 年，以铁路货场（专用线）为核心的铁路物流园区成为现代物流载体的重要类型板块，多式联运成为铁路物流园区的高效运输方式，铁路货运量占全社会货运量的比例提高到 15% 以上，全社会物流总费用与地区生产总值比率降至 12% 以下，服务半径实现淮海经济区全覆盖，辐射半径超 1000 公里，成为“一带一路”东部铁路物流枢纽。

——铁水、铁公联运体系成效初显。以铁水、铁公联运的物流园区占比明显提升，铁水联运量达到 1500 万吨以上，集装箱

运量占铁路总运量 20%以上，其中集装箱铁水联运量年均增长 10%以上。实现 1000 公里以上运输中，公路运输占比年均下降 2 个百分点。

——铁路物流园区成为物流载体的重要板块。建成运营 7 个依托铁路货场（专用线）为核心的区域级以上综合物流园区，铁路专用线、货场设施利用效率大幅提高，铁路物流园区的综合保税、期货交割、集散贸易、国检商检等配套功能和服务体系更加完备。

——运贸产协同融合发展水平显著提升。实现运能利用效率、对外贸易和制造业发展的“三提升”，“特种商品口岸+跨境电商”、“徐新亚班列+商品交易中心+跨境电商”等业务模式发展加快，物流增值服务进一步拓宽，形成“以运带贸、以贸促产、以产提运”的良性产业互补发展格局。

——路地企业合作机制不断完善。地方（企业）与国铁在运输管理和贸易协同方面合作不断深化，政策衔接、规划制定、信息沟通、项目推进等实现有效对接，重点铁路物流园区“路地（企）共建”模式不断创新，形成共同开发、共同经营、共同管理的双赢合作新机制。

### （三）实施路径

围绕商贸物流中心城市建设，突出“运贸产结合，路地企联合”，完善公铁、铁水多式联运体系，创新发展机制，打造一批铁路物流园区，加快形成商贸物流中心城市建设的重要支撑。

以构建多式联运体系为重点，推动物流降本增效。推动铁路专用线直入港区、园区，构建设施完善、运能充分、衔接通畅、技术先进、绿色高效的公铁、铁水区域性多式联运体系，实现各种运输方式的高效衔接，有效降低全社会物流成本，提高物流效率。

以运贸产结合为重点，推动铁路物流协同融合发展。创新运、贸、产融合发展机制，突出对接产业发展需求，加快发展铁路城际快运、特需班列、中亚班列、中欧班列等货运班列产品，着力发展铁路物流贸易、集装箱货运、期货交割等服务业务，实现铁路运输、货物贸易和生产需求全面协调发展的良好态势。

以路地企联合为重点，创新共建共享合作机制。加强地方（企业）与国铁在运输管理、贸易协同方面的深化合作，鼓励社会资本参与建设运营，不断创新共建、共营、共管的“路地（企）合作”机制，实现在政策规划、信息、项目等方面的高效衔接。

### **三、重点任务**

#### **（一）优化铁路物流园区功能布局**

以提升铁路物流集散能力、运转效率和增强区域产业集聚度为重点，以完善园区配套功能性项目为抓手，紧贴产业发展需求，瞄准物流需求和供给两端，优化整合要素资源，打造一个全国性铁路物流中心、六个区域性铁路物流基地、多个地区性铁路物流节点，形成“1+6+N”层级分明、功能互补的布局体系。

**表 3-1 布局体系功能分类**

| 名称      | 主要功能                                                                                             |
|---------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 全国性物流中心 | 具备货物集散、中转功能，能够完善物流园区、口岸与铁路干线的连接，物流组织和管理能力齐备，能够提供保税物流、保税服务、仓储加工、国际采购、跨境电商、贸易销售、交易结算、物流配送、维修服务等功能。 |
| 区域性物流基地 | 具备一定物流组织管理和货物集散功能，能够提供包括运输、仓储、配送和流通加工等物流服务功能，作为全国性物流中心在一定区域范围内的重要支撑与补充。                          |
| 地区性物流节点 | 能够提供“门到门”运输服务、仓储、配送、流通加工及商贸等服务的综合型物流节点、专业型物流节点和依托铁路专用线为大型企业服务的企业型物流节点，衔接终端市场和客户，形成点状辐射。          |

### 1.做强 1 个全国性物流中心

徐州（铜山货场）铁路物流园。围绕国家一类陆路（铁路）开放口岸、集“物流+保税贸易+产业”于一体的亚欧铁路重要商贸平台建设，加快推动铜山货场升级改造，大力实施综合改造、连片开发、环境提升等措施，加快建设徐州铁路货运“无水港”，完善口岸通关、报关报检、保税物流、综合保税、海关监管等功能性项目建设，提升物流园区集零成整、中转集散功能，强化对外向型经济的物流服务支撑。培育发展徐州至塔什干班列，推动中亚、中欧班列有序发展、扩量增效。到 2022 年，货场能力利用率大幅提高，物流园区通关报检、保税贸易、中转集散、信息平台等配套功能明显提升。

#### 专栏 2 铜山货场基本情况

铜山货场地处徐州市西郊三环路外，连接陇海线，是华东地区通往苏、鲁、豫、皖铁路货物运输的重要集散地之一。铜山货场占地 1244 亩，目前是淮海经济区内面积最大的铁路货场，设有 16 股尽头

式线路（货 15 拆除），货物线平行布置，道间平均距 80 米。原设计能力为年 1000 万吨。主要办理整车、二十英尺及四十英尺集装箱发到业务，到达货物品类主要为小汽车、煤炭、化肥、粮食、钢材及少量集装箱货物等。货场内雨棚 1 座，面积 7022 平方米。仓库 7 座，总面积 12464 平方米。集装箱堆场面积 17000 平方米，堆码能力 1200 台箱（20 英尺箱）。起重设备有门吊 4 台（集装箱专用 40.5 吨一台，36 吨两台，20 吨一台），装载机 8 台，内燃叉车 4 台。

## 2. 做大 6 个区域性物流基地

规划以北三环物流集聚区（徐州北货场、杨屯货场）、徐州综合保税区（开发区、双楼物流园区规划专用线）、新沂铁路物流园区（新沂货场）、邳州综合物流园区（邳州货场）、沛县港物流园区（沛县港沛城作业区规划专用线）以及铜山利国钢铁物流园区（利国货场）为发展基础，打造 6 个区域性物流基地。

北三环物流集聚区。围绕省级示范物流园区、区域性生产资料和生活资料集散基地建设，依托徐州北编组站集结、编组能力，整合优化万寨港、金驹物流园、中轻海鸥等铁路专用线功能。依托徐州港顺堤河作业区转型为全省多式联运示范试点契机，完善港口专用线等物流设施，形成与万寨港、金驹物流园、丰树物流园、淮海智慧物流园、鼎易恒物流园等园区的联动发展，构建铁路专用线与京杭运河港口、公路网等“公铁水”联运体系，降低线路物流成本。加快建成万寨港、顺堤河作业区等多式联运专业化站场，积极开辟铁路特需班列、铁水联运集装箱班线等线路，重点发展钢材、建材、工程机械、五金机电等大宗生产资料铁路物流，以及食品、农副产品、医药、家电、烟草等生活资料城际

铁路快运物流。到 2022 年，铁路专用线与干支线、物流园、周边货场（徐州北货场、杨屯货场等）的衔接能力和转运效率明显提升，北三环物流集聚区集散分拨、市场交易、信息服务、资源整合等配套服务功能得到完备。

### 专栏 3 北三环物流集聚区基本情况

北三环物流集聚区位于徐州市鼓楼区北部，东临徐州经济技术开发区、西至华润路（徐沛快速通道）东侧、南临徐州北站货场、北抵拾屯河，总面积 511.55 公顷，约 7673.2 亩。园区现有金驹物流园、万寨港物流园、孟家沟港物流园等物流园区，拥有万寨港、金驹物流园、中轻海鸥三条铁路专运线，京杭大运河孟家沟、万寨两大港口坐落在园区内，具有公、铁、水于一体的多式联运交通基础，是鼓楼区物流开发片区交通条件最为优越的地块。目前已建成金驹物流园、孟家沟港、万寨港、好得家物资商城等项目，中巴商贸合作淮海国际（智慧）物流园、丰树物流园、鼎易恒现代物流园等物流项目即将落地。

徐州综合保税区。围绕打造现代化综合保税区的功能定位，科学优化布局开发区及双楼物流园区铁路专用线，加强专用线与区内港口、物流园区、开发区、公路网的高效衔接，加快完善区域集疏运体系。依托徐州综合保税区（A 区）规划专用线，完善与公路网、内河港口、铁路编组站链接的“公铁水”联运体系，发挥开发区徐工集团、卡特彼勒等保税加工项目集聚优势，提升装备制造业铁路运输能力。依托徐州综合保税区（B 区）高端生产要素集聚优势，加快推进保税加工、保税物流、保税服务、保税贸易等功能性项目建设，大力发展保税加工、保税物流、工业产品及零部件研发再制造维修、进出口商品展览展示、物流信息

处理及咨询服务、货物及服务贸易、期货交易、跨境贸易电子商务、总部经济、供应链金融、离岸金融、电子口岸等功能。到 2022 年，铁路专用线利用效能实现满负荷运行，综合保税区的特殊开放功能明显增强。

#### 专栏 4 徐州综合保税区基本情况

徐州综合保税区位于徐州经济技术开发区内，分 A 区和 B 区，总面积约 2.06 平方公里。A 区面积约 1.9 平方公里，四至范围为南至金港路、北至金山桥作业区航道、西至星丰金属公司西界、东至银星机械厂，该区块紧临京福、连霍高速公路，毗邻京杭大运河，拥有铁路专用线，且有专用通道与徐州保税物流中心（B 区）、徐州观音国际机场、徐州铁路编组站连接，具备“公铁水空”多式联运条件；B 区为拟建设的双楼物流园区，用地面积约 0.156 平方公里，四至范围为东至港中路、南至京杭大运河、西至疏港西路、北至临港大道。目前综合保税区已签约及在谈的重点项目 26 个，其中保税加工项目 12 个，保税物流项目 8 个，保税服务项目 5 个，保税贸易项目 1 个。

新沂铁路物流园区。围绕区域性综合型物流基地建设，加快推进新沂货场升级改造，推动新沂铁路物流园建设，完善园区铁路物流设施建设，加强与新沂港、新沂公路港等重要物流节点的联系协作，积极衔接“连云港-徐州”的海河联运直达通道，大力发展跨区域性粮食、钢铁、煤炭、化工、建材等大宗物资物流，及集装箱、件杂货物等铁水、铁公多式联运物流，重点为农贸、精细化工、纺织服装、电子信息、机械制造、新型能源等地方优势产业提供集公铁联运、流通加工、仓储配送、展示交易等服务。

到 2022 年，货场能力利用率提高到 80%，专用线运能效率大幅提升，货物集散、贸易销售、仓储配送、展示交易等配套服务功能显著增强。

#### **专栏 5 新沂铁路货场基本情况**

新沂货场占地 108 亩，紧邻 205 国道，距京沪、连霍高速 7 公里，交通便利，路网发达，车站办理整车、二十英尺、四十英尺集装箱货物到发业务，是鲁南和苏北地区 5 市 18 县的物资集散中心。主要办理发送以粮食类、化肥类、钢材类、矿建类、非金、鲜活类以及适合集装箱运输的瓷砖、瓷器、五金、汽车配件等货物；到达货物以煤炭、化肥、玉米、大豆、高粱、原木、矿石等为主。

邳州综合物流园区。围绕区域性物流中心建设，加快完成邳州货场升级改造，积极发展以铁路货场为核心的综合物流园区。紧密联系徐州铁路枢纽和连云港港口，联动发展邳州港、邳州开发区、周边货场，构建重要物流节点相互连接的集疏运体系，依托地方优势产业，主动承接跨区域性粮食、化肥、板材、石膏、农副产品等大宗物资铁路物流，积极开展铁路物流贸易、集装箱货运、集散分拨、流通配送、期货交割、冷链物流等铁路物流服务业务。到 2022 年，货场利用能力、专用线运能效率得到显著提升，园区配套服务水平明显增强。

#### **专栏 6 邳州铁路货场基本情况**

邳州货场分为南、北两处货场，地处大运河畔的邳州市运河镇，距徐连一级公路仅一公里，连霍高速公路仅五公里，与京杭大运河上的邳州港近在咫尺，地理位置优越，交通便利，货物发送涵盖本地区及周边的宿迁、临沂等地区。车站内办理整车货物的发送到达，主要办理发到货物的品类：粮食、化肥、板材、石膏、农副产品等。

北货场：位于邳州站北侧，有货物线三条，货一道有效容车数为

20 辆，仓库 4 座面积 2300 平方，其中一侧高站台可供叉车作业，有装卸机械 3 吨叉车一台。货两道有效容车数 22 辆，有龙门吊一台起重能力为 26 吨，门吊线路有效容车 14 辆。货三道有效容车 21 辆，其中一侧有高站台，高站台容车 7 辆，一侧防湿货位 30 个。

南货场：位于邳州站南侧，有线路四条，货五道为走行线。货六道有效容车数 42 辆，其中散堆装装车货位容车 10 辆，机械散堆卸货位容车 18 辆，人力散堆装货位容车 14 辆，有卸煤机一台。货七道散堆装卸车货位有效容车 25 辆。货八道散堆装货位有效容车 15 辆。

沛县港物流园区。围绕区域性大宗物资集散基地建设，加快建设沛县港沛城作业区铁路专用线，提升利用沛县港丰乐作业区专用线、东原港专用线，完善港区集疏运体系，优化铁路“前后一公里”衔接，实现港铁无缝对接。依托沛县港沛城作业区、丰乐作业区、东原港临港物流园临港产业集聚优势，形成“三港联动”的发展格局，重点发展临港物流。立足丰县、沛县的冶化建材、电力生产、煤盐化工、铝加工、农副产品加工等产业优势，开展跨区域性粮食、煤炭、建材、农副产品、机械设备等大宗物资集散等业务。到 2022 年，港区集疏运体系进一步完善，专用线运能效率实现满负荷运行，临港物流成为支撑园区物流产业发展的有效方式。

#### 专栏 7 沛县港沛城作业区基本情况

沛县港区以散货和杂货运输为主，主要为当地及周边地区经济发展、城市建设服务。沛城作业区是徐州港 14 个重要公共作业区之一，也是沛县港区的两个重要作业区之一。沛城作业区位于沿河右岸东环路大桥下游 200 米至东环路大桥下游 600 米之间，规划岸线长度 400m，从事矿建材料、件杂货装卸运输，主要为沛县工业园区及沛县服务，规划新建 500 吨级件杂货泊位 6 个，设计吞吐能力 100 万吨，占用岸线 400 米，占地面积 8 万平方米。

利国钢铁物流园区。围绕专业型物流基地建设，完成利国货场升级改造，加快推进利国钢铁物流园区建设。以圣戈班易地技改为契机，推动柳泉冶金物流园区建设，配套建设柳泉冶金物流园铁路专用线。依托恒兴金属、泰发特钢、兴达钢铁、荣阳钢铁、东亚钢铁、利国钢铁、东南钢铁等大型钢铁冶金企业，提供铁矿砂、焦炭、钢材的货品交易、装卸储存、加工配送等服务。到 2022 年，货场能力利用率提高到 80%，专用线利用效能与园区发展相匹配，园区贸易流转速度和仓储货运能力显著提高。

#### 专栏 8 利国站及铁路货场基本情况

利国站是京沪线上的一个四等中间站，中心里程为京沪 K766+050，于 2006 年停止办理货运业务。该站现有 8 股道，设正线 2 条、到发线 3 条，有效长均为 1050m；货物线 1 条、有效长 426m，牵出线 1 条、有效长 547m，车库线 1 条、有效长 50m。站房位于下行线右侧，站房同侧有铁矿专用线接轨，目前已废弃。

利国货场位于铜山区利国镇，2015 年 7 月 6 日开通使用，主要服务利国镇钢铁企业铁矿石到达和钢铁产品外运。

利国镇具有二千多年铁矿开采冶炼历史，目前，镇内共有钢铁企业 10 余家，形成了年产生铁 600 万吨、钢 300 万吨的能力。利国规模钢铁企业中“徐州牛头山铸业有限公司”与利国站停用货场仅有一墙之隔。铁矿砂原料主要来源连云港口岸。该货场自 2005 年 2 月停用，取消货运业务，直至 2015 年 3 月通过路企对话，达成开通货运业务意向。历时 2 个月的改造建设，于 7 月 1 日正式开通，主要承办连云港港口矿砂到卸业务及生铁、钢材的发送。

### 3. 做优多个地区性物流节点

规划依托其他与专用线连接的铁路货场（徐州西站货场、大庙货场、青山泉货场等），港口作业区（新沂港、邳州港、丰县

港等)，以及依托原有矿区闲置专用线拟建的物流园（包括张小楼物流园、垞城（垞城电厂）物流园、韩桥物流园、张集物流园、旗山物流园等），打造成能够提供“门到门”运输服务、仓储、配送、流通加工及商贸等服务的综合型物流节点、专业型物流节点和依托专用线为大型企业服务的的企业型物流节点。

到 2022 年，争取做优若干个地区性物流节点，并可根据各地经济发展需要及情况变化予以动态调整。

## （二）提升铁路专用线利用效率

通过改造新建、整合优化、企业共用、转型发展等方式，提高我市铁路专用线利用效率，完善铁路专用线路网结构，将铁路专用线延伸至大型厂矿企业、产业园区、重要港口和口岸，基本覆盖年运量 50 万吨以上的大宗物资发到点，强化集疏运系统，着力解决“最后一公里”问题，提升大宗物资公铁水联运及市场份额。

### 1.提升利用既有铁路专用线

提升利用北三环物流集聚区既有专用线。依托徐州北编组站及万寨港、金驹物流园、中轻海鸥等既有专用线资源，整合优化线路网络，提高中心城区既有铁路专用线利用水平。服务北三环物流集聚区，重点运输钢材、建材、工程机械、五金机电等大宗生产资料以及食品、农副产品、医药、家电、烟草等生活资料。

提升利用下淀片区既有铁路专用线。结合“城市记忆”研究再利用模式，支持下淀片区既有铁路专用线（圣戈班（徐州）管

道有限公司专用线、徐州储运有限责任公司专用线、徐州国家粮食储备库专用线)再利用,包括旅游观光、文化传播、商业服务、游乐休憩等多种利用方式。结合徐州城市总体规划,优化既有铁路专用线用地结构,科学调整铁路专用线用地功能,合理配置功能弱化的铁路货场用地,推进铁路用地综合开发。

提升利用已关闭矿区铁路专用线。利用沛县、铜山、贾汪原有矿区闲置铁路专用线、铁路机车、车辆、车站、集配站等铁路货运设施,和仓库、煤场等铁路仓储资源,推动关停矿区向铁路物流园区转型发展。推动徐矿集团综合物流基地(华信新城)建设,依托张小楼物流园,优化张小楼井专用线路,发展农产品冷链物流;以垞城(垞城电厂)物流园(粮油食品物流产业园)为载体,优化垞城矿专用线路,发展食品及农副产品物流;依托韩桥物流园,优化韩桥矿专用线路,发展装备制造、建材化工物流;以张集物流园、旗山物流园为载体,优化张集矿、旗山矿专用线,发展商贸物流。

到 2022 年,既有专用线路服务铁路货场、物流园区利用效率争取达到 80%。

## 2.合理布局物流园区铁路专用线

建设产业园区铁路专用线。加快推动徐州经济技术开发区规划布局铁路专用线,重点服务徐工、中能、协鑫集团等世界级龙头企业,发展装备制造业、新能源、新材料等生产资料铁路物流。加快推动邳州经济开发区化工园区铁路专用线建设,提升铁路专

用线对煤化工、石油化工、生物化工等产业的物流服务能力。鼓励省级以上开发区、物流园区以及大型厂矿、钢铁企业根据自身市场需求和运输实际，合理布局铁路专用线，补齐集疏运体系短板，提高铁路专用线对区域产业的支撑作用，促进铁路物流与产业融合发展。

**建设重要港区铁路专用线。**依托京杭大运河沿线重要的产业集聚区，充分发挥内河港口运输优势，大力发展煤炭、矿产品、粮食等大宗物品集装箱、件杂货物流，充分发挥铁路、水路在长距离、大宗货物运输中的成本优势和绿色环保的特点，加快推进重要港区专用线建设，强化港口与外围骨干铁路网衔接力度，完善港口铁路货运集疏运体系，丰富港区专用线功能。

到 2022 年，新建铁路专用线 13 条，里程达到 93 公里，利用效能与物流园区发展相匹配。

### （三）加快构建多式联运体系

依托徐州齐全的综合交通体系，着力构建公铁联运、铁水联运体系，打造区域性公铁联运中心、华东地区大宗物资铁水联运中心。

**加快构建公铁联运体系。**围绕徐州（铜山货场）铁路物流园、徐州北三环物流集聚区（徐州北货场、杨屯货场）、利国（利国货场）钢铁物流园、新沂（新沂货场）铁路物流园、邳州（邳州货场）铁路物流园等物流基地，依托五洲公路港、新沂公路港等大型公路港，加快公路配套建设，依托公路运输灵活便捷性，形

成以铁路货场（专用线）为核心的配送网络，实现“门到门”运输，解决“前后一公里”衔接不畅问题，加快实施铁路（专用线）引入大型公路港（货运站）、物流园区、产业企业工程，提升设施设备衔接配套水平，有效减少货物装卸、转运、倒载次数，提高公铁联运枢纽一体化水平。加强货源组织和集散功能，提高运输组织效率和辐射范围，推进开行公铁联运班列，强化对淮海经济区乃至半径超 1000 公里腹地的物流辐射力，引导大宗物资、商品汽车等中长距离公路运输有序向铁路转移。到 2022 年，形成 5 个公铁联运主要枢纽。

**表 3-2 规划建设公铁联运主要枢纽**

| 枢纽名称            | 主要服务对象                                | 功能定位      | 主要依托物流基地        |
|-----------------|---------------------------------------|-----------|-----------------|
| 徐州铁路物流园公铁联运中心   | 服务装备制造、能源、食品加工等产业和生活物资运输              | 综合性公铁联运枢纽 | 徐州（铜山货场）铁路物流园   |
| 北三环物流集聚区公铁水联运中心 | 服务装备制造、食品加工、建材等产业和生活物资运输              | 综合性公铁联运枢纽 | 北三环物流集聚区（徐州北货场） |
| 新沂铁路物流园公铁联运中心   | 农贸、精细化工、纺织服装、电子信息、机械制造、新型能源等产业和生活物资运输 | 综合性公铁联运枢纽 | 新沂（新沂货场）铁路物流园   |
| 邳州铁路物流园公铁联运中心   | 承接跨区域间产业转移带来的大宗物资铁路物流                 | 综合性公铁联运枢纽 | 邳州（邳州货场）铁路物流园   |
| 利国钢铁物流园公铁联运中心   | 主要服务冶金产业，承担铁矿石等原材料运入和生铁、粗钢、钢材等产成品运出   | 专业性公铁联运枢纽 | 利国（利国货场）钢铁物流园   |

加快构建铁水联运体系。统筹铁路专用线与重要港区的规划对接，加快推进港区专用线建设，实现铁路专用线与港区高效衔接，推进铁水联运一体化，提高铁路集疏运比重，着力构建布局合理、能力充分、技术先进、衔接高效的铁水联运体系。加快推

进港区铁路装卸场站建设，增强铁水联运货物集散能力。深入开展集装箱铁水联运，优化港区短驳作业流程，提高班列作业效率，减少集装箱在港区停留时间。加快徐州港顺堤河作业区、金山桥作业区（徐州经济技术开发区）、双楼港（双楼物流园区）、新沂港、邳州港、丰县港、沛县港等港口作业区专用线建设，建成便捷高效、无缝衔接的徐州港多式联运系统。到 2022 年，形成 9 个铁水联运主要枢纽。

**表 3-3 规划建设铁水联运主要枢纽**

| 枢纽名称                 | 服务对象                        | 功能                                                                  | 主要依托物流基地  |
|----------------------|-----------------------------|---------------------------------------------------------------------|-----------|
| 双楼港多式联运物流中心          | 服务区域经济和物资运输、徐州以及周边地区临港产业    | 重点区域转运节点，以煤炭为主，拓展集装箱、钢材、矿建、通用件杂等货种，打造集物流配送、加工服务、商贸、仓储、产品展示于一体的综合保税区 | 徐州双楼物流园   |
| 顺堤河多式联运交通物流园         | 服务国家煤炭转运、腹地物资运输、徐州城市建设和产业开发 | 重点区域转运节点，打造以煤炭铁水联运为特色，具有临港物流加工、物资集散交易等功能的临港物流中心                     | 徐州顺堤河作业区  |
| 金山桥作业区多式联运物流中心       | 国家级徐州经济技术开发区和徐州市圈           | 提供集装箱、工业制成品、件杂货、矿建材料运输和物流服务。                                        | 徐州经济技术开发区 |
| 北三环物流集聚区（万寨港）公铁水联运中心 | 北三环物流集聚区及周边地区               | 提供件杂货、集装箱等适港物流服务，重点提升物资多式联运、临港物流等功能                                 | 北三环物流集聚区  |
| 邳州港区邳州作业区公铁水联运中心     | 服务煤炭转运、腹地资源开发和经济发展服务        | 一般区域转运节点，以煤炭为主，拓展集装箱、工业制成品等货种                                       | 邳州市港口物流园  |
| 沛县港区沛城作业区公铁水联运中心     | 服务沛县、沛县经济技术开发区货物运输          | 本地外运节点，承担沛县矿区煤炭外运为主                                                 | 沛县临港物流园   |