

# A SWOT Analysis on the Logistics Integration of Beijing-Tianjin-Hebei Region

Zhangning Li, Jianfeng Zhao, Qinwen Yang, Kun Chen, Wei Huang

The College of Economics and Management, Beijing Institute of Petrochemical and Technology, Beijing

Email: zhaojianfeng@bipt.edu.cn

Received: Nov. 24<sup>th</sup>, 2015; accepted: Dec. 11<sup>th</sup>, 2015; published: Dec. 14<sup>th</sup>, 2015

Copyright © 2015 by authors and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

---

## Abstract

Regional logistics can not only reduce the operation cost and improve the circulation efficiency, but also can promote the healthy development of regional economy. The regional logistics development of Beijing-Tianjin-Hebei obviously lags behind the Pearl River Delta and Yangtze River Delta region. Under the guidance of collaborative development strategy of Beijing-Tianjin-Hebei, it will greatly promote the coordinated development of regional economy for Beijing-Tianjin-Hebei while achieving regional logistics integration. In this paper, we analyze the strengths, weaknesses, opportunities and threats of Beijing-Tianjin-Hebei regional logistics integration, then put forward feasible suggestions for the existing problems.

## Keywords

Beijing-Tianjin-Hebei, Regional Logistics Integration, SWOT Analysis

---

# 京津冀区域物流一体化SWOT分析

黎张宁, 赵剑峰, 杨钦文, 陈坤, 黄伟

北京石油化工学院经管学院, 北京

Email: zhaojianfeng@bipt.edu.cn

收稿日期: 2015年11月24日; 录用日期: 2015年12月11日; 发布日期: 2015年12月14日

## 摘要

区域物流不仅可以降低区域内的运行成本和提高流通效率，而且还能促进区域经济健康发展。京津冀区域物流发展水平明显落后于“珠三角”、“长三角”地区。在京津冀协同发展战略的指导下，京津冀实现区域物流协同发展，必将大大促进区域经济整合与协调发展，加快区域经济的一体化步伐。本文对京津冀区域物流一体化进行优势、劣势、机会及威胁等方面分析，针对存在的问题提出可行建议。

## 关键词

京津冀，区域物流一体化，SWOT分析

## 1. 引言

京津冀地区包括北京、天津两大直辖市和河北省的石家庄、唐山、保定、廊坊、秦皇岛、承德、张家口、沧州、衡水、邢台、邯郸共 11 个地级市[1]。北京是全国政治、文化和国际交流中心，经济实力雄厚，商业服务业发达。天津是我国北方重要的、综合性的港口城市，经济发展潜力巨大，河北是华北地区的腹地，在能源、原材料、工业、港口运输等方面具有优势。京津冀被称为我国继“长三角”、“珠三角”之后的第三增长极。

随着区域经济发展的进一步加快，现代信息技术的不断进步，区域物流的发展水平成为一个区域经济发展水平的重要标志。京津冀区域经济发展离不开区域大物流的支持，只有发展跨区域大交通大流通，才能形成新的区域经济增长极。

## 2. 京津冀物流一体化的优势

### 2.1. 地理位置优越，市场需求广阔

京津冀位于我国华北，西北、中南和东北三大区域、东临渤海，是我国进入东北亚，通向太平洋重要前沿，也是连接中亚、西亚和欧洲大陆的重要起点。北京是我国首都，是重要的政治、文化、金融、教育以及对外交流的中心，天津是我国冶金、石化、机械制造发展重地，河北省是钢铁、医药、化工、建材和农业生产大省，这都是长三角和珠三角所不具备的地理优势。2013 年，京津冀两市一省地区生产总值为 62172.13 亿元，占全国国内生产总值比例为 10.93%，社会货运量占全国 6.56%，货物进出口总额占到全国 14.7%，说明区域经济在全国占有很大优势。物流经济主要指标也说明京津冀在全国物流产业发展中比较活跃，并且具有很大发展空间。北京现代物流业发展迅速，主要体现在第三方专业物流发展迅速，每年新兴第三方物流公司业务增长量保持在 30% 以上。河北省中小物流企业发展迅速，2012 年新增仓储、邮政、装卸搬运及其它运输服务业施工项目 300 多项，零担货运站、仓储面积和运输企业连续三年都有比较大的增幅。从地区企业信息化及电子商务发展情况数据来看，有电子商务活动企业数占到全国企业总数比例为 5.2%，而北京市和天津市高于全国水平，分别达到 7.5% 和 5.4%，北京市电子商务交易额占到全国 13.2% 的份额，三地占到全国交易额 17%，电子商务的发展背后必须依托高效的物流配送体系作为支撑，显示出广阔的发展前景。

### 2.2. 交通发达，形成海、陆、空立体运输网络

现代物流发展物流基础设施设备是条件。京津冀区域范围内交通发达，海陆空及管道运输基础设备都比较先进[2]，为区域物流发展及省级、跨区物流合作创造了良好基础。具体数据见表 1。

Table 1. Transportation data of Beijing-Tianjin-Hebei in 2013

表 1. 京津冀 2013 年交通运输数据

区域	铁路营业里程/km	公路里程/km	高速公路/km	公路营运载货汽车拥有量(万辆)	主要港口货物吞吐量(万吨)
全国	103,144.6	4,356,218	104,438	1419.48	728,098
北京	1276.7	21,673	923	18.63	--
天津	963.4	15,718	1103	15.98	50,063
河北	6255.5	174,492	5619	131.48	88,984
全国	103,144.6	4,356,218	104,438	1419.48	728,098

资料来源：《中国统计年鉴 2014》。

铁路运输在京津冀的作用比较突出，京哈、京沪、京九、京广、京原、京包、京承、丰沙等线路在北京汇集，同时大秦线也通过北京。汇集在天津的铁路线主要有京哈、津沪和津蓟线。河北省以石家庄为中心，已经形成了北方物流交通中心，通过河北省的有京广、京山、津浦、石太等 15 条铁路干线。

京津冀公路交通比较发达。高速路链接了京津冀三个行政中心，北京、天津各区和河北省 11 个地级市，同时高速路与区内各大铁路枢纽、各大港口相通，实现了区内多式联运模式。省级公路延伸到各个县区，实现了乡乡村村通公路，并在近年逐步实现了拓宽、升级改造等工程。

在三大区域经济中，京津冀东临渤海，有秦皇岛、黄骅、唐山、京唐、曹妃甸、天津六大海港，并形成了煤炭、原油、矿石、集装箱等港口运输系统，中外航线 200 多条，三地港口货物吞吐量达 13 亿吨以上，成为我国继长三角、珠三角之后的第三大海港群。并且随着天津滨海新区和曹妃甸的发展，加强了海港与内陆城市的发展，扩展了海陆多式联运的范围。京津冀区域有北京、天津、石家庄、秦皇岛、邢台五个机场，以及正在建设中的北京新机场，为三地与区域外以及海外物流运输创造了条件。

### 3. 京津冀物流一体化的劣势

#### 3.1. 物流基础设施建设与管理有待完善

物流基础设施建设不完善主要体现在以下方面：1) 京津冀区域物流基础设施结构及功能存在一些问题，缺乏明确合理的分工与协作。天津港、秦皇岛港、曹妃甸港区、黄骅港等是北方重要的港口，2013 年京津冀主要港口货物吞吐量占全国 19% 比例，但都在向综合性港口发展。天津港和曹妃甸港区的距离只有 38 海里，在开发、合作方面最有互补性，天津港是百年老港、综合性大港，2014 年集装箱吞吐量达到 1400 万标准箱，再次进入全球十大集装箱港口行列，应该继续以集装箱、外贸为主，发挥综合性强的优势，建设具有较强竞争力的国际贸易大港，但仍在大力发展矿石、煤炭等运输业务；曹妃甸港是渤海海域唯一不需要开挖航道和港池即可建设多个 25 万吨级乃至 30 万吨级大型深水泊位的天然良港，建设大型泊位的成本相对低，应该重点发展提升大吨位的矿石、钢材和石油吞吐能力，但也要大力发展集装箱业务，搞综合性港口。各港口独自经营，竞争大于合作，难以形成区域整体竞争合力。2) 由于原有各自为政管理模式以及产业趋同，京津冀区域的物流中心以及货运枢纽较为分散[3]，如北京动物园、大红门服装批发市场是商贸物流中心，但随着首都疏解非核心功能及产业的转移，新的物流集散中心及配套基础设施有待建立与完善。3) 京津冀区域物流基础设施建设均衡化程度不高，比如北京市得益于 2008 年奥运会等大型活动的举办，城市基础设施建设水平得以大幅度提升，天津滨海新区战略的实施，基础设施建设也得以快速发展，京津城际铁路等架起了沟通的桥梁；反之河北的交通基础设施建设相对滞后，张家口到承德间还没有高速公路，这些问题都在一定程度上阻碍了京津冀区域物流一体化的发展。

### 3.2. 物流信息化服务水平有待提高

1) 京津冀地区物流企业以及企业物流的信息化建设和管理发展不均衡,比如北京依托中关村科技园区的大力发展和信息技术优势,有些企业实现了较为先进的信息技术与设施,而大量科技企业在中关村集聚,带来的是资金、人才的集聚,对于周边地区的辐射带动作用不够,周边地区很多企业还处于初级阶段,虽然近年来不断加大这方面投资,但有的还停留在手工操作来对信息进行收集、整理和运用,发展不均衡导致无法实现信息的有效对接;

2) 根据研究调查显示,区域物流信息平台会对区域物流发展产生重要的影响。京津冀很多企业对于公共信息网络交流平台的重视程度不够,导致无法实现信息的共享,从而使信息的价值很难得到体现;

3) 物流管理和技术水平有待提高,先进适用的物流管理软件在物流企业的应用有限,京津地区物流企业能结合自身状况进行自主开发与应用,而河北等周边地区由于缺乏相应人才,许多企业难以进行自主开发,这些都极大地影响了京津冀区域物流的一体化发展。

### 3.3. 缺乏相应的协调机制

京津冀区域物流协调程度较低,在很大程度上是原有北京市、天津市以及河北省三地政府制定物流政策时缺乏统筹规划,仅仅从自身利益和目标出发,缺乏地区间的协商机制和利益分配机制[4],这种情况下制定出的政策很难促进京津冀区域的物流一体化模式发展。同时,京津冀区域的市场机制不尽完善和缺乏健全的市场体系,导致很难建立统一公平的区域物流市场环境,进而影响京津冀地区的物流发展。

### 3.4. 缺乏物流人才的联合开发和合作培养

就京津冀目前的情况看,京津冀地区科技资源丰富,人才优势明显。但是,这种人才优势,由于受京津冀一体化发展滞后的影响并没有在区域整体发展中显现出来,由于没有对人力资源进行有效整合,实现优势互补,自然也就没有形成整体发展合力,进而影响了京津冀区域物流一体化发展。

## 4. 京津冀物流一体化的机会

### 4.1. 政策的支持和冬奥会的成功申办

京津冀协同发展战略的提出无疑为区域物流一体化提供了政策支持与保障。七年之后暨 2022 年北京携手张家口将举办冬奥会无疑为区域物流的大发展提供了契机,与之配套的交通路网规划实施将是“十三五”规划京津冀协同发展的重要内容。把交通一体化作为先行领域,既符合经济发展规律,又切合京津冀区域实际,为京津冀地区交通运输发展带来了千载难逢的重大机遇。

服务京津冀协同发展,加快交通一体化进程,加快发展综合运输网络,是加快京津冀城市群建设的迫切需要。强化交通运输主枢纽、主通道作用,统筹区域间、城市间、城乡间各种交通方式协调发展,加快构建快速、便捷、高效、安全、大容量、低成本的区域网络化综合运输体系。

### 4.2. 有利于分工协作,强化物流枢纽功能

区域物流一体化以区域中心城市为依托,着眼于整个城市群空间布局和产业结构调整。各自有明确分工与定位,北京市致力于城市物流、国际物流、电商物流的发展;而天津依托天津港优势重力打造北方航运中心;而河北承接非首都核心功能资源,依托传统生产制造优势及铁路、水路港口无缝连接优势,强化石家庄、秦皇岛、唐山、张家口、承德等城市区域枢纽功能。通过加快建设现代综合运输枢纽,在京津冀实现旅客运输“零距离换乘”和货物运输“无缝衔接”。深化京津冀三地联运合作,着眼于提高京津冀区域的交通效率,实现铁路客运专线的纵横连通;着眼于实现与京津的高效连接,推动北京大外

环等高速公路通道建设；着眼于构建铁路货运大通道，提升河北的交通服务保障能力。

同时加快建设低成本货运物流网。以北京为中心，建设京秦、京廊沧、京衡、京石、京张、京承六条经济大通道。以经济大通道为基础，加强物流基础设施的建设和衔接，加强货运场站与物流园区的规划衔接。

同时抓住首都二机场建立的契机，打造区域临空经济和空港物流，强化区域物流中心的建设。

## 5. 京津冀区域物流一体化的威胁

### 5.1. 经济发展差异及市场化程度不高

和“珠三角”、“长三角”相比，由于北京作为中国首都，政治中心的地位，决定了京津冀地区行政色彩较浓，国有经济占的比重较大，市场主体活跃度不够，与物流业相关的某些垄断行业改革滞后，行政性垄断经营依然存在一定问题，妨碍了区域化物流协同发展环境的建立，对物流资源的整合和一体化运行形成一定的障碍性。同时北京市作为首都，长期形成的人文、教育、医疗等优势资源是其他地区难以比拟的，对于物流资金、人才等吸引程度远高于河北省，对于物流一体化要素的流动构成威胁。

### 5.2. 地域观念、文化差异

“珠三角”、“长三角”地区历来是改革开放前沿地带，形成了很强的竞争氛围。“珠三角”和“长三角”地区在经济总量上超越京津冀地区，很大程度是因为其背后开放，创新的思想，文化精神在起着引领作用。

而京津冀地区属于内陆地区，“京广沪”文化存在很大差异，京津冀也存在较大差异。区域协调发展观念不强，开放、创新、包容意识有待增强，区域经济目标的实现仍然受到很强的行政区目标的制约，三地当自身利益与区域利益发生矛盾时，往往考虑更多的会是自身利益，这样对区域物流的整体规划，协同发展，带来一定的阻碍。

## 6. 京津冀区域物流一体化的建议

### 6.1. 建立科学的区域协同发展机制

《京津冀协同发展规划纲要》审议通过意味着京津冀协同发展的顶层设计基本完成，推动实施这一战略的总体方针已经明确。如何有效实施面临复杂的要素资源整合、消除行政壁垒、统筹社会事业发展多层面。需要区域内各经济重心建立利益共享、风险共担的互补型财政机制，建立利于整体利益增长的决策和协商机制，最主要要发挥市场机制在资源配置中的作用。

### 6.2. 物流人才政策

再好的政策都需要人去实施与创新。物流业的转移和错位发展也伴随着人才的流动。随着区域交通网络的发展，首都一小时经济圈更加明显，从北京到天津及石家庄都在一小时路程左右，从物流基础条件来看未来不是问题。目前突出的是京津对物流人才的吸附效应，使得物流人才在三地不能合理流动，三地对物流人才的认证还缺乏互认，尤其是资格认证、养老及公共福利等方面还无法实现无障碍转移。如果想实现京津冀的物流协作，在人才的合作和合理流动方面是需要能够采取切实可行的措施，让人才的流动无后顾之忧。

### 6.3. 加强物流信息化建设，提高其标准化程度

鉴于物流信息化的标准化程度和其所带来的效益成正相关，因此，对于京津冀区域而言，要加强物

流信息化建设，不断提高其标准化程度[5]，主要表现在以下方面：

- 1) 从京津冀区域的经济水平出发，来建立物流技术平台，从而大大提高物流企业的协作能力。
- 2) 通过出台相应财税政策，对物流企业连接不同区域服务网点的行为加以激励与引导，从而加快物流服务平台的建立。
- 3) 对物流基础标准进行统一，同时还要对落后的物流基础标准予以淘汰。

## 基金项目

北京石油化工学院 URT 项目《京津冀区域物流协同发展分析》(项目编号 2015J00095)。

## 参考文献 (References)

- [1] 霍丽娟. 关于京津冀物流一体化的思考[J]. 中国市场, 2015(5): 14-15.
- [2] 赵莉琴, 刘敬严, 訾红兵. 京津冀区域物流与城市群物流功能建设分析[J]. 石家庄铁道大学学报(社会科学版), 2014(9): 13-19.
- [3] 贾浩杰, 齐红梅. 京津冀区域物流一体化模式的建构策略探讨[J]. 经营管理者, 2015(6): 195.
- [4] 陈礼丹, 张文录. 基于 PEST 分析的京津冀区域物流业协同发展研究[J]. 商业经济, 2014(11): 51-53.
- [5] 郝玉龙, 穆岩. 以市场一体化为平台加快区域物流发展[J]. 中国流通经济, 2012(8): 18-20.