

Research on the Present Situation and Countermeasures of Jingnan Logistics Base

Wei Jing, Wensi Cheng, Siqu Zhang, Zhou Zhou, Yuanbo Wang

School of Economics and Management, Beijing Institute of Petrochemical Technology, Beijing
Email: 1542122013@qq.com, 656356869@qq.com, 243171960 @qq.com, 1289710930@qq.com,
932669153@qq.com

Received: Aug. 7th, 2017; accepted: Aug. 21st, 2017; published: Aug. 28th, 2017

Abstract

Logistics base as an important node for multiple logistics service functions has played a huge role in promoting the development of the logistics industry, and also makes great contribution to urban development and social benefit. The establishment of the logistics base in Jingnan is served in Beijing and surrounding cities to promote the logistics industry and economic development in Daxing district. This paper gives an overview of the development status of Jingnan logistics base. Based on the analysis of the field research of Jinnan logistics base, some suggestions are put forward for its practical problems.

Keywords

Beijing South Logistics Base, Development Status Quo, Countermeasure

京南物流基地发展现状及对策研究

井 玮, 程文思, 张思琪, 周 舟, 王渊博

北京石油化工学院经济管理学院, 北京
Email: 1542122013@qq.com, 656356869@qq.com, 243171960 @qq.com, 1289710930@qq.com,
932669153@qq.com

收稿日期: 2017年8月7日; 录用日期: 2017年8月21日; 发布日期: 2017年8月28日

摘 要

物流基地作为多种物流服务功能的重要节点不仅对物流业的发展起到了巨大的促进作用, 同时对城市发展及社会效益也做出了巨大的贡献。京南物流基地的建立, 服务于北京及周边城市, 以促进大兴区的物

流产业和经济的发展。本文就京南物流基地的发展现状作了概述, 根据我们对京南物流基地的实地调研进行简要地分析, 针对其实际存在的问题提出了几点建议。

关键词

京南物流基地, 发展现状, 对策

Copyright © 2017 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

1. 京南物流基地介绍

京南物流基地位于大兴新城南部, 京开高速公路、北京六环路、京九铁路交汇点位置, 与京开高速公路东侧的国家级科技园区生物制药产业基地相呼应, 毗邻京哈、京九、京沪、京广等干线铁路。园区内拥有 26 条铁路专用线、行包专列处理场, 整车零担亦可直达。规划区域内规划道路共计 21 条, 东西向 9 条, 南北向 12 条, 是北京唯一具有公路转铁路运输的综合物流基地, 区位优势得天独厚(图 1)。

北京“十一五”时期物流业发展规划指出要积极培育已具有一定物流规模的大兴京南和延庆京西北等大型综合物流区。京南物流基地可以承载 15% 的全北京市物流业务量。

北京“十三五”规划中提到, 有序疏解非首都功能是落实城市战略定位、治理“大城市病”的基础。要坚持问题导向, 坚持综合施策、久久为功, 更好地坚持和强化首都核心功能, 不断提升“四个服务”水平。全面落实疏解非首都功能任务是首要任务。严格执行、不断完善新增产业禁止限制目录, 坚决退出一般性产业特别是高消耗产业, 引导和推动区域性物流基地、区域性专业市场等部分第三产业整体迁出, 推动部分教育、医疗、培训机构等社会公共服务功能向京外发展, 有序疏解部分行政性、事业性服务机构。这也推动了京南物流基地的转型发展, 在大的战略方向上做出指导。

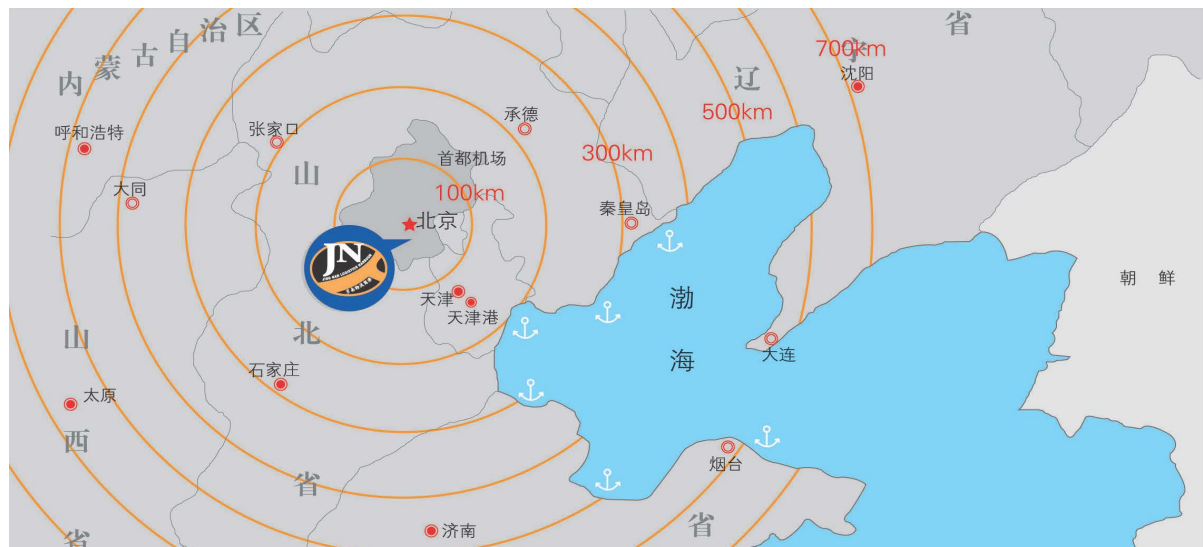


Figure 1. Current picture of the logistics base in Jingnan

图 1. 京南物流基地规划图

京南物流基地逐渐形成“物流基地”和“物流中心”的复合功能，实现进出北京货物集散，大型厂商和亚太地区集团采购和分销，制造商和分销商北京周边地区采购和分销。

现代交易型物流用地地块集中在基地西部沿京开高速公路沿线(图 2)。地块资料见上图图 1。现代交易型物流项目地块直接面向京开主路，项目前有宽 100 米停车场，共 15 万平米。

表 1 是京南物流基地 E、R、T 地块建筑设计指标。

根据表 1 计算 E、R、T 地块合计可以建设的建筑总面积为 649,490 平米。

- 可用于建设仓储设施 489,740 平米，约占建筑总面积的 75%；
- 商业用地可建面积约为 99,750 平米，可建设单体交易中心建筑，约占建筑总面积的 15%；
- 写字楼约为 48,000 平米，约占建筑总面积的 8%。

2. 发展现状

2.1. 管委会

北京京南物流基地管理委员会位于北京市大兴区天河北路 13 号(百利威物流大厦 402 室)，于 2013 年 10 月 30 日经由大兴区机构编制委员会批准设立，为正处级政府派出机构，行政编制仅用于配备处级领导干部。主要职责如下：根据区政府授权，负责大兴区京南物流基地的规划、建设、管理等组织协调工作；组织推动物流配送和电子商务等现代流通方式在全区的创新和发展。



Figure 2. Modern trading logistics platform
图 2. 现代交易型物流板块平台

Table 1. Construction design index of E, R and T plot of Jingnan logistics base
表 1. 京南物流基地 E、R、T 地块建筑设计指标

地号	用地性质	建筑占地面积 (平方米)	总建筑面积 (平方米)	建筑层数	层高 (米)	建筑总高	每层最多展位数 (个)	最多总展位数 (个)	总造价 (亿元)
E1-1	仓储	12,558	37,700	3	4	12	213	640	0.57
E1-2	仓储	8595	25,800	3	4	12	146	438	0.39
E 地合计	—	21,153	63,500	—	—	—	—	1079	0.95
R1-1	仓储	27,540	82,920	3	4	12	468	1405	1.24
R1-2	仓储	18,360	55,080	3	4	12	312	936	0.83
R2-1	商业	14,175	99,750	12	4	48	241	2892	2.99
R2-4	仓储	12,500	37,560	3	4	12	213	638	0.56
R3-1	行政办公	12,000	60,000	12	3.6	43.2	204	2448	1.80
R3-3	仓储	14,112	42,480	3	4	12	240	720	0.64
R 地合计	—	98,687	377,790	—	—	—	—	9038	8
T1-1	仓储	26,827	80,900	6	4	24	456	2736	1.21
T1-2	仓储	42,435	127,300	3	4	12	721	2164	1.91
T1-3									
T 地合计	—	69,262	208,200	—	—	—	—	4901	3.12
综合合计	—	189,102	649,490	—	—	—	—	15,017	12.14

大兴区京南物流基地管委会充分发挥服务职能，以折子工程将项目逐项落实到人，积极协调各职能部门，帮助企业办理各项手续，及时摸清在建项目的进度，遇到问题及时解决。在各相关部门的支持配合下，目前基地 3 个重点项目进展顺利。

普洛斯项目总占地面积 201,462.91 平方米，建筑面积 98,579 平方米，总投资 1.8 亿元。现已竣工投入使用，目前已有凡客诚品、屈臣氏、汇通天天、丽婴坊等企业入驻，年产值可达 4500 万元。

益海嘉里项目占地面积 102,262.9 平方米，建筑面积 40,000 平方米，总投资 5 亿元。项目建成后预计年产值 7 亿元，利税 3000 万元。

金隅集团商业金融项目占地面积 95 亩，建筑面积 102,465 平方米，设计总投资 5 亿元，2011 年 9 月份开工建设，目前已完成并投入使用。

2.2. 基地内部土地分配

目前，京南物流基地只有大致的区域规划，并没有进行功能分区，规划区域内土地占地总面积 671.48 公顷，物流仓储用地以综合农业区域划分省市为单位，提供本地区名特优新产品及农副产品的经营、展示、仓储的场所(表 2)。

基地的土地性质主要有两种：划拨和出让。虽然有些用地在管委会的区域规划上是商业用地，但企业实际将其作为仓储用地使用。

Table 2. All kinds of planning land area summary
表 2. 各类规划用地面积汇总

序号	用途	占地面积(公顷)
1	保留用地	258.75
2	仓储用地	143.41
3	一类工业用地	7.25
4	商业金融用地	17.09
5	停车场用地	5.97
6	加油站用地	0.81
7	市政设施用地	139.51
8	绿化用地	98.69
9	可经营性用地面积(2~6 项的合计)	174.53

2.3. 物流园区交通状况

现在,京南物流基地主要以公铁联运为主,园区内拥有 26 条铁路专用线,规划道路 21 条,是本市惟一具有公路转铁路运输功能的综合物流基地。京津、京沪、京九等多条铁路动脉交汇,铁路覆盖整个园区,基本每家企业都能通铁路;地铁大兴线、亦庄轻轨已经成通车,大大拉近了北京亦庄与中心城区之间的距离,实现与城区的“无缝对接”;基地周围有京开高速公路、京津塘高速公路、104 国道纵横南北,五环路、六环路横跨东西,形成“八横八纵”路网格局,道路总历程超过 3000 公里。管委会充分利用这种交通便利,以及铁路、公路等运输资源丰富的特点,整合现有铁路站场和货运设施,将基地建设成为铁路行包转运和快递中心,通过大型现代化分拣和配送系统的建设,使基地成为全国重要的公铁联运枢纽中心。

北京第二机场正在建设当中,建成之后,两方也会有深入的交流与合作。并且半小时即可抵达首都国际机场。在海运方面也很便利,基地距离中国北方最大国际贸易港天津新港 150 公里。

2.4. 转型电商的必然性

2.4.1. 经济方面

北京电子商务中心区目前已吸引 200 家电商企业、上千家电商服务企业聚集。2013 年,北京电子商务中心区规模以上电子商务平台企业实现营业收入 759 亿元,同比增长 189%;2014 年,“北京电子商务中心区”(简称“CED”)由北京市商务委、经信委、发改委、工商管理局正式授予大兴区暨北京经济技术开发区[1]。其前身是京南物流基地管委会。到 2015 年,电子商务交易额总量突破 1000 亿,带动云计算、物联网、物流等产业产值达 1000 亿元[2]。

北京电子商务中心的聚集效应促进了其经济的发展,其经济效益约是传统物流的两倍。这同样也促进了该地区物流行业的发展,使物流与电商结合,发挥出最大效益。

2.4.2. 政策方面

为有序疏解北京非首都功能,加快构建高精尖经济结构,市发展改革委、市教委、市经济信息化委等委办局联合形成了《北京市新增产业的禁止和限制目录》。

这一目录,对首都的物流与仓储用地有了明确的限制。最新的十三五规划中,京南物流基地的规划用地是 6.71 平方千米,仓储用地大约是 0.88 平方千米,仓储用地约占规划用地的六分之一,并且这不包

括有些企业将商业用地直接当作仓储用地。可以看出，京南物基地主要以仓储物流为主。所以，禁限目录的出台，使基地内无论是在建的还是建成的仓库，都开始被限制与禁止，传统物流并不能给企业带来利润，管委会也呼吁企业以电商为主，物流为辅，向电商转型。

2.4.3. 社会环境方面

2013年第二届京交会期间，大兴提出建设北京电子商务中心区。2014年，为了能更好的把电商应用到实体经济里，“北京电子商务中心区”被正式授予大兴区暨北京经济技术开发区，形成竞争力强、辐射力广的电子商务全产业链发展格局，产业聚集区建设取得新突破，电子商务产业发展和应用示范再上新台阶[2]。

大兴区在此之前电商部分就发展的很好，京东、酒仙网、好药师和小笨鸟等知名电商企业均聚集于此，像小笨鸟这种出口型企业，其一年出口就可达到60多亿美元。为京南物流基地中的其他企业转型电商打下了基础。

2.4.4. 自然环境方面

京南物流基地作为传统型物流基地，基地内部人车扎堆，尤其是大排放量的卡车，每时每刻在园区中都能看见，每年大兴区的尾气排放都不达标，与此也是有一些关系的，对北京的空气质量有一定的影响，同样的，大卡车穿行在大兴区，容易造成交通拥堵，对交通和治安都有影响。

如今转型电商，所有交易都在互联网上进行，可能货物都不需要流通进基地，基地内的卡车数量就会相应减少。减少了尾气排放的同时，也为中心城交通“减负”，所以转型电商是大势所趋。

3. 目前存在的问题

3.1. 各企业对自有用地有很强自主性

基地内土地性质主要分为：一为划拨土地，二为政府出让产权。拥有政府出让产权的企业是在基地未建设时就在此设厂。而拥有划拨的土地是在建设初期，基地为了吸引商家入驻，进而将基地内土地进行划拨。拥有以上两种性质土地的企业对于自有用地的自主性强，可以根据企业需求进行土地规划。例如：百利威公司拥有13万平米的仓库的产权，他现在既使用自有的仓库部分，又向小型公司租售部分仓库，并且根据企业需求对自有土地进行分区。

由于企业对于自用用地拥有很强的自主性，就使基地内部管委无法更好的对园区内部土地进行统筹安排。基地内部也就没有具体的功能分区等措施。为管委会管理带来了不小的麻烦。

3.2. 基地内外交通问题

因为基地内大部分企业对于企业用地拥有自主产权，所以管委会无法对基地整体进行功能分区。而拥有产权的商家可以根据自己的需求将自有土地进行功能分区。也就是说基地内外没有明确的道路方向以及固定出入的大门。这造成了基地内外经常有小范围的堵车发生。这不仅给基地内企业带来了配送车辆时常延时等麻烦，也对附近居民日常出行带来了不小的麻烦。

并且基地内部的路面宽度不够，造成了大型车辆无法依次进入，这也是造成园区内堵车的问题之一。

3.3. 基地信息平台缺乏日常维护及革新

基地建设初期时，管委会就建立了网页式信息平台，主要用来进行基地消息公示、招商引资等。但是近几年来管委会缺少对于信息平台的日常维护。基地内部消息没有及时更新。这导致了外界对于基地内部的了解停滞于建设初期。

由于基地并没有将信息平台发挥应有的作用，所以内部消息传达还是主要依靠对企业进行约谈的方式。这不仅费时费力，还使基地内部企业不能及时获取消息，造成信息延时传达等问题发生。不仅仅是对于企业，管委会也因此不能更有效的管理基地内部企业，不能更好的收集企业传递上来的信息。对于日常基地管理造成了一定的问题。

3.4. 物流基地转型的障碍

基地的转型属于大势所趋，但是如何推进转型计划就成为了大问题。基地内部土地主要分为：一为划拨土地，二为政府出让产权。对于拥有这两种土地的企业管委会先期政策是对企业进行约谈，以促进企业进行转型。但是由于企业的战略规划与基地内部发展方向不一致，并且企业对于自用土地有非常大的自主性，这就造成了基地转型迟迟没有进度。而管委会只能采用罚款累加政策，对不转型的企业先期进行约谈，若约谈无效就进行罚款。

而不光管委会遇到了困难，企业也是如此。转型计划与企业发展战略大多不一致，企业现在也不能在短时间内更改战略计划。再加上管委会单方面的对于企业的罚款政策，企业负责人说他们也只能先维持现状，等待公司内部做决议后再与管委会进行商谈。所以截止到目前为止，基地内的转型还是迟迟没有进度。

4. 建议及解决办法

4.1. 划拨产权的方式更便于管理

目前京南物流基地部分企业是政府划拨，部分企业是政府出让产权，拥有产权的企业在法律范围内有任意的处置权，可以随意将自己的土地转让、出租和抵押，这使得经营权、管理权、产权分离，基地管委会也无法进行统一的专业化的管理。划拨产权的方式限制了使用者不得出让、装让和抵押，便于基地管委会进行统一规划和管理，可以保证京南物流基地经营的稳定性和可持续性，有效地规避了风险，保证企业利益最大化。能更好的为物流企业提供发展的平台，提升中小物流企业发展水平，将京南物流基地打造成一个高端的物流基地。

4.2. 建立信息平台和管理政策

建立京南物流基地自己的信息平台，使每个入驻的企业注册，登陆平台可以查看相关信息。无论现在土地的归属权在企业还是在管委会，都由土地现阶段的使用方进行注册登录，在里面反馈信息，按阶段反馈数据，管委会可以制定明确的规章制度和奖惩制度，双向进行监管和控制对园区内的管理，奖惩分明。有助于信息的上传下达，解决的信息失真的情况，管委会还可以按季度或者按年份得到各个企业的状况汇报，不会受产权的限制，直接和使用企业进行沟通。企业间也可以互相监督，便于物流基地进行统一专业化的管理。搭建公共服务平台，支撑平台，电子商务 B2B 平台并开展跨境电子商务领域创新应用。

4.3. 转型电商经济推动京南物流基地的发展

(1) 京南物流基地正积极转型为电商物流基地，借助电商企业一起开发京南物流基地。未来着力将京南物流基地做成电子商务的聚集区，乃至全国的电子商务的企业的总部。在电商物流基地的基础上构建云平台商业模式，实现电子商务与物流基地互通。以电子商务和实体经济的融合互促发展为主线，以促进电子商务的全产业链发展为特色，加快建设电子商务全产业链总部聚集中心、应用示范中心区、技术创新区和管理创新区。

(2) 将物流设施与电子商务融合发展, 构建电子商务服务平台和配送网络, 提升送货速度。实现“最后一公里”物流基地专业化服务, 为消费者提供个性化需求服务, 达到增值效益。配送的“最后一公里”并不是真正的一公里, 是指从物流分拣中心到客户手中这一段距离, 通过运输工具, 将货物送至客户手中的过程。是整个物流环节的末端环节, 唯一一个与客户面对面接触的环节, 意义重大。

4.4. 希望政府加大扶持力度——转型电商

(1) 政府积极协调企业与管委会合作加快转型, 共同发展, 发挥政府的权威性, 为京南物流基地内企业转型电商提供各种方便条件, 帮助扩大京南物流基地知名度并为其提供政策法规咨询和监督。

(2) 在京南物流基地与企业转型为电商基地过程中, 政府在用地、税收、投资等方面给予支持, 给予财政贴息支持, 减轻京南物流基地建设负担。为电子商务发展提供专项扶持的资金, 企业可享受包括土地、信息平台使用、高端人才引进的优惠政策。

4.5. 规划路线避免交通拥堵

据周围部分居民反应, 京南物流基地内有大量的铁路运输但与此同时大货车数量也很多, 造成周围交通拥堵。

(1) 目前物流基地内有 26 条铁路线路, 周边紧邻高速, 公路也非常方便。小批量货物运输车辆合并, 减少车辆重复配送, 安排同一辆车在不同地点取货送货, 提高配送效率。

(2) 配送时间合并, 累计一定量时间的客户订单, 这样可以一次性配送大批量的货物。铁路公路为不同的对象服务。铁路服务于长途运输, 公路服务于城市内, 邻近城市配送, 减少配送车辆滞留时间。

(3) 物流基地门口规划进出单行路线, 基地内同样安排运输车辆的进出各个仓库单向行驶路线, 拓宽道路宽度, 使车辆有序进出运输货物, 缓解交通拥堵。

4.6. 京津冀一体化给基地带来的机遇

京津冀一体化的提出, 推动了三地的交通和物流信息化平台共建共享。共建交通运输体系、共同科学规划、有序建设区域轨道网、公路网和客货运枢纽, 提升京津运输服务水平, 增强区域运输安全保障, 形成海港、空港、无水港、城市轨道、城际铁路、公路协同运行的快速、便捷、高效、安全、大容量、低成本的区域交通运输体系。北京支持天津建设区域货运交通枢纽[3]。这使基地内部企业的运输更加的便利、快捷。基地内部企业也可以在政策的支持下, 加大开展与天津港集团、河北各地机场、天津机场等多种形式的合作, 拓宽水运、航运业务。

资助信息

该项目得到 2016 年北京市级 URT 项目资助。

参考文献 (References)

- [1] 新浪城市. 京南崛起电商聚集新区[EB/OL]. <http://city.sina.com.cn/city/t/2014-06-26/175444278.html>, 2014-06-26.
- [2] 新浪城市. 北京电子商务中心区[EB/OL]. <http://city.sina.com.cn/city/f/dxds2013/>, 2015.
- [3] 百度百科[EB/OL]. <https://baike.baidu.com/item/京津冀一体化/4082742?fi=aladdin>

期刊投稿者将享受如下服务：

1. 投稿前咨询服务 (QQ、微信、邮箱皆可)
2. 为您匹配最合适的期刊
3. 24 小时以内解答您的所有疑问
4. 友好的在线投稿界面
5. 专业的同行评审
6. 知网检索
7. 全网络覆盖式推广您的研究

投稿请点击：<http://www.hanspub.org/Submission.aspx>

期刊邮箱：mm@hanspub.org