

The Design of Business Model for Logistics Park

—Taking the Intelligent Logistics Port of Beijing Southeast Expressway as an Example

Songwei Yao¹, Yangchao Su²

¹Beijing First Logistics Hub Co., Ltd., Beijing

²Beijing Juzhilingyun Logistics Technology Co., Ltd., Beijing

Email: yaosongwei666@126.com, 512722090@qq.com

Received: May 7th, 2019; accepted: May 24th, 2019; published: May 31st, 2019

Abstract

As a link between the upstream and downstream of the industrial chain, Logistics park is an important carrier of various logistics activities. China's economic development into the new normal provides new opportunities and new requirements for the development of logistics park. Taking the current policy environment of logistics industry development as the starting point, this paper analyzes the development law and trend of logistics parks at home and abroad, combining with the industry statistics and research. Finally, taking the intelligent logistics port of Beijing Southeast Expressway as an example, a new business model including warehousing management, co-distribution and supply chain service is designed.

Keywords

Logistics Park, Business Model, Intelligent Logistics Port

物流园区商业模式设计

——以北京东南高速公路智慧物流港为例

姚松巍¹, 苏扬超²

¹北京首发物流枢纽有限公司, 北京

²北京聚智凌云物流科技有限公司, 北京

Email: yaosongwei666@126.com, 512722090@qq.com

收稿日期: 2019年5月7日; 录用日期: 2019年5月24日; 发布日期: 2019年5月31日

文章引用: 姚松巍, 苏扬超. 物流园区商业模式设计[J]. 管理科学与工程, 2019, 8(2): 137-142.

DOI: 10.12677/mse.2019.82018

摘要

物流园区作为联系产业链上下游的纽带,是各项物流活动开展的重要载体。中国经济发展进入新常态为物流园区的发展提供了新机遇与新要求。本文以目前物流业发展的政策环境为抓手,结合行业统计数据及研究,分析了国内外物流园区的发展规律以及趋势。最后,以北京东南高速公路智慧物流港为例,设计了包含仓储管理、共同配送和供应链服务的新型商业模式。

关键词

物流园区, 商业模式, 智慧物流港

Copyright © 2019 by author(s) 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. 引言

物流园区是物流业规模化和集约化发展的客观要求和必然产物,是为了实现物流运作的共同化,集中建设并由统一主体管理,为众多企业提供物流基础设施和公共服务的物流产业集聚区。物流园区的发展,是提升物流业服务水平的关键。

近年来,国家和地方层面相继出台了一系列鼓励和扶持物流业发展的政策措施,物流园区发展受到国家各部委高度重视。2009年,国务院颁布《物流业调整和振兴规划》,将“物流园区工程”纳入《物流业调整和振兴规划》的“九大工程”;2013年国家发改委发布《全国物流园区发展规划》,2018年国家发改委和交通运输部联合发布《国家物流枢纽布局和建设规划》,在国家层面针对物流园区和枢纽规划建设、运营发展、转型升级的重大专项规划和顶层设计,进一步将物流园区的发展推向新高度。从行业统计数据看,物流园区总量已由2006年的207家增长到2018年的约1600家。虽然我国物流园区数量快速增长,但是商业模式并未有较大突破,设施租赁和物业管理的传统商业模式仍然占据主导[1]。

本文从“连锁化、服务平台化、交易互联网化”角度探讨了新型物流园区的商业模式。

2. 物流园区的发展规律与趋势

2.1. 国外物流园区多为政企合作开发

物流园区作为物流业发展到一定阶段时产生的新兴物流集疏方式,在日本、德国等发达国家已经得到了快速发展。

日本是第一个对物流园区实施建设的国家。其著名的东京四大园区——葛西、阪桥、和平岛、足立,主要商业模式为土地增值和仓库租金[2]。物流园区的经营管理以协同组合和半官半民两种方式为主导,政府部门指导监督园区运营,民间机构负责主体运营,在降低企业运营压力的同时提升了整体的物流效率以及保持园区的良性运转。

德国、法国等欧洲国家的物流园区,多采用公共私营合作的运营管理模式(PPP模式)。根据国际信息研究所公布的关于德国物流园区的统计数据显示,政府、州经济开发部和联邦铁路投入了绝大部分资金(九成以上),而行业协会的投入只占了不到一成[2]。德国政府通过这种方式,减弱了物流园区的盈利性

质, 大大增强了其公共服务的属性。在运营上更多的组织中立机构参与具体运营工作, 为进驻企业提供全面、完善的服务。

2.2. 国内物流园区仍以设施租赁为主

从全国物流园区经营情况看, 我国物流园区经营管理方式仍然以企业自主经营为主, 其占比为 65%; 由政府管委会管理的物流园区占比为 32%; 而委托第三方管理的物流园区占比较少, 仅为 2%。

从园区主要业务功能来看, 物业租赁和仓储保管收入仍然是大部分物流园区的主要收入来源。虽然仓储、运输、配送等传统业务功能仍然占主导地位, 但能够提供流通加工、供应链金融等业务的园区占比明显上升。尤其是提供供应链金融服务功能的园区占比从 2012 年的 16% 上升到 2015 年的 36%。

2.3. 物流园区向多元化物流服务延伸

从物流园区发展规律看, 物流园区由简单仓储配送的运输节点向提供多元化服务的物流综合体转变; 从物流园区经营发展看, 随着经济发展进入新常态, 物流需求增速放缓(公路货运量和周转量已经连续 5 年增速下滑), 项目投资成本上升, 市场竞争日趋激烈, 投资回报率不断下降, 要求物流园区创新商业运作模式, 逐步构建物流产业生态圈。

3. 物流园区的商业模式

从国内外已建成物流园区的运作现状来看, 标准开发、客户定制、收购回租以及服务增值是物流园区的几种主流商业模式。

3.1. 标准开发模式

在物流园区投资中, 标准开发模式是物流园区商业模式中的基础形式, 一般可以归纳为“五步走”, 即“市场调研 - 获取土地 - 规划设计 - 建造设施 - 仓库管理” [3]。美国普洛斯集团作为全球范围内技术管理领先的现代物流设施提供商, 其在我国投资开发建立的诸多物流地产项目均采用标准开发模式, 如普洛斯常州物流园区、普洛斯北京顺航物流园区、宁培沈阳沈北物流园区、盖世理无锡物流园区等。

3.2. 客户定制模式

客户定制模式在标准开发模式的基础上进行了丰富, 创立了“七步走”的商业流程, 即“客户需求分析 - 咨询 - 选址 - 获取土地 - 规划设计 - 建造设计 - 拥有并管理物业” [3]。日本伊藤忠商事株式会社在我国上海嘉定区安亭镇投资建设的双层物流仓储设施即为客户定制模式下的物流园区项目, 该园区占地 110 亩, 是京东、亚马逊、顺丰快递等我国著名电子商务和物流巨头的长期合作伙伴。

3.3. 收购回租模式

收购回租模式是指用收购现有物流园区的方式替代新建物流园区, 及时将地产回租给租户 [4]。由于需要较强的资本运作能力和具备在短时间内建立物流服务业务能力的优势, 其被众多机构投资者所青睐。通过获得优质物流园区和客户群体, 机构投资者可以迅速获取稳健的现金回报。目前, 我国平安不动产、万科地产、万通工业地产等巨头建设物流地产项目均采用该模式。

3.4. 服务增值模式

服务增值模式是指物流园区开发商通过自身专业经验或外包专业物流服务商, 对园区内的企业提供物流专业咨询服务, 协助企业优化供应链, 解决物流融资问题, 对于物流全流程中出现的问题提供全套

解决方案[5]。这代表了物流园区商业模式在今后一段时期的发展方向, 物流开发商将园区经济价值发展到最大化。

4. 北京东南高速公路智慧物流港商业模式设计

北京东南高速公路智慧物流港位于北京市东南六环与京沪高速交汇处, 通州区马驹桥物流基地内, 扼守北京东南方向进京物资主通道, 占据首都城市外围的关键节点位置。北京东南高速公路智慧物流港将贯彻“智慧、集约、高效、开放”的发展理念, 紧扣物流园区多元化经营的发展要求, 定位于建成集货物集散、仓储配送、信息服务于一体的高速公路物流港。创新探索“服务平台化、交易移动互联网化”的商业模式, 发挥信息平台 + 实体平台 + 高速公路资源集成优势, 打造集物流、商流、信息流、资金流于一体的都市智慧物流解决平台。

4.1. 仓管业务

仓管业务规划两种类型, 一种是大客户提供定制仓服务, 另一种是为中大型客户提供标准仓服务的同时延伸仓储管理、流通加工服务。

4.1.1. 定制仓运作模式

园区定制仓主要面向重要客户, 园区运营方提供土地资源, 根据定制合作协议, 明确定制仓建设需求, 最终由园区方统一建设并移交仓库给定制方。运作模式如图 1 所示。

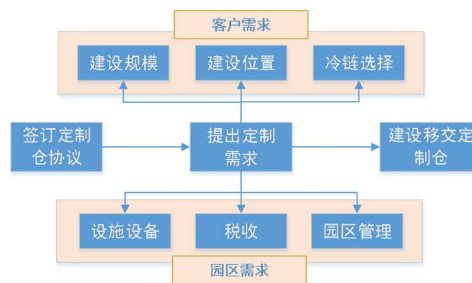


Figure 1. Schematic diagram: Operation mode of custom warehouse
图 1. 定制仓运作模式示意图

4.1.2. 标准仓运作模式

物流港运营方既是设施运营方, 也是服务提供方, 为客户提供仓储运营、设施租赁、仓储管理、流通加工等全部仓内业务。具体运营模式选择如图 2 所示。

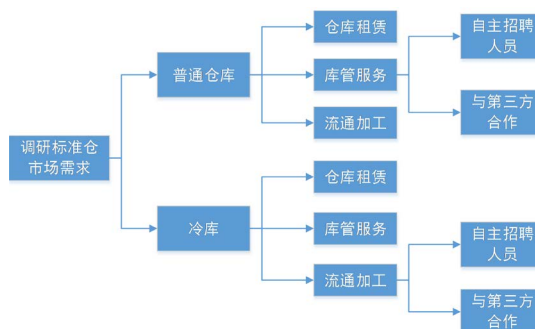


Figure 2. Schematic diagram: Operation mode of standard warehouse
图 2. 标准仓运作模式示意图

4.2. 共同配送业务

依托园区仓储管理业务, 开发客户共同配送需求, 将合作客户纳入城市共同配送平台, 同时通过自建团队、搭建平台或者成立合资公司三种方式, 提供城市共同配送服务。通过东南枢纽先期介入业务, 发挥设施一体、首发品牌优势, 逐步锻炼人才, 提高管控能力, 适时开发城市智慧集配网。共同配送实现如图 3 所示。

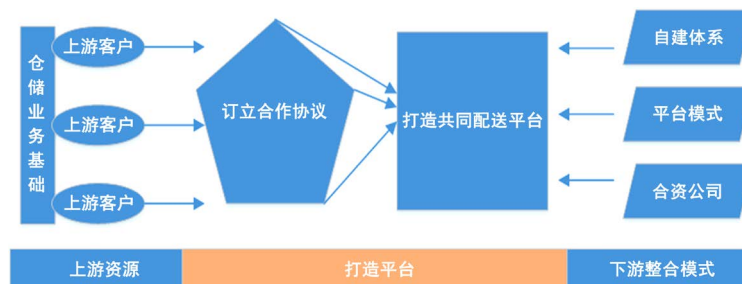


Figure 3. Schematic diagram: Operation model of common distribution
图 3. 共同配送运作模式示意图

4.3. 供应链服务

在培育完善项目运营团队和分析挖掘上下游数据信息的基础上, 通过对客户经营能力和经营风险评判, 提供供应链相关增值服务。以线下实体网络为基础, 结合线上城市配送数据平台, 通过大数据分析, 为上下游企业提供供应链金融、商贸采购和城市物流解决方案等服务, 主要面向大型制造企业和经销商等。运作模式如图 4 所示。

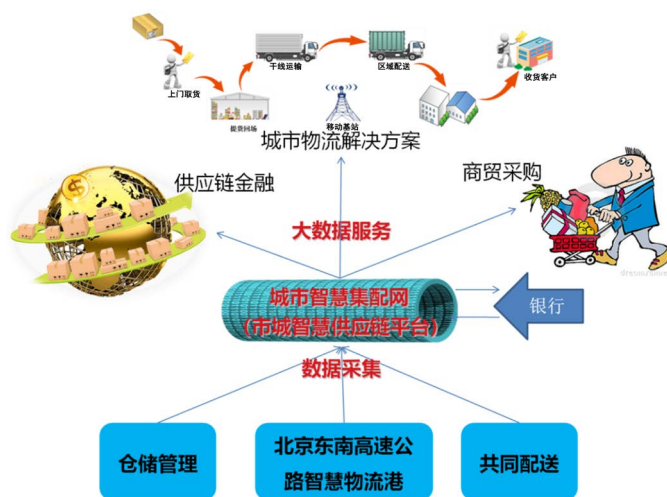


Figure 4. Schematic diagram: Operation mode of supply chain service
图 4. 供应链服务运作模式示意图

4.4. 结论

本文通过对当前国内外物流园区的发展规律和特点进行分析, 探讨了几种主流的商业模式, 分析了经济新常态和互联网飞速发展的时代背景下物流园区的发展方向。物流园区的模式将从单一化走向多元化, 这是社会经济发展的必然趋势。园区竞争日趋激烈的形势下, 物流园区运营者应加强转型升级意识,

不断创新商业模式, 推行开放理念, 持续推动区域内和区域间物流园区的合作与资源共享, 不断提高区域物流运行效率和降低物流成本。

参考文献

- [1] 竺可桢. 中国物流园区发展模式[M]. 北京: 中国物资出版社, 2005: 31-33.
- [2] 葛星. 物流园区的商业模式与发展趋势[J]. 中国市场, 2016(10): 24-25.
- [3] 叶琳. 新流通经济时代物流产业园区投资开发与商业模式研究[J]. 商业经济研究, 2016(6): 82-83.
- [4] 王佑林. 试论当前物流产业园区投资开发与商业模式[J]. 财会学习, 2016(17): 202.
- [5] 刘辰辰. 社会资本引导下物流园区商业模式研究[J]. 中国市场, 2015(20): 16-17.

知网检索的两种方式:

1. 打开知网页面 <http://kns.cnki.net/kns/brief/result.aspx?dbPrefix=WWJD>
下拉列表框选择: [ISSN], 输入期刊 ISSN: 2167-664X, 即可查询
2. 打开知网首页 <http://cnki.net/>
左侧“国际文献总库”进入, 输入文章标题, 即可查询

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

期刊邮箱: mse@hanspub.org