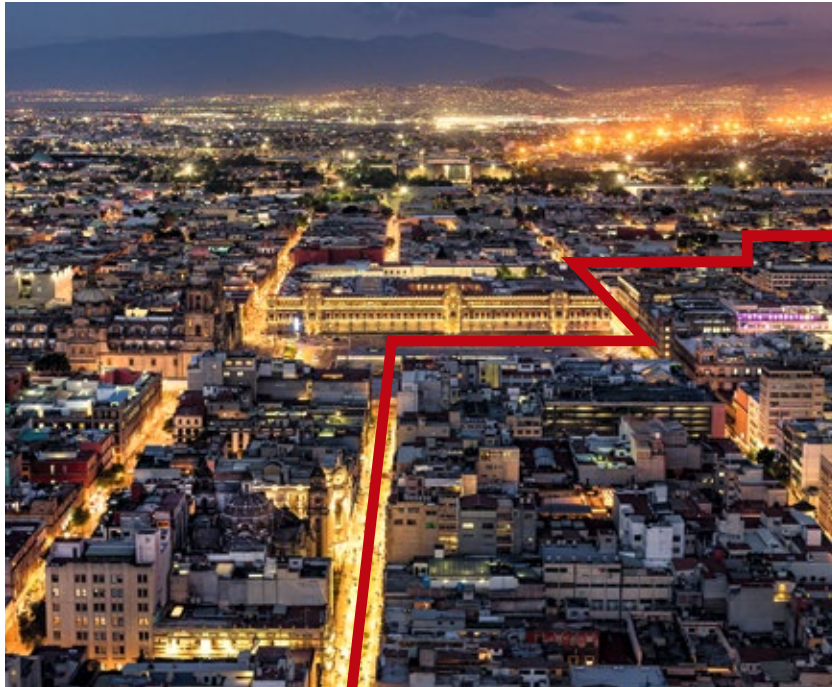


墨西哥城是全球交通拥堵最严重的城市。拥堵导致行程时间增加63%之多



“英国是欧洲线上零售渗透率最高的国家,达到21.4%,且还在继续上升”



及社会对环境影响的持续关注,城市仓库租户的需求预计也会发生变化。事实上,欧盟早在2011年发布的交通运输白皮书就曾确定到2030年城市物流零排放的战略目标。如果该目标上升到政策层面,则

需要设立更多配送点,且选址需要更靠近人口集中区域。

### 地段

工业房地产主要服务于商品生产,城市物流则服务于商品投递,尤其是商品到达消费者手中的最后一公里配送,无论他们当时身在何地。

目前这些物流设施多位于城郊地段。乍一看,供应网络已经到位,但这些设施的初始服务对象是商业街的实体商店,而非众多而分散的网购人群。

如果我们以伦敦为例,研究使其成为城市物流投资热点的变量,便可发现市场格局的重塑是房地产因素和非房地产因素共同作用的结果。

### 伦敦的物流需求

首先是房地产因素。伦敦仓储物业的空置率极低,仅为2.5%。实际上,仓库物业的存量一直在稳步减少,因为很多物业被改造成价值更高的物业类型,例如住宅。

此外,市内仓库物业的租金远远超过偏远地段的同类物业。伦敦所有板块的仓库租金都已超过每平方米11英镑。伦敦二区5,000平方英尺以下的仓库单元,租金已达到每平方米30英镑。

即使按每平方米11英镑计算,租金依然比偏远地段(例如伦敦M25外环高速公路外围)的仓库高出50%左右。

谈及非房地产因素,则以人口密度为先。伦敦的人口密度非常之高,尤其是白天

的人口密度。根据政府数据平台London Datastore,全市每天约有200万通勤者和游客。这部分人群会影响物流供应链,因为很多员工将网购物品寄到公司。此外,餐饮供应链的服务客群也远远多于常住人口。

### 高需求,低供应

伦敦也深受交通拥堵的困扰,日间要想在一小时内穿越这座城市几乎是不可能完成的任务。这意味着城市某处的仓库实际上只能服务于其周边区域。然而伦敦还不是交通拥堵最为严重的城市;如下图所示,伦敦甚至没能挤进前25名。排名靠前的这些城市将是城区物流创新发展的最大获益者。

英国是欧洲线上零售渗透率最高的国家,渗透率在近年达到21.4%,且还在继续上升。线上零售带来的额外投递需求意味

着英国市场需要增加仓库空间,而现有供应已经相当紧缺。此前英国线上零售渗透率达到11%时,国内仓库需求出现激增。如今除英国以外,渗透率超过11%的欧洲国家仅有德国。预计法国和北欧四国将是下一批“达标”的国家,届时城市物流物业需求或将急剧膨胀。不同市场间的差别将促使物流企业创新思路,因地制宜满足当地配送需求。

在这样的场景中,每个因素都同等重要,没有级别高低之分;但在世界各地的许多市场中,这些因素以不同的方式组合在一起,颠覆传统房地产市场格局,引领市场探索创新解决方案。

现代物流需求在以怎样的方式影响房地产?请翻至第58页阅读案例。

### 城市供应规模

目前,世界一半以上的人口居住在城市,全球经济600强城市约占全球GDP的60%(Dobbs等,2011)。再来一组数据:在发达国家,货运密集型经济领域(制造、食品)约占商业机构的一半,就业和服务密集型领域(金融、零售)则占据另外一半(Holguín-Veras等,2018)。这两大领域都需要先接收原材料,再按照具体数量、速度、时间要求分发出去。

# 城市物流 无限靠近

包裹运送过程中,以最后一公里的效率最低。何以应对?第一太平戴维斯商业物业研究部董事Kevin Mofid表示,配送网点应尽量靠近人口集中区域

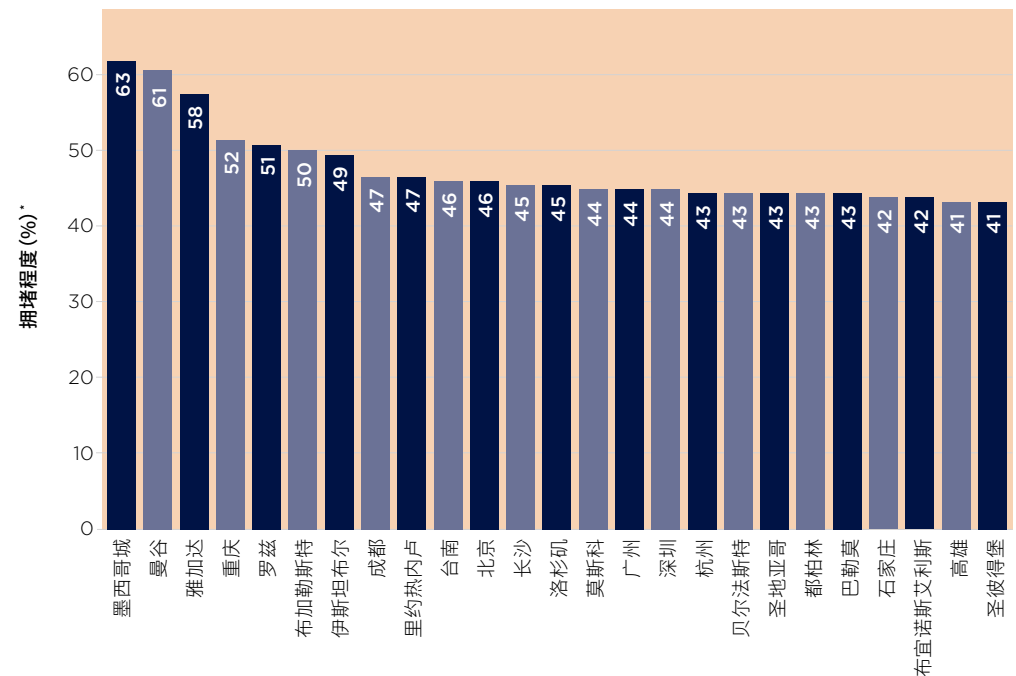
除日常商务邮件及包裹以外,如今市中心的写字楼每天还会收到一批快递,因为员工为方便收货,网购下单填写收件地址时往往会选择公司。送到公司与送货到家的区别在于,前者需要额外的资源来将包裹送至远离集散仓库、繁忙而拥堵的市区。

城市物流日益复杂,使得现有道路网络的负荷增加,对城市房地产空间提出更多需求。上文所举例的场景只是物流对城市格局影响的一个缩影。

Jean-Paul Rodrigue在2016年出版的《运输系统地理学》一书中,将城市物流定义为“实现城市地区货物配送的手段,以及可以提高整体效率、减轻拥堵和降低环境外部性影响的策略”。从本质上讲,这意味着仓库选址应尽可能接近其送货目的地,同时尽可能避开交通拥堵。

这会对房地产行业带来多大影响?随着电商配送的兴起、超级城市群的出现以

全球拥堵最严重的25个城市  
与畅通时段相比增加的行程时间



来源 TomTom交通指数 说明 与通畅时段相比,行程时间增加的百分比

“车辆可经车道直达  
香港嘉民领达中心的  
前15层”

# 仓库2.0

前瞻性的政策指引、开创性的仓库设计和创新型的供应链解决方案正在改变城市物流

文：Kevin Mofid, 第一太平戴维斯研究部

## 1 多层仓库先锋

Prologis的Georgetown Crossroads项目  
美国西雅图

这座工业仓库高三层，总建筑面积约54,780平方米，距离西雅图市中心仅几分钟车程。卡车可经坡道驶至二层装卸台，三层仓库以轻型操作为主，叉车可经升降货梯通往各楼层。

## 2 微型(电动)机器

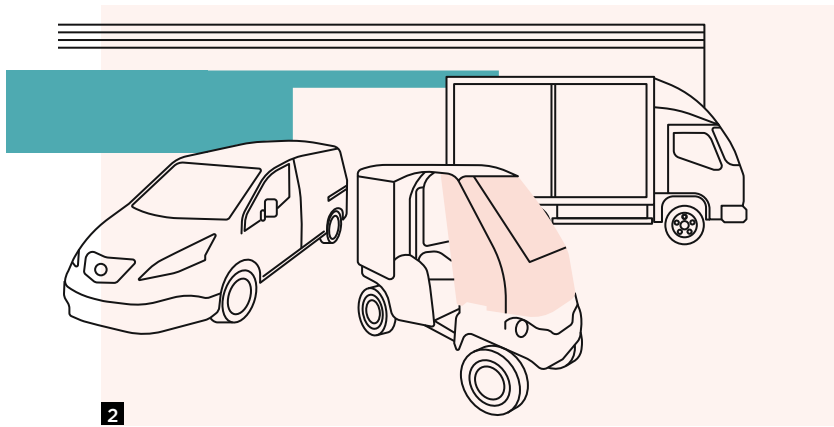
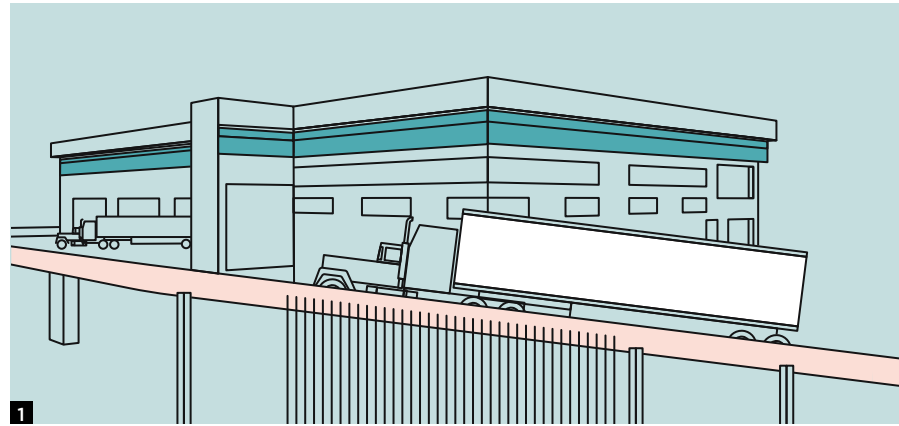
威斯敏斯特DPD项目 英国伦敦

项目位于伦敦市中心，前身为停车场，现已改造成包裹运输公司DPD的首个全电力配送中心，面积约464平方米。该配送中心服务于伦敦SW11邮政片区，日均包裹吞吐量达到2,000个，全部由电动汽车完成配送。中心还有一个线下提货店，方便客户自提或退回包裹。DPD计划在全市再设七个全电力配送点。第二个配送点位于肖尔迪奇，公司已获得地块使用权。

## 3 纵向发展

嘉民领达中心 香港青衣岛

该仓库大楼由嘉民集团开发于2012年，高22层，总建筑面积22.3万平方米，现

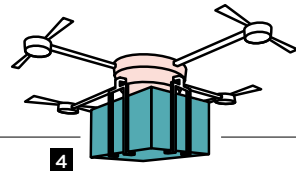
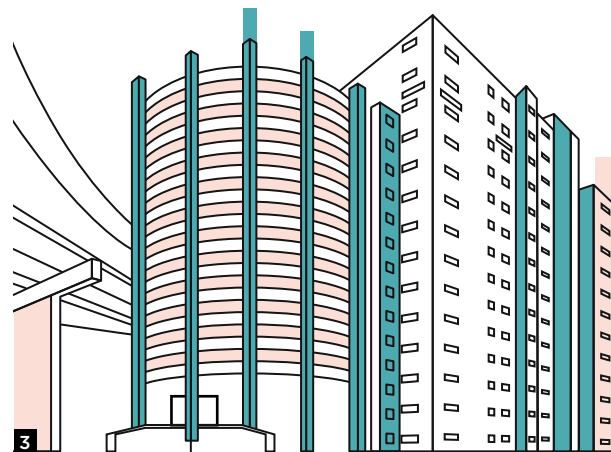


有国际租户包括物流公司DHL、时尚奢侈品电商Net-a-Porter和日邮物流等。车辆可经车道直达前15层，其余楼层可经货梯进出。世界其他城市刚开始着手应对的城市物流问题，对于香港来说已经是完成时。直到此时，这座建筑对于房地产市场的真正价值才显现出来。

## 4 政策的重要性

中国的政府干预

中国计划到2025年建设150个物流枢纽。这是政策干预影响房地产市场、推进未来物流发展的典型案例。国家物流枢纽分为陆港型、港口型、空港型、生产服务型、商贸服务型、陆上边境口岸型这六大类。届时还将借助自动驾驶和无人机技术，提



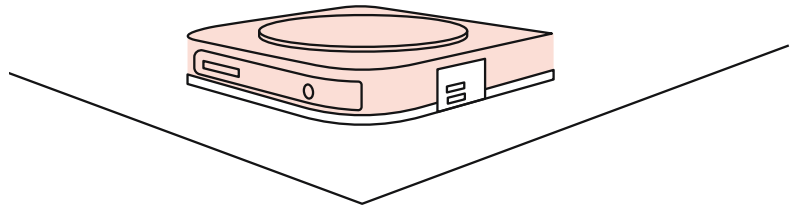
高空运、高铁、冷链和农村电商的快递服务能力。

## 5 配送。2小时内送达!

亚马逊 西班牙巴塞罗那

亚马逊在2016年租下

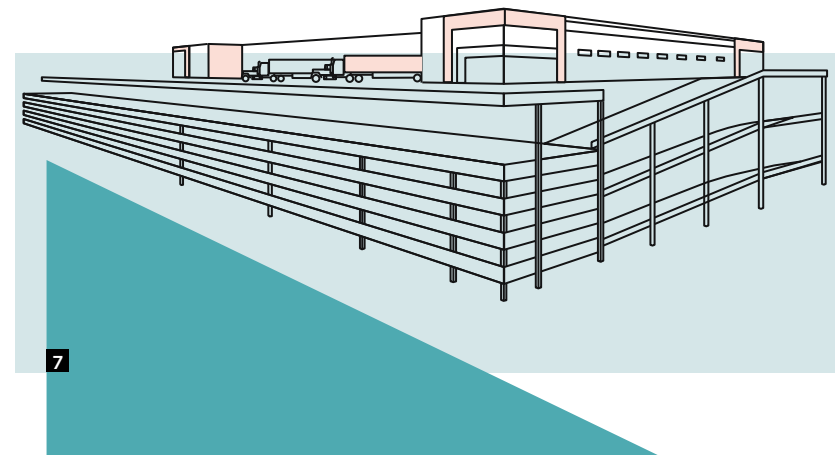
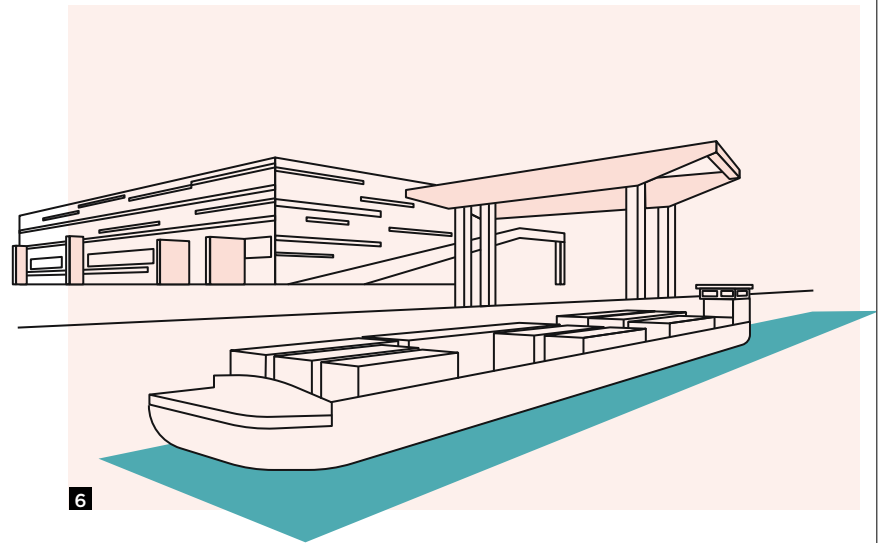
出版社Editorial Gustavo Gili位于市中心的前总部大楼。这幢大楼有一个宽敞的地下室，可存储20,000件销量较高的亚马逊产品。这也正是亚马逊看中该建筑的原因之一。楼里有100多个员工，负责处理来自亚马逊Prime Now的订单，为两小时内送货上门服务提供支持。



## 6 “三合一”解决方案

Paris Air2 Logistique 法国巴黎

该项目集汽车运输、铁路运输、水运为一体，是城市环境中现代物流解决方案的典范。项目共两层，总建筑面积63,000平方米，部分租予宜家使用。货物可由电动汽车运往巴黎市中心和西郊。大楼毗邻尼维尔斯港口，便于货物经过塞纳河运出，从而降低交通拥堵造成交付延误的几率。此外，项目与铁路网络连接便利，将能从容应对未来城市物流需求。



## 7 打破纪录

日落产业园 美国纽约布鲁克林

现有工业建筑的拆除计划已经出炉，将重建一个12万平方米的四层仓库，这将是美国最大的多层仓库。园区靠近Verrazzano-Narrows大桥，驱车一小时辐射圈约有1,300万名消费者。卡车可以驶入所有四个楼层，下两层净高超过11米，上两层净高8.5米，与一般的单层仓库相当。■