

智慧投资

京津廊 仓储物流市场

解构供需的区位差异

专题报告

世邦魏理仕
中国区研究部

2023年8月



目录

03 前言

04 供应端的区位差异

从历史视角看京津廊高标仓供应规模
从规模效应视角看京津廊子市场供应
去化压力的区位差异

08 需求端的区位差异

需求引擎与能量

区位需求势能因子：离京距离

区位需求势能因子：交通设施

14 投资策略建议



前言

近年来，仓储物流作为基础设施对城市化和都市圈发展的支撑作用日益突出。与此同时，在由北京、天津、廊坊等城市组成的北京都市圈，高标仓储物流网络日趋完善，规模不断壮大，以适应消费和产业升级所衍生的精细化、专业化仓储物流需求。

自2020年以来，京津廊高标仓存量进入加速增长期，2022年新增供应量达260万平方米，对应当年存量扩容增速高达28%；2023-2025年年均新增供应预计保持在210万平方米（图表2）。2023年第二季度，北京、天津、廊坊三地空置率分别达到15.0%、30.2%和50.2%。庞大的新增体量引发市场担忧：京津廊市场整体是否将长期陷入供需失衡和租金下行？

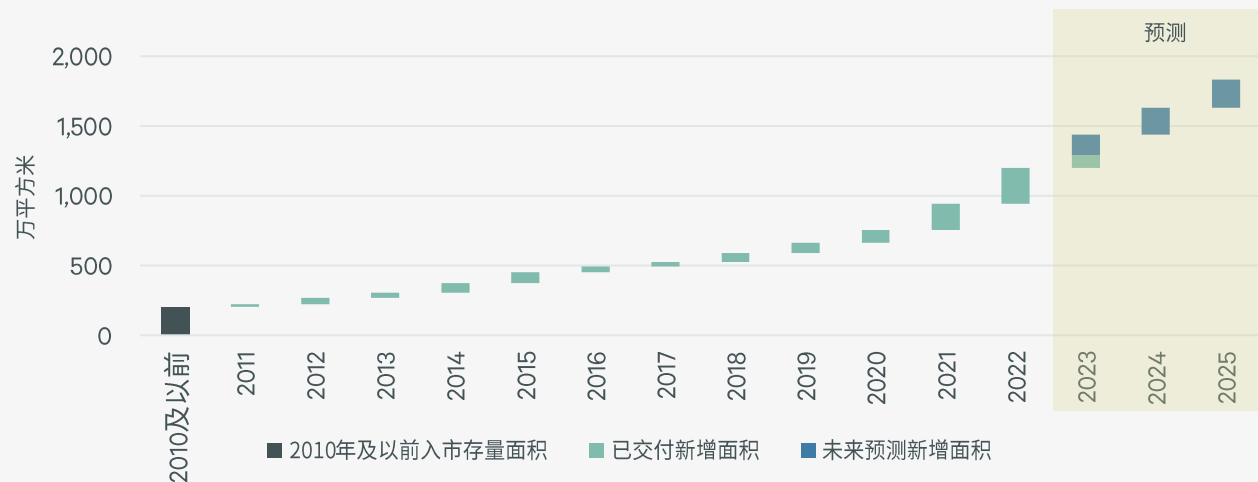
CBRE世邦魏理仕认为，对这一问题的分析和解答不可一概而论。本文以多个视角解构供应和需求两个维度在不同子市场的差异，并预判其未来走向，从而为用户企业和投资者在京津廊的物流布局提供策略建议。

图表1：中国三大都市圈高标仓市场基本指标对比（Q2 2023）

都市圈	总存量 (万平方米)	常住人口 (万人)	人均面积 (平方米/人)	GDP (万亿元)	单位GDP面积 (平方米/万元)
北京都市圈	1291	4097	0.32	6.15	0.021
上海都市圈	2162	4326	0.50	7.54	0.029
广深都市圈	1371	6271	0.22	9.05	0.015

注：北京都市圈包括北京、廊坊、天津；上海都市圈包括上海、苏州、嘉兴；广深都市圈包括广州、深圳、佛山、东莞、惠州

图表2：京津廊仓储物流总存量历年变化



数据来源：世邦魏理仕研究部，2023年8月

01

供应端的区位差异

从历史视角看京津廊高标仓供应规模

纵观京津廊仓储物流市场的供应发展历程，可分为2015年以前以北京为主导、2015-2020年以天津为主导，以及自2021年起京津廊三箭齐发三个阶段（图表3）。

北京起步最早，2015年以前，以顺义空港、马驹桥、大兴京南（北京四大物流基地之三）和经开区等五环沿线区域为主体，高标仓总存量一直在北方城市中领先。但自2011年起，政府推行集约供地和存量盘活的发展方针，物流用地供应连年递减，高标仓存量也进入低增长长期。2015年《京津冀协同发展规划纲要》提出的“有序疏解北京非首都功能”的核心目标，以及2017-18年以清理低端仓储设施为主要任务的“疏整促”活动，加剧了北京市内仓储物流供应短缺的局面。

天津高标仓供应随之崛起。作为北方重要的制造业基地、港口以及人口第二大城市，天津一直具有充沛的物流用地供应，2012年至今高标仓存量保持快速增长，2015年一举超越北京，成为北方存量最大的高标仓市场，在承接华北物流集散需求和北京城配外溢需求上起到关键作用。其中武清、西青、北辰等成为在此期间发展的重点区域，而滨海新区的发展时间则更早，这四个区域同时也是在天津物流空间规划中，国际性物流园区和区域性物流园区重点布局的集聚地。

廊坊位于京津冀的核心位置，紧邻北京，高速路网发达，备受北京外溢需求青睐。然而，廊坊高标仓市场起步相对较晚，2021年以前高标仓存量极少，且在北京物流用地减量后相当长的时间内，

廊坊一手物流用地供应持续紧缺，不少开发商和投资者转而在二手用地市场寻求开发机会。

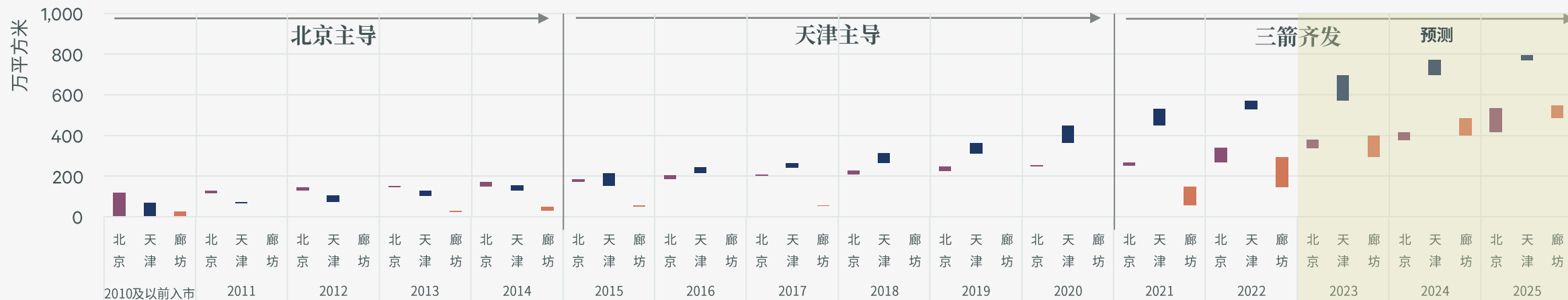
2019年位于北京和廊坊交界的大兴国际机场启用，推动廊坊成为承接北京非首都功能产业转移的排头兵，其中临空经济区成为廊坊“十四五”物流空间规划的“一核”，北三县则为首都副中心物流协同保障区。政府随之大幅增加物流用地供应，引爆了2021年至今的廊坊新增供应潮，两年半市场总存量增加了4.7倍，今年底高标仓存量规模有望超越北京，未来三年内供应潮仍将延续。

与此同时，北京和天津的新增供应也开始放量。2021年起，为提升消费发展质量，吸引产业回流，北京物流供地政策开始放宽，主要集中在大兴空港及平谷马坊（北京四大物流基地之一），加上此前延期入市的建成项目，2022年新增供应达到历史峰值，2025年随着平谷项目交付，新增供应还将再创高峰。而天津尽管在2015年以后减少了总体一手物流用地供应，但高标仓开发商拿地比例继续上升，带来2020年和2021年创历史纪录的新增供应量，且在2023年仍将迎来一轮供应潮。随着2021年以后开发商购地量显著回落，预计天津新增供应量将从2024年开始出现缓和。

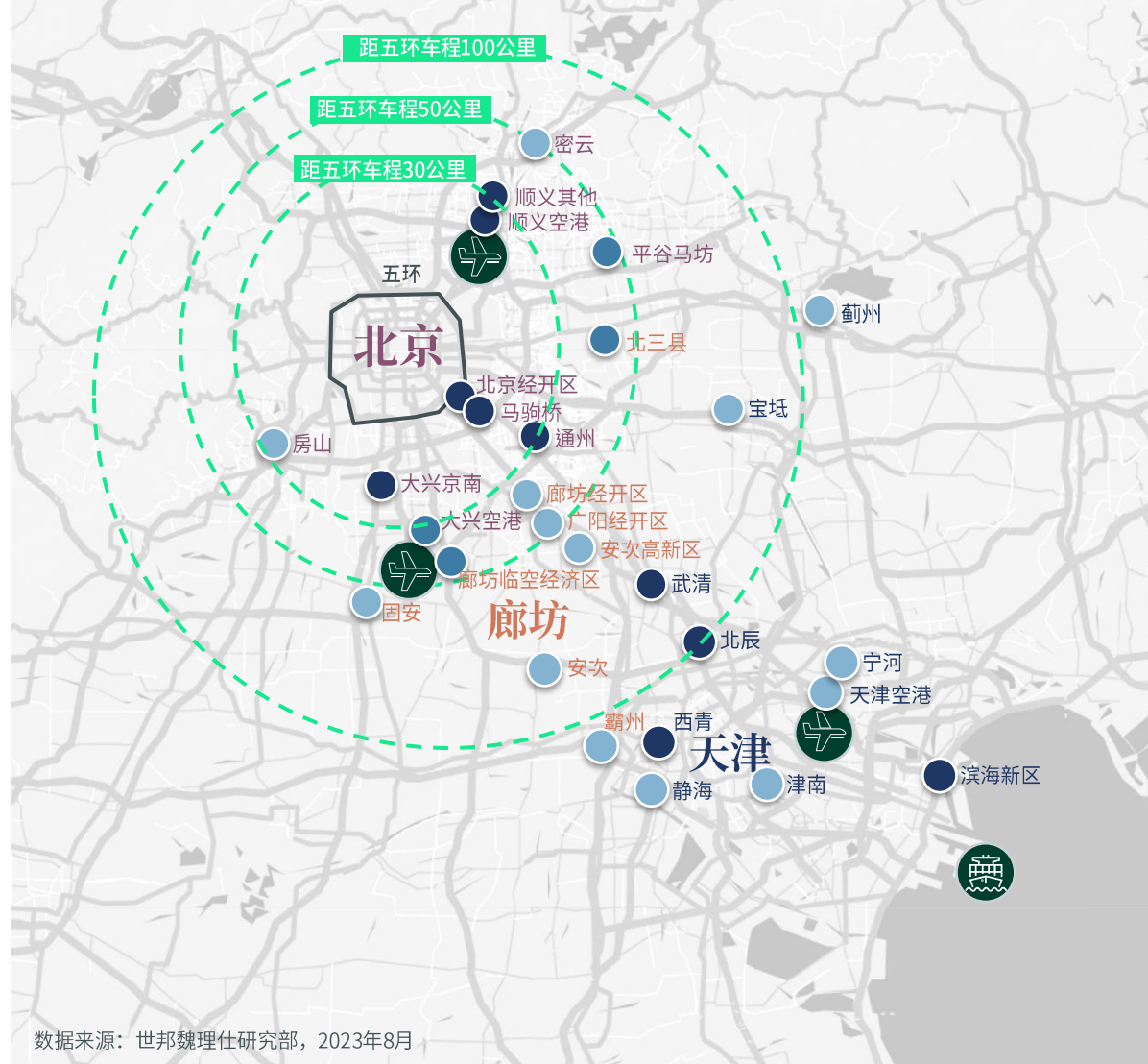
从历史视角可见，天津是京津廊唯一有长期连续的供应发展的市场，而北京和廊坊都经历了一段供应发展受抑制的时期。因此，**京廊当前集中新增的供应量，不应被简单视为过剩，其中有一部分，尤其在需求条件优越的子市场，对前期供应不足起到补偿作用。**

图表3：京津廊历年存量变化，分城市

数据来源：世邦魏理仕研究部，2023年8月



从规模效应视角看京津廊子市场供应



图表4：京津廊各子市场分布

- 已形成规模效应子市场/集群
- 未来三年新兴规模效应子市场/集群
- 其他子市场

在区位、交通设施配套等关键要素齐备的情况下（详见报告第二部分），供应量有序稳定的增加为租户选址提供充足空间支持，吸引租户资源的不断导入，进而促进产业集聚的成型和持续强化，并推动产业（需求）与其空间载体（供应）规模效应的同步提升。但现实中，需求和供应的发展节奏并非一致：有时供应发展滞后于需求，如2011年至今北京的成熟区域和2015-2020年廊坊的邻京区域都经历了阶段性的供不应求；有时供应发展领先于需求，如当前廊坊和天津大部，表现出供过于求的特征。

纵观京津廊的主要物流子市场，我们通过对发展时间、政府规划、现有已出租面积（见报告第7页图表5）等指标的综合分析，认为北京马驹桥及其邻近的经开区和通州组成的集群、顺义空港及其拓展区（顺义其他）组成的集群、大兴京南，天津武清、滨海新区、北辰、西青，有超过十年的高标仓发展历史，均为政府重点规划的物流发展区域，且已出租总面积已形成规模，因而是京津廊最成熟、规模和集聚效应最强的基石市场。其中，从当前空置率水平看，剔除个别特殊项目影响，上述北京三大子市场/集群供应仍滞后于需求，其需求还会外溢至周边的子市场；而天津的四大子市场供应充裕，在未来一定阶段内足以承载区内产业需求的进一步集聚。

更重要的是，理解产业集聚和规模效应的历史成因，将为审视和判断在这一轮京津廊物流市场加速发展期中，新兴片区的未来成长趋势提供更加全面的视角。综合政府规划、区位、周边重大基础设施等多重因素，CBRE认为从中长期的角度看，大兴空港和廊坊临空经济区所组成的大兴机场周边集群、平谷马坊和北三县有望成为未来三年京津廊区域新兴物流集聚区域。

数据来源：世邦魏理仕研究部，2023年8月

去化压力的区位差异

结合历史和规模效应视角，我们细分至每个子市场统计待去化面积，以识别去化压力的区位差异（图表5）：

去化压力小

- 待去化面积最少的六个子市场均位于北京，其中马驹桥和大兴京南自成规模，北京经开区、通州与马驹桥协同，这些子市场的去化压力最小。北京房山、密云在规划性和集聚性上存在不足，尽管无去化压力，但拓展空间有限。

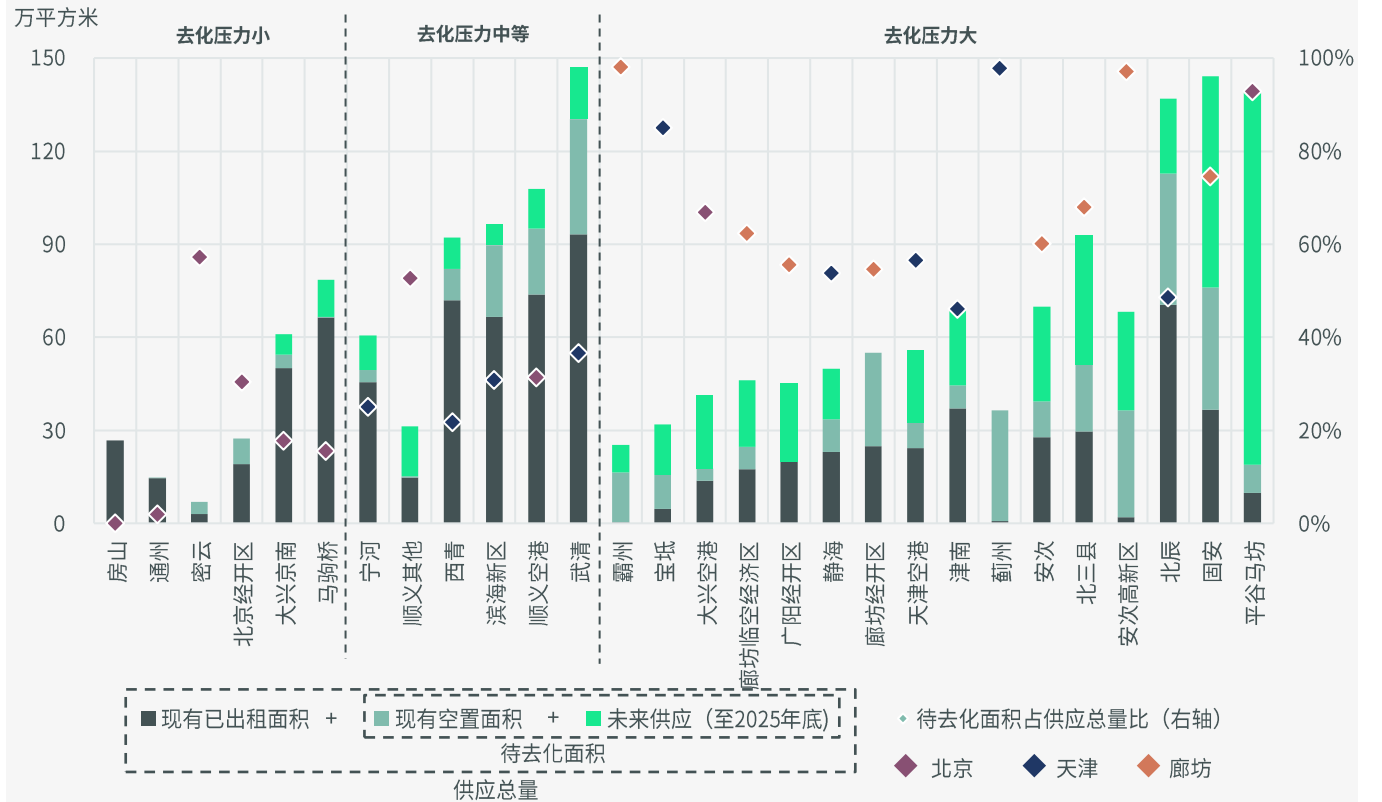
去化压力中等

- 北京顺义其他未来供应可有力补充顺义空港，加强两区整体的规模优势；
- 西青兼具规模效应强、待去化面积少的优势，是天津去化压力最小的子市场；
- 天津滨海新区、武清待去化面积体量虽大，占总存量比相对均衡，去化难度较为可控；
- 天津宁河尽管作为独立子市场待去化面积较少，但邻近的天津空港和北辰庞大的可租面积造成一定竞争压力。

去化压力大

- 廊坊霸州，天津宝坻、蓟州面临规模效应不足，待去化面积多（占供应总量比极高）双重挑战，去化压力大；
- 其他子市场都将在未来三年成为新晋的规模化市场，但在此期间新增供应集中释放，短期内去化压力突出。其中，大兴空港、廊坊临空经济区、天津空港因机场效应带动，去化压力相对较小。平谷马坊尽管为北京“四大物流基地”之一，但未来供应量对本区、周边及具有相似区位条件的子市场都造成压力。

图表5：京津廊各子市场供应状况（按去化压力由低至高排列，同等去化压力按待去化面积由低至高排列）



数据来源：世邦魏理仕研究部，2023年8月

02

需求端的区位差异

需求引擎与能量

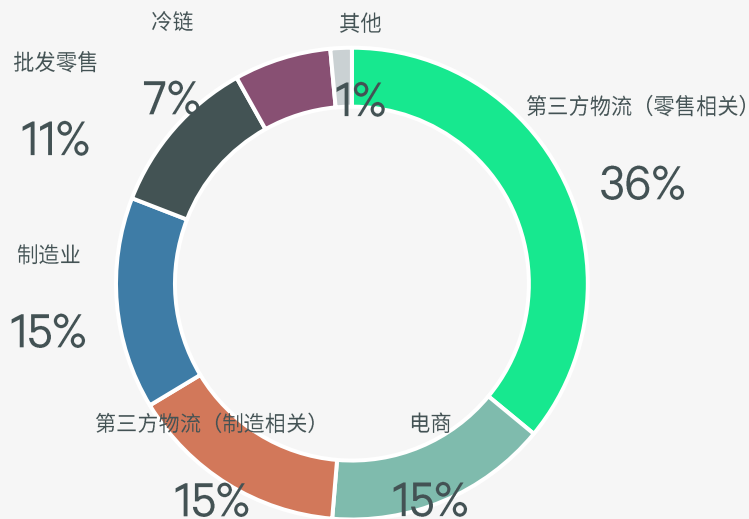
第三方物流、电商、批发零售、制造业、冷链是京津廊高标仓需求的主要来源行业。进一步归纳，需求可分为零售和制造两大驱动引擎，第三方物流横跨零售与制造、而冷链则是具有特殊属性的需求行业。不同子市场因自身地理位置、交通设施、周边产业发展等资源特点，对不同需求类型的吸引力也有所差异。通过2020年至今新租交易汇总分析，可反映各子市场的各类产业需求能量，结合各类产业未来发展和布局的演变，我们也可预判各子市场需求发展潜力。

电商发展和传统零售连锁化

电商一直以来是高标仓需求增长的基石和原动力，近年直播、跨境、生鲜、医药等电商细分化、专业化的类别又为需求注入新的活力。根据CBRE以国际经验的假设（每10亿美元线上销售额产生100万平方英尺仓储需求），北京近5500亿元人民币年网上零售额可转化为720万平方米的潜在高标仓需求，而北京当前租赁库加上主要电商自建库的高标仓总存量仅约370万平方米，电商使用需求难以在京内得到满足，因此将进一步外溢至环京子市场，加上天津、河北自身线上渗透率的提升，未来京津廊来自电商的高标仓需求仍有很大成长空间。此外，近年来传统零售行业的连锁化程度不断提升，对配送时间、效率提出更高要求，也意味着规模化、专业化的提升，在仓储物流体系上也逐步与电商看齐。

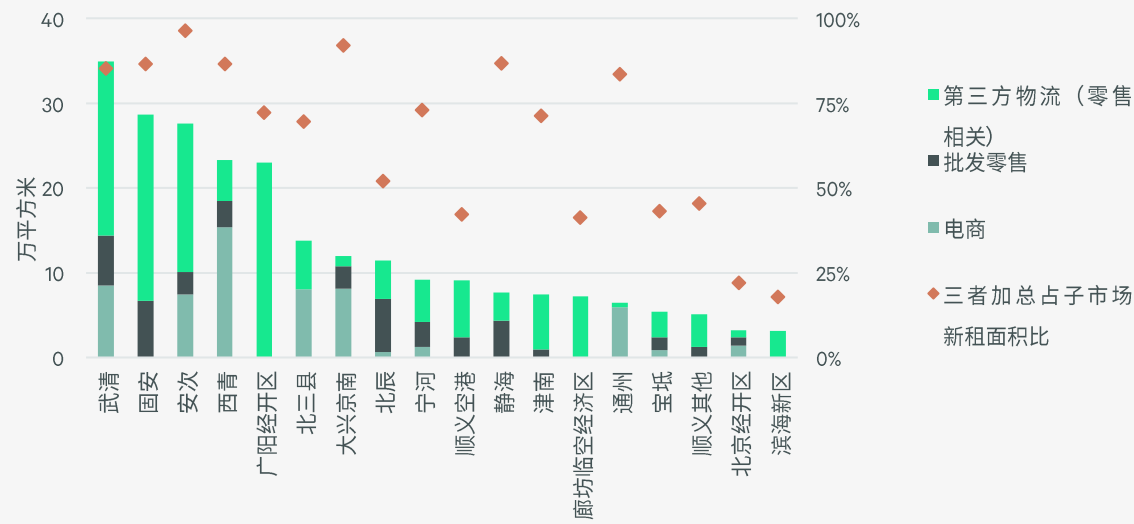
电商和批发零售仓储都具有需求面积较大、周转率和时效要求高等特点，需综合考量与重点消费市场距离、交通便捷度、物业品质和可选度、租金水平等条件，位于北京外围及环京子市场因性价比优势而成为首选。此外，天津本地消费市场也对其近郊子市场需求形成支撑。

图表6：2020年至2023上半年京津廊新租面积按行业占比



数据来源：世邦魏理仕研究部，2023年8月

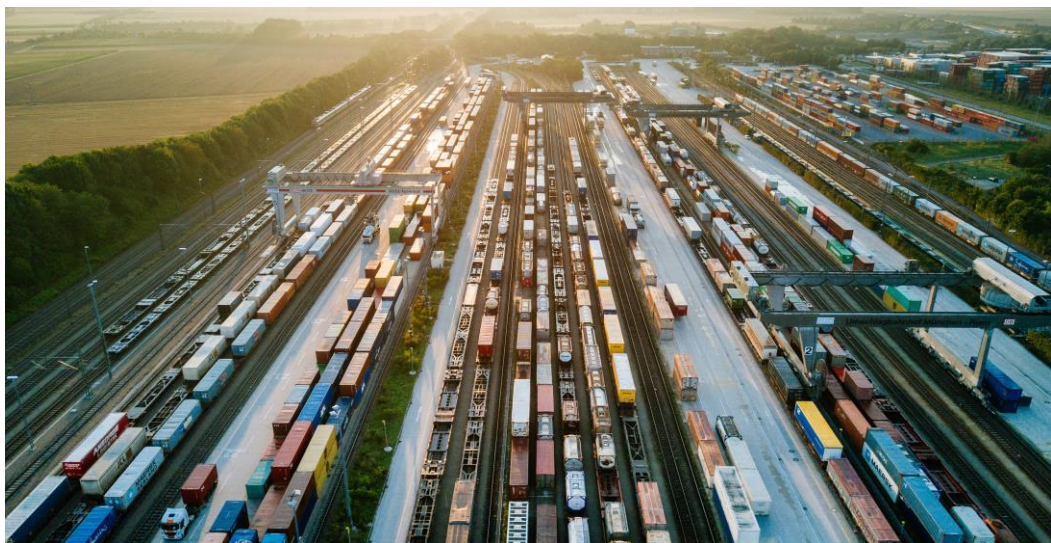
图表7：2020年至2023上半年京津廊主要子市场电商、批发零售及相关第三方物流新租面积



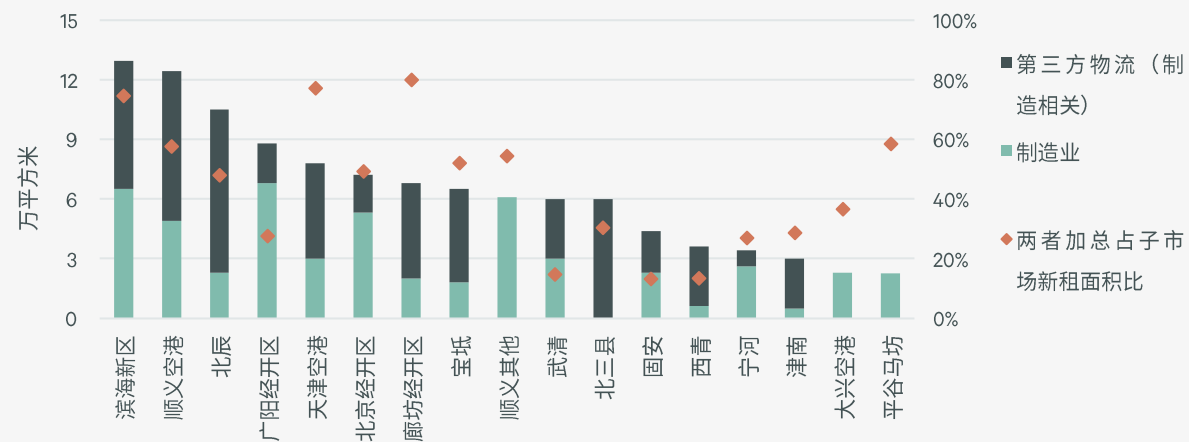
制造业供应链升级

京津冀区域一直是国家重要的工业基地，工业产值增长近年维持在较稳定的水平。天津是北方重要的制造业中心，尽管近三年产值增长有所放缓，但其对高质量和集约化的要求不断提升。北京在“十四五”规划中也强调了发展高端制造业，以创新资源推动京津冀产业供应链协同的目标，近三年工业产值回升，也带动了廊坊的发展。在区域产业升级的大环境下，制造业对供应链安全和高效的关注度加速提升，而由此产生的仓储扩张升级趋势也将为京津廊高标仓需求提供可持续的增长动能。

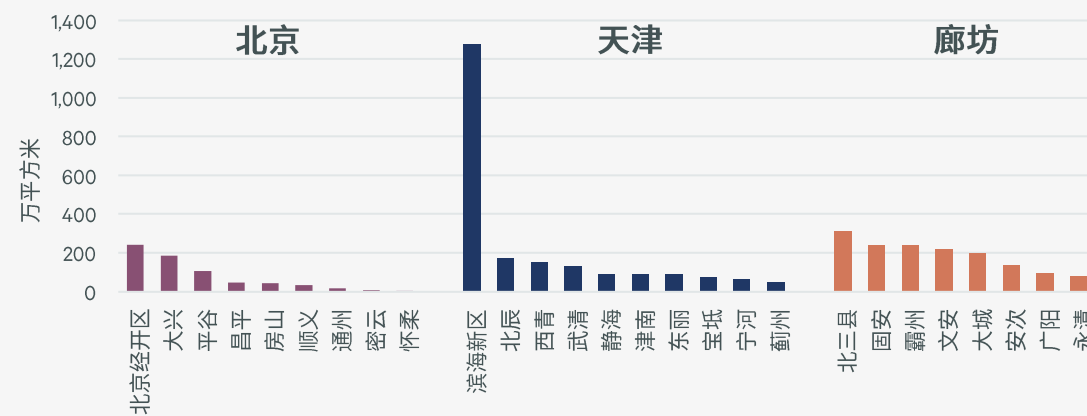
在区位选址上，制造企业要求尽可能贴近上下游企业以提升供应链的协同。因此，**制造业基地周边，以及邻近机场、铁路、高速公路、港口等交通设施的高标仓更受青睐**。京津廊近三年工业用地出让分布为我们分析判断区域内未来制造业产能布局的趋势提供了有价值的视角，对仓储物流需求势能也有一定指向作用（图表9）。此外，由于部分制造业出入库频率不高，其对近年供应比例不断增加的多层坡道库、电梯库等产品的包容度和偏好度比其他类型租户更强，或成为该类产品的的主要客群。但需要指出的是，制造业租户对仓库的光照、防尘、恒温、安保等条件更为敏感，无论对于仓储硬件还是软件的要求都比其他行业更高。以生物医药为例，其仓储须远离污染源；保障电力充沛及供电时长；封闭式设计，需进行防尘保温；设有分拣、加工等功能区；符合环保、安全等要求。



图表8：2020年至2023上半年京津廊主要子市场制造业及相关第三方物流新租面积



图表9：2020至2023上半年工业用地（不含物流用地）出让面积，分行政区



数据来源：世邦魏理仕研究部，2023年8月

第三方物流布局

由于第三方物流需求的内生动力和选址偏好与其服务的客户类型一致，我们将第三方物流整体细分为零售相关与制造相关两类，分别与零售和制造两大行业结合分析。

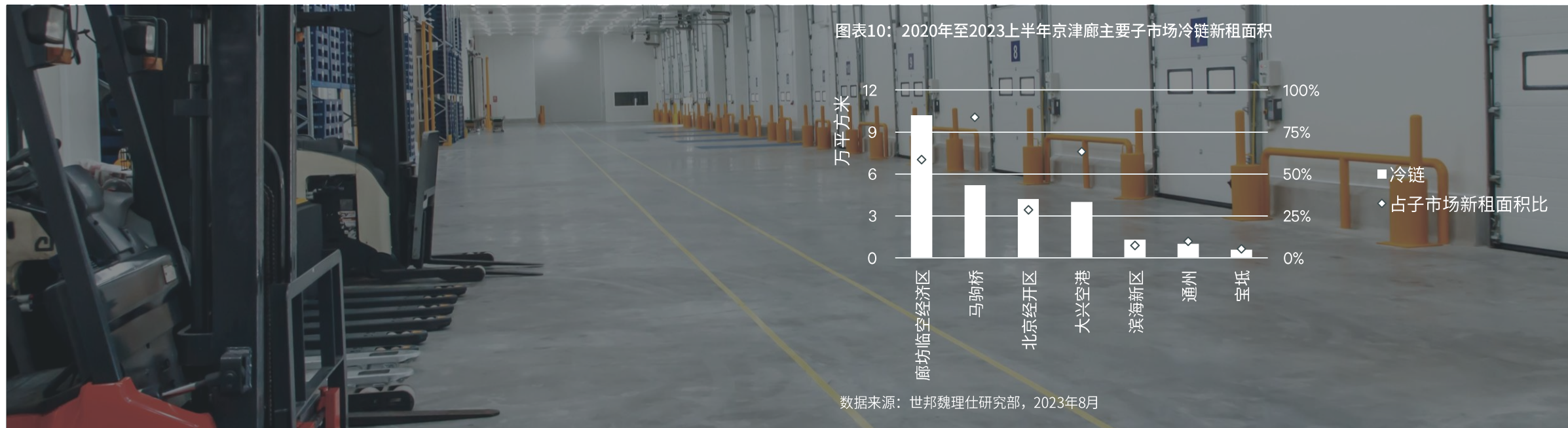
快递是第三方物流最重要的组成部分，其发展与电商密切相关，在选址偏好上也和电商接近。过去三年廊坊、天津快递总量进入高速增长，而北京增长不断放缓甚至负增长，反映了随着作为商品发货地的批发市场和厂家区域配送中心被疏解出京，快递分拨中转需求也逐步转移至廊坊和天津，尤其是邻近北京的子市场，并成为其需求支点。

与此同时，第三方物流企业也在加快构建供应链物流的核心竞争力，为客户提供从供应链设计到仓储、配送等基础物流产品交付的端对端服务。因此，制造相关的第三方物流需求是未来主要增长点。

冷链普及

根据CBRE2022年发布的《冷库投资与选址策略》，消费升级带动生鲜零售、连锁餐饮和冷链食品等企业冷库需求的加速扩张，但现有冷库供给远不能满足市场需求，CBRE预计2021-2025年中国高标冷库需求保持13.5%的复合年均增长。

冷链租户对交通便捷性、物业配电、环保、安全和定制要求都高于其他类型租户。由于北京核心区域选择空间极为有限，**北京外围及环京子市场**因距离适中而高品质物业可选度更大，逐渐成为冷链租户首选。作为北方重要的消费市场、生鲜和医药进口的口岸和集散中心，天津对冷链城配仓、港口仓和区域分拨需求都具有重要意义。



区位需求势能因子：离京距离

不同子市场未来需求发展势能，除了与其需求产业发展相关，也决定于自身条件。通过分析发现，离京距离和交通设施，是影响京津廊各子市场需求能量的两大核心因子。

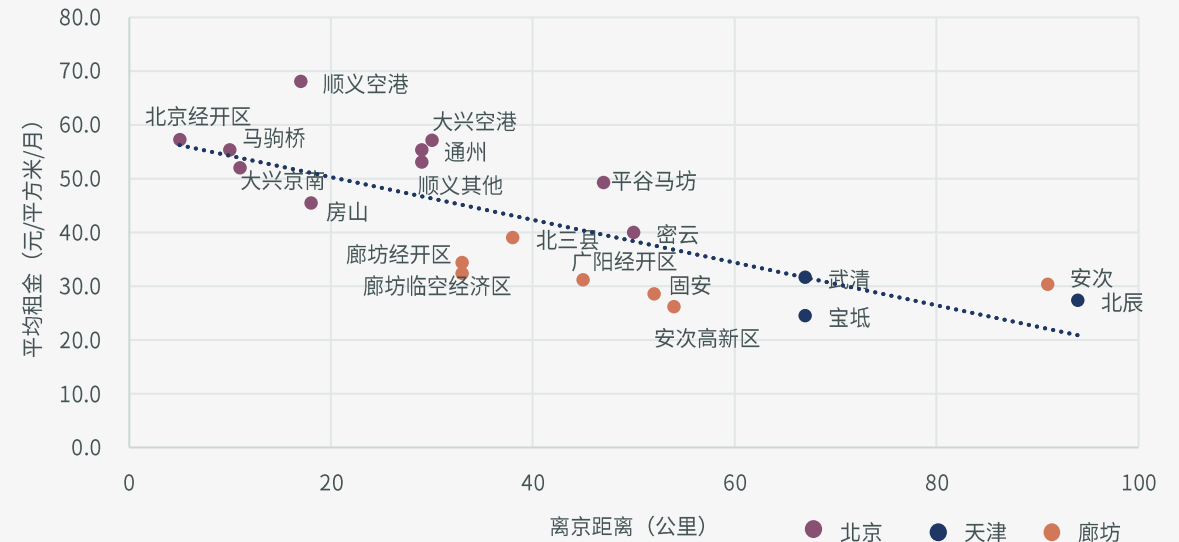
北京需求不但是本地市场，而且是整个京津廊市场发展的重要推手。在京津廊三市各子市场供应多点开花的局面下，和北京主城区（五环）的车程距离，是识别子市场需求势能的重要标准。我们以租金水平为需求的间接反映，通过测算北京邻近各子市场与北京主城区的车程距离，并与子市场租金进行关联对比（图表11），有以下发现：

- 我们主要选取距离北京主城区100公里以内的子市场，其租金与离京距离有很强的相关性，大部分子市场位于趋势线附近。而距离超出100公里的子市场难以受到北京外溢需求的辐射，相关性骤减；
- 综合看，按离京距离可分为三个圈层：
 - 第一圈层：距五环30公里内**，涵盖北京市内发展最成熟的子市场，平均租金在45-70元/平方米/月之间；
 - 第二圈层：距五环30-50公里**，涵盖北京远郊和廊坊大部分子市场，平均租金在30-50元/平方米/月之间；
 - 第三圈层：距五环50-100公里**，涵盖廊坊和天津部分子市场，平均租金在24-32元/平方米/月之间；
- 以下因素会决定各子市场相对趋势线的偏离程度：
 - 重要基础设施**：如北京顺义和大兴两大空港受航空口岸分拨需求支撑，市场租金明显高于趋势线；
 - 入京关卡**：尽管有部分廊坊子市场较北京远郊区市场离五环更近，但租金却更低，原因主要在于从廊坊入京时需要通过关卡，在同等距离下耗时更长，这在一些特殊情况下，如疫情及北京举办重大活动期间，影响尤其明显，很多租户愿意承受京内子市场的租金溢价，以规避此不确定性；
 - 产业规划**：如平谷马坊，尽管位于离主城区较远的远郊位置，但受益于政府“四大物流基地”之一的定位，租金有显著溢价；
 - 市场成熟度**：如天津宝坻和廊坊除北三县以外各子市场租金明显低于趋势线，与当地市场发展时间较短、空置率高企有关。
- CBRE据此推论，**入京关卡是当前制约环京子市场需求，也是在未来三年最有可能实现突破的关键变量**。其中，**廊坊临空经济区、北三县**是京津冀协同战略下的重点区域，若得以实现和北京大兴、通州的一体化，将对区位需求有显著提升作用。

图表11：京津廊各子市场离京距离及圈层

第一圈层	距五环线车程距离(公里)	第二圈层	距五环线车程距离(公里)	第三圈层	距五环线车程距离(公里)		
北京经开区	5	北京	平谷马坊	47	廊坊	固安	52
马驹桥	10		密云	50		安次高新区	53
大兴京南	11	廊坊	廊坊经开区	33		安次	91
顺义空港	17		廊坊临空经济区	33	天津	武清	67
房山	18		北三县	38		宝坻	67
顺义其他	29		广阳经开区	45		北辰	94
通州	29						
大兴空港	30						

图表12：京津廊各子市场离京距离及平均租金



数据来源：世邦魏理仕研究部，2023年8月

区位需求势能因子：交通设施

周边交通设施及其通达性无疑是高标仓选址的重要考虑因素。CBRE通过统计京津廊各子市场附近各类交通设施，并与其需求强度和租金水平进行对比，有以下发现：

机场

- 由于空运货物自身对运输时效性和品质要求的特点，机场为邻近高标仓导入货流，尤其是高租金承受能力需求的作用最显著。**顺义空港**和**大兴空港**是北京租金最高两大子市场，而**天津空港**、**廊坊临空经济区**则分别比本市平均租金高10%以上。未来随着各机场航空货运规模增长，尤其规划到2025年，大兴国际机场货运吞吐量将从2022年的13万吨提升至与首都机场看齐的200万吨，将为**大兴空港**和**廊坊临空经济区**导入大量新增需求。

港口和铁路

- 滨海新区**是京津廊唯一邻近海港的子市场，因而承载了大量保税区、出口加工等特殊需求，租金比天津平均水平高3%；
- 当前国内高标仓储货物对铁路运输的倚赖程度较低，邻近火车站对需求的贡献有限，但铁路在特定货物长途运输上的优势有望在未来显现，将一定程度上带动京津廊少数具有货运火车站资源的子市场发展。

高速公路

由于货物运输对公路的倚赖，周边高速路网决定了各子市场的货物流量及仓储需求差异：

- 经过多年建设发展，京津廊高速路网已十分完善，而且大部分子市场在规划时就考虑到了高速公路的连接。因此，这些子市场之间的条件差异不能用单一的参数概括，而要综合考虑各子市场邻近高速公路的数量、入口距离、运输流量、连接城市能级等各项指标；
- 通过系统分析，我们发现**天津武清、西青、滨海新区、静海**，**廊坊经开区、临空经济区、广阳经开区、北三县、固安**等子市场具有**高速路网综合优势**，在**吸引跨城和区域配送需求上占有先机**。

图表13：京津廊各子市场交通设施现状及未来发展

	北京	附近主要高速公路（加粗为京津冀大区对外连接公路）	最近高速入口距离（公里）	其他交通设施	未来发展
1	北京经开区	京沪高速 、 京津高速 、 京哈高速	2	-	
2	马驹桥	京沪高速 、 京津高速 、 京哈高速	2	-	
3	大兴京南	大广高速	2	黄村火车站	2022年黄村火车站正式停办客运，专注货运，倚靠京沪、京九铁路为大兴京南导入货流
4	顺义空港	京承高速、 京津冀高速	8	首都国际机场，顺义火车站	
5	大兴空港	京台高速 、 大广高速 、首都环线高速	5	大兴国际机场	2022年大兴机场北线高速西延段及全线开通，完善大兴空港与北京市区的连接
6	顺义其他	大广高速	5	-	
7	通州	京津高速	6	-	
8	房山	京港澳高速 、 京昆高速	2	琉璃河火车站	
9	平谷马坊	京平高速	2	马坊火车站	2024年承平高速建成，将完善平谷马坊北出通道 2023年初中欧班列首发，成为横贯亚欧的国际快速货运通道
10	密云	大广高速	1	-	
天津					
11	武清	京津塘高速、 京津高速 、 京沪高速	1	-	
12	北辰	京津塘高速	5	-	
13	西青	荣乌高速 、 京沪高速 、 津仓高速	3	曹庄火车站	2023年底津石高速全线开通在即，将完善西青与天津海港的连接及西出通道
14	天津空港	京津塘高速	2	天津滨海国际机场	
15	滨海新区	京津塘高速、 京津高速 、 滨保高速	5	天津港	
16	宝坻	京哈高速 、 京秦高速	2	-	
17	津南	长深高速 、 津港高速	5	-	
18	宁河	京津高速、 滨保高速	2	-	
19	静海	津沧高速、 京沪高速 、 津石高速	2	-	
20	蓟州	京秦高速	3	-	
廊坊					
21	廊坊经开区	京沪高速 、 京津高速 、首都环线高速	8	-	
22	廊坊临空经济区	京台高速	3	大兴国际机场	
23	北三县	京秦高速 、 京哈高速 、首都环线高速	6	燕郊火车站	
24	广阳经开区	京沪高速 、 京津高速 、首都环线高速	8	-	
25	固安	京雄高速	3	固安火车站	
26	安次高新区	京沪高速	15	-	
27	安次	滨保高速	6	-	
28	霸州	京沪高速	4	-	

数据来源：世邦魏理仕研究部，2023年8月

03

投资策略建议

供需结构评级

综合汇总上文分析的供应端和需求端各项指标，CBRE将京津廊28个子市场分为四个梯队。该评级结果有以下特点：

- 梯队评级主要反映当前至未来三年各子市场供需平衡状况，也与未来租金走向紧密相关，因而是投资选址决策的重要参考；
- 一线子市场供需最平衡，二线子市场供需结构可控或未来往比当前更平衡的方向发展，三线子市场需求乐观但不及供应增速，四线子市场表现为供过于求或供需两弱；
- 需求引擎评级主要基于近期新租需求（2020年至2023上半年）的定量统计，同时也定性考虑了各子市场的需求存量（含租赁和自建）、各产业未来发展势能、选址问询和关注热度等情况；
- 离京距离评级从三星到无星分别代表第一、二、三圈层及距北京五环100公里以外子市场；
- 交通设施评级综合考虑最近高速入口距离、高速公路数量、其他交通设施数量（机场为重点）等定量统计；
- 去化压力评级从三星到一星分别代表压力小、中等、大的子市场。

		需求端			供应端	区位特点
		需求引擎	离京距离	交通设施	去化压力	
一线						
北京	北京经开区	★★★	★★★	★★★	★★★	• 离北京市中心最近——全部位于离五环30公里以内的第一圈层，均为北京发展时间最长的子市场； • 交通设施极佳——除顺义空港主要倚赖机场外，其他离高速公路入口均在2公里以内； • 受制于可租空间有限，这些子新租量并非最大，但去化速度最快。
	马驹桥	★★	★★★	★★★	★★★	
	大兴京南	★★★	★★★	★★	★★★	
	顺义空港	★★★	★★★	★★★	★★	
二线						
北京	大兴空港	★★★	★★★	★★★	★	• 大兴空港、顺义其他、房山、通州均位于离京距离第一圈层； • 大兴机场货运中枢功能加速扩张，将推动大兴空港和廊坊临空经济区需求的扩容提质； • 廊坊经开区、北三县、廊坊临空经济区都位于离京距离的第二圈层，在京外子市场中离京最近； • 广阳经开区具备高速公路路网优势，吸引大量电商、制造业和第三方物流布局区域分拨中心。 • 武清坐拥紧邻北京和天津市中心的区位优势，是天津需求强度最突出的子市场； • 天津滨海新区有雄厚的工业基础，是制造业的优先选择。
	顺义其他	★★★	★★★	★	★★	
	房山	★	★★★	★★★	★★★	
	通州	★★	★★★	★	★★★	
天津	武清	★★★	★	★★★	★★	
	滨海新区	★★★	-	★★★	★★	
廊坊	西青	★★★	-	★★★	★★	
	廊坊经开区	★★★	★★	★★	★	
	广阳经开区	★★★	★★	★★	★	
	廊坊临空经济区	★★★	★★	★★★	★	
三线						
北京	平谷马坊	★★	★★	★	★	• 北京四大物流基地中唯一位于远郊的平谷马坊在离城区距离上和北京其他子市场有明显差距，未来供应须较长消化期； • 天津空港、北辰是紧邻天津市中心，受本市消费需求带动最明显； • 固安具有高速路网优势，适合区域分拨中心布局。
	密云	★	★★	★	★★★	
天津	北辰	★★★	★	★	★	
	天津空港	★★★	-	★★★	★	
廊坊	固安	★★★	★	★★	★	
四线						
天津	宝坻	★	★	★★	★	• 离京较远，北京外溢需求难以辐射； • 紧邻南北高速枢纽，路网密集，适合布局区域分拨中心。
	宁河	★★	-	★	★★	
	津南	★★	-	★	★	
	静海	★★	-	★★	★	
	蓟州	★	-	★	★	
廊坊	安次高新区	★	★	★	★	
	安次	★★	★	★	★	
	霸州	★	-	★	★	

整体看，当前京津廊仓储物流的投资策略机会以机会型和增值型为主，以核心型为辅。结合供需结构分析结果，CBRE对每种投资策略类型的重点关注子市场建议如下：

机会型

通过统计京津廊各子市场2020年至今一手物流用地市场交易，并以当地市场目前的建造价格和租金水平测算租金回报率（图表14），CBRE建议投资者可重点关注以下子市场的绿地开发机会：

- **平谷马坊**是北京目前唯一出让50年使用年限物流用地的子市场，拓展空间最大，土地交易市场化程度最高。尽管土地价格在京津廊众子市场中鹤立鸡群，但租金回报率位于较高水平，对长线投资者仍有较大吸引力；
- **廊坊临空经济区和北三县**是京津廊中50年使用年限一手物流用地租金回报率最高的子市场，且是未来最有机会实现和北京一体化的子市场，未来有较大的增值潜力；
- 北京经开区和大兴空港物流供地都有较严格的使用限制，或为20年使用年限，或限定保税库、工业厂房等用途的最低比例，投资价值有待进一步观察。

增值型

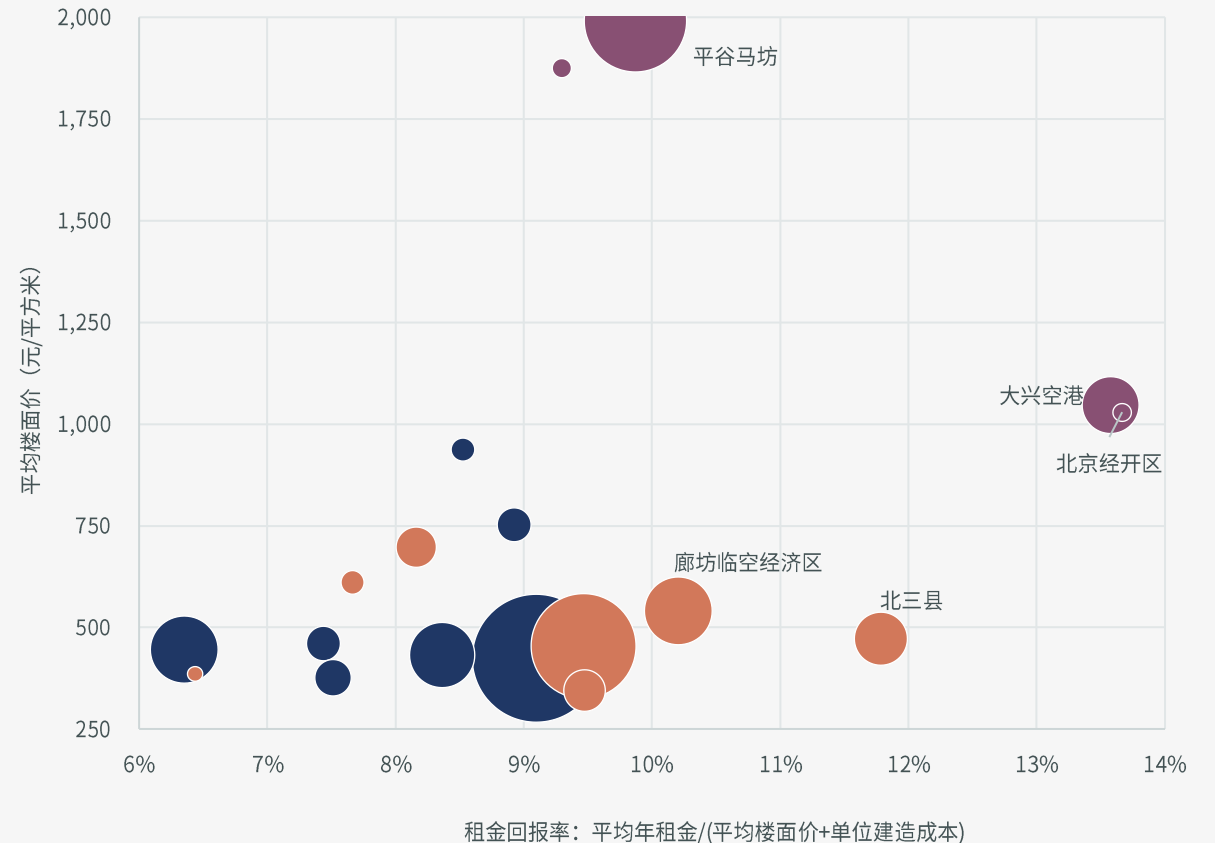
随着北京成熟区域存量物业逐渐老化，土地资源持续短缺，增值型投资成为在这些子市场最重要的投资策略，可重点关注普通仓、工业厂房改高标仓，保税库转非保使用，单层库改多层库等集约化再开发机会：

- **顺义空港及顺义其他**是增值型投资的首选。相比北京其他成熟区域，当地政策环境对存量更新改造更开放和支持。此外，其未来供需结构平衡、租金的稳定性和成长性也是增值型投资回报的有力保障；
- 可紧密关注**马驹桥、北京经开区、大兴京南、通州**等子市场符合政府监管要求的增值型投资机会。

核心型

- 已有数个京津廊核心资产通过C-REIT上市，其中位于北京顺义空港、通州等子市场物业近期稳定的回报表现可体现这些子市场对核心型投资策略的价值；
- 北京一、二线子市场是核心型投资的主要标的，但由于卖家极度惜售，可投物业稀缺，可关注包含此类物业的资产包，视资产包整体品质和定价水平考量可投性。

图表14：京津廊主要子市场2020年至2023上半年一手物流用地交易



○ 大小=2020年至2023上半年出让土地总建筑面积 ● 北京 ● 天津 ● 廊坊

注：根据市场惯例，假设北京单位建造成本为4000元/平方米，廊坊、天津为3500元/平方米

数据来源：世邦魏理仕研究部，2023年8月



图表15: 重点关注市场及推荐投资策略

● 机会型	平谷马坊 北三县 廊坊临空经济区
● 增值型	顺义空港 马驹桥 大兴京南 北京经开区 通州 顺义其他
● 核心型	顺义空港 马驹桥 大兴京南 北京经开区 通州 顺义其他

联系我们

研究部

谢晨

中国区研究部
负责人

sam.xie@cbre.com

孙祖天

华北区研究部
负责人

tin.sun@cbre.com

潘欣蕊

华北区研究部
助理经理

katie.pan@cbre.com

业务线

刘焕丽

华北区
董事总经理

christina.liu@cbre.com

孙洁

中国区顾问及交易服务和投资及资本市场部
产业地产负责人

cindy.sun@cbre.com

李虹

华北区产业地产部
负责人

rosemary.li@cbre.com