

中国 - 2020

Q
SPOTLIGHT
Savills Research

成都写字楼租户行业 地铁粘性指数





前言

欢迎阅读2020年成都写字楼租户行业地铁粘性指数报告。

城市轨道交通的发展对城市交通结构、空间结构、商务商业布局 and 经济发展都具有深远影响。地铁承载城市交通、输送客流，缩小了城市空间与人们之间的距离。聚合化、立体式的地铁经济模式将时间和空间感受距离拉近，满足了更多人群的出行偏好，也拉动了经济增长和商务发展。截止2020年上半年，成都已开通地铁线路7条，运营里程超过300公里，全市甲级写字楼市场存量超过330万平方米，规模位居全国第五。

为探究不同行业租户对地铁交通的依赖程度，第一太平戴维斯对成都距离地铁站点不同范围的写字楼进行了分析研究，深入调查了50栋甲级写字楼和3500家企业，我们发现，不同行业的企业选址对地铁站点距离需求差异明显。例如，需要与市场和客户紧密联系并存在积极互动的行业如消费者服务和零售与贸易业，其企业选址对地铁交通的粘性相对较高；相反，房地产、能源与原材料等行业粘性指数较低。随着成都轨道交通的开发建设加速，未来城市商业地产的发展也将获得更优化的新空间，城市商务格局或将迎来更多机遇。

希望这份报告对您有所裨益，也期待您的反馈。

胡裕华

第一太平戴维斯华西区董事长

势如破竹

地铁建设加速

解决城市发展带来的中心城区拥堵，加速缩小城市各区域间的空间距离是地铁发展的直接原因。成都作为中西部综合实力最强的省会城市，经济总量和增速一直位于全国前列。早期发展过程中，成都采取以中心城区向周边均衡扩展的单中心模式，加之“环形+放射”的路网格局，建设用地在中心城区周围呈高密度集聚态势，过度聚集造成了中心区域路面交通压力过大，道路拥堵现象严重，城市发展面临巨大考验。

在 2009 年一项针对成都交通状况的中期报告显示，2010 年地铁 1 号线开通前，成都中心城区 4% 的面积承担着全市 45% 的人口，近 1/3 的岗位分布在一环以内，潮汐现象明显，同时还带来了空气污染等环境问题，地铁作为上述困境的一道解决方案被成都引入。

成都

行政等级：省会城市

* 常住人口：1,658 万人

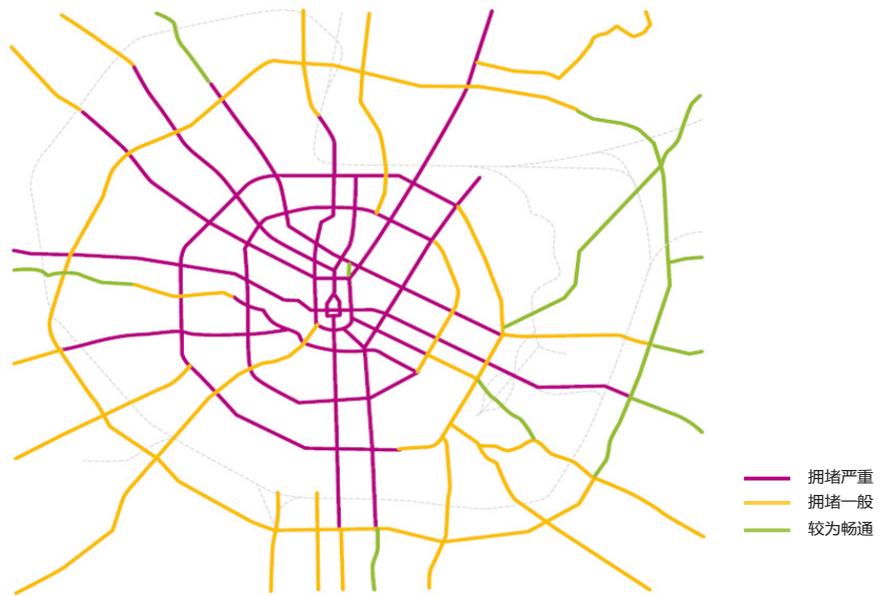
* 面积：14,335 平方千米

* GDP：17,013 亿元

重点产业：电子信息、汽车制造、食品饮料、装备制造、生物医药、旅游

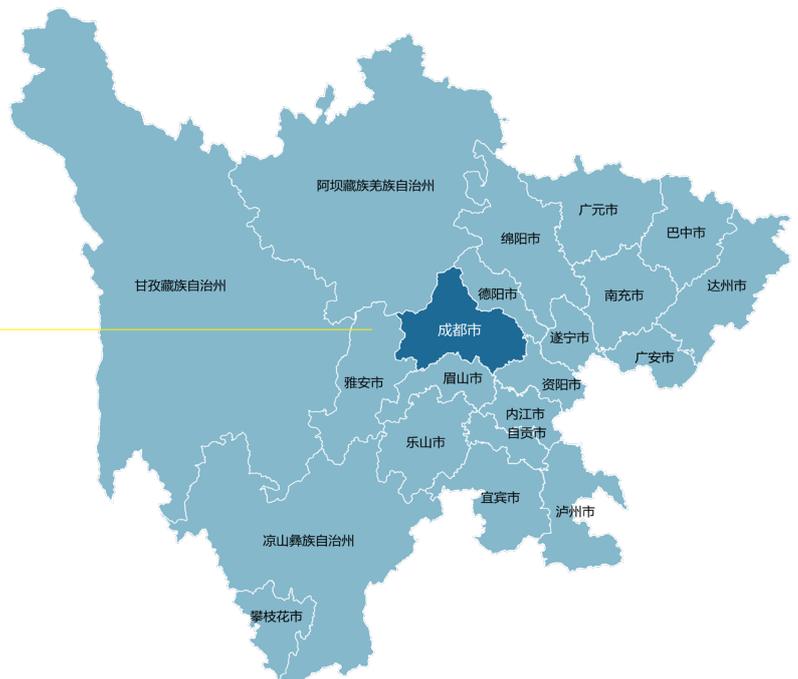
* 数据摘自成都市统计局 2019 年

图 1：成都市中心城区道路饱和度，2010



来源：《成都市小汽车拥有与使用政策战略研究》，世界资源研究所

图 2：成都区位示意图



来源：第一太平戴维斯市场研究部



在城市不断往外扩张，城镇化率持续推进和人口持续流入的背景下，近些年成都地铁的建设速度近乎迅猛。从2010年迈入地铁时代、2012年架起“十”字骨架；到2016年“米”字成形、2017年迎来首条环线；再到2019年运营里程超过300公里、2020年有望突破500公里，成都地铁将正式步入大线网运营新时代。

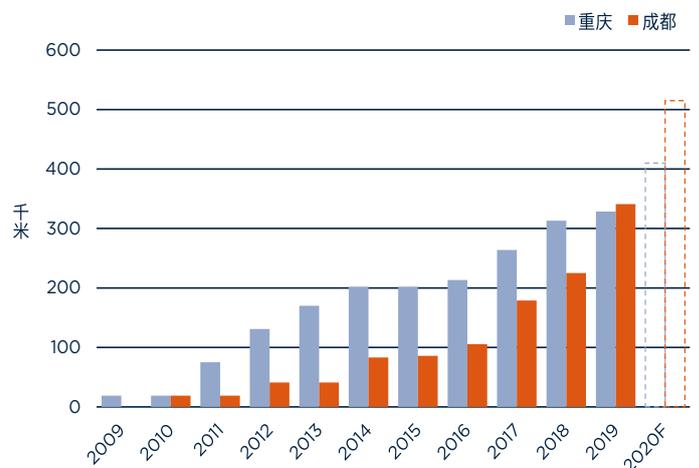
相较于重庆，成都轨道交通发展起步较晚。但自2016年以来，成都轨道交通建设加速，2018年总里程达200公里，2019年成都轨道交通运营线路总长度首次超过重庆，达到341公里，其中地铁线路达到302公里。

图3：成都地铁交通线路图，2020年8月



来源：成都轨道交通，第一太平戴维斯市场研究部

图4：重庆和成都轨道交通线路历年总长度



来源：成都统计局，重庆统计局，第一太平戴维斯市场研究部

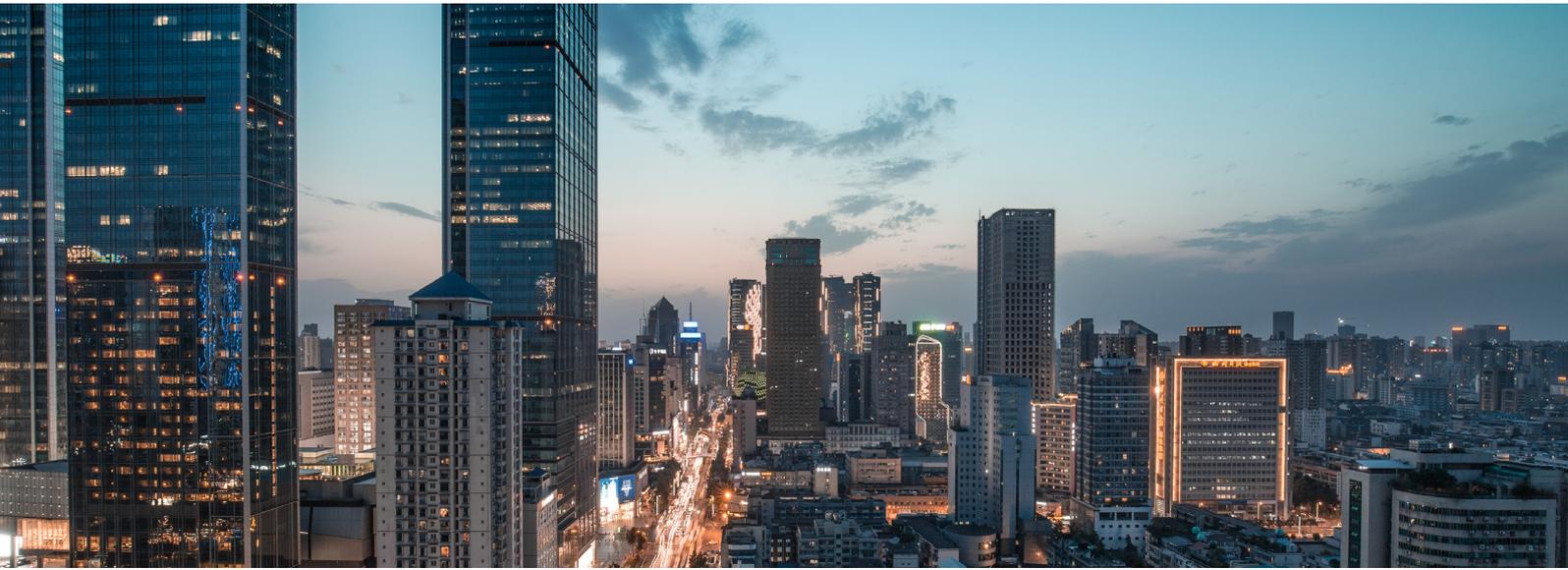
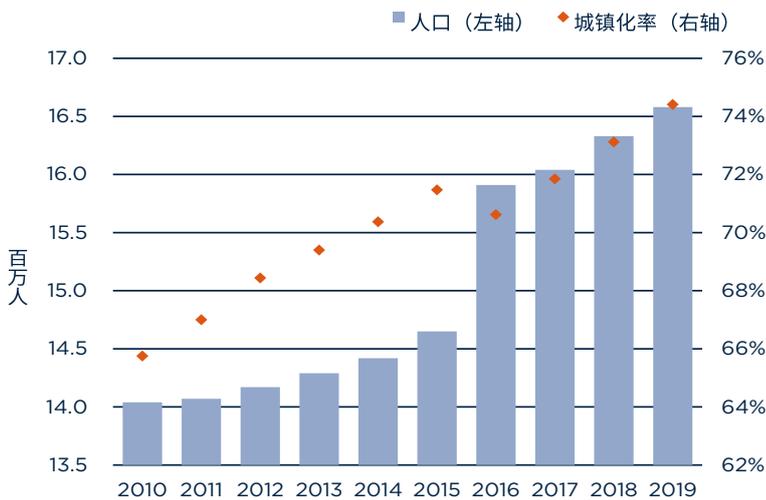
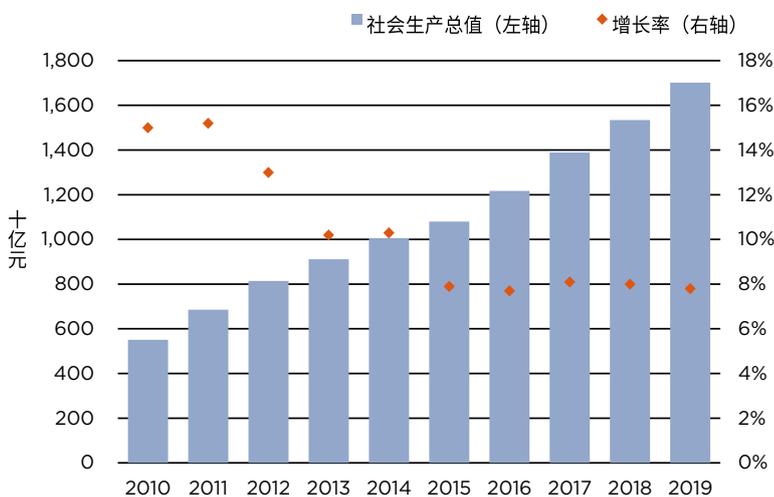


图 5：成都历年人口和城镇化率



来源：成都统计局，第一太平戴维斯市场研究部

图 6：成都历年社会生产总值及增长率



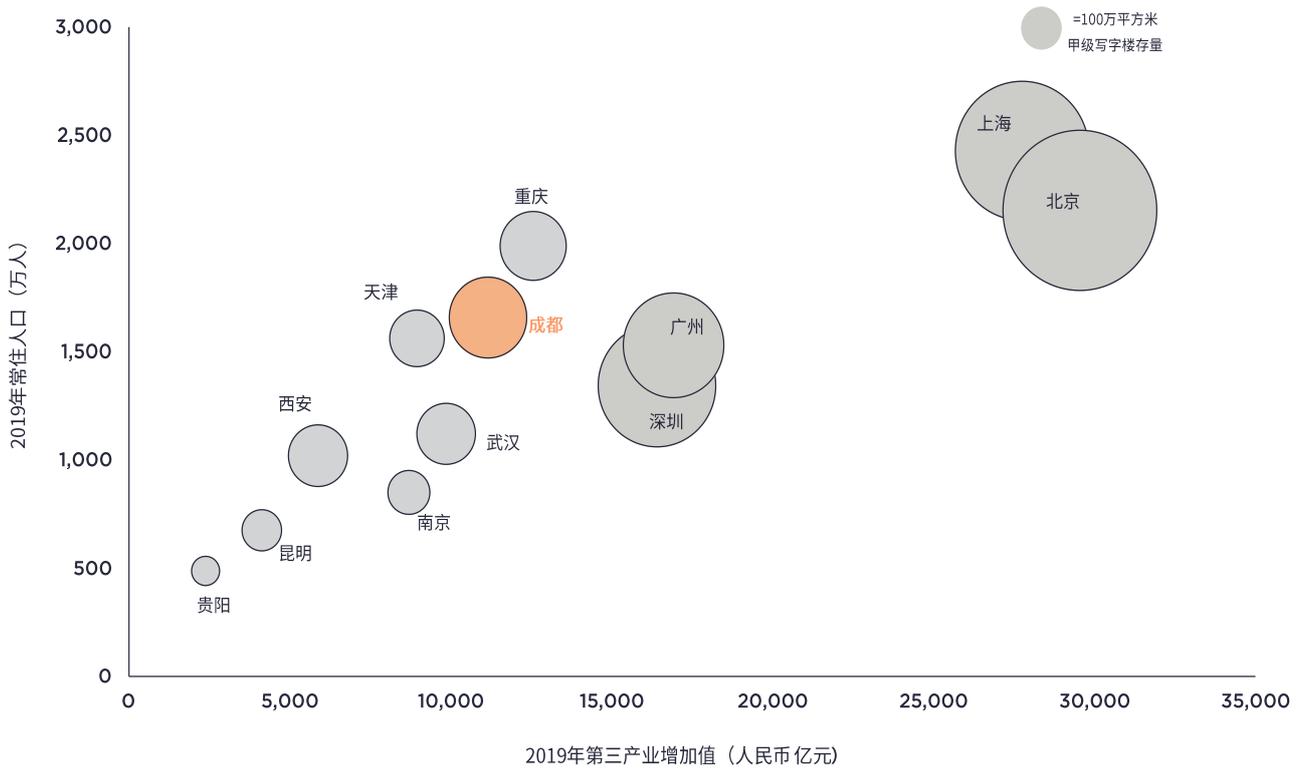
来源：成都统计局，第一太平戴维斯市场研究部

商务市场成熟

促进城市经济、社会和环境协调发展等多元目标是地铁发展的持续动力。城市轨道交通的关键点是承载能力，承载能力对城市交通结构、空间结构和商务商业结构布局 and 经济发展都具有深远影响。多层次，立体化的地铁线网的建设带动了更多客流量，也带动了沿线区域的可达性及经济活力。

地铁作为城市交通“骨架”，助力城市不断优化空间格局。2010年9月地铁1号线开通后，地铁客流快速增长，次年10月即有单日25万人次客流，并于2018年3月突破百万人次流量大关。截至2020年8月，成都已建成7条线路，运营里程302KM，支撑成都城市规模在过去十年间急剧扩张：成都GDP由2010年的5,551亿元增长至2019年的17,013亿元，年均增速13.2%；常住人口由1,404万增长至1,658万人，年均增长28.2万人。

图 7：全国主要城市第三产业增加值及 2020 上半年甲级写字楼存量

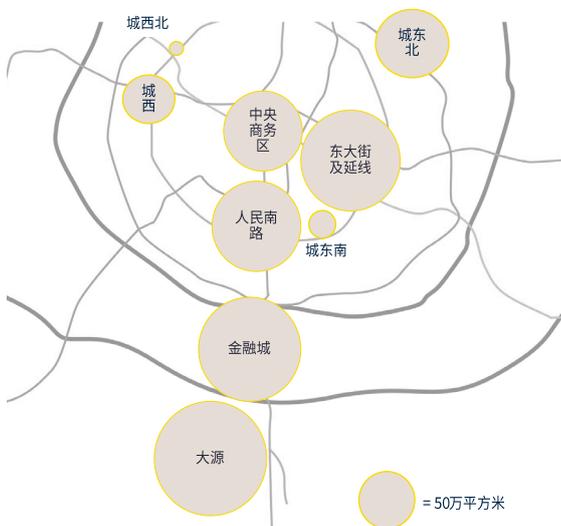


来源：全国各城市统计局、成都统计局、第一太平戴维斯研究部

成都写字楼市场发展是城市产业高速扩张背后对于办公载体的现实需要。写字楼作为金融、房地产、专业服务以及信息技术等行业的空间载体，其规模与城市第三产业发展状况息息相关。过去十年间，成都市第三产业高速发展，规模由2010年的2,785亿跃升至2019年的11,155亿，年均复合增长率16.6%，高于

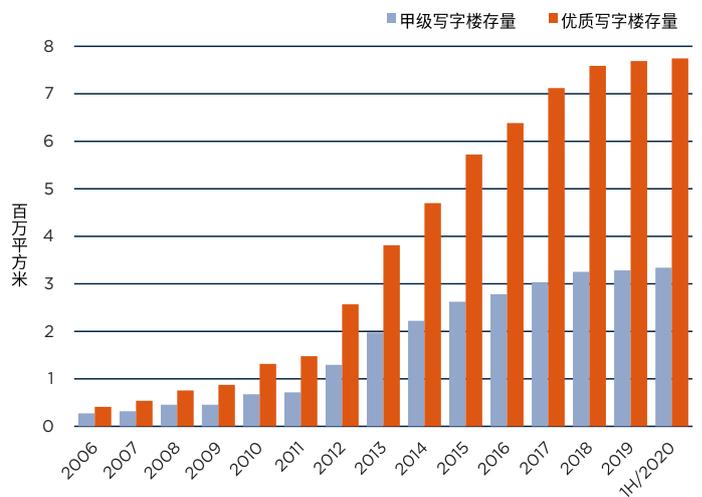
同期全国水平3.9个百分点。自2005年成都第一个优质写字楼项目面市以来，经过十余年飞速发展，截止2020年上半年成都已形成近800万平方米的庞大优质写字楼市场，其中甲级写字楼存量达到334万平方米，体量居全国第五，拥有中央商务区、人民南路、东大街及延线、金融城和大源五个成熟的商务集聚区。

图 8：成都优质写字楼存量分布情况，2020 上半年



来源：第一太平戴维斯市场研究部

图 9：成都甲级写字楼及优质写字楼存量



来源：第一太平戴维斯市场研究部

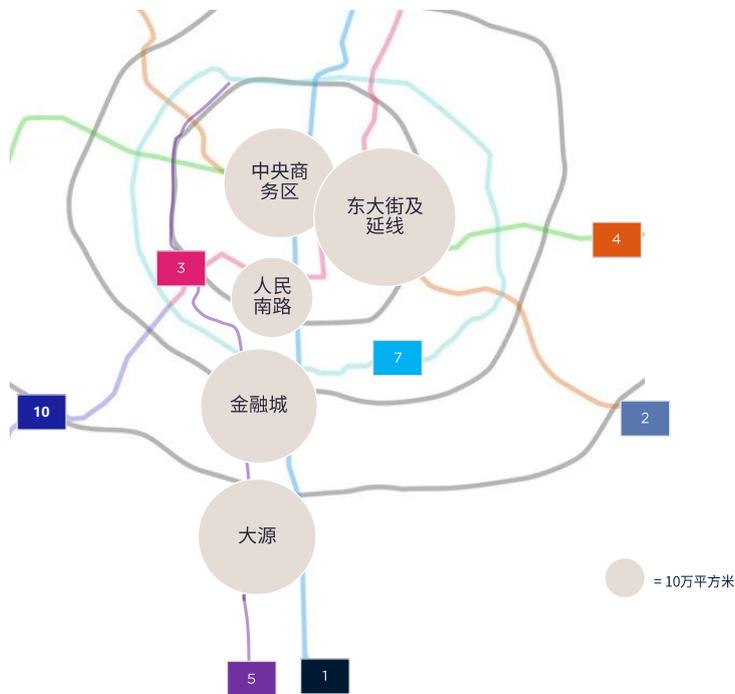
风生水起

成都商务集聚区从市中心沿地铁线路延伸方向布局，地铁线网的规划与建设影响着成都商务市场的形成与布局。轨道交通建设的推进可以带来区域商务活动活力的增加；反之，区域商务活动增加，进一步提升轨道交通的客流，继而提高轨道交通延伸的需求。

协同发展

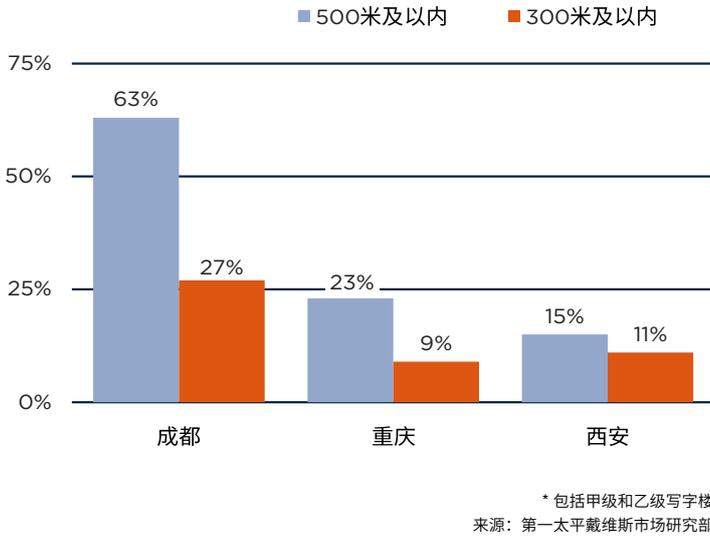
- 2005年12月28日，地铁1号线一期工程正式开工建设。
- 2010年率先投入运营使用的贯通南北、连接市中心的地铁1号线勾勒出成都商务市场多区域发展的雏形。
- 2012年后，成都甲级写字楼迎来飞速发展期，全市供应多点开花，除传统的市中心及人民南路以外，大源、金融城以及东大街及延线均迎来大量供应，商务区持续外扩，这一时期诸如网络架空地板、新风系统等新一代写字楼硬件配置逐步引领市场标准。
- 2017年后，成都地铁建设持续向城市外扩张，市中心供应持续，一号线三期和五号线开通，南延线商务区持续扩容，现有商务聚集区以外的优质项目开始进入市场。
- 截止2020年上半年，成都甲级写字楼市场存量超过330万平方米，规模位居全国第五。开通地铁线路7条，运营里程超过300公里。

图 10：成都甲级写字楼 2020 上半年市场存量和已开通地铁线路



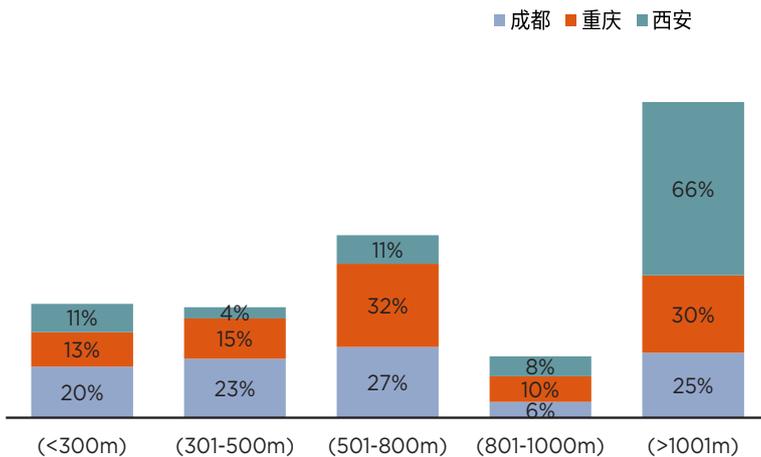
来源：成都轨道交通，第一太平戴维斯市场研究部

图 11: 离轨道交通站点不同距离的优质写字楼 * 数量的占比

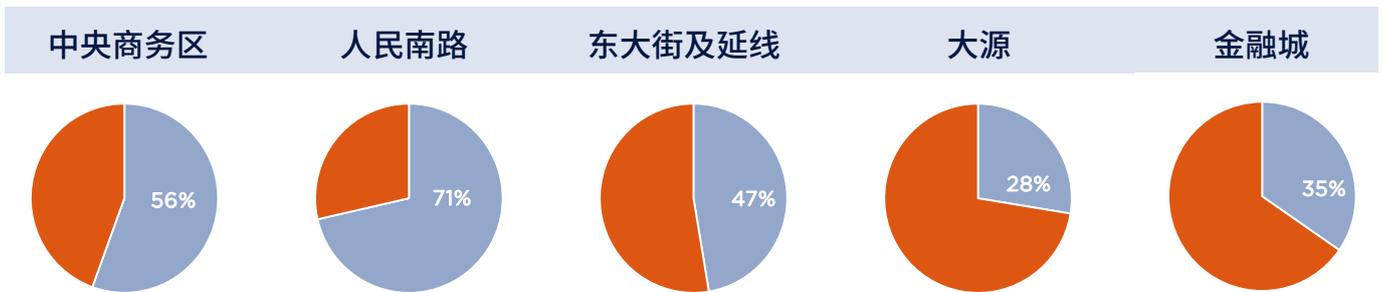


集聚显现

- 地铁站点周边土地的集中开发不仅提高了土地利用效率, 还优化了住宅、商业和办公空间分区布局的合理性。商务市场于站点周边集聚效应显著, 商务写字楼在空间集聚形成的典型办公集聚区多位于地铁线路重要节点处。
- 对比重庆和西安, 成都优质写字楼邻近轨道交通站点分布情况明显, 数量占比相对较高。
- 成都甲级写字楼则较均匀地分布在距地铁点的各距离范围。相比之下, 重庆的写字楼主要位于距离地铁站点 500 到 800 米和 1 公里以外, 西安超过一半的写字楼距离地铁站点 1 公里以外。



* 成都轨道交通包括地铁和有轨电车, 由于有轨电车所处的近郊不在讨论范围内, 本页中提到成都的轨道交通特指地铁。



成都典型商务子市场内, 中央商务区和人民南路靠近轨道交通站点 500 米及以内的优质写字楼数量占其子市场内所有优质写字楼数量一半以上。

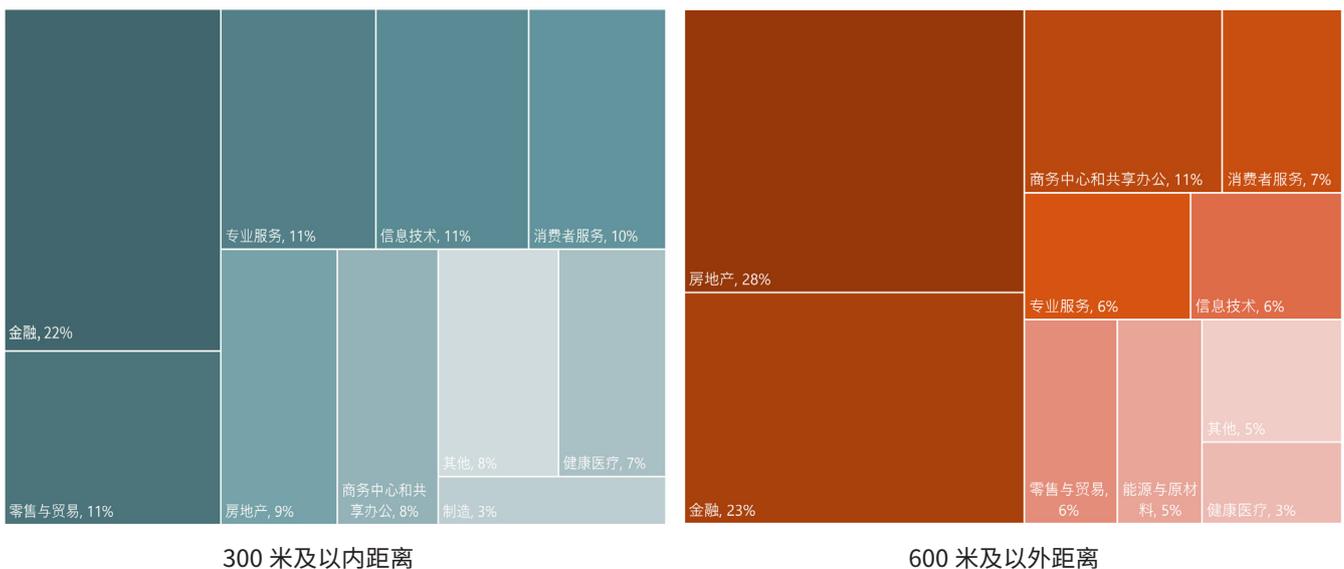
粘性指数

地铁承载城市交通、输送客流，缩小了城市网络与用户需求之间的距离。聚合化、立体式的地铁经济模式将时间和空间感受距离拉近，满足了更多人群的出行偏好，也拉动了商务发展和经济增长。需要与市场和客户紧密联系并存在积极互动的行业如消费者服务和零售与贸易业，其企业选址对地铁交通的粘性相对较高。

行业差异

第一太平戴维斯研究发现，距离地铁站点 300 米及以内和距离地铁站点 600 米及以外的两个范围内，成都甲级写字楼内的租户租赁面积的行业占比分布存在一定差异：金融、零售与贸易和专业服务行业在距离地铁站点 300 米及以内范围的写字楼内占比为前三位；而在距离地铁站点 600 米及以外范围的写字楼内，房地产、金融和商务中心和联合办公占比最高。

图 13：300 米及以内和 600 米及以外的甲级写字楼租户结构

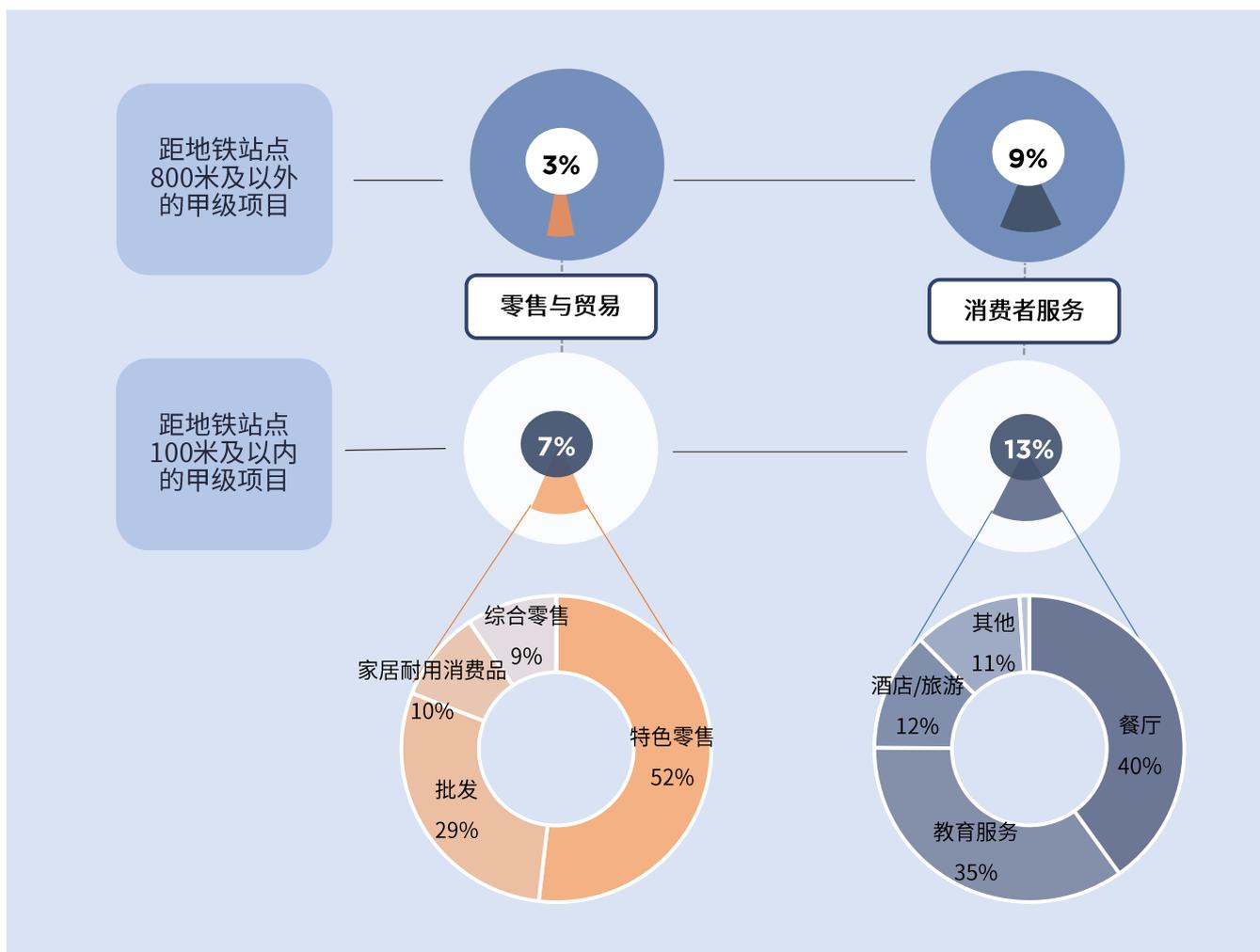


来源：第一太平戴维斯市场研究部

不同行业的企业选址对地铁站点的便捷性要求有明显差异。在成都，离地铁站点 100 米内的甲级写字楼里的零售与贸易和消费者服务企业办公面积占所有行业租赁面积的比例高于离地铁站点距离超过 800 米的甲级写字楼里的零售与贸易和消费者服务企业办公面积占比 4 到 5 个百分点。

以消费者服务行业为例，和客户有频繁互动需求的如餐饮和教育服务类子行业近年来发展态势乐观。行业发展也带来客流增加，能够高效引导人流的地铁交通对商务办公的重要性将会更为突出。

图 14：粘性较高行业占比差异化明显



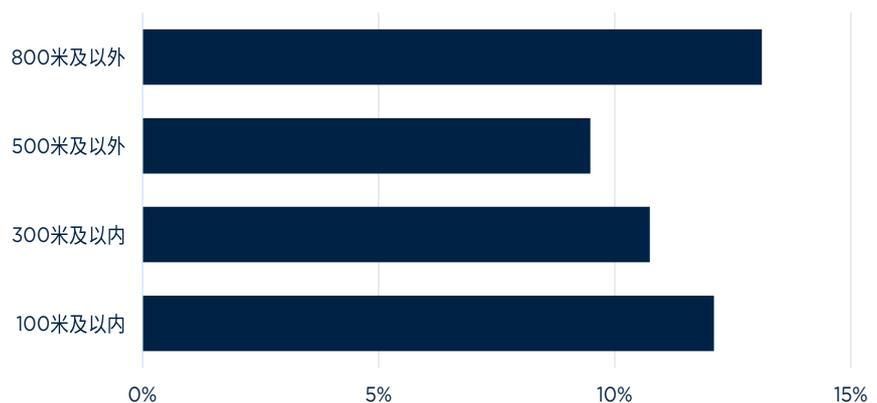
* 离地铁站点不同距离的甲级写字楼内零售与贸易和消费者服务企业办公面积占所有行业租赁面积的比例
来源：第一太平戴维斯市场研究部

■ 信息技术和第三方办公行业的租户对距离地铁站远近的需求不明显。信息技术企业更多地提供高新技术类服务，需要直接面对线下终端消费者和企业客户的频率比其他如消费者服务行业较低，因此对距离地铁交通的远近要求相对较小；同样，商务中心和共享办公企业或基于控制成本等考虑因素，公司选址也对地铁交通的距离偏好不明显，离地铁站点 100 米内的甲级写字楼里的信息技术和第三方办公企业的承租面积占所有行业租赁面积的比例和离地铁站点距离超过 800 米的甲级写字楼内的占比相差无几。

■ 根据第一太平戴维斯 2018 年发布的成都之“新”——成都甲级写字楼高科技租户专题研究中提到，截止 2017 年底，成都入驻甲级写字楼的高科技企业中 90% 以上步行 10 分钟（800 米）以内可达地铁站点，表明虽然对距地铁站点具体距离无明显需求，但高科技企业亦会选择地铁站点周边写字楼入住。

■ 信息技术企业在离地铁站点 800 米的写字楼内的面积占比和离地铁站点 100 米的写字楼内的面积占比相差无几。

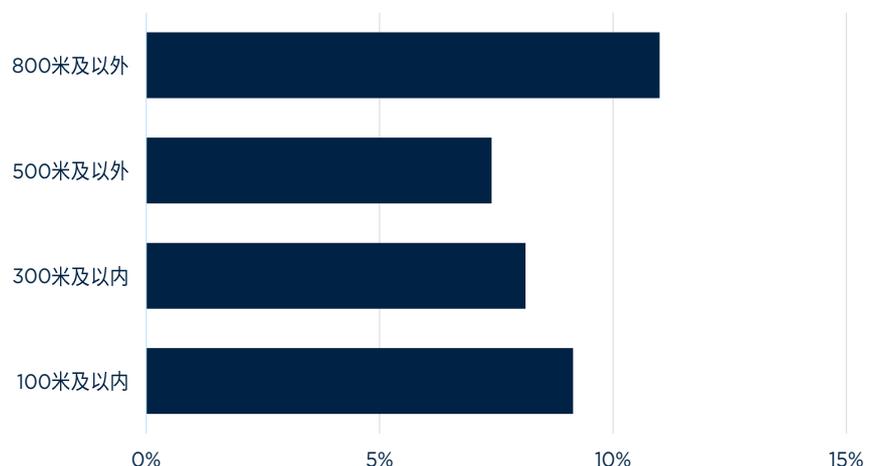
图 15：信息技术企业在距地铁站点不同距离的甲级写字楼内租赁面积占比



来源：第一太平戴维斯市场研究部

■ 第三方办公企业在离地铁站点不同距离的写字楼内的面积占比随距离远近的变化幅度不大。

图 16：第三方办公企业在距地铁站点不同距离的甲级写字楼内租赁面积占比



来源：第一太平戴维斯市场研究部

区间选取

为探究楼内不同行业租户对地铁交通的依赖程度，第一太平戴维斯根据离地铁站点距离的差距分为五个区间： <100 米， ≥ 100 米且 <300 米， ≥ 300 米且 <500 米， ≥ 500 米且 <800 米， ≥ 800 米。

对楼宇不同租户行业在不同区间的分布情况进行分析，并结合各行业实际面积区间、公司数量及排名情况多重因素进行多维度评价，同时剥离出在写字楼里办公需求极强行业和在写字楼内办公需求极弱的行业带来的干扰，计算出各行业租户的地铁粘性指数。

行业差距

第一太平戴维斯通过对全市距离地铁站点不同距离范围的甲级写字楼内租户研究，消费者服务和健康医疗为对地铁交通的粘性最高的两大行业，其粘性指数分别为 98 和 95。粘性指数得分较高的行业相对更依赖近距离的地铁交通站点提供的便捷，以健康医疗行业为例，由于有线下业务拓展和客户互动的需要，所以该类企业更倾向于选择入驻靠近地铁站点的写字楼。相反，房地产、能源与原材料等行业粘性指数较低，相关企业对地铁站点距公司所在写字楼的远近偏好较低。

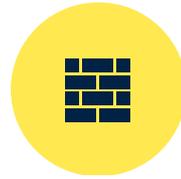
取样范围



甲级楼宇数量
50 栋

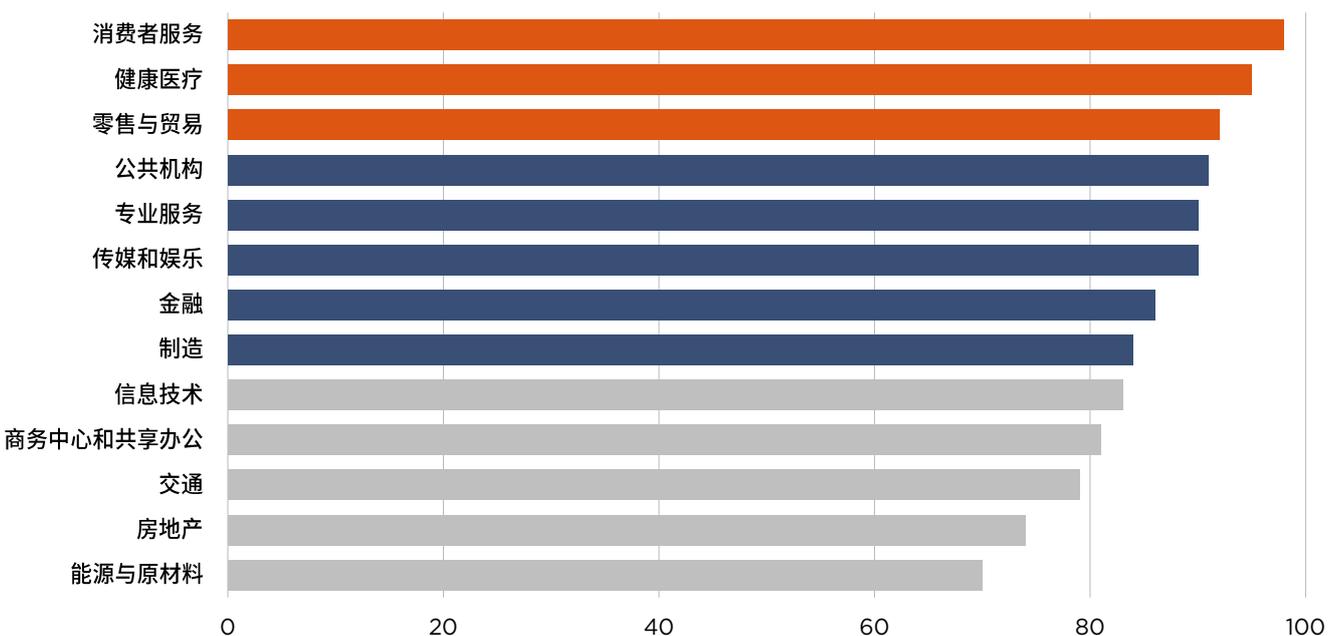


企业数量
3500 家



办公面积
230 万平方米

图 17：成都甲级写字楼内不同行业的地铁粘性指数



来源：第一太平戴维斯市场研究部



地铁站周边合理规划商务办公用地，不仅能实现沿线土地和地铁轨道交通的经济效应，而且能在一定程度上改变城市商务区楼宇和行业过于集中的现象，将资源合理分配到各个区域，有效缓解商务区高峰时段的交通压力，促进城市各区域间和不同行业的协调发展。

根据第一太平戴维斯研究，成都甲级写字楼内，不同行业的租户对地铁的粘性指数如下：

- 公共机构、制造行业和专业服务及传媒和娱乐等行业，对地铁交通的便捷性敏感度表现平淡，其粘性指数水平居中。
- 和客户进行线下交互活动相对较少如交通、房地产、能源与原材料等类型企业，在选址时对地铁站点的距离偏好一般，其粘性指数较低。
- 线下业务开展需求较高的如消费者服务、健康医疗、零售与贸易类企业，该类企业选址依赖便捷的地铁为其提供高效率的通达性，对地铁交通的粘性相对较高。

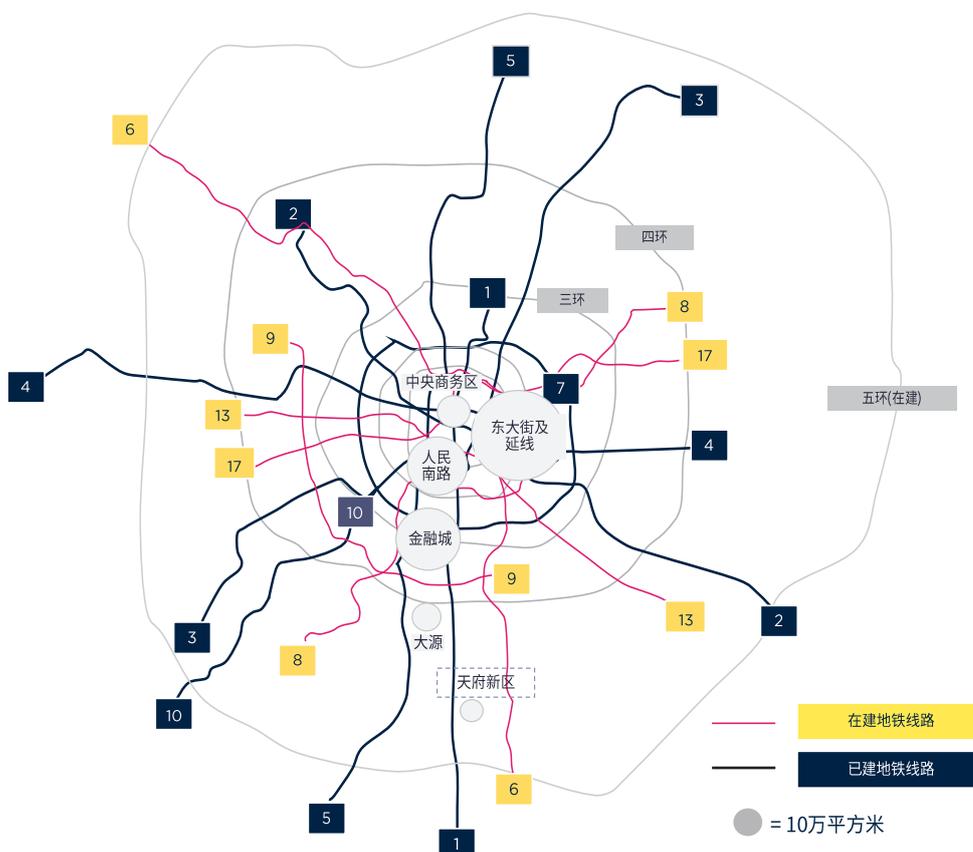
变局之中见新局

- 轨道交通网络的高速发展对于商业和商务人流的集聚和疏导作用不容小觑，商务区与轨道交通的联合开发，可以使两者优势资源加以互补。轨道交通的运营搭载大量人流，地铁口汇集周边客流、商流，对于周边形成的强大聚集力是商务区发展的保障，而多元化行业发展又为轨道交通的良性发展提供客流导向支持。
- 地铁交通效应的加持，未来商务市场或将从组团式格局转变为组团带状结构。成都地铁的修建不仅缓解了市中心的拥挤程度，确保中心区域可持续性发展，随着逐步完善的轨道线网提供的交通便捷加持，城市中心向南继续扩张，区域内也将迎来写字楼较多供应，天府新区将成为下一个商务集聚区。根据成都城市轨道交通第四

期建设规划，在未来五年成都将新增总长约 177 公里的轨道里程。未来，位于成熟商务区外的与地铁站点协同开发的办公及综合体项目入市，届时将进一步拉动远郊区域经济的集聚发展，促进城市各区域协调发展。

- 多条规划建设中的线路，在承担缓解城市交通压力的同时，也带动着沿线及整个城市居住环境的提升和商业商务的繁荣。随着成都市轨道交通的开发建设明显提速，轨交站点的规划建设不仅为交通节点，更多作为一个融交通、商业、办公等多功能为一体的区域规划或大型综合体。届时，成都写字楼内的租户地铁粘性指数或将发生一定变化，未来成都商业地产的发展也将获得更优化的新空间，城市商务格局或将迎来更为迅速的提升机遇。

图 18：成都甲级写字楼市场未来新增供应和地铁线路规划，2H/2020-2024



来源：第一太平戴维斯市场研究部

中央管理部

Eric Wo

董事长 - 华西区

+8628 6737 3688

eric.wo@savills.com.cn

市场研究部

James Macdonald

高级董事 - 中国区

+8621 6391 6688

james.macdonald@savills.com.cn

Sophy Pan

高级经理 - 华西区

+8620 6737 3737

sophy.pan@savills.com.cn

Sue Chen

分析师 - 华西区

+8620 6737 3737

sue.chen@savills.com.cn

第一太平戴维斯是一家在伦敦股票交易所上市的全球领先房地产服务提供商。公司于1855年创立，具有悠久的历史传承以及无可匹敌的增长态势。第一太平戴维斯是行业引领者而非跟随者，在全球设有600多家分公司与联营机构，广泛分布于美洲、欧洲、亚太、非洲和中东地区。本报告仅作一般信息用途。未经事先许可，任何人不得对其相关内容或全部内容进行出版、复制或引用。同时本报告亦不构成任何合同、计划书、协议或其他文档的依据。第一太平戴维斯已尽全力确保报告内容的准确性，但对于该报告的使用而导致直接或间接的相关损失不承担任何责任。本报告版权所有，未经第一太平戴维斯研究部书面许可，不得以任何形式对该报告的部分或全部内容进行复制。