

## 高铁系列（序）：城市连通度与房价

2017年07月06日

克而瑞研究中心

[www.cricchina.com/research/](http://www.cricchina.com/research/)

### 数洞里的免酱

端午小长假的时候免酱去了一趟大首都，当天另外一个朋友从广州出发，约好北京碰头。免酱乘坐高铁7点准时出发，11点50分准时到达了北京南站，可是朋友的航班一直在延误，本应该9点就到北京硬是延误到了快凌晨两点才起飞，最后到北京都已经是可以直接看升旗的时间了，当然，这位朋友在回程的时候同样受到了延误的影响.....

在高铁渐渐普及开来的时候，越来越多人喜欢选择高铁出行，主要是由于速度快、准时性高，还有某些城市高铁车次密集，乘高铁就跟乘公交车一样方便。有高铁站的城市都喜气洋洋，没有高铁站的城市都盼着赶紧建起来，作为城际之间最受欢迎的交通工具之一，高铁与城市房价之间又存在怎么样的关系呢，免酱收集了一些数据，今天就来看一看。

### 高铁已经遍布东部几乎所有地级市，路网密集

首先来看目前高铁的覆盖情况，将全国现有高铁站点及车次互通情况的数据转化为地图形式，可见目前我国约一半的地区已经大面积覆盖了高铁站，免酱在路网边缘地带标注了几个重点城市，从北到南依次为是哈尔滨、北京、太原、成都和昆明，恰好在“胡焕庸线”以东，分界线的左右两侧呈现截然不同景象：左边完全没有高铁；右边高铁站点、线路密集，中间过渡的区域（即有高铁站点但路网稀疏）都几乎没有，每一个站点都尽可能的增强与其他站点之间的交通流动性。

从高铁覆盖的省份来看，地图上几乎完全被覆盖了的省份有沿海的辽宁、山东、江苏、浙江、福建，还有内陆省份河南、安徽、湖南、江西；此外，广东、云南、四川等省份仍有部分未通高铁的区域。

图：目前国内现有高铁站点及互通情况



## 长三角、珠三角真正形成“一小时生活圈”城市群

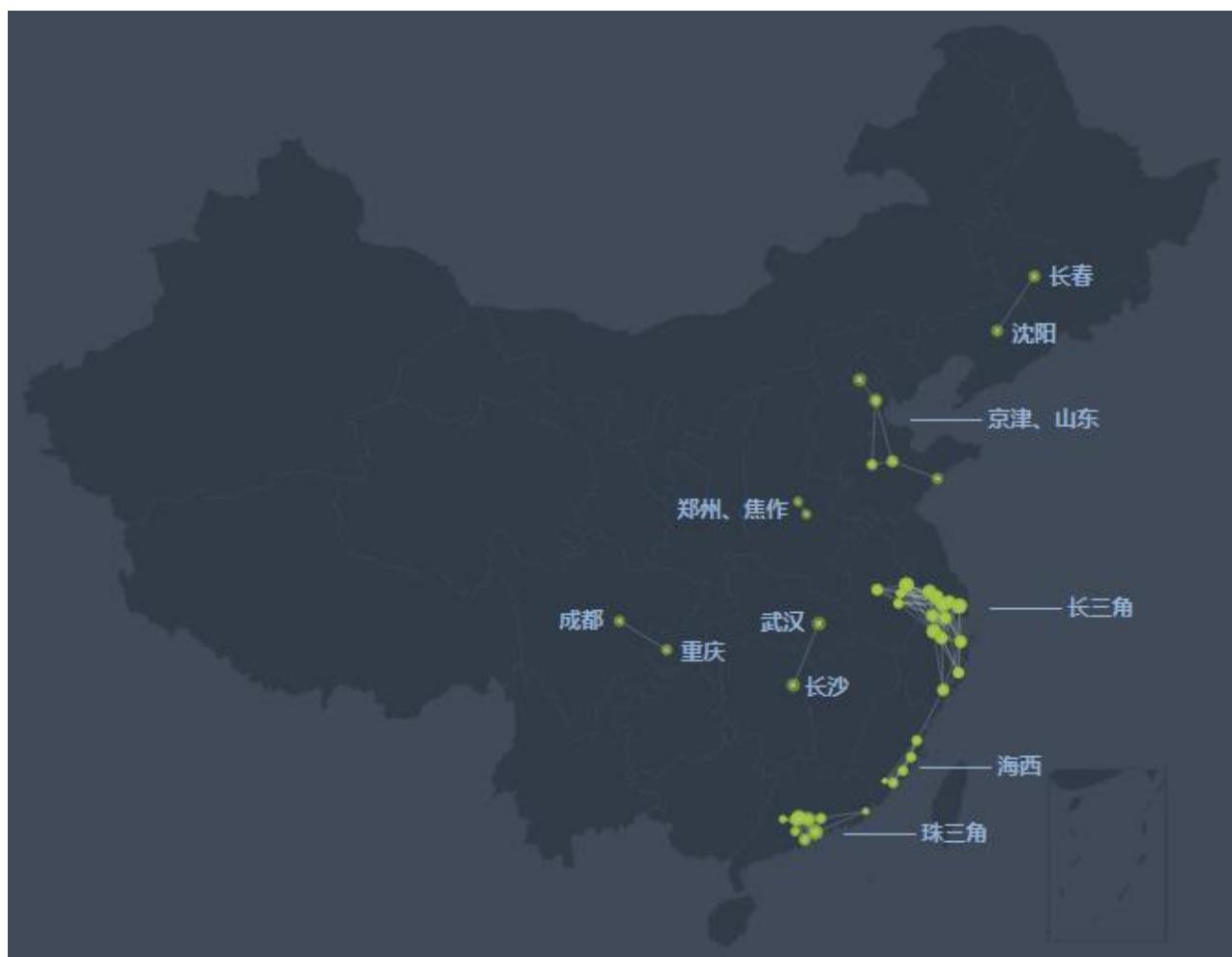
经过网上资料查验，高铁定义为：设计开行时速250公里以上（含预留），并且初期运营时速200公里以上的客运列车专线铁路。不同的运行路段高铁平均时速也有快有慢，为方便讨论，这里以时速300公里作为高铁的平均时速，那么站点之间距离在300公里以内的，可以视为这个站点的“一小时生活圈”。

Ps，这里的距离是指城市经纬度之间的直线距离，而不是铁路实际运行距离哦。

通过距离筛选之后，地图突然清晰了很多，**可以看到长三角和珠三角站点布局仍然非常紧密，这两个区域内的“一小时生活圈”已经包含了较多的城市，形成了城市群；此外福建沿海的海西区域，也有一小排城市连接，相互之间有高铁互通，北京与天津、山东济南青岛等市之间也可一小时以内到达，但环京津地区还未形成城市群。**

除了以“群”聚集的城市以外，还有几组“相依为命”的杠铃式城市：成都——重庆、武汉——长沙、沈阳——长春以及郑州——焦作，这几组城市的共同特点是，都完全处于内陆地区，且都是作为本区域的经济标杆型城市，短距离内或是没有形成与之经济相互支撑的城市群，或是周边市场不够透明，缺乏可信官方数据。

图：可监测房价城市300公里范围内高铁互通情况



### 300公里内可通达城市车次与城市购买力、房价呈正相关

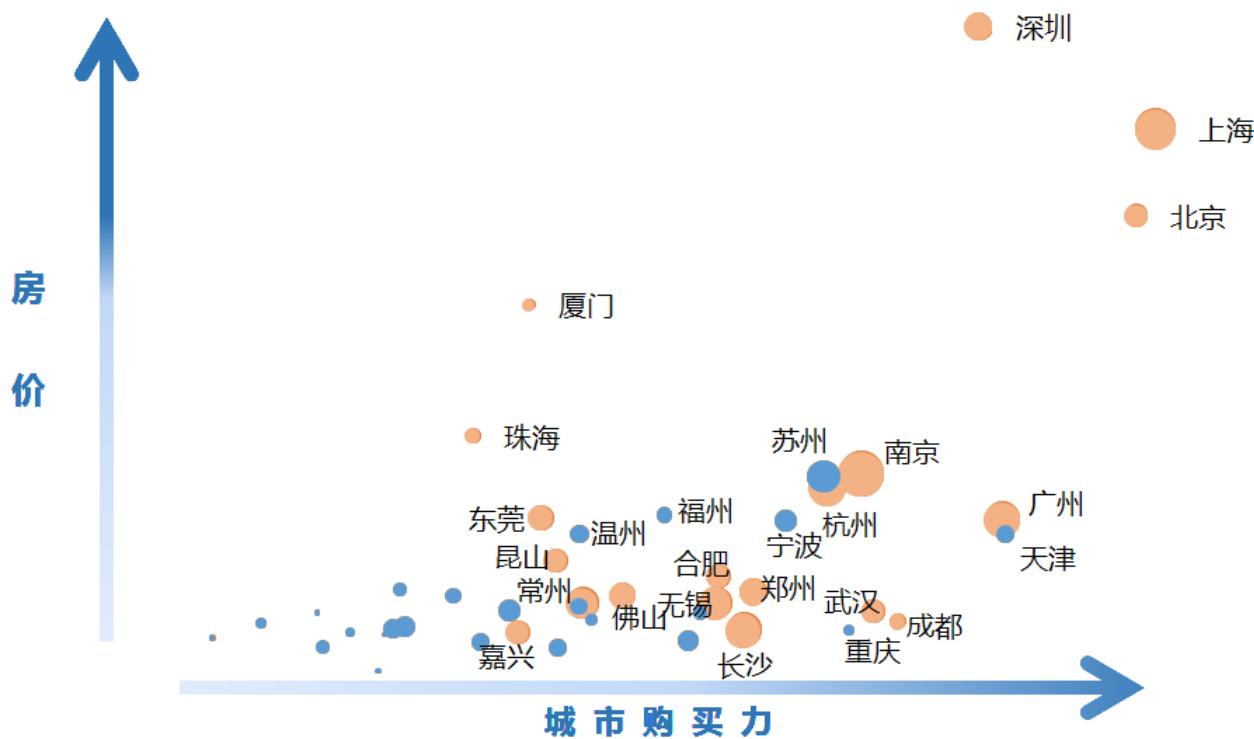
一个城市的高铁通达车次越多，对人口导入、物流、交通以及对周边城市的辐射能力就越大，高铁对城市的带动能力是毋庸置疑的，免酱在这边也筛选了所有城市与周边300公里以内城市的高铁互通情况，来看高铁的通达车次和房价、城市购买力之间的联系。

气泡大小代表该城市与它300公里范围内的其他城市高铁互通情况，气泡越大则该城市与其他各城市之间的通达车次之和越高，可以简单地理解为每天有更多的高铁车次经过这个站点并且开往更多的城市。从总体趋势来看，**购买力和房价越高的城市，与周边300公里内的城市高铁互通显然更为紧密**，例如在购买力相差不大的条件下，杭州、南京的高铁互通情况显著优于武汉、成都，房价也相对较高。

厦门、珠海为其中比较特殊的城市，厦门高铁互通情况显示不佳主要是由于厦门动车较多、高铁较少；珠海的房价高企主要是由于其与澳门紧紧相邻，与香港隔海相望，港珠澳大桥将于年底即将开通，房价受到港澳的红利影响较大。

另外，表示长三角典型城市上海、南京和杭州的气泡显然大于广州、深圳、北京的气泡，可见长三角整体高铁通达水平目前是领先全国，“包邮区”可谓名不虚传。

**图：城市购买力、房价和城市300公里范围内高铁互通情况的关系**



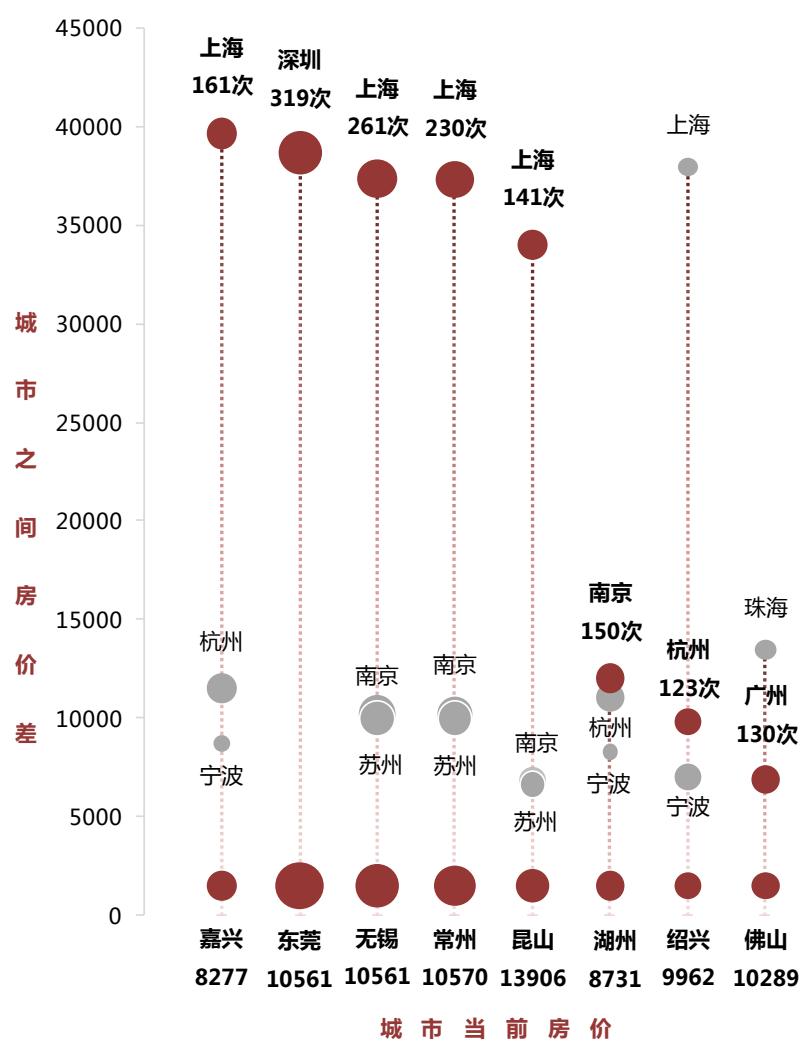
**低交通时间成本+巨大价差=“房价洼地”**

其实经过对高铁站点的梳理，可见很多平时大家注意较少的城市都已经连通了高铁，这样的城市既拥有交通便捷的优势，又是房价洼地，在外溢需求支持下，市场仍有进一步上升的空间。

下图选取了一些较为典型的“房价洼地”城市，进而找到与其高铁互通度较高的几个城市，来看城市之间的房价差剧，其中颜色标红的城市表示相互之间通达度最高，灰色圆点表示同在一条高铁线上但互通度不是最高的城市。例如嘉兴目前均价为8277元/平方米，与它高铁互通度最高的城市为上海，两者之间房价差达到4万元/平方米左右，杭州、宁波也同样与嘉兴有高铁互通，但互通度低于上海，房价差在1万元/平方米左右。

从图中来看，这些“房价洼地”城市，与周边有互通的一线城市价差都在3.5-4万元/平方米左右，而与周边有互通的重点二线城市价差在1-1.5万左右，**但城市间的人均收入水平相差不多，住宅购买力梯度差距还是非常明显的。**

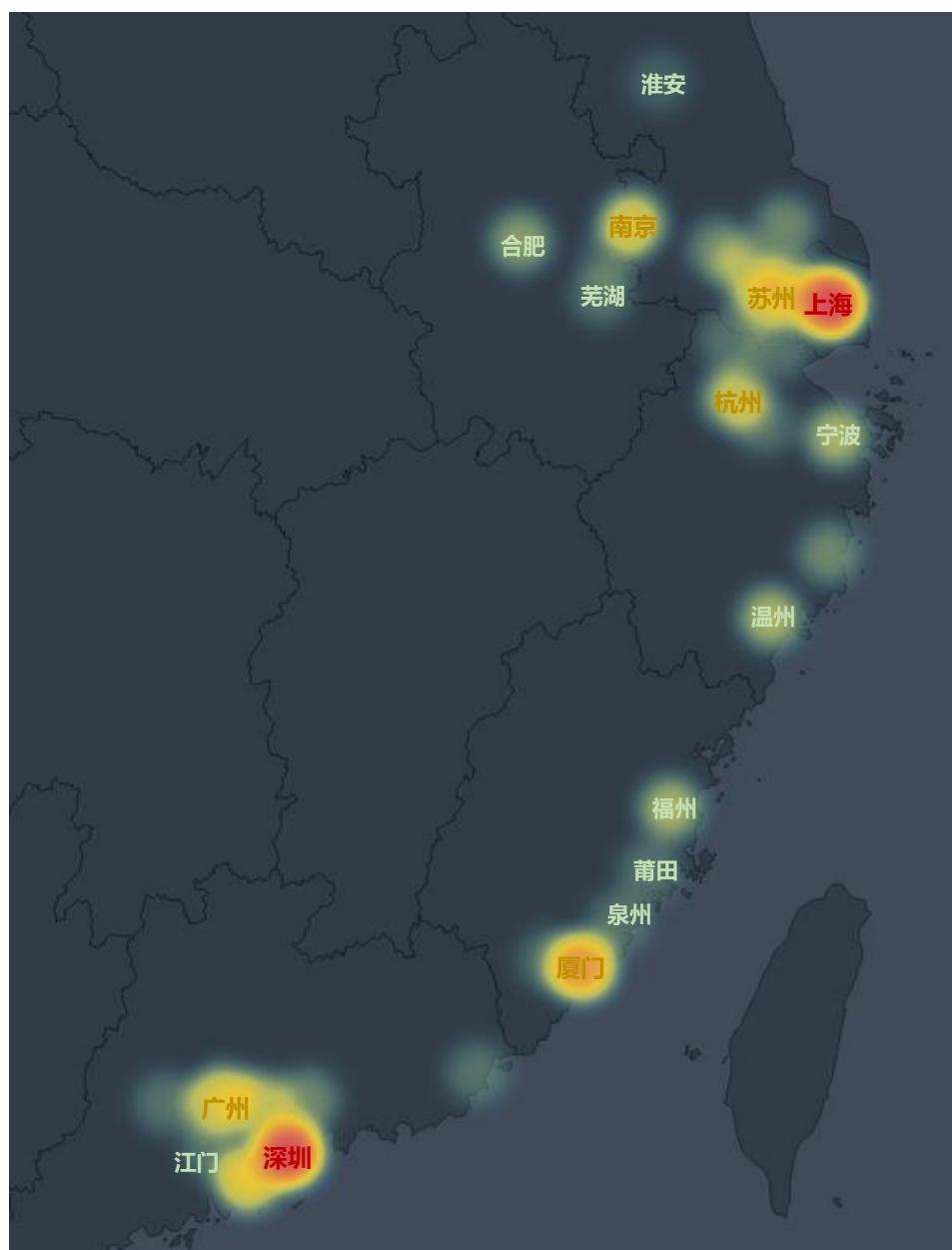
图：部分城市与其高铁互通度较高城市的房价差（单位：元/平方米）



从高铁互通的车次情况来看，互通车次最多的为东莞和深圳，每天有319次列车经过这两个城市（其中包括往反方向和东莞市虎门镇等站点），以高铁每天工作16小时（早上6点到晚上10点）计算，深圳和东莞每小时有共有20趟左右的高铁和城际列车互通（包括深圳开往东莞和东莞开往深圳两个方向），频次非常高，对外溢需求而言**购房时间成本很低**，适合旅居需求，也适合团队会晤频次不高的SOHO类工作。

此外还有一些未列出的城市，如芜湖与周边的合肥价差在4200元/平方米左右，两市联通车次为46次；莆田与福州、厦门分别有8500元/平方米和25000元/平方米的房价差，到两市的联通车次分别为43和41次；广东江门靠近佛山和广州，江门与佛山和广州的房价差分别为2000元/平方米和9000元/平方米左右，联通车次都是39次，这些每小时有2-3趟车到周边高房价城市。

图：部分城市房价热力图



由于城市人口基数、市场成熟度、行业竞争等诸多因素的差异，城市之间的房价差价一定会持续存在，洼地也将持续存在。但随着高铁的发展，联通城市数量和车次的持续增加，人口流动更为方便快捷，处于高铁线上的一些三四线小城市会更多地承接周边房价高涨、人口溢出带来的红利，一如今年的嘉兴，再如高铁规划利好中的南通，在似远还近的距离里，让“房价洼地”成为更多支付力外溢的高氧舒适区。

## 免责申明

数据、观点等引用请注明“由易居（中国）·克而瑞研究中心提供”。由于统计时间和口径的差异，可能出现与相关部门最终公布数据不一致的情形，则最终以政府部门权威数据为准。文章内容仅供参考，不构成投资建议。投资者据此操作，风险自担。

### >>> 关于克而瑞

克而瑞，易居（中国）企业集团旗下品牌。作为中国最大的房地产信息综合服务商，以现代信息技术为依托的房地产信息及咨询服务为主营业务。克而瑞拥有中国房地产最大的信息数据库，构筑中国房地产上下游企业（包括开发商、供应商、服务商、投资商）和从业者信息的桥梁，形成资金、信息通路、营销、人才等各类资源的整合平台，为企业提供房地产信息系统、信息集成和解决方案的全面信息综合服务。

### >>> 关于研究中心

研究中心，易居（中国）旗下品牌克而瑞的专业研发部门，组建十年以来一直致力于对房地产行业及企业课题的深入探索。迄今为止，已经连续 7 年发布中国房地产企业销售排行榜，引发业界热烈反响。研究半径不仅涵盖以日、周、月、年时间为线索的四大基础研究领域；还包括宏观、市场、土地、企业战略、企业金融、营销等六大研发方向的深度拓展。每月成果出品超过百份，规模以万字计，为房地产企业、基金、券商、政府相关部门提供专业研究资料。