

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/

数洞里的兔酱

端午小长假的时候兔酱去了一趟大首都，当天另外一个朋友从广州出发，约好北京碰头。兔酱乘坐高铁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，兔酱收集了一些数据，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，兔酱在路网边缘地带标注了几个重点城市，从北到南依次是哈尔滨、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，中间连过度的区域（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

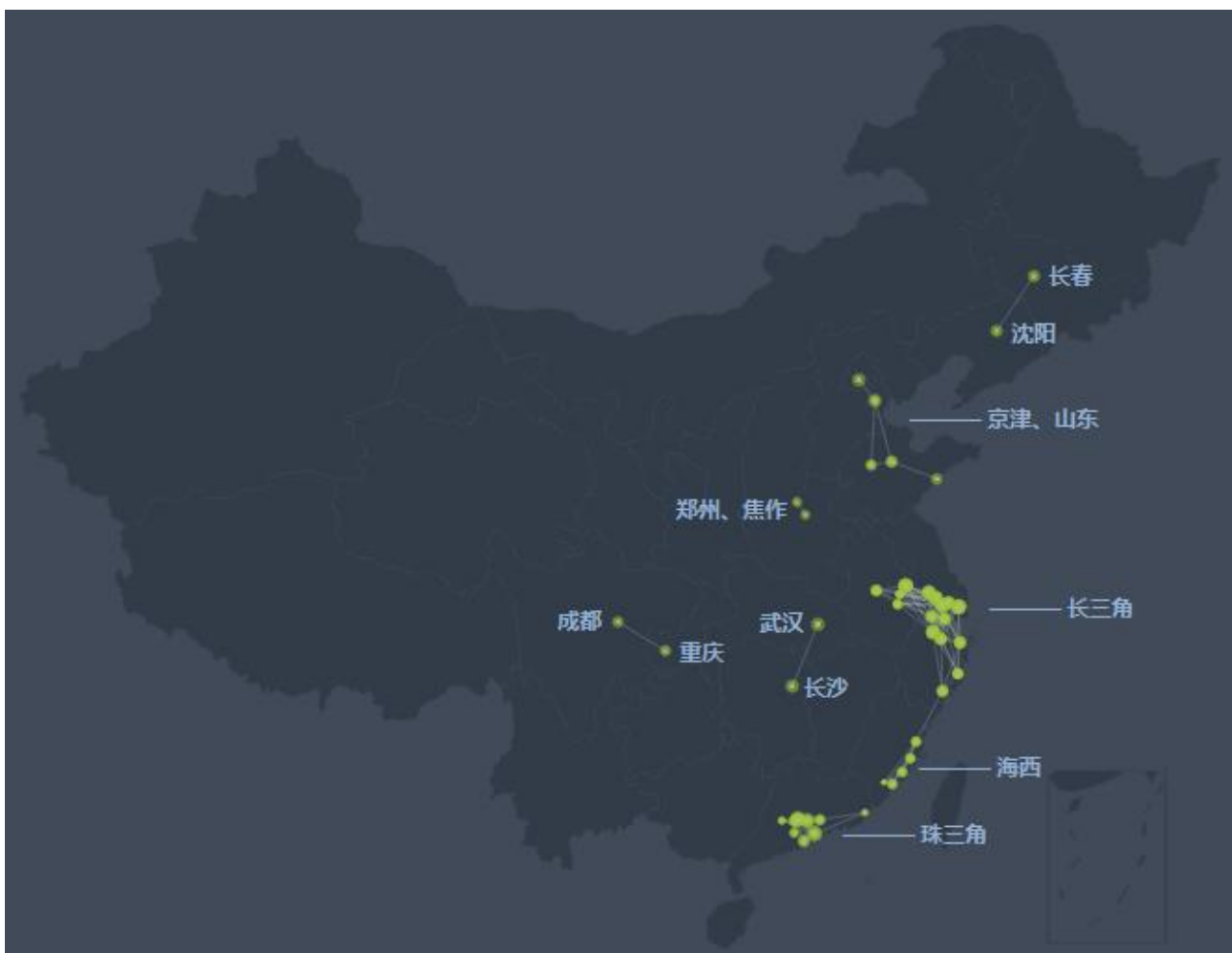
经过网上资料查验，高铁定义为：设计开行时速250公里以上（含预留），并且初期运营时速200公里以上的客运列车专线铁路。不同的运行路段高铁平均时速也有快有慢，为方便讨论，这里以时速300公里作为高铁的平均时速，那么站点之间距离在300公里以内的，可以视为这个站点的“一小时生活圈”。

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。

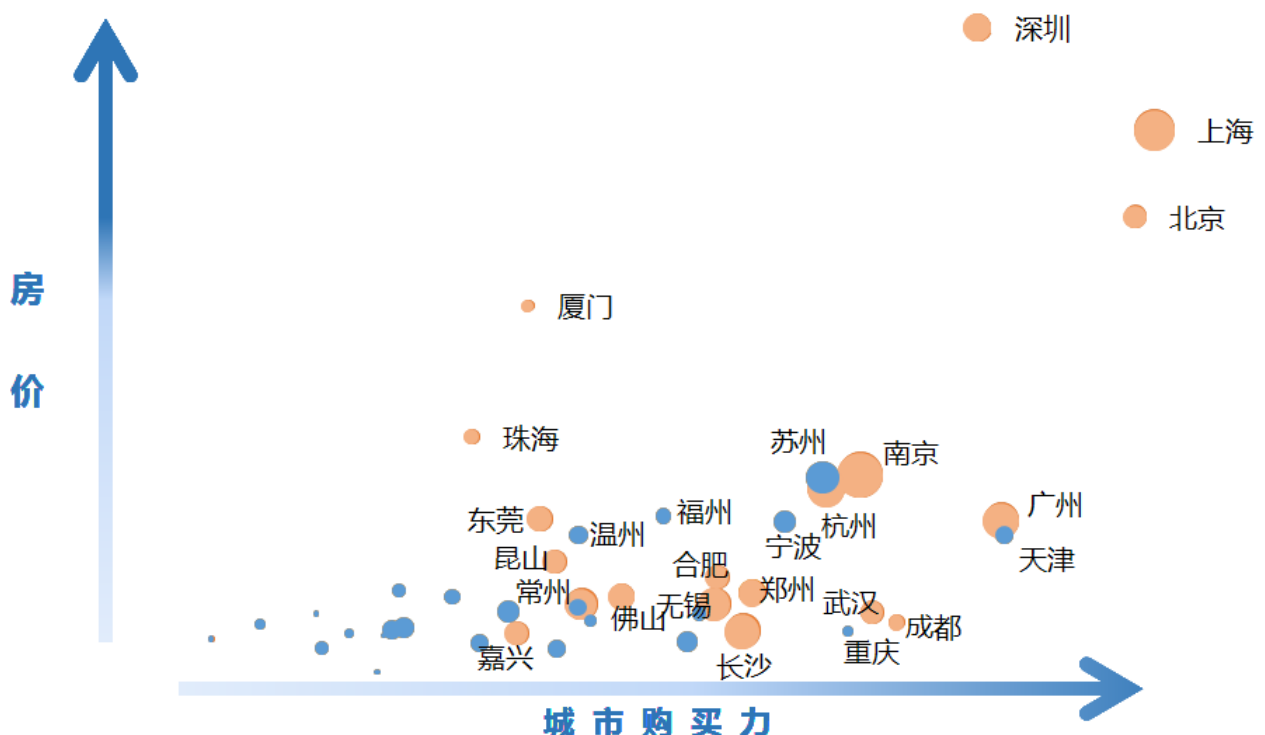
图：可监测房价城市300公里范围内高铁互通情况



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，兔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。

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。

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



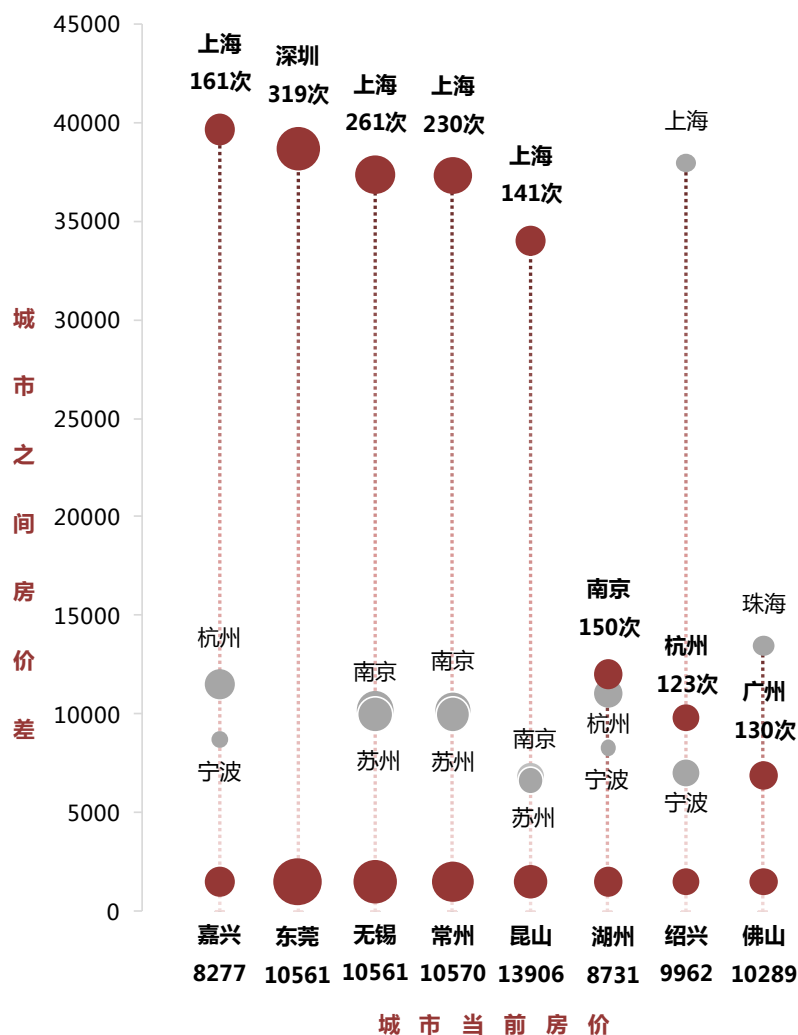
低交通时间成本+巨大价差=“房价洼地”

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。

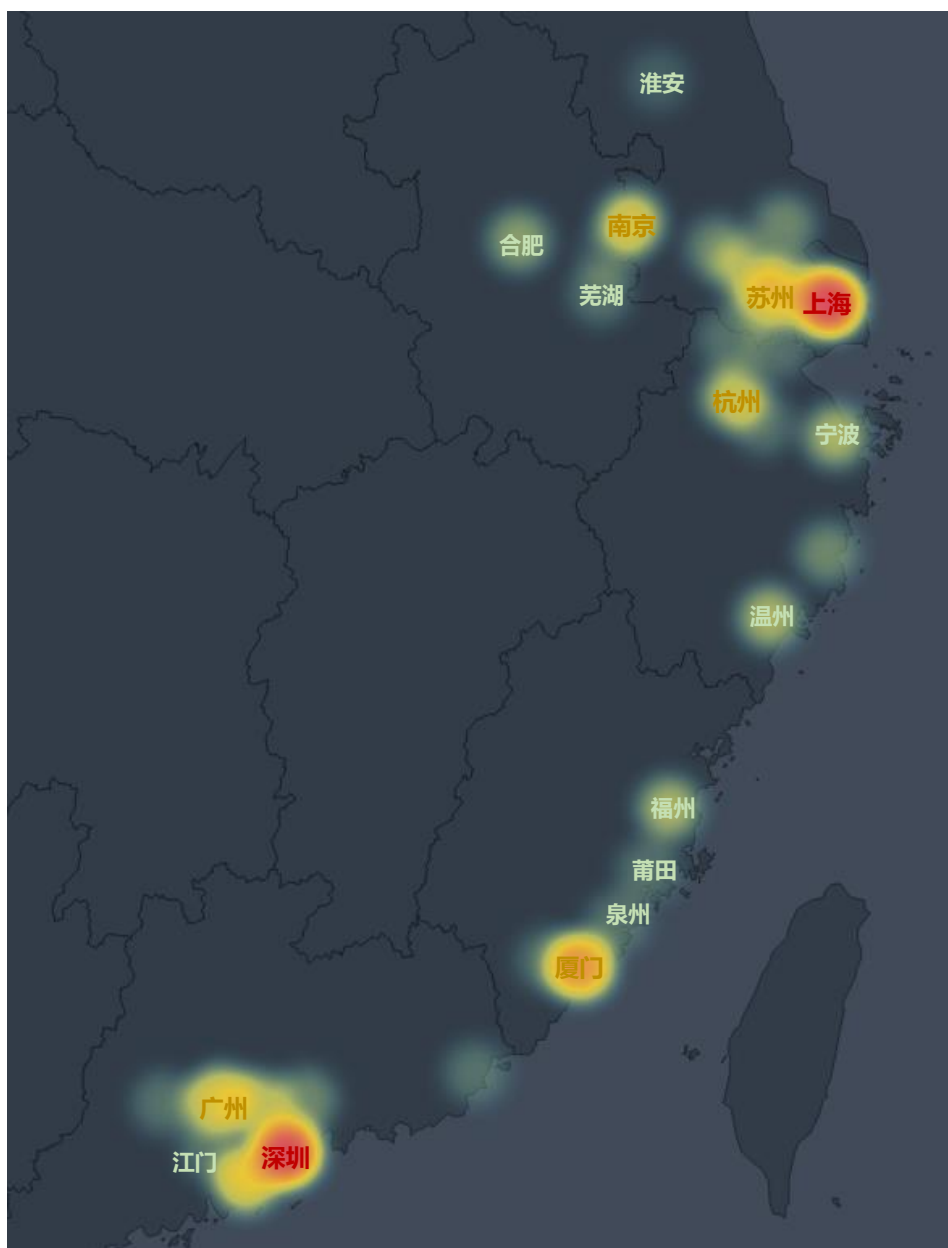
图: 部分城市与其高铁互通度较高城市的房价差（单位：元/平方米）



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。**

免责声明

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，可能出现与相关政府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。