

有人说：预测房价太难五年后这9个城市的房价会领涨中国

据小编了解，有人说，预测房价太难了，这好像是从一群初中生里判断谁能考上清华北大，而城市未来的发展谁能看透呢？小编认为，预测房价虽难，但我们可以相对有理有据地预测城市房价的增速。

房价增速是城市自己与自己相比，所以我们只要考察城市本身的发展潜力就OK。城市是否有潜力，要看资源（包括人力和物力）是否能聚集到城市来。美国人做过这样一个实验：在一个美国地图上标记出一些点表示各大城市，按照各个城市的经济发展水平同比例地在各个点洒上糖。之后，将许多蚂蚁均匀放置在地图中。蚂蚁纷纷爬向放着糖的各个点。而把蚂蚁集中爬过的路线连接起来，刚好差不多接近美国高速公路网的地图。

这个实验说明：1、人会自觉向资源丰富处汇集；2、现有交通网络能指引人的流动方向。

纵观近10年的发展变化，高速铁路正在全国资源配置中起着越来越重要的作用。企业愿意到通了高铁的城市开分部，人才愿意到通了高铁的城市打工。不少城市正像近代史上“火车拉来的城市”一样，借高铁之势蓬勃发展。

国家发改委今年7月公布《中长期铁路网规划》，到2020年全国高铁线路要达3万公里，构建“八纵八横”主通道。5年后，哪些城市最受益？

背靠大树的一线周边：天津、佛山、苏州

我们已经看到，借力一线城市人口和产业转移，北上广深周边的一些城市将得到飞速发展。城市之间的互动频繁，对双方都有好处。北京和天津、广州和佛山、上海和苏州，三个地区各自的城际通行时间分别是34分钟、23分钟、25分钟。特别是广州和佛山，地铁互通，连坐车到火车站的时间都省了。2016年，百度发布的全国50城上班距离及时间排行榜显示，北京和上海的平均上班通勤时间为52分钟、51分钟。也就是说，城际交通时间竟然短于城内上半天通勤时间。

当城际交通时间缩小到与城内交通时间差不多的时候，两地就真的可以称为“都市圈”了。虽然经济水平仍然有差异，但远亲不如近邻，两个城市已可以“称兄道弟”。北京与天津、南京与上海与杭州、广州与深圳，这些城市之间各自形成了交通1小时以内的经济圈，因高铁受益最多。

苏州常住人口变化：从2010年末到2015年末，5年时间苏州年均常住人口增长3万人，目前苏州总常住人口约1061万人。

值得关注的是，天津、佛山、苏州的通勤时间与北上广一起排进了前六名。2015年全国统计年鉴的数据显示，深圳城市建城区面积是890平方公里，佛山为158平方公里。按理说，佛山的通勤时间应不会高过深圳。可是，佛山上班族的平均通勤时间、里程都超过深圳，连武汉、南京、重庆几个城区面积巨大的城市通勤时间也都短于佛山。这说明，城际交通的便捷，到佛山上班的人，更多的不住在佛山市内。在佛山到广州城际交通线上的大量人口选择到佛山就业。

佛山常住人口变化：2015年末，佛山市常住总人口为743.06万人，比2010年末增加23.63万人。

同样的例子出现在天津市武清区。武清区位于天津市西北部，经过廊坊就能到达北京，武清高铁站到北京只需24分钟。武清最大的商业中心佛罗伦萨小镇就建在武清高铁站对面，周末汇集了从北京来的消费者。近两年，越来越多的武清人到北京工作，也有更多在北京工作的外地人到武清买房。

天津常住人口变化：2015年末天津市常住人口总量为1546.95万人，与2010年末相比增加247.66万人，五年间年均增加49.53万人，占2015年人口的3.2%。

独霸一方的经济发达省城：合肥、郑州、厦门、武汉、长沙、南昌

缺乏竞争对手的省会城市，也是高铁网络的受益者。简单地说，在一大片区域内，贯通了高铁，打工族迁移、返乡更加便捷，但可选的打工城市只有省城一个，劳动力肯定会源源不断来此。随之，各大企业也会以此为中心向周边辐射拓展业务。

美国学者E.S.Lee把影响人口迁移的因素分为“推力”和“拉力”两个方面，前者是消极因素，促使移民离开原居住地；后者是积极因素，吸引怀着改善生活愿望的移民迁入新的居住地。小城市的经济衰落，属于“推力”，小城市与大城市交通时间的缩短，属于“拉力”。

中国有世界上最复杂的人际关系网。在这个网中，“拉力”的作用被愈加放大了。

2000年一份研究发现，75.8%的省内迁移者，82.4%的跨省迁移者的就业信息是通过住在城里或在城里找到工作的亲友获得的。现在，这种模范作用依然存在。如果有一个人经营某一门生意发财了，亲朋好友有很大概率会效仿去做这门生意。类似地，在城市人口流动方面，先行者在某个城市获得了成功，他的家乡人很可能由于他的模范效应而前仆后继地迁移到这座城市。

不同的省会城市对人力、物力资源的“吸力”等级不同。究其原因，省会本身的经济水平是一方面，省会的竞争对手是另一方面。在经济水平接近的情况下

，区域内的竞争对手越少，省城的“吸力”越大。

2016年，全中国关心房地产的朋友重新认识了合肥这座城。安徽省内，缺乏能与合肥相匹敌的城市。普铁时代，蚌埠市才是安徽最重要的交通枢纽。但在高铁时代，蚌埠的交通地位被合肥超越。“八纵八横”规划中，合肥成为中东部交通枢纽。接入合肥的高铁有：京深高铁、合福高铁、合杭高铁、合郑高铁、合蚌连（合肥、蚌埠、连云港）高铁，沪汉蓉（上海、武汉、成都）高铁。

合肥常住人口变化：2010年末570.25万人，到了2015年末竟然达到779万人，年均增长41.75万人，占2015年人口的5.4%！

反面例子也有。山东省内，济南和青岛存在互相竞争抢夺资源的问题，因此两地都吃了亏。济南是青银通道、京沪通道的交汇处，青岛是青银通道、沿海通道的交汇处，位置都很重要。中国房地产业协会数据显示，近一个月，济南二手房房价约11500元/平方米，青岛二手房房价约12000元/平方米，合肥二手房房价约12600元/平方米。但经济发展水平上看，合肥不如济南和青岛。比较三城2015年的人均GDP：济南8.95万元、青岛10.37万元、合肥7.99万元。

一个省的人口，有流出，当然也有流入。但流出地与流入地往往是不平衡的：小城市人口向省会、外省流出；外省流入的人口大部分囤积到省会。因此，省会人口很难因人口流出而减少。

美国人CindyFan曾经通过模型证明人口迁移和空间距离存在联系。根据美国普查局的统计，61%的迁移人口会留在原县区（美国州以下最大的行政区），在一个州不同县区间迁移的人口占19%，而在不同州之间迁移的人口仅占16%。本省人口的多少，一定程度上决定了省会的发展水平。

总人口1亿722万的人口大省河南省，外出人口在18个省辖市并不是均匀分布而是有明显的地域特征，全省只有省会郑州是净流入地区，外省流入河南的人口中41%流入到郑州，省内的60%流入到郑州。除了河南，像湖北、东三省、贵州、安徽等省市单核城市成长的背后是非重点地级市、县级市的迅速衰落。

郑州不仅占了人口大省河南省的优势，还是个交通要道。横向的路桥通道、纵向的京哈-京港澳通道、呼南通道三线高铁汇集在郑州。

郑州常住人口变化：2010年末866万人，2015年956.89万人，年均增长18.2万人，占2015年人口的2%。

厦门地处福建省南部、靠近广东省北部，又是与台湾商旅非常频繁的沿海城市，地

理位置极为优越，比省内的福州、泉州更有发展潜力、更吸引人力、财力，一点都不奇怪。比较2015年人均GDP：厦门9.44万元、福州7.9万元、泉州7.55万元。横向的厦渝通道、纵向的沿海通道将为厦门引入更多劳动力。

厦门常住人口变化：2010年末353万人，2015年末386万人，年均增长6.6万人，占2015年人口的1.7%。

武汉这座城市永远都是交通运输的中心枢纽。作为全国地图的中心，武汉既可接收东部、南部的产业转移，又能向西部、北部辐射经济商贸。横向的沿江通道、纵向的京哈-京港澳通道十字形路线中心在武汉。

武汉常住人口变化：2010年末武汉常住人口978.5万人，2015年末达1060.77，年均增长16.45万人，占2015年人口的1.55%。

在中国，除了一些省份因为周边没有经济发达的大城市而导致远距离迁移，大部分省份间的人口迁移距离都是空间距离较近的。支付宝大数据显示，2014年春运期间，大部分人口流动发生在是在毗邻省份之间。

因为迁移人口在跨省际迁移时会以省会城市为迁移核心城市，然后再向相邻经济圈扩散，所以高铁大大提高了相邻省份省会城市之间的联系。这有利于两地资源和人才的优化配置与流动，共同协调发展。

长沙、南昌是典型的受益者。过去，因为地形、资金、技术原因，很多铁路如果修到省会，难度和成本会增加不少，所以只能取道小城市。而高铁时代，省城夺回了交通优势。

在普铁时代，因为湖南省株洲一直是铁路枢纽中心，省会长沙的经济地位被削弱。当“八横八纵”建成后，长沙北可直达北京，东可直达上海，南可直达广深，西可达昆明。通过厦渝线，长沙还能通往厦门、成都、重庆。

长沙常住人口变化：2010年末常住人口704.4万人，2015年末743万人，年均增长7.8万人。

南昌与之类似。在普铁时代，江西省小城市向塘在交通线路占据了重要位置。进入高铁时代后，上海到昆明的高铁不再重复向塘到株洲一线，而是改走南昌与长沙，这直接提升了南昌与长沙的地位。南昌已经成为沪昆与京九的交汇枢纽，东南还能通向福州。

南昌常住人口变化：2010年末常住人口504万人，2015年末达530万人，年均增长



5.2万人。

9个房价领涨中国的城市按照楼市火爆程度可能的排序是：

天津、合肥、郑州、厦门、武汉、长沙、南昌、佛山、苏州。

特色小城市也会有春天

中国的人口流动呈现4个趋势同时出现的局面：人口从农村到城市、从小城市到大城市、从城市中心扩散到郊区、从郊区外扩形成“都市圈”。高铁对小城市到大城市的人口流动促进作用最大。人口流出了，小城市的经济自然难有起色。

当年如火如荼的高速公路建设或可与之类比。美国加州大学伯克利分校本杰明菲伯尔的研究称，中国高速公路网对边缘城市的经济发展有显著负面作用。1997年到2006年期间，中国被纳入高速公路网的边缘城市，相比其他边缘城市，经济增长率平均低了18%，工业总产值增长率平均低了26%。

有统计发现，京沪高铁在安徽经过四个站——宿州、蚌埠、定远、滁州。近些年来，这4个城市户籍人口在增加，但常住人口却一直在减少。京沪高铁全程共24个站，靠近北京和上海的共11个城市为人口净流入地，而其他13个城市都是人口净流出地。当然，没有高铁，这些城市的人口也一定是净流出的。但目前来看，高铁并未给这些城市带来设想中的繁荣。

2012年到2014年，经停辽宁省鞍山市的高铁车次增加了8趟，鞍山市常住人口减少了33000多人。《QQ2016全国年轻指数大数据报告》显示，一个半小时城际高铁可到武汉的咸宁市，16到35岁的年轻人口流出率达到7.46%。

看邻国日本的例子。带动关西地区经济，曾经是日本的新干线的目标。通车后，关西企业的劳动力反而更多地想东京聚集。

但小城市并非没有办法，他们可以借助交通汇集的优势，发展特色旅游产业。融360房贷（微信fangdai123）以下面四个城市为例：

四川宜宾，连接了“京昆线”和“兰广线”两条纵线。2015年末，宜宾城镇人口202.5万人，同比增加6.5万人；城镇化率45.1%，比上年提高1.25个百分点，仍有巨大的提升空间。

重庆万州，连接了“沿江线”、“呼南线”和“郑万高铁”。2015年末，重庆市城镇化率达到60.9%，预计到2020年，常住人口城镇化率将达65%以上。流入外来人

口150万人，同比多流入3.9万人。

湖北宜昌，连接了“沿江线”和“呼南线”一横一纵。到2015年，宜昌城镇化率已逾55%，略高于全国平均水平，“十三五”期间，宜昌还有约2500亿元的投资用于城镇化建设。

湖南常德，连接了“厦渝线”和“呼南线”一横一纵。2015年末城镇化率47.6%。2015年常德市商品房销售额139.2亿元，增长35.6%。

这四座城市的旅游业可能因高铁的到来而取得意想不到的发展。他们本身的自然环境都算不错，过去只是交通不够便利。随着经济发展，中产阶级的数量增加，他们对生活品质的要求更加提高。高铁很有可能提高更多大城市居民的出行旅游意愿，高铁线上风景优美的小城市或将成为大城市居民短途旅行的首选。大城市白领的休闲度假需求更多、更频繁。为此，小城市应发掘承接短途出游的潜力。

一南一北，楼市前景天上地下

你在南方的艳阳里吸引来客，我在北方的寒夜里向外奔波。新的“八横八纵”版图里，经济相对平庸的南北方两座城市可能会呈现有截然不同的发展轨迹。它们就是南宁和石家庄。

2015年，南宁人均GDP是5.12万元，石家庄人均GDP是5.18万元，两地经济实力差不多。从2010年到2015年，南宁人口增长了4.87%，石家庄人口增长了5.29%，差别不大。

5年之后，两地可能发生截然不同的结果。石家庄是青银通道与哈京港澳通道的交汇处，向往东到沿海、往北到北京，距离非常近，频繁的高铁，很可能把本地人口输送到机会更多、收入更高的沿海与北京。而南宁则不同。南宁作为呼南通道的终点，包海通道的南方枢纽，同样会引发大量人口流动。不同的是，南宁距离东部发达地区仍然较远，对于距离较近的广东，本地想走的人早就走了，留下的也不会因为沿海高铁而离开。呼南线上，大城市密度低，南宁的竞争对手有限。同时，作为中国与东南亚贸易的西南大门，南宁的国际贸易战略地位非常重要。作为自治区首府，南宁与呼南线、包海线上的其他城市相比，拥有得天独厚的地理和政策优势。

2015年，南宁GDP增长率8.32%，石家庄则是6.67%，今后几年，二者差距可能更大。信不信由你，5年之后我们再看。