

# 高鐵開通顯虹吸效應 資源向核心城市聚集



▲分析師從沿線城市的底層情況來觀察，高鐵開通對於常住人口、GDP、財政收入、人均可支配收入四個指標的影響，並不如預期中那麼樂觀  
新華社



### 察股觀經

在以投資拉動型經濟增長模式下，總能不斷聽到的一句話是：「要想富，先修路。」因此，中國修路總里程毫無懸念地成為全球第一，其中高鐵總里程要佔全球的三分之二。毋庸置疑，高鐵已經深深融入了經濟社會的各個方面，深刻改變了人們的時間觀念、出行方式和生活節奏，更是成為中國在國際舞台上的靚麗名片，代表着中國形象、中國速度和中國工業實力。

中泰證券首席經濟學家 李迅雷

建設高鐵的初衷非常美好，希望既給人們出行帶來便利，又給沿線區域發展帶來機遇，同時希望串聯沿線城市，推動人、財、物等資源要素更加高效、成本更加低廉，最終實現資源的合理配置和城市的協同發展。但如果純粹從底層視角來算個十年經濟「小帳」，高鐵開通後對於沿線城市，尤其是三四線城市的經濟發展是否產生影響？產生了多少影響？「要致富先修路」這一邏輯在高鐵上能否驗證？

## 一、考察樣本：京滬高鐵、沿江通道

截至2018年5月，有28個省會城市、180餘個地級城市、370餘個縣級城市已開通高鐵線路，將各種類型站點計算在內，全國共有超過700餘個高鐵路站，基本覆蓋主要人口聚集區。作為階段性研究工作，本文在「八縱八橫」高鐵路網中各選擇了一條「縱線」和一條「橫線」進行研究。

「八縱」中的京滬高鐵路線，2008年4月18日正式開工，2011年6月30日通車，線路由北京南站至上海虹橋站，全長1318公里，縱貫北京、天津、上海三大直轄市和冀魯皖蘇四省，連接京津冀和長江三角洲兩大城市群，沿途共設23個車站，所經區域面積佔國土面積的6.5%，人口佔全國的26.7%，人口100萬以上城市11個。

「八橫」中的滬蓉高鐵路線，其中滬寧段與滬寧高鐵路線並行，於2013年12月28日全線建成，也被稱為「沿江通道」。「沿江通道」（南京至成都段）連接了長江上中下游五大都市（南京、合肥、武漢、重慶、成都），填補了中國隴海和浙贛之間700公里無橫向鐵路的空白，與隴海線、京廣線、京九線共同構成我國鐵路幹線的十字型網絡，並與縱向七條跨長江鐵路和沿海鐵路接軌。

## 二、高鐵路車能集聚人口嗎？

由於影響一線、二線城市的因素過多，城市經濟發展的效應很難簡單歸集到高鐵路線上，因此，本文考察的對象是高鐵路設立站點的三四線城市。在計算方法上，考慮到數據的可得性，本文試圖通過比較高鐵路開通前後沿線城市常住人口、經濟、財政和收入四個指標的變動情況，來大致反映高鐵路對三四線城市的影響。

如果按照預期，高鐵路開通後將加快人口流動的速度，但我們需要追問，人口流動是否有利於沿線城市集聚人口還是使得人口流出？在常住人口指標上，為反映城市對人口的集聚程度，剔除掉京滬高鐵路和沿江通道沿線大城市和省會城市，選擇了36

個三四線城市，計算常住人口佔全省常住人口的比重，並比較高鐵路開通前後該比重的變化程度，以反映城市對人口的集聚效果。

令人意外的是，36個城市中有21個城市，常住人口的佔比出現下降，其中京滬高鐵路沿線下降的城市為5個，而沿江通道高達70%的城市的比重變化為負值，反映出高鐵路建成之後，這些城市並沒有呈現出集聚人口的態勢，反而出現了向外擴散的跡象。沿江通道主要行經中西部省份，沿線合肥、武漢、成都等少數幾個中心城市，集聚了周邊乃至全省的資源優勢，因此在人口吸納上具有天然優勢。在重慶表現得更為典型，例如重慶市經濟實力相對較強的潼南區、涪陵區、合川區常住人口比重均明顯上升，而發展相對落後的區縣則明顯下滑。

## 三、高鐵路開通能促進經濟嗎？

由於影響GDP的因素眾多，需要從中剝離出高鐵路開通所帶來的影響確實困難，為此本文只能嘗試用簡便的方式來探討，使用沿線城市GDP增速與所在省份的GDP增速進行比較，看二者差值在高鐵路開通前後是否發生明顯的變動。

受到數據可得性的限制，計算期間為2006年至2017年。首先，劃分時間區間，將2006年至高鐵路通車前一年作為對比基期，計算該時期內名義GDP的複合增長率g1；將高鐵路通車後一年至2017年作為考察期，同樣計算該時期內名義GDP的複合增長率g2，對比g1、g2是否存在較為明顯的差異。由於高鐵路開通前後正處於宏觀經濟整體波動下行的過程，高鐵路沿線城市GDP增速走勢與全國情況也較為融合，絕大多數沿線城市開通後經濟增速都出現了明顯的放緩。

其次，為了剝離掉宏觀經濟的影響，在一定程度上能夠識別高鐵路開通對於地方經濟增長的影響。嘗試將高鐵路沿線城市與所在省份進行比較，將沿線城市的GDP增長率g1、g2，與所在省份GDP增長率（記為s1、s2）進行比較，考察超額增長率（g1-s1、g2-s2）是否在開通前後發生顯著變化。如果開通後超額增長率（g2-s2）明顯大於開通前的超額增長率（g1-s1），則在一定程度上表明高鐵路開通後，該城市經濟增長超過全省整體增速的幅度，要高於開通前，反之則為下降。

從計算結果來看，以所在省份的增長率作為基準，沿線城市的超額增長率並不是一定能夠擴大，京滬線將近50%、沿江通道將近60%的城市，開通後的超額增長率要低於開通前。換句話說，這些城市並

沒有如當初預想的，能夠保持住對全省平均水平的優勢地位。更值得注意的是，江蘇的昆山，安徽的全椒、六安，湖北的巴東、潛江，山東的齊河、泰安、棗莊，重慶的涪陵、長壽、石柱等城市，開通前增速高於全省平均，開通後則跑輸了全省平均水平。

## 四、高鐵路開通能增加地方收入嗎？

財政收入與經濟增長密切相關，與GDP增速在高鐵路開通後明顯回落相一致，除極個別城市以外，高鐵路沿線絕大多數城市的公共財政收入複合增長率同步回落。

採用與GDP相同的策略來識別高鐵路開通對地方公共財政收入的影響。從測算結果來看，高鐵路通車對沿線城市地方公共財政收入的影響似乎更加顯著。根據各地統計數據的整理，財政數據較人口更加齊全，有47個沿線城市能夠納入樣本，其中有29個城市的公共財政收入超額增長率出現了下降。在京滬高鐵路沿線，超額增長率上升與下降的城市各佔一半，沿江通道上，超過70%的城市超額增長率出現了回落。換句話說，沿江通道上超過70%的城市公共財政收入對全省平均水平的優勢，不僅沒有實現放大，反而縮小了。

## 五、高鐵路開通能促進人均收入嗎？

與GDP和地方公共財政收入在近年來增速大幅回落不同，絕大部分沿線城市居民人均可支配收入增幅的回落程度相對較低。另外，由於人均可支配收入數據在2013年之後逐步規範，只能對2013年之前的數據採取估算的方式，用各省當年的城鎮化率對城鎮居民和農村居民的人均可支配收入數據進行加權估算。

在比較人均可支配收入指標時，本文嘗試以該城市人均可支配收入與全省人均可支配收入的比值來衡量城市超額收入情況。對比高鐵路開通前後收入比值可以發現，在44個樣本城市中有29個收入比值出現下降，尤其是在沿江通道沿線城市中，除少數城市比值上升外，超過80%的城市比值下降。也就是說，高鐵路開通後，這些城市人均可支配收入增速與全省平均水平之間的差距出現了收窄。

## 六、結語

從沿線城市的底層情況來觀察，高鐵路開通對於常住人口、GDP、財政收入、人均可支配收入四個指標的影響，並不如預期中那麼樂觀。京滬高鐵路穿越了東部最發達的地區，串聯起了京津冀和長三角兩大

# 「先買後賣」還是「先賣後買」？

經絡按揭轉介首席副總裁 劉圓圓



### 樓按圓素

自立法會完成三讀通過印花稅修訂條例草案，並決定將換樓期限由六個月延至十二個月，換樓買家有更充裕的時間在購置新物業後沽售原有物業，更可以節省額外租樓及搬遷的支出。不過，筆者仍收到不少客人的查詢，擔心「先買後賣」令他們多付辣招稅，而且操作上仍然疑問處處，在此為各位解答「先買後賣」時需要注意的事項。

是次新修訂的退稅安排，若買家在十二個月內完成「樓換樓」，即購買新物業後售出手上原有的唯一住宅物業，亦可獲退回購買第二個住宅多繳的稅款。換句話說，買家仍然先須要繳付新物業的15%印花稅，待符合條件後新物業的印花稅便可以第二稅率計算，多繳的稅款可獲退回。但注意，如買家本身已持有超過一個物業，便不能夠以樓換樓的形式節省新物業的稅率。

一手及二手樓的換樓期計算方法亦有不同，如新買入的物業屬於一手，便必須於新物業入伙後的十二個月內將原有物業賣出，二手則是簽定正式買賣合約的十二個月之

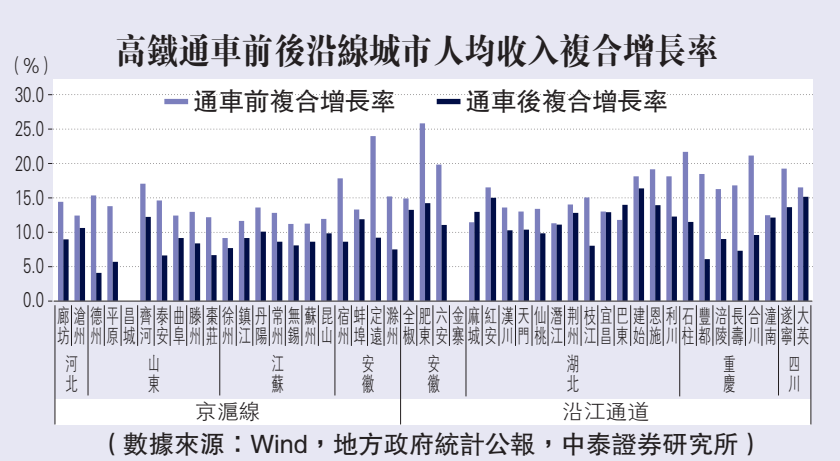
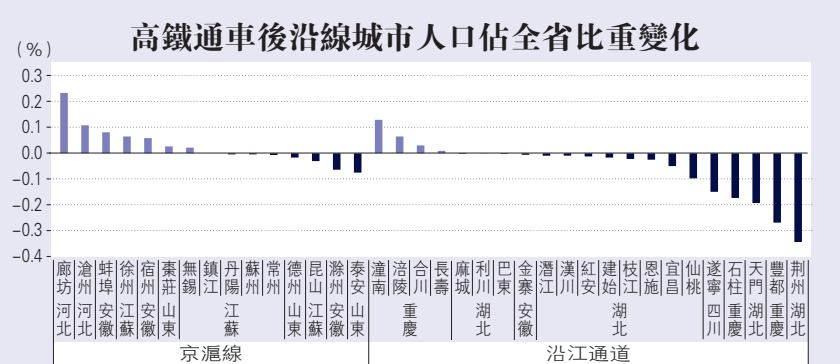
內。由於購入新物業時仍當業主的第二個物業計算，按揭成數將下降一成。另外，雖然換樓人士有一年時間的賣樓期，但不要忘记若原有住宅物業持貨是少於三十六個月的話，轉售仍須繳納10%至20%的額外印花稅（SSD）。

使用「先買後賣」的方式，如業主為新物業申請按揭時仍有現有物業的按揭在身，那麼尚餘按揭貸款額亦會計算在內，影響其供款佔入息比率。坊間亦有銀行提供半年期的「過渡性貸款」，客戶提交現有及新物業的臨時買賣合約後便可申請，其特別之處是新購物業的按揭成數不需下調一成，而過渡性貸款的供款並不會計算在供款佔入息比率內，故不會影響新物業按揭之批核，利率亦可低至P按。不過，此類計劃推行的銀行不多，如未有足夠資金又想「先買後賣」的另一個辦法，可以跟新購物業的賣家商量將成交日期延後，並在期內盡快將現有物業售出。

由此可見，「先買後賣」可做到新舊物業無縫交接，無需額外租賃其他地方暫住，但比較適合一些財力及實力較充裕的人士；相反「先賣後買」的好處是資金安排會相對輕鬆，而且不必承受買樓後急於將單位出售的壓力。建議「先買後賣」人士預早開始計劃及放盤，盡量將買賣物業之間的距離縮短。



▲分析指，「先買後賣」的好處是資金安排會相對輕鬆  
新華社



巨型城市區域，高鐵路開通對沿線三四線城市的影響則「有好有壞」，並沒有形成一致的影響。而對於穿越中西省份的沿江通道而言，沿線合肥、武漢、成都等少數幾個中心城市，集聚了周邊乃至全省的資源優勢，對人口的吸納具有天然優勢，高鐵路開通反而加劇了周邊城市人口的流出。而在公共財政收入、人均可支配收入等數據上，表現則更為明顯，沿線低等級城市即使修建高鐵路，也難以提升區位優勢，與全省平均水平之間的發展差距反而存在被拉大的可能。三四線城市指望通過修建高鐵路來「致富」的願望，大致會落空。