

粤港澳大湾区跨城职住新洞察

摘要：

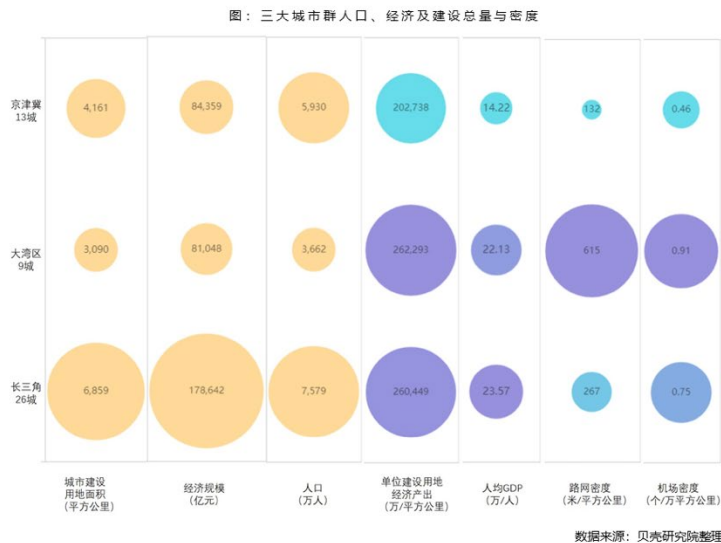
跨城职住人群多少？城市间如何流动？驱动力何在？跨城职住=职住分离么？未来将如何变化？以大湾区为例，数说新洞察。

前言：

对比分析国内三大城市群：从体量指标来看，长三角城市群以其规模优势，在城市建设用地规模、经济规模、人口规模上均领先于其他城市群；而从密度指标来看，大湾区城市群单位建设用地经济产出与长三角基本持平，约为京津冀城市群的 1.3 倍，人均 GDP 是京津冀的 1.6 倍，路网密度、机场密度显著高于长三角与京津冀。从国土空间开发建设效率角度来看，大湾区城市群人、地、产匹配效率领先于其他城市群。

同时，《中共中央关于制定国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标的建议》（下文简称《“十四五”规划建议》）提出，将通过现代化都市圈建设推动国土空间优化布局，推进区域协调发展和新型城镇化。由此，研究以大湾区为城市群首选观察对象，基于 2019-2020 年交易数据匹配购房者工作地点，呈现大湾区跨城职住现状及特征，进行跨城职住内在推力分析及趋势预判，为推进中心城市和区域发展相协调、产城融合、职住平衡的新型城镇化，提供有益的数据探索。

图：三大城市群人口、经济及建设总量与密度

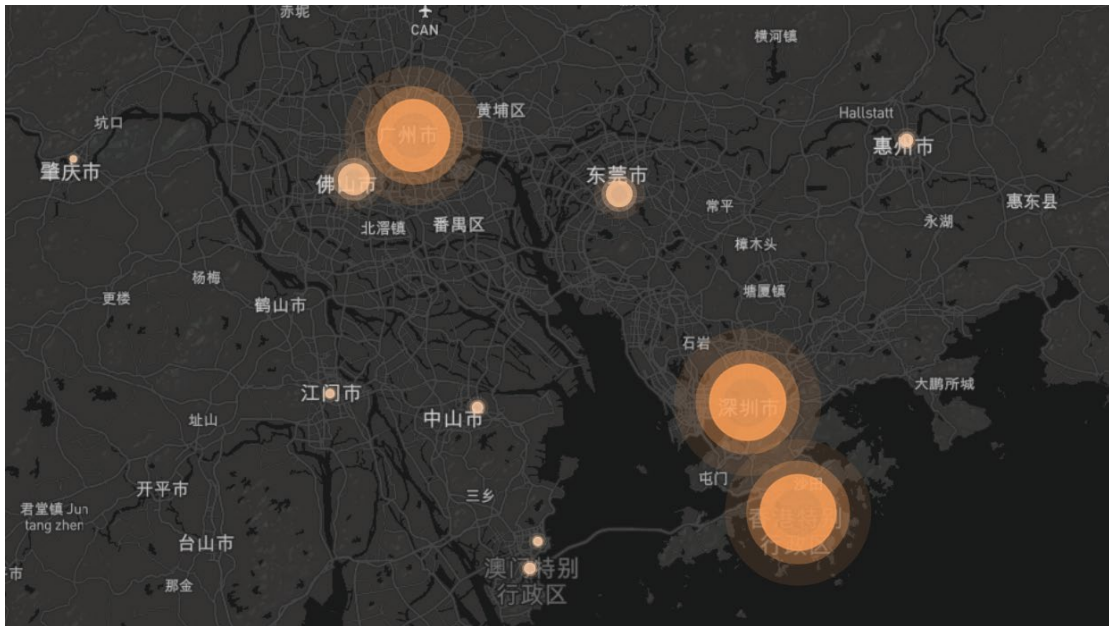


数据来源：贝壳研究院整理

01 经济空间结构：三核多心、东强西弱

使用地区生产总值（GDP）进行大湾区经济空间结构描述。自 2018 年，深圳已经超过香港，成为大湾区最大经济极点。空间上形成了以深圳、香港、广州为极点，带动佛山、东莞、珠海等多城市的“三核多心”空间经济结构。

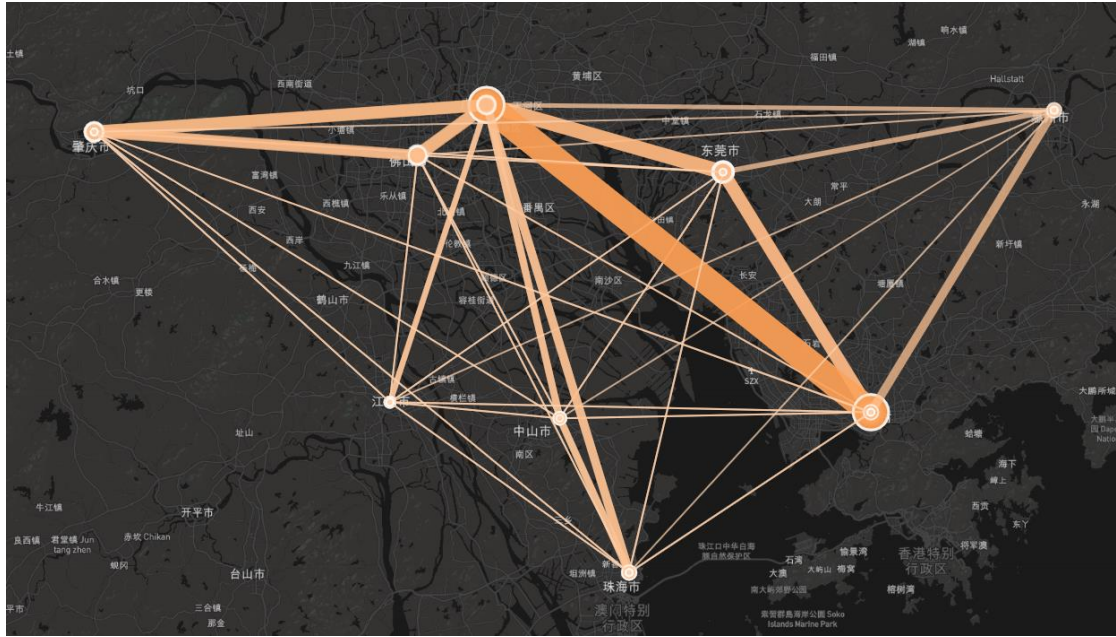
图：城市群内各城市经济规模空间结构



数据来源：贝壳研究院整理

使用轨道交通单日车次数量进行大湾区交通连接空间结构描述。链接两经济极点的广-深轴带为大湾区核心交通链接。核心极点与次级经济中心城市连线同样呈现较强连接，包括广-佛、深-莞、广-莞轴带，三四线城市与其余各级城市均呈现较弱连接度，整体空间格局上呈现“东强西弱”的特征。

图：城市群内各城市间交通连接空间结构



数据来源：贝壳研究院整理

(说明：受疫情影响港澳两地列车班次暂不可查，未纳入交通连接空间结构分析中)

02 跨城职住如何流动？

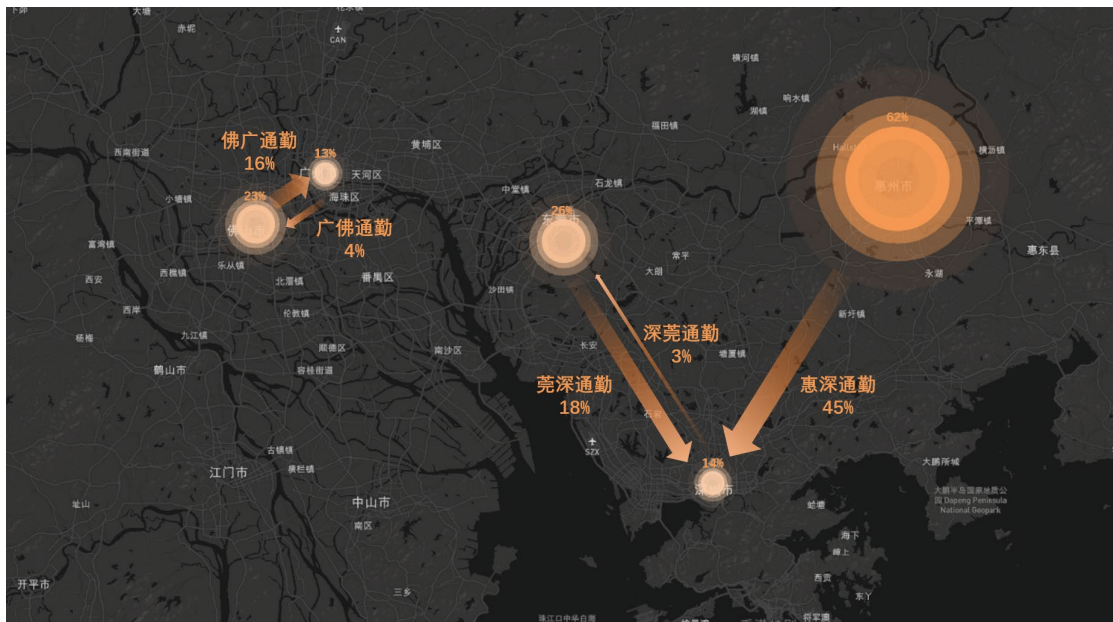
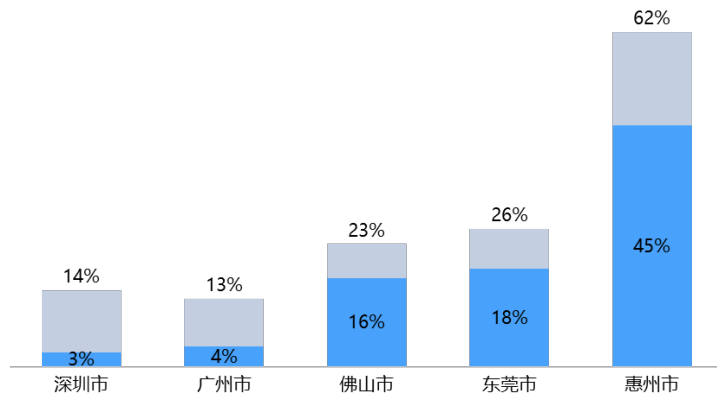
以深圳、广州、东莞、佛山、惠州核心五城为研究对象，通过购房者工作城区定位匹配，进行跨城职住数据现状及特征分析，形成主要结论如下：

① 经济能级更低城市购房者跨城职住比例更高

惠州、东莞、佛山跨城职住占比超过 20%，惠深、莞深、佛广三大主要流向

核心城市深圳、广州购房者跨城通勤占比较低，在 13-14%之间。居住深圳购房人的主要通勤流向城市为东莞，占比 3%；广州购房者的主要通勤流向城市为佛山，占比 4%。次级中心佛山、东莞跨城通勤占比分别为 23%、26%。佛山购房者跨城通勤主要流向为广州市，占整体购房人的 16%。东莞购房人的最主要跨城通勤流向为深圳市，占整体购房人的 18%。惠州市跨城通勤占比高达 62%。其中通勤深圳方向的购房人占比 45%。

图：各城市购房者跨城职住及首位流向城市占比（单位：%）



数据来源：贝壳研究院

(说明 1：跨城职住购房人占比=使用跨城通勤方式的购房人/本市整体购房人数量)

说明 2：定义“惠深通勤（跨城）”为惠州居住、深圳工作通勤模式；“莞深通勤（跨城）”为东莞居住、深圳工作通勤模式；“佛广通勤（跨城）”为佛山居住、广州工作通勤模式，下同)

② 惠深通勤：大亚湾、惠阳区为主要居住城区，工作城区分散

惠州跨城职住购房人占比位于样本城市之首，置业惠州通勤深圳购房人占比近五成。

居住城区沿市界分布特征明显，大亚湾占比 65%、惠阳区占比 31%，其余城区占比之和不到 5%。工作城区分布较为分散，由东到西贯穿整个深圳市，其中，市界沿线坪山区占比 26%位于首位，其余城区龙岗区、宝安区、福田区、南山区占比在 12-15%之间，差异并不大。

图：惠深通勤城区级流向



数据来源：贝壳研究院

③ 莞深通勤：居住城区沿市界分布，工作宝安区占4成

莞深通勤人占东莞整体购房人总数的接近两成。

居住城区方面，西南向市域交界虎门镇位于首位，成交占比15%，其次为东南向行交界区凤岗镇，占比11%。成交量占比在5%以上的镇及街道共计9个，其中沿市界分布有7个，居住城区沿市界分布规律依然显著。工作城区方面，宝安区居于首位占比接近4成，福田区、南山区、龙岗区占比均在10-15%之间。

图：莞深通勤城区级流向



数据来源：贝壳研究院

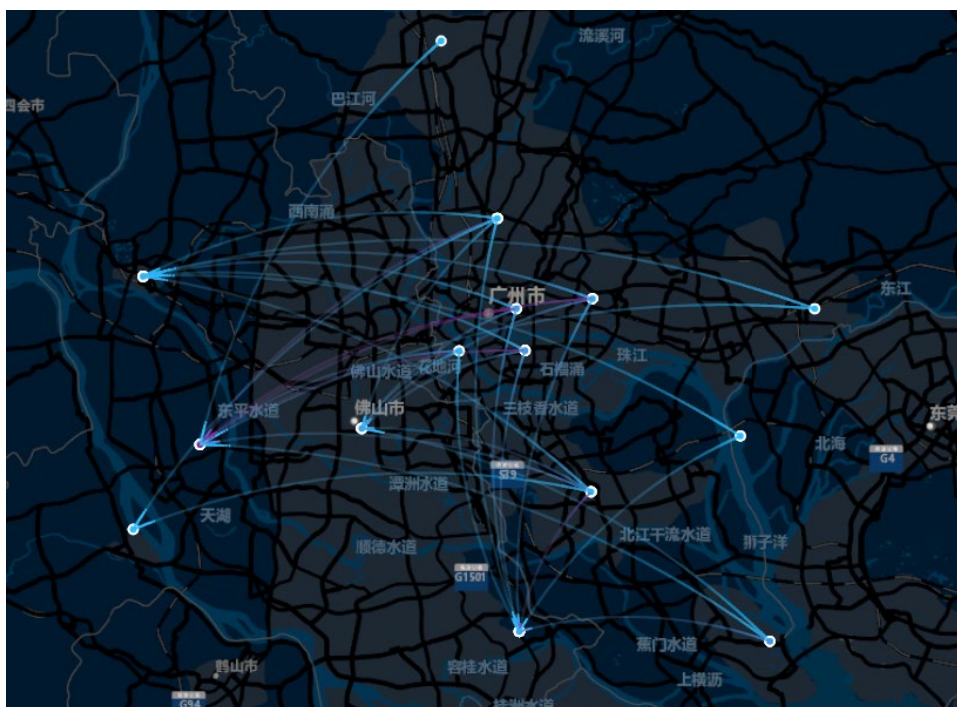
说明：东莞市下辖 28 镇、4 街道，流向图展示占比（含）5%以上 9 镇/街道

④ 佛广通勤：逾五成跨城人购房于南海区，工作城区分布分散

佛广通勤购房人占佛山整体购房人总数的 16%。

居住城区主要集中于南海、顺德两区，占比分别为 53%、21%，沿市界分布规律显著。主要工作城区包括天河区、越秀区、番禺区、海珠区，成交量占比在 18-20%之间，分布分散，占比差异不大。

图：佛广通勤城区级流向



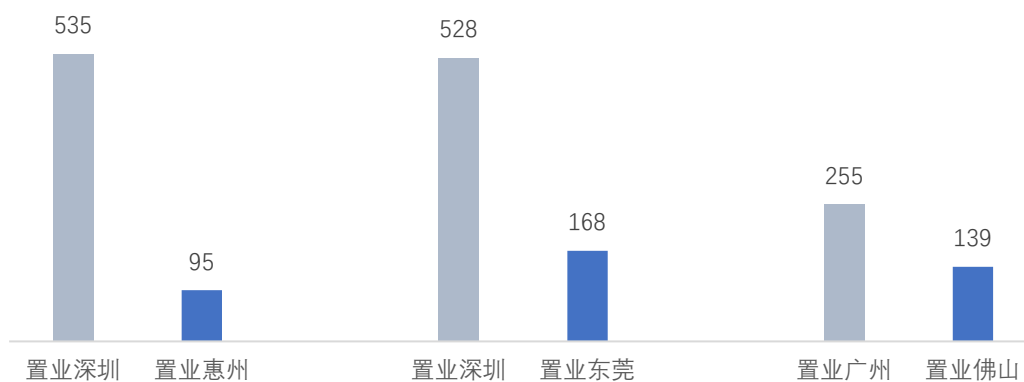
数据来源：贝壳研究院

03 跨城职住驱动力何在？

① 房价挤出推力：惠深跨城置业总价差最高 440 万

惠深跨城置业客户购房套均 86.8 m²，套均总价 95 万，使用 19-20 年成交均价测算，在深圳购置同等面积房屋总价约 535 万，跨城置业同等面积房屋总价差 440 万。按相同测算逻辑发现，莞深跨城置业客户购买房屋套均面积 85.7 m²，跨城置业总价差 360 万。佛广跨城置业客户购买房屋套均面积 85.5 m²，跨城置业总价差 117 万。

图：跨城置业套均总价差异

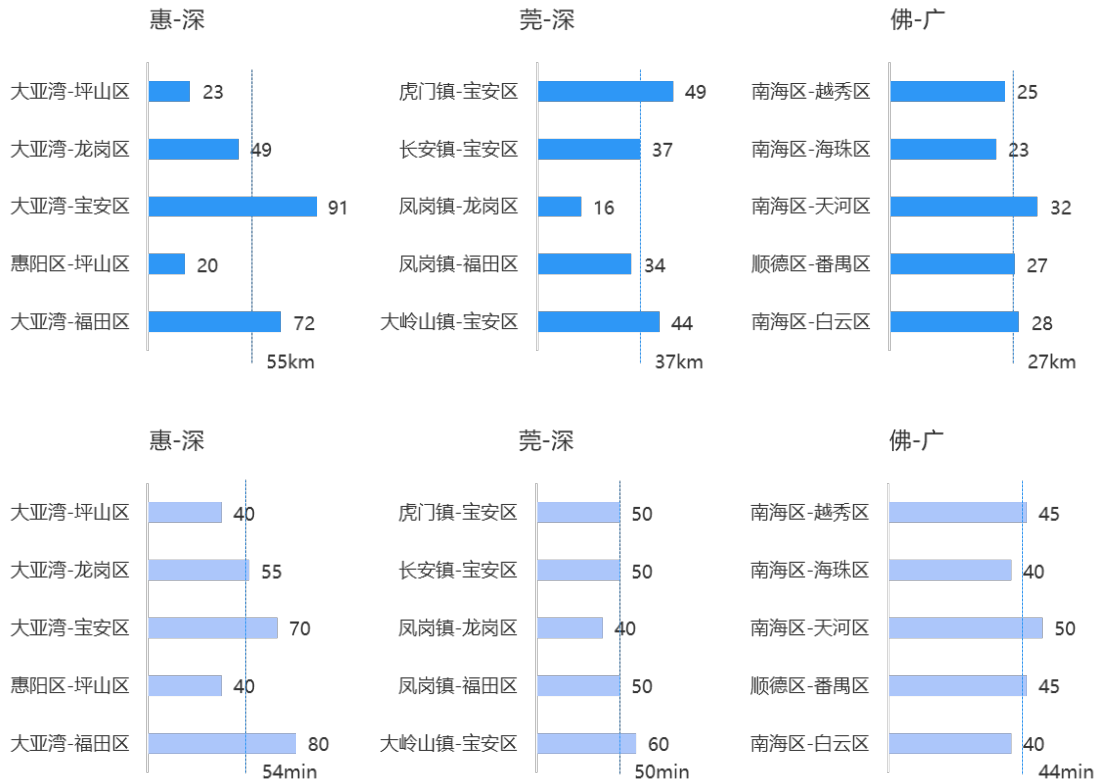


数据来源：贝壳研究院

② 城际通勤承载力：主流跨城职住路线单程通勤时间均在 1 小时内

按成交量加权平均，测算城区间跨城通勤路线平均通勤距离、通勤时间，惠深通勤人平均单程通勤距离 55 公里、通勤时间约 53.6 分钟；莞深购房人单程通勤时间 37 公里、约 49.8 分钟；佛广购房人通勤距离最短，为 27 公里、单程通勤时间约 43.58 分钟。主流跨城职住路线单程通勤时间均在一小时内。通勤距离及时间成本，惠深>莞深>佛广。

图：主要跨城通勤城区路线通勤距离、通勤时间

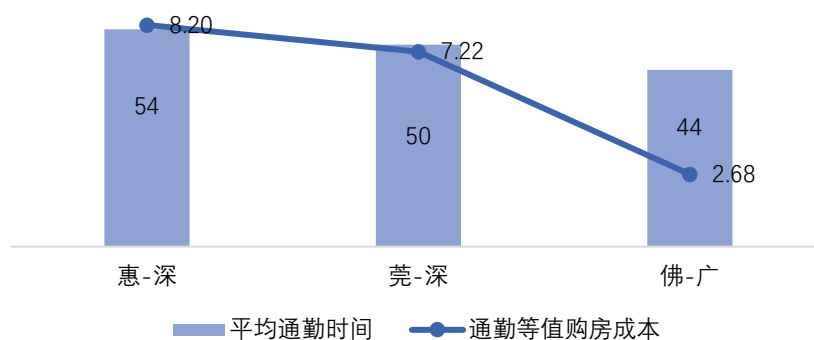


数据来源：贝壳研究院整理

说明：通勤时间大亚湾-宝安区路线结合访谈使用高铁结合公共交通方式估算，其余路线使用自驾车方式使用导航地图估算

使用跨城购房总价差除以平均通勤时间，用于粗略衡量跨城职住人消费行为选择下的单位通勤时间等值购房成本。测算发现，惠深跨城职住单分钟通勤时间等值总房款约 8.2 万，居于首位，高于莞深 7.22 万/分钟。

图：单位通勤时间等值购房成本



数据来源：贝壳研究院

③ 购房资格挤出推力

经梳理，非本市户籍购房限制性政策，核心城市深圳、广东限制条件高于次核心城市东莞、佛山，高于第三能级梯队城市惠州。对于非本市户籍购房人的购房限制，成为跨城职住的向外推力。

根据全国 1%人口抽样调查数据，广东、山东、江苏、浙江四个经济大省的跨省流动人口（指离开户籍登记地半年以上的外省人口）占全国总量，广东省最高，占比达 24.79%，跨省流动人口占常住人口比例，广东省同样最高，为 22.22%。近年来广东跨流动人口净流入量仍在扩大，2018 年全省跨省净流入人口总量 1843.88 万人。预计对于流动人口的跨城购房外推力短期内将持续存在。

表：各城市非本市户籍购房人购房资格限制部分政策

城市	非本市户籍限购政策
深圳	非本市户籍家庭 5 年及以上在本市连续缴纳个人所得税或社会保险证明，限购 1 套
广州	非本市户籍家庭 5 年及以上在本市连续缴纳个人所得税或社会保险证明，限购 1 套，花都、黄埔、白云、南沙区均有人才政策
东莞	非本市户籍限购两套，首套社保或个税 1 年（本科半年）；二套社保或个税 2 年
佛山	非本市户籍限购区内限购 1 套，社保或个税 1 年 粤佛山卡 A、B、C、T 卡限购区内限购 2 套
惠州	非本市户籍社保或个税 1 年

资料来源：贝壳研究院整理

04 结语

回到本篇观察的出发点“跨城职住”，从预设上似乎“跨城”就必定意味着“职住分离”，作为大城市病被研究治理。其实不然，伴随着以人为核心的新型城镇化、现代化都市圈建设不断推进，“跨城职住”有以下三点趋势：

针对“跨城”，经历过“卧城”、“睡城”的单中心城市功能分离式开发建设模式，当前规划导向逐步走向区域统筹、产城融合、功能多元。有别于纯房价挤出的被动“跨城”，未来的“跨城”将由经济链接带动、以产业为吸引的主动“跨城”。在产城融合、经济链接的土壤上自然生长的“跨城”职住结构，将逐步成为城市群内各城市间链接活跃度的投影。19年12月大湾区住房公积金信息共享平台实现内地九城市线上办理，《“十四五”规划建议》提出优化行政区域设置发挥中心城市和城市群带动作用。预计未来跨城职住逐步成为城市群、都市圈职住趋势，而跨城职住空间结构将逐渐成为城市间链接紧密度的重要刻画维度。

针对“职住”，衡量是否“平衡”的指标也逐步由单一的距离指标，至今年由中规院发布《通勤监测报告》覆盖了通勤范围、空间匹配、通勤距离、幸福通勤、公交服务、轨道覆盖6个维度。可以看出交通系统与职住空间的契合度成为实现职住平衡的关键。《“十四五”规划建议》提出，加快城市群和都市圈轨道交通网络化。《大湾区规划纲要》更从轨道、枢纽、跨海大桥及机场建设各方面规划构建大湾区现代化综合交通体系。随着都市圈交通体系成熟完善，将实现通勤距离的进一步外扩。

《“十四五”规划建议》提出有效增加保障性住房供给，完善长租房政策，扩大保障性租赁住房供给。伴随多元化住房供给制度不断深化践行，特别对于优秀人才受购房资格外推力而产生的跨城职住将逐步减少。

附录：城市群范围及数据来源说明

城市范围：

- 京津冀 13 城：北京市、天津市、石家庄市、唐山市、秦皇岛市、邯郸市、邢台市、保定市、张家口市、承德市、沧州市、廊坊市、衡水市
- 大湾区 9 城：广州市、深圳市、佛山市、东莞市、中山市、珠海市、江门市、肇庆市、惠州市
- 长三角 26 城：上海市、南京市、无锡市、常州市、苏州市、南通市、扬州市、镇江市、盐城市、泰州市、杭州市、宁波市、湖州市、嘉兴市、绍兴市、金华市、舟山市、台州市、合肥市、芜湖市、马鞍山市、铜陵市、安庆市、滁州市、池州市、宣城市

数据来源

- 城市行政区域土地面积、城市建设用地面积、经济规模：《城市统计年鉴 2019》
- 人口、道路长度：《建设统计年鉴 2019》
- 机场数量：公开信息整理