

证券代码：601816

证券简称：京沪高铁

京沪高速铁路股份有限公司

投资者关系活动记录表

编号：2022-001

投资者关系 活动类别	特定对象调研、电话会议
参与单位名称及人员姓名	博度资产 龙向东 博时基金 贺宝华 田俊维 德邦证券 田照丰 郭晓月 东方红资产管理 胡怀瑾 方正富邦 李韦韬 方正资管 陈元君 董博 富国基金 朱剑 工银瑞信 陈涵 国金证券 郑树明 国寿养老 洪奕昕 王雁杰 国投瑞银 王鹏 花旗证券 许璐 华安基金 关鹏 华创证券 吴一凡 刘阳 华商基金 郭鹏 华泰证券 沈晓峰 林霞颖 建信基金 姚锦 建信养老 刘洋 交银施罗德 徐森洲 邱华 杨芝廷 范煜 金世富盈 贾纯治 景顺长城 刘力思 久熙资产 王栋 王京徽 开域资本 刘冀 民生加银 孙伟 南方基金 尹力 申万自营 王文洋 太平基金 徐乾亮

	新华养老 周晟 新华资产 赵博睿、黄彦博 兴业证券 王春环、张晓云 幸福人寿 曹茜 易方达基金 何进阳 银华基金 贾鹏 永赢基金 李雪娇 煜德投资 程跃 长江证券 赵超 长信基金 胡梦承 招商基金 李毅 浙商证券 匡培钦 冯思齐 中加基金 刘晓晨 于成琨 中泰证券 曾明、韩冰 中信证券 扈世民 中信资管 王凯司 中银三星人寿 杨喆 朱雀投资 郭晶 ETIQA Takaful Bethad Ng Li Fei Hello China inc. 孙奎 Polunin Capital Ding Xuan Ng Sumimoto Mitsu DS AM Stanley Tang
时间	2022 年 1 月-2 月
地点	公司会议室、电话会议
上市公司接待人员姓名	董事会秘书：赵非 计划财务部副主任：孙舰波 董事会办公室副主任：刘谦奇
投资者关系活动主要内容介绍	会议主要问题及回复如下： 一、 公司是否可以像其他航空公司一样披露定期的运营数据？ 答：关于定期运营数据的披露，铁路方面提前售票，会有一定量的改签、退票，数据是实时变化的，此外旅客也存在买短补长的情形，也需要时间去调整，不具备即

时披露经营数据的条件。公司也在积极寻求解决办法。

二、 公司上市后经过两年低谷，预测 2021 年运量的恢复情况如何？本线车的客流量和跨线车的车次数据是否可以介绍一下？

答：从整体大的格局上来看，因为疫情的影响，2019 年是个阶段性高点，如果不出现疫情公司业绩还是会继续增长的。京沪高铁从全球视野来看都是黄金线路。从实际运转来看，疫情爆发以来这两年京沪之间各家航空公司的情况都不理想。目前京沪高铁本线和跨线的比重大约是 15:85。

三、 关于浮动票价，据了解发改委批的价格是有上限的，这个上限是多少？目前的价格是否还有上调的空间？

答：关于浮动票价机制，公司只做了一次调整，把原来的固定票价调整为浮动票价，体现了优质优价的原则。在 2020 年底的调整中，第一步是实行了 5 档票价，而关于公布票价上限当时在沿线车站也都有公示。去年年中，对票价又进行了一定的优化。综合来看需要等待客流恢复对浮动票价机制做一个验证。调价后因为疫情因素，浮动票价的机制对营收的贡献还不是特别明显。总的方向来说京沪高铁是全国高铁的标杆，未来的经营策略会越来越市场化，在票价方面会借鉴航空的机制。具体的票价调整还是要根据实际的客流需求情况来做综合考虑。

四、 请介绍一下调图的机制？

答：调图整体来看有几种，结构化的更新、大的结构是通过年度来调整，每年主要是春运运行图和暑运运行图。每季度对运行图作一些微调，进行一些局部的优化。总的调图思路是优先满足相对紧张的线路，其他线路进行匹配。

五、 京沪线的运量上限大致为多少？

答：2020 年初京沪高铁全线列车最高开行 330 多对，是目前最高记录。

六、 公司未来新增车的话，还是按照本线和跨线 15:85 的比例来安排吗？

答：主要根据客流情况来安排，如果客流特别充沛，优先安排多加本线车。

七、 本线 2019 年是否都改成了 17 节编组的列车？

答：不全是。17 节编组是当时提高运力的措施之一。增加运力总体看是两种方式，一种是增加载客量，一种是增加密度。铁路在开行初期一般是小编组多频率，在稳定后频率基本保持的情况下再增加编组。当时的 17 节编组是在没发生疫情的情况下应对需求增长，是扩能的措施。目前因为受疫情影响客流下降，整体运能还有富余。未来在需求充沛的情况下还会再增加 17 节编组列车占比。

八、 关于跨线车，虽然票价调整了但收取的线路使用

费没增加，未来定价是否会变化？

答：目前看还没有变化。

九、 在成本端，动车组使用费、委托运营成本的占比较大，之前的合同约定委托费每年 6.5% 的增长，何时到期及未来的变化？

答：关于委托运输管理费，之前招股书里有相应的内容介绍，跟三个受托单位的委托运输合同在 2021 年底到期，去年公司启动了新一轮委托运输管理协议的洽商和修改工作，目前已完成，新的合同也已经履行完股东大会的决策程序。跟之前相比，在生产领域对业务方面相关的工作做了更精准的优化和完善，这部分与成本和收入没有直接关系。安全方面主要是根据国家《安全生产法》，对公司的安全生产责任重新做了界定。影响支付总额的是两块，一是委托运输管理费用中的综合单价增幅，上一轮是 6.5%，内容主要是受托单位一线员工的工资增长和材料费等价格变动，今年经过努力争取比例变为 6.275%，比上一轮降低了。另外上一轮综合单价增幅中的工资增幅是参考的国铁企业职工的平均工资增长，今年把参考体系调整为参考人社部公布的全国国有企业职工平均工资变动幅度来制定单价调整的增幅，更加的市场化、公允化。

十、 委托运输的模式全国都一样吗？

答：基本都是一样的。

十一、 关于京福安徽公司，当时预计 2021 年盈利，

现在来看即使没有疫情也需要有 3-5 年的培育？如果不考虑疫情京福的状况会是怎样的？

答：收购京福安徽公司，对于京沪高铁来说是更大的一盘棋。公司此前在对募投项目进行选定时做过很多的比选和评判，核心的目的还是解决运输能力的问题，通过募资做行业内的横向扩张，实现与京沪高铁的路网协同效应。京福安徽公司在列车开行量上一直在增长，但受疫情影响，整体增幅低于预期，但从全国范围来看仍然是很好的标的，其管辖的线路都处于几大干线的交汇区。

十二、 从行业惯例来看，新开线路的收入增速和开行列车的增速大约在什么水平？

答：年度增幅大致为不少于 20%。

十三、 公司目前是否有具体融资计划？

答：前期有做一些规划研究，主要还是要看机会。当前最主要的工作是把京福安徽公司运营管理好。

十四、 集团对公司的考核目标主要是什么？

答：作为国有控股公司，具体在对公司总的营收、利润、安全管理、重大事项落实情况、廉政情况等方面开展考核。

十五、 在疫情期间，客座率和运输量跟正常年份相比差距有多大？财报里看到的收入利润，2021 年是持续增长的，主要原因是什么？是否跟浮动票价改革有一

定的关系？

答：增长不是单一的因素，是多种因素共同构成的结果。如果不考虑疫情，在正常情况下京沪高铁日均开行列车数量一般稳定在 500-550 列，高峰时达到 660 多列。在疫情背景下，担当列车因为旅客流量不够充沛，减停列车数量比较多。分时段来看疫情对 2021 年一季度影响较大，3 月下旬后有所好转，4-7 月客流量恢复非常快，五一单日旅客发送量创历史新高，这也表明如果消除疫情的因素，京沪高铁还是有非常充沛的客流基础。8 月后在京沪高铁本线上的南京市出现疫情，此外还有台风、暴雨等因素叠加影响，三季度后半段处于低潮。京沪高铁从开通运营以来至 2020 年之前一直是固定票价，公司在 2020 年底进行了票价机制探索，推出了优质优价的浮动票价机制，在 2021 年中又做了一些优化，形成了目前 7 档票价的结构。因为本线列车开行的数量跟正常情况比有大幅减少，票价机制还在摸索阶段，对业绩有一定的贡献但不是很明显。未来随着疫情好转后整体上座率的提升，影响会更为显著。总体来说票价机制改革是一个有待发挥积极作用的亮点。

十六、京沪高铁从建立初期大家不看好到快速实现盈利，而且在正常情况下公司的毛利率达到 50%，如此高毛利率的原因是什么？

答：全国铁路都以国铁集团清算体系为支撑，所采用的基数、计算标准都有行业标准和行业属性，并不针对某一个公司或铁路局，所以也不存在铁路局把利润让给某个公司的情况。京沪高铁毛利率高，得益于经营模式，

公司营收 50%以上都是跨线业务，是按照列车的通行量来收取费用，有稳定的保障，抗风险能力也很强。此外关于动车组，是按动车组的工作量来付费而不是公司承担全部的成本。委托运输管理模式在中国铁路历史上属于创新，现在几乎全部合资铁路公司都采用这种方式运营。

十七、 本线和跨线都是客车？是否有货车？

答：公司目前没有开行货运列车。

十八、 京沪高铁具体是沿线哪些线路？

答：狭义上来看京沪高铁是北京到上海，包括天津、德州、济南、南京、徐州、上海等沿途的 24 个车站，全长 1318 公里。广义上，公司通过 IPO 募资收购京福铁路客运专线安徽有限公司 65.08%的股权，该公司管辖安徽省境内的主要四条高铁干线，合计 1100 多公里。公司目前经营里程总长度为 2400 多公里。

十九、 公司收购的京福安徽公司资产有哪些？

答：公司收购的是京福铁路客运专线安徽有限公司的股权，不是资产，是通过 65%的股权收购实现控股经营。京福铁路客运专线安徽有限公司拥有的资产主要是合蚌客专、合福铁路安徽段、商合杭铁路安徽段、郑阜铁路安徽段。

二十、 关于线路提价，遵循什么依据？是否会逐年提价？

答：铁路行业作为国家重大基础设施，承担了更多社会责任和保民生作用，像京沪高铁处于东部地区客流充沛区域，也具备票价上浮的基础，旅客支付能力、区域经济发展水平能够支撑。对于票价机制的调整还是处于探索阶段，没有固定的频次。因为疫情的因素浮动票价机制还没有经过正常市场环境的检验，还在摸索规律中，更多是参考相互有竞争关系的交通方式来做一些调整。这两年做一些试点和探索，也是给未来积累经验做好铺垫。

二十一、 2021 年部分地区“用电荒”，对公司是否有影响？看到公司公告与中国电力的战略合作，目前在实施的具体合作有哪些？

答：京沪高铁属于国家重大基础设施，不会中断用电。关于电力供应市场，最早是京沪高铁从国家电网直接取电和结算费用，然后发展到直购电模式，公司向各省市发电企业或供电企业购电，在成本上有一定的控制。去年因为煤炭供应的问题导致电力的短缺，进而国家出台了更加市场化的电价政策，电力采购全部采用市场化。电力成本由此前比较稳定的状态变成具有一定的波动性，公司也需要更加关注电力市场的波动情况。中国电力是公司现有的供应商之一，公司将与中国电力充分发挥并整合各自优势，在电力市场化交易、综合智慧能源投资、建设和运营、碳交易、绿证绿电交易等多个领域开展强强联合，实现资源共享、优势互补，共同促进双方业务的延伸和发展，未来若有落地的具体业务将及时进行信息披露。

二十二、 除了电力成本，公司在其他的成本端是否有结构性的变化？

答：公司的成本结构主要包括委托运输管理费、动车组租用费、电力采购成本、折旧等几个大的部分，从历年数据来看总体还是比较稳定的。

二十三、 关于动车组的检修情况，今年是否到了维修的关口？在这方面的开支情况预计是什么样的？

答：公司本身不拥有动车组的权属，是按照动车组的工作量向铁路局付费，购买的是动车组的工作量，车辆检修与公司开支无直接关系。

二十四、 京沪高铁相较于民航，有一定的竞争关系。从效率改善的角度怎么看公司的业务量？

答：京沪高铁具有重要的区位优势，这个优势放眼全球来看都是独一无二的。客流吸引区无论直接吸引区还是间接吸引区都非常庞大，沿线直接吸引区人口就有 3 亿多。如果没有特殊情况的干扰，客流是非常充沛的。这在京沪高铁建设之初就做了深入的研究。东部地区各交通方式的竞争关系，不是垄断的，是在竞争的条件下做分析找到自己的市场定位，来确定技术指标、编组、速度等，经过分析研究出来后是有竞争力的。按照周转量来看京沪高铁在东部地区交通方式中处于统治地位，占比七成以上。对比来看优势一是成本，京沪高铁的综合出行成本是低的。综合成本是一个广义费用，包括整体的乘降时间、安全性、舒适性，除旅行速度外京沪高铁全都是占优的。二是经营管理模式，公司作为全国铁

路网中的重要主干道,除本线外还有向全国辐射的跨线车,而且跨线车具有较强的刚性,因为全国各地几乎都有往北京和上海开行列车的需求。

二十五、 公司除了春运等节假日之外,有淡旺季之分吗?

答:京沪高铁的客流具有比较明显的商务流属性,因此以月度为周期比较明显,年末和年初是低潮,各个小长假和 7-8 月暑运期间是高峰期。

二十六、 对本线车的成本计算模式是怎样的?

答:准确的说公司是按照所使用的动车组所产生的工作量支付费用,并没有租用动车组实体。

二十七、 关于分红,公司未来是否会保持 50%的比例?

答:公司在 IPO 上市时有三年的承诺,今年是最后一年。未来公司将根据实际情况来研究分红方案。

二十八、 公司在多元化的收入端是否有新的计划?

答:从开通运营到现在,公司的主要精力还是放在主业上,主业在营收中的贡献也是超过 90%。在主业以外的多元化经营开发方面,公司一直也在认真探索,会加大研究深度和力度,争取有一些突破。未来如果有落地的项目会及时公告。

二十九、 公司对于未来跨线车的预期是怎样的?

答：随着国家铁路网的不断扩展和完善，跨线需求应该说是只增不减，这方面的需求很强大。京沪高铁作为干线大通道，会站在高铁网的角度，统筹安排本线车及跨线车的开行。

三十、 从未来的成长性来看，本线车和跨线车哪一个会更高？

答：两个业务的敏感点不太一样，担当列车是客座率，跨线列车是开行量。作为路网干线，未来跨线列车增长可能会更高一些。

三十一、 大家对于疫情之后出行需求的恢复比较乐观，公司怎么看？

答：京沪高铁在路网中的通道效应以及在东部地区的通道作用是很显著的。一旦疫情形势好转、限制解除，出行预计会很快恢复常态化。比如去年五一和清明小长假出行客流就有非常明显的快速增长。

三十二、 对于票价调整的频次是如何安排的？

答：没有固定的频次，目前还在探索阶段。公司新的票价机制推出后因为疫情的原因还没有经历过正常客流情况下的市场检验，需要探索和总结经验，进行持续的优化。

三十三、 计次票的销售情况如何？

答：计次票目前的持有量在京沪高铁总量中很小，不显著。下一步还要做优化，对周期、定价机制等再做深入

	研究。 三十四、京沪高铁运力的天花板，还有多少空间？调图和长编组列车，对运力各有多大的提升？ 答：单纯看京沪高铁这条线路，能力上限一定是有的，在设计之初追踪间隔是3分钟，按照3分钟计算出来的能力单方向是超过200列的。按照2019年看大体间隔在5分钟的水平，少量在4分钟。京沪高铁会随着客流的恢复把长编组列车匹配上来，复兴号长编组列车上线后单列运能提升超过7%。另外作为上市公司，未来还是要有成长空间。收购京福安徽公司就是储备了很大一块的运输能力，目前京福安徽公司大部分线路开的车还不多，成长空间是巨大的。公司在相当长的时间范围内不会受运输能力的制约。
附件清单 (如有)	无