

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：2021-004

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	扈世民 中信证券 匡培钦 浙商证券 冯思齐 浙商证券 张怡 太保资产 浙商基金 章泽越 何进阳 易方达 李艳光 华泰自营 程新星 光大证券 徐昕鹏 国君自营 余喜洋 兴业全球 王辉 人保资产 王克玉 泓德基金 贾腾 浙商基金 李晗 创金合信 齐莹 太保资产 林霞颖 华泰证券 宿一赫 西南证券 张文杰 中金公司 顾袁璠 中金公司 洪奕昕 华西证券 张静宜 摩根士丹利 林安琪 摩根士丹利招商证券 苏宝亮 银河证券 王靖添 美银证券 曾兆轩
时间	2021年11月1日至11月3日
地点	电话会议

上市公司接待人员姓名	<p>董事会秘书：赵非</p> <p>计财部副主任：孙舰波</p>
投资者关系活动主要内容介绍	<p><b>本次会议主要问题及回答如下：</b></p> <p><b>公司董事会秘书介绍：</b></p> <p>感谢各位投资人和研究机构对京沪高铁公司的关注。公司三季报已经如期披露，总体上看相对去年同期有一定的增幅，在各种突发情况和疫情的影响下取得这样的成绩实为不易。今年三季度公司的经营连续遭受了一些不利因素的冲击，包括河南郑州的暴雨、长三角地区的台风、发生在京沪高铁本线南京地区的疫情和之后福建、东北等地区散发的疫情，都给公司经营带来了不利影响。总体来看，今年前三季度的部分月份还是有较好的表现。</p> <p><b>问答环节：</b></p> <p><b>一、 公司对于南京南站在京沪线上的地位怎么看？</b></p> <p>答： 南京南站是京沪高铁线路上的五大车站之一，地理位置十分重要，车站的客流量也很大，因此南京及周边扬州等地区出现疫情对京沪高铁的冲击是巨大的，这也是首次在京沪高铁本线上出现疫情。</p> <p><b>二、 从单月来看公司 9 月份的恢复还是很快的，主要原因是什么？</b></p> <p>答： 主要还是因为京沪高铁背后有强大的客流基础，客流充沛性非常明显，只要疫情形势得到有效控制，客流能够得到快速的恢复。</p> <p><b>三、 公司去年底推行了票价优化调整机制，前三季度票价变化对业绩的贡献情况如何？</b></p> <p>答： 2020 年 12 月公司在国家发改委、国铁集团的支持下，实施了浮动票价机制，这是京沪高铁开通运营以来在市场化运营方面取得的重大突破。但受疫情影响，京沪高铁客流始终未达到高位水平，浮动票价机制自实施以来未能全面的体现出对客流的引导效应。从实施效果来看，对公司的业绩有一些正向的贡献，未来如果全线客流全部恢复正常，票价变化对公司业绩的贡献会更加明显。</p> <p><b>四、 公司当前分红水平能否维持在 50%的比例？未来有怎样的分红计划？</b></p>

答：公司在 IPO 时有关于未来三年的分红不低于 50%的承诺，目前也是一直按照承诺在执行。未来公司将综合考虑盈利规模、现金流量状况、发展所处阶段及当期资金需求情况，制订具体的分红方案。

**五、 公司关于列车编组替换，目前的情况如何？**

答：公司对动车组的替换一直在研究和推进，受疫情影响客流需求在大幅下降，但公司也还一直在开展关于列车编组替换的工作。从过往情况来看，新型动车组列车的应用都会首先在京沪高铁上线运行，替换的进程也在持续进行。随着未来客流情况和客流量的变化，京沪高铁列车长短编组也在动态调整，确保列车运能运力与客流情况相匹配。

**六、 公司当前资本开支的主要构成？是否主要用于设备运维？**

答：公司当前资本开支不大，主要用途是维持京沪高铁设施设备正常状态进行的更新改造、大修和专项整治。除此之外目前没有其他重大的安排。

**七、 根据 19 年的数据来看，常态下公司客流达 2 亿人次。公司未来对多元化发展是怎么考虑的？**

答：公司的工作重心还是抓好主营运输业务，对主业以外的经营在做持续性的研究和前期的准备，未来项目成熟以后会履行相应的程序进行披露。

**八、 未来京沪高铁本线列车的占比能否提升？**

答：公司将根据实际的客流情况进行综合考虑。总体来看本线和跨线收入都是公司收入的重要组成部分，未来总体的目标是在满足客流需求的基础上，实现本线和跨线收入双增长。

**九、 从全国铁路的情况来看，除京沪高铁外其他线路的运营都面临一些困难，但票价从国际对比来看，远低于国际水平。对于高铁未来的票价如何看？**

答：中国铁路的票价与欧洲、日本等地相比处在相当低的水平，这也是因为铁路交通具有公益属性。从铁路行业管理来说，公司对于票价的调整是很慎重的，京沪高铁去年底做了票价调整的试点，除了体现出铁路的公益性之外，也体现了向市场化发展的趋势。

	<p><b>十、 日本新干线的发车间隔效率很高。京沪高铁未来的发车间隔是否还有压缩空间？</b></p> <p>答： 目前的运输能力还有很大的空间。与日本新干线相比，中国的高铁是网络，日本的高铁更多是独立线条。中国高铁尤其是枢纽站的规模很大，咽喉区相对要长，想达到日本的发车间隔有一定困难，但与目前的间隔相比还有压缩的空间。</p> <p><b>十一、 公司目前本线列车的编组构成情况是怎样的？</b></p> <p>答： 从过往情况来看，新型动车组列车都是优先在京沪高铁上运行的。在新的运行图实施以后，有更多的复兴号列车和智能动车组在京沪高铁上运行。在当前疫情形势下，全线总的列车开行对数有所减少，动车组的数量足够满足旅客乘车需求。从成本控制的角度出发，在客流不多时会开展减停列车对数、长编车改为短编车等措施降低运营成本。</p> <p><b>十二、 在成本方面，关于委托运输管理费，今年到期后是否会有大的变动？</b></p> <p>答： 公司关于委托运输合同的续签工作已经启动，从目前掌握的信息看并没有重大的变化，跟上一版本的版本有一些局部的调整和修改，整体预计还会保持相对稳定。</p> <p><b>十三、 关于运行速度，350 公里的速度还有上升的可能吗？</b></p> <p>答： 提速从技术角度来看是可以实现的，但也要考虑经济性。进一步提速对于能源的消耗以及对基础设施产生的损耗都会增加。</p>
附件清单 (如有)	无
日期	2021 年 11 月 3 日