



Research and  
Development Center

# 坐拥黄金路产，铁路龙头未来成长可期

—京沪高铁(601816)公司深度报告

2024年09月19日

证券研究报告

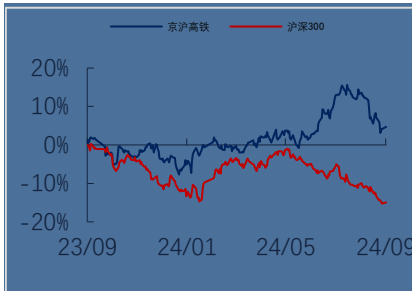
公司研究

公司深度报告

京沪高铁(601816)

投资评级 增持

上次评级



资料来源：聚源，信达证券研发中心

公司主要数据

收盘价(元)	5.30
52周内股价波动区间(元)	5.85-4.67
最近一月涨跌幅(%)	-7.50
总股本(亿股)	491.06
流通A股比例(%)	100.00
总市值(亿元)	2,602.64

资料来源：聚源，信达证券研发中心

# 京沪高铁(601816.SH)深度报告：坐拥黄金路产，铁路龙头未来成长可期

2024年09月19日

本期内容提要：

◆**高铁承运量快速提升，铁路黄金资产上市。**

1)行业：铁路发展成效显著，高铁规模持续扩大。营业里程上，2008~2023年，铁路/高铁营业里程年均增速为4.7%/32.0%。截至2023年末，高速铁路营业里程增至4.5万公里，占铁路总里程比例为28.3%。旅客周转量上，铁路已成为最主要的大众出行方式，2022年，铁路周转量占比为50.9%，其中高铁在铁路中的周转量占比达到66.7%。

2)公司：京沪线黄金资产，经营稳健坐拥百亿利润。公司线路纵横首都北京和经济中心上海，沿线覆盖了中国经济发展最活跃和最具潜力的区域，运输需求旺盛，客运量增长迅猛。凭借显著的区位优势及高铁出行需求的持续增加，公司盈利稳增。2019年前，公司营收及归母净利润保持稳步增长，归母净利润同比增速保持在10%以上。2023年公司营收/归母净利润达到407/115.46亿元，较2019年同期+16.7%/+4.3%。

◆**收入源自客票及路网服务，成本整体较稳定。**按是否担当列车，公司业务可分为本线及跨线业务。本线客票业务主要是公司为乘坐担当列车的旅客提供高铁运输服务并收取票价款；跨线的提供路网服务业务则是公司向其他铁路运输企业提供线路使用、接触网使用等服务并收取相应费用等。2019年前，两大主营业务收入基本对半，跨线路网服务业务毛利占比约六成。2023年，公司本线/跨线业务收入分别为160.8/242.2亿元，占比分别为39.5%/59.5%。公司营业成本较稳定，其中委托运输管理费、动车组使用费、折旧和能源支出为主要成本项，合计占比约90%。

◆**未来展望：票价市场化持续，运量仍有增长。**

1)旅客运输业务：京沪黄金通道，量价有望双升。旅客运输业务收入取决于票价及旅客量情况，二者均有进一步提升的可能。票价端，随着高铁票价市场化机制改革持续推进及大众人均收入提升、出行需求增加，票价可能会迎来进一步上涨。旅客量端，可通过提升客座率、增加发车频次、增加加长列车车次等方式提升旅客量。

2)提供路网服务业务：南北大通道价值提升，跨线车稳步增加。我们预计该业务收入增长主要依托于跨线列车车次、运营里程等量的提升。服务价格由国铁集团定价，费率相对稳定；业务量大体与跨线车车次、运营里程、旅客数等正向相关。随路网逐步完善，公司本线跨线列车调整，跨线车车次、运营里程、旅客人数等均有增长，我们预计将带动路网服务业务量进一步增加。

◆**盈利预测与投资评级：**我们预计公司2024-2026年公司归母净利润分别130.54/144.02/155.81亿元，同比分别+13.06%、+10.33%、+8.19%，对应每股收益分别为0.27、0.29、0.32元，现价对应PE分别为19.94、18.07、16.70倍。综合绝对估值和相对估值情况考虑，首次覆盖，我们给予公司“增持”评级。

◆**风险因素：**宏观经济波动风险，清算政策调整风险，委托管理风险，行业竞争加剧风险，京福安徽运量增长不及预期风险等。

重要财务指标	2022A	2023A	2024E	2025E	2026E
营业总收入(百万元)	19,336	40,683	44,277	47,311	50,369
增长率 YoY %	-34.0%	110.4%	8.8%	6.9%	6.5%
归属母公司净利润 (百万元)	-576	11,546	13,054	14,402	15,581
增长率 YoY%	-112.0%	2103.6%	13.1%	10.3%	8.2%
毛利率%	13.5%	45.8%	46.7%	48.2%	48.3%
净资产收益率ROE%	-0.3%	5.9%	6.4%	6.8%	7.1%
EPS(摊薄)(元)	-0.01	0.24	0.27	0.29	0.32
市盈率 P/E(倍)	—	22.54	19.94	18.07	16.70
市净率 P/B(倍)	1.41	1.33	1.28	1.24	1.19

资料来源: Wind, 信达证券研发中心预测; 股价为 2024 年 9 月 18 日收盘价

## 目录

1 高铁承运量快速提升，铁路黄金资产上市 .....	6
1.1 行业：铁路发展成效显著，高铁规模持续扩大 .....	6
1.2 公司：京沪线黄金资产，区位优势显著 .....	7
1.3 财务情况：经营稳健坐拥百亿利润，现金流充裕 .....	9
2 收入源自客票及路网服务，成本整体较稳定 .....	11
2.1 业务模式：按是否担当列车分为本线及跨线业务 .....	11
2.2 本线业务：收入源自担当列车的客票收入 .....	12
2.3 跨线业务：收入源自其他铁路企业支付的路网使用费 .....	16
2.4 成本情况：多为关联采购交易，收费标准由国铁集团清算定价 .....	18
3 未来展望：票价市场化持续，运量仍有增长 .....	20
3.1 旅客运输业务：京沪黄金通道，量价有望双升 .....	20
3.2 提供路网服务业务：南北大通道价值提升，跨线车稳步增加 .....	21
3.3 京福安徽：短期业绩承压，长期利润可期 .....	22
4 盈利预测、估值与投资评级 .....	24
4.1 盈利预测：预计公司 2024 年归母净利润 130.54 亿元 .....	24
4.2 估值方式：绝对估值与相对估值 .....	25
4.3 投资评级：首次覆盖给予“增持”评级 .....	27
5 风险因素 .....	28

## 表目录

表 1：京沪高铁发起人出资及持股比例一览 .....	8
表 2：京沪高铁主要固定资产一览（截至 2023 年末） .....	9
表 3：中国铁路客运票价政策推进进程 .....	13
表 4：实施浮动票价的铁路线路路段及对象一览 .....	14
表 5：京沪高铁票价标准变化 .....	15
表 6：提供路网服务收入的五类细项收入及相应清算单价 .....	17
表 7：公司营业成本细项构成及收费标准 .....	19
表 8：公司营收拆分及预测表 .....	24
表 9：简易盈利预测表 .....	25
表 10：DCF 关键假设说明 .....	25
表 11：FCFF 预测及估值结果（截至 2024.9.18） .....	26
表 12：京沪高铁的 FCFF 估值敏感型分析，对应每股价值情况（单位：元） .....	26

## 图目录

图 1：2023 年，铁路周转量占比提升至 51.5%，稳居首位 .....	6
图 2：2024 年上半年，铁路周转量同比增长 14.1% .....	6
图 3：至 2023 年，高铁营业里程占比提升至 28.3% .....	6
图 4：至 2022 年，高铁旅客周转量占比增至 66.7% .....	6
图 5：京沪高速铁路线路示意图 .....	7
图 6：京沪高铁股权结构（截至 2024 年 7 月 12 日） .....	8
图 7：24H1 公司营业收入 209 亿元，较 2019 年同期+24.3% .....	10
图 8：24H1 公司归母净利 63.6 亿元，较 2019 年同期+19.1% .....	10
图 9：2019 年前，公司毛利率/净利率基本在 40%/30%以上 .....	10
图 10：公司经营性净现金流基本稳定在百亿以上 .....	10
图 11：京沪高铁业务模式一览 .....	11
图 12：公司跨线车列次多于本线车列次，且增速更快 .....	11
图 13：公司本线列均旅客量高于跨线列均旅客量 .....	11
图 14：公司提供路网服务收入占比逐渐提升至六成 .....	12

图 15: 2019 年前, 公司提供路网服务业务毛利占比约六成 .....	12
图 16: 京沪高铁旅客运输业务模式 .....	12
图 17: 京沪高铁二等座全票价对飞机经济舱全票价折扣幅度加大至三折 .....	15
图 18: 2019 年前, 公司本线发送旅客量微增 .....	16
图 19: 2019 年前, 公司本线周转量保持增长 .....	16
图 20: 京沪高铁提供路网服务业务模式 .....	16
图 21: 2016~2019 年公司提供路网业务年均收入增速+16.6% .....	17
图 22: 公司提供路网服务业务收入构成占比 (2023 年) .....	17
图 23: 2016~2019 年, 公司跨线车发送列次年均增速+13.3% .....	18
图 24: 2023 年, 公司跨线运营里程超 1.2 亿列公里 .....	18
图 25: 公司营业成本稳定, 2023 年较 2019 年同期+21.4% .....	18
图 26: 2023 年, 公司委托运输管理费成本占比 26.4% .....	18
图 27: 旅客运输业务收入增长 .....	20
图 28: 公司客座率已有较大提升, 略低于航空客运客座率 .....	21
图 29: 2021 年, 公司日均发车列次增至 615 列 .....	21
图 30: 提供路网业务收入增长 .....	21
图 31: 京福安徽公司管辖线路 .....	22
图 32: 2023 年, 京福安徽公司营收为 54.7 亿元, 同比+53.3% .....	23
图 33: 2023 年, 京福安徽公司归母净利亏损收窄至-9.7 亿元 .....	23
图 34: 广深铁路 2010~2019 年间平均 PE 为 24.5 倍 .....	27

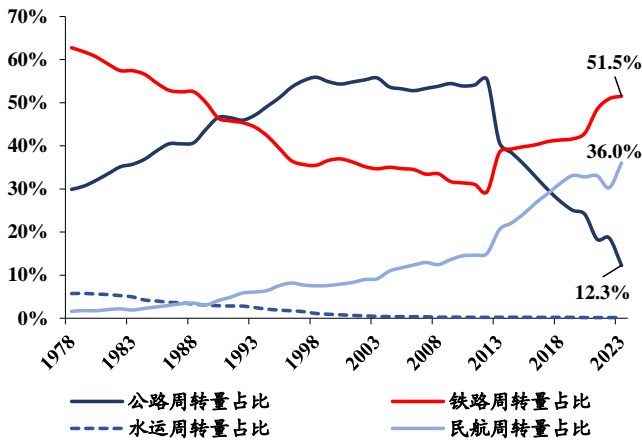
# 1 高铁承运量快速提升，铁路黄金资产上市

## 1.1 行业：铁路发展成效显著，高铁规模持续扩大

铁路已成为中国最重要的运输方式之一，周转量占比超越公路回升至第一。1978年改革开放后，中国交通运输行业开始飞速发展，综合交通运输体系不断完善，各类交通方式出行旅客量及周转量均大幅提升。1978~2023年，总客运周转量年均复合增速达到6.4%，其中铁路、民航周转量增速最快，分别为5.9%、14.0%。

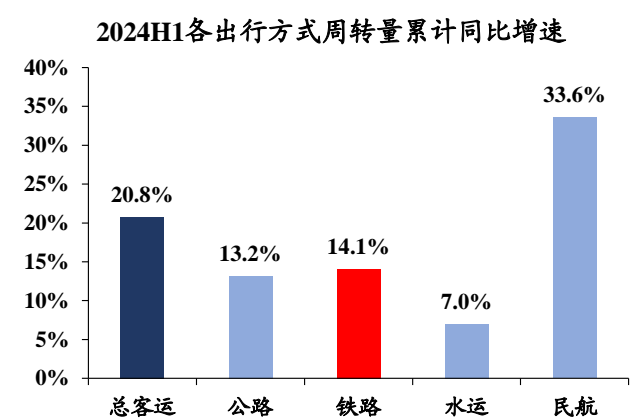
对比不同出行方式看，铁路周转量占比在2012年前有所下降，此后快速回升至首位。铁路周转量从1978年的1093.2亿人公里增至2012年的9812.3亿人公里，占比从62.7%降至29.4%。2012年后，铁路发展进入新阶段，铁路建设投资持续加大，相应周转量占比不断回升，重新成为大众最主要的出行方式。至2023年，铁路周转量占比提升至51.5%，占比稳居首位。从出行方式增速看，2024年上半年铁路周转量增速达到14.1%，高基数下仍保持两位数以上增长。

图1：2023年，铁路周转量占比提升至51.5%，稳居首位



资料：iFind，国家统计局，信达证券研发中心

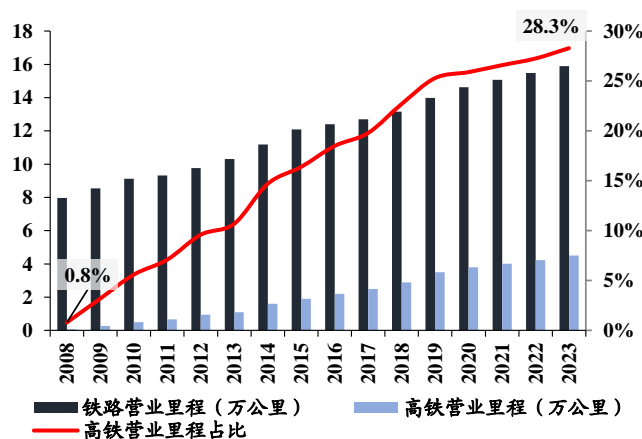
图2：2024年上半年，铁路周转量同比增长14.1%



资料：iFind，国家统计局，中国民用航空局，信达证券研发中心

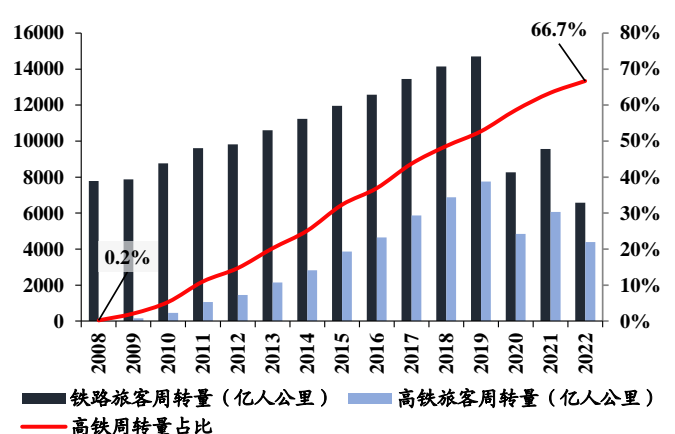
铁路客运中高速铁路营业里程及承运量均快速提升。2008年以来，铁路营业里程稳步增长，高速铁路营业里程快速攀升。2008~2023年，铁路营业里程年均增速为4.7%，高速铁路营业里程年均增速高达32.0%。截至2023年末，铁路营业里程增长至15.9万公里，其中高速铁路营业里程增至4.5万公里，占比达到28.3%，对比2008年高铁营业里程占比0.8%提升显著。从旅客周转量看，高铁出行大众化普遍化的程度也在持续扩大。2008至2022年，高铁在铁路中的旅客周转量占比从仅有0.2%快速增加至66.7%。

图3：至2023年，高铁营业里程占比提升至28.3%



资料：iFind，交通运输部，国家统计局，信达证券研发中心

图4：至2022年，高铁旅客周转量占比增至66.7%



资料：iFind，交通运输部，国家统计局，信达证券研发中心



## 1.2 公司：京沪线黄金资产，区位优势显著

京沪高铁是国家“八纵八横”高速铁路主通道的组成部分，连接北京到上海的黄金通道，是国家战略性重大交通工程。京沪高铁于 2011 年 6 月 30 号建成通车，全长 1318 公里，共设置 24 个站点；线路纵横首都北京和经济中心上海，连接“京津冀”和“长三角”两大经济区，途经天津、济南、徐州、南京等多个省会城市及重要交通枢纽，沿线覆盖了中国经济发展最活跃和最具潜力的区域，运输需求旺盛，客运量增长迅猛，公司区位优势显著。

图5：京沪高速铁路线路示意图



资料：iFind，公司招股说明书，信达证券研发中心

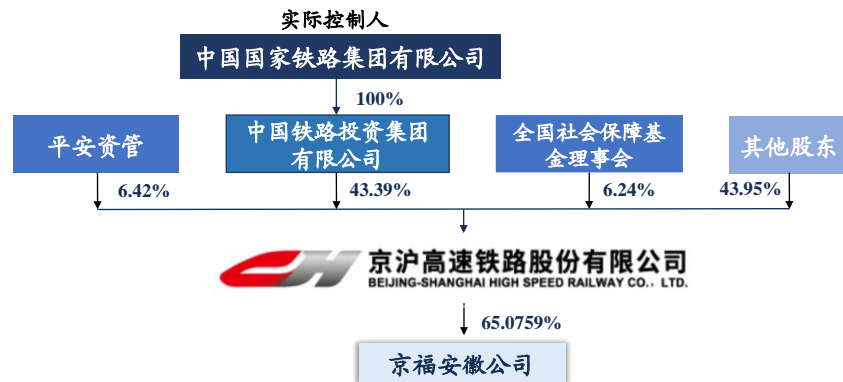
公司是国家重要铁路资产之一，股东资金实力雄厚。2007 年，公司由中国铁投、平安资管、社保基金、上海申铁、江苏交通、京投公司、津投公司、南京铁投、山东高速、河北建投、安徽投资等 11 名股东共同发起设立。2008 年 1 月 9 日，京沪高铁公司登记设立，主要从事京沪高速铁路的投资、建设和运营，通过委托运输管理模式开展高铁旅客运输等业务。2020 年 1 月 16 日，公司在上海证券交易所上市，登陆 A 股市场，公开发行股票不超过 62.86 亿股，募集资金总额 306.74 亿元，用于收购京福安徽公司 65.0759% 的股权。

**表1: 京沪高铁发起人出资及持股比例一览**

发起人	股份数 (万股)	出资比例
中国铁投	112,534.00	56.27%
平安资管	27,826.00	13.91%
社保基金	17,392.00	8.70%
上海中铁	13,128.00	6.56%
江苏交通	7,606.00	3.80%
京投公司	6,668.00	3.33%
津投公司	5,502.00	2.75%
南京铁投	3,806.00	1.90%
山东高速	3,230.00	1.62%
河北建投	1,182.00	0.59%
安徽投资	1,126.00	0.56%
<b>合计</b>	<b>200,000.00</b>	<b>100.00%</b>

资料 : 公司招股说明书, 信达证券研发中心

公司大股东为中国铁路投资集团, 实际控制人为国铁集团。截至 2024 年 7 月 12 日, 公司控股股东为中国铁路投资集团有限公司, 持有公司股权 43.39%。中国国家铁路集团通过 100% 控股中铁投集团控制京沪高铁, 对公司享有实际控制权。

**图6: 京沪高铁股权结构 (截至 2024 年 7 月 12 日)**


资料 : 公司公告, iFind, 信达证券研发中心

公司“网运分离”模式上市, 固定资产均为不动产, 主要包括高铁线路、房屋建筑物、电气化供电设备等。截至 2023 年末, 公司固定资产账面价值 2188 亿元, 占期末总资产的 74.89%, 主要为线路及沿线配套设施等, 其中高铁线路为最主要资产, 在固定资产中占比 84.8%。由于采用的是“网运分离”模式, 公司并不拥有动车组列车资产, 而是委托沿线铁路局进行运输组织、线路维护管理等工作。



**表2：京沪高铁主要固定资产一览（截至 2023 年末）**

固定资产类别(亿元)	原值	累计折旧	净值	净值占比	成新率
线路	2,137.29	281.65	1,855.65	84.80%	86.82%
信号设备	55.33	36.61	18.72	0.86%	33.84%
通信设备	31.60	24.32	7.29	0.33%	23.05%
房屋	199.51	43.64	155.88	7.12%	78.13%
建筑物	107.32	36.74	70.59	3.23%	65.77%
机械动力设备	14.92	12.32	2.60	0.12%	17.45%
运输启运设备	3.99	2.24	1.75	0.08%	43.78%
传导设备	46.44	18.75	27.69	1.27%	59.62%
电气化供电设备	110.35	68.02	42.33	1.93%	38.36%
仪器仪表	7.71	6.32	1.38	0.06%	17.94%
工具及器具	10.20	8.21	1.98	0.09%	19.46%
信息技术设备	24.22	21.74	2.49	0.11%	10.26%
合计	2,748.89	560.55	2,188.34	100.00%	79.61%

资料来源：公司招股说明书，公司公告，信达证券研发中心

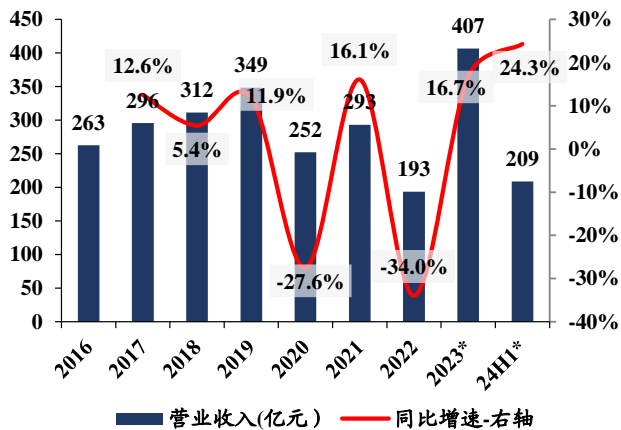
### 1.3 财务情况：经营稳健坐拥百亿利润，现金流充裕

**2019 年前，公司盈利及偿债能力持续提升，百亿现金流保障稳健经营，负债率逐年下降。**凭借显著的区位优势及高铁出行需求的持续增加，公司盈利稳增，现金流保障充足，经营保持稳健。

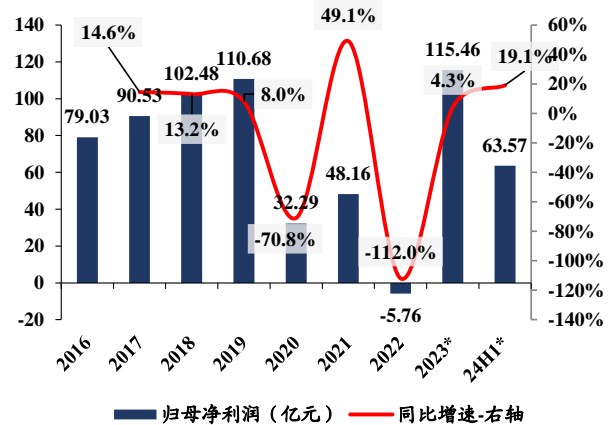
**1) 营收&归母净利表现：**2019 年前，公司营收及归母净利保持稳步增长，归母净利同比增速保持在 10%以上。疫情期间受出行客流量减少影响，公司营收及净利出现较大波动下降。2023 年公司经营快速恢复，营收提升至 407 亿元，创历史新高，较 2019 年同期增长 16.7%，归母净利达到 115.46 亿元，较 2019 年同期+4.3%，恢复至疫情前水平。24H1，公司营收/归母净利分别为 209/63.57 亿元，同比分别+8.2%/+23.8%，较 2019 年同期分别+24.3%/+19.1%。

**2) 毛利率&净利率情况：**2019 年前，公司毛利率及净利率稳增且水平较高。2019 年前，公司毛利率及净利率分别稳定在 40%、30%以上，2019 年分别达到 47.9%、30.4%。疫情期间受到一定影响。2023 年公司毛利率及净利率双升，达到 45.8%、27.6%，基本快恢复至 2019 年水平。24H1 毛利率、净利率进一步回升，分别为 47.4%、30.2%。

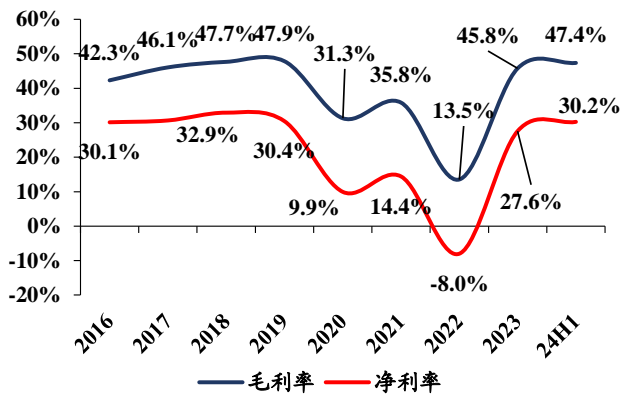
**3) 经营性现金流及负债情况：**由于公司客户群体多为公商务旅客，需求较为刚性，客流稳定。且高铁出行大众化程度不断提升，我们预计公司经营可保持长期稳健，保障经营性现金流充裕。2019 年前，公司经营性现金流净额基本维持在 130 亿元以上；高现金流保障下，公司资产负债率保持下降，2019 年降低至 14.3%。疫情期间负债率提升较多，但 2023 年已有大幅降低。至 24H1 末，公司负债率降低至 22.9%。

**图7: 24H1 公司营业收入 209 亿元, 较 2019 年同期+24.3%**


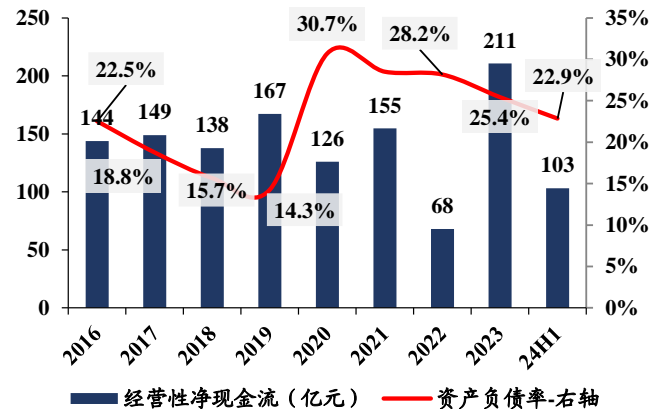
资料 : iFind, 公司公告, 信达证券研发中心  
 注: 2023 年和 24H1 为较 2019 年同期增速

**图8: 24H1 公司归母净利 63.6 亿元, 较 2019 年同期+19.1%**


资料 : iFind, 公司公告, 信达证券研发中心  
 注: 2023 年和 24H1 为较 2019 年同期增速

**图9: 2019 年前, 公司毛利率/净利率基本在 40%/30% 以上**


资料 : iFind, 信达证券研发中心

**图10: 公司经营性净现金流基本稳定在百亿以上**


资料 : iFind, 信达证券研发中心

## 2 收入源自客票及路网服务，成本整体较稳定

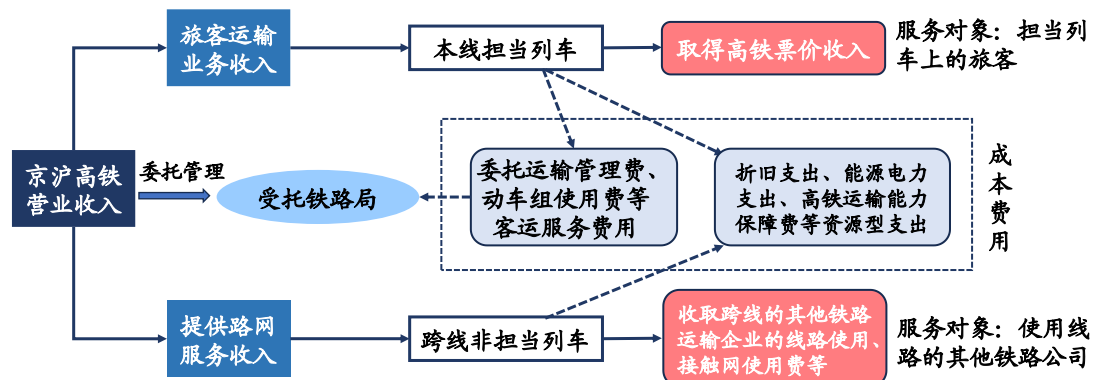
### 2.1 业务模式：按是否担当列车分为本线及跨线业务

京沪高铁公司是京沪高速铁路及沿线车站的投资、建设、运营主体，主营业务为高铁旅客运输。公司运营京沪高速铁路，通过委托沿线的北京局、济南局、上海局对京沪高速铁路进行运输管理，并支付相应委托管理费用等。按照是否担当列车，公司主要业务可分为客运业务和路网服务业务两部分。

**1) 旅客运输业务：**客票业务主要是公司为乘坐担当列车的旅客提供高铁运输服务并收取票价款，业务主要采用委托管理模式，服务对象为列车旅客。沿线受托铁路局集团向公司提供动车组使用服务及相关工作人员，为本线 24 个站点间的旅客提供运输服务，公司则向受托铁路局支付相关委托管理费用、动车组使用费及动车组列车服务费等。

**2) 提供路网服务业务：**提供路网服务业务的服务对象则是其他铁路运输企业担当的列车。非担当列车在京沪高速铁路上运行时，公司向其提供线路使用、接触网使用等服务并收取相应费用等，公司需承担相应的能源电力、水费等支出。

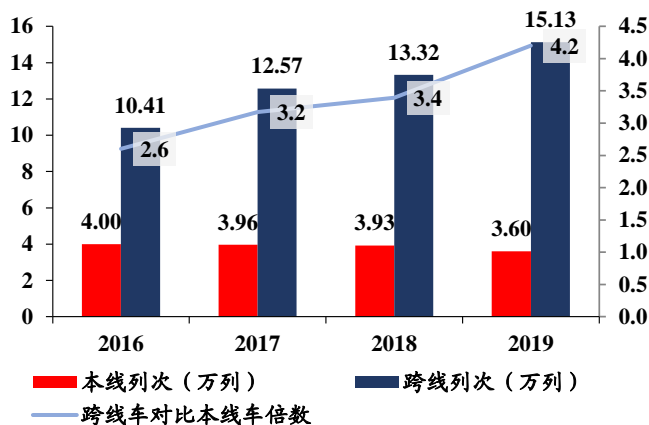
图11：京沪高铁业务模式一览



资料：公司公告，信达证券研发中心

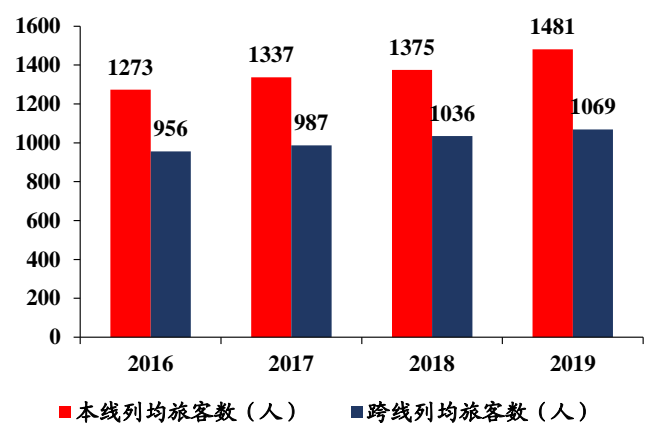
从运营情况看，本线发车列次低于跨线列次，但列均旅客量更高。本线车为公司担当列车，跨线车则为其他铁路运输企业的非担当列车。2016~2019年，本线车列次略有降低，但列均旅客量持续增长，主要是受客座率提升及长编列车增加影响；跨线发车列次持续增长，较本线车列次倍数由 2.6 增至 4.2，京沪线车次结构上跨线车占比逐渐增加。

图12：公司跨线车列次多于本线车列次，且增速更快



资料：iFind，公司招股说明书，公司公告，信达证券研发中心

图13：公司本线列均旅客量高于跨线列均旅客量

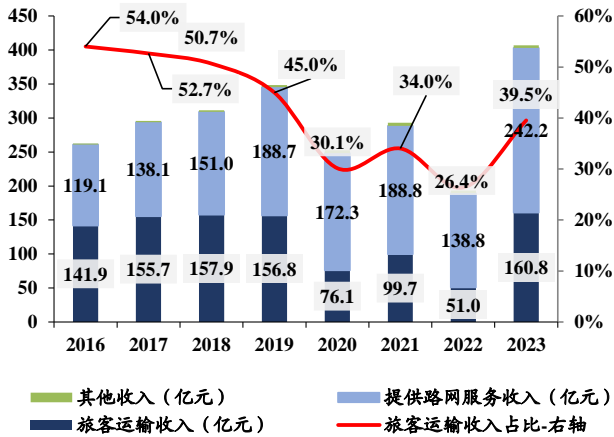


资料：iFind，公司招股说明书，公司公告，信达证券研发中心

从财务情况看，2019年前，两大主营业务收入基本对半，跨线路网服务业务毛利占比约六成。从营收情况看，2019年前旅客运输业务（本线业务）与提供路网服务业务（跨线业务）收入约各占一半；此后跨线业务占比逐渐增加，至2023年，公司本线业务、跨线业务收入分别为160.8、242.2亿元，占比分别为39.5%、59.5%。

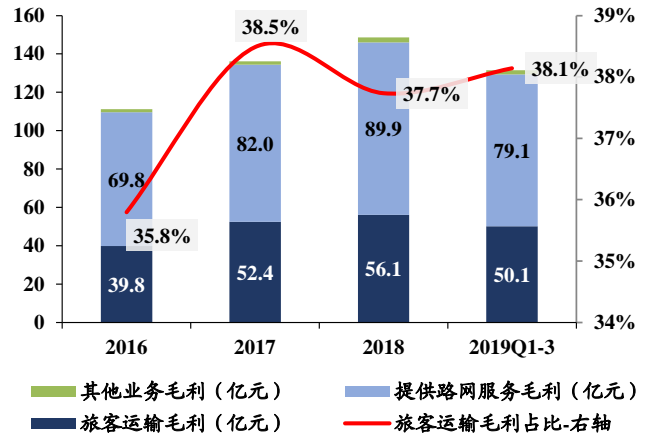
从毛利情况看，2019年前路网服务业务毛利及毛利率高于旅客运输业务。公司提供路网服务业务的毛利率基本在60%左右，旅客运输业务毛利率约30%~40%；2019Q1~3，公司本线业务、跨线业务毛利分别50.1、79.1亿元，占比分别38.1%、60.2%，提供路网服务业务毛利贡献能力更强。

图14：公司提供路网服务收入占比逐渐提升至六成



资料：iFind，公司公告，信达证券研发中心

图15：2019年前，公司提供路网服务业务毛利占比约六成

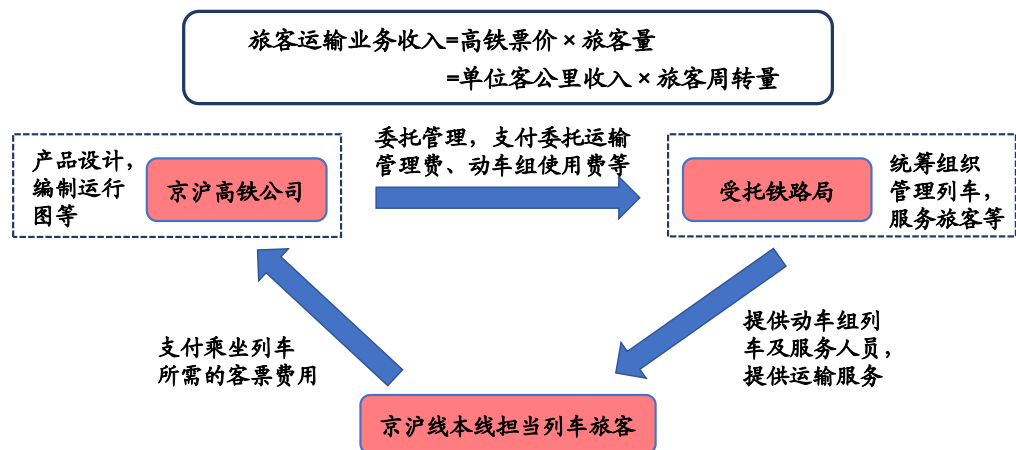


资料：iFind，公司招股说明书，信达证券研发中心

## 2.2 本线业务：收入源自担当列车的客票收入

旅客运输业务收入来自京沪线本线担当列车旅客支付的票价款，因而取决于高铁票价及旅客量情况，或按照单位客公里收益及旅客周转量情况计算。公司采用独特的“网运分离”模式上市，将铁路路网基础设施与运输服务分离，即公司仅拥有线路、土地、车站等基础设施，并不拥有动车组列车资产；公司对基础设施等进行管理维护，需要支付相应的能源支出、折旧支出、运输保障费等。提供运输服务及运输工具的则是公司委托的沿线其他铁路局，公司需向受托铁路局支付相应的委托运输管理费及动车组使用费等。2019年及2023年，公司委托运输管理费及动车组使用费成本合计在营业成本中占比分别为50.02%和47.37%。

图16：京沪高铁旅客运输业务模式



资料：公司公告，信达证券研发中心

**票价定价标准：**高铁票价定价经过了较长时间的市场化机制改革，定价权逐渐由政府部门过渡到铁路运输企业。2007 年原铁道部发布通知，明确规定了时速 110 公里以上的动车组列车软座票价基准价为每公里一等座 0.3366 元 /人公里、二等座 0.2805 元/人公里，允许铁路运输企业上下浮动 10%定价；此后投入运营的普通动车组列车大多按照上述标准执行。因而这一时段的铁路票价基本是由政府部门管控，实施的多为固定票价。

2015 年底，国家 发布《关于改革完善高铁动车组旅客票价政策的通知》，明确了铁路运输企业可以依据价格法律法规自主制定时速 200 公里以上的高铁动车组列车一、二等座旅客票价；铁路票价定价权由政府部门过渡到铁路运输企业。此后，铁总（现在的国铁集团）及旗下各铁路局开始根据各车次客流状况、运营成本等，进行差异化的票价调整，浮动的差异化市场调价机制逐渐推广开来。

**表3：中国铁路客运票价政策推进进程**

时间	出台部门	政策通知	重点内容
2007 年	原铁道部	《关于动车组票价有关事项的通知》	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 规定旅行速度达到每小时 110 公里以上的动车组列车软座票价基准价为每公里一等座 0.3366 元 /人公里、二等座 0.2805 元/人公里，允许铁路运输企业在上下 10%范围内自主确定具体票价水平。</li> <li>· 广深线上的动车组列车票价可在国铁统一运价为中准价上下浮动 50%的基础上再上下浮动 50%，由企业自主定价。</li> </ul>
2008 年	国家 原铁道部	《国家发展改革委、铁道部关于京津城际轨道交通运价有关问题的通知》	京津城际轨道交通新开行的时速 300-350 公里动车组列车实行试行运价。试行运价水平由京津城际铁路有限公司根据市场供求状况自主确定
2015 年	国家	《关于改革完善高铁动车组旅客票价政策的通知》	铁路运输企业获得了对设计时速 200 公里以上的高铁动车组列车一、二等座旅客票价的自主制定权，自 2016 年 1 月 1 日起执行
2016 年	国家	《国家发展改革委关于完善铁路普通旅客列车软座、软卧票价形成机制有关问题的通知》	在中央管理企业全资及控股铁路上开行的普通旅客列车软座、软卧票价，由铁路运输企业依法自主制定；普通旅客列车高级软卧包房票价继续实行市场调节价。自 2016 年 6 月 20 日起执行
2017 年	国铁集团前身中国铁路总公司	铁总公告	2017 年 4 月 21 日起，东南沿海高铁时速 200 至 250 公里动车组列车的票价将进行调整，中国高铁第一次跨省调价

资料来源：12306，国家，新华网，中国政府网，信达证券研发中心

**多条铁路路段已实施浮动票价机制，票价更加遵循市场化原则。**铁路票价定价权转交至铁路运输企业后，各地铁路局根据各自路段的市场运营情况，逐渐开始实施更为市场化的定价策略。各线路每次调价后，公布票价（即票价上限）基本平均上涨 20%，但下限票价也有一定下降，票价有升有降、可调节空间扩大，差异化的折扣浮动定价机制逐渐成熟。

2020 年 10 月，京沪高铁发布公告，明确自 2020 年 12 月 23 日起，实施浮动票价机制，对时速 300~350 公里高铁动车组列车票价进行调整。执行票价将以公布票价为上限，其中二等座票价最高 9.04 折、最低 7.52 折，即最高执行票价调整为 598 元，最低执行票价调整为 498 元，商务座、特等座和一等座与二等座的比价关系分别按照 3.5 倍、1.8 倍和 1.6 倍执行。京沪高铁北京南站~上海虹桥站间区间列车参照全程列车执行票价按照运行距离对应调整执行票价。



**表4：实施浮动票价的铁路线路路段及对象一览**

序号	发布时间	调整时点	调整线路及对象	定价策略	公布票价 (元)
1	2024.5.2	2024.6.15	京广高铁武广段上运行的时速300公里及以上动车组列车	执行票价将以公布票价为上限、5.5折为下限	553
2	2024.5.2	2024.6.15	沪昆高铁沪杭段上运行的时速300公里及以上动车组列车	执行票价将以公布票价为上限、5.5折为下限	87
3	2024.5.2	2024.6.15	沪昆高铁杭长段上运行的时速300公里及以上动车组列车	执行票价将以公布票价为上限、5.5折为下限	485
4	2024.5.2	2024.6.15	杭深铁路杭甬段上运行的时速300公里及以上动车组列车	执行票价将以公布票价为上限、5.5折为下限	76
5	2023.8.26	2023.10.11	贵广客专上运行的动车组列车	时速300公里动车组列车的执行票价初期将以公布票价为上限、7.43折为下限；时速250公里动车组列车的执行票价初期实行8.3折，与现执行票价水平相当	364
6	2023.4.15	2023.5.30	胶济客专上运行的动车组列车	执行票价将以公布票价为上限、6.6折为下限	146
7	2023.4.15	2023.5.30	沪宁城际上运行的时速300公里及以上动车组列车	执行票价将以公布票价为上限、6.6折为下限	166
8	2023.4.15	2023.5.30	南广高铁上运行的动车组列车	执行票价将以公布票价为上限、6.6折为下限	255
9	2023.4.15	2023.5.30	宁杭高铁上运行的时速300公里及以上动车组列车	执行票价将以公布票价为上限、6.6折为下限	141
10	2023.4.15	2023.5.30	柳南客专上运行的动车组列车	执行票价将以公布票价为上限、6.6折为下限	99
11	2022.5.13	2022.6.20	京广高铁京武段上运行的动车组列车	执行票价将以公布票价为上限、6.58折为下限（较现票价低21%）	623
12	2022.4.16	2022.5.20	郑渝高铁渝万段上运行的动车组列车	执行票价将以公布票价为上限、6.68折为下限	117
13	2022.2.25	2022.4.10	宁安城际上运行的动车组列车	执行票价将以公布票价为上限、6.6折为下限	114
14	2022.2.25	2022.4.16	青荣城际上运行的动车组列车	执行票价将以公布票价为上限、6.6折为下限	111
15	2022.2.25	2022.4.10	海南环岛高铁上运行的动车组列车	执行票价将以公布票价为上限、6.6折为下限	129
16	2021.11.27	2022.1.10	邕北高铁上运行的动车组列车	执行票价将以公布票价为上限、6.7折为下限	73
17	2021.3.18	2021.4.30	南广高铁上运行的时速250公里动车组列车	执行票价将以公布票价为上限、5.5折为下限	212
18	2021.2.25	2021.4.10	厦深高铁上运行的时速250公里高铁动车组列车	执行票价将以公布票价为上限，初期二等座票价最高9.6折、最低5.5折	228
19	2020.10.24	2020.12.23	京沪高铁上运行的时速300~350公里高铁动车组列车	执行票价将以公布票价为上限，二等座票价最高9.04折、最低7.52折	662
20	2020.10.24	2020.12.23	成渝高铁上运行的时速300~350公里高铁动车组列车	执行票价将以公布票价为上限，二等座票价最高9.6折、最低8.3折	175
21	2018.5.5	2018.7.5	贵阳至广州、柳州至南宁、武汉至宜昌、上海至南京、南京至武汉、南京至杭州6段线路上运行时速200~250公里的高铁动车组	执行票价以公布票价为最高限价，最低6.5折	-

资料来源：12306，信达证券研发中心



以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。如要下载或阅读全文，请访问：<https://d.book118.com/668135012072006127>