



# 京沪高速铁路股份有限公司

Beijing-Shanghai High Speed Railway Co.,Ltd.

(住所：北京市海淀区北蜂窝路5号院1号写字楼第三、四层)

## 首次公开发行股票招股说明书摘要

保荐人（主承销商）



(住所：北京市朝阳区安立路66号4号楼)

联席主承销商



(住所：广东省深圳市福田区中心三路8号  
卓越时代广场（二期）北座)



(住所：北京市朝阳区建国门外大街1号国  
贸大厦2座27层及28层)

## 发行人声明

本招股说明书摘要的目的仅为向公众提供有关本次发行的简要情况，并不包括招股说明书全文的各部分内容。招股说明书全文同时刊载于上海证券交易所网站。投资者在做出认购决定之前，应仔细阅读招股说明书全文，并以其作为投资决定的依据。本招股说明书摘要如无特别说明，相关用语具有与《京沪高速铁路股份有限公司首次公开发行股票招股说明书》中相同的含义。

发行人及全体董事、监事、高级管理人员承诺招股说明书及其摘要不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性、完整性承担个别和连带的法律责任。

公司负责人和主管会计工作的负责人、会计机构负责人保证招股说明书及其摘要中财务会计资料真实、完整。

保荐人承诺因其为发行人首次公开发行股票制作、出具的文件有虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，给投资者造成损失的，将先行赔偿投资者损失。

中国证监会、其他政府部门对本次发行所做的任何决定或意见，均不表明其对发行人股票的价值或投资者的收益作出实质性判断或者保证。任何与之相反的声明均属虚假不实陈述。

根据《证券法》的规定，股票依法发行后，发行人经营与收益的变化，由发行人自行负责，由此变化引致的投资风险，由投资者自行负责。

投资者若对本招股说明书及其摘要存在任何疑问，应咨询自己的股票经纪人、律师、会计师或其他专业顾问。

# 目 录

<b>发行人声明</b> .....	<b>1</b>
<b>目 录</b> .....	<b>2</b>
<b>第一节 重大事项提示</b> .....	<b>4</b>
一、股份锁定及限售承诺.....	4
二、本次发行前持股 5%以上股东的持股意向和减持意向 .....	5
三、稳定公司股价的预案.....	7
四、关于招股说明书中不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏情况的承诺 .....	10
五、首次公开发行股票摊薄即期回报填补措施及承诺.....	13
六、相关主体未履行承诺的约束措施.....	15
七、发行前滚存利润的分配与本次发行上市后的股利分配政策.....	19
八、风险因素.....	21
九、发行人下一报告期业绩预计情况.....	27
<b>第二节 本次发行概况</b> .....	<b>29</b>
<b>第三节 发行人基本情况</b> .....	<b>30</b>
一、发行人基本信息.....	30
二、发行人改制重组及设立情况.....	30
三、发行人的股本情况.....	38
四、发行人的业务情况.....	40
五、与公司业务相关的主要资产情况.....	46
六、同业竞争和关联交易情况.....	49
七、董事、监事、高级管理人员情况.....	69
八、发行人控股股东及实际控制人的简要情况.....	86
九、财务会计信息和管理层讨论与分析.....	87
<b>第四节 募集资金运用</b> .....	<b>98</b>
一、本次发行募集资金规模及投资项目概述.....	98
二、本次募集资金运用对公司未来经营成果和财务状况的影响.....	99
<b>第五节 风险因素和其他重要事项</b> .....	<b>102</b>

一、风险因素.....	102
二、其他重要事项.....	102
<b>第六节 本次发行各方当事人和发行时间安排 .....</b>	<b>109</b>
一、本次发行各方当事人.....	109
二、有关发行上市的重要日期.....	110
<b>第七节 备查文件 .....</b>	<b>111</b>
一、备查文件.....	111
二、查阅地点.....	111
三、查阅时间.....	112

## 第一节 重大事项提示

本重大事项提示为概要性提示投资者需特别关注的公司风险及其他重要事项，投资者应认真阅读招股说明书第四节“风险因素”。

### 一、股份锁定及限售承诺

#### （一）实际控制人股份锁定承诺

公司实际控制人国铁集团承诺：

“一、自发行人股票上市之日起 36 个月内，不转让或者委托他人管理本公司直接或间接持有的发行人首次公开发行股票前已发行的股份，也不由发行人回购该部分股份。

二、如本公司所持发行人股票在锁定期满后两年内减持，减持价格不低于发行人首次公开发行的发行价；发行人上市后 6 个月内如公司股票连续 20 个交易日的收盘价均低于发行价，或者上市后 6 个月期末收盘价低于发行价，本公司持有发行人股票的锁定期自动延长 6 个月。若因派发现金红利、送股、转增股本等原因进行除权、除息的，上述股份价格、股份数量按规定做相应调整。

三、如本公司因违反上述承诺而获得收入的，所有收入归发行人所有。若本公司因未履行上述承诺给发行人或者其他投资者造成损失的，本公司将向发行人及其他投资者依法承担赔偿责任。”

#### （二）控股股东股份锁定承诺

公司控股股东中国铁投承诺：

“一、自发行人股票上市之日起 36 个月内，不转让或者委托他人管理本公司持有的发行人首次公开发行股票前已发行的股份，也不由发行人回购该部分股份。

二、如本公司所持发行人股票在锁定期满后两年内减持，减持价格不低于发行人首次公开发行的发行价；发行人上市后 6 个月内如公司股票连续 20 个交易日的收盘价均低于发行价，或者上市后 6 个月期末收盘价低于发行价，本公司持

有发行人股票的锁定期自动延长 6 个月。若因派发现金红利、送股、转增股本等原因进行除权、除息的，上述股份价格、股份数量按规定做相应调整。

三、如本公司因未履行上述承诺而获得收入的，所有收入归发行人所有。若本公司因未履行上述承诺给发行人或者其他投资者造成损失的，本公司将向发行人及其他投资者依法承担赔偿责任。”

### **(三) 公司其他股东股份锁定承诺**

公司股东平安资管、上海申铁、江苏铁路、南京铁投、山东铁投、天津铁投、中银投资、京投公司、安徽投资、河北建投承诺：

“一、自发行人股票上市之日起十二个月内，不转让或者委托他人管理本公司持有的发行人首次公开发行股票前已发行的股份，也不由发行人回购该部分股份。

二、如本公司因未履行上述承诺而获得收入的，所有收入归发行人所有。若本公司因未履行上述承诺给发行人或者其他投资者造成损失的，本公司将向发行人及其他投资者依法承担赔偿责任。”

公司股东社保基金承诺：

“自发行人股票上市之日起十二个月内，不转让或者委托他人管理本公司持有的发行人首次公开发行股票前已发行的股份，也不由发行人回购该部分股份。”

## **二、本次发行前持股 5% 以上股东的持股意向和减持意向**

### **(一) 控股股东的持股意向和减持意向**

中国铁投就所持本公司股份的持股意向及减持意向承诺如下：

“1、本公司所持发行人股份的锁定期届满后，本公司将在依法合规的前提下，结合证券市场整体状况、发行人经营业绩及股票走势、本公司业务发展需要等具体情况确定是否进行减持。

2、如本公司确定减持所持发行人股份，本公司届时将按照法律、法规等规定提前将减持意向和拟减持数量等信息以书面方式通知发行人，并由发行人及时予以公告，自发行人公告之日起 3 个交易日后，本公司可以减持发行人股份。

3、本公司减持所持发行人股份，将按照法律、法规和《上市公司股东、董监高减持股份的若干规定》，以及《上海证券交易所上市公司股东及董事、监事、高级管理人员减持股份实施细则》等要求实施。如有有关法律、法规、证监会规章、规范性文件和证券交易所规则发生变化，以届时有效的规定为准。”

## （二）本次发行前其他持股 5%以上股东的持股意向和减持意向

作为发行前持股 5%以上的股东平安资管就所持本公司股份的持股意向及减持意向承诺如下：

“1、本公司所持发行人股份的锁定期（即发行人上市之日起十二个月）届满后，本公司将在依法合规的前提下，结合证券市场整体状况、发行人经营业绩及股票走势、京沪计划及其受益人的自身需要等具体情况确定是否进行减持。

2、如本公司确定减持所持发行人股份，本公司届时将按照法律、法规等规定提前将减持意向和拟减持数量等信息以书面方式通知发行人，并由发行人及时予以公告，自发行人公告之日起 3 个交易日后，本公司可以减持发行人股份。

3、本公司减持所持发行人股份，将按照法律、法规和《上市公司股东、董监高减持股份的若干规定》，以及《上海证券交易所上市公司股东及董事、监事、高级管理人员减持股份实施细则》等要求实施。如有有关法律、法规、证监会规章、规范性文件和证券交易所规则发生变化，以届时有效的规定为准。”

作为发行前持股 5%以上的股东社保基金就所持本公司股份的持股意向及减持意向承诺如下：

“1、本单位所持发行人股份的锁定期届满后，本单位将在依法合规的前提下，结合证券市场整体状况、发行人经营业绩及股票走势、本单位公司业务发展需要等具体情况自主决策确定是否进行减持。

2、如本单位在作为发行人 5%以上股东期间确定减持所持发行人股份，本单位届时将按照法律、法规等规定提前将减持意向和拟减持数量等信息以书面方式通知发行人，并由发行人及时予以公告，自发行人公告之日起 3 个交易日后，本单位可以减持发行人股份。

3、本单位减持所持发行人股份，将按照法律、法规和《上市公司股东、董监高减持股份的若干规定》，以及《上海证券交易所上市公司股东及董事、监事、高级管理人员减持股份实施细则》等要求实施。如有有关法律、法规、证监会规章、规范性文件和证券交易所规则发生变化，以届时有效的规定为准。”

作为发行前持股 5% 以上的股东上海申铁就所持本公司股份的持股意向及减持意向承诺如下：

“1、本公司所持发行人股份的锁定期届满后，本公司将在依法合规的前提下，结合证券市场整体状况、发行人经营业绩及股票走势、本公司业务发展需要等具体情况确定是否进行减持。

2、如本公司确定减持所持发行人股份，本公司届时将按照法律、法规等规定提前将减持意向和拟减持数量等信息以书面方式通知发行人，并由发行人及时予以公告，自发行人公告之日起 3 个交易日后，本公司可以减持发行人股份。

3、本公司减持所持发行人股份，将按照法律、法规和《上市公司股东、董监高减持股份的若干规定》，以及《上海证券交易所上市公司股东及董事、监事、高级管理人员减持股份实施细则》等要求实施。如有有关法律、法规、证监会规章、规范性文件和证券交易所规则发生变化，以届时有效的规定为准。”

### 三、稳定公司股价的预案

2019 年 10 月 18 日，公司召开 2019 年第四次临时股东大会审议通过了《京沪高速铁路股份有限公司首次公开发行人民币普通股（A 股）股票并上市后三年内稳定股价预案》（以下简称“《京沪高速铁路股份有限公司稳定股价预案》”），有关预案的具体内容如下：

#### （一）启动稳定股价措施的前提

在公司 A 股股票上市后三年内，如果公司 A 股股票收盘价格连续 20 个交易日低于最近一期经审计的每股净资产，且公司情况同时满足监管机构对于回购、增持等股本变动行为的规定，则触发控股股东、除独立董事和不在本公司领取薪酬的董事以外的董事（以下简称“相关董事”）及高级管理人员的增持义务（简称“触发增持义务”）。

## （二）稳定公司股价的具体措施

### 1、公司控股股东增持

控股股东在触发增持义务后的 10 个交易日内，应根据实际情况就其是否有增持公司 A 股股票的具体计划书面通知公司并由公司进行公告。若本公司控股股东决定增持股份的，具体增持计划的内容应包括但不限于拟增持的本公司 A 股股票的数量范围、价格区间及完成期限等信息，并通过发行人履行相应的信息披露义务，增持价格不超过发行人最近一期经审计的每股净资产，控股股东单次用于增持的资金总额原则上不低于 20,000 万元。

### 2、公司回购

如控股股东未如期公告前述具体增持计划，或明确表示未有增持计划的，则公司董事会应在首次触发增持义务后的 20 个交易日内，公告是否有股份回购计划，若有股份回购计划，应召开股东大会。公司回购股份的议案至少包含以下内容：回购目的、方式，价格或价格区间、定价原则，拟回购股份的种类、数量及其占公司总股本的比例，拟用于回购股份的资金总额及资金来源，回购期限，预计回购股份后公司股权结构的变动情况，管理层对回购股份对公司经营、财务及未来发展的影响的分析报告。公司回购股份的价格原则上不超过最近一期经审计的每股净资产，公司单次用于回购股份的资金总额原则上不低于 20,000 万元。

### 3、公司董事、高级管理人员增持

如公司董事会未如期公告前述股份回购计划，或因各种原因导致前述股份回购计划未能通过股东大会的，相关董事、高级管理人员应在其首次触发增持义务后的 30 个交易日内（如期间存在 N 个交易日限制相关董事、高级管理人员买卖股票，则相关董事、高级管理人员应在首次触发增持义务后的 30+N 个交易日内）或前述股份回购计划未能通过股东大会后的 10 个交易日内（如期间存在 N 个交易日限制相关董事、高级管理人员买卖股票，则相关董事、高级管理人员应在前述股份增持计划未能通过股东大会后的 10+N 个交易日内）增持本公司 A 股股票，相关董事、高级管理人员各自累计增持金额原则上不低于其上一年度自公司获得的薪酬总额的 10%。

前述三项任一增持或回购措施实施完毕之日起两个交易日内，公司应将稳定

股价措施实施情况予以公告。在履行完毕前述三项任一增持或回购措施后的 120 个交易日内，控股股东、公司、相关董事及高级管理人员的增持或回购义务自动解除。从履行完毕前述三项任一增持或回购措施后第 121 个交易日开始，如公司股票价格再度触发启动股价稳定措施的条件，则控股股东、公司、相关董事及高级管理人员的增持或回购义务再度启动。

### （三）稳定公司股价的解除

自稳定股价条件满足后，若出现以下任一情形，则视为本次稳定股价措施实施完毕及承诺履行完毕，本次稳定股价方案终止执行：

- 1、本公司 A 股股票连续 5 个交易日的收盘价均不低于近一期经审计的每股净资产。
- 2、继续回购或增持公司股份将导致公司股权分布不符合上市条件。

### （四）相关惩罚措施

1、对于控股股东，如已公告增持具体计划但由于主观原因不能实际履行，则公司应将与其履行其增持义务相等金额的应付控股股东现金分红予以截留，直至控股股东履行其增持义务；如已经连续两次触发增持义务而控股股东均未能提出具体增持计划，则公司可将与其履行其增持义务相等金额的应付控股股东现金分红予以截留用于股份回购计划，控股股东丧失对相应金额现金分红的追索权；如对公司董事会提出的股份回购计划投弃权票或反对票，则公司可将与其履行其增持义务相等金额的应付控股股东现金分红予以截留用于下次股份回购计划，控股股东丧失对相应金额现金分红的追索权。

2、相关董事、高级管理人员应主动履行其增持义务，如个人在任职期间因主观原因未能按本预案的相关约定履行其增持义务，则公司应将其履行增持义务相等金额的工资薪酬代其履行增持义务；如个人在任职期间连续两次未能主动履行其增持义务，由控股股东或董事会提请股东大会同意更换相关董事，由公司董事会提请解聘相关高级管理人员。

3、如因公司股票上市地上市规则等证券监管法规对于社会公众股股东最低持股比例的规定导致控股股东、公司、相关董事及高级管理人员在一定时期内无

法履行其增持或回购义务的，相关责任主体可免于前述惩罚，但亦应积极采取其他措施稳定股价。

## 四、关于招股说明书中不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏情况的承诺

### （一）发行人信息披露责任承诺

发行人承诺如下：

“1、发行人招股说明书不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，发行人对招股说明书内容的真实性、准确性、完整性承担法律责任。

2、若中国证监会或人民法院等有权部门认定招股说明书有虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，且该等情形对判断发行人是否符合法律规定的发行条件构成重大、实质影响的，发行人按如下方式依法回购本次发行的全部新股：

（1）若上述情形发生于发行人本次发行的新股已完成发行但未上市交易的阶段内，则发行人将把本次发行上市的募集资金，于有权部门作出发行人存在上述事实的最终认定或生效判决后 5 个工作日内，按照发行价并加算银行同期存款利息返还已缴纳股票申购款的投资者。

（2）若上述情形发生于发行人本次发行上市的新股已完成上市交易之后，发行人将在有权部门作出发行人存在上述事实的最终认定或生效判决后 15 个工作日内召开董事会，制订针对本次发行上市的新股之股份回购方案提交股东大会审议批准，并将按照董事会、股东大会审议通过的股份回购具体方案通过上海证券交易所交易系统回购本次发行的全部新股，回购价格不低于本次发行上市的公司股票发行价加算股票发行后至回购时相关期间银行同期存款利息或中国证监会认可的其他价格。如发行人本次发行上市后至回购前有利润分配、资本公积金转增股本、增发、配股等除权、除息行为，上述发行价相应进行除权、除息调整。

3、发行人招股说明书如有虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，致使投资者在证券交易中遭受损失的，发行人将根据中国证监会或人民法院等有权部门的最终处理决定或生效判决，依法及时足额赔偿投资者损失。

发行人若未能履行上述承诺，则发行人将按照有关法律、法规的规定及监

管部门的要求承担相应的责任。”

## **（二）发行人董事、监事、高级管理人员信息披露责任承诺**

发行人董事、监事、高级管理人员承诺如下：

“1、发行人招股说明书及其摘要不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性、完整性承担个别和连带的法律责任。

2、因招股说明书及其摘要有虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，对判断发行人是否符合法律规定的发行条件构成重大、实质影响的，并违法事实已由监管部门作出认定，本人承诺将督促发行人履行股份回购事宜的决策程序，并就该等股份回购的相关决议投赞成票。

3、发行人招股说明书及其摘要如有虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，致使投资者在证券交易中遭受损失的，并已由中国证监会或人民法院等有权部门作出发行人存在上述事实的最终认定或生效判决的，本人将依据该等最终认定或生效判决确定的赔偿主体范围、赔偿标准、赔偿金额等赔偿投资者实际遭受的直接损失。”

## **（三）发行人控股股东信息披露责任承诺**

发行人控股股东中国铁投承诺如下：

“一、因招股说明书有虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，对判断发行人是否符合法律规定的发行条件构成重大、实质影响的，并违法事实已由监管部门作出认定，本公司承诺将督促发行人履行股份回购事宜的决策程序，并就该等股份回购的相关决议投赞成票。

二、招股说明书如有虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，致使投资者在证券交易中遭受损失的，并已由中国证监会或人民法院等有权部门作出发行人存在上述事实的最终认定或生效判决的，本公司将依据该等最终认定或生效判决确定的赔偿主体范围、赔偿标准、赔偿金额等赔偿投资者实际遭受的直接损失。”

## **（四）发行人实际控制人信息披露责任承诺**

发行人实际控制人国铁集团承诺如下：

“发行人招股说明书如有虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，致使投资者在证券交易中遭受损失的，并已由中国证监会或人民法院等有权部门作出发行人存在上述事实的最终认定或生效判决的，本公司将依据该等最终认定或生效判决确定的赔偿主体范围、赔偿标准、赔偿金额等赔偿投资者实际遭受的直接损失。”

### **（五）本次发行相关中介机构关于出具文件的承诺**

保荐人中信建投证券承诺：“因本公司为发行人首次公开发行股票制作、出具的文件有虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，给投资者造成损失的，将先行赔偿投资者损失。”

联席主承销商中信证券承诺：“因本公司为发行人首次公开发行股票制作、出具的文件有虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，给投资者造成损失的，将依法赔偿投资者损失。”

联席主承销商中金公司承诺：“因本公司为发行人首次公开发行股票制作、出具的文件有虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，给投资者造成损失的，将依法赔偿投资者损失。”

发行人律师金杜律师承诺：“如因本所为京沪高速铁路股份有限公司首次公开发行制作、出具的文件有虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，给投资者造成损失的，经司法机关生效判决认定后，本所将依法赔偿投资者因本所制作、出具的文件所载内容有虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏而遭受的损失。”

发行人会计师天职会计师事务所承诺：“因本所为京沪高速铁路股份有限公司首次公开发行制作、出具的文件有虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，给投资者造成损失的，将依法赔偿投资者损失。”

发行人资产评估机构中企华承诺：“因本机构为京沪高速铁路股份有限公司首次公开发行制作、出具的文件有虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，给投资者造成损失的，将依法赔偿投资者损失。”

发行人土地评估机构华源龙泰承诺：“因本机构为京沪高速铁路股份有限公司首次公开发行制作、出具的文件有虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，给投资者造成损失的，将依法赔偿投资者损失。”

## 五、首次公开发行股票摊薄即期回报填补措施及承诺

### （一）公司填补被摊薄即期回报的措施

公司采取以下措施来应对本次公开发行摊薄即期回报，但是需要提示投资者的是，制定填补回报措施不等于对公司未来利润做出保证。具体措施如下：

#### 1、巩固和发展主营业务，提升公司综合竞争力和持续盈利能力

公司将坚持改革创新，巩固和发展铁路运输主业，加强市场拓展与产业链延伸，提升企业资源配置的规模经济效益，积极探索以下措施改善业绩，包括根据市场情况合理提高京沪高铁公司、标的公司线路列车开行数量；加大资产经营开发力度，进一步提升上市公司盈利能力。

#### 2、加强企业内部控制，降低运营成本，提高经营效益

公司将在进一步加强内部控制建设，不断完善服务质量管理的同时，在日常运营中加强内部成本和费用控制，充分利用资源，不断提高公司经营效益。

#### 3、加强募集资金管理

公司已制定《募集资金管理规定》，募集资金到位后将存放于董事会指定的专项账户中。公司将定期检查募集资金使用情况，加强对募投项目的监管，保证募集资金得到合理、合法的使用。

#### 4、不断完善公司治理，为公司发展提供制度保障

公司将严格遵循《公司法》《证券法》《上市公司治理准则》等法律、法规和规范性文件的要求，不断完善公司治理结构，确保股东能够充分行使权利；确保董事会能够按照法律、法规和公司章程的规定行使职权、做出科学、迅速和谨慎的决策；确保独立董事能够认真履行职责，维护公司整体利益，尤其是中小股东的合法权益；确保监事会能够独立有效地行使对董事、高级管理人员及公司财务的监督权和检查权，为公司发展提供制度保障。

#### 5、强化投资者回报机制

为建立对投资者持续、稳定的利润分配机制和回报规划，进一步完善公司利润分配政策，公司根据《公司法》《证券法》《关于进一步落实上市公司现金分红

有关事项的通知》等有关规定，结合公司的实际情况，对公司股票上市后适用的《公司章程（草案）》中关于利润分配政策条款进行了修订，并制定了公司《上市后三年股东分红回报规划》。本次发行完成后，公司将严格执行公司分红政策，在符合利润分配条件的情况下，积极对股东给予回报，确保公司股东特别是中小股东的利益得到保护。

## （二）控股股东对公司填补回报措施能够得到切实履行作出的承诺

公司的控股股东中国铁投就京沪高铁公司本次发行上市填补回报措施等相关事项，出具承诺如下：

“一、作为控股股东，不越权干预发行人经营管理活动，不侵占发行人利益。

二、本公司将根据中国证监会、证券交易所等监管机构出台的相关规定，积极采取一切必要、合理措施，使发行人填补回报措施能够得到有效的实施。

三、如本公司未能履行上述承诺，本公司将积极采取措施，使上述承诺能够重新得到履行并使发行人填补回报措施能够得到有效的实施，并在中国证监会指定网站上公开说明未能履行上述承诺的具体原因，并向股东及公众投资者道歉。”

## （三）公司董事和高级管理人员的承诺

公司的董事、高级管理人员根据中国证监会相关规定对公司填补回报措施能够得到切实履行作出承诺，如下：

“1、承诺不无偿或以不公平条件向其他单位或者个人输送利益，也不采用其他方式损害公司利益。

2、承诺对个人的职务消费行为进行约束。

3、承诺不动用公司资产从事与本人履行职责无关的投资、消费活动。

4、承诺将积极促使由董事会或薪酬与考核委员会制定的薪酬制度与公司填补回报措施的执行情况相挂钩。

5、承诺如公司未来制定、修改股权激励方案，本人将积极促使未来股权激

励方案的行权条件与公司填补回报措施的执行情况相挂钩。

6、承诺本人将根据未来中国证监会、证券交易所等证券监督管理机构出台的相关规定，积极采取一切必要、合理措施，使上述公司填补回报措施能够得到有效的实施。

7、本承诺出具后，如监管部门就填补回报措施及其承诺的相关规定作出其他要求的，且上述承诺不能满足监管部门的相关要求时，本人承诺届时将按照相关规定出具补充承诺。

本人若违反上述承诺或拒不履行上述承诺，本人同意按照中国证监会和证券交易所等证券监督管理机构发布的有关规定、规则，对本人作出相关处罚或采取相关管理措施。”

## 六、相关主体未履行承诺的约束措施

### （一）发行人和发行人董事、监事、高级管理人员未履行承诺的约束措施

#### 1、发行人未履行承诺的约束措施

发行人就未履行承诺的约束措施出具的承诺具体如下：

“发行人将严格履行就本次发行上市所作出的所有公开承诺事项，积极接受社会监督。

（1）如发行人承诺未能履行、确已无法履行或无法按期履行的（因相关法律法规、政策变化、自然灾害及其他不可抗力等发行人无法控制的客观原因导致的除外），发行人将采取以下措施：

1) 及时、充分披露发行人承诺未能履行、无法履行或无法按期履行的具体原因；

2) 向发行人的投资者提出补充承诺或替代承诺，以尽可能保护发行人及其投资者的权益；

3) 将上述补充承诺或替代承诺提交发行人股东大会审议。

（2）如因相关法律法规、政策变化、自然灾害及其他不可抗力等发行人无

法控制的客观原因导致发行人承诺未能履行、确已无法履行或无法按期履行的，发行人将采取以下措施：

1) 及时、充分披露发行人承诺未能履行、无法履行或无法按期履行的具体原因；

2) 向发行人的投资者提出补充承诺或替代承诺，以尽可能保护发行人及其投资者的权益。”

## **2、发行人董事（独立董事除外）、高级管理人员未履行承诺的约束措施**

发行人董事（独立董事除外）和高级管理人员就未履行承诺的约束措施出具的承诺具体如下：

“本人将严格履行本人就发行人首次公开发行股票并在上海证券交易所上市所作出的所有公开承诺事项，积极接受社会监督。

（1）如本人承诺未能履行、确已无法履行或无法按期履行的（因相关法律法规、政策变化、自然灾害及其他不可抗力等本人无法控制的客观原因导致的除外），本人将采取以下措施：

1) 通过发行人及时、充分披露本人承诺未能履行、无法履行或无法按期履行的具体原因；

2) 向发行人及其投资者提出补充承诺或替代承诺，以尽可能保护发行人及其投资者的权益；

3) 将上述补充承诺或替代承诺提交发行人股东大会审议；

4) 如本人未能按照稳定股价预案所述提出具体增持计划，或未按披露的增持计划实施，则本人不可撤回的授权发行人将本人上年度从发行人领取的薪酬总额的 10% 予以扣留并代本人履行增持义务；

5) 本人违反承诺所得收益将归属于发行人，因此给发行人或投资者造成损失的，将依法对发行人或投资者进行赔偿，并按照下述程序进行赔偿：

本人若从发行人处领取薪酬的，则同意发行人停止向本人发放薪酬，并将此直接用于执行本人未履行的承诺或用于赔偿因未履行承诺而给发行人或投资者带来的损失。

(2) 如因相关法律法规、政策变化、自然灾害及其他不可抗力等本人无法控制的客观原因导致本人承诺未能履行、确已无法履行或无法按期履行的, 本人将采取以下措施:

1) 通过发行人及时、充分披露本人承诺未能履行、无法履行或无法按期履行的具体原因;

2) 向发行人及其投资者提出补充承诺或替代承诺, 以尽可能保护发行人及其投资者的权益。”

### **3、发行人独立董事、监事未履行承诺的约束措施**

发行人独立董事和监事就未履行承诺的约束措施出具的承诺具体如下:

“本人将严格履行本人就发行人首次公开发行股票并在上海证券交易所上市所作出的所有公开承诺事项, 积极接受社会监督。

(1) 如本人承诺未能履行、确已无法履行或无法按期履行的(因相关法律法规、政策变化、自然灾害及其他不可抗力等本人无法控制的客观原因导致的除外), 本人将采取以下措施:

1) 通过发行人及时、充分披露本人承诺未能履行、无法履行或无法按期履行的具体原因;

2) 向发行人及其投资者提出补充承诺或替代承诺, 以尽可能保护发行人及其投资者的权益;

3) 将上述补充承诺或替代承诺提交发行人股东大会审议;

4) 本人违反承诺所得收益将归属于发行人, 因此给发行人或投资者造成损失的, 将依法对发行人或投资者进行赔偿, 并按照下述程序进行赔偿:

本人若从发行人处领取薪酬的, 则同意发行人停止向本人发放薪酬, 并将此直接用于执行本人未履行的承诺或用于赔偿因未履行承诺而给发行人或投资者带来的损失。

(2) 如因相关法律法规、政策变化、自然灾害及其他不可抗力等本人无法控制的客观原因导致本人承诺未能履行、确已无法履行或无法按期履行的, 本人将采取以下措施:

1) 通过发行人及时、充分披露本人承诺未能履行、无法履行或无法按期履行的具体原因;

2) 向发行人及其投资者提出补充承诺或替代承诺, 以尽可能保护发行人及其投资者的权益。”

## (二) 发行人控股股东未履行承诺的约束措施

中国铁投就未履行承诺的约束措施出具的承诺具体如下:

“本公司将严格履行就发行人本次发行上市所作出的所有公开承诺事项, 积极接受社会监督。

一、如本公司承诺未能履行、确已无法履行或无法按期履行的(因相关法律法规、政策变化、自然灾害及其他不可抗力等本公司无法控制的客观原因导致的除外), 本公司将采取以下措施:

1、通过发行人及时、充分披露本公司承诺未能履行、无法履行或无法按期履行的具体原因;

2、向发行人及其投资者提出补充承诺或替代承诺, 以尽可能保护发行人及其投资者的权益;

3、将上述补充承诺或替代承诺提交发行人股东大会审议;

4、本公司违反承诺所得收益将归属于发行人, 因此给发行人或投资者造成损失的, 将依法对发行人或投资者进行赔偿, 并按照下述程序进行赔偿:

(1) 将本公司应得的现金分红由发行人直接用于执行未履行的承诺或用于赔偿因未履行承诺而给发行人或投资者带来的损失;

(2) 若本公司在未完全履行承诺或赔偿完毕前进行股份减持, 则需将减持所获资金交由发行人董事会监管并专项用于履行承诺或用于赔偿, 直至本公司承诺履行完毕或弥补完发行人、投资者的损失为止。

二、如因相关法律法规、政策变化、自然灾害及其他不可抗力等本公司无法控制的客观原因导致本公司承诺未能履行、确已无法履行或无法按期履行的, 本公司将采取以下措施:

1、通过发行人及时、充分披露本公司承诺未能履行、无法履行或无法按期履行的具体原因；

2、向发行人及其投资者提出补充承诺或替代承诺，以尽可能保护发行人及其投资者的权益。”

## 七、发行前滚存利润的分配与本次发行上市后的股利分配政策

### （一）发行前滚存利润的分配

根据公司第四届董事会第二次会议和 2019 年第四次临时股东大会决议，公司本次发行如最终获得中国证监会的核准并上市完成后，本次发行前滚存未分配利润由本次发行上市完成后的新老股东按发行后的持股比例共享。

### （二）本次发行上市后的股利分配政策

根据《公司章程（草案）》及《京沪高速铁路股份有限公司首次公开发行人民币普通股（A 股）股票并上市后三年股东分红回报规划》（以下简称“《上市后三年股东分红回报规划》”），本次发行上市后的股利分配政策具体如下：

#### 1、公司股东回报规划制定原则

公司将实行持续、稳定的股利分配政策，本公司的股利分配应重视对投资者的合理回报并兼顾本公司的可持续发展。

公司可以采用现金、股票、现金和股票相结合的方式或法律法规允许的其他方式进行利润分配。在兼顾持续盈利、符合监管要求及本公司正常经营和长期发展的前提下，本公司将优先采取现金方式分配股利。

#### 2、股东回报规划制定周期

公司至少每三年重新审阅一次股东分红回报规划，对公司股利分配政策作出适当且必要的修改，确定该时段的股东回报计划，并由公司董事会结合具体经营数据，充分考虑公司目前盈利规模、现金流量状况、发展所处阶段及当期资金需求，制订具体的年度或中期分红方案。

### 3、未来股东分红回报计划

在公司当年实现盈利、当年年末公司累计未分配利润为正数且在无重大投资计划或重大现金支出发生时，公司应当主要采取现金方式分配利润。公司每年以现金形式分配的利润（包括年度分配和半年度分配）为该年度归属于公司股东净利润的 50%。

公司在确定以现金方式分配利润的具体金额时，应充分考虑未来经营活动和投资活动的影响，并充分关注社会资金成本、银行信贷和债权融资环境，以确保分配方案符合全体股东的整体利益。在确保足额现金股利分配的前提下，公司可以另行增加股票股利分配和公积金转增股本等方式。

在每一个会计年度结束后六个月内，公司应按照《公司章程（草案）》的规定，履行利润分配的相应审议程序。公司听取全体股东对公司分红的意见，并接受全体股东对公司分红的监督。

### 4、差异化现金分红政策

公司董事会应当综合考虑所处行业特点、发展阶段、自身经营模式、盈利水平以及是否有重大资金支出安排等因素，区分下列情形，并按照公司章程规定的程序，提出差异化的现金分红政策：

（1）公司发展阶段属成熟期且无重大资金支出安排的，进行利润分配时，现金分红在本次利润分配中所占比例最低应达到 80%；

（2）公司发展阶段属成熟期且有重大资金支出安排的，进行利润分配时，现金分红在本次利润分配中所占比例最低应达到 40%；

（3）公司发展阶段属成长期且有重大资金支出安排的，进行利润分配时，现金分红在本次利润分配中所占比例最低应达到 20%；

公司发展阶段不易区分但有重大资金支出安排的，可以按照前项规定处理。

公司的利润分配不得超过累计可分配利润。

公司原则上每年度进行一次利润分配，并可以根据盈利情况和资金需求状况进行中期现金分红。

## 5、公司利润分配决策程序

公司利润分配采取如下的决策程序和机制：

公司结合公司盈利情况、资金需求，在考虑对全体股东持续、稳定、合理的回报基础上提出利润分配预案。

公司在制定现金分红具体方案时，董事会将认真研究和论证公司现金分红的时机、条件和最低比例、调整的条件及其决策程序要求等事宜，独立董事就此发表明确意见。

公司利润分配预案经董事会审议通过后方能提交公司股东大会审议。

## 6、利润分配政策调整的程序

公司根据生产经营情况、投资规划和长期发展等确需调整利润分配政策的，调整后的利润分配政策不得违反中国证监会和证券交易所的有关规定。

公司利润分配政策修改需提交公司股东大会审议，公司应当通过网络投票等方式为中小股东参加股东大会提供便利，并经出席股东大会有表决权股份三分之二以上的股东表决同意方为通过。

# 八、风险因素

## （一）政策风险

### 1、环保政策趋严的风险

在所有的交通运输方式中铁路运输具有“高效、节能、轻污”的特点。但铁路建设将可能发生征用土地、改变沿线地貌、水土、植被等行为；运输生产过程本身也会产生噪声、生活污水、生活垃圾，对沿线环境和生态将产生一定影响。本公司在铁路建设和运输生产过程中严格执行环保政策，报告期内未受到环保处罚。但随着我国经济实力的增强，国民环保意识的加强，国家环保政策可能日趋严格，环保标准的提高可能使本公司的环保开支有所增长或面临环保处罚风险。

### 2、安全生产标准提高的风险

铁路是我国国民经济和社会发展的基础设施，国家高度重视铁路安全工作，为加强铁路安全管理，保障铁路运输安全和畅通，保护人身安全和财产安全，

国务院制定了《铁路安全管理条例》等法规。本公司在生产经营过程中严格遵守相关安全生产管理制度，京沪高铁自开通以来实现了安全稳定运行。随着高铁技术水平的提高，安全生产标准很可能进一步提高，使本公司的安全生产支出及技术改造支出有所增长。

## （二）市场风险

### 1、清算政策调整风险

由于铁路行业“全程全网”的业务特点，需要不同铁路运输企业之间相互提供路网服务。为建立铁路运输企业之间公平、公正、公开的清算秩序，原铁道部、原铁路总公司先后制定了《铁路运输进款清算办法》（铁财〔2005〕16号）《中国铁路总公司关于明确有关财务清算事项的通知》（铁总财〔2016〕230号）等相关规定。报告期内，清算政策保持了基本稳定，确保了铁路运输进款清算的顺利进行，本公司也实现了良好的经济效益。报告期内，公司新增高铁运输能力保障费支出，自2017年7月1日起按运输营业收入一定比例向受托运输管理铁路局集团支付高铁运输能力保障费。随着生产要素价格水平提高、路网服务质量提升、行业特点及供求关系变化，国铁集团清算项目、清算范围、清算价格可能出现调整，如果出现不利变化，将对公司的经营业绩产生一定影响。

### 2、列车开行数量变化风险

报告期内，本公司本线车开行数量分别为40,031列、39,634列、39,270列、26,904列，全线车（含本线车、跨线车）开行数量分别为144,154列、165,366列、172,518列、139,031列。列车开行数量主要受最小列车追踪间隔、列车开行速度等因素影响，报告期内本公司本线车开行数量保持基本稳定，全线车开行数量呈上升趋势，但如果未来最小列车追踪间隔、列车开行速度等发生调整，出现影响本公司列车开行数量的不利变化，则可能对本公司经营业绩产生一定影响。

## （三）业务经营风险

### 1、宏观经济波动的风险

本公司主营业务为高铁旅客运输，宏观经济的波动可能影响商务活动及旅客出行需求，进而会对铁路旅客运输产生影响。京沪高铁连接“京津冀”和“长三

角”两大经济区，沿线经济社会发展水平较高，是我国经济发展最活跃和最具潜力的地区，也是运输最繁忙、运量增长最迅猛的交通走廊，但如果宏观经济出现整体性波动，可能会对本公司业绩产生不利影响。

## 2、其他运输方式的竞争风险

高速铁路具有准点率高、载客量大、经济舒适、受自然气候影响小等优点。报告期内，本公司持续优化列车开行方案，2016-2018年客座率稳步提高、列车开行质量不断提升，与公路客运、航空客运形成了差异化竞争的局面。但是，如果未来公路网持续扩张完善、航空客运准点率和服务水平不断提高，仍可能影响旅客出行选择，如果出现大幅影响旅客周转量的情况，将对本公司的业务经营产生一定负面影响。

## 3、能源价格上涨的风险

电力是铁路运输行业的主要能源。报告期内，本公司电力采购金额分别为301,714.65万元、286,204.86万元、269,578.81万元、216,096.91万元，占营业成本比例分别为19.92%、17.96%、16.54%、18.23%。由于受《国家发展改革委关于取消电气化铁路配套供电工程还贷电价的通知》的影响及公司积极开展大客户直购电交易，报告期内公司的电力采购单价有所降低。但未来如果电力价格大幅上涨，则仍可能导致公司毛利率和经营业绩下滑。

## 4、委托管理风险

为发挥相关铁路局运输管理优势、保障运输安全、提高运输质量和效率，本公司将京沪高速铁路的运输组织管理、运输设施设备管理、运输移动设备管理、运输安全生产管理、铁路用地管理等委托京沪高速铁路沿线的北京局集团、济南局集团、上海局集团管理，将牵引供电和电力设施维护委托中铁电气化局集团进行管理。报告期内，本公司与相关铁路局、中铁电气化局集团合作良好，实现了稳定的生产经营和良好的经济效益。根据本公司与相关铁路局、中铁电气化局集团签署的相关协议，委托运输管理费用及维管费在2019-2021年的服务单价在2018年的基础上逐年增长6.5%，若未来营业收入的增长不能覆盖上述成本的增加，则可能导致本公司经营业绩下滑；同时也不排除未来可能出现受托方不能继续提供服务、不能按照约定的方式提供服务、服务质量不达标等不利变化，本公

司的业务经营和财务状况将可能受到负面影响。

## 5、铁路运输事故的风险

铁路运输安全关系到本公司的正常经营，是本公司业务持续稳定存在的基础。本公司为确保安全生产设施和安全防护进行了必要的投入，与受托铁路局签订的《委托运输管理合同》明确，受托铁路局作为京沪高速铁路运输安全责任主体，对受托范围内的安全生产管理工作负首要责任。报告期内，本公司未发生过根据国务院《铁路交通事故应急救援和调查处理条例》、原铁道部《铁路交通事故调查处理规则》中认定的特别重大事故、重大事故以及较大事故，但在经营过程中仍然面临可能发生列车相撞、出轨、颠覆、人身伤亡、线路损坏等事故的风险。倘若出现导致本公司财产遭受损失，或运输业务中断，或须对其他方受到的损害承担责任的安全事故，本公司的业务经营和财务状况将受到不利影响。

## 6、土地房屋办证风险

2014年9月30日，本公司与北京局集团签署《北京南站资产转让移交协议》，约定北京局集团将北京南站部分实物资产（包括房屋建筑物、铁路线路、铁路专用设备）及土地资产移交给本公司。截至本招股说明书摘要签署日，由于组卷资料尚不齐备等原因，北京南站土地房屋尚未登记至本公司名下。本公司会同北京局集团正在积极推动办理相关权属证书手续，但短时间内取得北京南站不动产权证书存在一定的不确定性。

## （四）管理风险

### 1、管理资产规模较大的风险

截至2019年9月30日，本公司总资产规模为18,707,965.86万元，员工人数67人（含借调人员），人均管理资产规模279,223.37万元。本公司人均管理资产规模较大的特点，与采用委托运输管理模式相适应，但本公司仍承担了运输过程中质量评定、信息反馈、质量改进等专业性工作，如未来员工数量、能力不能适应公司规模扩张以及业务发展的需要，将影响公司的应变能力和发展活力，进而削弱公司的竞争力，给公司未来的发展带来一定的影响。

## 2、大股东控制的风险

本次发行前，中国铁投持有本公司 49.76% 的股份，系公司的控股股东，国铁集团系本公司的实际控制人。虽然本公司已建立了完善的法人治理结构，但本次发行后，仍有可能发生实际控制人利用其控制地位通过行使表决权或其它方式，对本公司的生产经营或重大决策施加不利影响，进而损害本公司其他股东利益的情况。

## 3、诉讼仲裁风险

在铁路建设、运输业务开展过程中，本公司可能与他方发生争议、纠纷、仲裁、诉讼，被他方提出赔偿请求，或遭受损失需向他方请求赔偿。截至 2019 年 9 月 30 日，本公司存在单笔请求金额在 1,000 万元以上的尚未了结的重大诉讼、仲裁案件各 1 起，参见招股说明书之“第十五节 其他重要事项”之“四、重大诉讼、仲裁事项”之“（一）发行人尚未了结的重大诉讼、仲裁案件”。如诉讼判决或仲裁裁决不利于本公司，本公司的财务状况将可能受到不利影响。

## （五）财务风险

### 1、税收优惠变化的风险

根据财税〔2009〕132 号《财政部 国家税务总局关于股改及合资铁路运输企业房产税城镇土地使用税有关政策的通知》，对股改铁路运输企业及合资铁路运输公司自用的房产、土地暂免征收房产税和城镇土地使用税。本公司属于合资铁路，享受暂免征收房产税与城镇土地使用税的税收优惠政策。如税收优惠政策变化将会给公司经营业绩带来一定影响。

### 2、会计政策变化的风险

本公司执行的会计政策和会计估计是在财政部已颁布的最新企业会计准则及其应用指南、解释以及其他相关规定的基础上制定的，反映了铁路运输企业及高铁运输企业的特点，与原铁路总公司 2015 年颁布的《关于印发〈中国铁路总公司固定资产管理办法〉的通知》（铁总财〔2015〕45 号）及《财政部关于同意调整部分铁路固定资产折旧政策的函》（财建〔2019〕3 号）的规定相一致。但不排除未来会计政策调整的可能性，如出现不利调整，则可能对本公司经营业绩产

生一定影响。

### 3、固定资产减值的风险

报告期各期末，本公司固定资产净额分别为 13,782,486.97 万元、13,531,119.98 万元、13,275,307.10 万元、13,053,218.43 万元，占总资产的比例分别为 76.51%、76.13%、75.55%和 69.77%，占比较高。本公司固定资产主要为线路、房屋建筑物、电气化供电系统、传导设备、信号设备等，分布在 1,318 公里线路及沿线 24 个车站。报告期内，本公司依托上述固定资产实现了良好的社会效益，经营业绩稳步增长，但若未来因铁路资产运用方式发生不利变化，导致固定资产效益下降，则本公司固定资产可能将面临一定的减值风险，从而对本公司的资产质量与盈利能力产生不利影响。

### 4、财务费用上升的风险

截至 2019 年 9 月 30 日，本公司长期借款余额 202.99 亿元，综合借款年利率为 4.50%左右。本次募集资金收购京福安徽公司部分股权的投资总额为 500.00 亿元，收购对价与募集资金的差额通过自筹资金解决。若采用借款方式筹措资金，本公司债务融资规模将扩大，综合借款年利率水平如果上升，财务费用也将随之上升，净利润水平可能受到一定负面影响。

### 5、资金清算不及时的风险

由于铁路行业“全程全网”的业务特点，为满足正常业务发展以及保障铁路旅客运输能力的需要，不同运输企业之间相互提供路网使用、接触网使用、车站旅客服务等各项服务。为确保铁路运输进款清算的顺利进行，国铁集团资金清算中心按照《铁路运输进款清算办法》（铁财〔2005〕16 号）等规定的收费标准、收入计算方法集中计算各运输企业应确认的各类收入并通过资金清算系统向对应的铁路运输企业提供《清算资金通知清单》。报告期内，本公司通过资金清算系统实现了运输进款清算的及时顺利进行，但仍不排除其他运输企业不能及时上交清算资金，资金清算系统可能出现资金清算不及时的问题，增加本公司资金成本。

## （六）募投项目存在的风险

### 1、募集资金到位后公司即期回报被摊薄的风险

本次发行后，随着募集资金的到位，公司的总股本和净资产都将会有一定幅度的增加，但本次募集资金投资项目预期效益不能立即体现，短期内可能对公司业绩增长贡献有限。本次募集资金到位后公司即期回报（基本每股收益、净资产收益率等财务指标）存在被摊薄的问题。

### 2、收购标的公司预期效益不能实现的风险

本次募集资金收购的京福安徽公司尚处于亏损状态，主要系京福安徽公司正处于市场培育期，随着市场逐渐成熟，京沪通道路网效应的协同发挥，预计未来盈利能力将有所改善。但最终经营成果是否能够达到预期效益仍存在不确定性。

## （七）其他风险

### 1、重大自然灾害和恶劣天气状况带来的风险

重大自然灾害如地震、塌方、泥石流、山体滑坡等，可能会造成本公司运营的铁路暂时关闭、严重情况下还可能造成部分路段毁损；此外，恶劣天气状况如大雪、暴雨等可能对铁路的通行能力、路桥技术状态产生影响，也有可能造成铁路的暂时关闭，这些都将直接导致本公司收入降低、养护成本上升，对本公司的经营业绩产生影响。

### 2、股市风险

股票市场投资收益与投资风险并存。股票价格不仅受公司盈利水平和发展前景的影响，而且受投资者的心理预期、股票供求关系、国家宏观经济状况以及政治、经济、金融政策等诸多因素的影响。本公司股票市场价格可能因上述因素而波动，直接或间接对投资者造成损失，投资者对此应有充分的认识。

## 九、发行人下一报告期业绩预计情况

公司以业务开展情况作为依据，对 2019 年度经营业绩进行预计，2019 年度经营业绩数据预计如下：

单位：亿元、%

项目	2018 年度	2019 年度预计数	同比增长率
营业收入	311.58	315.00-330.00	1.10-5.91
营业利润	136.63	147.00-160.00	7.59-17.10
利润总额	136.64	147.00-160.00	7.58-17.09
净利润	102.48	110.00-120.00	7.34-17.10
归属于母公司股东的净利润	102.48	110.00-120.00	7.34-17.10
扣除非经常性损益后归属于母公司股东的净利润	102.47	109.70-119.70	7.05-16.81

上述数据仅为公司对 2019 年度经营业绩的预计，不构成盈利预测和业绩承诺。发行人的核心业务、经营环境未发生重大不利变化，经营业务和业绩水准仍处于正常状态，预计不会对公司持续盈利能力产生重大不利影响。

## 第二节 本次发行概况

股票种类:	人民币普通股 (A 股)
每股面值:	人民币 1.00 元
发行股数及占发行后总股本的比例:	不超过 6,285,630,000 股, 占发行后总股本的比例不超过 12.80%
每股发行价格:	4.88 元
发行市盈率:	23.39 倍 (每股发行价格除以每股收益, 每股收益按 2018 年度经审计的扣除非经常性损益前后孰低的净利润除以本次发行后总股本计算)
发行前每股净资产:	3.7303 元 (按公司 2019 年 9 月 30 日经审计的归属于母公司所有者权益除以发行前总股本计算)
发行后每股净资产:	3.8766 元 (按本次发行后归属于母公司所有者权益除以发行后总股本计算, 其中, 发行后归属于母公司所有者权益按公司 2019 年 9 月 30 日经审计的归属于母公司所有者权益和本次募集资金净额之和计算)
发行市净率:	1.26 倍 (按每股发行价格除以发行后每股净资产确定)
发行方式:	本次发行拟采用网下向询价对象配售与网上向符合资格的社会公众投资者定价发行相结合的方式或中国证监会认可的其他发行方式 (包括但不限于向战略投资者配售股票)
发行对象:	在中国证券登记结算有限责任公司上海分公司开立人民币普通股 (A 股) 股东账户的中国境内自然人、法人及其他机构投资者 (中国法律、行政法规、所适用的其他规范性文件及发行人须遵守的其他监管要求所禁止者除外)
承销方式:	由主承销商牵头组成的承销团以余额包销方式承销本次发行的股票
募集资金:	募集资金总额为 3,067,387.44 万元, 扣除发行费用 (不含增值税) 后, 募集资金净额为 3,063,354.12 万元
发行费用概算:	本次发行费用总额: 4,229.36 万元 (含增值税), 4,033.32 万元 (不含增值税)
	其中: 保荐和承销费用 1,840.43 万元 (含增值税), 1,736.26 万元 (不含增值税)
	审计与验资费用 384.00 万元 (含增值税), 362.26 万元 (不含增值税)
	律师费用 150.00 万元 (含增值税), 141.51 万元 (不含增值税)
	用于本次发行的信息披露费用 720.00 万元 (含增值税), 679.25 万元 (不含增值税)
	发行手续费用 368.90 万元 (含增值税), 348.02 万元 (不含增值税)
	印花税 766.03 万元

注: 发行手续费用按照 2020 年 1 月 1 日起实施的《关于上海证券交易所下调上市公司上市费收费标准的通知》计算。

## 第三节 发行人基本情况

### 一、发行人基本信息

中文名称：京沪高速铁路股份有限公司

英文名称：Beijing-Shanghai High Speed Railway Co.,Ltd

注册资本：4,282,085.4611万元

法定代表人：刘洪润

成立日期：2008年1月9日

公司住所：北京市海淀区北蜂窝路5号院1号写字楼第三、四层

邮政编码：100038

联系电话：010-51896399

联系传真：010-51896398

互联网网址：www.cr-jh.cn

电子信箱：jhgtgs@yeah.net

### 二、发行人改制重组及设立情况

#### （一）设立方式

发行人由中国铁投、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。

2006年3月7日，国家发改委向原铁道部作出《国家发展改革委关于新建京沪高速铁路项目建议书的批复》（发改交运[2006]374号），同意新建京沪高速铁路，并同意组建京沪高速铁路有限责任公司，专门负责项目的建设和运营。2007年9月12日，国家发改委向原铁道部印发经国务院批准的《国家发展改革委关于审批新建京沪高速铁路可行性研究报告的请示》（发改交运[2007]1402号），明确：“先由目前已确定的出资方共同组建京沪高速铁路有限责任公司或股份有限公司”，专门负责京沪高速铁路项目的建设和运营。

2007年12月27日，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、安徽投资共同签署《发起人协议》，以发起设立方式设立京沪高铁公司。同日，全体发起人签署《公司章程》并召开创立大会。2008年1月9日，京沪高铁公司经原中华人民共和国国家工商行政管理总局登记设立。

## （二）发起人及其投入的资产内容

公司设立时，发起人出资及持股情况如下：

发起人	股份数（万股）	出资比例
中国铁投	112,534.0000	56.27%
平安资管	27,826.0000	13.91%
社保基金	17,392.0000	8.70%
上海申铁	13,128.0000	6.56%
江苏交通	7,606.0000	3.80%
京投公司	6,668.0000	3.33%
津投公司	5,502.0000	2.75%
南京铁投	3,806.0000	1.90%
山东高速	3,230.0000	1.62%
河北建投	1,182.0000	0.59%
安徽投资	1,126.0000	0.56%
<b>合计</b>	<b>200,000.0000</b>	<b>100.00%</b>

### 1、中国铁投

中国铁投的详细情况请参见本节“八、发行人控股股东及实际控制人的简要情况”之“（一）中国铁投”。

### 2、平安资管

#### （1）基本情况

公司名称	平安资产管理有限责任公司	成立时间	2005年5月27日
注册资本	150,000万元	实收资本	150,000万元
注册地址	中国（上海）自由贸易试验区陆家嘴环路1333号29-31楼	主要生产经营地	全国

<b>经营范围</b>	管理运用自有资金及保险资金，受托资金管理业务，与资金管理业务相关的咨询业务，国家法律法规允许的其他资产管理业务。【依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动】
<b>主营业务</b>	保险资金受托管理
<b>股东构成</b>	中国平安保险（集团）股份有限公司持股 98.66%，中国平安财产保险股份有限公司持股 0.67%，中国平安人寿保险股份有限公司持股 0.67%

## (2) 财务数据

单位：万元

项目	2018年12月31日/2018年度	2019年6月30日/2019年1-6月
总资产	1,058,025.92	1,209,408.01
净资产	802,076.35	941,179.70
净利润	265,553.44	144,315.26

注：平安资管 2018 年度数据经普华永道中天会计师事务所（特殊普通合伙）审计，2019 年 1-6 月数据未经审计。

## (3) 出资情况说明

平安资管作为京沪高铁股权投资计划的受托人系以自身名义投资京沪高铁公司的股权，京沪高铁股权投资计划发起人、参与认购人及受益人持有的投资计划份额情况如下：

类型	公司名称	份额	金额 (亿元)	受益人名称
牵头发 起人	平安资管	39.375%	63.00	中国平安人寿保险股份有限公司
共同发 起人	太平洋资产管理有限责任公司	25.000%	40.00	中国太平洋人寿保险股份有限公司
	泰康资产管理有限责任公司	18.750%	30.00	泰康人寿保险有限责任公司
	太平资产管理有限公司	12.500%	20.00	太平人寿保险有限公司
参与认 购人	中国再保险（集团）股份有限公司	1.875%	3.00	中国再保险（集团）股份有限公司
	中意人寿保险有限公司	1.250%	2.00	中意人寿保险有限公司
	中国人民财产保险股份有限公司	1.250%	2.00	中国人民财产保险股份有限公司
<b>合计</b>		<b>100.00%</b>	<b>160.00</b>	

注：受益人指通过合法手段而合法实际取得投资计划份额、并据此而依照投资契约的约定享有收益权和表决权的法人机构。

2008 年 6 月 12 日，原保监会作出《关于平安——京沪高铁股权投资计划的审核意见》（保监资金[2008]721 号），认为设立京沪高铁股权投资计划的申请材料、上述主体类型设置基本符合《保险资金间接投资基础设施项目试点管理办

法》及有关规定；平安资管作为投资计划受托人应当以平安资管的名义投资京沪高铁公司的股权。

上述受益人均均为经原保监会批准设立的保险公司，其认购京沪高铁股权投资计划的资金来源为保险资金，不存在资管产品嵌套、杠杆或分级安排，不存在委托代持、权属纠纷等情形。

### 3、社保基金

#### (1) 基本情况

公司名称	全国社会保障基金理事会	有效期	2019年6月13日至 2024年6月13日
经济性质	事业单位	开办资金	800万元
住所	北京市西城区丰汇园11号楼丰汇时代大厦南座	主要生产经营地	全国
宗旨和业务范围	管理运营社会保障基金，促进社会保障事业发展。全国社会保障基金管理运营、划转的中央企业国有股权受委托集中持有与管理、基本养老保险基金受委托管理运营、基金收支、管理和投资运营情况定期公开		
举办单位	国务院		

截至2018年12月31日，社保基金总资产为223,537,828.06万元，基金权益为205,735,611.06万元。

### 4、上海申铁

#### (1) 基本情况

公司名称	上海申铁投资有限公司	成立时间	2002年12月30日
注册资本	1,919,335万元	实收资本	1,919,335万元
注册地址	上海市中山南路28号804室	主要生产经营地	上海市
经营范围	铁路投资、融资，与铁路建设相关的土地和经营项目的开发以及投资咨询。 【依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动】		
主营业务	以铁路投资、融资为主，兼营与铁路建设相关的土地和经营项目的开发以及投资咨询。		
股东构成	上海久事（集团）有限公司持股99.74% 上海浦东发展（集团）有限公司持股0.26%		

#### (2) 财务数据

单位：万元

项目	2018年12月31日/2018年度	2019年6月30日/2019年1-6月
----	--------------------	----------------------

总资产	2,138,159.02	2,153,126.12
净资产	1,936,152.14	1,945,483.44
净利润	52,769.27	9,331.30

注：上海申铁 2018 年度数据经大华会计师事务所（特殊普通合伙）审计，2019 年 1-6 月数据未经审计。

## 5、江苏交通

### （1）基本情况

公司名称	江苏交通控股有限公司	成立时间	1993 年 3 月 5 日
注册资本	1,680,000 万元	实收资本	1,680,000 万元
注册地址	南京市中山东路 291 号	主要生产经营地	江苏省
经营范围	从事国有资产经营、管理（在省政府授权范围内），交通基础设施、交通运输及相关产业的投资、建设、经营和管理，高速公路收费，实业投资，国内贸易。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）		
主营业务	负责江苏省重点交通基础设施建设项目的投融资、全省高速公路的运营和管理、相关竞争性企业的资产和市场经营管理等。		
股东构成	江苏省人民政府持股 100%		

### （2）财务数据

单位：万元

项目	2018 年 12 月 31 日/2018 年度	2019 年 6 月 30 日/2019 年 1-6 月
总资产	45,402,666.17	50,401,430.41
净资产	18,550,069.72	20,356,448.46
净利润	1,200,681.86	773,225.17

注：江苏交通 2018 年度数据经中兴华会计师事务所（特殊普通合伙）审计，2019 年 1-6 月数据未经审计。

## 6、京投公司

### （1）基本情况

公司名称	北京市基础设施投资有限公司	成立时间	1981 年 2 月 10 日
注册资本	13,567,127.91 万元	实收资本	13,567,127.91 万元
注册地址	北京市朝阳区小营北路 6 号京投大厦 2 号楼 9 层 908 室	主要生产经营地	北京市
经营范围	制造地铁车辆、地铁设备；授权内国有资产的经营管理、投资及投资管理、地铁新线的规划与建设；地铁已建成线路的运营管理；自营和代理各类商品及技术的进出口业务，但国家限定公司经营或禁止进出口的商品及技术除外；地铁车辆的设计、修理；地铁设备的设计、安装；工程监理；物业管理；房地产开发；地铁广告设计及制作。（企业依法自主选择经营项目，		

	开展经营活动；依法须经批准的项目，经相关部门批准后依批准的内容开展经营活动；不得从事本市产业政策禁止和限制类项目的经营活动。）
主营业务	资金保障与融资创新；轨道交通全过程管理；其它基础设施业务；产业投资及资本运营；资产经营开发等。
股东构成	北京市人民政府持股 100%

## (2) 财务数据

单位：万元

项目	2018年12月31日/2018年度	2019年6月30日/2019年1-6月
总资产	55,838,856.84	59,373,670.79
净资产	20,891,570.14	21,734,909.54
净利润	259,845.10	136,641.83

注：京投公司 2018 年度数据经天职国际审计，2019 年 1-6 月数据未经审计。

## 7、津投公司

## (1) 基本情况

公司名称	天津城市基础设施建设投资集团有限公司	成立时间	2004年7月23日
注册资本	7,020,269 万元	实收资本	7,020,269 万元
注册地址	天津市和平区大沽北路 161 号城投大厦	主要生产经营地	天津市
经营范围	以自有资金对海河综合开发改造、地铁、城际铁路、城市路桥、高速公路、污水处理、供水、供热、垃圾处理、停车场（楼）、地下管网、公园绿地等城市基础设施及其配套项目进行投资、建设、运营管理；对房地产业、金融业进行投资及管理服务；政府授权的土地整理、区域开发；历史风貌建筑的保护性建设、开发与经营；房屋建筑和市政公用类工程项目管理；投资策划；企业管理咨询；市场建设开发服务；自有房屋租赁；基础设施租赁以及公用设施项目开发经营；经政府授权进行基础设施特许经营；建设投资咨询（以上经营范围涉及行业许可的凭许可证件，在有效期限内经营，国家有专项专营规定的按规定办理）（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）		
主营业务	承担重大城市基础设施的融资、投资、建设、运营职责，同时运用政府授予的特许经营权经营城建资产获取市场收益，促进城市综合载体功能良性运营。		
股东构成	天津市国资委持股 100%		

## (2) 财务数据

单位：万元

项目	2018年12月31日/2018年度	2019年6月30日/2019年1-6月
总资产	76,023,276.06	78,842,736.98

净资产	25,891,973.03	26,419,621.62
净利润	199,963.39	95,006.17

注：津投公司 2018 年度数据经中审华会计师事务所（特殊普通合伙）审计，2019 年 1-6 月数据未经审计。

## 8、南京铁投

### （1）基本情况

公司名称	南京铁路建设投资有限责任公司	成立时间	2007 年 9 月 27 日
注册资本	391,703 万元	实收资本	391,703 万元
注册地址	南京市玄武区中山路 268 号 1 幢汇杰广场 23 楼	主要生产经营地	江苏省南京市
经营范围	铁路项目的投资；物业管理、咨询服务；与铁路建设相关的土地和经营项目的开发以及投资咨询。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）		
主营业务	承担南京市域内铁路项目投资与铁路建设相关的市政建设、土地和经营项目开发等。		
股东构成	南京市交通建设投资控股（集团）有限公司持股 98.72%，南京市城市建设投资控股（集团）有限公司持股 1.28%		

### （2）财务数据

单位：万元

项目	2018 年 12 月 31 日/2018 年度	2019 年 6 月 30 日/2019 年 1-6 月
总资产	3,980,295.64	4,060,399.05
净资产	2,544,132.64	2,617,960.62
净利润	25,041.45	55,261.27

注：南京铁投 2018 年度数据经中兴财光华会计师事务所（特殊普通合伙）审计，2019 年 1-6 月数据未经审计。

## 9、山东高速

### （1）基本情况

公司名称	山东高速集团有限公司	成立时间	1997 年 7 月 2 日
注册资本	2,333,833.56 万元	实收资本	2,333,833.56 万元
注册地址	山东省济南市历下区龙奥北路 8 号	主要生产经营地	山东省
经营范围	高速公路、桥梁、铁路、港口、机场的建设、管理、维护、经营、开发、收费；高速公路、桥梁、铁路沿线的综合开发、经营；土木工程及通信工程的设计、咨询、科研、施工，房地产开发经营（以上须凭资质证书方可经营）；建筑材料销售；机电设备租赁；广告业务。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）		

<b>主营业务</b>	经营主业涵盖交通基础设施及智慧交通的投资、建设、运营、管理与配套土地的综合开发，物流及相关配套服务，金融资产投资与管理。
<b>股东构成</b>	山东省人民政府国有资产监督管理委员会持股 70% 山东国惠投资有限公司持股 20% 山东省社会保障基金理事会持股 10%

## (2) 财务数据

单位：万元

项目	2018年12月31日/2018年度	2019年6月30日/2019年1-6月
总资产	61,458,649.50	67,175,592.19
净资产	17,777,045.71	19,514,099.49
净利润	587,370.39	265,245.29

注：山东高速 2018 年度数据经天职国际审计，2019 年 1-6 月数据未经审计，以上财务数据来自公开信息查询。

**10、河北建投**

## (1) 基本情况

<b>公司名称</b>	河北建投交通投资有限责任公司	<b>成立时间</b>	2007年6月26日
<b>注册资本</b>	1,364,442.7962 万元	<b>实收资本</b>	1,364,442.7962 万元
<b>注册地址</b>	石家庄市裕华西路9号裕园广场A座	<b>主要生产经营地</b>	河北省
<b>经营范围</b>	从事河北省境内铁路、港口、公路、航空行业的项目投资，资本运营；承担或参与有关投资项目的可行性研究、招标、投标及开展投资的咨询服务。		
<b>主营业务</b>	主要从事河北省境内铁路、港口、公路、航空等行业的项目投资、资产经营、资本运营、企业重组等工作，承担或参与有关投资项目的可行性研究、评估、招标、投标及开展投资咨询服务。		
<b>股东构成</b>	河北建设投资集团有限责任公司持股 57.09%，石家庄发展投资有限责任公司持股 15.85%，唐山建投交通投资有限公司持股 5.13%，保定市建投交通服务有限公司持股 4.27%，承德市铁路建设投资有限公司持股 3.94%，河北省衡水市建设投资集团有限公司持股 3.66%，邯郸市建设投资集团有限公司持股 2.80%，邢台建投交通投资有限公司持股 2.44%，沧州市建设投资集团有限公司持股 2.34%，廊坊市建设投资公司持股 2.20%，唐山建设投资有限责任公司持股 0.21%，辛集市财政局持股 0.07%		

## (2) 财务数据

单位：万元

项目	2018年12月31日/2018年度	2019年6月30日/2019年1-6月
总资产	6,177,241.15	6,436,057.63
净资产	2,879,628.75	3,020,418.97

项目	2018年12月31日/2018年度	2019年6月30日/2019年1-6月
净利润	26,744.17	17,432.50

注：河北建投 2018 年度数据经中兴华会计师事务所（特殊普通合伙）北京分所审计，2019 年 1-6 月数据未经审计。

## 11、安徽投资

### （1）基本情况

公司名称	安徽省投资集团控股有限公司	成立时间	1998年7月31日
注册资本	3,000,000 万元	实收资本	3,000,000 万元
注册地址	安徽省合肥市望江东路 46 号	主要生产经营地	安徽省
经营范围	一般经营项目：筹措、管理、经营本省基本建设资金、铁路建设基金、产业基金，产业投资、开发及咨询服务，资本运营。		
主营业务	投资领域以基础设施投资、产业投资、金融投资为主，业务涉及铁路、房地产、汽车、化工、资产管理、供应链金融、银行、保险、基金管理等。		
股东构成	安徽省人民政府国有资产监督管理委员会持股 100%		

### （2）财务数据

单位：万元

项目	2018年12月31日/2018年度	2019年6月30日/2019年1-6月
总资产	17,790,455.08	18,411,215.58
净资产	6,856,188.57	7,651,848.16
净利润	591,623.40	302,165.93

注：安徽投资 2018 年度数据经信永中和会计师事务所（特殊普通合伙）审计，2019 年 1-6 月数据未经审计。

## 三、发行人的股本情况

### （一）发行前公司股东、本次发行股份及发行前后股本结构

公司本次 A 股发行前总股本为 4,282,085.4611 万股。根据《国铁集团关于京沪高速铁路股份有限公司上市国有股权管理方案的批复》（铁财函[2019]279 号），中国铁投、社保基金、上海申铁、江苏铁路、南京铁投、山东铁投、天津铁投、京投公司、安徽投资、河北建投持有的公司股份应标注“SS”标识，中银投资持有的公司股份应标注“CS”标识。若按本次发行比例不超过 12.80%，发行 6,285,630,000 股 A 股来测算，本次发行前后公司的股本结构变化如下表所示：

股东	发行前		发行后	
	持股数量（股）	持股比例	持股数量（股）	持股比例
中国铁投（SS）	21,306,477,996	49.76%	21,306,477,996	43.39%
平安资管	4,899,560,495	11.44%	4,899,560,495	9.98%
社保基金（SS）	3,062,225,309	7.15%	3,062,225,309	6.24%
上海申铁（SS）	2,245,670,345	5.24%	2,245,670,345	4.57%
江苏铁路（SS）	2,096,247,193	4.90%	2,096,247,193	4.27%
南京铁投（SS）	1,986,783,356	4.64%	1,986,783,356	4.05%
山东铁投（SS）	1,853,048,658	4.33%	1,853,048,658	3.77%
天津铁投（SS）	1,803,024,054	4.21%	1,803,024,054	3.67%
中银投资（CS）	1,597,682,770	3.73%	1,597,682,770	3.25%
京投公司（SS）	866,760,547	2.02%	866,760,547	1.77%
安徽投资（SS）	562,353,333	1.31%	562,353,333	1.15%
河北建投（SS）	541,020,555	1.26%	541,020,555	1.10%
公众投资者	-	-	6,285,630,000	12.80%
<b>合计</b>	<b>42,820,854,611</b>	<b>100.00%</b>	<b>49,106,484,611</b>	<b>100.00%</b>

注：根据《上市公司国有股权监督管理办法》的规定，“SS”标识指国有股东，“CS”标识指不符合国有股东标准，但政府部门、机构、事业单位和国有独资或全资企业通过投资关系、协议或者其他安排，能够实际支配其行为的境内外企业。

## （二）本次发行前公司前十名股东情况

发行人目前的前十名股东情况如下：

序号	股东	持股数量（股）	持股比例
1	中国铁投	21,306,477,996	49.76%
2	平安资管	4,899,560,495	11.44%
3	社保基金	3,062,225,309	7.15%
4	上海申铁	2,245,670,345	5.24%
5	江苏铁路	2,096,247,193	4.90%
6	南京铁投	1,986,783,356	4.64%
7	山东铁投	1,853,048,658	4.33%
8	天津铁投	1,803,024,054	4.21%
9	中银投资	1,597,682,770	3.73%
10	京投公司	866,760,547	2.02%
	<b>合计</b>	<b>41,717,480,723</b>	<b>97.42%</b>

### （三）前十名自然人股东及其在发行人处担任的职务

本次发行前，发行人无自然人股东。

### （四）战略投资者持股及其简况

本次发行前，发行人无战略投资者。

### （五）股东间的关联关系及持股比例

本次发行前，发行人各股东之间不存在关联关系。

### （六）本次发行前股东所持股份的流通限制和自愿锁定股份的承诺

#### 1、控股股东、实际控制人股份锁定承诺

公司控股股东、实际控制人的股份锁定承诺，参见本招股说明书摘要之“第一节 重大事项提示”之“一、股份锁定及限售承诺”之“（一）实际控制人股份锁定承诺”及“（二）控股股东股份锁定承诺”。

#### 2、其他股东股份锁定承诺

其他股东股份锁定承诺，参见本招股说明书摘要之“第一节 重大事项提示”之“一、股份锁定及限售承诺”之“（三）公司其他股东股份锁定承诺”。

## 四、发行人的业务情况

### （一）发行人主营业务

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，通过委托运输管理模式，委托京沪高速铁路沿线的北京局集团、济南局集团和上海局集团对京沪高速铁路进行运输管理，并将牵引供电和电力设施运行维修委托中铁电气化局集团进行管理。公司主营业务为高铁旅客运输，具体主要包括：（1）为乘坐担当列车的旅客提供高铁运输服务并收取票价款；（2）其他铁路运输企业担当的列车在京沪高速铁路上运行时，向其提供线路使用、接触网使用等服务并收取相应费用等。自设立以来，公司主营业务未发生重大变化。

京沪高速铁路于 2008 年 4 月 18 日全线正式开工建设，2011 年 6 月 30 日建成通车，正线长 1,318 千米，是世界上一次建成里程最长、技术标准最高的高速铁路。京沪高速铁路采用世界一流的高铁技术建设，全线采用动车组列车运行，设计目标时速为 350 公里/小时，设计区间最小列车追踪间隔为 3 分钟。京沪高速铁路纵贯北京、天津、上海三大直辖市和河北、山东、安徽、江苏四省，全线共设 24 个车站，由北向南分别为：北京南站、廊坊站、天津西站、天津南站、沧州西站、德州东站、济南西站、泰安站、曲阜东站、滕州东站、枣庄站、徐州东站、宿州东站、蚌埠南站、定远站、滁州站、南京南站、镇江南站、丹阳北站、常州北站、无锡东站、苏州北站、昆山南站和上海虹桥站。其中，北京南、天津西、济南西、南京南及上海虹桥站等均为重要的交通枢纽站。

作为国家战略性重大交通工程和“八纵八横”高速铁路主通道的组成部分，京沪高速铁路的开通运营，对于完善我国综合交通运输体系，从根本上缓解京沪间旅客运输紧张局面，加快“京津冀”和“长三角”两大经济区及沿线人流、物流、信息流、资金流的流动，促进区域经济社会协调发展，改善沿线人民群众的出行条件，具有重要意义。

自开通运营以来，京沪高速铁路为旅客提供了全天候、高安全性、高正点率的高铁运输服务，北京至上海全程最短运行时间目前已经缩短到 4.5 小时以内。截至 2019 年 9 月 30 日，京沪高速铁路全线（含本线和跨线）累计开行列车 99.19 万列，累计发送旅客 10.85 亿人次，取得了良好的社会效益和经济效益。

## （二）销售模式

### 1、旅客运输销售模式

旅客运输业务的列车票价根据运输距离以及席位确定，其中席位主要分为商务座、一等座、二等座。公司目前正在执行的票价根据京沪高铁公司、京福安徽公司《关于公布京沪高速铁路、合蚌高速铁路高速动车组列车试行运价的函》（京沪高速计函〔2012〕223 号）确定。

铁路运输售票主要根据《铁路旅客运输规程》（铁运〔1997〕101 号）、《铁路旅客运输办理细则》（铁运〔1997〕103 号）、《铁路互联网售票暂行办法》等规定执行。公司售票方式主要包括网络售票、自动售票机售票、车站人工窗口售

票和列车上补票机售票等。

京沪高铁公司根据市场发展和旅客需求不断改进营销方式,本着列车效益最大化原则,最大程度满足京沪高速铁路沿线客流需要。

## 2、提供路网服务销售模式

公司作为铁路运输企业,相关铁路运输业务纳入铁路运输清算体系。对于在京沪高速铁路上开行的非担当列车,公司向开行该列车的其他铁路运输企业提供线路使用服务、接触网使用服务、车站旅客服务、售票服务、车站上水服务等路网服务。根据清算体系的相关规定,公司按照国铁集团统计部门统计的销售量及统一清算单价确定销售金额,并通过国铁集团资金清算中心按月进行结算。

根据国铁集团的相关规定,截至2019年9月30日,公司提供的主要路网服务价格情况如下:

项目	清算单价
线路使用服务	北京南-天津南区段为特一类特别繁忙第一档,单组动车组为101.7元/列车公里,重联动车组为152.7元/列车公里;徐州东-蚌埠南为特一类特别繁忙第二档,单组动车组为105.5元/列车公里,重联动车组为158.4元/列车公里;其余线路段为特一类繁忙线路,单组动车组为94.2元/列车公里,重联动车组为141.4元/列车公里。夜间车按现行标准40%计算
接触网使用服务	700元/万总重吨公里(含电费),夜间车按现行标准(不含电费)40%计算
车站旅客服务	北京南站和南京南站为繁忙车站第一档,高速动车组的清算标准为8元/人;上海虹桥站为繁忙车站第二档,高速动车组的清算标准为9元/人;其余车站为5元/人(高速动车组)、3元/人(其他)
售票服务	旅客票价收入的1%
车站上水服务	始发及上水站停车的旅客列车20.00元/列次,单组动车组(仅指始发)为24.00元/列次,重联动车组(仅指始发)为48.00元/列次

### (三) 主要采购产品情况

公司经营高铁旅客运输业务需对外采购的产品和服务主要为运输管理服务、动车组使用服务<sup>1</sup>、高铁运输能力保障服务等,由于铁路行业的特殊性,上述服务主要向京沪高速铁路沿线的北京局集团、济南局集团、上海局集团以及中铁电气化局集团进行单一来源采购;采购的能源主要为电,可从市场得到充足供应。

<sup>1</sup> 2016-2018年度,公司采购的委托运输管理服务中包含动车组使用服务。根据《调整通知》,自2019年1月1日起将动车组使用费纳入清算范围,单独作为清算项目进行核算,不再计入委托运输管理费。

## （四）行业竞争情况及发行人竞争地位

### 1、行业竞争格局和市场化程度

高铁运输企业主要集中在国铁集团内部，行业竞争主要来自于包括公路、民用航空等在内的其他交通运输行业，且这种竞争关系将长期存在，交通运输行业整体市场化程度较高。

根据不同运输方式的特点，铁路、公路、民用航空等分别满足不同类型的运输需求。在 100 公里以内的短途客运市场，公路运输具有车次密度大、等待时间短、满足自驾需求等优点，具有较大竞争优势；在 100 公里至 1,000 公里的中长途客运市场，高铁具有准点率高、载客量大、经济舒适、受自然气候影响小等优点，具有较大竞争优势；在 1,000 公里至 1,500 公里的长途客运市场，高铁和民航凭借各自优势，两者竞争较激烈；在 1,500 公里以上的超长途客运市场，民航具备速度快等优点，具有较大竞争优势。

2011 年以来，由于高速铁路的快速发展，铁路运输旅客周转量占比由 2011 年 31.02% 提高至 2018 年 41.34%。同时，民用航空旅客周转量占比由 2011 年 14.64% 提高至 2018 年 31.31%，公路旅客周转量占比明显下滑，由 2011 年 54.09% 下滑至 2018 年 27.12%。目前，铁路运输在各类交通运输方式中占据主要地位。随着我国“四纵四横”高速铁路网的建成及“八纵八横”高速铁路主通道建设的快速推进，高铁运输承担旅客运量比重将逐步上升，运输时间大幅缩短，乘客体验明显优化，将进一步加强高铁运输的竞争优势。

### 2、行业内主要企业和主要企业的市场份额

高铁运输企业主要集中在国铁集团内部，国铁集团占据绝大部分市场份额。从交通运输大行业来看，主要企业和主要企业的市场份额如下：

#### （1）国铁集团

国铁集团是经国务院批准，由中央管理的国有独资企业，以铁路客货运输服务为主业，实行多元化经营。截至 2018 年末，原铁路总公司总资产 80,023.39 亿元。2018 年，国家铁路旅客发送量 33.17 亿人，旅客周转量 14,063.99 亿人公里，原铁路总公司实现营业收入 10,955.31 亿元，税后利润 20.45 亿元。

## (2) 中国南方航空股份有限公司

中国南方航空股份有限公司是中国三大航空公司之一。截至 2018 年末，总资产 2,466.55 亿元，运营各型号运输飞机 840 架。2018 年，旅客运输量 1.40 亿人次，旅客周转量 2,591.94 亿人公里，实现营业收入 1,436.23 亿元，归属于母公司所有者的净利润 29.83 亿元。

## (3) 中国国际航空股份有限公司

中国国际航空股份有限公司是中国三大航空公司之一。截至 2018 年末，总资产 2,437.16 亿元，运营各型号运输飞机 669 架。2018 年，旅客运输量 1.10 亿人次，旅客周转量 2,205.28 亿人公里，实现营业收入 1,367.74 亿元，归属于母公司所有者的净利润 73.36 亿元。

## (4) 中国东方航空股份有限公司

中国东方航空股份有限公司是中国三大航空公司之一。截至 2018 年末，总资产 2,367.65 亿元，运营各型号运输飞机 692 架。2018 年，旅客运输量 1.2 亿人次，旅客周转量 2,014.9 亿人公里，实现营业收入 1,149.30 亿元，归属于母公司所有者的净利润 27.09 亿元。

## (5) 招商局公路网络科技控股股份有限公司

招商局公路网络科技控股股份有限公司是中国投资经营里程最长、覆盖区域最广、产业链最完整的综合性公路投资运营服务商。截至 2018 年末，总资产 840.84 亿元，投资经营的收费公路（含桥）共计 120 条，总里程达 8,824 公里。2018 年，实现营业收入 67.59 亿元，归属于母公司所有者的净利润 39.10 亿元。

### 3、行业主要进入壁垒

#### (1) 铁路建设壁垒

高速铁路建设是一个庞大、复杂的系统性工程。在高速铁路建设筹划阶段需要对拟建设线路的经济特性、运输需求、输送能力、线路走向、路网构成等方面进行充分的分析论证，同时需要履行各相关政府部门的审批手续，可能包括国家发改委、生态环境部、自然资源部、水利部、中国地震局等，整体规划、审批周期较长；在高铁工程建设阶段，涉及轨道及空间线形、路基、桥梁、隧道等不同

领域的复杂技术，建设工程量大、参与人数多，需要多工种、多专业、多学科交叉协同推进，项目建设管理难度艰巨。因此高铁运输行业存在一定的建设壁垒。

### （2）资金投入壁垒

高铁运输行业属于资本密集型行业，高速铁路、动车组、站房等基础设施和设备的建设、更新、维护都需要巨大的资金投入，尤其高速铁路的建设资金动辄几十亿甚至几百亿，要求新进入者具备雄厚的资金实力。因此高铁运输行业存在一定的资金投入壁垒。

### （3）运营管理壁垒

运营高速铁路是一个复杂的系统性工程，铁路运输企业需要掌握多门类的专业技术，包括列车运行图编制、运输组织管理、运输设施管理、运输安全管理等方面，并且具备丰富的铁路运营管理经验，才能确保安全、正常地开展生产经营。因此，高铁运输行业存在一定的运营管理壁垒。

## 4、市场供求状况、行业利润水平变化的趋势及原因

需求方面，我国国土面积广阔、人口数量众多，且区域经济发展、资源分布和工业布局不均衡，中长途旅客运输在相当长时期内仍将主要依靠铁路。随着国民经济的快速发展和我国工业化、城镇化、市场化进程的加快，全社会对铁路运输的需求也不断增长。

供给方面，2011年以来，我国铁路营业里程稳步增长，高铁营业里程快速攀升，铁路营业里程由2011年9.3万公里增长至2018年13.1万公里，高铁营业里程由2011年0.7万公里增长至2018年2.9万公里，路网规模不断扩大，铁路运输能得到快速发展，铁路运输服务多样性、选择性、舒适性和便捷性不断增强。

总体上看，当前我国铁路运能紧张状况基本缓解，瓶颈制约基本消除，基本适应经济社会发展需要，部分跨区域通道能力仍然紧张。铁路客运在供给方面仍需要进一步完善路网布局、提高运行效率，使得高铁运输服务供给量满足全社会的出行需求。

由于铁路运输行业关系国计民生，在过去相当长的一段时间里铁路票价保持基本平稳，行业利润水平整体稳定。自2015年开始试点浮动票价，铁路运输企

业通过综合考虑市场需求、铁路建设运营成本及旅客消费取向等因素，正在建立多种交通方式合理比价、灵活适应市场、满足不同旅客出行需求、有升有降的高铁动车组列车票价体系和票价浮动机制，加快票价的市场化改革步伐。未来随着市场化价格体系的建立，高铁运输行业整体利润水平将可能得到提升。

## 五、与公司业务相关的主要资产情况

### （一）主要固定资产情况

截至2019年9月30日，公司固定资产主要包括线路、房屋建筑物、电气化供电设备等，具体情况如下表：

单位：万元

固定资产类别	原值	累计折旧	净值		成新率
			金额	占全部净值比重	
线路	11,985,903.91	1,371,443.66	10,614,460.25	81.32%	88.56%
房屋	1,588,376.74	260,526.28	1,327,850.46	10.17%	83.60%
建筑物	741,610.69	205,814.87	535,795.81	4.10%	72.25%
电气化供电设备	613,592.73	387,040.06	226,552.67	1.74%	36.92%
传导设备	222,976.51	85,055.53	137,920.97	1.06%	61.85%
信号设备	288,416.56	174,030.21	114,386.35	0.88%	39.66%
机械动力设备	124,330.10	90,470.80	33,859.30	0.26%	27.23%
通信设备	185,722.27	152,683.22	33,039.04	0.25%	17.79%
信息技术设备	169,377.91	153,938.04	15,439.87	0.12%	9.12%
仪器仪表	53,417.22	46,675.90	6,741.33	0.05%	12.62%
工具及器具	62,512.19	57,988.17	4,524.02	0.03%	7.24%
运输起动设备	23,008.43	20,360.09	2,648.34	0.02%	11.51%
<b>合计</b>	<b>16,059,245.26</b>	<b>3,006,026.83</b>	<b>13,053,218.43</b>	<b>100.00%</b>	<b>81.28%</b>

注：建筑物主要包括站场建筑物、给水建筑物、排水建筑物、公共建筑等。

#### 1、主要生产设备

截至2019年9月30日，公司主要生产设备情况如下：

单位：万元

序号	所属单位	设备名称	设备原值	设备净值	成新率
----	------	------	------	------	-----

序号	所属单位	设备名称	设备原值	设备净值	成新率
<b>线路</b>					
1	京沪高铁公司	桥梁	8,203,019.25	7,402,864.91	90.25%
2	京沪高铁公司	轨道	1,735,807.56	1,580,686.67	91.06%
3	京沪高铁公司	路基	1,000,685.18	922,190.32	92.16%
4	京沪高铁公司	线路隔离网	633,161.30	359,176.43	56.73%
5	京沪高铁公司	隧道	141,086.55	128,632.30	91.17%
6	京沪高铁公司	道岔	165,694.33	126,317.98	76.24%
7	京沪高铁公司	涵渠	64,275.58	57,567.28	89.56%
8	京沪高铁公司	其他桥涵建筑物	21,845.04	20,197.32	92.46%
9	京沪高铁公司	防护林	20,257.57	16,767.94	82.77%
10	京沪高铁公司	道口	71.54	59.11	82.63%
<b>线路小计</b>			<b>11,985,903.91</b>	<b>10,614,460.25</b>	<b>88.56%</b>
<b>电气化供电设备</b>					
1	京沪高铁公司	接触网类	402,313.40	170,714.75	42.43%
2	京沪高铁公司	牵引变电类	211,279.33	55,837.92	26.43%
<b>电气化供电设备小计</b>			<b>613,592.73</b>	<b>226,552.67</b>	<b>36.92%</b>
<b>传导设备</b>					
1	京沪高铁公司	输电线路	163,106.28	100,836.21	61.82%
2	京沪高铁公司	变配电所	59,043.47	36,430.05	61.70%
3	京沪高铁公司	管道	826.76	654.71	79.19%
<b>传导设备小计</b>			<b>222,976.51</b>	<b>137,920.97</b>	<b>61.85%</b>
<b>信号设备</b>					
1	京沪高铁公司	车站设备	128,068.21	53,740.12	41.96%
2	京沪高铁公司	区间设备	88,900.51	32,163.65	36.18%
3	京沪高铁公司	列控信号设备	57,764.88	21,870.84	37.86%
4	京沪高铁公司	行车调度指挥设备	8,598.04	3,327.03	38.70%
5	京沪高铁公司	车载设备	4,800.65	3,182.29	66.29%
6	京沪高铁公司	电务信息化设备	284.28	102.42	36.03%
<b>信号设备小计</b>			<b>288,416.56</b>	<b>114,386.35</b>	<b>39.66%</b>
<b>主要生产设备合计</b>			<b>13,110,889.71</b>	<b>11,093,320.24</b>	<b>84.61%</b>

## 2、房屋

### (1) 自有房屋

截至 2019 年 9 月 30 日，京沪高铁公司需办理不动产权登记的建筑物共计 940 处约 1,312,063.19 平方米，已取得权属证书的房屋面积为 631,105.27 平方米，占房屋总面积的比例约为 48.10%。总体情况如下：

单位：平方米

类型	数量	面积	已办证面积	未办证面积	未办证面积占总面积的比例
站房、保养点	203	1,244,242.99	597,916.07	646,326.92	49.26%
警务区	78	9,645.18	5,876.18	3,769.00	0.29%
四电房屋	139	55,834.40	25,468.40	30,366.00	2.31%
岗亭	520	2,340.62	1,844.62	496.00	0.04%
<b>合计</b>	<b>940</b>	<b>1,312,063.19</b>	<b>631,105.27</b>	<b>680,957.92</b>	<b>51.90%</b>

### (2) 租赁房屋建筑物

截至本招股说明书摘要签署日，除上述自有房产外，发行人以租赁方式向他人租赁房屋 8 处，具体情况如下表所示：

序号	承租方	出租方	用途	物业位置	租赁面积 (m <sup>2</sup> )	租赁期限
1	京沪高铁公司	铁总服务有限公司	办公	北京市海淀区北蜂窝路 5 号院 1 号写字楼第三、四层	3,343	2011.1.1-2030.12.31
2	京沪高铁公司	北京京城九方酒店管理有限责任公司	办公	北京市海淀区羊坊店路 11 号中车大厦三层房间 327-341	735	2014.9.4-2023.1.31
3				北京市海淀区羊坊店路 11 号中车大厦三层	1,700	2013.2.1-2023.1.31
4	京沪高铁公司	上海康准园林工程有限公司	办公	上海市青浦区诸光路 888 号 2 号楼和 6 号楼及临建用房	1,500	2013.6.1-2023.5.31
5	京沪高铁公司	北京市海淀区保障性住房发展有限公司	职工公租房	北坞嘉园	97.08	2018.12.1-2019.12.31
6				北坞嘉园	64.54	2019.4.1-2019.12.31
7				丰台区西局玉园小区 2 号楼 1 单元 602(北区)	75	2019.3.1-2019.12.31
8	京沪高铁公司	中国铁路济南局集团有限公司公寓管理段	办公	济南市槐荫区顺安路 2 号济南西行车公寓西塔楼 17 层 14 间房屋	518	2019.1.1-2019.12.31

## （二）无形资产

### 1、土地使用权

截至 2019 年 9 月 30 日，发行人共使用土地使用权约 1,043 宗，面积合计约为 39,350,543.92 平方米，总体情况如下：

类型		宗数	面积（m <sup>2</sup> ）	占比
已取得权属证书	划拨土地	121	2,204,892.90	5.60%
	纳入作价出资范围的土地	598	35,561,433.15	90.37%
	合计	<b>719</b>	<b>37,766,326.05</b>	<b>95.97%</b>
未取得权属证书，正在办理		324	1,584,217.87	4.03%
合计		<b>1,043</b>	<b>39,350,543.92</b>	<b>100.00%</b>

### 2、商标取得情况

截至本招股说明书摘要签署日，发行人在中国境内已拥有注册商标 309 项。

### 3、软件著作权

截至本招股说明书摘要签署日，发行人拥有计算机软件著作权共有 5 项。

### 4、域名

截至本招股说明书摘要签署日，发行人拥有域名共有 11 项。

## 六、同业竞争和关联交易情况

### （一）同业竞争

#### 1、公司与控股股东、实际控制人的关系

公司的控股股东为中国铁投，本次发行前持有公司 49.76% 的股权。本次发行完成后，中国铁投仍为公司的控股股东。公司的实际控制人为国铁集团，持有中国铁投 100% 的股权，本次发行完成后，国铁集团仍为公司的实际控制人。

#### 2、公司与控股股东、实际控制人及其下属单位不存在同业竞争的情况

##### （1）公司的主营业务情况

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，通过委托运输管理模式，委托京沪高速铁路沿线的北京局集团、济南局集团和上海局集

团对京沪高速铁路进行运输管理，并将牵引供电和电力设施运行维修委托中铁电气化局集团进行管理。公司主营业务为高铁旅客运输，具体主要包括：（1）为乘坐担当列车的旅客提供高铁运输服务并收取票价款；（2）其他铁路运输企业担当的列车在京沪高速铁路上运行时，向其提供线路使用、接触网使用等服务并收取相应费用等。

京沪高速铁路于 2008 年 4 月 18 日全线正式开工建设，2011 年 6 月 30 日建成通车，正线长 1,318 千米，属于我国中长期路网规划“八纵八横”主通道之一的京沪通道，纵贯北京、天津、上海三大直辖市和河北、山东、安徽、江苏四省，全线共设 24 个车站，由北向南分别为：北京南站、廊坊站、天津西站、天津南站、沧州西站、德州东站、济南西站、泰安站、曲阜东站、滕州东站、枣庄站、徐州东站、宿州东站、蚌埠南站、定远站、滁州站、南京南站、镇江南站、丹阳北站、常州北站、无锡东站、苏州北站、昆山南站和上海虹桥站。

#### （2）控股股东及其下属企业从事业务情况

公司控股股东中国铁投主要从事铁路投融资、投资与投资管理、国铁资产管理、资本运营与经营开发、招标经纪咨询评估等，承担国铁集团对外合资合作平台职能和推动铁路资产“资本化、股权化、证券化”任务，发行人与控股股东不存在同业竞争。

截至本招股说明书摘要签署日，除公司外，中国铁投还直接或间接控制国铁融资租赁有限公司、国铁建设管理有限公司等 8 家企业，发行人与控股股东控制的其他企业不存在同业竞争。

#### （3）实际控制人及其下属企业从事业务情况

根据十二届全国人大一次会议批准的《国务院机构改革和职能转变方案》，实行铁路政企分开，组建铁路总公司，不再保留铁道部。根据《国务院关于组建中国铁路总公司有关问题的批复》（国函〔2013〕47号）、《实施意见》、《财政部关于中国铁路总公司公司制改革有关事项的批复》（财建〔2019〕315号），以及经财政部批复同意的《中国国家铁路集团有限公司章程》，国铁集团按照国家授权行使铁路运输经营、建设、安全等职责，负责铁路运输统一调度指挥，统筹安排路网性运力资源配置，承担国家规定的公益性运输任务，负责铁路行业运输收

入清算和收入进款管理等经营活动。在原铁道部时期，原铁道部下属铁路局以及专业运输企业等均为铁道部直属单位，属于国家控制的企业。不同的铁路局、专业运输公司之间不存在关联关系，分属不同的铁路局、专业运输公司的下属企业之间也不存在关联关系，因此也不存在同业竞争。原铁路总公司成立后，下属铁路局以及专业运输企业不再由政府部门出资，控股股东、实际控制人变为原铁路总公司，因此产生关联关系。

国铁集团下属企业包含运输企业和非运输企业，截至 2019 年 9 月 30 日，运输企业包含 18 家铁路局、3 家专业运输公司和 219 家投资建设具体铁路线路的合资铁路公司。铁路局直接面向市场开展铁路运输服务和多元化业务，承担安全生产、市场经营、队伍建设和资产保值增值等主体责任，是自主经营、自负盈亏、自担风险、自我约束、自我发展的铁路运输企业；3 家专业运输公司从事集装箱、快运、特种货物等专业运输业务；合资铁路公司主要由铁路局、中国铁投、铁路发展基金与地方政府、社会资本合作设立，负责铁路项目建设和运营管理，均为铁路运输企业，干线项目运输生产业务委托铁路局承担。对于铁路运输企业来说，与京沪高铁公司可能存在的竞争关系主要体现在线路上。

首先，铁路路网作为国家基础设施，不同于其他充分竞争的一般商品，我国铁路路网建设由国家统一规划，铁路建设项目立项均由国家批复，国家在铁路路网规划及立项批复时点已经充分考虑了不同线路的必要性问题，不同线路之间不存在同业竞争。其次，国铁集团按照国家授权行使统一调度指挥职责，不同铁路运输企业担当列车的运行线路及时刻表均根据国铁集团统一规则编制的列车运行图执行，列车运行图是确保铁路运输产品质量的基础，以发挥路网最大效率为目标。第三，铁路行业具有“全程全网”的业务特点，客观上要求铁路运输服务产品由多个企业共同协作完成，不同铁路运输企业之间实为合作关系，不同铁路运输企业之间不存在同业竞争。

#### 1) 京沪高速铁路与其他通道线路不存在同业竞争

根据《中长期铁路网规划》，针对干线铁路我国路网正逐步形成以“八纵八横”主通道为骨架、区域连接线衔接、城际铁路补充的高速铁路网。“八纵”通道为沿海通道、京沪通道、京港（台）通道、京哈-京港澳通道、呼南通道、京昆通道、包（银）海通道、兰（西）广通道；“八横”通道为绥满通道、京兰通

道、青银通道、陆桥通道、沿江通道、沪昆通道、福银通道、厦渝通道、广昆通道。“八纵八横”主通道在干线网络中承担着不同的主干作用。京沪高速铁路与横向通道走向不同，与其它纵向通道跨越地区，途经车站不同，因此，京沪高速铁路与其他通道线路不存在同业竞争。

## 2) 京沪高速铁路与京沪通道内的平行线路不存在同业竞争

京沪高速铁路纵贯北京、天津、上海三大直辖市和河北、山东、安徽、江苏四省，全线共设 24 个车站，由北向南分别为：北京南站、廊坊站、天津西站、天津南站、沧州西站、德州东站、济南西站、泰安站、曲阜东站、滕州东站、枣庄站、徐州东站、宿州东站、蚌埠南站、定远站、滁州站、南京南站、镇江南站、丹阳北站、常州北站、无锡东站、苏州北站、昆山南站和上海虹桥站。

发行人实际控制人国铁集团下属单位的铁路线路中，与京沪高速铁路 24 个车站或车站所在城市的其他车站存在的点到点平行线路主要包括京沪普速铁路、京沪辅助通道、京津城际铁路和沪宁城际铁路。

高速铁路和普速铁路是分割的市场，发车频次、运行时长、票价、服务水平等方面均存在显著差异，普速铁路与高速铁路的目标客群存在实质性区别，不存在同业竞争关系。

京沪辅助通道的规划路线由北京至天津、天津至潍坊、潍坊至临沂至新沂、新沂至宿迁、宿迁至淮安、淮安至南通、南通至上海组成，线路途经城市与既有京沪高铁存在较大差异，二者服务区域各不相同。京沪辅助通道与京沪高速铁路的速度等级不同，京沪高速铁路全线设计时速 350 公里/小时，辅助通道各区段并不统一，设计时速为 250-350 公里/小时，因此从运行时间上看京沪高速铁路对于往返于北京上海两市之间的客流更具有吸引力，辅助通道则以沿线城际为主、兼顾通道功能，两条线路在目标市场上存在差异。另外，京沪辅助通道没有统一的立项，采取不同投资主体分段投资建设立项的模式。目前京沪辅助通道各分段中，北京-天津城际已建成，正在结合京滨、京唐城际等区域城际铁路的建设进一步优化完善；宿迁-淮安-南通-上海段已开工建设；天津-潍坊-临沂-新沂-宿迁段正在开展前期工作，拟按照天津-潍坊、潍坊-临沂-新沂、新沂-宿迁 3 个项目建设。

国家在规划京津城际铁路和京沪高速铁路时的定位不同，京津城际铁路是我国第一条高速城际铁路，是北京奥运会的配套工程，定位为解决京津两地城际客流需求，加速京津地区一体化进程，促进环渤海地区经济快速发展，京沪高速铁路则是为了缓解京沪铁路运力长期严重紧张局面、促进我国经济社会尤其是东部地区发展而建设的高铁线路。京津城际铁路途经北京南站-亦庄站（尚未开通）-武清站-天津站（天津西站），京沪高速铁路途经北京南站-天津南站，目标客流上存在差异，旅客根据具体列车时间和具体停靠站等需求自行选择。因此京津城际铁路和京沪高速铁路不存在同业竞争。

序号	客运线路	线路类型	共同途经城市	途经车站
1	京沪高速铁路	高速铁路	北京市、天津市	北京南站、廊坊站、天津西站、天津南站
2	京津城际铁路	高速铁路	北京市、天津市	北京南站、亦庄站（尚未开通）、武清站、天津站（天津西站）

沪宁城际铁路属于中长期铁路网规划的“八纵八横”中的沿江通道，沪宁城际铁路为中短途城际线路，其开通运营是为了更好地满足长三角地区沿途城市之间的城际客流需求，京沪高速铁路是为了缓解京沪铁路运力长期严重紧张局面、促进我国经济社会尤其是东部地区发展而建设的高铁线路，属于“八纵八横”的京沪通道，两者均为国家批复，国家在铁路路网规划及立项批复时点已经充分考虑了不同线路的必要性问题；京沪高速铁路和沪宁城际铁路均客流量充沛，加之分别设置同一城市的不同高铁站点，提高了发达地区铁路运输服务的方便体验。因此，沪宁城际铁路与京沪高速铁路不存在同业竞争。

序号	客运线路	线路类型	共同途经城市	途经车站
1	京沪高速铁路	高速铁路	上海市、苏州市、无锡市、常州市、镇江市、南京市	上海虹桥站、昆山南站、苏州北站、无锡东站、常州北站、丹阳北站、镇江南站、南京南站
2	沪宁城际铁路	高速铁路	上海市、苏州市、无锡市、常州市、镇江市、南京市	上海站、上海西站、南翔北站、安亭北站、花桥站、昆山南站、阳澄湖站、苏州园区站、苏州站、苏州新区站、无锡新区站、无锡站、惠山站、戚墅堰站、常州站、丹阳站、丹徒站、镇江站、宝华山站、仙林站、南京站

3) 京沪高铁公司的担当列车与经过京沪高速线路的非担当列车不存在同业竞争

由于铁路运输行业的特殊性，其他铁路运输企业担当列车经过京沪高速铁路

时，京沪高铁公司向其提供线路使用服务、接触网使用服务并收取相关费用等。无论是京沪高铁公司担当列车使用京沪高铁线路，还是其他铁路运输企业担当的跨线列车使用京沪高铁线路，其本质是京沪高铁公司和其他铁路运输企业之间的合作关系。不同铁路运输企业担当列车的运行线路及时刻表均根据国铁集团统一规则制定的列车运行图执行。列车运行图是确保铁路运输产品质量的基础，以发挥路网最大效率为目标。因此，虽然国铁集团下属相关铁路局和合资铁路公司存在利用京沪高速铁路的线路开展高铁旅客运输业务，但体现的是与相关主体之间的合作关系，与京沪高铁公司不存在同业竞争。

4) 京沪高铁公司与北京局集团、济南局集团和上海局集团之间不存在同业竞争

北京局集团所辖线路分布在北京、天津、河北“两市一省”及山东、河南、山西省的部分地区，上海局集团所辖线路分布在安徽、江苏、浙江和上海市，济南局集团所辖线路分布在山东省，各自管辖范围内的普速铁路，并由下属合资铁路合资公司投资高速铁路线路。

首先，铁路路网作为国家基础设施，不同于其他充分竞争的一般商品，我国铁路路网建设由国家统一规划，铁路建设项目立项均由国家批复，国家在铁路路网规划及立项批复时点已经充分考虑了不同线路的必要性问题，不同线路之间不存在同业竞争。其次，国铁集团按照国家授权行使统一调度指挥职责，不同铁路运输企业担当列车的运行线路及时刻表均根据国铁集团统一规则编制的列车运行图执行，列车运行图是确保铁路运输产品质量的基础，以发挥路网最大效率为目标。第三，铁路行业具有“全程全网”的业务特点，客观上要求铁路运输服务产品由多个企业共同协作完成，不同铁路运输企业之间实为合作关系，不同铁路运输企业之间不存在同业竞争。

因此，京沪高铁公司与北京局集团、济南局集团和上海局集团之间不存在同业竞争。

### 3、避免同业竞争的措施

(1) 公司控股股东中国铁投出具承诺函

发行人控股股东中国铁投就避免与京沪高铁公司同业竞争事项，特作出承诺

如下：

“一、本公司或本公司控股或实际控制的其他企业没有、将来也不会以任何方式在中国境内外直接或间接参与任何导致或可能导致与发行人主营业务直接或间接产生竞争的业务或活动。本公司承诺将尽最大努力促使本公司参股企业在目前或将来不在中国境内外直接或间接参与任何导致或可能导致与发行人主营业务直接或间接产生竞争的业务或活动。

二、如果本公司或本公司控股或实际控制的其他企业发现任何与发行人主营业务构成或可能构成直接或间接竞争关系的新业务机会，将立即书面通知发行人，并尽力促使该业务机会按合理和公平的条款和条件首先提供给发行人。

三、如果发行人放弃该等竞争性新业务机会且本公司或本公司控股或实际控制的其他企业从事该等竞争性业务，则发行人有权随时一次性或分多次向本公司或本公司控股或实际控制的其他企业收购在上述竞争性业务中的任何股权、资产及其他权益，或由发行人根据国家法律法规许可的方式选择委托经营、租赁或承包经营本公司或本公司控股或实际控制的其他企业在上述竞争性业务中的资产或业务。

四、在本公司或本公司控股或实际控制的其他企业拟转让、出售、出租、许可使用或以其他方式转让或允许使用与发行人主营业务构成或可能构成直接或间接竞争关系的资产和业务时，本公司或本公司控股或实际控制的其他企业将向发行人提供优先受让权，并承诺尽最大努力促使本公司参股企业在上述情况下向发行人提供优先受让权。

五、本公司将保证合法、合理地运用股东权利，不采取任何限制或影响发行人正常经营的行为。

六、自本承诺函出具之日起，若违反本承诺，本公司将在发行人股东大会及有关监管机构认可的媒体上公开说明未履行承诺的具体原因并向发行人及其公众投资者道歉；若因本公司违反本承诺函任何条款而致使发行人及其公众投资者遭受或产生的任何损失或开支，本公司将予以全额赔偿。”

(2) 公司实际控制人国铁集团出具承诺函

发行人实际控制人国铁集团就避免与京沪高铁公司同业竞争事项，特作出承

诺如下：

“一、铁路路网作为国家基础设施，不同于其他充分竞争的一般商品。我国铁路路网建设由国家统一规划，国家在铁路路网规划及立项批复时点已经充分考虑了不同线路的必要性问题。不同铁路运输企业担当列车的运行线路及时刻表均根据本公司统一规则制定的列车运行图确定，本公司制定的列车运行图是确保铁路运输产品质量的基础，以发挥路网最大效率为目标。因此，本公司控制的其他企业与发行人不存在同业竞争。

二、如本公司控制的其他企业从事了与发行人的业务构成竞争的业务，本公司将加强内部协调与控制管理，确保发行人健康、持续发展，不会出现损害发行人及其公众投资者利益的情况。

三、本公司充分尊重发行人的独立法人地位，不干预其采购、生产和销售等具体经营活动。本公司若因干预发行人的具体生产经营活动，致使发行人及其公众投资者受到损失的，将承担相关责任。”

## （二）关联交易

### 1、经常性关联交易

#### （1）销售商品/提供劳务

报告期内，京沪高铁公司关联销售金额分别为1,206,258.60万元、1,397,576.62万元、1,528,374.40万元和1,288,539.54万元，占营业收入的比例分别为45.94%、47.29%、49.05%和51.54%。

#### 1) 关联销售的必要性

上述关联交易主要源于铁路行业“全程全网”的行业及业务特点，需要不同运输企业之间相互提供路网使用、接触网使用、车站旅客服务等各项服务，均为公司正常业务发展以及保障铁路旅客运输能力的需要形成。由于京沪高速铁路是《中长期铁路网规划》中“八纵八横”主通道的组成部分，以开行长途客车为主，连接了北京、天津、济南、南京、上海等铁路枢纽，由上述铁路枢纽进出京沪高速铁路的跨线列车较多，因此公司向其他关联企业提供的服务较多。

#### 2) 关联销售的公允性

京沪高铁公司关联销售主要为提供路网服务，包括线路使用服务、接触网使用服务、车站旅客服务、售票服务等，其中线路使用服务收入、接触网使用服务收入占比较大。

在铁道部时期，原铁道部作为铁路行业管理部门，制定《清算办法》，适用于中华人民共和国境内国家铁路及与国家铁路办理直通运输的所有铁路运输企业。在铁路总公司时期，根据国家发改委、财政部、国土资源部、银监会、国家铁路局印发《实施意见》的要求，原铁路总公司完善了清算体系，健全了清算平台。2019年6月，中国铁路总公司改制为中国国家铁路集团有限公司，《财政部关于中国铁路总公司公司制改革有关事项的批复》（财建〔2019〕315号）明确国铁集团负责铁路行业运输收入清算和收入进款管理。

国铁集团根据上述国家授权，建立了清算体系，制定了《清算办法》等清算政策，对清算规则、清算范围（清算项目）、清算价格进行了明确。上述清算政策文件构成了我国铁路运输清算的政策体系，具有行业管理属性。铁道部时期和铁路总公司时期，上述清算政策的发布履行了必要的程序。由原铁道部或铁路总公司部门牵头起草文件，经过内部研究论证，形成签报程序，同时征求铁路运输企业意见，履行原铁道部或铁路总公司的决策程序后，正式下发文件。

京沪高铁公司关联销售中各类别服务的定价依据如下：

科目	定价依据的清算政策文件	定价方式	交易数量确定依据
线路使用服务收入	《关于调整高铁客运清算有关事项的通知》（铁总财〔2017〕162号）、《中国铁路总公司关于明确有关财务清算事项的通知》（铁总财〔2016〕230号）、《中国铁路总公司关于明确直通货物发送奖励等财务清算事项的通知》（铁总财〔2016〕112号）	清算定价	国铁集团统计部门统计数据
接触网使用服务收入	《中国铁路总公司关于公布全国铁路线路客运类别及部分清算单价的通知》（铁总财〔2018〕234号）、《中国铁路总公司关于明确直通货物发送奖励等财务清算事项的通知》（铁总财〔2016〕112号）		
车站旅客服务收入	《关于调整高铁客运清算有关事项的通知》（铁总财〔2017〕162号）、《关于修改路网使用费管理办法部分内容的通知》（铁财〔2009〕117号）		
售票服务收入	《关于修改路网使用费管理办法部分内容的通知》（铁财〔2009〕117号）		
车站上水服务收入	《关于修改路网使用费管理办法部分内容的通知》（铁财〔2009〕117号）		

国铁集团依据清算政策文件制定的各类铁路运输服务清算价格属于行业管理价格，包括铁路局集团、合资铁路公司、地方铁路公司在内的铁路运输企业在参与国家铁路联合运输时，都要严格按上述行业清算政策执行，不能随意改变，因此定价具有公允性。

### (3) 关联销售金额的确定依据

发行人的关联销售中各类别服务的单价依据如下：

收入类别	京沪高铁公司适用的单价				
	2019年1-9月	2018年度	2017年7-12月	2017年1-6月	2016年度
线路使用服务收入	特一类特别繁忙线路第一档单组动车组为101.7元/列车公里，重联动车组为152.7元/列车公里；第二档单组动车组为105.5元/列车公里，重联动车组为158.4元/列车公里；其余线路段单组动车组为94.2元/列车公里，重联动车组为141.4元/列车公里。夜间车按现行标准40%计算			单组动车组为94.2元/列车公里，重联动车组为141.4元/列车公里，夜间车按现行标准40%计算	
车站旅客服务收入	繁忙客运车站第一档的高速动车组票价列车车站旅客服务费清算标准为8元/人，第二档清算标准为9元/人，其余车站为5元/人（高速动车组）、3元/人（其他）			5元/人（高速动车组）、3元/人（其他）	
售票服务费	旅客票价收入的1%				
车站上水服务收入	始发及上水站停车的旅客列车20.00元/列次，单组动车组（仅指始发）为24.00元/列次，重联动车组（仅指始发）为48.00元/列次				
接触网使用服务收入	700元/万总重吨公里（含电费），夜间车按现行标准（不含电费）40%计算				

根据《清算办法》的规定，铁路运输企业的线路使用服务收入、接触网使用服务收入、车站旅客服务收入、售票服务收入、车站上水服务收入等项目纳入铁路运输清算范围，由国铁集团资金清算中心进行清算，清算系统按照各项交易类别发生的数量及对应的单价清算各项交易金额。

依据《关于重新发布<路网使用费管理办法>的通知》（铁财〔2007〕160号），线路使用服务收入、接触网使用服务收入、车站旅客服务收入、车站上水服务收入、售票服务收入的收取和清算依据为国铁集团统计报表，各项服务的工作量由国铁集团统计部门统计，统计清算数据由统计管理信息系统（以下简称统计系统）维护。

机务段统计科根据机车乘务员填记的司机报单，按照《铁路机车统计规则》，通过“铁路机车统计信息系统”（以下简称机车统计系统），关联线路统计区段、机车（动车组）配属、旅客列车车次等基础信息，生成客运机车车辆运用成绩报表、动车组运用效率报表等统计报表，每月逐级上报铁路局、国铁集团，国铁集

团发改部统计处负责汇总全路机车统计报表,整理提供财务清算所需的分线路企业和机车配属企业的机车牵引总重、通过总重、列车公里、车辆公里等清算统计数据。统计系统对接清算系统,统计系统每月9日左右将统计清算数据传送给清算系统。

除上述路网服务收入之外,京沪高铁公司的其他日常性关联销售为车站资产使用费,为受托铁路局集团使用京沪高铁公司的车站资产开展商业活动而向京沪高铁公司支付的费用,相关费用通过协商的方式进行确定。

## (2) 采购商品/接受劳务

报告期内,发行人关联采购金额分别为874,749.84万元、999,781.50万元、1,056,800.04万元和723,879.18万元,占营业成本的比例分别为57.76%、62.74%、64.84%和61.06%。

### 1) 关联采购的必要性

报告期内,京沪高铁公司关联采购的对象主要为北京局集团、济南局集团和上海局集团,系在委托运输运营模式下,京沪高铁公司将京沪高速铁路的运输组织管理、运输设施设备管理、运输移动设备管理、运输安全生产管理、铁路用地管理等委托京沪高速铁路沿线的北京局集团、济南局集团、上海局集团管理,并向其支付相关费用。

### 2) 关联采购定价公允性

京沪高铁公司关联采购主要包括运输管理服务、动车组使用服务、高铁运输能力保障服务、商务旅客服务等,其中委托运输管理费、动车组使用费、高铁运输能力保障费占比较大。

京沪高铁公司关联采购的单价定价依据如下:

费用类别	采购内容	定价依据	定价方式
委托运输管理费 (2016-2018年)	人工费用	《委托运输费用指导意见》及委托运输管理相关协议	协商确定
	动车组租用费		全网统一
	直接生产费		协商确定

费用类别		采购内容	定价依据	定价方式
		门费用、车辆部门费用、供电供水部门费用等		
	间管费	向受托方支付的补偿其间接生产和管理部门承担的管理费		全网统一比例为7.8%
	其他	采购其他委托运输管理相关服务而支付的费用		协商确定
委托运输管理费 (2019年及以后)	动车组列车服务费	铁路局为动车组列车提供乘务等服务,京沪高铁公司支付相关费用		协商确定
	基础设施设备维护与旅客服务费用	铁路局提供路网基础设施设备养护维修、车站旅客服务,京沪高铁公司支付相关费用		协商确定
动车组使用费		发行人使用其他企业的动车组用于开行担当列车而支付的使用费	《中国铁路总公司关于优化调整部分客运财务清算事项的通知》(铁总财〔2019〕23号)	清算定价
高铁运输能力保障费		为保障受托管理线路运输安全稳定,提高运输服务质量,保证列车开行数量和时刻能够满足高铁运输能力需求,发行人按运输营业收入一定比例向受托运输管理铁路局支付高铁运输能力保障费	《高铁运输能力保障费实施办法(暂行)》(铁总财〔2017〕163号)	清算定价
商务旅客服务费		发行人向受托运输管理铁路局采购VIP车站服务(车站设立VIP贵宾候车区)和VIP列车服务(动车组列车中的商务座及“G”一等座)	京沪高铁公司制定的《京沪高铁旅客专项服务实施方案》(京沪高速综函〔2012〕227号)	协商确定
线路使用费		京沪高铁公司担当列车在其他线路开行向其他铁路运输企业采购的线路使用服务	《中国铁路总公司关于明确有关财务清算事项的通知》(铁总财〔2016〕230号)、《关于调整高铁客运清算有关事项的通知》(铁总财〔2017〕162号)	清算定价
机车牵引费		京沪高铁公司担当动车组在无电状态时由受托铁路局集团提供派出机车进行推送服务	《中国铁路总公司关于公布全国铁路线路客运类别及部分清算单价的通知》(铁总财〔2018〕234号)	清算定价
接触网使用费		京沪高铁公司担当列车使用其他线路上方所架接触网向其他铁路运输企业采购的接触网使用服务	《中国铁路总公司关于公布全国铁路线路客运类别及部分清算单价的通知》(铁总财〔2018〕234号)、《中国铁路总公司关于明确直通货物发送奖励等财务清算事项的通知》(铁总财〔2016〕112号)	清算定价
售票服务费		京沪高铁公司24个自有车站以外的车	《关于修改路网使用费管	清算定价

费用类别	采购内容	定价依据	定价方式
	站出售京沪高铁公司担当列车车票收取的服务费	《理办法部分内容的通知》（铁财〔2009〕117号）	
专项清算、更新改造	发行人向受托铁路局集团采购的设备设施大修、灾害预防、灾害复旧等计入专项清算的服务（费用化），以及设备设施更新改造服务（资本化）	《委托运输费用指导意见》及委托运输管理相关协议	协商确定
上交共同费用	铁路运输企业分摊的全路科技投入经费、运输集中调度支出、信息系统开发维护费用	《中国铁路总公司企业财务管理暂行办法》（铁总财〔2014〕365号）	全网统一

注：2016-2018年度的委托运输管理费中，直接生产费包括动车组运行直接费用、基础设施维护直接费用、车站直接费用。

综上，京沪高铁公司关联采购的定价方式采用清算定价、全网统一定价和协商定价三种方式。

纳入清算体系项目的价格属于行业管理价格，价格具有公允性。

全网统一定价方式确定的价格，所有参与国家铁路运输的企业都参照执行，具有行业管理价格属性，定价具有公允性。

对于协商定价的采购项目来说：

1) 更新改造、专项清算采购金额根据项目完工后经双方确认的验工计价表上的金额确定，交易价格具有公允性。

2) 商务旅客服务费属于单一来源采购，无非关联方市场价格，京沪高铁公司与受托铁路局集团通过协商方式确定。发行人发布了《关于公布<京沪高铁旅客专项服务实施方案>的通知》（京沪高速综函〔2012〕227号），对费用标准进行了明确，交易价格具有公允性。

3) 委托运输管理费（不含动车组使用费）属于单一来源采购，无非关联方市场价格，京沪高铁公司与受托铁路局集团通过协商方式确定。若不考虑 2019 年动车组使用费纳入清算范围对委托运输管理费的影响，报告期内，发行人支付的委托运输管理费金额相对稳定，交易价格具有公允性。

### （3）关联存款

报告期内，发行人存在国铁集团和中国铁财关联存款的情况，报告期各期末具体情况如下：

单位：万元

关联方	账户情况	2019年 9月30日	2018年 12月31日	2017年 12月31日	2016年 12月31日
中国铁财	中国铁财	0.00	300,102.40	99,553.82	31.01
	建设银行北京铁道专业支行	0.00	16,880.96	4,153.23	1,057.72
	小计	0.00	316,983.36	103,707.05	1,088.73
国铁集团	工商银行北京铁道支行	0.00	60,605.86	108,830.59	504.33
合计		0.00	377,589.22	212,537.65	1,593.07

报告期各期末，发行人在国铁集团和中国铁财的合计存款分别为1,593.07万元、212,537.65万元、377,589.22万元和0.00万元。

为满足上市规范性要求，京沪高铁公司分别于2019年1月10日和2019年3月29日，向国铁集团资金清算中心和中国铁财申请解除资金归集。截至2019年9月30日，发行人已不存在资金归集或在中国铁财存款的情形。

## 2、偶发性关联交易

### (1) 关联租赁房产情况

公司于2010年与原铁道部机关服务局签订《新建京沪高速铁路办公房屋租赁租赁合同》，承租位于北京市海淀区北蜂窝路5号院1号写字楼第三、四层房屋用于办公，房屋建筑面积3,343平方米，房屋租赁期限自2011年1月1日至2030年12月31日，租赁期限共计20年，租赁费用共计8,500万元，其中租金8,000万元，装修及办公家具购置费500万元。

报告期内本公司作为承租方的关联租赁房产情况如下：

单位：万元

关联方	租赁资产种类	2019年1-9月	2018年度	2017年度	2016年度
铁服公司	公司办公房租	300.00	400.00	400.00	400.00
济南局集团	公司办公房租	37.50	-	-	-
合计		337.50	400.00	400.00	400.00

### (2) 关联贷款情况

报告期内本公司的关联贷款情况如下：

单位：万元

关联方	关联交易内容	2019年 9月30日	2018年 12月31日	2017年 12月31日	2016年 12月31日
中国铁财	贷款	-	-	150,000.00	200,000.00
中国铁投	委托贷款	-	-	-	4,800.00
国铁集团	统借统还	688,011.24	738,011.24	738,011.24	738,011.24
合计		<b>688,011.24</b>	<b>738,011.24</b>	<b>888,011.24</b>	<b>942,811.24</b>

报告期内公司关联方贷款利息支出情况如下：

单位：万元

关联方	关联交易内容	2019年1-9月	2018年	2017年	2016年
国铁集团	利息支出	26,532.10	35,550.28	35,550.28	35,562.00
中国铁投	利息支出	-	-	61.56	208.62
中国铁财	利息支出	-	9,640.69	6,952.39	5,919.26
合计		<b>26,532.10</b>	<b>45,190.97</b>	<b>42,564.23</b>	<b>41,689.88</b>

### (3) 关联代建工程移交及利息收入情况

2017年，京沪高铁公司将代建的沪宁工程移交至沪宁城际公司，移交金额398,556.17万元。2019年，京沪高铁公司将代建的郑徐引入工程移交至郑西客专公司，移交金额17,606.42万元。

报告期内公司关联代建工程利息收入情况如下：

单位：万元

关联方	关联交易内容	2019年1-9月	2018年	2017年	2016年
石济客专	利息收入	-	-	3,347.00	-
郑西客专	利息收入	3,189.59	-	-	-

京沪高铁公司在2017年向石济客专收取的利息收入为代建石济客专提前实施工程取得的垫付资金利息收入。京沪高铁公司在2019年向郑西客专收取的利息收入为代建郑徐引入工程取得的垫付资金利息收入。

### (4) 关联遗留征地拆迁费用情况

报告期内公司关联遗留征地拆迁费用及相关利息支出情况如下：

单位：万元

关联方	关联交易内容	2019年1-9月	2018年	2017年	2016年
-----	--------	-----------	-------	-------	-------

南京铁投	征拆费用及利息	-	4,123.54	-	-
江苏铁路	征拆费用及利息	-	2,032.10	-	-
上海申铁	征拆费用及利息	2,855.42	-	-	-
合计		<b>2,855.42</b>	<b>6,155.64</b>	-	-

### (5) 关联土地权益转让情况

2019年9月30日，公司已与北京局集团签订《天津西站土地权属变更登记协议》，约定北京局集团将天津西站范围京沪高铁公司实际使用的部分土地（面积约为696.17亩，其中授权经营土地约648.54亩，划拨用地约47.63亩，划拨土地中约10.4亩暂未完成初始登记）变更登记至京沪高铁公司名下。就授权经营土地变更登记至公司名下，京沪高铁公司应向北京局集团支付的费用总额为51,602.26万元；就划拨土地变更登记至公司名下，京沪高铁公司应向北京局集团支付的费用总额为12,033.68万元。

## 3、关联应收应付款

### (1) 关联应收款

报告期内，应收账款主要为应收三个铁路局以及国铁集团资金清算中心的旅客运输收入款项及提供路网服务收入款项。

截至2019年9月末，其他应收款中应收沪宁城际、宁安公司、沪杭客专、合武公司的款项为京沪高铁公司垫付的电费；应收中国铁投的款项为增值税税款；应收郑西客专的款项为代建郑徐引入工程工程款。其他非流动资产主要为代建项目、预付的更新改造款、预付的房租，其中北京局集团、济南局集团为预付的更新改造款；铁服公司为预付的房屋租赁款；上海局集团部分为预付的更新改造款，部分为代建的南京南宁莞改线下穿工程款；石济客专为石济引入项目工程款。

### (2) 关联应付款

报告期内，应付账款余额主要包括应付上海局集团、北京局集团、济南局集团委托运输管理相关费用，金额较为稳定，占比波动不大。

截至2019年9月末，其他应付款中应付上海局集团、济南局集团和北京局集团的款项为增值税税款；应付江苏铁路、南京铁投、上海申铁的款项为应付的遗

留征地拆迁费用；应付铁科院、铁科院工程咨询公司的款项为监理费。其他非流动性负债主要为预收的代建石济铁路工程款，项目工程已完工，由于委托方尚未办理竣工决算，故尚未移交。

#### 4、关联交易对公司财务状况和经营成果的影响

报告期内，发行人的经常性关联交易主要为关联销售和关联采购。

##### (1) 关联交易占比情况

报告期内，京沪高铁公司关联销售金额分别为1,206,258.60万元、1,397,576.62万元、1,528,374.40万元和1,288,539.54万元；关联采购金额分别为874,749.84万元、999,781.50万元、1,056,800.04万元和723,879.18万元。

按照关联交易种类划分，报告期内，京沪高铁公司关联交易具体情况如下：

单位：万元，%

项目		2019年1-9月		2018年度		2017年度		2016年度	
		金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
出售商品 / 提供劳务	线路使用服务收入	774,441.58	60.10	926,724.71	60.63	855,443.69	61.21	756,925.35	62.75
	接触网使用服务收入	361,652.13	28.07	423,551.56	27.71	400,049.11	28.62	346,151.05	28.70
	车站旅客服务收入	112,469.09	8.73	131,434.22	8.60	100,983.11	7.23	69,183.61	5.74
	售票服务收入	25,193.37	1.96	28,153.44	1.84	24,397.97	1.75	18,941.65	1.57
	上水收入	238.46	0.02	300.89	0.02	336.19	0.02	242.03	0.02
	其他	14,544.91	1.13	18,209.59	1.19	16,366.56	1.17	14,814.91	1.23
	<b>合计</b>	<b>1,288,539.54</b>	<b>100.00</b>	<b>1,528,374.40</b>	<b>100.00</b>	<b>1,397,576.62</b>	<b>100.00</b>	<b>1,206,258.60</b>	<b>100.00</b>
采购商品 / 接受劳务	委托运输支出	246,214.00	34.01	842,808.00	79.75	852,949.00	85.31	831,278.00	95.03
	动车组使用费	361,102.14	49.88	-	-	-	-	-	-
	高铁运输能力保障费	96,617.82	13.35	123,795.02	11.71	61,083.42	6.11	-	-
	商务旅客服务费	10,259.98	1.42	13,941.07	1.32	13,502.07	1.35	11,826.20	1.35
	更新改造	4,039.82	0.56	32,716.32	3.10	27,290.20	2.73	16,050.24	1.83
	线路使用费、接触网使用费、售票服务费等	1,848.37	0.26	2,665.09	0.25	3,220.81	0.32	3,480.77	0.40

项目	2019年1-9月		2018年度		2017年度		2016年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
专项清算	153.99	0.02	36,722.58	3.47	35,292.74	3.53	7,974.18	0.91
上交共同费用	3,035.21	0.42	3,688.85	0.35	3,440.14	0.34	2,985.25	0.34
其他	607.85	0.08	463.11	0.04	3,003.11	0.30	1,155.20	0.13
<b>合计</b>	<b>723,879.18</b>	<b>100.00</b>	<b>1,056,800.04</b>	<b>100.00</b>	<b>999,781.50</b>	<b>100.00</b>	<b>874,749.84</b>	<b>100.00</b>

## (2) 各定价方式的关联交易占比情况

以2019年1-9月为例，京沪高铁公司关联交易按照定价依据的不同可以分为清算定价、全网统一定价和协商定价三种方式，三种方式的关联交易金额及占比如下所示：

单位：万元，%

项目	清算定价		全网统一定价		协商定价		合计关联交易		
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比	
出售商品/提供劳务	线路使用服务收入	774,441.58	60.10	-	-	-	-	774,441.58	60.10
	接触网使用服务收入	361,652.13	28.07	-	-	-	-	361,652.13	28.07
	车站旅客服务收入	112,469.09	8.73	-	-	-	-	112,469.09	8.73
	售票服务收入	25,193.37	1.96	-	-	-	-	25,193.37	1.96
	车站上水收入	238.46	0.02	-	-	-	-	238.46	0.02
	其他	-	-	-	-	14,544.91	1.13	14,544.91	1.13
	<b>合计</b>	<b>1,273,994.63</b>	<b>98.87</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>14,544.91</b>	<b>1.13</b>	<b>1,288,539.54</b>	<b>100.00</b>
采购商品/接受劳务	委托运输管理费	-	-	-	-	246,214.00	34.01	246,214.00	34.01
	动车组使用费	361,102.14	49.88	-	-	-	-	361,102.14	49.88
	高铁运输能力保障费	96,617.82	13.35	-	-	-	-	96,617.82	13.35
	商务旅客服务费	-	-	-	-	10,259.98	1.42	10,259.98	1.42
	更新改造	-	-	-	-	4,039.82	0.56	4,039.82	0.56
	线路使用费、接触网使用费、售票服务费等	1,848.37	0.26	-	-	-	-	1,848.37	0.26
	专项清算	-	-	-	-	153.99	0.02	153.99	0.02

项目	清算定价		全网统一定价		协商定价		合计关联交易	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
上交共同费用	-	-	3,035.21	0.42	-	-	3,035.21	0.42
其他	-	-	-	-	607.85	0.08	607.85	0.08
<b>合计</b>	<b>459,568.33</b>	<b>63.49</b>	<b>3,035.21</b>	<b>0.42</b>	<b>261,275.64</b>	<b>36.09</b>	<b>723,879.18</b>	<b>100.00</b>

2019年1-9月，京沪高铁公司关联销售金额为1,288,539.54万元，其中清算定价的关联销售金额为1,273,994.63万元，占比98.87%；协商定价的关联销售占比仅为1.13%。

2019年1-9月，京沪高铁公司关联采购金额为723,879.18万元，其中清算定价和全网统一定价的关联采购合计金额为462,603.54万元，占比为63.91%；协商定价的关联采购金额为261,275.64万元，占比36.09%。

对于清算定价的关联销售/采购，交易价格属于行业管理价格，定价具有公允性；对于全网统一定价的关联采购，交易价格具有行业管理价格属性，定价具有公允性；对于协商定价的关联销售/采购，交易价格经过交易双方充分的商业谈判形成，关联采购价格具有公允性。因此，报告期内，发行人关联销售和关联采购不会对公司财务状况和经营成果造成重大不利影响。

### (3) 发行人与关联方共同供应商、共同客户的情况

报告期内，与发行人存在关联交易的关联方较多，其中上海局集团、北京局集团和济南局集团为发行人关联销售和关联采购方面最主要的关联方。由于铁路行业“全程全网”的行业及业务特点，需要不同运输企业之间相互提供路网使用、接触网使用、车站旅客服务等各项服务。同时发行人与其他运输企业均需要向国家电网有限公司下属企业采购电力，因此发行人与国铁集团下属其他运输企业等关联方存在共同供应商、共同客户的情形。上述情况是铁路及其上下游行业的特点决定的，是保障铁路旅客运输能力的需要，不会影响发行人独立性和持续经营能力。

## 5、独立董事对报告期内关联交易事项的意见

全体独立董事对上述议案发表了事前认可意见，并发表独立意见如下：发行人2016-2018年度已发生的关联交易及2019年度日常关联交易是公司因正常生产

经营需要而发生的，基于铁路行业的特点，该等日常关联交易的发生具有必要性和合理性；该等日常关联交易定价依据行业价格或市场价格确定，定价公允合理；不会影响公司的独立性，不存在损害公司及其他非关联方股东，特别是中小股东利益的情形。

## 七、董事、监事、高级管理人员情况

姓名	职务	性别	年龄	任职起始日	简要经历	其他任职单位	担任职务	2018年本公司领取的薪酬情况(万元)	持有公司的股份数量	与公司其他利益关系
刘洪润	党委书记、董事长	男	51	2019年7月起	刘洪润先生，中国国籍，无境外居留权，1968年2月出生，硕士研究生学历，正高级会计师，现任本公司党委书记、董事长。刘洪润先生于1994年4月至1998年10月就职于铁道部财务司，曾担任副主任科员、主任科员，1998年10月至1999年5月就职于铁道部资金清算中心，任主任科员，1999年5月至2000年2月就职于中国成套设备进出口总公司，2000年2月至2001年3月就职于北京铁路局财务处，任运营科主任科员，2001年3月至2004年1月，就职于铁道通信信息有限责任公司，曾担任财务与审计部副总经理、财务部副总经理，企业发展部副总经理（主持工作），2004年1月至2006年1月就职于中铁行包快递有限责任公司，任财务部经理（正处级），2006年1月至2007年12月就职于中铁快运股份有限公司，任副总会计师兼计划财务部经理，2007年12月至2009年9月就职于兰州铁路局，任总会计师（副局级），2009年9月至2013年3月就职于铁道部财务司，曾担任副司长，2013年3月至2019年6月就职于中国铁路总公司财务部，曾担任副主任、副主任（主持工作），主任（正局级），2017年11月兼任中国铁路总公司资金清算中心主任，2018年2月兼任中国铁路财务有限责任公司董事长，2019年6月起担任本公司党委书记，2019年7月起担任本公司董事长。	中国铁路财务有限责任公司	董事长	-	无	无
						中国铁路财产保险自保有限公司	董事			

姓名	职务	性别	年龄	任职起始日	简要经历	其他任职单位	担任职务	2018年本公司领取的薪酬情况(万元)	持有公司的股份数量	与公司其他利益关系
邵长虹	党委副书记、副董事长、总经理	男	52	2019年6月起	邵长虹先生，中国国籍，无境外居留权，1967年2月出生，本科学历，高级统计师，现任本公司副董事长、总经理。邵长虹先生于1996年6月至2008年5月就职于铁道部运输调度指挥中心（运输局），曾担任综合部副处长、综合部运输分析处处长、综合部副主任，2008年5月至2013年7月担任铁道部统计中心主任，2013年7月至2016年1月历任中国铁路总公司计划统计部巡视员、巡视员兼副主任，2016年1月至2017年12月担任本公司党委副书记、副董事长、总经理，2017年12月至2019年6月担任本公司党委书记、副董事长、总经理，2019年6月起担任本公司党委副书记、副董事长、总经理。	无	无	66.40	无	无
万放	副董事长	男	55	2019年6月起	万放先生，中国国籍，拥有加拿大永久居留权，1964年7月出生，硕士研究生学历，工程师、经济师，现任本公司副董事长。万放先生于1996年1月至1996年8月担任平安期货有限公司副总经理，1996年8月至1998年7月担任平安证券有限责任公司投资银行部副总经理，1998年7月至2007年4月历任中国平安保险（集团）股份有限公司总办董事会秘书处主任、董事会办公室主任，2007年4月至2012年11月担任平安资管总经理，2012年11月起担任平安资管董事长。	平安资管	董事长	-	无	无
						中保投资有限责任公司	董事			
						上海保险交易所股份有限公司	董事			
						平安创赢资本管理有限公司	董事长			
						平安期货有限公司	监事			
黄桂章	董事	男	57	2019年6月起	黄桂章先生，中国国籍，无境外居留权，1962年8月出生，本科学历，正高级经济师，现任本公司董事。黄桂章先生于2004年5月至2008年9月担任南昌铁路局局长、党委副书记，2008	中国铁投	党委书记、董事长	-	无	无

姓名	职务	性别	年龄	任职起始日	简要经历	其他任职单位	担任职务	2018年本公司领取的薪酬情况(万元)	持有公司的股份数量	与公司其他利益关系
					年9月至2011年10月担任北京铁路局局长、党委副书记,2011年10月至2013年5月担任本公司党委委员、副总经理,2013年5月至2017年11月担任中国铁路总公司资本运营和开发部主任,2017年11月起担任中国铁投党委书记、董事长,中国铁路财产保险自保有限公司董事长、中国铁路发展基金股份有限公司董事长。	中国铁路发展基金股份有限公司	董事长			
						中国铁路财产保险自保有限公司	董事长			
吴铁鸿	董事	女	52	2019年6月起	吴铁鸿女士,中国国籍,无境外居留权,1967年7月出生,博士研究生学历,现任本公司董事。吴铁鸿女士于1999年7月至2001年10月就职于财政部办公厅,2001年10月至2007年6月历任社保基金投资部研究与发展处主任科员、副处长,市场处副处长、处长,2007年6月至2009年11月担任社保基金信息研究部副主任,2009年11月至2016年3月担任社保基金法规及监管部副主任,2016年3月起担任社保基金法规及监管部巡视员、副主任。	社保基金	巡视员、副主任	-	无	无
钱永祥	董事	男	55	2019年6月起	钱永祥先生,中国国籍,无境外居留权,1964年6月出生,硕士研究生学历,研究员级高级工程师,现任本公司董事。钱永祥先生于1996年9月至2016年5月就职于江苏宁沪高速公路股份有限公司,曾担任计划科科长、企划科科长、投资证券部副经理、投资发展部经理、副总经理、总经理、党委副书记、党委书记等职务,2011年6月至2016年5月担任江苏交通董事,2016年5月至2018年5月历任江苏交通副总经理、党委委员,2016年5	江苏铁路	副总经理	-	无	无
						中国地方铁路协会	副会长			

姓名	职务	性别	年龄	任职起始日	简要经历	其他任职单位	担任职务	2018年本公司领取的薪酬情况(万元)	持有公司的股份数量	与公司其他利益关系
					月至2017年7月担任江苏铁路投资发展有限公司总经理、党支部书记,2017年7月至2018年5月担任江苏铁路投资发展有限公司总经理、党委书记,2018年5月起担任江苏铁路副总经理,党委委员。	江苏省综合交通运输学会铁路(轨道)分会	副会长			
侯日根	职工董事	男	54	2019年6月起	侯日根先生,中国国籍,无境外居留权,1965年6月出生,本科学历,正高级工程师,现任本公司职工董事,设备安全部主任。侯日根先生于2002年7月至2002年8月担任中铁电气化局集团有限公司生产质量管理部副部长,2002年8月至2008年10月历任中铁电气化局集团有限公司电气化分公司总工程师、副总经理,2008年10月至2009年8月担任本公司工程管理部高级工程师,2013年11月担任本公司工程管理部副主任,2013年11月至2019年9月担任本公司设备管理部主任,2019年6月至2019年9月兼任安全监督部主任,2019年9月起担任本公司设备安全部主任。	无	无	48.70	无	无
林义相	独立董事	男	55	2019年9月起	林义相先生,中国国籍,拥有法国长期居留权,1964年1月出生,博士研究生学历,高级经济师,现任本公司独立董事。林义相先生1993年8月至1994年6月担任中国证监会高级顾问,1993年8月至1996年6月担任中国证监会证券交易监控系统负责人、研究信息部副主任,1996年6月至2001年2月担任华夏证券有限公司副总裁,2000年7月至2018年2月,担任中国证券业协会证券分析师与投顾委员会主任,2001年3月起担任天相投资	天相投资顾问有限公司	总经理、董事长	-	无	无
						北京天相管理咨询有限公司	总经理、执行董事			
						北京天相思瑞教育科技有限公司	经理,执行董事			

姓名	职务	性别	年龄	任职起始日	简要经历	其他任职单位	担任职务	2018年本公司领取的薪酬情况(万元)	持有公司的股份数量	与公司其他利益关系
					顾问有限公司董事长，2002年7月至2017年7月，担任中国证券业协会副会长，2006年至2017年担任上证中证指数专家委员会委员，2009年9月起担任深圳证券交易所指数专家委员会主席，2013年6月至2015年6月担任国际注册投资分析师协会主席、亚洲证券投资联盟（ASIF）理事、主席。林义相先生目前担任金融街控股股份有限公司、中信信托有限责任公司及中国人民保险集团股份有限公司独立董事，担任中国政法大学商学院首届理事会理事，中国政法大学兼职教授，中国语言大学商学院硕士生导师，北京大学经济学院兼职教授，中央财经大学金融学院硕士生导师，清华大学五道口金融学院硕士生导师。	北京天相创业投资管理顾问有限公司	总经理、执行董事			
						天相财富(北京)信息技术有限公司	董事长、经理			
						北京天相通和信息技术有限公司	执行董事			
						北京天相瑞中教育咨询有限公司	执行董事			
						北京天相基金销售有限公司	经理，执行董事			
						北京天相瑞通软件有限公司	执行董事			
						新兴能源装备股份有限公司	董事			
						金融街控股股份有限公司	独立董事			
						北京天相财富管理顾问有限公司	监事			
						中信信托有限责任公司	独立董事			

姓名	职务	性别	年龄	任职起始日	简要经历	其他任职单位	担任职务	2018年本公司领取的薪酬情况(万元)	持有公司的股份数量	与公司其他利益关系
						天津滨海柜台交易市场股份公司	董事			
						中国人民保险集团股份有限公司	独立董事			
						深圳证券交易所指数专家委员会	主席			
						中国政法大学商学院	理事会理事、兼职教授			
						北京语言大学商学院	硕士生导师			
						北京大学经济学院	兼职教授			
						中央财经大学金融学院	硕士生导师			
						清华大学五道口金融学院	硕士生导师			
王玉亮	独立董事	男	57	2019年6月起	王玉亮先生，中国国籍，无境外居留权，1962年10月出生，本科学历，一级律师，现任本公司独立董事。王玉亮先生1992年12月至2000年12月担任山东求是者律师事务所主任，2000年12月起担任山东中强律师事务所主任。	山东中强律师事务所	主任	-	无	无

姓名	职务	性别	年龄	任职起始日	简要经历	其他任职单位	担任职务	2018年本公司领取的薪酬情况(万元)	持有公司的股份数量	与公司其他利益关系
张星臣	独立董事	男	59	2019年10月起	张星臣先生，中国国籍，无境外居留权，1960年9月出生，博士研究生学历，北京交通大学教授，博士生导师，现任本公司独立董事。张星臣先生1996年4月至1996年8月担任北方交通大学运输系讲师，1996年9月至1998年9月担任北方交通大学运输系副教授、教研室主任，1998年10月至2001年3月担任北方交通大学副教授、教务处处长，2001年4月至2004年11月担任北京交通大学教授、人事处处长，2004年12月至2008年2月担任北京交通大学教授，党委组织部部长，2008年3月至2019年9月担任北京交通大学教授、副校长，2019年9月起担任北京交通大学教授。	北京交通大学	教授	-	无	无
李世辉	独立董事	男	52	2019年6月起	李世辉先生，中国国籍，无境外居留权，1967年7月出生，博士研究生学历，中南大学副教授，现任本公司独立董事。李世辉先生1992年7月起在中南大学商学院从事会计教学科研工作，2008年9月起担任中南大学商学院会计系副主任职务。	中南大学	会计系副主任	-	无	无
						湖南英特会计师事务所	顾问			
						长沙惠和企业管理咨询有限公司	研究员			
龚建中	监事会主席	男	57	2019年6月起	龚建中先生，中国国籍，无境外居留权，1962年10月出生，硕士研究生学历，高级经济师，现任本公司监事会主席。龚建中先生于2000年3月至2002年3月担任中银投资助理总经理；2002年3月至2005年11月担任中银投资董事、副执行总裁，2005年11月至2018年11月担任中银投资执行董事、执行总裁，2018年11月起担任中银投资董事长、执行总裁。	中银投资	董事长、执行总裁	-	无	无
						中银资本投资顾问有限公司	董事			

姓名	职务	性别	年龄	任职起始日	简要经历	其他任职单位	担任职务	2018年本公司领取的薪酬情况(万元)	持有公司的股份数量	与公司其他利益关系
						中银投资商业地产管理有限公司	董事			
						BOC Capital GPI Limited	董事			
						BOC Capital ECIP GPI Limited	董事			
						BOC Capital Initial LP Limited	董事			
						BOC Capital Management Limited	董事			
						BOC Capital SLP GPI Limited	董事			
						BOC Group Investment LPI Limited	董事			
						GLP Holdings Limited	董事			
						碧湖投资有限公司	董事			
						Hong Kong Phoenix Satellite Television Limited	董事			
						NBA China General Partner, Ltd.	董事			
						PCNE Holdings Limited	董事			

姓名	职务	性别	年龄	任职起始日	简要经历	其他任职单位	担任职务	2018年本公司领取的薪酬情况(万元)	持有公司的股份数量	与公司其他利益关系
						凤凰中心(香港)有限公司	董事			
						Phoenix Chinese News & Entertainment Limited	董事			
						Phoenix Global Television Limited	董事			
						Phoenix Glow Ltd.	董事			
						Phoenix Media and Broadcast Sdn. Bhd.	董事			
						Phoenix Pictures Limited	董事			
						凤凰影视制作有限公司	董事			
						Phoenix Satellite Television (B.V.I.) Holding Limited	董事			
						Phoenix Satellite Television (Chinese Channel) Limited	董事			
						Phoenix Satellite Television (Europe) Limited	董事			
						Phoenix Satellite Television (InfoNews) Limited	董事			

姓名	职务	性别	年龄	任职起始日	简要经历	其他任职单位	担任职务	2018年本公司领取的薪酬情况(万元)	持有公司的股份数量	与公司其他利益关系
						Phoenix Satellite Television (Movies) Limited	董事			
						Phoenix Satellite Television (Universal) Limited	董事			
						Phoenix Satellite Television Company Limited	董事			
						Phoenix Satellite Television Development (BVI) Limited	董事			
						Phoenix Satellite Television Development Limited	董事			
						Phoenix Satellite Television Holdings Limited	董事			
						Phoenix Satellite Television Information Limited	董事			
						Phoenix Satellite Television Investments (BVI) Limited	董事			

姓名	职务	性别	年龄	任职起始日	简要经历	其他任职单位	担任职务	2018年本公司领取的薪酬情况(万元)	持有公司的股份数量	与公司其他利益关系
						Phoenix Satellite Television Trademark Limited	董事			
						Phoenix Weekly Magazine (BVI) Limited	董事			
						PizzaExpress Group Holdings Ltd	董事			
						G7 Networks Limited	董事			
						G7 Networks HONGKONG Limited	董事			
						北京汇通天下物联科技有限公司	董事			
						申联国际投资有限公司	董事			
						北京东方广场有限公司	董事			
						中银投资有限公司	董事长			
						中银租赁有限公司	董事长			
						中银投资咨询(北京)有限公司	董事长			
						中银投资资产管理有限公司	董事长			
						中国联合网络通信集团有限公司	董事			

姓名	职务	性别	年龄	任职起始日	简要经历	其他任职单位	担任职务	2018年本公司领取的薪酬情况(万元)	持有公司的股份数量	与公司其他利益关系
						中债信用增进投资股份有限公司	董事			
						万邑通(上海)信息科技有限公司	董事			
						中银城市发展资产管理(上海)有限公司	副董事长			
王洪刚	监事会副主席	男	44	2019年6月起	王洪刚先生, 中国国籍, 无境外居留权, 1975年8月出生, 硕士研究生学历, 高级会计师, 现任本公司监事会副主席。王洪刚先生于1998年7月至2017年2月就职于上海久事(集团)有限公司(原名上海久事公司), 曾担任资金管理总部经理助理、财务管理部高级主管、财务管理部副经理、财务管理部总经理等职务, 期间2008年2月至2009年10月担任上海久事国际赛事管理有限公司财务部经理, 2015年10月至2017年4月担任上海申通地铁集团有限公司董事。2017年2月至2017年11月担任上海申铁党总支书记、常务副总经理, 2017年11月起担任上海申铁党总支书记、总经理。	上海申铁	党总支书记、总经理、董事	-	无	无
						申万宏源集团股份有限公司	董事			
兰晓明	监事	男	47	2019年6月起	兰晓明先生, 中国国籍, 无境外居留权, 1972年12月出生, 本科学历, 高级经济师、高级会计师, 现任本公司监事。兰晓明先生于2005年6月至2006年7月担任北京汇和房地产开发有限公司财务总监, 2006年7月至2007年9月担任北京地下铁道建设	京投公司	基础设施投资发展部总经理	-	无	无

姓名	职务	性别	年龄	任职起始日	简要经历	其他任职单位	担任职务	2018年本公司领取的薪酬情况(万元)	持有公司的股份数量	与公司其他利益关系
					有限公司总经理助理，2007年9月至2010年10月担任北京京创投资有限公司副总经理，2010年10月至2014年12月担任北京京密投资有限公司总经理，2014年12月至2017年10月担任北京京投轨道交通置业开发有限公司总经理，2017年10月至2018年3月担任京投公司资产经营开发事业部常务副总经理，2018年3月起担任京投公司基础设施业务发展部总经理。	北京信息基础设施建设股份有限公司	董事			
						北京京投交通发展有限公司	执行董事			
						基石国际融资租赁有限公司	董事			
						北京城市铁路投资发展有限公司	董事			
						京津冀城际铁路投资有限公司	董事			
						京张城际铁路有限公司	副董事长			
						京津城际铁路有限责任公司	董事			
						雄安高速铁路有限公司	董事			
						京石铁路客运专线有限责任公司	董事			

姓名	职务	性别	年龄	任职起始日	简要经历	其他任职单位	担任职务	2018年本公司领取的薪酬情况(万元)	持有公司的股份数量	与公司其他利益关系
王欣	监事	女	39	2019年9月起	王欣女士，中国国籍，无境外居留权，1980年7月出生，本科学历，高级经济师，现任本公司监事。王欣女士于1998年10月至2003年6月就职于天津高速公路发展有限公司从事财务管理工作，2003年6月至2019年1月就职于天津市地下铁道集团有限公司从事财务管理工作，并曾担任财务部副部长，2009年5月至2019年9月担任天津海顺置业发展有限公司董事，2013年8月至2018年4月，担任天津城铁港铁建设有限公司副总经理，2019年1月起担任天津铁投财务部部长。	天津铁投	财务部部长	-	无	无
卫荣格	职工监事	男	49	2019年6月起	卫荣格先生，中国国籍，无境外居留权，1970年7月出生，本科学历，高级审计师，现任本公司职工监事。卫荣格先生于2000年4月至2006年2月历任北京铁路局基建审计组副组长、审计室副主任，2006年2月至2013年3月历任铁道部审计中心三处副处长、四处处长、综合处处长，2013年3月至2018年11月担任中国铁路总公司审计和考核局综合处处长，2018年11月至2019年5月担任中国铁路文工团党委副书记、纪委书记、工会主席，2019年5月起担任本公司党委副书记、纪委书记、工会主席。	无	无	-	无	无
郑勇	职工监事	男	49	2019年6月起	郑勇先生，中国国籍，无境外居留权，1970年2月出生，本科学历，高级政工师，现任本公司职工监事。郑勇先生于2000年12月至2006年8月就职于中铁五局集团有限公司，曾担任指挥部办公室副主任、公司办助理、项目部办公室主任等职务，2006年8月至2008年10月借调至京沪铁路客运专线筹备组，2008年10月至2013年11月担任本公司南京指挥部综合部主任，2013年11月起担任本公司综合管理部（党群工作部）副主任。	无	无	43.10	无	无

姓名	职务	性别	年龄	任职起始日	简要经历	其他任职单位	担任职务	2018年本公司领取的薪酬情况(万元)	持有公司的股份数量	与公司其他利益关系
盛大军	职工监事	男	55	2019年6月起	盛大军先生，中国国籍，无境外居留权，1964年9月出生，本科学历，高级工程师，现任本公司职工监事。盛大军先生于1989年12月至2005年3月就职于济南铁路局徐州铁路分局，曾担任总工程师室工程师、建设项目管理中心副主任、主任等职务，2005年3月至2006年8月担任济南铁路局建设项目管理中心徐州指挥部主任，2006年8月至2008年10月借调至京沪铁路客运专线公司筹备组，2008年10月至2013年11月担任本公司蚌埠指挥部副指挥长，2013年11月至2014年9月担任本公司驻上海办事处常务副主任，2014年9月至2019年1月，担任本公司安全监察部主任，2019年1月起担任本公司济南经营部主任。	无	无	44.00	无	无
刘学文	副总经理	男	58	2019年6月起	刘学文先生，中国国籍，无境外居留权，1961年10月出生，博士研究生学历，研究员，现任本公司副总经理，曾荣获国家科学技术进步奖特等奖，享受2010年国务院政府特殊津贴。刘学文先生于1998年8月至2005年3月历任铁道科学研究院金属及化学研究所副所长、所长，兼院研发中心材料工程研究部主任，2005年3月至2005年12月担任铁道部科学研发中心主任，2005年12月至2012年5月，担任京沪铁路客运专线公司筹备组副组长、京沪高速铁路建设总指挥部副指挥长等职务，2012年5月起担任本公司副总经理。	无	无	53.10	无	无

姓名	职务	性别	年龄	任职起始日	简要经历	其他任职单位	担任职务	2018年本公司领取的薪酬情况(万元)	持有公司的股份数量	与公司其他利益关系
温伟明	总会计师	男	57	2019年6月起	温伟明先生，中国国籍，无境外居留权，1962年6月出生，本科学历，高级会计师，现任本公司总会计师。温伟明先生于2001年6月至2008年3月就职于广州铁路（集团）公司，曾担任财务处副处长、资产管理中心主任、财务处处长、副总会计师等职务，2008年3月至2008年11月担任铁道部资金清算中心常务副主任，2008年11月至2010年11月担任南昌铁路局总会计师，2010年11月至2017年11月担任中铁银通支付有限公司筹备组组长、董事长、党总支书记等职务，2017年11月起担任本公司总会计师。	无	无	48.80	无	无
王永平	副总经理	男	56	2019年6月起	王永平先生，中国国籍，无境外居留权，1963年9月出生，本科学历，会计师，现任本公司副总经理。王永平先生于1997年12月至2003年10月担任中铁进出口公司会计师、法律顾问，2003年10月至2008年12月历任铁道部咨询调研组综合处副处长、处长，2008年12月至2009年7月担任中国铁投副总经理，2009年7月至2017年11月担任中国铁投党委副书记、纪委书记、副总经理等职务，2017年11月起担任本公司副总经理。	无	无	48.80	无	无

姓名	职务	性别	年龄	任职起始日	简要经历	其他任职单位	担任职务	2018年本公司领取的薪酬情况(万元)	持有公司的股份数量	与公司其他利益关系
赵非	董事会秘书	男	53	2019年6月起	赵非先生，中国国籍，无境外居留权，1966年11月出生，本科学历，高级工程师，现任本公司董事会秘书。赵非先生于2001年4月至2003年6月担任铁道部高速铁路办公室副研究员，2003年6月至2006年12月就职于铁道部高速铁路建设领导小组办公室，2006年12月至2008年10月担任中国铁投部门负责人兼京沪铁路客运专线公司筹备组综合部副主任，2008年10月至2012年1月担任本公司综合部副主任，2012年1月起担任本公司综合管理部（党群工作部）主任，2018年10月起担任本公司董事会秘书。	无	无	48.60	无	无

## 八、发行人控股股东及实际控制人的简要情况

截至本招股说明书摘要签署日，中国铁投持有本公司 49.76% 的股权，为本公司控股股东。国铁集团持有中国铁投 100% 的股权，为本公司的实际控制人。中国铁投和国铁集团的基本情况如下：

### （一）中国铁投

#### 1、基本情况

公司名称	中国铁路投资有限公司	成立时间	1982 年 3 月 24 日
注册资本	8,998,984.33 万元	实收资本	11,462,853.34 万元
注册地址	北京市海淀区玲珑路 9 号院东区 5 号楼 1101	主要生产经营地	全国
经营范围	投资与投资管理、资产管理；企业管理；建设工程项目管理；铁路资产资源开发、咨询；招投标业务；机械设备、铁路运输设备及铁路专用器件开发、销售、租赁；铁路土地综合开发；房地产开发、销售自行开发商品房；销售农畜产品、副食品、纺织、服装、日用品、文化体育用品及器材、第 I、II 类医疗器械、矿产品、建筑材料、化工产品（不含一类易制毒化学品）、机械设备、通讯设备、电子产品、非金属矿石及制品；物业管理；出租办公用房、出租商业用房；技术推广；经济贸易咨询；从事产权经纪业务；从事房地产经纪业务；工程勘察；工程设计；销售食品、药品；零售烟草。（企业依法自主选择经营项目，开展经营活动；销售食品、药品，零售烟草，工程勘察，工程设计以及依法须经批准的项目，经相关部门批准后依批准的内容开展经营活动；不得从事本市产业政策禁止和限制类项目的经营活动。）		
主营业务	以促进国铁资本合理流动、提高资本运营质量为导向，遵循市场规律，为铁路高质量发展持续提供强有力专业服务支撑，业务领域涵盖建设项目投融资、投资开发、资产管理、土地综合开发、铁路资产资源开发、金融服务、铁路保险、平台交易等。		
股东构成	国铁集团持股 100%		

#### 2、财务数据

单位：万元

项目	2018 年 12 月 31 日/2018 年度	2019 年 6 月 30 日/2019 年 1-6 月
总资产	64,450,529.32	64,808,224.32
净资产	39,065,796.17	39,076,874.28
净利润	1,180,579.46	407,621.10

注：中国铁投 2018 年度及 2019 年 1-6 月数据经致同会计师事务所（特殊普通合伙）审计。

## （二）国铁集团

### 1、基本情况

公司名称	中国国家铁路集团有限公司	成立时间	2013年3月14日
注册资本	173,950,000 万元	实收资本	173,950,000 万元
注册地址	北京市海淀区复兴路 10 号	主要生产经营地	全国
经营范围	铁路客货运输；承包与其实力、规模、业绩相适应的对外承包工程项目；并派遣实施上述对外承包工程所需的劳务人员。铁路客货运输相关服务业务；铁路工程建设及相关业务；铁路专用设备及其他工业设备的制造、维修、租赁业务；物资购销、物流服务、对外贸易、咨询服务、运输代理、广告、旅游、电子商务、其他商贸服务业务；铁路土地综合开发、卫生检测与技术服务；国务院或主管部门批准或允许的其他业务；互联网信息服务。（企业依法自主选择经营项目，开展经营活动；提供互联网药品、医疗器械信息服务以及依法须经批准的项目，经相关部门批准后依批准的内容开展经营活动；不得从事本市产业政策禁止和限制类项目的经营活动。）		
主营业务	负责铁路运输统一调度指挥，统筹安排路网性运力资源配置，承担国家规定的公益性运输任务，负责铁路行业运输收入清算和收入进款管理。自觉接受行政监管和公众监督，负责国家铁路新线投产运营的安全评估，保证运输安全，提升服务质量，提高经济效益，增强市场竞争能力。坚持高质量发展，确保国有资产保值增值，推动国有资本做强做优做大。		
股东构成	国务院持股 100%		

### 2、财务数据

单位：万元

项目	2018年12月31日/2018年度	2019年6月30日/2019年1-6月
总资产	800,233,900.00	808,455,800.00
净资产	278,896,000.00	279,662,100.00
净利润	204,500.00	-20,500.00

注：国铁集团 2018 年度数据经天职国际审计，2019 年 1-6 月数据未经审计。

## 九、财务会计信息和管理层讨论与分析

### （一）简要财务报表

根据天职会计师出具的标准无保留意见的《审计报告》（天职业字[2019]29065号），公司报告期内主要财务数据如下：

**1、资产负债表主要数据**

单位：万元

项目	2019年 9月30日	2018年 12月31日	2017年 12月31日	2016年 12月31日
流动资产	1,197,884.58	1,153,612.67	1,114,943.00	639,602.66
资产总额	18,707,965.86	17,570,975.17	17,772,713.46	18,014,034.44
流动负债	639,266.18	510,299.56	885,808.58	821,450.16
负债总额	2,734,581.99	2,753,653.12	3,334,462.39	4,057,775.32
股东权益总额	15,973,383.88	14,817,322.05	14,438,251.08	13,956,259.11
归属于母公司 股东权益	15,973,383.88	14,817,322.05	14,438,251.08	13,956,259.11

**2、利润表主要数据**

单位：万元

项目	2019年1-9月	2018年度	2017年度	2016年度
营业收入	2,500,191.65	3,115,842.16	2,955,540.94	2,625,761.72
营业利润	1,269,354.33	1,366,316.38	1,207,132.85	902,438.87
利润总额	1,269,335.26	1,366,419.72	1,207,143.13	902,434.75
净利润	951,996.50	1,024,797.46	905,344.22	790,318.80
归属于母公司股东的 净利润	951,996.50	1,024,797.46	905,344.22	790,318.80

**3、现金流量表主要数据**

单位：万元

项目	2019年1-9月	2018年度	2017年度	2016年度
经营活动产生的现金流量净额	1,333,285.70	1,376,533.39	1,488,888.78	1,438,476.48
投资活动产生的现金流量净额	-1,101.59	-52,716.74	-57,733.75	-23,437.86
筹资活动产生的现金流量净额	-1,290,642.77	-1,261,943.40	-934,958.33	-1,626,153.98
现金及现金等价物 净增加额	41,541.33	61,873.24	496,196.70	-211,115.35

**(二) 最近三年一期的非经常性损益明细情况**

单位：万元

项目	2019年1-9月	2018年度	2017年度	2016年度
非流动性资产处置损益，包括已计提资产减值准备的冲	-92.15	-1.48	0.00	-16.37

项目	2019年1-9月	2018年度	2017年度	2016年度
销部分				
计入当期损益的对非金融企业收取的资金占用费	3,189.59	0.00	3,347.00	0.00
除上述各项之外的其他营业外收入和支出	73.08	104.81	10.28	12.25
减：所得税的影响数	792.63	25.83	839.32	-1.03
<b>合计</b>	<b>2,377.89</b>	<b>77.50</b>	<b>2,517.96</b>	<b>-3.09</b>
<b>扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润</b>	<b>949,618.60</b>	<b>1,024,719.96</b>	<b>902,826.26</b>	<b>790,321.90</b>

### （三）主要财务指标

财务指标	2019年 9月30日	2018年 12月31日	2017年 12月31日	2016年 12月31日
流动比率（倍）	1.87	2.26	1.26	0.78
速动比率（倍）	1.87	2.25	1.25	0.76
资产负债率（母公司）（%）	14.62	15.67	18.76	22.53
无形资产（扣除土地使用权、水面养殖权和采矿权等后）占净资产的比例（%）	-	-	-	-
财务指标	2019年 1-9月	2018年	2017年	2016年
应收账款周转率（次）	19.14	25.74	24.40	23.84
总资产周转率（次）	0.14	0.18	0.17	0.14
息税折旧摊销前利润（万元）	1,582,357.82	1,800,358.74	1,654,421.57	1,422,538.88
利息保障倍数（倍）	16.01	11.82	9.48	5.69
每股经营活动现金净流量（元/股）	0.31	0.34	0.11	0.11
每股净现金流量（元/股）	0.01	0.02	0.04	-0.02

注：上述指标的计算公式如下：

流动比率=流动资产/流动负债

速动比率=（流动资产-存货-预付款项-其他流动资产）/流动负债

资产负债率=负债总额/资产总额×100%

无形资产占净资产比例=（无形资产-土地使用权）/期末净资产

应收账款周转率=营业收入/应收账款平均余额

总资产周转率=营业收入/总资产平均余额

息税折旧摊销前利润=净利润+利息费用+所得税+折旧和摊销

利息保障倍数=息税前利润/利息支出

每股经营活动现金净流量=经营活动产生的现金流量净额/股本

每股净现金流量=现金及现金等价物净增加额/股本

本公司按照中国证监会《公开发行证券的公司信息披露编报规则第9号——净资产收益率和每股收益的计算及披露（2010年修订）》，报告期内本公司的净资产收益率和每股收益如下：

单位：元

报告期利润		加权平均净资产收益率	每股收益	
			基本每股收益	稀释每股收益
2019年 1-9月	归属于公司普通股股东的净利润	6.37%	0.24	0.24
	扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润	6.35%	0.24	0.24
2018年	归属于公司普通股股东的净利润	7.01%	0.26	0.26
	扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润	7.01%	0.26	0.26
2017年	归属于公司普通股股东的净利润	6.36%	0.23	0.23
	扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润	6.34%	0.23	0.23
2016年	归属于公司普通股股东的净利润	5.82%	0.20	0.20
	扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润	5.82%	0.20	0.20

注：上述指标的计算公式如下：

### 1、加权平均净资产收益率

加权平均净资产收益率= $P_0 / (E_0 + NP \div 2 + E_i \times M_i \div M_0 - E_j \times M_j \div M_0 \pm E_k \times M_k \div M_0)$  其中： $P_0$  分别对应于归属于公司普通股股东的净利润、扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润； $NP$  为归属于公司普通股股东的净利润； $E_0$  为归属于公司普通股股东的期初净资产； $E_i$  为报告期发行新股或债转股等新增的、归属于公司普通股股东的净资产； $E_j$  为报告期回购或现金分红等减少的、归属于公司普通股股东的净资产； $M_0$  为报告期月份数； $M_i$  为新增净资产次月起至报告期期末的累计月数； $M_j$  为减少净资产次月起至报告期期末的累计月数； $E_k$  为因其他交易或事项引起的、归属于公司普通股股东的净资产增减变动； $M_k$  为发生其他净资产增减变动次月起至报告期期末的累计月数。

### 2、基本每股收益

基本每股收益= $P_0 \div S$

$S = S_0 + S_1 + S_i \times M_i \div M_0 - S_j \times M_j \div M_0 - S_k$

其中： $P_0$  为归属于公司普通股股东的净利润或扣除非经常性损益后归属于普通股股东的净利润； $S$  为发行在外的普通股加权平均数； $S_0$  为期初股份总数； $S_1$  为报告期因公积金转增股本或股票股利分配等增加股份数； $S_i$  为报告期因发行新股或债转股等增加股份数； $S_j$  为报告期因回购等减少股份数； $S_k$  为报告期缩股数； $M_0$  为报告期月份数； $M_i$  为增加股份次月起至报告期期末的累计月数； $M_j$  为减少股份次月起至报告期期末的累计月数。

### 3、稀释每股收益

稀释每股收益= $P1/(S0+S1+Si \times Mi - M0 - Sj \times Mj - M0 - Sk + \text{认股权证、股份期权、可转换债券等增加的普通股加权平均数})$

其中，P1 为归属于公司普通股股东的净利润或扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润，并考虑稀释性潜在普通股对其影响，按《企业会计准则》及有关规定进行调整。公司在计算稀释每股收益时，考虑所有稀释性潜在普通股对归属于公司普通股股东的净利润或扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润和加权平均股数的影响，按照其稀释程度从大到小的顺序计入稀释每股收益，直至稀释每股收益达到最小值。

2019年9月25日京沪高铁公司第三次临时股东大会表决通过了《关于京沪高速铁路股份有限公司增加注册资本及调整股比的议案》，同意根据自然资源部《自然资源部关于京沪高速铁路股份有限公司上市涉及土地资产处置的复函》（自然资函[2019]492号）以及财政部《财政部关于京沪高速铁路股份有限公司土地作价出资转增国家资本金的批复》（财建[2019]509号），将京沪高铁公司国有划拨土地使用权作价出资金额增加中国铁投对京沪高铁公司的权益，同时增加无形资产122.81亿元。

假设报告期初完成上述事项，并增加公司国铁权益及无形资产122.81亿元；同时，对于作价出资土地使用权涉及土地摊销（按使用期限50年进行摊销），将减少本公司净利润水平。根据上述假设，模拟计算的报告期内本公司净资产收益率和每股收益情况如下：

单位：元

报告期利润		模拟加权平均净资产收益率	模拟每股收益	
			基本每股收益	稀释每股收益
2019年 1-9月	归属于公司普通股股东的净利润	5.71%	0.21	0.21
	扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润	5.69%	0.21	0.21
2018年	归属于公司普通股股东的净利润	6.18%	0.23	0.23
	扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润	6.18%	0.23	0.23
2017年	归属于公司普通股股东的净利润	5.54%	0.20	0.20
	扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润	5.53%	0.20	0.20
2016年	归属于公司普通股股东的净利润	4.99%	0.17	0.17
	扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润	4.99%	0.17	0.17

## （四）管理层讨论与分析

### 1、财务状况分析

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。公司非流动资产，特别是固定资产、无形资产占资产总额比重较大。报告期各期末，货币资金等流动资产占总资产的比例分别为 3.55%、6.27%、6.57%和 6.40%；非流动资产占总资产的比例分别为 96.45%、93.73%、93.43%和 93.60%，其中，线路、房屋建筑物、电气化供电系统、传导设备、信号设备等固定资产占总资产的比例分别为 76.51%、76.13%、75.55%和 69.77%，铁路沿线的土地使用权等无形资产占总资产的比例分别为 16.60%、16.81%、17.09%和 23.04%。

报告期各期末，公司的负债总额分别为 4,057,775.32 万元、3,334,462.39 万元、2,753,653.12 万元和 2,734,581.99 万元。报告期各期末，公司流动负债占负债总额的比例分别为 20.24%、26.57%、18.53%和 23.38%，非流动负债占负债总额的比例分别为 79.76%、73.43%、81.47%和 76.62%。资产负债率分别为 22.53%、18.76%、15.67%和 14.62%，公司资产负债率逐年下降主要由于公司根据借款协议的约定分期偿还借款，同时根据资金安排提前偿还部分长期借款。

### 2、盈利能力分析

报告期内，公司分别实现营业收入2,625,761.72万元、2,955,540.94万元、3,115,842.16万元和2,500,191.65万元，分别实现净利润790,318.80万元、905,344.22万元、1,024,797.46万元和951,996.50万元，总体盈利能力稳步提升。

公司作为高铁运输企业，主要收入构成为旅客运输收入和提供路网服务收入。营业收入分类构成情况如下表所示：

单位：万元，%

收入项目	2019年1-9月		2018年度		2017年度		2016年度	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
旅客运输收入	1,204,204.99	48.16	1,579,069.55	50.68	1,556,737.53	52.67	1,418,926.44	54.04
其中：旅客票价收入	1,104,725.13	44.19	1,458,290.81	46.80	1,457,464.12	49.31	1,343,412.81	51.16

收入项目	2019年1-9月		2018年度		2017年度		2016年度	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
客运其他收入	66,100.12	2.64	75,252.80	2.42	60,021.71	2.03	44,442.86	1.69
列车车补收入	14,803.78	0.59	23,964.86	0.77	19,879.98	0.67	14,576.20	0.56
客票发展金等	18,575.96	0.74	21,561.08	0.69	19,371.71	0.66	16,494.57	0.63
<b>提供路网服务收入</b>	<b>1,274,005.83</b>	<b>50.96</b>	<b>1,510,182.69</b>	<b>48.47</b>	<b>1,381,221.67</b>	<b>46.73</b>	<b>1,191,454.26</b>	<b>45.38</b>
其中：线路使用服务收入	774,441.58	30.98	926,730.60	29.74	855,443.67	28.94	756,925.35	28.83
接触网使用服务收入	361,652.13	14.46	423,551.56	13.59	400,049.12	13.54	346,151.05	13.18
车站旅客服务收入	112,479.13	4.50	131,444.49	4.22	100,992.98	3.42	69,192.56	2.64
售票服务收入	25,194.54	1.01	28,155.16	0.90	24,399.71	0.83	18,943.28	0.72
车站上水服务收入	238.46	0.01	300.89	0.01	336.19	0.01	242.03	0.01
其它业务收入	<b>21,980.83</b>	<b>0.88</b>	<b>26,589.91</b>	<b>0.85</b>	<b>17,581.74</b>	<b>0.59</b>	<b>15,381.01</b>	<b>0.59</b>
<b>合计</b>	<b>2,500,191.65</b>	<b>100.00</b>	<b>3,115,842.15</b>	<b>100.00</b>	<b>2,955,540.94</b>	<b>100.00</b>	<b>2,625,761.72</b>	<b>100.00</b>

报告期内公司利润构成情况如下：

单位：万元

项目	2019年1-9月	2018年度	2017年度	2016年度
营业收入	2,500,191.65	3,115,842.16	2,955,540.94	2,625,761.72
营业成本	1,185,571.50	1,629,918.30	1,593,526.42	1,514,366.73
税金及附加	5,713.84	2,015.61	14,260.75	12,026.01
管理费用	5,528.18	6,807.77	6,350.86	6,730.61
研发费用	1,152.95	838.17	715.19	677.46
财务费用	43,288.50	116,786.17	122,081.82	186,657.65
资产减值损失（损失以“—”号填列）	-	6,834.16	-11,477.74	-2,869.43
信用减值损失（损失以“—”号填列）	10,382.44	-	-	-
其他收益	35.20	6.09	4.68	5.06
营业利润	1,269,354.33	1,366,316.38	1,207,132.85	902,438.87

项目	2019年1-9月	2018年度	2017年度	2016年度
营业外收入	73.08	104.81	15.28	22.47
营业外支出	92.15	1.48	5.00	26.59
利润总额	1,269,335.26	1,366,419.72	1,207,143.13	902,434.75

公司主营业务突出，报告期的利润总额主要来源于营业利润。公司营业外收支占比较低，报告期内公司利润总额呈上升趋势，盈利状况良好。

可能影响发行人盈利能力连续性和稳定性的主要因素有宏观经济的波动、行业政策的变化、列车开行数量变化、其他运输方式的竞争、能源价格波动、铁路运输事故、重大自然灾害等。

### 3、现金流量分析

报告期内，公司经营活动产生的现金流量净额分别为1,438,476.48万元、1,488,888.78万元、1,376,533.39万元和1,333,285.70万元，公司经营活动产生的现金流入主要来自旅客运输收入和提供路网服务收入收到的现金，公司经营活动产生的现金流出主要为接受委托运输管理服务和购买能源等所支付的现金，以及支付各项税费和职工薪酬的现金等。

报告期内，公司投资活动产生的现金流量净额分别为-23,437.86万元、-57,733.75万元、-52,716.74万元和-1,101.59万元，公司投资活动产生的现金流入主要来自处置长期资产等收到的现金，公司投资活动产生的现金流出主要为购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金等，金额相对较小。

报告期内，公司筹资活动产生的现金流量净额分别为-1,626,153.98万元、-934,958.33万元、-1,261,943.40万元和-1,290,642.77万元，公司筹资活动产生的现金流入主要来自取得短期借款收到的现金，公司筹资活动产生的现金流出主要为偿还债务所支付的现金，以及分配股利支付的现金等。2016年度公司分配股利支付现金41,175.7万元，2017年度公司分配股利支付现金412,254.12万元，2018年度公司分配股利支付现金629,855.16万元，2019年1-9月公司分配股利支付现金1,005,150.99万元。

## （五）股利分配政策

### 1、股利分配政策

根据《公司法》及公司现行有效的《公司章程》之规定，公司的股利分配政策如下：

公司分配当年税后利润时，应当提取利润的 10% 列入公司法定公积金。公司法定公积金累计额为公司注册资本的 50% 以上的，可以不再提取。

公司的法定公积金不足以弥补以前年度亏损的，在依照前款规定提取法定公积金之前，应当先用当年利润弥补亏损。

公司从税后利润中提取法定公积金后，经股东大会决议，可以从税后利润中提取一定比例的任意公积金。

公司弥补亏损和提取公积金后所余税后利润，按照章程及股东大会决议予以分配。

股东大会违反前条规定，在公司弥补亏损和提取法定公积金之前向股东分配利润的，股东必须将违反规定分配的利润退还公司。

公司持有的本公司股份不参与分配利润。

公司的公积金用于弥补公司的亏损、扩大公司生产经营或者转为增加公司股本。但是，资本公积金不得用于弥补公司的亏损。

法定公积金转为资本时，所留存的该项公积金不得少于转增前公司注册资本的 25%。

公司股东大会对利润分配方案作出决议后，公司董事会须在股东大会召开后 2 个月内完成股利（或股份）的派发事项。

### 2、发行人报告期内股利分配情况

#### （1）2016 年度股利分配情况

2017年7月19日，发行人召开2016年年度股东大会，审议通过了《京沪高速铁路股份有限公司2016年度利润分配方案》。根据会议决议，公司按照可供股东分配利润的50%分红，共分配利润423,352.26万元（每10股0.3241元）。根据发行

人2015年度第三次临时股东大会决议，对于尚未协助发行人完成各自辖区内土地证办理的地方出资人，其已经计价入股但未取得土地证的部分，对应股份暂不享受股东的相应权利。根据以上要求，由于北京市、天津市、山东省、南京市、江苏省五省市尚未完成土地办证工作，当年对应的股利11,098.14万元暂不支付，待取得土地证时再行支付。

#### （2）2017年度股利分配情况

2018年6月30日，发行人召开2017年年度股东大会审议通过了《京沪高速铁路股份有限公司2017年度利润分配方案》。根据会议决议，公司按照可供分配利润的50%分红，共分配利润645,726.49万元（每10股0.49434元）。由于北京市、天津市、山东省、南京市、江苏省五省市尚未完成土地办证工作，当年对应的股利15,871.33万元暂不支付，待取得土地证时再行支付。

#### （3）2018年度股利分配情况

2019年6月28日，发行人召开2018年年度股东大会审议通过了《京沪高速铁路股份有限公司2018年度利润分配方案》。根据会议决议，公司按照可供分配利润的70%分红，共分配利润1,024,000.00万元（每10股2.56元）。由于北京市、天津市、山东省、南京市、江苏省五省市尚未完成土地办证工作，当年对应的股利22,900.12万元暂不支付，待取得土地证时再行支付。

#### （4）2019年度股利分配情况

2019年6月28日，发行人2018年度股东大会审议通过了《关于京沪高速铁路股份有限公司资产评估初步结果、土地处置及股比调整初步方案的议案》，同意2019年7月1日至公司划拨土地作价出资转增国家资本金持股比例工商变更完成当日期间产生的净利润由公司按照本次土地使用权作价出资前的持股比例以现金分红方式向股东分配，最终现金分红金额以会计师专项审计结果为准。

2019年10月18日，发行人召开2019年第四次临时股东大会审议通过了《关于分配2019年7月1日至2019年9月25日净利润的议案》。根据天职会计师出具的专项审计报告，2019年7月1日至2019年9月25日期间，公司实现净利润337,692.98万元。根据股东大会决议，公司对上述净利润337,692.98万元按照公司划拨土地作价出资前各股东持股比例以现金分红方式进行分配，每股分配

0.0844 元。

此外，为推进上市工作，2019 年 10 月 18 日，发行人召开 2019 年第四次临时股东大会审议通过了《关于支付以前年度未支付股利的议案》。根据会议决议，公司拟于该议案经公司股东大会审议通过之日起 15 日内，向股东支付全部以前年度因土地未办证而尚未支付的应付股利金额合计为 47,777.92 万元。

2019 年 10 月 18 日发行人 2019 年第四次临时股东大会做出的 337,692.98 万元现金方式的股利分配、其他应付款中因土地未办证而尚未支付的应付股利金额 47,777.92 万元已经于 2019 年 10 月 29 日全部支付完毕。

### **3、本次发行前滚存利润分配方案**

根据公司第四届董事会第二次会议和 2019 年第四次临时股东大会决议，公司本次发行如最终获得中国证监会的核准并上市完成后，本次发行前滚存未分配利润由本次发行上市完成后的新老股东按发行后的持股比例共享。

### **4、本次发行后的股利分配政策**

本次发行上市后的股利分配政策参见本招股说明书摘要“第一节 重大事项提示”之“七、发行前滚存利润的分配与本次发行上市后的股利分配政策”之“(二) 本次发行上市后的股利分配政策”的相关内容。

## 第四节 募集资金运用

### 一、本次发行募集资金规模及投资项目概述

#### (一) 募集资金投资项目情况

经公司第四届董事会第二次会议审议通过和 2019 年第四次临时股东大会表决批准及授权，公司董事长作出《京沪高速铁路股份有限公司首次公开发行股票并上市发行比例及发行数量的决定》，同意本次公开发行股票不超过 6,285,630,000 股，占发行后总股本的比例不超过 12.80%，所募集的资金在扣除发行费用后拟全部用于收购京福安徽公司 65.0759% 股权，收购对价为 500.00 亿元，收购对价与募集资金的差额通过自筹资金解决。

本次发行募集资金到位前，公司可根据上述项目的实际进度，以自有或自筹资金支付项目所需款项；本次发行上市募集资金到位后，公司将严格按照有关的制度使用募集资金，募集资金可用于置换前期投入募集资金投资项目的自有或自筹资金以及支付项目剩余款项。

#### (二) 董事会对募集资金投资项目的可行性分析意见

京福安徽公司是安徽省最主要的高铁公司，线路与京沪通道、沿江通道、沪昆通道、陆桥通道、京港澳通道等相连。通过本次收购，京沪高铁公司和京福安徽公司管内线路加强了与京沪通道、沿江通道、沪昆通道、陆桥通道、京港澳通道等“八纵八横”主通道的连接，将有助于京沪高铁公司、京福安徽公司管内线路路网协同效应的进一步增强，在路网不断完善的背景下，为公司整体效益的进一步提高创造了有利条件。

目前京福安徽公司正在运营的合蚌客专和合福铁路安徽段正处于市场培育期；在建的商合杭铁路安徽段和郑阜铁路安徽段主体投资建设已经基本完成，即将分别于 2020 年、2019 年底开通，建设期风险较小。京福安徽公司运营和在建的四条线路均为设计时速 350 公里/小时的高铁客运专线，与京沪高铁的技术标准一致，便于统一进行标准化运营和管理。

综上所述，公司董事会认为公司本次募集资金投资项目符合公司业务发展规

划，有助于公司扩大网络覆盖，优化路网结构，发挥路网协同效应，增强骨干作用。本次募集资金数额和投资项目与公司现有生产经营规模、财务状况、技术水平和管理能力等相适应。

## 二、本次募集资金运用对公司未来经营成果和财务状况的影响

### （一）京福安徽公司亏损的原因及未来效益情况

#### 1、京福安徽公司亏损的原因

京福安徽公司最近一年一期主要利润表数据如下：

单位：万元

项目	2019年1-9月	2018年度
营业收入	137,986.96	176,578.63
营业成本	143,529.52	186,491.95
利润总额	-88,529.23	-120,127.97
净利润	-88,437.87	-120,006.16

京福安徽公司尚处于亏损状态，主要是由于正在运营的合蚌客专和合福铁路安徽段开通时间尚短，商合杭铁路安徽段和郑阜铁路安徽段仍在建设中，京福安徽公司仍然处于市场培育期。

京福安徽公司管辖的合蚌客专 2012 年 10 月份正式开通运营，铁路线路相对较短，合福铁路安徽段 2015 年 6 月份正式开通运营，商合杭铁路安徽段和郑阜铁路安徽段均处于建设阶段，预计分别于 2020 年 10 月、2019 年 12 月开通运营。由于铁路建设前期固定资产投资较大，市场培育期内线路运营收入难以完全弥补建设期借款资金利息支出、固定资产折旧以及委托运输管理费等支出，因此京福安徽公司尚处于亏损状态。

#### 2、京福安徽公司未来效益情况

京福安徽公司未来将通过完善区域路网结构、吸引更多列车在管内线路开行、提高预算管理水平和严控成本费用支出等举措，有望实现盈利水平的逐步提升，经评估机构中企华预测，京福安徽公司未来五年净利润预测情况如下：

单位：万元

项目	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年
净利润	-119,349.08	-17,518.95	72,602.15	175,199.61	242,540.05

注：净利润预测受未来经营环境影响存在一定的不确定性，不构成对投资者的业绩承诺，敬请投资者注意投资风险。

## （二）对公司未来经营成果的影响

发行人将以京沪高铁为依托，积极谋划与京沪通道中的其他重点线路的衔接。本次募集资金收购京福安徽公司有助于发行人扩大网络覆盖，优化路网结构，发挥路网协同效应，增强骨干作用，形成以京沪通道为骨架、区域连接线衔接的高速铁路网。

京福安徽公司目前正在运营的高铁线路包括合蚌客专和合福铁路安徽段，在建的线路包括商合杭铁路安徽段和郑阜铁路安徽段。合蚌客专是京沪通道与沿江通道间快速连接线；合福铁路安徽段、商合杭铁路是京港（台）通道的重要组成部分，其中，合福铁路安徽段向北通过合蚌客专与京沪高速铁路连接，商合杭铁路是华东地区南北向的第二大客运通道，与沪昆通道相连接；郑阜铁路与陆桥通道、京港澳通道相连，是强化西北与华东地区快速客运通道。随着未来路网的扩充完善，上述线路的组网效应将充分提升，业务增长点更加丰富。

京福安徽公司最近一年一期的净利润分别为-12.00 亿元、-8.84 亿元，尚处于亏损状态，主要是由于正在运营的合蚌客专和合福铁路安徽段开通时间尚短，商合杭铁路安徽段和郑阜铁路安徽段仍在建设中，京福安徽公司仍然处于市场培育期，本次募集资金到位后公司即期回报（基本每股收益、净资产收益率等财务指标）将有所摊薄。随着高铁沿线城镇化进程加快，城市群区域联系更加紧密，人力资源流动将逐渐加快，沿线客流密度将逐步提高，京福安徽公司的经济效益预计能够得到有效改善。未来，公司基本每股收益、净资产收益率等财务指标也有望得到提升。

## （三）对公司财务状况的影响

### 1、对资产规模的影响

京福安徽公司最近一期期末总资产为 1,283.73 亿元，净资产为 703.50 亿元，本次募资资金收购后，发行人的总资产、净资产规模将显著增加，能够增强发行

人的经营实力和抗风险能力。

## **2、对净资产收益率的影响**

本次发行募集资金到位后发行人净资产有所提高，但募集资金投资项目在短期内难以充分实现效益，预计发行人发行当年净资产收益率将出现下降。但是随着京福安徽公司盈利状况的逐步改善，未来发行人整体盈利预计仍将维持在合理的水平。

## 第五节 风险因素和其他重要事项

### 一、风险因素

发行人风险因素参见“第一节 重大事项提示”之“八、风险因素”。

### 二、其他重要事项

#### （一）信息披露和投资者服务

##### 1、责任机构

负责信息披露和投资者关系的部门：董事会办公室

负责人：赵非

电话：010-51896399

传真：010-51896398

办公地址：北京市海淀区北蜂窝路5号院1号写字楼第三、四层

##### 2、信息披露制度

（1）公司根据《公司法》《证券法》《公司章程》的规定，结合公司信息披露的实际情况，制定了《京沪高速铁路股份有限公司信息披露管理规定》，已经公司第三届董事会第三次临时会议审议通过。

（2）公司上市后将严格按照有关规定披露信息，确保信息披露真实、准确、完整、及时、公平，没有虚假记载、误导性陈述或重大遗漏。公司信息披露将严格遵循同时向所有投资者披露的原则，将真实、及时、准确、合法、完整的披露所有可能对公司股票价格产生重大影响的信息以及证券监管部门、上海证券交易所要求披露的信息，并将公告文稿和相关备查文件报送上海证券交易所登记，在中国证监会指定的媒体发布。

（3）公司及全体董事、监事、高级管理人员确保公司披露信息的真实、准确、完整、及时、公平，没有虚假记载、误导性陈述或重大遗漏。公司信息披露工作由公司董事会领导和管理，总经理是信息披露的第一责任人，董事会秘书负责统一协调。董事会办公室是负责公司信息披露事务的常设机构，为公司信息披

露事务管理部门。

### 3、投资者关系

(1) 为促进公司的诚信自律、规范运作，保持公司诚信、公正、透明的对外形象，加强与投资者之间的信息沟通，促进投资者对公司的了解和认同，根据《公司法》《证券法》《公司章程》的规定，公司制定了《京沪高速铁路股份有限公司投资者关系管理规定》，并经公司第三届董事会第七次会议审议通过。

(2) 公司投资者关系管理遵守充分披露信息原则、合规披露信息原则、投资者机会均等原则、诚实守信原则、高效低耗原则及互动沟通原则。

(3) 董事会秘书为投资者关系管理负责人，董事会办公室负责具体投资者关系管理的承办和落实。除非得到明确授权，公司高级管理人员和其他员工不得在投资者关系活动中代表公司发言。

## (二) 重大合同

### 1、销售合同

截至 2019 年 9 月 30 日，公司正在履行中，且合同金额超过 1 亿元或对公司生产经营活动具有重要影响的销售合同共计 3 份：

序号	合同名称	合同对方	金额（万元）	期限
1	京沪高速铁路客站商业资产委托经营合同（北京局）	北京局集团	2019-2021 年分别为 5,556.37 万元、5,917.54 万元、6,302.18 万元	2019/1/1-2021/12/31
2	京沪高速铁路客站商业资产委托经营合同（济南局）	济南局集团	2019-2021 年分别为 2,984.39 万元、3,178.37 万元、3,384.96 万元	2019/1/1-2021/12/31
3	京沪高速铁路客站商业资产委托经营合同（上海局）	上海局集团	2019-2021 年分别为 11,822.12 万元、12,590.56 万元、13,408.94 万元	2019/1/1-2021/12/31

### 2、采购合同

截至 2019 年 9 月 30 日，公司正在履行中的预计 1 亿元以上的重大采购合同包括委托运输管理合同、牵引供电和电力设施运行维修管理合同、电力合同，相应的委托运输管理协议、牵引供电和电力设施运行维修管理、预计用电金额前五

大的用电框架合同共计 11 份：

序号	合同名称	合同对方	金额 (万元)	期限
1	京沪高速铁路委托运输管理合同	北京局集团	框架合同	2019/1/1-2021/12/31
2	京沪高速铁路委托运输管理合同	济南局集团	框架合同	2019/1/1-2021/12/31
3	京沪高速铁路委托运输管理合同	上海局集团	框架合同	2019/1/1-2021/12/31
4	京沪高速铁路牵引供电、电力设施北京局管段委托运行维修管理合同	北京局集团、中铁电气化局集团	框架合同	2019/1/1-2021/12/31
5	京沪高速铁路牵引供电、电力设施济南局管段委托运行维修管理合同	济南局集团、中铁电气化局集团	框架合同	2019/1/1-2021/12/31
6	京沪高速铁路牵引供电、电力设施上海局管段委托运行维修管理合同	上海局集团、中铁电气化局集团	框架合同	2019/1/1-2021/12/31
7	京沪高速铁路供用电合同（宁南（南京南）220KV 牵引站）	江苏省电力公司	框架合同	2010/12/29-2013/12/28
8	京沪高速铁路供用电合同（徐州东 220KV 牵引站）	江苏省电力公司	框架合同	2011/2/9-2014/2/8
9	京沪高速铁路供用电合同（蚌埠 220KV 牵引站）	安徽省电力公司蚌埠供电公司	框架合同	2010/11/8-2013/11/7
10	京沪高速铁路供用电合同（桃沟 220KV 牵引站）	安徽省电力公司宿州供电公司	框架合同	2010/11/13-2013/11/12
11	高压供用电合同（固镇）	国网安徽省电力有限公司固镇县供电公司	框架合同	2019/3/4-2024/3/3

注：（1）合同 7、8 就合同期限约定，合同有效期届满，双方均未对合同效力提出异议或者双方对合同继续实际履行，合同仍然有效；（2）合同 9、10 就合同期限约定，合同有效期届满，双方均未对合同履行提出异议，合同效力按本合同有效期重复继续维持。

### 3、借款合同

截至 2019 年 9 月 30 日，公司正在履行中，且借款余额超过 10 亿元的借款合同共计 7 份：

序号	合同名称	合同对方	合同金额 (万元)	借款余额 (万元)	期限
1	人民币资金借款合同	国家开发银行股份有限公司	220,000.00	179,000.00	2010/9/28-2030/9/27
2	人民币资金借款合同	国家开发银行股份有限公司	280,000.00	239,000.00	2010/9/28-2030/9/27
3	人民币资金借款合同	国家开发银行股份有限公司	300,000.00	220,000.00	2011/1/20-2031/1/19

序号	合同名称	合同对方	合同金额 (万元)	借款余额 (万元)	期限
4	人民币资金借款合同	国家开发银行股份有限公司	200,000.00	165,000.00	2011/8/8-2031/8/7
5	新建京沪高速铁路项目人民币资金借款合同	原铁道部	978,000.00	109,121.09	2010/10/21-2025/1/10
6	新建京沪高速铁路项目人民币资金借款合同	原铁道部	220,000.00	150,890.15	2012/10/12-2032/10/11
7	新建京沪高速铁路项目人民币资金借款合同	原铁道部	130,000.00	130,000.00	2012/11/1-2032/10/31

### (三) 对外担保

截至本招股说明书摘要签署日，公司不存在对外担保事项。

### (四) 重大诉讼、仲裁事项

#### 1、发行人尚未了结的重大诉讼、仲裁案件

截至 2019 年 9 月 30 日，公司单笔诉讼请求金额在 1,000 万元以上的尚未了结的重大诉讼、仲裁案件情况如下所示：

##### (1) 天津市昌宇棉业有限公司与本公司纠纷案

2017 年 1 月 18 日，天津市昌宇棉业有限公司（以下简称“昌宇棉业”）向天津铁路运输法院递交《民事起诉状》，主张本公司运营导致昌宇棉业无法正常经营，迫使其在 2011 年 11 月正式停产，至今无法复产。昌宇棉业诉请：1) 判令本公司停止侵害、排除妨碍（方式包括但不限于：采取合理措施使昌宇棉业工厂可正常进行生产经营；或由发行人出资将昌宇棉业的案涉厂房及生产设备全部搬迁、重置；或向昌宇棉业支付工厂整体重置补偿费）；2) 赔偿因京沪高铁运行导致昌宇棉业停产期间（2011 年 10 月 30 日至 2016 年 10 月 30 日）的经营损失 1,642.59 万元（昌宇棉业同时保留对后续年份经营损失的追索权）；3) 按照同期银行贷款利率对以上赔偿款自 2011 年 10 月 30 日起至实际清偿之日止向昌宇棉业支付利息；4) 承担本案的案件受理费、评估费、鉴定费、律师费、差旅费等为诉讼支出的合理费用。

2018 年 12 月 14 日，天津铁路运输法院作出（2017）津 8601 民初 10006 号

《民事裁定书》，载明：“本院经审查认为，原被告双方均为从事现代化工业加工运营的企业，原告棉纺加工和被告高铁运营均会对周边环境产生影响。但本案被告高速铁路开通运营后，原告周边其他相关企业未受相关影响，原告的部分厂房被其他企业占用后，经营正常，且被告经营的高速铁路已经国家环保验收合格，不能认定原被告之间纠纷为环境污染责任纠纷。原被告双方因不动产相邻产生纠纷，原告在诉请中，亦陈述其自身生产经营排放的棉尘、短绒、飞絮等物质，会影响被告高速铁路的轨电线路、信号线路的正常工作状态。故本案应为相邻关系纠纷，并非环境污染责任纠纷”，并依据《最高人民法院关于铁路运输法院案件管辖范围的若干规定》、《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国民事诉讼法〉的解释》相关规定，裁定移送天津市北辰区人民法院处理。

2019年3月27日，天津市北辰区人民法院作出（2019）津0113民初1823号《民事裁定书》，认为本次需报请上级人民法院指定管辖，裁定中止诉讼。

2019年6月25日，天津市高级人民法院作出（2019）津民辖109号《民事裁定书》，裁定撤销天津铁路运输法院（2017）津8601民初10006号民事裁定，并裁定本案由天津铁路运输法院审理。截至本招股说明书摘要签署日，本案件正在审理中。

（2）马克斯·博格建筑有限公司与本公司、中国铁路设计集团有限公司、中技国际招标有限公司服务合同争议仲裁

2009年9月18日，本公司、中国铁路设计集团有限公司（以下简称“中铁设计”）、中技国际招标有限公司与马克斯·博格建筑有限公司（以下简称“博格公司”）签署《京沪高速铁路板式无砟轨道系统技术服务合同》，约定由博格公司（技术服务方）向本公司、中铁设计（技术接受方/被申请人）提供技术服务，并就技术服务人员资质及数量、合同价款、根据考核支付价款、考核标准及违约责任等进行了约定，相关条款如下：

1) 技术服务的内容和要求：设计技术咨询、打磨机的建造及联调联试技术咨询、对制板的监造、施工技术服务，并向中铁设计提供相关服务的技术文件并使中铁设计相关人员掌握相关技术。

2) 技术服务人员：技术服务方应成立技术服务团队，配备足够数量的、具

有相应资质、技能和经验的、身体健康的技术服务人员，并配备足够数量的中文译员，为技术服务接受方和/或设计单位、打磨机生产厂家、制板场、施工单位和其他京沪高速铁路参建单位及其人员提供技术服务，并就各领域主要负责人及团队最低专家人数进行了约定。

3) 价格：本合同共需 3,070 人月，合同价款总额为 699,878,600 元，上述合同价款是技术服务提供方履行本合同义务，对应合同约定的工作内容和工作量的固定价格，包括为履行本合同义务的所有支出和费用，并就各项服务的费用进行了细化约定。

4) 支付及验收考核：技术服务接受方在中铁设计对技术服务提供方的技术服务完成考核后进行支付，考核按照工作内容、工作质量、工程质量，并结合人月进行。技术服务提供方未按合同要求完成技术服务内容、技术服务质量及由技术服务提供方的原因造成的工程质量达不到合同要求，技术服务人员不能满足工程需要时（即满足最低专家人数），技术服务提供方应及时完善、补充，如不能在商定的期限内根据合同要求完善、补充，则技术服务接收方有权减少相应合同价款，具体减少金额由双方友好协商确定。

2018 年 1 月 10 日，博格公司向中国国际经济贸易仲裁委员会递交《仲裁申请书》，主张合同为固定价格合同、对服务的考核不是主要取决于人月等，其已提供了上述合同项下的所有服务，目前合同价款已部分结算，被申请人未支付金额为人民币 313,177,547 元；要求裁决被申请人本公司、中铁设计、中技招标公司支付 313,177,547 元及利息总额 114,439,968.57 元（计算至 2017 年 12 月 31 日），承担博格公司在仲裁程序中支出的所有律师费和其他费用和支出，以及承担本案所有仲裁费用。

2018 年 7 月 30 日，中国国际经济贸易仲裁委员会受理该案。

2018 年 10 月 20 日，本公司、中铁设计向中国国际经济贸易仲裁委员会递交《仲裁答辩书》，认为博格公司关于本案所涉合同未与人月无关的固定价格合同、对服务的考核不主要取决于人月等主张不能成立，技术服务接受方根据博格公司提供的技术服务内容和工作量（人月数）对其进行考核，实际支付的款项已经覆盖博格公司实际完成的服务内容和工作量，博格公司无权再要求答辩人支付

任何其他款项。

截至本招股说明书摘要签署日，本公司、中铁设计及博格公司案件已完成组庭，但尚未进入实体审理。

## **2、发行人控股股东、实际控制人尚未了结的重大诉讼、仲裁案件**

截至本招股说明书摘要签署日，发行人控股股东、实际控制人不存在单笔诉讼请求金额在 1,000 万元以上的尚未了结的重大诉讼、仲裁案件。

## **3、发行人董事、监事及高级管理人员的重大诉讼、仲裁案件**

截至本招股说明书摘要签署日，不存在公司的董事、监事及高级管理人员作为一方当事人的重大诉讼或仲裁事项，也不存在公司的董事、监事及高级管理人员作为一方当事人涉及刑事诉讼的情况。

## 第六节 本次发行各方当事人和发行时间安排

### 一、本次发行各方当事人

当事人	名称	住所	联系电话	传真	经办人或联系人
发行人	京沪高速铁路股份有限公司	北京市海淀区北蜂窝路5号院1号写字楼第三、四层	010-51896399	010-51896398	赵非
保荐人 (主承销商)	中信建投证券股份有限公司	北京市朝阳区安立路66号4号楼	010-85130633	010-65608451	王晨宁、刘先丰、黄多、赵启、元德江、吴雨翹、吴晓峰、王建、洪悦、许文馨、方万紫、田九玺、万金
联席主承销商	中信证券股份有限公司	广东省深圳市福田区中心三路8号卓越时代广场(二期)北座	010-60838888	010-60835610	高愈湘、屈耀辉、刘日、吴晓光
联席主承销商	中国国际金融股份有限公司	北京市朝阳区建国门外大街1号国贸大厦2座27层及28层	010-65051166	010-65051156	赵沛霖、孙男、马青海、邢茜
发行人律师	北京市金杜律师事务所	北京市朝阳区东三环中路7号财富中心写字楼A座40层	010-58785426	010-58785566	唐丽子、韩杰、郭亮
会计师事务所	天职国际会计师事务所(特殊普通合伙)	北京海淀区车公庄西路19号外文文化创意园12号楼	010-88827791	010-88018737	汪吉军、向芳芸、施涛
资产评估机构	北京中企华资产评估有限责任公司	北京市东城区青龙胡同35号	010-65881818-8405	010-65882651	要勇军、牛志刚
土地评估机构	北京华源龙泰房地产土地资产评估有限公司	北京市丰台区丰台北路18号院C座601室	010-84831344	010-88355635	杨亚东、齐海燕、李长江、张刚印、陈彩双
股票登记机构	中国证券登记结算有限责任公司上海分公司	上海市浦东新区陆家嘴东路166号	021-68870587	021-58754185	-

	司				
申请上市证券交易所	上海证券交易所	上海市浦东南路 528 号上海证券大厦	021-68808888	021-68804868	-
主承销商收款银行	工商银行北京东城支行营业部	北京市东城区东四十条 24 号	-	-	-

## 二、有关发行上市的重要日期

初步询价日期	2019 年 12 月 30 日至 2019 年 12 月 31 日
发行公告刊登日期	2020 年 1 月 3 日
网上网下申购日期	2020 年 1 月 6 日
网上网下缴款日期	2020 年 1 月 8 日
预计股票上市日期	本次发行结束后将尽快申请在上海证券交易所挂牌交易

## 第七节 备查文件

### 一、备查文件

- 1、发行保荐书；
- 2、为本次发行而编制的财务报告及审计报告；
- 3、内部控制鉴证报告；
- 4、经注册会计师核验的非经常性损益明细表；
- 5、发行人律师关于本次股票发行的法律意见书及律师工作报告；
- 6、公司章程（草案）；
- 7、中国证监会核准本次发行的文件；
- 8、其他与本次发行有关的重要文件。

以上文件将在指定网站披露，并将陈放于公司和保荐机构（主承销商）的办公场所，以备投资者查阅。

### 二、查阅地点

投资者可于本次发行承销期间，到公司和保荐机构（主承销商）的办公地点查阅。

#### 1、京沪高速铁路股份有限公司

办公地址：	北京市海淀区北蜂窝路5号院1号写字楼第三、四层
联系电话：	010-51896399
传 真：	010-51896398
联 系 人：	赵非

#### 2、中信建投证券股份有限公司

办公地址：	北京市东城区朝内大街2号凯恒中心B、E座3层
联系电话：	010-85130633
传 真：	010-65608451

---

联系人：	刘先丰
------	-----

---

除以上查阅地点外，投资者可以登录上海证券交易所指定网站查阅。

### 三、查阅时间

每周一至周五上午 9:30-11:30，下午 13:00-15:00。

（本页无正文，为《京沪高速铁路股份有限公司首次公开发行股票招股说明书摘要》之签章页）



京沪高速铁路股份有限公司

2020年 1月 3日