

号称“中国最赚钱的铁路” 京沪高铁“抖家底”： 日赚3500万元 员工仅67人

号称“中国最赚钱的铁路”——京沪高铁冲刺上市。中国证监会披露了京沪高速铁路股份有限公司(简称“京沪高铁”)的IPO招股书,这条被称为“世界最赚钱高铁”的财务数据得以正式公开。

数据显示,2018年京沪高铁营收311.58亿元,净利润102.48亿元,今年前9个月收入2500.2亿元,净利润95.2亿元,平均每日净赚近3500万元,已连续盈利超过三年。

记者发现,巨额盈利之下,京沪高铁的员工数量却极少。截至2019年9月30日,京沪高铁总资产规模为1870.79亿元,员工人数67人,人均管理资产规模27.92亿元。

之所以出现这一为公众所不知的“罕见”情况,原因在于京沪高铁背后有一个极强的支持力量,即国铁集团及其下属各大铁路局。在此基础上,京沪高铁实施了委托运输管理模式,充分发挥铁路局在人员、设备、技术、经验等方面的优势,减少公司自行组建队伍带来的各种问题,降低运营成本。

据悉,京沪高铁拟发行不超过75亿股A股股票,每股面值1元人民币,主承销商为中信建投证券股份有限公司。有望成为中国铁路总公司旗下继广深铁路、铁龙物流、大秦铁路之后又一家上市公司。有机构分析称,若参照广深铁路的市盈率测算,京沪高铁市值预计超3000亿。

收入构成

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1318千米,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,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、

路网服务收入反超旅客运输收入 上海局集团贡献京沪高铁1/5销售额

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。

截至2019年9月30日,京沪高速铁路全线累计开行列车99.19万列,累计发送旅客1085亿人次,客座率基本保持在73%-80%区间。

据披露,京沪高铁在报告期内(2016年-2019年的前9个月)的主要业务为旅客运输和提供路网服务,旅客运输收入占营业收入的比例分别为54.04%、52.67%、50.68%和48.16%,提供路网服务收入占营业收入的比例分别为45.38%、46.73%、

48.47%和50.96%。

记者注意到,路网服务收入占总营收比逐年上升,今年已经反超旅客运输收入。招股书解释称:“随着路网的完善,京沪高速铁路上开行的跨线列车数量增加,公司提供路网服务收入快速增长,线路使用费收入、接触网服务收入、车站旅客服务收入等增长较快。”在成本构成中,固定资产折旧和能源支出占比较高。

而路网服务收入包括线路使用服务、车站旅客服务、接触网使用服务、售票服务(旅客票价收入的1%)、车站上水服务等。而线路使用和车站旅客服务按线路繁忙程度不同定收费档次,比如,北京南

站和南京南站就归类于繁忙车站第一档。

今年前9个月,京沪高铁全线发送旅客16亿人次,客座率达77.52%。而据中国国家铁路集团有限公司近期披露的数据,前三季度全国铁路旅客发送量完成2807亿人次。照此测算,京沪高铁发送旅客量占全国发送量的比例约为5.7%。

招股书显示,报告期内,中国铁路上海局集团、济南局集团、北京局集团、沈阳局集团、郑州局集团分别为京沪高铁公司前五大客户,五家贡献了公司全部营业收入的将近一半。今年前9个月,光上海局集团的销售额占公司总销售额比例就达到21%,为近三年最多。

人员构成

招股书显示,截至2019年9月30日,京沪高铁公司员工人数为67人,其中借调人员25人。

在员工专业结构方面,其中23人为管理人员,占员工总数的34.33%;7人为财务人员,占员工总数的10.45%;37人为技术人员,占员工总数的55.22%。

在员工的受教育程度方面,16.42%的人为研究生及以上学历,64.18%的人为大学本科学历,19.40%的人为专科及以下学历。

在年龄构成方面,13.43%的人为31岁至40岁,34.33%的人为41岁至50岁,52.24%的人为

京沪高铁为什么只有几十名员工? 揭秘委托运输管理模式

51岁及以上。

目前京沪高铁的员工数量几乎是近年来最低水平。招股书披露,2016年-2018年底,京沪高铁员工数量分别为80名、77名、72名,借调人员数量分别为29人、28人、28人。截至2019年9月30日,京沪高铁员工数量为67名,借调人数为25人。

京沪高铁表示,公司正在对借调人员进行清理,对需要留用的员工签署劳动合同,规范劳动关系。

2016年时,京沪高铁应付职工薪酬尚为33.51万元,2017年就增至34.34万元,2018年为41.81万元,2019年9月30日为

4383万元。

京沪高铁表示,报告期各期末,公司的应付职工薪酬主要为代扣代缴的社会保险费,应付职工薪酬占总负债的比例分别为0.0008%、0.0010%、0.0015%和0.0016%,占比较低。

近年来,京沪高铁的管理费用时增时降,职工薪酬基本保持增长。京沪高铁管理费用主要包括管理人员的薪酬、无形资产摊销、租赁费和咨询费等。具体到职工薪酬来看,2016年-2018年,京沪高铁的职工薪酬持续增长,分别为3545.53万元、3598.39万元、3725.03万元,2019年前三季度

则为2214.53万元。

京沪高铁公司员工数少的原因之一,是京沪高铁主要采用的是委托运输管理模式,即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,并向其支付相关费用。

京沪高铁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。其中,上海局集团占比最高,从2016年至2018年均占30%上下。(综合南方都市报、新京报等相关报道)

