

1月16日，京沪高速铁路股份有限公司（以下简称“京沪高铁公司”）在上海证券交易所主板挂牌上市。

顶着“中国高铁第一股”的名头，此次京沪高铁上市引发了各方面的广泛关注，23天闪速“过会”、发行市盈率超23倍刷新A股纪录，这些新闻都赚足了眼球。

京沪高铁有多赚钱？

自2014年以来，京沪高铁已连续5年实现盈利。招股书显示，作为中国第一条实现盈利的高速铁路，2016年度至2018年度，京沪高铁营业收入和利润连年上升，2018年度净利润达到102.48亿元，2019年前9月营收达到250.02亿元；资产负债率则连年下降，目前只有14.6%。

“最赚钱的高铁”为什么如此赚钱？

首先是“地利”。京沪高铁连接了京津冀和“长三角”两大经济区，贯穿京、津、冀、鲁、皖、苏、沪“三市四省”，其沿线人口占全国人口总数的26.7%，是中国经济发展最活跃的区域之一，城市化程度高，客源充沛，经营效益持续稳步增长，是独一无二的稀缺资源。2011年正式开通运营时，京沪间列车运行时间大幅缩短到5小时左右，被不少人称为“陆地航班”。

其次是“天时”。2011年6月30日，京沪高铁并不是我国第一条高铁，但是是世界上一次建成里程最长的高速。经过京津城际等线路在技术和运营方面的积累，京沪高铁可以说是我国高铁技术创新成果集大成者，各项技术指标均达到世界一流水准，曾荣获国家科学技术进步奖特等奖，建立了具有中国特色、世界领先的高速铁路技术体系和技术标准，树起了世界高铁建设和运营的新标杆。特别值得一提的是，2017年9月21日，复兴号在京沪高铁实现时速350公里商业运营，是世界上技术标准最高、商业运营速度最快的高速铁路。

再次是“人和”。京沪高铁自开通起，铁路部门就在提高效率上下功夫，持续深化运输供给侧结构性改革，优化运输组织，努力提升运输能力和效率。截至2019年12月29日，京沪高铁已安全运营超过8年，全线累计开行列车103.9万列，年均增长16.2%；累计运送旅客超过11亿人次，年均增长19.6%。2019年，京沪高铁运送旅客2.1亿人次，占全路高铁发送量的9.05%，占全路旅客发送量的5.7%。服务水平也有了明显提高

京沪高铁的“赚钱效应”不仅体现在自己的财报上，也体现在对沿线地区经济的带动上。京沪高铁的开通运营在长三角经济圈与环渤海经济圈之间架起了一条客流、物流、信息流和资金流的快速通道，极大促进了区域经济社会发展和民生改善，对

加速区域经济一体化、优化资源配置、推进产业结构优化升级、助推城镇化进程、实现经济聚集效应发挥了重要作用。依托京沪高铁，沿线各大中小城市纷纷发挥各自优势，调整城市规划，设立了高铁经济区，促进了高新技术项目、优质资本、高端人才的集聚，有力推动了城市面貌改观和民生福祉改善。京沪高铁已成为沿线城市经济社会快速发展的催化剂和助推器。

作为最赚钱的高铁，京沪高铁上市后，自身发展将迎来一个加速期，对铁路整体发展也将带来深远影响。可以预见的是，铁路资金短缺状况将得到有效改善，铁路自身管理更加规范，铁路资产证券化水平将提升，社会投资也会重燃对铁路投资的兴趣，对促进铁路系统进一步改革，加快铁路网建设、提升群众获得感具有重要意义。

“京沪高铁上市，是国铁企业股份制改造的重要一步但不是最后一步。”中国国家铁路集团有限公司有关负责人介绍，接下来，国铁集团将继续推动优质资产股改上市和上市企业再融资，确保京沪高铁、中铁特货、金鹰重工、铁科轨道公司等企业股改上市工作取得实质性成果，研究探索区域铁路公司、设计集团公司等重点企业股改上市工作。同时，稳步推进市场化债转股和混合所有制改革，开辟铁路经营开发新的增长点，全面提升国铁资本经营质量和效益。