

跟踪评级公告

联合[2009] 518 号

联合资信评估有限公司通过跟踪评级,确定维持中华人民共和国铁道部主体长期信用等级为AAA,评级展望为稳定,并维持“01中铁债”、“03中铁债”、“04铁道债(10)”、“08铁道部MTN1”、“08铁道部MTN2”、“09铁道部MTN1”、“09铁道部MTN2”和“09铁道部MTN3”的信用等级为AAA。

特此公告。

联合资信评估有限公司
二零零九年十一月六日



地址:北京市朝阳区建国门外大街甲6号中环世贸中心D座7层(100022)

电话:010-85679696

传真:010-85679228

<http://www.lianheratings.com.cn>

中华人民共和国铁道部跟踪评级报告

主体长期信用

跟踪评级结果: AAA 评级展望: 稳定
上次评级结果: AAA 评级展望: 稳定

债项信用

名称	额度	存续期	跟踪评级结果	上次评级结果
01 中铁债	15 亿元	2001/12/26 2016/12/25	AAA	AAA
03 中铁债	30 亿元	2003/8/25 2021/8/24	AAA	AAA
04 铁道债(10)	35 亿元	2004/10/12 2014/10/11	AAA	AAA
08 铁道部 MTN1	50 亿元	2008/4/24 2011/4/23	AAA	AAA
08 铁道部 MTN2	150 亿元	2008/4/24 2013/4/23	AAA	AAA
09 铁道部 MTN1	150 亿元	2009/1/16 2014/1/15	AAA	AAA
09 铁道部 MTN2	50 亿元	2009/1/16 2019/1/15	AAA	AAA
09 铁道部 MTN3	200 亿元	2009/4/24 2012/4/23	AAA	AAA

跟踪评级时间: 2009 年 11 月 6 日

财务数据

项 目	2007 年	2008 年
资产总额(亿元)	15522.90	18553.15
权益(亿元)	8935.84	9869.20
短期债务(亿元)	273.66	573.52
全部债务(亿元)	4400.80	6056.66
运输收入(亿元)	3170.67	3435.76
利润总额(亿元)	673.44	461.13
EBITDA(亿元)	1189.15	1050.76
经营性净现金流(亿元)	1045.11	892.07
营业利润率(%)	15.57	9.37
净资产收益率(加上税后建设基金)(%)	6.95	4.26
资产负债率(%)	42.43	46.81
全部债务资本化比率(%)	33.00	38.03
流动比率(%)	75.50	57.54
全部债务/EBITDA(倍)	3.70	5.76
EBITDA 利息倍数(倍)	11.24	7.78

分析师

张志强

lianhe@lianheratings.com.cn

电话: 010-85679696

传真: 010-85679228

地址: 北京市朝阳区建国门外大街甲 6 号
中环世贸中心 D 座 7 层 (100022)

Http: //www.lianheratings.com.cn

评级观点

跟踪期内, 受益于国家对铁路建设投资力度加大, 中华人民共和国铁道部(以下简称“铁道部”) 竞争实力进一步增强, 资产、收入规模优势突出, 盈利能力保持正常, 负债水平仍较低, 资金来源充足, 整体债务偿还能力极强。

“十一五” 期间铁道部资本支出规模大, 债务压力有所加大, 但鉴于铁道部很强的资金调配能力, 以及规模扩张带动收入水平和规模经济效益进一步提升, 对其信用基本面形成良好支撑。联合资信对铁道部的评级展望为稳定。

综合考虑, 联合资信维持铁道部 AAA 的主体长期信用等级, 并维持“01 中铁债”、“03 中铁债”、“04 铁道债(10)”、“08 铁道部 MTN1”、“08 铁道部 MTN2”、“09 铁道部 MTN1”、“09 铁道部 MTN2” 和“09 铁道部 MTN3” AAA 的信用等级。

优势

1、“十一五” 期间, 国家加大对铁路建设的投资力度, 铁路行业未来发展前景良好。

2、路网结构和质量的优化, 以及运输效率的提升使铁路竞争实力得到有力增强, 为其收入和利润的提高提供了保障。

3、2008 年铁道部资产和收入规模增长较快, 运营状况较好。

4、铁道部目前资产规模大, 债务水平适宜, 资金来源充足, 对全部债务的保护能力极强。

5、逐年增长的铁路建设基金对铁道部直接债务融资本息偿付的保证程度高。

关注

1、公路和航空运输的快速发展加剧运输行业的竞争。

2、2008 年运输成本增加和折旧水平上升等因素对铁道部的盈利能力产生一定不利影响。

3、“十一五”期间铁道部资本支出规模大，债务压力有所加大。

一、主体基本情况

中华人民共和国铁道部（以下简称“铁道部”）是主管铁路工作的国务院组成部门。目前，铁道部下设18个铁路局（含青藏铁路公司）和铁道科学研究院、中国铁路建设投资公司、中铁集装箱运输有限责任公司、中铁特货运输有限公司、中铁快运有限责任公司（见附件6），各铁路局为国有运输企业，主要经营货物运输和旅客运输。

截至2008年底，铁道部资产总额为18553.15亿元，权益合计为9869.20亿元。2008年实现收入合计5333.88亿元（含运输收入3435.76亿元），利润总额461.13亿元，税后铁路建设基金550.03亿元，实现税后利润（净利润）-129.51亿元。

二、经营管理分析

1、行业概况

铁路在国民经济和社会发展中具有重要战略地位，属于国家重点扶持和发展的产业。中国国民经济的快速发展是推动铁路运输需求不断增长的原动力，长距离、大运量的大宗货物运输以及大量的中长途旅客运输在相当长时期内仍将主要依靠铁路。由于历史原因，中国铁路建设起步比较晚，投入不足，加之国土面积大、地区间发展不平衡，中国铁路发展水平与国际尤其是发达国家相比存在差距，主要是路网覆盖密度、复线率、电气化率较低，运输负荷高。基于此，国家加大了对铁路的政策支持力度，先后制定了《中长期铁路网规划》、《铁路“十一五”规划》、《中长期铁路网调整规划》（2008年10月经国家批准正式颁布实施）。长远目标是，到2020年底，全国铁路营业里程将达到12万公里，客运专线1.6万公里，复线50%，电气化率60%，主要繁忙干线实现客货分线，基本形成布局合理、结构清晰、功能完善、衔

接顺畅的铁路网络，运输能力满足国民经济和社会发展的需要，主要技术装备达到或接近国际先进水平；短期目标是，“十一五”期间，铁路大规模建设处于高峰期，计划完成建设总投资12500亿元，将建设新线1.98万公里，其中客运专线0.98万公里；铁路复线、电气化率达到45%以上，基本实现技术装备现代化。到目前为止，国家已批准的新建铁路里程有2.3万公里、投资规模超过2万亿元，加之在此基础上，2009年国家将批准新建铁路里程1万公里左右、投资规模1万亿元，2010年国家将再批准新建里程1万公里、投资规模1万亿元。

2008年11月，为促进宏观经济平稳较快增长，国务院决定实行积极的财政政策和适度宽松的货币政策，确定了进一步扩大内需、促进经济增长的十项措施，铁路建设为其中一项重要内容：“加快铁路、公路和机场等重大基础设施建设。重点建设一批客运专线、煤运通道项目和西部干线铁路”。上述政策为推进大规模铁路建设提供了明确的依据和保证，也有利于加快解决经济发展中的运输“瓶颈”制约、改善投资环境和带动钢铁、水泥等相关行业发展，促进经济平稳较快增长，整体上为铁路行业发展提供了良好支撑。

对比“十一五”规划和“十五”规划，交通运输行业各细分行业在政策支持力度的先后顺序上产生了较大变化，在“十一五”规划中，铁路投资在交通运输细分行业中代替公路排名第一，国家政策将铁路的重要性提到了最高等级。在“十一五”铁路大投资的背景下，中国未来铁路营运里程将加快增长。加之铁路已先后六次大规模提速，对今后铁路运输生产的快速增长提供了有力保障。

2、经营管理分析

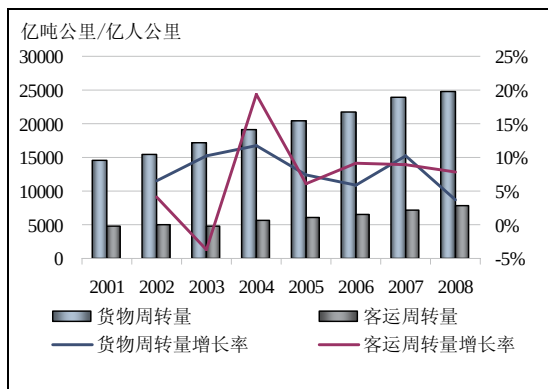
铁道部作为国务院组成部门之一，担负着国家铁路建设和经营的职能，承担着国家铁路资本保值增值的责任。

2008年以来，铁道部充分利用新增能力，继续发挥第六次大面积提速效应，优化客运组织，以及实施“一主两翼两线三区域”战略，推进战略装车点建设和路企直通运输，特别是2008年第四季度后，受宏观经济波动影响，运输需求有所放缓，铁路通过加强客货营销工作等措施，实现了平稳发展。同时中国铁路建设速度明显加快，路网规模逐渐扩大，运输能力持续扩充，技术装备现代化水平显著提高。

铁路运输

据铁道部统计，目前中国铁路的旅客周转量、货物发送量、换算周转量、运输密度均位居世界第一。2008年，全国铁路完成旅客运输发送量、旅客运输周转量分别较上年增长11.0%和7.8%；完成的货物运输发送量和货物运输周转量分别较上年增长4.6%和3.6%，均创历史最高纪录；全国铁路日均装车达到14.49万辆，同比增长3.1%，运输效率进一步提高。铁路继续保持在长距离、大运量的大宗货物运输以及大量的中长途旅客运输中具有的强大比较优势，全国煤电油等能源和原材料的重点物资运输主要由铁路承担。2008年，全国铁路完成煤炭、冶炼物资和石油发送量分别为16.91亿吨、7.28亿吨和1.49亿吨，分别较上年增长5.8%、0.8%和3.7%。

图1 中国铁路客货运变化情况

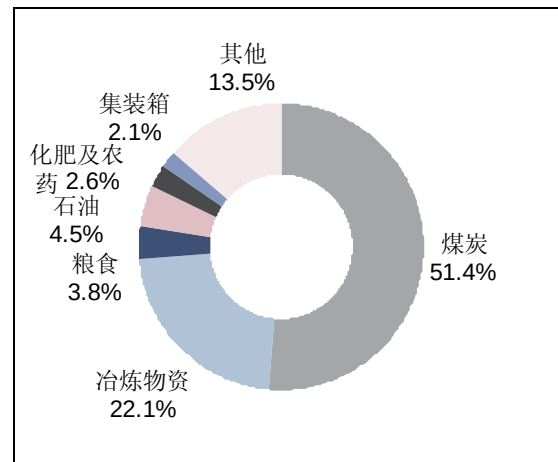


资料来源：铁道统计公报

2009年1~8月，受益于宏观经济回暖和煤炭、冶炼物资、化肥、粮食等大宗货物运输需

求回升，全国铁路货运量逐步改善，完成的货运总发送量（含行包运量）和货运总周转量分别较上年同期减少2.9%和4.0%，其中8月货运总发送量环比增长1.4%，较上年同期略降0.6%；客运量持续增长，完成旅客运输发送量、旅客运输周转量分别较上年同期增长5.3%和1.8%。

图2 2008年中国铁路货物发送量构成



资料来源：铁道统计公报

铁路建设

据铁道部统计，铁路投资建设力度进一步加大，一大批项目建成投产或相继开工。2008年，完成建设投资3602.12亿元，其中基本建设和更新改造投资分别为3375.54亿元和226.58亿元，分别比上年增长88.6%和2.6%。完成投产新线1730.1公里、复线1955.8公里、电气化铁路1959.3公里，分别比上年增长1.4倍、2.6倍和1.1倍，其中投产客运专线1133.6公里；完成新线铺轨2808.1公里（含地方铁路127.5公里）、复线铺轨2210.2公里，分别比上年增长1.6倍和75.9%，均为历史最多。京津城际铁路，合宁、胶济、合武、石太客运专线，石德、津沈线电气化改造工程，兰州至西宁、武汉至安康复线，南通至南通东、白河至和龙、铜陵至九江铁路，以及北京南、天津、武昌、青岛等一批现代化客站相继建成投入使用，进一步改善了路网结构和质量，提高了整体运输能力。

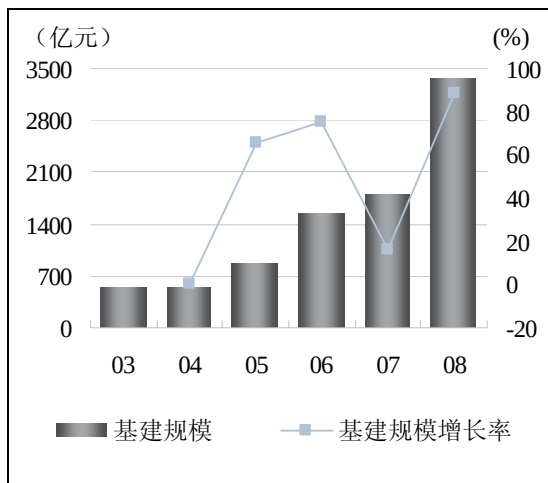
截至2008年底，全国铁路营业里程为8万公

里，里程长度居世界第三、亚洲第一，铁路复线、电气化率分别达到36.2%和34.6%；时速200公里及以上线路延展里程达到6415公里，其中时速250公里线路延展里程达到1207公里、时速350公里线路延展里程185公里；轨重60公斤及以上正线里程占正线总里程的80.2%，比上年提高2.7个百分点；机车拥有量达到1.84万台，其中“和谐型”大功率电力机车744台，内燃机车占65.2%，电力机车占34.2%，主要干线全部实现内燃、电力机车牵引。

2009年1~8月，铁路完成基本建设投资2941.21亿元，较上年同期增长113.9%。

2008年以来，京沪高速铁路、客运专线、煤运通道等68个大中型项目先后开工建设，并快速推进；世界上第一条时速350公里的无砟轨道长大客运专线——武广客运专线也即将于2009年底通车运营，使国内铁路运输最繁忙区段之一的武广区段运输能力紧张局面得到很大缓解。2009年，铁路全年计划总投资规模约7000亿元，其中基本建设投资约6000亿元，更新改造约180亿元，机车车辆购置约780亿元。

图3 中国铁路基本建设投资规模变化情况



资料来源：铁道统计公报

铁路投融资体制改革

铁道部根据《国务院关于投融资体制改革的决定》的要求，制定了“政府主导、多元化投资、市场化运作”的总体改革思路，积极吸

引地方政府和社会资本投资铁路建设，扩大合资铁路规模。铁道部先后与全国31个省市自治区签订了铁路建设战略合作协议，地方政府以直接出资或以征地拆迁补偿费用入股等形式参与铁路建设。2008年，地方政府、企业共投资885.92亿元，占国家铁路和合资铁路完成投资的26.4%，这有力拓宽了铁路建设资金需求的来源，形成了多元化投资、多渠道融资的新格局。铁道部还充分利用市场机制，按照“存量换增量”的股权融资模式，积极推进铁路企业股改上市，构建铁路市场融资平台；扩大了铁路建设债券发行规模，2003年~2008年铁道部累计发行铁路建设债券1930亿元。今后，随着铁路投融资体制的进一步健全，铁路运营机制将不断得到完善，由铁道部与地方政府以及企业合资建铁路将成为铁路建设投融资发展的重要方向。

综上所述，国民经济持续增长和国家对铁路建设的重视为铁路的发展提供了良好的环境和巨大的空间。

三、募集资金使用情况

“01中铁债”募集资金用于西部铁路（宝兰复线、渝怀线、西安南京线西安合肥段）的建设，相关项目均已完工。

“03中铁债”募集资金用于西部铁路（渝怀线、宝兰复线、株六复线、宁西线和赣龙线）的建设，相关项目均已完工。

“04铁道债(10)”募集资金用于宝兰复线、兰武增二线、宁西线、渝怀线、武九线扩能、宣杭线增二线、陇海线郑徐段电化、胶济电化、遂渝线、成都北编组站、沟海线电化的建设，相关项目均已完工。

“08铁道部MTN1”、“08铁道部MTN2”、“09铁道部MTN1”、“09铁道部MTN2”和“09铁道部MTN3”募集资金已用于铁路机车车辆购置及铁路建设和运营过程中的资金周转。

四、财务分析

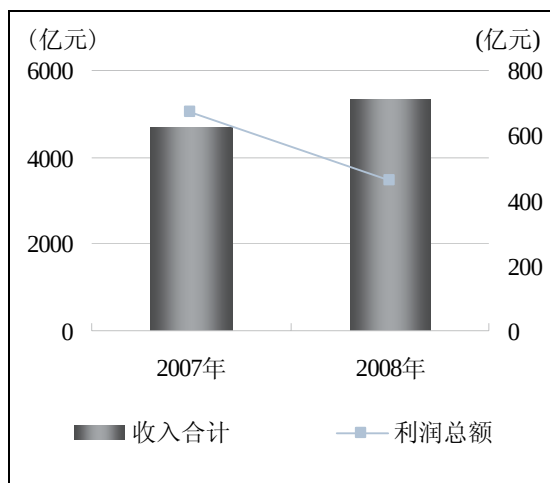
以下财务分析基于铁道部提供的经中华人民共和国审计署审计、并出具无保留意见的2008年汇总资产负债表、铁路企业汇总损益表、汇总现金流量表。汇总财务报表根据1992年财政部、审计署、铁道部、世界银行关于《铁道部合并汇总的财务报表会议纪要》编制。铁道部下属铁路运输企业执行《企业会计制度》，铁路建设单位执行《国有建设单位会计制度》。

截至2008年底，铁道部资产总额为18553.15亿元，权益合计为9869.20亿元。2008年实现收入合计5333.88亿元（含运输收入3435.76亿元），利润总额461.13亿元，税后铁路建设基金550.03亿元，实现税后利润（净利润）-129.51亿元。

1、盈利能力

2008年，铁道部收入规模较快增长，实现收入合计5333.88亿元，同比增长14.21%，其中运输收入占64.41%，其他收入（指铁道运输企业投资的控股企业及其他企业收入）占35.59%。

图4 铁道部收入与利润变动



资料来源：铁道部审计报告

从运输收入构成看，2008年铁道部实现运输收入3435.76亿元，其中货运收入（含税前建设基金）占60.77%，同比增长6.60%；客运

收入占27.07%，同比增长12.87%；其他运输收入占12.16%，同比增长7.67%。货运收入仍是铁道部运输收入的主要来源。

2008年，电力、燃料、材料、人工等运输成本增加和折旧水平上升，以及其他成本增长等因素对铁道部的盈利能力产生负面影响，铁道部运输毛利和净利润为520.24亿元和-129.51亿元，低于2007年的707.69亿元和87.20亿元。

从盈利指标看，2008年，铁道部总资产收益率和净资产收益率分别为0.04%和-1.31%，低于2007年的1.45%和0.98%，如考虑铁路建设基金，铁道部实际总资产收益率和净资产收益率分别为3.49%和4.26%。总体看，铁道部2008年整体盈利能力正常。

2、现金流及保障

从资金来源看，2008年，铁道部资金来源较大增加，为3606.20亿元，其中贷款占33.75%，扣除营业税后的建设基金占15.72%，其他（指通过发行铁路建设债券等渠道筹集的资金）占41.51%，折旧占12.61%，税后利润占-3.59%。

从资金运用看，2008年度铁道部进行大规模基建投资，使得资金运用有所高于资金来源，资金来源与运用差额为-269.18亿元，2008年末现金为563.92亿元，仍保持较大规模，能较好保证建设及还本付息支出需要。2008年铁道部资金运用中，基建投资占比大幅上升，为86.48%；还本付息占10.78%；设备更新占2.30%；上交政府占0.44%。

铁道部经营净现金流入由税后利润、扣除营业税后的建设基金和折旧构成。2008年，铁道部经营净现金流入量为892.07亿元，较上年同期有所减少，但经营活动获取现金能力仍较强，整体现金流状况较为稳定。

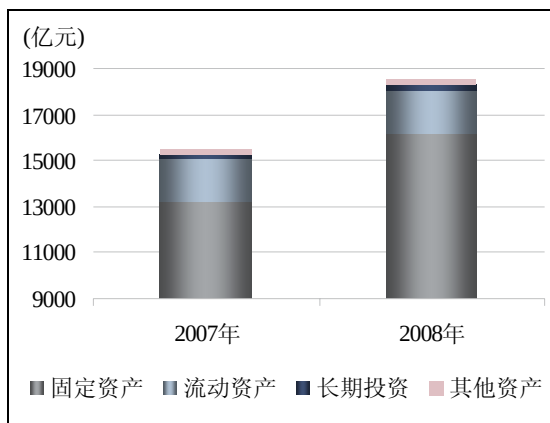
未来，考虑到国民经济长期向好，对铁路运输的客货需求将较快增长；同时铁路旅客票价14年未作调整，铁路货物运价于2008年7月进行了一次调整，客货运价总体水平仍然偏

低所致，有上调的可能，加之随着铁道部政企分开改革的逐步进行，承担的政府及社会职能支出和公益性运输成本会不断减少，每年可以增加较大的净现金流入。预计铁道部长期具有较好的盈利水平和稳定的现金流入。

3、资本及债务结构

2008年底，铁道部资产规模较快增长，资产总额18553.15亿元，同比增长19.52%，主要来自在建工程的增加；铁道部资产以固定资产（占87.39%）为主，与铁道部的业务特点相匹配。

图5 2007年~2008年总资产规模与结构



资料来源：铁道部审计报告

截至2008年底，铁道部流动资产总额1841.60亿元，其中主要为货币资金和应收款。

截至2008年底，铁道部货币资金591.77亿元，由于基建投资支出增加而有所减少，其占流动资产32.13%，较为充足。铁道部应收款943.95亿元，占流动资产合计的51.26%。

截至2008年底，铁道部长期投资224.37亿元，同比增长20.78%，主要是铁道部所属的行政事业单位的资本金。

截至2008年底，铁道部固定资产原值14163.13亿元，累计折旧3958.31亿元，固定资产净值10204.82亿元；在建工程6009.03亿元，同比增长55.65%，主要是铁路投资建设力度加大，相应续建和新开工项目增加。

截至2008年底，铁道部所有者权益合计

9869.20亿元，其中资本金占100.12%，资本公积占4.68%，盈余公积占2.17%，未分配利润占-6.97%。铁道部权益以资本金为主，权益稳定性好。

截至2008年底，铁道部负债总额8683.95亿元，同比增长31.83%，主要源于国内长期借款、短期负债和应付款的增加。其中流动负债占36.86%，长期负债占63.14%，铁道部负债以长期负债为主，与铁路建设周期长相适应，债务结构合理。

截至2008年底，铁道部流动负债3200.81亿元。流动负债由应付款（占82.08%）和短期负债（占17.92%）构成。铁道部长期负债5483.14亿元，主要是国内长期借款。

截至2008年底，铁道部资产负债率、长期债务资本化比率和全部债务资本化比率分别为46.81%、35.72%和38.03%，由于铁路建设规模较大，铁道部债务负担有所上升，但整体负债水平仍较低，存在进一步融资的空间。

4、偿债能力

短期偿债能力方面，2008年底，铁道部流动比率和速动比率分别为57.54%和48.06%，均低于2007年，但考虑到其强大资产和收入规模，以及显著的行业地位，整体而言，铁道部短期支付能力正常。

长期偿债能力方面，2008年，铁道部EBITDA与上年基本持平，为1050.76亿元；EBITDA利息倍数仍保持较高水平，为7.78倍，对利息偿还的保障能力强；全部债务/EBITDA为5.76倍。总体看，铁道部对全部债务的保护能力强。

总体看，铁道部资产规模大，整体资产质量高；收入逐年增长，盈利能力正常；负债水平不高，且资金来源充足，整体偿债能力极强。“十一五”期间铁道部资本支出规模大，对外融资需求增加，但收入水平和规模经济效益有望得以提升，加之很强的资金调配能力，能够

有效保证铁道部的债务偿还能力。

铁道部于 2001 年 12 月发行企业债券 15 亿元，简称“01 中铁债”，债券期限为 15 年，采用固定利率，票面年利率为 5.1%；2003 年 8 月发行企业债券 30 亿元，简称“03 中铁债”，债券期限为 18 年，采用固定利率，票面年利率为 4.63%；2004 年 10 月发行企业债券 50 亿元，其中 15 亿元为 5 年期，简称“04 铁道债（5）”，采用固定利率，票面年利率为 3.9%，现已如期兑付，35 亿元为 10 年期，简称“04 铁道债（10）”，采用浮动利率，票面年利率为以一年期银行定期存款利率为基数上浮 1.6%。

“01 中铁债”、“03 中铁债”、“04 铁道债（5）”和“04 铁道债（10）”均由铁路建设基金提供不可撤销的连带责任保证担保。

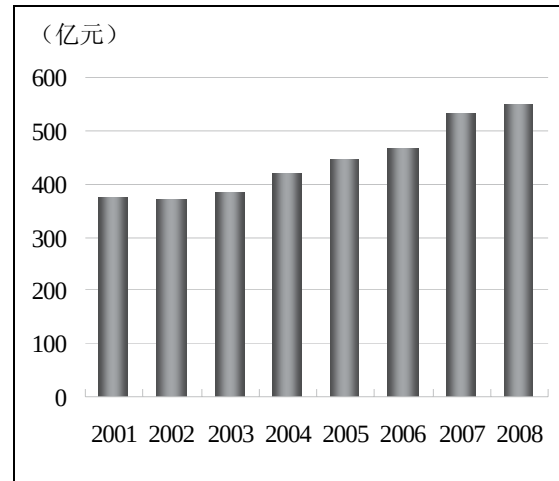
铁道部于 2008 年 4 月发行中期票据 200 亿元，其中 50 亿元为 3 年期，简称“08 铁道部 MTN1”，采用固定利率，票面年利率为 5.08%，150 亿元为 5 年期，简称“08 铁道部 MTN2”，采用固定利率，票面年利率为 5.28%；2009 年 1 月发行中期票据 200 亿元，其中 150 亿元为 5 年期，简称“09 铁道部 MTN1”，采用固定利率，票面年利率为 2.58%，50 亿元为 10 年期，简称“09 铁道部 MTN2”，采用固定利率，票面年利率为 3.95%；2009 年 4 月发行中期票据 200 亿元，债券期限为 3 年，简称“09 铁道部 MTN3”，采用固定利率，票面年利率为 2.60%。

“08 铁道部 MTN1”、“08 铁道部 MTN2”、“09 铁道部 MTN1”、“09 铁道部 MTN2”和“09 铁道部 MTN3”均无担保。

逐年增长的铁路建设基金是铁道部直接债务融资本息偿付的重要保证。根据 1996 年财政部印发的《铁路建设基金管理办法》（财工字【1996】371 号）的规定，铁路建设基金也可以用于“与建设有关的还本付息”。目前，铁路建设基金作为政府性基金，纳入基金预算，实行收支两条线的管理方式。近年来，铁路建设基金规模保持稳步增长（图 6），2008 年达到

550.03 亿元。2007 年 1 月，经国务院批准，铁路建设基金继续予以保留。预计，“十一五”期间，铁路建设基金每年将收取 480~600 亿元，五年约 2800 亿元。

图6 铁路建设基金情况



资料来源：铁道部

另外，铁道部与金融机构保持良好的合作关系。目前所有商业银行对铁道部及铁路运输企业贷款全部免除担保，以信用方式提供。

综合考虑，联合资信维持铁道部AAA的主体长期信用等级，评级展望为稳定；并维持“01 中铁债”、“03 中铁债”、“04 铁道债（10）”、“08 铁道部 MTN1”、“08 铁道部 MTN2”、“09 铁道部 MTN1”、“09 铁道部 MTN2”和“09 铁道部 MTN3”AAA 的信用等级。

附件 1-1 汇总资产负债表（资产）

（单位：百万元）

资 产	2007 年	2008 年	变动率 (%)
流动资产			
货币资金	83,310	59,177	-28.97
应收款	79,169	94,395	19.23
存货	22,998	30,316	31.82
其他	259	272	5.02
流动资产合计	185,736	184,160	-0.85
长期投资			
长期投资合计	18,577	22,437	20.78
固定资产			
固定资产原值	1,293,683	1,416,313	9.48
减：累计折旧	357,885	395,831	10.60
固定资产净值	935,798	1,020,482	9.05
在建工程	386,054	600,903	55.65
固定资产合计	1,321,852	1,621,385	22.66
其他资产			
其他资产合计	26,125	27,333	4.62
资产总计	1,552,290	1,855,315	19.52

附件 1-2 汇总资产负债表（负债及权益）

（单位：百万元）

负债及权益	2007 年	2008 年	变动率 (%)
流动负债			
短期负债	27,366	57,352	109.57
应付款	218,626	262,729	20.17
流动负债合计	245,992	320,081	30.12
长期负债			
国内借款	373,233	505,448	35.42
世行借款	6,166	5,809	-5.79
日元借款	11,214	12,174	8.56
其他借款	22,101	24,883	12.59
长期负债合计	412,714	548,314	32.86
负债合计	658,706	868,395	31.83
权益			
资本金	876,483	988,066	12.73
资本公积	46,882	46,207	-1.44
盈余公积	20,772	21,471	3.37
未分配利润	-50,553	-68,824	36.14
权益合计	893,584	986,920	10.45
负债及权益合计	1,552,290	1,855,315	19.52

附件 2 铁路企业汇总损益表

(单位: 百万元)

项 目	2007 年	2008 年	变动率 (%)
一、收入合计	467,012	533,388	14.21
运输收入			
货运	195,880	208,810	6.60
其中: 货运收入	139,250	150,207	7.87
税前建设基金	56,630	58,603	3.48
客运	82,393	92,996	12.87
其他运输收入	38,794	41,770	7.67
运输收入合计	317,067	343,576	8.36
其他收入	149,945	189,812	26.59
减: 营业税	13,145	14,594	11.02
减: 水利基金	1,626	1,701	4.61
二、收入净额	452,241	517,093	14.34
不含折旧的运输成本	205,302	246,098	19.87
折旧	40,996	45,454	10.87
运输成本合计	246,298	291,552	18.37
其他成本	133,221	175,542	31.77
成本合计	379,519	467,094	23.08
三、营业利润	72,722	49,999	-31.25
减: 营业外支出	9,880	7,682	-22.25
加: 工附业利润	4,502	3,796	-15.68
四、利润总额	67,344	46,113	-31.53
减: 税后建设基金	53,351	55,003	3.10
税前利润	13,993	-8,890	-163.53
减: 所得税	5,273	4,061	-22.99
五、税后利润	8,720	-12,951	-248.52

附件 3 汇总现金流量表

(单位: 百万元)

项 目	2007 年	2008 年	变动率 (%)
一、资金来源			
税后利润	8,720	-12,951	-248.52
扣除营业税后的建设基金	54,795	56,704	3.48
折旧	40,996	45,454	10.87
贷款(国内、国外)	77,127	121,718	57.82
其他	64,020	149,695	133.83
资金来源合计	245,658	360,620	46.80
二、资金运用			
基建投资	76,229	335,150	339.66
还本付息	38,644	41,782	8.12
利息	10,575	13,509	27.74
其中: 世行	370	332	-10.27
本金	28,069	28,273	0.73
其中: 世行	702	692	-1.42
上交政府	1,626	1,701	4.61
设备更新	134,085	8,905	-93.36
资金运用合计	250,584	387,538	54.65
三、差额	-4,928	-26,918	446.23
年初现金	88,238	83,310	-5.58
年末现金	83,310	56,392	-32.31

附件 4 主要计算指标

项 目	2007 年	2008 年
经营效率		
销售债权周转次数(次)	5.05	6.15
存货周转次数(次)	0.18	0.18
总资产周转次数(次)	0.31	0.31
盈利能力		
营业利润率 (%)	15.57	9.37
总资本收益率 (%)	1.45	0.04
总资本收益率 (%) (净利润中加上税后建设基金部分)	5.45	3.49
净资产收益率 (%)	0.98	-1.31
净资产收益率 (%) (净利润中加上税后建设基金部分)	6.95	4.26
财务构成		
长期债务资本化比率 (%)	31.59	35.72
全部债务资本化比率 (%)	33.00	38.03
资产负债率 (%)	42.43	46.81
偿债能力		
流动比率 (%)	75.50	57.54
速动比率 (%)	66.16	48.06
EBITDA 利息倍数 (倍)	11.24	7.78
全部债务/EBITDA (倍)	3.70	5.76

附件 5 有关计算指标的计算公式

指 标 名 称	计 算 公 式
增长指标	
资产总额年复合增长率	(1) 2 年数据: 增长率= (本期-上期) / 上期×100% (2) n 年数据: 增长率=[(本期/前 n 年) ^{1/(n-1)} -1]×100%
净资产年复合增长率	
收入合计年复合增长率	
利润总额年复合增长率	
经营效率指标	
销售债权周转次数	收入合计/平均应收款
存货周转次数	成本合计/平均存货净额
总资产周转次数	收入合计/平均资产总额
盈利指标	
总资本收益率	(净利润+利息支出) / (权益+长期债务+短期债务) ×100%
净资产收益率	净利润/权益×100%
营业利润率	营业利润/收入合计×100%
债务结构指标	
资产负债率	负债总额/资产总计×100%
全部债务资本化比率	全部债务/ (长期债务+短期债务+权益) ×100%
长期债务资本化比率	长期债务/ (长期债务+权益) ×100%
长期偿债能力指标	
EBITDA 利息倍数	EBITDA/利息支出
全部债务/ EBITDA	全部债务/ EBITDA
短期偿债能力指标	
流动比率	流动资产合计/流动负债合计×100%
速动比率	(流动资产合计-存货) /流动负债合计×100%

注: 短期债务=短期负债

长期债务=国内借款+世行借款+日元借款+其他借款

全部债务=短期债务+长期债务

EBITDA=利润总额+利息支出+折旧

附件6 铁道部组织架构图



附件 7 主体长期信用等级设置及其含义

根据中国人民银行2006年3月29日发布的“银发〔2006〕95号”文《中国人民银行信用评级管理指导意见》，以及2006年11月21日发布的《信贷市场和银行间债券市场信用评级规范》等文件的有关规定，主体长期信用等级划分成三等九级，分别用AAA、AA、A、BBB、BB、B、CCC、CC和C表示，其中，除AAA级，CCC级（含）以下等级外，每一个信用等级可用“+”、“-”符号进行微调，表示略高或略低于本等级。

级别设置	含 义
AAA	偿还债务的能力极强，基本不受不利经济环境的影响，违约风险极低
AA	偿还债务的能力很强，受不利经济环境的影响不大，违约风险很低
A	偿还债务能力较强，较易受不利经济环境的影响，违约风险较低
BBB	偿还债务能力一般，受不利经济环境影响较大，违约风险一般
BB	偿还债务能力较弱，受不利经济环境影响很大，违约风险较高
B	偿还债务的能力较大地依赖于良好的经济环境，违约风险很高
CCC	偿还债务的能力极度依赖于良好的经济环境，违约风险极高
CC	在破产或重组时可获得保护较小，基本不能保证偿还债务
C	不能偿还债务

银行间债券市场中长期债券信用等级设置及其含义同主体长期信用等级。