

中华人民共和国铁道部跟踪评级分析报告

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
08 铁道部 MTN1	50 亿元	2008/4/22 2011/4/21	AAA	AAA
08 铁道部 MTN2	150 亿元	2008/4/22 2013/4/21	AAA	AAA

跟踪评级时间: 2009 年 1 月 7 日

财务数据

项 目	2005 年	2006 年	2007 年
资产总额(亿元)	12704.80	15023.58	15522.90
所有者权益(亿元)	7937.28	8622.81	8935.84
运输收入(亿元)	2546.49	2863.29	3170.67
利润总额(亿元)	551.63	561.58	673.44
EBITDA(亿元)	872.48	989.65	1189.15
经营性净现金流(亿元)	782.80	876.93	1045.11
营业利润率(%)	17.14	16.17	15.57
净资产收益率(%)	0.77	0.37	0.98
资产负债率(%)	37.53	42.60	42.43
全部债务资本化比率(%)	23.60	32.05	33.00
流动比率(%)	72.92	85.11	75.50
全部债务/EBITDA(倍)	2.81	4.11	3.70
EBITDA 利息倍数(倍)	14.73	14.99	11.24

分析师

张志强

电话: 010-85679696-8809

邮箱: Zhangzq@lianheratings.com.cn

传真: 010-85679688

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, 中华人民共和国铁道部(以下简称“铁道部”)受益于国家对铁路建设投资力度的加大和铁路第六次大规模提速改造的完成, 铁路竞争实力显著增强, 其资产规模保持稳步增长, 经营效益不断提高, 负债水平仍较低, 资金来源充足, 整体债务偿还能力强。

“十一五”期间铁道部资本支出规模大, 预计债务压力将有所加大, 但收入水平和规模经济效益有望进一步提升, 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”AAA、“08 铁道部 MTN1”AAA 和“08 铁道部 MTN2”AAA 的信用级别。

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, 为其收入和利润水平的提高提供了充分保障。

3、铁路客货运量、运输收入、运输生产主要指标保持稳步增长, 铁道部经营状况良好。

4、铁道部目前资产规模大, 负债水平不高, 资金来源充足, 对全部债务的保护能力很强。

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、“十一五”期间铁道部资本支出规模大, 债务压力将有所加大。

一、发债主体基本情况

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，主要担负以下职能：负责拟定铁路行业规划、政策和法规；管理铁路建设、运输工作、运输价格、运输安全；承担国家铁路综合管理和暂时保留的社会事务管理职能，通过改革界定政府管理职能、社会管理职能、企业管理职能，并逐步分离。截至2007年底，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2007年底，铁道部资产总额为15522.90亿元，权益合计为8935.84亿元。2007年实现总收入4670.12亿元（含运输收入3170.67亿元），利润总额673.44亿元，税后铁路建设基金533.51亿元，实现税后利润（净利润）87.20亿元。

二、产业分析

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，即到2010年底，全国铁路营运里程将达到9万公里以上，复线、电气化率均达到45%以上，快速客运网总规模达到2万公里以上，计划完成建设总投资12500亿元。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。

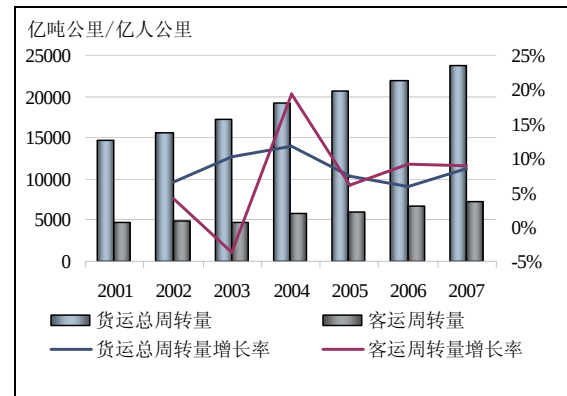
三、经营管理分析

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。

根据铁道部统计，2007年，随着第六次大面积提速调图的成功实施，铁路客货运量、国家铁路运输收入、运输生产主要指标在连续三年大幅增长的基础上再创历史新高（图1），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。按照统计数据，在运输能力方面，完成第六次大面积提速改造，运营效率进一步提高，实现了既有线时速200公里及以上提速资源零的突破，时速200公里及以上线路延展里程达到6227公里；时速120公里及以上线路延展里程达到2.4万公里，覆盖全国大部分省市区；主要城市间旅行时间总体压缩了20%~30%，中长距离运输优势进一步体现；主要干线和煤运通道逐步开行单机牵引、时速120公里、5000吨级货物列车，大宗货物运输能力提升。铁路运输方面，2007年，中国铁路的旅客周转量、货物发送量、货运密度和换算周转量继续保持世界第一；全国铁路完成的货物运输总发送量和货物运输总周转量分别较上年增长9.0%和8.4%；完成旅客运输发送量、旅客运输周转量分别较上年增长8.0%和9.0%；全国铁路日均装车达到13.94万辆，同比增长7.9%，运输效率进一步提高；重点物资运输得到保证，其中全国铁路煤炭运量、集装箱运量分别较上年增长12.0%和10.4%。铁路建设方面，2007年，完成基本建设投资1772.1亿元，同比增长14.9%；完成新线铺轨985.5公里、复线铺轨1133.7公里；投产新线677.5公里、复线479.8公里、电气化铁路937.6公里；京津、武广、郑西、石太等客运专线全面推进（其中国内第一条时速达250公里的客运专线——合宁铁路于2008年4月通车）；世界上一次建成线路最长、标准

最高的高速铁路——京沪高铁建设项目可行性研究报告获国务院批准（2008年4月全面开工建设）。

图1 中国铁路客货运变化情况



资料来源：铁道统计公报

2008年，客运专线、城际铁路、煤运通道、西部铁路等一批重大项目继续推进，新增投资绝对额保持高水平。

在铁路投融资体制改革方面，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。据铁道部统计，2003年~2007年，按部省协议，地方及企业权益性投资约4000亿元；全路已新组建合资铁路公司40个，投资总规模9600亿元，其中地方政府及其他社会投资者权益性投资约2000亿元。从而改变了铁道部作为铁路投融资单一主体的局面，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，实现了大秦铁路公司股改上市和广深铁路公司首发A股成功，构建了铁路市场融资的平台；扩大了铁路建设债券发行规模，2003年~2007年铁道部累计发行铁路建设债券1130亿元。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，铁路运输供不应求的局面以及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。

四、财务分析

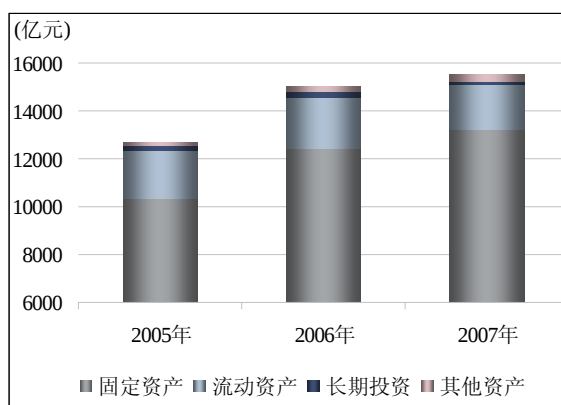
以下财务分析基于铁道部提供的经中华人民共和国审计署审计、并出具无保留意见的2007年汇总资产负债表、铁路企业汇总损益表、汇总现金流量表。汇总财务报表根据1992年财政部、审计署、铁道部、世界银行关于《铁道部合并汇总的财务报表会议纪要》编制。铁道部下属铁路运输企业执行《企业会计制度》，铁路建设单位执行《国有建设单位会计制度》。

截至2007年底，铁道部资产总额15522.90亿元，所有者权益8935.84亿元。2007年全年实现总收入4670.12亿元，利润总额673.44亿元，税后铁路建设基金533.51亿元，实现税后利润（净利润）87.20亿元。

1、资产质量

2007年底，铁道部资产总额15522.90亿元，同比增长3.32%，主要由固定资产（占85.15%）和流动资产（占11.97%）组成，铁道部资产以固定资产为主，与铁道部的业务特点相匹配。

图2 2005年~2007年总资产规模与结构



资料来源：铁道部审计报告

截至2007年底，铁道部流动资产总额1857.36亿元，其中主要为货币资金和应收款。

截至2007年底，铁道部货币资金833.10亿元，包括现金和银行存款，占流动资产44.85%，货币资金充足。铁道部应收款791.69亿元，占流动资产合计的42.62%。

截至2007年底，铁道部长期投资185.77亿元，同比减少27.10%，主要是铁道部所属的行政事业单位的资本金。

截至2007年底，铁道部固定资产原值12936.83亿元，累计折旧3578.85亿元，固定资产净值9357.98亿元；在建工程3860.54亿元，主要是客运专线等大批新开工、未完工铁路建设项目。

总体来看，铁道部资产规模大，资产以固定资产为主，流动资产的流动性较好，整体资产质量高。

2、负债及所有者权益结构

截至2007年底，铁道部所有者权益合计8935.84亿元，其中资本金占98.09%，资本公积占5.25%，盈余公积占2.32%，未分配利润占-5.66%。铁道部所有者权益以实收资本为主，权益稳定性好。

截至2007年底，铁道部负债总额6587.06亿元，其中流动负债占37.34%，长期负债占62.66%，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2007年底，铁道部流动负债2459.92亿元。流动负债由应付款（占88.88%）和短期负债（占11.12%）构成。铁道部长期负债4127.14亿元，主要是长期借款。

截至2007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42.43%、31.59%和33.00%，由于铁路建设规模加大，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。预计未来几年铁道部有较大规模的资本支出，债务负担将可能有所上升。

3、盈利能力

2007年，铁道部实现收入合计4670.12亿元，同比增长10.30%，其中运输收入占67.89%，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32.11%。

从运输收入构成看，2007年铁道部实现运输收入3170.67亿元，其中货运收入（含税前建设基金）占61.78%，年均增长11.68%；客运收入占25.99%，年均增长15.41%；其他运输收入占12.23%，年均增长4.19%。货运收入仍是铁道部运输收入的主要来源。

2007年，铁路运营效率提高和单位运输工作量综合能耗的控制能力增强等因素对铁道部的盈利能力产生正面影响，铁道部运输毛利和净利润为707.69亿元和87.20亿元，高于2006年的209.69亿元和32.28亿元。

从盈利指标看，2007年，铁道部总资本收益率和净资产收益率分别为1.45%和0.98%，同比分别提高了0.68和0.61个百分点，如考虑铁路建设基金，铁道部实际总资本收益率和净资产收益率分别为5.45%和6.95%。总体看，铁道部2007年整体盈利能力正常。

4、现金流

从资金来源看，2007年，铁道部资金来源为2456.58亿元，其中贷款占31.40%，扣除营业税后的建设基金占22.30%，其他（指通过发行铁路建设债券等渠道筹集的资金）占26.06%，折旧占16.69%，税后利润占3.55%，随着铁道部整体盈利能力的稳定，税后利润占铁道部资金来源的比重有所提升。

从资金运用看，2007年度铁道部进行大规模设备更新，使得资金运用略高于资金来源，资金来源与运用差额出现负值，为-49.28亿元，2007年末现金为833.10亿元，仍保持较大规模，现金充足，能较好保证建设及还本付息支出需要。2007年铁道部资金运用中，基建投资占30.42%，金额为762.29亿元；还本付息占15.42%，金额为386.44亿元；设备更新占

53.51%，金额为1340.85亿元；上交政府占0.65%，金额为16.26亿元。

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。2007年，铁道部经营净现金流入量为1045.11亿元，较上年同期增长19.18%，继续保持稳定增长态势。

总体看来，铁道部目前现金流状况好。

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13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，但“十一五”期间是铁路建设高峰期，投资规模大，铁道部对外融资存在一定的依赖性。

5、偿债能力分析

短期偿债能力方面，2007年底，铁道部流动比率和速动比率分别为75.50%和66.16%，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，2007年，铁道部EBITDA为1189.15亿元，保持逐年增长态势；EBITDA利息倍数为11.24倍，对利息偿还的保障能力很强；全部债务/EBITDA分别为3.70倍。总体看，铁道部对全部债务的保护能力强。

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%。“01中铁债”募集资金全部用于西部铁路（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。“01中铁债”由铁路建设基金提供不可撤销的连带责任保证担保。

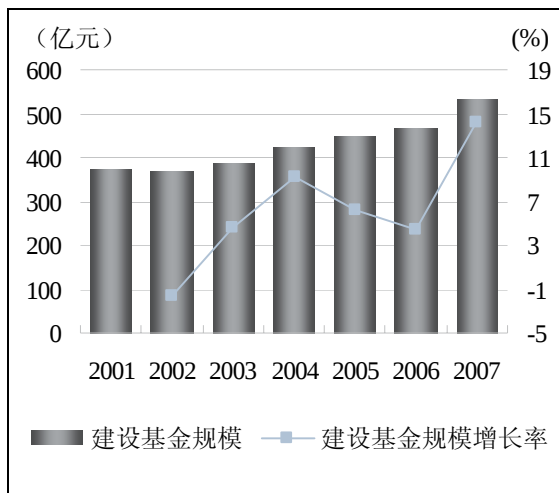
铁道部于2008年4月22日发行中期票据200亿元，其中50亿元为3年期，简称“08铁

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%。

“08 铁道部 MTN1”、“08 铁道部 MTN2”均无担保，募集资金主要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。

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 3），2007 年达到 533.51 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3 近年铁路建设基金情况



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” AAA、“08 铁道部 MTN1” AAA 和“08 铁道部 MTN2” AAA 的信用级别。

附件 1-1 汇总资产负债表（资产表）

（单位：百万元）

资 产	2005 年	2006 年	2007 年	变动率 (%)
流动资产				
货币资金	74,188	88,238	83,310	5.97
应收款	101,426	105,875	79,169	-11.65
存货	19,113	19,667	22,998	9.69
其他	299	363	259	-6.93
流动资产合计	195,026	214,143	185,736	-2.41
长期投资				
长期投资合计	23,995	25,483	18,577	-12.01
固定资产				
固定资产原值	1,054,530	1,195,726	1,293,683	10.76
减：累计折旧	287,664	318,122	357,885	11.54
固定资产净值	766,866	877,604	935,798	10.47
在建工程	270,184	362,649	386,054	19.53
固定资产合计	1,037,050	1,240,253	1,321,852	12.90
其他资产				
其他资产合计	14,409	22,479	26,125	34.65
资产总计	1,270,480	1,502,358	1,552,290	10.54

附件 1-2 汇总资产负债表（负债及所有者权益）

（单位：百万元）

负债及所有者权益	2005 年	2006 年	2007 年	变动率 (%)
流动负债				
短期负债	35,867	18,334	27,366	-12.65
应付款	231,581	233,281	218,626	-2.84
流动负债合计	267,448	251,615	245,992	-4.10
长期负债				
国内借款	170,775	350,472	373,233	47.84
世行借款	7,318	6,954	6,166	-8.21
日元借款	13,879	12,383	11,214	-10.11
其他借款	17,332	18,653	22,101	12.92
长期负债合计	209,304	388,462	412,714	40.42
负债合计	476,752	640,077	658,706	17.54
权益				
资本金	782,720	853,759	876,483	5.82
资本公积	30,102	41,743	46,882	24.80
盈余公积	26,658	25,009	20,772	-11.73
未分配利润	-45,752	-58,230	-50,553	5.12
权益合计	793,728	862,281	893,584	6.10
负债及权益合计	1,270,480	1,502,358	1,552,290	10.54

附件 2 铁路企业汇总损益表

(单位: 百万元)

项 目	2005 年	2006 年	2007 年	变动率 (%)
一、收入合计	377,916	423,410	467,012	11.16
运输收入				
货运	157,060	177,973	195,880	11.68
其中: 货运收入	109,550	128,097	139,250	12.74
税前建设基金	47,510	49,876	56,630	9.18
客运	61,855	72,794	82,393	15.41
其他运输收入	35,734	35,562	38,794	4.19
运输收入合计	254,649	286,329	317,067	11.58
其他收入	123,267	137,081	149,945	10.29
减: 营业税	10,260	11,655	13,145	13.19
减: 水利基金	1,364	1,480	1,626	9.18
二、收入净额	366,292	410,275	452,241	11.11
不含折旧的运输成本	156,478	229,155	205,302	14.54
折旧	26,162	36,205	40,996	25.18
运输成本合计	182,640	265,360	246,298	16.13
其他成本	118,888	76,434	133,221	5.86
成本合计	301,528	341,794	379,519	12.19
三、营业利润	64,764	68,481	72,722	5.97
减: 营业外支出	11,224	12,477	9,880	-6.18
加: 工附业利润	1,623	154	4,502	66.55
四、利润总额	55,163	56,158	67,344	10.49
减: 税后建设基金	44,700	46,713	53,351	9.25
税前利润	10,463	9,445	13,993	15.65
减: 所得税	4,316	6,217	5,273	10.53
五、税后利润	6,147	3,228	8,720	19.10

附件 3 汇总现金流量表

(单位: 百万元)

项 目	2005 年	2006 年	2007 年	变动率 (%)
一、资金来源				
税后利润	6,147	3,228	8,720	19.10
扣除营业税后的建设基金	45,971	48,260	54,795	9.18
折旧	26,162	36,205	40,996	25.18
贷款 (国内、国外)	36,901	65,033	77,127	44.57
其他	11,590	46,740	64,020	135.03
资金来源合计	126,771	199,466	245,658	39.21
二、资金运用				
基建投资	81,255	112,322	76,229	-3.14
还本付息	39,313	55,961	38,644	-0.85
利息	5,923	6,602	10,575	33.62
其中: 世行	317	367	370	8.04
本金	33,390	49,359	28,069	-8.31
其中: 世行	845	788	702	-8.85
上交政府	1,364	1,480	1,626	9.18
设备更新	22,642	15,653	134,085	143.35
资金运用合计	144,574	185,416	250,584	31.65
三、差额	-17,803	14,050	-4,928	-47.39
年初现金	91,991	74,188	88,238	-2.06
年末现金	74,188	88,238	83,310	5.97

附件 4 主要计算指标

指 标	2005 年	2006 年	2007 年	加权平均值
1. 盈利能力				
总资本收益率 (%)	1.16	0.77	1.45	1.19
总资本收益率 (%) (净利润中加上税后建设基金部分)	5.46	4.46	5.45	5.15
净资产收益率 (%)	0.77	0.37	0.98	0.76
净资产收益率 (%) (净利润中加上税后建设基金部分)	6.41	5.79	6.95	6.49
2. 债务结构				
长期债务资本化比率 (%)	20.87	31.06	31.59	29.29
全部债务资本化比率 (%)	23.60	32.05	33.00	30.84
资产负债率 (%)	37.53	42.60	42.43	41.50
3. 偿债能力				
流动比率 (%)	72.92	85.11	75.50	77.87
速动比率 (%)	65.77	77.29	66.16	69.42
EBITDA 利息倍数 (倍)	14.73	14.99	11.24	13.07
全部债务/EBITDA (倍)	2.81	4.11	3.70	3.65

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%
净资产年复合增长率	(2) n 年数据: 增长率= $\left[\frac{\text{本期}}{\text{前 n 年}} \right]^{\frac{1}{n-1}} - 1 \times 100\%$
总收入年复合增长率	
利润总额年复合增长率	
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/总收入×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%
担保比率	担保余额/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
期内长期债务偿还能力	期内 (净利润+折旧) / 期内应偿还的长期债务本金
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: 长期债务=国内借款+世行借款+日元借款+其他借款

短期债务=短期负债

EBITDA=利润总额+利息支出+折旧

全部债务=长期债务+短期债务

附件6 铁道部组织架构图



附件 7 中长期债券信用等级的定义

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，银行间债券市场中长期债券信用评级等级划分为三等九级，符号表示为：AAA、AA、A、BBB、BB、B、CCC、CC、C。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

主体长期信用等级的含义同中长期债券。