

信用等级公告

联合[2015] 2105 号

联合资信评估有限公司通过对中国铁路总公司及其拟发行的2015年度第二期中期票据的信用状况进行综合分析和评估，确定

中国铁路总公司
主体长期信用等级为
AAA

中国铁路总公司
2015年度第二期中期票据的信用等级为
AAA

特此公告。

联合资信评估有限公司
二零一五年九月二十九日



中国铁路总公司 2015 年度第二期中期票据评级报告

评级结果:

主体长期信用等级: AAA

评级展望: 稳定

本期中期票据信用等级: AAA

本期中期票据发行额度: 100 亿元

本期中期票据期限: 5 年

偿还方式: 按年付息, 到期一次还本

发行目的: 铁路建设、机车车辆购置及运营资金周转

评级时间: 2015 年 9 月 29 日

财务数据

项 目	2012 年	2013 年	2014 年	15 年 6 月
现金类资产(亿元)	1680.86	1993.13	2094.41	1863.27
资产总额(亿元)	44877.00	50462.18	56099.30	58175.82
所有者权益(亿元)	16951.38	18203.68	19343.79	19585.98
长期债务(亿元)	22126.86	26040.86	30280.81	32247.03
全部债务(亿元)	22823.29	26734.40	31151.41	33356.67
运输收入(亿元)	5308.90	6068.08	5920.36	2891.99
利润总额(亿元)	691.95	697.03	625.03	185.36
EBITDA(亿元)	2071.02	2293.74	2476.51	--
经营性净现金流入(亿元)	1571.70	1710.16	1774.68	694.69
营业利润率(%)	6.89	6.01	5.10	3.28
净资产收益率(%) (加上税后建设基金)	3.71	3.46	2.86	--
资产负债率(%)	62.23	63.93	65.52	66.33
全部债务资本化比率(%)	57.38	59.49	61.69	63.01
流动比率(%)	79.69	78.28	80.91	86.38
全部债务/EBITDA(倍)	11.02	11.66	12.58	--
EBITDA 利息倍数(倍)	4.54	4.28	3.93	--

注: 数据来自原铁道部 2012 年度审计报告以及中国铁路总公司 2013 年、2014 年度审计报告、2015 年上半年审计报告。

分析师

王丽娟 刘 博

lianhe@lhratings.com

电话: 010-85679696

传真: 010-85679228

地址: 北京市朝阳区建国门外大街 2 号
中国人保财险大厦 17 层 (100022)

Http: // www.lhratings.com

评级观点

中国铁路总公司(以下简称“铁路总公司”)为中华人民共和国原铁道部(以下简称“原铁道部”)企业职能的承接主体。联合资信评估有限公司(以下简称“联合资信”)对其评级反映了铁路总公司在市场地位和政府支持等方面具有显著优势。铁路总公司资产和收入规模大, 现金流状况良好, 获得政府支持力度大, 整体偿债能力强。同时, 联合资信也关注到国内运输市场竞争加剧、铁路建设投资规模大、债务规模上升、运输成本上涨等因素对铁路总公司未来经营及财务状况可能产生的影响。

铁路在国民经济和社会发展中具有重要的战略地位, 铁路建设规模不断扩大, 铁路行业发展前景良好。

铁路总公司资本支出规模大, 融资压力将有所增加。考虑到铁路总公司延续了原铁道部良好的经营状况、很强的资金调配能力, 铁路运输竞争力的逐步增强, 以及铁路运价上浮政策的执行, 铁路总公司收入水平和规模经济效益有望保持增长趋势, 进而有效支撑其信用基本面。联合资信对公司的评级展望为稳定。

铁路总公司 EBITDA 和经营净现金流对本期中期票据具有极强的保障能力。基于对铁路总公司主体长期信用以及本期中期票据偿还能力的综合评估, 联合资信认为, 铁路总公司本期中期票据到期不能偿还的风险极低, 安全性极高。

优势

1. 铁路在国民经济和社会发展中具有重要的战略地位, 近年来铁路运输的客货需求增长较快, 铁路建设规模不断扩大, 铁路行业发展前景良好。
2. 铁路货运价格上浮政策于 2015 年 8 月 1 日起执行, 对公司经营将产生积极影响。

3. 近年来，路网结构的优化、车辆装备水平以及运输效率的提升使铁路竞争实力明显增强。铁路客运量等主要指标保持稳步增长。
4. 铁路总公司 EBITDA 和经营净现金流对本期中期票据具有极强的保障能力。

关注

1. 公路和航空运输的快速发展，加剧了运输行业的竞争。铁路总公司资本支出规模大，债务规模将有所上升，对外融资需求有所增加。
2. 电力、材料、人工等价格的快速上涨加大了铁路运输单位成本，对铁路企业盈利能力有一定影响。
3. 铁路总公司在铁路建设发展、投融资体制和运价体系、公益性线路和运输补贴机制等方面的改革措施仍有待进一步明确和完善。

信用评级报告声明

一、除因本次评级事项联合资信评估有限公司（联合资信）与中国铁路总公司构成委托关系外，联合资信、评级人员与中国铁路总公司不存在任何影响评级行为独立、客观、公正的关联关系。

二、联合资信与评级人员履行了实地调查和诚信义务，有充分理由保证所出具的评级报告遵循了真实、客观、公正的原则。

三、本信用评级报告的评级结论是联合资信依据合理的内部信用评级标准和程序做出的独立判断，未因中国铁路总公司和其他任何组织或个人的不当影响改变评级意见。

四、本信用评级报告用于相关决策参考，并非是某种决策的结论、建议等。

五、本信用评级报告中引用的企业相关资料主要由中国铁路总公司提供，联合资信不保证引用资料的真实性及完整性。

六、中国铁路总公司 2015 年度第二期中期票据信用等级自本期中期票据发行之日起至到期兑付日有效；根据跟踪评级的结论，在有效期内该中期票据的信用等级有可能发生变化。

一、主体概况

中国铁路总公司（以下简称“铁路总公司”或“公司”）是经中华人民共和国国务院（以下简称“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，以下简称《组建批复》）文件批复，于2013年3月14日注册成立的国有独资企业，由中华人民共和国财政部（以下简称“财政部”）代表国务院履行出资人职责。《组建批复》中明确将原铁道部相关资产、负债和人员划入中国铁路总公司，将原铁道部对所属18个铁路局（含广州铁路集团公司、青藏铁路公司）、3个专业运输公司及其他企业的权益作为铁路总公司的国有资本。铁路总公司注册资金为10360亿元人民币，不进行资产评估和审计验资；实收国有资本数额以财政部核定的国有资产产权登记数额为准。财政部为铁路总公司实际控制人。

根据《组建批复》，铁路总公司以铁路客货运输服务为主业，实行多元化经营。铁路总公司负责铁路运输统一调度指挥，负责国家铁路客货运输经营管理，承担国家规定的公益性运输，保证关系国计民生的重点运输和特运、专运、抢险救灾运输等任务；负责拟订铁路投资建设计划，提出国家铁路网建设和筹资方案建议；负责建设项目前期工作，管理建设项目。负责国家铁路运输安全，承担铁路安全生产主体责任。交通运输部和国家铁路局依法对铁路总公司进行行业监管。

铁路总公司机关内设机构包括：办公厅、改革与法律部、计划统计部、财务部、科技管理部、人事部、劳动和卫生部、国际合作部、资本运营和开发部、物资管理部、价格管理部、运输局（内设综合部、营运部、调度部、机务部、车辆部、供电部、工务部、电务部、信息化部）、建设管理部、安全监督管理局、审计和考核局、监察局、宣传部、中华全国铁路总工会、全国铁道团委、直属机关党委、离退休干部局。另设置工程质量安全监督总站、资金

清算中心、工程管理中心和档案史志中心4个直属机构。

截至2014年底，铁路总公司资产总额为56099.30亿元，权益合计为19343.79亿元。2014年实现收入合计9948.53亿元（含运输收入5920.36亿元），利润总额625.03亿元（含税后铁路建设基金546.82亿元）。

截至2015年6月底，铁路总公司资产总额为58175.82亿元，权益合计为19585.98亿元。2015年上半年实现收入合计4313.25亿元（含运输收入2891.99亿元），利润总额185.36亿元（含税后铁路建设基金234.23亿元）。

公司注册地址：北京市海淀区复兴路10号；法定代表人：盛光祖。

二、本期中期票据概况

铁路总公司于2014年注册总金额为600亿元的中期票据，其中2015年第一期中期票据200亿元已于2015年3月发行，现铁路总公司计划发行2015年第二期中期票据（以下简称“本期中期票据”）100亿元，存续期限5年。

本期中期票据募集的资金将全部用于铁路建设、机车车辆购置及运营中的资金周转。

本期中期票据无担保。

三、宏观经济和政策环境

1. 宏观经济

2014年，中国国民经济在新常态下保持平稳运行，呈现出增长平稳、结构优化、质量提升、民生改善的良好态势。初步核算，全年国内生产总值636463亿元，按可比价格计算，比上年增长7.4%。增长平稳主要表现为，在实现7.4%的增长率的同时还实现城镇新增就业1322万，调查失业率稳定在5.1%左右，居民消费价格上涨2%。结构优化主要表现为服务业比重继续提升；以移动互联网为主要内容的新产业、新技术、新业态、新模式、新产品不断涌现，中国经济向中高端迈进的势头明显；最终消费的比重提升，区域结构及收入结

构继续改善。质量提升主要表现为全年劳动生产率提升、单位 GDP 的能耗下降。民生改善主要表现为全国居民人均可支配收入扣除物价实际增长 8%，城镇居民人均可支配收入实际增长 6.8%，农村居民人均可支配收入实际增长 9.2%。

从消费、投资和进出口情况看，2014 年，市场销售稳定增长，固定资产投资增速放缓，进出口增速回落。社会消费品零售总额 262394 亿元，比上年名义增长 12.0%（扣除价格因素实际增长 10.9%）。固定资产投资（不含农户）502005 亿元，比上年名义增长 15.7%（扣除价格因素实际增长 15.1%）。全年进出口总额 264335 亿元人民币，比上年增长 2.3%。

2. 政策环境

2014 年，中国继续实施积极的财政政策。全国一般公共预算收入 140350 亿元，比上年增加 11140 亿元，增长 8.6%。其中，中央一般公共预算收入 64490 亿元，比上年增加 4292 亿元，增长 7.1%；地方一般公共预算收入（本级）75860 亿元，比上年增加 6849 亿元，增长 9.9%。一般公共预算收入中的税收收入 119158 亿元，同比增长 7.8%。全国一般公共预算支出 151662 亿元，比上年增加 11449 亿元，增长 8.2%。其中，中央本级支出 22570 亿元，比上年增加 2098 亿元，增长 10.2%；地方财政支出 129092 亿元，比上年增加 9351 亿元，增长 7.8%。

2014 年，中国人民银行继续实施稳健的货币政策，综合运用公开市场操作、短期流动性调节工具（SLO）、常备借贷便利（SLF）等货币政策工具，创设中期借贷便利（MLF）和抵押补充贷款工具（PSL）；非对称下调存贷款基准利率；两次实施定向降准。稳健货币政策的实施，使得货币信贷和社会融资平稳增长，贷款结构继续改善，企业融资成本高问题得到一定程度缓解。2014 年末，广义货币供应量 M_2 余额同比增长 12.2%；人民币贷款余额同比增

长 13.6%，比年初增加 9.78 万亿元，同比多增 8900 亿元；全年社会融资规模为 16.46 万亿元；12 月份非金融企业及其他部门贷款加权平均利率为 6.77%，比年初下降 0.42 个百分点。

2015 年，中国经济下行压力依然较大。李克强总理的政府工作报告指出，2015 年经济社会发展的主要预期目标是 GDP 增长 7.0% 左右，居民消费价格涨幅 3% 左右，城镇新增就业 1000 万人以上，城镇登记失业率 4.5% 以内，进出口增长 6% 左右。2015 年是全面深化改革的关键之年，稳增长为 2015 年经济工作首要任务，将重点实施“一带一路”、京津冀协同发展、长江经济带三大战略。三大战略的推进势必拓展中国经济发展的战略空间，并将带动基础设施建设等投资，从而对经济稳定增长起到支撑作用。

四、行业分析

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。中国国民经济的持续健康发展是铁路运输需求不断增长的根本推动力，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。

根据国家铁路局发布的《2014 年铁道统计公报》，2014 年，全国铁路旅客发送量完成 23.57 亿人，比上年增加 2.51 亿人、增长 11.9%。其中，国家铁路 23.24 亿人，增长 12.0%；全国铁路旅客周转量完成 11604.75 亿人公里，比上年增加 1009.13 亿人公里、增长 9.5%。其中，国家铁路 11556.36 亿人公里，增长 9.5%。2015 年上半年全国铁路旅客发送量 11.97 亿人，周转量 5802.89 亿人公里。同比分别增长 8.8% 和 5.4%。

从货运方面看，2014 年全国铁路货运总发送量完成 38.13 亿吨，比上年减少 1.54 亿吨、下降 3.9%。其中，国家铁路 30.69 亿吨，下降 4.7%。全国铁路货运总周转量完成 27530.19

亿吨公里，比上年减少 1643.70 亿吨公里、下降 5.6%。其中，国家铁路 25103.42 亿吨公里，下降 6.5%。2015 年上半年全国铁路货运总发送量完成 13.78 亿吨，同比下降 9.7%，全国铁路货运总周转量完成 10978.35 亿吨公里，比上年减少 1643.70 亿吨公里，同比下降 11.5%。

从铁路建设方面看，2014 年全国铁路固定资产投资完成 8088 亿元。其中，铁路建设投资 6623 亿元，比上年增长 12.6%；机车车辆购置投资 1465 亿元，比上年增长 22.2%。全年共投产新线 8427 公里，其中高速铁路 5491 公里。2015 年上半年全国铁路固定资产投资完成 2342.26 亿元，同比下降 13.2%。

2014 年，全国铁路营业里程达到 11.2 万公里，比上年增长 8.4%，其中高铁营业里程达到 1.6 万公里。路网密度 116.48 公里/万平方公里，比上年增加 9.04 公里/万平方公里。其中，复线里程 5.7 万公里，比上年增长 17.7%，复线率 50.8%，比上年提高 4.0 个百分点；电气化里程 6.5 万公里，比上年增长 16.9%，电气化率 58.3%，比上年提高 4.2 个百分点。西部地区营业里程 4.4 万公里，比上年增加 4020 公里、增长 10.2%。

2014 年，全国铁路机车拥有量为 2.11 万台，比上年增长 261 台，其中和谐型大功率机车 8423 台，比上年增长 1406 台。内燃机车占 45.0%，电力机车占 55.0%。全国铁路客车拥有量为 6.06 万辆，比上年增长 0.18 万辆；其中空调车 5.21 万辆，占 85.9%，比上年提高 3.3 个百分点。“和谐号”动车组 1411 组、13696 辆，比上年增长 103 组、3232 辆。全国铁路货车拥有量为 71.01 万辆。

2014 年，国家铁路能源消耗折算标准煤 1652.6 万吨，比上年减少 80.1 万吨、降低 4.6%。单位运输工作量综合能耗 4.51 吨标准煤/百万换算吨公里，比上年减少 0.12 吨标准煤/百万换算吨公里、降低 2.6%。单位运输工作量主营综合能耗 3.82 吨标准煤/百万换算吨公里，比上年减少 0.04 吨标准煤/百万换算吨公里、

降低 1.0%。

2. 货运价格调整

为适应运输市场发展，进一步推动货运价格市场化，积极引导社会资本投入，加快推进铁路建设，2014 年 1 月 30 日，国家发展改革委发布《关于调整铁路货物运价有关问题的通知》（发改价格〔2014〕210 号），对全路实行统一运价的营业线货物平均运价平均每吨公里提高 1.5 分。2015 年 1 月 29 日，国家发展改革委发布《关于调整铁路货运价格进一步完善价格形成机制的通知》（发改价格〔2015〕183 号），决定适当调整铁路货运价格，并建立上下浮动机制。具体为：国家铁路货物统一运价率平均每吨公里提高 1 分钱，即由现行 14.51 分提高到 15.51 分，并作为基准价，允许上浮不超过 10%，下浮不限。在上述浮动范围内，铁路运输企业可以根据市场供求状况自主确定具体运价水平。运价调整措施自 2015 年 2 月 1 日起实行，运价上浮政策自 2015 年 8 月 1 日起实行。上述价格调整有利于缓解运营成本快速上升带来的经营压力，但目前中国铁路货运价格仍处于较低水平，未来仍存在一定提升空间。此次铁路货物运价调整，将进一步完善铁路货运价格形成机制，增加运价弹性，对公司运输经营也将产生积极影响。

表 1 各类货物铁路运输基准运价率表

办理类别	运价号	基价 1		基价 2	
		单位	新标准	单位	新标准
整车	2	元/吨	9.50	元/吨公里	0.086
	3	元/吨	12.80	元/吨公里	0.091
	4	元/吨	16.30	元/吨公里	0.098
	5	元/吨	18.60	元/吨公里	0.103
	6	元/吨	26.00	元/吨公里	0.138
	7	-	-	元/轴公里	0.525
	机械冷藏车	元/吨	20.00	元/吨公里	0.140
零担	21	元/10 千克	0.220	元/10 千克公里	0.0011
	22	元/10 千克	0.280	元/10 千克公里	0.00155

办理类别	运价号	基价 1		基价 2	
		单位	新标准	单位	新标准
集装箱	20 英尺箱	元/箱	500	元/箱公里	2.025
	40 英尺箱	元/箱	680	元/箱公里	2.754

资料来源：国家发展和改革委员会 2015 年 1 月 29 日下发的《关于调整铁路货物运价有关问题的通知》

3. 铁路投融资改革

长期以来，铁路建设资金以政府投资和铁路系统自身融资为主。自 2003 年到 2010 年铁路建设高峰期，铁路建设项目批复投资总规模超过 4 万亿元。然而此后一段时期，由于种种原因铁路融资能力下降，铁路建设由高峰跌入低谷，很多项目甚至停工。如果只靠国家投资和铁路自身贷款融资搞建设，难以满足铁路大规模建设需求，也让铁路背负起日益沉重的包袱。

在 2013 年 5 月 6 日召开的国务院常务会议上，“形成铁路投融资体制改革方案，支线铁路、城际铁路、资源开发性铁路所有权、经营权率先向社会资本开放，引导社会资本投资既有干线铁路”，被列入 2013 年深化经济体制改革的重点工作。

2014 年 4 月 2 日国务院总理李克强主持召开国务院常务会议，会议确定了深化铁路投融资体制改革、筹措和落实建设资金的政策措施，主要包括：一是设立铁路发展基金，拓宽建设资金来源。吸引社会资本投入，使基金总规模达到每年 2000—3000 亿元。二是创新铁路建设债券发行品种和方式，今年向社会发行 1500 亿元，实施铁路债券投资的所得税优惠政策。三是引导银行等金融机构积极支持铁路建设，扩大社会资本投资规模。四是对铁路承担的公益性、政策性运输任务，中央财政在一定期限内给予补贴，逐步建立规范的补贴制度。五是加强统筹协调，保证在建项目顺利实施，抓紧推动已批复项目全面开工，尽快开展后续项目前期工作，确保铁路投资稳定增长和铁路建设加快推进。以上铁路投融资体制改革措施将

缓解铁路建设资金压力，项目资金保障性将得到加强。

2014 年 6 月 25 日，国家发改委、财政部和交通运输部联合发布了《铁路发展基金管理办法》。《办法》规定，铁路发展基金存续期 15-20 年，中国铁路总公司作为政府出资人代表，以及铁路发展基金主发起人，积极吸引社会投资人。铁路发展基金投资主要用于国家批准的铁路项目资本金，规模不低于基金总额的 70%；其余资金投资土地综合开发等经营性项目，提高整体投资效益。

2015 年 7 月 30 日，发改委、财政部、国土部、银监会、国家铁路局联合发布《关于进一步鼓励和扩大社会资本投资建设铁路的实施意见》（以下简称《意见》）。《意见》提出，全面放开铁路投资与运营市场，推进投融资方式多样化，完善社会资本投资的实施机制，进一步改善社会资本投资环境，加大对社会资本投资的政策支持。

2015 年 8 月 11 日，济青高铁先期工程青阳隧道破土动工，这标志着济青高铁工程建设正式开工。济青高铁项目由山东省、中国铁路总公司分别出资 80%、20%，是国内第一条由地方为主导投资建设的高速铁路。为缓解济青高铁建设资金压力，山东大力开拓融资渠道，先后引进了中建公司、中车四方、新加坡淡马锡公司等境内外投资者。截至 7 月份，社会投资已达 40 亿元，占到项目资本金总额的六分之一。

2015 年 9 月 7 日，铁路总公司出台《中国铁路总公司关于规范非控股合资铁路建设项目管理的指导意见》。铁总不再要求对项目绝对控股，而是由各方出资人或其授权的出资人代表依法组建铁路建设项目合资公司。项目公司作为铁路建设项目法人，对铁路建设项目的策划、前期工作、资金筹集、建设管理、运输经营、还本付息、资产保值增值全过程负责。这无疑对民营有着巨大的吸引力，项目公司可根据需要依法决策项目建设管理方式，既可委托铁路

局或铁路专业管理机构代建，也可由项目公司自行组织建设，充分保证了投资人的权利。此外，对于合资铁路项目建成后的运输方式，《指导意见》给出了较大选择空间，可委托铁路运输企业进行运输管理，以发挥铁路运输企业的专业管理优势，提高运输效率；也可由项目公司自管自营，铁路总公司在列车运行图编制、运输组织等方面给予支持，投资人的话语权得到了充分保护，有利于提高民资的积极性。

五、基础素质分析

1. 产权状况

铁路总公司是国有独资企业，由财政部代表国务院履行出资人职责。财政部为铁路总公司实际控制人。

2. 经营规模及竞争力

根据 2013 年 3 月 14 日第十二届全国人民代表大会第一次会议通过的《国务院关于提请审议国务院机构改革和职能转变方案》（以下简称《改革方案》）的决定，中国将实行铁路政企分开，原铁道部不再保留，国务院将组建国家铁路局和铁路总公司。《改革方案》提出，原铁道部拟订铁路发展规划和政策的行政职责将划入中华人民共和国交通运输部（以下简称“交通运输部”）。交通运输部统筹规划铁路、公路、水路、民航发展，加快推进综合交通运输体系建设。组建国家铁路局，由交通运输部管理，承担原铁道部的其他行政职责，负责拟订铁路技术标准，监督管理铁路安全生产、运输服务质量和铁路工程质量等。组建中国铁路总公司，承担铁道部的企业职责，负责铁路运输统一调度指挥，经营铁路客货运输业务，承担专运、特运任务，负责铁路建设，承担铁路安全生产主体责任等。

2013 年 3 月 14 日，国务院发布了《关于组建中国铁路总公司有关问题的批复》（国函【2013】47 号）文件，铁路总公司正式注册成

立。《组建批复》规定中国铁路总公司是经国务院批准，依据《中华人民共和国全民所有制工业企业法》设立，由中央管理的国有独资企业，同意将原铁道部相关资产、负债和人员划入中国铁路总公司，将原铁道部对所属 18 个铁路局（含广州铁路集团公司、青藏铁路公司）、3 个专业运输公司及其他企业的权益作为中国铁路总公司的国有资本；中国铁路总公司承继原以铁道部名义签订的债权债务等经济合同、民事合同、协议等权利和义务；承继原铁道部及国家铁路系统拥有的无形资产、知识产权、品牌、商标等权益，统一管理使用；要有序推进铁路建设，按期完成“十二五”规划建设任务。中国铁路总公司组建后，继续享有国家对原铁道部的税收优惠政策，国务院及有关部门、地方政府对铁路实行的原有优惠政策继续执行，继续明确铁路建设债券为政府支持债券；对于铁路承担的学生、伤残军人、涉农物资等公益性运输任务，以及青藏线、南疆线等有关公益性铁路的经营亏损，研究建立铁路公益性运输补贴机制，研究采取财政补贴等方式，对铁路公益性运输亏损给予适当补偿。

机车车辆方面，根据铁道统计公报显示，截至 2014 年底，“和谐号”动车组累计投用 1411 组、13696 辆，比上年增加 103 组、3232 辆。国家铁路客车拥有量为 6.06 万辆，其中空调车 5.21 万辆，占 85.90%。国家铁路货车拥有量为 71.01 万辆。国家铁路机车拥有量为 2.11 万台，其中和谐型大功率机车 8423 台，内燃机车占 45.00%，电力机车占 55.00%。

路网规模方面，根据铁道统计公报显示，截至 2014 年底，全国铁路营业里程达到 11.2 万公里，比上年增长 8.40%，路网密度 116.48 公里/万平方公里。截至 2014 年底，全国铁路复线里程 5.7 万公里，复线率 50.8%；电气化里程 6.5 万公里，电化率 58.3%；西部地区营业里程达到 4.4 万公里。

综合看来，铁路总公司承接原铁道部全路

集中统一指挥调度的管理模式，生产运营体系的特殊性未发生本质改变，保留了市场主导地位，规模优势突出，行业优势明显。但铁路改革处于启动初期，考虑到铁路仍处于建设发展重要时期，同时承担很多公益性任务，中国铁路总公司未来铁路建设发展、投融资体制改革和运价改革、公益性线路和运输补贴机制等仍有待进一步明确和完善。联合资信将持续关注上述改革进程对中国铁路总公司的后续经营产生的影响。

3. 政府支持

《组建批复》中明确了铁路总公司继续享有国家和地方各级政府对原铁道部的各项优惠政策，且国家将进一步加大在原铁道部债务处理、国有资产收益上缴以及公益性运输补贴机制等方面支持力度。

(1) 优惠政策

财政部和国家税务总局 2011 年 10 月下发财税【2011】99 号，《关于铁路建设债券利息收入企业所得税政策的通知》，通知规定铁道建设债券利息收入企业所得税减半征收。

国家发改委 2011 年 10 月 12 日下发《国家发展改革委办公厅关于明确中国铁路建设债券政府支持性质的复函》的文件，明确提出“铁路建设债券具有政府支持地位”。国家发改委文件称，原铁道部发行债券募集资金时，可向投资人明确中国铁路建设债券为政府支持债券。

《组建批复》明确了铁路总公司组建后，继续享有国家对原铁道部的税收优惠政策，国务院及有关部门、地方政府对铁路实行的原有优惠政策继续执行，继续明确铁路建设债券为政府支持债券。对企业设立和重组改制过程中涉及的各项税费政策，按国家规定执行，不增加铁路改革成本。

(2) 原铁道部债务处理

《组建批复》中明确了铁路总公司承继原以铁道部名义签订的债权债务等经济合同、民事合同、协议等权利和义务，妥善解决原铁道

部及下属企业负债，国家原有的相关支持政策不变，在中央政府统筹协调下，综合采取各项措施加以妥善处理，由财政部会同国家有关部门研究提出具体处理方式。

根据 2013 年 12 月 30 日审计署发布的全国政府性债务审计结果，将铁路总公司（原铁道部）发行政府支持债券或以铁路建设基金提供担保等方式形成的债务纳入中央政府债务。

(3) 国有资产收益上缴

《组建批复》中明确了铁路总公司的国有资产收益，应按照国家有关法律法规和有关规定执行，历史债务问题没有解决前，国家对公司暂不征收国有资产收益。在保证有关企业合法权益和自身发展需要的前提下，公司可集中部分国有资产收益，由公司用于再投入和结构调整。

(4) 公益性运输补贴机制

《组建批复》明确了国家将建立铁路公益性运输补贴机制。对于铁路承担的学生、伤残军人、涉农物资等公益性运输任务，以及青藏线、南疆线等有关公益性铁路的经营亏损，研究建立铁路公益性运输补贴机制，研究采取财政补贴等方式，对铁路公益性运输亏损给予适当补偿。

总体来看，《组建批复》中明确的各项政策将有利于铁路总公司降低融资成本，进一步充实资金来源，为铁路总公司的经营发展提供有力支撑，但部分政策仍有待进一步明确和完善。

4. 人员状况

铁路总公司实行总经理负责制。总经理为公司的法定代表人，负责公司全面工作。公司另设副总经理若干名，协助总经理工作，并对总经理负责；另设总工程师、总会计师、总调度长、安全总监、总法律顾问各 1 人。

铁路总公司总经理盛光祖先生，1949 年 4 月出生，大学普通班学历。现任中国铁路总公司总经理、党组书记，第十二届全国人大常委会委员。历任上海铁路局南京分局党委书记；

上海铁路局杭州分局、南京分局分局长、党委书记；济南铁路局局长、党委副书记；铁道部党组成员、总经济师；铁道部政治部主任（副部长级）、党组成员，直属机关党委书记；铁道部副部长、党组成员；海关总署副署长，党组成员；海关总署副署长、党组副书记；海关总署党组书记、副署长；海关总署署长、党组书记；铁道部部长、党组书记。中共十七届中央委员会委员。

卢春房，现任中国铁路总公司副总经理、党组成员。历任铁道部第十一工程局副局长；中国铁道建筑总公司副总经理；铁道部建设管理司副司长、青藏铁路公司筹备组组长；铁道部建设管理司巡视员、青藏铁路公司筹备组组长、青藏铁路建设总指挥部指挥长；青藏铁路公司总经理、党委书记；铁道部副部长、党组成员。

总体看，铁路总公司高级管理人员均具备多年的铁路行业工作经历和管理经验，综合素质较高，能够较好地满足经营需要。

六、管理分析

1. 治理结构

根据《中国铁路总公司章程》，公司实行总经理负责制，并依照《中华人民共和国全民所有制工业企业法》及章程制定总经理办公会议事规则，规范了重大经营决策制定程序，初步形成了较为完善的法人治理结构。

总经理为公司的法定代表人，负责公司全面工作，主要行使下列职权：（1）贯彻执行党和国家的方针、政策，向国务院及有关部门请示、报告工作。（2）主持公司的日常经营管理工作，行使铁路统一的组织管理和指挥调度权。

（3）组织制定和实施公司发展战略、发展规划、重大固定资产投资项目和重大资本运营项目。

（4）组织制定和实施公司年度经营计划、固定资产投资计划、财务预决算方案、内部利润分配方案和弥补亏损方案。（5）召集并主持总经

理办公会议。（6）行使国务院及有关部门授予的其他职权。

公司总经理办公会议研究决定以下重要事项：（1）公司发展战略、发展规划和年度经营计划。（2）有关企业资源配置、投融资计划、资本运营、利润分配以及公司内部管理体制、组织结构调整和内部机构设置等重大决策。

（3）研究制定公司年度财务预决算方案。（4）按照国家有关规定决定公司职工工资分配方案。（5）聘任或解聘公司各部门和所属全资企业、直属单位的领导成员。按法定程序和出资比例向控股、参股公司委派或更换股东代表，推荐和派出董事会、监事会成员。（6）拟定公司章程修改方案。制定公司重要管理制度，研究制定公司机构设置和人员定额。（7）拟定公司增加或者减少注册资金的方案。拟定公司合并、分立、变更公司形式、解散的方案。（8）审批子公司章程和重大决策方案。（9）审批子公司限额（具体限额由公司确定）以上投资、借贷、对外担保事项。对控股或参股公司通过董事会实施。（10）审定子公司注册资金或注册资本的增减和股票、债券的发行方案。（11）公司其他重大事项。总经理办公会议将按有关规定建立科学的议事规则和严格的、可追溯的决策责任追究制度。

总体看，公司初步形成了较为完善的法人治理结构。未来公司将继续深化铁路企业改革，按照建立现代企业制度的要求，推进体制机制创新，逐步建立完善的公司法人治理结构。

2. 管理水平

作为原铁道部企业职能承接主体，公司严格执行《铁路法》、《铁路安全管理条例》、《铁路建设基金管理办法》等国家法律法规，制定了预算管理、财务管理、重大投融资决策、安全运营、建设管理、担保管理、关联交易管理，以及对下属单位管理等一系列规章制度，进一步强化了内部风险控制。

预算管理方面，制定实施了《铁路企业全

面预算管理办法》，《铁路企业财务预算管理责任追究暂行办法》等规章制度，规定了全面预算管理遵循的原则，包含的内容、编制程序等，并严格规定预算管理责任，发挥了全面预算管理统筹配置企业资源、提高铁路企业经营管理水平和经营效益的作用。

财务管理方面，制定实施了《国家铁路运输企业财务管理规定》、《铁路基本建设资金管理暂行办法》、《部属铁路企业资金管理暂行办法》等规章制度，完善了财务管理的约束机制和监督机制，提高了铁路企业资源统筹配置的规范性和效率。

重大投融资决策方面，制定了《铁路局领导班子决策“三重一大”事项的暂行规定》、《部属铁路企业资金管理暂行办法》等规章制度，明确了铁路运输企业在资金筹集管理、大额资金使用方面的决策方式、决策程序，规定了资金使用的安全评估和检查监督工作，落实相关责任，确保资金安全。

安全运营方面，制定了《铁路技术管理规程》、《中国铁路总公司安全管理规定》、《铁路旅客运输管理规则》等规章制度，规范了铁路技术管理，提高了铁路安全管理水平，保证了铁路运输秩序，保障了铁路运输和旅客生命财产安全。

建设管理方面，制定实施了《铁路建设管理办法》、《铁路建设项目施工招标投标实施细则》、《铁路建设项目工程质量管理暂行办法》和《铁路建设项目安全生产管理办法》等规章制度，规范了铁路建设工程招标投标活动，加强了铁路建设工程质量管理，保障了铁路建设工程的安全。

担保管理方面，制定了《部属铁路企业资金管理暂行办法》，明确规定铁路企业不得对非控股企业及路外企业提供担保，不得为个人提供担保，重大担保事项需报中国铁路总公司审批；要求铁路企业建立健全担保管理制度，规定了担保的风险评估、审批、办理程序及各环节的责任。

关联交易管理方面，根据国家有关关联交易的规定，加强关联交易管理，在合并报表编制时，按照《企业会计制度》和《合并会计报表暂行规定》等有关规定处理关联交易事项和抵消事项。

对下属单位管理方面，制定了《中国铁路总公司行政机构编制管理办法》、《关于建立铁路局盈亏与工效挂钩机制的通知》、《铁路局工资总额与经济效益挂钩办法》、《中国铁路总公司企业财务管理暂行办法》、《中国铁路总公司所属企业负责人经营业绩考核办法》等一系列管理办法，对下属单位人事、劳资、财务、经营等方面加强管理和指导。

总体看，在不断推进管理体制改革的背景下，公司将进一步健全管理制度，提高管理效能和运输生产力。同时，联合资信关注到由于原铁道部下属成员单位数量多，组织机构复杂，公司管理体制改革的实际效果进程有待进一步观察。

七、经营分析

1. 铁路运输概况

2012~2014年，铁路总公司营业收入呈增长趋势，运输收入和其他收入结构基本保持稳定，由于2014年运输收入营业税改增值税，运输收入核算口径发生变化，2014年铁路总公司实现含税收入合计9948.53亿元，同比下降4.65%；总收入中运输收入5920.36亿元；其他收入4028.17亿元，同比下降7.73%；税前建设基金563.54亿元，同比下降15.67%。2015年上半年，铁路总公司实现营业收入4313.25亿元，其中运输收入2891.99亿元、其他收入1421.26亿元。运输收入占营业收入的67.05%；其他收入占营业收入比重有所下降，达到32.95%。

2012~2014年铁路总公司客运收入所占比重基本保持稳定，占比分别为18.39%，21.66%和21.38%。2014年，全国铁路旅客发送量完

成 23.57 亿人，比上年增加 2.51 亿人、增长 11.9%。其中，国家铁路 23.24 亿人，增长 12.0%；全国铁路旅客周转量完成 11604.75 亿人公里，比上年增加 1009.13 亿人公里、增长 9.5%。其中，国家铁路 11556.36 亿人公里，增长 9.5%。2015 年上半年铁路旅客发送量同比增长 8.8%，其中前 5 个月高铁、动车分别增长 37.9% 和 30.2%。

货物运输作为铁路总公司运输收入的主要组成部分，近年来占比超过运输收入的 40%。2014 年全国铁路货运总发送量完成 38.13 亿吨，比上年减少 1.54 亿吨、下降 3.9%。其中，国家铁路 30.69 亿吨，下降 4.7%。全国铁路货运总周转量完成 27530.19 亿吨公里，比上年减少 1643.70 亿吨公里、下降 5.6%。其中，国家铁路 25103.42 亿吨公里，下降 6.5%。2015 年上半年铁路货运呈下降趋势，但降幅趋稳，货物发送量下降 10.2%，其中二季度下降 11.0%。

近年来随着铁路多元化经营的开展，公司其他收入占比已超过 40%，2012~2014 年铁路总公司其他收入分别为 4323.59 亿元、4365.86 亿元和 4028.17 亿元，占营业收入比重分别为 44.89%，41.84% 和 40.49%。

运输安全方面，2014 年无特别重大、重大铁路交通事故以及旅客列车较大铁路交通事故，铁路交通事故路外死亡人数同比下降 7.8%。

2. 铁路建设

据铁道统计公报显示，2014 年中国铁路共完成固定资产投资完成 8088 亿元，其铁路建设投资 6623 亿元，同比增长 12.6%。机车车辆购置投资 1465 亿元，比上年增长 22.2%。2014 年全年共投产新线 8427 公里，其中高速铁路 5491 公里。2015 年全国铁路固定资产预计投资总规模为 8,000 亿元以上，其中中国铁路总公司 7,300 亿元以上。2015 年上半年国家铁路完成固定资产投资 2651.3 亿元，同比增长 12.7%，铁路新线投产 2226 公里，2015 年 6 月份，沪

昆高铁新晃西至贵阳北段、郑焦铁路、合福高铁等三条铁路相继开通运营，中国高铁运营里程超过 1.7 万公里。

随着铁路建设投资的不断加大，路网规模稳步扩张，路网结构明显优化。截至 2014 年底，全国铁路营业里程达到 11.2 万公里，比上年增长 8.40%，路网密度 116.48 公里/万平方公里。截至 2014 年底，全国铁路复线里程 5.7 万公里，复线率 50.8%；电气化里程 6.5 万公里，电化率 58.3%；西部地区营业里程达到 4.4 万公里。

总体来看，铁路总公司铁路基本建设稳步推进，路网规模不断扩大，结构明显优化。

3. 机车车辆装备

据铁道统计公报显示，截至 2014 年底，全国铁路机车拥有量为 2.11 万台，比上年增长 261 台，其中和谐型大功率机车 8423 台，比上年增长 1406 台。国家铁路客车拥有量为 6.06 万辆，同比增加 0.18 万辆；其中空调车 5.21 万辆，占 85.9%，同比提高 3.3 个百分点。国家铁路货车拥有量为 71.01 万辆，同比增加 2.21 万辆。总体看，铁路总公司装备水平进一步提高。

4. 科技创新

重要技术标准制定方面，铁路总公司继续完善铁路技术标准体系，发布了五批共 55 项铁路技术标准，完成了 54 项铁路技术标准的英文翻译出版工作，主持 10 项国际铁路联盟（UIC）、9 项国际电工委员会（其中 4 项已发布）铁路国际标准的制定工作。

知识产权及获奖成果方面，铁路行业 5 项科技成果荣获 2014 年度国家科学技术奖，《基于自主技术平台的系列化大功率交流传动电力机车研发及应用》、《高速铁路关键基础设施综合检测及评估技术》、《高水压浅覆土复杂地形地质超大直径长江盾构隧道成套工程技术》、《中国中铁技术创新体系升级版工程》均荣获国家科技进步二等奖，《大跨度漂浮型铁路斜拉桥列车制动响应智能控制新技术》荣获国家技术

发明二等奖。《一种混合型电能质量治理方法》、《铁路机车车辆运行仿真试验台》、《一种AT钢轨跟端的锻压方法》、《一种测力轮对的连续测量方法及装置》4项专利荣获第十六届中国专利奖优秀奖。《中国高速铁路》荣获2014年全国优秀科普作品。总体看，铁路总公司不断对科技研究进行投入，取得较多奖项荣誉，技术水平处于行业领导地位。

5. 节能减排

综合能耗方面，2014年国家铁路能源消耗折算标准煤1652.6万吨，同比减少80.1万吨、降低4.6%。单位运输工作量综合能耗4.51吨标准煤/百万换算吨公里，同比减少0.12吨标准煤/百万换算吨公里、降低2.6%。单位运输工作量主营综合能耗3.82吨标准煤/百万换算吨公里，同比减少0.04吨标准煤/百万换算吨公里、降低1.0%。

主要污染物排放量方面，2014年国家铁路化学需氧量排放量1999吨，同比减排108吨、降低5.1%。二氧化硫排放量3.17万吨，同比减排0.36万吨、降低10.1%。

沿线绿化方面，2014年国家铁路绿化里程4.46万公里，同比增加0.32万公里、增长7.7%。

6. 经营效率

2012~2014年，铁路总公司销售债权周转次数呈小幅下降趋势，2014年为4.48次，与2013年相比基本小幅下降；存货周转次数波动中有所波动，2014年为8.37次，上升主要因为运输成本总量增加所致；总资产周转次数呈小幅下降趋势，2013年为0.19次，主要因为近年来铁路建设运营项目增多，总资产增长较快所致。考虑到原铁道部庞大的资产和收入规模，整体而言，其经营效率水平较好。

7. 未来发展

按照《中华人民共和国国民经济和社会发展第十二个五年规划纲要》，“十二五”期间，以

客运专线、区际干线及煤运通道建设为重点，科学有序推进铁路建设，基本建成快速铁路网，基本覆盖省会及50万人口以上城市；大能力区际干线和煤运通道进一步优化完善，煤炭运输能力达30亿吨以上。到2015年底，全国铁路营业里程将达到12万公里左右，其中西部地区铁路4.8万公里，复线率和电气化率将分别达到50%和60%以上。初步形成便捷、安全、经济、高效、绿色的铁路运输网络，基本适应经济社会发展的需要。2015年全国铁路固定资产投资规模将达到8000亿元以上，其中铁路总公司7300亿元以上。

总体看，路网结构的优化及车辆装备水平的提升使铁路竞争实力明显增强。铁路客运量等主要指标保持稳步增长，铁路总公司未来投资规模及资金需求大。

八、财务分析

1. 财务质量及财务概况

铁路总公司注册资金为10360亿元人民币，不进行资产评估和审计验资；实有国有资本数额以财政部核定的国有资产产权登记数额为准，其财务数据沿承原铁道部数据。原铁道部汇总财务报表根据1992年财政部、审计署、铁道部、世界银行关于《中华人民共和国铁道部合并汇总的财务报表会议纪要》编制。原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》。原铁道部提供的2012年度汇总财务报表已经天职国际会计师事务所（特殊普通合伙）审计，并出具了标准无保留意见的审计报告；铁路总公司提供的2013~2014年及2015年上半年审计报告已经天职国际会计师事务所（特殊普通合伙）审计，并出具标准无保留意见的审计报告。

考虑到铁路总公司继承了原铁道部相关资产和负债，沿承了原铁道部财务数据，以下财务分析不特别区分原铁道部和铁路总公司的财务数据。

截至 2014 年底，铁路总公司资产总额为 56099.30 亿元，权益合计为 19343.79 亿元。2014 年实现收入合计 9948.53 亿元（含运输收入 5920.36 亿元），利润总额 625.03 亿元（含税后铁路建设基金 546.82 亿元）。

截至 2015 年 6 月底，铁路总公司资产总额为 58175.82 亿元，权益合计为 19585.98 亿元。2015 年上半年实现收入合计 4313.25 亿元（含运输收入 2891.99 亿元），利润总额 185.36 亿元（含税后铁路建设基金 234.23 亿元）。

2. 资产质量

2012~2014 年，铁路总公司资产规模保持稳定增长态势，年复合增长 11.81%，主要是受铁路基础设施建设规模扩大，固定资产原值的增加导致铁路总公司资产保持稳定增长。截至 2014 年底，资产总额 56099.30 亿元，同比增长 11.17%，主要来自固定资产的增加；从资产构成看，流动资产、长期投资、固定资产和在建工程分别占 9.34%、1.40%、66.43% 和 22.33%，资产以固定资产和在建工程为主，与业务特点相匹配。

2012~2014 年，铁路总公司流动资产呈稳定增长趋势，年均复合增长率为 6.47%。截至 2014 年底，铁路总公司流动资产总额 5238.60 亿元，同比增长 7.63%，构成主要为货币资金和应收款。

2012~2014 年，铁路总公司货币资金快速增长，年均复合增长率为 11.63%。截至 2014 年底，铁路总公司货币资金 2094.41 亿元，同比增长 5.08%，其占流动资产比重为 39.98%，占比较 2013 年底有所下降，货币资金较为充足。

2012~2014 年，铁路总公司应收款波动增长，年均复合增长率 3.00%，截至 2014 年底，铁路总公司应收款 2338.67 亿元，同比增长 11.05%，主要来自建设单位的应收款和其他应收款增长。

2012~2014 年，铁路总公司对外投资不断增多，长期投资呈快速增长状态，年均复合增

长 30.85%，截至 2014 年底，铁路总公司长期投资 785.33 亿元，同比增长 23.62%，主要为对外投资企业的资本金。

近年来随着铁路建设规模扩大，2012~2014 年，铁路总公司固定资产呈快速增长状态，年均复合增长 19.54%，截至 2014 年底，铁路总公司固定资产原值 45859.53 亿元，同比增长 25.64%，累计折旧 8590.20 亿元，固定资产净值 37269.33 亿元；在建工程 12468.29 亿元，同比下降 16.69%。

截至 2015 年 6 月底，铁路总公司资产总额 58175.82 亿元，较 2014 年底资产总额增长 3.70%，其中流动资产、长期投资、固定资产和在建工程分别占总资产的 9.42%、1.42%、63.05% 和 20.64%，流动资产中货币资金占 34.01%，资产仍以固定资产和在建工程为主。

总体来看，铁路总公司继承了原铁道部的主要资产，资产规模大，构成以固定资产和在建工程为主，流动资产的流动性较好，整体资产质量高。

3. 负债及所有者权益

所有者权益

2012~2014 年，铁路总公司权益保持稳定增长，年复合增长 6.82%。截至 2014 年底，铁路总公司权益合计 19343.79 亿元，其中资本金占 99.74%，资本公积占 4.15%，盈余公积占 1.28%。截至 2015 年 6 月底，铁路总公司权益合计 19585.98 亿元，较 2014 年底权益增长 1.25%，主要由于未分配利润的增长。

总体看，铁路总公司权益以资本金为主，权益稳定性好。

负债

2012~2014 年，铁路总公司负债规模逐年上升，年复合增长 14.73%。截至 2014 年底，铁路总公司负债总额 36755.51 亿元，同比增长 13.94%，主要源于国内长期借款和应付款的增加。负债总额中，流动负债占 17.62%，长期负债占 82.38%，铁路总公司负债以长期负债为

主，与铁路建设周期长相适应，债务结构合理。

2012~2014年，铁路总公司流动负债规模略有增长，年均复合增长率为5.67%，同期长期负债快速增长，年均复合增长率为16.98%，截至2014年底，铁路总公司流动负债6474.70亿元。流动负债由应付款（占86.55%）和短期负债（占13.45%）构成。铁路总公司长期负债30280.81亿元，主要是国内长期借款。

截至2015年6月底，铁路总公司负债合计38589.84亿元，较2014年底负债合计增长4.99%，其中流动负债占16.44%，长期负债占83.56%，负债仍以长期负债为主。

2012~2014年，铁路总公司资产负债率、长期债务资本化比率和全部债务资本化比率逐年上升，三年加权平均值分别为64.38%、60.17%和59.49%。截至2014年底，上述指标分别为65.52%、61.69%和61.02%。截至2015年6月底，铁路总公司资产负债率、长期债务资本化比率和全部债务资本化比率分别为66.33%、63.01%和62.21%，较2014年底债务指标均有所上升。由于铁路建设规模仍较大，铁路总公司债务负担有所上升，但整体负债水平仍处于合理范围。

根据2013年12月30日审计署发布的全国政府性债务审计结果，将铁路总公司（原铁道部）发行政府支持债券或以铁路建设基金提供担保等方式形成的债务定义为政府可能承担一定救助责任的债务，即如果铁路总公司出现偿债困难，政府可能承担一定的救助责任。

4. 盈利能力

2012~2014年，铁路总公司收入合计呈波动增长状态，年复合增长1.63%，2014年，铁路总公司实现收入合计9948.53亿元，同比下降4.65%，2014年收入下降主要是因为2014年铁路运输收入营改增，收入合并口径发生变化，其中运输收入占59.51%，占比有所上升，其他收入（指铁路运输企业投资的控股企业及其他企业收入）占40.49%。

从运输收入构成看，2014年铁路总公司实现货运收入3142.39亿元，同比下降2.43%，占运输收入的53.08%；客运收入2014年为2127.24亿元，同比增长1.95%，占运输收入比重为35.93%；其他运输收入同比下降2.43%，占运输收入比重为10.99%。总体看，货运收入仍为铁路总公司运输收入的主要来源，客运收入占比逐步提高。

2014年，铁路总公司成本合计9360.47亿元（其中运输成本占69.79%），同比下降1.87%。2014年铁路总公司实现利润总额625.03亿元（含税后铁路建设基金546.82亿元），同比下降10.33%；2014年铁路总公司缴纳所得税同比上升6.24%，为71.85亿元；2014年铁路总公司税后利润为6.36亿元，同比增长147.47%。

2015年上半年，铁路总公司实现收入及利润总额分别为4313.25亿元和185.36亿元（含税后铁路建设基金234.23亿元），税后利润为负。

从盈利指标看，由于运输成本上涨较快，2014年铁路总公司营业利润率和净资产收益率（加上税后建设基金）分别同比下滑0.91和0.6个百分点，为5.10%和2.86%。2015年上半年，铁路总公司营业利润率为3.28%。铁路总公司承担较多的公益性运输在一定程度上影响了其整体盈利水平。总体看，铁路总公司盈利能力正常。

铁路运输作为中国主要运输方式在短期内不会发生改变，相对较低的运输成本使得铁路运输在与公路、民航运输等方面处于较大的优势，在国民经济的快速发展下，对铁路运输的需求将越来越大，结合铁路运价的提升，铁路收入将会保持一定的增长速度，同时在成本上升的情况下，铁路运费尤其是货运价格还有上升的空间，这将支持铁路总公司未来收入保持快速的增长。此外，随着铁路投融资体制、运价体系改革和公益性补贴机制的建立，铁路总公司盈利能力有望得到提升。

5. 现金流

从资金来源看, 2012~2014 年铁路总公司资金来源年复合增长 11.47%, 2014 年铁路总公司资金来源为 10131.94 亿元, 同比增长 16.73%。资金来源中, 贷款占 55.55%, 扣除营业税后的建设基金占 5.40%, 其他(指通过发行铁路建设债券等渠道筹集的资金)占 26.77%, 折旧占 12.06%。

从资金运用看, 2012~2014 年铁路总公司资金运用波动增长, 年复合增长 8.79%。2014 年铁路总公司资金运用合计 10030.66 亿元, 同比增长 19.88%, 主要由于本期还本付息规模同比有所上升, 资金用处主要为基建投资。

2014 年, 铁路总公司资金来源能够覆盖资金运用所需, 差额为 101.28 亿元; 2014 年底现金为 2094.41 亿元, 保持了较大规模, 能较好保证建设及还本付息支出需要。

2015 年上半年, 铁路总公司资金来源及运用分别达到 4616.93 亿元和 4848.07 亿元, 资金来源不能覆盖资金支出, 差额为 231.14 亿元, 期末现金为 1863.27 亿元。

铁路总公司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。2014 年, 铁路总公司经营净现金流入量为 1774.68 亿元, 同比增长 3.77%。

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; 同时铁路客货运价总体水平仍然偏低, 存在上调的可能。预计铁路总公司长期具有较好的盈利水平和稳定的现金流入, 但近期是铁路建设高峰期, 投资规模大, 未来铁路总公司对外融资仍将存在一定的依赖性。

6. 偿债能力

短期偿债能力方面, 2012~2014 年铁路总公司流动比率和速动比率整体呈上升趋势, 三年加权均值分别为 79.88%和 67.52%, 2014 年底分别为 80.91%和 68.56%, 分别较 2013 年底增长 2.63 和 2.52 个百分点。截至 2015 年 6 月

底, 铁路总公司流动比率和速动比率分别为 86.38%和 73.37%, 分别较 2014 年底上升 5.47 和 4.81 个百分点。考虑到铁路总公司强大的资产和收入规模、很强的资金调配能力以及显著的行业地位, 整体而言, 铁路总公司短期支付能力正常。

长期偿债能力方面, 2012~2014 年, 铁路总公司 EBITDA 分别为 2071.02 亿元、2293.74 亿元和 2476.51 亿元, EBITDA 利息倍数分别为 4.54 倍、4.28 倍和 3.93 倍, EBITDA 对利息的保护能力强; 全部债务/EBITDA 分别为 11.02 倍、11.66 倍和 12.58 倍。总体看, 铁路总公司对全部债务的保护能力较强。

7. 过往债务履约情况

截至本报告出具之日, 原铁道部及铁路总公司银行借款未发生债务违约情况; 根据公开市场发行及偿付债务融资工具的历史记录, 原铁道部和铁路总公司无逾期或违约偿付记录。总体看, 铁路总公司和原铁道部过往债务履约情况良好。

8. 抗风险能力

铁路在中国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。铁路收入保持一定的增长速度, 国家加大了对铁路建设的投资力度, 路网规模进一步扩大, 技术装备现代化水平显著提高, 有力增强了铁路行业的竞争力。铁路总公司承接原铁道部全路集中统一指挥调度的管理模式, 生产运营体系的特殊性未发生本质改变, 保留了市场主导地位, 规模优势突出, 行业优势明显。考虑到铁路总公司延续了原铁道部良好的经营状况、很强的资金调配能力以及铁路运输竞争力的逐步增强, 铁路总公司收入水平和规模经济效益有望保持增长趋势。

总体看, 铁路总公司整体抗风险能力极强。

九、本期中期票据偿债能力分析

1. 本期中期票据对原铁道部债务影响

铁路总公司本期中期票据拟发行额度为 100 亿元，本期中期票据发行额度占铁路总公司 2015 年 6 月底长期债务的 0.31%，全部债务的 0.30%。不考虑其他因素的影响，本期中期票据的发行对铁路总公司债务影响极小。

以 2015 年 6 月底财务数据为基础，预计本期中期票据发行后，铁路总公司资产负债率、长期债务资本化比率和全部债务资本化比率将分别由 66.33%、63.01% 和 62.21% 上升至 66.39%、63.08% 和 62.29%，整体负债水平略有上升。

2. 本期中期票据偿债能力分析

以 2012~2014 年财务数据为基础，铁路总公司 EBITDA 对本期中期票据保护倍数分别为 20.71 倍、22.94 倍和 24.77 倍；经营净现金流入为本期中期票据额度的 15.72 倍、17.10 倍和 17.75 倍。结合 2015 年第一期中期票据发行来看，公司 2014 年 EBITDA 和经营净现金流入分别为 2015 年两次中期票据总额度的 8.26 倍和 5.92 倍。铁路总公司 EBITDA 和经营净现金流入对本期中期票据具有极强的保障能力。

此外，铁路建设基金是原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。2007 年 1 月，经国务院批准，铁路建设基金继续予以保留。

另外，原铁道部与金融机构保持良好的合作关系。目前商业银行以信用方式对中国铁路总公司提供贷款。

国家明确了原铁道部相关资产、负债和人员划入中国铁路总公司。考虑到一方面本期中期票据发行规模对铁路总公司现有债务影响极小；另一方面铁路总公司 EBITDA 和经营净现

金流入对本期中期票据具有很强的保障能力；此外，国家明确铁路总公司继续享有国家和地方各级政府对原铁道部的各项优惠政策，且在原铁道部债务处理、国有资产收益上缴以及公益性运输补贴机制等方面的支持力度将进一步加大，有利于缓解铁路总公司对外融资压力。

综合看，联合资信认为，铁路总公司对本期中期票据具有极强的偿还能力。

十、结论

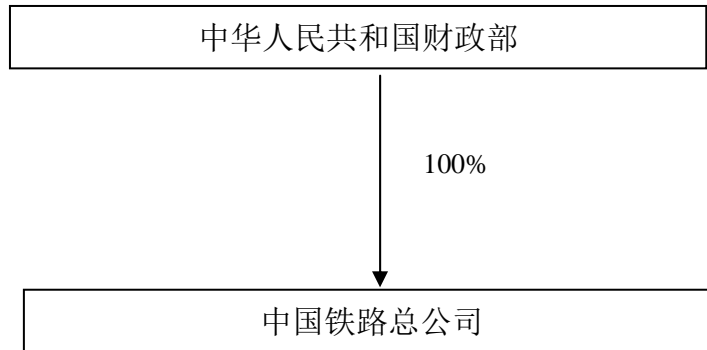
作为原铁道部企业职能的承接主体，铁路总公司以铁路客货运输服务为主业，实行多元化经营，在市场地位和政府支持等方面具有显著优势。同时，联合资信也关注到国内运输市场竞争加剧、铁路建设投资规模大、债务规模上升、运输成本上涨等因素对铁路总公司未来经营及财务状况可能产生的影响。

铁路在国民经济和社会发展中具有重要的战略地位，近年来铁路运输的客货需求增长较快，铁路建设规模不断扩大，铁路行业发展前景良好。考虑到原铁道部良好的经营状况、很强的资金调配能力以及铁路运输竞争力的逐步增强，未来铁路总公司收入水平和规模经济效益有望保持增长趋势，进而有效支撑其信用基本面。

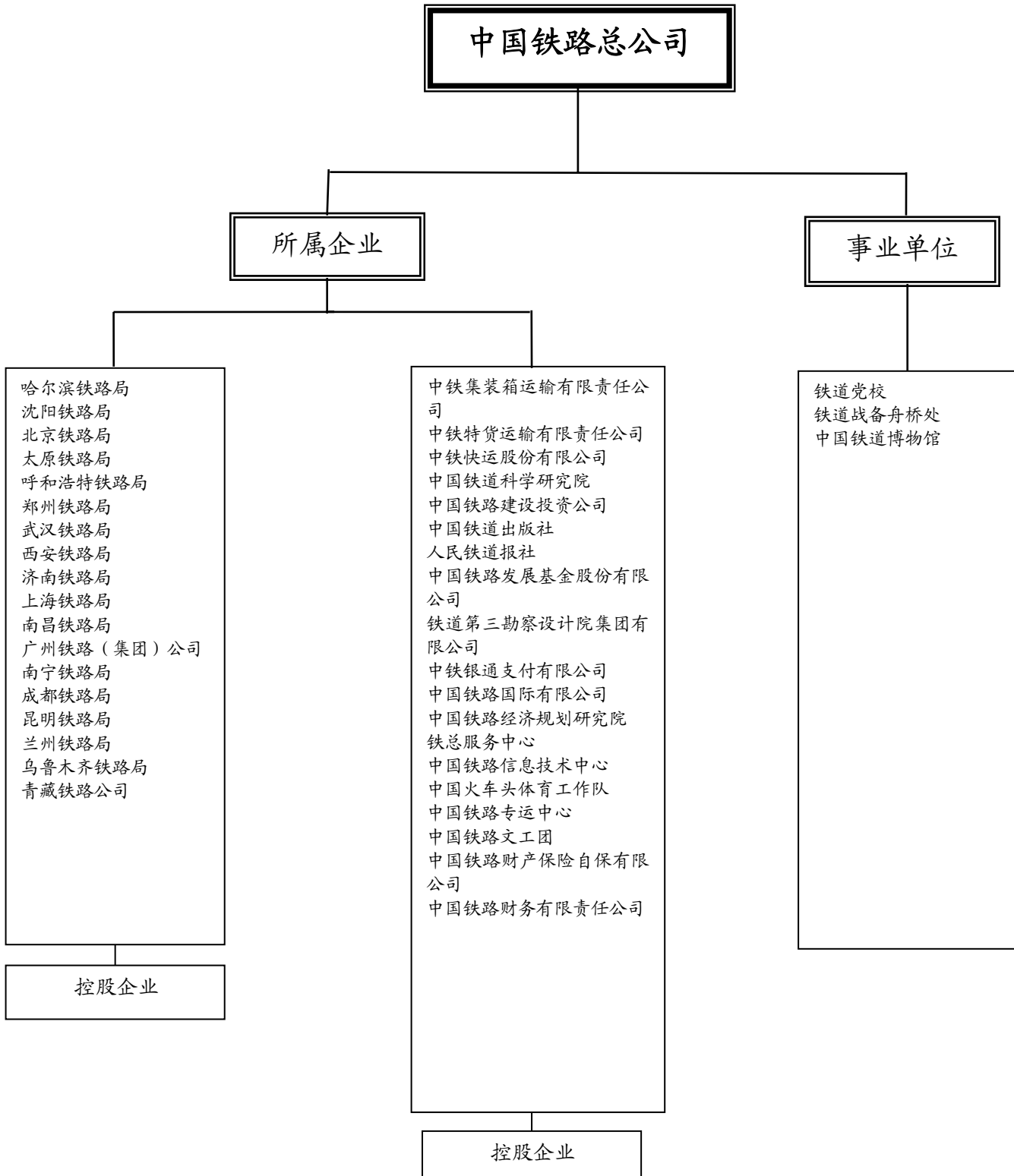
国家明确了原铁道部相关资产、负债和人员划入中国铁路总公司。考虑到一方面本期中期票据发行规模对铁路总公司现有债务结构影响极小；另一方面铁路总公司 EBITDA 和经营净现金流入对本期中期票据具有很强的保障能力；此外，国家明确铁路总公司继续享有国家和地方各级政府对原铁道部的各项优惠政策，且在原铁道部债务处理、国有资产收益上缴以及公益性运输补贴机制等方面的支持力度将进一步加大，有利于缓解铁路总公司对外融资压力。

综合看，本期中期票据到期不能偿付的风险极低。

附件 1-1 公司股权结构图



附件 1-2 公司组织结构图



附件 2 主要财务数据及指标

项目	2012 年	2013 年	2014 年	2015 年 6 月
财务数据				
现金类资产(亿元)	1680.86	1993.13	2094.41	1863.27
资产总额(亿元)	44877.00	50462.18	56099.30	58175.82
所有者权益(亿元)	16951.38	18203.68	19343.79	19585.98
短期债务(亿元)	696.43	693.54	870.60	1109.64
长期债务(亿元)	22126.86	26040.86	30280.81	32247.03
全部债务(亿元)	22823.29	26734.4	31151.41	33356.67
运输收入(亿元)	5308.90	6068.08	5920.36	2891.99
利润总额(亿元)	691.95	697.03	625.03	185.36
EBITDA(亿元)	2071.02	2293.74	2476.51	--
经营性净现金流入(亿元)	1571.70	1710.16	1774.68	694.69
财务指标				
销售债权周转次数(次)	5.08	4.84	4.48	--
存货周转次数(次)	9.23	8.02	8.37	--
总资产周转次数(次)	0.24	0.22	0.19	--
营业利润率(%)	6.89	6.01	5.10	3.28
总资本收益率(%)	1.15	1.20	1.26	--
净资产收益率(%) (净利润中加上税后建设基金部分)	3.71	3.46	2.86	--
长期债务资本化比率(%)	56.62	58.86	61.02	62.21
全部债务资本化比率(%)	57.38	59.49	61.69	63.01
资产负债率(%)	62.23	63.93	65.52	66.33
流动比率(%)	79.69	78.28	80.91	86.38
速动比率(%)	67.12	66.04	68.56	73.37
EBITDA 利息倍数(倍)	4.54	4.28	3.93	--
全部债务/EBITDA(倍)	11.02	11.66	12.58	--
经营活动现金流入量偿债倍数(倍)	15.72	17.10	17.75	--
EBITDA/本期发债额度(倍)	20.71	22.94	24.77	--

注：数据来自中华人民共和国原铁道部 2012 年度审计报告以及中国铁路总公司 2013 年度、2014 年度审计报告、2015 年上半年审计报告。

附件 3 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	
营业收入年复合增长率	
利润总额年复合增长率	
经营效率指标	
销售债权周转次数	营业收入/(平均应收账款净额+平均应收票据)
存货周转次数	营业成本/平均存货净额
总资产周转次数	营业收入/平均资产总额
现金收入比	销售商品、提供劳务收到的现金/营业收入×100%
盈利指标	
总资本收益率	(净利润+费用化利息支出)/(所有者权益+长期债务+短期债务)×100%
净资产收益率	净利润/所有者权益×100%
营业利润率	(营业收入-营业成本-营业税金及附加)/营业收入×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+所有者权益)×100%
长期债务资本化比率	长期债务/(长期债务+所有者权益)×100%
担保比率	担保余额/所有者权益×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%
经营现金流动负债比	经营活动现金流量净额/流动负债合计×100%
本期中期票据偿债能力	
EBITDA/本期发债额度	EBITDA/本期发债额度
经营活动现金流量净额偿债倍数	经营活动现金流量净额/本期中期票据到期偿还额

注: 现金类资产=货币资金+交易性金融资产/短期投资+应收票据
 短期债务=短期借款+交易性金融负债+一年内到期的长期负债+应付票据
 长期债务=长期借款+应付债券
 全部债务=短期债务+长期债务
 EBITDA=利润总额+费用化利息支出+固定资产折旧+摊销
 利息支出=资本化利息支出+费用化利息支出
 企业执行新会计准则后, 所有者权益=归属于母公司所有者权益+少数股东权益

附件4 中长期债券信用等级的定义

根据中国人民银行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》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

注：主体长期信用等级含义同中长期债券信用等级

联合资信评估有限公司关于 中国铁路总公司 2015年度第二期中期票据跟踪评级安排

根据有关要求，联合资信评估有限公司（联合资信）将在本期中期票据存续期内每年进行一次定期跟踪评级，并根据情况开展不定期跟踪评级。

中国铁路总公司应按联合资信跟踪评级资料清单的要求，提供相关资料。中国铁路总公司如发生重大变化，或发生可能对信用等级产生较大影响的重大事件，中国铁路总公司应及时通知联合资信并提供有关资料。

联合资信将密切关注中国铁路总公司的经营管理状况及相关信息，如发现中国铁路总公司出现重大变化，或发现其存在或出现可能对信用等级产生较大影响的重大事件时，联合资信将落实有关情况并及时评估其对信用等级产生的影响，据以确认或调整信用等级。

如中国铁路总公司不能及时提供跟踪评级资料，导致联合资信无法对信用等级变化情况做出判断，联合资信有权终止信用等级。

在跟踪评级过程中，如信用等级发生变化调整时，联合资信将在本公司网站予以公布，同时出具跟踪评级报告报送中国铁路总公司、主管部门、交易机构等。

