



上海远东
资信评估

中铁二局集团有限公司 2005 年短期融资券信用评级报告

沪远证评【2005】第 026 号

信用级别：**A-1** 级

地址：上海市淮海中路 622 弄 7 号
邮编：200020
电话：0086-021-53061122（总机）
传真：0086-021-63848585
网址：www.fareast-cr.com
E-mail: fareast@fareast-cr.com

上海远东资信评估有限公司

SHANGHAI FAR EAST CREDIT RATING CO.,LTD.

二〇〇五年十一月

上海远东资信评估有限公司

沪远证评（2005）第 026 号

中铁二局集团有限公司短期融资券评级结论通知

中铁二局集团有限公司：

受贵公司委托，我们对贵公司的短期融资券进行信用评级。我们实施了现场调研、评级分析、专家评审等必要的评级程序，最终从公司的运营环境、管理质量、行业地位、财务实力以及偿债保障等方面评级认定：贵公司 2005 年拟发行的 7 亿元短期融资券信用等级为 **A-1** 级。同时，为及时发现和揭示未来可能出现的潜在风险，我们将对公司经营状况保持密切关注，并在必要的情况下及时揭示受评对象可能出现的信用水平变化。

附件：《中铁二局集团有限公司短期融资券信用评级报告》

上海远东资信评估有限公司

二〇〇五年十一月十日



目 录

评级观点	1
公司概况	3
运营环境分析	4
公司运营分析	10
财务分析	14
债项分析	21
附件一、主要财务指标定义	22
附件二、短期融资券评级标识定义	23
附件三、上海远东资信评估有限公司声明	24



中铁二局集团有限公司2005 年度短期融资券信用评级报告

评级结果：A-1

评级结果释义：A-1 级表明具备很强的短期债务偿还能力，受外部环境变化的影响很小

发行主体：中铁二局集团有限公司

发行规模：人民币 7 亿元

发行期限：270 天

主要财务指标：

人民币：佰万元	2002	2003	2004
营业额	6206.64	6771.66	8982.27
EBIT	120.02	82.44	159.90
总债务	369.96	476.28	2561.96
净债务	净现金	净现金	1233.70
资本总额	2566.60	2802.15	5165.45
毛利率 (%)	14.95	11.72	10.63
EBIT 收益率 (%)	1.93	1.22	1.78
EBIT 利息偿付 (x)	5.26	2.28	2.98
净债务/EBITDA (%)	净现金	净现金	362.30
总债务/资本总额 (%)	14.41	17.00	49.60

注：2002-2004 年数据来源为境内审计报告；表中数据计算公式详见附件一。

评级人员：崔雯莹 沈颖 周顺华 杨福祥

评级机构：上海远东资信评估有限公司

电话：021-53061122

传真：021-63848585

网址：www.fareast-cr.com

注：本报告表述了远东资信对本期债券的评级观点，并非引导投资者买卖或持有本债券。报告中引用的资料主要由发行人提供，远东资信不对引用资料的真实性负责。

评级观点

上海远东资信评估有限公司(以下简称“远东资信”)受中铁二局集团有限公司(以下简称“中铁二局”)委托对其 2005 年拟发行的 7 亿元短期融资券进行信用评级,评级结果为 A-1 级。该评级结果主要是基于以下观点:

- 在国民经济快速发展的现状下,伴随着 2004 年国家相关规划和产业政策的出台,我国的交通基础设施建设呈现较快的增长态势。施工总承包和项目招投标模式的推行提高了建筑业的行业准入标准,为具有较高施工资质的建筑施工企业创造了相对顺畅的运营环境,“十一五”期间建筑行业仍存在着较大的发展空间。

- 遵循“以建筑业价值链纵向一体化为主,适度发展相关多元经营”的发展战略,中铁二局以工程施工为中心逐步向着目标产业链构架的两端延伸,力求争取产业链高端价值部分,为其长期发展奠定良好的基础。

- 中铁二局历年来在国内外承接的重大项目以及较高的工程质量促使其市场品牌效应得以逐年提升,凭借着其在设备、技术、人才、管理等方面较强的竞争优势,公司资产规模与收入增长较快,整体经营保持了良好的发展势头。

- 较强的融资能力和较宽泛的融资渠道使中铁二局具备了良好的财务弹性,尽管建筑企业垫资情况普遍的现象使得企业资产负债率较高,但其负债大部分为无息负债,且公司资产质量较好,偿债能力较强。

- 中铁二局正处于战略扩张期,受项目建设周期影响,目前巨大的资本投入使得公司现金流表现欠佳,但随着大量工程项目的完工,企业的经营现金流将有所增长。

上海远东资信评估有限公司同时关注中铁二局集团有限公司本次短期融资券评级中的风险因素:

产业结构仍显单一,较易受经济运行周期波动影响;建筑市场竞争日趋激烈,投标降价幅度越来越大,相应压缩了利润空间,而建筑行业普遍垫资的现象也对企业形成一定的营运资金压力。



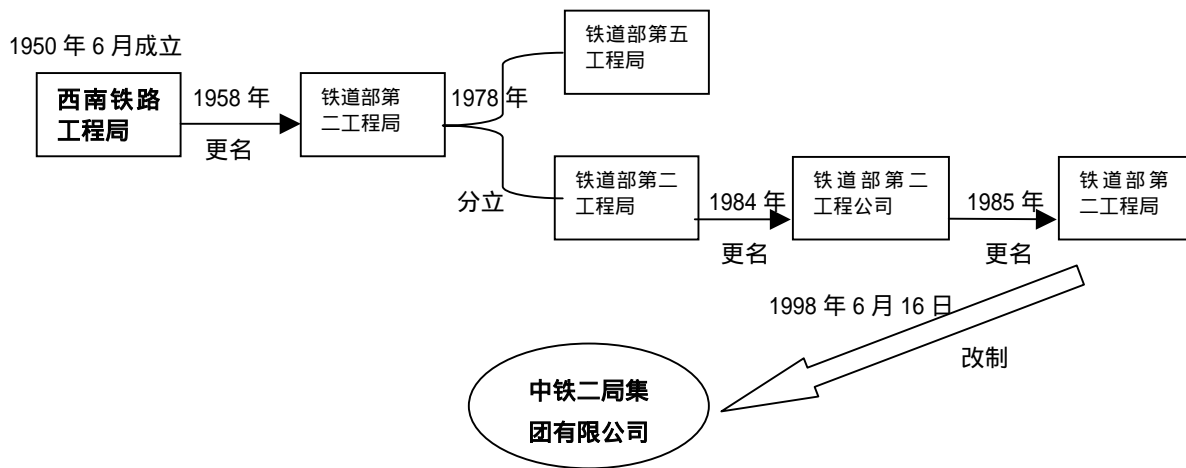
特别风险提示：

- 公司的收入主要来源于基建工程（含公路、铁路、桥梁、隧道工程）的施工，而基建工程施工市场受国家交通基础设施投资政策的影响较大，一旦国家政策出现变化，该公司的主营业务收入及经营业绩将受到较大影响。
- 建筑行业市场竞争激烈，行业利润率呈逐年下降的趋势，这些对公司的经济效益有一定的负面影响；此外，地方保护和行业保护政策导致的市场分割会给该公司跨地区开拓业务增加难度。
- 作为施工企业，公司主营利润持续增长必然要求主营业务规模更大幅度的扩张，从而需要筹集更多的资金，而目前公司资产负债率较高，这样会对其业务的持续快速扩张带来一定限制。
- 公司“以建筑业价值链纵向一体化为主，适度发展相关多元经营”的发展战略对公司的资金、人才、管理等方面提出更高要求，而战略实行的成功与否将直接关系到公司的长远发展。

公司概况

中铁二局集团有限公司（以下简称“中铁二局”），最早组建于 1950 年 6 月 12 日，前身为西南铁路工程局，负责西南铁路的勘测设计、施工和运营工作，是新中国诞生后最早建立的国有大型铁路施工企业之一。西南铁路工程局先后经历了多次改组和更名，于 1998 年成功改制为中铁二局集团有限公司。

图表 1：中铁二局历史沿革



资料来源：中铁二局提供的资料整理

改制后的中铁二局，以建筑业为主，业务涉及城市运营、基础设施项目投资、项目建设管理、房地产开发、环保产业、土木工程施工、勘测设计、城市轨道交通、铺轨架梁、铁路电气化、电力、通信、信号、汽车与机械制造、商品混凝土生产、酒店餐饮、设备租赁、装饰装修等领域。作为国家重点外经贸企业，拥有对外经营权、对外贸易权，具有承包大型国际工程及国际工程总承包的能力，曾四次荣登全球最大 225 家国际承包商排行榜，在 40 多个国家和地区开展业务。目前，中铁二局注册资本为 86654.00 万元，实收资本 87377.54 万元，其股东为中国铁路工程总公司和北京中铁建筑工程设计院。

图表 2：中铁二局股权结构（实收资本）

股东单位	出资金额（元）	出资比例（%）
中国铁路工程总公司	853,775,370.89	97.71
北京中铁建筑工程设计院	20,000,000.00	2.29
合计	873,775,370.89	100

资料来源：中铁二局 2004 年审计报告

注册资本与实收资本的差额是由于 2001 年 3 月 5 日，中铁二局股东会决议，同意将外资设备借款作为中国铁路工程总公司的投资转增国有法人资本。但尚未进行注册资本变更。



1999 年中铁二局作为主发起人，联合铁道部宝鸡桥梁厂、成都铁路局、铁道部第二勘测设计院、西南交通大学四家单位发起设立了中铁二局股份有限公司。2001 年 5 月 8 日，经中国证监会核准中铁二局股份有限公司公开发行股票，成为中国铁路建设第一股。而中铁二局股份有限公司继承原中铁二局建筑施工的主要资质和优质资产，被四川省科委认定为高新技术企业。

历经多年发展，中铁二局已发展成为拥有铁路工程施工总承包特级资质，公路工程、市政工程总承包一级资质，以及多项专业承包一级资质，享有对外经营权和对外贸易权的大型综合企业。中铁二局先后在国内外承建了 8000 多千米铁路及大量土木工程，修建和参建了成渝、宝成、京九、青藏等铁路；建造了五星级深圳南海酒店、二滩水电站、广州地铁和也门亚丁环城公路、尼泊尔国际会议中心大厦、老挝 13 号公路等一批享誉国内外的名牌工程。在建的杭州湾跨海大桥、南宁大桥、锦屏水电枢纽、上海和广州地铁盾构等工程，充分展示了中铁二局较高的施工技术水平，标志着中铁二局占领了同类项目施工技术领域制高点。

在将相关资产及施工业务剥离至中铁二局股份有限公司后，中铁二局 2002 年 4 月聘请普华永道（上海）咨询公司为其制定了《发展战略实施方案》，明确了中铁二局将在“建筑业纵向一体化”上，加快发展上游，做好做强中游，积极拓展下游，在适度相关多元业务上，突出重点，加快发展，培育新的利润增长点存续业务上，分门别类，有进有退，合理配置资源，盘活资产”。中铁二局将用三年左右的时间将产业结构由目前的 90%以上施工类，调整为施工类 50%、上游投资业务 30%、外经外贸业务 10%、房地产业务 10%的合理布局。

当前，中铁二局拥有 10 家控股子公司和 3 家参股并间接控股的公司，中铁二局对子公司通过派驻董事、监事行使监督、管理权进行控制；对分公司（指挥部及办事处）进行垂直的集权管理。近几年来，中铁二局根据内外部经营形势调整发展战略，经营管理水平不断提高，综合实力有所增强。截至 2004 年末，中铁二局拥有总资产 91.31 亿元，净资产（不包括少数股东权益）19.48 亿元，全年实现主营业务收入 89.82 亿元，实现利润总额 1.13 亿元，净利润 0.82 亿元。目前，中铁二局的建筑业上游项目、资本经营、相关多元经营和国外工程与国内建筑业中游业务相互依托带动的发展格局业已形成。

运营环境分析

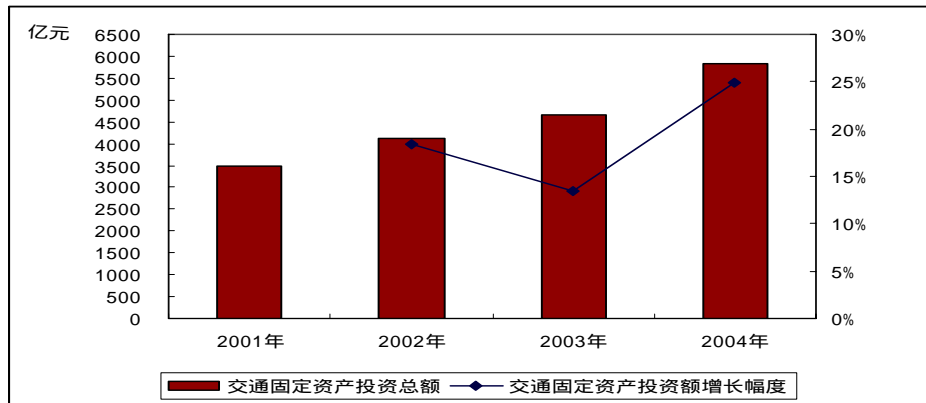
建筑业的增长主要受国家固定资产投资规模，尤其是交通、水利、能源等基础设施和城市建设投资的影响。近年来，我国铁路、公路等基础设施建设投资大，有力地促进了建筑业的发展

中铁二局集团有限公司拥有包括：中铁二局股份有限公司（上市公司）、深圳中铁二局工程有限公司、中铁二局集团机电有限公司、中铁二局集团装饰装修工程有限公司、中铁集团二局房地产开发公司、川铁国际经济技术有限公司、中铁二局集团物资有限公司、中铁二局集团成都岩土工程有限公司、西安西部慧谷开发有限公司、贵州万达客车股份有限公司 10 家控股子公司；参股并间接控股中铁二局集团新运工程有限公司、中铁二局集团建筑有限公司、中铁二局电务工程有限公司 3 家。



《国民经济和社会发展“九五”计划和2010年远景目标纲要》明确指出大力发展基础设施建设对于稳定和发展国民经济、改善人民生活水平、增强综合国力的重要性。近年来，我国对交通建设的固定资产投资巨大，并呈逐年上升趋势。

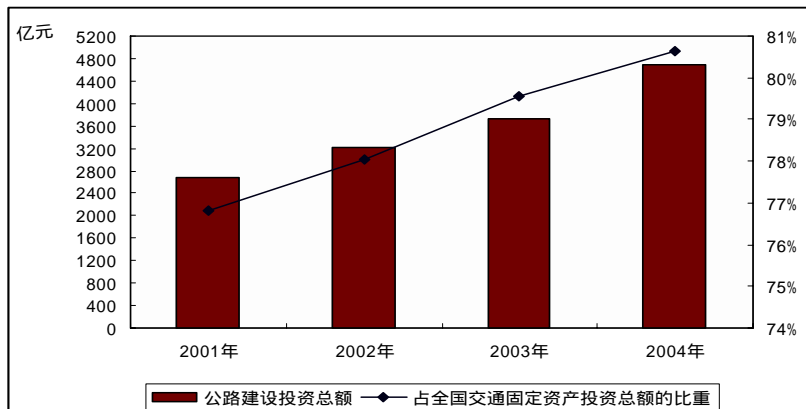
图表3：2001年-2004年全国交通固定资产投资总额 变动趋势



资料来源：交通部公路水路交通行业发展统计公报和铁道部铁道统计公报

就公路建设而言，我国公路建设近年来呈现出快速增长的态势，截止2004年底，我国公路总里程已经突破187万公里，路网结构进一步改善，公路技术等级与通行能力明显提高。其中高速公路凭借其显著的优势成为我国公路建设的重中之重，目前我国除西藏外，各省、自治区和直辖市都已拥有高速公路，高速公路通车里程从1989年仅有的271公里，到1999年突破1万公里，再到2002年突破2万公里，达到2.51万公里，至2004年底，我国高速公路通车里程达到3.43万公里，仅次于美国，居世界第二位。

图表4：近年来我国公路建设投资情况



资料来源：交通部公路水路交通行业发展统计公报

通常的交通固定资产投资总额仅包括公路路基建设、港航建设、桥梁建设和隧道建设的投资总额，不包含铁路建设投资总额。鉴于中铁二局的主营业务涉及公路建设和铁路建设，远东资信为综合说明情况，所采用的交通固定资产投资总额系指涵盖公路路基建设、港航建设、桥梁建设、隧道建设和铁路建设的投资总额合计数。



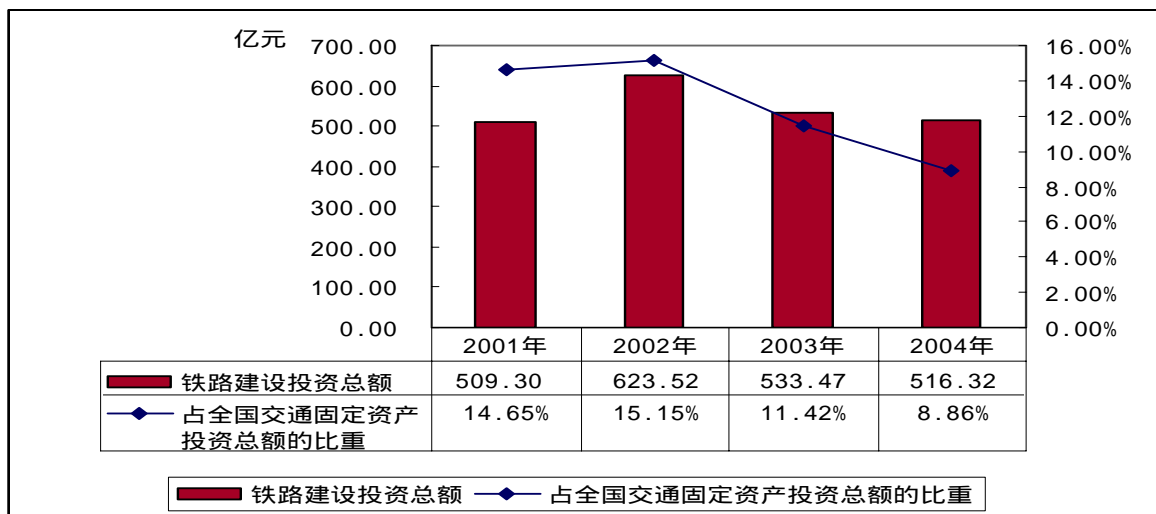
图表5：近年来我国等级公路的总里程（公里）

	2001年	2002年	2003年	2004年
高速公路	19437	25130	29745	34288
一级公路	25214	27468	29903	33522
二级公路	182102	197143	211929	231715
三级公路	308626	315141	324788	335347
四级公路	800665	818044	842373	880954
等外公路	361968	382296	371090	354835
合计	1698012	1765222	1809828	1870661

资料来源：交通部公路水路交通行业发展统计公报

在铁路建设方面，我国铁路建设近年也呈稳步发展态势，每年铁路建设投资总规模都保持在500 亿元以上。随着国家西部大开发战略的实施，中西部地区铁路建设成为重点，“十五”期间以青藏铁路、渝怀铁路为代表的大批铁路的修建，就是在为西部大开发打造基础。

图表6：近年来我国铁路建设投资情况



资料来源：铁道部铁道统计公报

国家近年内对公路、铁路等基础设施建设投资较大，为建筑业的发展提供了良好的机遇和市场。作为地处西部的大型交通基础设施建设施工企业，中铁二局将充分发挥区位优势，加大经营开发力度，巩固、提高市场份额，积极拓展业务范围，寻求新的利润增长点。同时，公司将积极、及时调整产业结构，争取向国家产业政策支持的领域发展，为公司实现既定目标创造良好条件。



我国公路建设和铁路建设的现有发展水平远远无法满足国民经济快速发展需求，随着2004年国家政策和产业政策方面的两大政策出台，公路和铁路施工企业将从中受益

从目前状况看，我国的公路建设和铁路建设虽然有了长足的发展，初步缓解了制约国民经济的“瓶颈”状况，但总体的基础设施依然薄弱。其中公路基础设施的不足主要体现在公路密度低，通行能力差；而铁路设施所面临的严峻形势则是运量与运能之间的矛盾突出。

高速公路方面，我国现状的不足突出表现在两方面：一是高速公路总量不足，覆盖范围需要继续扩大。目前，我国高速公路仅覆盖了省会城市和城镇人口超过 50 万的大城市，在城镇人口超过 20 万的中等城市中，只有 60% 有高速公路连接。我国经济总量已经跻身世界前列，而高速公路的发展水平大大落后于世界发达国家，迫切需要继续加快发展。二是高速公路网络尚未形成，规模效益难以发挥。高速公路具有突出的网络化特征，当网络布局合理，连续运输距离达到 200-800 公里左右，高速公路将形成显著的运输效益优势。目前，我国一些人口和经济总量已达到相当规模的地级城市与省会城市之间以及地级城市之间还不通高速公路，在相邻省份之间尚未形成高速公路的有效衔接，即使在我国经济最发达、人口最稠密的东部沿海地区，高速公路依然没有实现真正的网络化服务。建设国家高速公路网也是经济全球化背景下提高国家竞争力的重要条件。从长远看，国家高速公路网的建设对于我国保持发展后劲，增强国际竞争力，实现长期持续发展具有重要意义。

而在铁路建设上，我国仍面临与公路建设同样的严峻形势。由于我国铁路建设长期投入不足，造成我国铁路系统长期超负荷运转。1989-2004 年，我国经济规模(GDP)以年均 8% 以上的速度增长，而铁路总里程仅以低于 3% 的速度增长，远低于同期竞争性替代品——高速公路的发展速度。一直处于发展中的中国铁路，始终存在着运量与运能之间的突出矛盾，铁路运输能力的增加和运输质量的提高以及运输方法的改善，仍然赶不上国民经济不断发展和人民生活日益提高的客观需要。

2004 年底国务院审议通过了《国家高速公路网规划》。根据规划布局，我国在未来 30 年内拟投资 2 万多亿元人民币建设高速公路网。规划总体上贯彻了“东部加密、中部成网、西部连通”的布局思路，建成后可以全国范围内形成“首都连接省会、省会彼此相通、连接主要地市、覆盖重要县市”的高速公路网络。新路网简称为“7918”网，将采用放射线和纵横网格相结合的形式，由 7 条北京放射线、9 条纵向路线和 18 条横向路线组成，总规模约 8.5 万公里（含主线 6.8 万公里，地区环线、联络线等其他路线约 1.7 万公里）。其中，该路网已建成 2.9 万公里、在建 1.6 万公里、待建 4 万公里，分别占总里程的 34%、19% 和 47%。因此，从目前已有的高速公路与规划相比较，我国高速公路还有较大的发展空间，在未来相当长的一段时间内我国高速公路仍然是基础设施建设的重点，公路施工行业也将继续得到国家产业政策的积极扶持。

图表7：国家高速公路网布局方案



资料来源：交通部《国家高速公路网规划》

2005年2月，为改善我国铁路基础设施建设，国务院常务会议原则通过的《中长期铁路网规划》开始实施。根据国家中长期铁路网规划布局，从目前至2020年，国家将陆续启动一些新的建设项目，新建铁路建设里程2.7万公里，全国铁路营业里程将达到10万公里，总投资将达到2万亿元，形成横贯东西、纵贯南北、覆盖全国大部分20万人口以上城市、大宗资源开发地、主要港口、重要口岸的铁路网。复线里程和电气化铁路里程都达到5万公里左右。形成以北京、上海、广州、武汉、成都、西安为中心，京沪、京广、京哈、杭甬深、陇海、浙赣、青太、沪汉蓉客运专线为骨架，客、货混跑快速线为连接线的快速客运服务网，总里程达到3万公里。主要干线城市间铁路旅行实现1000公里左右范围内“朝发夕归”，2000公里左右范围内“夕发朝至”，4000公里左右范围内“一日到达”。货运方面，将形成以大同（含蒙西地区）、神府、太原（含晋南地区）、晋东南、陕西、贵州、河南、兖州、两淮、黑龙江东部等10个煤炭外运基地为服务重点的铁路重载煤炭运输网，年运输能力达到18亿吨左右，满足煤炭外运需要。形成以双层集装箱运输通道为骨架，连接18个集装箱中心站，辐射各集装箱办理站的快速集装箱运输服务网，实现集装箱运输的便捷、及时、安全。

从该规划的具体内容可以预计，铁路施工企业今后几年的任务较为饱满，同时，由于铁路建设项目的赢利水平相对较高，预计相关企业的经济效益也将得到稳定增长。



公司运营分析

多项较高的施工资质有助于其进入基建行业大部分领域，而历年来承接的重大项目促使其市场品牌效应得以逐年上升，较高的工程质量凸显其较强的业务竞争优势，主营业务规模逐年扩大

中铁二局具有全面的建筑施工能力，资质比较齐全，覆盖了主要工程领域，当前具有铁路工程施工总承包特级资质，公路工程、市政公用工程施工总承包一级资质，桥梁工程、隧道工程、公路路基工程专业承包一级，以及城市轨道交通工程专业承包资质。多项施工资质给予了其多个基建行业领域的市场准入，且依托当前较高的施工资质，其在日常运营中较一般的施工企业而言更具竞争优势。

建筑行业是一个进入门槛较低的行业，但中铁二局是一个专业性较强的建筑施工企业，具有长期从事铁路、公路、大型桥梁、隧道、城市轨道交通建筑施工的优势。截至 2004 年底，中铁二局先后在国内外承建了 8000 多千米铁路及大量土木工程项目，修建和参建了成渝、宝成、成昆、衡广、京九、南昆、西康、内昆、秦沈、青藏等铁路；建造了五星级深圳南海酒店、广东浮法玻璃厂、深圳雅园立交桥、二滩水电站、广州地铁、丰都长江大桥和也门亚丁环城公路、尼泊尔国际会议中心大厦、老挝 13 号公路等一批享誉国内外的名牌工程。

中铁二局还成功修建了钢筋混凝土连续钢构跨度居世界第一（主跨 168m）的攀冷铁路单线桥—金沙江大桥，国内同型桥中索塔第一高桥—攀枝花炳草岗金沙江大桥，在长江上修造了国内首创集隧道锚、浅加劲和主缆空间线型三大特点于一体的悬索桥—丰都长江大桥，跨越 32 股铁道、主跨为 150 米的大跨度钢管拱桥—深圳北站大桥，大跨连拱—重庆长涪高速公路斜阳溪大桥，京珠高速公路第一长桥—湖北京珠府沦河特大桥（全长 5947 米），世界第一开挖断面的二滩电站左导流洞（平均断面 628 平方米），并正在参建青藏铁路、杭州湾大桥等大批科技含量高的工程，取得了一批重大科研成果。良好的工程质量为公司树立起“中铁二局”的施工业品牌。截止 2004 年底，已先后获国家建筑工程鲁班金像奖 6 项、国家优质工程奖 13 项、全国市政工程建设金杯奖 2 项，61 项工程被评为省部级优质工程，两度位居“中国 500 家最大建筑工业企业”之首，荣膺“中国建筑业功勋企业”、“全国质量效益型先进施工企业”等称号。

从近几年，中铁二局所签订的施工合同来看，国内外施工合同总数量呈逐年下降的趋势，但签约标的施工工程平均规模上升明显，自 2002 年以来，中铁二局国内外施工合同总金额上升较快。2003 年单项工程中标金额在 1 亿元以上的项目有 20 项共 39.7 亿元，2004 年新中标工程中铁路项目 12 项 18.38 亿元，非铁路项目 122 项 120.33 亿元，单项工程中标金额平均达到近 1 亿元的水平，这些表明中铁二局竞标能力和工程任务量有大幅提高，在较大规模工程施工方面具有较强市

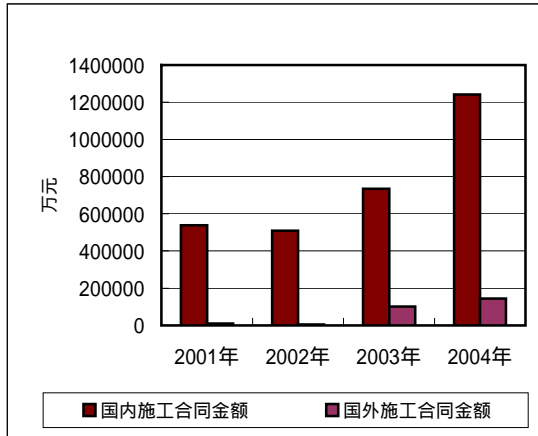
具有铁路工程施工总承包特级资质的企业可承担各类铁路综合工程及通信、信号、电力工程施工。

具有公路工程施工总承包一级资质的企业可承担单项合同额不超过企业注册资本金 5 倍的各等级公路及其桥梁、长度 3000 米及以下的隧道工程的施工。



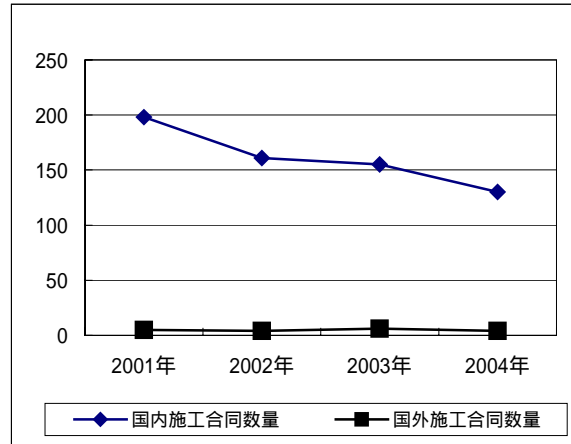
场竞争优势。

图表 9：国内外施工合同金额变化图



资料来源：中铁二局提供的数据整理

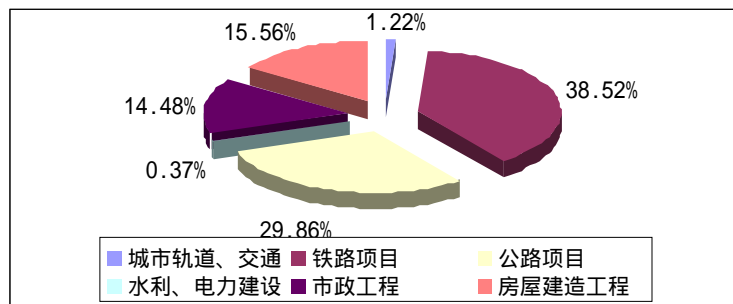
图表 10：国内外施工合同数量变化图



资料来源：中铁二局提供的数据整理

中铁二局的主营业务中施工业务，按工程类型可简要划分包括四大部分：一是铁路建设；二是公路建设；三是水利水电及房建工程；四是其他。2005 年 1-9 月份中铁二局的施工项目中标 109.15 亿元，与去年同期 74.00 亿元相比，增长了 35.21%。

图表 11：2005 年 1 - 9 月施工中标情况



资料来源：中铁二局提供的数据整理

遵循“以建筑业价值链纵向一体化为主，适度发展相关多元经营”的发展战略，中铁二局以工程施工为中心逐步向着目标产业链构架的两端延伸，力求争取产业链高端价值部分，为其长期发展奠定良好的基础

中铁二局集团有限公司从 1998 年开始进行股份制改造，经过三年时间将其全部主营业务和优良资产剥离到其下属子公司-中铁二局股份有限公司中，并于 2001 年 5 月 8 日上市，募集了约 10 亿元资金，对其主营业务起到了较大的促进作用。中铁二局在剥离中游施工业务后，重新调整了



剩下的资产结构，确定了新的企业发展战略，实施“以建筑业价值链纵向一体化为主，适度发展相关多元经营”的发展战略，注重从产业链关键部位和价值链高端部位参与国内市场竞争，力求做大工程咨询与设计、项目投资、项目代建等上游业务；做强、做精工程施工中游业务；拓展运营维护管理等下游业务；适度发展资源开发和城市化建设产业等相关多元经营；巩固外经优势，广泛参与国际经济技术合作与竞争。目前，中铁二局的建筑业上游项目、资本经营、相关多元经营和国外工程与国内建筑业中游业务相互依托带动的发展格局业已形成，当前的主要经营业务为工程施工、受托建设管理和 BOT 项目：

工程施工：经营模式为企业必须参与市场竞争，与其他同行一起参与工程项目的招投标。中标后，企业将在与业主签订的合同框架内组织建设施工。项目完工后，由业主组织竣工交验，企业将建成的资产移交给业主，业主则在保留一定工程质量保证金后给予全额清算，支付工程剩余价款。

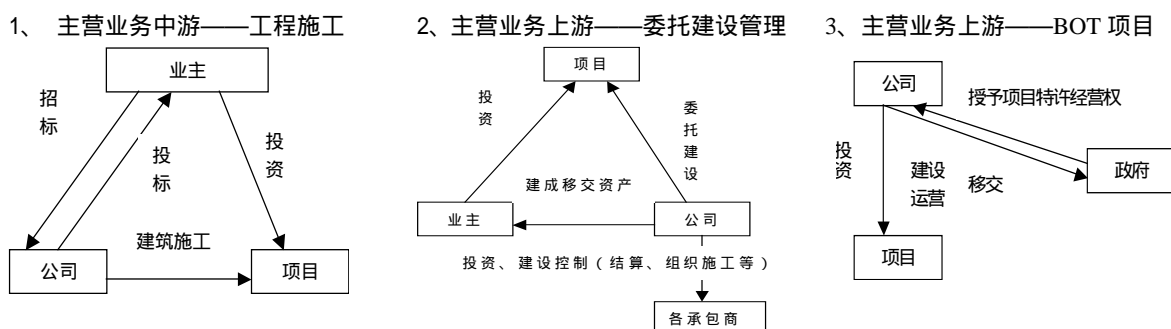
该部分业务总的来说毛利率水平相对有限，但在已有的市场份额基础上，当前被定位为整体产业链构架体系中的中游业务，即核心基础业务。

受托建设管理：经营模式为中铁二局作为受托建设管理方，代替业主进行统一的工期管理、施工质量管理以及安全监理等专业职能，业主考察其资质、实力，并要求其提供按项目投资一定比例计算的履约保证金存放在指定银行，并约定使用用途及办法。

该运营模式主要系代替业主进行统一的工期管理、施工质量管理以及安全监理等专业职能，所涉及的项目多为基础设施建设类项目，投资大，要求受托方提供的履约保证金较大。不过，此类项目除了能为受托方带来一定的管理费收入，无形中对于中游的工程施工业务量的获取也具有一定的保障。据统计，中铁二局承担的受托建设管理工程总量中，自身能获取的工程施工业务量约占据 30%左右的比重。

BOT 项目：该运营模式是目前国际流行的一种政府基础设施建设方式。操作方法是：政府在缺少财政资金支持的情况下，为搞好基础设施建设，首先给予企业项目特许经营权（收取一定的保证金），将一些项目交给企业投资、建设，并负责运营。在特许经营权约定期限内，企业通过对项目的运营，收回投资并取得收益。期限届满后，特许经营权失效，由企业移交政府管理，企业退出。BOT 运营模式使得能在中铁二局有效期内保证一定长期收益的同时，逐渐地向下游运营环节渗透，为中铁二局长期的战略规划获取这一业务领域的营运经验。

表 12：主要经营业务流程图





综上所述，受托建设管理和 BOT 项目由于事前都具有可行性分析报告，只要在正式接手前进行独立的、仔细的市场调查，企业的收益基本可以预期；上述两类项目中，中铁二局都具有业主或准业主的地位，在项目建设过程中，可以通过引入其控股的子公司作为施工承包商、材料供应商等，从而达到获得投资节余收益、委托管理收益、建设收益、材料供应收益等多种收益的目的。

发展战略的确立为中铁二局今后发展指明了方向，同时主营业务多种经营模式使得经营风险处于可控范围之内，为其长期发展奠定良好的基础。

在统一的资金调度和管理控制下，产业组合得以合理优化，保证了中铁二局核心业务与非核心业务的共同发展

中铁二局对下属子公司通过派驻董事、监事行使监督、管理权进行控制。子公司股东大会为最高决策机构，董事会、监事会、总经理独立行使各自职权。子公司生产经营总体方针、推行的改革措施服从于母公司发展战略的部署和安排。

在资金管理方面，中铁二局成立了专门的资金管理委员会，重大资金流动均需经委员会讨论通过，同时，设立了中铁二局资金结算中心和股份公司资金清算科，负责监控集团公司和股份公司各子公司的资金流向，进行统一的资金调度和管理。目前中铁二局所属子公司资金主要来源于中铁二局的资金结算中心。此外，在银行授信方面中铁二局同样采取高度集中管理，下属公司若要在银行授信需经中铁二局同意，且对分公司（指挥部及办事处）的资金管理方面表现为垂直的集权管理。总的来说，重大资金调度（如借款、对外投资等）的统一监控对中铁二局的产业组合优化起到了较好的支撑。

中铁二局目前已形成以施工业、投融资及运营服务业三大事业群为主体的发展重点，保持有限的多种经营，突出建筑和工程业核心业务地位。而对于非核心业务则采取持续经营、转变为被动投资和逐步退出并举的策略，其中：对部分有一定盈利能力的非核心业务，通过引入战略投资者、管理层持股和员工持股等方式逐步从控股和业务管理转变为被动投资和财务管理；逐步退出、关闭或出售盈利能力低下、无经营优势的业务，并妥善安置有关人员。

中铁二局把持着下属公司的发展方向与集团公司策略的一致性，通过统一的资金调度和管理控制来合理优化产业组合，并保证了核心业务与非核心业务的共同发展。

良好的国际业务发展为其带来了国际工程的市场开发和管理优势，对其提升国际市场的竞争能力具有积极意义

经过战略调整，中铁二局近两年国际业务得到大力拓展，业绩突出，具体表现为承建大型施工项目，如：2003 年中标的安哥拉铁路修复改造项目（合人民币 74160 万元）、委内瑞拉诺庄园灌溉系统建设项目工程（合人民币 14904 万元）、摩洛哥铁路隧道（合人民币 6592 万元）；2004



年中标的安哥拉一、二号环城公路工程（合人民币 137100 万元）；2005 年中标的安哥拉罗安达 3 号、4 号环城公路（合人民币 68712 万元）、佛得角工程项目（合人民币 7867 万元）。外贸出口也从 2002 年 1209 万元人民币增长到 2004 年 4177 万元人民币。

依托国内建筑业为数不多的上市公司优势以及国际工程的市场开发和管理优势，中铁二局战略优势得以凸显，在建筑施工利润空间越来越小的现状下，其发展前景仍值得看好。

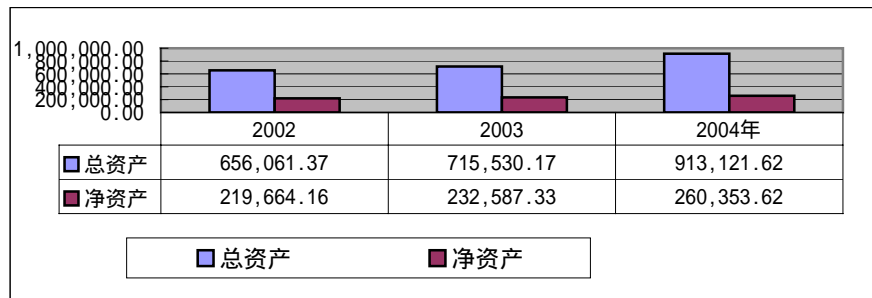
财务分析

近几年，随着集团战略的明确，中铁二局积极开拓市场，资产规模与收入增长较快，整体经营保持了良好的发展势头

自 2002 年，中铁二局制定了“以建筑业价值链纵向一体化为主，适度发展多元经营”的发展战略后，其充分发掘自身潜能，调动各项资源，全力推进战略目标的实施。经过两年的业务调整和拓展，中铁二局主营业务生产经营（中游业务）取得了前所未有的拓展，连年创造新纪录。截至 2004 年 12 月 31 日，中铁二局拥有资产总额达 91.31 亿元，同比增长 27.61%；净资产（包括少数股东权益）达 26.04 亿元。当年中铁二局实现主营业务收入达 89.82 亿元，新签合同额达 138.71 亿元，上游业务和相关多元业务也取得明显成效。

图表 13：中铁二局近 4 年资产规模扩张情况

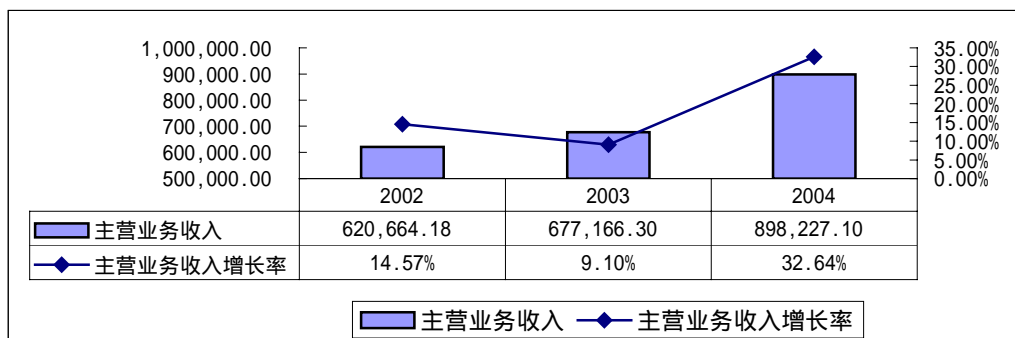
单位：万元



资料来源：中铁二局历年审计报告

图表 14：中铁二局近年主营业务收入增长情况

单位：万元



资料来源：中铁二局历年审计报告

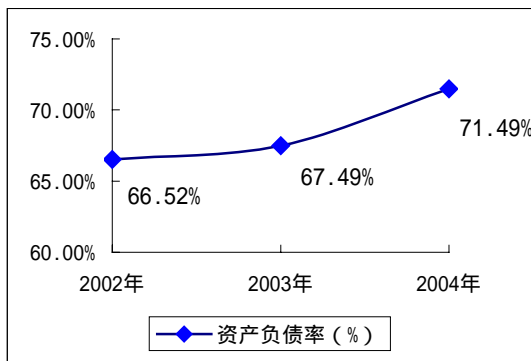


由于建筑企业垫资情况普遍，行业内企业资产负债率较高。中铁二局虽负债率较高，但其负债大部分为无息负债，财务费用率较低，偿债能力较强

建筑业目前已成为国民经济的基础和先导行业，随着经济发展的进一步深入，国家将不断加大基础设施建设的投资力度。随着铁路、公路网络的逐步完善，对原有交通网络的改扩建将会衍生出长期而稳固的市场。但是，建筑企业的垫资、拖欠质保金现象普遍，且参与市场投标发生高额的保证金，是行业内企业资产负债率普遍比较高的主要原因。

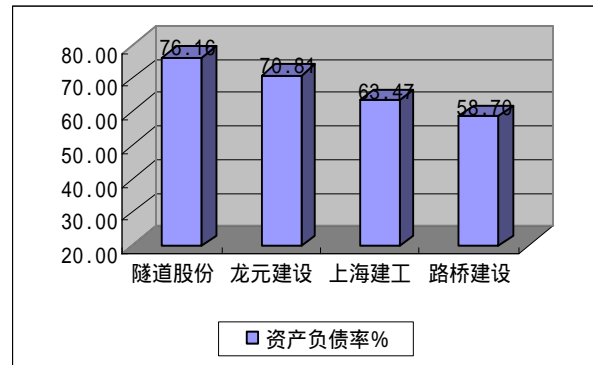
上述现象的愈演愈烈，加剧了施工企业资金不足的困难。同时，2004年中铁二局致力于建筑业上游产业的开发，融资需求大量增加，当然这也是为中游主营业务（施工业务）孵化项目，促进中铁二局主营业务的快速发展。在这种情况下，中铁二局只得举债经营，加之中铁二局近几年主营业务规模的快速扩张，资产负债率呈逐年上升的趋势，从2002年的66.52%上升到2004年的71.49%。资产负债率的上升，表示中铁二局举债经营潜在的风险逐步上升。特别是银行利率的提高将增加企业的财务费用，减少利润。但与同行业相比较，中铁二局资产负债率处于较合理水平。

图表 15：中铁二局资产负债率趋势图



资料来源：中铁二局历年审计报告

图表 16：同行业 2004 年资产负债率比较



资料来源：相关公司 2004 年度报告

同时，中铁二局的大部分负债并非完全是银行贷款等有息负债，而是高额的应付账款、预收账款和其他应付款造成，因而财务费用相对其债务规模较低。而对于企业偿债能力的强弱，远东资信还结合利息保障倍数指标来考察，2004年中铁二局的利息保障倍数达到3.41倍，表明中铁二局具有较强的偿债能力。另一方面，远东资信也注意到：中铁二局的利息保障倍数，从2002年的8.46倍下降到2004年的3.41倍，可以看出，由于主营业务快速扩张，银行借款的增加而导致财务负担的加重，已逐步影响到中铁二局的偿债能力。

此外，由于建筑行业本身是低利润行业，一旦发生坏账损失将使得企业收益波动很大；另一方面，建筑业的垫资现象比较常见，应收账款及其它应收款的比例上升过快容易造成公司的资金周转困难。因此，远东资信认为：应收账款及其它应收款占主营业务收入的比重，也是衡量建筑企业风险非常重要的指标。



图表 17：中铁二局 2004 年末应收账款、其他应收款帐龄情况

账龄	应收账款期末		其他应收款期末	
	净额(万元)	占比	净额(万元)	占比
1 年以内	74044.4341	78.21%	222536.381	88.61%
1—2 年	11136.82497	11.76%	21104.05788	8.40%
2—3 年	6063.590617	6.40%	4516.52828	1.80%
3—5 年	3303.937505	3.49%	2694.857793	1.07%
5 年以上	128.177346	0.14%	293.290437	0.12%
合计	94676.9645	100.00%	251145.12	100.00%

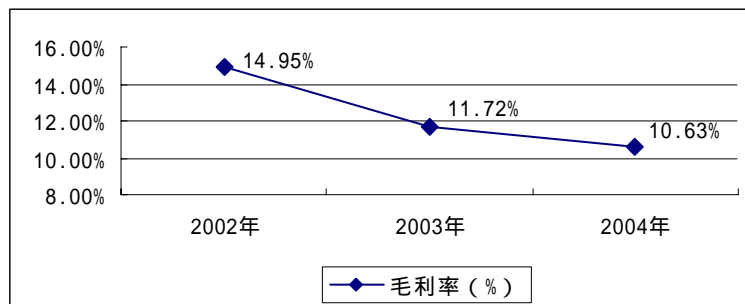
资料来源：中铁二局历年审计报告

从应收账款和其他应收款的帐龄情况可见，中铁二局的应收账款和其他应收款大多为近期款项，主要是随着其业务拓展而增加的。同时，债权人主要是各重大工程项目的指挥部等，建设资金保障性高，因此，相应的坏帐可能性较小。但中铁二局 2002 年-2004 年应收账款及其他应收款占主营业务收入的比重逐年递增，分别为 29.64%、33.05%和 38.62%，占据了主营业务收入的一定比例。因此，远东资信将关注此项指标对中铁二局未来资金周转的影响。

整体毛利率的下滑及费用的上升,使得中铁二局主营业务利润增长率跟不上主营业务收入的增长,但发展战略的合理实施,将增强其整体的盈利能力

从行业而言，中铁二局所属的土木工程建筑业是劳动密集型、产业政策导向型的行业。同时，由于目前我国建筑施工行业处于一种充分竞争的格局，所以在行业收入呈现上升趋势的同时，行业利润率逐年趋薄，企业的利润率普遍较低。正是在这样一种较为严峻的市场环境之中，中铁二局采取规模扩张，以低利润率来抑制竞争对手，并通过分散业务结构化解风险等经营策略，保持了自身在我国建筑施工领域的领先地位。

图表 18：中铁二局近 3 年毛利率趋势



资料来源：中铁二局历年审计报告



中铁二局现将施工业务细分为路内工程和路外工程，“路内”即指铁路工程施工项目；“路外”即指非铁路工程施工，这有利于分散经营上的行业风险。2004年，中铁二局施工业务收入中：路内工程占施工业务收入的28.70%。因为铁路基建行业进入壁垒较高，国内铁路基建市场基本由中国铁路系统的15家及兰州铁路局的6家铁路施工企业分割，较高的进入壁垒是铁路基建业毛利率在土木工程建筑业中相对较高的重要因素之一。特别是，中铁二局所中标青藏铁路土建工程第10标段，中标金额约7.3亿元，从侧面更反映出其在铁路基础建设方面的雄厚实力。2004年中铁二局路内施工毛利率达14.51%。

而路外工程是中铁二局的另一盈利来源，主要是指：公路建设、政府出资的重点工程项目建设 and 国外承接项目。中铁二局历年所承建的厦门城市花园、老挝13号公路、广州地铁一期工程主要工程项目，不仅为其可持续发展打下了坚实的基础，而且更是赢得了广泛的声誉。中铁二局现以承揽高速公路、国道干线等高等级公路和国家重点建设项目为主（如：中标的上海轨道交通9号线一期工程（R413标），中标价3.6亿元），这类项目具有建设资金保障性高、社会知名度和影响力大的特点，特别是由于技术含量高，更能够体现中铁二局的竞争优势。但路外工程比路内工程竞争相对更为激烈，因此，毛利率也相对较低，2004年路外工程施工毛利率为10.33%。但与同行业相比，中铁二局综合毛利率10.63%处于较好的水平。

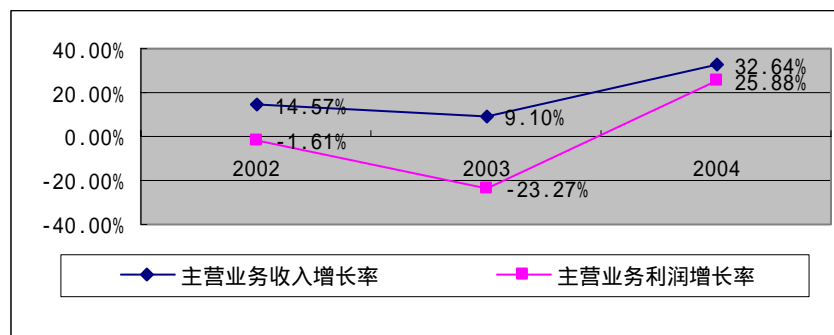
图表 19：2004 年相关施工企业毛利率情况

	中铁二局	路桥建设	龙元建设	隧道股份	上海建工
毛利率%	10.63	9.58	8.39	8.08	7.32

资料来源：相关公司 2004 年度报告

2004年全国钢材、水泥等原材料大幅涨价，使得施工行业毛利率下降，同时，中铁二局的路外工程项目比重增长较快，呈现项目多、分布广的特点，加大了中铁二局的工程管理费支出，因此，其主营业务利润增长率弱于主营业务收入的增长速度。

图表 20：中铁二局近 3 年主营业务收入及利润增长情况



资料来源：中铁二局历年审计报告



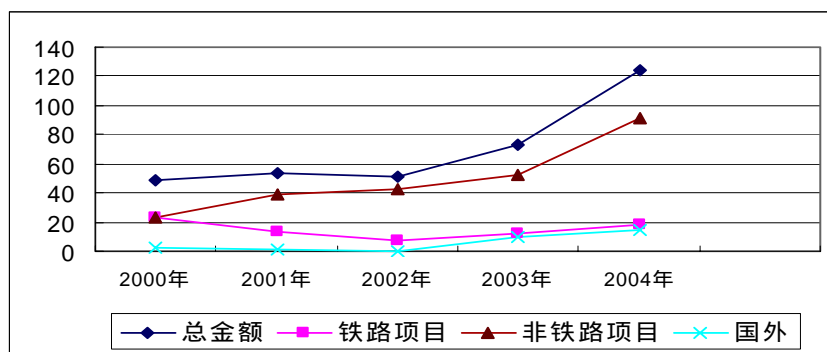
但随着中铁二局发展战略的调整，施工运营方式的逐步突破，中铁二局建筑业上游项目、相关多元经营和国外工程与国内建筑业中游业务相互依托带动的发展格局已经形成，成为增加利润来源的有效方式，从而增强了其经营能力和盈利能力。中铁二局 2001-2004 年已成功运作了广西兴六高速公路受托建设管理项目、2004 年又完成了总投资 8000 万元的四川阆中嘉陵江大桥 BOT 项目（现竣工，尚未验收）、启动了总投资 20 亿元的北京美邦亚联写字楼公寓和总投资 55 亿元的北京丽江新城项目等多个受托建设管理项目。上述上游项目大多将在 2007 年完工，相应的收益也将在此后逐步实现。另外，中铁二局对于下游业务，将加强物资生产、采购、供应的管理，整合物流资源，投资商品混凝土生产，为中游业务提供物资保障。

可以预期，中铁二局业务未来几年发展前景较为乐观，经营效益仍将持续稳定增长。

中铁二局正处于战略扩张期，受项目建设周期影响，目前巨大的资本投入使得公司现金流表现欠佳，但未来随着工程项目的完工，将为企业带来较为丰富的现金流，而近年来巨大的资本支出使公司的对外融资需求有所增加

2002 年中铁二局制订了企业长期发展战略，调整了业务发展战略，加快了建筑业价值链上下游业务的整合，优化资源配置，提出了“做大上游、做强中游、发展下游”的发展战略。在明确了未来经营目标的基础上，中铁二局积极开拓市场，凭借自身综合实力，投标和中标国内工程项目的金额呈逐年增长趋势。并且，施工业务的重心已由原来的铁路项目转向公路及房建工程为主，中标项目呈多元化趋势。值得一提的是，2004 年中铁二局中标了国外工程 4 项，中标金额达 14.46 亿元，显示了其一定的国际建筑市场竞争能力。

图表 21：近 5 年签订施工合同情况表



资料来源：中铁二局提供的资料整理

根据中铁二局中标工程情况可见，2003 年、2004 年是其规模扩张的起始期，各项工程的陆续中标、开工，中铁二局为此支付了大量的履约保证金、垫付工程款。同时，受当年大力发展受托建设管理等上游业务及实施对相关多元化产业的投入加大，另外，因工程项目的中标而购置专用



设备等情况，都使得中铁二局的经营性现金和投资性现金支付巨大，影响了其正常的现金流。当然，这与其主营业务增长速度是非常匹配的。

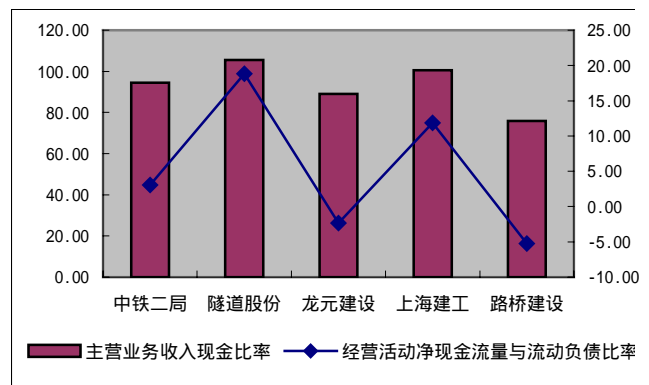
从现金流入、流出结构来看，企业经营活动的现金流入在企业全部现金流入中的比重较高，是中铁二局现金流入的基础；从近三年的情况来看，在业务战略转换的过程中，对外投资规模（主要是相关上游产业的涉足）逐年增加，对外债权性投资力度加大，相应投资活动现金流出增速较快，加上后续开发项目对资本性支出要求的增加，直接形成了对外融资的必然需求，从图表 22 所示可见，2004 年筹资活动现金流入比重较 2002 年增幅较大，占比达到 25.41%。

图表 22：近 3 年中铁二局现金流结构一览

现金流入、流出结构？	2002	2003	2004
经营性现金流入/现金流入	92.89%	92.20%	73.74%
投资性现金流入/现金流入	0.59%	0.36%	0.85%
筹资性现金流入/现金流入	6.53%	7.44%	25.41%
经营性现金流出/现金流出	86.79%	88.18%	73.31%
投资性现金流出/现金流出	7.69%	5.17%	17.67%
筹资性现金流出/现金流出	5.52%	6.65%	9.02%

资料来源：中铁二局历年审计报告

图表 23：2004 年相关施工企业获现能力比较



资料来源：相关公司 2004 年度报告

尽管中铁二局历年的现金净流量并非十分充沛，但远东资信通过对其主营业务收入现金流入占主营业务的比重、及经营性活动产生的现金净流量与流动负债的比率等方面进行分析，认为中铁二局的主营业务现金获取能力在同行业中还处于中等水平。

图表 24：2004 年中铁二局现金支出用途分析

项目	现金支出（万元）	主要用途
固定资产	22769.12	购置相关设备 15445.46 万元、房屋建筑物新增投资 7323.66 万元
长期投资	36680.62	新增北京高盛房地产公司投资 23223 万元、追加西安慧谷公司投资 13457.62 万元、
其他应收款	63553.287	新增北京美邦亚联房地产公司保证金 10000 万元、新增北京高盛房地产公司保证金 28452 万元、新增鑫龙实业公司保证金 25101.28 万元等 等各项保证金等
在建工程	3877	在建项目阆中马啸溪大桥投资增加 3877 万元

资料来源：中铁二局历年审计报告



从上表可知，2004 年中铁二局加大了上游业务的拓展，庞大的项目资本性支出和前期履约保证金的投入等因素导致了其近年来对外融资的需求有所上升。

当然，这是中铁二局业务战略转型期的必要过程，大额的保证金将在项目完工前分期回流于中铁二局。由于国内工程完成期间一般在 1-3 年左右，结算期 2-4 年（含工程质保期一年）；而国外工程大多为国家援助项目，建设期一般在 3 年以上，结算期在 4-5 年左右。因此，远东资信按照中铁二局目前合同存量测算，其未来 2-3 年内工程任务饱满。同时，随着工程项目的完工，以及中铁二局加大了工程监控和资金结算力度，未来履约保证金和项目利润将随项目的竣工而回笼，使得中铁二局的现金流得到改善。

较强的融资能力和较宽泛的融资渠道使公司具备了良好的财务弹性

公司的良好发展形成了中铁二局与国内多家银行之间的稳固合作关系，截止 2004 年 12 月 31 日，中铁二局总共获得综合授信额度 105 亿元（已用额度 83 亿元，尚余额度 22 亿元），所有授信均可通过短期贷款、票据和保函等方式随机调剂使用，为公司提供了强大的短期营运资金保障。

2005 年 4 月，中国进出口银行向中铁二局提供了年利率仅为 3.78%，使用期为 3 年的 8 亿美元的低息贷款，用以支持中铁二局的对外承包工程、境外投资等“走出去”项目，这为中铁二局海外战略的实施提供了有力保障。截止 2005 年 11 月，中铁二局总共获得综合授信额度 163 亿元，其中，已使用额度为 93 亿元，尚余 70 亿元授信额度。

远东资信认为，中铁二局目前具备较强的财务弹性，尚未使用的授信额度是对公司短期偿债能力的有效补充，公司抵御短期偿债风险的能力较强。从中铁二局历史信贷记录看，尚未出现贷款逾期偿还现象，信用记录良好，融资渠道畅通。中铁二局二级子公司中铁二局股份有限公司是中铁二局在资本市场的直接融资窗口，作为目前铁路施工领域唯一的上市企业，具有持续的融资能力。

综上所述，中铁二局盈利规模较大且稳定，融资渠道广泛，综合融资能力很强，能够进一步降低债务偿还风险。按中铁二局有关投融资计划，为满足其经营需要，中铁二局拟发行一定量的短期融资券。2004 年底中铁二局净资产为 19.48 亿元人民币，少数股东权益为 6.55 亿元人民币，根据对中铁二局外部环境、业务运营和财务状况的综合考查，远东资信认为在其可融资额度内，短期融资券的发行对中铁二局的短期资信水平不会产生实质性的重大影响。

债项分析

中铁二局拟发行短期融资券 7 亿元，主要用于补充中铁二局的流动资金，其中：3 亿元用于补充公司营运资金，4 亿元用于归还银行贷款。

本次融资券发行成功后，将在一定程度上降低中铁二局的运营成本，拓展中铁二局的融资渠道，使其财务运作具有更大的灵活性。由于短期融资券的融资成本将远远低于银行借款利率，通过发行短期融资券来补充流动资金，从而减少短期借款，将降低中铁二局的融资成本。

目前，中铁二局正处于业务转型阶段，未来两年内经营性和资本性支出需求仍将很大。根据中铁二局发展，2006-2007 年其资本性支出预计为 6 亿元。同时，现有合同存量以及新增合同业务量也需要大量的流动资金。假设中铁二局内外部环境不发生重大变化，且不考虑其营运资金的过度占用等现金流出，通过对其 2005、2006 年现金流量的测算，其未来两年仍将保持一定的现金流量，足以保障到期短期融资券的偿付。远东资信认为中铁二局具备较好的偿还即期负债的能力。

图表25：中铁二局2006—2007年现金流量预测简表（单位：百万元）

项目	2006 年	2007 年
一、经营活动产生的现金流量：		
现金流入小计	15186.54	16697.56
现金流出小计	14926.59	16415.68
经营活动产生的现金流量净额	259.95	281.88
二、投资活动产生的现金流量：		
现金流入小计	632.24	1,412.25
现金流出小计	364.53	258.56
投资活动产生的现金流量净额	267.71	1,153.69
三、筹资活动产生的现金流量：		
现金流入小计	2,388.80	1,984.50
现金流出小计	2,766.87	3,184.20
筹资活动产生的现金流量净额	-378.07	-1,199.70
四、汇率变动对现金的影响		
五、现金及现金等价物净增加额	149.59	235.87

资料来源：中铁二局提供的现金流量预测

注：1、如果今后两年集团外部生产经营条件、国家政策及不可抗力因素发生重大变化，将会导致实际情况与本测算有一定出入。

2、以每年销售货款回笼率 98%为基础编制。

3、现金流入在充分考虑生产经营活动和投资活动所收到的现金外，还考虑了公司在2005—2007年期间新增产能的流动资金需求，但未考虑2006年拟发行短期融资券募集资金7亿元。

4、现金流出在考虑生产经营所需资金外，还预计了公司在2005—2007年期间新增产能的流动资金需求、偿还公司到期借款及分配股利等资金需求。



附件一 主要财务指标定义

营业额 = 报告期主营业务收入

长期债务 = 年末长期借款余额+年末应付债券余额

总债务 = 年末短期借款余额+一年内到期的长期负债余额+长期债务

净债务 = 总债务 - 年末货币资金余额

资本总额 = 总债务+年末股东权益+年末少数股东权益

资产负债率 = 年末负债合计/年末资产总计*100%

毛利率 = (报告期主营业务收入 - 报告期主营业务成本) / 报告期主营业务收入 *100%

EBIT 收益率 = EBIT/营业额*100%

EBIT 利息偿付 = EBIT/ (报告期发生的利息支出+报告期资本化利息)

净债务/EBITDA = 净债务/EBITDA*100%

总债务/资本总额 = 总债务/资本总额*100%

货币资金/流动负债 = 货币资金余额/流动负债合计*100%

流动比率 = 年末流动资产合计/年末流动负债合计*100%

速动比率 = (年末流动资产合计 - 年末存货 - 年末预付账款 - 年末待摊费用) / 年末流动负债合计
*100%

现金比率 = (年末货币资金余额+年末短期投资余额) / 年末流动负债合计*100%

经营收入现金率 = 经营活动现金流入/主营业务收入*100%

经营活动净现金流量/流动负债 = 经营活动净现金流量/流动负债平均余额*100%

**附件二：远东资信企业短期融资券评级标识定义**

A-1+	具备极强的短期债务偿还能力，几乎不受外部环境变化的影响，是远东资信企业短期融资券评级的最高等级；
A-1	具备很强的短期债务偿还能力，受外部环境变化的影响很小；
A-2	具备较强的短期债务偿还能力，可能会因外部环境的变化而受到轻微的影响；
A-3	具备一定的短期债务偿还能力，可能会因外部环境的变化而受到一定的影响；
B	短期债务偿还能力具有一定的不确定性，可能会因外部环境的变化而受到较大的影响；
C	短期债务偿还能力具有较大的不确定性，外部环境的变化会对债务偿还能力产生重大影响。

附件三：远东资信关于企业短期融资券评级的声明

上海远东资信评估有限公司声明

- 一、除因本次评级事项上海远东资信评估有限公司与中铁二局集团有限公司构成受托委托关系外，上海远东资信评估有限公司、本次评级分析员与中铁二局集团有限公司不存在任何直接或间接的利益关系。
- 二、上海远东资信评估有限公司本次评级分析员履行了尽职调查与诚信尽责的义务，保证出具的评级报告的客观、准确、公正、及时。本报告中引用的资料主要由发行人提供，上海远东资信评估有限公司不对引用资料的真实性负责。
- 三、上海远东资信评估有限公司本次对中铁二局集团有限公司的评级结果不是向投资者提供购买或出售中铁二局集团有限公司已经存在或日后发行的有价证券的建议。
- 四、远东资信出具的评级结论是根据远东资信内部信用评级标准和程序作出的独立判断，未因被评对象和其他任何组织及个人的任何影响改变评级意见。
- 五、本评级报告版权归远东资信所有，未经远东资信书面授权与许可，任何单位与个人不得复制、转载、散发、和出售报告的信息。

上海远东资信评估有限公司
二〇〇五年十一月十日





企业法人 营业执照

注册号 3101031000060

成立日期 一九八八年二月十五日

证照编号03000001200410150004

企业标识030000012004101500022

执照有效期:2004年10月14日至2018年08月14日

登记机关

二〇〇四年十月十五日



名称 上海远东资信评估有限公司

住所 上海市卢湾区淮海中路622弄7号

法定代表人 左学金

注册资本 人民币叁仟万元

企业类型 有限责任公司(国内合资)

经营范围 评估各类有形证券、企业资产、企业资信等级、其他与主营业务有关的咨询、培训、经济信息服务。(涉及许可经营的凭许可证经营)。

此复印件仅向中研网发行姓新高增值服务使用

营业期限 自 一九八八年二月十五日
至 二〇一八年八月十四日