CREDIT RATING REPORT

报告名称

中铁铁龙集装箱物流股份有限公司2026年度主动评级报告

目录

评定等级及主要观点

评级对象

偿债环境

财富创造能力

偿债来源与负债平衡

外部支持

评级结论

联系电话：+86-10-67413300　客服电话：+ 86-4008-84-4008 传真：+86-10-67413555　Email: dagongratings@dagongcredit.com
地址：中国北京市西城区三里河二区甲 18 号　公司网站：www.dagongcredit.com

评定等级

信用等级： AA+$_{pi}$

评级展望： 稳定

评级日期： 2026 年 11 月 2 日

报告编号： DGZX-RP【2026】1102061

主要财务数据和指标（单位：亿元、%）

项目	2026.6	2025	2024	2023
总资产	107.83	103.25	104.18	100.10
所有者权益	79.35	76.44	72.97	70.58
总有息债务	5.71	5.91	8.53	8.77
营业收入	53.98	114.94	130.15	146.93
净利润	3.84	5.21	3.82	4.73
经营性净现金流	6.48	6.90	6.16	1.37
毛利率	11.62	8.84	7.23	6.04
总资产报酬率	4.94	7.36	5.87	6.93
资产负债率	26.41	25.96	29.96	29.49
债务资本比率	6.72	7.18	10.47	11.05
EBITDA 利息保障倍数（倍）	-	61.29	36.85	34.89
经营性净现金流/总负债	23.44	23.79	20.29	4.82

注：根据公开资料获取 2023～2025 年及 2026 年 1～6 月财务报表，致同会计师事务所（特殊普通合伙）分别对公司 2023 和 2025 年财务报表进行了审计，永拓会计师事务所(特殊普通合伙)对公司 2024 年财务报表进行了审计，并均出具了标准无保留意见的审计报告；公司 2026 年 1～6 月财务报表未经审计。报告中 2023～2024 年财务数据采用 2024～2025 年审计报告中期初数据。

评级小组负责人： 马天姿
评级小组成员： 刘博雅
电话： 010-67413300
传真： 010-67413555
客服： 4008-84-4008
Email： dagongratings@dagongcredit.com

主要观点

中铁铁龙集装箱物流股份有限公司（以下简称“铁龙物流”或“公司”）主要从事铁路特种集装箱、铁路货运及临港物流、供应链管理等业务。本次评级结果表明中国铁路运输行业发展前景良好，公司特种集装箱业务收入和经营规模均保持增长，公司经营性现金流对债务及利息的保障能力逐年提升；但同时，供应链管理业务下游客户主要集中于单一主体，后续需关注其信用风险及回款风险情况，由于部分地产项目去化进度较慢，需关注存货跌价风险，2025 年末固定资产占总资产比重较高，对公司资产流动性存在一定不利影响。

优势与风险关注

主要优势/机遇：

- 中国铁路运输行业发展前景良好，为公司发展提供了较好的外部环境；
- 2023～2025 年，公司特种集装箱业务收入和经营规模均保持增长，特种集装箱发送量和期末保有量均逐年增长，在特种集装箱领域具备很强的竞争优势；
- 2023～2025 年，公司经营性现金流持续净流入，对债务及利息的保障能力逐年提升。

主要风险/挑战：

- 供应链管理业务下游客户主要集中于单一主体，且其存在被执行人记录等负面舆情，后续需关注其信用风险及回款风险情况；
- 由于部分地产项目去化进度较慢，需关注存货跌价风险；
- 2025 年末公司固定资产规模较大，占总资产比重较高，对公司资产流动性存在一定不利影响。

展望

预计未来，公司主营业务平稳发展。综合考虑，大公国际对未来 1～2 年铁龙物流的评级展望为稳定。

评级模型打分表结果

本评级报告所依据的评级方法与模型为《通用企业信用评级方法与模型》，版本号为 PFM-TY-2025-V.3.0，该方法与模型已在大公国际官网公开披露。本次评级模型及结果如下表所示：

评级要素	分数
要素一：财富创造能力	**5.31**
（一）市场竞争力	5.19
（二）运营能力	6.00
（三）可持续发展能力	3.53
要素二：偿债来源与负债平衡	**6.43**
（一）偿债来源	5.29
（二）债务与资本结构	7.00
（三）保障能力分析	7.00
（四）现金流量分析	7.00
调整项	**无**
基础信用等级	**$aa+_{pi}$**
外部支持	**0**
模型结果	**$AA+_{pi}$**

注：大公国际对上述每个指标都设置了 1～7 分，其中 1 分代表最差情形，7 分代表最佳情形。
评级模型所用的数据根据公开资料整理。
最终评级结果由评审委员会确定，可能与上述模型结果存在差异。

评级报告声明

为便于报告使用人正确理解和使用大公国际资信评估有限公司（以下简称“大公国际”）出具的主动评级报告（以下简称“本报告”），兹声明如下：

一、本次评级为主动评级。

二、经公开信息核查，评级对象或其发行人与大公国际不存在任何影响本次评级客观性、独立性、公正性、审慎性的官方或非官方交易、服务、利益冲突或其他形式的关联关系。

大公国际评级人员与评级对象或其发行人之间，不存在影响评级客观性、独立性、公正性、审慎性的关联关系。

三、大公国际及评级项目组履行了勤勉尽责义务以及诚信义务，有充分理由保证所出具本报告遵循了客观、真实、公正、审慎的原则。

四、本报告的评级结论是大公国际依据合理的技术规范和评级程序做出的独立判断，评级意见未因评级对象或其发行人和其他任何组织机构或个人的不当影响而发生改变。

五、本报告引用的资料均为已经正式对外公布的信息，未考虑无法获取的可能对信用等级有重要影响的非公开资料，相关信息的合法性、真实性、准确性、完整性均由信息公布方负责。大公国际对该部分资料的合法性、真实性、准确性、完整性和有效性不作任何明示、暗示的陈述或担保。

由于评级对象或其发行人/信息公布方提供/公布的信息或资料存在瑕疵（如不合法、不真实、不准确、不完整及无效）而导致大公国际的评级结果或评级报告不准确或发生任何其他问题，大公国际对此不承担任何责任（无论是对评级对象或其发行人或任何第三方）。

六、本报告系大公国际基于评级对象正式对外公布的信息作出的预测性分析，不具有鉴证及证明功能，不构成相关决策参考及任何买入、持有或卖出等投资建议。该预测性分析受到材料真实性、完整性等影响，可能与实际经营情况、实际兑付结果不一致。大公国际对于本报告所提供信息所导致的任何直接或间接的投资盈亏后果不承担任何责任。

七、主动评级信用等级和报告的有效期原则上为一年。主动评级有效期届满则自然终止。

八、本报告版权属于大公国际所有，未经授权，任何机构和个人不得复制、转载、出售和发布；如引用、刊发，须注明出处，且不得歪曲和篡改。

九、未经大公国际书面同意，本报告及评级观点和评级结论不得用于其他债券的发行等证券业务活动。

跟踪评级安排

在本报告所载信用等级有效期内，大公国际根据实际需要，在对公开资料可获性、及时性、有效性进行评估基础上，可对主动评级项目进行跟踪评级，根据跟踪评级情况决定维持、变更评级结果，出现无法收集到相关资料导致评级作业不能开展的情形，大公国际可终止或撤销评级。

评级对象

（一）主体概况

公司于 1993 年 2 月经大连市经济体制改革委员会批准，由原大连铁路分局、大连铁路经济技术开发总公司等五家发起人共同发起，采用定向募集方式设立。1998 年 4 月，公司向社会公开发行人民币普通股，同年 5 月，公司公开发行的社会公众股在上海证券交易所上市交易（股票简称：铁龙物流；股票代码：600125.SH），上市后，公司总股本为 9,538.8 万股。后经资本公积转股、配股、派送红股、增发和股权分置改革，截至 2026 年 6 月末，公司注册资本和股本均为 13.06 亿元，中铁集装箱运输有限责任公司持有公司 15.90%股权，为公司控股股东，中国国家铁路集团有限公司（以下简称“国铁集团”）为公司实际控制人。同期末，公司纳入合并范围的一级子公司共 15 家。

（二）公司治理结构

根据公司 2026 年 4 月 29 日修订的《公司章程》，公司设股东会和党委；设董事会，由 9 名董事组成，设董事长 1 人，副董事长 1 人，董事会设置审计委员会，行使监事会的职权，成员为 3 名；设总经理 1 名，由董事会聘任或解聘。公司设财务管理部、资产运营部及工程预算部等职能部门，各部门分工明确，能够满足公司日常经营管理需求。

偿债环境

（一）宏观环境

2026 年前三季度，我国经济顶住复杂外部环境与国内结构性压力，延续稳中有进、向新向优的运行态势，三季度经济边际企稳、全年经济增长目标有望顺利实现。

2026 年前三季度，国民经济整体运行在合理区间，“稳、韧、新、优”特征延续，新质生产力持续赋能经济高质量发展。一是经济总量稳步攀升。前三季度 GDP 累计同比增长 4.6%，三季度增速较二季度回升，经济动能亦有所增强。二是消费市场分层复苏、提质升级。社会消费品零售总额温和增长，服务零售额增速显著高于商品零售，通讯器材、烟酒、粮油食品等品类表现较好，餐饮收入受假期消费提振回升，但汽车、家具、建筑装潢等大额耐用品和地产消费仍偏弱。三是投资结构持续优化、累计增速年内首次止跌。固定资产投资累计降幅与 1～8 月持平，9 月环比由负转正，制造业投资单月降幅大幅收窄，电子设备、铁路、船舶、航空航天等中游高技术链和出口链投资保持较快增长，高技术产业投资和设备购置投资增速亮眼，有效对冲整体投资波动压力；基建投资单月降幅延续收窄，新型政策性金融工具、专项债、地方结存限额等资金加速落地，四季度实物工作量有改善基础。四是外贸展现超强韧性。在全球贸易放缓、地缘冲突反复扰动的背景下，三季度出口增速进一步上扬，机电产品出口占比持续提升，集成电路、工业机器人等新质生产力产品主导出口结构升级，高端装备、绿色低碳产品成为拉动出口增长的核心动力。五是物价水平温和回升。名义 GDP 增速高于一二季度，GDP 平减指数连续两个季度为正，PPI 同比升至阶段高位，但涨价主要集中在上游和出口链，PPI 与 CPI 剪刀差走阔，成本向终端传导不畅，物价回升高度依赖外部输入而非内需全面复苏。

展望四季度，经济运行仍面临内外压力。从外部看，地缘冲突带来的输入性价格扰动持续，油价处于高位、回落节奏不确定，叠加全球贸易增速放缓与海外货币政策收紧，出口拉动效应面临一定压力。从国内看，财政靠前发力后增量空间收窄，房地产调整压力尚未完全消解，开发投资降幅扩大、销售降幅走阔，现房销售制度拉长回款周期，房企拿地和新开工意愿受压制；部分传统行业

产能出清压力较大，工业产能利用率偏低，汽车行业尤为突出；居民消费倾向偏弱，收入向消费支出转化仍不充分。从政策应对看，宏观政策将延续积极有为基调，协同施策。财政政策聚焦提质增效，加快新型政策性金融工具、专项债、地方结存限额落地投放，抓实“六张网”、重大工程、设备更新、民生补短板项目建设，持续扩大有效投资、夯实内需底盘；9 月以来 8000 亿元新型政策性金融工具启动投放、9 月新增专项债发行放量、10 月启用 5500 亿元地方债结存限额，PSL 利率下调并将“六张网”纳入支持领域，四季度基建及制造业投资有望延续温和修复。货币政策维持适度宽松基调，保持市场流动性充裕，依托各类结构性工具精准赋能科技创新、小微企业、绿色发展等重点领域，促进新动能成长提速，夯实经济增长核心根基。综合来看，在政策协同、动能升级、外贸韧性加持下，四季度经济有望延续企稳态势，预计全年增长 4.6%左右，呈现“前高中低后稳”走势。

（二）行业环境

2025 年，全国铁路货运发送量同比增长，随着交通强国等战略的深入推进，全国铁路路网规模继续扩大，铁路基础设施建设投资保持高位，为铁路运输能力的持续增强和行业长期发展提供了基础支撑；整体来看，中国铁路运输行业发展前景良好，为公司发展提供了较好的外部环境。

铁路是国家关键性交通基础设施，也是一项重大民生事业，在建设交通强国的进程中，发挥先行引领作用，我国铁路运输行业兼具基础性、战略性与经济带动效应，是支撑国民经济循环与高水平开放的关键支柱。我国幅员辽阔，资源与产业布局的空间错配催生了长距离、大运量的运输需求，铁路凭借运能大、成本低、受自然条件约束小的特点，成为大宗物资跨区域调配的主通道。2025 年，全国铁路固定资产投资完成 9,015 亿元，同比增长 6.0%，年度投资规模创历史新高。路网规模方面，截至 2025 年末，全国铁路营业里程达 16.5 万公里，其中高铁超 5 万公里。货运方面，2025 年，全国铁路累计完成货运发送量 52.77 亿吨，同比增长 2.0%；完成货运周转量 36,869.09 亿吨公里，同比增长 2.8%。从分品类运输情况看，2025 年，累计发送集装箱 10.58 亿吨、粮食 0.64 亿吨、化肥及农药 0.51 亿吨，同比分别增长 15.8%、13.0%、6.7%。2023 年，交通运输部、国家铁路局、国铁集团等联合发布《加快建设交通强国五年行动计划（2023-2027 年）》，明确了未来五年加快建设交通强国的思路目标和行动任务，提出了 53 项重点任务，明确要完善科技创新基础制度，加强交通战略科技力量、科技基础能力建设，加快推进智慧交通建设，健全交通科技创新体系。2024 年，中共中央办公厅、国务院办公厅发布《关于加快建设统一开放的交通运输市场的意见》，强调深化铁路、公路、水路、民航、邮政等行业体制机制改革，完善制度规则，推动交通运输跨区域统筹布局、跨方式一体衔接、跨领域协同发展，形成统一开放的交通运输市场，为提升综合交通运输效率、加快建设交通强国提供坚实保障。综合来看，随着交通强国等战略的深入推进，全国铁路路网规模继续扩大，铁路基础设施建设投资保持高位、结构上向新建与扩能改造、专用线衔接并重转变，为铁路运输能力的持续增强和行业长期发展提供了基础支撑。整体来看，中国铁路运输行业发展前景良好，为公司发展提供了较好的外部环境。

近年来，世界经济增速放缓，我国大宗商品处于高位运行的市场态势，在风险控制方面对国内生产要素和消费品流通企业带来了一定的挑战；外部环境因素冲击下，我国对外贸易发展面临的形势复杂严峻。

从国内贸易情况来看，近年来，世界经济增速放缓，自 2022 年 5 月起，受地产端风险事件影响，悲观情绪主导黑色系市场走势，钢铁、矿产品及煤炭等能源品价格有所回调。2023 年 6 月以来，受制造业边际回暖影响，不同类别大宗商品价格呈普涨态势；同年 10 月以来，再次略有回落。2024 年，

受房地产行业持续低迷、供给端产能过剩等因素影响，我国大宗商品价格整体呈下降趋势。2025 年，我国大宗商品市场总体平稳运行，价格呈现“前低后高、企稳回升”的态势，但整体来看，处于高位运行的市场态势，在风险控制方面对国内生产要素和消费品流通企业带来了一定的挑战。

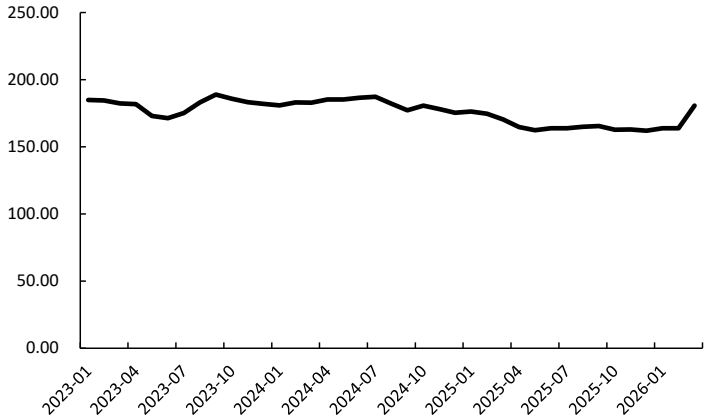


图 1　2023 年以来我国大宗商品价格总指数变化情况

数据来源：Wind

我国对外贸易行业的景气度随着外部经济环境的变化而有所波动。近年来，世界经济疲弱，贸易保护主义持续升温，加之外部环境因素冲击，我国对外贸易发展面临的形势复杂严峻。2023～2025 年，我国货物进出口总额分别实现 41.76 万亿元、43.85 万亿元和 45.47 万亿元；其中，货物出口总额分别为 23.77 万亿元、25.45 万亿元和 26.99 万亿元；货物进口总额分别为 17.98 万亿元、18.39 万亿元和 18.48 万亿元。2026 年 1～9 月，我国货物进出口总额实现 39.94 万亿元，同比增长 18.8%；其中，出口 23.20 万亿元，同比增长 16.4%；进口 16.74 万亿元，同比增长 22.3%。

财富创造能力

2023～2025 年，随着供应链业务规模的收缩，公司营业收入逐年下降，毛利率逐年增长；铁路特种集装箱业务是公司的核心业务，2023～2025 年，业务收入和经营规模均保持增长，特种集装箱发送量和期末保有量均逐年增长，在特种集装箱领域具备很强的竞争优势；供应链管理业务下游客户主要集中于单一主体吉林鑫达钢铁有限公司（以下简称“吉林鑫达”），且其存在被执行人记录等负面舆情，后续需关注吉林鑫达的信用风险及对其的回款风险情况。

公司主要从事铁路特种集装箱、铁路货运及临港物流、供应链管理等业务，其中供应链管理业务是公司营业收入的主要来源，铁路特种集装箱业务是公司毛利润的主要来源；其他业务涉及房地产业务等，收入及毛利润占比均较低。2023～2025 年，随着供应链业务规模的收缩，公司营业收入逐年下降，毛利润和毛利率均逐年增长。2026 年 1～6 月，公司营业收入和毛利润同比均有所下降，毛利率同比略有增长。

铁路特种集装箱业务是公司的核心业务，对公司毛利润的贡献最大，2023～2025 年，该业务营业收入分别为 21.00 亿元、25.36 亿元和 27.20 亿元，逐年增长。经营模式分为两种，一种是铁路线上经营业务，由托运人或发货地外运机构依照铁路运输计划的安排，填写铁路运单并办理托运交货、装箱、交付运输费用后，公司作为代理方进行发车准备并完成铁路线上运输，最终由收货人依据铁路货运单据到铁路系统指定地点进行货物验收及提取，特种集装箱使用费由货运办理站根据货票收取并上缴国铁集团后由国铁集团向公司结算；另一种是特种集装箱现代物流服务业务，即提供“门

对门”的现代物流服务，业务环节除包括集装箱的铁路线上运输部分外，还包括客户开发、物流方案策划、门到门短途汽车运输等。公司运营的铁路特种集装箱主要包括各类干散货集装箱、各类罐式集装箱、冷藏箱、卷钢箱等，以干散货箱为主。2023～2025 年，公司特种集装箱发送量分别为 176.14 万 TEU、184.68 万 TEU、220.38 万 TEU，逐年增长。公司每年对特种集装箱维持一定规模的投入，2023～2025 年投入规模分别为 5.14 亿元、6.64 亿元和 6.34 亿元，有所波动，主要为稳定既有市场以及拓展新的适箱货源，2023～2025 年末，公司特种集装箱保有量分别为 11.36 万只、13.19 万只和 15.30 万只，逐年增长。整体来看，2023～2025 年，铁路特种集装箱业务收入和经营规模均保持增长，在特种集装箱领域具备很强的竞争优势。成本构成方面，主要成本为营运成本，其中以运输费用等物流成本为主。下游客户方面，前五大客户主要为国有物流企业及国有生产性企业，2025 年前五大客户销售额占特种集装箱业务收入的 38.39%，客户集中度一般。

铁路货运及临港物流业务主要指公司在沙鲅铁路从事的铁路货物运输及相关的仓储、装卸、短途运输等物流延伸服务业务，2023～2025 年，该业务营业收入分别为 15.98 亿元、14.17 亿元和 13.90 亿元，逐年下降。铁路货运业务经营主体为沙鲅铁路分公司（以下简称“沙鲅公司”），经营模式为沙鲅公司以铁路承运人的身份与托运人签订货物运输合同，办理承运、货物运输和交付业务并收取运费；临港物流业务经营主体为铁龙营口实业有限责任公司，经营模式为对营口港和营口经济技术开发区各企业单位到发货物提供仓储、转运、装卸等各项业务，收取各项服务费用。2023～2025 年，沙鲅铁路到发量合计分别为 5,727.86 万吨、5,439.78 万吨和 5,888.79 万吨，有所波动。结算方式方面，公司主要采取按照合同次月进行结算的方式，货运及货运代理服务以现金为主，仓储服务结算方式基本为银行承兑汇票。

供应链管理业务主要由子公司中铁铁龙（营口）国际物流贸易有限公司（以下简称“国贸公司”）负责运营，主要经营铁矿、煤、焦炭等大宗商品品类，2023～2025 年，该业务营业收入分别为 108.54 亿元、89.04 亿元和 72.23 亿元，逐年下降。经营模式方面，国贸公司采购炼钢所必须的主要原料，包括铁矿、煤、焦炭等，直接销售给钢厂用于生产，通过原材料的供销差价获利。定价方面，采购价格主要根据市场价格确定。采购方面，前五大供应商主要为贸易型、生产型企业，2025 年前五大供应商采购集中度 33.90%，原则上采取先供货、再付款的方式，结算账期 15～20 天，外矿采购主要以预付款为主。销售方面，下游客户主要集中于吉林鑫达，销售额占比超 99%，客户集中度很高，公司对主要客户赊销账期 10 天。截至本报告出具日，吉林鑫达存在被执行人记录等负面舆情，截至 2025 年末公司对吉林鑫达应收账款 5.52 亿元，未发生违约情形，累计计提坏账准备 0.27 亿元，后续需关注吉林鑫达的信用风险及对其的回款风险情况。

其他业务主要涉及房地产业务等，公司房地产业务以存量项目去化为主，主要地产项目为连海金源项目、颐和天成项目以及连兴里项目，2023～2025 年，该业务营业收入分别为 0.64 亿元、0.91 亿元和 1.01 亿元，逐年增长。连海金源项目的物业类型为普通住宅及商铺，截至 2025 年末已基本销售完毕，剩余可售面积 0.29 万平方米；颐和天成项目物业类型为普通住宅、别墅及商铺，截至 2025 年末剩余可售面积为 5.49 万平方米，由于产品主要是别墅和少量洋房，销售进展较慢，对公司形成一定资金占压（期末账面价值 7.21 亿元），同期末该项目累计计提存货跌价损失为 1.90 亿元，其中 2025 年未新计提跌价损失。连兴里项目于 2024 年 7 月销售开盘，预计销售周期为 3 年，截至 2025 年末已投资额 8.43 亿元，累计预售面积 0.80 万平方米，剩余可售面积为 3.05 万平方米，当年未实现结转收入。

偿债来源与负债平衡

（一）偿债来源

1、盈利能力

2023～2025 年，公司期间费用有所波动，期间费用率逐年增长；营业利润、利润总额和净利润均有所波动，其中 2025 年同比均有所增长。

2023～2025 年，公司期间费用以管理费用和销售费用为主，规模有所波动；期间费用率逐年增长。同期，公司其他收益分别为 0.33 亿元、0.14 亿元和 0.20 亿元，有所波动，主要以政府补助为主；投资收益分别为-0.12 亿元、-0.06 亿元和-0.33 亿元，亏损规模有所波动，主要是权益法核算的长期股权投资亏损。同期，公司营业利润、利润总额和净利润均有所波动，其中 2025 年同比均有所增长；总资产报酬率和净资产收益率均有所波动。2026 年 1～6 月，公司营业利润、利润总额和净利润分别为 5.26 亿元、5.27 亿元和 3.84 亿元，同比均有所增长。

2、资产可变现性

2023～2025 年末，公司总资产规模有所波动，资产结构较为均衡；由于部分地产项目去化进度较慢，需关注存货跌价风险；2025 年末公司固定资产规模较大，占总资产比重较高，对公司资产流动性存在一定不利影响。

2023～2025 年末，公司总资产规模有所波动，资产结构较为均衡，主要包括货币资金、应收账款、存货和固定资产等。其中，公司货币资金主要是银行存款；应收账款主要是公司应收的主营业务款；存货以库存商品、开发产品和开发成本为主，2025 年末账面价值分别为 5.24 亿元、6.09 亿元和 8.43 亿元，其中开发产品为已完工地产项目，开发成本为截至 2025 年末在建地产项目连兴里项目，由于部分地产项目去化进度较慢，需关注存货跌价风险；固定资产主要以集装箱为主，截至 2025 年末账面价值 49.33 亿元，占总资产比重 47.77%，公司固定资产规模较大，占总资产比重较高，对公司资产流动性存在一定不利影响。

受限资产方面，截至 2025 年末，公司受限资产账面价值合计 0.08 亿元，占总资产和净资产的比重分别为 0.08%和 0.11%；截至 2026 年 6 月末，公司受限资产账面价值合计 0.04 亿元，占总资产和净资产的比重分别为 0.04%和 0.05%，均为受限货币资金，受限于银行承兑汇票保证金。

（二）债务及资本结构

2023～2025 年末，公司总负债规模有所波动，以流动负债为主，资产负债率有所波动；公司总有息债务逐年下降，截至 2026 年 6 月末，期末现金及现金等价物余额能够对短期有息债务形成有效覆盖。

2023～2025 年末，公司总负债规模有所波动，负债结构以流动负债为主，主要包括应付账款、合同负债、其他应付款、应付债券和递延所得税负债等。其中，应付账款主要是购货款等，合同负债主要是物流费和购房款等，其他应付款主要是造箱款、保证金和质保金等；应付债券为 2025 年公司债券(第一期)；资产负债率有所波动。

2023～2025 年末，公司总有息债务逐年下降，截至 2026 年 6 月末，公司总有息债务为 5.71 亿元，在总负债中占比 20.06%，其中，公司短期有息债务为 0.43 亿元，在总有息债务中的占比为 7.50%，期末现金及现金等价物余额为 24.37 亿元，能够对短期有息债务形成有效覆盖。

2023～2025 年末，随着未分配利润的逐年增长，公司所有者权益逐年增长，资本实力逐步增强。

截至 2026 年 6 月末，公司不存在对外担保，不存在作为被告的重大未决诉讼情况。

（三）现金流

2023～2025 年，公司经营性现金流持续净流入，对债务及利息的保障能力逐年提升；投资性现金流和筹资性现金流持续净流出。

2023～2025 年，公司经营性现金流持续净流入，且净流入规模逐年增长，对债务及利息的保障能力逐年提升；投资性现金流持续净流出，且净流出规模有所波动，主要是对特种箱购建的投入；筹资性现金流持续净流出，且净流出规模有所波动，其中 2025 年净流出规模同比大幅增长，主要是偿还债务支付的现金大幅增加所致。2026 年 1～6 月，经营性现金流仍为净流入，投资性现金流及筹资性现金流均仍为净流出。

外部支持

近年来，公司能够在政府补助等方面获得支持。

公司是中国铁路系统首家铁路 A 股上市公司，是中国全面经营铁路特种集装箱资产及业务的重要主体，能够在政府补助等方面获得支持。2023～2025 年，计入其他收益的政府补助金额分别为 0.33 亿元、0.14 亿元和 0.20 亿元。

评级结论

综合分析，大公国际评定中铁铁龙集装箱物流股份有限公司信用等级为 $AA+_{pi}$，评级展望为稳定。

附件 1 主要指标的计算公式

指标名称	计算公式
毛利率（%）	（1－营业成本/营业收入）×100%
EBIT	利润总额＋计入财务费用的利息支出
EBITDA	EBIT＋折旧＋摊销
EBITDA 利润率（%）	EBITDA/营业收入×100%
总资产报酬率（%）	EBIT/年末资产总额×100%
净资产收益率（%）	净利润/年末净资产×100%
现金回笼率（%）	销售商品及提供劳务收到的现金/营业收入×100%
资产负债率（%）	负债总额/资产总额×100%
债务资本比率（%）	总有息债务/（总有息债务＋所有者权益）×100%
总有息债务	短期有息债务＋长期有息债务
短期有息债务	短期借款＋应付票据+其他流动负债（应付短期债券）＋一年内到期的非流动负债＋其他应付款（付息项）+其他短期有息债务
长期有息债务	长期借款＋应付债券+长期应付款（付息项）+其他长期有息债务
担保比率（%）	担保余额/所有者权益×100%
经营性净现金流/流动负债（%）	经营性现金流量净额/[（期初流动负债＋期末流动负债）/2]×100%
经营性净现金流/总负债（%）	经营性现金流量净额/[（期初负债总额＋期末负债总额）/2]×100%
存货周转天数[1]	360/（营业成本/年初末平均存货）
应收账款周转天数[2]	360/(营业收入/年初末平均应收账款）
流动比率	流动资产/流动负债
速动比率	（流动资产-存货）/流动负债
现金比率（%）	（货币资金＋交易性金融资产）/流动负债×100%
扣非净利润	净利润-公允价值变动收益-投资收益-汇兑收益-资产处置收益-其他收益-（营业外收入-营业外支出）
可变现资产	总资产-在建工程-开发支出-商誉-长期待摊费用-递延所得税资产
EBIT 利息保障倍数（倍）	EBIT/（计入财务费用的利息支出＋资本化利息）
EBITDA 利息保障倍数（倍）	EBITDA/（计入财务费用的利息支出＋资本化利息）
经营性净现金流利息保障倍数（倍）	经营性现金流量净额/（计入财务费用的利息支出＋资本化利息）

[1] 半年度取 180 天。

[2] 半年度取 180 天。

附件 2 信用等级符号和定义

一般主体主动评级信用等级符号及定义

信用等级		定义
AAA_{pi}		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_{pi}		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_{pi}		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_{pi}		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_{pi}		偿还债务能力较弱，受不利经济环境影响很大，有较高违约风险。
B_{pi}		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_{pi}		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_{pi}		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_{pi}		不能偿还债务。
展望	正面	存在有利因素，一般情况下，信用等级上调的可能性较大。
	稳定	信用状况稳定，一般情况下，信用等级调整的可能性不大。
	负面	存在不利因素，一般情况下，信用等级下调的可能性较大。

注：除 AAA_{pi} 级、CCC_{pi} 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。