证券代码：688009　　证券简称：中国通号　　公告编号：2025-010

中国铁路通信信号股份有限公司 2024年年度募集资金存放与实际使用情况的专项报告

本公司董事会及全体董事保证本公告内容不存在任何虚假记载、误导性陈述 或者重大遗漏，并对其内容的真实性、准确性和完整性依法承担法律责任。

中国铁路通信信号股份有限公司（以下简称“中国通号”、“本公司”或“公司”）根据中国证券监督管理委员会（以下简称“证监会”）《上市公司监管指引 第 2 号——上市公司募集资金管理和使用的监管要求》及《上海证券交易所科创 板上市公司自律监管指引第 1 号——规范运作》的规定，编制了2024年年度关于公司首次公开发行 A 股股票募集资金存放与实际使用情况的专项报告。现将 2024年年度募集资金存放与实际使用情况专项说明如下：

一、募集资金基本情况

根据证监会《关于同意中国铁路通信信号股份有限公司首次公开发行股票注册的批复》（证监许可〔2019〕1135号）的批准，中国通号首次公开发行人民币普通股 18.00亿股，募集资金总额人民币 10,530,000,000 元，募集资金净额为人民币 10,354,342,373.23 元。上述资金已于 2019 年 7 月 16 日全部到位。安永华明会计师事务所（特殊普通合伙）对前述事项进行了审验，并出具《中国铁路通信信号股份有限公司验资报告》（安永华明（2019）验字第 61172338_A01 号）。募集资金到账后，已全部存放于经公司董事会批准开设的募集资金专项账户内，公司与保荐机构、存放募集资金的商业银行签署了《募集资金三方监管协议》。

截至 2024 年 12 月 31 日，募集资金存放银行产生利息（含理财收益）共计人民币 91,028 万元。截至 2024 年 12 月 31 日，公司已累计使用募集资金人民币 584,586 万元，其中先进及智能技术研发项目使用人民币 269,331 万元，先进及智能制造基地项目使用人民币 2,535 万元，信息化建设项目使用人民币 13,126 万元，补充流动资金使用人民币 299,593 万元，募集资金存储账户活期余额为人民币 271,876 万元（含募集资金专户利息收入）。

项目	金额（元）
募集资金账户初始金额	10,380,990,566.04
减：先进及智能技术研发项目投入	2,693,308,905.45
减：先进及智能制造基地项目投入	25,350,000.00
减：信息化建设项目投入	131,264,404.00
减：补充流动资金投入	2,995,934,028.20
减：部分发行费用	26,648,192.81
减：购买理财产品	2,700,000,000.00
减：手续费	1,377.14
加：收到银行利息（含理财收益）	910,280,181.98
募集资金专户年末余额	2,718,763,840.42

二、募集资金存放和管理情况

中国通号于2019年制定《中国铁路通信信号股份有限公司 A 股募集资金管理办法》（以下简称“募集资金管理办法”），经公司2019年度第一次临时股东大会审议通过。该办法对 A 股募集资金存放、使用、投向变更以及管理和监督作了详细规定，并得到严格执行。

公司、保荐机构分别与招商银行股份有限公司北京分行、华夏银行股份有限公司北京西客站支行、兴业银行股份有限公司北京丽泽支行、中国光大银行股份有限公司清华园支行于 2019 年 7 月 16 日签署了《募集资金专户存储三方监管协议》，与中国光大银行股份有限公司北京朝内支行于2022年 12 月 16 日签署了《募集资金专户存储三方监管协议》。截至 2024 年 12 月 31 日，募集资金存放情况如下表所示：

单位：元

开户银行	账号	存款方式	2024年12月31日账户余额
华夏银行股份有限公司北京西客站支行	10235000000194262	活期	2,384,339,440.64
兴业银行股份有限公司北京丽泽支行	321380100100110492	活期	9,311,410.60
中国光大银行股份有限公司北京清华园支行	35360188000100134	活期	销户
招商银行股份有限公司北京分行	955106660688008	活期	271,840.85
华夏银行股份有限公司北京西客站支行	10235000000194251	活期	销户
中国光大银行股份有限公司北京朝内支行	35020188021072032	活期	324,841,148.33
合计	/	/	2,718,763,840.42

三、本年度募集资金的实际使用情况

（一）募集资金投资项目的资金使用情况

经公司第三届董事会第7次会议及 2019年度第一次临时股东大会、2019年度第一次内资股类别股东大会、2019年度第一次 H 股类别股东大会批准，公司将本次发行所募集资金扣除发行费用后投资于先进及智能技术研发项目、先进及智能制造基地项目、信息化建设项目及补充流动资金。截至 2024 年 12 月 31 日募集资金使用情况，详见“募集资金使用情况对照表”。

（二）对闲置募集资金进行现金管理、投资相关产品情况

2024 年 7 月 31 日，公司召开第四届董事会第 23 次会议、第四届监事会第 14 次会议，审议通过了《关于使用暂时闲置募集资金进行现金管理的议案》，同意公司使用额度不超过人民币 27 亿元（包含本数）的闲置募集资金在确保不影响募集资金投资计划进度、不影响公司正常生产经营及确保资金安全的情况下进行现金管理，用于购买安全性高、流动性好、期本型的投资产品（包括但不限于结构性存款、定期存款、大额存单、通知存款等），期限不超过 12 个月。截至 2024 年 12 月 31 日，七天通知存款和大额存单余额 27 亿元，共获得现金管理利息 34,545 万元，现有现金管理产品未发现任何风险情况。

募集资金总额（已扣除券商承销师金及其他发行费用）								1,035,434	本年度投入募集资金总额							10,320
变更用途的募集资金总额								—	已累计投入募集资金总额							584,586
变更用途的募集资金总额比例								—								
承诺投资项目	已变更项目，含部分变更（如有）	募集资金承诺投资总额	调整后投资总额	截至期末承诺投入金额(1)	本年度投入金额	截至期末累计投入金额(2)	截至期末累计投入金额与承诺投入金额的差额(3)=(2)-(1)	截至期末投入进度(%)(4)=(2)/(1)	项目达到预定可使用状态日期	本年度实现的效益	是否达到预计效益	项目可行性是发生大变化				
先进及智能技术研发项目	否	460,000	—	460,000	6,360	269,331	-190,669	58.55	2023年	不适用	不适用	否				
先进及智能制造基地项目	否	250,000	—	250,000	—	2,535	-247,465	1.01	—	不适用	不适用	否				
信息化建设项目	否	30,000	—	30,000	3,960	13,126	-16,874	43.75	2022年	不适用	不适用	否				
补充流动资金	否	295,434	—	295,434	—	299,593	0	100	不适用	不适用	不适用	否				
合计	—	1,035,434	—	1,035,434	10,320	584,585	-455,008	—	—	—	—	—				
未达到计划进度原因（分具体募投项目）	先进及智能制造基地项目主要由公司全资子公司通号（长沙）轨道交通控制技术有限公司建设实施，建设内容包括研发中心、检测实验中心、联合厂房、办公楼等；产品将主要包括高压变电柜及相关产品、有轨电车、CTCS-3 列控系统、智慧城市成套产品、接触线、承力索产品等。先进及智能制造基地项目因外部环境影响，实施条件较之前发生变化，实施进度滞后，公司正在慎重评估，将基于投资者利益最大化原则，根据实际情况和发展战略，积极研究，进一步提高募集资金的使用效益。先进及智能技术研发项目、信息化建设项目因外部环境影响和项目进度不及预期，但该项目实施条件及可行性未发生重大变化，符合公司战略规划，有利于加快公司差异化、定制化、高端化技术和服务竞争优势，有利于提升企业运营效率、加强风险管理、促进决策优化及增强市场竞争力，公司将积极推动实施。公司科研经费更多向原创性引领性技术研究方向倾斜，强化科技创新成果应用与转化；截至 2024 年末，已拥有授权专利 5,248 个，其中发明专利 3,091 个。自 2022 年，启动了司库体系建设，强化资金管理系统，推进财务共享中心和“业、财、税、金、票”一体化系统建设等，目前该等项目正在推进中。															
项目可行性发生重大变化的情况说明	不适用															
募集资金投资项目先期投入及置换情况	不适用															
用闲置募集资金暂时补充流动资金情况	不适用															
对闲置募集资金进行现金管理，投资相关产品情况	2024 年 7 月 31 日公司召开第四届董事会第 23 次会议、第四届监事会第 14 次会议，审议通过了《关于使用暂时闲置募集资金进行现金管理的议案》，同意公司使用额度不超过人民币 27 亿元（包含本数）的闲置募集资金在确保不影响募集资金投资计划进度、不影响公司正常生产经营及确保资金安全的情况下进行现金管理，用于购买安全性高、流动性好、期本型的投资产品（包括但不限于结构性存款、定期存款、大额存单、通知存款等），期限不超过 12 个月。截至 2024 年 12 月 31 日，七天通知存款和大额存单余额 27 亿元，共获得现金管理利息 34,545 万元，现有现金管理产品未发现任何风险情况。															
用超募资金永久补充流动资金或归还银行贷款情况	不适用															
募集资金结余的金额及形成原因	不适用															
募集资金其他使用情况	不适用															

注1：先进及智能技术研发项目截至报告期末累计投入资金 269,331 万元。其中先进轨道交通控制系统及关键技术研发投入人民币 204,788 万元，轨道交通智能综合运维系统及技术研发投入人民币 17,487 万元，智慧城市及行业通信信息系统研发投入人民币 35,841 万元，适用于轨道交通的芯片技术研发投入人民币 1,372 万元，轨道交通智能建造技术研发投入人民币 9,842 万元。

注2：截至 2024 年 12 月 31 日，募集资金使用情况对照表中，实际补充流动资金项目投入金额人民币 299,593 万元，其中包括初始承诺投资总额人民币 295,434 万元及对应专项银行账户中产生的活期利息人民币 4,159 万元。

注3：个别数据加总后与相关数据汇总数存在尾差情况，系计算时四舍五入造成。

证券代码：688009　　证券简称：中国通号　　公告编号：2025-011

中国铁路通信信号股份有限公司 2024年度利润分配方案公告

本公司董事会及全体董事保证本公告内容不存在任何虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对其内容的真实性、准确性和完整性依法承担法律责任。

重要内容提示：

● 公司拟每10股派发现金股利人民币 1.70 元（含税）。公司不送红股，不进行资本公积转增。

● 本次利润分配以实施权益分派股权登记日登记的总股本为基数，具体日期将在权益分派实施公告中明确。

● 在实施权益分派的股权登记日前公司总股本发生变动的，拟维持每股分配金额不变，相应调整分配总额，并将另行公告具体调整情况。

● 公司不触及《上海证券交易所科创板股票上市规则（2024 年 4 月修订）》（以下简称《科创板股票上市规则》）第 12.9.1 条第一款第（八）项规定的可能被实施其他风险警示的情形。

一、利润分配方案内容

（一）利润分配方案的具体内容

经立信会计师事务所（特殊普通合伙）审计，截至 2024 年 12 月 31 日，母公司可供分配利润为人民币 21.92 亿元。经第四届董事会第 27 次会议审议通过，公司 2024 年度拟以实施权益分派股权登记日登记的总股本为基数分配利润，本次利润分配方案如下：

公司拟向全体股东每 10 股派发人民币 1.70 元现金股利（含税），其中内资股东以人民币支付、H 股股东以港币支付，港币汇率以宣布派发股利之日前 3 个工作日中国人民银行公布的有关外汇的平均收市价折算。截至 2024 年 12 月 31 日，公司总股本 10,589,819,000 股，以此计算合计拟派发现金红利总额为人民币 18.00 亿元（含税），占公司 2024 年度归属于上市公司股东净利润的 51.51%。2024 年度公司不送红股，不进行资本公积转增。

在实施权益分派的股权登记日前公司总股本发生变动的，拟维持每股分配金额不变，相应调整分配总额，并将另行公告具体调整情况。

本方案尚需提交公司股东大会审议。

（二）是否可能触及其他风险警示情形

否。

本次利润分配符合相关法律法规及公司章程的规定，不触及《科创板股票上 市规则》第 12.9.1 条第一款第（八）项规定的可能被实施其他风险警示的情形，相关数据及指标如下表：

项目	本年度	上年度	上上年度
现金分红总额（元）	1,800,269,230.00	1,800,269,230.00	1,800,269,230.00
归属于上市公司股东的净利润（元）	3,494,725,837.36	3,477,326,647.54	3,633,640,258.62
母公司报表本年度末累计未分配利润（元）	2,192,156,362.38		
最近三个会计年度累计现金分红总额（元）	5,400,807,690.00		
最近三个会计年度累计回购注销总额（元）	0		
最近三个会计年度平均净利润（元）	3,535,230,914.51		
最近三个会计年度累计现金分红及回购注销总额（元）	5,400,807,690.00		
最近三个会计年度累计现金分红及回购注销总额是否低于3000万元	否		
现金分红比例（%）	152.77		
现金分红比例是否低于30%	否		
最近三个会计年度累计研发投入金额（元）	5,950,289,966.29		
最近三个会计年度累计研发投入金额是否在3亿元以上	是		
最近三个会计年度累计营业收入（元）	109,678,470,978.24		
最近三个会计年度累计研发投入占累计营业收入比例（%）	5.43		
最近三个会计年度累计研发投入占累计营业收入比例是否在15%以上	否		
是否触及《科创板股票上市规则》第12.9.1条第一款第（八）项规定的可能被实施其他风险警示的情形	否		

二、公司履行的决策程序

（一）董事会会议的召开、审议和表决情况

公司于2025年3月28日召开公司第四届董事会第27次会议，会议以6票同意、0票反对、0票弃权审议通过《公司2024年度利润分配方案》，并同意将该利润分配方案提交公司2024年年度股东大会审议。

（二）监事会意见

监事会认为该利润分配方案考虑了公司的财务状况和长远发展，不存在损害股东利益情形，有利于公司持续稳定发展。表决程序公开透明，审议程序符合法律、法规及《公司章程》的规定。同意将此议案提交公司2024年年度股东大会审议。

三、相关风险提示

本次利润分配方案结合了公司发展阶段、未来的资金需求等因素，不会对公司经营现金流产生重大影响，不会影响公司正常经营和长期发展。

本次利润分配方案尚需提交公司2024年年度股东大会审议通过后方可实施。

特此公告。

中国铁路通信信号股份有限公司董事会

2025年3月29日

公司代码：688009.SH　　公司简称：中国通号

03969.HK

中国铁路通信信号股份有限公司 2024年年度报告摘要

第一节 重要提示

1、本年度报告摘要来自年度报告全文，为全面了解本公司的经营成果、财务状况及未来发展规划，投资者应当到www.sse.com.cn网站仔细阅读年度报告全文。

2、重大风险提示

请查阅2024年年度报告第四节“管理层讨论与分析”中有关风险的说明。

3、本公司董事会、监事会及董事、监事、高级管理人员保证年度报告内容的真实性、准确性、完整性，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并承担个别和连带的法律责任。

4、未出席董事情况

未出席董事职务	未出席董事姓名	未出席董事的原因说明	被委托人姓名
董事	张权	其他重要工作安排	楼齐良

5、立信会计师事务所（特殊普通合伙）为本公司出具了标准无保留意见的审计报告。

6、公司上市时未盈利且尚未实现盈利

□是　√否

7、董事会决议通过的本报告期利润分配预案或公积金转增股本预案

经公司第四届董事会第27次会议审议，公司拟以2024年12月31日的总股本10,589,819,000股为基数，向全体股东每10股派发人民币1.7元（含税）的现金红利，合计1,800,269,230元人民币。本利润分配预案尚需公司2024年年度股东大会审议通过。

8、是否存在公司治理特殊安排等重要事项

□适用　√不适用

第二节 公司基本情况

1、公司简介

1.1 公司股票简况

√适用　□不适用

公司股票简况				
股票种类	股票上市交易所及板块	股票简称	股票代码	变更前股票简称
A股	上交所科创板	中国通号	688009	无
H股	香港联交所主板	中国通号	03969	无

1.2 公司存托凭证简况

□适用　√不适用

1.3 联系人和联系方式

	董事会秘书
姓名	李连南
联系地址	北京市丰台区汽车博物馆洋路1号院中国通号大厦A座19层
电话	010-50809286
传真	010-50809075
电子信箱	ir@crsc.cn

2、报告期公司主要业务简介

2.1 主要业务、主要产品或服务情况

公司自成立起就承担起发展民族产业与民族技术的重任，长期以来始终专注于轨道交通控制系统技术及其衍生应用的研究与探索，作为保障国家轨道交通安全运营的核心企业，持续为全球客户提供优质的轨道交通控制系统全产业链一体化服务。公司高度重视技术的积累与持续创新，把创新作为中国通号持续发展的永恒主题和第一动力，主动面向世界科技前沿，加速科技创新与成果转化，引领行业技术发展，努力保持行业领先地位。在为国家轨道交通运营提供安全与高效的核心技术支撑的同时，不断利用深厚的技术积淀拓展新的市场领域，为国家现代化和数字化发展建设助力。

公司轨道交通核心业务为：1）设计集成，主要包括提供轨道交通控制系统相关产品的系统集成服务及为轨道交通工程为主的项目建设提供设计和咨询服务；2）设备制造，主要包括生产和销售信号系统、通信信息系统产品及其他相关产品；3）系统交付，主要包括轨道交通控制系统项目施工、设备安装及维护服务。

报告期内，公司调整总体发展战略，坚持以“智能控制”为根技术，聚焦轨道交通和低空经济“双赛道”，巩固拓展轨道交通通信信号工程设计、列控系统装备、工程技术服务“三位一体”全产业链优势，培育低空空域管控业、无人机制造业、服务运营业，构建低空经济生态的“三业一态”产业格局，强化科技创新主体地位，培育发展新质生产力，增强服务国家重大战略功能，加速读具有全球竞争力的世界一流高科技产业集团。

报告期内，公司持续优化升级轨道交通控制系统产业，加快信号产业数智化升级，推动系统产品谱系化发展，巩固轨道交通“三位一体”全产业链优势。加快布局进入低空经济新赛道，明确科技创新、产业布局和市场推进的发展路径，低空经济“三业一态”产业格局初具形态。在产品研发方面，自主研发低空空域管控系统（ID-Space）在南安实现落地应用；在技术创新方面，与院士专家团队开展合作，构建以“低空空域管控”为核心、“低空通信、感知反制、数字底座、无人机”四项研究为协同的“1+4”联合创新体系，成功申报“低空空域智能管控北京市重点实验室”；在行业标准方面，参与完成工信部主导的《低空智能网联体系参考架构（2024版）》白皮书编制，负责“五方三层两体系”中的应用系统层内容编制；在场景应用方面，携手中信集团、中国邮政、中国铁塔，在低空交通、物流、工业巡检、城市管理等方面构建全场景应用示范，打造合肥工业巡检、重庆地铁巡检、云南怒江州草果运输、贵州榕江县“村超+低空”等示范项目。报告期内，公司核心业务仍为轨道交通控制系统及其衍生业务，业务组成没有发生重大变化。

2.2 主要经营模式

公司立足于中国轨道交通控制系统领域，对我国铁路及城市轨道交通政策、运行模式、市场环境等市场要素具有深刻的理解，所采用的商业模式充分适应市场环境，稳定而高效。公司充分运用智能控制的先发技术优势和资源协同能力，将智能控制技术向低空经济领域延伸，不断优化低空领域的技术创新和系统解决方案，并创新性提出“轨道+低空”融合发展模式，双赛道共同发力、协同发展。

公司订单获取方式主要通过公开招标，生产原材料的获取采用集中采购为主方式。在轨道交通领域，依靠高效成熟的设计集成、设备制造及系统交付业务模式为客户提供轨道交通控制系统一体化全方位服务或定制化的专业服务。在低空经济领域，为客户提供低空空域管控谱系产品研发及应用、无人机相关设备制造及销售，以及工业巡检、低空物流、载人运输等场景运营服务。

1.销售模式

公司全面参与国内用户的招标采购活动并积极参与国外用户的采购活动，由公司市场经营部作为市场经营归口管理部门，负责建立健全公司市场营销体系，制订市场管理相关制度，并监督和检查公司各级市场销售活动。公司充分发挥行业核心技术和品牌影响力，秉持用户需求为首、提供高安全性、高可靠性产品和高效率服务的宗旨，通过投标、商务谈判等市场化方式获得产品和服务订单。

2.生产及服务模式

公司为顺应中国铁路及城市轨道交通系统整体运行模式，建立了成熟稳定的设计集成、设备制造及系统交付等业务生产及服务模式，同时依托强大的技术实力，可根据国内外业主的特定需求提供定制化的生产及服务，公司提供的相关产品及服务均可严格依照合同要求按期、保质完成。由公司工程技术部作为设计集成和系统交付业务生产服务归口管理部门，公司科技创新与信息化部作为设备制造业务生产服务归口管理部门，分别负责制定生产服务管理相关制度，并监督和检查公司各级生产服务活动。

3.采购模式

公司各类采购活动均严格遵循国家相关法律法规并依照《中国铁路通信信号股份有限公司采购管理办法》规范进行，根据实际情况选择公开招标、邀请招标、竞争性谈判等采购方式，确保采购效率。公司主要推行集中采购制度，由公司市场经营部作为采购活动的归口管理部门，负责制定修订采购管理相关制度，并监督和检查公司各级采购活动。集中采购制度分为两级进行实施，包括公司总部集中采购和下属二级企业集中采购两种模式，二级企业亦存在完善的采购管理机制，由专职采购部门独立归口管理下属企业的采购活动。

4.管理模式

公司实行股份公司总部牵头抓总、二级企业主体经营、三级企业执行落实的市场经营管理体制，构建上下贯通、协同运转、科学高效的内部组织体系。通过完善“总部—二级企业—三级企业”管理架构体系，实现“战略引领和管控中心—业务运营和利润中心—执行中心和成本中心”贯通，总部突出战略决策、资源配置、安全质量监督、科技创新统筹、产业孵化、风险管控六中心定位，发挥战略管控、科技资源整合、新产业孵化等作用，做实做强“战略+运营管控型”总部；二级企业立足战略执行、市场开发、业务运营、收入利润、科技创新、安全质量管理、人才培育七中心定位，发挥经营主体、创新主体和产业主体作用，实现业务和经济效益双提升；三级企业坚守业务执行与成本控制定位，做好业务支撑，提升精益化水平，提高效率效益，形成更高质量的投入产出关系。

2.3 所处行业情况

(1). 行业的发展阶段、基本特点、主要技术门槛

从全球铁路行业看，根据牛津经济研究院（Oxford Economics）对全球各区域的基础设施建设投资预测，全球铁路总投资额将从2020年的3820亿美元增长到2040年的5650亿美元，年复合增长率为1.88%。从累计投资规模上看，预计全球除中国外2020-2040年共计21年间铁路基建的总投资额累计将达到51370亿美元。除中国外，欧洲仍然是未来铁路基建投资规模最大的领域，2020-2040年欧洲铁路投资累计规模将达到23850亿美元，亚洲（除中国外）位列第二，将达到16020亿美元，其次是美洲8230亿美元，澳洲1690亿美元，以及非洲1580亿美元，国际铁路基础设施建设仍将处于较高水平阶段。

国内铁路行业看，固定资产投资从2023年企稳回升，在2024年创下8506亿元的历史最高点，重回高位投资水平，“十四五”时期总投资额有望超3.8万亿元，与“十三五”时期基本持平。而随着我国铁路运营里程的不断增长，铁路改造、运维方面的投资额呈现提高趋势。“十一五”和“十二五”前期开通运营的过万公里高速铁路陆续进入大修改造期，普速铁路新建里程逐渐增多，同时将重点围绕既有线电化、标准提升和扩能改造等持续推进通道项目改扩建。因此，国内铁路行业处于新建与升级改造并重的发展阶段。

从全球城市轨道交通行业来看，受城市发展阶段与发展模式的影响，世界各区域城市轨道交通结构存在较大差异，亚洲与美洲的城市轨道交通以地铁为主，欧洲城市轨道交通以有轨电车为主。根据包括公共交通国际联会（UITP）在内的国际研究机构数据显示，“十四五”期间，全球（除中国外）城市轨道交通新增里程预计在8000-10000公里，其中亚洲（除中国外）新增里程占比半数左右，位居第一，其次为欧洲、北美，市场空间较大。

从国内城市轨道交通行业来看，“十四五”时期以来，我国新增城市轨道交通运营里程超4000公里，至期末有望达到5000公里以上，将超过“十三五”时期新增运营里程总和。到2025年末，全国城市轨道交通运营里程预计达到1.3万公里以上，其中上海和北京预计分别形成1000公里以上的城市轨道交通线网。“十四五”时期预计将维持较高投资水平，信号控制系统设备市场规模预计每年100亿元左右。市域快轨、跨坐式单轨、自动导向轨道交通等中小运量城轨制式发展需求逐步释放，早期投产的地铁线路更新改造加快推进，预计我国城市轨道交通行业仍处于稳定发展时期。

轨道交通控制系统行业核心技术具有门槛高的基本特点，所提供的产品及服务对安全性、可靠性、稳定性和可持续性均有极高要求，相关供应商需要具备强大的技术研发能力、深度的行业技术掌握能力、成熟的产品研制和测试验证能力，以及极强的抗风险能力、快速的需求响应能力，才能长期持续提供可靠优质的产品与服务。本行业还具备显著的周期性特点，这是由轨道交通建设维护本身的特性及相关产品系统核心元器件迭代所决定的，依照相关技术规范要求结合行业惯例，高铁轨道交通控制系统的生命周期一般在10-15年左右，部分室外设备系统受环境因素影响更新周期更短。

低空经济连续两年写入政府工作报告，2025年提出推动商业航天、低空经济等新兴产业安全健康发展。工业和信息化部、科学技术部、财政部、中国民用航空局印发《通用航空装备创新应用实施方案（2024—2030年）》提出到2030年，推动低空经济形成万亿级市场规模。目前，低空经济在由点转面的发展阶段，将面临跨区域互通、多供给主体互联、同区域融合飞行等现实问题。公司凭借其深厚的技术积累与资源整合能力，培育发展低空经济，既是坚决履行中央企业职责使命，服务国家重大战略的必然要求，也是顺应新一轮科技革命和产业变革的客观需要，更是自身高质量发展的现实选择。针对“管不住”就“飞不起”的行业痛点，组建产学研用联合创新团队，创新性推出低空空域智能管控系统，依托速差分层和群组飞行管控技术，为客户提供安全、灵活、高效、智能的低空空域管控产品及服务。

(2). 公司所处的行业地位分析及其变化情况

虽然市场格局不断变化且竞争也愈发激烈，公司作为全球一流的轨道交通控制系统解决方案提供商，继续保持业界领先的地位。截至2024年末，公司的高速铁路控制系统核心产品及服务所覆盖的总中标里程继续位居世界第一；在国内高速铁路控制系统集成项目，以及核心设备中轨道电路、调度集中系统、计算机联锁、CTCS-3车载自动防护系统、无线闭塞中心和列控中心等产品方面，公司的市场占有率持续位居行业领先地位；在国内城市轨道交通领域，公司的核心城市轨道交通控制系统产品覆盖了我国已运营及已完成控制系统招标的40多个城市180余条线路，继续强势领跑。公司通过加快海外经营布局，持续加强海外市场资源投入，充分利用匈塞高铁、雅万高铁等海外项目的高质量开通、推进所赢得的良好口碑，有力提升公司在全球轨道交通市场的品牌力与影响力，正逐步成为国际轨道交通控制系统领域的重要参与者。

公司积极布局战略性新兴产业，培育进入低空经济领域。依托轨道交通控制系统核心技术优势，将地面调度系统向低空经济领域延伸，自主研发低空空域智能管控系统，该系统兼顾安全与效率，具有高效运控、自动反制等特点，可以解决多架航空器间隔追踪运行、冲突检测避障、非合作无人机识别等关键问题。

公司未来将继续把握行业发展的有利趋势与机遇，坚持科技引领、创新驱动、数字赋能、资本助力，打造“创新型、科技型、数智化、国际化”企业，发展成为技术创新更领先、系统安全更可靠、产业布局更合理、业务结构更优化、管理水平更先进、质量效益更优良、品牌形象更受信赖的轨道交通特色产业集团，努力建成世界一流企业。

(3). 报告期内新技术、新产业、新业态、新模式的发展情况和未来发展趋势

随着我国经济快速发展与城市群进程加快，干线铁路、城际铁路、市域（郊）铁路、城市轨道交通等多种制式在城市群区域中发挥了主要交通骨干作用。但受管理模式及技术发展限制，区域内各制式间没有形成联动，制约着运输效率和服务质量的提升。随着大数据分析、互联网+、物联网、人工智能、图像识别、网络通信等技术的快速发展，为实现区域轨道交通协同运输与综合服务理论及技术研究提供了可行性。基于各种先进信息技术，构建区域轨道交通最强“智慧大脑”，实时推演客流、列车流及设施设备态势，提供全网运输计划协同编制与动态调整，强化综合保障与联动响应处置，从而实现区域轨道交通新变革，增强轨道交通吸引力、缓解城市交通拥堵、促进城市群高质量发展。公司自主研发了区域轨道交通协同运输和服务系统，完成了现场示范应用。

《中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》提出了建设现代化的都市圈的要求；依托辐射带动能力较强的中心城市，提高1小时通勤圈协同发展水平，培育发展一批同城化程度高的现代化都市圈。以城际铁路和市域（郊）铁路等轨道交通为骨干，打通各类“断头路”、“瓶颈路”，推动市内市外交通有效衔接和轨道交通“四网融合”，提高都市圈基础设施连接性贯通性，市域（郊）铁路/城际铁路建设比重在铁路基建领域的逐步增加。公司根据不同地区市域（郊）铁路需求，开展了多制式控制系统融合研究，完成了兼容型车载设备研制，完成了市域铁路CTCS2+ATO系统3分钟自动折返、20秒自动换端功能现场试验。

《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；要聚焦载运工具、工程装备、生产作业装备、应急保障装备等交通运输装备的瓶颈问题，推动产业链上下游协同开展攻关与示范应用，提升相关技术和产品自主化研发能力和水平。公司正在积极推进科技创新机制改革，加快推动重大铁路工程通信信号系统方案研究，加速推进高水平科技自立自强，发力智慧城轨建设，助力“轨道上的京津冀”、长三角地区交通运输更高质量一体化、成渝地区一体化综合交通运输、粤港澳大湾区交通建设，将交通运输的重要部署落实到企业各项行动任务之中。

《交通强国建设纲要》中指出：到2035年，基本建成交通强国。优化运输结构，加快推进港口集疏运铁路、物流园区及大型工矿企业铁路专用线等“公转铁”重点项目建设，推进大宗货物及中长距离货物运输向铁路和水运有序转移。铁路运输行业迎来了重要的发展机遇。铁路运输企业需要提高运输组织效率，拓展发展空间，提升传统运输组织方式、生产作业方式、营销服务方式、信息服务方式，加强运输调度指挥，强化业务协同运作，提高运输组织效率，提升货运列车运输能力，压缩全程作业时间，保证货物运到时限。公司自主研发了铁路货运综合调度指挥管理系统，并已完成现场开通应用。同时，公司以中国高铁控制和自动驾驶技术为基础，自主研发了重载货运列车自组网高密度自动运行控制系统，旨在提升运输效率、挖掘行车潜能、提高货运列车运行品质、降低司机劳动强度、降低运输能耗，大幅提升货运铁路运输综合效能，满足我国重载铁路日益增长的运能运量需求。

《关于加快建设统一开放的交通运输市场的意见》提出：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，提升综合交通运输效率、加快建设交通强国。持续推进空管体制改革，深化低空空域管理改革，发展通用航空和低空经济。适度超前开展交通基础设施建设，加快建设国家综合立体交通网主骨架，提升国家综合货运枢纽能力。推动交通运输绿色智慧转型升级，强化交通运输能耗与碳排放数据共享。推进数据和技术赋能交通运输发展。随着以上政策落地，预计将释放更多铁水、公铁、空陆等多式联运、智能化运行控制、大数据中心等装备和系统需求。

时速400公里以上高速铁路是目前多个国家追求的目标或发展方向。为保持我国高铁在速度领域的领先优势，国家“十四五”规划纲要重点工程“CR450科技创新工程”已全面展开，成渝中线高铁线路也已开工建设，预计2026年具备现场试验条件，2027年开通运营，后续既有条件良好高铁线路也将面临提速改造升级的需求。目前，公司开展面向更高速度列控系统的研究，以新建时速400km以上高速铁路和既有条件良好高铁线路的提速改造为目标市场，为两种应用场景提供系统解决方案和关键技术装备，突破既有C3系统支持450km/h高速运行的安全控制和设备可靠性难题，丰富拓展我国高速铁路列控技术基础理论和工程实践经验，有利于在我国铁路后续大规模路网改造。

3、公司主要会计数据和财务指标

3.1 近3年的主要会计数据和财务指标

单位：元　币种：人民币

	2024年	2023年		本年比上年增减(%)	2022年
		调整后	调整前		
总资产	117,890,875,515.13	118,990,487,731.74	118,990,487,731.74	-0.92	116,806,544,483.88
归属于上市公司股东的净资产	48,025,007,375.97	46,812,051,906.86	46,812,051,906.86	2.59	45,323,917,197.95
营业收入	32,473,033,766.06	37,002,229,438.89	37,002,229,438.89	-12.24	40,203,207,773.29
归属于上市公司股东的净利润	3,494,725,837.36	3,477,326,647.54	3,477,326,647.54	0.50	3,633,640,258.62
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	3,268,375,928.61	3,266,204,579.74	3,266,204,579.74	0.07	3,416,830,555.97
经营活动产生的现金流量净额	5,236,128,730.31	2,058,033,862.99	2,058,033,862.99	154.42	2,082,161,660.88
加权平均净资产收益率(%)	7.34	7.54	7.54	减少0.2个百分点	8.17
基本每股收益(元/股)	0.32	0.32	0.32	-	0.33
稀释每股收益(元/股)	0.32	0.32	0.32	-	0.33
研发投入占营业收入的比例(%)	6.28	5.51	5.51	增加0.77个百分点	4.66

3.2 报告期分季度的主要会计数据

单位：元　币种：人民币

	第一季度（1-3月份）	第二季度（4-6月份）	第三季度（7-9月份）	第四季度（10-12月份）
营业收入	6,509,426,910.25	7,740,882,375.47	6,563,845,030.93	11,658,879,449.41
归属于上市公司股东的净利润	604,490,948.26	994,572,928.17	759,533,438.23	1,136,128,522.70
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益后的净利润	594,368,032.17	965,926,187.28	712,812,254.73	995,269,454.43
经营活动产生的现金流量净额	2,082,321,318.72	890,396,245.39	427,804,396.10	1,835,606,770.10

季度数据与已披露定期报告数据差异说明

□适用　√不适用

4、股东情况

4.1 普通股股东总数、表决权恢复的优先股股东总数和持有特别表决权股份的股东总数及前10名股东情况

单位：股

截至报告期末普通股股东总数(户)	65,200						
年度报告披露日前上一月末的普通股股东总数(户)	64,547						
截至报告期末表决权恢复的优先股股东总数(户)	不适用						
年度报告披露日前上一月末表决权