公司代码：688015　　公司简称：交控科技

# 交控科技股份有限公司 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

公司可能存在的风险已在本报告中“第三节管理层讨论与分析”中“四、风险因素”部分详细描述，敬请投资者注意投资风险。

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、公司全体董事出席董事会会议。

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

经立信会计师事务所（特殊普通合伙）审计，公司2024年度合并报表实现归属于母公司股东的净利润为83,572,185.56元，截至2024年12月31日，母公司期末可供分配利润为人民币687,450,898.66元。公司2024年度拟以分红派息登记日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股派发现金红利2.30元（含税）。截至2024年12月31日，公司总股本188,680,742股，以此计算合计拟派发现金红利43,396,570.66元（含税）。2024年度公司现金分红比例为当年实现归属于母公司股东净利润的51.93%。本年度不进行公积金转增股本，不送红股。

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 | 上海证券交易所科创板 | 交控科技 | 688015 | 不适用 |

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（信息披露境内代表） | 证券事务代表 |
|---|---|---|
| 姓名 | 黄韵 | 张瑶 |
| 联系地址 | 北京市丰台区智成北街3号院交控大厦1号楼1层101室 | 北京市丰台区智成北街3号院交控大厦1号楼1层101室 |
| 电话 | 010-83606086 | 010-83606086 |
| 传真 | 010-83606009 | 010-83606009 |
| 电子信箱 | ir@bj-tct.com | ir@bj-tct.com |

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

公司的主营业务是以具有自主知识产权的CBTC技术为核心，专业从事城市轨道交通信号系统的研发、关键设备的研制、系统集成以及信号系统总承包、维保维护服务及其他相关技术服务等。

公司经营理念主要着眼轨道交通全生命周期，在规划阶段推广新技术应用、建设阶段提供高产品质量、运营阶段给予高效率保障、维保阶段提供托管式服务、改造阶段在充分保障安全情况下提升客户运营效率，将公司由传统设备集成商的角色发展成为全生命周期提供管家式服务的轨道交通整体解决方案提供商。

公司主要产品有基础CBTC系统、I-CBTC系统、FAO系统、PB-TACS系统等，并在信号系统的基础上，将业务范围延伸至城轨云系统、智能运维系统等。上述产品适用于城市轨道交通、客运铁路、重载（货运）铁路、市域轨道交通等多个制式，并适用于新建线路、既有线路升级改造、运营维保服务等不同领域。

基础CBTC系统：基于通信的列车运行控制系统，采用先进的通信、计算机技术，连续控制、监测列车运行的移动闭塞方式，通过车载设备、轨旁通信设备实现列车与车站或控制中心之间的信息交换，完成列车运行控制。

I-CBTC系统：互联互通的CBTC系统是基于统一规范和标准，实现不同厂商的信号设备互联互通，实现列车跨线运营的CBTC系统。I-CBTC系统提高了设备的利用率和运营能力，主要应用了跨系统衔接技术、协同控制技术。

FAO系统：全自动运行系统应用了无人驾驶技术、跨专业融合联动技术的系统，实现了全功能自动化运行、无司机在线参与值守的列车运行控制。

PB-TACS系统：基于感知的车车通信列车运行控制系统是新一代列车运行控制系统，系统具备架构简化、设备精简的特点，同时应用了多传感器融合的智能感知、多车运行控制资源管理、基于多模融合的高性能可扩展一体化智能车载平台等关键技术，实现了列车追踪间隔、折返间隔等系统性能的有效提升。

城轨云系统：应用了云平台、边缘计算技术，将信号、综合监控、AFC、企业信息化等在内的多个业务系统通过统一云平台实现线网级综合应用。

智能运维系统：应用大数据、物联网、云计算、人工智能等技术，研发出轨道交通关键装备运维增强技术和平台，实现整体运维过程的智能化、各种运营信息系统的信息集成和协同，提高运营服务效率，降低运营成本。

截至2024年底，公司共承担包括北京、成都、深圳、重庆、天津、宁波、杭州、贵阳、西安、郑州、洛阳、济南等32个城市，累计2,841公里的信号系统项目建设，业务覆盖了全国大部分区域。2024年公司高质量交付轨道交通线路10条。

2.2 主要经营模式

公司的主要经营模式为在自主研发和生产关键设备的基础上，通过招投标的方式以总承包商形式承接城市轨道交通信号系统工程项目，公司从分包商采购部分信号系统子系统，与公司自主研制和生产的核心子系统进行系统集成，同时根据用户需求对信号系统产品进行再开发，为城市轨道交通用户提供定制化的信号系统整体解决方案。此外，公司也积极开展新技术推广和维保维护业务。

新技术推广方面，公司抓住轨道交通的新技术需求，自主完成产品的设计、软硬件系统的开发，通过成立联合实验室或创新研究院的形式进行技术攻关，通过示范工程实施或现场工程试验等形式实现新技术的推广应用。

公司维保维护项目主要为信号系统质保期结束后的售后服务（主要包括信号系统备品销售及技术服务）和包含信号系统在内的轨道交通正式运营期间的弱电系统运营维护工作。通过与业主单位成立合资公司的形式，为当地及周边城市的客户提供高效的轨道交通维保维护服务。

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

我国城市轨道交通体系经历了从零散的萌芽到密集织网、由局部线路向综合交通网络的深刻变革，对于提升公众出行效率、纾解城市交通压力、驱动区域经济一体化等方面起到了不可或缺的推动作用。中国城市轨道交通协会发布的《城市轨道交通发展战略与“十四五”发展思路研究报告》指出，到2035年我国要基本建成便捷顺畅、经济高效、绿色集约、智能先进、安全可靠的现代化高质量国家综合立体交通网，实现国际国内互联互通、全国主要城市立体畅达、县级节点有效覆盖，有力支撑起括都市区1小时通勤的“全国123出行交通圈”。交通基础设施质量、智能化与绿色化水平居世界前列，交通运输全面适应人民日益增长的美好生活需要，有力保障国家安全。

“十四五”以来，我国城市轨道交通建设快速、稳步发展。未来，在城市轨道交通新线建设、线路改造、维保服务、市域铁路等方面都有开阔的市场空间，轨道交通行业将朝着多元化、智慧化、可持续化的方向发展，为城市居民提供更加便捷、高效、环保的出行方式。截至2024年12月，我国已有56个城市开通了城市轨道交通项目，运营项目包括地铁、轻轨、市域铁路、单轨、有轨电车等，运营总里程超过1.1万公里。发展速度、建设规模均位居世界前列，目前已成为世界上城市轨道交通运营里程最长的国家。

2024年中国城市轨道交通发展健康有序。据公开资料显示，目前城市轨道交通仍执行严控政策，国家发改委仍不受理一般地级市首轮建设规划，已有城市轨道交通的城市从严控制新一轮建设规划审批。根据RT轨道交通发布的《2024年中国城市轨道交通市场数据报告》，2024年城市轨道交通行业共有20座城市发布了52个信号系统中标项目，涉及25条新建线路，6条大修改造线路，14条延长线，7个普通改造项目以及2个增购/基地项目，中标金额合计超过130亿元。对比过去3年城轨信号系统市场变化情况，2024年的中标项目数量及中标金额呈现一定幅度的增长。相比2023年，中标项目总数量从42个增长到52个，中标金额实现了超过10%的增长，新建线路的中标项目数量略有增加，但是总中标金额全年占比出现较大幅度的下滑。据RT轨道交通初步预测统计，2025年将有42条新建/延伸线、1,166.8公里里程的线路进行信号系统的招标，根据CBTC信号系统每公里造价1,000万元进行测算，预计2025年我国城轨新建线路与延伸线路信号市场招标总额达到116亿元。

改造线路方面，《2024年中国城市轨道交通市场数据报告》显示，2024年的信号系统改造项目呈现较大幅度的增长，2024年全年占比由2023年的6.75%提升至2024年的30.56%，可见随着城轨线路投入运营的年限逐年增长，信号系统改造市场的空间正在逐步显现。根据《2024中国城市轨道交通建设市场发展报告》统计，自20世纪60年代建成第一条地铁线路以来，我国城轨交通经过五十多年的发展，运营里程已达11,590公里。据中国城市轨道交通协会统计，内地已开通运营15年以上城市有10个，共31条线，其中已开通运营20年（含）以上的线路共有9条，约335公里；开通15-20年的线路共有22条，约834公里；开通运营10年以上的城市19个，开通运营10年-15年的线路共有51条，约1,832公里。这些已开通15年以上的线路相关设备设施系统的设计使用寿命和服役年限已接近期限，10年以上的线路也将陆续进入设备更新周期，更新改造需求已较为迫切。同时，国家发展改革委已将城轨既有线改造列入超长期国债的申报范围予以支持。可以预见，未来城市轨道交通行业既有线改造将加速推进。

市域铁路方面，中国轨道交通网发布的2024年版《中国城市轨道交通建设市场发展报告》显示，截至2024年12月31日，中国大陆共有北京、成都、上海、宁波、温州、天津、深圳、广州等16座城市累计开通运营24条（段）市域（郊）铁路线路，总里程1,547.29公里，车站总数262座。

至2024年12月31日，中国包括北京、成都、金华、台州、滁州、温州、郑州、重庆等36座城市48条市域铁路（含地方投资为主体的城际铁路）正在建设（含2024年新增开工），里程达2,117.73公里，车站437座，计划投资额达11,220.16亿元，市场初步预测，中国市域（郊）铁路将会迎来第一轮开工高潮。2025-2026年中国共有16座城市的28条线路信号系统预计招标，线路里程为1,338.22公里，车站255座，仅按照市域铁路信号系统造价1,100万元/正线公里粗略计算，信号系统总投资将达147.20亿元。不过，由于市域（郊）铁路建设周期较短，且受地方政府政策影响较大，不排除2025年有新增城市出现，在此仅根据当前市域（郊）铁路的建设情况进行初步预测。

在现代化高质量国家综合立体交通网建设的时代背景下，城市轨道交通作为交通网中不可或缺的一部分，将以核心技术为驱动，不断创新，促进新型城轨系统的出现。同时，装备系统的功能越来越强大，复杂度越来越高，对于智能化、智慧化、集成化的要求也越来越高，自主核心技术，国家级平台，设计、研发、系统集成、智能维保一体化，持续创新能力将成为轨道交通行业的主要门槛。

从中央到地方，低空经济发展路线图呼之欲出。党中央、国务院高度重视低空经济发展，从2023年中央经济工作会议提出打造低空经济等若干战略性新兴产业，到2024年《政府工作报告》提出积极打造低空经济等新增长引擎，低空经济的快速发展得益于国家政策的有力引导和统一部署。2024年12月27日，国家发展改革委成立低空经济发展司，负责拟订并组织实施低空经济发展战略、中长期发展规划。低空司的成立标志着我国低空经济发展迈入全新阶段，国家层面的低空经济发展政策和实施细则将在2025年得到进一步完善，为引领行业高质量发展提供更加清晰的指引。作为新质生产力的典型代表，低空经济已成为我国建立现代化产业体系、抢占发展机遇、推动高质量发展的重要布局。截至2024年底，全国已有45个城市启动了低空经济的政策规划。2024年无疑成为了低空经济元年。

赛迪研究院发布的《中国低空经济发展研究报告（2024）》显示，2023年中国低空经济规模已超5,000亿元，增速高达33.8%。根据中国民航局数据预测，到2025年这一市场规模将达到1.5万亿元，到2035年更有望突破3.5万亿元大关。这些数字揭示了低空经济作为战略性新兴产业的巨大潜力和广阔前景，正逐步成为推动中国经济高质量发展的新引擎。在政策的推动下，低空经济产业链不断完善，技术创新和应用场景不断拓展。目前，我国低空经济发展仍面临空域开放、顶层设计、配套基础设施和认证周期等核心问题。

2025年3月28日，中国低空经济正式迈入“载人时代”商业化阶段：全球首张民用无人驾驶载人航空器运营合格证（OC）正式颁发，标志着低空经济从政策试点迈向全面商业化转型的关键节点。此次OC证的落地，不仅是全球载人电动垂直起降（eVTOL）领域的重要突破，更是中国低空经济产业链逐步完善、新质生产力加速释放的里程碑事件。

(2). 公司所处的行业地位分析及其变化情况

公司以“保障行车安全每一米、降低运营成本每一分、节省乘客出行每一秒、提升用户体验每一天”为使命，秉承“客户至上、持续创新、安全为本”的价值观，经过十五年的深耕发展，公司成为城市轨道交通信号系统建设及运营维护、互联互通等多个领域技术的领跑者和推动者。

2024年，公司坚持“以市场为导向、以客户需求为中心、合理配置资源”的原则，持续进行市场拓展。报告期内，据《2024年中国城市轨道交通市场数据报告》不完全统计，2024年城市轨道交通行业共有20座城市发布了52个信号系统中标项目，涉及25条新建线路，6条大修改造线路，14条延长线，7个普通改造项目以及2个增购/基地项目，中标金额合计超过130.07亿元。（注：此次统计包含新建线路、延长线、中大修信号系统改造项目、增购信号系统项目。）其中，公司共中标9个信号系统项目，涉及8条新建线（含1条线路大修改造项目），1条延伸线，按中标金额统计市场占有率行业排名第二位。公司近三年新建线路市场占有率情况如下：

| 年度 | 2024 | 2023 | 2022 |
|---|---|---|---|
| 公开招标新建正线线路（条） | 31 | 24 | 20 |
| 公司中标线路（条） | 8 | 4 | 5 |
| 按中标线路个数计算的市场份额 | 26% | 17% | 25% |

注：

1.上述数据来源RT轨道交通《2024年中国城市轨道交通市场数据报告》。

2.以上统计将整条线路全部进行改造的既有线路信号系统大修改造项目统计为新线市场。

3.济南城市轨道交通8号线一期工程相关系统集成设备采购在本表格中被统计为中标项目。

4.RT轨道交通《2024年中国城市轨道交通市场数据报告》中本期不含香港迪士尼线信号系统工程改造项目和天津地铁8号线一期机电安装1标工程项目。

(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

（1）智能化技术赋能轨道交通发展

从轨道交通行业的整体发展趋势来看，对运行安全、高效、绿色、人性化以及可持续性的持续追求，正引领着该行业系统控制自动化水平的不断提升，并加速其向智能化、自主化方向转型的步伐。随着信息技术步入智能化的全新纪元，人工智能、大数据等核心赋能技术的迅猛发展，在与先进控制技术、高速通信技术以及高性能计算技术的深度融合下，轨道交通领域迎来了一系列革命性的技术创新。智能动态调度系统的诞生，标志着轨道交通能够根据实时客流、环境条件及线路状况，自动优化列车运行计划，实现运力的精准调配；虚拟编组控制技术的引入，则使得列车编组更加灵活多变，极大地提升了运输效率；运行环境智能感知增强了机器视觉等多类型多源传感器，提升了对列车运行净空内障碍物、列车状态、乘客和紧急事件等的主动检测和感知能力；智能运维体系的构建，依托大数据分析预测设备故障，实现了预防性维护的智能化；及时安全管理平台的搭建，更是为防护与控制自主决策、综合调度指挥策略的智能生成以及设备设施的智能运维提供安全支撑。这些创新技术的不断涌现与完善，不仅为轨道交通行业的未来发展指明了方向，更为构建安全、高效、韧性的现代化轨道交通体系奠定了坚实的基础。

（2）面向应用场景的数据闭环持续加速智慧地铁迭代效率

随着人工智能等数据驱动技术的飞速发展，数据在智慧地铁发展中扮演关键角色，促进数据流通、挖掘数据价值上升为行业战略。构建面向应用场景的数据闭环，是沉淀数据资产，实现数据价值流通的关键任务。一是以场景为牵引，实现数据、技术、用户需求的有机融合。将技术层次的大数据与人工智能技术，政策层次的数据治理体系，以及应用层次的业务实际需要融为一体，以商业价值为目标搭建示范应用体系，实现数据赋能应用的同时，应用可以带动底层数据及其治理框架的发展。二是构建行业共享数据集，并提供对应的通用算法。共享数据集和通用算法为研究人员和企业提供了可用于测试和开发新产品的数据，促进企业更快地进行研发，减少重复工作和实验，从而提高效率并降低成本。同时，行业数据集有助于制定和改善行业标准和规范。通过共享数据和经验，企业可以更好地了解行业最佳实践，并制定适当的标准和规范，以确保产品和服务的质量和安全性。在帮助企业更好地理解其市场和客户的同时，提高企业的可持续性和业务成功率，同时也有助于推动整个行业的数字化转型和智能化发展。

（3）低空场景应用带动低空经济发展

报告期内，我国低空经济在低空管控平台、低空场景应用以及eVTOL数字化起降场等方面取得了显著进展，低空场景应用的多元化发展成为推动低空经济快速增长的核心动力，展现出广阔的发展前景。

在低空管控平台方面，技术突破为低空经济发展提供了重要支撑。2024年，低空管控平台在多项关键技术上取得进展，包括5G-A技术、数字化空域技术、空域剖分与网格化编码技术以及冲突检测与避免技术等。这些技术的应用使低空空域管理更加精细化，实现了对低空飞行器的高效监测与管理，为低空经济的规模化发展奠定了坚实基础。

在应用场景驱动方面，低空经济展现出强大的赋能潜力。保护区巡检和边境巡逻领域，无人机凭借其灵活性和高效性，已成为重要的技术手段。例如，在边境巡逻中，无人机能够快速响应并执行任务，提供实时监控和情报支持。在保护区巡检中，无人机可对自然保护区、森林资源等进行高效监测，助力生态保护。城市管理赋能方面，低空经济通过无人机在应急救援、城市安防、电力巡检、国土测绘等多个场景的应用，大幅提升了城市管理的效率和安全性。此外，低空经济还广泛应用于物流配送、应急通讯、消防救援等领域，展现出广阔的应用前景。

在基础设施建设方面，我国正加速推进相关布局。深圳作为低空经济发展的先行者，于2024年11月发布的《深圳市低空基础设施高质量建设方案（2024-2026年）》中明确提出，到2026年建成超过1200个低空起降点。截至2024年底，深圳已建成各类低空起降设施483个，覆盖载人飞行、物流运输、社区配送及城市治理服务四大领域。未来计划将起降点数量增加到1200个以上，其中直升机/eVTOL起降场从109个增至174个，无人机物流起降点从46个增至161个，无人机配送起降点从74个增至391个，城市治理起降点从20个增至592个。此外，深圳正推进龙岗区低空智能融合测试基地、盐田区通航保障基地等标志性示范点建设，并探索跨区域协同发展模式。

展望未来，低空经济将继续保持快速发展态势。随着技术的不断突破和政策的持续支持，低空经济有望在2025年达到1.5万亿元的市场规模，到2035年市场规模有望突破3.5万亿元。低空场景应用的多元化发展将进一步推动低空经济成为我国经济高质量发展的新增长点。

2025年2月，中国低空经济联盟召开“全国低空交通一张网”项目论证会，并正式启动该项目。项目旨在统一全国低空交通网络指挥平台和地面飞行服务设施的标准，推动低空交通网络建设。专家指出，低空经济作为国家战略，应做好产业规划，完善基础设施，为低空经济的全面应用示范做好准备。此次项目的启动，标志着我国低空经济发展进入全国统一规范化发展的新阶段。

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 |
|---|---|---|---|---|
| 总资产 | 6,206,140,747.35 | 5,713,342,376.81 | 8.63 | 5,618,369,198.05 |
| 归属于上市公司股东的净资产 | 2,551,978,290.20 | 2,491,321,971.29 | 2.43 | 2,457,594,107.46 |
| 营业收入 | 2,185,833,148.86 | 1,994,638,550.58 | 9.59 | 2,467,698,231.62 |
| 归属于上市公司股东的净利润 | 83,572,185.56 | 88,987,856.48 | -6.09 | 229,494,862.24 |
| 归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润 | 47,403,531.66 | 26,918,323.44 | 76.10 | 187,035,781.03 |
| 经营活动产生的现金流量净额 | 443,413,994.26 | 193,414,061.41 | 129.26 | -60,008,121.87 |
| 加权平均净资产收益率(%) | 3.31 | 3.62 | 减少0.31个百分点 | 9.71 |
| 基本每股收益(元/股) | 0.44 | 0.47 | -6.38 | 1.22 |
| 稀释每股收益(元/股) | 0.44 | 0.47 | -6.38 | 1.21 |
| 研发投入占营业收入的比例(%) | 12.20 | 14.11 | 减少1.91个百分点 | 12.35 |

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 | 423,058,354.17 | 453,549,644.08 | 491,250,469.88 | 817,974,680.73 |
| 归属于上市公司股东的净利润 | 12,415,122.28 | 8,545,064.16 | 9,577,078.15 | 53,034,920.97 |
| 归属于上市公司股东的扣除非经常性损益后的净利润 | 5,719,211.14 | -1,353,239.73 | 359,456.52 | 42,678,103.73 |
| 经营活动产生的现金流量净额 | -156,703,906.75 | -168,893,354.34 | 211,936,049.96 | 557,075,205.39 |

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) | 7,772 |
| 年度报告披露日前上一月末的普通股股东总数(户) | 7,452 |
| 截至报告期末表决权恢复的优先股股东总数（户） | 0 |
| 年度报告披露日前上一月末表决权恢复的优先股股东总数（户） | 0 |
| 截至报告期末持有特别表决权股份的股东总数（户） | 0 |
| 年度报告披露日前上一月末持有特别表决权股份的股东总数（户） | 0 |

前十名股东持股情况（不含通过转融通出借股份）

| 股东名称（全称） | 报告期内增减 | 期末持股数量 | 比例(%) | 持有有限售条件股份数量 | 质押、标记或冻结情况 | | 股东性质 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | 股份状态 | 数量 | |
| 北京市基础设施投资有限公司 | 0 | 31,978,822 | 16.95 | 0 | 无 | 0 | 国有法人 |
| 邵春海 | 0 | 18,111,793 | 9.60 | 0 | 无 | 0 | 境内自然人 |
| 北京交大资产经营有限公司 | 0 | 17,544,857 | 9.30 | 0 | 无 | 0 | 国有法人 |
| 佳都科技集团股份有限公司 | 5,340,605 | 12,376,441 | 6.56 | 0 | 无 | 0 | 境内非国有法人 |
| 张鸥 | -1,933,079 | 11,481,699 | 6.09 | 0 | 无 | 0 | 境内自然人 |
| 唐涛 | 0 | 7,355,730 | 3.90 | 0 | 无 | 0 | 境内自然人 |
| 国投招商投资管理有限公司－先进制造产业投资基金二期（有限合伙） | 0 | 6,997,900 | 3.71 | 0 | 无 | 0 | 境内非国有法人 |
| 京津冀产业协同发展投资基金（有限合伙） | 0 | 3,498,950 | 1.85 | 0 | 无 | 0 | 境内非国有法人 |
| 张建明 | 0 | 3,024,962 | 1.60 | 0 | 无 | 0 | 境内自然人 |
| 李开成 | 0 | 2,931,858 | 1.55 | 0 | 无 | 0 | 境内自然人 |
| 上述股东关联关系或一致行动的说明 | 1.国投招商投资管理有限公司－先进制造产业投资基金二期（有限合伙）与京津冀产业协同发展投资基金（有限合伙）构成一致行动人。2．除上述披露股东间关系之外，公司未知上述披露的流通股股东之间是否存在关联关系或属于《上市公司股东持股变动信息披露管理办法》中规定的一致行动人。 | | | | | | |
| 表决权恢复的优先股股东及持股数量的说明 | 不适用 | | | | | | |

存托凭证持有人情况

□适用　√不适用

截至报告期末表决权数量前十名股东情况表

√适用　□不适用

单位:股

| 序号 | 股东名称 | 持股数量 | | 表决权数量 | 表决权比例 | 报告期内表决权增减 | 表决权受到限制的情况 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 普通股 | 特别表决权股份 | | | | |
| 1 | 北京市基础设施投资有限公司 | 31,978,822 | 0 | 31,978,822 | 16.95 | 0 | 无 |
| 2 | 邵春海 | 18,111,793 | 0 | 18,111,793 | 9.60 | 0 | 无 |
| 3 | 北京交大资产经营有限公司 | 17,544,857 | 0 | 17,544,857 | 9.30 | 0 | 无 |
| 4 | 佳都科技集团股份有限公司 | 12,376,441 | 0 | 12,376,441 | 6.56 | 5,340,605 | 无 |
| 5 | 张鸥 | 11,481,699 | 0 | 11,481,699 | 6.09 | -1,933,079 | 无 |
| 6 | 唐涛 | 7,355,730 | 0 | 7,355,730 | 3.90 | 0 | 无 |
| 7 | 国投招商投资管理有限公司－先进制造产业投资基金二期(有限合伙) | 6,997,900 | 0 | 6,997,900 | 3.71 | 0 | 无 |
| 8 | 京津冀产业协同发展投资基金(有限合伙) | 3,498,950 | 0 | 3,498,950 | 1.85 | 0 | 无 |
| 9 | 张建明 | 3,024,962 | 0 | 3,024,962 | 1.60 | 0 | 无 |
| 10 | 李开成 | 2,931,858 | 0 | 2,931,858 | 1.55 | 0 | 无 |
| 合计 | / | 115,303,012 | 0 | 115,303,012 | / | / | / |

4.2 公司与控股股东之间的产权及控制关系的方框图

□适用　√不适用

4.3 公司与实际控制人之间的产权及控制关系的方框图

□适用　√不适用

4.4 报告期末公司优先股股东总数及前10名股东情况

□适用　√不适用

5、公司债券情况

□适用　√不适用

第三节 重要事项

1、公司应当根据重要性原则，披露报告期内公司经营情况的重大变化，以及报告期内发生的对公司经营情况有重大影响和预计未来会有重大影响的事项。

报告期内，公司实现营业收入218,583.31万元，较2023年增长9.59%；归属于上市公司股东的净利润8,357.22万元，较上年同期下降6.09%。

2、公司年度报告披露后存在退市风险警示或终止上市情形的，应当披露导致退市风险警示或终止上市情形的原因。

□适用　√不适用

证券代码：688015　　证券简称：交控科技　　公告编号：2025-009

# 交控科技股份有限公司 2024年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、准确性和完整性承担法律责任。

重要内容提示：

● 每股分配比例

A股每股派发现金红利0.23元（含税）

● 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，拟维持分配总额不变，相应调整每股分配比例，并将另行公告调整情况。

● 未触及《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，交控科技股份有限公司（以下简称“公司”）期末可供分配利润为人民币687,450,898.66元。经董事会决议，公司2024年度拟以分红派息登记日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股派发现金红利2.30元（含税）。截至2024年12月31日，公司总股本188,680,742股，以此计算合计拟派发现金红利43,396,570.66元（含税）。2024年度公司现金分红比例为当年实现归属于母公司股东净利润的51.93%。本年度不进行公积金转增股本，不送红股。

如在利润分配方案披露之日起至实施权益分派股权登记日期间，因可转债转股/回购股份/股权激励授予股份回购注销/重大资产重组股份回购注销等致使公司总股本发生变动，公司拟维持分配总额不变，相应调整每股分配比例。如后续总股本发生变化，将另行公告具体调整情况。

本次利润分配方案尚需提交股东大会审议。

（二）是否可能触及其他风险警示情形

| 项目 | 本年度 | 上年度（2023年度） | 上上年度（2022年度） |
|---|---|---|---|
| 现金分红总额(元) | 43,396,570.66 | 37,736,148.40 | 69,539,080.94 |
| 回购注销总额(元) | 0.00 | 0.00 | 0.00 |
| 归属于上市公司股东的净利润(元) | 83,572,185.56 | 88,987,856.48 | 229,494,862.24 |
| 母公司报表本年度末累计未分配利润(元) | 687,450,898.66 | | |
| 最近三个会计年度累计现金分红总额(元) | 150,671,800.00 | | |
| 最近三个会计年度累计回购注销总额(元) | 0.00 | | |
| 最近三个会计年度平均净利润(元) | 134,018,301.43 | | |
| 最近三个会计年度累计现金分红及回购注销总额(元) | 150,671,800.00 | | |
| 最近三个会计年度累计现金分红及回购注销总额(D)是否低于3000万元 | 否 | | |
| 现金分红比例(%) | 112.43 | | |
| 现金分红比例(E)是否低于30% | 否 | | |
| 最近三个会计年度累计研发投入金额(元) | 852,972,755.36 | | |
| 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) | 6,648,169,931.06 | | |
| 最近三个会计年度累计研发投入占累计营业收入比例(%) | 12.83 | | |
| 最近三个会计年度累计研发投入占累计营业收入比例(H)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4月25日召开第四届董事会第三次会议，全体董事一致审议通过了《关于公司2024年度利润分配方案的议案》。全体董事一致同意本次利润分配方案并提交公司2024年年度股东大会审议。

（二）监事会意见

公司于2025年4月25日召开第四届监事会第三次会议，全体监事一致同意审议通过了《关于公司2024年度利润分配方案的议案》，监事会认为公司2024年年度利润分配方案充分考虑了公司盈利情况、现金流状态及资金需求等各种因素，符合公司经营现状，有利于公司的持续、稳定、健康发展，符合《上市公司监管指引第3号—上市公司现金分红》、《上海证券交易所创板上市公司自律监管指引第1号—规范运作》及《公司章程》等关于利润分配的相关规定，不存在损害股东尤其是中小股东利益的情形。监事会同意公司2024年年度利润分配方案。

三、相关风险提示

（一）现金分红对上市公司每股收益、现金流状况、生产经营的影响分析

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。

（二）其他风险说明

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，敬请广大投资者注意投资风险。

特此公告。

交控科技股份有限公司董事会

2025年4月26日

证券代码：688015　　证券简称：交控科技

# 交控科技股份有限公司 2025年第一季度报告

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。

重要内容提示

公司董事会、监事会及董事、监事、高级管理人员保证季度报告内容的真实、准确、完整，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。

公司负责人、主管会计工作负责人及会计机构负责人（会计主管人员）保证季度报告中财务信息的真实、准确、完整。

第一季度财务报表是否经审计

□是　√否

一、主要财务数据

(一) 主要会计数据和财务指标

单位：元　币种：人民币

| 项目 | 本报告期 | 上年同期 | 本报告期比上年同期增减变动幅度(%) |
|---|---|---|---|
| 营业收入 | 403,046,495.66 | 423,058,354.17 | -4.73 |
| 归属于上市公司股东的净利润 | 17,701,359.26 | 12,415,122.28 | 42.58 |
| 归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润 | 11,045,679.16 | 5,719,211.14 | 93.13 |
| 经营活动产生的现金流量净额 | -215,094,243.97 | -156,703,906.75 | 不适用 |
| 基本每股收益(元/股) | 0.09 | 0.07 | 28.57 |
| 稀释每股收益(元/股) | 0.09 | 0.07 | 28.57 |
| 加权平均净资产收益率(%) | 0.69 | 0.50 | 增加0.19个百分点 |
| 研发投入合计 | 59,861,408.73 | 54,505,156.23 | 9.83 |
| 研发投入占营业收入的比例(%) | 14.85 | 12.88 | 增加1.97个百分点 |
| | 本报告期末 | 上年度末 | 本报告期末比上年度末增减变动幅度(%) |
| 总资产 | 5,981,663,261.03 | 6,206,140,747.35 | -3.62 |
| 归属于上市公司股东的所有者权益 | 2,569,685,619.22 | 2,551,978,290.20 | 0.69 |

(二) 非经常性损益项目和金额

√适用　□不适用

单位:元　币种:人民币

| 非经常性损益项目 | 本期金额 | 说明 |
|---|---|---|
| 非流动性资产处置损益，包括已计提资产减值准备的冲销部分 | 35,331.45 | |
| 计入当期损益的政府补助，但与公司正常经营业务密切相关、符合国家政策规定、按照确定的标准享有、对公司损益产生持续影响的政府补助除外 | 9,105,937.79 | |
| 除同公司正常经营业务相关的有效套期保值业务外，非金融企业持有金融资产和金融负债产生的公允价值变动损益以及处置金融资产和金融负债产生的损益 | | |
| 计入当期损益的对非金融企业收取的资金占用费 | | |
| 委托他人投资或管理资产的损益 | | |
| 对外委托贷款取得的损益 | | |
| 因不可抗力因素，如遭受自然灾害而产生的各项资产损失 | | |
| 单独进行减值测试的应收款项减值准备转回 | | |
| 企业取得子公司、联营企业及合营企业的投资成本小于取得投资时应享有被投资单位可辨认净资产公允价值产生的收益 | | |
| 同一控制下企业合并产生的子公司期初至合并日的当期净损益 | | |
| 非货币性资产交换损益 | | |
| 债务重组损益 | | |
| 企业因相关经营活动不再持续而发生的一次性费用，如安置职工的支出等 | | |
| 因税收、会计等法律、法规的调整对当期损益产生的一次性影响 | | |
| 因取消、修改股权激励计划一次性确认的股份支付费用 | | |
| 对于现金结算的股份支付，在可行权日之后，应付职工薪酬的公允价值变动产生的损益 | | |
| 采用公允价值模式进行后续计量的投资性房地产公允价值变动产生的损益 | | |
| 交易价格显失公允的交易产生的收益 | | |
| 与公司正常经营业务无关的或有事项产生的损益 | | |
| 受托经营取得的托管费收入 | | |
| 除上述各项之外的其他营业外收入和支出 | -582,821.29 | |
| 其他符合非经常性损益定义的损益项目 | | |
| 减：所得税影响额 | 1,382,951.26 | |
| 少数股东权益影响额(税后) | 519,816.59 | |
| 合计 | 6,655,680.10 | |

对公司将《公开发行证券的公司信息披露解释性公告第1号——非经常性损益》未列举的项目认定为非经常性损益项目且金额重大的，以及将《公开发行证券的公司信息披露解释性公告第1号——非经常性损益》中列举的非经常性损益项目界定为经常性损益的项目，应说明原因。

□适用　√不适用

(三) 主要会计数据、财务指标发生变动的情况、原因

√适用　□不适用

| 项目名称 | 变动比例(%) | 主要原因 |
|---|---|---|
| 营业收入 | -4.73 | 本期在执行项目交货量低于上年同期，导致营业收入略有下降 |
| 归属于上市公司股东的净利润 | 42.58 | 本期部分高毛利率项目处在供货集中阶段，整体毛利较上年同期增加，导致归属于上市公司股东的净利润增加 |
| 归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润 | 93.13 | 本期归属于上市公司股东的净利润增加 |
| 经营活动产生的现金流量净额 | 不适用 | 本期支付货款较上年同期增加，以及支付到期承兑汇票 |
| 加权平均净资产收益率(%)