

公司代码：688459

公司简称：哈铁科技

哈尔滨国铁科技集团股份有限公司
2025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 <http://www.sse.com.cn> 网站仔细阅读年度报告全文。

2、 重大风险提示

报告期内，公司不存在对生产经营构成实质性影响的重大风险。公司已于本报告中详述公司在经营过程中可能面临的相关风险，详见本报告第三节管理层讨论与分析中“风险因素”的相应内容。

3、 本公司董事会及董事、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、 致同会计师事务所（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

公司第二届董事会第11次会议审议通过了《关于制定2025年度利润分配方案的议案》。致同会计师事务所（特殊普通合伙）为公司2025年度财务报告出具了标准无保留意见的审计报告。经审计，2025年度哈铁科技合并财务报表归属于上市公司所有者的净利润11,108.94万元，母公司净利润7,681.80万元。截至2025年12月31日，哈铁科技合并报表未分配利润为71,653.05万元，母公司报表未分配利润为18,873.73万元。2025年度具备现金分红的条件。

公司2025年度利润分配方案为：拟向全体股东每10股派发现金红利1.20元（含税）。截至2025年12月31日，公司总股本480,000,000股，以此计算合计拟派发现金红利5760.00万元（含税），占2025年度归属于上市公司所有者净利润的比例为51.85%。加上公司2025年度已派发的中期利润分配每10股派发现金红利0.30元（含税），2025年度公司共计派发现金分红7200.00万元，占2025年度归属于上市公司所有者净利润的比例为64.81%。本年度公司不送红股、不进行资本公积转增股本，剩余未分配利润暂不分配。本利润分配方案尚需提交股东会审议。

母公司存在未弥补亏损

适用 不适用

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	哈铁科技	688459	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	证券事务代表
姓名	刘钦明	张冶冰
联系地址	哈尔滨市松北区橙泽路2599号	哈尔滨市松北区橙泽路2599号
电话	0451-86445573	0451-86445573
传真	0451-86424053	0451-86424053
电子信箱	crtc@cr-tc.cn	crtc@cr-tc.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

哈铁科技公司在轨道交通安全监测检测、铁路专业信息化、智能装备与运维、新兴技术（5G、北斗、物联网、大数据）四大重点领域具有行业领先的技术研发能力，掌握了非接触红外动态测温技术、在线声学诊断技术、无线RFID射频识别技术、图像智能检测技术、Miracle开发平台技术、减速顶调速技术、机电一体化设计集成应用技术、超声探伤技术、高精度北斗定位技术等多项核心技术，是国内具有完备的轨道交通安全监测检测产品少数几家公司之一，主要产品在铁路及城市轨道交通领域均取得较大市场份额。

公司形成了以车辆5T设备为代表的系列化产品，产品涵盖车辆、机务、工务、电务、供电、货运和城市轨道交通等十二大专业领域。主营产品包括：红外线轴温探测系统（THDS）、车辆轴承故障轨旁声学诊断系统（TADS）、动态图像检测系统（TEDS、TVDS、TFDS）、车辆运行品质轨旁动态监测系统（TPDS）、轮对几何尺寸动态检测系统（TWDS）、减速顶调速系统、车号自动识别系统、客货车技术管理信息系统（KMIS/HMIS）、接触网及供电设备地面监测装置（6C）、机车6A、列车自动清洗机、动车组融冰除雪设备和综合视频监控系统等系列产品，在国铁和城轨市场具有行业优势地位。覆盖铁路动车、客车、货车、机车、地铁等各种轨道交通地对车、车对网在线动态安全监测检测领域，保障了轨道交通运行安全，提升重载、高速、恶劣运行环境下的安全监测检测系统性能及效率。凭借几十年的技术积淀，公司在轨道交通智能运维市场占有率持续保持领先地位。通过提供从核心传感器到大数据平台的一体化解决方案，公司为保障列车运行安全、推进智慧交通建设作出了重要技术贡献，持续引领行业向数字化、智能化方向高质量发展。

1.轨道交通安全监测检测类产品：

以 5T、6C 产品为代表，主要包括以下产品：

（1）车辆轴温智能探测系统（THDS 系统）

该系统运用红外辐射测温技术，实现列车轴承温度的实时动态非接触式监测，并对超温轴承进行实时报警，适应车速高达 350km/h，是预防燃轴和切轴事故的关键设备，对保障铁路运输安全至关重要。公司提供 THDS 系统的全套设备生产与销售服务，市场占有率约 70%。其中，红外轴温探测站设备融合了多项自主研发技术，具有出色的环境适应能力，在恶劣环境如青藏铁路、高寒及高温潮湿地区均有广泛应用，有效预防多起轴承故障，为铁路运输安全贡献力量。报告期内，THDS 小型化设备推广销售取得突破，全年累计销售突破 106 套。

（2）铁道车辆滚动轴承故障轨边声学诊断系统（TADS 系统）

TADS 系统采用声学诊断与计算机网络技术，实时采集并分析运行中的轴承噪声信号，提供早期故障诊断，并实时监测轴承状态，增强预警能力，确保行车安全。公司提供 TADS 系统的全套设备，已广泛应用于全国铁路，每年发现数百起轴承或车轮缺陷，对保障铁路运输安全起到重要作用。

（3）列车故障轨旁图像检测系统

包括货车（TFDS）、客车（TVDS）、动车组（TEDS）及城市轨道交通全车 360°（VIDS-W-M）的图像检测系统。公司提供全套图像检测系统及配套设备，已在全国铁路及多个城市轨道交通中安装使用。报告期内，TFDS 图像智能识别系统通过国铁集团技术审查并实现销售，TEDS 图像智能识别系统完成认证测试，具备推广销售条件。

（4）接触网供电安全检测监测产品

公司已取得 CRCC 认证并销售接触网供电安全检测监测产品，包括车载接触网运行状态检测装置（3C）、接触网悬挂状态检测监测装置（4C）、受电弓滑板监测装置（5C）。

（5）货运安全管理系统

货运安全管理系统轨边设备安装在车站的咽喉部位，实现对货物列车装载状态的动态检测和实时监控，为货检人员提供准确预检信息，同时为装载异常分析提供依据。报告期内，系统在多个铁路局及专用线持续稳定运行，有效提升了货检作业效率，降低了劳动强度。

（6）铁路车号自动识别系统

铁路车号自动识别系统（ATIS 系统），基于无线射频识别（RFID）技术，通过无线微波信号自动识别运行中列车的车次和机车车辆的车号等信息，该系统为铁路局间清算、检修管理提供数据支持。报告期内，公司自主研发的“双协议”RFID 芯片完成试验应用，可支持国铁协议与国际通用协议集成，用户存储器达 8K，可扩展外部传感器，为全路货车标签更新及资产管理领域提供了国产化替代方案。

（7）车辆运行品质轨旁动态监测检测系统（TPDS 系统）

TPDS 系统集成车辆运行品质、超偏载、踏面损伤监测等功能，是 5T 车辆安全监控系统的重要组成部分。公司提供的 TPDS 系统，环境适应性强，预报准确率高，性能稳定可靠，已在多个铁路局安装使用，对保障铁路运输安全发挥重要作用。

（8）重点项目研究

报告期内，公司持续推进货车运行安全监测设备优化、THDS 设备高寒地区运用深化、TPDS/TWDS 小型化数字化等研究项目。其中 THDS 小型化设备已进入规模化推广阶段，全年累计销售突破 106 套。公司旗下子公司上海哈威克自主研发的光子传感器实现量产，突破高端红外探测器核心技术瓶颈，单元及多元光子传感器产品线全面建成，在全国铁路系统形成规模化应用，通过核心部件技术升级将传统 THDS 探头迭代集成为多元光子传感技术的智能检测终端，有效替代进口传感器并显著提升产品附加值。

2.铁路专业信息化类产品

公司铁路专业信息化类产品专为铁路车务、机务、工务、供电、电务、车辆等应用领域设计，主要运用软件、数据库和物联网技术，实现数据可查、人机交互、高效管理、大数据分析 & 智能化决策等功能。报告期内，公司数智化货车段转型升级解决方案取得显著成效，成功签约并完成 3 个车辆段的数字化改造升级项目，与 10 余个车辆段达成技术方案合作意向，形成覆盖技术评审-方案设计-项目实施的完整业务闭环，有力推动铁路检修领域智能化转型进程。智能铁路 AI 平台将 TFDS、TEDS 设备采集图像进行智能识别，在北京地铁、广州地铁、哈尔滨局、国能集团等应用场景持续优化，技术符合铁路行业数字化、智能化发展方向。

3.智能装备与运维服务

智能装备产品是为轨道交通运营管理及机车车辆检修、整备、运用等业务量身打造的专业设备。这些产品结合了机械技术、微电子技术、自动控制技术和信息技术等先进技术，具有自动化、智能化的特点。

(1) 列车自动清洗机系列产品

列车自动清洗机是专为铁路及城市轨道交通车辆设计的自动清洗设备，适用于车辆外表面的清洗。该设备安装在贯通式洗车库内，使用洗涤剂、循环水和清水刷自动冲洗、刷洗列车的前后端面、车顶面及两侧外表面。同时，该设备还具备自动仿形、无人值守、远程调试和远程控制等先进功能。

(2) 减速顶产品

减速顶是一种无需外部能源的调速工具，能自动控制车辆溜放速度，包含对车辆速度进行判断的速度阀和对车辆起制动作用的压力阀，并充有一定容积的油液和氮气。减速顶包含可控减速顶、停车顶、止轮顶、加速顶等系列产品，主要应用于编组线、到发线、客车整备线、翻矿线等，并可在调车场内的直线段、曲线段和道岔区安装使用。公司研发的减速顶调速系统已广泛应用于全国铁路及多条企业专用线，并成功出口至美国、波兰、俄罗斯等国家的十多个铁路编组站以及钢厂、电厂等。

(3) 动车组融冰除雪设备

动车组融冰除雪设备综合运用了图像智能识别技术、计算机控制、变频驱动、网络通讯控制技术以及高效换热和恒压供水相结合的工程技术，实现了动车组融冰除雪技术的装备化。该设备已投入使用，提高了高寒地区动车组的运维效率和运行安全保障水平，解决了人工劳动强度大、效率低的问题，为未来高寒地区高速铁路的建设提供了有力保障。

(4) 运维服务

公司的运维服务主要面向机车 6A 系统（含直流机车视频监控系统）、THDS 系统、视频监控系统等轨道交通安全监测、检测产品。根据《机车车载安全监测检测设备运用维护管理规则》《车辆运行安全监控系统设备检修维护管理规则》等技术规章，这些产品需要进行日常维护以保证其可靠运转，报告期内，公司持续为客户提供专业化设备维护服务，确保产品可靠运转。

4.新兴技术研究及服务

公司作为国铁集团科技创新平台，持续开展核心器件、人工智能、物联网、北斗等先进技术研究，为铁路数字化与信息化转型提供技术支撑。

(1) 先进技术研发与设备试验服务

在核心元器件领域，公司建成行业内首条自主可控的红外传感器件封测及模组化批量产线，1 月份试制成功首批国产化红外单元光子器件，3 月份试制成功国产化 4 元光子器件，有效缓解红外整机设备供货难题，实现我国铁路行车安全检测装备核心传感器件国产化替代，彻底解决“卡脖子”难题。公司研制的红外光子传感器以碲镉汞为敏感材料，具有电子有效质量小、电子迁移率高、性能优越、响应速度快等优点，可实时非接触式测量高速运动中的高铁列车、货运列车的轴承、车轮及关键部件温度。传感器研制运用过程中融入了直流放大、自适应校准等自主研发技术，部分性能指标优于原采购元件，已应用于铁路车辆轴温智能探测系统（THDS）产品中。公司全资子

公司上海哈威克光电技术有限公司与中国科学院上海技术物理研究所合作，通过知识产权转让和自主研发，突破 8 元线阵器件的技术封锁，成为行业内首个掌握该技术的企业。

在 5T 系统智能化升级方面，公司新一代 TADS 设备投入实验运行，已预警成功轴承故障，验证了设备可靠性；研制的 TPDS 设备实现在中国高速铁路领域的首台套应用突破，正式进军高铁市场；完成 TFDS-2T 图像智能识别技术审查，标志着公司具有 TFDS 全设备类型识别能力。公司持续建设全路 5T 运行监控中心，融合 5T 和 HMIS 系统数据，深度推进监测检测数据、图像融合分析和智能化处理技术研究，已建设企业级 5T 运行数据中心，实现全路 5T 设备数据集中“落地”存储。

在北斗技术应用方面，公司研制的基于北斗技术的调车作业安全保障系统得到推广应用。该系统利用北斗高精度定位技术、无线信息交互技术、GIS 地理信息技术和低功耗技术，将股道、车辆、设备等要素转化为可视化数据模型，实现了调车计划编制效率与安全系数的双重跃升，标志着铁路调车作业实现了从“经验驱动”向“数据驱动”的转变。

（2）综合解决方案服务

公司综合解决方案服务主要是根据客户需求，按照合同约定，对铁路站段信息系统和视频监控等领域的工程项目进行设计、采购、调试、开通等全过程或若干阶段的承包，并对综合解决方案全面负责。

在铁路站段信息化领域，公司围绕车辆系统数字化转型要求，利用 HMIS、KMIS、JMIS 等信息化系统市场优势，积极开展车辆段数字化转型升级相关研究，推进数字技术与货车业务全场景、产业全链条、管理全流程深度融合，提高车辆段的数字化、智能化水平。在 2025 年初中标的车辆段数字化升级改造项目中，公司自主研发的 MES 系统通过对检修大数据进行智能分析，对各工位设备的生产节拍进行科学统筹合理调控，同时管理人员可通过可视化界面掌握任意设备的工作状态和待检修作业的任务数量，从而实现了检修作业的数据化、可视化、智能化，既提升了检修效率，又强化了质量管控和安全追溯能力，这正是公司综合解决方案服务能力的集中体现。

2.2 主要经营模式

公司作为铁路装备产品的供应商，主要客户为铁路建设单位、施工单位及其招投标代理商、各路局集团公司及所属单位。主要采取市场化销售模式，通过投标方式取得订单，按照以销定产方式组织生产和采购，部分零配件采用外委加工形式生产。

1. 销售模式

公司采用市场化直销模式开展经营，通过招投标、竞争性谈判及单一来源采购等方式获取订单，为客户提供轨道交通产品供应及专业技术服务。其中单一来源采购主要应用于产品升级改造和既有线路运维服务，因技术延续性要求，客户通常指定原供应商实施。公司根据所销售产品的地域分布特点，对国内市场实施区域化营销与技术服务网络，根据产品属地特征配置资源。海外市场方面，公司深度融入“一带一路”建设，依托现有海外经销商体系，协同国内总承包单位构建多元化销售渠道，重点突破铁路系统合作项目。

2. 采购模式

（1）采购种类

公司采购种类主要包括：原材料、委托加工件、设备安装施工、维修及其他技术服务。

（2）采购方式和供应商管理

公司制定了《物资管理办法》《物资采购管理办法》等相关制度，对物资采购和供应商进行规范管理。主要采购方式包括公开招标采购、邀请招标采购、网上竞价采购、竞争性谈判采购、单一来源采购、询价采购、电商采购、直接采购等。公司建立了物资供应商信息登记制度及“黑名单”机制，通过供应商信用评价结果划分信用等级，发布信用风险预警。

3. 生产模式

公司主要按照以销定产，采取备货型生产和订单型生产相结合的模式。报告期内，哈尔滨生产中心全面投产运营，形成涵盖通孔焊接、SMT 贴片、整机组装、功能测试及配电系统装配的全

流程制造体系。针对“多品种、小批量、高频次”的生产特性，中心构建精益化生产管理体系，通过物流均衡设计实现节拍化生产，采用模块化单元布局提升产线柔性。报告期内，生产中心对 THDS 红外轴温探测设备年产能达 600 套，全年完成 THDS 设备生产交付超过 360 套，配套电路板加工 1500 余块，产品一次交验合格率稳定在 99.7%以上，全面满足企业质量战略目标要求。

天津生产中心完成 AEI 系列、TWDS 系列和 TPDS 系列产品的装配、调试、老化、维修等工作，全年累计调试老化板卡 2000 余块，装配并调试射频单元 500 余个，整机产品 600 余件，维修产品 200 余件。报告期内，天津生产中心完成生产基地微波屏蔽室和冷通道机柜老化环境的设计建设，为进一步扩大自主化生产做好准备。

4.研发模式

公司多数研发项目采取自主研发的模式，部分采取合作开发或委托开发的模式。公司依据《科技研究开发计划管理办法》，组织各事业部提报当年新立及在研项目计划，经公司科研工作委员会讨论、总经理办公会审议决策后，下达年度科研项目计划。科技信息化部定期开展科研项目中期检查，准确掌握在研项目研发进度、经费使用、预期转化、存在困难等情况。依据《科技研究开发计划项目结题验收管理办法》《知识产权管理实施办法》等文件，开展项目结题验收、技术评审、知识产权申报、科技成果登记等相关事项，并对科技成果转化进行评价。

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

2025 年全国铁路完成固定资产投资 9015 亿元，同比增长 6%，年度投资规模创历史新高，全年投产新线 3109 公里，其中高铁 2862 公里，截至 2024 年底，全国铁路营业里程达到 16.5 万公里，其中高铁营业里程超 5 万公里，“十四五”期间高铁由 3.79 万公里增至 5.04 万公里、增长 32.98%，我国建成世界规模最大、先进发达的高速铁路网。全国铁路路网密度 171.7 公里/万平方公里，复线率 61.2%，电气化率 76.7%。西部地区铁路营业里程 6.7 万公里。2026 年铁路开通运营新线要达到 2000 公里以上，到 2030 年，全国铁路营业里程将达到 18 万公里左右，其中高铁 6 万公里左右，复线率和电气化率分别达到 64%和 78%，基本建成世界一流的现代化铁路网。

2025 年，中国铁路行业正处于从“规模速度型”向“质量效益型”转型的深化期，即“稳中提质”阶段。随着“十四五”规划收官与“十五五”规划展望的交汇，行业发展不再单纯依赖大规模新建线路，而是更加聚焦于既有网的优化升级、智能运维的深度融合以及全生命周期的安全管理。特别是在国家“交通强国”和“双碳”战略目标引领下，铁路运输的安全性与智能化水平被提升至前所未有的高度，这为轨道交通安全监测检测与智能运维领域带来了结构性机遇。

该行业呈现出显著的基本特点：首先，安全导向性极强。铁路行车安全直接关系到人民生命财产安全和国家经济动脉，因此相关产品与服务必须确保万无一失，具有极高的可靠性要求。其次，基于铁路行业行车安全的高度要求，使市场具有了难以逾越的技术准入门槛。行业实行严格的行政许可和产品认证制度，新产品从研发设计到最终推广应用，需历经运用试验、技术鉴定、资质办理等漫长周期，通常长达 5 至 10 年，形成了天然的市场护城河。再次，销售模式特定。产品销售主要采用招投标方式，客户集中度极高，主要面向国铁集团及下属各铁路局、城市轨道交通公司等。

在技术门槛方面，行业已从传统的机械电子检测向多学科交叉融合的高精尖技术领域迈进。核心技术门槛主要体现在：一是非接触式动态探测技术，如红外动态测温、在线声学诊断，要求在复杂恶劣的自然环境（如高寒、高速）下实现高精度、高可靠性的实时监测；二是大数据与人工智能算法，面对海量的运行监测数据，如何通过智能算法实现故障的智能预警和健康管理，是当前技术竞争的高地；三是关键核心部件的自主研发，长期以来，部分高端传感器等核心元器件依赖进口，实现自主可控、解决“卡脖子”问题成为行业技术突破的关键。

(2). 公司所处的行业地位分析及其变化情况

哈铁科技作为轨道交通安全监测检测领域的领军企业，业务覆盖车辆运行安全监测（5T）、车号识别、智能运维装备等多个细分赛道。2025年，公司在各产品线上呈现出差异化的竞争格局：在THDS领域保持龙头地位，在TFDS等领域与专业厂商错位竞争，在车号识别领域面临强敌，在洗车机等新兴装备领域则处于追赶态势。通过与各细分领域专业对标企业的对比，可以清晰刻画公司的行业位势及其动态变化。

(1) THDS 领域：

在铁路车辆轴温智能探测系统（THDS）领域，市场呈现双寡头竞争格局，公司处于领先地位。THDS系统市场占有率接近70%，大幅领先主要竞争对手。这一领先优势在2025年得到进一步巩固：公司建成行业内首条自主可控的红外传感器件封测及模组化批量产线，成功试制国产化红外光子器件，彻底解决了核心传感器的“卡脖子”难题。对比而言，竞争对手虽然在其它技术转化方面具有特色，但在核心器件自主化进程上暂未达到同等突破。这一技术壁垒的建立，使公司在THDS领域不仅拥有规模优势，更掌握了产业链核心环节的话语权，行业地位从“系统集成商”向“核心部件自主开发商”质变跃升。

(2) TFDS 领域：

在铁路货车故障轨旁图像检测系统（TFDS）领域，公司是在THDS领域优势基础上，积极向图像识别领域拓展，2025年TFDS图像智能识别技术完成审查，标志着公司具备了全设备类型的智能识别能力。从竞争态势看，竞争对手是在纯图像检测领域保持技术引领，而公司的优势在于“红外+图像”多技术融合的综合解决方案能力，二者在产品线覆盖上形成互补而非直接对抗。2025年铁路装备招标数据显示，竞争对手虽在TFDS专项招标中多次位列第一，但公司则在包含THDS、TFDS的综合招标项目中更具竞争力。

(3) 车号自动识别领域：

在铁路车号自动识别系统（AEI）领域，公司在车号设备领域采取差异化定位策略，不追求与竞争对手在通用车号设备市场的份额竞争，而是聚焦于将车号识别与自身优势的测温、探测系统深度融合，提供“车号+测温”、“车号+探伤”等一体化解决方案。2025年，公司持续推动车号设备与5T系统的集成创新，在智能运维综合解决方案中强化车号数据与监测数据的联动分析能力，走出了一条差异化的竞争道路。

(4) 洗车机等智能运维装备领域：

在列车自动清洗机智能运维装备领域，公司目前在各地地铁公司处于领先地位，市场占比46.46%，最大竞争对手市场占比仅有30.40%，并且公司在2025年取得了关键突破：成功中标南京地铁转向架构架自动清洗项目，列车底部智能吹扫设备也在多地地铁市场取得进展。这表明公司正依托在轨道交通装备领域积累的客户资源和技术整合能力，从单一的清洗设备向“清洗+吹扫+检测”综合智能运维装备拓展。与竞争对手相比，公司的优势在于能够将清洗设备与既有5T监测系统、车辆段数字化平台形成联动，提供更完整的智能运维解决方案。

(5) 综合地位与变化趋势

综合来看，2025年公司的行业地位呈现出“核心业务强化、新兴领域突破、整体位势提升”的积极变化。在核心的THDS领域，龙头地位因核心器件国产化而更加稳固；在图像检测领域，通过技术追赶使市场占有率缩小了与强力竞争厂家的差距；在车号领域，以融合创新开辟差异化赛道；在智能运维装备领域，以点状突破开启加速追赶。这种“一超多强、全面布局”的竞争格局，使公司在轨道交通安全检测这一细分市场中，综合竞争力和抗风险能力进一步提升。2025年公司营业总收入实现稳定增长，在行业整体承压背景下，依托多元化的产品布局和差异化的竞争策略，巩固了其在细分赛道的头部地位。

(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

报告期内，公司紧扣“数智化”与“国产化”两大主题，在新技术应用与新业态拓展方面成果斐然，并展现出清晰的未来发展趋势。

在新技术发展方面，人工智能与大数据的融合应用成为核心亮点。公司持续推进 5T 系统的智能化升级，新一代 TADS 设备通过实验运行并取得成功预警轴承故障，验证了设备可靠性；TFDS 图像智能识别技术、THDS 小型化智能冗余技术，标志着公司在轨交智能运维领域“核心算法+核心器件”双轮驱动的全产业链竞争优势。更重要的是，公司已建设企业级 5T 运行数据中心，深度推进监测检测数据、图像融合分析与智能化处理技术研究，实现了全路 5T 设备数据的集中“落地”存储。这标志着公司正从单一设备制造商向“数据+服务”提供商转型，为未来基于大数据的状态修、预测性维护等高级应用奠定了坚实基础。这与行业整体向“智能预判”发展的趋势高度一致。

在新产业与新业态层面，公司围绕铁路安全检测核心能力，成功开辟了多维度增长曲线。一是数字化车辆段业务取得重大突破，2025 年初中标金额近 9000 万元的车辆段数字化升级改造项目，创下单个项目中标金额新高，公司自主研发的 MES 中控系统标志着公司在铁路货车数字化转型这一新兴业态中占据了先发优势。二是智能运维装备产业不断丰富，动车组安全联锁项目实现首台套销售“零的突破”，新型高负荷减速顶、融冰除雪装置等智能装备持续迭代，满足了客户对高效、智能运维装备的迫切需求。三是绿色环保装备产业崭露头角，列车底部智能吹扫设备的市场拓展，契合了行业对节能减排和作业环境改善的“绿色基建”转型需求。

展望未来，公司依托其独有的全路 5T 运行数据资源，在数据这一核心要素上拥有天然优势，有望在智能诊断大模型的研发应用中抢占先机。其次，国产替代向更深层次推进。随着公司在红外传感器等核心部件上国产化的突破，未来行业竞争将更加聚焦于基础材料和底层算法的自主创新，构建完全自主可控、安全可靠的技术产业链条将成为头部企业发展的核心战略。

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

	2025年	2024年	本年比上年 增减(%)	2023年
总资产	4,403,797,243.92	4,250,384,062.74	3.61	4,053,030,496.36
归属于上市公司股东的净资产	3,460,701,961.59	3,407,150,283.03	1.57	3,329,301,681.25
营业收入	1,129,669,710.71	1,105,812,296.82	2.16	969,345,748.46
利润总额	134,311,899.02	147,446,880.52	-8.91	129,954,678.79
归属于上市公司股东的净利润	111,089,426.74	125,594,377.52	-11.55	110,713,756.59
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	106,703,683.66	126,823,585.14	-15.86	106,436,845.61
经营活动产生的现金流量净额	243,404,672.58	22,482,667.60	982.63	157,536,743.93
加权平均净资产收益率(%)	3.24	3.73	减少0.49个百分点	3.36

基本每股收益 (元/股)	0.2314	0.2617	-11.58	0.2307
稀释每股收益 (元/股)	0.2314	0.2617	-11.58	0.2307
研发投入占营业收入的比例 (%)	8.46	8.17	增加0.29个百分点	9.41

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	109,012,382.36	225,590,120.16	215,969,026.10	579,098,182.09
归属于上市公司股东的净利润	-1,528,063.13	35,024,583.47	23,016,173.31	54,576,733.09
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益后的净利润	-1,965,287.62	33,671,894.93	21,077,136.63	53,919,939.72
经营活动产生的现金流量净额	79,838,918.75	96,004,816.59	-20,041,462.77	87,602,400.01

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)	14,153					
年度报告披露日前上一月末的普通股股东总数(户)	14,365					
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	质押、标记或 冻结情况	股东 性质

				量	股份 状态	数量	
中国铁路哈尔滨局集团有限公司	0	261,199,999	54.42	261,199,999	无	0	国有法人
中车(北京)转型升级基金管理有限公司—中车(青岛)制造业转型升级私募股权投资基金合伙企业(有限合伙)	0	20,843,818	4.34	0	无	0	其他
国家制造业转型升级基金股份有限公司	0	14,654,269	3.05	0	无	0	国有法人
中国铁路成都局集团有限公司	0	14,405,011	3.00	14,405,011	无	0	国有法人
中国铁路北京局集团有限公司	0	14,405,011	3.00	14,405,011	无	0	国有法人
中国铁路信息科技集团有限公司	0	14,405,011	3.00	14,405,011	无	0	国有法人
中车资本管理有限公司	0	13,896,332	2.90	0	无	0	国有法人
中车国创(北京)私募基金管理有限公司—北京华舆国创股权投资基金合伙企业(有限合伙)	-6,650,000	9,350,000	1.95	0	无	0	其他
国泰君安证裕投资有限公司	0	4,418,262	0.92	0	无	0	国有法人
中央企业乡村产业投资基金股份有限公司	0	3,663,567	0.76	0	无	0	国有法人

<p>上述股东关联关系或一致行动的说明</p>	<p>公司股东中国铁路哈尔滨局集团有限公司、中国铁路成都局集团有限公司、中国铁路北京局集团有限公司、中国铁路信息科技集团有限公司均为中国国家铁路集团有限公司的全资子公司；</p> <p>中车资本管理有限公司直接持有中车国创（北京）私募基金管理有限公司—北京华舆国创股权投资基金合伙企业（有限合伙）24.00%的股份，并持有中车国创（北京）私募基金管理有限公司—北京华舆国创股权投资基金合伙企业（有限合伙）执行事务合伙人中车国创（北京）私募基金管理有限公司45.00%的股份；</p> <p>中车资本管理有限公司直接持有中车（北京）转型升级基金管理有限公司—中车（青岛）制造业转型升级私募股权投资基金合伙企业（有限合伙）38.75%的股份，并持有中车（北京）转型升级基金管理有限公司—中车（青岛）制造业转型升级私募股权投资基金合伙企业（有限合伙）执行事务合伙人中车（北京）转型升级基金管理有限公司49.00%的股份；</p> <p>国家制造业转型升级基金股份有限公司直接持有中车（北京）转型升级基金管理有限公司—中车（青岛）制造业转型升级私募股权投资基金合伙企业（有限合伙）30.00%的股份，并持有中车（北京）转型升级基金管理有限公司—中车（青岛）制造业转型升级私募股权投资基金合伙企业（有限合伙）执行事务合伙人中车（北京）转型升级基金管理有限公司25.00%的股份；</p> <p>公司未知上述其他股东之间是否存在关联关系或属于一致行动人。</p>
<p>表决权恢复的优先股股东及持股数量的说明</p>	<p>无</p>

存托凭证持有人情况

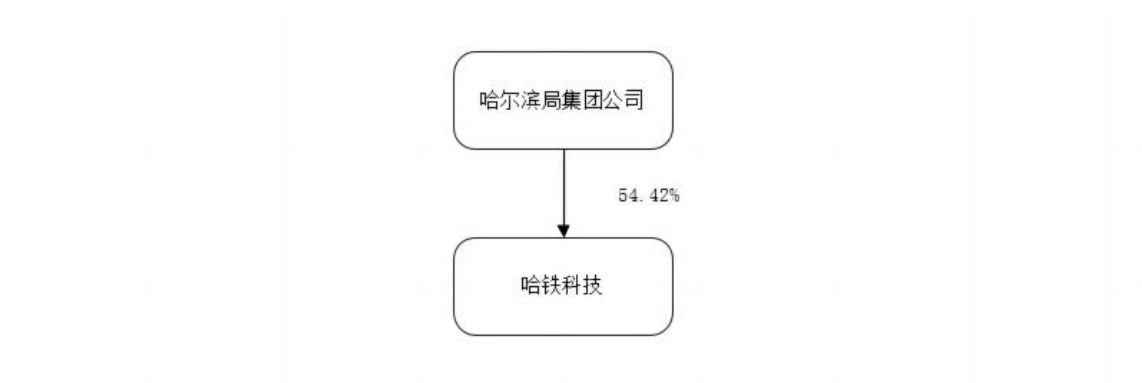
适用 不适用

截至报告期末表决权数量前十名股东情况表

适用 不适用

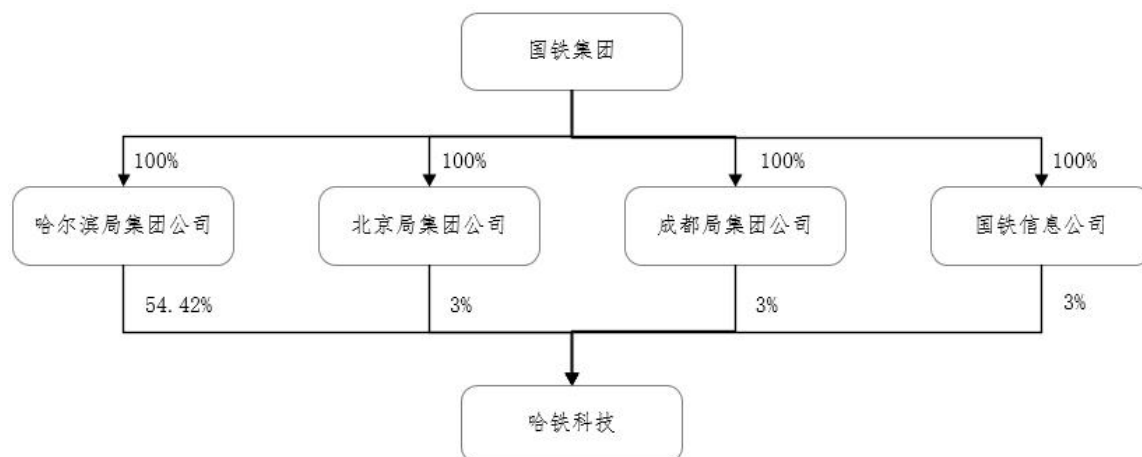
4.2 公司与控股股东之间的产权及控制关系的方框图

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 1,129,669,710.71 元，较上年度增长 2.16%，净利润 122,541,100.97 元，较上年度下降 7.82%，其中归属于母公司净利润 111,089,426.74 元，较上年度下降 11.55%。

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