证券代码：688015　　证券简称：交控科技

交控科技股份有限公司投资者关系活动记录表

编号：2024-001

投资者关系活动类别	□特定对象调研　□分析师会议 □媒体采访　■业绩说明会 □新闻发布会　□路演活动 □现场参观　□一对一沟通 □其他（投资者集体接待日）
参与单位及人员	详见附件 1
时间	2024 年 4 月 24 日
地点	公司一层飞燕厅、腾讯会议
接待人员	董事长：郜春海 总经理：王智宇 董事会秘书：黄勍 资深系统专家：刘超 财务部部长：张帅 董事会办公室：张瑾、杨定云
投资者关系活动主要内容介绍	**第一部分　行业情况、经营成果、核心竞争力以及财务业绩介绍** 公司于 2024 年 4 月 20 日在上海证券交易所网站（www.sse.com.cn）披露了《交控科技股份有限公司 2023 年年度报告》等文件，公司参会领导对 2023 年度整体业绩进行了解读，并介绍公司经营情况、未来发展战略、2024 年重点经营计划等。 **第二部分 问答交流** **问题 1：我们关注到公司新签订单情况相对于去年有所下降，主要是哪些因素导致的？目前看轨道交通今年已批复的项目还是比较多的，**

	公司对于新签订单量以及交付的预期？ 答：轨道交通的新建线路进入一个相对平稳的阶段，因公司所处地域不同，公司在某些区域具有一定的优势，订单签订情况就会表现比较好。公司的在手订单按照合同的履约进度来确认收入，2023 年的项目主要集中在华北、华南、西南区域。 公司的中标数量相比 2022 年有所下降，一方面是因为 2023 年市场竞争加剧，另一方面因为有一些项目原计划在 2023 年开标的项目也延到了 2024 年。 截止 2023 年 12 月 31 日，公司在手订单 61.92 亿元，公司 2024 年第一季度中标杭州地铁 10 号线二期、杭州地铁 10 号线三期，杭州至德清市市域铁路、北京地铁 22 号线。2024 年 4 月，公司签订了香港迪士尼改造线以及天津 8 号线一期合同。这些项目最终都会转化为公司的在手订单。 在工程交付上，2024 年预计开通线路包括北京、成都、天津、济南、太原、深圳、苏州、沧州（朔黄铁路）、宁波、长沙、乌鲁木齐、西安等 12 个城市合计 17 条新建及分段开通线路，预计开通里程 584 公里。（具体数量和进度可能根据建设方实际情况进行调整） **问题 2：公司目前在低空方面的技术团队以及技术的进展情况及未来的规划。** 答：公司大概 2022 年就开始去关注低空板块，随着无人机的快速发展，大城市的低空空域管理仅靠人力是难以实现的，需要智能化、高安全性、可靠性的系统进行管理。目前这个新兴的领域尚没有成熟的管理系统，低空空域的调度指挥及安全管理和公司所从事的方向比较接近。轨道交通、低空、公路交通均为一种交通制式，都有四个主要要素：交通工具、基础设施、参与人员、法律法规。在轨道交通和低空经济里，以多运动体控制协同为核心的高效安全控制具有相通性，公司在轨道交通领域所积累的面向线网级的数字化平台、数据闭环的能力、人

	工智能、智能感知、及时安全管理等经验都将赋能给低空领域。因此公司成立了航空版块公司，组织专业人员专门从事此项工作。 公司现在低空领域主要关注三大方向：数字化的基础设施、低空空域的调度管理系统以及特定场景的应用。目前公司和一些高校的团队合作进行核心技术的攻关，通过前期的科研项目已经完成了低空空域调度指挥系统原型系统的开发部署，后续公司将和应用场景落地的相关方做进一步沟通交流。低空经济的核心是数据，公司将利用人工智能和大数据的优势，寻求特定场景应用。以上是公司目前在低空方面的布局情况。 **问题 3：最近几年地方政府对于地铁的投资是否有变化，市域铁路的空间有多大？新线建设和旧线改造的市场竞争要素有何区别？公司之前对于新线建设是有优势的，未来的改造线路领域交控的优势是变强了还是变差了？** 答：根据 RT 轨道交通发布的《2023 年中国城市轨道交通市场数据报告》，2020 年、2021 年、2022 年和 2023 年我国城轨信号系统市场中标总金额分别为 87.44 亿元、105.68 亿元、105.77 亿元和 115.93 亿元，据 RT 轨道交通初步预测统计，2024 年将有 56 条新建/延伸线、1421.5 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 1000 万元进行测算，预计 2024 年我国城轨信号市场招标总额达到 142 亿元，总体水平与 2023 年相比略有上扬。 市域铁路方面，据 2023 年版《中国城市轨道交通市场发展报告》不完全统计，至 2023 年 12 月 31 日，包括北京、成都、金华、台州、滁州、温州、郑州、重庆等 34 座城市 53 条市域铁路（含地方投资为主体的城际铁路）正在建设（含 2023 年新增开工），里程达 2,334.98 公里，车站 468 座，计划投资额达 11,922.94 亿元，其中涉及广州都市圈、深圳都市圈、南京都市圈、大上海都市圈、成都都市圈、重庆都市圈等 15 个都市圈。市域铁路的前景非常广阔。但线路具体招标情况受各个城市轨道交通建设和发展的具体情况等多方面因素的影响。

	轨道交通的新建线路进入一个相对平稳的阶段，但是会迎来改造的周期。按照开通运营后 15 至 20 年进入改造周期测算，早期建设的线路逐步进入大规模改造期，截止 2023 年 12 月底，已有开通超过 15 年的地铁运营线路共有 29 条，共计 1,183.2 公里。2024 年，国务院印发《推动大规模设备更新和消费品以旧换新行动方案》。在未来几年，我们认为改造市场将迎来较大机遇。 改造线路相比于新建线路而言，面临着设备陈旧、作业时间短、不能影响既有线路正常运营等“周期长、成本高、风险高、难度大”多个痛点，公司正在实施北京 13 号线改造项目，并且今年与港铁新签订了香港迪士尼线改造项目，这是第一次将公司的 PB-TACS 新技术用到境外改造项目中，这其中用到了公司的 PB-TACS 的无感改造解决方案。该方案的主要特点为：（1）最大程度缩减地面设备，减少计轴、信号机，应答器的布置，减少夜间安装调试工作，解决现系统改造成本高，维护成本大的问题。（2）系统采用主动感知设备进行定位、测速，雷达、相机等主动感知设备可独立安装，相比传统车载外设，便于车辆安装，极大缩短列车设备安装时间，有效改善改造时间长、难度大的问题。（3）新增的感知系统在运营期间可采集数据、验证功能，最大幅度减少现场调试工作。（4）系统在故障情况下通过高可靠感知，仍能够维持基本运行能力，“看多远、运行多远”，真正实现提高故障情况下运行效率的同时简化设备。 因此我们认为公司在改造线路上既有成功的工程项目业绩和经验，也具有先进的技术，更具竞争力。 **问题 4:公司与低空领域产业链上下游厂商或地方政府有什么合作？在低空产业落地的规划是怎样的？** 答：在调研低空行业的时候，交控已经与产业链上下游的一些厂家和地方政府做了较多的沟通探讨，特别是今年年初地方经济作为新质生产力被提出来之后，我们也跟很多地方政府积极沟通，到现在为止还没有落地的项目，我们也力争尽快的实现成果落地，敬请大家关注后续的

	公司相关公告。 **问题 5:工程项目整个订单确认的周期可能在 2~3 年，根据 2022 以及 2023 年新签订合同来看，公司对 2024 年的业绩是一个什么样的展望？** 答：公司经营业绩受到包括宏观经济环境、地方政府财政情况、行业周期性波动、市场竞争格局及下游需求等多种因素的影响，公司也在通过加强新品研发、市场开拓和成本控制，力争实现业绩提升。2024 年的业绩情况请以公司后续公告为准。 **问题 6：公司过去几年的维保服务的量开始慢慢的有一些增长，我们对这块怎么展望？去年的现金流收款其实比较好，账上的应收账款这块未来大概是怎么样的预期？** 答：随着地铁线路开通数量和年限的增长，维保的业务未来大概率会呈现逐步增长的态势。2023 年，子公司成都交控轨道科技有限公司与中国铁建电气化局集团有限公司以联合体形式中标金额 1.62 亿元维保合同。公司在多地设立了维保类子公司，除了信号系统的维保以外，公司积极开拓其他弱电的维保，期待给公司带来新的盈利增长。 公司的维保服务客户大部分为各地城市轨道交通建设运营单位，客户政府属性强、信用资质较高、资金来源较为可靠，出现不能收回货款的风险较小，同时，公司制定了完善的应收账款管理制度，明确了相关部门和人员的管理职责、考核政策，确保各款项到期收回。 **问题 7:公司过去两年在重载铁路上有技术突破，也有正在实施的项目，对于未来重载铁路的业务是如何的布局？** 答：公司将 CBTC 技术的应用范围由城市轨道交通新线建设拓展至重载铁路，在重载铁路方面的优势非常明显。公司正在实施的朔黄铁路计划于 2024 年 3 月启动运营单位联调联试工作，2024 年 10 月完成工程线路开通工作。在朔黄重载的成功经验上，后续我们积极拓重载铁路市场。

	问题 8：公司 2023 年毛利率有一定下降，原因是什么？毛利率在 2024 年下降趋势是否会延续？ 答：公司的毛利率主要还是受当年项目交付影响。信号系统总承包业务毛利率受各项目供货进度影响在各年之间存在差异，项目毛利率受客户个性化需求、合同技术标准、市场竞价等因素的影响，本年度部分低毛利率项目处在供货集中阶段，收入确认金额占比较高，因此导致 2023 年整体信号系统总承包业务毛利率回落。未来，公司主要通过优化设计降低硬件成本、提高自有产品的应用范围来提高毛利率，另外随着项目的增多，公司的规模效应和协同效应也逐渐显现，包括集约化的管理等都会对公司毛利率有一定的影响。 **问题 9:公司 2023 年整体的在手订单金额上涨，但是合同负债下降了，请问如何理解？公司对于 2024 年订单的展望是怎样的？** 答：截至 2022 年 12 月 31 日，公司在手订单金额合计 57.69 亿元（不含税，不含截至 2023 年 3 月 31 日已中标尚未在报告期内签订合同的订单 12.13 亿元）。截至 2023 年 12 月 31 日，公司在手订单金额合计 61.92 亿元（不含税，不含截至 2024 年 4 月 3 日已中标尚未在报告期内签订合同的订单 8.4 亿元）。 公司在手订单的增长，反应出报告期内合同签订总额（不含税）大于合同执行总额（确认收入），合同负债反应的是已结算未完工的部分与预收账款合计的金额，合同的签订并不能立即收到预收款项，会有时间性的差异，相对应的合同执行在消耗已结算未完工的部分。2023 年度，公司当年签订的合同只有部分收到预收款项，部分已结算未完工的项目在本期随着工程进度逐渐消耗，导致期末合同负债较上年期末有所降低。在手订单的增长与合同负债增加没有直接的正向关系。 公司 2024 年第一季度中标杭州地铁 10 号线二期、杭州地铁 10 号线三期，杭州至德清市市域铁路、北京地铁 22 号线，4 月则共签署了香港迪士尼线改造合同和天津地铁 8 号线信号系统合同。公司重视整体

	的市场工作，已于年初对全年的市场情况进行了充分、客观的研究和判断，并制定了相对应的市场营销策略和计划。公司将持续努力，争取取得更多的订单，最后的订单情况以公司公告为准。 **问题 10：城际铁路方面公司 2024 年是否会有进展？** 答：公司积极开展“兼容城轨 CBTC 以及城际 CTCS 的列控系统研制”、“基于车车通信的城际铁路信号系统研究”等城际铁路的技术研究，城际铁路具有大铁路的一些特点，与公司主营的城市轨道交通业务有所区别，公司正积极开拓城际的市场。 **问题 11：随着城轨系统的升级迭代，从整体产业趋势来看，公司的新产品毛利率是否会越来越高？** 答：按照公司历史经验，公司新产品的毛利率在刚开始推出时相对较高，后续随着竞争对手的竞品出现和新技术的迭代升级会有所下降，最终会稳定在一个合理的水平。 **问题 12:丰台区在轨交和航空航天布局比较领先，公司也提前在低空进行了布局，请问在 2024 年公司在低空方面有什么产品预期可落地？** 答：公司目前低空领域主要关注三大方向：数字化的基础设施、低空空域的调用管理系统以及特定场景的应用。公司也在积极与各个地方的政府，包括一些特定的应用场景，比如湿地巡检的场景等也在做密切的沟通，但是具体什么时候能落地，还是要看后续技术以及相关政策的具体情况。北京的空域管理应该比其他地方要严的多，因此在北京我们更偏重于技术研究或产品研发。在低空技术场景的应用上，深圳具有较大优势，因此我们的航空版块公司设立在深圳。随着低空行业发展，法律法规等方面都在不断完善，公司也会及时关注并紧跟国家政策，利用公司的技术优势，积极寻求相关机会。 **问题 13：城轨更新改造方面收入占比，以及对于未来的规划？** 答：公司正在实施北京 13 号线的改造，并且今年与港铁新签订了

	香港迪士尼线路改造项目。按照目前已开通运营的线路来看，在未来几年，改造市场将迎来较大机遇，从技术层面来看，公司 PB-TACS 系统具备健壮的容错架构和设计，具备高可用性、可靠性和可维护性，能够减少系统改造难点，系统配置 SIL4 级主动感知设备，能提升系统安全性和降级后的运营能力。针对既有线改造“周期长、成本高、风险高、难度大”等难题，公司提出基于感知的车车通信列控系统（PB-TACS）的无感改造解决方案。未来公司也将利用已经掌握的技术优势，充分发挥公司的技术优势，力争在改造市场获得更多的订单。 **问题 14：公司对于出海的布局和规划是怎样的？** 答：近 10 年来，公司持续开拓海外市场，跟随“一带一路”走出去，以及通过香港的项目辐射境外市场。 2021 年 11 月 6 日，搭载着交控科技互联互通 CBTC 系统的越南河内“吉灵-河东”轻轨正式交付并投入运营。这是我国自主知识产权的互联互通信号系统首次在中国大陆以外地区成功应用。这是我们通过与中字头抱团出海参与的一带一路项目。 2023 年 8 月公司的产品列车障碍物智能检测系统（TIDS）在香港荃湾线全面投入运营，低于万分之一的误报率及漏报率，产品性能指标达到世界领先水平。今年 4 月公司与香港铁路有限公司签订香港迪士尼线信号系统工程改造项目，使用了公司的 PB-TACS 系统，公司也积极借助通过与港铁的合作为辐射境外市场提供助力。 国外的地铁线路超期服役使得改造需求较大，改造线路要求在保障安全的情况下，不影响运营，以较小的代价实施升级改造。只有掌握核心技术并且具有强竞争力的产品和技术，出海才有更多机会。公司现在的 PB-TACS 系统适用于改造线路，我们也期待通过这次跟港铁的合作，在未来的几年里进一步开拓国际市场。 **问题 15：公司目前维持相对比较稳定的市占率，请问公司是否有未来的市场份额提升的目标或者规划？**

	答：提高市占率是每个企业追逐的目标，我们理解轨交行业目前正在经历一个逐步整合的过程，目前国内有 15 家城市轨道交通信号系统总承包商，但是随着竞争加剧，市场会向优质的龙头企业聚集。在新的行业格局下，拥有核心技术、高质量服务的企业将更得到市场的认可和青睐。公司也将抓住现有的技术红利，赋能传统行业，积极提升市占率。 **问题 16：公司的主要产品 AVCOS 的技术应用以及未来的商业化前景？新的系统在未来何时面临新的机会？** 答：公司的自主虚拟编组运行系统（AVCOS）核心关键技术已获得了阶段性突破，并完成北京 11 号线虚拟编组示范工程的落地和验收，实现了双车安全防护模型算法，基于最优化理论的编组列车协同曲线规划技术、基于模型预测的编组列车曲线跟踪技术等关键技术的突破，在保定试车线和北京 11 号线均完成现场技术验证和专家组验收工作。从计划来看，预计明年投入运营。 未来信号车辆对于一体化的要求肯定会越来越高，随着信号系统技术的不断发展，轨道交通也更加趋向于越来越集中，可能未来的轨道交通也是一个完整系统，对整个系统的技术的要求会逐步聚焦。因此我们认为新技术也是一个未来发展的重要方向。 **问题 17：公司披露的对外投资的米塔盒子公司的定位以及后续的发展规划是什么？** 答：2022 年 6 月，公司与北京轨道交通技术装备集团有限公司共同出资设立了米塔盒子公司，该公司定位于智能列车一体化平台、车辆网络及 AutoTrain 整车设计和全系统集成，即未来的智能列车。目前而言，轨道交通行业的车辆与信号控制系统是相互独立的，而米塔盒子将更加重视车辆信号运行一体化，这将打破国内车辆创新研究仍局限在车辆本身的局限，利用时间敏感网络、机器视觉、智能控制及人机交互等新兴技术，打造灵活高效、具备车厢-底盘分离功能的智能自主运行列

	车 AutoTrain，加速推广列车自主虚拟编组运行、定制化列车等新突破技术，铺开运营组织的新模式，从根本上解决城市轨道交通车辆运力与客流匹配难题，推动轨道交通产业智慧转型和服务品质提升。 **问题 18:从公司 2023 年中标的整体情况来看，相较于 2021 年是有所改善的，是否说明公司 2024 年、2025 年的收入相对于之前会有所改善的？** 答：公司的在手订单按照合同的履约进度来确认收入，但是具体的业绩无法准确预测，还请以后续披露公告为准。
附件清单（如有）	有
备注	本次业绩说明会中，公司管理层积极回复投资者提出的问题，回复的内容符合公司《信息披露管理制度》等文件的规定，回复的信息真实、准确。

附件 1：

与会人员名单

序号	姓名	公司名称
1	刘逍遥	开源证券
2	韩冰	信达证券
3	刘建伟	申万宏源
4	王霞举	银河证券
5	邹靖	中金公司
6	陈姝姝	浙商证券
7	庄雨诗	东兴资管
8	徐燕	浙商证券
9	张艺蝶	西南证券
10	袁晨	盛世投资
11	叶善庭	相聚资本
12	杨璇	建信理财
13	邢博阳	中泰证券
14	夏林锋	华宝基金
15	王泉涌	富国基金
16	屈奇	长江证券
17	彭上	中科沃土基金
18	刘兰程	银河证券
19	范晨轩	申万宏源
20	丁雨婷	宁银理财

序号	姓名	公司名称
21	江维	长城财富保险资管
22	沈平虹	永赢基金
23	胡金戈	瀚川投资
24	夏天宇	光大证券
25	吴佩苇	西部证券
26	李博瀚	证券时报
27	金曦	新华基金
28	林亮亮	浙商证券
29	黄晓萍	广发证券
30	赵铭	民生证券