

# 固安信通信号技术股份有限公司

Gu'an Xin Tong Signal Technology Co., Ltd.

(固安县清华大学(固安)中试孵化基地1期A1办公楼2层216室)



## 关于固安信通信号技术股份有限公司首次 公开发行股票并在科创板上市的 审核中心意见落实函回复

### 保荐机构（主承销商）



安信证券股份有限公司  
Essence Securities Co., Ltd.

(深圳市福田区金田路4018号安联大厦35层、28层A02单元)

---

## 上海证券交易所:

根据贵所于 2020 年 12 月 2 日出具的上证科审[2020]984 号《关于固安信通信号技术股份有限公司首次公开发行股票并在科创板上市的审核中心意见落实函》(以下简称“《落实函》”)的要求,安信证券股份有限公司(以下简称“安信证券”或“保荐机构”)作为固安信通信号技术股份有限公司(以下简称“固安信通”“公司”或“发行人”)首次公开发行股票并在科创板上市的保荐机构(主承销商),会同发行人及发行人律师北京德恒律师事务所(以下简称“发行人律师”)及申报会计师天职国际会计师事务所(特殊普通合伙)(以下简称“申报会计师”)等相关各方,本着勤勉尽责、诚实守信的原则,就落实函所提问题逐项进行认真讨论、核查与落实,并逐项进行了回复说明。具体回复内容附后,请审核。

1、如无特殊说明,《关于固安信通信号技术股份有限公司首次公开发行股票并在科创板上市的审核中心意见落实函回复》(以下简称“本回复”)中使用的简称或名词释义与《固安信通信号技术股份有限公司首次公开发行股票并在科创板上市招股说明书(上会稿)》(以下简称“招股说明书”)一致。

2、本回复中的字体代表以下含义:

落实函所列问题	<b>黑体(加粗)、黑体</b>
对落实函所列问题的回复	宋体
对招股说明书的修改、补充	<b>楷体(加粗)</b>

3、本回复中若出现总计数尾数与所列数值总和尾数不符的情况,均为四舍五入所致。

---

## 目 录

问题 1 .....	4
问题 2 .....	8

---

## 问题 1

请发行人按照《公开发行证券的公司信息披露内容与格式准则第 41 号——科创板公司招股说明书》的规定，全面梳理“重大事项提示”各项内容，突出重大性，增强针对性，强化风险导向，删除冗余表述，按重要性进行排序，并补充、完善以下内容：（1）公司 CRCC 认证范围不够全面，产品应用范围较窄的风险；（2）业务受铁路行业发展规划和投资规模影响较大的风险；（3）公司与行业内主要企业中国通号在业务范围、经营规模、市场份额等方面存在较大差距的风险；（4）2020 年业绩同比下降的风险；（5）客户集中度较高的风险；（6）收入主要来自于普铁领域，高铁领域收入占比较低及市场拓展不力的风险。

### 【回复】

发行人已全面梳理“重大事项提示”各项内容，突出重大性，增强针对性，强化风险导向，删除冗余表述，按重要性进行排序，并补充、完善相关内容，具体如下：

#### “一、特别风险提示

##### （一）公司 CRCC 认证范围不够全面，产品应用范围较窄的风险

轨道交通信号领域采取严格的产品认证准入制度。根据《中国铁路总公司铁路专用产品认证采信目录》等相关要求，发行人销售目录中涉及的产品，需要取得 CRCC 产品认证证书，未经认证的产品不得在铁路领域进行销售。

截至本招股说明书签署日，公司可应用于高速铁路的产品包括 GMG-GX 型高压脉冲轨道电路设备和信号电源屏设备。受限于 CRCC 等资质认定范围，公司 ZPW-2000G 系列设备、应答器设备暂时仍主要运用于普速铁路。此外，发行人应答器硬件（BTS. CB 型有源应答器）的 CRCC 认证仍为试用证书。如未来发行人新研发之产品需要根据相关要求取得 CRCC 认证，但未能如期获得的，公司新产品的研发、生产和市场推广将存在一定的不确定性，进而影响公司盈利增长。因此，发行人已取得 CRCC 认证的产品存在认证范围不够全面、产品应用范围较窄的情形，不能完全满足公司不断扩大业务范围及经营领域的需求，公司存在因 CRCC 认证范围不够全面及产品应用范围较窄而导致发展速度和新业务布局受限的风险。

## （二）业务受铁路行业发展规划和投资规模影响较大的风险

轨道交通行业是典型的投资驱动型行业，而我国轨道交通产业的投资建设主要由政府进行主导。公司的产品主要属于铁路站后工程中信号系统的关键设备，而轨道交通信号系统领域受国家对轨道交通行业的整体发展规划及行业投资、建设、运营情况，铁路站前工程实施进展情况等影响较大。如果未来宏观经济形势发生变化或者轨道交通建设、运营过程中出现重大交通事故等意外因素，可能会导致国家对轨道交通产业的相关政策做出重大调整或出现未来轨道交通投资建设进度放缓、站前工程等细分领域出现延滞，甚至轨道交通行业投资规模出现大幅缩减的情形，从而对轨道交通行业发展产生不利影响。

## （三）公司与行业内主要企业中国通号在业务范围、经营规模、市场份额等方面存在较大差距的风险

受企业性质、资本规模、股东构成、融资便利性等因素的限制，公司虽然经过多年的发展取得了一定的成绩，但结合业务开展范围、经营规模、产品线布局、CRCC 认证情况及各主要可比公司的经营情况比较分析可知，铁路信号领域，尤其是在地面列控设备制造领域，总体上形成了“一超多强”的竞争格局，中国通号在该细分行业内的市场地位、市场份额方面具有绝对领先优势。公司在自身提供的主要产品指标方面基本与中国通号同类产品趋同，但在业务范围、经营规模、产品覆盖度、市场份额、下游业务领域布局等方面仍与行业内主要企业中国通号存在明显的差距，存在竞争能力相对较弱风险。

## （四）2020 年业绩同比下降的风险

2017 年至 2019 年，公司经营业绩呈稳定增长趋势。但 2020 年初以来，受国内“新冠”疫情影响，公司上、下游行业均受到不同程度影响，尤其是下游铁路信号系统建设投资领域，部分项目原定的投资或招标计划受到疫情影响出现延迟或取消等情形，同行业可比上市公司 2020 年 1-9 月业绩均出现不同程度下滑。同样的，公司在订单获取、产品生产及交付、验收调试等方面亦受到不同程度影响。2020 年 1-6 月，公司实现营业收入 6,041.11 万元，较上年同期下降 21.91%，实现归属于母公司所有者净利润 410.73 万元，较上年同期增长 3.97%。

根据公司结合 2020 年 1-9 月经审阅财务数据及在手订单情况、四季度市场

---

运行预期情况判断，2020 年全年，公司预计实现营业收入区间为 23,000 万元-26,694 万元，较上年同期下降 0.00%-13.84%；预计实现归属于母公司股东的净利润区间为 4,289 万元-4,765 万元，较上年同期下降 14.93%-23.42%；预计实现扣除非经常性损益后归属于母公司股东的净利润区间为 4,139 万元-4,615 万元，较上年同期下降 8.62%-18.05%。因此，公司 2020 年实现营业收入及净利润情况存在同比下降的风险。

此外，如果未来公司所处宏观经济环境、轨道交通产业政策、铁路安全认证标准等出现重大不利变化，安全生产及环保要求出现重大调整，行业竞争加剧或融资成本大幅提升，或者再次出现类似“新冠疫情”的国内重大突发公共卫生事件及其他自然灾害等影响导致上游供应中断或公司生产经营及销售活动受到限制，公司的生产经营环境将发生重大不利变化，进而可能导致公司未来业绩出现进一步下滑风险。

#### **（五）收入主要来自于普铁领域，高铁领域收入占比较低及市场拓展不力的风险**

报告期内，公司营业收入主要来自于普速铁路项目，其中高压脉冲轨道电路设备和信号电源屏部分收入来自于高速铁路项目。报告期各期，公司来自高速铁路项目的收入占营业收入的比例分别为 3.41%、4.46%、15.88%和 10.66%，整体上保持增长的趋势，但高铁领域收入占比整体仍相对较低。面对轨道交通信号领域的竞争，公司仅靠自身现有资源投入实现技术积累和高铁适用的新产品研发，同时逐步确立市场口碑和开拓新领域细分市场，难以迅速打开局面。若公司未来不能及时跟进市场技术演变，迅速推出更广泛适用于高速铁路的产品，同时大规模开展新领域的市场拓展计划，则可能面临因市场拓展不力导致的发展速度减缓及盈利增长不及预期的风险。

#### **（六）客户集中度较高的风险**

公司属于轨道交通列控设备行业，下游客户主要为列控系统的集成商、工程总包商，如中国通号、中国铁建、中国中铁等，以及国铁集团下属各铁路局等投资建设单位。报告期各期，按照同一控制下企业合并后的口径计算，公司向前五名客户合计销售占比分别为 92.43%、88.79%、87.46%和 93.35%，客户集

---

中度较高，主要是由于公司主业聚焦于轨道交通行业，客户集中特征与行业特点相符。尽管公司与下游各主要客户均已建立多年稳定、良好的合作关系，但未来若公司轨道交通行业，尤其是铁路行业主要客户流失，且向城市轨道交通及其他下游相关行业拓展不利，或出现主要客户因自身经营及资质等方面的不利变化导致其需求大幅减少的情形，行业及客户相对集中的情形将对公司生产经营和业绩产生不利影响。

#### （七）收入季节波动风险

报告期内，公司客户主要为国铁集团及其下属各铁路局、铁路建设单位、铁路施工单位和设备集成单位等。目前国内轨道交通投资计划一般在每年一季度制定并出台，招投标需要一定流程及时间，叠加春节假期等因素，导致公司合同的执行实施相对集中在二季度及以后。因此，报告期内公司收入呈现出一定的季节性特征，上半年收入占比较低，其中一季度收入占比最低；下半年收入占比较高，其中四季度收入占比最高。2017年至2019年，公司销售收入呈现明显的季节性，其中四季度收入金额分别为6,638.72万元、12,322.14万元和15,207.92万元，占同期收入比例分别为46.53%、61.54%以及56.97%，公司收入面临一定的季节性波动风险。

#### （八）应收账款发生坏账损失及回收风险

报告期各期末，公司应收账款账面价值较高，分别为13,946.77万元、21,909.02万元、28,121.38万元和22,708.81万元，占流动资产的比例分别为48.83%、63.32%、68.02%和56.59%，占各期营业收入的比例分别为97.75%、109.41%、105.35%和375.90%。尽管公司客户主要为国铁集团及其下属各铁路局、铁路建设单位、铁路施工单位和设备集成单位等，资信良好，应收账款发生大额坏账的可能性较小。但如果宏观经济形势下行，出现重大应收账款不能收回的情况，将对公司财务状况和经营成果产生不利影响。另外，随着时间推移，若应收账款未能按时收回，将增加公司资金压力，同时将导致公司计提的坏账准备大幅增加，进而影响公司净利润。

#### （九）存货跌价风险

报告期各期末，公司存货账面价值分别为3,192.00万元、5,539.14万元、

---

4,258.05 万元和 6,030.73 万元，占各期末流动资产比重分别为 11.18%、16.01%、10.30% 和 15.03%。

公司一般按照订单情况并结合市场预期安排原材料采购和生产，存货发生跌价的风险相对较低。尽管公司严格的控制存货规模，且已按照会计准则的规定谨慎计提了存货跌价准备，但仍可能出现公司未中标、政府规划调整导致项目规模暂缓或终止等原因，造成公司存货积压并占用营运资金、需要计提存货跌价准备等情况，并对公司经营业绩产生不利影响。

#### （十）市场竞争加剧的风险

报告期各期，公司主营业务毛利率分别为 62.96%、59.33%、51.90% 和 54.94%，逐年小幅下降，主要系公司生产销售的核心产品轨道电路和电码化设备收入占比较高，而轨道电路和电码化设备近年来行业竞争加剧，同时公司为保持和获取更多的市场份额，在一些项目投标过程中采取了较为积极的报价策略，中标价格逐年小幅下滑，导致公司轨道电路和电码化设备在销售规模、利润贡献提升的同时，毛利率有所降低。

从未来市场竞争格局来看，一方面，中国通号等国内轨道交通信号设备生产企业均具备轨道交通信号系统基础设备的研发、生产、销售能力，具备成熟的技术，市场内原有厂商的竞争逐渐加剧。另一方面，公司的应答器等新产品仍然需要面对思维列控、交大思诺等具有雄厚实力的国内外知名厂商的竞争。行业亦存在潜在竞争对手参与竞争的可能性，因此公司可能面临市场竞争加剧的风险。

”

#### 问题 2

请发行人进一步完善招股说明书“业务与技术”章节相关信息披露内容：（1）区分普铁、高铁、城轨领域，细化披露公司在上述领域的技术储备及市场拓展情况；（2）引用权威统计数据，分析公司行业地位及市场占有率情况；（3）分析披露下游铁路新建、改造领域对公司产品的市场需求；（4）公司核心技术在相关产品和生产环节中的具体应用情况；（5）报告期各期公司各类产品应用于高铁和普铁领域的收入及占比情况，并结合产品技术特点、定位及认证情况，进一步分析收入主要来自于普铁领域的原因，高铁领域市场拓展的进展情况，与同行业公司



相比收入结构是否存在较大差异。

**【回复】**

(一) 区分普铁、高铁、城轨领域，细化披露公司在上述领域的技术储备及市场拓展情况；

1、公司已在招股说明书“第六节 业务与技术”之“六、公司的技术与研发情况”之“(三) 技术储备情况”部分补充披露如下：

“公司截至报告期末的在研项目如下表所示：

单位：万元

序号	项目名称	对应产品类型	所处阶段	2020年1-6月投入	2019年投入	2018年投入	2017年投入	该技术未来主要应用领域	拟达到目标
1	二乘二取二安全计算机平台	新平台产品	样机试制	240.43	425.72	322.00	61.42	普速铁路、高速铁路、城轨领域	为公司后续系统产品提供硬件平台，并实现平台系统销售
2	轨道电路监测维护系统	新产品	小批量试制	70.02	266.51	100.46	75.09	普速铁路	研发的产品配套应用于轨道电路系统，实现轨道电路数据的实时采集和显示，并能够对数据进行分析
3	25Hz 相敏轨道电路2000G型	ZPW-2000G系列设备升级	样机试制	13.46	253.06	126.87	-	普速铁路、高速铁路	提供完整的 25Hz 轨道电路系统产品和解决方案
4	电务区间信号设备综合检测平台	新产品	样机试制	101.36	157.01	-	-	普速铁路、高速铁路、城轨领域	提供电务区间信号设备综合检测工具
5	ZPW-2000G轨道电路室外检测设备	ZPW-2000G系列设备	项目结项阶段	35.10	156.71	-	-	普速铁路、高速铁路	实现对轨道电路电气参数监测，并结合室内监测数据，达到智能诊断目的
6	ZPW2000G·J3型无绝缘轨道电路认证	ZPW-2000G系列设备升级	安全认证阶段	56.06	142.70	-	-	普速铁路、	获取新认证，推出新产品，实现销售收入
7	电源屏结构及监控系统深化研究	信号电源屏设备升级	样机试制	19.23	139.36	30.96	-	普速铁路、高速铁路、城轨领域	实现对现有电源屏产品的优化升级
8	ZPW2000G轨道电路系统（升级）	ZPW-2000G系列设备升级	样机试制	103.36	129.91	-	-	普速铁路、高速铁路	获取新认证，推出新产品，实现销售收入
9	监测维护系统（扩充电码化及高压	新产品	样机试制	37.02	115.08	-	-	普速铁路、高速铁路	通过一台监测维护系统，实现对站内电码化系统、站内高压脉冲轨

序号	项目名称	对应产品类型	所处阶段	2020年1-6月投入	2019年投入	2018年投入	2017年投入	该技术未来主要应用领域	拟达到目标
	脉冲轨道电路诊断功能)								道电路系统和区间轨道电路的监测维护与数据采集
10	站间安全信息传输系统	新产品	方案设计	49.94	104.47	-	-	普速铁路、高速铁路	获取新认证,推出新产品,实现销售收入
11	铁路信号电源系统对标改进	信号电源屏设备升级	小批量试制	123.84	102.17	-	-	普速铁路	实现对现有电源屏产品的优化升级
12	新标准铁路信号电源系统结构优化项目	信号电源屏设备升级	项目结项阶段	37.53	100.55	-	-	普速铁路、高速铁路、城轨领域	实现对现有电源屏产品的优化升级
13	PUZI型铁路信号电源屏再研发	信号电源屏设备升级	小批量试制	5.80	75.45	111.72	26.60	普速铁路	实现对现有电源屏产品的优化升级
14	新标准信号电源屏系统监测系统研发	信号电源屏设备升级	项目结项阶段	17.23	45.08	-	-	普速铁路、高速铁路、城轨领域	实现对现有电源屏产品的优化升级
15	新标准隔离模块研发	信号电源屏设备升级	项目结项阶段	12.15	37.42	-	-	普速铁路、高速铁路、城轨领域	实现对现有电源屏产品的优化升级
16	新标准直流48V电源模块研发	信号电源屏设备升级	项目结项阶段	11.66	33.03	-	-	普速铁路、高速铁路、城轨领域	实现对现有电源屏产品的优化升级
17	BTS.BPT编程工具	应答器设备升级	项目结项阶段	10.69	30.19	78.88	20.09	普速铁路、高速铁路、城轨领域	为应答器现场应用提供必备、可靠的维护工具,伴随应答器进行配套销售
18	自动闭塞区间逻辑检查系统	新产品	样机制	52.78	27.15	31.15	106.20	普速铁路	实现区间逻辑检查功能、站间安全信息传输功能、区间方向控制功能三大功能,形成系统产品
19	新标准交流25Hz电源模块研发	信号电源屏设备升级	项目结项阶段	-	24.03	-	-	普速铁路、高速铁路、城轨领域	实现对现有电源屏产品的优化升级
20	新标准直流24V电源模块研发	信号电源屏设备升级	项目结项阶段	11.37	22.47	-	-	普速铁路、高速铁路、城轨领域	实现对现有电源屏产品的优化升级
21	新标准直流可调电源模块研发	信号电源屏设备升级	项目结项阶段	7.21	18.83	-	-	普速铁路、高速铁路、城轨领域	实现对现有电源屏产品的优化升级
22	新标准直流220V电源模块研发	信号电源屏设备升级	项目结项阶段	12.09	16.22	-	-	普速铁路、高速铁路、城轨领域	实现对现有电源屏产品的优化升级

序号	项目名称	对应产品类型	所处阶段	2020年1-6月投入	2019年投入	2018年投入	2017年投入	该技术未来主要应用领域	拟达到目标
23	新标准交流220V电源模块研发	信号电源屏设备升级	项目结项阶段	16.81	12.59	-	-	普速铁路、高速铁路、城轨领域	实现对现有电源屏产品的优化升级
24	新标准闪光电源模块研发	信号电源屏设备升级	项目结项阶段	10.03	12.15	-	-	普速铁路、高速铁路、城轨领域	实现对现有电源屏产品的优化升级
25	轨道电路测试台	新产品	产品试用	5.37	8.70	12.10	13.82	普速铁路	满足厂内生产车间、质检部门和售后维修部门的调试、检验和检修的需求
26	UPS	信号电源屏设备升级	小批量试制	3.71	2.27	-	-	普速铁路、高速铁路、城轨领域	形成应用于铁路信号电源和铁路通信电源系统中以及城市轨道交通信号和通信系统的产品
27	地面电子单元 (LEU)	应答器设备升级	方案设计	21.21	0.35	-	-	普速铁路、高速铁路、城轨领域	与应答器设备构成应答器传输系统,向车载设备传输可变的轨道安全行车数据
28	产品提质增效	提高产品生产效率	样机试制	15.13	-	-	-	普速铁路、高速铁路、城轨领域	研制自动化工装及检测设备,优化既有产品工艺、工序等,进一步提高生产、检验自动化水平及效率,实现产品生产过程的有效控制
29	电务维修机	ZPW-2000G系列设备升级	样机试制	5.33	-	-	-	普速铁路、高速铁路	研发的产品配套ZPW-2000G轨道电路系统(升级),实现轨道电路数据的实时采集和显示,并能够对数据进行分析及智能故障诊断
30	脉冲轨道电路监测增加有效值测量	ZPW-2000G系列设备升级	项目结项	13.69	-	-	-	普速铁路、高速铁路	实现对现有设备的优化升级
31	ZPW-2000G车站电码化1+1	ZPW-2000G系列设备升级	CRC认证	29.60	-	-	-	普速铁路	获取新认证,推出新产品,实现销售收入
合计				1,149.21	2,459.18	814.14	303.22		

”

2、公司已在招股说明书“第六节 业务与技术”之“三、销售情况和主要客户”之“(三) 营业收入按应用领域分类情况”部分补充披露如下：

“截至本招股说明书签署日，公司主要产品与高速铁路、普速铁路的对应关系及未来预期情况如下所示：

产品名称	目前对应关系	是否存在未来可适用于高速铁路的可能
ZPW-2000G 轨道电路设备	适用普速铁路	是
ZPW-2000G 电码化设备	适用普速铁路	否
GMG-GX 型高压脉冲轨道电路设备	适用普速铁路、高速铁路	已经适用
四信息、八信息移频电码化设备	适用普速铁路	否
电源屏设备	适用普速铁路、高速铁路	已经适用
应答器设备	适用普速铁路	是

伴随着我国高速铁路的不断发展，公司也更加重视既有产品在高速铁路领域的应用和拓展，不断进行技术研发积累、产品升级改造、市场拓展和推进项目实施。截至 2020 年 11 月末，公司在高速铁路领域市场拓展的进展情况如下：

#### 1、公司积极推进新产品在高速铁路领域的认证工作

公司已经于 2020 年 10 月收到了中铁检验认证中心出具的《受理产品认证申请通知书》，中铁检验认证中心已经受理了公司产品“ZPW-2000G•T(系统版本：V1.0.X) 通信编码、ZPW-2000G•T 型无绝缘轨道电路设备（通信编码、常规型）”的认证申请，正在按照产品认证规则开展产品认证和测试工作。该产品若能通过中铁检验认证中心的检测并顺利获得 CRCC 认证，标志着公司核心产品之一的 ZPW-2000G 轨道电路设备将可实现在高速铁路应用，未来市场可期。

另外，公司已经于 2020 年 11 月取得中铁检验验证中心组织的“BTS.FB 型无源应答器试用考核报告评审结论”，经过由包括北京铁路局电务部、北京全路通信信号研究设计院集团有限公司等单位专家组成的评审组评审，公司 BTS.FB 型无源应答器获得了“适用于不同速度等级的普速、高速铁路(含 300~350km/h)，满足列车运行控制要求”等评审结论。接下来，公司将根据实际发展情况积极

---

推进应答器设备适用范围的扩项认证工作，尽快实现该类产品在高速铁路的运用。

## 2、公司不断加强针对高速铁路领域的产品营销工作

截至招股说明书签署日，公司的 GMG-GX 型高压脉冲轨道电路设备、电源屏设备等产品已经取得了一定的高速铁路运用业绩，其中电源屏设备更是已经实现了在我国智能化高速铁路标杆项目——京张智能高速铁路上的应用。高速铁路和普速铁路客户具备较大的重复性，基于公司在普速铁路已积累了广泛的客户并建立了良好的口碑，为未来公司进一步拓展高速铁路市场已经打下了坚实的基础。在未来，公司将通过不断推出具有竞争力的高铁适用新产品，高铁营销人才的招募，新营销网点的设置，加强对原销售员工有关高铁产品的培训等多种措施并重，不断加大公司产品在高速铁路领域销售力度，提升高速铁路领域产品销售业绩。

2020 年 10 月、11 月，公司取得或签定了有关赣深高铁、鲁南高铁、张吉怀高铁等项目的中标通知书或合同，公司来自高速铁路的业务收入有望进一步加大。”

### （二）引用权威统计数据，分析公司行业地位及市场占有率情况：

公司已在招股说明书“第六节 业务与技术”之“二、公司所处行业基本情况”之“（五）行业竞争格局及发行人市场地位”之“2、发行人的市场地位”部分补充披露如下：

“根据本节“二、（三）1、行业情况概述”估算，预计未来铁路控制系统设备的年均新增市场容量约为 100 亿元，年均更新改造市场容量约为 44.37 亿元。但由于控制系统又可分为信号系统和通信系统，其中信号系统设备大体又可分为车载设备、地面设备等，具体各细分领域的市场容量难以进一步估算。公司产品主要集中在地面设备细分领域，因此其具体的市场容量、公司具体市场份额难以准确测算。如综合上述数据及公司报告期最后一年末营业收入规模 26,694.00 万元测算，则可推算出公司整体市场占有率（含铁路控制系统各细分市场，亦不区分设备制造、集成及交付服务等业务形态）约为 1.85%，市场占有率相对较低。其中普速铁路领域收入占比约为 2.22%，相对具有优势；高速铁路由于为公

---

司近几年高速发展的新领域，尚未形成较大收入规模，因此市场占有率相对偏低。

结合 CRCC 认证情况及各主要可比公司的经营规模可以得知，铁路信号领域，尤其是在地面列控设备制造领域，总体上符合“一超多强”的竞争格局，中国通号在细分行业内的市场地位、市场份额方面具有明显的领先优势。公司在自身提供的主要产品指标方面基本与中国通号同类产品趋同，但在市场地位、经营规模、业务类型、产品品类、覆盖下游领域等方面仍与中国通号有明显的差距。其中，在普铁地面列控设备制造领域，除中国通号外，公司为主要市场参与者；在高铁地面列控设备制造领域，与中国通号、和利时、瑞兴科技等该细分领域主要参与企业相比，公司在收入规模、市场占有率等方面仍存在差距。

从近年来公司代表性产品应用项目的市场渗透率情况来看，报告期内，公司产品已成功应用于北京至张家口高铁“四电”系统集成及相关工程、徐州至淮安至盐城铁路站后工程、沪昆线增加区间逻辑检查功能改造工程、北京铁路枢纽丰台站改建工程、京广线横沟桥（含）至蒲圻段、重庆铁路枢纽东环线、渝淮铁路梅江至同田湾段二线等多个新建高速铁路、普速铁路的列控系统或站后工程项目，其中代表性产品 ZPW-2000G 轨道电路设备已成功应用于 20 余个铁路项目标段，总应用里程约 2,273.6 公里，产品得到了下游客户的广泛认可。根据国家铁路局发布的《2019 年铁道统计公报》显示，截至 2019 年末，我国全国铁路营业里程达到 13.9 万公里，其中高速铁路 3.5 万公里，复线里程 8.3 万公里（高速铁路一般均为复线建设）。因此，公司 ZPW-2000G 轨道电路产品在铁路领域总渗透率约为 1.64%，其中复线铁路的总体渗透率约为 2.74%，如不考虑高速（复线）铁路市场的 3.5 万公里，则其在普速复线铁路市场的渗透率约为 4.74%。总体而言，公司以代表性产品计算的在铁路各细分市场的渗透率情况，与公司按营业收入分析计算的铁路各细分市场占有率情况大体接近。

再以公司主要产品中标率情况来看，轨道电路和电码化设备为报告期内公司生产、销售的核心产品，凭借较强的自主创新实力、安全可靠的产品品质以及完善的售后服务，公司与下游客户保持着紧密的合作与联系。根据公司整理的 2017-2019 年轨道电路和电码化设备公司投标、中标数据显示，在轨道电路和电

---

码化设备中，公司 ZPW-2000G 系列设备累计中标金额 21,682.42 万元，平均中标率约为 75.69%；GMG-GX 型高压脉冲轨道电路设备累计中标金额 5,105.49 万元，平均中标率约为 69.26%。报告期内，公司轨道电路和电码化设备产品的中标率较高，也体现出公司在**具体细分市场**具备较强的竞争优势。”

**（三）分析披露下游铁路新建、改造领域对公司产品的市场需求；**

公司已在招股说明书“第六节 业务与技术”之“二、公司所处行业基本情况”之“（三）行业基本情况”之“1、行业情况概述”部分补充披露如下：

**“④铁路信号系统领域市场空间估算**

**A.增量市场空间估算**

根据《中长期铁路网规划（2016年）》显示，“到2025年进一步扩大铁路网络覆盖，铁路网规模达到17.5万公里，其中高速铁路3.8万公里，更好发挥对经济社会发展的保障作用。”

根据国家铁路局《2019年铁道统计公报》显示，截至2019年末，我国铁路营业里程约为13.9万公里，其中高速铁路营业里程达到3.5万公里。根据上述规划，预计2020年至2025年6年期间，我国铁路新建里程增长空间约3.6万公里，其中高速铁路新建里程约为0.3万公里。

根据中国通号公开披露文件中相关数据测算，假设新建高速铁路控制系统项目造价约350万元/公里，新建普速铁路控制系统项目造价约150万元/公里，则未来6年期间，新建铁路的控制系统设备（含设备的制造、集成及交付服务等）**市场需求约为600亿元，年均增量市场需求约为100亿元，其中高速铁路增量年均市场需求约为17.50亿元，普速铁路增量年均市场需求约为82.50亿元。**

**B.存量市场空间估算**

根据《中国铁路总公司普速铁路信号维护规则》等有关文件的规定，我国铁路信号系统设备的寿命周期一般为10-15年左右。高速铁路由于自2008年以后开始进入建设高峰期，结合其实际运营投入时间，大部分信号系统设备尚未进入大规模维修周期，普速铁路由于运营时间久，大部分设备已经进入甚至超过正常大修年限，因此，未来几年预计普速铁路信号系统维修更新和升级换代的市场将迎来爆发。

---

根据国家统计局数据显示，2006年至2010年期间，我国普速铁路合计新增营业里程9,352.5公里，高速铁路合计新增营业里程5,133.4公里。根据中国通号公开披露文件中相关数据测算，铁路控制系统更新升级项目造价约为新建铁路项目造价的70%左右。假设普速铁路控制系统更新升级项目造价约100万元/公里，高速铁路控制系统更新升级项目造价约为250万元/公里，则2021-2025年的未来5年期间，预计存量铁路控制系统设备的更新改造市场容量约为221.86亿元，即存量铁路控制系统更新升级改造的年均市场空间约为44.37亿元，其中普速铁路存量年均市场空间约为18.70亿元，高速铁路存量年均市场空间约为25.67亿元。

由上，综合考虑铁路新建及存量更新改造市场的需求，预计未来几年铁路控制系统年均市场需求约为144.37亿元，其中普速铁路市场需求约为101.20亿元，高速铁路市场需求约为43.17亿元。”

（四）公司核心技术在相关产品和生产环节中的具体应用情况：

公司已在招股说明书“第六节 业务与技术”之“六、公司的技术与研发情况”之“（一）公司核心技术情况”部分补充披露如下：

“截至本招股说明书签署日，公司掌握的核心技术包括轨道电路建模及理论计算技术、智能电源技术、监测、故障诊断和定位技术、安全计算机平台技术、硬件安全表决技术、射频近场传输技术、应答器编解码技术等共计13项核心技术，这些核心技术的具体情况如下：



序号	名称	来源	核心技术简介	核心技术在主要产品中的运用	核心技术应用的环节	对应专利与软件著作权
1	轨道电路建模及理论计算技术	自主研发	轨道电路建模及理论计算技术以轨道电路传输理论为基础，以专业计算机仿真软件为开发平台、以 Windows 操作系统为运行平台，根据实际需求和应用场景，搭建理论分析计算模型，进行理论计算并根据计算结果确定轨道电路系统的调整依据，为轨道电路设备安全可靠运行提供理论支持。同时，对现场轨道电路故障或环境干扰等问题的分析结果，进行仿真验证。	ZPW-2000G 轨道电路设备、ZPW-2000G 电码化设备、GMG-GX 型高压脉冲轨道电路设备	产品研发环节：用于轨道电路、电码化理论计算及建模，指导轨道电路系统设计。 工程运用环节：根据现场勘测数据，计算轨道电路调整依据，指导现场应用。	出于保密目的，未申请专利与软件著作权
2	智能电源技术	自主研发	智能电源技术采用全数字化控制方式，通过并联均流技术实现电源屏无节点切换，攻克了切换输出中断的技术难题。该技术可保障铁路信号智能电源系统的高可靠性，满足针对铁路信号电源多种类和不同容量的电源需求。 公司通过掌握智能电源技术研发出铁路信号智能电源屏，已广泛应用于高速铁路、普速铁路等领域，为轨道交通可靠高效运行提供了核心技术保障。	信号电源屏设备	产品研发环节：用于铁路信号智能电源屏系统研发； 工程运用环节：用于指导铁路信号智能电源屏现场应用，确保提供最优化系统配置。	ZL201510020444.6 ZL201921222098.X ZL201921692789.6 ZL201921692790.9 ZL201921222097.5
3	监测、智能故障诊断技术	自主研发	利用信号故障安全理念，借助高精度采集电路和高安全隔离电路进行终端数据的精确采集并确保电路的故障不影响主系统的安全性。通过计算机数字化、智能化和信息化技术，配合智能故障诊断逻辑算法以及多年在轨道电路领域积累的故障排查方法和维修经验，实现对轨道电路系统精准的监测和故障定位，给出最直接和准确的故障解决方案，并对信息进行综合分析判断，给出码序逻辑错误和轨道电路占用出清的逻辑错误的故障报警。	ZPW-2000G 轨道电路设备、ZPW-2000G 电码化设备、GMG-GX 型高压脉冲轨道电路设备	产品研发环节：用于轨道电路、电码化配套的轨道电路监测维护系统研发。	ZL201921982770.5
4	安全计算机平台技术	自主研发	安全计算机平台技术包含二乘二冗余和二取二等关键安全技术，为系统产品提供高安全、高可靠、可扩展和可维护的软件和硬件平台基础。其中二取二系统为双核双通道并行处理结构，输入、处理和输出均采用同	ZPW-2000G 轨道电路设备、ZPW-2000G 电	产品研发环节：用于轨道电路、电码化设备研发，为设备提供高可靠、高安全的安	ZL201610287247.5

			步及表决机制；二乘二冗余系统则采用二取二系统作为单系而构建的双套热备系统，在故障情况下实现自动切换和故障退出。安全平台技术攻克了安全采集、安全驱动、安全通信、同步表决和冗余结构等核心技术难题，同时为用户提供了快捷的配置和维护手段，满足铁路信号系统各类场景的应用需求。	码化设备、GMG-GX型高压脉冲轨道电路设备	全计算机平台技术。	
5	硬件安全表决技术	自主研发	硬件安全表决技术采用隔离独立的第三方电路实现动态输出判断，遵循“故障—安全”原则。该技术采用独立电子电路设计，攻克了异步输入表决、共模干扰、故障定位和低功耗等技术难题，实现信号产品安全供电、安全切换、安全输出和快速切除故障单元等安全功能，保障系统的安全性。基于硬件安全表决技术开发的硬件安全模块给业务系统提供了隔离的输入输出接口，向业务系统实时反馈表决状态，在公司的产品中应用广泛。通过采用该技术，使业务系统在软件表决技术的基础上增加硬件表决过程，优于纯软件表决系统。	ZPW-2000G 轨道电路设备、ZPW-2000G 电码化设备、GMG-GX 型高压脉冲轨道电路设备	产品研发环节：用于轨道电路、电码化设备研发，为设备提供高安全的硬件安全表决，保障了设备安全性。	ZL201510782607.4
6	射频近场传输技术	自主研发	通过深入研究近场天线传输特性，理论分析及建模、仿真验证及实物测试。实现了通过近场耦合传输天线完成对应答器信息的有效传输，提高近场传输的可靠性。同时采用特有的能量控制电路、频率敏感的滤波电路实现对天线能量及干扰信号的控制。	应答器传输系统	产品研发环节：用于应答器传输系统中有源应答器、无源应答器的研发。	ZL201420749097.1 ZL201420247959.0 ZL201520120270.6
7	应答器编解码技术	自主研发	对应答器报文采用基于 FPGA 技术的并行方式解码，提高了解码速度和正确性。采用基于 FPGA 的锁相环技术，实现了对 DBPL 信号的实时解码，提高了 DBPL 解码正确率。	应答器传输系统	产品研发环节：用于应答器传输系统中有源应答器的研发。	ZL201410383861.2 ZL201511013925.0
8	无线报文写入技术	自主研发	采用无线方式进行报文写入，便于现场维护人员操作，并采用多重校验机制，确保应答器报文被正确写入，提高产品的可用性。通过掌握无线报文写入技术，并结合射频近场传输技术、FPGA 处理技术和射频功放技术等，研制了配套应答器传输系统的应答器读写工具。	应答器传输系统	产品研发环节：用于应答器传输系统中有源应答器、无源应答器的研发。	ZL201510052626.1 ZL201520071870.8 ZL201420272131.0
9	基于相位累加	自主研发	采用可编程逻辑器件及高精度、低温漂钟振，应用数字分频、调制、相位累加及数字滤波技术，产生高精度、高稳定性的 FSK 机车信号通过钢	ZPW-2000G 轨道电路设备、	产品研发环节：用于轨道电路、电码化发送设备研发，	ZL201920771623.7 ZL200910221556.2

	及数字滤波的铁路信号的编码技术		轨传输给机车。同时遵循信号故障安全理念，对输出的 FSK 信号电压、频率等信息进行闭环检测，检测异常时及时关断信号输出，保证系统的安全性。	ZPW-2000G 电码化设备	产生高精度、高稳定性的信号。	
10	基于频域识别的信号解调分析技术	自主研发	对轨道电路接收端移频信号从复杂无序的时域转换到频域，进行傅里叶变换，并对得到的信号频谱进行特征识别。基于频域的移频信号有着丰富的频率信息，便于快速提取出有效信号，有效提高抗干扰能力。	ZPW-2000G 轨道电路设备、ZPW-2000G 电码化设备	产品研发环节：用于轨道电路、电码化接收及检测设备研发，快速、准确解析有效轨道电路信号。	ZL201220039970.9
11	基于高压脉冲信号改善分路不良技术	自主研发	采用磁饱和技术有效稳定输入电压，利用电容充放电原理，产生周期瞬间不对称的高压脉冲信号。该信号具有瞬间峰值电压高，总能量低的特点，可以有效击穿轨面锈层、油污等，有效改善分路不良问题。	GMG-GX 型高压脉冲轨道电路设备	产品研发环节：用于脉冲轨道电路，指导轨道电路系统设计。	ZL201610345578.X ZL201220039969.6 ZL201220039970.9 ZL201320315372.4 ZL201620474792.0
12	轨道电路模拟仿真技术	自主研发	公司凭借多年轨道电路系统研发经验，并通过长期对现场数据的收集、分析、与理论建模及实验室数据对比，掌握了轨道电路模拟仿真技术，具备搭建轨道电路系统试验及仿真平台的能力，可模拟现场轨道电路应用环境及不同气候条件下钢轨的特性变化。 依据轨道电路模拟仿真技术搭建的轨道电路系统试验及仿真平台，可用于现场故障的模拟复现、原因分析及解决，系统全功能测试及验证，现场复杂情况适应性研究，客户培训及教学演示等。	为公司主要产品测试用仿真平台	产品研发环节：用于轨道电路、电码化系统模拟及研究，指导轨道电路系统设计； 工程运用环节：模拟现场不同应用场景，指导轨道电路系统现场应用，同时可复现场问题。	专利申请过程中
13	轨道交通安全	自主研发	轨道电路及电码化设备、应答器传输系统相关设备等安全相关设备对安全性、可靠性及品质有着极高的要求。轨道交通安全产品制造技术基于	为公司涉及安全产品（如轨道电	产品研发环节、生产制造环节、工程运用环节：应用于	未申请专利及软件著作权

	产品制造技术	对产品研发、制造、生产工艺、测试检验、工程化应用、变更等产品全生命周期进行针对性的管控，为产品的安全性、可靠性及品质提供了系统性的保障。	路及电码化设备、应答器等)的生产制造技术	轨道电路、电码化、应答器等安全产品全生命周期，保障产品的安全性、可靠性及品质。	
--	--------	--	----------------------	---	--

上述核心技术中，轨道电路建模及理论计算技术、智能电源技术等 12 项核心技术主要应用于轨道电路、电码化、应答器等公司主要产品的理论及应用研究和具体产品开发阶段，一旦新产品开发定型完成，该等技术即已体现在产品全生命周期中，而不具体应用于产品的部分生产环节。轨道电路模拟仿真技术、轨道交通安全产品制造技术等核心技术则可具体应用于轨道电路、电码化、应答器等产品的制造、检验等生产环节中。”

(五) 报告期各期公司各类产品应用于高铁和普铁领域的收入及占比情况，并结合产品技术特点、定位及认证情况，进一步分析收入主要来自于普铁领域的原因，高铁领域市场拓展的进展情况，与同行业公司相比收入结构是否存在较大差异。

公司已在招股说明书“第六节 业务与技术”之“三、销售情况和主要客户”之“(三) 营业收入按应用领域分类情况”部分补充披露如下：

“报告期各期，公司营业收入按应用领域分类情况如下：

单位：万元

项目	2020年1-6月		2019年度		2018年度		2017年度	
	金额	占比(%)	金额	占比(%)	金额	占比(%)	金额	占比(%)
高速铁路收入	643.96	10.66	4,238.82	15.88	892.84	4.46	486.75	3.41
普速铁路收入	5,397.15	89.34	22,455.18	84.12	19,131.76	95.54	13,781.54	96.59
合计	<b>6,041.11</b>	<b>100.00</b>	<b>26,694.00</b>	<b>100.00</b>	<b>20,024.60</b>	<b>100.00</b>	<b>14,268.29</b>	<b>100.00</b>

报告期内，公司营业收入主要来自于普速铁路项目，高压脉冲轨道电路设备和信号电源屏部分收入来自于高速铁路项目。公司来自高速铁路项目的收入占营业收入的比例逐年增长，2019年度达到15.88%。

公司收入主要集中于普速铁路领域的原因主要是由于：

1、市场结构变动的历史原因导致。在我国铁路建设历史上，直至2008年之前，我国铁路建设基本以普速铁路为主。公司成立于1993年，公司成立以来始终专注于轨道交通信号系统设备领域，经过前期多年的发展，公司形成了适配当时铁路市场结构的产品线，这也在一定程度上导致了公司适用于普速铁路的产品更为成熟，收入更集中于普速铁路领域。

2、公司产品进入高速铁路领域需要丰富的技术积累以及经历严格的有关测试。相较于中国通号这类行业领军企业而言，公司在技术积累等多方面与其均存在一定差距，公司需要花费较长的时间进行研发攻关产品的新应用领域。另外，轨道交通行业新产品的推出或原有产品应用领域的扩展一般均须经过严格的各项测试或认证，如CRCC认证等，该类测试或认证均需耗费大量的资源、时间和精力，公司资源投入相对不足。所以，公司的收入目前集中于普速铁路领域，但也在积极向高速铁路领域拓展。

3、公司的同行业可比公司中，中国通号、思维列控、神州高铁、辉煌科技、鼎汉技术等企业均为在普速铁路和高速铁路广泛布局的企业，交大思诺的产品主要应用于高速铁路和城市轨道交通领域，瑞兴科技、和利时等企业产品则主要应用于普速铁路和高速铁路领域。公司与同行业可比公司收入结构方面存在一定差异，主要与各公司的业务定位、产品线布局、发展阶段不同相关。

截至本招股说明书签署日，公司主要产品与高速铁路、普速铁路的对应关系及未来预期情况如下所示：

产品名称	目前对应关系	是否存在未来可适用于高速铁路的可能
ZPW-2000G 轨道电路设备	适用普速铁路	是
ZPW-2000G 电码化设备	适用普速铁路	否
GMG-GX 型高压脉冲轨道电路设备	适用普速铁路、高速铁路	已经适用
四信息、八信息移频电码化设备	适用普速铁路	否
电源屏设备	适用普速铁路、高速铁路	已经适用
应答器设备	适用普速铁路	是

伴随着我国高速铁路的不断发展，公司也更加重视既有产品在高速铁路领域的应用和拓展，不断进行技术研发积累、产品升级改造、市场拓展和推进项目实施。截至 2020 年 11 月末，公司在高速铁路领域市场拓展的进展情况如下：

#### 1、公司积极推进新产品在高速铁路领域的认证工作

公司已经于 2020 年 10 月收到了中铁检验认证中心出具的《受理产品认证申请通知书》，中铁检验认证中心已经受理了公司产品“ZPW-2000G•T(系统版本：V1.0.X) 通信编码、ZPW-2000G•T 型无绝缘轨道电路设备(通信编码、常规型)”的认证申请，正在按照产品认证规则开展产品认证和测试工作。该产品若能通过中铁检验认证中心的检测并顺利获得 CRCC 认证，标志着公司核心产品之一的 ZPW-2000G 轨道电路设备将可实现在高速铁路应用，未来市场可期。

另外，公司已经于 2020 年 11 月取得中铁检验验证中心组织的“BTS.FB 型无源应答器试用考核报告评审结论”，经过由包括北京铁路局电务部、北京全路通信信号研究设计院集团有限公司等单位专家组成的评审组评审，公司 BTS.FB

型无源应答器获得了“适用于不同速度等级的普速、高速铁路(含 300~350km/h), 满足列车运行控制要求”等评审结论。接下来, 公司将根据实际发展情况积极推进应答器设备适用范围的扩项认证工作, 尽快实现该类产品在高速铁路的运用。

## 2、公司不断加强针对高速铁路领域的产品营销工作

截至招股说明书签署日, 公司的 GMG-GX 型高压脉冲轨道电路设备、电源屏设备等产品已经取得了一定的高速铁路运用业绩, 其中电源屏设备更是已经实现了在我国智能化高速铁路标杆项目——京张智能高速铁路上的应用。高速铁路和普速铁路客户具备较大的重复性, 基于公司在普速铁路已积累了广泛的客户并建立了良好的口碑, 为未来公司进一步拓展高速铁路市场已经打下了坚实的基础。在未来, 公司将通过不断推出具有竞争力的高铁适用新产品, 高铁营销人才的招募, 新营销网点的设置, 加强对原销售员工有关高铁产品的培训等多种措施并重, 不断加大公司产品在高速铁路领域销售力度, 提升高速铁路领域产品销售业绩。

2020 年 10 月、11 月, 公司取得了有关赣深高铁、鲁南高铁、张吉怀高铁等项目的中标通知书或合同, 公司来自高速铁路的业务收入有望进一步加大。

报告期内, 公司营业收入按照主要产品和应用领域的分类情况如下:

单位: 万元

项目	应用领域	2020 年 1-6 月		2019 年度		2018 年度		2017 年度	
		金额	占比(%)	金额	占比(%)	金额	占比(%)	金额	占比(%)
轨道电路和电码化设备	高速	379.17	7.90	1,117.47	6.87	753.01	5.67	486.75	4.17
	普速	4,421.41	92.10	15,147.19	93.13	12,517.78	94.33	11,183.04	95.83
其中: ZPW-2000G 系列设备	普速	3,864.04	100.00	12,595.11	100.00	11,082.10	100.00	10,128.19	100.00
高压脉冲轨道电路设备	高速	379.17	41.45	1,117.47	33.66	753.01	36.51	486.75	36.92
	普速	535.68	58.55	2,202.86	66.34	1,309.3	63.49	831.5	63.08
四信息、八信息移频电码化设备	普速	21.69	100.00	349.22	100.00	126.37	100.00	223.36	100.00

项目	应用领域	2020年1-6月		2019年度		2018年度		2017年度	
		金额	占比(%)	金额	占比(%)	金额	占比(%)	金额	占比(%)
信号电源屏设备	高速	93.89	12.84	2,310.60	48.70	135.13	11.82	-	-
	普速	637.54	87.16	2,433.53	51.30	1,007.97	88.18	65.30	100.00
应答器设备	普速	-	-	-	-	9.00	100.00	10.34	100.00
区间综合监控系统设备	普速	37.32	100.00	2,243.49	100.00	2,160.42	100.00	1,729.17	100.00
信号器材配件	高速	33.18	18.53	74.01	12.52	4.70	0.97	-	-
	普速	145.87	81.47	517.03	87.48	480.26	99.03	237.96	100.00
主营业务收入小计	高速	506.25	8.81	3,502.08	14.69	892.84	5.23	486.75	3.55
	普速	5,242.14	91.19	20,341.23	85.31	16,175.44	94.77	13,225.82	96.45
其他业务收入	高速	137.71	47.04	736.75	25.84	-	-	-	-
	普速	155.01	52.96	2,113.95	74.16	2,956.33	100.00	555.72	100.00
营业收入	高速	643.96	10.66	4,238.82	15.88	892.84	4.46	486.75	3.41
	普速	5,397.15	89.34	22,455.18	84.12	19,131.76	95.54	13,781.54	96.59

”



（本页无正文，为固安信通信号技术股份有限公司《关于固安信通信号技术股份有限公司首次公开发行股票并在科创板上市的审核中心意见落实函回复》之签章页）



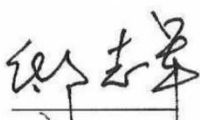

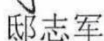
固安信通信号技术股份有限公司

2020年12月4日

# 发行人董事长声明

本人作为固安信通信号技术股份有限公司的董事长，现就本次审核问询函回复报告郑重声明如下：

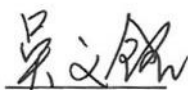
“本人已认真阅读《关于固安信通信号技术股份有限公司首次公开发行股票并在科创板上市的审核中心意见落实函回复》的全部内容，确认本回复中不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对上述文件的真实性、准确性、完整性、及时性承担相应法律责任。”

董事长：   
            
          

  
固安信通信号技术股份有限公司  
2020 年 12 月 4 日

(本页无正文，为安信证券股份有限公司《关于固安信通信号技术股份有限公司首次公开发行股票并在科创板上市的审核中心意见落实函回复》之保荐机构签署页)

保荐代表人（签名）：



吴义铭



杨苏



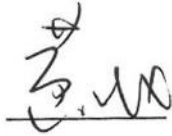
安信证券股份有限公司

2020年12月4日

## 保荐机构董事长声明

本人已认真阅读《关于固安信通信号技术股份有限公司首次公开发行股票并在科创板上市的审核中心意见落实函回复》的全部内容，了解本回复涉及问题的核查过程、本公司的内核和风险控制流程，确认本公司按照勤勉尽责原则履行核查程序，本回复不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对上述文件的真实性、准确性、完整性、及时性承担相应法律责任。

董事长：



黄炎勋



安信证券股份有限公司

2020年12月4日