公司代码:688569　　公司简称:铁科轨道

北京铁科首钢轨道技术股份有限公司 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 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”之“四、风险因素”中详细描述,敬请投资者注意投资风险。

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、北京兴华会计师事务所(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

经北京兴华会计师事务所(特殊普通合伙)审计,截至 2025 年 12 月 31 日,公司期末可供分配利润为 1,446,571,730.29 元,母公司期末可供分配利润为 1,061,875,363.05 元。经公司第五届董事会第二十次会议决议,2025 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 股派发现金红利 2.70 元(含税)。截至 2025 年 12 月 31 日,公司总股本 210,666,700 股,以此计算合计拟派发现金红利 56,880,009.00 元(含税),占 2025 年度归属于母公司股东净利润(171,272,437.74 元)的比例为 33.21%。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。

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

本次利润分配方案尚需提交公司 2025 年年度股东会审议。

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	铁科轨道	688569	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	许照梦	张蕾
联系地址	北京市昌平区富生路 11 号院	北京市昌平区富生路 11 号院
电话	010-51529198	010-51529198
传真	010-51529151	010-51529151
电子信箱	bjtkgc@163.com	bjtkgc@163.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

公司主营业务是以高铁扣件为核心的高铁工务工程产品的研发、生产和销售,致力于为高铁运营提供安全、稳定、可靠的工务工程产品。高铁工务工程由轨道和支撑轨道的路基、桥梁、隧道组成,是高铁运行的地面基础设施。在高铁工务工程产品中,高铁扣件牢固地扣压住钢轨,是提高轨道精度、保证线路平顺、提供轨道绝缘和弹性舒适性的关键部件,为高铁列车在高速状态下安全、舒适、平稳运行提供保障。

经过十余年的发展,公司形成了以高铁扣件为核心,同时包括预应力钢丝及锚固板、铁路桥梁支座、工程材料以及轨道部件加工服务在内的高铁工务工程产品体系,公司产品已覆盖至轨道、桥梁和隧道等高铁工务工程领域。

公司轨道扣件产品应用场景示意图

(包银高铁建设现场情况)

公司主要产品如下:

1、轨道扣件

轨道扣件又称扣件、扣件系统,是由一系列部件按照特定的顺序组装而成,是轨道结构的主要组成部分,是联结钢轨和支撑结构的关键部件。

完整的轨道结构自上而下由钢轨、轨道扣件和轨下支撑结构(轨枕或轨道板)构成。轨道结构的作用是引导列车的运营,直接承受来自列车的荷载,并将荷载传至路基、桥梁或隧道。轨道结构应具有足够的强度、稳定性和耐久性,并具有固定的几何形位,保证列车安全、平稳、不间断地运行。

在轨道结构中,轨道扣件将钢轨与轨下支撑结构联结在一起,其主要作用是保持钢轨在轨下支撑结构上的正确位置及钢轨与轨下支撑结构的可靠联结,阻止钢轨的纵横向移动,为轨道结构提供弹性,减轻振动,从而确保列车的安全运行和旅客乘坐舒适度。

公司轨道扣件产品主要为高铁扣件、重载扣件、高铁特殊调整扣件、地铁高弹性减振扣件和城轨扣件等,具体情况如下:

(1)高铁扣件

高铁扣件是铁科轨道为满足我国时速 250 公里和 350 公里高速铁路建设而与铁科院联合研发的适用于高速铁路的扣件系统。高速铁路扣件系统通过高弹性垫板和高振幅弹条等关键技术实现了列车高速通过时的平稳性和可靠性;通过双层绝缘设置,大幅度提高了扣件绝缘电阻,满足了高速铁路轨道电路的要求;通过结构设计实现了常阻力扣件和小阻力扣件的通用性,满足了扣件系统在路基、桥梁和隧道等不同线路条件下通用性的应用要求。高速铁路扣件系统弥补了我国铁路扣件系统领域的空白,达到了国际同类产品先进水平,解决了普速铁路扣件系统易出现弹条断裂、扣件绝缘性能不良及列车高速通过时振动较大等问题,保证了高速列车运行的安全性、平稳性和舒适性,适应高速铁路具有行车速度快、行车密度大的特点。

报告期内,公司履约的主要高铁扣件产品型号如下:

型号	可满足运营条件	应用轨道类型	报告期内主要应用案例
弹条Ⅴ型	速度 250-350km/h 客运专线	有挡料、有砟轨道	包银高铁、广湛高铁
WJ-7型	速度 250-350km/h 客运专线	无挡料、无砟轨道	几内亚西芒杜铁矿铁路项目、广湛高铁
WJ-8型	速度 250-350km/h 客运专线	有挡料、无砟轨道	雄忻高铁、合新高铁、马东铁路、包银高铁

(2)重载扣件

重载扣件是铁科轨道为满足我国 30t 轴重重载铁路建设而与铁科院联合研发形成的适用于重载铁路的扣件系统。重载铁路扣件系统的大扣压力、大弹程弹条,可抵抗重载铁路运营时列车传递过来的大横向荷载,避免钢轨倾翻造成列车脱轨事故;重载垫板采用特殊设计,可防止垫板在运营时出现压溃现象,实现重载铁路扣件系统的高强度和高疲劳性能。重载扣件满足重载铁路列车轴重高、运输能力大等要求。

报告期内,公司履约的主要重载扣件产品型号如下:

型号	可满足运营条件	应用轨道类型	报告期内主要应用案例
弹条Ⅵ型	最大轴重 25-30 吨的重载铁路	有挡料、有砟轨道	阿尔及利亚西部矿业铁路、浩吉铁路浩吉铁路
WJ-12型	最大轴重 25-30 吨的重载铁路	双块式无砟轨道	沪苏湖高铁

(3)高铁特殊调整扣件

高铁特殊调整扣件是铁科轨道为满足高速铁路线路特殊调整需要而与铁科院联合研发形成的适用于高速铁路特殊调整的扣件系统。高铁特殊调整扣件分为 WJ-7 型特殊调整扣件和 WJ-8 型特殊调整扣件,分别适用于原 WJ-7 型扣件和 WJ-8 型扣件的特殊调整。特殊调整扣件在满足原扣件基本性能的前提下,通过对扣件增加钢轨高低和左右位置大调整量,使线路在遇到路基工后沉降变形和低温冻胀等特殊情况时,能在短时间内紧急恢复线路平顺性,保证线路及时开通。

公司主要高铁特殊调整扣件型号如下:

型号	可实现调整方式	应用轨道类型
WJ-7型特殊调整扣件	特殊调低、特殊调高和左右特殊调整	原 WJ-7 型扣件
WJ-8型特殊调整扣件		原 WJ-8 型扣件

(4)其他扣件

除高铁扣件、重载扣件和高铁特殊调整扣件外,公司轨道扣件产品还包括地铁高弹性减振扣件、城轨扣件、市域(郊)铁路扣件、可滑动扣件、明桥面扣件和护轨扣件等。

公司开发的地铁高弹性减振扣件是一款具有高稳定性和良好减振效果的新型硫化一体减振扣件,在保证减振性能的同时可以提供更好的轨道结构稳定性,且扣件性能长期保持能力较好,扣件可根据不同工程调整钉孔接口设计,适用于地铁隧道、高架段等减振敏感区域,兼具高弹性、易维护的特点。报告期内,公司地铁高弹性减振扣件主要在宁波地铁 6 号线项目实现应用。

公司开发的新型城轨扣件是在高速铁路扣件技术的基础上,结合城市轨道交通工程、市域(郊)铁路工程特点进行针对性优化形成的有挡肩不分开式扣件。该类型扣件适用于有挡肩结构无砟轨道,采用高固有频率弹条,可以有效减少弹条共振断裂风险。报告期内,公司新型城轨扣件主要在北京地铁 6 号线南延项目实现应用。

公司参与研发的 WJ-7CS 型、WJ-8CS 型扣件专用于城际铁路和市域(郊)铁路工程,在满足高速行车使用的同时,兼具更好的横向稳定性能和更大的横向调整能力,能够更好地适应小半径曲线地段服役条件。

可滑动扣件适用于高速无砟轨道、有砟轨道钢轨伸缩调节器以及梁端伸缩装置的钢枕上,具有较强的抗倾翻能力和较小曲线半径地段的适应性,可使基本轨在铁垫板上纵向自由伸缩,同时保持基本轨左右位置轨距线不变,且能提供弹性,并具有调整轨距、高低的功能。

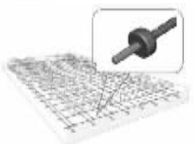
明桥面扣件主要与木枕、复合材料轨枕以及混凝土枕配套使用,具有良好的适用性。扣件除为明桥面轨道结构提供弹性外,还具有钢轨纵向阻力可调、阻力沿钢轨纵向分布均匀、轨距调整量大、零部件通用性强的特点。

护轨扣件用于固定桥梁上护轨及有砟、无砟过渡段的护轨,空间尺寸小,满足护轨与走行轨之间最小净空的要求。护轨扣件能够保持护轨的横向稳定性,同时起到轨道刚度平滑过渡的作用。

2、预应力钢丝及锚固板

预应力是为了改善工程结构服役表现,在施工期间给结构预先施加的压应力,结构服役期间预加的压应力可全部或部分抵消荷载导致的拉应力,避免结构开裂。预应力技术广泛应用于大荷载、大跨度的预应力混凝土结构中。

具有我国自主知识产权的 CRTSIII 型无砟轨道板采用了双向先张预应力体系技术,即轨道板横向和纵向均设置若干钢 φ10.00mm 螺旋肋钢丝和其两端部螺纹旋紧配合的配套锚固板,该预应力体系具有张拉时力值能够精准控制、放张时回缩量小且防松性能高的优点。双向预应力体系可以使轨道板在横向和纵向均承受预压力平衡外部荷载,有效提高轨道板的耐久性。报告期内,公司预应力钢丝及锚固板主要在北沿江高铁、漳汕高铁项目实现应用。



预应力钢丝及锚固板在 CRTSⅢ无砟轨道板应用示意图

3、铁路桥梁支座

桥梁支座是连接桥梁和桥墩的关键部件,架设于桥梁墩台上,承受桥梁荷载,并将荷载可靠地传递给桥梁墩台,以满足桥梁伸长及转动的需要。在荷载、温度、混凝土收缩和徐变作用下,桥梁支座能自动适应桥梁上部结构的转动和水平位移,是桥梁安全运营的关键部件。公司现有桥梁支座包括普通桥梁支座和智能测力桥梁支座。报告期内,公司普通桥梁支座主要在雄忻高铁、西渝高铁、成渝中线、漳汕高铁、中泰高铁等项目实现应用。

智能测力桥梁支座测试精度高,技术性能处于国内领先水平,具有自主知识产权,填补了桥梁荷载测试的空白。智能测力桥梁支座产品集桥梁荷载远程、实时测试、受力分析、状态判断和预、报警等多种功能,是专门为解决桥梁安全监测问题而研发的专利产品,解决了桥梁安全监测和荷载测试的难题,可广泛应用于铁路、公路、市政道路各种桥梁,特别是大跨度桥梁如连续梁桥、斜拉桥、吊桥以及各种跨大江河和跨海大桥等运营安全的监测。截至目前公司生产的测力桥梁支座已经应用于港珠澳跨海特大桥、京张城际、郑济高铁、济莱高铁等国家重点项目。报告期内,公司智能测力桥梁支座主要在兰合铁路项目实现应用。

智能测力桥梁支座荷载监测系统示意图

智能测力桥梁支座荷载监测系统界面

4、工程材料

公司提供的工程材料主要包括轨道板用复合掺合料、粘度改性材料和铁路隧道用防水材料等,报告期内履约的主要产品情况如下:

产品名称	产品描述	产品用途	报告期内主要应用案例
轨道板用复合掺合料	轨道板用复合掺合料是由超细微粉、高性能外加剂、激发活性剂等材料通过粉磨达到一定颗粒级配后制成。复合掺合料具有一定的形态效应,具有促进水泥水化的解絮作用,能够改变混凝土拌合物的流变性质,改善混凝土工作性能,同时具有较高的早期活性指数,较低的有害离子含量,可显著提高混凝土的力学性能和耐久性能。	用于高速铁路 CRTSⅢ型板式无砟轨道板、双块式轨枕等混凝土预制构件,也可用于现浇梁、高强混凝土等现浇混凝土工程。	北沿江高铁
粘度改性材料	粘度改性材料是针对 CRTSⅢ型板式无砟轨道自密实混凝土研发的一种专用外加剂,可显著提高自密实混凝土工作性能和耐久性能。具有掺量低、适应性广、流动性和粘聚性高、收缩性低、粘结性好等特点。粘度改性材料可优化硬化混凝土内部孔结构,提高混凝土密实度,大幅提高其抗冻性和抗氯离子渗透能力,同时材料具有微膨胀性能,可有效降低自密实混凝土的收缩变形,减少混凝土开裂现象。	用于高速铁路 CRTSⅢ型板式无砟轨道、水利、海港、交通等自密实混凝土工程,也可用于泵送混凝土以及水下不分散混凝土工程。	津滨高铁、雄商高铁
铁路隧道用防水材料	铁路隧道用防水材料包括止水带、防水板和防排水板等。其中止水带是橡胶经混炼、连续挤出硫化工艺成型,具有不透水性、高弹性和压缩变形小等特点,起到有效紧固密封、防止隧道漏水和渗水及减震缓冲等作用。防水板和防排水板是塑料通过挤出压延或真空吸附冷却制备而成,具有力学性能高、延展性能好、防渗漏、施工方便等优点。	应用于铁路隧道防水结构中,止水带应用于隧道施工缝和变形缝部位,防水板和防排水板铺设在隧道初期支护与二次衬砌之间,保障隧道防水效果。	西康高铁、黄百铁路、延榆高铁、昌九高铁

5、轨道部件加工服务

公司轨道部件加工服务是指对轨道部件中的弹性垫板硫化加工服务。

2.2 主要经营模式

公司主要采取“投标、按订单组织生产和采购”的经营模式。

1、销售模式

公司作为以高铁扣件为核心的高铁工务工程产品供应商,主要客户为铁路建设单位、施工单位及其招投标代理单位。公司通过参与客户招投标形式获取订单。在投标前,公司需要综合考虑自身的生产能力、交货期、盈利水平等因素评估项目的可行性及是否参与投标,中标后即与客户签订销售合同。

公司控股子公司除为本公司生产供应尼龙件、塑料件和橡胶件等扣件系统非金属配件外还销售给其他扣件系统集成商。对于该类订单,公司在获知客户需求的基础上,综合评价自身的生产能力、交货期、盈利水平等因素,决定是否承接订单。

2、生产模式

公司主要按照以销定产的模式组织生产。公司生产部根据市场部提供的销售订单编制生产计划,并交由各车间组织生产;同时,公司按照产品生产周期、供货计划准备库存,以保证及时供货。公司建立了严格的生产管理制度,公司产品各个生产环节依照公司现有生产标准严格执行。

3、采购模式

公司下设采购部负责供应商管理及物资采购,对采购进行规范管理。公司采购分为扣件配件采购以及一般原材料和办公用品采购。

4、研发模式

公司研发模式为自主研发,立足于产品开发、技术研究和工艺研究三个研究方向。

公司研发项目主要由研发中心承担,公司核心技术人员和其他相关技术人员均可向公司研发中心申报承担研发项目。研发中心对研发项目的立项、研发进度和研发成果进行管理。

公司还采取联合研发、委托研发作为非核心产品研发模式的补充。

5、授权转让模式

公司部分非核心产品,如普通桥梁支座、工程材料等采取从第三方获得授权许可,并按照其授权的范围进行转化生产。

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

(1)行业基本概况及特点

公司主营业务为以高铁扣件为核心的高铁工务工程产品的研发、生产和销售。根据国家统计局《国民经济行业分类》(GB/T4754-2017),公司业务属于“C 制造业 -37 铁路、船舶、航空航天和其他运输设备制造业 -371 铁路运输设备制造”;根据国家统计局《战略性新兴产业分类(2018)》(国家统计局令第 23 号),公司业务属于“2.高端装备制造产业 -2.4 轨道交通装备产业 -2.4.1 铁路高端装备制造”。

高铁扣件等产品主要用于铁路建设,现阶段国家路网干线铁路由国铁集团主导实施,部分线路一般由所在地政府等实施主体主导实施,高铁线路建设是政府基础设施建设的重要组成部分,在未来较长时间内仍将处于持续发展期。

在高铁及重载铁路领域,根据国铁集团数据,2025 年,全国铁路完成固定资产投资(不包含港澳台)9,015 亿元,比上年同期增长 6.0%,投产新线 3,109 公里。“十四五”期间,全国铁路营业里程由 14.63 万公里增至 16.5 万公里,增长 12.8%;高铁由 3.79 万公里增至 5.04 万公里,增长 32.98%。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。运维市场方面,截至 2025 年末,中国高铁运营里程已突破 5 万公里,随着高速铁路网络的不断完善,运维市场的需求将不断增加,为公司相关产品的维护、升级等业务带来机遇。

在城市轨道交通领域,根据中国城市轨道交通协会统计,截至 2025 年 12 月 31 日,中国内地共有 58 个城市投运城轨交通线路,线路长度累计 13,071.58 公里。2025 年新增城轨交通运营线路 910.80 公里,新增运营线路 21 条,新开后通段或既有线路的延伸段 34 段。未来随着城市群、都市圈轨道交通规划的推动,我国城轨交通行业将向高质量方向发展。

(2)行业主要技术门槛

高铁工务工程行业具有较高的行业准入门槛和技术门槛。

国家铁路局颁布的铁路行业技术标准和国铁集团颁布的铁路企业技术标准,是铁路专用产品进入铁路行业的基本门槛,其结合我国铁路运营需要,突出了安全可靠性技术要求,明确了质量性能指标和试验检验方法,保障了铁路产品的质量,是铁路安全运营的重要保障。

技术标准保障了进入铁路建设的技术和产品符合质量、安全、卫生、环保、能效以及综合交通等要求,为铁路工程和产品质量监督、产品市场准入提供客观公正、科学适用的技术依据,起到规范市场秩序的作用。

公司的核心产品为高铁扣件系统产品,该类产品主要应用于国家高速铁路、地方城际铁路、城市轨道交通等重点大型工程领域,产品的技术要求和安全性能要求相对其他行业更加严格。该类产品已建立较高的行业准入标准,在产品质量、产品流转、技术标准等方面都需要遵循相应的国家标准和行业标准,长期以来该类产品的市场集中度很高。

(2). 公司所处的行业地位分析及其变化情况

(1)公司目前在行业中的技术地位

公司轨道扣件业务可比公司有六家,分别为 Vossloh、安徽巢湖、晋亿实业、翼辰实业、中铁隆昌和中原利达扣件系统集成商;公司预应力钢丝及锚固板业务可比公司有 1 家,为银龙股份。轨道扣件领域,公司与安徽巢湖、晋亿实业、翼辰实业、中铁隆昌和中原利达均生产拥有中国自主知识产权的高铁扣件系统及重载扣件系统,Vossloh 依靠具有自主知识产权的 W300-1 型高铁扣件系统进入中国高铁市场,是中国高铁运营初期高铁扣件系统主要的供应商,在中国自主知识产权高铁扣件系统产品形成后,国内自主研发的高铁扣件占市场主导地位。公司是国内唯一掌握高铁特殊调整扣件系统技术并提供该系列产品的系统集成商。公司通过联合研发形式参与铁科院集团铁建所主导的高铁及重载扣件技术研发及改进,铁科院集团铁建所无偿授予公司高铁扣件非独家使用权,公司与铁科院集团铁建所共有高铁特殊调整扣件以及重载扣件技术,国内其他高铁及重载扣件竞争对手技术均由铁科院集团铁建所有偿授予该技术的非独家使用。

预应力钢丝及锚固板领域,银龙股份业务定位为全系列预应力钢材产品,而公司业务定位立足于高铁工务工程领域,主要提供 CRTSⅢ型无砟轨道板用预应力钢丝及锚固板。

(2)公司目前在行业中的市场地位

经过十余年发展,公司产品得到了市场广泛认可,市场占有率位于行业领先地位。2025 年公司高铁扣件、重载扣件产品全年中标金额 101,218.85 万元。

此外,公司是国内市场上唯一掌握高铁特殊调整扣件技术的扣件系统集成商。从产品用途看,由于特殊调整扣件主要解决运营中出现的线路不平顺问题,能在短时间内紧急恢复线路平顺性,对于保障高铁稳定运营发挥着关重要的作用。

(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

铁路是综合交通运输体系的骨干,是建设现代化经济体系的重要支撑,是全面建设社会主义现代化国家的先行领域。铁路科技创新是国家科技创新体系的重要组成部分,是引领铁路发展的第一动力。近年来,国家高度重视交通运输建设,出台《新时代交通强国铁路先行规划纲要》《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》《“十四五”铁路科技创新规划》和《加快建设交通强国五年行动计划(2023 — 2027 年)》等多项政策推动铁路科技创新和铁路高质量发展。

依据行业发展情况,公司将促进铁路工务工程产品新理论、新技术、新材料、新工艺、新设备在铁路行业的应用发展,提升相关系统设计、仿真、材料、制造、试验及运用维护等关键核心技术。公司开展了适用于更高速度级高铁扣件系统、预制聚氨酯固化道床、人造道砟技术以及装配式无砟轨道结构及部件等重点项目的研究;针对扣件系统高频振动、扣件系统对轮轨关系的影响、扣件系统耐不同环境以及扣件系统寿命等前沿技术进行专项攻关;推进市域(郊)铁路和城际轨道交通扣件系统的研发;同时,开展 3D 打印技术、环保再生利用技术在铁路工务工程产品中应用的研究,为智能制造技术和增材制造技术在铁路中的应用提供早期的技术储备。

未来,新质生产力将作为核心引擎,推动科技创新与产业创新融合发展,驱动工业互联网与制造业的深度融合,持续引领新业态迭代升级。公司正加速推进生产技术的数智化升级,开展增材制造技术、数字化制造技术及自动化检测技术研究,打造铁科天津、铁科翼辰与铁科兴城等产品智能制造生产基地,推动产品生产效率与产品质量提升;同时,开展环保再生利用技术在铁路工务工程产品中应用的研究,推动从传统制造向“设计—制造—运维—回收—再制造”全生命周期服务的战略转型,形成循环经济闭环。

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	4,038,380,925.58	3,851,232,357.08	4.86	3,778,573,438.57
归属于上市公司股东的净资产	2,947,195,792.68	2,847,380,606.87	3.51	2,725,498,384.60
营业收入	1,275,221,900.38	1,409,565,510.88	-9.53	1,637,259,369.34
利润总额	276,861,972.97	306,683,887.36	-9.72	421,170,127.84
归属于上市公司股东的净利润	171,272,437.74	214,319,764.92	-20.09	290,628,421.72
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	168,887,465.95	210,778,428.07	-19.87	287,618,418.29
经营活动产生的现金流量净额	164,796,095.14	299,040,419.33	-44.89	469,056,758.67
加权平均净资产收益率(%)	5.92	7.69	减少 1.77 个百分点	11.11
基本每股收益(元/股)	0.81	1.02	-20.59	1.38
稀释每股收益(元/股)	0.81	1.02	-20.59	1.38
研发投入占营业收入的比例(%)	7.64	7.09	增加 0.55 个百分点	6.54

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	204,534,062.83	299,512,688.45	287,884,432.00	483,290,727.10
归属于上市公司股东的净利润	21,728,850.74	45,197,314.40	23,578,163.50	80,768,109.10
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益后的净利润	21,659,124.99	44,987,135.65	23,022,155.45	79,219,039.86
经营活动产生的现金流量净额	-32,089,412.60	216,750,048.09	-80,463,081.52	60,598,541.17

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)	6,536
年度报告披露日前上一月末的普通股股东总数(户)	7,067
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	
中国铁道科学研究院集团有限公司	0	55,300,000	26.25	0	无	0	国有法人
北京首钢股权投资管理有限公司	0	42,470,400	20.16	0	无	0	国有法人
北京中冶天普投资管理有限公司	0	25,280,000	12.00	0	无	0	境内非国有法人
北京铁科建筑科技有限公司	0	23,700,000	11.25	0	无	0	国有法人
北京首钢股份有限公司	0	11,249,600	5.34	0	无	0	国有法人
钟超明	0	3,236,688	1.54	0	无	0	境内自然人
刘惠璋	100,000	2,863,399	1.36	0	无	0	境内自然人
全国社保基金一零一组合	-916,748	2,216,597	1.05	0	无	0	其他
兴业银行股份有限公司-南方兴园价值一年持有期混合型证券投资基金	-1,882,567	1,672,140	0.79	0	无	0	其他
方天兆	1,188,888	1,188,888	0.56	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. 公司控股股东中国铁道科学研究院集团有限公司直接持有北京铁科建筑科技有限公司 100%股权;2.北京首钢股权投资管理有限公司与北京首钢股份有限公司同受首钢集团有限公司实际控制;3.公司未知其他股东之间是否存在关联关系或一致行动。					
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

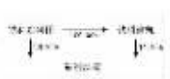
□适用 √/不适用

截至报告期末表决权数量前十名股东情况表

□适用 √/不适用

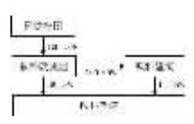
4.2 公司与控股股东之间的产权及控制关系的方框图

√/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。

报告期内公司积极采取措施应对已中标铁路建设项目实施进度对公司供货造成的不利影响,稳步推进生产经营工作,合理备货,积极拓展市场,加大新产品、新技术的研发力度,持续提升公司整体运营效率和管理水平。2025 年实现营业收入 127,522.19 万元,较上年度减少 9.53%,净利润为 24,564.31 万元,较上年度减少 8.55%,其中归属于母公司净利润 17,127.24 万元,较上年度减少 20.09%。

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:688569　　证券简称:铁科轨道

北京铁科首钢轨道技术股份有限公司 2025 年度环境、社会和公司治理报告摘要

第一节重要提示

1、本摘要来自于北京铁科首钢轨道技术股份有限公司 2025 年度环境、社会和公司治理报告全文,为全面了解本公司环境、社会和公司治理以题的相关影响、风险和机遇,以及公司可持续发展战略等相关事项,投资者应当到 www.sse.com.cn 网站仔细阅读 2025 年度环境、社会和公司治理报告全文。

2、本报告经公司董事会审议通过。

第二节报告基本情况

1、基本信息

股票代码	688569
公司简称	铁科轨道
公司名称	北京铁科首钢轨道技术股份有限公司
报告范围	本报告披露信息的覆盖范围涵盖北京铁科首钢轨道技术股份有限公司及所属分公司、全资及控股子公司。
时间范围	2025年 1 月 1 日至 2025 年 12 月 31 日
编制依据	国务院国有资产监督管理委员会《关于新时代中央企业高标准履行社会责任的指导意见》《央企控股上市公司 ESG 专项报告编制研究》《上海证券交易所上市公司自律监管指南第 14 号——可持续发展报告(试行)》《上海证券交易所科创板上市公司自律监管指南第 13 号——可持续发展报告编制》、联合国可持续发展目标 2030(SDGs)、全球可持续发展标准委员会(GSSB)《GRI 可持续发展报告标准》(GRI Standards)

2、可持续发展治理体系

(1)是否设置负责管理、监督可持续发展相关影响、风险和机遇的治理机构:√/是,该治理机构名称为董事会战略委员会　□否

(2)是否建立可持续发展信息内部报告机制:√/是,报告方式及频率为一年一次　□否

(3)是否建立可持续发展监督机制,如内部控制制度、监督程序、监督措施及考核情况等:√/是,公司建立“决策层—管理层—执行层”三级联动机制,由董事会承担 ESG 治理最终责任,发挥关键引领与监督作用,为可持续发展工作提供治理保障。　□否

3、利益相关方沟通

公司是否通过访谈、座谈、问卷调查等方式开展利益相关方沟通并披露:√/是 □否

利益相关方	关注内容	沟通方式
政府及监管机构	响应国家战略 合规运营 税收贡献 反腐倡廉	落实监管政策指引 守法合规经营 坚持依法纳税 接受监督
股东及投资者	参与公司治理 降低投资风险 提升投资回报 信息披露公开透明	股东会 开展风险管控 持续现金分红 定期报告及公告
员工	维护基本权益 提升技能水平 保障职业发展 职业健康与安全 工会关怀活动	职工代表大会 开展员工培训 畅通晋升通道 安全工作环境 工会关怀活动
客户	产品质量与安全 提供优质服务 创新产品与服务 保障客户权益	严格质量管理 客户满意度调查 产品创新与研发 客户隐私保护
供应商与合作伙伴	公开、公平、公正采购 诚实守信 优势互补 合作共赢	公开透明的采购机制 诚信监督机制 依规履行合约 战略合作项目
行业协会	促进行业发展 公平竞争 资源共享	参与标准编制 日常沟通交流 行业协会活动
社区与公众	参与社区建设 支持公益事业	志愿者活动 社区公益项目

4、双重重要性评估结果

序号	公司 ESG 报告议题名称	重要性分析	对应上交所可持续发展报告指引议题名称
1	应对气候变化	□财务重要性 √影响重要性 □双重重要性	应对气候变化
2	环境合规管理	□财务重要性 □影响重要性 √双重重要性	环境合规管理
3	能源利用	√财务重要性 □影响重要性 □双重重要性	能源利用
4	水资源管理	□财务重要性 √影响重要性 □双重重要性	水资源利用
5	废弃物管理	□财务重要性 √影响重要性 □双重重要性	废弃物处理
6	污染物排放	□财务重要性 √影响重要性 □双重重要性	污染物排放
7	绿色办公	□财务重要性 □影响重要性 □双重重要性	循环经济
8	创新驱动	□财务重要性 □影响重要性 √双重重要性	创新驱动
9	产品安全与质量	□财务重要性 √影响重要性 √双重重要性	产品和服务安全与质量
10	客户服务与权益	□财务重要性 √影响重要性 □双重重要性	数据安全与客户隐私保护
11	员工基本权益	□财务重要性 √影响重要性 □双重重要性	员工
12	招聘与就业	□财务重要性 √影响重要性 □双重重要性	员工
13	员工发展与培训	□财务重要性 √影响重要性 □双重重要性	员工
14	职业健康安全	□财务重要性 √影响重要性 □双重重要性	员工
15	员工关怀	□财务重要性 □影响重要性 □双重重要性	员工
16	供应链管理	□财务重要性 √影响重要性 □双重重要性	平等对待中小企业、供应链安全
17	社会公益	□财务重要性 □影响重要性 √双重重要性	社会贡献
18	商业道德	□财务重要性 □影响重要性 □双重重要性	反商业贿赂及反贪污、反不正当竞争、数据安全与客户隐私保护
19	公司治理	□财务重要性 √影响重要性 □双重重要性	自主设置议题
20	合规经营	□财务重要性 √影响重要性 □双重重要性	尽职调查
21	风险管理	□财务重要性 √影响重要性 □双重重要性	尽职调查
22	投资者关系管理	□财务重要性 √影响重要性 □双重重要性	自主设置议题

注:《上海证券交易所上市公司自律监管指引第 14 号——可持续发展报告(试行)》规定的议题对公司不具有重要性的有生态系统和生物多样性保护、循环经济、乡村振兴、社会贡献