

证券代码: 000008

证券简称: 神州高铁

公告编号: 2019080

神州高铁技术股份有限公司 2019 年半年度报告摘要

一、重要提示

本半年度报告摘要来自半年度报告全文,为全面了解本公司的经营成果、财务状况及未来发展规划,投资者应当到证监会指定媒体仔细阅读半年度报告全文。

公司全体董事亲自出席了审议本次年报的董事会会议。

非标准审计意见提示

适用 不适用

董事会审议的报告期普通股利润分配预案或公积金转增股本预案

适用 不适用

公司计划不派发现金红利,不送红股,不以公积金转增股本。

董事会决议通过的本报告期优先股利润分配预案

适用 不适用

二、公司基本情况

1、公司简介

股票简称	神州高铁	股票代码	000008
股票上市交易所	深圳证券交易所		
联系人和联系方式	董事会秘书	证券事务代表	
姓名	王志刚	侯小婧	
办公地址	北京市海淀区高梁桥斜街 59 号院 1 号楼中坤大厦 16 层	北京市海淀区高梁桥斜街 59 号院 1 号楼中坤大厦 16 层	
电话	010-56500561	010-56500561	
电子信箱	dongmi@shenzhou-gaotie.com	dongmi@shenzhou-gaotie.com	

2、主要财务数据和财务指标

公司是否需追溯调整或重述以前年度会计数据

是 否

	本报告期	上年同期	本报告期比上年同期增减
营业收入(元)	932,616,832.90	730,004,256.89	27.75%
归属于上市公司股东的净利润(元)	66,213,204.77	61,380,173.14	7.87%
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润(元)	55,824,958.09	50,383,224.98	10.80%
经营活动产生的现金流量净额(元)	-228,915,957.81	-885,789,238.75	74.16%
基本每股收益(元/股)	0.0238	0.0218	9.17%
稀释每股收益(元/股)	0.0238	0.0218	9.17%

加权平均净资产收益率	0.76%	0.71%	0.05%
	本报告期末	上年度末	本报告期末比上年度末增减
总资产(元)	10,367,724,306.91	10,466,364,830.02	-0.94%
归属于上市公司股东的净资产(元)	7,273,091,094.31	7,313,025,953.98	-0.55%

3、公司股东数量及持股情况

单位：股

报告期末普通股股东总数	90,728		报告期末表决权恢复的优先股股东总数(如有)	0		
前 10 名股东持股情况						
股东名称	股东性质	持股比例	持股数量	持有有限售条件的股份数量	质押或冻结情况	
					股份状态	数量
中国国投高新产业投资有限公司	国有法人	20.27%	563,666,000			
北京市海淀区国有资产投资经营有限公司	国有法人	12.59%	350,000,000			
王志全	境内自然人	5.51%	153,190,850	152,768,137	质押	94,840,000
宁波鼎升投资合伙企业(有限合伙)	境内非国有法人	2.87%	79,679,022			
杭州雾云投资管理合伙企业(有限合伙)	其他	1.48%	41,104,518		质押	14,000,000
鹏华资产—浦发银行—鹏华资产方圆 6 号资产管理计划	其他	1.27%	35,303,153			
王新宇	境内自然人	1.18%	32,840,000		质押	32,840,000
鹏华资产—浦发银行—鹏华资产金润 28 号资产管理计划	其他	1.16%	32,199,040			
青岛城投金融控股集团有限公司	国有法人	1.10%	30,588,235			
长安国际信托股份有限公司—长安信托—长安投资 1121 号证券投资单一资金信托	其他	1.10%	30,500,000			
上述股东关联关系或一致行	上述股东中鹏华资产—浦发银行—鹏华资产方圆 6 号资产管理计划和鹏华资产—浦发					

动的说明	银行—鹏华资产金润 28 号资产管理计划同属鹏华资产管理。除此之外，公司未获悉上述其他股东之间是否存在关联关系，也未获悉是否属于《上市公司持股变动信息披露管理办法》中规定的一致行动人。
参与融资融券业务股东情况说明（如有）	无

4、控股股东或实际控制人变更情况

控股股东报告期内变更

适用 不适用

公司报告期控股股东未发生变更。

实际控制人报告期内变更

适用 不适用

公司报告期实际控制人未发生变更。

5、公司优先股股东总数及前 10 名优先股股东持股情况表

适用 不适用

公司报告期无优先股股东持股情况。

6、公司债券情况

公司是否存在公开发行并在证券交易所上市，且在半年度报告批准报出日未到期或到期未能全额兑付的公司债券
否

三、经营情况讨论与分析

（一）报告期经营情况简介

公司是否需要遵守特殊行业的披露要求

否

2019年上半年，公司进一步聚焦轨道交通智能运营维保装备提供商和整线智能运营维保服务商的战略规划，充分发挥央企控股的混合所有制企业优势，坚持“以客户为中心、以贡献者为本”的核心价值观，以高质量经营提升公司价值为目标，积极向轨道交通整线智能运营维保服务商升级。公司抓住战略升级、运营维保服务领跑发展的黄金窗口期，依托公司二十多年来服务于轨道交通行业运营维保的产业积累，以智能装备体系、整线智能运营维保服务体系为发力点，全面推进整线智能运营维护服务发展。

1、充分发挥国投领导下的混合所有制企业优势

2018年11月国投集团旗下国投高新成为神州高铁控股股东，将神州高铁确定为央企混合所有制试点企业，并为神州高铁制定了增资、增信、升级、升能的推动战略，给予公司充分的自主经营权。国投集团和国投高新按照《公司法》及国家相关规定，通过董事会和股东大会履行实际控制人和控股股东权利义务。神州高铁进入国投集团体系后，国投集团在业务、

资源等方面给予了神州高铁大力支持，国投集团在与各地方政府的项目合作中，多次带领神州高铁与地方政府和其他央企进行对接，促进业务落地。特别是在城市轨道交通整线运营维保领域，国投集团与各地方政府进行了直接的交流与推动，使地方政府认可了神州高铁承接整线运营维保这一涉及国计民生的重大业务的资质与能力，进一步推动了神州高铁整线智能运营维保战略的不断落地实施。在对公司的金融扶持上，国投财务有限公司向神州高铁提供了2亿元流动资金贷款，国投财务部门协助公司与各大商业银行进行了交流与对接，使神州高铁的金融、资本和资信实力得到了显著提升。在国投集团和国投高新的领导下，神州高铁有信心成为世界一流的轨道交通整线智能运营维保领军企业。

2、保持战略定力，通过三年时间持续投入，实现公司战略落地

自2016年底公司制定了向整线智能运营维保服务商升级的战略，近三年公司持续投入三亿元，初步实现战略落地。公司在当期业绩和长期发展投入之间，选择了后者，以保证长期战略目标的实现。虽然对当期财务报表的相关指标如利润、现金流、净资产收益率等产生了一定的不利影响，但公司在股东的支持下保持了坚韧的战略定力。

3、打造高价值经营能力和体系

作为上市公司，神州高铁经营的终极目标之一，就是紧密围绕战略规划，通过高质量经营提升公司价值，实现股东利益。2019年上半年，公司围绕打造高质量价值经营能力和体系的要求，对经营策略再一次进行重大提升，从增长、增长的质量和增长的可持续性三个维度的指标全面提升经营管理水平。

（1）收入利润双增长，经营业绩稳步提升

2019年上半年，公司实现营业收入93,261.68万元，较上一年同比增长27.75%；公司实现归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润5,582.50万元，较上一年同比增长10.80%。

公司在确保机车车辆、信号运维装备等既有核心产品业务稳定发展的同时，积极培育新的业绩增长点，积极推广公司新一代智能产品，并全力拓展智能运营及维保服务业务，报告期内不仅实现了公司装备体系经营业绩的提升，更实现了公司整线智能运营维保服务升级，取得了唐山港货运铁路和天津地铁七号线的整线智能运营维保服务商机。

（2）坚持成本最小化，聚焦现金流，大幅提升经营质量

1) 经营活动现金流大幅改善

为全面实现公司高质量经营的发展方针，针对应收账款和现金流问题，公司双管齐下，报告期实现回款13亿元，应收账款逐步减少，增长质量显著改善。2019年，公司将力争实现

经营性现金流为正的目標。

報告期公司經營活動產生的現金流淨額約為-2.3億元，經營相關的重大支出包括採購線路物流服務設備付款1.2億元、研發投入支出1.1億元。與去年同期相比，經營活動現金流入增長31%，經營活動現金流出下降17%，經營活動產生的現金流量淨額大幅改善。

公司經營現金流狀況與公司行業特點有較大關係，公司主營業務為軌道交通運營維護，項目建設投資期較長，各路局、地鐵公司及中車集團等最終用戶回款週期較長；同時，公司運維裝備產品大部分為非標產品，所需配件等需定制，需提前向供應商預付相關款項，公司因業務資金淨流出較多。公司積極通過收付款模式優化等方式，提高資金週轉率，並在戰略上通過整線運維和PPP項目爭取市場主動權，多管齊下儘快改善現金流狀況。

回款方面，2019年上半年公司成立了專職部門，深入分析應收賬款結構和成因，通過加大營銷回款考核、各部門職能聯動等多種手段，加大應收帳款清收，努力將應收賬款金額控制在較低水平。

2) 清理低效資產，推進精益生產

2019年上半年，公司進一步聚焦主業，加大低效資產清理力度。對於非主業相關、經營虧損的部分子公司進行注銷；對於業務或市場有重合的子公司，進行了梳理和適當的內部劃轉。未來，公司將進一步加強對子公司的業務規劃和管控，優化對子公司經營管理團隊的業績考核和激勵，提升經營業績。

公司大力推進精益生產，組建專家組，建立標準工時體系、員工系統化多技能培養體系，實現信息共享，堅持6S管理理念，定期檢查並持續改進。通過精益設計、精益生產管理、庫存成本降低、項目現場廢舊物料修復再利用、採購降成本、工程員工屬地化、庫房有效利用減少租賃費用等多方面進行成本管控，落實增收節支管理辦法，促進公司降本增效。

公司堅持成本最小化的原則，通過阿米巴和去中心化進一步提高運營效率和經營效益，在“開源”、“節流”方面加強管控力度。

3) 關注安全生產，落實管理責任

安全生產方面，公司加強安全風險評估，進一步落實安全管理責任。公司各級安全管理部門緊盯項目施工、售後維保、生產現場的安全，按計劃組織安全檢查和隱患排查，對發現的問題及時整改，消除隱患。公司注重員工安全教育培訓，多次組織安全演習和安全經驗交流會，並開展重大風險案例警示教育。整體來看，公司安全生產有序可控，2019年上半年未發生安全生產責任事故。

4) 平台协同，从根本上消除商誉风险

2015年，神州高铁实现了轨道交通运营维保全产业链装备体系整合。该布局是以新联铁为依托，通过收购轨道交通信号、线路、供电、车辆与站场领域领军企业，从而打造中国唯一一家轨道交通全产业链装备体系平台企业，这一过程中形成了商誉。针对商誉问题，公司在严格按照相关规定定期进行商誉减值测试的同时，从提升子公司经营业绩入手，加强整合，协同作战，有效控制了公司的商誉风险。

新联铁是神州高铁轨道交通运营维保业务前身，2012年5月中小板IPO报会，2014年为了抓住产业整合机遇，主动选择放弃IPO，迅速通过重组登陆资本市场。新联铁成为上市公司主产业，并由此产生大额商誉。

公司并购的企业均是轨道交通运营维保细分领域的优质公司，均从事轨道交通运营维保主业，资源高度协同，在公司按照战略规划进行产业布局及收购整合后，发展空间广阔。上述收购帮助公司打造了覆盖轨道交通运营维保全产业链的装备体系，迅速取得整线智能运营维保服务相关的专业资质和业务能力，构成了公司向轨道交通整线智能运营维保服务商升级的重要基础。

近年来，公司对所并购企业进行了全面整合，统一发展方向，协同市场资源、研发资源、管理资源、技术资源，使各子公司在轨道交通系统内实现了良性的互相支撑，为各子公司经营业绩增长奠定了坚实基础。截至目前，公司并购的子公司均完成业绩承诺，经营情况稳定向好，目前不存在商誉减值风险。

(3) 坚持销售最大化，保证业绩可持续增长

2019年上半年，公司坚持以销售最大化为导向，全面梳理各子公司核心产品及优势资源，进行平台整合，实现协同作战，提升市场竞争力。在确保单个项目中标率的同时，大幅提高项目利润率。销售模式方面，公司对营销区域进行细化调配，使营销业务向精细化的方向发展，提升了市场反应速度，深化了与终端客户的联系，为后续深入进行市场拓展奠定了更加坚实的基础。报告期内，新签合同 133,087 万元，同比增长 85%，在手订单进一步增加，为经营业绩可持续发展奠定基础。

铁路市场，新签合同 52,591 万元，同比增长 103%。公司核心产品销售持续增长，成为稳定的收入及利润来源。公司重点推动大数据平台、车顶智能巡检与绝缘子清洗机器人、车底智能巡检机器人、移动式轮辋轮辐探伤设备、量值检修系统、应急指挥系统、智能运维管理系统、智能工具柜、接触式轮辋踏面智能检查仪、智能照明系统等新产品的市场应用，智

能化装备体系全面开花。

城轨市场，新签合同 38,230 万元，同比增长 135%。公司在多个城市的新型市场取得了重大突破，智能化立体仓库、固定式架车机、静载试验台等多项产品在产品升级、业绩布局方面取得了良好成效。

海外市场，公司在蒙内铁路、马来西亚、香港、新加坡、阿根廷等项目中形成业绩。公司继续为肯尼亚蒙内铁路项目提供多批运营保障所需的设备及物资，并获中国路桥优秀供应商称号；马来西亚轻轨 3 号线(LRT3)车辆段设备及维护车辆供货项目已开始实施；为香港地铁公司提供接触网综合巡检系统；新加坡 T281 汤生线车辆段洗车机设备已完成交付验收；阿根廷贝尔格拉诺货运铁路改造项目已交付验收部分车辆段维修设备。

4、少量投资拉动整线运营维保服务落地，整线智能运营维保局面打开

(1) 参与投资轨道交通新建项目

公司子公司神铁运营于2017年2月成立，专业从事轨道交通整线智能运营维保服务的方案研究及系统搭建，经前期大力拓展业务，在高铁、城际铁路、城市轨道交通、地方货运铁路等业务领域争取整条线路的运营权、维保权。

报告期内，公司充分发挥自身优势，在PPP事业部和神铁运营的推动下，成功中标天津地铁7号线一期工程PPP项目、与唐山港PPP项目投资方达成投资控股唐山港PPP项目的意向，将为运营及维保带来新业务，标志着公司向整线智能运营维保服务商升级初步完成。

2019年4月，公司与中国建筑股份有限公司（以下简称“中建公司”）及其关联方组成联合体，参与投资天津地铁7号线一期工程PPP项目，并于5月中标。公司及子公司神铁运营投资金额1.75亿元。天津地铁7号线全长42.53公里，其中一期工程自西青区赛达八支路站至河北区榆关道站，全长26.53km，设车站21座，概算批复投资268.97亿元，划入PPP项目范围的为196.81亿元。项目公司中，政府方出资代表股权占比49%，中建公司及其关联方股权占比49%，公司及子公司神铁运营股权占比2%。

2019年5月，公司决定参与投资河北省唐山市海港经济开发区聂庄至东港站增二线及东港站改造（地方投资部分）PPP项目（以下简称“唐山港PPP项目”），投资金额1.73亿元。该项目为河北省唐山市海港经济开发区内各企业新建铁路专用线，均引自既有的京唐港站以及聂庄站，总长14.264km，预计年运量2600万吨，项目总投资额为13.30亿元。项目公司注册资本为2.66亿元，政府方代表港兴实业出资0.13亿元，占项目公司5%的股权，社会资本方合计出资2.53亿元，占项目公司95%的股权。公司将通过受让项目公司65%的股权成为项目公司控股

股东。

除新项目外，公司2018年投资的浙江台州市域铁路S1线、杭绍台高铁项目也逐步落地，实现了整线智能运营及维保业务的突破。报告期内，公司受让台州杭绍台高铁投资管理合伙企业（有限合伙）（以下简称“合伙企业”）9,529.48万元财产份额，并已实缴出资3,935.69万元，正式成为合伙企业的有限合伙人、杭绍台高铁PPP项目的联合体成员，为进一步参与项目推进与实施创造了良好条件。

公司子公司神铁运营以整线运营服务解决方案提供商的角色参与了天津7号线等多个城轨建设项目，得到了城轨业主方和当地政府的认可，并为一线城市地铁公司提供了全面的降本增效咨询服务。

在投资上述轨道交通项目后，公司将完整参与项目全生命周期业务，积累轨道交通项目操作经验，获得一条完整线路的项目业绩、轨道交通运营维保服务业绩以及相关设备销售业绩，并获取相关资质。项目落地实施标志着公司轨道交通整线智能运营维保服务升级初步完成，在“实验室+资质”的策略推动下，公司将全面深化扩展轨道交通整线智能运营维保服务商的升级。

（2）通过TOT和BOT模式进一步切入轨道交通整线智能运营维保服务

在国投集团的全力支持下，公司积极跟进存量TOT项目与精品BOT项目，持续推动轨道交通整线智能运营维管理务模式落地。TOT（移交-运营-移交）指的是地方政府将建设完成的项目在一定期限内转让给社会投资人进行运营及管理维护，合约期满之后，社会投资人再将该项目交还政府部门。BOT（建设-运营-移交）是政府特许社会资本建设某一基础设施并进行管理和经营，经营期满后项目无偿移交给政府。

公司与项目所在地政府、项目单位建立了友好的合作伙伴关系，各方将整合优势资源全面开展合作。公司充分发挥智能整线运营维保服务与技术优势和央企股东的平台优势，推动公司尽快获取城市轨道交通在营线路和地方优质货运铁路的运营维保服务业务，完成公司战略升级。

（3）各板块维保业务稳步开展

本报告期内，除上述整线智能运营维保服务项目外，公司共取得维保服务订单10,052万元。

车辆板块，公司在北京动车段、广州动车段、成都动车段等单位取得车辆运维设备的维保和服务订单，合计2,809万元，服务内容包括探伤设备、清洗设备、动车所检修设备等日常维

修保养、委外修理、大修等服务。线路板块，公司在武汉动车段、杭州地铁等多家单位取得线路设备维保和服务订单，合计3,949万元，服务内容包括设备日常巡检维修、定期调试检定等。供电板块，公司在上海铁路局、成都铁路局等单位取得2C电源、3C配件、5C配件及装置维保订单，合计1,069万元。信号板块，公司为北京铁路局等单位提供计算机联锁系统等信号设备维保和服务订单，合计340万元。车载设备方面，公司为北京地铁公司等单位提供列车广播系统部件维修服务订单，合计1,885万元。

5、加大研发力度，聚焦智能化运营维保装备体系搭建

2019年上半年，公司继续坚持以技术研发及产品创新为核心竞争力，提出高效的研发是公司长久战略的基石，公司不仅要推动研发，更要高效持续地为未来产生效益。报告期内，公司研发投入11,096万元，同比增长45%；开展各类科研攻关项目111项，部分研发项目取得阶段性成果或实质性突破，多项研发成果落地。

公司下属子公司研发的“中低速磁悬浮车辆检修维护工艺系统集成技术的研究与应用”荣获第十三届北京发明创新大赛金奖，“长钢轨换铺机及施工工艺研究”科技成果荣获北京铁路局科技进步特等奖、荣获中国铁道学会颁发的铁道科技二等奖，“高速铁路设施故障检测关键技术及应用”荣获上海市科学技术一等奖，“电力机车入库车顶综合检测系统”荣获上海铁路局科学技术进步一等奖，“适应人因工程及操作互通要求的计算机联锁操作显示标准及应用”项目荣获中国铁道学会颁发的铁道科技二等奖，“EI32-JD计算机联锁设备”、“LKD2-JD列控中心系统”、“CSM-JD信号集中监测系统”荣获北京市新技术新产品证书。

截至本报告期末，公司拥有专利579项、软件著作权390项，其中2019年上半年新取得授权专利33项、软件著作权34项。

（1）稳步推进大数据产品的研发与应用

数据修车系统是公司数据检修、精准检修、精益检修、专业检修、经济检修五大理念的有力业务载体，是轨道交通高质量运维的内在需要。报告期公司研发部门进行了检修内外部数据的进一步整合，实现了数据的智能分层及综合应用，同时，将检修过程视频智能比对功能融入至系统之中，实现工序、工艺自动识别卡控。机车6A视频分析系统引入了人工智能相关技术，实现司机值乘过程中违规行为、非标准作业情况的智能分析，有利于规范司机标准化作业行为，保障铁路运输安全。轨道交通智慧运维旨在构建“1+N”轨道交通车辆智能运维平台，确保车辆运维工作信息化建设统一规范、统一标准，推进轨道交通信息化建设的健康有序发展。打造轨道交通车辆全网络、全寿命、全数据、全过程的智能化生产和信息化管

理的智能运维体系，实现轨道交通运维的降本增效，推进轨道交通修程修制的优化改革。

公司相关大数据产品已经在北京局、上海局、兰州局、西安局、呼和浩特局、郑州局、沈阳局、济南局、国能集团、申通地铁、长沙地铁、贵阳地铁等公司应用。

(2) 加快车辆运营维护智能装备研发推广

2019年上半年，公司以运营维护装备的智能化为发力点，开发并储备通用的智能化技术模块，在智能探伤机、智能洗车机、机器人集群、系统集成等方面进行重大技术突破，并取得了明显的效果。公司以无人工厂的机器人集群方案作为重点方向，打造青岛四方股份三条智能检修示范线。智能化空心车轴超声波探伤设备的样机已完成，目前正在进行验证测试；智能洗车机已形成多台销售；车底、车顶智能巡检机器人已形成销售；地铁电客车多功能巡检机器人正在合肥地铁试验；轨道交通机辆轮对智能物流与仓储系统已经与铁四院联合立项，作为广州动车段轮对智能选配库试制样机，目前正在进行最终调试；货车枕簧视觉检测及智能选配系统将检测、分拣、选配三道工序合一，同时枕簧在工位间使用输送线传送，大幅提高转向架枕簧检测及选配效率，目前已在南京车辆段投入使用。

公司基于AI的深度学习技术，构建了深度学习基础算法库，实现了五个技术方向十余种深度网络的技术升级，以异常故障自学习检测为核心的技术方向，在动车组巡检机器人系统、动车组运行故障动态图像检测系统、动车组接触网运行状态检测系统、货车数字轮轴检修系统等中完成了深度模型的应用和部署，检测精度和识别率大幅提升，向人工智能方向迈进。

车载产品中，公司重点推进时速250公里中国标准动车组安全监测产品的研发，其中轴温实时检测系统及稳定性检测系统均已完成中车青岛四方机车车辆股份有限公司首列车交付，并已结合整车完成系统的正线运营考核，进入产品批量交付阶段。此外，ECN以太网交换机、列车网络控制系统等信息化产品，也完成样机试制和相关试验，下一代PIS旅客产品已进入产品设计阶段。

(3) 打造全系列信号产品链及运维体系

2019年，公司进一步加强产品研发力度，推动产品的安全认证以及知识产权的申请工作。报告期内，EI32-JD型计算机联锁系统、LKD2-JD型车站列控中心系统、FZj-CTC型调度集中系统、CSM-JD型信号集中监测系统、TSRS-JD型临时限速服务器CRCC认证证书均在有效期内；应答器产品2019年5月取得国家铁路局颁发的行政许可证书；2019年8月取得CRCC正式证书；JD-II型计算机联锁系统国铁和城轨应用的第三方安全评估工作均已完成，并于2019年7月取得CRCC试用证书。LEU1-JD产品提交了CRCC试用证申请，预计2019年底取得；EI32-JD

型计算机联锁系统、JD-II型计算机联锁系统、BJMT-UR型列车自动监控系统启动了城轨CURC认证工作。

产品规划上，首先，依托自主研发的车载安全平台，结合公司成熟产品，构建国内国际领先的CBTC系统，并同步开展下一代城轨信号技术的储备工作。其次，按照相关行业主管部门的要求，积极有效的推进联锁列控一体化项目的实施进展工作。第三，2019年3月与青岛海信成立合资公司——青岛海信微联信号有限公司，正式开启双方在轨道交通信号领域的优势互补、共赢合作。

(4) 推动线路领域智能化装备与服务的全面应用

围绕铁路线路“智能化检测、机械化作业、物联网管控”的目标，公司持续丰富和完善线路板块产品体系。目前，公司前期研制的换轨机、换枕机、双轨式超声波探伤仪等已经持续获得订单，势头良好；铁路轨道扣件智能机器人、防灾系统、智慧物联网管控系统、无人机巡检系统、线路智能检查设备等研发项目均已经接近落地量产，逐步投放市场。道岔机械化清筛设备、高铁道岔大部件智能更换装备、高铁道岔巡检机器人、焊缝自动探伤小车、轨底角探伤等多款智能化设备开始立项研发。

公司继续将铁路装备拓展到地铁领域。广州地铁移动式正火车已顺利交付；武汉地铁钢轨铣磨车的成功交付应用在国内地铁行业起到了强烈助推的作用，广州、深圳、佛山、沈阳等地铁集团的铣磨车立项计划已经批复或报批阶段。地铁长钢轨收放列车样车现场应用成功，已在广州地铁集团、深圳地铁、港铁公司进行了多次技术交流沟通。

同时钢轨扣件检测系统、钢轨轮廓仪、钢轨磨耗仪也陆续在地铁线路上进行了大范围推广，其中钢轨轮廓仪已交付武汉地铁使用。针对铁路、城轨、海外不同市场的特点，公司打造相应的轨道交通线路专业化、智能化维保服务模式已初见成效，线路维保服务的专业化团队已经逐步搭建，与马来西亚轻轨、上海地铁和西安地铁的铣磨服务外包项目谈判已有实质性进展。

(5) 供电业务成型，重点产品上市

报告期内，公司加强供电公司业务体系建设，轨道交通供电运维装备、平台加服务的布局已经成型。公司核心产品变配电所智能运维管理系统由智能辅助监控、智能分析预警、智能运维管理等子系统构成，供电智能辅助监控、变电所巡检机器人、安全卡控系统等重点产品已上市推广；公司开展变配电所预防性试验（铁路、地铁）市场开拓，联合武汉电化局推进南宁局试验项目；公司与外部合作将BIM应用于供电轨交电气化运维领域。另外，为实现

技术创新与市场的更好结合，公司将供电公司迁往轨道交通产业发达的成都。

6、教育培训、设备租赁助力运营维保主业发展

(1) 教育培训业务初现成效

教育培训是公司的支撑性保障业务，高素质的管理者和高技能的作业者不仅关乎安全质量，同时关乎运营成本。面对轨道交通人才“数质”双缺的局面，拥有自己的“黄埔军校”和“蓝翔技校”已成为不二选择，既为公司提供人力支撑，又为轨道交通行业输送人才资源，形成新的利润增长点。公司教育培训业务从2018年下半年起步，主要的业务模式有与高职院校开展校企合作、联合办学；面向社会未就业人员、退伍军人开展集中技能培训；研发销售教学实训设备、输出实训基地整体解决方案。目标是培养具有专业技能、职业素养、工匠精神的应用型轨道交通人才，在满足公司运营线路人才需求的同时，向轨道交通运营方输送专业人才。教育培训业务开展过程中，公司坚持招生选拔瞄准业主需求，业主定标准；培训规范对标高铁，培养过程真正做到实训、实操、实作，打造“精一会二通三”的复合型专业技能人才。

2019年上半年，教育公司先后与18家高职院校签订了战略合作协议，其中与山东职业学院、潍坊工程职业学院、云南理工职业学院签订了校企合作合同，并开始招生；轨道交通专业技能培训班、师资培训班顺利开班；轨道交通实训基地一期项目在云南理工投入运营。教育培训业务模式全面落地，为公司的战略保障和利润贡献效果初步显现。

(2) 以主业为依托，开展设备租赁业务

设备租赁方面，因轨道交通运营维保设备价值高、投资大，其采购给客户造成了巨大的资金压力，公司从解决客户实际需求的角度出发，积极开拓租赁业务，探索在实现设备租赁的同时，将维保附加业务输送给业主，打造“1+1”双回报商业模式。报告期内，公司在已经搭建的敞顶箱经营租赁业务的统筹管理平台基础上，为遍布全国的近二十家贸易货运公司提供敞顶集装箱租赁服务，初步实现敞顶箱年租业务批量落地。未来公司将通过多样化的集装箱投资组合，以长期租赁为主、短期租赁为辅的多种租赁方式为全国客户提供多元化的集装箱租赁服务。同时，公司与中国中车各主机厂、铁路养护单位陆续搭建合作桥梁，为公司自有设备租赁、机车及大型养路机械等其他大型设备租赁服务的推进做好准备。

7、强化核心价值观落地，广泛参与社会合作

价值观最终决定一个公司生死与强弱，必须以价值观作为哲学的方法论管理公司，将价值观作为管理工具管理公司，并将价值观形成员工的行为准则，价值观落地是公司价值的核

心要求。

公司一直以“以客户为中心 尚德守正出奇；以贡献者为本 合作包容创新”为核心价值观，通过组织全体员工进行核心价值观学习，开展企业文化培训，统一全员思想，调动每一位员工的积极性，让核心价值观深入人心，成为员工的自觉行动。拓展活动等丰富员工业余文化生活，增进员工间的交流互动，培养团队协作意识和凝聚力。

公司作为行业领军企业，积极与广州市轨道交通产业联盟、南昌轨道交通集团、青岛海信公司、香港铁路公司等开展合作交流，助力企业开拓市场。公司亮相中国城市轨道交通协会主办的北京国际城市轨道交通展暨高峰论坛，展示多款创新智能产品。面对世界各国在轨道交通领域广泛存在的建设需求，公司努力寻求国际合作机会，不断拓展海外业务，提高国际影响力。

8、管理团队专业化、年轻化布局

经过多年的人力资源政策推动，公司在加强全产业链企业组织体系建设的同时，加强核心业务干部培养和管理团队建设，公司及各级子公司实现了管理团队的专业化和年轻化，为公司长期可持续发展奠定基础。目前，公司管理团队中40岁以下管理人员占60%，本科以上学历管理人员占81%。公司业务管理团队对轨道交通运营维护均具有长期丰富经验，对神州高铁整线智能运营维保战略落地提供了强力的支撑。核心成员简历如下：

(1) **钟岩**，1975年出生，西南交通大学机车运用专业本科、铁道运输专业工程硕士，清华大学EMBA，高级工程师。现任神州高铁技术股份有限公司董事、总经理，中国城市轨道交通协会专家和学术委员会专家库成员。

21年轨道交通从业经验。曾担任沈阳机务段段长等职务；管理过500台机车、8000余人队伍，运营管理过哈大高铁、长吉城际、盘营高铁等高速客运线以及通霍2万吨重载货运线。组织规划了无人检修工厂、无人巡检线路、无人值守变电站等智能运维平台，组织实施了车底智能巡检机器人、车顶智能巡检机器人、清洗机器人、无人调车机等智能设备和数据修车、量值修车等大数据产品在轨道交通领域的研发和应用。

曾荣获“铁道部火车头奖章”、“北京市优秀企业家”、“上市公司董事会‘金圆桌奖’最具领导力CEO”等荣誉称号。

(2) **李义明**，1977年出生，北京交通大学经济学学士、会计学硕士，讲师。现担任神州高铁副总经理兼教育公司总经理。

15年教育培训和公司管理工作经验。曾负责北京交通大学学生管理工作，担任学校办公

室副主任、保密办主任；参与北京交通大学远程与继续教育学院函授、夜大学等管理类专业的课程体系设计和授课工作；组建了“中关村轨道交通运营产业联盟”，为中关村轨道交通企业搭建了交流合作平台；与20所高职院校建立了战略合作关系，通过校企合作、联合办学的方式培养轨道交通专业技术人才，为公司整条线路的智能运营与维保业务提供人才支撑。

(3) **郭初光**，1953年出生于香港，英国白金汉管理学院管理学学士，英国特许运输及物流学会会员、英国消防工程师学会会员。现担任神州高铁运营公司总经理。

38年地铁运营管理和咨询从业经验。曾担任香港八十年代最繁忙换乘站金钟车站站长、站区长，官塘线乘务经理，机场快线开通筹备经理（负责对整线车站设计进行优化，编制线路运营安全、管理规章及应急预案），机场线开通后出任港铁规模最大的九龙站经理，兼管相邻的奥运及南昌车站；参与港铁国际业务的投标和咨询工作；2006年担任京港地铁公司副总经理，分管运营工作，管理4号线、大兴线、14号线、16号线等4条线，120余公里线路。

(4) **庞龙**，1977年出生，西南交通大学电力牵引与传动控制专业本科，清华大学MBA，高级工程师。现担任神铁车辆总经理兼北京新联铁集团股份有限公司总经理。

20年轨道交通从业经验。曾担任沈阳机务段副段长、总工程师，中交集团肯尼亚蒙内铁路运营公司副总经理等职务；多次参加沈阳铁路局机车检修工艺、范围修订；组织维修过东风型内燃机车、韶山型电力机车、和谐型电力机车等12种机型、700余台机车。组织研发了空心轴探伤机器人、智能轮缘踏面测量仪等智能设备和机务大数据平台、设备管理系统、物料管理系统、智能视频分析系统等大数据产品，带领新联铁从传统设备供应商向智能设备供应商转型升级。

(5) **周健**，1979年出生，清华大学EMBA。现担任神铁信号总经理兼北京交大微联科技有限公司董事长、总经理。

17年轨道交通从业经验。曾任北京全路通信信号研究设计院集团有限公司市场处副处长、北京国铁路阳技术有限公司总经理；深耕轨道交通信号领域多年，有丰富的轨道交通信号系统集成项目管理经验；致力于产品安全及创新，带领公司研发团队实现JD-II型计算机联锁平台完全自主研发，获得了SIL4安全认证及CRCC试用证，公司国产化能力进一步提升；曾荣获“丰台区优秀青年人才”称号。

(6) **王晓明**，1975年出生，原上海铁道学院铁道工程专业本科毕业，高级工程师。现担任神铁线路总经理兼武汉利德测控技术有限公司董事长。

22年轨道交通从业经验。曾担任沈阳铁路局工务处副处长，工务段主管维修副段长、高

铁工务段长，中交集团蒙内铁路运营公司副总经理等职务；作为运营方参建哈大高铁，组织哈大、盘营、沈丹、京沈高铁的轨道精调施工及运营维护工作，牵头组建沈阳高铁工务段，维护沈阳局管内1500余营业公里高铁设备；负责组建蒙内铁路运营公司，并牵头开展蒙内铁路建营一体化，确保蒙内铁路建设向运营顺利过渡。主持研究的“高寒高铁养护维修体系”项目获中国铁道学会二等奖，参与研究的“铁路工务安全生产管理分析系统”项目获国家科技进步二等奖。

(7) **吕成林**，1973年出生，华东交通大学电气技术专业本科，法国国立路桥铁道运输专业工程硕士，高级工程师。现担任神铁供电总经理。

21年轨道交通从业经验。曾担任沈阳铁路局供电段总工程师、段长，沈阳铁路局供电处处长等职务；作为运营方参建长吉城际、哈大高铁、沈丹客专、丹大快速等新建高铁、普速项目；参与哈大（中德合作）、通霍、通大、京通等线路电化扩能改造建设工程。拥有国铁供电线路10000余公里，8000余人的管理经验。

(8) **刘明权**，1981年出生，中国人民大学经济学专业毕业。现担任神州高铁总经理助理，主管投资工作。

16年股权投资从业经验。曾任香港渣打银行投行部经理、海南国际信托董事长秘书、基金公司合伙人，项目投资经验丰富，熟悉金融机构投资偏好、决策程序和风险管理机制，以股权投资方式参与了大量PPP项目、能源项目等。近两年牵头落地了天津地铁7号线、杭绍台高铁、台州S1线、唐山港货运铁路等轨道交通PPP项目。

(9) **陈启权**，1985年出生，北京邮电大学企业管理专业硕士学历。现担任神州高铁总经理助理，主管投资工作。

11年基建项目投资经验。曾任中国铁建投资集团高级投资经理、中国铁建昆仑投资集团总经济师助理（贵州公司筹备组副组长），熟悉轨道交通项目的运作模式、交易结构、投资分析、前期相关工作，曾参与落地的轨道交通投资项目有乌鲁木齐地铁2号线、北京新机场轨道线、青岛地铁4号线、贵安新区S1线一期。

(10) **张永贵**，1974年出生，大连交通大学机车车辆工程专业工学学士，天津大学计算机信息管理专业工学学士、项目管理专业工程硕士，高级工程师。现担任神铁设计总经理。

23年轨道交通工程从业经验。曾任铁道第三勘察设计院集团有限公司机辆所所长等职务。作为项目负责人、主要设计人，主持或参与完成了北京地铁四号线、天津和谐型大功率机车检修基地、京沪电化、沪杭电化、京九电化、京津城际、北京动车段、京沪高速铁路、天津

地铁1号线等30多个重点工程项目的研究和设计；审核、审定了天津地铁4号线、北京地铁大兴线、亦庄线、京石武客专、商阜合杭高铁、蒙华铁路等40多个项目的研究和设计方案。

2013年入选铁道部青年科技拔尖人才，主持或作为主要设计人员完成的多个项目获得国家、天津市、中国铁路总公司优秀咨询、优秀工程设计奖。

(11) **刘伟**，1981年出生，燕山大学通信工程专业本科，中欧国际工商学院EMBA。现担任华高世纪公司总经理。

13年轨道交通从业经验。组织实施了时速250公里长大编组动车组旅客信息服务系统，时速300公里动车组列车重联激光测距检测装置，时速250公里“复兴号”动车组实时轴温检测系统、列车稳定性检测系统产品的研发与应用。带队参与了武广高铁、郑西高铁、沪杭高铁、沪宁高铁、京沪高铁先导段前期设备联调联试试验工作。在城轨领域，组织实施了北京、沈阳、成都、重庆、青岛等多个城市地铁旅客信息系统项目。

(二) 涉及财务报告的相关事项

1、与上一会计期间财务报告相比，会计政策、会计估计和核算方法发生变化的情况说明

√ 适用 □ 不适用

(1) 重要会计政策变更

会计政策变更的内容和原因	审批程序	备注
<p>新金融工具准则</p> <p>本公司自2019年1月1日起执行财政部于2017年修订的《企业会计准则第22号—金融工具确认和计量》、《企业会计准则第23号—金融资产转移》、《企业会计准则第24号—套期会计》和《企业会计准则第37号—金融工具列报》（以下简称“新金融工具准则”）。</p> <p>在金融资产分类与计量方面，新金融工具准则要求金融资产基于其合同现金流量特征及企业管理该等资产的业务模式分类为“以摊余成本计量的金融资产”、“以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产”和“以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产”三大类别，取消了原金融工具准则中贷款和应收款项、持有至到期投资和可供出售金融资产等分类。权益工具投资一般分类为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产，也允许将非交易性权益工具投资指定为以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产，但该指定不可撤销，且在处置时不得将原计入其他综合收益的累计公允价值变动额结转计入当期损益。在减值方面，新金融工具准则有关减值的要求适用于以摊余成本计量的金融资产、以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产、租赁应收款和财务担保合同。新金融工具准则要求采用预期信用损失模型确认信用损失准备，以替代原先的已发生信用损失模型。新减值模型采用三阶段模型，依据相关项目自初始确认后信用风险是否发生显著增加，信用损失准备按12个月内预期信用损失或者整个存续期的预期信用损失进行计提。本公司对由收入准则规范的交易形成的全部应收账款及长期应收款，以及由《企业会计准则第21号——租赁》规范的交易形成的应收融资租赁款，按照相当于整个存续期内预期信用损失的金额计量损失准备。</p>	<p>公司于2019年4月23日日召开了第十三届董事会第五次会议及第十三届监事会第三次会议，审议通过了《关于会计政策变更的议案》</p>	<p>本公司按照新金融工具准则的要求，于2019年1月1日起进行会计处理变更，不对前期财务报表数据数据进行追溯调整，于2019年1月1日本公司采用新金融工具准则的影响详见“第十节财务报告之五、27重要会计政策和会计估计变更”。</p>
<p>财务报表格式修订</p> <p>根据财会[2019]6号准则的相关要求，对财务报表格式调整。</p>	<p>该等会计政策变更由本公司于董事会会议批准。</p>	<p>无</p>

(2) 报告期内发生重大会计差错更正需追溯重述的情况说明

适用 不适用

公司报告期无重大会计差错更正需追溯重述的情况。

(3) 首次执行新金融工具准则、新收入准则、新租赁准则调整首次执行当年年初财务报表相关项目情况

合并资产负债表

项目	2018年12月31日	2019年01月01日	调整数
流动资产：			
货币资金	1,228,106,619.48	1,228,106,619.48	
结算备付金			
拆出资金			
交易性金融资产		39,333,260.10	39,333,260.10
以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产	332,060.10		-332,060.10
衍生金融资产			
应收票据	113,794,145.05	113,794,145.05	
应收账款	3,085,112,774.27	3,085,112,774.27	
应收款项融资			
预付款项	314,544,758.13	314,544,758.13	
应收保费			
应收分保账款			
应收分保合同准备金			
其他应收款	76,366,188.72	76,366,188.72	
其中：应收利息	1,157,615.93	1,157,615.93	
应收股利			
买入返售金融资产			
存货	692,787,684.60	692,787,684.60	
合同资产			
持有待售资产			
一年内到期的非流动资产			
其他流动资产	121,563,740.44	82,562,540.44	-39,001,200.00
流动资产合计	5,632,607,970.79	5,632,607,970.79	
非流动资产：			
发放贷款和垫款			
债权投资			
可供出售金融资产	463,000,000.00		-463,000,000.00
其他债权投资			
持有至到期投资			
长期应收款			
长期股权投资	41,442,119.78	41,442,119.78	

其他权益工具投资		463,000,000.00	463,000,000.00
其他非流动金融资产			
投资性房地产	19,110,944.07	19,110,944.07	
固定资产	307,839,487.05	307,839,487.05	
在建工程	32,951,453.07	32,951,453.07	
生产性生物资产			
油气资产			
使用权资产			
无形资产	233,927,456.12	233,927,456.12	
开发支出	7,281,273.69	7,281,273.69	
商誉	3,596,024,272.86	3,596,024,272.86	
长期待摊费用	11,292,502.66	11,292,502.66	
递延所得税资产	78,213,270.30	78,213,270.30	
其他非流动资产	42,674,079.63	42,674,079.63	
非流动资产合计	4,833,756,859.23	4,833,756,859.23	
资产总计	10,466,364,830.02	10,466,364,830.02	
流动负债：			
短期借款	847,222,684.00	847,222,684.00	
向中央银行借款			
拆入资金			
交易性金融负债			
以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债			
衍生金融负债	1,447,512.00	1,447,512.00	
应付票据	304,455,735.14	304,455,735.14	
应付账款	683,222,477.97	683,222,477.97	
预收款项	110,174,420.86	110,174,420.86	
卖出回购金融资产款			
吸收存款及同业存放			
代理买卖证券款			
代理承销证券款			
应付职工薪酬	142,441,563.49	142,441,563.49	
应交税费	179,460,689.00	179,460,689.00	
其他应付款	474,015,381.07	474,015,381.07	
其中：应付利息	1,530,119.91	1,530,119.91	
应付股利	6,650,616.18	6,650,616.18	
应付手续费及佣金			
应付分保账款			
合同负债			
持有待售负债			

一年内到期的非流动负债			
其他流动负债	28,907,410.09	28,907,410.09	
流动负债合计	2,771,347,873.62	2,771,347,873.62	
非流动负债：			
保险合同准备金			
长期借款	234,487,000.00	234,487,000.00	
应付债券			
其中：优先股			
永续债			
租赁负债			
长期应付款			
长期应付职工薪酬			
预计负债			
递延收益	24,824,666.67	24,824,666.67	
递延所得税负债	30,853,294.59	30,853,294.59	
其他非流动负债			
非流动负债合计	290,164,961.26	290,164,961.26	
负债合计	3,061,512,834.88	3,061,512,834.88	
所有者权益：			
股本	2,780,795,346.00	2,780,795,346.00	
其他权益工具			
其中：优先股			
永续债			
资本公积	2,771,978,529.21	2,771,978,529.21	
减：库存股			
其他综合收益			
专项储备	44,016,974.63	44,016,974.63	
盈余公积	46,853,663.31	46,853,663.31	
一般风险准备			
未分配利润	1,669,381,440.83	1,669,381,440.83	
归属于母公司所有者权益合计	7,313,025,953.98	7,313,025,953.98	
少数股东权益	91,826,041.16	91,826,041.16	
所有者权益合计	7,404,851,995.14	7,404,851,995.14	
负债和所有者权益总计	10,466,364,830.02	10,466,364,830.02	

母公司资产负债表

项目	2018年12月31日	2019年01月01日	调整数
流动资产：			
货币资金	378,742,687.89	378,742,687.89	

交易性金融资产			
以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产			
衍生金融资产			
应收票据	4,450,000.00	4,450,000.00	
应收账款	142,327,988.74	142,327,988.74	
应收款项融资			
预付款项	155,997,385.71	155,997,385.71	
其他应收款	685,072,805.92	685,072,805.92	
其中：应收利息	14,663.02	14,663.02	
应收股利	251,000,000.00	251,000,000.00	
存货	7,843,594.11	7,843,594.11	
合同资产			
持有待售资产			
一年内到期的非流动资产			
其他流动资产	7,998,130.83	7,998,130.83	
流动资产合计	1,382,432,593.20	1,382,432,593.20	
非流动资产：			
债权投资			
可供出售金融资产	340,000,000.00		-340,000,000.00
其他债权投资			
持有至到期投资			
长期应收款			
长期股权投资	4,423,572,888.05	4,423,572,888.05	
其他权益工具投资		340,000,000.00	340,000,000.00
其他非流动金融资产			
投资性房地产	182,557.67	182,557.67	
固定资产	343,386.66	343,386.66	
在建工程			
生产性生物资产			
油气资产			
使用权资产			
无形资产	24,424,135.09	24,424,135.09	
开发支出			
商誉			
长期待摊费用			
递延所得税资产	8,680,017.99	8,680,017.99	
其他非流动资产	757,281.57	757,281.57	
非流动资产合计	4,797,960,267.03	4,797,960,267.03	

资产总计	6,180,392,860.23	6,180,392,860.23	
流动负债：			
短期借款	629,222,684.00	629,222,684.00	
交易性金融负债			
以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债			
衍生金融负债	1,447,512.00	1,447,512.00	
应付票据	224,559,822.21	224,559,822.21	
应付账款	117,117,920.55	117,117,920.55	
预收款项			
合同负债			
应付职工薪酬	11,173,744.54	11,173,744.54	
应交税费	2,940,986.31	2,940,986.31	
其他应付款	931,879,454.39	931,879,454.39	
其中：应付利息	1,224,160.36	1,224,160.36	
应付股利	2,013,172.38	2,013,172.38	
持有待售负债			
一年内到期的非流动负债			
其他流动负债			
流动负债合计	1,918,342,124.00	1,918,342,124.00	
非流动负债：			
长期借款	234,487,000.00	234,487,000.00	
应付债券			
其中：优先股			
永续债			
租赁负债			
长期应付款			
长期应付职工薪酬			
预计负债			
递延收益			
递延所得税负债			
其他非流动负债			
非流动负债合计	234,487,000.00	234,487,000.00	
负债合计	2,152,829,124.00	2,152,829,124.00	
所有者权益：			
股本	2,780,795,346.00	2,780,795,346.00	
其他权益工具			
其中：优先股			
永续债			

资本公积	1,009,495,921.95	1,009,495,921.95	
减：库存股			
其他综合收益			
专项储备			
盈余公积	46,853,663.31	46,853,663.31	
未分配利润	190,418,804.97	190,418,804.97	
所有者权益合计	4,027,563,736.23	4,027,563,736.23	
负债和所有者权益总计	6,180,392,860.23	6,180,392,860.23	

2、报告期内发生重大会计差错更正需追溯重述的情况说明

适用 不适用

公司报告期无重大会计差错更正需追溯重述的情况。

3、与上一会计期间财务报告相比，合并报表范围发生变化的情况说明

适用 不适用

本期增加的单位情况如下：

公司名称	简称	级次	注册地	注册资本 (万元)	成立日期	业务 性质	持股比例 (%)	表决权比例 (%)
神铁运宏（武汉）物流有限公司	武汉运宏	3	武汉	1,000.00	2019年1月28日	物流	100.00	100.00
神州城轨技术有限公司	城轨公司	2	北京	5,000.00	2019年2月15日	技术	100.00	100.00
天津新卓联诚机电设备维修有限公司	天津卓联机电	4	天津	1,000.00	2019年2月27日	技术	65.00	65.00
神州高铁国际有限公司	神铁国际	2	香港	4,000.00	2019年5月16日	商贸	100.00	100.00
神州城轨技术（苏州）有限公司	苏州城轨公司	3	苏州	5,000.00	2019年4月23日	技术	70.00	70.00

本期减少的单位情况如下：

公司本期共注销三家单位：北京欣路达科技有限公司、北京柏丽欣科技有限公司、北京宝利鼎科技有限公司。

神州高铁技术股份有限公司董事会

2019年8月28日