证券代码:002941 证券简称:新疆交建 公告编号:2021-026

新疆交通建设集团股份有限公司

2020 年度报告摘要

一、重要提示

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,投资者应当到证监会指定媒体仔细阅读年度报告全文。

除下列董事外,其他董事亲自出席了审议本次年报的董事会会议

未亲自出席董事姓名	未亲自出席董事职务	未亲自出席会议原因	被委托人姓名

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

是否以公积金转增股本

□ 是 √ 否

公司本次董事会审议通过的普通股利润分配预案为:以实施权益分派股权登记日的总股本为基数,向全体股东每10股派发现金红利0.4元(含税),送红股0股(含税),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	新疆交建	股票代码	002941
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	林 强	冯 凯	
办公地址	新疆乌鲁木齐市高新技术产业开发区(新市区)乌昌路辅道840号	新疆乌鲁木齐市高新技术产业开发区(新市区)乌昌路辅道840号	
电话	0991-6272989	0991-6272989	
电子信箱	zqb@xjjt.com	zqb@xjjt.com	

2.报告期主要业务或产品简介

1.公司所处行业的宏观经济形势、行业政策环境变化

2020年是我国“十二五”规划的收官之年,全国上下推进疫情防控和经济社会发展取得重大成果,我国经济先降后升,国民经济稳定恢复,主要指标完成好于预期。2020年全国基建投资总额将达20万亿元,推动上限长。《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》提出统筹推进传统基础设施和新型基础设施建设,打造系统完备、高效实用、智能绿色、安全可靠的现代化基础设施体系。根据《纲要》内容,“十四五”期间,基础设施仍为重要建设内容之一,投资结构将不断优化,投资空间持续扩展,主要建设领域包括“两新一重”重大工程、城镇化建设、区域一体化、生态环保建设等,基础设施、市政工程、农村建设和民生保障等多个领域补短板的特点凸显需求。

公司所处本次募集资金投向的主要行业为:公路运输业。根据《纲要》内容,“十四五”期间,基础设施仍为重要建设内容之一,投资结构将不断优化,投资空间持续扩展,主要建设领域包括“两新一重”重大工程、城镇化建设、区域一体化、生态环保建设等,基础设施、市政工程、农村建设和民生保障等多个领域补短板的特点凸显需求。

根据《两部大开发“十二五”规划》(发改西南[2017]899号),“十二五”时期,西部地区在区域发展总体战略中具有优先地位。继续加强交通、水利、能源、通信等基础设施建设,着力构建“五横四纵四出海”综合运输大通道,加快区际省际高速公路通道,努力形成国内国际通道联通、区域城乡广泛覆盖、枢纽节点功能完善、运输能力大幅提升的公路基础设施网络。实施高速公路联网畅通,普通国省干线升级改造、农村公路畅通安全、枢纽站场建设推进和专项建设巩固扩展九大工程,基本实现城镇人口20万以上城市及地级行政中心通高速公路。

2020年5月17日,国务院印发了《关于新时代推进西部大开发形成新格局的指导意见》要求:“强化基础设施规划建设,提高基础设施通达度、通畅性和均等化水平,推动绿色集约发展。加强横贯东西、纵贯南北的运输通道建设,拓展区域开发轴线。强化资源能源开发地干线通道规划建设。”“积极参与和融入‘一带一路’建设,支持新疆加快丝绸之路经济带核心区建设,形成西向交通枢纽和商贸物流、文化科教、医疗服务中心。”

传统基础是推进动经济持续增长的主要动力之一,更是重大危机发生后拉动经济回升、稳定经济社会运行的一项重要手段。为应对新冠肺炎疫情冲击,我国连续发布实施了批次层减税降费措施,税务部门深入贯彻落实减税降费政策,有效减轻企业财务成本压力,激发市场活力、培育内生动力。2020年我国基础设施投资增速保持较为稳定的态势,全年实现增长3.5%左右,同时随高专项债资金投入加速,基础设施投资增速有望进一步回升。

综上,新时代推进西部大开发形成新格局、贯彻之路等国家战略深入实施,目前区的战略功能将更加强劲,必将带动基础设施建设行业迎来新的发展周期。

2.公司所处行业的市场竞争格局、公司的市场地位及竞争优劣势

目前国内公路施工行业的市场竞争格局按照企业规模来划分,可以分为三个层级:一是超大型央企,如中国中铁、中国铁建、中国交建等,这类企业规模庞大,具有雄厚的资金实力、领先的技术能力和强大的市场竞争能力,业务遍及全球,是我国公路施工行业的第一梯队。二是各省市国有及国有控股建工或路桥施工企业,具备区域竞争优势的大中型民营或地方性上市路桥施工企业,如四川路桥、山东路桥、北京路桥、成都路桥等,这类企业具有较强的资金实力和较好的地方公共关系,其业务范围呈现出明显的地域性,在优势地区取大效益的同时,将区域、跨区域扩张也成为一定成果,同时,依靠较好的项目管理能力和成本控制能力,在某些专业化施工领域具有较强的市场竞争能力,是我国公路施工行业的第二梯队。三是各省市中小型民营路桥施工企业施工行业的第三级梯队,这类企业资金实力和技术能力都较弱,但能依靠其低成本运营、业主低层次需求等获取一些业务,是我国公路施工行业的第三梯队。

历经20多年的积累和发展,公司一直致力于自身品牌建设和企业形象塑造,不断积累公路施工经验,完善内部质量管控体系,已拥有一定的区域性优势和品牌影响力,并荣获业主的广泛认可。公司先后在国内多个省、市,自治区以多种模式承建工程,具备较强的施工组织实力和市场竞争力。但是,公司也面临一定的竞争劣势,比如:融资渠道和方式单一,限制了公司的横向业务规模扩张;产品内容和研发周期,影响了公司的纵向业务形态拓展。

3.公司现有的行业资质

公司拥有公路工程施工总承包特级资质,市政公用工程总承包一级资质,以及桥梁工程、公路安全设施、公路路面、公路路基4项专业承包一级资质,同时具有水利水电工程、铁路工程两项施工总承包施工资质,作为新疆自治区多数业务资质涵盖范围最广、资质等级较高的企业之一。在本报告期内公司的相关业务资质未发生重大变化,这将有利于进一步巩固公司在交通基础设施建设,尤其是在公路施工行业的竞争实力和行业地位。

4.公司的主要业务模式及风险

报告期内,公司主要从事公路、桥梁、隧道等交通基础设施建设的施工业务,主要有两种经营模式:单一工程承包模式和投融资建设模式。单一工程承包模式是公司拥有优秀承包资质,在市场招投标中通过竞争获取工程总承包或单项工程施工业务,并通过项目管理实现工程利润的一种模式。投融资建设模式利用公司自身投融资能力,将施工经营与资本经营相结合,采用EPC、BOT、PPP等模式,以投资带动总承包,向业主提供项目投融资服务和施工总承包服务,主要存在政策变更风险、项目入库风险和成本管控风险。目前,公司针对传统项目的市场继续萎缩的现状,紧跟国家政策,迅速调整思路,创新商业模式,积极参与各类业务,并加强在装修、园林、绿化、销售、结算等主要业务环节的管控,实现生产经营工作的环境管理。公司可能面临的主要风险有:

(1)宏观经济周期波动的风险

公司业务主要来源于交通基础设施工程的建设,而交通基础设施的建设与宏观经济运行周期紧密相关,受全社会固定资产投资规模、城市化进程以及国家经济发展不一定发展和投资政策影响较大。根据国家统计局《2019年国民经济和社会发展统计公报》和历年统计年鉴的数据,伴随我国经济结构的调整步伐,我国国内生产总值增长速度呈现逐年下降的趋势,2020年国内生产总值101.59万亿元,同比仅增长2.3%,但在全世界范围内来说,仍保持了较高的增长速度;交通基础设施建设方面,2019年国内,我国每年公路新增里程均维持在7万公里以上,纯客发力推动重点项目开发落地和储备项目高效推进以及城市公共交通建设等,预计未来,我国公路建设投资仍将保持较为稳定的增长趋势。

目前,我国正处于深化经济结构调整的进程中,虽然我国国民经济的发展较为快速和平稳,但不排除全球经济出现反复或我国宏观经济出现周期性波动的可能性,若全球宏观经济未能步入上行周期,或我国经济在结构调整过程中出现显著放缓,而公司未能对此做出预判并及时调整经营策略,则本公司将面临经营业绩下滑的风险。

(2)区域交通基础设施投资规模下降的风险

公司业务规模与主要项目区域的交通基础设施投资总量密切相关,近年来,一方面国家深入实施西部大开发战略,扩内需保增长;另一方面随着我国东部路网、中部路网的日趋完善,公路建设的主要区域正逐步向西部地区和少数民族地区转移。2014年3月,国家进一步启动实施《国家新型城镇化规划(2014-2020年)》,提出将有发展中西部地区城市群,加快西部城市群对外交通骨干网络建设,形成以铁路、高速公路为骨干、以普通省道为基础的综合交通运输网络,支撑国家“两横三纵”城镇化战略格局;依据国家发改委印发的《2020年西部地区鼓励类产业目录(2020年本)》,西部地区将以“十三五”期间,基础设施仍为重要建设内容之一,投资结构将不断优化,投资空间持续扩展,主要建设领域包括“两新一重”重大工程、城镇化建设、区域一体化、生态环保建设等,基础设施、市政工程、农村建设和民生保障等多个领域补短板的特点凸显需求。

根据《两部大开发“十二五”规划》(发改西南[2017]899号),“十二五”时期,西部地区在区域发展总体战略中具有优先地位。继续加强交通、水利、能源、通信等基础设施建设,着力构建“五横四纵四出海”综合运输大通道,加快区际省际高速公路通道,努力形成国内国际通道联通、区域城乡广泛覆盖、枢纽节点功能完善、运输能力大幅提升的公路基础设施网络。实施高速公路联网畅通,普通国省干线升级改造、农村公路畅通安全、枢纽站场建设推进和专项建设巩固扩展九大工程,基本实现城镇人口20万以上城市及地级行政中心通高速公路。

2020年5月17日,国务院印发了《关于新时代推进西部大开发形成新格局的指导意见》要求:“强化基础设施规划建设,提高基础设施通达度、通畅性和均等化水平,推动绿色集约发展。加强横贯东西、纵贯南北的运输通道建设,拓展区域开发轴线。强化资源能源开发地干线通道规划建设。”“积极参与和融入‘一带一路’建设,支持新疆加快丝绸之路经济带核心区建设,形成西向交通枢纽和商贸物流、文化科教、医疗服务中心。”

传统基础是推进动经济持续增长的主要动力之一,更是重大危机发生后拉动经济回升、稳定经济社会运行的一项重要手段。为应对新冠肺炎疫情冲击,我国连续发布实施了批次层减税降费措施,税务部门深入贯彻落实减税降费政策,有效减轻企业财务成本压力,激发市场活力、培育内生动力。2020年我国基础设施投资增速保持较为稳定的态势,全年实现增长3.5%左右,同时随高专项债资金投入加速,基础设施投资增速有望进一步回升。

综上,新时代推进西部大开发形成新格局、贯彻之路等国家战略深入实施,目前区的战略功能将更加强劲,必将带动基础设施建设行业迎来新的发展周期。

2.公司所处行业的市场竞争格局、公司的市场地位及竞争优劣势

目前国内公路施工行业的市场竞争格局按照企业规模来划分,可以分为三个层级:一是超大型央企,如中国中铁、中国铁建、中国交建等,这类企业规模庞大,具有雄厚的资金实力、领先的技术能力和强大的市场竞争能力,业务遍及全球,是我国公路施工行业的第一梯队。二是各省市国有及国有控股建工或路桥施工企业,具备区域竞争优势的大中型民营或地方性上市路桥施工企业,如四川路桥、山东路桥、北京路桥、成都路桥等,这类企业具有较强的资金实力和较好的地方公共关系,其业务范围呈现出明显的地域性,在优势地区取大效益的同时,将区域、跨区域扩张也成为一定成果,同时,依靠较好的项目管理能力和成本控制能力,在某些专业化施工领域具有较强的市场竞争能力,是我国公路施工行业的第二梯队。三是各省市中小型民营路桥施工企业施工行业的第三级梯队,这类企业资金实力和技术能力都较弱,但能依靠其低成本运营、业主低层次需求等获取一些业务,是我国公路施工行业的第三梯队。

历经20多年的积累和发展,公司一直致力于自身品牌建设和企业形象塑造,不断积累公路施工经验,完善内部质量管控体系,已拥有一定的区域性优势和品牌影响力,并荣获业主的广泛认可。公司先后在国内多个省、市,自治区以多种模式承建工程,具备较强的施工组织实力和市场竞争力。但是,公司也面临一定的竞争劣势,比如:融资渠道和方式单一,限制了公司的横向业务规模扩张;产品内容和研发周期,影响了公司的纵向业务形态拓展。

3.公司现有的行业资质

公司拥有公路工程施工总承包特级资质,市政公用工程总承包一级资质,以及桥梁工程、公路安全设施、公路路面、公路路基4项专业承包一级资质,同时具有水利水电工程、铁路工程两项施工总承包施工资质,作为新疆自治区多数业务资质涵盖范围最广、资质等级较高的企业之一。在本报告期内公司的相关业务资质未发生重大变化,这将有利于进一步巩固公司在交通基础设施建设,尤其是在公路施工行业的竞争实力和行业地位。

4.公司的主要业务模式及风险

报告期内,公司主要从事公路、桥梁、隧道等交通基础设施建设的施工业务,主要有两种经营模式:单一工程承包模式和投融资建设模式。单一工程承包模式是公司拥有优秀承包资质,在市场招投标中通过竞争获取工程总承包或单项工程施工业务,并通过项目管理实现工程利润的一种模式。投融资建设模式利用公司自身投融资能力,将施工经营与资本经营相结合,采用EPC、BOT、PPP等模式,以投资带动总承包,向业主提供项目投融资服务和施工总承包服务,主要存在政策变更风险、项目入库风险和成本管控风险。目前,公司针对传统项目的市场继续萎缩的现状,紧跟国家政策,迅速调整思路,创新商业模式,积极参与各类业务,并加强在装修、园林、绿化、销售、结算等主要业务环节的管控,实现生产经营工作的环境管理。公司可能面临的主要风险有:

(1)宏观经济周期波动的风险

公司业务主要来源于交通基础设施工程的建设,而交通基础设施的建设与宏观经济运行周期紧密相关,受全社会固定资产投资规模、城市化进程以及国家经济发展不一定发展和投资政策影响较大。根据国家统计局《2019年国民经济和社会发展统计公报》和历年统计年鉴的数据,伴随我国经济结构的调整步伐,我国国内生产总值增长速度呈现逐年下降的趋势,2020年国内生产总值101.59万亿元,同比仅增长2.3%,但在全世界范围内来说,仍保持了较高的增长速度;交通基础设施建设方面,2019年国内,我国每年公路新增里程均维持在7万公里以上,纯客发力推动重点项目开发落地和储备项目高效推进以及城市公共交通建设等,预计未来,我国公路建设投资仍将保持较为稳定的增长趋势。

目前,我国正处于深化经济结构调整的进程中,虽然我国国民经济的发展较为快速和平稳,但不排除全球经济出现反复或我国宏观经济出现周期性波动的可能性,若全球宏观经济未能步入上行周期,或我国经济在结构调整过程中出现显著放缓,而公司未能对此做出预判并及时调整经营策略,则本公司将面临经营业绩下滑的风险。

(2)区域交通基础设施投资规模下降的风险

公司业务规模与主要项目区域的交通基础设施投资总量密切相关,近年来,一方面国家深入实施西部大开发战略,扩内需保增长;另一方面随着我国东部路网、中部路网的日趋完善,公路建设的主要区域正逐步向西部地区和少数民族地区转移。2014年3月,国家进一步启动实施《国家新型城镇化规划(2014-2020年)》,提出将有发展中西部地区城市群,加快西部城市群对外交通骨干网络建设,形成以铁路、高速公路为骨干、以普通省道为基础的综合交通运输网络,支撑国家“两横三纵”城镇化战略格局;依据国家发改委印发的《2020年西部地区鼓励类产业目录(2020年本)》,提出将有发展中西部地区城市群,加快西部城市群对外交通骨干网络建设,打造系统完备、高效实用、智能绿色、安全可靠的现代化基础设施体系。根据《纲要》内容,“十四