

证券代码: 002480

证券简称: 新筑股份

公告编号: 2022-018

成都市新筑路桥机械股份有限公司 2021 年年度报告摘要

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
夏玉龙	董事	出差	贾秀英

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	新筑股份	股票代码	002480
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	张杨	简杰	
办公地址	成都市四川新津工业园区		成都市四川新津工业园区
传真	028-82550671	028-82550671	
电话	028-82550671	028-82550671	
电子信箱	vendition@xinzh.com		vendition@xinzh.com

2、报告期主要业务或产品简介

报告期内,公司主要从事轨道交通和桥梁功能部件两大业务。

(一) 业务介绍

1、轨道交通业务

公司轨道交通业务目前以城轨车辆制造为主,主要满足成都市场需求,是公司业务重要的组成部分。四川省经过几十年的发展,已经形成了集科技研发、勘察设计咨询、工程建设施工、装备制造、运营维护管理等板块及系统集成于一体的全产业链格局。依托从事轨道交通研发的高等院校以及着力于轨道交通产业事业的企业和科研机构,积极推动轨道交通国家制造业创新中心创建工作,拥有众多创新平台,轨道交通产业技术水平处于国内领先地位。公司作为成都本土企业,依托产业生态圈大力发展新制式轨道交通核心零部件、装备制造和系统集成,现布局了现代有轨电车系统、内嵌式中低速磁浮交通系统等系列化的产品,其中:公司拥有完全知识产权的100%低地板有轨电车已于2019年7月取得中铁检验认证中心(CRCC)产品认证,已完全具备商业化条件。报告期内,公司内嵌式磁浮交通系统国产化工作取得重大突破,磁浮车辆、运行控制、轨

道梁和道岔等系统均实现国产化研制下线。该系统的成功下线，标志着公司已经完成了从技术引进、消化、吸收到国产化创新的过程，掌握了德国博格公司的TSB系统技术，基本形成了车辆、轨道梁、道岔等系统的生产制造能力及相关子系统集成能力，已经具备商业化应用、产业化推广的基础条件。

2、桥梁功能部件

桥梁功能部件是指桥梁及其它类似建筑设施中所必需的用于重要承力与传力部位，并能满足桥梁运动与运营功能，其性能符合行业标准的功能部件。经过多年发展，公司已成为桥梁功能部件行业中拥有CRCC认证产品品种最齐全、产品链最完整的企业之一，同时也是行业内率先通过欧盟CE国际认证的企业；公司已发展成为一家能够为客户提供从产品研发、设计、生产到现场售后服务整体解决方案的全国行业知名领先企业。国内绝大部分的高速铁路、高速公路和世界级桥梁工程均应用了公司的桥梁功能部件产品，并远销亚洲、欧洲、非洲、美洲的多个国家和地区。

(二) 产品介绍

1、轨道交通业务

轨道交通业务产品主要为地铁车辆、现代有轨电车和内嵌式中低速磁悬浮交通系统等。

(1) 地铁车辆

地铁是地下铁路的简称，指的是在地下运行城市轨道交通系统。地铁使用方便、占用陆地地面面积较少、对地面环境造成污染较小，建成后能明显缓解城市交通压力。地铁系统由地铁车辆、隧道、动力系统和操作系统组成，地铁车辆是地铁系统运营的核心之一。



(2) 有轨电车

有轨电车指的是采用电力驱动并在轨道上行驶的轻型轨道交通车辆，公司现代有轨电车产品主要为地板距轨面距离低于40厘米的低地板有轨电车。按照低地板高度划分，低地板有轨电车可分为70%低地板车辆和100%低地板车辆。根据住建部《低地板有轨电车车辆通用技术条件》，70%低地板车辆指的是约70%客室通道地板面可无台阶通过，100%低地板车辆指的是全部客室通道地板面水平或坡度不大于6度。



(3) 内嵌式中低速磁悬浮交通系统

磁悬浮系统的运作原理是运用电磁力将车辆悬浮至一定高度，使车辆与磁悬浮轨道梁间无机械接触，并由电磁吸力和电

动斥力产生的导向力以及直线电机产生的牵引力驱动车辆运动，从而克服轮轨列车的粘着限制。从定义上看，运行时速在120公里至200公里之间的为中速磁悬浮，运行时速低于120公里的称为低速磁悬浮。

公司于2018年3月15日与德国马克斯·博格公司签署了《关于博格磁悬浮交通系统的技术许可协议》，全面引进其包括车辆、轨道梁、信号、控制和系统集成等在内的内嵌式中低速磁悬浮系统建设的全套主要核心技术。公司内嵌式中低速磁悬浮系统主要包括磁悬浮车辆、磁悬浮轨道和运行控制系统，其中，磁悬浮车辆主体由车体与悬浮架组成，磁悬浮轨道主要包含混凝土梁、反应轨、供电轨、格栅走道、轨道梁缝隙盖、支座上部构件和下部件等结构，运行控制系统通过轨旁和控制中心通信设备之间的通信以控制磁悬浮车辆按既定轨道和路线运行。

相较于传统轮轨系统，磁悬浮系统的爬坡能力强、转弯半径小，修建时受地形影响较小，能够减少工程量；磁悬浮系统的运行噪音小，可以深入繁华市区，避开重要的建构筑物，减少工程拆迁量和地下建设里程。因此，在特定地理形态和运输条件下，中低速磁悬浮系统的建设成本较传统中运量轮轨系统具有竞争优势。此外，由于磁悬浮系统采用非接触式支撑运行，车辆与轨道不产生摩擦，将较大幅度减少传统轮轨系统因车轮磨损而带来的车辆、轨道维修成本，具有一定的运营、维保成本优势。中低速磁悬浮在城市轨道交通及市域（郊）等领域具有较好的市场应用空间及前景。

传统轮轨系统在技术和应用方面较为成熟，国内大多数轨道交通线路均采用了轮轨系统。近年来，随着磁悬浮技术的日臻完善，国内中低速磁悬浮商业运营线路应用案例正在逐步增加。



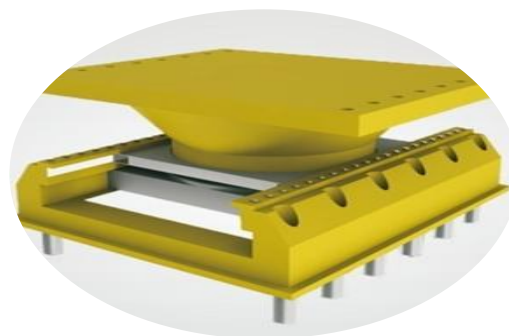
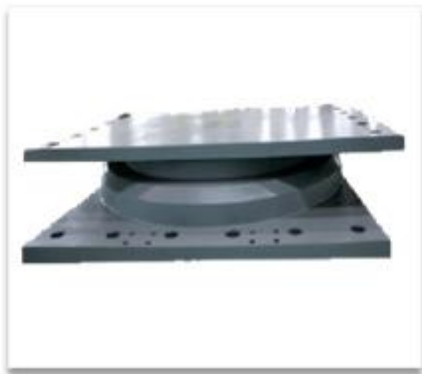
2、桥梁功能部件

桥梁功能部件产品主要为桥梁支座、桥梁伸缩装置、预应力锚具等。

（1）桥梁支座

桥梁支座是连接桥梁上部结构和下部结构的关键部件，架设于桥梁墩台上，其顶部支承桥梁上部结构，将桥梁上部结构固定于墩台，承受作用在桥梁上部结构的各种力，并将其可靠地传递给桥梁墩台。桥梁支座能适应因荷载、温度、混凝土收缩和徐变作用下桥梁上部结构产生的转角和位移，使桥梁上部结构可自由变形而不产生额外的附加内力，是桥梁安全运营至关重要的保障。

按照用途，桥梁支座可分为铁路桥梁支座和公路桥梁支座两大类；按照结构形式，桥梁支座可分为板式橡胶支座、盆式橡胶支座及球型支座等。



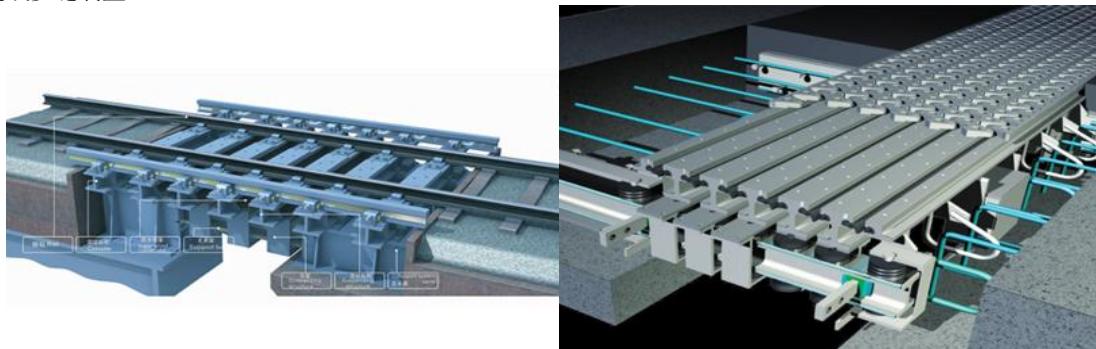
（2）桥梁伸缩装置

桥梁伸缩装置安装于桥梁上部结构活动端、桥面断缝处，主要起到传力支撑作用和位移控制作用。

桥梁伸缩装置的传力支撑作用是将车辆垂直和水平荷载通过支承结构传递到桥梁梁体；桥梁伸缩装置的位移控制作用是适应桥梁纵、横位移的变化和梁端翘曲发生的转角变化，保证在桥梁上部结构温度变化、混凝土收缩和徐变以及荷载作用下，

在不产生额外的附加内力的情况下实现一定的变位。桥梁伸缩装置具有伸缩、承重、防水、平整等功能，使得桥梁运行平稳、伸缩自如，以保证行车平顺。

按照用途，桥梁伸缩装置分为公路桥梁伸缩装置和铁路桥梁伸缩装置；按照桥梁位移量大小，桥梁伸缩装置分为单缝、双缝或多缝装置。

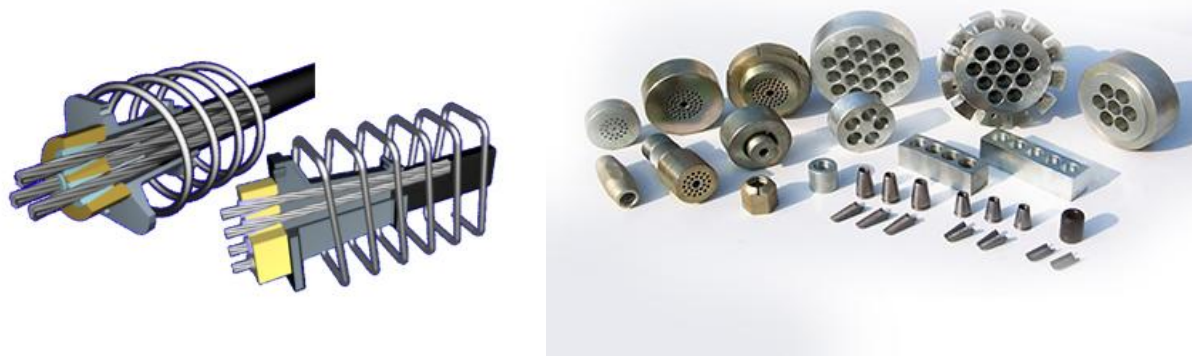


(3) 预应力锚具

预应力锚具是桥梁关键部件之一，用于锚固预制桥梁中的预应力钢筋，决定了桥梁的安全性和承载能力。

预制桥梁时，施工单位使用预应力锚具对桥梁预留孔道中穿入并张拉的预应力钢筋进行锚固，预先对桥梁受拉区施加应力。在桥梁承受外荷载时，预先对桥梁施加的应力可抵消外荷载对桥梁梁板造成的应力，以提高混凝土桥梁的承载能力，降低梁体截面尺寸，降低桥梁自重，减少桥梁建设成本，提升桥梁建筑的寿命和建设经济性。

公司生产的锚具产品主要有预应力锚固体系、预应力低回缩锚固体系及各种规格弗式锚、墩头锚具、冷铸墩头锚具等。



(4) 其他产品

主要是桥梁检查车、嵌入式连续支承轨道系统，该产品目前占公司营业收入的比重大小。

① 桥梁检查车

桥梁检查车是用于桥梁日常检查和维修的平台设备，可解决桥梁检修时的人员、设备、机具、材料等运输问题，为施工人员提供安全可靠的作业平台。

按照用途，桥梁检查车可分为梁底检查车、梁内检查车、拱上检查车、主缆检查车、索塔检查车、智能无人巡检车等。通过多年的不断积累，公司目前拥有10余人的桥梁检查车技术研发团队，申请了专利60余项，并参与了《公路桥梁梁底检查车》及《铁路钢桁梁悬挂式检查车》等多项行业标准编制，已具备检桥梁检查车研发、定制设计、制造、试验、工程安装及服务经验。公司桥梁检查车产品具有轻量化、高强度、人性化、智能化等特点，全面参与了嘉绍大桥、港珠澳大桥、武汉沌口大桥、春晓大桥、五峰山长江大桥、沪通长江大桥、深中通道、狮子洋通道等各类大桥检养重大课题研究并实现了工程应用。



② 嵌入式连续支承轨道系统

嵌入式连续支承轨道系统（以下简称“嵌入式轨道”）是采用连续支承、弹性锁固的设计理念将钢轨嵌入到承轨槽中，

通过高分子阻尼材料实现约束,改善了轮轨接触关系,从源头和传播途径上控制轨道及车辆振动的一种全新结构形式的轨道系统。经线路跟踪检测验证,该系统具备主动减振、兼具降噪,防杂散电流及日常维护工作量小等特点。

嵌入式轨道主要应用于轨道交通线路,如有轨电车、地铁、市域等线路。经过多年的研发与技术创新,公司具备嵌入式轨道的设计、研发、制造、检测、施工、维护等全套技术和服 务,已申请国家专利100余项,通过了CRCC、四川省科技厅、经信厅、建设厅等部门认证/鉴定,发布了《四川省嵌入式连续支承无砟轨道系统工程技术规范》、《四川省嵌入式连续支承无砟轨道标准设计图集》,并分别于2020年和2021年获城市轨道交通科技进步奖一等奖和中国交通运输协会科技进步奖一等奖。目前,公司嵌入式轨道已应用于广州、深圳、青岛、苏州、成都、贵阳、三亚、黄石、云南等多个城市轨道交通线路设计与应用,具备提供城市轨道交通减振降噪段、TOD上盖,混行路段、桥梁段等各地段应用的系列化解决方案的能力。



(三) 行业竞争格局和发展趋势

1、轨道交通业务

(1) 地铁

城市地铁制造行业需要较高的技术水平支持,行业进入壁垒高,集中度较高。欧美国家的城市轨道交通产业起步较早,因此具有较高的技术水平和市场积累。我国通过技术引进、合作研发和自主研发相结合的方式,在城市地铁设备制造方面的技术水平得到了显著提升,中国中车生产的具有自主知识产权的地铁车辆已实现出口。城市地铁设备制造技术水平较高的有中国中车、加拿大的庞巴迪公司、法国的阿尔斯通公司、德国的西门子以及日本的日立和川崎重工。

通过与长客股份签署《技术转让协议》,公司获得了城市轨道交通车辆涂装、车辆总装配、试验调试和修检查的技术。目前,公司是成都市地铁车辆的主要生产商之一。

(2) 有轨电车

现代有轨电车制造属于高端制造产业,且具有高度的系统集成特点。欧美等国的现代有轨电车行业发展较早,相关技术较为成熟,但其车辆采购和维护成本较高。长期以来,国内低地板车辆生产厂商的较低技术水平是制约现代有轨电车在国内推广的重要因素。目前,我国通过技术引进和自主研发相结合的方式逐步掌握了现代有轨电车的整车及车辆零部件生产核心技术,在车辆制造、车辆系统、通讯系统等方面的技术已逐渐成熟。中国中车、中国通号和新筑股份等是我国现代有轨电车车辆制造的主要厂商。

2012年8月,公司获得长客股份有轨电车的技术转让,获得轨道交通装备整车生产所需的相关技术。公司拥有完全知识产权的100%低地板有轨电车已于2019年7月19日取得中铁检验认证中心(CRCC)产品认证,是国内第一个通过CRCC合格评定认证的城市轨道交通车辆。

目前,公司能够提供提供车辆、轨道、控制系统等全套现代有轨电车系统产品,公司生产的现代有轨电车已在成都轨电车蓉2号线实现商业运行,并在都江堰M-TR旅游客运专线投入使用。

(3) 中低速磁悬浮

磁悬浮技术起源于德国,德国、日本、韩国、中国先后掌握了中低速磁悬浮的相关技术,其中,日本、韩国和中国的中低速磁悬浮线路已开通运营。

我国在磁悬浮交通领域的科研已历时二十余年,其主要技术依托于西南交通大学、国防科技大学和同济大学三所高等院校,通过产学、校企、企企合作的方式进行多平台联合研发。如中车株洲电力机车有限公司与西南交通大学、同济大学、国防科技大学联合研发并建设了长沙南站至黄花机场磁悬浮快线,北京磁浮交通发展有限公司与国防科技大学、中车唐山机车车辆有限公司等单位联合研发并建设了北京磁悬浮S1线。

新筑股份于2018年引进了德国马克斯·博格公司中低速磁悬浮技术,进入中低速磁悬浮市场。目前,新筑股份已建成3.6公里的磁悬浮试验线,车辆在试验线上的运行时速已达到169公里,超过了设计时速160公里的指标,体现出预期的技术性能优势。报告期内,公司内嵌式磁浮交通系统国产化工作取得重大突破,磁浮车辆、运行控制、轨道梁和道岔等系统均实现国产化研制下线,该系统将于2022年进行动态调试。

(4) 发展趋势

我国城市轨道交通总体发展迅速,“十三五”期间,我国城市轨道交通新建线路里程约4352公里,超过前50年建成线路之和的3618公里,奠定了我国城市轨道交通行业的现状基础,对服务社会、拉动内需、支撑城市发展方面做出了重大贡献。

城市轨道交通属于大运力公共交通,公益性特征明显、建设投资巨大、运营维护费用较高。近年来部分城市对城市轨道交通发展的客观规律认识不足,存在建设规模过于超前、还本付息资金压力大等问题,一定程度上加重了地方债务负担。当前我国城市轨道交通项目和运营企业的全生命周期经济效益普遍较差,部分地区政府或政府融资平台甚至承担了较大的债务

风险。“十四五”期间预计年均完成建设投资约6000亿元，建设投资强度仍处于较高水平，未来长期还本付息仍面临较大财务压力。同时，随着城市轨道交通线网规模不断扩张，运营成本尤其是设施设备维护成本快速上升，票务收入难以覆盖运营成本支出的问题逐渐显露，城市轨道交通可持续发展能力亟待增强。根据已批规划测算，“十四五”将进入高位平稳发展阶段，五年内将新建线路3000公里左右，其后逐步回落，建设强度趋缓趋稳，有利于从高速度发展向高质量发展转变。

2、桥梁功能部件

(1) 铁路桥梁功能部件

铁路桥梁主要分为高速铁路客运专线桥梁、普速客货混线铁路桥梁和铁路连续梁。其中，高速铁路客运桥梁对相关产品的安全性要求较高，铁路连续梁对相关产品的使用寿命要求较高。铁道部门针对铁路桥梁功能部件厂商建立了铁路产品认证中心（“CRCC”）认证体系，对厂商实行准入制，包括铁路桥梁支座、铁路桥梁应力锚具在内的重要铁路产品均在认证名录内，铁路桥梁功能部件行业的准入门槛较高，竞争较为有序。

(2) 公路桥梁功能部件

公路桥梁主要分为大跨度公路桥梁和中小跨度公路桥梁。其中，大跨度公路桥梁功能部件的各方面要求较高，如大跨度公路桥梁一般采用承载能力达到25,000kN至60,000kN之间的大吨位桥梁支座，对伸缩装置的可靠性要求较高。

具有大承载能力的大吨位桥梁支座的制造需要大型加工设备，并且需要具备能够满足桥梁新结构设计、开发的试验验证设备，而制造能够满足实现特殊动力学和运动学特性的可靠桥梁伸缩装置的技术难度较大。因此，国内参与大吨位支座、大位移伸缩装置等特殊桥梁功能部件领域竞争的企业较少，德国毛勒公司、瑞士玛格巴公司等国外品牌企业在该细分市场一直具有较强的竞争优势。目前，新筑股份等部分国内专业厂商已在该领域实现突破。

中小跨度公路桥梁方面，由于中小跨度公路桥梁市场较大，其功能部件市场规模亦较大，但同时行业标准技术水平及许可证管理门槛较低，中小跨度公路桥梁的桥梁功能部件市场竞争相对激烈。

(3) 发展趋势

推进干线铁路、城际铁路、市域（郊）铁路、城市轨道交通“四网融合”是确定的发展目标，随着我国持续进行交通建设投入，将为桥梁功能部件行业发展带来了持续增长空间，桥梁支座、桥梁伸缩装置、预应力锚具等各类桥梁功能部件的研发与推广应用也会获得较好的发展，同时城市轨道交通和建后维保市场的快速发展，还将为桥梁功能部件行业带来新的市场机遇。

(四) 行业地位

1、轨道交通业务

公司通过与中车长春轨道客车股份有限公司的技术合作获得了地铁车辆生产所需的相关技术，公司地铁车辆已应用于成都市多条地铁线路。公司布局的新制式产品内嵌式中低速磁悬浮系统、现代有轨电车系统，能够覆盖目前市域（郊）、现代有轨电车、单轨、中低速磁悬浮等应用场景，形成了多层次、多场景、多种运量水平的产品类别，可有效满足我国城市轨道交通发展的各种需求。随着公司新制式产品的商业化应用，公司将由城市轨道交通车辆的整车制造商逐步成为城市轨道交通系统解决方案的服务商和综合运营商，公司是国内新制式轨道交通重要的倡导者和践行者。

2、桥梁功能部件

经过多年的发展，公司已成为桥梁功能部件行业中拥有CRCC认证产品品种最齐全、产品链最完整的企业之一，同时也是行业内率先通过欧盟CE国际认证的企业；2021年，公路桥梁支座、公路桥梁伸缩装置获得CCPC交通产品认证；公司已发展成为一家能够为客户提供从产品研发、设计、生产到现场售后服务整体解决方案的全国行业知名领先企业。国内绝大部分的高速铁路、高速公路和世界级桥梁工程均应用了公司的桥梁功能部件产品，并远销亚洲、欧洲、非洲、美洲的多个国家和地区，排名行业前列。

3、主要会计数据和财务指标

(1) 近三年主要会计数据和财务指标

公司是否需追溯调整或重述以前年度会计数据

是 否

单位：元

	2021 年末	2020 年末	本年末比上年末增减	2019 年末
总资产	6,154,226,920.96	7,350,090,053.96	-16.27%	7,607,821,860.50
归属于上市公司股东的净资产	2,396,525,271.33	2,721,114,392.50	-11.93%	2,159,860,318.43
	2021 年	2020 年	本年比上年增减	2019 年
营业收入	1,249,004,686.25	2,342,101,927.85	-46.67%	1,996,770,591.86
归属于上市公司股东的净利润	-285,527,954.51	59,610,129.39	-578.99%	-183,245,315.61
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	-308,644,592.09	-175,087,749.81	-76.28%	-214,680,986.75
经营活动产生的现金流量净额	-444,098,770.01	558,554,305.73	-179.51%	21,966,187.56

基本每股收益（元/股）	-0.3712	0.0807	-559.98%	-0.2833
稀释每股收益（元/股）	-0.3712	0.0807	-559.98%	-0.2833
加权平均净资产收益率	-11.16%	2.32%	-13.48%	-8.14%

（2）分季度主要会计数据

单位：元

	第一季度	第二季度	第三季度	第四季度
营业收入	146,536,579.89	250,015,175.25	485,801,637.71	366,651,293.40
归属于上市公司股东的净利润	-56,118,382.67	-53,659,877.46	-39,537,292.48	-136,212,401.90
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	-57,486,253.84	-55,681,990.90	-54,191,721.46	-141,284,625.89
经营活动产生的现金流量净额	-411,798,376.90	84,800,009.29	-85,776,447.53	-31,323,954.87

上述财务指标或其加总数是否与公司已披露季度报告、半年度报告相关财务指标存在重大差异

是 否

4、股本及股东情况

（1）普通股股东和表决权恢复的优先股股东数量及前 10 名股东持股情况表

单位：股

报告期末普通股股东总数	69,951	年度报告披露日前一个月末普通股股东总数	50,094	报告期末表决权恢复的优先股股东总数	0	年度报告披露日前一个月末表决权恢复的优先股股东总数	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、标记或冻结情况		
					股份状态	数量	
四川发展轨道交通产业投资有限公司	国有法人	15.90%	122,333,000	122,333,000			
四川发展（控股）有限责任公司	国有法人	13.60%	104,572,204				
新筑投资集团有限公司	境内非国有法人	4.82%	37,056,851		质押	34,500,000	
广州广日股份有限公司	国有法人	4.20%	32,268,492				
新津聚英科技发展有限公司	境内非国有法人	2.09%	16,092,000		质押	16,000,000	
重庆兴瑞巨泰企业管理咨询咨询有限公司	境内非国有法人	1.05%	8,080,000				
芜湖长元股权投资基金（有限合伙）	其他	0.75%	5,741,828				
谢凤伟	境内自然人	0.52%	3,967,513				
黄贤彪	境内自然人	0.43%	3,320,000				

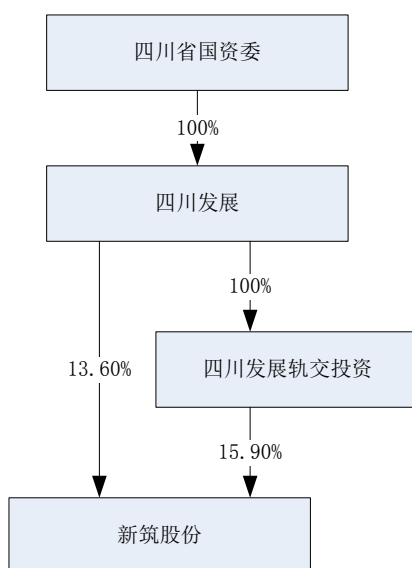
张健民	境内自然人	0.42%	3,204,500		
上述股东关联关系或一致行动的说明		1、四川发展轨交投资系四川发展的全资子公司，双方为一致行动人；2、聚英科技与新筑投资已于 2022 年 1 月 7 日解除一致行动关系；3、本公司未知上述外其他股东之间是否存在关联关系，也未知上述外其他股东之间是否属于《上市公司收购管理办法》中规定的一致行动人。			
参与融资融券业务股东情况说明（如有）		无			

（2）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。

（3）以方框图形式披露公司与实际控制人之间的产权及控制关系



5、在年度报告批准报出日存续的债券情况

适用 不适用

三、重要事项

1、业绩下滑的原因

本年归属于上市公司普通股股东的净利润为-28,552.80万元，同比减少34,513.81万元，减幅578.99%，主要原因为：一是本期轨道交通产业订单减少，营业收入减少，营业利润相应减少；二是上年同期公司为支持上海奥威科技开发有限公司独立走向资本市场，对外转让其部分股权，实现投资收益 2.63 亿元（属于非经常性损益），本期投资收益同比减少。

2、筹划重大资产重组

2021年12月24日，公司发布了《关于筹划重大资产重组暨关联交易的提示性公告》（公告编号：2021-071），公司拟收购控股股东四川发展持有的晟天新能源51.60%股权（以下简称“本次交易”）进入光伏发电行业，布局绿色低碳产业，丰富公司的业务类型。本次交易完成后，晟天新能源将成为公司的控股子公司。

截至本报告披露日，本次交易仍处于推进过程中。公司将根据相关事项的进展情况，分阶段及时履行信息披露义务。

3、“双百企业”综合改革

2021年，为进一步推进改革走深坐实，结合国有企业专业化整合的指导精神，启动了公司磁浮业务和桥梁功能部件业务的公司化运作，将四川发展磁浮科技有限公司和成都市新筑交通科技有限公司作为产业经营载体，拟通过专业化整合，搭建开放创新合作平台，进一步提升两大产业公司整合外部资源的能力和基础，充分发挥产业链带动效应和创新驱动效应，实现两大产业公司在自主经营的基础上，创新经营机制体制，强化核心竞争力，实现产业高质量发展。

成都市新筑路桥机械股份有限公司

法定代表人：肖光辉

2022年3月15日