

公司代码：600375

公司简称：汉马科技

汉马科技集团股份有限公司
2020 年年度报告摘要

一 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，投资者应当到上海证券交易所网站等中国证监会指定媒体上仔细阅读年度报告全文。
- 2 本公司董事会、监事会及董事、监事、高级管理人员保证年度报告内容的真实、准确、完整，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。
- 3 公司全体董事出席董事会会议。
- 4 容诚会计师事务所（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。
- 5 经董事会审议的报告期利润分配预案或公积金转增股本预案

经容诚会计师事务所（特殊普通合伙）审计，公司2020年度实现归属于上市公司股东的净利润为-490,589,525.74元。截至2020年12月31日，公司未分配利润为-965,903,857.59元，母公司未分配利润为-801,330,028.47元。

1、董事会提议公司2020年度拟不进行利润分配。根据中国证监会《关于进一步落实上市公司现金分红有关事项的通知》（证监发【2012】37号）《企业会计制度》《企业会计准则》《上海证券交易所上市公司现金分红指引》和《公司章程》的相关规定，鉴于截至2020年12月31日公司未分配利润和母公司未分配利润均为负，公司董事会经研究决定，公司2020年度拟不进行利润分配。

2、董事会提议公司2020年度拟不进行资本公积转增股本。
公司2020年度利润分配预案尚需提交股东大会审议。

二 公司基本情况

1 公司简介

公司股票简况				
股票种类	股票上市交易所	股票简称	股票代码	变更前股票简称
A股	上海证券交易所	汉马科技	600375	*ST星马、星马汽车、华菱星马

联系人和联系方式	董事会秘书	证券事务代表
姓名	李峰	黄岗
办公地址	安徽省马鞍山经济技术开发区	安徽省马鞍山经济技术开发区
电话	0555-8323038	0555-8323038
电子信箱	leef7951@163.com	ahuhuanggang@163.com

2 报告期公司主要业务简介

（一）主要业务

公司目前主要业务涉及重卡、专用车及汽车零部件的研发、生产与销售。主要产品涵盖重卡底盘、重卡整车、混凝土搅拌车、散装水泥车、混凝土泵车、半挂牵引车、工程自卸车、发动机、变速箱、车桥等。

（二）经营模式

1、采购模式

（1）专用车业务采购模式

专用车业务采购模式实行 ERP 管理模式，将采购、生产、销售紧密结合在一起。生产车间根据销售部门下达的订单组织生产，并向采购部门下达原材料采购清单，采购部门负责采购合同签订、采购订单下达、订单跟进和向财务部门申请付款等工作；在供应商选择上，审核工作由物资部负责，采购部门根据审核结果，优先选择信用良好、供货及时、长期合作的生产型国有企业、中外合资企业及独资企业，同时定期淘汰部分不遵守商业信誉，规模较小的供应商；在采购价格方面，坚持在同等质量下选择价格最优的材料。根据质量体系要求，专用车要求每种物资必须有两家以上的供应商；在物资管理方面，通过 ERP 系统进行严格管控，对于生产计划内使用的物资，生产部门领取时凭 ERP 系统打印出的领料单方可办理领取手续。

（2）重卡业务采购模式

重卡业务采购模式实行供应链管理，推行物资采购信息化，实施第三方物流和准时制采购。生产管理部门根据生产计划下达 SAP 采购计划，采购部门负责合同签订、订单下达、跟催、收货、入库、报账和申请付款等工作，物资管理部门负责所有采购物资的管理、配送工作；在采购价格上，通过招标比价方式进行采购。每年末召集供应商通过招标方式确定下一年度的采购价格，同时对市场变化较大、价格不稳定的原材料，适时调整采购价格；在供应商的选择上，实行优胜劣汰管理机制，不定期实地考察供应商，逐步淘汰规模小、产能不足、质量不稳定的供应商，择优选择供货能力强、质量稳定、信誉度高的供货方。同时为了严格控制采购成本、确保采购质量，杜绝独家供货行为，对采购入库的产品均进行严格的检验。

2、生产模式

（1）专用车业务生产模式

专用车业务根据产品差异化的特点，对大部分产品采用“以销定产”模式进行生产，即根据客户订单来组织生产。当客户通过销售部门下达订单并支付一定比例保证金后，通过 ERP 系统向供应商采购所需钢材、汽配件等主要原材料，并根据客户对底盘的要求向子公司华菱汽车或对外采购专用车底盘。同时，公司对一些常用车型也会统一安排生产计划，保留部分备货，满足客户需求。

（2）重卡业务生产模式

重卡业务主要采取“以销定产”模式，同时公司也会在淡季对某些标准化产品进行生产备货。根据每年每月的生产计划，按照提报订单的交货期合理排产，保证及时交货。充分利用和完善 SAP 系统来提高生产效率，在系统中通过销售订单触发生产订单、生产订单拉动物料需求计划、第三方物流公司根据该计划配送物资上生产线，整个生产过程严格有序，车辆下线后通过 SAP 系统进行报工、经质量检验合格后入库。在整个生产过程中严格推行精益化生产理念，重视现场管理，确保产品质量，提高生产效率。按照冲压、焊装、涂装、总装四大工艺步骤，紧紧抓住每个细分环节，“保安全、抓质量、降成本、增效益”，全面贯彻《6S 管理细则》，强化 ISO9001 体系建设，坚持持续改进，确保公司产品质量水平不断提升。

3、销售模式

公司重卡及专用车业务销售模式以经销为主、直销为辅，推行 4S 店经销，鼓励经销商进行配套售后服务和配件经营，通过 DMS 经销商管理系统对经销商进行管理和风险控制。围绕公司既定的渠道开发目标，进一步完善销售体系建设。同时，为了避免经销商之间的恶性竞争，制定了相应管理制度，通过网络实行严格的区域化管理，促使整个销售系统在有序的环境中良性发展。对于优质经销商和新晋经销商，公司在商务政策、服务及备件政策、金融政策等各个方面给予大力支持，帮助其积极开拓市场、扩大销售。同时公司结合行业现状和企业自身特点，以市场为导向，以用户为中心，以经济效益为目标，实行重点突破、全面推进的差异化营销策略，对重点市场进

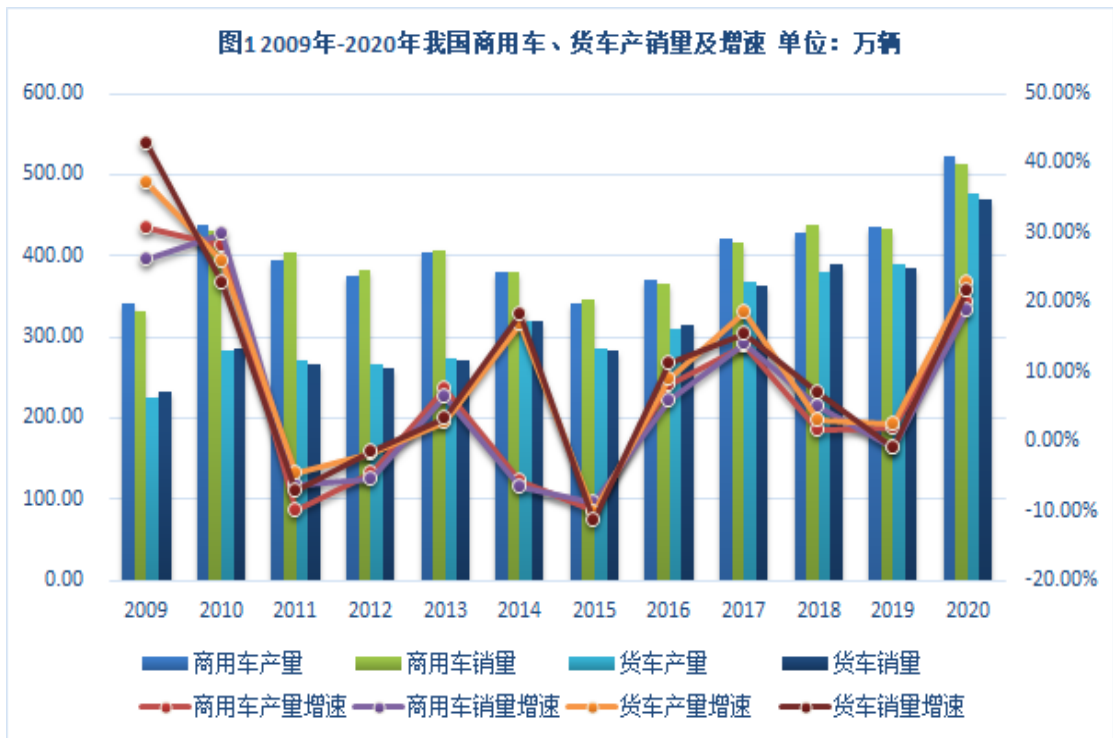
行细分，制定了不同的销售策略，积极巩固和拓展市场。公司积极运用金融工具促进销售，与银行等金融机构建立合作关系，为信誉良好的客户提供保兑仓和银行按揭服务。以金融手段促进销售，不仅有效解决了公司流动资金的周转，还加强了风险控制。

（三）行业情况说明

公司主要从事专用汽车、重卡底盘、重卡整车及核心零部件等业务，属于汽车制造行业中的商用车行业，细分行业属于载货汽车（下称“货车”）子行业。

1、中国商用车行业概况分析

2009年，在国家4万亿投资拉动和相关政策支持下，商用车市场迅猛发展，全年产、销量分别增加至340.72万辆和331.35万辆，增速分别高达30.68%、26.23%。2010年商用车市场继续保持高速增长态势，产量增加近100万辆，增速虽略有回落，但仍高达28.19%。2013年以来，随着宏观经济下行，固定资产投资增速放缓，商用车市场需求有所回落，产量有所下降，但仍保持在340万辆的水平之上（如图1）。



2018年，各地区各部门认真贯彻落实党中央国务院决策部署，按照推动高质量发展要求，深入推进供给侧结构性改革，积极落实稳就业、稳金融、稳外贸、稳投资政策，经济运行在合理区间，继续保持总体平稳、稳中有进发展态势。全年共产销商用车427.98万辆和437.08万辆，同比增长1.69%和5.05%。

2019年，全国坚持以供给侧结构性改革为主线，推动高质量发展，我国经济仍运行在合理区间，经济稳中向好、长期向好的基本趋势没有变。但是，我国汽车行业在转型升级过程中，受中美经贸摩擦、环保标准切换、新能源补贴退坡等因素的影响，承受了较大压力。全年共产销商用车436.00万辆和432.40万辆，产量同比增长1.90%，销量同比下降1.10%。

2020年，面对错综复杂的国际形势，艰巨繁重的国内改革发展任务，特别是面对新冠肺炎疫情的严重冲击，汽车行业经受住了严峻考验，全行业在积极复工、复产的基础上，市场需要也得到快速恢复。与此同时，在电动化、智能化和网联化带动下的新发展格局开始加快形成，行业间跨界融合也在不断推进。全年共产销商用车523.10万辆和513.30万辆，产量同比增长20.00%，销量同比增长18.70%。

我国商用车主要包括客车、货车和半挂牵引车，其中货车是商用车细分行业的重要组成部分，

广泛服务于公路货运、工程建设、能源、矿山、林业和建筑等行业及国防事业，在国民经济和社会发展中有着十分重要的地位和作用，与国民经济的发展紧密相关。2009-2020 年期间，我国商用车产量构成中货车占比保持在 60%以上，因此，货车产量增速也基本与商用车保持一致(如图 1)。

得益于高速公路收费标准的改变和老旧车淘汰所带来的需求红利以及治超常态化，对于中重型货车带来了实质性利好，2020 年，货车产销分别达到 477.80 万辆和 468.50 万辆，同比分别增长 22.90%和 21.70%。其中，重型货车产销分别达到 165.50 万辆和 161.90 万辆，同比分别增长 38.70%和 37.90%。

2、行业竞争情况分析

商用车行业是典型的规模经济行业，规模和协同效应明显，行业集中度的不断提高，使得具有规模优势的企业竞争力不断增强。从市场格局上看，目前商用车销量排名前十家分别为北汽福田、东风公司、上汽通用五菱、中国一汽、中国重汽、江淮汽车、江铃股份、长安汽车、陕汽集团、长城汽车，上述十家企业共销售 412.30 万辆，占商用车销量的 80.30%，其中货车（含非完整车辆、半挂牵引车）共销售 468.50 万辆，占商用车销量的 91.27%。由此看，我国商用车行业及货车子行业的集中度均较高（如表 1）。

从货车子行业来看，国内货车制造商拥有较强的自主研发能力和低成本优势，货车发动机、变速器等核心零部件质量逐步提升，整车产品的动力性、舒适性和可靠性得到改善，产品结构和承载能力能够较好地适应当前国内市场的发展需求。目前重型货车市场，2020 年销量排名前十名分别为中国一汽、东风公司、中国重汽、陕汽集团、北汽福田、上汽依维柯红岩、江淮汽车、成都大运、徐州徐工、安徽华菱（如表 1）。随着重型货车市场需求不断扩大，以及产品盈利水平吸引，各企业产能规模持续增加，同时一些原本不生产重型货车的汽车厂家和非汽车生产企业进入重型汽车领域，使重型货车的市场竞争压力趋于增大。

表 1 2020 年商用车及重型货车前十家生产企业销量排名

单位：万辆

排名	商用车		重型货车	
	企业名称	销量	企业名称	销量
1	北汽福田	67.30	中国一汽	37.60
2	东风公司	67.20	东风公司	31.10
3	上汽通用五菱	50.50	中国重汽	29.40
4	中国一汽	49.00	陕汽集团	23.10
5	中国重汽	47.10	北汽福田	14.70
6	江淮汽车	29.20	上汽依维柯红岩	8.00
7	江铃股份	28.50	江淮汽车	5.40
8	长安汽车	27.50	成都大运	3.60
9	陕汽集团	23.50	徐州徐工	2.80
10	长城汽车	22.50	安徽华菱	1.76
合计		412.30	157.80	
所占比重		80.30%	97.50%	

注：以上统计数据来源于中国汽车工业协会。

总体来看，商用车行业竞争激烈，行业集中度较高，规模效应明显。

3、行业政策情况

目前我国汽车行业的主管部门主要是国家发改委和工信部。近年来，为了保持汽车行业的持续健康发展，有序推进汽车产业结构调整，切实提高汽车产业技术研发水平，国家出台了一系列政策予以支持，为汽车行业发展创造了良好的政策环境。

2009 年，国家发改委和工信部联合颁布《汽车产业发展政策》提出：“激励汽车生产企业提

高研发能力和技术创新能力，积极开发具有自主知识产权的产品，实施品牌经营战略。”，并要求：“汽车生产企业要努力掌握汽车车身开发技术，注重产品工艺技术的开发，并尽快形成底盘和发动机开发能力。”；同时鼓励：“以优势互补、资源共享合作方式结成企业联盟，形成大型汽车企业集团、企业联盟、专用车生产企业协调发展的产业格局。”

2009年，国务院颁布《汽车产业调整和振兴规划》，其中提出将“发动机、变速器、转向系统、制动系统、传动系统、悬挂系统、汽车总线控制系统中的关键零部件技术实现自主化”作为规划目标之一，将“重点支持大功率柴油机及其高压燃油喷射电控系统、后处理系统和商用车自动换挡机械变速器（AMT）等关键技术研发”作为产业调整和振兴的主要任务之一；同时还提出：“发动机等关键零部件技术实现自主化，建立整车设计开发流程，掌握车身、底盘开发技术及整车、发动机、变速器的匹配技术，大功率柴油机及其高压燃油喷射电控系统等关键技术研发。”

2010年12月，工信部颁布《商用车生产企业及产品准入管理规则》，要求货车生产企业应具有整车、驾驶室、车架（底盘）、车厢的制造能力；明确重型货车年产能不少于1万辆，中型货车不少于5万辆，轻型货车不少于10万辆。规则的颁布提高了商用车新进入者的门槛。

2011年，我国《十二五规划纲要》提出，“汽车行业要强化整车研发能力，实现关键零部件技术自主化，提高节能、环保和安全技术水平”。2016年，我国《十三五规划纲要》提出，“支持新一代信息技术、新能源汽车、生物技术、绿色低碳、高端装备与材料、数字创意等领域的产业发展壮大”。

在燃料政策方面，根据国家环保总局颁布的《柴油车排放污染防治技术政策》，我国在2004年前后达到相当于欧洲第二阶段排放控制水平；到2008年，力争达到相当于欧洲第三阶段排放控制水平；2010年之后争取与国际排放控制水平接轨。国家将通过优惠的税收等经济政策，鼓励提前达到国家排放标准的柴油车和车用柴油发动机产品的生产和使用。2016年1月14日，国家环境保护部与工信部联合发布公告：为贯彻《中华人民共和国大气污染防治法》，严格控制机动车污染，全面实施《轻型汽车污染物排放限值及测量方法（中国五阶段）》（GB18352.5-2013）和《车用压燃式、气体燃料点燃式发动机与汽车排气污染物排放限值及测量方法（中国III、IV、V阶段）》（GB17691-2005）中第五阶段排放标准要求。根据油品升级进程，分区域实施机动车国五标准。2016年12月23日，国家环境保护部与国家质检总局联合发布《轻型汽车污染物排放限值及测量方法（中国第六阶段）》（GB18352.6-2016），公布了第六阶段轻型汽车的排放要求和实施时间。

2017年，工信部、发改委和科技部发布的《汽车产业中长期发展规划》中指出，将大力发展汽车先进技术，形成新能源汽车、智能网联汽车和先进节能汽车梯次合理的产业格局以及完善的产业配套体系，引领汽车产业转型升级。

2018年，国务院公开发布《打赢蓝天保卫战三年行动计划》，明确要求经过3年努力，大幅减少主要大气污染物排放总量，协同减少温室气体排放，进一步明显降低PM_{2.5}浓度，明显减少重污染天数，明显改善环境空气质量，明显增强人民的蓝天幸福感。优化运输方式，实施打好柴油货车污染治理攻坚战三年作战计划。优化调整货运方式，落实国家要求，坚决调整不合理的运输结构，实现资源优化配置，推进各种运输方式协调发展。加快推广应用新能源汽车，以公交车、物流车、出租车（网约车）、公务用车和租赁用车为重点领域，持续加大新能源汽车推广力度。大力淘汰老旧车辆。重点区域采取经济补偿、限制使用、严格超标排放监管等方式，大力推进国三及以下排放标准营运柴油货车提前淘汰更新，加快淘汰采用稀薄燃烧技术和“油改气”的老旧燃气车辆。各地制定营运柴油货车和燃气车辆提前淘汰更新目标及实施计划。2020年底前，京津冀及周边地区、汾渭平原淘汰国三及以下排放标准营运中型和重型柴油货车100万辆以上。2019年7月1日起，重点区域、珠三角地区、成渝地区提前实施国六排放标准。推广使用达到国六排放标准的燃气车辆。

2019年4月，交通运输部、生态环境部等部门联合印发《关于加快道路货运行业转型升级促进高质量发展的意见》，明确要求加快道路货运行业转型升级，切实改善市场环境，促进行业健康

稳定发展，进一步完善城市交通运输部门配送运力需求管理与公安交通管理部门车辆通行管控的联动机制，优化车辆通行管控，对符合标准的新能源城市配送车辆给予通行便利，除特殊区域外，对纯电动轻型货车原则上不得限行。鼓励规范“互联网+”新业态发展，加强货车超限超载治理。

2020年11月，国务院办公厅印发《新能源产业发展规划（2021-2035年）》，为未来15年我国新能源汽车发展指明了方向。规划指出要坚持电动化、网联化、智能化发展方向，构建新型产业生态，完善基础设施体系，优化产业发展环境，推动我国新能源汽车产业高质量可持续发展。到2025年，新能源汽车新车销售量达到在售新车销售总量的20%左右，高度自动驾驶汽车实现限定区域和特定场景商业化应用。到2035年，纯电动汽车成为新销售车辆的主流，公共领域用车全面电动化，燃料电池汽车实现商业化应用，高度自动驾驶汽车实现规模化应用，有效促进节能减排水平和社会运行效率的提升。

总体上看，国家的政策主要在于产业结构调整，不断增加重型货车在载货车中的比重，同时强调努力提高自主创新能力、提高节能、环保和安全技术水平，特别是发动机等关键零部件的技术研发水平，再加上对燃料的一系列规划要求，未来将从多个维度入手，持续推进新能源汽车发展，商用车行业发展具备较好的政策支持。

4、公司相关行业与上下游的关联性

行业技术进步、企业成长和市场扩展等都与上下游行业有着密切的关联关系。

(1) 产业链构成

重卡发动机等关键零部件位于重卡行业的上游；重卡经过改装后，向下游拓展至专用车领域。

公司产业链



(2) 与上下游行业的关联性

①重卡发动机等关键零部件的上下游

重卡发动机等关键零部件的上游行业是重卡发动机零部件行业。其中，钢材在重卡发动机零部件产品的成本中所占比重最大，是影响零部件产品生产的重要因素；而近几年工业用电价格逐渐上涨，使其在重卡发动机零部件成本中所占比重也越来越大。原材料和能源的价格波动，会对重卡发动机零部件产品成本产生较大影响。

重卡发动机等关键零部件的直接下游行业是重卡、工程机械等重型发动机的应用行业。随着下游行业的发展，重型发动机的市场需求快速增长。

②重卡行业的上下游

重卡产业链的上游主要是发动机、变速箱、钢材、有色金属、橡胶等原材料以及其他零部件的制造。原材料的质量、价格、供货效率是决定重卡产品成本的重要因素，重卡零部件分为两种，发动机、变速箱、车桥等核心零部件和制动、悬架、转向等非核心零部件。核心零部件如发动机、变速箱等在重卡生产成本中占比较大，因此整合核心零部件生产资源，构筑核心零部件供应体系

对于重卡企业的发展至关重要。非核心零部件供应厂商较多，因此重卡企业对于非核心零部件厂商具有一定的议价能力。

重卡产业链的下游为物流运输（主要是重卡整车、半挂牵引车等）与专用车生产（主要是重卡底盘），其需求很大程度上受到宏观经济形势与国家相关政策影响。重卡作为一种生产资料，其下游的客户的专业化程度较高，大多为小规模采购，因此重卡行业企业的销售模式一般采用特许经营的经销制，市场网络以经销商为主线设置。

③专用车的上下游

专用车产业链的上游行业主要是专用车（重卡）底盘、钢材和零部件供应。专用车（重卡）底盘、钢材、零部件的价格上涨直接影响产品的采购成本，其中重卡底盘占专用车成本70%以上。底盘与整车的匹配性、零部件的质量影响到产品品质及可靠性。大部分专用车生产企业都没有专用车底盘的生产能力，一般采用外购底盘加装专用设备的方式进行生产，这使得企业难于控制生产成本，整车匹配性也受到一定程度的限制，长期发展受到制约。

专用车产业链的下游主要是基建行业。目前基础建设尚处于快速发展期，国家加大保障性住房建设力度，国家“一带一路”、军民融合、振兴东北、西部大开发、中部崛起战略、水利建设工程、海洋建设工程、铁路、公路、城镇公共交通和基础设施、电力、输气工程、输电工程将会陆续开工，专用车的销售将会随着国内基础建设的规模的扩大而增长。

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

	2020年	2019年	本年比上年 增减(%)	2018年
总资产	12,624,237,209.41	12,430,585,890.22	1.56	12,485,171,894.43
营业收入	6,428,249,565.49	6,382,822,629.01	0.71	7,292,338,602.01
扣除与主营业务 无关的业务收入 和不具备商业实 质的收入后的营 业收入	6,234,714,788.57	/	/	/
归属于上市公司股东的净利润	-490,589,525.74	43,265,842.12	-1,233.90	59,488,029.25
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	-530,221,129.69	-29,601,731.94		1,321,678.29
归属于上市公司股东的净资产	2,387,775,773.43	2,853,610,015.10	-16.32	2,807,986,794.66
经营活动产生的 现金流量净额	-75,992,391.30	1,013,730,165.33	-107.50	-394,375,287.21
基本每股收益(元 /股)	-0.88	0.08	-1,200.00	0.11
稀释每股收益(元 /股)	-0.88	0.08	-1,200.00	0.11
加权平均净资产 收益率(%)	-18.72	1.53	减少20.25个 百分点	2.14

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	1,070,472,504.50	2,364,666,785.80	1,901,276,434.42	1,091,833,840.77
归属于上市公司股东的净利润	-109,682,900.48	13,420,006.21	-75,276,644.30	-319,049,987.17
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益后的净利润	-118,437,886.11	7,224,720.39	-83,080,215.23	-335,927,748.74
经营活动产生的现金流量净额	12,406,691.58	-411,869,395.13	249,589,682.61	73,880,629.64

季度数据与已披露定期报告数据差异说明

适用 不适用

4 股本及股东情况

4.1 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

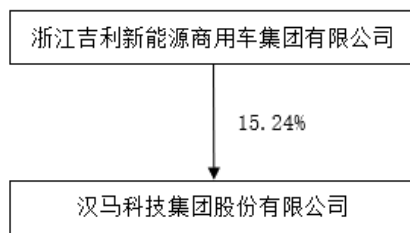
单位：股

截止报告期末普通股股东总数（户）					26,177		
年度报告披露日前上一月末的普通股股东总数（户）					23,377		
前 10 名股东持股情况							
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 件的股 份数量	质押或冻结情况		股东 性质
					股份 状态	数量	
浙江吉利新能源商用车集团有限公司	84,680,905	84,680,905	15.24	0	无		境内非 国有法 人
吴吉林	1,085,596	27,954,017	5.03	0	无		未知
马鞍山富华投资管理 有限公司	0	23,708,889	4.27	0	无		境内非 国有法 人
上海图木新能源汽车 科技有限公司	12,472,818	12,472,818	2.24	0	冻结	12,472,818	未知
王忠伟	771,553	11,207,200	2.02	0	无		未知
史正富	-10,057,400	5,388,800	0.97	0	无		境内自 然人
特百佳动力科技有限 公司	4,744,256	4,744,256	0.85	0	无		未知
闵伟良	4,540,000	4,540,000	0.82	0	无		未知

金观木	4,440,000	4,440,000	0.80	0	无		未知
上海融和必达融资租赁有限公司	3,886,600	3,886,600	0.70	0	冻结	3,886,600	未知
上述股东关联关系或一致行动的说明	公司未知股东之间是否存在关联关系或属于《上市公司收购管理办法》中规定的一致行动人。						
表决权恢复的优先股股东及持股数量的说明	无						

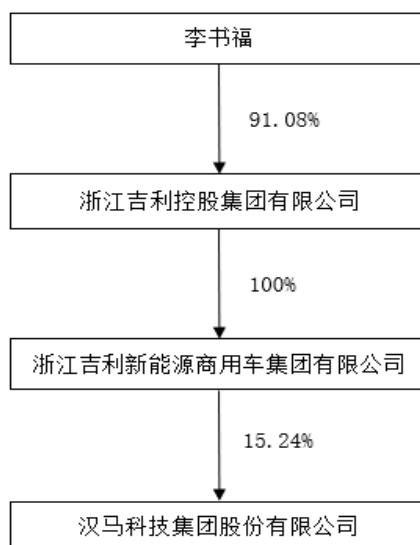
4.2 公司与控股股东之间的产权及控制关系的方框图

√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

三 经营情况讨论与分析

1 报告期内主要经营情况

2020年,公司实现中重卡销售17,606辆,较上年同期增长4.83%;实现专用车上装销售14,022台,较上年同期增长16.84%。实现营业收入642,824.96万元,较上年同期增长0.71%。实现归属于上市公司股东的净利润-49,058.95万元,较上年同期下降1,233.90%。截至2020年12月31日,公司总资产126.24亿元,较年初增长1.56%;归属于上市公司股东的净资产23.88亿元,较年初下降16.32%。

2 导致暂停上市的原因

适用 不适用

3 面临终止上市的情况和原因

适用 不适用

4 公司对会计政策、会计估计变更原因及影响的分析说明

适用 不适用

2017年7月5日,财政部发布了《企业会计准则第14号—收入》(财会【2017】22号)(以下简称“新收入准则”)。要求境内上市企业自2020年1月1日起执行新收入准则。本公司于2020年1月1日执行新收入准则,对会计政策的相关内容进行调整。

新收入准则要求首次执行该准则的累积影响数调整首次执行当年年初(即2020年1月1日)留存收益及财务报表其他相关项目金额,对可比期间信息不予调整。在执行新收入准则时,本公司仅对首次执行日尚未完成的合同的累积影响数进行调整。

2019年12月10日,财政部发布了《企业会计准则解释第13号》。本公司于2020年1月1日执行该解释,对以前年度不进行追溯。

上述会计政策的累积影响数如下:

因执行新收入准则,本公司合并财务报表相应调整2020年1月1日合同负债59,817,880.68元、其他流动负债7,776,324.49元、预收款项-67,594,205.17元。本公司母公司财务报表相应调整2020年1月1日合同负债19,919,600.07元、其他流动负债2,589,548.01元、预收款项-22,509,148.08元。

除此之外,本公司无其他的重要会计政策变更。

5 公司对重大会计差错更正原因及影响的分析说明

适用 不适用

6 与上年度财务报告相比,对财务报表合并范围发生变化的,公司应当作出具体说明。

√适用 □不适用

(1) 本公司本期纳入合并范围的子公司

序号	子公司全称	子公司简称	持股比例%	
			直接	间接
1	安徽华菱汽车有限公司	华菱汽车	100.00	—
2	安徽星马专用汽车有限公司	星马专汽	100.00	—
3	安徽福马汽车零部件集团有限公司	福马零部件	100.00	—
4	天津星马汽车有限公司	天津星马	—	100.00
5	上海索达传动机械有限公司	上海索达	—	100.00
6	芜湖福马汽车零部件有限公司	芜湖福马	—	100.00
7	福瑞投资贸易有限公司	福瑞投资	100.00	—
8	马鞍山凯马汽车零部件服务有限公司	凯马零部件	—	100.00
9	上海徽融融资租赁有限公司	上海徽融	74.25	15.00
10	湖南华菱汽车有限公司*1	湖南华菱	—	75.00
11	湖南星马汽车有限公司	湖南星马	—	66.67
12	马鞍山福亨汽车内饰有限公司	福亨内饰	—	80.00
13	安徽福马电子科技有限公司	福马电子	—	100.00

*1: 湖南华菱系由本公司的子公司华菱汽车与湖南凌风实业有限责任公司共同出资组建, 注册资本为人民币 6,000.00 万元, 其中华菱汽车认缴注册资本 4,000.00 万元, 认缴出资比例 66.67%, 湖南凌风实业有限责任公司认缴注册资本 2,000.00 万元, 自公司成立之日起两年缴足。截至 2020 年 12 月 31 日止, 华菱汽车出资 3,000.00 万元, 占实收资本比例 75.00%, 湖南凌风实业有限责任公司出资 1,000.00 万元, 占实收资本比例 25.00%, 故本公司对子公司湖南华菱持股比例 75.00%, 表决权比例 75.00%。

上述子公司具体情况详见本报告第十一节财务报告九、在其他主体中的权益。

(2) 本公司本期合并财务报表范围变化

本报告期内减少子公司:

序号	子公司全称	子公司简称	报告期间	未纳入合并范围原因
1	安徽福马车桥有限公司	福马车桥	2020 年 1-6 月	已注销
2	深圳华菱星马汽车销售有限公司	深圳华菱	2020 年 1-11 月	已注销

汉马科技集团股份有限公司
 董事长: 周建群
 2021 年 3 月 30 日