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

2025 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、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。

3、公司全体董事出席董事会会议。

4、浙江天平会计师事务所(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、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

经浙江天平会计师事务所(特殊普通合伙)审计,公司2025年度实现归属于上市公司股东的净利润为47,579,098.04元。截至2025年12月31日,公司未分配利润为-4,538,640,281.48元,母公司未分配利润为-2,794,630,176.84元。

1、董事会提议公司2025年度拟不进行利润分配。根据中国证监会《上市公司监管指引第3号——上市公司现金分红》《企业会计准则》《上海证券交易所上市公司自律监管指引第1号——规范运作》和《公司章程》的相关规定,鉴于截至2025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2025年度拟不进行利润分配。

2、董事会提议公司2025年度拟不进行资本公积转增股本。

公司2025年度利润分配预案尚需提交股东会审议。

截至报告期末,母公司存在未弥补亏损的相关情况及其对公司分红等事项的影响

√适用□不适用

经浙江天平会计师事务所(特殊普通合伙)审计,公司2025年度实现归属于上市公司股东的净利润为47,579,098.04元。截至2025年12月31日,公司未分配利润为-4,538,640,281.48元,母公司未分配利润为-2,794,630,176.84元。

第二节 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汉马,汉马科技,*ST星马,星马汽车,华菱星马

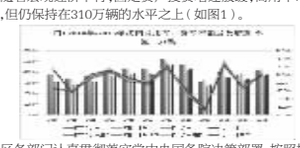
联系人和联系方式	董事会秘书	证券事务代表
姓名	周树祥	李静
联系地址	安徽省马鞍山经济技术开发区	安徽省马鞍山经济技术开发区
电话	0555-8323038	0555-8323038
传真	0555-8323531	0555-8323531
电子信箱	shuxiang.zhou@hmcamc.com	jing.li228@hmcamc.com

2、报告期公司主要业务简介

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、中国商用车行业情况分析

2014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310万辆的水平之上(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,特别是面对经济下行的影响,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,市场需求也得到快速恢复。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%。

2021年,“蓝牌轻卡”政策预期带来的消费观望、房地产开发行业较冷等因素加剧了商用车市场下行的压力。支撑商用车增长的政策红利效用已逐步减弱,商用车市场将进入调整期。2021年商用车产销分别完成467.4万辆和479.3万辆,同比下降10.7%和6.6%。

2022年,商用车受前期环保和超载治理政策下的需求透支,行业需求萎缩影响下生产生活受限,包括油价处于高位等因素影响,商用车整体需求放缓。2022年,商用车产销分别完成318.50万辆和330.00万辆,同比分别下降31.90%和31.20%。

2023年,受宏观经济稳中向好、消费市场需求回暖因素影响,加之各项利好政策的拉动,商用车市场谷底回弹,实现恢复性增长。2023年,商用车产销分别完成403.7万辆和403.1万辆,同比分别增长26.8%和22.1%。

2024年,由于投资减弱,加之当前运价依然偏低,商用车终端市场换车需求动力不足,导致市场表现相对疲弱。2024年,商用车产销分别完成380.5万辆和387.3万辆,同比分别下降5.8%和13.9%。

2025年,商用车市场呈现“内需与出口”双增态势。在“两新”政策强力推动下,新能源商用车渗透率快速提升,叠加出口持续向好,我国商用车市场实现回暖向好与结构性增长。2025年,商用车产销分别完成426.1万辆和429.6万辆,同比分别增长12%和10.9%。

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。2014-2025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)。

在“两新”政策强力推动下,新能源货车渗透率快速提升,叠加出口持续向好,我国货车市场实现回暖向好与结构性增长。2025年货车产销分别完成369.3万辆和372.3万辆,同比分别增长12%和10.7%。其中,重型货车销量114.5万辆,同比增长27%;中型货车销量12.5万辆,同比下降1.9%;轻型货车销量202.4万辆,同比增长6.5%;微型货车销量42.9万辆,同比下降1%。

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,2025年商用车销量排名前十家分别为北汽福田、中国重汽、东风汽车、重庆长安、中国一汽、江铃汽车、江淮汽车、上汽通用五菱、陕汽控股、上汽大通,上述十家企业共销售323.66万辆,占商用车销量的75.34%,其中重型货车销量前十家企业合计111.32万辆,占整体重型货车销量114.5万辆的比例为97.22%。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,2025年销量排名前十名分别为中国重汽、中国一汽、陕汽控股、东风汽车、北汽福田、徐州徐工、汉马科技、江淮汽车、北京重卡、奇瑞汽车(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1:2025年国内排名靠前汽车制造商重型货车销售情况表

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	94.81	中国重汽	31.08
2	中国重汽	42.62	陕汽控股	21.73
3	东风汽车	40.11	徐州徐工	14.08
4	重庆长安	39.42	东风汽车	11.17
5	中国一汽	36.71	汉马科技	8.17
6	江铃汽车	34.25	福田欧曼	5.01
7	江淮汽车	33.40	北汽福田	4.71
8	上汽通用五菱	32.36	陕汽重卡	4.28
9	陕汽控股	30.41	北京重卡	3.11
10	上汽大通	30.06	奇瑞汽车	3.12
合计		343.34		111.32
所占比例		75.34%		97.22%

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。

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PM2.5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全公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。

2021年全国两会期间,碳达峰、碳中和被首次写入政府工作报告,“双碳”目标成为社会热点词汇。2021年10月26日,国务院发布了《关于印发2030年前碳达峰行动方案的通知》(以下简称《方案》)。《方案》明确,要积极扩大电力、氢能、天然气、先进生物液体燃料等新能源、清洁能源在交通运输领域应用;推动运输工具装备低碳转型,构建绿色高效交通运输体系,加快绿色交通基础设施建设。

2022年8月,国务院关于碳达峰碳中和决策部署,加快推进工业绿色低碳转型,以重点行业达峰为突破,着力构建绿色制造体系,提高资源能源利用效率,推动数字化智能化绿色化融合,扩大绿色低碳产品供给,加快制造业绿色低碳转型和高质量发展。

2023年12月,国务院印发了《空气质量持续改善行动计划》,针对交通运输领域,重点提出了大力发展绿色运输体系。在京津冀、汾渭平原、长三角、珠三角等重点区域城市群,新能源城市用车比例不低于80%;电厂、钢厂、水泥等高耗能行业发展零排放货运车队;非道路清洁运输比例力争达到80%。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撑。

2024年6月7日,交通运输部、国家发展改革委等十三部门联合发布《交通运输大规模设备更新行动方案》,新能源汽车相关方面,《行动方案》明确:鼓励老旧新能源公交车及动力电池更新,有序推广新能源营运货车、开展邮政快递末端配送车辆更新、加大财政资金支持。2024年下半年,国三、国四车辆的置换政策引起了司机们的广泛关注,进一步推动了新能源商用车的热潮。这一政策有效地刺激了市场对新能源商用车的需求,并加速了商用车行业向新能源转型的步伐。

2025年3月18日,交通运输部、国家发展改革委、财政部最新发布关于实施老旧营运货车报废更新的通知,正式出台2025年度的老旧营运货车更新补贴标准。此次通知文件,进一步明确了补贴范围、补贴标准及实施期限:支持国三、国四排放标准营运货车报废更新,加快更新一批高标准低排放营运货车。

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

重卡电池、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。

(2)与上下游行业的关联性

①重卡电池、发动机等关键零部件的上下游

重卡电池、发动机等关键零部件的上游行业是电池、重卡发动机零部件行业。其中,碳酸锂价格的波动对重卡电池价格的影响较大。

②重卡行业的上下游

重卡产业链的上游主要是电池、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,电池、发动机、变速箱、车桥、电驱桥等核心零部件和制动、悬架、转向等非核心零部件。核心零部件如电池、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、房地产行业。目前基础建设放缓、房地产行业处于触底恢复期,专用车行业的发展受一定制约。

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。

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模式,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、报账和申请付款等工作,制造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,不定期实地考核供应商,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,尽可能避免独家供货行为,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定金后,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,整个生产过程严格存序,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TDS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。

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	8,283,393,289.96	7,420,990,482.25	11.62	7,949,173,214.32
归属于上市公司股东的净资产	3,368,860,956.28	3,298,382,017.76	2.14	-814,580,276.71
营业收入	6,553,195,611.75	4,222,445,692.96	55.20	3,876,941,658.40
利润总额	49,156,532.28	113,553,772.93	-56.71	-959,518,904.16
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	6,339,345,715.80	4,067,473,202.12	55.85	3,695,715,817.07
归属于上市公司股东的净利润	47,579,098.04	157,232,828.89	-69.74	-962,688,930.49
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	-68,805,588.50	-1,078,596,105.44	不适用	-1,389,032,621.27
经营活动产生的现金流量净额	206,628,842.27	-1,050,449,466.39	不适用	-130,013,763.09
加权平均净资产收益率(%)	1.42	-21.27	不适用	-284.81
基本每股收益(元/股)	0.03	0.10	-70.00	-1.47
稀释每股收益(元/股)	0.03	0.10	-70.00	-1.47

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	1,320,363,965.32	1,526,855,079.72	1,607,454,326.33	2,098,522,240.38
归属于上市公司股东的净利润	11,759,228.50	15,969,024.53	12,904,368.97	6,946,476.04
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益后的净利润	-8,939,658.86	-19,235,218.73	-25,896,220.15	-14,734,490.76
经营活动产生的现金流量净额	-106,820,965.01	107,447,894.61	-54,621,581.18	260,633,483.85

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报告期末及年报披露前一个月末的普通股股东总数、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

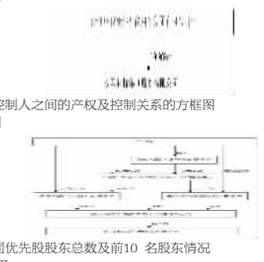
截至报告期末普通股股东总数(户)	65,610
年度报告披露日前上一月末的普通股股东总数(户)	66,999
截至报告期末表决权恢复的优先股股东总数(户)	0
年度报告披露日前上一月末表决权恢复的优先股股东总数(户)	0

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(%)	持有有限售条件的股份数量	质押、标记或冻结情况		股东性质
					股份状态	数量	
浙江远程新能源商用车集团有限公司	0	320,293,669	19.98	130,385,607	无	0	境内非国有法人
广州广祺汽投资咨询中心(有限合伙)	70,000,000	70,000,000	4.37	70,000,000	无	0	国有法人
汉马科技集团股份有限公司破产企业财产处置专用账户	-476,360,529	66,957,251	4.18	0	无	0	境内非国有法人
中国福河资产管理有限责任公司	0	50,000,000	3.12	0	无	0	国有法人
深圳市祥瑞一号投资合伙企业(有限合伙)	50,000,000	50,000,000	3.12	50,000,000	无	0	国有法人
上海博灿通威号企业管理中心(有限合伙)	-695,700	44,304,300	2.76	0	无	0	国有法人
中国对外经济贸易信托有限公司-外贸信托-玄武18号集合资金信托计划	-6,100,100	23,899,900	1.49	0	无	0	国有法人
杭玉夫	8,550,671	21,000,000	1.31	0	无	0	境内自然人
天津信汉合创企业管理合伙企业(有限合伙)	20,000,000	20,000,000	1.25	20,000,000	无	0	国有法人
深圳市星光烟晖企业管理咨询企业(有限合伙)	0	17,200,000	1.07	0	冻结	17,200,000	境内非国有法人
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						

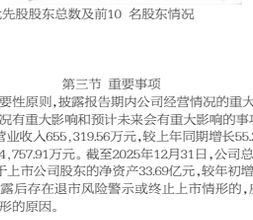
4.2公司与控股股东之间的产权及控制关系的方框图

√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

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。

2025年,公司实现营业收入655,319.56万元,较上年同期增长55.20%。实现归属于上市公司股东的净利润4,757.91万元。截至2025年12月31日,公司总资产82.83亿元,较年初增长11.62%;归属于上市公司股东的净资产33.69亿元,较年初增长2.14%。

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:600375　　证券简称:汉马科技　　编号:临2026-016

汉马科技集团股份有限公司关于确认董事及高级管理人员2025年度薪酬及2026年度薪酬方案的公告

本公司董事会及全体董事保证本公告内容不存在任何虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏,并对其内容的真实性、准确性和完整性承担个别及连带责任。

汉马科技集团股份有限公司(以下简称“本公司”或“公司”)于2026年3月25日召开第九届董事会第十九次会议审议通过了《关于确认董事2025年度薪酬及2026年度薪酬方案的议案》《关于确认高级管理人员2025年度薪酬及2026年度薪酬方案的议案》,其中《关于确认董事2025年度薪酬及2026年度薪酬方案的议案》尚需提交公司2025年年度股东会审议,现将相关事项公告如下:

一、公司董事及高级管理人员2025年度薪酬情况

2025年度,在公司担任具体职务的非独立董事、高级管理人员按照公司相关薪酬与绩效考核管理制度领取薪酬,公司独立董事的薪酬以津贴方式按年度发放。公司董事及高级管理人员2025年度薪酬情况详见《公司2025年年度报告》相应章节披露内容。

二、公司董事及高级管理人员2026年度薪酬方案

为进一步完善公司激励与约束机制,充分调动董事及高级管理人员的工作积极性和创造性,促进公司的持续健康发展,根据《上市公司治理准则》等相关法律、行政法规、规范性文件及《汉马科技集团股份有限公司章程》的规定,参照公司所在行业、地区薪酬水平,并结合公司实际情况,拟定公司董事及高级管理人员2026年度薪酬方案如下:

(一)适用对象

公司2026年度任期内的董事及高级管理人员

(二)适用期限

2026年1月1日至2026年12月31日

(三)薪酬及津贴标准

1、在公司任职的非独立董事,根据公司相关薪酬管理制度,并结合当年经营业绩、工作绩效、贡献度等在公司领取薪酬,其中绩效薪酬占比原则上不低于基本薪酬与绩效薪酬总额的50%。未在公司担任除董事外的其他职务的非独立董事,不领取董事薪酬。

2、公司独立董事津贴为6万元/年(不含税),按年发放,因出席公司相关会议或履行相关职责产生的合理费用由公司承担。

3、公司高级管理人员根据其在公司担任的管理职务和贡献程度,按照公司相关薪酬与绩效考核管理制度,并结合当年经营业绩、工作绩效、贡献度等在公司领取薪酬,包括基本薪酬、绩效薪酬,其中绩效薪酬占比原则上不低于基本薪酬与绩效薪酬总额的50%。

三、其他事项

(一)公司董事因换届、改选、任期内辞职等原因离任的,薪酬按其实际任期计算并予以发放;公司高级管理人员因改聘、任期内辞职等原因离任的,薪酬按其实际任期计算并予以发放。

(二)上述高级管理人员薪酬方案经公司董事会审议通过生效,上述董事薪酬方案尚需提交公司股东会审议。

特此公告。

汉马科技集团股份有限公司董事会

2026年3月27日

证券代码:600375　　证券简称:汉马科技　　编号:临2026-018

汉马科技集团股份有限公司关于提名戴庆先生为公司第九届董事会非独立董事候选人的公告

本公司董事会及全体董事保证本公告内容不存在任何虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏,并对其内容的真实性、准确性和完整性承担个别及连带责任。

汉马科技集团股份有限公司(以下简称“本公司”或“公司”)于2026年3月25日召开第九届董事会第十九次会议审议通过了《关于提名戴庆先生为公司第九届董事会非独立董事候选人的议案》,本议案尚需提交公司2025年年度股东会审议,现将相关情况公告如下:

一、非独立董事候选人提名情况

为提高公司董事会决策的科学性、有效性,优化公司治理,公司控股股东浙江远程新能源商用车集团有限公司提名戴庆先生为公司第九届董事会非独立董事候选人(董事候选人简历见附件),被提名人已书面同意提名,任期自公司2025年年度股东会通过之日起至第九届董事会届满之日止,可连选连任。

截至本公告日,戴庆先生不存在《公司法》《上海证券交易所股票上市规则》等法律法规及《公司章程》规定禁止担任董事的情形,任职资格符合《公司法》等法律法规关于董事任职资格要求。

二、董事会提名委员会意见

公司董事会提名委员会认为:戴庆先生的任职资格符合相关法律、法规和《公司章程》所规定的条件,未发现有《公司法》等法律法规规定的不能担任董事的情形,以及被中国证券监督管理委员会确认为市场禁入者并且禁入尚未解除或者被上海证券交易所宣布为不适合入选的情况。戴庆先生具备担任上市公司董事的资格,符合任职条件,我们一致同意提名戴庆先生为公司第九届董事会非独立董事候选人,同意提交公司第九届董事会第十九次会议审议。

本公司指定的信息披露报刊为《中国证券报》和《上海证券报》,指定的信息披露网站为上海证券交易所网站(www.sse.com.cn)。公司提醒广大投资者理性投资,注意投资风险。

特此公告。

汉马科技集团股份有限公司董事会

2026年3月27日

附件:非独立董事候选人简历

戴庆,男,汉族,1983年9月出生,中共党员,研究生学历,高级经济师。2000年12月加入浙江吉利控股集团有限公司,历任集团财务管理中心、经营管理中心负责人,自2025年3月起担任浙江吉利控股集团有限公司轮值总裁。现任浙江吉利控股集团有限公司轮值总裁、浙江远程新能源商用车集团有限公司董事长。

证券代码:600375　　证券简称:汉马科技　　编号:临2026-017

汉马科技集团股份有限公司关于会计估计变更的公告

本公司董事会及全体董事保证本公告内容不存在任何虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏,并对其内容的真实性、准确性和完整性承担个别及连带责任。

为了更加准确体现公司业务的实际回款和可能的预期信用损失情况,更加客观、公允地反映公司财务状况和经营成果,结合公司应收账款与其他应收款的实际管理情况,公司拟对应收账款与其他应收款按账龄组合计提预期信用损失的会计估计进行变更。汉马科技集团股份有限公司(以下简称“本公司”或“公司”)于2026年3月25日召开第九届董事会第十九次会议审议通过了《关于会计估计变更的议案》,本议案尚需提交公司2025年年度股东会审议,现将相关事项公告如下:

一、会计估计变更原因

公司产品已基本完成向新能源重卡的战略转型,新能源产品客户经营稳定、行业地位突出,客户集中度较高、履约能力强、支付意愿高且能够与公司建立长期稳定的合作关系。经核查,2024年、2025年,公司0-6个月账龄的应收账款回款情况良好,实际损失率较低。

根据《企业会计准则第22号——金融工具确认和计量》关于金融资产预期信用损失计量的相关规定,以及《企业会计准则第28号——会计政策、会计估计变更和差错更正》的要求,公司综合评估了应收账款与其他应收款的构成、风险性及历史信用损失经验。经核查发现,截至2024年末及2025年末,公司账龄在0-6个月的应收账款与其他应收款余额分别约为11.75亿元、14.55亿元,账龄在7-12个月的应收账款与其他应收款余额分别约为0.69亿元、0.37亿元。从上述期间内实际坏账损失看,账龄在0-12个月的款项整体风险可控,账龄在0-6个月的应收账款与其他应收款实际损失率较低。

同时,经公司财务部门测算,按公司过去5年数据利用迁徙率方法进行测算,1年以内平均迁徙率约为12.70%,计算的历史损失率为0.5%,管理层考虑前瞻性调整5%,最终计算的1年以内预期损失率约为0.52%。

此外,公司也参考了同行业上市公司(具体数据详见下表)类似信用风险特征的应收账款与其他应收款的预期信用损失率标准,本次变更后的应收账款与其他应收款预期信用损失率符合同行业公司的普遍情况。为了更加客观公正地反映公司财务状况和经营成果,公司以谨慎性原则为前提,拟对应收账款与其他应收款按账龄组合计提预期信用损失的会计估计进行变更。

同行业上市公司应收账款预期信用损失率

公司	1年以内	1-2年	2-3年	3-4年	4-5年	5年以上
汉马科技	5.00%	10.00%	30.00%	50.00%	80.00%	100.00%
福田汽车	0.47%	3.72%	8.60%	22.61%	47.18%	100.00%
三一重工	2.34%	10.00%	20.00%	35.00%	75.00%	100.00%
徐工机械	2.00%	10.00%	50.00%	100.00%	100.00%	100.00%
一汽解放	0.22%	8.10%	15.71%	59.95%	100.00%	100.00%

注:数据取自各上市公司2024年披露的年度报告

二、会计估计变更前后对比

1、变更前应收账款与其他应收款组合预期信用损失率

账龄	计提比例(%)
1年以内	5
1-2年	10
2-3年	30
3-4年	50
4-5年	80
5年以上	100

2、变更后应收账款与其他应收款组合预期信用损失率

账龄	计提比例(%)
0-6个月	2
7个月-1年	5
1-2年	10
2-