

董办简报

2020.12
2020年第12期



公司名称：北汽福田汽车股份有限公司

地址：北京市昌平区沙河镇沙阳路

邮编：102206

公司网址：www.foton.com.cn

投资者热线：010-80716459

CONTENTS 目录

福田快讯

P3 公司近期重要事项

决议公告

P9 公司董/监事会、股东大会决议及公告

销售快报

P11 福田汽车2020年11月份产销情况通报

证券市场

P12 沪深两市动态

P19 汽车板块动态

数据研究

P25 主要汽车上市公司2020年11月销量汇总

监管动态

P28 2020年12月上交所监管案例

体系工作

P30 重大（敏感）信息提报体系工作汇总

董办简报

2020年第12期

《董办简报》创办于2006年，内容涵盖公司近期重要事项和决议公告，月度产销情况通报等。

《董办简报》是福田汽车对外宣传的窗口之一，也是公司对内进行沟通的渠道之一。投资者通过《董办简报》可以较为全面地了解近期的公司经营管理情况；公司董事、监事、经理层及员工通过《董办简报》也可以较为全面深入地了解公司近期重要事项的决策及治理情况。

主办：董事会办公室

主编：龚敏

责任编辑：陈维娟

编辑：李正超

投稿邮箱：lizhengchao@foton.com.cn

联系电话：010-80708905

版权所有。

网站：fotob.com 079565





福田汽车深化与戴姆勒合作

梅赛德斯-奔驰重型卡车国产计划正式宣布

面对全球经济形势新变化，紧抓国内商用车市场发展机遇，针对中国高端重卡市场，福田汽车与戴姆勒就梅赛德斯-奔驰重卡国产化达成合作，基于戴姆勒卡车的全球平台战略，打造“中国制造，专属中国”的高端卡车产品；依托福田汽车立足国内市场，数十年如一日砥砺深耕拥有的丰富市场运营经验，共同开拓中国卡车市场潜力，为中国用户提供量身定制的产品与服务解决方案。

2020年12月2日，以“中国制造 专属中国”为主题的梅赛德斯-奔驰重型卡车国产计划宣布仪式在北京举行，标志着梅赛德斯-奔驰重卡国产化正式落地。北京市怀柔区委书记、怀柔科学城党工委书记戴彬彬，北京市经济和信息化局总经济师张晶，北京市怀柔区委副书记、区长于庆丰，北京市怀柔区常委、副区长郭文杰等领导出席本次活动。该项目将根据国内市场需求，基于梅赛德斯-奔驰重卡最新、最先进的技术平台，打造专属中国的重卡产品，预计将于2022年正式投放市场。

作为中国规模最大、品类最全的商用车企业，福田汽车历经24年发展，已形成集整车制造、核心零部件、汽车后市场为一体的汽车生态体系，产品覆盖全系列的卡车和客车，包括中重型卡车、轻型卡车，以及大中型和轻型客车。同时，在新能源商用车领域形成了全系列发展格局，并在智能自动驾驶等智能产品领域实现研发能力、技术储备全面领先。截止目前，福田汽车累计销量即将突破1000万，早已成为中国销量第一、出口第一、品牌价值第一的商用车企业。

中国作为全球最大的商用车市场，在“双循环”发展格局逐步形成和“新基建”等国家发展战略稳步推进的背景下，中国交通运输行业以及基础设施建设正换挡提速，迈入新发展阶段。随着中国物流行业集中度不断提高，大型车队与企业客户比重增加，用户需求的升级驱动中国重卡加速产业结构升级，促使产品高端化、技术低碳化、使用场景化和全生命周期管理等成为发展趋势，这些为梅赛德斯-奔驰重型卡车国产化奠定了坚实基础。

北京市怀柔区委书记、怀柔科学城党工委书记戴彬彬表示：“这次梅赛德斯-奔驰重型卡车国产化项目落地怀柔，将推动福田戴姆勒汽车高端重卡发展再上新台阶。同时，在怀柔区构建高精尖产业业态，形成绿色制造、智能制造产业组团，推动区域创新链、产业链优化提升等方面也发挥着极为重要的作用。作为属地党委、政府，我们将全力支持福田戴姆勒公司在怀发展，进一步

拓展服务领域、提升服务层级，全力帮助解决好发展中遇到的困难，始终与企业成长的道路上并肩前行。”

北汽集团党委副书记、总经理，北汽福田董事长张夕勇表示：“中德双方经过多年的共同努力，梅赛德斯-奔驰高端卡车项目顺利落地北京，标志着股东双方在豪华轿车取得成功合作的基础上，商用车领域再添新的里程碑。国产化的梅赛德斯-奔驰重型卡车充分结合戴姆勒卡车的平台战略，完全根据中国工况特点与客户的专属需求精心开发生产，将为中国客户提供技术领先、质量可靠、行驶安全、全生命周期成本最满意的高端重卡产品，树立高端重卡‘欧洲标准、中国制造’的标杆。”

福田汽车党委书记、总经理，福田戴姆勒汽车董事长巩月琼表示：“梅赛德斯-奔驰重型卡车国产化是‘福田戴姆勒模式’的进化与升华，是双方进一步深耕中国市场的正确战略选择。该项目将把戴姆勒全球先进的管理、设计、研发、服务等理念带到中国，使合资公司形成高端、中高端的强竞争力产品组合，为中国用户提供更加多元的车辆选择途径，促进福田戴姆勒汽车实现成为中国一流重卡企业的目标，推动中国商用车行业做大做强。”

目前，中国重型卡车的销量占到全球销量的44%，2020年中国重卡市场销量预计将达到150余万辆，刷新全球销量纪录。梅赛德斯-奔驰重卡国产化，不仅对戴姆勒、福田戴姆勒汽车具有里程碑意义，也将引领中国重卡行业发展迈向新的阶段。巩月琼强调：“福田汽车对梅赛德斯-奔驰重卡国产化项目成功充满信心，对与戴姆勒的合作越来越深入充满了信心。福田汽车将携手戴姆勒为市场提供更多的重卡产品组合，为中国用户提供更加多元化的品牌解决方案和更多样化的车辆选择途径，推动中国商用车行业做大做强。”

随着全球汽车产业与市场进入深度调整期，面对理念创新、商业模式创新、技术和产品创新等全新挑战，福田汽车前瞻未来发展趋势，在更为复杂的市场环境中构建核心竞争力，在“十四五”即将开启，“两个一百年”奋斗目标实现历史性交替的重大节点上，力争实现跨越式发展。

（来源：新浪财经）

剑指全球商用车千万级俱乐部 福田汽车创领价值跃升

12月8日，序属大雪。北国多娇，风流俊采聚雄州。福田汽车集团2021全球合作伙伴大会在十三朝古都陕西西安隆重举行。来自福田汽车及旗下经销商、服务商共计800余人参会，同期，“中国商用车创新营销大会”及“中国商用车（第二届）创新展览会”也在此拉开帷幕，福田汽车正式吹响了“1000万辆献礼百年华诞”的号角。

在这“十三五”收官、“十四五”开局的特殊时刻，福田汽车在西北的发力显得意味深长；12月8日全天三场大会，福田汽车接连推出“PDIC集成法士特动力组合产品”“X轻世代-超级

轻量化产品”“X气世代-欧曼 LNG 产品”“X冷世代-欧马可超级卡车冷链之王”“奥铃大黄蜂皇宫版”等多个全新拳头产品，并发布了全新的互联网业务品牌、启动 X 事业部生态联盟，公布旗下时代和皮卡的全新战略，搅动市场、逐鹿西北、扛鼎中原的雄心不言而喻。

千万量级成就百年献礼 福田汽车重新定义“行业第一”

雄踞中国商用车排行榜首位多年，福田汽车仍不敢有片刻懈怠，锐意创新进取，除却其居安思危的基因文化之外，其对“行业第一”的理解和诠释，也是福田人此次大动作频出的根源所在。

市场表现、盈利能力、产品力、全球化和社会责任，是福田汽车衡量自身是否达到“行业第一”的五个标准，这其中，福田上下对后三者的重视，尤其是近三年对研发、质量的高举高打，体现了其以“布衣之身”起家、短时间得以制霸行业的战略格局，“第一”位高不胜寒，却也成就了福田汽车前瞻、深远的战略眼光。

而这，不但是福田文化的魅力和胜利，也是华夏文明的内涵。新中国自战后疮痍起家、百折不挠，始终以强大的韧性、耐力抗击多次浪潮，成为全球唯一持续增长的超大经济体，故即使面对日趋复杂的国际环境和白热化竞争的国内市场，福田汽车仍能豪情万丈地在西安——兵家必争之地、华夏龙兴之地，立下“冲刺 1000 万辆，向党的百年献礼”的宏大誓言。

疫情在春节长假期间突然袭来，福田汽车反应之快速疾如闪电，全面动员、周密布防，不计代价投入抗疫车辆生产转运，强烈的社会责任感不但为阻击疫情添砖加瓦，也成就了福田汽车在疫情稳定后，恢复生产、扩大市场上的“先发制人”。2020 全年福田汽车的各项市场指标均取得了超预期的进步，商用车全线业务市场占有率大幅提升，三年努力，毕其功于一役，终在“十三五”收官之年实现了高质量发展。

面向 2021 年，在国内环境逐渐趋稳、国际环境仍有诸多变数，必须坚定实施“双循环”的宏观背景下，国内商用车市场将迎来持续 4 年高增长的拐点时刻，法规、科技、新能源成为推动市场发展的重要元素，自主品牌商用车将加快优胜劣汰，头部阵营胶着多年的竞争格局，即将见胜负分晓。福田汽车在此时喊出“冲刺 1000 万辆”的目标，又凭借什么实现呢？

X 风暴对抗万变市场 双层创新确保产品“先人一步”

12 月 8 日下午的中国商用车创新营销大会上，福田汽车的一系列产品和战略发布，或许可以让人一窥这支“雄师”接下来的战术布置。

这场由诸多行业媒体见证的创新营销大会上，福田汽车密集发布了多款产品和多项战略——“PDIC 集成法士特动力组合产品”“X 轻世代-超级轻量化产品”“X 气世代-欧曼 LNG 产品”“X 冷世代-欧马可超级卡车冷链之王”“X 事业部生态联盟”以及时代、奥铃、皮卡的 3 款场景化新品——八大“金刚”描绘出了商用车行业一幅崭新的蓝图，“X 新世代”。

什么是 X，它又新在哪里？“X”，即是一种变革，福田人对此并不陌生，但这次的不同寻常，在于“X 新世代”的性质——它看起来似乎是被动的，外部环境剧变、用户需求急扩，逼得福田汽车不得不变；但它其实又是主动的，以快打快，上下一体、前后联动，用户需求如同蝴蝶振翅，福田甫一感受，便推出一整个平台的迭代变革——“X 新世代”，是福田汽车开启“千万辆”时代的前奏，也是其走入亿万用户的夯实平台。

福田汽车常务副总经理常瑞在会上介绍，在“X 新世代”，福田将用“以变应变”的战术，全面刷新市场、产品、品牌、服务四大理念；同时，通过全场景化的创新产品、更年轻化的品牌和上下游全产业链联动的营销支持，福田汽车敢提、并有信心在“十四五”期间实现“千万辆”的宏伟目标。

在“X 新世代”的理念指导下，福田已推出多款全新设计的产品——“气、冷、轻”即是其中的代表作。这其中，欧曼 LNG 重卡可覆盖 10 个行业、16 个场景，双气源动力设计，8.5T 的轻自重和从用户出发的操作设计，极可能让其成为西北天然气重卡领域的后来居上者；而出自欧马可的“超级卡车冷链之王”，通过“机-箱-桥”一体化集成的超级动力链、降重 500KG 的轻量化设计、针对冷链用途的专业化底盘设计、人性化的操纵驾乘改进、和量身定做的金融解决方案，使其当得起“冷链之王”的行业称号；而针对日趋严格的政策法规和愈加高涨的环保需求，通过对新材料、新结构、新工艺的研发应用，福田汽车在全系列产品中进行了 100 余项轻量化改进，并与高校、科研机构、龙头供应商分别建立了“自主研发+联盟合作”的开发模式，在行业中率先全面步入“轻世代”。

除此之外，时代、皮卡、奥铃也分别发布了旗下全新的场景化新品，力图通过更接地气的的设计、更下沉的销售服务网络巩固行业优势、不断向上突破市场占有率，实现“城市美好生活”的共创共赢。总的来说，福田汽车“X 新世代”，最终落点一是产品、二是服务。不难看出，福田汽车近年推出的系列新品，均实现了技术上的突破，这得益于其“自主创新”的多年积淀，也受益于“链合创新”的王者风范。继与康明斯发动机的成功合资后，福田汽车与采埃孚变速箱的合作研发也通过了市场验证，而此次在西安——法士特的大本营，福田-法士特推出的 PDIC 创新产品，通过双方在变速器及动力总成方面的集成创新，相信会让用户深入体会福田汽车迭代创新和资源整合的强大能力。

而在服务落点上，“X 新世代”将以汽车“后市场”为主要抓手，通过“会享福”互联网平台，致力于为客户提供安心用车、无忧养车、便捷换车与智能管车的全生命周期解决方案，着力打造以“科技+金融”为主体的后市场生态；同步成立的 X 事业部还将以人工智能、云端协同为发力点，通过科技手段打造一个全新的商业流通模式，用带有福田烙印的“云手段”在“X 新世代”助力福田汽车以“智”取胜。

12月8日福田汽车在西北的“三大招”，虽然隆重，皆为序章。放眼“十四五”，宏观经济“双循环”的发动机已然点火，商用车作为不可或缺的生产资料、货真价实的经济“发动机”，也正在新经济领域迸发出新的市场生机。未来已来，虚位以待，时代将给予不忘初心者回报，给予战略定力者奖赏，而矢志创新、居安思危的福田汽车，将是这枚奖章不可或缺的得主。

扎根首都望西北，福田人将证明那句豪言：数风流人物，还看今朝！

（来源：新华网）

福田汽车与康明斯排放处理系统成立合资公司

2020年12月18日，中国商用车领先品牌福田汽车与全球动力技术先行者康明斯在北京签署了合作协议，就排放处理系统项目开展合作，双方将按50:50比例共同出资设立一家合资企业，生产先进的排放处理系统产品。这是两家企业在福田康明斯发动机合资公司成功合作的基础上于动力链合领域再进一步，着眼未来更严格环保法规进行前瞻性布局的关键一步。

近年来，中国商用车行业在迅猛发展的同时，面临日益严格的排放和油耗法规挑战，对排放处理系统及整个动力链条性能的要求也逐渐提高。新合资公司成立，福田汽车将与康明斯继续深化战略协同，推动合资公司资源优化匹配，进一步增强供应链体系的稳健性，为用户提供更具竞争力的产品选择。新合资公司初期投资2.5亿元，毗邻福田汽车沙河生产基地及福田康明斯发动机公司，各类排放处理系统装置综合产能设计为20万套。新合资公司预计2021年二季度正式投产。

随着国六标准的逐步实施，排放标准不断升级，市场上对具有前瞻性技术和节能减排的动力解决方案的需求进一步提升。作为动力系统中重要的核心组成部分之一，排放处理系统在国六阶段将发挥重要作用。康明斯排放处理系统在全球有着多年的多元化研发、制造、匹配经验，针对轻中重型商用车不同的设计需求，康明斯在国六阶段有着丰富的排放处理产品矩阵，且重量轻、体积小、排放转化率高，可灵活匹配不同车型设计。

康明斯排放处理系统与康明斯发动机集成时，可以发挥出康明斯“智慧大脑2.0”的控制优势，康明斯先进的闭环控制设计，可集成后处理系统与发动机，提升动力系统的整体效率，提升全系统的燃油经济性和可靠性。再与整车进一步集成时，可协同变速箱和车桥的匹配设计，充分利用康明斯的系统集成优势，保证排放效率的同时，助力整车设计轻量化、智能化。

福田汽车与康明斯的战略合作始于2005年，2007年双方在中国合作成立了福田康明斯发动机有限公司，生产高能效轻型发动机，2014年，双方扩大合作，建立重型发动机生产工厂，2018年，引入康明斯全球最先进的X系列发动机产品——X12；期间，双方还在供应链、研发等领域展开多重合作，目前双方合资的福田康明斯发动机有限公司已累计交付国内及海外市场的柴油及天

然气产品超100万台。15年精诚合作，携手同行，双方的合作已从产品合作延伸到链合集成深度合作，包括动力系统开发与整车集成优化等。

此次新合资公司的成立，更是标志着双方合作再进一步。福田汽车党委书记、总经理巩月琼表示：“后处理和发动机以及整车的有机集成，能够实现环保效益最大化，性能最优化，市场响应更迅速。福田汽车一直以低碳发展为己任，与康明斯的合作，可以让我们更好地发挥超级动力链与整车的集成优势，前瞻性的应对中国乃至全球各种严苛复杂的排放标准，在排放升级中占得先机，帮助我们在中国及全球市场获得更大成功。”

康明斯中国业务负责人、康明斯副总裁石内森（Nathan Stoner）表示：“依托双方过去15年的双赢合作经验，我们将充分利用双方技术和资源优势，深入了解客户需求，结合前瞻的设计开发能力，成熟的配套产品集成能力，先进的尾气排放控制技术，创新的零部件设计和生产能力，为客户提供完备的动力集成解决方案，与福田汽车携手为终端用户创造更大价值。”

这次合作，将保障福田商用车在国六阶段乃至未来更严苛标准实施中保持足够的竞争力。发动机与后处理系统将会有更快的市场响应速度，依托福田和康明斯的服务网络支持，也会为终端用户带来更便捷、更精准的服务支持。

康明斯一直引领全球排放技术升级，无论是北美，欧洲还是中国，康明斯都能在第一时间满足各种不断升级的，严苛的排放法规。而康明斯在排放处理技术上的研发从未停步，目前在国六长效应用，DPF再生应用等方面有着众多成功经验，可以持续为商用车客户提供专业级的系统集成支持。

（来源：中国商用汽车网）

决议公告

董事会决议公告

12月份，公司共召开了3次董事会，审议通过了

- 1、《关于2021年度担保计划的议案》；
- 2、《关于2021年度向关联方提供关联担保计划的议案》；
- 3、《关于董事会授权经理部门2021年度公司融资授信额度的议案》；
- 4、《关于2021年度关联交易计划的议案》；
- 5、《关于合资设立北京福田康明斯排放处理系统有限公司的议案》；
- 6、《关于公司按股比向关联方河北雷萨增资的议案》；
- 7、《关于召开2020年第七次临时股东大会的议案》

监事会决议公告

12月份，公司共召开了2次监事会，审议通过了

- 1、《关于2021年度担保计划的议案》；
- 2、《关于2021年度向关联方提供关联担保计划的议案》；
- 3、《关于2021年度关联交易计划的议案》；
- 4、《关于公司按股比向关联方河北雷萨增资的议案》；

股东大会决议公告

12月份，公司共召开了1次临时股东大会，审议通过了

- 1、《关于董事会授权经理部门2021年度公司融资授信额度的议案》；
- 2、《关于福田汽车2021年度担保计划的议案》；
- 3、《关于福田汽车2021年度向关联方提供关联担保计划的议案》；
- 4、《关于2021年度关联交易计划的议案》；

北汽福田汽车股份有限公司关于获得政府补助的公告

自2020年12月1日至2020年12月15日，公司共收到车联网基础研究补贴、高性能氢燃料客车研发、北京市职业技能提升补贴等共16笔政府补助，共计51,703,644.86元（不含以前年

度政府补助由递延收益转入损益的金额，未经审计）。自2020年12月16日至2020年12月31日，公司共收到高质量发展资金、课题经费、改造综合奖励补贴、稳岗补贴等共22笔政府补助，共计18,478,451.46元（不含以前年度政府补助由递延收益转入损益的金额，未经审计）。



销售快报

福田公司 2020年11月份产销情况通报

产品类型			销量(辆)					产量(辆)					
			本月数量	去年同期	本年累计	去年累计	累计同比增减	本月数量	去年同期	本年累计	去年累计	累计同比增减	
汽车产品	商用车	货车	10271	7889	141184	79220	78.22%	9754	8886	137563	79524	72.98%	
			重型货车	4923	3633	40834	31185	30.94%	8517	3300	54900	30662	79.05%
			中型货车	42263	31531	398942	327876	21.67%	44530	35195	396897	335169	18.42%
			其中欧曼产品	10300	7890	122088	80090	52.44%	9558	8896	117575	79639	47.63%
	客车	大型客车	193	87	2530	3806	-33.53%	228	118	2601	3386	-23.18%	
		中型客车	79	48	906	865	4.74%	115	95	884	826	7.02%	
		轻型客车	3688	2963	34121	28822	18.39%	3743	3207	32896	28904	13.81%	
	乘用车		778	910	6923	11604	-40.34%	627	1423	6217	10579	-41.23%	
	合计		62195	47061	625440	483378	29.39%	67514	52224	631958	489050	29.22%	
	其中 新能源汽车		699	258	5489	4225	29.92%	563	314	5752	3710	55.04%	
发动机产品	福田康明斯发动机		29120	23190	283199	207899	36.22%	30320	23943	287924	212846	35.27%	
	福田发动机		4754	5664	51875	75167	-30.99%	5961	5966	52303	75450	-30.68%	
	合计		33874	28854	335074	283066	18.37%	36281	29909	340227	288296	18.01%	

注：1. 本表为销售快报数据，具体数据以定期报告数据为准。2. 欧曼品牌归属于福田戴姆勒，福田戴姆勒与福田康明斯是 50：50 的合资公司。3. 新能源汽车包括纯电动汽车、氢燃料电池汽车、插电式混合动力汽车。4. 商用车数据含非完整车辆，轻型货车数据含微型货车

证券市场

沪深两市动态

上交所修订发布《上海证券交易所科创板股票发行上市审核规则》《上海证券交易所科创板上市委员会管理办法》

为贯彻落实新《证券法》要求，持续推进科创板试点注册制改革，进一步规范和完善发行上市审核工作，从源头上提高上市公司质量，经中国证监会批准，上交所于今日发布了新修订的《上海证券交易所科创板股票发行上市审核规则》（以下简称《审核规则》）、《上海证券交易所科创板上市委员会管理办法》（以下简称《上市委管理办法》）。

《审核规则》本次修订主要包括三个方面的内容：一是落实新《证券法》规定。将审核内容与意见表述为对发行人是否符合发行条件、上市条件和信息披露要求进行审核，并出具相应的审议或审核意见；明确审核时限为自受理发行上市申请文件之日起，交易所审核和中国证监会注册的时间总计不超过三个月；完善审核时限需要扣除事项的相关规定，将暂缓审议、处理会后事项、要求进行专项核查，并要求发行人补充、修改申请文件等情形的时间增补为扣除事项；明确发行人应当将信息披露文件刊登在上交所网站，并按照规定在符合中国证监会规定条件的网站刊登。二是与新修订、新发布的其他规则衔接。根据《证券发行上市保荐业务管理办法》相关规定，将原审核规则中限制资格措施调整为“认定为不适当人选”；根据《科创属性评价指引（试行）》《上海证券交易所科创板发行上市申报和推荐暂行规定》相关规定，就科创板定位相关条款同步进行修订；根据《关于修改〈科创板首次公开发行股票注册管理办法（试行）〉的决定》，明确科创板财报有效期可延长3个月，即最长为9个月。三是其他修改。主要包括文档格式除了符合上交所规定外，还应当符合中国证监会的相关规定；强调证券服务机构要建立并保持有效的质量控制体系和投资者保护机制；明确发行上市申请文件和对上交所发行上市审核机构审核问询的回复相关内容可以豁免披露；对上市委暂缓审议的情形、时间及次数作出明确规定。

《上市委管理办法》修订主要是以下六个点，一是落实新《证券法》相关要求，将上市委审议内容明确为对发行人是否符合发行条件、上市条件和信息披露要求进行审议；缩短召开上市委审议会议的提前公告时限等。二是扩充上市委审议内容，增加科创板上市公司申请向不特定对象发行股票、可转换公司债券、存托凭证并上市和重组上市等业务中涉及上市委审议工作的相关配

套内容。三是调整上市委人数上限，将上市委人数增加至不超过60人，不设下限。四是增加暂停会议和暂缓审议机制，规定审议会议过程中，出现不可抗力、意外事件或者其他特殊情况，导致会议无法继续召开的，可以暂停会议。待暂停事由消除后及时安排上市委审议会议；审议会议过程中，发现发行人存在发行条件、上市条件或者信息披露方面的重大事项有待进一步核实，无法形成审议意见的，经会议合议，上市委可以对该发行人的发行上市申请暂缓审议，暂缓审议时间不超过二个月。五是明确兼职委员买卖股票的相关监管要求，规定受聘期间兼职委员本人及其配偶、父母、子女、子女的配偶持有所审议、复审发行人的股票，不得买入或者受让股票，但因上市公司送转股、实施股权激励计划新增持有股票的除外。上述主体新增或者卖出股票应当在交易完成后二个工作日内向上交所备案。六是其他修改，包括细化取消审议会议机制、增加上市委委员涉嫌违法违规等接受调查期间的履职事宜等。《审核规则》《上市委管理办法》修订发布后，上交所将组织做好规则实施工作，确保新制度平稳落地。

（来源：上海证券交易所官方网站）

上海证券交易所就退市制度修订答记者问

12月31日，上交所发布《上海证券交易所股票上市规则》《上海证券交易所科创板股票上市规则》《上海证券交易所风险警示板股票交易管理办法》《上海证券交易所退市公司重新上市实施办法》（以下合称退市新规），退市新规自发布之日起实施。就退市新规的发布情况，上交所相关负责人回答了记者的提问。

一、本次退市制度改革的背景是什么，规则修订的总体思路是什么？

退市制度是资本市场重要基础性制度，深化退市制度改革是加强资本市场基础制度建设的重要环节，是党中央、国务院关于资本市场的重要部署，对提高上市公司质量、促进资本市场良性发展具有重要意义。2020年3月，新《证券法》正式生效施行，不再对暂停上市情形和终止上市情形进行具体规定，改为交由证券交易所对退市情形和程序做出具体规定。10月9日，国务院印发《国务院关于进一步提高上市公司质量的意见》，将健全上市公司退出机制作为一项重要任务，要求完善退市标准，简化退市程序，加大退市监管力度。11月2日，中央深改委审议通过《健全上市公司退市机制实施方案》，再次明确强调健全上市公司退市机制安排是全面深化资本市场改革的重要制度安排。11月3日公布的《中共中央关于制定国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标的建议》中，也明确提出了“建立常态化退市机制”。为充分贯彻落实党中央、国务院的文件精神，上交所在中国证监会的指导下，以落实新《证券法》为契机，体现注

册制基本理念，吸取前期科创板、创业板先行先试的制度设计经验，建立了与“入口多元”相匹配的“出口畅通”的设计。

2012年以来，上交所主板退市制度先后经历了三次大的改革，已经建立了财务类、交易类、规范类和重大违法类等4类强制退市指标体系，规定了主动退市情形，并设立风险警示板揭示退市风险，推动平稳退市，退市的法治化建设已经初具成效。2012年改革至今，上交所坚持退市处置常态化，沪市主板已有数十家公司股票终止上市并摘牌。近两年，试点注册制以来，面值退市逐渐成为退市主渠道，沪市已有7家公司因股价连续跌破面值而退市，不少公司徘徊在面值退市边缘，市场化退市开始迸发出威力。

本次退市制度改革坚持市场化、法治化、常态化基本原则，具体有以下4方面的改革思路：一是坚持市场化方向，契合注册制改革理念。完善面值退市指标，新增市值退市指标，发挥市场的优胜劣汰作用。二是完善财务类退市标准，力求出清壳公司。本次改革改变了以往单纯考核净利润的退市指标，通过营业收入和扣非净利润的组合指标，力求准确刻画壳公司。三是严格退市执行，压缩规避空间。在交易类、财务类、规范类以及重大违法类指标等方面体现严格监管，特别是通过财务类指标的全面交叉适用，打击规避退市。四是简化退市流程，提高退市效率。取消了暂停上市和恢复上市环节，加快退市节奏。总的来讲，本次改革坚决贯彻党中央、国务院关于资本市场的重要部署，严格落实新《证券法》精神，通过进一步优化退市指标、缩短退市流程，加大市场出清力度，提升退市效率，以期形成上市公司有进有出、优胜劣汰的市场生态

二、请具体介绍下本次退市制度改革，在退市标准和退市程序上分别有哪些具体修改？

退市标准上，首先，本次修订优化了《股票上市规则》中退市部分的编写体例，将原来按照退市环节规定的体例，调整为按照退市情形分节规定，即按照退市情形类别分为交易类、财务类、规范类、重大违法类等4类强制退市类型以及主动退市情形，并按每一类退市情形分节规定相应的退市情形和完整的退市实施程序。其次，本次修订对于4类强制退市指标均有完善：一是财务类指标方面，取消了原来单一的净利润、营业收入指标，新增扣非前后净利润孰低者为负且营业收入低于人民币1亿元的组合财务指标，同时对因财务类指标被实施退市风险警示的公司，下一年度财务类指标进行交叉适用；二是交易类指标方面，将原来的面值退市指标修改为“1元退市”指标，同时新增“连续20个交易日在本所的每日股票收盘总市值均低于人民币3亿元”的市值指标；三是规范类指标方面，新增信息披露、规范运作存在重大缺陷且拒不改正和半数以上董事对于半年报或年报不保真且限期内不改正两类情形，并细化具体标准；四是重大违法类指标方面，在保留原欺诈发行、欺诈重组上市、根据行政处罚认定的事实公司实际财务指标已经触及退市标准的条款的基础上，进一步增加并明确重大财务造假退市量化标准。

退市程序上，本次修订调整主要包括以下3个方面：一是取消暂停上市和恢复上市环节，明确上市公司连续两年触及财务类指标即终止上市；二是取消交易类退市情形的退市整理期设置，退市整理期首日不设涨跌幅限制，将退市整理期交易时限从30个交易日缩短为15个交易日；三是将重大违法类退市连续停牌时点从收到行政处罚事先告知书或法院判决之日，延后到收到行政处罚决定书或法院生效判决之日。与此同时，科创板也在前期制度探索的基础上，结合此次退市制度改革的总体要求，同步优化退市指标和程序。

三、上交所前期就退市新规向社会公开征求意见，请介绍一下征求意见及市场反馈的相关情况，相关业务规则主要在哪些方面做了调整和完善。

退市制度改革是贯彻注册制理念、完善市场基础制度的过程，也是统一市场认识、寻求各方最大公约数的过程。2020年12月14日至12月28日，上交所就本次4项退市业务规则修订向市场公开征求意见。期间，组织召开了3场座谈会，专门听取上市公司、证券服务机构和上市委员等各方的意见，组织个人投资者问卷调查活动等，了解投资者观点；通过邮件、公众热线、函件、媒体等多个渠道，收集各类市场主体提交的主要意见290余份。

总体来看，社会各界对退市新规征求意见稿给予了积极的回应和肯定，认为本次退市制度修订使得退市制度更加完善，有助于提升上市公司信息披露质量、提高上市公司治理水平、推动上市公司做优做强，有利于健全市场优胜劣汰机制、合理配置市场资源，对资本市场改革和我国社会主义市场经济建设都有着巨大的积极作用。

同时，市场各方也提出了具体意见和建议。比如，对新增重大财务造假退市量化指标的建议，主要集中在指标如何设置更合理、更有针对性；对“扣非净利润+营业收入”组合指标的建议，主要集中在实践中如何确认需扣除的营业收入、如何防止规避等；对财务类指标第二年交叉适用的建议，主要集中在将保留意见纳入退市指标是否过严等；对市值退市指标的建议，主要集中在是否有必要设置及设置标准是否合理等；对过渡期安排的建议，主要集中在财务类指标将2020年作为首个适用年度是否合适等；此外，还有加强投资者保护方面的意见和建议。

上交所对市场主体提出的意见和建议，进行了认真分析研究，将合理可行的意见和建议，充分吸收到相关制度和规则中。其中，着重调整和优化了以下几方面的内容。

一是完善“造假金额+造假比例”退市标准。本次反馈意见中，部分意见建议从严设置比例指标和金额指标，体现了市场对严惩财务造假行为的强烈期待。有鉴于此，退市新规吸收了上述建议，下调了造假金额和造假比例。调整后，根据中国证监会行政处罚决定认定的事实，若公司披露的营业收入（或净利润、利润总额、资产负债表）连续两年均存在虚假记载，虚假记载的金额合计达到5亿元以上，且超过该两年披露的相应年度营业收入（或年度净利润、年度利润总额、期末净资产）合计金额的50%（计算前述合计数时，相关财务数据为负值的，则先取其绝对值再

合计计算），公司将被强制退市（详见具体规则）。与征求意见稿相比，正式规则在指标设置上更加严格。

二是调整优化组合类财务指标。本次改革中新增“扣非净利润+营业收入”组合类财务退市指标，目的是刻画丧失持续经营能力的壳公司。在适用这个指标时，上市规则规定了相应的扣除项目。有建议指出，该项规则在实际操作过程中有难度，难以判断哪些收入应被扣除。有鉴于此，退市新规进一步明确营业收入扣除项为“与主营业务无关的业务收入和不具备商业实质的收入”，并要求公司在经审计的扣除非经常性损益前后的净利润孰低者为负值时，应当在年度报告中披露营业收入扣除情况及扣除后的营业收入金额，会计师应当对营业收入扣除是否准确出具专项核查意见，以明确区分会计责任与审计责任。

三是完善重大违法类退市的限制减持情形。有建议认为，应强化对重大违法类强制退市公司相关主体减持股份的限制。经研究，采纳此项建议，明确了触及重大违法类强制退市公司的控股股东、实际控制人、董事、监事、高级管理人员等特定主体，自相关行政处罚决定事先告知书或者司法裁判作出之日起至公司股票终止上市并摘牌前，不得减持公司股份。此外，根据市场反馈意见，也对部分条款的表述进行了优化调整。

四、此次市场各方对重大违法强制退市比较关注，请介绍下重大违法强制退市制度的整体情况。

2018年11月，上交所发布实施了《上市公司重大违法强制退市实施办法》。该办法围绕相关证券市场信息披露违法行为是否影响上市地位，明确了4种证券重大违法退市情形，即首发上市欺诈发行、重组上市欺诈发行、年报造假规避退市以及交易所认定的其他情形。本次改革又新增了1类情形，即“造假金额+造假比例”的重大财务造假退市量化指标。这5种情形集中围绕违法行为是否影响公司股票的上市地位进行规范，相关标准明确客观，确定性较强，能较好明确市场预期。

重大违法强制退市情形中，欺诈发行的公司，其在自始获取上市地位时即存在瑕疵，将其清出市场能够维护整个市场诚实信用的基础，也有利于从严规范资本市场入口；对于年报造假规避退市的公司，其隐瞒了已触及财务类退市指标而应当终止上市的事实，不论公司财务造假的金额大小，比例高低，都不应当继续维持上市地位。

对于本次改革增设“造假金额+造假比例”退市标准，主要原因是实践中少部分公司存在严重扰乱市场秩序的重大财务造假行为，财务造假金额巨大，丧失基本的诚信，对投资者信心和信息披露秩序造成严重损害，其内部组织机构运行不规范，内控失效，已不适宜作为公众公司继续留在证券市场，有必要将其退市以维护市场秩序。

需要指出的是，当前投资者保护机制正在进一步完善过程中，退市并不是打击造假的唯一方式。因此，打击造假需要综合体系、多种工具共同发挥作用，根据造假的严重程度和实际情况，

综合采取包括诚信档案、监管措施、行政处罚、移送刑事、集体诉讼等多种措施，而不是只要造假就退市。新《证券法》已经大幅提升了行政处罚金额。近日，全国人大已审议通过了刑法修正案（十一），其中大幅提高了欺诈发行、信息披露造假等犯罪的刑罚力度，表明了国家严厉打击证券期货犯罪的坚定决心，将对财务造假行为形成强大威慑。

五、此次发布的重大财务造假退市量化指标，进行了较大调整。请介绍此项指标制定的具体情况。

本次退市制度改革，在保留原有重大违法退市标准的前提下，针对造假金额大、比例高但未触及原规则退市标准的财务造假案件，新增了“造假金额+造假比例”的退市标准，重大违法退市指标体系将更加完善。此项指标向市场征求意见后，各方较为关注并提出了相关建议。一方意见认为，新增重大财务造假退市量化指标标准设置过宽，不能体现对造假行为的“零容忍”；但也有意见认为，退市是资源配置的工具，不是惩罚工具，不宜简单化地将造假公司一退了之。

对市场建议深入研究后，在指标设置初衷不变的情况下，对此项指标进行优化调整，一是将造假年限由3年减少为2年，且以连续两年造假合计数进行计算，防止恶意规避；二是将造假比例由100%降至50%；三是造假金额合计数由10亿元降为5亿元；四是新增营业收入指标。对财务造假“零容忍”是市场的广泛共识，也是上交所始终坚持的原则。上交所将继续严格监管财务造假行为，对于达到退市标准的公司，坚决予以退市。

六、有种意见认为，只有达到了重大财务造假退市量化指标，公司才会被强制退市，这种意见是否准确？

这种意见并不全面，也不准确。重大财务造假退市量化指标只是证券重大违法5种退市指标之一，其他4种情形均没有规定金额指标和比例指标。根据重大违法强制退市规则，造假金额大、比例高的要退，危害人民生命安全的公司要退，在IPO、重组上市中财务造假构成欺诈发行的公司要退，通过财务造假规避退市标准的公司也要退，特别是后一种退市情形中，无论公司造假金额大小，造假年限长短，只要触及相应指标，都将退市。自2014年制定、完善重大违法强制退市规则以来，先后有多家公司因重大违法被强制退市。

举例来说，A公司因为2020年末净资产为负值被实施退市风险警示，2021年末真实净资产为-1万元，公司通过财务造假虚增净资产2万元，对外披露的净资产为1万元，公司因此避免因连续两年净资产为负数而退市。虽然公司财务造假的金额仅为2万元，但财务造假行为一旦被证监会查实并予以行政处罚，公司将触及本所《股票上市规则》第13.5.2条第（三）项指标，股票将被退市。

再比如，B公司2020年度扣除非经常损益后的净利润为负数，营业收入为9000万元，公司为避免被实施退市风险警示，虚增了营业收入1100万元。之后公司2021年度财务会计报告被出

具了保留意见的审计报告。由于公司实际已触及了财务类终止上市情形，公司被证监会查实了营业收入造假行为并行政处罚后，公司股票也将因重大违法被强制退市。

退市指标是一个有机的整体，交易类、财务类、规范类和重大违法类退市指标之间，互相影响互相作用。随着注册制试点的推进，将有更多优质公司上市，二级市场投资理念正在发生转变。公司财务造假行为被查实后，即便没有触及重大违法强制退市标准，没被退市，但也会被记入诚信档案，甚至被行政处罚或移送刑事，被集体诉讼，同时也会被市场贴上“造假公司”的标签，其毫无诚信、毫不顾及投资者权益的行为，将被市场抛弃，被市场惩罚，严重影响其估值水平。在市场机制发挥更大作用，面值退市公司越来越多的当下，恐怕这些公司也将被投资者用脚投票，最后可能走向退市。

(来源：上海证券交易所官方网站)

上证指数 K 线图



(上证指数 K 线图，截至 12 月 31 日)

福田汽车股价走势图



(福田汽车股价走势图，截至 12 月 31 日)

汽车板块动态

东风科技重大资产重组获国务院国资委批复

12月17日，东风科技发布公告，公司于近日收到国务院国有资产监督管理委员会(“国务院国资委”)出具的《关于东风电子科技股份有限公司资产重组有关事项的批复》，国务院国资委原则同意公司向东风汽车零部件(集团)有限公司发行股份购买其持有的东风马勒热系统有限公司50%股权、上海弗列加滤清器有限公司50%股权、东风富士汤姆森调温器有限公司50%股权、上海东森置业有限公司90%股权、东风佛吉亚(襄阳)排气系统有限公司50%股权、东风佛吉亚排气控制技术有限公司50%股权、东风辉门(十堰)发动机零部件有限公司40%股权、东风富奥泵业有限公司30%股权、东风库博汽车部件有限公司30%股权的总体方案。

东风电子科技股份有限公司，是以汽车零部件研发、制造、销售为主业的上市公司。控股股东为东风汽车有限公司，占公司总股本的75%。公司创立于1997年6月，由原东风汽车公司仪表公司改制组建东风汽车电子仪表股份有限公司，同年7月3日在上海证券交易所挂牌上市。

7月27日，东风汽车集团公告称，拟申请首次公开发行人民币普通股股票，并在深圳证券交易所创业板上市，上市目的是健全公司治理结构，打造境内外融资平台。不到3个月之后的10月13日，深交所披露已受理东风汽车集团创业板上市申请，后者预计融资金额为210.33亿元，保荐机构为中金公司。10月17日，深交所官网显示，东风汽车集团的上市审核状态变更为“已问询”。12月4日，深交所创业板上市委定于12月11日审核包括东风汽车集团在内的四家公司的首发事项。12月11日，深交所上市委审核会议显示，东风汽车集团的审核状态已经获得通过。

(来源：中国证券网)

江淮大众更名大众(安徽)有望与南北大众形成

“三足鼎立”之势

江淮汽车更名为假，江淮大众更名是真。日前，有媒体报道称，江淮汽车将更名为江汽大众，被江淮官方打假。而昨日(12月2日)，更名的“主角”浮出水面，江淮大众汽车有限公司正式更名为大众汽车(安徽)有限公司。

江淮昨日发布公告，透露江淮大众合资合作事项的进展暨工商登记变更、交割完成的情况。大众中国投资和江淮已于2020年12月2日按照协议约定出资，前者增资江汽控股和大众(安

徽)，后者增资大众（安徽）。专家认为，大众（安徽）的成立对南北大众影响不大，未来有望与上汽大众、一汽-大众形成三足鼎立的局面。但中国将在2022年迎来“后合资时代”，大众控股江淮大众，或对其他中外合资车企造成影响。大众（安徽）有望助力大众实现增量

江淮大众成立于2017年，大众和江淮各持股50%。2020年上半年，大众与江汽控股、江淮签订协议，拟入股江汽控股，增资江淮大众将持股比例提升至75%，获取合资企业管理权。

根据相关公告披露，大众中国投资对江汽控股增资23.83亿元，对大众（安徽）增资16.1亿元，江淮对大众（安徽）首期增资0.83亿元，目前两项交易已完成交割大众按照协议约定出资后，江淮大众完成工商登记变更，更名为大众汽车（安徽）有限公司，法定代表人变为大众集团（中国）CEO冯思翰。大众将正式持有江汽控股50%股权，但对江淮未有影响。江淮对财经网汽车表示，江汽控股持有江淮25%的股权，等同于大众间接持有江淮12.5%的股权。目前，江淮仍是自主品牌，大股东是安徽省国资委。招银国际研究部白毅阳表示，随着后续大众（安徽）产品的投放，大概率将助力大众实现增量。

中国已是大众全球最大单一市场，销量常年占比超三成。公开数据显示，大众在华前三季度累计销售265.7万辆，占其全球销量的41.7%。其中，上汽大众和一汽-大众前9月合计销量为250.02万辆。大众（安徽）目前在新能源汽车市场表现一般，在售的思皓E20X是基于江淮iEV7S打造。白毅阳指出，随着增资落地，大众未来导入四五款款纯电车型，大众（安徽）竞争力有望提升，并提升大众营收。大众由于“排放门”事件遭受巨额罚款，需要用利润补贴。

大众集团2019年末计入特殊项目支出的营业利润为193亿欧元,(约合人民币1479亿元)，营业利润率为7.6%。截至目前，大众因排放门事件已支付超2000亿元赔偿，且该事件仍在发酵中。而且，大众2020年或因未达成碳减排目标将被欧盟处以数亿欧元罚款。有分析师认为表示，因排放门事件，大众在新车型研发，以及自动驾驶等项目投入方面，应受到了影响。大众通过控股大众（安徽），并加速产品投放力度，可提升营收。可提升江淮整体利润对于江淮而言，资深汽车分析师任万付表示，江淮与大众的合作，有利于江淮近距离学习大众的生产制造经验，提升产品品质和品牌知名度。

江淮持有大众（安徽）的股权由50%降至25%，让出管理权，但其在商乘两大板块，通过导入德国VDA质量管理标准，全面对标大众MQB平台，得以借势大众。乘用车板块，江淮推出了思皓品牌，与大众（安徽）思皓品牌共标。江淮汽车集团总经理项兴初表示，思皓乘用车推出的X8、A5、X7、X4、E40X、E50A等车型，“达标一个，共标一个”。

江淮表示，思皓是江汽集团与大众集团共创的乘用车品牌，推动了江汽乘用车产品升级。在广州车展，江汽控股宣布瑞风成为独立汽车品牌，重新聚焦商用车市场。其表示，同步上市的瑞风L6 MAX是江汽与大众合作后推出的首款MPV车型。白毅阳表示，江淮与大众的合作加深，有

望提升江淮乘用车产品品牌力，进而提高乘用车单车价格及利润率，或能改善企业盈利。江淮2019年度报告显示，其乘用车板块毛利率为3.5%，同比减少0.59个百分点；商用车为13.6%。2020年前三季度，江淮报告期内净利润仅为0.42亿元，较去年同期下滑65.18%；扣非净亏损9.1亿元。大众（安徽）应也能增厚江淮盈利。

根据协议内容，大众承诺，将授予江淮大众基于其纯电动平台的4-5个大众集团品牌产品。同时，在中国法律允许且取得许可前提下，优先考虑在江淮大众生产大众B级车、C级车等插电混动汽车和燃油车。江淮表示，如果大众上述产品组合框架达到预期目标后，相当于再造一个新江淮。不过，江淮需警惕沦为大众的“代工厂”。白毅阳认为，如果江淮未能借助大众的技术和品牌重新打造自主乘用车板块，有可能会沦为大众的“代工厂”。大众（安徽）的成立，多位专家认为对大众其他两家合资公司上汽大众和一汽-大众影响不大。白毅阳认为，大众（安徽）或将与南北大众形成三足鼎立之势。

（来源：盖世汽车网）

宁德时代拟投390亿元建3大电池生产基地，

未来2-4年新增产能约120-150GWH

12月29日晚间，锂电池龙头企业宁德时代连发三条公告，宣布将投资扩建江苏时代动力及储能锂电池研发与生产项目(四期)、动力电池宜宾制造基地项目以及锂离子电池福鼎生产基地项目，总投资不超过390亿元，资金来源均为企业自筹。

公告显示，宁德时代拟在江苏省溧阳市中关村高新区内投资建设江苏时代动力及储能锂电池研发与生产项目(四期)，项目总投资不超过人民币120亿元；拟在四川省宜宾市临港经济技术开发区内投资扩建动力电池宜宾制造基地项目，项目总投资不超过人民币100亿元；拟在福建省宁德市福鼎市投资建设锂离子电池福鼎生产基地，项目总投资不超过人民币170亿元。

根据规划，江苏时代动力及储能锂电池研发与生产项目（四期）自开工建设起不超过24个月，项目总占地面积约1000亩。动力电池宜宾制造基地扩建项目分两期建设，项目一期自开工建设起不超过26个月，项目二期计划在二期建设后两年内启动。该项目总占地面积约950亩，其中项目一期占地约500亩，项目二期占地约450亩。锂离子电池福鼎生产基地项目分两期建设，项目一期自开工建设起不超过26个月，项目二期计划在二期建设后两年内启动。该项目总占地面积约2300亩，其中项目一期占地约1500亩，项目二期占地约800亩。

对于此次大手笔投资，宁德时代表示，公司建设生产基地事项符合公司战略发展规划，将进一步完善公司产能布局，满足公司未来业务发展和市场拓展的需要，对促进公司长期稳定发展具

有重要意义。上述项目投资建设将增加公司资本开支和现金支出，但从长远来看对公司业务布局 and 经营业绩具有积极影响，符合公司全体股东的利益。

2020年2月，宁德时代公告称，拟非公开发行股票募集资金不超过200亿元，扣除发行费用后将全部用于宁德时代湖西锂离子电池扩建项目、江苏时代动力及储能锂离子电池研发与生产项目(三期)、四川时代动力电池项目一期、电化学储能前沿技术储备研发项目和补充流动资金。

鉴于宁德时代未来几年产能有望全面提速，中金公司12月30日大幅上调宁德时代目标价50%。中金公司表示，宁德时代拟投不超过390亿元建设锂电产能，测算将在未来2-4年内合计新增产能约120-150GWH。考虑到短期行业景气度提速，中长期预期全面提升，将宁德时代目标价上调50%至450元人民币。

(来源：盖世汽车网)

吉利重启和沃尔沃汽车合并重组计划

具体结果仍有待双方磨合

2020年最后一天，吉利控股集团官方公众号刊发了董事长李书福2021年新年致辞。李书福在文中提到，2021年，将在吉利汽车成功登录科创板后，重启吉利汽车和沃尔沃汽车合并重组的讨论，或是谋求双方更加紧密的合作方式。这意味着，吉利汽车或借此跻身全球车企市值TOP10。吉利汽车与沃尔沃汽车重组合并，对吉利汽车而言，可利用其拓展全球渠道和市场；对沃尔沃汽车而言，可实现二次上市打通融资渠道；双方还可整合内部资源，降低产品研发投资成本。不过，这是在成功重组整合的情况下。吉利汽车与沃尔沃汽车要达到深度融合，需解决双方在企业文化、管理体系等方面的磨合问题，要警惕类似于“TCL并购两家法国公司”那样的不利后果。

李书福在2021年新年致辞中透露，“2021年，我们将在吉利汽车成功登录科创板后，重启吉利汽车和沃尔沃汽车合并重组的讨论，或谋求双方更加紧密的合作方式。”李书福称，此举是为打造一个更强大、更具竞争力的全球企业集团，以应对未来更多的变革与挑战。

关于吉利汽车与沃尔沃汽车合并重组的计划，是在2020年2月经双方公布的。2月10日，吉利汽车发布公告，表示公司管理层正在与沃尔沃汽车管理层进行初步讨论，以探讨通过两家公司的业务合并进行重组的可能性。如果完成重组合并，有望成为一家全球集团，将可实现成本结构和新技术开发的协同作用。招银国际研究部白毅阳表示，在谋求重组合并可能性之前，双方的合作主要集中在平台架构、发动机等技术领域。其中，领克品牌是双方技术共研的典型，也有意在资本层面进行尝试。

吉利汽车与沃尔沃汽车合资打造了高端品牌领克，各持股 50%。领克品牌自上市至今，累计销量已突破 40 万辆，有一定的市场竞争力和品牌影响力。2020 年前 11 个月，领克合计销量为 15.06 万辆，同比增长约 28.44%。吉利汽车与沃尔沃汽车重组合并后，新集团将持有领克 100% 股权。不过，双方的重组整合计划，因吉利汽车拟回归“A 股”而中断。当地时间 7 月 21 日时，沃尔沃汽车发布公告称，因为吉利汽车拟在 A 股科创板挂牌上市，双方的重组合并计划已经暂时搁置，并预计将在 2020 年秋季重新恢复谈判。吉利汽车在 2020 年 6 月确认将登陆科创板。9 月，吉利汽车科创板申请获受理，其上市融资金额为 200 亿元。目前，吉利汽车科创板申请已顺利过会。到 12 月初，沃尔沃汽车 CEO Hakan Samuelsson 表示，沃尔沃汽车与吉利汽车的重组合并谈判将可能在明年第一季度恢复。这与李书福透露的信息一致。

整合资源剑指全球化吉利汽车和沃尔沃汽车谋求重组合并，可实现内部资源整合，降低生产研发成本，同时，剑指全球化。资深汽车分析师颜景辉表示，从集团内部而言，整合之后可实现资源共享，有望提升双方的产品研发、生产制造等能力，推出更具有市场竞争力和冲击力的产品。吉利汽车虽然在 2010 年就从福特手中全资收购了沃尔沃汽车，但早期其在使用沃尔沃汽车核心技术上受到较大约束。这十年间，吉利汽车与沃尔沃汽车主要在技术层面，如采用共研的方式来打造平台架构，包括推出领克品牌、打造 CMA 平台，联合戴姆勒共同研发下一代混合动力系统等。白毅阳认为，随着吉利汽车技术积累逐步成熟，双方合并可以更好地融合双方技术实力，并通过共用等方式降低成本。从品牌层面来看，白毅阳指出，合并沃尔沃汽车后，上市公司内将实现各级别品牌的全覆盖，完成品牌向上。

按照吉利汽车此前发布的公告可知，双方整合重组将保留吉利汽车、沃尔沃汽车、领克和极星每个品牌的独特性。吉利汽车品牌主要是跑量产品，领克是布局中高端市场，沃尔沃汽车是豪华品牌，而极星汽车则定位豪华高端电动车，四大品牌形成了较为完善的品牌产品矩阵。

（来源：盖世汽车网）

智己汽车完成注册，核心员工与用户权益占 10% 股权

蓝鲸汽车 12 月 27 日讯，由上汽集团、张江高科、阿里巴巴集团联合打造的智己汽车科技有限公司（简称：智己汽车）日前已经完成注册，该公司采用“ESOP+CSOP”持股平台。

据悉，智己汽车注册资本为 100 亿元，其中，上汽集团出资 54 亿元，持有 54% 的股权；张江高科与阿里巴巴各出资 18 亿元，分别持有 18% 股权。

此外，智己汽车的10%股权将划分为5.1%的ESOP（核心员工持股平台）和4.9%的CSOP（用户权益平台）。在CSOP平台上，用户将不断通过数据驱动产品和品牌的优化和迭代，智己汽车也将应用包括区块链在内的一系列前沿科技，以数字权益的形式确认用户贡献的数据价值。

智己汽车董事会成员中，由上汽集团总裁王晓秋担任董事长，上汽集团副总裁、总工程师祖似杰，上汽集团副总裁、乘用车公司总经理杨晓东，张江高科董事长刘樱，以及阿里达摩院院长张建锋分别担任董事。

（来源：盖世汽车网）

汽车行业 2020 年 11 月份产销综述

11月,扩大内需战略以及各项促进消费政策持续发力,国内统筹推进疫情防控和经济社会发展工作成效明显。全行业生产稳中有升,需求企稳回暖,就业继续改善,物价总体平稳,市场预期向好,国民经济运行延续稳定恢复态势。在此背景下,汽车产销同比继续保持增长,行业形势呈现稳中有进的态势。

从市场情况来看,与同期相比,当月汽车销量继续呈现两位数增长,累计销量降幅已收窄至3%以内。其中,当月乘用车继续保持增长,对汽车市场的增长贡献进一步加大,乘用车中SUV、交叉型乘用车继续快速增长;商用车在货车的拉动下,依然呈现快速增长,销量第8次刷新当月的历史记录,其中重型、轻型货车销量也均创下当月的历史新高。新能源汽车市场表现突出,本月销量呈现大幅度增长,实现本年度第5次刷新当月历史记录,累计销量增速已由负转正。出口市场延续了9月份以来的恢复态势,本月出口创历史新高。

从行业发展态势看,随着国内经济大环境的持续向好,以及促进消费政策的带动,市场需求仍将继续恢复。但也应注意到,当前国际环境仍然复杂严峻,不稳定性不确定性因素较多,全球疫情蔓延在欧美等国家造成二次冲击,进一步迟缓世界经贸复苏进程,间接影响我国经济增长,同时,近期出现的芯片供应紧张问题也将在短期内对汽车生产造成一定影响,行业生产节奏可能会有所放缓。

主要汽车上市公司 2020 年 11 月份销量信息汇总

说明:数据来源为各公司11月份产销快报公告及中国汽车工业协会产销快讯。

1、月度汽车销量情况汇总表(不含50:50股权共同控制子公司)

上市公司名称	销量(辆)				
	本月数量	去年同期	本年累计	去年累计	累计同比增减
重庆长安汽车股份有限公司	138437	116952	1151473	1006732	14.38%
浙江吉利控股集团有限公司	150517	143240	1166015	1231524	-5.32%
长城汽车股份有限公司	145136	115142	960094	951256	0.93%
北汽福田汽车股份有限公司	62195	47061	625440	483378	29.39%
安徽江淮汽车股份有限公司	40419	32707	410232	381063	7.65%
比亚迪股份有限公司	53268	40750	364956	412538	-11.53%
江铃汽车股份有限公司	38446	31276	294836	260291	13.27%
东风汽车股份有限公司	14055	15108	155622	146035	6.56%
海马汽车集团股份有限公司	2579	2364	13205	25611	-48.44%
郑州宇通客车股份有限公司	4567	4580	35049	49624	-29.37%

2、月度汽车销量情况汇总表(含50:50股权共同控制子公司)

上市公司名称	销量(辆)				
	本月数量	去年同期	本年累计	去年累计	累计同比增减
上海汽车集团股份有限公司	643928	581932	4853875	5540270	-12.39%
重庆长安汽车股份有限公司	219526	176349	1803047	1564211	15.27%
广州汽车工业集团有限公司	217654	195411	1834697	1876119	-2.21%

浙江吉利控股集团有限公司	150517	143240	1166015	1231524	-5.32%
长城汽车股份有限公司	145136	115142	960094	951256	0.93%
北汽福田汽车股份有限公司	72495	54951	747528	563468	32.67%
安徽江淮汽车股份有限公司	40419	32707	410232	381063	7.65%
比亚迪股份有限公司	53268	40750	364956	412538	-11.53%
江铃汽车股份有限公司	38446	31276	294836	260291	13.27%
东风汽车股份有限公司	14055	15108	155622	146035	6.56%
海马汽车集团股份有限公司	2579	2364	13205	25611	-48.44%
郑州宇通客车股份有限公司	4567	4580	35049	49624	-29.37%

3、月度汽车产品销量明细分类汇总表

(1) 中重卡(含底盘)

上市公司名称	销量(辆)					
	本月数量	去年同期	本年累计	占本公司总销量比例	去年累计	累计同比增减
北汽福田汽车股份有限公司	15194	11522	182018	29.10%	110405	64.86%
安徽江淮汽车股份有限公司	4964	4389	62116	14.91%	43940	41.37%

(2) 轻卡(含底盘、微卡)

上市公司名称	销量(辆)					
	本月数量	去年同期	本年累计	占本公司总销量比例	去年累计	累计同比增减
北汽福田汽车股份有限公司	42263	31531	398942	63.79%	327876	21.67%
重庆长安汽车股份有限公司	19605	26317	218168	18.95%	238787	-8.63%
安徽江淮汽车股份有限公司	17727	16637	200583	48.13%	177012	13.32%
江铃汽车股份有限公司	21623	17110	174000	59.02%	139941	24.34%
东风汽车股份有限公司	11068	10152	136152	87.49%	112697	20.81%
长城汽车股份有限公司	22610	19062	203366	21.18%	133332	52.53%

(3) 大中客(含底盘)

上市公司名称	销量(辆)					
	本月数量	去年同期	本年累计	占本公司总销量比例	去年累计	累计同比增减
郑州宇通客车股份有限公司	3780	3944	28436	81.13%	41903	-32.14%
北汽福田汽车股份有限公司	272	135	3436	0.55%	4671	-26.44%
安徽江淮汽车股份有限公司	683	298	3079	0.74%	3677	-16.26%
重庆长安汽车股份有限公司	12	16	285	0.02%	867	-67.13%

(4) 轻客

上市公司名称	销量(辆)					
	本月数量	去年同期	本年累计	占本公司总销量比例	去年累计	累计同比增减
江铃汽车股份有限公司	11556	8669	80003	27.13%	71325	12.17%
东风汽车股份有限公司	2532	5107	18754	12.05%	26043	-27.99%
北汽福田汽车股份有限公司	3688	2963	34121	5.46%	28822	18.39%
重庆长安汽车股份有限公司	3392	6332	36953	3.21%	48771	-24.23%
安徽江淮汽车股份有限公司	568	497	5176	1.26%	6727	-23.06%
郑州宇通客车股份有限公司	787	636	6613	18.87%	7721	-14.35%

(5) 基本型乘用车(轿车)

上市公司名称	销量(辆)					
	本月数量	去年同期	本年累计	占本公司总销量比例	去年累计	累计同比增减

比亚迪股份有限公司	22726	12238	133279	36.52%	118657	12.32%
重庆长安汽车股份有限公司	27511	14984	209984	18.24%	148361	41.54%
海马汽车集团股份有限公司	207	0	260	1.97%	2036	-87.23%
安徽江淮汽车股份有限公司	2830	2104	32687	7.97%	31013	5.40%
长城汽车股份有限公司	11592	2252	43516	4.53%	36212	20.17%
东风汽车股份有限公司	455	(151)	716	0.46%	7295	-90.19%

(6) 多功能乘用车 (MPV)

上市公司名称	销 量 (辆)					
	本月数量	去年同期	本年累计	占本公司总销量比例	去年累计	累计同比增减
重庆长安汽车股份有限公司	2948	2779	26094	2.27%	52643	-50.43%
安徽江淮汽车股份有限公司	3043	3581	30386	7.29%	35878	-15.31%
北汽福田汽车股份有限公司	570	794	5336	0.85%	8886	-39.95%
海马汽车集团股份有限公司	173	0	319	2.42%	791	-59.67%
比亚迪股份有限公司	3552	2918	22719	6.23%	228168	-8.42%

(7) 运动型多用途乘用车 (SUV)

上市公司名称	销 量 (辆)					
	本月数量	去年同期	本年累计	占本公司总销量比例	去年累计	累计同比增减
长城汽车股份有限公司	110934	93828	713212	74.29%	781712	-0.09%
重庆长安汽车股份有限公司	83107	65268	649093	56.37%	507396	27.93%
比亚迪股份有限公司	26990	25594	208958	57.26%	228168	-8.42%
安徽江淮汽车股份有限公司	10604	5201	76205	18.58%	82816	-7.98%
海马汽车集团股份有限公司	2199	2364	12626	95.62%	22783	-44.58%
江铃汽车股份有限公司	5267	5497	40833	13.85%	49025	-16.71%
北汽福田汽车股份有限公司	104	29	488	0.08%	410	19.02%

(8) 交叉型乘用车

上市公司名称	销 量 (辆)					
	本月数量	去年同期	本年累计	占本公司总销量比例	去年累计	累计同比增减
重庆长安汽车股份有限公司	1862	1256	10896	0.95%	9907	9.98%
北汽福田汽车股份有限公司	104	87	1099	0.18%	2308	-52.38%

(9) 发动机

上市公司名称	销 量 (台)				
	本月数量	去年同期	本年累计	去年累计	累计同比增减
北汽福田汽车股份有限公司	33874	28854	335074	283066	18.37%
安徽江淮汽车股份有限公司	19840	163010	164715	140179	17.50%
哈尔滨东安动力股份有限公司	42369	38317	345012	218389	57.98%
海马汽车集团股份有限公司	454	1348	3648	9297	-60.76%

1、公司对外担保未按规定履行董事会、股东大会决策程序，也未及时披露

经查明，2018年9月29日至2019年10月22日期间，长春经开（集团）股份有限公司（以下简称*ST经开或公司）以质押子公司持有的定期存款的方式，分8笔为控股股东万丰锦源控股集团有限公司（以下简称万丰锦源）提供借款担保，担保本金合计15.48亿元，担保期限自借款之日起一年或与主债务偿还之日孰晚日。截止2018年12月31日，公司作出质押担保的定期存款为6亿元，占公司2017年净资产的24.67%。截止2019年12月31日，公司作出质押担保的定期存款为9.95亿元，占公司2018年净资产的39.39%。前述关联担保事项，公司均未按规定履行董事会、股东大会决策程序，也未及时披露，迟至2020年4月30日、5月8日在2019年年报及对本所监管工作函的回复公告中才予以披露。2020年5月27日，公司披露称，为控股股东借款提供的担保已全部解除。公司公告称，上述对外担保因公司财务负责人廖永华对法规的全面性了解不足，未及时上报董事会履行相关审批程序，公司审计部门未在日常内控检查中及时发现，造成了违规担保事项的发生。

因上述违规担保，年审会计师事务所对公司2019年度内部控制出具了否定意见的审计报告。同时，截至审计报告日，因未能获取充分、适当的审计证据以判断公司被质押的定期存款的可回收性以及是否存在预期信用损失，也无法确定是否存在其他未披露的对外担保或负债，年审会计师事务所对公司2019年度财务报告出具了无法表示意见的审计报告。公司亦因该无法表示意见的审计报告导致被实施“退市风险警示”。

2、公司董监高对外发表不谨慎言论

2020年9月14日有媒体报道称，长春高新（000661）第二大股东、主要子公司金赛药业副董事长兼总经理金磊，在金赛药业机构调研会议上提出了“其他城市营销模式内部还是有问题，3季度不好也有内部松懈的原因，7月同比下滑”“金赛药业明年的业绩展望从增长35%下调至25%”等有关金赛药业业绩以及“由于需要交税10亿元，年底还会做减持”等有关减持长春高新股票的言论。同日上午，长春高新股价跌停。经深圳证券交易所公司管理部督促，长春高新于9月15日早间披露了《2020年前三季度业绩预告》，公告显示公司业绩同比上升，并在其中对金磊减持相关情况予以说明。

同日，深交所对长春高新发出关注函，主要涉及以下三个问题：第一，结合金赛药业营业收入、净利润占长春高新营业收入、净利润比重的历史情况，说明市场能否通过获知金赛药业业绩而直接推断长春高新相应期间业绩；第二，说明金磊是否存在减持计划，减持相关言论是否属实；第三，说明长春高新是否存在违反公平信息披露原则的情形等问题。

9月18日，长春高新对关注函进行了回复：第一，2020年7-9月份，金赛药业在合并报表归属于上市公司净利润占比约为87.56%、营业收入占比约71.14%，但由于长春高新另一控股制药企业及长春高新旗下高新地产具有季节性销售结算特点，对长春高新业绩会有较大变动因素，因此通过金赛药业的单一盈利预测情况，市场不会直接推断出长春高新对应期间的相关业绩；第二，截至2020年9月14日相关媒体报道发布之日，金磊并未向长春高新提交所持股份减持意向通知相关文件；第三，金磊在其交流过程中谈及金赛药业相关经营情况的说法欠妥，对金赛药业基本情况进行了保守预估，相关言论使外界产生了误读，并由此对公司及股东带来了不良影响。12月31日，深交所对金磊给予通报批评。