

MFC 行业观察

文 | 刘明星、王蕾

中国制造业 PMI 录得 50.8 重回扩张区间

4月1日公布的3月财新中国制造业采购经理人指数录得50.8，较2月回升0.9个百分点，四个月来首次处于扩张区间，升至2018年7月的水平。

这一走势与国家统计局制造业PMI一致，国家统计局公布的3月制造业PMI录得50.5，上升1.3个百分点，2018年11月以来首次处于扩张区间。

3月中国制造业产出连续两个月扩张，但增速仍属小幅。厂商反映，产出增长主要来自于新订单总量回升。新订单总量连续两个月回升，增速虽然偏低，但有转强迹象；新出口订单指数也扭转了2月的收缩状态，出现小幅回升。2019年一季度，新出口订单总量大致平稳，已摆脱2018年以下降为主的态势。

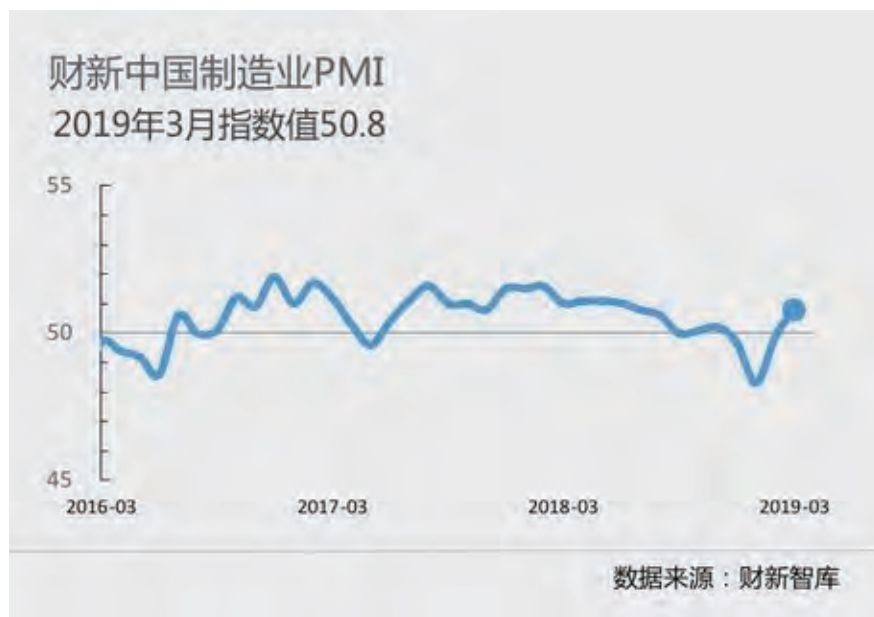
受部分厂商提高产量、开发新业务需增加人手影响，3月制造业用工逾五年来首次出现扩张。用工增长的原因还包括制造业产能持续紧张，积压工作量

不断温和上升。

连降三个月后，3月投入成本出现小幅回升。受访厂商表示，成本回升主要与原料涨价有关，尤其是钢材、有色金属和包装材料。投入成本轻微上扬下，厂商普遍继续小幅上调产品售价，将增

加的投入成本转移给客户。部分厂商反映，客户需求转强，因此可以上调产品价格。

随着需求回升，采购收缩趋势有所放缓。3月厂商虽然继续减少采购，但降幅放缓至近三个月以来最低。同时，



新能源乘用车补贴金额对比

| 纯电动乘用车 | | | | | |
|---------------|----------|----------|----------|--------|-----------|
| 2018 | | 2019 过渡期 | | 2019 | |
| 续航里程: KM | 补贴金额: 万元 | 补贴金额: 万元 | 补贴金额: 万元 | 较过渡期降幅 | 较 2018 降幅 |
| 150 ≤ R < 200 | 1.5 | 0.15 | 0 | | |
| 200 ≤ R < 250 | 2.4 | 0.24 | 0 | | |
| 250 ≤ R < 300 | 3.4 | 2.04 | 1.8 | -11.8% | -47% |
| 300 ≤ R < 350 | 4.5 | 2.7 | 1.8 | -33.3% | -60% |
| R ≥ 400 | 5 | 3 | 2.5 | -16.7% | -50% |
| 插混乘用车 | | | | | |
| 续航里程: KM | 补贴金额: 万元 | 补贴金额: 万元 | 补贴金额: 万元 | 较过渡期降幅 | 较 2018 降幅 |
| R ≥ 50 | 2.2 | 1.32 | 1 | -24% | -55% |

厂商动用库存交货，导致成品库存继续下降，但降幅明显收窄，采购库存则出现四个月以来首次扩张。部分受访厂商表示，客户需求有转强迹象，所以增加库存。

3月厂商乐观度回升至十个月以来最高。业界的乐观预期普遍与市况预期改善、新产品发布、产能扩张等因素有关。许多厂商预期整体市况会进一步好转，不过，目前业界信心度仍低于长期均值。

财新智库莫尼塔研究董事长、首席经济学家钟正生表示，受益于融资环境的放松、民企纾困政策的发力以及中美贸易谈判进展积极，3月制造业景气度得到修复，且就业情况也得到了大幅改善。

补贴政策靴子落地，看好 2019 年新能源车销量增长

3月26日，四部委出台 2019 年

新能源汽车补贴政策，在 2018 年基础上平均退坡 50%，整体符合预期。对标海外来看，美国补贴政策规定每个新能源汽车品牌拥有 20 万辆的补贴额度，销量达到 20 万辆后，补贴先后退坡 50%、75% 至完全取消。从特斯拉和通用来看，其将分别在 2019 年 1 月和 2019 年 4 月退坡 50%，在 7 月和 10 月退坡 75%，至 2020 年 1 月和 4 月取消补贴。

2019 年补贴政策自 3 月 26 日起实施，至 6 月 25 日有 3 个月的过渡期，符合 2019 年技术指标要求的车辆可享受 2018 年的 0.6 倍补贴，且可享受地补。受上半年抢装影响，预计全年销量有望超 170 万辆，持续高增长。

新能源乘用车：兼顾技术进步与安全，磷酸铁锂需求有望提升

乘用车续航里程门槛由 150 公里提升至 250 公里，能量密度门槛由

新能源乘用车补贴能量密度对比

| 纯电动乘用车 | | | |
|---------------|------|---------------|------|
| 2018 | | 2019 | |
| 能量密度: Wh/kg | 补贴倍数 | 能量密度: Wh/kg | 补贴倍数 |
| 105 (含) ~ 120 | 0.6 | | |
| 120 (含) ~ 140 | 1 | 125 (含) ~ 140 | 0.8 |
| 140 (含) ~ 160 | 1.1 | 140 (含) ~ 160 | 0.9 |
| 160Wh/kg 及以上 | 1.2 | 160Wh/kg 及以上 | 1 |

105Wh/kg 提升至 125Wh/kg，两指标上限维持不变。

新能源客车：政策利好公交车销售，指标要求变动符合预期

客车退坡幅度在 50% 以上，插混客车补贴下降幅度大。从补贴标准来看，非快充纯电、快充纯电和插混客车 2019 年补贴金额分别下调 58%、57% 和 60% 至 500、900 和 600 元 / KWh。从补贴上限来看，三类车型的单车补贴上限降幅均在 50-55% 左右。但过渡期后新能源公交车仍可享受地方补贴，具体补贴政策另行公布。

技术指标变动符合预期，非快充纯电客车能量密度要求提升至 135Wh/kg。快充类纯电客车和插混客车技术指标要求没有变化，补贴倍数有所变化。非快充类纯电客车的能量密度门槛提升至 135Wh/kg，但仍在磷酸铁锂电池的能量密度范围内，预计未来仍将磷酸铁锂电池为主。

2019 年 3 月内燃机行业市场综述

3 月，内燃机销量 439.73 万台，环比增长 67.46%，同比增长 -11.59%；功率完成 23892.96 万千瓦，环比增长 74.41%，同比增长 -1.77%。

与 2018 年同期比，商用车用、工程机械用同比增长，增长幅度为 7.65%、7.31%，其他各分类用途同比下降，其中船机用降幅最小为 -0.32%，其次乘用车用为 -7.39%，摩托车用、农业机械用、通机用、园林机械用降幅在 -14% ~ -24%，发电机组用的降幅为 -45.76%。3 月，乘用车用销售



182.19 万台，商用车用 35.65 万台，工程机械用 9.89 万台，农业机械用 34.96 万台，船用 0.28 万台，发电机组用 8.63 万台，园林机械用 20.64 万台，摩托车用 144.11 万台，通机用 3.38 万台。

配套于农业机械的单缸柴油机，3 月销量环比大幅增长、同比小幅增长。3 月，单缸柴油机销售 10.45 万台，环比增长 94.36%，同比增长 8.74%。累计销量 24.80 万台，同比增长 -6.32%。

多缸柴油机数据好于行业平均水平。3 月，多缸柴油机企业共销售 52.68 万台，环比增长 83.72%，同比增长 9.33%，累计销量 121.53 万台，同比增长 0.68%。

受乘用车市场销售持续走软影响，多缸汽油机 3 月销量同比继续下降。3 月销售 183.91 万台，环比增长 74.81%，同比增长 -7.38%，累计销量 465.29 万台，同比增长 -15.71%。在 54 家多缸汽油机企业中上通五菱、一汽大众、吉利控股等十家销量

排在前列，其总体销量占行业销量的 58.81%。累计销量前十的企业中，吉利、东风本田、华晨宝马同比销量为正增长，其余均呈现不同程度降幅，降幅较上月均有所收窄。乘用车用多缸汽油机占比为 98.37%，3 月销售 180.65 万台，环比增长 74.54%，同比增长 -7.41%，累计销量 457.69 万台，同比增长 -15.93%。

家电以旧换新拟重启最高补贴 13%

国家发改委近日下发关于征求对《推动汽车、家电、消费电子产品更新消费及促进循环经济发展实施方案(2019 ~ 2020 年)(征求意见稿)》意见的函。其中，拟开展家电“以旧换新”活动，同时对于低保户、深度贫困地区群众，可以不交旧产品，享受“以旧换新”补贴政策。

根据具体方案，鼓励消费者提前更新淘汰能耗高、安全性差的电冰箱(含冰柜)、洗衣机、空调、电视机、燃气

热水器、电热水器、抽油烟机家电产品。中央财政对购买国家能效2级以上、且获得3C认证的新型绿色、智能化家电产品给予不高于产品价格13%的补贴，单台上限800元。另外，为鼓励农村居民参与“以旧换新”活动，特别是对低保户、深度贫困地区群众，可以不交旧产品，享受“以旧换新”补贴政策，鼓励生产企业在国家补贴的基础上对消费者进一步让利，有条件的地方可对将旧家电赠与贫困地区的消费者给予适当奖励。

汽车工业产销降幅较前两月明显 缩短汽车市场呈现回暖迹象

2019年3月，汽车产销环比呈较快增长，同比小幅下降。1~3月，汽车产销依然呈一定下降，降幅比1~2

月有所收窄。

乘用车产销情况：3月，在乘用车主要品种中，与2月相比，四大类品种产销均呈较快增长，交叉型乘用车增速更为明显；与2018年同期相比，交叉型乘用车产销呈快速增长，其他品种均呈下降。3月，基本型乘用车（轿车）产销98.62万辆和94.93万辆，环比增长81.34%和63.81%，同比下降0.83%和7.52%；运动型多用途乘用车（SUV）产销90.60万辆和86.78万辆，环比增长85.17%和63.68%，同比下降9.25%和5.80%；多功能乘用车（MPV）产销15.40万辆和15.16万辆，环比增长82.47%和71.44%，同比下降9.10%和14.06%；交叉型乘用车产销4.35万辆和5.07万辆，环比增长91.58%和137.27%，同比增长

18.13%和14.07%。

商用车产销情况：3月，在商用车主要品种中，与2月相比，货车和客车产销均呈显著增长；与2018年同期相比，客车产量微降，销量略增，货车产销均呈增长。3月，货车产销42.81万辆和45.77万辆，环比增长68.69%和88.61%，同比增长9.77%和2.54%。

其中：重型货车产销13.46万辆和14.88万辆，环比增长83.13%和90.67%，同比增长5.94%和7.06%；中型货车产销1.80万辆和1.72万辆，环比增长97.31%和82.04%，同比下降20.38%和19.83%；轻型货车产销22.38万辆和22.14万辆，环比增长73.72%和87.03%，同比增长19.73%和2.61%；微型货车产销5.16万辆和7.03万辆，环比增长22.05%和91.01%，产量同比下降3.22%，销量增长0.17%。

客车产销4.02万辆和4.29万辆，环比增长1.5倍和1.2倍，产量同比下降1.37%，销量增长0.55%。其中：大型客车产销均为0.56万辆，环比增长3.0倍和1.9倍，产量同比下降0.96%，销量增长1.16%；中型客车产销0.50万辆和0.51万辆，环比增长2.7倍和2.1倍，同比下降6.58%和1.71%；轻型客车产销2.96万辆和3.22万辆，环比增长1.3倍和1.0倍，产量同比下降0.52%，销量增长0.81%。

新能源汽车产销情况：3月，新能源汽车产销分别完成12.81万辆和12.56万辆，比2018年同期分别增长88.64%和85.36%。其中纯电动汽车产销分别完成10.03万辆和9.57万



国家电网 2018 年经营目标完成情况

| 分项指标 | 2018 承诺 | 2018 承诺 | 2019 承诺 |
|--------------------|---------|---------|---------|
| 固定资产透支 (亿元) | 5228 | 5130 | 5243 |
| 电网投资 (亿元) | 4989 | 4889 | 5126 |
| 开工输电线路长度 (万千米) | 6.1 | 4.83 | 5.3 |
| 开工变电 (换流) 容量 (亿千瓦) | 3.8 | 2.85 | 3.6 |
| 投产输电线路长度 (万千米) | 5.2 | 5.15 | 5 |
| 投产变电 (换流) 容量 (亿千瓦) | 3 | 3.07 | 3 |
| 售电量 (亿千瓦时) | 40700 | 42400 | 45000 |
| 营业收入 (万亿元) | 2.46 | 2.56 | 2.65 |

数据来源:《国家电网 2017 年社会责任报告》、《国家电网 2018 年社会责任报告》、广发证券发展研究中心

辆,比 2018 年同期分别增长 96.17% 和 83.38%;插电式混合动力汽车产销分别完成 2.77 万辆和 2.99 万辆,比 2018 年同期分别增长 65.53% 和 91.46%。

汽车生产企业销售情况:3 月,汽车销量排名前十位的企业依次是:上汽、东风、一汽、北汽、长安、广汽、吉利、长城、华晨和奇瑞。与 2 月相比,上述十家企业销量均呈快速增长,北汽增速更为显著;与 2018 年同期相比,上汽、东风、一汽、长安和广汽销量有所下降,其他五家企业均呈增长,北汽和长城增速更快。3 月,上述十家企业共销售 224.40 万辆,占汽车销售总量的 89.05%。

营收增长,利润下滑,电网投资小幅增长

根据《国家电网 2018 社会责任报告》,国家电网 2018 年售电 42361

亿千瓦时,同比增长 9.33%;营收 25627 亿元,同比增长 8.68%;实现利润 780.1 亿元,同比下降 14.29%。2018 年全年电网投资 4889.4 亿元,同比增加 0.74%,近三年电网投资趋于平稳。完成农网投资 1495 亿元,同比增加 1.42%,规划未来三年农网投资 3300 亿元。

推进特高压建设,提升资源配置能力

2018 年 9 月,国家能源局下发《关于加快推进一批输变电重点工程规划建设工作的通知》,特高压建设迎来新的高峰期。截止 2018 年年底,国家电网累计建成“八交十直”特高压工程,跨省跨区输电能力 2.1 亿千瓦,累计输送电量 1.24 万亿千瓦时。国家电网直流特高压共建成投运 10 条(不包括张北柔性直流示范项目),核准在建工程 2 条。交流特高压建成投运 8 条,核准在建工程 4 条。

积极消纳清洁能源,电能替代纵深发展

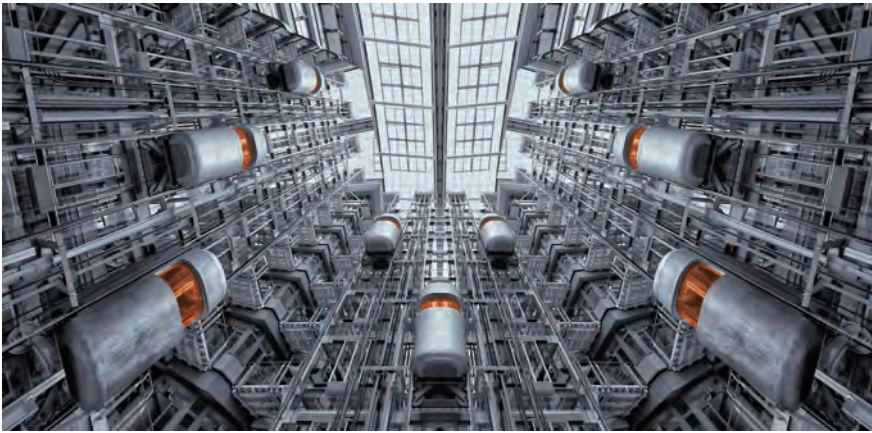
2018 年国网范围内清洁能源并网容量 5.68 亿千瓦,同比增长 13.08%。其中光伏 1.53 亿千瓦,同比增长 32.83%,风电 1.46 亿千瓦,同比增长 13.36%。上网电量方面,清洁能源总上网电量 14179 亿千瓦时,同比增长 12.30%,以光伏发电和风电为主的新能源机组上网 4869 亿千瓦时,同比增长 28.13%。2018 年全年电能替代电量 1353 亿千瓦时,同比增长 17.7%,占公司总售电量的 3.19%。2018 年新建充电桩 3.2 万个,同比增长 128.57%。

2020 年风电装机有望突破 35GW,风电新周期爆发

目前,国内已有 5 个地区调峰市场正式运行,另有 9 个区域也启动了相关改革运作。调峰市场将会进一步提高电网调节能力,为新能源,特别是风电装机打开更大空间,风电是调峰市场最大受益者。

东北调峰市场在 2017 ~ 2018 年两年时间为风电提供了 17900GWh 调峰电量,每年贡献了 291 小时的发电小时数,相当于降低了近 10 个百分点的弃电率。2018 年 4 月,甘肃省正式启动了调峰市场,累计贡献调峰电量 4.03 亿千瓦时,弃电量下降至 54 亿千瓦时。2019 年,甘肃有望复制东北路径,调峰市场规模将会进一步提高,弃电率下降至 10% 以内。

“三北”外送通道助力,装机空间重新打开。2017 ~ 2018 年,酒泉 -



湖南（8GW）、准东-皖南（12GW）特高压工程陆续投运。2020年，青海-河南特高压也将投运，西北至华中电网输送通道总规模将达到28GW，外送能力进一步大幅提高。2018年，甘肃外送电量同比增长60%，外送电量达到324亿千瓦时，占整体风电弃电量的6倍。外送通道与甘肃调峰市场的配合，将带动起新能源输出量的大幅增加。

西北地区外送电量未来两年也将持续提升。2018年7月，锡盟-泰州特高压直流工程投运，将会有力促进蒙东电网新能源外送，同期乌兰察布6GW风电基地获得核准，华北区域风电装机空间也获提高。

电力需求倒逼新能源装机，多家电力公司大幅上调风电投资计划。根据目前电网结构分析，2019~2020年每年新增装机将在130~160GW，而火电、水电、核电没有大批量新增装机，因此需要风电、光伏的装机支撑。而中东部地区的电力缺口也将进一步带动西北、东北地区外送通道的利用率提高。与此

同时，华中地区风电装机量连续三年保持40%以上增长，也反映出了电力供应紧张问题。

同时，华电国际、龙源电力、华润电力等公司均大幅上调了2019年、2020年风电投资计划，其中华电国际风电投资计划240亿元，同比增长240%；华润电力2019、2020年目标1.7、2.3GW，同比分别增长40%、35%。

在西北、东北、华北、华中地区新增装机预期全面提高的基础上，加之海上风电的爆发，预计2020年风电装机量将达到35GW以上。主机厂出货量、零部件企业目前订单饱满，已有接近2015年的趋势。

利好政策不断 工程机械产业发展势头强劲

2019年一季度，工程机械行业超预期增长。来自中国工程机械工业协会的数据显示，2月挖掘机合计销售18745台，同比增长69%，环比增长

59.4%，这也是自2018年6月以来的最高单月销量。

工程机械销量是经济的先行指标之一，2019年，挖掘机市场有望延续2018年强势复苏的态势。随着工地的开工，工程机械销量情况好于预期。预计一季度整体行业增速有望在15%上下，国产龙头企业增速更高。

自2016年以来，我国工程机械行业踏上了复苏之路，2018年数据显示，挖掘机销量已超过20万台，创出历史新高。2019年新春伊始，行业复苏步伐呈现加速迹象。据统计，2019年1~2月挖掘机累计销售量为3.05万台，同比增长40%。国内市场销量27400台，同比涨幅42.2%。出口销量3073台，同比涨幅21.8%。

挖掘机是工程机械行业的一个风向标。目前挖掘机销售回暖，不仅意味着起重机、混凝土搅拌机、路面机械等其他品类工程机械产品在未来将随之陆续回暖，更释放出实体经济需求稳中向好的积极信号。

2019年，我国预期完成铁路投资8000亿元、公路水运投资1.8万亿元，再开工一批重大水利工程，加快川藏铁路规划建设，加大城际交通、物流、市政、灾害防治、民用和通用航空等基础设施投资力度。

中国工程机械工业协会有关人士表示，今年以来工程机械产品的持续稳定发展，主要得益于五方面因素：国家层面可持续的、稳定的投资战略；行业转型升级取得一定成果；产品更新换代周期的驱动；国家环保政策的驱动；“一带一路”拉动出口，大企业海外施工项

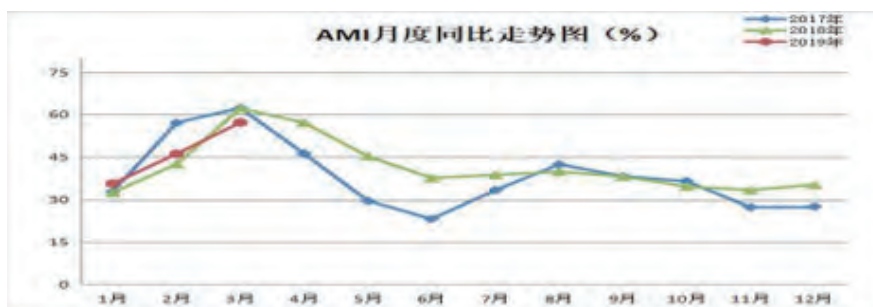
目带动产品走出去。

工程机械行业有着明显的周期性，工程机械平均寿命约为8年，上一轮的高峰期在2008年至2011年。当时销售出去的工程机械目前处于更换期，但更新换代周期总有结束的时候。因此，对工程机械市场增长的前景还应怀有一份谨慎态度。

电梯行业受基建 改造翻新 家用 低楼改造政策放松刺激保持微增

2018年，全球保有量约1625万台电梯，中国保有量628万，欧洲保有量604万台，中国2018年生产了85万台，同比微增5%，依然是绝对的第一大市场；2018年，北美安装3万台，加拿大4500台；南美人口4亿，总保有量75.9万，年新装机量2.06万台，其中巴西保有量40万台，新增1.1万台；阿根廷保有量25万台，新增3500台；同期整个欧洲市场不过新增10万台；澳大利亚总保有量20万，2019年预计新增1.3万台；印度保有量大约52.2万，2019年预计新增5.6万台；日本保有量大约95万台，2019年预计新增2.3万台，韩国保留量66万，2019年新增预计3.8万台；马来西亚和费率并的保有量都是6.8万台，2019年预计新增5000台；中国台湾保有量18.5万台，新增预计1万台；亚太地区预计新增量为20%。

作为安全运输设备，安全可靠是首要因素，用户对国产高端电梯信心不足，高端电梯被外资企业全面垄断的局面依然没有明显改变。基建、改造翻新、低楼改造政策放松、以及原七层及以上或



超过16米设置电梯的政策，调整为四层及以上或超过9米应设置电梯，成为支持增长重要因素，为之配套的钣金企业尚不用过度担忧。

3月份农机AMI指数为57.2%，比上月提升10.9个百分点，比上年同期下降5.0个百分点

中国农业机械流通协会发布的2019年3月份中国农机市场景气指数(AMI)为57.2%，环比提升10.9个百分点，同比下降5.0个百分点。从环比看，6个一级指数全部呈现上升趋势，其中效益指数增幅最高，为28.4个百分点。从同比看，6个一级指数中除效益指数和人气指数略有上升，其余则呈下降趋势，其中库存指数降幅最高，为10.3个百分点。目前，6个一级指数全部进入景气区间。

3月份6个一级指数环比全部呈现上升趋势，均挺进景气区间，6个二级指数、9个三级指数环比也全部出现不同程度的增长。这种变化一方面意味着3月份农机市场已进入今年上半年的旺季，另一方面主要源于2月份农机市

场景气度处于“谷底”。但依然难掩旺季的不足成色。首先，从同比看，6个一级指数中，销售能力、农机补贴、库存、经理人信心指数均呈现不同程度的滑坡，尤其是经理人信心和库存指数的下滑，说明市场仍十分艰难，市场调查也吻合了这种现象，许多生产企调低产量，流通企业控制库存，都是基于对今年市场形势严峻的判断。其次，从6个二级指数、9个三级指数的同比变化看，除大型拖拉机指数略有上升外，其余全部呈现下降，表明今年3月份多数农机市场不如去年同期。最后，3月份AMI虽然进入旺季，但景气度却创下五年来的新低。MFC