

# MFC 行业观察

文 | MFC

## 2月财新中国制造业PMI降至50.9 企业预期大幅改善

3月1日公布的2021年2月财新中国制造业PMI（采购经理指数）录得50.9，虽然连续第十个月位于扩张区间，但已连降三个月，降至2020年6月以来的最低值，显示制造业复苏边际效应进一步减弱。

这一走势与统计局制造业PMI一致，国家统计局公布的2021年2月制造业PMI录得50.6，低于上月0.7个百分点，同样连续三个月放缓。

制造业供给、需求继续维持扩张态势，但扩张速度放缓。2月生产指数和新订单指数分别录得过去十个月和九个月的最低值。外需继续拖累总需求，新出口订单指数连续第二个月大幅低于荣枯线。调查中，受访企业强调了冬季海内外疫情对市场景气度的负面影响。

受供求增速放缓影响，就业市场继续承压，2月就业指数连续第三个月位于收缩区间，且降幅有所扩大。市场恢

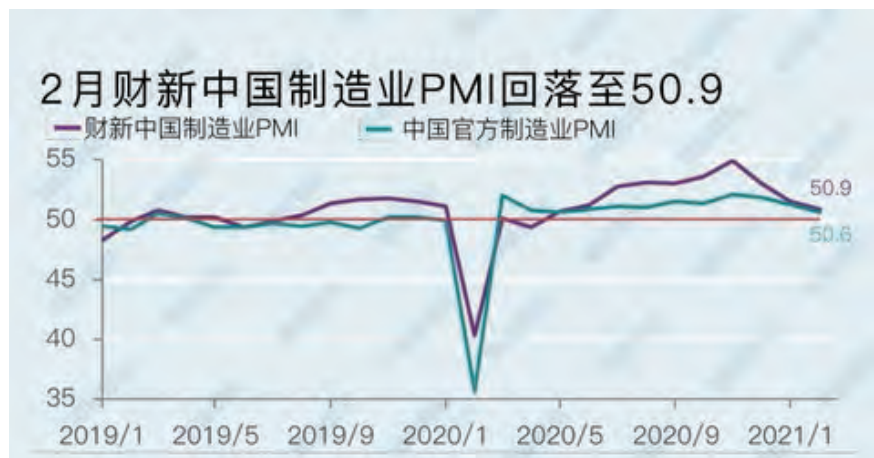
复节奏放缓后，企业并不急于补充员工离职后的空缺。尽管如此，当月积压工作数量仍出现九个月来首次下降，显示市场需求疲弱。

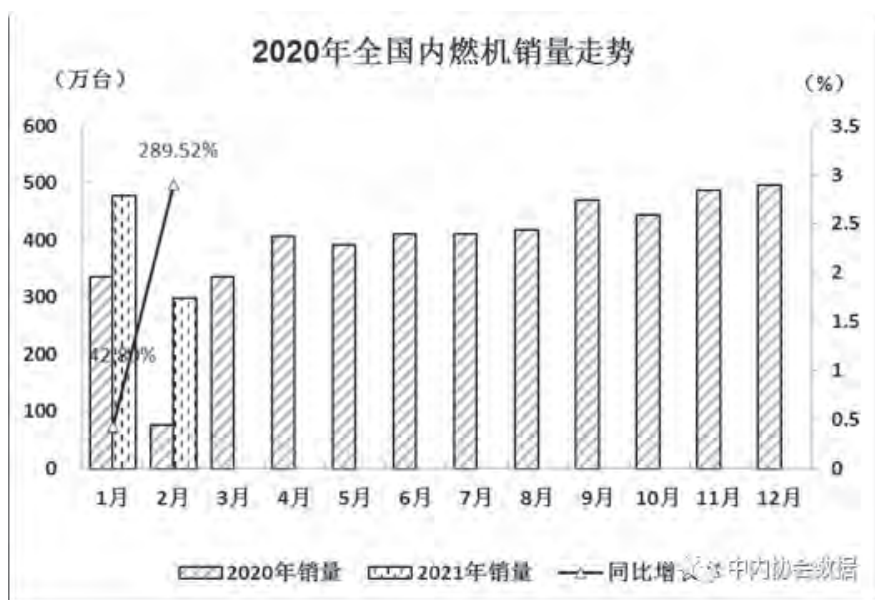
价格指数继续高企，通胀压力持续增加。2月制造业企业购进价格指数大幅高于荣枯线，但涨幅略有放缓。受访企业表示，原材料价格尤其是工业金属价格继续快速上涨，运输价格也有所上

升。成本端价格上涨亦部分传导至需求侧，2月制造业企业出厂价格继续上涨，但涨幅放缓。

尽管供需扩张力度放缓，但制造业企业经营者对国内外疫情形势好转信心充足，2月生产经营预期指数跳涨至2014年9月以来第二高点。

财新智库高级经济学家王喆表示，2月制造业复苏动能进一步减弱，供求





增速放缓，就业压力增加，通胀压力持续增加，尽管如此，企业对未来预期更加乐观，市场信心主要来自过去一年多疫情防控经验的积累，尤其是不利的秋冬时节即将结束的因素。目前看来，既要精心呵护后疫情时代经济复苏的态势，又要给予通胀足够的重视，是政策面临的主要挑战。

### 2021年2月内燃机行业销量综述

2021年2月，由于春节有效工作日减少内燃机销量环比下降；同比方面，由于商用车、工程机械、农业机械等终端市场继续保持了较高的增长速度和同期基数过低，同比继续呈现高速增长。从1~2月销量增长情况看，内燃机行业生产销售已完全恢复到正常水平。按

可比口径，2月销量297.51万台，环比增长-37.77%，同比增长2.9倍；1~2月累计销量775.90万台，同比增长88.45%，较1月涨幅增加45.65

个百分点。

2月，柴油内燃机销售49.49万台（其中乘用车用1.44万台，商用车用26.57万台，工程机械用6.91万台，农机用12.22万台，船用0.26万台，发电用1.50万台，通用0.60万台），汽油内燃机销量247.90万台。1~2月柴油机销量119.04万台（其中乘用车用3.55万台，商用车用62.24万台，工程机械用16.97万台，农机用30.99万台，船用0.62万台，发电用3.53万台，通用1.14万台），汽油内燃机销量656.62万台。

分市场用途情况：

2月，在分用途市场可比口径中，各分类用途环比均有不同程度下降。具体为：乘用车用增长-38.48%，商用车用增长-29.09%，工程机械用增长-31.28%，农业机械用增长-35.60%，船用增长-27.23%，发电机组用增长-26.06%，园林机械用增长-24.91%，摩托车用增



长 -43.25%，通机用增长 -46.02%。

与 2020 年同期比，各分类用途均有较高幅度增长。具体为：乘用车用增长 534.37%，商用车用增长 152.33%，工程机械用增长 169.57%，农业机械用增长 401.19%，船用增长 114.67%，发电机组用增长 131.42%，园林机械用增长 170.63%，摩托车用增长 236.29%，通机用增长 47.35%。

与 2020 年累计比，各分类用途均有较高幅度增长。具体为：乘用车用增长 81.87%，商用车用增长 83.33%，工程机械用增长 101.62%，农业机械用增长 158.98%，船用增长 121.89%，发电机组用增长 61.10%，园林机械用增长 85.02%，摩托车用增长 80.85%，通机用增长 37.82%。

2 月，乘用车用销售 105.88 万台，

商用车用 30.77 万台，工程机械用 7.42 万台，农业机械用 37.85 万台，船用 0.26 万台，发电机组用 7.73 万台，园林机械用 17.51 万台，摩托车用 88.86 万台，通机用 1.23 万台。

1 ~ 2 月，乘用车用累计销售 278.00 万台，商用车用 74.17 万台，工程机械用 18.22 万台，农业机械用 96.62 万台，船用 0.62 万台，发电机组用 18.19 万台，园林机械用 40.82 万台，摩托车用 245.77 万台，通机用 3.50 万台。

### 2021 年 2 月汽车工业经济运行情况简析

据中国汽车工业协会统计分析，2021 年 2 月，汽车产销环比有所下降，同比受同期低基数影响，呈迅猛增长。2021 年 2 月汽车工业运行情况：

#### 汽车产销同比增速超高

2 月，汽车产销分别完成 150.3 万辆和 145.5 万辆，环比分别下降 37.1% 和 41.9%，同比分别增长 4.2 倍和 3.6 倍。本月产销同比呈现大幅增长的原因有两点，一是 2020 年 2 月受疫情影响导致产销基数水平较低，二是当前市场需求仍在恢复。

1 ~ 2 月，汽车产销分别完成 389.0 万辆和 395.8 万辆，同比分别增长 88.9% 和 76.2%。与 2019 年数据相比，汽车产销略有增长，同比增长 2.9% 和 2.7%；与 2018 年数据相比，汽车产销同比下降 11.5% 和 12.6%。

#### 受基数较低影响乘用车产销同比大幅增长

2 月，乘用车产销分别完成 116.2 万辆和 115.6 万辆，环比分别下降 39.1% 和 43.5%，同比分别增长 4.8





倍和 4.1 倍。

1 ~ 2 月，乘用车产销分别完成 307.2 万辆和 320.1 万辆，同比分别增长 87.0% 和 74.0%。但与 2019 年数据相比，乘用车产销呈现下降，同比分别下降 2.2% 和 1.4%，表现相对弱于商用车，说明汽车消费仍在持续恢复中。

从细分车型累计数据看，SUV 产销大于轿车，且四类车型受同期基数较低的影响，均呈现出大幅增长。

2 月，国内生产的豪华车销量完成 18.8 万辆，同比增长 4.4 倍。1 ~ 2 月，国内生产的豪华车销量完成 51.7 万辆，

同比增长 1.1 倍。

#### 商用车同比增速低于乘用车

2 月，商用车产销分别完成 34.0 万辆和 29.9 万辆，环比分别下降 28.8% 和 34.8%，同比分别增长 2.8 倍和 2.5 倍，低于乘用车增速。值得一提的是，本月重型货车产销分别完成 14.4 万辆和 11.8 万辆，继续刷新当月产销历史记录，且数量超过轻型货车。

1 ~ 2 月，商用车产销分别完成 81.8 万辆和 75.7 万辆，同比分别增长 96.3% 和 86.2%，与 2019 年数据相比，商用车产销同比增长 27.9% 和

24.5%。分车型产销情况看，受基数较低因素的支撑，货车、客车产销同比均呈现较大幅度增长。

#### 新能源汽车继续刷新当月历史产销记录

2 月，新能源汽车产销分别完成 12.4 万辆和 11 万辆，同比分别增长 7.2 倍和 5.8 倍，本月新能源汽车已连续 8 个月刷新当月产销历史记录。其中纯电动汽车产销分别完成 10.7 万辆和 9.2 万辆，同比分别增长 7.2 倍和 5.8 倍；插电式混合动力汽车产销分别完成 1.6 万辆和 1.7 万辆，同比分别增长 7.4 倍

和 5.9 倍；燃料电池汽车产销分别完成 25 万辆和 28 万辆。

1 ~ 2 月，新能源汽车产销分别完成 31.7 万辆和 28.9 万辆，同比分别增长 3.9 倍和 3.2 倍。其中纯电动汽车产销分别完成 27.3 万辆和 24.3 万辆，同比分别增长 4.6 倍和 3.6 倍；插电式混合动力汽车产销分别完成 4.4 万辆和 4.6 万辆，同比分别增长 1.7 倍和 1.8 倍；燃料电池汽车产销分别完成 59 辆和 91 辆，同比分别下降 59.3% 和 46.8%。

#### 中国品牌乘用车累计市场份额上升

2 月，中国品牌乘用车共销售 49.6 万辆，同比增长 3.2 倍，市场份额达到 42.9%，比同期下降 9.5 个百分点。与 2019 年数据相比，2 月当月销量同比下降 5.1%，市场份额提升 0.1 个百分点。与 2018 年数据相比，2 月当月销量同比下降 29.0%，市场份额下降 4.5 个百分点。

1 ~ 2 月，中国品牌乘用车共销售 136.2 万辆，同比增长 87.5%，市场份额达到 42.6%，比同期上升 3.1 个百分点。与 2019 年数据相比，1 ~ 2 月销量同比增长 0.4%，市场份额提升 0.7 个百分点。与 2018 年数据相比，1 ~ 2 月销量同比下降 22.9%，市场份额下降 2.4 个百分点。

#### 重点企业集团市场集中度低于同期

1 ~ 2 月，汽车销量排名前十位的企业集团销量合计为 354.2 万辆，同比增长 73.8%，占汽车销售总量的 89.5%，低于 2020 年同期 1.2 个百分点。

#### 汽车出口继续刷新当月历史记录

2 月，汽车企业出口 10.5 万辆，

环比下降 12.5%，同比增长 1.3 倍。2 月出口数据继续刷新当月历史记录。分车型看，乘用车本月出口 7.7 万辆，环比下降 15.7%，同比增长 1.2 倍；商用车出口 2.8 万辆，环比下降 2.2%，同比增长 1.7 倍。

1 ~ 2 月，汽车企业出口 22.4 万辆，同比增长 97.8%。分车型看，乘用车出口 16.9 万辆，同比增长 96.1%；商用车出口 5.6 万辆，同比增长 1 倍。

### 我国农机行业格局优化，景气度回升

从农机企业数量来看，2016 年我国农机规模以上企业（收入规模大于 2000 万）数量为 2496 家，2020 年 9 月 30 日仅为 1769 家，降幅达 29%。在行业低谷时，大量的企业被淘汰，市场向头部企业集中，行业竞争格局优化明显。

从农机行业收入来看，2016 年我国农机规模以上企业总收入为 4735 亿元，达到历史顶峰，随后开始持续下滑。2020 年以来，疫情叠加复杂的外部环境，国家对粮食安全重视度进一步提升，直接推动农机行业迎来景气拐点。到 2020 年前三季度，总收入达到 1828.61 亿元，同比增长 3%，同时，行业利润总额同比增长 24.37%。

从销量规模来看，根据农机工业协会统计，截至 2020 年 10 月底，全国累计销售各种大中拖、耕整地机械、联合收获机、播种机、插秧机、植保机械 31.94 万台、72.92 万台、24.73 万台、12.42 万台、7.02 万台、4.41 万台，同比分别增长 23.56%、

10.38%、14.81%、23.46%、9.29% 和 36.18%。此外，畜牧机械、饲料收获机械、水产养殖机械、排灌机械、打（压）捆机、秸秆粉碎还田机、薯类收获机、果蔬烘干设备等新兴市场出现不同程度的增长。

在政策利好加持下，头部农机企业或迎来长景气周期。国家加大对绿色智能、丘陵农机补贴，有利于头部企业发展首先，从补贴总量来看，2020 年 1 ~ 10 月我国农机购置补贴额度已达 197.26 亿元，超过 2019 年全年的 180 亿元，是 2017 年以来的首次回升，说明我国已经加大对农机行业的扶持力度。

其次，根据 2021 年 2 月 21 日发布的中央一号文件，我国十四五期间将加大农机购置补贴力度，未来补贴总额仍会上升。补贴的重点方向是绿色高端农机以及丘陵山区农机等。这类农机技术壁垒高、研发投入大，只有龙头企业才有技术和资金实力进行研发生产。未来补贴资源将进一步向头部企业集中，利好头部企业发展。

报废更新补贴政策促进老旧设备淘汰，贡献增量需求。2020 年 2 月 19 日农业农村部办公厅、财政部办公厅、商务部办公厅共同发布的《农业机械报废更新补贴实施指导意见》指出，从农机购置补贴中安排资金，实施农机报废更新补贴政策，对报废老旧农机给予适当补助，单台农机报废补贴额最大可达 2 万元。该政策直接推动了大耗能高、污染重、安全性能低的老旧农业机械淘汰力度，同时为环保、安全、高端农机的渗透提供了市场空间，是促使我国

2020年农机行业回暖的重要原因之一。

### 十四五期间，制造业研发费用加计扣除比例从75%提高到100%

在研发经费扣除方面，我国企业根据《中华人民共和国企业所得税法实施条例》规定，2008年起企业研究开发费用是按照50%进行加计扣除的。而根据《财政部税务总局科技部关于提高研究开发费用税前加计扣除比例的通

知》（财税〔2018〕99号）规定，我国在2018~2020年期间进一步加大对企业研发费用的扣除比例，比例上从原有的50%提高到了75%。

本次在十四五规划纲要中，提出“实施更大力度的研发费用加计扣除、高新技术企业税收优惠等普惠性政策”。2021年的政府工作报告提出，延续执行企业研发费用加计扣除75%政策，将制造业企业加计扣除比例提高到100%，用税收优惠机制激励企业加大

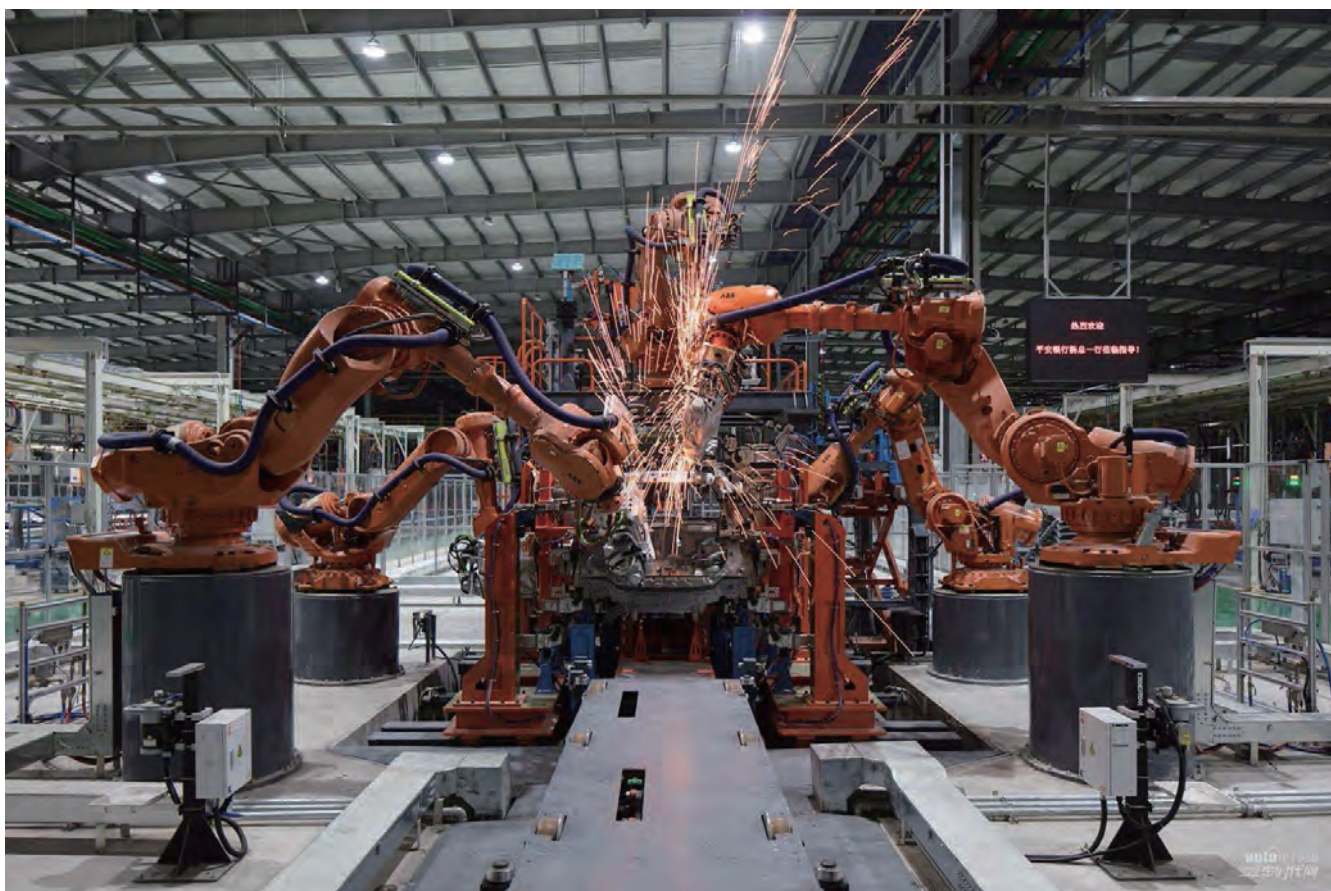
研发投入，着力推动企业以创新引领发展。

### 十四五规划高度重视战略科技力量，把制造强国和战略新兴产业放在最核心的位置

十四五规划中深入实施制造强国战略，主要提到以下几个要点：

#### 加强产业基础能力建设

加快补齐基础零部件及元器件、基础软件、基础材料、基础工艺和产业技



术基础等瓶颈短板。

点评：与十三五规划工业强基工程的“四基”瓶颈对比，新增基础软件，这也是在贸易战基础上未雨绸缪，针对我国工业软件高度依赖进口软件的现状提出的针对性补短板，利好工业基础软件行业。工业强基工程对工业基础瓶颈短板持续给与高度重视，有利于国内基础件行业自主可控，国产替代进程加速。

### 提升产业链供应链现代化水平

坚持经济性和安全性相结合，补齐短板、锻造长板，分行业做好供应链战略设计和精准施策，形成具有更强创新力、更高附加值、更安全可靠的产业链供应链。立足产业规模优势、配套优势和部分领域先发优势，巩固提升高铁、电力装备、新能源、船舶等领域全产业链竞争力，从符合未来产业变革方向的整机产品入手打造战略性全局性产业链。实施领航企业培育工程，培育一批具有生态主导力和核心竞争力的龙头企业。推动中小企业提升专业化优势，培育专精特新“小巨人”企业和制造业单项冠军企业。

点评：巩固高铁、电力装备、新能源、船舶等领域全产业链竞争力，利好这些产业的供应商，在装备层面实现了较强的竞争力后，国家引导资本进入这些优势制造领域的零部件等供应商环节，打通全产业链，彻底做强优势产业。培育一批小专精的专业型领军企业，制造业单项冠军企业，利好各种在单项领域取得较大突破的细分行业冠军。

### 推动制造业优化升级

培育先进制造业集群，推动集成电路、航空航天、船舶与海洋工程装备、

机器人、先进轨道交通装备、先进电力装备、工程机械、高端数控机床、医药及医疗设备等产业创新发展。

深入实施增强制造业核心竞争力和技术改造专项，鼓励企业应用先进技术、加强设备更新和新产品规模化应用。建设智能制造示范工厂，完善智能制造标准体系。

点评：培育先进制造业集群，包括集成电路、航空航天、船舶与海洋工程、机器人、先进轨交设备、先进电力设备、工程机械、高端数控机床、医药医疗设备等，这些都是每次五年规划必提到的高端装备、战略新兴产业。这些领域均是有望走出世界级龙头企业的方向，对二级市场投资者来说要给与重视，制造强国战略已经提升到这样的高度，制造强国具体的落脚点就在这些高端装备里面。

### 实施制造业降本减负行动

强化要素保障和高效服务，巩固拓展减税降费成果，降低企业生产经营成本，提升制造业根植性和竞争力。扩大制造业中长期贷款、信用贷款规模，增加技改贷款，推动股权投资、债券融资等向制造业倾斜。

对比十三五规划，首次提到通过扩大制造业中长期贷款信用贷规模，推动股权投资、债券融资向制造业倾斜的方式，降低制造业企业融资成本。这意味着制造业融资渠道、上市渠道都会大大增加，各种信贷、股权、债券融资均对制造业融资倾斜。这也是国家层面对制造强国战略的保驾护航，对制造业投资复苏起到至关重要的作用。制造业投资复苏将是今年比较重要的投资机遇之

一。建设现代化基础设施体系，对交通、能源、水利等领域有更高的要求十四五规划强调了新型数字基建、交通强国战略。能源方面，推进能源革命，建设清洁低碳、安全高效的能源体系，提高能源供给保障能力。加快发展非化石能源，坚持集中式和分布式并举，大力提升风电、光伏发电规模。稳妥推动沿海核电建设，建设一批多能互补的清洁能源基地，非化石能源占能源消费总量比重提高到 20% 左右。有序放开油气勘探开发市场准入，加快深海、深层和非常规油气资源利用，推动油气增储上产。

点评：十四五规划强调了新型基建的概念，强化了交通强国的战略，对基建、交通、能源、水利等有了更高的要求。基建方面，除了传统铁公基，重点强调了建设信息基础设施、融合基础设施、创新基础设施等新型基础设施。交通方面，继续完善综合运输大通道，加强出疆入藏、中西部地区、沿江沿海沿边战略骨干通道建设，继续交通强国战略。能源体系方面，加快发展非化石能源，坚持集中式和分布式并举，大力提升风电、光伏发电规模。稳妥推动沿海核电建设，建设一批多能互补的清洁能源基地，非化石能源占能源消费总量比重提高到 20% 左右。不仅对光伏发电等新能源发电提出了鼓励和支持，同时也是时隔多年首次提到稳妥推动沿海核电建设。传统油气能源方面继续鼓励加大非常规油气开发利用，推动油气增储上产。

MFC