MFC 行业观察

文 | MFC

10 月财新中国制造业 PMI 升至 50.6 重回扩张区间

虽然限电、原材料短缺拖累生产，但受益于需求改善等，10 月财新中国制造业采购经理指数(PMI)升至扩张区间。

11 月 1 日公布的 2021 年 10 月财新中国制造业 PMI 录得 50.6，较 9 月回升 0.6 个百分点，重回扩张区间。2020 年 5 月以来，这一指数仅在 2021 年 8 月落入收缩区间，显示制造业总体保持扩张态势。

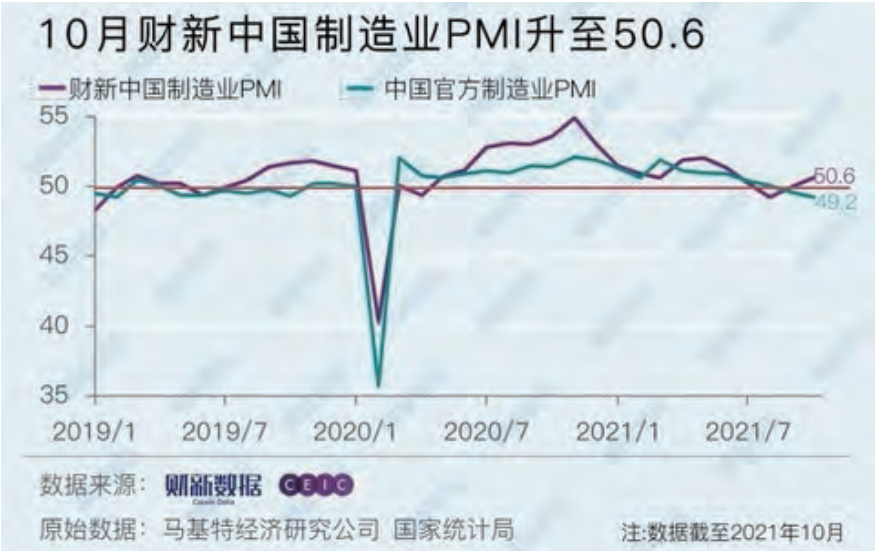
这一走势与同期国家统计局制造业 PMI 并不一致，后者录得 49.2，低于 9 月 0.4 个百分点，连续两个月位于收缩区间。

从财新中国制造业 PMI 看，10 月制造业运行呈现需求强、供给弱的特征。生产指数较 9 月下降，连续三个月位于收缩区间。调查企业普遍反映，限电、原材料短缺和成本上扬等因素在四季度初制约了产出。

10 月新订单指数在扩张区间上行，升至四个月来高点。本轮需求回升主要受内需转强驱动，外需则依然疲弱，新出口订单指数连续三个月位于收缩区间。对出口订单减少的原因，企业普遍提到销售困难、疫情导致交货受阻，还有部分企业反映销售价格上扬带来负面影响。

生产偏弱直接影响企业减少用工，10 月制造业就业指数连续第三个月位于收缩区间，但仅略低于荣枯线，收缩幅度较 9 月放缓。

通胀压力继续高企，10 月制造业购进价格指数大幅抬升至 2017 年以来高点，连续 17 个月位于扩张区间，显



示原材料价格大幅上涨、能源价格快速上升以及运费增加等，共同推高了制造业企业成本。同期出厂价格指数则创下近五个月新高，反映出成本端压力已部分传导至下游，企业随之提高销售价格。分类别数据显示，中间品销售价格涨幅最快，消费品最慢。

限电和原材料短缺对物流造成不利影响，10 月供应商供应时间指数录得 2020 年 4 月以来新低。受需求强、供给弱、限电、原材料短缺、价格上涨及物流阻断等多重因素影响，制造业企业大幅减少采购量，原材料库存随之下降。10 月采购量指数和原材料库存指数分别创 2020 年 3 月和 4 月以来新低。

对未来一年的生产前景，调查企业普遍持增长预期，产出预期指数在 10 月远高于荣枯线，但乐观度较 9 月微降，部分企业对供应链持续受阻和成本上扬感到忧虑。

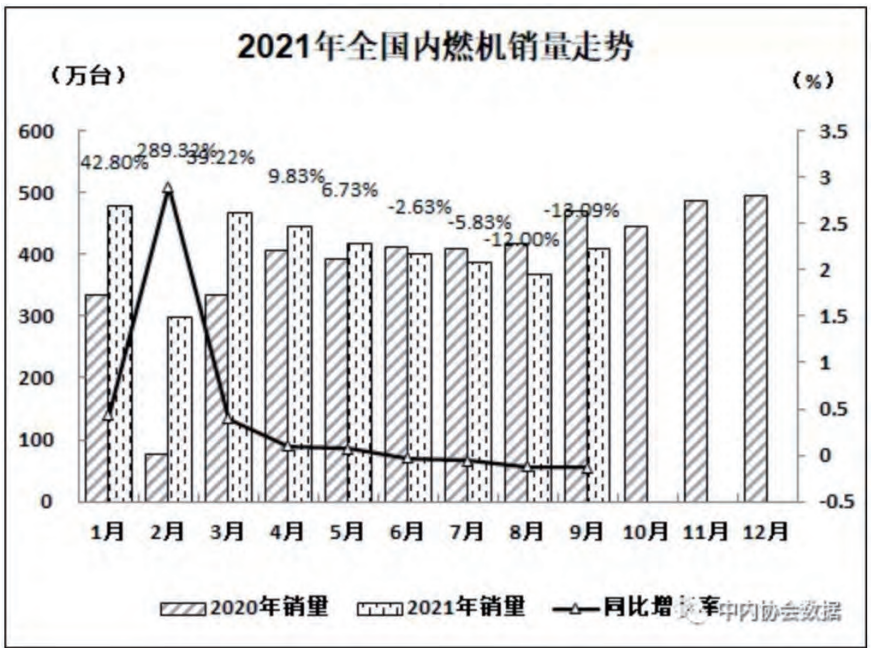
财新智库高级经济学家王喆表示，10 月制造业景气度回升，但经济下行压力依然存在。疫情好转对制造业的影响有所减弱，内需获得提振，供给约束成为影响经济运行的首要因素。制造业企业购进价格上涨速度远超出厂价格的情况已持续数月，下游企业夹缝中生产压力凸显。政策层面，既要采取有效措施对大宗商品保供稳价，更要对下游企业尤其是中小企业的生存状况重点关注。此外，10 月下旬开始，新一轮疫情波及中西部多个省份，对经济的不利影响或卷土重来，有效防控疫情与维持正常经济秩序还需统筹兼顾。

2021 年 9 月内燃机行业销量环比增加，同比下降

内燃机行业 9 月销量较 8 月有所好转，环比增长，同比仍下降。9 月为市场销售旺季，整体看各终端行业情况均较上月有所好转，但由于受到拉闸限电、原材料供需矛盾、局部地区极端天气等因素影响，终端市场需求仍受到抑制。具体到内燃机行业，内燃机行业销量环比小幅增长，同比受基数较高影响仍为下降态势，尤其是柴油机已持续 5 个月下降，降幅较为明显。与 2021 年月度销量高点相比，内燃机各细分用途有较明显波动，占比较大的乘用车用、摩托车用销量回落 10% ~ 12%；商用车用、工程机械用回落 28% ~ 52%；园林机械用回落 25%；农业机械用回落 19%；发电机组用回落 25%。

1 ~ 9 月行业总体销量累计同比增长 12.81%，涨幅较前 8 个月有 4.11 个百分点的回落，而与 2019 年同期相比仍有 7.97% 增长，增幅较前期比略有收窄。

9 月，柴油内燃机销售 39.60 万台（其中乘用车用 1.99 万台，商用车用 16.85 万台，工程机械用 8.17 万台，农机用 9.44 万台，船用 0.22 万台，发电用 2.62 万台，通用 0.30 万台），汽油内燃机销量 368.15 万台。1 ~ 9 月柴油机销量 481.24 万台（其中乘用车用 17.16 万台，商用车用 239.85 万台，工程机械用 82.03 万台，农机用 115.12 万台，船用 2.96 万台，发电用 21.52 万台，通用 2.59 万台），汽油内燃机销量 3188.89 万台。分市场用途情况：9 月，在分用途市场可比口径中，除船用、发电机组用、园林继续用环比下降外，其它用途环比均有不同程度增长。具体为：乘用车用增长 22.68%，商用车用增长 8.12%，工



程机械用增长 5.83%，农业机械用增长 30.02%，船用增长 −9.35%，发电机组用增长 −30.98%，园林机械用增长 −11.69%，摩托车用增长 4.06%，通机用增长 49.60%。与上年同期比，农业机械用、发电机组用、园林机械用、通机用增长，其余用途不同程度下降。具体为：乘用车用增长 −20.97%，商用车用增长 −43.13%，工程机械用增长 −4.79%，农业机械用用增长 24.67%，船用增长 −30.98%，发电机组用增长 1.16%，园林机械用增长 4.32%，摩托车用增长 −10.49%，通机用增长 105.25%。与上年累计比，除通机用外其他各分类用途幅度增长较上月均有回落。具体为：乘用车用增长 4.81%，商用车用增长 2.29%，工程机械用增长 23.96%，农业机械用用增长 29.45%，船用增长 22.20%，发电机组用增长 23.61%，园林机械用增长 22.92%，摩托车用增长 16.38%，通机用增长 55.36%。9 月，乘用车用销售 151.32 万台，商用车用 21.23 万台，工程机械用 9.13 万台，农业机械用 47.47 万台，船用 0.22 万台，发电机组用 12.16 万台，园林机械用 18.76 万台，摩托车用 143.77 万台，通机用 3.77 万台。

9 月挖掘机销量降幅进一步扩大，开工小时数亦逐渐走弱

据中国工程机械协会数据，2021 年 9 月我国挖掘机总销量为 20085 台，同比减少 22.90%。其中，国内销量 13934 台，同比减少 38.34%；出口 6151 台，同比增长 79.00%。2021 年 1 ~ 9 月，我国挖掘机累计销量为 279338 台，同比增长 18.11%。其中，国内销量 232312 台，同比增长 9.16%；出口 47026 台，同比增长 98.52%。9 月小松中国挖掘机开工小时数为 102.20，同比下滑 17.98%，仍处于近五年同期最低水平。其他工程机械销量增速亦持续回落，逐渐印证行业景气开始转弱。装载机 8 月销量 9601 台，同比下降 16.10%， 1 ~ 9 月累计销量 112401 台，同比增长 14.20%。汽车起重机 8 月销量 1785 台，同比下降 53.50%， 1 ~ 8 月累计销量 41666 台，同比增长 11.61%。叉车 8 月销量 9.85 万台，同比增长 34.70%， 1 ~ 8 月累计销量 75.57 万台，同比增长 58.44%。

9 月工业机器人产量同比增幅收窄，不改长期高增长逻辑

据国家统计局数据，9 月单月国内工业机器人产量达 2.9 万台，同比增长 19.5%，相比 8 月增速收窄约 38 个百分点。9 月工业机器人产量增速触及

2021 年以来的低点，一方面主要因为去年同期在经济持续复苏下，下游需求加速释放，工业机器人单月产量创历史新高，导致对比基数较高；另一方面主要受原材料价格上涨以及海运成本持续攀升下出口订单减少的影响。目前国内工业机器人企业正在加快原材料国产化进程，持续优化供应链管理，此外随着海外疫情逐步缓解以及国产品牌技术实力持续提升，国内工业机器人企业出口订单有望逐步恢复，渗透率有望加速提升。累计产量方面，2021 年 1 ~ 9 月国内工业机器人累计产量达 26.9 万台，同比增长 57.8%，国内工业机器人累计产量增速已连续 18 个月维持正增长。

制造业产能利用率 2021 第三季度略有下滑

2020 年 12 月，我国交流电机产量增速 20.4%，减速机产量增速 19.45%，机床数控装置产量增速 62.48%，从 2020 年下半年以来均持

续高增长。2021 年 9 月，交流电机产量增速 21%，机床数控装置产量增速 49%。

2020 年 4 月以来，我国金属切削机床产量增速持续增长，2021 年 9 月产量增速 2.1%；2021 年 9 月，我国金属成形机床产量零增速，维持震荡态势。

2021 第三季度制造业、汽车制造业、3C 电子制造业、电气机械制造业产能利用率分别为 77.3%、70.5%、80.8%、81%，汽车制造业环比略有下降，3C 电子制造业、电气机械制造业产能利用率略有上升。2021 年 1 ~ 9 月制造业固定资产投资额累计同比增长 14.8%。其中汽车制造业固定资产投资额 1 ~ 9 月累计同比下滑 6.5%；电子制造业固定资产投资额 1 ~ 9 月累计同比增长 24.4%；电气机械制造业固定资产投资额 1 ~ 9 月累计同比增长 22%。

2021 年 9 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 9 月，汽车产销比上月有所好转，环比均呈较快增长，但受同期基数较高影响，同比依然呈现较快下降，商用车产销降幅更为明显。具体分析如下：

总体运行情况概述

2021 年以来国家宏观经济形势总体稳定，工业企业持续稳定恢复，但也持续面临诸多考验。9 月，在国家能耗双控的同时，受煤炭供应短缺、煤电价格倒挂等影响，全国大范围实施有序用电导致企业生产受到影响，叠加大宗商品价格总体高位运行、国际物流成本较高等因素，制造业供需两端放缓。特别是汽车行业还持续受到芯片供应短缺的影响，因此运行压力仍然很大。

从当月情况来看，芯片供应略有缓解，但仍然不能满足生产需要，再加之 2020 年同期基数较高，因此当月汽车产销环比上升，但同比下降。此外全国多个省份实行的有序用电政策也对汽车生产带来了一定影响。本月新能源汽车

产销再创新高，并超过 35 万辆，1 ~ 9 月渗透率已提升至 11.6%。此外，本月汽车出口同比也继续保持高速增长。

展望四季度，随着宏观经济稳中向好发展，汽车消费需求仍然稳定。另一方面，供给端不确定性仍然较大，四季度芯片整体供应预期好于三季度，但芯片供应仍然短缺；各地有序用电，将提高汽车产业供应风险；电费上涨、原材料价格持续在高位都将进一步加大企业成本压力，一定程度影响行业运行。综合各方面因素，我们审慎乐观地看待行业发展，全年市场将弱于预期。

2021 年 9 月汽车工业运行情况：

当月汽车产销同比继续下降。

9 月，汽车产销分别完成 207.7 万辆和 206.7 万辆，环比分别增长 20.4% 和 14.9%，同比分别下降 17.9% 和 19.6%，产量降幅比 8 月缩小 0.8 个百分点，销量降幅比 8 月扩大 1.8 个百分点。与 2019 年同期相比，产销同比分别下降 6.1% 和 9.1%，产量降幅比 8 月缩小 7.3 个百分点，销量降幅比 8 月扩大 0.9 个百分点。四季度历史销量明显高于前三季度，叠加芯片供应紧张的问题，企业未来生产压力仍然很大。

1 ~ 9 月，汽车产销分别完成 1824.3 万辆和 1862.3 万辆，同比分别增长 7.5% 和 8.7%，增幅比 1 ~ 8 月继续回落 4.4 和 5 个百分点。与 2019 年同期相比，产销同比分别增长 0.4% 和 1.3%，增幅比 1 ~ 8 月分别回落 0.9 和 1.4 个百分点。

乘用车受芯片供应不足产销同比下降明显。

9 月，乘用车产销分别完成 176.7 万辆和 175.1 万辆，环比分别增长 18.1% 和 12.8%，同比分别下降 13.9% 和 16.5%，降幅比 8 月分别扩大 2 和 4.8 个百分点。分车型来看，四类车型产销均呈现下降。与 2019 年相比，乘用车产销同比下降 5.4% 和 9.5%，产量降幅比 8 月缩小 6.3 个百分点，销量降幅比 8 月扩大 3.3 个百分点。9 月汽车产业受芯片短缺影响依然较为明显，一定程度影响了企业产销量。

1 ~ 9 月，乘用车产销分别完成 1465.8 万辆和 1486.2 万辆，同比分别增长 10.7% 和 11.0%，增幅比 1 ~ 8 月继续回落 4.5 和 5 个百分点，累计增速继续大幅下降。与 2019 年同期相比，产销同比分别下降 2.9% 和 2.7%，降幅比 1 ~ 8 月分别扩大 0.4 和 1 个百分点。

9 月，国内生产的豪华车同样受到芯片短缺的影响，销量完成 25.4 万辆，同比下降 14.5%，降幅比 8 月继续扩大，但好于乘用车整体水平。1 ~ 9 月，国内生产的豪华车销量完成 248.9 万辆，同比增长 22.8%，高于乘用车累计增速 11.8 个百分点。

商用车受货车影响同比大幅下降。

9 月，商用车产销分别完成 31.0 万辆和 31.7 万辆，环比分别增长 35.5% 和 28.2%；同比分别下降 35.2% 和 33.6%，降幅比 8 月分别缩小 11 和 9.2 个百分点。分车型情况看，货车、客车均呈现下降，但货车降幅依然较大。与 2019 年同期相比，商用车产销同比下降 10% 和 6.9%，降幅比 8 月缩小 13.1 和 12.1 个百分点。由于重型柴油车国六排放法规在 2021 年 7 月 1 日切换，市场需求出现了较大的波动，叠加去年同期高基数因素，7 月以来销量呈现大幅下降的态势。

1 ~ 9 月，商用车产销分别完成 358.5 万辆和 376.1 万辆，产量同比下降 4.0%，销量同比增长 0.5%，其中产量增速由正转负，销量增幅减小 5 个百分点。分车型产销情况看，货车累计产销同比下降，客车累计产销同比大幅增长。与 2019 年同期相比，商用车产销同比增长 16.6% 和 20.5%，增幅比 1 ~ 8 月分别回落 3.4 和 3.3 个百分点。

从客货细分车型情况看，9 月，无论是货车四类车型还是客车三类车型均呈现下降。其中重型货车减量最多，降幅最大。

皮卡车累计产销好于货车。

1 ~ 9 月，皮卡产销分别完成 39.3 万辆和 40.2 万辆，同比分别增长 15.3% 和 17.7%。分燃料情况看，1 ~ 9 月，汽油车产销均完成 9.7 万辆。

家电行业三季报前瞻：内销平淡，外销承压，整体稳健

白电：内销增速平稳，出口增速回落产业在线数据显示，三季度家用空调表现较好，冰洗内外销均同比下滑。2021 年 7 ~ 8 月，空调内外销量分别为 1716.1、840.5 万台，同比增加了 0.9% 和 5.6%。冰箱洗衣机内销分别为 691.6、690.9 万台，同比下降了 8.9%、0.09%，外销 736.5、476.4 万台，同比下降 11.54% 和 10.95%。

三季度白电内销增速相对平稳，外销由于基数较高原因增速下滑，但由于产品价格提升，预计白电龙头营收能实

现个位数增长，由于三季度原材料价格依然处于高位，但同比增速已有所下降，从盈利来看，白电板块公司盈利依然承压，但相比二季度会有所改善。

厨电：传统烟灶承压，集成灶维持高增速产业在线数据显示，2021 年 7 ~ 8 月油烟机和燃气灶内销承压，出货量分别为 278.8 和 269 万台，同比下降了 0.07% 和 3.17%。主要原因为零售端表现较为平淡叠加 2020 年高基数影响。奥维云网数据显示， 1 ~ 9 月份油烟机线上、线下零售量同比变动了 1.22% 和 −3.67%，由于产品价格的提升推动了零售额表现较好，零售额同比增加了 14.34% 和 5.68%，第三季度厨电套餐、油烟机、燃气灶线上线下表现较为低迷，零售量均同比下降。新兴厨电方面，集成灶维持高增速，洗碗机承压。2021 年 7 ~ 8 月，集成灶内销出货量为 51 万台，同比增长 24.39%，维持高增速，但增速相 2 季度有所回落。

厨房小家电：需求环比改善奥维云网数据显示，厨房小家电（电饭煲、电磁炉、电压力锅、豆浆机、料理机、榨汁机、电水壶）7 ~ 9 月份线上零售额增速相比二季度改善明显，7 月份受“618”透支需求影响，同比增速下滑较多，8、9 月份零售额同比分别下降了 3% 和 8%。线下零售额同比下降幅度接近二季度，但厨房小家电线下销售占比较低，对整体销售影响较小。总体来看，厨房小家电需求相对平稳，新兴厨房小家电去年受疫情影响带来的高增长导致基数较高，随着高基数效应的减弱，三季度线上增速下降幅度收窄，带动整体零售额环比改善。

清洁电器：内销维持较快增速奥维云网数据显示，清洁电器 7 ~ 8 月份线上零售额维持高增速，8 月份增速达到 23.17%，线下零售额表现相对平稳。由于国内清洁电器渗透率较低，虽然去年三季度基数逐步提升，但随着洗地机等产品的爆发，内销依然维持较快增速，清洁电器龙头三季度内销表现会较好，由于海运问题，出口面临较大压力。