

MFC 行业观察

文 | MFC

2022 年 1 月财新中国制造业 PMI 降至 49.1

2022 年 1 月，由于局部疫情反复致防控措施加强，制造业景气度有所转弱，当月财新中国制造业采购经理指数（PMI）再度跌至收缩区间。

1 月 30 日发布的 2022 年 1 月财新中国制造业 PMI 录得 49.1，较上月回落 1.8 个百分点，为 2020 年 3 月以来最低，显示经济下行压力凸显。

这一走势与国家统计局一致。国家统计局公布的 1 月制造业 PMI 录得 50.1，下降 0.2 个百分点，但仍处于扩张区间。

从财新中国制造业 PMI 各分项指数看，制造业供给、需求全面趋弱。2022 年 1 月生产指数在连续两月回升后，再度回落至收缩区间，为 2021 年 9 月以来最低。许多受访厂商反映，最近海内外疫情抬头，导致销售下降，产量回落。

需求方面，新订单指数同样降至 2021 年 9 月以来最低，跌入收缩期间。

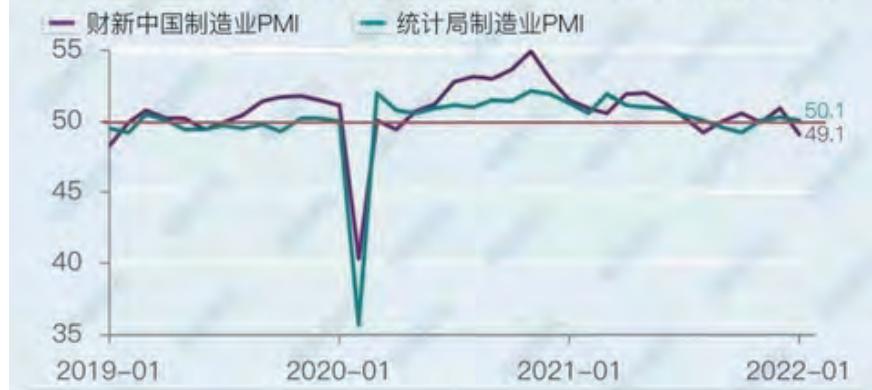
其中，外需减弱是拖累整体销售的主要因素，新出口订单指数录得过去 20 个月新低，显示此轮海外奥密克戎毒株蔓延大幅抑制了外需。

供需走弱导致制造业就业压力增加。就业指数录得 2020 年 5 月以来最低，连续六个月位于收缩区间。企业减少用工的原因，普遍与压缩规模、削减

成本有关，也有部分企业反映招工补缺难。

市场景气度降低，促使企业减少采购和库存，采购量指数、原材料库存指数、产成品库存指数均跌至收缩区间；积压工作也有所下降，积压工作指数近 11 个月以来首次位于收缩区间。受疫情防控政策影响，供应商供应时间指数

2022 年 1 月财新中国制造业 PMI 降至收缩区间



进一步下降。

通胀压力尚可。1月制造业企业购进价格指数和出厂价格指数均上升至近三个月以来最高，但大幅低于2021年全年平均水平。调查显示，成本端和收费端价格上涨的主要原因仍然是原材料价格高企。

虽然疫情持续扰乱制造业运行，但制造业界对未来12个月的生产前景高度乐观。1月生产经营预期指数有所回升，接近长期均值。受访者对疫情得到控制、需求和物流的进一步恢复充满信心。

财新智库高级经济学家王喆表示，2022年1月，制造业景气度转弱，供给收缩，需求尤其是外需承压，就业持续低迷，通胀压力减轻，市场乐观情绪仍位于长期平均水平。2021年12月~2022年1月，西安、北京等地出现局部疫情，相关防控措施的加强对生产、运输、销售环节有所制约，“需求收缩、供给冲击、预期转弱”之下的经济下行压力进一步凸显。2022年政策定位仍需以稳为主，优化结构，强化就业优先导向，加强支持小微企业，降低企业融资成本，及时回应市场关切，增强政策可预期性。

2021年12月汽车工业经济运行情况

2021年，我国汽车产销分别完成2608.2万辆和2627.5万辆，同比分别增长3.4%和3.8%，结束了连续3年的下降趋势。新能源汽车销售完成352.1万辆，同比增长1.6倍，连续7年位居全球第一。

一、12月汽车销量同比下降1.6%

12月，汽车产销分别完成290.7万辆和278.6万辆，环比分别增长12.5%和10.5%，产量同比增长2.4%，销量同比下降1.6%。

1~12月，产销分别完成2608.2万辆和2627.5万辆，同比分别增长3.4%和3.8%，增幅比1~11月分别回落0.1和0.7个百分点。

(一) 12月乘用车销量同比增长2.0%。

12月，乘用车产销分别完成252.7万辆和242.2万辆，同比分别增长8.4%和2.0%。分车型看，轿车产销分别完成117.9万辆和112.6万辆，同比分别增长13.2%和7.5%；SUV产销分别完成117.1万辆和114.1万辆，同比分别增长4.8%和0.3%；MPV生产完成12.8万辆，同比增长2.4%，销售完成11.3万辆，同比下降20.8%；交叉型乘用车生产完成4.9万辆，同比增长3.2%，销售完成4.1万辆，同比下降11.8%。

1~12月，乘用车产销分别完成2140.8万辆和2148.2万辆，同比分别增长7.1%和6.5%。分车型看，轿车产销分别完成990.8万辆和993.4万辆，同比分别增长7.8%和7.1%；SUV产销分别完成1003.0万辆和1010.1万辆，同比分别增长6.7%和6.8%；MPV产销分别完成107.3万辆和105.5万辆，同比分别增长6.1%和0.1%；交叉型乘用车产销分别完成39.7万辆和39.1万辆，同比分别增长0.6%和0.8%。

12月，中国品牌乘用车共销售

113.7万辆，同比增长10.0%，占乘用车销售总量的46.9%，占有率上升3.4个百分点。

1~12月，中国品牌乘用车累计销售954.3万辆，同比增长23.1%，占乘用车销售总量的44.4%，占有率同比上升6.0个百分点。其中，轿车销售315.1万辆，同比增长61.4%，市场份额为31.7%；SUV销售528.0万辆，同比增长12.6%，市场份额为52.3%；MPV销售72.0万辆，同比下降0.3%，市场份额为68.3%。

(二) 12月商用车销量同比下降20.1%。

12月，商用车产销分别完成38.0万辆和36.4万辆，同比分别下降25.3%和20.1%。分车型看，货车产销分别完成33.1万辆和31.1万辆，同比分别下降26.1%和21.2%；客车产销分别完成5.0万辆和5.4万辆，同比分别下降19.6%和13.6%。

1~12月，商用车产销分别完成467.4万辆和479.3万辆，同比分别下降10.7%和6.6%。分车型看，货车产销分别完成416.6万辆和428.8万辆，同比分别下降12.8%和8.5%；客车产销分别完成50.8万辆和50.5万辆，同比分别增长12.2%和12.6%。

二、12月新能源汽车销量同比增长1.1倍

12月，新能源汽车产销分别完成51.8万辆和53.1万辆，同比分别增长1.2倍和1.1倍，市场渗透率为19.1%。分车型看，纯电动汽车产销分别完成43.4万辆和44.8万辆，同比增长1.1倍；插电式混合动力汽车产销

分别完成 8.4 万辆和 8.2 万辆，同比分别增长 1.6 倍和 1.2 倍；燃料电池汽车产销分别完成 627 辆和 486 辆，同比分别增长 1.4 倍和 1.1 倍。

1~12月，新能源汽车产销分别完成 354.5 万辆和 352.1 万辆，同比增长 1.6 倍，市场渗透率为 13.4%，同比增长 8 个百分点。分车型看，纯电动汽车产销分别完成 294.2 万辆和 291.6 万辆，同比分别增长 1.7 倍和 1.6 倍；插电式混合动力汽车产销分别完成 60.1 万辆和 60.3 万辆，同比分别增长 1.3 倍和 1.4 倍；燃料电池汽车产销均完成 0.2 万辆，同比分别增长 48.7% 和 35.0%。

三、1~11月重点企业主营业务收入同比增长 1.7%

1~11月，汽车工业重点企业（集团）累计实现主营业务收入 35885.0 亿元，同比增长 1.7%，增幅比 1~10 月回落 1.9 个百分点；累计实现利税总额 4350.3 亿元，同比增长 0.4%，增幅比 1~10 月上涨 0.4 个百分点。

四、12月汽车出口同比增长 54.0%

12月，汽车整车出口 22.3 万辆，同比增长 54.0%。分车型看，乘用车出口 18.7 万辆，同比增长 61.2%。商用车出口 3.6 万辆，同比增长 25.0%。新能源汽车出口 1.8 万辆，同比增长 20.1%。

1~12月，汽车整车出口 201.5 万辆，同比增长 1.0 倍。分车型看，乘用车出口 161.4 万辆，同比增长 1.1 倍；商用车出口 40.2 万辆，同比增长 70.7%。新能源汽车出口 31.0 万辆，

同比增长 3.0 倍。

2021 年 12 月内燃机行业销量综述

12月，汽车、摩托车等占比大的终端市场产销形势较好，受其影响，12月内燃机销量达到 2021 年月度高点，但同比仍小幅下降。2021 年内燃机行业全年销量较同期增长 7.91%，与 2019 年相比增长 6.97%。

汽油机总体形势表现较好，自 9 月份以来占比较大的车用市场逐步回暖，全年产销同比增长 3%，结束了自 2018 年以来的下降趋势，带动行业总体有所好转，但由于受到原材料供需矛盾、疫情反复等因素影响，市场需求仍受到抑制；柴油机就没有这么乐观，柴油机已持续 8 个月同比下降，全年同比增长 -3.10%；

各细分市场中，发电机组用及农机油用、通机用表现良好，均有 30% 左右的增幅，工程机械用、船用、园林机械用、摩托车用也有 10~20% 的增长，商用车降幅明显，全年增长 -2.05%。

分燃料类型情况：

12月，分市场用途情况：12月，在分用途市场可比口径中，工程机械用、农业机械用、园林机械用、通机用环比下降，其它用途环比不同程度增长。具体为：乘用车用增长 9.85%，商用车用增长 15.76%，工程机械用增长 -2.89%，农业机械用增长 -11.85%，船用增长 104.04%，发电机组用增长 1.10%，园林机械用增长 -9.31%，摩托车用增长 3.71%，通机用增长 -3.55%。与上年同期比，农业机械

用、船用、发电机组用增长，其余用途不同程度下降。具体为：乘用车用增长 -0.79%，商用车用增长 -23.89%，工程机械用增长 -13.40%，农业机械用增长 7.40%，船用增长 48.89%，发电机组用增长 86.53%，园林机械用增长 -9.27%，摩托车用增长 -2.98%，通机用增长 -0.35%。

与上年累计比，除商用车用外其他各分类用途均为正增长。具体为：乘用车用增长 0.64%，商用车用增长 -7.05%，工程机械用增长 12.64%，农业机械用增长 27.44%，船用增长 19.69%，发电机组用增长 30.24%，园林机械用增长 18.35%，摩托车用增长 11.29%，通机用增长 31.39%。11 月，乘用车用销售 213.31 万台，商用车用 27.80 万台，工程机械用 8.56 万台，农业机械用 47.22 万台，船用 0.51 万台，发电机组用 15.14 万台，园林机械用 18.52 万台，摩托车用 154.01 万台，通机用 2.72 万台。全年乘用车用合计销售 1874.48 万台，商用车用 362.71 万台，工程机械用 113.58 万台，农业机械用 536.92 万台，船用 4.02 万台，发电机组用 154.73 万台，园林机械用 249.88 万台，摩托车用 1721.44 万台，通机用 29.61 万台。

2021 年我国造船三大指标全面增长

2021 年，全国造船完工量 3970.3 万载重吨，同比增长 3.0%，其中海船为 1204.4 万修正总吨；新接订单量 6706.8 万载重吨，同比增长 131.8%，其中海船为 2401.5 万修正总吨。截至



12月底，手持订单量9583.9万载重吨，比2020年底手持订单量增长34.8%，其中海船为3609.9万修正总吨，出口船舶占总量的88.2%。

2021年，我国造船三大指标国际市场份额继续保持世界领先，造船完工量、新接订单量、手持订单量以载重吨计分别占世界总量的47.2%、53.8%和47.6%，与2020年相比分别增长4.1、5.0和2.9个百分点。

2021年，我国造船企业国际竞争力进一步增强，各有6家企业分别进入全球造船完工量、新接订单量和手持订单量前10强。产业集中度保持在较高

水平，造船完工量前10家企业占全国总量的69.3%；新接订单量前10家企业占69.3%；手持订单量前10家企业占69.5%。

12月挖掘机销量降幅有所收窄，开工小时数维持平稳

12月挖掘机销量降幅有所收窄，开工小时数维持平稳。据工程机械协会数据，2021年12月我国挖掘机总销量为24038台，同比减少23.8%。其中，国内销量15423台，同比减少43.5%；出口8615台，同比增长104.6%。2021年1~12月，我国挖

掘机累计销量为342784台，同比增长4.6%。其中，国内销量274357台，同比减少6.3%；出口68427台，同比增长97.0%。12月小松中国挖掘机开工小时数为110.0，同比下滑14.4%，仍处于近五年同期最低水平。国内方面，随重大项目陆续开工以及房地产行业逐渐企稳，国内挖机销量降幅有所收窄。出口方面，12月挖机出口量超出预期，续创历史新高且增速继续回升，占当月我国挖机总销量比重已提升至35.8%。此外，挖机开工小时数维持平稳，也预示下游需求可能将逐渐企稳。

其他工程机械销量增速表现不一，

行业景气可能将逐渐分化其他工程机械方面。装载机 12 月销量 8,857 台，同比减少 21.2%，1~12 月累计销量 140509 台，同比增长 7.1%。汽车起重机 12 月销量 2762 台，同比下降 40.1%，1~12 月累计销量 49136 台，同比下降 9.3%。叉车 12 月销量 8.11 万台，同比增长 8.6%，1~12 月累计销量 109.94 万台，同比增长 37.4%。高空作业平台 12 月销量 9,090 台，同比增长 62.9%，1~12 月累计销量 160102 台，同比增长 54.6%。受下游细分领域需求逐渐分化、基数效应不同等因素影响，其他工程机械销量表现有所分化。其中，装载机销量增速继续下滑，而汽车起重机、叉车以及高空作业平台销量增速则有不同程度回升。

专项债发行节奏持续加快，房地产行业各项指标持续走弱基建方面，12 月我国基建投资（不含电力）累计增长 0.4%，增速持续下降。而 1~12 月新增专项债发行规模约 3.58 万亿元，同比下降 0.5%，降幅持续收窄，占年度总预算的比重提升至 98.2%，专项债发行节奏继续加快。地产方面，1~12 月我国土地购置面积累计下降 15.5%，商品房销售额累计增长 4.8%，投资完成额累计增长 4.4%，新开工面积累计下降 11.4%。政策层面已逐渐企稳，但传导至基本面仍需一定时间，房地产各项指标仍呈走弱趋势。

空调出口延续增长、冰洗内外销均下降

产业在线发布家用空调产销数据，2021 年 12 月家用空调生产 1253.1 万

台，同比下滑 2.46%，销售 1152.24 万台，同比下滑 0.32%。其中内销出货 574.09 万台，同比下滑 5.37%，出口 578.15 万台，同比增长 5.26%。12 月份家用空调内销同比下滑 5.37%，增速与 11 月份相比小幅下降。从需求端来看，需求较为疲软，奥维云网数据显示 12 月份空调线上、线下销量同比下降 35.7% 和 30.91%。全年来看，2021 年内销出货 8470 万台，同比增长 5.5%，同比 2019 年下滑 8.1%，低于年初预期，主要原因为空调产业链受到了原材料价格上涨带来的制造成本快速增加和需求端持续疲软的双重挤压。12 月份出口增长 5.26%，延续增长趋势，在高基数背景下增速环比改善明显，略超预期，主要原因为年底海外市场备货。由于出口已经历连续两年的高增长，2022 年面临着较多的不确定因素，保持高增速相对较难。

12 月工业机器人产量增速有所下滑，但仍保持了较高的水平

2021 年 12 月工业机器人产量

35175 台，同比增长 15.1%。2020 年 12 月工业机器人产量是 2020 年全年当月产量最高峰，产量高达 29706 台，比 2020 年月均产量高出近 50%。2021 年 12 月工业机器人产量是在 2020 年同期高基数的基础上仍实现了 15.1% 的增长显得尤为难得。我们也看到，随着基数越来越高，工业机器人产量增速存在边际递减的效应。2021 年 12 月单月产量 35175 台在过去所有单月产量中仅次于 2021 年 6 月产量，排在历史第 2 位。总体上 12 月工业机器人仍然保持了较高的产量和增长水平。

2021 年工业机器人产量 36.6 万台，同比增长 44.9%，圆满收官 2021 年全年工业机器人实现产量 36.6 万台，同比增长 44.9%。这是连续第 2 年较高水平的增长。2021 年工业机器人产量创历史最高水平圆满收官。受益我国制造业自动化、智能化的产业趋势，我国工业机器人产业蓬勃发展，加速渗透明显。

2021 年国内分布式光伏装机大幅增长

2021 年，国内分布式装机 29.20GW，同比增长 88.39%，占比提升至 55%。国内分布式光伏累计装机 1.08 亿千瓦，占全部光伏发电并网装机容量的 1/3。值得一提的是，相较于原材料成本大幅上涨，分布式光伏装机需求更具备韧性。尤其是，户用光伏已经成为我国实现双碳目标和乡村振兴的重要着力点。随着国内屋顶光伏整县推进试点的落地、能耗双控政策持续执行以及系统成本重回下降通道，预计 2022



年国内分布式光伏装机需求旺盛，保持高增趋势。

产业结构优化，新能源发电占比提高

12月份，全国发电量7234亿千瓦时，同比下降2.1%；其中，火电、水电同比分别下降4.9%、6.8%，核电、风电、太阳能发电同比分别增长5.7%、30.1%、18.8%。风电光伏发电占比的大幅提升，也预示着中国发电端产业结构的优化升级，正在由传统能源向新能源转换。近年来，风电产业技术不断优化升级，风电机组成本大幅下降。随着风电技术持续进步，风电组件及发电成本仍有下降预期，海上风电以及海上风电需求有望进一步释放。

我国在全球风电新增装机占一半以上，是全球最重要的风电市场

截至到2020年，全球累计风电装机量为751GW，其中国内累计风电装机量为281GW，占到了全球累计装机量的37%。2014~2020年，全球风电行业年均复合增速为11%，而国内风电行业复合增速达到了24%，远高于全球风电行业平均增速。2020年全球风电新增装机98.3GW，同比+62.7%，其中国内新增装机量达到69.9GW，主要因为2020年国内陆上风机抢装的因素，中国新增装机占到了全球风电新增装机的71%，中国市场在全球风电市场占据重要地位。2020年全球陆上和海上风电新增装机量分别为90.2GW和6.1GW，中国占到全球陆风和海风新增装机量都一半以上。

全年新能源车销量超350万，比亚迪摘取销量桂冠

2021年新能源汽车表现出色。12月，新能源汽车销量53.1万辆，环比11.1%，同增113.9%，21年累计销量352.1万辆，累计同增157.5%。渗透率方面：12月新能源车市场渗透率达到19.1%，全年累计新能源车渗透率提升至13.4%。细分车型来看，新能源轿车方面，五菱宏光MINI成销量霸主，全年累计销量39.5万辆，同增250.7%，新能源SUV方面，Model Y销量高歌猛进，全年销量17.0万辆，12月销量破4万，遥遥领先第二梯队。
MFC