

钢铁业怎样应对下行压力

本报记者 周雷

下半年产业新趋势

今年上半年,钢铁行业面临的市场环境严峻复杂。特别是二季度以来,钢铁需求整体偏弱,原燃料价格高位运行,钢材价格大幅回落,企业经济效益出现下滑。

在这种特殊情况下,钢铁行业坚持稳字当头、稳中求进,保持稳定运行态势,加大改革创新力度,着力提升发展质量。“我们有信心、有底气,也有能力应对各种艰难挑战,巩固提升钢铁工业持续向好的总体局面。”工信部原材料司副司长张海登表示。

供需矛盾较为突出

今年1月份至6月份,全国生铁、粗钢产量分别为4.39亿吨、5.27亿吨,同比分别下降4.7%、6.5%。尽管钢铁产量同比下降,但市场供需矛盾仍较突出。

从钢材需求侧来看,由于二季度国内多地突发疫情,国民经济发展受到较大冲击,钢铁产业链供应链受影响较大,下游主要用钢行业多项指标同比负增长,钢材市场需求低于预期。市场供需错配导致钢材库存处于高位。6月下旬,中钢协重点会员企业钢材库存为1695万吨,比年初增长50%,同比增长23.1%;中钢协监测的21个城市五大品种钢材社会库存为1252万吨,比年初上升58.9%,同比上升9.3%。

钢材价格呈现冲高回落态势。上半年,中国钢材价格指数(CSPI)平均值为133.92点,同比下降2.85%。从分月情况看,前4个月逐月上升,5月、6月钢材价格持续下降。与此同时,原料成本持续处于高位。上半年,铁矿石采购成本下降,焦煤成本大幅上升。炼焦煤均价为2956元/吨,同比上涨68.2%;焦炭均价为3099元/吨,同比上涨28.53%。

受生产成本上升、销售价格下降的影响,钢铁企业效益同比下滑。上半年,中钢协会员钢铁企业实现营业收入33390亿元,同比下降4.65%;营业成本30710亿元,同比下降0.18%,成本降幅小于营业收入降幅4.47个百分点;利润总额1034亿元,同比下降55.47%;平均销售利润率为3.10%,同比下降3.53个百分点。二季度,会员钢铁企业实现利润连续3个月环比下降。

在下行压力加大的情况下,钢铁行业总体资产状况仍处于历史较好水平,企业资产负债率同比下降,负债结构持续优化。6月末,中钢协会员钢铁企业资产负债率为60.87%,同比下降0.8个百分点;中钢协会员钢铁企业银行长期借款同比增长8.24%,短期借款同比下降9.02%。

展望下半年,钢材需求有望触底反弹。“第三季度钢铁消费虽然不会有显著的提升,但将在第二季度的基础上呈现逐渐改善的趋势。”中钢协执行会长何文波表示,基础设施投资效果在第三季度将得到明显体现,房地产

业整体状态趋于稳定,造船行业手持订单充足,汽车行业产销量正在持续回升。

压减产量加强自律

目前,钢铁行业生产运行出现阶段性困难,企业亏损面逐渐扩大,很多企业开始启动紧急应对的经营模式。在近日举行的中钢协第六届会员大会第四次会议上,张海登提醒,全行业企业要认清形势,努力克服困难,着重从供给侧入手,适应当前需求形势的变化,恢复供需动态平衡,稳住合理价格,防止大起大落,提高发展效益。

业界普遍认为,虽然目前市场的主要问题出在钢铁需求侧,但解决方案在钢铁供给侧。国家发展改革委产业司一级巡视员夏农强调,要一以贯之持续深化钢铁行业供给侧结构性改革,坚决落实行业各项政策措施,严禁钢铁新增产能,巩固提升去产能成果。据介绍,国家有关部门将继续开展粗钢产量压减工作。在粗钢产量压减过程中,严格执行环保、能耗、安全、用地等相关法律法规;坚持区分情况,有保有压,重点压减大气污染防治重点区域粗钢产量,避免“一刀切”;要把握力度节奏,保障国内市场需求,维护钢材市场平稳运行。

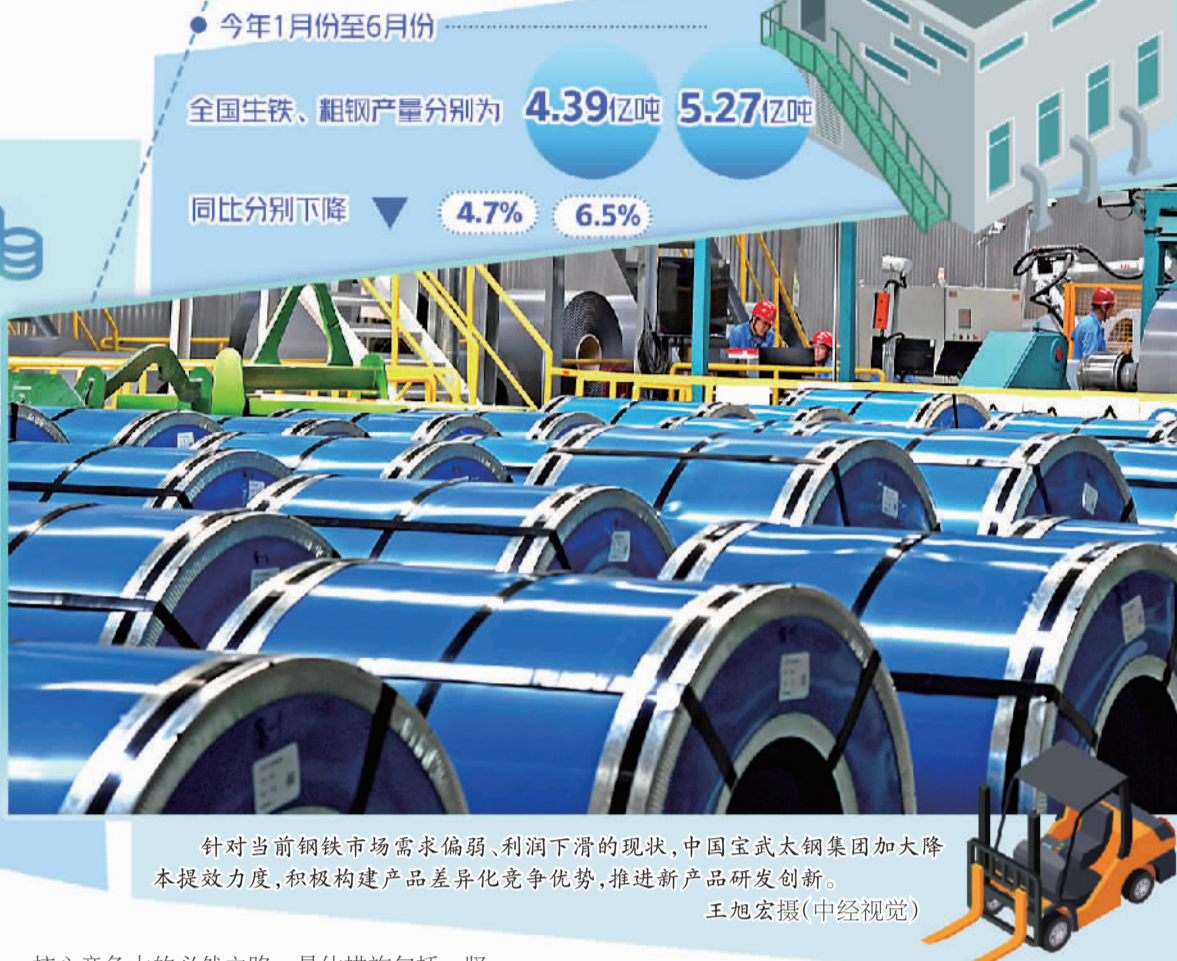
今年上半年,鞍钢粗钢、钢材产量降幅均高于行业平均水平,利润降幅低于行业平均水平,企业实现了稳定发展。鞍钢集团总经理、党委副书记戴志浩提出,应合理制定不同区域、不同企业的总体限产规划和政策落实工作,有序促进产能过剩的消化,避免大起大落。同时,建议协调各钢企全面贯彻落实《钢铁企业共同维护钢材市场秩序自律公约》,强化预期引导和区域自律,共同维护市场稳定。

中钢协明确,下半年,钢铁业要继续做好产能“双控”工作,加强行业自律,按市场需要合理安排生产,没有订单不生产、低于成本不销售、不付款不发货,反对无视需求变化盲目生产,反对不正当竞争、恶性竞争等损害行业正常市场秩序的行为,努力在保供稳价的基础上促进行业稳定运行。”何文波强调,要充分发挥头部企业在区域和品种市场的主导作用,继续探索在市场化、法治化基础上形成既有能耗、碳排放政策约束,又有企业行为自律、政府有效监督的新机制。

江苏沙钢集团董事局常务执行董事、常务副总裁陈少慧表示,沙钢将积极响应行业自律倡议,密切关注市场变化,做好分析研判,坚持“盈利品种多生产,有边际效益的品种控制生产,没有边际效益的产品不生产”的原则,确保资源向高效益品种倾斜。

化危为机加速蝶变

当前,我国钢铁需求已从“有没有”转向“好不好”。尽管市场形势多变,但是钢铁需求总量逐渐下降的大趋势确定无疑。在此背



景下,市场将加速优胜劣汰,高质量发展成为钢铁业化危为机的关键。

“自2016年以来,钢铁行业处于总体发展繁荣期,在筑牢行业发展基础的同时,也掩盖了发展中的一些问题。”张海登指出,应对当前行业发展的严峻形势,关键是要提高发展质量,切实转变发展观念,从强化创新能力、智能化数字化改造、绿色低碳发展等方面下功夫,向发展质量要效益。

“我们要眼睛向内,苦练内功。”首钢技术研究院党委书记、第一副院长朱国森表示,首钢将做好“苦日子、难日子、紧日子”的准备,坚持依靠技术创新,持续打造“产品、质量、技术、服务、成本”五大优势,推动技术领先成为核心竞争力。

面对白热化竞争,宝钢股份坚持采取差异化策略,赢得市场主动。其汽车板、取向硅钢、新能源汽车用无取向硅钢等差异化产品表现突出,在二季度以来的市场波动中保持了强劲、稳健的盈利能力。今年上半年,宝钢股份的差异化产品销量占比为53.3%,贡献的利润则高达76%。宝钢股份党委书记、副总经理胡宏表示,宝钢股份有信心跑赢大盘、确保行业第一地位不动摇。

中国钢铁业实现由大到强的转变,需要全盘谋划,久久为功。“持续推进行业高质量发展,不光是短期控节奏,还要中期调结构,长期定格局。”冶金工业规划研究院院长范铁军表示。

结构调整是高质量发展硬实力的重要体现,更是优强企业进一步扩大发展优势、提升

核心竞争力的必然之路。具体措施包括,坚持以市场为导向,持续优化产品结构,增强高端产品供给能力,不断提高大量面广的产品质量稳定性、一致性和可靠性,以及产品供需匹配性。推进工艺装备升级,加快对限制类装备的改造,提高钢铁生产全工序的高效化、智能化和绿色化发展水平。抓好全过程节能管理,突出能效标准引领,高标准推进超低排放改造,高质量做好降碳工作。加快构建绿色产业链供应链,加强绿色低碳钢材产品研发生产,促进绿色钢材消费占比不断提高。

企业数量多、产业集中度低,导致我国钢铁行业对外采购原料话语权、对内钢材市场竞争无序,这是制约行业高质量发展的一大痛点。范铁军认为,从长远来看,钢铁产业格局发展方向必然是形成若干世界一流超大型钢铁企业集团,在不锈钢、特殊钢、无缝钢管等领域形成专业化领航企业,以及通过钢铁企业集中地区的区域性重组形成区域优势企业。钢铁企业应充分认识这一发展趋势,做好应对准备,积极主动谋划重组整合。

“在市场低迷条件下,企业经营会发生困难,但就行业来说,有可能会促进生产经营资源配置效率的改善和提升,通过产权交易和资产重组等方式,创造使土地、产能、能源等要素资源最优化利用的条件。”何文波表示,2015年行业低迷造就了宝武的诞生,2022年行业低迷也将会带来新一轮行业兼并重组大潮,钢铁行业的产业集中度有望快速提升。

自动驾驶技术是未来的发展方向。自动驾驶分为有条件自动驾驶、高度自动驾驶和完全自动驾驶,并采取不同的安全措施,将有效引导人们的预期,避免产生误解。

近日,交通运输部发布《自动驾驶汽车运输安全服务指南(试行)》(征求意见稿),向社会公开征求意见。当天,重庆、武汉两地发布了自动驾驶无人商业化试点政策,并颁发首批无人化示范运营资格。我国自动驾驶商用又迎来了新的发展机遇,一个万亿元级别的广阔市场正徐徐展开。

任何产业发展到一定阶段,都需要推动商业化应用,将有效的技术转化为有用的产品,实现良性发展。近年来,随着一系列支持政策的逐步落地以及各地试点工作的有序开展,我国自动驾驶领域发展势头良好,技术研发和应用方面均位居世界前列。

不过,自动驾驶技术的商业化应用,不光是解放了驾驶员,对于法律法规、交通秩序、通行规则等都会产生巨大影响,必须要提前建立相关规范,有备不虞。

首先要明确自动驾驶的定义。当前有不少智能汽车厂商推出了辅助驾驶功能,但部分厂商出于营销的目的,有意无意混淆了自动驾驶和辅助驾驶的概念,导致消费者产生了一定的误解,出现了一些事故,影响了自动驾驶的形象和推广。此次推出的征求意见稿,将自动驾驶分为有条件自动驾驶、高度自动驾驶和完全自动驾驶,并要求根据不同情况采取不同的安全措施。这些规定将有效引导人们的预期,避免产生误解。

其次是尽可能保证安全。自动驾驶提供的是交通运输服务,最重要最关键的问题还是安全。征求意见稿要求自动驾驶技术提供方全程监督产品安全性能。一方面,要细化准入标准,什么样的车辆和人员能够使用自动驾驶技术,达到什么样的技术水平才能提供自动驾驶,都需要有相关的规定,避免由于软硬件不达标、匆忙投入商用带来隐患。另一方面,自动驾驶技术需要有大量的数据积累和分析,要提前树立“防火墙”,让自动驾驶背后的个人信息、隐私数据等得到有效保护。

此外,还需要明确责任界定和划分。当前的法律法规对车辆、驾驶员以及保险公司的责任划分较为明确。自动驾驶技术普及之后,责任主体由人变为机器和程序,一旦发生事故责任如何界定也需要提前考虑。要通过技术手段保留车辆的核心数据和运行信息,帮助事后厘清事故原委。也要通过规则的重新制定,让责任划分有据可依。自动驾驶技术是未来的发展方向,也是世界各国竞争的焦点领域,只有提前建立相关规范并在试点中不断完善,才能最有效发挥技术的作用,更好服务经济社会。

业界点睛

航班熔断措施优化利好行业减亏

本报记者 崔国强

研究院航空运输研究所副研究员占芬认为,此次调整是熔断政策由紧到松的转折点。熔断政策多次优化调整,是为了适应我国疫情防控形势和经济发展的需要。

熔断措施优化调整将给我国民航业带来多重利好。“以确诊旅客占航班旅客的比例作为指标,改变了过去飞机越大、熔断概率越大的可能性,航空公司将更愿意用大型客机执飞国际航班,满足供不应求的国际航线需求。”中国民航大学航空经济研究所所长李晓津表示,以国内常见B747-400飞机为例,若按400名旅客计算,同一航班阳性达16人时才会熔断,原先的政策是确诊人数达到5例即熔断。这将推动航空公司用A380、B747等大型飞机执飞短期需求大量的国际航线。与此同时,熔断期限缩短了,当确诊

人数在5人以上且达到航班旅客总数4%时熔断1周,比原来只要达到5人就熔断2周放宽了很多,对于需求较大的国际航线来说,可以降低航班熔断的可能性。

占芬认为,熔断措施优化将有利于缓解航空公司经营压力。2020年疫情暴发之前,国际(地区)航线在部分航空公司的收入占比高达25%以上,国航、东航、南航的宽体机数量最多,熔断标准改为按照航班旅客数比例来执行,将有利于航司恢复欧美澳等远程国际航线,提高飞机利用率,促进经营效益提升。在周边国家国际航线恢复进程明显快于我国的情形下,我国部分产业链供应链面临外迁的压力也有所增大。国际航线的恢复将有利于提高客货运力供给,为稳固经济发展、畅通产业链供应链提供有效支撑。

民航业专家林智杰认为,此次航班熔断机制优化力度很大,将显著减少航班熔断数量,帮助国际航班恢复。对民航旅客而言,国际航班熔断的减少,不仅能让更多国际民航旅客往返,也能让回国旅客有更明确的预期,被迫变更的行程将会减少。对航空公司而言,现阶段国际航班和全货机业务是航空公司经营的两大支柱,国际航线的恢复,将为民航业减亏作出积极贡献。

有关专家表示,促进我国民航业国际市场的恢复,需要持续发力。占芬建议,应从三个方面着手,进一步促进我国民航国际市场恢复。

一是探索建立国际航班评估体系,动态定量评估各个航空公司国际航线的疫情防控效果、国别疫情输入态势、航空口岸疫情管控和应对能力等,在此基础上进一步优化调整熔断政策。二是优化疫情期间国际客运航权资源配置管理程序,充分考虑目前国际航班量增多、疫情防控常态化等新特点和新要求,对资源分配政策进行优化调整。三是根据疫情防控和民航市场需求等因素,考虑分区域、分阶段动态调整并适当放宽“五个一”政策(民航局自2020年3月开始执行一个航司一个国家只保留一条航线,一周最多执行一班的政策)范围。

“民航国际市场的恢复是一个复杂的系统工程,单纯从某个环节调整解决不了问题。”林智杰认为,需要民航局持续增加航班配额,恢复国际航点、优化熔断机制;地方政府协调入境隔离酒店,严把入境最后关口。当然,还需要每一位国际航班保障人员做好个人防护。

近日,中国民用航空局对国际定期客运航班熔断措施进行优化调整。调整后的熔断措施为:对确诊旅客人数达到5例的航空公司单一入境航班,当确诊旅客占比达到该航班入境旅客人数4%时,暂停运行1周;当确诊旅客占比达到该航班入境旅客人数8%时,暂停运行2周。熔断的航班量不得调整用于其他航线。相关政策将根据疫情形势和防控要求,适时做出必要调整。这一优化调整将带来哪些影响?对此,记者进行了采访。

2020年6月份,随着国内外疫情防控形势的变化,民航局开启国际航班熔断机制。熔断政策实施两年来已进行了三轮调整:第一次调整是2020年12月,将单一入境航班确诊人数达到5例的航司熔断周期由1周延长至2周。第二次调整是2021年4月,增加了客座率限制,即航班入境1周内若确诊旅客达到5例,便会触发熔断机制。此次是第三次调整,由确诊人数绝对数改为旅客占比,同时缩短了熔断周期。中国民航科学技术

确诊旅客人数达到5例的航空公司单一入境航班:

当确诊旅客占比达到该航班入境旅客人数4%时,暂停运行1周

当确诊旅客占比达到该航班入境旅客人数8%时,暂停运行2周