

2024年钢铁供需动态适配性仍需提高

据中国钢铁工业协会发布的《2023年钢铁市场供需情况及2024年发展趋势》专题报告预计，2024年我国主要下游行业用钢需求继续分化，减量中有增量。其中，建筑、机械用钢需求有所下降，汽车、家电、船舶、集装箱、能源用钢需求有所上升。总体来看，2024年我国钢铁需求同比将小幅下降1%。今后，钢铁行业亟须进一步加快产品结构调整步伐，实现更高水平钢铁供需动态平衡。

2024年我国建筑用钢需求总体同比将下降约2%：从房地产行业来看，2024年，化解房地产风险仍是政策主线，供需两端均有发力空间。2024年房地产市场降幅有望进一步收窄。预计2024年房地产投资下降6%，新开工面积下降10%，销售面积下降5%至11.5亿平方米左右。

从基建来看，2024年，我国将深入落实《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》，大力实施《加快建设交通强国五年行动计划（2023—2027年）》，落实“十四五”系列规划任务，加强新老基建投资。预计2024年基建投资增速将保持一定韧性，增速或有所回落。

2024年，房地产行业降幅收窄，预计钢材需求保持下降趋势，基建用钢需求将保持小幅增长。总体来看，2024年，建筑行业钢材需求量约为4.7亿吨，同比将下降约2%。另据中国钢结构协会发布的《钢结构行业“十四五”规划及2035年远景目标》，到2025年底，我国钢结构用量将达到1.4亿吨左右；到2035年，我国钢结构用量将达到每年2亿吨以上。钢结构行业仍有较大的发展空间，将是未来建筑行业钢铁消费增长点之一，利好中厚板和型钢市场。

2024年我国机械用钢需求同比将减少约2%：2024年，机械行业经济运行总体将延续稳中向好态势，主要经济指标增速与全国工业基本同步。受全球供应链修复形成贸易挤压及发达经济体复苏放缓等多重因素影响，外需市场下行压力持续，不利于钢材需求释放。

综合来看，预计2024年机械行业钢材需求量为1.91亿吨，同比将减少约2%。

2024年我国汽车用钢需求同比将增长约3%：2024年，宏观政策上，我国将坚定不移推动智能网联新能源汽车发展，继续利好新能源汽车市场，但国际形势影响将给我国汽车出口带来一定的不确定性，国内汽车行业“价格战”也对市场信心有一定影响。

总体来看，2024年，汽车行业有望实现平稳增长，增幅或有一定回落，同比将增长约3%。分车型来看，在更新换代需求、新能源车市场和出口市场支撑下，乘用车产销量有望实现小幅增长，同比增幅约为3%；商用车方面，在基础设施建设投资增长、物流和商业活动活跃的带动下有望继续保

持增长，增幅约为5%。按能源类型来看，预计新能源车产量同比增长约20%，传统新能源车产量小幅下降；汽车出口量同比增长约15%。

总之，2024年，我国汽车产销量有望保持增长，总销量将达到3100万辆，同比增长约3%。汽车行业钢材消费与汽车生产趋势大体保持一致，结合汽车产量规模和结构变化，预计2024年汽车行业钢材消费量约为6100万吨，同比增长约3%。

2024年我国家电用钢需求同比将增长2%左右：2024年，我国家电行业内销市场将以更新需求为主，总体保持平稳；出口市场受国际经济形势及地缘政治因素影响，有较大的不确定性，预计家电行业全年小幅增长。

国内市场方面，我国成熟家电品类渗透率较高，随着家电行业的周期属性不断减弱，行业需求更多来自于存量更新，需求总量有一定支撑。海外市场方面，2024年，海外家电需求有望小幅增长。

总体来看，预计2024年家电行业用钢需求略有增长，约为1620万吨，同比增长2%左右。

2024年我国船舶用钢需求同比将增长约3%：2021年开始，船舶行业进入新一轮增长周期。2023年，我国手持船舶订单回升至近5年来高点，多数船舶企业承接订单已排产至2027年后。预计至2030年，我国船舶行业将保持稳定增长态势。

预计2024年我国船舶行业将延续稳中向好的发展态势，造船完工量和手持订单量将同比增长，新承接订单量基本持平或小幅增长。新能源动力船、深远海养殖装备、海上风电等新兴市场将维持较快增长。

2024年，船舶行业将保持稳定增长，从而带动船用钢材消费平稳增长；同时，修船、海洋牧场、海上风电等需求有望保持一定增长。预计我国船舶行业全年钢材消费量约为1780万吨，同比增长约3%。

2024年我国集装箱用钢需求同比将增长约2%：从外部环境来看，2024年，虽然外部不确定性增强，但集装箱使用中正常的更新换代和前期制造的一些大型集装箱船将陆续交付使用，对集装箱需求规模将有一定支撑。

从国内来看，我国加速构建内循环市场体系，内贸集装箱化比例逐步提高。面对不确定的国际市场，国内市场需求依旧较为强劲。沿海主要集

装箱港口和航运企业对内贸集装箱运输更加重视，“多式联运”的积极推进使内贸货物集装箱化率进一步提升。同时，“公转铁”“散改集”等运输结构调整持续推进为集装箱带来新市场，内贸集装箱需求将有所增加。

综上所述，2024年，我国集装箱产量有望小幅回升，总量仍将处于历史较低水平，未来1年-2年将逐步回归至每年300万标箱左右的常态水平。预计2024年集装箱行业钢材需求量随集装箱产量小幅增长，总需求量约为450万吨，同比增长约2%。

2024年我国铁道用钢需求同比将下降约2%：2024年，全国铁路投资规模将保持平稳增长，高速铁路将继续迎来建设高峰期，延高铁、长赣高铁、淮宿高铁、合武高铁、邵永高铁、六安铁路等铁路将全面开工；铜吉、盐宜、大丽攀、阜黄、沪乍杭、武汉枢纽直通线等项目在2023年前期进展不明显，预计到2024年会有大突破。

根据2024年铁路投资建设规模预期及项目获批、开工情况，预计2024年我国铁道用钢需求量约为400万吨，同比下降约2%。

2024年我国油气管线用钢需求同比将增加2%：2024年，预计原煤产量继续保持较高水平，更好发挥煤炭兜底保障作用；推动原油产量稳产在2亿吨，天然气继续保持较好增产势头。聚焦落实“双碳”目标任务，加快推进能源绿色低碳转型，预计2024年全国风电光伏新增装机容量在2亿千瓦左右。核电项目将建成投产4台机组，新增装机容量在500万千瓦左右。

预计2024年油气管线建设继续保持稳定增长态势，管线用钢需求量约为510万吨，同比增加2%，增幅较2023年收窄。

2024年我国电工钢需求同比将增长3%：当前，全球电网面临供应紧张、系统老龄化、新能源与配套电网线路施工时间错配、新能源并网压力大这四重考验，未来海外重点地区和国家电网投资规划和落地方案将成为重要催化力量，出口前景广阔，前期积极布局出海的国内龙头企业具备显著的成本和供应链优势。

2024年，电力行业的新能源利用率将持续保持较高水平。随着全球能源绿色低碳转型快速推进，太阳能和风能等新能源将成为电力行业的重要组成部分。预计2024年新投产的总发电装机及非化石能源发电装机规模将再创新高。电力设备仍处于上行周期，特高压、新能源建设带动电气设备需求增长等。2024年，随着特高压、新能源等领域大力发展，电力行业投资建设和电气设备的需求预计稳定增长。

总之，2024年，电力行业将保持稳定增长，预计电工钢需求量达到1340万吨，同比增长3%。

（内容来源于中国钢铁工业协会）

安赛乐米塔尔将在印度建全球最大炼钢厂

■据世界金属导报 全球钢铁巨头安赛乐米塔尔将在印度西部古吉拉特邦哈拉建造世界上最大的炼钢厂，项目整体投产预计为2029年。这可能造成印度逐渐降低对中国和东南亚钢材的需求。

不过一些比较乐观的市场人士认为，考虑到印度快速增长的钢材需求，新增的产能可以被其国内市场吸收，因此印度买家对亚洲其他地区的钢材需求不会有太大变化。印度生产商消息人士表示：“印度的需求在未来几年将会增加5000-6000万吨。为了满足这一需求，许多钢铁集团关闭了在欧洲的工厂，转而在印度开工。印度本地生产成本相较欧洲更低，并且靠近消费市场建厂对钢铁集团来说更有优势。”

安赛乐米塔尔早些时候宣布，其位于古吉拉特邦哈拉兹拉的钢铁制

造基地的第一阶段扩建将于2026年完成。第二阶段将于2029年完成。该厂年产能将达2400万吨，是世界最大工厂。

印度贸易商表示，尽管仅凭这一新厂可能不会削弱印度对中国和东南亚产品的需求，但印度钢铁产能的快速增长在未来仍将会冲击中国和东南亚钢材在印度市场的占有率。

2019年，安赛乐米塔尔和日本钢铁巨头新日铁收购了位于Essar钢铁位于哈拉吉拉的钢厂，并将其更名为安赛乐米塔尔新日铁（AMNS）印度公司。

据当地新闻媒体报道，2022年10月，AMNS印度公司曾经宣布投资约6亿卢比（720万美元），将钢厂的产能提高到1500万吨。据报道，这项投资用于安装新的炼钢技术，例如使用新型设备等。

绿色低碳冶金

年产能260万吨：淡水河谷与Hydnum Steel合作开发压块厂

■据世界金属导报 淡水河谷与Hydnum Steel已就开发低碳钢铁生产解决方案签署谅解备忘录，包括共同评估由Hydnum Steel在其位于西班牙普埃托利亚诺的绿色钢铁旗舰项目所在地共址建造一座铁矿石压块厂的可能性。该项目将于2026年投产，年产钢材150万吨，其年产能自2030年起预计将达260万吨。

“加入Hydnum Steel项目是我们为实现到2035年将价值链上的‘范围三’净排放量减少15%这一目标迈出的又一重要步伐。将我们的创新低碳压块与Hydnum Steel的绿色钢铁相结合，将助力我们实现钢铁生产零排放的目标。”淡水河谷表示。

Hydnum Steel的工厂将采用下一代技术建造，新技术将用绿氢替代化石燃料，从而助力行业脱碳。对淡水河谷而言，此次签署的谅解备忘录增强了其对于使用氢气为钢铁生产实现脱碳的信心。此项谅解备忘录也表明，淡

水河谷提供创新解决方案助力钢铁行业脱碳的战略得到了客户企业的参与。淡水河谷已与50余家客户企业就共同研究脱碳解决方案签署协议，其排放总量占到公司“范围三”排放量的35%。其中一些解决方案包括在客户企业生产所在地共址建造压块厂。

铁矿石压块由淡水河谷位于巴西的技术中心研发，它使用一种粘合剂技术解决方案，由优质铁矿石在低温下团聚而成，其最终产品具有高强度。压块可被用作直接还原路径中的金属炉料，用于生产绿色钢铁。它也可被用于高炉-转炉路径，将钢铁生产中的二氧化碳排放量减少10%。

除承诺到2035年将“范围三”净排放量减少15%外，淡水河谷还致力于到2030年将“范围一”和“范围二”绝对排放量减少33%，到2050年实现净零排放，这些承诺符合《巴黎协定》，将引领可持续采矿的发展进程。

环保制氢第一步：浦项集团将与ADNOC在光阳生产蓝氢

■据信息资源网 浦项国际近日表示，浦项集团和阿拉伯联合酋长国阿布扎比国家石油公司（ADNOC）将在全罗南道光阳合作建设蓝色氢生产设施。浦项国际、浦项控股和ADNOC在阿联酋能源集团总部签署了三方战略合作协议。

蓝氢指的是通过一种称为重整的过程从天然气等化石燃料中生产的氢气。该生产还与碳捕获和存储（CCS）工艺相结合，通过捕获和存储制氢过程中产生的二氧化碳来减少二氧化碳

碳排放。

两家公司还同意在浦项制液化天然气厂建设CCS设施。浦项国际相关人士表示，“ADNOC是CCS领域的领先公司之一，ADNOC将成为浦项集团的一个伟大合作伙伴。”从今年开始，这三家公司将测试涉及制氢和CCS设施的项目的可行性，并计划在2029年开始向附近地区供应蓝氢。

浦项国际能源业务部门负责人表示，“这个最新项目对集团来说意义重大，因为它将使我们在国内供应环保氢气方面迈出第一步”。

汽车天地

通用与本田的燃料电池合资公司开始商业化生产

■据信息资源网 近日，通用汽车和本田宣布，其位于密歇根州布朗斯敦的50-50合资燃料电池生产工厂开始商业生产。

通用汽车表示，该燃料电池系统制造（FCSM）设施是业内第一家制造燃料电池的大规模制造合资企业。两家公司都将在产品应用和商业企业中使用FCSM生产的产品。例如，本田将在即将推出的CR-V运动型多功能车以及固定式发电机等产品中使用燃料电池。

与此同时，通用汽车以Hydrotec品牌销售燃料电池。该汽车制造商此前还宣布了向Autocar、Komatsu和Nikola Corporation等公司供应燃料电池系统的计划。

据了解，该合资企业采用了“首创的方法”，用于自动化膜电极组件生产以及燃料电池堆组件。“我们整

合了本田和通用汽车的优势，在这家合资企业中创建了最强大的生产系统。”相关人士介绍。

本田在另一份报告中表示，虽然FCSM的初始生产将用于支持其内部计划和FCEV销售，但该公司正在探索外部燃料电池商机，目标是每年销售2000辆，然后分阶段扩大销售。

通用和本田于2013年开始共同开发下一代燃料电池系统。在那之后的几年里，两家公司汇集了他们的专业知识，创造了一种燃料电池系统，其耐用性是2019年本田Clarity燃料电池轿车中使用的系统的两倍。

两家公司还致力于推进电池设计并减少昂贵贵金属的使用。据通用汽车称，这些新的燃料电池系统可以以2019年本田Clarity燃料电池系统成本的三分之二生产。

信息动态

第五个南极科考站秦岭站穿上青山“羽绒服”

我国第五个南极科考站秦岭站在南极罗斯海岸建成并投入使用，这是中国首个濒临太平洋、深入南极大陆的常年站。青山不锈钢材料成功应用于秦岭站主体楼外墙结构，用钢量约200吨，这是青山在国家重点工程项目应用的又一里程碑事件。青山从2018年开始不断致力于开发高强度、高韧性、高性价比不锈钢产品，广泛应用于国家高速铁路、地铁工程、装备式住宅建筑、石油能源、交通运输等高端市场领域。

中冶华天总包印尼镍金属生产线A制粉站投运

日前，中冶华天EP总包的印尼投资有限公司镍金属生产线煤粉制备系统A制粉站成功投运，实现了煤粉制备及输送，为后续镍金属生产线全面投产奠定了坚实基础，集中彰显了中冶华天的雄厚设计实力和高品质履约风采。该项目全部建成投运后，将助力推动与“一带一路”沿线国家的投资合作和经贸往来，带动进出口业务，同时有效缓解国内镍资源紧缺。

晋钢控股集团 高强锌铝镁钢带新品试制成功

日前，晋钢控股集团集团镀锌铝镁机组生产的高强锌铝镁钢带S450GD+ZM450g/m²首次试制成功。这一成果不仅标志着晋钢在技术创新和产品升级上迈出了坚实的一步，更是对“质量第一、客户至上、科技创新、智造精品”企业理念的生动实践。

陕钢集团汉钢公司推出 高建钢与低合金钢新产品

日前，陕钢集团汉钢公司顺利完成建筑结构用钢板Q355GJC、低合金高强度结构钢板Q390C的首次轧制，经检验，其性能、外观质量达到设计要求，能完全满足建筑、机械等行业使用要求。Q355GJC高建钢是一种具有高强度、良好韧性和焊接性能的优质建筑钢材，广泛应用于大型建筑结构和重载机械领域；而Q390C低合金钢则以其出色的强度和焊接性能，在中高强度要求的结构件中发挥着重要作用。

今日关注

我国能源绿色转型步伐加快

■据信息资源网 2023年，我国能源绿色低碳转型步伐加快，可再生能源保持高速增长、高比例利用、高质量消纳良好态势。与此同时，新型储能装机快速攀升，新技术不断涌现，有力支撑新型电力系统构建；多层次电力市场建设有序推进，新能源消纳水平有效提升。

2023年，我国可再生能源总装机年内连续突破13亿千瓦、14亿千瓦大关，达到14.5亿千瓦，占全国发电总装机超过50%，历史性超过火电装机。风电光伏年新增装机翻番，接近全球年新增装机的60%。

风电光伏产业国际竞争优势进一步凸显。2023年，风电机组等关键零部件产量占到全球市场的70%以上，光伏多晶硅、硅片、电池片和组件产量占全球比重均超过80%。

在技术创新推动下，2023年我国自主研发的全球首台16兆瓦海上风电机组成功并网发电，国内首座离岸超100千米、水深超100米的深远海漂浮式风电平台“海油观澜号”成功投运，中石化新疆库车光伏规模化制氢、三峡集团库布其沙漠光伏治沙等一批引领性示范项目建成投产。

船舶工业

日本邮船(NYK)将租用LNG燃料船

■据信息资源网 日本航运公司日本邮船株式会社(NYK航运公司)计划为日本公用事业公司Jera和钢铁制造商JFE钢铁公司租赁液化天然气船。

日前，NYK航运与Jera签署了一份定期租船协议，在2027年韩国造船企业现代三造重工完工后，运营一艘新的17.4万米膜式液化天然气燃料液化天然气运输船。该船配备了下一代双燃料发动机，可以燃烧汽化气体、船载液化天然气和传统船用燃料。NYK说，与重油发动机相比，它最多可以减少50%的甲烷排放。

这是NYK航运公司与Jera签订的第11份运营液化天然气运输船的租船协议。Jera的液化天然气消费量可能会增加，因为该公司计划在2024-2025年期间完成其Goi发电厂三台780兆

瓦联合循环燃气轮机(CCGT)的升级并开始运营。它还于2023年8月开始在650兆瓦的安内加崎3号CCGT机组进行商业运营。

根据与JFE钢铁公司签订的定期租船协议，NYK航运公司还将运营一艘新的以液化天然气为燃料的好望角型散货船SG Ocean，载重量为21万吨，将铁矿石和煤炭从澳大利亚运往日本。该船还配备了双燃料发动机，可以燃烧液化天然气和常规船用燃料。与重燃料油相比，NYK航运公司预计将减少100%的硫氧化物排放量、75%的氮氧化物排放量和25%的二氧化碳排放量。

JFE钢铁计划将其船队转变为以液化天然气为燃料的船舶，旨在引入以氨和碳回收甲烷为燃料的散货船，以实现其运营的脱碳。