

专家观点

世界钢协：今年全球钢铁需求量将达到16.579亿吨

■据中国钢铁新闻网 世界钢铁协会日前发布报告预测，今年全球钢铁需求量将达到16.579亿吨，同比增长3.9%，明年全球钢铁需求量将增长1.4%，达到16.812亿吨。

全球经济贸易紧张局势是全球钢铁需求面临的最大的不确定性

尽管去年出现的钢铁需求复苏势头延续到今年，但增长前景面临风险的增加。贸易紧张局势的加剧和汇率的剧烈波动增加了不确定性。美国和欧盟货币政策的正常化也将对新兴经济体的货币产生一定影响。

在没有政策措施的刺激下，中国钢铁需求增长将出现减速趋势。今年上半年，中国房地产用钢需求量的微刺激和全球经济的强势复苏提振了中国的钢铁需求。然而，随着中国继续深化经济结构调整及出台更为严厉的环保措施，据预测，今年底至明年，中国的钢铁需求增长将出现减速趋势。

中国经济下行与上行风险并存。下行风险来自于中美之间持续进行贸易摩擦以及全球经济逐渐开始放缓。但是，如果中国政府决定采取刺激措施来控制中国经济在经济环境恶化情况下的可能放缓趋势，那么明年的钢铁需求将得到提振。

关于中国短期钢铁需求预测，世界

钢协表示，继去年开始，中国继续关停大部分落后的中频炉产能，这些产能未列入此前官方发布的产量统计数据中。因此，预计今年中国钢铁需求名义增长率增至6.0%，但从钢铁行业使用的动态表明实际增长率只有2%。因此，今年实际全球增长率为2.1%。

发达经济体钢铁需求将适度增长

在发达经济体中，今年明年钢铁需求预计增长分别为1.0%和1.2%。尽管美国建筑业用钢增长有所放缓，但受益于税收和监管改革以及财政刺激支持的强劲消费支出和企业投资，去年美国钢铁需求强劲增长。据预测，由于汽车制造业和建筑业的用钢市场趋于平稳，明年美国钢铁需求增长将出现放缓。然而，凭借机械业市场的良好表现，有望拉动制造业的用钢需求。

欧盟主要受国内市场需求驱动，除了汽车市场的需求可能出现下降，随着企业信心的高涨，投资和建筑业市场的复苏，钢铁需求将继续扩大但步伐放缓。尽管欧盟经济的基本面仍然相对健康，但明年的钢铁需求相比去年和今年有望出现放缓，部分原因是来自全球贸易紧张形势造成的不确定性。

日本的钢铁需求预计保持稳定增长，主要得益于日本在投资方面推出的政

策支持(创新高的企业利润、持续的货币宽松政策、东京奥运会的场馆需求以及日益增长的对节省劳动力的投资需求)。

韩国的钢铁需求将在今年进一步萎缩，其所有主要用钢行业都难以维持。预计明年只会出现小幅回升。

发展中国家的钢铁需求持续复苏，但也面临着挑战

世界钢协预计，印度的钢铁需求将回到更高的增长轨道，在改善投资和基础设施的双重支持下拉动钢铁需求，但政府财政和企业债务对前景构成一定压力。

由于建筑业活动和库存调整缓慢，去年和今年东盟地区的钢铁需求增长放缓，但预计在明年及以后，东盟地区的需求将在基础设施项目的支持下恢复增长势头。风险在很大程度上与中美贸易紧张局势加剧、货币波动和政治不稳定有关。

亚洲发展中国家(除中国外)的钢铁需求预计分别在今和明年增长5.9%和6.8%。

在其它新兴和发展中经济体中，随着国内外环境的不确定性因素增加，复苏进展缓慢。主要原因包括经济结构改革、金融市场高度脆弱性以及全球经济紧张局势可能带来的货币压力。

尽管油价上涨，但预计俄罗斯钢铁

需求的复苏势头也将减弱。由于面临货币危机，土耳其的钢铁需求预计将在今年萎缩，但得益于政府出台的稳增长措施以及由此带来的制造业竞争力的恢复，钢铁需求预计将在明年复苏。

在国内外全球经济积极发展的支持下，拉丁美洲经济体的钢铁需求正持续第二年的复苏。巴西的钢铁需求在今年持续稳定复苏，这种情况将持续到明年。墨西哥的钢铁需求受到北美自由贸易协定(NAFTA)谈判和选举相关不确定性的影响，预计在明年帮助经济缓慢复苏。新兴经济体(除中国外)的钢铁需求预计分别在今明两年增长3.2%和3.9%。

许多国家的建筑业和汽车行业的用钢市场前景不一

在发达经济体中，由于较高的基数和不断上升的利率，在去年至今强劲的复苏势头结束后，建筑业的用钢需求可能会放缓。另一方面，大多数发展中经济体的建筑业活动将继续增长，特别是在印度、东盟和中东和北非地区。然而，巴西的建筑业尚未从严重危机中复苏。

在需求增长放缓、燃油价格上涨和利率上升的背景下，发达经济体强劲增长的汽车行业用钢市场正趋向疲软。在发展中国家，人们对汽车的需求将继续以稳健的速度增长。欧盟和美国的机械行业继续受到强劲的商业投资阶段的支持。

宏观经济

前9月我国固定资产投资增速小幅回升

■据新华社信息 国家统计局最新数据显示，今年1—9月份，全国固定资产投资同比增长5.4%，增速比1—8月份小幅回升0.1个百分点。这是固定资产投资在年内2月份高点回落之后的首次反弹。虽然固定资产投资稳中趋稳，但基建投资却继续下滑，拖累整体投资的企稳速度。

除了制造业投资企稳外，基础设施投资和房地产开发投资均延续下滑。其中，基础设施投资(不含电力、热力、燃气及水生产和供应业)同比增长3.3%，增速比1—8月份回落0.9个百分点；全国房地产开发投资8866.5亿元，同比增长9.9%，增速比1—8月份回落0.2个百分点；而制造业投资增长8.7%，增速提高1.2个百分点。基建投资依然是拖累固定资产投资增速的最主要原因。1—9月份除了铁路投资降幅收窄0.1个百分点从-10.6%升至-10.5%之外，道路运输、水利管理、公共设施管理等行业增速都有不同程度的下降。在中央对房地产调控政策没有明显松动的情况下，房地产销售增速开始明显放缓，1—9月累计同比增速比上个月放缓1.1个百分点至2.9%。专家认为，4季度房地产投资会继续温和回落，但整体幅度不会十分明显。国家统计局表示，基础设施投资虽进一步回落，但回落幅度在收窄。随着“六稳”(稳就业、稳金融、稳外贸、稳外资、稳投资、稳预期)政策不断落实落地，还有一批重大项目在加快推进，下一步基础设施投资有望进一步趋稳。

我国将加快构建完善区块链标准体系

■据新华社信息 日前，从工信部获悉，工信部将推动区块链核心技术能力建设，支持开展区块链领域的创新创业，鼓励与实体经济深度融合。值得一提的是，我国将加快推动重点标准研制和应用推广，构建完善区块链标准体系，完善政策环境。

工信部相关人士指出，在政策、技术、市场等多重力量推动下，我国区块链创新步伐不断加快，探索应用的范畴也由数字资产向供应链管理、智能制造、工业互联网、版权保护等更多领域延伸拓展。作为一项新兴技术，区块链发展总体尚处于探索和研究阶段，需要产学研用各方共同推动区块链基础核心技术研发和行业应用落地，促进区块链与实体经济深度融合。一些地方和企业的探索正在展开。上述人士表示，工信部将建立健全骨干企业、高等院校、研究机构之间的协同推进机制，支持开展区块链领域的创新创业，特别是鼓励区块链企业与用户单位开展跨界融合，推动建立公共服务平台，支持第三方机构开展区块链服务评估检测。

全球钢铁

塔塔钢铁计划增加 Bhushan 钢厂产能

■据信息资源网 塔塔钢铁计划将塔塔 Bhushan 钢厂的年产能从560万吨增加至830万吨。这家钢厂是塔塔钢铁新近收购的，其前身是印度 Bhushan 钢铁(Bhushan Steel Ltd)。塔塔钢铁以3530亿卢比(约48亿美元)的价格收购了 Bhushan 钢铁有限公司。当时该钢厂的年产量仅为350万吨，远低于其设计年产能。

塔塔表示，两家公司运营整合已经开始。现今，Bhushan 钢厂的板坯会运送到塔塔钢铁进行二次轧制，而 Bhushan 钢厂则通过塔塔的采购渠道采购煤，并使用塔塔的产品运输路线。塔塔 Bhushan 钢铁公司人士表示，公司的目标是在两年之内使 Bhushan 钢厂恢复满负荷生产。行业分析师表示，塔塔钢铁公司在 Jamshehpur 和 Kalinganagar 及其周边地区拥有多个自有铁矿项目，并且只需少量资本支出，这些铁矿就可以用于提高 Bhushan 钢厂的产能。一旦钢厂获准增加自有矿山的铁矿石产量，这些铁矿石就可以为 Bhushan 钢厂所用。塔塔钢铁公司是仅次于 JSW 的印度第二大钢铁公司，该公司一直积极致力于成为印度最大的私营钢铁生产商。塔塔钢铁已经开始对位于奥里萨邦的 Kalinganagar 钢厂实施扩产计划，预计将该钢厂的年产能将从500万吨增加至800万吨。

相关行业

全球金属矿产行情将延续“分化”趋势

■据新华社信息 日前，从天津举行的2018(第二十届)中国国际矿业大会上传出信息，随着矿业与经济社会领域深度融合，全球矿业企业发展面临新的机遇。业内人士指出，镍、铜、铝等矿产将受市场青睐，全球金属矿产行情将延续“分化”趋势。

今年以来，全球经济形势呈现分化趋势。而业内人士认为，矿业行情将同样走向“分化”。优质矿产资源将更为稀缺，资源勘探开发难度和深度会越来越大，技术进步将给矿业行业带来巨大变化，加速“分化”趋势。在基本金属板块内，镍被普遍看好。麦肯锡公司相关人士也认为，随着电池技术的不断改善，将会用到更多的镍和更少的钴，尤其是到2025年以后，镍的价格或将大幅上涨。铜市场也被业内看好。专家表示，铜矿未来会转向地下开采，增加了开采难度和成本。同时，铜的品位也应重点关注。例如，智利原来的平均铜品位是1%，以后会降到0.7%左右，甚至更低，增加了长期成本。此外，业内人士还认为，受氧化铝缺口及电价上升的影响，铝价会受到支撑，而铝由于去年矿山的供给逐步攀升，预计今年的铝市场会从全球短缺到全球平衡的状态。

我国将统筹推进氢能产业高质量发展

■据新华社信息 氢气是最轻的气体，却被视为解决能源资源问题和环境危机的未来途径之一，受到发达国家高度关注。国家能源局相关负责人表示，氢能也是我国能源革命重要的探索方向，下一步将会会同有关部门“打造好产业环境，统筹推进氢能产业高质量发展”。

近年来氢能在我国的发展热度不断提升，一些地方政府陆续制定了较大规模的氢能产业发展规划。氢能相关技术装备也不断加快发展，各种制氢、储运和燃料电池技术正在陆续突破，燃料电池汽车如雨后春笋相继涌现，一批汽车企业已实现小批量生产。“要清醒地认识到，我国氢能产业发展不平衡、不充分的矛盾依然非常突出。”上述人士表示，对此，有关部门将研究制定我国氢能产业发展路线图，明确氢能发展战略定位、目标和任务；同时研究设立一批示范工程，推动氢能可与可再生能源结合，燃料电池分布式发电、氢储能以及氢燃料电池交通等多元化应用，加快组织突破燃料电池等关键技术装备，完善有关技术标准以及检测、认证和监管体系。

“氢作为一种清洁高效的能量载体，从长远来看，可以在高碳排放的工业和电力领域替代煤炭、天然气等化石燃料，特别是在交通领域，氢能燃料电池在替代燃料与零排放方面具有无可比拟的优势。”上述人士指出。同时，氢能将有缓解我国弃风、弃光、弃水问题。将氢能作为各种间歇性可再生能源与现有能源体系有机结合的耦合点，有望实现多种能源跨地域、跨时间优化配置。

行业动态

全球首卷最高强度级别薄板坯热成型汽车钢在河钢下线

■据信息资源网 日前，从河北钢铁集团获悉：世界首卷2000Mpa(兆帕)级别热成型汽车钢，在河钢唐钢薄板坯短流程成功下线。这是目前全球薄板坯连铸连轧工艺生产的最高强度级别钢种，填补了国际国内薄板坯连铸连轧工艺生产超高强度钢空白。

鞍钢冷轧硅钢产品挺进发电机领域

■据信息资源网 鞍钢股份能源管控中心7号30兆瓦干熄焦余热发电机组成功并网发电1个月来，运行状况良好，标志着鞍钢为其“量身打造”的冷轧硅钢产品在发电机领域实现零的突破。

马钢40吨轴重重载车轴出口澳大利亚

■据信息资源网 日前，首批供澳大利亚BHP公司的40吨轴重重载车轴(总订单1104件)性能检测合格，正式装车发货。这是马钢首次批量生产40吨轴重重载车轴，标志着马钢重载车轴真正意义上获得客户认可。

本钢不锈钢丹东公司近半数产品实现出口

■据信息资源网 今年以来，本钢集团不锈钢丹东公司全力推进产品出口工作。前8个月，累计实现出口26380吨，占产品总量的42.8%。9月份，实现半数出口，仅单月出口量就超过了去年全年的出口量。

马钢1号高炉全面大修

■据信息资源网 日前，随着马钢二铁总厂1号高炉休风停炉、料面降至风口带下，由此标志该高炉大修工程全面开工。1号2500立方米高炉于1994年4月25日建成投产，累计完成两代炉役期。工程计划投资5.2亿元，计划施工工期123天。



港珠澳大桥正式通车

金秋十月，伶仃洋上海天一色，潮声阵阵，依傍着这片中国南海水域的城市将迎来深具意义的一天。10月24日，港珠澳大桥正式通车。碧波之上，一桥飞架香港、澳门、珠海三地，以气贯长虹的“中国跨度”，飞越沧海百年的历史风云，展现当代中国的雄健风采。

图为车辆在港珠澳大桥上行驶。

新华社 供稿

今日关注

我国城镇化迈入“都市圈时代”，市域铁路建设掀热潮

■据新华社信息 继高铁和地铁之后，市域铁路正在成为我国交通基础设施的投资新方向，一些大城市已经开始了市域铁路的规划和建设热潮。

以成都为例，日前，新建成都至蒲江铁路启动联调联试工作，这条线路计划于年内开通运营，这是成都的第二条市域铁路。今年上半年，成都至都江堰、成都至眉山两条市域铁路也开始了立项前期工作招标。

市域铁路又称通勤铁路、市郊铁路，指的是大都市市域范围内的客运铁路交通系统，专门服务于大城市跨区、城区与郊区、中心城市与卫星城、重点城镇间，服务范围一般在50—100千米之内。

统计数据显示，截至去年，全国铁路营业里程达到12.7万千米，其中，高速铁路营业里程达到2.5万千米。另外，累计有34个城市建成投运城轨线路5021.7千米。相较而言，市域铁路建设缺失。

专家表示，随着城镇化的推进，一些地区已经进入城镇化后期和郊区城镇化，这就带来城市功能的外溢，大城市核心区与周边联系更为密切，形成大都市一体化，产生了城区与郊区大量的交通需求。

去年末，我国城镇常住人口为81347

万人，比上年末增加2049万人；城镇人口占总人口比重(城镇化率)为58.52%，比上年末提高1.17个百分点。上海、北京和天津均超过80%，达到了发达国家的水平。

专家表示，市域铁路的建设成本只相当于地铁的五分之一甚至更低。日本东京大都市区的地铁只有312千米，而通勤铁路有1134千米。美国纽约大都市区的地铁有492千米，而通勤铁路有2159千米。

实际上，“铁路+城市轨道交通”的发展模式已经难以适应城镇化的变化需求，不少城市开始尝试构建多层次轨道交通系统。包括北京、上海、天津、重庆、深圳、成都等城市在内，都开通了一些市域铁路线路。

今年4月，中国铁路总公司联合重庆市政府批复《重庆市利用既有铁路开行公交通车实施方案》，这是市域铁路领域全国首个获得批复的方案。方案要求“促进国铁、市域铁路和城市轨道交通融合发展，构建多层次、多模式、一体化的轨道交通系统”。

去年6月，国家五部委联合印发《关于促进城市(郊)铁路发展的指导意见》(下称《指导意见》)，称当前市域(郊)铁路发展滞后，有效供给能力不足，成为城市

公共交通短板，在发展理念和体制机制等方面问题较为突出。

《指导意见》要求，至2020年，京津冀、长三角、珠三角、长江中游、成渝等经济发达地区的超大、特大城市及具备条件的大城市，市域(郊)铁路骨干线路基本形成，构建核心区至周边主要区域的1小时通勤圈；其余城市群和城镇化地区具备条件的城市启动市域(郊)铁路规划建设。

《指导意见》提出，优先考虑利用既有铁路资源，通过改造和优化，开行市域公交通车，有序推进新建线路，并与城市轨道交通、公交等交通方式有机衔接，有效分担城市交通压力，提升公共交通运营水平。

上述《重庆市利用既有铁路开行公交通车实施方案》就充分利用了既有铁路和设施设备开行公交通车，打造“半小时铁路通勤圈”，包括21个区和两个经开区，面积达2.87万平方公里。

与此同时，国家发改委还在重点城市选择了一批重大项目实施市域(郊)铁路发展示范工程，以期形成可推广、可借鉴、可复制的发展模式。因此，一些专家预计，市域铁路将形成又一个巨大规模的投资市场。