

湛江、防城港项目重启

# 钢铁业迎来高水平恶性竞争?

■ 本报记者 张龙

武钢终于将触角伸到了海边。  
 “5月28日已经开工建设,防城港项目的建设主体——广西钢铁集团的注册资本为468亿元,其中武钢集团以现金出资374.7亿元,我们另外的300多亿元,主要是来自银行贷款。”武钢内部人士告诉记者。

此外,另外一个沿海布局项目——广东湛江钢铁基地项目也于5月31日开工建设。该项目由宝钢湛江钢铁有限公司建设,建设规模为年产钢893万吨,钢铁工程投资559.5亿元,连同其他配套工程,总投资696.8亿元,项目主体工程占地面积12.98平方公里,项目计划于“十二五”期间全面建成投产。

上述两个临海钢铁基地项目均是前不久得到国家发改委批复,得以进行开工建设的。这一批复比正常情况下晚了近4年。

一位冶金系统内的退休官员曾对记者表示,即便湛江项目和防城港项目在2008年就得以动工,时机也晚了。因为东南亚市场早已被日本和韩国等国家染指。现在国内产能过剩,几万公里范围内,连上两个千万吨级的项目,对于目前需要严控产能的中国钢铁业来说,需要更大力度的淘汰落后产能才可以。

中国钢铁工业协会前副秘书长迟京东曾表示,钢厂搬迁已经错过了最佳窗口期。

## 向沿海搬迁: 产能压缩还是扩大?

武钢方面向记者表示,目前并无具体的压缩产能方案。

“我们以前已经淘汰了数百万吨的落后产能。”上述武钢内部人士告诉记者。

而湛江项目,早在两年前,广东钢铁集团就决定在广东省已淘汰1000万吨钢铁产能的基础上继续削减落后产能,并实施广钢环保迁建,但具体如何实施仍有待观察。

国家发改委核准广东湛江、广西防城港钢铁基地项目并非没有条件。批文显示,项目建设均以压缩钢铁产能为前提,其中广东累计压缩粗钢产能1614万吨,广西和武钢累计压缩粗钢产能1070万吨。

“这两个项目,未来不仅面对钢铁行业需求增速放缓和全国钢铁产能过剩的挑战,而且距离过近,肯定面临着竞争问题,很容易导致高水平的恶性竞争。”一位不愿具名的分析师称。

华北地区一家大型国有钢厂高层对记者表示:“我们没有宝钢、武钢那样的行业龙头地位,在政策上,难以获得更大的支持。如果搬迁,产能

## 需求放缓、运力过剩、成本上涨、运价下降

# 航运公司亏损扩大:呼唤国家层面支持

■ 本报记者 穆瑞

从今年初开始,继航运巨头欧洲马士基集团率先提升亚欧线的集装箱运价后,地中海航运、长荣航运、中远集运、中海集运等公司也陆续提价。截至目前,船务公司已经累计3次上调运价,热门的欧美航线运价甚至翻了兩番。数家航运公司近期同时宣布,将会征收燃油、旺季等各类附加费。

交通运输部新闻发言人何建中在例行的新闻发布会上表示:“目前航运市场依然在低位徘徊,呈现出‘需求放缓、运力过剩、成本上涨、运价下降、亏损扩大’的态势。”

## 涨声一片

中远集装箱运输有限公司(下称中远集运)官网4月18日宣布,5月1日起对所有远东至南非地区的超重货物征收超重附加费。

4月16日,中远集运宣布自5月15日起上调远东至南美西航线货物运价。费率上调幅度为每20英尺标准箱(下称TEU)500美元,每40英尺标准箱1000美元,每40英尺高箱1000美元。

中远集运官网公开资料显示,4月以来公司已五次宣布提高运价,四次宣布征收附加费。提价航线包括澳大利亚航线、欧洲南美航线、亚欧西行航线等。

地中海航运有限公司(下称地中海航运)官网4月17日宣布,5月1日起提高从红海到除叙利亚外的地中海航线的运价,提幅为每TEU100美元,红海到叙利亚航线运价提幅为



CNS 供图

不能扩大的话,很难打动人。”

国家发改委有关负责人曾表示,“十二五”期间,全国39个城市钢厂将进行“有序搬迁”,届时,沿海、沿江钢铁企业产能占全国产能的比例要达到40%以上。

华北地区一家大型国有钢厂高层说:“现在的市场环境也不能支撑钢厂这样大手笔的搬迁投资。近几年,钢厂的吨钢利润就没有超过200元的时候,新建一个钢厂动辄上百亿的投资,兴建之初需要使用大量的银行贷款,建成之后又有每年摊销的折旧,有几家钢厂能在这样的市场环境下负担得起。”

有专家指出,钢企产能转移存在不少的困难。首先是配套设施设备不完善,制约钢企产能转移;其次,土地资源审批时间延长不利于产能扩张;再次,资金出现危机促使钢企产能转移步伐放慢。

此外,非沿海钢铁项目的建设,也会为钢铁业带来新一轮的产能增长。如新疆、内蒙古等地都在新建钢铁产能。

## 产能过剩短期难以消化

“尽管湛江、防城港项目还需要3年左右时间投产,但这段时间钢铁行业很难消化过剩的产能。国内其他钢厂看到宝钢、武钢发展新品种、新产品,同样会跟风去做。”上述华北地区一家大型国有钢厂高层对记者表达了这样的忧虑。

4月22日,中国钢铁工业协会副秘书长李新创在一个研讨会上称,钢铁业现有产能可能已超过年产9亿吨水准,去年国内钢材消费加上出口不足7

亿吨,产能与消费之间有显著落差。

在钢材需求的下游,据统计,2012年1月至4月固定资产投资累计同比增长20.2%,已经连续12个月下滑,逼近20%的整数关口,再次创下2003年以来10年新低。

即便在这样的情况下,钢铁产能仍“居高不下”。据中钢协统计数据显示,5月中旬重点钢铁企业粗钢日均产量169.21万吨,环比下降0.35%。预计5月中旬全国粗钢日均产量203.95万吨,环比下降0.25%。日均产量自4月以来一直处于200万吨以上的高位。

北京金大宇商贸有限公司董事长严飞认为,国内钢材库存虽然已经连续15周下降,但是库存总量仍处于历年高位,只有钢厂停产才会出现真正的去库存化。目前钢厂都还在开足马力生产,短时间内难有改观,如果没有大的利好因素及时出现的话,钢厂还有可能会继续下降。

有分析师告诉记者,目前仍没有听到主流钢厂减产、限产或检修的消息。钢价的持久下跌,又使钢厂陷入全面亏损的境地。目前钢厂仍有很高的铁矿石库存需要消化,因此暂无减产的计划。

此外,每一次的淘汰落后都伴随着产能的再次增长。

“例如钢厂搬迁,要淘汰一些项目,结果变成了技术改造,产能反倒扩大了,按照国家要求,也不算落后产能。”一家钢厂的中层说。

实际数据表明,淘汰落后产能对于全国钢铁产量增长的抑制作用极为有限。相关数据显示,从1992年至2011年的20年间,全国粗钢产量每年都在增长;而最近10年,除了2008

年受到全球金融危机影响外,其余年份粗钢产量同比都增加数千万吨。

## 同质化严重: 新建钢厂主打“高精尖”产品

“国内大中型钢厂的产品结构严重趋同,搬迁后新建的钢厂如果没有自己真正意义上的高端钢材产品,过不了几年,就会成‘大路货’。”华北地区一家大型国有钢厂高层说。

广西壮族自治区发改委相关负责人曾公开表示,目前钢铁产业“大路货”过剩,但“精品”不过剩,“防城港钢铁基地项目的产品主打高端产品,如造船用钢板、汽车用钢板和家电用钢板,防城港钢铁基地项目的产品属于‘拾遗补缺’”。

武钢方面也表示,防城港项目将生产热轧薄板、热轧宽厚板、冷轧薄板、镀锌板、彩涂板、冷轧硅钢等国内大量需求优质钢材以及国内尚不能生产或尚不能满足国民经济发展所需而依靠进口的高端钢材。

作为全球最大的钢材生产国,中国在高端钢材市场几乎空白,国内相关产业在装备制造、生产加工时所需的高端钢材,70%以上的量反而需要从国外进口。

国内其他钢厂在产品上的步步紧逼,让宝钢、武钢等企业近年来显得力不从心。

有专家称,以“高精尖”产品作为核心竞争力成为多数钢企的共识,当越来越多的钢企加入提升产品附加值的行列后,高端产品的供应也越来越多,宝钢、武钢等企业的压力也会越来越大。

对欧贸易负增长。

受此影响,4月份规模以上港口完成集装箱吞吐量1439万TEU,同比增长7.1%,增速较3月份放慢2.2个百分点,较去年同期放慢7.0个百分点。1—4月份,累计完成集装箱吞吐量5417万TEU,增长8.4%,增速较去年同期放慢5.6个百分点。一季度国际航线集装箱吞吐量完成2275万TEU,增长2.9%,增速较去年同期放慢8.2个百分点。

其中,3月份美国航线、欧洲航线均出现负增长,分别下降3.4%和7.7%,与1—2月份相比,美国航线由正转负,欧洲航线降幅扩大2.1个百分点。

“当前航运市场还是处在低位徘徊,一些企业的亏损面也在加大,一季度有些上市航运公司的季报也反映了这个问题。比较能体现这个市场状态的BDI指数大概在1100点左右徘徊。我个人判断,航运市场特别在干散货运输市场短期内很难有大的改观。”何建中说。

中国远洋集团总裁兼首席执行官魏家福表示:“中国在国外买原油,结果却让外国的船来运,留给本国船队的份额有限。而为什么人家日本进口原油,就是由自己的船队包运输?”他坚持认为中国航运业过于开放,希望中国政府能够参考全球贸易规则制定相关政策。

5月上旬,中远集团披露,淡水河谷以多种借口拒绝使用中国船队已达两个月。

## 转型过严冬

据交通运输部数据显示,受运输

需求增长放缓、经营成本上升、运价低迷等影响,我国航运企业经营状况恶化、亏损扩大。据A股航运上市公司一季度报告,我国12家航运公司共亏损50.2亿元,而去年同期仅亏损2.8亿元。其中,中国远洋净亏损27亿元,去年同期亏损5.03亿元,中海集运净亏损14.5亿元,去年同期亏损1.46亿元。

何建中表示,面对航运市场的现状,交通运输部正在与有关部门商量,争取从国家层面出台促进航运业可持续发展的若干意见。

航运业是比较典型的周期性产业,因为它受到经济周期性、造船周期性的影响。“目前低谷会持续多长时间很难判断,这需要我们的航运企业要有充分的思想准备,要求全方位的措施,寻求对策,应对挑战,走出低谷。”

中远船务集团总经理王宇航表示,下一步,中远船务将根据市场需求积极开展起重船、半潜船、海洋救助船等特种船型的研发工作,努力满足船东对产品的个性化需求,与船东携手应对形势严峻的航运市场。除了企业自身努力外,何建中表示,要支持航运企业走出困境政府已经从四个方面着手考虑。

何建中回答记者提问时说:一个是要推进企业进行战略性重组,真正做大做强;二是要鼓励支持航运企业跟上下游产业之间进行相互的交叉持股,进行战略的投资和资本多元化的经营;第三方面,国家层面应该要建立货载保留制度,一些大战略物资应该有指定或者保障国人优先的承运船;第四,要研究有利于航运业健康发展的税收政策。

一线

# 黄辉: 中国企业偏爱私有云

实现云计算以后,企业IT的总成本可以降低40%甚至更高

根据维基百科的定义,云计算是一种基于互联网的云计算方式。通过这种方式,共享的软硬件资源和信息可以按需提供给计算机和其他设备。至于常常提及的私有云,则是指单独为一个客户的需求而构建的云,因而可提供对数据、安全性和服务质量的最有效控制。

云计算大行其道,为何中国企业偏爱私有云?本期《财经会客厅》专访德国电信全球副总裁兼大中国区总裁黄辉解开了谜题。

问:我知道德国电信在中国已经投资了五个云计算处理中心,不知道现在这个处理中心的运转情况怎么样?

黄辉:现在德国电信自己的私有云是一个全球的私有云,是基于我们的上海、北京、吉隆坡、新加坡、美国的休斯敦、德国法兰克福、慕尼黑等等私有云,环形连接的一个私有云。作为我们的客户,很多大型的跨国公司把整个的计算平台搭在我们的私有云上,所以我们在国内的这些私有云的平台,是我们整个全球私有云平台的一部分。

为了满足中国企业特殊的要求——中国企业尤其他们在国内的计算平台还是愿意留在自己的数据中心,去年我们开始了一项业务。就是利用我们的技术,利用我们的方案,在我们客户的数据中心里面为客户建造大型的私有云。这个目标主要是针对中国的前150强的企业,为什么呢?因为他们有这个规模,包括通过他们的全球化,包括他们的规模,能够实现通过利用这个云实现效率的最大化。

问:为什么会有这样一项业务?是中国的企业发展阶段决定的,还是说中国的市场有它的特别之处,德国电信才会推出这样一个专门针对中国企业的服务?

黄辉:这个可能一方面我觉得跟中国企业面对所谓的ICT,也就是信息通讯技术所处的阶段不一样,另外一方面我觉得还有一些文化、观念、理念方面的问题。

中国的企业比较大规模地进入信息化应该是在十年前,更多的中国企业是自己买服务器、买系统、实施系统,最后投入运营。这个过程非常长,短的可能两年到三年,长的企业到今天都还没做完。走在前面的大型跨国公司,大概从七八年前开始他们的做法就不一样了,因为整个世界的变化速度越来越快,原来可能十年二十年出现一次金融危机,现在可能每两三年就会出现一些比较大的问题。

另一方面市场变化也很大,所以这些跨国公司把能够针对世界市场的变化,能够灵活应变的能力变成企业的一个核心能力,那也包括在IT这块能够非常灵活地应变。这个前提是什么?如果说我要做一个IT系统的实施,比如说ERP系统的实施,我要花三年的时间,那我现在定下来要做,三年以后这个市场已经变了,也就是说我按照现在的方案做的东西不能够满足三年以后市场的需求,那么这个投资也就浪费了。

所以,先进的跨国公司更多地把我们原来的规划、分布实施、设计、选型、实施,部署这么一个非常长的链条,变成一个非常短的链条。就两步:第一个定义需求,第二步购买需求。也就是说,他省去了很多中间买软件、买硬件、做实施的过程。这个也就是为什么在过去的七八年,在欧美市场,尤其在私有云这块速度上得非常快的原因。他们不单单从中通过云计算的技术获得很多经济效益,也就是说利用了云计算以后,一般所谓的IT的总成本可以降低40%甚至更高,不单单获得这方面的效益,更重要的是他们获得了能够迅速根据市场的情况进行快速反应的能力。

我相信这方面的能力随着中国企业在国内的做大,逐渐进入国际市场,包括进一步的全球化、包括进一步的跨国化以后,中国企业也需要越来越多的这方面的能力,包括快速反应的能力,这个时候也会产生一些观念的转变。现在的中国企业还处于一个过程中,因为毕竟我们大部分的中国企业涉足信息化还是近年来的事情。我相信这块中国的企业只要一开,走的速度一定会很快的。

问:您对中国云计算这块的业务在市场上的发展前景怎么看?

黄辉:今后如果我们纵观整个ICT行业,IT+CT行业,两大趋势,不管哪家公司只要误了这两大趋势,一定会在几年以后退出这个领域。

一大趋势就是云计算,第二大趋势就是移动互联网。在过去五年,单云计算在中国每年以将近50%的速度增长。我们估计,在今后五到十年过程中,增长的速度要远远超过这个速度的。

移动互联网很多专家,包括机构认为,移动互联网是一个互联网本身的延伸,所以不会有大的变化,或者说巨大的变化。这种认识我觉得还是跟移动互联网将来的发展有一定的差距。

为什么这么说?因为实际上移动互联网的产生才是互联网真正的开始,我们应该从这个角度去看这个问题。原来这个互联网更多的是一个“被互联网”的概念,也就是说你要上网,你要回到办公室,要回到家里面打开电脑上网,你才能联到网上去,就是“被互联网”的概念。现在有了移动互联网以后,你是随时随地都互联的,也就是真正的互联网的开端。这方面的潜力不单单在传统的电信领域、数据领域,包括比如说现在我们看到的很多电子商务,包括各方面的应用等等,有很多领域。它的到来会对整个行业产生巨大的冲击力。

比如说车联网,原来一辆汽车大家更多的感觉汽车就是硬件,我今天买了这款车,明年要换一辆车的话,我就重新买一辆车。移动互联网的产生现在有很多行业的预测,包括今年一月份拉斯维加斯的消费电子展览,里程碑似的第一次汽车巨头把汽车放到消费电子展览上去展览,这个意味着什么?这开启了汽车原来是个工业品,变成一个电子消费品的新的时代。

现在有一种预测说,十年以后可能一辆车的价值,就看它所有的成本里面,有30%可能是软件,今天可能是0.01%,这个产生的可能,它的基础就是移动互联网,包括后面一个巨大的云计算。比如说现在你在路上开一辆车,要想使得这辆车能够识别前方的道路,包括有些什么时候正好有棵树倒下来,路上有没有石头,是不是有急转弯,包括前面是不是有限速等等,现在的汽车是做不到的,要做到这个,它需要一个巨大的计算能力。就是说,这些东西靠原来的互联网是做不到的,只有移动互联网,只有云计算的产生,你才可能达到这个地步。

(网易《财经会客厅》供稿)