# 冷静看待钢材消费“非常规性”增长

李新创

## 业界点睛

2020年，全国粗钢产量达10.53亿吨，同比增长5.2%；钢材消费量9.85亿吨，同比增长9.8%，双创历史新高。钢材消费快速增长、钢铁产能快速释放势头是否具有可持续性？笔者认为，对此要认真分析，理性看待，并付诸科学应对。

2020年是极为不平凡的一年，我国钢铁行业作为国民经济的基础产业，经受住了疫情的考验，着力保供应、稳就业、促发展，支撑了国内经济复苏。从增长领域看，建筑行业是我国钢材消费量创历史新高的主要推动力，2020年建筑行业钢材消费量达5.75亿吨，同比增加6900万吨；机械和能源行业钢材消费分别同比增长2.1%和4.2%。从消费强度看，GDP和固定资产投资钢材消费强度均在反弹，万元GDP钢材消费量在2017年达到88千克的低点后开始反弹，2020年为97千克；万元固定资产投资钢材消费量在2016年降至111千克的低点后开始反弹，2020年为190千克。

需要指出的是，2020年钢材消费增长是“非常规性”的，与2009年投资拉动下的钢材消费高增长十分相似，要冷静看待当前钢材消费高增长，可能会给钢铁行业高质量发展带来的影响。2020年，黑色金属冶炼及压延加工业投资同比增长27.5%，远高于制造业投资增速平均水平，短期钢材消费预期的增强或将进一步带动行业投资冲动，造成新一阶段的投资浪费。从中长期来看，钢材消费高速增长是不可持续的。尤其是在碳达峰和降碳的要求下，钢铁生产消费总体将处于缓慢下降趋势，在生产效率不断提升带来供给能力增加的情况下，极有可能引发行业新一轮的供需失衡。从推进碳减排工作看，钢铁行业占全国碳排放总量15%左右，是制造业31个门类中碳排放量最大行业，是落实碳减排目标的重中之重，任务具有紧迫性和艰巨性，钢材消费和粗钢产量的快速增长，不利于碳达峰目标的实现。此外，我国铁矿石对外依存度超过80%，进口铁矿石价格暴涨，严重影响到钢铁企业正常生产经营，铁矿资源保障难题凸显。

有鉴于此，钢铁行业应科学应对钢材消费的“非常规性”快速增长。一是控制产量过快增长。利用环保、碳排放、能耗等约束手段，借助信息技术加强预警，防止粗钢产量过快释放；发挥政策导向作用，研究限制钢坯或低端产品出口、鼓励钢材进口等政策，缓解国内粗钢供应压力，形成更高水平的供需平衡。二是引导绿色消费。开展绿色节材型产品研发与应用，通过提高下游用户的消费质量和档次，实现减量用钢。三是加快低碳布局。尽早制定钢铁行业碳达峰行动方案和路线图，并切实开展碳达峰行动。以“降碳”为抓手，优化用能及流程结构，推动钢铁行业污染物和碳排放协同减排，使得保障需求和降碳减排协调发展。四是强化资源保障。加大现有企业海外权益矿的供应能力；加快废钢加工配送体系建设，提高国内外废钢资源保障能力，减少铁矿石需求。

对于钢铁企业而言，应理性看待市场，科学安排投资和生产，避免因未来行业利润下滑导致经济负担过重。进入新发展阶段，企业更要深入贯彻新发展理念，锚定高质量发展，全面提升竞争力，引领并创造新需求。

（作者系冶金工业规划研究院党委书记、总工程师）

**左图** 大型货机降落郑州机场，准备运输防疫物资。（资料图片）

**上图** 在北京大兴国际机场的南方航空货运物流公司国内航空货站，工作人员对货物进行安检操作。 本报记者 崔国强摄

# 新春航空货运表现“亮眼”

本报记者 崔国强

2月21日上午10:30，记者在北京大兴国际机场看到，南方航空货运物流公司国内航空货站很是繁忙，工作人员正在为下午3:05起飞的CZ6188次航班出港货物进行安检操作。

“春节期间，共保障进出港航班683班，进出港货物量约350吨。”南航货运物流公司货站事业部大兴货站安全质量运行室主任史德武告诉记者，2月21日大兴货站国内出港货物航班有95班，与春节之前2月11日的21班相比，货物航班大幅增长。

对于货运情况的变化，史德武了然于胸：春节前，大兴货站主要运输疫苗和药品；今年春节，受“就地过年”因素影响，物资需求比往年旺盛，主要运输的是礼品、快件等；近期货物航班量进一步增加，复工复产步伐加快。

郑州机场货运业务同样红火。截至2月18日，郑州机场累计完成货运量9.15万吨，同比增长117.7%；其中国际地区6.72万吨，同比增长201.6%；全货机班次同比增长122%，全货机货运量同比增长194.5%。

“郑州机场货运业务增速迅猛，主要是航空货源结构发生很大变化，防疫物资、宅经济、快时尚、快邮小包裹等运输需求快速增加。同时，国际客运航班大规模停滞，腹舱运力尚未恢复，郑州机场以全货机、国际和地区货运为主的发展模式有较强优势。”河南航空货运发展有限公司董事长常晓涛认为，全货机运力的高需求态势在2021年得到了延续。

在价格上，货运舱位价格同比涨幅较大。近期，郑州始发欧线货运市场价格为30元/公斤左右，美线货运市场价格为35元/公斤左右，而去年同期欧线货运市场价格约为15元/公斤左右，美线货运市场价格约为18元/公斤左右。

今年新春，航空货运表现亮眼。中国民用航空局发布数据显示，今年春节期间，货运航班数量较前两年有较大幅度增长，国际及港澳台货运航班2553班，较2020年春节假期同期增长212.48%。

春节期间货运航班数量大幅增长，与民航业主动调整货运运力结构、畅通国内国际双循环直接相关。民航资深人士林智杰告诉记者，以往，国际航空货运有七成运量是通过客机腹舱来完成的。但在疫情下，国际客运航班量大减，腹舱运能大幅下降。为了弥补国际货运运力缺口，民航业就采取“客改货”的形式，将客机临时改装成货机运输国际货物。2020年，在客机大面积停航的情况下，中国民航完成的货邮运输量仍达到676.6万吨，相当于2019年的89.8%。

在广州民航职业技术学院副教授綦琦看来，全球各个国家和地区组织自有航空运力和租用我国航企运力开展运输，是今年春节期间航空货运数量猛增的根本原因。

“春节期间，国际疫情仍然不明朗。我国作为全球制造工厂，有包括口罩、防护服、呼吸机、检测试纸、疫苗等防疫抗疫物资的庞大产能，政府鼓励将相关物资以多种方式提供给最有需要的国家和地区。防疫抗疫物资国际运输最高效的运输方式就是航空货运。”綦琦说。

专家认为，民航货运是确保国际产业链和供应链稳定的重要一环。如果全球新冠肺炎疫情蔓延在今年还未得到根本性扭转，防疫抗疫物资的国际航空运输还是主线。国内战略需要和国际运输需求将双重利好2021年民航货运航班的发展。

我国航空货运有利好，也有仍需努力的地方。“相对于国际巨头，我国航空货运的差距不仅仅在于全货机运力，更重要的是在于国际货物的投送能力。”林智杰说，我国还需要建设自己的国际航空运输网络。

綦琦认为，航空货运发展的资源瓶颈分别在地面和空中。地面为航空货站资源和操作效率，突出问题在国际和海外，能力尚待提升；空中为大型全货机运力，特别是发往欧洲、北美、南美、非洲等洲际航空货运，需要大型的远程全货运飞机机队，虽然国内航司采用“客改货”或“客载货”等办法解决，但是供给仍然无法满足需求。未来，应按照目标导向，着力补齐航空货运的短板。

# 工业互联网为行业赋能

本报记者 李芃达

我国工业互联网呈现蓬勃发展态势，先后遴选出4个国家级工业互联网产业示范基地和258个试点示范项目，带动总投资近700亿元。日前，工业和信息化部印发《工业互联网创新发展行动计划（2021—2023年）》，以11项重点行动和10大重点工程为抓手，着力解决工业互联网发展中的深层次难点、痛点问题。

中国工业互联网研究院分析认为，《行动计划》的目标从原先的“初步建成工业互联网基础设施和产业体系”转变为“工业互联网新型基础设施建设量质并进，新模式、新业态大范围推广，产业综合实力显著提升”，将推动我国工业互联网由产业本身到各行业应用赋能的全方位提升，促进产业链供应链现代化水平提升。

“尽管我国工业互联网取得较好成绩，但与经济社会转型发展需求相比，仍存在系列问题和挑战。”中国信息通信研究院副院长王志勤认为，目前，我国工业互联网产业支撑能力相对薄弱，在核心技术掌握程度、关键产品服务性能、解决方案供给、应用深度等方面仍然有较大差距，“不会用、不敢用、用不起”等现实难题依然存在。此外，商业模式不够成熟，工业数据要素市场尚未形成，可持续发展的良性生态盈利模式仍在探索中。

在王志勤看来，《行动计划》的出台将推动工业互联网持续快速发展。

基础设施建设方面，关键在于构建高质量外网，推动5G与工业互联网深度融合，利用前沿网络技术对企业内网进行改造。工信部信息通信管理局相关负责人介绍，一方面要推动工业生产装备和仪器仪表的数字化、网络化改造，让哑设备“活起来”，运用先进适用的网络技术建设IT—OT融合网络，把工业全流程都“连起来”；另一方面要推动企业外网由“建网”向“用网”转变，进一步引导工业企业、工业互联网平台、标识解析节点等接入高质量外网，让企业外网真正“用起来”。同时，要拓展“5G+工业互联网”发展新空间，推动应用领域从工业外围环节向生产制造核心环节拓展，强化产业支撑，加强5G工业模组研发、5G工业互联网专用频率研究、5G专网建设方案落地。

“增强标识解析体系服务功能，打造多层次工业互联网平台体系对于强化基础设施建设必不可少。”王志勤认为，要继续完善标识体系构建，引导企业建设二级节点不少于120个、递归节点不少于20个；推进工业互联网平台体系化升级工程，推动工业设备和业务系统上云上平台数量比2020年翻一番。

工业互联网的主战场在实体经济，必须与各行业各领域技术、经验、痛点紧密结合，专业性强、复杂性高，这也决定了推动工业互联网融合应用需要持续发力。

“工业互联网面向千行百业，可以说是1米的宽度、50到100米的深度，需不断突破行业技术壁垒和数据共享障碍。”工信部信息通信管理局相关负责人表示，工信部将进一步深化工业互联网在各细分领域的应用创新，探索符合行业发展实际需求的智能化制造、网络化协同、规模化定制、服务化延伸、数字化管理等新模式，加强5G和工业互联网的融合应用；鼓励“跨行业、跨领域”平台的发展，更强调培育聚焦行业特点的专业型、特色型平台，实现精耕细作，产生实效。

新模式来自新技术。《行动计划》提出，在网络、标识、平台、安全等领域一批关键技术取得产业化突破，工业芯片、工业软件、工业控制系统等供给能力明显增强。

如何实现上述目标？“要加快异构标识互操作、工业大数据等关键标准研制。深入实施创新发展工程，加快智能网关、边缘计算、工业APP等新型应用技术研发。依托工业互联网创新中心，加速推动技术创新、成果转化和企业孵化。”王志勤说。

本版责编 周 雷 吉亚娇

# 快递业结束“春节模式”正常运营

**本报讯（记者祝君壁）**国家邮政局监测数据显示，2月20日全国邮政快递企业快递包裹揽收量已恢复到节前正常水平，标志着邮政快递业已结束“春节模式”，恢复正常运营。

据国家邮政局相关负责人介绍，2月18日所有快递企业全面恢复正常营业和生产运营，八成以上快递员工已返回工作岗位。此后，仅用3天时间，快递包裹揽收量就恢复到节前正常水平，全网复工复产速度远快于去年。这也为全年持续快速发展和“十四五”规划开好局起好步奠定了坚实基础。

今年春节期间，邮政快递业立足“保基本民生”和“保疫情防控”，统筹做好全国网上年货节、春节期间邮政快递服务保障和疫情防控工作。按照“不打烊、不休网、不积压”的主基调，加强与上游商家的对接，统筹全网资源、整合基层网点服务能力，动态调节人力和运力，节日期间有力保障了寄递渠道的有序畅通。

同时，国家邮政局指导邮政、快递企业预先安排了超过100万名快递员以保障网络有效运转，并对节后及时恢复常态运行提出明确要求。此外，还组织各级邮政管理部门和邮政快递企业总部通过开展发放春节礼包和生活物资等方式，使节日期间留守的快递小哥同样体会到“年味”，并落实假期调休和加班工资等要求，切实保障快递员的合法权益。

## 生猪养殖业发展进入高门槛、高成本阶段

# 生猪头部企业站上风口

本报记者 黄俊毅

最近，国内生猪养殖龙头企业牧原股份股价再度飙涨，2月19日以126.9元的历史新高报收。过去两年来，国内生猪养殖行业调整加快，头部企业凭借技术和规模优势，实现了高增长。

生猪养殖业发展已进入高门槛、高成本阶段，我国生猪头部企业提升空间有多大呢？

### 头部企业逆势成长

“最近几年，受非洲猪瘟、猪价下行周期等多重因素的叠加影响，国内生猪产能显著下降。”2月22日，中国农业科学院北京畜牧兽医研究所副研究员朱增勇在接受经济日报记者采访时说。

“受生物安全水平、资金、技术、管理等因素影响，中小散户补栏扩产速度、时间和规模，慢于规模企业和大型养殖户。龙头企业通过‘公司+农户’方式快速扩张，同时饲料、屠宰等养殖产业链上下游企业也加速进入养殖领域。”朱增勇说。

在行业经受严峻考验之际，生猪养殖头部企业凭借技术和规模优势，渡过难关，实现新发展。

前不久，牧原股份发布2020年度业绩预告，称2020年公司销售生猪1811.5万头，较上年同期增长76.67%。2020年生猪销售量与国内生猪价格同比大幅上涨，导致同期经营业绩大幅上升。

再如天邦股份，2020年度业绩预告显示，全年实现生猪出栏307.78万头，较上年提升26%。

其他头部企业如唐人神、正邦科技、大北农、金新农等，也都实现了大幅增长。

### 市场拓展仍有潜力

“这是一个万亿元级的大市场，生猪养殖行业未来还有非常大的发展空间。”牧原股份总裁助理袁合宾说。

朱增勇告诉记者，我国生猪产量和消费量均居世界第一，但排名前十的头部企业市场份额只占12%，龙头企业牧原股份市场份额只占3%左右，行业规模化、集约化程度远不及美国。美国生猪养殖第一龙头企业Smithfield市场份额达15%。

开源证券发布的研报认为，牧原股份已迈入智能养殖的成长周期，凭借低养殖成本及快速扩张的产能，竞争优势持续提升。

目前，行业整合呈现明显加速现象。统计显示，我国年出栏50头以下养殖户生猪出栏量占总出栏量之比，已由1999年的78.6%降到了2019年的21.6%。年出栏500头以上养殖户生猪出栏量占比已由7.3%上升至53%。年出栏500头—1万头比重由5.5%提高至37.3%，年出栏1万头以上比重由1.9%增至15.1%。

### 产业瓶颈亟待突破

生猪养殖业已整体进入高门槛、高成本阶段，为头部企业跨越式发展提供了难得的机遇。

促进生猪饲养、屠宰、加工和销售全产业链一体化发展，是突破国内生猪产业发展瓶颈的核心。业内有关专家表示，新冠肺炎疫情发生后，我国生猪产业整合进一步加速，大型养殖企业集团也加大扩张步伐。主要路径有两种：一是由饲料向养殖屠宰销售一体化发展，比如中粮集团、新希望；二是由养殖向两端一体化发展，比如牧原股份从“全自养、大规模、一体化”养殖模式拓展为集自主研发、饲料加工、生猪育种、种猪扩繁、商品猪饲养、生猪屠宰为一体的完整生猪产业链。

袁合宾表示，龙头企业要进一步做大做强，需要从提质、降本两方面着力：坚持价值创造，致力于为大众生产好吃、安全、健康的猪肉食品；从人才建设、创新研发、科技引领、管理驱动等维度入手，提高效率，最大化降低成本，做到成本领先。

“生猪规模化进程影响因素非常复杂。从宏观层面上来说，受到国家经济发展水平、产业政策、市场消费、国际贸易、科技投入、耕地面积、环境问题等方面的影响。从养殖者自身来说，规模化技术水平普遍偏低又受到养殖效益、饲料、劳动力素质、投资和疫病等影响。”朱增勇认为，我国人口众多，资本和土地资源相对稀缺，生产水平与发达国家仍存在差距，且养殖主体生产水平差异较大，高度规模化难度很大。

社址：北京市西城区白纸坊东街2号 读者服务：13911270606（同微信号） 查号台：58392088 邮编：100054 传真：58392840 零售每份：1.00元 广告许可证：京西工商广登字20170090号 广告热线：58392178 发行热线：58392172 昨日（北京）开印时间：4:10 印完时间：5:20 印刷：