

铁路盛宴，钢铁业能分享多大“蛋糕”？

“火车一响，黄金万两。”近年来，铁路建设和运营对GDP的贡献不少，高铁已成为我国区域经济发展的新引擎。铁路建设，对于钢铁业和钢贸业而言，无疑是一大利好。

时下，各地的高铁、地铁、城轨建设正在快速推进。不仅如此，中国铁轨正铺到国外。2015年12月19日，中国和泰国铁路合作与农产品合作备忘录正式签署，中国高铁将驶入泰国。

据近几年的情况测算，每亿元铁路基本建设投资约拉动钢材需求3300吨。按此计算，2015年全国铁路固定资产投资超过8000亿元，对应的钢材需求量应超过2700万吨。而在“十三五”期间，随着铁路建设规模扩大，钢材的需求量将明显增长。不过，铁路建设对铁路用钢的要求也会相应提高，如重载钢轨需满足5亿吨运量或50年使用寿命要求；高耐蚀货车车体用钢要满足25年服役寿命要求；典型建筑及桥梁用钢使用寿命要延长到50年~100年，且满足耐火、耐候、耐蚀等功能复合化要求。国产的钢材能否达到这一要求，全部实现国产化？铁路盛宴开幕，钢铁业能分享多大的“蛋糕”？

“十三五”铁路建设投资将达3.5万亿~4万亿元

2015年初以来，有关各省铁路投资方面的消息不断传出，各省都在铁路方面加大筹码，铁路建设工作正进行得如火如荼。公开信息显示，2015年四川省投资突破400亿元，要确保隆黄铁路叙永至毕节段、川南城际铁路2个项目开工建设，成渝客专、兰渝铁路四川境内段、巴达铁路3个项目建成投运，成都至西宁铁路、渝昆铁路2个项目启动前期工作。2015年云南省铁路建设投资计划超过202亿元，在建项目和新开工项目将达13个。2015年初，河南省公布的《河南省人民政府关于进一步加快推进铁路建设的意见》提出，加快“米”字形快速铁路网和“四纵六横”大能力货运铁路网建设，以加快“米”字形快速铁路建设为重点，计划投资232.2亿元，同比增长8.4%，新增铁路里程97.2公里，新开工铁路里程约962公里。2015年呼和浩特铁路局计划完成铁路建设总投资250.4亿元，计划建成铁路里程1322公里，占全国新建铁路开通里程的1/6，期间，内蒙古首条新建高铁——张家口至呼和浩特铁路客运专线全线开工，将于2017年建成。

2015年7月30日，国家发改委联合国家铁路局等部门发布《关于进一步鼓励和扩大社会资本投资建设铁路的实施意见》之后，全国各地的铁路建设掀起新一轮高潮，同时，山西、山东、贵州等多地正在全力推进PPP（政府和社会资本合作）项目；贵州省首个引入社会资本自建自营的铁路项目瓮安——马场坪铁路于2015年9月份开工，其中，中铁十二局集团牵头组成的社会资本联合体出资51%，贵州省和黔南州两级政府出资49%；2015年12月2日上午，武汉至十堰铁路全线开工建设，计划建设里程为399公里，时速标准为350公里，

总投资约527.5亿元，计划2018年底投入运营，沿线将串联多处著名风景名胜，连通多个历史文化名城、中国优秀旅游城市，被誉为“中国最美的高铁线路”。2015年12月19日，李克强总理抵达泰国曼谷，与泰国总理巴育共同见证中国和泰国铁路合作与农产品合作备忘录的签署仪式，力推中国高铁驶入泰国。

2015年12月30日，中国铁路总公司在其官网发布公告称，随着海南环岛高铁的全线贯通，2015年铁路建设圆满收官，全国铁路完成固定资产投资8200亿元，投产新线9000多公里，新开工61个项目。到2015年底，全国铁路营业里程超过12万公里，居世界第二位，其中高铁1.9万公里，居世界第一位。

某参与国家铁路局（以下简称国铁局）“十三五”铁路规划的专家表示，在国铁局初步拟定的计划中，“十三五”期间将建设铁路新线2.3万公里，投资2.8万亿元。而从历史情况来看，这一数据略显保守，实际最终完成的情况恐将远超计划。一名接近铁总的人士表示，2014年和2015年铁路投资都超过8000亿元，按照目前政府对铁路建设的重视程度，“十三五”期间铁路的总投资大概在3.5万亿元到4万亿元之间。从他们透露的信息分析，这意味着在“十三五”期间，我国铁路建设规模将继续扩大。

钢铁工业怎样才能享用铁路建设盛宴？

我国铁路建设投资规模扩大，必将拉动钢材需求，在采访过程中，《中国冶金报》、中国钢铁新闻网记者了解到，铁路用钢、车辆用钢和建筑用钢是主要涉及的领域。然而，钢铁企业要吃到这块“蛋糕”其实并没有那么容易，还要花一番功夫。

据业内人士介绍，铁路建设所需的钢材品种涉及面很广，数量很大，几乎涵盖了所有的钢材品种，重轨（主要有60千克/米、75千克/米）是铁路建设必不可少的。不过，高铁产品对钢轨的要求很高，国内钢铁企业还需在高铁用钢轨的生产和研发上下功夫，通过技术创新满足高铁建设的需求后，才能分享这块大“蛋糕”。

例如，国产钢轨的内部质量与进口钢轨基本相当，但钢轨表面存在一些问题：表面缺陷较多，钢轨表面脱碳层深度也较深；个别产品几何尺寸出现超差、轨端平直度有较大差距；挑拣合格率较低，只有50%~60%；由于钢轨漏检率较大，使用中可能会出现较多的早期损伤。高铁要求所使用的重轨高强度、高焊接性、高纯净度、高尺寸精度。目前，国产钢轨的发展空间还很大。钢企应积极探索合金轨、全长淬火轨、加长轨（100米或更长）、重载轨、长定尺轨等产品，此外，要努力达到重型化、纯洁化、强韧化、高精度的趋势化要求。

同时，铁路车辆用钢也同样是机遇与挑战并存。业内专家介绍，目前，国内普遍使用的是高强度耐候钢板，也有新型C80车使用铁素体不锈钢。2015年，新型动车组、大功率机车用钢继续保持一定量的车轮、车轴和部分特殊板、特殊钢的进口。业内人士指出，货车车体轻量化设计是增加载重、提高运能的有效途径之一，

同时，铁路车辆用钢对钢质的纯净度、耐腐蚀性、强度及表面质量的要求非常严格，尤其是铁路货车，其技术将向大轴重、大载重、小自重（要求车体重量减少4吨左右）方向发展，以满足货物运输重载、快运和安全的

要求，这就对钢材提出了更高的要求。据了解，用双相耐候钢制造车体结构，可减轻车辆自重，增加车辆的承载能力，减少运行能耗，减轻钢轨和路基的负载，有利于铁路运行提速。以现行设计结构的C64型敞车为例，制造一辆货车的冲压结构件需的耐候钢板材约7.747吨。假如以双相耐候代替现行耐候钢，节材率按20%计算，可节约板材1.55吨/辆车。不过，在目前国内一些钢厂开发的双相钢中，尚未发现能满足铁路车辆用钢特殊要求的产品。铁路车辆车体用耐候板材的发展趋势是高强度、耐火、高耐蚀性、冷加工性和良好的焊接性，目前国内生产的某些耐候和不锈钢产品在强度、耐蚀性方面都存在不足，主要表现在耐蚀性能达不到设计要求、焊接后存在开裂等问题。这还需要进一步研发和攻关。

此外，铁路建设中的基础设施，如车站、隧道、桥梁等土建工程，需要大量建筑钢材。这基本占到了铁路建设整体用钢量的六成左右。最近，一些钢贸商在接受《中国冶金报》、中国钢铁新闻网记者采访时说，现在，高强度钢筋、抗震钢的销量明显增加，终端用户越来越愿意将这些钢材用在铁路车站建设上。随着高速铁路和西部铁路建设增多，桥隧比例提高，单位投资额铁路建设用钢量呈现增长趋势。

据业内人士介绍，一些发达国家的铁路桥梁使用耐候钢比较多，而我国传统的低合金桥梁钢（如16Mnq、15MnVq、15MnVNq和14MnNbq等）大都不具备良好的耐候性能。随着我国铁路桥梁跨度及承载不断提高，开发具有优异焊接性能和低温韧性的新型高强度耐候桥梁钢已势在必行。

针对国产钢轨的质量是否能够满足要求的问题，包钢轨梁厂品种技术质量部副部长郭利宏在接受《中国冶金报》、中国钢铁新闻网记者采访时说，包钢轨梁厂2号生产线能够代表当今世界钢轨生产线的最高水平，也能看到很多保证质量的设备和手段：加热炉内，16个测温探头检测着钢坯温度；在BD粗轧区，采取100%高压水除鳞；在CCS精轧区，还有2次除鳞设施，以完全消除氧化铁皮的再生；同时，钢轨矫直、超声波探伤、定尺加工、表面涂漆防锈等工序可以确保钢轨质量稳定；此外，包钢钢轨还要经过人工检测区域及国家级实验室——一轨梁厂轨检室拉力、硬度、低倍等各种实验和刨车、锯削、浓硫酸浸泡等种种磨砺和考验。郭利宏说，国标要求百米长钢轨定尺加工公差控制在30毫米以内，而包钢将其锁定在了6毫米。

2015：一个钢贸商在艰难中“求存” 2016：要完成“活着”的命题

2015年12月22日是冬至，陕西路通贸易公司董事长张剑前几天就约了朋友晚上去他家吃饺子。这天下午，友人都聚齐到他家，可直到晚上7点，天已黑透，张剑却还没能离开位于西郊钢材市场的办公室。他给友人电话解释：“这几天建筑钢材价格出现反弹，今天螺纹钢期货价格尾盘还封涨停了，达到近一个月来的高点。从上午直到现在，还有人到市场里询价要货！”

张剑后来告诉记者，前段时间就不断有钢厂减产、停产消息传出，到2015年年终时钢材现货市场出现企稳回升迹象，对多方信心形成较强支撑。

此时谈起2015年钢贸经营，曾经当过公务员，在高校做过物流专业教师，从1992年起就离职下海从事钢贸工作的张剑沉思片刻，缓缓道出：艰难经营，艰难生存并前行。

“往年钢价是波动式、阶段式下跌，但2015年基本上是一路不歇地狂泻；同时，市场仍低迷，具体表现为销售量减少，资金回笼不好。”张剑向《中国冶金报》记者表示。

张剑所在的钢材市场，原来叫陕西省第一生产资料交易市场，1992年5月18日挂牌时，首批入驻者鲜有同张剑一样曾有过“铁饭碗”的人，他曾被过去的学生视

为钢材经销界的“导师”。没想到的是，20多年过去了，在经济转型的大环境下，钢铁产能过剩的帽子弃之不去，上游原材料价格“跌跌不休”，下游需求端萎靡不振。受宏观经济下行和房地产经济模式调整的拖累，钢铁产业链上的经营者们举步维艰，无奈之下，甚至有人正寻求离开。不过，张剑没有离开。

张剑说，2015年的钢市完全可以用艰难经营来概括。自2011年下半年达到价格顶点后，钢材价格的下跌至今已持续4年。此前的2009年，中国启动了高达4万亿的投资，钢铁价格止住了2008年以来的断崖式下跌，恢复到5000元/吨以上，距离2008年接近行业高点的6000元/吨不到1000元。而2015年年底，一度突破1000万吨的全国五大主要品种的钢材社会总库存量出现下降，但此番库存下降并非需求带来的，钢材价格几乎被拦腰砍断，每吨直线下降了30%~50%，使不少钢贸商元气大伤。

自上个世纪90年代以来，钢贸商扮演了钢厂和下游需求端进行贸易对接的角色。“钢贸商把钢材买来，变成库存，然后卖出”，按照这种业务模式，钢贸商扮演的最大角色就是为上下游的钢铁交易“垫资”，通常的做法就是，钢贸商通过下游的需求项目，找到银行贷款，然后垫资买来钢材，并向下游卖出。这种业务模式

可以持续有两个必须条件，一是下游的需求必须源源不断，二是银行必须及时贷款。但自2013年以来，钢铁行业下游的主要销售方向——房地产投资的萎靡不振已经持续至今，银行抽贷、断贷的事情屡屡发生。对处于中间环节的钢贸商而言，只要自身负债率控制在50%以内，还有可能略赚或者略亏，至少能够维系生存。但多数钢贸商承认“行业已无利润可赚”。2015年，堪称钢贸最惨淡的一年，全国多地钢贸商出现资金链断裂、跑路等问题，钢铁产能扩张的弊病暴露无疑。

在眼下这一轮钢贸危机中，张剑没有受到较大冲击，反而琢磨出一点儿门道，其中之一就是专为省内排名前三的大型国企石化行业供货，“人家要的品种、数量再少，路再远，都要及时送到。如今是钢铁行业的冬天，只要服务做得更精细，做细分行业，仍可能有机会。”但即使如此，改变也必须发生，张剑坦承，“没有技术含量的模式应该改变，不改变就会被淘汰。”

张剑认为，对钢贸商来说，2016年仍将是严峻而残酷的一年：不仅仅需要完成“活着”这个命题，还需要找到更好、更新的“活法”。张剑最后强调：“我对新的一年充满期待和信心！”