

2019



中華商務網
ChinaCCMI.com
China Commodity Marketplace

中华商务网 2019 年大宗商品 年度分析报告系列 特钢

2019 年 12 月

地址：北京市朝阳区惠河南街 1091 号

传真：86-10-8572539

网址：www.chinaccm.com

2019 年特钢市场形势分析 与 2020 年预测

2019 年 12 月

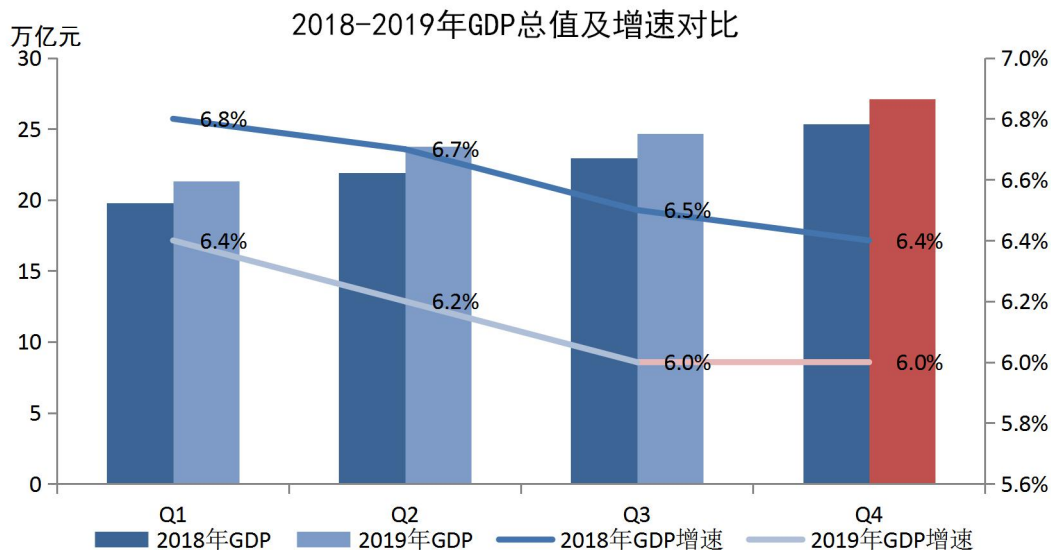


目 录

一、2019 年宏观经济形势回顾及 2020 年展望.....	4
1、GDP 增速维持低位.....	4
2、制造业持续运行荣枯线以下.....	5
3、CPI 中枢上行 PPI 负增长.....	5
二、2019 年特钢行情回顾及 2020 年展望.....	7
1、特钢市场现状分析.....	7
2、2019 年特钢市场行情回顾.....	8
2、2020 年特钢市场行情展望.....	9
三、2019 年特钢产业相关数据分析.....	10
1、2019 年特钢开工/产量分析.....	10
3、2019 年特钢库存量分析.....	11
4、2019 年特钢盈亏分析.....	11
四、2019 年终端汽车行业分析.....	11

一、2019年宏观经济形势回顾及2020年展望

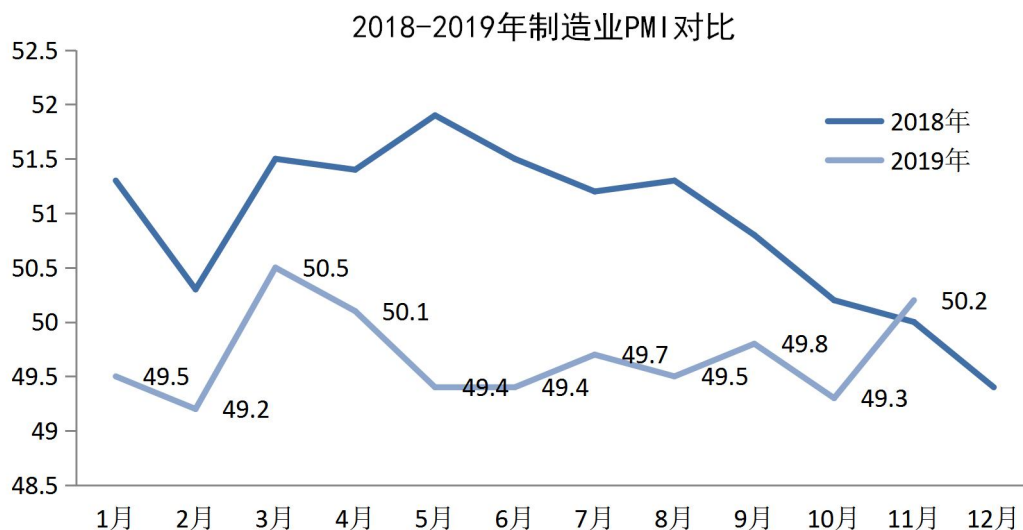
1、GDP 增速维持低位



去年以来，我国实际 GDP 增速呈现持续放缓的态势，经济在今年一季度阶段性企稳后，再现下行态势，前三季度实际 GDP 增速分别为 6.4%、6.2%和 6.0%，我们预计四季度可能在 6-6.1%之间，但明年一季度还将可能进一步回落，继而开始企稳，明年全年将维持 6%左右的增速水平，“全面小康”所对应的 GDP “翻番”目标将得以实现。

为完成明年 6%左右的 GDP 增速目标，我们认为基建明年还将成为重要抓手，投资增速有望回升至 6-8%的水平，而更积极的财政政策值得期待。从基建的空间来看，城市群未来的发展仍然大有可为，我们认为户籍制度的持续放开、城市群建设的加快以及“交通强国”等战略的进一步落地将继续为基建投资提供舞台。今年以来，长三角、粤港澳等区域的规划密集出台。另一方面，我国在今年开始研究部署老旧城改造等规划，这也将一定程度提升基建的投资需求，帮助改善城镇人民生活。而在新基建方面，2019年10月31日，我国正式启动了 5G 网络的商用，这也为未来一段时间在信息化轨道上的基础设施投资提供新的平台。

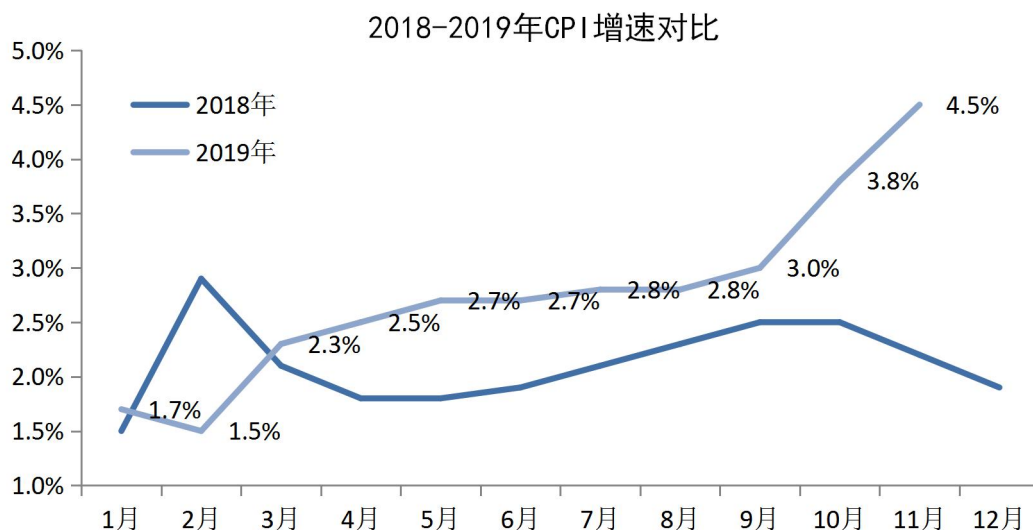
2、制造业持续运行荣枯线以下



对 2019 年制造业投资起了一定支撑作用的行业，多与两大逻辑有关。一方面是受环保整治、产能置换等供给侧改革因素影响的子行业，比如非金属矿物制品、黑色金属冶炼、基础化工等；另一方面是受产业升级因素影响的子行业，比如计算机通信、仪器仪表等。但这些年行业，今年的支撑力度已经在减弱，比如非金属矿物制品、计算机通信、专用设备等行业，尽管仍保持着较高的投资增速，但和 2018 年的增速相比都有所下行。

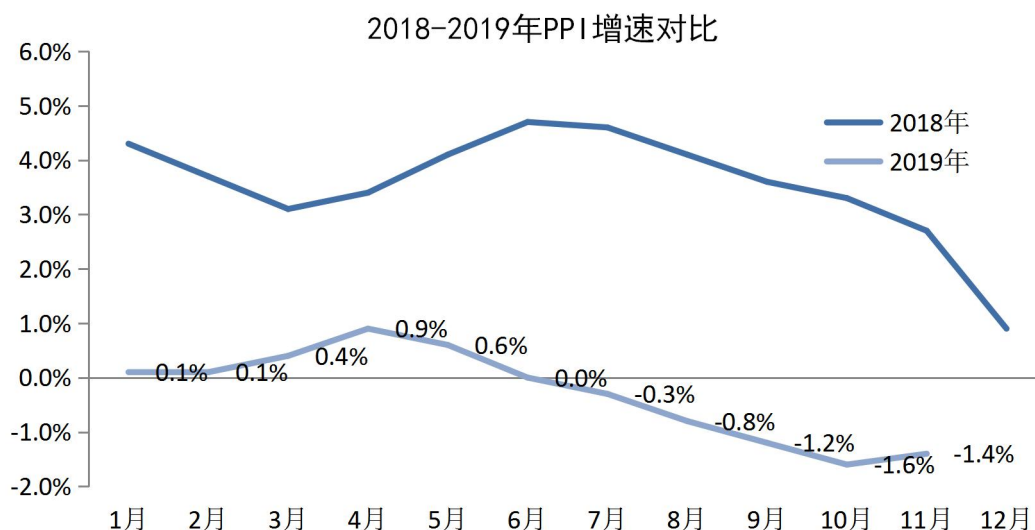
对今年制造业投资拖累比较明显的子行业，包括农副食品加工、食品制造、纺织服装等下游制造业，以及电气机械、金属制品、造纸业等中游制造业。由于终端需求不强，以及必选消费的刚性，相关制造业子行业投资增速在 2020 年也难以出现大的改观。

3、CPI 中枢上行 PPI 负增长



今年 1 季度消费品价格上涨中包含原油价格回升所带来的影响，但后续价格的走势仍主要由食品价格所带动。核心 CPI 的变动也反映出类似的趋势。虽然历史来看核心 CPI 的波动区间不大，但今年以来下行幅度相对明显，从年初的 1.9% 回落至 1.5%。因此上述的通胀结构分化集中反映出结论，即总需求并非是推升通胀走高的原因，而食品价格、特别是猪肉价格由于猪瘟、周期性等因素影响下的上升，是通胀在年末升至 3.0% 的核心原因。

预计明年通胀高点将出现一季度，其中 1 月由于猪价和春节错位的原因，将是年内最高点，或达到 4.4% 左右，整体 1 季度均值预计将为 4.1% 左右，此后逐季回落，3、4 季度回落幅度较为明显，全年均值将在 3%-3.1% 左右（该值为中性判断；对猪价悲观判断的情形下，全年 CPI 均值将达到 3.5% 左右）。



相对于 CPI 的不断上扬，今年 PPI 从 4 月达到年内最高点 0.9% 后一路回落至 11 月的 -1.4%。今年 1 季度，受益于前期货币政策的宽松和专项债带动的基建投资回升，工业品价格环比走势出现显著回升。虽然 2 季度在政策边际调整的影响下，基本面出现较大的下行压力，但 PPI 月度环比均值依然处于高位，我们认为这是由于短期的供给扰动，例如铁矿石的供给收缩导致螺纹钢价格出现一定程度上涨。然而基本面的压力在三季度持续，终端需求的疲弱导致例如螺纹钢、有色金属、原油价格都出现一定程度下滑，PPI 环比出现负增长。

明年政府完成三大政策目标需要经济稳健增长的“保驾护航”，因此预计明年基建投资将再度发力，同时房地产建安投资的韧性和竣工的持续改善，将使得工业品需求端出现边际好转。总体而言，虽然需求出现好转，但供给仍然处于“放量”状态。因此预计 2020 年 PPI 中枢将在 0% 左右，其中 1 季度或为全年低点。相对 2019 年下半年显著的通缩压力，明年状况预计出现些许改善。

二、2019 年特钢行情回顾及 2020 年展望

1、特钢市场现状分析

1) 生产技术相对落后

据特钢协会的统计数据显示，我国前 5 家特钢生产企业的特钢产量占比在 35%左右，略高于普钢行业，而日本、欧盟等发达国家该数据在 70%以上。且我国特钢生产技术相对落后，这与我国特钢行业中小企业多，技术研发投入少有关。

近些年来，国内特钢处于迅速发展阶段，主要体现在技术装备水平大幅提升，不少特钢厂已达到国际 20 世纪 80 年代后期的技术装备水平；新产品开发受到政府支持和企业重视，已建立起完整的特钢产品体系，部分产品质量达到国际领先水平。但另一方面，从 21 世纪国际特钢发展新趋势，即提高特钢产品质量已从洁净钢冶炼转移到对大型夹杂物控制的发展趋势来分析，与国外先进企业的差距进一步增大。

2) 行业集中度较低

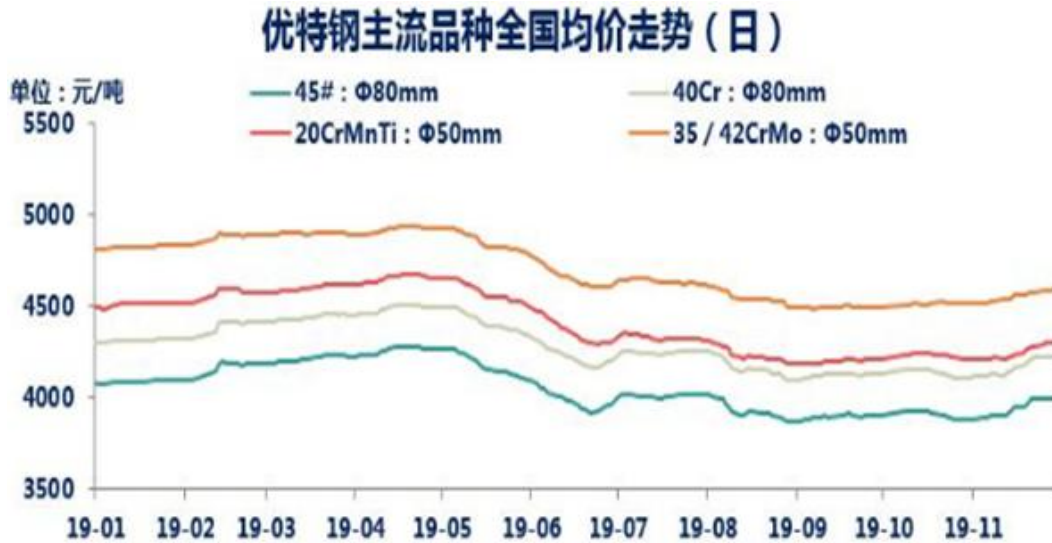
与发达国家相比，国内特钢行业的集中度较低。我国纳入特钢协会统计的 32 家特钢企业产量占特钢总产量的比重在 60%~70%，前 5 大特钢企业，宝钢集团有限公司、河北钢铁集团有限公司、江苏沙钢集团有限公司、首钢总公司和武汉钢铁集团公司的特钢产量占比在 35%左右，略高于普钢行业，但日本、欧盟等发达国家该数据在 70%以上。我国特钢企业集中度较低，行业中小企业居多，大型专业化生产企业相对较少。

3) 产品结构有待升级

在具体的特钢产品构成方面，我国与国外发达经济体亦有一定的差距。国内特钢企业产品中，合金钢和不锈钢产品比重只有 31%左右，与欧美国家以及日本韩国等国家还有较大的差距。我国主要特钢企业的产品一般分为非合金钢、低合金钢、合金钢和不锈钢，国内高附加值的合金钢，尤其是高合金钢的比例明显低于国外。

2019 年我国的粗钢表观消费量有望达到 10 亿吨，同时随着城镇化率的提升和国家步入后工业化阶段，我国的特钢消费量理论上最高可以达到 1.9 亿吨，增长空间高达 300%，增量主要来自于汽车、飞机高铁和高端装备制造业等领域。

2、2019 年特钢市场行情回顾



一季度，恰逢春节小长假，与前两年春节前价位相比，45#碳圆价格适中，较2018年低353元/吨，甚至较2019年3月大跌后价格仍然低145元/吨，但较2017年价格高405元/吨。价格短期行情来看在偏低价位，但历史行情对比价格不算低。受国外铁矿停产、复产消息反复以及采暖季环保限产影响供给等多方因素刺激影响，3月全国特钢市场窄幅震荡偏强运行。从历年春节前后价格走势可以看出，近几年春节后行情以涨为主，2017年春节后45#上涨291元/吨，2018年春节后先扬后抑，节后两周上涨163元/吨，但紧接一个月下跌371元/吨。主要是每年春节之前贸易商和钢厂都有主动或被动冬储，春节后短期行情钢厂和贸易商的作用下形成上涨趋势，但随着时间的延迟，终端需求没有跟上，造成行情的快速回落。

二季度，4月份优特钢市场整体小幅上行为主，但上涨力度不足，下游需求释放并不及预期。受下游需求差，出货不畅影响，5-6月全国特钢市场价格大跌。主要原因在于：1、钢厂库存高位，产能利用率依然较高，资源供应充足；2、汽车产量继续下降，下游订单减少，对优特钢需求减少，特钢市场供需失衡。整体而言，钢厂和社会库存均处于高位，下游汽车行业形势严峻，价格承压下行。

三季度，7月受钢厂检修，市场资源偏少，加之钢厂挺价等因素，特钢价格触底反弹，价格小幅拉涨。但风险依然存在，一方面是主流钢厂虽然主动减产、检修减少资源供应，钢厂库存也出现明显下降，但社会库存持续上升，表明部分库存已转移到贸易商手上，中后期库存消化压力堆积；另一方面则是在汽车产量继续下降以及相关行业迎来短暂高温假期的环境下，特钢下游行业订单表现并不突出，成交增加或可说明在涨价刺激下、部分终端企业担

心采购成本增加而提前采购原料，导致7月中后期特钢需求提前释放，后期成交压力渐大。8月随着市场主流钢厂检修结束，市场资源增加，加之下游需求不温不火，价格小幅下行。9月份钢厂、社会库存减少，钢厂产能利用率下降，钢厂排产不多；加之近期由于北方市场价格较高，市场贸易商拿货较少，市场库存也在低位徘徊，加之传统需求旺季来临，故而9月份特钢价格出现小幅回涨。

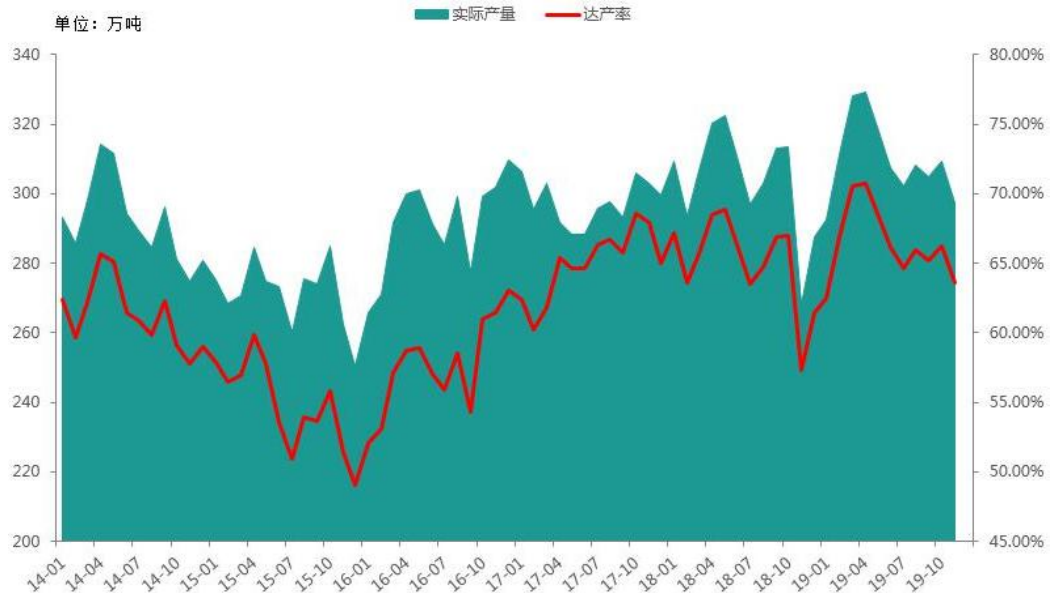
四季度，10月在市场运输成本增加，下游需求不温不火的情况下，碳合结价格整体小幅下滑，但波动较缓；而齿轮钢、铬钼钢等合金钢价格则小幅上涨，价格走势出现分歧。11月在特钢厂检修较多，市场库存持续低位，而下游需求尚可的情况下，碳合结价格整体小幅上行；齿轮钢、铬钼钢等合金钢价格也小幅拉涨。12月特钢价格盘整趋强运行，主要原因在于：1、钢厂产能利用率继续下降，据统计，12月优钢厂排产创年内新低，7家钢厂检修减产43万吨；加之运输成本较高，南北价差较小，北材难以南下，短期依然没有合适的钢厂资源补充。12月市场将继续面临钢厂、贸易商库存双低的情况；2、汽车产销总体继续回升，同比降幅继续收窄，下游采购积极性尚可。整体而言，目前在钢厂和市场库存继续低位，下游需求短期向好的情况下，12月特钢价格盘整趋强运行。

2、2020年特钢市场行情展望

2019年特钢价格整体延续了2018年10月份以来的下跌走势，价格波动幅度明显收窄。自18年开始商品熊市结构已经逐渐形成，钢铁作为典型的周期性行业，其价格波动受到周期扰动明显。2016年以来的一波库存周期临近结束，新一轮的库存周期将会在2020年来临，开启时间最早在1季度初，最晚在2季度末，因此周期性商品的价格可能呈现前低后高的走势，尽管第七个（2000年以来）库存周期有可能是一个弱周期，但价格仍有可能出现较为明显的反弹。

三、2019 年特钢产业相关数据分析

1、2019 年特钢开工/产量分析



截止 11 月，优特钢棒材实际产量 297.35 万吨，较 10 月减少 12.14 万吨；12 月钢厂计划生产量 288.14 万吨，较 11 月减少 9.2 万吨。12 月优特钢棒材预计排产 288.14 万吨，预计产能利用率 61.63%，较 11 月实际产能利用率减少 1.97%。

随着 2019 年中央经济工作会议再次强调经济结构优化走向深入，未来制造业转型升级将成为工作重点，《中国制造 2015》等产业规划也彰显我国向产业链上游进军的决心，以汽车、能源、工程机械、国防军工、核工业为代表的高端制造业迎来了快速、可持续发展，中高端特钢的需求也迎来难得的增长机遇。国家借机推出多项产业政策，包括《“十三五”国家战略性新兴产业发展规划》、《新材料产业发展指南》等新材料产业规划，将助力特钢行业有序快速发展。

我国特钢产业最初是为国防军工、航空航天配套而建的。近十几年来随着汽车工业的壮大、机械行业向高精尖设备发展转型，特钢产量快速增长，应用领域不断扩大，品种也日渐齐全和多样化。我国汽车、机械制造、电力、石油化工等领域在我国优特钢消费结构中各占 40%、20%、6%、5%，是目前特钢产品最主要的需求领域。

3、2019 年特钢库存量分析



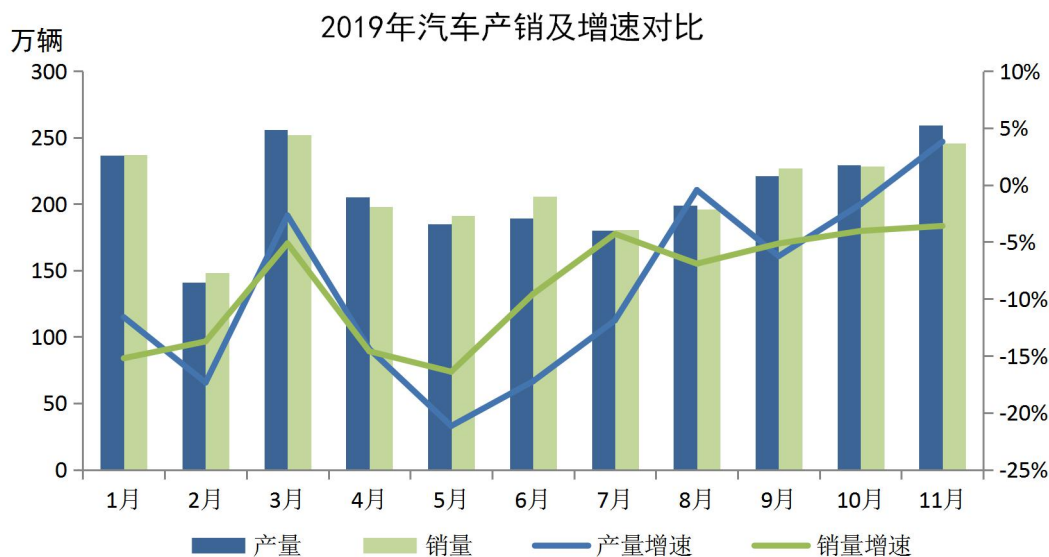
截止发稿，对全国 29 个城市的贸易商跟踪，现全国优特钢棒材样本总库存 57.13 万吨，环比下降 0.8 万吨，降幅 1.39%，较去年同期减少 17.76 万吨，同比降 23.71%；贸易商成交量 31.3 万吨，环比微降 0.16 万吨，降幅 0.52%，较去年同期成交量上涨 2.79 万吨，同比上升 9.79%。

4、2019 年特钢盈亏分析

2015 年钢铁行业处在低谷，2018 年成为盈利高点，2019 年钢铁市场相对低迷。2018 年盈利能力的好转与上一轮钢铁行业的供给侧结构性改革有关，钢铁企业整体盈利能力增强，产能利用率大幅提升。2019 年钢铁企业盈利能力同比下降，受到很多因素影响，一方面供给增加，另一方面需求处在传统的淡季，相对稳定。再加上之前 Vale 垮坝事件的影响，导致钢铁企业成本不断攀升，压缩企业利润。中国已进入后工业化时代，对钢铁的需求不可能持续增长，未来钢铁市场将面临一定的挑战，钢铁企业当前的盈利情况不可持续，企业要关注练内功、提升创新能力。

四、2019 年终端汽车行业分析

汽车工业是我国特钢重要的应用领域。在汽车用钢的品种构成中，优型材及线材的使用(齿轮钢、轴承钢、弹簧钢等特殊钢)占到 31.80%，主要包括合金结构钢、碳素结构钢、弹簧钢、易切钢、冷镦钢、耐热钢等。日本钢铁联盟的数据也显示，日本特钢国内消费的 60% 来自汽车工业，汽车工业与特钢产业的年增长速度基本相近。



中汽协数据显示，11月，汽车产量同比增长，销量同比降幅继续收窄。产销量分别完成259.3万辆和245.7万辆，产量同比增长3.8%，销量同比下降3.6%，销量同比降幅比上月收窄0.5个百分点。1-11月，汽车产销分别完成2303.8万辆和2311万辆，同比分别下降9%和9.1%，产销量降幅比1-10月分别收窄1.4和0.6个百分点。

从11月的数据看，产销量恢复到250万辆左右的较高水平，尤其是产量同比正增长。这反映出企业在连续降低库存水平后，开始回补库存，生产节奏有所恢复；同时，企业的市场信心有所恢复。12月份有可能翘尾，比这个数据再多出来30万台，降幅可能会收窄一个点，按这个推测全年2518万台，同比降幅2个点，10.3%。2020年，由于之前还积累了一些库存，生产部分可能降幅更大，销售的降幅明年预计10%左右约2250万台。