

宝钢否认湛江项目停工

称一直按计划有序进行,湛江方面称正在加紧推进;业内分析称形势不好,可能缓建

新京报讯 (记者黄锐) 近日,有媒体报道备受关注的宝钢湛江项目在五月底开工后有停建、缓建迹象。对此,宝钢集团和湛江市府相关负责人昨日向记者否认了这一报道,称湛江项目开工后一直按计划有序进行,宝钢官方并未发布类似停工、缓建的说法。

湛江称月底开招商会

昨日,宝钢集团新闻处负责人对记者表示,宝钢湛江钢铁项目从开工至今,一直按计划有序进行中;宝钢官方平台从未发布“湛江钢铁项目歇息、缓建、停工”等信息。

湛江市新闻办主任林杰也对记者称:“停建、缓建是不可能的。项目建设周期长达3年,目前正在准备期,短时间内动静不大可能被媒体

误读。”

据他透露,7月4日宝钢与上海市政府签订了产能迁移协议,其背后正是湛江项目的支撑;另外湛江市府在本月26日会举行以宝钢钢铁项目为核心的招商引资说明会,表明该项目正在抓紧推进。

上周有媒体报道5月31日宝钢湛江项目开工仪式后,唯有发电厂还在继续建设,其他项目都已停工;“公司员工拿着工资和奖金搞搞绿化”。有知情人士表示,当天的开工仪式不过是装点门面,其实宝钢就没打算大规模开工。

业内称缓建有利

业内分析认为,宝钢或许是在缓建等待市场回暖,是企业正常选择。

“我的钢铁网”咨询总监

徐向春告诉记者,宝钢肯定不会叫停该项目,但从媒体的报道来看,宝钢确实有推迟建设或者减小建设力度的可能,这应该是基于钢铁业形势不好、前景不明朗、企业利润下降等考虑。

中钢协数据显示,今年1至5月,80家全国重点大中型钢铁企业实现利润25.33亿元,同比下降达94.26%。今年一季度,宝钢利润同比减少80%左右。而年报显示,宝钢股份去年利润总额92.6亿元,同比减少45.71%。

据悉,湛江项目总投资额696.8亿元,远超2011年中国钢企的总体盈利,其中一半资金主要依靠银行贷款。业内分析认为,如此高额的贷款,加上钢铁行业的高额折旧、巨大的人力成本以及市场对宝钢和武钢同时上马高端板材同质化竞争的质疑,宝钢面临不小压力。

观点

不算重复建设

“宝钢、武钢项目都是着眼于长远的市场需求,因其地理位置以及生产高端产品的定位,不能算是重复建设。”“我的钢铁网”咨询总监徐向春称。

项目风险较大

不过,冶金工业经济发展研究中心副主任刘海民认为,现在板材的过剩状况已超过长材,上马项目的风险还是比较大。“毕竟钢铁业的黄金十年已经过去,挨过去这个“冬天”不大可能出现“春天”,钢铁企业不能坐等这个周期过去、市场回暖。”

相关新闻

宝钢引领降价潮

新京报讯 (记者黄锐) 上周,宝钢、沙钢、河北钢铁等钢厂集中下调最新出厂价,其中作为市场风向标的宝钢再次率先下调其8月主流产品出厂价,业内称或掀起钢市新一轮的降价潮。

上周四,全国27家钢厂发布调价消息,主导钢厂7月中旬及8月份出厂价格继续开出跌盘,下跌幅度大幅加大。

板材方面,宝钢出台8月份期货销售价格,热轧、普冷、酸洗、电工钢等主要品种出厂价格下调幅度在200-500元/吨。

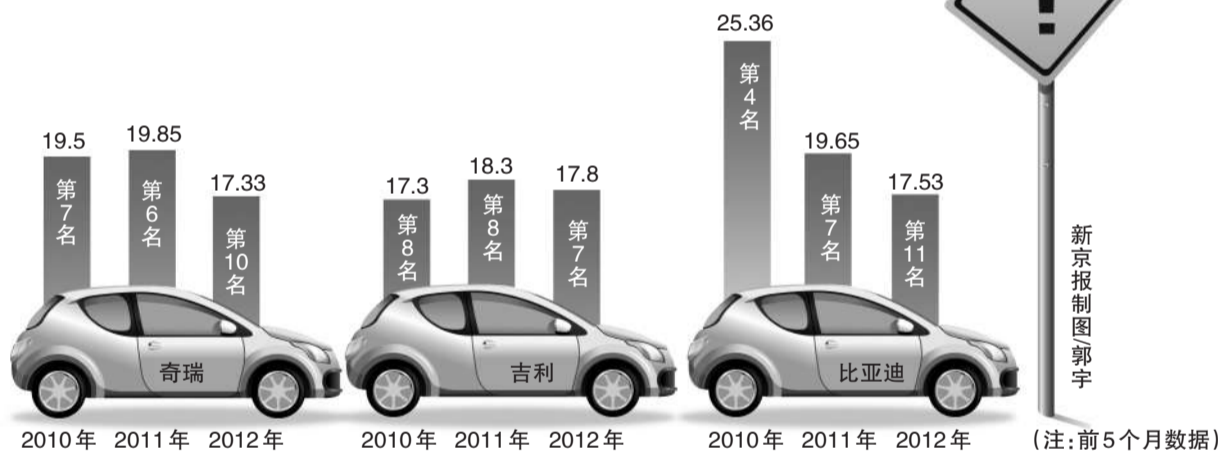
这是继7月份板材出厂价格下调之后,宝钢再度

大幅追跌。受此影响,华东地区的主流钢厂如沙钢也对螺纹钢、高线、盘螺等主要品种的出厂价格下调70-100元/吨。

兰格钢铁信息研究中心副主任王国清分析指出,宝钢降价及其下降幅度都在预期之中,市场疲弱显示需求疲软,钢厂不得不以下调价格以能够将钢材正常销售出厂。

该机构认为,目前下游行业也进入阶段性需求淡季,社会钢材库存的持续上升将对钢价形成压制,而宝钢下调价格之后大型钢厂也将纷纷跟进,受其影响,近期钢市仍将小幅波动探底。

近三年前5月自主品牌轿车销量及排名 (单位:万辆)



上半年自主品牌汽车“全线告急”

产销增速普遍下滑,部分企业出现负增长,分析称可能有一半不能存活

据新华社电 在15日开幕的第九届中国·长春国际汽车博览会上,众多自主品牌厂商纷纷表示:上半年产销状况普遍惨淡,除长城等个别品牌外,产销增速普遍大幅下滑,部分甚至负增长。

自主品牌降幅明显

据中国汽车工业协会统计,自主品牌市场占有率,从2010年的超过50%降至40%左右,乘用车的市场占有率已经跌破30%以下。

自主品牌轿车的降幅更为明显,上半年,自主品牌轿车销售142.33万辆,同比下降6.8%,占轿车销售总量的27.2%,占有率同比下降3.6个百分点。与此形成鲜明对照的是,上半年国外品牌乘用车,无论日系、德系、美系、

法系还是韩系的增速均高于上年同期。其中德系表现最为突出,增速近20%;日系车同比增长超过10%。

吉林省社会科学院经济研究所所长孙志明说,经过了前两年的井喷式增长后,我国汽车产业进入“高原期”,面对更加激烈的市场竞争,自主品牌正“全线告急”。

限购影响自主品牌

吉林北方汽车产业信息开发有限公司研究部主任于甜甜认为,一线城市的限购政策,无形中令自主品牌在一线城市无法立足。“在限购情况下,车主不会选择购买4万-5万元的自主品牌轿车,而是会购买中高级车或者豪华车。”她说。

国际汽车领域著名研究

机构J.D.Power研究显示,在影响购买需求的品牌、价格、产品、质量等几项指标中,国内自主品牌产品与合资品牌产品相比,只在价格上占有优势。但近几年,随着合资品牌产品结构不断丰富,一些低端产品渐渐挤占了自主品牌的市场。

比亚迪长春达顺汽车贸易有限公司市场部经理于彦军表示,进口产品和合资产品的销售渠道不断下沉,进入了自主品牌以前所占据的二三线市场,甚至是三四线市场。“自主品牌产品在价格,以及网点上的优势渐渐消失。”他说。

中国汽车工业协会秘书长董扬认为,自主品牌表现持续低迷,下半年甚至未来两三年都难有改观,可能有一半自主品牌不能存活。

声音

“模仿时代已过去”

如何提高市场占有率?于彦军认为,自主品牌汽车要想做强,必须走品质之路,以质量和品牌赢得竞争优势。

“看见什么好卖就赶紧去模仿,照葫芦画瓢,自主品牌混日子时代已经过去,要真正生产出自己的好车,还要依靠整体实力的提升。”孙志明说。于彦军认为,应着力打造自主品牌龙头,积淀具有中国自主色彩的汽车品牌文化。

据新华社电

比亚迪大跌近10%

解禁10天高管套现超4亿

新京报讯 (记者梁静晶) 昨日,比亚迪股价大跌9.97%,报收17.15元。分析称,这与一则关于奔驰因比亚迪电动车自燃事故放弃使用比亚迪电池的报道有关,当天,奔驰和比亚迪双方内部人士均澄清称,该报道纯属谣言。另据分析人士称,比亚迪昨日股价下挫跟近10天比亚迪高层抛售限售股套现4亿也有一定关系。

戴比合作只针对中国

据网通社报道称,近期戴姆勒奔驰与美国电动车公司Tesla共同研发了一款电动车。该车电池、电机等技术上由Tesla汽车公司负责研发。奔驰在欧洲市场以及美国市场均未计划应用比亚迪电池。报道由此得出结论,5月26日比亚迪电动车E6起火事故,导致奔驰放弃使用比亚迪电池,另选供应商。比亚迪集团内部人士表示,奔驰和比亚迪合作之初就宣布过,双方在新能源汽车领域的合作只针对中国市场,并未涉及海

外市场。因此,根本不存在“奔驰另选电池供应商”的说法。据该认识称,双方的合作没有任何变化。此外,奔驰人士也澄清报道不实。

限售股套现超4亿

汽车业内一位分析人士认为,除了上述传言外,股价下挫的原因或跟近10天比亚迪高管抛售限售股以及降薪等系列消息有关。

6月29日,比亚迪发布限售股解禁的提示性公告,本次解禁4.77亿股,占公司总股本的20.27%,占公司A股股本的30.57%,解禁日为7月2日。解禁的股东主要为包括公司高管在内的37人,其中34名为自然人股东。

从解禁之日起至本月13日,出现了5次大规模的抛售,套现资金超过4个亿。据统计,比亚迪5次大宗交易共计47笔,合计成交2332万股,成交金额4.22亿元。成交均价为18.1元/股,较15日收盘价有5%左右的折价。

相关新闻

比亚迪E6调查本周出结果

新京报讯 (记者梁静晶) 近日比亚迪电动车E6被追尾的交通事故,关于起火原因的调查结果一直被各界关注。昨日,记者从比亚迪处获悉,相关部门预计在本

周内公布结果。近两个月以来,工信部、发改委、科技部和财政部四大部委联合组成专家组赴深圳调查电池起火原因。