

(上接A1版)

MLF利率保持2.95%不变

今年以来,央行逐步形成了在每月月中固定时间开展中期借贷便利(MLF)操作、每日连续开展公开市场操作的惯例,通过持续释放央行政策利率信号,引导市场利率围绕政策利率波动。央行也多次表态,观察公开市场操作的重点在“价”而不在“量”。

从央行8月16日公开市场操作利率来看,MLF及7天逆回购利率均维持前值不变,分别为2.95%、2.2%。

对于央行本月平价续作MLF,王有鑫认为,这有利于稳定政策预期。虽然MLF利率未有调整,但通过使用低成本降准资金部分替换MLF资金,可在一定程度上降低金融机构资金成本,从而有利于稳定实体经济融资成本。

“本月MLF操作利率未作调整,打破了市场部分存在的‘降息预期’,表明7月份全面降准更多属于针对小微企业等实体经济的定向支持措施,当前货币政策并未转向全面宽松,监管层仍然注重在稳增长、防风险和控通胀之间保持平衡。”王青说。

今年以来MLF及逆回购利率一直保持不变,央行在《2021年第二季度中国货币政策执行报告》(下称《报告》)中指出,利率波动性进一步下降,市场预期更加平稳,公开市场操作利率作为短期利率中枢的作用得到强化。2021年第二季度,银行间市场存款类机构7天期回购加权平均利率(DR007)均值为2.16%,与央行7天期逆回购操作利率接近。半年末货币市场利率也保持了平稳,与公开市场操作利率的偏离较往年明显收窄。

LPR本月或保持不变

在MLF操作落地后,8月20日本月LPR也将出炉。自LPR机制改革后,与MLF利率挂钩,MLF利率成为“利率之锚”。自2019年9月份以来,两者一直保持同步调整,点差固定在90个基点。因此在本月MLF利率不变的情况下,专家普遍认为本月LPR也将大概率维持不变。据央行授权全国银行间同业拆借中心公布的7月份LPR显示,1年期和5年期以上LPR分别为3.85%和4.65%。截至7月份报价,LPR已连续15个月原地踏步。

光大证券金融业首席分析师王一峰在接受《证券日报》记者采访时表示,8月份LPR报价将继续维持不变。在MLF利率维持不变的情况下,考虑到银行体系核心存款成本利率依然承压的现状,加之NCD利率已触底小幅反弹,按照商业原则,仍不足以驱动LPR报价5个基点步长的调整。

“综合考虑到近期银行边际资金成本变化、信贷市场走势,预计8月份LPR报价将大概率保持不变。”王青表示。不过,他认为,7月份降准决定发布后,包括3个月期Shibor、银行同业存单利率在内的中端市场利率下行幅度较大,银行边际资金成本有所下降。此外,降准本身可降低金融机构资金成本每年约130亿元,而6月份初监管层已通过优化存款利率监管缓解了银行存款成本上行压力。由此判断,银行下调1年期LPR报价的动能正在累积,若四季度央行再度实施全面降准,1年期LPR报价下调的可能性将大幅增加。

尽管LPR今年以来未发生调整,但并未影响实际贷款利率的下行。据《报告》披露,今年前6个月,贷款加权平均利率为5.07%,较上年同期下降0.07个百分点,较上半年全年下降0.08个百分点。其中,企业贷款利率降幅更大,前6个月企业贷款加权平均利率为4.63%,较上年同期下降0.16个百分点,较上半年全年下降0.09个百分点,实体经济融资成本稳中有所下降。

展望今年后期,应如何运用货币政策工具进一步落实央行在《报告》中提出的“助力中小企业和困难行业持续恢复”?

“在当前时点看,下半年国内经济下行压力仍然可控,就业市场将会保持复苏势头,通过下调政策利率释放稳增长信号的重要性不大。”王青认为,接下来,监管层将更多借用结构性政策工具,如强化针对小微企业的减费降费以及适度扩大普惠性强、资金利率低、投向精准的再贷款规模等,加大对小微企业等国民经济薄弱环节以及绿色金融、科技创新和制造业投资等重点支持领域的定向滴灌,同时坚守货币政策稳健中性基调。

聚光灯上下

多家钢企上半年业绩大增 下半年盈利能力有望进一步提升

■本报记者 刘 欢

今年上半年,我国钢材市场供需两旺,带动钢铁产品价格大幅上涨,钢铁企业整体保持了较高的业绩增长。

中国钢铁工业协会公布的数据显示,上半年,全国重点统计钢铁企业营业收入34594亿元,同比增长51.5%;利润总额2268亿元,同比增长2.2倍;销售利润率6.56%,同比上升3.47个百分点。

同花顺iFinD数据显示,截至8月16日,A股共有5家钢企发布上半年业绩报告,还有23家钢企发布上半年业绩预告,净利润均实现较大幅度增长。28家上市钢企中,有19家上半年净利润同比增幅超过100%。

兰格钢铁经济研究中心首席分析师陈克新表示:“今年上半年,在国内外经济复苏的推动下,市场供需两旺,由此刺激价格大幅攀升,钢铁企业盈利状况明显改善。”

多家钢企上半年业绩大增

截至8月16日,共有5家上市钢企发布了半年度业绩报告,分别为酒钢宏兴、沙钢股份、永兴材料、广大特材和久立特材。

其中,酒钢宏兴净利润增幅居首。酒钢宏兴的半年报显示,今年上半年,公司实现营业收入262.88亿元,同比增长66.1%;归属于上市公司股东的净利润19.46亿元,同比增长2447.82%。

酒钢宏兴表示:“2021年上半年国内宏观经济延续稳增长态势,钢材市场在高成本、高需求支撑下,整体维持偏强运行态势。在上述背景下,公司在近端销售渠道——西北地区进一步巩固拓展,通过大力加强重点单位、重点工程对接,西北地区市场占有率大幅提升,公司经营效益创历史同期最好水平。”

沙钢股份、永兴材料、广大特材和久立特材分别实现归属于上市公司股东的净利润5.46亿元、3.03亿元、1.5亿元和3.77亿元,同比分别增长116.45%、85.31%、68.04%和48.5%。

在已经发布上半年业绩预告的上市钢企中,有17家上半年净利润同比增幅超过100%。排在前五位的分别为包钢股份、重庆钢铁、八一钢

铁、鞍钢股份和本钢板材。包钢股份预计盈利20亿元到28亿元,同比增长2281%到3233%。重庆钢铁预计盈利26.97亿元,同比增长2122.70%。八一钢铁预计盈利12.76亿元,同比增长1744.00%。鞍钢股份预计盈利48亿元,同比增长约860%。本钢板材预计上半年归属于股东净利润达22亿元,同比增长约764%。

对于业绩增长原因,多家公司表示:“今年上半年,受宏观经济复苏影响,钢铁产品下游行业需求增加,钢材市场价格大幅上涨,公司产品盈利水平大幅上升,业绩同比大幅增长。”

行业供需两旺 价格大幅震荡上扬

今年上半年,在国内外经济持续快速复苏下,我国钢铁行业供需两旺。

在需求端,国内需求旺盛增长。根据中国钢铁工业协会公布的数据测算,今年上半年,预计粗钢表观消费量为5.37亿吨,同比增长10.2%。

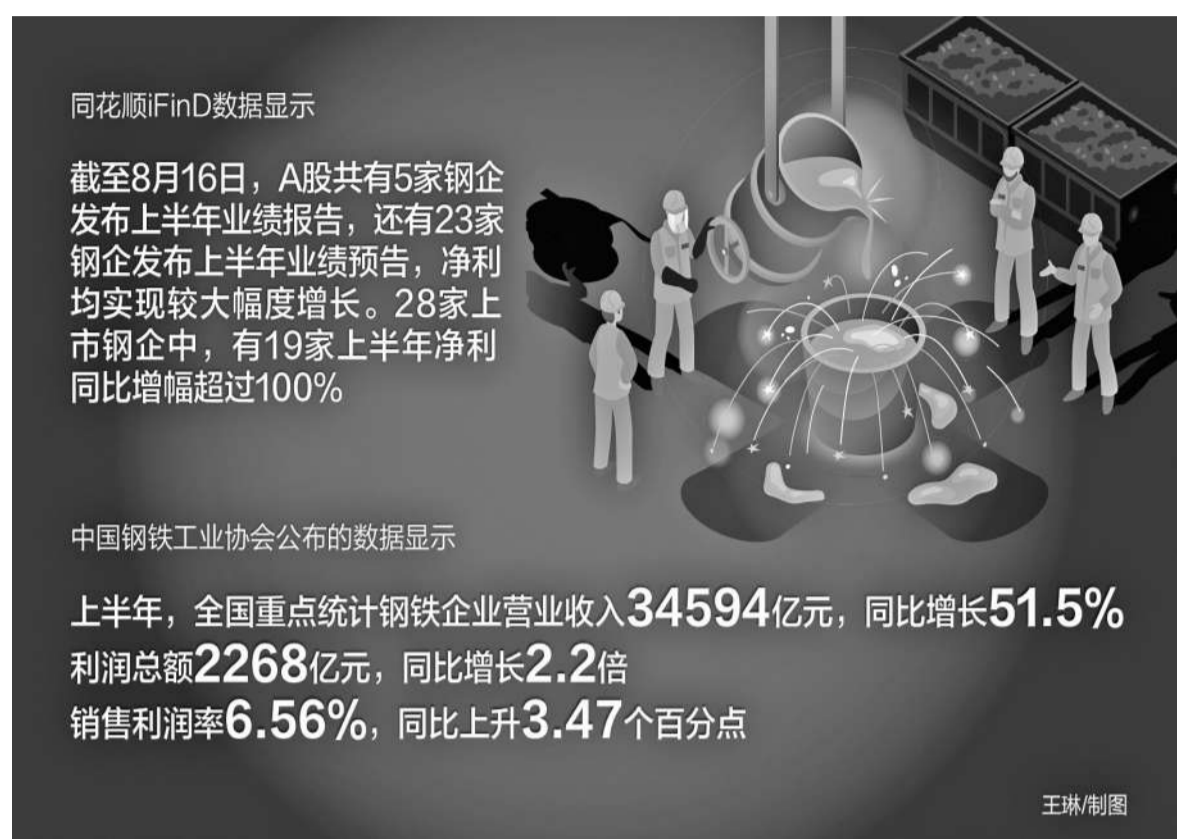
陈克新认为:“今年上半年国民经济及重要经济指标大幅增长,奠定了国内钢材需求旺盛的坚实基础。”

国家统计局数据显示,今年上半年,国内生产总值为532167亿元,同比增长12.7%。主要钢材消费领域中,全国规模以上工业增加值同比增长15.9%;全国固定资产投资(不含农户)同比增长12.6%,推动国内钢材市场旺盛需求。

“上半年一些耗钢产品如汽车、工程机械、工业机器人、金属切削机床、集装箱、家用电器等产量同比增长多在二成以上,有些增幅达到60%。均表现良好。”陈克新表示。

随着海外新冠肺炎疫情防控形势变化和国际市场需求恢复,钢铁产品的出口量也实现了增长。中国钢铁工业协会数据显示,上半年,我国累计出口钢材3738.2万吨,同比增长30.2%。其中6月份出口同比增长达到了74.5%。折合粗钢净出口量2584万吨,同比增长55.1%。

钢铁内外需求的强劲增长,推动了钢材产量的大幅增长。数据显示,上半年,全国生铁、粗钢及钢材产量分别为4.56亿吨、5.63亿吨和



6.98亿吨,同比分别增长4.0%、11.8%和13.9%。

“除了需求旺盛,在原料成本的支撑下,钢材价格也在同步上升,吨钢利润飙升。”独立经济学家、中企资本联盟主席杜猛在接受《证券日报》记者采访时表示。

铁矿石是钢铁生产企业的重要原材料,今年上半年,铁矿石价格一直保持上涨趋势。6月份,进口铁矿石(海关)平均价格升至187.7美元/吨,同比上涨1.08倍。中国钢铁工业协会数据显示,上半年,进口铁矿石平均价格为165.88美元/吨,同比上涨74.15美元/吨,涨幅80.84%,比同期钢价涨幅高44.28个百分点。

陈克新告诉记者:“钢材市场需求旺盛,叠加成本的大幅提高,使得今年上半年全国钢材价格大幅震荡上扬,显著高出去年同期水平。”

据兰格钢铁网市场监测数据,2021年6月末,全国钢材平均吨价为5432元,同比大约上涨了1400多元,涨幅高达38%。同一时期上海螺纹钢主力合约收盘吨价为5147元,同比上涨将近1600元,涨幅高达45%。从吨钢盈利来看,兰格钢铁研究中心测算的七大钢铁品种吨钢前5个月平均毛利为495元/吨,较上年同期222元/吨上升273元/吨,盈利扩张幅

度达123%。

多地落实减产措施 钢企利润空间扩大

“随着下半年粗钢减产执行概率逐步提升,且近期原料价格大幅回落,主要上市钢铁企业盈利能力在下半年有望进一步改善。”光大证券认为。

7月28日,在中钢协第六届会员大会二次会议上,钢协规划发展部相关负责人针对钢铁去产能“回头看”及压减粗钢产量工作进行了专题汇报,全年减产任务将集中在下半年完成。7月份,安徽、甘肃、浙江等地相继提出2021年粗钢产量不超过2020年的要求;7月22日,山东最新出台政策要求省内2021年粗钢产量同比减少344万吨;8月9日,河北最新出台政策要求省内2021年粗钢产量同比减少2171万吨。

近日,多地针对钢铁企业限产、减产的措施已经落地。山西针对属于京津冀大气污染传输通道城市的太原、晋城、长治开展产量压减工作,确认压减总量为146万吨。钢铁重镇唐山要求,19家钢铁企业继续落实执行总量减排30%,其中未按期完成年度治理任务的3家钢企,减排措施加严100%。

在此背景下,粗钢全国钢企高炉开工率有所下降,产量下降渐成趋势。兰格钢铁网调研的全国主要钢企高炉开工率7月份均值为79.8%,较6月份下降2个百分点。据国家统计局数据显示,2021年7月份,全国粗钢日均产量280.0万吨,环比下降10.5%;生铁日均产量235.0万吨,环比下降6.9%;钢材日均产量358.1万吨,环比下降11%。兰格钢铁研究中心副主任葛昕告诉记者:“从7月份的月度粗钢日产量来看,是今年以来首次同比下降,比2019年同期水平稍高一点,表明国内钢铁生产企业在压减产量政策的压力下明显收缩产能释放的力度。”

减产措施的落实也让钢企对原材料需求不断减弱,推动铁矿石价格回落。目前青岛港PB粉价格为1155元/吨,较5月份高点(1655元/吨)下降了30%。铁矿石期货主力合约13日收于841.5元/吨,较5月份高点下降超过30%。

葛昕表示:“目前,国内钢材市场依然处于淡旺季交替的阶段,同时由于疫情的再次反复,华中和华东地区部分省市的物流和需求受到了明显的限制。而从供给端来看,压减产量的政策已经进入了实施阶段,整体供给端的产能释放将明显承压。但由于铁矿石价格的快速下跌,钢厂利润得到了一定的修复,生产积极性有所提升,这将对政策性压减产量的效果形成一定的影响。”

事实上,目前蔚来的NIO Pilot系统无法识别雪糕筒(路障),以及停驻在前方的障碍物,比如动物、行人、摩托车等。据张波与此次事故经办民警亲口确认,当时被追尾的高速路政车辆正在进行雪糕筒作业,车主使用了NOP领航辅助功能。所以,事故核心原因应该是NOP系统无法对前方缓行、静止物体做出反应而发生。这也是在技术水平下L2自动驾驶系统普遍面临的一个难题。

“目前大多数L2自动驾驶方案的主传感器是摄像头,辅助传感器是毫米波雷达。在监测前方障碍物时,通过视频成像和障碍物回波结合,进而做出避让动作。”林示告诉记者,但如果前方是一个静止或者缓行车辆,且距离路边的栏杆较近时,雷达因为角分辨率较低,难以区分前方障碍物究竟是栏杆还是一台车,进而将该目标过滤掉。而蔚来恰恰是摄像头+毫米波雷达的组合方案。

林示介绍,当前包括燃油车自适应巡航ACC在内的所有L2辅助驾驶功能,均不能有效地识别前方静止车辆。这一识别认知的缺陷只能随着毫米波雷达的升级或者激光雷达替代来彻底解决。记者观察到,特斯拉就一直在倔强的推

出的新功能。该功能开启后,驾驶员可以根据驾驶需求,将车辆操控权限尽可能多地交给车辆,可以按照车辆所设置的导航路程进行自动接管驾驶。

用多传感器融合方案,而不是不断强化摄像头的视觉识别来取代毫米波雷达。

除受传感器能力的限制之外,实际路况或也成为自动辅助驾驶“失智”的重要原因。据《证券日报》记者观察,近一年内蔚来ES8在沈海高速累计共发生过三起车祸,其中两起事故的车辆都开启了NIO Pilot系统。

有不愿具名的蔚来车主向记者透露,因通勤原因常年行驶于沈海高速福建省内路段。该路段“多为丘陵地形,上下坡路段特别多。此外部分道路指示和虚实线设施的设置也不合理”。总结来看,道路起伏、标志线不清晰可能均成为蔚来在沈海高速频发事故的原因之一。

谈及大家最为关心的开启NOP领航辅助功能后发生事故的责任划分问题,资深民事诉讼律师马向在接受《证券日报》记者采访时表示,最终事故原因和交通事故责任仍需等交警部门的通告。在他看来,目前L2级别的自动辅助驾驶明确被界定为是辅助驾驶,这意味着驾驶员充当驾驶功能和驾驶责任的绝对主体,事故均应由驾驶员承担全部责任。

至于驾驶员与高速公路部门之间的责任划分,马向表示,这需要查明高速公路部门的高速施工与桩桶摆放是否起到必要的告知提醒义务,是否按照要求规范执行。“上述情节还有待警方的调查结果才能下结论。”

蔚来汽车频陷安全风波 L2级自动驾驶暴露识别认知缺陷

■本报记者 龚梦泽

半个月的时间里,蔚来连续发生了两起涉及车辆自动驾驶功能的致死事故。

根据一则讣告,2021年8月12日下午2时,上善若水投资管理公司创始人、意统天下餐饮管理有限公司创始人、美一好品牌管理公司创始人林文钦,驾驶蔚来ES8汽车启用自动驾驶功能(NOP领航状态)后,在沈海高速涵江段发生交通事故,不幸逝世,终年31岁。

而在此事故发生的半个月前,7月30日,蔚来还发生过一起严重的车主致死事故,当日早晨5点多,在上海市浦东新区临港大道上,一辆黑色蔚来EC6撞击隔离石墩后车辆燃起熊熊大火,车主不幸罹难。

与起火致死事故不同,此次林文钦事故舆论将关注点直指“自动驾驶”,并将该案件称之为造车新势力“自动驾驶第一案”。尽管蔚来方面明确表示,“NOP不是自动驾驶,这是一起交通事故,在等交警部门调查。”但无论如何,连续两起事故,将蔚来推向一场前所未有的危机当中。

目前,特斯拉、小鹏、蔚来等各大新能源车企推出高级辅助驾驶功能时,都明确要求驾驶员双手不能离开方向盘,并视实际路况随时接管方向盘。新浪财经专栏作家林示表示,此次事故,再一次为自动驾驶系统的使用敲响警钟。一方面,车企不能对消费者过度宣传自动驾驶

的能力;另一方面,也要求车辆使用者在开启高级辅助驾驶功能时,必须实时关注道路情况,对自身的人身和财产安全负责。

蔚来汽车频陷安全风波 半月内连续发生两次事故

对于7月30日事故车的起火原因,不少网友把矛头指向了电池包。截至目前,事故已经过去半个月,依旧未有定性的事故调查报告公布。

不想就在半个月之后的8月12日,蔚来用户林文钦驾驶车辆在沈海高速涵江段也遭遇交通事故而不幸罹难。对于此次事故,蔚来厦门区域公司总经理张波在蔚来车友区证实了此事,但张波并未公布更多事故细节,也未提到发生事故时是否启用了NOP领航功能,只称蔚来正在配合当地交警等有关部门进行事故调查,并将协助用户家属做好善后工作。

有知情人士表示,事发时,林文钦驾驶的蔚来ES8确实处于NOP开启状态。“这是从蔚来工作人员方面确认的消息。之所以在讣告中强调这一点,也是希望提醒广大车友谨慎使用NOP领航功能。”

据《证券日报》记者了解,林文钦在开启NOP领航功能后追尾前方工程车,因高速上时速较快,事故车辆损毁严重。ES8的右前方严重受损,右前翼子板直接撞进驾驶室,车辆发动机盖大面积被掀起。

已经看不出车辆A柱,顶棚也陷入车内,驾驶员位车门变形严重,两前轮受损。

从已公布照片的车辆受损程度判断,车辆发生追尾时的车速应该不慢。记者注意到,林文钦的蔚来App中记录该事故发生前事故之前的行车数据,数据显示当天共有三段行驶记录,离事发最近一次的驾驶里程为85公里,历时113分钟,平均速度为45.1公里/时,最高速度为114.6公里/时。

在上述85公里的行驶里程中,车主使用NIO Pilot的里程为72公里,占总里程的84.7%,行驶时长48分钟;车主使用领航辅助功能的里程为68公里,占总里程80%,行驶时长44分钟。此外,在事发前的行驶过程中,当事人急加速1次,并未出现急减速的行为。

对于上述一系列数据说明,蔚来联合创始人秦力洪表示,车辆损毁严重,现场的技术人员第一时间能做的有限,蔚来已经安排专业团队奔赴福建。针对蔚来用户要求公布更多事故信息,秦力洪也回应称,“在调查结论出来之前,我们不会发布任何单方面的信息。”

暴露前方缓行 静止物体识别问题

据了解,NIO pilot是蔚来自主研发的L2级自动辅助驾驶系统,搭载Mobileye Eye Q4芯片。其中,NOP领航辅助功能是蔚来在2020年

更多精彩内容,请见——

证券日报新媒体

证券日报之声

证券日报APP

本版主编 沈明 责编 孙华 制作 张玉萍
E-mail:zmzx@zqrb.net 电话 010-83251785