

农业
农村部

猪肉市场价格连续 8 周回落 产能年底能恢复至常年水平

我国猪肉市场接连迎来利好消息！农业农村部市场预警专家委员会 20 日发布的《中国农业展望报告（2020—2029）》预计，我国猪肉产能将于今年年底恢复至常年水平。农业农村部畜牧兽医局局长杨振海 21 日表示，据农业农村部监测，3 月份生猪产销秩序基本恢复，全国生猪生产继续向好，主要生产指标好于 2 月份，猪肉市场价格连续 8 周回落。



生猪生产持续保持恢复向好的势头

农业农村部市场与信息化司司长唐珂 20 日在北京召开的 2020 年中国农业展望大会上发布了《中国农业展望报告（2020—2029）》。他说，目前生猪产能持续恢复，但由于年初基数低，全年猪肉产量将有所下降，禽肉等替代品继续增长，在一定程度上弥补猪肉产需缺口。

报告分析，今年一季度，全国生猪生产存栏处于恢复阶段。由于生猪存栏到商

品猪供给需要时间，因此进入二季度，生猪供给仍将低于上年同期。另外受新冠肺炎疫情影响，预计上半年猪肉消费需求也会出现一定程度的下降。

农业农村部副部长于康震在会上表示，去年 10 月份以来，随着国家促进生猪产能恢复和市场供应的政策措施密集出台落地，以及养殖效益持续向好的激励下，生猪生产持续保持恢复向好的势头。截至今年 3 月

份，能繁母猪存栏环比连续第 6 个月增加，比去年 9 月份增幅超过 10%。因此综合判断，预计到今年年底，生猪产能将恢复到基本接近常年的水平。

报告分析，预计 2022 年之后，我国生猪产能呈稳定增长趋势，预计 2029 年猪肉产量达到 5972 万吨。目前我国人均猪肉消费在 32 公斤左右。预计到 2029 年，人均猪肉消费量能够达到 42 公斤左右。

3 月份生猪产销秩序基本恢复

据农业农村部网站消息，农业农村部畜牧兽医局局长杨振海 21 日介绍，今年以来，农业农村部紧紧围绕年底前生猪生产基本恢复到接近常年水平的目标任务，重点抓责任落实、政策落地、复工复产、替代品生产、疫病防控等五方面工作。据农业农村部监测，3 月份生猪产销秩序基本恢复，全国生猪生产继续向好，主要生产指标好于 2 月份，猪肉市场价格连续 8 周回落。

杨振海指出，据对全国 400 个定点监测县数据汇总，3 月份能繁母猪存栏环比增长 2.8%，快于 1 月份的 1.2%和 2

月份的 1.7%。自去年 10 月份以来，能繁母猪存栏已连续 6 个月增长。根据国家统计局数据，去年四季度能繁母猪存栏比三季度增加了 95 万头，今年一季度又增加了 301 万头，今年 3 月末比去年 9 月份增长 13.2%。

据对全国 16 万家年出栏 500 头以上规模猪场监测，2 月份新生仔猪数量首次环比增长，2 月份、3 月份环比增幅分别为 3.4%、7.3%。新生仔猪育肥 6 个月即可出栏，预示着 7 月份开始商品肥猪上市量将逐步增加。

“从全年猪肉供需情况看，虽然生猪

产能恢复积极向好，但猪肉供应偏紧的格局还没有根本改变。”杨振海认为，二季度猪肉供需还面临着生产基数低、进口不确定性增加、消费回升等三重因素叠加的压力，可能是这一轮猪周期最为困难的时期。7 月份后市场供应将逐步改善，但由于下半年节日多，消费拉动力也更强，猪肉价格高峰可能出现在 9 月份前后。从同比涨幅看，由于去年各月猪肉价格的走势由低到高，今年随着市场供应改善，猪肉价格同比涨幅将持续收窄，四季度甚至有可能同比下降。

综合新华社、中新社消息

车险综合改革在即 交强险费率如何改？

备受关注的车险综合改革，又有新消息传来。记者 20 日获悉，为进一步完善车险条款费率形成机制，促进车险高质量发展，近日，银保监会向各财险公司下发《关于征求车险改革意见建议的函》。

据财险公司人士透露，此次主要是向行业开门纳谏，听取各家财险公司对车险综合改革的意见建议。“就此次改革，监管部门列举了 13 个重点问题，听取各公司意见。从这些问题中，可以管窥车险综合改革之概貌。”

不同于以往几次商业车险费率改革，此次车险综合改革是真正的一揽子改革——不仅要改革商业车险，还要改革交强险。由于交强险在不同区域之间的风险水平差异较大，而且自 2008 年 2 月调整以来未再做过修订，因此，此次交强险费率如何改革，备受业内关注。

监管部门列的首个问题便直指交强险。从监管所提的问题来看，此次交强险改革可能会围绕以下方向展开：提高交强

险责任限额，调整有责死亡和伤残限额、医疗费用、物损等；对交强险赔付率过低和过高的地区，或考虑在交强险费率浮动比率中引入区域调整因子。

此外，从这些重点问题中，还可初步梳理出以下改革方向。商业车险改革中，可能会整合主险和附加险。比如，在商业车险示范条款中，将盗抢险并入车损险，将玻璃单独破碎险、自燃损失险、发动机涉水损失险、不计免赔率险等附加险保险责任合并入主险。

在产品创新上，或考虑开发驾乘人员意外险、汽车延长保修险、新能源车险、车险创新产品、车险增值服务等示范条款。或考虑调整 NCD（无赔款优待系数）系数，将车险赔付因素的范围由前 1 年扩大到前 3 年，以此降低对偶然出险消费者的费率上调幅度。

同时，或考虑细分车险产品准入方式，如对使用示范条款拟订的车险产品实行备案制，对自主开发的创新型商车险产品实行审批制。

“另外，对于附加费用率的定价假设，

监管部门提出的问题是：是一步到位采用 25%，还是分两步走（第一步先采用 30%，第二步再采用 25%）？还有，是否考虑将现行自主渠道系数和自主核保系数两个系数合二为一，改为自主定价系数？对自主定价系数范围的设定是否可以分两步走，第一步设定为（0.7—1.3），第二步适时完全放开对自主定价系数范围的限制？”一位财险公司人士告诉记者。

车险资深人士分析称，这一轮车险改革的主要标的是进一步费率市场化，给保险公司更多自主决策权；而从车主的角度来说，意味着保障和服务的提升。“在本次行业基准纯风险保费测算时，各个维度的基准保费基本可以做到只降不升。”

不过，随着改革的推进、市场化程度的提高、竞争的加剧，车险承保可能出现行业性亏损，一些保险公司可能会面临退出的压力。对此，业内人士表示，不做彻底市场化的改革，不痛定思痛，效率就难以进一步提升，被保险人就很难真正获得更高的权益。

据新华网

银行间债市 分层升级 提升实体经济 融资能力

近日，中国银行间市场交易商协会发布系列改革举措，进一步丰富银行间债券市场分层机制，提高企业融资便利，增强企业的直接融资能力。

交易商协会发布的新修订的非金融企业债务融资工具公开发行注册工作规程及表格体系、定向发行表格体系，从“制度设计丰富分层、信息披露突出差异、募集法律保障增强、工作流程升级再造、内控机制持续强化”五个方面推进制度体系优化升级。

其中，银行间债券市场分层分类机制改革备受关注。

目前，银行间债券市场发行企业累计超 4400 家，存量规模超 12.4 万亿元。各类主体在标准化服务基础上对差异化、个性化服务需求不断提高，要求进一步优化分层分类管理机制。这次修改也是对市场各方要求的响应。

此次发布的《非金融企业债务融资工具公开发行注册工作规程（2020 版）》，将原来“两类”架构升级为“两层四类”，优化分层标准，适当扩大储架发行便利适用范围，拓展统一注册模式至资产支持票据等特殊产品和定向发行方式，并进一步优化备案流程，完善企业分层调整机制。

2020 年 4 月 17 日，依据相关自律管理规则，中国国家铁路集团、中央汇金公司、中石油集团等首批 21 家成熟层一类企业（TDFI 企业）完成相关注册工作，顺利领取注册通知书。TDFI 企业适用更为便利的注册发行和信息披露机制，能够有效满足企业差异化融资需求。

中国建设银行投资银行部相关负责人表示，这次进一步优化分层分类管理机制，为优质企业提供了更大的融资便利。对于企业而言，优化后的分层分类管理机制能够进一步提升企业管理效能，能有效提高企业融资效率，降低企业财务成本，提升银行间债券市场的注册效率。

此外，此次发布的《非金融企业债务融资工具公开发行注册文件表格体系（2020 版）》充分平衡发行人披露成本与投资人信息充分获取关系；《非金融企业债务融资工具定向发行注册文件表格体系（2020 版）》更加凸显定向债务融资工具（PPN）灵活、便利、快捷、契约精神等特点。

特别是新版表格体系新增了募集说明书关于受托管理机制、风险及违约处置等相关披露安排，明确受托管理人权利义务，细化持有人会议机制披露要求，在合同法项下实现募集说明书“强保护、增效力”。

专家认为，本次修订对于进一步深化债务融资工具市场改革，促进市场持续规范健康发展，更好地服务实体经济具有积极意义。

据新华社