

近期生猪价格恢复性上涨，能否持续？

周勉 郭雅茹 刘智强

民以食为天，近期生猪价格上涨引发广泛关注。根据农业农村部监测，7月第3周(数据采集日为18日)，全国生猪平均价格18.90元/公斤，比前一周上涨2.1%，同比上涨33.0%。全国猪肉平均价格29.27元/公斤，比前一周上涨1.3%，同比上涨25.9%。

“持续低迷了两年之后，生猪价格这轮上涨属于市场自发调节下的恢复性上涨。”湖南省生猪产业协会秘书长彭英林表示，此前受持续亏损影响，养殖主体有意识地控制了生产节奏。

在湘南永州等地，一些大型养殖企业即便有足够圈舍，也不会让养殖场满负荷运行。

福泉温氏畜牧有限公司是温氏集团在贵州省福泉市的一家全资子公司，由于之前生猪行情不好，公司的两个猪场，一个自建成后就没使用；一个最近两年一直在减少养殖量。

根据7月15日国家统计局发布的数据显示，上半年全国生猪出栏量为36395万头，同比下降了3.1%。二季度末，全国能繁母猪存栏量为4038万头，同比下降了6.0%。

延迟出栏也是本轮猪价上涨的原因之一。

彭英林介绍，过去，一头猪长到100公斤左右便可出栏，但现在养到130公斤，甚至150公斤的也较普遍。“这种方式主要由一些中等规模的养殖主体采用，因为大猪的疫病风险小，可以根据市场行情决定何时出栏。”彭英林说。

湖南多个养殖主体反映，2021年时，一头110公斤左右的猪出栏平均要亏400多元，去年要亏200多元，当前则可以赚400元。

“目前的猪粮比在7.5:1到8:1之间，离猪价过高的警戒线9:1还有一定距离，因此现在的猪价处于有利可图的合理区间。”搜猪网首席分析师冯永辉表示。

业内人士认为，经过几年发展，2023年我国生猪规模化养殖比例达到68%，已取代过去中小散户养殖成为主流，这决定了生猪价格不会像过去那样剧烈波动。本轮猪价就是规模化养殖形成后，市场在养殖主体和消费者之间寻求平衡的一个过程。

以养殖大省湖南为例，2023年，规模养殖较2022年增加了10%，占全省所有养殖主体的比重超过70%。2023年，在保障本省居民供给的前提下，湖南还向其他省份外调猪肉21万吨，出口猪肉8125吨，分别较2022年增加12%和47%。

值得关注的是，随着环保和防疫升级，生猪养殖门槛抬高，过去农村地区的散户加速退出。

福泉市年出栏500头以下的养殖户数量从2018年的5万户，下降到了2023年的1.7万户；生猪出栏量也相应从2018年的14.84万头下降到2023年的6.58万头。福泉市农业农村局高级畜牧师石让安介绍，全市规模化率已从2018年的57.25%上升到2023年的82.9%。

河北省衡水市安平县近年来不断引导生猪产业发展“公司+养殖户+基地+市场”的新型经营模式，通过规模化、集约化的运营方式，尽量减少生猪养殖的波动。

从2021年起，位于衡水市安平县大何庄乡的大师生态农业开发有限公司与大北农集团签约合作，由对方统一提供猪苗、饲料和防疫、技术服务，并按合约价格收购。该公司负责人张帅介绍，再过两个月，场内的5000头生猪将全部出栏。

随着生猪价格上涨，福泉温氏畜牧有限公司负责人表示，他们已打算近期恢复两个猪场的产能。目前正处于猪肉消费的淡季，业内人士表示，出栏增加、产能恢复都会对这轮猪肉价格上涨形成抑制。

业内人士分析，尽管近期牛羊肉的价格降幅明显，但由于消费场景主要在餐饮行业而非家庭，加之价格依然高于猪肉，因此替代作用有限。“预计今年下半年生猪价格还会继续上涨，但大幅上涨的可能性不大。”冯永辉说。

“在规模化养殖成为主流后，应加强屠宰产能优化布局。”湖南省农业农村厅畜牧兽医处处长武深树介绍，提升生猪主产区屠宰加工能力和产能利用率，促进生猪就近就近屠宰，推动养殖屠宰匹配、产销衔接，这样将压缩不合理利润空间，减少价格剧烈波动，保障老百姓的“肉盘子”端得更稳。(据新华社)



更好满足出行需求

新华社发 王鹏 作

共享电单车如何更好满足出行需求？

数百城投放超千万辆

扫码即骑、电动助力、节能环保……五颜六色的共享电单车在国内一些城市“遍地开花”。

记者日前走访北京、安徽、广西等地发现，共享电单车有效拓展了公共交通服务半径，满足了部分市民中短距离出行需求，有望成为城市公共交通的重要补充。但与此同时，在一些地方也出现了违规投放、乱停乱放等现象。

数百城总投放超千万辆

记者在采访中发现，共享电单车重在解决3至10公里中短途出行痛点，在一些路况复杂、多山路的城市，成为仅次于公交的公共出行方式。

自5月30日起，北京市在经济技术开发区部分区域内开展共享电单车试点。记者在万源街地铁站附近看到，共享电单车整齐停放，不时有市民扫码用车。

“公司离地铁站不远，骑共享电单车通勤正合适，中午骑着去吃饭也方便。”市民王女士说，骑行不需要押金，15分钟以内收费2.5元，超过15分钟后每5分钟再收1元，价格比较合理。

北京市有关部门负责人表示，试点区域内既有共享单车按一定比例置换为共享电单车，分阶段投放6000辆。从首月试点运营情况看，共享电单车骑行量、

周转率持续上升，车辆停放入栏率较高，未发生重大骑行安全事故。维修仓库、充电换电等未发现消防安全隐患，运营成效总体较好。

中国城市公共交通协会初步统计数据显示，截至目前，全国投放运营共享电单车城市300多个，投放数量超1500万辆。业内人士分析指出，共享电单车正进入规范发展阶段，有望成为城市公共交通的重要补充。

云南昆明是较早投放共享电单车的省会城市之一。昆明市城市管理局有关负责人表示，所有入市车辆必须严格上牌，对共享电单车停放实行无差别管理。

自2019年投放以来，广西南宁已运营共享电单车约13.49万辆。南宁市交通运输局出租交通管理科副科长谢志平说，南宁市出台考核办法，要求由交通、城管、市政园林、交警等四部门联合对企业每月进行一次日常考核。

记者走访允许投放共享电单车的部分城市发现，共享电单车管控机制不断

优化，引导企业有序开展竞争。

入夏后，共享电单车长时间在室外暴晒，坐垫会发烫。“我们已在全国近150个城市投放超过60万个清凉坐垫。相比原来的黑色坐垫，新坐垫能更好反射阳光和散热。”哈啰出行有关负责人说。

据介绍，在集中充电方面，哈啰出行在相对安全的地方建立换电柜，并运用智能管理网络实时监控电单车电流、电压、功率等状态信息，标准化配置消防设备，实现充换电安全闭环管理。

“公司近500名运维人员对全市2.5万余个停放点进行网格化巡查，每半小时干预调度一次，确保车辆不淤积、用车有保障。”南宁滴滴青桔电单车负责人石清中说。

“相比个人电动车，共享电单车在车辆合规、充电安全、秩序维护等方面具有明显优势，可以更好满足公众的绿色出行需求。”国家发展改革委综合运输研究所城市交通中心主任程世东说。

很多共享电单车通过微信小程序进行开锁和费用结算，往往没有客服电话等联系方式，并普遍存在头盔缺失或不干净等问题。广州市已成立工作专班，严厉打击相关违法违规行为。

“乱收费、不予退款等投诉不断。”“事先不说明需要充值、不予退款”“在服务区还车还扣调度费”“定位不准，强制收取调度费”……记者粗略统计发现，7月1日至15日，仅在黑猫投诉平台上就有数十条针对共享电单车企业的投诉，其中不合理扣费、乱收调度费等问题是投诉重点。

业内人士指出，和共享单车一样，共享电单车需规范管理，避免野蛮生长。部分城市还需提升精细化管理水平，进一步细化政策措施，更好引导行业发展。

今年年初以来，江苏扬州、四川成都、湖南株洲等多地均出现共享电单车乱停乱放挤占人行道、盲道等现象，遭到市民投诉和举报。

“乱收费、不予退款等投诉不断。”“事先不说明需要充值、不予退款”“在服务区还车还扣调度费”“定位不准，强制收取调度费”……记者粗略统计发现，7月1日至15日，仅在黑猫投诉平台上就有数十条针对共享电单车企业的投诉，其中不合理扣费、乱收调度费等问题是投诉重点。

业内人士指出，和共享单车一样，共享电单车需规范管理，避免野蛮生长。部分城市还需提升精细化管理水平，进一步细化政策措施，更好引导行业发展。

史未名说，既要注意共享电单车与共享单车的配比，也要充分考虑公平竞争机制，避免企业间配额差距过大。

“共享电单车停放秩序问题，本质上是共享电单车停放场地需求得不到有效满足。”中国城市和小城镇改革发展中心工程师王健南建议，地方在规划城市用地时，可视情在轨道交通站点出入口安排一定规模的共享电单车停放用地。

在规范骑行行为方面，程世东建议，可视情建立市级跨平台用户信用管理机制，将违规使用共享电单车的用户列入行业黑名单，督促用户安全规范使用。

史未名建议，共享电单车管理可运用“多方共治”模式，即由政府主管

部门、行业组织和运营企业共同商议制定车辆投放、运营管理、退出标准等方面的管理制度和行业自律公约，建立健全行政执法和行业仲裁机制，为共享电单车治理提供政策依据和保障。

北京市有关部门负责人表示，下一步将持续加强共享电单车试点期间监督管理，有序推进第二阶段符合国家标准的共享电单车试点。同步启动监测评估工作，评估共享电单车在通勤、地铁公交接驳等各类场景下发挥的作用。

“从老百姓需求出发，实事求是、因地制宜，政府完善管理制度，企业强化行业自律，共享电单车行业才能持续健康发展。”程世东说。

(据新华社)

加强风险评估 优化生活方式

预防“小胖墩”有了专门技术导则

●顾天成



儿童青少年健康是全民健康的基石。日前，国家疾控局等4部门联合发布《中小学生学习负担过重预防技术导则》，明确三级预防干预技术和相关标准，部署综合防控我国中小学生学习负担过重问题。新华社记者专访相关疾控专家，就防控要点进行解读。

☆看点一：构建中小学生学习负担过重综合防控技术体系

中国疾控中心数据显示，当前，我国6岁至17岁儿童青少年超重肥胖率约为19%。“随着我国经济社会发展，儿童青少年超重肥胖状况整体呈快速增长趋势。”中国疾控中心营养与健康所副所长刘爱东表示，这一现状亟需加强干预。

导则明确提出预防为主、早期干预和疾病预警的三级预防策略和对应技术。

其中，一级干预技术主要通过风险评估、生活方式管理等措施，预防超重肥胖的发生；二级干预技术侧重通过开展筛查和早期干预，控制超重肥胖的发生发展，预防相关疾病；三级干预技术聚焦对严重肥胖及肥胖伴有临床危险因素的学生，开展联合干预，防止肥胖及相关疾病发展。

参与起草该导则的专家、中国疾控中心营养与健康所研究员张倩表示，作为导则的重点内容，三级预防干预技术对各地防控工作具有重要指导意义。“技术主要从评估筛查、生活干预、及时诊断治疗等方面入手，开展分级防控。”

☆看点二：促进健康饮食与运动日常化

刘爱东介绍，肥胖本身是一种疾病，也是多种慢性疾病的危险因素。“儿童肥胖影响儿童的运动能力及骨骼发育，会对行为、认知及智力产生不良影响。同时，肥胖及其相关健康风险还可持续至成年期。”

导则强调通过日常化的饮食、运动手段防止肥胖：

——促进健康饮食，做到少盐、少油、少添加糖，鼓励学校配备有资质的专兼职营养指导人员。

——保证身体活动，促进运动日常化，鼓励学校每天开设1节体育课。

怎么吃、运动量、睡眠时间都有标准可循：参照《学生餐营养指南》(WS/T 554-

2017)等标准提供学生餐；每周至少3天进行增强肌肉和骨骼的运动；久坐45分钟后应起身活动，每天视屏时间少于2小时，保持充足睡眠……

☆看点三：强调多方协作与科技支撑

研究显示，肥胖的发生受遗传、环境和社会文化的共同影响，不同成长阶段、不同情况的中小学生学习负担过重各有不同。专家表示，专业机构、家庭、学校、社区的密切协作，是推动防控工作落地见效的重中之重。

对严重肥胖及肥胖伴有临床危险因素的学生，应开展临床、膳食和行为矫正等联合干预。“这些学生需要医疗卫生机构的更多参与，在专业人员指导下，先从膳食和运动入手，同时开展行为矫正，及时纠正肥胖及相关疾病。必要时，采取临床治疗。”张倩解释说。

提升防控技术的专业化、智能化水平也很重要。导则还鼓励多部门及家校充分利用新技术手段，如智能手环设备进行运动监测、智能膳食评估食物摄入及营养素含量等，提高防控的有效性。

☆看点四：首次发布风险自测表 诸多“新做法”有亮点

导则首次发布了《中小学生学习负担过重风险自测评估表》，帮助家校在专业机构指导下运用自测表评估个体和群体发生超重肥胖的风险。

是否每天吃全谷物、杂粮或豆类；含糖饮料食用频率是否低于每周1次……张倩介绍，家庭、学校和疾控部门可以利用评估结果，从膳食、身体活动、遗传、心理和定期监测的角度，了解学生发生超重肥胖的风险，并明确干预重点方向。

导则还提出了一些筛查建档、评估预警“新做法”，包括结合健康体检等工作建立学生健康档案，及时向家长反馈体检结果；控制危险因素实现多病共防，加大宣传教育营造支持环境等。

“全面、系统地推进中小学生学习负担过重防控工作，需要将防控技术落到实处，构建立体的防护网络。”刘爱东说。

据悉，下一步，有关部门将围绕三级预防策略，持续加强风险评估、优化生活方式、营造支持环境，探索出更多中小学生学习负担过重防控的有益经验和有效路径。(据新华社)