

多家猪企公布2023年产销数据 产能去化缓慢消费端疲弱

■本报记者 李如是 刘钊

1月7日晚间，金新农发布的公告显示，2023年公司累计销售生猪104.69万头，同比减少16.67%；累计生猪销售收入约12.38亿元，同比减少31.95%。

此前，生猪龙头企业牧原股份、温氏股份、大北农等相继发布了2023年全年产销数据。其中牧原股份销售生猪6381.6万头，同比增长4.27%；实现生猪销售收入1082.17亿元，同比减少9.64%。温氏股份销售肉猪2626.22万头，同比增长46.65%；实现生猪销售收入462.56亿元，同比增长12.67%。大北农销售生猪604.87万头，同比增长36.50%；实现生猪销售收入96.60亿元，同比增长2.92%。

有受访人士告诉《证券日报》记者：“2023年我国生猪市场仍处于猪周期磨底阶段，从生猪供应端来看，2023年为第三个行业亏损年，前三季度呈现缓慢去产能趋势，农业部能繁母猪存栏量下降3.4%；第四季度养殖端看涨预期落空，现金流紧张叠加疫情催化作用，行业进入产能加速去化阶段。从需求端来看，2023年屠宰总量为近五年最高，消费总量整体尚可，但生猪下游消费承接力偏弱，现货价格上涨弹性不足。”

部分企业现金流问题显现

虽然2023年部分生猪企业持续推进产能去化，但不可否认的是当前生猪产能仍处于过剩状态。

在此情况下，部分生猪企业出现了资产负债率增加的问题。西南证券研报显示，生猪养殖行业整体负债率由2021年初的53.5%攀升至2023年第三季度的68.3%。此外，由于生猪、仔猪价2023年8月份后持续下跌，第四季度行业负债率预计进一步提高。

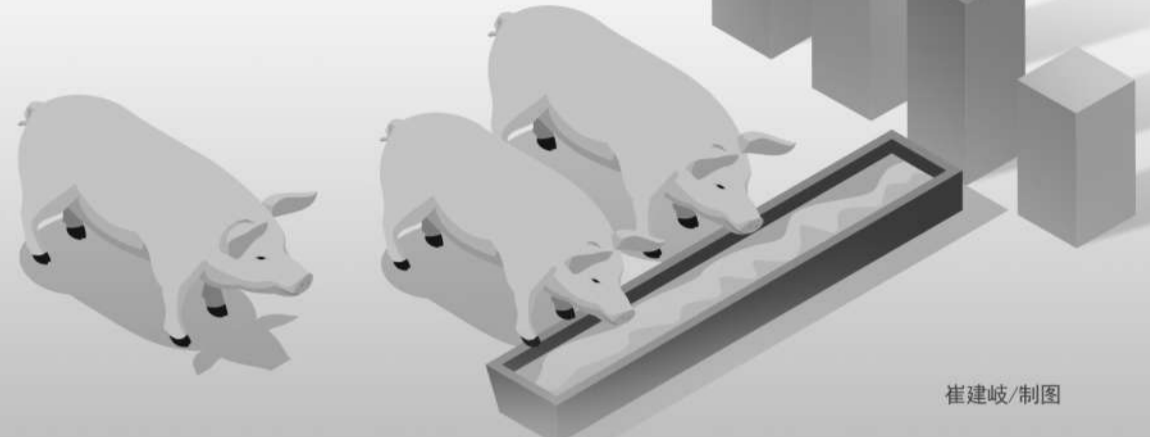
华东某上市猪企表示，2023年以来，公司持续存在现金流紧张的问题。虽然资金压力将随着重整计划执行得到一定缓解，但是公司仍需要一定时间完成信用体系修复，仅依靠重整投资人投入的资金难以实现“高效恢复业务运营，快速改善盈利能力”的经营目标。

中国农业科学院北京畜牧兽医研究所

根据博亚和讯数据，1月5日

生猪价格13.99元/公斤，周环比下跌1.27%

15kg仔猪价格20.34元/公斤，周环比下跌1.98%



崔建岐/制图

研究员朱增勇对《证券日报》记者表示：“生猪产业是重资产、资金周转时间较长的产业，且进入了微利时期。”在这样的情况下，部分猪企停止了新增产能的计划。

除了通过重整恢复公司正常运转外，上市猪企通过资本运作保证公司现金流充足。例如近日华中地区某上市猪企决定终止相关募投项目，并将剩余募集资金用于永久补充流动资金。公司表示，2021年下半年以来，国内生猪价格持续低迷，市场环境发生变化，行业长期处于亏损周期，结合公司发展战略，若现阶段继续投入建设增加生猪产能，投入产出效益不高，不能实现投资效益的最大化。

此外，星源农牧于1月5日宣布将出售公司生猪相关业务。星源农牧表示，考虑到在人工成本、饲料原料价格持续高企、猪价长期低迷的背景下，生猪产销环节严重分离，未来生猪价格存在较大不确定性。为进一步降低负债，实现可持续发展，公司拟对现有业务进行进一步调整。

“生猪行业不会再有暴利的情况，能够有效降低成本的养殖主体才能给自己带来一定的利润空间。”朱增勇进一步阐

释道：“只有在生猪供需从相对过剩过渡到平衡之后，生猪行业开始进入良性循环，生猪价格波动幅度才会明显趋于平稳。随着企业养殖技术进步、养殖成本下降，行业整体的盈利空间将得以保障。”

2024年能否迎来拐点

和合期货高级研究员师杨晓霞分析认为，在2023年生猪产能去化的进程中，2024年生猪供应环比下降，但产能依旧高于正常保有量，且今年冻品库存高企。短期来看，2024年上半年生猪价格或难有大幅上涨，重点关注下半年是否会出现拐点，预计2024年生猪市场或强于2023年。

根据博亚和讯数据，1月5日，生猪价格13.99元/公斤，周环比下跌1.27%；15kg仔猪价格20.34元/公斤，周环比下跌1.98%。

有受访人士告诉《证券日报》记者：“2024年1月份，猪价可能会继续向下。从前期配种数和新生仔猪数来看，1月份实际猪肉供应不会大幅下滑。从库存来看，上周商品猪出栏均重124.30公斤，宰后均

重已连续两个多月高于91公斤，行业活体库存水平相对偏高，也意味着短期内供应压力仍在。当前标肥供给双旺，仍将压制1月份猪价表现。”

迈科斯期货研报认为，因产能过剩问题仍在，价格上行空间不宜过分乐观，生猪价格上行之路相对艰难漫长。

面对经营压力，多家上市猪企表示，公司会根据外部市场环境，合理安排生产经营节奏，持续降本增效，提升公司盈利能力。还有上市猪企表示，生猪现货价格的剧烈波动给企业经营带来极大的不确定性。公司可以利用生猪期货锁定远期价格及养殖利润，对冲生猪价格及养殖利润波动风险，保证企业现金流安全，实现企业稳定经营的目标。

方正证券分析师王泽华认为，2024年初始，猪价延续2023年低迷态势，持续下行且降幅有所收窄。养殖利润的持续降低使生猪养殖企业亏损不断扩大，部分企业已暂停产能扩张项目的资金投入。在企业现金流压力叠加非瘟等疫病的影响下，企业或加速产能去化。短期内养殖端较难实现盈利，2024年下半年猪价或有望企稳回升。

特斯拉发起召回 OTA方式引关注

■本报记者 龚梦泽

日前，据国家市场监督管理总局消息，特斯拉(上海)有限公司、特斯拉汽车(北京)有限公司根据《缺陷汽车产品召回管理条例》和《缺陷汽车产品召回管理条例实施办法》的要求，向市场监管总局备案了召回计划，将在中国召回部分进口及国产电动汽车，总数超过160万辆。

值得一提的是，特斯拉上一次超百万辆规模的召回发生在2023年5月份，彼时特斯拉召回了110万辆汽车，召回升级后允许驾驶员选择能量回收制动强度，即取消“强制单踏板”模式。

特斯拉最近几次进行的召回均是通过OTA(空中下载技术)方式进行。“随着技术的创新，通过OTA方式召回不像过去需要消费者到店更换零部件，只需远程升级软件，更加便利。”特斯拉方面表示，相信这种创新方式能够帮助车企更好地提升产品安全性。

事实上，随着汽车智能化、网联化程度的不断加深，OTA几乎成为新车标配。相比于传统的软件离线升级，OTA升级具有及时、便捷、低成本等优势，同时具备快速修复系统缺陷，实现产品迭代升级，提升产品使用体验等优点。

统计显示，2019年OTA技术在汽车各类软件、程序升级中，就为整车厂节约了165亿美元售后体系的支出。据国家市场监督管理总局缺陷产品管理中心汽车部主任肖凌云透露：“截至2022年底，我国的汽车召回已经高达2628次，涉及近1亿辆汽车。这意味着，市场召回的车辆已经占到

保有量的30%。”

然而，近年来随着智能汽车热销，OTA升级所存在的潜在风险也逐渐暴露，其中，2021年多家车企通过OTA升级对已售车辆进行“锁电”的行为，就损害了不少车主的权益。聚焦近期车企的修复和召回案例，《证券日报》记者发现，“OTA推送”正成为车企常用的处置手段。

对于汽车细分领域这种全新的修复手段，对应的监管政策一直在完善。早在2021年6月份，国家市场监督管理总局发布了OTA技术召回备案的补充通知，规定生产者采用OTA召回时，需提交《汽车远程升级(OTA)安全技术评估信息表》。

2022年1月份，国家市场监督管理总局称将加强OTA技术召回监管；同年4月份，工信部装备工业发展中心发布了《关于开展汽车软件在线升级备案的通知》要求，车企应按要求依次完成企业管理能力备案、车型及功能备案和具体升级活动备案后，才能实施汽车软件在线升级活动——不管是FOTA(固件空中升级)还是SOTA(软件空中升级)，都需要履行备案义务。

“通过OTA技术，车企可以实现对车辆软件的远程更新，避免了传统方式中需要车主前往维修站进行升级的麻烦。如此不仅节省了车主的时间和精力，也降低了汽车制造商的维护成本。”德基先进制造与出行产业合伙人张帆表示，但飞速的技术迭代和试错，不能以危及消费者的生命财产安全和隐私权、知情权为代价。鼓励车企采用OTA方式实施召回，但不能用OTA方式逃避召回。

本版主编 姜楠 责编 刘慧 制作 刘雄
E-mail: zmxz@zqrb.net 电话 010-83251785

