# 邯郸市金融业现状[五篇]

来源：网络 作者：梦醉花间 更新时间：2024-07-15

*第一篇：邯郸市金融业现状1、城市简介：邯郸市是国家历史文化名城、中国优秀旅游城市、国家园林城市、全国双拥模范城和中国成语典故之都，国务院批准具有地方立法权的“较大的市”和市区人口超百万的特大城市。邯郸市位于河北省南端，地处东经114°03...*

**第一篇：邯郸市金融业现状**

1、城市简介：邯郸市是国家历史文化名城、中国优秀旅游城市、国家园林城市、全国双拥模范城和中国成语典故之都，国务院批准具有地方立法权的“较大的市”和市区人口超百万的特大城市。邯郸市位于河北省南端，地处东经114°03\'～40\'，北纬36°20\'～44\'之间，西依太行山脉，东接华北平原，与晋鲁豫三省接壤，辖4区、1市、14县，总面积1.2万平方公里，其中市区面积419平方公里，全市总人口884.1万。

2、经济数据：2024年全年全市生产总值2342.2亿元，比上年增长13.1%。其中：第一产业增加值294.0亿元，增长5.9%；第二产业增加值1281.1亿元，增长12.4%；第三产业增加值767.1亿元，增长16.4%。三次产业结构由上年的12.2：53.9：33.9变化为12.6：54.7：32.7。2024年，全市全部财政收入完成243.9亿元，比上年增长21.2%。其中：地方一般预算收入116亿元，增长33.0%。分区域来看，市级收入增长23.6%，县级收入增长39.1%；分税种来看，营业税增长44.0%，增值税增长7.2%。

金融、证券和保险：全年金融保险业完成增加值47.0亿元，比上年增长2.5%。金融业务进一步扩大。2024年末全市金融机构各项存款余额2131.5亿元，比年初增加282.8亿元。金融机构各项贷款余额1318.7亿元，比年初增加185.2亿元。

全市金融机构各项存贷款（单位：亿元）

指标2024年末数 比年初增加额 比年初增减%

各项存款余额2131.5282.815.3

其中：企事业存款416.238.710.3

城乡储蓄存款1373.1159.613.2

各项贷款余额1318.7185.216.3

其中：短期贷款676.075.912.6

中长期贷款586.1173.141.9

证券市场运行平稳。证券市场各类证券成交额810.8 亿元，比上年增长4.1%。其中：股票成交额769.4亿元，增长8.8%；基金成交额4.0亿元，下降23.0%。

保险业务较快增长。全年保费收入93.7亿元，比上年增长52.5%。其中：财产险保费收入10.9亿元；人身险保费收入66.0亿元。全年各类保险赔款给付支出36.6亿元。其中：财产险0.2亿元；人身险24.8亿元。

3、金融体系现状

制约因素：

（一）金融主体投资经济的动力不足

邯郸市国有商业金融在目前风险约束、资本约束、责任约束十分严格的条件下，防范信贷风险重于贷款投放，更多采用在银行间市场投资、上存资金、开展中间业务等获取利润；中小金融机构没有强大的国家信用和政策支持，不得不把贷款投向以往国有商业银行占据的传统经济领域，不敢创新。非金融机构相对于银行而言，他们的机构数量偏少，资产规模较小，业务范围狭窄，还不能为经济的发展充分有效地提供证券、保险、保理、信托、租赁、理财、咨询、资本运作和金融衍生品交易等全方位的现代金融服务，因此，急需贷款的经济企业难以获得金融机构的信贷支持。

（二）金融支持组织体系薄弱

随着邯郸市经济的发展，金融机构日益多样化，银行、保险、证券、等金融机构经营状况良好，金融运行稳定。但在银行结构中，国有银行处于垄断地位。同时，其他银行类金融机构也存在一定的问题：股份制银行偏少；地方性的银行机构发展规模较小或者经营水平不高，城市商业银行和城市信用社两者总资产规模偏小。这种布局导致银行业务主要集中在城市和优质项目，而中小企业和“三农”融资难问题突出。非银行金融机构相对于银行机构来说，发展严重滞后。

（三）金融市场规模与实力不足

近年来，政府以提升政府诚信为核心，深入开展信用升级和金融生态创建活动，打造诚信城市，形成经济金融良性循环。人民银行体系进一步加强信贷征信体系建设，继续完善企业、个人信用信息基础数据库，社会诚信意识不断增强。但是由于邯郸市金融生态环境本身基础差，起点低，金融生态环境的现状还远不能满足市场经济环境下金融业健康可持续发展的要求。如经济结构不合理，增长方式粗放，具有吸纳资金能力的优质客户少，经济环境有待进一步提高；社会信用意识淡薄，借款人讨债、赖债的现象时有发生；农村金融生态环境仍然处于弱势等。这些弊病和问题既增加了市场风险，也为发展经济带来了困难。

（四）“存差”过大

存差过大意味着其中实际可用资金的过快增长，这就暴漏了经济金融运行中一些深层次问题：一是反映了储蓄向投资转化能力弱，金融资源没有充分发挥引导资源配置、支持经济发展的作用；而是反映了金融机构信贷资金使用效率不高，金融系统存在“惜贷”现象；三是资金的短缺和闲置同时存在；四是由于资金的趋利性，金融资源没有被当地充分利用，有资金外流的风险。

（五）金融资源外流

单纯就资金流动而言，由于经济结构传统且老化，资金密集型和技术密集型产业比重低，资本的边际报酬率不高，所以银行缺少贷款激励，造成大量资金沉淀在银行体系内部。当前区域经济发展不平衡，发达地区的资本边际报酬率要高于欠发达地区，资金处于趋利的意图，就会通过商业银行系统的资金上存、联行占用、信托、直接投资等形式由不发达地区流向发达地区。另外，商业银行的内部调度也促使银行资本的流出。

有利条件：邯郸市地处中原，历史悠久，物产丰富，是一座以重型工业为主的资源、能源型城市。特别是钢铁和煤炭两大支柱产业在促进邯郸市经济增长的方面发挥着至关重要的作用。在凭借这些支柱性产业获得经济发展的同时，邯郸市又面临着比较严峻的能源紧张、水、土地等资源短缺、环境污染等一系列的问题。面对目前这种经济增长模式所带来的一系列环境污染、资源短缺等问题，邯郸市意识到必须切实调整经济结构，特别是大力发展循环经济。而这一新经济模式的发展又必须以强有力的金融支持作为后盾，因此邯郸市强化循环经济的金融支持已成为现实的迫切需要，这对于邯郸市的金融产业是一次难得机遇。循环经济模式作为邯郸市今后经济发展的主流模式之一，其发展水平的高低直接关系到邯郸市未来社会经济发展的全局，因此强化对循环经济模式的金融支持成为一种必然的选择。在政府总的经济模式转变背景下，完全可以利用这次机会改革金融产业，使其逐渐的走向成熟。

4、我的对策

（一）做大做强战略支柱产业

提升钢铁等支柱产业的技术水平，降低生产的能耗和污染，提高产品附加值和经营利润率，增强对资金的吸引力和附着力，形成一个比较稳健成熟的融资平台，增强对公共设施建设资金和产业发展基金的吸引力。

（二）大力发展金融服务业

优先扶植在要素体系中居于龙头地位的金融服务产业，充分发挥其在提高生产要素使用效率、增加企业融资等方面优势。积极采取措施培育发展资本要素市场，加快金融服务市场的发展，提高资本要素的流转活力、运用能力和配置效率；深化金融体制，建立比较完善的现代金融服务体系。通过深化改革，建立比较完善的金融服务业组织体系和市场体系，进一步完善与金融服务业发展水平和要求相适应的金融监管体制和金融专业人才培养机制。

（三）培育和发展市场主体，提高企业经营能力

一个地区市场主体的发育程度越高，市场主体承接贷款的能力就越强。集中力量抓好工业，培育名牌产品和优势企业，做大做强龙头企业，增强对资金的吸引力。邯郸市的中小企业相对较少，所以要扶持中小企业，提高他们的自身经营能力，引导其走集约化、集群式发展道路，并积极引进先进生产技术和管理模式，逐步形成一批影响力大、竞争力强的大型民营企业和特色产业集群，吸引金融机构、投资基金等主动为企业提供资金支持。

（四）增加对“三农”贷款

结合邯郸市金融业的特点，金融机构对“三农”贷款可以给予减免税收、在利差上给予补贴，促进地方金融机构如信用合作社增加对“三农”贷款的积极性；大力发展村镇银行、贷款公司和农村信用合作社等农村金融组织，逐步放宽金融市场准入政策；金融机构要积极拓展业务，重点支持农业产业化龙头企业和农村基础设施建设。

（五）鼓励商业银行加大对循环经济发展的投资

邯郸市政府大力实施循环经济，这是一个机遇，政府应该鼓励商业银行在确保信贷安全的前提下积极支持循环经济建设，信贷优先投向发展循环经济的循环型企业以及相应的重点项目。通过提供低息贷款帮助企业建立循环经济生产系统。

（六）引导保险业进入循环经济投资领域

建立循环经济发展的科技资金投入的风险分散与疏导机制。保险业作为经营管理风险的特殊企业，其分散风险、组织经济补偿的职能决定了他是发展循环经济转移风险的重要手段。目前，保险市场上的产品基本上是同质的，保险范围和责任内容没有差异，且公司的创新热情低下。为充分发挥保险业所具有的金融功能，必须不断创新，建立循环经济发展的科技资金投入的风险分散与疏导机制。

**第二篇：金融业现状调查及分析**

金融业发展现状及分析

一、金融业发展现状

（一）金融宏观调控和金融稳定方面

1.人民银行积极创新货币政策调控工具、完善宏观调控体系。包括开展利率市场化改革、不断简化利率管理、扩大利率浮动区间等。

2.人民银行根据国内外经济金融形势变化，适时适度调整货币政策，灵活运用多种货币政策进行宏观调控。包括加强窗口指导，完善信贷管理制度，支持薄弱环节、战略性新兴产业、区域协调发展，严格控制“两高”行业、产能过剩行业等。

3.加强金融监管和维护金融稳定。银行监管提出“管法人、管风险、管内控、提高透明度”的理念，坚持探索逆周期监管实践；证监会机关、派出机构、证券交易所“三点一线”，形成覆盖全市场的快速联动监管机制；现代保险监管框架初步形成，以偿付能力、公司治理和市场行为监管三支柱。金融监管协调机制加强。

（二）金融业改革与发展方面

2024 年上半年，我国经济总量超过日本成为全球第二大经济体。我国金融业全面发挥金融服务和调控功能，促进经济社会协调发展。

1.货币存量和外汇储备快速增加。2024 年末，我国外汇储备就突破万亿大关，超过日本成为全球外汇储备最多的国家。截至2024 年9 月末，国家外汇储备余额为26483 亿美元。

2.银行业改革与发展取得重大进展。（1）大型国有银行股份制改革基本完成，2024 年7 月，农业银行挂牌上市；（2）政策性金融机构改革稳步推进；

（3）中小商业银行加快改革与发展：积极引进战略投资者；改革管理体制和进行跨区域发展；改革重组和改制上市，加快金融创新和提高竞争能力。

3.农村金融改革不断深入。从农村信用社改革，到包括村镇银行、贷款公司及农村资金互助社在内的多种新型农村金融机构的组建及发展，至2024 年4 月末，全国各地在试点中已设立小额贷款公司1700 多家，贷款余额超过1000 亿元。

4.证券公司综合治理成效显著。风险处置、日常监管和推进行业发展三管齐下，依照防治结合，以防为主，标本兼治，形成机制的总体思路，对证券公司实施综合治理。

5.保险业改革不断推进。多家保险公司先后完成重组改制及整体上市，2024 年末，保险公司法人机构已达138 家。

6.金融市场加快发展。货币市场稳步发展；多层次资本市场体系初步形成：股权分置改革基本完成；创业板市场正式启动、股指期货正式推出；外汇市场加快发展；黄金市场快速发展。

7.金融对外开放水平进一步提高。（1）银行业取消对外资银行经营人民币业务的地域和客户限制，取消对外资银行在华经营的非审慎性限制；（2）证券业主动实施了部分自主开放措施；（3）目前，除了外资在合资寿险公司中的参股比例不得超过50%、外资产险公司不得经营机动车第三责任险的限制外，保险业已经基本实现全面对外开放；（4）国际金融危机期间，中国人民银行先后与韩国、香港、马来西亚、印尼、白俄罗斯和阿根廷货币当局签署了6 份总规模为6500 亿元人民币的双边本币互换协议，跨境贸易人民币结算试点工作自开始后顺利扩展到20 个省（自治区、直辖市），截至2024 年底，5 个试点城市累计办理跨境贸易人民币结算业务409 笔，金额35.83 亿元。

（三）金融业专业就业现状

金融本科生的需求量日渐消退，由于连续多年考生对金融学的趋之若鹜，近年来国内金融业对金融专业毕业（本科、研究）生的需求，已经呈下降趋势。这一趋势尤其表现在对金融专业本科生的需求上。

由于金融研究生毕业生数量的增加，以及金融行业对金融本科生实用性的质疑，对于本科毕业生的需求有所下降，研究生的需求则有所上升。在与其他经济管理专业的比较中，对会计与财务专业的需求有所上升，自2024年始已经

超过了对金融专业毕业生的需求量，此消彼涨，金融本科生的需求量日渐消退。

另外，近年来，法律、计算机信息专业毕业生的金融从业进入口径扩宽。法律对金融行业的重要性自不待言。由于现代社会信息化的高速发展，各行各业都在高度实现业务的信息化，所以大量计算机信息专业的毕业生被大量引入金融业。在证券公司这个重要性更加突出，如果一个证券公司的交易系统出现问题，那么将是一场灾难。大量的计算机专业人士加入到金融业中来，发挥了重要的作用。金融行业所需要的人才也越来越向综合性质发展。这在无形中也缩小了金融专业的毕业生进入金融业的门径，增加了金融专业毕业生的就业竞争压力。据说在一个现代投资银行中甚至有一半以上的人士是非金融经济财务专业的人员，他们专业各异，有机械、通信、物理、法律等。

二、如何推进金融业改革和发展

（一）金融业发展中面临的问题

1.金融发展格局还不合理

（1）我国间接融资比重高，金融发展格局还不尽合理。金融体系仍然由银行主导，银行业资产占全部金融资产的90%以上，全社会的融资风险仍高度集中于银行体系。

（2）资本市场仍具有“新兴加转轨”的基本阶段性特征。主要体现在：市场规模快速扩张、市值快速增长的同时，股票市场与债券市场发展不够平衡，市场层次有待完善，市场产品单一等结构性矛盾仍然突出。上市公司治理结构和内部约束机制仍不健全，一些上市公司的质量还不高。部分投资者包括机构投资者的投资理念不够成熟，中长期投资者比重依然较低。市场的国际化程度依然较低。在市场快速发展的情况下，监管理念、监管方式、监管水平方面还有一定差距。

（3）保险业处于发展初级阶段，保险密度和深度较低，保险产品不丰富，保障功能发挥不够。我国GDP 世界排名第2 位，但保费收入排名仅第6 位。保费收入占GDP 的比重，世界平均为8%，我国为3.25%。人均保费，世界平均为512 美元，我国仅为105 美元。

2.金融组织体系和金融服务需要加强与完善

（1）从组织体系看，中小金融机构发展不足，银行业对民营资本的市场开放仍有空间。

（2）从服务领域看，农村金融服务需要强化，对民营经济、中小企业的金融服务仍不足。农村金融产品单一，服务不到位。目前的金融组织体系中，大中型银行多、小银行少，微型金融机构刚刚起步，而大银行又没有充分发挥服务小企业的作用，贷大不贷小，造成小企业金融服务供给不足。金融机构开拓国际市场力度不足，支持企业“走出去”的金融服务需要加强。

3.金融机构公司治理和经营机制需要进一步完善

（1）一些金融改革偏重于机构的增减和人员变动，对金融制度和组织结构创新不够重视。

（2）银行业战略规划比较薄弱、竞争同质化、考核机制和经营模式科学性不强等问题尚未得到根本改观。银行公司治理架构和机制有待规范，实际运作效能尚需进一步提高。国有大型银行经营理念、经营模式和增长方式还需进一步转变。

（3）农村金融机构法人治理结构不完善的问题较为突出。农业银行“三农”事业部建立健全仍需一段时间，农业发展银行的定位和有效经营模式仍在探索。农村信用社的激励机制、监督机制、市场退出机制等还不完善。

（4）证券公司业务模式比较传统，创新能力较弱。

（5）一些保险公司内控和基础管理较为薄弱，治理结构还不完善，市场竞争行为仍不规范。

4.金融机构潜在风险和金融系统性风险不容忽视

银行信用风险、操作风险仍然比较突出，市场风险管理水平不高，内部控制需要进一步加强。银行巨量信贷增长存在风险隐患，贷款集中度风险日趋突

出，资产负债期限错配有所加剧。国有大型银行和股份制银行普遍存在资本金补充压力。证券期货、保险类机构的风险管控能力需要加强。

（二）进一步深化金融改革

1.完善金融宏观调控体系

一是建立健全科学的货币政策决策机制，进一步增强货币政策的预见性、科学性和有效性。

二是稳步推进利率市场化改革。引导金融机构提高定价能力，完善市场机制，为进一步放开存贷款利率上下限，最终实现全面的利率市场化创造条件。

三是进一步完善人民币汇率形成机制。在更大程度上发挥市场供求在汇率决定中的基础性作用，适度扩大人民币汇率浮动区间，增强人民币汇率浮动弹性，提高人民币汇率决定的市场化程度，改善汇率管理和调控方式，增强主动性。

四是充分发挥信贷政策作用，支持金融产品创新。加强信贷政策宏观指导，优化信贷资金结构，促进信贷资源合理配置。严格控制对高能耗、高排放行业和产能过剩行业的贷款。

2.加强宏观审慎管理和维护金融稳定

目前，我国金融监管法律法规体系基本形成，分业经营和分业监管体系逐步完善。但金融监管结构与金融市场结构、鼓励金融创新与保护消费者权益等方面不协调日益显露。金融机构自我约束机制尚不健全，金融体系存在顺周期现象，加大了系统性风险隐患。金融监管协调机制缺乏有效的制度保障，监管空白与监管交叉并存。我国应充分借鉴并积极执行国际金融标准，推进相关改革，提升我国金融业稳健标准。

一是构建宏观审慎管理制度框架。实现宏观审慎管理与微观金融监管的协调配合，抑制货币信贷顺周期波动。强化中央银行在维护宏观经济和金融稳定方面的职责，明确中央银行在加强宏观审慎管理方面的牵头和主导作用。

二是加强系统重要性金融机构监管。人民银行会同相关部门拟定金融控股公司监管规则，明确金融控股公司的定位，完善金融控股公司的监管制度。加强对“大而不倒”金融机构

三是建立和健全金融监管协调机制。可由人民银行会同银监会、证监会、保监会和外汇局建立金融监管部际联席会议制度。加快建立和完善金融管理部门之间信息共享机制和协调机制。

四是加快建立存款保险制度。国际金融危机对全球金融体系造成重大破坏，各国政府采取了多种应对措施，其中存款保险制度在化解系统性风险和维护金融体系稳定方面发挥了重要作用。

3.深化金融机构改革

（1）继续深化已改制大型商业银行改革。坚持推进改革与加强经营管理并

重的原则，继续深化中国工商银行、中国银行、中国建设银行和交通银行四家大型商业银行股份制改革，不断夯实金融微观基础。

（2）不断推进政策性金融机构改革。按照“一行（司）一策”的原则，继续推进出口银行和中信保改革，按照两家机构改革方案要求，进一步明确市场定位，明晰业务范围、完善治理结构、创新管理模式、加强风险控制、建立风险补偿机制，促进合规经营和监管部门有效监管，不断提高其服务对外贸易和企业“走出去”的能力和水平。进一步做好农业发展银行前期研究工作，推动其继续深化内部改革，为全面改革做好准备。

（3）加快农村金融机构改革。为了加快农村经济发展和大力促进新农村建设，要求建立和完善政策金融、合作金融、商业金融相结合的农村金融体系。一是健全农村金融体系。二是拓宽融资渠道。支持民间资本以入股方式参与商业银行的增资扩股；参与农村信用社、城市信用社的改制工作，鼓励民间资本发起或参与设立村镇银行、贷款公司、农村资金互助社等金融机构。研究探索农村金融机构上市融资和发行债券。三是加大政策支持力度。四是加快金融创新和加强金融监管。鼓励国家控股的大型银行和各商业银行通过多种方式开办农村金融业务。

（4）推进证券期货机构改革和发展。进一步督促证券期货经营机构改善公司治理与内控水平，提升合规管理与风险控制水平。

（5）推进保险机构改革与发展。努力巩固改革成果，支持符合条件的保险公司通过上市、增资扩股、发行次级债等方式补充资本，增强资本实力和偿付能力。

4.促进金融市场健康发展

（1）加快推动货币市场发展。促进同业拆借市场、回购市场、短期融资券市场、商业汇票市场协调发展，拓宽市场广度和深度，增强流动性管理功能。

（2）促进债券市场发展。推进公司债券发行体制和监管体制改革。稳步推进资产证券化，探索研究发行地方政府债券。建立债券市场主体的信用责任机制，强化市场约束；丰富债券品种，完善债券投资者结构。

（3）稳步推进股票市场发展。完善上市公司治理结构和内部约束机制。完善并购制度，提高上市公司质量。积极发展创业投资，推动产业投资基金、私募股权基金发展。不断完善期货市场。继续推动重要的大宗商品期货品种上市。稳步发展股指期货。

（4）进一步加强外汇市场建设。继续拓展外汇市场的广度和深度，形成交易方式多样化、参与主体多元化、交易产品日趋丰富、风险防范能力增强的外汇市场体系。

（5）推进黄金市场健康发展。整合优化配置黄金市场资源。加强黄金市场基础设施建设，进一步完善黄金市场交易、运输、仓储、交割和黄金账户及清算服务。

**第三篇：邯郸市电子衡器制造现状和发展趋势**

文章标题：邯郸市电子衡器制造现状和发展趋势

电子衡器一般是指装有电子装置的衡器。因其种类繁多，且涉及到贸易结算和保护广大消费者的利益，所以为世界各国政府普遍关注和重视，并被确定为国家强制管理的法制计量器具。50年代中期电子技术的渗入推动了衡器制造业的发展。60年代初期出现机电结合式电子衡器以来，经过40多年的不断改进与

完善，我国电子衡器从最初的机电结合型发展到现在的全电子型和数字智能型。我国电子衡器的技术装备和检测试验手段基本达到国际90年代中期的水平。电子衡器制造技术及应用得到了新发展。电子称重技术从静态称重向动态称重发展：计量方法从模拟测量向数字测量发展；测量特点从单参数测量向多参数测量发展。

一、现状

邯郸市电子衡器制造始于上世纪九十年代初，目前已有两家衡器厂（邯郸市华鑫电子衡器厂、邯郸市昌盛智能衡器厂），产品种类还比较单一，主要产品是电子汽车衡、电子平台秤以及满足客户特殊使用要求的电子衡器。生产工艺相比国内大企业还比较落后，没有形成自己的品牌，生产方式是用自己焊接的秤体与购进的传感器和称重显示仪表组装而成。

产品特点：

1、产品知名度不高。主要以墙体广告宣传为主，销售市场主要是晋、冀、鲁、豫地区，占市场份额20％以下。

2、生产工艺落后。秤体生产仍然为手工焊接，没有先进的生产设备，工艺简单。

3、华鑫衡器厂实现了称重显示仪表与计算机组合，利用电子计算机的智能来增加称重显示控制器的功能，方便了用户信息管理。

4、80吨以上大衡质量欠佳。2024年肥乡县使用的一台80吨邯郸华鑫汽车衡，在使用中出现秤体断裂现象；2024年邯郸县鑫马集团新安装的一台120吨邯郸华鑫汽车衡未正式使用秤体就发生变型，之后更换秤体又发生变型。质量问题原因分析：一是生产工艺和技术达不到要求；二是价格竞争致使无限度压低成本，所用钢材质量、型号、数量无法保证技术要求。

5、出厂前标定欠准确。邯郸辖区内使用的邯郸华鑫和邯郸昌盛两家汽车衡首次检定都需要市计量所重新标定。

邯郸市电子衡器制造要想占领市场，跟上国内衡器制造业的发展，把企业做大做强为社会奉献名牌产品，必须着眼国内市场需求和国内外衡器制造业的发展趋势，不断更新设备提升质量，在中原地区提高知名度树立企业形象。

二、发展趋势

通过分析近年来电子衡器产品的发展情况及国内市场的需求，电子衡器总的发展趋势是模块化、集成化、智能化；其技术性能趋向是速率高、准确度高、稳定性高、可靠性高；其功能趋向是称重计量的控制信息和非控制信息并重的“智能化”功能；其应用性能趋向于综合性和组合性。

1、模块化

对于大型或超大型的承载器结构，如大型静动态电子汽车衡等，已开始采用几种长度的标准结构的模块，经过分体组合，而产生新的品种和规格。以（5、6、7）m长的同宽度3种标准模块为例，由单块、二块、三块到四块分体组合，可以组合成长度为（5～28）m的22种规格的分体式秤体结构。当然在实际应用中，根据各行业用户的需要，选择其中10余种常用的标准规格即可。这种模块化的分体式秤体结构，不仅提高了产品的通用性、互换性和可靠性，而且也大大地提高了生产效率和产品质量。同时还降低了成本，增强了企业的市场竞争能力。

2、集成化

对于某些品种和结构的电子衡器，例如小型电子平台秤、专用秤、便携式静动态电子轮轴秤、静动态电子轨道衡等，都可以实现秤体与称重传感器，钢轨与称重传感器，轨道衡秤体与铁路线路一体化。

如秤体与称重传感器一体化的便携式静动态电子轮轴秤，多用硬铝合金厚板制成。其结构原理是经过固溶热处理强化的铝合金板，或通过在4个角上钻孔和铣槽分别形成4个悬臂梁型称重传感器；或在铝合金板的底面铣出多个对称的盲孔和盲槽形成整体剪切梁型称重传感器。这就使得秤体与称重传感器合二为一，即铝合金板既是秤体台面又是一个大板式称重传感器。以后者结构的10t便携式动态电子轮轴秤为例，其尺寸为720mm×550mm×32mm，重量约为23kg。

3、智能化

电子衡器的称重显示控制器与电子计算机组合，利用电子计算机的智能来增加称重显示控制器的功能。使电子衡器在原有功能的基础上，增加推理、判断、自诊断、自适应、自组织等功能，这就是当今市场上采用微机化称重显示控制器的电子衡器与采用智能化称重显示控制器的电子衡器的根本区别。

4、综合性

电子称重技术的发展规律就是不断的加强基础研究并扩大应用，扩展新技术领域，向相邻学科和行业渗透，综合各种技术去解决称重计量、自动控制、信息处理等问题。例如在流量计量专业，如果按照传统的理论和方法建造一

**第四篇：邯郸市电子衡器制造现状和发展趋势（定稿）**

电子衡器一般是指装有电子装置的衡器。因其种类繁多，且涉及到贸易结算和保护广大消费者的利益，所以为世界各国政府普遍关注和重视，并被确定为国家强制管理的法制计量器具。50年代中期电子技术的渗入推动了衡器制造业的发展。60年代初期出现机电结合式电子衡器以来，经过40多年的不断改进与完善，我国电子衡器从最初的机电结合型发展到现在的全电子型和数字智能型。我国电子衡器的技术装备和检测试验手段基本达到国际90年代中期的水平。电子衡器制造技术及应用得到了新发展。电子称重技术从静态称重向动态称重发展：计量方法从模拟测量向数字测量发展；测量特点从单参数测量向多参数测量发展。

一、现状

邯郸市电子衡器制造始于上世纪九十年代初，目前已有两家衡器厂（邯郸市华鑫电子衡器厂、邯郸市昌盛智能衡器厂），产品种类还比较单一，主要产品是电子汽车衡、电子平台秤以及满足客户特殊使用要求的电子衡器。生产工艺相比国内大企业还比较落后，没有形成自己的品牌，生产方式是用自己焊接的秤体与购进的传感器和称重显示仪表组装而成。

产品特点：

1、产品知名度不高。主要以墙体广告宣传为主，销售市场主要是晋、冀、鲁、豫地区，占市场份额20％以下。

2、生产工艺落后。秤体生产仍然为手工焊接，没有先进的生产设备，工艺简单。

3、华鑫衡器厂实现了称重显示仪表与计算机组合，利用电子计算机的智能来增加称重显示控制器的功能，方便了用户信息管理。

4、80吨以上大衡质量欠佳。2024年肥乡县使用的一台80吨邯郸华鑫汽车衡，在使用中出现秤体断裂现象；2024年邯郸县鑫马集团新安装的一台120吨邯郸华鑫汽车衡未正式使用秤体就发生变型，之后更换秤体又发生变型。质量问题原因分析：一是生产工艺和技术达不到要求；二是价格竞争致使无限度压低成本，所用钢材质量、型号、数量无法保证技术要求。

5、出厂前标定欠准确。邯郸辖区内使用的邯郸华鑫和邯郸昌盛两家汽车衡首次检定都需要市计量所重新标定。

邯郸市电子衡器制造要想占领市场，跟上国内衡器制造业的发展，把企业做大做强为社会奉献名牌产品，必须着眼国内市场需求和国内外衡器制造业的发展趋势，不断更新设备提升质量，在中原地区提高知名度树立企业形象。

二、发展趋势

通过分析近年来电子衡器产品的发展情况及国内市场的需求，电子衡器总的发展趋势是模块化、集成化、智能化；其技术性能趋向是速率高、准确度高、稳定性高、可靠性高；其功能趋向是称重计量的控制信息和非控制信息并重的“智能化”功能；其应用性能趋向于综合性和组合性。

1、模块化

对于大型或超大型的承载器结构，如大型静动态电子汽车衡等，已开始采用几种长度的标准结构的模块，经过分体组合，而产生新的品种和规格。以（5、6、7）m长的同宽度3种标准模块为例，由单块、二块、三块到四块分体组合，可以组合成长度为（5～28）m的22种规格的分体式秤体结构。当然在实际应用中，根据各行业用户的需要，选择其中10余种常用的标准规格即可。这种模块化的分体式秤体结构，不仅提高了产品的通用性、互换性和可靠性，而且也大大地提高了生产效率和产品质量。同时还降低了成本，增强了企业的市场竞争能力。

2、集成化

对于某些品种和结构的电子衡器，例如小型电子平台秤、专用秤、便携式静动态电子轮轴秤、静动态电子轨道衡等，都可以实现秤体与称重传感器，钢轨与称重传感器，轨道衡秤体与铁路线路一体化。

3、智能化

电子衡器的称重显示控制器与电子计算机组合，利用电子计算机的智能来增加称重显示控制器的功能。使电子衡器在原有功能的基础上，增加推理、判断、自诊断、自适应、自组织等功能，这就是当今市场上采用微机化称重显示控制器的电子衡器与采用智能化称重显示控制器的电子衡器的根本区别。

4、综合性

电子称重技术的发展规律就是不断的加强基础研究并扩大应用，扩展新技术领域，向相邻学科和行业渗透，综合各种技术去解决称重计量、自动控制、信息处理等问题。例如在流量计量专业，如果按照传统的理论和方法建造一套标准大流量测量系统，价格相当昂贵。如果采用称重法即质量流量法，只要将重量和时间测量准确，大流量的测量问题就迎刃而解了。对某些商用电子计价秤而言，只具备称

öø¡¢¼æ¼û¡¢ïôê¾¡¢´òó¡¹¦äü»¹ô¶ô¶²»¹»£¬ïö´úéìòμïμí³»¹òªçóëüäüìá¹©¸÷ööïúêûðåï¢£¬°ñ³æöøóë¹üàí×ô¶¯»¯½ôãü½áºï£¬ê¹³æöø¡¢¼æ¼û¡¢½ø¿â¡¢ïúêû¹üàíò»ìå»¯£¬êμïö¹üàí×ô¶¯»¯¡£õâ¾íòªçóμç×ó¼æ¼û³óäüóëμç×ó¼æëã»úáªíø£¬°ñ³æöøïμí³óë¼æëã»úïμí³×é³éò»¸öíêõûμä×ûºï¿øöæïμí³¡£

5¡¢×éºïðô

ôú¹¤òμ³æöø¼æá¿¹ý³ì»ò¹¤òõá÷³ìöð£¬²»éù³æöø¼æá¿ïμí³»¹òªçó¾ßóð¿é×éºïðô£¬¼´²âá¿·¶î§μè¿éòôèîòâéè¶¨£»ó²¼þäü¹»òà¾ýò»¶¨μä¹¤×÷ìõ¼þºí»·¾³×÷ä³ð©μ÷õû£¬ó²¼þ¹¦äüïòèí¼þ·½ïò·¢õ¹£»èí¼þäü°´ò»¶¨μä³ìðò½øðððþ¸äºíà©õ¹£»êäèëêä³öêý¾ýóëö¸áî¿éòôê¹óã²»í¬μäóïñôºíìõðîâë£¬²¢äüóëíâ²¿μä¿øöæºíêý¾ý´¦àíéè±¸½øððí¨ðå¡£

îòêðμäμç×óºâæ÷òª´òèë¹úäúêð³¡²îóë¾ºõù¡£¾íòªòô¼¼êõîªïèμ¼¡¢òôöêá¿îªöððä¡¢òô¹üàíîª»ù´¡£¬å¬á¦ìá¸ßöæôì¼¼êõóëöæôì¹¤òõë®æ½£¬îè¶¨²úæ·öêá¿¡£ôöç¿¹úäúêð³¡¾ºõùäüá¦¡£

£¨¶þμè½±£©

feisuxs范文网[CHAZIDIAN.COM]

**第五篇：上海航运金融业发展现状研究**

上海航运金融业发展现状研究

上海海事大学交通运输学院张少虎

【摘 要】航运金融具有产业关联度高和产业附加值高等特点，航运金融在国际金融市场上举足轻重，而且对国际航运市场的发展有着重要影响。上海的航运服务和金融服务占据国内优势地位，但与国际知名的航运金融中心相比，仍有较大差距。本文对上海航运金融业发展现状进行了分析，提出了若干发展建议。

【关键词】 航运金融；发展现状

Study on the Development Status of Shanghai Shipping Services and Financial ServicesAbstract：Shipping finance is a high value-added industry of high degree of industry relevance，which plays an important role in the international financial market and has an important influence on the development of international shipping market.Compared to famous shipping and financial center, Shanghai shipping services and financial services still have a large gap,although they haveadvantages in the domestic market.In this paper, the author analyzes the development of the Shanghai shipping financial industry , and puts forward some suggestions.Key Words:Shipping Finance;Development Status

改革开放以来，我国航运业、造船业的国际地位明显提升，比如，我国造船接单量位居全球第二，我国的船队规模位居世界前列。据交通运输部发布的 《2024中国航运发展报告》显示，当前在全球货物吞吐量排名前10大港口中，内地稳占8席，上海港继续保持全球第一大港的位置。而货物吞吐量超过亿吨的港口就由16个上升到20个。同时，我国的银行业、保险业也已经发生了翻天覆地的变化。然而，航运金融业的现状却与我国航运大国的地位不相称。上海航运金融建设尚处于初级阶段，同世界国际航运中心城市相比，上海海运金融的发展任重道远。

一、航运金融概念及作用

航运金融具有产业关联度高和产业附加值高等特点，航运金融在国际金融市场上举足轻重，而且对国际航运市场的发展有着重要影响。航运金融通常指航运企业运作过程中产生的融资、保险、货币保管、兑换、结算和融通等经济活动而产生的一系列与此相关业务总称。航运金融业务主要包括：海上保险、船舶融资、资金结算、航运价格衍生品等。从事航运金融的主体主要有航运企业、港口、造船厂、银行、保险公司、证券公司、商品及衍生业务的经销商、金融租赁公司等机构。

航运业是资金密集型产业，所需投资大，回收期较长，而且航运业风险高，所以航运业很难依靠自身力量进行投资。船舶融资就是对航运企业构建船只过程中发生的资金融通行为，通过船舶融资可以弥补自身资金不足问题。航运金融的海上保险业务能使航运企业合理规避海上运输风险。资金结算业务便利了航运企业在全球范围内开展业务。国际航运价格衍生品是航运业、与海运有关的石油和钢铁等行业规避海运价格风险的工具，主要有航运指数期货/期权、运费期权以及远期运费协议三种产品。

二、上海航运金融服务业发展现状

为了加速我国航运金融的建设，2024年3月25日，国务院常务会议原则审议通过了《关

于推进上海加快发展现代服务业和先进制造业，建设国际航运中心和国际金融中心的意见》提出要加快发展航运金融服务，支持开展船舶融资，航运保险等高端服务；积极发展多种航运融资方式，探索通过设立股权投资基金等方式，为航运服务业及航运制造业提供融资服务，允许大型船舶制造企业参与组建融资租赁公司。提出将上海基本建成国际金融中心的同时，还要将上海建设成为全球航运资源配置能力的国际航运中心。但由于我国航运金融发展比较晚，上海航运金融业还处于起步阶段。目前，上海航运金融业的发展主要呈现以下几个特点。

1.上海航运金融规模小，处于产业链低端市场

航运金融服务业是航运业软实力的体现，全球公认的伦敦、香港、新加坡、阿姆斯特丹、汉堡等国际航运中心城市都有发达的航运金融服务业。目前国际际航运金融市场份额多由几大国际航运中心城市所控制。世界公认的国际航运中心伦敦港，每年货物吞吐量不超过1亿吨，但它聚集着国际海事组织、国际海运联合会等诸多国际航运组织，其航运融资放贷总额约占世界市场的20％，全球50％的油船租赁业务、40％的散货船业务、18％的船舶融资业务和20％的航运保险业务都在伦敦进行。海上保险市场方面，英国、日本、德国、美国等几个国家控制了全球海上保险市场60％的份额，仅伦敦一个城市就占全球市场份额的23％．而且全球船东保赔协会67％的保费基本都集中于伦敦。

2024年世界航运市场所需融资规模达4900亿美元，其中，由中国所提供的资金和服务仅占不到1%，上海不到0.5%；2024年全国航运保险费总收入仅为15亿多美元(RMB103亿)，占全球航运保险市场份额不足1%；进出口货物运输险的承保上，大量进出口货物的保险都在境外投保，境内投保还达不到我国进出口贸易总额的10%，而在1994年以前，我国外贸体制未全面改革时，我国海上保险承保了进出口贸易总额的75%以上。

比较上海、香港和伦敦三地的现代航运服务业产业链可以发现：上海的航运服务业主要集中在产业链的下游(如码头、仓储、货运、报关、物资供应等港口服务业)，而香港各功能均具备，中游较强(如货物运输、船舶租赁、拖船作业等海运业)，伦敦的强项则在上游(如航运交易及其服务业)。第一代航运中心的功能主要是航运中转和货物集散：第二代国际航运中心的功能是货物集散和加工增值；第三代国际航运中心除了货物集散功能外，还具有综合资源配置功能。伦敦作为知名的国际航运中心，已经成功转型，其发展重心从基本的航运服务转向综合的资源配置，凭借世界顶级的航运交易和金融服务，在经济效力和影响力方面都占据世界领先地位。在航运金融服务方面，上海与伦敦等国际公认的航运中心城市相比，差距颇大。据统计，全球每年与航运相关的金融交易规模高达数千亿美元，其中船舶贷款规模约3000亿美元、船舶租赁交易规模约700亿美元、航运股权和债券融资规模约1 50亿美元、航运运费衍生品市场规模约1 500亿美元、海上保险市场规模约250亿美元。但是，上海在这些领域涉足甚少，占全球航运金融服务市场的份额不足1%。

2.航运金融业的政策法规不健全，削弱了上海航运金融服务的竞争力

作为资本密集型的产业，航运业和金融业都离不开政府的大力支持，对国家的政策法规具有较强的依赖性。目前国际上几大航运金融中心都无一例外得到政府的大力支持，给予高度自由、监管完善的法制环境。相比之下，我国政策法规的支持力度不够，缺乏竞争力。从政策上看，我国的融资租赁业务和银行贷款业务缺少政策支持。目前国内税费成本高、船舶登记严格、离岸业务受到管制以及在航运金融服务税收优惠缺失共同影响了船舶融资渠道的畅通，因而国内金融机构在开展远洋船舶融资时面临极大的障碍。

融资租赁是船舶融资的一种重要渠道，但是我国的法律法规没有对融资租赁公司或者企业以租赁方式取得设备给予优惠，而且国家财政对租赁业的支持力度也较小。同时，我国对银行办理贷款业务征收营业税，使得上海在发展船舶贷款业务方面缺乏国际竞争力。比如中国航运企业中海发展2024年末前五大长期借款的贷款银行分别为，DnB NOR Bank ASA，Singapore branch，金额近2.16亿美元；Citicorp International Limited，约1.8亿美元；Bank of

Tokyo-Mitsubishi UFJ Ltd HK branch，为0.81亿元；ING Bank, N.V., Singapore branch，约0.63亿美元；中国银行，0.48亿美元。这些借款条件均为抵押，利率为Libor上浮48至45个基点不等。以目前的Libor水平来测算，上述借款利率最高不超过1.6%。而在2024，中海发展从包括农行、交行、招行、民生等中资银行共获得约27.5亿元人民币信用贷款，借款利率最低为5.91%，最高为6.80%。两相比较，中海发展通过境外融资的成本更低。无独有偶，国际航运巨头中国远洋2024年末金额前五名的长期借款，也均为美元贷款。贷款银行第二和第四位分别为BANK OF TOKYO MITSUBISHI、SG。2024年《上海航运金融服务调研报告》显示，大型航运企业由于资本实力雄厚，在市场中占据有利位置，它们拥有的融资途径相对多样化，因此它们更关心融资成本高低；而由于国内银行提供的外币融资时需要交纳5%的营业税，并且国内银行筹集外币资金的成本也比国际上其他金融机构的成本较高，因此，航运企业的外币需求基本上都是通过境外金融机构提供的。

另外，我国航运保险法规还不完善，有待进一步优化。在实体法方面，有关航运保险业务的条款仅仅是海商法中的一部分，其余条款只能从其他保险条款中沿用；在程序法方面，虽然出台了《海事诉讼特别程序法》，但是仍然留下许多问题亟待解决；在同国际接轨方面，我国的保险条款与国际通用的条款常有出入，解释的法律效力也令人质疑。

2.上海金融机构知名度和专业化水平有待大力提升

上海中资银行船舶融资业务品种包括项目贷款、固定资产贷款、流动资金贷款、票据承兑、保函、信用证、对外担保等多种形式。但以船舶资产为抵押，以船舶收益为还款来源的纯粹意义上的船舶融资规模较小。据不完全统计，上海仅交行、工行、中行等少数银行开展此类业务，截至2024年末，上海此部分船舶融资余额折合人民币约74亿元。多数银行主要经营船舶制造业、航运业等的一般贷款如流动资金贷款等，且针对上游船舶制造企业的融资规模大、品种相对丰富有预付款保函、船舶建造融资等，而针对中游及下游航运类客户所提供的服务十分有限，有进一步提升金融服务的空间。比如2024年中海发展股份有限公司保险费

2.37亿，按船壳险和船东责任险两部分总体投保额来算，约有80%投在国内，船舶险占比更多；而保赔保险即船东责任险由于国内起步较慢，这部分大约70%在国外。

为加紧航运金融的建设，2024年上海多家银行成立了独立航运金融平台。新成立的中行国际航运金融服务中心包含了对航运企业的产品设计、客户营销、账户管理、结算服务、资金理财、融资授信、电子银行等一揽子企业金融服务方案，以及对航运从业人员的私人财富管理方以求实现针对航运客户的全方位、多元化的服务。交行日前正式成立航运金融部，以此加强对航运行业的政策研究、分析和趋势研判，规划和组织实施航运行业的业务发展战略和产品服务策略，创新航运行业产品和服务模式。工行上海市分行也在积极筹建专业航运金融平合，拟在沪成立专业的航运金融服务团队，全面支持国际航运中心建设。作为上海建设国际航运中心的一项内容，上海航运金融衍生品的开发己经有了时间表。2024年10月16日，新版上海出口集装箱运价指数（SCFI）在上海航运交易所正式发布。目前全球其他航运交易所还没有关于集装箱的运价指数，而上海航运交易所发布SCFI，主要是为开发集装箱航线运价相关衍生品交易产品作准备。在此基础上，上海拟于今年或明年开发出上海出口国际集装箱航线运价远期交易品种，而集装箱运价指数期货交易最晚在2024年推出．

据上海保监局，2024年1月上海船舶险和货运险等航运相关保险发展迅猛，其中，船舶险首次超越企财险，成为市场份额第二的险种，在产险中占比17.67%，同比增长38.66%；货运险同比增长46.18%。船舶与货运险总和在上海产险市场的占比已经超过22%。12月，经中国保险监督管理委员会批准成立的国内首家专业船舶保险公估公司-上海船舶保险公估有限责任公司正式落户上海。该司由上海航运交易所独资设立，注册资本300万元，主要从事船舶检验、估价及风险评估，对保险船舶出险后的查勘、检验、估损理算和残值处理，以及风险管理咨询等业务。同月，中国人民财产保险股份有限公司航运保险运营中心、中国太

平洋财产保险股份有限公司航运保险事业营运中心在沪获批开业。为统筹协调集团内资源、加大对上海航运中心建设的支持力度，人保和太保航运保险中心将采取总公司事业部模式，专注船货水险业务发展。

三、对上海航运金融发展的思考

当前国际航运业的发展趋势表明，世界航运的运输业务重心已由欧洲转向亚洲，包括航运金融在内的世界航运服务业发展重心也势必将转至亚洲。2024年全球十大集装箱港，亚洲占了9个，而中国就占了6个。数据显示2024年上海港集装箱吞吐量有望超过新加坡，成为世界第一大集装箱港口。亚洲正需要一个能为船东及船舶管理者提供包括金融服务在内的一站式服务的航运中心，上海有望成为首选地区。

由于航运金融受国家政策影响较大，政府有必要对航运金融业进行相应的扶持，适当调整相关外汇管理制度，设立航运行业综合发展指数，通过金融创新以及减税等方式，增加国内商业银行在船舶融资上的竞争力，对国内银行开展船舶融资进行减免5%的营业税。由于我国船舶融资方式单一，主要集中与船舶抵押融资；中小航运企业只能寻求银行信贷资金支持。对此，交通银行建议三种方式解决：一是售后回租的融资租赁方式，二是德国KG基金模式，三是新加坡海事信托基金的做法。

比如KG基金模式为，德国的公司投资人(即所谓的普通合伙人，GP)通常会投入少量的自有资金，然后通过募集方式吸引有限合伙人(LP)的资金，发起设立一家专门拥有新船的KG公司。通过自有资本的投入，再加上银行债权融资，获得新船；新船投入运营后获得的收益，在支付营运成本和偿付贷款本息后，可以发放红利。在KG基金的安排中，券商(equity house)设立一只基金来买船。基金部分来自私人投资者(约占35-50%)，部分来自银(50-65%)，银行贷款以对船舶的头等抵押作为担保，受益使用人从这只基金处租赁船舶。设计航运KG基金结构的目的是为了在KG基金寿命期的早期加速折旧，将可计算的成本最大化，产生财务上的亏损分摊给投资者，达到避税目的，这对航运业这样资本密集型的行业是非常有利的。

而航运业后起之秀新加坡政府则鼓励在新加坡通过信托基金募集资金造船，再通过长期船舶租赁锁定租金获利。政府给予海运信托十年优惠期，期内海运信托基金买下的船只所赚取的租赁收入，将豁免缴税。自2024年该方案推出，已经吸引了三家公司在新加坡创设海运信托基金，涉及融资安排的船舶50余艘。但国内尚未形成类似的税务优惠安排。

从国际上看，航运金融企业集中度非常高，都集中在少数几家知名度高、专业化强、具有全球网络的大型企业。目前上海的金融企业、航运企业与国外著名企业相比还有很大差距，建议上海市政府在国家相关部门的大力支持下，一方面加快提高本土金融企业、航运企业的综合实力和国际竞争力，打造其成为具有国际水准的伞球企业；另一方面，要进一步完善支持航运金融发展的政策措施，加大集聚金融企业、航运企业的力度，重点引进有市场影响力的大型企业，做大上海航运金融的市场规模。

人才队伍建设是发展航运金融的关键，上海从事航运金融机构的管理人员中既懂保险，又懂外语、贸易、航运、金融、海事、国际法律公约和惯例的复合型人才匮乏。上海应建立航运金融方面的人才培养机制和引进机制，加快培养本土人才，加大人才培训力度，切实解决航运金融人才短缺问题，同时，使上海成为聚集一流金融人才、航运人才的高地。

参考文献

1.胡倩.论我国航运金融的发展现状及国际经验借鉴，现代商贸工艺，2024（12）.2.姚瑜琳.上海发展航运金融业的制约因素及对策研究，港口与航运，2024（1）.3.黄发义，王明志.上海航运金融现状及问题探析，港航研究，2024（6）.4.聂峰.上海国际金融与航运中心联动发展研究，物流工程，2024（45）.5.连平，肖建军.抓住时代契机积极推动创新大力发展航运金融，金融理论与实践，2024

（1）.

本文档由站牛网zhann.net收集整理，更多优质范文文档请移步zhann.net站内查找