doi:10.3969/j.issn.1003-5559.2021.06.004

人民币汇率波动对中国汽车进出口贸易的影响探析

■ 崔晓钟 嘉兴学院

摘　要：汇率作为开放经济中比较关键的一种价格体系，是深刻影响进出口贸易关键要素。时下，中国汽车进出口贸易市场规模呈波动态势、市场结构日渐多元、进出口贸易向新能源汽车领域倾斜。在人民币汇率不断变动影响下，中国汽车进出口规模、成本、汇兑损益均受到一定程度的波及。鉴于此，在总结分析人民币汇率波动对中国汽车进出口贸易影响基础上，建议通过利用“锁汇工具”稳定贸易规模，采用多元化币种结算对冲成本损失，优化汇率浮动范围与结汇时间节点降低企业汇兑损益，设立风险准备金为企业提供充足资金储备，逐步降低前已述及的负面影响。

关键词：汇率波动；进出口贸易；市场结构；汇兑损益

近几年，中国汽车行业发展遇冷，正处于发展转型的敏感阶段。任何形式的经济波动都将可能触及汽车产业内部变动，引起业内“蝴蝶效应”，进而波及汽车进出口贸易。汇率波动作为一种较为常见的经济波动形式，对汽车进出口贸易影响更为显著。自2015年“811”汇改后，汇率上涨与汇率下跌交替波动趋势更为明显，对中国汽车进出口贸易影响巨大。考虑到2020年汇率波动幅度最为显著，所以按照这一年汇率变动情况进行说明。根据第一财经网资料显示，2020年1-5月，汇率处于下跌态势，从6.9794下跌为7.1518。这一情形下，中国汽车出口企业价格优势大幅度提升，与国外汽车进口商签订大量汽车购销合同。然而自2020年6月开始，汇率持续上涨，年末已达6.52。理论而言，汇率持续上涨有利于中国汽车企业进口贸易发展，而对汽车出口贸易产生较大抑制作用。依据国际贸易理论“J曲线效应”，中国汽车进出口贸易受汇率上涨影响存在一定的滞后效应，预计在2021年4月之后开始显现，冲击中国汽车进出口贸易。有鉴于此，在人民币汇率不断变化形势下，分析人民币汇率波动如何影响中国汽车进出口贸易，找出具体应对之策，可为中国汽车出口贸易降低外部风险提供有效参考。

一、中国汽车进出口贸易现状

（一）中国汽车进出口贸易规模呈波动态势

近年来，中国汽车进出口贸易规模呈现起伏波动态势。就进出口贸易总额而言，中国海关资料显示，在2015年、2016年及2020年，因整体外需不振、经济下滑，中国汽车进出口贸易整体形势出现不同程度下降，每年汽车进出口贸易总额低于600亿美元；其他时间段内，中国汽车进出口市场环境良好，进出口贸易总额均高于600亿美元（如图1）。就进出口数量而言，据中国产业信息网资料，在2012-2020年的9年期间，中国汽车进出口数量呈现上下波动趋势。其中，2012-2014年，中国汽车大力进军中低端汽车市场，进出口数量持续稳定上升。2015-2016年，发达经济体回归快速增长、新兴经济体下滑，世界经济形式开始变得错综复杂。受此影响，中国汽车进出口贸易大幅度削减，进出口总量较2014年分别下降15.6%、21.8%。2017年中国汽车进

[作者简介]崔晓钟（1970—），男，博士，嘉兴学院讲师；研究方向：金融财会。

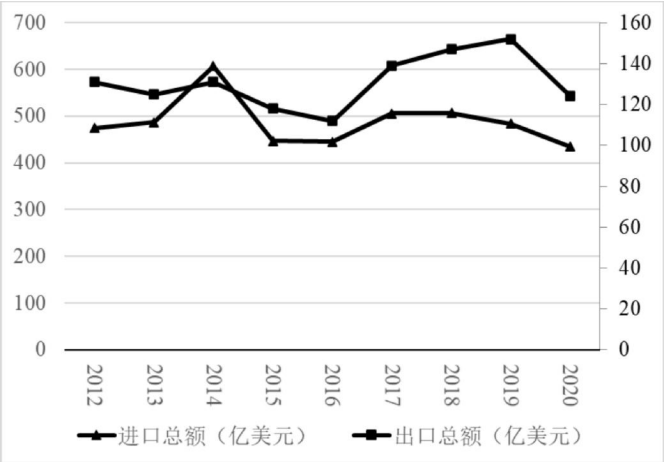

图1　2012－2020年中国汽车进出口贸易总额

数据来源：中国产业信息网

出口总量快速提高，较2016年上涨22.3%。2018-2020年，伴随中国汽车第一大出口目的国伊朗的政局动荡、中美贸易摩擦升级、新冠疫情等因素，中国汽车进出口总量持续下降，从2018年的227万辆降低到2020年的199万辆，下降12.3%。

（二）中国汽车进出口市场多元

近些年，中国汽车进出口市场结构较为多元。就中国汽车进口市场而言，海关公布数据表明，截至2020年底，中国汽车进口市场已覆盖欧洲、亚洲和北美洲，进口目的国超过50个，并以日本、德国、美国、斯洛伐克、英国等制造业较强的发达国家为主，分别占38%、26%、14%、7%和6%。就中国汽车出口市场而言，中国汽车协会统计数据表明，截至2020年底，中国汽车出口目的国已超过220个国家和地区。其中，沙特阿拉伯、孟加拉国、埃及、智利、印度、俄罗斯、澳大利亚、美国、马来西亚和墨西哥为排名前十出口目的国，各自出口占比分别为9.2%、7.5%、5.7%、5.3%、4.7%、4.0%、3.8%、3.7%、3.6%、3.3%。并且，“一带一路”沿线国家是中国汽车出口最主要的市场。据乘联会官网数据显示，截至2020年第四季度末期，中国汽车企业出口到“一带一路”沿线国家累计量约占国内汽车出口份额的49%。可以知悉，中国汽车产业出口市场结构较为多元，已涵盖多数发达国家和发展中国家。

（三）进出口贸易类型向新能源汽车领域倾斜

近些年，中国汽车进出口贸易类型逐步转向新能源汽车。就进出口贸易数量来看，中国新能源汽车进出口数量处于上升态势。据中国汽车流通协会数据显示，2016--2020年，中国新能源汽车进出口贸易数量迅速增长，由11万辆上升至35万辆，平均以每年55%的增速快速增长，在中国汽车进出口贸易中表现惊艳。就新能源汽车在中国汽车进出口贸易占比来看，近些年中国新能源汽车在中国汽车进出口贸易中的占比持续攀升。从2017年到2020年，中国新能源汽车占比从12.6%上升到27.4%，以平均每年3.7个百分点的速度上升。总体来看，新能源汽车正逐渐代替燃油汽车，成为中国汽车进出口贸易中的中流砥柱。

二、人民币汇率波动对中国汽车进出口贸易的影响

（一）对中国汽车进出口规模影响

2012-2014年，人民币兑美元汇率从1:6.3429变为1:6.1602，汇率单边上涨态势显著。就中国汽车进口而言，汇率上涨态势下购买力会得到提升，人们能够以较低价格购买进口汽车，对汽车进口贸易发展更为有利。受汇率上涨影响，中国汽车进口规模大幅度提升。据中国海关数据显示，在2012-2014年汇率长期处于单边上涨背景下，中国汽车进口额从475亿美元上涨到607亿美元，涨幅为27.8%；中国汽车进口数量从113万辆上升到143万辆，涨幅达26.5%。就中国汽车出口而言，在汇率上涨态势下，国外汽车购买方需要付出更多的外币购买中国出口汽车，导致中国汽车出口竞争力降低，直接表现为汽车出口量的下降。中国海关数据表明，2012-2014年，虽然中国汽车出口额大体维持在131亿美元，但是出口数量从102万辆下降到95万辆，下降6.8%。

2015-2020年5月，汇率长期处于下跌态势，人民币兑美元汇率从6.1190变为7.1518。受汇率下跌影响，中国汽车进口规模大幅度缩减，出口规模快速提升。就中国汽车进口规模而言，在汇率下跌情形下，用人民币折算的进口汽车价格会随之提升。因此，人们需要付出更多的人民币购买进口汽车，购买进口汽车的意愿也会随之削减，致使中国汽车进口规模受到抑制。据中国汽车工业协会统计数据显示，受

“811 汇改”影响，2015-2017 年期间，中国汽车进口规模呈上升趋势，进口额从 447 亿美元上升到 506 亿美元。2018-2019 年期间，中国汽车进口额从 507 亿美元降低到 484 亿美元，下降 4.5%；进口数量从 114 万辆下降到 108 万辆，下降 5.3%。2020 年截至 5 月份，中国汽车进口额 132.8 亿美元，同比下降 32.7%；进口数量 27.8 万辆，同比下降 36.8%。就中国汽车出口而言，当汇率下跌时，购买方只需使用相对较少的外币便可购买中国出口汽车，中国汽车竞争力也会随之增强，促进中国汽车出口规模提升。据中国产业信息网数据统计，2017-2019 年，中国汽车出口额从 139 亿美元上升到 152 亿美元，涨幅为 9.4%；出口数量从 106 万辆上升到 122 万辆，涨幅达 15.1%。2020 年上半年，汇率处于下跌态势，对中国汽车出口有促进效应，但受疫情影响，这种促进效应并不显著。截至 2020 年 5 月，中国汽车出口额 55.2 亿美元，同比下降 1.4%；出口数量 37.7 万辆，同比下降 14.3%。

（二）对中国汽车进出口成本影响

当前，中国汽车企业受技术限制，汽车核心零部件大部分来自国外进口。这种情况下，人民币汇率波动会波及汽车核心零部件进口价格，影响中国汽车进出口成本。2014 年，受汇率上涨影响，人民币购买力提升，中国进出口汽车能够以更低价格进口核心零部件。在此情形下，中国汽车制造成本大幅下降，出口竞争力得以增强。据中国海关统计数据显示，2014 年中国汽车出口额达到 131 亿美元，同比增长 4.8%。2020 年 1-5 月，汇率快速下跌，从 6.9794 下跌为 7.1518，下跌幅度达到 2.5%。因此，人民币购买力大幅度下降，中国进出口汽车企业需要支付更多人民币进口核心零部件。伴随核心零部件进口价格的上升，中国汽车制造成本增加，部分中国汽车出口企业资金链受到影响，汽车产量大幅度下降，销量也随之降低。根据搜狐新闻网报道，2020 年上半年，中国汽车出口龙头企业安徽江淮汽车集团股份有限公司受汇率下跌影响，汽车核心零部件进口成本大幅度提升。在此情况下，安徽江淮汽车集团股份有限公司汽车出口数量仅为 2.3 万辆，同比下降 41.6%。可以看出，人民币汇率上下浮动通过影响汽车零部件进出口价格进而波及汽车出口成本。另外，人民币汇率波动对汽车进出口企业成本的影响来自营收层面，具体表现为毛利润变动。在汽车产销量不变、产品成本刚性前提下，人民币汇率波动会冲击中国汽车进出口贸易，进而挤压进出口贸易市场。为了保障汽车进出口市场竞争力，中国汽车企业会采用调价方式保住市场份额，由此不得不承担成本及毛利润变化风险。据金融界网站报道，2020 年 5 月，因汇率下跌，山东省某一汽车进口企业进口市场受到挤压。为了保住市场份额，该企业将汽车进口价格平均提高约 350 美元，汽车进口成本大幅提升，实际毛利润较 4 月下降 1.8 个百分点。

（三）对中国汽车进出口企业汇兑损益影响

汇兑损益，也可称之为“汇兑差额”，是在外币业务会计处理过程中，企业采用不同汇率产生会计记账本位币金额差异的一种结果。该结果为正表示汇兑收益，反之则表示为汇兑损益。对中国汽车进出口企业而言，人民币汇率波动对汇兑损益影响可从两方面来看。一方面，影响交易损益。在汇率下跌情境下，中国汽车进出口企业若以外币计价开展具体交易，那么会在偿还或回收债权债务过程中，形成汇兑收益。例如，2020 年 3 月 2 日，中国长城汽车与俄罗斯某一客户签订 1 笔 48 万美元的购销合同，采用赊销方式进行交易，锁定当期汇率 6.9811。2020 年 6 月 4 日，中国长城汽车以美元支付货款，锁定当期汇率 7.1012，中国长城汽车获取汇兑收益 40.94 万人民币。可见，人民币汇率波动会对中国汽车进出口交易损益产生直接影响，即汇率下跌会增加中国汽车进出口企业汇兑收益。另一方面，影响兑换损益。当汇率上涨情况下，中国汽车进出口企业发生以外币兑换记账本位币的业务会产生汇兑损失。根据凤凰新闻网报道称，2020 年 6 月 2 日，浙江某汽车进口企业与泰国客户签订 1 笔购销合同。于 2020 年 6 月 8 日，该汽车进口企业收汇 48 万美元，锁定当期汇率 7.0966。经过一段时间发展，2020 年 11 月 4 日，该企业将美元兑换为人民币来办理结汇业务，锁定当期汇率为 6.6771，产生汇兑损失人民币 20.14 万元。因此，人民币汇率波动会影响兑换损益，即汇率上涨为中国汽车进出口企业带来汇兑损失。

三、应对之策

（一）利用“锁汇工具”稳定贸易规模

中国商务部国际市场研究所负责人白明表示，中国汽车进出口企

业应当树立“风险中性”理念，积极规避汇率风险。从该专家观点来看，采用这一举措的核心在于“稳”。首先，中国汽车进出口企业应当树立“风险中性”观念，将工作重心放在企业主营的实体业务上，减少对汇率趋势判断的投机行为。其次，中国汽车进出口企业可在“风险中性”观念基础上，利用风险逆转组合期权产品进行锁汇。由于风险逆转组合期权产品具有风险范围小、成本低的特点，所以中国汽车企业在进行进出口贸易时，可充分选择这类产品，以削弱汇率波动对汽车产品进出口贸易规模的不利影响。并且，中国汽车进出口企业可利用货币掉期产品规避汇率风险。具言之，企业可通过期初固定美元兑换人民币汇率，期末根据期初约定汇率将人民币反兑成美元并偿还本金，由此稳定汇车进出口业务，深度规避进出口贸易结汇过程中受到汇率波动风险。

（二）采用多元化币种结算对冲成本损失

中国经济领域专家指出，基于人民币国际市场地位提升的大环境，中国汽车进出口企业在选择结算币种时，可选择以人民币为主要结算方式，以欧元、日元等汇率较为稳定的币种作为辅助结算方式，可尽快降低汇率波动带来的成本损失。具体而言，一方面，应着重倾向使用以人民币为主的结算方式。伴随人民币国际化程度逐步加深，再加上中国汽车产品开始在国际市场供求增加，人民币在中国汽车进出口企业选择结算币种时具备较高的话语权。在这种情形下，中国汽车进出口企业可选择以人民币为主要结算方式，在降低汇率风险同时，也可对冲美元持续贬值造成的成本损失。另一方面，以多币种为辅助结算方式。中国汽车进出口企业可以适当选择日元、欧元等较为稳定的币种作为结算货币，防止全球供给能力复苏可能会对人民币汇率带来的冲击，对冲未来人民币可能出现持续下跌带来的成本损失。

（三）优化汇率浮动范围与结汇时间节点降低企业汇兑损益

中银证券专业人士认为，中国外贸企业应在浮动汇率基础上，积极与贸易方签订汇率浮动条款，避免因汇率波动过大为企业带来较大汇兑损益。因此，为规避这一风险，中国汽车进出口企业要基于成本保值理念，在企业自身财务可以承受的范围内，固定已有的债务成本。其一，制定合理的汇率浮动范围。中国汽车进出口企业可主动与贸易方协商签订汇率浮动范围条款，规定汇率波动最大值和最小值，降低企业在收汇和结汇期间因汇率波动过大带来的汇兑损益。其二，制定合理的结汇时间节点。通常而言，中国汽车企业与他国贸易合作伙伴进行进出口贸易通常按照美元计价，进出口订单从报价到收款所经历的时间需要4-6个月。有鉴于此，中国汽车进出口企业需要把握结汇时间节点，提前对已有合同和外汇债权债务进行梳理，在规定时间节点内依据汇率情况选择适当节点办理结汇业务，防止因人民币汇率波动而遭受较大汇兑损益风险。

（四）设立风险准备金为企业提供充足资金储备

一旦受到人民币汇率大幅度波动影响，中国汽车进出口企业很可能产生“资不抵债”问题。因此，中国汽车进出口企业应联合金融机构，设立风险储备金，防止企业出现“资不抵债”现象。中国汽车进出口企业方面，应当计提汇率风险准备金。企业需及时关注人民币汇率波动情形，在人民币汇率出现持续单边上涨或下跌时，结合企业自身业务类型与规模，适当计提汇率风险准备金，缩小汇率波动对企业资金造成的不利影响。金融机构方面，可以设置银团贷款。具体来说，如商业银行可在汽车进出口企业申请贷款时，划分该企业风险识别等级，核实外贸企业的风险承担能力。并且在分析企业风险承担能力时，金融机构应发挥自身汇率波动趋势分析优势，充分考虑该企业可能面临的汇率风险。随后，金融机构及时核对中国汽车进出口企业运营风险等级，联合其他金融机构设置银团抵押贷款，为中国汽车进出口企业提供风险准备金，缓解企业因汇率波动导致的资金链断裂问题。▲

参考文献：

[1]高伟刚，盛斌.人民币汇率变动对中国贸易价格的影响研究 [J].世界经济研究，2016(9)：73-85.

[2]搜狐.中国汽车报：人民币兑美元汇率“破7”，汽车进出口会受影响吗？[EB/OL].https://www.sohu.com/a/331925579_120044219.[2019-8-6]

[3]胡潇予.外汇掉期业务在外贸企业避险保值应用中的多面性[J].对外经贸实务，2017(12)：60-63.

[4]陈琳，袁志刚，朱一帆.人民币汇率波动如何影响中国企业的对外直接投资 [J]. 金融研究，2020(3)：21-38.

[5]王鹰.新时代外汇衍生品在中小型外贸企业的实践运用[J].对外经贸实务，2020(4)：69-72.