

# 人民币在全球货币体系中仍稳定强势

——央行副行长易纲就近期人民币汇率走势答记者问

热点 点击

10月工业企业利润同比增9.8%

企业效益向好态势进一步稳固

**视点** 近期，人民币汇率波动引发市场关注。11月27日，中国人民银行副行长易纲就人民币汇率、外汇储备等问题接受了记者专访。易纲表示，人民币在全球货币体系中仍表现出稳定强势货币特征——

## 多种因素致全球货币普遍对美元贬值

近期人民币对美元汇率有所贬值，人民币还是不是强势货币？

**易纲：**从数据看，人民币在全球货币体系中仍表现出稳定强势货币特征。近期美元上涨较快，反映的是美国经济增长加快、通胀预期上升、美联储加息步伐可能明显加快等美国国内因素。而人民币汇率对美元波动有所加大，主要是特朗普当选美国总统、美联储加息预期突然增强、英国“脱欧”、埃及镑自由浮动等外部因素驱动。这些因素对世界各国而言都有些意外，资金回流美国推动美元指数迅速上涨、美国三大股指再创新高，全球货币普遍对美元贬值，有的跌幅还比较大。下一步美元走势存在

不确定性，不排除市场预期修正引发美元回调的可能。

近期人民币对美元有所贬值，但幅度相对大多数非美货币还是比较小的。10月份以来发达经济体货币中，日元、欧元、瑞郎对美元分别贬值10.5%、5.8%和4.2%；新兴市场货币中，马来西亚林吉特、韩元、新加坡元分别升值4.1%、3.3%和1.2%。

从长周期看，人民币也表现出稳中有升的态势，过去5年CFETS人民币汇率指数、参考BIS货币篮子和SDR货币篮子的人民币汇率指数以及对美元汇率分别升值10.9%、11%、4.4%和8.8%，过去10年分别升值28.3%、33.4%、28.4%和11.9%，人民币在全球货币体系中仍表现出稳定强势货币特征。

构成货币中，人民币对日元升值7.5%、对欧元升值2.5%、对英镑升值0.5%；在亚洲新兴市场货币中，人民币对马来西亚林吉特、韩元、新加坡元分别升值4.1%、3.3%和1.2%。

## 观察人民币汇率要采用一篮子货币视角

如何看待近期人民币对美元有所贬值，同时人民币对其他主要货币升值？

**易纲：**观察人民币汇率要采用一篮子货币视角。影响一国汇率水平的因素有很多，与政治形势、经济走势、股市债市波动和市场预期变化等都有关系。由于国与国之间经济结构迥异、经济周期和利率政策取向不同步，比如当前中国经济保持平稳增长，货币政策保持稳健，而美国经济正强劲复苏，货币政策已出现收紧趋势，相应的汇率走势也难以趋同，盯住单一货币会积累超调的风险，后续的修正可能引起比较大的震动。而且，在贸易全球化的背景下，参考一

篮子货币与盯住单一货币相比，更能反映一国商品和服务的综合竞争力，也更能发挥汇率调节进出口、投资及国际收支的作用。

有鉴于此，2003年以来中国一直强调人民币汇率应该参考一篮子货币。2005年的汇改，2010年在国际金融危机缓和后继续推进汇改，2015年8月完善人民币汇率中间价，2015年11月推出三大人民币汇率指数，都是按照既定的思路稳步推进，使参考一篮子货币更加透明、规则和可预期。今年年中在英国“脱欧”、全球主要货币大幅震荡的背景下，

人民币汇率表现出平稳走势，正是“收盘汇率+一篮子货币汇率变化”的汇率形成机制顺利运转、取得成效的体现，未来人民币汇率完全有条件继续保持在合理均衡水平上的基本稳定。中国是全球第一大贸易国，全球200多个经济体都是中国直接或间接贸易伙伴，人民币参考一篮子货币能够全面反映贸易品的国际比价。而中美贸易规模只占中国外贸规模的14%，况且中美的经济周期也不一样，改回去单一盯住美元会使人民币汇率陷入僵化和超调的困境，并不可持续。

## 我国外储有所下降但仍居全球首位

如何看待外汇储备的合理充裕？

**易纲：**尽管近期中国外汇储备有所下降，但仍居全球首位，是十分充足的。中国外汇储备规模接近全球的30%，分别是排名第二位的日本和第三位的沙特阿拉伯的2.6倍和5.7倍。从全球来看，外汇储备的适度规模并没有明确统一的标准。过去的教科书认为外汇储备规模应至少满足3个月进口所需，国际金融危机后有些调整，有观点认为应该至少满足6个月进口所需，还要考虑外债、外商投资企业分红和企业、居民外币资产配置等需要，但无论从哪个

角度看，中国的外汇储备是非常充裕的，覆盖全部外债和六个月进口后还有充足的余量，况且近年来还有每年大约5000亿美元的贸易顺差和1200亿美元的外商直接投资通过金融媒介供应全社会的用汇需求。

中国早在1996年就实现经常项目可兑换，服务贸易、海外留学、出境旅游等用汇需求早已按需满足。中国是开放经济体，资本有进有出是正常的，尽管近期对外直接投资(ODI)比外商直接投资(FDI)要多一些，但观

察ODI的结构看，大多数投向海外高新技术企业股权、用于打开拉美市场和推动“一带一路”建设，有利于国内经济结构调整和转型升级。当然，也不排除一些经济主体出于经济下行、营商环境等因素的担忧，表现出较强的向外寻求安全资产的倾向。但谁也无法忽视中国13亿人口的庞大市场，随着中国经济回升、体制机制改革和营商环境的改善，出去的资本还是会回来的。从过去20多年经历的几个经济周期看，我对此有充分的信心。

文/新华社记者 吴雨  
(据新华社北京11月27日电)

新“巴山轮”会议延续“林张之争”，专家热议——

## 以有效竞争政策催生产业新动力

本报记者

连俊

体制等改革必须尽快取得实质性进展。要加快全面实施市场准入负面清单制度，进一步完善产权保护制度，认真落实公平竞争审查制度，破除一切行政垄断，为各类所有制企业平等竞争、创新发展提供良好的市场竞争环境。要正确处理中央和地方的关系，合理划分界定中央地方财政事权和支出责任，充分调动各方面的积极性。

国务院发展研究中心研究员吴敬琏发表视频演讲时指出，选择性的产业政策抑制竞争，违反公平竞争原则。要用竞争政策来保证市场竞争在资源配置中起决定性作用。“根据30多年来的经验，保持中国经济持续稳定的增长，关键的问题在于让市场在资源配置中起决定性作用。竞争是市场的灵魂，竞争的两个功能，一是有效配置资源，二是形成在经济活动中共存的激励体制。这两个功能都要通过竞争形成的价格信号来实现。”吴敬琏表示，我国政府对竞争问题的改革方向是清楚的，在价格改革文件中提出逐步确立竞争政策的基础性地位，协调产业政策和竞争政策之后，今年6月又发

带来的动力。在既有产业中去孕育新动力往往事半功倍，社会震荡最小、公约数最大。”王江平说。

国家发展改革委价格监督检查与反垄断局局长张汉东表示，我国当前急需解决权力过多介入市场，导致公平竞争缺失的问题。一是全面实施公平竞争审查制度。下一步国家发改委将同有关部门抓好制度的全面落实，指导各地区、各部门建立内部审查机制，细化分工，明确责任，确保严格按照要求进行公平竞争审查。坚决防止出台新的排除限制竞争的政策措施，同时研究清理存量政策措施存在的普遍性问题，推进行政审批制度改革，优化运输结构，充分发挥各种运输方式的比较优势，拓展基础设施建设空间，构建内通外接的运输通道网络，是交通运输业实现现代化发展的重要命题。

王德荣表示，未来交通运输发展应在四大关键性问题上有所突破：一是重视顶层设计，做好战略规划。要从提高交通运输服务质量出发，强基础、补短板，做好各种运输方式的通道、枢纽、多式联运、信息化等战略规划，做好区域经济、社会、自然环境等协同发展；二是加强供给侧结构性改革，优化运输结构。要加快轨道交通发展，大力发展战略性新兴产业，促进“互联网+交通+物流”融合发展；四是深化交通运输企业改革，创新发展新模式。要形成一批有较强竞争力的交通物流企业，鼓励企业兼并、重组和联盟。

本版编辑 郭存举 李景

10月份，工业生产者出厂价格同比上涨1.2%，涨幅比9月份上升1.1个百分点，显示国内工业品市场需求进一步回暖。



本报北京11月27日讯 记者林火灿报道：国家统计局今日发布的工业企业财务数据显示，10月份当月，规模以上工业企业利润同比增速比9月份加快2.1个百分点。尽管这表明工业企业效益向好态势进一步稳固，但当前工业企业利润增长动力过多依赖价格上涨的问题，值得重视。

数据显示，今年前10个月，规模以上工业企业利润同比增长8.6%，增速比前9个月加快0.2个百分点。其中，10月份利润同比增长9.8%，增速比9月份加快2.1个百分点。

国家统计局工业司何平博士表示，从数据上看，10月份利润增长有所加快，企业效益向好态势进一步稳固。具体来看，10月份，工业生产者出厂价格同比上涨1.2%，涨幅比9月份上升1.1个百分点，显示国内工业品市场需求进一步回暖。规模以上工业企业主营业务收入利润率为6.06%，同比上升0.24个百分点。10月份，企业财务费用同比下降4.5%，延续年初以来的下降趋势。此外，采矿业利润同比增长86.6%，增幅比9月份加快56.3个百分点，利润增速又创新高。

“10月份工业企业利润增速回升，与销售增长加快，价格上涨等因素密切相关。”何平分析说，10月份，在市场需求回暖带动下，规模以上工业企业主营业务收入同比增长5.4%，增速比9月份加快1.5个百分点。与此同时，工业品价格明显上升，也带动了利润增长。10月份，由于工业生产者出厂价格同比上涨1.2%，企业主营业务收入增加约1205亿元，因工业生产者购进价格上涨0.9%，企业原材料成本增加约597亿元，两者相抵，利润增加约608亿元，比9月份多增加约105亿元。

受市场回暖和价格上涨影响，化工、煤炭和通用设备等行业拉动明显。10月份，化学原料和化学制品制造业同比新增利润81.4亿元，比9月份多增55.2亿元；煤炭开采和洗选业同比新增利润165.6亿元，比9月份多增56.1亿元；通用设备制造业同比新增利润19.4亿元，而9月份则同比减少28.6亿元。据测算，以上3个行业合计拉升规模以上工业企业利润增速2.7个百分点。

记者了解到，工业企业效益向好态势进一步稳固的同时，供给侧结构性改革成效继续显现。10月末，规模以上工业企业产成品存货同比下降0.3%，延续了年初以来的下降趋势。工业企业资产负债率为56.1%，同比下降0.7个百分点，环比下降0.2个百分点。单位成本继续降低，10月份，工业企业每百元主营业务收入中的成本为85.73元，同比下降0.13元。

何平指出，10月份工业利润增速稳中有升，但利润增长结构不尽合理，传统原材料制造业利润增长较快，对整个工业利润增长作用较大，而高技术制造业和装备制造业利润增速却有所放缓。此外，利润增长动力也过多依赖于价格的上涨，工业企业尚需多练内功，以提质促增效。

观点 声音

中国交通运输协会常务副会长王德荣：

## 交通运输发展面临四大挑战

本报讯 记者顾阳报道：“到2020年，我国单位国民生产总值的二氧化碳排放量将下降40%至50%，交通运输发展将面临巨大的机遇与挑战。”在近日举办的第三届中国交通运输发展战略研讨会上，中国交通运输协会常务副会长王德荣表示。

作为国民经济基础性、先导性的生产性服务业，“十三五”期间交通运输业如何以推进供给侧结构性改革为主线，优化运输结构，充分发挥各种运输方式的比较优势，拓展基础设施建设空间，构建内通外接的运输通道网络，是交通运输业实现现代化发展的重要命题。

王德荣表示，未来交通运输发展应在四大关键性问题上有所突破：一是重视顶层设计，做好战略规划。要从提高交通运输服务质量出发，强基础、补短板，做好各种运输方式的通道、枢纽、多式联运、信息化等战略规划，做好区域经济、社会、自然环境等协同发展；二是加强供给侧结构性改革，优化运输结构。要加快轨道交通发展，大力发展战略性新兴产业，促进“互联网+交通+物流”融合发展；四是深化交通运输企业改革，创新发展新模式。要形成一批有较强竞争力的交通物流企业，鼓励企业兼并、重组和联盟。