

产业链结构整合对企业价值的影响研究——以比亚迪为例

摘要

发展新能源汽车作为应对能源与环境问题的有效解决方式之一，受到世界各国的重视。中国政府对于新能源汽车产业的发展非常重视，在中央政府层面也提出了多项促进新能源汽车产业发展的相关政策，特别是将产业发展放到国家发展战略的高度。而比亚迪作为国内较早进入新能源汽车领域的企业，近年来通过企业对产业链的不断构建，搭建出一条以国内企业为核心的产业链条，而这也符合了我国“国内国际双循环，国内大循环为主”的发展战略，所以对比亚迪的产业链结构整合进行研究分析，能够为我国的企业提供参考借鉴，有利于我国加快构建“国内大循环为主”的产业模式，提高我国产业水平在国际上的主动权与话语权。

本文阐述对产业链结构整合的研究背景与研究意义，再从产业链结构及其相关研究、企业价值相关研究、产业链与企业价值相关研究三个层面对文献进行梳理，进行概念的界定，阐述理论基础与理论分析。再结合比亚迪具体案例，对比亚迪产业链结构整合从纵向、横向、综合整合三个维度进行梳理：在产业链纵向整合维度上，比亚迪通过上游、中游、下游整合，加强对成本的控制，增强议价能力，提高对市场的控制力；在产业链横向结构整合维度上，比亚迪通过内部组织结构的调整、开拓海外市场、扩张产能来提高市场影响力；综合整合维度，比亚迪从技术层面、产品层面来提升企业的市场竞争力，再顺应国家产业政策调整，强化产业链的质量，增强抗风险能力。比亚迪三个维度的产业链整合通过增强抗风险能力、降低企业交易成本、提高对市场的控制力与影响力、获得协同效益几个方面提升企业竞争力，从而提高企业价值，为了验证这一效果，本文通过财务综合能力、短期市场效应与 EVA 企业价值对其展开分析，结果表明，在比亚迪的产业链结构整合对企业价值产生了积极影响。

关键词：产业链结构整合；企业价值；产业链

Integration of Industrial Chain Structure and Enterprise Value - Taking BYD as an Example

Abstract

The development of new energy vehicles, as one of the effective solutions to energy and environmental issues, has received attention from countries around the world. The Chinese government attaches great importance to the development of the new energy vehicle industry and has also proposed multiple relevant policies at the central government level to promote the development of the new energy vehicle industry, especially placing industrial development at the height of the national development strategy. BYD, as one of the earliest domestic enterprises to enter the field of new energy vehicles, has built an industrial chain with domestic enterprises as the core through continuous construction of the industry chain in recent years. This is also in line with China's development strategy of "domestic and international dual circulation, domestic large circulation as the main". Therefore, conducting research and analysis on BYD's industrial chain structure integration can provide reference and reference for Chinese enterprises, It is conducive to accelerating the construction of an industrial model with "domestic circulation as the main focus" in China, and improving the initiative and discourse power of China's industrial level in the international arena.

The first part of this article elaborates on the research background and significance of the integration of industrial chain structure. It then reviews the literature from three levels: industrial chain structure and related research, enterprise value related research, and industrial chain and enterprise value related research. The second part defines the concept, elaborates on the theoretical basis and analysis. The third part combines specific cases of BYD to sort out the integration of BYD's industrial chain structure from three dimensions: vertical, horizontal, and comprehensive integration. In the vertical integration dimension of the industrial chain, BYD strengthens cost control, enhances bargaining power, and improves market control through upstream, midstream, and downstream integration; In terms of

horizontal structural integration of the industrial chain, BYD enhances its market influence by adjusting its internal organizational structure, expanding overseas markets, and expanding production capacity; By integrating dimensions comprehensively, BYD aims to enhance its market competitiveness from both the technical and product perspectives, followed by national industrial policy adjustments, strengthening the quality of its industrial chain, and enhancing its risk resistance capabilities. The integration of BYD's three dimensions of the industrial chain enhances the competitiveness of the enterprise by enhancing its risk resistance, reducing transaction costs, improving its control and influence over the market, and achieving synergistic benefits, thereby increasing its value. To verify this effect, we aim to. The fourth part of this article analyzes BYD's overall financial capability, short-term market effects, and EVA enterprise value. The results show that the integration of BYD's industrial chain structure has a positive impact on enterprise value. The fifth part combines BYD's industrial chain structure integration with the previous text, summarizing valuable experiences for enterprises to learn from: establishing an industrial chain perspective, increasing R&D investment and outsourcing non core businesses in a targeted manner, helping enterprises improve market competitiveness and enhance enterprise value.

Keywords: Integration of industrial chain structure;Enterprise value;Industrial chain

第一章 绪论

第一节 研究背景和意义

一、研究背景

(一) 政策背景

现如今，我国站在了百年未有之大变局的十字路口，而这个变局也意味着产业链供应链体系逐渐成为国家核心竞争力的“拔河博弈”点。而我国该如何在国际竞争中占据主动地位？如何更好地面对这一重大变局？这一系列问题将成为新时代我们需要重点面对的课题，也是党的二十大中所阐述的内容。2020年5月14日，习近平总书记在中央政治局常委会会议上明确指出，“要深化供给侧结构性改革，充分发挥我国的超大规模市场优势和内需潜力，构建国内国际双循环相互促进的新发展格局”。党的二十大报告也再次强调，“坚持高水平对外开放，加快构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局”。显然，这是我国在世界变局的背景下提出的以扩大内需为主的思维(王兵, 2022)。2022年3月正式发布的《中共中央国务院关于加快建设全国统一大市场的意见》中又明确提出，“建设全国统一大市场是构建新发展格局的基础支撑和内在要求”。这蕴含着构建全国统一大市场对构建双循环的发展格局的加速意义，也表示当下构建全国统一大市场可以在当下局势中起到的基础功能作用(凌永辉, 2022)。

中国新能源汽车补贴政策起步于20世纪80年代，并在2009年提升为国家级战略。该政策旨在到2012年实现新能源车辆销量达到50万辆，包括电动车(BEV)、插电式混合动力车(PHEV)及混合动力车(HEV)，占新乘用车总销量的5%。政策措施涵盖了100亿元人民币的财政补贴和优惠贷款，先是在国家规划的电动城市巴士、环卫车和出租车队中进行试点，随后逐步推广到商业和私人领域。

政府还推出了“十城千辆”计划，并将此计划扩展到25个城市。到了2012年，新能源车辆的年度车辆税以及新能源巴士的购置税被豁免，同时补贴计划增加了对电池技术研发的资金支持，特别是对BEV、PHEV和燃料电池车(FCV)的扶持，并制定了相关目标直至2015年有50万辆插电式电动车，在2020年底前

累计达到 500 万辆 NEVs 的目标。

在 2016 年，面对行业中出现的补贴欺诈行为，新能源汽车的补贴政策进行了修订。根据新的政策，补贴额度与车辆性能直接挂钩，并伴随严格的执行条款。商用车车主必须证明车辆在申请补贴之前已累计行驶超过 30 万公里，并确保受补贴的车辆达到了电池、驱动电机、车辆安全性及能源效率等技术标准。在 2017 年至 2018 年间，确定了“双积分”政策的执行。到了 2019 年，政府宣布继续提供针对电动乘用车(BEV)和插电式混合动力车(PHEV)的补贴，但同时收紧了补贴标准，续航里程低于 250 公里的 BEV 车型从 2019 年开始不再符合补贴资格。与 2018 年相比，大部分车型的补贴金额减少了超过 50%。

2020 年，由于新能源车辆(NEVs)销量下降以及 COVID-19 疫情的影响，新能源汽车的补贴期限被延长两年，至 2022 年底。除了换电车辆，这一延期适用于售价低于 30 万元人民币（约合 4.23 万美元）的新能源乘用车，而且补贴资格要求 BEV 的最小电动续航里程提升至 300 公里。与 2019 年相比，2020 年的补贴降低了 10%，2021 年降低了 20%，2022 年将降低 30%。对于在城市公共交通使用的新能源车辆，2020 年补贴维持原水平，2021 年减少 10%，2022 年减少 20%。

2022 年 8 月 18 日，由李克强总理主持召开的国务院常务会议上，做出了将对新能源汽车的免征车购税政策延至明年底的决定，并且继续对车船税、路权、牌照、消费税等继续予以免征支持。从 2014 年以来，我国对于新能源汽车的关注度只增不减，并且也不断出台政策对其进行扶持，下表展示了不同部门在各年度中出台的新能源汽车政策：

表 1.1 促进新能源汽车代表性政策文件

出台部门	代表性政策文件	出台时间
	《国务院关于印发节能与新能源汽车产业发展规划（2012—2020 年）的通知》	2014 年 7 月
	《国务院办公厅关于加快新能源汽车推广应用的指导意见》	2014 年 7 月
国务院	《关于促进和规范健康医疗大数据应用发展的指导意见》	2016 年 6 月
	《“十三五”国家信息化规划》	2016 年 12 月
	《新一代人工智能发展规划》	2017 年 7 月
	《新能源汽车产业发展规划（2021—2035 年）》	2020 年 10 月
工业和 信息化部	《财政部税务总局工业和信息化部科技部关于免征新能源汽车车辆购置税的公告》	2017 年
	《中华人民共和国工业和信息化部财政部国家税务总局公告》	2018 年
	《财政部税务总局工业和信息化部交通运输部关于节能新能源车船	2018 年

享受车船税优惠政策的通知》	
《财政部税务总局工业和信息化部关于新能源汽车免征车辆购置税有关政策的公告》	2020 年
《工业和信息化部财政部税务总局关于调整免征车辆购置税新能源汽车产品技术要求的公告》	2021 年
《工业和信息化部财政部税务总局关于调整享受车船税优惠的节能 新能源汽车产品技术要求的公告》	2022 年

建立新能源汽车产业发展协调机制，用市场化办法促进整车企业优胜劣汰和配套产业发展。大力建设充电桩，政策性开发性金融工具予以支持。国家新能源政策持续发力，新能源汽车销量有望维持高增态势。会议决定继续予以免征车船税和消费税、路权、牌照等支持使得购买新能源车的优势得以维持。此项举措在扩大消费的同时，将会带动新能源汽车产业链整体的发展。

在当前汽车电动化的大趋势下，全球新能源汽车销量仍有望保持快速增长态势。据乘联会预计 2022 年新能源汽车的全球销量有望达到千万辆级别，国内销量则有望达 500 万辆级别，中国新能源汽车产业链有望充分受益于电动车渗透率不断提升。

（二）行业背景

1. 全球新能源车概况

随着全球碳减排行动的逐步推进，全球新能源车销量持续扩张。2017-2021 年，全球新能源车销量从 119.71 万辆升至 650 万辆，CAGR 为 52.65%，其中 2021 年全球新能源车销量同增 108.01%。中国为主要新能源车市场，2017-2021 年销量从 76.78 万辆升至 350.72 万辆，CAGR 为 46.20%，其中 2021 年同增 165.10%。该跨越式发展是由于产业链逐渐成熟、产品逐渐多元化、新能源车使用环境持续改善所致。

从集中度看，本文列举了 12 家主要新能源车企销量，其市场占比始终在 34% 以上，且近几年市占率近 50%，总体呈上升趋势。从 2021 年销量看，特斯拉、上汽、比亚迪位列前三甲，见下表 1.2：

表 1.2 2018-2021 年主要新能源车企销量（单位：辆）

	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年
特斯拉	245, 240	367, 656	499, 647	936, 172
上汽	141, 520	184, 606	320, 029	732, 646

比亚迪	247, 811	186, 211	162, 893	562, 871
广汽	20, 045	42, 224	77, 700	142, 900
长城	11, 600	37, 751	58, 611	139, 079
小鹏	29	12, 728	27, 104	98, 155
蔚来	11, 348	31, 913	43, 728	91, 429
理想	/	/	32, 624	90, 491
吉利	67, 069	113, 067	68, 142	82, 806
哪吒	1, 206	10, 006	15, 091	69, 674
零跑		1, 034	8, 050	43, 748
北汽	158, 012	150, 601	25, 914	26, 127
中国新能源车销量	1, 206, 124	1, 247, 320	1, 322, 946	3, 507, 189
全球新能源车销量	2, 018, 247	2, 210, 000	3, 124, 800	6, 500, 000
主要新能源车企全球占比	44.79%	51.48%	42.87%	46.40%

资料来源：公司年报，海通国际

2.汽车产业链

新能源汽车是实现“双碳”目标的重要途径。汽车行业正成为大规模采用新能源以减少对石油依赖的关键力量。通过广泛实施“用电替代石油”，我们可以减轻石油消费的比重，降低环境污染和碳排放量。新能源汽车在确保电力系统安全稳定运行中起着至关重要的作用，它们像是电网的“调节器”和“稳定器”。发电和交通部门是全球碳排放的主要来源，它们合起来约占总碳排放的70%。因此，从长远来看，发展以光伏和风能等可再生能源为主的发电方式，并通过能源储存技术来加强能源结构的稳定性，是十分重要的。打造以新能源车为代表的清洁能源应用场景是迈向碳中和的必经之路。目前全球新能源车渗透率仅13.5%，仍有较大空间。

在我国的“双循环”战略下，产业发展的下一步任务环节关键在于科技创新和可控的供应链安全。汽车行业正处于大变革之中，类似于功能手机向智能手机的转型，领先的理念和软件能力已成为最为核心的竞争力之一。新兴造车势力，如特斯拉、未来和小鹏，近年来蓬勃发展，充分体现了这种核心竞争力的重要性。中国新能源汽车市场快速增长，连续七年成为全球第一，并已经推广超过一千万辆，中国已经成为全球最大的新能源汽车市场之一。随着市场化的深入发展，中

国的新能源汽车技术已经达到世界先进水平，并开始向全球输出中国的创新成果。截止到 2022 年第一季度，中国新能源汽车累计销量突破了 1033 万辆，超过了千万的重要里程碑，标志着新能源汽车行业已经步入规模化和快速发展的新时期。

新能源汽车产业链可以分为上游、中游和下游三个主要环节。上游环节包括电机、电控和电池组成的三电系统，汽车零部件和汽车组件，以及智能化系统和相关的硬件设施。中游环节主要涵盖整车制造、汽车后市场和相关的运营及保障服务，而下游环节则直接面向终端消费者。

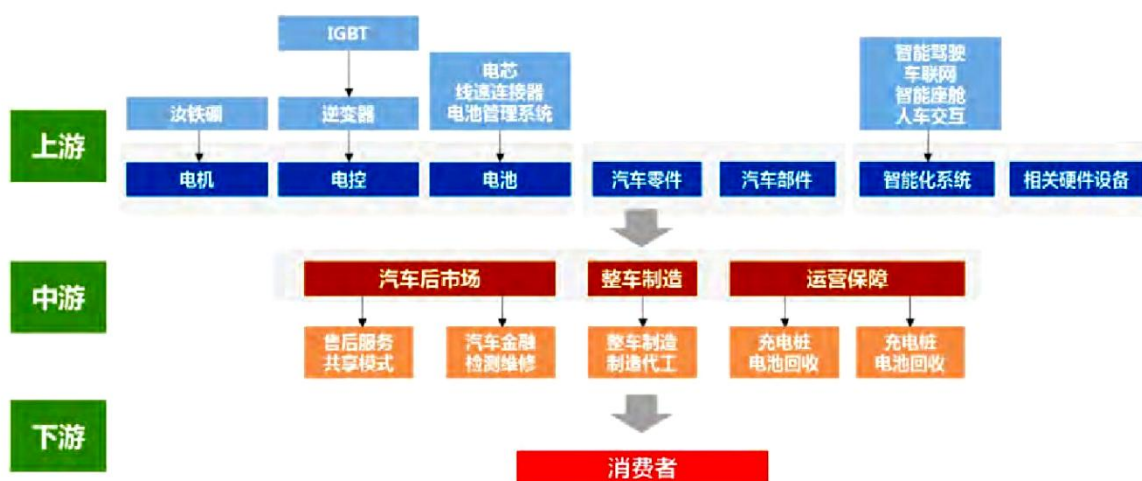


图 1.1 汽车产业链概况

在产业上游，本土化的步伐正在加快，创新和发展已成为主旋律。在这些细分市场中，众多由民营企业经营的汽车零部件上市公司已经在其传统主营业务中占据了领先地位。通过产品的转型和升级（例如将产品高端化、将商用车改造为乘用车）以及外部并购（特别是收购海外优质资产），这些公司已经提升了其产品配套能力。这些企业之所以能够挑战国际厂商的市场垄断或主导地位，是因为他们具有成本效益和对自主品牌整车客户的吸引力。另外，一些国际厂商因为产业转型和竞争优势减弱等因素，可能会选择退出市场，这也为国内自主品牌制造商提供了更大的发展空间。因此，我们预见“深度本土化替代”的趋势将会不断加强，并且会催生更多类似福耀玻璃这样的成功案例，使得这些产业追赶者成长为全球供应巨头。

在产业中游，我们预见到整车制造的龙头企业通过纵向整合有望突围而出。在资源和环境的双重约束下，新能源汽车正在逐渐取代传统燃油车，这一转变已经成为全球共识。预计到 2030 年，中国电动汽车的销量将占全球乘用车销量的 48%。基于这一预测，我们估计全球电动车销量到 2025 年将达到 1500 万辆，到

2030 年将达到 3000 万辆。预期 2021 年至 2025 年间，全球新能源汽车的年均复合增长率将达到 36.37%，而在 2026 年至 2030 年间，这一增长率将为 14.87%。此外，中国在人工智能、大数据、量子计算、自动驾驶等新一波技术革新领域不断取得突破，并将这些进步应用于汽车制造，这意味着欧美日等传统汽车强国在燃油车技术上的垄断优势将逐渐减弱，中国车企将有机会与国际领先企业站在同一起跑线上。借助国内庞大的消费市场、健全的产业链体系、工程师红利带来的创新力量以及企业家精神，国内车企有望在新一轮的全球竞争中攀登汽车行业的顶峰。

二、研究意义

据预测，到 2030 年，中国的电动车销售量将占到全球乘用车总销量的近一半（48%）。基于这一预测，预计到 2025 年全球电动车销量将达到 1500 万辆，而到 2030 年这个数字将翻倍，达到 3000 万辆。在 2021 年至 2025 年间，全球新能源汽车预计将以年均 36.37% 的复合增长率迅速增长；而在 2026 年至 2030 年间，这一增速预计将放缓至 14.87%。同时，中国在人工智能、大数据、量子计算、自动驾驶等领域的技术进步不断加速，并且这些先进技术已被应用于汽车制造。这些发展将逐渐削弱欧美日老牌汽车公司在燃油车技术上的垄断优势，使得中国汽车企业有望与国际领先的企业同台竞争。得益于国内庞大的市场需求、成熟的产业链、创新能力和企业家精神，中国的汽车企业有潜力在全球汽车产业的新一轮竞争中攀登至顶峰，催生出能与丰田、大众等全球知名品牌匹敌的龙头企业。在新能源汽车迎来好时代的同时，对新能源汽车领军企业的产业链结构进行深入研究，能够为我国新能源汽车的更好更快发展提供借鉴意义。而通过本文的研究，主要有以下两个方面的意义：

（一）理论意义

1. 本文从产业链结构整合的视角深度剖析企业，探索在产业链结构整合过程中企业价值的变化，把企业放到一个宏观的视角探讨企业进行产业链结构整合的效果，给企业价值研究增添了更加宽阔的视角。

2. 本文把产业链整合模型与实际的企业结合起来，丰富了相关模型的实际运用，为原有的理论填充更加切实的公司案例，同时能够为现实中公司的产业链整

合提供更加完善系统的理论思考。

3.本文通过对产业链结构整合与企业价值的关系进行阐述,试图助力企业在之后的发展中在产业链布局方面提供新方向与新思路。

(二) 实践意义

1.在我国“双循环”战略体系下,科技创新、产业链安全可控成为下一步产业发展至关重要的任务环节,而处在新能源汽车高速发展的时代,我国能够凭国内的生产力构建属于自己的新能源汽车产业链,对构建比较完备产业链的企业展开研究,能够引发中国企业关于构建产业链的更多思考。

2.将产业链生态构建与企业价值联系起来,把产业经济与财务会计的具体指标联系起来,从宏观层面看企业价值如何通过产业链构建进而提升,可以把抽象宏观的概念具体化,从而给企业投融资决策和发展方向提供参考。

第二节 文献综述

一、产业链结构效应研究

(一) 产业链

对于“产业链”这一概念的阐述,诸多学者作出了解释,傅国华是首位提出“产业链”概念的中国学者,他在研究海南农业发展时,受到该地区成功经验的影响,于1996年提出了这一理论。他的定义将“产业”解释为传统的三个产业部门——农业、工业和服务业,而非特定行业如汽车或计算机产业。傅国华将农产品的种植、加工和销售视为覆盖三大产业的链条,推动农工商的协同发展。他认为,农业产业链通过增强农产品的深加工,创造一系列主要产品,提高农产品价值,从而提升经济效益。

自产业链理念提出后,它已广泛传播至多个行业,应用范围从最初的农业拓展到制造和服务业等。通过分析1869篇学术文章,发现产业链被应用于包括集装箱、煤化工、汽车制造,以及旅游、出版、动漫、体育等服务领域。同时,关于生态产业链、循环经济产业链和区域经济发展的研究也在增长。这显示出产业链的概念已经发展,超出了傅国华关于农产品加工的原初定义。“产业”一词不再仅限于第一、二、三产业的简单分类,而是指向了农业、工业或服务中的特定

以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。如要下载或阅读全文，请访问：<https://d.book118.com/845001324041012013>