



あなたの会社、BYDしています～??

ひろよしくんのみみ
2023年10月号 No.410
<https://www.myfs.co.jp>



～自社と社員、社会をコネクトする方法はこれだ！！～

コロナが5類に移行し、ひろよし君は4月にコロナに感染したばかりなので今なら抗体もあるだろうと思い、3年8カ月振りに上海に行ってきました！！
久しぶりの上海で変わっていたのは、①街並みがゴミーつなく綺麗になっている、②街中の自動車にEV（電気）車、PHV（プラグインハイブリッド）車が増え、それも中国産車のシェアが伸び、日本車は急激に減少している（見た感じでは4割は中国産車？）、③景気が業界によってまだら模様となっている感じでした。

そこで、今日はその中で日経ビジネス8月号に記載されていた中国EV車のトップメーカーであるBYD（比亚迪）について書いてみたいと思います。

BYDはEV車ではテスラの次に販売量を誇る乗用車メーカーですが、2023年1～5月の販売実績では、テスラ69.1万台に対し48.9万台と世界2位。PHV（50.7万台）を加えると99.6万台とEV関連車では世界トップに立っています。

BYDとテスラの比較（2022年度）

比較項目	BYD	テスラ
創業	1995年（車の生産は2003年開始）	2003年
生産車種	EVとPHV （エンジン車は2022年に生産停止）	EVのみ
売上高	約8兆4,800億円	約11兆4,000億円
営業利益	約4,300億円	約1兆9,100億円
営業利益率	5%	17%
EV販売台数	91万1,000台	131万4,000台
時価総額	約16兆円	約118兆円

まだまだテスラとは差があるように見えますが、テスラは高価格帯の製造販売からスタートし、徐々に中低価格帯にシフト。BYDはEVバスの製造販売から乗用車の中低価格帯、そして高価格帯にシフトして来ていますので、今後営業利益率の差は、早晚近づいてくると思います。（因みに、時価総額は、テスラが1位、2位トヨタ38兆円、BYDは3位）

BYD 創業者の横顔&会社のプロフィール

項目	内容
1966年	創業者王伝福氏が安徽省の農村に生まれる。10代の時に両親を亡くしたが、兄の支援を受けて中南大学冶金学部に入學
1990年	北京有色金属研究所に就職。修士号を取得。研究者の道に進む
1993年	研究所が深圳に設立した電池会社のトップに就任

1995年	国有企業の安定した地位を捨てBYDを設立。当初はニッケル・カドミウム電池の製造やリチウムイオン電池を製造。携帯電話のモトローラ、ノキアの大手サプライヤーに認定されて躍進
2003年	国有企業を買収し、電池の強みを生かしてEV関連事業に参入
2008年	PHV車を発表（15年でEV関連車のトップメーカーとなる）

BYDは中国のシリコンバレーと言われる広東省の深圳にありますが、その戦略は…

項目	内容
垂直統合型生産方式	他の自動車業界が採用している「系列」という横の水平分業型ではなく、垂直統合型を志向し、タイヤとガラス以外は全て自社内で研究・開発している。⇒ライバルとの差別化、コスト削減が可能に。そして自社内で半導体も確保できるため、他社が半導体不足に悩み生産を落とす中、BYDは2022年も生産拡大を図れた。
積極的な研究開発投資	2022年BYDの研究開発費は約4,000億円。これは純利益3,300億円を超える金額となっている。
人材・技術獲得	自動車産業に参入した当初BYDの車は、「ダサイ！！」「海外メーカーのパクリ！！」と言われていた。But！！2016年ドイツのアウディ、イタリアのアルファロメオのデザイナーであったヴォルフガング・エッガー氏をヘッドハンティング。デザイン部門の弱点を補い、生産に必要な金型の難度の高い制作は、日本の群馬県館林にあるTMC（TATEBAYASHI MOULDING）を買収して供給させている。
スピード	垂直下にある各企業、自社部門に求めるのはスピード。通常では数年かかる部品の納入、完成もその4分の1、又は半分の納期を要求。2022年末の生産能力は290万台。これは21年度の倍になっている。

500社強あった中国のEVメーカーもここ数年で約3分の1に淘汰され、この流れは更に進み、最終的には5、6社まで絞られると予想されます。BYDの目標は中でもEVメーカーとして世界の頂点に立つ事！！

あなたの会社、BYDしています～??