

新能源汽车行业财务风险问题研究

——以C汽车公司为例

陶 伟

黑龙江科技大学管理学院, 黑龙江 哈尔滨

收稿日期: 2024年7月22日; 录用日期: 2024年8月1日; 发布日期: 2024年9月2日

摘 要

目前, 我国新能源汽车行业正处于发展初期阶段, 相关企业面临较大的财务风险问题, 建立一套科学有效的财务风险防控体系迫在眉睫。研究以C汽车公司为例, 探究其在财务方面所存在的风险问题。结果发现, C公司在筹资能力、偿债能力以及资金回收能力等方面均存在风险。为此研究提出数条有针对性的措施, 如制定科学合理的筹资计划、拓宽公司筹资渠道、创建风险预警系统、提升偿债能力等, 不仅能缓解C汽车公司的财务风险问题, 更能为新能源汽车行业其他公司的财务风险问题解决提供参考, 从而防患于未然, 为新能源汽车公司的经营与发展打下更坚实基础。

关键词

新能源汽车, 财务风险, 风险预警, 问题及建议

Research on the Financial Risk Problem of the New Energy Vehicle Industry

—Taking C Auto Company as an Example

Wei Tao

School of Management, Heilongjiang University of Science and Technology, Harbin Heilongjiang

Received: Jul. 22nd, 2024; accepted: Aug. 1st, 2024; published: Sep. 2nd, 2024

Abstract

At present, China's new energy automobile industry is in the early stage of development, and relevant enterprises are facing greater financial risk problems, it is urgent to establish a scientific and effective financial risk prevention and control system. This study takes C Automobile Company as

文章引用: 陶伟. 新能源汽车行业财务风险问题研究[J]. 现代管理, 2024, 14(9): 2089-2095.

DOI: 10.12677/mm.2024.149242

an example to explore its financial risks. The results show that the Company has risks in terms of financing ability, debt-paying ability and fund recovery ability. Therefore, this study puts forward several targeted measures, such as making a scientific and reasonable financing plan, expanding the company's financing channels, creating a risk warning system, and improving the solvency. The proposal of this study can not only alleviate the financial risk problem of C Automobile Company, but also provide a reference for solving the financial risk problems of other companies in the new energy automobile industry, so as to prevent problems before they happen, and lay a more solid foundation for the operation and development of new energy automobile companies.

Keywords

New Energy Vehicles, Financial Risk, Risk Warning, Problems and Suggestions

Copyright © 2024 by author(s) and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY 4.0).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

1. 引言

现阶段，随着全球范围内生态环境的不断恶化以及石油等资源储备的日益减少，新能源汽车逐渐步入人们的工作与生活中，其产生、销售量也在逐年攀升。有关资料显示，截至 2023 年末，我国新能源汽车销售数量共计 949.5 万辆，销量占全球比重超过 60%，并连续九年高居全球新能源汽车销售首位[1]。这不仅显示出我国在新能源汽车领域的强大影响力，更表示我国新能源汽车行业在全球范围内已占据领导地位。不过随着我国新能源汽车行业的不断发展，各新能源汽车公司也不断面临着各种问题，而财务风险便是其中较为突出的一环[2]。所谓财务风险，即企业在经营活动中，由于资金筹集、资本结构、盈利能力等方面的不确定性，而导致企业财务出现波动或不确定性的情况[3]。财务风险的存在会对企业的正常运营和发展造成负面影响，不仅会增加企业运营的不确定性，还可能对企业的长期发展和市场竞争力造成严重威胁[4]。因此，如何通过科学有效的财务管理和风险控制策略，来应对市场变化和外部挑战，便成为很多新能源汽车公司所必须要考虑的问题。

C 汽车公司是我国新能源汽车行业的核心成员之一，其财务状况直接关系到企业自身的市场竞争力以及新能源汽车行业的发展。随着新能源市场竞争的不断加剧以及政策环境的不断变化，C 汽车公司在财务方面也面临着较大风险，如果处理不善，将会对其自身的发展乃至生存产生恶劣影响。基于此，本研究以 C 汽车公司为例，从筹资能力、偿债能力以及资金回收能力等方面探究其在财务方面所存在的风险问题，并提出有针对性措施。具体内容如下。

2. C 公司财务风险分析

C 公司成立于 1984 年，总部位于中国河北，主营业务包括汽车以及汽车零部件的研发、设计、服务、销售等，近年来，随着新能源汽车的兴起，该公司针对智能驾驶、智能互联以及芯片等科技领域实施重点研发及应用，目前正向全球智能型科技公司方面转型。

2.1. C 公司筹资能力

C 公司筹资情况可参见下表 1。

Table 1. Financial indicators of C Company capital structure from 2020 to 2023**表 1.** 2020 至 2023 年 C 公司资本结构财务指标

年度	产权比率	资产负债率	权益乘数
2020-12-31	2.10	0.68	3.10
2021-12-31	2.01	0.68	3.01
2022-12-31	2.20	0.69	3.20
2023-12-31	1.97	0.66	2.97

通过表 1 可知，C 公司近年来财务结构虽较为稳定，但也存在一定程度的波动。在产权比率方面，2020 年 C 公司的产权比率为 2.10，2021 年为 2.01，2022 年为 2.20，2023 年为 1.97，整体水平较高，都不小于 1.5，说明公司有较多的自有资本。在资产负债率方面，2020 年 C 公司的资产负债率为 0.68，2021 年保持在 0.68 的水平，2022 年略微上升至 0.69，2023 年下降至 0.66，均超过传统警戒线(0.6)，这说明该公司在资产负债上有一定程度的减轻，但其经营风险依然较大。权益乘数方面，2020 年至 2023 年均保持在 3.10 左右，尽管 2023 年下降到 2.97，但仍保持在相对较高的水平，这说明该公司尽管对负债依赖程度略有下降，却依然有较高的风险。

2.2. 偿债风险

2.2.1. 短期偿债能力

C 公司短期偿债情况可参见下表 2。

Table 2. Financial indicators of short-term solvency of C Company from 2020 to 2023**表 2.** 2020 至 2023 年 C 公司短期偿债能力财务指标

年度	流动比率	现金比率	速动比率
2020-12-31	0.69	0.12	0.49
2021-12-31	0.77	0.08	0.59
2022-12-31	0.83	0.10	0.59
2023-12-31	0.99	0.11	0.77

通过表 2 可以发现，在流动比率方面，C 公司流动比率从 2020 年的 0.69 逐渐增加至 2023 年的 0.99，尽管有一定提升，但流动比率均低于 1，这说明 C 公司流动资产不足以完全覆盖其流动负债，因此存在一定的偿债风险。在现金比率方面，C 公司现金比率在 2020 年最高，为 0.12，2021 年下降至 0.08，2022 年和 2023 年虽略有上升，但均不超过 0.2，这说明该公司用现金偿还短期债务的能力处于较低水平，可能面临现金流动性不足的风险。在速动比率方面，C 公司的速动比率从 2020 年的 0.49 增加到 2022 年的 0.59，并在 2023 年上升至 0.77，尽管整体呈上升趋势，但其速动比率仍低于汽车行业平均值(0.85)，这说明该公司虽然扣除存货后的流动资产对流动负债的覆盖能力逐年增强，短期偿债能力也有所提升，但短期偿债能力依然较弱，偿债风险依然不可忽视。总体来讲，C 公司在 2020 年至 2023 年的短期偿债能力呈现出逐渐增强趋势，但由于企业可用于立即支付债务的资产相对较少，因此其短期偿债能力依然无法满足公司所需，从而增加了偿债风险。

2.2.2. 长期偿债能力

C 公司的长期偿债情况可参见下表 3。

Table 3. Financial indicators of long-term debt repayment of C Company from 2020 to 2023
表 3. 2020 至 2023 年 C 公司长期偿债情况财务指标

年度	资产负债率	利息保障倍数	产权比率	股东权益比率
2020-12-31	0.68	2.46	2.08	0.33
2021-12-31	0.70	1.54	2.26	0.31
2022-12-31	0.69	3.16	2.21	0.32
2023-12-31	0.62	4.42	1.62	0.39

通过表 3 可以发现，在资产负债率方面，从 2020 年到 2023 年，C 公司 2020 年至 2022 年三年时间的资产负债率均在 0.69 左右，尽管在 2023 年有了显著下降(0.62)，却仍然不低于警戒线(0.60)，这说明 C 公司对于外部资金的依赖程度相对较高，尤其是在债务融资方面，进而影响其偿债能力。在利息保障倍数方面，C 公司的利息保障倍数近年来呈上升趋势，从 2020 年的 2.46 上升到 2023 年的 4.42，这表明 C 公司支付利息的能力有所提升。在产权比率和股东权益比率方面，C 公司的产权比率在 2020 年至 2022 年期间基本维持在 2.21 左右的水平上，但在 2023 年有较大幅度下降，股东权益比率整体呈上升趋势，从 2020 年的 0.33 上升到 2023 年的 0.39，这说明 C 公司几年来在减少债务、增加自有资本方面取得了一定进展。

2.3. 资金回收风险

C 公司的资金回收情况可参见下表 4。

Table 4. Financial indicators of fund recovery of C Company from 2020 to 2023
表 4. 2020 至 2023 年 C 公司资金回收情况财务指标

年度	现金回收比率	每股经营活动现金净流量(元)	应收账款周转率	每股净现金流量(元)
2021-12-31	0.00042	0.02	3.21	0.26
2022-12-31	0.03328	1.56	3.12	0.89
2023-12-31	0.01273	0.69	2.72	0.41

通过表 4 可以发现，C 公司的现金回收比率和每股净现金流量的整体起伏较大，变化不定，其中在现金回收率方面，从 2021 年的 0.00042 提升至 2022 年的 0.03328，但在到 2023 年又下降到 0.01273，在每股净现金流量方面，从 2021 年的 0.26 元增加到 2022 年的 0.89 元，但到 2023 年，这一数值又降至 0.41 元。这说明该公司并未对资产进行充分利用，现金流入由资产创造的部分不多，且公司获取现金的能力有限，因而增大了公司的资金回收风险。与此同时，在应收账款周转率方面，也呈逐年下降趋势，从 2021 年的 3.21 降至 2023 年的 2.72，这说明该公司在账款回收上存在一定问题，进而增大了其资金回收风险。

综合上述指标可以看出，C 公司现金回收比率和每股净现金流量的整体起伏较大，与此同时，其在应收账款周转率方面持续下降，说明表明该公司在资金回收方面面临一定风险。

3. C 公司财务风险的产生原因

3.1. 筹资风险的产生原因

通过上文 2.1 可知，C 公司近年来财务结构虽较为稳定，但仍有较高的筹资风险。其中在资产负债率

方面, 尽管 2023 年较 2022 年有略微下降, 但仍然超过传统警戒线(0.6); 在权益乘数方面, 尽管 2023 年较 2022 年也有一定下降, 却仍保持在相对较高的水平。结合 C 公司的实际情况进行分析后发现, 导致其出现筹资风险的原因主要在于如下两方面:

首先, C 公司未能正确评估自身融资规模。C 公司的新能源汽车业务发展领域多元且宽广, 涉及项目数量较多, 且每一项目的运行都离不开巨量的流动资金, 若想避免筹资风险产生, 需要 C 公司在筹资过程中正确评估自身融资规模, 并综合考虑每一项目的资金需求, 然后根据实际情况进行筹资规划。然而在筹资前, C 公司却并未对各项目的资金需求进行精准评估, 导致筹资规模与实际需求之间存在一定偏差, 进而导致部分项目因资金不足而进展缓慢或停滞, 在影响企业运营的同时, 也增大了企业的筹资风险[5]。

其次, C 公司的筹资结构相对单一。目前 C 公司的筹资渠道主要依赖于银行贷款以及股权融资, 并通过使用财务杠杆获取收益, 筹资结构相对单一。这会导致 C 公司在筹资过程中极易受到金融市场波动的影响, 一旦金融市场出现较大动荡, C 公司的筹资成本将可能出现大幅上升, 甚至可能面临筹资渠道受阻的困境。

3.2. 偿债风险的产生原因

通过之前调查分析发现, C 公司尽管近年来短期偿债能力有了一定提升, 但超过 60% 的资产负债率, 却也意味着该公司现有资产的 60% 以上均是凭借借贷获得, 因而增加了公司的偿债风险。

结合 C 公司的实际情况后发现, 导致该公司资产负债率居高不下的原因在于公司的融资结构存在不平衡问题。目前, C 公司的融资渠道主要为债权融资, 债券融资中的借贷占比相对较高, 从而导致其资产负债率持续攀升。尽管公司有意调整债务融资的比例, 但由于其在融资结构方面偏向于债务融资, 因而导致公司融资结构失衡, 进而产生一定的偿债风险[6]。根据调查发现, 除了 2016 年补贴退坡期间, C 公司因经营规模扩展而面临资金短缺情况时, 通过定向增发的方式来解决资金需求外, 再无发生过定向增发。2018 年公司尝试超短期融资债券, 却因时间原因, 未能改善公司以短期借款为核心路径的债务融资问题, 即使后来 C 公司对自身借贷结构进行不断调整, 但依然是仅能给短期经营目标供给资金, 而长期的融资问题怎样解决, 依然是个问题。

3.3. 资金回收风险的产生原因

导致 C 公司出现较高资金回收风险的核心原因在于, 该公司存在应收账款和应收票据余额居高不下的问题。通过对该公司近年来的财务报表可知, 2023 年该公司应收账款同比 2022 年有 69.96% 的增长, 2022 年同比 2021 有 22.57% 的增长。在营业收入等方面, 2023 年的营业收入同比 2022 年有 29.32% 的增长, 2022 年同比 2021 年的增长为 37.48%。尽管 2023 年 C 公司的营业收入有较大幅度的增长, 但其增长速度却远低于应收票据和应收账款余额的增速。与此同时, 该公司新能源汽车产品的销售账期比传统燃油汽车长, 这进一步加剧了公司的资金回收风险[7]。查阅公司年报后发现, 尽管 2023 年 C 公司承兑汇票的金额比例较大, 且应收账款的账龄比较短, 但因为其应收款项的数额较大, 致使公司资金流动性受阻, 因而加重了其资金回收风险。

4. C 汽车公司控制财务风险的措施分析

4.1. 筹资风险的控制路径

通过对上文 3.1 的分析可知, 导致 C 公司出现筹资风险的原因有二: 其一, C 公司未能正确评估自身融资规模; 其二, C 公司的筹资结构相对单一。因此本研究认为, 若想控制 C 公司的筹资风险, 也应

从上述两点着手，具体如下：

首先，制定科学合理的筹资计划。若想最大程度地避免公司所存在的筹资风险，C 公司需要合理制定筹资计划，确切讲，需对公司筹资渠道、筹资结构以及筹资规模等计划进行合理制定，并安排专业人员来处理筹资计划的设计工作[8]。结合当前 C 公司的实际情况以及其对于未来在投资、经营等方面的资金需求。完成对筹资计划的设计工作后，将其上交公司财务相关人员进行审核，待审核通过后严格按照计划进行实施。需要注意的是，在进行筹资计划的设计工作时，需要分别对母公司与子公司间的不同业务进行设计，以防止浑水摸鱼的情况产生，从而最大程度降低公司的筹资风险[9]。

其次，拓展筹资路径。根据之前调查分析得知，现阶段 C 公司的融资渠道主要以银行贷款以及应用财务杠杆为主，相对较为单一，从而导致筹资风险产生。因此若想控制筹资风险，公司需拓展筹资路径。例如，可以在继续应用现有路径的同时，通过民间金融机构等新型融资渠道进行筹款，或者通过与信托公司合作的方式来筹款。

4.2. 偿债风险的控制路径

通过上文分析可知，导致 C 公司出现偿债风险的最核心原因在于其融资结构的失衡。因此若想有效控制其偿债风险，公司应在现有基础上，对自身融资结构进行调整。首先，在进行融资之前，公司需对未来投资方向、资金需求等进行调查分析，并以此为基础来选择有针对性的融资方式。例如，当企业的资金需求主要用在流动资产方面，可以采用短期融资渠道；当固定资产或者长期投资项目亟需资金支持时，则需选用长期融资渠道[10]。其次，C 公司需要积极响应市场，并根据市场的变化和公司发展需求，灵活调整融资结构，以支持其战略扩展、产品研发和市场拓展等业务需求。与此同时，在对融资结构进行调整的过程中，C 公司需注意管理债务风险和流动性风险，以确保不会出现因过度依赖某一种融资方式而面临资金短缺的情况[11]。

4.3. 资金回收风险的控制措施

本研究认为，加强对 C 公司应收账款的管控工作，是现阶段控制其资金回收风险的重要手段之一。所谓应收账款，即企业向客户销售商品或提供服务后，客户尚未支付的款项。良好的应收账款管理不仅有助于提升公司的资金回收效率，降低资金回收风险，还可以改善公司的资金流动性和财务稳定性[12]。而从上文分析可知，近年来 C 公司应收账款的规模相对较大，呈持续上升趋势，且公司的营业收入增速显著低于应收票据和应收账款余额的增速，从而加大了公司的资金回收风险。从这方面讲，C 公司需要加强对自身应收账款的管控工作，以应对资金回收风险这一问题。

一方面，公司应对现有销售模式进行改进，进行商品销售时应降低赊销数量，并采用有针对性的激励措施：如果公司员工通过现金的方式实现产品销售，便给予其一定的提成，并将其归入绩效考核当中。针对销售退货情况，需安排专门人员进行处理，直至退货交易完成或问题彻底解决为止，针对销售人员因为追求业绩而无视后期服务的行为，给以一定处罚，以防止出现赊销消费者不按原计划还款的情况产生[13]。另一方面，制定有针对性的催收政策和信贷政策。应收账款规模过大，会导致企业现有资金出现膨胀现象，目前 C 公司应收账款数量较大，导致公司不得不通过借贷流动资金的方式来缓解资金膨胀问题，因而导致其负债利率持续攀升，因此公司需制定有针对性的催收和信贷政策，并针对消费者进行评级，根据其信用情况来安排账龄管理策略，在提升资产流动性的同时，也能最大程度减少公司的应收账款数量，从而达到有效降低资金回收风险的目的[14]。

5. 结论

财务风险即企业在经营活动中，由于资金筹集、资本结构、盈利能力等方面的不确定性，而导致企

业财务出现波动或不确定的情况，其不仅会增加企业运营的不确定性，还可能对其长期发展和市场竞争力造成严重威胁。本研究以 C 汽车公司为例，从筹资能力、偿债能力以及资金回收能力等方面探究其在财务方面所存在的风险问题，并提出有针对性措施。这不仅能缓解 C 汽车公司的财务风险问题，更能为新能源汽车行业其他公司的财务风险问题解决提供参考。但由于自身知识以及能力的限制，研究仍存在一些不足之处：由于内部资料的可获得性受到限制，本文分析的数据大多来自公开的财务报表以及相关网站，内容分析可能不够透彻，期望在之后的研究中能够进行完善。

参考文献

- [1] 马闪霞, 刘希麟. 新能源汽车业上市公司财务危机预警实证研究[J]. 中国集体经济, 2019(27): 41-42.
- [2] 李彬彬, 王虹. 类金融模式企业的财务风险——基于上汽集团的案例分析[J]. 财会月刊, 2022(20): 124-132.
- [3] 王苑琢, 孙莹, 宋晓缤, 王贞洁, 王竹泉. 中国上市公司资本效率与财务风险调查: 2021 [J]. 会计研究, 2022(12): 151-160.
- [4] 孙雅妮. 防微杜渐: 供应商企业应对核心客户财务风险传染策略研究[J]. 审计与经济研究, 2023, 38(4): 74-83.
- [5] 潘艺, 张金昌. 数字金融, 财务风险与企业高质量发展——基于我国 a 股和新三板制造业上市企业的经验证据[J]. 武汉金融, 2022(11): 3-12.
- [6] 吴海燕. 双循环新发展格局下外贸企业财务风险管控体系构建[J]. 财会通讯, 2022(32): 122-127.
- [7] 刘沁钰, 满海红. 新能源汽车企业财务风险分析[J]. 合作经济与科技, 2023(11): 130-132.
- [8] 段丽妮, 刘宇. 企业财务风险管理研究——以汽车锂电池企业科恒实业为例[J]. 中国储运, 2022(4): 88-89.
- [9] 曹家豪. 新能源汽车企业财务风险分析评价——以比亚迪为例[J]. 国际商务财会, 2023(13): 48-52.
- [10] 元媛. 基于经验曲线的企业财务风险研究——以金龙汽车为例[J]. 财会通讯, 2019(6): 100-104.
- [11] 何伟军, 彭青玲, 袁亮. 中国企业海外并购动因, 风险及绩效研究——基于韦尔股份收购豪威科技的案例[J]. 财会通讯, 2022(2): 93-100.
- [12] 王佳, 曹琼予. 基于跳跃-扩散 kmv 模型的上市公司信用风险评估[J]. 技术经济, 2022, 41(1): 160-168.
- [13] 肖毅, 熊凯伦, 张希. 基于 tei@i 方法论的企业财务风险预警模型研究[J]. 管理评论, 2020, 32(7): 226-235.
- [14] 宋宇, 秦学志, 李鸿禧. 基于 cox 回归的中小企业财务预警模型及实证[J]. 管理现代化, 2019, 39(1): 108-110.