

DOI 编码: 10.3969/j.issn.1672-884x.2026.02.002

双理论耦合视角下全产业链新能源汽车 企业国际化动态能力演化机制研究

杨恺钧¹ 贺恬恬¹ 张 阳¹ 徐细雄²

(1. 河海大学商学院; 2. 重庆大学经济与工商管理学院)

摘要: 基于国际生产折衷理论(OLI 范式)和动态能力理论,以比亚迪新能源汽车的国际化历程为案例,探讨了全产业链先进制造业企业保持国际竞争优势的内在机理。研究发现:①动态能力与所有权、区位与内部化三大优势协同演化,即资源驱动重构所有权优势,制度驱动获取区位合法性,价值驱动升级内部化优势。②全产业链结构是动态能力与上述优势协同的核心媒介,其“垂直整合—模块适配—生态开放”的层级演化,支撑企业从技术控制向生态主导跃迁。③动态能力通过“资源驱动—制度驱动—价值驱动”路径分阶段演进:资源驱动阶段聚焦核心技术整合与市场策略制定;制度驱动阶段强化合规突破与本土化实践;价值驱动阶段通过生态赋能实现标准输出。

关键词: 国际化; 动态能力; 全产业链

中图分类号: C93 **文献标志码:** A **文章编号:** 1672-884X(2026)02-0210-11

Dual-Theory Coupling Perspective on International Dynamic Capability Evolution of Whole-Industry-Chain NEV Enterprises

YANG Kaijun¹ HE Tiantian¹ ZHANG Yang¹ XU Xixiong²

(1. Hohai University, Nanjing, China; 2. Chongqing University, Chongqing, China)

Abstract: Based on the coupled framework of the Eclectic Paradigm (OLI) and dynamic capability theory, this paper takes the internationalization of BYD New Energy Vehicles as an example to explore the evolutionary mechanism of dynamic capabilities of advanced manufacturing enterprises with full industrial chains and their driving role in competitive advantages. The study finds that: ①Dynamic capabilities and OLI advantages co-evolve; resource-driven reconstruction of ownership advantages, institution-driven acquisition of locational legitimacy, and value-driven upgrading of internalization advantages. ②The full industrial chain structure is the core medium for the coordination between dynamic capabilities and OLI, and its hierarchical evolution of “vertical integration-module adaptation-ecological openness” supports enterprises’ transition from technological control to ecological dominance. ③Dynamic capabilities evolve in stages through the path of “resource-driven—institution-driven—value-driven”: focusing on core technology integration and market strategy formulation in the resource-driven stage; strengthening compliance breakthroughs and localization practices in the institution-driven stage; and achieving standard output through ecological empowerment in the value-driven stage.

Key words: internationalization; dynamic capabilities; full industrial chain

1 研究背景

在全球价值链加速重构与“碳中和”战略的双重驱动下,国际竞争格局正经历深刻变革,先

进制造业的竞争焦点已由单纯的技术竞争升级为涵盖全产业链协同能力的综合体系竞争。党的二十大报告提出,“推动制造业高端化、智能化、绿色化发展”。国务院办公厅发布的《新能

收稿日期: 2024-06-26

基金项目: 国家自然科学基金资助项目(71972017); 中央高校基本科研业务费专项资金资助项目(B230207005)

• 210 •

源汽车产业发展规划(2021~2035年)》中也将新能源汽车列为先进制造业的重要领域,强调通过“全产业链协同创新”实现关键技术自主可控和全球价值链攀升。但现阶段该产业仍面临核心技术受制于人、国际认证壁垒高等挑战,凸显了控制先进制造业产业链关键环节核心技术的紧迫性^[1]。

技术驱动的全产业链模式是我国制造业向全球价值链攀升的关键路径^[2]。目前,关于先进制造业企业的国际化研究,主要集中于企业获取先进技术的路径探讨^[3],而针对不同细分行业的国际化过程及竞争优势形成机制的研究相对不足^[4],尤其在新能源汽车领域,该产业在核心技术、国际认证及海外配套体系等方面面临独特挑战,亟需通过产业链协同破解国际化困境^[5]。

现有研究虽从影响因素^[6]、发展趋势^[7]等维度进行了探究,但大多是将先进制造业视为整体,忽视了行业多样性及差异化发展需求,尤其缺乏对产业链结构优势的关注^[5]。现有新能源汽车领域的研究,也多基于侧重后发者战略^[8]与战略导向^[9]视角,缺少过程视角及产业链结构对国际化的作用分析。在全球产业链重构与地缘政治风险加剧的背景下,全产业链结构通过上下游耦合增强韧性与抗风险能力^[10],但需要指出的是现有研究尚未系统揭示企业如何通过动态能力的阶段性演化,依托产业链优势突破区域边界,实现国际化可持续发展。

鉴于此,本研究将基于比亚迪股份有限公司(以下简称比亚迪)案例探究其国际化过程,分析不同阶段中该公司竞争优势与动态能力的演变,寻找国际化动态能力在不同层面的关键要素,以期通过探索全产业链先进制造业企业国际化竞争优势与动态能力之间的联系与相互作用的内在机理,为理解中国先进制造业企业国际化进程提供新的分析视角。

2 理论基础

2.1 国际化理论

企业国际化是由一系列关键决策组成,本质上是企业内部资源、外部环境等多重因素复杂组合的结果^[11,12]。鉴于此,企业国际化难以使用单一理论框架进行阐述^[13]。作为当前企业国际化行为解释的经典理论,国际生产折衷理论(OLI范式)与乌普萨拉模型分别从宏观与微观视角提供了互补性分析框架。OLI范式指出,企业开展跨国投资需要同时具备所有权优

势、内部化优势以及区位优势(以下简称“三大优势”)的结构性条件^[14]。然而,该理论仍存在3个方面的局限性:首先,未能充分考量各因素的独立作用机制及其交互影响;其次,虽整合了企业国际化竞争优势的静态来源,但其静态性特征未能揭示持续维系与升级优势的实现路径;最后,其宏观视角弱化了对中微观层面国际化行为的解释力,难以适配全产业链结构企业在国际化进程中面临的复杂动态决策逻辑。

JOHANSON等^[15]从过程视角尝试弥补OLI范式的静态局限,强调企业通过“经验学习—网络关系”逐步国际化,关注动态能力对企业国际化的驱动作用,以此提出了对国际化过程的解释更具普适性的乌普萨拉模型^[16]。但该模型在强调动态过程的同时,相对忽视了企业结构性特征对动态能力形成与施展的影响。此外,乌普萨拉模型仅将企业国际化能力作为企业动态能力的一个维度,强调其在高阶金融服务体系的经济属性,忽视了对企业社会责任(CSR)、绿色技术创新等非经济因素的探究,一定程度上窄化了动态能力在国际化复杂情境下的适用维度。

OLI范式较为清晰地界定了跨国企业国际化所需的三维结构性优势条件,为理解国际化提供了不可或缺的“能力或优势的结构性基础”^[13]。动态能力理论则聚焦于企业识别、构建、整合与重构内外部资源的核心过程,强调“能力演化与升级的机制”,被视为实现“三大优势”动态平衡、持续升级并有效适配于复杂国际化情境的关键驱动力。二者在本研究情境下存在深层的理论耦合逻辑。具体而言,在环境高度动态、企业结构复杂且追求可持续竞争优势的条件下,动态能力可帮助企业识别新的区位优势、优化内部化路径,并持续创造和更新其所有权优势,为克服OLI范式的静态局限和乌普萨拉模型对结构性基础及非经济维度关注的不足提供了整合性的理论视角。

由此,我国新能源汽车国际化研究需立足企业实践,将分析视角从“为何国际化”转向到“如何通过动态能力的阶段性升级,实现国际化竞争优势与国际化行为决策的动态适配”。这一研究视角的转变也为本研究基于比亚迪案例的动态机制分析提供了切入点。

2.2 国际化动态能力

TEECE等^[17]提出“动态能力”的概念突破了资源基础观的静态局限性,将其定义为允许企业顺应市场变化,建立与更新资源和资产的

组织能力,强调企业通过资源整合与重构实现战略变革,建立可持续性竞争优势^[18]。在国际化情境下,动态能力的概念内涵得到扩展,强调对市场环境的扫描分析,被认为是企业在全 球范围内获取、整合与再配置资源,重构企业的运营模式和运营能力,以应对不断变化的国际竞争环境的整体能力^[19]。值得注意的是,PISA-NO^[20]进一步指出,动态能力的有效性深度依赖于企业的组织结构特征,特别是产业链布局所创造的资源协同效应。这一观点在国际化情境下得到强化。例如,TEECE^[21]表示,跨国企业的动态能力需依托全球价值链架构优势(如模块化设计)。KANO 等^[22]认为,在地缘政治不确定性中,这种架构优势需要通过治理适应性(如区域化、数字化)转化为实际韧性,二者共同构成了“结构-能力”协同演进的理论基础。目前,仅有少量研究对国际化动态能力的具体内涵与分析维度进行了探究。例如,GRIFFITH 等^[23]强调,国际商务关系中的企业权力,认为全球动态能力是整合企业内部资源基础与市场基础,进而增进对企业权力理解的能力。WINTER^[24]从层次论视角区分了配置资源的低阶能力与推动变革的高阶能力;EISENHARDT 等^[25]则认为动态能力是一组具体且可识别的过程,具备市场敏感性(如在高速动态性市场中表现为经验性和迭代的流程)。尽管动态能力理论为理解企业适应与变革提供了强大解释力,但其本身也存在一定的局限性,即更侧重于描述能力演化的过程与机制,有时对初始优势基础的来源以及特定情境下结构性约束如制度环境的阐释相对不足。此外,该理论内涵的宽泛性也为其界定与测量带来挑战。

随着全球产业链重构加速与碳中和目标推进,动态能力理论的研究边界也在不断拓展。一方面,CSR 管理被纳入动态能力框架,强调企业通过海外社会关系获得先进的管理经验和 技术能力,以此改善内部组织程序和管理流程^[26],并通过与利益相关者的交互式学习,做出内部资源与流程的改变^[27];另一方面,有学者认为动态能力需应对制度复杂性^[28],尤其在绿色化转型背景下,企业需通过“绿色创新”平衡环境责任与竞争优势,重构弹性供应链以突破政策壁垒^[22]。这些拓展研究均表明,动态能力理论需要结合更具体的“优势基础”和“情境约束”分析,才能更完整地描绘企业在复杂国际化环境中的适应与发展图景。

基于此,本研究认为国际化动态能力具备

鲜明的层次性特征和情境依赖,本质上是企业在跨国经营中通过系统性扫描国际市场环境,依托产业链结构优势动态整合全球资源并重构运营模式,构建可持续竞争力的系统性能力。这一能力体现了国际化进程中企业发展的内在逻辑和战略重心转移,具体呈现为两个维度:在基础动态能力层面聚焦执行,对应 EISENHARDT 等^[25]所述的可编码流程,主要体现在市场策略制定与进入模式选择;在高级动态能力层面则侧重决策,体现了 TEECE^[21]提出的战略重构内涵,主要表现为战略性市场选择与商业模式创新。二者作为并行的能力体系始终共存,但在不同国际化阶段,各维度内部会经历持续的优化升级过程。这种层次化的动态能力观,为理解企业如何利用其结构性基础,通过具体的流程与战略重构活动,实现竞争优势的持续演化提供了微观机制。同时,与 OLI 范式的耦合也有效赋予了动态能力更明确的作用对象和更具体的国际化情境锚点,增强了其解释的针对性与适用性,并弥补了其在结构性基础与情境约束分析上的相对不足。反之,动态能力的引入为 OLI 范式注入了演化活力,解决了其静态性缺陷,为理解全产业链企业如何在复杂环境中动态管理和升级其“三大优势”组合提供了关键的理论钥匙。

综上所述,这一耦合框架揭示了全产业链企业系统更新“三大优势”的路径,但现有研究尚未阐释其实现动态平衡的具体机制。本研究以比亚迪为案例,通过剖析其国际化进程,试图在理论与实践层面填补这一研究缺口,为全产业链企业提供实践借鉴。

3 研究设计

3.1 方法选择

本研究旨在回答“全产业链先进制造业企业如何在国际化过程中利用动态能力建立竞争优势?”的问题,研究问题属于回答“是什么”与“如何”的范畴,因此适合运用案例研究方法^[29]。

3.2 案例企业选择及其概况

本研究选取比亚迪作为案例研究对象主要考虑以下两点:①典型性原则。比亚迪开展新能源汽车相关技术研发超 20 余年,是目前全球唯一一家掌握新能源汽车全产业链核心技术的企业,并且其全产业链结构由垂直一体化逐步演变为“供应链开放+技术平台共享”的生态型组织,是全产业链企业的典型代表。②启发性原则。比亚迪作为中国新能源汽车龙头企业,在

国际化经营活动中,仍然面临着品牌认可度不高、企业组织管理相对落后等问题,而从其国际化路径来看,该公司选择了先进入发达国家市场后逐步进入发展中国家市场的先难后易模式,完整呈现了动态能力逐步升级的阶段特征。

比亚迪于 1995 年 2 月成立,主要经营包括新能源汽车、传统燃油汽车在内的汽车业务,并积极利用自身技术优势拓展城市轨道交通及其他业务。按照案例企业海外经营的关键方向与发展核心,本研究主要围绕比亚迪在国内的核心市场,以美国为代表的美洲市场、欧洲市场,以及以东南亚为重点的亚太市场进行讨论,以引起研究主题相关构念显著变化的关键事件为节点,对比亚迪的国际化过程进行划分,即以企业 2003 年收购秦川汽车作为进入汽车领域的起始点;以 2013 年成功通过欧盟整车认证为第二节点;以 2018 年新能源车在海外全面覆盖欧美日韩汽车强国作为第三节点。由此,将比亚迪的国际化历程分为 3 个阶段:①以资源驱动为主的技术积累与国内市场验证阶段(2003~2012 年);②以制度驱动为主的海外合规突破与区域拓展阶段(2013~2017 年);③以价值驱动为主的全球生态协同阶段(2018 年至今)。比亚迪的国际化历程见图 1。



图 1 比亚迪国际化历程

3.3 数据收集与整理

本研究的数据收集与分析过程划分为 3 个阶段:①前期准备阶段,收集涵盖企业发展历程、经济效益等方面的二手数据,据此明确研究问题,并构建比亚迪新能源汽车国际化关键节点时间轴;②深度调研阶段,通过对有关信息进行研读筛选,形成调研大纲,与相关人员开展深度访谈,并对访谈数据进行编码与分类,将一手和二手数据进行交叉验证,增强可信度;③数据分析阶段,针对前期数据疑点进行解答补充,确定案例分析思路与理论框架,并与受访者沟通,确保数据准确、研究框架与相关信息一致。其中,深度调研阶段重点关注比亚迪国际化的 3 个关键节点,对包括比亚迪市场部、品牌等部门中高层管理者,以及长期关注比亚迪新能源汽车

车的海外客户进行了 5 次深度访谈,每次访谈约 60~180 分钟不等,访谈形式包括开放式提问与半结构访谈。二手资料来源主要包括:官方网站、权威媒体等所发布的企业年报与数据。在数据分析阶段,研究团队从一二手资料中提取有关动态国际化的数据,并依据前期形成的时间轴与理论框架进行排列填充,并提炼出一阶构念,继而基于学理分析进行聚合,形成二阶构念,从理论层面对比亚迪动态国际化进行解释。最后,进一步对二级构念进行抽象改进,挖掘理论深度,相关案例资料来源与收集方式见表 1。

表 1 案例资料来源及收集方式

数据类型	访谈时长 /min	合计字数 /万	访谈对象	访谈内容	对象代码
一手数据	180	2.3	市场部中高层管理人员	探索比亚迪新能源汽车发展历程、国际化的市场选择与进入模式	I ₁
	130	2.8	品牌及公关处公关总监	解释比亚迪在海外新能源汽车市场的品牌形象以及面临危机情况的处理与带来的效应,重点阐述关键核心技术对于品牌形象建立的作用与机制	I ₂
	180	3.0	市场部中高层管理人员	比亚迪对国内外市场的策略、海外市场选择本土化的原因和方式	I ₃
	80	1.5	海外人事主管	海外市场的聘用标准、海外人员聘用比例、海外 CSR 涉及的内容	I ₄
	60	1.7	比亚迪新能源汽车海外客户	体验感、CSR、技术、品牌	I ₅
数据类型	数量 /篇	字数 /万	素材获取内容		对象代码
二手数据	领导讲话	6	2	对比亚迪发展的总结与规划、对新能源汽车关键核心技术的分析、对新能源汽车的愿景等信息	S ₁
		9	—	比亚迪自拓展国际市场以来的企业经济效益、研发成果、研发投入等信息	S ₂
		48	8	比亚迪电池关键核心技术在业内的地位与作用,国内外业内燃油车品牌的竞争策略,海外各市场内比亚迪新能源汽车面临的市场情况、发展现状以及未来规划等信息	S ₃
	67	80		以“国际化战略”“动态能力”为关键词在学术网站下载 67 份国内外权威学术文献	S ₄

4 案例分析与发现

4.1 技术积累与国内市场验证阶段

(1) 资源整合与“三大优势”的初始积累

在该阶段中,比亚迪主要通过技术创新与供应链垂直整合,系统性构建“三大优势”的核心要素,形成向国际市场跃迁的临界点。具体阐述如下:①所有权优势主要来源于技术专利壁垒与全产业链技术整合。比亚迪通过技术研发体系化布局,实现技术资源与供应链资源积累,在 2008 年收购中纬半导体后突破 IGBT 芯片技术,打破外国市场垄断。②区位优势。主要来源于政策红利与成本驱动的战略选择。2001

年中国加入 WTO,推动国内汽车市场持续增长,该企业依托于国家“863”重大科技课题项目与新能源汽车补贴政策,获得资金与市场准入支持。此外,当时国内劳动力价格创造了成本优势,增强其出口竞争力。③内部化优势主要来源于资本整合与垂直供应链管理。2008 年引入伯克希尔哈撒韦公司投资,增强了企业资金流韧性,并通过垂直整合优化生产流程,有效避免了外部合作伙伴间信息交流中存在的信息摩擦与处理成本,降低了新能源汽车制造过程中环节断裂的风险^[30]。

(2)资源驱动下“孵化”国际化基础动态能力 面对国际环境中愈演愈烈的技术压力,企业需要利用自有资源撬动外部资源,形成并保持核心竞争力^[31]。在本阶段基础动态能力的构建,本质是比亚迪基于既有资源构建应对国际化初期挑战的执行决策。具体阐述如下:①国际经营经验的战略迁移为比亚迪提供了重要的市场认知基础,遵循动态能力“经验积累—能力构建”的演化路径^[21]。例如,依托于 1998 年建立的鹿特丹电池业务,比亚迪积累了欧美市场市场本地化运营以及合规准入经验,掌握了本地化销售服务网络的建设模式,显著降低了新能源汽车业务的市场进入壁垒。②技术资源优势是比亚迪市场策略的核心。比亚迪采取“核心技术突破+关键部件自主”的研发策略,利用国内市场经验的积累作为重要的技术验证平台,选择公共交通领域作为目标市场,聚焦固定线路运营场景,规避了新能源汽车在续航里程的技术局限。这种“核心技术+适配场景”的市场策略,印证了国际生产折衷理论中所有权优势与进入模式匹配的理论预期。③战略资源整合是比亚迪市场进入模式的驱动核心。2008 年引入伯克希尔哈撒韦的战略投资,使得比亚迪能够利用合作伙伴的本地网络资源弥补自身国际化经验不足。这种资源互补的战略联盟选择印证了动态能力理论中“资源获取—资源整合”的演化逻辑^[25]。

(3)资源驱动下“孵化”国际化高级动态能力 在本阶段,高级动态能力的构建本质上是比亚迪面对高速动态的国际环境^[25],建立以资源协同为基础的战略决策能力。具体阐述如下:①战略性市场选择的决策基础。东道国市场规模、资源禀赋以及政策环境是市场选择的核心依据^[32]。基于跨国电池业务经验,比亚迪精准评估东道国市场规模、政策环境与基础设施条件,优先选择欧洲新能源示范城市作为突

破口,并通过同伯克希尔哈撒韦公司结成的战略联盟,进一步拓展了对美国市场的认知深度,获得在美市场的能源网络资源和政治影响力,建立起企业与当地监管机构的沟通渠道,实现战略性区位布局,体现了“资源—网络—决策”的能力演化路径^[17]。②全产业链结构性优势的基础性作用。商业模式的核心是通过资源整合实现技术价值转化^[17],而全产业链结构则可实现企业内部从源头到终端资源的有效管理^[33]。比亚迪拥有的全产业链条,实现了关键环节的有效控制与资源协同,形成三大核心优势:技术耦合能力、成本控制能力以及响应速度优势,为商业模式战略提供资源配置基础,突破传统车企的线性发展模式。③技术—结构协同驱动商业模式创新。比亚迪整合技术资源与产业链结构优势,利用单一产品模式解决当地公共交通痛点问题,实现技术特性与场景需求的精准匹配。例如,在欧洲市场以“刀片电池+纯电动大巴”的方式精准匹配欧洲市场低碳化转型需求。虽然此时尚未形成完整的商业生态,但已开始呈现从产品输出向价值输出的转型趋势,展现了高级动态能力的本质特征——通过战略资源配置创造新的价值组合^[21]。比亚迪技术积累与国内市场验证阶段相关构念及典型证据见表 2。

表 2 技术积累与国内市场验证阶段相关构念及其典型证据

资料支撑	一阶概念	二阶主题	聚合构念
2009 年,比亚迪成功研发出第一代 IGBT 芯片	技术研发活动	形成所有权优势	形成国际化竞争优势
我国对于新能源汽车的补贴政策在 2009 年开始加大力度	针对新能源汽车的利好政策	形成区位优势	
美国与欧洲市场汽车企业的发展已百年,新能源汽车市场仍未全部激发	市场潜力大		
中国劳动力资源优势,成本低	劳动力成本低		
在新能源汽车行业中,比亚迪成功实现全产业链布局,上游资源布局、中游产品线布局以及下游的市场布局	垂直供应链体系	形成内部化优势	
伯克希尔哈撒韦公司成为比亚迪第三大股东;迅速成长为 IT 及电子零部件的世界级制造企业	资金流入		
纯电动客车的安全隐患多半在于动力电池系统,动力电池系统是安全保障的重中之重	发挥技术优势的市场策略	资源驱动基础动态能力发展	资源驱动动态能力发展
与伯克希尔哈撒韦公司建立战略联盟	风险程度较低的进入模式		
比亚迪提出“城市公交电动化——比亚迪绿色解决方案”	针对城市公共交通的“方案式”商业模式	资源驱动高级动态能力发展	
通过电池业务在欧洲建立了办事处,对那边的市场环境相对更熟悉,团队也更大	市场选择		

注:数据来源为本研究根据比亚迪官网、公开资料整理,下同。

4.2 海外合规突破与区域拓展阶段

(1) 维持国际化竞争优势 在本阶段中, 比亚迪深入欧美等发达国家汽车市场, 外部环境动态变化加剧, 为维持竞争优势, 比亚迪通过制度驱动下的动态能力迭代, 实现了 OLI 优势的动态平衡。具体阐述如下: ① 所有权优势不再单独依赖于技术积累, 而是转向技术标准与国际认证的合规性突破。比亚迪与欧美传统车企相比, 技术水平处于追赶状态。作为来自新经济体的外来企业, 由于母国与东道国之间较大的规制差异, 比亚迪缺乏外部合法性, 会受到较多的政治约束^[34]。2013 年至 2014 年, 比亚迪先后通过了欧盟整车认证即 WVTA 认证和美国 Altoona 测试, 提升了比亚迪进入欧美市场的合法性, 逐渐形成“技术+合规”双轨布局。② 区位优势构建呈现出明显的制度导向特征。欧美汽车市场发展成熟, 市场发展潜力大, 新能源商用车细分赛道竞争对手少, 消费者教育成本低, 对新能源汽车接受程度高。但比亚迪作为新进入者面临品牌认可度低、当地政府的保护主义等贸易壁垒。为此, 比亚迪采取绿地投资策略, 通过在当地建立生产基地来避免关税, 同时通过创造就业机会来获得政策支持。③ 内部化优势在产业链结构调整中得到延续。比亚迪的全产业链垂直一体化布局通过内部交易网络实现了核心资源控制, 显著降低了外部市场依赖风险。然而, 过度垂直化会导致组织惯性增强(如产品迭代受限于内部产能调配效率)。鉴于此, 2017 年, 比亚迪逐步打破垂直一体化传统, 加强对供应链核心环节的控制, 将非核心环节对外开放, 并逐步剥离边缘业务。

(2) 制度驱动下探索国际化基础动态能力 在本阶段, 基础动态能力探索的核心在于基于制度导向优化市场策略, 通过构建可复制的组织流程适应复杂的制度环境, 形成系统化的市场进入模式, 是企业主动适应制度约束的动态过程。具体阐述如下: 在高度制度化的市场环境中, 企业最佳实践往往体现为可重复的组织流程^[25]。比亚迪在欧美市场面临的制度距离(如欧盟 EVS-GTR 安全标准)使其“新进入劣势”问题格外突出^[35], 集中体现在合规成本高企、市场响应滞后等方面。为此, 企业采取“先联盟后投资”的渐进式进入策略, 通过与英国 ADL、美国 Proterra 等当地企业建立战略联盟, 以相对较低的风险获取市场准入资格和运营经验, 建立了制度知识的学习渠道。其次, 比亚迪通过多层次的本地化实践建立制度合法性: 在

环境维度, 主动配合欧洲城市的低碳转型计划, 将电动大巴的环保效益转化为政策支持; 在社区维度, 通过技术培训项目培养当地新能源人才(如为美国兰卡斯特工厂周边社区提供职业技能教育); 在治理维度, 坚持 70% 以上的本地员工聘用比例, 不仅满足当地相关政策要求, 更形成了持续的知识转移机制^[36]。这些实践强化了企业在东道国的社会关系^[31], 构建了“制度适应—价值创造”的动态循环, 实现了制度优势与动态能力的有机协同, 为企业突破制度壁垒提供了可复制的实践范式。

(3) 制度驱动下探索国际化高级动态能力 在本阶段, 高级动态能力呈现出鲜明的制度协同特征, 聚焦于战略性资源配置与商业模式创新, 实现从产品输出到价值创造的转型。具体而言, 在市场选择方面, 比亚迪采取“制度匹配优先+经验迁移”策略, 优先布局政策透明度高、新能源补贴体系完善的城市, 通过将前期已获得的合规经验与本地化服务模式迁移至相似市场, 显著降低制度差异带来的“新进入者劣势”。这种市场选择本质上是通过组织学习机制实现制度知识的复用, 降低了市场拓展的边际成本, 是市场知识累积效应的印证^[15]。随着外部环境动态性显著增强, 该企业应快速从外部获取关键资源, 重构内部能力体系, 形成可持续的战略惯例^[24]。比亚迪通过对人力资本与关系资本的构建整合, 为商业模式创新提供了底层支持。依托于全产业链结构优势, 比亚迪突破传统整车制造商的定位, 构建了“方案式”商业模式战略, 即为东道国提供“产品+服务+基础设施”的一体化解决方案, 实现了产品组合创新。例如, 在英国与 ADL 联合开发双层电动巴士, 嵌入刀片电池技术, 成为首个通过英国 VCA 安全认证的中国车型。此外比亚迪通过技术输出与合作网络, 实现生态标准输出。例如, 比亚迪与欧洲当地的能源企业展开合作, 探讨适用于电动大巴的充电设施标准。比亚迪海外合规突破与区域拓展阶段相关构念及典型证据见表 3。

4.3 全球生态协同阶段

(1) 扩大国际化竞争优势 在这一阶段中, 比亚迪通过技术生态化布局与区域市场深耕, 在动态能力理论框架下推动三大优势的持续升级。具体阐述如下: ① 所有权优势来源于技术优势与生态协同效应。比亚迪依托“核心技术池”的持续创新与在欧美市场积累的高标准研发体系, 形成对东南亚本土车企的代际技术优

表 3 海外合规突破与区域拓展阶段相关概念及其典型证据

资料支撑	一阶概念	二阶主题	聚合概念
2013 年, 比亚迪 K9 纯电动大巴通过了欧盟整车认证	对标国际标准	维持所有权优势	维持国际化竞争优势
2013 年, 发布第二代 DM 技术 匈牙利地处欧洲大陆中心, 有利于辐射欧盟市场和中东欧市场	核心技术优势 地理位置优越	维持区位优势	
美国与欧洲市场汽车企业发展已有百年, 但新能源汽车市场尚未全部激发	市场潜力大		
欧美国家对于新能源汽车的要求主要在于产品质量, 发展初期所遇阻力较小, 补贴政策稍早	政策利好		
截至目前, 比亚迪是全球唯一一家能够开发并量产八合一电驱总成的车企	扩大产业链	维持内部化优势	
比亚迪将把中国道路交通所有用油的地方, 全部用电解决 “公共领域汽车的油耗量更大, 公共领域汽车的二氧化碳和尾气的排放更严重”	发挥技术优势 的市场策略 聚焦 CSR 的市场策略	探索国际化基础动态能力	探索国际化动态能力
当时, 欧洲各国的政府和运营商缺乏电动大巴的运营经验, 比亚迪要做的并非是仅仅将产品销售给对方, 还需要帮助对方建立起完整的电动巴士运营体系	建立全套体系	探索国际化高级动态能力	

势。截至 2024 年, 比亚迪全球累计授权专利超 4.2 万件, 动力电池专利数保持全球领先, 为东南亚市场拓展提供了技术背书。基于资源重构, 比亚迪将全产业链结构优势转化为生态化布局能力, 即通过开放技术合作与模块化输出构建“技术共享—市场共创”的创新生态系统, 有效巩固技术壁垒。②区位优势强化源自市场先发优势与制度适应。相较于欧美市场, 东南亚市场新能源相关产业发展较为空白, 新能源汽车渗透率不足 5%, 但后发优势显著。据东盟汽车联合会预测, 该地区电动汽车市场价值将在 2027 年达到 26.65 亿美元, 在 5 年内实现约 53% 的增长。具体而言, 东南亚市场政策红利显著, 矿产资源丰富, 兼具劳动力与地理区位优势。同时, 比亚迪将欧美市场的合规经验转化为区域规则话语权, 参与东道国标准建设。例如, 在新加坡“电动汽车试验计划”中提供电池回收技术方案, 规避政策碎片化风险^[32]。③内部化优势升级表现在供应链韧性 with 全球化营收体系。在东南亚市场, 比亚迪通过战略合资与长期协议锁定产业链上游资源(如东南亚锂矿采购), 有效抵御资源价格波动风险。自 2018 年全面开放供应链后, 比亚迪利用“核心自主+边缘开放”的弹性网络, 保证对核心环节自研自控, 同时避免外部市场不完全性导致的

技术外溢风险。从资金效能来看, 2024 年比亚迪总体营收 7771 亿元, 其中汽车业务营收占比超 79%, 全球化收入结构进一步优化, 资金循环效率与规模效应显著增强。

(2) 价值驱动下优化国际化基础动态能力 在这一阶段, 比亚迪的基础动态能力实现了从被动响应到主动引领的根本性转变, 这一转变的核心在于将 CSR 从传统的被动合规要素转化为战略性的市场开拓工具, 通过价值驱动重构了国际化进程中的市场策略与进入模式。具体阐述如下: 首先, 在市场策略方面, 比亚迪突破了将 CSR 视为成本中心的传统思维, 创造性地将其转化为获取市场准入的战略资产。企业通过深度参与东道国新能源产业政策制定, 将自身技术标准嵌入地方发展规划, 实现了从产品供应商到体系共建者的角色升级, 不仅显著降低了市场进入壁垒, 更使企业获得了可持续的竞争优势。例如, 通过在泰国主导制定电动车防水标准, 比亚迪填补了热带市场技术规范空白。其次, 在进入模式选择上, 比亚迪采取轻资产扩张路径, 通过“技术授权+本地化生产”的混合模式, 使企业既保持了核心技术的控制权, 又有效规避了东道国的贸易壁垒。此外, 比亚迪将人才培养与技术转移深度整合, 构建了“人力资源开发—生产能力建设—标准体系完善”三位一体的价值创造链条, 不仅满足了东道国对技术本地化的政策要求, 更形成了难以模仿的组织能力, 为持续的市场渗透奠定了坚实基础。

(3) 价值驱动下优化国际化高级动态能力 在这一阶段, 比亚迪的高级动态能力实现了从资源整合到生态赋能的转化, 体现出显著的价值驱动特征。这一突破性进展主要依托于全产业链的结构性优势, 体现在市场选择和商业模式的创新两个关键维度上。具体阐述如下: 在市场选择的战略层面, 比亚迪构建了多维度的评估体系, 实现了从单一市场潜力分析向“资源—政策—能力”三位一体决策框架的升级, 优先布局资源禀赋与政策环境相匹配的关键区域, 实现资源配置效率最大化。例如, 在泰国市场开拓过程中, 比亚迪敏锐把握该国电动汽车普及率不足 2%, 但政策支持力度大的结构性机会, 通过优先布局电池组装厂获取先发优势。在商业模式创新方面, 比亚迪发展出“垂直整合+水平开放”的弹性架构, 通过战略性控制上游关键资源和核心技术, 同时开放中下游环节的合作空间, 构建了兼具稳定性和适应性

的价值网络,并将该模式与东道国产业政策深度耦合。例如,在菲律宾,比亚迪以充电网络建设换取税收优惠,实现制度适应与价值创造的良好循环。比亚迪全球生态协同阶段相关概念及典型证据见表 4。

表 4 全球生态协同阶段相关概念及其典型证据

资料支撑	一阶概念	二阶主题	聚合概念
2020 年企业市值 724 亿美元,超过戴姆勒集团的 658.8 亿美元	企业规模扩大	扩大所有权优势	扩大国际化竞争优势
根据 2021 年年报信息,比亚迪研发人员超 4 万人,研发金额破百亿元	技术研发投入增加	技术优势	技术优势
参与了由新加坡政府拨款 2 000 万新元(约合 1.06 亿元人民币)推动的“电动汽车试验计划”	优惠政策利好	扩大区位优势	区位优势
据东盟汽车联合会预测,该地区电动汽车市场价值将在 2027 年达到 26.65 亿美元,在 5 年内实现约 53% 的增长	市场潜力大		
汽车由 2 万多个零部件构成,产品复杂,最先跨入技术门槛,会对其他企业造成技术壁垒,包括专利;王传福在采访中曾表示:“你开发了个专利,别人就不能用了,这条路就封死了。”	提升竞争对手的进入壁垒	扩大内部化优势	内部化优势
比亚迪的本土化生产并非简单的生产转移,还通过建立研发中心,针对本地消费需求开展项目研发和产品优化	发挥关键技术优势;关注利益相关者	价值驱动基础动态能力跃升	价值驱动动态能力跃升
2021 年比亚迪交付菲律宾最大的纯电动车队	东南亚市场贸易出口		
在海外市场,先后与荷兰、新加坡、美国、丹麦、德国、加拿大等国签订新能源车项目协议;在以色列、加拿大、西班牙、英国实现电动车的运营或试运营	更开放的市场选择	价值驱动高级动态能力跃升	价值驱动高级动态能力跃升
开放供应链,打造生态圈,让核心业务板块拥有独立造血的能力,从而使得各业务之间产生共振效应,促进整车业务的蓬勃发展	开放供应链		

5 讨论和分析

本研究以比亚迪为典型案例,基于国际生产折衷理论与动态能力的耦合框架,系统探讨了全产业链先进制造业企业国际化过程中动态能力的阶段性演变及其与竞争优势的协同演化,并对全产业链结构的作用进行分析。

5.1 动态能力与 OLI 优势的平衡机制

动态能力与 OLI 优势的互动通过“资源—制度—价值”驱动逻辑实现阶段性动态平衡,理论逻辑与阶段演进三重辩证统一(见图 2)。

在资源驱动阶段,形成动态能力聚焦优势,以技术研发构建所有权优势,依托政策红利培育区位优势,通过垂直整合供应链积累内部化优势,核心机制是通过内部资源重组完成初始优势奠基,形成“技术研发—资源整合—优势构建”闭环。在制度驱动阶段,动态能力转向优势维持,通过战略联盟获取互补资源抵消“新进入

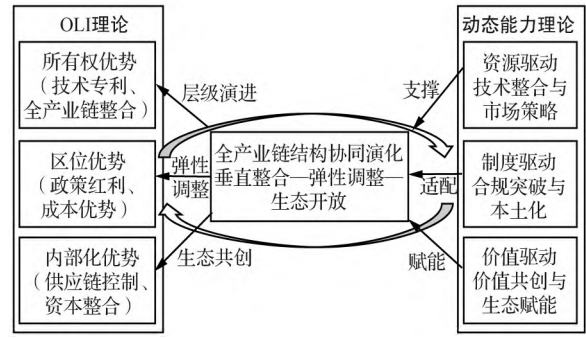


图 2 国际生产折衷理论与动态能力理论的耦合框架

者劣势”以维系所有权优势,以本土化策略将政策约束转化为区位优势强化动力,同时通过供应链改革优化内部化优势,核心在于将外部制度压力转化为竞争优势。在价值驱动阶段,动态能力推动优势升级,技术外供使所有权优势从企业专属转向生态共享,通过规则制定权获取区位优势,以全球供应链网络重构优势实现路径,本质是通过价值网络治理能力提升,推动优势体系从静态结构向动态生态跃迁。理论层面显示协同机制:OLI 范式提供静态优势基础,动态能力通过资源编排、制度适应、生态赋能实现优势持续优化,即 3 类优势通过动态能力有机耦合,实现“形成—维持—扩大”逐级演变。在企业发展中,初级能力(技术迭代、市场策略精细化)与高级能力(商业模式创新、战略网络构建)动态共存,通过阶梯式提升形成互补增强的共生演化机制,阶段演进具有能力累积递进性,前一阶段能力沉淀支撑后续发展。

5.2 先进制造业企业全产业链结构与“三大优势”的协同演化

全产业链结构作为动态能力与“三大优势”协同演化的关键媒介,具有双重属性,既是动态能力的资源载体,又是“三大优势”的转化界面,其核心机制体现为从物理整合到价值生态的层级演化(见图 3)。

首先,全产业链结构作为媒介通过资源协同、制度适应和价值共创 3 个维度,实现动态能力与“三大优势”的协同演化。在资源驱动阶段,垂直整合形成的“研发—生产—市场”闭环,显著提升了技术转化效率,强化所有权优势和内部化优势。在制度驱动阶段,模块化架构增强了应对不同市场标准的灵活性,通过“核心自主+边缘开放”策略优化区位优势。在价值驱动阶段,产业链演化为创新生态平台,推动优势体系从企业专属向产业共享升级。其次,全产业链结构在演化过程中呈现层级特征:基础功能层支撑市场策略实施,从初期的技术导向,到

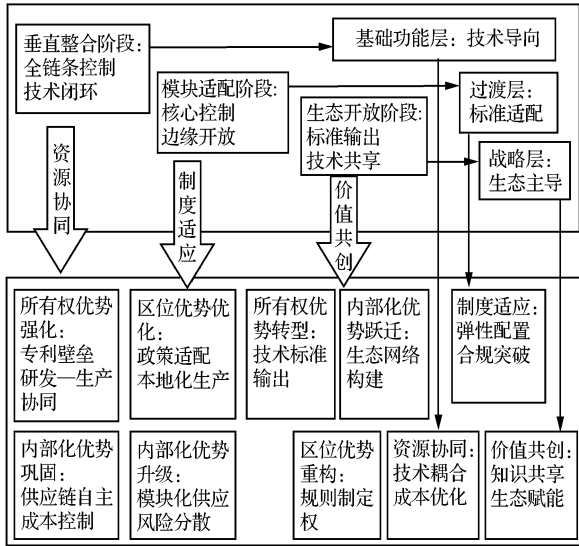


图 3 全产业链结构与 OLI 优势协同演化

中期的标准适配，最终发展为生态赋能。高级战略层驱动商业模式变革，经历线性整合、网络协同到生态主导的转型，实现从产品输出到标准制定的跃迁。这种层级演进通过向下兼容和向上赋能的双通道机制，既保障了基础优势持续性，又促进了高阶优势创新性。全产业链结构核心价值在于通过“垂直整合—模块适配—生态开放”的结构变革，匹配不同阶段的能力需求，实现从要素优势到系统竞争力的跨越。

5.3 先进制造业企业国际化动态能力演变过程

全产业链先进制造业企业国际化过程中，动态能力演化遵循“资源驱动—制度驱动—价值驱动”逻辑，呈现“‘孵化’—探索—优化”阶梯式演进路径（见图 4）。孵化阶段以内部资源整合为核心，夯实“三大优势”基础；探索阶段聚焦制度合法性突破，围绕 CSR 与本地化策略应对外部约束；优化阶段以全球价值链共创为目标，依托全产业链生态升级竞争优势。

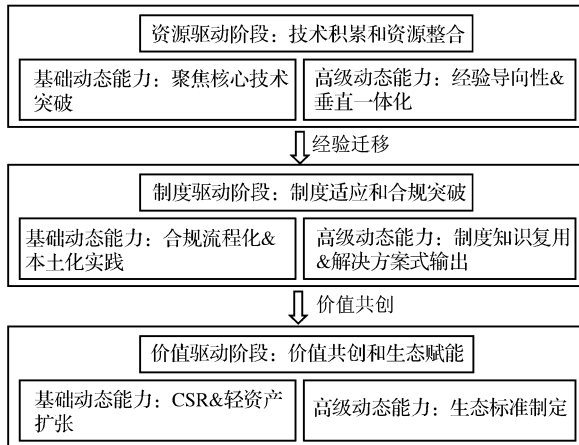


图 4 动态能力演进路径

具体阐述如下：①资源驱动阶段，动态能力的形成主要源于企业内部的技术积累和资源整合。通过垂直整合产业链，比亚迪的关键部件自给率从 60% 提升至 100%，形成技术研发—生产验证—市场应用的闭环体系。在市场策略方面，企业聚焦于核心技术突破，围绕“三电”系统构建差异化竞争壁垒，采用先出口后投资的渐进式进入模式。在高级动态能力维度，比亚迪基于经验导向进行市场选择，利用在欧洲电池业务积累的市场渠道和运营经验，优先突破欧美市场以降低进入壁垒并建立高端品牌形象。同时，在商业模式方面，比亚迪通过对全产业链的深度控制，确保技术优势以最高效率转化为市场竞争力，形成从研发、生产到销售的全链条协同优势。②制度驱动阶段，动态能力的重心转向制度适应和合规突破。市场策略融入合规要求，产品设计主动适配目标市场标准体系。在市场进入模式方面，比亚迪采用“战略联盟+绿地投资”的混合模式，有效降低政策风险，又能快速获取本地市场知识，实现风险分散与能力沉淀的双向增益。市场选择维度强化“制度距离优先”原则：系统评估目标国政策环境稳定性，优先进入政策透明度高、新能源补贴体系完善的发达国家市场，再逐步拓展至其他制度相似的欧洲国家，构建区域化制度适应网络。在商业模式层面，突破单一产品输出，通过“产品+服务+基础设施”的打包解决方案输出创造复合价值，形成制度驱动下的全链条竞争壁垒。③在价值驱动阶段，动态能力升级为价值共创和生态赋能。这一阶段，CSR 与核心业务实现深度整合，从成本中心转变为战略资产，形成“技术优势+CSR”的双轮驱动。在市场进入模式上采用“技术授权+本地化生产”的混合安排，根据东道国条件灵活配置价值链环节。高级动态能力的市场选择逻辑演变为生态匹配度优先，重点布局具备产业链协同潜力的新兴市场，商业模式实现向“生态主导型”转型，通过开放技术平台和标准输出构建区域创新网络，创造共享价值。

6 理论贡献、实践启示和研究局限

本研究的理论贡献主要在于：①基于企业微观视角创新性地构建了国际生产折衷理论与动态能力理论的耦合框架。在现有研究中，动态能力常被作为中介变量，探究企业在国际化情境下绩效提升、资源获取等的作用机制^[26]，或是将企业对内外部资源的吸收整合与优化，看

作内部化优势^[37]。然而,这些研究并未梳理企业国际化与动态能力升级之间相互作用的内在机制,本研究利用动态能力弥补 OLI 范式对国际化优势静态解释的局限性,揭示了动态能力通过“资源驱动—制度驱动—价值驱动”的演化逻辑,推动“三大优势”持续重构的内在机制,为理解国际化竞争优势的动态演化提供了新视角。②深化了国际化竞争优势的动态性认知。现有研究大都分析了企业获得国际化竞争优势的动因^[10],利用企业进入模式作为获得竞争优势的实现路径^[11],但却忽视了企业国际化进程中诸如 CSR 等非经济因素的关键作用,本研究延伸了 CSR 利润导向与制度合规的传统研究视角,突出了价值共创对市场策略的驱动作用。本研究发现,全产业链企业的 CSR 实践呈现三阶段演进特征:从初期的风险规避工具,到中期的合法性获取手段,最终演化为价值创造的战略核心。这一发现揭示了 CSR 理念从自利主义到价值共享的转变过程,为理解新兴市场企业国际化中的非经济因素提供了新视角。③拓展了全产业链情境下的动态能力研究。本研究系统阐释了全产业链结构对动态能力的塑造机制,发现全产业链企业通过 3 种独特机制强化动态能力:①深度整合机制,通过垂直一体化加速技术迭代;②弹性调节机制,依托模块化设计快速响应制度差异;③生态共创机制,基于开放架构构建价值网络。这些发现丰富了组织架构与动态能力关系的理论研究,为产业链优势转化为国际化竞争力提供了系统的理论解释。

本研究的实践启示主要在于:①在国际化起步阶段,企业需要积累资源,应建立“动态能力监测机制”,充分发挥核心技术优势与全产业链的结构优势,聚焦动态能力“孵化”与升级。例如,构建数据驱动的全球市场洞察体系,提升市场洞察力和快速响应能力。②随着企业国际化的逐步拓展,全产业链先进制造业企业应将社会责任实践从合规要求提升为战略资产,突破以往将 CSR 作为单一额外活动的认知,以价值共创共享为导向,融合绿色动态能力。例如,实施“技术+就业”本土化策略,灵活学习迁移制度知识,降低市场进入壁垒。③当企业国际化进入深化阶段,企业则需要协同全产业链结构与商业模式升级。一方面,通过调整布局、构建弹性共联增强韧性;另一方面,通过积极开放合作,避免链条僵化,通过战略联盟和技术授权平衡控制权与扩张速度,通过技术授权、联合研发等方式实现价值共享,建设基于共同标准的

产业生态。对于不同规模企业,可采取差异化策略,即领先企业主导生态建设,后发企业专注细分领域创新。

本研究也存在一些不足之处:①对动态环境考量不足。本研究主要关注企业内部能力演化过程,对快速变化的国际经营环境的影响机制分析不够深入。未来研究可以将环境动态性作为调节变量,探索不确定环境下动态能力的适应性机制。②量化验证缺乏。虽然采用质性分析方法能够深入揭示现象背后的机理,但缺乏量化数据的支撑。未来研究可开发“动态能力成熟度”测量体系,通过大样本实证检验理论模型的可靠性。

参 考 文 献

- [1] 唐晓华,高鹏. 中国先进制造业海外技术并购的创新效应分析[J]. 辽宁大学学报(哲学社会科学版), 2019,47(3): 42-54,2.
- [2] 张夏恒. 跨境电子商务与传统产业融合发展:全产业链集聚的价值、要点与思路[J]. 当代经济管理, 2022,44(1): 76-80.
- [3] 余鹏翼,李学沛,白洛凡,等. 技术获取型跨国并购的双向效应与企业全要素生产率——以先进制造业为例[J]. 中国软科学,2022(2): 116-126.
- [4] 王昶,周思源,耿红军. 第四次工业革命背景下我国先进制造业发展路径及政策保障研究[J]. 中国科学院院刊,2024,39(2): 333-344.
- [5] 李方生,赵世佳,胡友波. 我国新能源汽车产业国际化发展的关键问题与对策建议[J]. 科学管理研究, 2021,39(5): 72-78.
- [6] 干勇,谢曼,廉海强,等. 先进制造业集群现代科技支撑体系建设研究[J]. 中国工程科学,2022,24(2): 22-28.
- [7] 穆荣平,郭京京,康瑾,等. 制造业开放创新趋势、问题和政策建议[J]. 中国科学院院刊,2022,37(7): 954-966.
- [8] 周麟,贺俊,兰宗敏,等. 后发企业如何利用全球生产网络构建自主产品开发平台?——对长城汽车氢能技术产品开发的纵向案例研究[J]. 管理世界,2023, 39(11):152-173.
- [9] 董静,张骞. 战略导向与公司风险投资的跨国投资策略——基于汽车制造业的多案例研究[J]. 经济管理,2021,43(11): 70-88.
- [10] 顾润德,李春发,孙雷霆,等. 全产业链模式下制造业产业生态链构建机制研究——基于扎根理论的多案例探索[J]. 科技进步与对策,2023,40(14): 40-50.
- [11] 吴先明,张玉梅. 国际化动因、生产率异质性与国有企业海外市场进入模式[J]. 系统工程理论与实践, 2020,40(10): 2581-2601.
- [12] 赵文丽,叶广宇,闫妍. 企业国际化过程中知识能力

- 形成与提升路径研究[J]. 科技进步与对策, 2023, 40(1): 131-141.
- [13] DUNNING J H. The eclectic (OLI) paradigm of international production: past, present and future[J]. International Journal of the Economics of Business, 2001, 8(2): 173-190.
- [14] DUNNING J H. Trade, location of economic activity and the MNE: a search for an eclectic approach [J]. Palgrave Macmillan, 1977, 7: 395-418.
- [15] JOHANSON J, VAHLNE J E. The internationalization process of the firm—a model of knowledge development and increasing foreign market commitments[J]. Journal of International Business Studies, 1977, 8(1): 23-32.
- [16] VAHLNE J E, JOHANSON J. From internationalization to evolution: the uppsala model at 40 years [J]. Journal of International Business Studies, 2017, 48(9): 1087-1102.
- [17] TEECE D J, PISANO G. The dynamic capabilities of firms: an introduction[J]. Industrial and Corporate Change, 1994, 3(3): 537-556.
- [18] 焦豪, 杨季枫, 应瑛. 动态能力研究述评及开展中国情境化研究的建议[J]. 管理世界, 2021, 37(5): 191-210.
- [19] 杨丽丽, 盛斌, 赵进. 国际化动态能力、国际扩张战略与企业绩效: 基于江苏制造业企业的经验研究[J]. 国际商务(对外经济贸易大学学报), 2015(3): 151-160.
- [20] PISANO G P. Towards a prescriptive theory of dynamic capabilities: connecting strategic choice, learning, and competition[J]. Industrial and Corporate Change, 2017, 26(5): 747-762.
- [21] TEECE D J. A dynamic capabilities-based entrepreneurial theory of the multinational enterprise [J]. Journal of International Business Studies, 2014, 45(1): 8-37.
- [22] KANO L, NARULA R, SURDU I. Global value chain resilience: understanding the impact of managerial governance adaptations[J]. California Management Review, 2022, 64(2): 24-45.
- [23] GRIFFITH D A, HARVEY M G. A resource perspective of global dynamic capabilities[J]. Journal of International Business Studies, 2001, 32(3): 597-606.
- [24] WINTER S G. Understanding dynamic capabilities [J]. Strategic Management Journal, 2003, 24(10): 991-995.
- [25] EISENHARDT K M, MARTIN J A. Dynamic capabilities: what are they? [J]. Strategic Management Journal, 2000, 21(10/11): 1105-1121.
- [26] 姜丽群, 梁远谏, 张新蕾. 动态能力视角下国际智力资本对企业社会绩效的影响[J]. 中国科技论坛, 2022(8): 119-127.
- [27] DENTONI D, BITZER V, PASCUCCI S. Cross-sector partnerships and the co-creation of dynamic capabilities for stakeholder orientation [J]. Journal of Business Ethics, 2016, 135(1): 35-53.
- [28] VERBEKE A, HUTZSCHENREUTER T. The dark side of digital globalization[J]. Academy of Management Perspectives, 2021, 35(4): 606-621.
- [29] YIN R K. Case study research: design and methods [M]. 5th ed. Thousand Oaks: SAGE Publications Ltd, 2014.
- [30] 胡黎明, 郭文君, 赵瑞霞. 中国主导“一带一路”区域产业链整合创新研究——基于技术标准与产业转移双轮驱动的视角[J]. 科学管理研究, 2021, 39(6): 162-170.
- [31] 许晖, 刘田田, 丁超. 技术压力情境下中国企业国际化进程中资源杠杆的构建与作用机制——基于华源和银龙的双案例研究[J]. 管理学报, 2021, 18(8): 1118-1127.
- [32] 陈元清. 多维度非经济距离对中国对外直接投资影响分析——基于中国在东南亚与南亚地区直接投资数据[J]. 天津师范大学学报(社会科学版), 2020(4): 50-57, 75.
- [33] 赵霞, 陶亚萍, 胡迪. 粮食安全视角下我国粮食产业国际竞争力的提升路径[J]. 农业经济问题, 2021(5): 107-119.
- [34] 张双兰, 孙慧. 研发投入、政府补贴与国际化绩效——基于“走出去”制造业企业经验证据[J]. 科技管理研究, 2019, 39(14): 137-145.
- [35] 刘娟. 新进入者劣势、累积学习经验与中国对外直接投资——兼论“五通指数”的调节作用[J]. 国际商务(对外经济贸易大学学报), 2020(2): 94-109.
- [36] 程豪, 裴瑞敏. 全球化人才流动对国际合作的函数型动态效应可视化分析[J]. 统计与信息论坛, 2022, 37(11): 107-116.
- [37] 李恺, 詹绍文. 企业社会责任对企业能力感知的影响: 社会认知的视角[J]. 河南大学学报(社会科学版), 2020, 60(6): 28-35.

(编辑 郭恺)

通讯作者: 杨恺钧(1975~), 男, 河北秦皇岛人。河海大学(南京市 211100)商学院副教授, 博士。研究方向为国际商务等。E-mail: niceyoung@126.com