

新能源汽车产业高质量发展及其 财政支持政策探究

孟宪民¹ 王 韬² 孙浩洋³

(1.辽宁省财政科学研究所,沈阳 110032;2.辽宁省市县财政专员办服务中心,沈阳 110032;3.辽宁大学,沈阳 110036)

内容提要:为应对全球能源危机与气候变化,实现绿色低碳发展,加之我国化石能源严重依赖进口,能源安全性不足突显,新能源汽车逐渐取代传统汽车上升为国家战略。本文系统阐述了我国新能源汽车产业在政策和市场驱动下,技术指标、核心竞争力大幅提升,已成为出口增长的亮点,促进了我国的经济发展。但是,还存在相关基础设施不完善、续航里程不足、安全隐患、车企面临价格战及成本居高不下的双重挤压以及财税政策不够完善等问题。本文针对上述问题提出了相关政策建议。

关键词:新能源汽车 高质量发展 财税政策建议

中图分类号:F812 **文献标识码:**A **文章编号:**1672-9544(2023)11-0081-09

近年来,新能源汽车已经成为全球汽车产业的重要转型升级方向。从“双碳”战略来看,发展新能源汽车可以促进节能减排,降低空气污染,减少污染物排放和对石油资源的依赖,有助于实现碳达峰、碳中和。根据国际能源署(IEA)发布的统计数据,交通行业的碳排放量居全球碳排放总量第二位。其中,道路运输碳排放比例占整个交通行业碳排放量的45%,汽车行业的碳排放量仅次于机械制造和煤炭电力运输行业,是碳减排中重要环节。相对于燃油汽车,使用电能或氢燃料的新能源汽车更加环保,能够真正实现零排放。同时,发展新能源汽车产业也是我国汽

车产业高质量发展的战略选择,对于拉动我国经济增长具有重要意义。

作为国家的战略性新兴产业,我国不断出台各项财税鼓励政策,大力扶持新能源汽车产业发展。通过提供税收优惠等政策鼓励企业加大在新能源汽车研发、生产等方面的投入,推动技术创新和产业升级;通过出台新能源汽车的财政补贴等政策刺激消费者购买新能源汽车,扩大市场需求,推动产业规模发展;通过财税政策引导优化新能源汽车产业结构,推动产业向高质量、高附加值方向发展。经过多年培育和发展,我国新能源汽车产业已经进入规模化快

[收稿日期]2023-06-10

[作者简介]孟宪民,高级会计师,研究方向为财务管理;王韬,高级会计师,研究方向为内控管理;孙浩洋,新华国际商学院硕士研究生,研究方向为财务会计与企业管理。

速发展阶段,技术水平和产业规模不断扩大,产业链完整度不断提升。^①虽然我国新能源汽车产业在全球范围内形成了先发优势,但存在核心技术创新不强,重要元器件或材料“卡脖子”的问题。同时,财税政策也存在一些诸如政策不稳定给企业带来的不确定性风险、区域政策不公平导致的市场竞争不公平、缺乏长期规划导致的政策效果难以持续和稳定等问题。基于此,本文系统分析了新能源汽车产业发展的现状、存在的问题,进而提出推进新时期我国新能源汽车产业高质量发展的政策建议。

一、我国新能源汽车行业发展现状

根据国际能源署的最新统计,全球新能源汽车产量从2014年的34.1万辆增加到2022年的1075万辆,年均增速超过30%。^②其中,我国新能源汽车产量占据全球汽车总量的61%,位居首位。当前,西欧和我国占据全球新能源汽车超过80%的市场份额,

我国占比超过60%,行业竞争格局基本形成,处于主导地位,已发展成市场化程度较高、规模较大并具有国际竞争力的战略性新兴产业。与此同时,全球消费者对新能源汽车的热情持续高涨。

(一)产销两旺,成为经济重要增长点

截至2022年末,在政策和市场的驱动下,我国新能源汽车产量达到705.8万辆,同比增长超过90%,渗透率达到25.6%,渗透率相比2021年提升13.2个百分点,提前三年完成我国新能源汽车销量占乘用车销售总量25%的2025年规划目标。销售量从2015年的33.11万辆增加到2022年的688.7万辆(见表1),占全球销量的61.2%,连续8年位居全球第一。根据中国汽车工业协会的最新数据统计,2023年1月—8月,我国新能源汽车产销均超过530万辆,同比增长超过36%,新能源汽车销量占汽车新车总销量近30%^②,成为我国经济一个重要增长点。

表1 2015年—2022年我国新能源汽车产销情况表

年份	产量(万辆)	增长率(%)	销量(万辆)	增长率(%)
2015	34.05	—	33.11	—
2016	51.6	51.54	50.7	53.13
2017	79.4	53.88	77.7	53.25
2018	127.05	60.01	125.62	61.67
2019	124.19	-2.25	120.6	-4.00
2020	136.6	9.99	136.7	13.35
2021	366.7	168.45	298.9	118.65
2022	705.8	92.47	688.7	130.41

资料来源:中国汽车工业协会。

①柯贯闵,吕宏芬.数字经济背景下新能源汽车产业转型与升级研究[J].产经,2023(03).

②数据来源:经济观察报.1至8月我国新能源汽车产销量均突破530万辆 产销持续双增长[EB/OL].2023-09-11. <https://baijiahao.baidu.com/s?id=1776730474353430369&wft=spider&for=pc>.

(二)新能源汽车技术指标大幅提升

总体来说,随着市场的快速壮大,我国新能源汽车市场表现出色,各项技术指标都取得了一定的进步。

1.动力电池市场进入快速发展期。动力电池续航里程、能耗、安全性等关键指标持续优化,稳步提升,能量密度稳定提高。其中,量产锂离子动力电池能量密度处于国际领先水平,三元电池单体比能量提升到了 260Wh/kg,虽然在某些方面与国外先进水平仍有差距,但技术水平整体上已得到提高。动力电池头部企业宁德时代以高装机量、高份额居首位,比亚迪排名第二,对于推动动力电池行业的发展起到了重要作用。

2.电动机技术不断提高,具备一定的技术实力与竞争力。电动机专利数量位居全球前列,产业规模不断扩大,已经成为全球新能源汽车电动机的主要生产国之一。从全球工业电机行业技术来源国申请量趋势来看,2011 年—2022 年,我国工业电机专利数量逐年增长,日本和美国近年来工业电机专利申请数量有所回落。2022 年,我国工业电机专利申请量为 3361 项,日本 230 项,美国 310 项。^①

3.车辆性能方面取得显著提升。我国新能源汽车在续航里程、安全性、充电效率以及环境适应性等方面都取得了显著的提升。其续航里程多数超过 300 公里,部分品牌甚至突破了 600 公里,安全性得分也大幅提升。

4.充电效率得到显著改善。大多数新能源汽车

可以实现充电 1 小时,达到满电 80%的电量。此外,在环境适应性方面,新能源汽车的低温续驶里程衰减率也呈现逐年降低的趋势。

(三)市场竞争力显著提升,成为我国出口增长的亮点

1.在产业规模与增长方面显示出较强的市场竞争力与实力。目前,我国新能源汽车产销量连续 8 年位居全球第一,市场份额超过 60%。2023 年 1 月—6 月,我国新能源汽车出口持续增长,销售累计超过 65 万辆,同比增长近 50%。我国市场占有率较高的新能源车企主要有以比亚迪为代表的传统车企和理想、蔚来、小鹏等国内造车新势力,产品竞争力大幅提升,品牌效应显著增强。我国新能源汽车企业抓住市场机遇,在海外市场实现新突破,通过投资方式陆续向海外拓展生产工厂、销售渠道、研发中心,全面参与国际市场竞争,并向高端化发展。

2.具有相对完整的产业链与供应链。从原材料供应到整车制造,我国已经形成一批具有竞争力的新能源汽车产业链企业。典型的代表企业有处于产业链上游的赣锋锂业、天赐材料、当升科技、中科电气等,中游的欣旺达、宁德时代、汇川技术、方正电机等,下游的比亚迪、理想汽车等车企。同时,我国政府对于新能源汽车供应链的发展给予了大力支持,出台了相关政策以保障新能源汽车的供应链稳定。

3.市场前景巨大。全球新能源汽车市场未来发展潜力巨大,预计到 2025 年,市场规模将突破 1200 万辆,保持约 35%的年均增长率。在这个趋势下,我国新能源汽车市场也将继续保持快速增长态势。

(四)出台政策助推产业发展

早在 2006 年,财政部联合国家税务总局出台政

^①数据来源:前瞻网.2023-2028 年全球及中国工业电机行业发展分析 [EB/OL].<https://baijiahao.baidu.com/s?id=1767224856657080821&wfr=spider&for=pc>.

策,对我国消费税进行 1994 年税制改革以来最大的调整,提出给予具有环保、节能特点的混合动力汽车一定的税收优惠。2008 年提出免征新能源汽车消费税,生产企业减按 15%缴纳企业所得税。2010 年,国务院发布《关于加快培育战略性新兴产业的决定》,明确将新能源汽车作为国家七大战略性新兴产业之一。2014 年提出免征新能源汽车车辆购置税。2018 年提出减半征收新能源汽车车船税。2020 年开始,密集出台新能源汽车产业引导政策助推行业发展(见表 2)。其中,《新能源汽车产业发展规划(2021—2035 年)》指出,到 2025 年,我国新能源汽车市场竞争力明显增强,关键技术取得重大突破,安全水平全

面提升;力争经过 15 年的持续努力,核心技术达到国际先进水平,质量品牌具备较强国际竞争力,高度自动驾驶汽车实现规模化应用。^[2]2023 年 5 月,国家发展和改革委员会、国家能源局联合发布《关于加快推进充电基础设施建设 更好支持新能源汽车下乡和乡村振兴的实施意见》(发改综合〔2023〕545 号),鼓励以旧换新、加速淘汰低速电动车为购置新能源汽车提供政策支持。2023 年 6 月,财政部、国家税务总局、工业和信息化部联合发布《关于延续和优化新能源汽车车辆购置税减免政策的公告》,明确将车辆购置税减免政策延长 4 年至 2027 年底。

表 2 2020 年以来我国出台的新能源汽车产业政策

发布时间	发布单位	政策名称
2020.04	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》
2020.09	财政部 工业和信息化部 科技部 国家发展改革委 国家能源局	《关于开展燃料电池汽车示范应用的通知》
2020.11	国务院	《新能源汽车产业发展规划(2021—2035 年)》
2023.12	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》
2021.10	国务院	《2030 年前碳达峰行动方案》
2021.12	财政部 工业和信息化部 科技部 国家发展和改革委员会	《关于 2022 年新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》
2021.12	国务院	《“十四五”节能减排综合工作方案》
2022.01	国家发展和改革委员会等中部委	《关于进一步提升电动汽车充电基础设施服务保障能力的实施意见》
2022.03	国务院	《“十四五”现代综合交通运输体系发展规划》
2022.05	国家发展和改革委员会 国家能源局	《关于促进新时代新能源高质量发展的实施方案》
2023.05	国家发展和改革委员会 国家能源局	《关于加快推进充电基础设施建设 更好支持新能源汽车下乡和乡村振兴的实施意见》
2023.06	国务院	关于进一步构建高质量充电基础设施体系的指导意见
2023.06	财政部 税务总局 工业和信息化部	关于延续和优化新能源汽车车辆购置税减免政策的公告
2023.09	工业和信息化部 财政部等 七部门	《汽车行业稳增长工作方案(2023—2024 年)》

资料来源:中国政府网。

在此期间,各省份也相继出台助推新能源汽车产业发展的针对性政策(见表3)。其中,广东作为我国新能源汽车产业的重要基地之一,政策主要集中在推动新能源汽车的普及和应用,包括加快新能源汽车充电基础设施建设、鼓励新能源汽车消费等。浙江出台一系列政策主要包括加快新能源汽车充电基础设施建设、推动新能源汽车的普及和应用、鼓励社会资本投资新能源汽车及关键零部件相关产业等。上海市政府出台一系列政策来鼓励新能源汽车产业的发展,包括延续实施新能源车置换补贴、加快新能源

汽车充电设施建设等。

二、我国新能源汽车产业面临的问题

(一)充电基础设施有待完善

充电基础设施便利与否是促进新能源汽车规模化发展的关键。近年来,国家及各地陆续出台一系列行业规划和补贴政策推进充电桩等基础设施行业快速发展,其中,国内车桩比从2015年的7:1下降至2022年的2.5:1(见表4)。进入2023年,我国充电桩基础设施依然存在分布少、布局不合理的现象,以慢充为主的私人充电桩由于种种制约因素,安装率

表3 2021年—2023年部分地区出台的新能源汽车产业政策

发布时间	所属地	政策名称
2021.02	上海	《上海市加快新能源汽车产业发展实施计划(2021—2025年)》
2021.04	浙江	《浙江省新能源汽车产业发展“十四五”规划》
2021.05	湖北	《湖北省新能源汽车充电基础设施建设运营管理暂行办法》
2021.06	安徽	《安徽省新能源汽车产业发展行动计划(2021—2023年)》
2021.09	天津	《天津市新能源产业“十四五”专项规划》
2021.11	江苏	《江苏省“十四五”新能源汽车产业发展规划》
2021.12	重庆	《重庆市制造业高质量发展“十四五”规划(2021—2025年)》
2021.12	广东	《广东省电动汽车充电基础设施发展“十四五”规划》
2022.02	黑龙江	《黑龙江省新能源汽车产业发展规划(2022—2025年)》(征求意见稿)
2022.03	四川	《“电动四川”行动计划(2022—2025年)》
2022.04	福建	《福建省新能源汽车产业发展规划(2022—2025年)》
2022.05	河南	《河南省人民政府办公厅关于进一步加快新能源汽车产业发展的指导意见》
2022.07	河北	《河北省汽车产业链集群化发展三年行动计划(2020—2022年)》
2022.08	辽宁	《辽宁省“十四五”电动汽车充电基础设施专项规划》
2022.08	北京	《“十四五”时期北京市新能源汽车充换电设施发展规划》
2022.11	吉林	《吉林省电动汽车充换电基础设施发展规划(2021—2025年)》
2023.08	深圳	《深圳市加快打造“新一代世界一流汽车城”三年行动计划(2023—2025年)》
2023.09	山东	《山东省推动新能源汽车下乡三年行动计划(2023—2025)》

资料来源:根据各地方政府网站整理。

表 4 2015 年—2022 年我国新能源汽车与充电桩保有量

年份	保有量 (万量)	充电桩保有量 (万台)	车桩比
2015	42	6.0	7.0
2016	91	21.2	4.3
2017	163	47.2	3.5
2018	261	86.4	3.0
2019	381	121.9	3.1
2020	492	168.1	2.9
2021	784	290.4	2.7
2022	1310	524.1	2.5

资料来源:中国电动汽车充电基础设施促进联盟。

仍然偏低。^[3]公共充电桩以直流快充为主,由于投入成本高、投资回收周期长,目前大部分运营商面临盈利难题,同时,布局不合理、故障率高、燃油车占位、充电时间长、费用高等因素影响了消费者的使用体验。

(二) 电池续航里程不足

动力电池作为新能源汽车的重要组成部分,其续航里程主要受制于两个因素:一是电池能量密度的限制。锂电主导的动力电池能量密度相对较低,在当前技术和条件下仍然难以大幅度提升电池的续航里程;二是低温环境的影响。动力电池在低温环境下电池活性会受到影响,从而降低电池的导电率,电容会衰减进而导致续航里程缩短。根据国内外对累计 53 款新能源汽车进行长达 10 年低温衰减测试结果显示,超过 6 成新能源汽车在低温环境下续航折损率会超过 3 成。如果在行驶中使用空调等耗电设备,续航里程会更加减少,这也是新能源汽车在寒冷北方地区销售不如温暖南方地区的主要因素

之一。^[4]

(三) 安全风险仍然存在

近几年,新能源汽车在我国快速普及、带来极大便利的同时,由于事故引发的安全风险也不容忽视。黎涛(2022)指出新能源汽车起火引发的事故在 2017 年—2018 年超过 60 起,2019 年超过 70 起,2020 年—2022 年更是呈猛烈上升趋势。原因主要有四方面,一是车辆热控电路由于过充、断路、短路或热控系统在行驶过程中发生挤压、碰撞产生热量最终起火引发安全事故。二是汽车动力电池在高温和发生碰撞时会打破其稳定性,导致电池燃烧泄漏。三是充电桩维护不到位或者充电接口质量不达标引发的安全事故。由于充电桩安全管理缺失维护不到位,诸如防水防腐工作不到位、线路老化漏电以致引燃电池,最终造成火灾事故发生。^[5]四是新能源汽车系统在启动后能否第一时间进行自检并给出安全提示也是重要的因素。

此外,特斯拉提出“软件定义汽车”,将汽车的电

动化、智能化、网联化紧密结合在一起,需要将大量的 ECU(电子控制单元)和嵌入式软件广泛应用于车辆中。智能化车辆增加了车辆的复杂度和集成度,不仅导致车辆的安全风险提高,在实现互联网通信技术与新能源汽车的有效融合形成移动互联网空间的同时,也带来了汽车数据安全以及车主隐私问题,黑客可能利用漏洞攻击智能汽车,进而导致给司乘人员带来安全威胁以及车辆的损失。

(四)车企面临价格战及成本居高不下的双重挤压

2023 年以来,在特斯拉汽车多次降价销售的带动下,国内掀起了新能源汽车市场激烈的价格战。特斯拉 2023 年第二季度财报显示其交付量同比增长约 80%,净利润同比增长 20%,毛利率 18.2%有所降低,表明企业在经济形势不好时,愿意牺牲毛利率以换取销量增长,车价有进一步下降的可能。与此同时,新能源汽车行业的生产成本进一步降低的空间受限。动力电池作为新能源汽车的核心部件,占据整车成本的 30%—40%。目前市面上主流的动力电池包括铅酸、磷酸铁锂电池和三元锂电池等几大类,而电池的关键元素钴、锂、镍等原材料国际价格在高位浮动使得动力电池成本居高不下。

(五)财税政策还不够完善

我国新能源汽车产业经历了从 2009 年的早期布局到 2022 年前后产销量的爆发式增长,财税补贴政策起到了巨大的扶持和引领作用。但同时也要看到,我国的财税补贴政策还不够完善。一是财税支持政策缺乏稳定性。财税补贴政策的调整会对新能

源汽车的销量和市场发展产生重大影响。现行优惠政策大多为临时性文件,缺乏系统性和前瞻性,难以市场提供一个稳定、可预期的环境。二是税收优惠力度不够,现行的税收优惠政策主要是免征车辆购置税和车船税,对于新能源汽车的研发、生产等方面所需要投入的资金和人力资源等方面的支持力度还不够。

此外,新能源汽车行业还存在车辆保费高昂、保值率不如传统燃油车的现实困境,存在事故发生后维护费用大幅增加以及技术更新迭代较快等因素引发消费者观望等问题。

三、推进新能源汽车产业高质量发展的政策建议

(一)完善基础设施

一是优化布局充换电基础设施,加强与城乡建设规划、电网规划及物业管理、城市停车等统筹协调。明确街道办事处居民委员会等基层管理机构的责任,确保协调推动和投诉处理的高效运作。加快建设便捷高效的城际充电网络,弥补城市之间充电基础设施的不足,满足电动汽车中长途出行的需求。对高速公路服务区进行改造升级,强化充电服务,新增设施应采用大功率充电技术,鼓励开展换电等创新性业务。二是吸引社会资本参与充电桩建设和运营,鼓励随车配建私人充电桩,推进居住区充电基础设施建设。在既有居住区加快推进固定车位充电桩的安装,新建居住区要按规定配建充电基础设施,加强对已建充电站的维护管理。对政府出资建设的充电站,可以采取成立专门机构管理的方式或者采取政

府购买服务的形式由第三方公司来运营管理,同时建立考评体系。三是加快提升充电网络的智能化水平,推动既有充电基础设施智能化改造,构建以慢充为主、应急快充为辅的居民区充电服务模式以及以快充为主、慢充为辅的高速公路与城乡公共充电网络,加大对大功率充电、无线充电等新型充电技术研发的支持力度。通过互联网地图服务平台等多种便利渠道,及时发布公共充电基础设施设置及实时使用情况。构建各类充电基础设施的信息网平台,促进数据的互联互通,方便公众及时获取充电桩的设置和使用情况。

(二)加强技术研发和安全管理

一是加快电池核心技术的研发,提高电池的能量密度和安全性。加强国内车企间合作,统一电池规格,降低采购成本。二是健全充电桩的安全管理制度,加强对充电设施的安全管理和维护,及时消除安全隐患^⑨。三是优化完善电池热管理系统,有针对性地提供寒冬环境下对整车动力系统能量综合回收利用等措施。四是加快汽车轻量化技术研发,降低汽车能耗以提高续航里程。五是企业加强对新能源汽车主的培训指导,定期做好养护及对动力电池和电气线路的日常检查,排查隐患,规避热失控风险。

(三)有针对性地加大财税支持力度

近年来,我国先后出台各种补贴政策和免征购置税政策,对促进新能源汽车消费起到了积极促进作用。在补贴政策力度下降后,一是有针对性地加大财税支持力度。将资金重点倾斜于企业补短板、

完善相关产业链的研发阶段,车企也需要通过提高自主创新积极性,优化自身的供应链管理、提高生产效率、加强技术研发等措施来降低成本和提高市场的核心竞争力。充分考虑各地的经济差异,因地制宜加大对经济欠发达地区的财税补贴倾斜力度并专款专用,鼓励当地运营企业积极布局充电桩等基础设施。二是完善税收优惠政策。可以采取减免新能源汽车的车辆购置税、车船使用税等鼓励性措施,降低消费者的购车成本。三是建立多层次奖励政策。除了财政补贴和税收优惠政策外,还可以考虑对新能源汽车相关产业的创新、研发活动以及推广和应用环节给予一定的奖励。四是完善充电桩及相关电费的财税优惠政策,鼓励错峰用电以降低使用成本。

(四)加大宣传推广力度

一是通过广播、电视、网络等媒介加强对新能源汽车低碳、便利、环保方面的宣传,让公众认识到传统汽车向新能源方向转型是大势所趋,实现绿色低碳发展深入人心。提高消费者对新能源汽车的认知和信任度,促进其购买意愿。此外,行业协会出台保费标准,防止保险费用虚高加重车主负担。二是广泛布局新能源汽车展示宣传基地。政府可以整合当地车企资源,与学校、加油站、电力公司等合作建立新能源汽车展示基地并推广新能源汽车,扩大其知名度和影响力。三是开展试乘试驾活动。在城市中心或大型社区组织试乘试驾活动,让消费者亲身体验新能源汽车的驾驶感受和性能,从而增加其购买意愿。四是利用明星效应举办活动。通过邀请明星代言新

能源汽车,借助明星的影响力和粉丝效应来推广新能源汽车。不定期开展如新能源汽车技术展览、新能源汽车知识竞赛等,吸引公众的关注和参与。五是加强国际合作。积极参与国际新能源汽车的合作和交流,引入国外先进的技术和经验,实现合作共赢。

参考文献:

[1] 汽车产业中长期发展规划[EB/OL].2017.http://www.miit.gov.cn/n1146295/n1146562/n1146650/c5600446/content.html.

[2] 国务院办公厅.国务院办公厅关于印发新能源汽车产业发展规划(2021—2035年)的通知[EB/OL].(2020-11-02)[2022-11-21].

[3] 柯贯闵,吕宏芬.数字经济背景下新能源汽车产业转型与升级研究[J].产经,2023(03).

[4] 代迪尔,张宇辉.碳中和背景下我国新能源汽车行业的发展机遇与挑战[J].海峡科技与产业,2021(9):40-43.

[5] 张松,杨欢欢.浅谈新能源电动汽车充换电站的消防设

计方案[J].今日消防.2019,4(04).

[6] 赵征.双碳目标下我国新能源汽车发展现状及挑战研究[J].商业经济,2022,(8).

[7] 日本经济产业省.新一代汽车战略 2010[R].2010.

[8] 中国汽车技术研究中心.中国新能源汽车产业发展报告[M].北京:社会科学文献出版社,2019.

[9] 杨松.日本新能源汽车产业竞争力分析[D].长春:吉林大学,2021.

[10] 何春丽.新能源汽车市场需求与政策导向研究[D].成都:西南财经大学,2020.

[11] 袁妮等.新形势下我国新能源汽车政策现状与发展趋势研究[J].时代汽车,2021(5).

[12] 车帅,时玉正.中国新能源汽车产业发展现状与建议[J].汽车电器,2022(10).

[13] 行伟波,张康.新能源汽车产业发展的税收支持政策:国际经验与发展前瞻[J].财政科学,2023(4).

[14] 黎涛.新能源汽车火灾风险及安全对策分析[J].科技创新与生产力,2022(12).

【责任编辑 成丹】

(上接第 80 页)

[33] 范子英,王倩.转移支付的公共池效应、补贴与僵尸企业[J].世界经济,2019,42(07):120-144.

[34] 胡洪曙,梅思雨.转移支付对企业税负的影响研究——基于信息不对称背景下地方策略性征税视角[J].华中师范大学学报(人文社会科学版),2021,60(05):54-64.

[35] 江艇.因果推断经验研究中的中介效应与调节效应[J].中国工业经济,2022,No.410(05):100-120.

[36] 胡洪曙,梅思雨.转移支付对地方政府税收努力的影响研究——基于信息不对称的央地政府间博弈分析[J].财

政研究,2021(11):102-116.

[37] 程文浩,卢大鹏.中国财政供养的规模及影响变量——基于十年机构改革的经验[J].中国社会科学,2010(02):84-102+222.

[38] 唐飞鹏.财政供养公务员是否拖累了中国企业?[J].经济学(季刊),2020,19(02):391-410.

[39] 李永友.国家治理、财政改革与财政转移支付[J].地方财政研究,2016(01):39-44.

【责任编辑 郭艳娇】