



天津中德应用技术大学
Tianjin Sino-German University of Applied Sciences

本科生毕业论文

政府补助对新能源汽车企业绩效的影响
——以广汽集团为例

**The Impact of Government Subsidies on the
Performance of New Energy Vehicle Enterprises
——Take the GAC Group as An Example**

姓 名 赵乙霏
学 院 经贸管理学院
专 业 财务管理
指导教师 赵阳
职 称 讲师
完成时间 2023 年 5 月

天津中德应用技术大学
本科生毕业设计（论文）的声明

本人郑重声明：所呈交的毕业设计（论文），是本人在指导教师指导下，进行研究工作所取得的成果。除文中已经注明引用的内容外，本毕业设计（论文）的研究成果不包含任何他人创作的、已公开发表或没有公开发表的作品内容。对本设计（论文）所涉及的研究工作做出贡献的其他个人和集体，均已在文中以明确方式标明。本毕业设计（论文）原创性声明的法律责任由本人承担。

毕业设计（论文）作者签名：

年 月 日

本人声明：该毕业设计（论文）是本人指导学生完成的研究成果，已经审阅过设计（论文）的全部内容，并能够保证题目、关键词、摘要部分中英文内容的一致性和准确性。

毕业设计（论文）指导教师签名：

年 月 日

摘 要

随着能源短缺和气候变暖等全球问题日益加重，绿色经济发展成为每个国家发展的重点。自本世纪初中国将新能源汽车纳入发展规划后，便开始对其进行持续的政策支持，希望通过具有零排放、高能源利用率特点的新能源汽车代替传统汽车成为汽车产业转型升级发展的主要方向。大量的政府补助，让中国新能源汽车行业迎来发展的高潮，逐步跻身于国家新兴战略产业，产业体系日趋完善，进入叠加交汇、融合发展新阶段，并保持着可观的发展速度与前景。如今在政府补助处于退坡的趋势下，企业对政府补助资金如何运用以及运用是否合理高效成为了企业发展的关键因素。

广汽集团是中国现阶段新能源汽车发展的重要组成部分，作为政府补助的重点扶持对象之一，每年受到的大额政府补助对企业产生的影响相较于其他企业更为明显，因此本课题聚焦于广汽集团，研究政府补助对新能源汽车企业的绩效具体产生的影响，提出合理化建议，完善企业自身并促进新能源汽车行业更高质高效的发展。

在基于以前学者研究的基础上，本课题通过广汽集团的案例研究，整理分析广汽集团年报数据，得到初步结论后提出假设，通过 Stata16.0 软件进行相关性和回归分析，最终得到以下结论：1. 政府补助对新能源汽车企业广汽集团财务绩效有正向影响和促进作用。其中对资产负债率代表的长期偿债能力影响更为明显。2. 政府补助对新能源汽车企业广汽集团创新绩效具有正向的影响作用，其中影响作用更明显的为项目开发支出。

关键词：新能源汽车；政府补助；财务绩效；创新绩效

ABSTRACT

As global issues such as energy shortages and climate change continue to worsen, the development of green economy has become the focus of every country's development. Since China included new energy vehicles in its development plan at the beginning of this century, it has begun to provide continuous policy support for them, hoping that replacing traditional vehicles with zero emissions and high energy utilization characteristics will become the main direction of the transformation and development of the motor industry. A large amount of government subsidies have brought China's new energy vehicle industry to a climax of development, gradually entered the national emerging strategic industries, and the industrial system has become increasingly perfect, entering a new stage of superimposed convergence and integrated development, and maintaining considerable development speed and prospects. Nowadays, under the trend of declining government subsidies, how companies use government subsidy funds and whether they are reasonable and efficient has become a key factor for enterprise development.

GUANGZHOU AUTOMOBILE GROUP CO, LTD. is an important part of China's new energy vehicles, as one of the key support targets of government subsidies, the impact of large government subsidies received every year on enterprises is more obvious than that of other enterprises, so this project focuses on GAC Group, research the impact of government subsidies on the performance of new energy vehicle enterprises, puts forward rationalization suggestions, improves the enterprises themselves and promotes the higher quality and efficient development of the new energy automobile industry.

Based on the research of former scholars, this project collates and analyzes the GAC Group's annual report datas through the case study of GAC Group, obtains preliminary conclusions, puts forward hypotheses, and conducts correlation and regression analysis through Stata16.0 software, and the final conclusion are as follows: 1. Government subsidies have a positive impact on the financial performance of GAC Group, a new energy vehicle company. Among them, the impact on the long-term solvency represented by the asset-liability ratio is more obvious. 2. Government subsidies have a positive impact on the innovation performance of GAC Group, a new energy vehicle company, and the impact on project development expenditure is more obvious.

Key words: New Energy Vehicles; Government Subsidies; Financial Performance; Innovation Performance

目 录

第一章 绪论.....	1
1.1 研究背景和研究意义.....	1
1.1.1 研究背景.....	1
1.1.2 研究意义.....	1
1.2 文献综述.....	2
1.2.1 政府补助对企业财务绩效的影响.....	2
1.2.2 政府补助对企业创新绩效的影响.....	2
1.2.3 政府补助对不同规模企业绩效的影响.....	2
1.3 研究内容与研究方法.....	2
1.3.1 研究内容.....	2
1.3.2 研究方法.....	4
第二章 相关概念与理论基础.....	5
2.1 概念界定.....	5
2.1.1 政府补助.....	5
2.1.2 新能源汽车产业.....	5
2.2 理论基础.....	5
2.2.1 信息不对称理论.....	5
2.2.2 技术创新理论.....	5
2.2.3 外部性理论.....	5
2.2.4 产业政策理论.....	6
第三章 政府对新能源汽车企业补助情况.....	7
3.1 补助政策.....	7
3.2 补助类型.....	8
3.3 广汽集团政府补助情况.....	8
第四章 政府补助对广汽集团绩效的影响.....	10
4.1 财务绩效.....	10
4.1.1 盈利能力.....	10
4.1.2 偿债能力.....	11
4.1.3 发展能力.....	14
4.2 创新绩效.....	16

4.2.1 项目开发投入	16
4.2.2 研发产出	17
第五章 政府补助对广汽集团绩效的影响的实证分析	19
5.1 研究假设	19
5.2 实证模型的建立	19
5.3 描述性统计和相关性分析	19
5.3.1 描述性统计	19
5.3.2 财务绩效相关性	20
5.3.3 创新绩效相关性	21
5.4 回归分析	21
5.4.1 财务绩效相关指标回归分析	22
5.4.2 创新绩效相关指标回归分析	23
第六章 总结与建议	25
6.1 研究结论	25
6.2 对策建议	25
6.3 研究展望	26
参考文献	27
致谢	28

第一章 绪论

1.1 研究背景和研究意义

1.1.1 研究背景

随着能源短缺和气候变暖等全球问题日益加重，绿色经济发展成为每个国家发展的重点。在国务院办公厅发布的《新能源汽车产业发展规划（2021—2035 年）》指出：“发展新能源汽车是我国从汽车大国迈向汽车强国的必由之路，是应对气候变化、推动绿色发展的战略举措。”自本世纪初中国将新能源汽车纳入发展规划后，便开始对其进行持续的政策支持，希望通过具有零排放、高能源利用率特点的新能源汽车代替传统汽车成为汽车产业转型发展的主要方向。大量的政府补助，让中国新能源汽车行业迎来发展的高潮，逐步跻身于国家新兴战略产业，产业体系日趋完善，进入叠加交汇、融合发展新阶段，并保持着可观的发展速度与前景。

据中国汽车工业协会统计，2022 年中国汽车产销量分别达 2702.1 万辆和 2686.4 万辆，同比分别增长 3.4%和 2.1%。新能源汽车行业产销量分别达 705.8 万辆和 688.7 万辆，同比分别增长 96.9%和 93.4%，市场占有率达到 25.6%。

1.1.2 研究意义

随着越来越多的政府补助政策陆续出台，中国新能源汽车产业实现了巨大的突破，政府补助也成为新能源汽车发展资金来源的一个重要方式。不同时期、不同企业，政府补助对新能源汽车发展的作用也不同。新能源汽车领域随着政府补助政策出台后，成为了学者们研究的热点方向，其中大多数是从宏观角度切入研究政府补助对新能源汽车企业的影响程度与效果，收集整个行业的相关数据，形成样本，从整体上研究政府补助与新能源汽车行业的绩效相关影响与变化。而本文通过案例研究的方法研究政府补助对企业绩效的影响，选取代表企业广汽集团作为研究对象，从财务绩效、创新绩效出发，结合企业实际的经营情况数据，运用案例分析法、定量分析法研究政府补助对新能源汽车企业绩效的影响。分析具体的一个企业的案例探究企业政府补助的运用对企业绩效的影响，为现有的相关研究做出补充。

本文研究政府补助对新能源汽车企业绩效的影响，通过整合处理企业财务报表数据对比其变化，分析政府补助对新能源企业绩效的各项相关指标影响，并为企业如何更好使用政府补助提供合理化建议。对于国家政府可以更好地了解政府补助对新能源汽车的影响效果，对下一步的补贴政策进行合理调整；对于新能源汽车企业可以更好了解自身在政府补助运用上的不足以及政府补助对企业绩效影响的效果，有利于企业制定可持续发展的战略。

1.2 文献综述

1.2.1 政府补助对企业财务绩效的影响

王维、李昊展（2017）等人的研究表明非研发性政府补助对企业绩效有显著的积极影响，对高成长性企业的影响更出众^[1]。张凯文（2017）发现政府补助对于企业经营绩效会产生正向的影响，同时绩效对于政府补助具有较强的依赖性^[3]。

而与此不同的是，崔帅（2019）的研究表明政府补助和公司价值之间的关系不明显，政府补助并未给新能源汽车企业带来市场价值的增长^[6]。徐玲燕（2018）的研究发现，推广补贴和财税政策都会在一定程度上促进新能源汽车需求方面的增长，但在需求端减免车辆购置税对需求的提升效果并不明显，在供给端的财政补贴则是通过企业承担更多的成本而间接增加市场需求^[4]。

1.2.2 政府补助对企业创新绩效的影响

陈会英、李晓楠（2022）研究发现，在有些情况下，政府补助对企业创新绩效无显著性作用^[12]。与此结论不同，荣凤芝、钟旭娟（2020）通过实证检验，发现处于创业起步板块的高新技术企业，政府补助带动研发投入提升企业绩效作用显著，但存在滞后性^[7]。柳学信、孔晓旭、刘春青、王琪（2019）发现政府补助对提升企业创新绩效的正面激励作用是显著的^[5]。Xinle Tong（2022）的研究表明政府补贴达到了激励企业创新的目的^[14]。同样，Wu WanShu（2022）研究发现补贴对企业的研发活动具有显著的正向激励作用，且随着企业研发投入和研发效率提高，补贴的激励效应越明显^[16]。

1.2.3 政府补助对不同规模企业绩效的影响

王维、李昊展、乔朋华、桂嘉伟（2017）的研究表明，研发方面的政府补助对成长能力强的企业创新绩效正向作用显著，而对成长能力弱的企业无显著影响^[1]；崔帅（2019）的研究表明政府补助对新能源汽车企业研发支出投入的影响系数均为正，有明显提升作用。其中政府补助对中上游的新能源汽车企业研发投入影响相较于下游企业更为明显^[6]。

1.3 研究内容与研究方法

1.3.1 研究内容

本文先从新能源汽车行业整体情况入手，描述新能源汽车行业背景以及目前发展情况，然后将目标聚焦于广汽集团，研究政府补助对广汽集团的绩效影响，从财务绩效、创新绩效两个方向研究政府补助的影响方式和结果，然后对广汽集团政府补助的使用情况进行分析评价，并提供一些合理化建议。

第一章 绪论：主要介绍课题研究的基本背景和理论基础。首先对政府补助在新能源汽车企业绩效的影响方面的研究背景、研究意义、研究目的进行分析，随后对国内外学

者在此方面相关研究的技术理论方法和所得结论进行分析总结，并在此基础上形成本文的研究理论基础、提出本文所要研究的目标。

第二章 相关概念与理论基础：首先介绍涉及到的政府补助、新能源汽车产业的相关概念内容，然后对本文所采用的文献研究法、案例分析法、定量分析法等研究方法基础进行描述介绍，最后整理本文所采用的理论基础。

第三章 新能源汽车行业及广汽集团政府补助的情况：先说明政府补助在新能源汽车行业的各项政策发展过程及变化，再对广汽集团新能源汽车接受政府补助的情况进行描述。

第四章 政府补助对广汽集团绩效的影响：从各项相关数据出发，研究政府补助对企业绩效的影响方式，选定需要用到的指标，将历年数据统计整理，制作图表辅助分析相对应的指标影响效果，进而得出初步分析结果。

第五章 政府补助对广汽集团绩效影响的实证分析：根据初步分析的结果提出假设，整合相关数据并构建合适的数据模型，找到政府补助与企业绩效相关的各项指标之间的线性关系，依照数据结果并采用合适的分析方法阐述政府补助对广汽集团绩效产生的影响以及影响程度和效果。

第六章 结论与建议：根据分析过程得出政府补助对广汽集团绩效的影响效果，并根据结论结合广汽集团实际情况提供合理化的建议。

研究内容及流程概述如图 1-1。

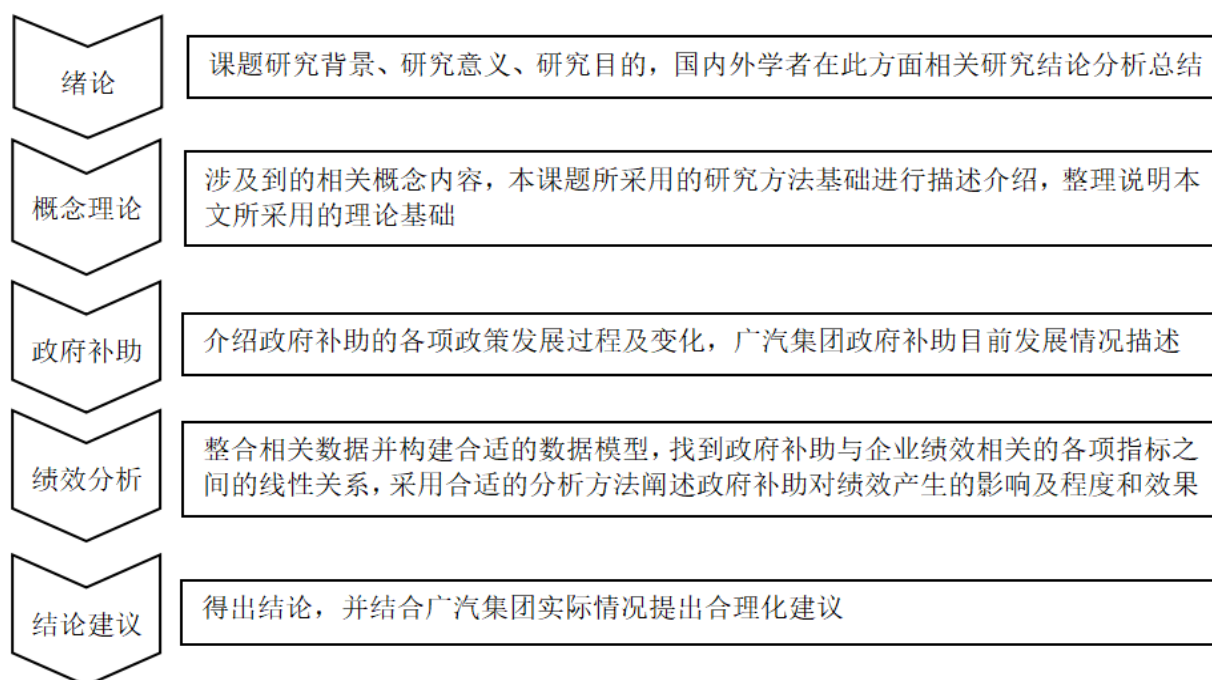


图 1-1 研究内容概述图

1.3.2 研究方法

（一）文献研究法

本课题利用搜索到的国内外文献资料，通过对各种文章资料的整理分析得到现有的理论基础，随后在此基础上，对中国政府补助政策、新能源汽车产业以及相关的发展情况有更进一步的了解，据此提出研究思路与框架。

（二）案例研究法

本课题选择新能源汽车代表企业广汽集团作为研究对象，结合企业 2012 年至 2022 年的经营实际情况与数据，通过政策变化、企业绩效数据的分析对比，探究政府补助对新能源汽车企业绩效的影响，具有一定的代表性。

（三）定量分析法

运用广汽集团财务报表中的相关数据，整理计算相关的财务比率，进而对接受政府补助后的绩效指标进行分析评估，将得到的结果进行总结。

（四）实证分析法

以广汽集团的财务报表数据为基础，做出相关假设并建立数据模型，验证政府补助与企业绩效之间的关系。

第二章 相关概念与理论基础

2.1 概念界定

2.1.1 政府补助

政府补助，是指政府无偿提供给企业的一种资金支持，旨在帮助企业缓解其经营中的财务困难，促进其健康发展。政府补助的形式有很多种，包括税收减免、财政拨款、贷款贴息等，主要可以概括为两个部分，一部分是与资产相关的补助，另一部分是与收益相关的补助。政府补助的数额一般比较大，而且政府补助的发放也具有一定的政策导向性，新能源汽车产业就是其中之一。

2.1.2 新能源汽车产业

新能源汽车是指使用非传统燃料能源的汽车，包括但不限于纯电动汽车、混合动力汽车、天然气汽车、燃料电池汽车等。其中占主要份额的为纯电动汽车。与传统汽车相比，新能源汽车使用的动力来源不同，能源补给方式也较为多样；新能源汽车具有低污染、低能耗、零排放等特点，是汽车行业的主流发展方向。同时政府出台了相应的补助政策，积极推动新能源汽车的发展。

2.2 理论基础

2.2.1 信息不对称理论

约瑟夫·乔治和迈克尔提出，在经济活动中，不同类型的人对相关信息的认知存在着不同程度的差异；掌握信息量富裕的人们，往往有着很大的优势，而信息贫瘠的人们，则有着相对的劣势。在企业接受政府补助的过程中，政府处于信息较少的一方，企业可能因此编造虚假财务报表，获取高额政府补助。

2.2.2 技术创新理论

该理论由熊彼特提出，创新是利用现有的生产要素，在不同的生产条件下进行不断的排列组合，从而建构出前所未有的生产函数。企业可以通过不断的组合生产要素和生产条件，达到技术上的创新和产品上的创新。

2.2.3 外部性理论

外部性是由马歇尔在《经济学原理》一书中所提出的“外部经济”这一概念而形成的，是指某个经济个体的行为对其他经济个体产生影响，做出该行为的个体不需要承担该行为的成本和后果。政府补助可以平衡需求、合理配置资源，避免这样的事情发生。

2.2.4 产业政策理论

该理论由李斯特提出，指政府应该如何运用政策和法规等手段，促进特定产业的发展 and 进步。产业政策主要包括需求型、投资型、结构型，其核心是产业结构政策。在产业发展的初期阶段，促进产业经济增长和市场进步，需要通过产业政策的制定来实现。在新能源汽车产业发展的初始阶段，出台各种政策是帮助其快速发展的重要举措。

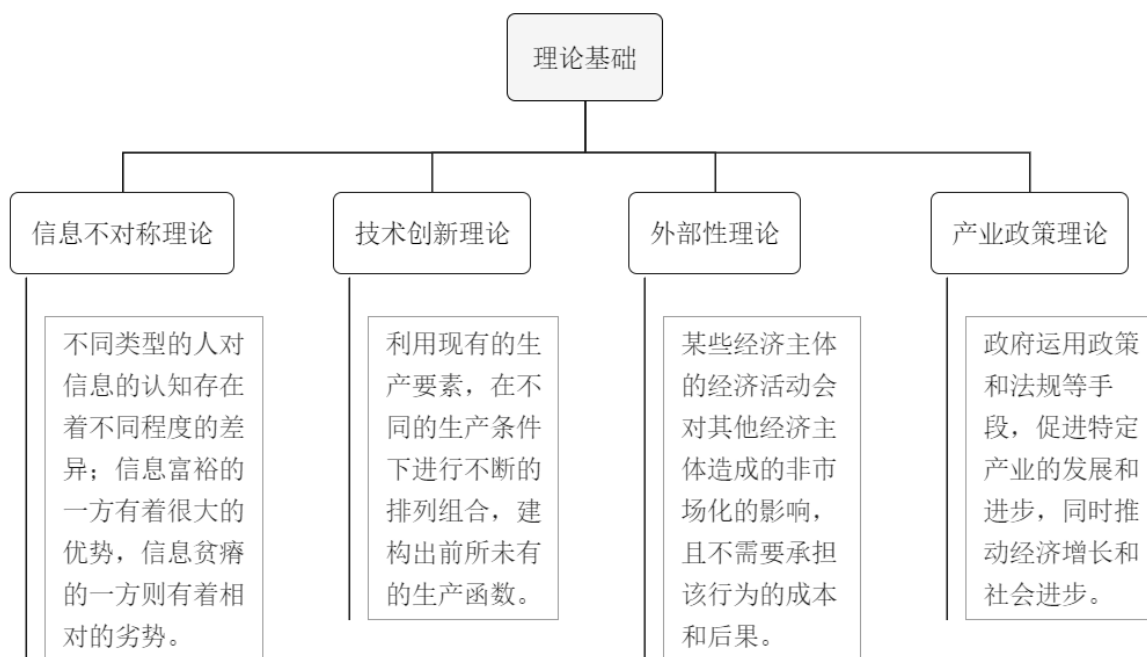


图 2-1 理论基础概述图

第三章 政府对新能源汽车企业补助情况

3.1 补助政策

自本世纪初中国将新能源汽车纳入发展规划后，便开始推出持续的政策支持新能源汽车行业的发展。从初步摸索发展到如今稳定前进，政府补助的相关政策变化形成了较为完整的演变周期，表 3-1 为政府补助相关政策汇总，可以概括为以下四个阶段：

萌芽期（2009 年—2012 年）：汽车制造企业积极响应国家政策开始发展新能源汽车，但此时生产新能源汽车的技术尚未成熟且规模较小，政府补助的相关政策以推进新能源汽车示范工作为主，为新能源汽车日后发展做铺垫。

发展期（2013 年—2015 年）：国家开始频繁出台新能源汽车的政府补助相关政策，大量新能源汽车企业在这一时期快速成长，同时，国家开始注重新能源汽车的相关基础设施建设，保证新能源汽车的可持续发展。

调整期（2016 年—2019 年）：新能源汽车行业在政府补助的作用下成为了国家新兴战略产业。发展水平和市场规模保持着高水平发展的态势。2018 年国家再次调整完善新能源汽车的补贴标准，政府补助逐年退坡促使企业发挥内在驱动力。

延续期（2020 年—至今）：在政府补助政策持续调整、新冠肺炎疫情出现、国内经济态势受到影响等因素的作用下，中国新能源汽车行业受到冲击。为保持新能源汽车行业的高质高水平的稳定发展态势，2020 年，国家将政府补助期延长至 2022 年底，在新一轮政府补助的政策即将到期时，新能源汽车免征车辆购置税的政策延长至 2023 年底。

表 3-1 政府补助相关政策

发布时间	名称	主要内容
2009.01	《关于开展节能与新能源汽车示范推广试点工作的通知》	在 13 个城市优先开展示范推广试点工作
2010.05	《关于开展私人购买新能源汽车补贴试点的通知》	在试点对私人购买新能源汽车提供补贴
2012.07	《节能与新能源汽车产业发展规划（2012—2020 年）》	制定未来规划，加快培育和发展节能与新能源汽车产业
2013.09	《关于继续开展新能源汽车推广应用工作的通知》	提高推广目标，持续提供购买补助
2014.07	《关于加快新能源汽车推广应用的指导意见》	加快充电设施及售后服务体系建设，推动公共服务领域运用
2014.08	《关于免征新能源汽车车辆购置税的公告》	2014 年 9 月至 2017 年底免征新能源汽车的车辆购置税
2015.04	《关于 2016—2020 年新能源汽车推广应用财政支持政策通知》	新能源汽车补贴标准在 2016 年基础上逐步下降 20%到 40%

续上表

发布时间	名称	主要内容
2016.12	《关于调整新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》	政府补助退坡，并提高新能源汽车推荐目录的技术门槛
2019.03	《关于进一步完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》	“扶优扶强”的同时加大退坡幅度
2020.04	《关于完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》	平缓补贴退坡力度和节奏，补贴期限延长至 2022 年底
2020.11	《新能源汽车产业发展规划（2021—2035 年）》	与网络系统结合建设智能化体系，给予新能源汽车停车充电优惠政策
2020.12	《关于进一步完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》	新能源汽车补贴标准在 2020 年基础上退坡 20%，公共领域退坡 10%
2021.12	《关于 2022 年新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》	新能源汽车补贴标准在 2021 年基础上退坡 30%，公共领域退坡 20%
2022.09	《关于延续新能源汽车免征车辆购置税政策的公告》	将新能源汽车免征车辆购置税政策延长至 2023 年底

注：表格由国务院、国家财政部等发布的文件整理得来

3.2 补助类型

通过梳理政府补助的相关政策，政府补助对新能源汽车企业的补助类型可以分为三大方面，分别为供给端、需求端、运营端。对于供给端主要提供项目研发、生产制造等方面的政策资金支持；对于需求端主要提供税收政策上减免税的优惠方式来吸引消费者；对于运营端主要提供建造新能源汽车运行必需设施的相关补贴。如表 3-2 所示。

表 3-2 政府补助类型

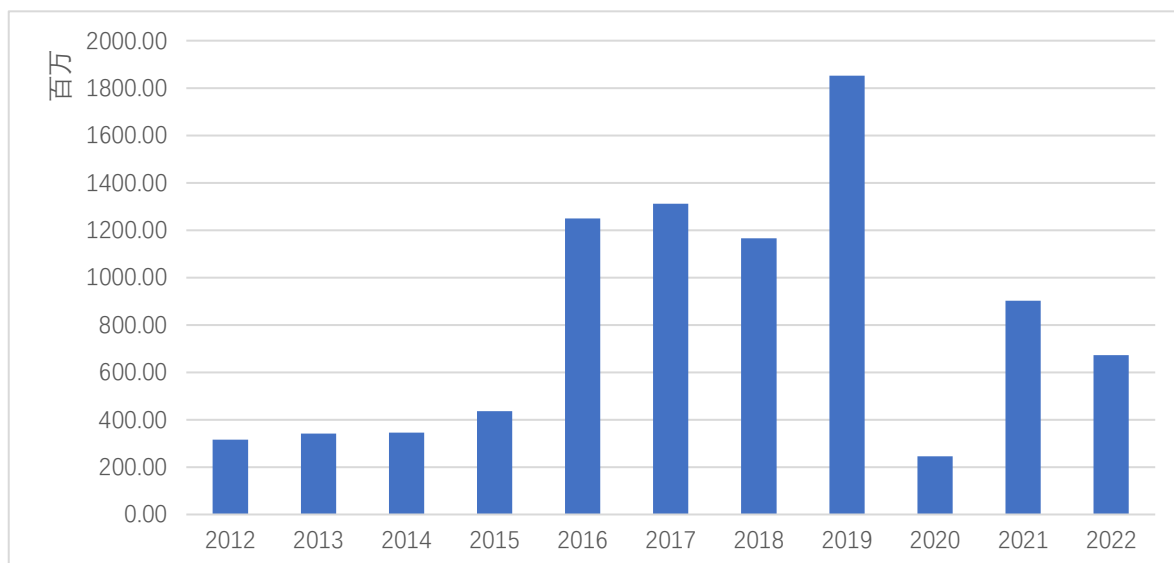
供给端	需求端	运营段
项目开发补助 知识产权补助 研发建设补助	税收优惠 购买政策 宣传推广	充电设施建设 电池回收管理体系

注：由国务院发布文件归纳得来

3.3 广汽集团政府补助情况

统计广汽集团 2012 年到 2022 年的政府补助情况，如图 3-1 所示。可以发现其每年都获得了大量的政府补助，但政府补助变化有两个明显的节点。2012 年—2015 年这一时期，政府补助均保持着稳定的水平，年平均值大约为 3.4 亿元。2016 年政府补助额高速增长至前一时期的 4 倍左右，并在 2016—2019 年这一时期保持着稳定的上升趋势，年平均政府补助约为 14 亿元。但 2020 年政府补助金额锐减，受政府补助退坡以及新冠肺炎

疫情爆发原因影响跌落到 2.5 亿元，随后在 2021 年回升到正常水平，2022 年受政策调整影响有所下降。



数据来源：广汽集团年报

图 3-1 2012 年—2022 年广汽集团政府补助金额

第四章 政府补助对广汽集团绩效的影响

4.1 财务绩效

4.1.1 盈利能力

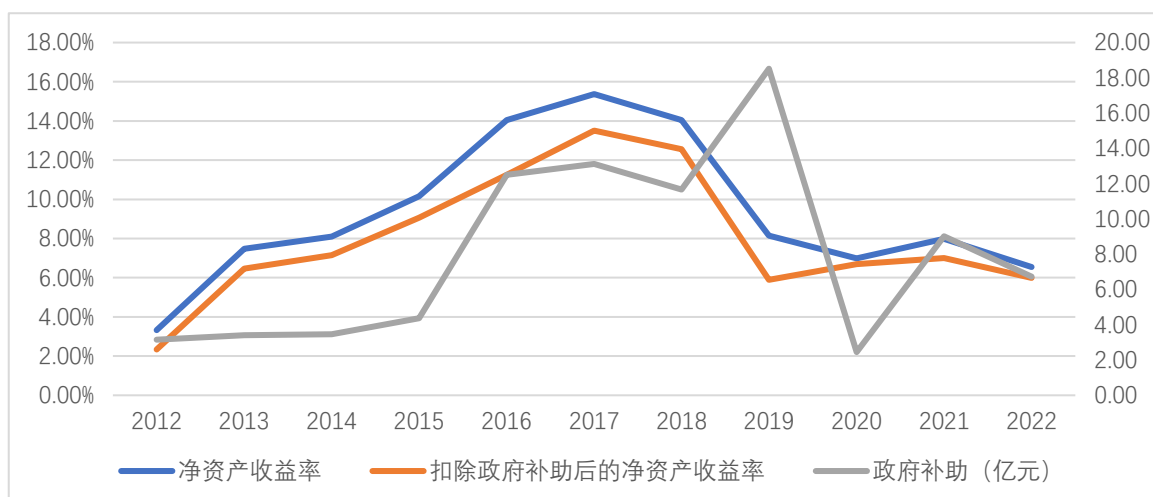
国家对企业提供政府补助的方式主要分为提供购车补贴和给予其他经营活动项目补贴两个方面，主要影响到营业收入、营业外收入、其他收益等，进一步会影响到净利润。本文选取净资产收益率作为研究广汽集团 2012—2022 年盈利能力的指标。

表 4-1 广汽集团 2012—2022 年盈利指标

年份	政府补助 (亿元)	净利润 (亿元)	扣除政府补助 后的净利润 (亿元)	所有者权益 (亿元)	净资产 收益率	扣除政府补 助后的净资 产收益率
2012	3.16	10.65	7.49	320.12	3.33%	2.34%
2013	3.41	25.45	22.04	340.63	7.47%	6.47%
2014	3.46	29.27	25.82	361.15	8.11%	7.15%
2015	4.36	40.07	35.71	394.37	10.16%	9.05%
2016	12.49	62.96	50.47	448.39	14.04%	11.26%
2017	13.12	108.22	95.10	704.14	15.37%	13.51%
2018	11.66	109.46	97.80	779.21	14.05%	12.55%
2019	18.52	67.11	48.59	824.54	8.14%	5.89%
2020	2.45	60.51	58.06	866.60	6.98%	6.70%
2021	9.02	73.91	64.89	925.95	7.98%	7.01%
2022	6.73	79.98	73.25	1222.48	6.54%	5.99%

数据来源：广汽集团年报

根据表 4-1，广汽集团的净资产收益率，在 2012—2018 年期间呈稳定上升的趋势，在 2019 年大幅下降至 8.14%，2020 年仍处于下降的趋势，最终在 2021 年开始有小幅回升。从净资产收益率可以看出广汽集团自上市以来，盈利能力始终保持着逐年提升的趋势。2019 年汽车行业产销持续负增长，广汽集团遭受到了不少的影响，净利润大幅下跌，最终导致净资产收益率急速下降至 2014 年的水平。2020 年受新冠肺炎疫情影响，在世界经济衰退的形势持续严峻的情况下，汽车产业链也受到了严重冲击，汽车销量急剧下滑导致净利润持续下跌，净资产收益率处于较低水平。在 2021 年广汽集团及时调整经营战略，积极响应政策推动复工复产，净资产收益率提升了 1%，出现小幅回升的趋势，2022 年保持在稳定变化水平。



数据来源：广汽集团年报

图 4-1 广汽集团 2012—2022 年净资产收益率变化图

通过扣除政府补助后的净资产收益率可以发现，2012—2015 年期间以及 2021—2022 年，政府补助使净资产收益率提高了 1% 左右，2016—2019 年政府补助的大幅提升，使其对净资产收益率的影响也有所增加，平均每年约提升 3% 左右。2020 年政府补助断崖式下跌导致其对净资产收益率的影响仅为 0.02%。根据图 4-1 可以发现净资产收益率的变化趋势与政府补助的变化趋势基本呈同步改变，仅在 2019 年呈现相反的方向，由此说明政府补助对企业的净资产收益率有一定的正向影响。

4.1.2 偿债能力

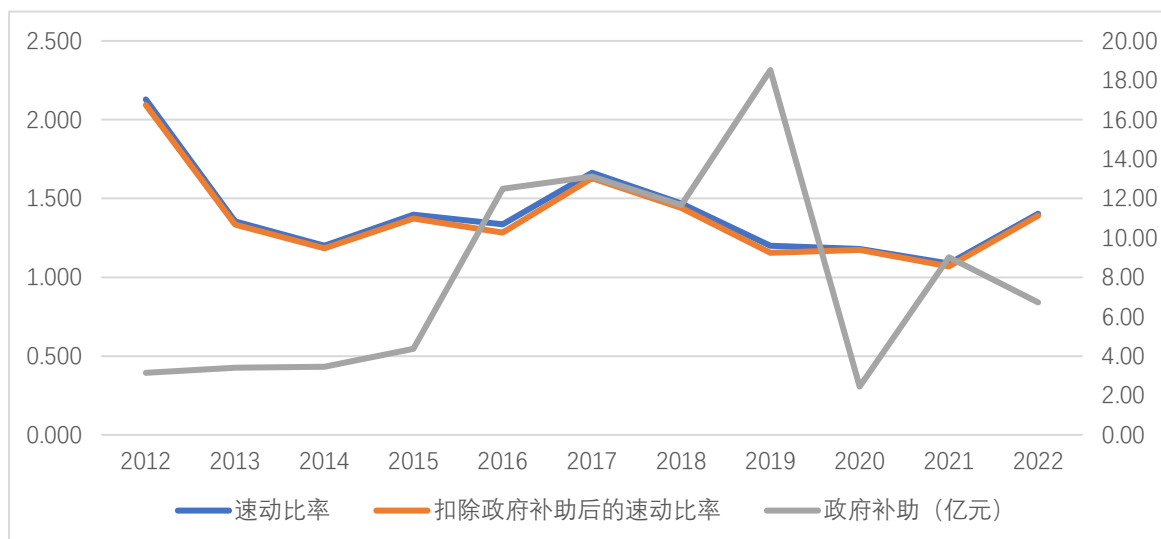
政府补助可以影响企业的现金流，同时企业对政府补助的合理运用、开发项目可以一定程度降低生产成本提升利润。因此，本文选择速动比率和流动比率来研究企业短期偿债能力，选择资产负债率来研究企业的长期偿债能力。

表 4-2 广汽集团 2012—2022 年速动比率

年份	流动负债 (亿元)	速动资产 (亿元)	政府补助 (亿元)	速动比率	扣除政府补助后的速动比率
2012	88.68	188.77	3.16	2.129	2.093
2013	180.83	244.77	3.41	1.354	1.335
2014	202.45	243.14	3.46	1.201	1.184
2015	186.67	260.81	4.36	1.397	1.374
2016	243.22	324.78	12.49	1.335	1.284
2017	367.39	611.39	13.12	1.664	1.628
2018	404.99	594.81	11.66	1.469	1.440
2019	415.85	499.37	18.52	1.201	1.156
2020	423.85	500.21	2.45	1.180	1.174
2021	488.06	530.81	9.02	1.088	1.069
2022	565.76	794.30	6.73	1.404	1.392

数据来源：广汽集团年报

根据表 4-2，广汽集团在 2012—2022 年速动比率均保持在较高的水平，整体变化趋势比较稳定平缓。在 2013 年速动比率随着流动负债的快速增加有了大幅下跌，2015—2016 年保持着平缓上升的趋势，在 2018—2021 年期间受经济环境变化以及政府补助政策退坡的影响，速动比率逐年下降，在 2022 年开始有所回升。



数据来源：广汽集团年报

图 4-2 广汽集团 2012—2022 年速动比率变化图

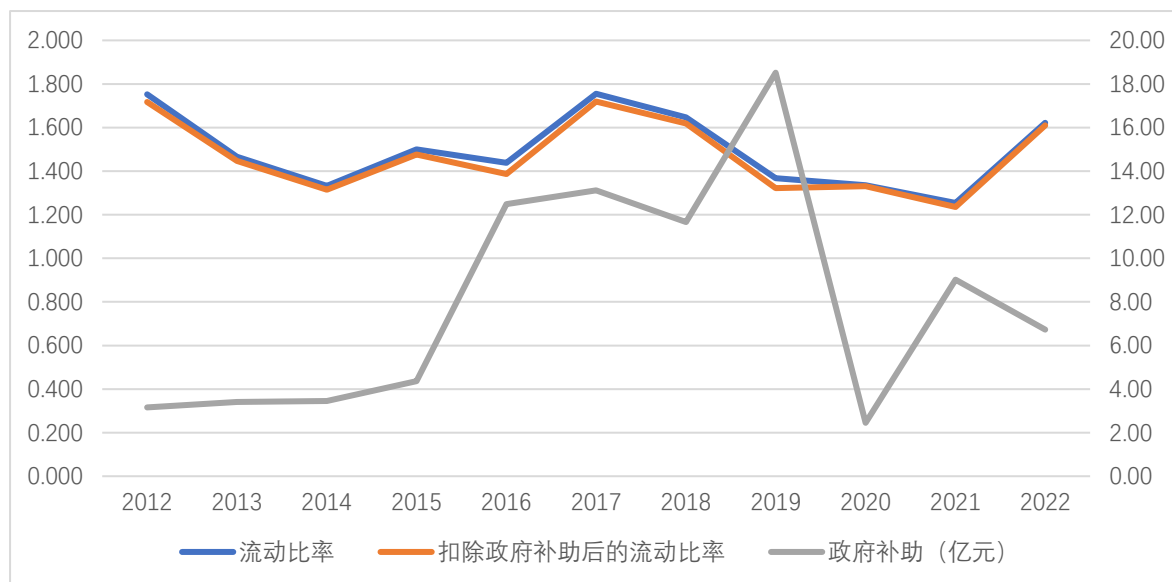
结合图 4-2，2012—2022 年期间政府补助对广汽集团速动比率造成的影响平均值约为 0.02。虽然相差不大，但仍对速动比率有着一定的提升作用。速动比率的变化与政府补助的变化在 2013—2018 年期间呈同向变化趋势，在 2019—2022 年呈现小幅的相反变化趋势。由此说明政府补助对企业速动比率存在一定的正向影响但效果并不稳定。

表 4-3 广汽集团 2012—2022 年流动比率

年份	流动负债 (亿元)	流动资产 (亿元)	政府补助 (亿元)	流动比率	扣除政府补助 后的流动比率
2012	88.68	155.42	3.16	1.753	1.717
2013	180.83	265.10	3.41	1.466	1.447
2014	202.45	269.67	3.46	1.332	1.315
2015	186.67	280.00	4.36	1.500	1.477
2016	243.22	349.75	12.49	1.438	1.387
2017	367.39	644.78	13.12	1.755	1.719
2018	404.99	667.02	11.66	1.647	1.618
2019	415.85	568.47	18.52	1.367	1.322
2020	423.85	566.26	2.45	1.336	1.330
2021	488.06	612.03	9.02	1.254	1.236
2022	565.76	917.92	6.73	1.622	1.611

数据来源：广汽集团年报

根据表 4-3 的数据可以看出，广汽集团的流动比率始终保持在 1 以上的水平，与速动比率相比没有过大的变化差值。在 2012—2014 年，流动比率呈现下降趋势，在 2014—2017 年呈现平稳上升的趋势，在 2018—2021 年，流动负债逐年增加，而流动资产呈现逐年递减趋势，导致流动比率出现下降，在 2022 年流动比率出现回升。



数据来源：广汽集团年报

图 4-3 广汽集团 2012—2022 年流动比率变化图

结合图 4-3，可以发现流动比率与扣除政府补助后的流动比率并无过大差别，差值最大时仅达 0.05。但还是对流动比率带来了一定程度的正向影响。流动比率的变化趋势与政府补助的变化趋势并没有过多重复的地方，在 2020 年政府补助断崖式下跌的情况下，流动比率也仅有很微小的下跌。由此说明，政府补助对企业流动比率的影响存在一定正向效果但并无过大的相关性。

根据速动比率和流动比率的变化可以看出，广汽集团的短期偿债能力始终保持在良好的水平，资金流动性比较好。政府补助对广汽集团短期偿债能力有着一定的提升，但具体影响效果还需要进一步研究。

表 4-4 广汽集团 2012—2022 年资产负债率

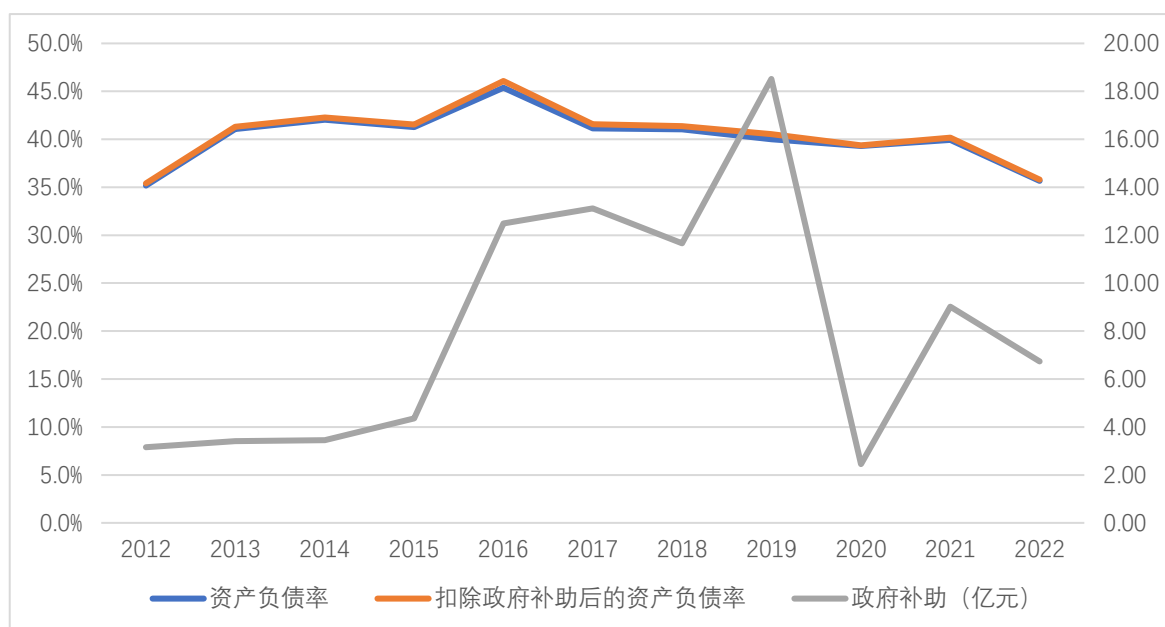
年份	负债总额 (亿元)	资产总额 (亿元)	政府补助 (亿元)	资产负债率	扣除政府补助后的 资产负债率
2012	173.70	493.82	3.16	35.2%	35.4%
2013	237.27	577.90	3.41	41.1%	41.3%
2014	262.03	623.18	3.46	42.0%	42.3%
2015	277.28	671.66	4.36	41.3%	41.6%
2016	372.53	820.92	12.49	45.4%	46.1%
2017	491.88	1196.02	13.12	41.1%	41.6%

续上表

年份	负债总额 (亿元)	资产总额 (亿元)	政府补助 (亿元)	资产负债率	扣除政府补助后的 资产负债率
2018	541.99	1321.20	11.66	41.0%	41.4%
2019	549.55	1374.10	18.52	40.0%	40.5%
2020	561.47	1428.07	2.45	39.3%	39.4%
2021	616.02	1541.97	9.02	40.0%	40.2%
2022	677.72	1900.21	6.73	35.7%	35.8%

数据来源：广汽集团年报

从表 4-4 资产负债率来看，广汽集团的资产负债率处于相对稳定的状态，平均基本始终保持在 41% 的水平，没有较大幅度的变化。在 2012—2016 年资产负债率呈上升趋势，在 2017—2022 年期间，资产负债率呈现缓慢下降趋势。



数据来源：广汽集团年报

图 4-4 广汽集团 2012—2022 年资产负债率变化图

结合图 4-4，在 2013—2016 年政府补助快速发展期间，对资产负债率的影响也仅在 0.3% 左右。政府补助的发展趋势与资产负债率的发展趋势在前期处于同步方向，而在后期对资产负债率的变化并无太大影响。由此说明，政府补助对企业长期偿债能力有一定的正向影响，但不会过于明显。

4.1.3 发展能力

政府补助的相关税收优惠政策可以为企业带来更多的营业收入，同时对各种项目开发以及生产新能源汽车的补助，可以促进企业创新技术进而降低生产成本提高利润。本

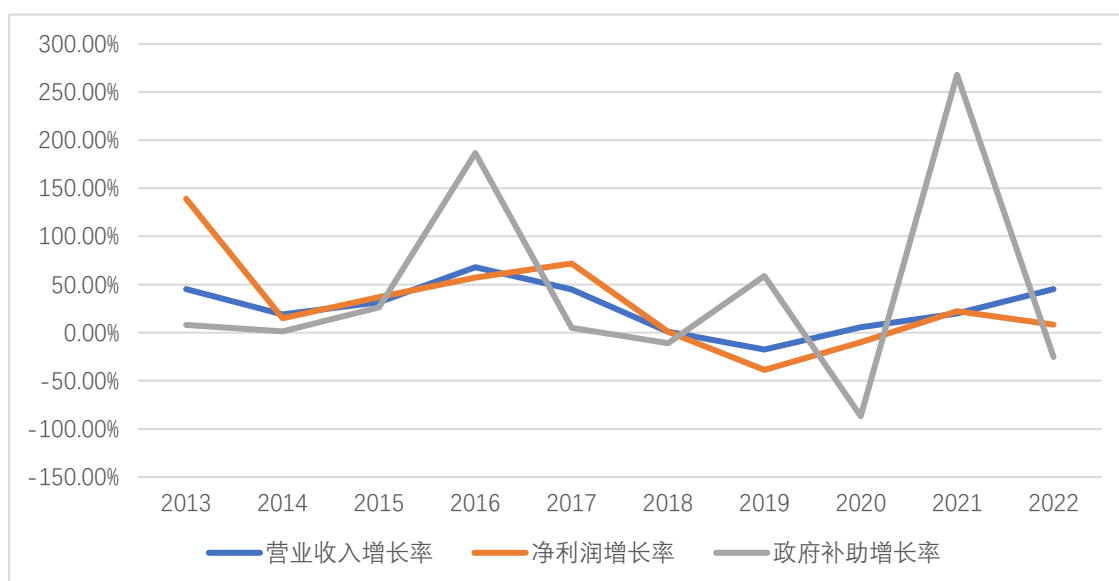
文选取营业收入增长率、净利润增长率作为研究广汽集团 2012—2022 年发展能力的指标。

表 4-5 广汽集团 2012—2022 年发展能力指标增长率

年份	营业收入增长率	净利润增长率	政府补助增长率
2012	—	—	—
2013	45.21%	139.05%	8.05%
2014	18.87%	15.03%	1.28%
2015	31.47%	36.87%	26.21%
2016	67.98%	57.14%	186.44%
2017	44.84%	71.88%	5.01%
2018	1.12%	1.15%	-11.11%
2019	-17.51%	-38.69%	58.82%
2020	5.78%	-9.84%	-86.76%
2021	19.82%	22.14%	267.84%
2022	45.37%	8.21%	-25.38%

数据来源：广汽集团年报数据整理计算

根据表 4-5 可以看出，广汽集团在 2013—2018 年期间，营业收入和净利润均保持着正向增长，其中营业收入增长率在 2016 年迎来转折点之后开始逐年下降，净利润增长率以 2017 年为转折点之后开始逐年下降。随后两项指标同时在 2019 年开始出现回升趋势。在 2018 年受中国汽车行业出现多年来首次负增长的情况下，营业收入和净利润仅迎来 1.12% 和 1.15% 的增长，在 2019 年出现经贸摩擦、环保标准切换、新能源汽车补助调整等因素的各种影响，营业收入和净利润首次迎来负增长的情况并且呈现断崖式下跌的情况。



数据来源：广汽集团年报

图 4-5 广汽集团 2013—2022 年发展能力变化图

结合图 4-5，在 2013—2018 年期间，政府补助增长率的变化趋势与营业收入增长率、净利润增长率变化趋势大致呈同步状态。2019 年政府补助上升并未给企业营业收入和净利润带来好的影响，2020 年和 2022 年政府补助断崖式下跌也并没有影响营业收入和净利润向好发展的趋势。由此可以看出，政府补助对企业发展能力有着一定的推动作用，并且高额的政府补助为企业发展能力的提升作了一定的铺垫，但并无明显的相关性。

4.2 创新绩效

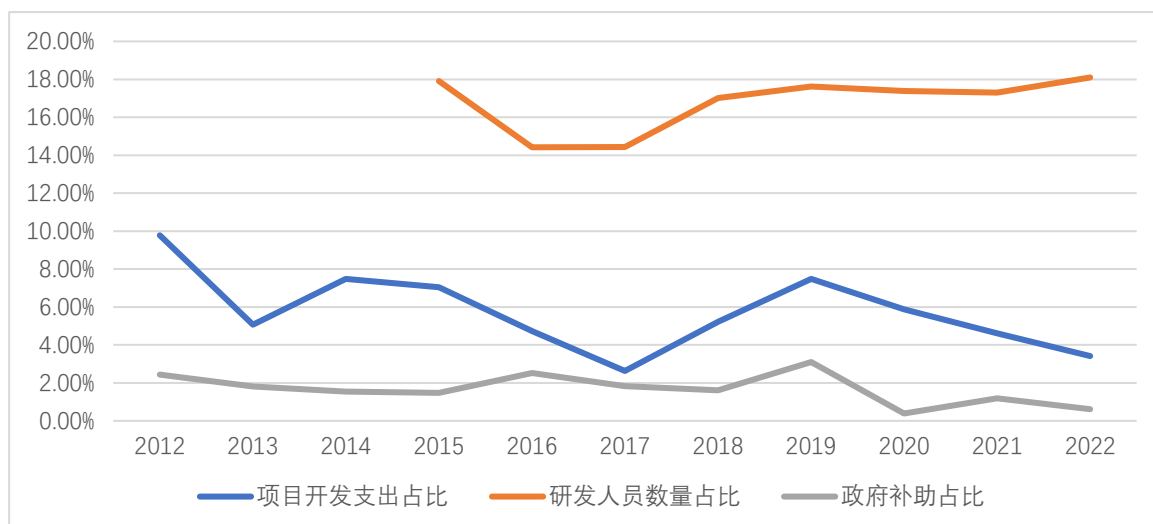
4.2.1 项目开发投入

本文从开发支出和研发人员数量两个方向进行政府补助对企业项目开发投入的影响的分析。项目开发占比=开发支出/营业收入；政府补助占比=政府补助/营业收入。主要的统计和计算数据如下。

表 4-6 广汽集团 2012—2022 年政府补助与项目开发情况表

年份	营业收入 (亿元)	开发支出 (亿元)	项目开发 支出占比	研发人 员数量	研发人员 数量占比	政府补助 (亿元)	政府补 助占比
2012	129.64	12.68	9.78%	—	—	3.16	2.44%
2013	188.24	9.54	5.07%	—	—	3.41	1.81%
2014	223.76	16.73	7.48%	—	—	3.46	1.54%
2015	294.18	20.70	7.04%	3050	17.91%	4.36	1.48%
2016	494.18	23.41	4.74%	3398	14.42%	12.49	2.53%
2017	715.75	18.82	2.63%	4278	14.44%	13.12	1.83%
2018	723.80	37.80	5.22%	5867	17.01%	11.66	1.61%
2019	597.04	44.71	7.49%	6222	17.62%	18.52	3.10%
2020	631.57	37.17	5.88%	5832	17.39%	2.45	0.39%
2021	756.76	34.89	4.61%	5529	17.31%	9.02	1.19%
2022	1100.06	37.52	3.41%	6581	18.10%	6.73	0.61%

数据来源：广汽集团年报



数据来源：广汽集团年报

图 4-6 广汽集团政府补助与项目开发情况图

根据表 4-6 和图 4-6 可以看出，项目开发支出占比和政府补助占比并在 2013—2016 年期间并没有太大的相关性。在 2017 年到 2022 年期间变化趋势处于同步状态。在 2013—2015 年期间，项目开发支出占比呈逐年上升趋势，而政府补助占比呈逐年递减趋势。2016 年开始政府补助占比受退坡政策影响，开始呈现逐年降低的趋势，仅在 2019 年出现短暂的升高，同时项目开发支出占比也开始呈现逐年降低的趋势。由此可以看出，政府补助对项目开发支出存在着微小的影响。

研发人员数量从 2015—2022 年期间，以 2019 年为节点呈现先上升后下降的趋势，在 2022 年回归到 2019 年的峰值水平。但研发人员数量占比呈现先下降后上升的趋势，最终在 2022 年达到 18.1% 的水平，总体占比趋于稳定，保持在 17% 的平均值上下浮动。根据图 4-6 可以发现，研发人员数量占比的变化趋势与政府补助占比的变化趋势并没有过大的相关性。但 2013—2016 年的高强度政府补助，可能为研发人员数量占比的提升有着正向的铺垫作用。

4.2.2 研发产出

本文选取广汽集团 2012—2022 年发明专利占比，作为研究政府补助对研发产出影响的指标。发明专利占比=发明专利数/获得授权专利总数；具体结果如表 4-7 所示。

表 4-7 广汽集团 2012—2022 年获取专利数情况表

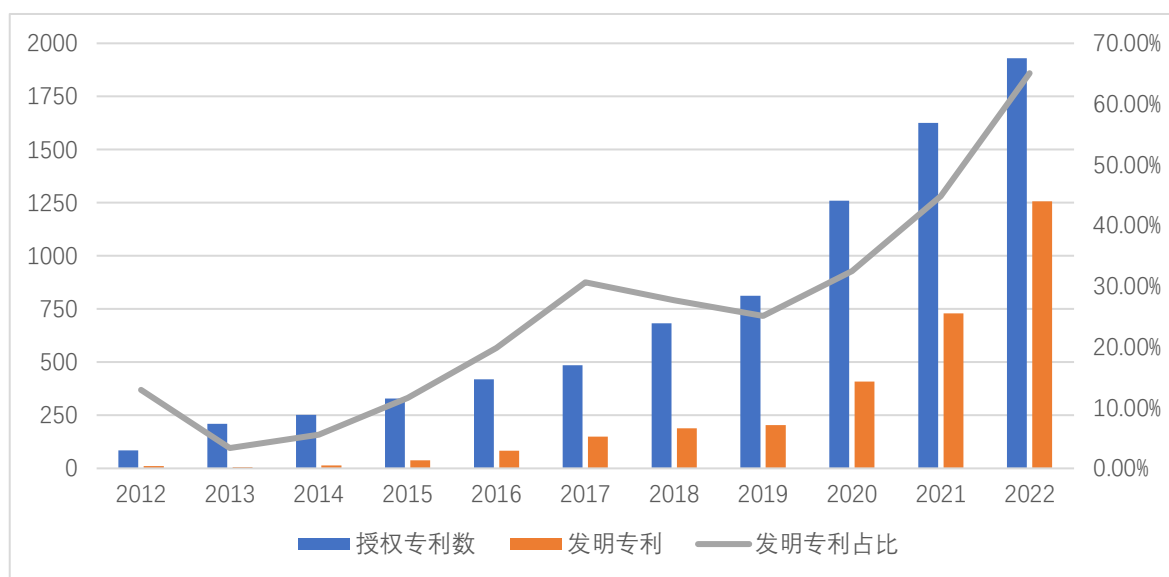
年份	授权专利数	发明专利	发明专利占比
2012	85	11	12.94%
2013	209	7	3.35%
2014	252	14	5.56%
2015	328	38	11.59%

续上表

年份	授权专利数	发明专利	发明专利占比
2016	419	83	19.81%
2017	486	149	30.66%
2018	682	189	27.71%
2019	812	204	25.12%
2020	1259	409	32.49%
2021	1626	729	44.83%
2022	1930	1256	65.08%

数据来源：中国专利信息网

根据表 4-7 可以发现，广汽集团 2012—2022 年获得授权的专利数量一直保持着快速增长的趋势，发明专利在经过前期发展的铺垫，从 2015 年开始呈现同步快速增长的趋势，发明专利占比不断增大，在 2022 年达到了约 65% 的水平，这说明广汽集团的自主创新开发能力也在不断地提升。



数据来源：中国专利信息网

图 4-7 广汽集团 2012—2022 年获取专利数情况图

结合图 4-7 可以看出，广汽集团授权专利数与发明专利数均呈每年都有着大幅的上升。发明专利占比在 2012—2013 年和 2017—2019 年期间呈下降趋势，其余时期内均呈现直线上升的趋势。在 2013—2015 年政府补助的快速发展阶段，企业加大了项目研发投入发明专利产出不断增加。2016 年开始，政府补助进入退坡阶段，企业的发明专利占比开始持续下降。2020 年开始政府补助进入较为稳定的后补贴时代，发明专利产出开始大幅增加，占比出现回升的趋势。由此可以看出，政府补助对企业研发产出息息相关，政府补助对企业研发产出有着一定的正向推动作用。

第五章 政府补助对广汽集团绩效的影响的实证分析

5.1 研究假设

H1:政府补助对新能源汽车企业盈利能力不存在正向影响

H2:政府补助对新能源汽车企业偿债能力不存在正向影响

H3:政府补助对新能源汽车企业发展能力不存在正向影响

H4:政府补助对新能源汽车企业项目开发投入不存在正向影响

H5:政府补助对新能源汽车企业研发产出不存在正向影响

5.2 实证模型的建立

针对政府补助对广汽集团绩效的影响，本文主要分为财务绩效和创新绩效两个部分，分别从盈利能力、偿债能力、发展能力、项目开发投入、企业研发产出五个方向进行分析。为验证 H1、H2、H3、H4、H5 这五个假设，选取政府补助作为解释变量，涉及到的各项指标作为被解释变量，公司上市规模及年份作为控制变量，建立以下模型。

$$F = \beta_0 + \beta_1 * GS + \beta_2 * Size + \beta_3 * Year + \varepsilon$$

5.3 描述性统计和相关性分析

5.3.1 描述性统计

使用 Stata16.0 对本文研究所涉及到的各个变量进行描述性统计，表 5-1 为分析中涉及到变量的解释说明。

表 5-1 变量解释

Variable	定义	计算方法
GS	政府补助	年报中政府补助数据
ROE	净资产收益率	当年净利润/当年所有者权益
CR	流动比率	当年流动资产/当年流动负债
ALR	资产负债率	当年负债总额/当年资产总额
RGR	营业收入增长率	营业收入增长额/前一年营业收入额
PGR	净利润增长率	净利润增长额/前一年净利润总额
DE	开发支出	年报中开发支出数据
RDP	研发人员占比	当年研发人员数/总员工人数
IP	发明专利占比	已有发明专利数/已获得授权专利数
Size	企业规模	对资产总额取自然对数
Year	年份	—

根据表 5-2 的统计结果可以看出，政府补助、开发支出的标准差数值相对较大，在 2012—2022 年期间有着较大的差异和明显变化；净资产收益率、资产负债率、研发人员占比的标准差值均在 0.1 以下，较为稳定；其他变量的差异性不强。

表 5-2 Stata 描述性统计结果

VARIABLES	N	mean	sd	min	max
Year	11	2,017	3.317	2,012	2,022
GS	11	8.034	5.312	2.451	18.52
ROE	11	0.0929	0.0373	0.0333	0.154
CR	11	1.497	0.174	1.254	1.755
ALR	11	0.402	0.0283	0.352	0.454
RGR	10	0.263	0.256	-0.175	0.680
PGR	10	0.303	0.498	-0.387	1.390
DE	11	26.73	12.00	9.544	44.71
RDP	8	0.168	0.0149	0.144	0.181
IP	11	0.254	0.181	0.0335	0.651
Size	11	25.32	0.464	24.62	25.97

5.3.2 财务绩效相关性

根据表 5-3 可以看出，各变量的相关性系数基本全部低于 0.8，初步判断建立的模型不存在严重的多重共线性。在 1%显著水平下，政府补助与净资产收益率相关性为 0.566，与流动比率相关性为 0.0397，与资产负债率相关性为 0.314，且都为正向显著的效果。

表 5-3 政府补助与财务绩效相关性分析

GS	ROE	CR	ALR	RGR	PGR	
GS	1					
ROE	0.566	1				
CR	0.0397	0.189	1			
ALR	0.314	0.722	-0.383	1		
RGR	-0.211	0.291	0.329	0.292	1	
PGR	-0.297	0.208	0.258	0.348	0.724	1

对财务绩效涉及到的指标数据进行多重共线性检验，根据多重共线性标准，当 $0 < VIF < 10$ 时，变量间不存在严重的共线性，通过结果数据可以看出 VIF 值均在 10 以下，由此说明建立模型的各被解释变量不存在严重的多重共线性。如表 5-4 所示。

表 5-4 财务绩效指标 VIF 检验结果

Variable	VIF	1/VIF
ROE	9.770	0.102
ALR	7.550	0.132
CR	7.250	0.138
PGR	2.920	0.342
RGR	2.230	0.448
Mean VIF	5.950	

5.3.3 创新绩效相关性

根据表 5-5 可以看出，各个变量的相关性系数全部低于 0.8，初步判断建立的模型不存在严重的多重共线性。在 1%显著水平下，政府补助与开发支出相关性为 0.51，与发明专利占比相关性为 0.248，且都为正向显著的效果。

表 5-5 政府补助与创新绩效相关性分析

GS	DE	RDP	IP	
GS	1			
DE	0.510	1		
RDP	-0.394	0.628	1	
IP	0.248	0.686	0.309	1

对创新指标涉及到的指标数据进行多重共线性检验，根据多重共线性标准，当 $0 < VIF < 10$ 时，变量间不存在严重的共线性，通过结果数据可以看出 VIF 值均在 10 以下，建立模型的各被解释变量不存在严重的多重共线性。如表 5-6 所示。

表 5-6 创新绩效指标 VIF 检验结果

Variable	VIF	1/VIF
DE	1.830	0.548
RDP	1.660	0.603
IP	1.220	0.819
Mean VIF	1.570	

5.4 回归分析

使用 Stata16.0 研究分析政府补助与广汽集团财务绩效的各个相关指标与创新绩效的各个相关指标的关系，最后根据结果验证五个假设是否成立。

5.4.1 财务绩效相关指标回归分析

根据表 5-7，在 5% 的显著水平下，政府补助对广汽集团的净资产收益率有正向影响，其对应系数值说明政府补助每提高一个单位，净资产收益率约提高 0.31%。因此，政府补助对企业净资产收益率有着正向的影响。选取净资产收益率作为盈利能力的判断指标，假设 H1 不成立。

表 5-7 政府补助与净资产收益率回归分析

ROE	Coef.	Robust Std. Err.	t	P> t	[95% Conf. Interval]	
GS	0.00306	0.00348	0.880	0.408	-0.00517	0.0113
Size	0.115	0.132	0.870	0.414	-0.197	0.427
Year	-0.0165	0.0169	-0.980	0.360	-0.0564	0.0233
_cons	32.60	33.12	0.980	0.358	-45.71	110.9

根据表 5-8，在 5% 的显著水平下，政府补助对广汽集团的流动比率系数值为负，且系数值约为 0.0098，说明政府补助每提高一个单位会对流动比率造成约 0.98% 的影响。因此，政府补助对企业流动比率不存在正向的影响。

表 5-8 政府补助与流动比率回归分析

CR	Coef.	Robust Std. Err.	t	P> t	[95% Conf. Interval]	
GS	-0.00983	0.0102	-0.960	0.368	-0.0340	0.0143
Size	1.357	0.317	4.280	0.004	0.608	2.107
Year	-0.194	0.0426	-4.560	0.003	-0.295	-0.0934
_cons	383.7	83.94	4.570	0.003	185.2	582.2

根据表 5-9，在 5% 的显著水平下，政府补助对广汽集团的资产负债率有正向影响，其系数值说明政府补助每提高一个单位，资产负债率约提高 0.33%。因此，政府补助对企业资产负债率有着正向的影响。

选取流动比率作为短期偿债能力的指标，资产负债率作为长期偿债能力的指标，政府补助对资产负债率有着正向的影响，对长期偿债能力有着提升的效果，因此可以得出，政府补助对广汽集团偿债能力是有着正向的影响的，假设 H2 不成立。

表 5-9 政府补助与资产负债率回归分析

ALR	Coef.	Robust Std. Err.	t	P> t	[95% Conf. Interval]	
GS	0.00331	0.00239	1.390	0.208	-0.00233	0.00896
Size	-0.0864	0.0794	-1.090	0.312	-0.274	0.101
Year	0.00833	0.0104	0.800	0.448	-0.0162	0.0329
_cons	-15.82	20.42	-0.780	0.464	-64.10	32.46

根据表 5-10, 在 5% 的显著水平下, 政府补助对广汽集团的营业收入增长率没有明显的正向影响, 系数值较低, 其数值说明政府补助每提高一个单位, 企业营业收入增长率约降低 0.3%。因此, 政府补助对企业营业收入增长率不存在正向影响。

表 5-10 政府补助与营业收入增长率回归分析

RGR	Coef.	Robust Std. Err.	t	P> t	[95% Conf. Interval]	
GS	-0.00302	0.0308	-0.100	0.925	-0.0783	0.0722
Size	-0.339	1.201	-0.280	0.787	-3.278	2.600
Year	0.022	0.151	0.150	0.889	-0.348	0.392
_cons	-41.78	297.1	-0.140	0.893	-768.8	685.3

根据表 5-11, 在 5% 的显著水平下, 政府补助对广汽集团的净利润增长率的影响的系数值为负数, 其系数值说明政府补助每提高一个单位, 净利润增长率会降低约 2.32%。因此, 政府补助对企业净利润增长率不存在明显的正向影响。

选取营业收入增长率和净利润增长率作为发展能力的指标, 政府补助对营业收入增长率的影响数值和对净利润增长率的影响数值均为负数, 因此, 政府补助对广汽集团发展能力可能不会带来正向的影响, 假设 H3 成立。

表 5-11 政府补助与净利润增长率回归分析

PGR	Coef.	Robust Std. Err.	t	P> t	[95% Conf. Interval]	
GS	-0.0232	0.0341	-0.680	0.522	-0.107	0.0603
Size	0.891	1.561	0.570	0.589	-2.929	4.710
Year	-0.215	0.222	-0.970	0.370	-0.758	0.328
_cons	427.7	437.2	0.980	0.366	-642.1	1498

5.4.2 创新绩效相关指标回归分析

根据表 5-12, 在 5% 的显著水平下, 政府补助对广汽集团的开发支出项目存在正面影响, 系数值约为 0.57, 其数值说明政府补助每提高一个单位, 企业在项目开发支出上会提高约 0.57 单位的投入。因此, 政府补助对开发支出存在正向的影响。

表 5-12 政府补助与开发支出回归分析

DE	Coef.	Robust Std. Err.	t	P> t	[95% Conf. Interval]	
GS	0.571	0.499	1.140	0.291	-0.610	1.751
Size	-7.258	32.57	-0.220	0.830	-84.26	69.75
Year	3.833	4.374	0.880	0.410	-6.510	14.18
_cons	-7659	8602	-0.890	0.403	-27999	12681

根据表 5-13, 在 5% 的显著水平下, 政府补助对广汽集团的研发人员占比没有带来

正面影响，系数值约为 0.0005，其数值说明政府补助每提高一个单位，对企业研发人员占比会带来约 0.05% 的影响。因此，政府补助对研发人员占比不存在正面影响。

选取项目开发支出和研发人员占比作为项目开发投入的两项观测指标，政府补助对企业开发支出的提升效果较对研发人员占比的影响更为明显，因此政府补助对企业项目开发支出投入存在着正向影响，假设 H4 不成立。

表 5-13 政府补助与研发人员占比回归分析

RDP	Coef.	Robust Std. Err.	t	P> t	[95% Conf. Interval]	
GS	-0.000523	0.00145	-0.360	0.736	-0.00454	0.00350
Size	-0.0338	0.0662	-0.510	0.636	-0.218	0.150
Year	0.00728	0.00845	0.860	0.438	-0.0162	0.0307
_cons	-14.27	16.61	-0.860	0.439	-60.39	31.84

根据表 5-14，在 5% 的显著水平下，政府补助对广汽集团的发明专利占比没有产生明显的影响，其数值说明政府补助每提高一个单位，在发明专利占比上会产生约 0.57% 的影响。因此可以推出政府补助对发明专利占比不存在明显的正向影响，假设 H5 成立。

表 5-14 政府补助与发明专利占比回归分析

IP	Coef.	Robust Std. Err.	t	P> t	[95% Conf. Interval]	
GS	-0.00572	0.00737	-0.780	0.463	-0.0231	0.0117
Size	0.220	0.203	1.090	0.313	-0.259	0.700
Year	0.0225	0.0258	0.870	0.413	-0.0386	0.0836
_cons	-46.59	50.94	-0.910	0.391	-167.0	73.85

第六章 总结与建议

6.1 研究结论

本文研究政府补助对新能源汽车企业绩效的影响。首先讨论了我国目前新能源汽车行业的发展背景及现状，然后结合文献整理出政府补助对企业影响的不同效果以及路径，整理从 2009 年开始至今的各项政府补助政策，梳理出政府补助的类型及其对应的影响路径。以广汽集团作为本文的案例研究对象，通过年度财务报表以及搜集的相关数据，整理出需要研究的相关指标并进行分析，根据初步分析结果提出假设后通过 Stata16.0 对其进行相关性分析和回归分析，验证是否成立。本文的研究结论如下：

一、政府补助对新能源汽车企业广汽集团财务绩效有正向影响和促进作用。通过数据分析和实证验证，政府补助对广汽集团的盈利能力和偿债能力都产生了明显的正向影响，其中对资产负债率所代表的长期偿债能力影响更为明显。在发展能力上，虽对净利润增长率没有明显的正向作用，但通过后期的增长趋势来看，政府补助仍对广汽集团的发展能力起到了一定的铺垫促进作用。

二、政府补助对新能源汽车企业广汽集团的创新绩效有正向的影响。通过数据分析和实证验证，政府补助对企业项目开发投入有着的正向作用，研发人员占比始终保持着稳定水平，对研发人员占比的促进作用不明显。对发明专利产出占比没有明确的作用，但对其增长的趋势打下基础。从总体数据综合来看，政府补助对企业创新绩效存在正向影响。

6.2 对策建议

政府补助从退坡政策出现到现在已进入倒计时阶段，逐步退坡政策的出现是为了让企业加快转变进度，并逐渐摆脱对政府补助的依赖，驱动新能源汽车企业创新发展，促进新能源汽车产业转型。新能源汽车企业要合理规划政府补助的使用，最大限度的发挥政府补助的作用。

一、不断加强企业自主研发能力，创造新产品新技术并提升企业关键核心技术，建立企业自身在行业中的优势。同时还要注意各种配套零部件以及附加服务的资金投入。例如，广汽集团自主研发的深度集成电驱系统、超倍速电池技术等新能源汽车产品；智能驾驶系统、物联系统等智能网联领域的相关服务，都为其在新能源汽车产业建立了一定的优势。

二、利用资金完善和优化产业链以及产业布局，实现产业链上下游协同发展。在现有基础上建立新能源产业链，完善能源生态产业布局，提高企业综合竞争能力。同时利用相关政府补助扩大人才储备，建立公司特有的经营模式，保证其在政府补助退坡期结束后公司经营的稳定性、可持续发展性。

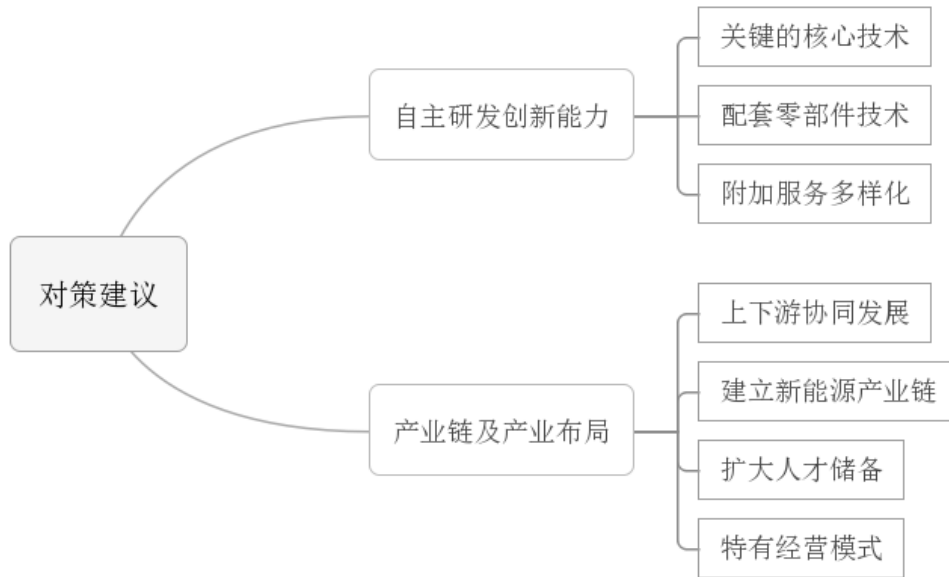


图 6-1 对策建议概述图

6.3 研究展望

本文选取广汽集团作为研究对象，广汽集团作为我国新能源汽车行业的领头企业，既有整车制造和销售的业务，也有零部件研发生产的业务，相较于其他企业产业规模宏大且具有代表性。但本文存在以下不足：

(1)仅分析单个案例，导致本文选取数据有限，存在一定的局限性和主观性。

(2)广汽集团受政府补助的业务广泛，本文将年报中递延收益模块的“政府补助”数据默认为与新能源汽车相关数据，因此收集到的数据并不够精准，部分研究结论不够精确。

(3)由于本人知识水平有限，对广汽集团政府补助的影响只停留在选取数据指标的维度上进行分析并讨论其相关性，需要更多的研究方法来进行深入分析。

希望本文能具有一定的借鉴意义，促进新能源汽车行业的发展。在未来，本人也将夯实相关理论知识，完善不足，提高自身研究水平。

参考文献

- [1] 王维,李昊展,乔朋华,桂嘉伟.政府补助方式对新能源汽车企业绩效影响研究——基于企业成长性的深入分析[J].科技进步与对策,2017,34(23):114-120.
- [2] 刘进.我国新能源汽车财政补贴效应研究[D].中国财政科学研究院,2017.
- [3] 张凯文.政府补助对企业经营绩效的影响研究[D].上海国家会计学院,2017.
- [4] 徐玲燕.财税政策对新能源汽车发展的影响研究[D].浙江大学,2018.
- [5] 柳学信,孔晓旭,刘春青,王琪.政府补助是否促进了企业自主创新?[J].首都经济贸易大学学报,2019,21(01):85-93.
- [6] 崔帅.新能源汽车行业政府补贴对研发支出和绩效影响的实证研究[D].导师:钱彦敏.浙江大学,2019.
- [7] 荣凤芝,钟旭娟.政府补助、研发投入与企业绩效相关性的实证检验[J].统计与决策,2020,36(05):161-165.
- [8] 胡绍雨,梁智宇.新能源汽车财政补贴政策的演变与启示[J].山西财政税务专科学校学报,2021,23(05):3-9+16.
- [9] 卢斐璇.研发类政府补助对企业创新绩效的影响研究[D].广西大学.2022
- [10] 刘满芝,杜明伟,刘贤贤.政府补贴与新能源企业绩效:异质性与时滞性视角[J].科研管理,2022,43(03):17-26.
- [11] 乔安琪,王海燕,聂昕然.政府补贴对新能源汽车企业财务绩效影响研究——以比亚迪公司为例[J].唐山师范学院学报,2022,44(04):104-108.
- [12] 陈会英,李晓楠,周衍平.创新环境视角下政府补助对专利密集型企业创新的影响研究[J].现代管理科学.2022(05):109-119
- [13] Edward Lee, Martin Walker, Cheng Zeng. Do Chinese Government Subsidies Affect Firm Value?[J]. Accounting, Organizations and Society,2014,39(3).
- [14] Xinle Tong; Zhen Wang; Xinting Li. The Influence of Government Subsidy on Enterprise Innovation: Based On Chinese High-Tech Enterprises[J].Economic Research-Ekonomska Istraživanja,2022,35(1):1481-1499.
- [15] Deng Ming, Wang Jinbo. Why Do Zombie Firms Seldom Die or Resurrect? The Effect of Government Subsidies on The Survival Duration of China's Zombie Firms[J].Economics,2022,16.
- [16] Wu Wan Shu. Government R&D Subsidies and Enterprise R&D Activities: Theory and Evidence[J].Economic Research-Ekonomska Istraživanja,2022,35(1):391-408.

致 谢

时光飞逝，日月如梭，四年大学时光的学习生活伴随毕业论文的完成进入尾声。回顾四年时光，百感交集，皆是可贵的回忆。是这四年的经历，塑就了现在的我，让我有勇气有自信去迎接接下来的生活。

我要感谢我的指导老师赵阳老师，在论文的撰写过程中给予指导，正是老师严格并细致专业的要求帮助我顺利完成了我的毕业论文。在日常学习生活中，任课老师们的严谨和认真也让我在大学生活中获得了丰富的知识储备以及视野上的开阔。愿老师们桃李芬芳。

我还要感谢我的父母与家人，是他们的不断支持，才让我走出学习备考中的低谷，重新振作起来，才能有机会踏入大学生活。在大学生活中，也感谢他们不断在背后支持我、鼓励我的任何一个选择，做我最坚强的后盾。愿家人平安顺遂。

在中德的学习生活里，有幸遇到了志同道合的同学们。我们一起合作学习、挑灯备战、互相鼓励、畅聊人生，大学四年的生活才得以丰富多彩。我们即将分离，奔赴全国各地，愿我们此去前程似锦。

文终至此，感恩遇见，认真生活，不负相遇。