doi:10.3969/j.issn.2097-3853.2026.05.007

供应链金融对企业创新能力的影响
——基于新能源汽车产业链供应链上企业的实证分析

王榆凯[1],何仕[2],胡永仕[3]

(1. 福建理工大学 人工智能与交通工程学院,福建 福州 350118; 2. 福建理工大学 管理学院,福建 福州 350118;
3. 福建理工大学 人事处,福建 福州 350118)

摘要:在新能源汽车产业中,技术创新需求与供应链金融的发展密切相关,后者根据核心企业信用水平提供金融支持、降低融资成本、提高运营效率,以应对产业链供应链中面临的挑战。以 2018 至 2022 年 A 股新能源汽车产业链供应链上企业为研究对象,探究供应链金融对企业创新能力的影响。结果表明:供应链金融的发展显著提升了新能源汽车企业的创新能力;高质量的供应链关系能够进一步增强供应链金融对企业创新能力的促进作用;供应链金融对非国有企业和中小企业的创新推动作用更为明显。企业应积极开展供应链金融,加强供应链风险管理;优化数字化转型战略,加强人才培养;强化供应链关系质量,建立信息共享平台。

关键词:供应链金融;新能源汽车;企业创新;供应链关系质量

中图分类号:F832.4 **文献标志码**:A **文章编号**:2097-3853(2026)05-0453-08

Impact of supply chain finance on enterprise innovation capability: an empirical analysis based on enterprises in supply chain of new energy vehicle industry

WANG Yukai[1], HE Shi[2], HU Yongshi[3]

(1. School of Artificial Intelligence and Transportation Engineering, Fujian University of Technology, Fuzhou 350118, China;
2. School of Management, Fujian University of Technology, Fuzhou 350118, China;
3. Personnel Department, Fujian University of Technology, Fuzhou 350118, China)

Abstract: In the new energy automobile industry, the demand for technological innovation is closely related to the development of supply chain finance, which provides financial support, reduces financing costs, and improves operational efficiency according to the credit level of the core enterprises to cope with the challenges faced in the industrial chain supply chain. Taking the enterprises in the supply chain of A-share new energy automobile industry from 2018 to 2022 as the research object, this study explores the impact of supply chain finance on the innovation capability of enterprises. Results show that the development of supply chain finance significantly enhances the innovation ability of new energy automobile enterprises; high-quality supply chain relationship can further enhance the promotion effect of supply chain finance on the innovation capability of enterprises; and supply chain finance has a more obvious role in promoting the innovation of non-state-owned enterprises and small and medium-sized enterprises. Enterprises should actively engage in supply chain finance and strengthen supply chain risk management; optimize enterprise digital transformation and enhance talent training; strengthen the quality of supply chain relationships and establish an information sharing platform.

Keywords: supply chain finance; new energy vehicle; enterprise innovation; supply chain relationship quality

新时代背景下,党的二十届三中全会为深化改革和高质量发展指明方向,并通过完善产业链与供应链安全保障体系、发挥市场机制作用、优化资源配置等政策,为新能源汽车产业提供有力支

收稿日期:2025-01-13
基金项目:2024 年度教育部人文社会科学研究项目(24YJA790014)
第一作者简介:王榆凯(1999—),男,福建泉州人,硕士研究生,研究方向:企业物流与供应链管理。
通信作者:何仕(1972—),男,福建平潭人,教授,博士,研究方向:政治经济学。

撑。2023年,新能源汽车产销量分别达958.7万辆和949.5万辆,市场占有率达31.6%,充分展现了行业的强劲发展势头。但同时,《新能源汽车产业发展规划(2021—2035年)》指出,该行业在核心技术、质量保障等方面仍存在不足,亟须提升核心竞争力。

新能源汽车企业作为战略性新兴产业,其技术活动具有周期性长、信息不对称、原材料价格波动等特征。[1]虽然国家政策鼓励企业加大研发投入以推动技术创新,但在实际操作中,过度的研发投入可能给企业带来经济压力,甚至会对企业绩效产生负面影响。[2]更为关键的是,新能源汽车企业间协同创新不足,缺少资源共享平台[3],这也导致企业无法实现深度创新[4],影响了创新能力的培养与提升。针对这些问题,供应链金融的作用体现在两个方面:第一,通过多主体协同与真实交易基础,利用应收账款、库存质押和预付款等融资方式,为产业链上下游提供低成本资金支持,提升资金利用效率并缩短研发周期[5];第二,整合上下游资源和信息,缓解信息不对称,促进企业协同创新,推动技术进步和产业升级[6-7]。

目前鲜有研究将供应链金融与新能源汽车企业创新能力直接关联。供应链金融的研究大多集中于其金融属性和供应链属性,探讨其对企业融资约束[8]、创新投入[9]、创新水平[10]、数字化转型程度[11]等方面的影响。而对新能源汽车企业创新能力的研究,一部分关注产业政策对企业研发创新的影响,强调政府补助的激励作用[3];另一部分探讨企业研发投入与市场融资对企业创新能力的影响,强调金融发展对提升企业创新能力的重要性[2]。因此,本文试图在现有文献基础上,从微观视角探究供应链金融对新能源汽车企业创新能力的影响,深入分析供应链金融在新能源汽车企业中的作用机制,由此引出以下研究问题:供应链金融的展开是否显著提升了新能源汽车企业的创新能力?供应链关系质量在供应链金融与创新能力之间起到何种调节作用?

一、理论分析与研究假设

(一)供应链金融与新能源汽车企业的创新能力

供应链金融的内涵可以从金融属性和供应链属性两个方面来理解。从金融属性看,供应链金融是金融机构提供的一套金融解决方案,旨在促进供应链中物资和信息的交换,提高资金流动性和可获得性,以达到降低企业融资成本的目的。[12]从供应链属性看,其考虑的不仅仅是金融解决方案,而是两个或两个以上的组织共同创造价值的过程,对组织间资金进行有效计划、监督和控制的过程。[13]

在新能源汽车产业这一高度依赖外部资源的领域内,产品研发创新成为企业生存发展的核心动力。研发创新由于周期长、不确定性高等特点[1],需要持续大量的资金投入以保持技术前沿和市场竞争优势。然而,这种对资金的需求远超新能源汽车企业的自筹资金能力,导致资金约束成为阻碍企业创新能力发展的主要因素。传统的外源融资方式如银行信贷、公司债券、政府补助等,对中小企业的资金支持有限,导致融资渠道受限、融资难度增加,从而影响了技术创新的持续推进和企业创新能力的提升。[14]供应链金融作为一种创新的融资模式,其融资方式可根据企业提供的抵押物类型,分为应收账款类融资、库存质押融资以及预付款类融资三类。这三种融资方式通过优化供应链中资金的流动,向企业提供了一条相对低成本的资金获取途径。整合金融服务与供应链管理,利用供应链各环节之间的商业信用,可有效解决企业的短期资金需求。[15]企业可以更好地利用供应链资源,打造核心竞争优势,促进与供应商、客户之间的紧密合作,提升创新能力。[16]基于以上分析,本文提出研究假设H1。

H1:供应链金融的开展能显著提升新能源汽车企业的创新能力。

(二)供应链关系质量对供应链金融与创新能力的调节作用

供应链关系质量通常分为供应商关系质量和顾客关系质量。供应商关系质量对企业产品质量构成基础性影响,通过维持与供应商的稳定合作关系,企业可有效监控原材料质量,优化交易成本,提升供货效率,从而正向促进质量绩效。同理,良好的顾客关系使企业能快速响应市场需求,引入顾客参与产品开发,增强产品信赖度,减少返修成本,进一步推动质量绩效的提升。[17]在新能源汽车产业中,市场需求的快速变化和技术的迅速发展要求企业要持续创新以维持竞争优势。其中,高质量的供应链关系能够显著促进信息的自由流通,包括市场趋势、消费者偏好、技术进步和潜在创新机会等关键信息。[18]基于网络组织理论,拥有高质量供应链关系的供应链金融有助于建立企业间较为牢固的信任基础,使企业更愿意共享敏感而有价值的信

息,从而为所有供应链成员提供更准确的市场洞察和技术预见。[10]这种网络结构促进了资金、信息和技术的流动,降低了交易成本,增强了供应链各方的创新能力[9],不仅能够帮助企业减少市场和技术的不确定性,还能够通过促进合作伙伴间的信任、信息共享、资源互补以及风险共担,提高供应链整体竞争力,最大化发挥利益协同作用[19]。因此,本文提出研究假设 H2。

H2:高质量的供应链关系可以加强供应链金融对新能源汽车企业创新能力的正向影响。

二、研究设计

(一)样本选择与数据来源

2017 年国务院办公厅发布了《关于积极推进供应链创新与应用的指导意见》,首次将供应链金融纳入国家战略。因此,本文选取 2018 至 2022 年 A 股上市的新能源汽车产业链供应链上企业为研究对象,通过文本分析法对企业年报等公开文本中提及的供应链金融活动进行词频统计,筛选出参与供应链金融的企业样本 1 901 个。本文采用以下原则进行企业数据处理:(1)对新能源汽车产业链供应链上、中、下游相关的概念进行检索;(2)剔除主营业务与新能源汽车产业链供应链无关的企业;(3)剔除 2018 至 2022 年间在企业年报中无法统计到供应链金融相关词频的企业;(4)剔除数据选取期间属于 ST 或 *ST 的样本;(5)剔除主要数据严重缺失的样本;(6)为减少极端值对实证结果的影响,对样本中的所有连续变量进行 1%和 99%的缩尾处理。本文财务数据均来自国泰安数据库(CSMAR),专利数据来源于中国研究数据服务平台(CNRDS),上市公司年报来源于巨潮资讯网。词频数据由分析 A 股上市公司年报文本所得,并使用 STATA16.0 软件处理和分析。

(二)变量的定义

1.创新能力

企业的创新能力为被解释变量,参考已有研究[4],选择企业当年申请的专利数量加 1 后取对数作为创新能力的被解释变量,此方法直接反映了企业的创新能力。

2.供应链金融

参考已有研究[20],通过文本分析法对企业年报等公开文本进行词频统计,筛选开展供应链金融的新能源汽车企业。其中,关键词词频的确定主要依托供应链金融核心业务和应收账款、预付账款、存货质押三种融资模式的常用词汇,同时依据行业逻辑将关键词划分为应收、预付、存货和综合类四类,以全面反映供应链金融各业务模块的实际情况。根据已有研究[8],计算企业的短期借款、应付票据和应付账款之和与年末资产总额的比例,以评估企业在供应链金融的规模和发展程度。

3.调节变量

参考相关研究[21],采用供应链集中度来衡量供应链关系质量,即以上市公司年报中公开披露的年度前 5 名供应商采购额占比与前 5 名客户销售额占比之和的二分之一来衡量供应链关系质量。该指标能够量化反映企业与主要供应商和客户之间的依赖程度与合作紧密度,进而揭示出供应链关系的稳定性与协同性。

4.控制变量

参考已有做法[8-9],选取资本结构(LEV)、盈利能力(ROE)、成长能力(Growth)、托宾 Q 值(Q)、现金流量(Cash)、公司上市年限(Age)、企业规模(Size)、管理层持股比例(MShare)作为控制变量。新能源汽车产业涉及多个行业,其中大多数属于制造业,根据中国证监会《上市公司行业分类指引》(2012 年修订),制造业(行业代码 C)下有 31 个子类,即使本文所选样本都属于新能源汽车产业链供应链,但企业所处的子行业不同,行业内部仍然存在显著的结构性差异。因此,本文额外设置了行业虚拟变量(Industry)和年度虚拟变量(Year),以更好地控制行业和时间的固定效应,提高模型的解释力和稳健性。具体变量详见表 1。

表 1　变量定义

Tab.1　Variable definitions

变量类别	名称	符号	变量说明
被解释变量	创新能力	Patent	企业当年申请的发明专利、实用新型和外观设计专利总量加 1 取自然对数
解释变量	供应链金融	SCF	(短期借款+应付票据+应付账款)/总资产

表 1(续)

变量类别	名称	符号	变量说明
调节变量	供应链关系质量	SCRQ	(前五名供应商采购额占比+前五名客户销售额占比)/2
控制变量	资本结构	LEV	总负债/总资产
	盈利能力	ROE	净利润/总资产平均余额
	成长能力	Growth	营业收入年增长率
	托宾 Q 值	Q	企业市场价值/总资产
	现金流量	Cash	现金及现金等价物/总资产
	公司上市年限	Age	统计截止日期公司上市年限取自然对数
	企业规模	Size	资产总额取自然对数
	管理层持股比例	MShare	管理层持股数/总股本
	行业	Industry	根据中国证监会《上市公司行业分类指引》(2012 年修订)
	年度	Year	时间虚拟变量,控制不随个体变化的时间因素

5.实证模型的构建

为验证研究假设 H1,即供应链金融对新能源汽车企业创新能力的影响效果,构建基准回归模型(1)。

$$Patent_{it}=\beta_0+\beta_1 SCF_{it}+\beta\sum Controls_{it}+Ind_i+Year_t+\varepsilon_{it} \quad (1)$$

其中,i 为企业,t 为年份,被解释变量 Patent 为企业创新能力,核心解释变量 SCF 为供应链金融,Controls 为控制变量,Ind 表示行业固定效应,Year 表示年度固定效应。

为考察研究假设 H2,在基准回归模型的基础上引入供应链关系质量(SCRQ)与供应链金融(SCF)的交互项 SCF×SCRQ 并进行去中心化处理,构建模型(2)进行调节效应回归。

$$Patent_{it}=\beta_0+\beta_1 SCF_{it}+\beta_2 SCRQ_{it}+\beta_3 SCF_{it}\times SCRQ_{it}+\beta\sum Controls_{it}+Ind_i+Year_t+\varepsilon_{it} \quad (2)$$

三、实证检验与结果分析

(一)描述性统计

经计算,得出变量的描述性统计结果,其中企业创新能力(Patent)的均值为 3.819,最小值为 0,最大值为 7.896,这表明企业间的创新能力存在显著差异,部分企业的创新能力仍有提升空间。供应链金融(SCF)的均值为 0.279,中位数为 0.275,最大值和最小值分别为 0.629 和 0.017,其中均值与中位数相近,这说明统计量无明显偏态,而最大最小值的差异较大,表明新能源汽车供应链上企业间的供应链金融规模存在较大差异。供应链关系质量(SCRQ)的均值为 35.355,最小值为8.150,最大值为 84.860,这表明部分企业间的供应链关系管理和优化有显著改进的空间。

(二)相关性分析

从相关系数表结果看,解释变量供应链金融规模(SCF)与被解释变量企业创新能力(Patent)之间的相关系数为 0.211,在 1%的显著水平上具有正向相关关系,初步支持了假设 H1。此外,盈利能力(ROE)与创新能力(Patent)呈显著正相关,与供应链金融(SCF)呈现负相关,这表明盈利能力强的企业通常具有更强的创新能力,而盈利能力较弱的企业则更加重视供应链金融的发展。公司上市年限(Age)、企业规模(Size)、资本结构(LEV)与企业创新能力呈正向相关关系,而托宾 Q 值(Q)和管理层持股比例(Mshare)与企业创新能力呈反向相关关系。其中,各变量的 VIF 值均小于 5,且相关系数值均小于 0.8,初步证明各变量之间不存在严重的多重共线性问题。

(三)基准回归结果分析

模型(1)的基准回归结果如表 2 所示。在表 2 列(1)中,未考虑控制变量时,供应链金融(SCF)与企业创新能力(Patent)呈显著正相关。在表 2 列(2)中,加入了控制变量进行回归后,F 值为 48.49,表明模型整体在统计上显著,自变量整体对因变量具有显著影响。供应链金融对企业创新能力的系数为 1.496,在 1%的显著水平上呈

现正相关,表明供应链金融的发展能够促进企业的创新能力,再次验证了假设 H1。

表 2　基准回归结果

Tab.2　Baseline regression results

变量名称	(1) Patent	(2) Patent
SCF	2.482***	1.496***
	(9.416)	(4.656)
Size		0.837***
		(30.784)
Age		0.004
		(0.120)
Growth		−0.133*
		(−1.802)
ROE		0.228
		(1.159)
LEV		−0.392
		(−1.512)
Q		0.071***
		(2.832)
Mshare		1.103***
		(7.123)
Cash		−0.233***
		(−2.833)
Industry	No	Yes
Year	No	Yes
_cons	3.126***	−15.893***
	(38.643)	(−22.888)
N	1901	1901
R^2	0.045	0.540

注:*、**、*** 分别表示在 10%、5%和 1%的水平上显著,括号内为 T 统计量。

(四)调节效应分析

为了验证供应链关系质量的调节作用,对模型(4)进行回归分析,调节效应分析结果如表 3 列(1)所示,核心解释变量系数和交互项系数分别为 1.430 和 0.024,分别在 1%和 5%的水平上显著,说明当企业积极参与供应链金融同时具备良好的供应链关系质量时,二者的结合对企业创新能力产生显著的正向促进作用。另外,为保证结果的稳健性,本文根据供应链关系质量的中位数分两组进行分组回归,低于中位数的为供应链关系质量低组,反之为供应链关系质量高组。如表 3 列(2)和列(3)所示,在供应链关系质量低的组中,SCF 的回归系数为 0.609,并不显著;在供应链质量高的组中,SCF 的回归系数为 2.281,在 1%的水平上显著。这表明在供应链关系质量较高时,供应链金融对提高新能源汽车企业创新能力的促进作用更加显著,再次验证了研究假设 H3。

表 3　调节效应分析结果

Tab.3　Moderation effect analysis results

变量名称	(1) 全样本 Patent	(2) 供应链关系质量低 Patent	(3) 供应链关系质量高 Patent
SCF	1.430***	0.609	2.281***
	(4.531)	(1.387)	(4.847)
SCF×SCRQ	0.024**		
	(2.201)		
SCRQ	−0.014***		
	(−8.029)		
Controls	Yes	Yes	Yes
Industry	Yes	Yes	Yes
Year	Yes	Yes	Yes
_cons	−14.599***	−17.113***	−11.860***
	(−20.888)	(−19.995)	(−10.085)
N	1901	951	950
R^2	0.558	0.629	0.476

注:*、**、*** 分别表示在 10%、5%和 1%的水平上显著,括号内为 T 统计量。

(五)稳健性检验

1.替换被解释变量

参考已有研究方法[22],将基准回归模型(1)的被解释变量更改成对发明专利、实用新型和外观设计专利的授予总量加 1 取自然对数(Patent_A);借鉴对企业创新能力的衡量方法[23],将被解释变量更改为按照权重 3∶2∶1 分配后的发明专利、实用新型和外观设计专利的总申请量加上 1 的自然对

数(Patent2)。稳健性检验结果如表 4 列(1)和列(2)所示:供应链金融与企业创新能力之间均在1%的显著性水平上呈现正相关,这与替换衡量变量前的分析结果在实质上保持了高度一致性。

表 4 稳健性检验结果

Tab.4 Robustness test results

变量名称	(1) Patent_A	(2) Patent2	(3) Patent	(4) Patent	(5) Patent	(6) F.Patent	(7) F2.Patent
SCF	1.351***	1.741***	1.571***			1.457***	1.789***
	(4.260)	(4.981)	(4.879)			(3.930)	(3.918)
L.SCF				1.179***			
				(3.495)			
L2.SCF					1.079***		
					(2.838)		
WW			−0.212***				
			(−2.802)				
Controls	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
Industry	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
Year	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
_cons	−15.473***	−16.006***	−15.606***	−16.690***	−16.686***	−16.783***	−16.769***
	(−22.578)	(−21.200)	(−22.276)	(−20.663)	(−16.824)	(−21.135)	(−17.058)
N	1 901	1 901	1 901	1 425	1 019	1 425	1 019
R^2	0.527	0.527	0.542	0.552	0.552	0.547	0.529

注:*、**、*** 分别表示在 10%、5%和 1%的水平上显著,括号内为 T 统计量。

2.加入遗漏变量

考虑到企业参与供应链金融活动可能有助于缓解其融资约束,本文在基准回归模型(1)的基础上引入了融资约束相关的控制变量 WW 指数,以排除遗漏变量可能带来的偏误。分析结果如表 5列(3)所示,在控制了融资约束相关的变量后,供应链金融(SCF)依旧在 1%的水平上呈现显著正相关。

3.延长观测窗口

为了研究供应链金融对企业创新能力的长期影响,本文参考已有做法[11],在基准回归模型(1)的基础上对核心解释变量和被解释变量分别进行了滞后和前置处理。回归结果如表 5 列(4)和列(5)所示,供应链金融滞后一期和滞后二期的回归系数分别为 1.179 和 1.079,并在 1%的水平上显著,这表示供应链金融在一定时间延迟后对企业创新能力依然有着积极的影响,且影响在初期更为显著,随后逐渐减弱。表 5 列(6)和列(7)在企业创新能力前置的情况下,供应链金融依然在 1%的水平上显著正相关,说明供应链金融对企业创新能力的促进作用仍然稳健,这意味着供应链金融对企业创新能力的促进效果在较长的时间周期内具有持续的显著影响。

四、研究结论与建议

(一)研究结论

本研究选取我国 2018 至 2022 年新能源汽车产业链供应链上企业为研究对象,探究了供应链金融对其创新能力的影响机理及实现路径,最终得出以下结论:(1)供应链金融发展对新能源汽车企业创新能力具有显著的正向推动作用。在进行一系列稳健性检验后,基准回归结论仍成立,证明了结论的可靠性。(2)高质量供应链关系能增强供应链金融对新能源汽车企业创新的促进作

用。高集中度的供应链关系虽自身不直接推动创新,但与供应链金融结合后,其正面影响显著提升。

(二)建议

理论与实证均表明,供应链金融显著提升了新能源汽车企业的创新能力。基于此,提出以下三点建议,以进一步推动该行业创新发展。

1.积极开展供应链金融,加强供应链风险管理

在经济体制改革背景下,国家应推动市场化机制,优化金融资源配置,促进供应链金融发展。供应链金融弥补了传统金融的不足,为新能源汽车产业链中小企业提供更多发展机遇和创新资源。新能源汽车企业应充分利用供应链金融,构建协同发展的产业链生态,优化管理、降低成本、提升资金配置效率和安全性,从而更好地支持创新。同时,企业需强化在产业链中的核心地位,提高资源整合能力和竞争力。为防范金融风险,企业应健全风险管理体系,加强供应链金融产品的评估与监控,确保资金安全,充分发挥供应链金融在缓解融资约束、优化资源配置和提升产业链效益中的作用。

2.优化数字化转型战略,加强人才培养

数字化转型通过整合大数据、云计算、区块链和物联网等前沿技术,推动智能制造、优化供应链及生产流程,从而提升新能源汽车企业的创新能力。对新能源汽车企业而言,在数字化转型中需谨慎规划资源,制定长远战略并灵活调整,确保数字化投入能最大限度提升竞争力与创新能力。企业要借助应收账款、库存质押以及预付账款等供应链金融融资模式改善资金流动,为技术引进、人员培训、生产流程优化和市场响应提供支持。同时,需要重视人才管理,适时创设新的职位来匹配技术进步的要求,吸引和留住具有数字化技术应用经验的专业人才。

3.强化供应链关系质量,建立信息共享平台

当前新能源汽车产业存在原材料价格波动、资源供应集中等风险,可通过构建供应链合作机制,实现风险对冲与创新协同。同时制定合作协议,明确核心企业、上游企业和下游企业在技术共享、研发费用分摊及激励机制等方面的责任与权利,促进优势互补,共同提升供应链的创新能力与竞争力。

参考文献:

[1] 池仁勇,阮鸿鹏,於珺. 新能源汽车产业政府补助与市场融资的创新激励效应[J]. 科研管理,2021,42(5):170-181.

[2] 李华晶,郑娟,和雅娴. 新能源汽车企业研发投入与绩效关系[J]. 中国科技论坛,2017(1):76-81,93.

[3] 徐小晶,徐小林. 财政补贴对企业商业信用融资的影响研究:基于新能源汽车补贴退坡政策的实证分析[J]. 南开管理评论,2021,24(3):213-224.

[4] 饶奕邦,舒彤. 基于中国双积分政策的新能源汽车企业技术创新行为分析[J]. 管理评论,2023,35(7):74-85,111.

[5] Caniato F,Henke M,Zsidisin G A. Supply chain finance: historical foundations,current research,future developments[J]. Journal of Purchasing and Supply Management,2019,25(2):99-104.

[6] 谢志明,张媛,贺正楚,等. 新能源汽车产业专利趋势分析[J]. 中国软科学,2015(9):127-141.

[7] 王宏起,汪英华,武建龙,等. 新能源汽车创新生态系统演进机理:基于比亚迪新能源汽车的案例研究[J]. 中国软科学,2016(4):81-94.

[8] 王波,郭宏丹,郑姣,等. 供应链金融与科技型中小企业融资效率[J]. 金融与经济,2022(12):88-96.

[9] 徐鹏,孙宁,敖雨. 供应链金融与企业创新投入[J]. 外国经济与管理,2023,45(11):49-61.

[10] 凌润泽,潘爱玲,李彬. 供应链金融能否提升企业创新水平?[J]. 财经研究,2021,47(2):64-78.

[11] 张黎娜,苏雪莎,袁磊. 供应链金融与企业数字化转型:异质性特征、渠道机制与非信任环境下的效应差异[J]. 金融经济学研究,2021,36(6):51-67.

[12] 李健,王亚静,冯耕中,等. 供应链金融述评:现状与未来[J]. 系统工程理论与实践,2020,40(8):1977-1995.

[13] Pfohl H C,Gomm M. Supply chain finance:optimizing financial flows in supply chains[J]. Logistics Research,2009,1(3):149-161.

[14] 姚王信,夏娟,孙婷婷. 供应链金融视角下科技型中小企业融资约束及其缓解研究[J]. 科技进步与对策,2017,34(4):105-110.

[15] 胡跃飞,黄少卿. 供应链金融:背景、创新与概念界定[J]. 财经问题研究,2009(8):76-82.

[16] Li G. The impact of supply chain relationship quality on knowledge sharing and innovation performance:evidence from Chinese manufacturing industry[J]. Journal of Business & Industrial Marketing,2021,36(5):834-848.

[17] 刘学元,赵倩倩,孙敏. 供应链关系质量对企业质量绩效的影响:供应链领导力的中介效应研究[J]. 工业技术经济,2018,37(9):83-90.
[18] Sun H P,Geng Y,Hu L X,et al. Measuring China's new energy vehicle patents:a social network analysis approach[J]. Energy,2018,153:685-693.
[19] 周易,王晓亮,吴金柯. 供应链金融会提升企业全要素生产率吗?[J]. 经济问题,2023(11):57-64.
[20] 周兰,吴慧君. 供应链金融与产品市场表现[J]. 金融经济学研究,2022,37(6):99-112.
[21] 陈晶璞,骆良真. 供应链集中度、供应链金融与中小企业融资约束:来自中小板、创业板上市公司的经验证据[J]. 武汉金融,2022(6):63-70,82.
[22] 易靖韬,张修平,王化成. 企业异质性、高管过度自信与企业创新绩效[J]. 南开管理评论,2015,18(6):101-112.
[23] 权小锋,尹洪英. 中国式卖空机制与公司创新:基于融资融券分步扩容的自然实验[J]. 管理世界,2017,33(1):128-144,187-188.

(责任编辑:王圆圆)

(上接第 429 页)

参考文献:

[1] 任公. 汗漫录[M]//清议报(中国近代期刊汇刊),北京:中华书局,2006.
[2] 胡全章. 近代报刊与诗界革命的渊源流变[M]. 北京:北京大学出版社,2017:29.
[3] 胡全章. "诗世界里先维新":林纾《闽中新乐府》的诗歌史意义[J]. 淮阴师范学院学报(哲学社会科学版),2016,38(3):367-373.
[4] 杜传坤. 中国现代儿童文学史论[M]. 北京:中国社会科学出版社,2009:68.
[5] 贺迪. 台湾儿童文学的中华民族叙事研究(1895-1945)[D]. 厦门:厦门大学,2022:74.
[6] 胡适. 五十年来中国之文学[M]. 上海:申报馆,1923:35.
[7] 薛绥之,张俊才. 林纾研究资料[M]. 福州:福建人民出版社,1983.
[8] 朱曦胄. 春觉斋著述记:卷二[M]. 上海:世界书局,1949.
[9] 上海图书馆. 汪康年师友书札[M]. 上海:上海书店出版社,2017:1485-1486.
[10] 邱炜菱. 挥麈拾遗[M]. 影印本. 厦门:厦门大学出版社,2017.
[11] 林薇. 百年沉浮:林纾研究综述[M]. 天津:天津教育出版社,1990:30.
[12] 黄榕官. 论《闽中新乐府》[J]. 福建师大福清分校学报,1986(1):45-50.
[13] 张俊才. 林纾评传[M]. 天津:南开大学出版社,1992.
[14] 陈颀. 铁屋子里的烛光:林纾白话诗集简评[J]. 中共福建省委党校学报,1992(1):50-53.
[15] 黄濬. 花随人圣庵摭忆[M]. 太原:山西古籍出版社,1999:402.
[16] 林振武,郑海麟,魏明枢,等. 黄遵宪年谱长编[M]. 北京:中华书局,2019:679.
[17] 焦宝. 梁启超的思想变动与晚清报刊诗词演进:以梁启超及其主持的报刊为中心[J]. 浙江社会科学,2016(11):130-136,155,160.

(责任编辑:王圆圆)