

# “因噎废食”还是“亡羊补牢”： 反不正当竞争诉讼与新能源汽车侵权企业创新

熊勇清<sup>1</sup>, 朱振东<sup>1</sup>, 秦书锋<sup>2</sup>, 程倩<sup>3</sup>

- 中南大学商学院, 湖南长沙, 410083;
- 湖南农业大学商学院, 湖南长沙, 410128;
- 中共广东省委党校, 广东广州, 510050

**摘要:** 随着新能源汽车产业的竞争加剧, 不正当竞争现象时有发生, 不少被侵权企业运用反不正当竞争诉讼来维护自身合法权益。反不正当竞争诉讼在维护被侵权企业合法权益的同时, 能否对侵权企业形成一定的“创新倒逼”作用? 以 2013—2022 年新能源汽车板块上市公司为例, 分析了反不正当竞争诉讼败诉次数与败诉金额对侵权企业创新投入的影响。研究表明: 反不正当竞争诉讼可以有效倒逼新能源汽车侵权企业增加创新投入, 且地方反不正当竞争水平在该过程中起到正向调节作用。此外, 企业竞争地位在反不正当竞争诉讼刺激新能源汽车侵权企业创新投入的过程中起到单一门槛作用。异质性分析表明, 反不正当竞争诉讼的“创新倒逼”作用对于高媒体关注和高内控质量的企业来说更为显著。研究对于进一步运用反不正当竞争法规来塑造公平有序的新能源汽车产业环境并进一步激发企业创新活力来说有着重要的启示意义。

**关键词:** 新能源汽车企业; 反不正当竞争诉讼; 创新投入; 地方反不正当竞争水平; 竞争地位

中图分类号: F273.1

文献标识码: A

文章编号: 1672-3104(2025)06-0134-14

中国新能源汽车产销量和保有量自 2015 年起已连续十年位居全球首位<sup>①</sup>。与此同时, 中国新能源汽车市场的竞争也日趋激烈。2023 年伊始, 特斯拉在中国市场率先启动了大规模的降价活动, 随后比亚迪、上汽等多家中国汽车企业也加入了新能源“价格战”。激烈的价格竞争能够吸引更多消费者并促使市场更快地发展<sup>[1]</sup>, 也能够一定程度上倒逼企业扩大创新投入<sup>[2]</sup>, 多属于合法的市场竞争行为。但是也有一些企业在激烈的市场竞争中选择了诸如侵害商业秘密<sup>②</sup>、商业混淆<sup>③</sup>等不正当的竞争行为。这些不正当竞争行为将在一定程度上破坏公平的市场竞争环境, 从而极大地挫伤部分新能源汽车企业的技术创新积极性。

《中华人民共和国反不正当竞争法》(以下简称《反不正当竞争法》)于 1993 年正式颁布, 并在 2017 年、2019 年和 2025 年先后进行了 3 轮修订, 由于其修法周期恰逢中国新能源汽车产业的白热化竞争阶段, 因此在面对频发的不正当竞争行为时, 不少被侵权的新能源汽车企业通过诉讼来维护自己的合法权益, 如“吉利诉威马天价 21 亿案”<sup>④</sup>“宁德时代获赔 500 万与蜂巢能源和解事件”<sup>⑤</sup>等。已有

收稿日期: 2024-12-12; 修回日期: 2025-10-09

基金项目: 国家自然科学基金项目“新能源汽车技术创新中政策与市场的协同互补及其有效性研究”(72274221); 国家自然科学基金项目“‘非补贴型’政策对新能源汽车技术创新的作用机理及有效性研究”(72404085); 教育部人文社会科学基金项目“新能源汽车技术创新中‘非补贴型’政策的作用原理、路径及有效性研究”(24YJC630166)

作者简介: 熊勇清, 男, 江西临川人, 中南大学商学院教授、博士生导师, 主要研究方向: 新兴产业、创新战略; 朱振东, 男, 安徽合肥人, 中南大学商学院硕士研究生, 主要研究方向: 企业创新; 秦书锋, 男, 湖南常德人, 管理学博士, 湖南农业大学商学院讲师, 主要研究方向: 新兴产业、创新战略; 程倩, 女, 江西鄱阳人, 经济学博士, 中共广东省委党校讲师, 主要研究方向: 资源与环境经济学, 联系邮箱: chengqian\_hebe@163.com

研究表明,以法律法规为代表的环境型政策有助于构建支持保障机制、助力企业创新<sup>[3]</sup>,而司法诉讼作为法律法规这种环境型政策的具体运用,其在保护被侵权企业创新积极性的同时,如何影响侵权企业的创新行为是个值得探索的问题。

部分学者认为,诉讼在促使侵权企业“改邪归正”的同时,也同样会倒逼这些企业开展创新活动,如潘越等<sup>[4]</sup>的研究表明专利诉讼会激发侵权企业对于核心竞争力的关注和坚持,进而加大关键技术和核心工艺的研发,该结论为尹志锋<sup>[5]</sup>等的后续研究所证实,且研究进一步表示这种促进效应在专利依赖型企业更加显著<sup>[6]</sup>。但是也有研究发现,诉讼风险会破坏侵权企业正常的生产经营环境并进一步抑制企业的创新活动,如Lin等<sup>[7]</sup>指出诉讼所造成的外部压力会导致短期主义等扭曲的管理激励,从而阻碍创新;Hassan等<sup>[8]</sup>认为高诉讼风险会向投资者传递出企业经营不善的信号并会提高公司未来成本,且这种效应在高新技术企业中更加明显。那么,反不正当竞争诉讼作为规制当下新能源汽车产业竞争乱象的法律武器,究竟是会挤出侵权企业的创新资源,导致“因噎废食”,还是能有效刺激侵权企业的创新投入,实现“亡羊补牢”的“创新倒逼”作用?

事实上,《反不正当竞争法》不仅通过强制的竞争规则来保护竞争者,同时也强调政府规制和市场自治的平衡<sup>[9]</sup>。但是地方规制政策与公平竞争原则并不总是一致的<sup>[10]</sup>,在中国新能源汽车产业发展过程中,部分地方政府通过自行设立本地新能源汽车目录或差异化标准来保护所在地区的新能源汽车企业<sup>[11]</sup>。可见,公平竞争涉及地方政府间、政府与市场间的博弈<sup>[12]</sup>,各地在反不正当竞争水平上存在着差异,这些差异极有可能影响到司法机关在运用法规保护企业创新成果方面的实际效果。另外,产业组织理论指出,企业在行业内的竞争地位不仅关系到自身的经营绩效,也会影响其未来的创新决策<sup>[13]</sup>,因此,竞争地位同样会影响到反不正当竞争诉讼与新能源汽车侵权企业创新行为之间的关系。

鉴于此,本研究搜集2013—2022年中国沪深A股共84家新能源汽车板块上市公司中涉及反不正当竞争诉讼的细节数据,研究反不正当竞争诉讼对新能源汽车侵权企业创新投入的影响,并在此基础上考察地方反不正当竞争水平和企业竞争地位在其中的作用机制。本研究的边际贡献主要有三个方面:一是从研究视角来看,已有文献较多关注的是反不正当竞争相关法规对于被侵权企业的保护作用,而本研究则聚焦于诉讼这一具体司法手段,探讨其对侵权企业的影响,试图启发人们从新的视角来思考司法改革中法律约束与企业创新的关系;二是从研究对象来看,目前有关新能源汽车环境型政策的研究大多落脚于针对性产业政策,而本研究立足于竞争法这一相对宏观的强制性司法规范,考察法律约束和市场选择的协同互补,这为利用好相关法规来激发新能源汽车产业的技术创新提供了一定理论指导;三是从研究范围来看,本研究尝试将企业竞争地位和地方反不正当竞争水平内、外两个维度的因素纳入分析框架,为相关部门因地制宜采取规范措施并激发产业竞争活力提供了一定的经验依据。

## 一、文献回顾

### (一) 反不正当竞争诉讼与企业创新

目前有关反不正当竞争诉讼与企业创新关系的研究较为稀缺,与本研究主题相关的文献主要有两类:

一是从法学层面对反不正当竞争法规与企业创新的关系开展了一些理论分析。部分学者认为,反不正当竞争法规可以有效协同知识产权保护、刺激企业创新,如高富平<sup>[14]</sup>认为《反不正当竞争法》通过界定行为正当与否进一步保护基于创新的竞争行为,刘银良<sup>[15]</sup>指出《反不正当竞争法》可以有效维护创新的竞争环境并保持企业创新的压力与动力。但是也有学者认为,反不正当竞争一般条款的泛化使用已在某种程度上阻碍了数据时代经济效能的发挥<sup>[16]</sup>,其规制应体现“谦抑”原则,防止企业“因

“噎废食”而降低创新动力,如孔祥俊<sup>[17]</sup>认为对于不正当竞争的判断应避免矫枉过正,执法者过多地给竞争行为贴上不正当竞争的标签很可能不利于激发创新。此外,也有学者指出,不正当竞争行为本身存在类别差异,其对企业创新的影响受行业、市场等因素影响,如肖顺武<sup>[18]</sup>认为,和互联网产业密切相关的部分不正当竞争行为对市场竞争秩序的不利影响是暂时的,甚至会在一定程度上激发新一轮的创新。

二是从管理学层面实证分析了特定类型诉讼案件对企业创新活动的冲击,但不同学者针对同一类诉讼的研究也可能得到不同结果。例如,Mezzanotti<sup>[19]</sup>以美国“eBay诉MercExchange”作为专利执法的外生冲击,证实了专利诉讼会对企业研发投入产生负面扭曲效应,而尹志锋<sup>[5]</sup>基于中国企业专利调查数据研究发现专利诉讼经历可以有效激励涉诉企业扩大研发投入。这两种相反的观点可能是在不同国家情境下产生的。其次,其他诉讼要素存在差异的同一类诉讼也会对企业创新活动产生差异化影响,如Cohen等<sup>[20]</sup>研究发现NPE(非专利实施主体)提起的专利诉讼比PE(专利实施主体)提起的专利诉讼更能刺激侵权企业增加研发投入,Kiebzak等<sup>[21]</sup>认为专利诉讼对企业创新投资的影响在IT等行业较为显著,而在化工、制药等行业几乎可以忽略不计。此外,也有学者进一步细化了诉讼类型,认为诉讼对企业创新的影响视诉讼类型而异,如潘越等<sup>[22]</sup>以高新技术行业上市公司为样本进行研究,结果表明资金类诉讼负向抑制企业创新投入,而产品类诉讼却可以起到正向激励作用。

## (二) 地方规制水平、企业竞争地位与新能源汽车企业创新

由于中国民事诉讼一般坚持“原告就被告”原则,侵权企业所在地区的规制环境使得反不正当竞争诉讼的影响更加复杂。而目前探讨地方规制对中国新能源汽车创新发展影响的研究大多聚焦于具体产业政策或知识、技术等视角,鲜有研究从地区竞争法规和竞争环境角度出发。如Zhang和Qin<sup>[23]</sup>指出中国地方政府在新能源汽车产业政策的落实过程中往往从各自角度出发履行管理职能,进而导致地区政策整体缺乏协调,不利于新能源车企创新;Zhang等<sup>[24]</sup>认为,开放且具有一定保护性的知识环境能促进新能源车企协作创新,地方政府在规制新能源汽车产业发展过程中应侧重于当地知识资源开发。

相比于规制的“环境塑造”作用,企业竞争地位更多地是直接影响企业抵御外部冲击、应对资金波动的能力<sup>[25]</sup>。研究表明,企业在技术空间中的地位是由它所掌握的一套特定的技术和相关知识决定的<sup>[26]</sup>,由于新能源汽车产业属于技术、知识密集型产业,再加上产业正由传统的链式关系演变成网状生态,研发创新很可能出现一定的技术溢出效应<sup>[27]</sup>。因此,低竞争地位企业的研发回报率一般较低,其进行创新的意愿往往较弱<sup>[28]</sup>,而领先企业极有可能会选择通过创新来继续扩大技术差距<sup>[29]</sup>。

## 二、理论分析与研究假设

### (一) 反不正当竞争诉讼与新能源汽车侵权企业创新投入

法律和诉讼往往以制度性的形式出现,属于政府规制的范畴<sup>[30]</sup>。政府规制理论的核心在于政府通过法律、政策等手段对市场主体的行为进行引导和约束以维护市场秩序<sup>[31]</sup>。法律是国家意志的体现,司法诉讼能够介入企业侵权行为引发的负外部性,迫使侵权企业将资源重新配置至合规领域<sup>[32]</sup>。

从法律成本层面分析,反不正当竞争相关法规通过明确不正当竞争行为并设定相应处罚措施,增加了侵权企业包括资金赔偿和名誉损失等在内的违法成本。具体到新能源汽车产业,消费者可能因品牌涉嫌不正当竞争的负面口碑而降低购买意愿<sup>[33]</sup>,政府也有可能提高其申请资金补贴、技术支持等方面的相应门槛<sup>[34]</sup>,这些均显著提升了侵权企业的违法成本阈值,未来企业或将重新评估侵权收益与创新投入的边际替代率,从而将资源配置向研发端倾斜。

从市场竞争层面分析,对于竞争日益激烈的新能源汽车产业来说,反不正当竞争诉讼通过对市场竞争秩序的维护,削弱了侵权企业的短期套利空间,倒逼其通过技术升级实现长期生存。出于规制压力,也为了将来进一步维持市场地位和技术优势,侵权企业会扩大研发支出以加快技术升级<sup>[35]</sup>。综上,提出研究假设:

H1: 反不正当竞争诉讼对新能源汽车侵权企业的创新投入具有正向刺激作用。

### (二) 地方反不正当竞争水平的调节作用

各地区反不正当竞争水平存在不同,反不正当竞争诉讼对于各地新能源汽车侵权企业的“创新倒逼”作用也必然存在差异。这主要有两个方面的原因:一方面,《反不正当竞争法》难以穷举所有的不正当竞争行为,一般性兜底条款赋予了司法机关较大的自由裁量权<sup>[36]</sup>,这对于核心技术交叉、产业边界日益模糊的新能源汽车产业来说尤为显著;另一方面,近年来国家重点扶持新能源汽车产业发展,地方政府在新能源汽车产业发展过程中具备规制的权利空间、资源基础和经济激励<sup>[37]</sup>,不少地方政府面临相关考核压力,甚至会出现“以邻为壑”的排他性手段<sup>[38]</sup>。

从地方部门角度来看,地方反不正当竞争水平较高的地区往往具有更严格的执法标准和更高效的司法响应机制,充足的法律资源和司法经验进一步规范了行业竞争规则,促使创新壁垒替代侵权套利成为主要竞争手段,侵权企业不得不增加创新投入以进一步适应政策要求;另外,地方规制水平较高的区域往往呈现出显著的创新制度协同特征<sup>[39]</sup>,已有的创新激励政策与反不正当竞争形成合力,共同推动侵权企业诉后创新驱动型发展。

从侵权企业角度来看,由于中国民事诉讼案件一般遵循“原告就被告”的原则,侵权企业所在地区的反不正当竞争水平越高,案件得到快速、公正审理的可能性也越大,企业的违法成本显著提升,这使得侵权策略的边际收益急剧下降,倒逼企业将资源重新配置到创新赛道;另外,受新能源汽车产业创新链长、涉及跨领域技术融合等特点影响,高规制水平地区的企业更倾向于将被诉解读为技术缺陷信号,进而触发侵权企业的危机学习意识,将创新投入从被动应对转向主动战略布局。因此,可以提出研究假设:

H2: 地方反不正当竞争水平能够正向调节反不正当竞争诉讼对新能源汽车侵权企业创新投入的影响。

### (三) 企业竞争地位的门槛效应

行业内企业的竞争地位是公司未来制定战略和确定竞争优势的重要因素<sup>[40]</sup>。产业组织理论认为,公司财务和治理决策等受产品市场竞争结构的影响,产品市场力量的“自然对冲”降低了某些负面事件可能侵蚀其当前竞争地位的威胁<sup>[41]</sup>。新能源汽车产业作为典型的技术密集型与资本密集型领域,头部企业通过技术壁垒、专利布局与规模效应构筑竞争优势,而中尾部企业则依赖差异化产品与区域市场渗透维持生存空间<sup>[42]</sup>。这种结构性特征决定了侵权企业的行为会因自身在市场结构中的地位不同而产生分化。

在新能源汽车领域,侵权行为通常涉及专利交叉许可等新型技术争议,诉讼过程不仅产生直接法律成本,更可能通过舆论效应对企业市场声誉形成长期冲击。此外,中国新能源汽车产业目前进入全面市场拓展期<sup>®</sup>,国际、合资制造商和“造车新势力”炙手可热,行业内以电池等产品为载体的上下游技术竞争纵横交错,这种竞争态势进一步放大了企业竞争地位的马太效应<sup>[43]</sup>:高竞争地位企业一方面能够依托其稳定的现金流和资金储备能力化解司法风险,另一方面也能够通过成熟的研发体系和资源整合机制主动进行前瞻性布局,抓住技术跃迁的机会窗口,将诉讼压力转化为创新激励;反观竞争地位较弱的企业,司法风险对其产品市场、信贷市场和资本市场的影响往往更加深远,其有限的研发预算与抗风险能力使其更倾向于采取短期策略性应对,此时企业或会选择削弱创新投入等非刚性的投资,甚至是退出特定的技术领域以对冲风险。因此,提出研究假设:

H3: 企业竞争地位在反不正当竞争诉讼倒逼新能源汽车侵权企业创新投入的过程中起到门槛作用。

### 三、研究设计

本研究选取 2013—2022 年中国沪深 A 股新能源汽车板块公司作为初始样本,并在此基础上剔除了 ST、\*ST 及大量数据缺失的企业,最终确定 840 个研究样本。

#### (一) 变量解释与数据来源

##### 1. 被解释变量

本研究以 R&D 投入衡量企业的创新投入水平,同时为了避免规模效应的影响,使用研发强度也即 R&D 投入占营业收入的比例作为衡量创新投入的指标<sup>[44]</sup>。数据来源于 CSMAR 数据库。

##### 2. 解释变量

本研究在梳理相关案例时发现,部分案件的结果是以原告撤诉、被告胜利或双方和解收场,对被告侵权企业并没有造成预期损失,其对企业未来经营决策的影响或许有限。因此,本研究主要以不正当竞争为案由的败诉次数(*CountLose*)和败诉金额(*AmountLose*)来量化侵权企业的反不正当竞争被诉经历,败诉次数以实际败诉次数加一后取自然对数进行衡量,败诉金额以具体金额除以公司总资产的比值进行衡量<sup>[22]</sup>。诉讼数据主要来自 CSMAR 数据库,为确保样本准确,本研究后将公司名称逐一输入中国裁判文书网,检索并补齐未在数据库中披露的案件细节。

##### 3. 调节变量

本研究主要从地方立法、行政执法、司法保护、守法成效四个维度<sup>®</sup>构建地方反不正当竞争水平:①地方立法方面,以省域层面当年现行有效的、有关“反不正当竞争”的地方性法律法规部数(*Regu1*)累计衡量;②行政执法方面,参考吴超鹏和唐葳<sup>[45]</sup>的方法构建两个指标来衡量地区的执法力度,分别是省委机关报上刊登有关“反不正当竞争”的文章数除以当年该报所有的文章数目(*Regu2*)、地方政府制定的有关“反不正当竞争”的规章、规范性文件和文件除以当年所有的规章文件总数(*Regu3*);③司法保护方面,以各省各年度反不正当竞争诉讼案件被侵权方胜诉率(*Regu4*)来衡量;④守法成效方面,以 1 减去省内年度每万家企业不正当竞争被告败诉案件数量(*Regu5*)衡量。

其中, *Regu1*~*Regu3* 这三个指标主要借助词频分析法在“中国重要报纸全文数据库”和各级政府网站检索、获取,涉及的关键词包括不正当竞争、公平竞争、市场竞争秩序、商业秘密以及商业贿赂等; *Regu4*、*Regu5* 是二手数据,来源于“北大法宝”数据库。此后,基于这五个指标,运用主成分分析法,构建出能够综合衡量各省反不正当竞争水平的总指标 *ReguT*。

##### 4. 门槛变量

企业竞争地位(*CP*)反映的是行业内企业之间市场势力的差异,采用个股勒纳指数 *PCM* 衡量<sup>[46]</sup>,其计算方式为“(营业收入-营业成本-销售费用-管理费用)/营业收入”。考虑到新能源汽车产业内行业众多,本研究按照国民经济行业分类标准将样本企业所在行业进行细化,对 *PCM* 进行行业均值平减处理<sup>[47]</sup>,即用单个上市公司的 *PCM* 减去同行业内上市公司以销售额加权的 *PCM* 均值,借以削弱侵权企业的行业差异。

##### 5. 控制变量

研究选取企业规模(*Size*)、负债水平(*Lev*)、成长能力(*Growth*)、盈利能力(*Roe*)、企业年龄(*Age*)、股权集中度(*CR*)、股权性质(*Contype*)、同年是否有过反不正当竞争主诉经历(*Plaintiff*)作为模型的控制变量。其中,企业规模以企业总资产取自然对数衡量,负债水平以资产负债率衡量,成长能力以总资产

产增长率衡量, 盈利能力以净资产收益率衡量, 企业年龄以企业成立年限衡量, 股权集中度以第一大股东持股比衡量, 股权性质和主诉经历为虚拟变量, 当企业为国有控股时取 1, 否则取 0, 当企业该年有过反不正当竞争主诉经历时取 1, 否则取 0。以上数据均来自 CSMAR 数据库。

描述性统计结果显示<sup>⑦</sup>, *CountLose* 均值为 0.05, 标准差为 0.20, *AmountLose* 均值为 0.07, 标准差为 1.07。说明在新能源汽车企业的反不正当竞争诉讼案件中, 败诉金额的波动性更大, 这与常理较为吻合。除此之外, 本研究对各变量进行了相关性分析, 数据显示各变量的相关性系数均低于 0.7, 在一定程度上说明变量间不存在严重的共线性问题。

## (二) 模型设定

### 1. 基准回归模型

本研究首先构建以下基准回归模型:

$$R \& D_{i,t} = \alpha + \beta_1 Suit_{i,t-1} (CountLose_{i,t-1}, AmountLose_{i,t-1}) + \beta_2 Controls_{i,t-1} + \mu_i + \delta_t + \varepsilon_{i,t} \quad (1)$$

其中 *i*、*t* 分别表示企业、年份; *R&D* 代表新能源汽车侵权企业的创新投入; *Suit* 代表企业的反不正当竞争败诉经历, 具体以败诉次数(*CountLose*)和败诉金额(*AmountLose*)衡量; *Controls* 为控制变量组;  $\mu_i$ 、 $\delta_t$  分别表示个体固定效应和年份固定效应,  $\varepsilon_{i,t}$  表示随机扰动项。需要指出的是, 由于案件审理通常需要一定时长, 其对企业创新活动的影响具有时滞性, 因此本研究在构建计量模型时使用败诉次数和败诉金额的滞后一期数据来弱化这种影响, 同理, 控制变量也采用滞后一期的数据。

### 2. 调节效应模型

为验证地方反不正当竞争水平在上述过程中的调节作用, 本研究构建如下模型:

$$R \& D_{i,t} = \alpha + \beta_1 Suit_{i,t-1} (CountLose_{i,t-1}, AmountLose_{i,t-1}) + \beta_2 Regu_{i,t-1} + \beta_3 Regu_{i,t-1} \times Suit_{i,t-1} (CountLose_{i,t-1}, AmountLose_{i,t-1}) + \beta_4 Controls_{i,t-1} + \mu_i + \delta_t + \varepsilon_{i,t} \quad (2)$$

其中 *Regu* 为新能源汽车侵权企业所在地区的反不正当竞争水平, *Regu* × *Suit* 表示其与企业败诉经历的交互项, 其余变量释义与式(1)一致。

### 3. 门槛效应模型

本研究采用 Hansen<sup>[48]</sup>的方法, 构建如下面板门槛模型:

$$R \& D_{i,t} = \alpha + \beta_1 Suit_{i,t-1} (CountLose_{i,t-1}, AmountLose_{i,t-1}) I(CP_{i,t-1} \leq \theta_1) + \beta_2 Suit_{i,t-1} \cdot (CountLose_{i,t-1}, AmountLose_{i,t-1}) I(\theta_1 < CP_{i,t-1} \leq \theta_2) + \dots + \beta_n Suit_{i,t-1} \cdot (CountLose_{i,t-1}, AmountLose_{i,t-1}) I(\theta_{n-1} < CP_{i,t-1} \leq \theta_n) + \beta_{n+1} Controls_{i,t-1} + \mu_i + \varepsilon_{i,t} \quad (3)$$

其中 *CP* 为门槛变量, 表示企业竞争地位,  $\theta$  为门槛值, *I*(·) 是指示函数, 在满足条件时取 1, 否则为 0, 其余变量释义与式(1)一致。

## 四、实证结果及讨论

### (一) 基准回归检验

反不正当竞争诉讼影响新能源汽车侵权企业创新投入的基准回归结果如表 1 所示。

回归结果以依次加入固定效应和控制变量的方式展开。表中(1)(2)列仅控制个体固定效应, (3)(4)列仅控制个体和年份固定效应, (5)(6)列则在此基础上进一步加入控制变量。通过模型对比可以发现, (5)(6)模型的 *R*<sup>2</sup> 得到了显著提升, 说明此模型对数据的拟合程度较高, 可以有效解释因变量的变化, 且从结果来看, 反不正当竞争诉讼的败诉次数(*CountLose*)系数为 0.530(5%水平上显著), 败诉金额

(*AmountLose*)系数为0.104(5%水平上显著),二者均能够显著正向刺激新能源汽车侵权企业将来的创新投入。综上,本研究的假说H1得以验证。

表1 反不正当竞争诉讼对新能源汽车侵权企业创新投入的影响

变量	R&D					
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
<i>CountLose</i>	0.861*** (3.29)		0.498* (1.93)		0.530** (2.00)	
<i>AmountLose</i>		0.099** (2.21)		0.095** (2.01)		0.104** (2.35)
<i>Size</i>					0.685*** (3.42)	0.698*** (3.50)
<i>Lev</i>					-3.492*** (-3.00)	-3.459*** (-2.97)
<i>Growth</i>					-0.199 (-1.08)	-0.196 (-1.07)
<i>Roe</i>					-0.640 (-0.96)	-0.635 (-0.96)
<i>Age</i>					-1.361 (-0.53)	-1.327 (-0.51)
<i>CR</i>					0.025** (2.30)	0.026** (2.45)
<i>Conttype</i>					1.127** (2.56)	1.160*** (2.70)
<i>Plaintiff</i>					-0.453** (-2.31)	-0.418** (-2.18)
常数项	4.444*** (74.27)	4.481*** (77.40)	4.463*** (77.98)	4.481*** (81.51)	27.514 (0.57)	26.751 (0.55)
个体效应	YES	YES	YES	YES	YES	YES
年份效应	NO	NO	YES	YES	YES	YES
$R^2$	0.665	0.663	0.695	0.696	0.758	0.758
$N$	840	840	840	840	840	840

注:\*\*\*、\*\*、\*分别表示1%、5%、10%的显著性水平,括号内为t统计值,下同。

## (二) 稳健性检验与内生性分析

### 1. 稳健性检验

替换被解释变量。为避免被解释变量的测量误差对研究结果造成影响,本研究选取“当期研发支出/总资产”作为企业创新投入的另一衡量指标进行回归<sup>[44]</sup>。

解释变量滞后项回归。为了在一定程度上削弱内生性问题带来的干扰,本研究将反不正当竞争诉讼的败诉次数和败诉金额做了滞后一期处理。为保证基准分析的稳健性,本研究同样以滞后两期的核心解释变量进行回归。

控制联合固定效应。新能源汽车产业链条较长且涉及多种技术领域,为防止产业内一些行业在特定年份下受宏观因素冲击,进一步在模型中加入“年份—行业”的联合固定效应以控制不同行业不同年份所遭受的外部因素冲击。表2(1)~(3)列结果显示,核心解释变量的系数和显著性未发生明显变化,前文结论稳健。

### 2. 内生性分析

系统广义矩估计。为防止前述结果可能会受到变量间互为因果的内生性偏差影响, 本研究采用系统广义矩估计进行进一步检验。如表 2(4)列所示,  $AR(1)$ 显著而  $AR(2)$ 及  $Hansen$  检验统计量均不显著, 说明模型选择有效; 从回归结果来看, 核心解释变量的符号与显著性未发生明显变化, 说明反不正当竞争诉讼对于新能源汽车侵权企业创新投入的促进作用依然存在, 前文结论稳健。

倾向得分匹配。为了缓解样本自选择带来的内生性问题, 本研究进一步使用倾向得分匹配法(PSM)分别就败诉次数和败诉金额对侵权企业的创新投入影响进行检验。平衡性条件检验显示, 匹配后处理组和比较组的偏差均小于 10%, 且 t-test 不存在显著差异, 另  $ATT$  Difference 在 5%及 1%水平显著, 本文结论依然成立。

表 2 稳健性检验与内生性分析

变量	(1) 替换被解释变量 R&D-2	(2) 解释变量滞后两期 R&D	(3) 年份—行业联合固定效应 R&D	(4) System-GMM 估计 R&D	(5) PSM R&D
<i>CountLose</i>	0.432*** (3.08)	0.687** (2.14)	0.904** (2.10)	0.449** (2.22)	1.104*** (2.80)
<i>AmountLose</i>	0.068*** (3.26)	0.098* (1.72)	0.292*** (4.53)	0.206*** (2.94)	1.238** (2.39)
控制变量	YES	YES	YES	YES	YES
年份效应	YES	YES	YES	YES	YES
个体效应	YES	YES	YES		YES
年份—行业效应			YES		
<i>L. R&amp;D</i>				0.873*** (10.46)	0.772*** (8.62)
<i>AR(1)</i>				0.080	0.084
<i>AR(2)</i>				0.199	0.164
<i>Hansen</i>				0.505	0.289
<i>ATT</i>					1.029*** (2.64)
					1.092** (2.43)
$R^2$	0.809	0.808	0.736	0.458	0.382
$N$	840	840	756	756	770
				770	756
				756	756
					840
					840

### (三) 调节效应检验

本研究基于上述五个指标( $Regul \sim Regu5$ ), 通过主成分分析方法从省域层面的地方立法、行政执法、司法保护、守法成效四个维度构建出地方反不正当竞争水平总指标  $ReguT$ 。主成分分析过程中, 数据通过了 Bartlett 球形检验且 KMO 值为 0.637。本研究借鉴王劲松等<sup>[49]</sup>的做法, 以累计贡献率达到 85%以上为标准确定主成分个数, 前四个主成分的特征值分别为 1.83、1.02、0.87、0.72, 累计贡献率达到 88.96%, 说明这四个主成分可以有效解释绝大部分信息, 最后以其各自解释百分比加权构建出地方反不正当竞争水平总指标  $ReguT$ 。此外, 研究检验了  $ReguT$  与各分指标的相关系数<sup>®</sup>, 这些系数在统计上基本显著, 侧面验证了各维度指标的关联性。地方反不正当竞争水平的调节效应检验如表 3 所示。

表3 调节效应检验

变量	R&D											
	(1) M=1		(2) M=2		(3) M=3		(4) M=4		(5) M=5		(6) M=T	
<i>CountLose</i>	0.501*		0.507*		0.484*		0.479*		0.482*		0.484*	
	(1.89)		(1.90)		(1.87)		(1.83)		(1.80)		(1.85)	
<i>ReguM</i> × <i>CountLose</i>	0.255**		1.468		4.243*		0.952*		0.649**		0.256*	
	(2.13)		(1.51)		(1.77)		(1.94)		(2.60)		(1.84)	
<i>AmountLose</i>		0.096**		0.078*		0.092**		0.079*		0.085*		0.081*
		(2.27)		(1.68)		(2.21)		(1.73)		(1.94)		(1.81)
<i>ReguM</i> × <i>AmountLose</i>		0.024		0.672*		0.269		0.206*		0.134**		0.047*
		(0.80)		(1.93)		(0.84)		(1.71)		(2.35)		(1.67)
<i>ReguM</i>	0.105	0.124	0.017	0.110	1.170	1.292	0.059	0.080	-4.214	-4.120	0.113	0.122
	(0.55)	(0.65)	(0.03)	(0.22)	(1.07)	(1.19)	(0.32)	(0.43)	(-1.34)	(-1.29)	(1.00)	(1.08)
控制变量	YES		YES		YES		YES		YES		YES	
年份效应	YES		YES		YES		YES		YES		YES	
个体效应	YES		YES		YES		YES		YES		YES	
$R^2$	0.725	0.724	0.724	0.727	0.726	0.725	0.726	0.727	0.726	0.728	0.725	0.727
$N$	840	840	840	840	840	840	840	840	840	840	840	840

注： $M$ 分别取1、2、3、4、5、T。

表3(1)~(5)列分别为 *Regu1*~*Regu5* 能否起到调节作用的检验,可以发现这些分指标均能够部分或全部正向调节 *CountLose*、*AmountLose* 影响 *R&D* 的过程,其结果在一定程度上验证了指标选取的合理性。另外从(6)列数据可以看出,合成的地方反不正当竞争水平总指标(*ReguT*)均可以正向调节败诉次数和败诉金额对新能源汽车侵权企业创新投入的影响效应,也即地方反不正当竞争水平越高,反不正当竞争诉讼对于侵权企业创新投入的倒逼作用越强。其原因可能是在反不正当竞争水平较高的地区,严格的政策要求会压缩侵权企业的生存空间,使其难以在市场竞争中获利,法律的威慑推动企业从侵权依赖转向创新驱动。

#### (四) 门槛效应检验

本研究进一步采用面板门槛回归模型,探讨企业竞争地位对反不正当竞争诉讼后创新决策的非线性影响。借鉴 Hansen<sup>[48]</sup>的研究思路首先对门槛效应进行存在性检验。表4首先汇报了门槛检验的相应  $F$ 、 $P$  值及使用 Bootstrap 抽样 500 次确定的门槛值。可以看出,反不正当竞争诉讼的败诉次数和败诉金额在影响新能源汽车侵权企业创新投入的过程中均存在企业竞争地位的单门槛效应,企业竞争地位的门槛值  $\theta$  分别为-0.175(10%水平显著)、-0.152(10%水平显著),双门槛模型未通过检验。

表4进一步展示了面板门槛模型的回归结果,结果显示在侵权企业败诉情况下,当单门槛模型  $CP \leq \theta$ 、 $CP > \theta$  时,败诉次数的回归系数分别为-5.873(1%水平显著)和 0.119(5%水平显著),败诉金额的回归系数-20.425(1%水平显著)和 0.133(1%水平显著)。这说明在新能源汽车产业内存在一定的市场选择机制,高竞争压力和高竞争规制力度使得低竞争力企业很难抵御败诉带来的冲击。对于它们而言,缩减研发支出、稳定现金流或许成为明哲保身的手段。然而当侵权企业的竞争地位超越了一定的门槛值后,它们不仅能够在激烈的市场竞争中站稳脚跟,还具备了充分调动内外部资源的能力,从而有效化解败诉带来的司法风险。

#### (五) 进一步分析

##### 1. 媒体关注异质性分析

作为新兴产业,新能源汽车一直以来饱受媒体关注,同时媒体对于信息的报道也反过来影响着利

益相关者对企业的认知。本研究使用  $\ln(1+\text{某一年度发布和转载的与某上市公司及其股票相关的新闻数})$  来衡量企业在该年度的媒体关注度<sup>[50]</sup>, 并通过中位数将样本分为高低两组。表 5(1)(2)列展示了不同媒体关注度下反不正当竞争诉讼对侵权企业创新投入的影响, 结果表明诉讼的“创新倒逼”作用在媒体关注度较高时更为显著。其原因可能在于媒体对于负面信息往往有着天然的趋向性, 高媒体关注会放大涉诉企业的负面曝光效应、加剧了诉讼事件对企业的声誉冲击。侵权企业为扭转负面评价、赢得消费者信任和市场认可, 会主动扩大创新投入从而改善消费者产品体验、传递企业潜力信号, 借以对冲诉讼对于企业的声誉影响。相比之下, 媒体关注较低则难以形成足够的舆论威慑, 侵权企业面临的声誉修复压力较小, 故诉讼对其创新行为的倒逼效应并不显著。

表 4 门槛检验及回归结果

门槛效应检验						
自变量	门槛变量	假设检验	BS 次数	门槛值	F 值	P 值
<i>CountLose</i>	<i>CP</i>	单一门槛	500	-0.175*	16.580	0.056
		双重门槛	500	-0.010	10.650	0.220
<i>AmountLose</i>	<i>CP</i>	单一门槛	500	-0.152*	18.100	0.074
		双重门槛	500	-0.129	5.250	0.436
面板门槛模型回归结果						
	变量			<i>R&amp;D</i> 单门槛模型		
	<i>CountLose</i> ( $CP \leq \theta$ )			-5.873*** (-3.79)		
	<i>CountLose</i> ( $CP > \theta$ )			0.119** (2.02)		
	<i>AmountLose</i> ( $CP \leq \theta$ )				-20.425*** (-4.01)	
	<i>AmountLose</i> ( $CP > \theta$ )				0.133*** (2.44)	
	控制变量		YES		YES	
	$R^2$		0.208		0.211	
	$N$		840		840	

## 2. 内部控制异质性分析

企业内部控制体系是识别并应对经营、合规等风险的重要机制。研究以企业内控自评报告所揭示的企业是否存在亏损、财务报告重述、重大或重要问题等因素来衡量企业的内控质量<sup>[51]</sup>, 当上述任何一项情况存在时取 1, 表示企业内控体系存在缺陷、内控质量低, 反之取 0。结果如表 5(3)(4)列所示, 只有在企业内控质量高时, 反不正当竞争诉讼才能有效倒逼侵权企业的创新投入。这可能是由于当内控体系较为完善时, 企业能够依托健全的风险评估模块精准识别诉讼传递的市场信号, 从而将合规压力转化为创新动力, 同时企业在监督问责机制、资源配置流程等方面的优势也进一步保障了后续创新投入的执行效率; 但是当企业内控质量较低时, 内控缺陷会在一定程度上导致信息传递失真与决策链断裂, 管理层在缺乏有效制衡机制下也可能倾向于选择机会主义策略而非实质性技术突破, 这些因素削弱了反不正当竞争诉讼的“创新倒逼”作用。

表5 异质性分析回归结果

变量	R&D							
	(1)媒体关注低		(2)媒体关注高		(3)内控质量低		(4)内控质量高	
<i>CountLose</i>	0.334 (0.81)		1.174** (2.35)		0.145 (0.59)		0.620* (1.66)	
<i>AmountLose</i>		0.225 (1.63)		0.165*** (2.30)		0.475 (1.19)		0.103** (2.22)
控制变量	YES	YES	YES	YES	YES	YES	YES	YES
年份效应	YES	YES	YES	YES	YES	YES	YES	YES
个体效应	YES	YES	YES	YES	YES	YES	YES	YES
$R^2$	0.671	0.675	0.805	0.801	0.880	0.881	0.714	0.715
$N$	420	420	420	420	257	257	583	583

## 五、研究结论与政策启示

本研究选取 2013—2022 年沪深 A 股新能源汽车板块上市公司为研究对象,探讨反不正当竞争诉讼对侵权企业创新投入的影响,并进一步分析了地区反不正当竞争水平在该过程中的调节作用和企业竞争地位的门槛效应。研究得到的结论主要有:(1)反不正当竞争诉讼可以对新能源汽车侵权企业起到“亡羊补牢”的“创新倒逼”作用。(2)地方反不正当竞争水平可以正向调节反不正当竞争诉讼对新能源汽车侵权企业创新投入的影响。(3)反不正当竞争诉讼影响新能源汽车侵权企业创新投入的过程中存在竞争地位的门槛作用,只有当企业达到一定竞争地位时,败诉才能有效倒逼企业创新投入。(4)反不正当竞争诉讼对于新能源汽车侵权企业的“创新倒逼”作用对于高媒体关注和高内控质量的企业更加显著。

基于这些研究结论,可以得到如下政策启示:

第一,在新能源汽车产业的发展过程中应进一步强化公平、自由的竞争秩序并激发产业市场内在活力,要充分发挥《反不正当竞争法》等竞争法规的“止血”作用和市场竞争的“造血”作用,以此促进新能源汽车产业良性竞争与技术突破,实现产业政策、法律约束和市场调控的互动协同。

第二,进一步引导地方政府在新能源汽车推广过程中摒弃狭隘的地方保护观念、规范对于本地新能源汽车企业不正当竞争行为的监管;另一方面,地方应将反不正当竞争规制的顶层设计与地方实际有机结合,因地制宜采取手段,适当提高企业的侵权成本,进一步强化企业对于公平竞争的认可和践行。

第三,在维护新能源汽车产业竞争秩序的过程中应平衡好权力治理和企业扶持的边界,尤其在打击不正当竞争行为、对不同竞争地位企业进行监管时,应把握好市场优胜劣汰的规则,既不过分骄纵,也不矫枉过正。对于低竞争地位的企业来说,不正当竞争行为无疑是饮鸩止渴,高竞争地位的企业也应爱惜自己的“羽毛”,树立竞争榜样,助力产业向好。

第四,进一步完善媒体监督机制,推动建立企业不正当竞争信息披露平台,鼓励有关媒体和社会公众对新能源汽车产业加以监督,形成创新驱动发展的舆论导向;尝试建立内部控制与财税激励的动态挂钩机制,引导新能源汽车企业前置布局、强化内控,依托有关的合规部门或岗位确保商业行为符合法律法规要求。

## 注释:

- ① 相关数据可参见中国政府网([https://www.gov.cn/lianbo/bumen/202501/content\\_7000306.htm](https://www.gov.cn/lianbo/bumen/202501/content_7000306.htm))信息。
- ② 相关案例可参见环球网(<https://auto.huanqiu.com/article/7Q45HpQ8TFm>)新闻。
- ③ 相关案例可参见新浪网(<https://finance.sina.com.cn/tech/2022-05-21/doc-imizmscu2570711.shtml>)新闻。
- ④ 相关案例可参见中国新闻网(<https://www.chinanews.com.cn/cj/2022/07-21/9808489.shtml>)新闻。
- ⑤ 进一步论述可参见人民网(<http://finance.people.com.cn/n1/2023/0118/c1004-32609451.html>)信息。
- ⑥ 《中华人民共和国反不正当竞争法(2025 修订)》作为全国性法律, 其总则明确了“预防和制止不正当竞争行为”“建立反不正当竞争工作协调机制”等立法目标, 为地方立法提供了上位法依据; 另外, 法律第 5 条明确规定“县级以上人民政府履行市场监督管理职责的部门对不正当竞争行为进行监督检查”, 同时第 22 条赋予被侵权人直接向法院起诉的权利, 体现了“行政执法+司法救济”的双轨制设计。
- ⑦ 限于版面限制, 描述性统计结果数据未列出, 留存备索。
- ⑧ 限于版面限制, 相关性检验结果未列出, 留存备索。

## 参考文献:

- [1] LIOZU S M. Make pricing power a strategic priority for your business[J]. *Business Horizons*, 2019, 62(1): 117-128.
- [2] SUN S, ZHENG X, SUN L. Multi-period pricing in the presence of competition and social influence[J]. *International Journal of Production Economics*, 2020, 227(1): 1-13.
- [3] 王海, 尹俊雅. 地方产业政策与行业创新发展: 来自新能源汽车产业政策文本的经验证据[J]. *财经研究*, 2021, 47(5): 64-78.
- [4] 潘越, 潘健平, 戴亦一. 专利侵权诉讼与企业创新[J]. *金融研究*, 2016(8): 191-206.
- [5] 尹志锋. 专利诉讼经历与企业技术创新战略[J]. *世界经济*, 2018, 41(10): 170-192.
- [6] 尹志锋, 杨椿, 闫琪琼, 等. 知识产权司法保护能否促进企业自主创新?[J]. *科学学研究*, 2023, 41(1): 156-167.
- [7] LIN C, LIU S, MANSO G. Shareholder litigation and corporate innovation[J]. *Management Science*, 2021, 67(6): 3346-3367.
- [8] HASSAN M K, HOUSTON R, KARIM M S. Courting innovation: The effects of litigation risk on corporate innovation[J]. *Journal of Corporate Finance*, 2021, 71(1): 10-20.
- [9] 张占江. 不正当竞争行为认定范式的嬗变: 从“保护竞争者”到“保护竞争”[J]. *中外法学*, 2019, 31(1): 203-223.
- [10] 孙晋. 公平竞争原则与政府规制变革[J]. *中国法学*, 2021(3): 186-207.
- [11] 熊勇清, 林子衡. 地方保护政策对中国新能源汽车市场推广的影响分析[J]. *中南大学学报(社会科学版)*, 2024, 30(2): 85-100.
- [12] 吴桐, 席月民. 市场公平竞争审查: 多重博弈与制度优化[J]. *财经科学*, 2021(9): 121-132.
- [13] GU L. Product market competition, R&D investment, and stock returns[J]. *Journal of Financial Economics*, 2016, 119(2): 441-455.
- [14] 高富平. 竞争法视野下创新和竞争行为调整的体系化思考[J]. *法商研究*, 2015, 32(3): 72-81.
- [15] 刘银良. 知识产权惩罚性赔偿的类型化适用与风险避免: 基于国际知识产权规则的视角[J]. *法学研究*, 2022, 44(1): 171-187.
- [16] 蔡川子. 数据抓取行为的竞争法规制[J]. *比较法研究*, 2021(4): 174-186.
- [17] 孔祥俊. 论反不正当竞争的基本范式[J]. *法学家*, 2018(1): 50-67, 193.
- [18] 肖顺武. 反不正当竞争法中惩罚性赔偿的拓展研究: 兼评《反不正当竞争法(征求意见稿)》相关规定[J]. *当代法学*, 2023, 37(2): 75-87.
- [19] MEZZANOTTI F. Roadblock to innovation: The role of patent litigation in corporate R&D[J]. *Management Science*, 2021, 67(12): 7362-7390.
- [20] COHEN L, GURUN U G, KOMINERS S D. Patent trolls: Evidence from targeted firms[J]. *Management Science*, 2019, 65(12): 5461-5486.

- [21] KIEBZAK S, RAFERT G, TUCKER C E. The effect of patent litigation and patent assertion entities on entrepreneurial activity[J]. *Research Policy*, 2016, 45(1): 218–231.
- [22] 潘越, 潘健平, 戴亦一. 公司诉讼风险、司法地方保护主义与企业创新[J]. *经济研究*, 2015, 50(3): 131–145.
- [23] ZHANG L, QIN Q. China's new energy vehicle policies: Evolution, comparison and recommendation[J]. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 2018, 110: 57–72.
- [24] ZHANG K, QIAN Q, FENG Z. Distribution Patterns and Multilevel Factors of the Innovation Activities of China's New Energy Vehicle Industry[J]. *ISPRS International Journal of Geo-Information*, 2021, 10(6): 385.
- [25] IRVINE P J, PONTIFF J. Idiosyncratic return volatility, cash flows, and product market competition[J]. *Review of Financial Studies*, 2009, 22(3): 1149–1177.
- [26] SARICA S, YAN B, LUO J. Data-driven intelligence on innovation and competition: Patent overlay network visualization and analytics[J]. *Information Systems Management*, 2020, 37(3): 198–212.
- [27] 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): 213–226.
- [28] BLOOM N, SCHANKERMAN M, VAN REENEN J. Identifying technology spillovers and product market rivalry[J]. *Econometrica*, 2013, 81(4): 1347–1393.
- [29] LIANG J, LIU L, WANG X. Innovation efficiency and firm competition[J]. *Journal of Economy and Technology*, 2023(1): 16–28.
- [30] 胡税根, 翁列恩. 构建政府权力规制的公共治理模式[J]. *中国社会科学*, 2017(11): 99–117, 206.
- [31] 孙晋. 规制变革理论视阈下公平竞争审查制度法治化进阶[J]. *清华法学*, 2022, 16(4): 43–57.
- [32] WANG L, ZHANG Y, YAN Y. Offensive patent litigation strategic choice: An organizational routine perspective[J]. *Technovation*, 2023, 122(1): 1–10.
- [33] 熊勇清, 舒楠茜. 新能源汽车负面口碑、干预措施与消费者购买意愿[J]. *中国管理科学*, 2023(2): 1–13.
- [34] KONG D, XIA Q, XUE Y, et al. Effects of multi policies on electric vehicle diffusion under subsidy policy abolishment in China: A multi-actor perspective[J]. *Applied Energy*, 2020, 266(1): 114–124.
- [35] AGHION P, BECHTOLD S, CASSAR L, et al. The causal effects of competition on innovation: Experimental evidence[J]. *The Journal of Law, Economics, and Organization*, 2018, 34(2): 162–195.
- [36] 吴伟光. 对《反不正当竞争法》中竞争关系的批判与重构: 以立法目的、商业道德与竞争关系之间的体系性理解为视角[J]. *当代法学*, 2019, 33(1): 132–139.
- [37] 陈俊廷, 邢剑炜, 肖俊极. 新能源汽车市场的本地偏好与地方保护[J]. *数量经济技术经济研究*, 2023, 40(11): 117–136.
- [38] 洪正, 谢漾. 财政分权制度、市场分割同群效应与产能过剩[J]. *中南大学学报(社会科学版)*, 2021, 27(4): 111–127.
- [39] YU Y, CHENG L, ZHANG D. How does market competition affect enterprise cooperative innovation? The moderating role of intellectual property protection and government subsidies[J]. *Technovation*, 2024, 137: 103102.
- [40] 滕蕙阳, 陈冬华. 公司掉队与相对业绩评价使用[J]. *南开管理评论*, 2024, 27(1): 75–88.
- [41] AKDOĞU E, MACKAY P. Product markets and corporate investment: Theory and evidence[J]. *Journal of Banking & Finance*, 2012, 36(2): 439–453.
- [42] 胡登峰, 冯楠, 黄紫薇, 等. 新能源汽车产业创新生态系统演进及企业竞争优势构建: 以江淮和比亚迪汽车为例[J]. *中国软科学*, 2021(11): 150–160.
- [43] HE W, HAO X. Competition and welfare effects of introducing new products into the new energy vehicle market: Empirical evidence from Tesla's entry into the Chinese market[J]. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 2023, 174(1): 1–13.
- [44] 郭玥. 政府创新补助的信号传递机制与企业创新[J]. *中国工业经济*, 2018(9): 98–116.
- [45] 吴超鹏, 唐菡. 知识产权保护执法力度、技术创新与企业绩效: 来自中国上市公司的证据[J]. *经济研究*, 2016, 51(11): 125–139.
- [46] DATTA S, ISKANDAR-DATTA M, SINGH V. Product market power, industry structure, and corporate earnings management[J]. *Journal of Banking & Finance*, 2013, 37(8): 3273–3285.
- [47] 周夏飞, 周强龙. 产品市场势力、行业竞争与公司盈余管理: 基于中国上市公司的经验证据[J]. *会计研究*, 2014(8): 60–66, 97.

- [48] HANSEN B E. Threshold effects in non-dynamic panels: Estimation, testing, and inference[J]. *Journal of Econometrics*, 1999, 93(2): 345–368.
- [49] 王劲松, 任宇航. 中国金融稳定指数构建、形势分析与预判[J]. *数量经济技术经济研究*, 2021, 38(2): 24–42.
- [50] 刘锋, 叶强, 李一军. 媒体关注与投资者关注对股票收益的交互作用: 基于中国金融股的实证研究[J]. *管理科学学报*, 2014, 17(1): 72–85.
- [51] 叶陈刚, 裘丽, 张立娟. 公司治理结构、内部控制质量与企业财务绩效[J]. *审计研究*, 2016(2): 104–112.

## **Inhibition or promotion: Anti-unfair competition lawsuits and innovation of new energy vehicle infringing enterprises**

XIONG Yongqing<sup>1</sup>, ZHU Zhendong<sup>1</sup>, QIN Shufeng<sup>2</sup>, CHENG Qian<sup>3</sup>

(1. School of Business, Central South University, Changsha 410083, China;

2. School of Business, Hunan Agricultural University, Changsha 410128, China;

3. Party School of the Guangdong Provincial Committee of CPC, Guangzhou 510053, China)

**Abstract:** With the intensification of competition in the new energy vehicle (NEV) industry, the phenomenon of unfair competition occurs from time to time, and many infringed enterprises use anti-unfair competition lawsuits to safeguard their legitimate rights and interests. While anti-unfair competition lawsuits help to protect the legitimate rights and interests of the infringed enterprises, can they also exert a certain innovation-forcing effect on the infringing enterprises? Taking the listed companies in China’s NEV sector from 2013 to 2022 as examples, this paper analyzes the impact of the number of losses and penalty amount in anti-unfair competition lawsuits on the innovation investment of infringing enterprises. The results show that anti-unfair competition lawsuits can effectively force NEV infringing enterprises to increase their innovation investment, with local anti-unfair competition level playing a positive regulatory role in this process. Besides, the competitive status of enterprises plays a threshold role in the process of stimulating the innovation investment of NEV infringing enterprises by unfair competition lawsuits. Heterogeneity analysis shows that the “innovation push” effect of anti-unfair competition lawsuits is more prominent for enterprises with high media attention and high internal control quality. This study has positive significance for further making good use of anti-unfair competition laws and regulations to create a fair and orderly industrial environment for new energy vehicles and to further stimulate the innovation vitality of enterprises.

**Key words:** new energy vehicle enterprise; anti-unfair competition litigation; innovation input; local anti-unfair competition level; competitive position

[编辑: 陈一奔]