# 有关国际经济贸易论文

来源：网络 作者：玄霄绝艳 更新时间：2024-12-29

*随着国际经济一体化的进程加快,市场经济占据了主流,并快速的发展,国际经济贸易在市场经济的推动下,开始壮大起来。下面是范文网小编为大家整理的有关国际经济贸易论文，供大家参考。 有关国际经济贸易论文范文一：论渤海通道推动商品贸易发展的积极作用...*

随着国际经济一体化的进程加快,市场经济占据了主流,并快速的发展,国际经济贸易在市场经济的推动下,开始壮大起来。下面是范文网小编为大家整理的有关国际经济贸易论文，供大家参考。

有关国际经济贸易论文范文一：论渤海通道推动商品贸易发展的积极作用

摘要:实现商品的高效运输是推动商贸繁荣的重要环节，渤海通道降低了商品流通成本，提高了流通效率，推动了地区商贸经济的发展。渤海通道的建立形成了新的南北交通大动脉，弱化了环渤海区域的行政壁垒，便利了区域商品的自由流通，推动了南北经贸的繁荣，加强了东北亚地区的经济交流与合作，推动了国际贸易发展。

关键词:跨海通道;商品贸易;积极作用

随着国民经济的高速发展，以海底隧道和跨海大桥为代表的跨海通道逐渐展现在世人面前，也将跨海通道的建设摆在了十分突出的位置，其中大连到烟台的渤海海峡跨海通道引人注目。渤海海峡跨海通道的修建将使得东北、华北、华东等地区以及东北亚地区区域联系更为密切，经济交流进一步扩大，人、财、物的流动更加迅速和庞大，为我国商品贸易的发展具有重大的推动作用。

一、渤海通道对商品贸易发展的推动作用

(一)渤海通道缩短了区域的时空距离，拉近了人们的心理距离，对形成环渤海地区统一生产要素市场创造了条件

1.环渤海地区的地方保护主义严重阻碍商品的自由流通。尽管环渤海地区被称为继珠三角、长三角之后中国经济发展的第三个增长极，成为中国北方经济发展的引擎，由于渤海海峡的天然屏障，环渤海经济圈被分为京津冀、山东半岛和辽东半岛三大板块，三大板块以各自区域内的中心城市为依托，逐步发展为三足鼎立的诸侯经济态势。目前，在行政分割的五个省市之间区域合作机制缺乏，区域内基础设施建设对接不足等原因，相互之间竞争多而合作少。

从环渤海各个地区的产业布局和产业分工结构来看，该区域在项目安排上呈现雷同现象，各省市在产业政策上追求大而全，导致产业结构明显趋同。也正是这种区域经济的重复建设，区际间的差异性和互补性不明显，相互间的贸易需求较弱，使得地区保护主义盛行，地区行政壁垒较多，市场分割严重，最终结果是相互之间争资源、争项目、争投资等现象严重，商品等生产要素流动不畅，造成了资源、效率的巨大浪费，导致大量不必要的经济损失，而且直接造成整个区域经济发展水平落后。

2.渤海海峡跨海通道的建设将推动环渤海区域一体化进程，实现商品的自由流通。跨海通道的建成打破了原有的区域限制，通过点效应将原先两个联系很少的区域紧密地联系在一起，加快了资源的市场配置和产业的整合，便利了资源共享，促进了区域产业整体效能和综合效益提升。

(1)点效应的形成。渤海海峡跨海通道直接连接隔海相望的大连和烟台，使得同三高速实现全线贯通，通道继续向北延伸贯通营口、鞍山和沈阳，向南延伸联通威海和青岛，这些点形成新一轮的发展极，表现出极强的集聚效应，吸引资本、人员、技术、产业等进入这些区域。

(2)轴效应的形成。随着点效应辐射范围的逐步扩大，点之间逐步形成组合倍数效应的以这条通道为主轴线的轴，这个轴线的交通量逐步增大，经济效率逐步提高，大大提高了运行效率和时间价值。渤海海峡跨海通道形成了以沈阳-大连-烟台-青岛为轴线的交通大动脉，同时实现了沿海交通大动脉与内陆地区的衔接，使众多的内陆区域有了一个更加便捷、畅通的出海口，势必会产生大量的物流、客流，这样就要求快速、便捷的交通网络的支撑，从而拉动和创造交通需求，诱导新的交通网络的发展，形成依托此轴线的新的交通轴。

(3)点-轴-圈 综合集成效应的形成。即为多个点-轴型系统的组合所形成的综合效应。表现为在辽宁省以沈阳为点向西南发展，以京哈铁路、京沈铁路为依托，形成沈阳-锦州-葫芦岛-秦皇岛的轴线，在西边与京津冀相接;在山东省以黄烟铁路、胶济铁路、威乌高速、青岛-银川高速为依托，以烟台、青岛为点横向发展，形成烟台-青岛-潍坊-淄博-济南-聊城的发展轴线，向北与京津冀相通。这两个轴线继续纵向、横向的集聚、辐射、发展，与沈阳-大连-烟台-青岛轴线一起形成一个有多个发展极协同作用的交通圈。 逐步形成的四通八达的一体化交通网络，使得交通运输更加便捷、快速、高效，物流、人流更加自由、加速运行，市场对资源的配置作用更加突出。随着交通圈的逐步发展，最终达到一种产业互补、分工协作的产业一体化的环渤海经济圈， 逐步消除地区间的行政壁垒，实现劳动力、资本、技术的配置在整个区域逐渐发展为由市场来主导，在区域内部更加自由、合理的流动，逐步形成统一的劳动力、资本、技术市场。

(二)实现南北贯通，缓冲了南北运输压力，使南北商品流通更加快速便捷

目前，就全国范围的铁路网来看，交通运输线都是超负荷运载，运输能力与需求的矛盾十分突出，严重的制约着物流、人流的快捷运转，成为经济社会发展的瓶颈。就渤海海峡两岸的铁路交通网来看，进出关交通运输瓶颈问题突出。虽然东北是我国铁路运输最发达、路网最密集的地区，渤海海峡北岸布有京沈线、京锦线、京通线和哈大线，但直接进出东北的铁路通道只有一个出口-山海关。由于山海关是连接关内和关外的唯一陆上铁路通道，通过能力十分有限。这样的地理位置和封闭的环境，直接阻碍了信息、资金、技术、产品、资源等市场要素的南北流动，对东北经济的发展的制约是不争的事实。渤海南岸只有一条蓝烟线胶济线，运能只有1 000-2 000万吨左右，使得山海关的南北运输线成葫芦状，瓶颈制约明显，这种局面使得南北运输不堪重负，致使更多的物流、人流分流到公路运输和水路运输上来。

为了缓解我国国民经济持续增长带来的运输需求，我国加大了公路等基础设施的建设力度，提出了五纵七横等国家干线建设规划。然而，全国公路建设仍然满足不了需求的增长。从水路运输来看，这些年来客运量和客运周转量呈负增长，而货运量和货运周转量分别增长了251%和454%。由于铁路、公路的瓶颈制约，沿海各大城市货运要走水路，内地相当多的货运量也改走水路。更为重要的是沿海港口吞吐量从2000年至今翻了一番，但港口能力明显不足。流通成本是制约商品流通的主要影响因素之一，高效率、低成本的运输可以扩大流通商品的种类和延展商品流通的范围。目前，东北地区、华东地区之间无论是陆路运输还是水路运输，都是既要途径更多的路程，而且耗时较多。渤海海峡跨海通道建成后，真正实现了环渤海经济圈人流、物流的闭合环状通道，从根本上改变了环渤海南北的铁路和公路运输路线，大大节省运费及时间，使得南北农产品、其他商品等加速流转。

第一，为农产品流通提供了更为便捷的快速通道。东北地区土地资源丰富，土质肥沃，粮食生产的优势明显，发展潜力巨大，是我国粮食生产和安全保障的重要基地。东北经济区每年都有大批水稻、玉米等粮食作物要运往关内，但是面临出关难的巨大运输瓶颈。处于渤海南岸的山东省农产品资源丰富，同样面临难以快捷北上的困境。渤海海峡跨海通道直线取道海上捷径，绕过山海关这处瓶颈，开辟了东北地区至山东省及东部沿海地区的最短运输通道，缩短沿线地区这些农产品储运的时间，加速农产品的流通和农业信息的交流，改变农产品的市场环境和需求状况，扩大了市场空间，加快了粮食产销区的衔

接，有力的推动了农贸市场的发展。

第二，南北互补品流通更快，种类更多。长江三角洲、珠江三角洲与东北地区在经济结构上有很强的互补性。大东北经济区矿产资源丰富，主要矿种比较齐全，是我国重要的老工业基地，以冶金、石油化工为主体的原材料工业和装备制造业共同构成了东北老工业基地的优势产业。长江三角洲、珠江三角洲作为我国比较活跃的增长极，原材料的短缺、高级技术人才的缺乏，以及所需设备对国外市场较高的依赖度，已经成为制约其进一步发展的瓶颈，长三角、珠三角可以加强与东北地区在轻工、食品、电子等方面的交流。这种经济结构的互补性在渤海海峡跨海通道的助推下，可以构建一条互通有无、良性互动、协调发展的南北经济纽带。

(三)加强环渤海地区与经济腹地的良性互动，推动新一轮人流物流运转，为培育全国统一大市场创造条件

经济发展水平和交通网络的密度之间存在着密切的关系，沿海省份的交通便利程度，尤其是高速公路的建设明显超过中西部地区。在我国中西部的大多地区，基础设施的短缺仍是困扰经济发展的重要因素，只有实现交通网络等方面的无缝对接，才能促进区域商品的快捷流通。

1.环渤海地区加强了与其经济腹地的经济联系。对于处于环渤海南岸的山东省来说，在极力拓展与经济腹地的联系，加速建设山东省与内陆省份完整的高速公路运输网络，新的省际大通道建成后，山东将形成与京津塘都市圈、长三角经济区、中原经济区和西北地区之间的便捷通道。对于处于环渤海中心位置的河北省来说，近年来在积极以加快港口、高速公路、铁路建设为重点，基本建成以港口为龙头的 东出西联综合交通运输网络，以强化沿海与腹地互动。东出就是利用河北省港口群和沿海综合物流体系，为华北、西北等地区提供便捷的出海大通道，提高河北省及这些地区的开放水平;西联就是加强与京津、山西、陕西、内蒙古、鲁北、豫北等地的经贸合作，实现优势互补，双赢共进。辽宁提出五点一线的一项关于全省区域经济与社会发展战略的重要举措，积极推进与其经济腹地内蒙古东部地区、吉林和黑龙江的联系。这些涉及东北、华北、西北、华东地区的经济腹地的交汇点即是环渤海地区，交汇点的焦点即是贯通南北的交通大动脉的纽带作用，而纽带的中心则是实现同三高速的南北对接，渤海海峡跨海通道的修建对连接东北、华北、西北、华东地区的经济腹地起着至关重要的作用。

2.渤海通道使得各经济腹地互相覆盖，加强了全国市场一体化发展。渤海海峡跨海通道的建成贯通了属于国家规划建设的五纵七横12条主干线中最长的同三高速公路，同三高速在胶东地区、苏北地区向西与新欧亚大陆桥、青岛-银川高速、霍尔果斯-连云港高速相接，加强了与中西部地区的经贸联系和合作。向南与京沪高速铁路、京福高速公路、京九铁路等国家重点布局带相通，与长三角、珠三角东部沿海地区以及港澳台地区加强了联系。向北与哈大、京沈铁路、沈大高速相接，贯通了整个东北地区，使得东北、华北、西北等地区区域联系更为密切，经济交流进一步扩大，成为东西、南北方向上的物质、信息、资金、技术、文化等诸多方面的联系的纽带。渤海海峡跨海通道是这条纽带得以畅通的结点，是一个以点、轴带面最终使得这些地区形成互动的网络式发展格局，为逐步形成人流、物流、交通流、信息流等自由流动的区域共同市场，为国内商品贸易统一大市场的形成创造了条件。

(四)加强我国与东北亚国家和地区的经济合作，推动国际商品贸易的发展

随着世界经济的多极化发展，环渤海经济面临快速发展的极好良机，渤海海峡跨海通道使得环渤海地区成为中国公路、铁路、水路综合运输网络中最发达、最灵活、最重要的枢纽，使得环渤海地区成为投资的热点，为加快制造业的转移奠定了物质基础，也对进一步推动我国与东北亚地区经济贸易的合作创造了有利条件。

第一，东北地区是我国与东北亚地区加强经贸合作的桥头堡。我国的东北地区的北部和西部与俄罗斯的远东地区和蒙古国接壤，南面与朝鲜半岛相连，东部与日本隔海相望，具有国内其他地区无法比拟的得天独厚的区位条件。目前，东北地区具有与东北亚其他国家进行经济技术合作和经贸往来的相对较完善的交通网络，有12条公路同朝鲜、俄罗斯、蒙古相连，有5条铁路分别与俄罗斯和朝鲜接轨，其中以大连为桥头堡，以哈大线和滨州线为通道的第一欧亚大陆桥是重要的国际大通道。这些交通等基础设施条件的完善为我国加强与东北亚地区的经贸合作奠定了基础。

第二，环渤海地区是我国与东北亚地区加强经贸合作的中心。环渤海地区是位于太平洋西岸的日益活跃的东北亚经济地区的中心部分，也是中国欧亚大陆桥东部起点之一，居我国与亚太地区东来西往、南联北开的枢纽地位。随着区域经济联系的日益密切，环渤海地区逐渐成为我国与东北亚加强经贸合作的中心。

东北亚地区幅员辽阔、人口众多、自然资源丰富，我国与这些资源富有国家开展资源贸易前景非常广阔。俄罗斯的西伯利亚和远东地区的煤炭储量占世界总储量的近50%， 远东地区的铁矿石储量占全俄储量的10%左右，石油储量超过150亿吨，俄罗斯每年通过铁路向中国输送1 000万吨左右的石油。我国与蒙古国也建立了良好的互惠合作关系，积极参与其矿石资源开发。日本经过十余年的经济结构调整，仍未完全摆脱困境。当前日本更加注重把国内结构调整与中国华北结合，寻找新的发展机遇，同时把开发西海岸的列为本国21世纪的战略目标。韩国提出重大经济举措之一就是把中国作为它的第二内需市场，同时重点开发与中国邻近的西海岸地区。中国、日本、韩国新的开发计划同时集中于该环渤海地区，而区域经济发展的不平衡性，又使三国的相近城市在经济上存在着垂直分工和水平分工交叉的依存关系。因此，可以预见，中、日、韩之间在环渤海区域的经济合作将呈加速趋势。

第三，渤海海峡跨海通道架起了我国通向东北亚地区的桥梁。发达的交通网络是区域合作的基础，交通运输是实现地区之间经济联系、加强商品贸易交流的物质手段，完善、配套的交通运输体系使得地区间的物流通畅，促进了区域经济的协同发展。渤海海峡跨海通道如同一座跨越渤海的桥梁，打通了东北亚西部的贸易通道。它接通了与东北亚合作的桥头堡和中心地区，并进一步向南贯通经济发达的长三角、珠三角地区，联通了我国的东北、华北和华东地区，向西与第二欧亚大陆桥相接，与我国中西部地区形成了良性互动，搭建了一条我国中西部地区、华东地区等通向东北亚地区的桥梁，同时也打开了俄罗斯远东地区资源南下的陆上通道，使第一欧亚大陆桥与第二亚欧大路桥实现了对接和联网，扩大了我国东北地区及俄罗斯重工、木材、化肥、粮食等物资与内地的交流，扩大华东地区轻工、食品、电子等物资与东北及俄罗斯的交流，加强了我国与韩国、日本的信息、科技、人才、商品交流，对推动区域经贸繁荣发挥了巨大的作用。

二、结束语

渤海海峡跨海通道不仅仅具有重大的经济意义，更具有深远的战略意义和重大的现实意义。它是构建环渤海区域一体化交通体系的重要载体，对促进环渤海区域经济一体化的形成，将发挥重大作用;对完善全国交通网络体系、对拓展环渤海地区的经济腹地、进一步加强东北、华北、华东地区经济贸易的合作，将发挥重要的功能。它联通

了第一亚欧大陆桥、第二亚欧大陆桥，贯通了我国珠三角地区、长三角地区、环渤海地区、东北地区以及俄罗斯远东地区，对推动东北亚地区商品贸易的交流以及东亚经济一体化都具有重大的作用。

参考文献:

魏礼群.世界跨海通道比较研究[M].北京:社会科学文献出版社，2005.

魏礼群，柳新华，刘良忠.渤海海峡跨海通道若干重大问题研究[M].北京:经济科学出版社，2007.

《渤海海峡跨海通道》课题组.渤海海峡跨海通道研究[M].北京:中国计划出版社，2003.

金凤君.东北地区振兴与可持续发展战略研究[M].北京:商务印书馆，2006.

周立群，祝茂.环渤海地区经济发展尚存问题与对策[J].环渤海瞭望，2004(8).

王诗成，郑贵斌.将山东半岛城市群发展战略列为国家战略的可行性分析[J].山东经济战略研究，2003(11).

有关国际经济贸易论文范文二：谈关于我国对外贸易中的反倾销问题的分析

摘要:反倾销是一种贸易政策措施，也是一个重要的法律问题。由于世贸组织对反倾销问题没有明确的规定，使我国成为反倾销的严重受害国，对我国经济造成了严重的危害。本文试图探讨对我国进行反倾销的原因，并提出我国企业应对反倾销的具体对策。

关键词:反倾销;倾销;经营理念;价格承诺

一、反倾销问题的发展现状

反倾销是经常采用的一种主要的贸易保护手段。经济全球化与贸易保护主义原本是对立的，但发达国家在全球的经济主导地位和它扩张性的本质，决定了现在推行的经济全球化是发达国家意志的体现。发达国家利用经济全球化推行他们自己的经济制度，作为要求他国参加国际经济的准则，从而达到掠夺他国资源和财富的目的。同时，发达国家又利用制度上的优势，以合法的理由为借口，通过更加隐蔽的方式设置贸易障碍，以保护其本国的自身利益，从而达到保护自己的目的。因此，通过经济全球化的推进，发达国家既掠夺了他国又保护了自己。所以，对于国外的反倾销，我们不能简单地认为只是一种贸易保护的措施，而应将其同现行的新贸易保护主义联系在一起，认清其实质。反倾销是新贸易保护主义实行贸易保护的最高级工具之一，行之也最有效。它具有高度隐蔽性的特征，能够利用反不正当竞争的合法行为作掩护，实施贸易保护。

二、当前我国反倾销面临的形势

首先，进口产品冲击国内产业的趋势仍有进一步发展的可能。按照我国加入世贸组织的承诺，2003年我国关税总水平由2002年的12.7%降至约11.5%，其中工业品由11.7%降至约10.6%，农产品由18.5%降至约17.4%;在非关税措施方面，将取消部分商品的进口配额与许可证，提高进口配额增长率和非国营贸易配额量。因此，在世界市场供求失衡、技术进步等因素导致的国际市场产品价格总体呈下降趋势的情况下，进口产品冲击国内产业的趋势将进一步发展，我国进口宏观调控仍将面临较大的压力。

其次，世界范围内产业结构调整和转移给我国对外贸易发展带来了新的挑战。随着世界范围内产业结构调整和跨国公司重新调整全球生产布局，世界制造业向中国转移的步伐将明显加快。与此同时，随着我国利用外资水平的进一步提高，一些新的产业领域也将逐步向外资开放。但由于受到企业规模、专业化分工和技术水平等诸多因素的制约，短期内我国的国际分工格局中，仍将处于低附加值和低水平加工中心的地位，仍将保持以劳动密集型产品为主的出口产业结构，这必将诱发更多的国外反倾销调查。同时，美国、欧盟、日本等世贸成员根据我国在入世议定书中的有关承诺，还在纷纷制定针对我国的过渡性保障措施和非市场经济的反倾销法案，这使我国反倾销反补贴保障措施工作面临的国际法律环境更为复杂，必将对扩大我国的对外贸易构成新的威胁。

第三，遵循世贸组织规则对调查机关依法保护产业工作提出了更高的要求和标准。世贸组织的规则对各成员的政府行为具有强制性的约束作用。在反倾销反补贴保障措施案件的调查和裁决中，要求调查机关的每一项调查工作都必须依法进行。WTO相关协议对调查机关的具体调查程序、信息披露程序、裁定与公告程序、透明度和非歧视等多方面的问题都作出了具体明确的规定。这对我国调查机关依法行政的能力和水平提出了很高的要求。

三、我国应对国外反倾销的对策

(一)充分发挥商会作用，加强政府宏观管理

我国外贸商会建设远远滞后于对外贸易的发展，一些本可以由行业协会来统筹管理的工作无法落实，造成了不良后果。一方面，商会在政府有关部门的帮助下，管理好行业的经营秩序，防止企业之间出现低价竞销的行为，减少不必要的内耗，使企业能够通过分享市场份额，达到共同发展;另一方面，政府部门可以根据商会本身的特点，促进商会、商检、海关和企业的沟通合作，发挥商会的协调作用。对一些出口商品，只有商会核定符合行业协议价格的，海关才允许出口，这样就能有效地避免我国出口商品价格的混乱。这样一旦被提起反倾销诉讼，就可以随时提供于己有利的证据，为有力抗辩作准备，改变被动应诉的局面。同时，加强政府交涉和管理。首先，国家有关部门要对不应诉或应诉不力的企业给予严厉制裁，将反倾销应诉与出口管理结合起来，制定真正体现谁应诉、谁收益的具体措施。加强企业自律，倡导公平竞争，处罚低价出口，力求把反倾销诱因降至最低程度。其次，需要国家采取一些有力的措施，如规定出口定价，禁止低价出口，惩罚低价竞销者。还可以采取增加配额等优惠措施来鼓励优质产品的出口。尽快建立出口风险基金或反倾销应诉基金，有组织地开展反倾销应诉，终止国外的反倾销诉讼。

(二)转变企业经营观念，积极应诉

首先转变传统的经营观念。长期以来我国企业一直遵循创汇第一、利润第二的经营思想，但是随着外贸体制改革的深化，必须使外贸出口企业尽快建立和健全自主经营、自负盈亏、自我约束、自我发展机制，使企业的经营目标转移到追求利润最大化上来。这样出口企业就能提高自律意识，着眼大局，考虑整个行业的利益，改变我国外贸中低价竞销、出口增量不增值的现状，为国家争得应得的利益。其次由于倾销指控一成立，其造成的损失不会只是某一家企业，而是整个行业、整个民族工业乃至整个国民经济。因此要想胜诉，每一个涉诉企业必须团结起来积极应诉。这是因为单个企业往往难以支付高额的调查费用;没有足够的经验和自信;难以详细了解国际反倾销法;缺少必要的技巧和谋略。

(三)完善相关法律法规，依法应诉反倾销案件

学会运用法律手段和国际通行规则来保护自身的合法权益，是外经贸行业实现两个根本性转变的需要，也是推进进出口市场多元化，整顿外贸经营秩序的需要。中国需要加速建立反倾销法律体系，以国际公认的反倾销法则来规范自己的竞争行为。这不仅是我国的企业参与国际市场竞争的需要，而且也是在国内市场进行反倾销执法的需要。这既可以保护国内企业的正当利益，又可以用来制约国外对我国出口产品反倾销的歧视。今后要加强对企业的法律法规的宣传与教育，加大对某些不良行为的制裁，进一步完善反倾销方面的法律法规，依法应诉国外反倾销案件

(四)优化出口商品结构，实现出口市场多元化

一是优化出口商品结构，引导企业多出口高技术产品，走内涵式增长道路。鼓励优质产品出口，让企业看到生产优质产品的经济效益数倍于劣质品，优先出口优质产品，限制劣质品出口，改变传统的外贸绩效评价指标，由量向质转变，由总额向附加值转变等。二是在提高商品档次的同时，争创世界名牌。首先，利用先进的技术设备提高商品的内在质量。其次，要积极运用非价格手段如商标、包装、公关、广告策划等组合策略来参与市场竞争。此外，在确定准备新进入的国际市场前，要了解该市场的产业结构与商品特点，尽量使我国出口产品与当地产品呈互补关系，从而有效地避免反倾销引起的麻烦。

(五)加快高级专门人才培养，提高反倾销能力

由于我国缺乏应诉国外反倾销方面的高级人才，严重影响了我国企业反倾销的能力。反倾销应诉是一项复杂的系统工作，它要求必须具备经济学、法学、会计会等方面的知识。也就是说，只有懂会计、懂经济、有法律实践和一定外语水平的律师才能胜任反倾销工作。而目前这恰恰是我国律师队伍的薄弱环节。因此，一方面，司法行政部门、律师协会、名牌综合性大学、研究机构等各有关方面要重视综合人才的培养，给他们以机会参与反倾销工作，既可以在实践中运用所学的知识，又可以在实践中找出不足。另一方面，可以把一批长期从事反倾销工作的人才派到国外去学习，学习和掌握国外反倾销的一些法律法规、通行惯例、应诉技巧等方面的知识，提高我国反倾销的应诉能力。当前可以聘请熟悉反倾销应诉业务、工作经验丰富、认真负责的起诉国律师作为我方的诉讼代理人进行应诉。

(六)在适当情况下提出价格承诺，争取反倾销的主动

价格承诺也是反倾销应诉可争取到的一种结果，是反倾销被投诉者与反倾销当局之间达成的一项提价协议。被投诉者承诺按提价协议规定的价格出口，可以消除因倾销对进口国造成的损害或损害威胁。所以，这种方法也能对进口国的损害作出补救，因而进口国在一定场合下也愿意接受。

实践中，欧盟对价格承诺采用得较多，而美国采用得较少，但并非不能争取。过去，我国的出口企业与欧盟达成过一些价格承诺的协议，后因我国的一些企业未能很好地遵守而导致欧盟不再愿意对我国采用。因此，今后我国企业应提高自身的信誉，在适当的情况下还应积极争取价格承诺，以期把握主动。

所以反倾销最初只是以保护国内产业不会遭到破坏为目的的，并不普遍采用，只有当国外产品有意破坏本国市场和生产时，才能采取这种措施。从各国的实际立法中我们不难看出，反倾销措施随着立法的深入而得到进一步加强，现在已成为最大的贸易壁垒之一。尽管进口国提出反倾销的出发点是正当的，但是实际上反倾销与理论上预期的目标相距甚远:反倾销实际上没有起到保护竞争的作用，而是变成了限制竞争的手段;反倾销也并没有表现为公平竞争，反而本身产生出不公平竞争。

参考文献:

陈铁军.充分利用WTO规则积极应对出口反倾销[J].外贸经济、国际贸易，2002，(04).

唐礼智.唐建中.外国对华反倾销透视及启示[J].外贸经济、国际贸易，2002，(10).

陈伟.我国出口产品遭遇反倾销现状分析及对策研究[J].交通科技与经济，2007，(01).

孟兰兰.反倾销对我国的影响[J].商场现代化，2007，(04).

宋伟.中国遭遇反倾销的宏观决定因素及其影响效应[J].经济与管理，2008，(11).

贾洪.我国应对反倾销的对策[J].中外企业家，2007，(07).

韩桂红.欧盟对华反倾销的原因分析及对策研究[D].山东大学， 2006.

蔡庆辉.欧盟对华反倾销案研究[J].国际贸易问题，2005，(04).

本文档由028GTXX.CN范文网提供，海量范文请访问 https://www.028gtxx.cn