



深圳市商务发展促进中心  
(深圳市世贸组织事务中心)

# 2023年10月深圳市 遭遇贸易摩擦情况简报

深圳市商务发展促进中心

2023年11月

# 目 录

一、2023年10月深圳市遭遇美国337调查有关情况 .....	1
(一) 新申请立案涉及我市电子烟企业 .....	1
(二) 本月新立案及裁决未涉及我市企业 .....	1
二、2023年10月深圳市遭遇两反一保案件有关情况 .....	3
(一) 涉深新立案3起涉案金额增长5倍 .....	3
(二) 欧盟电动汽车反补贴调查对我产业影响及应对策略解读 .....	6

## 一、2023年10月深圳市遭遇美国337调查有关情况

2023年1-10月，美国国际贸易委员会（ITC）共发起26起337调查，其中涉华立案14起，涉深圳8起。

### （一）新申请立案涉及我市电子烟企业

2023年10月，共有5起涉华新申请，其中涉深立案申请1起。2023年10月13日，美国R. J. Reynolds Tobacco Company、美国R. J. Reynolds Vapor Company向ITC提出申请，主张对美出口、在美进口及销售的特定一次性汽化器装置及其组件和包装（Certain Disposable Vaporizer Devices and Components and Packaging Thereof）存在虚假和误导性广告、违反联邦电子烟法律、使用不正确的海关编码3类不公平竞争行为。指定列名被申请人中涉深企业9家，包括深圳市爱奇迹科技有限公司、深圳市道森蒸汽科技有限公司、深圳市福摩特科技有限公司、深圳市方盈电子科技有限公司、深圳市新宜康科技股份有限公司、深圳市艾维普思科技有限公司、深圳市诺瑞扬科技有限公司、深圳市品锐科技有限公司、深圳威铂利科技有限公司等。本案为不涉及知识产权的调查，在337调查领域并不常见。根据美国法律，通常ITC在收到申请后的30天内决定是否立案。另10月27日美国食品药品监督管理局（FDA）向ITC发函，强调申请人雷诺烟草无权要求ITC对26家电子烟企业展开部分调查。这可能对本案是否立案及调查范围造成一定影响。

### （二）本月新立案及裁决未涉及我市企业

2023年10月，ITC共发起2起337调查，其中涉华立

案0起，涉深圳0起。与近年同期相比，2023年10月涉深圳立案数量和占比均处于低位。

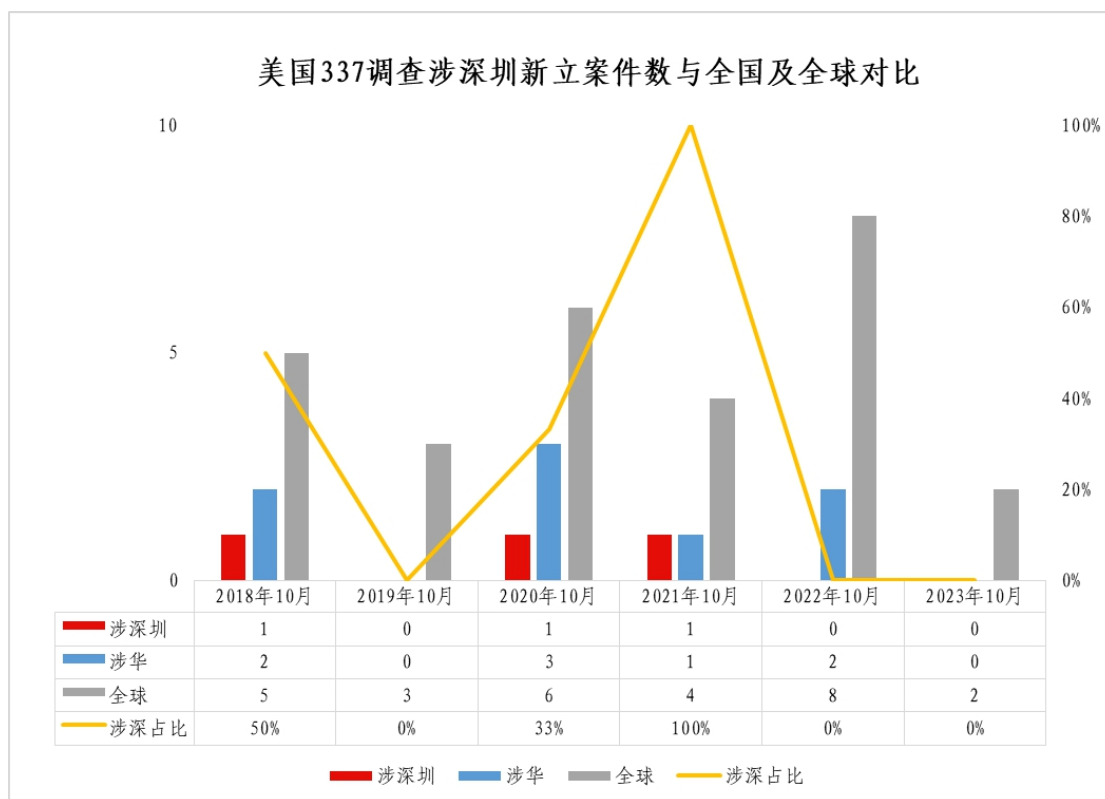


图1 近年单月337调查涉深圳案件数与涉全国其他地区及非涉华案件对比

2023年10月ITC发起的全部2起新立案中，共有6家（次）企业或个人成为列名被申请人：其中美国5家、中国香港特别行政区1家，中国大陆没有涉案。

2023年10月发布裁决的337调查中，共有2起涉华案件，共涉及2个省市的3家列名被申请人，其中上海市2家、除深圳外广东省1家。以上涉华企业或个人的裁决均为胜诉，具体裁决为和解1家、因仲裁协议终止调查2家。

## 二、2023年10月深圳市遭遇两反一保案件有关情况

### （一）涉深新立案3起涉案金额增长5倍

2023年1-10月，全球涉华贸易救济原审立案71起，其中，涉及深圳<sup>1</sup>15起，同比增加25.00%，在全国所有省市及计划单列市中，深圳涉案数量占比为21.13%，累计涉案金额6.43亿美元<sup>2</sup>，同比增加553.94%，在全国所有省市及计划单列市中，深圳涉案金额占比为3.43%。

2023年10月，全球涉华贸易救济原审立案12起，其中，涉及深圳3起，涉案产品为纯电动载人汽车和铝型材。在全国所有省市及计划单列市中，深圳涉案数量占比为25.00%，累计涉案金额3.00亿美元，在全国所有省市及计划单列市中，深圳涉案金额占比为4.23%。

从案件类型来看，2023年1-10月，15起涉深两反一保案件中，反倾销10起，涉案金额为3.75亿美元，反补贴4起，涉案金额为3.58亿美元，保障措施1起，涉案金额为234.29万美元。2023年10月，3起涉深两反一保案件中，反倾销1起，涉案金额为3511.60万美元，反补贴2起，涉案金额为3.00亿美元。

从国别/地区分布来看，按照案件数量统计，2023年1-8月，15起涉深两反一保案件中，涉及美国4起，印度3起，巴西和海湾合作委员会各2起，印度尼西亚、墨西哥、阿根廷和欧盟各1起。按照案件金额统计，排名前三的国家/地区分别为欧盟2.65亿美元，海湾合作委员会2.10亿美元，

<sup>1</sup> 本报告中，仅当深圳涉案金额在全国涉案金额占比超过4%时才统计为深圳涉案。

<sup>2</sup> 统计累计涉案金额时已剔除双反案件重复计算部分。

美国 7678.04 万美元，详见下图。2023 年 10 月，涉及美国 2 起，案件金额为 3511.60 万美元，涉及欧盟 1 起，案件金额为 2.65 亿美元。

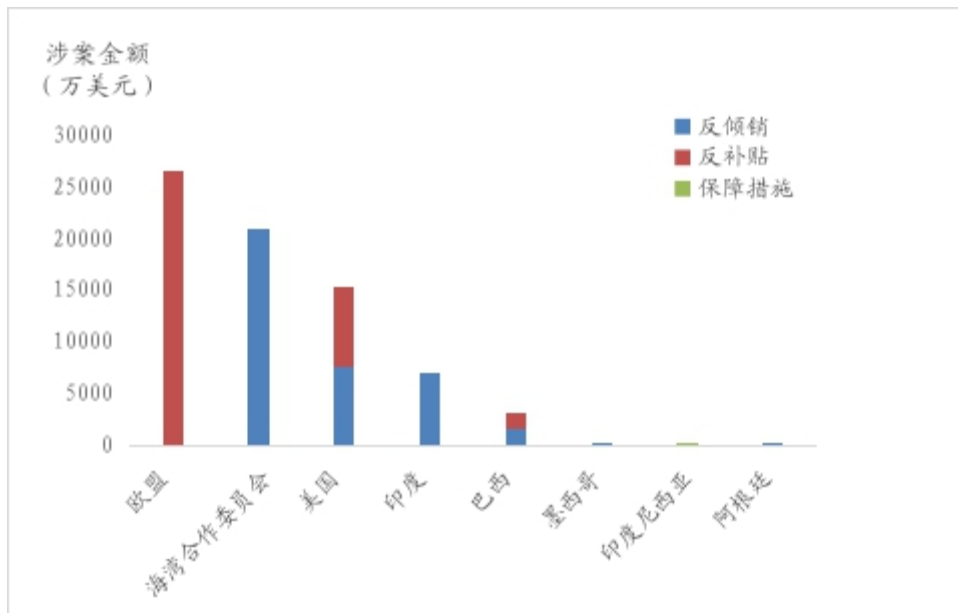


图 2 2023 年 1-10 月深圳出口救济案件统计 (按申诉国/地区)

从行业分布来看，按照案件数量统计，2023 年 1-10 月，15 起涉深两反一保案件中，涉及电气机械和器材制造业以及非金属制品工业各 3 起，造纸工业、金属制品工业和有色金属工业各 2 起，化学原料和制品工业、汽车工业和通用设备各 1 起，详见下图。按照涉案金额统计，排名前三的分别为汽车工业 2.65 亿美元，非金属制品工业 1.57 亿美元，电气机械和器材制造业 7104.93 万美元。2023 年 10 月，涉及有色金属工业 2 起，涉案金额为 3511.60 万美元，涉及汽车工业 1 起，涉案金额为 2.65 亿美元。

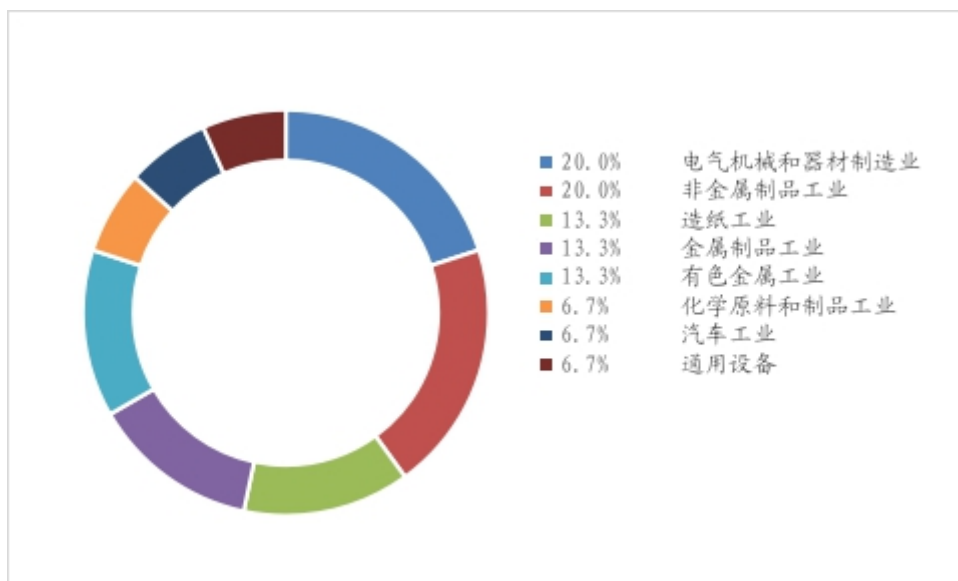


图3 2023年1-10月深圳出口救济案件统计（按行业涉案数量）

从全国涉案金额来看，2023年1-10月，上海市涉案金额最高，为30.00亿美元，其次是江苏省24.26亿美元，第三为山东省21.57亿美元，深圳排名第九，为6.43亿美元，在计划单列市中排名第一，详见下图。2023年10月，排名前三的分别为上海市27.14亿美元，江苏省8.96亿美元，湖北省7.59亿美元。深圳排名第七，为3.00亿美元，在计划单列市中排名第一。

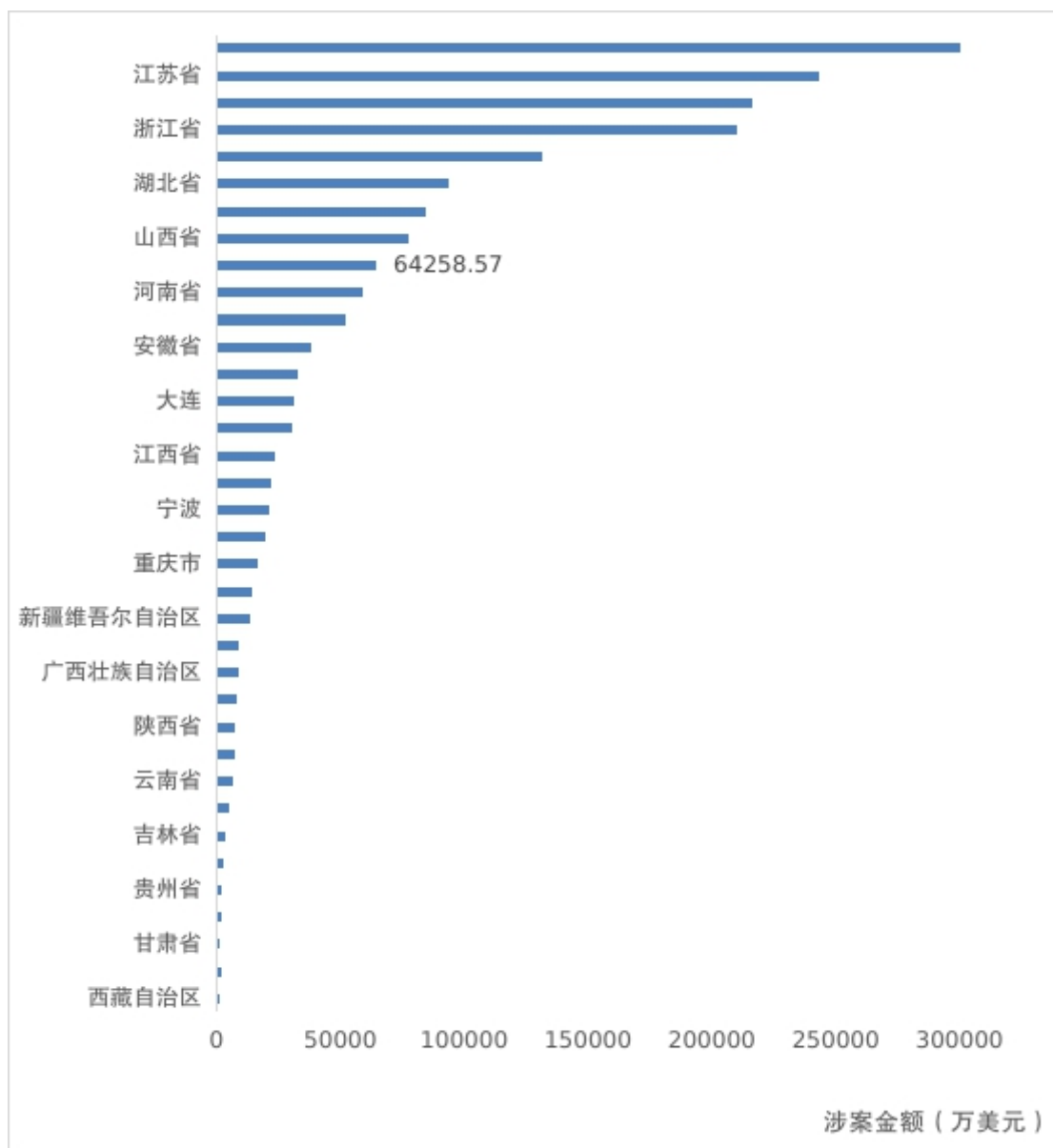


图4 2023年1-10月全国出口救济案件统计（按省份及计划单列市）

## （二）欧盟电动汽车反补贴调查对我产业影响及应对策略解读

当地时间10月4日，欧委会对华电动汽车反补贴调查程序正式开启，受调查对象为产自中国的9人及以下新电池电动乘用车（纯电车型）。欧委会称，掌握了足够证据证明中国受调查产品生产商从政府提供的多项补贴中获益。其列举的补贴做法主要包括：直接转移资金和潜在的直接转移



资金或债务；政府少收或不收税；政府以低于适当报酬的方式提供商品或服务。当地时间10月25日，欧盟委员会表示通过抽签方式，最终确定比亚迪、上汽集团、吉利汽车三家车企将成为欧盟反补贴调查对象。

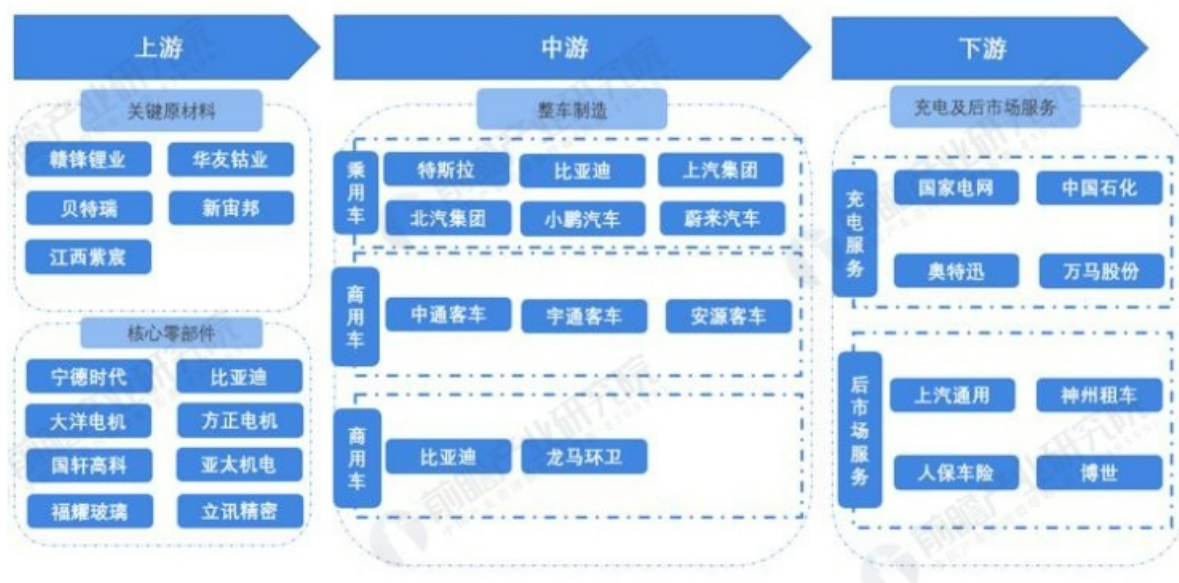
### **1. 对电动汽车产业的影响**

对于中国电动汽车产业而言，最直接的影响是出口市场，如果在调查中得出初步的肯定性结论，则可以在立案后9个月内采取初裁措施，初裁措施通常以保证金的形式由进口商缴纳。实际上，从立案开始，出于对未来可能的征税而导致的交易不稳定性或不确定性考虑，很多正在进行的交易可能被叫停，正在谈判的交易可能会被取消，与此同时，其他国家则会借此机会抢占中国企业失去的市场。

而欧盟市场的变化，则会引发国内市场以及其他出口市场的变化。通常情况下，因反补贴措施而被阻止的出口产品，企业只能寻求国内市场或者第三国市场，如果无法顺利打开新的市场，则会导致企业资金链、供应链出现问题。同时，欧盟的反补贴调查可能会引发连锁反应，其他国家为了避免中国电动汽车市场大量转移，从而对其国内产业造成损害，也会发起类似调查，这无疑是在雪上加霜。

### **2. 对中国电动汽车供应链的影响**

随着国际经贸格局的变化，各个行业都在呈现一体化发展，实现供应链的健康和稳定。从供应链的角度来看，电动汽车上游主要包括电池、电机、电控等核心原材料及零部件；中游是电动汽车制造；下游包括充电服务、后市场服务等。



由此可见，头部车企，如比亚迪已经实现后向一体化布局，形成规模效应。但是随着本次调查的启动，面对可能丢失或关闭的不分出口市场，企业必须谋求多种发展模式，如缩减生产或海外投资建厂，如此一来，势必会影响上游原材料和零部件产业以及下游市场的发展。

以电池为例，在电动汽车的内部构件中，“三电”（电池、电机和电控）构成了电动汽车的电动动力总成系统，其中电池约占车辆成本的38%。因此，随着电动汽车的发展，动力电池行业也随之爆发。如果电动汽车产业的市场布局发生变化，其上游产业和相关企业必然也会受制牵连，会同样面临减产或者产能转移的挑战。

### 3. 对全球电动汽车供应链的影响

汽车产业一直是中、美、欧等国家的支柱产业，随着全球汽车产业向电动化、智能化、网联化加速发展，中国电动车产业迅猛发展并逐步形成供应链优势，成为全球第一大电动车市场和欧盟市场的主要出口国。可以说目前中国的电动

汽车已经打破了原有的汽车全球市场格局，欧美等国真正担心的，是未来可能失去全球电动汽车产业的主导权与定价权，因此本次反补贴调查虽然解决的是贸易摩擦，但是其实质上是供应链主导权和定价权的竞争。

对于欧盟来说，汽车业是欧盟最大行业，占制造业增加值的10%，自欧盟2020年实施严格碳排限制政策，有效推进了欧盟电动汽车市场的发展。中国电动汽车大多数出口到欧洲，得益于欧盟地区高需求、低进口关税以及当地政府补贴。据中国海关统计，2022年中国对欧盟出口汽车55万台，纯电动汽车33.8万台，2023年1-8月出口54万台，纯电动汽车33.9万台。如果本案最终采取措施，将导致原有的中国市场份额会被欧盟当地产业或者第三国进口所瓜分，可能某些本土汽车企业会因此获益，但是其上下游产业，包括一些车企也将遭受严重打击。

实际上，虽然中国对欧盟出口量很大，但是包括了很多国外品牌的出口。根据中国汽车流通协会统计，2022年，特斯拉占了中国电动汽车出口总量的36.5%，在2023年1-6月，这一比例上升到了39%。而且，随着中国电动汽车的发展和产业链优势，越来越多的欧洲生产商将中国作为出口中心，如宝马、梅赛德斯-奔驰、雷诺、沃尔沃等，都已经从中国出口电动汽车。因此，欧盟此举不但限制了中国电动汽车的进口，对于欧美在内的车企也是一种打击，一旦措施成立，势必也会影响到这些企业的未来发展和布局。

另外，由于欧盟发起本次调查，中国车企可能会加速海

外投资步伐，因此对于其他国家而言，欧盟此举无疑是为其吸引中国电动车企投资、建立制造能力和开发电动汽车市场提供了机会。例如泰国已成为中国电动汽车出口的主要目的地，中国车企已经在泰国电动汽车销售的排行榜上占据了主导地位，并且很多头部企业正在加大在泰国当地的投资。

#### 4. 中国企业面临挑战及应对策略

**短期应对：**面对欧盟的反补贴调查，中国车企应该沉着冷静，不要自乱阵脚。欧盟的反补贴调查也许涵盖着非市场动机，但其调查手段应有据可循。中国车企应该充分利用这一点，向欧盟说明，中国电动汽车极大地丰富了欧洲市场，给欧洲消费者带来了更多的选择，促进了欧洲汽车市场的繁荣。在欧洲设厂，还会给欧洲带来就业和税收。商务部贸易救济法律顾问孙磊律师也指出，我国的新能源汽车购置补贴政策具有过渡性质，应当以“补贴终止和不存在继续获利的可能”为抗辩基点，充分利用2022年是新能源汽车国补政策的终止年份，嗣后的中国新能源汽车不再享受该项补贴的特征，提出该项目不应实施反补贴征税的法律抗辩。

**中长期应对：**企业需密切关注欧美相关政策动向，巩固电动汽车供应链优势，提前全球产业布局加强谋划。目前，中国电动汽车产业（尤其是在电池领域）仍处于优势地位，以宁德时代、比亚迪等为代表的中国动力电池企业，在全球动力电池产业链中占据着重要的市场地位，特别是中国已经逐步成为电动汽车的出口中心，更多的整车制造业都集中在中国，因此短期内，欧美等国难以找到合适的替代国，无法

摆脱中国汽车产业供应链。建议相关企业巩固优势乘势而上，继续推进创新链、产业链深度融合，将先发优势进一步转化为技术优势、产业优势和合作优势，与全球伙伴共同推动行业发展，加速全行业转型升级。此外，中国汽车产业还可以寻找其他市场来替代欧盟市场，比如南美洲、非洲等新兴市场，以减轻欧盟市场对中国汽车产业的影响。（本部分参考了北京卓纬律师事务所王明伟律师“从供应链角度解读欧盟对华电动汽车反补贴案”一文，并根据需要酌情进行了删减及少量修改）