

环球热点

当地时间9月23日，李强总理在出席第80届联合国大会相关活动时宣布，中国作为负责任的发展中大国，在世贸组织当前和未来谈判中将不寻求新的特殊和差别待遇。该立场宣示，引发了国际社会的积极反响和高度评价。世贸组织总干事伊维拉发表了单独声明，称赞此举表明中方对推动构建更加平衡、公正的全球贸易体系的承诺，释放了支持世贸组织改革的强烈信号。10月6日至7日，世贸组织在瑞士日内瓦召开理事会2025年度第四次会议。中方主动设置议题并提交《中国关于世贸组织特殊和差别待遇的立场文件》，详细阐述中方立场。

中国这一立场宣示究竟意味着什么？本报邀请对外经济贸易大学国际经贸学院教授崔凡与国家对外开放研究院、法学院教授纪文华进行解读。

问：世贸组织的“特殊和差别待遇”究竟是什么？对中国而言，其重要性主要体现在哪里？

崔凡：特殊和差别待遇是1947年成立的关贸总协定和1995年成立的世界贸易组织为推动发展中成员贸易发展并实现经济发展，给予发展中成员的优惠待遇。这种优惠可以是更灵活的政策空间、更长的承诺实施过渡期、获得更多技术援助的权利或者在谈判程序以及争端解决程序中的更便利安排。

传统上，关贸总协定被称为“富人俱乐部”。为了吸引发展中国家和地区参与，关贸总协定早期文本就包含有“特殊和差别待遇”的条款，并在20世纪60年代进一步丰富。如今，发展中成员已构成世贸组织成员的绝大多数。但发展中成员在多边贸易体制中普遍缺乏影响力。关贸总协定期间，发展中成员具有比较优势的劳动密集型产品和农产品自由化程度提升较慢，发达成员占有比较优势的信息技术产品、服务贸易的自由化程度迅速提高，发达国家关切的知识产权保护标准也迅速提高。为了吸引发展中成员充分参与多边贸易体制，维护多边贸易体制的平衡发展，世贸组织继承并增加了一定的特殊和差别待遇条款。

中国在2001年加入世贸组织时是明确以发展中成员地位加入的。经过谈判，中国做出了较高程度的开放承诺，例如中国承诺的约束关税，即关税上限，低于大部分发展中成员，甚至比挪威、以色列、冰岛等发达成员还要低。与此同时，中国作为发展中成员保留和争取到了一些特殊和差别待遇。例如农产品国内支持的微量许可空间，中国承诺的是不超过农业总产值的8.5%，介于发达成员的5%和其他绝大部分发展中成员的10%之间。可以说，这为维护中国粮食安全起到了重要作用。

纪文华：从世贸组织规则层面看，特殊和差别待遇制度是基于发展中国家特殊国情，给予其必要的灵活性空间，允许其依据自身发展水平承担差异化义务，主要体现为可以承担较低水平的开放承诺和义务、较长时间的实施过渡期、享受贸易能力建设和技术援助等。

该制度并非发达成员单方面给予发展中成员的恩惠或优待，而是发展中国家在多边贸易体制框架下与发达国家经过长期博弈所形成的重要制度安排。它在一定程度上缓解了因权利义务“表面平等”所引发并掩盖的参与能力和机会“实质不平等”问题，为发展中成员更有效地融入国际贸易体系并从中获益提供了政策空间与缓冲，增强了发展中成员参与多边贸易体制的信心与意愿。

中国是以发展中国家的身份加入世界贸易组织的，享受相关特殊和差别待遇是理所当然的权利。中国始终秉持自主务实的态度，灵活应对具体待遇问题。例如，在加入世贸谈判进程中，中国依据形势需求主动调整并放弃了部分特殊和差别待遇，但在诸如农产品国内支持水平等关键问题上，坚持争取特殊和差别待遇，这在当时对于维护中国国内产业利益和国家经济安全发挥了重要作用。

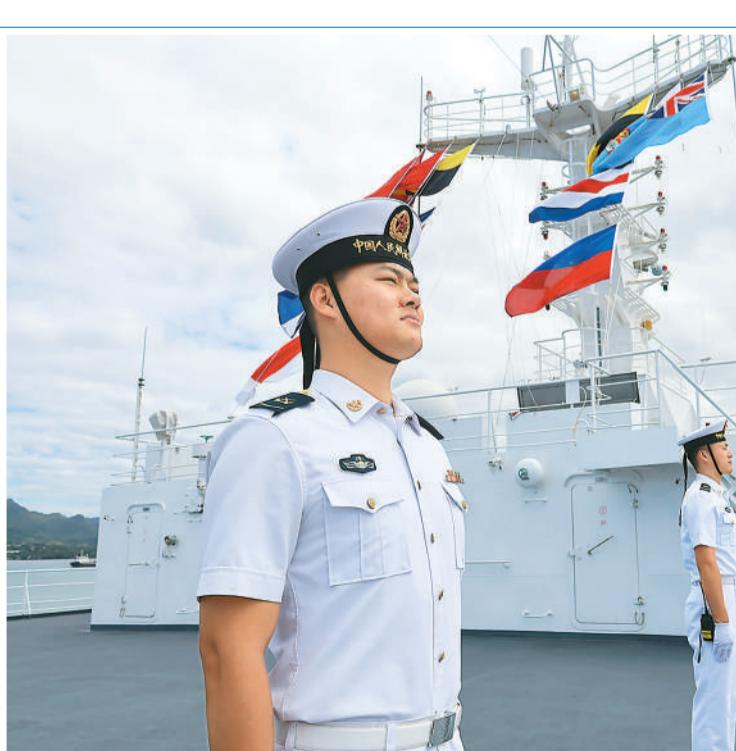
小贴士

“发展中成员”概念和“特殊和差别待遇”概念都是在多边贸易体制发展过程中逐渐演变成形。《1947年关税与贸易总协定》第18条使用了“经济只能维持低水平生活水平且处于发展初期”以及“经济处于发展进程”中的表述；第四部分使用了“欠发达”概念。1979年开始生效的授权条款使用了发展中国家的概念。此后，发展中国家概念被更

多使用。授权条款的注解明确表示，“本文中所用的‘发展中国家’一词应理解为亦指发展中领土”。世贸组织成员中有一些是非国家主体的单独关税区，因此文献中经常使用“发展中经济体”或“世贸组织发展中成员”等表述。虽然相关条文对世贸组织发展中成员有定性描述，但没有具体界定标准，发展中成员地位是各成员根据自身情况自我认定形成的。

推动完善全球经济治理的中国担当

中国海军“丝
路方舟”号医院船
圆满完成对斐济
医疗服务



当地时间10月8日上午，正在执行“和谐使命-2025”任务的中国海军“丝路方舟”号医院船圆满完成对斐济为期7天的友好访问与人道主义医疗服务，启程前往汤加。

上图：中国海军“丝路方舟”号医院船驶离斐济苏瓦港。

右图：人们在斐济苏瓦港欢送中国海军“丝路方舟”号医院船。

崔晓洋摄（新华社发）



一阵汽笛长鸣，高速列车驶出贝尔格莱德中央火车站，直奔塞尔维亚与匈牙利边境城市苏博蒂察。匈塞铁路塞尔维亚段于10月3日全线通车，8日开始运营客运列车。这条“钢铁丝路”承载着塞尔维亚人民多年期盼，凝聚着中塞两国铁路建设者8年心血与智慧。

“我们是肩负着责任和使命来的。”回顾过去200多个日夜，匈塞铁路塞段项目负责人齐丰然感慨万千。齐丰然坦言，如何让成熟的中国高铁建设管理经验与欧洲的标准和体系有效对接，是项目顺利推进的关键之一。中方创造性地建立多层次会议协调机制，畅通与塞政府、业主、监理及各合作方的沟通，帮助当地合作企业共同成长。

塞尔维亚籍总工程师米兰·巴诺维奇加入塞段项目建设已有7年多。他表示，项目推进过程中，熟悉当地有关规定是比较大的挑战，“经过多次会议和沟通，我们最终成功地解决了这些问题”。

据齐丰然介绍，匈塞铁路采用的是欧洲技术标准，但在关键工程的技术方案制定中，中国铁路建设智慧与经验发挥了关键作用，中国方案得到各方信服。

以塞段全线中的特大桥梁——维尔巴斯特大桥为例，中方团队基于国内丰富的实践经验，提出了优化梁型的中国方案，该优化设计可以减少桥跨、缩短工期并节约造价。然而，让起初固守欧洲设计理念的塞方接受这一方案并非易事。

通过反复的技术研讨、细节论证甚至实地验算，中国团队用过硬的技术实力最终说服了塞方。“他们最终表示信服，认为中国的方案是更优的选择。”齐丰然说，这增强了团队推动更多中国智慧落地的信心。

八年终圆梦

——匈塞铁路塞段建设把中国方案和中国智慧带到欧洲

巴诺维奇说，维尔巴斯特大桥的建设令他印象深刻，特别是大桥使用了中国生产的钢材。“我当过去中国参观大型钢厂、了解相关生产技术。我们所有去过中国的工程师都对中国的生产能力工艺水平印象深刻。”

建设期间，不少塞方官员、技术和管理人员还赴华交流，亲自见证中国高铁的发展成就，塞方监理在验收中国制造的钢轨后接连赞叹质量高。

整条铁路线路配备了全套来自中国的通信信号系统，这是塞尔维亚首次引进这样的系统，负责数据处理的工程师们都为能学习通信信号的新技术而感到兴奋。

从贝诺段的接触网悬挂系统、通信信号系统，到诺苏段批量应用的中国钢轨、道岔、钢结构等，中国元素在成功对接欧洲标准后，一步步在这条铁路上扎根，实现了从技术、装备到标准的“软联通”。

“不少解决方案都来自中国，这些中国新技术已成为我们生活的一部分。”巴诺维奇说，“每次在这条铁路上乘坐列车，我们都能感受到中国新技术的优秀与可靠。”

2024年4月底，为实现提前1年竣工的目标，诺苏段108.1公里的范围内项目方设置了两个铺轨基地，组织了两套大型的铺轨和轨道调整的机组设备，同时进行铺轨作业以缩短工期，终于提前铺通轨道。

巴诺维奇说，中方引入了新的铺轨技术和设备，为线路的按时完工和上部结构的高质量施工作出了重要贡献。

如今，先期开通的贝诺段已安全运营3年多，日均开行60多列客车，最高单日发送旅客1.5万人次，累计超1200万人次，彻底改变了贝尔格莱德与诺维萨德间的通勤方式。不少当地民众实现了“双城生活”。“匈塞铁路是一场‘交通革命’。相信未来几年我们会看到它为塞尔维亚带来更多的变化。”巴诺维奇说。

8年风雨兼程，圆梦多瑙河畔。匈塞铁路塞尔维亚段不仅是速度更快、效率更高的铁路，更是中塞两国方案、中国智慧与欧洲标准成功对接的典范，是共建“一带一路”倡议共商共建共享原则的生动实践，谱写出中塞友谊与合作的崭新篇章。

（据新华社电 记者陈颖、石中玉）

全球经济的真正考验可能即将到来

国际货币基金组织（IMF）总裁格奥尔基耶娃10月8日在美国首都华盛顿非营利性智库米尔肯研究院发表讲话时说，全球经济好于预期，但没达到“所需水平”，“全球经济韧性尚未受到全面考验，而且有令人担忧的迹象表明真正的考验可能即将到来”。

格奥尔基耶娃说，当前世界正处于深刻变革中。地缘政治、科技革命、人口结构等因素变化以及人类对地球造成日益严重的伤害，导致全球范围内“不确定性急剧上升且持续攀升”。她认为，“不确定性已成为新常态，并将持续下去”。

格奥尔基耶娃说，关税政策全部影响“尚未显现”。在美国，企业利润被压缩可能抬高价格，带来新的通胀压力。与此同时，大量原本销往美国市场的商品被转移到其他国家市场，这可能引发“第二轮关税上调”。

格奥尔基耶娃认为，宽松的金融环境掩盖了“疲软趋势”，“一旦估值出现大幅回调，金融环境收紧将拖累全球经济增长，并使发展中国家的处境尤为艰难”。

格奥尔基耶娃表示，当前全球贸易虽受到扰动，但大部分贸易仍在遵循规则进行。她呼吁世界各国维护贸易作为经济增长引擎的地位。

国际货币基金组织在7月份《世界经济展望》中预测，今年全球GDP增长率为3%，较2024年增长有所放缓。该组织将于10月13日至18日在华盛顿举办的年度会议上更新经济增长预测。

（据新华社电）