

坚定维护多边主义和自由贸易

世经述评

日前举行的中日经贸高层对话中，双方就一系列重要共识，取得了实质性进展。在此过程中，中方始终秉持开放、合作、共赢理念，坚定维护多边主义和自由贸易，不仅为中美关系注入了更多稳定性和正能量，也为充满不确定性的世界经济带来了稳定预期。

当前，世界经济增长乏力，地缘政治冲突加剧，全球性挑战层出不穷。联合国、世界银行、国际货币基金组织等机构多次下调全球增长预期，反映出世界经济面临的结构性困境日益严峻。如何在不确定中寻找确定、在动荡中保持合作，成为国际社会必须共同回答的时代命题。在此背景下，多边主义和自由贸易的重要性愈加凸显。

多边主义倡导的规则平等、协商对话、互利共赢，已经成为全球治理的重要基石。自由贸易通过资源优化配置、促进国际分工合作，极大推动了各国经济的开放和融合。以世界贸易组织为核心的多边贸易体系，是国际经济秩序的支柱，是全球贸易自由化和经济全球化的制度保障，为世界各国提供了前所未有的发展机遇和合作平台。

近年来，保护主义、单边主义抬头趋势明显，严重削弱了世贸组织的争端解决机制和多边规则的有效性。世界各国要清醒认识到，当前世界经济面临诸多问题，不是因为多边主义出了错，而是因为个别国家背离了多边主义的原则；不是自由贸易的失败，而是因为保护主义和零和博弈思维抬头。要解决这些深层次问题，必须回到多边主义与自由贸易的初心。国际社会应在世贸组织框架下，坚持规则为本、协商为先，通过平等对话处理贸易争端，并进一步提升多边贸易体系的包容性、代表性和有效性。

中国始终是多边主义的坚定倡导者和自由贸易的有力推动者。自加入世贸组织以来，中国积极履行入世承诺，全面、深入参与世界贸易组织改革进程，坚定支持世贸组织在全球经贸治理中的核心作用，推动构建更加公平合理、包容普惠的全球经济治理体系，维护发展中成员正当权益。面对逆全球化浪潮，中国始终坚持以规则为基础，以事实为依据，通过对话协商妥善管控分歧，在维护自身正当权益的同时，也积极推动世界经济稳定和全球合作大局，展现了负责任大国的战略定力和历史担当。

中美作为全球最具影响力的大国，应共同承担起维护多边主义体系、推动开放型世界经济的责任。国际社会也应共同捍卫开放和以规则为基础的多边贸易体制，加强在国际贸易问题上的对话和合作，推动世界经济走向更加繁荣、公正、可持续的未来。

日美关税谈判陷入尴尬局面

□ 陈益彤



郭言

自美国政府实施所谓“对等关税”政策后，日本主动与美国取得联系寻求关税谈判，由于日美同盟的特殊性，日美关税谈判一度被视作潜在的“谈判范本”。然而双方第一轮谈判结束初步明确方向后，却在第二轮谈判中陷入僵局。同时，美国政府相继与英国等就关税问题取得进展。日本似乎正陷入谈判无法突破的尴尬境地。

5月1日，日本关税谈判代表赤泽亮正与美国财政部部长贝森特在美国华盛顿举行了第二轮日美关税谈判。据日本媒体报道，日本政府为第二轮谈判苦心“谋牌”，做好了在汽车认证、农产品市场准入、能源与造船合作等方面迎合美国要求的准备，以期换取双方形成“一揽子”解决方案，彻底解决关税问题。然而事实证明，日美双方的谈判前提出现了严重错位。日本希望将关税问题一次性解决，美

方却仅同意就正处于暂停状态的14%互惠关税附加税进行技术性磋商，表示将根据双方谈判结果考虑一定程度减免或进一步延长暂停期限，却无意讨论日本政府最为关切的汽车、钢铝制品关税。5月3日，美国又宣布对进口汽车零部件加征25%关税，这让本就没能在谈判中取得成果的日本“雪上加霜”。

在日美谈判陷入迟滞之际，5月8日，美国与英国签署“经济繁荣协定”，宣布将对英国产汽车关税降至10%，并取消对钢铁与铝的高额关税。谈判僵持不下的一大原因在于日本政府出乎意料的强硬表态。日本政府此前希望继续保留将汽车、钢铁、铝等“零关税”纳入全面谈判之中的政策基调。针对英美两国就汽车关税达成

协定，日本首相石破茂在5月11日接受采访时称：“这只是一种模式，然而我们呼吁取消关税，并不是10%就可以满足。”石破茂还在国会人士表示，日本不会接受只处理外国议题的“片段式”安排，也无意提前就汽车以外领域达成单项协议。他强调，“包括汽车在内的结构性关税问题必须作为整体处理，日本的谈判立场很明确”。

日本政府正在紧密评估下一阶段即将到来的事务层级谈判的具体路径，试图用更符合美国需要的筹码换取谈判前提的改变。在5月12日的日本国会众议院预算委员会会议上，石破茂表示将加快日美关税

谈判准备工作，重点推进扩大贸易、非关税措施、经济安全合作3个领域的合作，争取在本月中旬举行的部长级会议上取得具体进展。农业方面，此前一度遭致党内国内大肆批判而沉寂的“大米免税配额”方案有重新浮出水面的趋势。石破茂指出，当前日本大米产量下降，若价格上涨趋势持续，可能在最低准入制度（MA）框架内增加进口，但强调绝不扩大配额。石破茂称“不会为了汽车而牺牲农业”。造船合作方面，有分析人士认为，在美方欲重建本国船舶工业实力的背景下，日本可发挥技术优势，对美国提供高附加值船型的建造与军舰维修等服务。但有观点指出，日美谈判仍存在结构性错位，当前日本事务层级谈判无论准备得多充分，只要美国不改变谈判前提，而日本仍然坚定追求“零关税”，谈判就难以避免再次陷入“空转”的怪圈。

日本7月份参议院选举在即，如果选举前石破茂无法在关税问题上取得突破，其执政将遭遇更大压力。石破茂领导的执政联盟目前属于“少数派执政党”。据日媒报道，原计划在6月份与美国就关税问题达成初步协议的石破茂，近期已将该时间推迟至7月份。据日媒报道，第二轮部长级谈判结束后，石破茂认为“没有必要急于与美方达成协议”，在尚未打通核心议题的情况下，贸然推进协议反而可能限制日本的谈判回旋空间。

对于石破茂政权而言，如何在守住国内政治底线的同时，打破议程错位、重建对美谈判节奏，不仅是贸易政策的技术性课题，更成为其执政稳定与战略自主的关键考验。

大阪世博会中

老人小孩以及残障人士，大阪世博会的入场券，不仅是一份入场券，更是一份人性的分流机制，优先引导特殊人群入馆参观。

“中国馆的人文关怀让我倍感温暖。”马来西亚理工大学教授穆罕默德·纳吉布·扎拉利说，他坐着轮椅在馆内参观时，志愿者不仅优先引导他入馆，还耐心协助他拍摄月壤照片。“我不仅感受到传统与现代的完美交融，也感受到一个文明对弱势群体的关怀与尊重。”

“我们工作的意义不是单纯讲解展品，而是让中华文化从展品里‘活’过来，温暖地走进人心。”中国传媒大学志愿者王博麟说，一名波兰参观者用还不熟练的中文认真告诉他：“你们的字，是活的。”这让他更加确信这份工作的意义。

“我们希望通过这项工作，把当代中国青年的精神面貌展示给世界。”大阪世博会中国馆馆长晏晨晖说，“志愿者是中国馆的一张重要名片。”

月壤是中国馆最具分量的“镇馆之宝”之一。中国馆“生生不息”展区集中展示了中国嫦娥五号、嫦娥六号探测器采集的月球正面和背面土壤样品。

记者看到，月壤展柜前始终人头攒动，观众不时发出“太厉害了！”的赞叹声。“我们非常好奇月壤是什么样子的。”来自日本兵库县的北村夫妇说，“中国实现了人类首次月球背面软着陆，也是人类历史上首个实现月球背面采样返回的国家，很厉害。”

“能在地球上看到来自月球的土壤，太不可思议了！”来自加拿大的布莱克难掩兴奋之情。他赞叹道，“中国在太空探索领域的发展非常领先。”

走到展区尽头，一幅由AI技术生成的“共绘桃花源”巨幅画卷缓缓展开。观众只需轻轻一扫二维码，便可在画卷中生成山川、花草、飞鸟等任意图案，为这幅由所有参观者共同描绘的理想世界添上一笔独属于自己的色彩。

记者向展区内的“AI孙悟空”大模型抛出疑问：何谓共绘桃花源？“悟空”笑答：“俗话说得好，众人拾柴火焰高。咱们人类是一家，美丽的地球需要大家共同守护。”

国际能源署最新报告显示——

全球电动汽车市场快速增长

本报记者 王宝锐



今年4月11日，在意大利米兰，一名女子在比亚迪旗下中国汽车品牌腾势展区参观体验。

新华社记者 李京摄

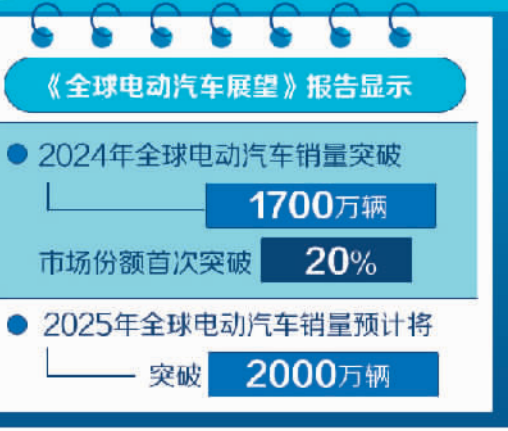
国际能源署（IEA）近日发布的年度《全球电动汽车展望》报告显示，2024年全球电动汽车销量突破1700万辆，市场份额首次突破20%。今年一季度，全球电动汽车销量同比激增35%，主要市场销量均刷新历史纪录。尽管全球经济前景存在诸多不确定性，但随着电动汽车价格在全球更多市场更趋亲民，今年电动汽车全球销量有望保持快速增长，电动汽车的全球汽车市场占有率有望在2030年前突破40%。

2024年电动汽车占全球汽车总销量近半数，中国和其他新兴经济体领跑增长。中国市场保持领先地位，2024年中国销售超1100万辆电动汽车，相当于2022年全球总销量。亚非拉新兴市场成为增长新引擎，2024年电动汽车销量接近60万辆，暴增60%。东南亚市场电动汽车销量增长近50%，市场占有率达9%，泰国和越南市场表现最为突出。拉美最大汽车市场巴西的电动汽车销量翻番，达到12.5万辆，市场占有率突破6%。虽然整体市场占有率仍不足1%，但非洲市场电动汽车销量也实现了倍增，增长主要来自埃

及和摩洛哥。与新兴市场的蓬勃发展相比，欧洲市场因德国、瑞典等多个国家取消电动汽车补贴政策而出现增长停滞，部分国家销量下滑，但电动汽车市场份额仍维持在20%左右；美国市场电动汽车销量同比增长约10%，占汽车总销量的十分之一以上。

今年全球电动汽车销量预计将突破2000万辆。国际能源署署长法提赫·比罗尔表示，“今年全球每售出4辆汽车中就有1辆是电动汽车”。其中，中国预计今年电动汽车市场占有率将达60%；欧盟和英国将执行更加严苛的碳排放标准，将使电动汽车在欧洲市场占有率增至25%；美国对电动汽车的政策虽然存在不确定性，但全年销量预计能够保持10%的增长，市场占有率达到11%；其他新兴经济体销量预计将超过100万辆，增幅达到50%。

报告预计，2030年前电动汽车全球市场占有率将超过40%，中国电动汽车市场占有率甚至可能达到80%，欧洲接近60%，美国约20%，东南亚25%的新车将是电动汽车，两轮/三轮电动车将达三分之一。届时，全球电动汽车每日可减少500万桶石油消耗，



中国贡献其中50%的节油量。

报告指出，电动汽车销量连创新高将对国际汽车产业格局产生深远影响。当前，关税壁垒、经济下行与油价下跌等因素都可能冲击全球汽车市场，但电动汽车的使用成本仍具有优势。比如，即便油价跌至40美元/桶，欧洲家庭的电动汽车使用成本仍比燃油车低约50%。

2024年，全球纯电动汽车平均价格下降，但价格差异化显著。在中国，无需补贴的情况下，2024年售出的电动汽车中有三分之二的售价已低于同级别燃油车，中国的电动汽车出口降低了新兴市场的电动汽车平均价格。但在德国，纯电动汽车平均价格仍比同级别燃油车价格高出20%，美国市场价差更是高达30%。同时，充电网络建设滞后严重制约电动汽车发展。报告指出，美国、英国公共充电桩建设跟不上电动汽车增速，欧洲只有75%的高速公路每50公里设置快充站，而美国更是不足半数。到2030年，全球轻型电动汽车公共充电容需扩容9倍，相应基础设施建设也有待完善。

针对电动卡车领域，报告显示，2024年全球电动卡车销量增长约80%，占卡车总销量近2%。中国市场销量占全球销量的80%。中国部分重型电动卡车全生命周期成本已低于柴油车，欧美重型电动卡车预计2030年实现与柴油车平价。全球电动卡车型号从2020年不足70款增至超400款，这主要得益于部分重型电动卡车相较于柴油车型已具备成本竞争力，特别是长途运输成本优势明显，运营可行性显著提升。