

“入世”二十年，我们这样走过

2001年12月11日，中国加入世界贸易组织（WTO）议定书在多哈签署，中国正式加入了世界贸易组织。

20年来，中国全面履行“入世”承诺，不断扩大开放，综合国力不断提升，也为世界经济作出巨大贡献。中国各类市场主体，直面挑战、埋头苦干，在市场竞争中勇于创新、经受洗礼，取得了长足的进步。本报记者采访了4名亲历这20年变迁发展的行业企业代表，听他们讲“入世”20年来的发展故事。

——编者

中国船舶工业行业协会秘书长李彦庆——

“这个‘第一’，我们当之无愧”

本报记者 孔德晨

11月30日，中国船舶集团旗下广船国际为丹麦TORM航运公司建造的11.4万吨成品油船首制船、中船澄西为民生信托建造的8.5万吨散货船命名交付，至此中国船舶集团提前一个月超额完成全年交船任务。

这份漂亮的成绩单标志着：以载重吨计，中国船舶集团2021年以来造船完工量、承接订单量、手持订单量均保持世界领先水平，中国持续稳居世界第一造船国。

这个“第一”来之不易。“入世”之前，我国是世界第三大造船国，居日本、韩国之后。但这个“第三”含金量不高，只占全球产量份额的5%左右。”李彦庆告诉记者，彼时他还在研究所工作，如何缩小中国船舶工业与世界先进水平的差距是大家琢磨最多的课题。“入世”的消息传回国内，我的心情既有期待又很忐忑。”李彦庆解释，“期待”是因为“入世”后，中国船舶工业必将更深度融入全球经济，打开更广阔的市场空间；“忐忑”则是将直面强手竞争。“坦率地说，当时大家没有十足的把握。”

在李彦庆看来，勇于创新、敢于尝试是中国船舶工业的“制胜法宝”。最令他

印象深刻的收购瓦锡兰二冲程发动机业务、组建温特图尔发动机有限公司。“长期以来，世界船用低速柴油机是两大巨头并列，分别是德国的MAN公司和瓦锡兰的低速机公司，我国低速机当时依靠引进国外品牌的生产许可证进行生产。”他说，“入世”以后，中国船舶工业具有了更宽广的国际视野，通过收购实现了船舶工业从国际化经营到国际化运营的转变，这也是产业链上下游互利共赢的具体体现。”

回望“入世”20年，李彦庆告诉记者，中国船舶工业交出了一份超乎预期的答卷。“无论是技术水平、管理能力、创新能力，还是国际竞争力、国际影响力都与当时不同同日而语，‘入世’为中国船舶工业成为世界第一创造了有利的外部条件。”

随着中国逐步兑现取消非关税措施、关税减让等“入世”承诺，中国船舶工业造船能力和产量飞跃式发展——2008年造船完工量、新接订单量和手持订单量三大指标全面超过日本，位居世界第二；2010年三大指标全面超过韩国跃居世界第一；此后中国持续稳居世界第一造船国。

“这个‘第一’，我们当之无愧！”李彦庆格外自豪。

中联重科海外公司常务副总经理李宾——

“走出去”成为必修课

本报记者 王俊岭

这几天，在孟加拉国卢普尔核电站核岛附属建筑工地上，来自中联重科的一批ZCC5800履带起重机正大显身手，进行钢构吊装。

“在海外，每一台设备都代表着咱中国制造的‘形象’！”中联重科海外公司常务副总经理李宾密切关注着出海的每台大型设备。“入世”20年，也是中国工程机械大步走出去的20年。“这是企业的‘必修课’。谁修得好，谁就能够发展壮大。”

2001年，中国加入WTO。那一年，李宾前往德国，开启了海外求学生涯。在国外，李宾系统学习和实践了财务、审计跨境并购等方面的知识。回国后，他的所见所学很快在处于“走出去”热潮中的工程机械行业派上了用场。

“加入WTO之前，我国工程机械市场主要是外资品牌占据，即便是国内实力较强的厂商，发动机、变速箱、液压件、传动件等关键零部件也大多依赖进口。”李宾说，加入WTO之后，中国经济快速发展，国内基础设施建设提速，为中联重科等一大批优秀本土企业提供了成长沃土。

2008年后，日益壮大的中国工程机械企业开始纷纷走出国门，借助国内超

大规模市场优势，与国外同行牵手实现优势互补。中联重科先后与意大利CIFA公司、德国m-tec公司、德国Wilbert公司等国际知名企业并购、合作，深度融合入到全球产业链之中。“从目前的情况看，意大利CIFA公司今年有望取得2008年被我们收购以来的最好业绩，这是互利共赢的结果。”李宾说。

WTO带来的贸易及投资壁垒降低，意味着“走出去”不再只是“卖产品”。在李宾看来，随着“一带一路”建设的深入，如何让中联重科的标准、技术、经验、人才服务更多国家经济发展的需要，是新形势下海外业务拓展的关键。

李宾举例说，尽管受新冠肺炎疫情影响，但中联重科在白俄罗斯明斯克州中白工业园的生产基地已经正式投产，其生产的汽车起重机等产品一出厂就供不应求，成了俄语地区的抢手货。

最近几天，李宾正在研究RCEP生效与后续WTO改革的相关内容。他盘算着，未来，贸易投资的显性壁垒会进一步降低，但各种隐性壁垒仍可能存在。企业还有练好内功，做好海外制造、海外金融、海外服务，才能更好地“走出去”。

金田铜业副总裁梁刚——

“入世”打开了新空间

本报记者 王俊岭

在宁波金田铜业（集团）股份有限公司展示厅的显眼位置，有一块有趣的牌子，中间是“欢迎光临”4个汉字，周围则是环绕着英文、德文、法文、日文、韩文、泰文、阿拉伯文等各种文字。金田铜业副总裁梁刚告诉记者，这些文字都是“欢迎光临”的意思，企业每在海外拓展到新客户，就会把当地的语言文字加到这块牌子上，以便将来客户来参观时能找到“宾至如归”的感觉。

梁刚涉足海外业务已经十多年了。这些年，他见证了金田铜业由小到大、由弱到强的巨大变化，对中国加入WTO带来的巨大变迁感触颇深。

“加入WTO之初，我国铜加工行业以小企业为主，实力薄弱。变压器铜带、电缆带、框架材料、铜箔、空调及制冷管等高精度铜加工产品均无法大规模量产，主要依靠进口。”梁刚回忆道。

那时，梁刚与行业内不少人一样，担心更多外国竞争者进入中国市场，会给本就弱小的铜加工行业带来严重冲击。

不过，很快梁刚就发现，“入世”虽然会带来冲击，但也打开了新空间。一方面，虽然“入世”后贸易门槛降低在

一定程度上增加了竞争压力，但金田铜业有机会接触到更多国外先进同行的经营管理理念和技术经验；另一方面，外国同行来国内竞争的同时，中国企业也有机会去拓展海外市场。“回头看，‘入世’反而成为金田铜业崛起的一个重要转折点。”梁刚感慨。

引进先进设备、借鉴国际标准、消化吸收再创新、优化生产工艺流程……乘着“入世”的东风，金田铜业一步一个脚印，实现了从“跟跑”到“并跑”再到“领跑”的转变。现在，金田铜业自主研发大吨位潜液流技术与装备，以先进的工艺技术大幅提升了黄铜棒生产效率和产品质量水平，被行业誉为“金田法”，填补了国内空白，更夯实了金田铜业走向全球的底气。

“现在，我们在美国、德国、日本等地都有研发中心和分支机构，建立了全球供应链体系和销售网络。今年1—10月，金田的铜产品出口已经超5.19亿美元。”梁刚说。随着中国对外开放的大门越开越大，金田铜业正努力拓展钕铁硼磁性材料等新产品，向着“世界级铜和先进材料供应商”不断迈进。

中国汽车工业协会副总工程师许海东——

中国汽车品牌更响亮了

本报记者 徐佩玉

“那个时候中国没有叫得响的汽车自主品牌。”回忆起20年前，中国汽车工业协会副总工程师许海东说，“街上跑的多是富康、桑塔纳、捷达这些合资品牌汽车，也就是俗称的‘老三样’。”

中国成功“入世”，对于汽车消费来说，进口产品更多、价格降低，无疑是好消息。但对于汽车工业，不少人担心，“外国货”大量涌入，会不会挤占中国自主品牌的发展空间？

那时许海东已在从事汽车行业。他告诉记者，大家都感受到了挑战，但更看到了机遇：中国自主品牌汽车的机会来了！

根据“入世”承诺，2002年开始，中国汽车进口关税逐步下调；2005年取消了进口汽车配额制度，进口关税降至30%。

开放带来了竞争，竞争激活了市场。关税和进口门槛的降低，合资品牌在中国的发展迅速扩大，但也带动了汽车零部件企业的崛起，技术创新、人才队伍壮大，为中国自主品牌成长奠定了坚实基础。“‘入世’这20年，是中国快速发展的20年，汽车加速进入家庭。”许海东说，截至今年9月，中国汽

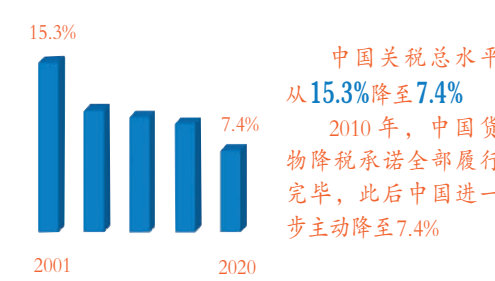
车保有量达到2.97亿辆。而2001年，全国民用汽车保有量为1802万辆。

一汽、奇瑞、吉利等一批中国品牌乘势而上，不仅在国内占据了较大市场份额，更积极走出去。以奇瑞为例，“入世”那年，奇瑞拿到了来自叙利亚的首批10套轿车订单，现在奇瑞汽车已出口到80多个国家。

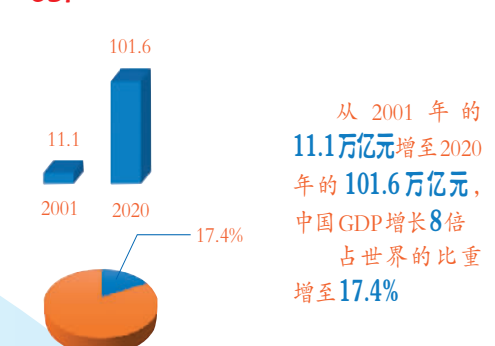
自2018年7月1日起，汽车整车关税进一步降低，这回却没有人担心了。

“与20年前不同，现在中国已经具备较强的汽车生产制造能力，中国自主品牌在全球市场占有率不断增加，大家信心很足。”许海东告诉记者一组数据，今年前10个月，中国汽车企业出口159.4万辆，同比增长1.2倍；2020年，中国全年汽车产量2522.5万辆，连续10年位居全球首位；其中，新能源汽车产量达到136.6万辆，创历史新高。“近年来中国新能源汽车快速发展背后，是整个汽车工业能力在提升。从设计、制造，到自主品牌的打造，中国都达到了相当高的水平，这正是‘入世’20年带来的巨大变化。”许海东说，如今中国汽车工业已经位居全球前列，中国汽车自主品牌更加响亮！

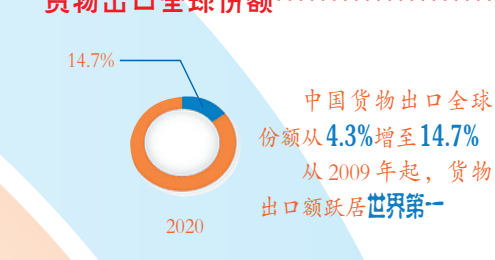
关税总水平



GDP



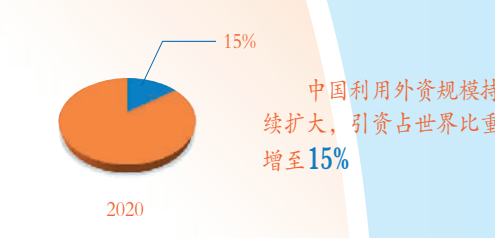
货物出口全球份额



货物进口额



利用外资规模



对外直接投资



世界500强



制图：孔德晨

▼图为深圳前海深港现代服务业合作区。新华社记者 毛思倩摄

“入世”二十年，一条共赢路

徐颖

世界贸易组织(WTO)自成立以来，在完善国际贸易规则、规范国际贸易行为、促进国际贸易发展、提供系统性裁决平台以解决贸易争端等方面作出了积极的贡献。中国加入WTO后，既加速了自身经济社会的发展，又为世界经济和全球市场主体带来了巨大的机遇：从公司治理体系与国际接轨，到积极参与国际产业链供应链分工；再从中国制造服务全球消费者，到起大国内市场释放“进口红利”……20年间，中国走出了一条实实在在的共赢之路。

中国坚定履行“入世”承诺。中国关税总水平由2001年的15.3%降至7.4%，低于9.8%的入世承诺，其中农产品平均关税水平远低于世贸组织成员的平均水平。“入世”文件中，中国承诺开放9大类100个分部门，实际开放接近120个分部门。中国中央政府清理法律法规2300多件，地方政府清理19万多件，

激发了市场活力。一系列扩大开放的政策，有力助推世界经济走向融合。

中国把握机遇，经济实力、综合实力不断上新台阶。“入世”20年来，中国经济总量从世界第六位上升到第二位，货物贸易从世界第六位上升到第一位，服务贸易从世界第十一位上升到第二位，利用外资稳居发展中国家首位，对外直接投资也从世界第二十六位上升到第一位。

中国经济的腾飞也造福全世界。走过20年，中国已成为50多个国家和地区的最大贸易伙伴、120多个国家和地区的前三大贸易伙伴，近年来中国经济对世界经济增长贡献率稳定在30%左右，中国以其自身稳健发展成为世界经济增长的“动力源”和“稳定器”。中国开放的大门越开越大，主动同世界分享中国超大规模市场机遇，连续四届举办中国国际进口博览会。目前进口商品和服务的

年规模约2.5万亿美元。

中国“入世”20年的发展历程，充分证明经济全球化是不可逆转的历史潮流。当前，世界百年变局和世纪疫情交织，单边主义、保护主义有所抬头。中国支持对WTO进行必要改革，目的在于与时俱进、使其更加有效践行开放市场、促进发展的宗旨，有助于收窄发展鸿沟，为世界经济的增长，特别是全球贸易投资的自由化便利化作出贡献。新起点上，中国将以更加开放的胸怀拥抱世界，与世界共创合作共赢的美好未来。

(作者单位：华北电力大学人文与社会科学院)

