

“巨船”时代

“巨”船来了。

10月25日，国务院国资委发布公告，经国务院批准，同意中国船舶工业集团有限公司与中国船舶重工集团有限公司实施联合重组，新设中国船舶集团有限公司，中船集团和中船重工整体划入中国船舶集团。世界最大的巨无霸造船公司来了！

中国船舶集团的诞生，无论从哪个角度看，都是世界海运史上的划时代时刻。它不仅仅是两家世界500强企业的联合，更代表着“巨船”时代的到来。

改革开放40年，中国发展最有成效的行业之一，是造船业。上世纪70年代，一艘万吨轮的下水可以让我们沾沾自喜，但是今天，我们已经有了世界最大的造船企业，可以造几乎世界上所有类型的船舶，可以如“下饺子”般一年下水一个舰队规模的军舰。相比于某些行业钱是赚了不少，发动机却依然依赖进口，造船业可谓是有型有样。

造船业的崛起，来自于三大亮点。一是脚踏实地，扎实打牢基础。从小船做到大船，从普通货轮做到集装箱船、液化气船、豪华邮轮，从护卫舰、驱逐舰一直做到航母与先进核潜艇，具有全系列丰富经验。二是开放意识，充分融入世界产业链。无论是技术引进吸收消化，还是各类型船舶对外出口，都始终在世界市场上搏风击浪，练就一身过硬本领。三是科技创新，不断追寻世界前沿技术。无论是大功率船用主机引进吸收，还是最先进船型研发生产，与世界领先技术保持着若即若离的并跑状态，带来了强大的竞争能力。

造船业靓丽成绩单，与20年前改革密不可分。世纪之交国务院进行机构改革，解决政企分开问题，同时建立适度竞争机制，以增强企业市场竞争能力。当时对国务院部级单位转制而来的五大行政性军工总公司，再次进行面向市场改革，全部一分为二，成立了十大军工集团，中国船舶工业总公司也从一家部级机关变更为两家企业集团。1999年7月1日，中国船舶工业集团有限公司、中国船舶重工集团有限公司成

立。两大公司基本以长江为界，各自包含了江南江北的主要造船企业，中船集团被称为“南船”，中船重工则是“北船”。

20年过去了，改革的目标已经化为了现实。中船集团已在世界500强中名列第364位；中船重工则排名第233位，位居全球船舶企业首位。在市场风云的搏击中，“两船”都已练就金刚之身，而中国造船业就此位列世界第一。

正如托马斯·弗里德曼在《世界是平的》那本书表述的那样，随着一系列新科技新变化的到来，世界上原有的分割与阶梯正在被抹平，所有人都面对着更加广阔的大一统市场。在这样的情况下，人为制造的藩篱或竞争，已无必要。更需要的，是面对更广阔市场更强大的企业主体。

随着世界越来越“平滑”，中国最大的两家造船企业，合为一处以更大体量迎接挑战，也是顺理成章的必由之路。事实上，这也是世界趋势。

今年1月，韩国两大船企现代船厂并购大宇船厂，一度成为世界最大造船企业。美国一些大公司，也都是通过各种方式整合来进一步提高竞争能力，比如洛克希德·马丁公司、诺斯洛普·格鲁曼公司、波音兼并麦道（麦道本身就是两家公司合并而来）等等，莫不如此。而中国仅仅是在今年，就多次进行了行业巨头间的整合。今年6月，中国宝武钢铁对马钢集团实施重组，而众所周知，宝武本身就是宝钢与武钢的集合体。今年7月，中国保利集团与中国中丝集团实施重组。更早几年，2014年底，中国南车、中国北车重组合并为中国中车。

更广阔的海洋，必然会迎接“巨船”时代的到来。■

