

“双循环”格局下航运如何全球化？

□ 杨月

以国内大循环为主体的“双循环”是否意味着摒弃全球化？答案显然是否定的，并且，全产业链对于航运业显得更为重要了。

今年以来，习近平总书记在不同场合多次强调，要逐步形成以“国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进”的新发

展格局。主流观点普遍认为，“双循环”将成为中长期经济政策的总体指导思路，尤其将对“十四五”期间的经济工作部署产生重要影响。

那么，在“双循环”背景下，全球贸易的格局会发生怎样的变化？航运业又该如何适应国内大循环为主体的“双循环”？

行业历经整合蓄势待发

改革开放40余年中，中国对国外市场开拓有余，而对国内建设不足。近年来国际国内经济环境出现多方面变化，新冠肺炎疫情暴发、中美关系紧张升级，进一步对外部需求、国际供应链带来了冲击。在此背景下，“畅通国民经济循环”在空间上拓展到了“双循环”，在时间上拓展到了持久、中长期的视角。这也意味着，“双循环”将成为中长期经济政策的总体指导思路，尤其将对“十四五”期间的经济工作部署产生重要影响。

回顾历史，在下一个世纪前，美国经济也通过“双循环”，实现了从新兴大国迈向一流强国的关键一跃。

十九世纪至今，美国经济“双循环”的演进大致可以分为三个阶段。从“双循环”的

演进阶段来看，2020年的中国与1913年前后的美国高度相似。诸多相似点的背后是大国经济发展的一般逻辑，以及全球格局迭代的周期规律。

通过逐层对标美国“双循环”迈入第三阶段的核心逻辑，机构研究者发现，在各个关键节点上，2020年的中国都具备着可观的潜力，而打通这些“潜力点”的进程，即是中国“双循环”的质变之途。

“双循环”并不是一个忽然提出的新概念，而是几年来国家应对外部形势不断变化而进行的战略调整，也是各行业今后发展的方向性指针。经济强国必定是海洋强国，航运业历经几轮整合，客观上已经做好了应对市场环境变化的准备。

跟随转型以应对贸易危局

新冠肺炎疫情可能是1929年大萧条以来对国际贸易的最大冲击。

根据BCG(波士顿咨询公司)的测算，预计2020年全球贸易将下降20%，并且预计到2023年，全球贸易不会恢复到2019年的绝对水平，也就是18万亿美元。只有最乐观的经济情景才能使贸易在2021年回到之前的水平。

在BCG的预测中，到2023年，中美之间的双向贸易将比2019年减少约15%，至1280亿美元。美国与欧盟之间的贸易将继续增长，但将大大低于2015年至2019年的1350亿美元。

中欧间的贸易在过去四年中增加了1240亿美元，但是从2019年到2023年，欧盟与中国的贸易额将减少约300亿美元。欧盟与印度和南美的贸易将趋于平缓。但作为“帝国奶牛”的印度与英国之间的贸易则一向被看好。

东南亚将继续是增长最快的地区之一，到2023年底，东南亚与欧盟的双向贸易增加约220亿美元，与美国的双边贸易增加约260亿美元，与中国的双边贸易增加410亿美元，

但增速仍低于此前。

以越南和印度为例，其发展路径与中国相比显然有一定差距。2001年，三个国家的GDP都在2万亿美元以下的水平，而中国2019年的GDP已经升至14万亿美元，越南和印度尽管有所增长，但仍然处于3万亿美元以下的水平。

同样以三个国家主要的贸易地区欧洲为例，出口欧洲的海运箱量产生了明显的变化，尽管越南和印度的增长趋势比较稳定，但与中国的高速增长相比，差距非常大，十七年间，中国至欧洲的年海运贸易量从200万TEU，增长到近800万TEU。从这点上看，印度和越南对欧洲的箱量出口尚有很大的增长潜力，上述两个国家也出台了相关的政策刺激贸易发展，如印度2017年GST(Goods and Services Tax, 货物与服务税)税改、莫迪的“印度制造”鸿图，越南国会今年6月初通过的越南自由贸易协定(EVFTA)和投资保护协定(EVIPA)等。

而对于中国来说，疫情下制定“双循环”是符合当前自身发展需求和全球贸易形势的，航运业也势必跟随转型。



太仓港生产图景。本报资料室供图

全供应链和数字化是变革之机

那么，以国内循环为主“双循环”是否意味着完全放弃全球化呢？答案是否定的。

以联想集团为例，遵循了充分把握国内超大规模市场优势，满足国内市场新增需求，确保研发、生产、运输、销售等环节全链条畅通，从消费端助力“国内大循环”，供应链的充分优势进一步推动海外市场销量增长的规律。

因此，“双循环”的未来仍将是全球化，对全供应链的掌控程度决定了企业能走多远。在门槛如此之高、资本如此密集、供应链如此冗长复杂的航运业，整合供应链尤为重要。

当前，航运业供应链的竞争态势几乎可以浓缩成两个组织的对抗——DSCA和GSBN，作为业内仅有的两个数字化联盟，努力的目标都是联合上下游打造“全供应链生态”。

除此之外，“双循环”背景下，充分利用数字化技术，也是航运业发展的趋势之一。

当今世界正经历百年未有之大变局，新一轮科技革命和产业变革蓬勃兴起。数字化不止在本行业，在世界范围内对产业和生活方式都正在产生广泛而深刻的影响，以至于此次科技浪潮被大家冠以“数字化革命”之名。疫情暴发之前，许多公司就已经在努力跟上技术变革的步伐。疫情开始之后，技术变革对各行业的挑战一直在加

速，使人们日益意识到这一点：工作和生活的未来将比人们以前想象的更加数字化。

高效的数字化工具也是实现全供应链掌控的制胜法宝，是船东们绞尽脑汁在思考和努力实现的事。

麦肯锡提供的一些数字化发展战略中需要避开的“坑”，对于航运业同样具有参考价值。

一是强推“用技术解决所有问题”。企业领导者必须亲历数字化转型的过程，充分理解转型所用技术的原理和所声称的好处，同时避免成本浪费。尤其必须要懂得技术和业务的精密配合。

二是采用尚未完全成熟的尖端技术。稳定性和适用性是任何IT组织都应该关注的两个核心要素，因此需要认真考虑并决策，以避免采用尚未完全成熟的技术。应该选择员工熟悉的简单且经过验证的技术。

三是企业自建“云”架构。如果提供基于云的基础架构不是核心业务，那么企业将无法与云提供商相提并论。对于IT工具，应尽可能利用SaaS解决方案，例如工作流系统，源代码管理，持续集成和协作平台。

四是启动大系统更换程序。系统替换项目从根本上来讲是复杂的，成本密集的并且具有固有的风险。在中短期内，它们还

分散了组织的注意力，使其无法构建以客户为中心的功能。因此，除非所有其他途径都被证明是不可行的，否则应避免进行大系统替换项目。

五是关注输出而不是业务成果。即使在以客户为中心的组织中，技术人员也常常默认专注于技术输出。它易于测量，消耗所有资源并且非常“可控”。业务一定要以最终的业务成果来衡量是否可取，换言之，数字化并非目标，只是方法。

六是在不涉及业务的情况下投资开发新平台。IT组织正确地投入了大量的精力和资源来构建部署强大的平台。但是，通常情况下，业务不参与平台设计或开发，从而导致新平台与业务方面的相关性最小，因此使用率不高。

七是建立一支管理队伍，而不是培养工程文化。大多数组织的职业发展通常需要人员管理，技术和业务双料人才往往被授予更高的职务和更多晋升机会。“术而优则仕”，可能会造出一个普通的管理人才也会埋没一个技术人才。赋予技术经理特定的技术交付责任。通过货币和非货币激励措施，鼓励技术经理的技术专长文化。

综上所述，在“双循环”背景下的航运业，依然需要全球化发展，而在其过程中，数字化将成为最好的工具。

(作者单位：中远海运集团)

长江武汉航道局涪市和道仁矶航道维护站码头工程施工监理招标公告

1. 招标条件

本招标项目长江武汉航道局涪市和道仁矶航道维护站码头工程已通过交通运输部以交水函[2019]980号批准建设，建设资金来自国债资金，项目出资比例为100.0%。招标人为长江武汉航道局，招标代理机构为湖北省招标股份有限公司。项目已具备招标条件，现对本项目的施工监理进行公开招标。

2. 项目概况与招标范围

2.1 项目概况
建设地点：湖北荆州、湖南岳阳
建设规模：在湖北荆州、湖南岳阳各建设航道维护站码头一座，分别设置工作船泊位一个、航道趸船一艘，泊位长度均为49米，建设架空斜坡道等接岸、护岸及系泊等设施，配套建设供电照明、通信、环保、给排水、消防等设施。在涪市航道站码头陆域建设道路及堆场等。

2.2 招标范围

招标范围：长江武汉航道局涪市和道仁矶航道维护站码头工程监理(含全部工程划分、趸船建造及环保监理)。

标段划分：共1个标段

计划监理及相关服务期/监理服务期：1095日历天，其中①施工阶段监理服务期为730天(实际监理日期以招标人通知为准，监理单位可根据实际情况分批进场)②缺陷责任期12个月。

工程概算投资额：3009万元。

2.3 其他：工程质量要求达到交通运输部水运工程质量检验标准的合格标准。

3. 投标人资格要求

3.1 本次招标要求投标人须具备：最低资格条件见招标公告附录，并在人员、设备、资金等方面具有相应的能力。

3.2 本次招标不接受联合体投标。

3.3 各投标人均可就本招标项目上述标段中的1(具体数量)个标段投标。

3.4 其它要求：单位负责人为同一人或者存在控股、管理关系的不同单位，不得同时参加同一标段的投标，否则，相关投标均将被否决

4. 招标文件的获取

4.1 凡有意参加投标者(若为联合体投标，指联合体所有成员)，应当在湖北省电子招标投标交易平台(以下简

称“电子交易平台”，下同)(网址：www.hbbidcloud.cn)进行注册登记，并办理CA数字证书(具体操作参见“电子交易平台”一办事指南一交易主体注册登记指南)。

4.2 完成注册登记后，请于2020年9月1日至2020年9月5日24:00时止(北京时间，下同)，通过互联网使用CA数字证书登录“电子交易平台”，在所投标段免费下载招标文件。联合体投标的，由联合体牵头人下载招标文件(具体操作参见“电子交易平台”一办事指南一招标(资审)文件下载指南)。未按规定从“电子交易平台”下载招标文件的，招标人(“电子交易平台”)拒收其投标文件。

5. 投标文件的递交

5.1 投标文件递交截止时间为：2020年9月21日9时30分

5.2 投标人应当在投标截止时间前，通过互联网使用CA数字证书登录“电子交易平台”，选择所投标段将加密的电子投标文件上传。投标人完成投标文件上传后，“电子交易平台”即时向投标人发出电子签收凭证，递交时间以电子签收凭证载明的传输完成时间为准。逾期未完成上传或未加密的电子投标文件，招标人(“电子交易平台”)拒收。

6. 投标相关事宜

招标人不组织进行工程现场踏勘，不召开投标预备会。

7. 评标办法

本次招标评标办法采用综合评估法。

8. 发布公告的媒介

本次招标公告同时在湖北省公共资源交易电子服务系统(网址：www.hbgzyfwpt.cn)、交通运输部长江航务管理局政务网(cjhy.mot.gov.cn)、长江航道局网站(www.cjhdj.com.cn)和中国招标投标公共服务平台(www.ccbpub-service.com)、中国水运报(发布公告的媒介名称)上发布。

9. 联系方式

招标人：长江武汉航道局
地址：湖北省武汉市江岸区洞庭街50号
邮编：430014
联系人：肖冉
电话：027-82766046

代理机构：湖北省招标股份有限公司

地址：武汉市武昌区中北路108号

兴业银行大厦五层

邮编：430077
联系人：程毅、王爽涛、龙琳、杨涛
电话：027-87273536

2020年8月31日

附录：

附录1 资格审查条件(资质最低要求)
资质等级要求：投标人应具备交通运输主管部门核发的水运工程监理企业甲级资质证书。

附录2 资格审查条件(财务最低要求)
财务要求：提供近3年(2017、2018、2019年)经审计的财务报告，财务及经营状况正常，近三年企业未出现重大财务问题，企业财产未被接管或冻结，企业财务状况未濒于破产或连续三年亏损。

附录3 资格审查条件(业绩最低要求)
业绩要求：在近五年(2015年1月1日至今)内应具有水运工程的监理业绩。

附录4 资格审查条件(信誉最低要求)
信誉要求：近五年(2015至2019年)内无违法违规及不良信用记录、所承担的项目无重大质量缺陷或监理质量问题，企业近3年未受到省级以上行政主管部门通报批评，企业在最近3年内未有骗取中标等违规现象发生。

附录5 资格审查条件(主要人员最低要求)
人员数量资格要求：
总监理工程师1应持有交通运输部颁发的监理工程师证书且具备中级工程师职称，至少有5年以上水运工程监理经历，能保证在工地时间每月不少于22天，岗位登记工作单位为其投标单位，且不得在其它未交工验收项目中任职。

附录6 资格审查条件(其它主要人员最低要求)
人员数量资格要求：
其他主要人员10投入本合同实施的监理人员应结构合理、数量充足，均应具有监理工程师(培训)证书，专业监理工程师持证的人数应不少于总监理工程师的50%，或工程专业技术人员(中级及以上)人数应不少于总监理工程师的80%。且应包含安全、环保、测量等专业监理人员。

长江武汉航道局涪市和道仁矶航道维护站码头工程施工招标公告

1. 招标条件

本招标项目长江武汉航道局涪市和道仁矶航道维护站码头工程已由交通运输部以交水函[2019]980号批准建设，项目业主为长江武汉航道局，建设资金来自国债资金，招标人为长江武汉航道局，招标代理机构为湖北省招标股份有限公司。项目已具备招标条件，现对该项目的施工进行公开招标。

2. 项目概况与招标范围

2.1 项目概况
建设地点：湖北荆州、湖南岳阳
建设规模：在湖北荆州、湖南岳阳各建设航道维护站码头一座，分别设置工作船泊位一个、航道趸船一艘，泊位长度均为49米，建设架空斜坡道等接岸、护岸及系泊等设施，配套建设供电照明、通信、环保、给排水、消防等设施。在涪市航道站码头陆域建设道路及堆场等。

2.2 招标范围

招标范围：长江武汉航道局涪市和道仁矶航道维护站码头工程图纸与工程量清单范围内的工程施工。

标段划分：本次招标划分为2个标段，一标段：长江武汉航道局涪市航道维护站码头1座，建设地点湖北荆州；二标段：长江武汉航道局道仁矶航道维护站码头1座，建设地点湖南岳阳。

计划工期：180日历天，计划开工日期2020年10月8日(具体开工日期以监理人通知为准)。

2.3 其他A

3. 投标人资格要求

3.1 本次招标要求投标人具备：本次招标要求投标人具备的最低资格条件见本公告后附件附录，并在人员、设备、资金等方面具有相应的施工能力。

3.2 本次招标不接受联合体投标。

3.3 各投标人均可就本招标项目上述标段中的2(具体数量)个标段投标，每个投标人允许中1个标。

3.4 单位负责人为同一人或者存在控股、管理关系的不同单位，不得同时参加同一标段的投标，否则，相关投标均将被否决。

3.5 其他要求：_/___。

4. 招标文件的获取

4.1 凡有意参加投标者(若为联合体投标，指联合体所有成员)，应当在湖

北省电子招标投标交易平台(以下简称“电子交易平台”，下同)(网址：www.hbbidcloud.cn)进行注册登记，并办理CA数字证书(具体操作参见“电子交易平台”一办事指南一交易主体注册登记指南)。

4.2 完成注册登记后，请于2020年9月1日至2020年9月5日24:00时止(北京时间，下同)，通过互联网使用CA数字证书登录“电子交易平台”，在所投标段免费下载招标文件。联合体投标的，由联合体牵头人下载招标文件(具体操作参见“电子交易平台”一办事指南一招标(资审)文件下载指南)。未按规定从“电子交易平台”下载招标文件的，招标人(“电子交易平台”)拒收其投标文件。

5. 投标文件的递交及相关事宜

5.1 投标文件递交截止时间为：2020年9月21日9时30分

5.2 投标人应当在投标截止时间前，通过互联网使用CA数字证书登录“电子交易平台”，选择所投标段将加密的电子投标文件上传。投标人完成投标文件上传后，“电子交易平台”即时向投标人发出电子签收凭证，递交时间以电子签收凭证载明的传输完成时间为准。逾期未完成上传或未加密的电子投标文件，招标人(“电子交易平台”)拒收。

6. 投标相关事宜

本次招标评标办法采用综合评估法。

7. 评标办法

本次招标评标办法采用综合评估法。

8. 发布公告的媒介

本次招标公告同时在湖北省公共资源交易电子服务系统(网址：www.hbgzyfwpt.cn)、交通运输部长江航务管理局政务网(cjhy.mot.gov.cn)、长江航道局网站(www.cjhdj.com.cn)、中国招标投标公共服务平台(www.ccbpubservice.com)、中国水运报(发布公告的媒介名称)上发布。

9. 联系方式

招标人：长江武汉航道局
地址：湖北省武汉市江岸区洞庭街50号
邮编：430014
联系人：肖冉
电话：027-82766046

代理机构：湖北省招标股份有限公司

地址：武汉市武昌区中北路108号

兴业银行大厦五层

邮编：430077

联系人：程毅、王爽涛、龙琳、杨涛

电话：027-87273536

2020年8月31日

附录：

附录1 资格审查条件(资质最低要求)
资质等级要求：1、具有港口与航道工程施工总承包三级或港口与海岸工程专业承包三级及以上施工资质；2、具备有效的安全生产许可证。

附录2 资格审查条件(财务最低要求)
财务要求：近三年(2017-2019年度)企业财务状况良好，并提供经审计的财务报表。

附录3 资格审查条件(业绩最低要求)
业绩要求：企业近五年(2015年1月1日至今)有水运工程施工业绩。

附录4 资格审查条件(信誉最低要求)
未被最高人民法院在“信用中国”网站(www.creditchina.gov.cn)或各级信用信息共享平台中列入失信被执行人名单。

附录5 资格审查条件(主要人员最低要求)
人员数量资格要求：
项目经理1港口与航道工程专业注册一级建造师资质，具有交通运输部颁发的安全生产“三类人员”B类证书，具有一个水运工程施工的工程经历。

技术负责人1港口与航道工程及相关专业高级工程师或以上职称。

附录6 资格审查条件(其他管理和技术人员最低要求)
人员数量资格要求：
专业工程师1工程师及以上职称，港口与航道工程专业。

测量工程师1工程师及以上职称，从事过水运工程测量工作。

质检工程师1工程师及以上职称，从事过水运工程质检工作。

专职安全员1具有交通运输部主管部门颁发的安全生产“三类人员”C类证书。

附录7 资格审查条件(其他要求)
其他要求：/