

船企应借势『招才引凤』

各地『人才大战』新政频频出台

□ 王进



广船国际南沙厂区平台生产线首船下水。

1.

人才新政频频出台

为吸引各类人才，广东省相继出台了多项优惠政策。在已率先推出非常具有吸引力的人才引进政策后，广州在今年4月又发布了《广州市促进总部经济发展暂行办法》，对新引进的总部企业最高给予每年5000万元的奖励，同时明确了对总部企业人才在落户、子女入学、住房、购车等方面的扶持政策。

除市一级的优惠政策之外，广州各区也竞相推出了住房补贴等相关政策。黄浦区、南沙区首次将符合条件的应届本科毕业生纳入住房补贴范围，一次性发放补贴2万元，并为硕士、博士及具有副高级以上专业技术职称的人才提供补贴2-6万元。

早在2016年，深圳就制定了《关于促进人才优先发展的若干措施》（以下简称《措施》），该《措施》指出，

未来五年内每年职业培训总量200万人次以上、新增技能人才22万人左右，力争到2020年高技能人才占技能人才比例达到35%，着力提高技能人才培养水平；针对在职劳动者提升职业技能等级或学历层次，给予每人最高1万元补贴；向新引进人才的全日制本科及以上学历的人员和回国留学人员发放一次性租房和生活补贴，本科每人1.5万元、硕士每人2.5万元、博士每人3万元，为人才提供安居保障。

《深圳市技能人才引进紧缺职业目录（2017）》已明确将船体冷加工以及船舶电工、焊工、铆工、起重工列为人才引进工种。随着全国各地“抢人大战”进入白热化阶段，深圳将再次推出人才新政，拟实施“鹏城英才计划”和“鹏城孔雀计划”，预计船舶行

业相关工种将继续成为人才引进的重点。

4月2日，江门市人民政府常务会议通过了《江门市推动非户籍人口在城市落户实施方案》，明确将取消积分制入户，划定了江门市城镇落户重点群体范围，全面放开高校及职业院校毕业生、技术工人、留学回国人员等群体的落户限制。对于民营船企来说，这一落户新政确实是利好消息。

此外，东莞、佛山、中山等地也加快了高层次、高技能人才引进的步伐。在东莞，海外专家工作满30天、完成相应协议任务，即可获得2万元生活补贴，企业单位和中介也分别有3万元、5000元引才补贴或奖励；中山将落户学历限制从本科放宽至大专，佛山也通过下调落户门槛、提高购房和租房补贴等方式吸引人才。

2.

船企特定人才需求缺口大

当前，广东船企发展急需高素质人才。业界人士分析，近年来，船舶与海工市场持续深度调整，不少船企因订单不足，用工总量呈下降趋势。此外，由于人员结构不够合理，部分船企在造船效率、人均产出上与国外先进船企存在一定差距，也主动削减人力资源总量。不过，这些船企在精简人员的同时，也积极引进高素质人才。

吸纳高、精、尖人才是广东船企的一项重点工作。据了解，部分船企的初、中级职称人员已经是其发展的主力军，但对转型升级的要求，领军型人才仍然不足；占比最大的高级工虽然已是生产的中坚力量，但技能等级更高的技师、高级技师比重偏低，其数量有进一步提升的空间。还有船企对引进高级管理人员的需求十分迫切。近日，一家在大型船企发

布招聘信息，为包括广东生产制造基地在内的下属企业招聘具有丰富邮轮制造、海洋工程、修船等从业经历的高层管理人员。

随着企业转型发展步伐加快，专业人才、紧缺工种不足的问题也逐渐凸显出来。例如，广东一家船企今年将开工14型新产品，船型产品多、技术含量高、生产设计集中，生产技术准备任务繁重，但该船企专业人才不足，完成相关产品研发任务面临着较大困难。还有一家船企在进行新的建造项目时发现少数设计人员的经验和能力无法完全适应业务需要，存在一定的设计岗位人员缺口，打算通过社会招聘引进有经验的设计人员。

为解决人才不足的问题，广东船企日益重视发挥高校人才“蓄水池”的作用，与高校的合作日趋紧密。2017年，多家广东船企在华中科技大学

设立了实践基地、助学金，培养后备人才，并将加大校园招聘力度，招聘高校应届毕业生，补充“新鲜血液”、壮大人才队伍。

推动非船产业与船海主业相互补充、协同发展，在重点项目、重点领域取得实质突破，尽快形成新的经济支柱产业，是不少广东船企共同面临的新课题。目前，广东船企一些传统的非船业务快速向境外拓展，进军海上风电全产业链、新能源技术研发与应用、环保产业等领域，相关船企计划引入必要的外部专业人才，全面提升技术、管理和营销实力。



3.

抓住机遇引才聚智

“抢人大战”与船企加强人才队伍建设、实现高质量发展的目标不谋而合。业界人士分析，广东各城市间“抢人大战”的力度前所未有，甚至成为全国瞩目的焦点。加入“人才争夺战”的许多城市是广东船舶工业聚集的主要地区，这些城市已明确将高技术船舶和高端海洋工程装备作为未来产业发展的重点。政府的相关优惠政策，将有助于船企解决人才引进及骨干队伍稳定等方面的难题，进而优化人员结构、增强创新发展的驱动力。

当前，一些广州船企还积极抓住国家推进“共有产权”住房建设的契机，结合当地相关政策，积极加强人才公寓建设，力争为紧缺型人才安居乐业提供有力的保障。利用当地积分入户、子女入学最新优惠政策，全力为员工解除后顾之忧。

在江门，当地船企较早享受到“含金量”很高的优惠政策。江门一家游艇企业成立已有十年，拥有一支优秀的研发设计团队，已成长为全球知名的游艇制造商。该公司负责人表示，2016年发布的《江门市引进高层次人才安置购房补贴办理指南》规定，具有副高级职称或硕士学位的人员可获得购房补贴，高层次人才可获得租房补贴，该公司研发设计团队中多名来自国内知名高校的毕业生是这些政策的受益者。下一

步，这家企业将配合取消积分制入户，让更多技能人才享受政策福利。

业界人士分析，结合各地的优惠政策，广东骨干船企在劳动人事制度改革、校企合作、领军人才队伍建设等方面还需加大力度。比如，充分发挥政策叠加效应，进一步打造博士后工作站、国家级技能大师工作站等人才集聚高地。

不过，深圳一家船企负责人认为，在高房价、高生活成本面前，优惠政策对船企人才引进的作用有限。尽管这家船企被当地视为“瞪羚企业”，十分需要引进高素质人才，近年来也高度关注人才引进方面的新政策，但在政策利用方面收效甚微。

上海和南通在人才引进中明确指向船舶和海洋工程装备领域，给广东造船界带来了启示。上海市出台的《加快实施人才高峰工程行动方案》，明确将船舶与海洋工程列为高层次人才培养的重点领域之一；南通市出台的《关于进一步鼓励高层次人才创新创业的若干政策意见》，要求重点支持引进船舶与海洋工程高技能人才。业界人士建议，广东部分地区可以进一步加大船舶与海洋工程产业人才工作的支持力度，使这一优势产业为广东建设海洋强省、制造强省作出更大贡献。



广东中远船务建造的UT771WP平台供应船。

编后

在这场“抢人大战”中，表面看是船企在引进人才中的竞争，实际背后凸显了船舶相关人才储备不足的问题。因此，不妨借鉴上海、南通的做法，在政策层面明确将船舶与海洋工程列为高层次人才培养的重点领域之一，吸引更多年轻人报考航海类专业，同时强化校企合作，以市场为导向，以产学研为抓手，通过联合办学，培养符合市场需求的高素质人才。

近年来，由于造船科技进步和企业竞争加剧，以及国际社会对海上安全、防污染及保安的要求越来越高，船舶大型化、专业化、新型化、快速化、数字化的步伐越来越快。而与之不相匹配的

本文图片由本报资料室提供

船舶交易市场月评（5月）

5月二手船价稳中有涨 新船价格惯性上扬

□ 王朝

5月份，国内船舶交易市场总体保持稳中向好态势，二手船稳中见涨，新船市场有所上涨，拆船市场小有波动。

二手船成交基本稳定

5月份，国内二手船价格稳中有涨，二手船市场成交基本平稳，成交总艘数和成交总吨位略有下滑。

5月份，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数（SPI）平均值为794.85点，环比微涨0.94%。

据中国船舶交易信息平台统计：国内二手船市场共计成交541艘。其中，干散（杂）货船447艘，油轮14艘，多用途船23艘，集装箱船3艘，化学品船2艘，拖轮2艘，工程/工作船6艘，其他船型44艘。各船舶交易服务机构按月度统计，成交金额本月位列前三位的分别是广西贵港珠江船舶交易所有限公司27098万元人民币、芜湖市长江船舶交易市场11417万元人民币、宣城市金海湾港航服务中心10490万元人民币。成交艘数本月位列前三位的分别是广西贵港珠江船舶交易所有限公司157艘、宣城市金海湾港航服务中心85艘、盐城市中川船舶交易服务有限公司59艘。

5月份，国内沿海散货船价格涨跌多跌少，内河散货船亦复如此，油轮船价平稳波动。

5月份，国内二手船成交量略有下滑，其中，沿海散货船成交吨位以1000DWT左右为主，沿海油轮成交吨位以500DWT左右的船舶居多。

市场预计，6月份台风季节来临，国内气温升高，煤炭价格有上调动向，下游用煤采购需求增加，但二程铁矿石、钢材、海砂以及南北粮食等货盘相对不足，散货运价将小幅波动，散货船价格或震荡盘整。国内成品油下调预期难以扭转，炼厂现在仍处于集中检修阶段，上合峰会影响近期开工率波动有限，农用柴油将进入一波小高峰，成品油不确定性增强，加上汽柴油行情处于相对高位，业者入市风险较大，补货多按需小单购进，成品油运输需求相对减弱，二手油轮价格或延续波动下滑态势。

新造船价格略有上涨

5月份，国内新造船价格惯性上涨，其中散货船造价小幅上涨1.5%左右，油轮造价上涨0.5%左右，集装箱船造价上涨1%左右，其他船型造价维持稳定。据统计，VLCC油轮、苏伊士型油轮、阿芙拉型油轮、成品油轮、海岬型散货船、巴拿马型散货船、大灵便型散货船、灵便型散货船、8.2万M³型LPG船、16万M³型LNG船、13000TEU型集装箱船、2750TEU型集装箱船，本月平均订造

价格分别为7404万美元、4981万美元、3910万美元、3001万美元、4029万美元、2287万美元、2117万美元、1947万美元、5950万美元、15300万美元、9418万美元、2678万美元。目前，造船板价格上浮、人民币汇率上升和人工工资快速上涨，造船订单价格小幅上涨是必然的，即便如此，船厂接单价格仅仅是游荡于亏损的边缘而已。

5月份，或受BDI指数连续回踩影响，国内新造船市场表现归于平静，船东对订造新船的前景变得谨慎，各类型船舶下单量屈指可数，新增订单量大幅削减。

据统计，本月，国内新增订单共计33艘（环比减少43艘），分船型统计，散货船、油轮、集装箱船、木材运输船、杂货船、自卸船、客滚船、FPSO、风电安装船、打捞船和公务巡逻船的订单数分别为9艘、6艘、3艘、4艘、3艘、1艘、2艘、1艘、1艘、2艘。

随着IMO新规落地临近，市场预期，6月份或还有一波订单潮。表面上看，我国造船业突飞猛进；但实际上，除了几个为我国海军承建军舰的船厂外，大多数船厂日子并不好过。据统计，2009年—2017年，我国约有150多家造船厂关停倒闭，平均每个月有一家船厂倒闭，5月7日，曾经的“明星船企”浙江欧华正式向舟山中院提交破产申请，放眼

中国整个造船行业，大多数船厂都是举步维艰。

拆船市场波澜不惊

5月份，国内现货螺纹钢、造船钢板（10mm）平均价格环比上涨5.27%、3.91%；废钢走势表现为：上旬上涨、中旬回跌、下旬止跌，平均收购价格较上月上涨3.52%。目前，废钢价格整体偏弱盘整，钢厂废钢库存高位，短期不会急于拉涨。综合考虑，随着成品钢材价格上涨，废钢价格将暂别跌势，6月中旬，国内废钢或迎来普遍上调，贸易商可以锁定利润，在阶段性高位出货。

4月19日，我国生态环境部、商务部、发展改革委和海关总署共同发布了调整《进口废物管理目录》的公告，明确将废钢调入《禁止进口固体废物目录》，自2018年12月31日起执行。新规颁布后，这意味着超过250万吨高质量的回收产能将从国际市场上剔除，国际拆船协会（ISRA）表示，国决定停止回收外国船舶，这在全球发展环境和人类安全友好型回收产业上是一个重大的退步。国内不少拆船企业负责人对此感到有些失望，拆船企业毫无疑问将首先受到冲击，行业将进行新一轮“洗牌”，部分企业或将退出拆船市场。

9家企业联手打造低速机研发中心

本报讯 日前，中国动力发布公告，拟以募集资金1亿元，与中国重工、中国船舶重工集团重庆船舶工业有限公司（中船重庆公司）、中国船舶重工集团海装风电股份有限公司（中国海装）等9家关联人，共同设立中船重工（重庆）西南研究院有限公司。

公告称，设西南研究院的目的是转型升级，有利于加快低速机及关键核心配套件自主化发展，解决船用低速机技术长期依赖国外的局面，提升公司竞争力。

中船重工动力表示，在重庆地区，中船重工集团下属的部分企业（主要为低速机核心关键件企业），

与该公司存在配套合作关系，这些企业属于专业配套企业，缺乏大型公共创新平台，通过设立西南研究院有助于以创新引领其发展，推动其产业转型升级，有利于加快低速机及关键核心配套件自主化发展，提升该公司竞争力。

西南研究院主要研究领域为海洋装备、动力装备、机电装备、智能装备、新能源装备、环境工程装备等高端装备研发及产业化，其中在动力装备领域上将研发新一代低速机（包括柴油机、气体机、双燃料机）的核心零部件如增压器、燃油系统、轴瓦等。

（钟川）

招商局重工获4艘半潜重吊船订单

本报讯 日前，招商局工业集团与挪威Offshore Heavy Transport（OHT）在招商局重工（江苏）有限公司举行了1+1+1+1艘48000T半潜重吊船建造合同签约仪式。

挪威海上重大件运输公司（以下简称OHT公司）专业从事海上大件（如钻井平台、Liftboat、海上油气装备、模块等）运输的公司。在自升式钻井平台和Liftboat的运输领域上，该公司在世界上名列前茅，曾运输过世界上最大的自升式钻井平台CJ70。

本次签订的新船具备海上大件吊装及海上装备运输功能，配备DP2动力定位系统及3000T吊机，具有海上起吊能力强、载重大、航速快、快速压载及节能环保等特点，各项指标在市场同类型产品中均处于领先地位。

目前，OHT公司旗下船队拥有5艘半潜式重吊船，平均船龄31年。此次建造的这些半潜式重吊船预计将大大优化OHT公司现有的老旧重吊船队。

（赵高）