

公司 106 年度股東常會 將以 7 大策略因應全球造船市場困境

管理處 盧志高 撰文

管理處 林世發 攝影

本公司於今年 6 月 21 日召開 106 年度股東常會，因應全球造船市場持續低迷，今年將以提高生產力等 7 大策略，做為未來營運重點，並針對內部管理及執行成效進行強化與改善，以期縮小營收與成本的差距，降低年度虧損，度過這段不景氣時期。



總經理陳豐霖在報告時指出，全球造船產業 105 年仍處在整併與淘汰的循環之中，新船訂單量大幅下滑，船價也持續低迷不振，根據英國船舶顧問公司克拉

克松(Clarkson)的最新資料顯示，去年全球造船產業的手持訂單量為 87.8 百萬 CGT（修正總噸，Compensated Gross Tonnage），相較 104 年的 115 百萬 CGT，減少了 23.65%。



以日本為例，陳總經理表示，由於新興國家經濟減速，海運公司下單謹慎，導致日本造船廠去年接獲的造船訂單量，較 104 年驟減 69.3%，連續 12 個月萎縮。韓國造船廠去年新接的訂單也較前年減少 87%，韓國政府甚至因此先行注資 1 兆韓元（約 8.71 億美元），未來並將提供 6.5 兆韓元，協助航運業採購新船，藉此走出谷底。至於中國，大多數船廠今年更將面臨無船可造的局面。

由於全球景氣成長力道仍然不足，陳總經理認為，106 年的全球造船市場也很難有太多的期待，整體造船需求預期要等到 108 年，才比較可能逐步復甦及穩定。因此，如何度過這一段艱辛及高度競爭的時期，將嚴厲考驗全球造船業者的危機處理及應變能力。

在年度營運上，公司 105 年度營業結果如下：



一、新船訂單

截至 106 年 1 月底，商船手持訂單計 24 艘(高雄 18 艘、基隆 6 艘)，公務船手持訂單計 3 艘(基隆 3 艘)，生產檔期高雄廠區排至 107 年 3 月，基隆廠則為 108 年 12 月。

二、完工交船

105 年度完工交船方面，在商船部分高雄廠計 3 艘(3 艘 14,000TEU 貨櫃輪)、基隆廠計 2 艘(2 艘 1,800TEU 貨櫃輪)。

三、產銷量

105 年度實際產銷量，新造商船為 238,834 修正總噸(Compensated Gross Tonnage, CGT)，較 104 年度 354,339 噸減少 115,505 噸；製機為 1,332 公噸，較 104 年度 26,169 噸減少 24,837 噸。

四、獲利能力分析

105 年度共交船 5 艘貨櫃輪。實際合併營收為 15,747,699 仟元，較 104 年度 21,457,696 仟元，減少 5,709,997 仟元。因工程進度落後、新台幣升值、造船市場低迷導致船價過低及颱風災損影響工進等因素，使得實際稅前純益及稅後純益由盈轉虧。實際稅前純損為 1,535,402 仟元；實際稅後純損 1,286,809 仟元。

五、研究發展狀況

105 年度研究發展相關支出為 1.02 億元，較 104 年度 1.56 億元減少 0.54 億元。研發成果包括新船型之研究開發、船舶噪音分析研究、推進軸系冰區強化之研究、船模水槽試驗效能精進、省能源鰭翼及船體之流固耦合研究、浮游式黑潮發電先導機組設計關鍵技術之研究、嵌入式系統對節能與安全監控開發技術研究、FH36 鋼板鐸接製程研究、海事工程設計能力建立與研究，以及水下電鐸技術研究等共計 18 項研發案。

六、重大投資案

台船年度固定資產專案投資計畫有「高雄廠區內業彎板區遷移專案」以及「高雄廠區 LLC-50 噸吊車一台」，總投資金額約新台幣 3.85 億元，預計 106 年三月底完工。

陳總經理表示，以整體航運市場來看，運力過剩問題尚未紓解，大量拆解不具競爭力的船舶仍是常態；再加上各國造船廠陸續傳出大幅虧損甚至倒閉的情況，預計在 106 年仍持續上演，普遍預期造船產業須到 108 年以後才會有較明顯的復甦。

在公司 106 年度計畫產銷量方面，新造商船為 306,829 修正總噸 (CGT)，較 105 年度增加約 28.47%；106 年度底預計排定公務船業務，並將配合政府需求，積極承接相關業務；製機除了目前承接之離岸風電工程業務外，將積極爭取陸上重工及軌道車輛業務。

因應全球造船市場持續低迷，陳總經理強調，公司今年已擬定 7 大策略，做為營運重點，包括：

一、提高生產力

計畫性進用新人並落實傳承，避免人力短缺及經驗斷層；配合工程需求靈活調派人力；如期出圖並降低錯誤率；如期供料並降低錯誤率；改善設備，提高自

動化設備建置與使用；精進現場施工品質與流程。

二、追求成本降低

提高效率、降低誤作、確保進度；降低材料浪費；降低變動間接費成本。

三、落實主日程計畫表 CKP 之執行

考量目前新船建造現狀及船東需船期間來訂定各船計畫交期並列管；強化技術成熟度及各單位橫向溝通；加強圖料及地艙的追蹤與稽催；提高地艙率化，避免重工導致人力短缺與進度落後。

四、爭取業務

持續積極爭取商船、修船、製機等相關業務，以達公司經營目標；配合政府國防、綠能政策，擴大台船業務版圖。

五、改造基隆廠

透過經營策略改善基隆廠體質並再造優質船廠；加強管理，提升生產效率。

六、加強教育訓練

進行人力調派輪訓、流程改善及知識經驗傳承；強化階層管理 SOP 並落實分層負責；配合公司潛艦建造，建立跨單位小組同步作業及訓練，以達綜效。

七、多角化佈局

秉持永續經營概念朝向國艦國造（含公務船）、防蝕工程、離岸風電、顧問服務（配合新南向政策）、軌道車輛等目標持續發展。

此外，公司 106 年度研究發展方向，主要為新式商用船舶持續研究開發、船舶噪音分析研究、新型省能源鰭翼之設計、HSLA-80 鋼板銲接製程應用研究、新型軍用及公務船艦規劃開發、海事工程施工技術與機具開發之研究、離岸風機水下基礎銲道研究，以及軌道車輛整車生產能量建構與研究等，以加速提升造船、造艦與海洋工程之技術能力。

