

鄭董事長文隆對工會代表談話紀要

新創研發中心 顏闡明

2018 年 6 月 15 日，鄭董事長文隆對工會代表大會參加的會員們進行了一場專案報告：「台船公司的再造與未來的展望」。會中就公司的轉型、多角化經營、財務改善計畫、商船與軍艦業務發展、離岸風電與防蝕業務發展等項目，分別進行詳細的說明。



鄭董事長對工會代表專題演講

首先，鄭董恭喜工會新代表的選出，希望代表們能將公司傳承帶向正面的方向。工會在企業裡面是扮演重要的角色，鄭董期望公司資方與勞方能夠一起來照顧勞工的權益，不僅是公司 3,000 餘位員工，也要包含承攬商，能夠在工作與員工權益之間取得平衡，讓大家一起能有好的生活。

今天的台船，已經走過再生計畫的洗禮，進入了另一個新階段，為讓大家

船價的調漲，因此，降低成本及增加生產效率，就是我們必須要做事情。

我用「悲壯轉型」這四個字來形容，因為過去轉型的痛苦，相對面對於未知的未來，我們更要有勇氣，邊走邊克服困難；尤其是關係未來幾十年的發展，工會代表要帶領大家一起走過這一段路。

對於「多角化經營」的策略，過去我們曾有六大規劃，分別是商船本業、國艦國造、離岸風電、防蝕工程以及顧問服務與軌道車輛，經過一年的嘗試與努力；今天我們要修正為商船本業、國艦國造及離岸風電這三大項。在商船本業方面，除了手持訂單外，已與多家航商對新造船需求進行接觸；在軍艦與公務船方面，海軍及海巡署均有龐大的建造艦艇計畫，況且我們已獲的潛艦設計標與兩棲船塢運輸艦(LPD)業務，未來更有諸多艦艇等業務的釋出；至於離岸風電項目，更要配合國家風電政策及目標，將我們擁有的海事工程技術與場地設施優勢，完整地發揮出來，其中尤以海上運輸與安裝工程、水下基礎生產製造、海上變電站與防蝕科技等項目為主。

至於「財務改善計畫」，公司除了進行減資與私募現金增資計畫外，也推動了「止血計畫」，包括加強生產力、減少罰款、縮緊開銷、降低物料成本，以及酌量減少員工福利等。其中，在去年(106年)底召開臨時股東會，通過減資新台幣 43 億元，以及私募增資一億股等案。在大家的配合下，目前已完成第一次現金增資案，感謝相關人員的努力協助下，計有國發基金與耀華玻璃基金等私募基金 6,000 萬股投入；未來再適時推出第二次私募增資，及辦理股票市場公開募資。財務改善推動增資及止血計畫，僅是我們要自救的第一步，未來我們更要

克勤克儉的推動效率提升，積極發揮團隊精神與貫徹執行力，才能達到真正自救的目標。

就「商船業務」方面來說，我們的造船競爭力，與全球造船國家來比較，與日韓價格差距近兩成、與中國大陸相較差三成。從競爭力方面來檢討，必須在有效的提升效率及降低成本，才可能求生存。我們可分別從物料裝備採購、物料管理改善、鋼板最優惠價格爭取、設計圖料配合改善、生產力提升等策略進行；尤其是積極推動生產力提升 10% (EP10, Enhanced Productivity 10%)個人全面的運動，除了自我覺醒外，更要記住：沒有付出，就沒有收穫，我們一定要將台船的榮耀恢復回來。

另一方面，我們也不要妄自菲薄，國際知名的英國造船工程師學會(RINA)出刊的世界年度名船錄(Significant ships of the year)，從 2014 年~2017 年連續四年都將本公司代表性船舶刊登於封面(參見圖 1)，代表台船設計與建造的船舶擁有很高的知名度與好評。以前在這裡造船的德國航商彼德多勒(Peter Doehle)，再來修船的時候，就誇說台船建造的船舶品質好；德翔航運陳董事長德勝在交船的時候，一再感謝台船建造的支線型 1,800TEU 貨櫃船省油及耐用，尤其是在波浪中適航性良好；長榮海運 2,800TEU 貨櫃船新船的監造人員，特別在新船航行離開前一天，向董事長表達謝意，感謝台船設計與建造精美的船舶。

1998年~2017年

共有 24 型船入選英國皇家造船工程師學會(RINA)世界名船錄，建造數量達到 209 艘



圖 1：RINA 年度名船錄 2014 年~2017 年封面刊登台船新建船舶

在「國艦國造業務」方面，海軍在 22 年建軍願景中，提出 4,700 億元的 11 型造艦計畫，我們已取得兩棲船塢運輸艦與潛艦設計標業務，未來要更積極爭取其他相關的業務，包括未來三年的國造潛艦建造標案、新一代飛彈巡防艦原型艦、沱江艦後續艦、劍龍級潛艦延壽案，以及快速布雷艇等。

在公務船方面，海巡署提出 10 年 141 艘海巡艦艇計畫，包括 4,000 噸級巡防救難艦、1,000 噸級巡防救難艦、600 噸級巡防艦、100 噸級與小型巡防救難艇、多功能艇等，海巡署編列總經費 426 億餘萬元，都是我們要積極爭取的業務。

在「離岸風電業務」方面，政府 2012 年起就設置「千架海陸風力機計畫推動辦公室」，長期規畫風力發電的計畫，其中陸域風機已設置 348 座、計 686.7MW，並規劃離岸風機在 2020 年設置 520MW、2025 年累計設置 5~6GW，長程目標至 10GW。

其中，以二階段策略(遴選機制與競價機制)，在 2025 年前完成先遴選 3GW、後競價 2.5GW 的規劃；以本土自主化產業建立、技術能量、環境融合，及財務能力等項進行的遴選，與「價格」為主要獲得開發考量的競價機制。

與台船有密切合作關係的風場開發商，包括丹麥沃旭能源(Orsted)、丹麥哥本哈根基礎建設基金(CIP, Copenhagen Infrastructure Partners)，以及力麗、中鋼與亞泥等 3 家本土業者。本公司將積極與風場開發商結盟，以爭取商機；另外也加強與有經驗的施工廠商合作，爭取開發商信心；及籌獲海工相關船隻，並結合他國工作船，爭取海工業務。

除了上述規畫外，台船也與比利時 DEME 集團旗下 GeoSea 公司簽訂合作協議(CA)，計畫成立台船環海風電工程公司(CDWE)，以爭取離岸風電工程業務；另外也計畫成立台船船舶公司，籌獲相關工程用船隻。

在離岸風電佈局方面，對於支撐結構的水下基礎，無論採用單樁(Monopile)、套筒式(Jacket)或三角管式(Tripod)，都將積極與國內鋼廠合作(世紀鋼、中鋼等)；至於連接水下基礎的轉接平台(TP)和套筒式的基樁(Pin pile)，則加強中鋼機械、日本及歐洲廠商合作，由高基兩廠分別配合辦理。

至於在防蝕工程業務來說，台船與永記造漆合作成立的台船防蝕公司，將與中鋼公司及世紀鋼鐵保持密切合作，並分別在興達港與台北港參與相關廠房設施建設，基隆廠也可以參與風機塔架(Tower)相關業務工程。

台船長期致力於建造與修理各類船艦工程及相關港口機械工程等，不但靠近海岸，也熟悉海事相關的業務。面對商船本業、國艦國造及離岸風電這三大塊業務布局，這是一個難得的機會，我們一定要繼續努力，像一隻 40 歲的老鷹，經歷過十分痛苦的更新過程後，重新得力再過 30 年的歲月。我們也要經歷更新過程，以改善虛弱的體質，讓大家一起來接受挑戰吧！