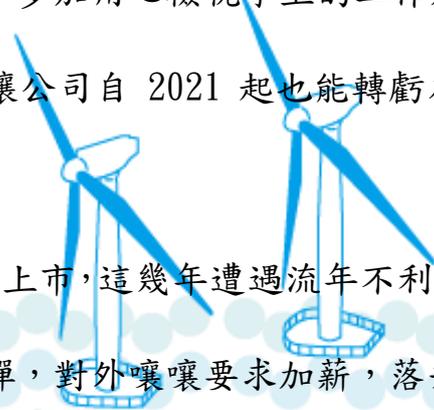


前言

由於疫苗相繼成功推出接種，世人普遍認為 2021 年全球經濟得以走出新冠病毒肆虐的陰影。美國有位心理學家研究發現，當公司或個人遭受重大挫折打擊時，對未來的展望，若能保有正向思考、樂觀以對，將有助於突破困境、起死回生。不管你想像中所描繪的前景是多麼地令人難以置信的誇張、或多麼地平凡無奇的實在，起心動念於逆境中，正是成事之始；凡事漠不關心者，將一事無成。換句話說，只要你一心想從失敗中站起來，就沒有做不到的事。只是要單獨個人翻身容易、要團隊一群人一條心合力打拚，可就難多了。

今年二月初，農曆過年前，有人 LINE 給我這個早已不看平面媒體報紙與線上新聞、幾乎與社會脫節的老人一則社內消息：報導那位十八年前站在建立自家基本設計船頭堡(forecastle)的指揮官下船去了。不知道毫髮無損或剛上任不久的四十多位全新一代正副級高階主管們作何感想？是依然我行我素悠哉悠哉享受年假去了？還是在長假中有空出一點時間、多加用心檢視手上的工作規劃，保證已萬無一失，等到開春即可大展鴻圖，好讓公司自 2021 起也能轉虧為盈、步入坦途。

公司已經民營化十年有餘，股票也已公開上市，這幾年遭遇流年不利虧錢時，有人下台負全責並不稀奇，有人只會老調重彈，對外嚷嚷要求加薪，落井下石噙存在感，說大話不怕嚇跑持股股民，是真的不懂事還是假裝不懂事，實在令人費



解。此時倘若高階主管有人無動於衷，無所作為，不在乎被歸類為寄生上層，才教人失望。這次的造艦任務是接續自 1989 年起執行光一巡防艦造船計劃後，半途被擱置的兩件大案。案子愈大，政府籌湊預算就愈難，因此會時斷時續。今年為了造艦而縮小商船接單量是可以理解的，如果是怕技不如人，接多虧多倒不如少接少虧，未戰先降，則有點可惜。何況眼看牛年好運已接連來到公司大門口報到，不快手合力抓住眼前的時機，更待何時？

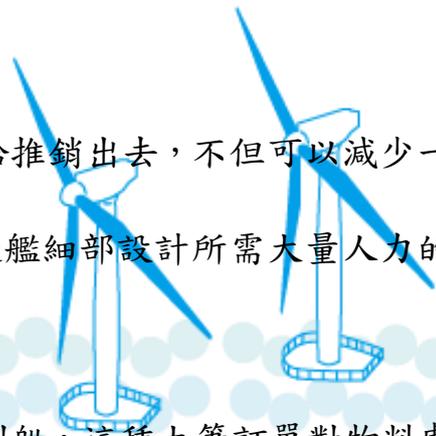
以下對 2021 運勢的分析與展望謹供參考。

今年船價隨運費爆增水漲船高了，國內某大船東甚至急著下大單訂大船，趁勢擴大二十年前新開闢美西遠洋航線的運量。當年從近洋轉向遠洋，自己在亞洲攬的貨自己送到美西，單打獨鬥，居然給闖出一片天，穩居獲利龍頭，可見該船東的實力有多雄厚。而新航線所用的第一、二批新船，都是委由台船建造的，業務處鴻星高照，好運當頭，不是嗎？

既然造艦工程自細部設計開工起，早已上路了，雖然以 cost-plus 的方式承製，只能獲取微薄利潤，許多主管與工程管理人員已從商船轉到造艦部門，商船所分攤的間接用人費應可大幅下修。

業務處若能把商船庫藏現成設計的船型給推銷出去，不但可以減少一大半設計的直接費成本，亦可緩和設計處必需投入造艦細部設計所需大量人力的牽制壓力。

只有大船東才有能力一次下訂好幾艘系列船，這種大筆訂單對物料處最有利，不但可以運用以量制價的策略來降低購料成本，亦可省時省力省加班費，業務處

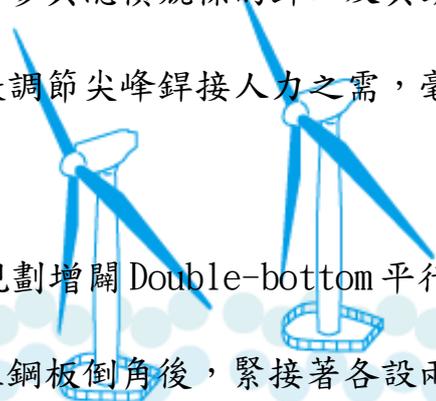


一向很看重大船東，對其動向瞭如指掌不無道理。

如果大船船價看好，高雄廠有利可圖，企劃處亦同意將塢期拉長為七或八個月，即每隔 3.5 或 4 個月交一艘船，業務處責無旁貸，應用盡九牛之力也要說服船東，讓船體廠可以早日實現擴大大組率，在地上輕鬆造大船的美夢。否則船體廠必須在組合與大組時段加班，也不要再在塢內趕工，因為在地上施工，環境好、效率高。

只要精度控制得當，冷作與鐵工人力不必多，相對船體工廠的電銲工作量最大，人力需求起伏最難掌握，除了外板對接銲道之外，其餘次要結構部位最好能尋求外包人力來調節，我上回曾建議在台船防蝕旗下，增設電銲人力調節水庫。曾經有退休同仁，想組隊在外頭承包銲接工程，由於資金不足，只能打零工，雖然收入頗豐，可是工地不固定，東奔西走開銷大，有人想回來廠裡透過類似台船防蝕公司手握以標準單價作底價的工程，他就能以論件計酬方式分包，其助手經訓練中心免費訓練合格取得證照後，收入立即可與老手比拼，甚至超越。台船防蝕以不會欠薪的優勢，不但輕易就能吸收無力參與總價競標的銲工及其助手，又能不必透過承包手續，及時派人支援船體工廠調節尖峰銲接人力之需，毫無風險就能提高營業額，助人助己，何樂而不為。

我在年初曾建議高雄船體廠生管課及早規劃增闢 Double-bottom 平行船段組合生產線，從原有場地，即第二棟前端起，在鋼板倒角後，緊接著各設兩處，接板區、底板與 longe，組立銲接區、底板與 floor 組立區，其銲接區不足時，可移至場外以工棚代替。以上的增建工程投資不多，冷作補充人力亦屈指可數。如



果原場地不足，利用艙口蓋生產線閒置場地來改建，也一樣不必花大錢，卻可以幫助自己早日能在地上輕鬆造大船，又不枉費設計處與業務處當年血汗攻下大船江山的苦心。

有人問我為什麼組合與大組最長的工期要被限制在安骨與下水之塢期的一半之內？道理其實不複雜，這是只有一座造船大塢船廠的宿命，在安骨與下水的半途必需移船空出塢位給另一艘船安骨。這也是半點也不能延誤的循環週期。製程往前推，不論平行、曲形、或上構船段在完成組合出場後，都必須送去大組或地艙或塗裝。換句話說，組合與大組的週期，最長都不能超過塢期的一半，否則必然引起骨牌效應。高雄內業工場在建造 14000teu 貨櫃輪或二十萬噸礦砂輪時，都遭遇 Double bottom block 加倍增量，繼而引發產量不足的拖累而延長組合工期，並取消大組，出場一個吊裝一個，才能及時移船。長期倒果為因，視延長組合工期為正常，沒有大組計劃的安裝其計劃一代傳一代，困擾無數造船人無法走出 3K 造船的陰影，甚至高舉雙手贊成棄造大船。

