

## 放棄薪水宣示決心

### 鄭文隆董事長帶領台船同仁突圍困境

管理處 節錄自由/大成/中時等報導



在例行的主管晨會裡，諾大的造船廠中，施工聲音隆隆作響。其間，第二次任職本公司進入第五年的董事長鄭文隆宣布，自 109 年 8 月 1 日起，自願放棄所有本薪，僅領 23,800 元國家法定基本工資，直至本公司轉虧為盈後再行回復薪水，以破釜沉舟必勝決心激勵全體員工士氣。

語畢後，與會的各級幹部一片靜默，無不感受到鄭董下定的決心，面對世界航運持續不景氣，本公司在掙扎中求生存，目的就是希望能夠撐過這幾年來國際航運市場的極低迷期，要繼續活下去。

#### 雪隧英雄變身造船、綠能、國艦專家

如果說台灣最重要的公共工程總推手，那鄭文隆董事長可是赫赫有名。1989

年由學界轉至交通部，1995 年擔任交通部國工局局長，打造總預算 7000 億的國道 5 號雪山隧道及第二高速公路和連接的國道系統，也就是現在的國道 2、3、4、6、8、10 等高速公路。時任交通部國道新建工程局局長的鄭文隆，在雪隧工程中從第一天開工到最後的貫通完整參與，經歷 15 年，透過工程人員的智慧，打通了列為世界艱難工程之一的雪山隧道。

在國工局長任內，他積極建立起各類工程管理制度，推動「工程技術學術化」及「工程經驗文獻化」，使政府推動的公共建設能知道如何節省成本、縮短工期、減少對自然環境、人文社會的衝擊，進而建立及累積本土化的工程資產。

完成第二高速公路與北宜高的開通任務之後，鄭文隆局長於 2005 年初，接受時任高雄市代理市長陳其邁的延攬，到市政府擔任副市長職務，其對隧道工程累積的可觀經驗，替當時高雄進行的公共建設，尤其是解決捷運施工時所遭遇到的幾個重大困難點把脈，直到捷運工程順利進行才離開高雄市政府。

2008 年初，鄭文隆出任本公司董事長，首要任務是促使本公司民營化，在他的大力推動下，在一年內就促成股票上市、成功民營化。

### 老船廠的再奮起 三大事業改造台船公司

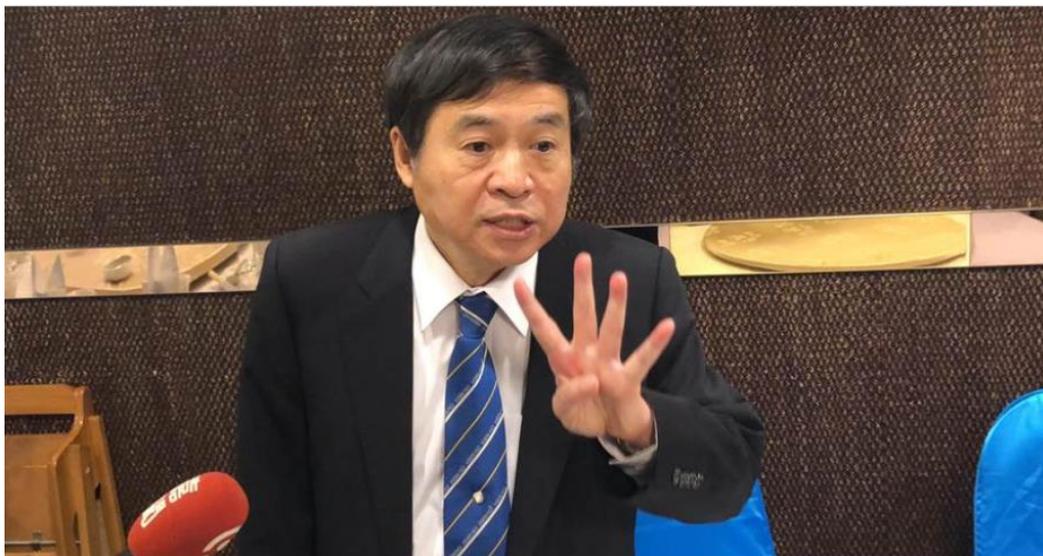
結束第一任期後，鄭文隆於 2016 年再度回鍋到本公司，這次，他肩負起「國艦國造」的重責大任，除此之外，他也要幫台灣歷史最悠久的大船廠把脈，回鍋的任務，除了國艦國造也要改造本公司的營運結構。

鄭文隆董事長曾描述其回鍋擔任本公司董事長的目的說：「我回任董事長是為了『救台船』，必須讓這家老公司轉型、業務多角化，過去商船比重高，未來

一定要轉到國艦及風電，不要每隔 10 幾年就因為國際景氣循環造成員工極端的痛苦。」

世界船廠的擴增、削價競爭情形屢見不鮮。本公司雖然有世界頂尖的造船技藝，無奈就是抵不過新興船廠的低廉人力成本衝擊，造成商船業務不振，如果繼續守著造商船的老路，每當面臨一波波航運不景氣的浪潮來襲，本公司只能在垂死中掙扎。鄭文隆董事長看透了問題，因此要決心發展國艦國造及離岸風電工程，搭上蔡總統的國防自主與再生能源政策，本公司像是抓到了風頭浪尖，進而奮勇邁進。

造船業貼著航運走，「造船業本來期待 2019、2020 年慢慢復甦，豈知又逢 COVID-19 來襲，現在又趴下去了。」2008 年至今，國際上較具規模的船廠，即手中握有 2000 總噸以上船舶訂單的船廠，已從全盛期 934 家到現在僅剩 281 家；接下來，國際預測其中近兩年內可能有 217 家手上無業務而關廠，這是全世界性的局勢。



台船勞資爭議延燒，董事長鄭文隆放棄薪水盼續保造船工業。(吳康璋攝)

全球不景氣，全盛期的船廠已倒了一大堆，預計 2022 年後全世界恐會剩下 64 家造船廠，而台灣身為海洋國家，豈能沒有造船廠？本公司很努力想成為那 64 家之 1，會竭盡全力去生存，續保台灣造船工業的元氣。

自從蔡總統上任以來積極推動「潛艦國造、國艦國造」，讓海軍、海巡等公務船在國內建造，填補商船虧損，保護台灣造船廠不倒，有政策加持做後盾，也讓鄭文隆董事長決心不走老路。這幾年，公司沒有裁員、沒有減薪，除了留住員工，也保住台灣造船產業的根基，也保障了數千個勞工家庭的生計。

鄭文隆董事長曾說：「在杉林溪隧道入口處的大石上方有 1 棵樹，石頭上沒有土，卻能長出台灣的國寶紅檜，雪山隧道就是從無到有的偉大工程。」而潛艦國造也是從無到有的情況，鄭董被賦予「只許成功、不許失敗」的任務，外界都在看。2020 年全世界因為疫情關係，百業蕭條急需重新整備，但老船廠不走回頭路，決心在風頭浪尖上繼續邁進，一生與重大工程為伍的鄭文隆，正在發揮他畢生所學、用盡所有辦法，讓本公司生存、發展、壯大，希望能像當年本公司成功完成民營化一般，再創全球造船界的典範。

