

## 國防商機加持！

### 台船董座鄭文隆：要靠自製潛艦穩拿 20 年訂單



▲台船董事長鄭文隆是台船跨足多角化營運的要角。(圖/陳俊松攝)

烈日下台船高雄廠的船塢裡，全長兩百多公尺、寬近 50 公尺的全世界第二大離岸風電大型浮吊船正如火如荼建造。在不遠處，外觀看來密不透風的另一座小型造船廠內，再過不久也將誕生台灣第一艘自製潛艦。

商船搶單不易 轉型找商機

「台船已經從奄奄一息到走出加護病房了！」不管在法說會，或是《財訊》此次專訪，台船董事長鄭文隆都頻頻向外界宣示。2016 年開始，全球貨櫃航運產業步入低谷，讓台船的商船業務大受波及，導致台船幾乎年年虧損；好在有了國防與風電等新業務加入，虧損逐年改善，2021 年甚至轉虧為盈。

鄭文隆回憶，台船在前身還是中船時，幾乎百分之百仰賴商船訂單，但 2008 年開始，國際間造船公司倒閉關廠已時有耳聞。近年又碰上疫情，Clarkson 及 Danish Ship Finance 等國際海運研調機構甚至曾預測，全球造船廠到了 2022

年，將從 2020 年的 280 家僅剩下 60 餘家。所幸，2021 年貨櫃航運業塞港、缺櫃、缺船的盛世，救了全球造船業一把；可惜的是，台船竟然無法雨露均霑。這是因為台灣造船成本長期以來都缺乏競爭力，「我們這兩年幾乎沒有拿到商船訂單。」鄭文隆說，台灣造船業缺乏產業鏈，除了有鋼板、設計與技術的能力外，主要設備都必須從國外引進，成本相對 3 大造船國韓國、中國、日本高出約兩成，更不用說 2021 年碰上新台幣瘋狂升值、原物料價格看漲。

其實鄭文隆 2016 年回任台船董事長時，看著一路向下的商船業務，就已認知到台船非轉型不可。好在，國艦國造計畫也剛好在 2016 年啟動，適時調整了台船的營運方向。據台船歷年年報，2018 年時造船業務的營收比重仍然高達八成、造艦僅有一成，但 2020 年時已正式翻轉，2021 年最新的造艦營收比重來到近六成，造船僅剩三成。

### 台船獲利狀況逐漸改善

年度	2017	2018	2019	2020	2021	2022/Q1
營收 (億元)	164.0	130.1	165.4	252.8	191.1	55.6
EPS (元)	-7.91	-8.87	-3.91	-3.38	0.02	-0.21

資料來源：公開資訊觀測站

### 造艦高難度 還在打底階段

然而，在國艦國造的計畫中，台船除了拿下海巡署中大型巡防艦訂單外，海軍多款軍艦建造責任，也落到了台船身上，看似大啖大單，實際上則是困難重重。因為台船拿到的軍艦訂單，雖然單價較中小型艦來得高，但量少、難度也高。「最辛苦的就是海軍艦艇都是原型艦！必須和軍方不斷溝通修改。」鄭文隆說明，台

船做原型艦沒有賺過錢，光是潛艦的設計圖就高達兩萬張，對比商船是兩千多張，困難程度當下立見。

目前，台船為海軍建造的潛艦、新型兩棲船塢運輸艦、新型救難艦等艦艇，都仍在建造原型艦的階段。鄭文隆不諱言，台船的造艦技術正在打底，但只要原型艦成功交艦，後續艦就會順利許多，也將成為台船未來的關鍵獲利動能。不過，因為台灣是首次自製潛艦，且潛艦必須長期在海底作業，一點差錯都容忍不得，外界始終以最嚴苛標準監督，台船到底做不做得出來？流言蜚語從來沒有停過。但鄭文隆霸氣地回覆，首艘潛艦力拚 2023 年下水，2025 年前交艦的時程不會改變，「後續還有七艘潛艦，再加上維修業務，台船未來 20 年就將有穩定的訂單。」但是，受限於潛艦製造技術特殊以及中國施壓，潛艦零組件要從國外採購常遇上困難，鄭文隆也致力讓部分零組件可以在地生產。他舉了一個十分有趣的例子，潛艦由於行蹤不能曝光，連馬桶沖水時也絕不能有任何聲響，必須裝設特殊的水閥，才能完全靜音。

但過去光是從歐洲進口這種特製水閥，一個就要價 2.2 萬歐元，而一艘潛艦需要 2 千多個，採購金額驚人。鄭文隆轉而尋覓有能力製作的台廠，最後真的被他找到有一家工廠花了僅僅 4 個月的時間，便順利製造出效果一樣的產品，要價也僅 15 萬元，讓整體成本大幅降低。



▲ (圖 / 陳俊松攝)

## 風電海事工程 營運新版圖

鄭文隆相信，台灣的製造能量其實不可小覷，只是過去並未被發掘，未來希望找到更多零組件廠合作，甚至併入成為台船子公司。

除此之外，離岸風電則是台船近年積極發展的「營運第三隻腳」。鄭文隆表示，台船在水下鋼構和海事工程兩大業務上都有涉足，但他分析，台船水下鋼構可發展的規模不大，所以會將重心放在海事工程上。

因為鄭文隆發現，台灣雖然四面環海，卻非常缺乏海事工程經驗，但發展離岸風電後，未來如果碰上風機的維修業務，台灣不能缺席。所以他決定放手一搏，和歐洲公司 DEMA Offshore 合資成立子公司台船環海，建立台灣的海事工程能量。

目前正在船塢積極建造的浮吊船「環海翡翠輪」，就是海事工程中的施工船，載貨面積高達 1.3 座足球場，未來其上將加裝大型吊車，可以抓起四千噸重的離岸風機構件，相當於可以將 3 千輛汽車吊到 30 層樓高，是載運風機和進行安

裝時不可缺少的角色。鄭文隆預計，環海翡翠輪將於 2023 年完工，進入中能及海龍風場作業。

不過，這艘巨輪造價超過 70 億元，有法人認為，因仍在建造階段，且還有添加設備增加成本的需求，多少將拖累台船今年營運表現，至明年才有機會挹注營收。對此，鄭文隆也坦白地說，台船多角化策略已然成形，剩下的就是給台船再多一點時間，先蹲後跳，等待機會爆發。

台船造船  
保衛海疆