

台灣是否有造船工業政策?

胡定宇

立法院正在審查國營事業預算，如審查通過，則十大建設之一的中船公司即將進行國營事業史上最大規模的裁員減薪，蓋次年度預算係以裁員減薪後之基底編列，經濟部長更表示：裁員減薪後若還無法正常營運，不排除關廠。

林部長是個成功的民間企業經理人，以企業的觀點來看，中船是應該關廠了，只是如今貴為部長，似乎應該站在更高點來看事情，或許部長的本意只是以關廠來激勵國營事業員工，置之死地而後生，以求打開一條生路；如以經營績效而言，美國的造船廠早已無法做正常的商業營運，除了依靠美國政府為了保護本國商船的建造，所提供的各種優惠條件外，更倚靠的是國防經費的軍艦訂單，且通常訂單必定分配於東西兩岸，以避免單廠生產的戰損風險，此種以國家的保護政策以及國防訂單來維持國家所必須的造船能量，普通的存在於世界各先進國，亦即國家造船工業政策絕非完全由經濟因素主導；十大建設，中船建廠之前，規劃方案中曾經考慮過由海軍經營，即是由此一觀點而生。

造船工業由於牽連甚多的周邊產業，故開發中國家莫不將之視為邁向開發國家的火車頭工業，而傾國家的力量來發展，當年將大造船廠列為十大建設之一亦是鑑於日本戰後由造船產業帶動工業復甦的經驗，希望能由造船工業來帶動百業的成長；只是我們的政策與中船領導者的方向似乎走偏了，建廠初期未能由日本造船業「來圖、來料」的代工廠身份成長，待中國大陸等擁有低廉勞力成本的新興造船國出現，才驚覺未能掌握智慧財產權---設計，已時不我予了。

中國造船公司設計處工程師

2001.5.7.

與我們同時發展造船工業的韓國卻成功的由造船帶動百業而闖出了一片天，而台灣的造船工業似乎並沒有帶動多少的周邊百業，至今中船的造船物料仍以外購為主，不僅向韓國，如今更向中國大陸採購，以求抑低成本。不僅商船如此，再來看軍艦設計與製造；亦與韓國相同的，廿年前我們亦派了不少人赴美取經，但拉法葉艦採購案的前身卻是向韓國購置尉山艦，而拉法葉艦原由中船組裝轉折為全由法國建造所衍生的弊端及虛耗的金錢已遠超過中船的虧損。

五年前本人於『台灣的造船業何去何從？』（船舶與海運 NO.715,1996.11.28）中寫著：『台灣有五所造船科系（台大、海大、成大、中正、高雄海專(註：已升格為海事技術學院)』以及碩士博士班研究所，不是沒有人才，只是我們的政策以及施政魄力卻硬給南韓比下去了，南韓不僅在造船業亦同時在造船相關的周邊產業以及船舶的設計研發建立了穩固的基礎，我們卻仍然每年在研討如何提升自行設計能力的課題上打轉。』，亦寫著：『……，此刻正在從事企業再造的台灣造船業龍頭---中船公司將不僅只有裁員、減薪，立足亦將有問題了。』不幸一語成讖，經過五年的企業再造，卻每下愈況，如今又提出再生計劃必須斷尾以求再生(民營化)，中船的經營階層以及國營會所推派的董監事們也太不爭氣了，辛勞的員工成了陪葬的祭品，五年來自行發展設計及建造時程縮短之努力及進步也只能換回一聲「尚饗」！

由企業觀點，中船是應該裁員，更應該減產，以避免造得越多虧得越多，只是從國防觀點來看，阿扁總統所推倡的境外決戰，最大的戰場是在海疆，台灣今日的處境，究竟我們是否需要自立自主的造艦政策，以及究竟要維持多大的造船產能，才能確保國防的安全？而配合造船政策的調整，產業相關的大學教育系所是否亦應調整，以免人才的浪費與虛擲。還有相關的海軍後勤維修政策的擬定等等…。

中船由五年前的企業再造大手術，才不過五年就進入加護病房進行再生手術，是行政院應該整合出一套國家造船產業政策的時候了，否則不如將中船直接送進安寧病房；台灣已步入開發國家之列，不再擁有低廉的土地以及勞力優勢，因此沒有國家造船產業政策的支持，民營化也只是一廂情願的單相思。