

# 中鋼運通公司委託訂造2艘20萬噸級散裝貨輪 簽約儀式

管理處 整理

本公司自 1984 年起，已經陸續為中鋼集團建造載重噸 3 萬至 20 萬噸級散裝貨輪共計 18 艘，其中 2006 年交付之 20 萬噸級中鋼團隊輪更獲得 2007 年年度台灣船舶獎。卓越的設計能力與過往豐富的合作實績使台船獲得船東青睞，再次簽訂 2 艘新一代 20 萬噸級散裝貨輪。



↑ 本公司董事長鄭文隆（右）與中鋼運通董事長李雄（左）簽約合影

此次船東再次向台船下單建造，除了響應國輪國造政策，更顯示船東嘉惠高雄在地產業，根留台灣，而台船採用中鋼鋼板更能塑造國內業界合作互利雙贏之典範。

本案自簽約後開始執行，預計 2018 年 3 月開工，最遲於 2019 年第三季完成最後一艘船交付。

本型新船係參考上一代 20 萬噸級中鋼團隊輪設計，配合船東之性能需求，重新規劃主要尺寸，並應用台船自主研發之先進節能技術，讓新一代 20 萬噸級散裝貨輪，除了延續中鋼團隊輪之諸多優點外，更在裝載與油耗有更佳卓越的表現。



↑ 本公司總經理曾國正（右）與中運總經理賴永智（左）簽約合影

本案設計具有以下特點：

- 1、延續中鋼團隊輪之雙重殼舢斷面設計，此設計為當年中運公司主動積極參與構想規劃的代表性產品，當時為世界首艘採用創新雙重殼之 20 萬噸級散裝貨輪，在市場上同級船中屬於十分前瞻的設計，在安全性、環保性與營運維護上均優於傳統單殼之舢斷面設計，也是台船獨步全球的創新產品。
- 2、採用台船歷經數年研發成果之劍艏(Sea Sword Bow, SSB)設計，不僅在靜水中有優異的阻力性能表現，相較於傳統球形艏設計，在面對不同海況時有更好的適應性，在實海域操作時更能展現其優越的節能省油效果，為兼具節能與環保之先進設計。
- 3、採用台船專為中運公司量身設計之高效能螺槳設計，具可回收螺槳旋向動能和螺殼渦流損失之節能扭轉舵和節能舵球設計，有效提升船速馬力性能，減少碳排放。
- 4、住艙外型採低風阻設計，有助降低油耗。
- 5、主機採用電子式控制之省油機型，同時可符合國際海事組織(IMO)氮氧化合物排放管制規範的第二期標準，較前一代柴油主機減少約 20%的氮氧化合物排放量。
- 6、可以使用低硫燃油，降低硫化物的排放，符合排放管制區硫化物排放標準，並預留加裝硫化物洗滌器(SOx scrubber)空間，以因應未來繼續使用重燃油

燃料，亦可以符合最新硫化物排放標準。

- 7、安裝壓艙水處理系統，能有效防止海水微生物及沈積物因壓載水交換所造成的海洋生態破壞
- 8、油艙佈置於貨艙及機艙內，採雙船殼保護，減少碰撞漏油之風險。
- 9、採用最新型節能低阻漆，可減少航行中水下船殼摩擦阻力，達成防污及省油之雙重效果。



↑ 本公司與中鋼運通公司雙方高階主管合影

台船秉持實海域最佳化設計理念(Seaway Optimum Design & Operation,

SODO)，為中鋼運通量身打造新一代節能、環保、高裝載的先進船舶，成功讓台灣卓越的造船工藝再次閃耀於世界舞台。



↑ 本公司與中鋼運通公司雙方全體觀禮人員合影



↑ 中鋼運通公司中鋼團隊號 205,500 載重噸散裝貨輪