



台灣對AP艦的需求再次浮出水面，但現有中和級（圖）體積太大，中海級大小適中卻垂垂老矣。（圖片取自中華民國海軍）

漸滅無聞的 AP 運輸艦

1980 年代，台灣海軍向中船訂購編號 524「雲峰」、525「武岡」、526「新康」三艘 AP 快速運輸艦，支援離島運兵任務。雲峰艦長度 102 公尺，排水量滿載時 4,600 噸，武岡及新康艦長度 102 公尺，排水量滿載 4,845 噸，基本上兩者僅有部分裝備及吊臂數量不同，可以歸類為同一型船，乾載僅 2,800 噸的中等身材相當好用，平時人員載運量 600 人，戰時最高載運量高達 1,500 人。邁入 21 世紀後隨著軍費縮減及外島駐軍數量減少，三艘大 AP 船齡不到 30 年的運輸艦先後退役，武岡艦最早於 2010 年除役，雲峰艦與新康艦則於 2012 年除役。

至此，台灣的海軍艦隊已沒有「人員運輸艦」(AP)的編制，孰料造化弄人，因為兩岸緊張局勢升高及離島駐軍仍有大量運輸部隊裝備的需求，再加上南海

東沙及南沙守備力量的增強與部隊輪調，對於 AP 艦的需求又再次浮出水面。



2014 年台灣海軍啟動未來 15 至 20 年間的國艦國造案，歷經了多次演變後於 2016 年正式執行國艦國造，原本新一代巡防艦（震海計畫）規劃與多功能人員運輸艦（迅能計畫）是使用共同的艦體來節省成本，其載臺設計應於 2018 年即完成細部圖樣。可惜新一代多功能人員運輸艦受到震海計畫延宕的拖累，迄今無法進一步的執行。

目前僅存的中和級滿載噸位逼近 9,000 噸大關，再往下一級的中海級 2,000 噸又太過老舊，自 1950 年移撥台灣使用已近 70 年。平底船吃水淺雖有利於搶灘，但先天設計易受海象影響劇烈搖晃，導致搭乘人員暈船嘔吐；加上老船維修日益困難可靠度已非常低，不過缺乏完善港口設施及需搶灘的離島如西莒、東莒及南沙群島，僅能仰仗年邁的中字級來運輸重型軍事裝備，實有汰舊換新的必要！



海軍的震海計畫與迅能計畫最初規劃共用船體載台設計絕對是正確的，不僅可以大幅降低開發成本更有助於未來的後勤維修，甚至在人員的轉換上也可以享有便利性，更是目前潮流的趨勢，甚至回溯到 2017 年確實有新聞指稱，海巡署向政院提出籌建四艘 4,000 級巡防艦計畫時，政院高層希望在發揮最大效能的目標下，海軍及海巡的新型四千噸級巡防艦，未來以「共通載台」方式建造「海軍型」及「海巡型」，再依任務功能配備不同系統及模組。

這在當時是相當有遠見的想法，如若 8 艘震海級、11 艘迅能級加上 4 艘海巡嘉義級，合計 23 艘均採用共同的船艦載台與動力主機，對於未來三十年的後勤成本與維護人力必然大有助益，可惜因為震海計畫的不斷拖延，最終台灣還是向加拿大購買 VARD 系列的海巡艦圖紙收場。如今海巡 4,000 級的嘉義艦都下水了，震海計畫與迅能計畫依舊是雲深不知處。



台灣 2017 年提出的三艦種共用載台的想法相當前衛，就算不是領先也是早與西方國家同步，目前歐洲的造船廠甚至提出四或五艦種共用載台的方案，提供中小型國家的海軍作為規畫方案，可惜當時台灣自身技術水平未到位只能徒呼負負。

目前海軍應審慎思量的是迅能計畫的替代方案不能再拖延下去了，中和級的 9,000 噸體積太大且僅有兩艘，中海級的 2,000 噸大小適中卻又垂垂老矣，再拖下去使用年限都要逼近 80 年了，艦齡根本是服役士官兵的阿公等級。

在迅聯專案成果不符期待的現況下，先行啟動 AP 運輸艦或是 LST 戰車登陸艦的汰舊更新已是勢在必行，既然 4,500 噸級共用載台已錯失機會，當前熱議中的二代二級艦 2,500 至 3,000 噸級不失為另一個契機，畢竟艦體噸位大小適中，且市場上不乏現成且高度自動化的產品，台灣或可支付權利金取得授權製造權利，不僅可以迅速提升自身技術水平，更可紓解艦隊日益老化的窘境！