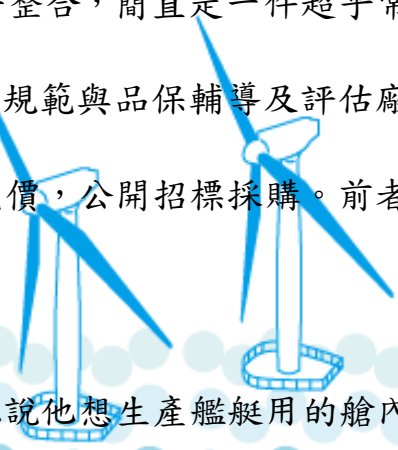


造船技術與造船管理（二）

張旭勇

我說過，我曾經成功拉攏丹麥 B&W 柴油主機與台機主機廠合作，重新啟用中斷多時的生產線，台機重機廠易主後，因訂單未達經濟量產規模而停產，可是這段失敗的插曲並未貶低。時至今日，再來推動擴大船舶機械國產化是利人、利己又利國的政策價值。理由是公務船與艦艇的需求量已形成，加上海陸共通的國產機械品質已達國際水準，除了慢速大型柴油主機外，其餘陸用機械如冷氣機、冰機、電梯、螺旋槳、低壓鍋爐、節熱器、配電盤、控制箱、中控台、空壓機、真空海水淡化機、各類幫浦、閥、馬達、通風機、鋁材、有縫鋼管、油漆業倘若能依 IMO 法規稍加修正，相信都能適用於船上。上一篇專為物料處降低造船購料成本的建議，同樣可供造艦載台裝備國產化的參考。希望專業小組能及早介入籌劃新建案，不要坐等客戶備好菜才要打開廚房、上陣烹煮。雖然有人認為位階那麼高的船艦裝備國產化的推廣政策要求一級單位去整合，簡直是一件超乎常理的任務。其實開發新貨源最困難的是，設計準備採購規範與品保輔導及評估廠家產品品質是否合乎要求，其次才是由物料提供合理底價，公開招標採購。前者若已成熟、後者只需洽談，水到渠成的事何樂而不為？



三年多前在高雄國防裝備展碰到蔡老闆，他說他想生產艦艇用的艙內水密門，苦無對話窗口。台南有家鋁材工廠與美國名廠合作的产品暢銷國內外，唯獨打不進台船的供應鏈。很早以前，高雄廠曾為高港局建造首艘港區遊艇，螺旋槳採用

來自歐洲的進口貨，因為螺距太小，船速跑不上來，當時責成現場自行找旗津一家小型工廠尋求解決方案應急，老闆拍胸脯打包票，如果船速上不來未達標或OVERLOAD，可以無償退貨。結果港試輕鬆過關，價格既便宜、供貨又迅速。沒有做廠家調查的採購政策，達人就在身邊，又有誰能知曉？如今基隆海大已設有測試螺旋槳性能的專用水槽，國內螺旋槳的設計能力已達國際水準。基隆機械廠曾經代工芬蘭的錨機與絞機、高雄機械廠曾經代工日本船用低壓鍋爐爐體與節熱器，可見生產技術早已到位，只是缺乏進一步整合才未落地生根。總而言之，過去因需求少，開發者才興致缺缺；現況是如杜甫先生所描繪的「星垂平野闊、月湧大江流」，供需是那麼寬廣熱絡、來勢又是那麼洶湧磅礴，萬事皆備只欠整合東風。

