

台船公司於第 9 屆 DNV 年會 發表甲醇雙燃料船舶整合解決方案

管理處



圖說：本公司副總經理周志明

本公司與 DNV 挪威船級社合辦航運研討會（以下簡稱 DNV 年會）自 2012 年第 1 屆開始到今年已是第 9 屆，其中 2020 年到 2023 年因為疫情因素停辦 4 年，今年（2024 年）的 DNV 年會是自疫情結束後恢復舉辦的第一年。有鑑於全球氣候的變化，針對溫室氣體排放要求

日趨嚴格，國際海事組織(IMO)於海洋環境保護委員會(MEPC)會議中，針對船舶溫室氣體排放訂定目標與措施。針對溫室氣體排放訂定2050年目標為淨零排放，於2030年之二氧化碳排放相較於2008年基期，至少減少40%。因此今年研討會主題著眼在航運界所要面對關於替代燃料及複合式動力的機會與發展。



(左)DNV 高級副總裁 Norbert Kray、(右)本公司副總經理周志明

本公司多年以來投入許多資源，在追求實海域最佳化設計與操作的SODO(Seaway Optimum Design and Operation)核心設計理念下，發

展先進的節能技術(ES technology)與應用，全船外形的設計技術與工藝能力至今累積出豐碩的成果，並已在每屆 DNV 年會中發表。

為因應環保世代的來臨與越趨嚴格的能效指標，船廠需要整合先進船舶科技，配合新燃料的選擇，研發「節能環保船」(Eco ship)；台船公司於本屆年會發表甲醇雙燃料船舶整合解決方案，陸續與 LR 勞氏船級社及 DNV 挪威船級社完成甲醇貨櫃輪燃料供應系統之概念驗證，以提升貨櫃裝載為目標，此次更進一步攜手與 DNV 挪威船級社進行 2,500 TEU 貨櫃輪之氫氣雙燃料儲存櫃布置與整體性能驗證，藉由 DNV 挪威船級社專業知識及豐富的經驗，一同打造更節能、更環保、高裝載之綠色環保船舶。

除了燃料的多樣性選擇，電力推進系統可能也是未來的選項，台船動力科技公司針對電力推進系統投入資源，將整合之技術、系統、組裝能力本土化，後應用於高雄旗鼓線渡輪，以及湖泊電動船，雖目前受限於儲能系統和馬達的規格，純電力推進系統多應用於小型船舶，但針對支線型貨櫃輪，嘗試提出可能的推進系統配置，以為未來發展之參考。

過去，造船一直被定位為傳統產業，但隨著數位創新與環保意識的抬頭，造船已經邁向高科技運用及系統工程整合的產業型態，台船公司不再畫地自限只專注於造船技術的精進，將持續發展智慧船舶計畫並與各方合作推動新燃料船舶之開發，以邁向淨零排碳的目標努力。



圖說：DNV 暨 CSBC-航運業脫碳及能源轉型研討會貴賓合影

