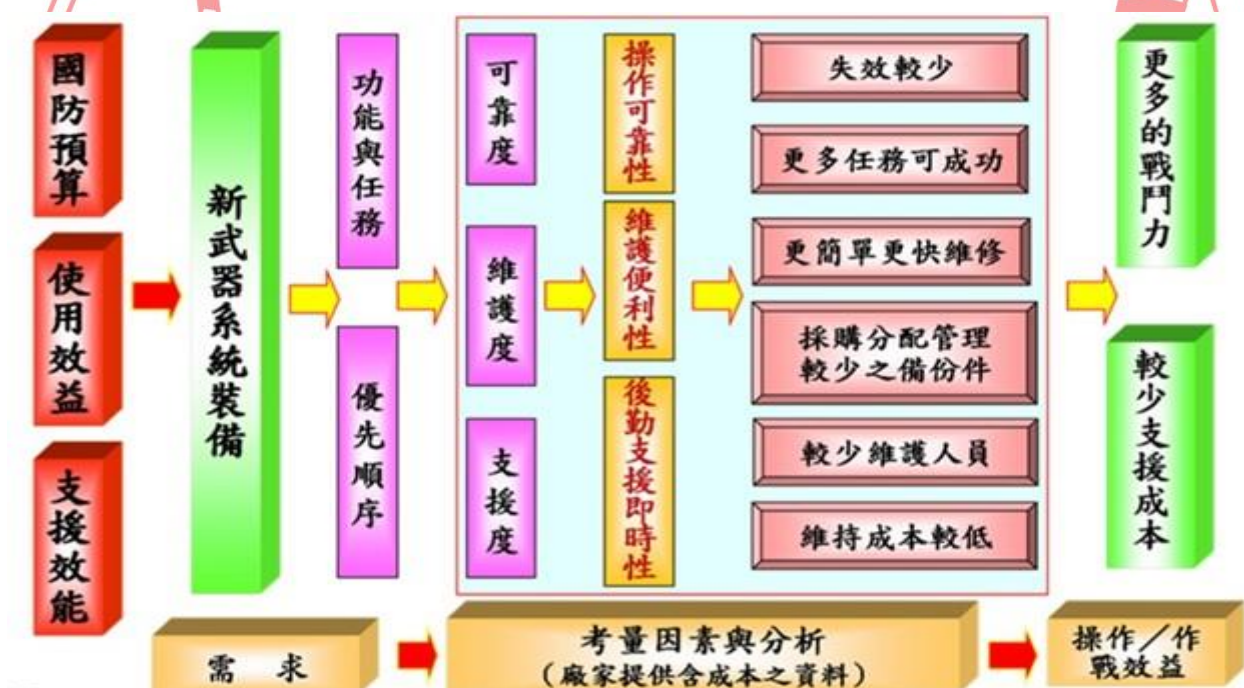


海軍不論是服役多年的艦艇，抑或是近年來配合「國艦國造」政策自製的新興兵力，都必須面對的就是服役後的後勤維保需求，加上我國是典型海島國家，艦艇戰力對確保海上交通線安全更為重要。也因此國防部在《110 年國防報告書》中已明確律定將循「長期規劃」、「分批造艦」、「運用國內能量」及「結合產業特性」四個面向為主軸，執行「國艦國造」策略，為的就是讓我國能夠盡早達到國防自主的目標。

從「國艦國造」的觀點來看，要遂行整體後勤支援作業，其根本就是要以武器系統裝備之獲得成本與效益來考量。依作戰單位所需執行之任務特性檢討所需裝備功能及優先順序，並輔以裝備「可靠度」、「維護度」及「支援度」等資訊回饋，始可讓選定之裝備滿足戰鬥所需及減少維持成本。（如圖一）

圖一：海軍「國艦國造」後勤支援程序



不論是艦台還是戰鬥系統，從最初的設計發展、裝備產製到成軍服役之全壽期期間，其設計經驗、施工技術、品質掌握、後勤需求、維保程序及實際操作等面向，其基礎都必須建立在長年累月彙整的資料庫之上，也就是我們所謂的構型管理及整後文件。而在「國艦國造」政策上，雖然是重頭開始，但是這些資料都能夠自行產製及積累，無須看人臉色來取得資訊，這也是相較於軍售案的最大優勢。

在過往海軍的後勤維保政策裡，主要是以兩個方向為主，第一個是「廠艦合作」：也就是強調廠方及艦上人員合作施修，交流並建立維修能量；第二個則是「修補合一」：也就是將維修及備料作業同步執行，以減少中間等待及耗損的時間。然而，由於我國現役軍艦大多已過中壽期，且獲得管道多為軍售而得，所用裝備規格形式並不相容，使維修更加耗時，也讓備料難度提升。也因此海軍近年開始推動第三個後勤維保政策「造修合一」：也就是配合「國艦國造」政策的推動，讓後續新造艦艇配合年度計畫性維修的期程返回造船廠實施維修，如此一來，除了可以扶植國內造船廠、穩步維持維修能量之外，也可最大程度的避免消失性商源的問題，可說是一舉數得。

圖二：玉山軍艦



台灣國際造船股份有限公司(簡稱台船公司)，擔任著我國船舶建造領域的領頭羊角色，在過往數十年間已陸續承接我國海軍多種軍用艦艇建造案，包含快速人員運輸艦、FABG 飛彈快艇、龍江級飛彈巡邏艦、PCL 港巡艇、武夷艦、成功級艦、錦江級艦、新一代飛彈快艇、磐石艦及玉山艦(如圖二)等艦艇，目前也配合「國艦國造」的政策，挑戰了特別艱難的潛艦建造案，可說是我國經驗及技術極為豐富的造船廠。如果台船公司能夠在當前「國艦國造」的經驗及基礎上，持續留用設計、建造及管理方面的人才，相信必定能與海軍更加密切的合作，達到「廠艦合作」、「修補合一」及「造修合一」的三合理念。

國防部另外在《110 年四年期國防總檢討》報告內亦述明，穩健發展「國防自主」是未來的方向，我國將秉持「國內有能力研發或產製，不向外採購；

技術能量不足部分，自力研發提升技術水準」原則，推動「武器裝備國造」及完善「國防自主環境」兩大目標。而當我國能夠將建造、備料及維修都掌握在自己手裡的時候，相信就已經離「國防自主」這個標的不遠了！是以，期許在國內產、官、學的合作支持之下，能夠順利打造出符合我國需求的作戰及支援艦艇，除了能夠創造更多競爭力之外，也能讓我國國防產業更加成長茁壯，同時達成培植國內產業、落實國防自主穩健發展的願景。

參考資料：

1. 國防報告書編撰委員會，《110 年國防報告書》（臺北市，國防部，2021 年 10 月）。
2. 〈整體後勤支援作業簡介〉，中華民國海軍全球資訊網，
https://navy.mnd.gov.tw/PolicyRoom/Policy_Info.aspx?ID=8&CID=30054&PID=21。
3. 羅振瑜、許然博，2020，國艦國造關鍵成功因素之研究。海軍學術雙月刊第五十四卷第一期。
4. 四年期國防總檢討編撰委員會，《110 年四年期國防總檢討》（臺北市，國防部，2021 年 3 月）。
5. 〈高雄國際海事船舶及國防工業展覽會〉，臺灣區航太工業同業公會，
http://www.taia.org.tw/news_dasp?navno=2&secno=205&newsno=1010。