

標題：英特爾與勞斯萊斯合作進行自主航運

屬性：新知

期別：第 325 期

資料來源：

[HTTPS://WWW.FOOL.COM/INVESTING/2018/11/12/INTEL-AND-ROLLS-ROYCE-TEAM-UP-FOR-AUTONOMOUS-SHIP-ASPX](https://www.fool.com/investing/2018/11/12/intel-and-rolls-royce-team-up-for-autonomous-shipp.aspx)

自駕車橫掃各大媒體頭條，值此之際，自主航行船舶堪稱真正掀起波瀾的第一款無人載具。

隸屬挪威康士伯 (Kongsberg) 航運公司的勞斯萊斯 (Rolls-Royce) 商業海運部門，正是朝此目標邁進的一大推手。該部門近日與**英特爾 (Intel)**簽署協議，於自主航行船隊有效運用英特爾的科技，預計在 2030 年馳騁海上。

這個勞斯萊斯並非眾人熟知的 **BMW** 旗下汽車品牌，而是勞斯萊斯的部門，從事商用船舶引擎製造。在六月時，此部門由規模更大的**勞斯萊斯 英國**母公司 (生產航太引擎)出售給康士伯。

此一新科技讓勞斯萊斯處於優先地位，同時代表英特爾近年策略式併購手段的成功。



影像來源：勞斯萊斯

自主航運的優勢

自主航運有好幾項關鍵優勢，全都類似自駕車的優勢，但規模更大。

最顯著的優勢就是成本降低。除了不須支付船員薪資，實際的意義更加廣泛：可以從頭設計新型船艦，不再需要起居艙、淡水槽、額外冷熱空調系統，或人員所需的其他設施。這樣不僅節省成本，還可釋出空間給船舶的主要功能，也就是盡量承載更多貨物。

其次，自主航行船舶也更加安全。根據安聯全球企業及特殊風險有限公司 (Allianz Global Corporate & Specialty)，在所有海上事故中，可歸責於人為錯誤的比例高達 75% 至 96%。這些意外是業界代價最高的風險。

而第三點則與其他優勢互為關聯：自主航運應可減少海盜挾持狀況。科技網站「TechEmergence」指出，挾持船員要求贖金，是海盜猖獗的一大主因。若船上無人，即不須擔心人質可能遭受挾持。海盜問題雖然已日漸式微十年之久，但威脅仍揮之不去。根據 TechEmergence 報導，在 2017 年，索馬利亞海盜造成的「經濟成本」高達 14 億美金。

航運產業規模龐大，2017 年的貨物運輸量價值高達好幾兆美元。自 1970 年代以來，航運產業已成長四倍，成長速度更勝全球 GDP 成長率，且預計以每年 4% 的幅度繼續成長。有些人預估，比起傳統船舶，無人船舶的營運效率將提高 15%。

與英特爾攜手合作

您也許認為自主航運船舶比自駕車更容易行駛，畢竟海上船舶比路上汽車還少。或許沒錯，但仍有不少複雜之處。如同自駕車，自主航行船舶仰賴各式高解析度攝影機、雷達與光達系統，還須其他科技。自主航行船舶必須在數海哩之外定位出極小物件，因此，不論天候條件，感測器都要能夠以極高解析度偵測物件，就算物件於浪花中載浮載沉亦然。根據估計，這些感測器每日產生大約 1 TB 的資料量，非常可觀，全須即時處理且加以儲存。

這麼說來，勞斯萊斯將須運用英特爾的多種科技，提供全方位的

解決方案。不僅要使用 Intel Xeon 處理器，伺服器還需內建 Intel 3D NAND 儲存晶片，以及自主航行軟體（於 2017 年併購 Mobileye 取得），還有現場可程式化閘陣列 (Field-programmable Gate Array, FPGA)，此項技術是透過 2015 年併購 Altera 取得。

英特爾經營策略的實證

勞斯萊斯表示，在 2025 年之前，該公司「可望在國際海域遠端操作自主航行船舶。到了 2030 年，勞斯萊斯希望自主航行海上的船舶已是常見景象。」目前已有測試正在進行中，遠端遙控船舶應該很快就能現身投入營運，但這類船舶仍需幾名船員，也非全自主航行。勞斯萊斯的智慧船舶總監凱文·達菲(Kevin Daffey) 表示，在 18 到 24 個月內，這些遠端控制的商用船舶將可現身主權國家沿海水域。

對英特爾而言，這項交易是前任執行長布莱恩·科再奇(Brian Krzanich)過去五年來的併購策略實證。英特爾將核心處理器和記憶體結合 FPGA 和軟體的新功能，現在可為大規模的改革專案提供「一應俱全」服務，譬如那些需要整合多項科技的專案。雖然，今年英特爾遇到製造方面與高層主管方面的小問題，但目前似乎已做好策略定位，迎向未來更多類似的大數據專案。