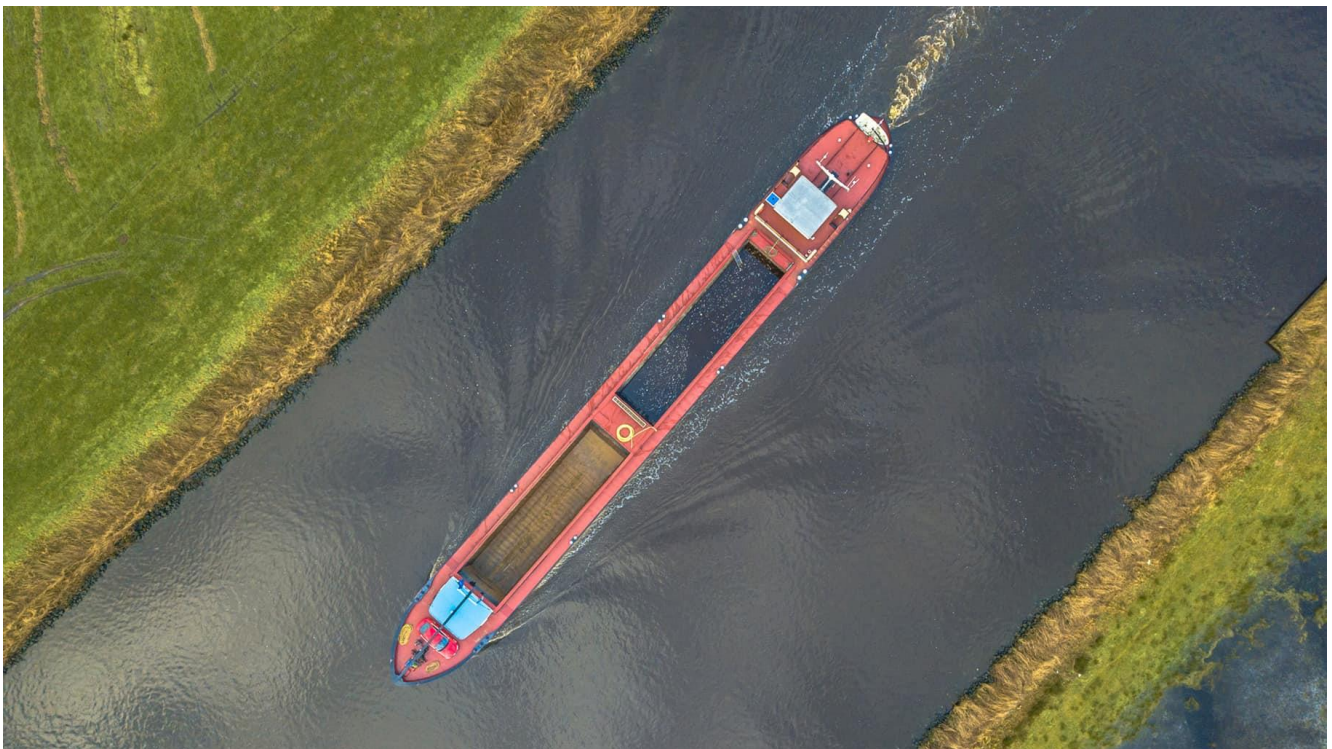


荷蘭改造內陸水運走在時代尖端

屬性：技術

期別：第 336

<https://www.freightwaves.com/news/the-dutch-inland-waterways-network-is-reinventing-itself-to-stay-ahead-of-times>



身為歐洲第一大貨櫃港口和世界第十大港的鹿特丹港就位於荷蘭，2018 年總吞吐量為 4.69 億噸，然而該國的內陸水運市場壯觀程度有過之而無不及，約 6000 艘船穿梭於河川和水道，將近佔所有歐洲內河船舶的八成之多，在市場上獨占鰲頭。而這塊市場現今正因低燃耗而重要起來。

在阿姆斯特丹的自主航行船舶技術（Autonomous Ship Technology）研討會上，荷蘭船舶交通暨水管理處處長 Nancy Scheijven-Westra 參與發言，強調藉由創新的自動化航運技術提升內陸水路競爭力、安全性和永續性是有其重要性的。

Scheijven-Westra 首先指出荷蘭基礎建設暨水管理部（Ministry of Infrastructure and Water Management）致力於發展智慧航運（smart shipping），並承認內陸水運相對於陸運的競爭優勢正面臨威脅。

過去幾年來，陸運在無人駕駛技術方面大有進展，引起代工廠、軟體巨頭和新創企業的興趣。他們都努力想在十年內達成自駕車目標。內陸水運若想搶回霸主地位，則必須在自主航行船舶技術投入巨資。

問題是，內陸水運有著更迫在眉睫的隱憂——大範圍的歐洲河川和運河水位正在下降。雖然一直以來有呼聲要求在所有水道建造大型水閘門，以便大船航行於內河，但隨著水位降低，這些需求可能慢慢淡去。

為了避免這個問題，業者應考慮採用更小型的無人貨船。此外，駕駛高齡化也是一個問題，Scheijven-Westra 提到荷蘭的內河船舶駕駛人平均 50 歲左右。

水管理部認為，參與並推廣智慧航運和無人貨運有其重要性，因為科技能漸進地影響荷蘭的經濟福利、安全和道德永續性。

針對有意在荷蘭水域測試無人船技術的企業，水管理部已推出單一窗口申請系統。Scheijven-Westra 說：「業者可提出想要的測試項目、合作對象和地點，幾乎任何地點都不成問題，我們會制定需符合的條件。」

除了內陸水路，企業亦可在荷蘭北海的 12 英里海域測試無人船。那個區域是測試避撞系統的好地方。為了測試這種未來性的技術，許多利益關係人，譬如學術機構、業內人士和決策單位，齊聚一堂討論業界該透過哪些調整讓貨船無人化進程加快。Scheijven-Westra 說：「我們不僅站在造船公司的角度，也站在立法機關的角度來看，因為後者必須了解如何制定相關法規。」

隨著無人船技術問世，造船公司和無人船軟體供應商之間的界線將逐漸消失，因為要完全實現無人船，一定少不了這兩種利益關係人的貢獻。Scheijven-Westra 說：「我們政府將擔任凝聚各方力量的角色，建立起一個共同體。大家共同努力，不是只有政府付出，因為政府不能決定這個產業的未來樣貌，而民間可以。」