

經濟部暨所屬機關因公出國人員報告書

(出國類別：洽公)

達運輸塢修工程(98年)塢修前清艙
工程開標作業報告書

服務機關：台灣中油股份有限公司

姓名職稱：採購處採購師柯通洲

出國地點：新加坡、馬來西亞

出國期間：99年4月12日至99年4月14日

報告日期：99年5月17日

摘 要

- 一、依據政府採購法規定，辦理本公司達運輸塢修工程(98年)塢修前清艙工程開標作業及訂約等事宜。
- 二、本公司油輪清艙工作依據政府採購法規定，經歸類為經常性勞務採購，招標時至塢修工作得標廠商船廠之國家，邀請當地曾在本公司登記合格之油輪清艙公司至本公司油輪現場查勘後，立即報價並進行比價或議價。
- 三、本案達運輸自1994年交船至今已達15年，依據船級協會要求需要於2009年11月前，進行第三次特別檢驗及第六次進塢檢驗，同時進行相關設備保養及檢修等工程；塢修工程(98年)於民國98年9月2日第一次辦理開資格及價格標，因僅JURONG SHIPYARD PTE. (簡稱JURONG)一家公司投標，不足三家宣佈流標；又於98年09月11日在本公司辦理第二次開標，只有JURONG SHIPYARD PTE.一家廠商投標，審標結果為合格，價格標開標結果，經減價後仍高於底價無法決標，宣佈廢標；隨即又於98年09月23日在本公司辦理第三次開標，計有JURONG SHIPYARD PTE.、台灣國際造船股份有限公司二家廠商投標，審標結果台灣國際造船股份有限公司因缺SUMMARY OF QUOTATION缺頁不合格，價格標開標結果，JURONG經減價後仍高於底價無法決標，宣佈廢標；隨即又於98年10月02日在本公司辦理第四次開標，計有JURONG SHIPYARD PTE.、台灣國際造船股份有限公司、MALAYSIA MARINE AND HEAVY ENGINEERING SDN BHD (簡稱MMHE)三家廠商投標，審標結果JURONG未附報價總表不合格，餘二家合格，價格標開標結果；經減價後仍高於底價無法決標，宣佈廢標。
- 四、由於達運輸塢修工程(98年)塢修工程公開招標，自98年9

月 2 日至 98 年 10 月 02 日歷經四次招標未能決標，達運輸船級證書於 98/11/20 已將到期，本公司工程主辦單位儲運處向中國驗船中心 (CR)、勞氏驗船協會 (LR) 申請證書展延，保持該輪之適航性，執行營運任務，並檢討一再流廢標原因後，調高預算及底價，重新辦理第五次招標作業，於 99 年 4 月 8 日辦理第五次開標，只有 MALAYSIA MARINE AND HEAVY ENGINEERING SDN BHD (簡稱 MMHE) 一家廠商投標，審標結果為合格，價格標開標結果低於底價決標，因塢修得標船廠 MMHE 係在馬來西亞，經向馬來西亞船廠 MMHE & 代理行查詢後僅有唯一一家油污處理 ORION SERVICE 公司取得合格清艙資格，擬邀請該廠商 (ORION SERVICE 公司) 報價，並於馬來西亞柔佛港 (JOHOR PORT) 採限制性招標議價辦理，以供塢修油輪進塢前清艙工作順利進行。

五、 本報告涵蓋開標之過程，決標，效益心得及建議事項。

目 次

壹、出國目的.....	5~6
貳、出國行程.....	6
參、參加開標人員.....	7
肆、報告內容.....	7~8
伍、效益心得及建議事項.....	8~10

裝

訂

線

壹、出國目的

- 一、本案係政府採購法從 88 年 5 月實施以來，依據政府採購法規定辦理之選擇性招標，經常性採購，本公司油輪清艙工作開標作業。
- 二、本案油輪清艙工作係為符合油輪於進船廠進行塢修前必須先進行清艙之規定而辦理，以清除船艙中殘存油氣，使進行修理時，不致引燃易燃油氣，產生爆炸，造成危險。
- 三、本公司現有油輪必須定期進行塢修前清艙工作者，目前計有七艘，因屬經常性採購，故本案依據政府採購法第 20 條第 1 款之規定，以選擇性招標方式辦理，先辦理合格廠商登記建立廠商名單，再邀請合格廠商比價。
- 四、依據政府採購法第 21 條之規定，油輪清艙工作係經常性採購於 92 年 6 月 18 日公告於政府採購公報，徵求廠商，辦理資格審查，建立合格廠商名單，本公司目前油輪塢修清艙工作如由新加坡或馬來西亞船廠得標，故本經常性採購參與登記之清艙公司廠商亦皆由新加坡當地清艙公司參與，至今共有十三家廠商寄來相關資料，經本公司審查結果為合格廠商(本案廠商名單，未參與登記廠商可隨時檢附相關證照經審查合格可列於名單中，有塢修清艙工作時，將邀請參與比價)。
- 五、本案依照政府採購法第 22 條第 1 項第 3 款『遇有不可預見之緊急事故，致無法以公開或選擇性招標程序適時辦理，且確有必要者』，採限制性招標，經向馬來西亞船廠 MMHE & 代理行查詢後僅有唯一一家油污處理 ORION SERVICE 公司取得合

格清艙資格，擬邀請該廠商(ORION SERVICE 公司)報價，並於馬來西亞柔佛港 (JOHOR PORT) 採限制性招標議價辦理，以供塢修油輪進塢前清艙工作順利進行。

六、本案達運輸九十八年塢修工程，依據船級協會要求需要於 98 年 11 月前，進行第三次特別檢驗及第六次進塢檢驗，同時進行相關設備保養及檢修等工程，油輪船期及塢修所須備料亦均於事先詳細規劃以配合進塢修理，塢修工程採公開招標方式辦理，因達運輸為 26 萬噸級以上油輪，在台灣至中東航線上符合等級之船塢四家以上，包括新加坡 JURONG、KEPPEL、STM、馬來西亞 MMHE、泰國 UNITHAI 及台灣國際造船股份有限公司六家船廠合格，其他菲律賓及越南尚有多船廠有能力，但因技術尚不足，故參與投標廠商僅有新加坡 JURONG、馬來西亞 MMHE 及台灣國際造船股份有限公司三家，公開招標共辦理五次，第五次開標結果由馬來西亞 MMHE 得標，因得標船廠在馬來西亞，經向馬來西亞船廠 MMHE & 代理行查詢後僅有唯一一家油污處理 ORION SERVICE SDN BHD 公司取得合格清艙資格，擬邀請該廠商(ORION SERVICESDN BHD 公司)報價，並於馬來西亞柔佛港 (JOHOR PORT) 採限制性招標議價辦理，以供塢修油輪進塢前清艙工作順利進行。

貳、出國行程：

起迄日期	天數	到達地點	地區等級	詳細工作內容
99.4.12	1	台北--新加坡	199	去程
99.4.13	1	新加坡--馬來西亞--新加坡	199	辦理達運輸塢修工程(98年)塢修清艙工作現場開標。
99.4.14	1	新加坡--台北	199	返程
合計	3			

參、出席 99 年 04 月 13 日開標人員：

採購處：柯通洲 儲運處：業仁富

ORION SERVICE SDN BHD SALES MANAGER：MOHD ISMAIL HAMZAH

肆、報告內容

一、本案達運輸九十八年塢修工程於 99 年 4 月 8 日決標後，經確定達運輸預計於 99 年 4 月 13 日抵達馬來西亞港口時間後，因塢修得標船廠 MMHE 係在馬來西亞，為符合船廠當地政府之進廠許可，需於事先完成貨油艙油泥清艙工作及取得港口 GAS FREE 證明，經向馬來西亞船廠 MMHE & 代理行查詢後僅有唯一一家油污處理 ORION SERVICE 公司取得合格清艙資格，經本公司儲運處簽准依政府採購法第 22 條第 1 項第 3 款辦理限制性招標，邀請與馬來西亞唯一合格之清艙與油污處理公司 ORION SERVICE 公司議價，本公司採購經辦部門-採購處-即依預定時間於開標比價前於 99 年 4 月 9 日發電傳函邀請合格廠商 (ORION SERVICESDN BHD 公司) 報價，ORION SERVICE SDN BHD 公司並簽名回傳確認已收到報價單，職並依預定出國行程簽准後，於 99 年 4 月 12 日搭機至新加坡轉馬來西亞，並於 99 年 4 月 13 日在馬來西亞採限制性招標與 ORION SERVICESDN BHD 公司辦理開標議價及決標作業，以供塢修油輪進塢前清艙工作順利進行。

二、99 年 4 月 13 日於辦理開標議價前，先在休息室向參與出席廠商 ORION SERVICESDN BHD 公司代表解釋本次開標規則、分發報價單後至船艙查勘油污狀況。

三、廠商於下午 14 時 30 分回到休息室估價，廠商先提出其對於廢油數量及工作天數之預估數量，經參考廠商之粗估值，訂

定本次清艙數量為 150 噸（台灣中油股份有限公司儲運處工程師預估 150 噸，ORION SERVICE SDN BHD SALES MANAGER 亦同意預估以 150 噸計算，但必須依實際挖出艙油泥實計噸數計算總價），工作天訂為 7 天，廠商參考上述預定值，提出報價。

四、本案 ORION SERVICE SDN BHD 報價 USD158,000.-（1. 挖艙油泥 50 噸〔含〕以下 USD\$82,000.-，2. 挖艙油泥超過 50 噸以上每噸 USD\$760， $760\text{USD}/\text{噸} \times 100 \text{噸} = \text{USD}76,000.-$ ；總計 1. + 2. = USD158,000.-）超底價，該公司經 3 次減價書面表示願照底價承包，本案底價 USD145,000.-（1. 挖艙油泥 50 噸〔含〕以下底價 USD\$75,000.-，2. 挖艙油泥超過 50 噸以上每噸底價 USD\$700， $700\text{USD}/\text{噸} \times 100 \text{噸} = \text{USD}70,000.-$ ；總計 1. + 2. = USD145,000.-），未超底價，開標主持人當場依政府採購法第 52 條第 1 項第 1 款規定宣佈決標予 ORION SERVICE SDN BHD。

五、本案因塢修時間在急，決標後即須準備各項作業，由得標清艙公司申請工作許可儘速施工，故要求得標廠商須能於 99 年 4 月 14 日申請工作許可後辦理開工，工作期間訂為 7 天為 99 年 4 月 14 日至 99 年 4 月 20 日（但需配合馬來西亞環保當局工作許可核准日期調整），為工作上需求，故職於決標後即代理簽約，完成簽約手續。

伍、效益心得及建議事項

一、本案係油輪清艙工作以選擇性招標方式辦理，邀請經向本公司登記且經本公司資格審查合格之清艙公司現場比價開標，目前馬來西亞只有一家合格廠商，因馬來西亞船廠以前甚少有油輪到該地進行塢修，故當地清艙公司甚少，且無進行過油輪清艙

之工作經驗，由於本公司油輪清艙工作開標完全採比價或議價，且以最低標方式決標，故當地清艙公司都甚為配合，開標工作尚稱順利。

二、本公司清艙購案，一般廠家大都願意參與，但因清艙工作時間緊急並須趕時間完成，如該段時間廠家已有其他工作無多餘人手，就暫停參與或者提高報價；且各家之報價標準都不一致，公開招標比價，出席者公平報價、參與比價，能報出較低價格之廠商其優勢似乎一直存在，無法降低價格者，比較無競爭優勢者，該廠商就無法得標，但一有機會它們還是樂於共襄盛舉。

三、達運輸九十八年塢修工程(案號 ADL9829512) 於 99 年 4 月 8 日由馬來西亞 MMHE 船廠得標，並依照船廠提供之塢期希能於 99 年 4 月 23 日前抵達船廠。為符合得標船廠當地政府之規定，達運輸需港口當局開立清艙證明後，始得進入船廠進行塢修。由於本次塢修工程於上述時間才完成決標作業，若能於 99 年 4 月 23 日前完成清艙作業進入船廠，則至少須於 99 年 4 月 14 日前進行清艙開標作業，才不至於延誤塢修船期。

四、且為配合馬來西亞船廠塢期，相關招標作業時間僅剩一週左右，經向馬來西亞船廠 MMHE & 代理行查詢後僅有唯一一家油污處理 ORION SERVICE 公司取得合格清艙資格，根據統計，在新加坡及馬來西亞清艙，各有利弊，端看在何處進塢，以目前收集到的資料分析，在馬來西亞船廠進塢，應該在馬來西亞清艙比在新加坡清艙較為有利，並可增進本公司油輪清艙工作進度與效益。

五、本案簽准依照政府採購法第 22 條第 1 項第 3 款『遇有不可預見之緊急事故，致無法以公開或選擇性招標程序適時辦理，且確有必要者』，採限制性招標，並邀請報價廠商於馬來西亞辦理議價，確實掌握採購時效，達到請購單位之需求。

- 六、雖然實際出席家數只有一家，參考相鄰新加坡、馬來西亞最近數次比價資料，廠商報價還算合理，無太大差異。
- 七、清艙工作之底價係儲運處工程師依照前次類似噸位油輪清艙工作之金額事前予以估列，對於當次清艙工作油輪之油污情形、廢油泥數量再尚未開艙勘查前，並無詳細之資料可供瞭解，只有參考該油輪目前油輪設備運轉情形，及最近同等級油輪清艙油污數量及報價擬定底價。
- 八、本次清艙工作開標結果，實際承包金額為 USD145,000.-，約為預算 (NT\$6,000,000 元，約 USD188,383 元) 之七成七左右，本次底價之訂定參考本輪上次招標資料，並參考近幾次清艙工作之開標結果得標價，而儲運處主辦工程師在擬定底價前無法進艙先行檢視，且又怕萬一超底價廢標造成滯船損失，故底價擬定須審慎為之。本案經完工後其數量與原預定值相近，其增減部份可依據契約規定增減超過百分之十，採實作實算核計，故本案招標方式及完工結算應屬合理、合情、合法。
- 九、根據統計，在新加坡及馬來西亞清艙，各有利弊，端看在何處進塢，以目前收集到的資料分析，在馬來西亞船廠進塢，應該在馬來西亞清艙比在新加坡清艙較為有利，並可增進本公司油輪清艙工作進度與效益。
- 十、清艙工作已如期於 99 年 4 月 23 日依期完成，並經馬來西亞政府授權之安檢單位檢查合格，進塢修理。