

出國報告（出國類別：洽公）

赴越南 SSCI 船廠參加
2 艘 1999 總噸油駁船交船前進塢
及建造情況

服務機關：台灣中油股份有限公司

姓名職稱：儲運處 林頂光 組長

派赴國家：越南

出國期間：106 年 11 月 25 日至 106 年 11 月 28 日

報告日期：106 年 12 月 13 日

摘要

油品行銷事業部 2 艘 1999 總噸油駁船，自 105 年 7 月開工，預定於 12 月開始進行海試，為確保海試時船速，不至於因為船體潔淨度受影響，安排此次進塢對船體水線下部分進行最後檢查及清潔。

自 8 月份船廠因為資金問題，採購送達，致進度落後，九月底會同本計畫融資銀行至船廠協商後，在銀行支援下，裝備開始送達，各項測試工作也陸續展開。但仍較原計畫落後。為確認各項工作進度及船廠建造情況，並提出改善建議。利用在塢內時間與監造單位討論及觀察，了解目前狀況，在年度內完成交船恐有困難，但應可完成海上試車。

目錄

一、目的.....	4
二、過程.....	4
(一)出國行程.....	4
(二)參與人員.....	4
(三)參訪經過.....	5
三、具體成效.....	6
四、心得及建議.....	6

一、目的

油品行銷事業部 2 艘 1999 總噸油駁船建造案，利用進塢時間確認趕工情況及船體整體狀況。

二、過程

(一)出國行程

- | | |
|------------|--|
| .11 月 25 日 | 0920 搭乘 BR391 自桃園飛往越南胡志明市
下午赴 1 船廠與現場監造經理胡朝仁赴兩船建造現場 了解施工情形及現況 |
| 11 月 26 日 | 於 SSCI 船廠船塢內及船上現場了解各項裝備安裝情形， |
| 11 月 27 日 | 是否符合操作需要。並與專案經理討論後續海事前的工作計畫。 |
| 11 月 28 日 | 1250 搭乘長榮航空 BR392 班機返回桃園 |

(二)參與人員

1. 中油公司

儲運處組長 林頂光

2. 財團法人船舶暨海洋產業研發中心（現場監造代表）：

監造經理	胡朝仁
工程師	程心華
工程師	曾俊舜

3. 中國驗船中心驗船師 李前鋒

4. 永記造漆公司 顧問 田竹華

5. TRIYARDS MARINE SERVICE 公司代表

TRYIARDS Marine Service	執行長	Mr. Chan Eng Yew
SOFEL	專案經理	Mr. Michael, CH Ng
TRYIARDS MARINE	業務經理	Mr. Bensen Ni

(三)參訪經過

第一日中午抵達胡志明市，直接往 SSCI 船廠，與現場監工代表舉行會議了解目前建造狀況並至船上建造現場了解實際狀況。

第 2 日及第 3 日於進塢船廠，了解傳提塗裝情形(此次進塢主要目的)。並在船上現場巡視，就目前狀況了解是否需要改進的地方。並與船廠溝通。

在場期間，除後續進度外，就目前部分項目要求船廠改善以符合法規及操作者需要，例如：電瓶室布置不符船級協會易於檢視、保養、更換要求。甲板機械控制箱安裝位置，位於船艙舷牆上，易受湧浪衝擊受損，操作時有感電危險。要求設法改善。管路布置與艙品直接接觸易受損等。

第 4 日上午直接赴機場搭乘長榮航空 BR 392 班機返回桃園



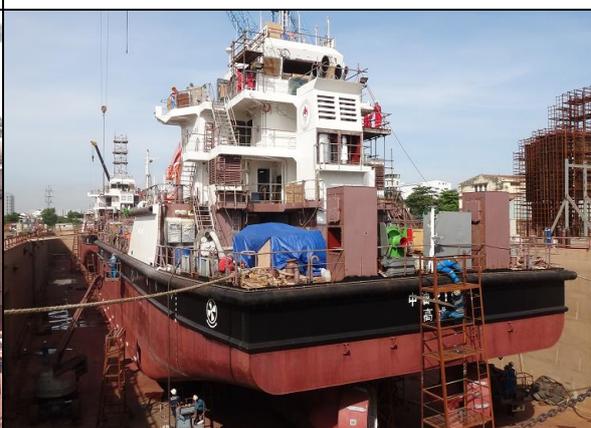
中油 22 號



中油 22 號



中油 21 號



中油 21 號



甲板狀況	卸貨吊桿
------	------

三、具體成效

1. 了解目前兩艘船建造情況，對於應改善部分提早提醒。
2. 目前進度已近尾聲，但仍有許多小瑕疵代感善，因船廠履約延遲，至監造人力已超出原計畫，要求監造單位加配人力協助裝備測試部分工作，已確保本計畫 2 艘船的。
3. 了解船廠進度落後原因，做為未來國外造船的借鏡。

四、心得及建議

2 艘 1999 總噸油駁船，自 105 年 7 月 7 日開工，106 年因船廠母公司 EZRA 發生財務問題，以致承攬商 Triyards Marine Service 連帶受到影響，裝備無法如期送達船廠安裝，造成 8 月進度嚴重落後，9 月因為融資銀行介入同意全力支援本計畫，10 月開始趕工。進度開始改善，但因之前落後太多，故仍然無法於合約期限內完成建造。

此次進塢主要目的為進行船體水線下部分清潔整理，確保海試時船速不受影響。因國外建造，囿於預算及人力，無法經常赴工作現場了解工作狀況，目前工作已近尾聲，相關設備多已就位，利用此次進塢整體了解建造狀況。

整體而言，Tiryards Marine Service 公司，因為之前主要工作承造海上工作平台船技術門檻較高，故在建造技術及品質上有一定的水準，但可能因為長期下來除工作平台船外，對於其他船型並未累積特別經驗，主要藉由委外設計公司協助設計，設計公司設計原則主要依據法規，許多細節部分並未顧及操作實務上需要，致發生重作或修正，影響工期。此為另一造成工期延宕的主要原因。

未來如有類似造船案件，如設計特殊船型如油輪，在審圖階段應特為留意操作者需求，降低未來操作不便或安全上的疑慮。