

出國報告（出國類別：洽公）

## 辦理二艘新建 1999 總噸油駁船 完工初驗事宜

服務機關：台灣中油股份有限公司

姓名職稱： 儲運處 楊家敦 處長  
                  儲運處 林頂光 組長  
                  油品行銷事業部 顧兩福 組長

派赴國家：越南

出國期間：107 年 1 月 15 日至 107 年 1 月 18 日

報告日期：107 年 2 月 14 日

## 摘要

油品行銷事業部 2 艘 1999 總噸油駁船建造案，於 104 年 12 月 29 日決標由新加坡 Triyards Marine Service (TMS) 公司得標並於該公司所屬越南頭頓船廠建造。107 年 1 月 8 日船廠通知兩艘船(中油 21 號、船號 1059，中油 22 號、船號 H1060)將於 1 月 9 日完成建造，依約通知進行初驗，並於確認後安排航往台灣進行 2 階段測試及交船驗收事宜。

107 年 1 月 15 日至 17 日於建造船廠進行相關確認工作，確認相關裝備已依合約安裝完成，除質量流量計需由本公司供應測試所需油品，須返航至高雄始能進行外，其餘裝備均已完成測試，確認已達竣工條件。部分需改善或需進一步澄清項目要求於 7 日內完成，此部分改善項目將於完成後再進行確認。

## 目錄

一、目的.....	4
二、過程.....	4
(一)出國行程.....	4
(二)參與人員.....	4
(三)驗收經過.....	5
三、具體成效.....	6
四、心得及建議.....	6
五、附錄.....	7

## 一、目的

依契約確認 2 艘 1999 油駁船建造已達竣工條件，可駛往台灣進行後續質量流量計驗證及驗收交船工作。

## 二、過程

### (一)出國行程

2 月 15 日	0910 - 1135	搭乘 BR391 班機自桃園飛往胡志明
	1530	抵船廠，了解工作進度及討論初驗方式
2 月 16 日	0830 - 1700	赴船廠進行現場實地查證
2 月 17 日	0830 - 1630	海試報告檢視及文件核對
2 月 18 日	1245- 1700	搭乘 BR392 自胡志明返回台北

### (二)參與人員

#### 1. 中油公司

儲運處處長	楊家敦
儲運處組長	林頂光
油品行銷事業部組長	顧兩福

#### 2. 財團法人船舶暨海洋產業研發中心（現場監造代表）

工程師 胡朝仁

工程師 洪正智

#### 3. 中國驗船中心

驗船師 林原宏

#### 4. TMS 公司 (船廠) 代表

專案經理 Michael. Ng

#### 5. 訊昌公司(TMS 國內營業代理)

總經理 張順吉

### (三)驗收經過

1 月 15 日下機後直接往船廠，約 15：30 時抵達船廠，舉行起始會議，就本次初驗程序溝通，並請準備相關文件。

第二日上午 09：00 時抵達船廠，先至第一艘油駁中油 21 號，檢視甲板塗裝，艙品，甲板艙室、並進入貨艙內檢視塗裝狀況，並抽驗油漆膜厚，之後進入住艙及機艙、泵艙等，並測試吊桿及貨艙高位警報等安全裝置。

下午 13:00 至第 2 艘中油 22 號進行相同檢查測試。

第 3 日上午 09:00 時於船廠會議室，檢視相關文件、圖說清冊確認符合規範所需，查對海試報告確認相關性能符合契約要求，船級相關證書，確認主要規格符合規範要求。

下午就兩日來查驗結果溝通，確認 2 艘船相關裝備均依規範安裝並測試。但仍有部分瑕疵待改善。簽署初驗紀錄及需改善或澄清項目，依契約要求限期完成。

第 4 日搭乘下午 12:45 時班機於 17:00 時返抵台北。





發電機



推進器



泵間



人員離船

### 三、具體成效

此次初驗主要目的為執行建造契約相關規定，依據契約要求確認已經完工。同時避免兩艘船離開船廠後，仍有可能影響後續交船驗收的未完工作。

### 四、心得及建議

2 艘 1999 總噸油駁船建造，由油品行銷事業部航油室提出，計畫目的是為因應未來高雄港洲際碼頭水域巨型貨櫃輪大批量燃料油需求，汰換 2 艘船齡超過 25 年之古老舊油駁船壽山號及中油十一號，以確保港口銷售的穩定性，提升港口船舶加油品質。兩艘船主要工作區域為高雄港，如有多餘運力則可支援澎湖等外島運油任務。故相關設備配置以此方向為考量，為港區作業所需的靈活性及減少廢氣排放，選用電力推進並搭配全迴轉推進器以提升船舶操控性能，同時因應船舶的大型化吊桿採用流量桿吊桿(Flow boom crane)，降低作業時人員登船風險等，在本公司數十年油駁歷史中均為首創。

承造船廠 T M S 公司所屬 EZRA 集團，原來主要業務為支援海上原油探勘作業相關海上工程業務，T M S 本身專業於岸外工程各式支援船·艇的建造，工作品質上具有一定水準。但因國際油價大幅下挫，致母公司財務遭受波及，連帶使 T M S 現金周轉發生困難，本公司兩艘油駁船因此進度嚴重落後。

此次驗收，除船廠因財務問題使相關裝備無法依計畫期程順利取得造成工期延誤外，相關安裝品質及工藝均能符合船東需求。

檢討本計劃至初驗驗收止，除因設備取得延誤造成工期落後外，未來最需注意為前端設計面，因船廠對於本型油駁船的相關經驗較缺，加上本公司已有近 15 年無類似港勤油駁船建造計畫，委託技服公司也因人力斷層問題，熟悉此類船型的人力多已退休，加上許多設備第一次使用，致過程中許多細節問題無法事前顧及，雖不致影響本船主要功能，但操作船員可能需要一段較長時間進行磨合訓練·為避免類似情況再次發生，未來相關類似計畫，建議由使用單位主導，設計監造單位為輔方式執行。

## 五、附錄

初驗紀錄