

全國藍色公路暨海運備援船舶長期航班勞務採購案 - 公開徵求廠商提供意見

頁碼	公開徵求文件內容	廠商意見/建議	機關回復
合併檔公告第2頁；第7-34~7-35頁	二、本計畫投入總經費 本計畫執行及營運期所需總經費包含緊急備援任務(營運成本補助)、藍色公路服務費用(成本與收入間差額)、新聞觀光航線(船舶折舊補助)、支援臺馬航線(成本與收入間差額)、船舶歲修及航休(固定成本補助)、其他本船無航行任務期間(固定成本補助)、116~118年海洋觀光航線及行銷補助、以及116~118年計畫業務費，116~138年船舶準備及營運期所需費用(扣除船舶殘值)估計為3,316,809,477元，詳表 7.2-12 所示。	1.本計畫需投入總經費為新臺幣 3,316,809,477 元，本案經費預算約新臺幣 32 億 5,003 萬元。依第 7-35 頁註1，採購案不含 116~118 年觀光推廣費及業務費，兩者經費範圍不同。建議明列本案採購預算與補貼廠商金額之對應，並確認預算足以支應契約要求，否則勢必影響廠商承攬意願。 2.上述兩項金額是否有將營業稅(VAT)納入考量？	1.本計畫總經費3,316,809,477元包含本案長期航班勞務採購經費，以及116至118年海洋觀光航線行銷推廣費6600萬元及計畫業務費，可詳本計畫表 7.2-12 本計畫期間補助經費一覽表；本案採購預算約32億5,003萬元，不包含前開行銷推廣費及業務費。 2.政府採購預算均含VAT。
2-2	(一)提升藍色公路品質與性別友善空間 若船舶陳舊、舒適度差，將影響旅客體驗與觀光形象，難以吸引高端或國際旅客；除提升船舶規劃設計，亦增設性別友善與無障礙設施，兼顧多元族群需求，提升船舶	修訂客船無障礙設施及設備規範的必要性需要納入考量。該規範與當前實際使用者經驗已有相當落差。按澎湖輪經驗船廠依法設計之圖說，仍在無障礙審查時易受到推翻，恐影響建造期程及基礎設計規劃。未來無障礙新法若是在造船期間變更與生效，可能造成已存造船契約須	本局已有新臺馬輪及澎湖輪大型客貨船舶設計、建造及無障礙設施審查經驗，後續將參考既有船舶實際審查及修正情形，於船舶設計階段儘早納入相關無障礙需求，以降低後續審查須再辦理設計變更之情

	使用體驗。	修變更契約與追加費用，需有補救措施。	形。
第 4 - 10 頁；第 4-21 ~ 4-23 頁；第 7-9 頁	工作規劃包含全年緊急備援、支援臺馬、藍色公路及新闢觀光航線。緊急備援預計 12 航次；兩條藍色公路合計13 航次，新闢觀光航線另 13 航次，支援臺馬 112 航次；緊急備援優先。第 7-9 頁另列移航 13 航次。	各任務需共用同一艘船舶，建議提供可執行的年度排程，明定單程或往返的計次方式、各航段港序、實際航行距離、移航及港內待命安排。緊急調派取代原任務或新增航次時，請明列改期、替代班次及增減費用的處理；因天候、港口限制或政府調派影響履約時，亦請明訂認定方式，供廠商安排人力及評估成本。	可參考表格下方圖1、2之全年航班初步規劃；實際航線及航班調度由航商依其專業規劃提出並納入評選。另緊急備援調度影響原定航班時之改期、替代班次及相關費用處理方式，將於招標文件及契約中明定。
4-17	7.港口條件及跳板施放評估為提供本計畫目標船舶之可服務潛在航線，茲進一步分析全臺各地港口現況，透過港口條件盤點，可作為未來規劃大型藍色公路船舶投入航線時之基礎依據，以評估各港口是否具備停靠能力。表 4.3-3 分析內容涵蓋縣市別、港區名稱、平均潮差、碼頭編號、船席水深（m）、岸接設施種類(如空橋、棧橋)、歷來可靠泊之 RORO 船與曾投入疏運船舶資料，並備註各碼頭之現況用途，將有助於建構更具韌性與擴展性的藍色公路接駁節點網路，確保未來多功能船舶（觀光、日常運輸、災時備援）之有效運用與支援能力。	本案計畫靠港的預定碼頭位置、碼頭長度、繫纜樁位置、各泊位碼頭之高低潮距海平面高度及空高限制，與相關港埠資訊需提供做為船舶設計評估資料。	本局將就現有可取得之港埠及碼頭資料提供得標航商參考；航商及造船廠仍應依船舶設計及實際靠泊需求辦理現勘、查證及確認，以確保船舶及跳板設計符合各預定停靠港口條件。
7-5	(一)船舶造價 未來得標航運業者購置服務載具(船舶)	據有意承攬建造案的日本造船廠初步估算，建造費用已達日幣 115 億元，依日幣兌新台幣匯	所提船價及船廠塢檔資訊將納入本案後續船舶建造成本、財務試算及

	費用，經洽詢國際造船廠及參考國際市場相同規格船舶船，並包含船舶室裝費用及物價調整等費用，本計畫新船總建造費用為 19.5 億元。船舶費用將以標案 30%費用分 3 年，以 30%、50%、20%分年給付，剩餘費用則分 20 年營運期分擔	率折合約新台幣 24.15 億元，與公開閱覽文件估算價差約新台幣 4.65 億元。因造船市場熱絡，船廠尚可將 2029 年造船塢位保留至 2026 年 12 月底，為符合公開閱覽文件中訂定日期交船，應盡早完成決標。	招標條件檢討參考。本局亦將依招標作業程序積極推動相關作業，以符合118年12月31日前完成船廠交船之目標。
7-6	第七章「財務計畫」－2.船舶保險費	本案履約期間長達 20 年，保險費率易受國際保險市場、船齡及航運風險等因素影響，現計畫草案對於船舶保險費之假設條件過於保守，嚴重低估長期及未來實際保險成本，故建議： 1. P&I 年保費率以每年年增率 5.0%計算； 2. H&M 年保費率調整為 0.37%，保費每年以 3.5%漲幅預估。另原年減投保金額過高，試算後於第 20 年之投保價值為負值，保險費竟為退費，不符常理。且船舶營運多年後尚有一定出售價值或相當殘值，投保金額不應隨折舊折減至零。 3. 旅客及船員平安險方面，現國內保險公司之承作意願低，幾不承保出具此類保單，保費每年應至少以 5.0%漲幅預估。	1.船東互保(P&I)第一年以每總噸20 美元計算，後續擬以每年消費者物價指數年增率2.03%估算。 2.船體險擬以新船造價112%為保額，保額每年遞減3%，每年保費0.2%計。 3.將詳列於勞務契約第十條 保險(十)航班服務期間之保險，若有其他建議，歡迎再提出。
第 7-6 頁；附件 12-1 頁	1. 船員人事費 包含船員薪津、船員伙食費、船員訓練費及雜支等費用。其中船員薪津包含月薪、獎金與津貼、勞健保、勞退等，以月薪×船員人數	1.每年 4-9 月除台馬航線外，每周仍有藍色公路及新闢航線交叉營運，實務上船員人數須常態配置，第七章財務計畫成本計算服務人員因應航線由 7 人調整至 14 人為宜。	1.若貴公司認本案預算不足於實現本計畫航線航班規劃之全部要求，亦請貴公司依計畫及相關航線航班之服務範圍提出估(報)價，或依

	(25 人)×12 月計。船員伙食費以每人每日300 元伙食費 (一)船員人事費	2.鑒於備援船舶的特殊性質，遇突發緊急情況或航線臨時增班時，為有即時備援人力，不影響航班調度彈性，建議評估「雙組船員（增配一組船員）」之配置可行性。除能有效降低輪班疲勞風險及符合船員工時相關法規外，亦能在突發狀況時提供即時備援，確保航線營運零中斷。 3.備援船航線設計多樣、靠泊港口及作業變化多，且目前各類食材與餐飲材料價格持續上漲，建議將每日伙食費微幅調至 330 元。	目前預算適度調整相關航線航班供機關作為招標需求檢討。 2.雙組船員目前不列為最低強制配置要求，航商得依營運、船員工時及緊急備援需求提出人力配置方案，並納入履約能力及備援調度規劃評估。 3.所提成本參數及估算方式將納入本案財務試算及底價分析檢討，投標航商亦得依實際營運規劃提出相關成本估算及其計算依據。
7-7	計畫書第七章第 7-8 頁，第 8. 公司管理費	本案營運航線及停靠港口多樣，合約期間長，為落實高品質服務、因應未來法規 ESG 減碳認證及數位化資安防護等要求，需投入專業管理團隊進行專案營運，現行 6%管理費將不足以支應，應調高至 10 至 12%以維持專案永續經營與後勤支援需求。公司管理費之範疇主要為業務推廣、行政、工務、法務、財會等人力，消費者物價指數 CPI 無法真實反映企業行政與後勤管理成本的實際漲幅，應考慮採參考勞動部之基本工資調幅進行逐年調整。	所提成本參數及估算方式將納入本案財務試算及底價分析檢討，投標航商亦得依實際營運規劃提出相關成本估算及其計算依據。
第 7-7 頁； 第 7-14 頁；第 7-	第 7-7 頁淡水費採每噸 45 元、船舶年加水量 1,684 噸估算；附件 12-1 頁列不同任務配員 25、28、32 人，均已包含服務員。	按法規用水計算，提供包含船員、服務員、旅客、機務及非任務日住船用水，年加水量 1,684 噸的估算範圍短少一倍，建議年加水量提高至 3,370 噸。	所提成本參數及估算方式將納入本案財務試算及底價分析檢討，投標航商亦得依實際營運規劃提出相關成本估算及其計算依據。

22 頁；附件 12-1 頁			
第 7-7 頁；第 7- 33~7- 35 頁	第 7-7 頁列 20 年折舊費 1,812,502,320 元 及 期 末 殘 值 137,497,680 元；第 7-34 頁計畫總經 費另列殘值扣除，並於第 7-35 頁列分 年預付款及營運費用。	客貨二用輪之船型及用途具有特殊性，與油輪、 貨櫃輪及散裝輪等船型相較，二手船市場交易 案例及公開成交價格相對有限，且受限於特定 區域航線、船型規格及營運需求，船舶屆滿 20 年後之轉售市場及潛在買方需求，具有較高不 確定性，未必具備充分之二手船轉售價值。因 此，若逕以一般船舶折舊模式推估期末殘值，可 能無法充分反映該類船舶實際之資產處分價 值。 為避免高估期末資產價值及營運計畫之財務效 益，建議以廢鐵拆船價值作為期末殘值之主要 估算基礎，並依船舶輕載排水量(LDT)、預估廢 鐵單價及相關拆解、拖航等處分成本進行試算， 以建立較具客觀性及可驗證性之殘值假設。 以本案所需規格之LDT 約 5,000LT，乘以廢鐵 單價美金 450 元，預估拆船價值僅美金 2,250,000 元供參考。	所提期末殘值估算方式將納入本案 財務試算檢討，後續將再就船舶使 用年限、二手市場、船舶殘值及拆船 價值等因素評估其合理性；投標航 商亦得提出相關估算及計算依據供 評選參考。
7-9	2.港灣費	建議加入旅客空橋使用費及港口代理費。	所提旅客空橋使用費及港口代理費 將納入港灣費用項目檢討，並依各 預定停靠港口實際收費項目及航班 需求辦理估算。
第 7-10	計畫書第七章第 7-10 頁，第 3. 燃料	每 5 年調整 2.03%不符實際價格變動趨勢，應	知悉，本案將參照現行澎湖輪契約

頁；第 8-2、8-4、8-8 頁	費以低硫燃料油每公秉 22,000 元估算，每 5 年調整 2.03%；第 8 章提出油價風險分攤及服務費重新議約的構想。	加入當期油價平均漲跌幅之契約價金調整機制。現行澎湖輪契約燃油價格調整機制，以台灣中油公告之國內線海運燃油平均牌價與契約基準油價比較，當油價漲跌幅達 5%以上時，依油價漲跌幅、年度油料費占營運總成本比例及實際履約航次，調整當期服務費，油價上漲時增加服務費，油價下跌時則相應減少。 建議於招標前以可比的船用油價格更新基準，並於營運開始前再次確認。依既有查核資料，中油2026年 9月14日低硫船用MF180(0.5%)參考牌價為26,582元/公秉，較原估22,000元高約20.83%；此為指定日期的價格比較，正式報價仍須統一油種、稅費、供油港及運送條件。	燃油價格調整機制辦理。
7-11	(一)緊急備援任務	若遇緊急備援任務，影響原規劃台馬航線、藍色公路及新闢航線時，對於原航線旅客賠償有無相關補助方式並未說明，是否同變動成本以實支實付方式辦理補助？	當因天災（如颱風、落石落海致陸路中斷）或離島濃霧滯留而啟動海運備援疏運機制時，相關旅客的退票機制依據交通部公告之《國內固定航線載客船舶乘客運送定型化契約應記載及不得記載事項》及招標文件規定辦理。至航商因配合機關緊急調度所衍生之必要費用及原航班調整所涉服務費計算方式，將於招標文件及契約中另予明定。
7-14 7-15	2. 藍色公路票價收入票價預估分為 6,400 元及 8,600 元計；為維持觀光旅	本計畫各航線之票價及載客率假設整體皆過於樂觀，其中藍色公路航線 6,400 元、8,600 元及	計畫所列票價及載客率係財務試算之預估參數，非實際營運收入之保

7-22 7-23 7-40	遊及服務品質，以販售臥鋪為主，並參考既有海運客運票價、海上旅遊套票、承載人數及行駛海浬數，以來回交通票價加上住宿天數費用進行試算，票價以 18,200 元計；表 7.2-15「財務收益說明一覽表」	新闢觀光航線 18,200 元之設定基準請釐清？且新航線尚未有實際營運數據，以臥鋪300人之60%載客率估算，長期 20年營運期間恐難以維持此載客率，進而使預估票價收入形同虛設。本計畫係以營運成本扣除預估票價收入之差額計算營運補助。惟實際營運後，如航商依核定票價執行，而實際載客率未達預估，致實際票價收入低於預估值，建議明確訂定票價收入差額之服務費調整及結算機制，以避免實際市場需求與計畫預估差異所產生之營運風險由航商承擔。	證值。投標航商應依其營運規劃提出票價、載客率及收入估算，供財務計畫及評選參考；實際營運後如票價收入低於預估值，其營運風險原則由航商自行承擔，不另因收入不足調增服務費。至實際收入超過約定基準之分潤方式，另依招標文件及契約所定機制辦理。
----------------------	---	---	---

4~9月班表

藍色公路及新闢觀光航線(4~9月)

單	一	二	三	四	五	六	日
早				藍色公路-1			隔週移航
午				基隆 - 花蓮 - 基隆			基隆→南竿
晚	每週一 本船航休	隔週二替航	基隆→花蓮	花蓮	花蓮	花蓮→基隆	隔週夜航
雙	一	二	三	四	五	六	日
早	南竿→基隆			自行經營觀光航線			
午				(基隆 - 馬祖 - 金門 - 澎湖 - 基隆)			
晚	每週一 本船航休						
單	一	二	三	四	五	六	日
早				藍色公路-2			隔週移航
午				基隆 - 金門 - 澎湖			基隆→南竿
晚	每週一 本船航休	隔週二替航	基隆→金門	金門→澎湖	澎湖→基隆		隔週夜航
雙	一	二	三	四	五	六	日
早	南竿→基隆			自行經營觀光航線			
午				(基隆 - 馬祖 - 金門 - 澎湖 - 基隆)			
晚	每週一 本船航休						



10~3月班表

1

隔週二夜航臺馬航線

2

替航新臺馬輪歲修(25天, 50航次)

單	一	二	三	四	五	六	日
早		停泊基隆港		本船待命期間			
午	每週一 本船航休	每週二替航 基隆→馬祖	馬祖→基隆				
晚							
雙	一	二	三	四	五	六	日
早		停泊基隆港		本船待命期間			
午	每週一 本船航休						
晚							