

## 調 查 報 告

壹、案由：據訴，台灣中油股份有限公司疑與日本四大商社(三井會社、日本郵船、川崎造船廠及三菱重工)勾結，聯手壟斷台灣液化天然氣市場，從中牟取暴利等情乙案。

貳、調查意見：

台灣中油股份有限公司(下稱中油公司)向卡達 Ras Gas II 公司(下稱 RG II)採購液化天然氣 LNG 案，運送 LNG 部分之「長期租用液化天然氣 LNG 船採購案」(以下稱本案)95 年 7 月公開招標結果，由日本郵船公司與三井物產公司所組團隊得標，標案總現值 PVT 高達新台幣 734 億元。開標後，得標廠商於同年 9 月間分別設立尼米克(Nimic)船東控股公司及船舶管理公司。尼米克船東控股公司設立四家船東公司分別擁有一艘船，再分別於 95 年 10 月 18 日與中油簽署計時租船契約後，於同年 10 月 31 日委託日本三菱重工公司與川崎造船公司各建造二艘 LNG 運輸船。嗣中油公司報經濟部核准後，於 97 年 10 月 31 日轉投資尼米克船東控股公司及船舶管理公司，持股 45%。案經台北市議員林○○檢舉，有關中油公司疑與日本四大商社(三井會社、日本郵船、川崎造船廠及三菱重工)勾結，聯手壟斷台灣液化天然氣 LNG 市場，從中牟取暴利等情。

經查，中油公司處理本案，不論運載模式、招標條件、決標機制、投資方式、合資比例等，均有違常理。案經本院調取相關卷證審閱，約詢行政院公共工程委員會蘇○○處長、經濟部次長黃○○、國營會執行長劉○○、中油公司前董事長郭○○、潘○○及陳○○、前董事陳○○、現任董事長朱○○、前天然氣事業部執行長李○○、天然氣事業部主任陳○○、廖○○、投資事業

部處長姚○○，海運事業籌備處褚○○等，並諮詢多位航運界學者及專家等，並赴日本川崎造船公司坂出廠及三菱重工長崎造船廠，履勘 LNG 船之委建等相關事宜。茲調查竣事，臚陳調查意見如下：

一、中油公司經理部門辦理「長期租用 LNG 船採購案」，未依據「國營事業固定資產投資計畫編製評估要點」，審慎考量採購案合約期間長達 25 年，進而嚴謹分析評估液化天然氣 LNG 之長期運輸成本及風險，即逕行指示變更原與卡達 RG II 議定之 EX-SHIP 船運方式，改採買方自行運氣之 FOB 船運方式，且耗時三年四月始完成天然氣船租用採購之招商作業，致該公司增加逾百餘億元之購氣成本，造成國庫鉅額損失，核有違失：

(一)按「國營事業固定資產投資計畫編製評估要點」第 1 點：「投資計畫之效益分析，應以現值報酬率法及淨現值法為主，收回年限法為輔，並作風險與不定性分析。分析時，應揭露預測之假設條件及資料來源。」其中「稱現值報酬率(又稱內部報酬率)者，謂基於貨幣時間價值觀念，就投資計畫之現金流量化成現值後求得之報酬率」、「稱淨現值者，謂基於貨幣時間價值觀念，以資金成本率為折現率，求出投資計畫之現金流量淨現值」、「稱收回年限者，謂就計畫之投資總額，計算其全部收回所需之年數。其計算方法，係以各年現金流入現值，逐次累積至接近基年投資實值總額為止。其累積完畢之年次，即為投資收回之年數。比較各別計畫之收回年限時，應考慮各別之預計使用壽年。」該要點第 7 點、第 8 點及第 14 點定有明文。

(二)中油公司參加 92 年 7 月 4 日開標之台灣電力公司大潭火力發電廠供氣標案，為確定氣源及投標價格，

於同年 3 月 24 日遞送投標文件前，於該年 3 月 14 日，由總經理潘○○代表與卡達 RG II 簽署長達 25 年採購前約(HOA, Heads of Agreement)每年購氣 300 萬噸。其基礎即係援引往例，比照該公司向印尼採購液化天然氣之運氣方式，由卡達 RG II 以賣方負責運氣之 Ex-ship(又稱 DES)方式運送液化天然氣 LNG 到台灣港口卸貨，運費 25 年固定價格 0.75 美元/mmbtu(熱焓值單位)。且卡達 RG II 同意，採 Ex-ship 方式之四艘 LNG 船中，中油公司除「可參與船運，擁有並管理一艘 LNG 船。」另亦取得卡達 RG II 液化天然氣 LNG 事業 5% 之權益。依該採購前約，中油公司保留有變更為買方負責船運 FOB 之選擇權。惟相關配套措施須重新議定，顯見兩種運氣方式之購氣條件明顯不同，應審慎分析考量。

(三)中油公司與卡達 RG II 採購前約 HOA 所議定之 Ex-ship 運費相當低廉，且條件優厚，符合中油公司計劃循序漸進，參與船運，逐步累積操船經驗並熟稔船運業務後，自組船隊之目標。詎採購前約 HOA 簽署後，事隔僅一月餘，潘○○即於 92 年 4 月 29 日主持天然氣事業部報告「本公司參與台電大潭標案之 LNG 採購合約」，無視各項價格優勢及船運風險之利弊分析，逕自裁示改採買方自行運氣之 FOB 方式。天然氣事業部所提 Ex-ship 及 FOB 之利弊分析如下：

- 1、Ex-ship 無須承擔 FOB 所面臨的風險；RG II 所提供的運費是 25 年不變，故無需擔心物價指數、保險費之調漲，及航運海上的風險。況中油需氣係配合台電需求變動，HOA 中 RG II 承諾貨氣轉運、年度增短提彈性、回提年限等優厚之條件。若採 Ex-ship 則用多少付多少運費，方便且彈

性。若採 FOB 若短提仍需照日付租船及操作費，若增提，還得另增費用。

- 2、Ex-ship 無剩餘運量問題；LNG 船隻特殊性在無回頭貨，故租船合約規定無論空船、閒置，均需按日付費。為取得較具體之比較數據，中油公司天然氣事業部已分別請專業的華威公司 (Frontline) 及商船三井公司 (Mitsui OSK/LNG Japan) 提供採 Ex-ship 或 FOB 之評估建議及提供參考運費。與卡達 RG II 同條件 (300 萬噸運能，扣除 BOG 成本及調增操船成本) 下，華威報價 0.9325 usd/mmbtu，商船三井報價 0.7728 usd/mmbtu，均較 RG II 報價 0.75 usd/mmbtu 為高。此二公司均指出以當時 LNG 運輸船 145,000m<sup>3</sup> 之運量，需 4 艘船始能達成中油每年 300 萬噸之運量，然 4 艘船之最大運能每年可達 341 萬噸，若多出的 41 萬噸運能均能順利另覓合約售出，則單位運費可降至華威 0.7173/mmbtu、商船三井 0.70/mmbtu (剩餘 171 天運能交船運商利用)。惟剩餘運能能否順利另售，尚有風險。
- 3、Ex-ship 除有支付天然氣費用期程之利多，亦有支付運費之利多。依據購氣前約 HOA，若中油採 Ex-ship 則天然氣及運費均在貨物卸收後 8 天支付。但 FOB 則天然氣費需在裝貨後 8 天支付。25 年的利息差額，亦甚為可觀。

(四) 卡達 RG II 於 92 年 3 月 14 日購氣前約 HOA 中同意採 Ex-ship 之四艘船舶中，「中油可參與船運，擁有並管理一艘 LNG 船」。惟總經理潘○○於 92 年 4 月 29 簡報裁示改採中油公司自行運氣之 FOB 方式，同時亦指示：「應洽尋 (詢) 擁有多艘 LNG 船隊之國際船運公司進行合作，其 25 年平均運費必須低於

RG II 運費報價…」，總經理潘○○並於同年 5 月 8 日批示成立「船運商遴選專案小組」，以「造船」為目標，無視購氣前約 HOA 中 RG II 提供之優厚條件及改採 FOB 方式之諸多風險。該「船運商遴選專案小組」於 92 年 5 月 29 日成立，並自 92 年 6 月 16 日起，召開過多次大潭 LNG 採購合約船運商遴選專案會議，卻無實質進度。92 年 7 月 4 日中油公司標得大潭電廠供氣合約後，該公司天然氣事業部於 92 年 9 月 16 日晨報中，簡報「LNG 採購合約之船運安排 Ex-ship 或 FOB?」再次強調原議定之 Ex-ship 方式具「無船運及 25 年運費波動風險、已在 HOA (採購前約) 爭取相當優厚之主要條款…」等各項優點，建議仍採 Ex-ship 方式，由卡達 RG II 負責運送 LNG 到台灣港口交貨。惟潘○○仍裁示，採 FOB 之方案進行，復於同年 10 月 2 日臨時晨會裁示：有關大潭電廠供氣，LNG 船之建造一案應儘速成立工作小組進行，由時任副總經理朱○○擔任召集人，並於每月該公司晨報中報告進度等事項。同年 12 月 29 日潘○○於執行委員會審議「天然氣船運方案」，再次做成採 FOB 方式之決定。惟查，該「LNG 船運成本分析」係按 60,000、62,500 及 67,500usd/船/日等三種計時租率評估。以計時租率 62,500usd/船/日為例，每 mmbtu 之運費 0.502 usd，係按 343 萬噸運量、每噸 5.2mmbtu 及扣除每年 6 天塢修後換算而來。加上當時油價 20-30 美元間，按每航次 584,901 usd/日、每年 13.8 航次及每年 100 萬美元之其他費用估列年航次費用 9,071,634 美元(即 0.203 usd/mmbtu)，合計航運成本為 0.71 usd/mmbtu。類此情形，60,000 及 67,500 usd/船/日對應之單位航運成本，則分別為 0.68、0.75

usd/mmbtu(假設航次費用 0.203 usd/mmbtu，與前同)。因旨揭首年最大航運成本未逾卡達 25 年固定運費 0.75 usd/mmbtu，該報告即假設分年航運成本與首年同，並扣除 FOB 合資 49%獲得之船東利得(淨現值/25/4/44,649,426mmbtu)後，航運成本介於 0.72-0.74 間，因此宣稱改採 FOB 方式較 Ex-ship 方式有利(附件)。經濟部爰以 99 年 9 月 21 日經營字第 09902639180 號函復本院：「以當時船價每艘造價 1.5-1.95 億美元評估分析，預估運費為 0.72-0.74 usd/mmbtu，較 EX-SHIP 運費 0.75 usd/mmbtu 為佳，…」等語，辯稱 92 年當時改採 FOB 方式確較 Ex-ship 方式有利。

(五)惟查，船價係計時租船成本之關鍵因素，該「LNG 船運成本分析」，僅分析首年之航運成本，未考慮油價波動引發之航次費用變動風險。又依據中油公司 92 年 8 月 09214D000170 號簽呈說明四：「查新船建造時程含前置作業期約需三年半，如欲於 97 年如期開始供氣大潭電廠，必須於 93 年中簽妥造船合約。…」另依據該公司天然氣事業部 92 年 11 月 28 日會簽分析 Ex-ship 及 FOB 方式之利弊時亦稱：「目前造船市場已受鋼鐵價格揚昇等因素影響，已有造價上揚之預期心理，且卡達 RG II 預估在 2008-2012 年，每年加入 10 艘 LNG 船，共計 50 艘 LNG 船。下週預計發出 6-8 艘 LNG 船招標通知。預估 LNG 船新船造價將從目前 1 艘 1.5 億美元攀升。…」上開會簽意見四又稱：「若採 FOB 但船運合資，則船運商須以公開招標方式併合資條件列入條件後擇定，招標程序若有延宕，則時程之延誤即為可能之成本增加。除此，本公司之招標作業亦需再依政府採購法邀請顧問公司協助備標作業，不同

業務所有程序之重複作業。確實費時冗長，任一環節有耽擱或突發狀況，則將抵銷原有預期利潤。建議本案宜採保守作法，暫時避開非核心事業之投資風險，以穩定執行 LNG 合約為主體。…」等語，顯見中油公司於 92 年間即預估船價將從 1.5 億美元向上攀升，倘改採 FOB 合資，將因採購及預算程序冗長…等，致使 LNG 船建造成本逐步攀升，增加計時租船之成本，對改採旨揭 FOB 之風險，知之甚詳。

(六)再查，中油公司於 93 年 1 月 5 日致函卡達 RG II 確定改採 FOB 方式購氣，並同意卡達 RG II 所提卡達 Q-ship 公司有未來合資 LNG 船運公司 25% 之認股選擇權等要求。因改採 FOB 方式，多項條件需重議，依據卡達 RG II 副董事長 Dr. Ibrahim 93 年 7 月 30 日致中油公司函所示，購氣前約 HOA 係以 Ex-ship 為基礎。雖買方保有選擇自行運送方式的權利，惟關鍵在時空環境已有轉變，國際能源價格轉屬賣方市場，價格條件自有不同，重新議定，困難重重，致雙方遲未達成共識，正式簽約。案經該公司 94 年 3 月 18 日第 527 次董事會通過：「請檢核室查明 LNG 購氣契約 (SPA) 自臺電公司大潭天然氣採購案決標後迄今尚未簽署之原因。」追究責任後，始於 94 年 9 月 13 日與卡達 RG II 簽署完成 LNG 購氣契約 (SPA)，距購氣前約 HOA 之簽署已逾兩年六月之久。總經理潘○○逕自指示改採自行運氣之 FOB 方式，重新議約時程延宕，致「長期租用 LNG 船勞務採購案」更遲至 95 年 7 月 10 日始決標，再費時十月，合計達三年四月之久。經查船運專案小組 92 年 8 月 12 日簽呈 (09241D000170) 說明三警示：「查新船建造時程含前置作業期約需三年半，如欲於 97 年如期開始供氣大潭電廠，必須於 93 年中簽妥造船

合約。即於 93 年中之前需完成船運商遴選、議定船運合約等。」詎潘○○仍逕自指示改採自行運氣之 FOB 方式，致重新議約時程延宕。「長期租用 LNG 船勞務採購案」更遲至 95 年 7 月 10 日始決標，合計 3 年 4 個月之久始擇定合資船運商。本院於 98 年 12 月 21 日詢據時任副總經理陳○○說明延宕之原因：「當時整個事情的關鍵是-卡達當初給 CPC 的價錢太低，到今天仍是全世界最低的。後來天然氣漲價，大潭得標以後卡達反悔，不太願意和 CPC 簽約 SPA，加上 CPC 決議採 FOB，卡達更不爽，合約加了很多東西，天然氣事業部認為怎可如此，對方談的意願更低，所以一直拖在哪裡。」顯見郭○○、潘○○當時率爾決定改採 FOB 合資，造成中油公司重大損失，洵有違失。

(七)重新議約期間，因國際原物料高漲，LNG 船價節節高升，終致決標時 LNG 船價已達 2.1 億美金，租船及操船費用高達每日 61,950 元美元。換算單位租船費約 0.709 usd/mmBtu，另加計航次費用 0.203 usd/mmBtu (油價 20-30 美元估列)，則決標後之航運成本至少超過 0.912 美元/mmBtu，已遠高於當初與卡達 RG II 議定之 Ex-ship 運費 0.75 美元/mmBtu(25 年固定)高出 21.6%以上。析言之，因中油高層堅持採 FOB 及合資造船並租用運送的方式，長期結果，較 Ex-ship 運費以本案 95 年 7 月 10 日決標金額 734 億元推算，至少造成中油公司損失約  $734 * 21.6\% = 158.5$  億元，損及轉投資利益。核與首揭「國營事業固定資產投資計畫編審要點」規定未合。

(八)綜上，中油為提供台電大潭電廠天然氣向卡達 RG II 購氣案，違反「國營事業固定資產投資計畫編審要

點」規定，忽視航運主要成本之船價已自谷底逐步攀升之警訊，未能審慎評估，即將原簽購氣前約 HOA 所定賣方負責運氣 EX-SHIP 方式之協議，逕改以買方自行運氣 FOB 合資方式，重議時程延宕，錯失最有利時機，致因國際原物料及租船成本上漲，而增加鉅額購氣成本，造成國庫重大損失，核有違失。

二、中油公司向卡達 RG II 購氣案，變更液化天然氣長期採購案採購前約，改採 FOB 合資方式自行負責船運，係屬轉投資事項，且涉及 LNG 船之建造、經營等事項，核屬經營策略之重大變革。詎該公司經理部門未依國營事業管理法及公司章程等相關法令規定，事先陳報董事會核轉經濟部核定，即通知卡達 RG II 改採 FOB 方式自行運送液化天然氣，亦有違失：

(一)按國營事業管理法第 8 條規定，國營事業業務計畫及方針之核定，係主管機關之權責。中油公司章程第 17 條第 1、2 款規定，業務方針之審議、業務計畫之審議與執行之監督，係董事會之職權；中油公司經理部門應提報董事會工作事項明細表<sup>1</sup>【業務】第 1 點規定：「公司未來探勘、煉製、行銷、研發之經營策略，有重大變革者，應提報董事會核轉經濟部核定」、第 14 點規定：「各項合約，有關政策性者，報部」、第 19 點轉投資(八)規定：「轉投資計畫可行性研究報告(含預算)」，應提報董事會核轉經濟部核定。

(二)中油公司總經理潘○○於 92 年 3 月 14 日代表該公司與卡達 RG II 簽署以賣方負責運氣 Ex-ship 方式為基礎之長期採購液化天然氣前約 (HOA)。總經理潘○○旋即於同年 4 月 29 日逕自裁示變更採購前約之基礎，改採 FOB 方式進行，所涉金額龐大，以該公

---

<sup>1</sup> 92 年 12 月 11 日油人發字第 0920009737 號。

司 95 年 7 月 10 日「長期租用 LNG 船勞務採購案」決標金額新台幣 734 餘億元，該公司投資認股其中之 45% 金額即逾 300 億元。詎潘○○迄 92 年 12 月 23 日於該公司執行委員會裁定確定改採 FOB 方式後，未陳報董事會並轉陳經濟部核定，即於 93 年 1 月 5 日逕自函復卡達 RG II 該公司決定改採 FOB 方式。同年 2 月 4 日潘○○批示，由天然氣事業部接續主辦，邀集原「船運商遴選專案小組」成員，全力投入「長期租用 LNG 船採購案」招標選商，籌備大潭供氣事宜。本院 98 年 12 月 22 日詢據潘○○表示：「建立自有的船隊一向都是中油的政策，如台塑、中鋼都有自己的船隊，中油至今無自己經營的船公司，係因交通部不同意給 CPC（中油）執照。本案天然氣事業部傾向 EX-SHIP，儲運處傾向 FOB，但內部多數人主張 FOB（包括我自己在內），我們上次參與印尼 LNG 船馬祖號之股權，這次進一步決定採用 FOB 參與經營。…這與兩岸緊不緊張沒有關係。…縱使尼米克公司是日本在主導，仍可學經驗。」惟查，該公司 91 年 10 月 11 日第 498 次董事會就該公司天然氣事業部之工作計畫及目標之報告，雖曾通過決議：「評估增造液化天然氣船之可行性」（附件）。嗣天然氣事業部於該公司總工程師室依據董事會該項決議陳報辦理情形之簽呈中會簽表示，台電大潭供氣案，該公司擬採 FOB（買方負責運氣）或 EX-SHIP（賣方負責運氣），尚未定案；增造 LNG 船之時機應搭配 LNG 合約實際狀況，如新約需求量及時程。總經理潘○○亦於 92 年 2 月 17 日批示：「LNG 現貨市場仍未具體形成，新建 LNG 船仍以配合採購合約為宜。」董事長郭○○亦批示認可，均強調以配合採購合約為宜。此有該室 92 年 2 月 13

日 09212D000160 號簽呈可稽。故是否建造 LNG 船，尚在評估階段，並非既定政策。且評估結果如何，即應依據該公司 91 年 10 月 11 日第 498 次董事會之決議，於 93 年 1 月 5 日函復卡達 RG II 改採 FOB 前，由經理部門提報董事會議決。

(三) 中油公司表示，卡達 RG II 購氣案採取 Ex-ship 或 FOB 方式運送液化天然氣 LNG 係依前揭工作事項明細表【業務】十四之(二)液化天然氣購買合約之議定，屬總經理權責。經濟部亦於 99 年 9 月 21 日據以函復本院亦表示，依據中油公司「經理部門應提報董事會工作事項明細表」改採 FOB 方式運送液化天然氣 LNG，係屬總經理權責。惟查，中油公司液化天然氣 LNG 採購案，以往均採 Ex-ship 方式運送液化天然氣 LNG，本件卡達 RG II 購氣案採 FOB 方式運送係屬創舉，且涉及 LNG 船之建造、經營等事項，運送期限長達 25 年，自屬國營事業管理法第 8 條規定之業務計畫及方針之變更，相關購氣及租船長期合約即具「政策性」。且自中油公司核定「長期租用 LNG 船勞務採購案」底價，即 25 年租船費用之預算金額高達新台幣 868.85 億元觀之，亦應認定係屬業務方針及經營策略有重大變革，或具政策性，而應依據國營事業管理法第 8 條等相關法令規定，陳報董事會核轉經濟部核定。

(四) 又中油公司於「長期租用 LNG 船勞務採購案」招標文件規定保留該公司合資比例不低於 45% 之認購權，並將「船東公司合資契約(草約)」及「管理公司合資契約(草約)」列為招標文件之一部，依首揭國營事業管理法、中油公司「章程」及「經理部門應提報董事會工作事項明細表」等規定，相關合資計畫應先陳報董事會轉請主管機關經濟部。依

據該公司天然氣事業部 92 年 11 月 28 日會簽分析 Ex-ship 及 FOB 方式之利弊時，亦稱本件 FOB 合資計畫應陳報經濟部核定：「該公司合資計畫必須先報經主管機關核定及編列預算，才能招標及決標。如招標結果未如預期，再重新編定固定資產投資計畫及預算，屆時 LNG 船價可能已攀升至不符投資效益。」顯見本件合資決策應陳報該公司董事會核轉經濟部核定。據此，潘○○決定改採 FOB 方式運送液化天然氣 LNG，即已決定合資計畫，至遲亦應於 93 年 1 月 5 日正式通知卡達 RG II 前，即應先依相關法令規定陳報董事會核轉經濟部核定。

(五)再者，中油公司 94 年 3 月 18 日第 527 次董事會就本件卡達 RG II 購氣案曾決議由賣方負責運氣到台灣港口的 Ex-ship 方式：「(一)請經理部門儘速與卡達 RG II 依原簽署之採購前約 (Heads of Agreement) 架構(即 Ex-ship 卸收港交貨)，完成 LNG 購氣合約(SPA)之協商及簽署。(二)如卡達 RG II 未能接受前述條件，則依本案規劃方式辦理，惟應俟 LNG 購氣契約(SPA)簽署後方得進行。」自該決議內容觀之，顯見本件卡達 RG II 購氣案，經理部門倘於 92 年間即先陳報董事會審議，中油公司當不至改採 FOB 合資方式運送 LNG。詎潘○○早於 92 年 4 月 29 日即逕自決定改採 FOB 方式自行運氣，並於 93 年 1 月 5 日正式通知卡達 RG II 該方案。嗣中油公司雖擬回歸原採購前約議定之賣方負責運送之 Ex-ship 卸收港交貨方式，然因國際原物料高漲，購氣時機及條件差異過大等因素，卡達 RG II 已無法同意中油公司回歸原採購前約條件之要求。故本件卡達 RG II 購氣案，最終肇致國庫損失逾百餘億元。

(六)綜上，中油公司向卡達 RG II 購氣案，中油公司 92

年間決定改採 FOB 合資方式，與該公司「長期租用 LNG 船勞務採購案」得標廠商合資自組船隊運送液化天然氣，係屬轉投資案，且係公司業務方針與經營策略重大變革者，各項合約即具政策性，該公司經理部門未先陳報董事會核轉主管機關經濟部核定，即先通知卡達 RG II 決定改採 FOB 方式，尚非適法，並肇致國庫損失逾百餘億元，核有違失。

三、LNG 船價係租船費用之關鍵變數，亦屬合資之重要權益事項及契約要項，應於招標文件載明，且為契約必要之點。惟該公司經理部門辦理「長期租用 LNG 船採購案」，竟未將 LNG 船造價等費用之契約要項納入招標文件，嗣後合資認股時，僅得被動接受得標廠商所提高船價及相關費用，致合資計畫現值報酬率僅略大於資金成本率，核與政府採購法及行政院公共工程委員會函示意旨未合，顯有違失：

(一)按政府採購法第 36 條第 1 項及第 2 項規定：「機關辦理採購，得依實際需要，規定投標廠商之基本資格。特殊或巨額之採購，須由具有相當經驗、實績、人力、財力、設備等之廠商始能擔任者，得另規定投標廠商之特定資格。」有關合資之重要權益事項，應於招標文件載明，且為契約必要之點，若有欠缺，則使契約形成內容不明之狀態。契約之成立必須符合確定合法可能三大要件，苟若其內容不明，可能導致契約無效之爭議。

(二)查中油公司為辦理大潭電廠供氣招標案，總經理潘○○於 92 年 4 月 29 日裁示：「與 RasGas 之 LNG 初步合約決定採 FOB，惟有關該合約量之船運業務，應洽詢擁有多艘 LNG 船隊之國際著名 LNG 船運公司進行合作，…」，同年 5 月 29 日並批示成立「船運商遴選小組」。案經該小組 6 次會議討論，歸納

可行之船運安排，計有甲一案：先遴選船運合資伙伴，再以限制性招標方式與其議定船運合約、甲二案：以公開招標方式，發包船運勞務合約，同時擇定合資公司船東及管理人；及乙案：獨資造船，船舶操作委託公司管理等三種可行方案。該小組分析各方案之優、缺點後，認為如公司仍擬採 FOB，以甲二案（以公開招標方式，發包船運勞務合約，同時擇定合資船東及管理人方式進行，且同時保留 RG 與 CPC 之船東參與股權）較為可行，此有船運專案小組 92 年 8 月 12 日 09214D000170 號簽呈可稽。

- (三)次查，中油公司為確認甲二「租船運送液化天然氣工作」採購案，擬以公開招標方式，擇定有經驗之船運商後，與中油公司、卡達 Q-ship 等合資成立一個或數個公司，再由合資公司提供數艘 LNG 船負責自卡達購買之液化天然氣，是否符合政府採購法問題，於 93 年 2 月 13 日就：1. 招標文件規定，得標之船運商與該公司、卡達 Q-ship 公司共同成立合資公司，負責『台電大潭電廠發電用天然氣採購案』之液化天然氣運載工作；2. 招標文件中規定將第三者之卡達 Q-ship 公司列為合資公司股東…等事項函請行政院公共工程委員會釋示，案經該會於同年 3 月 22 日示復略以：「…所擬方案，如招標文件已載明相關權益事項，尚無違反政府採購法第二十二條第一項第十五款規定，並請查參。」至所稱相關權益事項，該公司購運室 09314D00039 簽呈說明二：「為讓投標者在瞭解本公司財務要求下，評估投標價格，本公司需於標單內明確訂定新船(參考)價格、監造費用、財務融資、管理維護成本(operator cost)、稅務安排及合資船東公司效益分析等之計算基礎，及訂定決標方式(單以租船費率決標或需

加入其他因素)」顯見新船價格係招標文件應明確訂定之要項，並無疑義。

(四)惟查「長期租用 LNG 船採購案」之決標原則，依據 93 年 8 月 12 日總經理陳○○主持該採購案規劃報告會議紀錄，係以「租船費用」作為決標基礎，亦即以 4 艘 LNG 新船於租用期間之租船費用總現值最低，且低於底價者決標。其計算式為先計算本案所租用各艘 LNG 船於各計時租船契約期間各年之租船費用，再分別以折現率 6.83% 換算得各計時租船契約各年租船費用之現值；最後加總 4 艘船之租船費用現值而得。招標文件規定投標廠商資格應具有相當設備，略以：「投標廠商須承諾船東公司將與一家或數家合格廠商簽約定製 4 艘 LNG 新船。」等語，並未將未來合資之重要權益事項，即新船價格，納入招標文件。致該公司 96 年按該採購案之合資選擇權設計，入股尼米克船東控股公司、管理公司及 4 家船東公司 45% 股權時，得標航運商列計之 LNG 新船造價每艘高達 2.1 億美元。

(五)綜上，中油公司明知影響租船費用之主要變數為資產費用、管理費用及航行費用，該公司天然氣事業部 93 年 7 月 13 日「長期租用 LNG 船採購案」擬提報執行委員會之簽呈 (09314D000203) 證述綦詳。惟該公司「長期租用 LNG 船採購案」招標文件，竟未依行政院公共工程委員會釋示，將重要權益事項-LNG 船造價及相關費用納入，致中油公司嗣後入股合資時，得標廠商提送之新船造價大幅增加，合資計畫現值報酬率 (IRR) 僅略大資金成本率，核與政府採購法及行政院公共工程委員會函示意旨未合，顯有違失。

四、中油公司雖稱投資造船係為因應台海情勢，穩定產

銷。惟將合資公司持股比例自限 50%以下，避免成為國營事業，迴避監督，最後僅投資持股 45%，等同拱手讓出主控權，且自始刻意排擠國輪公司參與，又未積極監督船舶設計、建造、船廠選擇及財務安排等，與 FOB 合資旨在掌握 LNG 船經營權之目的相悖離，核有違失：

- (一)按國營事業管理法第 3 條第 1 項第 3 款規定：「依公司法之規定，由政府與人民合資經營，政府資本超過百分之五十者」為國營事業。國營事業機構之組設、合併、改組或撤銷、業務計劃及方針之核定、重要人員之任免、管理制度之訂定、業務之檢查及考核、資金之籌劃等，依同法第 8 條規定，皆為國營事業主管機關之權責。國營事業轉投資新成立子公司時，幾乎全刻意將持股比例控制在 50%以下，避免子公司亦成為需接受監督之國營事業，合先敘明。
- (二)本案中油擬具開標後與得標廠商合組公司造船之轉投資計畫，其目的係為「可提高我國油氣自運率，有助於能源安全政策之建立。」(95 年 4 月 13 日提報第 552 次董事會「卡達 LNG 船運合資計畫可行性研究報告」結論五)及「本合資計畫可掌握 LNG 之運輸船之經營權及…」(96 年 4 月 18 日油轉資發字第 09610207290 號函報請經濟部准予轉投資函)，然實際上中油並未掌握合資公司過半股權，所謂「有助於能源安全」顯屬誇大不實之辭，顯有疑義。以所持 45%股權，希望能掌握 LNG 船之經營權，顯屬難以達成之目的。
- (三)中油公司 93 年 3 月 16 日晨報決議：「以公司整體最大利益為考量，爭取 49%持股為最大股東辦理」，該方案亦計畫邀國內上市公司投資 2%，以利掌握經

營權。嗣後中油以「為提高廠商之競標意願，及增加得標廠商所提運費報價(含財務規劃、船價等)應承擔之風險…」於同年8月12日自動降低持股比，同意參與合資船東公司及合資管理公司之投資比例均自49%降至45%。拱手讓出主控權。按國際LNG運輸市場「貨源」是重點，無法掌握貨源有船亦徒然。以日本為例，其大阪瓦斯公司(GAS)2000年出資60%與日本郵船公司30%、商船三井公司7%、川崎汽船公司3%合資購船，並由日本郵船公司負責操船。中油公司與大阪瓦斯公司地位相當均屬掌握貨源之關鍵，是船東及代操作業者爭取的對象，廠商連7%、3%都願接受，何來無競標意願？況中油公司理應熟悉市場行情，卻拱手將主控權讓與得標廠商，令人質疑。

- (四)卡達RG II擁有LNG船隊，其中有11艘專用船對日本送氣，如採Ex-ship有利卡達RG II整體調配船舶，對買方相對可提供較優渥的條件。當中油公司決定改採FOB方式時，卡達RG II即提出購氣條件需重議及未來投資造船需有25%的選擇權。同時卡達RG II要求「有權監督船舶設計、建造、船廠選擇及財務安排等等，且合約執行期間，卡達RG II有權review所有管理、維護操作之船務營運。」綜觀卡達RG II所提條件，係其長期與日商或其他國際船商合資之經驗心得，中油理應借鏡，將其納入招標須知內。然中油內部竟批評卡達RG II之要求「不合理」，甚且在中油與得標廠商簽約後，竟全無對「船舶設計、建造、船廠選擇及財務安排等之監督」，且合約執行期間，亦未「review所有管理、維護操作之船務營運。」任由得標廠商選擇船型(Moss type)、選擇造船廠(三菱重工及川崎造船)、自行監

造(日本郵船 NYK)。

(五)中油公司於 95 年 9 月 8 日與尼米克(NiMiC)船東控股公司、尼米克(NiMiC)船舶管理公司簽訂之租船契約(JVA)卻規定，船東控股公司之股權於中油公司及卡達船運公司 Q-ship 認股前，由得標廠商百分之百持股，況新設立公司名稱 NiMiC 中 Ni 為 NYK、Mi 為三井物產、C 為 CPC 中油，未見可代表卡達的 Q 或 R。RG II 無法掌握及監督過程的原因，恐更甚因無利可圖而放棄投資。中油公司「長期租用 LNG 船勞務採購案」要求得標廠商倘中油公司及卡達 Q-ship 未行使其 45%及 25%認股權，則其股權悉歸得標廠商持有。中油公司經理部門於 94 年 3 月 18 日全案報 527 次董事會之案文第六項，僅六之(二)提及若中油無法獲准入股，其 45%由得標廠商持有。並未告知董事會關鍵的卡達 25%股權，若卡達 Q-ship 放棄，亦歸得標廠商持有，此一關鍵股權使得標廠商持股因而自 30%躍增至 55%，得以控制該二合資公司。相對地，中油公司持股則仍維持 45%，而為合資公司之少數股東。若此點出現在董事會案文中，董事會必會討論至少會爭取中油公司與得標廠商各持一半，中油公司持股可達 57.5%。

(六)綜上，中油公司為逃避監督，將 LNG 船運合資公司持股比例壓縮至 50%以下，避免成為國營事業，與 FOB 合資旨在掌握 LNG 船經營權之目的相悖離，核有違失。

五、中油公司設計「長期租用 LNG 船採購案」招標案，條件有違國際常規，刻意排擠國輪公司及國際知名廠商參與，有嘉惠特定廠商之嫌，顯有違政府採購法等相關法令規定，洵有違失：

(一)按政府採購法第 36 條第 1 項及第 2 項規定：「機關

辦理採購，得依實際需要，規定投標廠商之基本資格。特殊或巨額之採購，須由具有相當經驗、實績、人力、財力、設備等之廠商始能擔任者，得另規定投標廠商之特定資格。」第 37 條第 1 項規定：「機關訂定前條投標廠商之資格，不得當限制競爭，並以確認廠商具備履行契約所必須之能力者為限。」

本案中油公司辯稱轉向 FOB 之理由，為因應台海情勢，穩定產銷。然若能吸引國內著名航運業者參與，更有助掌握。然中油公司 92 年 4 月 29 日之會議結論，委託運輸及合建船舶者之條件之一為：擁有多艘 LNG 船舶之國際著名船運。僅此一項因國內當時並無 LNG 船，即是排除國輪條款。惟 94 年 1 月 10 日媒體報導「陽明海運與中油公司洽合資建造 LNG 船事宜，國內有運油經驗的數家航運公司對參與天然氣運輸業務均表高度興趣，其中以台灣海陸 TMT 最積極，早已投下巨資，訂造最先進的 LNG 船舶。」

此時中油公司內部採購方案已趨定案階段，鎖定國際船商合作造船，其同年 4 月 20 日公告「長期租用 LNG 船勞務採購案」之投標須知，更明定「船東須持有單一 LNG 船計時租約 10 年、或多艘累計 25 年，管理契約之經驗所需時間亦同。」此項除係排除國輪條款外，亦排除大部分國際知名船商。因 LNG 船為新興行業，事實上中油公司標單中所要求 14 萬 5 千立方公尺的船舶，為當時剛加入航運之新船型，但其他各國於當時訂購的船，均為更新、更大的船舶(15 萬 5 千立方以上)。中油公司要求單艘船 10 年或累計多艘 25 年經驗，實際均係過去小型船經驗加總，除不足以保證未來大型船操船，又因各公司船舶型號及船數均在其網頁，如此規定等同間接排擠許多較新的公司，例如參加投標的 Teekay LNG

Partners Ltd。該公司 2010 年擁有 14 艘船，均為 2002 年後新船，但開標的 2006 年無法累計到 25 年經驗，而這些公司反而有較新型之船舶營運經驗，如此設限除不了解此一日新月異行業外，可謂本末倒置。

- (二)中油公司招標公告中另一不符國際常規的條件為「單獨或共同投標廠商，其公司淨值不低於新台幣 72.4 億，總負債金額不超過淨值 4 倍。」顯示中油公司主辦單位尚乏 LNG 船舶行業生態的知識。蓋所有船隻幾乎都是抵押給銀行，一船一公司幾乎為慣例(本案亦 4 船分屬 4 家公司)。又除日商外，其他國外廠商多半為純粹的 LNG 船公司，要達成「總負債金額不超過淨值四倍」較日商 LNG 船僅為部門，特別是昂貴的 LNG 船舶其總負債必偏高，然所謂合格廠商的三井物產，係含金融物流業在內的大商社，其總負債必然偏低。兩者以不同基礎計算淨值及總負債，不但未盡公允，亦有為特定廠商「護標」之嫌。
- (三)中油公司辯稱，各該招標條件係依據政府採購法子法「投標廠商資格與特殊或巨額採購認定標準」訂定，因「長期租用 LNG 船勞務採購案」之期間長達 25 年，故有：「1. LNG 船船東於截止投標日前已具備單一 LNG 船計時租船契約或運輸契約，其出租期間不低於 10 年或數艘 LNG 船計時租船契約或運輸契約之累計出租期間不低於 25 年之經驗；2. LNG 船舶管理人於截止投標日已具備單一 LNG 船管理契約管理期間不低於 10 年或數艘 LNG 船管理契約之累計操作管理期間不低於 25 年之經驗；3. 總負債金額不超過淨值 4 倍…」之規定。惟因 LNG 船為新興行業，中油要求單艘船 10 年或累計多艘 25 年經驗，除係

排除國輪條款外，亦導致部分國際知名航商，如 Teekay，遭排除在外。再者，因所有船隻幾乎都抵押給銀行，一船一公司幾乎為國際慣例(本案四船亦分屬四家公司)，昂貴之 LNG 船舶其負債比必然偏高。案內日本郵船與三井物產共同投標，後者係含金融物流業在內之大商社，其總負債必然偏低，將之與其他純粹之 LNG 船公司相比，計算其淨值與負債比，未盡公允。

(四) 未查，合格投標廠商均為日商，惟各投標廠商與得標廠商在日本本國及國際上，已合作無數個案，相互交叉或共同持股。接受本案委託造船兩艘的川崎造船，持有部分本案未得標廠商川崎汽船股份，如此複雜關係，實有重大異常關聯，頗值商榷。

1、查本案共有三家廠商符合投標資格，分別為日本郵船(NYK)與三井物產合組團體、商船三井及川崎汽船，結果由日本郵船與三井物產得標。實質上未得標的廠商中，商船三井源自三井集團，而與未得標的川崎汽船屬同一集團的川崎重工，決標後竟獲得承造兩艘船，約 4.2 億美金的合約。雖然這些公司看似相互獨立，實為一體，即日本明治維新以來新興的財閥的再延續。日本「財閥」曾於美軍佔領期間，因財閥是日本軍國主義的經濟基礎而被迫解體，1947 年第一批指定須解散的四大財閥即以三井為首，加上三菱(日本郵船 NYK 屬三菱集團)、住友(商船三井另一原東主)及安田，按當時的政策，財閥同族的董監事名額都被限制。日本直到 1964 年加入了 OECD 才真正取回政權，同年三井集團 1942 年獨立的三井船舶，與住友集團的大阪商船合併改稱商船三井。自此，財閥除內部迅速整合，相互間橫的聯繫亦增強，

再團結後合縱連橫更是無往不利，不久日本成為世界第二大經濟體。合先敘明。

- 2、本案中油公司要求投標廠商需附協力造船廠承諾書，而得標日本郵船團隊所附承諾書，係三菱重工與川崎造船兩家各承諾建造兩艘，承諾書時間均為 2006 年 6 月 6 日，造價均為第一艘 2.1 億美金、第二艘 2.15 億美金。惟川崎造船係源於同時投標之川崎汽船，現亦有投資持股關係，詎其所附造船承諾書竟非川崎造船，而是韓國大宇造船廠。商船三井所附協力造船廠承諾書亦是韓國現代造船廠，亦非尋常。實務上，同一規格委託韓國造船成本應低於日本造船成本，且韓國建造 Membrane 船型之 LNG 船亦較日本所造 Moss 船型之 LNG 船便宜，在船價係本招標案之關鍵之條件下，商船三井及川崎汽船之報價竟高於日本郵船團隊，其內情如何，實非無疑。故本案雖有三家日商投標，惟實際上應是分工合作關係，尚非離題。
- 3、又日本郵船、商船三井及川崎汽船這三家日商公司不論本案投標前後，早有無數合資合作合約。以開標前的合作合約為例，計有：
  - (1) 2000 年大阪瓦斯公司出資 60% 與日本郵船公司 NYK30%、商船三井公司 7%、川崎汽船公司 3% 合資購船，並由日本郵船公司負責操船之 25 年合約。
  - (2) 2002 年 10 月 16 日日本郵船公司、商船三井公司、川崎汽船公司三家公司與 EXMAR 社(比利時的海運公司)合資造船租予卡達 RG II 的 25 年合約，由商船三井負責操船。
  - (3) 2003 年 1 月 15 日日本郵船公司、商船三井

公司、川崎汽船公司三家公司與卡達 RG II 合資建造兩艘 LNG 船，亦由日本郵船公司負責操船之 25 年合約。

(4) 2006 年 2 月 21 日的合約，則是日本郵船公司、商船三井公司、川崎汽船公司三家公司與印度運輸公司等合資建造 LNG 船，由川崎汽船公司負責操船。

4、綜觀上述各合約，以日本郵船公司、川崎汽船公司、川崎重工公司、三菱重工公司、商船三井公司為主要涉此行業的廠商。所有合約亦不出此五家廠商合作。中油公司開標後的合作合約，尚有：2008 年 12 月及 2009 年 7 月交船的兩船合資案，第一船大阪瓦斯公司 85%、日本郵船公司 10%、川崎汽船公司 5%；第二船大阪瓦斯公司 60.1%、日本郵船公司 39.9%。操船兩船都是日本郵船公司，而兩船均委託川崎造船公司建造。可知來台投標此三家廠商在投標前即有緊密的合作關係，不論造船、操船多利益均分。除上述各合約外，此三家公司尚聯合承攬多項相關工程，顯見關係異常密切。本案投標廠商中，商船三井公司未與同屬三井集團的三井物產公司合作，三井物產公司卻與日本郵船公司合作最為怪異。而三井物產公司在日本登記之業種為「卸壳業」即批發商，以金屬、機械、金融及物流為主要營業項目，其原有的船舶事業部門已獨立為商船三井公司，目前雖仍有極小的 LNG 船舶部門，均未參與上述各重要合約。本案日本郵船公司與其在日本投資一樣，自有能力一體承擔所有業務，卻與三井物產公司合作投標，尚難不啟人疑竇。

(五)綜上，中油所設計之「長期租用 LNG 船採購案」招標案，排擠國輪公司參與，招標條件又有違國際常規，刻意排擠國際知名廠商，有嘉惠特定廠商之疑，顯有違政府採購法第 36 條第 1 項、第 2 項及第 37 條第 1 項等相關法令規定，洵有違失。

六、中油公司執意以 FOB 合資方式運送卡達之液化天然氣主要目的係為「建立 LNG 船隊、發展海運」，在逐步學得 LNG 營運技術及經驗，嗣發現投資報酬率過低，竟陳報經濟部辯稱係基於「能源安全政策」，且 LNG 船操作人才之培訓，卻全無本國人員參與，顯與政策投資目的相違，亦有違失：

(一)中油公司為建立 LNG 船隊、發展海運，執意以 FOB 合資方式向卡達 RG II 購氣，漠視船運成本及其經營風險；嗣為參與轉投資，發現投資報酬率僅略高於資金成本率，始改以「能源安全政策」為由，報請經濟部同意合資。本院 98 年 12 月 22 日詢據總經理潘○○表示：「建立自有的船隊一向都是中油的政策，如台塑、中鋼都有自己的船隊，中油至今無自己經營的船公司，係因交通部不同意給 CPC 執照。本案天然氣事業部傾向 EX-SHIP，儲運處傾向 FOB，但內部多數人主張 FOB(包括我自己在內)，我們上次參與印尼 LNG 船馬祖號之股權，這次進一步決定採用 FOB 參與經營。…這與兩岸緊不緊張沒有關係。…縱使尼米克公司是日本在主導，仍可學經驗。」顯見獲利與否或能源安全非該投資案之主要考量。惟查，依據中油公司為入股 NiMiC，依規定編訂「卡達 LNG 船運合資計畫可行性研究報告」<sup>2</sup>及「NiMiC 船舶管理公司合資計畫可行性研究報告」，因案內 LNG 船造價已達 2.1 億美元(大於估算底價 1.9 億美

---

<sup>2</sup> 96.4.13 編訂、同年 5 月 16 日修訂。

元)，故 IRR(7.82%)僅略大於資金成本率(5.52%)，NPV 雖為正值(35,356 仟美元)，但回收年限長達 22.67 年。該可行性報告，經 96 年 4 月 13 日第 552 次董事會審查後陳報經濟部。審查期間，縱審查委員質疑：「由於中油公司係股東兼具租船人身分，本案利潤來自於中油公司之租船租金，當該計畫投資報酬率愈高，中油公司盈餘相對減少，本案宜從中油公司之收益及成本面再審視其合理性。」但該部仍於 96 年 6 月 20 日以經營字第 09602607660 號函同意投資，並稱：「本案投資報酬率僅略高於資金成本率，另有利率、船舶管理等潛在風險，惟考量本合資計畫有助於貴公司掌控卡達載運之天然氣、並提高我國油氣自運率及能源安全之建立等因素，該部原則同意，97 年度起各年度所需預算，請依預算程序辦理。」中油公司合資理由前後不一，顯有失當。

- (二)又中油公司「卡達 LN 船運合資計畫可行性研究報告」一、(二)之 1 開宗明義揭示該公司擬議參與 NiMiC 船東控股公司及 NiMiC 船舶管理公司之目的係藉由與有經驗之 LNG 船運業者合作經營 LNG 船運業務，該公司可派員參與船東控股公司及船舶管理公司之營運管理，得以有系統之方式逐步學得相關技術及經驗，奠定日後本公司獨立經營 LNG 船運業務之基礎；對該公司多角化、國際化之經營，船運管理技術之提升以及人才之培育與養成均有所助益等。惟可行性報告書面審查時，審查委員即曾提出中油公司未來如何參與管理與經營之質疑。該公司答稱：「船舶管理公司所需人力暫估約 10-13 人，包含船務、船技及行政(含船舶保險及財務管理)等人力；且依據船舶管理合資契約規定：1. 本公司入

股後董事長、財務長及本公司指派，惟總經理由 NYK 指派，直至第 1 艘船交船後滿 5 年止。2. 第一艘船交船滿 5 年後，董事長及財務長換由 NYK 指派，總經理由該公司指派，往後雙方每 3 年輪派董事長(財務長)及總經理。3. 管理公司應逐漸增加僱用本國籍人員，並於公司成立 10 年後，經理部門職位應至少占 50% 由本國籍人員擔任。4. 本公司可派兼 2 席董事進入董事會以管控其營運狀況。」倘佐以可行性報告第六章(營運管理分析)四、人力需求及來源：「目前國內缺乏操作或管理 LNG 船舶經驗之人才，故初期將依船舶管理契約條款 3 及 4 要求 NiMiC 船舶管理公司提供具有操作天然氣船經驗之管理人才。在管理方面：依管理契約條款第 8.2，管理公司必須於台灣設立分公司並為主要營業場所。另依船舶管理公司合資契約條款 9.4 及 9.5，管理公司應盡最大努力僱用並訓練本國籍員工，並於公司成立 10 年後經理級職位需 50% 為本國籍，15 年後提高為 75%。」等語。

- (三) 惟查，「長期租用 LNG 船勞務採購案」得標商日本郵船 N.Y.K 及三井物產 Mitsui 公司委託三菱重工公司及川崎造船公司建造之 4 艘 LNG 船，分別命名為台達一~四號，每艘船召募 30 名船員(含船長)，並於交船前 3 個月展開訓練作業。每艘船之訓練預算為 1,554,225 美元，4 艘船共斥資 6,216,900 美元。該訓練業務，係由 NiMiC 船舶管理公司之另一股東日本郵船主導，其招訓之船員多為菲律賓籍，據稱可降低營運人事費用。詎中油竟未派員參訓，且無我國籍船員參與，全然排擠國內南北之船員訓練中心，無視已有能力訓練國際認證之 LNG 船包括船長等重要技術人員之能力，投入鉅額資金訓練日本船

員，僅於「熟悉業務管理費」項下僅列有 38 萬美金為訓練台籍人員相關行政管理等業務。中油公司更無視國內知名航海相關學府所提 LNG 船建教合作計畫，選拔優秀航運科系學生送上 LNG 船，自實習員開始，一路培訓，再升任各高階主管，以為國人主控獨立經營 LNG 船運業務之人力基礎。僅就此船員訓練一項言之，該公司消極不作為之態度，即與該公司轉投資之目的，亦即有系統的逐步學得 LNG 船運相關技術及經驗，奠定日後獨立經營 LNG 船運業務之基礎，以及經濟部核准函所稱「本合資計畫有助於貴公司掌控卡達載運之天然氣、並提高我國油氣自運率及能源安全之建立等」之政策目標，背道而馳。中油無善意回應此等前瞻構想，顯見中油報告書所述與實際執行，迥然不同。

(四) 綜上，中油公司藉能源安全之建立之名義作為陳報 FOB 合資方式之理由，以掩飾獲利過低之事實，且其實際上之執行，未能妥善安排該公司人員及國內相關航運科系優秀畢業生或國人參與 LNG 船員訓練業務，與前述中油「卡達 LNG 船運合資計畫可行性研究報告」之目的與有極大落差，與國營企業設立目的相悖，並已斷傷國人獨立經營 LNG 船運業務之基礎，核有違失。

參、處理辦法：

- 一、相關人員違失責任，另案處理。
- 二、調查意見一至六，提案糾正台灣中油股份有限公司。
- 三、調查意見一至六，函請經濟部議處相關違失人員見復。
- 四、調查意見一至六，涉有刑事責任部分，移送法務部依法辦理。
- 五、調查意見七，另行指派委員調查。
- 六、檢附派查函及相關附件，送請財政及經濟委員會處理。