

調 查 報 告

壹、案由：據悉，交通部航港局為因應國際海運便捷公約（FAL）要求推動海運資訊電子交換系統，及配合國家發展委員會「政府資料開發」發展之政策，原規劃「航港資訊系統前瞻發展計畫（106-110年），並奉准建置航港單一窗口服務平臺（MTNet2.0）。經瞭解，該平臺原訂109年2月12日正式上線，惟適逢新冠肺炎疫情爆發而暫緩，後於同年5月1日函衛生福利部疾病管制署欲辦理平臺再次測試演練，該署以防疫為由，建議暫緩。該平臺既已訂定正式上線何以又函相關單位再次測試演練？該平臺之建置是否並未完善？該平臺自107年度決標後，截至109年底支用金額已達7成，究其付款進度與合約規範及估驗進度是否相符？諸多疑點尚有釐清之必要案。

貳、調查意見：

交通部航港局（下稱航港局）為因應國際海運便捷公約（FAL）要求推動海運資訊電子交換系統，及配合國家發展委員會「政府資料開發」發展之政策，原規劃「航港資訊系統前瞻發展計畫（106-110年），並奉准建置航港單一窗口服務平臺（MTNet2.0）。經瞭解，該平臺原訂109年2月12日正式上線，惟適逢新冠肺炎疫情爆發而暫緩，後於同年5月1日函衛生福利部疾病管制署（下稱疾管署）欲辦理平臺再次測試演練，該署以防疫為由，建議暫緩。該平臺既已訂定正式上線何以又函相關單位再次測試演練？該平臺之建置是否並未完善？該平臺自107年度決標後，截至109年底支用金額已達7成，究其付款進度與合約規範及估驗進度是否相符？諸多疑點尚有

釐清之必要，爰本院委員申請自動調查，經本院調閱交通部、航港局等機關卷證資料，全案業經調查竣事，茲臚列調查意見如下：

一、航港單一窗口服務平臺（MTNet2.0）原訂109年2月12日正式上線，當日因介接機關等因素未順利上線，顯見該平臺系統之建置並未完善，致有關機關系統無法介接，航港局實難辭其咎，後於109年5月1日函疾管署欲再次測試演練，惟為配合防疫工作，暫緩測試上線之時程，迄110年5月16日始順利介接上線。

（一）查MTNet2.0建置案於107年1月4日決標，系統建置合約所定之各項進度時程，分為107年第1期驗收、107年第2期驗收、108年第1期驗收、108年第2期驗收，航港局原訂109年2月12日上線，當日因介接機關等因素未順利上線，該局經考量適逢新冠肺炎疫情世界大爆發之際，疾管署為MTNet重要介接機關，且該署之檢疫單一窗口系統為國際商港進出船舶、船員及檢疫准單申報等監管之關鍵系統，為避免防疫期間因MTNet 2.0新系統轉換服務中斷，致防疫工作產生破口，該局爰暫緩後續上線時程。

（二）次查，隨著我國疫情發展及控制情形，推動MTNet 2.0新系統上線仍屬必要，航港局仍積極與各介接機關（含疾管署）持續保持測試演練，以完善介接機制，並經多方協調後，規劃於110年6月底前測試上線。

（三）經查，航港局於MTNet 2.0平台上線前，為確保並驗證整體系統服務已達水準，且為與各航商業者、業務承辦人及各介接機關保持溝通，已透過系統實機演練測試，讓使用者熟悉新系統操作，並同時確認與介接機關系統環境整備狀況，完成4輪分與31個介接系統之演練，並同時制定「MTNet 2.0移轉上

線計畫」，嗣後 MTNet 2.0於110年5月16日已完成上線。

(四)惟MTNet 2.0原訂109年2月12日上線，當日因與介接機關間出現異常，資料未能傳送成功等因素未順利上線，為避免防疫工作產生破口，爰暫緩上線時程。航港局於原訂109年2月12日上線前，雖皆與各介接相關單位完成測試，惟測試仍需配合各介接機關之系統及業務性質，部分機關或業務僅能配合於該機關係統的測試環境進行測試，而無法於該機關係統的正式環境進行確認(例如：他機關資安政策)，遂導致正式轉換時，可能IP或防火牆等突然出現異常，資料未能傳送成功，且109年2月12日上線當日係於凌晨轉換，各介接機關亦無充足的反應時間。此外，系統廠商上線版本有誤，並伴隨著部分程式或權限等瑕疵，亦花費時間再確認，導致無法快速切換版本完成上線，後續為使上線能周延及完備介接機制等事宜，期間又因業務增加或法令更迭致系統功能有增修之需要，爰該局續進行4次以上大規模演練等進行系統確認，遂於110年5月16日上線完成。

(五)如上所述，測試環境本即與正式環境不同，系統建置之初，航港局及廠商對於此類顯可預見之可能異常情形及困境，本應制定相關因應措施與計畫，而非俟異常情況發生後，延後上線時程長達15個月，況廠商與其建置團隊均為系統建置之專業團隊，更商請曾負責公路總局第3代公路監理系統建置且具豐富上線經驗之人員共同參與，實無可能發生「介接出現異常，資料未能傳送成功」之情形，即使發生，亦能處理妥善，何致延後上線時程達15個月之久。顯見該平臺系統之建置並未臻完善，航港局實

難辭其咎。

(六)另查，109年2月12日未能正式上線，嗣同年4月28日中央疫情指揮中心發布臺灣連續3天無本土案例，航港局遂於同年5月1日函請疾管署再次配合上線演練，惟經該署109年5月7日回函表示全球疫情尚未趨緩，該署仍須致力於防疫工作，建議航港局俟疫情趨緩再辦理平台上線介接為宜。所指「再次」演練測試一事，據交通部復稱，係指MTNet 2.0系統於109年2月12日上線前，航港局即與疾管署進行過演練測試，惟因於109年2月12日未能順利上線，又適逢新冠疫情大爆發，航港局爰以「再次」用語函詢疾病管制署是否能進行演練測試云云，尚符實際。

(七)綜上，航港單一窗口服務平臺(MTNet2.0)原訂109年2月12日正式上線，當日因介接機關等因素未順利上線，顯見該平臺系統之建置並未完善，致有關機關係統無法介接，航港局實難辭其咎，後於109年5月1日函疾管署欲再次測試演練，惟為配合防疫工作，暫緩測試上線之時程，迄110年5月16日始順利介接上線。

二、航港單一窗口服務平臺(MTNet2.0)自107年度決標後，截至109年底支用金額雖達7成，均係依契約價金之給付條件辦理，尚符契約規範及估驗進度；惟本案因涉遲延履約等爭議，仍請交通部(航港局)妥為處置。

(一)查本案決標金額為新臺幣(下同)1億3,000萬元，依「第二代航港單一窗口服務平臺(MTNet 2.0)建置案」合約第5條契約價金之給付條件辦理，付款期程分別如下：

1、107年第1期：契約價金總額25%。

2、107年第2期：契約價金總額35%。

3、108年第1期：契約價金總額10%。

4、108年第2期：契約價金總額30%。

(二)經查，本案計畫107年第1期、第2期及108年第1期實際付款進度與合約規範相符，總計已支付9,100萬元，尚餘108年第2期3,900萬元未支付。MTNet 2.0平台已於110年5月16日上線，並經航港局監測系統已達穩定，刻由廠商備驗中，將俟航港局驗收完畢後付款。

(三)惟因應109年2月12日當日發生介接機關間資料未能傳送成功、上線版本錯誤、部分程式或權限有瑕疵等異常狀況，為避免再次發生同樣錯誤，航港局召開31次技術會議，並執行4輪以上演練測試（包含介接機關測試），召開7次檢討會議，亦舉辦4場宣導說明會及60場教育訓練，最終於110年5月16日順利上線，系統上線後每日均以報表持續監控系統運作狀況，俟確認上線穩定後始於110年10月29日驗收，並於110年11月11日複驗通過。

(四)再查，本案因涉遲延履約等契約規定，航港局於110年11月24日航企字第1101510983號函知廠商進行逾期違約金扣款2,600萬元事宜。然廠商即於110年12月8日提出異議，認本建置案依勞務契約，均未將MTNet 2.0上線列為工作項目，上線既非為履約項目，廠商顯已完成全部工作項目之履約，應以108年12月30日為履約完成日云云。惟航港局委請之獨立驗證及確認方（IV&V, Independent Verification and Validation）與律師均認為，依契約第2條規定，履約項目包含系統轉換服務（即上線）之工作事項，不應僅依工作說明書交付60項文件即完成履約；為釐清此疑異，該局雖已於110

年9月15日召開協商會議，決議雙方先行驗收，廠商若有任何爭議請依契約規定進行履約爭議處理程序，該局予以尊重；鑑於雙方對於履約完成日及逾期違約金無法取得共識，考量MTNet 2.0系統已穩定上線，該局爰依獨立驗證及確認方、委任律師意見及110年9月15日協商會議決議先行辦理驗收作業，後續廠商若對履約完成日有爭議，尊重其依契約第19條等規定進行爭議處理。

(五)又查，航港局於110年10月29日及110年11月11日分別辦理驗收、複驗作業後已於110年11月24日函復承商，案經廠商110年12月8日函復同意該局先自本案第4期之請款金額中扣留逾期違約金，俟爭議解決後進行後續事宜。

(六)綜上，航港單一窗口服務平臺(MTNet2.0)自107年度決標後，截至109年底支用金額雖達7成，均係依契約價金之給付條件辦理，尚符契約規範及估驗進度；惟本案因涉遲延履約等爭議，仍請交通部(航港局)妥為處置。

參、處理辦法：

- 一、調查意見一，函請交通部督同所屬確實檢討改進。
- 二、調查意見二，函請交通部督同所屬參處，並將履約爭議處理經過情形及結果函復本院。
- 三、檢附派查函及相關附件，送請交通及採購委員會處理。

調查委員：賴振昌

中 華 民 國 1 1 1 年 2 月 1 5 日