

## 出國報告（出國類別：考察）

### 考察澳洲墨爾本、雪梨港埠及遊憩資源發展

服 務 機 關	職 稱	姓 名
高 雄 港 務 局	副 局 長	黃 國 英
高 雄 港 務 局	副 總 工 程 司	羅 基 松
高 雄 港 務 局	處 長	游 文 在
出 國 地 點	澳 洲 墨 爾 本 、 雪 梨	
出 國 期 間	99 年 12 月 20 日 至 99 年 12 月 28 日	
報 告 日 期	1 0 0 年 1 月 3 1 日	

## 公務出國報告提要

出國報告名稱：考察澳洲墨爾本、雪梨港埠及遊憩資源發展出國報告書

頁數 36 含附件：是否

出國計畫主辦機關/聯絡人/電話

黃國英/交通部高雄港務局/副局長室/副局長/07-5622401

羅基松/交通部高雄港務局/總工程司室/副總工程司/07-5622406

游文在/交通部高雄港務局/港埠工程處/處長/07-5622250

出國類別：1.考察2.進修3.研究4.實習5.其他

出國期間：99.12.20 至 99.12.28

出國地區：澳洲墨爾本、雪梨

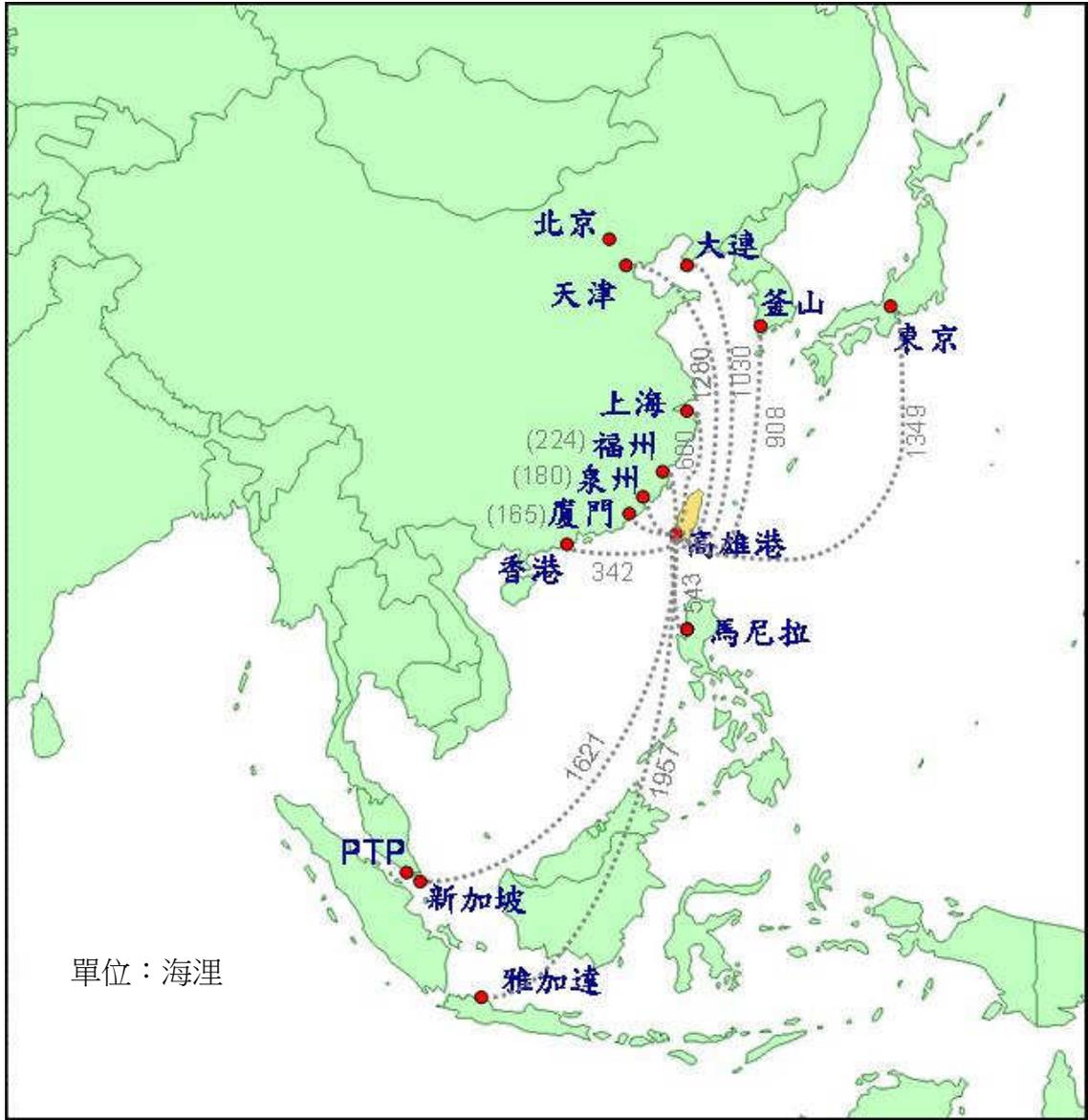
報告日期：100.1.31

分類號/目：航運港埠管理

內容摘要：

高雄港位於台灣西南部沿海，腹地廣大，地處台灣海峽與巴士海峽航道交匯之要衝，是歐、美、亞海運必經之道，為台灣進出口貨物之首要門戶與集散中心。其所在區位與大陸及東亞各港口相對位置，如右圖，居海運市場航線之樞紐位置，現為台灣最大的國際商港，主要為貨櫃及貨物進出口暨轉運港。依海運市場發展的趨勢來看，亞太地區將是將來全球經貿與海運發展的重心；在考量配合政府積極推動經貿、觀光、文化、生態港之發展，及高雄港已具亞太地區地理區位優勢，有成為區域性樞紐港的基礎條件下，高雄港在未來全球經濟及海運市場中應可扮演更積極的角色，因此未來本港除拓展貨運外，對於觀光及生態環保方面應是未來必須努力的方向。

為此，必須多向國際各國港口觀摩、參訪其在這方面實際建設成果，故本次參訪澳洲墨爾本及雪梨、達令港，原則上以觀光郵輪碼頭、遊艇碼頭設施及遊憩資源等為主，以作為本局未來相關設施規劃、設計及營運管理之參考。



高雄港所在區位與大陸及東亞各港口相對位置圖

## 內容大綱

一、	依據.....	1
二、	出國期間：.....	1
三、	考察行程：.....	2
四、	考察心得.....	3
	(一)參訪墨爾本(Melbourne).....	3
	(二)參訪雪梨 (Sydney) .....	19
五、	結論與建議.....	30

## 一、依據

交通部高雄港務局 99 年 12 月 15 日高港人二字第 0995011174 號  
函辦理。

## 二、出國期間：

99 年 12 月 20 日至 12 月 28 日，共 9 天。

### 三、考察行程：

澳洲於 12 月 23 日下班後，自 12 月 24 日迄翌年 1 月 3 日連放 11 天 X' mas 及年假，故自 12 月 24 日起僅能自行考察各項有關設施及遊憩資源等。

考察行程一覽表

起訖月日	停留地點	行程內容
<b>第一天</b> 12 月 20 日 (星期一)	高雄→雪梨	高雄搭乘華航 21:10 CI308 至桃園搭華航 23:55 CI051 班機飛往雪梨。
<b>第二天</b> 12 月 21 日 (星期二)	雪梨→墨爾本	於 12:30 抵達雪梨國際機場→於雪梨國際機場轉搭該國內線 15:30 QF445 飛墨爾本，於 17:05 抵達墨爾本，前往住宿飯店 Check-in.
<b>第三天</b> 12 月 22 日 (星期三)	墨爾本	拜訪墨爾本港 DP WORLD Terminal 考察港埠設施。
<b>第四天</b> 12 月 23 日 (星期四)	墨爾本	墨爾本雅拉河觀光遊輪、沿岸設施考察。
<b>第五天</b> 12 月 24 日 (星期五)	墨爾本	墨爾本市區遊憩資源考察及整理資料。
<b>第六天</b> 12 月 25 日 (星期六)	墨爾本→雪梨	墨爾本機場搭乘 QF422 10:00 班機飛雪梨，於 11:25 抵達雪梨，前往住宿飯店 Check-in。 下午雪梨港遊艇設施考察。
<b>第七天</b> 12 月 26 日 (星期日)	雪梨	上午雪梨市區(含歌劇院)遊憩資源考察。 下午雪梨港遊輪港灣及遊艇考察。
<b>第八天</b> 12 月 27 日 (星期一)	雪梨→桃園	資料總整理。 22:00 雪梨機場搭乘 CI052 班機飛往桃園
<b>第九天</b> 12 月 28 日 (星期二)	桃園→高雄	04:15 抵達桃園國際機場，於桃園國際機場轉搭 07:25 CI301 班機於 8:20 抵達高雄機場

#### 四、考察心得

##### (一)參訪墨爾本(Melbourne)



墨爾本（英語：Melbourne）是維多利亞州的首府和最大城市，澳洲僅次於雪梨(人口約 420 萬)的第二大城市。墨爾本被稱為「澳洲的文化首都」，墨爾本商業中心區是整個大都會區的中心，經 1993 年的行政改制後，現時商業中心區人口約 2 萬，墨爾本是現代與古典融合的大都市。大墨爾本坐落於菲利普港灣旁，並一直往內陸延伸。商業中心區位處港灣的北端，亦即是雅拉河的河口。市民大多數居住在商業中心區周邊，大都會區約 400 萬人口，由墨爾本市及 31 個地方政府區域組成。

99 年 12 月 22 日我們 3 人前往拜訪墨爾本港 DP WORLD 公司，由該公司總經理 Peter D Arcy 及維護經理 Brian Davis 負責接待，簡報在總經

理室進行，由總經理親自簡報。



Peter D Arcy 簡報



Peter D Arcy 簡報

簡報內容主要介紹該公司在墨爾本港貨櫃碼頭情形，其碼頭長度、水深、貨櫃起重機、貨櫃場縱深等，各碼頭不一，採用 Straddle Carrier 堆置貨櫃，規模不若高雄港。

墨爾本港計有 2 個貨櫃中心(Terminal)，年貨櫃量各 200 萬 TEU，其中 1 個貨櫃中心目前由 DP WORLD 營運，另一個(P&G 公司【渣打鐵行】)自 2007 年由 DP WORLD 予以購併，至 2011 年全部完成移交。簡報後，雙方有一些意見交換，大體上兩港稍作比較借鏡，互相請益。DP WORLD 十分重

視勞工安全及作業效率，且在這方面陸續有所成長；未來如同高雄港，將遷移石化儲槽，作為貨櫃場地之用。墨爾本港港內並無遊艇碼頭設施，只有在雅拉河才有觀光遊輪。

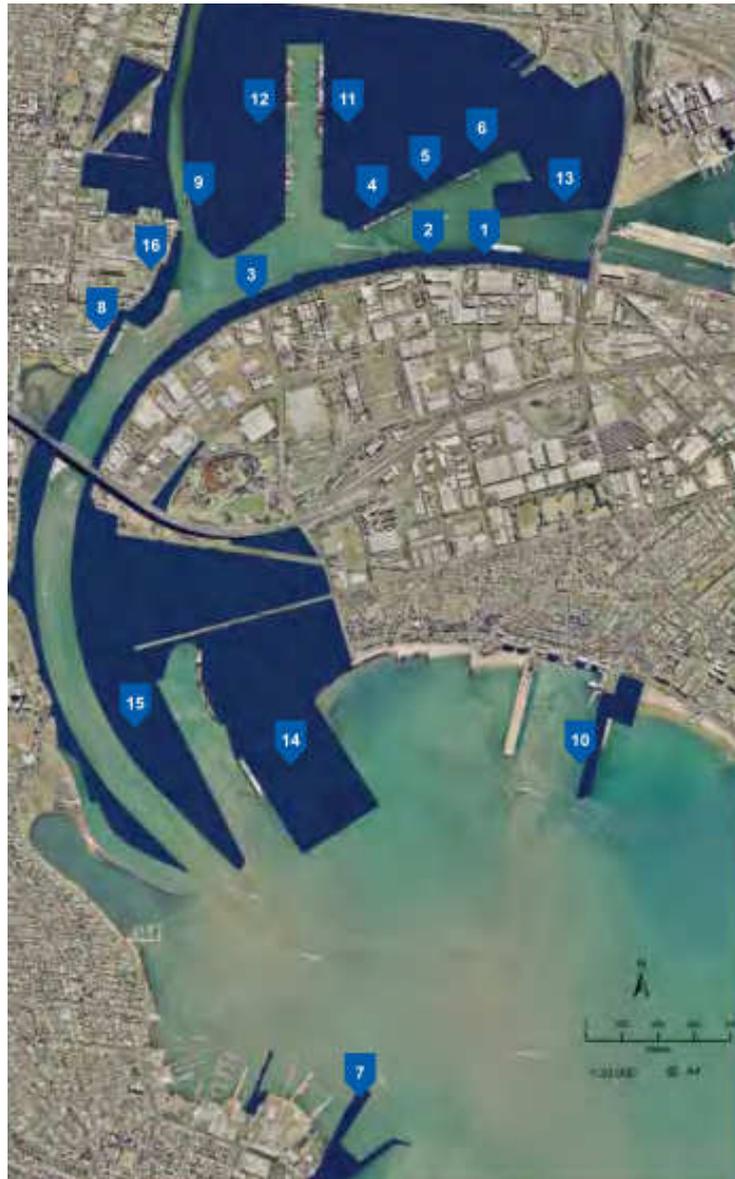
本局副局長亦當面邀請 Peter D Arcy 總經理參訪高雄港，座談結束後一同到其貨櫃中心控制塔台，參觀其貨櫃碼頭及作業情形，再回到總經理室大家合影留念，並互換小紀念品後互道珍重再見。



參訪貨櫃中心控制塔台及塔外作業情形

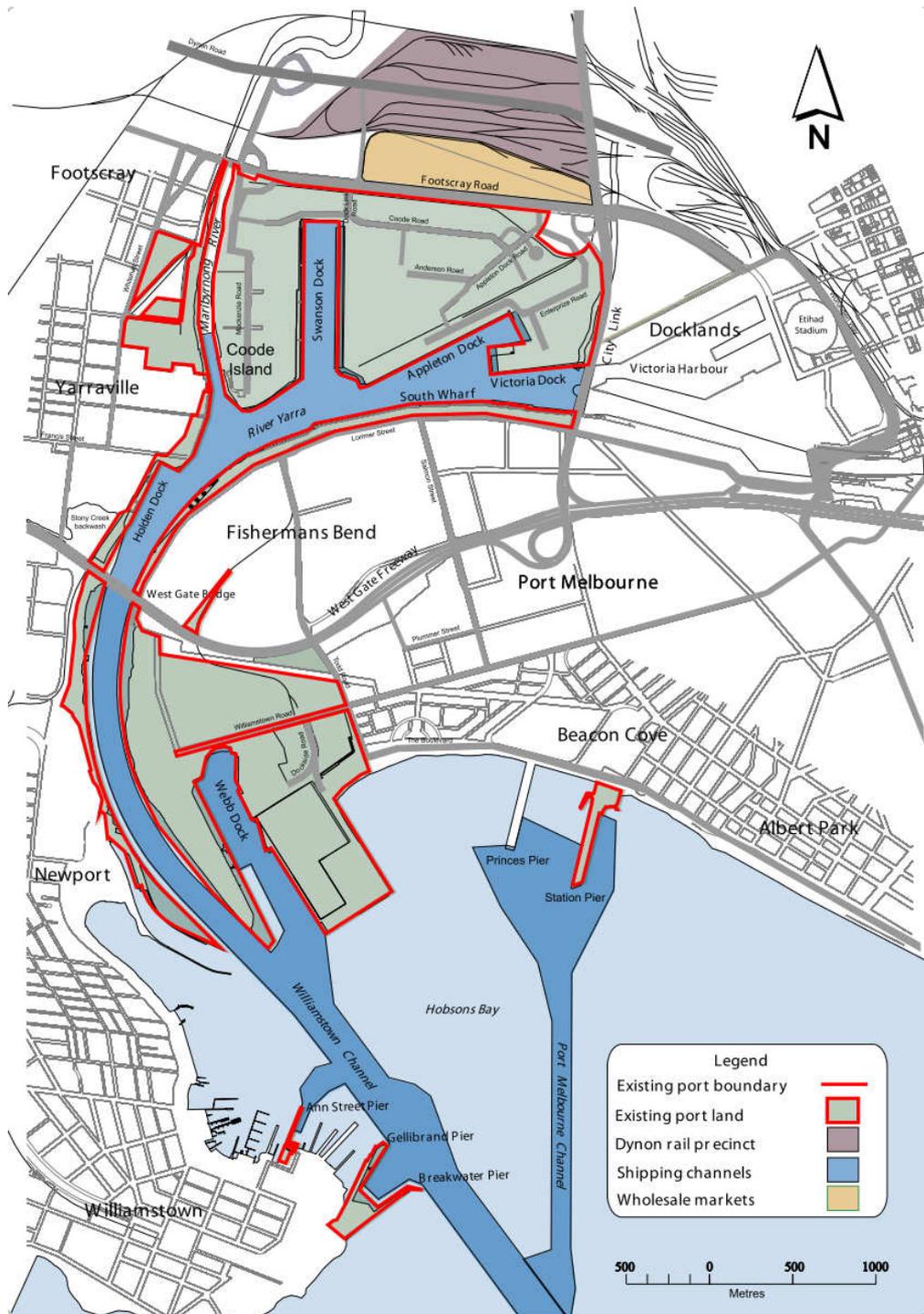


合影留念



墨爾本港區平面圖

- |                           |                       |                    |
|---------------------------|-----------------------|--------------------|
| 1. 26 South Wharf         | 7. Gellibrand Pier    | 13. Victoria Dock  |
| 2. 27-30 South Wharf      | 8. Holden Dock        | 14. Webb Dock East |
| 3. 33 South Wharf         | 9. Maribyrnong        | 15. Webb Dock West |
| 4. B, C & D Appleton Dock | 10. Station Pier      | 16. Yarraville     |
| 5. E Appleton Dock        | 11. Swanson Dock East |                    |
| 6. F Appleton Dock        | 12. Swanson Dock West |                    |



墨爾本港區圖(墨爾本港提供)

碼頭長度及船舶使用水深(墨爾本港提供)

Berth		Maintained depth (m)	Ship's limits at berth (m)		Wharf height (m) above Chart Datum	General remarks
Name	Length (m)	Berth	Max. draught	Max. Length		
Swanson Dock East	884	14.6	14.0	320 <sup>1</sup>	2.7	Dedicated container berths <sup>1</sup> contact PoMC for LOA > 300m
Swanson Dock West	944					
Appleton Dock B	192	10.7	10.1	250	3.7	General cargo berths
Appleton Dock C	192					
Appleton Dock D	200					
Appleton Dock E	137			126	3.7	Coastal cargo berth (containers)
Appleton Dock F	263	11.4	10.8	228		Common user berth – 'Head in' berthing/shiploader. PoMC permission required for LOA>228m.
Victoria Dock	315	9.4	8.8	250	4.0	Common user berth - general cargo.
South Wharf 26	266	11.0	10.4	215	3.5	Bulk cement berth
South Wharf 27	146	9.4	8.8	215	3.5	Bulk cement & common user berth. Controlled cargo operations over wharf apron due to low load limits.
South Wharf 28	146					Lay-up and common user berth apron. Cargo only direct to road transport, with PoMC permission.
South Wharf 29	146					
South Wharf 30 & 31						Tug berths - Not used for shipping.
South Wharf 33	210	11.6	11.0	185	2.7	Common user berth – bulk cement terminals
Maribymong 1	-	10.0	9.4	180	2.9	Bulk liquid terminal – head out only. For night time arrivals, tugs require Yarraville No. 5 clear if B>19m.
Yarraville 5	148	9.4	8.8	180	3.5	Bulk sugar/gypsum. Max. 16m overlap allowed at each end. B ≤ 28.6m if a vessel is berthed or expected at Maribymong 1.
Yarraville 6	235	10.2	9.6	190	3.4	Bulk cargo common user berth. Bulk cargoes must not be dumped directly on to the wharf.

Berth		Maintained depth (m)	Ship's limits at berth (m)		Wharf height (m) above Chart Datum	General remarks
Name	Length (m)	Berth	Max. draught	Max. Length		
Holden Dock		13.1	12.1	200	3.6	Oil terminal - head out only, LOA 185 – 200m ship / shore manifolds must be aligned / minimum LOA 100 m.
Gellibrand Pier		15.5	14.0	289 <sup>2</sup>	4.9	Oil terminal – head out only - Max. displacement: 162,000t.
						Night time departure subject to weather conditions if LOA>250m. <sup>2</sup> Min length 170m. Max distance manifold-stern 145m.
Breakwater Pier	70				3.7	Max. displacement: 2,000t. Berthing between 0 - 70m marks only. Not used for shipping.
Webb Dock 1 East	210	7.0	6.4	185	3.0	Coastal Ro-Ro berths
Webb Dock 2 East	150			150		
Webb Dock 3 East	210	10.0	9.4	185		
Webb Dock 4 East	530	12.5	11.9	250		
Webb Dock 5 East						
Webb Dock 2 West	240	9.1	8.5	200 <sup>3</sup>	3.1	Ro-Ro car terminal. <sup>3</sup> Due to fendering restrictions, LOA<170m subject to terminal operator's approval.
Station Pier Inner East	220	10.9	10.3	195	3.4	Ferry terminal
Station Pier Outer East	223			240		Cruise ship terminal - LOA>225m – head-in only.
Station Pier Inner West	95	8.8	8.2	105		Cruise ship terminal.
Station Pier Outer West	400	10.9	10.3	305		Cruise ship terminal.

碼頭長度及水深(墨爾本港提供)



貨櫃碼頭區(墨爾本港提供)



倉庫鳥瞰圖(墨爾本港提供)

99年12月23日，我們用餐後，即赴雅拉河(Yarra river)搭乘觀光遊輪，觀察其設施及沿岸情形：

- 1、 雅拉河寬約僅 60 公尺。
- 2、 觀光遊輪約有 50 個座位。
- 3、 兩岸主要以奧林匹克公園，皇家植物園為主，綠美化做得相當好，可謂風光明媚，且全線提供自行車道(詳下面照片)，該自行車道一路沿

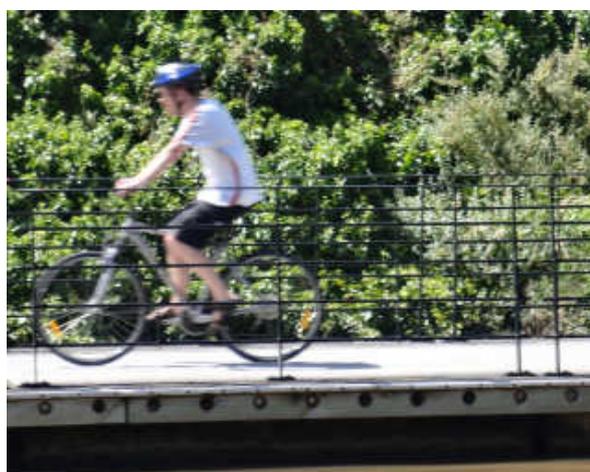
著雅拉河邊，而非岸邊馬路與車爭道，提供既安全又善用空間的設計理念。



雅拉河兩岸照片



雅拉河岸照片

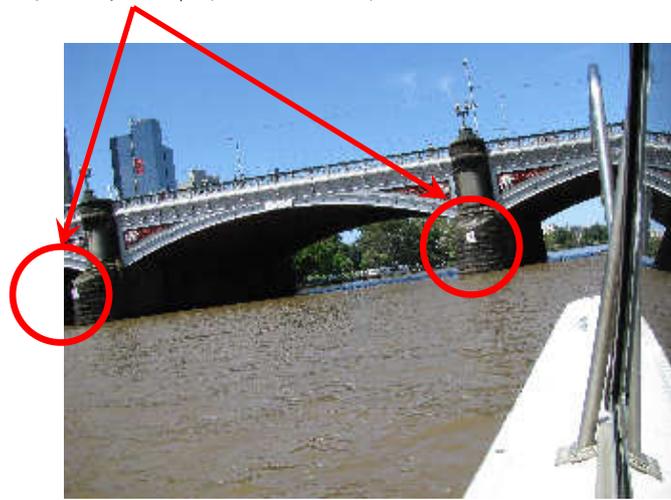


雅拉河岸全線提供自行車道

4、 岸邊也設有清除河中垃圾的放置設施(照片如下)。



5、 橋下通過速限為 5 節(照片如下)。



6、 遊輪觀光全程約 1 個鐘頭，回到原點結束，票價每人 30 澳元(約合新台幣 900 元)。



7、 觀光遊輪也可包租，在船上開同樂會(詳後照片)等。



99年12月24日，今天開始放X'mas及年假，只好到墨爾本市區遊憩資源考察，該市生態多樣化，市內環境整潔，且綠美化做得很好，加上澳洲福利極佳，這裏的人工作悠哉游哉，完全沒有壓力，難怪近20年來，13度榮獲世界最適居住的城市第1名。該市區主要的遊憩資源眾多，例如：庫克船長的故居、菲茨洛花園、聖帕特裡克天主大教堂、墨爾本市政廳、皇冠賭城、國立藝術中心等等，不一而足。



墨爾本市菲茨洛花園內庫克船長的故居照片

庫克船長是在雪梨登陸發現新大陸-澳洲的，所以他的故居一磚一瓦被原封不動的運到墨爾本菲茨洛花園內供景仰，為何沒在雪梨而在墨爾本？據說是設立他的紀念故居時，雪梨尚未發達，比較窮，而墨爾本當時正盛

產金礦，很有錢。是到後來，墨爾本金礦開採完了，雪梨卻反而因遊艇觀光、歌劇院等發展開來，人口增至 420 萬人，一躍成為澳洲第一大城市。菲茨洛花園美侖美奐，園內道路兩旁排水溝使用柔性的紅磚作為梯形邊溝，配合鐵格柵及底下的暗溝，可有足夠的排水量且易於維護（照片如下）及呈現給人柔美的感覺。



皇家植物園內，多樣化的植物，到處喬木參天，花草整理得極為整潔美觀(照片如下)，提供免費的觀賞。



下午搭乘殖民復古電車，車內裝點得很有復古的味道(照片如下)，



車上提供豐盛的餐飲(含酒)，一面用餐，一面環市欣賞多種市景，感覺很棒!這可供鐵路局支線開發參考借鏡。

殖民復古電車從 clarendon street 拐角處附近的 Normanby Road 發車，最終再返回原點。因返回原點時，天色尚早，乃繼續參訪 St Parricks' Cathedral 聖帕特里克天主大教堂(照片如下)，聖誕夜這裏的彌撒一定很

盛大隆重：



聖帕特裡克天主大教堂照片

還有 Parliament House 議會大廈(照片如下)，廈前有一排密密麻麻的大柱子，據說有權力的人應該用柱子把他們關在裏面：



聯邦廣場(Federation Square)，這裏的建築蠻有個性的(照片如下)：



回到旅館趕緊整理資料，以免遺忘，因明天還要飛雪梨，晚餐後就整理行李，早點休息，準備挑戰後面更長遠的路。



雪梨港的正式名稱為傑克森港(Port Jackson)，不過世人還是習慣稱她雪梨港，該港位於 Parramatta River 雪梨灣入海口，被譽為世界最佳的天然港口，舉世聞名的雪梨歌劇院和跨海大橋（雪梨港大橋）位在南岸港邊。

雪梨港真是風光明媚，蔚藍的天，湛藍的海港岸邊盡是現代化高樓，港灣盡是豪華的遊艇和各式風帆，甚至還有軍艦、潛水艇停泊(如下照片)。在歷史上雪梨是歐洲的首個澳大利亞殖民地。



而雪梨港則是亞瑟·菲利浦（Arthur Phillip）船長所率領的英國第一艦隊在抵達傑克遜港（Port Jackson）後最先上岸的地點。碼頭是重要的航運中心，長時間以來，漸漸發展成一個集交通、休閒與康樂於一身的綜合市區。港區設有一個大型的渡輪，為巴士與鐵路轉線站。加上鄰近歌劇院與港灣大橋兩個地標，因此成為許多慶典、活動舉行地點。

99年12月25日，因聖誕節，早餐由06:30延後一小時，7:30開始，餐後即辦理 check-out，08:20 搭車往墨爾本機場，搭 QF10:00 起飛的飛機，11:25 抵達雪梨機場，坐車前往旅館 check-in 後，大夥一起找一家中國菜

餐館用餐，餐後，徒步前往雪梨港參觀考察遊艇(輪)碼頭設施(照片如後)，

遊艇碼頭多為浮動式碼頭，可隨潮位升降(照片如下):



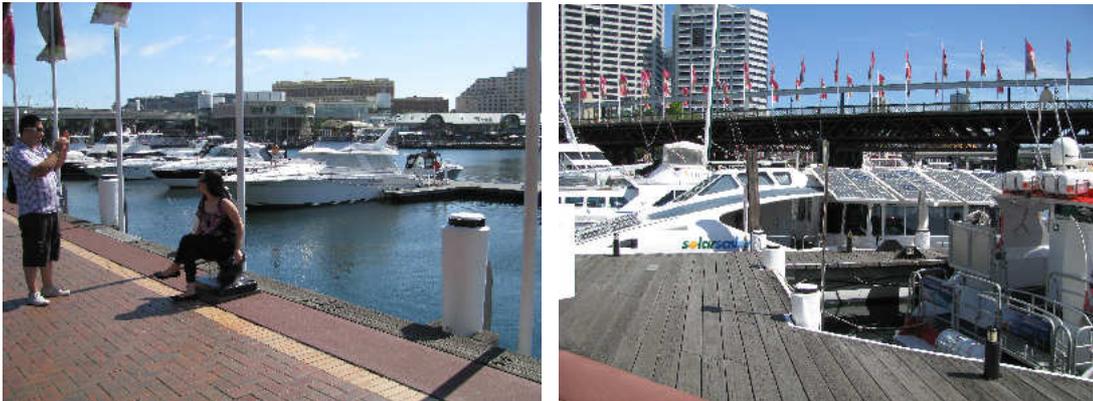
浮動式碼頭



該碼頭遊艇(輪)照片如下:



## 浮動式碼頭



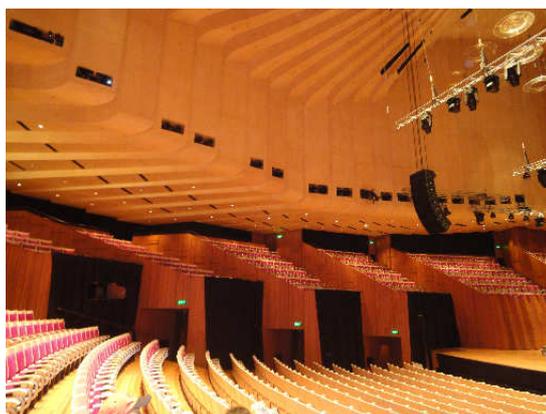
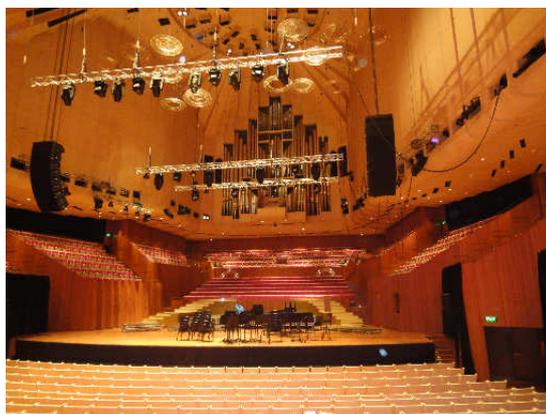
99年12月26日，上午下雨，坐車先去維多利亞市場，隨便看看買買，接著在車內觀賞途經的帝王領地花園，公園等，因天公不作美，只好直接拜訪雪梨歌劇院這世界經典的建築物(照片如下):



這是舉世聞名的歌劇院佔地1.84公頃，高67公尺，外觀有如一片片巨大的貝殼，獨步全球，甚具特色，1955年即有建設倡議，直到1959年才付諸實施，原預算僅約700萬澳元，因施工艱巨，費用不斷增加，到5000萬澳元時，主事者引咎下台，換人繼續完成，耗資共計一億二百萬澳元，費時14年(1959-1973年)。其內分為4個廳:音樂大廳、歌劇院、劇場、音樂廳。音樂大廳裏的大管風琴，號稱全世界最大的木桿風琴，由超過1

萬個風管組合而成，巧奪天工；天花板及四周牆壁用白揚樹木板做成，地板以尤加利樹木板鋪設(照片如下)，音響效果絕佳，這或許可供高雄港第 14、

15 號碼頭興建流行音樂中心參考：



下午搭乘雪梨港遊輪(Captain Cook)於船上欣賞雪梨港及達令港美麗的港灣景色及遊艇盛況(照片如下)：



搭乘觀光遊艇購票處

遊艇航行於港內照片



遊港遊艇航行於港內照片



遊艇船上視野風景照片



遊艇盛況照片

因遊港後尚有剩餘時間，我們便順道觀賞附近的沙灘海水浴場及岩岸景觀、公園等(照片如下):



沙灘海水浴場照片



岩岸景觀照片

一樣過 x' mas 及年假，在南半球可有較溫暖的選擇。

最後再到雪梨港大橋(Sydney Harbour bridge)，該橋建造歷時10年(1922-1932年)完成，為當時造橋工程技術上一大傲人成就。雪梨港大橋，是世界上最大的鋼結構橋，於1932年完工通車，整座大橋結構對稱，向港口南岸延伸搭配拱形的優雅造型令無數觀光客為之驚歎。該橋原於1815年由一名叫格林威(Francis Greenway)最先提議在港口處蓋一座大橋，直到1911年，John Bradfield再度提出建造跨海大橋的建議，以解決當時港口北岸發展迅速，解決兩岸交通捷徑問題。

至今仍被視為雪梨地標之一的雪梨港大橋(Sydney Harbour Bridge)，不論走在岩石區的任何角落幾乎都可以看見它。雪梨港大橋亦有被雪梨人暱稱為 Coat Hanger。雪梨港灣大橋是由出生於昆士蘭州·沙門

(Queensland, Sandgate)的約翰·布萊德福(John Job Crew Bradfield; 1867-1943)設計，整座橋的總長度為1,150公尺，兩個雙塔型的主橋墩之間距離為503公尺。鐵拱橋頂部(亦即"衣架"的頂點)位於海平面134公尺，橋上設有鐵路、Bradfield Highway(此公路係以該設計師之名加以命名)及人行步道、自行車道，這些橋上鐵軌及道路則位於海平面59公尺的高度，是全世界最大的鋼鐵拱橋。在大橋的東側有一條供行人和慢跑的專用道，西側則有一條供自行車使用的專用道。

然而時至今日，衣架橋的謔稱已經不普遍了，反而，因為它的優雅外觀、對稱的結構設計及跨年時於橋上施放的煙火，已經讓雪梨港灣大橋與

雪梨歌劇院並列為雪梨著名的地標(照片如下，或許將來高雄港第二港口跨港大橋可加以參考)：



雪梨港大橋的全景



雪梨港灣大橋北邊的月神遊樂公園 (Luna Park)

雪梨灣為一天然良灣，灣內又成許多小灣，澳洲人利用該諸多小灣作為遊艇棲息泊放地點，錨泊或浮動式碼頭繫泊。更利用雪梨港大橋與雪梨歌劇院兩大地標，將其中一小灣成功地打造達令港(Darling Harbour)，做為觀光遊艇碼頭，水上及岸邊廳船，露天咖啡座、旅館、遊樂園、公園及海事博物館等，成功地吸引國際觀光客到此一遊。



澳洲人另將舊碼頭倉棧改裝成岸邊住宅及私人遊艇泊放碼頭，雖老舊但聽說房屋價格相當昂貴。

感覺上雪梨港、達令港及附近多處景點，幾乎都在雪梨歌劇院及雪梨港大橋的周圍環繞著，就像一對熱戀中情侶的情影，反覆輾轉，不時地展現…。

市區內有一環形碼頭（又譯圓形碼頭；英文：Circular Quay），是澳洲新南威爾斯州雪梨的一個地區，位於便利朗角（Bennelong Point）和岩石區（The Rocks）之間雪梨灣的雪梨中央商業區北部的邊緣。環形碼頭也是雪梨市地方政府區域的一部分。



環形碼頭由海濱小徑、行人購物中心、公園、餐廳和咖啡座組成，並設有火車站和多個渡輪碼頭。環形碼頭呈半環形，原稱「半環形碼頭」，後來才簡化成今日的名稱。

來到達令港馬上可以看到 Captain Cook Cruises 這艘流線型的大遊艇。這是眾多港灣之旅的遊艇之一。



國際郵輪旅運中心及相關設施照片



## 國際郵輪旅運中心空橋設施照片

港口的遊艇碼頭已經發展成遊憩休閒的好地方，擁有許多人潮，商家，不僅如此，旁有許多觀光飯店，像是著名的 Novotel，Ibis 等。

達令港(Darling Harbour)，又意譯為情人港，是位於雪梨市中心以西一個小型內港，由於是天然的好港口，因此港口內設有遊艇碼頭，可以停泊遊艇。附近是休閒和購物區，設有不少當地和外地遊客的遊樂設施(照片如下):



達令港是雪梨知名的旅遊景點，吸引著世界各地的遊客。雪梨水族館、澳洲國家海事博物館、電力博物館、會展中心等，為達令港增添魅力。2000年雪梨奧運會座落於此。中國城也距離達令港不遠處。到雪梨玩，在達令港這裡可悠閒的逛街，嚐鮮，參觀博物館等，玩一天是不夠的，足供高雄

港國際客運專區及蓬萊、苓雅商港區日後發展參考借鏡。



達令港一景

99年12月27日早上還是陰雨綿綿，因考察參訪已近尾聲，再將所有考察參訪資料作一番總整理後，即打包行李，check-out 接著，因為還要去機場辦理退稅，也就及早動身前往機場，辦妥退稅後，晚上 8:00 到華航 check-in，搭 CI 052 班機，晚上 10:00 飛往桃園國際機場返國，為這次考察劃下句點。

綜上，雪梨市為澳洲第一大都市，人口約 420 萬人，擁有舉世聞名的雪梨歌劇院、雪梨港大橋及世界最成功的遊艇(輪)觀光業。然而相對於墨爾本市較為乾淨、美麗的道路、公園、花園及人們工作上完全沒有壓力。感覺上雪梨似略遜一籌。其實，她們仍持續在競爭著……。

## 五、結論與建議

(一) DP WORLD 十分重視勞工安全及作業效率，且在這方面年年有所成長，值得本局參考。

(二) 墨爾本港未來如同高雄港一樣，將遷移石化碼頭儲槽，供作貨櫃場

地之用。

- (三) 墨爾本港計有 2 個貨櫃中心(Terminal)，年貨櫃量各 200 萬 TEU，其中 1 個貨櫃中心目前由 DP WORLD 營運，另一個(P&G 公司【渣打鐵行】)自 2007 年由 DP WORLD 予以購併，唯投資轉移作業複雜，至 2011 年始可全部完成移交。
- (四) 澳洲墨爾本、雪梨到處公園、花園，且喬木參天，顯然是在開發的時候，即故意把那些大樹保留下來，以增添原始氣息，值得借鏡。
- (五) 澳洲於 12 月 23 日晚上開始放 X' mas 及年假，放到翌年 1 月 3 日，學生則放到 2 月 3 日，他們學校每年有 4 個學期，學期間都有假。小學每個月有 1 天戶外教學，可供參考。
- (六) 澳洲每生 1 小孩，即補助 7000 澳元(約合新台幣 21 萬元)，且每週補助小孩牛奶費，高中前所有教育費用由政府全額負擔。他們還有免費的 city circle tram，要做到這樣的福利，必須每人(防逃漏)扣多一點稅，而不是針對跑不掉的薪水階級，見樹不見林，反而大戶企業給跑掉了。
- (七) 澳洲產業種類不是很多，主要為礦產、畜牧、農業、觀光業等，其礦產每年開採不多(據說是故意留給後代子孫的，以現有已知的礦產若全面開採，足供該國全體人民享用二、三百年)，但已足夠全國人民富裕的生活。軍警很少見，福利甚佳，自然社會治安良好，無為

而治。但工作的人，稅負很重，例如遊覽車司機，年所得約 6 萬澳元，但所得稅約 40%，故淨所得僅剩 3 萬 6 千澳元。

(八) 響應環保節能減碳救地球，建議我國考量多設計、生產具環保再利用或節省能源之產品，以保護地球及延續人類生存空間與資源，並予人良好印象。

(九) 建議鼓勵觀光旅遊業界，進用具多國語言知識之行銷推廣人員，主動出擊，響應配合及前往，加強宣傳推廣與招攬顧客，活絡觀光熱潮與促進休閒旅遊業者之發展契機。

(十) 觀光旅遊發展近來有朝 M 型發展趨勢，即高消費高享受與平價旅遊行程兩者，建議業者考量設計不同套裝旅遊行程，如平日開放部分平價或高優惠折扣；假日則開發高品質或高消費等不同行程，以滿足民眾需求，除可減少平日空房量，降低人力成本支出，增益收入外，也可相對增加營業收入，有利業者永續經營。

(十一) 吃的文化是我們的強項，美食且物美價廉是對全世界所有人民都具有強大誘惑的，這可從世界各地中國菜餐館林立，生意鼎盛，窺其一斑，值得我國大力宣傳。

(十二) 本港蓬萊商港區未來可朝類似雪梨-達令港模式改造，將是極佳的觀光遊憩區，除打造成具本地人文特色外，另需具備有吸引國際觀光客的地標，只要能帶動川流不息的人潮，觀光遊憩發展便能成

功。

(十三) 有鑑於近期澳洲-布里斯本滯災，河川出海口僅較適合大型遊艇靠泊，高雄港未來小型遊艇及風帆艇較適合於#1、#3、#6 船渠內建造浮動碼頭靠泊，以免遇颱風或滯災時造成商輪遭碰損危機。