

出國報告（出國類別：考察）

邁阿密郵輪展考察

單位	職稱	姓名
臺灣港務公司	副總經理	蔡丁義
臺灣港務公司	資深處長	高傳凱
臺灣港務公司	研究員	林沛祥
臺灣港務公司	高級管理師	童大維
出國期間	102 年 03 月 10 日至 102 年 03 月 20 日	
報告日期	102 年 06 月 10 日	

內容摘要：

位於北美洲與中南美洲交界的加勒比海是全球郵輪產業最發達的區域，位於佛羅里達州南端的邁阿密港挾地理及硬體優勢，成為該區域發展最完善的郵輪港，也是全球最大的郵輪母港，本次參訪的邁阿密郵輪展就是因應郵輪產業鏈而籌辦的商業展覽。

為瞭解加勒比海港埠及郵輪業者發展與推廣郵輪旅遊之作法，臺灣港務股份有限公司遂選擇邁阿密郵輪展、邁阿密港、拿騷港做為此行程參訪的主要目的地，以因應未來亞洲郵輪旅遊興起，並為打造基高雙港為郵輪母港預作準備，以吸引更多國際人士來臺觀光，帶動臺灣觀光旅遊市場進一步成長。

內容大綱	頁次
壹、目的.....	4
貳、出國期間.....	4
參、考察行程.....	5
肆、考察內容摘要.....	6
一、考察重點.....	6
二、邁阿密郵輪展暨會談紀要	6
(一)邁阿密郵輪展.....	6
(二)與嘉年華郵輪集團會談.....	13
(三)與皇家加勒比郵輪集團會談.....	14
三、加勒比海郵輪行程實地考察及各港參訪.....	16
(一)邁阿密港.....	18
(二)拿騷港.....	20
(三)Coco Cay.....	22
四、心得.....	24
五、建議.....	26

目的

位於北美洲與中南美洲交界的加勒比海是全球郵輪產業最發達的區域，位於佛羅里達州南端的邁阿密港挾地理及硬體優勢，成為該區域發展最完善的郵輪港，也是全球最大的郵輪母港，本次參訪的邁阿密郵輪展就是因應郵輪產業鏈而籌辦的商業展覽。

為瞭解加勒比海港埠及郵輪業者發展與推廣郵輪旅遊之作法，臺灣港務股份有限公司遂選擇邁阿密郵輪展、邁阿密港、拿騷港做為此行程參訪的主要目的地，以因應未來亞洲郵輪旅遊興起，並為打造基高雙港為郵輪母港預作準備，以吸引更多國際人士來臺觀光，帶動臺灣觀光旅遊市場進一步成長。

出國期間：

102 年 03 月 10 日至 102 年 03 月 20 日，計 9 天。

考察行程

日期	地點	行程內容
03月10日(日)	桃園-邁阿密	自臺灣啓程前往邁阿密。(中途於 L.A 轉機)
03月11日(一)	邁阿密	抵達邁阿密，與觀光局駐紐約辦事處張維庭主任共同前往會場考察。
03月12日(二)	邁阿密	參加郵輪論壇並與 Seatrade 討論在臺舉辦郵輪論壇之相關事宜
03月13日(三)	邁阿密	參加郵輪論壇並與嘉年華集團亞洲區總裁 Mr.Pier 與行銷副總 Mr.William 討論合作議題
03月14日(四)	邁阿密	參加郵輪論壇並於晚間宴請觀光局、旅行社
03月15日(五)	邁阿密	拜會外交部邁阿密代表辦事處牟華偉處長以及參訪邁阿密港，並於參訪完邁阿密港後，搭乘皇家加勒比郵輪前往巴哈馬
03月16日(六)	巴哈馬	考察搭乘郵輪相關流程，並參訪拿騷港旅運設施
03月17日(日)	巴哈馬	抵達 Cococay，考察 Tender 接駁流程及岸上旅運設施
03月18日(一)	邁阿密	拜訪皇家加勒比郵輪集團總部，邀請其商業開發副總 John Tercek 來台考察，並於結束後拜訪邁阿密市長。
03月19日(二)	邁阿密-桃園	自邁阿密啓程回到臺灣
03月20日(三)	高雄	抵達高雄

考察內容摘要：

一、 考察重點

此次考察重點如下：

1. 參加全球最大的邁阿密郵輪展，掌握產業脈動、認識郵輪業者，以及考察各國郵輪港發展動態。
2. 拜訪郵輪業者，邀請來台參訪。
3. 實際搭乘郵輪行程，了解郵輪旅客的通關流程以及郵輪業者如何安排船上活動和岸上行程。



二、 邁阿密郵輪展暨會談紀要

(一) 邁阿密郵輪展

現況簡介

- (1) 邁阿密是美國第八大港，佛羅利達州的第一大港，是美國面向加勒比海、墨西哥灣的主要出入門戶。邁阿密港客貨運航線密集，碼頭水文良好，由於地處島嶼羅列的東加勒比海地區，郵輪產業十分發達，因此成

為全球最大的郵輪港。邁阿密郵輪產業鍊完整，除了主要郵輪業者皆聚集於此，周邊的產業像是：船舶製造維修、郵輪補給品採購、相關會展等等，皆在邁阿密群聚。

(2) 2013 年邁阿密郵輪展參展資訊如下：

參展攤位類型:

*各國觀光局/港口

*郵輪產業設備商

*郵輪造船廠

*郵輪產業媒體

總攤位數：900 個

總參觀人數:10,000 人次



圖 1：邁阿密郵輪展現場

重點紀要

(1)邁阿密郵輪展中，參觀者主要分為郵輪業者、旅行社業者兩類，所有攤

位中，就屬各國觀光局或郵輪港口的攤位最吸引人，每個攤位為吸引參觀者的目光，都會安排該國特殊的表演活動或是餐點以及雞尾酒會。本次臺灣觀光局所安排的表演活動是現場二胡演奏、扯鈴表演，並提供臺灣茶的品茗活動。



圖 2：臺灣觀光局攤位

(2)現場的攤位配置依照地域性分為：亞洲、地中海、加勒比海、中南美洲、美國、北歐等區，臺灣的攤位在中國、新加坡、香港、日本、韓國附近。由於亞洲地區有許多港口都有新的旅運大樓建設工程，因此有許多的慶祝活動，像是香港、新加坡分別有舞龍舞獅和雞尾酒會等活動、韓國仁川港也有安排該港管理局局長與郵輪業者簽署合作備忘錄的儀式，日本則是有清酒的開封慶祝儀式，來替攤位炒熱人氣。

港口	新加坡	香港	釜山	仁川	高雄	基隆	深圳
旅運大樓完工時間	2012	2013	2014	2015	2016	2016	尚未公布

表 1：亞洲郵輪港旅運大樓完工時程

(3)現場的部分攤位是以國家整體為單位來提供郵輪觀光的資訊，也有些攤位是以該國家或該區域的港口聯合行銷，像是日本瀨戶內海的港口聯合行銷，或是跨國家，以大洋洲鄰近港口為主的聯合行銷。



圖 3：日本觀光局攤位(港口聯合行銷)



圖 4：新加坡 Marina Bay 郵輪碼頭攤位

(4)SEATRADE 是邁阿密郵輪展的主辦單位，在國際間舉辦過各類的郵輪展以及郵輪論壇，為推廣臺灣的郵輪經濟，參訪團也與 SEATRADE 討論 103 年第一季在台舉辦的國際郵輪論壇委託案相關細節。

主辦時間	論壇	展覽	天數	觀光 踩線	主辦 單位	招待 食宿
每年 1 月	香港郵輪論壇	x	4	o	香港旅遊發展局 (Seatrade 承辦)	無
每年 3 月	邁阿密郵輪展	o	4	x	Seatrade	供餐
每年 5 月	拉美郵輪論壇	x	4		Seatrade	供餐
每年 9 月	亞洲郵輪展	o	4	o	Seatrade	供餐
每年 9 月	歐洲郵輪展	o	3		Seatrade	供餐
每年 10 月	中東郵輪展	x	3		Seatrade	供餐

表 2：Seatrade 所舉辦之主要郵輪展 & 論壇



圖 5：蔡副總率隊與 Seatrade Ms. Vanessa 討論舉辦郵輪論壇相關事宜

(5)美商維多利亞郵輪集團是由臺籍畢東江總裁所創辦，目前該集團經營的重心是在長江流域的江輪旅遊。畢總裁長期關注兩岸郵輪旅遊的推展，該集團未來也有包租郵輪，經營上海到臺灣的計畫。



圖 6：蔡副總與維多利亞郵輪集團畢東江總裁(右 2)合影



圖 7：參訪團接受當地媒體訪問

(6)香港啓德郵輪碼頭現由環美航務公司來經營，爲了拓展臺灣港口與鄰近郵輪港口的合作，參訪團也與環美航務總經理 Mr.Jeff Bent 洽談簽署合作意向書，以推動臺灣 7 大國際商港和香港之海上客運業務及緊急災害下船舶無法泊靠相互支援，以利建立長期合作的關係。

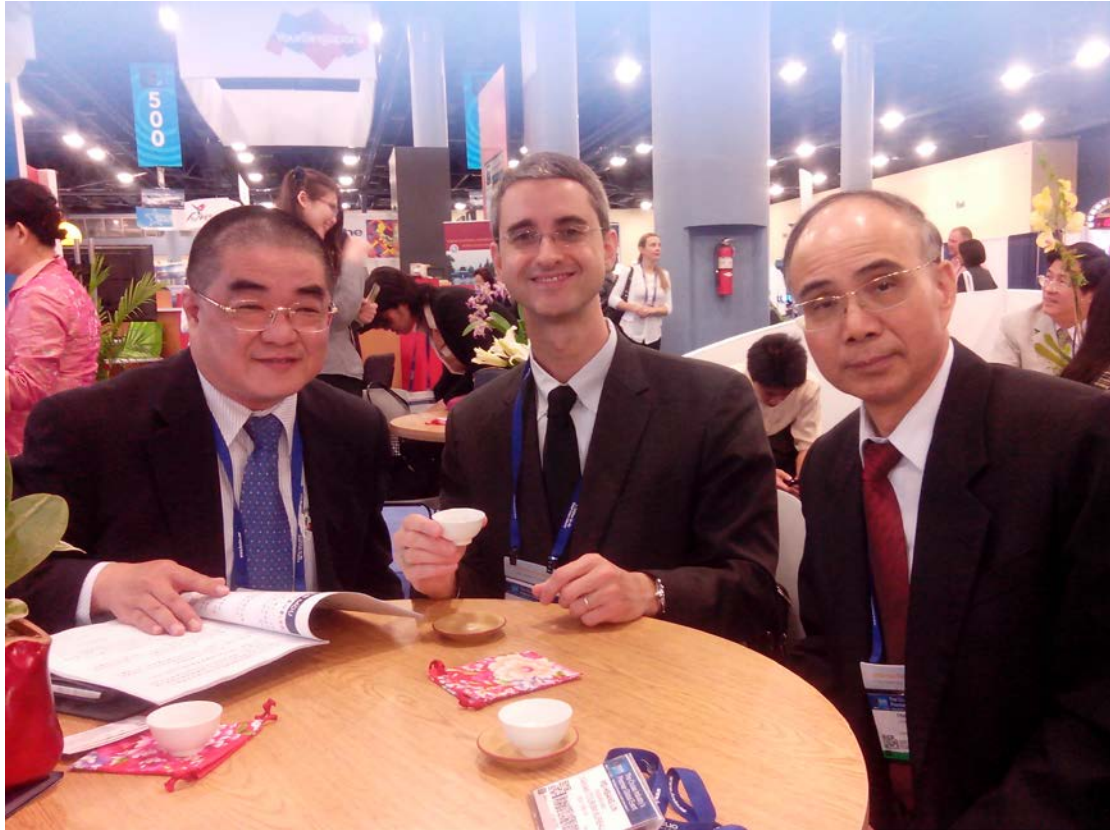


圖 8：蔡副總與環美航務 Mr.Jeff(中)合影

(二) 與嘉年華郵輪集團會談

現況簡介

嘉年華郵輪集團成立於 1972 年，總部設在美國佛羅里達州的邁阿密市。”嘉年華郵輪“以“Fun Ship”（快樂郵輪）作為主要的產品訴求，來區別皇家加勒比郵輪集團及麗星郵輪等競爭對手，現在已經發展成為全球第一的超級豪華郵輪公司，旗下擁有 2,8000 名船員和 5,000 名員工，被業界譽為“郵輪之王”。嘉年華之下屬郵輪公司有：公主郵輪（Princess Cruises）、荷美郵輪（Holland America）、歌詩達郵輪（Costa Cruise Line）、冠達郵輪（Cunard Line）、世朋郵輪以及風之頌郵輪等。嘉年華郵輪集團現有 23 艘 8—12 萬噸大型豪華郵輪，這也是現今為止最為龐大的豪華郵輪船隊。

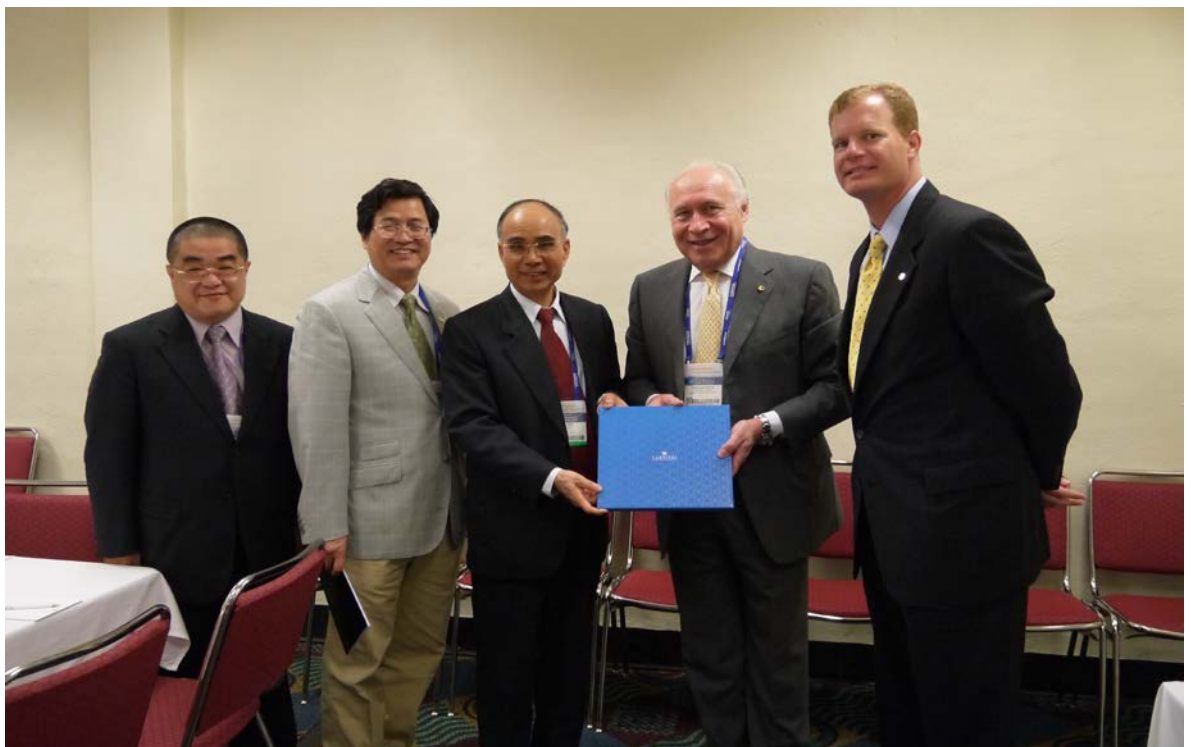


圖 9：蔡副總與嘉年華郵輪集團亞洲區總裁 Mr.Pier(右 2)合影

重點紀要

- (1) 嘉年華集團的主要市場為歐洲地中海與加勒比海區域，現在該集團在亞洲市場主要是透過旗下之公主郵輪與歌詩達郵輪來操作；而歌詩達郵輪也是最早進入兩岸市場的歐美主要郵輪業者。
- (2) 嘉年華集團十分看好亞洲郵輪市場的發展潛力，Mr.Pier 也曾經到過高雄港考察鄰近觀光景點，其認為亞洲的飲食還有特殊的人文，是最能夠

吸引歐美郵輪旅客前來的主要元素。

- (4) 嘉年華郵輪集團認為亞洲各港口的硬體設備及水文條件皆適合發展郵輪旅遊，但近年來各港所建設的旅運大樓，在動線設計以及細部規畫上，仍需多參考郵輪業者的意見，以避免旅運大樓外觀雖新穎，但卻不能完全符合郵輪旅客的使用習性。

(三) 拜訪皇家加勒比郵輪集團

現況簡介

皇家加勒比遊輪國際有限公司（簡稱 RCI）創立於 1969 年，總公司位於美國邁阿密，是全世界陣容最大、服務最好的遊輪公司之一。皇家加勒比旗下游輪分 6 大系列，分別是：綠洲系列、自由系列、航行者系列、燦爛系列、夢幻系列，其中，綠洲系列是目前世界上最大的超級豪華郵輪。其他相關資訊如下：

郵輪數量: 22 艘

郵輪大小: 2100~5400 人

主要市場: 全球

亞洲航線類別: 2-14 天/東南亞區間、亞洲區間、台-日韓

品牌定位: 平價

台灣代理: 皇家加勒比郵輪

重點紀要

- (1) 皇家加勒比郵輪集團目前在兩岸之間，主要是透過業者包船來經營。此次拜訪的商業開發副總裁 Mr. John Tercek 對於臺灣的郵輪市場以及景點了解的不多，因此，此拜訪行程主要是邀請 Mr. John 能實際來台踩線，考察各郵輪港現況以及周邊景點。
- (2) 皇家加勒比郵輪集團的航安技術主管 Capt. Nick 曾經隨船到訪過基隆港、高雄港，拜訪時，Capt. Nick 也表示將會在 4 月中參訪台中港、花蓮港以及馬公港。



圖 10：參訪團與皇家加勒比郵輪集團 Mr.John(右 3)合影

三、加勒比海郵輪行程實地考察及各港參訪



圖 11：加勒比海地理位置圖

現況簡介：

加勒比海（Caribbean Sea）是大西洋西部與南北美洲之間的海域名稱，其北部和東部的邊緣是一連串從墨西哥灣一直延伸到委內瑞拉的島嶼（西印度群島）。

加勒比海會成為全球最大的郵輪市場，主要因素有三點：

1. 氣候優勢與自然風光：

加勒比海大部分位於熱帶地區，是世界上最大的珊瑚礁集中地之一。區域內的西印度群島是世界上第二大群島，島嶼數量僅次於亞洲的馬來群島。其中古巴島是最大的島嶼，其它還有海地島、波多黎各島等大陸島，其它多數屬於珊瑚島，風景秀麗，充滿熱帶風情。雖然每年的夏季偶有颶風，但其溫熱的氣候仍使得喜愛陽光、沙灘的北美洲旅客趨之若鶩。

2. 各國文化差異：

加勒比海也是沿岸國最多的大海。在全世界 50 多個海中，沿岸國達兩位數的只有地中海和加勒比海兩個。地中海有 17 個沿岸國，而加勒比海卻

有 20 個，包括中美洲的瓜地馬拉、洪都拉斯、尼加拉瓜、哥斯大黎加、巴哈馬，南美有哥倫比亞和委內瑞拉、大安的列斯群島的古巴、海地、多明尼加共和國以及小安的列斯群島上的安提瓜和巴布達、多明尼加聯邦、千里達和多巴哥等。

加勒比海的每個國家都有硬體設備完善的郵輪港口和獨特的風土人情，加上港口之間距離近，因此成爲了郵輪業者設計旅遊產品的最適合區域。

3. Visa 便利性:

由美國本土搭乘郵輪到加勒比海區域的各個國家皆無須另外辦理該國的簽證，僅需出示登船證皆可登陸觀光，由於郵輪上的乘客多爲世界上其他國家搭乘飛機到邁阿密後轉搭郵輪，因此簽證的便利性也是加勒比海能成爲郵輪旅遊最發達的區域的主要原因。

郵輪港口簡介:



圖 13：郵輪行程所停靠港口

(一) 邁阿密港

全年旅客人次:400 萬

碼頭型式:平行式

旅客中心:6 座(分為平價&高階郵輪)

船席: 6

碼頭長度:1,900 米

水深:11 米

商業設施:無

旅客橋:Z 型旅客橋 2 座/每旅客中心

行李查驗模式:人工作業/ 船上 X 光機

行李轉盤:6 個/每旅客中心(下船旅客使用)

報到櫃台:48 個/每旅客中心

登船檢驗通道:6 個

下船檢驗通道:12 個



重點紀要:

- (1) 邁阿密港是全世界最大的郵輪母港，旅運中心只提供旅客的通關服務，除此之外，無其他商場、賣場、餐飲等商業功能。
- (2) 邁阿密港是以人工作業來處理旅客行李，旅客搭乘市區交通工具到達 Terminal 時，會先在行李作業區將大件行李貼上購買船票時即一併交付的行李辨識牌，再交給工作人員處理，行李作業模式因為有工作人員引導，所以流程簡單，花費時間約為 15 分鐘。旅客行李待收集成車後，再送往船艙內的 X 光機檢驗，並由船艙內服務人員依行李辨識牌送至旅客房間。
- (3) 進入 Terminal 後，共有 2 個身分檢驗流程(各有 3 個通道)，每個 Terminal 皆備有 48 個接待櫃台，雖然接待櫃台數多，但實際的人員作業效率一般，平均每人約花費 20 分鐘完成登船卡(除身份辨識外，同時具有消費功能)製作以及報到程序。
- (4) Terminal 的動線設計皆以”之”字型為主，以增加旅客通行時間，避免旅客數多時造成堵塞。

(二) 拿騷港

全年旅客人次:102 萬人

碼頭型式:突堤式

船席: 5

碼頭長度:340 米 * 5

水深:11 米

旅客中心:1

商業設施:簡易商店街

行李查驗模式:無

行李轉盤:無

報到櫃台:無

出關檢驗通道:2 個

入關檢驗通道:無



重點紀要:

- (1) 位於巴哈馬北部的拿騷港是加勒比海中，距離邁阿密最近的主要港口。港口距離拿騷市市區僅 200 公尺，一出旅客服務中心，就是該市最富有歷史感的徒步商圈。除了徒步可及的商圈，拿騷港區附近有許多海灘可提供旅客從事水上活動，此外，還可搭接駁船前往位於天堂島的亞特蘭提斯度假中心(Atlantis resort)，該度假中心佔地龐大，其中包括獨立旅館、賭場、高級購物中心、餐廳、海灘、游泳池、人工湖、瑪雅戲水滑道及世界有名的地底水族館等娛樂場所。拿騷具備多元化的旅遊型態，因此才能成為加勒比海地區最負盛名的郵輪掛靠港。



圖 14：亞特蘭提斯度假中心

- (2) 拿騷港郵輪碼頭共有 5 個船席可供大型郵輪停靠，除了在離開船舶時有檢查船卡之外，並無任何身分查驗，就可進入拿騷市進行旅遊。此外，為了避免郵輪旅客同時到達時造成擁擠，拿騷港針對每艘郵輪的進港/下船時間進行管制，每艘郵輪到達的間隔時間約 1.5 小時。因此，即便是同一天有 5 艘郵輪靠港，整個通關流程不見擁擠。
- (3) 登船時須在旅客服務中心排隊檢查船卡及護照，平均每人約花 10 分鐘即可完成通關手續。由於拿騷港是以掛靠港的模式經營，因此到訪旅客皆無大件行李，因此能夠加快上下船的通關速度。

(三) Coco Cay

全年旅客人次:16 萬人

碼頭型式:簡易舷梯

船席: 4

水深:6 米

旅客中心:無

商業設施:簡易商店街

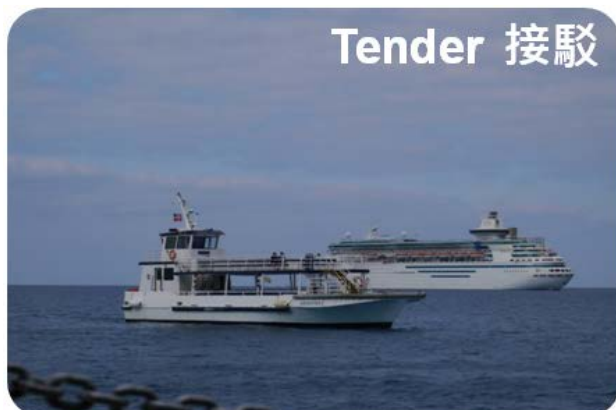
行李查驗模式:無

行李轉盤:無

報到櫃台:無

出關檢驗通道:無

入關檢驗通道:無



重點紀要:

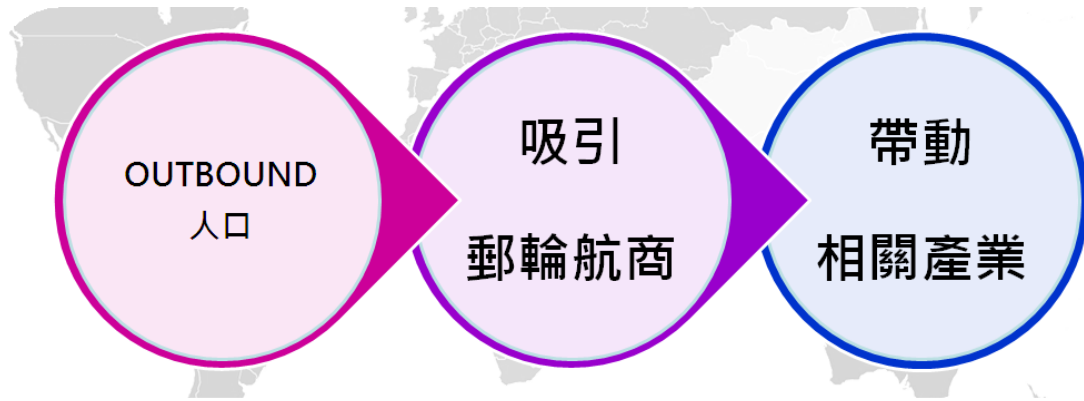
- (1) 位於拿騷港右側的 **Coco Cay** 是一個無人島，由皇家加勒比集團於 70 年代購買下來開發成為其專屬的觀光島嶼。平均每年觀光人數約 16 萬人。島嶼上無人居住，當郵輪靠港時，才会有工作人員隨接駁船前往島上工作。
- (2) 由於該島水深僅有 6 米，岸上無碼頭設備供郵輪靠泊，因此需仰賴 **Tender** 提供郵輪與島上的接駁服務。並在岸上設置簡易碼頭以舷梯安排上下客。
- (3) 共有 2 艘接駁船航行於郵輪與 **Coco Cay** 之間，每艘接駁船可搭乘 200 名旅客，航行時間約 15 分鐘。
- (4) 歐美人士搭乘郵輪的目的之一，就是享受陽光和沙灘。**Coco Cay** 這類的無人島在加勒比海地區很多，因此每個主要的郵輪業者都自其專屬的無人島提供旅客遊玩。



圖 15：Coco Cay 島

四、心得

邁阿密成爲郵輪母港的關鍵因素



邁阿密之所以能成爲郵輪母港，主要循環如下列三點：

1. Outbound 人口

一個港口能成爲郵輪母港，除了港口水文條件及碼頭硬體設備須符合需求之外，最重要的是要有足夠支撐起郵輪產業的 Outbound 人口。邁阿密地理位置鄰近加勒比海，美國本土及國際交通便捷，才能吸引大量的遊客前來邁阿密開始郵輪旅遊的行程。相較之下，鄰近邁阿密港的拿騷港因爲不具有足夠的 Outbound 人口，即便是拿騷港的 Inbound 郵輪旅客很多，同時也跟邁阿密港一樣具有地理環境的優勢，但 Outbound 人口不夠，所以無法成爲郵輪母港。

2. 吸引郵輪航商

當一個港口擁有足夠的郵輪旅遊 Outbound 人口，並且港口附近有足夠的島嶼、港口可供郵輪業者安排行程，自然而然就會吸引郵輪業者在此港口配置航線，投放郵輪在這個港口。邁阿密就是因爲掌握了這樣的優勢，吸引歐美主要的郵輪業者來此投資，把邁阿密當成郵輪母港來經營。

3. 帶動相關產業

郵輪旅遊人口眾多、郵輪業者投入大量資源在邁阿密港，帶動了物流補給、製造維修、會展教育等相關產業進駐邁阿密港，形成一個垂直整合、水平分工完善的產業鏈。

臺灣港群與周邊郵輪港的競合關係

過去常會聽到許多旅行社業者反映大陸郵輪港口的建設速度飛快，每個港口皆提說要打造成爲郵輪母港的政策，若臺灣不迎頭趕上，很快就會被邊緣化。在參訪完邁阿密郵輪展及加勒比海各郵輪港之後，本參訪團認爲郵輪旅遊跟一般的旅遊不一樣，並不是港對港的單點式旅遊，而是一連串港口間的連續性旅遊。因此，港口與港口之間並不只是單純的競爭關係，反之，合作大於競爭，郵輪業者今天不會掛靠了香港，就無法靠臺灣，臺灣與香港之間，由於航行距離近，反而適合郵輪業者安排航線。

此外，假如臺灣的周邊港口皆發展成爲郵輪母港，臺灣各港反而會受惠，成爲自這些港口出發的郵輪必定要照訪的地方。



圖 15：臺灣港群與周邊港口相對位置圖

臺灣發展郵輪產業的契機

1. 目標市場鎖定大陸

臺灣各港發展郵輪產業，可參考邁阿密港與巴哈馬港的關係：大陸就像是美國擁有足夠的 Outbound 人口，而大陸現在正在發展的各個郵輪母港就像是邁阿密港作爲 Outbound 人口的出海口，而臺灣就像是巴哈馬，做爲大陸地區郵輪旅客最佳的掛靠港，賺取觀光財，待臺灣港口的旅運大樓完工，Outbound 人口增加時，就可躍昇爲郵輪母港，發展更完整的郵輪產業鏈。

2. 發展環島行程

臺灣各港口針對郵輪旅客的定位如下：

基隆-城市(臺北)

臺中-自然人文(鹿港、日月潭)

高雄-城市

安平-閩南文化

花蓮-自然風光

澎湖離島-自然人文

各個港口都有獨特且富含觀光價值的景點，不僅可以吸引郵輪業者針對上列各港口組合規劃環島航線，也可進一步發展成 Ferry – Cruise，意即搭乘兩岸

渡輪來臺，之後再換承郵輪，進行環島旅遊。

3. 鄰近港口聯合行銷

如前所述，郵輪旅遊是港口間的連續性旅遊，其他區域如大洋洲海域、地中海、加勒比海，港與港之間都有程度上的合作關係，不僅是在郵輪展中聯合行銷，也可透過舉辦論壇的形式，邀請郵輪業者參加，說明港口間合作對於郵輪業者可帶來的益處。

五、建議

1.解決 VISA 與硬體問題，臺灣各港都有潛力成為掛靠港

目前大陸旅客來臺還存在著辦理簽證流程繁瑣的問題，若兩岸的簽證流程能夠簡化，而臺灣各港在硬體設備都能滿足郵輪業者需求(如:馬公港的水深問題)，臺灣各港都有潛力成為掛靠港。

2.增加郵輪 Outbound 人口，臺灣就有潛力發展郵輪母港

基隆港 2012 年的郵輪旅遊人口為 27.4 萬，現有麗星郵輪開闢母港航線，若臺灣其餘各港都有充足的 Outbound 人口，都有潛力發展成為郵輪母港。

3.發展環島行程，臺灣才有機會發展 FLIGHT CRUISE

世界上主要郵輪港口像是邁阿密港、巴塞隆納港因為鄰近加勒比海和巴塞隆納港等主要郵輪旅遊區域，因此吸引全球其他地區的遊客搭乘飛機前來轉乘郵輪，在各港之間旅遊。若臺灣的環島行程發達，既可提供 4~5 個港口供郵輪掛靠，才有機會發展 FLIGHT – CRUISE 旅行模式。