

出國報告（出國類別：考察）

澳洲海洋政策及海洋觀光產業推動成效

服務機關：國家發展委員會等

姓名職稱：國家發展委員會 郭翡玉 處長

澎湖縣政府 陳高樑 局長

連江縣政府 曾玉花 簡任秘書

金門縣政府 蔡湛成 科長

國家發展委員會 張明芳 科長

派赴國家：澳洲

出國期間：105年4月23日至5月1日

報告日期：105年7月

摘 要

為善用臺灣海洋資源豐沛優勢，帶動沿海地區發展，國發會於 104 年規劃「藍色經濟整合發展構想」，並選定東港、大鵬灣及小琉球作為示範，目前已由各計畫主辦機關積極推動中。

澳洲海洋產業具高度發展實力，尤以海洋觀光與養殖業，提供大量就業機會，對於地方及國家經濟有相當貢獻，澳洲政府並於 2015 年公告為期十年之全國海洋科學計畫，其中商業、休閒、原住民漁業及海洋養殖業皆列為澳洲藍色經濟主力，爰本次考察擬以澳洲海岸城市為標的，包括黃金海岸市區域發展、遊艇與觀光產業推動、塔斯梅尼亞漁業資源管理、維多利亞州港區開發等，吸取其成功發展經驗，並安排拜會相關單位，以作為各機關後續推動海洋經濟政策之參考，獲致相關建議如下：

- 一、為促進區域發展，宜建立增納在地領袖意見之管道：以離島發展為例，於地方政府之離島區域合作平臺及行政院離島建設指導委員會工作小組，納入在地意見領袖，參與特定議題之討論。
- 二、建議加強海洋教育訓練與推廣，提升民眾海洋認知與提高海洋遊憩活動參與：如由教育部體育署加強補助親水活動之教育訓練，從小培養民眾親水習性、由交通部觀光局加強行銷推廣水域活動及舉辦各項觀光休閒競賽，提高民眾對海洋休閒觀光與水域活動之參與。
- 三、建議強化漁業資源合理管制與利用：可考量評估由中央及地方漁業主管機關共同或分別成立諮詢委員會，討論訂定魚種採捕量總額管制、採捕開放管制時間、漁民捕撈與養殖管理等機制與措施。
- 四、由中央協助地方進行海洋經濟發展整合計畫之規劃與推動：有關海洋經濟發展政策，漁業、觀光、水域運動等產業法規鬆綁，建議由中央主管機關進行跨部會之檢討與制定，並積極引導及協助地方政府進行海洋經濟發展整合計畫之規劃與推動。

目 錄

第一章	前言.....	1
第二章	考察行程.....	2
第三章	澳洲海洋政策與發展.....	4
第四章	黃金海岸市區域發展.....	8
第五章	黃金海岸市遊艇與觀光產業推動.....	13
第六章	塔斯梅尼亞水產產業發展與管理.....	24
第七章	維多利亞海岸都市更新發展與推動.....	33
第八章	心得與建議.....	43

圖目錄

圖 2-1	考察地點示意圖.....	3
圖 4-1	黃金海岸市位置及區位圖.....	8
圖 4-2	黃金海岸市市長與參訪團合影.....	9
圖 4-3	澳洲區域發展委員會分佈圖.....	10
圖 4-4	Mr. Ian Pritchard 簡報 RDA(GC).....	12
圖 4-5	黃金海岸市政府.....	12
圖 5-1	Southport yacht club 遊艇碼頭.....	15
圖 5-2	Kym Fleet 帶領參訪團參觀 GCCM 遊艇艇庫及遊艇基地.....	18
圖 5-3	GCCM 製造、維修遊艇基地.....	18
圖 5-4	GCCM 販買遊艇零件商店.....	19
圖 5-5	GCCM 立體遊艇艇庫及 GCCM 門型起重機.....	19
圖 5-6	Kym Fleet 與參訪團、駐布里斯本辦事處處長合影.....	19
圖 5-7	Surfers Paradise 海灘、輕軌電車 G : link.....	22
圖 5-8	Marina mirage、絢麗高樓大廈.....	23
圖 5-9	Jupiters 賭場、palazzo versace 飯店.....	23
圖 6-1	塔斯梅尼亞州海域領域.....	25
圖 6-2	塔斯梅尼亞州鮑魚與龍蝦捕撈.....	26
圖 6-3	塔斯梅尼亞州鱒魚、鮭魚養殖.....	28

圖 6-4	塔斯梅尼亞州鮭魚、生蠔養殖.....	28
圖 6-5	Mr. Robert Gott 與 Mr. Tim Eldridge 簡報塔州漁農業發展情形 ...	32
圖 6-6	victory 港區舊建築活化、倉庫變身為咖啡屋	32
圖 6-7	DPIPWE 與參訪團合影.....	32
圖 7-1	Revitalising Central Dandenong 及 Places Victoria 辦公空間	34
圖 7-2	Ms. Imogen Lewis 與參訪團合影.....	34
圖 7-3	Docklands 位置圖	35
圖 7-4	Docklands 過去與現在.....	36
圖 7-5	Docklands 8 大分區圖.....	38
圖 7-6	Docklands 發展情形.....	41
圖 7-7	Docklands 發展情形(續).....	42

表 目 錄

表 2-1	考察行程表.....	2
表 5-1	澳洲相關遊艇各國進口數量排名一覽表	14
表 5-2	澳洲相關遊艇出口各國數量排名一覽表	14
表 5-3	GCCM 提供之設備	17
表 5-4	GCCM 提供之服務	17

第一章 前言

壹、考察緣起與目的

臺灣海洋資源豐沛，為善用這項優勢，帶動沿海地區發展，國發會於 104 年規劃「藍色經濟整合發展構想」，選定東港、大鵬灣及小琉球作為示範，期打造大鵬灣 the only one 特色，並適性適量發展小琉球海洋生態觀光，改善東港城鄉風貌及人文環境；本案已提報國發會 104 年 9 月委員會議討論通過，並向行政院專案報告，刻由各計畫主辦機關積極推動；為擴大海洋經濟執行成效，國發會亦協助相關部會或地方政府，將本案推動經驗推廣至南部其他縣市，適時整合資源、分配經費與協處窒礙之處，俾活絡南部經濟，進而促進區域均衡發展。

考量澳洲政府於 1998 年即提出「澳洲海洋政策」，以維持海洋生態健康，做為推動海洋多目標利用管理與海洋產業發展之基礎，澳洲海洋產業每年產值約占全國國內生產毛額之 8%，具高度發展實力，尤以海洋觀光與養殖業，提供大量就業機會，對於地方及國家經濟有相當貢獻，澳洲政府並於 2015 年公告為期十年之全國海洋科學計畫，估計於 2025 年前，每年約可達 1,000 億澳幣，其中商業、休閒、原住民漁業及海洋養殖業皆列為澳洲藍色經濟主力，爰由國發會國土區域離島發展處相關業務人員會同離島縣市政府組團赴澳洲考察，吸取其成功發展經驗，以作為國發會及地方政府後續推動海洋經濟政策之參考。

貳、參加人員

本考察團參加人員包括國發會國土區域離島發展處郭處長翡玉、張科長明芳，以及澎湖縣政府陳局長高樑、連江縣政府曾簡任秘書玉花、金門縣政府蔡科長湛成等 5 人。

第二章 考察行程

壹、考察期間

105 年 4 月 23 日 (星期六)至 105 年 5 月 1 日(星期日)，共計 9 天。

貳、行程概要

表 2-1 考察行程表

日期	預訂行程	行程內容
4/23(六) 4/24(日)	(在途)	1. 啟程/抵澳(桃園機場-澳洲布里斯本機場) 2. 布里斯本-黃金海岸 3. 參訪衝浪者天堂 (Surfers Paradise)
4/25 (一)	整天	參訪 Gold Cost 海岸城市、southport yacht club、marina mirage(夢幻碼頭)、jupiters casino
4/26 (二)	上午	拜會 Regional Development Australia Gold Coast Inc(半官方非營利組織)
	下午	拜會黃金海岸遊艇公司(Gold coast city marina & shipyard)及參訪該公司遊艇艇庫及遊艇基地
4/27 (三)	整天	1. 昆士蘭省布里斯本-塔斯梅尼亞州荷伯特 2. 參訪維多利亞碼頭、水產產業設施與休閒漁業發展
4/28 (四)	上午	拜會塔斯梅尼亞州的水產資源部(Department of Primary Industries, Parks, Water and environment)
	下午	參訪荷伯特海岸城市，瞭解塔斯梅尼亞州重要觀光、文化產業發展
4/29 (五)	整天	1. 塔斯梅尼亞州荷伯特-維多利亞州墨爾本 2. 拜會 Places Victoria 3. 參訪墨爾本 Dockland(澳洲最大都市更新開發案)
4/30(六) 5/1(日)	(在途)	1. 參訪墨爾本主題觀光發展案例 2. 返程/抵台(墨爾本圖拉馬林 Tullamarine 機場-桃園機場)

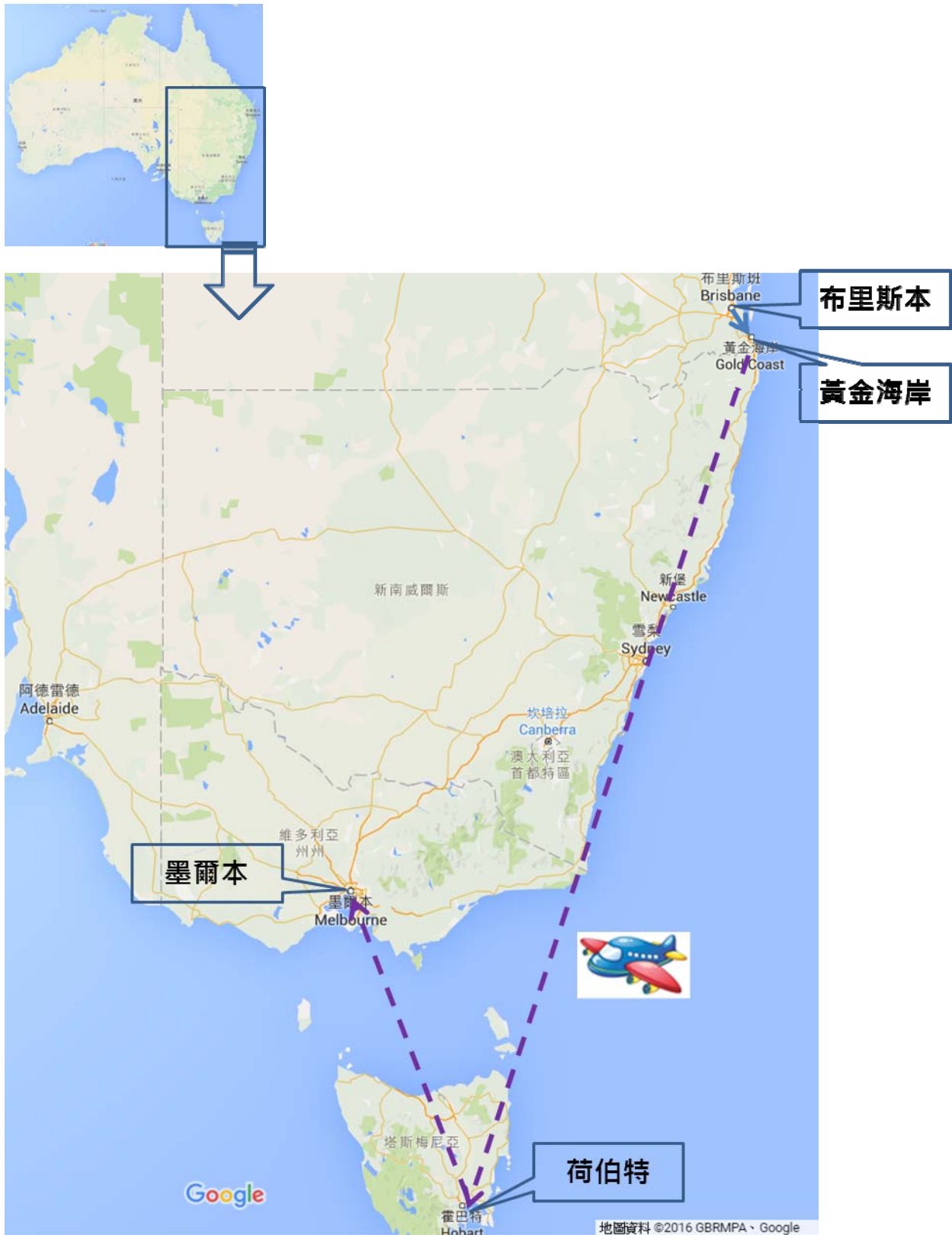


圖 2-1 考察地點示意圖

第三章 澳洲海洋政策與發展

壹、澳洲基本資料¹

一、地理與社經環境

澳洲是全球面積第六大的國家，總面積 769 萬 2,030 平方公里，海岸線長達 3 萬 6,735 公里，面積和美國本土相似，約為臺灣之 214 倍。澳洲國土包括澳洲大陸，塔斯梅尼亞島以及數個海外的島嶼，是世界上唯一一個國土覆蓋整個大陸之國家，與其隔海相望之東南近鄰為紐西蘭，西北為印度尼西亞，北邊為巴布亞紐幾內亞、西巴布亞及東帝汶。

澳洲為具有世界自然遺產最多的國家之一，同時擁有極少數僅產於澳洲的珍貴動植物物種，如鴨嘴獸，澳洲人坐擁大量資源，加上英國良好的商業法規所驅使，礦場與觀光正是財富來源的兩大支柱，促進經濟發展與生活品質，成為世界高度發達之國家。

二、行政區劃

澳洲由六個州(新南威爾斯、昆士蘭、南澳洲、塔斯馬尼亞、維多利亞、西澳洲)及 2 個領地(首都領地及北領地)組成；澳洲政府分 3 級，包括聯邦政府、省/領地政府及地方政府，其中聯邦政府是澳洲的國家政府，負責執行聯邦議會制定的法律、省/領地政府負責治安、公立學校、道路交通、公立醫院、公共住房和工商監管、地方政府則可為市議會、鎮議會或郡議會等形式，負責城鎮規劃、建築審核、地方道路、泊車、公立圖書館、公廁、供水和污水排放、廢物和可回收物和社區設施等建設與管理，每級政府都有不同的職責並提供不同之服務。

三、人口

¹ 資料來源：經濟部投資業務處編印「澳大利亞投資環境簡介」、維基百科。

依據澳洲統計局公布資料，全澳人口於 2003 年 12 月首度突破 2,000 萬人，2013 年 4 月總人口數已增加至 2,300 萬人，人口密度約 2.9 人/平方公里；澳洲人口因受氣候、地型、農產資源及對外交通等因素影響，多分布東南沿岸各大城市。

四、經濟成長

澳洲 2013 年國內生產總值為 1.561 萬億美元，為全球第十二大經濟體；人均國內生產總值高達 6 萬 8,973 美元，居全球第五位，並被瑞士信貸集團列為世界財富中值最高之國家，遠高於同是英語國家的美國、英國和加拿大；澳洲也是世界十大農產品出口國和六大礦產資源出口國之一。

澳洲主要工商業中心為雪梨、墨爾本、布里斯班、阿得雷德、伯斯、達爾文、荷伯特等城市，皆為各州之首府。

貳、澳洲國家海洋政策與發展

一、國家海洋政策²

- (一)澳洲國家海洋政策，係依循聯合國海洋公約規範，就其管轄海域，從生態系統規劃角度，擬訂整合性之管理架構，並作為該國海洋管理與發展的最高政策指導原則；政策中除強調應珍惜其得天獨厚之自然資產，也指出各種環境壓力正威脅著其海洋生態。此外，由於造船、海域油氣田、漁業養殖、遊艇、觀光休憩等海洋相關產業，對澳洲整體經濟貢獻日趨重要，該國政府期待能與國際各國合作，為海洋「永續經營」共同努力。最後，政策亦強調，政府必須重視原住民海洋傳統文化，以及就全球暖化導致南極冰原逐漸融化和崩解課題，應防患於未然與提出因應對策。
- (二)海洋規劃與管理：基於海洋生態環境對澳洲生存和發展極為重要，因此

²資料來源：99 年行政院研究發展考核委員會編印「我國海洋政策白皮書之規劃研究」。

海洋政策之核心價值為在保護海洋生態系統前提下，如何多面向的開發利用海洋資源，作法包含「區域海洋規劃案 (Regional Marine Plans)」之規劃，強化各級政府與單位之連結運作，有效整合各方資源，制定優良管理制度、成立各種委員會(如國家海洋部長級委員會、國家海洋顧問團隊、區域海洋規劃指導委員會、國家海洋辦事處)，彼此相輔相成，具體落實國家海洋政策所訂目標和願景。

(三)主要初步執行政策：區域海洋規劃案、海洋生物多樣性保育工作、海洋利用與衝擊、海洋與河口污染控管。

(四)海洋產業與科技關聯性：海洋政策相當強調海洋科學、技術對海洋產業發展的重要及其相互間之關聯性，其中尤以「海洋科學與技術計畫」和「海洋產業發展策略」最為迫切。例如在「海洋科學與技術計畫」指出，三大工作要項為 1. 訂定各種海洋科學、技術、與工程領域計畫，2. 運用科技方法增進瞭解澳洲海域，3. 提升海洋產業的開發與利用。

二、海洋政策發展³

(一)澳洲工業及科學部部長 Ian Macfarlane，於 2015 年 8 月 12 日公告 2015-2025 年國家海洋科學計畫(National Marine Science Plan)；藍色經濟提倡海洋產業經濟及長遠健全平衡發展。澳洲海洋產業於 2025 年前，估計每年可貢獻約 1,000 億澳幣產值，該計畫列出澳洲當今面臨海洋主權及安全防禦、能源安全、糧食安全、生物多樣性、養護及健全的生態系統、城市沿岸環境、氣候變遷、資源分配等七大挑戰；商業、休閒、原住民漁業及海水養殖業將成為澳洲藍色經濟之主力，該全國性研究計畫目標係推動可持續性的漁業及海水養殖業，計有超過 500 位海洋科學家、商業漁撈業者、相關投資人及政府代表參與計畫，共同推動藍色經濟。

³資料來源：摘譯自 The Fish Site 網站新聞及澳洲漁業管理局網站新聞

(二)漁業將成為澳洲推動藍色經濟主力：因澳洲以科學、創新及可持續性的方式加以管理漁業，其成效甚佳，目前已運用科學計畫提供的知識、技術及創新方法，將未來漁業發展導向永續藍色經濟，並全面朝科學化管理發展，可為海洋產業創造更大之經濟效益。

第四章 黃金海岸市區域發展

壹、黃金海岸市簡介⁴

黃金海岸市是澳洲昆士蘭省之沿岸城市，面積約 1,400 平方公里，北與府城布里斯本相鄰，南接新南威爾斯省堤維德岬，為澳洲第六大城市，目前人口數約 52 萬 6 千人，預計未來每年約成長 1 萬 3 仟至 1 萬 6 仟人，至 2026 年人口數將超過 73 萬人。

黃金海岸市之海岸線長達 57 公里，擁有著名之陽光、海浪與沙灘，且為生物最多樣性的城市之一，於叢林、海洋和淡水棲息地等地區，即孕育 700 多種動物和 1,800 多種植物；該城市各類景點相當豐富，如 260 公里長之航道（超過威尼斯 9 倍之多）、約 2 萬 1 千公頃之植物園與公園、大型主題樂園、購物中心、精品店、專賣店、異國風味餐廳、咖啡館、夜總會、賭場、藝術畫廊、百老匯音樂劇場、世界級體育和娛樂設施、國際五星級度假村與露營地等，因旅遊、觀光與海洋休閒產業蓬勃發展，已使黃金海岸市成為澳洲發展最快的地區之一。

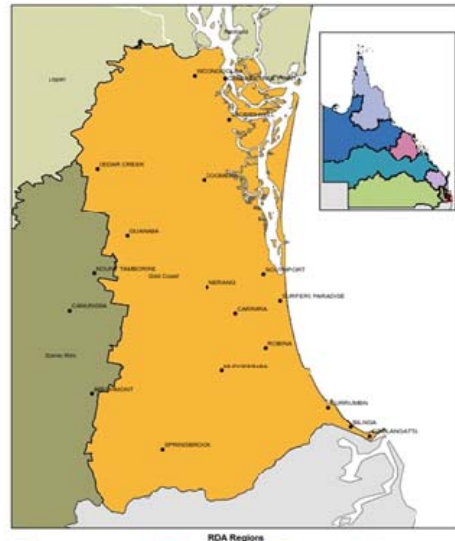


圖 4-1 黃金海岸市位置及區位圖

⁴ 資料來源：黃金海岸市政府提供之簡報

貳、黃金海岸市願景與重點發展

黃金海岸市市長 Tom Tate 親自接見參訪團一行，並說明該市願景與未來重點發展方向。

一、願景：

黃金海岸市擁有最好的生活方式，以及溫暖的氣候、驚奇的自然環境、世界聞名的海灘與廣大腹地，期待「藉由生活方式來啟發、藉由機會來推動」，共同體現黃金海岸市之熱情與獨特性。

- (一) 打造為最適合居住與拜訪的地方。
- (二) 透過強大且多元化的經濟來建立城市繁榮。
- (三) 激勵人民發揮具凝聚力的社區精神。

二、重點發展：

- (一) 交通係城市之發展關鍵，目前市政府正規劃興建機場至市區的輕軌，透過「機場」連結「輕軌」之運輸網路，有效增加遊客便利性，促進觀光旅遊發展。
- (二) 「觀光」及「營建」向來是黃金海岸的重點產業，目前醫療與教育已崛起，將有助於擴大基礎產業，並將邁向另一新階段，強調創新、致力發展科技與培育高素質科技人才，促使黃金海岸市朝更多元化方向發展。

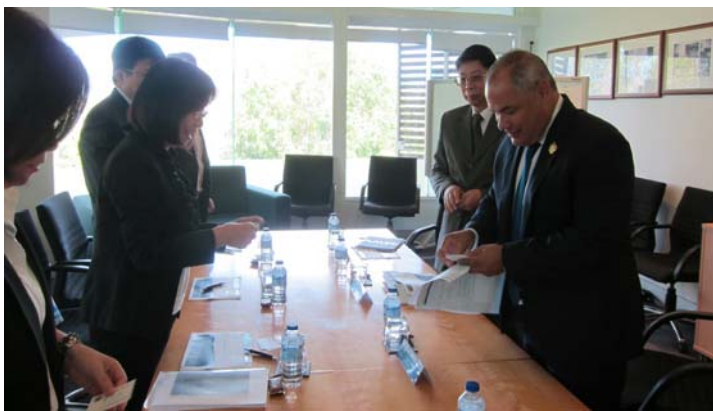


圖 4-2 黃金海岸市市長與參訪團合影

參、黃金海岸市區域發展委員會

參訪 Regional Development Australia Gold Coast Inc(以下簡稱 RDA)，由執行主管 Mr. Ian Pritchard 簡報說明澳洲黃金海岸區域發展委員會組成與運作。

一、RDA 成立與運作：

- (一)澳洲政府在各地建立 55 個以社區為基礎的委員會(圖 4-3)，來強化州、地區與地方政府間長期合作的夥伴關係，並傾聽在地居民意見，扮演著由上而下與由下而上之溝通協調角色，以促進區域發展；RDA 是一個非營利、獨立、沒有政黨色彩之組織，其運作方式為由在地人或團體針對在地關切議題研擬在地解決對策，並藉跨域合作來解決跨域議題。
- (二)RDA 委員會任務包括：參與社區發展並提供意見、促進落實區域計畫、對各層級政府提供區域發展資訊及建言、研擬區域發展綱領計畫等。

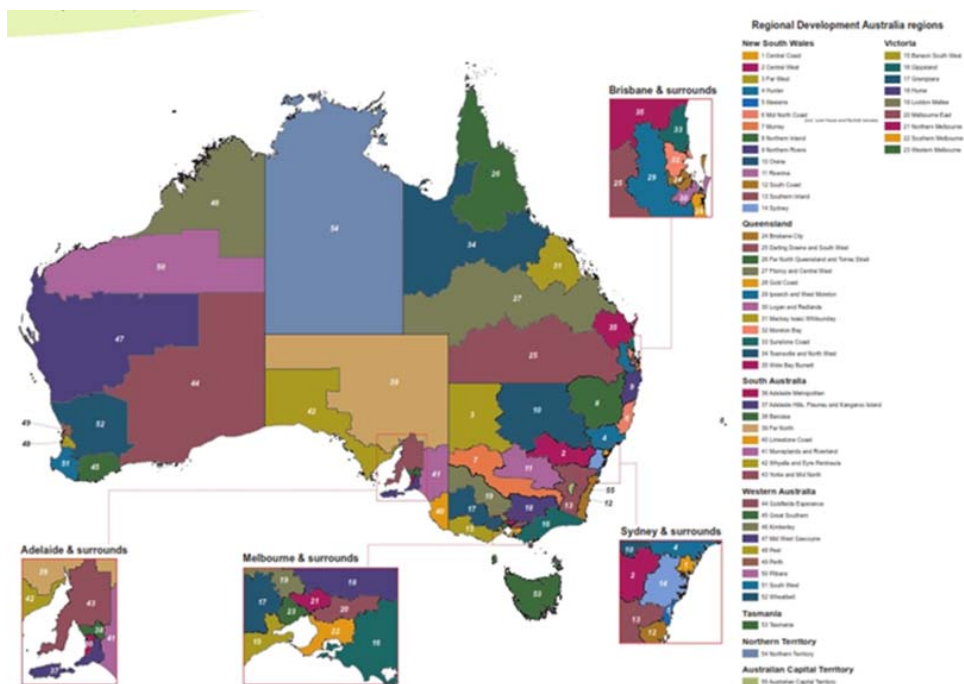


圖 4-3 澳洲區域發展委員會分佈圖

二、黃金海岸 RDA 發展情形：

- (一)RDA(GC)於 2007 年由當地政府、私部門、社區團體共同組成，共有 10

位委員，委員皆由當地各行業代表擔任，為自願無給職，需使用私人時間來參與委員會相關事項，約每月集會一次。

(二)任務：主要係協助創造當地就業機會、發展技能、建設包容社區、改善城市規劃、發展適當基礎設施、吸引投資等，以創造黃金海岸優良的教育、產業及生活機能。

(三)RDA(GC)於 2011 年擬定 A Roadmap for the Gold Coast Region，明確規劃出黃金海岸區域發展願景與途徑。黃金海岸當前經濟係偏重於建築業與服務業繁榮所帶來的零售與觀光商機，但因全球金融危機及澳幣升值所產生的衝擊，導致國際觀光客減少，經濟成長也因此停滯。該份報告從經濟、社會、生活型態與環境四個面向，進行優勢、挑戰與機會的分析，鎖定以提升就業、強化社區活動、提高生活品質與環境保護為主軸，透過多角化經營、基礎建設、都市計畫、住房政策、社區營造、教育推動與職能訓練、法規鬆綁，建構出這個區域發展的長遠目標。

(四)優先推動項目：勞動力提升、永續社區、投資與建設、經濟多元化及數位經濟。

(五)2012-2016 年辦理之計畫：

1. 技能短缺研究－與黃金海岸城市合作。
2. 礦區－長程的通勤研究 (Fly in, Fly out)－與黃金海岸城市合作。
3. 聯邦運動會僱用工作人員後續應用計畫－與黃金海岸城市合作。
4. 租屋能力研究報告－與州政府合作。
5. 社會照護與健保計畫－黃金海岸醫療保險地方計畫。
6. 身障人士觀光計畫－與格里菲斯大學合作發展智慧手機 app。
7. 共用辦公室和數位樞紐之運用－與州政府和其他 RDAs 之合作。
8. 小型產業協助計畫－與黃金海岸產業及私人部門合作。
9. 黃金海岸城市未來發展計畫－與黃金海岸城市及私人部門合作。

(六)黃金海岸城市未來發展計畫：

主要探討議題包括：如何從 1954 年 2 萬人口成長到目前的 60 萬人口、2050 年城市之面貌、2050 年人口達 120 萬、減少城市向外蔓延、增加住房密度、公共設施需求、便捷交通、健康照護、醫療、教育及創新部門的就業機會增長。



圖 4-4 Mr. Ian Pritchard 簡報 RDA(GC)



圖 4-5 黃金海岸市政府

第五章 黃金海岸市遊艇與觀光產業推動

壹、澳洲遊艇產業概況⁵

依據澳洲船舶出口集團(AIMEX-Australian International Marine Export Group)與 IBIS 市場調查可知，2013 年澳洲相關船舶產業規模約達 40 億澳幣，與船舶有關之相關產業之廠商約達 2,310 家，總計有 1 萬 5,000 多名從業人員，其產業平均年出口值在過去三年約為 2 億 7,000 多萬澳幣。澳洲船舶相關產業中，貢獻最大的分別是 Australian Ship building and Repair 及 Australian Boat building and Repair 兩大產業，前者之產業規模約達 28 億澳幣，後者產業規模亦高達 12 億澳幣。其他產業項目尚有零售 (Marine Retailing) 營運 (Marine Operations) 及 零組件 (Marine Components) 等。

世界貿易總覽之統計數據指出，澳洲各類遊艇及其他遊樂或運動用船隻，於 2013 年進口情形為 241,041 艘船或 11 億 545 萬澳幣，其主要供應來源分別為中國、美國、紐西蘭、臺灣、丹麥，臺灣從 2008 年度第 13 位排名晉升至 2013 年的第 4 名，由於臺灣遊艇業偏向製作豪華遊艇，而澳洲玩遊艇則是一項普遍的休閒運動，市場購買力以中小型遊艇較強。另澳洲 2013 年出口情形為 2 億 8,111 萬澳幣，雖 2012 到 2013 年有 2.88% 成長率，但可推知，澳洲遊艇產業主要以進口為主，2013 年出口金額只佔進口額的 25%，其中主要因素為人工成本過高所導致。

⁵資料來源：臺灣經貿網、經貿透視

排名	國家	2011	2012	2013	13/12成長率(%)
0	全球	257.29	273.23	281.11	2.88
1	韓國	51.70	30.85	57.31	85.79
2	美國	33.50	46.65	48.35	3.63
3	新加坡	72.94	68.48	47.65	-30.41
4	紐西蘭	10.63	21.02	24.49	16.48
5	印尼	2.52	14.05	20.81	48.06
6	加拿大	1.45	2.21	14.47	553.24
7	巴布亞新幾內亞	6.45	6.72	8.79	30.82
8	馬來西亞	8.55	22.45	8.08	-64.01
9	巴西	0.04	1.82	5.54	204.69
10	中國	4.79	1.42	5.18	264.17

表 5-1 澳洲相關遊艇各國進口數量排名一覽表

排名	國家	2011	2012	2013	13/12成長率(%)
0	全球	185270	293228	241041	-17.8
1	中國	93968	197321	165626	-16.06
2	美國	43538	50275	33871	-32.63
3	紐西蘭	8408	6248	9116	45.9
4	台灣	6954	4015	5682	41.52
5	丹麥	1511	2177	3865	77.54
6	加拿大	3727	2936	3424	16.62
7	法國	10227	2478	2484	0.24
8	祕魯	0	0	2000	0
9	英國	1996	1004	1939	93.13
10	韓國	362	8667	1574	-81.84

表 5-2 澳洲相關遊艇出口各國數量排名一覽表

澳洲人喜好住在靠海岸線之臨海區域，玩遊艇係相當普遍之休閒活動，也因此帶動船舶休閒產業之發展與盛行，而最大船舶休閒產業市場集中在昆士蘭省，每年該產業營收超過 20 億澳幣，高達澳洲的 37.4%，其次是新南威爾斯州達 13.8 億澳幣，佔全國之 20%，第三是維多利亞州達 7.78 億元，佔 14%。此三州皆位於澳洲東岸，沿岸港灣眾多，擁有極為適合發展遊艇產業

之環境，尤以昆士蘭省，常可見到別墅前院停車後院泊船或於俱樂部承租船席位泊船之景象，每年最大之澳洲遊艇展亦在昆士蘭州之神仙灣舉辦，船舶產業盛行可見一斑。



圖 5-1 Southport yacht club 遊艇碼頭

貳、黃金海岸遊艇公司(Gold coast city marina & shipyard, GCCM)

一、GCCM 簡介：

- (一)GCCM 是全球三大遊艇公司之一，也是目前南半球能提供一站式服務(one stop shop)的遊艇公司，擁有 64 個廠房、10 個停泊基地，占地 4.5 公頃，是結合遊艇製造、維修、維護、改裝、銷售、停供水上停泊、陸上艇庫、商店等完整遊艇上下游產業鏈之公司；該公司成立已超過 15 年，製造維修的船隻已超過 50,000 艘，並成為海洋產業的國際基準和澳大利亞獲獎最多的碼頭和船廠。
- (二)GCCM 在建造遊艇基地之初，係考量過去船舶如需維修，多將船舶運送至較內陸之廠房，因不同的維修或維護即可能需將船舶往返運送多次，耗資甚巨，而原先臨水區域可作為船舶維修基地亦無法發揮臨水土地之最大價值，因此，GCCM 為降低船舶運送成本及時間，便將所有廠房及設備群聚，從一開始 10 個廠房提供維修及服務之規模，逐漸擴大至目前一萬五千平方公尺之基地面積、64 廠房，50 個據點，超過 60 個現場交易的從業人員、500 個海洋與建築工程承包商，共同合作之規模。
- (三)GCCM 之遊艇艇庫可供 250 艘小船或遊艇停泊，長度不超過 9 公尺，或小於 12 噸之船隻停泊，另亦提供較大船隻（約 37 呎以下）之陸上停泊設備，其最新之大型門型起重機可將船舶舉高至 11.4 公尺或下水至 3.5 公尺。
- (四)GCCM 提供之設備與服務如下⁶：

⁶ Gold coast city marina & shipyard 官方網站

FACILITIES

- > **Haul Out**
250T Travel Lift, 50T Travel Lift, 12T Forklift, 10T Forklift, 45T Hydraulic Trailer
- > **Water-blasting**
- > **Clean and controlled hardstand**
Over 50,000m²
- > **Keel pit**
Enables safe work on vessels with deep draft keels. Reduces costs for scaffolding and makes work easier all around
- > **10 refit sheds**
Catering for all vessels up to 19m in length
- > **8 x 50m super yacht sheds**
- > **Australia's largest yacht painting facility**
- > **Work berths with vehicle access**
- > **On site restaurant & café**
- > **Fuel dock open 7 days (diesel & unleaded)**
- > **Ensuite & laundry**
- > **Customer lounge**
- > **On-site storage**
Including dedicated tender storage
- > **Scissor lift and boom lift**
- > **On-site helipad for fly in & fly out customers**
- > **Sand blast bay**



表 5-3 GCCM 提供之設備

SERVICES

- > **Project management**
- > **Dockmaster & concierge service**
Available 7 Days
- > **24 hour on-site security**
- > **Comprehensive CCTV coverage**
- > **Pilot service for large vessels**
- > **Complimentary wi-fi**
- > **Provisioning advice**
- > **Courtesy shuttle service**
- > **Courtesy cars available on request**
- > **Fresh water and power**
- > **Fuel bunkering available on request**
- > **Large quantity fuel orders straight to vessel**
- > **Sewerage pump out**



表 5-4 GCCM 提供之服務

(五)GCCM 除提供新穎之設備外，更集結專業、具豐富經驗的專案經理人，無論是大型豪華遊艇或中小型遊艇，皆可為客戶提供量身定做的解決方案，以確保每一次航行都能一帆風順。另 GCCM 對於環境管理亦不遺餘力，該公司不斷研究可進行環境控制與循環再利用的新技術，廠區內設有雨水收集和世界上最大的太陽能發電海洋設施處理和回收廠，而船沖

洗廢水亦係透過排水系統予以蒐集至儲水設施，並經污水處理後始排放，該公司 2016 年成為澳洲第一個擁有專門現場回收船塢的碼頭，並成為國際公認（認可和認證）的環保碼頭。

二、由 GCCM 業務發展經理 Kym Fleet 帶領參訪團參觀該公司遊艇艇庫及遊艇基地，包括遊艇製造、銷售、維修、維護、停供水上停泊、陸上艇庫、商店等各區域。



圖 5-2 Kym Fleet 帶領參訪團參觀 GCCM 遊艇艇庫及遊艇基地



圖 5-3 GCCM 製造、維修遊艇基地



圖 5-4 GCCM 販買遊艇零件商店



圖 5-5 GCCM 立體遊艇艇庫及 GCCM 門型起重機



圖 5-6 Kym Fleet 與參訪團、駐布里斯本辦事處處長合影

三、遊艇碼頭之基礎建設由眾多政府公部門及私部門提供，受昆士蘭運輸部

及地方政府管轄，公部門中，昆士蘭運輸部提供如浮動碼頭、船滑道等建設經費，區域政府及港埠主管機關提供如停車場等土地上之相關基礎建設，地方管理機關則負責如車、艇庫、照明設備等輔助設施及如船滑道等水上設施之維護，並可授權遊艇及不超過五噸船隻使用相關設備。

四、GCCM 在成立之初，並不被看好，且呈現經營虧損狀態，澳洲政府為鼓勵輔導民間投資設廠，則採用工業區開發模式及降低稅金鼓勵設廠，促使 GCCM 從營業績效不佳而逐漸好轉，目前在廠區空間租用及遊艇建造維修所需相關設備之使用都已是供不應求。

參、黃金海岸觀光產業發展

一、黃金海岸具備發展觀光旅遊之自然資源要素：

澳洲黃金海岸是座充滿絢麗高樓大廈的現代之都，高樓圍繞著衝浪海灘而建，從北邊的 Main beach 到 Surfers Paradise、Broad beach 以及南邊的 Currumbin，連成長達 57 公里之海岸線，除此，黃金海岸也擁有豐富之叢林，包括名列世界遺產的雷明頓（Lamington）和春溪（Springbrook）雨林，另該地區一年四季氣候宜人，因此，對各地遊客而言，黃金海岸總充滿著想像，陽光、沙灘、濱海風光和山林景觀最受到觀光客及新移民的喜愛，每年吸引熱愛衝浪與海灘的人到此短期租屋度假，而日本與中國大陸投資客更偏好在黃金海岸置產，黃金海岸已成為舉世聞名的觀光都市，當地產業除觀光外，尚包括都市規劃、房產建築、水域運動、漁業、文化創意產業等各方面。

二、黃金海岸提供觀光客多元之旅遊活動：

依澳洲旅遊局建議，到黃金海岸必做之 10 件事，分別為：在海灘上漫步享受陽光、在主題公園體驗緊張和刺激之娛樂活動、探索黃金海岸叢林腹地、造訪黃金海岸獨具特色村莊、入住時髦旅館及五星級度假村、樹頂步道近觀雨林、體驗水上運動、在頂級餐廳和咖啡廳享受美食佳餚、在最佳精品店和市集購物、在高爾夫球場打高爾夫。

三、黃金海岸擁有便捷之交通路網：

黃金海岸擁有綿密的公車路網以及耗資 12 億澳幣的輕軌電車 G：link，澳洲昆士蘭省交通部 Translink 發行的 GoCard，可供遊客搭乘公車、火車、渡輪、電車等不同公共交通運輸，穿梭於布里斯班和黃金海岸等城市之海灘、主題公園、旅遊景點、餐廳及旅館等場所。

2014 年正式啟用的 G：link，其軌道空間完全開放，基礎採用混凝土澆置而成的版式軌道方式設置，交叉路口經由號誌控制可供車輛與行

人通過，其軌道與人行道僅有 10 公分高度，無論是候車亭或電車皆與周遭建物相融合，未造成空間視覺上之壓迫感。

四、黃金海岸市政府對於觀光產業發展不遺餘力⁷：

黃金海岸市旅遊局於 2012 年 10 月宣布，將提出一項三合一行動方案，為興建遊艇碼頭、文化園區以及籌設第二家觀光賭場，此方案預估每年可為黃金海岸帶來 7 億 5,000 萬元澳幣的觀光收益，創造近 1 萬 1,000 個工作機會。考量國際觀光遊艇每年約有 100 艘次造訪黃金海岸，約佔昆士蘭省遊艇造訪量之 36%，促使政府與觀光業者擬建造新的觀光遊艇碼頭；鑒於文化觀光已蔚為世界潮流且快速崛起，黃金海岸擬籌建一座世界級文化園區，約每年可增加 34 萬人次之觀光客，帶來 3 億 900 萬元澳幣之經濟效益；另黃金海岸除現有唯一的 Jupiters 觀光賭場外，預計籌建第 2 家觀光賭場，其目標市場訂為中國、韓國、臺灣及香港。

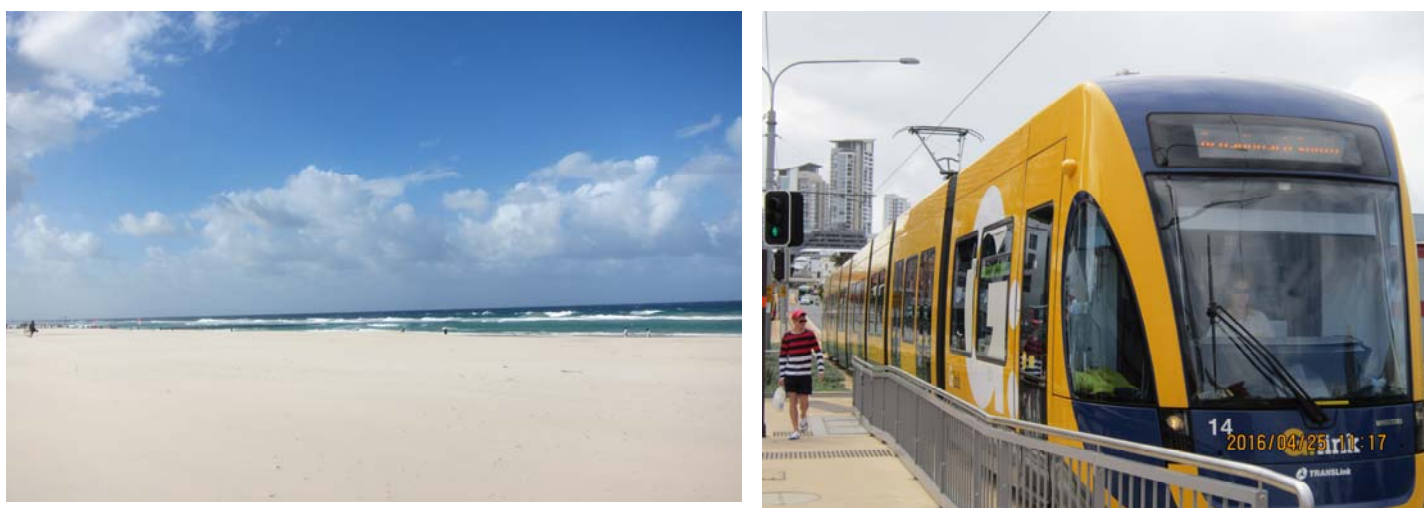


圖 5-7 Surfers Paradise 海灘、輕軌電車 G:link

⁷ 台北市政府「城市觀光發展專題研究」

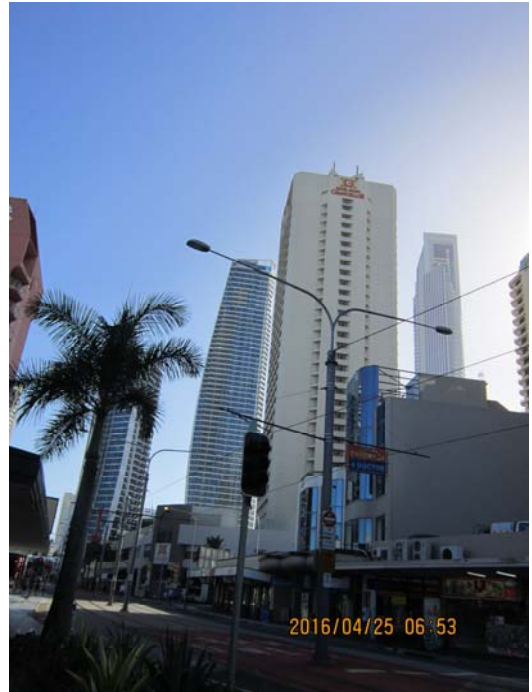


圖 5-8 Marina mirage、絢麗高樓大廈



圖 5-9 Jupiters 賭場、palazzo versace 飯店

第六章 塔斯梅尼亞水產產業發展與管理

壹、塔斯梅尼亞水產產業概況⁸

澳洲擁有豐富海洋漁業資源，尤其塔斯梅尼亞(Tasmania)的環境最為得天獨厚，塔州是澳洲唯一的島州，地處大陸南端，擁有 3200 公里未受污染的海岸線，水溫寒涼純淨，海水鹽度適中，沿海多為礁岩底質，為海產品養殖及野生漁業產品生長提供了較為理想的溫度及環境；其水產產業產值係澳洲之冠，且擁有先進的育種、養殖、加工技術，建立起一整套嚴密的漁業資源採捕、保護與管理體系，塔州水產業以海產品為主，因高品質、無污染、少病害而享譽海內外。

塔州水產業之 2 大領域分別為海水養殖與野生漁業捕撈，水產養殖品種包括鮭科魚(三文魚和鱒魚)、牡蠣、扇貝、鮑魚、貽貝和海馬。其中主要為三文魚和牡蠣，兩者約佔塔州水產品產值的 70%，野生海產品主要包括鮑魚、岩龍蝦、蟹、有鱗魚、貝類、海藻、巨藻和裙帶菜等，產值約佔塔州水產品產值的 30%，其中產值最高的是鮑魚、岩龍蝦和螃蟹。野生鮑魚與龍蝦產品主要出口到亞洲市場，以往產品以速凍和罐裝製品為主，近年來越來越多採取鮮活快運方式出口。為保護當地野生漁業可持續捕撈及品質穩定，塔州政府祭出多樣管控手段，包括捕撈牌照限制、捕撈季節控制、捕撈量即時報送系統等，近年來更運用先進的科技手段測算最佳捕撈總量而進行年度調節。

拜會塔斯梅尼亞州政府的第一產業、公園、水資源和環境部(Department of Primary Industries, Parks, Water and environment，以下簡稱 DPIPWE)，並由水與海洋資源局(Water and Marine Resources Division)之執行長 Mr. Robert Gott 及農業發展司(Agrigrowth Tasmania)之政策與立法主管 Mr. Tim Eldridge 簡報說明塔州漁業、農業發展與管理情形。

⁸ Department of Primary Industries, Parks, Water and environment 官方網站

貳、塔斯梅尼亞商業漁業發展與管理⁹

塔斯梅尼亞 3 海浬以內海域均為州政府管轄海域，3 至 200 海浬海域則為與澳洲聯邦政府共管區域，目前塔州水產業之 2 大領域分別為野生漁業捕撈與海水養殖。

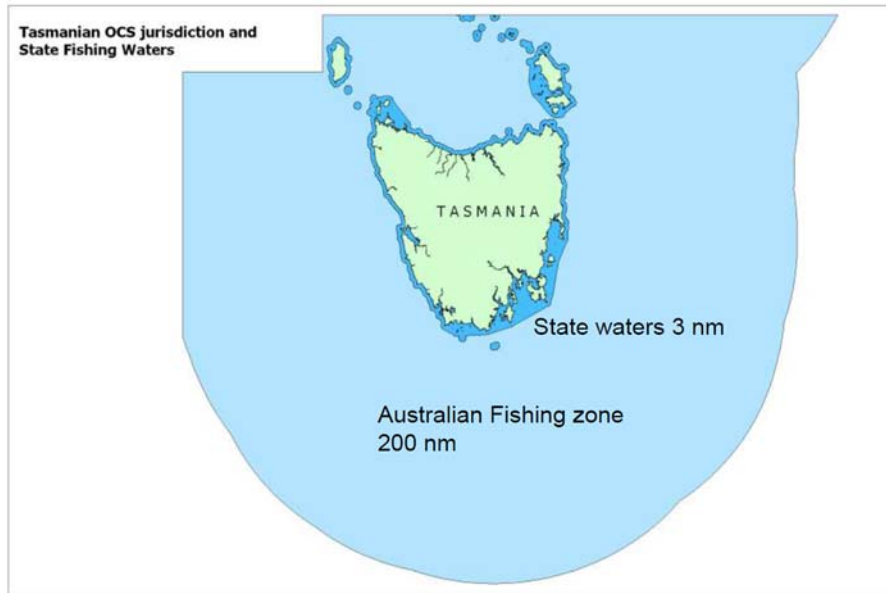


圖 6-1 塔斯梅尼亞州海域領域

一、野生漁業捕撈產業

(一) 鮑魚漁業概況

塔州目前是世界最大的野生鮑魚採捕海域，產量約占全世界總產量的25%，鮑魚之商業捕撈源於1960年，鮑魚經濟產值高，年產值約8,000萬至1億澳幣，市場價值約為6億3,000萬澳幣。

整個鮑魚產業已經營30年左右，整體方式採「配額制」，目前全州有3,500個配額（每個配額約分配27~28個單位），合法鮑魚潛水員計有121員，2016年可採捕量為1,694公噸，但每年可採捕量，已逐年減少，如2010年可採捕量為2,660公噸，目前66%之總產量出口到亞洲地區，其中大陸地區占90%，其中不合乎出口體型標準的鮑魚則再製成罐頭及

⁹ Overview - Fishing and Marine Farming in Tasmania

干製品。

依法令規定「商業潛水」企業，需支付一定金額給政府，等同於權利金或規費，但採捕仍需遵守政府相關法令，其最高指導原則仍為「生態保護」。

(二) 龍蝦漁業概況

塔州的龍蝦漁業經營已超過 100 年以上，龍蝦利潤高，年產值約 6,000~8,000 萬澳幣，另龍蝦商業經營約 20 年，亦採取「配額制」，目前配額有 10,507 位；2016 年可採捕量為 1,050 公噸，整體產量也是逐年下降中，2009 年可採捕量為 2,660 公噸，龍蝦主要係外銷到亞洲地區，其中大陸占了 90%。



圖 6-2 塔斯梅尼亞州鮑魚與龍蝦捕撈

(三) 野生漁業資源管理

塔州漁業資源管理係以「海洋資源管理法」為基礎，該法於 1995 年訂定，1996 年實施。主要目的為「生態維護」，其目標有：

1. 維護生態環境發展。
2. 增加大眾對生態資源的認識。
3. 維持生態資源的保護。

4. 遵守法令。

5. 考慮社會大眾需要及利益。

所有資源採捕量皆依法令來規範，目前已有鮑魚、龍蝦、干貝、蟹及魚類之相關規範，另塔州亦建立諮詢委員會，成員包括企業、產業、政府、研究單位及生態保育團體，透過定期會議，進行意見交流與建議，委員會並依每年水產捕撈剩餘量及配合生態保護政策等資料，討論及決定每年政府可允許之採捕量，現階段為考量整體海域水產回復率及海洋生態遭嚴重破壞，委員會已逐年降低採捕配額總量。

一般漁民雖可進入海域但不能從事採捕，僅有擁有合法之漁業執照始得採捕，商業漁業執照係由州政府核發，有固定數量，可轉讓或出租，但總數量不得增加，執照過期可以再申請，但仍依相關法令辦理，塔州目前已核發之龍蝦捕撈商業執照有 312 個，其中有 200 個為經常性使用，另相關執照買賣行情如下：鮑魚執照 15 萬澳幣、龍蝦執照 4 萬澳幣。

二、海水養殖產業

(一) 大西洋鮭魚產業

塔州於 1988 年開始發展鮭魚養殖，種苗由日本引進，目前年產量為 5 萬 4,848 公噸，市場價值約 7 億 5,000 萬澳幣；鮭魚養殖場分佈在塔州的 44 個海域區域，總面積約 2,257 公頃；整個產業主要集中在 3 大公司，產業發展模式為垂直發展模式，銷售仍以國內市場為大宗，出口僅占總產量 10~15%。

(二) 太平洋生蠔產業

塔州於 1960 年開始發展生蠔養殖，種苗亦由日本引進，目前年產量約為 326 萬打，市場價值約 2,300 萬澳幣。塔州全州養殖面積約 1,276 公頃，計有 104 張執照。銷售仍以國內市場為大宗，出口僅占總產量

10%；另 2016 年 2 月生蠔因受病毒感染，導致產量減少很多。



圖 6-3 塔斯梅尼亞州鱒魚、鮭魚養殖



圖 6-4 塔斯梅尼亞州鮭魚、生蠔養殖

(三) 海水養殖漁業管理

塔州海水養殖漁業管理所依據之法令為「海水養殖規劃法案」及「海水生物資源管理法」，上述二法案皆於 1996 年發布執行。其目標為：

1. 水產養殖活動要注意生態維護的發展。
2. 水域可與其他活動併用。
3. 要減少對水產事業不利的影響。

4. 考慮土地用途及社會大眾權益。

法令規定養殖執照之合約可以租賃 30 年，過期後 15 年亦可重新申請，需有租約才能從事水域活動，有執照才能在租約範圍中執行養殖行為。塔州養殖執照內容包含「生態維護」及「環境監測保護」，予以規範養殖業者對於生態與環境保護措施所應負起之企業責任。

參、塔斯梅尼亞農漁產品與飲品加工業發展¹⁰

農業、海鮮產品與食品都是塔斯梅尼亞之經濟主要來源，塔州農漁產品產值(包含羊毛、罌粟等)在 2010 至 2011 年為 1.15 億美元，而 2012 至 13 年成長至 18.6 億美元，其中，蔬菜產值約 2 億 3 千多萬美元較前期因洪水災害增加 5 百 28 萬美元，另水果產值(櫻桃及相關莓類作物)從原 0.238 億美元提高至 1.126 億美元，此外鮭魚的銷售量在國內市場更是逐年上升。塔州超過一半以上之食物及飲品幾乎都銷往澳洲內陸各州，2012 至 2013 年銷往其他國家金額約 1 千 2 百 30 萬美元較前期少。在近十年，由於全球市場變化及澳幣升值影響塔斯馬尼亞銷往全球商品價格，例如洋蔥、紅蘿蔔及肉類等逐年上升，導致出口市場低迷，銷售產品市場大多轉移至國內各州。目前，塔州作物銷售當地產值約佔 23%，澳洲其他地區佔 60%，出口僅佔 17%。

一、2002 至 2013 年呈現大幅成長趨勢：

- (一)塔州農漁產品產值從 2002 至 2013 年呈持續成長趨勢，成長率將近 98.8%(從 2002 之 9 億 4 千 4 百萬美元增加至 2013 之 16 億 3 千 9 百萬美元，產值超過 16 億)，另因大量產品銷往澳洲各州及塔州本島，塔斯梅尼亞農漁業產品與飲品工業產值成長大約 12 億美元。
- (二)近十年，塔斯梅尼亞之農業作物增加 2 億 8 千 1 百萬美元，漁業海鮮產物成長 3 億 7 千 5 百萬美元；於 2013 年塔州農漁業產品銷售排行中，前五名為牛肉、乳製品、鮭魚、馬鈴薯和巧克力糕餅類，其中乳製品、鮭魚及馬鈴薯成長最多，約佔 79%成長率。
- (三)在 2013 年海外出口產值較 2004 年略高，然國內貿易成長較前 10 年間增加 8 億 3 千 9 百萬美元，由於 2008 年面臨全球經濟危機及衰退，國內市場替代出口市場，促使塔州漁業產品與飲品工業仍有成長空間。
- (四)在漁產品中，鮭魚成長最為顯著，每年平均約 4 千 7 百萬美元；牛肉產

¹⁰ Tasmanian food and beverage industry scorecard

品產量每年持續穩定增加約 2000 頭，迄今約每年 25 萬頭，由於商品價格提升，因此產值已超越 5 千 3 百萬美元，另外 2013 年綿羊在塔州內及其他澳洲州際間產量約 11 萬 8 千頭，相較於 2003 年已高出 7 萬頭。

(五) 近十年，農漁產品價值高過於加工商品，其中包括新鮮蔬果魚產品，例如櫻桃、莓果類作物及鮭魚；而相關加工農產品也增加其產值，例如新鮮袋裝沙拉、紅酒、馬鈴薯加工品及乳製產品。

二、2013 年農漁相關產品概況：

(一) 農漁業產品產值為 16 億 3 千 9 百萬美元；農漁業加工製品產值為 31 億 1 千 1 百 50 萬美元；農漁產品總值(海外出口、澳洲內陸州際貿易及塔斯馬尼亞本島內)為 49 億 2 千 6 百萬美元；農漁產品淨值(總收入扣除進口額)為 4 千 1 百 52 萬美元。

(二) 海外出口為 5 億 1 千 5 百萬美元；澳洲州際內出口淨值為 1 千 8 百 80 萬美元；塔州內農漁產品銷售額為 2 千 4 百 93 萬美元，塔州生產之糧食等作物約有 77% 出口澳洲各州及海外。

三、2013 年產品貿易收入：

(一) 塔州農漁產品貿易種類可分為 12 種，包含鮭魚、乳製品、糕餅、馬鈴薯、牛肉、鮑魚、啤酒、龍蝦、櫻桃、洋蔥及紅酒，相較於 2011 年的 10 種貿易產品，目前塔州之農漁產品更為多元豐富。

(二) 澳洲國內市場已經成為塔斯馬尼亞農漁業產品的主要市場來源，另雖然貿易出口受到全球景氣低迷之衝擊，然因中國大量進口澳洲農漁產品，尚能維持一定之出口量。

四、發展願景：

2014 年澳洲與北韓、日本及中國等國家簽訂貿易協定，對於塔斯梅尼亞農漁產品擴張海外市場可謂一大契機，另 2015 年因澳幣貶值、國際降息及石油價格下跌等消息，亦將促使塔州貿易復甦，上述有利的外

在經濟條件，皆有助於塔斯梅尼亞農林漁牧產品之出口。



圖 6-5 Mr. Robert Gott 與 Mr. Tim Eldridge 簡報塔州漁農業發展情形



圖 6-6 victory 港區舊建築活化、倉庫變身為咖啡屋



圖 6-7 DPIIPWE 與參訪團合影

第七章 維多利亞海岸都市更新發展與推動

壹、維多利亞地產開發(Places Victoria)

拜會維多利亞地產開發(Places Victoria，以下簡稱 PV)，並由該機構 Senior Development Manager Ms. Imogen Lewis 簡報說明 PV 與 Docklands 之發展情形。

一、PV 之成立：

維多利亞州政府於 1991 年成立港區管理局 (Docklands Authority)，2003 年 8 月合併港區管理局和都市區域土地公司 (The Urban and Regional Land Corporation)，成為 VicUrban。2011 年底時，再從 VicUrban 轉變為 Places Victoria，PV 係維多利亞州政府於 2011 年 10 日立法通過成立的房地產開發機構，屬一般公司結構，但董事長為政府部門所指派。

二、PV 之任務：

P V 的法定責任係管理都市更新及創造增加墨爾本適合居住的環境與特質，其任務是執行都市更新及土地、房屋的開發工作，將政府棄之不用的公有地（多數之前曾被污染）做再生利用，改變發展為新的活力社區，其處理模式可由政府獨立開發或與有興趣投資之民間共同開發，主要透過招商投資，興建道路、公園等基礎設施，達成都市更新等永續開發工作。

三、PV 扮演之角色：

- (一) 連結政府與產業：PV 利用過往之專業經驗和網絡，針對政府剩餘土地加以再利用，並發揮其最大之價值，PV 亦消除業者之投資障礙，以吸引其在政府土地進行私部門的投資。
- (二) 為提出各項土地更新再利用計畫之申請者進行推薦。

(三)就 Docklands 發展、管理與發展協議等，負責與私部門進行協調與溝通。

(四)積極與政府合作及支持政府政策，包括住宅建設之多樣化，永善環境之設計，交通建設和社區基礎設施（如公園，遊樂場和社區中心）建置。

四、PV 執行範圍與開發區：

PV 執行範圍橫跨整個維多利亞州，而其中最重要則是該州市中心地區開發案，有超過 20 個項目， Docklands 開發於金額與面積上皆是最大規模；此外，規劃之開發區還有振興中央丹德農（Revitalising Central Dandenong）、活化沃東加路口廣場（Junction Place, Wodonga）等。

五、PV 之貢獻：

(一)提供人民和相關合作夥伴參與國家具意義之投資機會，並建立專門知識中心以促進公私合作。

(二)每年提供年度分紅給維多利亞州政府。



圖 7-1 Revitalising Central Dandenong 及 Places Victoria 辦公空間



圖 7-2 Ms. Imogen Lewis 與參訪團合影

貳、濱海港開發區(Docklands)

一、Docklands 背景：

Docklands 地區在 1860 年代主要為煤氣廠、鐵路、炸藥庫、陶藝廠、皮革廠和屠宰場等，1892 年維多利亞碼頭竣工後，逐漸成為墨爾本最大和最繁忙的港口。從 20 世紀初到 50 年代末，維多利亞碼頭成為墨爾本最大和最繁忙的港口，處理各種各樣的貨物，包括煤炭、鋼鐵、小麥、動物及羊毛，港區內工廠林立，密集的鐵路設施亦隨之建置，奠定其工業用地的重要地位。但到 1980 年代後期隨著航運衰退，港區逐漸被廢棄，到 90 年時它已成為一個廢棄的工業荒地，甚至成為治安死角地方。

二、Docklands 轉變：

(一) 隨著墨爾本中央商業區(CBD)越來越繁榮及人口持續飆升，維多利亞州政府看到了機會，擬擴大墨爾本 CBD 西部邊緣，並重新連接具城市歷史的港區；Docklands 緊鄰 CBD (如圖 7-2)，但 CBD 已有 150 年開發歷史，Docklands 僅開發 20 年，州政府期望藉由擴展 CBD，將原本廢棄之港口透過都市計畫整體開發，轉換為現代化水岸城市。Docklands 係經州政府核可之法案，故該開發案須達到經濟效益創造優質居住就業環境。

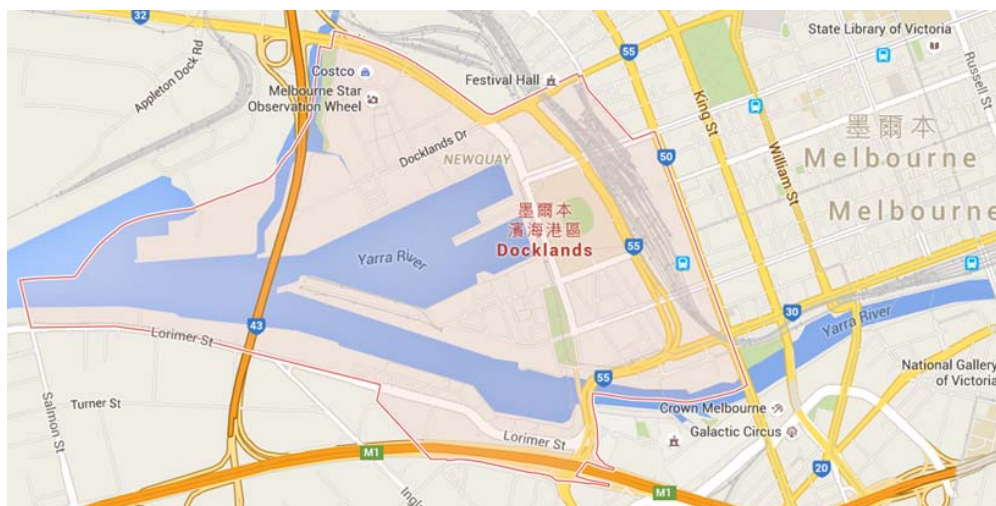


圖 7-3 Docklands 位置圖

(二) 維多利亞州政府決定重新開發 Docklands 地區，並作了 3 項重要決策：

1. 於 1991 年成立港區管理局(Docklands Authority)，該局對 Docklands 地區有完全管轄權，後於 2003 年和都市與區域土地公司(The Urban and Regional Land Corporation) 合併，成為 VicUrban，亦為 PV 之前身。
2. 將 Docklands 地區規劃開發權利從地方政府移轉至州政府成立之港區管理局，降低市議會對該地區發展之政治干擾。
3. 擬定 Docklands 地區都市更新計畫，作為該地區後續推動之依據。



圖 7-4 Docklands 過去與現在

三、Docklands 發展：

(一) 開發方式：

1. Docklands 係採分區分期開發，目前該地區共有 22 個開發商，每個開發區計畫皆須經 Docklands Authority 嚴謹審查，政府與開發商須簽定協議書 (Development Agreement)，規範彼此之權利義務，以及開發時程與建案細部開發方式，並訂出 master plan 總開發計畫，確保各開發區擁有獨特之發展特色與符合市場需求，後續各分區、各子計畫發展皆須符合該總體規劃；在港區所有的商業開發也必須符合墨爾本港區生態可持續發展指南 (ESD) 所訂定之最低性能標準，以擁有綠能、環保等特性。

2. 開發商審查標準：由 Docklands Authority 及相關機關共同審查開發商提出之計畫，審查標準包括：屬擇優評選，計畫內容詳細度與可操作性愈高者愈佳、開發團隊過去開發案之實績證明，財務計畫合理性（包括可提供予政府之回饋金）等。
3. 開發商需於計畫審核完成後始得開工，完工後再由 PV 和墨爾本市政府辦理查驗，主要檢查開發成果是否符合相關標準；墨爾本市政府為所有公共設施之主管機關，並負責後續設施之接管與維護，另為籌措該等設施或公共裝置藝術之相關財源，每個開發區需從開發總費用提撥部分經費予政府。

(二) 港區整體發展情形：

1. Docklands 開發速度相當快，開發期程為 2000 年至 2025 年，並從主要道路基礎建設先進行開發，政府已花費 5 億元澳幣進行公共建設(如道路、污水廠、供水供電設備)之投入，現階段仍處於開發階段。
2. Docklands 是維多利亞州最大的都市更新案，面積 190 公頃，7 公里水岸，港區完全開發後，將可吸引 2 萬居民居住，提供 6 萬個工作機會。截至目前，已有 1 萬名居民，5 萬 3 千個工作，每年吸引超過一百萬人次參訪遊客，引進澳洲各大企業進駐，包括澳大利亞國民銀行、澳新銀行、私人健康保險公司、梅亞百貨等企業總部。
3. 港區已有超過 45 件的公共藝術作品、擁有 741 個泊位的碼頭、預估投資金額可達 175 億澳幣，並為南半球中擁有最高比例的綠星標準商業大樓。

(三) 各分區規劃與發展情形：¹¹

¹¹ Places Victoria 官方網站及高雄市政府「考察澳洲土地開發制度與經驗參訪行程報告」

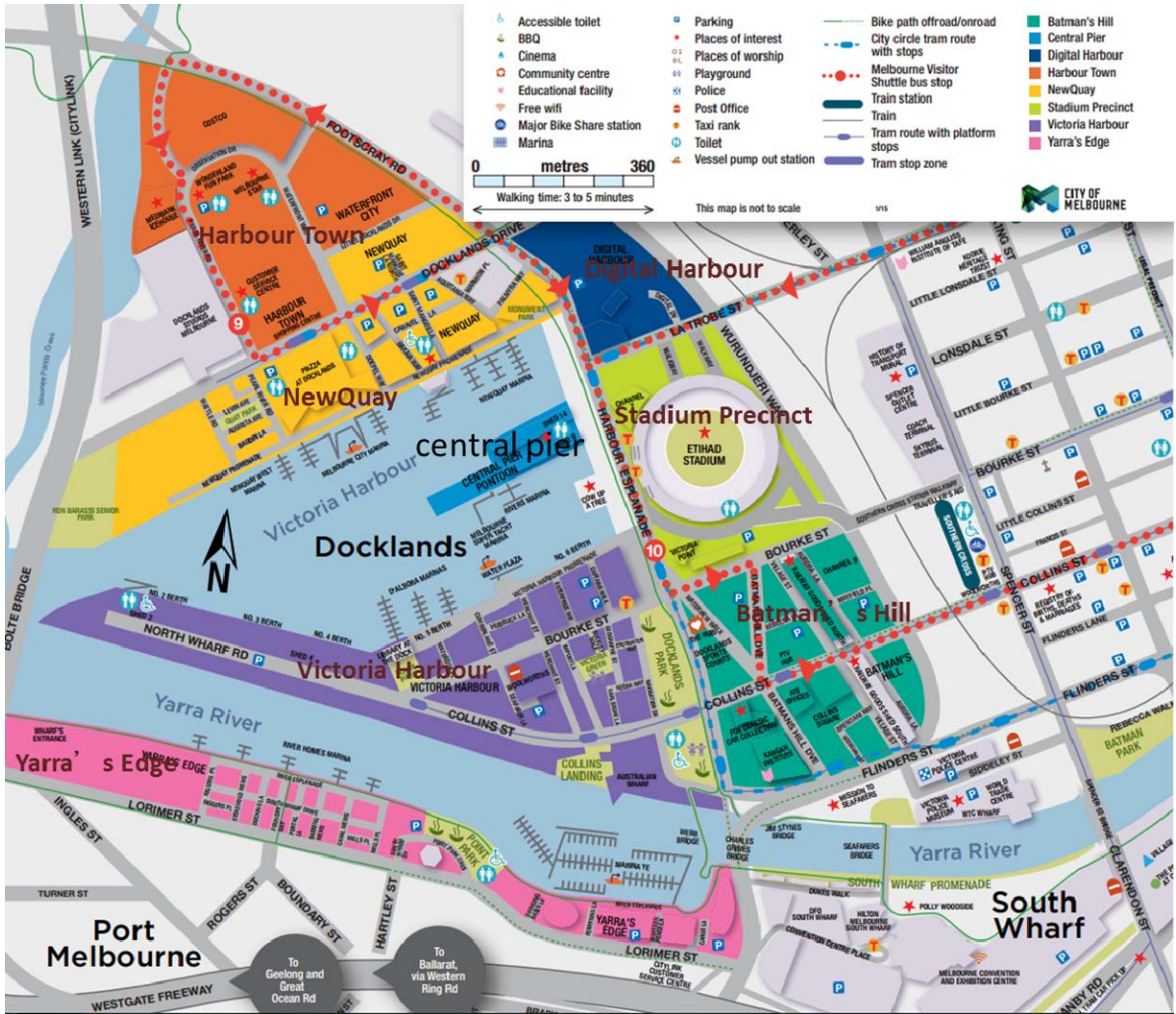


圖 7-5 Docklands 8 大分區圖

1. 蝠俠山丘區 (Batman's Hill)：面積約 2.5 公頃，由 Lend Lease 及 Walker Corporation 等公司聯合開發，包括柯林斯和弗林德斯街 (Collins and Flinders Streets)，南十字星火車站 (Southern Cross Station) 對面土地。目前該開發區已成為墨爾本中央商業區的一部分，其中希爾區已成為另一個繁華的商業中心，許多大型企業總部大樓皆設置於該區，PV 辦公室就坐落在該區的柯林斯街 (Collins Street)。
2. 數位港區 (Digital Harbour)：面積約 4.4 公頃，由 Digital Harbour Pty Ltd 公司取得開發權，座落於水岸邊的一個內部社區，該區主要

- 為綠景觀休憩空間與高速通信基礎建設等，主要亮點為 NBN 網路公司的營運中心、創新大樓內的 Telstra 國家學院、港區未來學校等，並期待發展為澳洲最佳的生態永續地區。
3. 新碼頭區 (NewQuay)：由 MAB 公司取得開發權，該區交通相當便利，無論電車、火車站、交通船舶與景點，都可以步行方式輕易到達，且因臨港之位置，擁有獨特的天際線，其主要景點包括體育和娛樂場館、市場、劇院、畫廊和購物商店，另還擁有墨爾本最佳之海濱餐廳、商業中心以及壯觀的城市景色。
 4. 體育場區 (Stadium Precinct)：位於伯克和拉籌伯街之間 (Bourke and LaTrobe Streets)，並藉由鐵路銜接至南十字火車站 (Southern Cross Station)，阿提哈德體育場 (Etihad Stadium) 是該區最大的亮點，於 2000 年 3 月開幕，擁有 50,000 個觀眾席及可閉合活動屋頂，該體育場以 BOT 方式開發，目前由墨爾本體育場有限公司 (Melbourne Stadiums Limited, MSL) 負責管理營運。
 5. 雅拉河畔區 (Yarra's Edge)：由 Mirvac 公司取得開發權，座落雅拉河 (Yarra River) 南岸，緊鄰南碼頭 (South Wharf) 及皇冠娛樂區 (Crown entertainment precincts)，為墨爾本中央商務區的門戶，區內主要為住宅大樓，可供 2500 名居民居住及臨河之私人遊艇碼頭泊位，創造優質的生活品質。
 6. 維多利亞港區 (Victoria Harbour)：面積約 30 公頃，由 Lend Lease 公司取得開發權，位於亞拉河 (Yarra River) 北側，延著河邊有許多住宅、辦公室、零售業與社區開放空間，該區擁有多達 178 個遊艇泊位的碼頭，以及相當多的綠建築，延著 Collins Street 即可進入到 CBD，碼頭圖書館 (Library at The Dock) 為該區之主要亮點，擁有完善的展館設施，為澳洲第一個 6 星級之公共綠建築。

7. 臨海城區 (Harbour Town)：面積約 19 公頃，由 Ashe Morgan 公司負責開發，主要為購物、娛樂、住宅、商業和休閒區，距 CBD 約 2 公里，區內的好市多 (Costco Wholesale)、海港城購物中心 (Harbour Town Shopping Centre) 及墨爾本之星 (Melbourne Star) 摩天輪為主要地標，該區塑造著高級住宅之形象。
8. 中央碼頭 (central pier)：面積約 6 公頃，墨爾本港區工作室為澳洲三大電影製片廠之一，區內主要為電影、電視攝影棚及辦公室等場所，該製片廠於 2014 年慶祝成立 10 週年，拍攝過 The Moon and the Sun, Predestination and I and Frankenstein 等電影及大量 HBO 的迷你影集等。

四、Docklands 交通網絡

(一) 對外聯絡交通便捷：

Docklands 緊鄰南十字星火車站，該車站為維多利亞地區最主要的火車站，另港區至墨爾本機場約 20 分鐘車程，且於西側與南側有 2 條高速公路可輕易銜接，鐵路與公路交通系統皆非常完善與便利；由於 Docklands 與 CBD 間仍然被南十字星火車站的州際火車軌道所分隔，導致無法有效整合與連結，短期解決方式，是由政府新建 3 座橋樑連接至 CBD，然長期而言，仍期待以整體城市規劃，重新調整鐵路運輸路線。

(二) 區內交通工具多元：

1. 墨爾本地區道路係呈棋盤式，自明性相當高，輕軌與公車路網交錯密集，港區內也規劃完善人行步道與自行車道；目前輕軌已經由柯林斯街 (Collins Street) 延伸進入維多利亞港，尖峰時段每小時可提供 660 名乘客的旅運服務。除此，自 2015 年起墨爾本市區內還設有 Melbourne Free Zone，為了帶動墨爾本的觀光，另亦推動免費 35 號復古電車，遊客可更方便在市區內暢遊，輕鬆地在墨爾本的各個觀光

景點走訪，如今復古電車業已成為墨爾本的特色景觀之一。

2. 現階段 30、35、48、70、86 號輕軌電車，皆有延伸至港區，政府期待透過完整基礎交通建設，將港區運輸導向以步行、自行車及大眾運輸為主的旅運方式，來大幅降低一般車輛使用情形，有效解決開發完成後所帶來的大量就業與居住人口的通勤問題。



圖 7-6 Docklands 發展情形



圖 7-7 Docklands 發展情形(續)

第八章 心得與建議

壹、心得

一、黃金海岸市區域發展方面：

- (一)RDA 類似智庫角色，發掘在地問題、反映問題、研提解決對策，進而向各級政府提出建言，同時扮演聯邦政府與地方政府之溝通橋樑，其協助中央政府蒐集地方意見及建立由下而上研提政策之模式，可作為未來中央與地方、民間協調溝通與合作之參考做法。
- (二)「黃金海岸城市未來發展計畫」雖針對醫療、教育、創新等產業進行多元發展，惟經探究該計畫仍係以觀光為核心，推動相關產業皆為支持與促進觀光產業之發展，此規劃方式類似行政院 98 年核定之「金馬中長期經濟發展規劃」，以金門為例，亦係將觀光訂為產業發展主軸，再擴及至教育、醫療、免稅等面向，以達與觀光產業相輔相成之綜效。因此，未來在進行地區規劃及擘畫藍圖時，宜先確認該地區之亮點與具發展潛力之產業，再尋找可與該核心產業結合及共榮之相關產業，並循序投入相關資源與建設。

二、遊艇產業推動方面：

- (一)GCCM 以園區發展模式，提供消費者從遊艇製造、維修、船艙零件裝修、立體艇庫到休閒活動等各項服務，且因園區緊臨瑪拉河(Coomera river)，遊艇可輕鬆下水，大幅降低遊艇運送成本，設置初期更受惠政府多項優惠措施，提供遊艇業者極佳之產業發展環境；反觀臺灣雖為全球第 6 大遊艇生產國，擁有傲人之造船專業與技術，但遊艇製造廠商多散布於高雄境內各地區，缺乏產業專區(包括下水專區)，而南星計畫遊艇產業園區亦因環境影響評估作業、當地居民抗爭等各種因素，導致該園區遲遲無法設置與開發，未能提供業者良好的產業投資環境，GCCM 之經營模式可供臺灣進一步反思與參考。

(二)相對於遊艇製造外銷之佳績，我國遊艇活動服務因受限於硬體建設及配套設施不足、法規限制、國人習慣等因素，導致該產業始終難以開展，無法透過國內遊艇活動的發展，進而衍生周邊水上娛樂、遊艇運輸、遊艇港休閒設施開發、餐飲服務等關連服務業龐大商機與就業機會，此係未來待改善努力之方向。

三、塔斯梅尼亞水產產業管理方面：

(一)澳洲為確保捕撈鮑魚漁業得永續經營，各州皆實行嚴格限制措施管制商業性可捕撈數量，其野生鮑魚捕撈業的產品出口係根據 1999 年聯邦環境保護和生物多樣化保護法(EPBC Act)獲得批准認證，每州的鮑魚捕撈業亦都要根據該保護法之下的生態可持續漁業管理指南規定，接受評估後，始可獲得出口許可；澳洲水產出口公司及所有加工廠，亦須獲得澳洲政府農漁林業部(DAFF)認證及核發執照，才可從事出口及購買、加工、包裝鮑魚。

(二)澳洲並採取各項嚴厲法律與法規措施，即對鮑魚做出嚴格的捕撈限制，在漁具店、加油站等地公開發行捕撈手冊，印製鮑魚圖鑑，標出合法尺寸以及每次可捕撈的數量；漁船上貼有鮑魚的可捕捉尺寸等明細規定；此外，捕撈戶必須配備測量儀器，發現鮑魚時，或憑經驗目測，或用儀器測量是否達到法定捕捉標準。政府管理部門並設置漁業警察，對出海漁民所捕的管制性水產類進行嚴格抽查，針對違法者並課予嚴厲懲罰，輕者罰款幾百澳元，重者沒收所得、扣押漁船、吊銷執照，甚至坐牢 10 至 20 年，澳洲鮑魚漁場可稱為世界上最具永續經營性之漁場。

(三)塔斯梅尼亞漁業資源合理管制及利用(採捕量管制、採捕證及嚴罰等)，使得有限的漁業資源能永續生存，該州對於漁業資源保護及維護之不餘遺力，實應我國政府與民間業者共同努力學習。

四、海岸都市更新發展與推動方面：

- (一) Docklands 開發案為澳洲目前最大的都市更新開發案，主要係為拓展墨爾本中央商業區，將原本廢棄的港口透過都市計畫的整體開發，轉變為現代化的水岸城市，該地區開發不僅要促進商業活動蓬勃發展也要兼顧文化保存、社會關懷與正義，但也因多面向因素須顧及，難免有政治干擾與介入，以及許多媒體針對開發案所提負面輿論，也影響大眾對開發案之觀感，這已是目前維多利亞州政府與 PV 亟需面對與處理之困境。
- (二) Docklands 採分期分區開發，且各自擁有獨立之開發計畫，政府針對每個分區雖皆要求開發商應提具完整之總體規劃，但 Docklands 缺乏一個上位總體規劃(master plan)，無法有效引導並將各區計畫相互整合，以發揮綜效；另於開發過程中，政府與開發商簽訂協議書，惟因協議書內容不夠嚴謹完備，導致原應由開發商負擔之公用服務設施(如公園、圖書館、小學等)，卻因分區計畫無明訂公共設施設置地點與完成時程，導致土地開發後，滋生已無地可容納公設之窘境，上述執行實務課題，皆可作為臺灣未來推動大型都市更新土地開發案時之借鏡。
- (三) 政府於 Docklands 投入大量公共基礎建設後，確實帶來很多民間投資商機，故其開發效益是極大的，政府與民間資金比約為 1:99，開發初期，進駐廠商因土地價格飆漲，因而獲得相當大之投資外部利益，州政府遂檢討調整與開發商之契約協議，使政府可從開發商因土地價格飆漲所得之獲利來抽取一定之利潤，且於協議書中增加規範開發商之開發時程，以避免開發商僅因土地價格上漲後即可轉售獲取不當之利益，卻未進行實質開發。

貳、建議

一、為促進區域發展，宜建立增納在地領袖意見之管道(以離島發展為例)：在我國離島議題上，目前有由地方政府主導之離島區域合作平臺及由國發會主導之行政院離島建設指導委員會工作小組，該二項組織雖有類似 RDA 功能，惟成員主要為政府各部門代表，缺乏在地聲音，且功能亦有部份重疊。建議：

- (一)為增進行政院離島建設指導委員會工作小組會議效率，離島區域合作平臺仍有存在之必要。相關跨縣議題可先由區域合作平臺討論達成共識後，再將議題送請離島建設指導委員會工作小組與中央部會溝通協調。
- (二)離島區域合作平臺除目前聘請專家顧問協助提供建言外，亦可評估引進與議題相關之在地意見領袖參與討論，俾瞭解在地聲音並深化討論內容。
- (三)行政院離島建設指導委員會工作小組目前僅提供地方政府 1 席委員，未來可檢討增加離島委員席次 2-3 名，可以由下而上方式由離島政府建議在地意見領袖名單。

二、加強海洋教育訓練與推廣，提升民眾海洋認知與提高海洋遊憩活動參與：

- (一)澳洲學生自中學起，即學習帆船、遊艇等水上活動工具之操作與相關教育訓練，促使澳洲人將玩遊艇視為普遍且日常不可或缺之休閒活動之一，更促進遊艇產業之蓬勃發展，未來我國除舉辦各項海上賽事外，亦建議由教育部體育署編列相關預算，透過補助各項親水活動之教育訓練，從小培養民眾親水之習性，進而帶動其海上休閒之需求，並可由交通部觀光局加強行銷推廣各地區水域活動及舉辦各項觀光休閒競賽，以提高民眾對海洋休閒觀光之瞭解，進而參與相關水域活動；惟有提升國人對海洋之瞭解與認知，改變國人針對遊艇、帆船係屬金字塔或少數客

群之專屬活動的既定觀感，而轉換為全民運動與休閒活動之思維後，始能有效擴展臺灣海洋遊憩活動之需求市場。

(二)澳洲各級政府對於海洋休閒活動均相當重視並投入資源予以扶植及建設，國家海洋安全委員會除推動更安全之船舶及水上活動制度外，亦相當重視產業扶植，值得我國推動遊艇活動發展時予以學習，建議可厚植大專院校有關海洋休閒觀光之教育內容與研究，密集與相關水域運動推廣協會合作，有效培養產業人才與協助未來就業機會。

三、強化漁業資源合理管制與利用，評估建立諮詢委員會，據以訂定魚種採捕量總額管制機制與討論重大議題討論

(一)塔斯梅尼亞之漁業資源管理，向以生態維護與資源永續為目標，除採取捕撈配額制外，並嚴格控管核發相關執照、加強宣導與協助漁民遵守捕撈限制，建立出一套嚴密之漁業資源採捕、保護與管理之體系，值得供我國於研擬漁業政策之參據，惟塔州漁業經營多以企業模式發展，與臺灣離島縣市以家庭式經營發展有極大差異，若需由漁民支付高額的採捕證費用，恐易造成民怨。

(二)建議可參考塔州水產資源管理制度建立作法，由中央及地方漁業主管機關主導共同或分別成立「諮詢委員會」，其成員可包括政府機關、產業界、研究單位、生態保育團體等，針對應管制之魚種(如澎湖縣之「特有種章魚」及「馬糞海膽」、合理採捕量總額、採捕開放時間等重大漁業資源議題進行討論，以落實沿近海漁業資源之保護與復育。

四、政府土地開發模式多元化，公私合作方式取代傳統之區段徵收

(一)臺灣目前常見之整體開發方式包括區段徵收或市地重劃，此開發方式強調政府藉由開發無償取得公共設施，開發完成後，公開標售土地以回收開發成本，其餘私有土地則由地主自行興建或出售予他人使用，惟近年來，因保障私有財產權意識日趨高漲，土地取得極為困難，復因現行土

地開發方式針對土地所有權人之建築開發行為並無時間限制，難免發生地主養地與待價而沽之情形，政府亦缺乏有效之開發時程控管機制。

- (二)澳洲大型土地開發案主要採公私合作方式辦理，由政府擬訂都市計畫之主要計畫後，透過公開競標遴選出開發商，並各自依市場需求提出土地開發計畫，開發商訂有明確開發目的、時程與開發成本回收壓力，往往會積極對外招商與投入相關軟硬體建設，未來臺灣土地開發案建議可積極朝公私合作方式辦理，並由內政部等機關進行制度與相關法規之研議。

五、由中央協助地方進行海洋經濟發展整合計畫之規劃與推動

- (一)經本次考察澳洲黃金海岸區域發展、遊艇與觀光產業推動、塔斯梅尼亞漁業資源管理、維多利亞州港區開發等地區，可瞭解一個成功的海岸城市之海洋經濟發展，需建構在生態維護與資源永續之前提下，並從核心產業(如漁業、觀光、遊艇、海域活動等)擴及到週邊產業，交通等公共建設、都市規劃、房產建築…亦需多面向共同投入，始得創造出海岸城市之獨特性與國際競爭力，中央政府的政策指導與資源協助相當重要。
- (二)臺灣沿海各鄉鎮雖具有豐沛自然海洋資源，惟多屬偏鄉地區及中小型漁村型態，而地方政府之行政資源、執行能量，抑或是海洋經濟國際觀，恐仍顯不足，因此，有關我國海洋經濟發展政策方向之研訂，漁業、觀光、水域運動等產業相關法規之鬆綁，以及跨縣市之大型公共建設之投入等，建議由中央主管部會予以檢討與制定，另亦應積極引導及協助地方政府進行海洋經濟發展整合計畫之規劃與推動，惟有透過中央與地方共同合作，始能創造出屬於臺灣獨特的海洋經濟發展榮景。

參考資料

- 一、國家發展委員會研究計畫，建構我國海洋政策之「藍色經濟」概念與推動策略之研究，2014年11月。
- 二、行政院經濟建設委員會出國報告，考察澳洲遊艇活動發展及漁港多元化利用情形，2010年8月。
- 三、行政院研究發展考核委員會政策建議書，我國海洋政策白皮書之規劃研究，2010年3月。
- 四、臺北市政府觀光傳播局市政專題研究，城市觀光發展專題研究，2013年6月。
- 五、苗栗縣竹南鎮公所出國報告，考澳大利亞(雪梨、黃金海岸、布里斯本)之都市規劃暨城鄉發展業務考察，2015年03月。
- 六、高雄市政府地政局出國報告，考察澳洲土地開發制度與經驗參訪行程報告，2015年12月。
- 七、扶正，國立中山大學碩士論文，全球遊艇產業分析與企業發展策略，2013年8月
- 八、趙禹姿、蔡佩君、楊達鑫、吳秉叡，行政院經濟建設委員會，台灣海洋經濟發展之研究，2008年。
- 九、經濟部投資業務處，澳大利亞投資環境簡介 (Investment Guide to Australia)，2013年。
- 十、澳洲漁業管理局網站新聞，國際漁業資資訊，2015年8月。
- 十一、黃金海岸市政府簡報，2016年4月。
- 十二、Regional Development Australia Gold Coast Inc 簡報，2016年4月。
- 十三、Regional Development Australia Gold Coast，Regional Plan 2013 - 2016，2016年4月。
- 十四、Tasmania Government 提供之簡報，Overview - Fishing and Marine

- Farming in Tasmania, 2016 年 4 月。
- 十五、Tasmania Government, Tasmanian food and beverage industry scorecard (2012-13), 2014 年
 - 十六、澳洲官方旅遊網站, 網址: <http://www.australia.com/>
 - 十七、台灣經貿網網站, 網址: <https://events.taiwantrade.com.tw>
 - 十八、Regional Development Australia Gold Coast 網站, 網址: <http://rdagoldcoast.org.au/>
 - 十九、Gold coast city marina & shipyard 網站, 網址: <http://www.gccm.com.au/>
 - 二十、Department of Primary Industries, Parks, Water and environment 網站, 網址: <http://dpiuwe.tas.gov.au/>
 - 二十一、Places Victoria 網站, 網址: <http://www.places.vic.gov.au/>
 - 二十二、維基百科網站, 網址: <http://zh.wikipedia.org/>