

出國報告（出國類別：考察）

參加 2016 年濟州郵輪論壇暨 ACTA 年會

服務機關：臺灣港務股份有限公司

姓名職稱：高雄分公司副總經理 盧展猷

行銷運籌處助理管理師 蘇寂菀

基隆分公司業務處助理管理師 賴張銘

派赴國家：韓國濟州

出國期間：105 年 8 月 24 日至 8 月 28 日

報告日期：105 年 11 月 14 日

摘要：

第四屆 2016 年濟州國際郵輪論壇係由韓國海洋漁業部、韓國濟州特別自治道、濟州郵輪產業聯合會及濟州觀光公社共同主辦，於本(105)年 8 月 25 日-8 月 27 日在濟州 Maison Glad 酒店盛大召開，本次活動為連續第四年舉辦，是亞洲郵輪產業年度重要盛事之一。本次主辦單位邀請韓國中央政府、地方政府官方單位、韓國各地區觀光公社、全世界各大郵輪公司、亞洲港口代表、亞洲各地區學術界、郵輪修造供應商、郵輪用品公司及旅遊相關同業等產官學界人士與會參加，共同研商『亞洲郵輪產業的價值與長遠規劃』。

本次濟州國際郵輪論壇本公司由盧展猷副總經理率隊參加，除了出席參加 2016 年亞洲郵輪領袖交流 ACLN 年度活動，與各郵輪相關單位進行意見交換，推廣行銷台灣郵輪發展地理優勢及各地區郵輪港口資源，於郵輪論壇專題演講『郵輪目的地競爭力 Competitiveness of cruise destination』受邀擔任主談人，與各國郵輪相關產業先進意見交流並發表台灣地區郵輪產業發展概況、競爭優勢及客運碼頭建設最新進度，另外亞洲郵輪碼頭協會 ACTA (Asia Cruise Terminal Association)年會活動亦併於本次論壇舉行，與各會員國代表交流港口最新發展情形，所面臨問題並針對各項會務推動進度進行研商討論，透過本次論壇了解亞洲郵輪產業動態，透過業界交流，一方面提升台灣港群國際能見度，另一方面了解亞洲郵輪市場動態，以為日後發展因應。

目錄

內容大綱	頁次
壹、目的	3
貳、出國期間及考察行程	4
參、考察人員.....	5
肆、會議摘要.....	5
一、 亞洲郵輪碼頭協會會員年會 ACTA.....	5
二、 2016 年亞洲郵輪領袖交流會 ACLN.....	7
三、 2016 年濟州國際郵輪論壇	8
(一)亞洲郵輪發展最新動態.....	9
(二)亞洲各港口經營分享及最新概況.....	9
伍、心得與建議.....	17

壹、目的

由韓國濟州特別自治道、濟州郵輪產業聯合會及濟州觀光公社共同主辦第四屆 2016 年濟州國際郵輪論壇，於本(105)年 8 月 25 日-8 月 27 日在濟州 Maison Glad 酒店盛大召開，本次主辦單位邀請韓國中央政府、地方政府官方單位、韓國各地區觀光公社、全世界各大郵輪公司、亞洲港口代表、亞洲各地區學術界、郵輪修造供應商、郵輪用品公司及旅遊相關同業等產官學界人士與會參加，共同研商『亞洲郵輪產業的價值與長遠規劃』。

本公司由盧展猷副總經理率隊參加，參加活動包括 2016 年亞洲郵輪領袖交流 ACLN 年度活動、亞洲郵輪碼頭協會 ACTA (Asia Cruise Terminal Association) 年會、郵輪發展聯合會會議及郵輪論壇專家會議，並受邀擔任專題演講『郵輪目的地競爭力 Competitiveness of cruise destination』主談人，透過各項會議與各國郵輪相關產業先進意見交流，作為未來台灣郵輪產業發展重要依據，並藉由發表台灣地區郵輪產業發展概況、競爭優勢及客運碼頭建設最新進度報告，進而推廣行銷台灣港群資源。

貳、出國期間及考察行程

本次出國期間與考察行程內容詳如下所示。

日期	地點	行程
8 月 24 日(三)	臺灣-濟州	臺灣啟程
8 月 25 日(四)	濟州	ACLN 年會 大會展覽區參觀 大會歡迎晚會
8 月 26 日(五)	濟州	大會開幕式及第二屆亞洲郵輪頒獎典禮 開幕演講-亞洲郵輪觀光未來展望 亞洲郵輪觀光市場討論及面臨挑戰 亞洲郵輪領袖講座 亞洲郵輪碼頭協會 ACTA 年會
8 月 27 日(六)	濟州	大會安排考察行程

8 月 28 日(日)	濟州-臺灣	搭機返回臺灣
-------------	-------	--------

參、考察人員

單位	職稱	姓名
臺灣港務股份有限公司 高雄分公司	副總經理	盧展猷
臺灣港務股份有限公司	助理管理師	蘇寂菀
臺灣港務股份有限公司 基隆分公司	助理管理師	賴張銘

肆、會議摘要

一、亞洲郵輪碼頭協會(Asia Cruise Terminal Association)年會

1. 亞洲郵輪碼頭協會 ACTA (Asia Cruise Terminal Association)2016 年會活動併於濟州國際郵輪論壇召開舉行。
2. 亞洲郵輪碼頭協會（**Asia Cruise Terminal Association**，以下簡稱 ACTA）係由新加坡郵輪碼頭及上海吳淞口國際郵輪碼頭召集發起，為一非營利性組織。ACTA 目標是建立郵輪友善發展環境，作為亞洲郵輪碼頭管理經營單位，建立一個相互交流發聲的溝通平台，為亞洲目前具有影響力的郵輪組織之一。
3. ACTA 會員來自亞洲 9 個港口會員(包括新加坡郵輪碼頭、上海吳淞口國際郵輪碼頭、馬來西亞巴生港郵輪中心、菲律賓蘇比克灣港、韓國濟州港、日本金澤港、神戶港、境港及台灣港務公司)，本公司為協會創始會員。ACTA 協會年會每年召開，邀請各會員互換交流、分享最新亞洲郵輪市場動向及港埠建設更新進度。
4. 出席會員：本次會議共有新加坡郵輪碼頭、中國上海吳淞口碼頭、濟州港、日本神戶港、金澤港、境港及台灣港務公司等會員代表出席。
5. 會議重點紀要：
 - (1) 各會員國代表分享郵輪港埠設施建設現況，並分享未來國際郵輪產業發展及相關論壇活動，包含本年 10 月於上海辦理的中國郵輪產業發展大會及明年神戶建港 150 周年等活動。
 - (2) 本次會議會員提出意見分享如下：
 - (a) 近 3 年來亞洲郵輪船舶數量增加 12%，船舶載客容量增加 23.6%，亞洲營運郵輪有趨大型化發展；在亞洲郵輪客源市場以

中國居首，台灣次之，亞洲郵輪市場有日益成長空間。

- (b) 在簡便郵輪簽證議題上，可思考各港發行 one- pass card(一卡通) 實行實名機制，加強母港及掛靠港安保互信機制，簡化訪港 C.I.Q 作業手續，致力實施一卡通概念將促進各國政府之間簽證簡便作業為目標。
 - (c) 加強各會員國協調機制並擬建立各會員國「泊位預訂」合作機制，郵輪公司預定港口時，如遇惡劣氣候轉換港口更為便利。
- (3) 會員一致通過，2017 年 ACTA 年會將移師於建港 150 周年日本神戶港主辦。



圖 1. ACTA 年度會員大會，會員代表合影

二、2016 年亞洲郵輪領袖交流會

亞洲郵輪領袖交流會(Asia Cruise Leaders Network, ACLN) 由濟州特別自治道推動成立，起源於 2013 年，本次會議為連續第四年於濟州國際郵輪論壇舉辦，本屆 ACLN 會議共有來自 8 個國家 52 個會員與會參加，會員主要來自中國、香港、台灣、新加坡、韓國、日本及俄羅斯等亞洲國家，ACLN 組織會員分為正規會員及觀察會員，正式會員為 37 個單位，觀察會員為 15 個單位(觀察會員須加入滿 2 年始得成為正式會員)，分別來自郵輪公司、學術機構、政府機關、港口機關及企業單位，每年透過本常態性年會召開，提供郵輪產業各界專業人士針對亞洲郵輪市場意見交換平台，本屆大會會議內容摘要如下：

- (一) 發行亞洲郵輪國際雜誌、電子期刊及宣傳手冊，持續推動亞洲郵輪觀光旅遊市場。
- (二) 同意包括韓國釜山市、麗水市...等五家機構單位加入本會觀察員名單。
- (三) 續為辦理亞洲郵輪領袖交流會(Asia Cruise Leaders Network, ACLN) 常

態性及非常態性會議，廣徵郵輪產業各界建言，建立意見交流平台，分享資訊。

- (四) 加強區域內各港口合作，建立完善聯絡體系。
- (五) 建設或更新郵輪碼頭硬體設施，促進產業發展。
- (六) 改善郵輪市場包船低價行銷模式。
- (七) 提昇岸上旅遊觀光品質，提供豐富化深度旅遊。
- (八) 培養郵輪專業人才。
- (九) 郵輪上下游產業一條龍整合，以期達成資源利用最大化。



圖 2. ACLN 會員代表合影

本公司盧展猷副總經理於 ACLN 大會提供建言如下:

- (一)加強與其他各港口 C.I.Q.S(入出境、關務、檢疫及安檢)聯繫機制：

亞洲郵輪靠泊熱帶及亞熱帶等國家，夏、秋兩季時遇颱風侵襲，直接或間接影響原有船期，建議加強與其他各港口 C.I.Q.S(入出境、關務、檢疫及安檢)聯繫機制，如遇颱風無法進港，可協調轉往其他港口靠泊。

- (二)建立會員交流管道

郵輪因故停航時，常有旅客抱怨抗議情事發生，各港口有自訂的處理規則，與郵輪公司、旅行業者及港口經營單位協調，建議日後會員之間可就此議題相互交換資訊，作為改進因應。



圖 3. ACLN 盧副總經理針對亞洲郵輪面臨問題提出建言

三、2016 年濟州國際郵輪論壇

(一)亞洲郵輪發展最新動態

1. 2016 年全球各區域郵輪市場佔有率，分別為加勒比海地區 33.7%、地中海區域 18.7%、歐洲地區(不含地中海)11.6%、亞洲 9.2%、澳洲紐西蘭 6.1%、阿拉斯加 4.1%、南美洲 2.8%及其他地區 13.8%。
2. 2016 年亞洲郵輪營運船舶為 60 艘(最大船型 16 萬噸級)，營運 1,560 航程，各郵輪營運天數合計 7,918 天及 310 萬旅客人次；而亞洲郵輪市場市佔率則分別為中國 47.4%最多，臺灣 11.0%次之，新加坡為 8.8%第 3。

表 1 2016 年亞洲前五大郵輪客源市場佔有率

#1 中國	#2 臺灣	#3 新加坡	#4 日本	#5 香港
47.4%	11.0%	8.8%	8.6%	6.1%

3. 2016 年各家亞洲郵輪公司因應廣大中國市場客源，選擇以上海港及天津港為母港佈局操作，並串聯臨近的臺灣、日本及韓國等亞洲港口掛靠港來規劃不同的航程組合。

表 2 亞洲前十大掛靠港國家排名

單位:航次

#1 日本	#2 中國	#3 南韓	#4 越南	#5 馬來西亞
1,526	850	745	466	422
#6 新加坡	#7 泰國	#8 臺灣	#9 香港	#10 印尼
391	291	234	185	172

4. 根據 CLIA 2016 年最新統計，亞洲郵輪旅遊經營模式以短程旅遊為主，其中旅遊天數以 4-6 天最受青睞約佔 47%，2-3 天約佔 32%次

之，與歐美郵輪旅遊天數較長有不同市場區隔，另外相較於歐美郵輪旅客係以高齡退休人口為主，亞洲郵輪旅客相對年輕化，40歲以下搭乘人口約佔40%，亞洲郵輪旅客平均年齡為45歲，其中以日本郵輪旅客平均年齡為58歲為最高，日本郵輪旅客平均年齡為58歲為最高，印度郵輪旅客平均年齡為37歲為最低。

5. 中國郵輪發展現況

- (1) 亞洲地區佔有全世界高達約60%的人口，其中以中國為代表的郵輪市場需求蓬勃發展，市場經濟規模不斷擴大，在中國人民收入持續提升及消費升級助推下，郵輪觀光人數呈現40%以上成長。根據統計，去(2015)年中國郵輪靠泊港口共有10個，由南而北分別為三亞、海口、廣州、廈門、舟山、上海、煙臺、青島、天津及大連，共接待629艘次，郵輪旅客觀光人數為124萬人次，其中接待母港郵輪港口佔大宗為539艘次，掛靠港郵輪為90艘次，搭乘母港郵輪出入境的中國觀光客達111萬人次，境外郵輪遊客12.8萬人次。
- (2) 中國郵輪產業正處於培育期起步發展時期，發展成長的主要動力來自於郵輪碼頭基礎建設、郵輪政策制定、郵輪船隊引進、郵輪旅遊觀光及郵輪旅遊接待等各方面，在郵輪產業規劃、郵輪管理、郵輪製造、郵輪服務體系、郵輪市場機制、郵輪消費理念等方面尚在萌芽階段仍有值得學習及發展；未來10年，中國郵輪產業發展將處於爆發期、市場將呈現快速發展階段。

(二) 港口經營分享案例

日本長崎港

1. 長崎港是江戶時代唯一的對外貿易港，融合了來自歐洲、中國等多元的外國文化元素，因此充滿了異國風情，提供來自澳大利亞、菲律賓、美國和其他國家的長程郵輪在前往上海的航線上進行中途停留，也是中國大陸往來日本地區短期郵輪航程主要目的港。作為日本主要的旅遊掛靠港，是日本第一個配備有停靠10萬噸級輪船能力的港口，也可以容納大型國際旅遊客輪，在日本港口排名2015年為第2名，來訪旅客超過43萬，僅次於福岡港。

表3 日本長崎港近5年郵輪旅客人數

單位：人

2011年	2012年	2013年	2014年	2015年
38,309	120,741	78,683	199,031	434,543

表4 日本長崎港近5年到港航次數

單位：航次

2011 年	2012 年	2013 年	2014 年	2015 年
399	78	48	92	180

2. 長崎港由長崎縣政府管轄。目前有 2 座碼頭分別可容納 16 萬噸及 3 萬噸郵輪靠泊，為了發展長崎成為郵輪目的港，縣府整合轄下觀光局（統籌單位），港灣局及地方產品推廣局等單位資源，共同投入郵輪發展，各單位功能分述如下：
 - (1) 觀光局：包裝觀光景點、向郵輪業者招商、參與海外郵輪相關展覽與活動及開發新的觀光景點。
 - (2) 港灣局：策劃迎賓活動、完善港務設施、提供足夠的停車區域及維護港區安全
 - (3) 在地產品推廣局：向到訪旅客推廣長崎縣在地產品。
3. 看好郵輪到港商機，長崎縣整合多方資源，希望能將郵輪經濟延伸到縣內各地，擴大經濟效益。國際郵輪旅客到訪，除了帶來正面的觀光效益，另一方面也造成當地居民生活及交通上的不便，對此長崎縣提出因應對策，希望有效降低對當地的負面衝擊。
 - (1) 推廣全區域的岸上行程，媒合旅行社及在地餐廳，一來可分散人潮，避免旅客湧入單一特定觀光景點，另一方面也推廣更多的地方魅力景點，並行銷在地特產。
 - (2) 與旅遊相關單位合作，確保巴士數量足夠接待旅客，另外就特定免稅店附近引發交通塞車問題，縣府亦請業者於免稅店附近區域擴租停車空間，以紓解此問題。



圖 4 長崎港郵輪迎賓表演



圖 5.中國觀光客於日本免稅店展現驚人消費力

濟州港

1. 濟州港是全亞洲郵輪旅客成長最迅速的郵輪港口，2016 年亞洲掛靠港排名第 1，領先上海及新加坡。目前濟州港內設置有國內沿岸航線客運港及國際客運港兩個碼頭，每天定期往返於濟州島和其它國內外地區，2011 年完成建造濟州外港為可容納 14 萬噸級以下船舶停靠碼頭船

席，水深 12 米，碼頭長度 360 米，2013 年 7 月增建預備船席，水深 11.5 米，碼頭長度 306 米，可容納 8.5 萬噸級以下船舶停靠。考量今年到訪郵輪量大幅增加，濟州刻正規劃在新建碼頭，於島上南側新建 2 座泊位，預計 2017 年啟用加入營運。

表 5 韓國濟州港近年到港航次數及旅客人數

	2009 年	2010 年	2011 年	2012 年	2013 年	2014 年	2015 年
旅客人次	37,781	55,243	64,995	140,496	386,139	590,400	622,068
停靠航次	36	49	69	80	184	242	285

2. 濟州擁有絕佳的地理優勢，鄰近中國最大的郵輪母港上海僅 322 海哩，從上海傍晚啟航，隔日即可抵達濟州，豐富的天然觀光資源加上提供免簽證的優惠措施，讓濟州近年成為亞洲最熱門的郵輪掛靠港。大批的郵輪旅客每年也為濟州島創造出龐大經濟產值，以 2016 年來說，共創造出 3 億美元產值，平均每位遊客約有 460 美元消費能力。為掌握龐大的郵輪商機，濟州自治道政府也積極整合產業及地方資源，從郵輪觀光接待、供應在地產品、郵輪就業等面向提升整體發展。

- (1) 旅客接待作業：郵輪到訪時，提供旅遊諮詢服務台，並動員學生志工團，提供旅客外語指引及交通接駁等協助。
- (2) 港口設施：建置風雨走廊、改善廁所設備，提供足夠停車場空間及完善的港埠設施。
- (3) 招待郵輪業者及海外旅行社代表考察濟州，宣傳地方觀光及港口資源。
- (4) 辦理郵輪學院：由濟州海洋漁業部及勞工部主辦，濟州郵輪訓練發展中心執行，培訓學員郵輪上服務工作的基本技能：包含郵輪前台、餐飲、房務及岸上旅遊、外語訓練等為期半年的課程訓練。第 1 屆學員於今年 3 月份結業，共 14 名畢業生，其中有 11 人順利於國際郵輪上服務，未來計畫將對接在地人力，為濟州爭取更多郵輪就業機會。
- (5) 爭取濟州農產供應郵輪：目前已有歌詩達大西洋、幸運號及公主郵輪藍寶石號採購濟州地產品，包含生菜、柳橙、雞蛋及礦泉水等商品。未來濟州將持續促成業者在地採購，預計 2019 年成立國際郵輪供應中心。

3. 面臨問題及因應做法：

- (1) 泊位不足：面臨逐年不斷增加的郵輪到訪，濟州目前面臨泊位不足的窘境，郵輪泊位過少(僅 2 個泊位)且供不應求，14 萬級以下郵輪無法同時停靠兩艘，靠泊時間需相互錯開，預計明年南方新港完工後，將再提供 2 座泊位運作，可望紓解此一困境。
- (2) 郵輪岸上行程過於單調：中國旅客是濟州最主要的旅客來源，也由於中國市場由旅行社把持的包船型態，低價購物團因應而

生，致使不少中國旅客由組團社帶入免稅店消費，而無法深度遊覽濟州當地自然景觀、生態、歷史文化等景點，連帶縮減地方經濟收益。為此，濟州政府也規劃以下因應作法：

- 協調業者增加郵輪停留時間（停留超過 8 小時者，可取得優先靠泊權），推薦旅客前往當地市集。
- 加強包裝岸上行程，協商地接旅行社，遊程上除免稅店外，增加在地旅遊特色景點及當地市場。
- 加強港口鄰近的商業區的行銷與推廣，吸引船員及自由行旅客前往消費。

4. 濟州港未來計畫：

- (1) 持續加強建設濟州新港設施。
- (2) 推動掛靠港 CIQS 通關作業標準化。
- (3) 振興郵輪旅遊：提升國外自由行旅客來客量，發展在地文化體驗旅遊。



圖 6 濟州國際碼頭客運大廈服務諮詢櫃台



圖 7 濟州國際碼頭客運大廈出境檢查處



圖 8 濟州國際碼頭設施配置示意圖



圖 9 歌斯達郵輪靠泊濟州國際碼頭

(三)2016 年濟州國際郵輪論壇展覽紀要

1. 主辦單位：韓國海洋漁業部、韓國濟州特別自治道、濟州郵輪產業聯合會及濟州觀光公社。
2. 執行單位：濟州郵輪產業聯合會、濟州觀光公社。
3. 本屆大會為連續第四年舉辦，邀集各大國際郵輪業者、亞洲港口代表(上

海、天津、新加坡、日本、臺灣、菲律賓及馬來西亞、泰國…)、海內外旅行社業者代表、政府單位、學界及郵輪修造商及郵輪日用品供應公司等代表與會。

4. 活動紀要：本次活動主辦單位於濟州市中心 Maison Glad 酒店舉辦，會場報到處佈置以象徵韓國濟州守護神石頭爺爺背景，供與會嘉賓合影留念，主辦單位除了安排開幕式及迎賓晚宴外，亦辦理四場亞洲郵輪研討會議，邀集各郵輪產業專家針對亞洲郵輪市場發展提供建言。



圖 10. 2016 年濟州國際郵輪論壇開幕典禮



圖 11. 2016 年濟州國際郵輪論壇研討會邀請專家提供建言

5. 2016 年濟州國際郵輪論壇頒獎典禮

主辦單位韓國濟州特別自治道、濟州郵輪產業聯合會及濟州觀光公社，每年表揚對亞洲郵輪具有卓越貢獻及優良服務績效之機關團體，本(2016)年獲獎單位如下：

(1)亞洲最佳郵輪公司獎：公主郵輪公司

(2)亞洲最佳郵輪船舶獎：皇家加勒比海洋贊禮號

(3)亞洲最佳母港獎：上海吳淞口國際郵輪碼頭公司

(4)亞洲最佳掛靠港獎：濟州港

(5)亞洲郵輪特別貢獻獎：日本港灣研究財團



圖 12. 2016 年濟州國際郵輪論壇頒獎典禮

6. 郵輪論壇專家座談會議-專題演講『郵輪目的地競爭力 Competitiveness of cruise destination』

本屆郵輪論壇本公司由盧副總經理展猷代表出席論壇專家座談會議擔任與談人，專題演講郵輪目的地競爭力「Competitiveness of cruise destination」，介紹臺灣各郵輪港口發展進程、港埠設施、接待能力、位置優勢等，並闡述本公司港口以客為尊經營理念，提供安全、便捷、體驗系統核心價值，並以興建中的高雄旅運中心為例，分享未來規劃。另外於與會中介紹與皇家加勒比郵輪公司共同合資開發澎湖金龍頭郵輪碼頭，未來將新建一座長度 410 公尺，水深 -10.5 米，可以容納全世界最大 22 萬噸級郵輪停靠國際碼頭，促成澎湖馬公港成為東亞地區中途掛靠港，並帶動當地經濟繁榮。



圖 13. 盧副總經理於大會中進行專題簡報分享



圖 14.盧副總經理於專家座談會議接受郵輪產業人士提問



圖 15.盧副總經理專題演講後與學界、業界專業人士進行意見交流

伍、心得與建議

一、發展郵輪掛靠港，有賴中央及地方觀光單位共同投入推動

對歐美旅客而言，郵輪本身就是旅遊的目的地，這樣觀念在亞洲尚未被廣泛引導，目前大部分的亞洲旅客還是普遍認為郵輪是豪華的交通工具，航程中各站的景點觀光，還是旅客最注重的部分。在此前提下，發展城市觀光成了郵輪行銷重要的環節之一，從日本長崎港及韓國濟州港的經驗，可以看到港口所在城市，為了行銷在地觀光，用心的推廣城市全面的觀光價值及文化體驗，讓旅客下船後，可以依自己的喜好，盡可能的遊覽城市的每一個角落，將觀光收益分散到在地商家。

相較於每航次載客僅數百人的航空旅客規模，每次到訪郵輪客動輒上千人，背後所帶來郵輪經濟效益不容小覷，建議應爭取中央單位層級成立郵輪宣傳部門，借鏡香港及新加坡，由中央級的觀光專責單位發起統籌，運用國家級資源支持，串聯地方發展，帶動產業全面發展。

二、面對亞洲主力客源市場，簽證鬆綁仍為首要議題

日韓兩國近年因開放大陸郵輪旅客免簽政策，大幅提升到訪郵輪數量，所帶來的郵輪經濟效益十分龐大。為了推動入境郵輪旅客發展，上海在今年 1 月底也針對 51 國家，開放實施 144 小時過境免簽政策，爭取旅客停留上海，讓旅客有更充裕時間可以從事旅遊、商務訪問等短期活動，同時也帶動旅行社開發深度旅遊商品，帶來更大的旅遊效益。

目前台灣在兩岸簽證議題仍有待突破，手續繁複加上辦證時間冗長，導致大陸組團社來台航線大幅縮減，轉往簽證較簡便的日韓等國，業者在航線規劃上受到侷限，因此本次會議上，郵輪業者紛呼籲，簽證問題應加速解決，才能有利於業者規劃航線，創造更多元的港口組合及航程商品。

三、海外組團招商爭取客源 促成開闢來台航線

中國郵輪市場面臨航線及郵輪產品缺乏多樣性的瓶頸，目前出境航程 90% 以上為日韓航線，從長遠發展來看，可能無法滿足消費者期待。因此業者看好未來發展南向航線如台灣、香港、新加坡等市場，推出以豐富多樣性的旅遊商品，增加消費者郵輪旅遊的選擇空間，規劃中短程或中長程的航程商品，帶動郵輪產業的持續發展。

台灣目前除了受限於簽證限制之外，城市觀光知名度尚未全面開啟，面對對岸龐大的客源市場，加強城市觀光行銷將是未來的重點工作之一，未來應與地方政府及旅行社，合組城市行銷團，前進上海、廈門及廣州等重要母港港口城市，拜會在地電商旅行社及組團社代表，聯合招商，宣傳城市魅力，推薦特色航點，增加郵輪來台靠岸契機。