

# 出國報告

## 「2017 亞洲物流及航運會議」暨水岸 發展參訪出國報告

服務機關：臺灣港務股份有限公司

姓名職稱：郭添貴總經理

王錦榮總工程司

蘇建榮資深處長

羅勝方處長

謝佳珍經理

林珮伶經理

盧佩玟副工程師

派赴國家：澳門及香港

出國期間：106 年 11 月 21 日至 11 月 24 日

# 目錄

內容大綱	頁次
壹、 內容重點摘要 .....	3
貳、 出國期間與考察行程 .....	4
參、 考察內容 .....	5
一、 「2017 亞洲物流及航運會議」 .....	5
二、 拜會德本有限公司 .....	8
三、 拜會麗星郵輪 .....	10
四、 香港啟德碼頭參訪 .....	13
五、 香港遊艇會參訪 .....	17
六、 澳門漁人碼頭參訪 .....	23
七、 澳門氹仔客運碼頭參訪 .....	29
八、 心得與建議 .....	34

## 壹、 內容重點摘要

- 一、 香港貿發局與香港特區政府於 11 月 23 日及 24 日期間，在香港會議展覽中心聯合舉辦第七屆「2017 亞洲物流及航運會議」。會議重點探討三大熱門議題，包括「一帶一路」建設、電子商貿及智能物流，廣邀近 70 位物流及航運專家及行業翹楚發表演講，分享前瞻性的觀點，邀集約 30 多個國家及地區、約 2,000 名業界精英參與，共拓新商機。本公司亦在邀請名單內，爰出席參與會議，藉由各國交流提高本公司國際能見度，並建立良好夥伴關係。
- 二、 本次考察前往德本有限公司、麗星郵輪(香港雲頂有限公司)及香港啟德郵輪碼頭參訪，透過彼此交流會談，深化高雄港散雜貨裝併櫃發展並提高臺灣商港停靠特色郵輪契機，促進郵輪市場開發。
- 三、 為擴大本次出訪效益，於行程中安排拜會香港遊艇會及其遊艇碼頭專區之相關設施考察，並實地瞭解遊艇業者之經營運作及理念，作為高雄港區愛河灣區遊艇碼頭未來開發建設方向之參考。
- 四、 此外，利用本次考察至澳門漁人碼頭及澳門氹仔客運碼頭參觀，以作為未來觀光旅運發展及客運碼頭通關設施優化之規劃參考。

## 貳、 出國期間與考察行程

本次出國期間與考察行程內容詳如下表 1 所示。

表 1、出國期間與考察行程一覽表

日期	主要行程
11/21 (二)	臺灣搭機前往澳門
11/22(三)	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ 澳門漁人碼頭及澳門氹仔客運碼頭參訪</li><li>➤ 拜會德本有限公司</li></ul>
11/23(四)	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ 參與「2017 亞洲物流及航運會議」</li><li>➤ 拜會香港遊艇會、香港啟德郵輪碼頭、麗星郵輪</li></ul>
11/24(五)	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ 參與「2017 亞洲物流及航運會議」</li></ul> 由香港搭機返回臺灣

## 參、 考察內容

### 一、 「2017 亞洲物流及航運會議」

第七屆亞洲物流及航運會議於 106 年 11 月 23 日及 24 日舉行，香港的物流業是香港的四大支柱行業之一，論壇開幕時特別邀請到香港特別行政區行政長官林鄭月娥出席致詞，並由泰國交通部部長 Arkhom Termpittayapaisith 發表主題演講。根據相關數據顯示，物流是香港的經濟支柱，貿易及物流業佔香港本地生產總值超過 20%，隨著中國「一帶一路」及「粵港澳大灣區」政策的推行，讓香港物流及航運的地位愈顯重要，因此本屆大會議的三大主題為「中國一帶一路建設、電子商貿和智慧物流」，並邀請 2000 位來自 30 多個國家和地區的與會者參與，並有 130 個單位參展。

#### (一)主題演講：

泰國交通部部長 Arkhom Termpittayapaisith 在主題演講中表示，鐵路和海運方面的基礎設施，是後續發展物流的關鍵。要創造更好的貿易和物流，應共同促進跨國基礎設施的建設，讓國與國之間的物流得以串接。

目前泰國的物流成本約佔 GDP 的 14%，其中 7.5%是運輸成本。儘管物流成本有點高，但依據世界銀行公布數據顯示，106 年投資泰國的企業數有所增加，希望未來泰國能做為東協的貿易、服務和物流的備貨後勤中心。

另物流的改善不僅限於國內制度，重點應在如何整合與鄰近國家的物流系統。泰國未來 8 年 ( 2015-2022 ) 投資計劃的 110 個項目中，有 80 %是鐵路和水運，其中包括第一個連接曼谷-昆明的高速鐵路，未來旅客及貨物都可透過此鐵路進行運輸，泰國與中國的關係也將更加緊密。

## **(二)主題論壇 - 一帶一路的影響**

世界主要消費市場，在未來的 30 年將逐漸移往擁有人口紅利的國家。以往主要以歐美為主要消費市場，但未來中國及印度等都有可能成為主要消費市場，讓供應鏈發生轉變。此外，中國一帶一路倡議實施後，因為一帶一路沿線的消費力量迅速崛起，也加速全球供應鏈的改變。

在供應鏈方向發生改變的同時，大數據、物聯網和電子商務的興起，也在重新建構整個銷售生態，商家可以透過結合線上和線下的服務，直接與消費者接觸提供服務，不需透過中間商。未來對於全球供應鏈包括需求預測、生產佈局、倉儲和物流、分銷模式、以及技術整合等等，都可以透過線上的資訊流與線下的實體流緊密結合，形成全方位的供應鏈新模式。

再者，電子商務的迅速發展，將使大企業服務轉移為中小企業，甚至是微型企業，並讓這些中小企業及微型企業參與到全球供應鏈中。現在中國、印度及一帶一路沿線的發展中國家，數以百萬的中小企業、微型企業正成為主角。他們的採購、分銷、零售、物流模式，與我們熟悉模式差異很大，這無疑為供應鏈管理帶來了巨大的挑戰。

因此，一帶一路下的新市場和過去大家所瞭解的歐美市場大為不同，最好的模式就是能用新興市場去互補歐美市場，對於物流來說，探索對於中小型及微型企業服務的有效模式，將是另一個發展契機。

## **(三)供應鏈管理及物流論壇 - 網購新秩序**

電子商務蓬勃發展，讓亞洲地區不少遠離城市的購物商場農村地帶，更是處於發展前線。除了中國這個可觀的消費市場，近年來東協各國經濟快速發展，人民所得不斷提升，消費力大增，中產階級與富裕人口購買力的提升，將使東協成為值得投資與布局的市場。

日本大和物流公司，目前已與中國國企上海國際港務集團旗下物流子公司及軟體、IT 企業等組成合資公司，並與日本製造業、中國零售商及

電商業者等合作，提供跨境物流平台並於中國展開宅配服務。與談人梅津董事長表示，要進入當地市場，最快的方式仍是找當地的業者合作。

而另一位與談人 LAZADA 張承煥總裁針對東協的電商市場表示，幾年前，東協大多數國家幾乎沒有所謂的電子商務，不僅上網人數少，也沒有多元的支付方式，要在這些國家發展網路購物可說是非常困難。但這短短幾年，綜合電商 LAZADA 看好東協市場，在東協各國投資建設倉儲物流系統，目前已成為該區域最大的 B2C / B2B2C 電商平台。

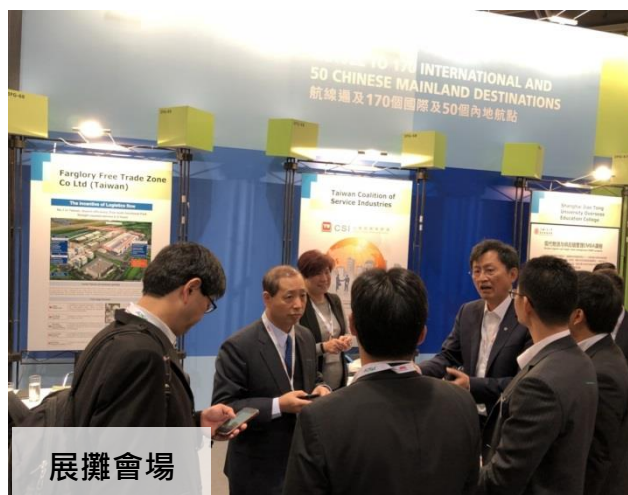
LAZADA 成功的關鍵在於，整合了物流和金流服務，提供貨到付款以及最後一哩物流配送。特別是能夠解決跨幣種結算的問題，在不同國家的平台的款項，都能夠使用當地貨幣計算。此外，在物流部分，LAZADA 推出 LEX ( Lazada express ) 快遞服務，並與 70 多個物流服務商建立合作關係，使得超過 60%的訂單能做到隔日到府。



泰國交通部部長主題演講



台灣團員合影



展攤會場



論壇會場

## 二、 拜會德本有限公司

### (一)德本公司簡介

德本有限公司 ( JADEWIN SMOOTH LIMITED ) 成立 2016 年 02 月 05 日，公司註冊編號為:2338764，屬於香港私人股份有限公司。2017 年於台灣成立潔淇國際有限公司，主要經營進出口貿易。德本公司在香港共有 2-3 個櫃場，最大櫃場在青衣，約有 60 萬平方英尺。

### (二)台灣發展現況

目前於高雄港操作砂糖轉口貿易，砂糖以散裝方式 ( 太空包 ) 進儲自由港區後，再裝櫃出口。砂糖主要來自泰國及巴西，主要客戶為大陸及香港業者，今年已將原本在香港操作 30~50% 的砂糖轉至臺灣操作。

經臺灣中轉大陸的的白糖，主要來自巴西、泰國，及一部分來自杜拜。

### (三)業務交流內容

目前全世界的白糖主要由英國人控制，印度跟大陸都是吃糖大國，目前大陸的合法進口配額為 200 萬噸/年，然因內需量非常大，故仍呈短缺情況。

部分大宗貨品因有淡旺季問題，通常無法固定一直有貨，例如乾果等，另轉口貨物存儲地點要移轉時，需考量船位、空櫃、航線等因素，三方可相互搭配時，才能符合移轉條件。





本公司拜會德本公司之業務交流照片

### 三、 拜會麗星郵輪

#### (一) 麗星郵輪簡介

麗星郵輪母公司為雲頂香港，該公司為休閒、娛樂和旅遊及酒店服務業的領導企業，主要營運郵輪及其他旅遊業務，主要以亞太地區作為經營領域。此外，雲頂香港亦持有部分挪威郵輪股權，母公司雲頂香港除麗星郵輪之外，還擁有挪威郵輪 ( Norwegian Cruise Line, NCL ) 及其子公司 NCL 美國 ( NCL America ) 半數的股權。雲頂香港的星夢郵輪為亞洲新興的高端旅遊市場服務，而該公司收購的水晶郵輪則是世界豪華郵輪的領導品牌。麗星郵輪率先於 1993 年開始運營區內航線。目前麗星郵輪旗下擁有郵輪包括「處女星號」、「雙子星號」、「寶瓶星號」、「天秤星號」及「雙魚星號」。並於全球超過 20 個地區設立辦事處，包括香港、澳洲、中國、印度、印尼、日本、韓國、馬來西亞、紐西蘭、菲律賓、新加坡、瑞典、台灣、泰國、英國、美國。此次本公司拜會對象為林俊彥港口營運及發展副總裁，林副總裁於 2011 年加入雲頂香港有限公司，目前負責掌管港務、乘船及登岸、航程計畫、碼頭管理及港口發展工作。

#### (二) 麗星郵輪近年來台郵輪統計

近年來麗星郵輪來台船型包含寶瓶星(5萬噸)及處女星(7萬5千噸)，同時以掛靠及母港形式經營臺灣郵輪市場。麗星郵輪自 105 年起全年度於基隆港以寶瓶星經營母港航線，為台灣母港貢獻良多，同時為台灣第一大郵輪業者。

2015 年合計共 313 艘次，佔全部來台郵輪 55%、2016 合計 311 艘次，佔全部來台郵輪 63%，2017 年合計共 370 艘次，佔全部來台郵輪 58% 為目前臺灣第一大郵輪業者。

麗星郵輪 2015-2017 年艘次				
船名		2015 年	2016 年	2017 年
寶瓶星	母港	233	309	322
	掛靠港	16	2	0
處女星	母港	24	0	48
	掛靠港	40	0	0
總計	母港	257	309	370
	掛靠港	56	2	0
占全部郵輪比例		55%	63%	58%

### (三) 業務交流

1. 雲頂郵輪集團底下的麗星郵輪在臺灣經營已達 20 年，從臺灣搭乘麗星郵輪旅客已突破 200 萬人次大關，目前也是臺灣第一大的郵輪業者。近年來寶瓶星更是全年無休以基隆港為母港進行營運，本公司將全力優化東岸旅運中心以及西二、三碼頭旅客中心設施及動線，以提供旅客舒適通關環境。
2. 雲頂郵輪集團近年來已有雲頂夢號及世界夢號等大型郵輪於香港及新加坡進行母港作業，未來將有機會布局至基隆港，本公司同步提升軟硬體設施，除了基隆港外，也期待未來高雄港可以迎接該集團大型郵輪。
3. 雲頂郵輪集團目前郵輪母港布局狀況:  
雲頂夢號:新加坡、世界夢號：廣州、天秤星號:檳城、巴生  
雙魚星號：香港、雙子星號:曼谷、越南、柬埔寨





本公司與麗星郵輪人員之業務交流照片



本公司與麗星郵輪人員合影

## 四、 香港啟德碼頭參訪

### (一) 簡介

香港啟德郵輪碼頭位於九龍城，香港政府期望發展啟德郵輪碼頭可以幫助香港把握亞太區郵輪旅遊業市場增長所帶來的機遇，將香港發展成為區內的郵輪中心。

啟德郵輪碼頭以靈活性和可持續性發展、環境保護及智能作為特色賣點。碼頭大樓由地面至天台樓高 4 層，總高度為 70 米，地面以道路及交通設施為主，1 樓是停車場和辦公室，2 樓為出入境大廳，天台則為啟德郵輪碼頭公園，可供遊憩觀景使用；碼頭大樓同時採納一系列環境保護裝置與多項節約能源設施，流線型的弧形外觀設計有效為室內引入自然光及加強通風，提昇旅客舒適度。



### (二) 參訪紀要

本公司參訪郵輪啟德碼頭由營運者 Worldwide Cruise Terminal Consortium(WTC)的 Jeff Bent 董事長進行接待，參訪中了解 2017 年啟德郵輪碼頭的實績共有 191 航次，16 個郵輪品牌如皇家加勒比海洋贊禮號、星夢郵輪世界夢號等於啟德碼頭經營母港，總航次中母港航次比例占約 75%。為提供旅客舒適便捷通關環境，郵輪碼頭大樓設有 14 個一般護照查驗櫃檯及 2 個船員櫃台，每小時約可處理 3,000 名旅客。該碼頭岸線達 850 米，可同時停兩艘郵輪，另有 5 座旅客橋，一般作業時使用兩座，通道封閉式供應冷氣空調。而在大樓的主體共有 70 個登輪閘口可供旅客橋靈活接駁，旅客橋本身中間兩大橋廂可分別上下移動，最前面的橋



廂則可配合船艙口前後移動或上下角度的彎曲，依碼頭營運人員建議，開放式登輪閘口配合旅客橋彈性接口運用較固定式可彈性調度使用，可作為本公司之參考。另行李提領區位於 GF 樓層，據了解行李大廳 AB 兩廳總面積雖不達 3000 平方米，但行李提領作業及效率上皆屬順遂。

WTC 於業務交流中表示，旅運大樓的設計應以實用為主，若否在營運的固定成本將為旅運大樓帶來過多負擔。啟德郵輪碼頭目前的郵輪航次並不足以帶來足夠的客戶在大樓內消費，因此大樓內餐飲業之營運仍須倚重當地居民以及到訪遊客的消費。



## 碼頭設施

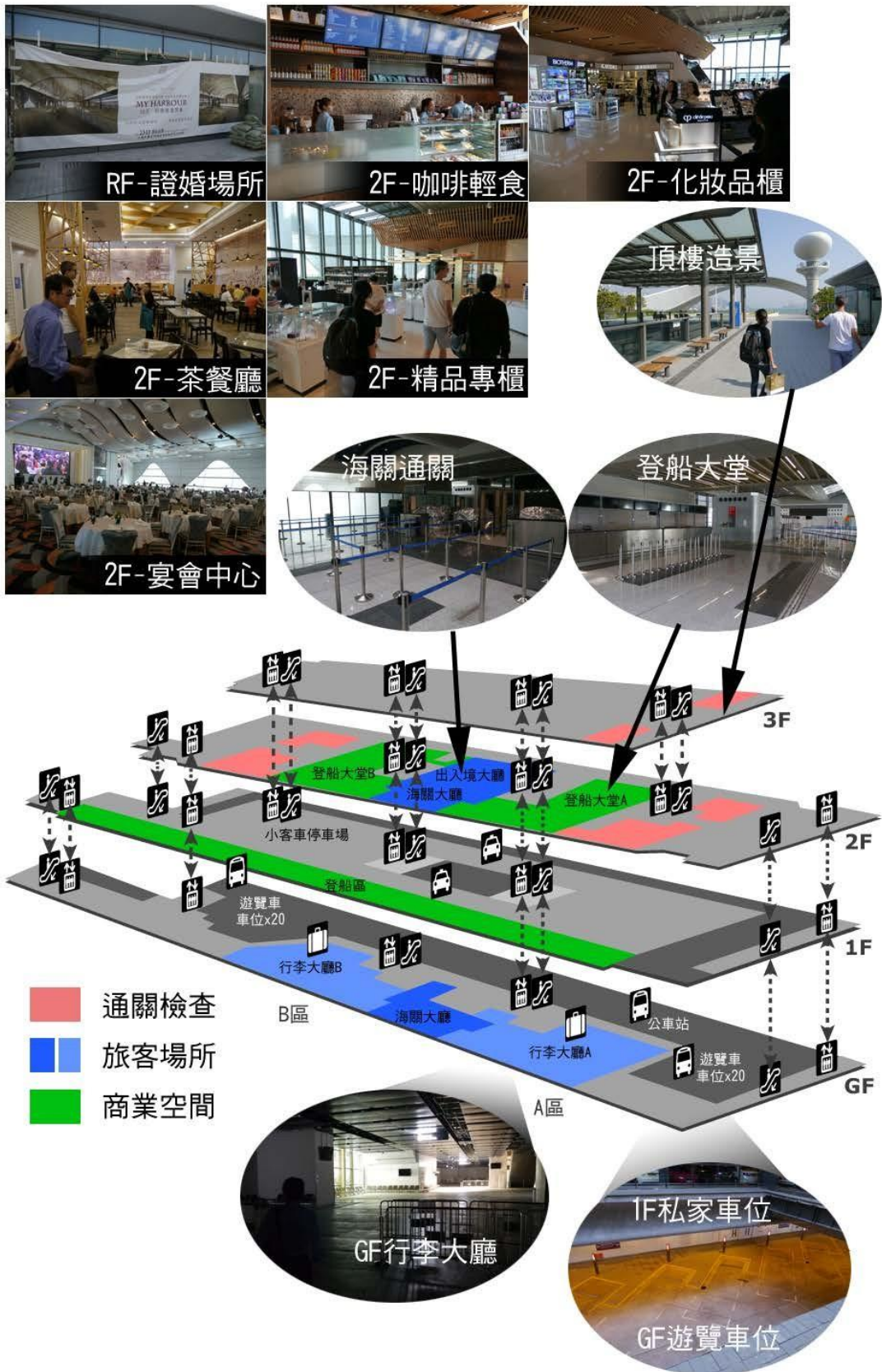
設施	行李處理區、清關大堂、客運連接廊、出入境大堂、登船大堂、天台公園、附屬商業區、零售和餐飲設施及停車場
岸檢設施	每小時處理 3,000 名旅客
泊位數目	2
啟用日期	2013 年 6 月
泊位長度	850 公尺長 x 35 公尺寬 第一個泊位為 455 公尺長 x 35 公尺寬 第二個泊位為 395 公尺長 x 35 公尺寬
郵輪總噸位	220,000 噸
郵輪排水量	110,000 噸
可停泊最大郵輪	排水量 11 萬噸/總噸位 22 萬噸
水深	12 公尺-13 公尺
淨空高度限制	無
旅客橋數目	5 座
護照查驗櫃檯	14 個一般櫃台，2 個船員櫃台
報到櫃台	100 個一般櫃台，可隨需求移動配置 12 個電子自動報到櫃台

## 最新發展

	六月至十二月 2013	2014	2015	2016	2017*
人次	35,322	100,866	228,809	372,946	700,000
每月平均人次	5,046	8,406	19,067	31,079	58,333
郵輪品牌	4	8	9	18	16
總航次	9	28	56	95	191
母港航次	4	17	43	69	162
訪問港航次	5	11	13	26	29
船月總數	4 of 7	10	11	12	12
船日總數 / 使用率	15	49	75	120	215

\* 2017年3月 預測  
人次資料由郵輪公司提供，並不包括船員在內。





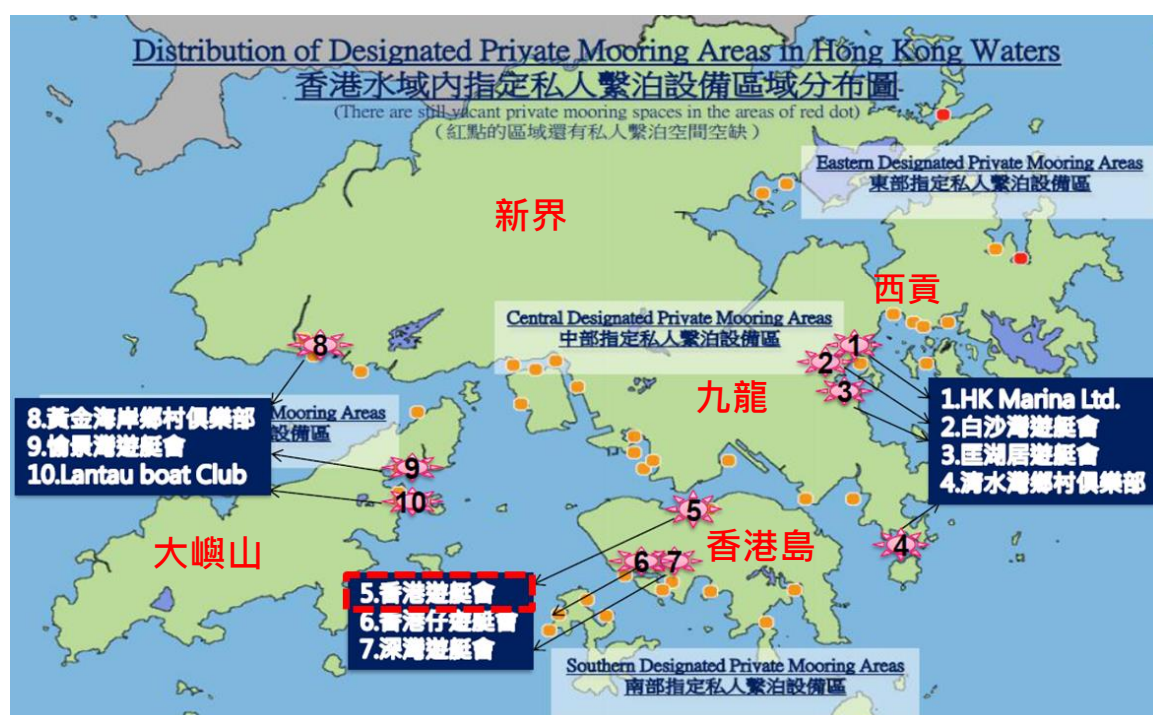
啟德碼頭樓層圖



## 五、 香港遊艇會參訪

### (一)公司簡介

香港遊艇會 ( 英文 : Royal Hong Kong Yacht Club ) 是香港其中一個歷史最悠久的遊艇社團組織，亦為國際間一個最大規模的遊艇會，有逾萬名會員，皆為航海或者划艇愛好者。除了位於奇力島(香港島)的總部外，香港皇家遊艇會在南區熨波洲及西貢 Shelter Cove 均設有分會。



香港皇家遊艇會的前身是維多利亞賽舟會 ( 英文 : Victoria Regatta Club )，於 1849 年 10 月首次舉辦賽事。1889 年，香港科林斯式航海會 ( 英文 : Hong Kong Corinthian Sailing Club ) 成立。1893 年，會所董事會向英國海軍申請將會所名稱更改為皇家香港遊艇會。1997 年香港回歸，香港皇家遊艇會將中文名稱中的皇家名銜刪除，惟英文名稱不變，故目前該會中文正式名稱為香港遊艇會。

香港遊艇會會址早期設在香港島北角油街的遊艇會會所。1938 年，會所遷至奇力島。第二次世界大戰後，會所於 1945 年 9 月 17 日重開。1951 年在會址建設一條堤壩，與香港島連接起來。1972 年，隨著香港

海底隧道啟用，位於隧道出口側的奇力島在填海後成為香港島的一部份。  
(以上資料來自維基百科)

## **(二)本公司遊艇碼頭初步規劃方向：**

臺灣目前尚無具備國際級規模之遊艇基地，對於遊艇產業仍有很大的發展空間，爰以高雄港灣水岸新景觀為目標，預計打造全臺灣最具國際級規模的「愛河灣遊艇碼頭專區」，預計分為兩期開發，其中第一期位於愛河灣河口，第二期緊鄰第三船渠區，目前預計優先開發第一期，第二期則俟機再推動。第一期水域部分可開發面積約 9 公頃，水深約 6~8 公尺，預估可停泊遊艇約 160 席次(以中型遊艇計算)，期望透過高雄港愛河灣遊艇碼頭專區基地建置，發揮帶動及擴散效果，使臺灣遊艇活動由碼頭擴散到周圍國家，吸引東南亞、東北亞甚至其他外國遊艇來臺觀光，增加國際間遊艇港之交流與觀摩，提升臺灣遊艇港形象，並增加臺灣遊艇基地之國際能見度。

## **(三)參訪紀要：**

1. 香港遊艇會採會員制度，會籍分類相當繁複，要成為香港遊艇正式會員並不簡單，需具有航行或賽艇經驗的記錄並希望繼續參加帆船賽或划艇活動的候選人方可申請為普通會員，而入會審查時間長，多仰賴推薦函及賽事經歷。普通會員通常為期五年(期滿後必須向會籍委員會申請延期其會員身份才能得以保存)，普通會員經過三年後可以申請成為正式會員，期間必須積極參與俱樂部組織的划船活動，並對俱樂部活動的管理和行政表現出積極的興趣，經由委員會評定獲准後可成為正式會員(永久保留會員資格)。
2. 由於近年來香港遊艇泊位需求增加，香港遊艇會泊位申請之等候時間約 2 年，並特別限定申請者的年齡需於 29 歲以上，而收費差異大，針對不同的會員資格有不同的收費方式，最高收費為企業提名者，其

入會費為 225 萬港幣，其餘收費如下表 (資料來源：<http://www.rhkyc.org.hk>)。

會員資格	入會費金額(港幣)
普通會員(已婚夫婦)	\$137 700
普通會員(單身)	\$ 91,800
成員的配偶	\$ 45,900
個人債券	\$ 1,875,000
企業提名	\$ 2,250,000

註:入場費必須在作為俱樂部會員入會的一個月內全額支付 (除非委員會允許分期付款)。35 歲以下的普通會員申請人可以分期付款 (免息): 首付 30%，餘額須於 47 個月內繳付。這個計劃必須在申請人的 35 歲生日之前完成。

3. 香港遊艇會收費方式除上述入會費外，還有額外的月費、最低餐飲費用、徵收建築費(Building Levy)等等固定收費，另外遊艇會提供船塢、百年餐廳、吧檯、宴會場所、健身房、游泳池、遊艇商店等計價費用，每艘遊艇下水後一年，就需要頻繁的維修，其維修人員約 20 多人，據遊艇會業者表示船塢維修費用約佔淨收入約 2 成，而主要收入來自餐飲費用約佔收淨收入約 3~4 成。
4. 香港遊艇會的所在水域環境穩定，屬背風港較不怕風及風浪影響繫泊及船體安全，其泊位大多採繫纜型，或簡易浮台繫泊型式，水深約 3 公尺多，且潮差不大，據業者表示估算可停約 600 艘，而本公司拜會期間適逢香港地下隧道施工(施工期間約 2~3 年)，大部分的遊艇因施工影響，暫時移至其他分會停泊，其中大型遊艇大多停泊在西貢分會。

5. 香港遊艇會水域範圍除在浮箱(台)泊位區設置有岸水岸電外，整泊區並無岸水岸電的設施，遊艇或動力帆船在泊區繫固後，人員接送、補給全靠船運接駁；加油方式係在泊區由加油船經營業者以船對船方式，非由遊艇會自行經營。而颱風來襲時，需由遊艇持有人檢視其繫泊位置是否包含在保單中，且需確認遊艇許可證是否過期，以免保險失效。遊艇部分，在岸上遊艇通常為小型遊艇，會加以固定；水上之遊艇及帆船等，也會於海上加固，通常不會上岸。
6. 香港遊艇會每兩年會出一份雜誌，而每個月會舉辦一次大型比賽，吸引不同國籍的玩家選手參賽，通常大型賽事之比賽選手約有 40~50 人，其中仍以香港國人佔多數，外籍參賽比例約 1 成左右，近期預計在 107 年 3 月份搭配復活節舉辦大型賽事，約有 30 艘船隻前往菲律賓參賽。
7. 香港遊艇會固定每年都會辦活動，曾舉辦香港-基隆-宮古島單趟航程賽事比賽，也曾有連續幾年至高雄港光榮碼頭舉辦，其航程約 60 小時，但香港至高雄港參賽意願較低，其平均不超過 5 艘，初步判斷高雄港無停泊船席為原因之一。建議本公司未來在愛河灣遊艇碼頭專區新建時，於 107 年 3 月份舉辦遊艇體驗，7 月舉辦短程賽事（如小琉球至高雄之國內航程），11 月舉辦長程賽事(如香港至高雄之國外賽事)，吸引各國玩家共襄盛舉，並經規劃公共泊位，以利賽事期間能提供臨時泊位國外參賽者泊靠。
8. 香港遊艇會在泊位區旁闢設有遊艇上架區、岸上維修(含定期清潔船體)區、路上泊位、維修廠、海上活動商店等服務，由遊艇會自行經營，其中小型遊艇在無使用期間大部會均會直接上岸在路上泊位區保管，據業者說明這種模式是香港遊艇持有人及遊艇會普遍的模式，本公司於 106 年 11 月初搭郵輪順道赴香港西貢區另一「匡湖居遊艇會」參訪時，該遊艇會的運作模式也類似上述管理模式，而此一模式也是遊艇會穩定收入的來源之一。



9. 遊艇會之會址，除了是遊艇泊位外，其實最重要就是提供持有者、會員間一個固定聚會、交流、休憩、健身的場所，所以香港遊艇會利用了百年前的碼頭設施、船舶進出指揮的信號台，打造了百年餐廳、休閒交誼會所，這是一個遊艇區之必要設施，也是遊艇會或經營者主要的收入來源。



商店



維修廠



岸上維修



固定泊位(浮箱式)



固定泊位(浮箱式)



海上停泊



岸上停泊



貴賓室



佈告欄



歷史照片展示



百年餐廳

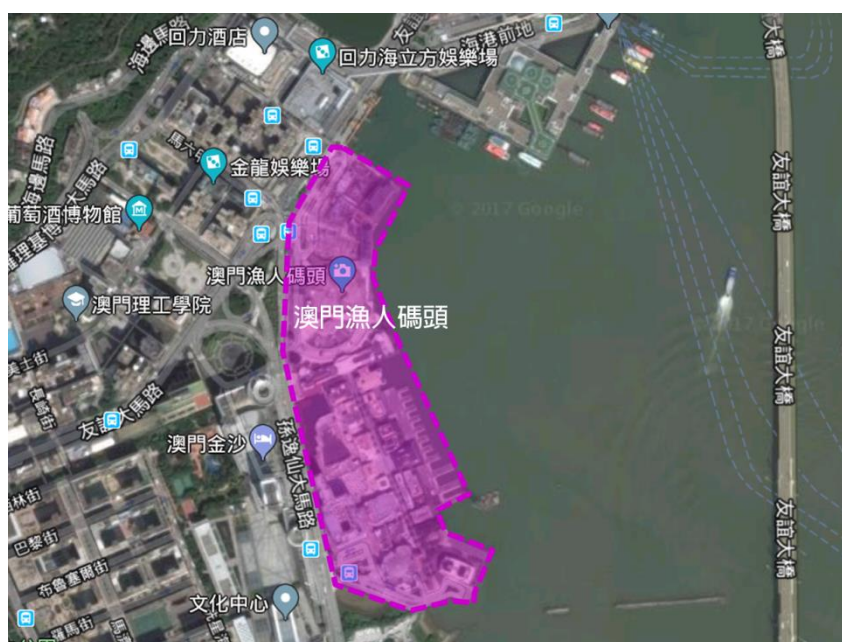


## 六、 澳門漁人碼頭參訪

### (一)漁人碼頭簡介

澳門漁人碼頭 ( 葡萄牙文 : Doca dos Pescadores de Macau 、 英文 : Macau Fisherman's Wharf ) 是澳門首個主題公園和仿歐美漁人碼頭的購物中心。澳門漁人碼頭建於外港新填海區孫逸仙大馬路對開，鄰近外港碼頭。由何鴻燊及周錦輝港澳商人投資興建，總投資約為澳門幣 18.5 億元，經過 5 年時間籌備與興建。2005 年 12 月 31 日由澳門行政長官何厚鏵及漁人碼頭主席何鴻燊揭幕儀式及試業，並於一年後於 2006 年 12 月 23 日正式開幕。

2012 年 5 月，澳門漁人碼頭國際投資股份有限公司與周錦輝的澳門勵駿合併，並引入澳博(澳門博彩控股有限公司)為策略投資者。2012 年 8 月，周錦輝宣布重建漁人碼頭，重建成一個國家級恐龍化石展覽館、遊艇俱樂部、大型會議中心，以及兩棟合計共逾 650 間房間的酒店，估計投資額約 50 億澳幣，並於 2015 年完成重建工程。(資料來源來自維基百科)



## (二)主題設施簡介

澳門漁人碼頭位於新口岸友誼大馬路及孫逸仙大馬路交界處，毗鄰金沙娛樂場，佔地約十萬平方公尺，大部份為填海地段，投資十八億五千萬澳幣，全日 24 小時開放及免費入場，劃分三個主題區域，分述如下(資料來源來自維基百科):

主題區域	區域內容
唐城區: 表現中國古老文化	一幢仿照中國唐代城樓特色建築物，內設中式餐廳、商店及文化展覽館，毗連皇宮娛樂場。
東西匯聚區: 共有五個主題建設	<ol style="list-style-type: none"><li>1. 「火山」，高逾三十五公尺、擁有兩個火山口，每晚至少噴火爆發一次；「火山」內設「奪寶歷奇」的室內單軌過山車及名為「烈燄激流」的觀光船機動遊戲；而「火山」外圍設有「火山步行徑」</li><li>2. 「阿拉丁堡壘」，一個專為兒童而設的遊樂場內有「飛天駱駝」、「魔法飛毯」、「阿拉丁快車」及「青雲昇降」機動遊戲、各式遊戲攤位、小食亭及紀念品店，新加「碰碰車」機動遊戲</li><li>3. 「寶石迷宮購物中心」，設多間品牌商店的特色商場附設一個佔地 1,100 平方公尺的遊戲機中心</li><li>4. 「會議展覽中心」，設有一個佔地 2,787 平方公尺多元化會展大堂，另設多間會展多功能廳、會展前廳及停車場</li><li>5. 「古羅馬表演場」，一個可容納二千人及佔地 190 平方公尺的多用途舞台，設計仿照羅馬競技場</li></ol>



<p>勵駿碼頭： 以海岸為主題，由歐洲多個國家的代表性建築物組成，共分為十四部份</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 「巴比倫」，位於碼頭末段原規劃為大型的士高夜總會，現已改為澳門博彩股份有限公司巴比倫娛樂場(擬設八十張賭檯)</li> <li>2. 「羅馬館」，一系列中世紀建築群，內設洋酒館、美容飲食、時尚衣飾店等店舖</li> <li>3. 「皇宮」，一系列哥德式建築，內設名牌珠寶及首飾店</li> <li>4. 「威尼斯館」，一系列義大利特色的建築物</li> <li>5. 「西班牙」，分為千里達館及夏灣拿館，內設品牌時裝店及美容香薰療理中心</li> <li>6. 「阿姆斯特丹館」，一系列傳統阿姆斯特丹式修長建築物，內設中式料理、卡拉 OK 等</li> <li>7. 「開普敦館」，內設四種不同的日本料理店</li> <li>8. 「葡萄牙」，分為三間葡萄牙(1,2,3)館，內設葡色美食館及紀念精品店衣飾、名貴珠寶以及高爾夫球的週邊商品等店舖</li> <li>9. 「紐奧良館」，分為密西西比館、紐奧良館、路易士安娜館，內設酒吧餐廳及露天茶座</li> <li>10. 「邁亞米館」，內設有角子老虎機場以及美食坊</li> <li>11. 「水世界表演場」，提供水上表演活動</li> <li>12. 「船夫碼頭」，停靠 20 艘可長達 45 公尺遊艇的碼頭，更有專人代辦海關及出入境手續</li> <li>13. 「非洲村」，內設南非燒烤主題餐廳</li> <li>14. 「萊斯酒店」，提供七十二間客房維多利亞式設計房間</li> </ol>
--	---

### (三)參訪紀要

- 1.澳門漁人碼頭佔地廣大，是澳門首創多國主題式設計的娛樂主題園區，從走入漁人碼頭目光即停留在顯眼的仿照羅馬競技場，彷彿置身於歐洲，再走入園區不難發現，建築物之設計都極盡巧思將各國的特色建築融入，將漁人碼頭細心打造為國際級的觀光景點，並且採全日開放免門票入場，可以想見澳門投資者的財力雄厚。
- 2.悠閒漫步於漁人碼頭偌大的園區，卻發現遊客竟只有三三兩兩，據旅遊業者表示園區確實經營不善，雖然耗資十幾億澳幣打造園區，但並沒有吸引更多的遊客觀光，除此之外，部分店面尚無商家進駐，園區管理單位以免租金方式吸引廠商業者，期望能增加餐飲、文創、零售等商家業者進駐。
- 3.澳門漁人碼頭之遊艇停泊區設置於外港港池西南面，可停靠 20 艘長達 45 公尺之遊艇，初步以外觀判斷，遊艇區主棧道以固定式的棧橋設置，而主棧道兩側設置浮動碼頭以便遊艇彎靠；在參訪期間均無遊艇停泊，亦無設置服務中心詢問處，後經香港遊艇會業者表示，該區水域潮差大，靜穩度不佳，再加上園區觀光人潮有限，無法吸引遊艇泊靠，以致遊艇區使用率較低。另此遊艇區岸尚未見諸如香港遊艇會所知上架區、維修區或船塢之類設施，應較屬遊艇泊靠或岸上觀光園區結合之複合式遊樂商場。



古羅馬表演場



遊艇碼頭



遊艇碼頭(階梯及浮動碼頭)



非洲村



萊斯酒店





巴比倫

## 七、 澳門氹仔客運碼頭參訪

### (一)客運碼頭簡介

氹仔客運碼頭 ( 葡萄牙語 : Terminal Marítimo de Passageiros da Taipa , 英語 : Taipa Ferry Terminal ) , 俗稱「北安碼頭」或「氹仔碼頭」 , 是澳門一個位於澳門氹仔北安填海區的碼頭及出入境口岸 , 毗鄰澳門國際機場。碼頭提供往來澳門至香港、深圳、江門之高速客輪服務。

澳門回歸後 , 路氹填海區計劃發展路氹金光大道 , 大型博彩業開始在澳門半島以外的路氹城發展起來 , 氹仔客運碼頭開始被規劃 , 2007 年首期落成的氹仔臨時客運碼頭 , 當時的碼頭原意仍為輔助性質 , 主要供給大型娛樂區域使用。然而 , 在新碼頭建設期間 , 訪澳的旅客數字創新高 , 使得外港客運碼頭出入境的旅客數字不斷創新高 , 使其使用率達到飽和狀態 , 因此政府調整了碼頭的原規劃 , 碼頭的功能和容量都增加 , 使碼頭由原來輔助外港碼頭的性質 , 提升至澳門對外的海上口岸之一。

原定的設計方案中 , 碼頭只設有 8 個乘載量約 400 人的客船泊位。但經調整後的方案 , 碼頭將設有 16 個載量約 400 人的客船泊位 , 另外再建造 3 個乘載量 1,200 人的客船泊位及加建 1 個天台直昇機坪。首期落成的氹仔臨時客運碼頭的部分設施 , 日後將成為氹仔客運碼頭的永久利用部分。惟客運碼頭工程完工日期一再拖延 , 原預計於 2013 年中竣工 , 後來則延至 2014 年第二季 , 及後澳門建設發展辦公室再將其完工日期推遲至 2014 年底。碼頭工程除了工期一拖再拖外 , 造價亦由最初的 5.8 億元澳幣增至 32.8 億元澳幣。

2014 年 10 月，位於永久客運碼頭大樓主體下層的停車場設施率先開放予公眾使用，而整座大樓則預計於 2015 年底落成。唯永久碼頭落成後仍有待交由海事及水務局裝設設施、安排人員和試運作，最終啟用日期仍未如期，直到 2017 年 6 月 1 日始正式啟用。（資料來自維基百科）。



## (二)客運碼頭設施及航線介紹

碼頭離境設施分別分布地面、夾層以及一樓，地面為入閘口，夾層為辦理行李托運處，一樓則是售票處以及公眾休息區。一樓與地面設有 4 部升降機和 8 部扶手電梯連接，夾層與一樓、地面則由斜台和扶手電梯連接。離境區域的出入口共有 3 個，一個是位於地面靠近旅遊巴停車場，是唯一直接到達地面入閘口的出入口，其餘設於地面的離境區域出入口皆為逃生出口；另一個則位於地面交通樞紐，這個出入口是經扶手電梯進入一樓售票處；最後一個是位於一樓的旅客落客區。碼頭入境設施全部分布

在地面，出入口只有設在地面交通樞紐一個。值得注意，碼頭離境和入境區域之間互不相通的。

樓層	使用情形
地面	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 出境驗證大堂( 44 條人工檢查通道和 16 條自助過關通道 )</li> <li>2. 入境驗證大堂( 42 條人工檢查通道和 25 條自助過關通道 )</li> <li>3. 行李認領區 ( 2 個行李轉盤 )</li> <li>4. 入境大堂</li> <li>5. 巴士站及的士站</li> </ol>
一樓	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 售票處 ( 42 個售票櫃位，設有自助售票機 )</li> <li>2. 機場登記櫃位及行李托運處 ( 36 個櫃位 )</li> <li>3. 候船室</li> </ol>

氹仔客運碼頭目前提供由澳門至香港 ( 上環、九龍尖沙咀、機場、新界屯門 )、江門及深圳 ( 蛇口、福永 ) 等多條航程，分述如下：

航運類型	航程
金光飛航	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 氹仔客運碼頭 ↔ 香港上環 ( 港澳客輪碼頭 )</li> <li>2. 氹仔客運碼頭 ↔ 香港九龍尖沙咀 ( 中國客運碼頭 )</li> <li>3. 氹仔客運碼頭 ↔ 香港機場 ( 海天客運碼頭 )</li> </ol>
噴射飛航	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 氹仔客運碼頭 ↔ 香港上環 ( 港澳客輪碼頭 )</li> <li>2. 氹仔客運碼頭 ↔ 香港機場 ( 海天客運碼頭 )</li> <li>3. 氹仔客運碼頭 ↔ 香港屯門 ( 屯門碼頭 )</li> <li>4. 氹仔客運碼頭 ↔ 深圳蛇口 ( 蛇口郵輪中心 )</li> </ol>
粵通船務	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 氹仔客運碼頭 ↔ 深圳蛇口 ( 蛇口郵輪中心 )</li> <li>2. 氹仔客運碼頭 ↔ 深圳機場 ( 福永碼頭 )</li> </ol>

註：以上資料來自維基百科

### (三)參訪紀要

- 1.從氹仔客運碼頭下車，準備前往離境大廳過程，沿路的指示標誌非常清楚，指標系統色調簡單明瞭以藍底白字牌面為主，搭配部分 LED 大型指示牌面，旅運離境動線順暢，沿途提供販賣機及自動提款機，提供有需要的旅客使用。
- 2.離境大廳有一面大片透光玻璃窗，而且一樓採挑高設計，空間十分寬敞，除 42 個售票櫃位辦理報到手續外，還設有自助售票機、旅客休息區及詢問台等等，另外設置螢幕顯示提供船班的登船訊息，提供旅客即時登船資訊。
- 3.依據澳門統計暨普查局資料顯示 2017 年近 5 個月來，每月出、入境船班次以 7 月份最高超過 2,000 班次，最低以 9 月份約 1,756 班次，總計近 5 個月出、入境班次超過 9,000 班次，可以得知香港澳門往返旅客頻繁，因此氹仔客運碼頭提升碼頭的乘載量及其設施之功能性等，可做為後續本公司規劃客運碼頭之參考。

年份	月份	入境班次	出境班次
2017	7 月	2,058	2,148
	8 月	1,796	1,781
	9 月	1,785	1,756
	10 月	1,916	1,934
	11 月	1,856	1,931
合計		9,411	9,550

資料來源: <http://www.dsec.gov.mo>





指示牌面



LED 指示牌面



登船資訊系統

旅客休息區



自動售票機



詢問處



報到櫃台

## 八、心得與建議

### (一) 增加國際曝光率，分享航運物流發展經驗

本屆亞洲及物流航運會議邀請約 30 多個國家及地區、約 2,000 名業界精英參與，是亞太地區規模最大的物流及航運會議，會議就目前全球經濟及商貿趨勢，以主題論壇及演講方式探討亞洲地區商機，建議後續臺灣可結合政府及民間企業組團參與，並擔任與談人分享臺灣航運物流發展經驗，除增加臺灣於國際曝光率，亦可增加與國外交流之機會。

### (二) 配合政府南向政策，爭取海外投資機會

跨境電子商貿、智慧物流及一帶一路帶動之後續物流模式變化，為了取得先機，除了中國及日本等國家已進行跨國佈局，投資港口設施及物流倉庫等外，東協國家亦積極投資國內硬體建設，並邀請國外國家前往投資，對臺灣而言，後續如何配合政府南向政策，運用相關資源，透過國際合作爭取海外投資機會以爭取這波商機將更顯重要。

### (三) 爭取冷凍貨物轉口業務

德本公司在臺灣已設立分公司，並與臺灣業者合作將目前於香港操作的其他貨物移至台灣操作，若在作業時效，成本控制能符合該公司預期目標，不排除轉移目前在香港操作的砂糖量至高雄港作業，後續計畫於高雄港操作冷凍貨物轉口業務，本公司將持續輔導，爭取更多貨物來臺中轉。

### (四) 旅運大樓以功能導向進行規劃

本公司高雄港埠旅運中心預計於 108 年底完工，旅運大樓的設計應以實用為主，考量開放式登輪閘口配合旅客橋彈性接口運用較固定式可彈性調度使用，本公司可參考香港啟德郵輪碼頭經驗規劃辦理。

#### (五) 港區水域新開發，提升遊艇碼頭能見度

本公司預計於高雄港愛河灣碼頭打造遊艇碼頭專區，聽聞香港遊艇產業發展蓬勃，幾乎是泊位難求的景象，故藉由香港遊艇會實地訪查，探訪遊艇會的經營模式及設施規劃。由於香港遊艇會之水域環境穩定，其泊位大多採繫纜型，水域設施稍嫌不足，但陸域設備完善且提供遊艇玩家專業的技術及維修服務，搭配每年定期舉辦帆船賽事，每年都吸引國外遊艇玩家共同參與活動，其經營策略值得作為未來之參考模式。

#### (六) 擬訂完善招商策略，打造主題式觀光產業

澳門漁人碼頭鄰近金沙娛樂場，其佔地約十萬平方米，以整體規劃的概念，劃分三個主題區域，塑造主題式觀光發展。考量高雄港蓬萊商區腹地廣大，且擁有獨特的水岸景色，若能整體規劃打造主題式港灣園區，搭配擬訂完善招商策略，串聯周邊駁二觀光商業發展，並結合地方交通建設如輕軌及觀光娛樂船等，未來可望吸引投資廠商進駐，提高土地及水域價值，有效推動觀光及娛樂產業，發展水岸城市新形象。

#### (七) 客運碼頭設施優化，提升旅運優質服務

澳門每年有上萬旅客進出氹仔客運碼頭，提供旅客通關的舒適空間及其指標系統、旅運通關效率顯得非常重要。對於基隆港郵輪旅客逐年攀升，基港大樓通關服務機能應隨之提升，經由本次考察，初步規劃基隆港基港大樓可優先增加報到大廳之服務櫃檯至 42 座，提升旅運服務效率。另外移民署通關櫃檯從原本 10 座櫃檯，增加至 18 座櫃檯，加速通關效率。並規劃整體性的指標服務系統，以建構基隆港成為優質旅運服務之國際郵輪母港。