

出國報告（出國類別：考察）

參加 2019 年濟州郵輪論壇 暨仁川港考察

服務機關：臺灣港務股份有限公司

姓名職稱：基隆分公司總經理 劉詩宗
棧埠事業處高級管理師 卓志軒
棧埠事業處助理事務員 謝馥菱

派赴國家：韓國仁川、濟州

出國期間：108 年 8 月 27 日至 8 月 31 日

報告日期：108 年 11 月 05 日

摘要：

第七屆 2019 年濟州國際郵輪論壇係由韓國海洋水產部、韓國濟州特別自治道主辦，濟州觀光公社承辦，亞洲郵輪領袖網路(ACLN)、亞洲郵輪碼頭協會(ACTA)、濟州郵輪產業協會協辦，今(108)年 8 月 28 日至 8 月 31 日在濟州國際會議中心

(International Convention Center JEJU) 盛大召開，本次活動為連續第七年舉辦，已成為亞洲郵輪產業年度重要盛事之一。主辦單位除了邀請韓國中央政府、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，約 2,000 人參加，超過 50 個各國郵輪、旅遊產業展示宣傳攤位。本次的主題是「Asia Cruise, Toward Peace and Common Prosperity」。

本次濟州國際郵輪論壇本分公司由劉詩宗總經理率隊參加，除了出席參加 2019 年亞洲郵輪領袖交流 ACLN(Asia Cruise Leaders Network)年度活動，與各郵輪相關單位針對此次主題進行意見交流並提供多項建議；另亞洲郵輪碼頭協會 ACTA (Asia Cruise Terminal Association)年會活動亦於本次論壇舉行，與各會員國代表交流港口最新發展情形及未來建設，並與三家國際郵輪公司-皇家加勒比郵輪公司、雲頂郵輪公司及公主郵輪公司，討論亞洲的佈局及臺灣之建設，希望吸引更多郵輪靠泊臺灣。

劉詩宗總經理於濟州郵輪論壇中專題演講『亞洲郵輪平衡成長合作及交流 Exchange for Cooperation and Balanced Growth in the Asian Cruise Industry』受邀擔任與談人，與各國郵輪相關代表意見交流，吸取他國新發展之建設並發表臺灣郵輪港口發展概況、新軟硬體設施、競爭優勢及分享客運碼頭建設最新進度。

透過本次論壇了解亞洲郵輪產業動態及和平共榮之重要性，透過國際會議及業界交流，行銷臺灣港群，了解亞洲郵輪市場動態，接軌國際，以發展郵推廣輪業務及國際行銷。

目錄

內容大綱

壹、目的	4
貳、出國期間及考察行程	5
參、考察人員	5
肆、拜訪仁川港及考察新郵輪旅運中心.....	6
伍、論壇重點摘要.....	15
一、亞洲郵輪領袖交流會 ACLN.....	15
二、亞洲郵輪碼頭協會會員年會 ACTA	20
三、2019 年濟州國際郵輪論壇	24
(一)開幕典禮暨郵輪論壇頒獎典禮.....	24
(二)論壇簡報重點摘要.....	24
(三)亞洲郵輪交流合作與均衡發展專題演講.....	25
(四)各港訪談.....	30
(五)拜訪觀光局駐韓辦事處.....	34
(六)韓國樂天旅遊及現代旅遊商業會議.....	34
(七)考察西歸浦新郵輪旅運中心.....	34
陸、心得與建議	40

壹、目的

根據國際郵輪協會(Cruise Line International Association)於 2018 年對亞洲郵輪趨勢研究報告顯示，亞洲郵輪於 2018 年起旅運量能每年同比減少 2%，而中國郵輪市場與過去幾年相比，增長速度也有所趨緩，可從此得知亞洲郵輪市場正面臨新的瓶頸，郵輪旅遊與許多行業之關係環環相扣，供應鏈影響的總體經濟很大，所以需要互相合作努力，多國合作，即可創造欣欣向榮的景像。

亞洲地區郵輪的發展，除了中國這個巨大市場的發展外，臺灣以及其他亞洲國家近年也熱衷於郵輪旅遊，郵輪旅遊起碼經過兩個國家以上，為點到點之間的移動旅遊，因此涉及到多個產業，離不開多國合作，因此構建多國合作體系對於亞洲郵輪市場的持續發展將會有重大的幫助。因此參加濟州郵輪論壇目的主要如下：

- 一. 藉由亞洲區郵輪相關業者齊聚一堂，就郵輪旅遊及產業交流資訊，探討合作方案及新旅遊航線，使亞洲郵輪市場有更突破的發展。
- 二. 透過本次論壇了解亞洲郵輪產業最新動態及業者面臨之問題，與港口代表交流相關資訊，行銷臺灣港群，接軌國際，並吸取他港之優劣勢，作為參考以規劃更完善之旅運環境。
- 三. 傾聽郵輪公司及旅遊產業之意見，探討更優良之政策及行銷方案，吸引更多包船旅行社選擇臺灣作為中途停靠點，帶動當地經濟發展的效應，並開拓更廣泛之客源市場。

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27日(一)	臺灣-仁川	<ul style="list-style-type: none"> 參訪仁川港新郵輪旅運中心、會議交流
8月28日(二)	金浦-濟州	<ul style="list-style-type: none"> 濟州會議中心(International Convention Center)報到 第七屆濟州郵輪論壇開幕儀式 第七屆濟州郵輪論壇頒獎典禮
8月29日(三)	濟州	<ul style="list-style-type: none"> 亞洲旅遊業及郵輪業共同成長策略會議 亞洲郵輪平衡成長合作議題交流 韓國樂天旅行社交流會議 ACTA 年會 郵輪網絡交流晚宴
8月30日(四)	濟州	<ul style="list-style-type: none"> ACLN 年會 韓國現代旅行社交流會議 ACLN 交流午宴 促進郵輪產業發展之議題交流 西歸浦碼頭考察
8月31日(五)	濟州-臺灣	<ul style="list-style-type: none"> 市政考察 搭機返回臺灣

參、考察人員

本次出國考察人員詳如下表：

單位	職稱	姓名
臺灣港務股份有限公司基隆分公司	總經理	劉詩宗
臺灣港務股份有限公司基隆分公司	高級管理師	卓志軒
臺灣港務股份有限公司基隆分公司	助理事務員	謝馥菱

肆、拜訪仁川港及考察新郵輪旅運大樓

一、拜訪仁川港，落實簽署 MOU 之交流

- (一) 今年 6 月 21 日基隆港務分公司與仁川港灣公社於基隆港務分公司簽署合作備忘錄，雙方就兩港航線發展及郵輪產業資訊等進行長遠合作。此次赴韓由基隆港務分公司劉總經理率隊拜訪仁川港，落實 MOU 之交流，並考察仁川港於今年 4 月啟用之新郵輪國際旅運中心。
- (二) 仁川港與基隆港同為首都門戶，有許多相同之處，兩港皆位於首都圈、交通便利及屬於多功能碼頭。雙方於會議中熱烈交流，從中學習彼此優點並互相給予建議，共同合作發展東北亞郵輪圈，致力於提供旅客最優質的服務及環境。



圖 1.基隆港與仁川港交流會議



圖 2.基隆港務分公司劉總經理率隊拜訪仁川港灣公社

(三) 此次會議中本分公司針對該港提出以下議題：

本分公司問題	仁川港灣公社回覆
1.在新郵輪旅運大樓中，商業空間之配置方式？	目前尚在規劃中
2.管制區及非管制區之配置方式？	基本上將出境、入境管理處、托運行李處、綜合情況室和防災室設為管制區，其他區域皆設為公共區域
3.是否都由同一間業者承租？	旅運中心皆由同一業者承租
4.停車場是自營或招商？	停車場是由仁川港設施管理中心 (IPFC)營運
5.旅客如何至市區？	郵輪中心有提供免費的接駁公車。在旅運大樓開幕後，將提供其他新的大眾運輸工具
6.仁川港至市區的時間？	到仁川市區約為 20-30 分鐘，到首爾市區約 1 小時
7.旅客自由行及團客的比例？	3:7
8.旅客、行李上下船的動線規劃？	新旅客大樓的情況是，旅客的行李需要先在 1 樓行李託運區經過 x 光機檢測，再由貨車運往船上。船員們則持有出入證，通過碼頭特別通道至船上。旅客則經由旅運中心手續經過 CIQS 後才能上船
9.纜樁的拉力？	岸邊有 150 噸纜樁，船頭及船尾各有 3 個 200 噸的纜樁
10.在旅運中心，處理行李的空間大小？	處理行李的空間位於一樓的行李託運區的隔壁，面積大約 2465 平方公尺
11.在郵輪中心，出入境審查櫃檯的數量？	出境有 6 個櫃檯（可提供 11 名審查官執行業務），入境處則有 7 個櫃檯（可提供 14 名審查官操作）

12.在郵輪中心，X光機數量？	1樓入境處有3台（海關負責），2樓出境處有6台，1樓行李托運處有2台，一共11台
13.旅客通關時間？	1人大約花5分鐘
14.新旅運大樓中的旅客服務設施？	預計將有便利商店、藥局、免稅店、觀光導覽處進駐
15.郵輪中心的旅客橋最高及最低高度？	仁川港的漲退潮最大可達10公尺，因此旅客橋的幅度可由碼頭高度（DL+11m）到地上13m(DL+24m)
16.郵輪中心旅客橋由誰操作？	郵輪中心旅客橋是外包交由特定廠商操作
17.是否發生過無法操作旅客橋的突發狀況？	目前還沒發生過，而為了避免突發狀況發生，仁川港持續累積營運紀錄，並且設置簡易式起重機
18.黃金港都（golden harbor）飯店和公寓的建設計畫？	根據仁川經濟區域廳的國際旅運實施計畫告示，他們只能建造飯店，無法建築公寓
19.是否有潛在業者？	目前有許多投資潛在企業對黃金港都的投資有興趣
20.船席安排的優先順序？	關於船席安排，主要考慮各船隻的型態、結構以及營運計畫，採取讓船公司之間自行協議的原則。但如果出現問題，將由仁川港管理者來調配

二、考察仁川港新旅運大樓

仁川的人口有 302 萬人，韓國有 40% 的人口居住於此首都圈門戶，其地理位置優越，可於 1 小時內到達韓國首都地區。仁川港新郵輪旅運大樓於今年 4 月 25 日完工，由仁川港務局(IPA)經營，同時為目前亞洲最新郵輪旅運大樓。仁川港新旅運大樓兩層總建築面積達 7364 平方米，碼頭岸線 430 米，可停靠 22 萬噸郵輪，本次前往考察相關設施以作為未來規畫郵輪旅客中心之參考。

仁川港基本資訊如下：至仁川機場及金浦機場距離為 25Km，至仁川汽車客運站為 10Km，距離首爾 35Km。其郵輪發展現況：2014 年 92 航次 183,909 人次，2015 年 53 航次 88,061 人次，2016 年 62 航次 165,088 人次，2017 年 17 航次 29,906 人次，2018 年 10 航次 22,150 人次。



圖 3.仁川港新郵輪旅運中心外觀



圖 4.仁川港新旅運中心外觀



圖 5.仁川港之旅客橋與基隆港為同廠商，而其廊道設立玻璃門以配合旅客橋搭設



圖 6.仁川港新郵輪中心樓層介紹



圖 7.仁川港新渡輪中心樓層介紹

(一) 仁川港國際郵輪中心與基隆港東西岸旅運大樓之比較

	仁川港	基隆港
旅運中心	2 個(郵輪、渡輪)	2 個(郵輪及渡輪皆可使用)
客運泊位	共 8 個 郵輪碼頭:2 個 渡輪碼頭:6 個	共 5 個
碼頭長度	郵輪碼頭 1: 430 米 郵輪碼頭 2: 400 米	東岸:558 米 西岸:550 米
水深	-12 米	E2-E4: -10 米 W2-W4: -11 米 W16-W17: -12 米
郵輪碼頭	碼頭 1:可停靠 22.5 萬噸 碼頭 2:可停靠 15 萬噸	東岸:可停靠 15 萬噸 西岸:可停靠 22.5 萬噸
X 光機	11 台	東岸:7 台 西岸:5 台
移民署櫃檯	出境:6 個 11 道 入境:7 個 14 道	東岸:7 個 14 道 西岸:5 個 10 道 (未來東西岸將各增加 4 個 E-gate，西岸人工櫃檯增加 3 個 6 道)
建築面積	7364 平方米	6400 平方米
行李託運空間	160 平方米	2800 平方米
可供停車數量	共 200 輛遊覽車	東岸:50 台遊覽車 西岸: W3-4 可停 40 台 W16 可停 150 台
離機場距離	仁川機場:25Km 金浦機場:25Km	桃園機場:70Km 松山機場:22Km
離市區距離	35Km	0.2 Km



泊位	可停靠船舶吨位	水深	长度	用途	投入使用
1	225,000 GRT	-12m	430	Cruise	运营中
2	150,000 GRT	-12m	400	Cruise	运营中
3	80,000 GRT	-8m	200	Ferry	-
4	80,000 GRT	-8m	200	Ferry	-
5	30,000 GRT	-9m	200	Ferry	-
6	30,000 GRT	-9m	200	Ferry	-
7	30,000 GRT	-9m	200	Ferry	-
8	30,000 GRT	-9m	200	Ferry	-

8 INCHEON Cruise

圖 8.仁川港郵輪碼頭基本資訊

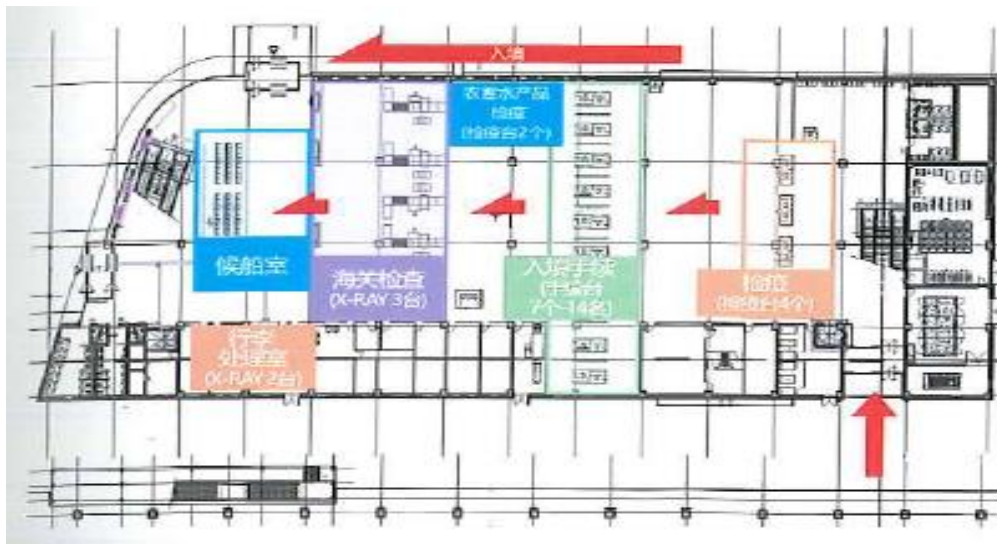


圖 9.仁川港新旅運大樓 1F 配置圖

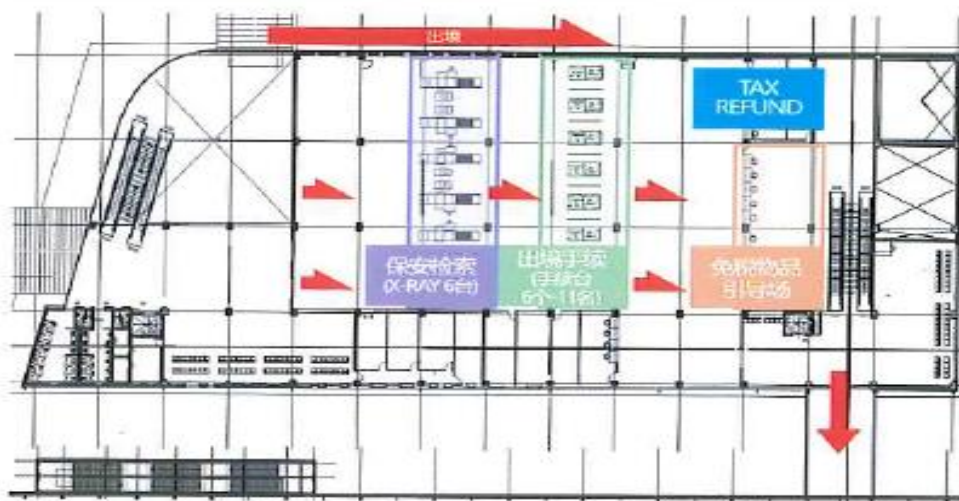


圖 10.仁川港新旅運大樓 2F 配置圖

(二) 仁川港優點及缺點分析

仁川港共有兩個旅運大樓，八個泊位，仁川港灣公社告知，使用上，五萬噸以上將安排使用郵輪旅運中心，五萬噸以下則安排渡輪旅運中心。

1. 優點:

- (1) 足夠的停車空間：仁川港的郵輪主要以掛靠為重，在新旅運大樓外之空地也提供足夠的停車空間且有清楚的停車配置圖，明顯劃分出不同種車輛的停車區域供民眾參考，即使現場無引導人員旅客亦可清楚理解。
- (2) 明確的指標：在旅運中心的部分，指標皆有中文、英文及韓文三國語言，並在每個通關程序中設立清楚的指引立牌，使旅客能清楚明白出口方向為何，順利找到目的地。
- (3) 旅客設施及服務：郵輪旅遊吸引旅客的地方除了行李不限重外，對於行動不便的旅客亦是非常友善且適合的旅遊方式。仁川港新旅運大樓具有許多無障礙設施，如提供輪椅租借、行動不便者之優先通關櫃檯及無障礙電扶梯等，在未來基隆港旅運設施規劃中，應該設立無障礙電扶梯，可使輪椅旅客搭乘，減少電梯等候之時間，創造更友善的旅運服務。



圖 11.停車空間配置圖



圖 12.管制區

2. 缺點:

- (1) 候船空間及行李託運空間不足以因應大型郵輪母港作業：由於仁川港之郵輪主要以掛靠操作為主，實際參訪仁川港後，發現若 15 萬噸以上之大型郵輪於仁川母港操作，空間將不敷使用，會是母港作業需要克服的作業。
- (2) 郵輪補給區域週轉空間不足：補給空間受限區域，未來若有大型船舶停靠，補給區域將受限於艙口位置。



圖 13.仁川港旅客大廳及行李託運處

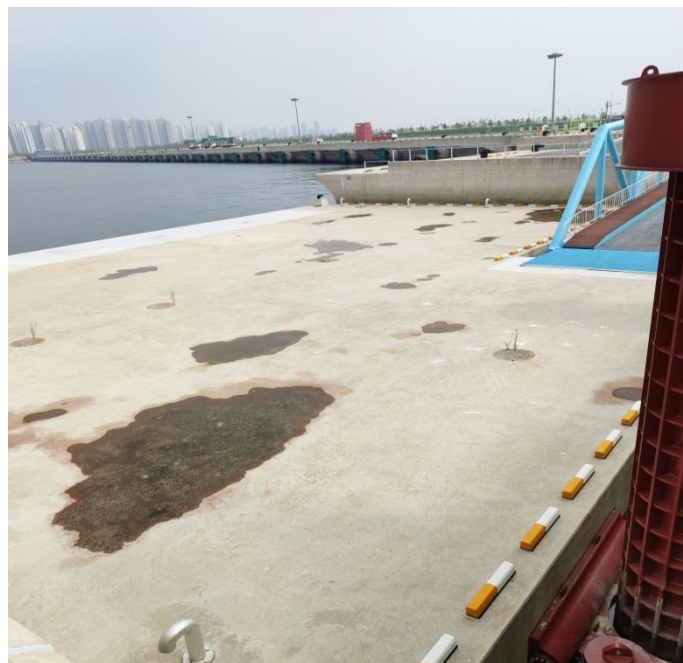


圖 14.郵輪補給作業區

伍、論壇重點摘要

一、ACLN 亞洲郵輪領袖交流會(Asia Cruise Leaders Network)

(一) 濟州特別自治道推動成立，起源於 2013 年第一屆濟州國際郵輪論壇上，通過郵輪專業人士推動亞洲郵輪產業共榮發展的聯合宣言，宣言內容摘要如下：

1. 共同推廣亞洲海運觀光，促進港口區域經濟。
2. 以發展區域內港口合作為共同目標，分享交換資訊。
3. 成立「亞洲郵輪領袖交流會」，建立意見交流平台，永續發展亞洲郵輪市場。
4. 「亞洲郵輪領袖交流會」成員涵蓋郵輪業界、機構及學界等專業代表，期望將亞洲郵輪產業推向全球。

(二) ACLN 每年在韓國舉辦。目前共有來自 9 個國家 72 個會員團體參加，會員主要來自韓國、中國大陸、日本、台灣、新加坡、香港、俄羅斯等亞洲地區相關產業單位，ACLN 組織目前正式會員有國際郵輪品牌目前計有嘉年華郵輪、公主郵輪、歌詩達郵輪、皇家加勒比郵輪、挪威郵輪、Club Thomas、Panstar Cruises 及麗星郵輪等公司加入，臺灣港務公司於 2013 年創立時加入正式會員。

(三) 會議重點紀要

1. 介紹新加入會員
2. 上海吳淞口國際郵輪碼頭副總對於中國郵輪產業現狀及未來發展議題之演講
3. 選任 ACLN 新秘書長，由韓國京畿大學教授姜淑瑛榮任，姜秘書長相當重視郵輪觀光業之培育，積極投入及參與相關論壇並表示未來將繼續努力推進 ACLN，針對會員之意見進行交流，探討合作的方法，共同創造和平共榮的郵輪市場。
4. 成立 ACLN 運營管理委員會，其委員長由日本 Waterfront Vitalization and Environment Research Foundation 副理事長 Tanka Saburo 擔任。
5. 會員於會上提出各自需求及想法，而受到政治因素限制之議題討論最熱烈，大多會員表示目前各國大致是各走各的，各自發展，希望能互相合

作，放寬政治條件，辦理免簽，出入境簡易化，以創造長期和平之發展。



圖 15. 2019 年 ACLN 會議現況

(四) ACLN 會員：

ACLN Regular Members (The 72 institutions)		
NO	Division	Organization
1	Cruise Line	Carnival Asia
2		Princess Cruises
3		Costa Crociere S.p.A
4		Royal Caribbean Cruises
5		Genting Cruises Line
6		Asuka Cruises
7		Norwegian Cruise Line
8		Panstar Cruises
9		SkySea Cruise Line

10	Government., Local Authority	Primorsky Territory Government (Russia)	
11		Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism (Japan)	
12		Ishikawa Prefectural Government	
13		Okinawa Prefectural Government	
14		Hakata Port (Fukuoka City)	
15		Port and Harbor Bureau, City of Yokohama	
16		Kyoto Prefectural Government	
17		Ministry of Oceans and Fisheries, Korea	
18		Jeju Special Self-Governing Province	
19		Incheon Metropolitan City	
20		JeollaNamdo	
21		Gangwondo	
22		Sokcho City	
23		Busan Metropolitan City	
24		Yeosu City	
25		Pohang City	
26		Public Corporation, Association.	China Cruise & Yacht Industry Association
27			Shanghai Wusongkou International Cruise Terminal Development Co., Ltd.
28			Tianjin International Cruise Home Port
29			Taiwan International Ports Corporation
30			Singapore Cruise Centre
31			Subic Bay Metropolitan Authority, Philippine
32			Sakai Port Authority
33			Kanazawa Port Promotion Association
34			Okinawa Convention & Visitors Bureau
35	International Cruise Council, Taiwan		
36	Yokohama-Kawasaki International Port Corporation		
37	Vladivostok Sea Terminal		

38		Korea Tourism Organization
39		Jeju Tourism Organization
40		Incheon Port Authority
41		Busan Port Authority
42		Busan Tourism Organization
43		Gangwondo Maritime Tourism Center
44		Jeollanam-do Tourism Organization
45		Jeju Cruise Industry Association
46	Research Insitute	Tourism Research Centre, Chinese Academy of Social Sciences
47		Shanghai International Shipping Institute Cruise Economic Research Centre
48		Shanghai International Cruise Business Institute
49		Nanjing Audit University Jinshen College, Institute for China-South Korea Economics
50		Waterfront Vitalization and Environment Research Foundation
51		Magsaysay Institute of Hospitality and Culinary Arts Incorporated
52		Tourism Management Research Organization
53		Korea Development Research Center
54		Jeju Tourism Society
55		Institute of Cruise and Yacht Marina in Yong In University
56		Daekyeung University - International Cruise Industry Research Institute
57		Kyonggi University - College of Tourism
58		Creativity Institute
59		Korea Marine Tourism Society
60		JR Edu
61		Kyonggi University' s Travel Culture Research Laboratory
62		Enterprise
63	Hanil-Fuji Korea	
64	Lotte Tour Development	
65	Cruise Gallery	
66	Pison Global	

67	Club Tourism
68	Cruise Korea
69	Meyer Werft
70	Jeju Special Self-Governing Provincial Association of Chartered Bus Transportation Business
71	ICCT Korea
72	ZhuHai VONE Technology Co., Ltd.



圖 16. ACLN 會員代表合影

二、ACTA 亞洲郵輪碼頭協會會員年會



圖 17. 2019 的 ACTA 會員代表會議

- (一) ACTA 最早由新加坡郵輪碼頭及上海吳淞口碼頭共同發起，目標是建立郵輪友善發展環境，作為亞洲郵輪碼頭經營管理單位一個相互交流發聲的溝通平台，同時提升會員的港埠建設資訊，攜手開創亞洲郵輪產業，為亞洲目前具有影響力的郵輪組織之一。
- (二) 會員來自亞洲 7 國 10 個港口(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、檳城港、菲律賓蘇比克灣港、韓國濟州港、日本金澤港、神戶港、酒井港及基隆港)，本公司為該協會創始會員(以港口為單位，本公司以基隆港為代表)。每年 ACTA 協會年會都安排於亞洲港口舉辦，邀請會員港口相互交流，分享港埠建設資訊、最新發展情形及行銷活動。
- (三)會議重點紀要
 1. 此次 ACTA 會議邀請到五大郵輪公司，來分別與會員間交流討論，並行銷各自的港口，介紹未來的規劃及合作方向，五大郵輪公司為皇家加勒比公司、歌詩達集團、雲頂集團、公主遊輪及 NYK 郵輪公司。
 2. 皇家加勒比公司亞洲區總裁劉淄楠：目前雲頂及公主遊輪都長期以臺灣為母港操作，且基隆港及高雄港已持續優化港埠建設，本分公司邀請該

集團旗下郵輪未來以台灣為母港進行作業。皇家加勒比亞洲區總裁劉溜楠表示期待兩岸政策可以不影響郵輪發展，掛靠港的郵輪會以包船的形式來台掛靠，基隆港及高雄港都會是考慮停靠的港口。

3. 雲頂集團業務規劃及港口管理高級副總裁-林俊彥 Raymond：

- (1) 星夢郵輪世界夢號明年會持續到台灣基隆港，未來希望有更多機會從香港開到台灣，並嘗試更多彈性的多母港規畫。
- (2) 建造新船服務台灣旅客，預計 2021 完成。另外還再造兩條船環球級郵輪，2500 間房,9000 名載客量，未來也有機會來台灣掛靠。
- (3) 將在基隆港設置郵輪的自動報到機器，期待可以幫助民眾節省更多排隊時間，另雲頂集團預估每台自動報到機器可以節省 2 名人力。

4. 公主郵輪亞太區總經理 Sae：

- (1) 2020~2021 年公主郵輪預計會增加 14 萬噸等級的郵輪佈局臺灣，可能是皇家公主號。
- (2) 目前在基隆港的作業很順利，並沒有太大的問題。很期待基隆港東岸的新旅運中心完成，今年盛世公主號也在基隆港西岸旅運中心作業過，順利的作業完成，期待全新的郵輪旅運中心。

(3) 未來其他 Royal-Class 的船隊將可能來臺灣佈局:

船名	建造年份	噸位	載客數
Royal Princess	2013	141,000	3,600
Regal Princess	2014	141,000	3,560
Majestic Princess	2017	143,000	3,560

5. 歌詩達郵輪副總裁 Gerry

- (1) 討論基隆港的航期變更對船方的影響及規定。
- (2) 暫時沒有規畫新的郵輪在臺灣經營母港

6. 日本丸總經理 Naohiko：預計今年跨年會停靠基隆港，將停泊跨夜讓郵輪旅客前往台北 101 進行跨年活動，詢問交通狀況及回船相關事項。



圖 18. 2019 年 ACTA 會員代表交流會議



圖 19. 2019 年 ACTA 會員代表合影

(四)ACTA 會員：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、檳城港、菲律賓蘇比克灣港、韓國濟州港、日本金澤港、神戶港、酒井港及基隆港。

MEMBERS

Click to find out more below



Penang Port



Port Klang Cruise Centre



Port of Jeju



Port of Kanazawa



Port of Keelung



Port of Kobe



Port of Sakai



Port of Subic Bay



Shanghai Wusongkou



Singapore Cruise Centre

圖 20. 2019 年 ACTA 會員

三、2019 年濟州國際郵輪論壇論壇活動摘要

(一) 開幕典禮暨郵輪論壇頒獎典禮

1. 開幕典禮

由濟州觀光公社社長 Park Hong-bai 來作開幕演講，接下來由濟州自治道知事 WonHee Ryong 作歡迎致詞，最後邀請到海洋水產部 Moon Seong Hyeok 部長致歡迎詞，顯見韓國政府對此論壇及郵輪產業的重視。

2. 郵輪論壇頒獎典禮

主辦單位每年表揚對亞洲郵輪具有卓越貢獻及優良服務之團體、機關、公司，此次評審委員會主席為上海國際郵輪經濟中心理事長邱羚，今(2019)年獲獎單位如下(獎牌左至右)：

- (1) 亞洲最佳郵輪公司獎：皇家加勒比國際遊輪
- (2) 亞洲最佳掛靠港獎：沖繩港
- (3) 亞洲最佳郵輪母港獎：上海吳淞口郵輪旅運中心
- (4) 亞洲最佳郵輪：星夢郵輪雲頂夢號
- (5) 亞洲郵輪論壇特別貢獻獎：ACTA 前主席 Christina Siaw、Hanil-Fuji 韓國有限公司董事長 LEE Bae Myung

(二) 論壇簡報重點摘要

1. 公主遊輪集團亞洲港口營運總監-市川莎惠 Sae Ichikawa

- (1) 亞洲郵輪旅遊是發展最快速的，在臺灣有 14% 選擇飛機套裝行程，35% 選擇郵輪度假。在日本 Outbond 旅遊有 4%，有 27% 選擇郵輪度假。據統計，巡航是亞洲休閒旅遊中增長最快的類別，而公主遊輪是亞洲地區目的地領導者，可提供多樣化的巡航體驗。
- (2) 公主遊輪傾聽顧客意見，調查顧客在旅遊中最想得到什麼?而結果顯示他們想要從旅遊中得到真實、有意義、專屬及特別的感受，且能於目的港更瞭解當地文化故事，串連旅客完整的旅遊體驗。
- (3) 培育專業人才：無論是餐飲、文化及藝術活動等，都尋找在地專業人才，並透過培訓，創造旅客最美好及難忘的回憶。

2. 雲頂郵輪業務規劃及港口管理高級副總裁-林俊彥 Raymond

- (1) 根據 2018 年 CLIA 報告顯示，亞洲停靠數最多的前五個港口分別為

上海、新加坡、臺北、香港、福岡。亞洲郵輪最常停靠的前五個目的港分別為:日本、中國、泰國、越南、馬來西亞。

- (2) 促進亞洲郵輪旅遊：港口軟體及硬體設備都非常重要，就軟體而言希望相關單位能在政策面調整、提供郵輪發展的補貼、更新郵輪靠泊規定及建立各國之間的關係以促進旅遊發展。
- (3) 在硬體設備希望港口能發站更完善的基礎建設以因應郵輪數的增加、增加機場地鐵及景點的連結及觀光景點之發展。

3. 皇家加勒比國際遊輪亞洲區總裁- 劉溜楠

- (1) 亞洲郵輪客源市場排名依序為：中國、臺灣、新加坡、日本。而近年亞洲郵輪市場成長速稍微停滯，但以相關數據顯示，長遠來看亞洲郵輪發展仍是樂觀的。
- (2) 皇家加勒比國際郵輪不斷因應市場變化，迎合顧客需求，持續提供消費者多元化產品。
- (3) 郵輪旅遊緣起於西方，而郵輪旅遊需要時間被接受，且亞洲郵輪旅遊天數普遍較短，郵輪商也將投入更多時間及金錢培育亞洲市場，持續提升行業標竿，將最新郵輪產品呈現給消費者。

(三) 亞洲郵輪交流合作與均衡發展專題演講

1. 劉總經理受邀於 Session1 中『Exchanges for Cooperation and Balanced Growth in the Asian Cruise Industry』的專題演講中擔任與談人，議題一之研究主題為亞洲郵輪平衡成長及合作交流，演講者分別有香港旅遊發展局執行長劉安東、橫濱港務局執行長 Ryugen Ebina 及新加坡郵輪中心運營長 Gregory Tan。
2. 演講者簡報摘要

- (1) 橫濱港演講主題為 The Report on Public-private partnership Action of the Cruise promotion，針對公部門及私人企業合作發展之新旅運中心介紹。橫濱港為 1859 年開港，為國土交通省指定郵輪建設港口，距離羽田機場 20 分鐘車程且鄰近市區。新旅運中心規劃 30% 為通關使用，70% 為招商使用，而其新旅運中心，即招租了許多店面及旅館，這就是增加營收來平衡支出的方法，亦可與郵輪公司合作來達到雙贏。



圖 21.橫濱港俯瞰圖

1 F Commerce PLAN

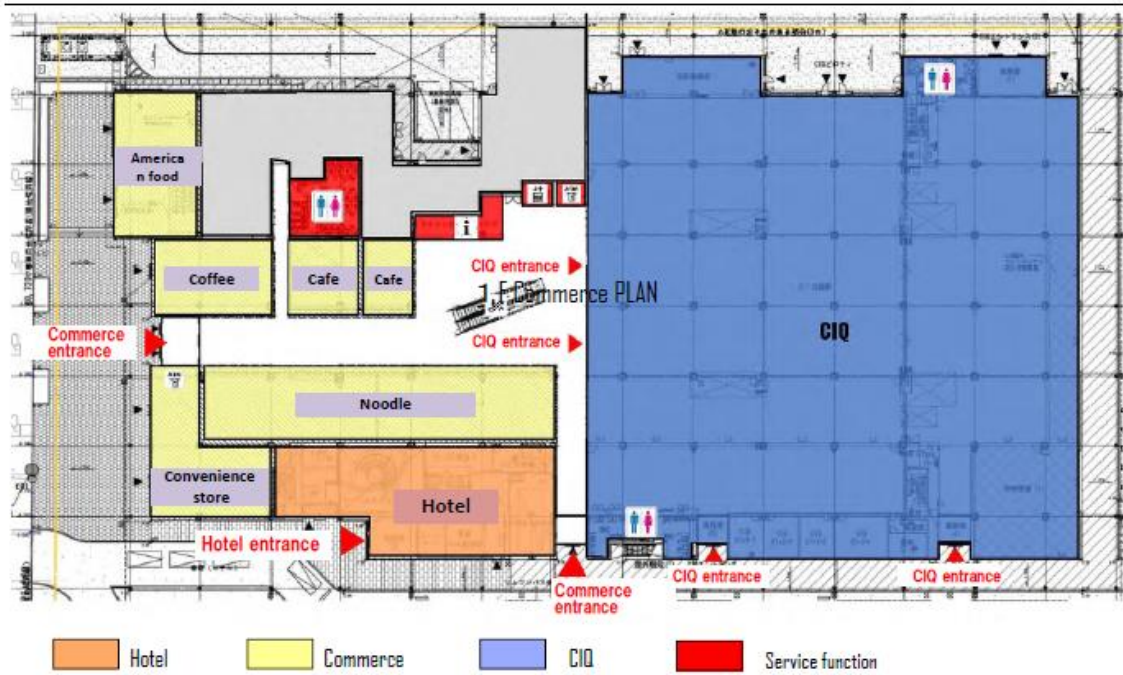


圖 22.橫濱港新旅運大樓 1F 配置圖

2F Commerce PLAN

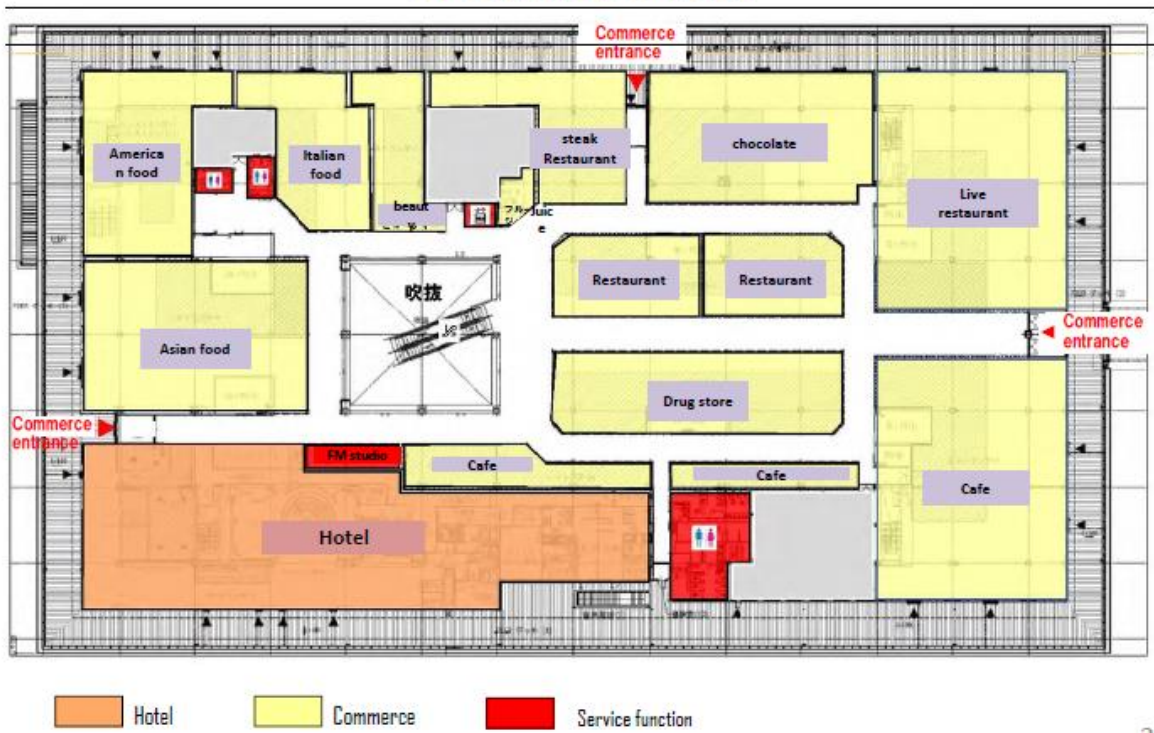


圖 23.橫濱港新旅運大樓 2F 配置圖

(2) 新加坡演講主題為 SATS Cruers Cruise Services Terminal Operator of Marina Bay Cruise Centre, Singapore，針對新加坡新發展的科技管理系統作介紹。新加坡郵輪旅運中心於 2012 年 10 月 22 開幕，而一艘郵輪的停靠，帶來許多郵輪旅客外，其主要的關係人有政府部分、船公司、港口人員、港務代理、地面處理等，將出動眾多人力。為替補人力的不足，透過現代科技化及智慧化的時代發展 AI。而新加坡 AI 發展可就歷史分析作預測、實施警報、加強旅客通行證系統、智慧清潔系統及能源管理。



圖 24.新加坡 Marina Bay 郵輪旅運中心



圖 25. AI 發展-智慧清潔系統

(3) 本分公司劉總經理就演講者之議題分享基隆港郵輪操作之經驗並提供建議給與會碼頭經營業者

i. 郵輪營運上的 AI 科技應用

亞洲郵輪港口持續蓬勃發展，各碼頭也跟進提供更完善設備以因應逐漸增加的旅客及大型郵輪，就橫濱港及新加坡港的發展可以看到，硬體及軟體的發展都很重要：如橫濱港發展新的旅運中心、新加坡港發展新的科技管理系統等，現在 AI 及網路科技的便利，可以節省人力的技術。基隆港今年也將引進外國旅客可使用的自動通關機器，12 秒即可通關一人，節省時間又省下人力，預計為亞洲第一座雙向自動通關的 E-Gate。

ii. 港口資訊的聯結

藉由郵輪組織間的聯繫，彙整各港口的停靠條件，將這些資料提供給船公司，未來造新船時可列入考量，以免影響又新又大的郵輪靠泊。

iii. 旅運大樓的硬體持續更新-以基隆港為例

- 新東岸旅運中心目前可停靠 15 萬噸世界夢號母港作業，未來完成擴建後，預期一小時可通關 1800 人，預計今年底完工。
- 新西岸旅運中心的 W2-4 的碼頭已浚深完成，水深也可達 11 米，目前已可停靠世界最大的 22 萬噸等級郵輪來進行掛靠港作業。西岸旅客中心也已開始動工整修，預計於 2021 年完成，預期一小時可通關 2400 人，並可操作亞洲最大的量子等級 16.8 萬噸等級的母港作業。

港務公司期盼透過互相學習及合作，共同拉抬亞洲郵輪市場進入新紀元。



圖 26. Session1 主持人及與談人合影

(四)各港訪談

1. 為提升更完善之旅運設備，本次於論壇中，基隆港務分公司主動出擊！拜訪多家港口代表，如釜山、濟洲、香港、神戶、博多、沖繩、福岡、俄羅斯、新加坡等，並就郵輪資訊、軟硬體設備及航線交流進行合作，期未來能串起更多航線，擴大亞洲郵輪圈。
2. 本次與港口交流資訊如下(因訪談港口未同意公開其資訊，故以代號表示)

港口	航次/年	通關效率/時	可靠泊郵輪	旅客服務費
A	84	2000	220,000	USD \$3
B	280	1500	220,000	Free
C	180-190	3000	220,000	USD \$15
D	228	1500	220,000	USD \$4-5
E	285	1900	220,000	USD\$15
F	141	1000	220,000	Free
G	243	1500	220,000	USD\$3
H	16	1200	168,000	USD\$12.8
I	300	2400	220,000	USD\$15
J	168	1000	168,000	Free

3. 結論

就上方亞洲各港口來進行比較分析，基隆港目前已算是發展成熟，以去年為例，平均一年達到 285 航次，通關效率一小時可達 1900 人，並可供 22 萬噸之郵輪靠泊，已可與國際接軌。

(1) 航次

可以從訪談資料中看的出來，基隆港是亞洲郵輪港口的前段班，靠泊航次較多，目前亞洲港口皆持續升級各港之軟硬體設備，可謂郵輪的亞洲盃競賽，以供各大小型郵輪靠泊，並持續提供行銷及獎勵方案，提升航商靠泊意願，都希望航次可以再提升，尤其是韓國，因受到政治影響，非常希望航商業者過去停靠。

(2) 通關效率

目前亞洲港口通關效率多可於一小時內完成 1500 人以上，基隆港在亞洲各郵輪港口仍是前段班，未來自動通關完成後，效率將再提升，可見各港口因應船舶大型化之趨勢，提升港口通關設備，並增設自動化服務以減少 CIQS 人力不足之問題，創造更有效率之通關環境。

(3) 郵輪泊位

就訪談交流中得知，亞洲港口之條件多已可容納綠洲等級之郵輪，可見亞洲港口都期望吸引更多大型郵輪靠泊，並持續改善港口硬體設備，以提供更大的郵輪靠泊，可謂郵輪的亞洲盃競賽，以供各大小型郵輪靠泊，提供更安全的靠泊碼頭。

(4) 旅客服務費

目前基隆港之旅客服務費約為 15 美元，就調查資料中可發現，靠泊航次多的港口收的旅客服務費用較高，但有些港口不收旅客服務費，就交流原因大致上可歸納三個原因：

A. 組織結構差異

日本的港口是隸屬於市政府的組織中，所以港口的建設及發展觀光並非由港口端負責；韓國的港口是由港灣公社負責，而在地觀光則由觀光公社負責，分工較細；故影響收費標準。

B. 靠泊航次的多寡

有些港口因靠泊航次太少，若再收較高的費用，擔心郵輪公司不過去停靠，故採用免收費的策略來吸引郵輪掛靠。

C. 國家發展政策

有些國家收取較少的旅客服務費用，因為國家為發展郵輪，會進行補貼或是獎勵，以總體經濟為最大考量，來發展國內郵輪市場。

以本分公司為例，為因應大量旅客及提升港口條件，將此收入投資於港口建設、旅客服務設施中，努力創造舒適完善之旅運中心回饋於旅客身上，也希望完善的設施及服務可以吸引郵輪公司前來停靠。



圖 27.與海參崴海洋客運碼頭總監 Valeryi Nagornyi 進行交流



圖 28. 基隆港務分公司劉總經理與新加坡郵輪中心運營長 Gregory Tan 互相交流



圖 29.基隆港與雲頂集團、臺灣郵輪協會及海參崴港口討論未來航線佈局



圖 30.基隆港務分公司與濟州特別自治道及濟州觀光公社就雙方港口條件進行交流

(五)、拜訪觀光局駐韓辦事處主任-黃怡平

本次在濟州郵輪論壇期間，特別拜訪觀光局駐韓辦事處黃怡平主任，會議中黃主任分享韓國人習性及喜愛的觀光模式並分享臺灣可以改進的部分以吸引更多韓國人來臺觀光。

1. 韓國人習性

韓國人個性較急，生活步調快，非常講求效率；而韓國許多年輕人非常追求流行、獨特的事物，我們也發現許多韓國人來臺都可以找到在地人才知道的巷弄美食。

2. 臺灣如何吸引更多觀光客

臺灣在推廣觀光之餘，如何吸引更多觀光客?如何使觀光客回訪率高?在旅運中心、觀光市區等的軟硬體設備必須先做好，如多語言指標、無障礙坡道及便捷的通關設備等，這都是需要民間與政府共同合作的，在各自管轄區域內做好對旅客最友善的設備，以提供最便捷舒適之環境。

(六)、與韓國樂天旅遊及現代旅遊集團商業會議

本次港務公司招商重點除郵輪業者外，更加強對國外包船零售旅行社的行銷強度，在論壇 B2B 會議中，主動與韓國兩大旅行社樂天旅遊及現代旅遊行銷。包船旅行社多為團客，他們最大的需求是便捷的交通及足夠的停車空間，並且最好可以有一條龍的服務! 基隆港務分公司多年的郵輪服務經驗及國際郵輪之間的溝通經驗，提供了兩家包船旅行社非常多的資訊及行銷方案(如特色迎賓表演、致贈外國旅客小禮物、體驗臺灣傳統文化等)，以滿足國際郵輪旅客之需求，基隆港不只滿足於國內母港市場及現有掛靠成績，也希望繼續吸引國際郵輪旅客的掛靠郵輪來台，增加臺灣郵輪靠泊次數，開拓更廣泛之客源市場。

(七)、考察西歸浦新郵輪旅運中心

1. 濟州西歸浦新郵輪碼頭：濟州西歸浦港原為軍事設施港口，為提供濟州島更多郵輪靠泊，濟州自治道政府除了北方的港口，也在濟州島南方的西歸浦港發展為軍民綜合型觀光港，港內可同時容納 2 艘 15 萬噸的郵輪，最大可以停靠 22 萬噸等級的郵輪。

2. 濟州郵輪發展現況：2011 年 69 航次，2012 年 80 航次，2013 年 184 航次，每年快速增加；郵輪旅客量，2011 年 6 萬人次，2012 年 14 萬人次，2013 年 38 萬人次，2014 年 59 萬人次，2015 年停靠 285 航次，62 萬人次，每年逐漸增加，2016 年停靠 507 航次，120 萬郵輪旅客登島，創下最高紀錄。近年因政治問題，航次及旅客人數有所減少，2017 年停靠 98 次 19 萬人。但濟州郵輪市場通過多元化發展，2019 年有 17 家船公司的 23 艘郵輪在濟州停靠，停靠次數達 228 航次，並於 3 月及 5 月都迎來 14 萬噸郵輪。
3. 本次考察西歸浦旅運中心，了解通關量能，X 光機共有 9 台，移民署櫃檯 12 道，另有一道公務通道。港區水深 15-20 公尺，水域寬度 700 米，船舶迴轉直徑設計 520.0 公尺，碼頭長度 1522.3 公尺，分為 4 段(A 段 94.3 公尺、B 段 318.0 公尺、C 段 420.0 公尺、D 段 690.0 公尺)，西歸浦港西防波堤長 420 公尺，南防波堤 690 公尺。
4. 濟州島主要為郵輪的掛靠港，因此通關設施的量能較小，但西歸浦郵輪旅運中心中，X 光機共有 9 台，移民署櫃檯 12 道，顯現濟州島似乎有心發展母港作業。

5. 西歸浦與基隆港旅運中心之比較：

	西歸浦港	基隆港
旅運中心	1 個	2 個(郵輪及渡輪皆可使用)
客運泊位	2 個	共 5 個
碼頭長度	泊位 1:420 米 泊位 2:690 米	東岸:558 米 西岸:550 米
水深	-15 米	E2-E4: -10 米 W2-W4: -11 米 W16-W17: -12 米
郵輪碼頭	皆可停靠 22.5 萬噸	東岸:可停靠 15 萬噸 西岸:可停靠 22.5 萬噸
X 光機	10 台	東岸:7 台 西岸:5 台
移民署櫃檯	6 個 12 道 (其中 1 個公務通道)	東岸:7 個 14 道 西岸:5 個 10 道 (未來東西岸將各增加 4 個 E-gate，西岸人工櫃檯增加 3 個 6 道)
建築面積	11170.2 平方米	6400 平方米
行李託運空間	0 平方米	2800 平方米
可供停車數量	53 輛	東岸:50 台遊覽車 西岸: W3-4 可停 40 台/ W16 可停 150 台
離機場距離	濟州機場:30Km	桃園機場:70Km 松山機場:22Km
離市區距離	20Km	0.2Km

(八)、西歸浦港優點及缺點分析

濟州西歸浦港共有 1 個旅運大樓，2 個泊位，並且可供兩艘 22.5 萬噸郵輪同時靠泊。

1. 優點:

- (1) 旅運中心設計：濟州西歸浦旅運中心之建築有挑高設計，且非常明亮，整體感受很寬敞且不會有壓迫感。
- (2) 多國語言指標：該旅運中心之指標有四國語言，包含中文、英文、日文及韓文，且多採吊掛式或於地板黏貼大型指標貼紙以減少佔地空間，有別於其他港口多採用立牌之指引方式，未來基隆港新旅運中心完成後，亦可參考該港作為。
- (3) 觀光及旅客諮詢服務完善：該旅運中心之大廳有設立觀光諮詢服務站，並有濟州推廣中心，可見其政府單位及觀光公社與港口之合作緊密，提供到港旅客完整資訊，並推廣濟州當地觀光，增加在地總體經濟發展。
- (4) 設立電扶步道以減少旅客行走距離：由於西歸浦碼頭較長，該港斥資 250 億韓幣設立電扶步道以減少旅客行走距離。



圖 33.濟州西歸浦港俯瞰圖



圖 34.多語言指標



圖 35. 大型指標貼紙

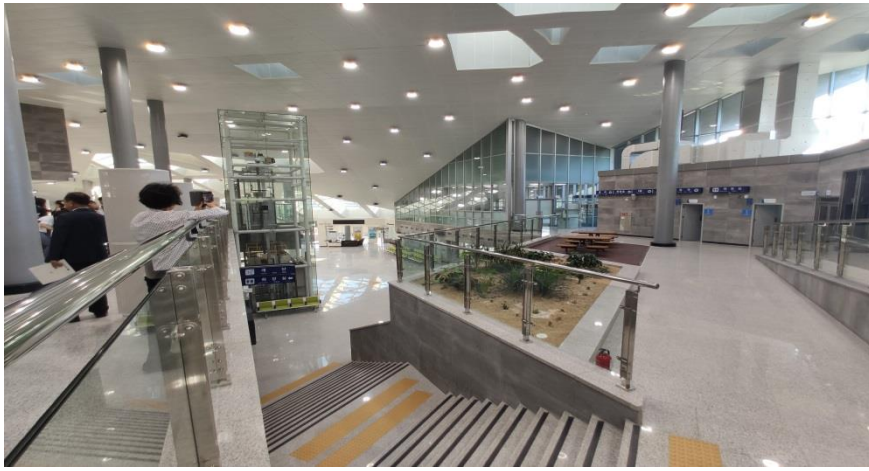


圖 36.西歸浦旅運大樓大廳



圖 37.旅運大樓內之濟州推廣中心

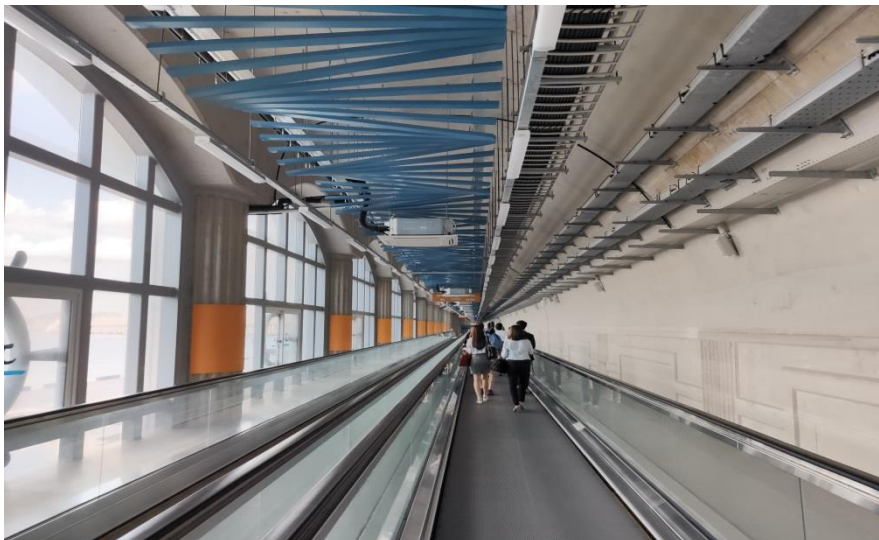


圖 38. 濟州西歸浦新郵輪碼頭電扶步道



圖 39. 濟州西歸浦新郵輪碼頭



圖 40. 濟州西歸浦港共兩個泊位，「11-12(西)」泊位有 25 根 150 噸繫船柱；「21-22(南)」泊位有 18 根 150 噸繫船柱。

2. 缺點:

- (1) 管制區空間狹隘：旅客等候空間至移民署櫃檯為 54 米，實際參訪感受空間稍顯狹隘，需要做好通關管控之問題，以避免擁擠狀況。
- (2) 沒有行李託運空間：由於濟州島皆為掛靠港郵輪，故沒有設計行李託運空間，未來若有郵輪母港作業，將會是作業上需要調整的部分。
- (3) 旅客步行空間過長：雖然有設置電動步道，但距離過長，旅客的疏散速度會受一定程度的影響。
- (4) 聯外交通不便：附近沒有火車或軌道式交通設施，且公車站牌較少，僅能依靠遊覽車及計程車來接送旅客，若兩艘大臺郵輪停靠會影響周遭交通。

陸、心得與建議

一、旅運中心持續升級

論壇期間，與許多郵輪相關業者接觸，亞洲各港口皆在提升硬體條件，這是郵輪港口的亞洲盃競賽，重要郵輪港口的目標都是 22 萬噸級的巨型郵輪，基隆港雖然在亞洲的前段班，但也不可以大意，應持續升級硬體，將旅運中心擴建及整修，代表臺灣國門之基隆港，必須追上世界大型化郵輪的趨勢及碼頭建設，繼續作為亞洲郵輪圈的領先港口。

二、吸引掛靠港，提升國際旅客量能

臺灣為亞洲第二大郵輪客源市場，而國內客源市場有限，需透過多母港操作及吸引掛靠港郵輪停靠臺灣，以持續提升量能，未來必須提供行銷獎勵，吸引國外旅行社及航商開設新掛靠航線。

三、參加國際論壇及國際行銷

基隆港去年與日本沖繩及韓國濟州簽署三方 MOU，今年亦與韓國仁川港簽署 MOU，透過多方合作，交換郵輪產業資訊並共同合作發展郵輪觀光產業、提升服務品質並建立完善且國際化的港口服務，見賢思齊，見不賢內自省，基隆港目前仍為亞洲前段班，但新加坡幾乎並駕齊驅，後頭有日本及韓國緊追不捨，並須持續精進交流，不可閉門造車，以免掉出亞洲郵輪前段班的行列。

四、郵輪旅運持續發展

每個港口的發展皆有差異，並且需要考量各自的地理環境及各項條件，才能思考如何發展適合當地港口的郵輪，例如濟州島郵輪為發展掛靠港，若濟州島要發展母港將會面臨兩大問題：一、旅運中心沒有行李託運空間及碼頭過於狹長；二、客源不足，若需要母港旅客，需從韓國其他地方或其他國家以 Fly-Cruise 來進行操作，難度較高，較難發展。

五、亞洲郵輪圈的共好

亞洲郵輪港口並非競爭關係，而是合作關係，郵輪航線是點串連點的旅程，郵輪圈必須共同合作，才會正向發展，例如硬體及軟體的協調發展，因為郵輪船型非常多樣，各港口之間的資訊互相分享，還有郵輪公司之間的資訊提供，才能提供最適合的郵輪作業環境，如此亞洲郵輪圈才能再突破量能。

六、中央、地方及相關單位合作

這次參與多個會議中各單位均表示，郵輪產業的發展是需要多個單位合作的，無論郵輪公司、當地政府、郵輪碼頭業者、旅行業及觀光局等都是環環相扣的，不但是水平面的合作，也是垂直面的合作，除了港務公司的努力，也需要中央的支持，觀光局及地方政府的推動，旅行社及船公司的需求滿足，以及攸關通關效率的 CIQS 各單位的通力合作，是全面性且長久的合作規劃，希望能持續相互努力，並創造和平共榮的環境。

七、國家中央的支持

各港口之旅運中心建設都該持續精進，才可接納更多更新型之郵輪。許多國家皆是以中央的資源來支持郵輪發展，包含硬體的建設、軟體的發展、跨部會的協調、補給環境的改善、景點的吸引力強化、國家觀光景點的行銷、國際間的交流等等，郵輪的產業需要非常多環節的合作、溝通並需要足夠之預算，來發展郵輪產業，故亟需國家的支持。