

# 出國報告（出國類別：考察）

## 參加 2019 年 Seatrade 亞太郵輪大會

服務機關：臺灣港務股份有限公司

姓名職稱：

臺中分公司副總經理 陳武藏

臺中分公司經理 李照意

基隆分公司經理 魏碩良

總公司事務員 鄭又嘉

基隆分公司助理事務員 江蕙珍

交通部航政司專員 林蘭雀

派赴國家：中國大陸上海

出國期間：108 年 10 月 8 日至 10 月 12 日

報告日期：108 年 12 月 10 日

### **內容重點摘要：**

本屆 Seatrade 亞太郵輪大會活動於 2019 年 10 月 9-11 日於上海寶山區舉辦為期三天的活動，大會主題為「郵輪之城、魅力之都」，本活動邀請全球郵輪相關產業代表、政府官員、亞洲港口代表及旅遊業界等彙聚全球 34 個國家及地區、超過 1,000 名高層產業代表共同探討亞太地區郵輪市場的發展及前景，Seatrade 亞太郵輪大會已成為國際郵輪行業及相關領域重要的交流平台。

本次論壇盛會本公司受邀擔任「亞洲郵輪港口基礎建設最新近況」專場與談人，與亞洲港口包含中國大陸天津港、日本橫濱港、馬來西亞馬六甲、越南下龍灣等代表同台交流，分享臺灣港群港埠資源、港口科技化及基隆港旅運中心擴建、延建工程，透過行銷港口資源，加強與鄰近港口的橫向合作，同時爭取國際郵輪布局臺灣。

# 目錄

壹、目的.....	4
貳、出國期間及考察行程.....	5
參、考察人員.....	5
肆、會議摘要.....	6
一、ACTA 亞洲郵輪碼頭協會會員年會 .....	6
(一)ACTA 協會介紹.....	6
(二)ACTA 會員組織.....	6
(三)會議重點紀要 .....	6
二、參訪上海吳淞口碼頭.....	9
(一)重要政策及建設里程碑 .....	9
(二)吳淞口郵輪碼頭服務提升 .....	9
(三)旅客出入境動線 .....	11
(四)其他設施 .....	18
(五)上海郵輪旅遊發展示範區帶動郵輪產業 .....	19
三、Seatrade 亞太郵輪大會.....	20
(一)大會摘要.....	20
(二)中國大陸郵輪市場發展及現況.....	20
(三)亞太郵輪客源市場趨勢.....	21
(四)亞洲郵輪港口最新近況.....	22
(五)受邀擔任論壇與談人.....	25
伍、心得與建議.....	27
一、港口設施及作業規劃.....	27
二、業務發展方向.....	28

## 壹、目的

2019 Seatrade 亞太郵輪大會已連續第 4 年在上海市寶山區舉辦，於 108 年 10 月 9 日至 11 日正式展開為期三天的郵輪相關議題研討與商務交流活動，匯聚全球產官學領域代表參與，共同探索亞太地區郵輪旅遊業的未來，提供郵輪相關產業鏈代表意見交流的平臺，藉由參與本次大會可掌握亞太地區郵輪產業發展，並了解全球郵輪市場趨勢。

本屆大會分場舉辦國際郵輪研究聯盟峰會、全球郵輪領袖論壇、亞太區域郵輪全產業鏈發展論壇、郵輪人才教育聯盟峰會、中國大陸郵輪市場前景論壇等會議，另就目的地岸上行程發展、亞洲郵輪業的可持續發展、亞太客源市場的趨勢、問題與未來等議題進行研討。

此外，寶山區吳淞口國際郵輪港為中國大陸第一大港，其後續工程於 2019 年 5 月 21 日通過整體竣工驗收，單日可同時接待四船同靠。藉由實地考察吳淞口郵輪港旅運中心，了解完工後的硬體設備更新及現正規畫中的建設內容，以做為臺灣港群與日俱進的參考養分。

## 貳、出國期間與考察行程

日期	地點	行程
10/08 (二)	臺灣-上海	◆ 啟程
10/09 (三)	上海	◆ 亞洲郵輪碼頭協會(ACTA)年會 ◆ 參訪上海吳淞口國際郵輪碼頭
10/10 (四)	上海	◆ 開幕典禮 ◆ 論壇活動
10/11 (五)	上海	◆ 論壇活動
10/12 (六)	上海-臺灣	◆ 回程

## 參、考察人員

公司別	單位	職稱	姓名
臺中分公司	副總經理室	副總經理	陳武藏
	棧埠事業處	經理	李照意
基隆分公司	棧埠事業處	經理	魏碩良
	棧埠事業處	助理事務員	江蕙珍
總公司	行銷運籌處	事務員	鄭又嘉
交通部航政司	交通部航政司	專員	林蘭雀

## 肆、會議摘要

### 一、ACTA 亞洲郵輪碼頭協會會員年會

#### (一)ACTA 亞洲郵輪碼頭協會介紹

亞洲郵輪碼頭協會(Asia Cruise Terminal Association, ACTA)總部設於新加坡，最早由新加坡郵輪碼頭及上海吳淞口碼頭共同發起，目標為透過提高營運、安全、客戶服務和行銷等相關領域，提供郵輪碼頭管理經營者及相關單位相互合作的溝通平臺，打造世界級郵輪市場，為極具影響力之亞洲郵輪組織。ACTA 每年協會年會均安排於亞洲港口舉辦，並邀請會員港口相互交流，分享港埠建設最新發展情形及行銷活動。

#### (二)ACTA 亞洲郵輪碼頭協會會員組織

該協會組織型態以個別郵輪港口為會員，基隆港自始即為該協會會員，目前會員來自亞洲 7 國 11 個港口，分別為新加坡郵輪碼頭、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、境港、京都港。

#### (三)會議重點紀要

##### 1. 上海吳淞口國際郵輪港介紹及未來發展

- (1) 吳淞口國際郵輪港自 2011 年開港以來，已累計靠泊大型國際郵輪 2,000 多艘次、出入境旅客突破 1,200 萬人次。
- (2) 目前中國大陸郵輪面臨問題為航線單一化，未來將積極推動亞洲郵輪港口間的合作，並朝多母港、互為母港及多點掛靠等航線進行試營運。
- (3) 吳淞口國際郵輪港於今(2019)年 8 月透過智慧郵輪港系統、利用大數據技術，迎接三船同靠，當天接待超過 2.8 萬旅客人次，創下亞洲郵輪港口單日接待入出境旅客最大量紀錄。未來將持續實施郵輪船票制度、智能檢疫通關查驗等系統，提高通關效率。

##### 2. 新加入會員——日本京都舞鶴港介紹

- (1) 京都舞鶴港共有兩座可供國際郵輪停靠的碼頭，自 2010 年起郵輪靠泊數逐年成長，2017 年接待郵輪近 40 航次為最高峰，今(2019)年更有銀妙輪、海洋量子號、探索夢號及千禧輪等首航郵輪，碼頭資料如下表：

項目/碼頭泊位名稱	Wharf No.2	International Wharf
碼頭長度(公尺)	330	350
碼頭水深(公尺)	9.5	14
可停靠最大郵輪	鑽石公主(11.5 萬總噸)	海洋光譜號(16.9 萬噸)

表 1、日本京都舞鶴郵輪港口基本資料

(2) 京都舞鶴港因地緣關係，可安排當地特殊的岸上遊程吸引掛靠港旅客前往，且周邊景點屬交通不易到達的區域，極為適合搭乘郵輪前往觀光。

### 3. 其他會員港口近況分享：

#### (1) 日本金澤港

- I. 金澤港目前正在建設新的旅運中心，為 3 層樓的建築，1 樓作為行李託運區、2 樓為通關區、3 樓則為辦公室，新旅運中心預計將於 2020 年春季落成啟用。
- II. 金澤港 2018 年共有 141 個郵輪航次，港口西側有新建停車區域供旅客使用，為提升旅客服務品質，現場更增派中、英語指引人員。

#### (2) 韓國濟州港

2016 年濟州港僅有 2 座郵輪碼頭，因應郵輪到港航次的提升，規劃擴展港口，並於同年開始建設新的郵輪港，目前已增加為 4 座郵輪碼頭，碼頭資訊如下：

項目/碼頭泊位名稱	濟州郵輪港		西歸浦郵輪港	
	81	82(預備)	11-12	21-22
碼頭長度(公尺)	360	310	420	690
碼頭水深(公尺)	12	11.5	15	15
可靠泊郵輪大小	14 萬總噸	8.5 萬總噸	22.5 萬總噸	22.5 萬總噸

表 2、濟州港郵輪碼頭資訊

4. 臺灣港務公司發言：因應逐年成長的郵輪及旅客量，基隆港東西岸旅客中心整建及擴建工程將陸續完工，並邀請現場會員港口於東岸擴建工程完工後參加剪綵典禮。

5. ACTA 年會預計於明(2020)年 4 月邁阿密郵輪展、8 月濟州郵輪論壇及亞太郵輪大會持續舉辦會員年會。



圖 1、ACTA 亞洲郵輪碼頭協會會員交流



圖 2、2019 年 ACTA 亞洲郵輪碼頭協會年會合照

## 二、參訪上海吳淞口碼頭

### (一) 重要政策及建設里程碑

1. 上海吳淞口國際郵輪港為中國大陸第一大港，在歷經六年高速增長之後，於2017年開始靠泊艘次及人次出現下滑，此現象在中國大陸港口普遍存在。

年份	艘次 (艘)	同比增长	人次 (万人次)	同比增长
2011年	10	-	2.3	-
2012年	60	500%	28.4	1134.78%
2013年	127	111.67%	62.6	120.42%
2014年	216	70.08%	111.1	77.48%
2015年	278	28.70%	152.5	37.26%
2016年	471	69.42%	284.8	86.75%
2017年	466	-1.06%	291.6	2.39%
2018年	375	-19.53%	271.5	-6.89%

表 3、上海吳淞口碼頭郵輪艘次及旅客人次

2. 2018年12月，中國大陸財政部同意在吳淞口國際郵輪港增設口岸進境免稅店，是中國大陸首家郵輪進境免稅店，免稅店規模共有1,700平方公尺，在兩個旅運中心各佔有850平方公尺的面積。
3. 吳淞口國際郵輪港新建兩個大型郵輪泊位，碼頭總長度達到1,600公尺，可同時容納2艘22.5萬噸級及2艘15萬噸級的大型郵輪，建築總面積從2.4萬平方公尺增加到7.9萬平方公尺，年接待能力從60.8萬人次提升至357.8萬人次。
4. 新旅運大樓於2018年7月13日開始試營運，2019年5月21日吳淞口國際郵輪碼頭後續工程通過整體竣工驗收，2019年9月11日吳淞口郵輪港服務標準化試點項目也順利通過驗收，成為中國大陸首個郵輪港口服務標準化試點單位，並設立郵輪港旅遊綜合服務中心，大幅提升旅客服務品質。

### (二) 吳淞口郵輪碼頭服務提升

1. 通關服務
  - (1) 推出「便捷通關認證碼」，結合自助通關系統，通關速度大幅提升。
  - (2) 郵輪船票試行推廣：不同於以往旅客必須在登輪當天先找到領隊後，才開始進行報到流程；2018年1月1日起，吳淞口郵輪碼頭已全面啟用「上

海港郵輪船票憑證」，旅客購票後可在母港作業前 72 小時，透過線上程序完成提前報到及信用卡綁定手續後，即可下載列印登船憑證，登輪當天直接憑票入港登船，該作法快速完成資料比對，除提升通關效率外，對於業者及政府而言也可提前掌握實際的旅客名單。此制度目前在吳淞口郵輪港已全面試點成功，逐步在中國大陸全面推廣。

- (3) 智能檢疫通關查驗系統：此系統為目前中國大陸境內最先進的檢疫通關查驗系統，整合了紅外線人體溫度測量、通關閘道、放射性檢測的系統，具有智能排查、紀錄保留及安全穩定等特點。

## 2. 港口服務

- (1) 供水服務：具有 4 個蓄水池，總容量達到 3200 立方公尺，設有 32 個供水口，最大流量可達每小時 300 立方公尺。
- (2) 供電服務：全球容量最大的郵輪變頻變壓供電系統，輸出總容量達 16,000 KVA，供電電壓 11KV，頻率 60Hz。
- (3) 補給服務：向船公司提供完整的補給作業，不限於本地採購，具貨櫃轉運、倉儲及代理通關的服務。

### (三) 旅客出入境動線

#### 1. 吳淞口旅運中心平面示意圖：

出境以 1、3 樓為主，入境以 1、2 樓為主，入出境動線及護照查驗櫃檯完全分離，有助作業效率。

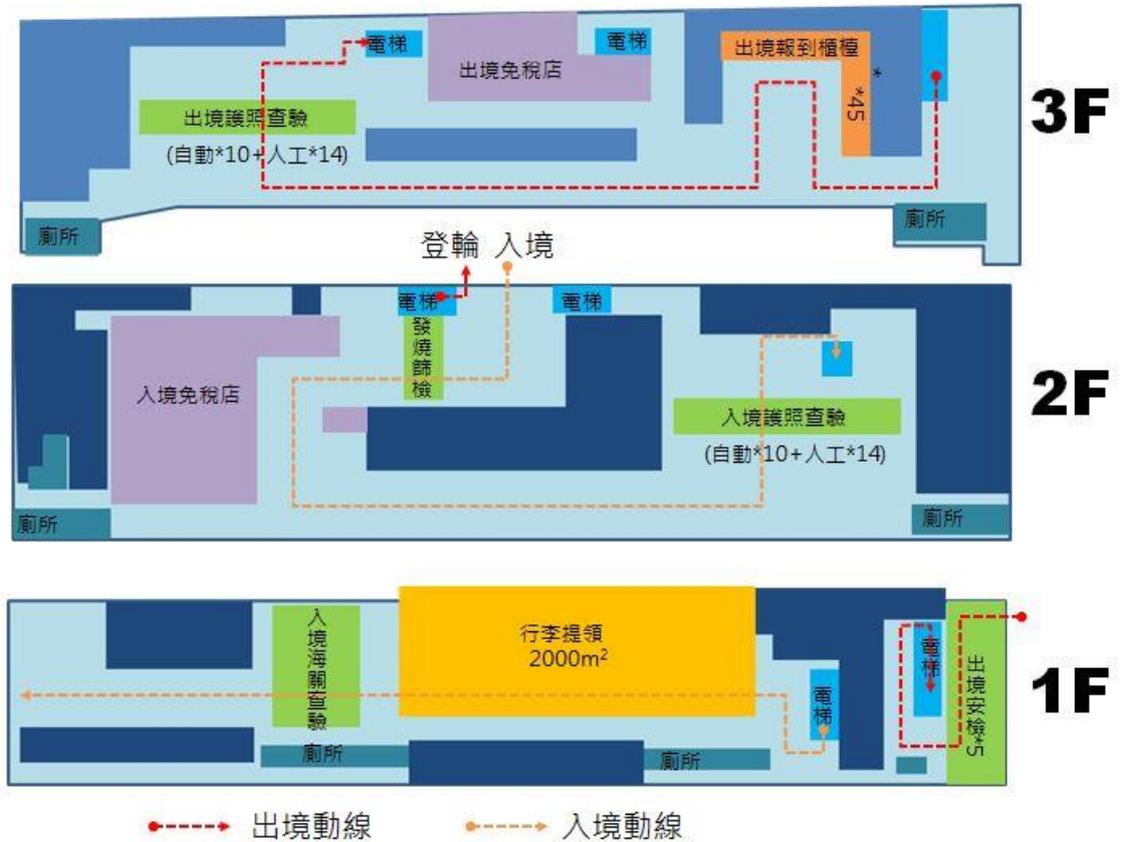


圖 3、上海吳淞口郵輪碼頭旅運中心平面示意圖

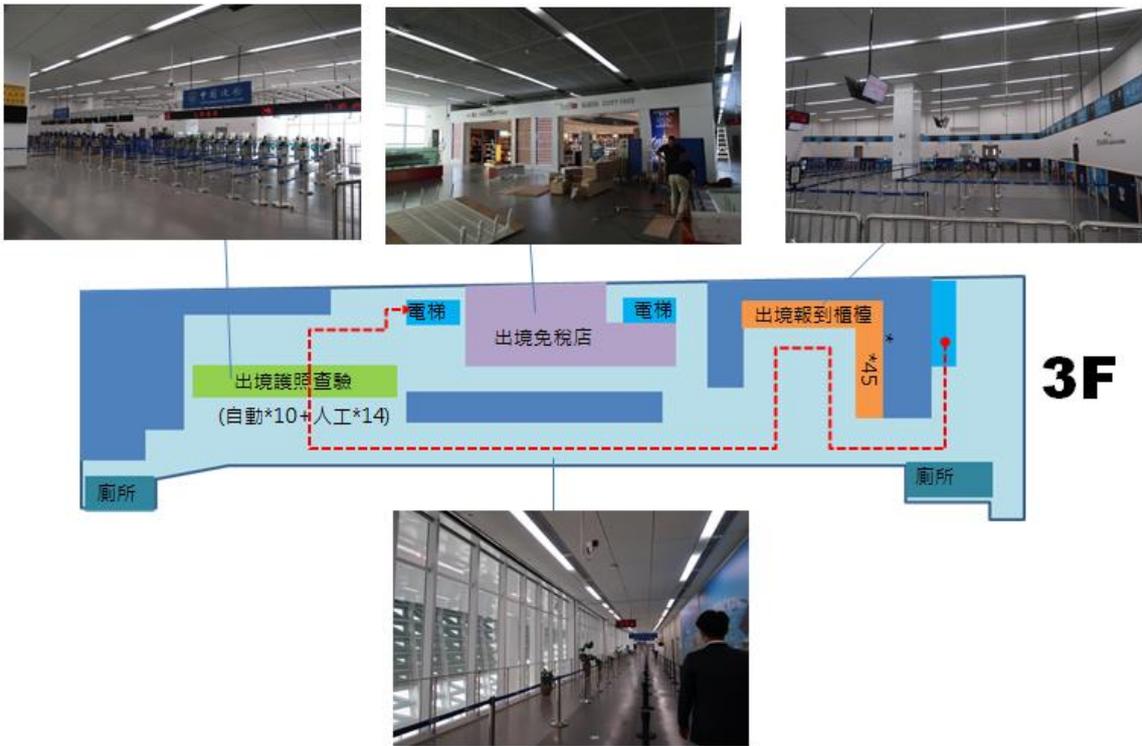


圖 4、上海吳淞口郵輪碼頭旅運中心 3 樓平面示意圖

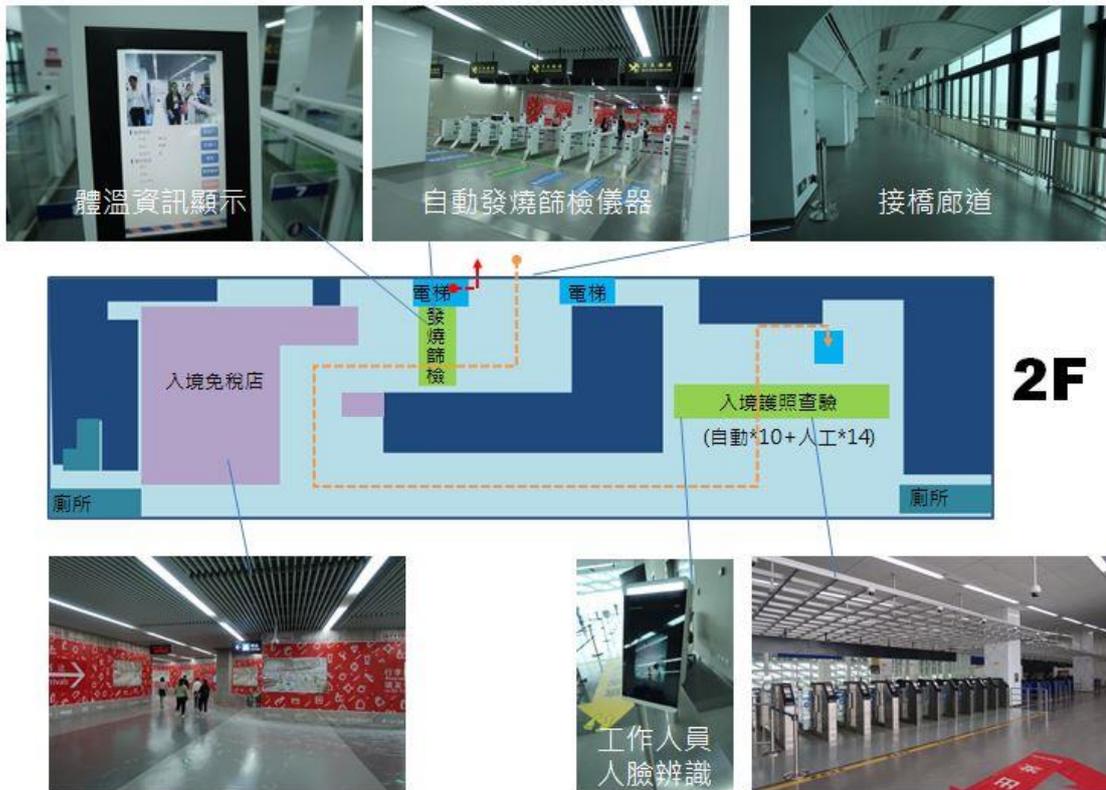


圖 5、上海吳淞口郵輪碼頭旅運中心 2 樓平面示意圖



圖 6、上海吳淞口郵輪碼頭旅運中心 1 樓平面示意圖

2. 旅客入境動線：

(1) 入境人身檢疫(2F)：入境發燒篩檢導入人臉辨識系統，效率極高。



圖 7、入境發燒檢疫

(2) 入境邊檢(2F)：功能如同移民署證照查驗，中國大陸籍旅客可以掃碼快速通過護照查驗、工作人員通道導入人臉辨識系統，效率極高。



圖 8、入境邊檢

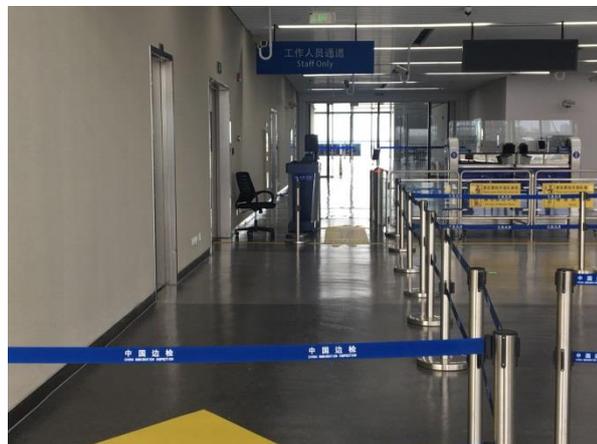


圖 9、工作人員通道

(3) 提領行李區(1F)：行李提領空間上方設有電子看板，可供郵輪業者彈性為各行李區標號，方便旅客找尋行李。



圖 10、行李空間

(4) 入境行李檢查(1F)



圖 11、入境行李檢查

3. 旅客出境動線：

- (1) 進港車輛須預先申請，出、入境車輛分設停車場等措施均能有效分散車潮。
- (2) 行李托運(1F 室外):旅客先託運行李後，再進入旅運中心通關。



圖 12、戶外行李託運處

- (3) 出境海關及安檢(1F)：採用一機兩屏、結合海關及港口安檢，提升通關效率。



圖 13、出境檢查一機兩屏

- (4) 船公司報告櫃台(3F): 共有 40 個報到櫃檯。

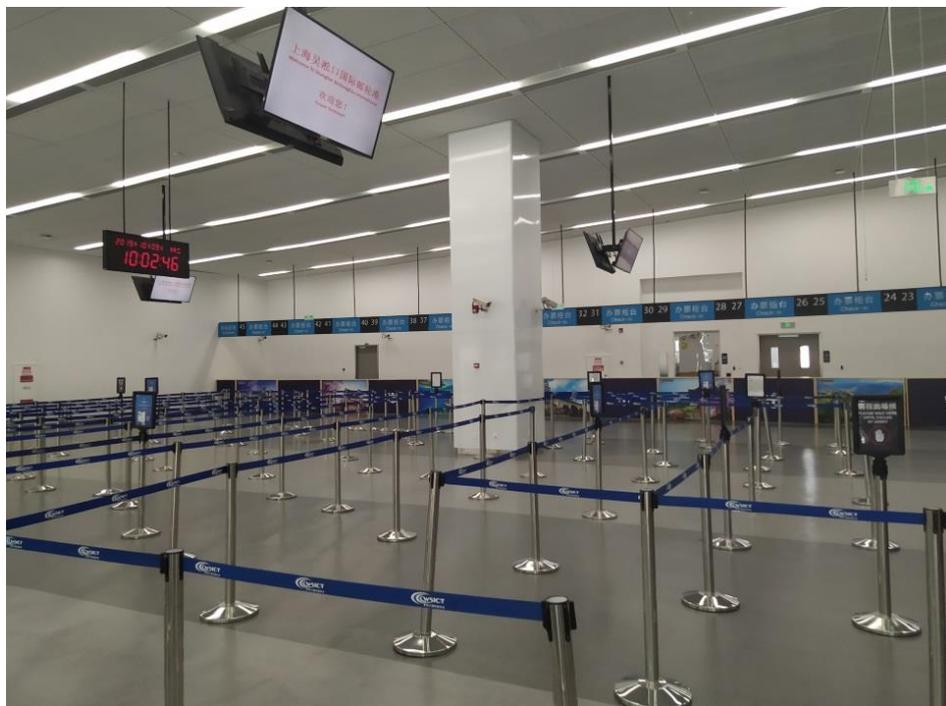


圖 14、船公司報到櫃台

(5) 出境邊檢(3F)：有 14 道人工櫃檯、10 道自助櫃檯。



圖 15、出境邊檢

(6) 登船(2F)



圖 16、登船區

#### (四) 其他設施

1. 軌道式旅客橋：共有 5 座。



圖 17、旅客橋

2. 繫纜柱：可承受 250 噸拉力。



圖 18、繫纜柱

3. 大型碰墊：吳淞口郵輪港潮差達 6 公尺之高，逢低潮位時，行李艙口恐低於碼頭面，設置大型碰墊可製造船身與碼頭有足量空間，供堆高機將行李籠車送進已低於碼頭面之艙口內。



圖 19、大型碰墊

#### (五) 上海郵輪旅遊發展示範區帶動郵輪產業

1. 2012 年以吳淞口郵輪碼頭為中心設立中國大陸首個郵輪旅遊發展實驗區，在完善郵輪產業政策體系、提高母港建設和管理能力、提升郵輪產業服務品質、培育當地郵輪服務力量、擴大郵輪產出水平等領域積極嘗試、探索新的可能，實驗區的示範功能及引導效果廣受認可。
2. 目前吳淞口郵輪碼頭已成為中國大陸首創郵輪旅遊發展示範區，並於此次 Seatrade 大會上進行揭牌儀式。同時吳淞口郵輪港的旅客服務不斷優化，旅客諮詢及更多便民服務功能也已開始運行，甚至引領制定中國大陸全國郵輪港口服務標準「郵輪港服務規範」，於 2019 年下半年在中國大陸全面推行。
3. 嘉年華集團、皇家加勒比集團、挪威集團、地中海郵輪集團等全球前四大郵輪公司以及雲頂集團先後將全球最大、最新、最高科技的豪華郵輪投入中國大陸市場，例如，2019 年 5 月 18 日「歌詩達威尼斯號」即於上海吳淞口國際郵輪碼頭進行首航，其姊妹船「歌詩達佛羅倫斯號」也將於 2020 年 12 月布局中國大陸市場、17 萬總噸的地中海郵輪「榮耀號」則於同年春季進駐中國大陸，國際郵輪公司的布局也使吳淞口郵輪港穩居中國大陸 15 個郵輪港口中第一名的地位。

4. 因應這股熱潮，廣州南沙大力發展濱海旅遊，帶動區域經濟，同時建立南沙新區郵輪母港，發展水鄉遊船、海上遊艇及郵輪等水上旅遊項目。南沙郵輪母港以高標準規格建設，完善各項服務設施，意在與珠江深度旅遊的開發項目妥善銜接，進而將南沙郵輪港打造為國際郵輪旅遊航線的著名景點。

### 三、Seatrade 亞太郵輪大會

#### (一) 大會摘要

1. 本屆 Seatrade 亞太郵輪大會活動於 2019 年 10 月 9-11 日於上海寶山區舉辦為期三天的活動，大會主題為「郵輪之城、魅力之都」，本活動邀請全球郵輪相關產業代表、政府官員、亞洲港口代表及旅遊業界等彙聚全球 34 個國家及地區、超過 1,000 名高層產業代表共同探討亞太地區郵輪市場的發展及前景，Seatrade 亞太郵輪大會已成為國際郵輪行業及相關領域重要的交流平台。
2. 本次大會規劃形式有主題演講、專題研討會及圓桌討論會，內容包含亞洲郵輪產業的可持續發展、亞太客源市場前景、亞洲郵輪港口基礎建設的最新近況等，會中由各界專家業者齊聚一堂，深入探討亞太郵輪市場的未來趨勢，並交流郵輪港口建設的發展，提供與會來賓郵輪及港口的最新動態。本次大會邀請本公司擔任「亞洲郵輪港口基礎建設的最新近況」場次之講者，分享基隆港旅運設施的近況及未來規劃。

#### (二) 中國大陸郵輪市場發展及現況

1. 根據國際郵輪協會(CLIA)數據，2018 年亞洲郵輪市場規模達到 424 萬人次，中國大陸郵輪客源占亞洲市場的比重依然過半。
2. 中國大陸市場自 2017 年起成長速度首次降緩，2006~2011 年可謂郵輪市場萌芽階段，年增長率為 36.74%；2012~2016 年為快速成長期，平均每年成長 72.84%；2017 年年成長率 8%；2018 年中國大陸郵輪港口共停靠 976 航次、488.67 萬人次，其中母港 898 航次、掛靠港 78 航次，皆比去年同期下降。意即中國大陸郵輪市場成長規模於 2018 年起進入戰略調整期，中國大陸郵輪市場由「高速度增長」轉向「高質量、高品味」發展。
3. 中國大陸前五大郵輪港口為：上海吳淞口、天津、廣州、深圳、廈門，共占中國大陸郵輪總航次的 78.8%、人次占比更高達 93.5%。其中吳淞口及天津

的旅客人次分別較去年下降 6.84%和 27.49%，廣州、深圳、廈門反而增長 20%、92.91%、100%，華南市場的增長態勢顯而易見。

4. 中國大陸將「長三角一體化」提升為國家策略，長三角區域包括上海、江蘇、浙江、安徽三省一市，為中國大陸經濟基礎最好且生產力最為發達的地區之一，且長三角區域的交通基礎發展快速，高速公路網及高速鐵路網相繼建設完成，對外、對內的交通皆十分便利。目前長三角地區共有五個國際郵輪碼頭，分別為：上海吳淞口國際郵輪碼頭、上海港國際客運中心、舟山群島國際郵輪港、溫州國際郵輪港及連雲港國際客運中心。中國大陸郵輪市場發展亦借「長三角一體化」之力，全面推動上海郵輪旅遊目的地建設的創新發展。
5. 中船集艾郵輪科技發展（上海）有限公司於 2019 年 4 月 9 日與 UEI 郵輪投資有限公司簽訂「賽班之星」郵輪全船翻修合約，完善中國大陸的國際郵輪修造產業鏈。另外，嘉年華集團亦宣布與中國船舶工業集團有限公司組建郵輪合資公司「中船嘉年華郵輪有限公司」，積極打造中國大陸郵輪品牌。
6. 郵輪產業面臨挑戰：
  - (1) 郵輪文化普及慢，中國大陸郵輪市場急需加強推廣。
  - (2) 市場供給過於依賴外籍郵輪，導致郵輪經濟效益外流。
  - (3) 稅費成本明顯高於國外，難以發展「中國大陸籍」郵輪。
  - (4) 郵輪市場分銷渠道受政策限制，易造成削價競爭。
  - (5) 航線過於單一、各品牌產品同質性高，無法吸引回頭客。

### (三) 亞太郵輪客源市場趨勢

1. 根據國際郵輪協會(Cruise Lines International Association, CLIA)報告，2018 年亞洲郵輪客源市場達 400 萬名旅客，中國大陸郵輪客源市場有 235.7 萬名旅客(占 55.7%)；其餘亞洲國家的郵輪客源市場共 187.8 萬名旅客(其中臺灣占 9.2%，僅次於中國大陸)。另外以亞太郵輪客源市場來看，澳洲仍穩定成長中，共有 135 萬郵輪旅客。
2. 綜觀整體市場趨勢，除中國大陸、馬來西亞郵輪市場出現下降外，新加坡、印度、印尼、菲律賓、韓國、越南等都有所成長。伴隨皇家加勒比遊輪、歌詩達郵輪及地中海郵輪在亞洲的布局，亞洲郵輪市場規模可望能更進一步。
3. 亞洲郵輪市場規模穩健成長，尤其中國大陸香港郵輪市場具顯著提升，2016 年佔據亞洲市場僅 3.8%到 2018 年已成長為 5.9%；印度市場也由 4.4%增長到 5.2%，也有較大幅度增長。

4. 國際郵輪逐步增加於亞洲郵輪市場之布局，2018 年亞洲郵輪市場共有 68 艘郵輪運行，分屬 35 個郵輪品牌；其中巨型郵輪達到 5 艘、大型郵輪 14 艘、中型郵輪為主力，共 28 艘、小型郵輪 17 艘、探險型郵輪有 4 艘。
5. 亞太郵輪市場最熱門的航線行程依然為短航線行程，這也是亞洲郵輪市場的主要特徵。2018 年選擇 4~6 晚航線產品的旅客共占 62%，平均出行天數為 4.9 天，為全球郵輪市場航程最短的區域市場。雖然有不少郵輪公司嘗試開發 7 天 6 晚，甚至更長的航線，但 6 晚以下的航線依然占絕大多數，7 晚的產品僅占整個市場的 4%、較 2016 年下降 2%；而 8 晚以上的產品也只占 15%。

#### (四) 亞洲郵輪港口最新近況

##### 1. 越南下龍灣國際郵輪碼頭

下龍灣國際郵輪碼頭耗資新台幣 13 億元建設，由越南太陽集團(Sun Group)經營投資，周邊並有飯店及娛樂城結合郵輪產業，該郵輪碼頭於 2018 年底正式營運，並在同年曾同天接待兩艘郵輪，為越南第一個郵輪專用碼頭，長度 785 公尺(泊位 450 公尺)、碼頭水深 11.5 公尺，可停靠 22.5 萬噸郵輪。越南擁有豐富的自然及人文景點，亦為亞洲排名第四大郵輪目的地，未來發展郵輪市場具有極大的潛力。

##### 2. 馬來西亞馬六甲國際郵輪碼頭

馬來西亞目前已有巴生、檳城、蘭卡威、馬六甲、亞庇、山打根及盧穆特港為郵輪靠港之旅遊目的地，其中馬六甲雖無郵輪碼頭，但在 2015 至 2018 年間已採用接駁小艇方式接待 40 多艘掛靠港郵輪從遊艇碼頭上岸進行旅遊觀光，看好馬六甲優越的地理位置及發展郵輪旅遊的潛力，馬六甲州政府規劃新的國際郵輪碼頭，預計於 2021 年第二季全面啟用，第一階段工程將完成 2 個郵輪泊位，碼頭水深為 13~15 公尺，分別可靠泊綠洲級(碼頭長度 362 公尺)及量子級大型郵輪(碼頭長度 348 公尺)，並能串聯泰國、菲律賓、新加坡、越南、海南及香港等地作為郵輪航程，碼頭完成後除了可以吸引旅客至馬六甲州及附近州屬旅遊，亦將帶動馬來西亞的郵輪旅遊產業發展。

##### 3. 日本橫濱港

橫濱港 2019 年國際郵輪預估有 190 航次、2020 年則預計可達 230 航次，為日本母港航次最多的郵輪港口，在亞洲的母港航次則排名第四，僅次於上海吳淞口港、新加坡及基隆港。

橫濱港共有 5 座碼頭可供郵輪停靠，今(2019)年 4 月 27 日達到 4 船同靠的紀錄，當天共接待 15,000 旅客人次，碼頭資訊如下：

項目/碼頭泊位名稱	碼頭長度 (公尺)	碼頭水深 (公尺)	可靠泊郵輪大小
Shinko Pier Cruise Terminal (2019.11 啟用)	340	9.5	11 萬總噸
Daikoku Pier Cruise Terminal (2019.04 啟用)	715	10~12	曾同時靠泊 3 萬及 13.7 萬總噸郵輪
Yamashita Pier Cruise Terminal	420	12	11 萬總噸
Osanbashi International Passengers Terminal	450	10~12	11 萬總噸
Honmoku Pier-A	600	12	大型郵輪

表 4、橫濱港郵輪碼頭資訊

#### 4. 中國大陸天津港

天津國際郵輪母港於 2010 年 6 月正式啟用，目前碼頭岸線長達 1,112 公尺、碼頭水深 11.5 公尺，共有兩座郵輪碼頭可同時停靠 2 艘大型郵輪或 3 艘小型郵輪，2015 年至 2018 年接待旅客依序為 43 萬、71.4 萬、94 萬及 68.3 萬人次。旅客中心規模有 6 萬平方公尺，主要提供旅客候船、行李托運、票務辦理、通關檢查及免稅、餐飲、休閒娛樂等功能，各樓層介紹如下：

樓層	服務項目
1F	旅客候船、旅客服務區，含咖啡廳、免稅店、VIP 休息廳、對外招租場地
2F	咖啡廳、免稅店、及海景休閒場所
3F	餐廳及觀景區
4F、5F	休閒會所

表 5、天津港旅客航站樓樓層介紹

## 5. 中國大陸廣州南沙港

廣州南沙港原以南沙港區三期貨櫃碼頭兼營國際郵輪業務；2019年11月17日新建的廣州南沙國際郵輪母港正式開港。南沙國際郵輪母港規劃碼頭岸線1,600公尺，含4個可停靠10萬至22.5萬總噸之郵輪泊位，年接待旅客可達75萬人次；目前第一期工程岸線總長為770公尺、2個泊位分別可靠泊各10萬及22.5萬總噸郵輪。

南沙郵輪母港航站樓除了1、2樓為6,000平方公尺之旅客候船區外，3樓以上更有23,000平方公尺的空間屬開放式平台，提供旅客作為休閒觀光之用。

另除了運用智慧化查驗系統提升出入境通關速度外，廣州南沙港地理位置優越，可開發北向日臺韓、南向往越南、菲律賓及馬來西亞等多元航線，交通上更是便利，為中國大陸第一個可以透過地鐵直達航站樓之郵輪母港，多重優勢將吸引諸多郵輪公司安排至該港母港營運。

## (五) 受邀擔任論壇與談人

1. 時間：2019 年 10 月 11 日下午 15:00
2. 論壇專題：亞洲郵輪港口基礎建設最新近況
3. 與談來賓：
  - I. 上海吳淞口碼頭總經理 顧繪權
  - II. 上海天津國際郵輪母港有限公司副總經理 吳達
  - III. 廣州郵輪母港投資發展公司總經理 黃育民
  - IV. 馬六甲國際郵輪碼頭有限公司 工程主管 Stanley Fuan Wai Kow
  - V. 臺灣港務公司經理 魏碩良
  - VI. 下龍國際港務管理公司 董事總經理 Hiep Pham Van
  - VII. 橫濱川崎港務公司行銷高級副總裁 安永 豐
4. 本公司基隆分公司棧埠事業處魏碩良經理受邀代表參加此場論壇，分享主題為「The upgrade project in Port of Keelung」，除介紹基隆港現有設施及近年旅客人次之外，也向與會各單位代表詳細解說基隆港現正進行之旅運中心設施擴建、改建計畫，包括東岸旅運中心延伸之 185 公尺廊道、旅客親水空間、招商區規劃及西岸旅運中心歷史建物再造計畫。透過簡報呈現目前港口景觀及未來示意圖，吸引與會各單位的目光，成功宣傳基隆港軟、硬體設施的全面提升，會後更主動與各單位代表互相交流，期吸引更多郵輪布局臺灣。



圖 20、基隆分公司魏碩良經理受邀與談基隆港基礎建設最新近況



圖 21、「亞洲郵輪港口基礎建設最新近況」專場與談人合照



圖 22、港務公司代表參與「郵輪、郵輪碼頭與供應商關係戰略管理」圓桌研討會情形。

## 伍、心得及建議

### 一、港口設施及作業規劃：

#### (一)因應郵輪大型化趨勢，提升碼頭硬體設施條件

本次大會期間，星夢郵輪與皇家加勒比遊輪分別宣布旗下 20 萬總噸寰宇級郵輪以及第 5 艘 22 萬總噸綠洲級郵輪將於 2021 年於亞洲營運，屆時臺灣亦為其營運版圖中，尤其寰宇級郵輪載客達 9,000 人，本公司所屬各港屆時應完成各項硬體設施(如承受拉力 150 噸、碼頭水深-11 公尺)。

另為因應郵輪大型化的趨勢，各國郵輪港口陸續投資、建設新的郵輪碼頭及旅運設施，並透過港口設施科技化節省人力資源並提升通關效率。臺灣港群亦不落人後，引進新一代自動化通關設施；為更貼近旅客需求與肩負社會責任，相信「綠色港口」也將成為發展重點之一。

#### (二)管控郵輪母港旅客到港時間，舒緩旅客報到壅塞情形

上海吳淞口郵輪碼頭與基隆港、高雄港同樣面臨母港登輪旅客過早到港，導致旅客中心壅塞問題。吳淞口採進港車輛須事先申請、分各時段許可上限之方式管控，結合公權力對於違反規定者記點之方式處理，已初步獲得成效。然上海吳淞口郵輪碼頭地處市區邊陲較利於管控，基隆港與高雄港則位於市中心，建議可與地方政府合作，改記點為鼓勵方式，提供於離峰時段到港之登輪旅客特殊待遇(如表演、小禮品…等)。或者類似高速公路即時車流影像之概念，將旅客中心現場人流狀況透過網路讓尚未到港之旅客參考，以利其評估到港時間，舒緩擁塞情形。

#### (三)掌握郵輪市場趨勢，增加郵輪產品多樣性

因政治情勢，中國大陸為母港之郵輪航線無法經營韓國、臺灣等航線，僅得掛靠日本港口，限於地理因素，航線以九州地區為主，造成產品同質性高，不利產業發展。又因近年成長過於快速，供給量過剩而有削價競爭情形，迫使部分業者退出市場(如挪威郵輪)或減班，因郵輪業者多半以夏季於中國大陸、臺灣、日本等市場營運，冬季往赤道或澳洲地區營運作季節性搭配，中國大陸市場萎縮長期而言必將影響臺灣及東亞市場之郵輪配置量。對此，臺灣各業者應避免重蹈削價競爭之覆轍。

## 二、業務發展方向

### (一)加強行銷臺灣觀光景點知名度，吸引國際郵輪來臺掛靠

中國大陸郵輪市場多以本國人搭乘母港航線出國遊玩為主，外國人造訪之掛靠港相對偏少。臺灣亦有類似情形，另鑒於消費者對郵輪設施品質要求愈來愈高，郵輪公司一再開拓有特色、有品質的新景點，估計未來 5 年將有 120 艘新船進入郵輪市場；臺灣觀光資源豐富、民風純樸、治安良好等特點，正可搭上這股熱潮，未來建請觀光主管相關部門能夠針對掛靠港郵輪旅客停留時間較短、年紀相對較長、事前旅遊資訊蒐集相對較不足等特性，規劃系列遊程，吸引掛靠港充實臺灣郵輪市場。

### (二)著重郵輪產業鏈發展，提升郵輪整體經濟

中國大陸對於郵輪帶動整體經濟發展，已從觀光、補給採購層面擴及至造船、地產開發等層面，臺灣郵輪產業規模未如中國大陸龐大，建議可從與國外造船廠策略性聯盟方式，從郵輪維修保養起步，逐步跨足造船，再慢慢擴及其他層面。另隨著亞洲郵輪經濟成長，對於亞洲郵輪人才的培養開始受到關注，所需人才素質及專業要求不同，對於目前亞洲從事郵輪產業人才的缺乏，除了透過產學合作模式，亦提供客製化郵輪產業所需人才培育課程。