

# 出國報告（出國類別：考察）

## 赴「地中海郵輪公司(MSC Cruises)總部」 爭取臺灣母港航線及歐洲重要郵輪港口考察

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 高傳凱

基隆分公司督導 魏碩良

基隆分公司經理 劉懷萱

總公司事務員 鄭又嘉

基隆分公司助理事務員 江郁瑄

派赴地點：西班牙、法國、瑞士

出國期間：111年12月7日至111年12月15日

報告日期：112年2月2日

# 內容重點摘要

中央流行疫情指揮中心於2022年10月24日解除國際郵輪靠泊臺灣港口之禁令，並提供郵輪防疫相關指引手冊作為郵輪作業之準則，準備重啟臺灣郵輪產業。惟疫情期間郵輪業者紛紛縮減營運規模，並已陸續將船隊自亞洲移往較早解禁之歐美市場營運，亞洲郵輪市場刻正面臨供需失衡之窘境。

為突破此困境，本公司經審慎評估後，篩選出有機會爭取航線來臺營運之郵輪公司，並前往歐洲拜訪總部位於瑞士日內瓦之地中海郵輪公司，爭取旗下郵輪來臺營運事宜。除拜會地中海郵輪公司總部外，另拜會2023年3月首度來臺經營母港航線之龐洛郵輪(Ponant Cruises)總部，研議「日麗號」到臺營運等相關細節。又因歐美地區之郵輪產業發展較早且成熟，為擴大出訪效益，更規劃參訪歐洲第一大郵輪港-巴賽隆納港及法國馬賽港，期能學習歐洲郵輪港口之經營管理制度、經驗及旅客中心作業場站空間和動線規劃，作為精進臺灣港群郵輪產業發展之參考；並將會實地考察地中海郵輪榮耀號之碼頭操作規劃，及登輪進行船上設施與港口防疫相關措施考察，以做好迎接榮耀號今年靠泊之準備。

# 目 錄

壹、	參訪目的 .....	4
貳、	出國期間及考察行程 .....	6
參、	考察成員 .....	7
肆、	考察內容 .....	8
一、	拜訪巴賽隆納港務局 .....	8
(一)	基本資料 .....	8
(二)	拜訪目的 .....	8
(三)	拜訪重點與成果 .....	9
(四)	巴賽隆納郵輪碼頭現地考察 .....	15
二、	地中海郵輪公司榮耀號(MSC Bellissima)登輪考察船上與港口防疫相關措施 .....	20
(一)	基本資料 .....	20
(二)	巴賽隆納港 Terminal A .....	21
三、	考察馬賽郵輪碼頭 .....	25
(一)	基本資料 .....	25
(二)	考察重點摘錄 .....	27
四、	拜訪龐洛郵輪公司總部 .....	32
(一)	基本資料 .....	32
(二)	拜訪目的 .....	34
(三)	拜訪重點與成果 .....	34
五、	拜訪地中海郵輪公司(MSC Cruises)總部執行長 .....	37
(一)	基本資料 .....	37
(二)	拜訪目的 .....	38
(三)	拜訪重點與成果 .....	38
伍、	心得與建議 .....	41

## 壹、參訪目的

國際郵輪靠泊臺灣港口之禁令於 2022 年 10 月 24 日解除，惟疫情停航期間郵輪業者多採瘦身策略，汰除相對不具營運效率之船舶，並陸續將船隊自亞洲移往較早解禁之歐美市場營運；臺灣市場則面臨星夢郵輪宣布結束營運、公主遊輪宣布撤出之不利消息，2024 年能否恢復疫情前高峰運量仍有變數。

疫情客輪停航期間，臺灣港務公司仍持續投入旅運設施建設，並且將客運碼頭帶入娛樂、休憩及購物等商業營運模式，包括即將完工之「高雄港埠旅運中心」以及甫完成新建及整建工程之基隆港東、西岸旅客中心，大幅提升通關效率及旅遊服務附加價值，實踐多角化經營。為充分帶動周邊產業經濟，發揮最大外溢效果，招攬郵輪到港靠泊可謂當務之急。

因疫情期間郵輪業者紛紛縮減營運規模，而今亞洲郵輪市場刻正面臨需求強烈，惟船隊供給不足之窘境。據悉，較臺灣早先宣布開放郵輪靠泊之韓國政府，已分頭由仁川、濟州、麗水等相關單位以規劃包船、接待海外旅行社推廣韓國郵輪觀光及密集出國拜會尋求臺日鄰近國家合作…等策略積極布局郵輪市場，待日本、香港陸續解禁郵輪後，國際競爭預料將更為激烈。本公司洽訪臺灣國際郵輪協會(會員為國內旅行社)、雄獅、東南等主要旅行社，皆表示若有國際郵輪調度至亞洲市場營運，非常願意以包租艙位方式銷售該郵輪旅遊產品，並有信心可熱銷。由於此刻郵輪旅遊已提升至國際競爭層級，旅行社更建議，臺灣宜有官方單位作為領頭羊，以提供優惠或其他策略出國爭取郵輪公司調度船隊至亞洲市場營運。

經本公司盤點仍有機會調度船隊至亞洲市場營運之郵輪品牌，並依疫情爆發前三年之運量統計，發現母港航線之郵輪旅客人次佔總數 79% 以上，為主導臺灣郵輪產業興衰之要角，遂進一步篩選出有機會來臺經營母港航線者，評估結果以地中海郵輪公司為應優先爭取的業者。

查地中海郵輪公司目前尚有榮耀號可調度至亞洲市場，該輪具備噸位大

(約 18 萬總噸，超越過去所有訪臺之郵輪)、船齡低(2019 年下水)、新鮮感高(從未於臺灣經營母港航線)等特色，預料能大受臺灣消費者歡迎。若成功爭取來臺營運，預估可大幅增加臺灣郵輪航次，並可能帶動其他業者陸續回歸臺灣母港市場，進而活絡臺灣郵輪產業。

為爭取郵輪靠泊，本公司就市場銷售面、碼頭現場作業面等相關細節已與地中海郵輪公司大中華區辦公室磋商成熟，刻進入該公司總部最後評估階段，為展現本公司對地中海郵輪公司熱切之期盼，並鞏固雙方長遠合作默契，故前往瑞士日內瓦總部拜會執行長 Onorato 先生，鎖定「臺灣榮膺亞洲第二大郵輪客源市場之概況」、「本公司投入於郵輪碼頭及觀光水岸之重大建設」、「本公司與交通部觀光局研擬之行銷獎勵方案」等三大行銷主軸，以完成此重要目標工作的最後一塊拼圖。

除拜會地中海郵輪公司總部外，為擴大出訪效益，另還規劃參訪歐洲第一大郵輪港-巴賽隆納港、拜會 2023 年首度來臺經營母港航線之龐洛郵輪(Ponant Cruises)總部，並實地考察本次目標郵輪-地中海榮耀號之碼頭操作規劃及登輪進行船上設施與港口防疫相關措施考察，以做好迎接榮耀號來臺靠泊的萬全準備。

## 貳、出國期間及考察行程

日期	地點	行程
12/7(三)	交通日	搭機前往西班牙巴賽隆納
12/8(四)	西班牙 巴賽隆納	抵達西班牙巴賽隆納
12/9(五)	西班牙 巴賽隆納	考察巴賽隆納港
12/10(六)	郵輪-地中海 榮耀號	MSC Bellissima(榮耀號)登輪考察船上與 港口防疫相關措施
12/11(日)	法國馬賽	法國馬賽港口下船 考察馬賽郵輪碼頭
12/12(一)	瑞士日內瓦	拜訪龐洛郵輪公司總部 搭車前往瑞士日內瓦
12/13(二)	瑞士日內瓦	拜訪地中海郵輪公司(MSC Cruises)總部 執行長
12/14(三)	交通日	瑞士日內瓦搭機返回臺灣
12/15(四)	交通日	抵達臺灣

## 參、考察成員

本次行程由基隆港務分公司主辦，參訪團成員名單如下：

編號	參訪單位	姓名	職稱
1	臺灣港務股份有限公司基隆港務分公司	高傳凱	總經理
2	臺灣港務股份有限公司基隆港務分公司 業務處	魏碩良	督導
3	臺灣港務股份有限公司基隆港務分公司 棧埠事業處	劉懷萱	經理
4	臺灣港務股份有限公司總公司 港棧管理處	鄭又嘉	事務員
5	臺灣港務股份有限公司基隆港務分公司 棧埠事業處	江郁瑄	助理事務員

## 肆、考察內容

### 一、拜訪巴塞隆納港務局

#### (一)基本資料

巴塞隆納港務局(La Autoridad Portuaria de Barcelona 簡稱 APB)為西班牙 28 個港務局其中之一，附屬於交通運輸和城市議程部(中央政府單位)，擁有實質管理港口事務的權責。巴塞隆納港務局成立於 1993 年 1 月 1 日，原辦公室設置於港口工程委員會大樓內，自 2009 年起將辦公室遷移至巴塞隆納世界貿易中心(WTC Barcelona)，港口工程委員會大樓則被列為當地重要文化資產，並轉型成為對外展示中心。

#### (二)拜訪目的

1. 本公司於 2012 年臺灣郵輪產業起飛之際，曾派員向巴塞隆納港務局針對郵輪碼頭興建及營運管理相關議題請益，成為今日基隆港、高雄港郵輪碼頭優化之基礎。藉由此次行程，我們向巴塞隆納港務局展現本公司的建設成果，並邀請該局實地來走訪一趟臺灣。(拜訪巴塞隆納港務局座談如圖 3)
2. 巴塞隆納港 Terminal E、Terminal F(2021 年已簽約但尚未完工)分別由嘉年華集團、地中海郵輪公司取得特許經營權。會議上本公司向巴塞隆納港務局請益與郵輪公司簽訂契約之架構及簽約前後可能遭遇到的問題，作為未來臺灣港群經營管理郵輪碼頭的經驗參考或借鏡。
3. 巴塞隆納港已有接待 LNG 動力郵輪的經驗，本公司向巴塞隆納港務局請益其對於 LNG 郵輪及其加油船的管理制度。
4. 巴塞隆納港老港(Port Vell)現為遊艇碼頭，本公司請益巴塞隆納港務局針對遊艇碼頭採取之經營模式及航道管理制度。(探討船舶進出港管理如圖 4)

### (三) 拜訪重點與成果

#### 1. 郵輪碼頭概況:

巴塞隆納港共有 7 個郵輪碼頭，包含位於 Adossat 碼頭的 Terminal A、Terminal B、Terminal C、Terminal D(亦稱 Palacruceros)、Terminal E(亦稱 Helix)，以及位於世界貿易中心(WTC)碼頭的 South Terminal 和 North Terminal (位置圖如圖 1)，各郵輪碼頭介紹分別如下：

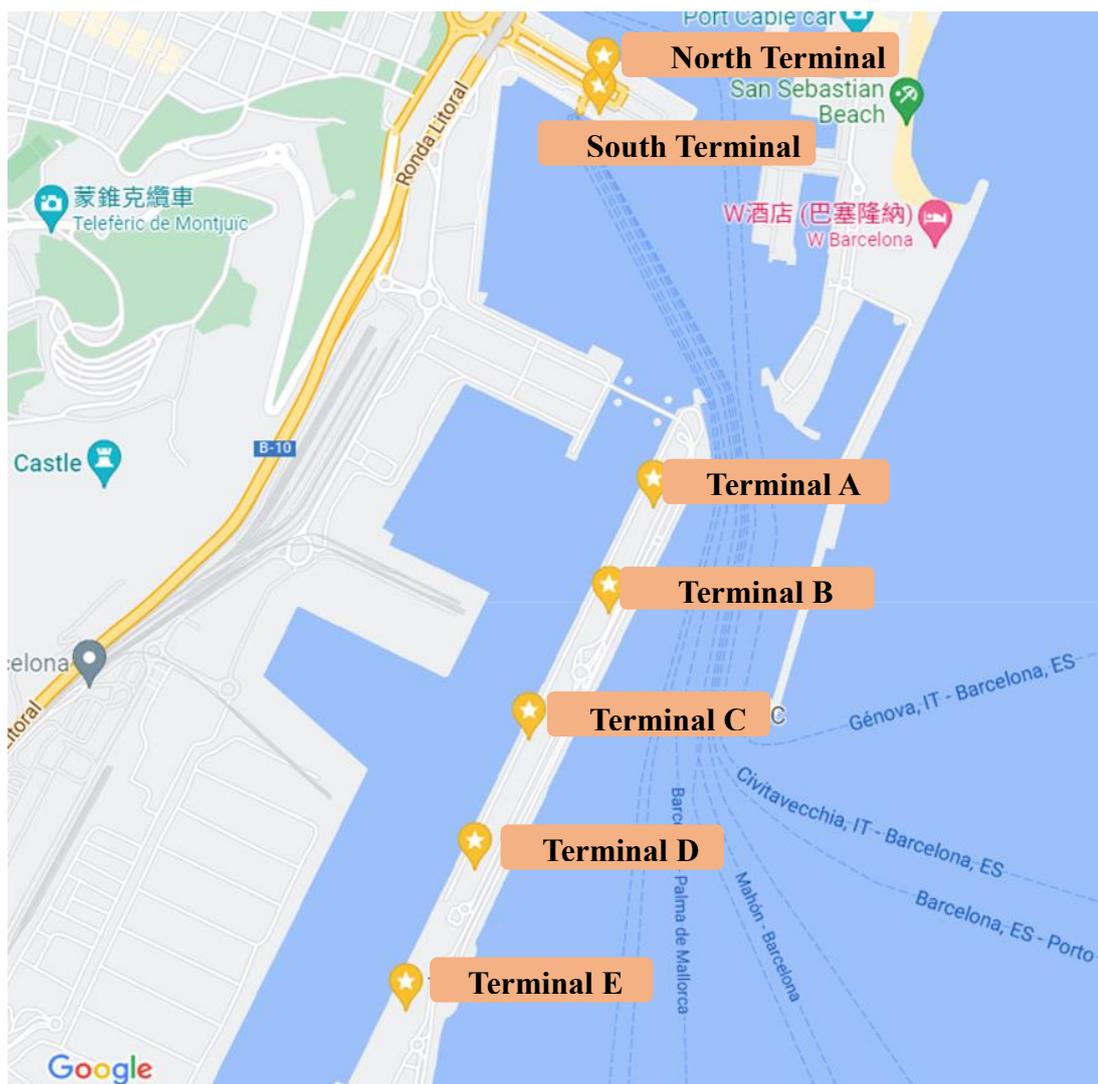


圖 1. 巴塞隆納港郵輪碼頭位置圖

(1) Adossat 碼頭區(共 5 個郵輪碼頭，如圖 1)，其距離市中心約 2~2.8 公里、至機場約 12 公里，旅運場站 Terminal A~Terminal E，主要供大型郵輪靠泊，相關資料彙整如下表 1。

表 1. 巴賽隆納旅運場站資料彙整表

碼頭名稱	碼頭基本資料	室內面積	備註
Terminal A	長度：1,379m 水深：11m 母港可作業人數：4,500 人	6,500m <sup>2</sup>	2008 年啟用
Terminal B	長度：700m 水深：10.2m 母港可作業人數：4,500 人	6,500m <sup>2</sup>	2005 年啟用
Terminal C	長度：580m 水深：11.4m 母港可作業人數：3,800 人	4,100m <sup>2</sup>	2010 年啟用
Terminal D (Palacruceros)	長度：580m 水深：12.3m 母港可作業人數：4,500 人	10,000m <sup>2</sup> 為 2 層建築物	2007 年啟用 於 2014 年擴建 1,300 平方米
Terminal E (Helix)	長度：1,379m 水深：11.1m 母港可作業人數：6,000 人	12,500m <sup>2</sup> 為 2 層建築物	2018 年啟用 由嘉年華公司與巴賽隆納港務局，合作投資超過 4,600 萬歐元所興建，本碼頭包含可容納 300 輛汽車的停車場，並可接待新一代的綠色郵輪(LNG 船)

備註：Terminal A~E 各碼頭長度約 580~1,379 公尺，因此無郵輪靠泊長度限制。

- (2) 世界貿易中心(WTC)碼頭(共 2 個郵輪碼頭)，主要靠泊中小型郵輪，其距離市中心約 400 公尺，旅運場站資料彙整如下表 2：

表 2. 世界貿易中心(WTC)碼頭場站資料彙整表

碼頭名稱	碼頭基本資料	室內面積	備註
North Terminal (N)	水深：7.3m 碼頭長度：281m 母港可作業人數：800 人	5,000 m <sup>2</sup>	
South Terminal (S)	水深：8m 碼頭長度：350m 母港可作業人數：1,400 人	5,000 m <sup>2</sup>	

- (3) 其中 Terminal D、Terminal E 由嘉年華郵輪集團取得特許經營，以專用碼頭方式經營。
- (4) 2021 年 5 月地中海郵輪公司（以下簡稱 MSC）宣布將於 Adossat 碼頭區投資 3,300 萬歐元，建造第 6 個郵輪旅客中心，具三層樓高、樓地板面積 11,670 平方公尺，為 MSC 的專屬郵輪碼頭，並由該公司運營及管理 31 年，包含岸電設施和液化天然氣加油服務，以停靠 MSC 未來的 LNG 郵輪，預計 2024 年完工營運。
- (5) 巴賽隆納港歷年郵輪統計資料如下表 3:

表 3. 巴賽隆納港歷年郵輪統計

年份	母港旅客人數	掛靠港旅客人數	總旅客人次	航次
2017	1,150,413	733,563	1,883,976	569
2018	1,317,408	693,441	2,010,849	560
2019	1,363,625	712,162	2,075,787	539
2020	41,570	58,934	100,504	25
2021	156,118	189,822	345,940	196

2. 疫情後復甦情形：巴賽隆納港郵輪於 2021 年 6 月復航(早於亞洲各港)；2022 年預計可提升至 230 萬旅客人次；至於 2023 年應可恢復到疫情前水準 326 萬旅客人次。

### 3. 港務局與地方市政府交通介面：

- (1) 接駁巴士安排：巴賽隆納港務局會針對不同郵輪屬性客人提供建議的接駁路線，避免某些接駁點或景點過度壅塞。
- (2) 計程車接駁：未限制任何計程車隊進入旅客中心載客，計程車隊自有組織會透過港務局公告的郵輪船期訊息，分配各旅客中心的車輛數。目前運作上皆順利，也能適度掌握機場到市區及旅客中心的交通流量。

### 4. 強調永續發展：巴賽隆納港務局針對港口永續發展提出第四階段策略發展計畫(4th strategic plan port of Barcelona, 2021-2025)，其首要使命在於創造公民福祉和繁榮，包含經濟、環境和社會。

- (1) 經濟方面：期待郵輪旅客平均消費可持續提升，並高於一般旅客(目前郵輪旅客平均消費已達每人一天 202 歐元)。
- (2) 環境方面：主要目標為 2022 年能有 10% 為 LNG 郵輪，有效減少郵輪的溫室氣體排放量，達到友善環境之目的。
- (3) 社會方面：透過擴大經濟效益至旅遊業及服務業、郵輪補給業等，提供約 9,056 個工作；6 航線上的各港口關係須重視並良好維繫，透過共同合作讓郵輪航程經營成功。

### 5. LNG 發展策略：



圖 2. 巴賽隆納港 LNG 碼頭位置圖

- (1) LNG 碼頭位置圖如圖 2
  - i. 運營商及所有者：西班牙 Enagás 天然氣技術管理公司
  - ii. 產能： 每年 1,260 噸 mtpa, , 18 億立方公尺
  - iii. 儲槽：6 個
  - iv. 總容量：76 萬立方米
- (2) 2016 年 6 月, Enagás 和巴賽隆納港宣布計劃將巴賽隆納港轉變為液化天然氣配送中心, 其中包括改造泊位以便為駁船和小型船舶供應液化天然氣, 改裝駁船以便對船舶提供 LNG 燃料。
- (3) 2020 年有 84 航次為 LNG 動力郵輪。目前曾靠泊巴賽隆納港之 LNG 郵輪分別隸屬 Costa、AIDA、MSC、Fred Oslen 等 4 大品牌。
- (4) 獎勵 LNG 動力郵輪之方式：碇泊費有 50%折扣之優惠。
- (5) 旺季郵輪泊位安排時納入考量, 排序為：
  - i. 母港>掛靠港
  - ii. 定期輪>非定期輪
  - iii. 使用綠色動力>非使用綠色動力。



圖 3. 拜訪巴賽隆納港務局座談



圖 4. 探討船舶進出港管理



圖 5. 與巴賽隆納港務局人員合影

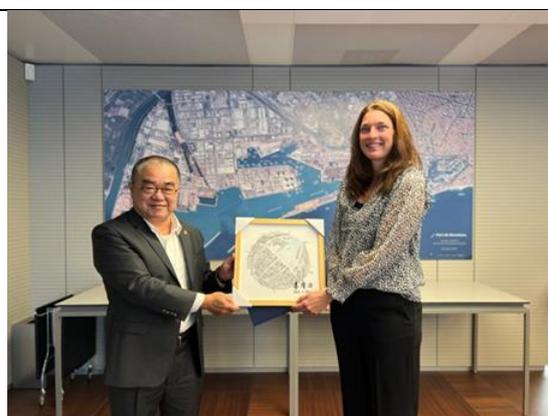
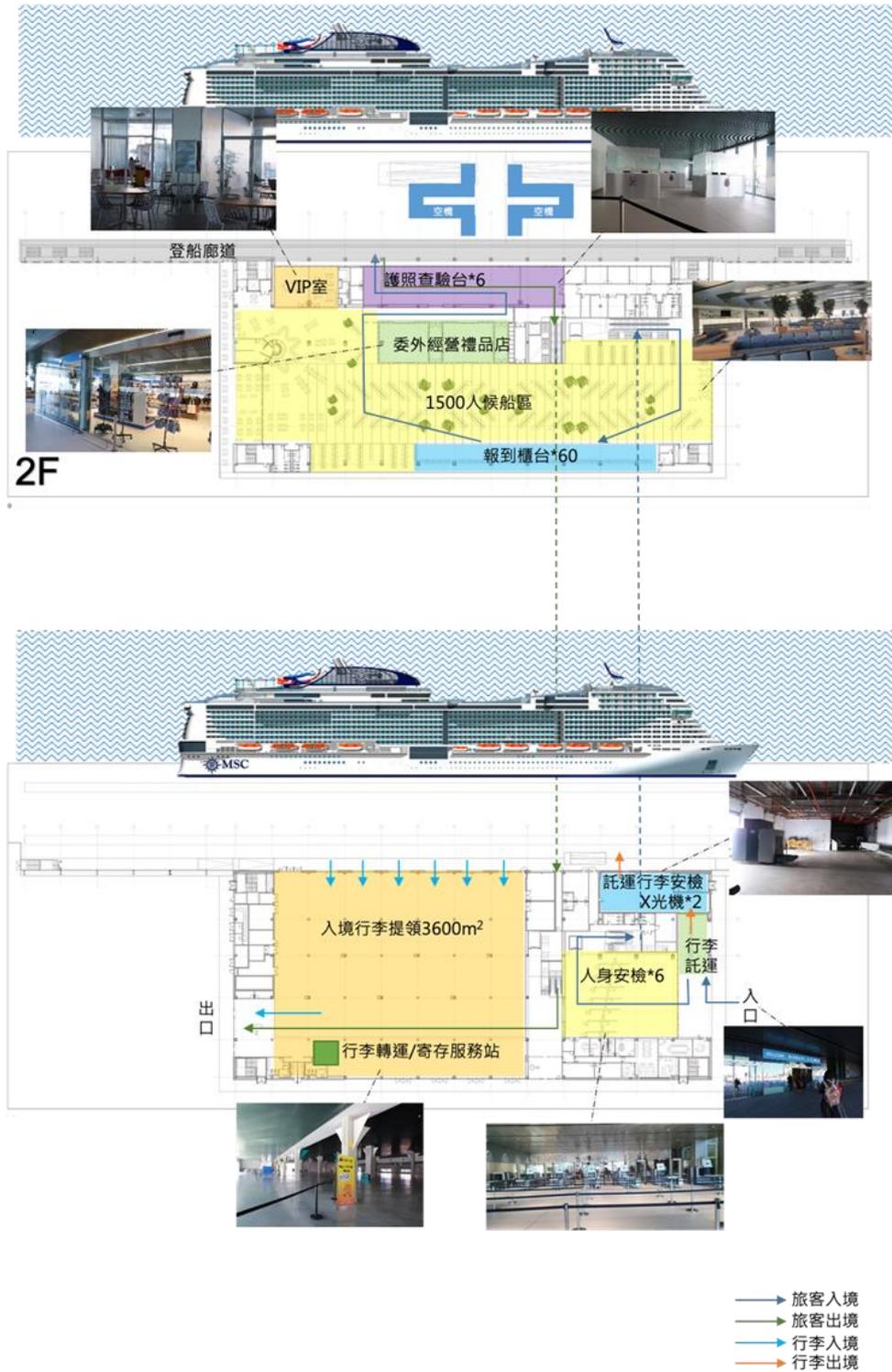


圖 6. 致贈巴賽隆納港務局紀念品

#### (四) 巴賽隆納郵輪碼頭現地考察

##### 1. 巴賽隆納港 Terminal E :



### 巴賽隆納港 Terminal E

平面圖底圖擷取自網站：

<https://arquitecturaviva.com/works/terminal-de-cruceros-helix-7>

圖 7. 巴賽隆納港 Terminal E 平面圖及動線圖

- (1) Terminal E 場站平面及動線圖如上圖 7。
- (2) 行李盤安檢設備具備行李盤自動回收系統，有效節省人力、增進效率，值得臺灣各機場、港口借鏡(如圖 8 所示)。
- (3) 通關動線保持彈性，以因應各種郵輪作業型態。
- (4) 客運場站環境設計和佈置呈現生氣盎然，清新舒適的氛圍值得效法(如圖 9 所示)。
- (5) 現場設有 1,300 個座位，並用隱密儲藏櫃收納折疊椅以因應有大量旅客時所需 (如圖 10 所示)。
- (6) 巴賽隆納港將自動化設備運用至行李託運，旅客可利用旅客中心外之行李輸送帶，將行李託運至行李倉間裡集中檢查，有效縮減行李作業所需時間、人力。
- (7) 旅客中心登輪行李安檢工作由船方支付費用予海關，海關再轉包給民間業者派員執行安檢工作。
- (8) 出境行李交付託運與入境行李寄送：
  - i. 有些郵輪公司會在機場設置行李託運櫃檯，並且巴賽隆納港務局也積極強化將飛機抵達時間和港口收客時間做連結，以提升行李運送服務。
  - ii. 目前有業者提供入境行李寄送或暫時寄存服務，入境旅客可於旅客中心選擇行李寄送點(如圖 11 所示)。



圖 8. 行李盤自動回收設計

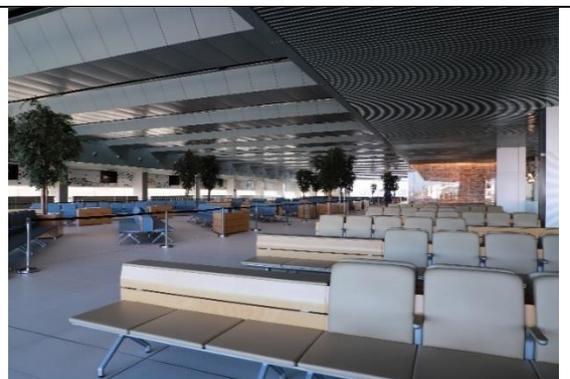


圖 9. 場站布置簡單有活力



圖 10. 隱密儲藏櫃收納折疊椅



圖 11. 入境行李寄送服務櫃台

## 2. 遊艇碼頭經營管理：

- (1) 巴賽隆納港務局於 1991 年將老港區(Port Vell)之特許經營權交由 Marina Port Vell 公司營運，該公司取得至 2026 年之特許經營權，並於 2012 年又獲准延長至 2036 年。
- (2) Port Vell 共有 151 個泊位，分布於 9 區，最大可容許船長 190 公尺之遊艇。巴賽隆納港之各遊艇碼頭介紹如下表 4 及圖 12：

表 4. 巴賽隆納港之各遊艇碼頭介紹

碼頭名稱	碼頭基本資料	設施
España's Dock	可靠泊遊艇長度：40-190m Alongside with ground lines	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Power 32-1.000 A / 380 V / 50Hz</li> <li>● 污水回收裝置</li> <li>● 儲物空間</li> </ul>
Sota Muralla's Dock	可靠泊遊艇長度：12-50m Stern to with ground lines	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Power 32-250 A / 380 V / 50Hz</li> <li>● 污水回收裝置</li> <li>● 儲物空間</li> </ul>
Deposit's Dock	可靠泊遊艇長度：5-18m Stern to berths	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Power 16-32 A / 220 V / 50Hz</li> <li>● 污水回收裝置</li> <li>● 儲物空間</li> </ul>

碼頭名稱	碼頭基本資料	設施
Pontoon A	可靠泊遊艇長度：5-15m Stern to berths with fingers	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Power 16-32 A / 220 V / 50Hz</li> <li>● 儲物空間</li> </ul>
Pontoon B	可靠泊遊艇長度：12-20m Stern to berths with fingers	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Power 16-63 A / 380 V / 50Hz</li> <li>● 儲物空間</li> </ul>
Pontoon C	可靠泊遊艇長度：18-50m Stern to with ground lines	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Power 32-250 A / 380 V / 50Hz</li> <li>● 污水回收裝置</li> <li>● 儲物空間</li> </ul>
Barceloneta's Dock	可靠泊遊艇長度：25-80m Stern to with ground lines	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Power up to 63-630 A / 400 V.</li> <li>● 污水回收裝置</li> <li>● 儲物空間</li> </ul>
Reloj's Dock	可靠泊遊艇長度：55-75m Stern to with ground lines	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Power up to hasta 63-630 A / 400 V.</li> <li>● 污水回收裝置</li> <li>● 儲物空間</li> </ul>
Pescadore's Dock	可靠泊遊艇長度：55-75m Stern to with ground lines	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Power up to 63-630 A / 400 V.</li> <li>● 污水回收裝置</li> <li>● 儲物空間</li> </ul>



圖 12. 巴塞隆納遊艇碼頭位置圖

(圖片來源：<https://yachtharbour.com/news/160m-berth-sold-in-barcelona-1478>)

- (3) 遊艇與其他大型貨船之航行位於不同航道，針對遊艇在港內與其他船舶航行之安全管理，巴塞隆納港務局並無明文規範，惟默契上以遊艇>郵輪>貨輪之優先順序進行船舶管制。



圖 13. Port Vell 碼頭照片



圖 14. Port Vell 遊艇碼頭

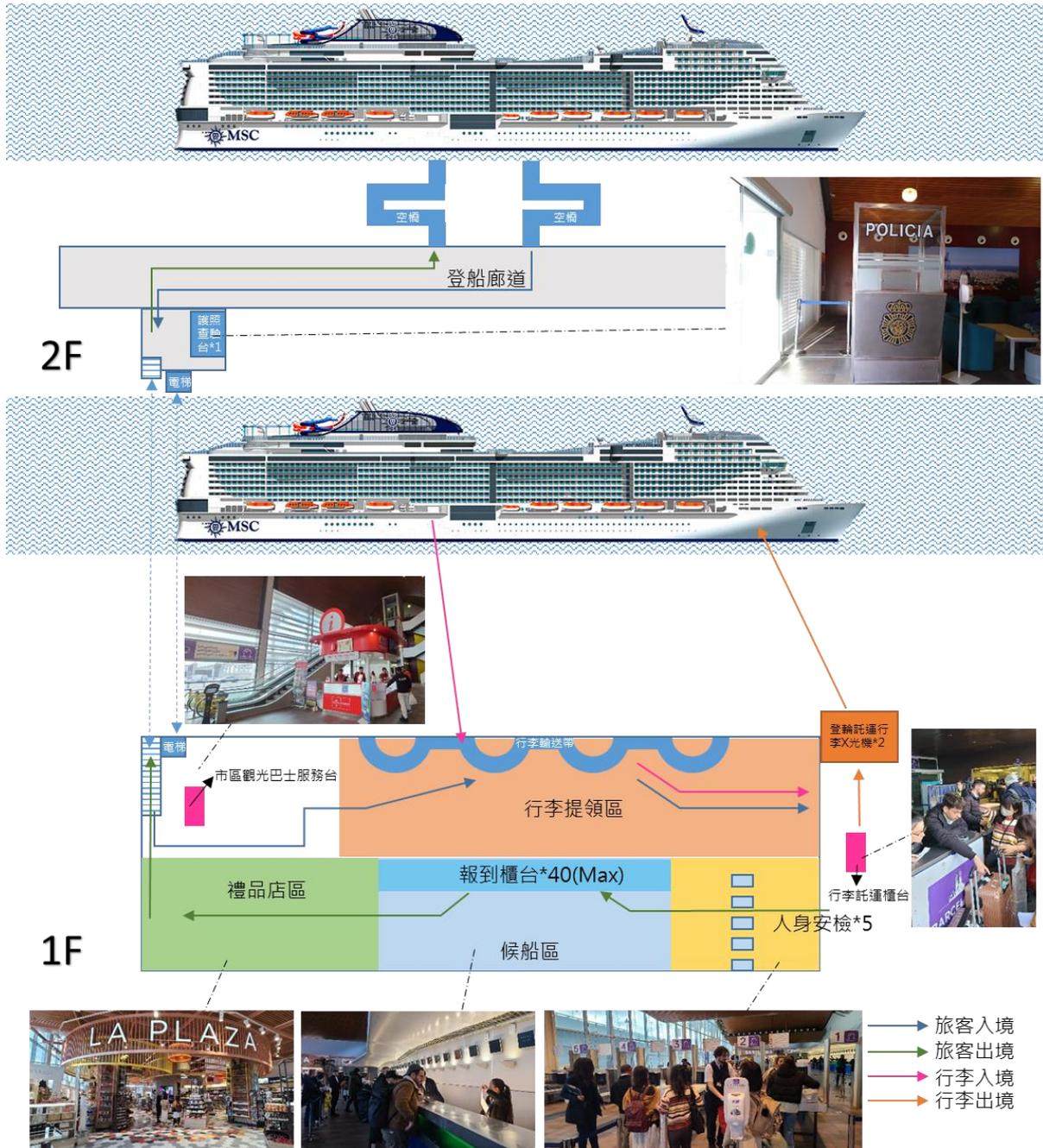
## 二、 地中海郵輪公司榮耀號(MSC Bellissima)登輪考察船上 與港口防疫相關措施

### (一)基本資料

1. 船舶總噸：171,598 GT(等級：Meraviglia class)
2. 長度：316 公尺
3. 吃水：8.8m
4. 載客數：4,500 人
5. 船寬：43 米
6. 平台突出寬度：5.5 米(左右舷合計)
7. 平台距船底高度：17 米
8. 平台距海線高度：10 米



## (二) 巴賽隆納港 Terminal A



## 巴賽隆納港 Terminal A

圖 16. 巴賽隆納港 Terminal A 平面圖及動線圖

1. 場站作業(平面圖及動線圖如圖 16.)：
  - (1) 旅客中心之外設置服務櫃檯，提供登輪旅客交寄託運行李服務，惟服務人員須檢視登輪證明及疫苗施打證明(數位小黃卡)影響收受行李效率，導致人潮擁擠，未來若於臺灣母港作業，宜與船方協調更佳之作業模式。(圖 17)
  - (2) 報到櫃檯無強制綁定信用卡程序，惟須辦理旅客臉孔照相建檔之程序，此作法有別於臺灣其他母港作業，倘若以此模式在臺作業，逢 4,000 人以上旅客報到時，效率將面臨嚴峻問題，本公司未來應與船公司協調將旅客臉孔照相建檔作業移往船上或船邊作業。
2. 向船長 Paparo 先生說明榮耀號靠泊規劃：
  - (1) 本公司以影片及野戰簡報方式說明基隆港之基本條件、客運碼頭改建成果、以及榮耀號於基隆港西岸旅客中心之靠泊建議，獲得船長 Paparo 先生及活動統籌經理 Garcia 女士之高度讚許。(向船長說明靠泊規劃如圖 21)
  - (2) 船長 Paparo 先生建議基隆港靠泊時以兩座旅客橋服務榮耀號郵輪。本公司分享過去基隆港郵輪作業經驗，母港旅客通關作業瓶頸往往產生於旅客登輪報到櫃檯處，而非旅客橋連接場站通道處。惟考量各郵輪業者作業模式略有不同，未來仍視榮耀號實際需求滾動調整旅客橋配置。
  - (3) 誠摯邀請船長 Paparo 先生蒞臨臺灣，由本公司接待走訪各主要景點。(致贈地中海郵輪公司榮耀號船長紀念品如圖 22)
3. 地中海郵輪公司榮耀號船上設施重點：
  - (1) 船上多處設有手部消毒機，甚至於餐廳門口設有多處洗手台，有助於落實防疫工作。(餐廳內部洗手台如圖 23)
  - (2) 配備有滑水道、溫水泳池、購物街、兒童及青少年遊憩區…等新穎設施，適合臺灣平均搭船年齡多為年輕族群及家庭有孩童之市場。

- (3) 該船最具特色的設施有施華洛世水晶階梯、Galleria Bellissima 96 公尺長的中央長廊及 80 公尺高的 LED 圓頂天幕，極為豪華壯觀。  
(LED 天幕如圖 24)
- (4) 進行船上活動無強制要求旅客配戴口罩，未來若於臺灣母港營運時，本公司將視屆時防疫政策再做調整。
- (5) 各樓層電子看板指引雖可選擇中文版介面，惟未來若以臺灣為母港營運時，須再補強較易貼近亞洲及臺灣旅客的中文服務人員以及菜單等。



圖 17. 行李託運暨疫苗證明查驗排隊人潮



圖 18. 現勘 Terminal A 行李裝卸作業



圖 19. 巴賽隆納港 Terminal A 行李託運倉間

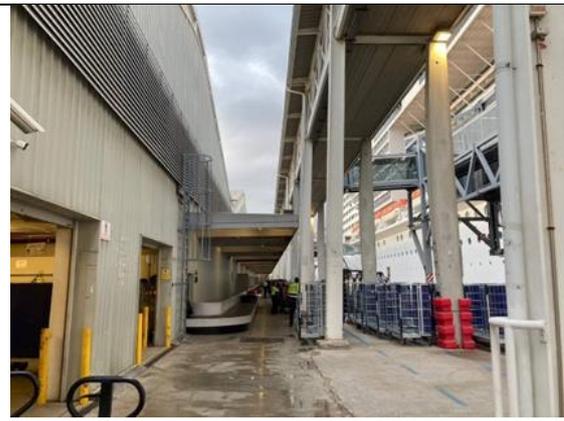


圖 20. 巴賽隆納港 Terminal A 行李輸送帶



圖 21. 向榮耀號船長說明靠泊規劃



圖 22. 致贈榮耀號船長紀念品



圖 23. 榮耀號設施-餐廳內部洗手台



圖 24. 榮耀號設施-LED 天幕

### 三、 考察馬賽郵輪碼頭

#### (一)基本資料

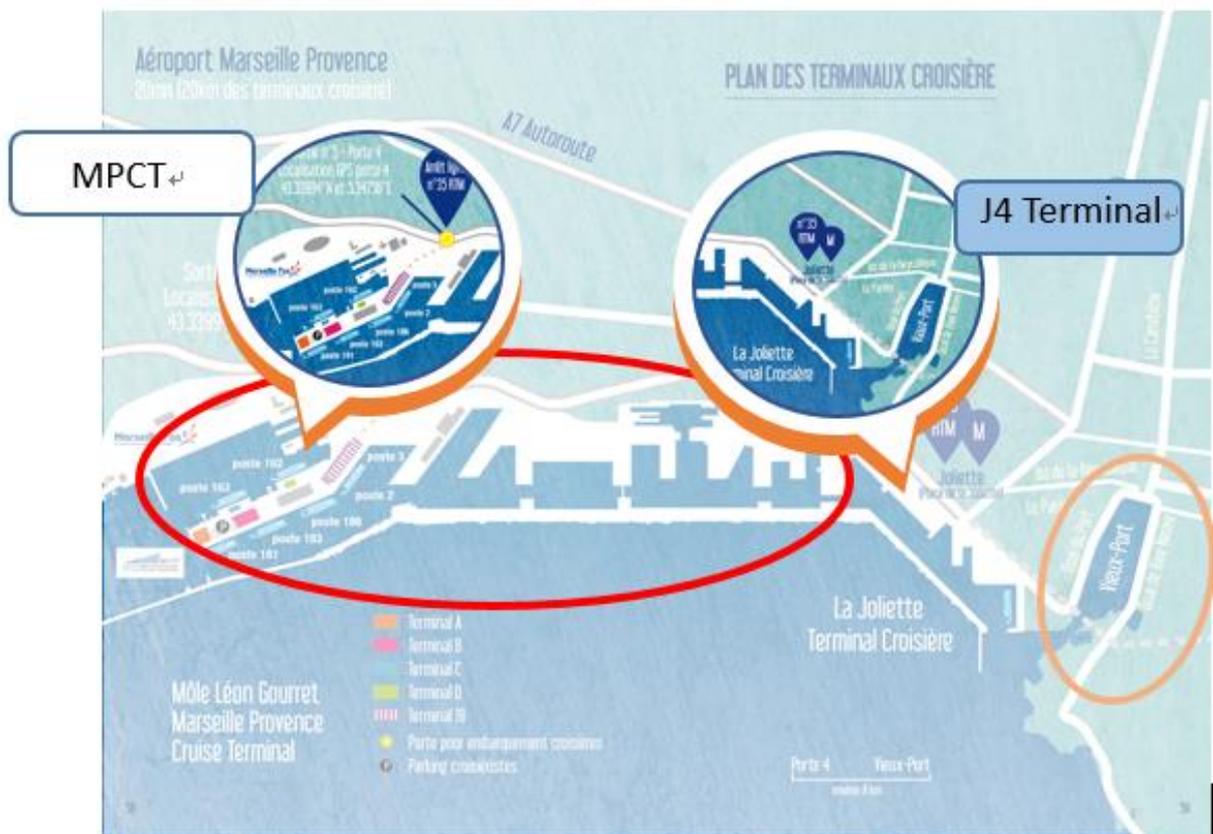


圖 25. 馬賽港區位置圖

(圖片來源: MPCT 官網 <https://www.croisiere-mpct.com/presentation>)

#### 1. 馬賽港區簡介(位置圖如圖 25)：

馬賽港分為舊港區 (Vieux-Port) 與大港區 (Grand Port Maritime de Marseille)

- (1) 舊港區：舊港位於城市的港灣內，緊鄰馬賽市中心，各式餐廳與博物館林立，現今的舊港區碼頭僅供遊艇和漁船通行和靠泊。舊港的發展始於西元前六世紀，直到十九世紀以前，一直是馬賽海事活動的中心。自 1840 年代開始，La Joliette 西北部的海岸陸續建造了新的港區及碼頭，許多港口活動遷出舊港並移至現今的馬賽福斯

港，進而促成港口轉型。隨時間推移，因其身為歐洲文化之都，舊港區於 2013 年轉變為步行區，成為馬賽著名的觀光勝地。

- (2) 大港區：大港區又為福斯港區，分為兩個港區，分別位於馬賽和濱海福斯。港口的新建始於 1840 年代，並逐漸發展成一個多用途的港口，包含貨運及客運業務。2011 年，港口總吞吐量為 8,800 萬噸，貨運業務量位居於地中海第 3 大港口和歐洲第 7 大港口；客運方面則為世界前 15 大郵輪港口之一，也是地中海第 5 大郵輪港口。由於其位於歐洲及地中海地區之間的地緣戰略中心，再加上完善的公路、鐵路、河流等運輸系統，而被定位為歐洲南部之重要門戶。

## 2. 郵輪、渡輪碼頭業務:

馬賽港兩個主要的客運中心，分別為 La Joliette Cruise Port (J4) 及 Marseille Provence Cruise Center，以下分述：

### (1) La Joliette Cruise Port (J4)

- i. 管理單位：Port of Marseille Fos (法國港務局)
- ii. 港口特色：
  - a. 近老港區及市區，步行即可到達市中心。
  - b. 主要停靠大型遊艇和渡輪，為中小型船舶停靠區。
  - c. 一次能容納 8 艘中小型船舶，因其水深且為避風港區港口全年全天候開放

### (2) Marseille Provence Cruise Center (簡稱 MPCC)

- i. 管理單位：MPCT 營運 (MPCT 為歌詩達郵輪及地中海郵輪共同成立的公司。)
- ii. 港口特色：
  - a. 馬賽港大型郵輪主要停泊區。
  - b. 距離市中心 10 公里 (約 20 分鐘車程)，可乘計程車、公車等接駁車到達。

c. 各旅客中心(Terminal A- Terminal F) 資料彙整如下表 5

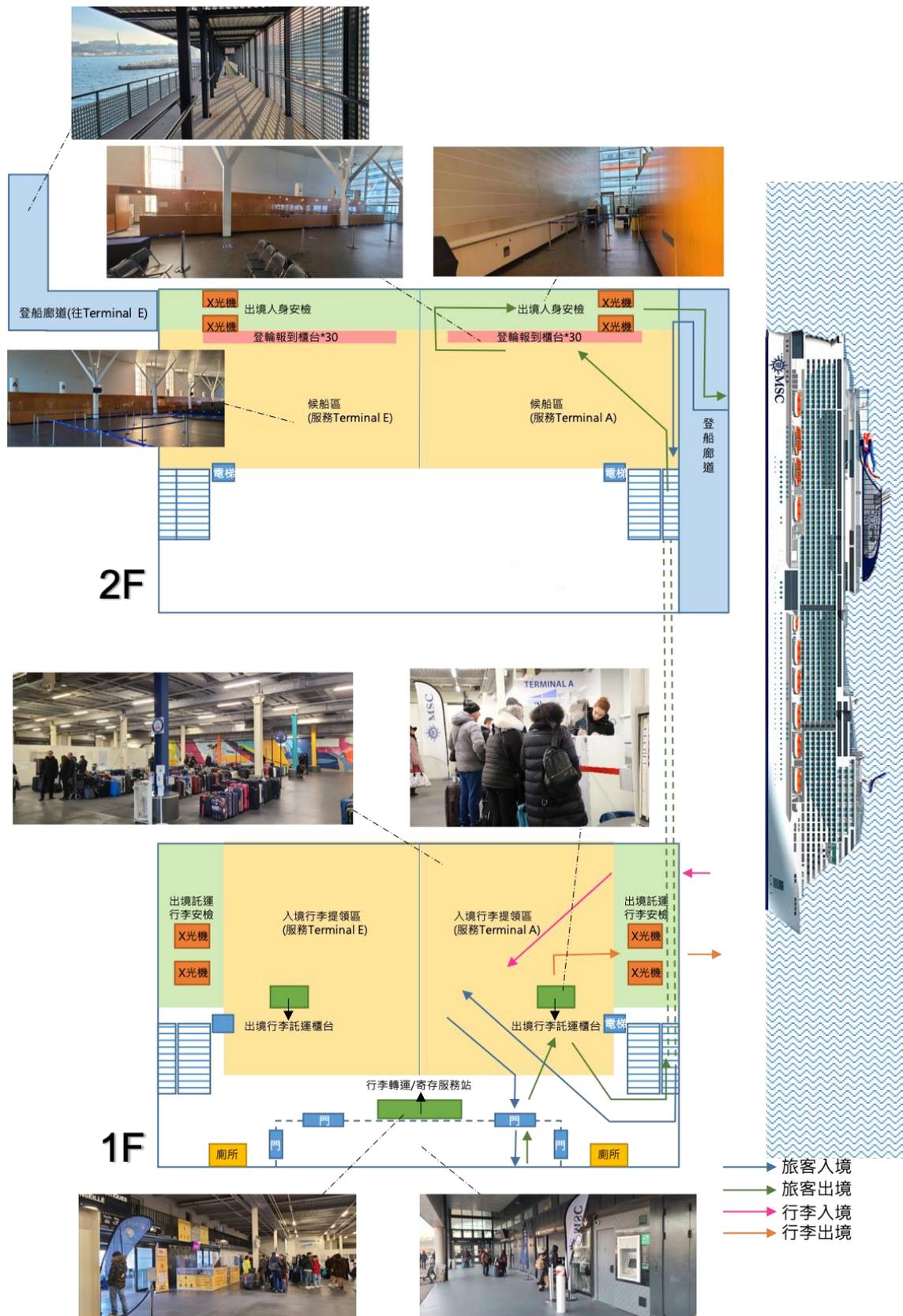
表 5. MPCC 各旅客中心介紹彙整表

旅客中心	面積(M <sup>2</sup> )	設施
A	6,000	1.行李存放區 2.登輪區 3,000 平方公尺 3.報到櫃檯：60 座
B	6,000	1. 行李存放區：3,000 平方公尺 2. 報到區：3,000 平方公尺 3. 停車場：10,000 平方公尺(可直達)
C	9,000	1. 行李存放區 2. 報到及登輪區 3. 附屬停車場(約 10,000 平方公尺)
D	6,000	1. 報到櫃檯：40 道 *可作過境旅客區及旅客上下輪作業區
E	300	提供過境旅客及 Terminal A 旅客上下船作業
F	200	可服務過境船舶及小噸位的郵輪

## (二) 考察重點摘錄

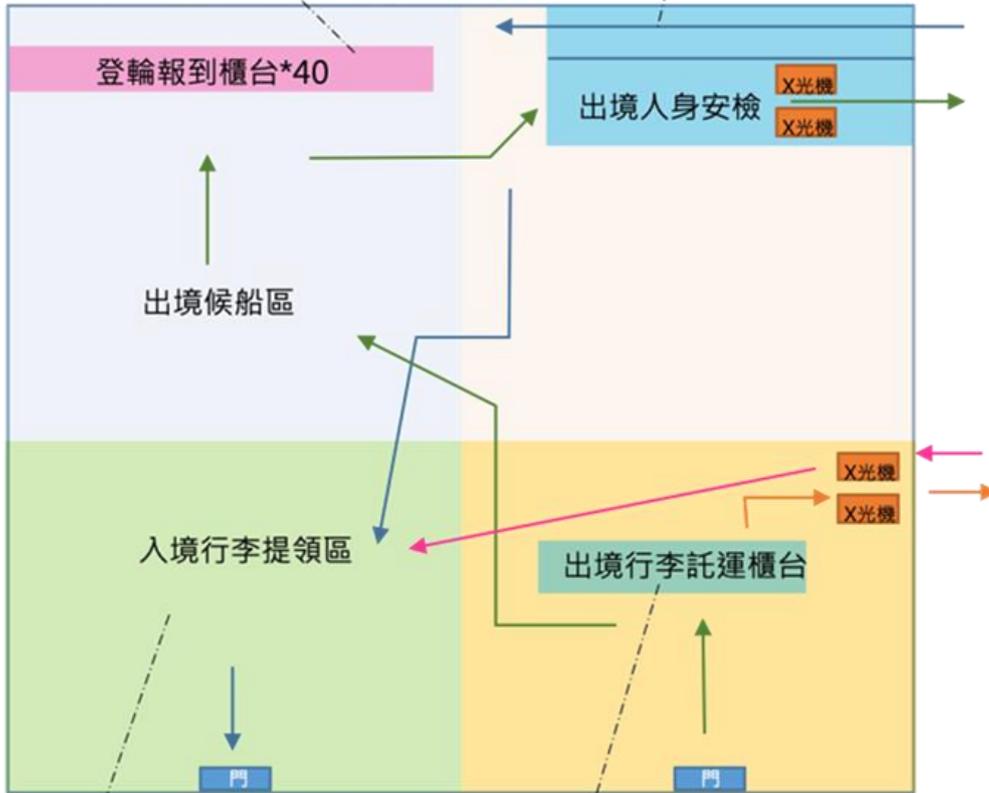
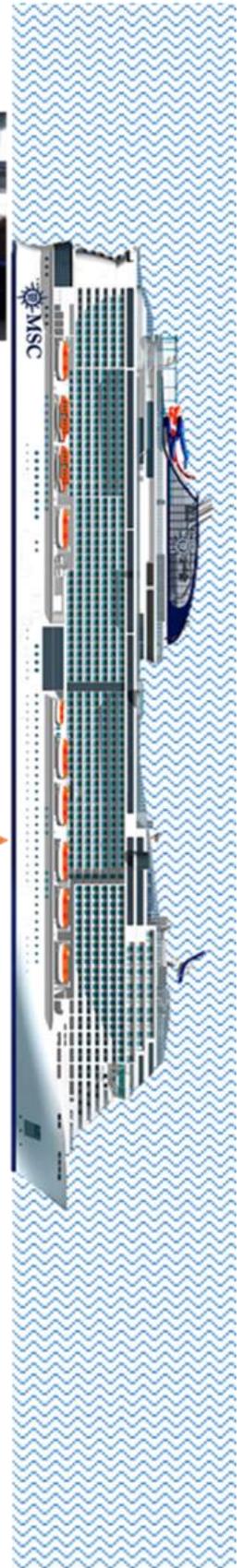
1. 疫情前馬賽港每年接待約 500 航次郵輪，旅客數約 100 萬人次。
2. 馬賽港郵輪碼頭由 Costa 及 MSC 合資子公司 MPCT 取得特許經營，為公用碼頭模式服務所有郵輪業者。
3. 馬賽港至多可同時服務 6 艘郵輪，本次參訪 Terminal A 可同時服務兩艘郵輪，Terminal B 可服務一艘郵輪。

4. 馬賽港郵輪大部分為多母港模式操作，旅客中心硬體需求相對較小，故以簡潔、可彈性運用為設置原則。部分泊位未配備旅客橋，仍可操作母港作業。(討論旅客中心動線配置如圖 28)
5. Terminal A (可參考圖 26 平面及動線圖)為 2 層樓建築，總樓地板面積 6,000 平方公尺，1 樓為行李處理區、2 樓為報到、人身安檢、候船登輪區。Terminal B(可參考圖 27 平面及動線圖) 為單層樓設計，所有功能均位於 1 樓，未來將規劃兩座空橋及其所需廊道。
6. 馬賽郵輪碼頭向郵輪業者收費架構較單純，大致依旅客人數收取下列費用：
  - (1) 旅客服務費：母港下船人數、母港上船人數、掛靠港人數收費(三項費率相同)。
  - (2) 行李處理費：依母港上船、母港下船人數收費。
7. 旅客行李裝卸、旅客橋使用、行李及旅客人身安檢等工作均由 MPCT 派員負責，不再收取其他費用。
8. 郵輪碼頭旁設有 400 個小客車停車場，每日停車費用 14 歐元（臺幣約 460 元），亦由 MPCT 經營。(小客車停車場圖 29)



## 馬賽港 Terminal A

圖 26. 馬賽港 Terminal A 平面及動線圖



1F



# 馬賽港 Terminal B

- 旅客入境
- 旅客出境
- 行李入境
- 行李出境

27. 馬賽港 Terminal B 平面及動線圖



圖 28. 請益馬賽港 Terminal A 通關動線



圖 29. 馬賽港 Terminal A 停車場



圖 30. 馬賽港 Terminal A 行李託運作業現場



圖 31. 現場人員說明候船空間規劃



圖 32. 馬賽港 Terminal B 掛靠旅客作業現場



圖 33. 致贈馬賽港旅客中心(MPCT)紀念品

## 四、 拜訪龐洛郵輪公司總部

### (一)基本資料

1. Ponant (正式名稱 Compagnie du Ponant, CDP)成立於 1988 年，總部位於法國馬賽，為首家以法語市場為主的高端郵輪業者。旗下共有 13 艘船舶，11 艘郵輪皆註冊法國籍，並以輕探險、遠征航行的遊艇或郵輪為主，船型較小(多數為 1 萬總噸)，均為載客數不超過 350 人的小型精緻船舶，對港口適應力較強。航線遍布包含南極在內的全世界各地，主要位於歐洲、阿根廷、維多利亞及澳洲等地，較少布局亞洲地區。龐洛郵輪旗下船隊介紹如下表 6：

表 6. 龐洛郵輪旗下船隊介紹表

船名	總噸數	長度(公尺) 吃水(公尺) 載客數(人)	主要航線 (2023~2024 年)	是否曾來臺
Le Bellot	9,976	長度：131 吃水：4.6 載客數：184	冰島、法屬馬丁尼克(中南美加勒比海)	否
Le Jacques Cartier	9,976	長度：131 吃水：4.6 載客數：184	維多利亞(印度洋)	否
Le Laperouse	9,976	長度：131 吃水：4.6 載客數：184	澳洲	否 108 年因颱取消靠基隆；109 年因疫情取消靠花蓮。
LE DUMONT-D'URVILLE	9,976	長度：131 吃水：4.6 載客數：184	法屬馬丁尼克(中南美加勒比海)	否
Le Champlain	9,976	長度：131 吃水：4.6 載客數：184	維多利亞、歐洲繞行	否
Le Bougainville	9,976	長度：131 吃水：4.6 載客數：184	維多利亞(印度洋)	否
Le Boreal	10,944	長度：142 吃水：4.6 載客數：264	阿根廷、挪威斯瓦爾巴	否

船名	總噸數	長度(公尺) 吃水(公尺) 載客數(人)	主要航線 (2023~2024 年)	是否曾來臺
Le Soleal	10,944	長度：142 吃水：4.6 載客數：264	紐澳 (2023/3/24 靠泊 基隆港後，移 至日本，並於 4~5 月靠泊日本 多港)	2013 年、2016 年曾靠泊基 隆港、今年預 報基隆母港。
L'Austral	10,944	長度：142 吃水：4.6 載客數：264	阿根廷、挪威	2017~2018 年 曾靠泊基 隆、花蓮及 澎湖
Le Lyrial	10,944	長度：142 吃水：4.6 載客數：244	義大利、希 臘、阿根廷	否
Le Commandant Charcot (為 2021 年新建， 以液化天然氣為動 力的豪華破冰船)	31,757	長度：150 吃水：10 載客數：245	冰島、挪威、 阿根廷	否
Le Paul Gauguin	19,170	長度：156 吃水：5 載客數：330	法屬玻里尼西 亞 (位於太平洋中 南部)	否
Le Ponant	1,189	長度：88 吃水： 載客數：32	澳洲、維多利 亞	否

2. Ponant 亞洲航線以馬來西亞、印尼、日本為主，航程多半在 7~14 天之間。而母港皆「非」新加坡、香港、東京等知名大港，由此顯示 Ponant 對於母港的選擇相對有彈性，有機會爭取未來以基隆為母港營運，帶動 Fly-Cruise 旅客來臺。
3. Ponant 在臺灣有數家銷售代理，負責推廣臺灣旅客搭機到國外搭乘 Ponant 郵輪。其中一家代理為「波蓮國際貿易公司」，成功促成晴天旅行社包租 60 間艙位銷售予臺灣旅客，2023 年 3 月 24 日日麗號郵輪(Le Soleal)前往日本進行 8 天 7 夜之航程。航程為基隆-石垣-竹富島-西表島-久米島-座間味島-喜界島-大阪。3 月 24 日空船首航來臺，預計將有造勢活動。除 60 間艙位來自臺灣

在地旅客外，其餘均由國外搭機來臺登輪。展望明（2024）年及後年仍有機會複製本模式營運。

## (二) 拜訪目的

1. Ponant 為法國奢華郵輪品牌，2023 年將有日麗號靠泊並以基隆為母港。藉此拜會向首席營運長表示感謝，並表示目前臺灣郵輪母港運營郵輪較為平價市場，缺乏高端母港旅客，2023 年日麗號造訪基隆港母港作業，售票情形極佳，期能自始開啟高端郵輪旅客市場，向其爭取未來更多奢華型郵輪靠泊臺灣港口。
2. 說明本公司近年郵輪碼頭建設、2023 年費率優惠方案及臺灣各地特色景點與碼頭條件，高度歡迎龐洛郵輪旗下探險型郵輪可來營運跳島航線。
3. 邀請總裁 2023 年 3 月 24 日日麗號首航時造訪臺灣，必能引發國內話題並爭取未來調派郵輪至臺灣營運並固定靠泊臺灣。

## (三) 拜訪重點與成果

1. 龐洛郵輪鎖定的景點往往是富有文化性、意義性及高級的地方，目前龐洛已熟悉日本、越南等區域，他們也越來越重視亞洲區域，正在著手進行更多亞洲景點的開發，基隆恰巧位於兩者中間，有利於整合兩者讓其產品更具吸引力。
2. 本公司以簡報及影片方式向首席運營長 Mr. Borjes 及全球港口營運主管 Bielawski 女士介紹臺灣郵輪港口設施及特色景點，誠摯邀請該公司安排郵輪來臺靠泊。另本公司也藉由此機會介紹疫情前臺灣是亞洲第二大客源市場，之前運營母港的郵輪皆屬於當代型（Contemporary）郵輪，亟需龐洛此種奢華型（Luxury）的郵輪來臺以母港模式營運填補市場缺口。2023 年 3 月 24 日以基隆為母港之日麗號在臺開賣即售罄即為一例。（圖 34）
3. 龐洛郵輪於 2023 年及 2024 年航程均已排定，僅有部分可更改航程來臺；至於 2025 年及 2026 年則還有許多空擋，較有機會安排來臺。

4. 本公司向營運長說明不同客群需求與經營模式，以提供龐洛郵輪規劃航程時可作為參考：歐美人較喜歡於臺灣冬季至春季時節來臺搭郵輪，本國人則是喜歡於夏季時搭郵輪出國旅遊，在泊位上恰巧可充分錯開利用。(圖 35)
5. 龐洛郵輪有興趣安排 7~9 天至臺灣一程多靠的航程，希望能了解臺灣郵輪環島的相關規定，包含是否須事先申請航權之問題，本公司答覆若航程中僅包含臺灣港口，則須向航港局申請，依前例該局多半傾向同意；若航程中包括日本那霸等國外港口，則無內河航行權(Cabotage)的問題。本公司告知回國後將再洽相關單位及旅行社，提供其環島靠泊及觀光等資訊。
6. 龐洛郵輪希望他們的小型郵輪靠泊基隆港時，避免夾在兩艘大船中間作業，本公司回覆：基、高兩港的郵輪碼頭皆已擴充完成，屆時可依龐洛郵輪需求做協調配合。
7. 龐洛郵輪關心臺灣是否已開放郵輪靠泊及防疫健康管制指引等規定，本公司回應：臺灣、日本、韓國皆已開放郵輪復航，已有相關防疫指引規定，日後將視疫情狀況滾動式鬆綁。
8. 誠摯歡迎首席營運長 Bories 先生於 2023 年 3 月 24 日日麗號母港首航臺灣時親臨臺灣，本公司將再安排更詳盡介紹並聯繫相關單位會面。(圖 36 及圖 37)



圖 34. 簡報臺灣郵輪港口設施及特色景點



圖 35. 與營運長討論航程規劃

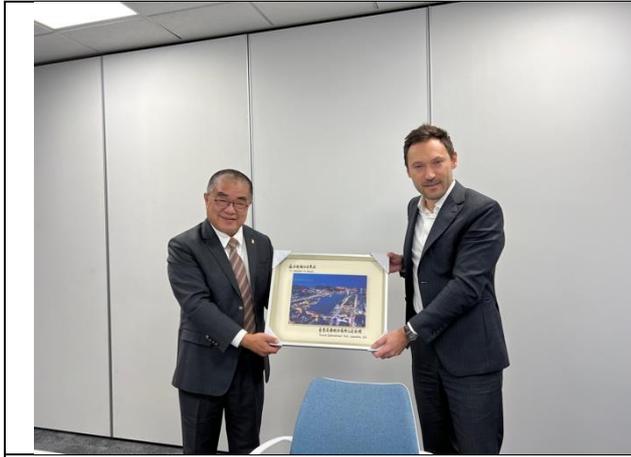


圖 36. 致贈龐洛郵輪本公司紀念品



圖 37. 與龐洛郵輪首席運營長 Mr. Bories 合照

## 五、 拜訪地中海郵輪公司(MSC Cruises)總部執行長

### (一)基本資料

1. 公司背景: MSC 公司在 1989 年創設於義大利那不勒斯，並在瑞士註冊，目前是僅次於嘉年華集團、皇家加勒比集團的第三大郵輪集團(過去第三大為挪威郵輪集團)，也是第一大非公開上市的郵輪業者，約占全球載客量的 10.2%(2021 年統計)。總部位於瑞士日內瓦，全球有 3 萬多名員工。

2. 旗下船隊營運狀況：

(1) 地中海郵輪公司目前旗下有 21 艘郵輪，2023 年預計再加入 2 艘營運，2028 年前預計還有 10 艘船會陸續交船。服務的市場區域橫跨地中海、波羅的海、北美洲、南美洲、埃及、中東、南非、遠東等地，僅剩阿拉斯加及紐澳市場尚未投入營運。MSC 公司是目前全球增長得最快的郵輪隊伍，也是擁有最年輕、最現代化的船隊（平均船齡不超過 10 年），以地中海風格、歐式高貴典雅風格聞名，旗下郵輪區分為八種等級，整理如下表 7：

表 7. 地中海郵輪船隊等級分類資料彙整表

等級	總噸	載客	船數	備註
Lirica class	65,000	2000	4	
Musica class	92,000	2500	4	
Fantasia class	130,000	3900	4	MSC Splendida 2018 年首航基隆
Meraviglia class	170,000	4500	2	MSC Bellissima 2023 年 首航基隆
Meraviglia Plus-class	180,000	4800	2	
Seaside class	150,000	5100	2	
Seaside EVO-class	170,000	5800	2	
World class	210,000	6700	1	2022 年下水，世界上最大 LNG 郵輪，目前作為杜哈 世界盃足球賽的 ship hotel

- (1) LNG 船數量：全船隊最大、第一艘 LNG 船-MSO WORLD EUROPA 已於 2022 年開始營運，2023 年 6 月預計第二艘 LNG 船-MSO EURIBIA 將下水，2024 年後亦預計將再新建 5 艘 LNG 郵輪。
- (2) 靠泊臺灣情形：MSO SPLENDIDA（輝煌號）於 2018 年及 2019 年曾掛靠基隆港；2023 年已有 MSO BELLISSIMA（榮耀號）預報 5 月 4 號、7 月 23 號、11 月 8 號，及 MSO POESIA（詩歌號）預報 3 月 15 號掛靠基隆港。

## (二) 拜訪目的

1. 爭取 2023 年增加掛靠臺灣港口。
2. 詢問地中海郵輪公司目前針對亞洲郵輪市場的看法和未來佈署計畫。
3. 邀請執行長 Onorato 先生實地走訪臺灣。
4. 行銷重點：
  - (1) 疫情前臺灣郵輪市場概況。
  - (2) 基隆、高雄港郵輪碼頭建設。
  - (3) 臺灣作為 MSO 郵輪掛靠港之建議(基隆、花蓮、高雄)
  - (4) 2023 年郵輪優惠方案。

## (三) 拜訪重點與成果

1. 本公司以簡報及影片方式向地中海郵輪公司介紹基隆、高雄兩港郵輪碼頭建設、各港周邊特色景點，並提供本公司最新優惠方案，表達希望地中海郵輪榮耀號增加 2023 年及 2024 年靠泊臺灣的航次。(座談簡報情形如圖 38 及圖 39)
2. 地中海郵輪公司表示他們非常重視且看好臺灣郵輪市場，惟郵輪銷售期須提早 18~20 個月安排，因此 2023 年船期已大致底定，主要是疫情前與日本主要旅行社如 JTB、HIS 等長期合作之夥伴有約定，故榮耀號明年夏季確定

將以日本橫濱為主要母港，較難安排來臺母港營運，但承諾會盡力與日方研議安排更多航次至臺灣進行掛靠，以達成本公司所設定之優惠門檻。

3. 地中海郵輪公司同意本公司所提建議，若日本出發掛靠基隆港之艙位有剩餘時，可針對臺灣旅客「機去船回」或「船去機回」設計產品，藉以測試臺灣市場水溫。
4. 目前地中海郵輪於 2023 年預報共有掛靠 4 航次，分別為詩歌號 3 月 15 號、榮耀號 5 月 4 號、7 月 23 號及 11 月 8 號，對於本公司所擬定之優惠措施內容表達高度興趣，惟目前已較難於 2023 年大幅增加臺灣航次，希望本公司可研議是否延長優惠方案適用至 2024 年，抑或是允許於 2023 年底前預報之 2024 年航次皆能適用此方案。
5. 地中海郵輪榮耀號預計 2024 年 1 至 3 月(含農曆新年假期)安排基隆及沖繩雙母港作業，共計有 10 航次，惟 3 月底仍安排以橫濱為母港營運。考量臺灣市場具備高度競爭力，2024 年夏季將視市場的支持度以及本公司優惠政策延續性，有機會能調度第二艘郵輪來臺以基隆為母港營運。
6. 地中海郵輪公司希望本公司可於榮耀號 5 月 4 日首航基隆時舉辦宣傳活動，協助邀請產官學界人士及媒體共襄盛舉，以強化行銷效益，本公司表示願意合作行銷。
7. 考量營運成本，地中海郵輪公司關切臺灣是否可提供高硫燃油加油服務(旗下郵輪裝有脫硫器仍可符合國際排放標準)，並建議考量郵輪鬆綁強制使用拖船及引水服務之規定，然此涉及本國各港環保、航安一致性政策，須帶回研議後再回覆地中海郵輪公司。
8. 總裁 Onorato 先生表示對於本公司自遠方而來親訪感受到十足的誠意，更強調該公司為家族事業，一向相當重視長期的夥伴關係，並希望未來能與港務公司共同合作拓展亞洲市場。(致贈紀念品如圖 40 及訪談結束後合影如圖 41)。



圖 38. 拜訪地中海郵輪公司座談



圖 39. 拜訪地中海郵輪公司座談

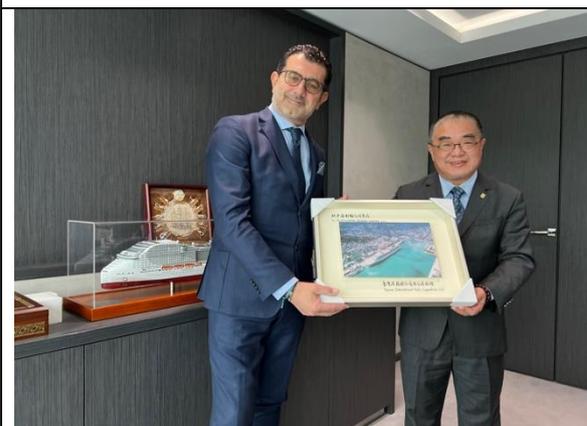


圖 40. 致贈地中海郵輪公司紀念品



圖 41. 與地中海郵輪公司與會人員合照

## 伍、心得與建議

### 一、考察巴賽隆納港、馬賽港郵輪碼頭

- (一)巴賽隆納港 Terminal D、E、F 將旅客中心分別交由嘉年華、MSC 取得特許經營權，並以專用碼頭模式服務旗下郵輪；馬賽港則由歌詩達及 MSC 合資子公司 MPCT 取得特許經營，以公用碼頭模式服務所有郵輪業者，有效促進營運效率並吸引業者安排來臺航線，可做為未來臺灣港群各郵輪碼頭營運管理上相關需求之參考依據。
- (二)LNG 動力船舶為未來趨勢，未來可借鏡巴賽隆納港規劃臺灣主要港口之 LNG 加油服務，並以費率優惠、納入指泊優先考量方式，以鼓勵船東採用 LNG 動力船舶。
- (三)巴賽隆納港務局於 1991 年將老港區(Port Vell)之遊艇碼頭經營管理之特許經營權交由 Marina Port Vell 公司營運，帶動周邊原本老舊市區重生為知名觀光熱點。臺北港未來遊艇碼頭之招商規劃將納入參考。
- (四)本次考察巴賽隆納港旅客中心及馬賽港旅客中心後，製作比較表，如下表 8，並分析說明如下：

表 8 巴賽隆納港和馬賽港旅客中心比較表

港口	巴賽隆納港		馬賽港	
	Terminal A	Terminal E	Terminal A	Terminal B
旅客中心名稱	Terminal A	Terminal E	Terminal A	Terminal B
營運者	港務局自營	嘉年華集團特許經營	MPCT(歌詩達+MSC合資子公司)特許經營	
樓地板面積	6,500m <sup>2</sup>	12,500m <sup>2</sup>	6,000m <sup>2</sup>	6,000m <sup>2</sup>
樓層數	1 (2樓僅有登船用小面積)	2	2	1
碼頭水深	-11m	-11.1m	-10.9m	-10.9m
空橋數	2(軌道式)	2(輪胎式)	2(軌道式)	0(未來將設置)
人身安檢X光機數	5	6	2	2
護照查驗櫃檯數	1	6	0	0
行李提領輸送帶	有(惟郵輪業者不使用)	無	無	無
行李託運輸送帶	無	有	無	無
入出境動線是否可完全分離	否	是	否	否
鄰近小客車可長期停放空間	無	276輛	約400輛	約400輛
每日停車費率	-	15歐元	14歐元	14歐元
大客車臨停空間	19	出境15 入境29	37	40
小客車臨停空間	約36	出境30 入境36	約37	約35

1. 巴賽隆納 Terminal E 為郵輪業者嘉年華集團取得特許經營，規劃巴賽隆納 Terminal E 為郵輪業者嘉年華集團取得特許經營，規劃設計皆以可服務 20 萬噸以上大型郵輪整船母港作業為基礎設計，動線上可將入出境旅客完全分離，相較其他三座以多母港作業為主規劃之旅客中心，規模及動線上皆更適合臺灣參考借鏡。惟其護照查驗櫃檯僅設置 6 座，雖較其他旅客中心多，然因英國已確定脫離歐盟，且巴賽隆納地理位置上有可能為來自英國之郵輪進入歐盟之第一港口，有大量旅客查驗護照之需求，未來恐有服務量能不足之問題，仍待改善。
2. 本次考察除巴賽隆納港 Terminal E 樓板面積超過 1 萬平方公尺，與基隆港東、西岸旅客中心規模相近外，其餘皆明顯小於基隆港、高雄港。主因在於該二港服務之郵輪多數採多母港操作，每艘郵輪中母港作業人數有限(母港旅客須預留較大作業空間)，且多位於申根簽證區，無移民署查驗護照需求，故可精簡空間。巴賽隆納港 Terminal E 為嘉年華集團以高規格、採全母港作業為假設進行規劃之旅客中心，故規模與亞洲主要港口接近。
3. 巴賽隆納港規劃出境旅客一進入大廳後即須接受 X 光機安檢，馬賽港則於出境旅客登輪前始進行人身安檢，兩類規劃均能使郵輪順利作業。整體評估後，巴賽隆納港之規劃對於整體作業較有效率，然可能造成旅客中心內不適合有其他人員進出，考量基隆港、高雄港旅客中心皆為辦公、商場複合經營，以馬賽港模式為適。
4. 兩港旅客中心皆提供旅客付費寄存、宅配行李服務，未來臺灣亦可評估洽宅配業者進駐旅客中心提供服務。另巴賽隆納港旅客中心內皆設有伴手禮商場，由碼頭經營者委外經營；巴賽隆納港 Terminal A 則設有市區觀光巴士售票站服務旅客，二者均值得借鏡。
5. 巴賽隆納港 Terminal A、Terminal E 均設有貴賓室，供郵輪業者租用提供予船上 VIP 使用，基隆港東、西岸旅客中心新建與整建後也皆有設置，未來收費模式、服務面積可參考比照。

6. 本次考察郵輪旅客中心周遭腹地皆較基隆港大，故可規劃較多之停車位。基隆港腹地狹小，然具備緊鄰市區、火車站之優勢(本次考察旅客中心皆距離市區 2 公里以上，超出一般步行距離)，車位規劃可略低於該二港，惟須儘量保留大、小客車臨停空間。查各郵輪碼頭外對於旅客步行動線規劃皆友善、充足，也備有適度雨遮(雖然當地雨量明顯少於臺灣)，但仍值得作為臺灣借鏡。

## 二、 拜會龐洛郵輪總部

- (一)該公司規劃以臺灣為中繼，串聯深耕相對較久之日本、東南亞航線，提供更多元化航線供旅客選擇。本公司後續將持續追蹤，並提供必要之規劃協助，包含環島、跳島航線所須之相關訊息。
- (二)龐洛郵輪為高端郵輪品牌，明年度以基隆為母港營運，除可填補臺灣過去僅有平價品牌之空缺，因半數艙位於國際銷售，更可帶來 Fly-Cruise 旅客。因疫情影響，香港郵輪市場未能正常化，後續將趁勢向各航商爭取將基隆作為替代母港，強化市場地位。
- (三)2023 年龐洛郵輪日麗號首度於基隆經營母港航線，部分艙位並於臺灣市場銷售，本公司將配合盛大行銷，期填補過去高端郵輪之市場缺口，並強化臺灣母港之樞紐地位。

## 三、 拜會地中海郵輪公司總部

- (一)地中海郵輪公司對於本公司遠赴親訪，並帶來高額優惠方案感受到相當大的誠意。未來本公司仍將持續提高層級，主動向具航線決定權之郵輪業者高層面對面行銷。
- (二)2023 年榮耀號航程因疫情期間已與日本 JTB、HIS 旅行社等約定包船，故目前已確定僅於日本進行母港營運，規劃掛靠基隆港 3 航次(本次出國拜會返國後，隨即接獲新增 1 航次預報，總計 4 航次)，地中海郵輪將再與日方討

論增加航次以達成優惠門檻。若掛靠基隆航次有多餘艙位，也將以「機去船回」、「船去機回」方式銷售予臺灣消費者，本公司將配合作業上所需之硬體及扮演相關單位溝通橋樑之角色。

(三)2024 年榮耀號 1 至 3 月將有 10 航次以基隆、那霸雙母港營運，夏季將視市場反饋及本公司優惠條件，有機會安排其他郵輪以基隆為母港營運。本分公司將密切掌握動態並視情況研提 2024 年優惠方案之建議，以提前布局市場。

## 四、 地中海榮耀號登輪考察

- (一)榮耀號近 18 萬總噸，2023 年度將成為亞洲最大、最新之郵輪，相當具有話題性。2023 年 5 月 4 日首次掛靠臺灣時，本公司將配合地中海郵輪公司辦理行銷活動，為未來基隆母港營運提前宣傳。
- (二)榮耀號救生艇外凸船舷逾 2.75 米，目前規劃靠泊於西 3 碼頭，可能導致碰撞旅客橋。本次考察帶回相關數據後，將再詳細試算，若有碰撞之虞，將以小幅修改旅客橋外緣、調整旅客動線或增加移動式護舷等方案擇一因應。
- (三)歐洲各國對於郵輪旅客已無任何防疫之限制，惟地中海郵輪公司自我管控要求旅客必須施打 2 劑以上疫苗方能登輪。查驗疫苗施打紀錄之程序明顯影響登輪作業效率，未來於基隆港營運時將與船方協調動線設計，將影響降低至最小。

## 五、 總結

疫情前臺灣向為亞洲郵輪業者看重之市場，單就基隆港每年近百萬人次入出港，雖因疫情阻斷市場成長，隨各國疫情逐漸解封，長期市場仍相當看好。因調度所需前置期較長，亞洲郵輪市場目前暫時進入空窗期，呈現需求大於供給之困境。本公司將不放棄任何促進郵輪產業復甦之希望，整合臺灣產、官、學界資源，仰仗疫情停航期間所進行之客運碼頭建設、提出史上最高額之獎勵方案，持續爭取各家郵輪來臺靠泊，並以永續經營理念，期能與相關業者成為長期夥伴關係深耕市場，用最短時間重拾昔日市場榮景，並邁向新一波巔峰！