

出國報告（出國類別：考察）

赴濟洲亞洲郵輪論壇 共同行銷並推展亞洲郵輪市場

服務機關及姓名職稱：

臺灣港務公司基隆分公司總經理 高傳凱

交通部航政司編審 劉雅宜

臺灣港務公司基隆分公司副處長 魏碩良

臺灣港務股份有限公司副管理師 金金

派赴地點：韓國濟洲

出國期間：112年7月11日至112年7月15日

報告日期：112年9月21日

摘要

由韓國濟州觀光公社(JEJU TOURISM ORGANIZATION)，於 2023 年 7 月 12 日至 7 月 14 日舉辦濟州亞洲郵輪論壇，針對郵輪發展趨勢、區域觀光合作及各國經驗交流，期透過郵輪產業界關鍵成員參與論壇難得的機會，建立更緊密的網絡，進而促進合作，共同行銷並推展亞洲郵輪市場。

港務公司為爭取亞洲郵輪復甦，出席於韓國召開的亞洲郵輪領袖聯盟(Asia Cruise Leader Network, ACLN)年會，港務公司基隆分公司總經理高傳凱受邀於「亞洲郵輪產業之團結與共榮」議程中與日本郵輪與渡輪協會會長赤井伸郎、上海國際郵輪經濟研究中心主任邱玲共同擔任與談人，向與會者介紹臺灣港群在疫情期間持續投入郵輪碼頭建設、費率優惠方案。此外，也基於區域永續發展觀點拋磚引玉倡議亞洲各港針對「綠色動力(氫氣、LNG)郵輪」的燃料加注、「淨零碳排(Net Zero)政策」的影響、「少子化趨勢」的衝擊等 3 大議題共同研提對策，獲得熱烈回響。本次大會基隆港獲頒「特別成就獎」(Special Achievement Award) 成為繼 2017 年基隆港獲頒「亞洲最佳郵輪母港」後，再度獲頒國際獎項的殊榮，成功提升臺灣國際能見度。

亞洲郵輪碼頭協會(ACTA, Asia Cruise Terminal Association)年度會員大會亦利用此論壇活動在濟州舉行，會中各港口成員報告疫後郵輪發展情形並預告 2024 年營運方向。大會亦報告相關會務、宣布大會 2024 主席、副主席、財務負責等各個職務選舉結果，並提議討論 2024 大會舉辦地點。港務公司也以創始會員的身分與其他港口成員進行交流，對於泊位預訂制度、接駁車營運模式等攸關顧客體驗的重點環節分享累積多年的臺灣經驗。

目次

壹、 參訪目的.....	4
貳、 日行程表.....	5
參、 參加成員.....	6
肆、 獲 ACLN 頒發特別成就獎	7
伍、 濟州郵輪論壇	9
一、 主題 1 邁向永續成長.....	9
二、 主題 2：區域合作：打造充滿活力和吸引力的郵輪目的地之道/主題 2-B 振興亞洲郵輪市場/優化東北亞郵輪運作.....	10
三、拜會郵輪業者行銷重點摘要	11
四、與沖繩縣政府閉門會議	17
五、ACLN 年會紀要：	19
六、ACTA 年會：	25
七、郵輪碼頭實地考察	26
陸、心得與建議：	32

壹、 參訪目的

濟州郵輪論壇為亞洲每年定期舉辦之重要活動之一，邀請經營亞洲地區之郵輪業者、港口管理單位、旅行業者共同進行交流及行銷，參加國際郵輪論壇有利臺灣郵輪業務推動，同時可更新了解國外郵輪產業永續發展規劃：包括郵輪岸電、LNG 動力郵輪…等新興議題，期作為本公司未來永續發展政策之參考。

此外，今年濟州郵輪論壇亦邀請上海港、神戶港、新加坡等東亞地區重要郵輪港口及地中海郵輪、名勝世界郵輪、銀海郵輪重量級航商，探討攜手復甦東北亞郵輪產業及永續發展郵輪產業等重要議題。透過參與，積極與亞洲各郵輪碼頭及國際郵輪航商交流近況，了解亞洲各港郵輪產業推展近況，並向國際分享台灣各港郵輪設施建設。

本公司為亞洲郵輪碼頭協會(ACTA)、亞洲郵輪領袖網路(ACLN)會員，皆規劃於本次濟州郵輪論壇期間舉行。本公司擬參加該二項會議，藉由參與國際郵輪行銷組織年會：以本公司近年進行之郵輪碼頭建設以及推出之郵輪優惠方案為主軸，偕同友港對郵輪業者進行聯合行銷。

濟州港為亞洲重要掛靠港，主要接待來自中國大陸、日本、台灣之郵輪旅客；另為提高接待能量，除位於濟州島北邊之濟州港郵輪碼頭外，2018 年啟用建設於南邊的西歸浦郵輪碼頭。本次濟州郵輪論壇第 3 天特安排參與來賓實地考察濟州郵輪碼頭建設，透過進行實地訪查，期能作為本公司花蓮、台中、安平、澎湖…等以掛靠港為主之港口未來建設之參考。

貳、 日行程表

日期	行程	備註
7月11日(二)	桃園-濟州	
7月12日(三)	郵輪論壇、ACLN 亞洲 郵輪頒獎	基隆港獲 ACLN 頒發 「特殊成就獎」
7月13日(四)	郵輪論壇、ACLN 年 會、ACTA 會議	空檔時與沖繩政府單位 就郵輪議題交流會談
7月14日(五)	郵輪港口實地考察	濟州郵輪碼頭、西歸浦 郵輪碼頭
7月15日(六)	濟州-桃園	

參、 參加成員

本次行程由交通部、臺灣港務公司出席，成員名單如下：

單 位	職 稱	姓 名
臺灣港務股份有限公司 基隆分公司	總經理	高傳凱
交通部航政司	編審	劉雅宜
臺灣港務股份有限公司 基隆分公司	督導	魏碩良
臺灣港務股份有限公司	副管理師	金金

肆、 獲 ACLN 頒發特別成就獎

基隆分公司總經理高傳凱代表基隆港獲頒「特別成就獎」(Special Achievement Award)。本獎項由 (Asia Cruise Leader Network, ACLN)籌組評選會評定，遴選致力於疫後亞洲郵輪產業復甦的組織與個人，臺灣港務股份有限公司基隆港務分公司與名勝世界郵輪、上海國際郵輪經濟研究中心獲頒「組織」特別成就獎，臺灣國際郵輪協會榮譽理事長吳勛豐、華林船務(香港)Dickson Chin、韓國京畿大學姜敬秀(音譯)則獲頒「個人」特別成就獎。本次臺灣代表分別榮獲組織及個人獎，顯見臺灣對亞洲郵輪產業極具貢獻與影響力。臺灣港務公司以疫情期間持續投資郵輪碼頭更新擴建、推出高額獎勵優惠吸引郵輪業者、搭配觀光局資源赴歐美日招商等積極作為獲評選委員青睞，為本次唯一獲獎的港口，並成為繼 2017 年基隆港獲頒「亞洲最佳郵輪母港」後，再度獲頒國際獎項的殊榮。



圖 1 基隆港務分公司高總經理代表基隆港受頒特別成就獎(左為濟州特別自治道知事吳伶勛)



圖 2 特殊成就獎獎牌

伍、 濟州郵輪論壇

一、 主題 1：邁向永續成長

(一) 澳大利利用郵輪國際協會 Joel Katz

1. 預計 2022 年至 2028 年全球郵輪運載力將增長 19%，郵輪仍然是旅遊業增長最快的項目之一，自 2019 年 12 月至 2020 第 4 季，旅客對於選擇郵輪意願持續成長，85%乘坐過郵輪的旅客，將再次乘坐郵輪，這數據比疫情前高出 6%。
2. 亞洲地區擁有 39 郵輪品牌，79 艘郵輪，2,000 條行程，平均成長率為 14%，為極具潛力市場。環境因素為郵輪旅客選擇旅遊意願的重要因素。
3. 對於淨零碳排的努力，共分為科技、基礎設施及操作等三方面，目前推動的研發項目及新的操作技術，均致力於完善低碳排放技術，包括永續燃料、基礎設施及岸電。與港口積極合作，有助於大幅提升社區旅遊業的利益，並保護珍貴的文化遺產及具目的地的環境完整性，朝向繁榮、有成效的及永續的航行。

(二) New South Wales

1. 朝向淨零碳排的郵輪規劃：透過減少船舶停泊在海上的碳足跡，及投資船舶先進環境技術，並與港口和城市共同合作，提升永續目的地管理方式。
2. 郵輪旅遊屬於管理型的旅遊方式：尊重船舶抵達之地區環境，尊重地區生活品質、文化及自然遺產，創造社區經濟利益並保護社區福祉，同時提供多元化工作機會。
3. 新南威爾斯州港口局的主要職責是確保商船在港口安全的航行及停泊，新威爾斯州共有 6 處港口。為推動郵輪的永續成長，持續推動岸電(依

據全球級、區域級及當地級訂定不同目標、地區支持、港口未來營運之可行性等)、制定淨零目標(75%以上減排及 2024 達成淨零排放目標)及永續計畫、升級世界級基礎設施、擬定客戶服務章程、實施長期部署、訂定具競爭力定價及將市場擴展至區域層級。

二、 主題 2：區域合作：打造充滿活力和吸引力的郵輪目的地之道/主題 2-B 振興亞洲郵輪市場/優化東北亞郵輪運作

(一) Saburo Tanaka 教授(WAVE(濱海區活化與環境研究基金會)副總經理)

1. ACLN 在 2023 年 1 月於東北亞國家及會員所在地秘書處內設置 Study group(SG)，會員包括 Korea International Cruise Institute、上海國際郵輪經濟研究中心、Japan Cruise Research Institute 及台灣國際郵輪協會，本次研究主題為如何簡化東北亞國家及地區通關程序，以濟州-上海-基隆-那霸-濟州航線為例，進行探討。
2. 本航線具有每個港口間距離短，且航程時間短之特性，如果辦理相關通關程序時間拉長，將影響旅客陸上旅遊的時間，因此，如何簡化申請程序時間，係需要被解決的重要課題，現歸納出以下三個建議步驟：
 - (1) 需調查及了解當地情形及所需辦理的程序。
 - (2) 聚焦重點項目：
 - A. 每個國家實際需準備文件，有時與表定項目不一致：透過收集每個國家所需文件內容或項目，將其標準化，便可共同使用，可減少準備相關文件所需勞力及時間。
 - B. 通關程序太過複雜耗時：如果通關的檢查程序能夠簡化，將減少郵輪旅客的通關時間，而增加觀光旅遊時間。
 - C. 完整電子化數據交換：如果相關程序的交換過程能完整透過電子化數據進行交換，將有效縮短所需時間。

3. 未來建議：2023 年主要研究主題為認清現況、彙整問題，以研究解決措施；2024 年將提出解決問題措施。

三、 拜會郵輪業者行銷重點摘要

(一)名勝世界郵輪-首席營運官 Raymond Lim

1. 名勝世界郵輪簡介：

雲頂香港郵輪公司遭債務清算後，原新加坡雲頂集團另成立郵輪公司(2022 年)，總部設於新加坡，並以集團最知名的品牌「名勝世界」作為郵輪品牌的命名，目前高階管理人員仍為過去雲頂香港公司原班人馬，該品牌向原雲頂香港公司遭拍賣之郵輪債權人以回租方式取得郵輪營運權，目前旗下營運郵輪包含：雲頂夢號(Genting Dream)，總噸 15 萬，搭載人數約 3,300 人，2022 年 7 月起以新加坡及馬來西亞巴生港為雙母港，行程約 2-3 晚。以及名勝世界一號(Resorts World One) (原探索夢號)，7.5 萬總噸，搭載人數約 1,800 人，自 2023 年 3 月起，展開以香港、高雄雙母港航線。

表 1 名勝世界郵輪 2023、2024 靠泊高雄港預估艘次、人次統計

實績+預估	船名	高雄港	
		艘次	人次
2023	名勝世界壹號	100	136,337
2024	名勝世界壹號	210	315,000

2. 本次行銷重點：

名勝世界壹號高雄最後一航次預計為 2023 年 9 月 21 日前往香港，後續開始冬季"香港-三亞"航程，規劃明(2024)年會再回到高雄。

實際考量為中國大陸市場客源市場龐大，對船方而言亦需佈署爭取，爰擬確認後續佈局臺灣及亞洲的規劃為何，以及對於臺灣港口方面有什麼建議。

3. 業者意見回饋：

- (1) 名勝世界一號郵輪預計於明年春季重回台灣,行程預計規劃與今年相同，以香港、高雄雙母港為主。
- (2) 本公司會後提供基隆港 2024 年郵輪泊位預報情形，作為其未來評估旗下第三艘郵輪營運之參考依據。
- (3) 高雄-澎湖-香港航線偶有因天候因素無法靠泊澎湖之情況，名勝世界郵輪期望能夠以改靠安平或台中因應，惟規定上似仍有待突破，由港務公司攜回與相關單位研議突破。



圖 3 基隆港務分公司高總經理(右)與名勝世界郵輪首席營運官 Raymond Lim(左)合影

(二)銀海郵輪-港口營運和旅客服務副總經理 Titiana Granone1.

1. 銀海郵輪簡介

銀海郵輪為市場定位奢華型(Luxury)郵輪公司，總部位於摩納哥。1994 年由摩納哥 Vlasov 集團和羅馬 Lefebvre 家族創立，2020 年 7

月被皇家加勒比集團收購。

標榜全包式(all-inclusive)郵輪，船票內含所有小費、餐飲、旅遊保險、岸上觀光行程、港口費用…等，甚至可選擇從住家即享總裁級接送服務(Door-to-Door All-Inclusive)，亞洲行程多在 10 天左右，每人每晚費用在 600 美元以上，主要母港為東京、香港、新加坡、曼谷等。該郵輪泊台灣資訊如表 2，銀海郵輪雖為歐洲起家之郵輪公司，今日 80%旅客卻來自於北美地區，旅客主要由北美搭機前往世界各地搭乘其船隊。

銀海郵輪被皇家加勒比收購後，除積極訂購 5 萬噸大型奢華級新船(SilverNova(已於 2023 夏季交船開航)、Silver Ray(預計 2024 年交船)載客 700 人)以外，亦打造船隊內首艘以探險為目的的郵輪 Silver Origin(載客僅 100 人)，並收購疫情期間破產之水晶郵輪奮進號(Crystal Endeavour)，改名為 Silversea Endeavour，該輪 2 萬噸載客僅 200 人，為世界上最大 ice class 遊艇。

2. 本次行銷重點：

(1) 爭取加靠台灣各港

部分自香港出發或抵達香港之航線略過台灣，直接與日韓連接，因距離較遠，旅客將有 2 天全日航海，若能加靠台灣或可增加行程豐富度，且過去銀海郵輪掛靠台灣多集中於基隆、高雄、花蓮等港，然其船型最大僅 4 萬噸，尚可爭取靠泊台中、安平、澎湖等港。

(2) 爭取基隆母港航線

甚至可爭取以基隆為母港，以其船隊最大船型載客量 600 人而言，桃園及松山機場航班應尚能供應，且台北市位於機場與港口之間，交通區位亦便於旅客規劃搭乘郵輪前後之岸上觀光行程。

表 2. 銀海郵輪靠泊台灣艘次統計

	2019			2023 (實績+預估)			2024 (預估統計至 112 年 7 月 3 日)		
	基隆	高雄	花蓮	基隆	高雄	花蓮	基隆	高雄	花蓮
Silver									
銀妙號	6	0	0	2	2	0	2	2	0
銀葉號	2	2	0	2	2	0			

3. 業者意見回饋

銀海郵輪表示，該公司十分注重永續經營，近年持續有新的郵輪交船下水，需要有更多的旅遊景點來支持，故將持續在全世界各地尋找能夠提供綠色能源、減碳排的基礎設施以及開發讓旅客能夠深度旅遊的新景點，本公司提供各港的相關訊息正是銀海郵輪追求永續經營所需的一部分，過去銀海也曾有在全新港口進行母港操作的前例，她相信基隆具備接待銀海郵輪母港操作的能力，將連同臺灣港群資訊帶回評估。



圖 4 基隆港務分公司總經理高傳凱(右)與銀海郵輪港口營運副總 Tatiana Granone(左)會前問候

(三)MSC 郵輪日本分公司-MSC 郵輪日本分公司總經理 Morelli

1. MSC 郵輪日本分公司簡介

MSC 於日本營運模式與台灣、中國地區類似，採旅行社包船方式營運，部分航次艙位經包船旅行社同意可置於其全球官網銷售通路銷售。MSC 日本分公司與上海分公司(市場管轄範圍含台灣)同歸屬日內瓦總部管轄，疫情後亞洲缺船的前提之下，日本分公司與上海分公司為內部競爭關係，同向日內瓦總部爭取調度郵輪至其所轄市場予當地旅行社包船。

MSC 日本分公司疫情前與上海分公司以 MSC Splendida(輝煌輪)季節性輪替於橫濱、上海為母港經營日本及中國大陸市場，其中日本為母港之航線曾安排掛靠基隆港。疫情後日本旅行社率先爭取透過 MSC 日本分公司包租亞洲最大 MSC Bellissima (榮耀號)以東京為母港營運，2023 年、2024 年均由日本旅行社主導航程。MSC 郵輪近年靠泊台灣艘次統計如表 3。

表 3 MSC 郵輪靠泊台灣艘次統計

	2019		2023		2024	
	基隆	高雄	基隆	高雄	基隆	高雄
Splendida	2	0	0	0	26	2
Bellissima	0	0	6	0	42	6
Poesia	0	0	2	0	0	0

2. 本次拜會主要訴求：

(1) 爭取日本出發航線增加掛靠台灣港口航次

沖繩為日本國內熱門旅遊地點，郵輪一旦自日本本州開往沖繩，受限於日本境內客貨運送權(Cabotage)，基隆港為非日籍郵輪最適合之掛靠港，未來期待 MSC 除基隆港外，尚能考慮掛靠花蓮、高雄等同樣受日本旅客喜愛的港口。

(2) 爭取春夏季航程開闢台灣登船航次

MSC 榮耀號預計於 2024 年 1 月-3 月開航那霸-基隆雙母港航線，每航次 600 間陽台艙位由台灣旅行社銷售，目前農曆春節之 2 航次已售罄，顯見台灣市場對郵輪需求旺盛，期待未來能於櫻花季、暑假等檔期釋出部分艙位自基隆港出發，搭配船去機回或機去船回的模式銷售。台灣與日本旅客同於一船上無論在文字標示、飲食習慣多有相似互通之處，對郵輪業者而言無須增加過多之額外成本，如同西地中海多家業者經營之巴賽隆納-馬賽-熱那亞/羅馬多母港航線，利用多市場鞏固航線客源、分散經營風險。

3. 業者意見回饋

- (1) 榮耀號靠泊基隆港作業相較於其他掛靠港相對有效率，感謝本公司的建設與安排，也感謝本公司所提供的費率優惠，對郵輪產業的復甦有極大幫助。
- (2) 未來榮耀號仍有數個航次將靠泊基隆、高雄，請本公司多給予作業上的協助，期待未來台日航線有更蓬勃發展。
- (3) 無論在客源、觀光景點的提供上，台灣都是 MSC 郵輪發展日本市場重要的夥伴，2024 年將安排更多的台日航線。



圖 5 基隆港務分公司高總經理(右)與 MSC 郵輪日本分公司總經理 Morelli (左)

四、 與沖繩縣政府閉門會議

(一)日方與會代表：

1. 主任，Mr. Seigo Oshiro
2. 監導，Mr. Taka Hiraga (沖繩觀光議會)
3. 郵輪統籌，Ms. Yoko Hirayama (沖繩縣首爾辦事處)
4. 主任，Mr. Shinzato(Shota)

(二)討論議題：

1. 那霸市除若狹郵輪碼頭外，已完成第二郵輪碼頭(第2クルーズターミナル，如圖6，將由MSC及皇家加勒比郵輪參與投資岸上設施，目前僅有泊位無通關用建築)，定位為掛靠港郵輪使用，CIQS通關程序將於船上完成。雖距離市區稍遠(相對位置如圖7)，仍可望紓解旺季期間泊位不足狀況，有助基隆母港航線安排。



圖6 那霸第二郵輪碼頭(圖片擷取自 Google map)



圖 7 那霸兩座郵輪碼頭相對位置圖(圖片自 Google map 編輯)

2. 沖繩地區為臺灣母港郵輪重要之掛靠，本分公司依據臺灣旅客搭乘經驗建議沖繩可參考臺灣移民署前站查驗服務提供通關效率，增加旅客在岸觀光時間，並以接駁車方式解決石垣島計程車嚴重不足情形。也期待未來若日本旅客對臺灣郵輪旅遊有任何寶貴意見，沖繩縣政府能轉達本公司，本公司將儘速改善或洽相關單位協調，共同提升臺日航線郵輪的顧客體驗。



圖 8 與沖繩代表會後合影

五、 ACLN 年會紀要

(一) ACLN 年會

韓國海洋水產部及濟州特別自治省(Jeju Special Self-Governing Province)於 2013 年辦理第 1 屆「濟洲亞洲郵輪論壇」，目標為探討郵輪觀光趨勢及各國經驗交流，期建立緊密互動網，共同行銷並推動亞洲郵輪市場，ACLN(Asia Cruise Leaders Network 亞洲郵輪領袖交流會)並於當年度論壇中成立，並由郵輪專業人士訂定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」，建立意見交流平臺，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。

此後，ACLN 每年在韓國舉辦。目前有 9 個國家、17 個政府及公共機構、16 個學術研究機構及 13 家郵輪公司等 74 個會員團體參加，會員主要來自韓國、中國大陸、日本、臺灣、新加坡、香港、俄羅斯等亞洲地區相關產業單位，臺灣港務公司於 2013 年創立時加入正式會員。

(二) 2023 ACLN 第 9 屆年會-「ACLN TALK」-亞洲郵輪產業之團結與共榮

/ACLN 第 9 屆年會活動內容

包含開場及與會人員介紹、簽署 MOU (CIR 聯合出版物)、專題演說(① ACLN 聯合研究期中報告(主講人為濱海區活化與環境研究基金會 Tanaka Saburo 先生) ② 臺灣郵輪產業現狀及未來展望(主講人為國立高雄餐旅大學劉喜臨教授)、ACLN TALK 及 ACLN 運營管理委員會常務報告、職務選任及會員間郵輪議題分享及討論等。

1. ACLN TALK:

會議由 ACLN 前主席 Eui-Keun Kim 博士主持(如圖 9)，臺灣港務股份有限公司由基隆港務分公司高傳凱總經理代表於會議中與日本郵輪與渡輪協會會長赤井伸郎、上海國際郵輪經濟研究中心主任邱玲共同擔任與談人(會後大合影如圖 10)。

Kim 博士進行開場致詞後邀請三位與談人先就各自代表的國家(日本、中國與臺灣)介紹郵輪產業近況及發展，後續三位與談人並提出對於未來亞洲郵輪市場發展的意見及解析。主要摘要如次：

(1) 臺灣港務股份有限公司由基隆港務分公司高傳凱總經理

A. 加碼投資硬體：

臺灣港務公司在疫情期間投資了 2.4 億美元建設基隆港東、西岸旅客中心，以及高雄港新旅運大樓，均已完工，可接待 25 萬噸級郵輪。在離島的澎湖，現正進行碼頭延伸工程，預計 2024 年春季完工後 7 萬噸級郵輪可直靠碼頭。

B. 提供費率優惠：

- a. 臺灣港務公司 2023 年、2024 年推出郵輪港埠費率優惠，每航次最多可 79,000 美元的費用減免。
- b. 臺灣航港局與韓國、菲律賓簽署亞洲跳島聯盟(AACA)合作意向書，並針對靠泊兩個以上臺灣離島港口的郵輪，提供每航次最高約 13 萬美元的補助。

C. 出國面對面行銷：

2022 年下半年以來，臺灣港務公司陸續前往法國馬賽、瑞士日內瓦、日本東京、新加坡、美國邁阿密…等各郵輪總部爭取郵輪回歸亞洲，展現推展郵輪產業復甦的企圖心與誠意。

D. 未來港口間可共同合作研究探討的議題：

a. 綠色動力郵輪的趨勢：

2023 年-2028 年 Carnival 等三大郵輪集團新造船將有高達 75% 是採用 LNG 或氫能源為動力，但亞洲港口目前可以常態供應這些燃料的港口可能不多。

b. 淨零碳排(Net Zero)政策的影響：

為了降低二氧化碳等溫室氣體對環境的影響，許多國家政府都宣示在 2050 年達成 Net Zero 的目標，對郵輪產業的營運成本也將產生一定影響。

c. 少子化趨勢：

亞洲國家的生育率逐漸降低，未來可以搭乘郵輪去旅遊以及可以上船工作的人都將減少，提升郵輪產業的附加價值以及推動自動化服務應為未來郵輪發展重點。



圖 9 左:Eui-Keun Kim 博士;右: 基隆港務分公司高傳凱總經理

(2) 日本郵輪與渡輪協會會長赤井伸郎

A. 年輕世代開始加入郵輪旅遊行列

早期因為郵輪稀少導致郵輪旅遊價格昂貴且天數長，旅客年紀歲數普遍較長，但隨著郵輪產業快速成長，郵輪旅遊價格越趨平易近人，行程彈性越來越高，景點也越來越多元，因此越來越多年輕族群投入郵輪旅遊。

B. 後疫情時代觀光產業人力短缺，需推動郵輪產業人才培訓

後疫情時代，不少旅遊及相關行業從業員，於疫情期間已轉投其他工作，以至目前觀光產業缺工嚴重，求才若渴。

郵輪產業在海上除有航運機務人員外、還有餐飲、娛樂活動及岸上遊程服務人員等；旅行業有業務、導遊領隊，亦包含船務代理、港務、票務及後勤補給等專業人員。雖目前境外旅客人潮仍未重返疫情前水準，業界人力及航班運力亦需時間恢復，相關人力的補足仍待民間業者與政府部門合作，推動郵輪產業人才培訓，以避免因郵輪產業缺乏人力折損旅客服務品質。

C. 文化體驗旅遊需求增加

D. 越來越多的郵輪旅客著重於在地文化體驗，透過沈浸式的文化融入，瞭解各地吸引人的風土民情。爰相關單位與業者應透過資源的盤點整合與優化，推出更具深度的體驗性旅遊商品，引導旅客更深入了解旅遊地的文化及特色。經營在地化特色與深度、重質不重量的旅遊體驗。

E. 持續推動郵輪基礎建設

目前受限於港口條件，日本部份港口無法停泊大型郵輪(如沖繩)，僅能運用接駁船方式接運旅客，爰產業振興發展所需基礎建設等均將持續推動，吸引大型郵輪船舶到訪。

(3) 上海國際郵輪經濟研究中心主任邱羚

A. 後疫情時代 3 挑戰

a. 郵輪船舶大型化，港口基礎設施需更新：

港口及碼頭設備是發展郵輪母港最基礎的條件。因應郵輪大型化，郵輪停靠港的水深及長度須達一定的標準，以具備容納超大型郵輪實力；若港區腹地較小，不利大型建設規劃及發展、郵輪旅客中心及專用泊位需檢視更新以符合大型郵輪之需求。

b. 符合安心、安全及環境友善的郵輪旅遊：

疫情後永續旅遊觀念漸漸提升，不只是遊客應注重旅遊過程中需盡量減少對環境造成的負面衝擊，旅遊業者也必須審視，如何做才能保護地方環境以及資源，才能達成郵輪旅遊的永續性。

c. 國家政策的支持：

郵輪旅遊區域競爭激烈，政府相關解除防疫措施及出入境限制、免簽證或延長簽證期限等政策支持，對於振興當地旅遊產業關係重大。

B. 後疫情時代 3 機會

a. 中國藉郵輪突起：

海上郵輪需求持續快速成長，中國穩步推進國產大型郵輪工程，提升郵輪研發設計建造能力，國產郵輪加快推進建成，帶動作用大，有助於提升郵輪服務業水準、促進海洋經濟發展。

b. 區域合作的強化：

郵輪產業可創造觀光產值，亦可帶動週邊產業，如港埠作

業、船舶維修，船員服務等業務發展。郵輪旅遊的多元化有助於吸引國際郵輪公司規劃安排到亞洲港口的航線，因此區域合作的加強以及擴大亞洲郵輪市場規模，是促進區域郵輪旅遊發展的關鍵，進而達到增進國內經濟產業發展，創造就業機會。爰除了針對不同客源市場，推出各式旅遊主題和新產品為旅客帶來新鮮感外，亦需加強及積極推動區域合作，拓展「一程多站」旅遊，吸引來自各地的旅客盡情享受亞洲不同國家多元文化的郵輪旅遊樂趣。

c. 郵輪旅遊安全性及永續意識的提升：

2020 起新冠疫情肆虐下，觀光景點空蕩蕩，卻也正是趁勢體檢產業結構的最佳時機，政府部門可研議建立一體適用之郵輪防疫法規制度，並鼓勵業者提供符合防疫標準的旅遊服務，發揮創意打造讓民眾安心的高品質與安全的郵輪旅遊環境，提升郵輪旅遊的安全及便利性，建立旅客選擇郵輪旅遊的信心。



圖 10 左二至五分別為:Eui-Keun Kim 博士、基隆港務分公司高傳凱總經理、日本郵輪與渡輪協會會長赤井伸郎、上海國際郵輪經濟研究中心主任邱羚

六、 ACTA 年會

(一)港務公司介紹疫情期間在基隆、高雄投入的硬體建設，以及未來兩年郵輪市場預測，並聽取各會員港口近期發展概況。

(二)港口接駁車問題之討論

濟州港面臨 MSC 等郵輪要求提供接駁車至市區的情形，日本各港對於接駁車多採由地方政府負最終盈虧的模式運行，基隆港因緊鄰市區而無接駁車議題，本分公司提供花蓮港由船方船上銷售接駁車票再委由地方旅行社提供服務的模式供參考。

(三)對於郵輪泊位取消政策之討論

日本、韓國港口代表均表示目前並無對於無故取消船期的郵輪收取任何手續費或懲罰費用，惟無故異動船期預報的確造成相關單位困擾。本分公司分享基隆港郵輪泊位預定政策，對於非有不可抗力因素取消靠泊之業者採取計點制並將影響其未來船期預報之優先序位，既可維護公平又不致因收取額外費用而影響與郵輪業者長遠合作關係。

(四)題外討論

神戶港表示目前正亟力促成 2024 年秋季神戶-高雄雙母港航線(中途掛靠基隆)，台灣部分可能由山富旅行社承包飛鳥二號郵輪部分艙位於台灣銷售，期待能夠達成建立全新模式的台日航線。

(五)會務討論

ACTA (Asia Cruise Terminal Association)年度會員大會利用此論壇活動在濟州舉行，預告 2024 年亞洲郵輪營運方向及報告相關會務、並提議討論 2024 大會舉辦地點、宣布大會 2024 主席、副主席、財務負責等各個職務選舉結果，由 2023 年當選者續任。(成員會後合影如圖 9)

2023 相關職務擔任:

1. 主席：新加坡郵輪中心

2. 第一副主席：上海吳淞口國際郵輪港
3. 第二副主席：濟州特別自治道
4. 秘書長：新加坡郵輪中心
5. 財務主管：新加坡郵輪中心
6. 名譽監事：神戶港灣局



圖 11 ACTA 會後合影

七、 郵輪碼頭實地考察

(一) 基本概述

濟州島為亞洲著名觀光勝地，位於韓國南方外海，總面積 1848 平方公里，環島一圈約 240 公里，總人口約 67 萬人，主要市區位於島的北側，設有機場及 2012 年啟用之濟州郵輪碼頭，因應船舶大型化及造訪郵輪數成長，2017 年啟用位於南邊之西歸浦郵輪碼頭(相對位置如圖 12)，兩郵輪碼頭相距 50 公里，各有兩個郵輪泊位(碼頭基本資料如表 4)。



圖 12 濟州島郵輪碼頭相對位置圖(編輯自 <http://www.k-cruiseinfo.com/en/jeju/intro>)

表 4 濟州島郵輪碼頭基本資料

	泊位 編號	最大停 泊客輪 總噸	碼頭 長度	碼頭 水深	繫纜柱	旅客 橋數	碼頭距 通關場 地距離
濟州 郵輪 碼頭	81	14 萬	360m	-12m	16 根 100 噸 彎柱	無	100m
	82	8.5 萬	310m	-11.5m	14 根 100 噸 彎柱	無	400m
西歸浦 郵輪碼頭	11-12	22 萬	420m	-15m	25 根 150 噸 彎柱	2	500m
	21-22	22 萬	690m	-15m	28 根 150 噸 直柱	2	1,100m

濟州郵輪碼頭鄰近市中心，惟其受限於先天條件僅能接待 14 萬噸級郵輪，西歸浦碼頭為軍民公用港口，碼頭條件可接待 22 萬噸級郵輪，惟其距離濟州市區較遠，且旅客下船後步行搭車距離最遠達 1 公里(部分

路段設有電動步道)，兩碼頭各具有優缺點。

濟州因地理位置優越，過去接待大量來自中國大陸、日本的郵輪旅客，並在 2016 年創下 507 航次(1014 艘次)、1,209,327 人次的高峰(如表 5 所示)，後因薩德飛彈事件中國大陸郵輪不再造訪韓國港口而衰減，目前僅以日本、歐美、台灣航線掛靠為主，然其基本觀光條件、碼頭設施仍具競爭力，可供台灣借鏡。

表 5 濟州郵輪統計

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
航次	185	242	285	507	98	20	29
人次	390,589	590,400	622,683	1,209,327	189,732	21,703	44,266

(二)濟州郵輪碼頭動線

濟州郵輪碼頭鳥瞰如圖 13，本次考察實地測繪室內動線如圖 14(碼頭為關鍵基礎設施，無法拍照)：

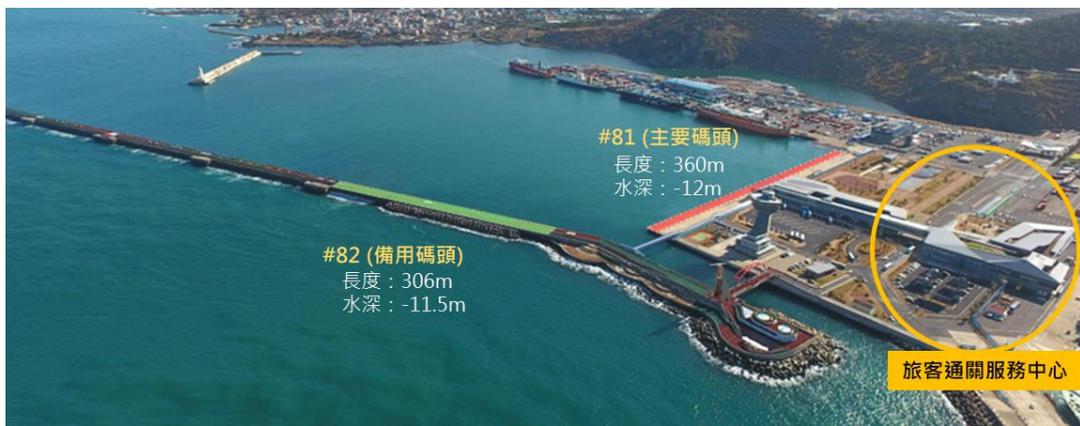


圖 13 濟州郵輪碼頭鳥瞰(底圖摘自 <http://www.k-cruiseinfo.com/en/jeju/entrance> 編輯)

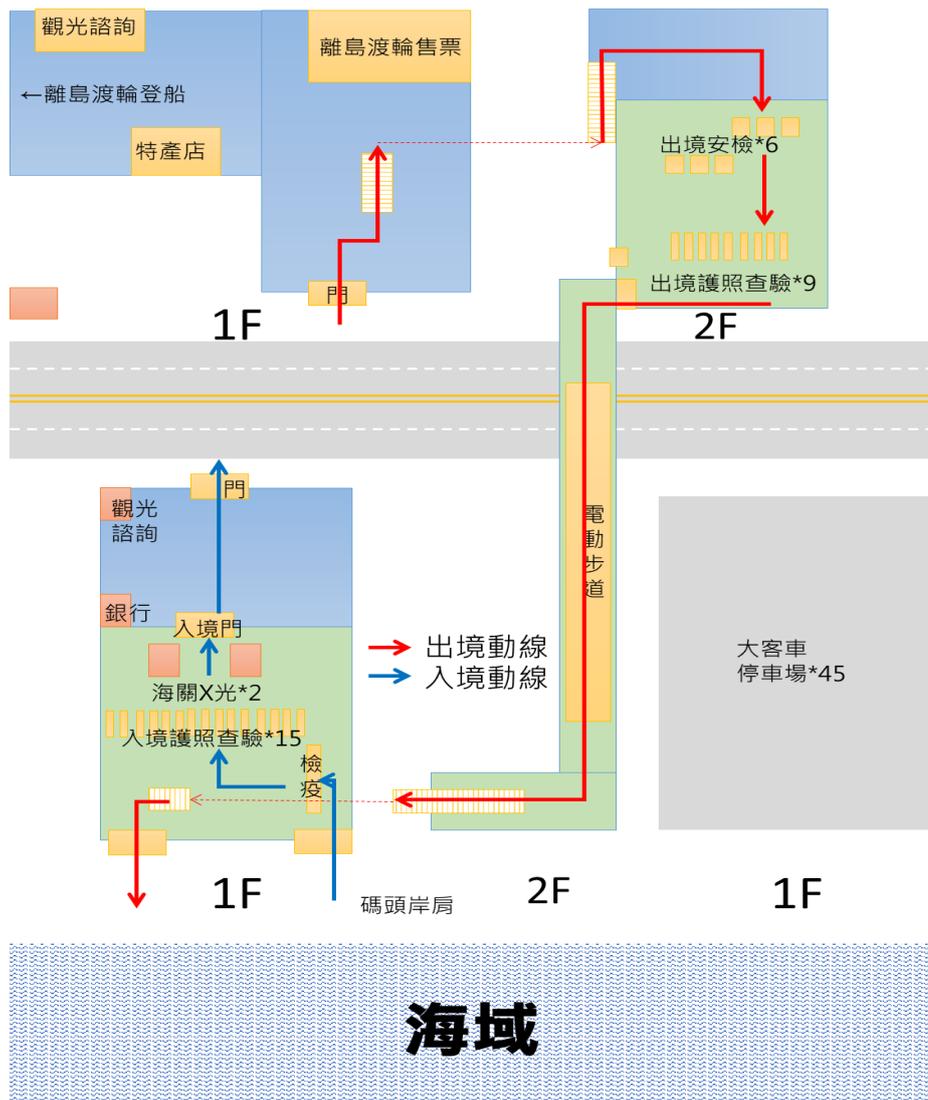


圖 14 濟州郵輪碼頭動線

(三)西歸浦碼頭動線

本次考察實地測繪室內動線如圖 15(碼頭為關鍵基礎設施，無法拍照)：

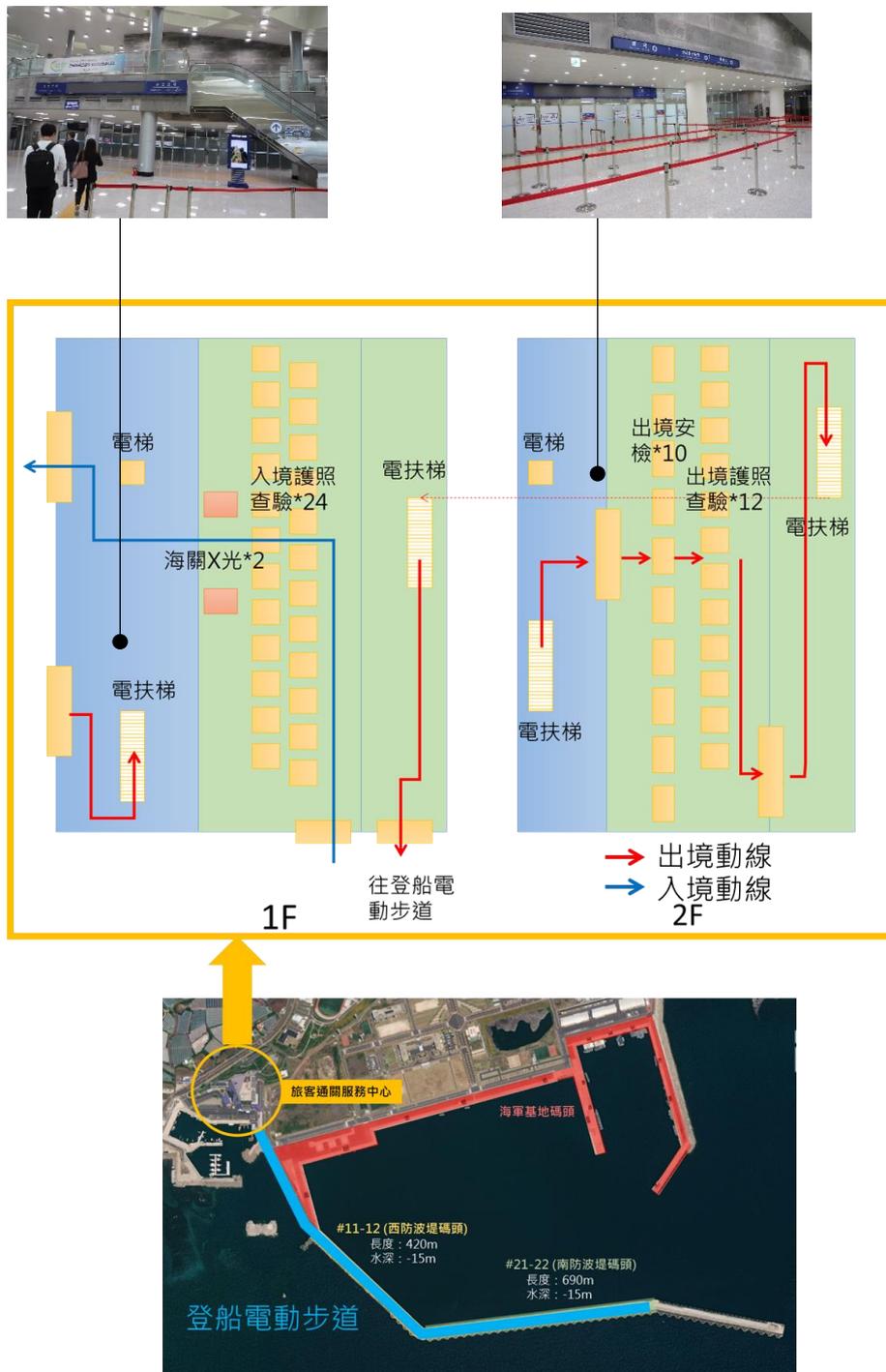


圖 15 西歸浦碼頭實地測繪室內動線圖

(四) 濟州郵輪碼頭及西歸浦碼頭優缺點比較

	優點	缺點
濟州郵輪碼頭	<ol style="list-style-type: none">1. 距離市區近，縮短旅客交通時間2. 鄰近區域設有郵輪補給用倉庫3. 與國內渡輪共用場站，伴手禮等相關服務設施相對充足	<ol style="list-style-type: none">1. 腹地較小2. 第 2 泊位距離通關場站遙遠，且須經由戶外動線。
西歸浦郵輪碼頭	腹地廣大，碼頭長度及水深足可接待 25 萬噸郵輪	<ol style="list-style-type: none">1. 距市區遙遠。2. 旅客於場站內移動距離過長，輔助之電動步道維護成本高3. 緊鄰軍用碼頭，限制較多

陸、心得與建議

一、 追求郵輪產業永續發展

永續經營成為跨部門、跨產業一致追求的發展目標，郵輪產業亦不例外。2023~2028 年 Carnival 等三大郵輪集團新造船將有高達 75% 是採用 LNG 或氫能源為動力，但亞洲港口目前可以常態供應這些燃料的港口可能不多。新加坡港近期內將迎接首艘 LNG 動力郵輪-銀海郵輪 Silver Nova 靠泊，並提供 LNG 加注服務，臺灣港口亦宜思考如何提供新能源加注服務，以爭取長遠競爭優勢。為爭取更多郵輪商機，臺灣宜儘速整合海港、空港、觀光等資源，推動環境永續，提升綠色船舶研發技術及重視推廣替代能源運用，包括增加使用 LNG 能源船舶數、增進船舶處理廢水效能比率、降低船舶平均船齡、提升廢棄物淨化系統處理比率及使用岸電系統比率等，以降低海洋及動植物生態環境污染、所排放氣體造成空氣品質污染等負面影響。另郵輪航商於規劃行駛航線時，除以往觀光景點吸引力之外，對於停泊港口是否能夠提供相關岸電設備，亦為考量重點之一。爰為配合國際郵輪航商船舶設備逐漸朝向使用相關低污染或永續能源，我國國際商港港埠設施需持續配合建置或提升相關設備，追求淨零碳排海運趨勢，增加吸引國際郵輪停靠之誘因。

二、 擴大國際合作範疇

相較於貨櫃輪，郵輪所停靠之各港口間呈現合作大於競爭的態勢，臺灣在觀光及港埠經營兩方面宜各自結合鄰近國家之對應單位尋求合作，分頭爭取擴大郵輪市場及臺灣國際能見度，並期能透過交流相關觀摩求解類似問題，或訂定區域內統一規範以利郵輪業者遵循。

三、 審慎評估郵輪碼頭選址

郵輪碼頭之選址十分關鍵，「交通便利性」與「作業腹地面積」通常為不可兼得之兩條件。對鎖定掛靠港旅客為主之碼頭而言，因旅客停留時間短

暫，且較無行李補給作業需求，「交通便利性」似較「作業腹地面積」相對重要。西歸浦碼頭距市區遙遠且旅客下船後須以電動步道輔助移動近 1 公里之遠，衍生後續郵輪業者要求提供免費接駁車至市區之問題，值得臺灣未來規劃郵輪碼頭之借鏡。

四、 強化碼頭建設財務評估

濟州兩座郵輪碼頭旅客服務費每人 6000 韓元，與臺灣相較相對低廉，然恐不足支應碼頭興建及維運成本，西歸浦碼頭尚需負擔往返市區接駁車之營運成本，值得警惕。

五、 提升觀光吸引力

香港部分以強化郵輪航商作為母港之優勢，及加強與船公司合作，體驗香港多元文化為宣傳重點；韓國部分目前郵輪產業為復甦階段，現階段以關注靠泊地區發展及宣傳停泊韓國之優惠措施為主，並為擴大宣傳效果，與網紅共同合作行銷當地旅遊特色。為推動我國郵輪觀光產業發展，觀光署、航港局及港務公司均有與地方政府共同合作，推廣地方觀光亮點，及提供完善交通接駁服務，未來亦可考量與部落客或旅遊達人從不同導覽角度，提供國際郵輪旅客行程安排參考。另各郵輪船隊持續擴張，越來越多郵輪品牌跨入亞洲市場，其中以利基型市場為主的奢華、探險型郵輪品牌居多，並有部分航線以基隆為母港營運，安排歐美旅客搭乘飛機來台轉乘郵輪，可帶來較深度之旅遊內容及較高之消費金額，臺灣亦可掌握相關 Fly-cruise 商機。

六、 擴大郵輪產業鏈經濟效益

濟州郵輪碼頭設有郵輪補給中心，由 ACLN 向濟州港承租倉庫，提供給郵輪補給品供應商進儲補給貨物，依郵輪所需時程有序送至船邊裝船。基隆港、高雄港未來可參考於客輪泊位周邊設之類似倉儲供業者經營。