

附錄一

「台灣郵輪產業 暨大高雄郵輪母港發展」座談會



座談會議程

時間	議程	主持人
13:45~14:00	與會人員報到	
14:00~14:15	致歡迎詞：陳菊市長	
Session 1 14:15~14:45	台灣郵輪產業暨大高雄郵輪母港發展願景 報告人：浩通國際股份有限公司 濮董事長大威	前中山大學國家政策研究中心主任，高雄捷運股份有限公司 吳董事長濟華
Session 2 14:45~15:15	高雄港客運專區建設計畫簡介 報告人：交通部高雄港務局王組長昱權	高雄市政府海洋局 孫局長志鵬
15:15~15:30	休息時間	
Session 3 15:30~17:00	綜合討論 1. 大高雄郵輪經濟暨母港發展短中長程策略 2. 獎勵郵輪航商之相關措施 3. 郵輪產業人才培訓規劃 4. 國際行銷行動方案 5. 郵輪旅客進出港行政流程簡化 (CIQS)	台灣生態工法基金會 賀陳董事長旦

與會貴賓

主席

陳菊

高雄市市長

主持人

(依出場順序排列)

吳濟華

前國立中山大學國家政策研究中心主任

高雄捷運股份有限公司董事長

孫志鵬

高雄市政府海洋局局長

賀陳旦

台灣生態工法基金會董事長

報告人

(依出場順序排列)

濮大威

浩通國際股份有限公司董事長

王昱權

交通部高雄港務局工務組組長

與談人

航商

Kelvin Tan

皇家加勒比郵輪有限公司亞太地區總監

盧冠群

麗星郵輪有限公司台灣區總經理

林福添

陽明海運有限公司副總經理暨台灣營運長

杜松林

長榮海運有限公司經理

張若槐

中國遠洋企業股份有限公司

政府機關

陳進生

交通部航政司簡任技正

黃國英

交通部高雄港務局副局長

張雅富

交通部高雄港務局業務組組長

陳榮信

交通部高雄港務局港務組組長

蔡嘉陵

交通部高雄港務局港務組

鄭智文

交通部高雄港務局設計科科長

蔡文祥

交通部高雄港務局幫工程司

周婉婷

陳世鴻

李順益

巫宗霖

鍾佳濱

林崑山

許朝芳

何宜綸

駱姿螢

陳盛山

翁佳彬

交通部基隆港務局業務組客服科科員

交通部台中港務局棧埠處處長

交通部花蓮港務局組長

交通部觀光局高雄國際機場旅客服務中心主任

屏東縣政府副縣長

高雄市政府觀光局局長

高雄市政府工務局正工程司

高雄市政府研究發展考核委員會

高雄港務警察局外事課巡官

高雄市輪船股份有限公司總經理

高雄市輪船股份有限公司經理

學者專家

Mark H. Ittel

Bermello Ajamil & Partners, Inc

港口和海運副總裁

孫智嫻

國立高雄海洋科技大學航運管理系暨研究所教授

賴文泰

文藻外語學院國際企業管理系教授

徐弘宇

城都國際開發規劃管理顧問有限公司總經理

曾國正

台灣國際造船股份有限公司設計處經理

與會貴賓

吳益政

高雄市議員

陳美雅

高雄市議員

蕭永達

高雄市議員

高雄市議員林國正服務處

高雄市議員梅再興服務處

Brian Aiello

高雄美國商會會長

張簡晴理

美國在台協會高雄分處專員

顏邦傑

高雄捷運股份有限公司總經理

沈元

高雄市觀光協會總幹事

林俊良

高雄市觀光旅館商業同業公會總幹事

張榮南

屏東旅館公會理事長

鄭明裕

鄭明裕建築師事務所

梁長青
蔣旻熹

海軍官校校友基金會董事
美商亞洲美樂家有限公司台灣分公司

新聞媒體

自由時報
大紀元時報
中興日報
港都新聞
台中晚報
國度復興報
快樂電台
永慶不動產

2010

CRUISE TAIWAN

Forum

「台灣郵輪產業
暨大高雄郵輪母港發展」座談會

台灣郵輪產業及高雄郵輪母港發展願景

浩通國際股份有限公司董事長 濮大威



台灣郵輪產業及高雄郵輪母港 發展願景



Vision for the Future:
Taiwan Cruise Industry and
Kaohsiung Cruise Homeport Development

濮大威

David Ta-Wei Poo



浩通國際股份有限公司

民國九十九年八月二十日

1

何謂郵輪？



■ 歷史典故

- 18世紀跨洲航行工具僅海運，航行之大型船舶除載客外，**主要為運送郵件**，故稱「**郵**」輪。

■ 特徵與定義

- 遊憩結合交通功能，**觀光為主**。
- 餐飲、住宿、休閒活動等**服務集於一身**。
- 船上可**獨立完成**行程（上岸旅遊非絕對）。
- **高船舶科技**-高船速、魚鰭式平衡翼、衛星導航、海水淡化、環保排汙。
- 旅客量多與高服務人員比例（3:1甚且2:1）。

2

	日本飛鳥II號	(原水晶天使號郵輪 重新改設裝潢2006下水營運)
	全長・全幅	241m×29.6m
	總噸位	50,142Ton
	吃水深度	7.5m
	航海時速	最高23節
	搖晃防止裝置	Fin stabilizer
	客房數/乘客數	400室・720名
	工作組員人數	360名
	船籍港	橫濱

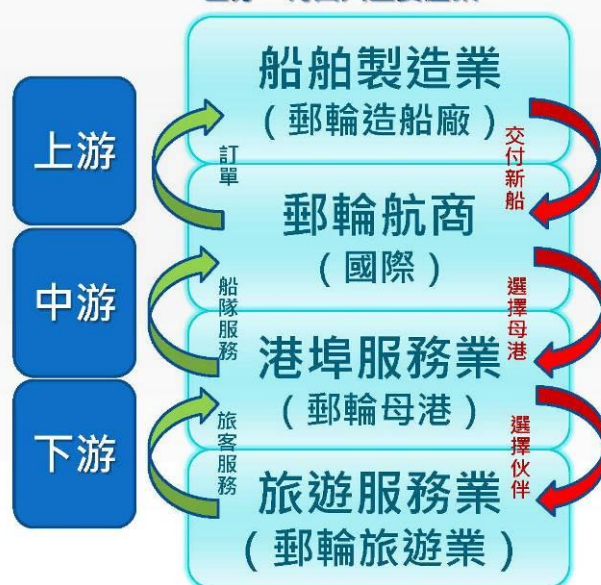


何謂郵輪？

- 不能僅是交通船
 - 以台華輪為例（中型船，長100m、有艙位）。
 - 但餐飲、遊憩服務設施？服務人員？舒適度？
 - 故台華輪可稱之為交通船，非郵輪。
- 不是遊艇（郵輪噸位在萬噸以上）
 - 遊艇為私人打造頂級奢華之遊憩小型船。
 - 遊艇多為小而巧（3千噸以下），不提供一般遊客服務，而只為更頂端之貴商巨賈服務。
 - 故遊艇通常噸位小與服務旅客數量少。

郵輪產業關係

以資金、技術及知識密集程度
區分，有四大主要產業



產業總覽

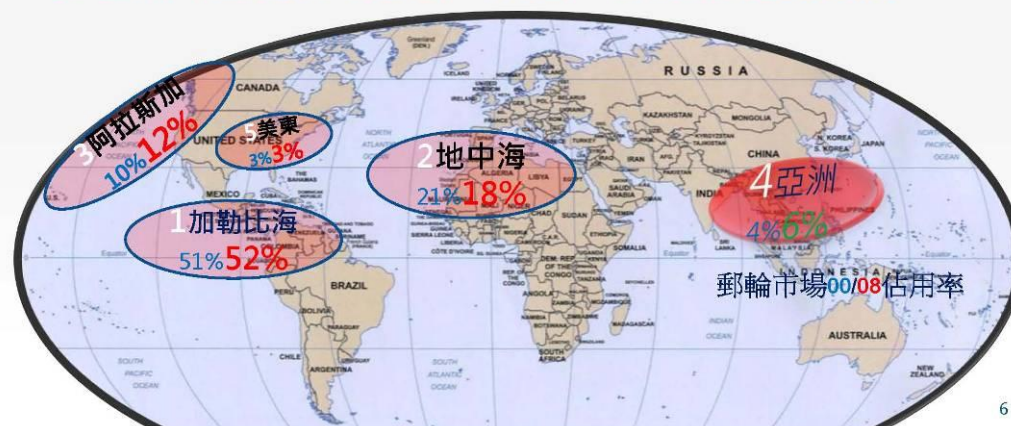
船舶製造業、船舶維修業、船舶動力機械業、電子業、電信業、食品加工業、石油煉油業、化工業、塑膠業、印刷業、物流業、交通運輸業、批發零售業、船務代理業、旅館業、餐飲業、顧問業、工程及其技術服務業、娛樂業、演藝業、金融業、保險業、房地產業、租賃業、教育訓練及政府部門

5

郵輪市場：以地區別

亞洲郵輪市場蓬勃發展...

- 世界郵輪前四名主要市場：加勒比海—、地中海↓、阿拉斯加○、亞洲↑
- 亞洲：2008年153萬·人日，成長高達43.9%。



6

三大郵輪航商艙位數

Mega Trans International Investment Corp.

排名	郵輪集團	客艙數	2006	2008	2012 (預估)
1	嘉年華 Carnival Corp. (2003年併購 Princess Cruises)		104,886 (29.1%)	193,417 (47.2%)	249,678 (47.6%)
2	皇家加勒比海國際郵輪公司 Royal Caribbean International		79,888 (22.2%)	90,495 (22.1%)	117,996 (22.5%)
3	麗星集團 Star Cruises Group		42,881 (11.9%)	42,911 (10.5%)	48,252 (9.2%)
	全球總量		360,000 (100%)	410,000 (100%)	525,000 (100%)
	前三大合計佔市場百分比		63.2%	79.8%	79.3%

7

郵輪市場：四大航商船隊

品牌	Cruises	中文船隊名稱	北美市場		其他市場	
			艙位	船隊數	艙位	船隊數
Carnival		嘉年華郵輪	55,148	22	-	-
Princess		公主郵輪	38,770	18	-	-
Costa		歌詩達郵輪	-	-	36,928	15
Holland America		荷美郵輪	23,119	15	-	-
Cunard		冠達郵輪	8,212	3	-	-
Seabourn		世邦郵輪	1,536	5	-	-
P&O			-	-	19,052	9
AIDA			-	-	13,727	7
Ibero			-	-	5,441	4
Ocean Village			-	-	3,369	2
CARNIVAL GROUP		嘉年華集團	126,785	63	78,517	37
Royal Caribbean		皇家加勒比郵輪	65,299	23	-	-
Celebrity		精緻郵輪	22,372	11	-	-
Azamara			1,554	2	-	-
Pullmantur			-	-	9,489	5
CDF			-	-	758	1
ROYAL CARIBBEAN GROUP		皇家加勒比集團	89,225	36	10,247	6
Norwegian		挪威郵輪	26,290	11	-	-
Star		麗星郵輪	-	-	7,244	6
STAR GROUP		麗星集團	26,290	11	7,894	7
MSC CRUISES					24,288	9

世界郵輪航線類別	說明
1. Mainstream: Resort Cruising 主流：渡假型郵輪航線	加勒比海，地中海，波羅地海，北美之西海岸（含至阿拉斯加及墨西哥之巴哈）與東海岸（含至加拿大及巴哈馬），夏威夷等中大型郵輪所服務的航線。此類航線目的地通常為遊客嚮往之自然美景或歷史文明之地。
2. Cruise Ferry or "Mini Cruises" 郵輪型之渡輪航線	以中型郵輪服務之點對點渡輪航線。Ro-Pax。通常是30小時內之行程，常以傍晚出發而早晨抵達目的地的對航方式營運。英吉利海峽，地中海，及波羅地海港口之間常見此類型之航線。有時船上設有免稅商店與賭場。
3. World Cruises 環遊世界郵輪航線	90天至150天環遊世界（環球一周）之航線。
4. River Cruising 航遊大河之郵輪航線	正快速成長的郵輪市場，以小型可航行淺水之郵輪遊覽大江大河。目前每年已有超過一百萬人乘坐此類內陸航線；如中國的長江，歐洲的各大河流，北美洲的聖羅倫斯水道及大湖，非洲的尼羅河等。
5. Coastal Cruises 沿海岸線之郵輪航線	以中小型郵輪遊覽風景優美之海岸線。如澳洲東部與東南海岸，挪威海岸，蘇格蘭海岸，北美東北海岸。
6. Expeditions and Nature Cruises 探險自然風光之郵輪航線	以小型郵輪遊覽特殊景點之航線。目的地常包括格林蘭（Greenland），歌拉波格斯島（Galapagos），北極，南極等。
7. Cross North Atlantic Cruises 跨北大西洋郵輪航線	此類郵輪航線連通歐洲與北美洲，歷史悠久，屬於現代郵輪旅行之先驅使用大型郵輪，而聞名世界的伊莉莎白皇后號，瑪利皇后號，及鐵達尼號，均行此類航線。
8. Sailing Ship Cruises 大型帆船遊輪之旅	使用純風力航海之風帆郵輪，讓乘客有不同的、復古的經驗。此類船隻因帆柱很高，亦稱為「高船」（Tall ships）。
9. Freighter Travel Cruises 載客貨輪	世界上有少數貨輪（多為德國籍）會保留船艙載客（通常少於5位），讓乘客有不同的、獨處的航海經驗。

適合台灣/高雄港發展類型

9

主流：渡假型郵輪航線 Main Stream: Resort Cruises

- 加勒比海，地中海，波羅地海，北美之西海岸（含至阿拉斯加及墨西哥之巴哈）與東海岸（含至加拿大及巴哈馬），夏威夷等中大型郵輪所服務的航線。
- 此類航線目的地通常為遊客嚮往之自然美景或歷史文明之地。



主流：渡假型郵輪航線 Main Stream: Resort Cruises

- 輪船上各種設施齊全。
- 泳池、餐廳、酒吧、劇院、購物、SPA、Casino、醫務室、圖書室、網咖等等。
- 船艙如觀光旅館房間。



郵輪式渡輪

- 盛行歐洲的地中海、愛琴海、波羅地海、英吉利海峽，日本各島嶼之間等。
- 大多數船隻除了有類似郵輪的船艙之外，也能載車(RoPax)。
- 免稅商店，餐廳，賭場，Spa，健身房，游泳池等。
- 30小時以下的航程。
- 傍晚出航，早成抵達。



郵輪式渡輪

航商	國家	船數	網站
1. Stena Line	瑞典	35	www.stenaline.com
2. Moby Lines	義大利	15	www.moby.it
3. Tirrenia di Navigazione	義大利	15	www.tirrenia.it
4. Corsica/Sardinia Ferries	法國	14	www.corsica-ferries.co.uk
5. Tallink (Silja)	艾斯東尼亞	13	www.tallinksilja.com
6. Anek Lines	希臘	11	web.aneke.gr
7. Hellenic Seaways	希臘	11	www.hellenicseaways.gr
8. Grandi Navi Veloci	義大利	10	www.gnv.it
9. P&O Ferries	英國	10	www.poferryes.com
10. Blue Star Ferries	希臘	8	www.bluestarferries.com
11. Norfolk Line (Maersk)	荷蘭	8	www.norfolkline.com
12. Scandlines	德國與丹麥	8	www.scandlines.com
13. SNCM	法國	8	www.sncm.fr
14. Viking Line	芬蘭	8	www.vikingline.fi
15. Acciona Trasmediterránea	西班牙	7	www.trasmediterranea.es
16. LD Ferries	英國	7	www.ldlines.co.uk
17. A-Line Ferry Co. Ltd.	日本	6	www.aline-ferry.com
18. Brittany Ferries	法國	6	www.brittanyferries.com



13

何謂郵輪母港? (1/3)

■ 郵輪母港 (Cruise Home Port)

- 郵輪航線之起始港口 (也是終點港)。
- 負責船舶之補給、更換服務人員。
- 旅客搭飛機來此上船。

■ 航線終點港 (Cruise Turn-Around Port)

- 航線另一端終點抵達港，旅客下船結束旅程。
- 也可能換另一批旅客重新開始航程。

■ 郵輪造訪港 (Cruise Visit Port)

- 航線中途造訪港口，旅客下訪一日遊程為主。

14

何謂郵輪母港？(2/3)

- 母港效益遠大於造訪港，因為
 - 國際旅客抵達母港登船，大部分為 Fly-Cruise。
 - 以Fly-Cruise型態，旅客將提前抵達與延後離開，航空業、交通運送業、旅館業受惠。
 - 母港周圍觀光、零售、景點有更多人潮造訪。

15

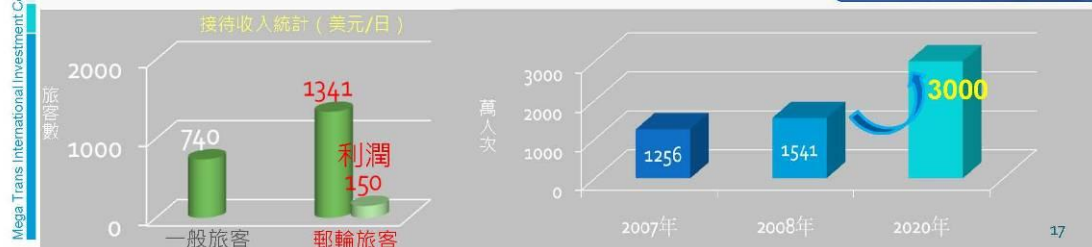
何謂郵輪母港？(3/3)

- 郵輪母港即郵輪基地，為郵輪提供全面的服務，郵輪在母港過夜、補給、進行維護和修理，使船舶周邊服務業蓬勃（包括修造船、補給等）。
- 可能使郵輪公司，設置基地、總公司/分公司或訓練中心，並可替換人員。
- 造訪港——旅客一日遊為主，城市無上述好處。

16

郵輪母港所帶來的效益

- 2009年，郵輪旅客量1,351萬人。
- 郵輪產業總產值超過280億美元，獲利37.5億美元。
- 一名郵輪旅客平均可創造1,341美元效益，比一般觀光旅客（740美元），高出近一倍。



郵輪母港所帶來的效益

亞洲各港都積極發展郵輪母港...

- 郵輪母港堪稱郵輪產業鏈之首，其經濟效益係停靠港的10至14倍，除可創造就業機會、增加稅收、將帶動城市之相關產業鏈並提昇其附加價值外，亦有益於開發觀光客源。
- 發展郵輪母港，須具空陸運支援，郵輪維護與補給，並滿足旅客住宿及觀光需求。
- 亞洲其他城市政府卯足全力發展郵輪母港。

亞洲各地積極發展郵輪母港...

新加坡、上海、廈門、香港...

■ 新加坡克拉克碼頭



- ▣ 年運量94.3萬人次
- ▣ 創造年NT133億效益
- ▣ 新建濱海南航站

■ 新上海港國際客運中心



- ▣ 08年啟用
- ▣ 投資US2.6億
- ▣ 預計客運量100萬人次

19

亞洲各地積極發展郵輪母港...

■ 香港亞太區域郵輪中心



- ▣ 原啟德機場改建，2013年可投入營運。
- ▣ 預計創造年NT94億效益與11,000個就業機會

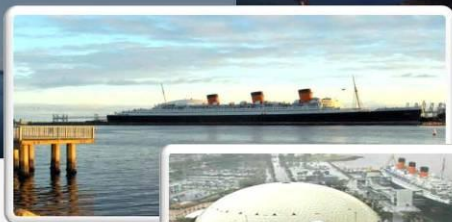
■ 廈門港國際郵輪中心



- ▣ 2008年初開始營運
- ▣ 總投資1.28億美元
- ▣ 設計年人次150萬人

20

其他郵輪母港案例...



■ 長堤郵輪碼頭

- 嘉年華郵輪集團之母港
- 美國第一個由郵輪公司建設之郵輪碼頭
- 長堤市為營造休閒風，持續創造更具動感的海濱氣氛，周圍有水族館、主題樂園等。

■ 洛杉磯世界郵輪中心

- 皇家加勒比郵輪公司母港，母港協議的有公主郵輪、挪威郵輪
- 與長堤僅鄰30分鐘路程

21

亞洲鄰近國家母港發展企圖分析

國家	靠泊設施	發展	說明
中國	沿海十數個港口全力發展	定位上海為北亞中心 香港為南亞中心	由中央發改委主導 其他各港為停靠港 中央統籌發展策略 目前進入扶植自家航商階段
日本	29城市/ 38個碼頭	市場特性為可自給自足 定位為CLIA會員郵輪，北亞必訪國家與港口	日本國人習慣搭乘國輪 全市場特性為80%最高等級之貴賓旅客，故一家經營良好之郵輪公司足以獲利
韓國	11個城市可供郵輪靠泊	釜山、仁川為2大母港	近年來行銷濟州島與麗水 2012Expo
新加坡	4席碼頭	東南亞最大母港	麗星郵輪於亞洲區母港，穩佔全亞洲第一之母港基地，近來遭受香港強力挑戰地位

22

發展郵輪母港的關鍵...

Source Market

Port Facilities

Gov. Ability

- 發展郵輪母港最重要的是**Source Market**。
- 我們擁有巨大的潛在「來源市場」：**台灣**名列**大陸**旅客最想造訪之地點，其比例遠超過香港、新加坡、日、韓等地。
- 經香港赴台旅遊的「**一程多站**」政策係一大利多。

24

Source Market

Port Facilities

Gov. Ability

海空雙港



- 現有#1~#22碼頭散雜貨運輸功能不再，搭配小港機場，是高雄成為**郵輪母港**之重要利基。

25

郵輪航線

國際觀光郵輪



- 日本/韓國-大陸
(華北、華中/香港)
-高雄
- 高雄-香港-海南島-
新加坡
- 6-8日行程

兩岸觀光郵輪



- 華北(天津/大連)
-高雄
- 華中(上海)-高雄
- 華南(廈門/福州)
-高雄

環島觀光郵輪

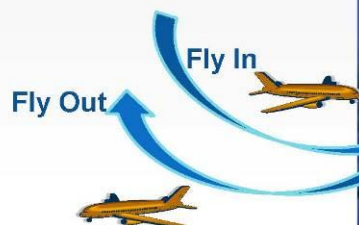


- 基隆-花蓮-台中
-高雄



環島郵輪旅遊線

- 市場在哪裡？Source Market？
- 國內、中國大陸、東北亞、東南亞。
- Fly Cruise 是關鍵。高雄港有鄰近國際機場的優勢，是最佳母港。



兩岸郵輪旅遊線

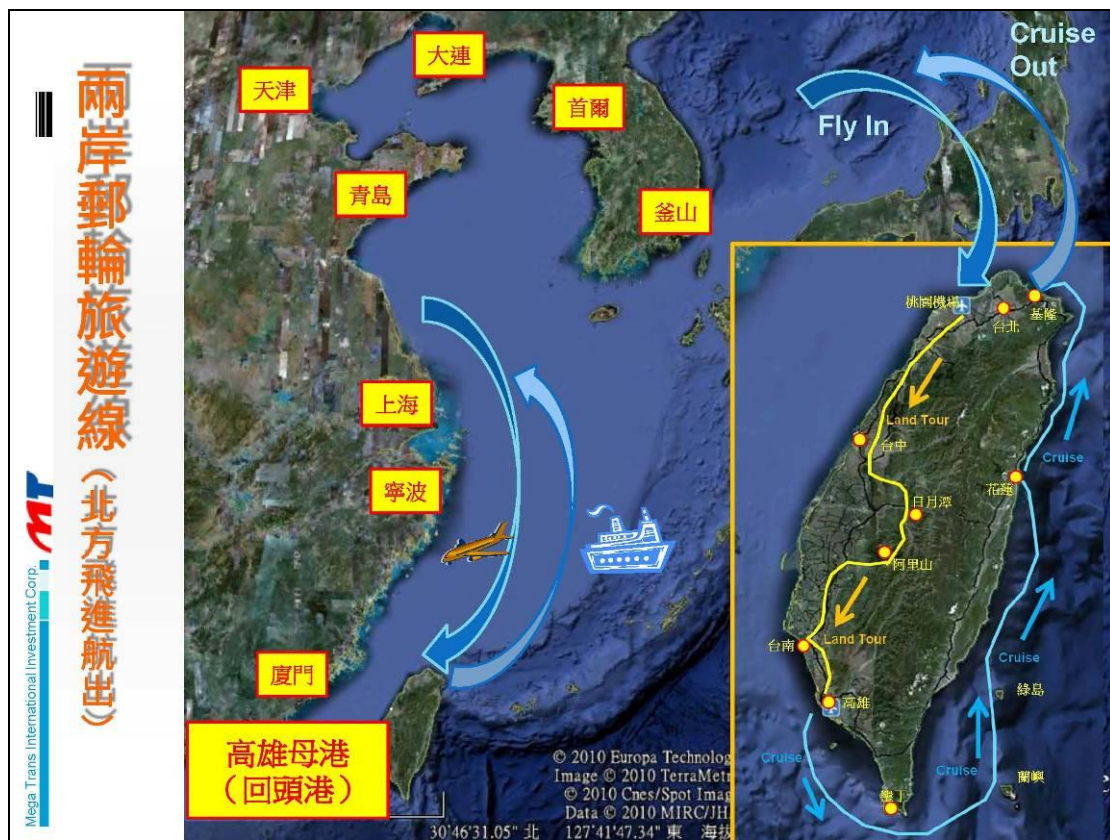
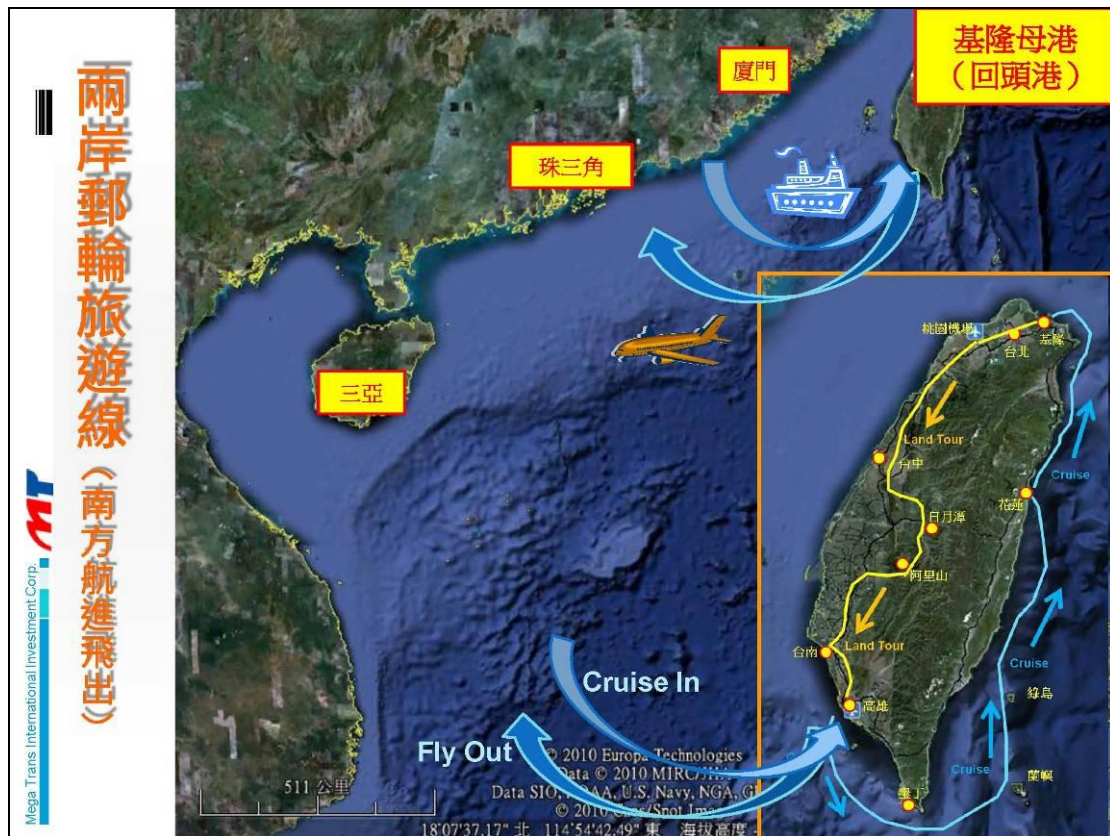
- 潛在市場大？Potential Source Market is large？
- 航線與母港設置需要雙贏、多贏的思維。兩岸和平共榮是前提，也不能忘了和香港、澳門、東南亞、東北亞國家/港口城市合作。
- 旅遊行程應該在7~10天內。
- 為了雙贏和滿足旅遊行程，單向Fly Cruise是關鍵。
- 高雄港有鄰近國際機場的優勢，是中國大陸北方市場最佳母港。
- 基隆港則是中國大陸南方市場最佳母港。

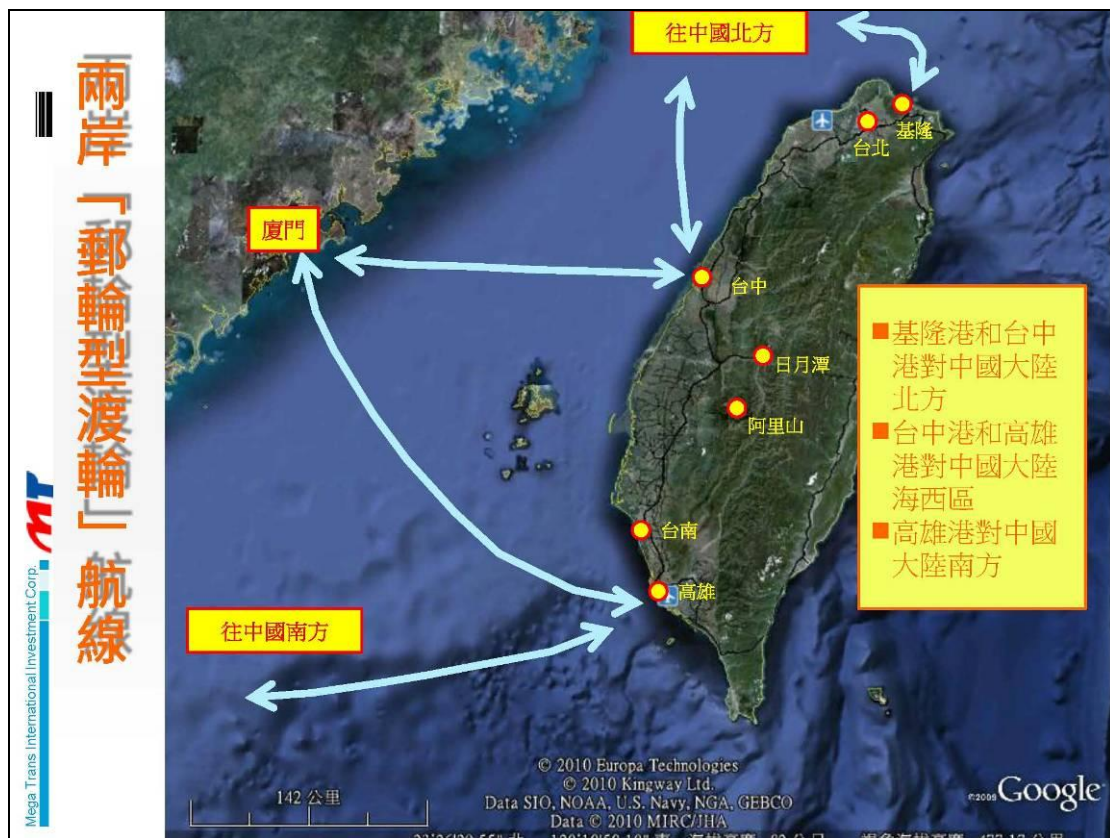
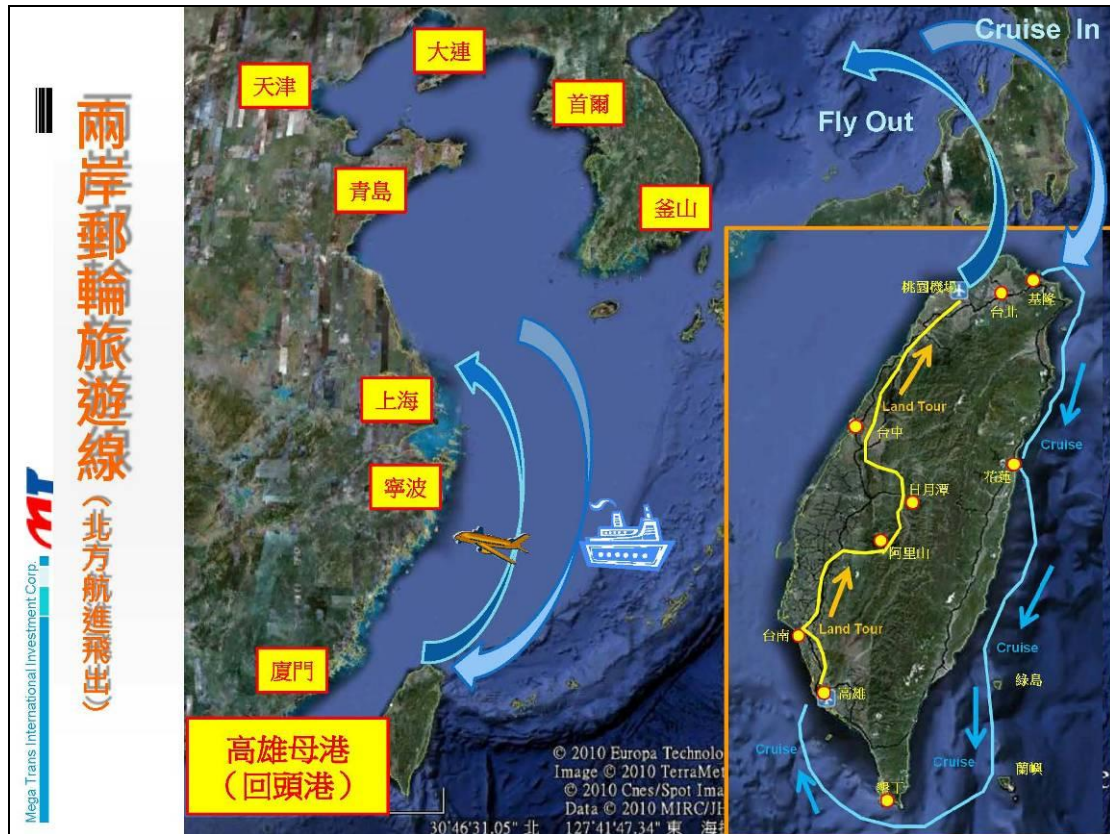
Mega Trans International Investment Corp.

兩岸郵輪旅遊線 (南方飛進航出)

Mega Trans International Investment Corp.







國際郵輪旅遊線

- 潛在市場大？Potential Source Market is large？關鍵還是在中國大陸！因此和兩岸旅遊線相同：
 - 航線與母港設置需要雙贏、多贏的思維。兩岸和平共榮是前提，也不能忘了和香港、澳門、東南亞、東北亞國家/港口城市合作。
 - 旅遊行程應該在7~10天內。
 - 為了雙贏和滿足旅遊行程，Fly Cruise是關鍵。
- 高雄港是往東南亞市場最佳母港。
- 基隆港則是往東北亞市場最佳母港。

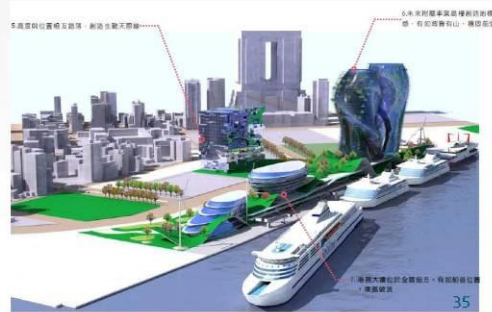
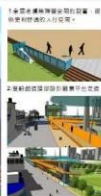
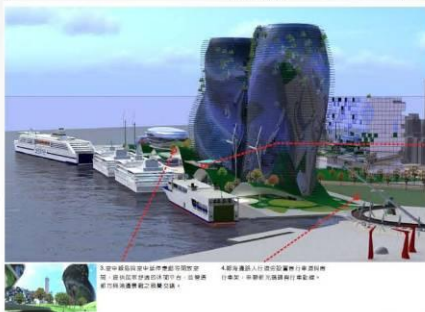
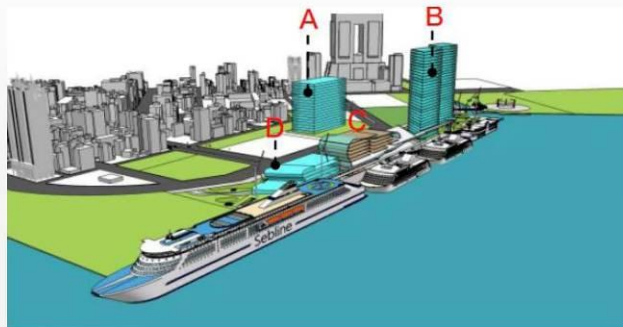
高雄港務局於18至21號碼頭打造國際旅運中心



16,17號碼頭

新光碼頭開放空間

新光路綠園道



■ 高雄郵輪母港SWOT (1/2)

□ 強勢分析Strength

- 高雄有天然良港，國際機場距僅4KM，**雙港條件優**。
- 港內**#1~#22碼頭現成**，立即可供**母港型郵輪靠泊**。
- 中國旅客**對台旅遊**趨之若鶩。
- **政經穩定，民主自由**。
- **物價美而廉**。
- **服務人力素養高**。
- **港埠服務產業完整**。
- **旅遊資源豐富**。
- **人民友善熱情**。

□ 弱勢分析Weakness

- 國內**造船業尚無**國際大型**郵輪建造經驗**；國內**無郵輪航商**（由旅行社代理郵輪品牌）。
- **國際宣傳少**，知名度及優點對國際觀光客陌生。
- 高雄港現有之2號碼頭國際旅客服務中心**過時老舊**。
- 高雄**目前尚未有**郵輪基地或母港型態靠泊，國內部分**不看好**。
- 中央政府**未形成政策**，亦無共識，反有重北輕南之態。

36

■ 高雄郵輪母港SWOT (2/2)

□ 機會分析 Opportunity

- **亞洲地區**是下一個郵輪成長**明日之星**，國際郵輪大航商，莫不試航試點。
- 高雄為東南亞與東北亞地理中心，以郵輪旅客喜好旅遊8天以下特性，**位置適中**。
- 高雄港務局**103年**可完工最新**旅運大樓**。

□ 威脅分析Threat

- 亞太地區**至少10數個沿海城市港口**，全都體認此趨勢，正在大力開發**加速搶佔先機**。
- 以國家力量支持發展的有：新加坡、香港、上海；若想**單以高雄市力量**，恐無法比擬。
- 中國發展迅速，主因為中央**發改委主導，有專責單位**，主導全中國郵輪之戰略與布局，並制定策略、提供政府諮詢。
- **國內港埠競爭課題**。

37



高雄發展郵輪母港策略

初期

■ 凝聚共識

- 宣揚今年為『郵輪母港元年』。
- 明確國內發展郵輪經濟相關產業之共識。

■ 謀求合作

- 國外郵輪興盛區域內之港口，盛行以結盟、共組協會方式（建議應有共組區域郵輪組織之可能構想）。
- 合作行銷、吸引郵輪公司進駐、溝通平台。



高雄發展郵輪母港策略

初期

中期

長期

■ 力拓產業鏈（縱向與橫向之產業）

■ 融入國際市場

- 國外旅客仍是大宗。
- 面對消費第一線之旅行社，其行銷宣傳等，及相關組織聯合行動。

■ 人才培養（系統化）

■ 政府組織統籌全國性發展郵輪經濟

高雄發展郵輪母港策略

加強優勢、掌握機會

■ 認清行銷對象，加強行銷

- 政府的行銷對象是郵輪航商
- 鼓勵措施！
- 優惠條件！

■ 吸引國際航商來高雄設置HomePort

■ 或國內航運業者轉投入郵輪航商



40

高雄發展郵輪母港策略

加強優勢、掌握機會

■ 掌握旅客市場Source Market。

■ 從上下游關係是緊密結合的利益共同體，郵輪核心產業（具整合機制）有二，郵輪航商或郵輪母港。

- 我國目前無國內郵輪航商，建議從母港出發。
- 將來積極協助成立國內郵輪航商。

■ 港口定位明確，市場區隔。

- 高雄港是母港性質靠泊，可為互設雙母港。
- 善用航權談判。

■ 港務局應完善旅運設施/便利通關作業。



41

■ 務實建設

郵輪母港
Home Port

Fly Cruise
Ferry Cruise

Keelung
Taoyuan International Airport
Suao
Hualien
Keelung
Taichung
Tainan (Anping)
Kaohsiung International Airport
Keelung
Keelung

Taiwan Strait
Philippine Sea

Airplane
Cruise/ Ferry
Cruise around the Island

26

其他課題之成果



國際行銷方案

- 架設網站（初期繁體中文網站，遠期有中英文網站）。
- 國內第一之入口網站。

目的

- 可供全國各界**明瞭郵輪經濟**。
- 供官方**宣導政令、布達相關知識與文章**討論。
- 專業產業使用者之入口網站**，並與國際接軌（英文版網站）。

44

世界郵輪產業協會組織分類

組織類別	性質描述
A	由郵輪航商所組成或推動成立的協會，以「國際郵輪協會」（CLIA）最具有代表性。在每一個主要的郵輪市場都有此類區域性的協會，而2008年正式成立的「亞洲郵輪協會」則是最新的此類協會。其主要功能在於代表航商共同之利益與政府或港口單位協商法規，與旅行業者、保險業者、觀光單位等等協商共同行銷之措施。這類協會另外的重要角色在於訓練旅行業者認識並行銷郵輪旅遊產品。
B	由一個區域之政府、港口單位、觀光協會、和/或旅遊業者所共同組成的郵輪目的地行銷協會組織。行銷對象涵蓋郵輪與渡輪航商與一般（尤其是國外或區域外）消費者。
C	由國家觀光部門（觀光部、觀光局、觀光委員會）主導成立的「次品牌」行銷組織，專門宣傳該國之郵輪觀光旅遊。行銷對象涵蓋郵輪與渡輪航商與一般（尤其是國外或區域外）消費者。
D	中國大陸的「中國交通運輸協會郵輪遊艇分會」是獨特的郵輪產業推廣組織。「中國交通運輸協會」是隸屬於中國大陸之最高經濟建設計畫單位「國家發展改革委員會」之產業協會，是一個半官方組織，可跨領域綜合協調各政府部門之政策與行政規則。自2006年成立以來，該協會受中國政府委託發展郵輪遊艇航業，成果斐然。目前中國沿海港口城市已有大連、天津、煙台、威海、青島、上海、寧波、廈門、深圳、三亞等城市宣布發展郵輪旅遊，上海市更已成為東北亞郵輪航線之母港。

45

■ 世界郵輪產業協會組織分類

地區	組織名稱	組織類型	網址
世界	Cruise Lines International Association, Inc (CLIA) 國際郵輪協會	A	www.cruising.org
歐洲	Association of Cruise Experts (ACE) 英國郵輪專家協會	A	www.cruiseexperts.org
	European Cruise Council (ECC) 歐洲郵輪協會	A	www.europeancruisecouncil.com
	Cruise Europe 歐洲郵輪產業發展協會	B	www.cruiseeurope.com
	Medcruise 地中海國際郵輪產業發展協會	B	www.medcruise.com
	Cruise Baltic 波羅地海國際郵輪產業發展協會	B	www.cruisebaltic.com
	French Atlantic Ports of Call 法國郵輪產業發展協會	B	www.frenchatlanticports.com
	Passenger Shipping Assoc (UK) 英國郵輪與渡輪協會	A	www.the-psa.co.uk
	Cruise Britain 英國郵輪產業發展協會	C	www.visitbritain.com "cruise-britain"
	Cruise Scotland 蘇格蘭郵輪產業發展協會	B	www.cruisescotland.com
	Cruise Wales 威爾斯郵輪產業發展協會	B	www.cruisewales.net
	Cruise Norway 挪威郵輪產業發展協會	C	www.cruise-norway.no

46



47

2010 CRUISE TAIWAN Forum

「台灣郵輪產業 暨大高雄郵輪母港發展」座談會

高雄港客運專區建設計畫

交通部高雄港務局工務組組長 王昱權



打造國家海洋門戶新意象

高雄港客運專區建設計畫

中華民國 99 年 8 月 20 日



簡報大綱

- 壹、計畫緣起
- 貳、計畫目標
- 參、計畫內容
- 肆、國際競圖
- 伍、結語



壹、計畫緣起



2



壹、計畫緣起-舊港區之發展



3



壹、計畫緣起

■國際郵輪後續市場可期，兩岸直航運量增加

- ◆提升高雄港之休憩機能與旅運服務設施，創造優雅舒適之旅運空間
- ◆國際郵輪、快速渡輪來港靠泊

4



壹、計畫緣起

■現有客運碼頭及後線設施

- ◆停靠於1、2號碼頭之客運碼頭，水深為9公尺，尚符合需求，應船舶大型化趨勢，宜及早因應
- ◆現有服務旅客之設施簡單、使用空間不足、動線不完善
- ◆周圍聯絡道路狹窄，難以提供搭船旅客上下車位置及車輛迴旋空間，影響交通甚鉅
- ◆影響客運業務之推展

5



壹、計畫緣起

高雄港新濱旅運大樓樓層現況

層次	面積 (平方公尺)	使用狀況
一層	849.01	服務台、聯合作業室、候船室
二層	935.90	候船室
三層	842.51	出境室

另天橋及港邊之國際旅運中心約1800m²

6



壹、計畫緣起

■ 高雄港旅運大樓設施現況



7



壹、計畫緣起



8



壹、計畫緣起



9



壹、計畫緣起



10



壹、計畫緣起



11



壹、計畫緣起



12



貳、計畫目標

■ 港市共榮

- ◆ 結合遊憩資源，發展觀光旅遊產業，促進港市發展，帶動港市再造

■ 客、貨雙軸心發展

- ◆ 吸引國際郵輪、遊艇來港靠泊
- ◆ 提供兩岸直航之現代化旅運設施
- ◆ 高雄港未來行政中心
- ◆ 建立高雄港國家海洋門戶新形象

13



參、計畫內容-區位規劃考量

■與都市發展契合，確定基地位置

- ◆ 1-21號碼頭高雄市政府劃為特文區
- ◆ 11-15號碼頭(鄰愛河)發展為海洋文化及流行音樂中心
- ◆ 16-21號碼頭鄰三多商圈、星光碼頭、水岸公園



高雄港客運專區建設計畫

本計畫業奉行政院98年10月29日院臺交字第0980066860號函核定。

14



參、計畫內容-計畫基地

■位置：位於苓雅商港區之18至21號碼頭後線場地

- ◆ 都市計畫編定為：特文四、特文五
 - 特文四允許項目：餐飲、零售、休閒遊憩、運輸業
 - 特文五允許項目：專供港務大樓、旅運大樓及相關附屬設施、事業使用
- ◆ 客運專區面積：6.13公頃
 - 港埠旅運中心：2.46公頃（短期）
 - 附屬事業發展空間：3.67公頃（中長期）
- ◆ 碼頭：18至21號碼頭
 - 長度575公尺、水深10.5公尺
 - 滿足22萬總噸之大型郵輪海洋綠洲號(可載客5400人)滿載吃水深9.15公尺、船長362公尺之要求

15



參、計畫內容-基地位置及面積



16

基地



17





基地

交通



20



基地



大眾運輸規劃

21





基地

The Project Site

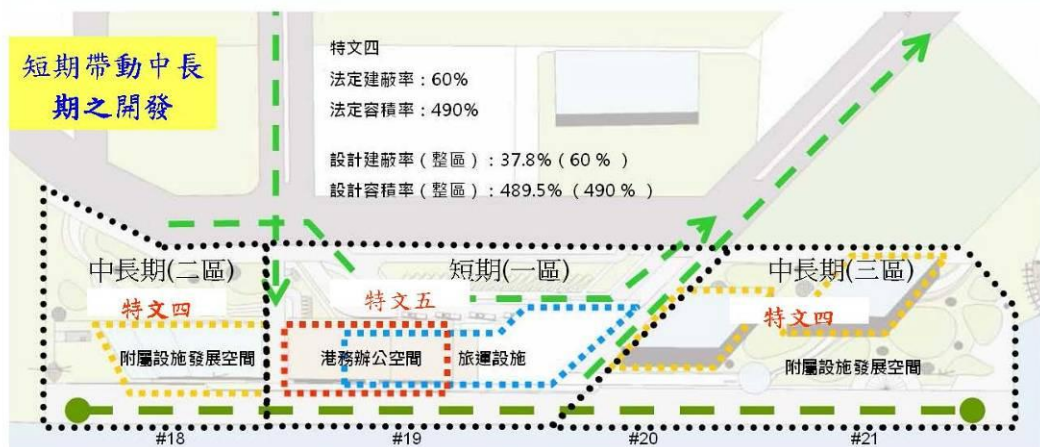


基地周邊 相關開發 計畫

24



參、計畫內容-分期分區發展



中長期（二區，特文四）

基地面積：13,925 m²
建築面積：5,400 m²
樓地板面積：27,000 m²

短期（一區，特文五）

基地面積：24,600 m²
建築面積：9,765 m²
樓地板面積：47,760 m²

中長期（三區，特文四）

基地面積：22,833 m²
建築面積：8,000 m²（2棟）
樓地板面積：240,000 m²（最多2棟各30層）

25



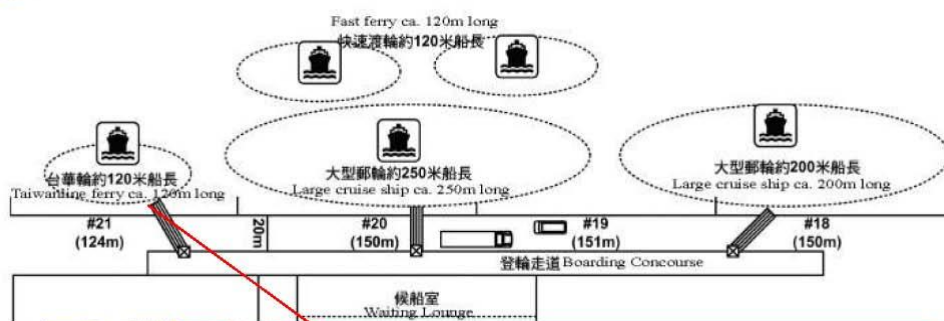
參、計畫內容-分期分區發展

- 短期：興建港埠旅運中心
 - ◆ 建築特色：形塑國家海洋門戶、高雄港地標之建築意象
- 中長期：發展附屬事業設施
 - ◆ 港埠旅運中心完成後再推動招商興建

26



參、計畫內容-船席配置



27



參、計畫內容-船席配置

■ 船席配置：可靠泊船型

- ◆ 1. 台華輪
- ◆ 2. 中遠之星
- ◆ 3. 客貨（兩用）快速輪、RORO
- ◆ 4. 國際郵輪



雙體高速客船



三體快輪

28



參、計畫內容-港埠旅運中心

■ 興建旅運、港務合一之多目標使用港埠旅運中心一棟

◆ 樓地板面積

- 旅運大樓：樓地板面積**12,360**平方公尺
- 港務大樓：樓地板面積**21,000**平方公尺
- 地下室停車場：樓地板面積**14,400**平方公尺
- 樓地板面積總計約**47,760**平方公尺

◆ 旅運配合設施

- 旅客橋三座及其配合軌道工程
- 旅客進出道路及汽車上下坡道工程
- 停車場及周邊景觀工程

29



參、計畫內容-港埠旅運中心

- 總工程經費：28.51億元
 - ◆ 國際競圖：0.1985億元
 - ◆ 規劃設計及監造費：2.3億元
 - ◆ 直接工程費：25.57億元
 - ◆ 其它：0.4415億元
- 期程：99-102年
 - ◆ 99年度辦理國際競圖
 - ◆ 100年設計
 - ◆ 101~102年施工
 - ◆ 103年營運

30



參、計畫內容-計畫效益

- 營造海運門戶之新意象，促進郵輪業務之發展
- 提昇旅運服務品質，尖峰小時可服務之旅客人數將提升至**2,000人**以上
- 建設智慧型港務大樓，設立**單一服務**窗口，提升服務效率及品質

31



肆、國際競圖-競圖時間表(台灣時間)

公告	2010/05/28
領取競圖資料	2010/05/28 ~ 2010/08/30
提出問題截止日期	2010/07/06
問題回答日期	2010/07/16
繳交投標文件日期(第一階段)	2010/08/30 (台灣時間下午17:30 前寄(送)達)
資格審查日期(第一階段)	2010/08/31
評選日期(第一階段)	2010/09/02 ~ 2009/09/03
公佈評選結果(第一階段)	2010/09/03
入圍者基地探勘	2010/09/17
繳交投標文件日期(第二階段)	2010/12/06 (台灣時間下午17:30 前寄(送)達)
資格審查日期(第二階段)	2010/12/07
評選日期(第二階段)	2010/12/09 ~ 2010/12/10
公佈評選結果(第二階段)	2010/12/10

32



肆、國際競圖-規劃整體考量因素

- 永續城市發展
- 水岸景觀視覺
- 建築量體
- 建築造型
- 基地配置
- 空間機能配置

33



肆、國際競圖-設計準則

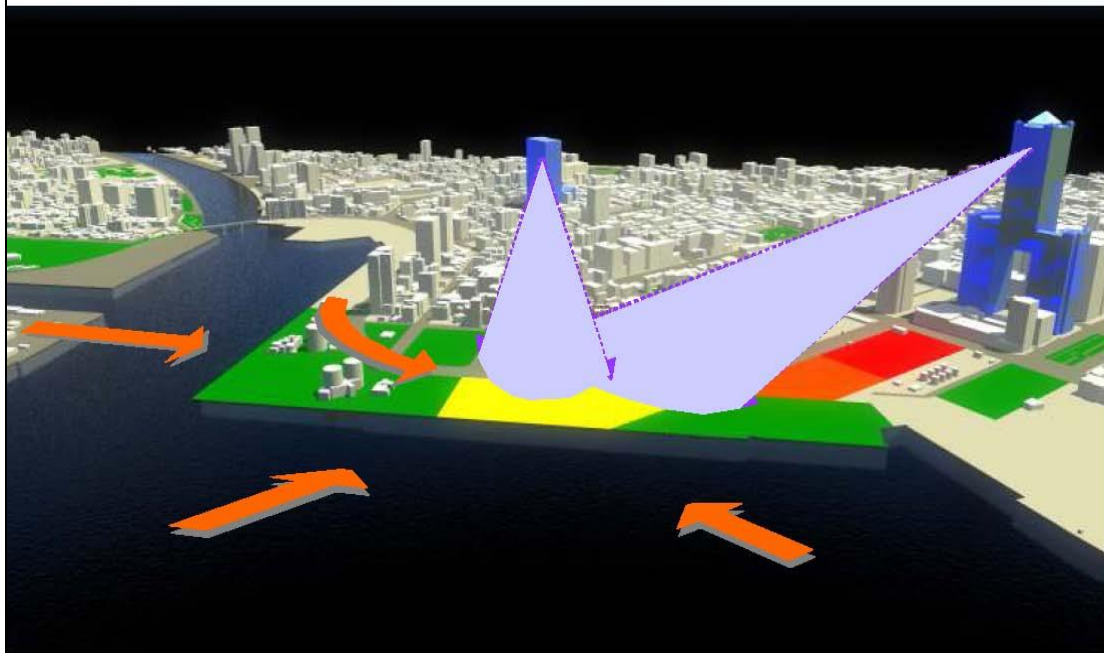
專區整體
意象之形塑

專區意象：基地位於高雄港入港的重要視覺焦點位置，期待本專區能強化高雄市河港城市之獨特魅力，並能為中華民國台灣量身打造一個海洋的國家門戶。

34



肆、國際競圖-專區整體意象之形塑





肆、國際競圖-專區整體意象之形塑

專區特色 結合高雄市政府相關之水岸開發計畫，將未來的「高雄港客運專區」形塑成**陽光、海洋、觀光、旅運、環保特色之專區**。

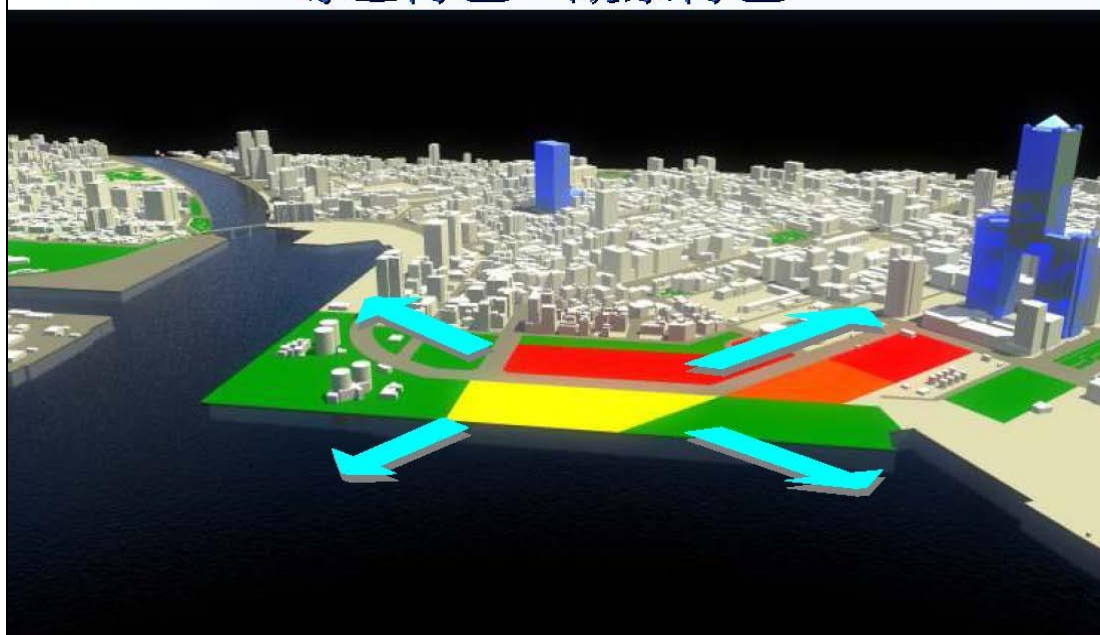
觀景特色 基地位於絕佳之河港交會口，景觀極佳，設計團隊應充分發揮此特色，創造觀景空間，同時結合高雄港週邊觀光景點，**提昇專區之觀光特色及附加商業價值，活化園區發展**。

36



肆、國際競圖-專區整體意象之形塑

專區特色 觀景特色





肆、國際競圖-專區整體意象之形塑

複合式旅運服務專區

基地之區位除作為國家海上入口功能外，同時由於基地亦座落於高雄市最重要的港邊休閒觀光區，應塑造本基地成為一個複合式旅運服務專區，內容包括港務中心、旅運中心、及發展休閒、遊憩、一般商業與餐飲、文化設施、文藝展覽設施及相關產品銷售等。

綠的環保園區

設計團隊須審慎配置專區內之綠地，並儘量增設綠地及使用環保建材，型塑綠的環保專區。

城市觀光休閒場域

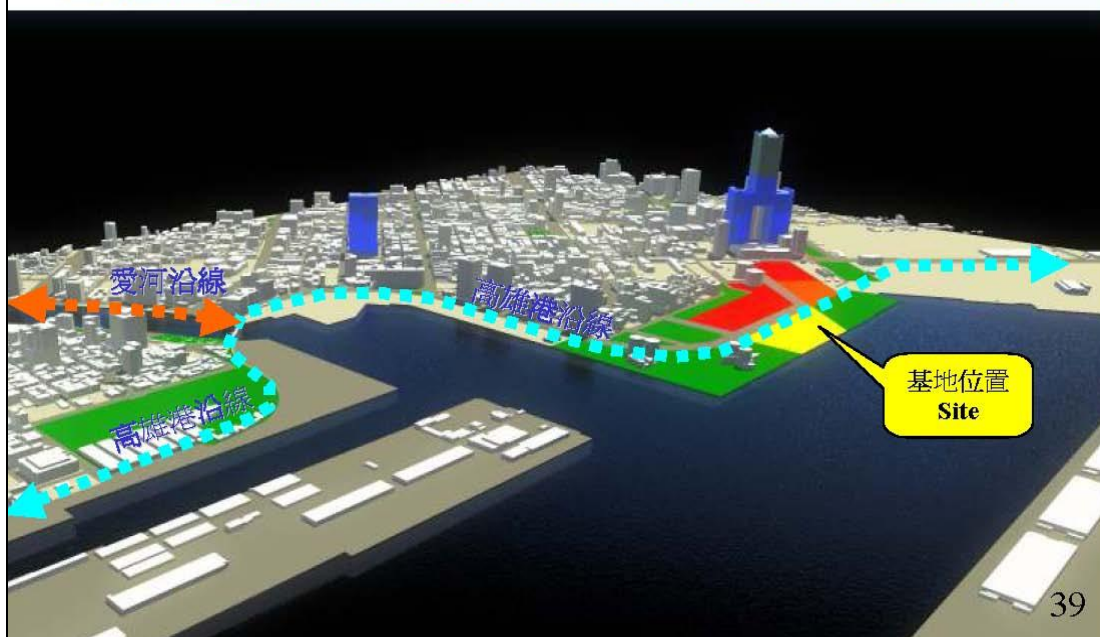
應配合旅運及觀光之需求，創造可全天候24小時活動的觀光休閒場域，在平常時間，本地居民仍可至本中心進行休閒活動或參觀。

38



肆、國際競圖-空間整合及串連

空間配置應能整合及串連高雄港沿岸的觀光及公共開放空間



39



肆、國際競圖-自行車及人行動線

本基地介於新光碼頭及真愛碼頭之間，是西臨港線自行車道及行人必經之路，也是高雄市的重要觀光景點。設計時應考量自行車道及行人動線的連續性，並與本中心之空間結合，發揮使用效率。



伍、結語

- 「高雄港客運專區建設計畫」為提升高雄港客運服務水準，營造海運門戶新意象，並促進郵輪業務發展之重要建設計畫
- 近程將先以國際競圖方式興建「港埠旅運中心」，完成後推動吸引民間投資經營附屬事業，以帶動高雄港市觀光遊憩事業發展，促進港市共存共榮



會議記錄

一、台灣郵輪產業暨大高雄郵輪母港發展願景

(一) 主持人——(前中山大學國家政策研究中心主任) 高捷吳董事長濟華引言



很高興今天來主持第一場次大高雄郵輪母港發展願景的介紹，我先來介紹我們今天的簡報人。今天的簡報人是浩通國際股份有限公司的濮大威董事長，我們都知道他多年來在高雄，一直都在為尋找新的發展方向及提倡高雄發展郵輪經濟暨做為郵輪母港而努力，並取得市長與地方的認可，包括今天各產業的菁英和代表都能蒞臨於此討論。特別是高雄市目前的發展有些方面陷入困境，如果能夠透過郵輪發展來帶動地方的經濟，說不定能夠讓高雄市過渡到更好的地方發展，會創造更多的商機。今天藉這個機會號召各路菁英好漢，來為未來發展的策略做思考，我覺得今天這場座談會非常有意義，我也代表高雄市中山大學和高雄捷運，感謝浩通國際公司舉辦這樣的活動並表示敬意，接下來我們歡迎濮董事長簡報。

(二) 本計畫主持人——浩通國際濮董事長大威報告



大家午安，通常下午要聽人家簡報是很痛苦的事情，所以我想在簡報之前先來個互動，先了解一下有誰坐過三次郵輪以上的？（兩位舉手）；二次的？（超過十位舉手）；一次的？（三位舉手）；從來沒有坐過的？（超過一半舉手），超過一半，這表示我的簡報還是有需要的。

今天我們要來談談台灣郵輪產業及高雄郵輪母港發展願景，大家會覺得這是一較為前瞻性的事業。事實上郵輪產業的發展是需要長時間培養和佈局的，所以

這和選舉的炒作完全無關。因此我對於高雄市政府與港務局皆表示敬意，因為他們願意在自己任內推動這項短期看不到成效，需要長期推動才有可能開花結果的產業。

我很快地跟各位介紹一下，簡單的來說什麼叫郵輪呢？郵輪這個名詞是來自於十八世紀，航行的大型船舶，它的特性初期以郵務、觀光為主，而不是以交通為主，休閒活動與服務集於一身，和一般遊艇是不同的。目前郵輪的技術愈來愈先進，除了休閒設施之外，也開始有抗浪的設計了，今天在座的各位也有郵輪設計的專家和權威，也跟我們說過國內要做這個郵輪是一大挑戰，但是縱觀全球的郵輪數量還是可以數得出來的。

■ 亞洲郵輪市場逐漸興起

郵輪產業是相當巨大的，涵蓋範圍非常廣闊，從上游製造幾乎百分之百都是在歐洲，到中游航商，一直到下游旅遊服務業為止，是一個非常巨大的產業鏈。而在全球市場過去二十年來，每年都以百分之十左右的速度穩定成長，它在世界上主要的市場為加勒比海，有 5 成以上；第二為地中海，第三為阿拉斯加，第四才為亞洲地區，不過由於歐美市場已經飽和，亞洲成為吸納、開發市場重心，是最近這幾年成長最快的市場。郵輪是一個寡佔而集中的產業，三大郵輪廠商的艙位數已佔了全球艙位數 8 成左右，世界最大的嘉年華公司就已佔了將近 5 成的船艙位，再加上最近竄起的 MSC 船商公司，這四大公司都集中在北美市場。

■ 郵輪分類航線仍以渡假型為主，郵輪型的渡輪與郵輪界線逐漸不明顯而融合

我大概去研究並區分郵輪可分為九種的航線，它的分法較特別，最主要是渡假型的航線，主要在加勒比海、地中海或阿拉斯加是最多的，上了船之後就很像一個渡假村一樣。另外有一個是郵輪型的渡輪航線也是值得被注意的；還有就是環球型的航線比較貴一些的。然後是沿海的航線，如挪威沿海都是用比較小的船隻來做。其它如探險觀光、貨運之類的等等，大部份是德國的船隻。

特別值得諸多介紹的主流就是渡假型的郵輪，船已走向愈來愈大的趨勢，到了載客超過五千人，上面的設施也愈來愈完整，做到購物中心、徒步街，其它如包含了游泳池、賭場、房間像觀光旅館、SPA、劇場、餐廳等等。而郵輪型的渡輪也愈來愈大，長的樣子也愈來愈像郵輪，像

麗星最近也賣了一艘郵輪到郵輪型的渡輪公司，它們盛行於歐洲波羅的海、地中海、愛琴海、英吉利海峽、日本島嶼之間，比較不一樣的地方是它還可以載車，也可以載客，有些裡面也有賭場、SPA 等服務，通常是 30 個小時以下的航程，屬於點對點式的服務，我們目前調查大概有 50 多家，每家大部份都擁有 6 艘船以上，這些都是我們未來發展戰略值得注意的部份。

■ 郵輪母港效益大於造訪港，逐漸受到交通部與高雄市政府重視

接下來我要來介紹什麼是郵輪母港？是 Cruise Home Port，它是郵輪航線的起始或終點港，負責船舶的補給或更換服務人員，旅客下船就結束旅程；而其它跟母港不同的就叫做郵輪的造訪港。母港的經濟效益遠大於一個造訪港，主要是國際旅客搭飛機來，無論是提前抵達或延後離開這中間的逗留時間，就能夠增加港都的消費，所以郵輪母港可以帶來一個產業鏈。其實我們今天的基隆港和高雄港，過去做為造訪港也有過一些經驗，大多是一日遊，早上到下午就走，能夠帶來的消費是有限的。我們發現郵輪旅客量已經達到 1,351 萬人次，產值也高達 280 億美元，所以可知郵輪母港比起造訪港的經濟效益大了 10 倍到 14 倍。

■ 郵輪母港需要航運站等周邊設施的輔助，還有地方觀光資源的支持

發展郵輪母港需要一些輔助的服務，尤其是航空站，它的航線不一定多，但是它有一些可以幫助母港的。目前亞洲已經有許多城市開始在發展郵輪母港的措施了，包含了新加坡克拉克、上海國際客運中心、香港亞太區域郵輪中心、廈門大型的旅運中心等等都開始在搶食這塊市場。我們發現這些郵輪母港都不是只有政府來做的事情，像是洛杉磯的郵輪中心就是屬於自己經營的方式。從以上可發現中國大陸沿海地區的十幾個港都自稱是郵輪母港，全力發展；而日本也在這方面做了許多投資，29 個城市和 38 個碼頭，都有類似的計畫；韓國也在最近做很多投資。

■ 亞洲各國皆積極爭取郵輪母港興建，台灣具有兩岸觀光市場優勢，亟需政府重視與領導，中國大陸對岸已有相關政策規劃頒布

高雄做為郵輪碼頭是有些既有設施的，包含它已經有機場的輔助。但它的關鍵是市場，誰會來搭乘郵輪？這一方面整個台灣來講是有一個相當大的優勢，就是在海峽對岸 13 億人口，有超過一半的人都希望這一輩子能來一次台灣，這種旅遊的意願是日本或韓國沒辦法來比的，所以這

是我們必須要認清的重要事實。當然在歐美郵輪市場飽和後，做下一個接棒發展的區域也相當具潛力。目前高雄 1 號到 22 號碼頭在政府和高雄觀光與港務局領導之下，走向一個觀光遊憩的形勢，我們可以看到它們都逐漸改成海洋文化中心、流行音樂中心、在 18 到 21 號碼頭又要蓋國際旅運中心，這些都是不容忽視的。雖然有優勢，還是需要交通部來領導和落實，更需要交通部來做一個航線的安排，這個方面目前交通部還未宣布比較完整、全面的安排，反而是對岸已經有相關對應的政策，他們的政策都把台灣列為造訪港。這一方面我們希望能夠讓交通部長官們能夠去了解、重視、規劃、引導和協談，達到雙贏。

■ **善用兩岸契機來帶動郵輪母港的發展，高雄港是最具優勢的，但需要政府政策支持與地方資源完善規劃和法令開放**

通常我們來畫航線就是比較不負責任的事，我們就一畫高雄市在中間，不過其實我們要更深層的思考。我們航線有三種：國際觀光、兩岸觀光與環島觀光。我先從環島觀光郵輪開始談起，我們應該先思考誰會來坐這艘郵輪？就市場而言，如果可以在這艘船上賭博是否會更好？但大部份是對岸的遊客較多，到底能不能有賭博？不曉得？但是我認為要能夠活絡市場，這部份可能是需要做一些開放和配套的動作。大陸觀光航線初期主要是在台灣西岸，若針對台灣境內就可以是從高雄澎湖到台東，偏向台灣東岸是較適合的。從這樣來看，我們就可以看到高雄做為郵輪母港，是非常自然且適合的。

在這裡來跟大家談到兩岸觀光的航線，我特別不寫數字是因為它的潛在市場非常大，一個約 700 萬人口的香港，他的一年觀光人次就超過 1,700 萬人次；而台灣有 2,300 萬人次，但它的觀光人次目前約 100 萬人次，如果你看成 10 年，台灣有 1,000 萬大陸人來台觀光人次並不為過。其實在做這個兩岸航線，應該要有雙贏的思維，這樣才會有共榮發展，我們也不忘和其它香港、東北亞、東南亞的港口共同合作，這個關鍵就是單向 Fly Cruise，我們比起中國大陸的北方市場是非常有優勢的。

我們從中國大陸的南方飛進來台灣，再去阿里山、日月潭到基隆，從基隆上船再到花蓮、墾丁，再到廣東或三亞，這些都是單向飛機飛的方式。用這樣的思維，我們就能夠讓郵輪、飛機等都有三贏的機會。我們從中國大陸客人 8-10 天休假的思維來看，如果都做同一種交通工具是很單

調的，但若是單向不同的交通工具互相交替，就能夠創造雙贏的局面。從北方來台灣基隆也是同樣的方式來思考的。那兩岸郵輪型航線，對於高雄的定位主要是海西、廈門就是中國南方一帶，而中國海西以北則是台中港比較適合的，我們可以看到這中間有很多發展的空間，最重要的就是要雙贏且互相合作。而國際郵輪也是一樣的，對於高雄是很適合往東南亞發展的一塊基石。

■ 以市港合作共榮的國際行銷，讓更多人注意高雄市做為郵輪母港的優厚條件

在策略上來講，市長已經在短期內說明今年是高雄郵輪母港政策的元年，今天的座談會也是在這個政策之下所辦的，希望關於未來政府組織在人才培養方面，企盼可以不要重北輕南，我想高雄的條件做為郵輪母港絕不遜於基隆，因為高雄擁有距離很近的機場；另外關於如何吸引國際航商來到我們高雄的市場？或國內廠商如何與國外合作？也是我們將來發展要注意的。我們希望未來能夠除了以市港合作共存共榮外，也要更能夠合作，更務實地去做建設，不要把這個郵輪經濟發展當作政治的工具，可以透過這樣的計畫並擅用官方或官民合作的郵輪產業發展協會，來做更多國際行銷的方案。未來再搭配中國大陸國家經濟發展協會也可以一同合作，就能夠共同統籌，來讓高雄朝郵輪經濟、母港方向邁進。今天的簡報，就請大家多多指教。

二、高雄港客運專區建設計畫簡介

(一) 主持人——高雄市海洋局孫局長志鵬引言



我想剛剛濮董事長的簡報，讓大家對於郵輪母港有一個比較清楚的概念，要發展一個郵輪母港不是旅運中心蓋好就可以那麼簡單完成，但這也不是只有高雄市政府來做就做得成的，還需要政府和各單位一同配合。所以接下來這個場次我們就是針對高雄港客運專區建設計畫來做探討，我們今年也有去邁阿密參加世界郵輪相關的會議，六月也去蘇州參加第二屆亞洲郵輪年會和研討會，展現我們要發展郵輪母港的決心，讓高雄躍上世界舞台去互相了解。

因為這些原因，我們今天有特別邀請麗星、皇家加勒比等航商、學者專家、郵輪製造相關等公司來做討論。我想今天也是我們台灣第一次針對這個議題來開座談會，藉著這個機會我們可以來跟各位做一個說明。另外也要感謝屏東縣鍾副縣長佳濱今天也一同出席參與，歡迎我們賀陳董事長，他從去年就一直很關心這個議題，當然我們也要感謝中山大學國策中心主任，現在是高捷吳董事長濟華一同來協助。我的引言到此，接下來掌聲歡迎我們港務局工務組的王組長，針對高雄港務的建設計畫來跟大家做報告。

(二) 高港局王組長昱權報告



■ 推出高雄港客運專區來為高雄港轉型

主持人和所有與會的女士先生大家好，今天很高興有這個機會代表高雄港務局來為各位介紹。我們知道過去大家對於高雄市都是貨運的印象較深，那目前我們有一個客運專區的計畫，已經受到行政院通過辦理，目前正如火如荼地著手進行當中。首先我們可以看到整個高雄港第一航道的第一港口水深是 11 公尺，第二港口是 16 公尺，兩個港口都有貨運可以進行，可能通行十萬噸，高雄港從一號碼頭到中島加工出口區碼頭都是散雜貨碼頭，我們都慢慢在轉型。而後面的第 2 到 5 的貨櫃中心目前都有在營運，它們的水深基本上是 14 公尺，主要都可以讓大型貨櫃船舶停放，目前也在開發興建第 6 貨櫃中心，今年至少會完成 2 座碼頭，預定明年可以開始營運。

■ 客運碼頭已改選址在交通、腹地等區位因素較優的碼頭，朝親水休閒遊憩服務方向邁進

目前我們準備在第一港口入口航道進去以後，希望能夠做為客運碼頭的基地，基地背後也靠近八五大樓，也靠近三多商圈，雖然這個碼頭過去

是散雜貨碼頭，但我們會慢慢轉型為親水遊憩商業區。我們知道國際郵輪市場是可期待的，而兩岸直航運量也開始增加，所以才有這個計畫出現。我們目前有的客運碼頭和後線設施較簡易，目前只有停靠 1 號與 2 號碼頭，水深只有 9 公尺，為了因應船舶大型化趨勢也是我們目前要及早因應的。現有服務旅客的設施和周圍聯絡道路較狹窄，所以在車輛迴路空間和對附近商家與住家都有一些影響，所以我們提出這個計畫。

目前我們選擇新濱旅運大樓來做為我們計畫基地的中心，我們也利用天橋與港邊的國際旅運中心來做聯繫。目前規劃 1 樓為服務台相關設施，2 樓為候船室、3 樓是通關的設施和檢驗，透過天橋就可以直接到碼頭區和國際旅運中心來接駁，以上是我們目前空間規劃的設施。

目前我們大型郵輪的停靠除了 1 號到 2 號碼頭，也有到 3 號碼頭的位置，整個到七賢路去做延伸。我們目前通關是利用香蕉棚，但我們也感受到還需要改善的空間。我們也發現旅運大樓的門口，前面的道路寬度，對於大型車輛的迴轉是還不足的，在動線上比較不順。

■ 目標是港市共榮，另外做到客、貨雙軸心發展，選定在高雄港 18 到 21 號碼頭做客運專區

因為我們希望這個計畫能夠做到港市共榮，並且能夠做到客、貨雙軸心發展，希望能夠吸引國際郵輪、遊艇來港靠泊，能做為高雄港未來行政中心，並提供兩岸現代化的旅運設施，建立一個國家海洋門戶的形象，吸引國際郵輪來靠泊。我們區位規劃考量方面，要跟高雄都市發展契合相融，目前 1 號到 21 號碼頭是高雄市已劃定的特文區。目前的碼頭區 18 號到 21 號，另外在 11 到 15 號碼頭就是海洋文化及流行音樂中心，16 號到 21 號碼頭是三多商圈、新光碼頭與水岸公園。所以我們選定在 18 到 21 號碼頭這個區域中來發展我們的客運專區，這個計畫也在 98 年 10 月 29 號通過行政院의核定，目前客運專區的面積有 6.13 公頃，水深有 10.5 公尺。對整個交通而言是靠近海邊路、四維路與三多四路，它的道路設施是非常合適與便利的，目前是三多的商圈，有大遠百、SOGO、新掘江等等，也臨近中鋼、台積電等企業公司，可以看到這個區域是一個經貿中心。另外關於汽車的公路設施之外，這個基地附近也有自行車道的設計。

短期是針對旅運埠的相關設施來著手，而中長期發展附屬興建設施。我

們要把旅運跟港務合一做為一棟，我們在整個配合設施也規劃了旅客橋與電動的軌道，整個總工程經費有 28.51 億元，期程是從現在就在推動，我們預定 102 年整個完工，今年我們在做國際競圖，明年就開始進行施工。我們希望在此同時也促進郵輪業務發展，將尖峰時段的服務旅客人次達到 2,000 以上。而國際競圖分為兩個階段，每個階段也各有 3 個月，我們在 12 月 10 號就會有第二階段評審的結果。

希望將來這個基地能夠朝複合式的方向發展，強化我們特殊的景觀與視覺，讓大家將這裡視為國家海洋門戶，塑造出海洋、環保綠建築、旅運觀光等特色，無論是從海運或陸運都是一個複合式的旅運服務區，也是一個親水區綠色的環保園區，讓市民可以一同休憩，將來做為一個觀光休閒場域。

(三) 主持人孫局長志鵬

我們感謝王組長的解說，讓我們對於未來郵輪母港的興建更有信心，最關鍵是八月三十號就要開始整個的比圖。也要特別請港務局為我們提出細心的計畫與設施，今天也要特別感謝交通部的長官，其實在台灣不只有高雄市爭取做一個母港，但最主要的是客源部份，這個計畫是來自於一個高高屏的觀光發展的規劃，高雄和屏東的觀光資源和城市發展都是非常重要的議題。我想郵輪經濟的推動，在國家發展腳步也扮演非常重要的一個角色。國際重要的航商也認為未來亞洲會是爆發性成長的市場，甚至於在 2020 年旅客會超過 150 萬人以上。接下來比較重要的是綜合討論，我們也希望聽聽航商的想法，市長快到了，我們就先恭候一下。

(四) 賀陳董事長旦提問

我想在等市長時，我有個問題想要請教一下，在第 32 頁競圖比稿的遊戲規則，這邊講說是 8 月 30 號繳交投標文件，9 月 3 號就公布第一階段，會不會太匆忙了一點？



（五）高港局王組長昱權回覆

我們其實是分成兩階段，第一階段比較是概念式的提案，因為有意思競逐的單位很多，第一階段我們其實是根據招標文件，它有一些基本的構想，建築方面的構想和概念先提出來，提出來後在那一兩天審稿，我們會邀請國際知名人士來進行評比，他們會根據概念構想上選出他們認為比較合適做為高雄港未來發展的部份，然後再去決定五家。所以真正的競圖實際上是第二階段的那五家，才需要把整個圖稿更仔細的規劃出來，為了慎重所以採用了兩個階段的方式。



（六）主持人孫局長志鵬

我想針對這個問題比較屬於技術性，那先針對前面這兩個議題，有沒有其它的來賓想要發表意見？

（七）麗星郵輪盧總經理冠群

我想剛好來填補這段時間發言。首先我要感謝大家和濮董事長沒有把郵輪的字弄錯，因為大家都覺得是遊戲的遊，這是第一點。第二點就是事實上有一些觀光與航運發展單位請我去做演講來介紹郵輪發展的歷程，事實上一開始在做郵務運送的，到了1974年，整個飛機載客量超過坐船的量，所以郵輪才發展成現在觀光娛樂的樣子。



剛剛這裡面有涉及到客源的問題，其實涉及到台灣政策與法律問題，這個法律就牽涉到你的 Visa 問題，其實我們公司都希望能夠吸引陸客來坐船，可是我們發現他們來台灣的人台證卻只有給 10 幾天的簽證，這樣怎麼坐船，發展就不可能了。然後我們轉向其它周邊國家菲律賓、印尼等國家來發展，他們有些有錢人真的很有錢，但是卻不容易拿到我們簽證，因為外勞的關係不易取得，然後他們要去日本又需要一個簽證也很難拿，所以臺灣要發展郵輪產業確實還有一些法令的東西要改，也需要周邊國家的配合。

然後剛剛講的環島航線，其實我們之前有走過一次，如果沒有記錯的話，是呂副總統還在位的時候，她包船來環島，因為她有一個基金會是以發展海洋國家為導向，對於一個郵輪，船上的收入也很重要，在船上的賭場要怎麼開？是不是能開？這還是一個問題，請大家一定要用正當的眼光去看它，那還有一條路很難走很長的路，但那確實是一條路，絕對是一條非常非常好的路，而且是對台灣非常有幫助的，對臺灣各地的相關產業帶動也有牽動性的效果，這是非常值得的。

（八）高捷吳董事長濟華

我可不可以請求一下，剛剛麗星的代表有說這個環島航線一生要去走一次，那我想我們今天在座的有沒有這樣的機會，去包一個環島航線讓大家去環島一趟。

（九）陽明海運副總/ 營運長林福添

我從自己過去的觀點來對於環島航線來講兩個意見，第一個是季節的問題，尤其是冬天與颱風的問題。第二個問題是我前幾天去新加坡，第一個是環球影城與金莎賭場開幕，我認為一個都市就是需要一個有標誌性的建築群，所以環島要有一個很特別有標誌性的建築群的觀念要進來，你從外港進來，建築群的第一個觀念就很重要，因為觀光第一個要看建築群，這也是除了郵輪以外，可以創造出觀光的效益，我想這也是一個需要考慮的問題，也是我覺得一個比較新的觀點。



三、陳菊市長蒞臨致辭



今天我們大高雄爭取做一個郵輪母港，非常謝謝我們吳濟華董事長、與賀陳董事長是我的好朋友、濮大威董事長是我的老同事，與港務局觀光局各位同仁，許多國際航運公司的高層主管，也謝謝兩位高雄市議員看到這個趨勢，這是進步的議員，還有今天關心高雄港發展的專家與先進，非常感謝大家能夠出席今天這一場，臺灣第一場探討未來國際郵輪母港、產業發展的座談會。

我們 1 到 22 號碼頭，從蕭副總統在任時就已經規劃做為休憩的園區，已經不再適合做為散裝碼頭，我們居間和港務局與觀光局不斷地在做溝通與協調。如果流行音樂中心是高雄未來指標性的建築，應該需要有一個人來做長遠規劃，中央在當時說若找不到流行音樂中心的場地，就要收回五十億的投資，但那已經過去了，現在流行音樂中心設置在十一到十五號的碼頭，雖然這個地方不是首選，但仍是一個較佳的選擇，未來流行音樂中心就會在那裡出現。今天我們討論高雄是不是做為台灣郵輪的母港，我個人認為非常適合，無論是水深、景觀、範圍與空間各方面都非常適合，中央在指定郵輪母港時，卻忽略了高雄，這是非常可惜的事。我們非常期盼大家能夠幫助高雄做為臺灣的郵輪母港。

我曾經坐過郵輪，我想那對於高雄是一個機會。我們也是對於所有能到高雄

的人都非常歡迎，我們都非常期盼國際航商在航運路線的規劃上，不要忘記高雄。我們的造船能力已受到全世界的高度讚美，我們國際大型遊艇的實績是亞洲第一，全世界排名第七，所以未來在郵輪的發展，我們能夠說是具備了先進的專業，請大家放心。未來要發展郵輪產業，我們願意港市合作展現高度支持，非常期待今天的專家學者，和關心高雄海洋發展的人，希望能夠給高雄市政府更多的鼓勵和機會，讓未來國際航線上不要忘記高雄，我相信我們一定會表現得非常好更稱職，讓大家認為國際郵輪在高雄上下船，再搭配旅運中心與水岸輕軌、會展中心、小港機場都能夠連結在一起，將能發展更大的效益，開放更大的國際觀。再次謝謝大家！



四、綜合討論

(一) 主持人賀陳董事長旦



歡迎各界的指導一起來發表分享意見，究竟要怎麼樣讓今天這樣一個座談會，從這邊走出去就有一個讓高雄市成為郵輪母港的方向和策略更為清晰，以下我們就來進行綜合討論，請大家針對兩場簡報，當然大家也有其它的專業我們都希望能夠不吝指教。以下我們就開放請大家自由的提出意見。

(二) 屏東縣鍾副縣長佳濱

未來大高雄做郵輪母港如果成真，屏東的墾丁，不管是陸上或海上的觀光資源都非常豐富，對於郵輪產業發展也是一個非常利多的性質，希望大家未來在考慮郵輪產業，請把屏東縣也考慮進來，做為其中一個保障戶，加進來和大家分享，也希望待會大家做分享和補充不要把我們恆春半島給忽略了，特別做這個補充，謝謝。



(三) 屏東旅館公會張理事長榮南

過去台灣有遊艇的時候，第一個遊艇港與南灣浴場的BOT都是我拿的，所以在目前觀光場域很重要的一個，就是一個小時遊三個海峽，從海上來看台灣，我認為這個觀點是正確的。目前我們在墾丁有三萬個房間，我想對於接待觀光客還足夠的。臺灣過去的海域性也存在一些問題，因為郵輪的吃水問題，所以需要一個夠深的海域，讓人家來拜訪海港時，看到一個建築的形象就能夠映在眼簾，那感覺就會讓人很想可以去哪邊買一個伴手禮。



過去當時所有的班機進來台灣的人數還不夠，還不能用觀光的方式把人帶進來，所以如果能夠把港建立成一個遊艇港或郵輪港，就有可能帶進人潮。只是把人帶進來之後，要用多少的伴手禮的功能和設施規劃，把人留下來，是一個比較需要注意、結合的問題。這是我想提出來供大家共同思考的部份。

過去當時所有的班機進來台灣的人數還不夠，還不能用觀光的方式把人帶進來，所以如果能夠把港建立成一個遊艇港或郵輪港，就有可能帶進人潮。只是把人帶進來之後，要用多少的伴手禮的功能和設施規劃，把人留下來，是一個比較需要注意、結合的問題。這是我想提出來供大家共同思考的部份。

(四) 主持人賀陳董事長旦

第一個就是要如何把兩岸合作做為客源和航線規劃的方向。第二個是如何把港和市中間做一個比較好的合作，這兩個方面的議題，是我們今天可以一起來探討，請大家繼續指教。

(五) 皇家加勒比郵輪亞太地區總監 Kelvin

其實我對於台灣目前郵輪的發展有很深的感觸，今天要和大家發表一下我們郵輪界的一個意見。我剛剛聽了陳菊市長的話，在說為什麼中央會覺得基隆比高雄適合發展郵輪母港？這是世界上許多國家都會出現很普遍的問題，但最大的問題是說一個國家是不是能夠容納超過一個母港所能容納的人數，像上海長江三角洲不需要外界，只要靠其腹地就能夠發展成很好的母港，其它如香港與新加坡都是如此。



其實南台灣有許多土產特產都是郵輪很需要補給的，除了做母港以外，郵輪界也希望朝一個造訪港方向前進，但這也是一個瓶頸。像新加坡每一個郵輪要在週末出發，大家擠在一塊，星期一到星期五卻沒有人和船，是很浪費資源的，若是可以做為一個造訪港一起並行發展會更好。

我們最顧慮的是客人到這個港之後，上陸地有什麼可以看？有什麼東西可以玩？我記得過去和香港乘客來台的航線經驗，過去都是整千多人到基隆夜市，然後分批坐遊覽車分別各自去泡溫泉，再去九份等等一些景點輪番交替。我想如果高雄和屏東是不是也可以仿照這樣的型式去設計它的旅遊觀光路現，如果也可以做起來的話也是很有商機的，因為過去我們服務高檔客人，也有問起說可不可以看海角七號拍攝的景點？我們在考慮郵輪公司停靠時間的長短雖然很重要，但是郵輪不是一個單點，是一個區域的，所以基隆做了母港，高雄也會受益的；反之亦然。

（六）高雄是觀光局林局長崑山

我想跟各位分享一個經驗，過去安麗在做獎勵旅遊，我特別去拜訪是不是能夠讓從高雄出發，當天不管是從船上或在現場，都可以感受到高雄港市合作的過程。大概兩年前我們還沒有郵輪的概念，但是感謝陳市長和郵輪公司給的意見，讓我們可以從這個概念出發，我想高雄港和高雄市都有這樣的能力，未來縣市合併之後，郵輪產業所需的觀光資源可以有更多的安排和豐富性。



（七）Bermello Ajamil & Partners, Inc 副總裁 Mark H. Ittel

非常感謝各位邀請我來參加這個會議。我很感動你們的心，想要為這樣一個大的計畫願意去付出將之變成一個事實。容我簡短地稍微介紹我的背景，這樣你會了解我等一下提供的意見。我在過去十年曾經在一個很大的郵輪公司服務，這間公司的郵輪



可以停靠很多國家，現在這個公司所提供的郵輪客運公司，在全世界每四個郵輪客運中心就有三個是他們設計，包括目前停靠最大的十八號碼頭、香港的啟德改建成的中心和新加坡旅運中心。我過去的經驗在組織一個這麼大的郵輪產業計畫，有百分之七十五需要某一個組織或單位來強力帶頭規劃。

今天在聽各位講的時候，很多人都會假設說我們的客戶從哪裡來？或會想要什麼？我很高興聽到城市和港口的合作，包括一個嶄新氣象呈現的努力，在為旅客服務上更追求旅行路線和觀光資源水準品質上的追求發展，這些聽起來都很吸引人的。這裡面有非常重要的一點，要去了解實現一個港口的發展需要什麼條件？什麼是我們即將去嘗試去完成的？才能夠建立一個較健全的郵輪產業與港口體系。

在規劃的時候，要從遠期未來二十五到三十年都要考慮進來，像是我們在追求建築群的興建，我們不要只追求要蓋一個大樓，只追求外表要有標誌性，看起來很新潮很新鮮，或是要很特殊的結構，應該要更實際地去考慮實務層面，這個建築所能夠容載旅客的數量，在這未來幾十年間是否會有承載不下的問題。

所以更進一步去思考，如果在未來二十五年之內，誰將會是你們最有潛力可吸引到的旅客？這些旅客的數量有多少？而且要服務這些旅客的同時，你們已經擁有或決定要提供到多少水準的服務？什麼樣的郵輪會較適合高雄港？也就是說當各位在投入之前必需要考慮清楚是哪樣的船會來？這些不同型態的船所需要的條件，高雄港市是不是都能夠提供？第一步應該是要先做好市場調查和衡量自身的資源，這樣一個市場調查才能夠讓你知道在設計如旅運中心的設施數量時，究竟可以服務到多少的顧客？什麼樣的顧客？然後將附近區域的城市所能做為腹地型式的資源才再列進來考慮範疇，由港口再往外慢慢擴大去選擇你要擴展的相關區域，而不是去雜亂地一概要把周邊所有區域一次列進來。這樣才能夠真正造福城市內的旅遊、飯店、航空與造船才會共存共榮，才能正確地去規劃港市合作的條件，去做更適合的設計。

最後我想祝各位好運，關於我所聽到的所有一切，我鼓勵各位努力去做將有可能做得很好，這樣未來將會是一片光明，我鼓勵各位繼續往前努力，非常謝謝你們，祝福各位大家成功。

(八) 主持人賀陳董事長旦

(對 Mark H. Ittel 說) 你也會成為我們這個計畫往前推動的關鍵人物，你也提醒我們需要更專業的規劃。

還有沒有其它的補充，在這裡我也想請港務局相關政府單位去考慮剛剛 Mark 的提醒，聽得出來他應該是在提到說，怎麼樣讓在八月三十號的招標截止之前，讓參與競圖的廠商對於高雄港未來發展的需要有更正確的設計。我想這可以做為港務局在做招標過程，能夠考慮到一些在招標內容上，有更正確的期待和標準，才能夠讓規劃設計比稿的團隊有較正確的方向可依循。

(九) 浩通國際渡董事長大威

我有一個疑問想請教在座的航商，渡輪和郵輪的運作型式是不太一樣的，若要把這兩個做在一塊，就我和朋友最近討論他們過去的經驗來說，最後的發展結果往往都不是很理想。我想請教各位你們從營運的觀點來看，這兩個不同的設施是不是需要分開來？



(十) 皇家加勒比郵輪亞太地區總監 Kelvin

我以郵輪的角度來看，也從新加坡的港口發展來當作經驗參考，我們認為數量才是主要的考量點。如果沒有很多郵輪來停靠，就沒有大量的員工，等到大型郵輪來的話，就很難提供良好的服務。但是從新加坡那些員工的服務經驗來考量，他們在週末可以為郵輪服務，在非旺期的星期一到星期五就可以做班輪服務。雖然有人說這兩種形式的客人要求的服務品質不同，但其實這不是很大的問題，這是關於客運中心的設計才是最重要的。我剛剛也說除了做郵輪方面，選擇班輪來配套是很好的方式，當然我們也有遇到一些問題，在規劃船舶的停靠位置，班輪比較不歡迎郵輪，因為他們都是長期且定期長時間在港口停泊，而不歡迎郵輪一來就把它排除在外。



(十一) Bermello Ajamil & Partners, Inc 副總裁 Mark H. Ittel

你必須要考慮到整個平常運作的費用，如果你平常的服務都是高費用品質，是需要考量。然而，這兩個郵輪的上岸方式服務也不同的，這些相關的設備也會

不一樣。如果你要去設計客運中心的區分，你要考慮到你所能提供的空間是否能夠做好區分，雖然說要把辦公室都集中在同一個大樓是很經濟的做法。最後我要說一個最重要的是就是當你在設計一個建築與服務設施，你必須要能夠將十五與二十五年後的發展一起考慮進來，如果不能因應未來潛在的變化，以後要再改變就會有困難。

（十二）麗星郵輪盧總經理冠群

西方這種國家將船愈做愈大，大家都專注在亞洲市場，因為歐洲的市場對於郵輪已經飽和，還有一些在歐洲被淘汰次等的船，他們都會往亞洲送，不會往非洲送，美國也已經飽和了。所以這樣來看，兩岸和平發展會更吸引歐洲郵輪廠商來，我想如果入台證解決之後，就可以有更好的發展空間。雖然在講直航，但外國郵輪卻還在禁止之列，就會少掉很多觀光客。



我覺得這次座談會是一個開始，希望能夠邀請更多船公司，辦更大的座談會。光靠一個地方政府與港口的力量是不夠的，還需要政府一起來，需要四個港口一起來輪流辦的座談會，並找到關鍵人物，甚至是帶他們繞一圈，讓他們看港口和上岸後的景點與觀光資源，把外商也都邀請進來，讓周邊的四大港和政府一起來合作辦一個更大的座談會。辦一個世界矚目的座談會，才會讓人注意。

其實不只香港、上海、新加坡、廈門、三亞，像天津也是進步得非常快的，前三年去看他們個港口還不成氣候，今年底有關郵輪母港的設計和建造卻已經快完工了，我很佩服那邊人的效率和魄力。

整個郵輪發展觀光時，應該要尖峰時段大家都可以滿，但是郵輪可以填補離峰時段的效益，我很高興高雄市政府有注意到這一塊。

（十三）長榮海運杜經理松林

高雄港就地理位置和天候在台灣四個港口來比，是最好的。基隆港在



冬天東北季風吹的話，跟花蓮港一樣風浪很大，台中港沙淤積也不行。我們長榮在以前也造過兩千噸的郵輪，也在觀察加勒比海附近，他們的風浪較小。只要到五級以上的風，在船上吃飯對客戶來說就會很不舒服。我們公司在規劃亞洲的航線研究很久，覺得還不成熟，但高雄港有這麼大的願景去做，我們也是很樂觀其成的。

(十四) 交通部觀光局巫主任宗霖

今天非常感動各單位來談，我很感動終於大家知道高雄港是一顆珍珠。我們之前在接待外國郵輪來時，我們也去請了一些相關的資源來協助和歡迎。我們每年也會組團去參加會展研討，剛剛在講說未來相關的研討，已經在我們的規劃當中了。這是一個需要結合大家資源整合和支持的事。



之前我們在接待國際觀光客時，我在岸邊看到國際觀光客還去買金紙，因為他們覺得可以和神溝通，是很好的事。就此發現台灣有很多文化產業對於發展觀光是很寶貴的優勢，我們也可以設計一個跳八家將、宋江陣、或是做民俗手工藝班來讓國際觀光客體驗和學習。我的總結是郵輪觀光對於高雄港的發展是不可逆的，謝謝各位的意見，我會把它帶回去好好思考。

(十五) 交通部航政司陳簡任技正進生

交通部非常感謝各位關於觀光港埠的意見，我們會再把它轉為讓各地方和各位有用的支持。我想跟各位報告有關於港埠行銷這塊，在民國九十六年就已經考慮進來，那時知道貨運被競爭掉了，客也進不來。但在去年兩岸的和平發展，也開始有更多發展的空間，讓我們可以在旅運設施做一個改善的動作，目前交通部的思考還沒跳到一下子要到郵輪母港這個思維，但這是一個很好的概念，未來我們在規劃軟硬體會將它考慮進來。



(十六) 高雄市海洋局孫局長志鵬

郵輪和會展產業在未來高雄三到五年會是一個很好的發展。今年開始高雄市已經開始主動去參與郵輪的年會，我們也會密切和港務局配合，這個做起來才能對於高雄縣市與屏東縣整個觀光資源一起帶動出來。我想今天特別感謝各位的蒞臨，未來我們踏出這一步之後，希望能夠讓各位一起來努力。



(十七) 主持人賀陳董事長旦總結

我不敢說是總結，但就大致幫大家做歸納如下幾點：

■ 第一點：各單位一同合作再次爭取高雄港做為郵輪母港

陳市長剛才所展現出來高雄市能夠配合高雄港，將郵輪母港的企圖心在高雄港來實現，希望能夠讓各個單位來一起向中央發聲，使中央再度重視，讓高雄港有它的機會和支持。



■ 第二點：把淡旺季、郵輪與造訪港這兩種需求，將在地觀光資源（除高雄以外如屏東墾丁）的供給規劃上也應考慮進去。

有這樣的機會也需要有在地條件，所以我們希望能夠把南部地區整個觀光的潛力與民間支持能量能夠凝聚起來，如之前座談會提到的屏東墾丁等在地資源，把剛剛所談到的造訪港與淡季時也有人來造訪，讓這樣的能量可以充份發揮。

■ 第三點：相關法令需持續著手改造，尤以入台證著手為當務之急，包含簽證 Visa 和航行權等問題做整理向中央彙報。

盧總提到的是法令上的困難，還有沿海航行權的談判，非常的敏感卻非常的重要，另外就是和航空站的手續和流程等等相關單位，可以將之做成一個整理與專案向中央提案。

- **第四點：設計硬體建設時，有關郵輪與渡輪的區隔或合併的服務，可以考慮人力共用與設備集中化的角度。**

高雄港在未來客運專區的旅運大樓有很多細節需要注意，雖然在招標上已經起步，但後面還有一些現場的了解和規劃，我們是不是請這些航商能夠提出他們的疑問與看法，就能夠逐步完善，包含剛剛講的渡輪和郵輪的區隔，在人力上的專用是否要合作或重覆使用。這邊我要講的一個附註，剛剛 Mark 提到將把很多辦公室在一起是正面的肯定，但可以在做一些會議中心或歡迎遊客的設施，也一同考慮進去。

- **第五點：中央與地方政府能共同合作，趁旅運大樓招標已享有基本號召力，大型論壇可考慮在“下半年”舉辦，之後舉辦多次更大型座談讓郵輪母港產業的規劃更能落實專業，也藉此宣示決心順便國際行銷。**

交通部觀光局和港務局是不是能夠再次合作，再辦不止一次的大型座談會，一方面在為高雄與台灣行銷的同時，能夠把更多元單位的意見納進，一方面能夠藉此大型座談會能夠將郵輪母港產業的規劃更落實專業，就能夠有很好的提升。

附錄二

工作會議記錄暨訪談摘要



附錄二 工作會議記錄暨訪談摘要

2.1 工作會議記錄

2.1.1 一月工作會議

一、 時間：99 年 1 月 25 日下午 07 時 10 分

二、 地點：寬心園餐廳

三、 主席：濮董事長大威

紀錄：施育汶

四、 出席單位及代表：如出席會議簽到單

五、 主席報告（略）

六、 會議紀要

(一)希望藉由本案之研究成果可達到以下目標：

1. 紓解地方對於捷運不斷延伸之要求。
2. 將都會通勤鐵路發展之構想具體化，成為我國未來 30 年軌道運輸發展之方針。
3. 強化都會區域核心城市與衛星城鎮之聯繫，帶動核心城市與區域之再發展。

(二)本案國際研討會之專家學者應以具有國外實際運轉經營之專業人士為主，避免邀請純學術研究之學者。建議受託單位可洽各國駐台辦事處，如英國經貿處/英鐵道協會、德國國鐵、日本交流協會等，請他們協助推薦適當之人選，必要時可由本會協助發函邀請。

(三)國際研討會之參與單位與人員，可邀請交通部相關單位如台鐵局、鐵工局、運研所、各縣市交通處、捷運局、都發處、或顧問公司等與相關組織；此外，外籍專家與本會之工作會議（workshop），將由本會邀請相關單位主管人員以圓桌論壇方式深入討論。

- (四)本案期初報告請受託單位儘速提交，內容應包含後續工作的細部計畫包含資料蒐集與調查、工作項目與時程安排、辦理方法等。
- (五)本案之辦理應加強空間與產業發展之結合，避免純粹討論交通議題，與交通部之思考角度重複。
- (六)本案國際研討會時間，希望避開本會目前規劃的德國空間技術研討會及國土規劃全國研討會之時間，原則上在 3 月 26 日以後迄 4 月中旬較為恰當。
- (七)建議本案資料調查與蒐集，應先清出過去偏廢路廊、舊支線等；工作團隊應思考如何創造新路廊，或拜訪各縣市城鄉局局長，考量未來人口、產業之發展趨勢，並不僅以現況鐵路延伸為基礎。此外，有關區域鐵路之經營管理課題，請依據本案需求書規定內容辦理。
- (八)本案工作小組會議請受託單位應至少每月由計畫主持人召開一次，並邀請本會人員參與討論。另本案應於每週五下班前提出工作週報以電子郵件方式傳送本會參閱，俾利掌握執行進度。

2.1.2 三月工作會議

- 一、 時間：99 年 3 月 7 日下午 2 時 30 分
- 二、 點：中山大學 1085 教室
- 三、 主席：濮董事長大威 紀錄：施育汶
- 四、 出席單位及代表：如出席會議簽到單
- 五、 主席報告（略）
- 六、 會議紀要

(一)針對期中報告中「郵輪母港」部分有以下建議：

- 1.將發展郵輪母港之效益具體化，並補充產業關連資料。例如：
避免民眾誤解發展郵輪旅遊會排擠地方觀光產業之佐證。
- 2.作為郵輪母港城市，機場為一必要條件，且需能提供多元航線以連結客源。
- 3.港口條件與出入境服務亦直接影響成為郵輪母港之服務品質，應建議政府於高雄設立海關，或提供如夏威夷郵輪等有智慧卡服務，得以解決繁複的簽證問題。
- 4.台灣要發展郵輪母港，亟需有”航權”概念，以國家做為出發點進行考量之：利用國內航權（禁止停靠環島各港）迫使國際航商以高雄為母港，並可與中國大陸各港結盟（如雙母港協議）。惟航權屬行政、政治議題，應為由高雄市尋求中央協助事項。
- 5.以高雄市為出發點，提出一建議方案，並具體說明做法。
- 6.建議該部分報告架構如下。
 - (1) 為什麼要做郵輪母港？ 列舉國際郵輪母港之郵輪經濟。
 - (2) 郵輪母港（起始港）與到訪港（中途港）比較，需有明確定義、效益及條件差異。

(3) 高雄是否有機會？具備何條件？以郵輪母港條件中檢視高雄現況，並以消費者及航商角度進行分析。

(4) 郵輪母港客源（市場）分析。

(5) 高雄如何發展成為郵輪母港？高雄港成為郵輪母港之優勢、劣勢；流程；對政府之建議事項。

(6) 結論與建議：航商意願及高雄招商策略建議。

(二)針對期中報告中「藍色公路」部分有以下建議：

1. 應從藍色公路過去失敗原因檢討，並且其旅行時間與其他運具相較無競爭力情況下，給予其定位、聚焦——以”觀光”主導。

2. 安排訪談：藍色公路為何失敗？

3. 建議該部分報告架構如下。

(1) 重新發展藍色公路的前提為船體升級，惟民間認為不具財務效益而無法投入營運，應考量由政府補助購買適宜船體，再行委外營運之策略。

(2) 遊憩資源、設施整合，提出配套方案。

(3) 提出旗艦航線及階段性發展策略。

(三)高雄可作為南部海洋觀光體系之樞紐。

(四)藍色公路船支需加強抗浪性，且未來規劃應傾向於娛樂性，而非其交通功能。或可參考大稻埕碼頭航商之經營策略。

(五)藍色公路資本由政府負擔，可取代原規劃到墾丁之交通建設。例如：規劃南迴鐵路至墾丁之 LRT 之 200 餘億之預算。

(六)高雄縣之寺廟分布為全台密度最高，惟國際觀光客仍無法感受宗教觀光氛圍。

(七)針對期中報告中「宗教觀光」部分有以下建議：

1. 南台灣目前觀光交通系統仍以”公路”為最大宗，除加強大眾運輸服務外，可考慮參考國外案例，將觀光群聚於某特定公路發展，例如：加州 49 miles drive。
2. 以大型宗教觀光景點為推動之出發點。
3. 安排與旅行業者訪談，探討高高屏宗教觀光遊程的可能性及其機會。
4. 建議該部分報告架構如下。
 - (1) 宗教觀光資源調查及其發展優勢。
 - (2) 闡明課題。
 - (3) 提出結論：透過活動事件行銷，或結合相關景點推動、規劃宗教觀光之常態路線，並將其定位為高高屏整體觀光體系中的一環。

2.2 訪談紀要

2.2.1 高雄縣觀光交通處訪談 (I)

時間：99 年 2 月 3 日，下午 2 時 30 分

訪談對象：高雄縣觀光交通處觀光行銷科專員李淑芝

一、 藍色公路

- (一)在縣府計畫名稱或稱之為「海洋公路」。
- (二)興達港為早期計畫發展主要港，因遠洋漁業萎縮，本屬於遠洋漁船基地，政策改變功能轉型，往遊憩功能之遊艇碼頭專業港發展。
- (三)發展遊艇專區計畫仍不成功，因娛樂漁船與海上活動等，甚且規劃無動力風帆活動區等，因海上之遊憩體驗與資源在台較少，仍未吸引足夠觀光客。
- (四)屏東縣政府有發展海口港計畫，屬於墾丁與屏東海路運之轉運中心，亦遭到同等失敗原因，無觀光客青睞。

二、 宗教觀光

- (一)去年高雄縣府，強力行銷宗教聯合國計畫，可惜似乎遊客稀少。
- (二)主要構想，是以希望宗教目的的遊客除朝聖外，能有效益外溢，順道觀光與消費的效果。
- (三)以佛光山為例
 - 1. 據佛光山統計，每年來訪外國籍人士超過 20 國以上。
 - 2. 每年有百萬人次之造訪。
 - 3. 以外溢 10%，就有 10 萬人次可創造宗教觀光之基本人次。
 - 4. 09 年底新完工佛陀紀念館，內供奉佛子舍利為佛教之神

蹟，可預期佛教徒必訪之地，並今年初開始辦理試體驗之旅，未嘗不可創造新的宗教觀光。

(四)一貫道天台聖宮所辦之活動：

1. 去年辦理素食比賽，成功創造人潮，但今年尚未規劃。
2. 該宮對非道親，比較沒親切感，且純觀光客之到訪亦有排斥，比較歡迎純宗教訪問者。

(五)目前縣府強力推廣的，為在內門鄉舉辦的觀光活動。

1. 內門鄉之義陣為自古之傳統，有其傳承意義。
2. 今年三四月間，在內門鄉將由縣府舉辦嘉年華會，強力行銷內門之文化觀光。
3. 以後將固定假日，在內門鄉順賢宮排定宋江陣（義陣）之表演，此為常態性演出，如效果好，縣府有意持續推廣。順賢宮由台 3 線可到達，交通非常方便。

(六)其他尚有：

1. 真福園區今年才會完工，所有區內整體活動方開始行銷。
2. 寶來溫泉區之受到風災影響，嚴重衝擊觀光產業，恢復到原本規模本就有難度。
3. 美濃之觀光也是市府一直在推廣，有其幾項傳統特色，因交通地理相近，目前可併同內門鄉之觀光相結合。
4. 錫安山是歡迎觀光客的，幾次到訪發現，他們本身對無污染、有機蔬菜與無工業環境生活，非常樂意推廣給一般非摩門教徒。（目前該區販售無污染、有機蔬菜，歡迎觀光客採購生機飲食之食材。）

(七)有關義大世界

1. 目前縣府所知其計畫分四區塊進行營運。
2. 天月飯店四星、假日皇冠飯店五星級、及 Shopping Mall、主題樂園區等，只有飯店兩間先營運，其他預定今年五月完工。飯店狀況不錯，經了解，專接北中部地區畢業旅行團，有相當業績。
3. 發展困難主要問題是交通路權問題，連外交通似有所不足，目前自營 Shuttle Bus 接駁。
4. 該區與佛光山僅 20 分鐘車程，有與佛光山纜車相連計畫，同樣屬於大樹鄉、美濃、附近區域之觀光景點，或可考慮串聯發展。

三、 郵輪母港計畫非專業，不表示意見。

2.2.2 高雄縣觀光交通處訪談(II)

時間：99 年 2 月 4 日，上午 11 時 30 分

訪談對象：高雄縣觀光交通處處長翁佳樑、觀光行銷科辜信憲（本案縣府連絡人）

一、宗教觀光

- (一)高雄縣府推廣宗教觀光，已有兩年，非常歡迎能有顧問協助，提供構想與具體建議。
- (二)預期本案宗教觀光成果能告訴縣府，一年內該作些何種做為，或有何效果。未來中長期亦逐步能有所建議。
- (三)貴單位之計畫構想，能否提供本縣府參考。

二、有關郵輪母港，樂觀其成。

三、有關藍色公路，樂觀其成。

附錄三

會議記錄暨處理情形對照表



檔 號：

保存年限：

高雄市政府海洋局 函

副 本

地址：80672 高雄市前鎮區漁港中1路2號

承辦單位：第二科

聯絡電話：07-8157085 轉 1202

聯絡人：黃瑞財

機關傳真：07-8156219

台北縣板橋市漢生東路242號4樓

受文者：浩通國際股份有限公司

發文日期：中華民國99年6月4日

發文字號：高市海二字第0990008350號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：「高高屏跨域觀光發展規劃」委託技術服務案期初報告審查會會議紀錄乙份

主旨：檢送本局99年5月31日召開「高高屏跨域觀光發展規劃」

委託技術服務案期初報告審查會會議紀錄乙份，請查照。

正本：交通部觀光局、交通部高雄港務局、高雄縣政府、屏東縣政府、高雄市政府研究發展考核委員會、高雄市政府觀光局、高雄市政府交通局、高雄市輪船股份有限公司、高雄市政府都市發展局、吳守從委員、劉子利委員、鈕先鉞委員、郭伊彬委員、曹勝雄委員

副本：浩通國際股份有限公司、本局第二科

局長 孫志鵬

創稿號：(099)3120088

「高高屏跨域觀光發展規劃」委託技術服務案期初報告審查會
會議紀錄

一、時間：99 年 5 月 31 日上午 9 時 30 分

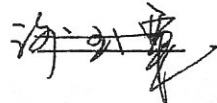
二、地點：本局三樓會議室

三、主席：李副局長錫珍

記錄：黃瑞財股長

四、出席單位：

出席單位

交通部觀光局 

交通部高雄港務局 (請假)

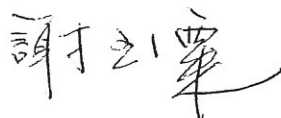
高雄縣政府 

屏東縣政府


高雄市政府研究發展考核委員會



高雄市政府觀光局



高雄市政府交通局



高雄市輪船股份有限公司 翁仁州

高雄市政府都市發展局 (提供書面意見)

吳守從委員 (請假)

劉子利委員

劉子利

鈕先鉞委員 (提供書面意見)

郭伊彬委員 (請假)

曹勝雄委員 (請假)

五、列席單位：

浩通國際股份有限公司

濮大威 呂其軒 施喬安

本局第二科

六、主席致詞：略

七、主辦單位報告：略

八、審查委員及出席單位意見：

(一) 劉子利委員：

- 1、對於發展郵輪母港所需之資金投資請受託單位敘明，並評估其可行性，以利未來向中央爭取經費補助。
- 2、陸客來台與郵輪母港規劃內容間之關係建議加強論述，未來郵輪航線亦應考量歐美或日韓等國之旅客需求。
- 3、藍色公路真愛碼頭至海口港有關船舶之建造費用，受託單位建議以 BTO 方式進行，該名詞較為少用，建議應敘明清楚，同時分析 OT 方式或其他可行方案。
- 4、目前國內藍色公路航線定位不清，建議應先釐清觀光功能或交通運輸功能

(二) 鈕先鉞委員（書面意見）：

本案規劃主軸似以郵輪產業為主，惟在國際行銷方面，僅在架設網站方面有較多的說明，至於其他如國際合作、國際宣傳等方面，似乎多未提及，可在這方面再加強一點，則更佳。

(三) 高雄縣政府：

- 1、宗教觀光資料尚嫌不足，建議受託單位進行各知名宗教地點實地訪查，了解各點納入宗教觀光旅遊之意願及周邊環境須改善事項。
- 2、未來報告中應就宗教觀光提出發展策略，建議政府部門須有之具體作為。

(四) 高雄市政府交通局：

- 1、建議加強論述郵輪母港與造訪港之優劣綜合評估。
- 2、藍色公路部分建議就供給需求面之配合、市場包裝、旅客特性及陸上配套接駁等層面，進行分析，提出各航線改善策略。

(五) 高雄市輪船股份有限公司

- 1、目前國內藍色公路失敗原因為航線觀光功能不佳、民間業者資金不足及船舶噸位太小，建議規劃報告研析各航線最適船舶，並規劃可行之路線。
- 2、郵輪母港部分建議增加評估郵輪母港為當地帶來之經濟效益。

(六) 高雄市政府研究發展考核委員會

- 1、有關郵輪母港發展策略應詳細論述，並提出短中長期策略。
- 2、有關藍色公路請就各航線提出改善方案及陸上配套規劃。
- 3、宗教觀光部分建議規劃內容再予以強化，儘量搭配宗教活動來進行規劃，相關基本資料請一併更新。

(七) 高雄市政府觀光局

本府目前正積極推展真愛碼頭（或高雄港 3 號碼頭）—蚵仔寮漁港藍色公路航線，請受託單位將上述航線納入規劃案內，並就未來航線營運方式、硬體設施改善、使用船舶、陸上配套行程等，提出具體建議。

(八) 高雄市政府都市發展局：(書面意見)

- 1、報告內調查資料多為調查對象之介紹文字，尚未呈現深入分析比對資料後所得之結果或結論；另有語句不通順及上下文意或圖表與內文無法相對應之情形。
- 2、應補充說明國際上設置郵輪母港之基本條件，以資推論高高屏或高雄港可發展為郵輪母港之優勢與劣勢；圖 3.2-1 讀不出航線分析之內容與重點，建議加註說明或圖例。
- 3、海上藍色公路規劃方案乙節，建議先由檢討藍色公路不易推動之原因、所面臨之困境、既有航線中旅運情形與經營狀況等，並於發現課題與對策後提出規劃方案，方能較為符合高高屏三縣市之發展需求。
- 4、本報告 P121 指出『以宗教為名做系統化的規劃實不可行』，與

高雄縣推動之宗教聯合國或宗教觀光旅遊之策略有所落差，建議應補充完整之調查與分析資料較為嚴謹。

(九) 高雄市政府海洋局

- 1、有關藍色公路部分，本局正積極辦理真愛碼頭（或高雄港 3 號碼頭）－蚵仔寮漁港及評估真愛碼頭（或高雄港 3 號碼頭）－大鵬灣等 2 條航線，請受託單位將上述航線納入規劃案內，並就未來航線營運方式、硬體設施改善、使用船舶、陸上配套行程及國內航線安檢措施之簡化等，提出具體建議。
- 2、大陸經濟發展快速，富有人士亦急速增加，目前大陸正於沿海各港口發展郵輪產業，對於未來如何吸引富有之陸客搭乘郵輪前來高雄及規劃爭取高雄港發展成為郵輪母港，請提出具體建議。
- 3、郵輪母港為本案核心，依照工作計畫書期程，目前進度為資料分析階段，後續仍請受託單位注意配套產業的發展規劃、GPS 功能結合規劃、開發時程及發展策略、相關法令配合修訂等項目之規劃。
- 4、有關座談會辦理日期、地點、討論題綱、邀請對象等細節，本局將再與受託單位協商。
- 5、有關各委員及各單位意見，請受託單位於期末報告書修正並附對照表說明，期初報告內容尚符合工作計畫書要求，建議審查通過。

九、決議：「高高屏跨域觀光發展規劃」委託技術服務案期初報告審查通過，請受託單位浩通國際股份有限公司依據審查委員及各出席單位代表之意見納入期末報告辦理修正，並依契約規定期限完成期末報告送本局審查。

十、散會：12 時 00 分

附錄三 會議記錄暨處理情形對照表

3.1 期初審查會議

一、 會議時間：民國99年5月31日（星期一）上午9時30分

二、 會議地點：高雄市政府海洋局三樓會議室

期初報告審查意見	規劃單位據以修正報告書內容說明 (以下參閱頁碼為期初報告內頁碼)
劉子利委員：	
1、 對於發展郵輪母港所需之資金投資請受託單位敘明，並評估其可行性，以利未來向中央爭取經費補助。	敬悉，本計畫為策略規劃，所敘可行性評估與編列預算投資等非計畫範圍內；且本計畫係可行下所研擬之策略，加以郵輪靠泊高高屏地區已是趨勢，未來只會越來越多郵輪靠泊高雄港。
2、 陸客來台與郵輪母港規劃內容間之關係建議加強論述，未來郵輪航線亦應考量歐美或日韓等國之旅客需求。	1. 敬悉。 2. 陸客來台意願分析如 p. 42。另郵輪旅客之國籍考量，來源有歐美或日韓等國，非單論陸客。
3、 藍色公路真愛碼頭至海口港有關船舶之建造費用，受託單位建議已 BTO 方式進行，該名詞較為少用，建議應敘明清楚，同時分析 OT 方式或其他可行方案。	依促參法第八條第一項，促參方式有 BOT、有償 BTO、無償 BTO、ROT、LOT、OT、BOO 等（詳 P. 128）。可行方案係建立在民間財務可行上，但如 OT 等，亦無法回收造船成本，此節方作 BTO 之建議。
4、 目前國內藍色公路航線定位不清，建議應先釐清觀光功能或交通運輸功能。	遵照辦理，本計畫檢討過往失敗原因後，本計畫規劃方向為觀光功能為主，交通運輸為輔。（詳 P. 157）
鈕先鉞委員：	
本案規劃主軸似以郵輪產業為主，惟在國際行銷方面，僅在架設網站方面有較多的說明，至於其他如國際合作、國際宣傳等方面，似乎多未提及，可在這方面再加強一點，則更佳。	已於期末報告中，增加建議成立中央及地方郵輪協會組織，其可負責對國際合作、國際宣傳等方面積極作為，補足我國非聯合國會員之弱勢。（詳 P. 271）
高雄縣政府	
1、 宗教觀光資料尚嫌不足，建議受託	遵照辦理。已依意見實地訪查，惟經訪

期初報告審查意見	規劃單位據以修正報告書內容說明 (以下參閱頁碼為期初報告內頁碼)
單位進行各知名宗教地點實地訪查，了解各點納入宗教觀光旅遊之意願及周邊環境需改善事項。	現況之宗教勝地，多歡迎傳統宗教之參訪方式，純觀光較無意願。故本計畫提出之旗艦型觀光遊程規劃，即是符合各方意見下之建議遊程。
2、未來報告中應就宗教觀光提出發展策略，建議政府部門須有具體作為。	遵照辦理。
高雄市政府交通局：	
1、建議加強論述郵輪母港與造訪港之優劣綜合評估。	已補充。(詳 P. 131~132)
2、藍色公路部分建議就供給需求面之配合、市場包裝、旅客特性及路上配套接駁等層面，進行分析，提出各航線改善策略。	本規劃方向，係檢討藍色公路不易推動之原因、所面臨之困境、既有航線中旅運情形與經營狀況等，並於發現課題與對策後提出規劃方案，目前建議首從主航線開始推動，並搭配合適之船型。(詳 P. 156~164)
高雄市輪船股份有限公司：	
1、目前國內藍色公路失敗原因為航線觀光功能不佳、民間業者資金不足及船舶噸位太小，建議規劃報告研析各航線最適船舶並規劃可行之路線	敬悉，目前建議首從主航線開始推動，並搭配合適之船型。(詳 P. 156~164)
2、郵輪母港部分建議增加評估郵輪母港為當地帶來之經濟效益。	由於母港型態為高雄市港從未有之觀光型態，可參考之數字可從 CLIA 經濟報告概估，但其資料為美元計價及美國籍之旅客消費能力評估等，國情及旅客國籍均不同，不宜直接引用，可參考之，但不建議列於報告中推估。
高雄市政府研究發展考核委員會：	
1、有關郵輪母港發展策略應詳細論述，並提出短中長期策略。	遵照辦理。
2、有關藍色公路請就各航線提出改善方案及陸上配套規劃。	遵照辦理。
3、宗教觀光部分建議規劃內容在予以強化，盡量搭配宗教活動來進行規	遵照辦理。

期初報告審查意見	規劃單位據以修正報告書內容說明 (以下參閱頁碼為期初報告內頁碼)
畫，相關基本資料請一併更新。	
高雄市政府觀光局：	
本府目前正積極推展真愛碼頭(或高雄港3號碼頭)—蚵仔寮漁港藍色公路航向，請受託單位將上述航線納入規劃案內，並就未來航線營運方式、硬體設施改善、使用船舶、路上配套行程等，提出具體建議。	遵照辦理。本規劃方向係檢討藍色公路不易推動之原因、所面臨之困境、既有航線中旅運情形與經營狀況等，並於發現課題與對策後提出規劃方案，目前建議首從主航線開始推動，並搭配合適之船型。(詳P.156~164)該真愛碼頭(或高雄港3號碼頭)—蚵仔寮漁港航線，建議於第3期發展。
高雄市政府都市發展局：	
1、報告內調查資料多為調查對象之介紹文字，尚未呈現深入分析比對資料後所得之結果或結論；另有語句不通順及上下文意或圖表與內文無法相對應之情形。	敬悉。
2、應補充說明國際上設置郵輪母港之基本條件，以資推論高高屏或高雄港可發展為郵輪母港之優勢與劣勢；圖3.2-1讀不出航線分析之內容與重點，建議加註說明或圖例。	遵照辦理。有關優勢與劣勢SWOT分析等，詳P.58~62。
3、海上藍色公路規劃方案乙節，建議先由檢討藍色公路不易推動之原因、所面臨之困境、既有航線中旅運情形與經營狀況等，並於發現課題與對策後提出規劃方案，方能較為符合高高屏三縣市之發展需求。	遵照辦理。
4、本報告P121指出「以宗教為名做系統化的規劃實不可行」與高雄縣退動之宗教聯合國或宗教觀光旅遊之策略有所落差，建議應補充完整之調查與分析資料較為嚴謹。	遵照辦理。
高雄市政府海洋局：	
1、有關藍色公路部分，本局正積極辦	遵照辦理。

期初報告審查意見	規劃單位據以修正報告書內容說明 (以下參閱頁碼為期初報告內頁碼)
<p>理真愛碼頭(或高雄港3號碼頭)—蚵仔寮漁港及評估真愛碼頭(或高雄港3號碼頭)—大鵬灣等2條航線，請受託單位將上述航線納入規劃案內，並就未來航線營運方式、硬體設施改善、使用船舶、路上配套行程及國內航線安檢措施之簡化等，提出具體建議。</p>	
<p>2、大陸經濟發展快速，富有人士亦急遽增加，目前大陸正於沿海各港口發展郵輪產業，對於未來如何吸引富有之陸客搭乘郵輪前來高雄及規劃爭取高雄港發展成為郵輪母港，請提出具體建議。</p>	<p>遵照辦理。有關大陸富有人士搭乘郵輪前來高雄，及規劃爭取高雄港發展成為郵輪母港，本計畫建議策略主要為行銷對象為郵輪航商，吸引到航商後，提供旅客第一線服務的，也是航商，故關鍵的細節，不在旅客，而是郵輪航商。</p>
<p>3、郵輪母港為本案核心，依照工作計畫書期程，目前進度為資料分析階段後續仍請受託單位注意配套產業的發展規劃、GPS 功能結合規劃、開發時程及發展策略、相關法令配合修訂等項目之規劃。</p>	<p>遵照辦理，期末已納入。</p>
<p>4、有關座談會辦理日期、地點、討論題綱、邀請對象等細節，本局將再與受託單位協商。</p>	<p>遵照辦理，已於 99.8.20 辦理座談會，請參見附錄座談會成果報告。</p>
<p>5、有關各委員及各單位意見，請受託單位於期末告報告書修正並附對照表說明，期初報告內容尚符合工作計畫書要求，建議審查通過。</p>	<p>敬悉。</p>



檔 號：

保存年限：

高雄市政府海洋局 函

地址：80672 高雄市前鎮區漁港中 1 路 2 號
承辦單位：第二科
聯絡電話：07-8157085#1202
機關傳真：07-8156221

10665

台北市復興南路二段 65 號 11 樓之 5

受文者：浩通國際股份有限公司

發文日期：中華民國 99 年 10 月 27 日

發文字號：高市海二字第 0990016204 號

速別：最速件

密等及解密條件或保密期限：

附件：「高高屏跨域觀光發展規劃」委託技術服務案期末報告審查會會議紀錄乙份

主旨：檢送本局 99 年 10 月 19 日召開「高高屏跨域觀光發展規劃」

委託技術服務案期末報告審查會會議紀錄乙份，請 查照。

正本：交通部觀光局、交通部高雄港務局、內政部入出國及移民署國境事務大隊（高雄港隊）、財政部高雄關稅局、高雄縣政府、屏東縣政府、高雄市政府研究發展考核委員會、高雄市政府觀光局、高雄市政府經濟發展局、高雄市政府交通局、高雄市輪船股份有限公司、高雄市政府都市發展局、吳守從委員、劉子利委員、紐先鉞委員、郭伊彬委員、曹勝雄委員、黃委員登福

副本：浩通國際股份有限公司、本局第二科

局長 孫志鵬

創稿號：(099)3120221

「高高屏跨域觀光發展規劃」委託技術服務案期末報告審查會

會議紀錄

一、時間：99 年 10 月 19 日下午 14 時 30 分

二、地點：本局三樓會議室

三、主席：李副局長錫珍

記錄：黃瑞財股長

四、出席單位：

出席單位	職 稱	簽 名
交通部觀光局		
交通部高雄港務局	科長	張展榮
內政部入出國及移民署國境事務大隊（高雄港隊）	隊長	陳榮文
財政部高雄關稅局		
高雄縣政府		
屏東縣政府	技正	陳文安
高雄市政府研究發展考核委員會	(請假)	(提供書面意見)
高雄市政府觀光局	科員	高碩淵

高雄市政府經濟發展局	秘書	吳國瑞 ✓
高雄市政府交通局	科員	許子文
高雄市輪船股份有限公司		
高雄市政府都市發展局	(請假)	(提供書面意見)
吳守從委員 (請假)		
劉子利委員		劉子利
鈕先鉞委員 (提供書面意見)		
郭伊彬委員		郭伊彬
曹勝雄委員 (請假)		
黃委員登福		黃登福

五、列席單位：

浩通國際股份有限公司		林淑真
本局第二科	科長	陳啟芳

台灣國際造船

曾國乙 ✓

六、主席致詞：略

七、主辦單位報告：略

八、審查委員及出席單位意見：

(一) 劉子利委員：

- 1、郵輪母港宣傳策略部分，請受託單位針對航商提出具體行銷策略。
- 2、中央宜由何單位主導，請具體建議未來推動郵輪母港之中央統籌單位。
- 3、全台藍色公路失敗之主因，主要在於結構問題，台灣週遭海域，一年當中約僅能有半年時間可正常營運，受託單位建議以 BTO 方式經營真愛碼頭至海口港航線，而船舶建造費用部分，建議由公部門投入資金補助，涉及政府資源分配之公平性及合理性，宜審慎評估。

(二) 郭伊彬委員：

- 1、郵輪母港部分之建議，應更具體化，並提供相關施行步驟，俾主辦單位進行後續推動事宜。
- 2、請加強論述港市合一對全案之影響。

(三) 交通部高雄港務局：

- 1、港市合一議題係以港市合作為主軸，雙方共同合作，促成發展郵輪母港之目標。
- 2、郵輪母港效益，仍須相關產業配合，建議受託單位針對發展策略，提出具體做法，另為爭取時效，可考慮將中、短期策略結合，一併推動。
- 3、引進陸客須有完善策略，高高屏觀光資源亦須整合，建立指標性觀光景點，同時加入高高屏在地文化特色，進行國際行銷。
- 4、航商為爭取郵輪母港之重要關鍵，考慮郵輪產業特性，旅

行社亦有關鍵影響力，建議行銷對象將旅行社納入考量。

(四) 高雄市政府交通局：

- 1、請將高雄發展郵輪母港之可行航線資料彙整呈現，包含營運型態（國際、國內或快速渡輪、郵輪）、航線（東北亞或東南亞）、灣靠城市、航程時間、現有商業運轉航線，並以表列方式呈現，俾利清楚掌握航線資訊。
- 2、郵輪母港規劃設於 18-21 號碼頭，檢視現有道路設計系統，僅有海邊路與新光路可作為聯外運輸道路，建議可就郵輪母港道路運輸系統，進一步分析檢討供需。
- 3、贊同研究所提郵輪母港聯外運輸系統應以大眾運輸為主，研究提出以臨港觀光運輸系統（PMS）串連捷運紅線三多站，另參考本府捷運局刻正推動之水岸輕軌建設計畫，該路線亦行經海邊路，建議可將輕軌系統納入郵輪母港聯外運輸系統中檢視修正。
- 4、郵輪母港之交通配套措施，除規劃客運運輸系統外，亦應考量郵輪補給之物流運輸，請就發展郵輪母港之貨物物流特性、交通配套措施，進一步說明。
- 5、本研究提出以台 21 線作為宗教觀光旗艦路線，建議就旅遊路線整體包裝行銷方式，進一步說明討論。
- 6、請補充高雄地區人力資源之優、劣勢。

(五) 高雄市政府觀光局：感謝受託單位努力精心蒐集許多國內外資料，雖然本規劃 98 年底才開始，但有些資料建議更新或蒐集至 98 年之資料，方能掌握最新情資，僅擇要列舉如下：

- 1、P. 38，表 2.2-23「高雄港近年旅客數量統計表」資料，建議增加 97 及 98 年度的統計數據。
- 2、P. 39，表 2.2-24「高雄港 91-97 年郵輪停靠（不定期航班）船型彙整表」，建請向高雄港務局蒐集 98 年國際郵輪停靠高

雄港數據資料，俾據以分析高雄國際郵輪成長情形。

- 3、P. 43，報告書中提到（一）觀光飯店市場：觀光旅館是發展郵輪母港觀光事業及市場不可或缺的重要一環產業，建議列出本市目前有多少旅館數、房間數，始能判讀產業配合度佳。（二）交通運輸、百貨零售…：建議說明高雄交通運輸便利性的特色（如捷運、接駁公車、168 環狀公車）及百貨公司、購物中心、特色（電腦、皮鞋、南北貨…等）商店街。
- 4、P. 68，表 2.3-1 依交通部觀光局統計資料所彙整之「民國 98 年高高屏地區十大主要觀光遊憩區遊客人次」，建議思考國際郵輪觀光客喜歡去的「前清打狗英國領事館」及鄰近「駁二藝術特區」與「壽山動物園」等，在該局網站都有統計資料，由於郵輪觀光客在高雄停留時間常為 4~6 小時居多，若能考量行程較近的旅遊景點，對於推動郵輪觀光有最大助益。
- 5、P. 76，表 2.3-3「97 年度台北、高高屏地區觀光旅館營運統計概況之比較」資料，建議更新至 98 年度。
- 6、P. 78，表 2.3-4「96 年高雄市主要百貨公營運概況」資料建議更新及增加「漢神巨蛋」百貨公司。
- 7、P. 82，高雄市宗教資源，建議考量已推動且具成效的「戲獅甲」。

（六）高雄市政府研究發展考核委員會：

- 1、規劃內容已涵括預先規劃之目標，如將高雄港規劃成為區域內郵輪母港或基地之理由及配套措施，高高屏「海上藍色公路」之規劃及宗教旅遊規劃，請將各處景點，逐一說明納入。
- 2、建議於期末報告增列郵輪到高雄停泊的觀光旅遊行程，如：

一日行程、二日行程等，強化其郵輪停靠高雄港之誘因。

(七) 內政部入出國及移民署國境事務大隊（高雄港隊）：

有關旅客入出境，管理將以服務旅客為主，全力配合。

(八) 高雄市政府都市發展局（書面意見）：

- 1、本報告 6.4GPS 觀光應用乙節，建議參考本府觀光局日前曾發布將提供智慧型手機本市觀光導覽軟體下載之活動；另受託單位研究團隊對此有無後續推動之建議。
- 2、應補充說明國際上設置郵輪母港之基本條件，以資推論高高屏或高雄港可發展為郵輪母港之優勢與劣勢；圖 3.2-1 讀不出航線分析之內容與重點，建議加註說明或圖例(如實虛線之意義)。
- 3、藍色公路規劃方案乙節，建議再補充藍色公路不易推動之原因、所面臨之困境、既有航線中旅運情形與經營狀況等，並於發現課題與對策後，提出縣市合併後，能具體實施之方案。
- 4、未來縣市合併後，觀光資源豐富，建議以分區概念，將高雄縣市的觀光資源系統化、架構化整理(例如高雄縣八大風景線與郵輪母港規劃結合)，並補充必要之調查與分析資料。
- 5、報告內，調查資料多為調查對象之介紹文字，未呈現深入分析比對資料後所得之結果或結論，建議於各章增加小結，呈現各章所分析之結果。
- 6、請受託單位評估是否以「意見回應表」方式，將歷次審查會議中與會專家學者、機關代表所提意見予以回應，俾利本案後續修正之參考。

(九) 黃委員登福：

1. 目前高雄港郵輪停靠及旅客通關係在 3 號碼頭（香蕉碼頭）

進行，而 P. 41 有關高雄港旅運大樓設施檢討則係針對新濱旅運大樓，請修正，以符實際。

2. 為配合未來高雄港發展為郵輪造訪港（郵輪航線中途停靠港）或母港需要，應將高高屏三縣市具有特色、吸引力之景點、遊程內容規劃半日、一日或二日之套裝行程，以吸引國外遊客。
3. 藍色公路推動能否成功之重要因素包括航程、航線規劃之妥適性、航線沿岸有否優美吸引人之風光、船舶舒適度、船上休閒設施及活動、停靠港週邊有否具吸引力之景點、陸上交通接駁規劃等。本規劃建議第一階段從真愛碼頭至海口港之航線並採用 500 噸級之船舶為主力營運船舶。由於兩地相距達 44 哩且海口港水深僅 3 公尺，船舶停靠安全水深及航程規劃是否適合請再考量。建議第一階段可將真愛碼頭至蚵仔寮漁港航線納入考量。

（十）主辦單位：

- 1、有關藍色公路部分，建議先行篩選出 1 條試辦航線，就未來航線營運方式、硬體設施改善、使用船舶、陸上配套行程等，提出具體建議，作為日後推動藍色公路依據。
- 2、為順利推動郵輪母港，請詳列後續具體推動步驟、中央與地方分工及相關做法；國際行銷部分，網站設置內容架構亦請提出具體建議。
- 3、有關各委員及各單位意見，請受託單位於提送正式報告書時，一併修正並附對照表說明；期末報告內容已符合工作計畫書要求，建議審查通過。

九、決議：「高高屏跨域觀光發展規劃」委託技術服務案期末報告審查通過，請受託單位浩通國際股份有限公司依據審查委員及各出席單位代表之意見，納入定案報告書辦理，並依契約規定期限，完成工作成果提送。

十、散會：17時00分

3.2 期末審查會議

一、會議時間：民國 99 年 10 月 19 日（星期二）下午 2 時 30

分

二、會議地點：高雄市政府海洋局三樓會議室

期末報告審查意見	規劃單位據以修正報告書內容說明
劉子利委員：	
1、郵輪母港宣傳策略部分，請受託單位針對航商提出具體策略。	已提出成立中央及地方郵輪協會構想，此協會功能之一，即是統籌國內力量，針對航商行銷宣傳等事宜。
2、請具體建議未來推動郵輪母港之中央統籌單位。	已於報告書中列載，建議中央單位，其專業至少有包括觀光、交通及協調部會整合能力者，如中國為發改委（等同我國經建會），詳 P. 140
3、現況藍色公路失敗為結構原因，台灣週遭海域僅能約有半年時間可正常營運，真愛碼頭至海口港有關船舶之建造費用，受託單位建議以 BTO 方式進行，因該項建議對於公部門投入資金補助，涉及政府單位資源分配的公平性及合理性，宜審慎評估。	敬悉。
郭伊彬委員：	

1、建議郵輪母港部分之建議應再具體化，提供相關施行步驟，俾主辦單位進行後續推動事宜。	敬悉。詳細推動請參考（P. 281），首先建議成立社團法人組織，以半官方半民間推廣（此參考國外推動同類組織）由專責單位負責，並行銷對象建議為郵輪航商，後續執行行動，包括成立宗旨、目的、章程、經費等，建議另案研究之。
2、請加強論述港市合一對全案之影響。	該部分目前為港市合作，而本案必須也必要，為港市共同合作之課題。
交通部高雄港務局：	
1、港市合一議題係以港市合作為主軸，雙方共同合作，促成發展郵輪母港之目標。	敬悉。
2、郵輪母港效益仍須相關產業的配合，建議受託單位針對發展策略提出具體做法，另為爭取時效，可考慮將中、短期策略結合，一併推動。	非常同意 貴單位寶貴意見，將建議實際執行時，適合時機即可先行結合中、短期實施之可能。
3、引進陸客須有完善策略，高高屏觀光資源亦須整合，建立指標性觀光景點，同時加入高高屏在地文化特色，進行國際行銷。	敬悉。
4、航商為爭取郵輪母港之重要關鍵，考慮郵輪產業特性，旅行社亦有關鍵影響力，建議行銷對象將旅行社納入考量。	敬悉。
高雄市政府交通局：	

<p>1、請將高雄發展郵輪母港之可行航線資料彙整呈現，包含營運型態（國際、國內或快速渡輪、郵輪）、航線（東北亞或東南亞）、灣靠城市、航程時間、現有商業運轉航線，並以表列方式呈現，俾利清楚掌握航線資訊。</p>	<p>敬悉。有關可行之航線，其思維並不宜從灣靠城市、航程時間、現有商業運轉航線等作出，而是綜合有意願設立母港營運之航商、航線談判或合作之成果，方可能成為可行航線，請參考兩岸航空航線之例，先有航空公司意願承攬（包機），後續談判、到定期航線，此種種之細節，涉及國際合作、航線談判、利益。</p>
<p>2、郵輪母港規劃設於 18-21 號碼頭，檢視現有道路設計系統，僅有海邊路與新光路可作為聯外運輸道路，建議可就郵輪母港道路運輸系統進一步分析檢討供需。</p>	<p>敬悉。本計畫定位為策略規劃，並不檢討單一道路供需問題，但此部分亦將建議港務局進行新旅運大樓規劃設計工作時，納入考慮因素。</p>
<p>3、贊同研究所提郵輪母港聯外運輸系統應以大眾運輸為主，研究提出以臨港觀光運輸系統（PMS）串連捷運紅線三多站，另參考本府捷運局刻正推動水岸輕軌建設計畫，該路線亦行經海邊路，建議可將本輕軌系統納入郵輪母港聯外運輸系統中檢視修正。</p>	<p>敬悉。</p>
<p>4、郵輪母港之交通配套措施除規劃客運運輸系統外，亦應考量郵輪補給之物流運輸，請就發展郵輪母港之貨物物流特性、交通配套措施進一步說明。</p>	<p>母港所需補給，就貨物物流特性為乘客行程內民生物資，大部分仍屬生鮮食品，並無大宗物品倉庫之積存，需求可能係小型冷藏倉庫，故到港運輸車流可選擇離峰時段之運補，就影響而言，貨運所需交通措施之影響，不若客運運輸</p>

	之影響。
5、本研究提出以台 21 線作為宗教觀光旗艦路線，建議就旅遊路線整體包裝行銷方式進一步說明討論。	敬悉。報告中已針對各建議行銷方式(策略)說明。
6、高雄地區人力資源之優、劣勢請補充。	敬悉。相關郵輪所需人才人力資源訓練課題已於第六章獨立章節討論，請參閱。
高雄市政府觀光局：	
<p>感謝承辦公司的努力及精心蒐集許多國內外資料，雖然本規劃係在 98 年底才開始，但有些資料建議要更新或蒐集至少為 (98) 年的資料為宜，才能掌握最新情資，僅擇要列舉如下：</p> <p>1、P. 38，表 2.2-23「高雄港近年旅客數量統計表」的資料，建議增加 97 及 98 年度的統計數據。</p> <p>2、P. 39，表 2.2-24「高雄港 91-97 年郵輪停靠（不定期航班）船型彙整表」，建議請向高雄港務局蒐集 98 年國際郵輪停靠高雄港數據資料，俾據以分析高雄國際郵輪的成長情形。</p> <p>3、P. 43，報告書中提到（一）觀光飯店市場：觀光旅館是發展郵輪母港觀光事業及市場不可或缺的重要一環產業，建議將本市目前有多少旅館、房間數，始能判讀產業配合度佳。（二）交通運輸、百貨零</p>	<p>1、遵照辦理。</p> <p>2、遵照辦理。</p> <p>3、遵照辦理。</p> <p>4、敬悉。表 2.3-1 係依統計資料進行排名，在安排郵輪旅客遊程部分，亦建議郵輪航商及相關業者未來在安排遊程上，應考量行程較近的旅遊景點，並促共同推廣高雄景點。</p> <p>5、遵照辦理。</p> <p>6、遵照辦理。</p> <p>7、遵照辦理。</p>

<p>售…:建議說明高雄交通運輸便利性的特色(如捷運、接駁公車、168 環狀公車)及百貨公司、購物中心、特色(電腦、皮鞋、南北貨…等)商店街。</p> <p>4、P. 68, 表 2. 3-1 依交通部觀光局統計資料所彙整之「民國 98 年高高屏地區十大主要觀光遊憩區遊客人次」, 建議思考國際郵輪觀光客喜歡去的「前清打狗英國領事館」, 還有鄰近的「駁二藝術特區」及「壽山動物園」等在該局網站都有統計資料, 由於郵輪觀光客在高雄停留時間常為 4~6 小時居多, 若能考量行程較近的旅遊景點, 對於推動郵輪觀光有最大助益。</p> <p>5、P. 76, 表 2. 3-3「97 年度台北、高高屏地區觀光旅館營運統計概況之比較」資料, 建議更新 98 年度。</p> <p>6、P. 78, 表 2. 3-4「96 年高雄市主要百貨公營運概況」資料建議更新及增加「漢神巨蛋」百貨公司。</p> <p>7、P. 82, 高雄市宗教資源建議是否考量已推動具有成效的「戲獅甲」。</p>	
<p>高雄市政府研究發展考核委員會：</p>	

1、規劃內容已涵括預先規劃之目標，如將高雄港規劃成為區域內郵輪母港或基地理由及配套措施，高高屏「海上藍色公路」之規劃及宗教旅遊規劃，並將各景點逐一說明納入。	敬悉。
2、建議於期末報告增列郵輪到高雄停泊的觀光旅遊行程建議，如：一日行程、二日行程等，強化其郵輪停靠高雄港的誘因。	敬悉。惟目前停靠一日、二日遊等行程，思維屬於郵輪中途靠泊港，已補充於本期末報告定案 6.3 中論述。
內政部入出國及移民署國境事務大隊（高雄港隊）	
有關旅客入出境管理將以服務旅客為主，全力配合。	敬悉。
高雄市政府都市發展局：（書面意見）	
1、本報告 6.4GPS 觀光應用乙節，建議參考本府觀光局日前曾發佈將提供智慧型手機本市觀光導覽軟體下載之活動；另研究團隊對此有無後續推動之建議。	已補充，敬悉。
2、應補充說明國際上設置郵輪母港之基本條件，以資推論高高屏或高雄港可發展為郵輪母港之優勢與劣勢；圖 3.2-1 讀不出航線分析之內容與重點，建議加註說明或圖例（如實虛線之意義）。	敬悉。吸引郵輪航商，才是目前郵輪母港設置基本條件與要素，請參卓 6.1 節。另由於圖 3.2-1 為母港航線，目前現況全部均不存在有郵輪營運中，實虛線之並無意義須特別說明。
3、海上藍色公路規劃方案乙節，建議再補充藍色公路不易推動之原因、所面臨之困境、既有航線中旅運情形與經營狀況等，並於發現課題與對策後，提出合併	敬悉，已補充於第四章。

後能具體實施之方案。	
4、未來縣市合併後的觀光資源豐富，建議以分區概念，將高雄縣市的觀光資源系統化架構化整理（例如高雄縣八大風景線與與郵輪母港規劃之結合），並補充必要之調查與分析資料。	敬悉。
5、報告內調查資料多為調查對象之介紹文字，尚未呈現深入分析比對資料後所得之結果或結論，建議於各章增加小結，呈現各章所分析之結果。	遵照辦理。
6、請研究團隊評估是否以「意見回應表」方式，將歷次審查會議中與會專家學者、機關代表所提意見予以回應，俾利本案後續修正之參考。	遵照辦理。
黃委員登福	
1、目前郵輪進港旅客之 CIQS 通關程序，係以 3 號碼頭為主，請修正報告書內容。	敬悉，惟洽港務局意見，此#3 碼頭為 103 年旅運中心完工前，權宜靠泊之用，非固定指泊碼頭。
2、有關陸上觀光遊程設計，請針對郵輪旅客設計半日或 1 日遊之行程。	敬悉，已列於報告書之 6.3 節。
3、有關藍色公路部分，第 1 階段真愛碼頭至海口港之航程可能太長，港口設施條件可能不足，建議可先行試辦真愛碼頭－蚵仔寮漁港航線，另外真愛碼頭－大鵬灣之航線亦是可考慮之選項。	遵照辦理，列入報告書內。

主辦單位	
1、有關藍色公路部分，建議先行篩選出 1 條試辦航線，就未來航線營運方式、硬體設施改善、使用船舶、陸上配套行程等，提出具體建議，作為日後推動藍色公路依據。	已補充於報告第四章，p.177.
2、為順利推動郵輪母港，請詳列後續具體推動步驟、中央與地方分工及相關做法；國際行銷部分，網站設置內容架構亦請提出具體建議。	已補充於報告第六章，6.1 節（全）。
3、有關各委員及各單位意見，請受託單位於提送正式報告書時一併修正並附對照表說明；期末報告內容已符合工作計畫書要求，建議審查通過。	

附錄四

研究團隊簽名



附件四、研究團隊簽名

計畫主持人：濮大威

濮大威

協同主持人：賴文泰

賴文泰

研究人員：林淑真

林淑真

呂其軒

呂其軒

李宥蓁

李宥蓁

施育汶

施育汶

附錄五

ISBN（國際標準書號）申請表



中華民國國際標準書號中心國際標準書號申請單

99 年 11 月 26 日

申請單位：

全名： 高雄市政府海洋局 填表人： 黃瑞財
簡稱： _____ 聯絡電話： 07-8157085 ext. 1202
代碼： _____ (ISBN中心編配) 傳 真： 07-8156219
地址： 高雄市前鎮區漁港中一路2號 (請填寫專線號碼) _____

1. 出版者名稱(書名頁或版權頁上)
高雄市政府海洋局
2. 書名及副書名(書名頁或版權頁上)
高高屏跨域觀光發展規劃
3. 著者及合著者(書名頁或版權頁上, 請依序填寫)
浩通國際股份有限公司
4. 版次(指內容經增補修改之不同版本。若重印本則加註刷次)
初版
5. 預訂出版時間 99 年 12 月 (請依照版權頁填寫)
6. 本書申請：☒ 單行本號碼 頁數： _____ 頁
☐ 只申請套號 冊數： _____ 冊
☐ 單行本號碼，但已申請套號 ISBN： _____
預計出版 _____ 冊，此為第 _____ 冊 頁數： _____ 頁
☐ 申請套號及單行本號碼
預計出版 _____ 冊，此為第 _____ 至 _____ 冊。
一套價格：NT\$ _____ (各冊價格、頁數請依序另紙填寫)
第 _____ 冊 價格：NT\$ _____ 頁數： _____ 頁
7. 規格(長x寬)： 29.7 x 21 公分
8. 本書裝訂方式有：☐ 精裝，價格 _____ ☒ 平裝，價格 _____
☐ 其他(如：平裝附光碟、道林紙64開等) _____
9. 本書是：(可複選)
_____ 中小學教科書或考試題庫； _____ 兒童遊戲書或習作本； _____ 外文書；
_____ 連環漫畫書； _____ 樂譜； _____ 單張地圖； _____ 盲人點字書； _____ 筆記書或禮物書； _____ 寫真集； _____ 未滿50頁圖書； _____ 圖書以外的其他媒體資料。上項如有勾選者，不需申請出版品預行編目；非上述範圍者，請繼續填寫「出版品預行編目申請單」。

- ※1. 申請需附印刷前排版定稿之書名頁、版權頁(其他媒體附出版品標籤)清樣影本。
2. 申請單位、地址、電話、傳真如有變動，請儘速通知本中心。
3. 國家圖書館國際標準書號中心 地址：100-01台北市中山南路20號
TEL：(02)2361-9132轉701~703 FAX：(02)2311-5330
4. 圖書出版後請依「圖書館法」第十五條之規定，送存一份(含附件，如光碟片...等)提供國家圖書館典藏。

中華民國國際標準書號中心出版品預行編目申請單

99 年 11 月 26 日

申請單位：

全名： 高雄市政府海洋局 填表人： 黃瑞財
簡稱： _____ 聯絡電話： 07-8157085 ext. 1202
代碼： _____ (ISBN中心編配) 傳 真： 07-8156219
地址： 高雄市前鎮區漁港中一路2號 (請填寫專線號碼)
(若與國際標準書號申請單同時傳寄，以上各項免填)

書名： 高高屏跨域觀光發展規劃 I S B N： _____

1. 本書是否屬於某叢書 ☒ 否

☐ 是，叢書名稱 _____ 冊次號 _____

叢書名稱印製在： V 封面上及(或) V 書背上 (請一併傳影本資料)。

2. 本書為 ☐ 譯作，原書名： _____

☐ 翻印本，原出版者： _____

☐ 以前曾以其他書名出版過，其書名為： _____

3. 本書附有 ☒ 參考書目 ☐ 參考書目在書後，請標明起迄面數 _____

☐ 參考書目在各章之後

☐ 索引

4. 本書適用對象 ☐ 學前兒童 ☒ 成人 (學術性)

☐ 兒童 (6-12 歲) ☐ 成人 (業餘消遣)

☐ 青少年

5. 主題簡述 (一.以50字為限 二.若為中國小說，請說明長、短篇；若為翻譯小說，請說明著者國籍)

(1) 規劃高雄港發展成為郵輪母港或基地；(2) 因應高雄縣市合併整合區域觀光資源；(3) 串連高高屏遊憩景點，並規劃「海上藍色公路」；(4) 整合高高屏區域內宗教觀光資源，搭配區內景點規劃宗教觀光路線。

6. 建議類號： 992 旅遊；觀光 關鍵詞： 郵輪、郵輪母港、藍色公路、宗教觀光

※1.申請時，請附排版定稿之書名頁、版權頁、目次、序。

2. 國家圖書館國際標準書號中心 地址：100-01台北市中山南路20號

TEL：(02)23619132轉701~703；FAX：(02)23115330

3. 圖書出版後請依「圖書館法」第十五條之規定，送存一份給國家圖書館典藏。