

第七章 結論與建議

7.1 結論

一、郵輪母港

- 郵輪母港不同於郵輪一般到訪港，其特徵可從郵輪機位、旅客客源市場、郵輪補給與航商總部進駐來觀之，過往台灣地區盛行的方式是郵輪到訪港模式。
- 郵輪產業包括上游造船業、中游之航商、港埠服務業，與下游之郵輪接待服務業。國際成功之郵輪產業鏈結，多是中游之航商或港埠服務業（郵輪母港）為核心運作，進行上中下游整合，故本計畫建議，高雄市發展郵輪母港，並以此郵輪母港為核心產業。
- 本計畫研究主題係郵輪母港，故郵輪母港之行銷與服務對象，即是郵輪航商，此為與過往研究最大之不同；故有關郵輪旅客之接待與服務、行銷等，其屬郵輪接待服務產業範疇。
- 亞洲已是國際郵輪組織認定為下一個郵輪發展的高成長區，加上船舶大型化，巨型郵輪陸續淘汰許多原本郵輪興盛區域的主力大型郵輪，該大型郵輪有可能移往亞洲航線營運，而未來亞洲郵輪市場只會越來越旺盛。
- 從郵輪旅客偏好 8 天以內（80% 旅客）之郵輪行程特性，及高雄位居亞洲東北亞至東南亞航線中點，高雄港作為郵輪航線母港，可供航線轉換、補給與人員更換等，並有廣大旅客市場，母港潛力大。
- 可能之航線

1. 以國際郵輪性質（母港型）

- 東北亞至高雄（單程），或來回行程
- 高雄至華中、華南、華北（單程），或來回行程

2. 以郵輪式渡輪性質

- 華北、華中、華南至高雄，來回行程
- 兩岸專案式（包船、主題式）

3. 非母港性質

- 東北亞至高雄至東南亞（中途停靠）
- 華中、華南往北經高雄
- 華北、華中往南經高雄

4. 國內藍色公路航線（郵輪式）

- 高雄、基隆、花蓮、台中之環島郵輪

5. 快速渡輪型式

- 華北、華中、華南至高雄，來回行程
- 高雄港務局刻正辦理旅運大樓設計招標工作，將於民國103年建設完成，可提供每小時單向2,000人次通過之旅運設施，專供郵輪旅客上下船之用。
- 郵輪母港開發之短中長期策略
 1. 首以凝聚共識，宣揚郵輪經濟及其產業出發
 2. 謀求合作，非競爭（中央級郵輪協會組織）
 3. 力拓產業鏈（異業結盟）
 4. 融入國際市場（進入國際組織協會與行銷）

5. 人才培養（基礎與中高階人才）
6. 建議中央組織統籌全國郵輪經濟
7. 加強優勢、掌握機會之策略
 - 認清行銷對象，加強行銷：對象是郵輪航商。
 - 掌握旅客市場 Source Market。
 - 運作關鍵在核心產業，即郵輪母港。
 - 市場區隔：歡迎郵輪停靠，更歡迎母港郵輪。
8. 減輕弱勢、降低威脅之策略
 - 凝聚共識
 - 以市領港
 - 歡迎任何型式郵輪停靠
 - 加強行銷，務實建設
9. 國內沿海航行權（Cabotage）之妥善應用

二、藍色公路部分

（一）過去經營失敗原因檢討

1. 國人少於從事海洋活動，不耐海上行程。
2. 受東北季風影響，每年 4-10 月之外，均停航。
3. 民間經營為主，將本求利，故小型船為主。
4. 高高屏地區現況公路系統發達，沿海地區以公路到達之可及性近乎 100%，競爭不過陸上運輸。
5. 台灣地區沿海航運，客運部分是無此運輸需求。
6. 忽視觀光功能，採用之船舶為交通船型式（船上無娛樂），

海上之觀光行程，過程僅觀賞海上風景或喝咖啡、唱卡拉ok等靜態活動，多元性觀光娛樂功能似無，行程上並無特色，仍是重視交通功能大於觀光功能。

7. 起迄目的地之轉接駁規劃缺乏，無轉接駁交通工具或政府輔導進駐。
8. 規劃藍色公路起迄港口數量眾多，雖使所有港口雨露均沾，但旅客量更為分散，各港口均無經濟規模。
9. 現有漁港對於碼頭設施尚未完整規劃設立，均以娛樂漁船或載客小船因應，旅客感受到的硬體設施服務品質一直是不足的。

(二) 發展策略

1. 觀光發展為主，交通功能為輔。
2. 優先發展主航線

◇ 部分港口水深碼頭不足。

◇ 航線即代表市場，無人搭乘之航線，初期應暫不規劃。

◇ 由於各港距離極近，主航線一條應已足夠，其餘視市場規模成長穩定，方有短航線之海上接駁。

◇ 優先開闢高雄市之愛河口藍色公路樞紐總站到海口港之航線為主。

3. 港口部分

◇ 適合發展藍色公路之航線與港口，考慮觀光為主之功能；故觀光客下船後，港口周遭是否具有成熟之觀光遊憩區，應為主要考量。

- ◇ 成熟之觀光遊憩區，應有食、住、交通與伴手禮等基本供給外，活動的多元性與觀光文化是其關鍵。
- ◇ 墾丁國家公園與恆春半島之觀光遊憩區，已為目前發展成熟之觀光區。
- ◇ 東港鎮及小琉球觀光區及大鵬灣風景區為另一即將成熟觀光區，未來若加入營運之列，該區之觀光產值亦非常可觀。
- ◇ 高雄縣主要成熟觀光遊憩區不在臨海之港口而在山線公路上，如旗山、美濃、內門鄉，佛光山、義大世界、澄清湖等，故沿海觀光景點雖多卻分散，對藍色公路觀光發展不利。

表 7.1-1 各港口觀光分析

	潛力港口	可能航線與海裡	鄰近之觀光區	具潛力觀光點	建議
1	海口港	愛河口至海口港約 44 海裡	墾丁國家公園 恆春鎮	貓鼻頭燈塔 海洋生物館 四重溪溫泉	第 1 階段
2	大鵬灣交通船碼頭	愛河口至大鵬灣約 23 海裡	東港鎮 小琉球	大鵬灣國家公園	第 2 階段
3	興達港	愛河口至興達港情人碼頭約 19 海裡	無	1.興達港內情人碼頭 2.興達港遊艇區 3.泥火山	第 2 階段
4	彌陀港	愛河口至彌陀港約 8.7 海裡	無	1.彌陀港觀光魚市 2.舊鹽田 3.紅樹林保護區	第 3 階段
5	蚵仔寮港	愛河口至蚵仔寮約 7 海裡	無	1.蚵仔寮觀光魚市 2.海岸光廊（自行車道）	第 3 階段
6	枋寮港 枋山港	-	無	1.枋寮港區觀光魚市 2.台鐵轉乘點	第 3 階段
7	楓港	-	無	1.港區觀光魚市 2.海岸風景	第 3 階段

4. 營運船舶部分：

- ◇ 避免衝擊觀光活動與旅客暈船，小型船舶（500G.T.以

下) 應避免作為主力營運船隻。若是考慮 RoRo，更可能為 3,000 噸以上之船舶。

(三) 短中長期發展策略

1. 短程發展策略

- (1) 觀光航線以下列二個港口為第一期發展樞紐港，分別為高雄市高雄港區之光榮碼頭、屏東縣海口港為主要先期發展之重點港。高雄縣興達港將列入第二期最優先港口。
- (2) 將各港之間之主航線建立起基本主航線與到港後續觀光接駁服務。
- (3) 高高屏地區以高雄市為交通總樞紐規劃，確定藍色公路總樞紐站之位址，其扮演鐵路轉乘藍色公路，高鐵轉乘藍色公路，及航空轉乘藍色公路等海陸空轉運樞紐。
- (4) 確認打造新船之計畫，政府僅出資造船費，後續營運為民間經營。綜合以上兩種，建議考慮民間參與方式，為有償 BTO 方式較佳。

2. 中程發展策略

- (1) 建設藍色公路樞紐站，除高雄市外，海口港亦同。
- (2) 新船建造與營運策略方式確認，開始招商，並有廠商願意投資經營。
- (3) 興達港之觀光區如成熟，將擴展納入主航線。
- (4) 開始規劃主航線樞紐港之外的其他接駁港口短程航

線。

3. 長程發展策略

- (1) 新船開始營運。
- (2) 增闢「主航線」，應考慮南台灣，包括台南與澎湖等。
- (3) 擴建整體沿海之藍色公路適合港口，其港內客運碼頭設施。
- (4) 所有藍色公路適合港口到港後續觀光接駁服務。

三、 宗教觀光

- 宗教觀光依其吸引力，可分為『宗教信仰驅使型』及『宗教人文活動型』。
- 宗教信仰甚為主觀，大部分宗教皆具排他性，其禮儀、規定、與忌諱各有不同，不易接受觀光化與推廣物質化之消費行為，可見純宗教觀光市場、(經濟)效益有限。
- 宗教觀光吸引客源的定位應是藉由宗教力量、宗教場域環境之獨特氛圍，及其所帶有之故事性與地方特色，以創新思維、行銷手法，開發以宗教文化、活動為訴求的客群，即採「身心靈整合休憩」作為魅力特色，而與傳統觀光市場之產品進行區隔，擴大南台灣宗教觀光產業之規模與能量，故觀光或宗教據點，如能依循品牌創建、行銷策略執行，必能達到較大的觀光經濟效益。
- 任何觀光景點「可及性 Accessible」是最重要的，高高屏地區境內除了高雄境內有捷運外，較缺乏大眾觀光運輸系統，故開車旅遊似乎為團客或散客之當然選擇。
- 本計畫經現地踏勘並與專家學者討論，建議包裝推出旗艦

級遊程規劃，宗教觀光旗艦路線——省道台 21 線 Provincial Highway No. 21，沿線幾可經過多數高高屏重要宗教與觀光景點。

- 遊程規劃乃針對高高屏宗教觀光作一建議，將該旗艦路線作為未來發展、推動之先鋒，對於旅遊順序、方法或交通方式遊客可自行選擇各項喜好景點，自訂其遊覽順序，排列組合成最適宜之個人化宗教觀光路線。
- 執行策略
 1. 品牌行銷
 2. 體驗行銷
 3. 事件行銷與表演行銷

7.2 建議

一、郵輪母港部分

- 座談會具體結論與建議
 - ◇ 各單位一同合作再次爭取高雄港做為郵輪母港。
 - ◇ 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。
 - ◇ 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。
 - ◇ 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。
 - ◇ 中央與地方首府能共同合作，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。

- 整體計畫目標年期：本計畫建議以十年為期，作為發展之目標年；前五年即為初期，後五年為中期，十年後為遠期。
 - ◇ 本計畫初期目標：吸引 1 艘郵輪以高雄港作為母港。
 - ◇ 計畫中期目標有 1~2 艘母港之郵輪，其中可一班定期航線之郵輪。
 - ◇ 計畫遠期目標為 2 艘郵輪以上，以高雄港作為母港。
- 現有郵輪旅客進出港 CIQS 檢查尚屬方便，惟未來港務旅運大樓興建完成後之 CIQS 檢查需預作準備，及後續如有母港性質之郵輪，是否考慮搭配新科技協助查驗通關事宜。
- 未來港務旅運大樓周邊聯外交通系統，建議應有大眾運輸之載具，如臨港觀光運輸（PMS）系統之規劃等，協助旅客可運用連接相關捷運、高鐵、車站之交通運輸網。
- 有關優惠郵輪航商進駐之措施及誘因，主政之高雄港務局，針對母港性質郵輪，訂出差別費率。母港性質與一般中途停靠港之不同，故應定出差異，並非郵輪靠港就有所優惠，本計畫建議以發展母港性質為主，當然必須有差異費率。
- 如郵輪航商有意母港投資建設，建議依『促進民間參與公共建設法』規定申請，但注意其投資金額有下限（新臺幣十億元以上）之投資內容認定，此法之優惠與彈性高於原商港法第 12 條規定之投資建設方式，建議將優先由『促

進民間參與公共建設法』規定進行申請。

- 有關相關配套產業，國際觀光客到訪接受之服務，除旅行社、旅館業、遊樂業，必須與其他產業接軌，尚包括有餐飲業、運輸業、零售業等，其核心運作主導者仍必須有領導者之眼光與遠見，故配套建議，仍建議以組織聯盟為主體進行異業結盟，不宜與個別廠商進行結盟。
- 郵輪母港之國際行銷，建議為成立一郵輪產業網站方式。本計畫已有初步構想，惟網站係永久性質，仍宜討論後續維護管理事宜，該網站成立經費與內容等，建議另以專案辦理之。
- 前述郵輪母港產業網站，如有中央郵輪組織機構或中央郵輪協會方式，負責後續管理維護事宜，則更為可行。
- 郵輪人才培育，除傳統之職訓教育體系外，尚可考慮將高雄建設為華文郵輪人才訓練基地，惟此涉及組織經費等，亦建議另以專案辦理之。（前點之中央級郵輪協會亦可考慮納入組織宗旨。）

二、藍色公路

- 商用穿浪型雙艙體 Catamaran+ Wavepiercing 之船舶已進入量產階段，國內造船廠有能力自行製造。初步規劃最合適之船型，船長 60-80m 之中型船，船寬 15-20m，吃水深 2.5m~3.5m，總噸位 G.T. 至少達 3 千噸以上，並考慮 RORO 功能，可載運人數達 500 人以上。

◇ 財務上，該規劃船型之造價約 3 千萬美金，如營運高雄至海口港，雖有技術可行與航行可行，營運上仍屬淨損，民間不可能自行造船營運。

- ◇ 可行的民間財務而言，只考慮營運期間之經營成本，或許有可能是正效益，但若加入造船建造維護費用，經前述分析將不可能回收，政府以社會公益角色，若使經營者財務上有其可行性，才是一可推動方向。
- ◇ 由政府出資無法回收部分-造船費用（船舶在法律上是動產，並在促參法明定，船舶是可投資之項目），由政府負擔造船費，以促進民間參與公共建設法之「有償 BTO 方式」作考慮，造船費用讓民間代墊，造船完成後政府逐年給付造船費用，後續經營並交由民間負責，讓民間以此種「有償 BTO」參與公共建設方式進行。

三、宗教觀光

（一）硬體改善建議

1. 設置多功能旅遊資訊服務站/旅遊資訊簡易平台
2. 高高屏地區宗教觀光之系統化道路標示
3. 宗教觀光區域之入口意象
4. 宗教觀光巴士及交通運具整合
5. 其他旅遊環境及服務之整頓

（二）軟體改善建議

1. 強化宗教據點的聚焦意象及其吸引力
2. 宗教觀光資訊系統之建置
3. 透過主題事件之營塑加強觀光吸引力與行銷重點
4. 專業導覽人員培訓
5. 促進國內、國際宗教交流
6. 地方特產行銷及 e 化採購系統

7.積極協助辦理災後重建及擬定災害防止措施

8.地方的教育與合作

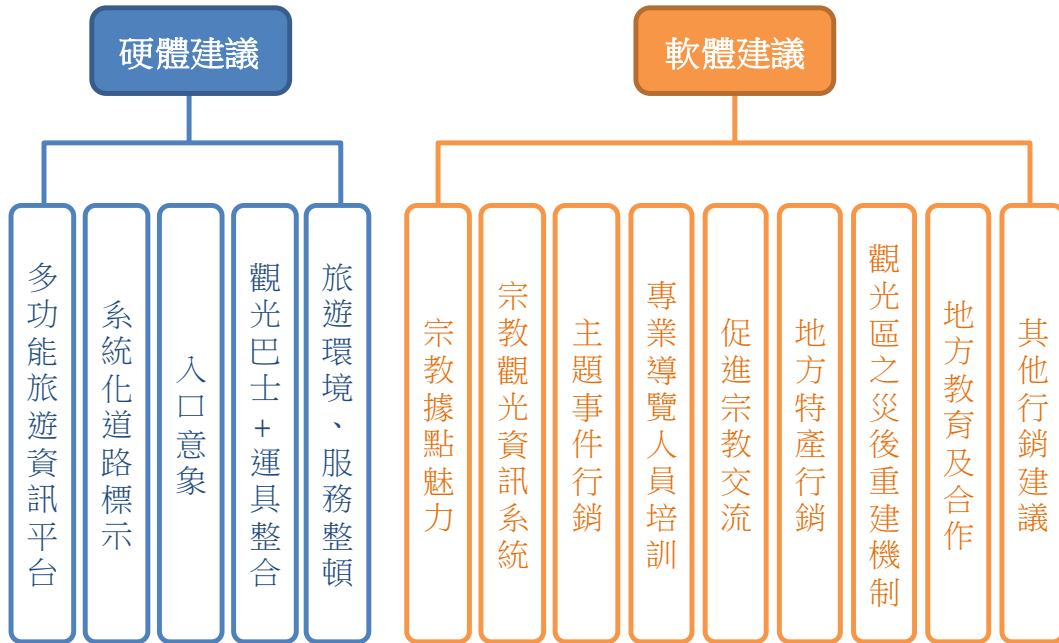


圖 7.2-1 宗教觀光軟、硬體建議