

第三章 「高雄港為郵輪母港」規劃方案

3.1 郵輪母港市場評估

一、目標年營運量

郵輪一般到訪之旅客數與母港性質之旅客數，經由前章之介紹，已敘明兩者之不同，以下列出 CLIA 北美市場前 12 大母港，與歐洲地區前五大母港性質登輪旅客數，其可見若母港性質登輪人次在 10 萬以上者，即可稱具初期規模。

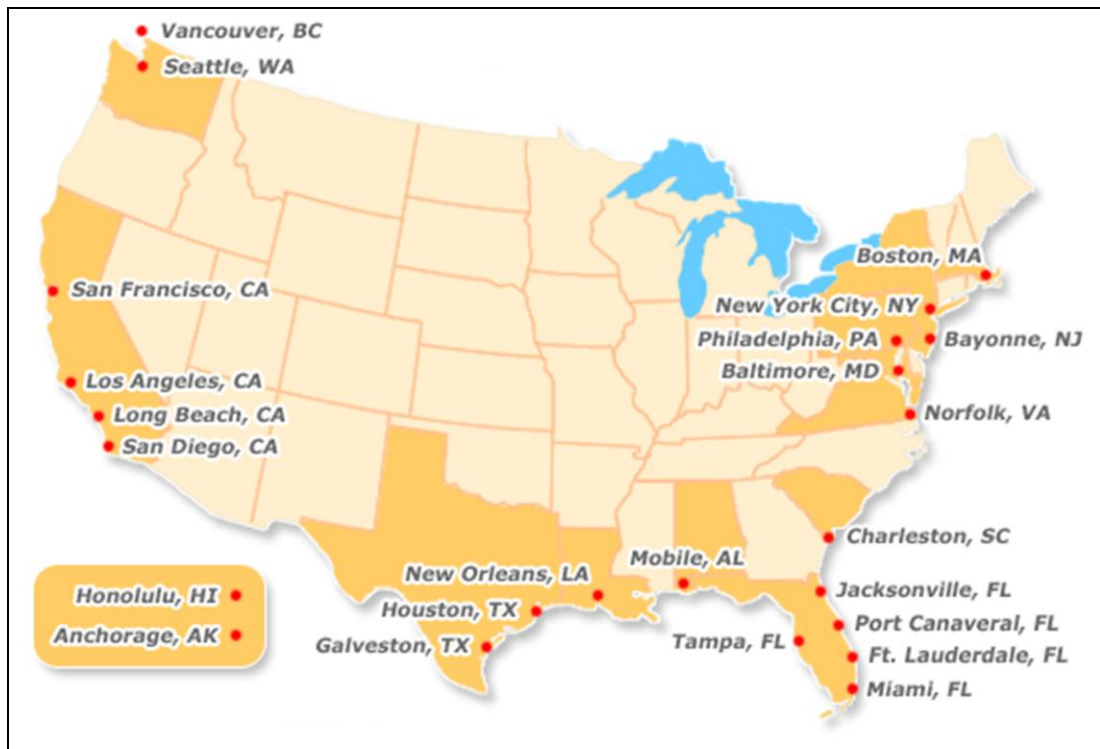


圖 3.1-1 北美郵輪母港分布示意圖

資料來源：<http://www.firsttimecruising.com/>

表 3.1-1 北美市場母港性質之登輪旅客數統計

北美前 12 大母港(07'排名) 登輪旅客數	2004 萬人次	2005 萬人次	2006 萬人次	2007 ^註 萬人次
1.邁阿密 Miami	168.3	177.1	189.0	100.1
2.Port Everglades	123.7	120.0	114.5	72.9
3.嘉年華港 Port Canaveral	123	123.3	139.6	67.2
4.葛文斯頓 Galveston	43.3	53.1	61.7	31.9

北美前 12 大母港(07'排名) 登輪旅客數	2004 萬人次	2005 萬人次	2006 萬人次	2007 ^註 萬人次
5.洛杉磯 Los Angels	43.4	61.5	58.3	30.9
6.聖約翰 San Juan	67.7	58.0	55.5	28.4
7.紐約 New York	54.8	36.3	53.6	20.6
8.坦帕 Tampa	39.9	40.8	46.1	20.4
9.溫哥華 Vancouver	43.6	43.5	40.2	18.1
10.長堤 Long Beach	40.1	36.3	38.0	18.0
11.紐奧良 New Orleans	39.6	30.9	7.5	15
12.西雅圖 Seattle	29.1	33.7	38.2	15
其他母港合計 Othes Homeports	125.3	159.8	154.9	76.5

註：2007 為上半年統計。

資料來源：US Maritime Administration (MARAD) from cruises operated.

表 3.1-2 歐洲市場母港性質之登輪旅客數統計

歐洲前五大母港 (07'排名) 母港性質登輪旅客數	2005		2006		2007	
	航次	萬人次	航次	萬人次	航次	萬人次
1.南安普敦 Southampton	230	70.1	253	73.7	243	79.8
2.哥本哈根 Copenhagen	276	38.7	280	39.9	129	50.2
3.多佛 Dover	111	16.7	136	21.5	123	16.4
4.基爾 Kiel	91	13.2	93	15.4	114	17.3
5.阿姆斯特丹 Amsterdam	88	12.2	74	12.4	78	14.8

資料來源：Seatrade from Cruise Europe

綜觀鄰近國家發展郵輪興盛之港口，對此類國際旅客運量需求預測，其方法亦少有從內需市場或歷史運量進行推估，反而訂定目標量者居多（如香港、上海、新加坡），而且運量可經由促銷手段而有短期增減，故本計畫對所有國際郵輪旅客運量並不預測；另更務實作法，由於本計畫係為規劃郵輪母港，由艘次來推估母港量應更準確。

故本計畫推估初期目標：吸引 1 艘郵輪以高雄港作為母港，則每周固定航線一艘次，年靠泊航次為 45~50 航次，以目前國際

主力之郵輪載客量 1,500~2,000 人之載客量估算，全年母港性質之旅客將有 6.8 萬~10 萬人次，若再包括（非母港）到訪性質郵輪旅客，初期之國際觀光客將一舉突破 20 萬人次（該規模已類同阿姆斯特丹 2003 年運量）。

中期目標：吸引 2 艘郵輪以高雄港作為母港，則每周每艘固定航線一艘次，年靠泊航次為 50~100 航次，全年母港性質之旅客將有 10 萬~30 萬人次，若再包括（非母港）到訪性質郵輪旅客，此期之郵輪觀光客將可能 50 萬人次以上（該規模已類同西雅圖港，為 30 萬人次母港登輪，郵輪觀光人次更高）。

遠期目標：吸引 2 艘郵輪以上，以高雄港作為母港，每周出發固定航線將有四次或更多，類同溫哥華港或哥本哈根港為年 30~50 萬人次母港性質登輪。

表 3.1-3 本計畫目標之母港營運量

	母港郵輪數	每周固定航線	年靠泊航次	母港旅客數量	國外營運量類似之母港
初期	1 艘	一航次	45~50 航次	6.8 萬~10 萬人次	阿姆斯特丹
中期	2 艘	1~2 航次	51~100 航次	10 萬~30 萬人次	西雅圖港
遠期	2 艘以上	4 航次以上	100 航次以上	30 萬以上	溫哥華港

二、設定目標年

郵輪母港構想與計畫，觀國外經驗與發展歷史，除了國家全部資源投入之大陸地區、新加坡，有速成經驗外，其餘如香港、波士頓、西雅圖、哥本哈根等港，無不歷經十年以上之發展，過程遭受內外部港口相互競爭、政府持續投入積極改善相關建設與觀光環境，與母港所在當地市長/領導人的決心。

以下表列出本計畫建議之目標年期。以十年為期，作為發展之目標年。

表 3.1-4 本計畫之目標年期

年期	目標	期別	說明
民國 99 年 (郵輪母港元年) ~民國 103 年	五年內	初期	<ol style="list-style-type: none"> 1. 凝聚共識，宣揚目標。 2. 民國 102 年香港及新加坡，其新建碼頭加入營運。 3. 現況旅運設施不足部分，民國 103 年港務局旅運大樓方可完工。 4. 郵輪航商從願意來台靠泊、固定航線、到設置母港，雖無一定程序，但循此規律發展是合理推估。 5. 中央主導之組織成立。 6. 國內郵輪可靠泊港口之組織協會。 7. 初期郵輪停靠經驗可供後續母港招商借鏡。
民國 104 年 ~民國 108 年	5~10 年內	中期	<ol style="list-style-type: none"> 1. 港內設有郵輪中心(公用，定期航線)。 2. 吸引母港(專用)設置之建設。 3. 面對鄰近港口更激烈競爭，加入區域郵輪港口聯盟或組織、協會。
民國 109 年後	10 年~	遠期	<ol style="list-style-type: none"> 1. 若有母港郵輪，持續吸引其他郵輪靠泊。 2. 與國際性質郵輪協會或港埠組織聯盟，加入協會與品質評鑑等。 3. 更為優惠之母港條件。

3.2 營運管理規劃

本節將描述出高雄港作為郵輪母港時，合宜之航線規劃與其航行時間。

一、高雄港與亞洲相關郵輪停靠港之距離

母港型式又可分單一母港或折返母港(雙母港)，故如折返母港，可航行距離因素將影響較小，下表為以高雄港到亞洲

重要郵輪停靠港之距離分析，如表 3.2-1 所示。旅客均在同一母港作起始港及終點港，此種最常見，即所謂單一母港；或設雙母港，旅客僅在此港起始郵輪行程，但終點是不同母港，該母港稱為折返母港（Turn Around Port），旅客可在此全部下船離境，同時又搭載另一批郵輪行程之旅客，作返程旅遊。

表 3.2-1 高雄港與亞洲相關郵輪停靠港之距離

	目的港	距離（海哩）	航行時間 （以 18 節估計）
國內	基隆港 Keelung	224	13hr
	台中港 Taichung	110	6hr
	花蓮港 Hualian	136	8hr
東北亞	日本橫濱 Yokohama	1,337	75hr
	日本神戶 Kobe	1,135	63hr
	日本大阪 Osaka	1,134	63hr
	日本那霸 Naha	538	30hr
	韓國仁川 Incheon	965	54hr
	韓國釜山 Busan	908	51hr
	韓國濟州 Jeju	835	47hr
華北	天津 Tianjin	1,105	62hr
	大連 Dalian	1,029	58hr
	青島 QingDao	876	44hr
華中	上海 Shanghai	600	34hr
華南	福州 Fuzhou	249	14hr
	廈門 Xiamen	164	9Hr
	香港 HongKong	342	18hr
	三亞 Sanya 海口 haikao	1,185	66hr
東南亞	新加坡 Singapore	1,600	89 hr
	巴生港 Kelang	1,831	102 hr
	馬尼拉 Manila	543	30 hr

資料來源：本研究整理。

二、可能之航線

(一) 國際郵輪母港航線

從 CLIA 調查旅客參加郵輪旅遊市場特性觀之，願意參加 2-5 天佔 50%，8 天以內佔 80%，故整體航線時間應在 5 天及 8

天以內為主要規劃航程，若搭配中途停靠港口（下船觀光），則以 2~5 天航程將會控制在離母港 900 海浬內的行程，八天行程將控制在離母港 1,600 海浬距離；說明如下表。故如即使新加坡港遠達 1,600 海浬距離，以折返母港型式，仍是可能成為固定航線。

表 3.2-2 國際郵輪母港航程規劃

規劃行程天數	可航行天數	中途停靠港	每天高速航行時間	航行速度	航行距離（海浬）
五天以內	4	Max. 3	12hr	18 節	$4 \times 12 \times 18 = 864$
八天以內	7	3~6 個	12hr	18 節	$7 \times 12 \times 18 = 1512$

亞太地區整條國際郵輪熱門航線，北由日本，沿太平洋西側，行至新加坡（麻六甲海峽），該航線長達 3500~4000 海浬，故旅客全線旅遊市場量少，從市場角度，旅客會選擇中間部分有趣之航線進行旅遊。故高雄恰好位處郵輪旅遊線整體之中途點，若經營得當，作為母港之可能性極高。以下列出可能之國際郵輪航線規劃：

1. 東北亞至高雄

- 由日本/韓國港口出發，南向航行。（華北地區，如天津港出發亦屬洽當。）
- 可中途停靠韓國、琉球、大陸 1~2 港口（如華北、華中地區）等地。
- 最後選擇高雄港結束行程。（高雄為終站母港。）
- 全程在 8 日以內。日本東京灣至高雄港之距離約 1300 海浬，以一般國際郵輪之海上航速 18~20 節（1 節約 1 海浬）予以估算，其海上航程約需 70 小時，故中途選擇灣靠 1~2 港應屬適當。

2. 回程高雄至東北亞

- 為前者之反向行程，由高雄出發。（中間行程參見前項）
- 日本籍遊客訪台旅遊向來有固定市場，有其潛在旅客。
- 此條可能航線中，日本海鳥二號五星級郵輪亦曾規劃日本本島-琉球-基隆-香港-新加坡之試航，故若高雄能提供完善之交通與住宿服務、多樣化觀光資源與商業服務，高雄港將有其雙母港利機可能。

3. 高雄至華中、華南（郵輪式渡輪）

- 由高雄出發，直達上海。（郵輪式渡輪）
- 由高雄出發，次日抵達廈門、福州。（郵輪式渡輪）
- 回程亦是營運航線。

4. 高雄-上海-高雄、高雄-那霸-高雄、高雄-馬尼拉-高雄

- 全程在 5 日以內之短程渡假式郵輪，目前已有麗星郵輪營運（基隆-那霸，高雄-那霸）此種類航線。
- 中途尚可停泊其他港口，如廈門、福州。
- 如為上海-高雄-上海，亦為可能航線，此類母港為上海（高雄為中途停靠港），現況有香港-基隆-香港之營運郵輪。

5. 高雄至東南亞

- 高雄可往新加坡、巴生港（麻六甲）等。
- 由於新加坡至高雄港之距離約 1600 海浬，直達行程將甚無趣，不符觀光目的。
- 此航線中途已開發供郵輪停靠港甚多，有香港、海南島三亞、海口，下龍灣。

- 此行程路途較長，約 8 日，若出發與回程站都是高雄，到海南島附近就需折返。

(二) 國內藍色公路航線（國際郵輪型式之國內航線）

若國際觀光客由日本、韓國、大陸、東南亞沿海各國有意願搭船來高雄港口觀光，長期經營或有可能發展為搭乘郵輪經國內四大國際港口間觀光之藍色公路型態旅遊方式，此方式為前述之國際郵輪航線之延伸，旅客入台方式可選擇搭乘航空飛機，再轉乘郵輪旅遊。此航線之經營可參考新加坡麗星郵輪公司，其經營航空旅客到達新加坡轉乘郵輪旅遊成功案例，其每年藉由多樣化之旅遊行銷，可將潛在觀光旅客搭乘郵輪旅遊意願激發出來，市場亦可活絡內在國民搭乘藍色公路旅遊意願。

(三) 非母港之航線

由大陸沿海港口搭乘國際郵輪行經高雄港再往南駛往香港、新加坡等，其中，大陸沿海之可能港口包括：華北地區之天津、大連、秦皇島，其距高雄約 900~1100 海浬；華中地區之上海，其距高雄約 600 海浬；華南地區可選擇廈門、福州等，其距高雄約 180~250 海浬。此航線之潛在運量可參考香港開放陸客到港旅遊後之案例，其每年暴增千萬人次旅客數，故兩岸直航之潛在市場不可小覷。

目前由香港、新加坡出發之郵輪，亦屬意將基隆或高雄作為中途停靠港，再繼續往北，郵輪產業發展初期此類將會是最大宗市場，惟並非母港型態靠泊。

圖 3.2-1 高雄為郵輪母港出發之航線分析

(四)快速渡輪型式航線

渡輪市場傳統上多為各國本土與離島間之交通工具，扮演交通服務之性質，例如高雄港到離島（澎湖、金、馬）間之渡輪型航線。惟近年來，海上快速渡輪逐步成為趨勢，其海上航速可高達 40-60 節是傳統客輪（最快約 20 節）兩~三倍以上；另旅客因海上航行顛簸所造成之暈船現象，也因船體改為雙船體鋁合金構造，使得航行更為平穩而獲得改善。目前全球市場上已陸續有國際線，如法國-挪威、英倫海峽、澳洲環島航線、日本內海等採用快速渡輪。此項型式亦有機會用於台灣地區之離島運輸或海峽兩岸之間。茲說明說下：

渡輪之票價較空運低廉，若增添航程的舒適性，在兩岸開放直航後，將可能有潛在之市場。其營運方式可參考北歐三國奧斯陸（丹麥）-斯德哥爾摩（瑞典）-赫爾辛基（芬蘭）之對開航線，該航線於前一晚（半夜）開船，第二天早晨到港，船上有住宿船艙，並提供各式娛樂設施，包含博奕、夜總會、酒吧，以滿足各類人士休閒需求；到港後尚可包括當地 1~2 日之遊覽。

此渡輪型航線初期可選擇華中地區之上海、華南地區之廈門、福州，其航程以廈門為例，若採時速 40 節以上快速渡輪，初步預估航程為 5 小時，與搭空運由香港轉機之時間差不多，且費用有機會是空運票價之一半，故若能再輔以船上之休閒設施，其營運將有競爭力；且若中途停靠符合現況小三通規定之澎湖、金、馬地區，業者尚可兼營國內航線，增加之時間僅約 1 小時，具有營運之利基。

三、 船上活動之安排

郵輪航商為使郵輪旅客在郵輪上的行程，有安全、舒適、愉快的旅遊環境，其船上活動的安排均極盡巧思，各抓住不同需求之客層，各家航商之郵輪品牌，即是代表其品質與特色。（請見前章各郵輪品牌介紹）

因各類活動各家郵輪航商各有所專長，一般提供予旅遊業者（旅行社）行銷之用，郵輪業者均有套裝之行程，本計畫不再特別專為船上旅客規劃行程（通常船票已包括了所有船上行程）。相關之活動列於下：

住宿套房（艙位）、美髮/美容廳、各式餐廳、小型賭場、免稅商店、商店街、夜總會、秀場、健身房、禮品店、酒廊、咖啡廳、24 小時便利店、spa、游泳池、圖書館、服務處（失物招領）、郵局、接待處、客房服務、商務辦公室服務（列印、傳真）、小型會議室、電話電信網路服務、水上沖浪、攀岩活動、風帆體驗、船員生活體驗、藝術品展覽、藝文研討、換鈔處、退稅服務、音樂廳、電影院、大型電玩、網球場、保齡球場、迴力球場等等。

或以主題性為號召，譬如，家族聚會（限家族）、新婚之旅（限新婚者）、單身派對（限單身）、晚晴之戀、拍賣會（限會員）、學術研討會，亦是近年來非常熱門的郵輪主題之旅。

而郵輪中途停靠異國港口，另有安排套裝（付費）旅遊行程，譬如極地探險；自然景觀觀賞；各地文化、觀光活動參觀；水上活動等，越使搭乘郵輪整體觀光行程的獨特性與趣味性增加。

四、 母港船舶數量、船型、噸位規劃

依前述規劃之目標，初期母港所需 1 席船位，可長期靠泊之

船席位置，仍以港務局規劃之#18~21 號旅運中心與港務大樓興建計畫中之船席為第一考量。



圖 3.2-2 母港靠泊船席位置規劃

該#18~#21 水岸線長 575m，水深-10.5m，就造船市場與營運市場現況，不建議亦不可能為新船方式營運本航線，故將是目前全球已營運中之郵輪為主，可供靠泊之未來船舶數，2 艘 200 公尺之國際大船靠泊，完全可滿足遠期目標年規劃。

另如有國際航商有意願自行建設旅客中心與母港，1~10 號碼頭水線目前閒置，後線土地面積亦充足，建議可與航商專案討論設置相關事宜。



圖 3.2-3 目前亞洲航線中營運中之最大船型

註：麗星郵輪公司：（四星級）處女星號/亞洲最大船型代表（噸位：7.68 萬總噸（GT）；長/寬/水深：268m×32m×7m；客數/艙房/服務組員：1960/980/800）

進港停靠船型：以亞洲航線中營運中之最大船型為代表，該船席可停兩艘此類大型郵輪。

3.3 行政流程簡化方案

有關郵輪母港若成功設置，未來將為常態性之每周出發到每日出發一航次，此屬國際旅客之出入境，牽涉到檢疫、安全、出入境、海關、港務等國境事務，我國通稱此程序為 CIQS，由各自負責主管業務之政府機關，進行 CIQS 檢查，以下分別列出 CIQS 之相關中央主管機關部會。

表 3.3-1 CIQS 之相關中央主管機關部會

英文簡稱代號	事務	中央主管部會名稱	檢查內容
C (Customs)	海關	財政部關稅總局/高雄關稅局	旅客行李
I (Immigration)	入出境	內政部入出國及移民署	護照簽證等證照
Q (Quarantine)	檢疫	衛生署疾病管制局 農委會動植物防疫檢疫局	傳染病管制 動植物防疫、傳染病、 輸出入管制
S (Security)	安全	海巡署、高雄港警局	國家安全、犯罪偷渡等

此種 CIQS 作業，在過去高雄國際商港雖為常態性之政府部門檢查，但其檢查為商貨為主，對人員（通常即為船員）之檢查量小，如人數不多，CIQS 官員甚至登輪親對船員檢查。

因 CIQS 執行官員各別有其職掌與檢查項目，若由各別專職檢查人員分批分次查驗，對國際旅客而言，將遭受到輪番的檢查，不堪其擾，故國際上之先進港口，都組成統一查驗一次之作業方式，避免對旅客一再檢查。（搭乘國內線之藍色公路旅客，遭到 CIQS 檢查過於擾民，就是類似此情形，改善之道為設置藍色公路旅客中心，有專業登輪室與 CIQS 檢查室。）

若為人數大宗譬如客輪、交通輪、郵輪等旅客查驗，國際商港則必須使用如郵輪旅客中心等，方便旅客通過國境及 CIQS 檢查。目前國際商港之國際旅客量低，實際上尚未常態化，不若國際機場 CIQS 檢查已標準化，以下說明目前高雄港 CIQS 作業現況。

表 3.3-2 國際商港進出港 CIQS 程序說明

CIQS 程序	執行部會機關	執行我國法律名稱
人員入出境程序	內政部入出國及移民署	入出國及移民法、國家安全法、入出國查驗辦法。
貨物檢查	財政部關稅總局	關稅法、海關緝私條例、運輸工具進出口通關管理辦法及進出口貨物預行報關處理原則等。
人員、動植物及其產品之檢疫	衛生署疾病管制局	傳染病防治法、港埠檢疫規則等。
	農委會動植物防疫檢疫局	植物防疫檢疫法、動物傳染病防治條例、動物及動物產品輸入檢疫條件、中華民國輸入植物或植物產品規定。
人員之安全檢查	海巡署	海岸巡防法、國家安全法。
船舶申請出入港口程序	交通部高雄港務局	商港法、商港港務管理規則。

我國港口之國際性旅客較少，目前執行 CIQS 均以專案方式辦理，譬如基隆港務局（依其發布之新聞稿）作法為，在國際郵輪抵港前，會召集 CIQS 等相關單位，針對郵輪旅客進港及通關可能發生的問題事先協調；基隆港務局對現況 CIQS 之變通程序：舉例有（98 年）安麗公司自上海包船來台的郵輪，由於旅客人數在千人以上，船

務代理公司及旅行社事前已向內政部移民署申請前站檢查，即移民署官員已在來基隆港的前一站登輪，隨船航行途中完成人證查核作業，故船舶抵港後，即已完成旅客入境程序。船舶停妥後，海關、疾病管制局及防疫檢疫局人員方登輪值勤，旅客可順序下船，故依此作業方式，可控制在 1.5 小時內即完成入境作業。

但此非為標準作業程序，而是針對目前到港之郵輪航次少（基隆港去年整年為 109 航次）的狀況，且均是中途停靠港型態，故可作此變通，未來若是母港靠泊，必須要利用旅客大樓等專業通關及 CIQS 之場所為之。

高雄港務局執行 CIQS 情形：由於高雄港現行位於 2 號碼頭之新濱旅客大樓不符使用，目前如同基隆港之情形，由 CIQS 官員親到旅客下船之碼頭現場（#2 或#3、#12 碼頭邊搭篷設臨時站）辦理出入境檢查。過去 6 年僅 12 航次靠泊，故均可順利完成任務，民國 103 年將完成最新國際旅客出入境服務大樓，出入境各有 20 條通關走道，可單向每小時完成 2000 人次之 CIQS 檢驗，已迎頭趕上國際標準。

開始執行 CIQS 動作目前為港務局統一掌握，當船舶到港/申請出港後，統一由港務局通知 CIQS 各單位，由於目前均為電腦化作業，所謂統一通知，各公務單位均可由港務局之港務系統中預先查詢得知，蒐集到各單位執行政序如下：

一、 港務局船舶進出港申請程序流程：

表 3.3-3 進出國際商港作業程序表

主管機關	交通部高雄港務局、基隆港務局、花蓮港務局、臺中港務局
依據	1. 商港法第 24 條。 2. 商港港務管理規則第 4、5、6、7 條規定。

作業內容	船舶進出高雄港相關程序
作業流程	<p>一、進港流程：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 由船長、船東或船務公司檢具相關資料傳真或至航政組監理科辦理進港預報簽證手續。 2. 安檢站、關稅局、移民署、疾病管制局及動植物防疫檢疫局等單位於接受（派檢系統）通知後，於遊艇到港時派員依權責執行相關檢查（CIQS）。 3. 完成各項進港手續後靠泊碼頭。 <p>二、出港流程：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 於出港 12 小時前，由船長、船東或船務公司檢具相關資料傳真或至航政組監理科辦理出港預報簽證手續（可於辦理進港手續時一併辦理），航政組監理科通知水域管理機關。 2. 安檢站、關稅局、移民署、疾病管制局及動植物防疫檢疫局等單位於接到（派檢系統）通知後，派員依權責執行相關檢查（CIQS）。 3. 完成各項出港手續後離港。
表格	<p>一、船舶基本資料維護作業申請書</p> <p>二、船舶進港預報申請書。</p> <p>三、船舶出港預報申請書。</p>
備註	

二、海關貨物及行李查驗說明：

(一)入境旅客行李檢查通關

現行旅客入境通關採紅綠線通關方式，大多數旅客均由綠線檯（免申報檯）快速通關，海關僅對旅客行色異常，攜帶行李超量，或相關單位情資通報者施以檢查，餘均免予檢查放行。

對旅客行李貨物查驗上採部分抽查方式，特定行李或攜入未申報之管制品、違禁品、商銷物品或需繳驗輸入許可證物品或超量應稅物品，原則上查驗行李以故意不申報、或以多報少、規避課稅等為主要考量，海關在此方面已屬有相當查緝經驗，過往於國際機場、港口之檢查，均盡量避免干擾正常入境旅客，已屬相當便民。

(二)出境旅客行李檢查通關

在旅客出境行李通關方式，海關作業通常搭配客運公司行李作業服務，區分：行李檢查、X光機操作等業務，均須具備專業知識及豐富工作經驗，避免檢查過程損壞正常行李，並由行李作業服務人員加上載運封條。

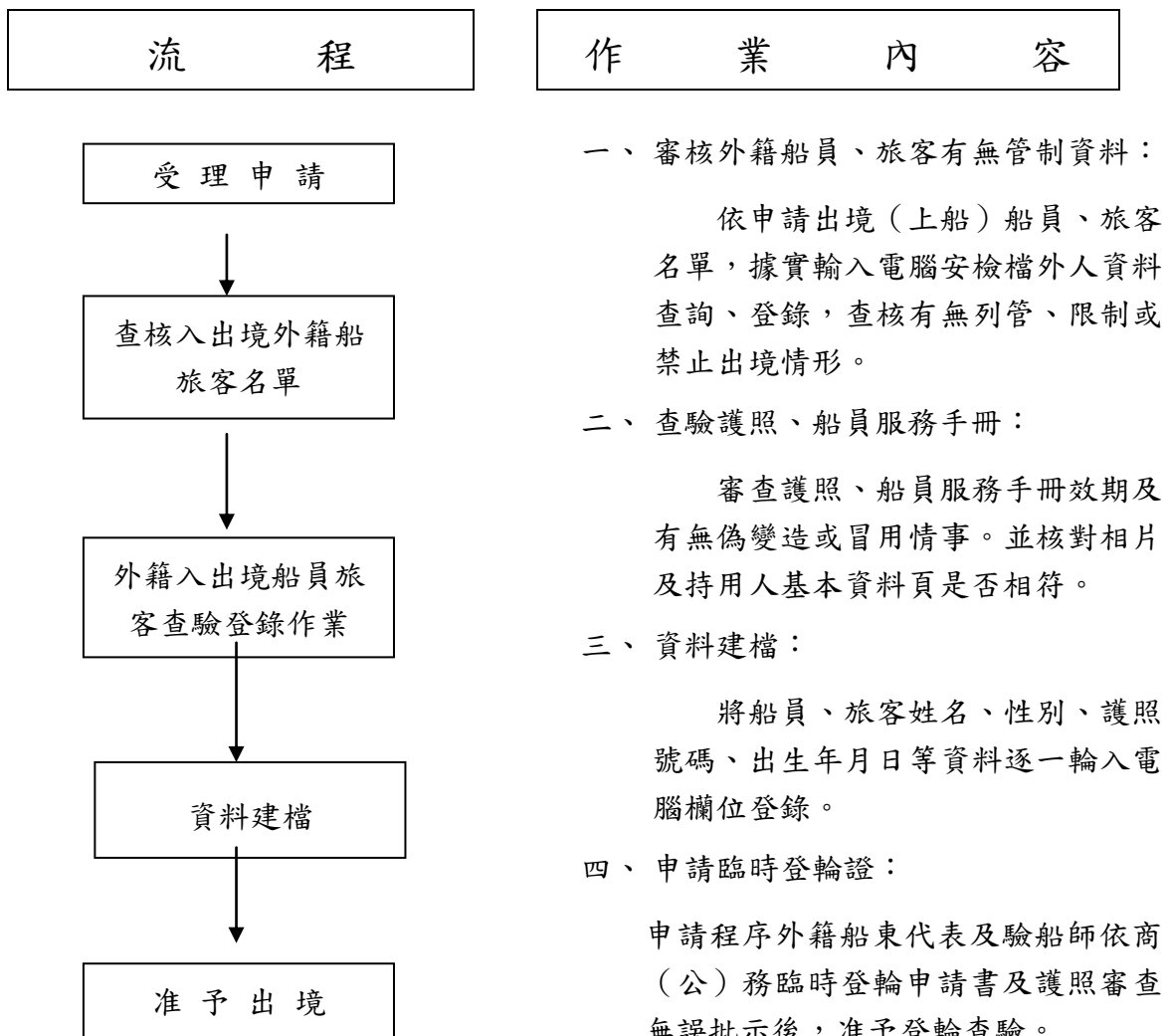
三、港警對旅客出境安檢登輪等審查作業程序

內政部警政署
高雄港務警察局 **外籍船員、旅客出國證照及登輪審查作業程序**

法令依據：1 入出國及移民法；2 外國人臨時入國許可辦法。

應備文件：1 申請書；2 船長同意書；3 護照；4.船員名單；5 船員手冊或其它有效證件。

流程：



四、其他單位作業程序

表 3.3-4 出入國際商港之檢疫作業程序

主管機關	衛生署疾病管制局 CENTERS FOR DISEASE CONTROL, DEPARTMENT OF HEALTH, TAIWAN, REPUBLIC OF CHINA
依據	港埠檢疫規則 Regulations Governing Quarantine at Port
作業內容	出入國際商港或遊艇港作業程序 The operation procedure for the foreign Curises applying to leave the international ports or yacht ports
作業流程	「出港船舶檢疫完成證明書」辦理結關手續。 Ships shall submit the Quarantine Clearance for Outgoing Ship issued by the quarantine authorities for customs clearance before departure. 未持有前述證明書者，應完成檢疫，始得出境。 If not having completed the procedures are not permitted to leave the port.
注意事項	若國內實施新型流感傳染病防治作業時，依其規定辦理。 In the event of pandemic influenza response in Taiwan, the control measures specifically formulated for these circumstances shall apply.
表格	出港船舶檢疫完成證明書 Quarantine Clearance for Outgoing Ship

表 3.3-5 移民署執行外籍旅客入出國證照查驗作業程序表

主管機關	內政部入出國及移民署
依據	依據「入出國及移民法」第 3、4、18 及 59 條。 「入出國查驗辦法」第 2、6、14 條。
作業內容	1. 進入經行政院核定之入出國國際港口。（現為基隆港、花蓮港、台中港及高雄港等） 2. 旅客進入各港口證照查驗室進行證照查驗。 3. 移民署國境事務大隊所屬港口國境事務隊查驗相符，於入出國證件及入出境登記表加蓋查驗章戳，發還證件，許可入出國。
作業流程	1. 收取護照（或旅行文件）及填妥之 E/D 卡。 2. 輸入電腦進行安檢檔資料查詢。 3. 收取白色入出境登記表。 4. 白色入出境登記表訂於護照內頁。 5. 核蓋入出境查驗章戳。 6. 發還護照，准許入出境。

<p>注意事項</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 依據「入出國及移民法」第 3 條規定之機場港口，係指經行政院核定之入出國機場、港口，自非經行政院核定之國際機場、港口入出國者，依據「入出國查驗辦法」第 14 條規定應以專案申請方式辦理證照查驗。 2. 外籍人士如有符合入出國及移民法第 18 條之情形者，得依「外國人臨時入國許可辦法」相關規定申請臨時入出國。 3. 依入出國及移民法第 4 條第 1 項及第 59 條第 1 項，入出國未經查驗者每人處新台幣 1 萬元罰鍰。
<p>表格</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 有效護照或旅行證件。 2. 有效入國簽證或許可，或外僑永久居留證。但申請免簽證入國者，不在此限。 3. 申請免簽證入國者，應備已訂妥出國日期之回程或次一目的地之機（船）票。 4. 次一目的地國家之有效簽證。但前往次一目的地國家無需申請簽證者，不在此限。 5. 填妥之入出國登記表。

表 3.3-6 動植物防疫檢疫局 BAPHIQ 執行動植物檢疫作業程序表

<p>主管機關</p>	<p>行政院農業委員會動植物防疫檢疫局 Bureau of Animal and Plant Health Inspection and Quarantine, Council of Agriculture, Executive Yuan (BAPHIQ)</p>
<p>依據</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1、動物傳染病防治條例 Statue for Prevention and Control of Infectious Animal Disease 2、植物防疫檢疫法 Plant Protection and Quarantine Act 3、動物及動物產品輸入檢疫條件 Quarantine Requirements for the Importation of Animals or Animal Products 4、中華民國輸入植物或植物產品規定 Quarantine Requirements for the Importation of Plants or Plants Product into the Republic of China.
<p>作業內容</p>	<p>適用範圍： Applicable range：</p> <p>(一) 出入境我國之人員（包含駕駛、乘客）所攜帶動植物或其產品。 Personnel exiting/entering the country（including the navigating pilot and passengers） carrying animals, plants and their products.</p> <p>(二) 入境時禁止攜帶以下產品 The following articles shall not be permitted to carry into the country.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1、活動物及其產品（符合動物傳染病防治條例規定之犬、貓、兔、動物產品及經乾燥或加工調製之水產品除外）。 Living animals and animal products（excluding the dogs, cats, rabbits and animal products which are imported according to “Statue for Prevention and Control of Infectious Animal Disease” and the dried or processed aquatic products.） 2、活植物及生鮮產品（符合植物防疫檢疫法規定者除外）。 Living plants and fresh plant products（excluding they are imported according

	<p>to “Plant Protection and Quarantine Act”).)</p> <p>3、新鮮水果。 Fresh fruits.</p> <p>(三) 在我國領海範圍內活動之國內外遊艇，提出未離領海範圍證明，免向動植物檢疫機關申報檢疫。 Ship in the <u>territorial waters</u> of the state issuing proof of not leaving <u>territorial waters</u> are not required to apply for BAPHIQ</p>
<p>作業 流程</p>	<p>一、入境檢疫 Entry inspection and quarantine</p> <p>(一) 攜帶動植物入境時，須填具「旅客或郵包寄遞動植物檢疫申請書」，並檢附攜帶生鮮動植物產品種類及數量之清單向動植物檢疫機關申請檢疫。 When entering the country, yachts (including foreign yachts) are required to submit the “Application of animal and plant quarantine for passengers or packages” with a list of the type and quantity of living animals, plant and their products carried on board and apply for quarantine inspections to BAPHIQ.</p> <p>(二) 船舶抵達前 24 小時通知動植物檢疫機關，派檢疫人員赴指定國際商港、漁港、遊艇港碼頭檢疫櫃檯執行檢疫，未經檢疫之動植物產品均不得自船隻卸下。 Navigation pilot or agent of a ship shall report to BAPHIQ in 24 hours before its arrival at the port. BAPHIQ shall send quarantine officers to designated quarantine inspection counters of international commercial harbors, fishing ports, yacht marina to conduct quarantine inspections. Animals and plants are not allowed to be unloaded from ships without quarantine.</p> <p>(三) 攜帶入境之動植物或其產品經檢疫符合我國檢疫規定者，動植物檢疫機關應發給證明，海關憑予放行。 Living animals, plant and their products which have been quarantine and meet quarantine requirements shall be imported with a certificate issued by BAPHIQ.</p> <p>(四) 攜帶入境之動植物或其產品經檢疫不符合我國檢疫規定者，動植物檢疫機關應填發「入境動植物檢疫處理通知書」，該產品則封存船艙出境或集中銷燬處理。 Living animals, plant and their products which have been quarantine and not meet quarantine requirements shall be storage to re-export or destroyed and BAPHIQ shall fill out “Notification of Quarantine Procedure for Imported Animals and Plants”..</p> <p>二、出境檢疫 Exit inspection and quarantine.</p> <p>(一) 攜帶動植物或其產品出境之遊艇人員應填具「旅客或郵包寄遞動植物檢疫申請書」並檢附護照及相關證件，向動植物檢疫機關申報檢疫。 Yacht personnel shall apply for quarantine to BAPHIQ with passport and relevant documents and fill out the application.</p> <p>(二) 經檢疫合格者(符合輸入國動植物檢疫規定)，動植物檢疫機關簽發「動植物檢疫卡」交申請人。 BAPHIQ shall issue a quarantine tag if the living animals, plants and their products which have been quarantine and meet the quarantine requirements of importing country.</p>

<p>注意事項</p>	<p>一、針對海關查獲旅客攜帶之動植物及其產品，由現場檢疫人員依據相關法規直接判定，合格者即可直接攜帶入境，不合格者，立即時開立入境動植物處理通知書予旅客，並依動植物檢疫法規，做適當之處置。 Quarantine officials shall be according to the revelant requirements to quarantine the living animals, plants and their products intercepted by customs. If the living animals, plants and their products meet to quarantine requirements shall be allowed to carry into the country or they are treated according to the requirements.</p> <p>二、入境所載之殘留動植物及其產品（廚餘），均不得攜帶著陸，若著陸者，必須銷燬。 The residues of animals, plants and their products shall be prohibited from unloading and shall be destroyed if unloading is necessary.</p>
<p>表格</p>	<p>1.所攜帶生鮮動植物產品種類及數量清單 A list of the type and quantity of living animals, plants and their products carried on board</p> <p>2.旅客或郵包寄遞動植物檢疫申請書（附錄一） Application of animal and plant quarantine for passengers or packages</p> <p>3.入境動植物檢疫處理通知書（附錄二） Notification of Quarantine Procedure for Imported Animals and Plants</p>

3.4 硬體設施改善及交通配套計畫

據 CLIA 調查，Fly-Curise（搭飛機再搭乘郵輪）之旅遊型態佔郵輪母港旅客 50%以上，因而郵輪母港除需具備完善之海港條件外，宜具合宜之空港設施及聯外道路，此一條件在高雄堪稱完備。至於海港條件包括：港口（水深）、碼頭（數量、長度）、補給（水、油、修理）、設施/服務港埠費用、廢棄物處理，其中，碼頭與旅運大樓為需先行具備之硬體設施。此一硬體設施前章基本設施檢討可知，其現況之服務品質尚無法達到郵輪母港所需之水準。鑑此，高雄港務局為提升港埠客運服務水準，並促進郵輪業務之發展，計畫於高雄港 18 至 21 號碼頭，興建旅運及港務合一之港務局辦公設施及旅運設施大樓，預定於 103 年開始營運，其規劃內容如下：

一、區位

位於高雄港 18~21 號碼頭，如圖 3.4-1，旅運大樓之位置為圖上 C 基地。

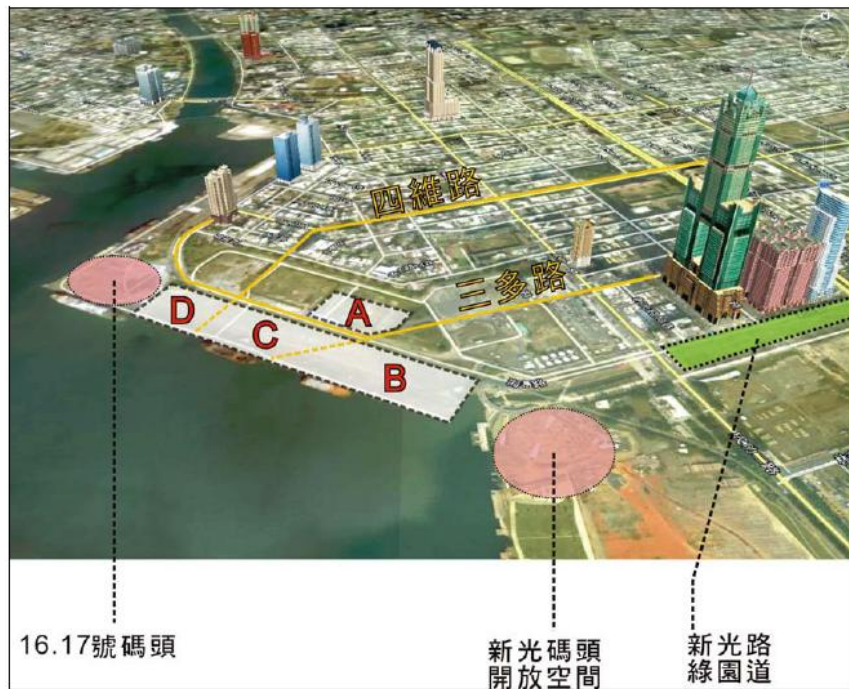


圖 3.4-1 高雄國際旅運中心之規劃區位

二、碼頭與船席規劃

18~21 號碼頭長度 575m，約可同時停靠兩艘大型郵輪及一艘國內線客輪；未來則將視客運市場之發展，可整合 16、17 號碼頭，將全區作為客運碼頭使用。

在船席安排方面，以 19、20 號碼頭為主要船席，供郵輪或快速渡輪通關使用；18 號碼頭為備用船席；作為過夜郵輪靠泊使用；21 號碼頭作為國內線客輪之固定船席使用；16 及 17 號碼頭可視船型長度彈性調配使用，並於未來納入客運碼頭之整體規劃（如圖 3.4-2）。

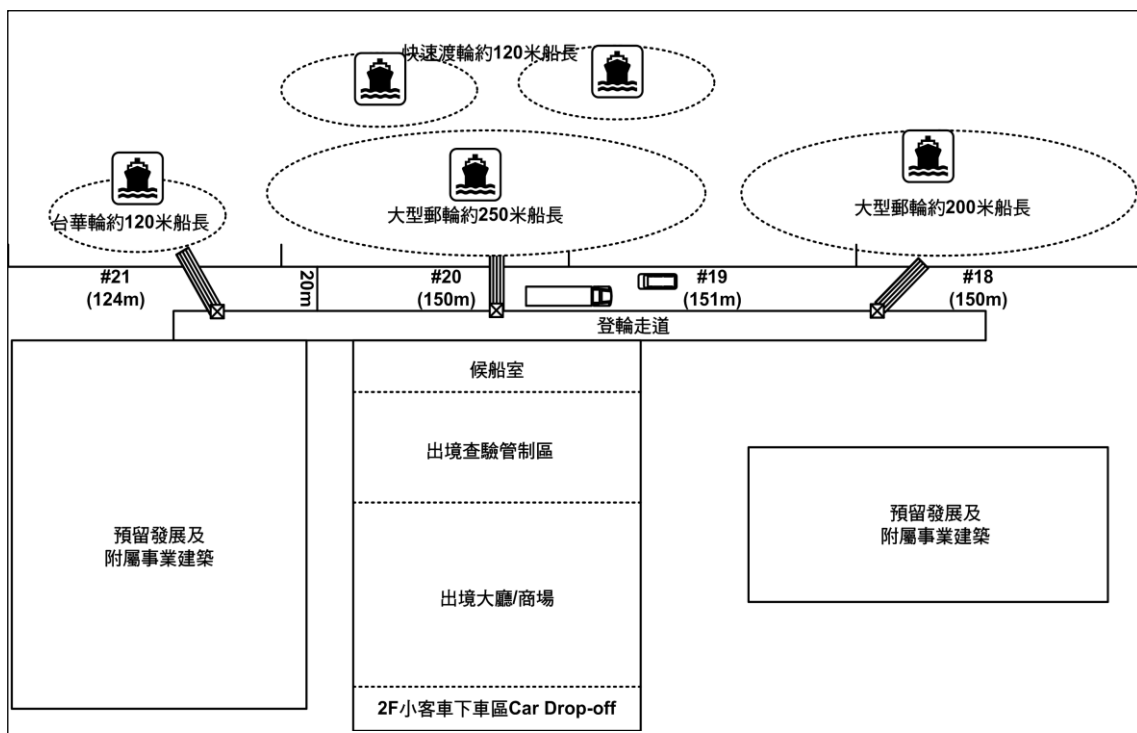


圖 3.4-2 高雄國際旅運中心之區位船席安排及臨水線空間規劃

三、空間配置規劃

國際旅運中心之空間配置規劃如圖 3.4-3，其中，上述之區位 B 與 D 供未來附屬事業發展之用。

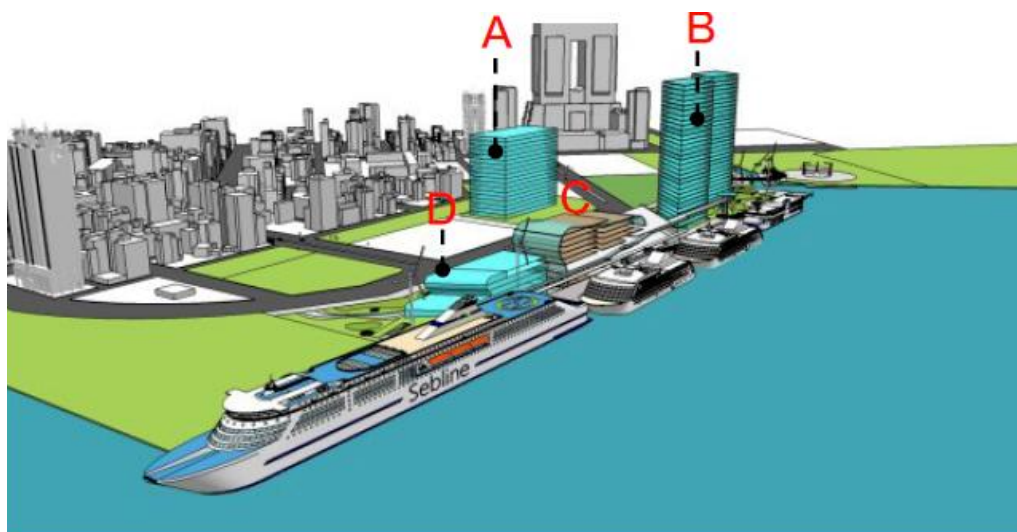


圖 3.4-3 高雄國際旅運中心基地配置透視圖

四、景觀與造型規劃

國際旅運中心之建築設計將另案徵選國際級建築設計師，圖 3.4-4 為現階段因應景觀視覺與天際線所規劃之量體模擬示意圖。

五、旅運設施之平面配置

國際旅運中心規劃為三層樓之建築（如圖 3.4-5），其中，一樓主要供旅客出場（入境），二樓則主要為旅客進場（出境）。

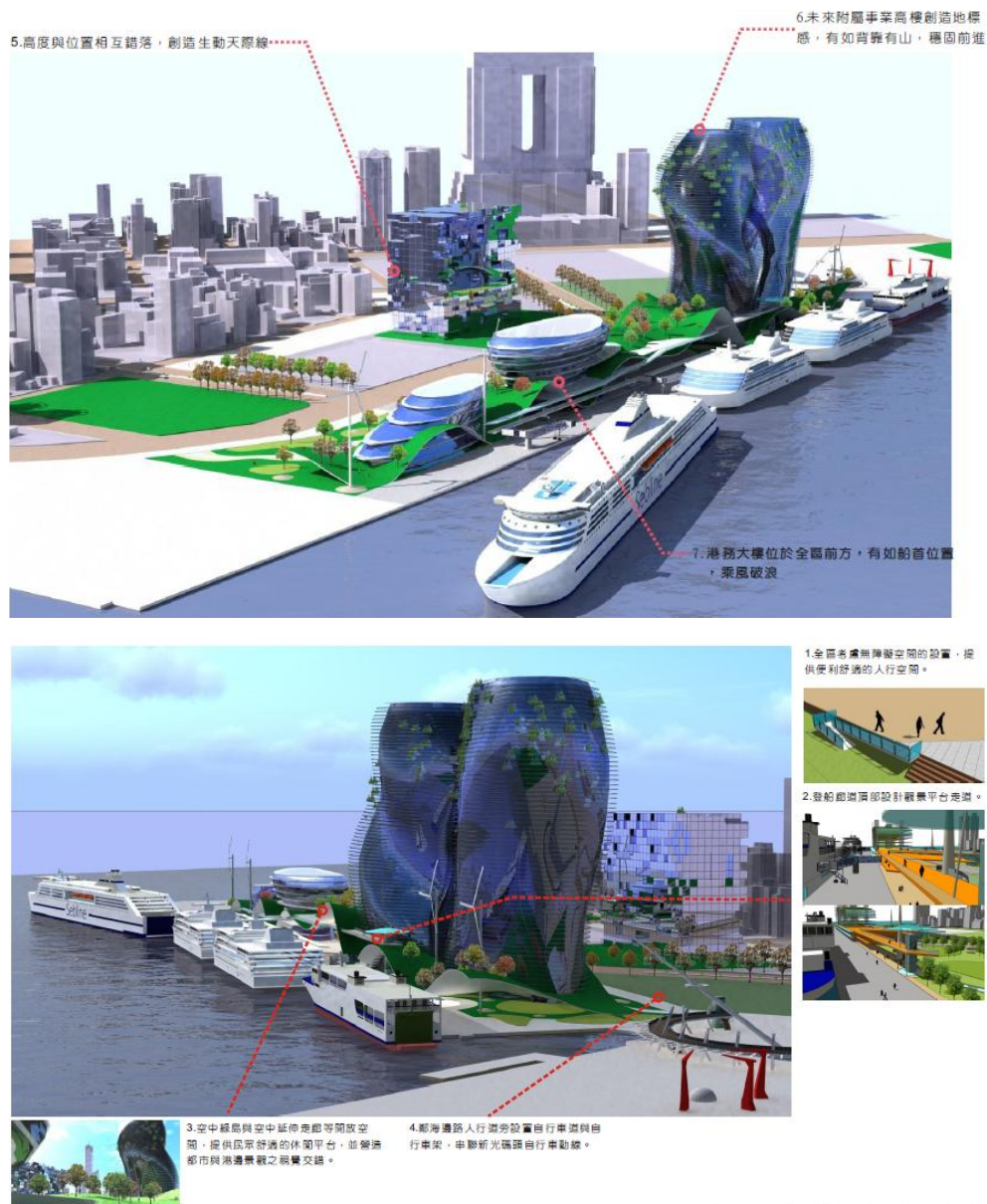


圖 3.4-4 高雄國際旅運中心景觀與造型規劃圖

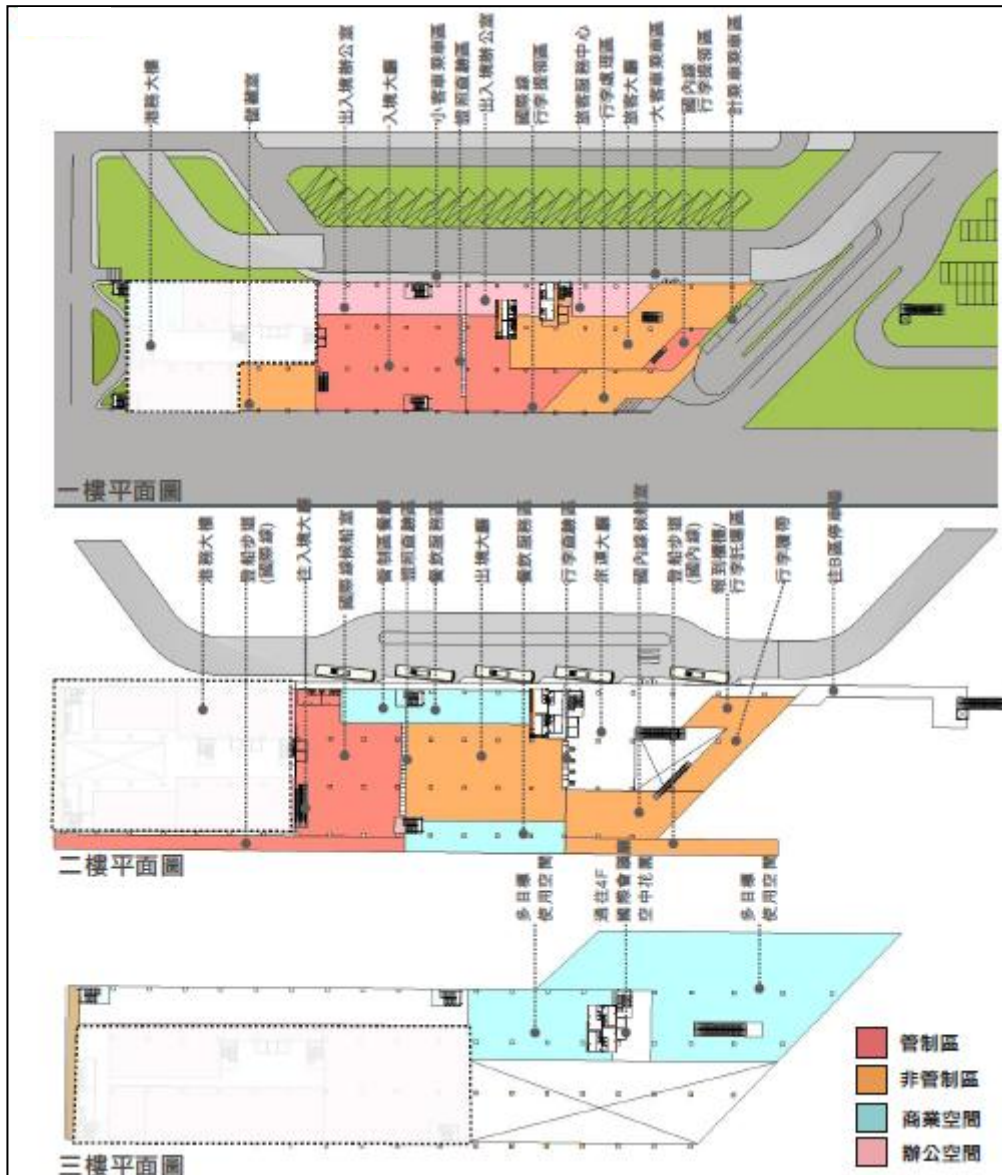


圖 3.4-5 高雄國際旅運中心之各樓層平面配置圖

六、進出動線規劃

整體交通動線採人車分離之原則進行規劃，考量之動線包括：行人、遊覽車、小客車、計程車、機車（如圖 3.4-6）。



圖 3.4-6 高雄國際旅運中心動線與轉乘設施規劃圖

七、周邊聯外交通系統規劃

本專案基地緊鄰 18~21 號碼頭水岸，視野遼闊，亦可觀賞高雄港區日落美景，是一塊極具觀光休閒價值的帶狀土地。故建議本基地的交通系統規劃要符合永續交通發展之理念，建立以人為本的交通環境，強調行人與大眾運輸之方便性，將私人停車路外化並立體化，讓這個水岸盡量是一個舒適的行人環境。

為了達成上述目標，審視港務局的計畫中，尚未評估聯外的大眾交通設施配置。這個審視相關配套交通將包括：（1）國際級且方便的聯外大眾運輸系統，（2）國際級、舒適的“高雄旅遊服務中心”及“大客車/觀光遊覽車集散站”，讓未來使用高雄港客運專區的旅客/旅遊團能夠非常方便的取得諮詢與接駁服務，

(3) 最合理的機汽車路外停車場之動線與結構配置，(4) 有創意而方便的聯外大眾運輸系統：臨港觀光運輸系統。

本基地距離捷運紅線三多商圈站約 1 公里，實屬超出一般步行距離。另外，本基地距離正在規劃中的輕軌運輸系統新光站約 300~400 公尺，屬於人們願意步行距離之邊緣。因此，本基地目前沒有良好的捷運服務。



圖 3.4-7 臨港觀光運輸系統路線規劃示意圖

為了改善大眾運輸服務，除接駁公車方案，建議市府或港務局研擬評估在未來（或許是中長期）可能發展的“臨港觀光運輸系統”（People Mover System 簡稱 PMS）。這 PMS 系統將可採用現有公車捷運或其他更便宜的相當系統，將本基地與輕軌計畫的新光站以及現有捷運紅線的三多商圈站連接（如圖）。未來這個 PMS 系統也可以延伸到 13~17 號碼頭，甚至到 11~12 號的真愛碼頭。

3.5 郵輪母港之投資獎勵規劃

就郵輪航商靠泊高雄港或郵輪航商進駐之措施及誘因規劃而論，可分為直接之成本節省與未來創造更高收益兩部分。

一、直接港口費用之優惠

郵輪航商成本節省主要為抵達港口內，船舶或旅客所接受服務費用之優惠、並廣義的包括母港性質的補給、維修等。目前由基隆港務局所提出之郵輪靠泊優惠有四項：旅客空橋使用費六折、曳船費六折、第二共同引水人之費用八折、免收旅客服務費等。高雄港務局勢必跟進提供相同之優惠，而該相關費用之折扣，已有初期效果，以基隆港為例，從原先每年不到 12 航次的郵輪停靠，提昇到今（2010）年成長為固定航線 47 次靠泊。

其中必須注意的是：應請主政之高雄港務局思考，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。故費率優惠原則建議高雄港務局初期就已有經審慎思量，而非一開始就打出最高額優惠（一開始之優惠策略僅係吸引靠泊），最高額優惠方案必須讓進駐為母港者享有。

至於優惠項目為何，因港埠費率收取與訂定機制，係有其法令程序與制度，該優惠項目無法由港務局與航商私相授受，建議請港務局依港埠費率訂定規定辦理。

另母港性質的客用商業補給、維修等亦可規劃可能有所優惠，惟此提供服務之部分，在我國是民間商業行為，除非服務者為國營企業，方可能提供價格折扣；另一種政府介入提供優惠方

式，可專注品質服務，譬如市場交易之公平性，避免郵輪補給品採購時遭到不合理抬價，或巨額維修等，另一方面亦要保障國內市場；並監督旅行社與郵輪航商之間旅遊品質與履約情形，此部分已有消費者基金會與公平交易委員會等政府機關或組織行之有年，旅遊品保協會及旅遊相關之民間法人、組織、協會等可協助，此政府部門可先予以組織，領導相關民間團體保障雙方權益。

二、未來創造航商之更高收益

政府持續投入相關市政建設與高高屏地區之軟硬體設施，包括交通、環境、文化、觀光產業、治安、教育等之預算投入，使觀光環境越發成熟，亦將促進觀光客來台意願，更多人願意來台觀光，當然郵輪產業會因而受惠，但經訪談產業界，亦提醒政府以下注意事項。

市府對觀光客降低觀光成本之短期性措施應避免，譬如，市府準備免費紀念品(伴手禮)、市府準備免費公車接送至市區等，應避免類似行為，因該行為會排擠郵輪航商之規劃，遊客未來到高雄將不消費是主因(市府會送紀念品)，排隊計程車亦接送不到客人(運輸服務市場將萎縮)；不參加航商之行程，因市府安排免費接送(形同自由行)，以上種種負面，造成各級產業直接商業上損失，而實際上郵輪旅客為注重品質之消費者，非價格導向之消費者，免費服務只是短期有效措施，不是長久之計。故建議市府應專注於非促銷式的、長遠有效大型公共建設與設施等，或提昇旅遊品質、維持治安與安全的旅遊制度面、管理面、環境等改善，不應與民爭利。

三、投資獎勵規劃

依我國法律規定，在港區範圍內投資之法規，目前僅有以下兩種依據：

- (一)依『商港法』第十二條規定，民間與港務局「約定方式興建或租賃經營」方式。
- (二)依『促進民間參與公共建設法』第八條規定，由民間投資興建，並營運。其依方式不同，尚有七種模式，茲見以下分析。

1. 『商港法』第十二條：

法源：商港法第十二條條文「商港區域內各項商港設施，除工程鉅大或與船舶出入港及公共安全有關者，應由商港管理機關興建自營外，其餘得視需要，由公私事業機構以約定方式興建或租賃經營。

前項由公司事業機構使用區域內之公有土地投資興建之商港設施，投資人得使用之年限，由投資人與商港管理機關按其投資金額與獲益報酬約定，報請商港主管機關核定之，不受土地法第二十五條之限制。但其產權，應屬商港管理機關所有。」

依該法所謂「約定方式興建或租賃經營」，係業者出資，以港務局名義興建，依投資金額核算建物免租使用年限，期滿仍由業者租回，該期間對業者是謂免租期，屬於專用設施，投資費用抵充租金之計算方式，期滿仍須支付租金。

範例 1：高雄港第 117 號台電專用卸煤碼頭，免租期 16 年。

範例 2：臺中港西八、西九號臺肥公司專用碼頭，〔後線設施經營化學品之裝卸及儲轉業務；另以國有財產法單純僅租用土地，自建廠房〕。

檢討：由於商港法中僅此「約定方式興建或租賃經營」方式，屬於港務局提供民間投資早期唯一法令，85年修法前更僅所謂合作興建（不包括租賃經營），早已不符現況，且此方式多適合大宗原物料貨物專用碼頭與設施，目前多引用下一方式促參法吸引民間投資。

2. 『促進民間參與公共建設法』第八條第一項

表 3.5-1 『促進民間參與公共建設法』第八條第一項條文內容

款	條文內容	簡稱模式
一	由民間機構投資興建並為營運；營運期間屆滿後，移轉該建設之所有權予政府。	BOT
二	由民間機構投資新建完成後，政府無償取得所有權，並委託該民間機構營運；營運期間屆滿後，營運權歸還政府。	無償 BTO
三	由民間機構投資新建完成後，政府一次或分期給付建設經費以取得所有權，並委託該民間機構營運；營運期間屆滿後，營運權歸還政府。	有償 BTO
四	由政府委託民間機構，或由民間機構向政府租賃現有設施，予以擴建、整建後並為營運；營運期間屆滿後，營運權歸還政府。	ROT 或 LOT
五	由政府投資新建完成後，委託民間機構營運；營運期間屆滿後，營運權歸還政府。	OT
六	為配合國家政策，由民間機構投資新建，擁有所有權，並自為營運或委託第三人營運。	BOO
七	其他經主管機關核定之方式。	其他

其中，所謂公共建設之定義包括：「依促參法第三條規定，本法所稱公共建設，指供公眾使用或促進公共利益之建設，第一項之交通建設及共同管道…」，同法施行細則第二條規定，包括港埠與其設施，並於內容明確定義有：「港埠與其設施，指商港區域內之下列各項設施：

- (1) 投資總額不含土地達新臺幣十億元以上之船舶出入、停泊、貨物裝卸、倉儲、駁運作業、服務旅客之水面、陸

上、海底設施及其他相關設施。

(2) 投資總額不含土地達新臺幣二十五億元以上之新商港

區開發，含防波堤、填地、碼頭及相關設施。

(3) 投資總額不含土地達新臺幣十億元以上之各專業區附

加價值作業設施，含廠房、倉儲、加工、運輸等必要設施。」

故如為母港投資建設，將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，但此法之優惠與彈性高於原商港法第 12 條，建議將優先由『促進民間參與公共建設法』規定進行申請，至於稅收之優惠，整理如下表所示。

表 3.5-2 獎勵措施

項 目	獎 勵 措 施	法源依據
稅捐優惠	得自開始營運後有課稅所得之年度起，最長以五年為限，免納營利事業所得稅。並得自有課稅所得之年度起，四年內自行選定延遲開始免稅之期間。	促參法第 36 條
	得在下列支出金額百分之五至百分之二十限度內，抵減當年度應納營利事業所得稅額；當年度不足抵減時，得在以後四年度內抵減： 一、投資於興建、營運設備或技術。 二、購買防治污染設備或技術。 三、投資於研究與發展、人才培訓之支出。	促參法第 37 條
	民間機構及其直接承包商進口之器材，如係國內未製造供應者，得免徵進口關稅。 民間機構進口之器材，如係國內已製造供應者，其進口關稅得提供適當擔保，於完工之日起，一年後分期繳納。	促參法第 38 條
	民間機構在興建或營運期間，供其直接使用之不動產應課徵之地價稅與房屋稅等，得予適當減免。	促參法第 39 條

	營利事業原始認股或應募參與民間機構發行之記名，持有股票時間達四年以上者，得以其取得股票價款之百分之二十額度內，抵減當年度應納綜合所得稅額或營利事業所得稅；當年度不足抵減時，得在以後四年度內抵減之。	促參法第 40 條
融資優惠	主辦機關視得洽請金融機構或特種基金提供民間機構中長期貸款。	促參法第 30 條

其中投資必須注意是投資主體不得為外國登記之企業，是否將投資資金留於國內，並雇用我國勞工之比例等，其等同於企業總部之設立，但如以外國公司登記、投資，而非登記我國企業，將有適法性問題。

另對商港法、航業法中投資問題，或許考慮國輪營運及扶植國內郵輪航商課題，則仍應遵循必須國輪航駛國內航線之環島郵輪，有關國內海運權問題將迎刃而解，而補助我國籍企業，亦是義不容辭，或許下一階段，將談及國際航商與國內航商之股權比例或合作投資相關問題。

3.6 配套產業的發展規劃

郵輪旅客係觀光市場中高價值取向之客群，從交通部觀光局之「觀光拔尖領航方案」中亦明白指出，郵輪接待服務亦是所有接待中最高規格的表徵，惟郵輪國際旅客來台人數，一直在我國整體觀光市場中仍屬未來待發展、新興之部分，交通部觀光局為先行了解我國國際觀光客接待服務能量是否充足，曾就國際觀光客接待服務產業之整體檢討如下表，其結論是接待一般國際旅客尚屬充足，但對此郵輪國際旅客之接待，因屬待發展新興市場，並無描述。

表 3.6-1 全國觀光產業業別與人力檢討 (迄 99 年 8 月底統計)

業別	產業		從業人員		
旅行社		全國	高高屏	35,442 人 (含導遊、領隊)	
	綜合	91 家 分公司 302	17 家 分公司 51		
	甲種	1,959 家 分公司 344	232 家 分公司 67		
	乙種	139 家 分公司 8	21 家 分公司 1		
旅館業		全國	高高屏	全國	高高屏
	觀光 旅館	102 家 24,693 間房	13 家 4,393 間房	20,779	2,316
	一般 旅館	2,660 家 107,609 間	440 家 18,569 間	38,694	6,205
	民 宿	3,084 家 12,276 間房	144 家 627 間房	2,691	-
觀光遊 樂業	24 家		4,539 人		
總計			約 10 萬人		

資料來源：交通部觀光局「觀光拔尖領航方案」98 年

郵輪產業中，國際觀光客到訪接受之服務，除上述旅行社、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，並必須注意的是，整體郵輪產業核心運作，通常從兩個大的主體，母港或從郵輪航商主導，過去我國並無母港郵輪，故若從母港主導之方式，屬新的產業鏈結方式。

故對郵輪接待服務之能量，亦需先行檢討，其中對中途停靠港之郵輪接待與母港性質之接待服務完全不同，茲檢視說明列舉如下：

表 3.6-2 到訪港與郵輪母港比較

郵輪接待	旅客特性	受惠產業	政府具體作為
到訪港	1. 一日遊為主 2. 早 7:00 下船 17:00 前回 3. 早晚餐與住	餐飲業(午餐) 遊覽車業 觀光遊樂業 零售服務業	1. 因旅客到港，瞬時造成港口與城市間之交通流量暴增，需增擴建交通道路因應 2. 中午餐飲會需大場地，郵輪未到港之日生意清淡，淡旺季差距大

	宿在郵輪上		3. 遊憩點將有瞬時暴量，但通常下午 3~4 點前離開
郵輪母港	<ol style="list-style-type: none"> 1. 可能多日旅遊 2. 觀光客提早到(第 2 天才開始郵輪行程)，或(郵輪行程後)延後走 3. 母港旅客外，仍有到訪港之郵輪旅客 	航空業 旅館業 觀光運輸業 (遊覽車、計程車、租賃業) 餐飲業 觀光遊樂業 零售服務業	<ol style="list-style-type: none"> 1. 提早到，延後走，形成「自由行」型態之國際旅客 2. 檢視機場容量(高雄小港機場是充足的) 3. 檢視旅館容量(高高屏地區容量亦充份) 4. 「自由行」國際旅客交通服務不足是目前最需要再檢視，譬如計程車、租賃業在高雄市之外並無服務據點。 5. 淡旺季差距將縮小，且整體來客數提升，所有產業受惠。

初期產業之發展，經訪談許多旅遊服務業，尚無法接受母港思維，均從傳統業務角色，僅考量郵輪到港視本地為中途停靠方式，故無旅館及私人運具等方式之營業空間，可見若要作為整體產業運作之核心，產業之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，如下：

運輸業：航空公司以有小港機場之航班者為先。遊覽車同業公會等。遠期尚可與出租賃汽機車者合作。

遊憩：以高高屏地區遊憩地點為主體，該業者必須為有經營整體觀光。

餐飲業：以附屬在遊憩地點之團體為主。

旅館業：高高屏地區如觀光旅館同業公會、旅館同業公會。

策略上不同屬性產業進行異業結盟，當以利益為優先，唯利益上又可區分先後收取之區別，因前提出之產業核心運作，初期在母港型態未建立前，勢必以郵輪航商為主角，故若該運作規則與模式由郵輪航商先行建立亦無不可，政府可協助於各產業間合作公平性與合法性問題之維護；此部分建議由中央及地方觀光主管機關分別依主管權責

管理之。

3.7 開發時程及短、中、長程發展策略

對訂定各短中長程發展策略前，需對目前發展郵輪母港之重大瓶頸有所論及，以下說明目前發展中的重大瓶頸：

一、 共識不足

- (一)中央不重視：相較於最積極的新加坡、中國大陸，與近來韓國急迫，都是動員國家力量與資源進行投資。而我國率先提出郵輪母港之研究為本計畫案，除展現地方政府之國際性格局與眼光外，也持續希望有後續之中央組織動員發展與研究。
- (二)郵輪母港與中途停靠港誤以為同一型態：從本計畫開始，歷次進行訪談官員、學界及旅行社，發現普遍誤以為母港就是停靠港的同一型態，似有共識不足問題。
- (三)港口相互競爭不合作，城市與港口如手心手背，亦各自發展。
- (四)普遍低估母港效益。

二、 產業鏈之發展未成形

- (一)郵輪產業鏈較完整的描述，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、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、船務代理業、教育訓練及政府部門服務等。
- (二)郵輪產業中主要四大產業，為郵輪造船廠、郵輪航商、郵輪

母港服務業、郵輪旅遊服務業四大主產業組成。

- (三)從知識、技術、資金的組成，可分成上游：造船廠設計製造，由大型郵輪公司所經營全球航線為市場；中游：由郵輪母港及所在城市提供郵輪公司經營，或大型郵輪公司自設母港或碼頭經營；下游：小型郵輪公司與郵輪旅遊服務業提供旅客之服務等。
- (四)就以上之環境與產業關係，我國任一港口或產業、城市，並不熟悉其之間運作，當然郵輪對當地經濟貢獻有限，更由於不熟悉郵輪經營規則與產業之間發展規律有密切關係，當然在產業鏈發展上出現無法接合之裂縫。

三、 產業基礎未穩固

- (一)郵輪產業發展狀況，必須要有相關人力與人才。
- (二)就此格局視之，目前連共識都未建立，遑論人才訓練或產業發展。
- (三)人力與人才之訓練，方為產業之基礎。
- (四)有關郵輪產業相關制度、法規、體系、訓練、教育、服務，當然要有系統化之人才專業培養，並為之後續規劃。可惜似乎郵輪經濟在台灣與中國都有同樣迷思，以為郵輪接待與旅遊服務等同郵輪產業，此種將產業作小的格局，對產業發展為最大影響，未能有持續核心力發展。

為因應上述目前之發展瓶頸，具體策略方向有：

一、 首以凝聚共識，宣揚郵輪經濟及其產業出發

高雄市陳市長，已宣佈今年高雄市為郵輪母港元年，故此雖

為高雄市眾多經濟都市發展中之第一小步，仍有宣傳與凝聚共識之效，也是郵輪產業之一大步。

二、 謀求合作，非競爭

全球其他郵輪發展興盛地區，如加勒比海、地中海、阿拉斯加、歐洲 ECC 協會、Baltic，區域內港口均有區域內結盟、共同制定合作綱要，一致對外，尤其對郵輪航商之行銷與吸引國際郵輪公司經營、擴大區域內郵輪旅遊之形象與彼此港口間不當競爭之溝通平台等，有效促進亞洲區域內之市場良性發展與利益。（此方式如同各區域的郵輪協會，該協會組織於第六章有關國際行銷中有蒐集資料介紹。）

三、 力拓產業鏈

產業相互之關係，上下游共枯共榮等環節，以歐美郵輪市場為例，其郵輪經濟之具有強大生命力，與成熟之產業鏈緊密結合是息息相關，從郵輪公司、郵輪港口、旅遊接待、景點服務等各產業，透過溝通、協調、合作、妥協等，提供旅客觀光、購物、餐飲、休憩、娛樂等一系列服務，其中默契與配合度是基本要求，更能互惠互利。舉例而言，提供郵輪機位之航空公司與郵輪公司或許是應有的策略聯盟，提供機票船票之合理價格服務。

四、 融入國際市場

目前國人以郵輪方式為旅遊之內需市場，尚無法提供基本經濟規模，故若有郵輪經濟之效益，來自各地國際旅客仍有其貢獻度，故國際旅客之需求不能忽視，而了解國際各地之潛在來台旅客需求，最好的策略，當然要融入國際市場，投其所好。對此，郵輪產業中接觸旅客第一線的旅行社，旅遊服務業相關的聯合行

動、組織、宣傳與國際上連絡等，政府部門都是要有所推動與引導。

五、 人才培養

如同前述，有系統化之人才專業培養，才是長遠之計，非僅是郵輪接待服務人員訓練，而更包含產業相關制度、法規、體系所需建立的更高階可統籌航業、港務、觀光、金融、海洋國際法等之專業高階人才。

六、 建議中央組織統籌全國郵輪經濟

國外郵輪產業，並非由民間產業自生自滅，而是有政府協助，甚至主導發展之協會組織、或國家機構所引導或進行研究及制定策略與建言。故若由各港務局或地方政府自行發展郵輪經濟，恐將離市場越來越遠，也引發互相之惡性競爭，建議由中央（交通部），統籌航政、港務、觀光及相關郵輪產業各行業之未來，其最重要，應有專門之組織為之，經本次與官方、專家、學者座談後，統籌各方意見，會中建議成立中華民國郵輪協會之方式洽當，該組織相關於第六章中有介紹，請參閱。

七、 加強優勢、掌握機會之策略

- (一)認清行銷對象，加強行銷：由於郵輪產業鏈中，我國尚無國輪經營郵輪，而此設置母港之行動對象，即為郵輪航商，而非觀光客，若能認清此最大不同，所掌握之行銷準則，能有所事半功倍。
- (二)掌握旅客市場 Source Market：母港中誰擁有旅客市場，誰才是霸主，而亞洲郵輪市場將在未來幾年，將確定發展各項產業之龍頭，而高雄是順勢為之，非逆勢操作，故建議初期掌

握旅客市場 Source Market，其他如上游之造船業、中游航運業等，俟站穩根基再介入。

(三)郵輪的各級產業關鍵，在於上游到下游之間，建構一個核心競爭力的產業主體，國外的成功案例，不外乎二者，一是國際大型郵輪公司組建（如 CLIA 的 24 家大航商），二是從郵輪母港進行上下游產業整合之經營，以此二者擇一作為核心控制的產業中樞。由於再成立一家航商與國際大型航商競爭，必將受其排擠，故建議我國應由建構郵輪母港成為產業核心出發。

(四)市場區隔：一艘郵輪有一至二個母港、數個中途停靠港，高雄發展郵輪母港不排除其他台灣其他港口可靠泊郵輪，高雄所具有優良雙港與經貿發展作後盾，主要爭取的是母港性質停泊，而不是所有郵輪只能停高雄，故由高雄出發停靠基隆、台中、花蓮是非常歡迎的環島式郵輪；或爭取雙母港對向開航性質的靠泊等。

八、減輕弱勢、降低威脅之策略

(一)凝聚共識：目前產官學界對郵輪整體產業鏈，尚存有許多一知半解，故凝聚共識是首要之務。

(二)以市領港：郵輪產業所創造之經濟效益中，真正獲利是當地城市，而不是港口當局，其他國家亦以城市為首或中央領軍，作為此觀光產業之發展第一線，故以建議若中央不重視，仍必須由高雄市主導。

(三)郵輪母港與一般郵輪停靠港在部分功能上是有所相同點，城市與港口當然歡迎郵輪停靠，但策略上均是以發展母港為

主，同時發展提供一般郵輪停靠港作為培養基礎客層。

(四)加強行銷，務實建設：國際行銷為當前確實缺乏之行動，但若無務實的相關港市建設、與所需制度系統持續推動，將旅客旅遊觀光所需之軟硬體設施充實，會使國際旅客只願來一次（第一次觀光係受宣傳影響），發現觀光內涵名過其實，不會一來再來，就沒有俗稱的回頭客。（郵輪旅遊最重視回頭客，郵輪上會進行旅客問卷調查，若郵輪所參訪之國家地點，不超過 40%者有意願再去第二次，將列入排除參訪該地。）

九、 國內沿海航行權（Cabotage）之妥善應用

國際法之慣例，國家主權之具體象徵為國內沿海航行權（Cabotage），此項航線，向來為各國國家為扶植各國國家級之航運公司，所特殊規範限制必須由國輪承攬該權利，惟此項恰逢我國並無自有之郵輪航運商，故目前權宜作法為，每航次均需核准，尚不許可固定航線，故對母港之推動，將造成若無國輪，勢必無外國輪可獲得定期航線許可，此許可既然屬於國家航政權，或許應與母港策略相結合，方得有可能有所謂『母港航線』，故此為中央機關交通部所掌握談判籌碼，妥善應用以吸引有意願之航商。

3.8 相關法令配合修訂之建議

相關法律、法令之修訂，包括法、條例、辦法、規則等及其相關子法，而執行之行政機關，為辦理法律規定，另訂定之程序、準則、要點等，若與郵輪母港未來之執行有關建議有：

一、 國際人士入出境之短期免簽證、或觀光免簽證，尤其現行大

陸觀光客入台事宜繁瑣及不便，是否更簡便措施檢討等。

- 二、國內航線與國輪之關係，允許外籍輪營運國內線課題。（相關航業法、商港法及船舶法等內容之檢討）
- 三、CIQS 程序，因應未來大量母港旅客增加，單向每小時 2000 人次通過之配合增修程序。其中，譬若如新加坡郵輪中心，採用高科技協助之查驗方式時，原人工查核程序之簡化及相關 CIQS 檢驗行政規定是否配合修正等。
- 四、港埠費用減收，涉及長期減免或短期優惠相關行政程序，依港埠費率訂定機制進行之相關事宜。
- 五、投資獎勵，涉及稅捐減免等法律訂定。（是否適用促進民間參與公共建設法，認定範圍、標準及適法性）
- 六、國際郵輪航商來台設置母港（郵輪企業總部或分部），或國內現有國輪航商，有關公司設立、開發費用抵稅等認定。該部分是否認定為六大新興產業中的觀光產業，故來台之設置總部分公司等，納入享有產業租稅優惠相關事宜等。

3.9 小結

郵輪停靠為母港性質與中途停靠不同，故發展方向建議以母港為主，推估量均以吸引母港停靠為主，另設定目標年。

由於郵輪旅客特性，80%將選擇 8 天內行程，若以高雄港出發之母港性質航線，建議有五類航線，搭配折返型母港（互設為雙母港），其距離可遠至日本、韓國或新加坡等地（發展第一類東北亞航線及第二類東南亞航線）；第三類型：若傳統之單一母港（進出同一港），亦可航至上海或香港、沖繩等地；第四類型：或以郵輪式渡輪型態等，

從華北、華中、華南與高雄互利開設郵輪航線，甚至有所謂快速渡輪型式，每日往返之快速渡輪；第五類型：中遠期發展環島式郵輪，國內四大港口為停靠港，吸引渡假人潮以郵輪假期進行旅遊。

其他非母港型郵輪停靠，初期將是主力，建議策略上是非常歡迎來高雄靠泊，其經驗可作為未來發展母港服務之參考。

另一方面，郵輪上的活動規劃，係經營品牌之郵輪航商專長，均有各自特性與商業考量，無需政府規劃之。

規劃郵輪停靠之碼頭，依港務局所提供之 17~21 碼頭長度為 575 公尺、水深 10.5 米，足供兩艘母港型大型郵輪靠泊，故本研究規劃兩艘母港郵輪為長期目標，另保留未來彈性發展空間，若有更多母港郵輪有意願來此發展，可考慮現有 1~10 號碼頭泊位，使高雄港有更多繁榮之可能性。

郵輪旅客之 CIQS 檢查，在各單位通力合作下，目前作業均屬 VIP 等級之服務，評價極高。但論述缺點，可歸責於目前新旅客大樓尚未興建，須待 103 年底完工，現況所有硬體設施尚難令人滿意，在 103 年完工前有短暫空窗期，幸而目前在作業服務上已補足硬體之不足。

郵輪母港之未來談話、行銷、結盟甚至於有意願來此投資者，其對象並非旅客，而是整體郵輪產業鏈中，另一產業核心—郵輪航商，故先分析可能進行之投資獎勵優惠內容項目研究，此部分內容應由政府主管各部門先行研析，所有優惠均是符合政策並符合法律下，給予郵輪航商最大誠意，吸引其來此設置郵輪總部，而非管理其利益。

由於母港型態郵輪旅客及一般造訪港郵輪旅客的差異性衍生了提供服務之配套產業差異，特別重要的是，由於產業核心(具決策權、

主導服務)傳統為郵輪航商，但國內尚未具郵輪產業鏈經濟規模，故目前仍由旅行社代理，惟此現況將會在郵輪到港數日異增多後，達到經濟規模時打破，故建議以組織聯盟為主體進行異業結盟，而發展郵輪母港若有郵輪協會等團體組織，由其發動進行結盟，建議此為後續進行之工作，故先以成立郵輪協會，並將異業結盟納入其宗旨規章內，由其執行統籌工作。

相關法令配合修訂其最重要之建言為在於國際人士入出境之短期免簽證、或觀光免簽證，尤其現行大陸觀光客入台事宜繁瑣及不便，是否更簡便措施檢討，應請主辦機關向中央適時反應此種不便，以便利郵輪經濟發展。