

# 陳盛山拜訪麗星郵輪 暢談Fly Cruises

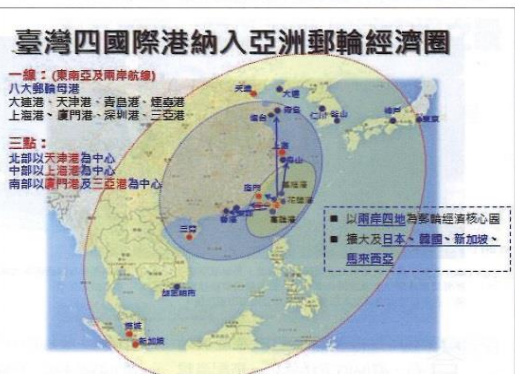
## 建議中央發展Fly Cruises 首重建構海空整合平台及成立郵輪爭取納入3點1線亞洲郵輪經濟圈 定位台灣4大國際港口基

2017年台灣郵輪亞洲第2大郵輪客源市場，同時郵輪旅遊人口也突破百萬人次，足見台灣郵輪旅遊市場潛力無窮。然而深究其中占比，搭乘郵輪出國的台灣遊客依舊為大宗，與Fly Cruises來台的國際旅客比例落差頗大，如何提高Fly In國際旅客人數，並增加Inbound收入已成為刻不容緩的課題。針對此議題，台中市觀光旅遊局局長陳盛山與雲頂郵輪集團台灣區業務部副總裁劉曉寧於日前展開對談，從官方及郵輪航商的角度深入探討並提出建議，期許為台灣郵輪旅遊市場開創新新頁。



雲頂郵輪集團台灣區業務部副總裁 劉曉寧

局長 陳盛山



台中市觀光旅遊局局長陳盛山認為，台灣欲發展Fly Cruises市場，引進國際觀光客群並增加Inbound收入，現階段最迫切的任務在於，中央需建置郵輪專責單位及統籌平台，並規劃完善的制度以供依循。建議位居上位的觀光局、民航局、臺灣港務公司、航空站等相關單位間需成立溝通平台，並設置Fly Cruises發展基金，以鼓勵航商規劃停靠台灣航線。基礎制度完善後，位居中位的郵輪航商及航空公司之間，針對艙位與機位不同載體間建立整合介面，使Fly與Cruise的客源數能互補互利、妥善配置。最後階段才是城市接待的運作，如何運用順暢的交通接駁，安排6~8小時的包套遊程，徹底發揮城市亮點，滿足旅客多樣化的旅遊體驗，同時為停靠港創造產值。

### 借鏡新加坡成功經驗 多管齊下增加國際客群

陳盛山表示，新加坡是亞洲發展郵輪產業最早的國家，更被國際郵輪協會(CLIA)譽為「全球最有效率的郵輪碼頭經營者」，已形成為郵輪母港營運為核心的產業集群，累積多年的豐富經驗，相當值得台灣借鏡。

新加坡在郵輪產業發展政策的制定，獲得政府的大力支持，在郵輪母港建設、運營中積極搭建發展平台。新加坡旅遊局於1989年即已成立郵輪發展署，並投注大量資金修建郵輪碼頭，同時新加坡郵輪中心與旅遊局、民航局合作成立Fly Cruises發展基金，以提升港口與機場的聯運能力，諸多措施多管齊下，讓國際郵輪旅客平均每年以超過60%的速度攀升，並成為國家主要的財政收益。

在郵輪母港營運方面，新加坡以相互合作的雙港營運模式，相互合作避免惡性競爭，依據市場需求錯位發展，在發展定位上演海灣郵輪

# Cruises、郵輪藍色公路2大議題

## 發展基金 借鏡新加坡成功經驗 規劃專職專責單位並完善制度 隆、台中、高雄、花蓮 結合城市行銷發揮亮點 發展郵輪藍色公路

### 臺灣納入亞洲郵輪經濟圈 一基隆、臺中、高雄、花蓮港



中心主要目標市場是高端郵輪服務，而新加坡郵輪中心除發展國際郵輪航線外，並兼顧渡輪航線。陳盛山更進一步以台中港為例，由於台中港初期建設以工業港為目的，而潮差大的先天限制並不適合大型郵輪停靠，以5~10萬噸的郵輪最為合適，各港口的優勢互異，這也正是區分定位的原因之一。

### 上中下位通力合作 歸納5大努力要點

除了上、中、下位各單位的通力合作，陳盛山更歸納5大要點，作為台灣發展Fly Cruises的努力方向。1.郵輪產業需與城市產生連結，以利後續產業鏈的串連整合。2.建置完善的港埠設施，包含景點與機場及碼頭間，無縫接軌的交通接駁路線。3.重新定位基隆、台中、高雄、花蓮4港口，北中南東台灣4區雨露均霑。4.港口需提供1站式的整合服務，包含郵輪靠泊、維繫、船供以及遊客食住行遊購娛等綜合旅遊配套。5.台灣需納入亞洲郵輪經濟圈3點1線的範圍，達成Fly Cruises最終目標吸引更多Inbound客群。

### 制定完善獎勵制度 建置平台有效溝通

雲頂郵輪集團台灣區業務部副總裁劉曉寧表示，對郵輪航商來說，獎勵補助金的確是一大誘因，同時更需要郵輪事業的主政單位，與航商之間達到有效的溝通，解決實際面所遭遇的現況，因此希望政府能針對郵輪產業成立統籌平台，不僅能制定完善的獎勵補助制度，讓國際航商能有依循的標準，未

來航商在規劃新航線時也能透過專責窗口，直接反應需求達到有效的溝通。

劉曉寧也提到，市場所在是郵輪公司開發新航線的主因，當然旅遊目的地本身的吸引力也是關鍵之一，然而更不可輕忽的則是當地政府的支持。雖然新加坡國土狹小，卻能吸引大量國際郵輪停靠，除了重要的地理位置，政府有力的支持以及健全的制度，成為吸引國際航商的關鍵。

台灣名列亞洲第2大郵輪客源市場，北、中、南、東台灣各港口與景點也各具魅力，發展郵輪旅遊的潛力無窮，若中央單位能成立專責郵輪部門並完備相關制度，以麗星郵輪遍及全世界20多個分公司雄厚的行銷實力，必定能為台灣帶入大量Fly Cruises國際客群。

### 納入亞洲郵輪經濟圈 開創郵輪藍色公路化

相較於新加坡身為鄰近各國核心的地位，台灣也可以善用地理優勢發展成為亞洲郵輪經濟圈的核心。以東亞地區來說，台灣可作為2岸4地郵輪經濟圈的核心，並擴大至日本、韓國、新加坡、馬來西亞等地，範圍包含1線3點。1線由北至南分別為大連、天津、青島、煙台、上海、廈門、深圳、三亞共8大郵輪港口，3點為北中南各自以天津、上海、廈門及三亞為中心發展，並擴大至東南亞及兩岸航線。

陳盛山提及，若將核心聚焦在台灣本土，向外擴散至基隆、台中、高雄、花蓮4大港口，依據港口特色發展郵輪藍色公路化，不論是Fly Cruises國際旅客由不同港

### 臺中港國際郵輪觀光資源區域整合



▲新加坡郵輪中心、旅遊局、民航局於2006年推出1,000萬美元Fly Cruise發展基金，並於2012年設置1,200新幣郵輪發展基金，以促進郵輪產業發展。

口交叉進出，或是國際郵輪輪流停靠各港口，皆可邀請國際航商進行試航，使北、中、南、東台灣都能因郵輪停靠各自受惠，亦不失為推廣台灣郵輪旅遊的良策。然而先決條件是需要相關政府單位完善整合並建立良好的溝通平台，才能使國際航商無後顧之憂，樂意開拓新航線。

領先業界，善於開創新航線的雲頂郵輪集團，過去也提出環島路線的想法。劉曉寧看好郵輪藍色公路的發展，認為台灣位居太平洋及台灣海峽之間，並未內有河航行權或江河核准權等專屬航行權，若中央政府願意制定完善制度及統一窗口，並開放權利給航商試航，麗星郵輪十分樂於開拓新航線。郵輪藍色公路化的對象以Fly Cruises國際旅客為主，在試航初期可加入部分國內觀光乘客，未來視市場反應再逐步提高國際觀光客的比例，並發展為定期航線，帶動台灣Inbound觀光商機。