

台中觀旅局長陳盛山與航港局長謝謂君

考量港口軟硬體條件及在地接待旅客能量 清楚定位台灣各港口 依據市場需求錯位發展 達到國際觀光客分流分源目標 借鏡新加坡成功經驗 思考郵輪發展基金及跨機關整合議題 活化卡莉多麗輪跳島案例 推動台灣郵輪藍色公路

自台中市觀光旅遊局局長陳盛山上任4年以來，以海空併進與資源整合模式，致力打造台中成為國際觀光樞紐。航空以「中進中出」開拓亞洲城市定期航班，海路則將台中港及台灣4大商港納入亞洲郵輪經濟圈列為重要目標，因應近年來蓬勃發展的亞太郵輪旅遊市場。為求上中下位整合以健全台灣郵輪旅遊環境，並創造各港口產值及活絡地方產業，特與航港局局長謝謂君展開對話。



▲卡莉多麗號 (Caledonian Sky)

全球郵輪旅遊市場一直延續穩健成長的態勢，遠高於國際旅遊業的整體發展速度，近年來郵輪旅遊市場的重心由歐美逐漸東移至亞太地區，台灣更名列亞洲第2大客源市場，紛紛吸引國際航商進駐，而郵輪產業延伸的商機，包含物流、運輸、農業、紡織、石化、岸上觀光等各項環節，更是活絡產業的強心針。

陳盛山4年來走訪東亞地區各大郵輪港口，考察其軟硬體設施及未來發展趨勢，深諳台灣位居亞洲郵輪經濟圈的核心，優越的地理位置十分適合發展郵輪旅遊，而境內各港口如基隆、台中、高雄、花蓮及離島各有特色，所延伸的景點更是魅力獨具，政府宜通盤考量郵輪停靠的噸位數以及在地接待旅客的能力，針對各港口的特性清楚定位，依據市場需求錯位發展，確實達到觀光客分流分源的目標，使各港口均衡發展共享郵輪旅遊的商機。

各港口特性清楚定位
落實觀光客分流分源

航港局局長謝謂君在過去擔任觀光局局長期間，積極推動台灣郵輪產業發展，深諳郵輪旅遊產業的布局與規劃。陳局長提出台中港的定位，謝局長深表認同，他表示，大型郵輪停靠應以基隆、高雄為主，5萬噸上下

的中型郵輪停靠台中、台南、花蓮，至於小型郵輪則依照國際旅客的喜好規劃停靠的港口，並不予以設限。另外為提升國際旅客搭乘郵輪來台旅遊的意願，目前非免簽證國的外籍旅客，只要船務代理業者上傳旅客資料至移民署Web-APIS系統，幾乎等同取得臨時入境停留許可證，減少旅客辦理簽證的繁瑣流程。

談及郵輪藍色公路及Fly Cruises議題，今年3月英國卡莉多麗號 (Caledonian Sky) 以跳島旅遊方式環遊台灣本島及離島，旅客以Fly Cruises型式搭機來台遍覽雙北景點後，登輪前往台中、金門、澎湖、台南、台東、花蓮後，再轉往日本。其船身90公尺僅57間豪華艙房，可搭載114名旅客，並以1:1客艙比提供頂級服務。在航港局、觀光局與地方政府的協力下，跳島模式環台郵輪行程獲得熱烈迴響，英方更主動來信表達感謝，同時希望未來能開拓更多航點，帶給國際旅客更豐富的台灣旅遊體驗。

卡莉多麗號試點
推升郵輪藍色公路

卡莉多麗號 (Caledonian Sky) 跳島試點成功後，陳盛山也相當看好台灣郵輪藍色公路的未來發展。不僅能吸引國際遊客以Fly Cruises模式來台旅遊並增加Inbound收入，北、中、南、東台灣也能因郵輪停靠各自受

對談 探討台灣郵輪產業未來發展

依據市場需求錯位發展 達到國際觀光客分流分源目標 活化卡莉多麗輪跳島案例 推動台灣郵輪藍色公路



▲新加坡郵輪中心、旅遊局、民統局於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。

惠，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開拓新航線。

謝謂君指出，麗星郵輪及公主遊輪2大航商對於台灣環島航線紛紛表示興趣，因此航港局也積極規劃郵輪藍色公路的相關配套措施。提供外籍郵輪內水航行權特許的先決條件是：郵輪產業鏈的供給必須源自



▲在航港局與地方政府的協力下，卡莉多麗號於港口接駁流程及岸上觀光接待皆圓滿完成，跳島模式環台郵輪行程獲得國際旅客熱烈迴響。

台灣，包含船上食衣住行的需求，以及台籍工作人員的比例。另外國內外乘客的比例也有所規範，必須包含以Fly Cruises來台觀光的國際旅客。其次，是港埠軟硬體設施的配置，包含通關設備與接送及行車動線的考量，以及岸上接待能量的因應，包含遊覽車、外語導遊或餐廳的安排。

新加坡海空成功經驗
建構台灣郵輪產業鏈

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」，已形成以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，2006年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，2008年更斥資1,200萬新幣成立郵輪發展基金。

因此，陳盛山建議中央應效法新加坡建置郵輪專責單位及統籌平台，規劃完善的制度以供依循，並設置Fly Cruises發展基金，以鼓勵航商規劃停靠台灣的航線。基礎制度完善後，位居中位的郵輪航商及

航空公司之間，針對輪位與機位不同載體間建立整合介面，使航空與郵輪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，透過上、中、下位彼此搭配、互助合作，為台灣郵輪旅遊市場開創先機。

謝謂君提及，目前行政院觀光發展推動委員會已成立「推動台灣郵輪產業發展專案小組」，觀光局及海空相關權責機關皆是小組成員，將會在小組定期召開中討論成立Fly Cruises發展基金以及跨機關整合的議題，未來也計畫率領相關人員前往新加坡進行考察，務求台灣郵輪旅遊市場持續發展，提高Fly In國際旅客人數並增進inbound收入。

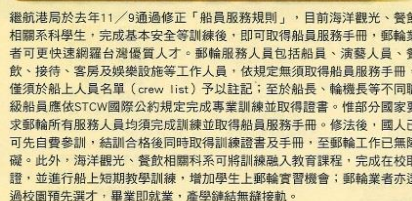
另外，在郵輪產業供應鏈的部分，上中下游更需要互助合作，共促台灣郵輪產業發展。在人員培訓方面，各大專院校航運及觀光關科系的專才養成，並登輪實際學習以未來無縫接軌職場；船舶產業兼顧設計、製造、郵輪招商依序發揮，帶動整體產業均衡發展；港埠建設更新港口硬體設施及郵輪旅客中心，使交通運輸產業及港埠後端產業能順暢進行，而觀光產業部分，旅行社、服務業及消費者間的溝通串聯也至關重要。

日本東武世界廣場 縮小版「富貴角燈塔」正式啟用



▲航港局局長謝謂君 (左2)、駐日代表謝長廷 (左3) 出席「東武世界廣場」富貴角燈塔模型竣工儀式，象徵台日更緊密的連結。

船員服務規則鬆綁 國人郵輪就業無礙



繼航港局於去年11/9通過修正「船員服務規則」，目前海洋觀光、餐飲相關系科學生，完成基本安全等訓練後，即可取得船員服務手冊，郵輪業者可快速選錄台灣優質人才。郵輪服務人員包括船員、演藝人員、餐飲、接待、客房及娛樂設施等工作人員，依規定須取得船員服務手冊，僅須於船上人員名單 (Crew list) 予以登記；至於船長、輪機長等同職級船員應依STCW國際公約規定完成專業訓練並取得證書。惟部分國家要求郵輪所有服務人員均須完成訓練並取得船員服務手冊。修法後，國人已可自費參訓，結訓合格後同時取得訓練證書及手冊，至郵輪工作已無障礙。此外，海洋觀光、餐飲相關科系可將訓練課程納入教育課程，完成在校證，並進行船上短期教學訓練，增加學生上郵輪實習機會；郵輪業者亦透過校園預先選才，畢業即就業，產業鏈結無縫接軌。