

出國報告(出國類別：考察)

考察港澳地區觀光旅遊與遊艇碼頭之建設與經營

服務機關：行政院農業委員會漁業署

姓名職稱：陳君如副署長

派赴國家：香港、澳門

出國期間：103年5月19-22日

報告日期：103年6月16日

摘 要

行政院觀光發展推動委員會為推動我國觀光旅遊與遊艇產業之發展，由楊政務委員秋興率團於 103 年 5 月 19-22 日赴香港、澳門地區考察觀光旅遊與遊艇碼頭之相關建設暨經營管理，其中遊艇碼頭之建設與經營管理部分，涉及現階段行政院農業委員會漁業署所主管第一類漁港興建遊艇碼頭之多元化利用業務，乃指派報告人隨團參與考察。考察行程包含：香港大嶼山昂坪纜車、香港公園、啟德遊輪碼頭、黃金海岸遊艇會，以及澳門銀河綜合渡假城、博彩監察協調局。

行政院農業委員會於 82 年發布娛樂漁業管理辦法，讓漁船得兼營娛樂漁業，開啟國人親海的先河。90 年代，漁業署進一步規劃漁港在不影響傳統漁業活動前提下，將餘裕空間提供遊艇的泊靠，迄今有 21 個漁港(含一、二類漁港)共提供 292 個船席供遊艇停泊，其中基隆八斗子、宜蘭烏石及台南安平等 3 處第一類漁港更興設遊艇泊區與碼頭，近期並將就此 3 處漁港遊艇泊區及周邊陸域以 BOT 與 OT 方式引進民間資金發展遊艇俱樂部，期進而帶動漁港周邊觀光休閒遊憩產業的發展，因此考察香港遊艇會的運作方式將有助於前述漁港遊艇泊區 BOT 與 OT 案之規劃與推動。

香港黃金海岸遊艇會屬信和集團(Sino Group)開發香港屯門黃金海岸一部分，採會員制，現有會員 192 位，設有 220 個泊位(包含 4-5 席 70 公尺長超級遊艇的泊位)，配備加油碼頭 1 座，並提供泊區水、電、食物、廢棄物處理、電話、衛星電視、24 小時保安巡邏等相關設施與服務。

配合總統「愛台 12 建設」施政藍圖中之「海岸新生」相關建設，漁業署以推動海上遊憩活動，致力改造傳統漁港為兼具漁業及休閒觀光之現代化漁港，讓遊艇休閒產業與漁業共存共榮，提供國人舒適的親海空間。3 處遊艇碼頭的 OT 及 BOT 案將在本(103)年逐項推動，預計共可吸引民間 40 億元的投資，除創造就業機會，並將帶動該 3 處第一類漁港遊艇休閒周邊產業的發展，提昇土地價值，讓遊艇休閒產業與漁業互惠互利。

目錄

| | |
|-------------------|----|
| 壹、目的 | 1 |
| 貳、考察團員名單 | 2 |
| 參、過程 | 3 |
| 肆、考察參訪內容紀要 | 4 |
| 一、觀光與遊憩景點 | 4 |
| 二、碼頭設施 | 8 |
| 三、博弈產業 | 11 |
| 伍、心得與建議 | 14 |
| 一、觀光與遊憩景點 | 14 |
| 二、碼頭設施 | 14 |
| 三、博弈產業 | 17 |
| 四、其他 | 20 |
| 附錄 | |
| 一、澳門博彩監察協調局組織簡介 | 21 |
| 二、香港海事處對訪港遊艇的一般規定 | 22 |

壹、目的

國際觀光已走向短天數、短旅途之型態，區域內市場競爭越趨激烈，各主要鄰國除積極發展多元旅遊商品，提升競爭力外，也尋求區域內合作，擴大區域觀光版圖，爭取客源。

香港已為全球主要觀光目的地之一，依據香港旅遊發展局統計，2013年赴港旅客人數（不含中國大陸旅客）為1,355萬，其中臺灣旅客人數為210萬。為強化觀光競爭力，香港利用其優越地理位置，深化郵輪市場優勢，啟德郵輪碼頭已於2013年6月啟用，香港旅遊發展局更與交通部觀光局合作，共同推廣區域郵輪旅遊；此外，遊艇港及新興旅遊景點的開發，搭配完善交通及周邊設施配套，亦成為香港吸引國際旅客的利器。至於澳門因開放博弈產業，赴澳門旅客快速成長，多家度假村及綜合娛樂城陸續完工開幕，其博弈產業管理情形及度假酒店之發展，值得瞭解借鏡。

因此行政院觀光發展推動委員會本（2014）年規劃前往香港考察旅遊型態與資源配套，並前往澳門考察綜合娛樂城發展情形，同時與兩地觀光旅遊業者或組織交流。

貳、考察團員名單

- 一、行政院政務委員楊秋興
- 二、行政院專門委員李俊宏
- 三、行政院經濟能源農業處參議紀純真
- 四、行政院農業委員會漁業署副署長陳君如
- 五、交通部觀光局副局長張錫聰
- 六、交通部觀光局企劃組組長吳潔萍
- 七、交通部觀光局企劃組科長黃易成
- 八、交通部觀光局技術組技正簡瑛誼

參、過程

| 天數 | 日期 | 行程 |
|----|--------------|---|
| 1 | 5月19日 (一) | 上午：啟程，長榮 BR851(桃園機場-香港赤鱗角機場) 下午：昂坪纜車登大嶼山(新界離島區大嶼山島)、青馬大橋(新界葵青區青衣島) 晚間：與香港觀光旅遊業代表(約30位)餐敘 |
| 2 | 5月20日 (二) | 上午：考察香港公園(香港島中區金鐘) 中午：拜會香港旅發局主事人員(香港島灣仔區) 下午：考察啟德郵輪碼頭(九龍城區) 晚間：台北經濟文化辦事處嚴重光處長業務簡報 |
| 3 | 5月21日 (三) | 上午：考察屯門黃金海岸遊艇會(新界屯門區) 中午：渡輪前往澳門 下午：參訪銀河綜合娛樂城(澳門路氹城區) |
| 4 | 5月22日 (四) | 上午：拜會澳門博彩監察協調局 中午：與澳門觀光旅遊業代表餐敘 下午：參訪 Wynn、MGM 綜合娛樂城(澳門半島區) 晚間：返台，長榮 BR812(澳門國際機場-桃園機場) |

肆、考察參訪內容紀要

一、觀光與遊憩景點

(一)大嶼山與昂坪纜車

1. 大嶼山

大嶼山位於香港西南面，是香港特別行政區境內最大的島嶼，面積 147.16 平方公里，其中有過半的土地屬於郊野公園範圍，大部分海岸線仍保持着原來的自然形貌；大嶼山海域亦成為通往澳門、珠海和中山之主要航道。

大嶼山過去由於交通不便、遠離香港市區(當時對外交通完全依靠渡輪和街渡)，不少土地均未開發，人煙稀少。隨著香港國際機場沿線拓展至此、青馬大橋(包括港鐵東涌線及機場快線)及汲水門大橋等相繼落成，將大嶼山與香港市區連接。而北大嶼山新市鎮的開發、香港迪士尼樂園的啟用及未來港珠澳大橋的落成，亦促進大嶼山的發展。

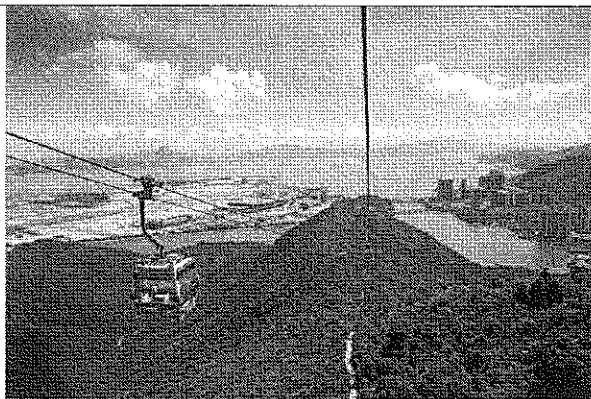
大嶼山的旅遊景點，一些是自然郊野風景如鳳凰山觀日、大東山及二東山；有一些則是漁村小鎮，譬如梅窩(銀礦灣)、貝澳、長沙、塘福、大澳水鄉；還有一些是宗教的重要地方，如天壇大佛及寶蓮禪寺。回歸後，香港政府為了進一步發展旅遊業，促成了昂坪 360 及香港迪士尼樂園度假區的興建。

2. 昂坪 360 纜車

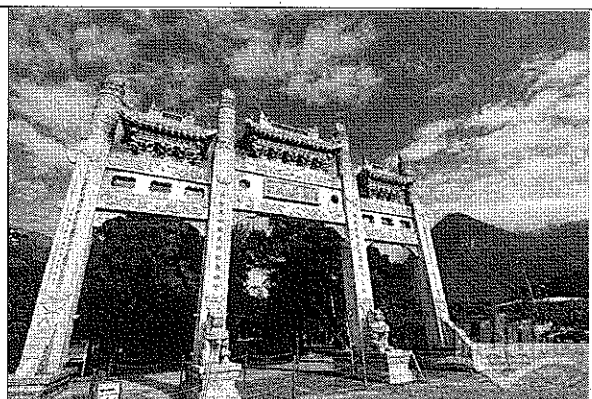
昂坪位於香港新界大嶼山西南部，鳳凰山山腰上的一個高原。昂坪本來只有一座寶蓮禪寺，1993 年世界上最大的青銅座佛天壇大佛落成，自此吸引很多香港和外地的遊客到訪。為解決昂坪可及性問題，香港鐵路有限公司興建連接東涌的昂坪 360 旅遊纜車系統；昂坪 360 是香港一個連接大嶼山東涌及昂坪的索道系統，是世界上營運距離最長的吊掛式纜車系統，亦是香港繼柏架山吊車及香港海洋公園纜車後第三個纜車系統，於 2006 年 9 月 18 日正式通車。

為了降低施工對環境的影響，昂坪 360 建築過程捨棄建造臨時道路或運輸塔而採用直昇機及騾來運輸超過 12,000 噸建築物料，並把建築物內及纜車驅動機系統等發出的噪音減低，以符合香港建築環境評估法(HK-BEAM)的要求及降低噪音對居民的影響。

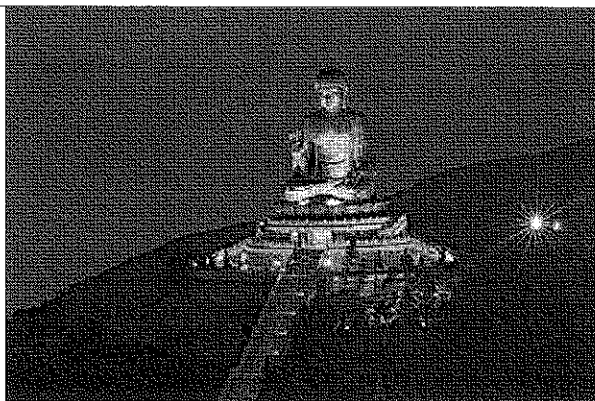
在 25 分鐘旅程中，可遠眺南中國海、香港赤鱗角國際機場、大嶼山的山光水色、天壇大佛及昂坪高原 360 度秀麗全景。依票價分三種車廂：標準車廂、水晶車廂(車廂底部透明的 Crystal Cabin)與「尊享號」私人包廂。終點站，是饒富中華文化特色的昂坪市集，一個佔地 1.5 公頃的中式設計主題區，其開發方式類似我國 BOT，以公共建設與土地開發聯結，透過土地開發效益挹注公共建設之開發成本。昂坪市集也是前往天壇大佛、寶蓮禪寺及心經簡林(是全球最大戶外的木刻佛經群，位木魚山東麓，背山面海，環境幽靜。由 38 條花梨木柱組成上刻摩訶般若波羅蜜多心經)的起點。



昂坪 360 纜車



寶蓮禪寺牌坊



天壇大佛



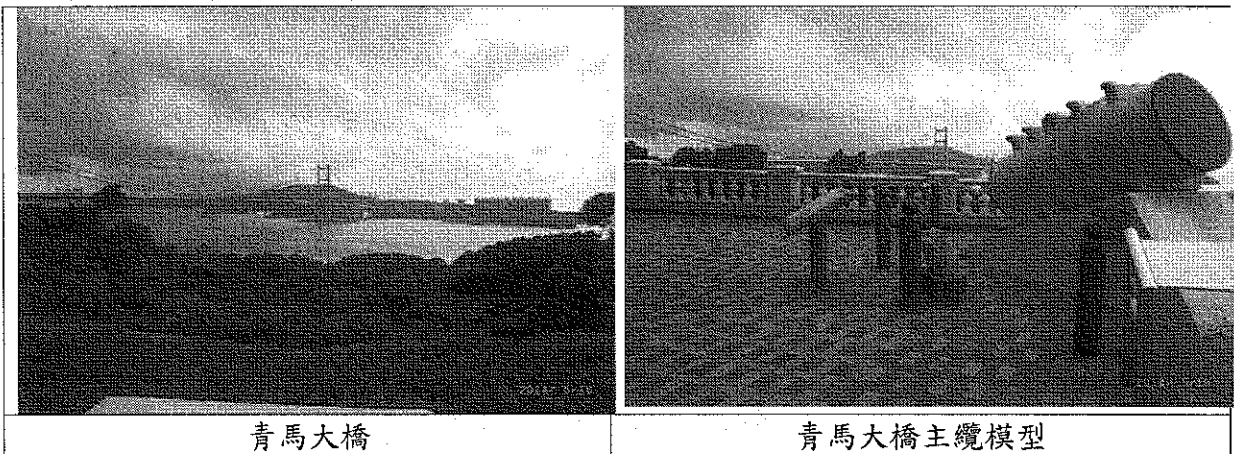
心經簡林

(二)青馬大橋

青馬大橋與汲水門大橋、馬灣高架道路，合組成為連接香港國際機場與香港市區的主要幹線—青嶼幹線。青馬大橋於1992年5月25日開始動工興建，1997年5月22日通車，耗資71.44億港元，橋長2.16公里(主跨長度1.37公里)，離海面62公尺，橋塔高度206公尺。吊起大橋橋身的主纜直徑1.1公尺，由33,400條直徑5.38公厘的鋼絲，以空中絞織方法組成。每條主纜會產生5萬公噸的拉力，總長度達16萬公里，足以環繞地球4次。結構鋼材重量4.9萬公噸，橋塔和錨碇混凝土重量則為50萬公噸。

青馬大橋是香港引以為傲的地標建築，它不但創造了世界最長同類型吊橋的紀錄，包括青馬大橋在內的「機場核心計畫」，在1999年美國的建築博覽會(CONEXPO-CON/AGG'99)中，獲選為「20世紀十大建築成就獎」，與巴拿馬運河、英法海峽隧道及舊金山金門大橋等其他九項工程，並列為「20世紀十大建築」。是全球最長的行車及鐵路雙用吊橋，橋面為露天六線車道，有蓋的下層則有兩條鐵路路軌及兩線車道；若遇颱風或風速太高，橋面將會封閉，而下層仍可行駛火車或汽車，接載旅客往返機場。

位於大橋北端的觀景台可一覽大橋全貌，觀景台旁的訪客中心設有大橋模型、相片和互動遊戲，對於青馬大橋的建築過程和機場核心計畫有詳細的介紹。



(三)香港公園

香港公園位於香港島金鐘，佔地 8 公頃，於 1991 年 5 月正式啟用。公園現址原軍營，香港政府於 1979 年把部分範圍供作「商業發展」及興建「政府樓宇」用途，另近半山部分則發展為現今的公園。依據土地經濟學理論，愈精華地段的土地應作愈集約、高密度的使用，才符合經濟效益；但當年英國政府對於香港的都市規劃，除經濟效益外，更考量到社會整體效益，在周邊滿是高收益辦公樓及高檔商場之區塊，有遠見的把這 8 公頃的都市綠肺保留下來，使得現在的香港市民得以在都市精華地段，仍可享有暢快舒緩壓力的寶貴空間。

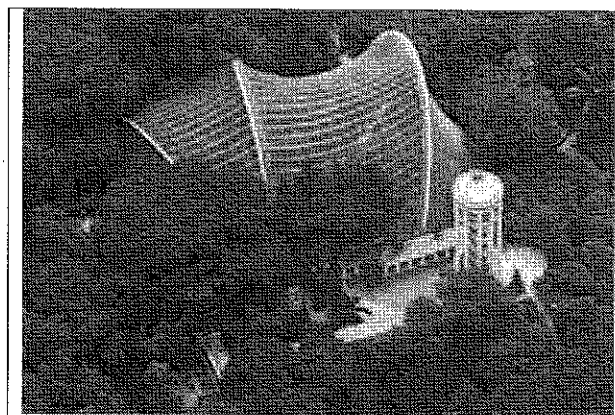
公園內設施相當多，包括壁球中心、體育館、鳥瞰角、奧林匹克廣場、鐘樓等休閒設施，茶具文物館、教育中心、視覺藝術中心等歷史建築，以及尤德觀鳥園、霍士傑溫室等。

1. 尤德觀鳥園

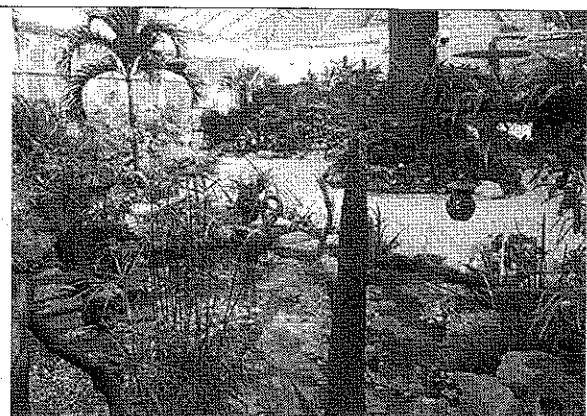
占地 0.3 公頃，以已故總督尤德爵士命名，高度達 30 公尺，模擬熱帶雨林環境，內設一高架行人道，各類禽鳥約 600 隻。

2. 霍士傑溫室

占地 0.14 公頃，以已故市政局主席霍士傑命名，在新加坡 Flower Dome(花穹)開放前，為全東南亞最大之溫室，由展覽廳、旱區植物展覽館和熱帶植物展覽館組成。



尤德觀鳥園



霍士傑溫室

二、碼頭設施

(一)啟德碼頭

啟德郵輪碼頭為香港的郵輪碼頭之一，位於前啟德機場跑道末端，該碼頭係由香港政府投資興建，碼頭硬體租予碼頭營運商收取租金，政府則保留土地及碼頭物業權。香港政府期望發展啟德郵輪碼頭可以幫助香港把握亞太區郵輪旅遊業市場增長所帶來的機遇，將香港發展成為區內的郵輪中心。

啟德郵輪碼頭樓高3層，全長約850公尺，大樓內有長達42公尺的無柱空間，於郵輪旅遊淡季時可以作為展覽用途，支援香港會議展覽中心。啟德郵輪碼頭設有兩個泊位，其中首個泊位可以供予排水量達11萬噸、總噸位達22萬噸的世界級郵輪停泊，次個泊位則可以供予中型郵輪停泊。啟德郵輪碼頭的邊岸檢察設施於每小時可以處理達3千名旅客人次。碼頭頂層設有全港最大空中花園——啟德郵輪碼頭公園，佔地2.3公頃，設施包括中央草坪、水景花園、噴泉廣場，以及能夠使旅客飽覽香港島及九龍半島美景的觀景平台。

香港旅遊發展局為吸引郵輪旅客到訪香港，設計許多觀光行程，提升香港郵輪觀光吸引力；啟德郵輪碼頭於2013年6月啟用，並於2013年6月5日由香港旅遊發展局與我國交通部觀光局簽訂協議，共同推動兩地郵輪旅遊發展，首航為海洋水手號並於同年10月29日及11月2日增設以香港為母港前赴臺灣的航程。



啟德郵輪碼頭位置



啟德郵輪碼頭鳥瞰圖

(二) 黃金海岸

黃金海岸其土地取得方式是香港第2大地產開發商信和集團30年前向政府主動提出計畫後，承批新界屯門區青山灣畔土地辦理而成。除可坐擁遼闊的海景，還可遠眺位於赤鱗角的香港國際機場，區內亦設有國際級度假酒店、會議中心、購物廣場、私人遊艇俱樂部、海濱、沙灘及私人屋苑，以及全港首個人造泳灘「黃金沙灘」。本次參訪點簡摘如下：

1. 黃金海岸酒店

香港黃金海岸酒店為一間五星級酒店，毗鄰黃金泳灘、黃金海岸鄉村俱樂部及遊艇會，背山環視南海，佔地4公頃餘。酒店於1995年落成，為香港唯一的度假式會議中心，共提供450間寬敞海景客房，可觀賞全方位大海景色。酒店設施包括戶外泳池、網球場、健身中心、美容中心、4家餐廳及酒吧。

2. 黃金海岸商場

位於青山灣畔，歐陸式建築，設計以露臺式設計及平台花園為主，充滿地中海浪漫情調，商場內提供多采多姿的娛樂，於各喜慶節日更有特色布置及慶祝活動。而商場更以位於海邊的戶外餐廳聞名，其中有泰國、法國、中國、義大利及比利時餐廳。除提供黃金海岸酒店外地來訪旅客休憩，亦為黃金海岸遊艇會會員及黃金海岸住宅住戶購物、休閒場所；全部約30個店舖，目前僅2個空置，出租率高達9成以上，可謂招商甚具成效。

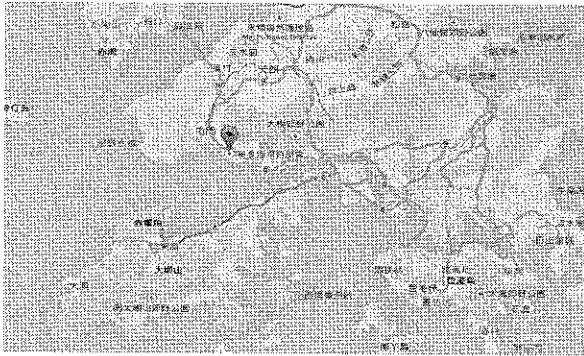
3. 黃金海岸出租住宅

1996年香港樓市接近頂峰，信和集團獲地政總署批准改地契，在此興建大批住宅。發展至今，該區已成為高級住宅區，興建的住宅型式為：海灣別墅及住宅(標準住宅及服務式住宅)。本區住宅均採只租不售方式，最短租期為2個月(可附家具)，長期租約則以2年一期計算(不附家具)；惟本次參訪團觀察，入住率似乎

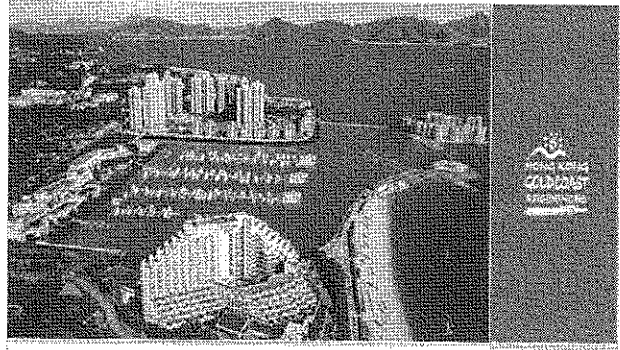
不甚高，應與其區位(交通便利性不足)條件有直接關係。

4. 黃金海岸遊艇會

黃金海岸遊艇會是香港著名的一站式遊艇會所，主建築物採用西班牙及美國加州式的傳統設計，提供室內、外以至水上浮台的會議及飲宴場地。水域面積約15公頃，設有220個遊艇泊位，採會員制，會員除入會費外，另需購買遊艇會的債券，並按月支付會費與泊位費。遊艇會服務十分多元化：包括24小時保安、餐飲、食水、用電、燃油及衛星電視收費服務等等，活動也十分多樣化：包括會所活動、節日活動、遊艇展等。



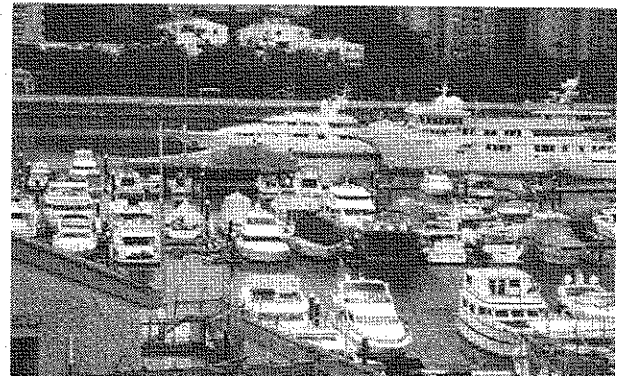
屯門黃金海岸位置圖



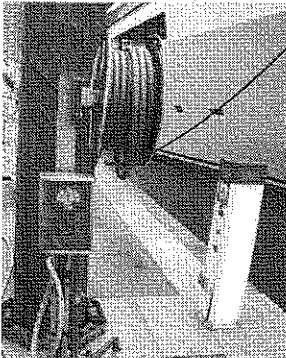
黃金海岸全區示意圖



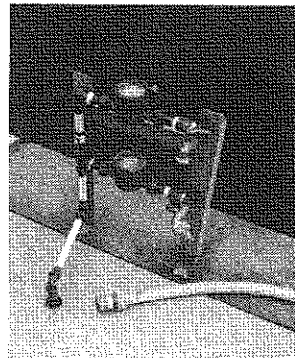
黃金海岸遊艇會鳥瞰圖



黃金海岸遊艇會泊位



黃金海岸遊艇會泊



位水、電、消防設施



黃金海岸出租住宅

三、博弈產業

(一)澳門博彩監察協調局

澳門博彩監察協調局為澳門政府管理娛樂場幸運博彩或其他方式博彩經營產業之主管機關，博彩監察協調局訂定博彩活動領域的經濟政策，並向公眾提供該局就各家博彩業者監管博彩各項活動之執行情形。

澳門博彩監察協調局主要分為5個部門，包括幸運博彩監察廳、互助博彩監察廳、審計廳、研究調查廳及行政財政處；澳門政府監管博弈產業多年，且經不斷嘗試及調整後，現已運作良好，其組織分工可供我國管理博弈主管機關設置之參考。

本次參訪，博彩監察協調局由副局長、審計廳長及其同仁接待，除就該局工作內容及澳門博彩發展情形進行簡報外，並就其監管經驗提供參訪團相當多寶貴經驗，值得現行我國研擬博弈管理法令之借鏡。

重要參訪議題摘要如下：

1. 控管機制

澳門賭場並不限制賭場家數，而以機台數總量進行控管；目前機台總數為5000多台，未來10年內，以每年機台數不得新增超過3%進行控管；控管方式，以各新開設之綜合娛樂城內「非博彩項目比例」多寡決定，非博彩項目比例愈高者同意核發機台數愈多，以獎勵非博彩項目之發展。另不限賭場面積或賭場面積佔全部綜合度假村之比例，因業者申請審查時，係以整個綜合度假村為審查範圍，故機台或桌台擺設位置則依市場機制決定，政府無須就賭場設施佔比進行額外確認作業，可有效減少爭議空間。

2. 土地提供

賭場土地之提供並不限於私有土地或公有土地，惟純賭場型式所須土地較少，多以價購私有土地方式辦理；而新型態綜合娛

樂城，土地需求面積廣大，多向政府申請使用公有土地，經政府審批後即可興建使用。

3. 中介人(Junket)控管

澳門賭場收益來源有相當大部分為 vip room 收入，其客源由 Junket 引介而來，各賭場為爭取 vip 客人，多以高額酬庸爭取 Junket；惟澳門係就賭場執照進行管控（官方核准 6 張執照），但因客源掌控在 Junket 手中，致使 Junket 反成為掌控者，實有違澳門政府原設計之機制；爰現增列對 Junket 控管機制，限制各賭場給予 Junket 之酬庸以毛收入比例 1.25% 為上限。

4. 老虎機管理

由於老虎機數量 10 年內由 800 台增加至 16000 台，其收入佔賭場收益比例，亦由 1% 增加到 5%，因使用頻率高、故障頻率亦增高；為確保澳門賭場之公平形象，政府近期對於老虎機故障頻率管理亦納入控管項目之一。

5. 負責任博彩

禁治令，目前已發展至可由機器申請，且可選擇於某幾家賭場禁止入場（以避免賭場員工反不能入場之窘境）；新加坡提出的第 3 人禁治令，因被禁治本人無需知情而由家人或關係人逕為申請即可，目前衍生出相當多問題。

6. 反黑錢

美國政府定期至澳門監察，成立審計小組確認博彩之公正性，以其做為美國政府與澳門政府於博彩監理合作之依據。

7. 公共建設

應由政府收取博彩稅收後再行興建，不應交由業者回饋公共設施或公共建設，否則將導致政府威信不彰。

8. 澳門未來定位

做為珠江三角洲娛樂中心，故將全力發展非博弈產業，限制賭台總數，並引導本地員工向上流動，使員工可擔任更重要職。

(二)綜合娛樂城

澳門賭場執照 6 張，但因各張執照並未限制僅得開設一家賭場，因此截至 2013 年底，澳門共有幸運博彩娛樂場 35 間；其中 23 間開設於澳門半島，餘下 12 間則設在氹仔。在總體娛樂場數目當中，「澳博」佔 20 間、「銀河」佔 6 間、「威尼斯人」佔 4 間、「新濠博亞」佔 3 間、「永利」及「美高梅」分別各佔 1 間娛樂場。

各娛樂場為建立其立基市場，娛樂場內之佈設多以不同格調、質感以區隔市場，以有效吸引各不同客群。惟本次參訪重點並非娛樂場之佈設，而是站在監管機關立場，瞭解其監控設施及金流（含籌碼兌換）之實際運作方式；本次由博彩監察協調局顧問督察陪同，參訪數家娛樂場，參觀其監控設施及金流控管流程。

1. 監控設施

監控室人員全程監控，以求建立及維持公平機制，避免輸贏籌碼算錯或黑名單人士入場；黑名單之建立，世界各國賭場彼此之間會相互通知，兩層監控系統，一為入口監控，一為機台監控。賭場並須就監控設施從業人員進行不定期在職訓練，並限制其與前台人員流通之機會，以利防弊作業並有效控管。

2. 金流控管

籌碼換取及登記之 SOP 流程係由政府明訂，廠商須遵守，每個步驟均須在監視器監控範圍內進行，並由駐場監察官簽認後方得進行。為利於籌碼兌換，賭場建築設計亦須考量相關管線及籌碼輸送之需求，非一般建築管理規劃可處理。

伍、心得與建議

一、觀光與遊憩景點

本次參訪之觀光與遊憩景點，包括昂坪纜車、香港公園，可看到香港政府對於觀光與遊憩景點的提供方式相當多元，除由政府預算出資興建及維護外，亦包括由私人提供，並類似我國公共建設採BOT，以附屬設施用地增加收益方式辦理。

如香港公園，為政府全部出資興建、維護之觀光與遊憩景點，其中鳥園及溫室之維護均屬不易，不但須有足夠人力支援，相關水、電等費用亦相當可觀，可謂管理維護成本驚人；在香港這個充滿商業氣息的城市，處處均為付費使用的地方，香港公園卻免費提供尤德觀鳥園及霍士傑溫室予遊客參觀，且未見企業認養或補助之標示，推測應全部由政府編列預算支應，顯示政府仍須負擔有強烈公益角色之義務。

而昂坪360纜車，其類別屬交通運輸之公共建設；一般而言，公共交通運輸之票箱收益多無法支應其興建及營運成本，多以結合土地開發之方式提升其收益率；如我國高鐵除35年鐵路營運期外亦搭配周邊附屬事業用地50年地上權收益，而我國捷運系統亦以聯合開發方式回收其建設成本。因此可想見香港地鐵公司僅依纜車之票箱收入，必無法支應所投入之成本，因此香港政府亦同意該公司於山頂興建昂坪市集，透過土地開發效益挹注公共建設之開發成本。此種引進民間資金辦理公共建設之方式，與我國作法相同。

二、碼頭設施

香港為港口城市，台灣則為四面臨海，以往因漁業而發展的漁港，目前因漁業使用需求降低面臨轉型多元利用。本次參訪香港之碼頭設施，含由政府主導將舊啟德機場跑道改建而成之啟德碼頭，以及由民間主動提投資計畫向政府批地經營20年有成之黃金海岸。

(一)啟德郵輪碼頭

本次參訪當日，或許因無郵輪停靠的因素，啟德郵輪碼頭人潮多集中於參觀其頂層號稱全港最大的空中花園，但對於諾大的郵輪碼頭而言，集客力似乎不足；推測原因，可能為交通可及性問題及啟德碼頭定位問題；因目前香港多數碼頭之交通均相對便利，除非有超大噸位世界級郵輪停泊需求，否則中型郵輪之停泊，香港其他碼頭應可因應；是以若交通可及性問題改善，或可提升啟德郵輪碼頭之使用率。

而碼頭之發展，並非僅靠該碼頭本身的條件、立基即可發展，還需與鄰近國家或地區之碼頭攜手合作，以增加遊程之豐富及多元性；參訪過程中，香港旅發局同仁數度表示，期待台灣可多增加港口與啟德碼頭合作，例如台灣各離島，包括金門、馬祖及澎湖等，均具有特殊旅遊風光及特色，恰可與香港城市型旅遊互補。

台灣與香港之於世界，其地理區位並無太大差異，對於環球旅客而言，均為全世界一半人口在5個小時內航程即可飛抵之地區，或可與香港共同攜手打造亞洲郵輪共榮圈。

(二) 黃金海岸遊艇會

香港屯門黃金海岸之成就，係民間業者主動向政府提投資計畫，並批地進行長期經營而成；對於全區土地開發項目構想，因土地係向政府批地而來(應類似台灣設定地上權概念)，故均採長期收益而非短期處分方式辦理；且不論國際級渡假酒店、會議中心、購物廣場、海濱及私人遊艇俱樂部等原即屬長期收益之業別外，包括私人屋苑亦以出租收取長期收益方式處理，而非處分以求短期獲利方式辦理。

經營至今，國際級渡假酒店、會議中心、購物廣場、海濱及私人遊艇俱樂部之收益均相當穩定，惟私人屋苑之出租率較不理想。目前業者期待政府協助部分，為學校之建立，以吸引租客長期住宿。由此案例觀之，民間業者願意投入資金，並承受長時間

現金流的風險，政府應於建立完善制度後，放手讓民間活力適性發展。

黃金海岸遊艇會為香港 10 餘處船會或遊艇會之一，採會員制，現有 220 個泊位中包含 4-5 席可停泊 70 公尺(230 呎)巨型遊艇的泊位。依據接待人員說明，以 20 公尺(65 呎)長遊艇為例，新會員除 4 萬港幣入會費外，另需加購價值約 39.5 萬港幣遊艇會的債券，然後按月支付會費(主會員港幣 1,200、配偶 220、子女 100)及泊位費(港幣 1,500)等。現有 220 個泊位只有供 20 公尺以上大型遊艇的泊位還有少量空缺，其餘 20 公尺以下的已經爆滿。因供不應求，既使泊位等候期至少一年，遊艇會仍擬提高泊位費。另針對買家需求，該集團正申請增建 2 個巨型遊艇泊位，並積極物色新地點興建遊艇會。另香港媒體亦報導，由於香港多個遊艇會泊位先後爆滿，即使有錢亦未必有泊位供應，因此導致當地遊艇買家卻步，各大船廠及代理商叫苦連天，預估今年香港遊艇買賣將因泊位難求問題而萎縮，不過相反的中國因多個遊艇會即將先後落成，反而刺激遊艇的買氣。此一發展趨勢顯示我國海岸解禁，發展國人親近海洋的觀光休閒產業政策方向是正確的。

行政院農業委員會於 1983 年 5 月 26 日發布娛樂漁業管理辦法，讓漁船得兼營娛樂漁業，跳脫漁港僅供傳統漁撈作業漁船使用的思維，開啟國人親海的先河。近年來漁業署進一步規劃漁港在不影響傳統漁業活動前提下，將餘裕空間提供遊艇的泊靠，迄今有 21 個漁港(含一、二類漁港)共提供 292 個船席供遊艇停泊，其中漁業署主管的基隆八斗子、宜蘭烏石及台南安平等 3 處第一類漁港更興設專供遊艇泊靠的泊區與碼頭，此 3 處漁港遊艇泊區已陸續完工啟用，近期並將就此 3 處漁港遊艇泊區及周邊陸域以 BOT 與 OT 方式引進民間資金發展遊艇俱樂部，並為遊艇碼頭的維運，期進而帶動漁港周邊的觀光休閒遊憩產業的發展。

漁業署配合行政院推動遊艇活動發展方案，主要係屬遊艇休閒產業部分，因此提供遊艇泊靠之漁港的選擇，係以不影響傳統漁業活動前提下，將有餘裕空間的漁港，提供遊艇的泊靠，特別的是所謂有餘裕空間係指具有獨立的水陸域，而不會與傳統漁業使用漁港產生衝突，並期以遊艇休閒產業的推動，帶動漁港周遭產業發展，提昇漁港土地價值，讓遊艇休閒產業與漁業互惠互利。

惟目前基隆八斗子及宜蘭烏石等 2 處漁港既設遊艇碼頭啟用迄今未滿 2 年(烏石未滿 1 年)即已告滿，僅台南安平尚有部分船席，因此前述該 3 處漁港遊艇泊區的促參案亟待盡速推動，以引進私人資金與管理，一方面增加泊區內碼頭以及陸域遊艇岸置設施的建設，同時有效管理泊位使發揮最大停泊效率，始克滿足蓬勃發展遊艇休閒產業的需求。

將漁港轉型為遊艇港，其發展型態與模式對傳統漁港而言差異頗大，透過參訪瞭解國外辦理模式，有助於漁業主管機關跳脫傳統漁港經營管理的思維，並利於對擬投資廠商所提計畫案之評估，另於正式招商前多方聽取業者及使用者需求及意見，以便研擬符合政策目標、業者效益及使用者受益之促參模式，有助於促參案件之推動。

三、博弈產業

一般人提起澳門，即會聯想到博弈；澳門也是全世界博弈產值最大的地區(35 間賭場，部分為純粹賭場，部分為綜合型娛樂城)，第二名為新加坡(2 間綜合娛樂城)，第三名為美國內華達州(部分為純粹賭場，部分為綜合型娛樂城)；本次參訪行程在博弈產業部分，拜會博弈產業主管機關博彩監察協調局，並參訪數個綜合娛樂城，對於澳門博彩產業的看法，有不同層次的體會。

(一)澳門博彩定位

我國博弈產於 98 年離島建設條例內增設於國際觀光度假區

內設置觀光賭場之法源，該模式原係參考新加坡經驗所設；而本次與博彩監察協調局訪談以及參訪數個綜合娛樂城過程中，明確感受到澳門政府有心轉變「澳門=賭博」的刻板印象。

澳門政府近年來有鑑於博弈產業因高收入排擠其他產業投入之困擾、民間提出澳門不應僅限於博弈產業發展之聲浪，以及政府因博彩稅收過於豐厚而使預算執行不利等因素（相較於我國預算不足，令人欣羨），透過政策引導，努力將純賭場轉型為複合式綜合娛樂城，透過本次參訪團觀察，已有相當成效出現，顯見政府政策之推動，透過重點權限之掌控，利用民間投資（政府儘須投入少部分成本）即可有效引導產業發展，達到預定政策之目標。

（二）稅收監管

澳門博彩中，幸運博彩佔博彩收入 97%（3600 億），其中 vip 收入占比逐年下降，去年至 63%，而由一般賭客之收入則逐年增加，去年增至 28%，賭客來源又以由中國賭客 67% 最多，香港賭客則降至 20%，博彩稅收益 127 億，佔澳門稅收收入之 84%。

因博彩稅收收益佔政府稅收高達 8 成以上收入來源，因此澳門政府對博彩收益之概念為：賭場收益均屬政府所有，業者只是替政府代管，因此政府對於自己的收益必須以多元管道進行確認（確保政府財產），因此在金流監管部分，投入大量人力，除每家賭場均設有督察（駐場監察官）駐場監管，確認賭場內各筆籌碼換取及審核外，全澳門另有 2 位顧問督察，隨時抽檢各賭場相關作業，以確保博彩產業之公平、公開運作。

以澳門而言，因賭場收益為國家重要稅收來源，因此各種管制規範訂定相當嚴格而明確，包括國家整體博弈政策走向、土地取得、機台數量審批、監控設施、金流監管措施、籌碼兌換流程、稅收監查、機台設備設置、賭場內部管線設施配置、洗錢防制、嗜賭防治措施等…，各項目均為個別專業知識及 know-how 的呈現，

所需專業人力相當龐大而多元，博彩監察協調局所擔任之監管角色極為重要，該局編制人力已超過1000人，以利各項監管措施得以落實。

我國博弈產業之推動，雖採新加坡模式，由業者提出其監管模式送政府審查，審查通過後據以實施，相關人力相較於澳門高度監控模式得較為精簡，但仍須前述包括土地開發、財務、金融、檢驗、警政、社福等各種專業人力共同合作推動而成。我國博弈產業，行政院定調由交通部觀光局辦理，但目前相關幕僚作業僅由觀光局1位人員兼辦，對於前述各種專業任務及政策方向，難以預擬或提出各項因應措施及對策，恐不利於我國博弈產業之健全發展。

(三)公共設施

本次參訪博彩監察協調局時，該局副局長特別提出有關公共建設的興闢仍宜由政府辦理；因澳門博彩開辦之初，政府尚無足夠稅收進行相關公共建設，故多由博彩業者以回饋方式興建各項公共設施，其結果導致博彩業者聲望大增，而政府威信蕩然無存；現行政策因澳門已由博彩已獲取大量稅收，於財源充足之情況下，目前所有公共設施或公共建設，均由政府編列預算興建辦理，以昭示政府之威信。

觀之我國，因目前觀光賭場僅得設置於離島，而離島之公共設施包括機場設施、港口設施等相對缺乏，中央政府現階段亦處於財務困窘之處境，於資源分派之公平及效益性，無法完全滿足離島交通可及性建設之需求，因此離島地方政府期待透過博弈業者，以回饋方式提升離島之公共建設及公共設施，改善離島之交通需求。然若以澳門經驗觀之，透過民間回饋公共設施及公共建設，確實可抒緩政府財政壓力，但其所引發的不良影響，亦值得我國引以為鑑。

四、其他

漁業署近年來積極發展石斑魚養殖產業，2013年以活魚型態外輸約17,663公噸，占總產量2.5萬公噸的70%，市場集中中國大陸，其次香港。若以今(2014)年1-5月外銷實績8,410公噸觀之，中國大陸占82.3%、香港17.6%，而澳門僅0.34公噸，尚不及0.1%，更無以冷凍型態輸銷澳門的石斑魚產品。而澳門由於博弈產業的發達直接帶動觀光產業的發展，據瞭解2013年赴澳門遊客人數已逾3000萬人次，且每人次平均滯留澳門將近2日，其中出入各家綜合娛樂城具高消費能力的賭客占極大比例，因此應是我國高檔農漁產品可以嘗試且值得開發的市場。以冷凍龍膽石斑魚片而言，若有1/10到澳門遊客(即300萬人次)在遊澳門的2天中享用1片(約0.2公斤)我國出口的魚片，即有600公噸的市場，換算原料養殖龍膽石斑可達1,500公噸

附錄

一、澳門博彩監察協調局組織簡介

- (一) 幸運博彩監察廳：監察、監督及監管娛樂場、博彩廳、博彩區域及其他供經營娛樂場幸運博彩或其他方式博彩的區域的入場情況及運作；並訂定經營的法律規定、法規規定及合同規定，以及涉及營業收入核算之監管作業等。
- (二) 互助博彩監察廳：監察、監督及監管互相博彩（除幸運博彩外博彩項目，如賽馬、賽狗等）之經營的運作及組織；並訂定經營的法律規定、法規規定及合同規定，以及涉及營業收入核算之監管作業等。
- (三) 審計廳：受理承批公司及其管理公司的法定回報及合同回報，監察及審計承批及其管理公司的交易紀錄、簿冊、帳目及其他紀錄或各種會計文件。
- (四) 研究調查廳：就每一批給範圍，收集及分析處理所有關於承批公司活動的資料及經濟財務指標；編製娛樂場幸運博彩或其他方式博彩活動進展的經濟預測報告、更新承批公司重要活動的資料庫、了解其他地區進行的與博彩有關的活動、研究國際上使用的監察系統，以便使博彩監察協調局所使用的監察系統各完善等。
- (五) 行政財政處：負責博彩監察各種人事管理、組織招聘及甄選程序、職業進修及培訓活動等，並更新有關文書資料。

二、香港海事處對訪港遊艇的一般規定¹

訪港遊艇／遊樂船隻船長須知

(訪港遊艇／遊樂船隻的船長／船東／代理人須留意以下資料)

1. 關務手續

- (1) 須為進入香港水域的訪港遊艇／遊樂船隻辦妥衛生署、入境事務處(PDF)和海事處的關務手續。如需貨物清關和旅客清關的資料，請瀏覽香港海關的網頁。
- (2) 訪港遊艇／遊樂船隻的船長／船東／代理人須在船隻到港後 24 小時內，向海事處任何一間海事分處申報船隻到港事宜。申報船隻到港時，須提交“一般事項申報表”(M.O. 618A 表格)、船隻的註冊證明書、經入境事務處蓋印的船員名單(載於 ID 207A 表格)，以及上一個停靠港當局簽發的出港證。申領到港證須繳付訂明費用港幣 58 元。

2. 在香港使用訪港遊艇／遊樂船隻

- (1) 根據《商船(本地船隻)(一般)規例》(第 548 章，附屬法例 F) 第 8 條，除非獲海事處處長允許，否則來自香港以外地方的遊艇／遊樂船隻不得在香港水域內航行。如運作上有此需要，訪港遊艇／遊樂船隻的船長／船東可申請在香港水域內航行的允許。申請人遞交申請時，須出示就船隻在香港水域內作業所簽發的有效第三者風險保險單，而有關保險的保額不得少於港幣 100 萬元。
- (2) 如訪港遊艇／遊樂船隻在連續 365 天的期間內停留在香港水域內超過 182 天，必須按照《商船(本地船隻)(證明書及牌照事宜)規例》(第 548 章，附屬法例 D) 的規定申領牌照。
- (3) 為船隻申請允許在香港水域內航行或申請遊樂船隻牌照的手續，可在任何一間海事分處辦理。申請人應在切實可行的情況下預早遞交申請。

3. 人手編配和船員資格證明

- (1) 根據第 548 章附屬法例 F 第 11 條，所有船隻(包括訪港遊艇／遊樂船隻)當處於香港水域內時，須載有人數足夠的合資格船員執行所需職務，以確保船隻及其他港口使用者的安全。
- (2) 凡獲允許在香港水域內航行的訪港遊艇／遊樂船隻，所載船員人數須達到適用於其船隻大小和裝備的最低安全人手編配水平。在所有情況下，船上均須載有不少於兩名合資格的操作人員，而他們須持有有關政府當局簽發或認可的航海資格證明。為船隻申請允許在香港水域內航行時，須提交各項資格證明的副本一份。海事處處長如認為有需要，可要求申請人接受本地知識及／或航海知識測試。

¹http://www.mardep.gov.hk/hk/pub_services/ocean/notes_ymaster.html#Licensing

(3)以下證明書可獲接受為航海資格證明(下文所列並未涵蓋所有證明書，其他可證明操作人員具備同等資格的文件亦可獲考慮)：

A、有關政府當局根據《海員培訓、發證和值班標準國際公約》簽發、適用於遠洋或沿岸航程的船長、大副或導航值班高級船員合格證明書；

B、有關政府當局或港口當局簽發的遊樂船隻操作人證明書；

C、訓練學院代有關政府當局或港口當局簽發的遊樂船隻操作人合格證明書。

(4)遊樂船隻操作人所持有的合格證明書，必須是有效並適用於獲允許在香港水域內航行船隻的長度和引擎功率。

4. 船隻航行監察服務

船隻航行監察中心(呼叫信號為“MARDEP”)會持續守聽甚高頻頻道12、14及67。遊艇/遊樂船隻的船長在香港或鄰近水域航行時，可從船隻航行監察中心獲取航行資料。

5. 遊艇會和船會

香港不少地區均設有遊艇會和船會，交通方便，提供社交、康樂、停泊和維修設施。訪港遊艇/遊樂船隻的操作人員應在船隻停靠本港前聯絡本地遊艇會或船會，以取得最新資料和為船隻作好停泊安排。在香港廣受歡迎的船會和遊艇會臚列如下：

香港仔遊艇會有限公司

深灣遊艇俱樂部有限公司

清水灣鄉村俱樂部

愉景灣遊艇會有限公司

匡湖遊艇會有限公司

黃金海岸鄉村俱樂部遊艇會有限公司

白沙灣遊艇會

Hong Kong Marina Ltd.

Lantau Boat Club

大埔船會有限公司

香港遊艇會

6. 出港手續

(1)遊艇/遊樂船隻駛離香港水域前須先領有出港證。

(2)遊艇/遊樂船隻的船長/船東/代理人須到任何一間海事分處提交“一般事項申報表”(M.O. 618A表格)、船隻的註冊證明書和“啟航通知”。

(3)申領出港證須繳付訂明費用港幣58元。出港證一經簽發，72小時後即告失效。遊艇/遊樂船隻的出港證簽發後，如預定離港航程押後超過72小時，船長/船東/代理人須重新申領出港證；如預定離港航程取消則須通知海事分處。

7. 郵寄“到達通知書”

- (1) 遊艇／遊樂船隻的船長／船東／代理人須以空郵方式把“到達通知書”寄回香港海事處，報知船隻已到達目的地。
- (2) 如遊艇／遊樂船隻駛往公海、澳門或其他鄰近香港的內地沿岸港口，則無須寄回“到達通知書”，原因是香港海事處假定該等船隻通常只是短暫離開香港。

8. 通訊設備

香港海事處處長統籌北緯 10° 以北、東經 120° 以西水域範圍內的一切搜救行動。任何搜救行動的成敗均取決於能否掌握遇險船隻位置的資料，明白此點至為重要。遊艇／遊樂船隻的船長務須確保船上的通訊設備保養得宜，時刻操作正常。

9. 啟航前與本地聯絡人聯繫

在“啟航通知”第(10)項所填報的本港聯絡人如發現遊艇／遊樂船隻逾時未達目的地，或擔心船隻可能出現安全問題，便會直接向海事處報告。因此，向本地聯絡人提供的航行資料應盡量詳盡。準確詳盡的航行資料有助救援人員在海上搜救行動中迅速救人。

10. 熱帶氣旋

本港所處地區內的熱帶氣旋多為強烈熱帶氣旋，風力往往超過每小時 150 公里。熱帶氣旋警告信號一經發出，遊艇／遊樂船隻的船長務須盡早採取預防措施。欲知最新的熱帶氣旋和天氣消息，可瀏覽香港天文台網頁。

11. 海圖

遊艇／遊樂船隻的船長務須攜帶預定航程所需的最新海圖和航海刊物上船。有關中英雙語刊印的海圖和航海刊物詳情，可瀏覽海事處海道測量部網頁。

12. 遇上緊急情況

如船隻遇上緊急事故、意外或受困，應以甚高頻道 12、14、67，或撥電 2233 7801 或 2233 7808 向船隻航行監察中心報告。你亦可立即致電 2233 7999 聯絡海上救援協調中心，並交代緊急事故的詳情(只有英文版本)。