

出國報告(出國類別：考察)

## 赴韓國釜山簽署合作備忘錄暨參加 東北亞郵輪圈會議考察報告

服務機關：臺灣港務股份有限公司

姓名職稱：陳劭良 執行副總經理

張紋英 資深處長

派赴國家：韓國

出國期間：108 年 3 月 5 日至 3 月 7 日

報告日期：108 年 4 月 12 日

# 目錄

## 內容大綱

|                     |    |
|---------------------|----|
| 壹、目的.....           | 3  |
| 貳、出國期間與考察行程.....    | 3  |
| 參、考察內容.....         | 4  |
| 一、 參訪韓國釜山北港.....    | 4  |
| 二、 簽署合作備忘錄.....     | 9  |
| 三、 參加東北亞郵輪圈會議 ..... | 10 |
| 四、 心得及建議.....       | 13 |

## 壹、目的

- 一、 參訪韓國釜山北港，以供未來國際客運合作參考。
- 二、 維護本公司與釜山港務局(BPA)國際關係並加強國際客運業務交流，由本公司陳劭良執行副總經理與釜山港務局南奇燦局長簽署合作備忘錄，共同推動雙方國際客運等業務。
- 三、 參加由釜山港務局(BPA)、釜山旅遊發展局(BTO)及韓國國際郵輪研究所(KICI)共同主辦之「東北亞郵輪圈會議」，本會議以「活絡東北亞郵輪圈及港區發展策略」為主題，與現場各界郵輪相關專家業者進行交流，並朝鏈結東北亞地區郵輪港口業務方向努力。

## 貳、出國期間與考察行程

本次出國期間自 108 年 3 月 5 日至 7 日，相關行程如表一。

表一：出國期間與考察行程一覽表

| 日期       | 地點    | 行程內容        |
|----------|-------|-------------|
| 03/05(二) | 桃園-韓國 | 搭機前往韓國      |
| 03/06(三) | 韓國    | 參訪韓國釜山北港    |
|          |       | 參加合作備忘錄簽署典禮 |
|          |       | 參加東北亞郵輪圈會議  |
| 03/07(四) | 韓國-桃園 | 搭機返回臺灣      |

## 參、考察內容

### 一、 參訪韓國釜山北港

#### (一) 釜山港地理位置

1. 釜山港(Busan)位於朝鮮半島東南端(北緯 35° 04′ 42", 東經 129° 01′ 01"), 連接太平洋和歐亞大陸。釜山港為是韓國第一大港口, 也是世界第五大貨櫃港(以 2018 年排名)。
2. 釜山港於 1407 年開港, 原名為富山浦, 是古朝鮮政府與日本貿易的港口。1906 年擴港興建碼頭, 並改名為釜山港, 經過不斷的發展, 已成為現代化的國際大港。
3. 為應貨櫃裝卸量日益增加的趨勢, 釜山港務局於釜山廣域市江西區加德島及鎮海市龍院洞和安骨洞、熊東灣、齊德灣一帶興建釜山新港, 規劃了 40 個貨櫃碼頭泊位和 5 個多功能碼頭泊位, 預計於 2020 年後全部陸續竣工完成。

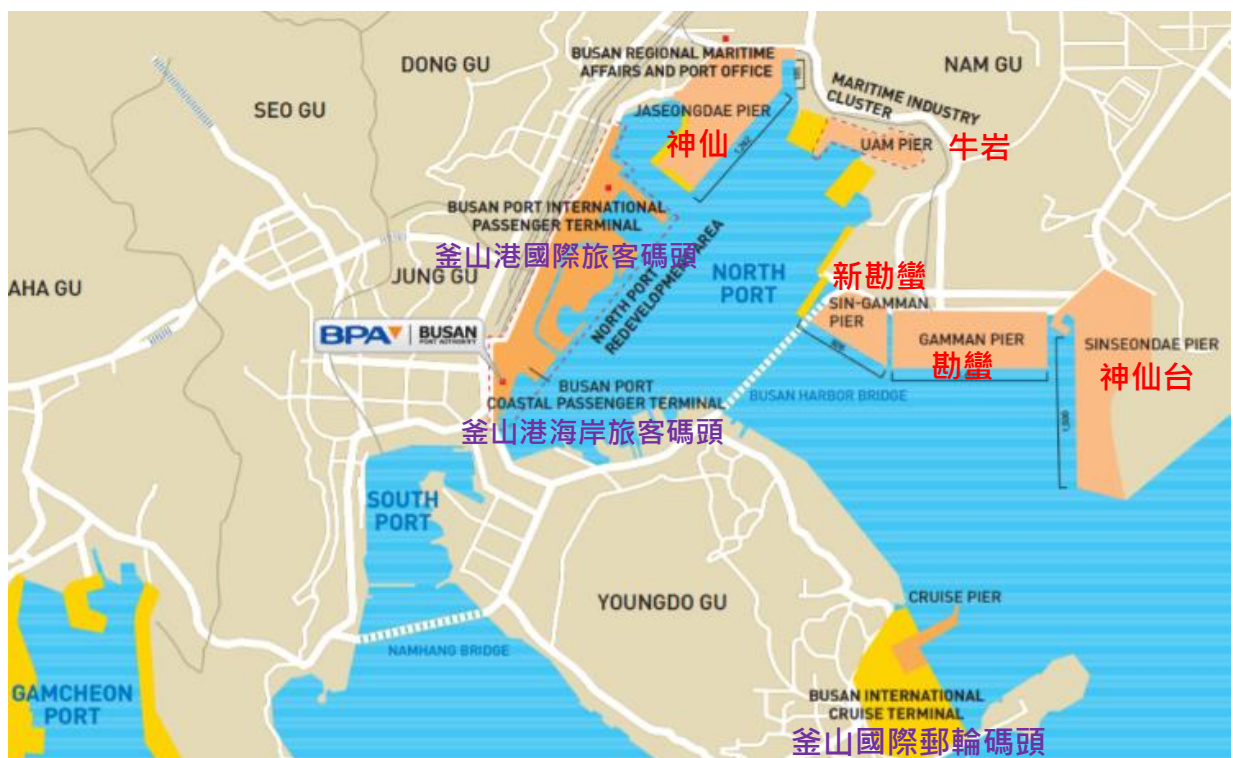


圖一：釜山港位置

## (二) 釜山北港區

### 1. 港區發展簡述

北港區已有 140 年歷史，為舊港區重要客貨進出港域，包含神仙、牛岩、新勘蠻、勘蠻、神仙台等五個貨運碼頭，另有國際旅客、海岸旅客及國際郵輪等三個碼頭區；近期進行最大規模的重建計畫，將改變現有港口設施形貌，重建計畫把港區視為重要的郵輪目的地，並加重商業與娛樂類型經營比重。



圖二：釜山港北港分佈圖

## 2. 釜山港國際旅客碼頭簡述

距離釜山火車站約 800 公尺，於 2015 年正式啟用，佔地 93,932 平方公尺，為 5 樓層複合式建築，當中 1F 停車場、2F 入境大廳、3F 出境大廳、4F 辦公場所、5F 展覽中心等，每年可服務約 280 萬旅客。釜山港因地理鄰近日本，現行韓日共有 5 條渡輪航線、七家船公司營運，郵輪業務部分以掛靠港為居多，內停渡輪，外靠郵輪。每個碼頭皆以廊道相接，最大可停泊 17 萬噸級郵輪。



圖三：釜山港國際旅客中心

表二：碼頭資訊

| 泊位名稱 | 深度 (m) | 長度 (m) | 用途          |
|------|--------|--------|-------------|
| ①    | 12     | 360    | 主要郵輪碼頭      |
| ②    | 9      | 240    | 郵輪及汽車渡輪保留泊位 |



圖四：國際旅客碼頭 (International Passenger Terminal)

### 3. 國際郵輪碼頭(International Cruise Terminal)

2007 年啟用、開發面積約為 26,840 平方公尺、2 層樓高，每年可服務近 200 萬位旅客，最大可停靠 80,000DWT 郵輪，碼頭長度 360 公尺。



圖五：國際郵輪碼頭(International Cruise Terminal)

### 4. 海岸旅客碼頭(Coastal Passenger Terminal)

開發面積約 38,300 平方公尺，4 個渡輪的泊位，為國內航線渡輪碼頭，往返釜山與濟州島之間。



圖六：海岸旅客碼頭(Coastal Passenger Terminal)

## 二、 簽署合作備忘錄

基於郵輪航線中港口之間以合作為主，因而交通部觀光局聯合亞洲港口成立亞洲郵輪聯盟 (ACC，Asia Cruise Cooperation)，如香港、菲律賓、韓國釜山均為聯盟會員，為推廣郵輪業務而努力，爰此，此次合作備忘錄主軸強調串聯郵輪港口共同推展東北亞郵輪經濟圈。



圖七：簽署 MOU

### 三、 參加東北亞郵輪圈會議

#### (一) 會議議程

| 議程                           | 致詞人/主講人                      |
|------------------------------|------------------------------|
| 開幕式                          | -                            |
| 貴賓介紹                         | -                            |
| 歡迎致詞                         | 金榮春<br>韓國海洋漁業部部長             |
|                              | 陳劭良<br>臺灣港務公司執行副總經理          |
|                              | 南奇燦<br>韓國釜山港務局局長             |
|                              | 鄭懷熙<br>釜山旅遊發展局局長             |
| 專題演講                         | 林福順<br>韓國國際郵輪研究所所長           |
| 主題演講 1<br>臺灣郵輪全球化及郵輪圈之合作計劃   | 吳勛豐<br>台灣國際郵輪協會理事長           |
| 主題演講 2<br>郵輪圈促進東北亞郵輪市場全球化之應用 | 葉欣梁<br>上海吳淞口國際郵輪碼頭發展有限公司副總經理 |
| 主題演講 3<br>城市再造與郵輪            | 邱羚<br>上海國際郵輪研究所所長            |
| 小組討論及 QA 問題時間                | -                            |
| 閉幕式                          | -                            |

#### (二) 演講內容

1. 林福順所長(韓國國際郵輪研究所)專題演講—東北亞區域團結及釜山郵輪發展：
  - (1) 東北亞多母港郵輪航線推廣，韓國國際郵輪研究所已研究多年，從郵輪港口地理位置、國際郵輪產業發展趨勢評估及目前郵輪航商的營運現況，是具有發展需求。
  - (2) 韓國釜山已建置郵輪碼頭，也具備旅遊資源，加上鄰近國家具有不同城市的旅遊景點、文化特色，透過資源共享，多母港郵輪商品化、大眾化、多樣化，是可以期待的旅遊產品。

- (3) 2018 年上海 Seatrade 亞太郵輪大會上，上海寶山區政府給予郵輪產業諸多支持，是以，東北亞多母港郵輪發展獲得政府的支持是很重要的。
2. 吳勛豐理事長(台灣國際郵輪協會)—臺灣郵輪全球化及郵輪圈之合作計劃：
- (1) 臺灣旅行社在 1996 年開始推動 Fly-Cruise，搭機前往新加坡再搭乘郵輪旅遊，當年度超過 6000 位旅客，也因此帶動 1997 年麗星郵輪到臺灣營運母港業務。到目前為止，已經有麗星郵輪、皇家加勒比、公主遊輪、歌詩達等郵輪品牌以臺灣為母港營運，2019 年星夢郵輪也即將進入臺灣市場。
- (2) 2018 年韓國到臺灣旅遊及臺灣到韓國旅遊的人數約各百萬人次，基於此觀光人次，搭配後段郵輪旅程，Fly-Cruise 客源上是有機會的。
- (3) 多母港郵輪航線是目前發展趨勢，當中要搭配 Fly-Cruise 的商品，因此，異業策略聯盟是重要的議題之一，聯盟企業包含觀光局、郵輪公司、航空公司、郵輪協會(代表郵輪旅行社)，可共同以 ACC(Asia Cruise Cooperation，亞洲郵輪聯盟)為架構，積極推展東北亞郵輪圈。
3. 葉欣梁副總經理(上海吳淞口國際郵輪碼頭發展有限公司)—郵輪圈促進東北亞郵輪市場全球化之應用：
- (1) 亞洲郵輪市場近 5 年來蓬勃發展，於 2018 年全球郵輪市場占比為 15.1%，是全球第三大郵輪市場，亞洲已經成為全球郵輪旅遊重要的區域之一。
- (2) 東亞北郵輪航線所涵蓋後線城市觀光、文化、風俗等東方景觀，與加勒比海島嶼型的旅遊航程是截然不同的體驗，不同景致對於旅客而言是具吸引力；因而，發展多母港郵輪航線是為趨勢之一。
- (3) 多母港航線的特質是，在航線上每個港口都是母港、具有來自多國旅客客源、旅客上下船的港口較有彈性、海外旅遊目的地多、同一個時間具有 outbound、inbound 的旅客等五項特色，是值得推廣。

(4) 郵輪旅客下船觀光時間約 6-8 小時，快速通關、順利入境是提供郵輪旅客深入體驗城市觀光的重要作為，港口之間如能互相承認旅客資料，便可加速出入境通關速度，進而提供旅客更長岸上旅遊時間，將對城市有更正面影響。

4. 邱羚(上海國際郵輪研究所所長)－城市再造與郵輪-港城聯動，推動郵輪經濟發展：

(1) 亞洲郵輪產業發展有三項主要趨勢，包括旅客人次快速增長、市場吸引力不斷加強；船型大型化、港埠設施亟需提升；短航程較長航程受青睞。

(2) 大陸郵輪產業發展三項主要趨勢，包括旅遊市場整體增速放緩；港口建設質量提升；產業鏈不斷延伸趨於完整。

(3) 以上海吳淞口國際郵輪港為例，推展港城聯動創新制度，包含郵輪轉口物資補給採取直供模式、境內下單境外提貨、144 小時過境免簽與 15 天入境免簽、岸電系統供應等作為。

(4) 產業延伸策略包含打造郵輪全產業鏈，上游造船、中游引入郵輪總部、下游提升郵輪服務品質。

(5) 濱江開發策略包含舊碼頭成為郵輪碼頭、舊港區成為水岸景點、舊堆場成為遊憩點、舊廠房成為產業園區等作為。



圖八：參加會議

#### 四、心得與建議

(一) 上海港郵輪航線以日本為主，面臨國際航線不足問題，致郵輪航次、載客數難以維持大成長，因而郵輪產業朝上游造船、下游補給等方向發展，以擴大郵輪帶來的產業效益；上海為亞洲第一大郵輪母港，客源數佔亞太地區超過6成，此一郵輪經濟效益外擴至造船、補給的規劃，確有其商機。觀之臺灣郵輪市場則以掛靠港、多母港、單母港營運模式並進，並朝向精緻、高品質的觀光旅遊方向，以觀光優勢吸引外國旅客的青睞，加強旅客搭郵輪來臺旅遊的興趣，亦為具觀光價值的策略。

(二) 亞洲郵輪市場以中國大陸客源最大，韓國相對而言，郵輪度假未成風氣，尚待行銷宣傳，在此同時，更需擷取鄰近國家發展郵輪產業的經驗；另因客源數不足，短期間尚難有單母港營運模式，因此，尋求與鄰近港口如上海、臺灣港群合作，規劃多母港航線及爭取 Fly-Cruise 客源，成為韓國釜山發展郵輪產業的重點項目；臺灣郵輪單母港營運以基隆港發展最為成熟，近年來，

郵輪業者於基隆港亦逐漸開發多母港營運模式，一則給予旅客航程多選擇性，再者郵輪業者航線及日程規劃更具彈性，其三，可增加旅客來源市場；未來臺灣港群亦可朝此方式推廣郵輪業務。

- (三) 臺灣郵輪發展超過 20 年，基隆港更是臺灣港群郵輪業務蓬勃發展的母港，以旅客出國觀光旅遊居多，國外旅客入境則往北市區觀光為主，為展現基隆港水岸之美及提供舒適貼心通關場域，基隆港東西岸近年來加強水岸開發，例如推動西岸西 4-6 號碼頭智慧旅運大樓開發案、東岸旅客廊道的建設等，高雄港更於 107 年 12 月 22 日開放蓬萊商港區為非管制區，同時建設高雄港水花園等，均是為吸引郵輪旅客而規劃；是以，為加強郵輪旅客到港的水岸觀光旅遊需求，臺灣港群將依據港區發展及定位，持續推動港區遊憩觀光開發。