



# 郵輪與港口選擇

---

楊鈺池 教授

高雄科技大學(楠梓校區)

航運管理系暨研究所



# 授課內容

---

1. 郵輪概念
2. 郵輪特性
3. 郵輪種類
4. 郵輪港口分類
5. 郵輪港口選擇
6. 東北亞港郵輪市場分析
7. 東北亞港郵輪碼頭設施

本文引用陶憶萱校友碩士論文



# 一、郵輪概念

- Gold (1989) 和 Zvoncheck (1993) 將郵輪定義為，郵輪擁有交通運輸的功能，航行於某個水域，可載遊客來回或單程旅遊，讓遊客下船到某一地點遊玩，郵輪內部的設施包含住宿、全程膳食、個人化服務、賭場、遊戲間等，內部活動則有舞會、體育活動、表演甚至還有類似觀光飯店的豪華設施和服務（阮聘茹，2000）。
- 孫曉東和馮學鋼（2012）指出郵輪（Cruise）原是指海洋上的定線、定期航行的大型客運輪船，而且因為以前的郵輪是郵政部門專門運輸郵件的交通工具之一，遠洋郵件總是委託這種大型快速客輪運載，因此依「郵」字稱呼之，「郵輪」一詞，因此誕生。然而，由於航空技術與旅遊業的發展，作為客運或郵政運輸的郵輪被以不同定位的豪華郵輪所取代。

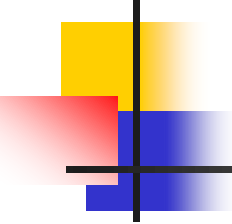


## 二、郵輪特性

---

### (1) 多元目的地型渡假 (Multi-center Holidays)

- 搭乘郵輪旅遊就形同旅客得以隨身攜帶住宿之艙房，就像「帶著Hotel去旅行」一般。當郵輪停靠於各地港口時，旅客得以登岸進行短程旅遊，而且不需要因為住宿不同的旅店而搬進搬出，因此稱之為「多元目的地型渡假」(Ward, 2003)。



## (2) 浮動渡假旅館 (Floating Resort)

- 由於郵輪除了航行於河川或大海之外，船上其他相關休閒遊憩活動之硬體設施、各式服務及休閒氣氛等都一應俱全，與陸地上的休閒式渡假旅館之屬性是一樣的，因此又稱之為「浮動渡假旅館」(Showker and Sehlinger, 2002；呂江泉和王大明，2003)。

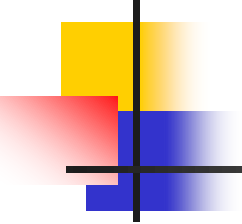
## (3) 旅遊體驗特性

- 旅客在搭乘海上郵輪旅遊之後，最主要感受到郵輪旅遊全程住宿固定艙房，不必每天搬進搬出；其次是利用郵輪之旅得以放鬆疲憊的身心，並且舒緩日常生活上及工作上的壓力，享受郵輪船上的精緻美食、多樣化的娛樂設施、不同的主題活動及觀賞大自然景物變化等之全新旅遊體驗(呂江泉和王大明，2003)。



#### (4) 旅客族群特性

- 傳統上郵輪旅客以富裕階級、老年人或退休人員為主要族群，提供長天數、較豪華昂貴之海上旅遊。根據2011年CLIA國際郵輪協會的調查表示，於1995年，郵輪旅客的平均年齡約為65歲，而到了2006年，郵輪旅客的平均年齡則降到45歲，代表郵輪旅客年齡層有年輕化的趨勢。再加上世界各大郵輪公司都開始著手推出短天數、低價位之海上旅遊，以設法滿足較年輕族群之需求，並吸引更多不同旅客族群，如中產階級或一般上班族（Azur, 2011；Rodrigue and Notteboom, 2012）。

- 
- (5) 產品價格特性
  - 郵輪旅遊產品價格會比一般旅遊產品價格高的主要原因是郵輪旅遊始終堅持全部套裝內含 (Total Inclusive Package)。舉凡來回接駁機票、全程往返接送、海陸住宿、全日供餐、船上活動、娛樂節目，甚或連港口稅捐、服務小費等，均全數包含於套裝費用之內。因此，其價格比一般旅遊產品高，也就不足為奇了 (呂江泉和王大明，2003)。



## 三、郵輪種類

### ■ 按規模大小

根據郵輪載客數與總噸位來區分郵輪

郵輪船型	載客量	總噸位
巨型郵輪 (Megaliner)	超過 2,000 名旅客	70,000GRT 以上
大型郵輪 (Superliner)	1,200~2,000 名旅客	50,000~70,000GRT 以上
中型郵輪 (Midsize Cruise)	500~1,200 名旅客	25,000~50,000GRT 以上
小型郵輪 (Small Cruise)	200~500 名旅客	10,000~25,000GRT 以上
精品型郵輪 (Boutique)	少於 200 名旅客	10,000GRT 以下

資料來源：劉小培（2010）



## 2. 按旅客消費類型

類型	經濟型	現代型	高級型	專業型	奢侈型
市佔率	5%	59%	30%	4%	2%
航行時間	不一定	3~7天	7~14天	7天以上	7天以上
郵輪規模	中小型	大型或巨型	中型或大型	小型	中小型
郵輪公司	我的旅行郵輪 (MyTravel Cruise)及湯姆森郵輪 (Thomson Cruise)等	嘉年華郵輪 (Carnival Cruise)、皇家加勒比郵輪 (Royal Caribbean Cruise)、公主郵輪 (Princess Cruise)及歌詩達郵輪 (Costa Cruise)等	名人郵輪 (Celebrity Cruise)、荷美郵輪 (Holland America Cruise)及冠達郵輪 (Cunard Cruise)等	A&K郵輪及天鵝希臘郵輪 (Swan Hellenic Cruise)等	水晶郵輪 (Crystal Cruise)、銀海郵輪 (Silversea Cruise)、世朋郵輪 (Seabourn Cruise)及風之頌郵輪 (Windstar Cruise)等。
航線範圍	加勒比海、地中海及波羅的海地區	加勒比海及地中海地區	加勒比海、地中海及阿拉斯加地區	遍布全球、極地及格陵蘭島地區	遍布全球
旅客每天平均消費 (美元)	80~125	100~150	150~300	200~900	300~2,000

資料來源：Gibson (2006)

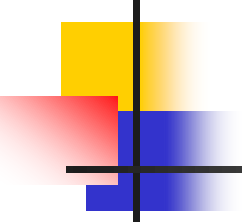


### 3. 按不同目的與過程

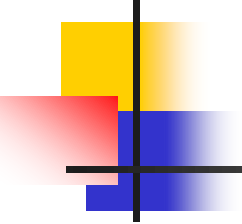
---

- 極地探索及自然奇景觀賞型 (Expeditions and Nature Cruises)：旅行目的為關於世界之自然奇景及極地冒險，其主要航線分布於格陵蘭島、北極、冰島、峽灣、冰河地形、南極等地區，以郵輪駛向該地區，觀賞大自然鬼斧神工之奧妙。
- 沿海岸地形遊憩型 (Coastal Cruises)：郵輪主要沿著優美之海岸地形景觀遊憩，主要為澳洲海岸、挪威及蘇格蘭島等地區，但是，此類觀光活動在北美加拿大大部分地區則是盛行以小型船為旅遊形式。

- 
- 航海家型（Sailing Ship Cruises）：以體驗船舶操控之樂趣的旅遊行程，此類郵輪通常小，類似遊艇或是可以操作的中小型之船舶，如風帆船或無動力船，以此類活動特色作為號召，但船上仍以休閒娛樂活動為主。
    -
  - 搭貨輪順道旅遊型（Freighter Travel Cruises）：部分愛好旅遊之人士選擇貨輪順道旅遊行程，此類貨輪提供極少數船艙（通常在五位左右）供旅客搭乘，旅客旅程既可以不受打擾，還可以享受更便宜之船價，而且，因為靠港取決於貨運起迄港，所以可以周遊更多國家，雖然愛好者不算多數，但是其市場量極為穩定。
    -

- 
- 北大西洋橫渡型（North Atlantic Crossings）：懷舊型式的郵輪旅遊行程，體驗早期航海家橫渡大西洋彼岸，郵輪中途完全不停靠陸地，中間橫渡旅程四周均是一望無際的海洋。
  - 內陸河川型（River Cruising）：對海洋航行有深層恐懼的人，可以考慮在內陸河流航行的郵輪，此種亦是極傳統的旅遊方式，全球每年超過1百萬人次搭乘，盛行於各洲內陸大型河川，如歐洲的萊茵河、多瑙河、非洲的尼羅河或中國的長江等。

- 
- 環遊世界型 (World Cruises)：想長期搭乘郵輪者，可以選擇環遊全球、拜訪各國港口型式的郵輪旅遊行程，而且此類環遊世界旅程，也越來越多旅遊人士選擇搭乘。
  - 綜合娛樂渡假型 (Resort Cruising /Mainstream)：目前全球郵輪之主力型式，盛行於加勒比海、地中海、波羅的海、阿拉斯加、北歐及北美等地區，就是去搭乘郵輪旅遊渡假，

- 
- 郵輪式渡輪型 (Cruise Ferry)：區域間短距離跨海的客運需求，不一定是交通船，也有郵輪型式之經營者，如波羅的海、地中海及亞洲地區，搭乘此種郵輪，晚上登輪次日一早抵達目的地，當晚食宿、船上娛樂場所及設施一應俱全，不再是單調的旅程。目前全球市場上已有的航線如法國—挪威、香港—澳門、新加坡聖淘沙—馬來西亞、英倫海峽、臺灣海峽、澳洲環島航線、日本內海等採用快速渡輪加入營運。



## 三、郵輪港口分類

---

- 郵輪母港 (Home Port)
- Lekakou et al (2009)和皇家加勒比郵輪香港代表林樹德 (2013) 認為郵輪母港為郵輪航線之起始港、終點港或起訖港，大部分旅客是搭乘飛機來此上船，負責船舶之補給及更換服務人員，並進行船舶維護及修理，帶動船舶周邊服務業的發展，可能使郵輪公司於此設置基地、總公司／分公司或訓練中心（星島日報，2013）。
- 郵輪中轉港 (Cruise Transit Port)
- 皇家加勒比郵輪香港代表林樹德 (2013) 指出若旅客由居住地乘坐飛機到達某郵輪港口登船，再乘坐郵輪返回原居地，此郵輪港口即為郵輪中轉港。



### 3. 郵輪停靠港 (Port of Call)

- Lekakou et al (2009)、濮大威 (2013) 和皇家加勒比郵輪香港代表林樹德 (2013) 則認為停靠港為航線中途造訪的港口，以觀光為主要目的，為具有觀光價值的地點，郵輪停靠時間為4~8小時，旅客下船進行短程旅遊。另外，張黎 (2007) 指出停靠港不僅提供旅客岸上觀光，還為郵輪進行必要的物料補給與廢料處置，而且會因為郵輪公司的合併行程而導致旅客人數會有所變動。



# 郵輪停靠港定義之彙總表

學者(年度)	定義	特性
Wild(1994)和王諾(2008)	係指不具備空運支援能力之外，雖然能夠停泊郵輪但並未設有專用泊位及相關碼頭設施，故易造成容納旅客能力不足的情況，進而影響郵輪產業的發展。	<ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 不具備空運支援能力。</li> <li>(2) 未設有專用泊位及相關碼頭設施。</li> <li>(3) 容納旅客能力不足。</li> </ul>
Lekakou et al (2009)、濮大威(2013)和林樹德(2013)	即為航線中途造訪的港口，以觀光為主要目的，為具有觀光價值的地點，郵輪停靠時間為 4~8 小時，旅客下船進行短程旅遊。	<ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 航線中途造訪的港口。</li> <li>(2) 具有觀光價值的地點。</li> <li>(3) 郵輪停靠時間短。</li> </ul>
張黎(2007)	郵輪港口不僅提供旅客岸上觀光，還為郵輪進行必要的物料補給與廢料處置，而且會因為郵輪公司的合併行程而導致旅客人數會有所變動。	<ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 提供旅客岸上觀光。</li> <li>(2) 為郵輪進行必要的物料補給與廢料處置。</li> <li>(3) 旅客人數會改變。</li> </ul>
劉小培(2010)	依據郵輪停靠港的功能及短程旅遊的有無可分成小型停靠港及幹線停靠港兩類。小型停靠港為郵輪停靠次數較少，主要功能為提供郵輪必要的物料補給與廢料處置，而且旅客不會下船。幹線停靠港具備一定的綜合服務功能相應的配套設施，港口周圍擁有豐富的旅遊景點，但是郵輪靠泊數量不多，而且郵輪相關產業發展力度不足。	<ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 郵輪停靠次數較少。</li> <li>(2) 提供郵輪必要的物料補給與廢料處置。</li> <li>(3) 具備一定的綜合服務功能相應的配套設施。</li> <li>(4) 港口周圍擁有豐富的旅遊景點。</li> <li>(5) 郵輪相關產業發展力度不足。</li> </ul>
Rodrigue and Notteboom (2012)	根據郵輪停靠港的功能可分成目的地郵輪港、門戶郵輪港和平衡郵輪港三類。目的地郵輪港本身為熱門的觀光景點。門戶郵輪港為短程旅遊的轉運點。平衡郵輪港則是結合了目的地郵輪港及門戶郵輪港的功能。	<ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 本身為熱門的觀光景點。</li> <li>(2) 為短程旅遊的轉運點。</li> </ul>

# 郵輪停靠港定義之彙總表

表 2.3 郵輪母港定義之彙總表

學者(年度)	定義	特性
Fogg(2001)	郵輪港口提供船舶的維修保養與物料補給服務，擁有航空／陸運交通網絡的支援及豐富的旅遊資源，而且接近客源市場。	<ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 船舶維修保養與物料補給服務。</li> <li>(2) 航空／陸運交通網絡的支援。</li> <li>(3) 豐富的旅遊資源。</li> <li>(4) 接近客源市場。</li> </ol>
張黎(2007)	即為郵輪基地，提供全面性的郵輪服務，而且通常為郵輪公司的地區總部或公司總部。	<ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 郵輪的基地。</li> <li>(2) 提供全面性的郵輪服務。</li> <li>(3) 郵輪公司的地區總部或公司總部。</li> </ol>
王諾(2008) 和劉小培 (2010)	係指郵輪出發和返程及後勤補充物資及維修整理的固定基地，也是旅客的集散地，擁有郵輪定期和不定期的靠泊，具備完善的配套設施及相關服務產業，周邊區域有豐富的旅遊資源，郵輪公司的公司總部或地區總部的所在地。	<ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 郵輪出發和返程的固定基地。</li> <li>(2) 旅客的集散地。</li> <li>(3) 郵輪定期和不定期的靠泊。</li> <li>(4) 具備完善的配套設施及相關服務產業。</li> <li>(5) 周邊區域有豐富的旅遊資源。</li> <li>(6) 郵輪公司總部或地區總部的所在地。</li> </ol>
Lekakou et al (2009)、 濮大威 (2013)和林 樹德 (2013)	即為郵輪航線之起始港，亦是終點港，擁有航空支援，負責船舶之補給、維護與修理及更換服務人員，帶動周邊服務業的發展，郵輪公司的基地、總公司／分公司或訓練中心。	<ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 郵輪航線之起始港及終點港。</li> <li>(2) 擁有航空支援。</li> <li>(3) 負責船舶之補給、維護與修理及更換服務人員。</li> <li>(4) 帶動周邊服務業的發展。</li> <li>(5) 郵輪公司的總公司／分公司或訓練中心。</li> </ol>

資料來源：本研究整理



## 四、郵輪港口選擇

---

- Marti (1990) 提出影響郵輪公司選擇郵輪港口的因素並將之歸納為兩大類，一為港口的場地條件，如港口基礎設施及上層建築；二為環境條件，如接近郵輪旅客市場及港口周邊地區的旅游資源。
- 蔣昭弘 (2013) 在臺灣發展郵輪產業的可行性研究中，指出郵輪港口選擇的因素有：
  - (1) 港口位置及硬體設施。
  - (2) 通關時間。
  - (3) 港口到觀光景點的時間
  - (4) 兩岸政策。
  - (5) 氣候條件。

# 影響郵輪母港區位選擇之因素

構面	影響區位選擇之因素
腹地經濟條件	(1)腹地經濟水平；(2)港口發展潛力；(3)郵輪相關產業鏈；(4)港口名聲
社會條件	(1)勞動力價格；(2)從業人員的素質；(3)員工勞動態度；(4)居民態度
基礎設施條件	(1)港口交通狀況；(2)港口周邊公共設施；(3)接待旅客設施
自然及和地理條件	(1)港口地理位置；(2)港口水深條件；(3)岸線長度；(4)港口氣候條件；(5)潛在擴展條件
軟體環境條件	(1)地方支持性政策；(2)通關政策；(3)通關手續的繁簡；(4)港口費用；(5)政府辦事效率
市場條件	(1)郵輪消費者市場；(2)消費能力；(3)郵輪潛在客源
旅遊資源條件	(1)旅遊資源的數量；(2)旅遊資源的吸引力；(3)環保狀態

資料來源：王婧（2007）

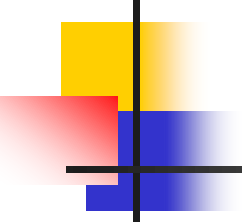
# 影響郵輪港口區位選擇之評量要因

構面	影響區位選擇之因素
郵輪產業環境	(1)都會中心鄰近性；(2)周邊景區吸引力；(3)地區氣候條件
區位交通條件	(1)國際交通運輸；(2)國內交通運輸；(3)周邊景區易達性
軟硬體設施	(1)港灣設施完備性；(2)岸上遊程專業性；(3)周邊設施充足性

資料來源：呂江泉（2008）

構面	影響區位選擇之因素
自然條件	(1)港口岸線長度；(2)航道條件
基礎設施與交通	(1)基礎設施狀況；(2)交通條件
經營環境	(1)旅遊資源；(2)郵輪靠泊數量；(3)經濟發展水平；(4)郵輪相關產業發展情況
政策傾向	(1)國家政策和地方政府的支持；(2)出入關程序的港口管理程序

資料來源：劉小倍（2010）

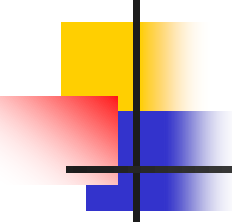


構面	影響區位選擇之因素
策略條件	(1)接近旅遊景點；(2)接近旅遊市場；(3)擴展的可能性
技術條件	(1)氣候特色；(2)水深；(3)碼頭便捷性；(4)波浪影響；(5)岸線狀況
經濟條件	(1)投資成本；(2)營運成本；(3)廣告成本
社會條件	(1)運輸手段；(2)教育狀態

資料來源：Yücenur and Demirel (2011)

構面	影響區位選擇之因素
港口腹地經濟	(1)與郵輪相關的產業經濟；(2)間接收益；(3)購物、餐飲及旅館條件
地理條件	(1)港區水深條件；(2)岸線長度；(3)航道條件；(4)碼頭及停靠設施；(5)潛在擴展條件
旅遊資源	(1)旅遊資源的品質；(2)旅遊資源的多寡
港口軟體環境	(1)交通便利條件；(2)法規制度政策

資料來源：沈瑞光和閔德權 (2006)

- 
- John (2014) 與William (2014) 曾於2014年亞洲郵輪論壇以郵輪航商觀點提出，郵輪航線規劃考量重點為郵輪消費主力市場、顧客滿意度以及業者獲利面。
  - 郵輪消費主力市場係指郵輪港口當地人口擁有高消費水平且人口多；
  - 顧客滿意度係指接待旅客的軟硬體設施如多功能旅運大樓、讓旅客快速上下船、由港口接駁到市區的交通安排及價位合理的藝品中心等，以及岸上觀光旅遊行程是否旅客有愉快的目的港體驗且吸引旅客願意再次來遊玩；
  - 業者獲利面則係指郵輪港口的相關服務成本如停泊費、引水人費用、廢物處理及補給物料等，以及當地政府給予的優惠獎勵政策。



## 六、東北亞郵輪市場發展現況

- 1.由於中國大陸顯著的經濟發展及亞洲各政府積極投資發展郵輪產業，亞洲是目前全球最繁榮的郵輪業客源市場，英國海運研究機構OSC（Ocean Shipping Consultants）預測亞洲在2015年時，搭乘郵輪旅遊的人數將達202萬人次，潛在需求值得關注，其中以東北亞(包含日本、南韓、中國及台灣)成長潛力最為顯著。
- 郵輪公司所提供的郵輪旅遊是屬於不定期的航線，沒有固定停靠的港口，但是其出發港是固定不變的。依據亞洲郵輪市場最常見的10家郵輪公司，其在東北亞地區的出發港並且有超過一半以上的郵輪公司選擇者為，分別為上海港、天津港、香港及橫濱港，



# 亞洲郵輪旅客人數預測

單位：萬人次

區域別	2005年	2010年	2015年	2020年
日本	23	27	32	36
東亞(含中國、南韓及台灣)	44	72	100	120
東南亞、其他	40	55	70	82
亞洲小計	107	154	202	238
全球總計	1360	1800	2260	2,700
亞洲佔全球比率	8%	9%	9%	9%
全球成長率		29.5%	11.1%	19.0%
亞洲成長率		43.9%	31.2%	17.8%

資料來源：OSC (2005)

## 郵輪公司在東北亞地區彎靠港口與次數表

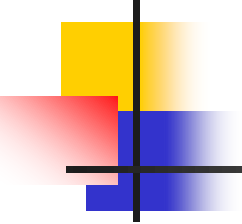
公司 \ 港口	上海	天津	三亞	廈門	香港	橫濱	神戶	博多	東京
公主郵輪	√	√			√	√	√		
歌詩達郵輪	√	√			√				
荷美郵輪					√	√	√		
冠達郵輪	√				√	√			
皇家加勒比海國際郵輪	√	√			√				√
精緻郵輪		√			√	√			
麗星郵輪	√		√	√	√				
水晶郵輪	√	√			√	√	√		√
飛鳥郵輪						√	√	√	
次數	6	5	1	1	8	6	4	1	2

資料來源：本研究整理



## 2. 台灣國際郵輪市場

- 根據國際郵輪協會（CLIA）2016年分析報告，2015年統計台灣是亞洲地區第2大遊輪客源市場，約占11%，僅次大陸的47.4%，亞洲十大郵輪港口，基隆港則名列第五。
- 2016年基隆港國際遊輪灣靠439艘次，旅客達66.34萬人次，船公司2017年向基隆港務分公司預報遊輪灣靠約538艘次，旅客數83.54萬人次，無論艘次和旅客數，都將再創新高，在台灣各港口中，穩坐遊輪母港龍頭寶座。
- 基隆港郵輪經營，除在地消費客外，目前Fly-Cruise機入船出的組合方式也大受歡迎，去年來自東南亞旅客數達2萬人次，基港分公司預估可突破3萬人次。

- 
- 高雄港的郵輪灣靠人次，也在今年止跌回升，未來，耗資**45億元**興建的高雄港埠旅運中心，**2019年12月**完工營運之後，可望更上層樓。
  - 高雄港務分公司說，高雄港埠旅運中心的該段碼頭，長度**575公尺**、水深**10.5公尺**，可滿足船長**361公尺**、船寬**66公尺**及滿載吃水深**9.15公尺**的**22.5萬總噸**大型遊輪；這類遊輪載客**5,400名**、船員**2,400名**，尖峰時刻，每小時可服務旅客人數提升至**2,500人**，奠定遊輪母港的地位。

# 基隆港與高雄港郵輪停靠彙總表



## 基隆港、高雄港遊輪近年灣靠摘要

港口名稱		104年	105年	106年(估)	今年成長(%)
基隆港	艘次	373	439	538	22.55
	人次	563,345	663,458	835,487	25.93
高雄港	艘次	46	12	44	266.67
	人次	133,000	35,000	125,000	257.14

資料採訪、整理：張謙俊、顏瑞田 圖：張謙俊



### 3. 中國大陸郵輪市場

---

- 2016年大陸的大連、天津、煙臺、青島、上海、舟山、廈門、廣州、海口、三亞**10**大港口城市共接待郵輪**996**艘次，同期比增長**58%**，其中母港航次**913**航次，同比增長**69%**，訪問港航次**83**航次，同期比下降**8%**。**10**大港口城市接待郵輪出入境中外郵輪旅客**2,261,405**人（**4,522,810**人次），同期比增長**82%**；
- 出境中國旅客**2,122,610**人（**4,245,220**人次），首次突破**200**萬人，同期比增長**91%**，入境境外旅客**138,715**人（**277,430**人次），同期比增加**8%**。



# 中國大陸郵輪市場

---

- 大陸十大港口中，前三大的市場比率為：
- 上海（含吳淞口國際郵輪港和上海國客中心2個碼頭）總航次**509**航次，占全國的**51%**，中外旅客**1,472,438**人（**2,944,876**人次），占全國的**65%**；
- 天津總航次**128**航次，占全國的**14.25%**，中外旅客**357,831**人（**715,662**人次），占全國的**16.3%**；
- 廣州總航次**104**航次，占全國的**10.4%**，中外旅客**162,984**人（**325,967**人次），占全國的**7.2%**。



## 七、東北亞港郵輪碼頭設施

---

- 郵輪港口依據旅遊行程而扮演不同的角色，郵輪母港為郵輪航線之起訖港口，郵輪中轉港為旅客由居住地乘坐飛機到達某郵輪港口登船，再乘坐郵輪返回原居地，而郵輪停靠港則為郵輪航線中途所停靠的港口。
- 若是以其對當地所產生的經濟效益來看，以郵輪母港為最多，其次為郵輪中轉港，而郵輪停靠港則相對較少。





# (1)香港啟德郵輪碼頭

---

香港啟德郵輪碼頭，離市區有約**30**分車程，如果沒有郵輪靠泊上下旅客，應很少人會留在這裡，屋頂有很大的綠化公園，其他樓層也有商店及餐廳，如果郵輪碼頭沒有與公共運輸轉運及其他商務使用結合人潮，耗資很大的碼頭及土地要維持很艱困，只是一個好看的港都地標，這裡也有維多利亞港的渡輪碼頭，供民眾乘船來看海，搭郵輪旅客應不會使用這個運輸工具。

# 香港啟德郵輪碼頭

表 3.15 啟德郵輪碼頭的設施覽表

項目	說明		
規模	由地面至天台共 4 層樓、總高度為 70 公尺、總樓地板面積約 48,500 平方公尺。		
設施 內容	一樓	行李存放區(9000 平方公尺)、停車場(大客車 40 輛)	
	二樓	小客車接駁區	
	三樓	候船區(4500 平方公尺)、CIQS 設施(15 個一般櫃台、7 個電子查驗櫃檯、2 個船員櫃台、2 個過境旅客櫃台及 100 個報到櫃檯)及商業區(5600 平方公尺)	
	天台	空中花園	
靠泊 能力	首位泊位	長度 455 公尺	水深為-12~13 公尺 (疏浚工程深度)
	次位泊位	長度 395 公尺	
	擁有 5 座旅客接駁橋(軌道式)。 首位泊位可同時容納兩艘 22 噸綠洲級別的郵輪。		
通關 能力	每小時處理 3,000 名旅客		



資料來源：Kai Tak Cruise Terminal (2013)



## (2)新的釜山港國際郵輪碼頭

每年都有高達200萬郵輪旅客前來釜山港旅遊，為了能因應大量的郵輪旅客，釜山港不只增設許多郵輪服務相關設施（如海關、出入境檢查區及檢疫設施等），以提高處理旅客量的效率，還於2012年10月26日開始動工建設新的釜山港國際客運碼頭，投入資金約2,363億韓元，碼頭長度約360公尺，水深為12公尺，其旅運中心有五層樓高，總面積約92,945平方公尺，建設於釜山北港中先前的第三及第四碼頭之間，內部必要設施有CIQ設施、旅客等候大廳、郵輪公司的辦事處、免稅店、多功能會議室、行李處理區及旅客休息區等，其年處理郵輪旅客量可達278萬人次，預計於2014年12月完工，其將超越上海成為亞洲最大國際客運碼頭（BPA, 2013）。

# 釜山港國際郵輪碼頭

## 釜山港國際郵輪碼頭的設施覽表

項目	說明
構造	地上二層樓，總面積為2,212平方公尺。
設施 內容	地上一樓 CIQ 設施、4 個 X 光射線機、3 個金屬探測安檢門、3 個 旅客出入境業務櫃台及旅客等候區
	地上二樓 公共服務設施（如免稅店、銀行、會議室及餐廳等）、多 功能大廳及紀念品商店
靠泊 能力	碼頭長度為 360 公尺，泊位水深為 11.5 公尺，可停靠一艘總噸位 80,000 的郵輪

資料來源：BPA (2013)





### (3) 高雄港港埠旅運中心

- 高雄港新的國際郵輪旅客中心－港埠旅運中心將座落於高雄港苓雅商港區**19至21**號碼頭，為地下**2**層、地上**15**層鋼構金屬帷幕之流線造型建築物，總樓地板面積約**80,774**平方公尺，大樓主體空間包括辦公空間、旅客入出境空間、聯合服務櫃台、登船廊道及其他服務空間等，預計**2019**年完工營運。
- 其碼頭長度約有**726**公尺，水深則達**10.5**公尺，可同時停泊**2**艘國際級的豪華郵輪，而且滿足目前世界最大郵輪海洋綠洲號的旅客服務需求，尖峰小時可服務通關旅客人數達**2500**人以上，其設計理念在於強化港埠旅運中心與既有都市的結合，發展出港岸空間的商業與休閒功能（高雄港務分公司，**2013**）。

# 高雄港港埠旅運中心

## 港埠旅運中心的設施覽表

項目	說明	
規模	地下 2 層、地上 15 層鋼構金屬帷幕之流線造型建築物，總樓地板面積約 80,774 平方公尺。	
設施內容	地下 2 層	辦公空間、旅客入出境空間、聯合服務櫃台、登船
	地上 15 層	廊道及其他服務空間
靠泊能力	碼頭長度 726 公尺，水深 10.5 公尺，可同時停泊 2 艘國際級的豪華郵輪。	
通關能力	尖峰小時處理 2500 名以上旅客	

資料來源：高雄港務分公司（2013）





## (4) 上海吳淞口國際郵輪碼頭

- 上海吳淞口國際郵輪碼頭要提升上海作為一個國際郵輪港地位，仍有待改進，其原因為周邊配套設施不夠、碼頭腹地太小、接駁車輛不足、沒有大眾運輸交通及安檢和通關效率太差。其中以安檢和通關效率最受人詬病，從報到換船卡，安全檢查、邊防（海關）安檢，再到船上安檢，等候時間需一至二個小時。因此，二期工程根據發展速度和實際需求，2014年初將動工興建兩個可以靠泊100,000噸級以上郵輪的泊位，其岸線為650公尺，以及擴建30,000平方公尺的工商業配套大樓，其中包括商業辦公塔樓、郵輪旅客消費及服務的廣場、超五星級酒店、藝術館及文化劇院（上海吳淞口國際郵輪港發展有限公司，2013）



# 上海吳淞口國際郵輪碼頭

- 吳淞口國際郵輪港於2011年10月正式開港運營，港區位於上海市寶山區寶楊路1號。吳淞口國際郵輪港目前可同時停靠郵輪為2艘，碼頭總長774米，寬32米，1號泊位長度420米，可停靠20萬噸郵輪，2號泊位長度354米，按結構設計可停靠22萬噸郵輪。同時，吳淞口國際郵輪港目前正在新建兩個泊位與兩幢客運大樓。
- 2014年初動工興建兩個可以靠泊100,000噸級以上郵輪的泊位，其岸線為650公尺，以及擴建30,000平方公尺的工商業配套大樓，其中包括商業辦公塔樓、郵輪旅客消費及服務的廣場、超五星級酒店、藝術館及文化劇院。上海吳淞口國際郵輪港發展有限公司，是由上海市寶山區政府與中外運上海長航聯合成立。



# 上海吳淞口國際郵輪碼頭

表 3.13 上海吳淞口國際郵輪碼頭的設施覽表

項目	說明		
構造	總建築面積約 12,587 平方公尺。		
設施 內容	客運大樓	地上一樓	迎客廳、船票辦理區和行李大廳
		地上二樓	免稅店及 CIQS 設施
	工商業配套大樓	商業辦公塔樓、郵輪旅客消費及服務的廣場、超五星級酒店、藝術館及文化劇院	
靠泊 能力	兩個泊位 (一期工程)	岸線長度為 774 公尺，水深約 11~13 公尺，可同時靠泊一艘 10 萬噸的郵輪和一艘 22 萬噸的郵輪，年處理能力為 608,000 人次。	
	兩個泊位 (二期工程)	岸線為 650 公尺，水深約 11~13 公尺，可同時靠泊兩艘 10 萬噸級以上的郵輪。	



資料來源：上海吳淞口國際郵輪港發展有限公司（2013）