

疫後郵輪旅遊發展與變化研析

A study on the Development and Changes of Cruise Tourism in the Post-pandemic

運輸工程及海空運組 邱雅莉副研究員

研究期間：114 年 1 月至 114 年 12 月

摘 要

我國郵輪旅客自 101 年度起呈成長趨勢，107 年度突破 100 萬旅客人次；自 106 年度起，郵輪停靠逾 600 艘次，108 年度達 671 艘次。108 年底 Covid-19 疫情爆發，重創全球郵輪產業，109 年及 110 年全球郵輪旅遊極度蕭條，直至 111 年才開始復甦。

疫情逐漸趨緩後，我國開始積極推廣振興郵輪旅遊，為了解疫情前後郵輪旅遊的發展與變化趨勢，本研究先蒐整疫情前後全球、亞洲及我國的發展與變化，再依據我國郵輪旅遊發展現況，以提升及創造我國郵輪旅遊經濟產值為目標，探討我國郵輪旅遊產業未來發展的課題。研析成果可提供交通部、航港局、港務公司、及相關業者未來因應及研擬郵輪發展政策時參採應用，並可適時調整我國郵輪發展的方向。

研究結果顯示，全球郵輪市場強勁復甦，且旅客結構與行為有所轉變，呈現年輕化及獨旅增多的趨勢；亞洲將成為未來成長主力，而我國為重要的客源市場；我國的郵輪旅遊正快速復甦，疫情後掛靠港郵輪的占比增多、外籍旅客占比提升、除深耕許久的基隆港外，其他港口也陸續於郵輪市場嶄露頭角、高雄港郵輪設施已陸續完備，母港模式逐漸成長，使臺灣母港朝向更成熟且多樣化的方向邁進，未來潛力無窮。

關鍵詞：

郵輪旅遊、新冠疫情影響、郵輪發展趨勢

疫後郵輪旅遊發展與變化研析

一、前言

郵輪旅遊產業是指以大型豪華海上船舶為運具的跨國旅行，並以眾多的旅遊產品吸引旅客，以多個停靠港陸上觀光旅遊為具體內容，開展航線經營，由船舶製造、交通運輸、港口服務、旅遊觀光、餐飲、購物和銀行保險等行業組合而成的複合型產業。

我國郵輪旅客自 101 年度起呈成長趨勢，107 年度突破 100 萬旅客人次；自 106 年度起，郵輪停靠逾 600 艘次，108 年度達 671 艘次；Covid-19(108 年新冠病毒)疫情爆發前，亞洲地區郵輪靠港數前五大的國家分別為日本、中國大陸、馬來西亞、泰國和新加坡，臺灣排名第 8。108 年，基隆港已經成為亞洲第二大郵輪港口，僅次於新加坡、超過上海港。109 年為因應 COVID-19 疫情，各國紛紛禁止國際郵輪停靠，我國亦於同(109)年 2 月 6 日起禁止國際郵輪停靠我國港口，疫情使郵輪產業嚴重受創。

疫情逐漸趨緩後，我國中央流行疫情指揮中心於 111 年 10 月 24 日解除國際郵輪來臺禁令，世界各國歷經 4 年的努力，也讓我國郵輪旅遊業看到後疫情的產業復甦曙光。近年來臺灣大力推展郵輪旅遊，讓郵輪產業成為我國觀光產業重要角色，發揮城市特色，提升郵輪產業產值。交通部更透過與各地方政府攜手，打造港區與城市之間的無縫銜接，確保郵輪旅客能夠便捷地從港口進入市區，探索當地的美食、文化和歷史景點，體驗臺灣多元的魅力，使郵輪旅遊與地方觀光實現雙贏，進一步提升臺灣在國際郵輪市場的競爭力。

我國積極推廣郵輪旅遊，有關全球郵輪旅遊的發展變化與趨勢應隨時掌握，以適時調整我國郵輪發展的方向。本研究主要在研析 Covid-19 疫情前後，我國及全球郵輪在各面向的發展變化與趨勢，並探討我國郵輪未來發展課題，研析成果可提供交通部、航港局、港務公司、及相關業者未來因應及研擬郵輪發展政策時參採應用。

二、疫情前後全球郵輪發展變化

(一)全球整體郵輪旅客數變化

COVID-19 疫情於 108(2019)年底爆發，初期影響不大，依據國際郵輪協會(Cruise Lines International Association, CLIA)統計資料(如表 1 及圖 1)顯示，108 年全球郵輪旅客數仍較 107 年高，達 2,970 萬人，然 109 年各國港口紛紛暫停郵輪停靠，數量大減，僅剩 58 萬人(同比減少 80%)，110 年疫情更加嚴重，疫情期間郵輪產業受到重創，旅客人數降至最低的 48 萬人，直至 111 年隨著全球旅遊業復甦，郵輪市場也逐漸恢復正軌，郵輪旅

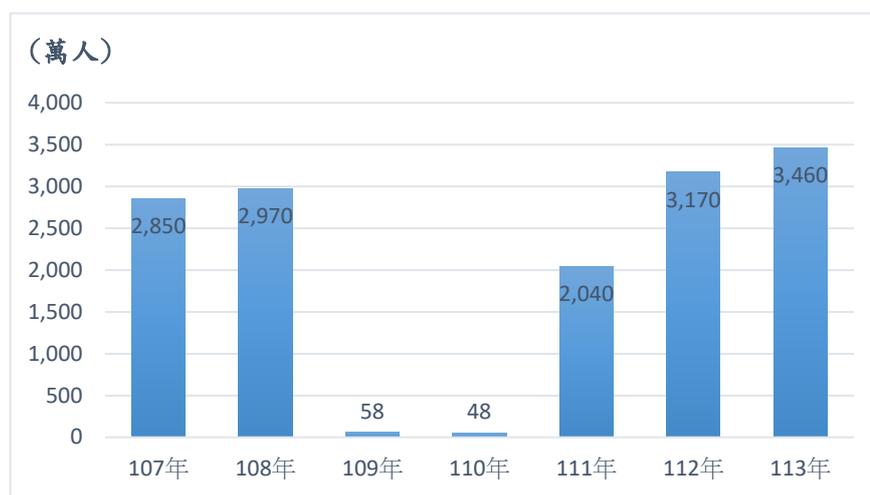
客數才快速上升至 2,040 萬人。

112 年全球郵輪旅客人數再持續上升，達 3,170 萬人，已較 COVID-19 疫情前(108 年)成長約 6.7%。而 113 年，全球郵輪旅客數再創紀錄達 3,460 萬人次，比 112 年再增加 9.1%，較疫情前成長約 16.5%。

表 1 全球疫情前後(107-113 年)郵輪旅客數表

	107 年	108 年	109 年	110 年	111 年	112 年	113 年
旅客數 (萬人)	2,850	2,970	58	48	2,040	3,170	3,460
同比成 長率		4.2%	-80%	-17.3%	4250%	55.4%	9.1%
相 較 108 年			-80%	-84%	-32%	6.7%	16.5%

資料來源：State of the Cruise Industry Report 2025, CLIA^[1]，本研究整理



資料來源：State of the Cruise Industry Report 2025, CLIA^[1]，本研究繪製

圖 1 全球疫情前後(107-113 年)郵輪旅客數

(二)全球各分區郵輪旅客數變化

112 年全球各地郵輪旅客人數已逐步恢復至 COVID-19 疫情前或較疫情前成長，其中以北美洲地區成長最多(+17.5%)，其次為歐洲地區，成長 6.5%，惟亞洲及澳洲地區的旅客量尚未恢復至疫情前的水準，其中亞洲地區的成長較慢，仍較疫情前少 (-37.7%)，全球及各區域疫情前後郵輪旅客人數如表 2。113 年全球各地郵輪旅客人數皆有所成長，成長最大的仍為北美洲地區(+13.4%)，其次是亞洲地區(+13%)，惟 113 年僅有亞洲地區的旅客數仍低於疫情前(108 年)，且僅為疫情前的 70%。

北美地區的郵輪旅客數量在疫情前後皆占全球總數的一半以上，113 年為 2,053 萬人次，比 112 年增加 13.4%。

表 2 全球及各區域疫情前後郵輪旅客數 單位：人

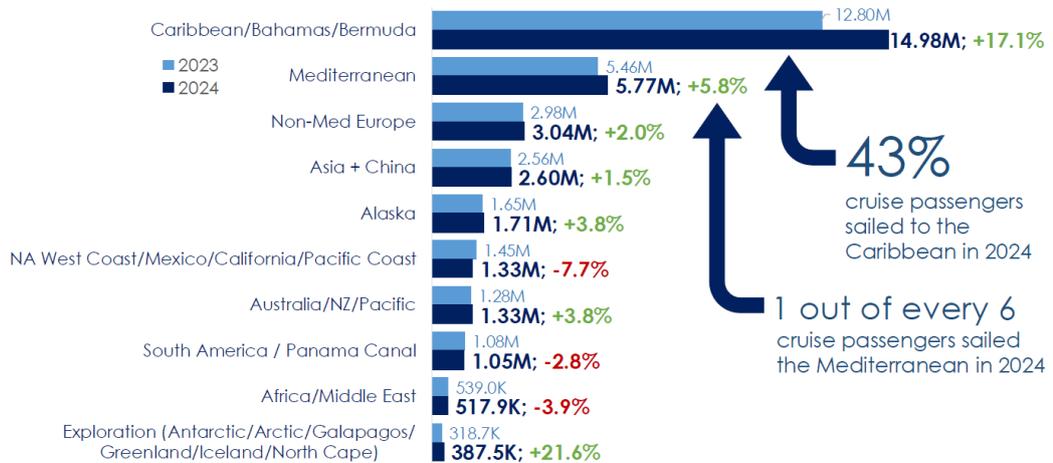
區域	108 年	112 年	113 年	疫情前後 (108-112) 成長率%	113 年相 較 112 年 成長率%
全球	2,967 萬	3,169 萬	3,464 萬	6.8%	9.3%
北美洲	1,541 萬	1,810 萬	2,053 萬	17.5%	13.4%
南美洲	104 萬	99.7 萬	117 萬	3.8%	7.8%
歐洲	771 萬	821 萬	844 萬	6.5%	2.8%
亞洲	373.8 萬	232.9 萬	263.2 萬	-37.7%	13%
澳洲	135 萬	134 萬	140.8 萬	-1%	5.1%

資料來源：State of the Cruise Industry Report 2025, CLIA^[1]，本研究整理

113 年郵輪的主要客源市場再次由美國成為主導地位，約占全球客源量的 55%，其次是德國，英國和愛爾蘭則位居第 3。

112 及 113 年全球前 10 大旅遊目的地旅客數如圖 2，加勒比海地區仍是最受旅客喜愛的郵輪目的地，113 年的旅客占全球的 43%，即近 1,500 萬郵輪旅客。歐洲的地中海地區排名第 2，整個歐洲的旅客占 7.8%，亞洲地區排名第 4。

Top 10 Destination Regions in 2024 (compared to 2023)



資料來源：2024 GLOBAL MARKET REPORT，CLIA^[2]

圖 2 112(2023) 年及 113(2024)年全球前 10 大旅遊目的地旅客數

(三)全球郵輪旅客年齡變化

113(2024)年，全球郵輪旅客年齡的分布如圖 3，平均年齡為 46.5 歲，40 歲以下者占 36%，顯示年輕旅客對郵輪旅遊的興趣日益濃厚。59 歲以下者占 67%，60 歲以上者約占 1/3。疫情前後郵輪旅客年齡的分布變化如圖 4，可知變化並不大，但 40 歲以下的年輕旅客有微幅增多。

46.5 Average age of a cruise traveler
(36% are under the age of 40)

Approximately 67% of cruise travelers are Gen-X or younger

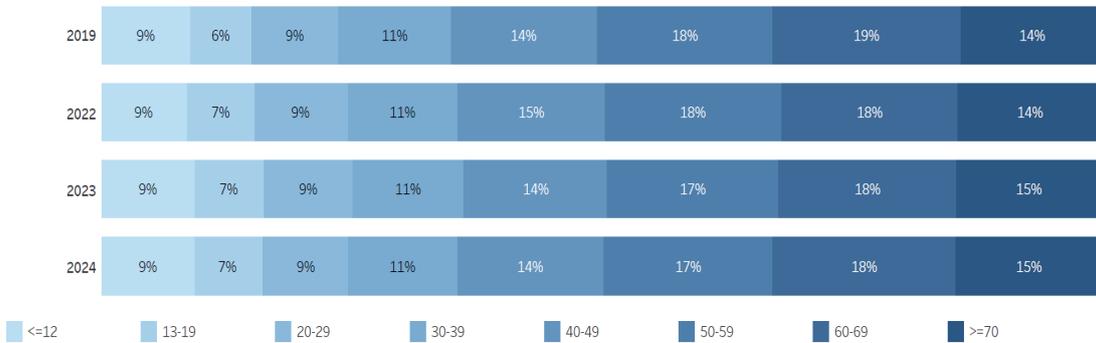


Data Source: CLIA OneResource Passenger Data, 2024

資料來源：2024 GLOBAL MARKET REPORT，CLIA^[2]

圖 3 全球郵輪旅客年齡分布比例圖

Average Passenger Age Groups

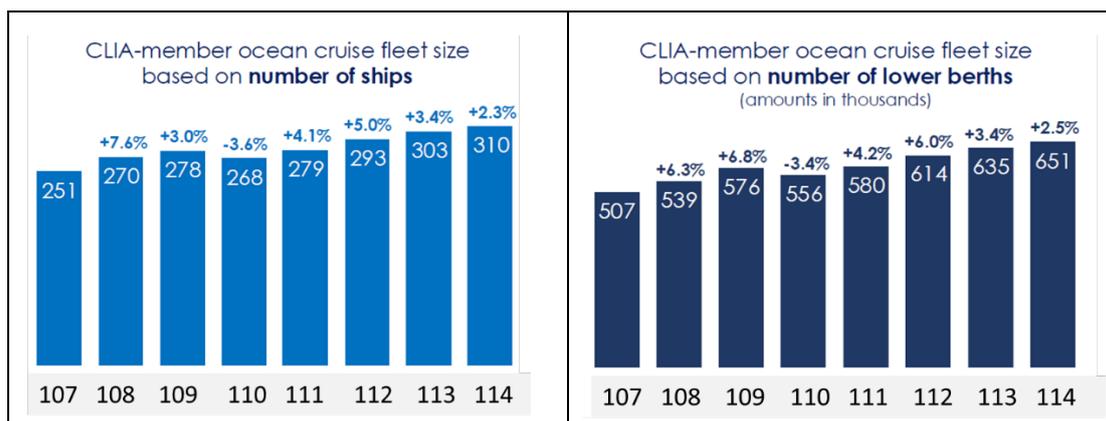


資料來源：2024 GLOBAL MARKET REPORT，CLIA^[2]

圖 4 疫情前後郵輪旅客年齡分布變化圖

(四)全球郵輪運力變化

疫情前後全球郵輪艘次及客艙數變化如圖 5，可知郵輪艘次於疫情期間有下降，110 年艘次較 108 年少，但 111 年起即逐年成長，113 年郵輪艘次超過 300 艘，達 303 艘，114 年持續成長達 310 艘，客艙數變化趨勢一致，CLIA 會員全球的郵輪運力首次超過 65 萬客艙數。

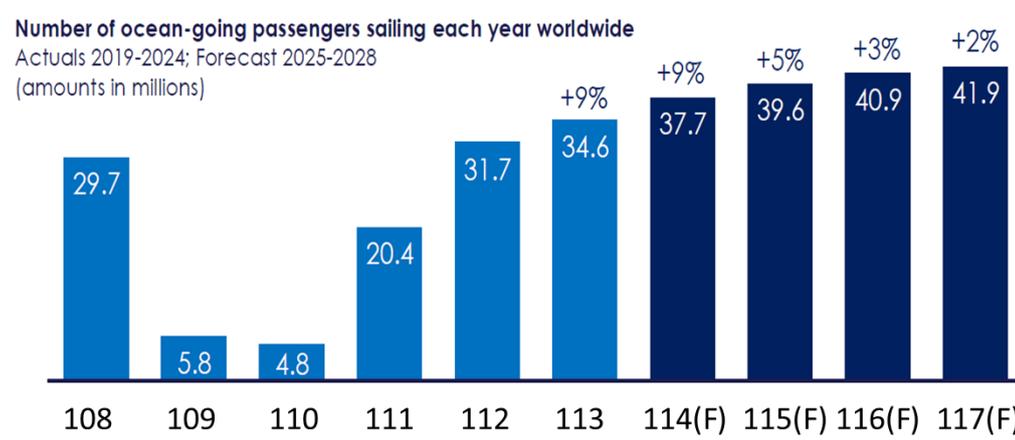


資料來源：2024 GLOBAL MARKET REPORT，CLIA^[2]

圖 5 疫情前後全球郵輪艘次及客艙數變化

(五)全球郵輪旅遊發展趨勢

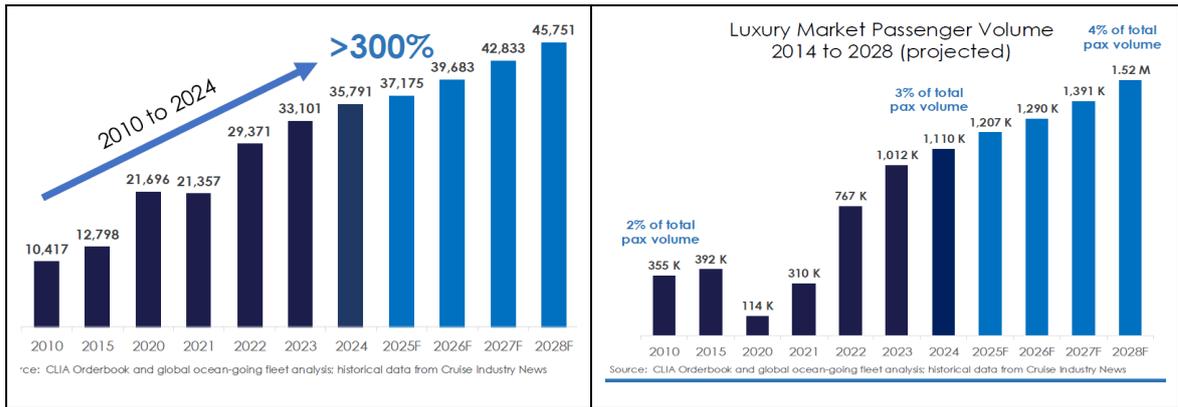
由於 113 年和 114 年郵輪公司在熱門目的地部署新型的高容量船舶，預測未來全球的旅客成長如圖 6，短期成長非常強勁，預估 114 年旅客成長達 9%，115 年亦將有 5% 的成長，116 年後的成長將趨緩。預估 117 年的郵輪旅客將達 4190 萬人。



資料來源：2024 GLOBAL MARKET REPORT，CLIA^[2]

圖 6 全球郵輪旅客數預估

探險/探索郵輪持續吸引旅客，尤其是年輕旅客。10 年前第一艘的探險郵輪開航，如今已約有 40 艘，113(2024)年探險/探索郵輪的旅客數較 112(2023)年增加 22%，預估 108~118(2019~2029)年，全球探險和探索郵輪的運能將成長 150%。而豪華郵輪旅客亦快速成長，109~113(2010~2024)年，14 年間豪華郵輪艙位數成長 3 倍多，預計到 117(2028)年將有 152 萬人(113 年有 111 萬人)郵輪旅客選擇豪華郵輪體驗，如圖 7 所示。

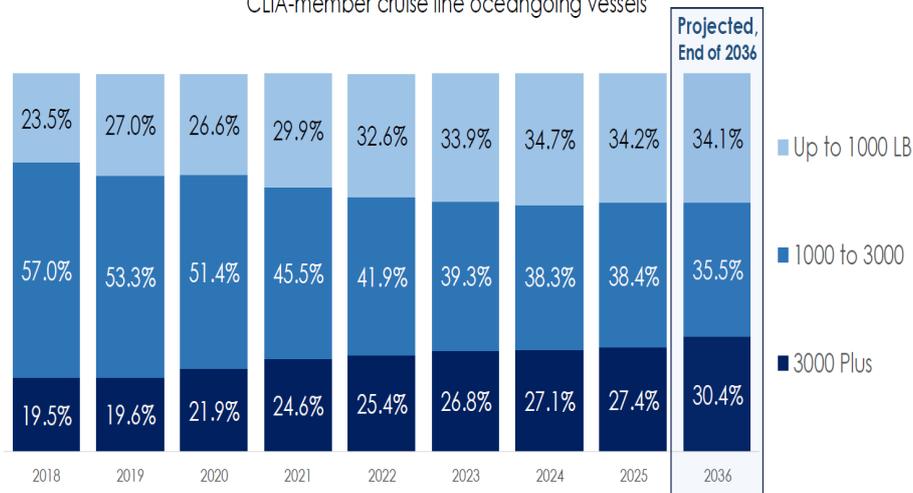


資料來源：2024 GLOBAL MARKET REPORT，CLIA^[2]

圖 7 豪華郵輪艙位及旅客數預估

107-114(2018-2025)年全球郵輪船型變化如圖 8，可知較小型船(艙位數<1000)及較大型船(艙位數>3000)的比例皆逐年增加，且 70%以上的船舶都是中小型船舶(艙位數<3000)。預估到 125(2036)年，大型郵輪比例將明顯增加。

Share of ships by vessel count by number of lower berths 2018 through 2025, plus 2036 projected
CLIA-member cruise line oceangoing vessels



資料來源：2024 GLOBAL MARKET REPORT，CLIA^[2]

圖 8 全球郵輪船型變化及未來預估圖

依據 CLIA 於 113 年的調查統計，全球郵輪旅遊特性有下列發展趨勢：

1. 許多郵輪旅客偏愛郵輪旅行，113 年有 12%的郵輪旅客在假期只考慮搭乘郵輪。喜愛的主要原因為「可遊覽多個目的地」及「物有所值」。

2. 郵輪旅行吸引越來越多首次搭乘的旅客：113年，首次搭乘郵輪的旅客占31%，高於112年的27%和108年的24%。
3. 獨自旅行的郵輪旅客增多，郵輪公司正在提供更多的單人艙，113年，有12%的郵輪旅客選擇獨自旅行(2倍於112年的6%)。
4. 郵輪旅行仍然是多代同堂旅客的首選，有28%的郵輪旅行者是3代(或以上)同行。
5. 嬰兒潮世代(民國35-53年出生)是史上最富有的退休世代，又熱愛旅行，這些祖父母輩正在利用多年來累積的財富，投入在與摯愛共度美好的體驗，包括單人旅行(6%)、2個人的旅行(63%)以及多代同堂的旅行(31%)。
6. 越來越多的郵輪旅客選擇每年多次搭乘，113年每年搭乘2次以上者占25%(112年占比為22%)。
7. 規劃選擇更長的航程，近一半(49%)的郵輪旅行者打算搭乘比去年更長的航程。
8. 平均航程為7.1天，從歐洲和澳洲出發的旅客會選擇更長的航程，從亞洲出發的旅客及從中東和阿拉伯半島出發的年輕旅客會選擇較短的航程。
9. 探險/探索持續吸引郵輪旅客，尤其是年輕旅客，在113年，探險/探索郵輪的旅客數較112年增加22%。
10. 豪華郵輪旅客快速成長：99~113年間豪華郵輪艙位數成長近3倍。
11. 旅行社對旅客的郵輪旅行決定有重大影響：79%的郵輪旅客表示，受旅行社的知識和經驗而影響他們的郵輪旅行決定。
12. 朋友和家人對郵輪旅行決策的影響最大(87%)。
13. 郵輪公司正透過技術、基礎設施和營運方面的進步，走上脫碳之路。
14. 郵輪活動所創造的就業機會中，超過75%來自該產業的岸上活動，尤其是在港口。

三、疫情前後亞洲郵輪發展與變化

依據國際郵輪協會統計資料(如表3所示)顯示，亞洲郵輪旅客於疫情前(108年)約達373.8萬人，因受疫情及各國邊境管制政策影響，亞洲地區郵輪市場從111年開始逐步恢復，雖相較全球其他區域恢復較慢，但至112年出現報復性的旅遊現象，顯著成長195%。已恢復達232.9萬人，為疫情前(108年)的62.3%。113年再強勁成長13%，郵輪旅客數達263.2萬人，約為疫情前的7成，為全球各分區旅客恢復最慢的地區。

從101年到113年，亞洲旅客數量的複合年增長率為13%。隨著中國

大陸於 112 年 8 月取消對郵輪的相關限制，以及亞洲本土和自有郵輪船隊的擴張，亞洲郵輪未來的成長可期。

絕大多數亞洲人選擇在亞洲地區進行郵輪旅行，與過去一樣，113 年亞洲旅客的平均郵輪旅行期程較短(4 天)，新加坡旅客則非常短(1.9 天)，印度和馬來西亞旅客分別為 2.5 天和 2.7 天。日本、韓國和菲律賓旅客的郵輪旅行期程則較長(分別為 6.5 天、5.4 天和 5.8 天)。

亞洲地區旅客的平均年齡為 49.4 歲，但日本旅客的平均年齡最高(60 歲)，香港和韓國旅客的平均年齡略高(分別為 54 歲 55 歲)，印尼旅客的平均年齡較低(41 歲)。

新加坡擁有先進的郵輪碼頭，是東南亞郵輪的門戶，並已成為區域航線的核心；日本提供橫濱、神戶、大阪和沖繩等眾多港口，以及豐富的文化體驗和自然風光，越來越受到國際旅客的青睞；中國大陸由於中產階級收入的成長、出國旅遊需求的增加以及大型港口的開發，其旅遊業正在蓬勃發展；韓國主要的郵輪港口包括釜山、仁川和濟州島，吸引許多對購物和當地美食感興趣的旅客。

表 3 疫情前後(108-113 年)亞洲郵輪旅遊型態變化

	108 年	111 年	112 年	113 年
旅客量(YOY)	373.8 萬	79.1 萬 (-78.8%)	232.9 萬 (194.5%)	263.2 萬 (13%)
相較 108 年旅客量	-	21.16%	62.3%	70.41%
平均航程(天)	4.3	2.9	3.1	4.0
旅客平均年齡(歲)	46.2	39.2	48.0	49.4

資料來源：2024 ASIA MARKET REPORT^[3] & 2024 Cruise Industry News Annual Report，CLIA^[4]，本研究整理。

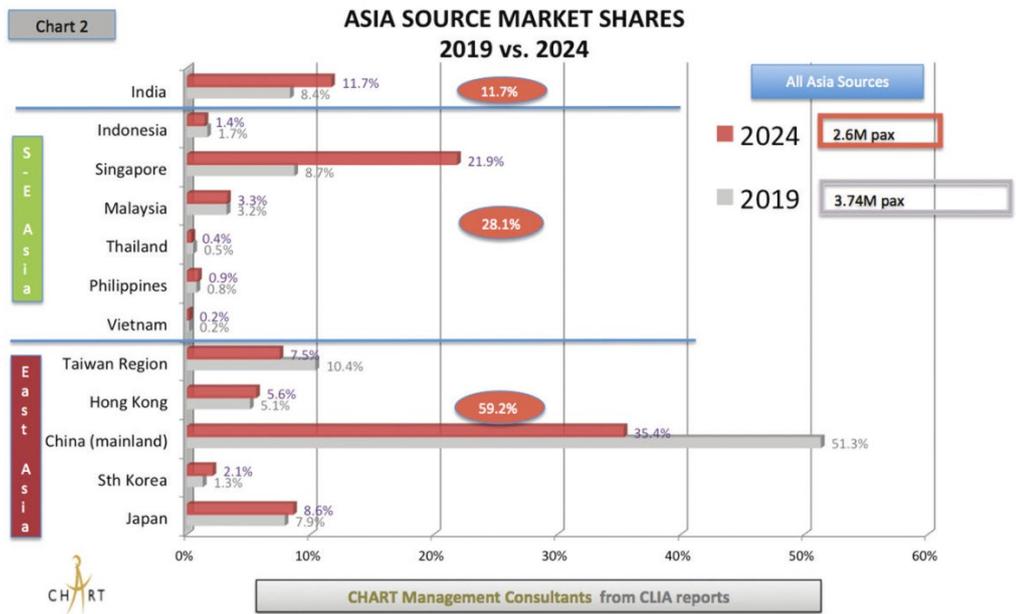
113(2024)年亞洲的客源市場，東亞五大市場(中國大陸、日本、臺灣、香港及南韓)主要受中國大陸市場的復甦，總市占率從 112 年的 27%增至 59%。同時，東南亞六大市場(新加坡、馬來西亞、印尼、菲律賓、泰國及越南)的市占率從 57%降至 28%。在印度的推動下，南亞市場的市占率保持穩定，達到約 12%，如圖 9 所示。

113 年中國大陸重回榜首(112 年排名第 5)，客源量達 93.1 萬人次，增幅高達 494%，占亞洲客源量的 35.4%(疫情前 108 年占 51.3%)。主要受益於國際郵輪公司重新部署到東亞的支持。新加坡目前是第二大市場(112 年曾位居第一)，但由於東南亞市場部署的變化，市占率縮減，占亞洲總量的 21.9%，客源量為 57.6 萬人次。儘管印度成長仍維持強勁，位居亞洲第 3，但客源量(30.8 萬人次)仍低於 112 年(下降 17.5%)。日本位居第 4，成長

11.7%，達到 22.7 萬人次，隨著日本自有營運的郵輪陸續投入營運，未來可能還會進一步成長。

隨著郵輪活動逐漸回歸東亞，113 年我國(排名第 5)和香港(排名第 6)均有顯著成長。我國郵輪客源數達 19.8 萬人次，較 112 年成長 44.9%，而疫情前我國是亞洲地區第二大郵輪客源市場，僅次於中國大陸，高於新加坡及日本等國家，可見我國的郵輪客源仍待持續復甦；香港達 14.8 萬人次，成長 87%。

根據 CLIA 預測，亞太地區的市場占比將從 113 年的 19.3% 提升至 118 年的 21.1%，期間年增率將從 13.2% 攀升至 16.8%，增速明顯高於全球平均，這顯示亞洲不僅是郵輪旅遊的新興市場，更是未來成長的主力引擎。



資料來源：2024 ASIA MARKET REPORT^[3]

圖 9 疫情前後亞洲區域各國郵輪客源占比

四、疫情前後我國郵輪發展變化

我國國際郵輪港口包括基隆港、臺中港、高雄港、花蓮港、蘇澳港、安平港及澎湖港七大商港，各港位置及定位如圖 10 所示，即各港定位皆為掛靠港，而基隆港及高雄港定位另以母港及 Fly-Cruise 樞紐港為目標。

自 111 年 10 月 24 日我國中央流行疫情指揮中心解除國際郵輪來臺禁令後，我國國際郵輪的營運模式主要為「從國外港口來臺靠泊(包含同一個航次靠泊臺灣多個港口)」或「臺灣母港出發並靠泊國外港口」，已無國際郵輪經營疫情期間國內跳環島的航程。

表 4 109-111 年國際郵輪星夢郵輪(探索夢號) 艘次與人次統計

109~111年度探索夢號 國際郵輪(探索夢號) 統計表																
探索夢號	基隆港		臺中港		高雄港		花蓮港		安平港		澎湖港		總計(不含澎湖)		總計(含澎湖)	
	艘次	人次	艘次	人次	艘次	人次	艘次	人次	艘次	人次	艘次	人次	艘次	人次	艘次	人次
A: 109年實績	112	116,252	-	-	34	21,748	68	62,704	12	8,053	30	38,875	226	208,757	256	247,632
B: 110年實績	116	68,346	2	894	18	11,702	36	34,799	2	1,208	24	27,423	174	116,949	198	144,372
C: 111年實績	12	487	-	-	-	-	8	644	-	-	-	-	20	1,131	20	1,131
A+B+C=109~111年實績小計	228	184,598	2	894	52	33,450	104	97,503	14	9,261	54	66,298	400	325,706	474	393,135

資料來源：臺灣港務公司

我國歷經 3 年(109~111 年)的疫情影響，111 年僅有 20 艘次郵輪靠泊，旅客也僅有 0.1 萬人次。自 111 年 10 月 24 日解除郵輪靠泊禁令後，港務公司及觀光署透過優惠措施及積極赴外招商吸引業者，我國郵輪靠泊艘次及旅客數已逐步回升，如表 5 及圖 11 所示。112 年靠泊我國的郵輪共 327 艘次，旅客 54.7 萬人次，約為疫情前高峰的 52%；113 年靠泊我國的郵輪共 414 艘次，旅客達到 90.01 萬人次，約為疫情前高峰的 85.3%；而 114 年的郵輪艘次為 567 艘次，旅客達到 115.67 萬人次，旅客人數已超越疫情前的高峰(105.5 萬人次)。

郵輪靠港的型式可分為母港及掛靠港，疫情前，靠泊我國郵輪以母港型式居多，108 年母港艘次占 74%，掛靠港僅占 26%；疫情後，掛靠港的比例增多，112 年掛靠港幾乎達 50%，113 年占 32.4%，114 年的占比更提高到 39%。

表 5 疫情前後(106-114 年)臺灣港群郵輪靠泊艘次及旅客數統計

年份	母港		掛靠港		郵輪小計	
	艘次	人次	艘次	人次	艘次	人次
106	504	764,449	147	220,841	651	985,290
107	516	827,380	125	185,055	641	1,012,435
108	496	789,519	175	265,197	671	1,054,716
109	166	164,280	145	145,451	311	309,731
110	124	73,292	74	71,080	198	144,372
111	12	487	8	644	20	1,131
112	164	305,137	163	241,650	327	546,787
113	280	699,162	134	200,971	414	900,133
114	344	830,936	223	325,742	567	1,156,678

資料來源：臺灣港務公司



資料來源：臺灣港務公司

圖 11 疫情前後(106-114 年)臺灣港群郵輪靠泊艘次及旅客數變化

(二) 各港郵輪發展變化分析

1. 郵輪靠港艘次分析

統計我國各港口 106-113 年郵輪靠港艘次，如表 6 及圖 12，可知疫情前，基隆港為我國郵輪靠港的樞紐港，108 年靠港艘次占比達 88.7%，其次是高雄港占 8.6%；疫情後，郵輪旅遊於 112 年開始復甦後，高雄港郵輪靠港艘次大增，占比達 40.7%，惟 113 年仍回歸以基隆港為主，占比達 80%，高雄港的占比降至 14.3%，其停靠艘次約與疫情前(108 年)相當。另臺中港及安平港於疫情後並無郵輪停靠，蘇澳港則於 113 年有 6 艘郵輪停靠。

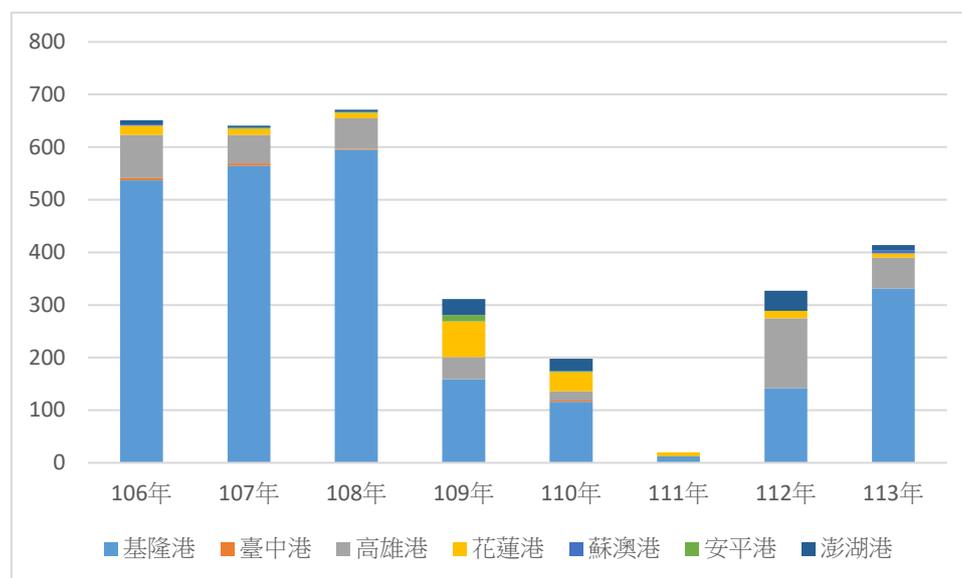
而 109~110 年，由於靠泊的郵輪主要為國內的跳島及環島航程，所以花蓮港及澎湖港的艘次明顯增加。

表 6 我國各港口郵輪靠港艘次(106-113 年)

單位：艘次

港口別	基隆港	臺中港	高雄港	花蓮港	蘇澳港	安平港	澎湖港	總計
106 年	537	4	82	18	2	-	8	651
107 年	565	4	54	12	-	2	4	641
108 年	595	2	58	10	-	2	4	671
109 年	159	-	42	68	-	12	30	311
110 年	116	2	18	36	-	2	24	198
111 年	12	-	-	8	-	-	-	20
112 年	142	-	133	14	-	-	38	327
113 年	331	-	59	8	6	-	10	414

資料來源：臺灣港務公司，本研究整理



資料來源：臺灣港務公司，本研究繪製

圖 12 我國港口郵輪靠港艘次(106-113 年)

分析各港郵輪靠港的型式(母港及掛靠港)如表 7，可知疫情前後，皆以基隆港及高雄港為母港。疫情前(106-108 年)，基隆港以母港的營運型式為主，108 年母港的數量(482 艘，占 81%)較掛靠港艘次(113 艘)多，高雄港的母港艘次(14 艘)少於掛靠港艘次(44 艘)。剛復甦之 112 年的型式比較特異，基隆港的掛靠港數量(82 艘)較母港艘次(60 艘)多，高雄港的母港艘次(104 艘)遠大於掛靠港艘次(29 艘)，且母港艘次超越基隆港，為 112 年母港艘次最多的港口，占比達 63.4%。113 年基隆港的母港數量(250 艘)則遠

大於掛靠港艘次(81 艘)，高雄港的母港艘次(30 艘)與掛靠港艘次(29 艘)相當，惟整體停靠艘次明顯降低。而花蓮港於疫情期間的跳環島航程中則有罕見的 6 艘母港型式的停靠。

表 7 我國港口郵輪靠港艘次-依靠港型式(106-113 年)

港口別 年份	基隆港		高雄港		花蓮港		港群總計		
	母港	掛靠港	母港	掛靠港	母港	掛靠港	母港	掛靠港	總計
106 年	460	77	44	38	-	18	504	147	651
107 年	484	81	32	22	-	12	516	125	641
108 年	482	113	14	44	-	10	496	175	671
109 年	148	11	12	30	6	62	166	145	311
110 年	116	-	8	10	-	36	124	74	198
111 年	12	-	-	-	-	8	12	8	20
112 年	60	82	104	29	-	14	164	163	327
113 年	250	81	30	29	-	8	280	134	414

資料來源：臺灣港務公司，本研究整理

2. 各港郵輪旅客數變化分析

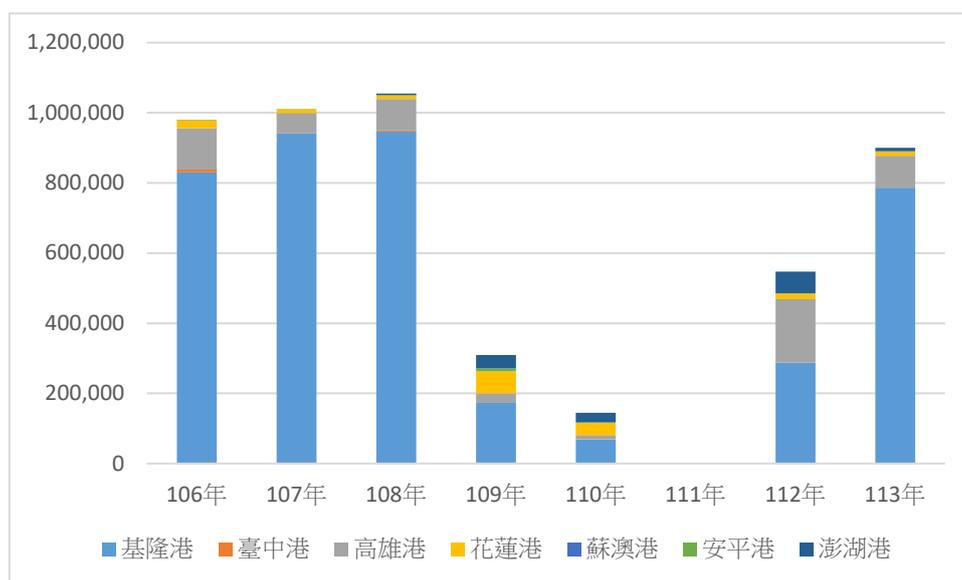
統計我國港口 106-113 年郵輪旅客數如表 8 及圖 13，可知疫情前基隆港的旅客數為我國港口之冠，108 年創歷史新高，達 946,372 人，占比達 89.7%，其次是高雄港 90,151 人(占 8.5%)；疫情期間的國內跳環島郵輪，花蓮港及澎湖港的旅客數大於高雄港；疫情後國際郵輪旅遊於 112 年開始復甦後，我國港群的郵輪旅客數復甦到 546,787 人次，高雄港、花蓮港及澎湖港的旅客數皆超越疫情前，尤其是澎湖港的旅客數 (61,709 人次)是疫情前(3,958 人次)的 15.6 倍；113 年持續復甦，港群的郵輪旅客數回復到 900,133 人次，基隆港仍為旅客數(786,840 人次)最大的港，占比達 87.4%，其他港口同步復甦，旅客數雖大於疫情前，惟皆比 112 年少。而蘇澳港 113 年再次有郵輪旅客 1,238 人次(前次為 106 年 885 人次)，臺中港於疫情後則暫無郵輪停靠。

109~111 年疫情期間，由於我國港口靠泊的郵輪主要為國內的跳島及環島航程，所以花蓮港及澎湖港的旅客數明顯增加，惟 110 年疫情加重，下半年郵輪皆停駛，因此旅客數明顯減少(僅為 109 年的一半)，而 111 年營運時間更短，郵輪旅客數僅有 1,131 人次。

表 8 我國港口郵輪旅客數 (106-113 年)

港口別	基隆港	臺中港	高雄港	花蓮港	蘇澳港	安平港	澎湖港	總計
106 年	829,903	8,202	117,559	23,698	885	-		980,247
107 年	941,663	1,383	56,553	10,337	-	190		1,010,126
108 年	946,372	2,918	90,151	10,676	-	641	3,958	1,054,716
109 年	173,040	-	27,059	62,704	-	8,053	38,875	309,731
110 年	68,346	894	11,702	34,799	-	1,208	27,423	144,372
111 年	487	-	-	644	-	-	-	1,131
112 年	288,019	-	180,574	16,485	-	-	61,709	546,787
113 年	786,840	-	90,805	11,771	1,238	-	9,479	900,133

資料來源：臺灣港務公司，本研究整理



資料來源：臺灣港務公司，本研究繪製

圖 13 我國港口郵輪旅客數 (106-113 年)

分析 106~113 年各港母港及掛靠港的郵輪旅客數如表 9，可知疫情前基隆港以母港的營運型式為主，108 年母港的旅客數 (753,645 人次，占 79.6%) 遠大於掛靠港旅客數，高雄港的母港旅客數(35,874 人次)少於掛靠港 (54,277 人次)。剛復甦之 112 年的型式比較特異，基隆港雖然掛靠港數量(82 艘)較母港艘次(60 艘)多，但母港旅客數(150,879 人次)仍大於掛靠港 (137,140 人次)，高雄港由於母港艘次(104 艘)遠大於掛靠港艘次(29 艘)，相對的母港旅客數(154,258 人次)遠大於掛靠港(26,316 人次)，其母港旅客數甚至超越基隆港，主要是郵輪公司經營高雄及香港雙母港航線受到市場青睞。113 年基隆港母港型式旅客暴增、掛靠港旅客亦有增加，而高雄港的母港旅客則大量減少，惟母港 (30 艘)與掛靠港艘次(29 艘)相當，但母港旅客數(56,671 人次)仍大於掛靠港(34,134 人次)，足見母港型式之平均旅客

數較掛靠港多。

表 9 我國港口郵輪旅客數-依靠港型式(106-113 年)

港口別	基隆港		高雄港		花蓮港		港群總計		
	母港	掛靠港	母港	掛靠港	母港	掛靠港	母港	掛靠港	小計
106	700,941	128,962	63,508	54,051	-	23,698	764,449	220,841	985,290
107	801,520	140,143	25,860	30,693	-	10,337	827,380	185,055	1,012,435
108	753,645	192,727	35,874	54,277	-	10,676	789,519	265,197	1,054,716
109	156,188	16,852	5,943	21,116	2,149	60,555	164,280	145,451	309,731
110	68,346	-	4,946	6,756	-	34,799	73,292	71,080	144,372
111	487	-	-	-	-	644	487	644	1,131
112	150,879	137,140	154,258	26,316	-	16,485	305,137	241,650	546,787
113	642,491	144,349	56,671	34,134	-	11,771	699,162	200,971	900,133

資料來源：臺灣港務公司，本研究整理

分析我國郵輪旅客之外籍旅客比例如表 10，可知疫情前我國籍旅客大約占 7 成，外籍旅客占 3 成；疫情後，112 年由於母港的艘次大量減少，我國籍旅客相對減少，外籍旅客占比提高至 58%，但 113 年郵輪停靠態樣恢復(母港艘次占比較大)，且掛靠港艘次比例較疫情前高，致外籍旅客占比提升到 35%。疫情期間則因大都為國內的跳環島航線，鮮少外籍旅客。

表 10 郵輪旅客國籍統計表

年度	郵輪總旅客 人次	我國籍旅客		外籍旅客	
		人次	比例	人次	比例
106 年	985,290	685,507	70%	299,783	30%
107 年	1,012,435	714,706	71%	297,729	29%
108 年	1,054,716	732,224	69%	322,492	31%
109 年	309,731	285,830	92%	23,901	8%
110 年	144,372	142,968	99%	1,404	1%
111 年	1,131	1,102	97%	29	3%
112 年	546,787	229,236	42%	317,551	58%
113 年	900,133	584,405	65%	315,728	35%

資料來源：臺灣港務公司，本研究整理

Fly-Cruise 旅客係指搭乘飛機再轉搭郵輪或搭乘郵輪再轉搭飛機的旅客，通常 Fly-Cruise 旅客對當地的郵輪經濟產值貢獻度較高。由於很難取得旅客的實際旅行軌跡，因此港務公司採「母港旅客人次中的外籍旅客」作為 Fly Cruise 推估值，且目前僅有統計基隆港的 Fly Cruise 旅客人數如

表 11，可知疫情前 106-108 年的 Fly-Cruise 旅客比例逐年下降，疫情後 112 年的 Fly-Cruise 旅客比例顯著提升到 11%，但 113 年的比例降至 5.88%，但仍高於疫情前的 107 年(4.75%)及 108 年(3.26%)。

表 11 基隆港 Fly-Cruise 旅客人數

	Fly Cruise 旅客人數	基隆港母港旅客數	Fly Cruise 旅客比例
106 年	44,295	700,941	6.32%
107 年	38,089	801,520	4.75%
108 年	24,581	753,645	3.26%
109 年	3,495	156,188	2.24%
110 年	658	68,346	0.96%
111 年	11	487	2.26%
112 年	16,656	150,879	11.04%
113 年	37,795	642,491	5.88%

資料來源：臺灣港務公司，本研究整理

(三)港口營運變化

1. 郵輪設施

疫情前我國各港口即積極進行郵輪基礎設施的增建與改善，疫情期間，旅客減少，更有利於旅客中心相關設施的提升，整理各港郵輪基礎設施現況量能如表 12，可知基隆、高雄、花蓮及澎湖港皆可服務 15 萬總噸的郵輪靠泊，定位為母港的基隆及高雄港，更可提供 25 萬總噸的郵輪靠泊，其通關設施效能，每小時尖峰通關旅客皆達 2,500 人次以上。

表 12 我國各港口的郵輪設施

設施別	基隆港	臺中港	高雄港	花蓮港	蘇澳港	安平港	澎湖港
可靠泊船舶等級	15 萬總噸 (東) 25 萬總噸 (西)	5 萬總噸	15 萬總噸 (#8-10) 25 萬總噸 (#17-21)	1.5 萬總噸 (#14) 22.5 萬總噸 (#23-24)	3 萬總噸	8 萬總噸	15 萬總噸
郵輪碼頭	#東 2-4 (545M) #西 2-4 (558M)	#18(360M) #19(273M)	#8-10 (442M) #17-21 (726M)	#14(200M) #23-24 (543M)	#11(175M)	#1-2 (345M)	#1(380M)
旅客中心	東西岸皆有 2 層樓的旅客中心，東岸 13,444 m ² ，西岸 12,800 m ²	位於 19 號碼頭後線，5,094 m ²	#8-10：高雄蓬萊旅運中心，8,567 m ² #17-21：高雄港旅運中，14,630 m ²	#14：旅客通關服務，672 m ² #23-24：旅客通關服務，845 m ²	位於 11 號碼頭後線，約 1,464 m ²	位於 3-4 號碼頭後線，約 1,729 m ²	1 號郵輪旅運中心 (115 年將啟用)，2 層樓共 4,375 m ²
通關設施效能(每小時尖峰通關旅客)	東岸：約為 2,760 人次 西岸：約為 3,120 人次		客 2,500 人次以上				

資料來源：臺灣港務公司，本研究整理

2. 疫情後吸引國際郵輪停靠措施

為吸引國際郵輪停靠，港務公司於疫情後實施許多港口優惠措施，其中包括碼頭碇泊費優惠、旅客服務費優惠及航次累計優惠等，112~114 年的優惠措施如表 13 所示。由表可知，利用碼頭碇泊費及旅客服務費優惠，鼓勵國際郵輪公司靠泊我國港口，不僅鼓勵首航、多航次靠泊外，114 年起亦鼓勵於臺灣港群一程多靠，及母港航線增加外籍旅客比例，以提升 Fly-cruise 旅客，並鼓勵航商以高雄港為母港及停靠花蓮港。

另航港局為爭取全球更多中小型郵輪或探索型郵輪靠泊臺灣離島，113 年 3 月 26 日修訂發布「交通部航港局推動跳島航線推廣獎助要點」，新增「跳島航線獎勵金計算基準表」，就不同郵輪噸位及靠泊離島次數，設定相對應的獎勵金發放基準，並採用累加方式給予獎勵金，停靠越多離島獎助金額越高，每案獎助以 400 萬元為上限，並延長獎助申請期限至 114 年底。

表 13 112~114 年度港務公司國際客船優惠措施

優惠項目	優惠內容	112 年	113 年	114 年
碼頭碇泊費優惠	靠泊各國際商港及澎湖港之國際郵輪之碼頭碇泊費	全免	全免	1. 首航優惠：全免。 2. 一程多港優惠：同一航次靠泊臺灣港群兩個(含)以上港口者，所靠港口之碼頭碇泊費全免。
旅客服務費優惠	靠泊各國際商港及澎湖港之國際郵輪之旅客服務費	全面 7 折	原則 7 折，惟曾於 112 年靠泊超過目標航次者，同一郵輪 5 折。	1. 靠泊臺北、蘇澳、臺中、安平、花蓮：全免。
航次累計優惠	同一國際郵輪於同一港口靠泊累計達目標航次，提供旅客服務費優惠	達標後全免 目標航次：基隆 5 航次、臺中、高雄、安平、花蓮、澎湖 3 航次	達標後全免 目標航次：基隆、高雄及澎湖 5 航次；花蓮 3 航次；臺北、臺中、安平及蘇澳 2 航次。	達標後 5 折 目標航次：基隆 10 航次、高雄及澎湖 5 航次
其他				1. 以高雄港作為郵輪母港，享全免優惠。 2. 母港操作且該航次外籍旅客佔 30%(含)以上，該航次所有旅客享減免 100 元。 3. 凡靠泊花蓮港之國際郵輪，碼頭碇泊費、旅客服務費及港區清潔維護費全免。

資料來源：臺灣港務公司，本研究整理。

3. 港口營運收入

我國國際商港郵輪停靠相關服務收入包括旅客服務費、旅客服務機械使用費及郵輪停泊收入，由於疫情後，我國港口提供許多港口優惠措施吸引國際郵輪停靠，港口整體的收入明顯下降，疫情前 108 年的郵輪服務收入有 2.89 億元，疫情後 113 年約只剩 3,267.8 萬元(僅為疫情前 11.3%)，詳表 14。可知國際郵輪為港口帶來的收入主要為「旅客服務費」，其次為「郵輪停泊費」，疫情前 108 年的「旅客服務費」收入約有 2.6 億元，「郵輪停泊費」約 2,166.8 萬元，疫情後 113 年雖然靠泊艘次已恢復至 108 年的 62%，但因港口的優惠措施致「旅客服務費」收入僅約 2,855.8 萬元，「郵輪停泊費」收入歸 0。

表 14 我國國際商港郵輪靠泊服務費收入(106-113 年)

年度	旅客服務費 收入	旅客服務機械 使用費收入	郵輪停泊 收入	總計
106 年	236,926,345	7,741,680	15,614,387	260,282,412
107 年	250,864,828	6,978,720	15,653,654	273,497,202
108 年	259,634,130	7,818,480	21,667,689	289,120,299
109 年	62,998,802	2,435,480	18,362,335	83,796,617
110 年	24,456,480	1,105,830	10,185,786	35,748,096
111 年	281,428	301,200	6,135,880	6,718,508
112 年	19,732,160	2,737,000	-	22,469,160
113 年	28,557,828	4,120,080	-	32,677,908

資料來源：臺灣港務公司，本研究整理。
備註：郵輪停泊收入包含少數兩岸渡輪靠泊收入

五、我國郵輪未來發展之課題分析

郵輪經濟產值是指由於郵輪產業的運行和發展而直接或間接推動和拉動相關產業的發展，形成多產業共同發展的經濟現象。廣義來說，郵輪經濟還包括郵輪建造及其維護、郵輪營運和郵輪碼頭區域的相關產業；而狹義的郵輪經濟產值是指由於郵輪抵達之前、抵達、停靠、離開碼頭所引發的一系列旅遊產品與服務的交易產值。郵輪經濟效益不僅是船公司的船票收入，更可帶動停靠港的觀光消費與相關產業鏈的成長，創造大量且多元的就業機會，對港口城市經濟發展有重要貢獻。

郵輪經濟產值所形成的消費大體有以下三項：一是郵輪帶來的旅客消費包括餐飲、飯店、商品採購、旅遊景點門票、陸空交通等；二是郵輪本身到港的消費包括油料添加、碼頭泊位使用費、進出港引航費用、海上必需的食品採購費用、海上必需的日用消費品、淡水添加等；三是郵輪建造維修的消費，此三大項消費形成一個很明顯的郵輪經濟產值鏈，而我國的郵輪產業鏈以前二項為主。本章以提升及創造我國郵輪旅遊經濟產值目標，探討未來發展的課題，概分為觀光產業、港口營運、郵輪補給、郵輪就業四大面向的產值。

(一)提升郵輪觀光產業產值

1. 母港與掛靠港模式的經濟產值不同，過去我國積極發展母港模式，未來亦應積極爭取郵輪掛靠我國港口。

郵輪停泊母港之時間可能較久並進行相關的整備補給，與當地相關業

者的互動較多，且郵輪公司可能會在母港設置區域總部或分部，對當地經濟之貢獻度可能較高，但對港埠及相關設施之要求也較多。郵輪在掛靠港之停留時間一般不會超過 10 小時，郵輪靠泊時貨物裝卸量相對較少，港口的營運收入有限，對其營收助益不大，惟掛靠港對港口週遭及相關業者則有較大之觀光商機，且旅客的觀光產值遠大於郵輪公司在補給與港口費等的產值，欲提昇我國的郵輪旅遊產值，應以旅客的觀光產值為優先。依據 CLIA 的研究表明，旅客岸上旅遊消費對當地經濟有很大貢獻，且 60% 的郵輪旅客會回到第一次乘坐郵輪的目的地並停留更長時間，爰積極爭取郵輪掛靠我國港口，可創造更多的經濟產值。

2. Fly-Cruise 旅客能為母港模式的郵輪旅遊創造更多的產值，目前我國的 Fly-Cruise 旅客占比仍低，應持續拓展 Fly-Cruise 客源。

依據 CLIA 的研究調查顯示，60% 旅客會提前在出發港口停留 1 晚或以上、54% 旅客會在抵達後留下來觀光、69% 的旅客至少有一次過夜行程。Fly-Cruise 旅客將為航空公司、接駁交通、港口城市飯店及餐飲等產業帶來聯動效益，同時促使旅遊平台開發更多整合機票與郵輪的產品；儘管這類行程規劃稍微複雜，但旅客獲得的是更豐富多元的旅行體驗，對年輕族群與高端市場來說，極具吸引力。

過去我國的郵輪政策一直朝母港發展，而母港的郵輪旅遊產值主要貢獻為旅客在郵輪旅程前後停留在港區城市的住宿及旅遊，因此 Fly-Cruise 旅客可以帶來更多的郵輪旅遊產值，未來應推動海空聯營，積極開發 Fly-Cruise 旅客數。

3. 因應疫情後全球郵輪旅遊特性轉變的趨勢，調整國內旅遊相關配套資源。

如第二章所研析，全球郵輪旅客行為及結構已有所轉變，如獨自旅行的郵輪旅客增多、年輕客群增加(過去郵輪旅客以長者居多)、多代同遊、探險/探索遊程持續吸引郵輪旅客(尤其是年輕旅客)、豪華郵輪旅客快速成長等，致使郵輪公司也跟著調整營運資源，全球探險和探索郵輪的運能持續成長，新的郵輪設計更著重於吸引家庭和年輕客群，並朝向更多元分眾化的發展方向。在預訂系統、船上體驗和港口營運中採用數位升級和智慧技術。因此，配合全球郵輪旅客發展趨勢，國內相關旅遊資源配套也須因應調整。

4. 應持續多元行銷拓展臺灣的國際知名度，吸引更多郵輪靠泊我國港口。

我國港口及觀光景點國際能見度仍較低，需透過政府和民間力量，整合郵輪行銷及獎勵資源，並串聯國內地方政府及觀光圈各地特色美食、文化及旅遊行程，積極向國際推廣臺灣的郵輪旅遊魅力，持續行銷推廣國際知名度，提升國際郵輪航商規劃航程靠泊我國港口的意願。

可透過積極參加「Seatrade Cruise Global」等國際郵輪論壇與展覽，展

示港埠資源與城市特色。並與國際媒體合作，增加臺灣港口的國際知名度。建置郵輪旅遊網站，提供國內外旅客交通與觀光資訊，以提升臺灣作為郵輪母港的能見度，以創造更多的 Fly-Cruise 旅客。

5. 發展我國郵輪觀光，需要明確的主政機關，整合郵輪觀光資源

郵輪觀光資源整合的關鍵在於「點線面串連」與「跨界合作」，包含盤點港口與景點(點)，開發多元航線與陸上遊程(線)，建立資訊平台與一站式服務(面)，結合陸域觀光(景點、文化、娛樂)，並提升硬體(港口建設)與軟體(服務品質、數位化)，最終目標是提供安全、便利、豐富且具在地特色的海陸旅遊體驗。

郵輪旅遊產業除旅運業外，亦與相關部會如內政部、農業部及地方政府等單位息息相關，過去國內郵輪觀光旅遊尚無明確的推動權責單位，無法有效整合郵輪觀光資源，並與業者等合作，引入民間資源共同推動以促進我國觀光之發展。

臺灣推動郵輪觀光的主要權責機關是交通部，交通部於 114 年 12 月 5 日發布新聞稿指出，已邀集航港局、觀光署及部內相關單位召開整合協調會議，並指定航港局為郵輪主政機關，負責郵輪觀光旅遊整體的協調與督導。期待未來可以有效利用跨界合作與行銷，擴大產業效益。透過公私部門合作，政府與郵輪公司、旅行社、地方業者建立策略夥伴關係，創造機會，共同開發與推廣，將分散的資源整合成有吸引力、有競爭力、可持續發展的郵輪觀光產業。

相關單位應共同盤點與規劃我國現有港口碼頭設施與遊憩資源，政府再提供政策支持與資金補助，如航線開發及港口靠泊獎勵，並邀集在地參與，確保在地社區和文化能被尊重與納入觀光行程。針對不同客群（如親子、探險、美食）進行精準主題行銷，並透過國際合作，與鄰近國家合作，打造區域性郵輪航線。

(二)提升港口營運產值

郵輪停靠相關服務收入包括旅客服務費、旅客服務機械使用費及郵輪停泊收入，欲提升港口營運產值，最直接的方式就是增加郵輪靠港艘次，另外增加郵輪補給量亦有所助益。

為吸引郵輪靠泊，我國港口近年來持續強化基礎設施，積極投入港埠設施改善，提升碼頭服務品質，使其能滿足現代大型郵輪的需求，提升港口的國際吸引力。另疫情後港務公司提供碼頭碇泊費、旅客服務費優惠，成功吸引郵輪首航與掛靠，讓我國郵輪旅遊市場快速回升，114 年的郵輪旅客已超越疫情前的高峰，達 115.67 萬人次。惟由於提供的靠泊優惠致使港口的營運收入大減，期待未來航線穩定，優惠措施減少後，營運收入可

以增加。

另由於國際組織 IMO 推行減碳目標，郵輪公司已陸續提高綠色技術和環保實踐(如清潔燃料、廢棄物管理和節能系統)的採用率，靠泊碼頭時使用岸電，爰未來進行港口設施的改善規劃，應充分考量朝綠色減碳方向進行精進。

(三)增加郵輪補給產值

郵輪補給項目涵蓋食品與飲品(如蔬果、肉品、酒水、飲用水、特色餐點)、生活必需品(如清潔用品、備用醫藥品)、船員與旅客用品(如洗漱用品、娛樂品)、免稅品，以及燃油、潤滑油等營運物料，滿足船上餐廳、商店、客房及船員的日常需求，確保郵輪在航行期間能自給自足。

郵輪停泊母港之時間可能較久並進行相關的整備補給，與當地相關業者的互動較多，過去我國基隆港與高雄港朝母港模式發展，母港艘次比例頗高，因此，未來應建立與強化產業鏈，積極爭取以臺灣為母港的郵輪公司之郵輪補給需求在我國採購，強化國際郵輪公司與臺灣在地產業的連結，擴大服務內容(補給、服務、維修)，以增加母港模式的經濟產值，並同時努力爭取臺灣做為區域的補給或採購中心地位。

(四)增加郵輪就業產值

郵輪旅遊產業鏈可創造大量直接與間接的就業機會，涵蓋船上服務、港口作業、岸上觀光、餐飲、零售及交通等多元領域，形成龐大的經濟價值鏈，而於船上就業的包括餐飲及房務服務員、廚師、娛樂人員及船員(航務、機電)等。

過去我國的海上就業以船員(航務、機電)為主，學校的教育課程亦以培育船員人才為目標，因此，過去由於法規及學校相關郵輪教育課程缺乏等問題，導致缺乏具備郵輪專業知識與服務技能的人才，臺灣畢業生少有投入郵輪產業工作者，影響產業發展。

為增加郵輪就業產值，未來應重視郵輪人才的培訓，提升臺灣郵輪業人力素質。透過產官學合作，將教育課程融入郵輪專業知識、國際認證訓練(如 STCW 基本安全證照)、跨校合作及提供就業媒合輔導，並針對不同職務(旅客服務、餐廚等)提供專業訓練，讓學生在校即可取得船員資格，並提供提升英語能力與實習機會，培育專業郵輪人才，並輔導就業，以滿足快速成長的郵輪市場需求。近年來國內兩大郵輪協會：臺灣國際郵輪協會與臺灣遊輪產業發展協會，皆積極協助辦理相關教育訓練，期待未來在政府鼓勵來臺營運母港的郵輪公司聘僱一定數量的臺灣船員或服務人員政策下，郵輪就業產值可以快速增加。

另依據 CLIA 調查，郵輪活動所創造的就業機會中，超過 75%來自該產業的岸上活動，尤其是在港口。未來若能增加郵輪公司在我國進行郵輪補給，將可創造大量直接與間接的就業機會。

六、結論與建議

108 年底 Covid-19 疫情爆發，重創全球郵輪產業，109 年及 110 年全球郵輪旅遊極度蕭條，直至 111 年才開始復甦。為了解疫情前後郵輪旅遊的發展變化與趨勢，本研究先蒐整疫情前後全球、亞洲及我國的發展與變化，再依據我國郵輪旅遊發展現況，以提升及創造我國郵輪旅遊經濟產值目標，探討我國郵輪旅遊產業未來發展的課題，最後歸納出本研究的結論與建議如後：

(一) 結論

1. 全球郵輪市場強勁復甦，郵輪船型朝兩極化發展，旅客結構與行為有所轉變：全球郵輪市場在疫情後迅速恢復，112 年旅客量已超越疫情前水準，預計市場將持續成長，未來郵輪除大型化比例增加，小型的探險/探索及豪華郵輪比例亦將增加，旅客結構與行為有所轉變，呈現年輕化及獨旅增多的趨勢。
2. 亞洲地區復甦較慢，將成為未來成長主力：預計亞太地區的郵輪市場占比將持續提升，年成長率將高於全球平均，顯示亞洲市場將成為未來郵輪旅遊成長的主要引擎，亞洲區域重要性提升。113 年我國的客源數暫退居亞洲第 5 名，由於母港航次的逐漸回歸，可能將逐步回升至疫情前的第 2 名。
3. 我國的郵輪旅遊正快速復甦，疫情前後我國郵輪產業主要變化包括：
 - (1) 掛靠港模式艘次比例增多，疫情前母港型式占比(108 年占 74%)遠大於掛靠港(26%)，疫情後掛靠港的占比增多，114 年的占比已達 39%。
 - (2) 疫情期間國際郵輪公司曾經營國內跳環島航程，惟自解除禁令後，即恢復以國際航線為主，不再推出此類航程。
 - (3) 疫情後，高雄港曾於 112 年有較大量的母港艘次(104 艘)，主要是郵輪公司曾經營高雄及香港雙母港航線受到市場青睞。高雄港較晚進入郵輪旅遊市場，但郵輪設施已陸續完備，未來潛力無窮。
 - (4) 疫情前我國籍旅客大約占 7 成，外籍旅客占 3 成，疫情後外籍旅客占比提升到 35%，主要來自日本、美國及德國。
 - (5) 疫情後，高雄港、花蓮港及澎湖港的旅客數皆超越疫情前，顯示我

國除深耕許久的基隆港外，其他港口也陸續於郵輪市場嶄露頭角。

- (6) 疫情後，高雄母港模式逐漸成長，開闢南向新航線，南向航行至菲律賓、越南等地的航線形成，使臺灣母港朝向更成熟且多樣化的方向邁進，與基隆母港展現出不同的市場分工與特色定位。

(二) 建議

1. 本研究已提出我國未來郵輪旅遊發展的課題，而交通部已指定航港局為郵輪主政機關，負責郵輪觀光旅遊整體的協調與督導，建議應盡速整合國內相關單位的郵輪觀光資源，研擬我國郵輪產業發展目標、策略與行動措施，齊力發展郵輪相關產業，並爭取臺灣做為區域的補給或採購中心地位。
2. 郵輪旅遊產業鏈可創造大量直接與間接的就業機會，建議未來應著重培育郵輪產業專業人才，以提升臺灣在亞洲郵輪市場的競爭力。
3. 我國的郵輪旅遊產業發展仍有很大的成長空間，建議持續強化國際郵輪公司與我國相關產業的連結性。我國的郵輪旅遊已發展許久，過去以基隆港及觀光旅遊為主，近年來已不斷強化各港的旅運設施，接待及服務量能已大量提升，建議未來持續透過法規鬆綁、行銷推廣及提供獎勵措施吸引國際郵輪停靠，並強化國際郵輪公司與我國相關產業的連結性，增加我國的郵輪產業經濟產值。

參考文獻

1. State of the Cruise Industry Report 2025, May 2025, CLIA。
2. 2024 GLOBAL MARKET REPORT, June 2025, CLIA。
3. 2024 ASIA MARKET REPORT, June 2025, CLIA。
4. 2024 Cruise Industry News Annual Report, February 2024, CLIA
5. State of the Cruise Industry Report 2024, May 2024, CLIA。
6. Cruise Lines International Association (CLIA) , <https://cruising.org/>。