

# 高雄市政府海洋局 統計專題分析

一步一腳印-台灣遊艇產業



提送單位：高雄市政府海洋局

撰寫人：張港舟

中華民國 105 年 07 月

## 目錄

一、前言	
1.1 緒論.....	1
1.2 台灣遊艇產業筆路藍縷.....	3
二、我國遊艇活動發展現況	
2.1 國際巨型遊艇（80 呎以上）接單長度排名統計.....	5
2.2 台灣歷年遊艇出口金額統計 .....	8
2.3 政府及民間遊艇產業資金投入情形.....	10
2.4 交通部歷年遊艇登記艘數統計表.....	12
2.5 遊憩活動需求推估.....	13
2.6 我國遊艇碼頭及泊位統計.....	15
三、高雄市遊艇活動產業發展分析	
3.1 高雄市遊艇活動產業發展現況.....	17
3.2 高雄市遊艇活動產業發展 SWOT 分析 .....	23
3.3 高雄市遊艇活動產業發展策略建議.....	27
四、結論與建議 .....	30
參考文獻.....	33
附錄 1 .....	34
附錄 2 .....	35
附錄 3 .....	36
附錄 4 .....	37
附錄 5 .....	38
附錄 6 .....	40

## 表目錄

表 1. 國人旅遊時主要從事的遊憩活動 .....	14
表 2. 台灣遊艇泊位彙整資料 .....	16
表 3. 第一類漁港船席每日收費標準 .....	16

## 圖目錄

圖 1. 全球巨型遊艇訂單排名。 . . . . .	5
圖 2. 台灣歷年巨型遊艇接單總長度。 . . . . .	6
圖 3. 台灣歷年巨型遊艇接單總艘數。 . . . . .	7
圖 4. 台灣歷年遊艇出口金額。 . . . . .	8
圖 5. 台灣歷年出口遊艇平均單價。 . . . . .	9
圖 6. 高雄市遊艇產業資金投入情形。 . . . . .	10
圖 7. 中央、地方政府及民間對於發展高雄市遊艇產業資金投入情形。 . . . . .	11
圖 8. 我國國籍遊艇歷年新增登記艘數。 . . . . .	12
圖 9. 2015 年高雄主要遊艇廠接單統計圖表。 . . . . .	17

# 一、前言

## 1.1 緒論

台灣四面環海，妥善利用海洋資源一直是政府重要政策。早期台灣社會以農立國，隨後邁向了工業發展，十大建設中的基隆港、台中港、高雄港造就台灣成為東亞地區運輸樞紐，台船的創立也為台灣造船技術擠入世界之林，更間接帶動了台灣遊艇業、遠洋漁船、中小型商船的蓬勃發展。而政府在海洋事務上的耕耘始終不遺餘力，即使歷經政黨輪替，從「海洋政策白皮書」到「愛台十二項建設」中的高雄港市再造、海岸新生皆可見端倪。

在亞太新興經濟體的繁榮成長推動下，鄰近國內外港市已形成遊艇活動往來熱絡群聚，使得遊艇產業成為亞太城市觀光產業的新希望。加上台灣原已擁有國際一流的遊艇製造產業基礎，如能進一步再提升遊艇活動產業的規模與品質，達到國際競爭水準，則將為台灣的觀光產業與海洋產業整合，發展高雄市成為國際港市的新亮點，實現「海洋首都」的願景。而「遊艇製造產業」與「遊艇活動產業」的相輔相成，不但在出口創匯上有所貢獻，也同步發展無煙囪海洋觀光產業，型塑水岸城市的美麗意象，實現永續發展的目標。

當然遊艇除了本身的價值不菲，其生產製造將帶動新型材料、塗料、電子儀器、儀表、動力、推進系統等數十個配套工業的發展。遊

艇活動的消費與維護，也將帶動遊艇碼頭、遊艇運輸、遊艇維修、燃料加注、水上娛樂、餐飲服務…等相關行業的發展。顯然，遊艇產業連漪效果特性將可創造高經濟價值與帶動城市新風貌，也為國家帶來更多的就業機會與稅收。

## 1.2 台灣遊艇產業篳路藍縷

說起台灣遊艇產業的發展，可以說是台灣人在地精神刻苦耐勞，勇於突破的最佳寫照，50 多年來台灣遊艇產業幾經風霜、新舊交替，憑著不屈服的氣魄，不服輸的精神，一步一腳印締造出傲人成績，也使得小小的台灣卻能在全球遊艇市場中佔有舉足輕重的地位。綜整台灣遊艇產業發展史可臚列為下列幾個階段：

草創期(1958~)-台灣遊艇業始於 1958 年即回溯到美軍駐台時期，當時一部分美軍幹部本身有玩遊艇的需求，因此在距離美軍駐在地附近的淡水河畔尋找有意願製造的廠商，由這些幹部提供設計圖及做法，製作小型遊艇遊玩，由於當時造船業者工藝精巧、品質優良，漸漸打開台灣遊艇事業在美國的知名度。

成長期(1965~)-由於台灣生產的遊艇物美價廉兼容客製化特性，加上世界經濟快速成長，歐美國家對遊艇需求量增加，成為主要外銷市場。也因應需求量的快速提昇，台灣業者開始採用玻璃纖維強化塑膠造船技術 (FRP)，並邁入專業化生產的階段。

茁壯期(1980~)-政府以聯合船舶設計發展中心及科技專案輔導造船業，從設計著手對製造商船、遊艇、特定船艇，開始建立我國自行造船能力。遊艇市場每年以 10%~20%的比例穩定成長，外銷的金額接近 2 億美元，成為我國高價位外銷產品之一。

衰退期(1989~)-在北美市場萎縮、台幣升值等不利因素影響，遊艇外銷銳減，100 多家遊艇製造廠萎縮至 20 幾家，深受衝擊下產業結構開始有了新的變化。

轉型期(1995~)-擺脫過去中低價位的中小型船舶市場，朝向大型化、高價值、客製化發展，也就是提高遊艇附加價值，以專業服務、工藝精品為主要訴求，分析市場區隔鎖定客群。

再成長期(2000~)-客製化模式的確立，由於歐美遊艇廠多半不接受客戶修改任何內部設計，客製化成為台灣遊艇業在國際市場獨特的競爭利基，同時以巨型化豪華遊艇投入市場，產銷屢創佳績，並嘗試建立自有品牌，將台灣遊艇高值化帶入新的里程碑。



## 二、我國遊艇活動發展現況

### 2.1 國際巨型遊艇接單長度排名統計

我國遊艇製造產業蓬勃發展，不僅設計及製作工藝享譽全球，遊艇產品更行銷全世界。依據國際遊艇專業雜誌 ShowBoats International 的統計，2015 年全球巨型遊艇 (superyacht) 訂單排名，我國排名第六，僅次於義大利、荷蘭、土耳其、英國與美國，接單總長 5,312 呎；2016 年全球巨型遊艇 (superyacht) 訂單排名，我國則提升為排名第四，僅次於義大利、荷蘭、土耳其，接單總長 7,375 呎，持續穩居亞洲第一，其中高雄地區遊艇廠接單長度就占全台接單量九成以上，成績斐然。

國際巨型遊艇 (80呎以上) 接單長度排名資料									
國家	2015年				國家	2016年			
	總長度	艘數	平均長度	排名		總長度	艘數	平均長度	排名
義大利	34364	269	128	1	義大利	35784	286	125	1
荷蘭	14009	76	184	2	荷蘭	12657	68	186	2
土耳其	9859	68	145	3	土耳其	10909	71	154	3
英國	7270	76	96	4	台灣	7375	74	100	4
美國	6877	56	123	5	美國	6690	57	117	5
台灣	5312	53	100	6	英國	6414	64	100	6
德國	5200	17	306	7	德國	4520	14	232	7
中國	3461	28	124	8	中國	2874	23	125	8

圖 1. 全球巨型遊艇訂單排名

然而驕傲成績的背後，也是拼手抵足一路斬荊披棘才得以有此成就。從台灣巨型遊艇接單總長度、接單艘數變化來看，台灣遊艇業市

場發展在 2008 年遭遇金融海嘯衝擊，由於全球次級房貸風暴連帶影響金融產業及民生產業，造成股市、房市瞬間崩盤，連鎖效應下使得歐美大國對於遊艇需求紛紛抽單，台灣外銷遊艇數量也受到相當大的影響，許多遊艇廠更是咬牙苦撐，從與遊艇廠的訪談對話中得知，那時候根本沒人再下新單，廠商為了公司整體營運及生計，改以創新研發的角度來製作新的船型，希冀日後景氣反轉能夠有買主出現，就如同蹲得越低跳得更高，怎奈這一蹲，足足蹲了 3 年之餘才漸漸露出曙光，整個市場才漸漸穩當呈現上揚的走勢，但接單量成長幅度卻無法完全反映在遊艇出口銷售總金額上，這也間接顯示市場有逐漸走向白熱化的價格競爭。

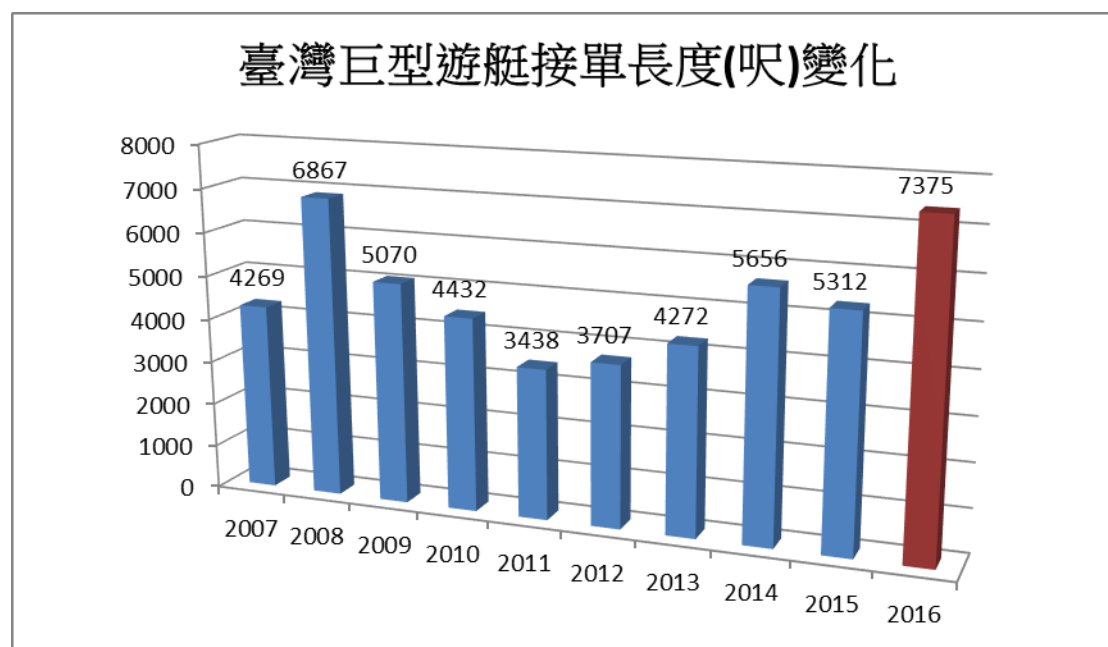


圖 2. 台灣歷年巨型遊艇接單總長度

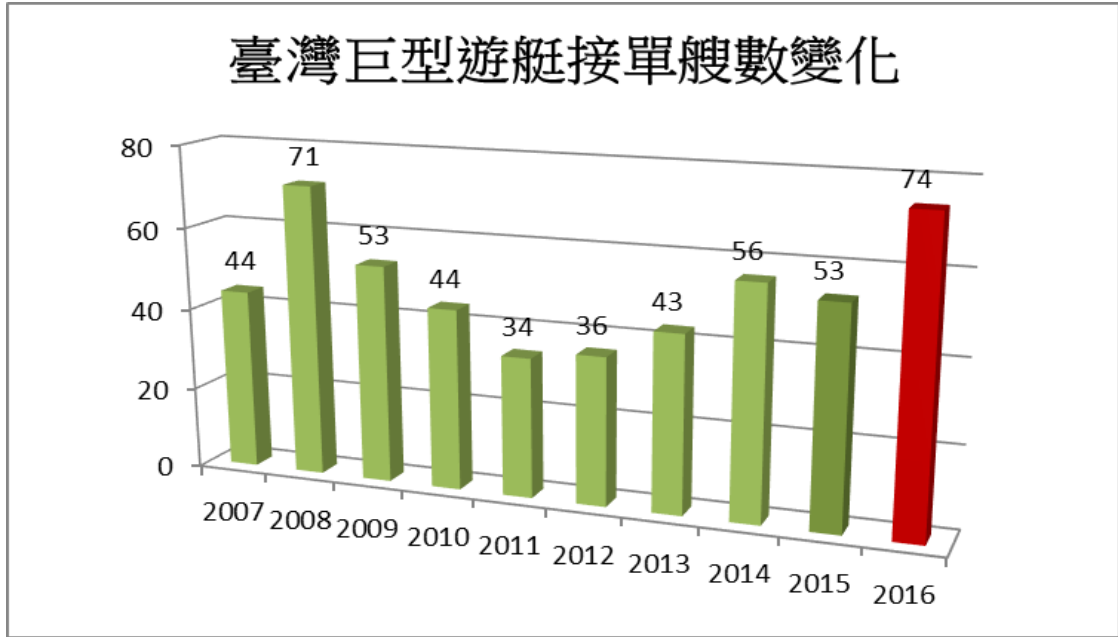


圖 3. 台灣歷年巨型遊艇接單總艘數

## 2.2 台灣歷年遊艇出口金額統計

台灣遊艇產品多以外銷為主，並以美國地區為主要銷售市場，在外銷產值方面(包含所有類型遊艇)，自 2001 年至 2008 年金融風暴尚未發酵前，平均以每年約 20% 的幅度成長，並於 2008 年出口金額達到 3 億 2400 萬美元高峰，其後，受到全球景氣低迷影響，2009、2010 年出現大幅度衰退達 30% 以上，但在業者將銷售對象轉往美洲以外地區(以歐洲為大宗)後，2011 年開始回穩並微幅上揚，2014 年遊艇出口金額為 1 億 7300 萬美元，較 2013 年成長 13%，雖然反彈力道不甚明顯，但隨著新興的亞洲遊艇市場成為眾所矚目的焦點，尤其是中國大陸經濟快速成長，造就了一批潛在客戶。面對這樣的市場，相較於其他主要遊艇生產國而言，高雄在地理位置上有著絕佳的優勢。



圖 4. 台灣歷年遊艇出口金額

再觀察外銷每艘遊艇之平均單價，由於我國遊艇產業變遷，客製化成為台灣遊艇業在國際市場獨特的競爭立基，且部分廠家以巨型化豪華遊艇開始投入市場，產銷屢創佳績，並建立自有品牌，將台灣遊艇帶向高值化。從 2001 年平均每艘遊艇出口單價為 58 萬美元，一直攀升到 2011 年平均每艘 147 萬美元，除 2012 年小型遊艇出口艘數較多致使平均單價較低外，整體而言自 2001 年以來呈上升趨勢，顯示我國遊艇製造產業外銷平均單價逐漸提高。



圖 5. 台灣歷年出口遊艇平均單價

## 2.3 政府及民間遊艇產業資金投入情形

觀察高雄市近 4 年對於遊艇產業資金投入情形，103 年中央、高雄市政府及民間投入金額達 7,915 萬元，較 101 及 102 年均大幅增加，其中 103 年經常門投入金額達 6,774 萬元(占當年度總投入金額 85.6%)，遠高出資本門之 1,142 萬元，其中又以舉辦 2014 台灣國際遊艇展(103 年 5 月 8 日至 11 日)投入最多，高達 6,085 萬元(占經常門投入金額 89.8%)，經統計展覽期間內帶來 7 萬參觀人次，並創造週邊近 52 億鉅額商機，同時帶動週邊產業發展之效益。綜觀遊艇產業資金投入項目已從早期設備建置之資本門逐漸調整為活絡推廣產業之經常門。

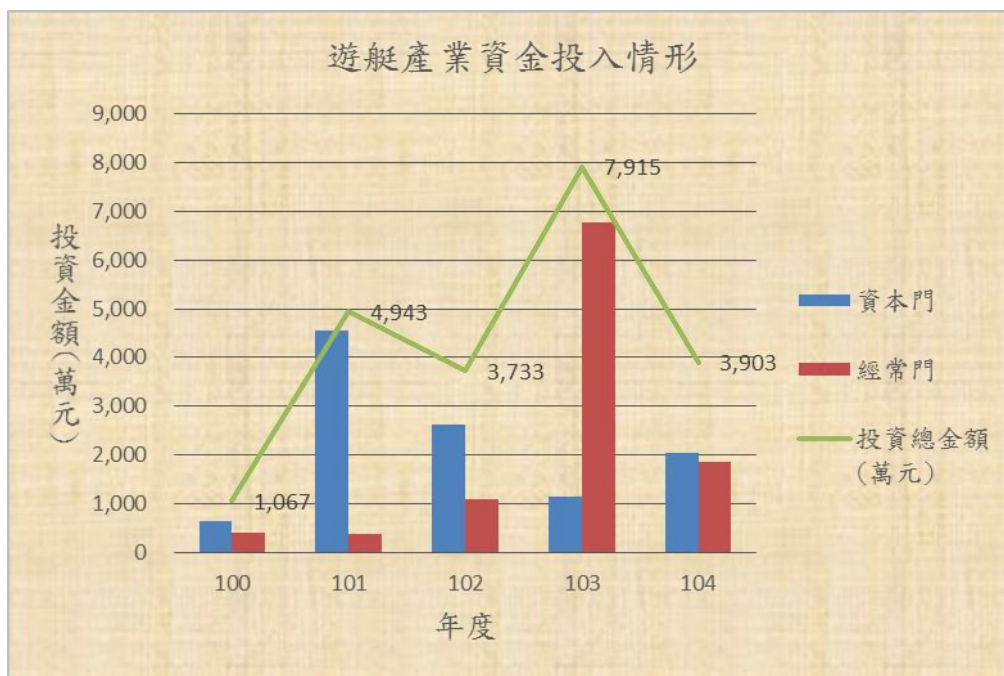


圖 6. 高雄市遊艇產業資金投入情形

另就各年度中央、高雄市政府及民間對於遊艇產業資金投入情形觀



察，以民間投入量能最大，103 年度民間投入金額更高達 4,802 萬元，而高雄市政府對於發展遊艇產業所投入金額則有逐年增加趨勢，顯現市府對於扶植高雄在地遊艇業者的信心。

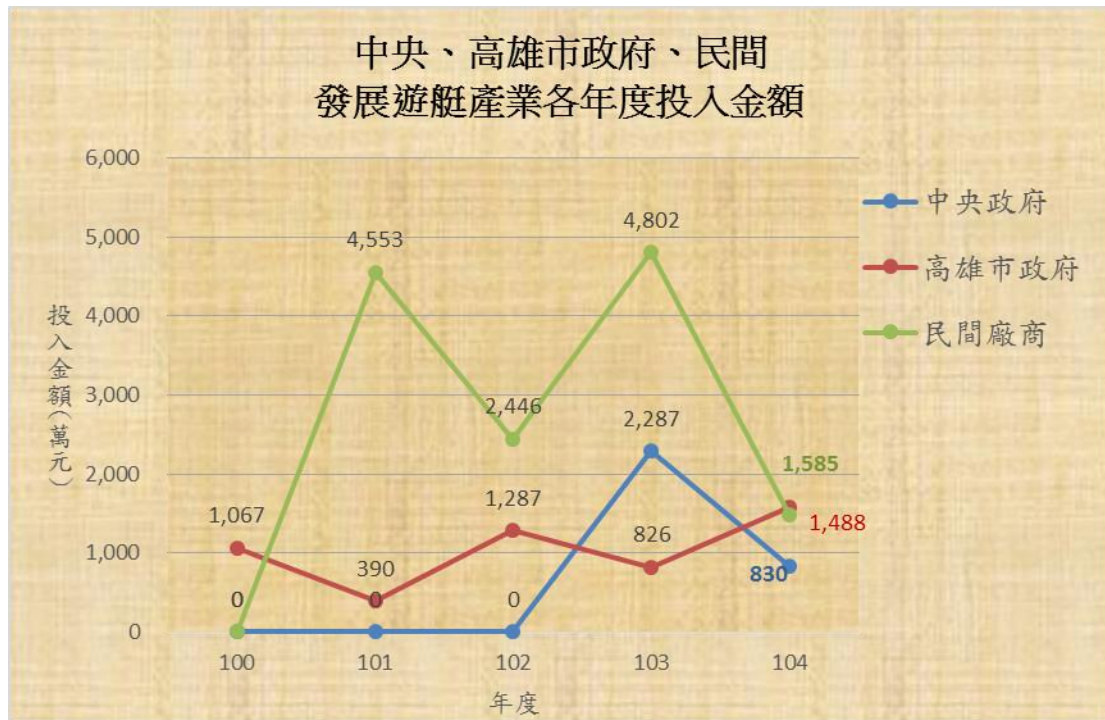


圖 7. 中央、地方政府及民間對於發展高雄市遊艇產業資金投入情形

## 2.4 交通部歷年遊艇登記艘數統計表

台灣人民對遊艇活動熱衷程度隨著生活水準與所得的提高已逐漸升高，根據交通部航港局統計資料顯示，截至 104 年底我國遊艇登記艘數總數為 283 艘。觀察 102 年至 104 年每年新增遊艇登記艘數持續上升(自 101 年 8 月遊艇管理規則施行後，放寬擁有遊艇限制，致新增登記案件數大幅上升)，顯示國人對於參與遊艇活動之狀況與需求推估是正向累積的。

年度	登記總艘數	新增登記艘數
101	68	
102	129	61
103	200	71
104	283	83

(註:不含自用小船註記為遊艇使用)

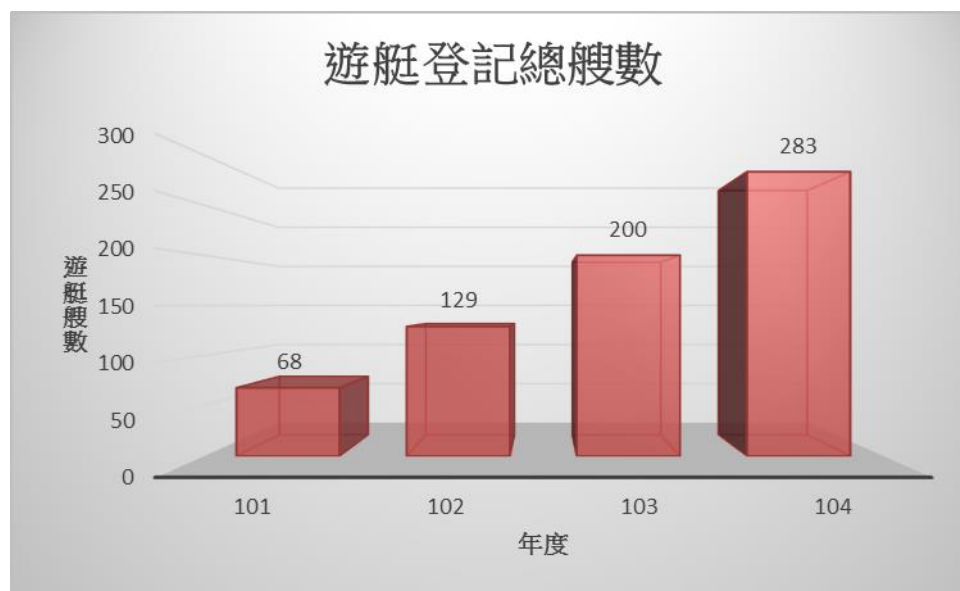


圖 8. 我國國籍遊艇歷年新增登記艘數



## 2.5 遊憩活動需求推估

過去談論遊艇或其他水上活動之發展議題時，民眾對海洋遊憩活動的認知總侷限在於海水浴場或是香蕉船、衝浪等水上活動，且對於海洋本身有安全上顧忌與懼怕，或是受民俗信仰鬼月不得下水影響，因此水上活動的發展需求往往不具有迫切性與必要性。政府主管機關在面對發生海上意外輿論壓力或是管制安全考量下，也跟著限制或緊縮活動發展空間。然而，隨著社會多元化發展及週休二日制度之實施下，國人透過教育或媒體推廣下，對於遊艇或相關水域活動興趣程度逐漸升溫。根據交通部觀光局 103 年中華民國國人旅遊狀況調查報告，國人喜歡的遊憩活動項目中「搭乘遊艇、渡輪、搭船活動」之比例約占 2.7%，雖尚屬萌芽階段，但鑒於水域遊憩活動相當多元，包括游泳、滑水、水上摩托車等皆屬水域活動之一部分，高雄市政府亦極力推廣水上遊憩活動，包括獨木舟、風帆、SUP、重型帆船等，因此若將喜愛水域活動之愛好者視為潛在遊艇需求者(包含租賃、自有)，則此一客群將有助於日後遊艇產業推動發展。而且，為了促進遊艇活動發展，提升遊艇活動人口，中央與高雄市政府正積極努力下  
列方針：

1. 透過法規檢討鬆綁及簡化相關作業程序，提供遊艇活動友善環境。
2. 整合水陸觀光資源，規劃遊艇套裝行程，舉辦遊艇活動，加以推廣

行銷。

3. 行銷推廣遊艇活動，讓民眾親身體驗遊艇活動的多樣性及精彩性，

進而樂於從事親水休閒活動。

遊憩活動	103年 (單位：%)	102年 (單位：%)
美食活動	45.9	47.7
品嚐當地特產、特色美食	37.9	40.8
夜市小吃	9.8	9.3
茗茶、喝咖啡、下午茶	5.7	5.6
健康養生料理體驗	0.2	0.2
美食推廣暨教學活動	0.1	0.0
其他休閒活動	44.2	44.2
駕車(汽、機車)兜風	2.9	2.3
泡溫泉(冷泉)、做spa	4.9	5.1
逛街、購物	35.6	35.6
看電影	0.9	1.1
<b>乘坐遊艇、渡輪、搭船活動</b>	<b>2.7</b>	<b>3.0</b>
纜車賞景	0.9	1.0
參觀觀光工廠	2.1	2.2
乘坐熱氣球	0.1	0.1
其他	0.8	1.0
純粹探訪親友，沒有安排活動	12.6	13.1

表 1. 國人旅遊時主要從事的遊憩活動

## 2.6 我國遊艇碼頭及泊位統計

遊艇之泊靠地點可分為港埠與非港埠兩種。前者包括商港、漁港、專用遊艇港三種；後者則指海岸線、水道之泊靠。遊艇於港埠之泊靠計有遊艇港、商港與漁港三類。我國商港法雖未禁止遊艇進行泊靠，惟商港港務繁忙常無多餘之船席可供遊艇泊靠，實際上遊艇泊靠僅剩專用遊艇港及漁港可供利用。遊艇港部分因專供遊艇泊靠，因此除例行性管理規範外並無特殊限制；漁港部份，目前我國有多處可供遊艇臨時停靠，遊艇活動者僅須於進入漁港前取得主管機關同意並填寫「遊艇停泊漁港申請表」即可。其泊靠收費標準如附。另外，遊艇於非港埠之泊靠有海岸與水道兩類，水道部分除於河川區域內施設簡易碼頭需取得主管機關許可外，臨時停靠則未在明文禁止之列。海岸地區部分則較為複雜，若該海岸地區係屬國家安全法施行細則第 26 條所稱之海岸管制區者，無論係欲建造遊艇港或臨時停靠，均應取得管制機關同意。若非屬前述地區，則得依國有財產法 46 條第 2 項之規定辦理放租或放領，並依國有非公用海岸土地放租辦法規定行之，原則上應可放租供建造遊艇港之用。

類別	序號	港口名稱	所在縣市	泊位	收費標準	主管機關	聯絡電話
漁港	1	烏石	宜蘭縣	37	第一類漁港	行政院農業委員會漁業署	02-23835678
	2	八斗子	基隆市	74	第一類漁港	行政院農業委員會漁業署	02-23835678
	3	竹圍	桃園縣	29	每噸每日20元	桃園縣政府	03-3322101
	4	新竹	新竹市	10	第一類漁港	行政院農業委員會漁業署	02-23835678
	5	將軍	台南市	20	每噸每日20元	台南市政府漁港及近海管理所	06-2982845
	6	安平		40	第一類漁港	行政院農業委員會漁業署	02-23835678
	7	興達	高雄市	15		高雄市政府海洋局	07-7995678
	8	鼓山		25		高雄市政府海洋局	07-7995678
	9	金樽	台東縣	5	每噸每日20元	台東縣政府	089-326141
	10	新港		4		台東縣政府	089-326141
	11	七美、吉貝	澎湖縣	8	每噸每日20元	澎湖縣政府農漁局	06-9262620
	12	大果葉、後寮、赤崁、歧頭、通樑、龍門、沙港、馬公第3		*			06-9262620
遊艇港	1	龍洞	新北市	40	每船呎每年1,500元	交通部觀光局	02-23491500
	2	布袋	嘉義縣	14	每船公尺每日10元 長期停泊每公尺每月197元	嘉義縣政府	05-3620123
	3	後壁湖	屏東縣	60	每船每公尺每月350元	內政部墾丁國家公園管理處	08-8861321
	4	大鵬灣		36	每船呎每月100元	大鵬灣國家風景管理處	08-8338100
商港	1	高雄港(亞灣遊艇碼頭)	高雄市	18	單體船: 70呎以下每日每呎30元 70呎以上每日每呎45元 雙體船: 70呎以下每日每呎45元 70呎以上每日每呎67.5元	亞灣遊艇開發股份有限公司	0963-713993
遊艇泊位總數				435			

表 2. 台灣遊艇泊位彙整資料

第一類漁港收費標準(每日)	
一、浮動碼頭以船席計算：	
(一)	十公尺：新臺幣四百元。
(二)	十五公尺：新臺幣六百元。
(三)	十八公尺：新臺幣七百二十元。
(四)	二十公尺：新臺幣八百元。
(五)	三十公尺：新臺幣一千五百元。
二、岸壁碼頭以船舶全長計算，且長度以公尺	
為最小單位，未滿一公尺者，以一公尺計：	
(一)	十公尺以下：新臺幣二百元。
(二)	超過十公尺至二十公尺以下：每公尺新臺幣二十元。
(三)	超過二十公尺至三十公尺以下：每公尺新臺幣二十五元。
(四)	超過三十公尺至五十公尺以下：每公尺新臺幣三十五元。
(五)	超過五十公尺：每公尺新臺幣五十元。

表 3. 第一類漁港船席每日收費標準

### 三、高雄市遊艇活動產業發展分析

#### 3.1 高雄市遊艇活動產業發展現況

目前台灣遊艇製造業者共計 33 家，其中 17 家位於高雄地區，產值佔全國約八成，主要在於高雄氣候條件良好、具備小港機場及高雄港優勢，以及周邊臨海、大發工業區等鋼鐵、金屬加工業之產業園區輔助；再者，以台灣所製造的遊艇九成由高雄港裝船輸往國外的運輸優勢來看，高雄擁有絕佳的遊艇建造和輸出有利條件，而遊艇產業的關聯效益極大，不僅可帶動傳統船舶產業轉型，改善原有作業環境，更可創造大量的就業市場，促使地方繁榮發展。2015 高雄主要遊艇廠接單統計如下。

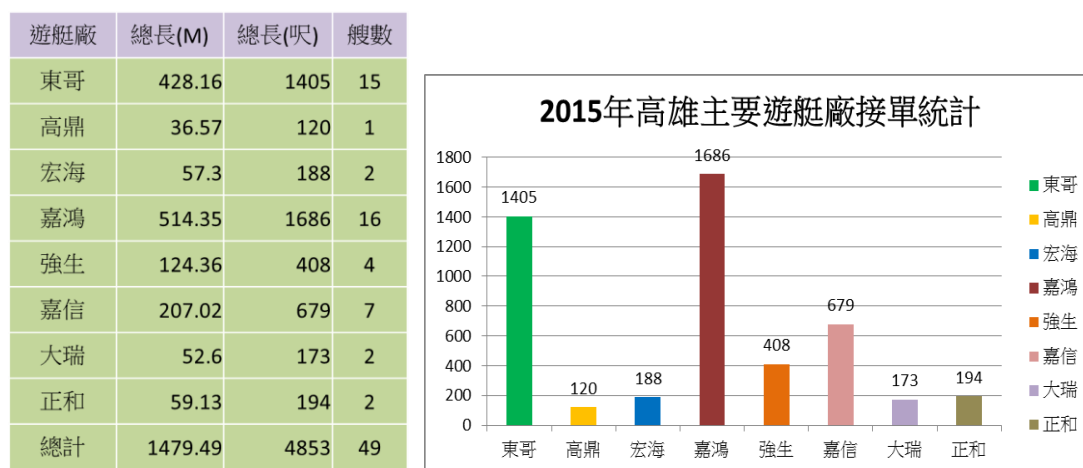


圖 9. 2015 年高雄主要遊艇廠接單統計圖表

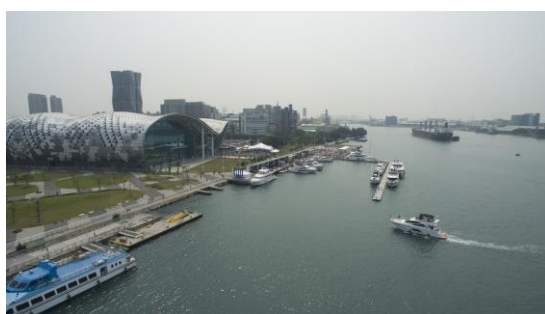
而為讓遊艇產業更加發光發熱，目前高雄市政府主要推動項目：

一、 舉辦台灣國際遊艇展：

高雄市一直是我國各縣市發展遊艇產業與推動遊艇活動的領航者，透過 2 年一次的大型國際展覽，除了獲得全球遊艇界的注目，以及國人高度讚賞外，更為遊艇產業發展注入新思維，追求更高水準，獲取最大經濟效益。103 年 5 月本局與經濟部國貿局共同主辦首屆「台灣國際遊艇展」，吸引 7 萬參觀人次，創造新臺幣 10 億元遊艇訂單商機，帶動交通、食宿、娛樂及觀光周邊效益至少新台幣 2 億元。事隔兩年籌備，本局於 105 年 3 月再度與經濟部國貿局攜手合作共同主辦第二屆台灣國際遊艇展，展覽 4 日共計吸引 1,950 名國外買主來台觀展，參觀民眾更是絡繹不絕，總計約 7 萬人次進場，現場成交 35 艘遊艇，會後統計，現場訂單金額已達新台幣 7,500 萬元，後續商機上看 3 億台幣。而台灣遊艇產業於第二屆展覽再次榮獲國內外的高度評價與支持，也帶領高雄創造更龐大產業商機，最重要的是透過遊艇展，讓民眾進一步認識台灣遊艇產業實力，積極建立台灣優質遊艇品牌形象，讓全世界看到台灣。

2014 台灣國際遊艇展	2016 台灣國際遊艇展
展期：103 年 5 月 8 日~11 日	展期：105 年 3 月 10 日~13 日
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 船廠：27 家/536 個攤位</li> <li>● 零配件、海事服務、水上運</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 船廠：29 家/630 個攤位</li> <li>● 零配件、海事服務、水上運動</li> </ul>

<p>動與休閒、精品：141 家/325 個攤位</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 遊艇船舶：60 艘（室內 40 艘，戶外 20 艘）</li> <li>● 外商區：38 家/54 個攤位</li> <li>● 10 個國家共同參與</li> </ul>	<p>與休閒、精品：107 家/336 個攤位</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 遊艇船舶：64 艘（室內 52 艘，戶外 12 艘）</li> <li>● 外商區：30 家/39 個攤位</li> <li>● 9 個國家共同參與</li> </ul>
<p>總計：家廠商/915 個陸上攤位 與水上泊位</p>	<p>總計：166 家廠商/1,005 個陸上攤位 與水上泊位</p>



## 二、 提供遊艇完善停泊環境：

目前高雄市鼓山漁港與興達漁港，總計可提供遊艇泊位 40 席，市府也積極向漁業署爭取經費，辦理「鼓山漁港浮動碼頭改善工程」以強化修復既有碼頭硬體設施。另輔導民間業者投資興建遊艇碼頭(亞灣遊艇碼頭)，以及協調台灣港務股份有限公司高雄港務分公司釋出高雄港碼頭用地招租，提供遊艇業者開發，闢建遊艇碼頭設施。



### 三、 簡化遊艇進出港程序：

為推動遊艇便捷進出商港程序，市府協調交通部航港局、海巡署等單位辦理相關法規鬆綁，促成交通部於 104 年 2 月 16 日公告「商港港務管理規則」第 3 條修正條文，放寬未使用商港船席且未涉及入出境之遊艇得免辦理進出港預報。另有關簡化新造遊艇申請出海試俾作業程序部分，交通部航港局亦同時簡化申請文件及流程，並於 104 年 2 月 16 日將申辦作業納入 MTNet 系統管理，申請文件亦由原來的 9 項簡化為 4 項（建造及適航文件、試俾人員名單、緊急應變計畫、保險單影本及切結書）。

### 四、 推動高雄遊艇休閒產業：

推廣高雄市遊艇休閒遊憩活動，積極促成民間業者（亞果遊艇俱樂部）於「高雄展覽館」後方水域（亞灣遊艇碼頭）成立全台首家專業遊艇俱樂部，並輔導業者辦理「療癒香氛五感體驗會」、「亞果料理教室」、「專屬夏令營」等一系列遊艇休閒生活體驗活動。





## 五、 推動興達港再造：

擘劃興達港整體發展定位，劃分「海洋產業發展區」、「富麗漁港生活區」及「遊艇觀光商業區」三大區位，持續推動遊艇觀光商業區及修造船區促參招商，運用民間資源，結合漁業、觀光、遊艇、休閒等多元發展，促進興達港的活化再造。



## 六、 研議友善遊艇活動發展法規

本局委託東吳大學進行「遊艇活動發展法制作業委託專業服務案」，透過遊艇活動及產業發展構面之相關法令規範，探究如何因應我國遊艇活動及產業發展的具體需求，參酌其他國家成功發展經驗，借重產官學專業改善我國遊艇產業發展障礙，據以研討我國遊艇活動及產業發展有待克服解決的困難，提出具體發展法制

規劃建議，並研訂出「遊艇活動發展條例」(草案)供日後遊艇活動發展推展立法參考。



### 3.2 高雄市遊艇活動產業發展的 SWOT 分析

(一) 評估現階段遊艇產業發展狀況，綜合法規、地理氣候環境、製造環境與遊憩習慣等因子，進行優勢(Strength)、劣勢(Weakness)、機會(Opportunity)與威脅(Threat)之分析。

	優	劣
內部	<p>S-優勢</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 遊艇製造產業擁有完善的遊艇產業鏈支援，具有國際知名度與競爭力，內銷遊艇價格也可較國外彈性。</li> <li>2. 高雄港第一港口範圍，可以結合亞洲新灣區成為最佳遊艇碼頭。</li> <li>3. 亞果遊艇俱樂部可成為後續推動遊艇會的模範。</li> <li>4. 四季氣候、水溫都相當適合發展遊艇活動，遊艇基地環境極佳。</li> <li>5. 與週邊遊艇港如墾丁、大鵬</li> </ol>	<p>W-劣勢</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 漁港轉型成為遊艇港，港口腹地往往不足，也容易與地方漁民團體產生對立。</li> <li>2. 目前出入港的管理與管制，與世界遊艇發達國家相較，仍屬程序較複雜繁瑣。</li> <li>3. 中央政府各行政機關對於遊艇活動發展往往有不同的立場，未能積極協調與規劃。</li> <li>4. 遊艇泊位長期而言不足，有待積極推動漁港轉型並建設遊艇基地。</li> <li>5. 目前國內購買遊艇風氣不盛</li> </ol>

	<p>灣、小琉球、安平、馬公已有遊艇觀光路線整合。</p>	<p>行，且缺乏足夠誘因吸引船主來台停泊。</p>
外部	<p>O-機會</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 高雄港結合國際遊輪與豪華遊艇，可以強化遊艇港吸引力。</li> <li>2. 兩岸合作發展成為遊艇、郵輪海洋經濟圈，與兩岸各港市結合為遊艇港群。</li> <li>3. 遊艇港帶動老舊漁港轉型，並有利於水上遊憩活動的推廣。</li> <li>4. 南台灣遊艇港群可以發展出從屏東到嘉義、澎湖的國內遊艇旅遊路線。</li> <li>5. 如釋放國有土地海岸空間，可以規劃成為遊艇基地。</li> <li>6. 針對遊艇活動法制進行立法，可以加快遊艇基地等軟硬體的配套建設。</li> </ol>	<p>T-威脅</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 大陸沿海港市遊艇製造產業興起，遊艇基地競相設立，對我國遊艇發展產生壓力。</li> <li>2. 部份國人的偏見，認為遊艇是少數有錢人的活動，影響開放政策的推動。</li> <li>3. 部份環保人士對發展遊艇活動所可能引起海岸土地開發與其他環保影響仍有疑慮。</li> <li>4. 如遊艇基地定位為少數人的俱樂部，將減少大眾的使用機會，並導致遊艇泊位閒置。</li> <li>5. 國內遊艇廠專業人才逐漸流失。</li> </ol>

(二) 依遊艇活動產業發展的 SWOT 內容，提出分析。

1. 重視優勢結合機會：

利用遊艇製造基地優勢積極拓展國內外市場，推廣遊憩活動帶動港口發展。目前國內優勢在於生產製造方面擁有優秀造船人才、成熟與密集遊艇產業鏈，地理環境方面則因臨港位處水岸城市優勢，政府政策方面市府水域遊憩的支持推動與協助遊艇活動推廣等。因此可藉由「水上遊憩活動推廣」朝向「開發國內遊艇市場」進而「拓展國外遊艇商機」。配合水域活動推廣與景點遊覽方面，如舉辦海上三鐵(獨木舟、風帆、SUP)、遊港及藍色公路行程與樂活漁村體驗等，來拓展國內遊艇市場，搭配私有、租賃行為、娛樂營利、俱樂部等任何使用遊艇方式，來為遊艇活動推展加分。

2. 扭轉劣勢與威脅

從專業人才培訓著手，藉由建教合作、產學專班、協助辦理研討會與廠商參展等列入重點考量。內容包含：

(1)為提升國內遊艇廠技術能力與國際接軌，中央政府可考慮出資補助國內相關之人才赴國外進修，針對生產研發、維修製造、監造管理等進行專業培訓。另外在培育現場施工人如木工、電工與裝潢師傅等，應更加積極協助媒合，以利經驗傳承。

(2)可請民間單位或學校機構如大專院校海洋造船相關科系、船舶聯合發展中心、縣市遊艇公會、帆船協會等定期舉辦研討課程加強民眾海洋常識、教導海上安全觀念及推展水域遊憩活動。

(3)各家遊艇廠可舉辦遊艇試乘活動或提供遊艇俱樂部活動，讓潛在客戶體驗海上休閒樂趣；並聯合多間船廠、廠商舉辦國際級遊艇大展，吸引國外客戶來台。

(4)為推動遊艇發展，中央政府可提供多項優惠與政策鬆綁，如減低遊艇奢侈稅、遊艇貸款利率優惠、協助推廣遊艇二手市場等。

### 3.3 高雄市遊艇活動產業發展策略建議

依目前高雄市遊艇產業發展方向，初步提出遊艇活動發展策略，說明如下：

#### (一) 遊艇活動法制簡單、明確、鬆綁化：

1. 遊艇活動法制與規範完全揭露在網路上，為世界各國人士所明確能理解。
2. 各種申請程序採取網路申請，並可有行動手機申請 APP，達到充分簡便。
3. 採取負面表列說明方式，讓國內外遊艇操作人士便於理解。

(二) 規劃特定港域為緊急避難與安置場域，例如以興達港部份碼頭，以及鳳鼻頭港為緊急避難安置港區，國內外遊艇得在事前來不及申請或不諳我國法規情況下，先行進港停泊並補辦申請入港程序，以增進例外管理的能力，確定高雄遊艇港安全救助的國際正面形象。

#### (三) 規劃遊艇基地與陸上遊艇艇庫

1. 配合亞洲新灣區及水岸輕軌發展，建議在亞灣沿岸，建設遊艇基地，擺脫過去貨櫃倉儲及閒置空間黯淡意象，型塑高雄優質宜居城市。
2. 建議在興達港或亞灣建設大型遊艇陸上遊艇艇庫區，提供做為

台南、高雄、屏東等地遊艇的停泊維修基地。

#### (四) 規劃近海遊艇活動停泊專區

1. 建議在近海毗臨港口一定海域範圍，規劃指定近海遊艇停泊專區，以「港外即港內」的概念進行管理，並避開航運水道，可以觀看陸上風光，並達到休閒與試駕練習目的，以減少在此海域範圍內的遊艇管理強度。
2. 可以同步規劃人工海上浮島設施，提供遊艇活動必要的休閒遊樂活動，並結合各種水上載具遊樂設施，以增進遊艇活動豐富程度，也可提供海上緊急救援協助。

#### (六) 發展遊艇俱樂部

1. 依據外國遊艇使用的統計，外國人使用遊艇超過半數都是以參加遊艇俱樂部的模式，以分時使用的方式進行。因此，建議可協助遊艇俱樂部推動相關遊艇活動，使更多的民眾都可以有機會以較為經濟的模式來運用。
2. 鼓勵國內外的遊艇俱樂部合組姐妹會與策略聯盟，學習引進更為先進的管理與行銷制度，並鼓勵與國內其他企業(如金融事業)進行跨業合作，並共同舉辦遊艇及相關水上遊憩賽事活動。

#### (七) 與國內觀光業進行跨業整合

1. 建議能與國內觀光業進行跨業整合，將國內的遊艇休閒活動型



塑成為高雄吸引國外觀光客的亮點，成為外國觀光客來到高雄旅遊時，重要的安排觀光行程。

2. 配合規劃自用遊艇、分時度假的遊艇俱樂部、娛樂觀光遊艇的不同管理規則，使外國觀光客可藉由參加遊艇俱樂部、娛樂觀光遊艇活動，參與各種海上遊憩活動，行銷高雄。

#### (八) 進行國際招商

1. 國際招商的對象包括遊艇港、遊艇基地的 BOT 投資，希望能引進國際水準的規劃團隊，發展成為城市亮點。
2. 引進跨國型的遊艇俱樂部與遊艇基地的整合發展模式，帶動國際遊艇人士以高雄市為據點，並引進國際推展遊艇活動經驗。

## 四、結論與建議

中國大陸正在積極發展遊艇製造產業與遊艇活動市場，朝向平民化與大眾化的方向發展。依據「2014 年中國遊艇報告」顯示，2013 年中國遊艇產業整體規模達 41.5 億元人民幣(約新台幣 201 億元)，進口遊艇總額上升 14%。中國已經成為亞洲第三大遊艇市場，預計 2018 年將發展為亞洲第一大市場。另根據中國交通運輸協會遊輪遊艇分會預測，未來 10 年中國遊艇數量將增長 13 倍。以遊艇旅遊為重點所衍生出來的遊艇產業將帶來龐大收益，成為擴大消費、拉動經濟增長的重要動力。

而台灣身處鄰國，雖然擁有純熟的遊艇製造技術及工藝表現，但國人對於遊艇產業仍處於認知階段，因此，面對中國市場及其所帶來的衝擊，我們應努力發展及提升「Taiwan Yacht」台灣遊艇優質品牌形象，作為主要市場策略，充實以下幾個主要立基：

### 一、技術

注意市場的動態變化及國際法規認證標準的不斷演進，據此規劃技術研發的方向與設計技術的精進，展現台灣遊艇技術基盤的穩固性與先進性，並鼓勵各船廠積極引進新技術研發新船型，來順應世界綠色環保潮流。

### 二、製造

推展以專業分工，垂直整合為主要核心，發展群聚作業模式，配合台灣資訊業技術的協助，增加產量、銷價、品質，並減低營運成本；透過模組化技術提升技術開發應用，同時提供多樣化與高品質的產品，增進市場競爭力，並結合產業一條龍模式加以推廣遊艇產業園區形成完整供應鏈。

### 三、人才培育

台灣遊艇受到國際遊艇買主的喜愛，有很大部份的原因，是因為工藝技術的水準相當優異而受到市場肯定，如今面臨技術勞工老成凋謝，木工師傅缺乏，新一代的接班人員又無法及時銜接，甚至出現斷層，因此，如何延續優良技術的傳統，需要從教育面積極找出解決方案，同時專業能力的工程師也很欠缺，因此人才培育與補充，將攸關產業未來的發展。不管中央或地方政府已經開辦各種訓練班包括學校推動建教合作、產學合作計畫，來引進生力軍，而產業界更透過技術與製造能力的加強與環境的改善，增加產業的魅力，提高薪資水平，以網羅更多優秀人才。

### 四、法令與服務

建設下水碼頭與遊艇產業專區，有助於完善我國之生產環境，而國內法令的修繕，使國內水上休閒產業得以興盛，國人亦可以有機會享有遊艇育樂環境，更有助於深化我國遊艇產業的基礎。

## 五、建立品牌

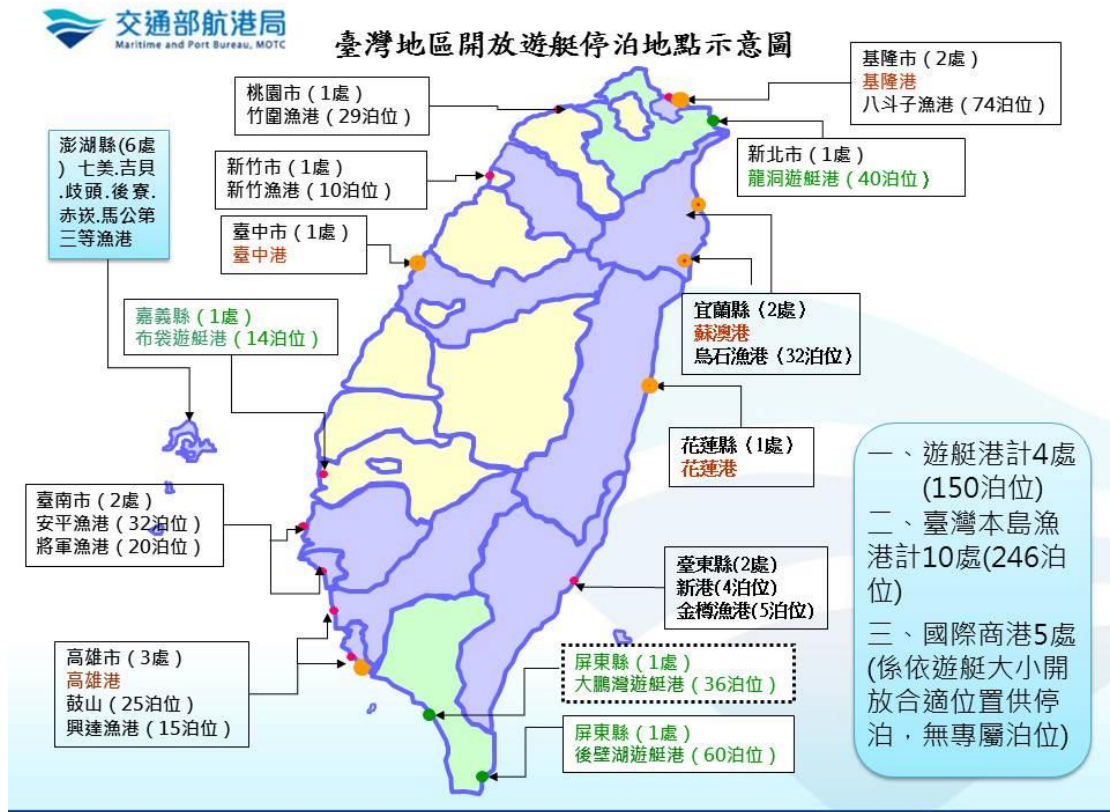
有鑑於品牌是對於顧客信賴度的承諾，而且豪華遊艇都是屬於一種耐久財，且國際遊艇買主的購買心理，有一部份的原因是因為這類產品具有良好的保值效果，品質優良的遊艇，為支撐品牌最重要的基石，在中古市場上品牌忠誠程度更是決定一艘遊艇的價值，因此若要推廣「Taiwan Yacht」品牌，必須持續貫徹且充實上述我國遊艇發展策略，如此，將能創造台灣為優良國家品牌形象，且在台灣區遊艇工業同業公會及高雄市政府積極努力下，除了參加國際遊艇展，邀請國際媒體報導，並藉由台灣主辦國際型遊艇展與國際遊艇論壇，來推廣台灣遊艇品牌。

綜合上述，在台灣遊艇發展已朝向大型化、精緻化的高級遊艇為主，在國際遊艇市場上，直接與義大利、美國、英國等國際知名的大型遊艇廠形成競爭態勢，未來如何提升技術能力、生產效益與品牌價值，以提高整體台灣遊艇的市場地位，強化品牌力量，並且發展高值化量產型遊艇，在 M 型市場的兩端提升市占率，將是我國遊艇業者們的未來努力的方向。

參考文獻：

- 一、 台灣區複合材料工業同業公會(2012)，尖端材料科技協會季刊第二十八期「台灣遊艇發展史 細說重頭」，P. 19~P. 21。
- 二、 ShowBoats International, Global order book(2016)。
- 三、 台灣遊艇工業同業公會，遊艇出口金額統計表(2016)。
- 四、 交通部(2010)，「推動遊艇活動發展方案(核定本)」。
- 五、 高雄市政府市政統計通報(2016)，「高雄市遊艇產業發展概況」。
- 六、 交通部航港局(2015)，「中華民國 103 年航港統計年報」。
- 七、 鄭又仁(2012)，「國內遊艇港規劃與設計之研究」，國立中山大學海洋環境工程系碩士論文。
- 八、 高雄市政府海洋局(2016)，「遊艇活動發展法制作業委託專業服務案」期末報告。
- 九、 交通部觀光局(2015)，「103 年中華民國國人旅遊狀況調查報告」。
- 十、 高雄市政府海洋局，高雄遊艇產業網站，<http://net.kingfor.com.tw/motorboat/>。
- 十一、 交通部航港局網站，<http://www.motcmpb.gov.tw/MOTCMPBWeb/wSite/lp?ctNode=670&mp=1>。

附錄一、臺灣地區開放遊艇停泊港示意圖



附錄二、我國遊艇（含外國籍遊艇）CIQS 標準作業程序彙整表

CIQS 標準作業原則		遊艇入出境關務檢疫安全檢查程序辦法(作業程序詳附錄三)			
作業事項		各部會及地方政府機關 CIQS 細項作業程序			
		主管機關	法規依據	備註	
一、人艇出入查驗	(一) 遊艇及人員之入出國境	1. 內政部入出國及移民署	入出國及移民法、國家安全法、入出國查驗辦法		
	(二) 遊艇及人員之出入海關	2. 財政部關稅總局	關稅法、海關緝私條例、運輸工具進出口通關管理辦法及進出口貨物預行報關處理原則等。	附錄四	
	(三) 遊艇、人員、動植物及其產品之檢疫	3. 衛生署疾病管制局	傳染病防治法、港埠檢疫規則等。		
		4. 農委會動植物防疫檢疫局	植物防疫檢疫法、動物傳染病防治條例、動物及動物產品輸入檢疫條件、中華民國輸入植物或植物產品規定。		
(四) 遊艇及人員之安全檢查	5. 海巡署	海岸巡防法、國家安全法			
二、港口出入泊靠	(一) 漁港出入泊靠	6. 農委會漁業署	漁港法、92 年 11 月 28 日農授漁字第 0921341126 號令及 93 年 5 月 14 日農授漁字第 0931341760 號令修正之「遊艇停泊漁港申報須知」，並應依船舶法第 8 條規定申請特許。	附錄五	
	(二) 遊艇港出入泊靠	7. 內政部(營建署墾丁國家公園管理處)	國家公園法、「墾丁國家公園海域遊憩活動發展方案」；並應依船舶法第 8 條規定申請特許。		
		8. 觀光局	發展觀光條例；CIQS 程序中，龍洞遊艇港部分僅負責通報作業，該程序無涉相關檢驗、檢疫實際業務；並應依船舶法第 8 條規定申請特許。		
		9. 地方政府	地方自治法規，遊艇進出仍依中央的 CIQS 標準作業程序辦理；並應依船舶法第 8 條規定申請特許。		
	(二) 內陸河川(湖潭)出入泊靠	10. 經濟部水利署	水利法；遊艇活動依各管理機關訂定公告之許可使用行為相關規定辦理，惟基於水源保護考量，對水庫水域供遊艇活動持保留立場；另該署權責，僅及於內陸水庫蓄水範圍申請許可使用及其進出作業程序。		
(三) 商港出入泊靠	交通部航港局及臺灣港務股份有限公司	商港法、商港港務管理規則。		附錄六	
其他	工業港因促進產業升級條例第 39 條規定，暫無配合簡化並制訂遊艇(含外國遊艇)入出該港前揭作業相關程序事宜				

### 附錄三、遊艇入出境關務檢疫安全檢查程序辦法

#### 第一條

本辦法依船舶法第七十條第三項規定訂定。

#### 第二條

遊艇入出國境涉及關務、入出境、檢疫及安全檢查之程序由航政機關受理通報，航政機關於受理後，應轉通報關務、入出境、檢疫、安全檢查相關機關及港灣口岸管理機關（構）。

有關關務、入出境、檢疫、安全檢查及港灣口岸之管理、申報及檢查事項，應依港灣口岸管理機關（構）及關務、入出境、檢疫、安全檢查主管機關之法令規定辦理。

非中華民國遊艇，除經中華民國政府特許或為避難者外，不得在中華民國政府公告為國際商港以外之其他港灣口岸停泊。

#### 第三條

遊艇進入我國國境，應於入境二十四小時前，由駕駛人、遊艇所有人或其代理人填具遊艇通報單（如附件一）以網路、傳真或書面向航政機關通報。

前項入境資料航政機關應即時轉通報關務、入出境、檢疫、安全檢查相關機關及港灣口岸管理機關（構）。

經第一項之通報後，超過七天遊艇未入境者，應依第一項規定重行通報。

#### 第四條

駕駛人、遊艇所有人或其代理人，應於到達國際商港、遊艇港或其他航政機關公告之港灣口岸二十四小時內申報關務、入出境、檢疫及安全檢查相關入境手續。

#### 第五條

遊艇完成入境之關務、入出境、檢疫及安全檢查相關手續後，繼續航行靠泊我國其他經許可之港灣口岸者，除涉及出境者外，得不再辦理關務、入出境及檢疫作業。

#### 第六條

遊艇出國境，應於出境二十四小時前，由駕駛人、遊艇所有人或其代理人填具遊艇出境通報單（如附件二）以網路、傳真或書面向航政機關通報。

前項遊艇出境資料航政機關應轉通報關務、入出境、檢疫、安全檢查相關機關及港灣口岸管理機關（構）。

#### 第七條

遊艇出國境應於國際商港、遊艇港或其他航政機關公告之港灣口岸申報關務、入出境、檢疫及安全檢查相關出境手續。

前項關務、入出境、檢疫及安全檢查相關機關完成檢查，應由駕駛人、遊艇所有人或其代理人通報港灣口岸管理機關（構）後，遊艇始得出港離境。

#### 第八條

本辦法自發布日施行。



附錄四、遊艇申請進出國際商港或遊艇港之關稅查驗作業程序表

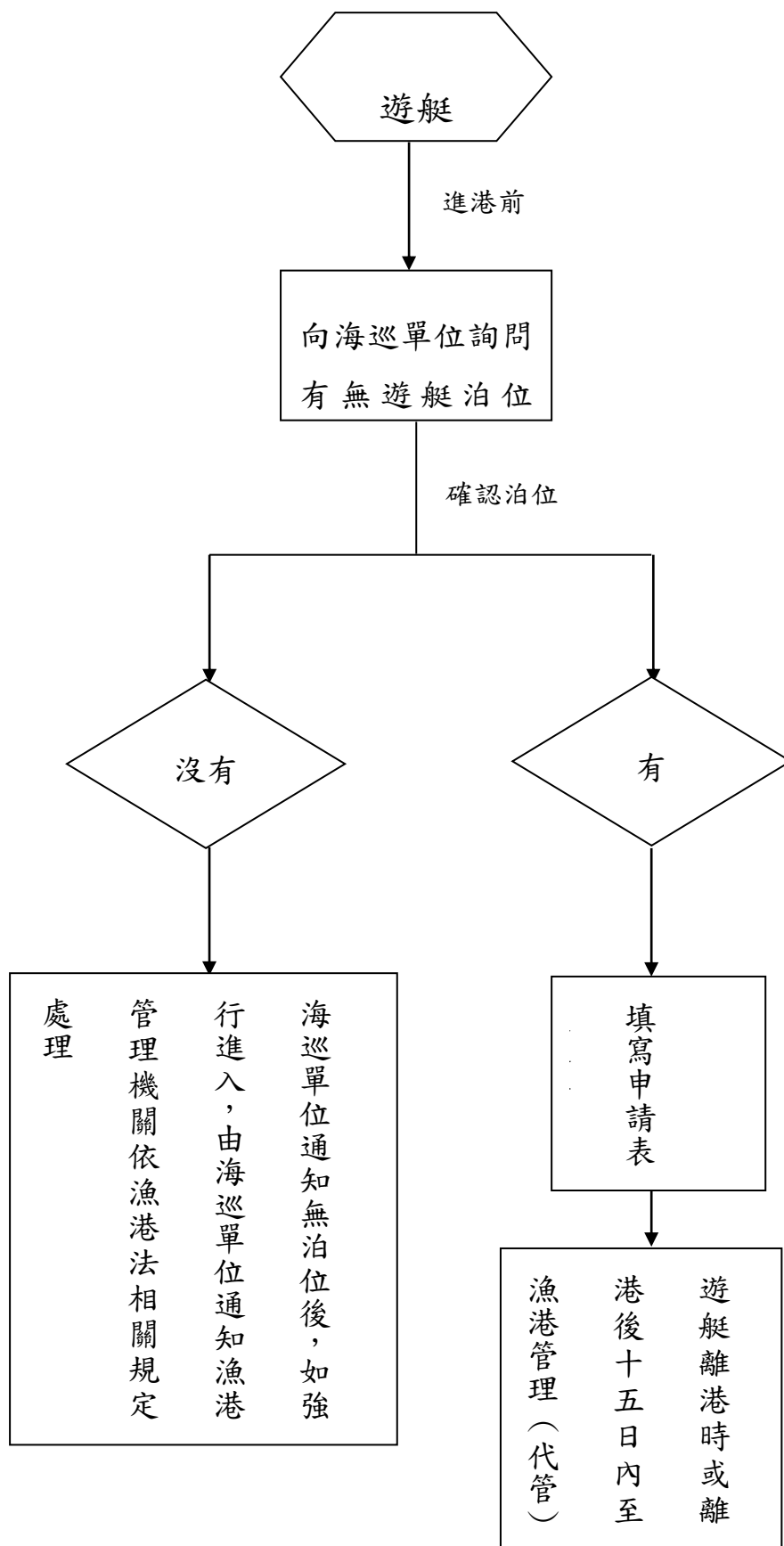
主管機關	財政部基隆關稅局、臺中關稅局、高雄關稅局
依據	<p>一、運輸工具進出口通關管理辦法。</p> <p>二、進出口貨物預行報關處理準則。</p> <p>三、財政部關稅總局 94.9.21.台總局徵字第 0941019728 號函。</p>
作業內容	<p>壹、遊艇申請進港（入境）作業程序：</p> <p>一、未載運客貨者：不需申報進口通關手續。</p> <p>二、有載運客貨者：</p> <p>（一）受理進港預報：進港 24 小時前提出預報進港（預報資料由航港局提供予海關）。</p> <p>（二）登艇理船：艇上應備有遊艇駕駛簽字之下列文件</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 隨船進口及過境貨物倉單。</li> <li>2. 隨船進口及過境包件清單。</li> <li>3. 入境及過境旅客名單，並註明全部拖運行李件數。</li> <li>4. 遊艇應用食物及什物清單，如有麻醉藥品、武器彈藥及外幣者並附其清單。</li> <li>5. 船員名單及船員自用不起岸物品清單。</li> </ol> <p>（三）如艇長（或遊艇所有人）或其代理人已向海關申報進口倉單，納稅義務人得檢齊報關應備之各項單證，向海關預行報關。</p> <p>貳、遊艇申請出港（出境）作業程序：</p> <p>一、未載運客貨者：不需申報出口結關手續。</p> <p>二、有載運客貨者：</p> <p>（一）出港前 12 小時預報出港時間（預報資料由航港局提供予海關）。</p> <p>（二）海運出口貨物，如報關單證齊備，貨物輸出人得於承裝貨物之船舶向海關掛號後，於船舶結關日前，向海關預行報關。</p> <p>（三）檢附下列文件申請結關出口：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 結關申請書。</li> <li>2. 出口貨物倉單。</li> <li>3. 出境旅客名單，但與進口時所送過境旅客名單相同者免送。</li> <li>4. 船員名單，但與進口時所送名單相同者免送。</li> <li>5. 檢疫准單。</li> <li>6. 助航服務費繳納證明書。</li> </ol> <p>（四）核發結關證明書，始得出港。</p>
注意事項	<p>參考關稅總局網站之「旅客出入境服務」。（網址：<a href="http://web.customs.gov.tw">http://web.customs.gov.tw</a>）</p> <p>一、入境報關須知。</p> <p>二、出境報關須知。</p>
表格	<p>一、結關申請書。</p> <p>二、進口報單。</p> <p>三、出口報單。</p>
備註	

附錄五、

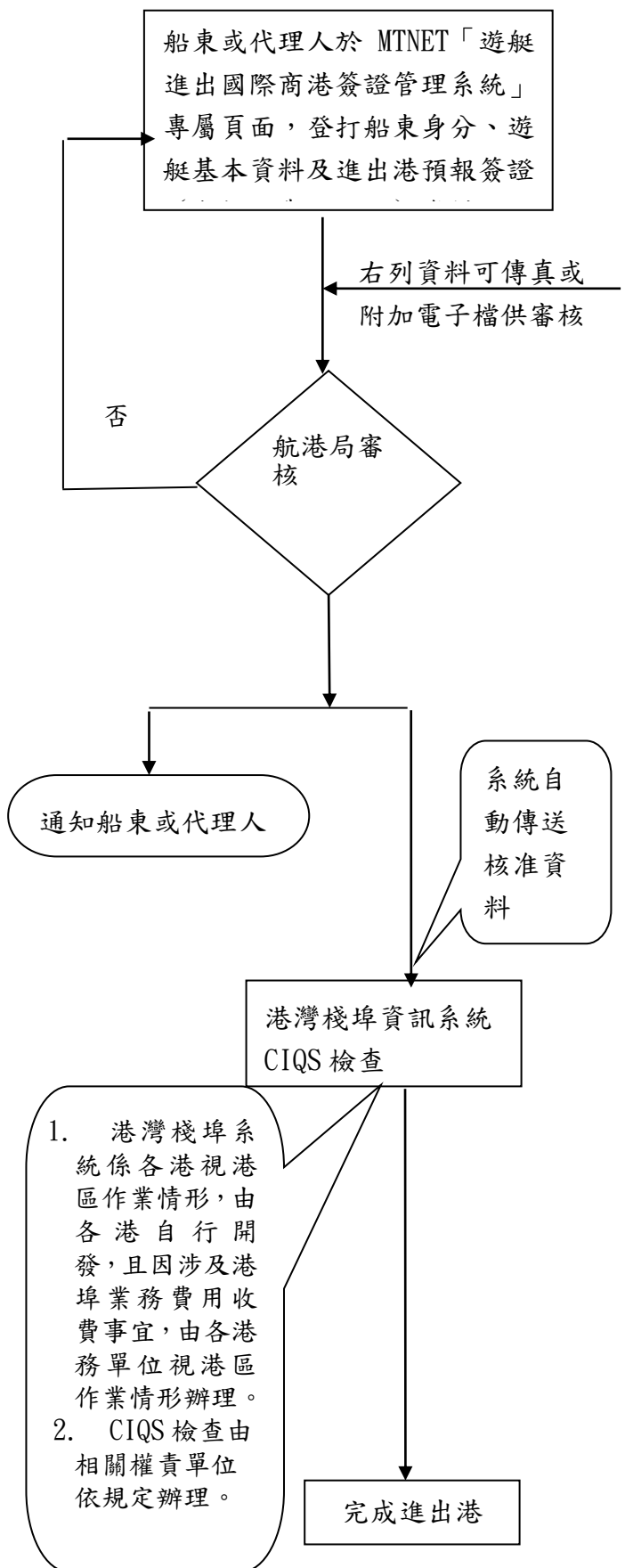
遊艇停泊漁港作業程序表  
The Standard Operation Procedure of Yacht Anchoring

主管機關 Authorities	農業委員會漁業署 Fisheries Agency, Council of Agriculture
依據 Dependence Resource	漁港法 Fishing Port Act
作業內容 Operate Contents	遊艇申請進出漁港停泊 The application of anchoring
作業流程 Operate Procedure	1. 向海巡單位詢問有無遊艇泊位。 Inquiry of anchoring from Coast Guard 2. 向漁港管理單位繳交漁港管理費。 Payment of the commission fee on port authorities
注意事項 Notices	遊艇離港時繳交漁港管理費。 The commission fee will be paid before leaving
表格 Tables	1. 遊艇證照影本。 The copy of yacht certificate 2. 遊艇停泊漁港申請表。 The application form on anchoring
備註 Remarks	

### 遊艇申請停泊漁港之流程圖



遊艇進出國際商港作業簡化流程



- (一) 第一次進港
- 檢附：(1) 船東身分證明文件。  
(2) 遊艇船舶基本資料文件。  
(3) 靠泊國際商港內漁港遊艇碼頭，加附漁港主管機關同意文件。
  - 於專屬系統輸入下列相關資料：
    - 遊艇基本資料：船名、國籍、船籍港、呼號、建造日期、噸位、長、寬、深、吃水等。
    - 遊艇所有人資料：姓名、國籍、身分證或護照號碼、聯絡方式等。
    - 簽證資料：預定進出港日期時間、進港目的、前一港、次一港、進出港口、危險品、隨船人數等。
    - 證書資料：遊艇相關證明文件（含檢查資料）或小船執照。
- (二) 第二次進港（含以後），僅需於專屬系統鍵入帳號及密碼即可帶出相關資料，並經系統審核通過後，自動將相關資料傳送至「港灣棧埠資訊系統」，俾利業者辦理後續港灣棧埠作業事宜。
- (三) 遊艇進入國際商港，於預定到港 4 小時前以無線電通報信號台後進港，並於進港後 24 小時內，由船長或船舶所有人或其代表人辦理相關入境手續。
- (四) 遊艇靠泊國際商港內漁港區部分，請先行逕向漁港主管機關申請泊位許可。

## 遊艇入出境國際商港作業程序表

主管機關	交通部航港局及臺灣港務股份有限公司
依據	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 商港法第 19 條。</li> <li>2. 商港港務管理規則第 3、4、5、6、7 條規定。</li> <li>3. 遊艇入出境關務檢疫安全檢查程序辦法</li> </ol>
作業流程	<p>一、進港流程：</p> <p>(一)、先預報再進港：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1、由船長、船東或船務公司檢具相關資料傳真或至航港局辦理進港預報簽證手續。</li> <li>2、安檢站、關稅局、移民署、疾病管制局及動植物防疫檢疫局等單位於接受(派檢系統)通知後，於遊艇到港時派員依權責執行相關檢查(CIQS)。</li> <li>3、完成各項進港手續後靠泊碼頭。</li> </ol> <p>(二)、先進港再補辦：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1、遊艇到港前以無線電或電話通報信號台。</li> <li>2、由信號台通報港口管理中心，並請港警或海巡單位派艇引領至安檢站。</li> <li>3、由聯絡中心(或港口管理中心)通知關稅局、移民署、疾病管制局及動植物防疫檢疫局等單位依權責派員執行相關檢查(CIQS)及水域管理機關處理靠泊事宜。</li> <li>4、於靠泊碼頭後，24 小時內，由船長、船東或船務公司檢具相關資料傳真或至航政組監理科補辦理進港預報簽證手續。</li> </ol> <p>二、出港流程：</p> <p>(一)、於出港 24 小時前，由船長、船東或船務公司檢具相關資料傳真或至航港局辦理出港預報簽證手續(可於辦理進港手續時一併辦理)，並由航港局通知水域管理機關。</p> <p>(二)、安檢站、關稅局、移民署、疾病管制局及動植物防疫檢疫局等單位於接到(派檢系統)通知後，派員依權責執行相關檢查(CIQS)。</p> <p>(三)、完成各項出港手續後離港。</p>
注意事項	<p>一、遊艇申請入境進港預報簽證作業應檢附：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(一)、船舶進港預報申請書。</li> <li>(二)、船舶國籍證書。</li> <li>(三)、外籍遊艇另須具備國籍(登記)證書等相關文件。</li> </ol> <p>二、遊艇申請出境之出港預報簽證作業，並由系統自動審核或人工審核作業，應檢送下列文件：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(一)、船舶出港預報申請書。</li> <li>(二)、檢送適航證書或船舶證書資料。</li> </ol>
表格	<ol style="list-style-type: none"> <li>一、船舶基本資料維護作業申請書</li> <li>二、船舶進港預報申請書。</li> <li>三、船舶出港預報申請書。</li> </ol>
備註	