

# 公務出國報告

(出國類別：航運港埠管理)

## 參加亞洲郵輪碼頭協會 (ACTA) 首次臨時委員會議 出國報告書



服務機關：交通部基隆港務局

出國人 職 稱：科長、主任

姓 名：葉國宏、蕭德禧

出國地區：新加坡

出國期間：100.03.24 至 100.03.26

報告日期：100.03.18

# 目 錄

頁次

壹、 前 言	1
貳、 行 程	2
參、 參加會議人員名單	2
肆、 全體會議討論及重要決議事項	3
伍、 心得與建議	12

## 壹、前言

新加坡郵輪中心私人有限公司 (SCCPL) 為拓展亞洲郵輪市場，創造區域交流平台，結合郵輪港口及業者 (船東)，於 99 年上海與上海吳淞口國際郵輪港簽署“姊妹港協議”時，共同倡議發起成立亞洲郵輪港口協會 (Asia Cruise Terminal Association, ACTA)，以此推動亞洲地區國際郵輪港口間的合作和互動。在向中國、印度、香港、日本、韓國、馬來西亞、臺灣、斯里蘭卡和菲律賓等亞洲國家或地區的郵輪碼頭發出了倡議及加盟邀請後，並於同年 12 月 12 日召開 ACTA 港口會員會議，除介紹初始會員並議定亞洲郵輪碼頭協會 (ACTA) 係以整合所有成員的港口 (郵輪碼頭)、促使亞洲郵輪產業蒸蒸日上，成為最大的客源市場、使 ACTA 成員、港口 (郵輪碼頭) 決策者、旅遊業者、郵輪公司，以及媒體人士等廣泛參與 ACTA 相關活動、設置資訊網站，提供每個港口 (郵輪碼頭) 成員相關訊息、及透過各種管道向區域內主要郵輪業者推介港口 (郵輪碼頭) 成員為未來主要績效指標外，並就協會正式註冊成立前，相關作業擬成立臨時委員會規劃辦理；臨時委員會之擬議工作範圍如下：

- (一) 制定管理及運作方針，以奠定協會運作基礎。
- (二) 協助完成推動 ACTA 之籌設及正式啟動。
- (三) 針對 ACTA 正式啟動前，由臨時委員會列出需負責及執行的工作項目。
- (四) 提出建議 ACTA 成立第一年將辦理之各項推動項目及活動內容。
- (五) 確定正式發布的日期及地點，並確定常設秘書處地點。
- (六) ACTA 的正式註冊名稱，開設臨時銀行帳號。

- (七) 制作關於協會的宣導影片，建置完善網站，以推廣更多主要港口及郵輪碼頭的經營者加入 ACTA。
- (八) 臨時委員會將根據所議定第一年將執行的工作項目及活動，以擬訂經費預算。

港口協會發起之主辦單位（新加坡郵輪中心私人有限公司（SCCPL））爰邀請基隆港務局派員與會，經奉派由業務組企劃科葉科長國宏及棧埠處旅客服務所蕭德禧主任代表基隆港務局赴新加坡（Singapore）參加首次臨時委員會議，謹將此行心得報告撰寫如后。

## 貳、行程

當地時間	行程概要	備註
3 月 24 日 (星期四)	出發，桃園機場->新加坡	
3 月 25 日 (星期五)	<b>9:00 a.m.~ 1:00 p.m</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 制定管理，經營與基礎方針</li> <li>■ 編制章程與細則</li> <li>■ ACTA 正式啟動細節</li> <li>■ 第一年的會員活動</li> <li>■ 正式啟動日期與地點及設立常駐秘書處</li> <li>■ 註冊 ACTA 正式名稱</li> <li>■ 設立臨時銀行帳戶</li> <li>■ Cruise Shipping Asia 簡報</li> </ul>	
	<b>1:30 p.m~ 3:00 p.m.</b> 餐敘	
3 月 26 日 (星期六)	回程，新加坡->桃園機場	

## 參、本局參加會議人員名單

單位	職稱	姓名	備註
基隆港務局	科長	葉國宏	

		YEH, KUO-HUNG	
基隆港務局	主任	蕭德禧 Hsiao, T.S.	

#### 肆、本次全體會議討論及重要決議事項

##### 一、會議地點：新加坡郵輪中心

新加坡早於90年代早已積極發展郵輪產業，目標是成為「遠東的邁阿密」；1997年便以亞太地區32%的郵輪市佔率，躍居亞太郵輪旅遊之主要門戶及集散中心。是亞洲最快發展為母港成功之港口，從最早1991年的13萬人次，增加到1998年75萬人次，迄今每年有100萬人次以上郵輪旅客到訪。

新加坡郵輪中心每年有約600萬人次（15%國際郵輪，85%區域渡輪）使用此設備齊全的郵輪中心，以到達亞洲各城市。碼頭現況為水深12公尺，泊位分別為310公尺及270公尺長（兩側均可靠泊共四席）。1991年興建完成，當初興建金額為5000萬新加坡元，2006年國際航線旅客突破一千萬人次。





新加坡郵輪中心外觀

新加坡郵輪中心已經成為世界各大郵輪公司在東南亞的樞紐港，目前年均接待約 700萬來自世界各地的遊客，多次被英國的《夢幻世界郵輪觀光地》雜誌評為“最有效率碼頭經營者”，多次蟬聯“最佳國際客運周轉港口”的榮銜。新加坡郵輪中心是淡馬錫集團旗下的企業，具有近 20 年的郵輪碼頭專業運營與管理經驗，深受海外港口的認同。

亞太郵輪產業約占全球郵輪產業 7%，該地區仍然是一個重要的郵輪遊客的來源，對於熱愛郵輪旅遊的西方客人，依然是一個具有異國情調和理想的目的地。在發展新加坡成為區內的郵輪中心龍頭同時，於濱海碼頭根據新加坡政府對規劃的要求，該碼頭必須在 2011 年年底竣工，2012 年正式營業，郵輪泊位能力要比目前的郵輪中心增加一倍，目的是要讓更多郵輪以新加坡為母港，掛靠新加坡與亞洲之間港口。新碼頭水深，有足夠周旋掉頭區，沒有

高度限制，即使世界最大郵輪——20萬噸、可載5400名遊客「海洋綠洲」號超大型郵輪都可以泊在該碼頭，並使用碼頭的一切設施，這對位於南部聖淘沙島附近的新加坡郵輪中心起到補充作用。

## 二、與會人員

### (一) 創始會員：

編號	創始會員
1	Busan 韓國釜山港
2	Keelung 基隆港
3	Kobe 日本神戶港
4	Port Klang 馬來西亞巴生港
5	SCCPL 新加坡郵輪中心私人有限公司
6	Subic Bay 菲律賓蘇比克灣港
7	Tottori 日本鳥取市
8	WuSongKou 大陸上海吳淞口郵輪國際公司
9	Xiamen 大陸廈門港
10	Yantai 大陸煙台港

### (二) 出席會員：

本次會議參加之代表單位包括：

編號	出席單位
1	Keelung Harbor Bureau (KLHB)
2	Port Klang Cruise Centre (PKCC)
3	Shanghai WuSongKou International Cruise Terminal (WSKICT)
4	Singapore Cruise Centre Pte Ltd (SCCPL)
5	Subic Bay Metropolitan Authority (SBMA)

(三) 會議主席：

會議由新加坡郵輪中心私人有限公司總裁蕭夢麗女士擔任主席。

三、會中進行研討重點略以：

(資料詳附錄一、二之簡報及會議紀錄)

(一) 主席引言：

蕭總裁於本(100)年三月接任，期許將郵輪之專業與經驗能擴及亞太地區，行銷亞洲旅遊市場，建立東方加勒比海，建立與歐美旅遊之差異化，會員間可藉由資訊分享運作。未來亞洲郵輪遊客有望顯著增加是可預期的，例如皇家加勒比國際遊輪旗下“海洋神話號”今年就首次在新加坡推出夏季行程，預計至少會來10趟，每趟接載約2000多人。以往這艘郵輪只在冬季前來。在旅遊業有30年經驗的蕭夢麗認為：“有越來越多亞洲人也開始體會到乘坐郵輪的樂趣，現在的郵輪配套也多姿多彩，不但提供一流的餐飲服務，也有各式各樣的豪華設施迎合不同遊客的需求和口味。”她說，近年來有越來越多郵輪業者為亞洲客量身制定特別的配套，包括提供較短的行程及供應當地的美食等。她相信在接下來三四年裏，亞洲郵輪客有望顯著增加。蕭夢麗並指出，目前在亞太區人口中，僅有0.05%的人到郵輪度假，美國郵輪客的比率則是3%，歐洲為1%，“亞洲只要增加多半個百分點，人數就已經很可觀”。



## (二) 章程與細則之討論 (資料詳附錄三)

制定管理及運作方針，以奠定協會運作基礎，章程計分名稱與宗旨、會員、協會管理人員、財務、其他條款、修訂和生效、及章程細則等七章，經討論獲致決議如下：

### 1. 會員資格條件

協會接納亞洲境內真誠的碼頭運營商成為會員。具體包括：

- 國內郵輪碼頭主管部門和/或與政府一起持有大部分利益的國內郵輪碼頭和/或公司化或私有化碼頭運營商屬於普通會員；
- 郵輪相關的其他機構/郵輪班輪公司/港口代理人屬於准會員；

2. 每個普通會員有權被選舉為會長和副會長。會長和副會長的任期為兩年。普通會員應當在年度大會閉會之日前每隔兩年選舉一次會長和副會長。

3. 在其繼任者選舉產生並履行職務前，會長和副會長應當始終履行其職務。

4. 經費赤字，只限于協會所有普通會員平均分攤。

5. 擬註冊登記名稱為“亞洲郵輪碼頭協會”或 ACTA。

## (三) 成立工作委員會

協會管理設會長 (chairman)，下設副會長 (vice-chairman) 及秘書長 (secretary-gengeral)，並由工作委員會負責執行各項協會運作事宜。本次會議並責由工作委員會於下次會議就章程與細則之合併否、相關文字修訂、永久會員與創始會員之權利、會員之責任、網頁改善、建議參與協會可能名單、會長可否連任、提供 slogan、會費繳交日期、聯合行銷計畫等再進一步討論。

#### (四) 選舉會長與副會長

因協會尚處於初創時期，以新加坡郵輪中心擔任會長，上海吳淞口郵輪國際公司擔任副會長，並配合上海吳淞口郵輪碼頭於2011年9月或10月啟用，協會同時成立並進駐。

#### (五) 常駐秘書處之指定：設於新加坡

#### (六) 秘書長之指定

鑒於秘書長責任之重大，過渡期間請會長暫時擔任，並建議俟有確實需要，或經推薦後全體會員同意後指派。

#### (七) ACTA LOGO 之討論

由蘇比克灣港以結合太陽、藍天、海洋、船首及協會縮寫字母，搭配色彩組合完成設計如下圖，但建議右上角之突出物應移除。



#### (八) 設立銀行帳戶

設於新加坡，協會簽發或背書的所有支票應當由秘書長和會長會簽，協會的帳目應當按照永久秘書長所在國家內的會計準則予以製作和保存。每年主席所提議並經會員同意的活動費用，設立銀行帳號管理經費及會員所同意動支之所有開銷，由應當由年度大會期間協會指定的專業會計師審計，每年向會員提供開銷明細。

## (九) 會費

The approved Membership Fees is as tabled:

Membership Type	One-Time (USD)	Annual (USD)
Ordinary Membership	1,200	6,000
Associate Membership	1,000	3,000
Honorary Membership	Free	Free

正式會員和准會員的會員費應當由年度大會決定。

## (十) 第一年的會員活動

1. 召開年會和進度會議
2. 參加亞太區郵輪旅遊展
3. 安排參訪會員港口或碼頭
4. 會員可於 ACTA 網站作廣告宣傳活動

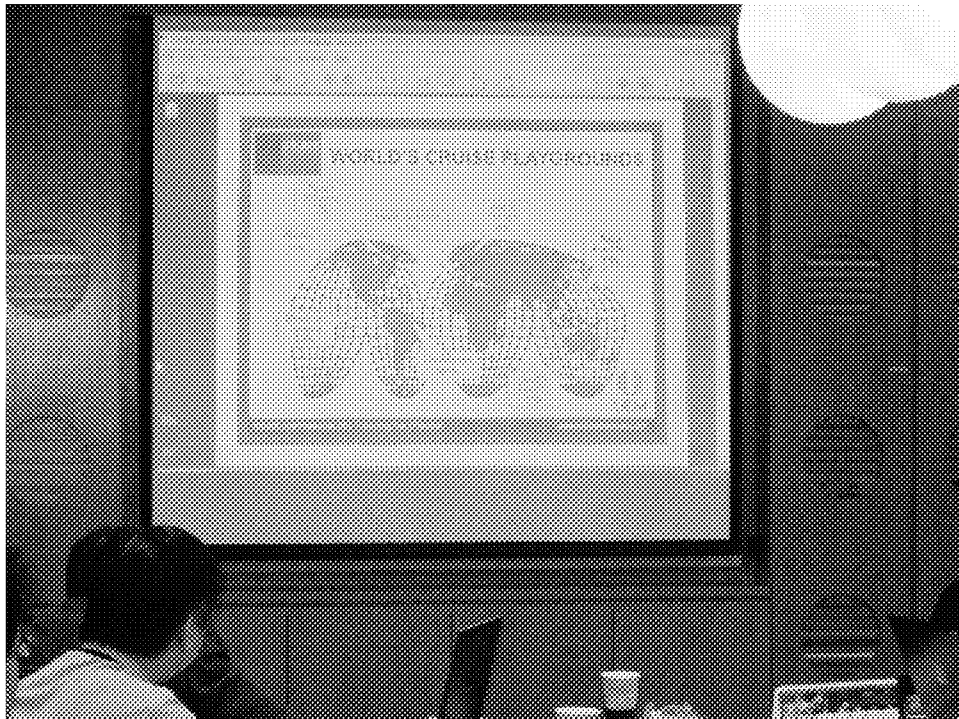
## (十一) 第二次臨時會與 ACTA 正式啟動日與地點

第二次臨時會議預定於七月中旬於蘇比克灣召開；ACTA 正式啟動日期與地點配合上海吳淞口國際郵輪碼頭啟用與籌備時間，預定於九月或十月舉辦。



新加坡郵輪中心與會人員合影

## (十二) 亞太區郵輪旅遊展 Cruise Shipping Asia



展出日期：2011/11/16 ~ 2011/11/18

展館名稱：新加坡金沙展覽會議中心

### 亞洲郵輪市場盛會將於新加坡粉墨登場

由 UMB Asia 及 UBM Live(邁阿密遊輪展主辦單位)共同舉辦之全球最新郵輪展會將於 2011 年 11 月 16-18 日在有獅城之稱的新加坡首次與大家見面。主題定調為【明日郵輪市場的捷徑】的亞太區郵輪旅遊展將於 Marina Bay Sands Expo and Convention Centre 隆重開幕。展會期間將舉行一系列產業相關的研討會議，結合具頂尖水準的專業商展，為亞洲興起之郵輪旅遊市場帶來前所未有的交流平台。本次展會的支持單位包含亞洲郵輪協會、新加坡旅遊局、國際郵輪航線協會及佛羅里達暨加勒比海郵輪協會。參展公司眾多，其中包含 Asia Cruise Services Network、Indochina Incentive and Cruise、Intercruises

Shoreside and Port Services 及印尼文化觀光旅遊局。

在 2009 年大約有 114 萬的旅客經過新加坡郵輪中心 – 是有史以來最高的記錄。

一個擁有約 3 個足球場大的全新港口正興建中。

目前，在 35 億的的亞太區人口中，僅有 0.05% 的人會搭乘郵輪 VS 北美及歐洲 8 億 3 千萬人口中有 3.2% 搭乘郵輪。亞太區郵輪市場前景可觀!!

預測到了 2015 年亞洲中產階級的人口將增加 10%，該地區的郵輪旅遊的人口也將提升至 3.2%。

到了 2012 年將會有 22 艘新郵輪投入市場，因此將更需要新的航行地區，而亞洲則被視為是新興郵輪旅遊資源的集散地。

## **郵輪市場即將改變，準備好順勢而上了**

**嗎??**

過去在歐美盛行的郵輪旅遊型態在隨著亞洲各地區經濟成長及進步下，郵輪旅遊的風氣也帶入了亞洲旅遊市場。目前仍在初期醞釀階段的亞洲郵輪旅遊產業在專家眼中可望成為未來亞洲旅遊發展中有重大突破的一環。因應這樣的趨勢，亞洲博覽將過去舉辦邁阿密郵輪展的成功經驗複製到亞洲，將於 2011 年 11 月 16-18 日在新加坡隆重為旅遊產業開闢一個新的交流平台。此舉將帶給亞太區旅遊業者大利多：

**◇ 無須飛到遙遠的邁阿密，就近參展，節省交通食宿成本。**

◆ 市場更集中，買家更精緻，鎖定亞洲地區的旅遊行銷。

◆ 全然針對亞洲業者所舉辦的郵輪展，內容安排將更符合亞洲國家的文化及產業習性。

### 參展商範圍

觀光/旅遊行銷單位, 郵輪公司/ 旅行業者, 港口及港口服務單位, 餐飲供應及服務, 郵輪建造/設計/管理維護等相關單位, 飯店管理服務/ 美容 Spa/ 郵輪客服相關等。

參展空地：每平方米 USD 400 (最少申請 12 平方米)

標準展位：每平方米 USD 470 (最少申請 9 平方米)

不同於一般的旅遊展，亞太區郵輪旅遊展會期間將會針對旅遊業者舉辦一系列的專題研討會。集合來自各地區的產業專家，針對“如何成功行銷包裝郵輪相關行程”這項議題，提供與會最新的產業資訊及實用的銷售技巧。藉由一系列的研討機會，讓與會者獲得更多的產業知識，同時也能與業界人士深入交流。

## 伍、心得與建議

本次參加 ACTA 首次臨時委員會議，有關心得與建議如次：

### 一、郵輪發展趨勢

(一) 全球郵輪經濟正在東移

郵輪產業已成為世界範圍休閒旅遊產業中增長最快的領域。北美一直維持著全球郵輪行業領導者的地位。2008年，全球1640萬郵輪乘客中64%來自北美洲，27%來歐洲市場。但近些年來，隨著北美傳統郵輪旅遊目的地的日益成熟和世界其他地區許多郵輪目的地的興起，全球三大區域郵輪市場——北美、歐洲和亞太地區的發展格局正在悄然變化。

據WTO預計，亞太地區將是未來郵輪市場發展最快的區域，預計每年至少可以創下100萬的搭乘人數。東盟和亞太區是郵輪業的快速成長地區，該區域不僅為西方市場的郵輪遊客提供全新的旅遊景點，也提供全新的郵輪客源市場，使世界主要的郵輪經營者把重心轉向亞洲，在本區域設立新辦事處和推出更多亞洲行程。相關研究顯示，亞太區的郵輪遊客有望從2005年的107萬人次，增加到2010年的150萬人次與2015年的200萬人次，增幅超過40%。單是東南亞的郵輪遊客量便以平均每年5%的幅度成長，遊客人數有望在2020年達到82萬人次。

特別值得關注的是，來華遊客越來越想通過郵輪旅遊來豐富他們的旅遊經歷，東方文化的魅力加上新興的郵輪旅遊方式，將使訪問亞洲的郵輪不斷增加，可以預測在中國及週邊區域，國際郵輪入境旅遊將在未來相當長時期得到快速發展。

## （二）郵輪母港的迷思

國際上郵輪碼頭的建設已經形成成熟的經驗，地理位置優越、腹地客源市場龐大、旅遊資源豐

富、交通條件便捷、文化歷史悠久的港口城市適合發展母港郵輪(Home Ports)業務，而其他的郵輪港口則只適合停靠港 (Ports of Call) 的定位。這兩類港口的建設模式應區別對待。母港建設規模大，設施設備要求精細，開發週期長，投資巨大，應採取配套綜合開發模式，將旅遊、商業、貿易、辦公、居住、酒店、會展、休閒、娛樂和購物多種商業形態與周邊土地空間和城市資源進行對接，對城市濱水地區和城市水岸中心區形成多元化的開發，通過碼頭的整合開發、複合利用，使碼頭成為濱水地區的有機組成部分，與城市融為一體，最終形成一體化的整合開發格局，這樣可以有效彌補碼頭建設與營運所需的高成本支出，類似的有西雅圖、溫哥華郵輪中心、雪梨郵輪港、香港郵輪中心以及新加坡郵輪中心等這些大型郵輪母港的做法可供參照。而對於僅適合發展成為 Ports of Call 的港口而言，則不必過分追求碼頭的多種功能，只需具備基本的停靠服務即可。

郵輪母港規劃熱這一現象的背後很可能造成後續經營方面為吸引郵輪入駐而形成港口城市之間的激烈競爭，如何對待郵輪港口的規劃與建設值得業界認真考慮。

### (三) 郵輪產業的發展

郵輪產業涉及到船舶製造、維修、機械、電腦與電子設備、食品加工、石油、化工與塑膠、印刷、物流、交通運輸、批發零售貿易、旅遊、諮詢、專業技術服務、娛樂、演出、金融、保險、



房地產與租賃、港口代理、教育培訓及政府服務等系列行業。

國際郵輪產業鏈大體由郵輪船廠、郵輪公司、郵輪港口碼頭和郵輪旅遊四大產業經營環節構成。上游是郵輪的設計建造與大型國際化郵輪公司；中游為郵輪公司的經營與大型郵輪母港及碼頭的相關經營；中下游則是小型郵輪停靠碼頭的經營與岸上郵輪旅遊(目的地和客源地)企業的經營。目前郵輪經濟的來源主要體現為郵輪的停靠接待服務、岸上旅遊服務及少數的郵輪供應服務，就這些環節而言，郵輪對當地經濟的貢獻有限，思維模式應該轉變。

#### (四) 區域合作

區域內郵輪港口形成郵輪產業合作機制是做大區域郵輪市場規模、塑造區域整體形象和促進郵輪市場健康發展的關鍵。區域內港口方面：通過形成機制，引導郵輪港口合作，共同對外，謀求發展。

全球郵輪旅遊在過去 30-40 年的發展歷程中，在世界範圍內無一例外都表現為區域性發展的特徵。目前世界區域性的郵輪區域依次為加勒比海區域、地中海區域、北歐、阿拉斯加以及墨西哥西海岸以及亞洲南太平洋等區域。每個區域發展的歷史證明，區域內的這些港口必須結成合作聯盟體，建立區域郵輪協會，共同制定統一的行動綱領和政策措施，一致對外行銷本區域，共同吸引郵輪公司經營，提高區域郵輪旅遊形象，彼此之間形成基於合作的利益共同體而不是相互

間的競爭與爭奪，惟有如此才能有效促成區域市場規模擴大和有序發展。

## 二、亞洲或台灣港口發展郵輪經濟的省思

### (一) 把握得天獨厚的地理優勢，創造東方加勒比

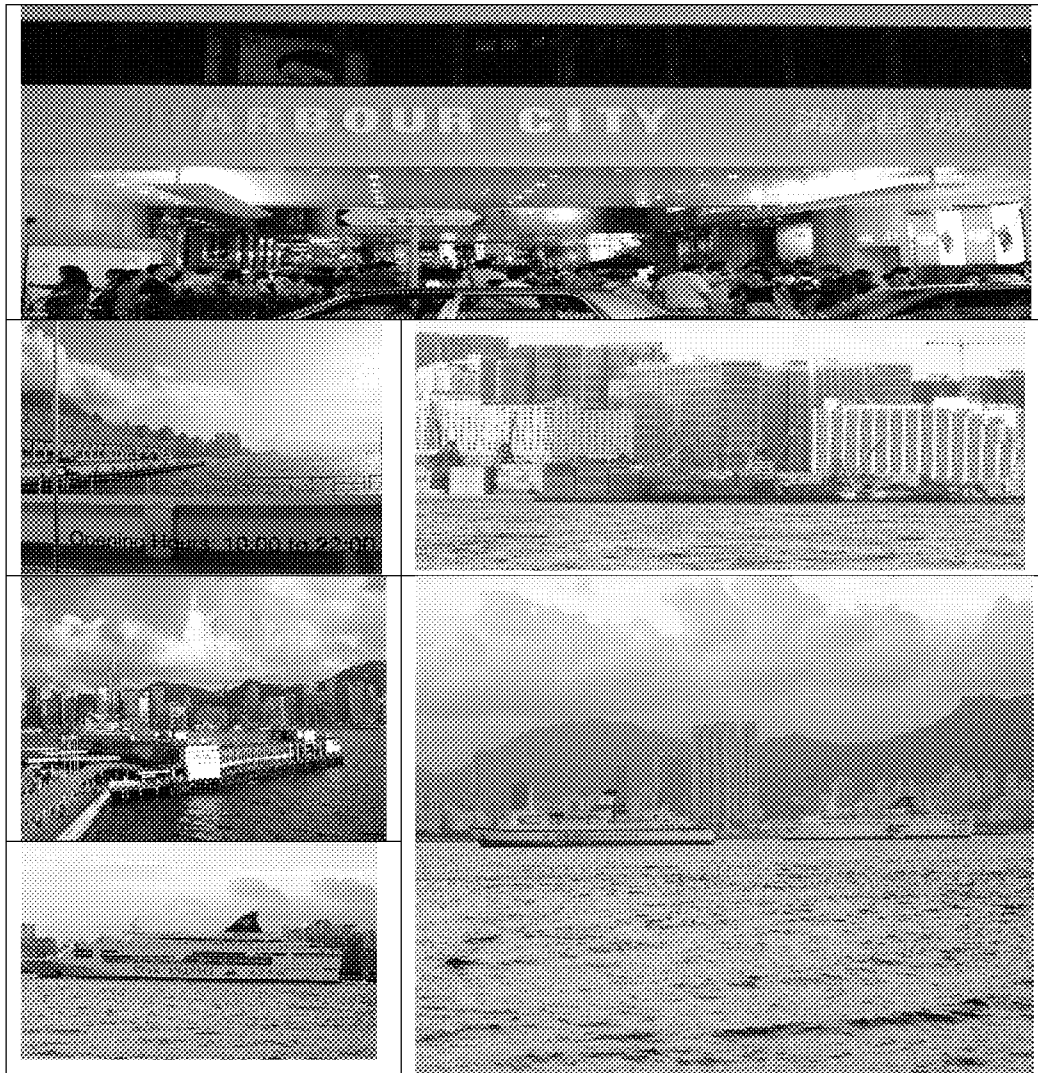
天候狀況為航商開闢航線之重要考量，在亞洲區，原則上可概分為三個郵輪基地群：東北亞（中國的渤海地區、韓國、日本）、中東亞（上海、香港、臺灣）和東盟。尤其擁有眾多島嶼，全年天氣都適宜航行的東盟地區，極有可能發展成為「東方的加勒比」。以新加坡為例，近赤道屬熱帶地區，常年氣溫變化不大，年平均溫度在攝氏23度至攝氏31度之間，新加坡瞄準大陸冬季出境遊市場，希望以熱帶風光、國際都市吸引更多大陸遊客；而臺灣屬於海島型國家，不論是地理位置、氣候及人文資源皆優於鄰近國家，港口深具發展郵輪觀光潛力；亞洲郵輪觀光業正在蓬勃發展，相對地於加勒比海或南美線的郵輪市場的旅遊產品新鮮度有日漸後來居上之趨勢，應借鏡西方加勒比打造東方加勒比。

### (二) 拓展郵輪產業利基

郵輪產業之利基在於後端市場或附加價值，挖掘郵輪產業鏈上下游中蘊含著的新增長點，加深在市場開發、物資補給等領域之合作，積極推動郵輪經濟的發展。

#### 1. 人流轉化為金流：

Harbor City 及新加坡郵輪中心，客運碼頭結合購物商場是港口規劃旅客服務成功的例子，港口如何辦理招商、規劃客運碼頭、經營之郵輪業者如何結合地方特色開發多元化套裝行程、以及地方政府的配合等等，吸引人流、物流及資訊流，都是經營成功的要素。



## 2. 結合產業發展，擴大區域合作與分工

“上海‘十二五’旅遊業發展展望”已初步確定：至“十二五”期末，上海將發展成為東亞地區郵輪樞紐港和亞太地區的（繼新加坡、中國香港之後）三大郵輪中心之一。據瞭解，屆時的北外灘地區將重點打造集國際標準郵輪碼頭、國際遊輪客運服務、國際郵輪主題會展、都市旅遊服務諮詢等功能為一體的上​​海郵輪旅遊核心功能區，同時依託北外灘CBD地區打造世界郵輪公司總部、郵輪旅行社和高星級賓館集聚區；吳淞口融合濱江獨特元素，著力以郊野旅遊為特色，打造多元綜合化的國際郵輪港，成為上海的郵輪休閒服務區。在吳淞口地區集長江和沿海遊船、崇明三島水上遊覽、黃浦江遊覽於一體，與濱江休閒和創意產業結合，引進大型遊樂項目，與崇明三島形成呼應，成為上海乃至長三角水上換乘及通達門戶之一。

透過區域郵輪港口間的合作與重新定位，開闢近洋、區域、洲際航線的套裝行程，或有效結合郵輪製造優勢，打造大中小型郵輪進軍市場，或針對不同客群，設計獨特行程，郵輪旅客再搭率高，可藉以拓展郵輪市場。其次，可依範圍結合地區（LOCAL LEVEL）在地產業，或國家層級（NATION LEVEL）之生技醫療，將餅做大。

## 3. 以客為尊之郵輪中心

郵輪中心多著重在『建築物標的』地標意象、景觀的研選、規劃與設計，然長久以來屢屢受到旅客抱怨的問題，諸如：通關動線、便捷的通關程序、旅客船橋、行李託運及輪轉…等等軟、硬體設施的規劃，將是後續階段必須投注更多心力去用心規劃及設計的工作，畢竟這些設施是未來營運時實務面將遭遇的問題，新加坡郵輪中心累積20幾年的設施規劃及營運管理經驗，引進便捷、現代化、科學化及貼心服務的理念是值得學習及參考的對象。

### （三）要怎麼收穫，先怎麼栽

發展郵輪觀光須長時間經營，對國際航商的接觸與建立聯絡關係更須長遠佈局，參加會展或研討會聚集郵輪產業鏈主要從業人員，現場即為意見交流與溝通之平台，因此後續推動郵輪產業發展，參加相關國際性會展仍屬必要，為提高港口能見度並提升國際地位，同時掌握太平洋地區郵輪產業經貿、港航營運等最新趨勢，參與相關協會及相關專業研討活動可達到資訊交流效果，有利於港口業務推展時參考。