

出國報告（出國類別：國際會議會議報告）

第二屆永續觀光與都市發展國際會議會議報告

服務機關：國立臺北大學休閒運動與管理學系

姓名職稱：蔡瓊姿副教授

派赴國家：中國香港

出國期間：102 年 5 月 8 日 至 102 年 5 月 10 日

報告日期：102 年 5 月 20 日

摘要

第二屆永續觀光與都市發展國際會議由香港中文大學主辦，並在校內的國際會議廳舉行。此會議邀請了來自五大洲的專家學者發表演說，包括美國，德國，英國，瑞典，辛巴威，澳洲，新加坡，中國，香港，澳門，泰國，緬甸，寮國，馬來西亞及台灣。本人為台灣唯一被邀請之學者，且為第二度受邀，甚為榮幸。

本人於 102 年 5 月 8 日至 102 年 5 月 10 日受邀赴香港的香港中文大學參加 Sustainable Tourism in Urban Environment Forum(永續觀光與環境論壇)，擔任主講之論文題目為 Taiwan's Ocean Policy: The Trends in Keelboat Sailing Activities。本人能獲邀至國際學術研討會演講，不僅顯示出著作在理論和實證上的分析和發現，獲得了國際級的肯定，同時，也能夠將臺灣在休閒運動研究的成果，與國際學術圈接軌分享，進一步提高國際學術人士肯定臺灣學界在休閒運動領域的研究能力。因此，本人研究成果在國際影響力和學術貢獻度，有值得肯定之處。本人還於 2012 年起獲聘為世界休閒組織之理事,提高了臺灣學者在世界學術圈的能見度。這是隸屬於聯合國的組織，全球僅有十七位理事，有這些珍貴的機會貢獻所學，代表臺灣發聲，這份喜悅難以言喻。未來的研究工作上，仍將持續性對女性休閒、休閒障礙、水域運動管理領域、比較文化等主題進行深入研究，希冀以西方為主流的運動休閒研究有臺灣的代表性與能見度，為臺灣的休閒促進做出貢獻。

第二屆永續觀光與都市發展國際會議會議報告

目次

摘要-----	2
一、 目的-----	4
二、 過程-----	5
三、 心得及建議-----	6
四、 附錄-----	7
附錄照片 1: 蒞臨會議開幕之香港中文大學一級主管-----	7
附錄照片 2: 本人發表論文一景-----	7
附錄 3: 發表論文之中文全文-----	8
附錄 4: 議程-----	15

第二屆永續觀光與都市發展國際會議會議報告

一、 目的

此次會議探討之主題包括世界文化遺產如何妥善地被保存，如何兼顧觀光發展與環境維護，如何在都市計劃中加入綠能環保概念，主題樂園之經營是否具有永續觀光之理念？文化遺產管理面對的機會與挑戰等。主議題中的子議題還有：地質教育與地質保存的策略選擇，中國新移民新生活方式的開展與環境保護觀念，生態觀光在中國推展的理論與實務，溼地觀光的娛樂性與經濟發展平衡及都市遊憩空間開發與空間結構等。

會議於 2013 年 5 月 8 至 10 日在 The Chinese University of Hong Kong 舉行，此為亞洲休閒觀光領域深具影響力的國際性學術會議，會議邀請了五大洲共十位 講者與會演講，本人很榮幸為臺灣唯一被邀請演說之學者。The Chinese University of Hong Kong 是亞洲學術重鎮，國際休閒觀光領域的專家學者從科學、社會、經濟、文化各方面進行研究，受邀主講學者來自加拿大、美國、臺灣、中國、澳洲、芬蘭、馬來西亞、德國、奈及利亞及南非。此次會議探討之主題包括世界文化遺產如何妥善地被保存，如何兼顧觀光發展與環境維護，如何在都市計劃中加入綠能環保概念，主題樂園之經營是否具有永續觀光之理念？文化遺產管理面對的機會與挑戰等。

二、 過程

第二屆永續觀光與都市發展國際會議由香港中文大學主辦，並在校內的國際會議廳舉行。此會議努力在倡導休閒、對世界休閒政策及指導方針發表言論與評論，其對相關議題的關懷如下：

1. 兒童與青少年
2. 休閒教育
3. 健康促進與疾病預防
4. 運動法與相關休閒政策
5. 各族群的休閒生活
6. 休閒組織管理
7. 研究部門
8. 旅遊及環境
9. 聯合國組織
10. 休閒環境與環保志工
11. 休閒與兩性相關議題

此會議提供對休閒領域有興趣的個人,在對活動與相關資訊的蒐集能有一個高層級的媒介平臺,可以更加了解休閒產業之發展與未來規劃。本人發表之論文題目是“臺灣的海洋：重型帆船運動趨勢探究”。此題旨在突顯航海活動是永續觀

光發展的重要體現，它非常環保，動能為風力，只需少量燃料在進出港時使用，即使在都市中也能推展，只要有河川，海洋或湖泊，皆可進行。海洋是我們的舞臺，海洋對我們有著非凡的意義，臺灣四面環海，擁有優良之海洋生態環境，近年在海岸線解禁與政府推廣下，重型帆船運動的人口持續成長。本篇論文主要目的為討論：一、重型帆船運動形式與趨勢；二、國際重型帆船組織發展概況；三、國內重型帆船運動阻礙因素。在歐美國家，帆船為許多人普遍從事的休閒活動之一，帆船產業，從造船、周邊零件商品、到俱樂部經營管理、帆船學校，在歐美是一發展健全、收益龐大可觀之產業。重型帆船運動的發展歷史悠久，相關技術層面，也十分發達且成熟。臺灣重型帆船起步較晚，目前也已有將近五十多艘重型帆船，未來可成長的市場空間還很大，本研究最後統整出臺灣重型帆船愛好者

1. 近年購買帆船人數成長頗快，但目前因缺少停泊船隻的良港關係，其購買成長率趨緩；
2. 目前臺灣的遊艇港其共通的普遍問題是地理位置不佳，距離城市太過遙遠。

三、心得及建議

此次與會人士有許多香港知名大學的碩博士生，其中又有將近半數的學子來自於中國大陸，他們都以優異的本科成績申請進入香港的大學就讀，只因嚮往香港的國際化。他們非常有自信地以英文發表及研討問題，這是台灣的研究生遠不及之處。缺乏全英文環境的台灣高等教育，將不利台灣社會的國際化，欲邁向頂尖大學，恐怕還有很長一段路要走。

附錄照片 1

蒞臨會議開幕之香港中文大學一級主管



附錄照片 2

本人發表論文一景



壹、前言

重型帆船運動的發展歷史悠久，相關技術層面，也十分發達且成熟。何謂重型帆船？一般指具有壓艙龍骨物的帆船，性能上分為兩大類：競賽類(Racing)及休閒類(Pleasure)；前者要求的是速度，後者講求的是安全及舒適性，如適合長途巡航(Cruising)休閒或是競賽與巡航並重的多用途船(Racer-Cruiser)等。重型帆船(另可稱為多人操作帆船、壓艙龍骨帆船、巡航帆船等)，其形狀長度都不一樣，可依休閒或競賽來設計及規劃，內部除操控索具外，亦有廚房、廁所、艙鋪等空間(Weatheritt, 2006; Barry, 2009a)。有關於西洋帆船發展史介紹的中文著作不多，且許多都是在介紹海軍史、海戰史或艦船史的著作中提到一些零碎的資料。即便如此，大量的海戰和探險故事又把帆船本身的發展線索沖淡得難以尋找。帆船是應用大自然的風力而航行的水上交通運輸工具，在帆船還沒發明以前，船只能順著水流任意漂流，或是由人力划水而行，因此，對於古人而言，帆船是一項相當了不起的發明成就。目前我們所知道最早的帆船，是在西元前 2500 年為埃及第四王朝法老王古夫的葬禮建造的，它被發現於法老王的墳墓的坑道中；在同時期的壁畫也看到類似的帆船，它們皆屬於木製單桅帆船，帆面呈現長方形(Tom, 2009)。

帆船技術的發展，深深影響人類文明中的商業和軍事活動。西元前 1200 年左右，往來貿易於地中海的腓尼基人建造出比埃及帆船更為堅固的船隻，此種帆船除了具有長型骨架和龍骨，還裝配粗的橫樑，使帆船能裝載更多貨物，和更平穩的運行在海洋中(Tarian, 2007)。西元前 500 左右，腓尼基人建造出第一艘雙桅帆船，如此便能在行駛時多利用一個方向的風力。有了穩固的海上交通工具，腓尼基人便成為當時活躍於地中海的商人。後來希臘與羅馬人學習並改良腓尼基的船隻，建造了有史以來最龐大的商船隊。到了西元 500 年左右，帆船的型態出現了嶄新的設計。當時的阿拉伯人發現，運用大幅的三角形帆會比原本的方形帆更有利於航行，因為三角形帆在側風時也能運用，但長方形帆只適用於順風，如此帆船更能因應海上變幻莫測的環境。

中古時期約八至十一世紀，北歐的維京人造了既大又堅固的帆船，張起紅白相間或大紅的布帆，以長窄的船型、吃水淺的特性，往來於歐洲海岸，打劫沿海國家與海上船隻，時稱北歐海盜。中世紀末海上探險時代來臨，許多探險家向海外探險，為了佔據領地彰顯國力，各國皆致力於製造更快速、更穩定的帆船進行海上活動。於是帆船的類型又發展出多帆的帆船(Tarian, 2006)。它的船體變大了，船桅的數量也增加了，帆的數量增加也增進船隻航行的速度。如西班牙人哥倫布於西元 1492 年西航至美洲的西印度群島，當時哥倫布的船隊所乘坐的船，是一種帆槳大木船，這種船的船體小，易操縱，能逆風而駛，並有划槳的設備，以備在風力不足或風向不對的時候使用。帆船的持續改良，後來大型帆船成為海上戰

鬥的重要工具，如西元 1588 年西班牙派遣無敵艦隊入侵英國時，便是以「聖馬丁號」這艘配備 48 門大砲的大帆船作戰。十七世紀初期從英國普利茅斯出發，抵達新英格蘭的五月花號，則在美國歷史中創下深具歷史意義的航程。十八世紀蒸汽機的發明，蒸汽船被發明出來，然而由於早期的蒸汽船速度太慢，又常常故障，因此在蒸汽船尚未改良成功之前，帆船仍是主要的海上交通工具。後來，帆船的船體和風帆被人加以改良，成為速度快捷的快速船，它屬於大型船隻，船上有很多桅桿，且每根都裝有帆，主要用以載運茶葉與貨物，時至今日，帆船已成為許多人休閒娛樂的乘坐工具(Barry, 2009b)。

貳、 國際重型帆船組織發展概況

一、 國際帆船趨勢

帆船在 1896 年第 1 屆奧運會就被列為正式競賽項目，但由於天氣情況惡劣，第 1 屆奧運會的帆船比賽未能舉行。1900 年第 2 屆奧運會在法國巴黎舉行，帆船運動共進行 7 個級別的比賽。除在美國聖路易斯舉行的第 3 屆奧運會沒有帆船比賽之外，其餘的奧運賽會均有比賽。1908 年第 4 屆奧運會起，規則改為以艇身長度分級，1928 年第 9 屆奧運會以前以重量或長度分型，如 0.5 噸以下級、0.5 ~1 噸以下級、12 米型、8 米型等，早期奧運會比賽船型較不固定。而現在的比賽已經按照級別嚴格區分，重量和尺寸都相似的船隻歸入同一比賽級別。隨著比賽級別不斷變化，船艇不斷改進。玻璃鋼材問世，使船艇的造價降低，工藝水準提高，輕巧而小型的帆船逐漸替代老式帆船。在奧運會規定的比賽級別裡，小型帆船也就逐步取代大型帆船。1976 年，在第 21 屆奧運會上，6 個級別比賽全部改成船體較輕小的帆船。1992 年，在第 25 屆巴塞隆那奧運會上，比賽級別達到男女共 10 個級別(Roth, 2008)。

目前奧運會帆船比賽都採用奧林匹克梯形航線或是迎、尾風航線進行比賽。帆船原為男女混合項目，從 1988 年奧運會起男女分開設項。1988 年漢城奧運會設立了女子 470 級的比賽。2004 年索林級從奧運會男子項目中被刪去，取而代之亮相的是女子鷹鈴級的比賽。2004 年第 28 屆奧運會設男子米斯特拉級風浪板、女子米斯特拉級風浪板、芬蘭人級、雷射級、男子 470 級、女子 470 級、49 人級、托納多級、星級、歐洲級、鷹鈴級 11 個項目，共有 400 名運動員參加比賽。每個協會每個項目最多 1 條船參加。2004 年第 28 屆奧運會的帆船比賽一共有 11 個小項，其中男子 4 個項目，女子 4 個項目，另外 3 個項目是“公開”的，即男女運動員可以同時參加比賽。風浪板運動的迅速發展亦引起國際體育組織的高度重視。1984 年第 23 屆奧運會列入一個風浪板項目，1992 年第 25 屆奧運會列入男、女風浪板兩個項目。從第 23 屆奧運會開始，風浪板項目已經四易級別。在第 29 屆北京奧運會上，RS: X 作為新的風浪板級別，分別有男子和女子兩個項目(Roitblat, 2009)。

亞洲帆船運動的最重要賽事應屬“青島奧運帆船賽”。青島是中國現代帆船運

動的發源地，對帆船運動並非十分陌生，但是對於承辦奧運帆船賽，青島市民對現代帆船運動和奧運標準的國際帆船賽知之甚少。場館建設方面，青島興建了國際帆船中心，被國際帆聯、各國運動隊和中外媒體譽為世界一流的奧帆賽場館。氛圍營造方面，實施人文奧運工程，普及奧運知識和帆船運動知識，推動青少年帆船運動的開展。氣象方面，加強氣象預報工作，改進賽事組織應對方案。從城市品牌看，青島知名度明顯提升。青島因奧運加快走向世界，世界也因奧運更加了解青島。奧運的效應，讓城鄉居民受惠，奧運工程建設投資創造了約 10 萬個就業機會。

二、國際重型帆船組織

國際帆船聯合會(International Sailing Federation , ISF)，簡稱國際帆聯。國際帆聯是世界帆船運動的管理機構，1907 年 10 月在巴黎成立(Leonard, 2006)，其主要職責為在全球推廣帆船運動、管理奧運帆船比賽、制定世界各類帆船賽事的規則和規定、培訓仲裁和裁判以及各類管理人員。同時，促進帆船各項國際項目發展，並代表帆船選手參與各類綜合型賽事會議。國際帆船聯合會現有國際會員 121 個，官方語言為英語，作為管理世界上各種帆船運動的國際組織，國際帆聯的任務是不分種族、宗教、性別或政治信仰，關於各類帆船運動制定、監督和解釋帆船比賽的規則，處理項目間的矛盾；決定各類帆船的競賽資格；組織奧運會帆船賽；管理各種帆船錦標賽等活動；審查、研究、調查有關帆船運動的各種問題，並做出報告，傳遞訊息，維護協會會員的利益；組織各種比賽和活動，激發公眾對帆船運動的興趣，獎勵運動員和其他人員，對關心帆船運動的人士和組織提供服務。

協會會員根據地理位置，分為從字母 A 至 Q 的 17 個小組，分配給各組進入理事會的名額存在明顯的不平等，如由英國 3 個協會組成的 A 組有兩個名額，由美國和加拿大兩個協會組成的 P 組有三個名額，而非洲九個協會、東南亞九個協會組成的 Q 組和 K 組卻各只有一個名額。代表大會是國際帆聯的最高權力機構，每 4 年召開一次會議，討論國際帆聯的有關工作。大會閉幕期間，由理事會行使代表大會的權力，理事會由聯合會主席、6 名副主席、30 名以內的理事，及 4 名專門委員會代表和無表決權的司庫組成。

叁、臺灣的重型帆船運動生態及賽事

重型帆船停泊的港口應該具備生活機能完善的條件，方便船隊補給生活日用品、汽油等物資，此外，還要能提供水手上岸後的休閒娛樂活動(Bruce, 2008)。依不同船型，帆船可一人至多人操作，因此除了體能、航海知識，團隊默契也很重要。來自各地的同好，一起享受迎風破浪的樂趣，沉浸在臺灣涼爽海風與燦爛陽光下。重型帆船休閒運動在國外行之有年，臺灣過去因為戒嚴、船牌、碼頭等

因素，重型帆船發展受到限制。

一、國內重型帆船運動推廣契機與阻礙因素

在國外長久以來，從古老的木船到現代的新式材質船，帆船運動從未中斷過，常被大多的家庭當作日常的休閒運動項目之一。在歐美國家，幾乎有將近一半的家庭人口都有從事帆船相關的活動，因此成為一項非常有商業價值的產業 (Jamieson, 2009)，從造船業到俱樂部，經營俱樂部接待客人內所衍生之工作職缺包涵業務人員、現場管理人員，清洗業、碼頭管理等工作，是一收益相當龐大的產業。如同遊艇業，帆船之產值相當高(Baird, 2006)，其造船售價相當高，一家造船廠每年如能生產 1~2 艘船，便能維持經營下去。以尹衍樑先生的大潤發號為例，造價約 3 億多元臺幣，換算成一家臺灣中小企業每年的營業額數目，只要兩年內能夠生產得出一艘帆船，該造船廠即能順利經營無虞。就國外實例而言，這樣的產業是可以一直被延續長久經營的，該運動項目的相關發展並沒有因其他因素而被中斷發展，因此，帆船運動的發展是相當健全的，包含其相關的技術層面，十分發達且成熟完整。

中國與臺灣因受限地形的關係，受陸域型的生活方式影響較大，加上過往歷史兩岸特殊的關係所致，有相當多的海禁政策，政府相當程度的禁止人民接近海洋，限制人民從事海上的相關活動。因此，這段期間除了漁民等特殊身分的人得以接觸海上運動外，其他人是完全被禁止的，因此，便讓海上運動的發展中斷許久。早期想要從事海上運動的人都必須申請船員證，必須具備漁民身分者才能出海，現在已經漸漸開放。從 2005 年解禁後開始發展初期，臺灣也僅有二十多艘帆船，市場成長空間還很大，McGregor 在臺灣已有十幾艘船，這幾年的購買帆船人數成長得相當快，目前已經將近有五十多艘帆船在臺灣。但目前因缺少停泊船隻的良港關係，其購買成長率趨緩，買家紛紛收手觀望，較好的停泊港為南部的後壁湖及高雄鼓山漁港；北部只有碧砂漁港是條件稍好的停船港口。一旦有颱風來襲，北部的風浪都非常大，停泊在碧砂漁港的船隻，大力的在海上擺盪互撞，纜繩因此全都斷裂，船隻都漂出港外了，港口本身的條件不夠好，是不易阻擋天然風浪的力量的。碧砂漁港的河堤相當高，但是遇到強風豪雨，所造成的高浪幾乎能把所有帆船都覆蓋沖翻，目前漁業署規劃了 2 億多元的經費要興建新的遊艇港，碧砂漁港本身港口非常寬，因此可在該港內再興建新的停泊港口。

漁港與遊艇港的差別在於漁港的設計沒有特別的其他設備，但遊艇港像一般陸地上的停車場般，設有固定位置可以停泊每一艘船，每一區設有一棧板，讓所有停泊的船隻都能加以固定。好的遊艇港其設置機制可利用地形的關係創造出天然的水位調節機制，能夠不靠外力的調節內外海的水位關係，保護停泊漁港內的所有船隻。目前臺灣的港口因為都無這樣的設置，大風大浪來襲時，船隻無法獲得完整的保護，因此，船隻易受颱風影響而碰撞受到嚴重損害，造成許多想買船的人紛紛打退堂鼓。

龍洞與後壁湖港是目前臺灣規劃較好的遊艇港，另在嘉義的布袋港亦是，但

其所處偏遠，且很少玩家在當地從事水域活動，目前幾乎沒有船隻停泊於此，形成了蚊子港。臺灣的遊艇港其共通的普遍問題是地理位置不佳，距離太過遙遠。龍洞港與臺北市區，其距離大致上仍能接受，但其港內範圍設置太小，風浪大時要將船撤出港外，幾乎是束手無策。該港口於入口處設置兩座為阻擋海水大量湧入的超大型上百噸的水泥實心大鯨魚，都能被此處的強大風浪打翻掉入海底，因此，船家們都不願將自己心愛的船停泊於此。且因兩側的距離範圍太窄，約 20~30 公尺，導致太過大型的船隻或是有兩艘船需要會船的時候，都顯得通行相當不易。另，龍洞港實用性不高，該港所規劃之船隻規格僅適用於約 30 呎長的船，以及 2 個停泊區，但大部份的帆船其規格都較大，因此無法停進停泊區內的安全保護範圍中。該處的碼頭僅能設計給快艇停泊，而非重型帆船。快艇因速度快，受風力限制更大，只要風浪超過二級就無法出海行駛，在臺灣每年能夠駕駛快艇的時間相當短。

新的船舶法針對中古船之進口規定為，長 12 公尺以下的船限定 5 年以下船齡，長 12 公尺以上的船限定在 15 年以下。修法原因為：1. 保護環境 2. FRP 後續處置棘手 3. 保護臺灣造船業。如此之限制是為了防範國外的舊船隻傾銷到臺灣，造成棘手的後續 FRP 船殼垃圾回收處置問題，嚴重破壞臺灣的環境，因環保意識概念的迅速提升，臺灣政府極力抵制中古船的進口。臺灣的海洋政策亦讓許多想利用駕駛帆船環遊世界的買家們卻步。例如：船隻註冊為臺灣籍時，便不易出走世界各地，因為法令中限定了臺灣籍註冊之船隻，僅能行使 30 海浬之內的海域，要想駕駛至遠方必須作特別許可之申請，但其申請門檻高且作業時程漫長，欲得到許可相當不容易。此外，申請特別許可出船至遠洋，僅能做單一次的出海特許，往後要再出海必須另作申請，法令上諸多的不夠友善，已相當程度的扼殺帆船玩家對駕駛帆船出海的熱情與信念，想購置帆船的慾望幾乎消失殆盡。註冊為臺灣籍的船隻，其好處在於可停泊於臺灣各處的港口。

國外對於帆船的管理皆採自主管理之方式，政府很少會介入其中(Cunliffe, 2006)。註冊外國籍的船隻如想要停泊於臺灣的港口，只要經過簡單手續向停泊港口當地的港務局申請即可入港停靠，相當方便。泊船費視其船隻大小（遊艇每噸每天 20 元）、登記船隻之用途（訓練船每噸每天只要 4 元新臺幣）而各有不同的收費標準。註冊為訓練船（須具備臺灣船籍才可）者，可以開班授課教學、收取學費，優勢甚多，但是申請不易，除了船籍須隸屬臺灣，另須有泊位證明；若重型帆船註冊為遊艇，即不允許從事載客行為及收取金錢。

二、選手培訓與現況

自 1995 年在中華民國帆船協會之下成立重型帆船協會，即引進 3 條帆船，在北部留下 J24 及馬爾濟斯號於翡翠灣。馬爾濟斯號無論在性能、船隻設備及價格，都比 J24 優越許多，因此早期的訓練等作業時，都只選馬爾濟斯號來使用，南部留有自立號。北部地區的訓練課程是請美國的職業選手前來授課，於接觸帆

船運動之初就受很正確的教學指導，因此能培育出優秀的人才。

我國總體實力及專項運動結構，除了怡然號之外，對國外之比賽，幾乎毫無勝算，且與國外選手的實力相差許多，其中之重要原因為航海知識的不足。培訓要點方面需要屬於自己的帆船才能做連貫性的訓練與操作，臺灣大多的玩家因缺乏如此資源，能操作到相當高技術的能力是很缺乏的。擁有自己的帆船，能讓船員長時間的培養與船隻的感情，使操作者在比賽時面對各種險峻狀況時，都能有最佳的因應方式，這樣的訓練方式才能訓練出優秀的帆船選手。

肆、總結：打造帆船的亞洲品牌

亞洲帆船運動正沿著自己的生存之道在發展(Cort, 2009)，亞洲帆船運動擁有自己的特點，因自身的基礎有著自己的愛好和定位。亞洲帆船運動展現出兩大趨勢。一是青少年帆船運動的蓬勃開展，另一個趨勢是中大型帆船運動的潛力，雖然與歐美等相比，亞洲只能算是剛起步，但卻呈現出良好的態勢，如何推動、引導、開發社會上廣大的資源是個課題。中國目前很多沿海城市都由政府部門領頭，在政策上給予支援，加強硬體建設，建造了很多帆船港。

青島市打造“帆船之都”品牌之策略選擇為，建構國際帆船中心，以專業和業餘帆船及風浪板訓練為重點，此海上運動中心集訓練、競賽、休閒為一體。基隆市或高雄市為臺灣極具潛力的港都，若欲打造成帆船之都，須努力於：普及帆船知識、結緣國際組織、加盟大型賽事及擴大形象宣傳。如何幫助臺灣的民眾認識和了解帆船的技能、文化、遊戲規則等，是一大課題。如何加強亞洲地區之間帆船運動的交流也是棘手問題，尤其是在中大型帆船運動上，如何推動亞洲各國家和地區帆船協會的合作，資源共用，共同打造亞洲品牌，是為國內重型帆船運動重大挑戰。

駕駛帆船幾乎不需要花費太多的油料費，環遊世界甚至是當成交通工具前往其他國家或港口，其旅費、住宿費、交通費等之預算，比起一般的旅遊要來得低很多，因此想靠帆船環遊世界的人為數不少(Colgate & Colgate, 2009)。在臺灣發展帆船運動的最大問題便在於停泊，但停泊港的問題並不容易被解決，一個環境不良的船泊港不但不能遮風擋浪，還會加速船體遭受破壞及損毀，其維修費用相當昂貴，這些問題對於想購買帆船的人而言都是很大的影響。碧砂漁港是旗艦級的港口，但是港邊仍須有如俱樂部等的相關產業，政府可採用 BOT 形式來委託民間經營，碧砂漁港的天然港區腹地夠大，往後的規劃若是完善，將可延伸更多的相關產業在此蓬勃發展。

參考文獻

- Baird, E. (2006). *Laser racing*. NJ: John Wiley & Sons Inc.
- Barry, P. (2009a). *Dinghy sailing: Start to finish*. NJ: John Wiley & Sons Inc.
- Barry, P. (2009b). *Yachting: Start to finish*. NJ: John Wiley & Sons Inc.
- Bruce, P. (2008). *Adlard Coles' heavy weather sailing*. New York: McGraw-Hill.
- Colgate, S. & Colgate, D. (2009). *Fast track to sailing: Learn to sail in three days*. New York: McGraw-Hill.
- Cort, A. (2009). *The blue book of sailing: The 22 keys to sailing mastery*. New York: McGraw-Hill.
- Cunliffe, T. (2006). *The complete yachtmaster: Sailing, seamanship and navigation for the modern yacht skipper*. Minneapolis: Motorbooks Intl.
- Jamieson, J. (2009). *Seamanship secrets: 185 tips & techniques for better navigation, cruise planning, and boat handling under power or sail*. New York: McGraw-Hill.
- Leonard, B. A. (2006). *The voyager's handbook: The essential guide to bluewater cruising*. New York: McGraw-Hill.
- Roitblat, B. (2009). *Sailorspeak: The complete insider's guide to yacht racing terms, jargon & slang*. Edinburgh: Manifest Destiny Press.
- Roth, H. (2008). *Handling storms at sea: The 5 secrets of heavy weather sailing*. New York: McGraw-Hill.
- Tarian, G. (2006). *Catamarans, every sailor's guide*. Boston: Chiodi Advertising & Pub Inc.
- Tarian, G. (2007). *Catamarans: The complete guide for cruising sailors*. New York: McGraw-Hill.
- Tom, C. (2009). *Complete yachtmaster: Sailing, seamanship & navigation for the modern yacht skipper*. Minneapolis: Consortium Book Sales & Dist.

Weatheritt, L. (2006). *Atlantic crossings: A sailor's guide to Europe and beyond*.
New York: Sheridan House Inc.

附錄 4:議程



The 2nd International Conference on Sustainable Tourism in Urban Environments

Date: 8-10 May, 2013

Time: 08:30-18:15

Venue: The Chinese University of Hong Kong

Programme:

08 May (Wed) Speaker presentations

09 May (Thursday) Speaker presentations

10 May (Friday) Round-table session/Field Trips

Extended deadline for abstract submission: 30 April, 2013

Objectives:

- Explore new trends and challenges of sustainable tourism development in urban areas and periphery
- Present and share knowledge on academic research, good practices and innovative policies targeted at sustainable tourism development

Conference Registration Fee:

Full Registration: HKD\$930 (Approx. USD\$120)

Special offer for fulltime student: HKD\$350 (Approx. USD\$50)



The 2nd International Conference on Sustainable Tourism in Urban Environments

Tourism has long been a major part of the urban experience and is increasingly seen as a transformative industry for many local environments. As the role of tourism in urban communities continues to expand, cities will benefit from that growth, while also becoming more vulnerable to the various consequences brought by the tourism industry. Some communities have a greater resilience to the changes brought by tourism, but others will need to seek innovative ways to accommodate those changes.

Tourism in urban and rural peripheries can be seen as a result of growing social and physical mobility, especially in developing economies. Cultural and economic globalization has brought about behavioural changes turning towns, cities, communities into centres of culture and places of activity, relaxation, and business. At the same time, they are being challenged by global climate change and international instabilities.

As a consequence of these processes, there is the need for deeper thought, the exchange of data and experiences, and the fostering of a network of scholars in an effort to further understand the dynamism of sustainable tourism in urban environments. Such a network of exchanges will show why towns, cities and communities need to combine a high-quality tourist experience with the sustainable development of the environment, while harnessing the advantages that these actions may provide for them.

Themes include, but are not limited to:

- Culture and heritage/ place making and sense of place
- Nature and local environmental conservation
- Ecotourism/ community-based tourism
- Education and interpretation for sustainable tourism
- Managing the urban – wildland interface
- Public – private partnerships and cooperation for sustainability
- Resilience planning and sustainable tourism development
- Leisure, tourism and Development
- Business models for Sustainable Tourism
- Creativity, Innovation in sustainable tourism
- Governance in Sustainable Tourism
- Corporation Social Responsibility
- Social enterprises in tourism
- Volunteer tourism
- Competitive Clusters

The details of the symposium are as follows:

Date: 8 – 10 May, 2013 (Wednesday – Friday)
Time: 08:30-18:15(8,9 May); 08:30-12:15 (10 May)
Venue: Central campus, The Chinese University of Hong Kong
Language: English
Fee: HKD\$930 Registration
HKD\$350 Special registration for fulltime student

Paper Abstract:

Please submit abstracts to Ms. Sally Duan before the deadline (**30 April, 2013**) via email at sallyduan@cuhk.edu.hk. The abstract should not be more than 300 words (including up to 5 keywords) and include the name of author(s) (first name followed by last name, underline the presenter of the paper), affiliation and email address. Notification of acceptance will be sent by email.

Please also submit the registration form together with the fee (by cheque or bank draft ONLY, payee: The Chinese University of Hong Kong) before the deadline to the following address: Organizer of Sustainable Tourism in the Urban Environment Room 251, Wong Foo Yuan Building, The Chinese University of Hong Kong, Shatin, N.T., Hong Kong

Deadline for Abstract Submission and Registration: 31st March, 2013

Paper presentation will be 20-25 minutes.

Deadline for Full paper submission : 30th May, 2013. Full papers will be reviewed for publication in a proceeding and are welcome for submission to 'Tourism Geographies'.

Enquiries

For further details about the content of the symposium, please contact: Prof. Lawal M. Marafa Email: Immarafa@cuhk.edu.hk
Tel: (852) 3943 6471

For further information about paper abstract and registration, please contact: Ms. Sally Duan Email: sallyduan@cuhk.edu.hk
Tel: (852) 3943 6643