

標題：數大即是美的郵輪訂單

屬性：市場

期別：第 305 期

根據 IHS Markit 資料庫顯示，目前全球已下訂 62 艘郵輪，如加上雲頂香港集團 (Genting Hong Kong) 所宣稱的，將於德國 MV Werften 造船廠建造 10 艘郵輪及其它訂單，新造船隻的數量將直逼 80 艘，創下郵輪產業的新高紀錄。在絕大部分現有船隊及新下訂的郵輪市場中，船東屬意的噸位以 180,000 - 200,000 噸為主。皇家加勒比國際郵輪公司 (RCI) 所屬的兩艘能乘載 5,000 位遊客的 Icon 級新造郵輪就是最好的例子。

皇家加勒比於 10 月 11 日表示，兩艘新郵輪將交由芬蘭 Meyer Turku 造船廠承造，該船可容納 5,400 位遊客，總噸位數等同於美英嘉年華公司 (Carnival Corporation & plc) 為旗下邁阿密嘉年華遊輪公司 (CCL) 所訂購的兩艘 180,000 噸級。同時，嘉年華遊輪公司也在德國帕彭堡 Meyer Werft 造船廠為英國半島東方郵輪 (P&O Cruises) 訂購另一艘同級的郵輪。

世界第一艘 100,000 噸級大型郵輪嘉年華凱旋號 (Carnival Triumph) 出現於 1996 年，而約五年前，郵輪大眾市場中的平均噸位提升至 140,000-160,000 噸，規模經濟是噸位躍升的主要推手：船隻越大，效率越高；大型船隻所組成的大型船隊，其經濟效益也將超越船隻層級而到達公司層級。依據 IHS Markit 資料顯示，截至十一月中，本年度大型郵輪訂購數已達 25 艘，總噸位 2,180,000 噸，平均噸位 87,200 噸。2015 年全年度郵輪下訂數為 12 艘，總噸位 1,300,000 噸，平均噸位 108,000 噸。本年度平均噸位降低，是因下訂的數艘探險遊輪噸位遠低於大眾與頂級市場郵輪的噸位。



圖 嘉年華凱旋號

資料來源：

<http://www.travelpulse.com/news/cruise/first-look-carnival-cruise-lines-new-carnival-vista-attractions.html>

對此產業內各建造商、承包商、供應商而言，現有的情勢及未來的前景，無不意味著前所未見的莫大商機。然而，龐大資金挹注於超大型船隻，也代表若郵輪產業遭逢嚴重衰退，將會對整個價值鏈造成負面影響。無論是全球性的經濟低迷、地域性政治事件、或是恐怖主義作祟，均可能觸發另一波風暴。

產業的蓬勃榮景正改變著營運商的版圖，例如：地中海郵輪公司(MSC Cruises)與雲頂香港集團皆計畫投入更高的產能，企圖超越實力更堅強的嘉年華遊輪公司、皇家加勒比國際遊輪公司和挪威郵輪公司(Norwegian Cruise Line Holdings)。在此同時，郵輪建造產業的版圖也將隨之產生變化，目前全球前三大郵輪造船廠：義大利芬坎蒂尼造船廠 (Fincantieri)、於德國與芬蘭均擁有造船廠的 Meyer 集團，以及法國 STX 造船廠仍佔主導地位，無論在船隻數量與總噸位上均擁有絕對優勢。然而，正當各大造船廠面臨船席一位難求之際，新的勢力適時投入戰局。雲頂香港集團擁有美國水晶郵輪(Crystal Cruises)以及亞洲星夢郵輪 (Dream Cruise) 與麗星郵輪(Star Cruises)三大主力，而先

前所收購的三家德國造船廠也整併為 MV Werften。集團的目標，是在自有的造船廠中建造三大品牌的船隻。

新的策略同時也囊括新的商機與風險。在各大造船廠的船席一位難求之下，雲頂不僅能以較短的交船排程爭取到新造船的訂單，更能利用空檔為自有品牌建造新船。另一方面，此類的專案管理複雜度和同時掌控營運與造船的困難度，其間的風險確實不可小覷。如何透過設計、鋼構、艙裝等維持高度的產能利用率，有效掌控多項專案的管理作業並如期如質交船，都是雲頂需要克服的難題。

嘉年華郵輪公司於 9 月 23 日表示，目前已與中國造船公司 (CSSC) 簽署建造高達四艘 133,500 噸大型郵輪的協議。船級以嘉年華願景號 (Carnival Vista) 為基礎，與目前 CCL、歌詩達郵輪公司 (Costa Crociere)、嘉年華郵輪集團旗下澳洲鐵行郵輪公司 (P&O Cruises) 現役郵輪同級。義大利芬坎蒂尼、嘉年華公司與中國造船公司已成立合資公司，全力推展中國的郵輪建造產業。此舉代表中國造船公司已實質挺進郵輪建造領域。芬坎蒂尼與嘉年華集團擁有關於願景號級郵輪的豐富經驗，當能將純熟的設計與建造技術轉移給中國造船公司。而四艘船隻接連的建造，亦表示中國造船公司能夠獲得最實質的造船學習曲線。

三菱重工 (MHI) 雖曾爭取到嘉年華集團德國阿依達郵輪公司 (AIDA Cruises) 兩艘 124,500 噸級的訂單，但在交船嚴重延期及鉅額損失之下，已然決定退出大型郵輪建造行列。兩艘郵輪尚屬原型船且三菱重工並未邀集有經驗的郵輪建造商合作，因此無法獲得實質的造船學習曲線，若非前兩艘延期交船且不符預算，阿依達郵輪公司還可能繼續下訂兩艘同級郵輪。2016 年國際海事組織 (IMO) 通過極區章程 (Polar Code) 之後，探險遊輪營運商紛紛下訂新噸位的船隻。章程中規定 2017 年後航行於南北高緯度水域之遊輪所需的技術及船員訓練需求。

截至目前為止，新造船隻的噸位在 10,000 至 25,000 噸之間，雖然噸位遠小於主流市場中已下訂的船隻，卻也大於現役的大

部分探險遊輪，當然，採用的艙裝標準自是遠高於多數現有的同級船隻。這些噸位較小的船隻無法進入大型郵輪建造商的排程，但也使得專事建造離岸服務船隻的挪威各大造船廠，成為新的熱門之選－MV Werften 與克羅埃西亞 Uljanik、Brodosplit 造船廠正因如此，而取得建造探險遊輪的訂單。

噸位較小，相對的使技術風險與財務風險也遠低於超大型船隻。探險遊輪市場的成熟度雖不及主流市場，但多數建造商均能為潛在客戶提供本身特有的概念設計產品；反觀主流郵輪造船產業，卻是以船東的概念設計為主。相同的，渡輪船東們也開始尋求主要郵輪造船商以外的船廠，執行新造船專案。2015 年起北歐施行二氧化硫氣體排放管制區 (SECA)，原本可能引發船用燃料成本暴增的疑慮，已隨著 2014 年末期石油價格的狂跌一掃而空。由於事態發展優於 2014 年預期的結果，各大渡輪公司也開始著手汰換邁入高齡的船隻。

郵輪的建造與採用標準設計的散裝乾貨輪、油輪、貨櫃輪大不相同；由於所有細節都攸關於後續營運的成功與否，因此建造時必須遵循船東的客製化設計。造船廠跨入郵輪產業的門檻因而顯得奇高無比。不同於標準設計專案的快速流轉，建造郵輪的重點在於複雜流程及施工順序的掌控。以三菱重工為例，上億美元的損失就是貿然行動的苦果。