

受新冠病毒疫情重創的郵輪市場

◀ 方信雄

一、前言

自從 2019 年 12 月 31 日，中國向世界衛生組織通報中國湖北省武漢市出現原因不明的肺炎病例，及至疾病被世衛組織定名為 COVID-19（2019 新型冠狀病毒），並快速蔓延到中國以外國家和地區以來，全世界頓時陷入恐慌失序狀態，經貿與日常活動幾乎停擺，使得具跨國運輸特質的海運產業亦蒙受嚴重影響。其中尤以 2020 年 2 月初鑽石公主號郵輪在日本爆發群聚感染滯港隔離檢疫，接著其他郵輪亦陸續爆發疫情，最令海運社會關注並引發全球譁然。根據郵輪公司聲明、政府公告和媒體報導，新冠病毒感染全球至少 55 艘航行於海上的郵輪

也在停留七十天後的四月十九日上午駛離基隆港前往星加坡，提早結束基隆港今年的郵輪季。



乘客和船員，約佔全球郵輪載客的近三分之一。此波疫情造成全球約四百艘郵輪停航，其中四十餘艘郵輪滯留，船員旅客約十二萬餘人被拒入境，可能在美國與香港以外海禁，海運，國內航，允許載運國籍旅客進港的廣海星號



回顧近十餘年來，海運業絕對是經營艱困的產業之一，唯獨郵輪業是海運與休閒旅遊市場當中成長最快速的區塊，實屬產業異數。因為自從 1980 年起，郵輪產業平均的乘客量每年平均增長了 7.2%。事實上，及至新冠病毒疫情爆發前，全球旅運業幾乎沒有人不看好郵輪產業的光明前景，然而任誰也未想到一場突發疫情竟帶來郵輪產業毀滅性的重擊，連帶地使港口、相關產業與其從業人員亦蒙受嚴重損失。當然貨櫃航運，乃至散裝船區塊利用疫情肆虐導致供應鏈斷鏈，以及技術性調節運能供需賺取千載難逢的暴利則屬例外。

不容否認的，2012 年元月 Costa Concordia 號郵輪在意大利沿岸擱淺傾覆造成 32 人死亡的悲劇，亦曾為歐美郵輪業帶來幾年的寒冬。但郵輪業者迅即將事故定

位為船長嚴重人為疏失的個案，並透過提升安全措施的宣傳手法強調郵輪仍是當前市場上最安全的旅遊方式，果然很快就說服善忘的郵輪旅客回流。

從海運經營的角度來看，經營海上旅遊的客運服務，不僅需要龐大的財力支撐，更要有豐富的營運經驗與充分的高品質人力支援，因而市場上稍具商譽的郵輪船隊無不由國際知名財團所掌有或運作。

另一方面，在過去的幾十年中，現代郵輪業者已經用創新的造船設計理念、增大船舶噸位、改良造船素材提升高乾舷船舶的穩定性、灣靠更多異國情調的目的地，以及創新的船上和岸上主題活動，開發出足以提供滿足每個旅客所期望的度假選擇。

二、郵輪的定義與演進

眾所周知，不論國際法或國內（船舶）法，「客船 (Passenger ship)」一詞被定義為：「搭載 12(含) 名以上旅客的船舶，航行國際航線並且必須遵守國際海事組織的所有相關規定，包括國際海上人命安全公約 (SOLAS) 與載重線公約 (Load Lines Conventions)」的規定。因此，「客船」的營運本質為單純地將旅客從某地載運至另一地，雖亦兼具營收，但主要仍以民生公益為首要考量。例如專門通行離島交通的渡輪，如台馬之星、台華輪即是。

至於本文所欲探討，亦是時下最為盛行的「郵輪 (Cruise)」，則係指從某

港口載運旅客航行至另一或多個港口，主要以安全、舒適、休憩或特定主題為運航訴求，並以「獲利」為主要考量者，

「運輸」並非其主要目的。

換言之，郵輪係著重於享樂航程的客船，而航程本身與船上加工設計的趣事，以及沿途不同國家與不同目的地

的特有史觀都是郵輪公司行銷的主要訴求。又由於運輸並非郵輪的主要目的，故而郵輪多採將旅客送出，再運回原出發港的母港模式運作，因此灣靠的港口多位於同一(洲際)大陸範圍內的特定區域。當然亦有採環球航程跳點逐港泊靠的掛靠港模式，或是以橫越大洋為主要訴求的遠洋定期班輪營運，亦即有近十餘天不灣靠任何港口的越洋旅程。

傳統上，從事橫越大洋的遠洋定期航線郵輪都會訂造比典型郵輪更高標準的船舶，包括高乾舷、強力鋼板以抗衡在大洋上的巨浪與惡劣天氣，諸如冬季北大西洋。此等跨洋郵輪的主甲板下船殼大多漆以深色油漆，而不同於區域性郵輪的雪白船殼，如皇后系列郵輪即是漆以深藍色，以免因橫越大洋遭遇大浪船身銹蝕影響觀瞻。

一般遠洋定期班輪通常

設置有比區域型郵輪更大的運航所需空間，以容納燃油、食物及其他備品以供較長航程的消耗。雖然跨洋郵輪講求豪華，但卻有不適於漫遊的特質，諸如高耗油、吃水較深致無法灣靠通常較為好玩的淺水港口、防水的封閉式甲板建構不適於熱帶水域、房間設計傾向於客房數最大化，而非著眼於舒適，如無窗客房比例較高即是。

很明顯地，從遠洋定期郵輪到區域性郵輪的設計最新趨勢，是郵輪的客房從暗無天日的內部艙房移往配置

有私人露台 (Balcony) 的高層建築。因此最近的郵輪常被描述成「設有露台的浮動公寓」"(Balcony-laden floating condominiums)。日本海運界更稱現代郵輪為「裝置有主機與螺旋槳的豪華酒店」(ホテルにエンジンとプロペラを付けたもの)。此外，不僅船型結構不斷變化，目前的新型郵輪更是愈造愈大，最近下水總噸位 (Gross Tonnage) 二十二萬噸的大型郵輪單船搭載旅客人數甚至高達 8,000 名，故而被稱為地表上最大的旅客運輸工具。

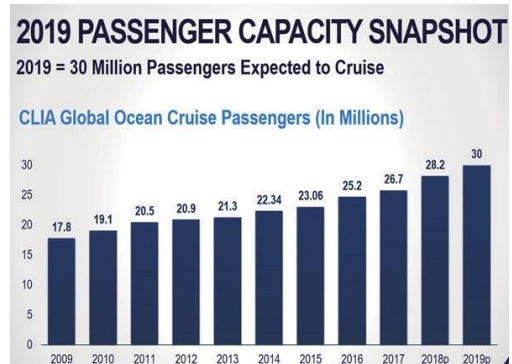
三、郵輪市場現況

現代版的郵輪產業，隨著北美工業的發展，可以追溯到上個世紀七十年代，已經歷了一個日益增長的普及過程，成為旅遊業的一個重要區塊，並達致作為一個遍及全球的 (World-wide) 重要經濟因子。

其次，隨著世界上越來越多的郵輪母港和掛靠港，以及來自各大洲不同國籍不同階層的乘客和船上工作人員，連帶

地產生經濟、法律、環境和社會連帶關係的認知差異，使得只出現在往昔高端社區才有的冷漠疏離 (Detachment)，常常發生在郵輪旅客互動的場景中，絕對是全球化互動趨勢預想不到的另類產出。

另一方面，相對於海運市場長期的萎靡不振，郵輪產業提供多樣化的運輸



模式結合現代化的港口服務，成就了郵輪作為消費者度假的優先選擇，因而被業界稱為抗危機產業 (A crisis-resistant industry)。策略上，郵輪業者鎖定目標為越來越多的富裕客戶群提供服務，每年為來自世界各地數百萬乘客提供令人興奮、多元與輕鬆愉快的體驗。

這個充滿活力的行業不斷擴大產品開發和服務的提供，並開拓新的市場，過去 20 年平均每年增長 8.5%，自 1980 年以來已累計至接近 9000 萬人次，其中 60% 是過去十年間所產生的，而且沒有減緩的趨勢。相對於 2007 年的 1260 萬人，2008 年和 2009 年的旅客人數則高達為 1300 和 1350 萬人，原本預計此一趨勢將持續至 21 世紀。但這一切樂觀預期都被新冠病毒疫情的蔓延給推翻了。(參閱圖 .1 圖 .2

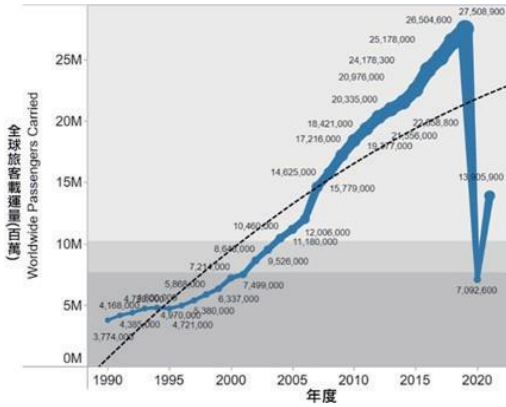
圖 .3)

Source: CLIA

圖 .1 國際郵輪歷年旅客量統計

Source: Cruise Market Watch

圖 .2 國際郵輪旅客量增長趨勢

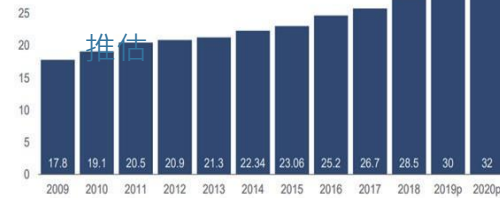


次是地中海航線和歐洲旅程(Itineraries)，至於港口和城市則以巴塞隆那、威尼斯、尼斯、雅典和希臘群島、蒙特卡羅、伊斯坦堡、倫敦、阿姆斯特丹、斯堪的納維亞峽灣、赫爾辛基、聖彼得堡等歷史悠久的港口城市較受青睞。當然亦包括一般旅行業者未提供的旅遊機會，如近年來特別風行

2020 = 32 MILLION PASSENGERS EXPECTED TO CRUISE

Source: CLIA Global Ocean Cruise Passengers (In Millions)

圖 3. 國際郵輪旅客量預期增長趨勢



眼前全球的郵輪市場就是由數百艘大型遊輪組成的船隊，載運數百萬乘客穿梭漫遊散佈在全球各地理區域 (Geographical areas) 內的 500 多個目的地，其中以加勒比海航線最受歡迎，其

的北極和南極地區探險旅程即是。而從上述港口與城市來看，歷史、故事與景觀依舊是吸引郵輪旅客的最主要因素。目前全球前五大郵輪公司為 Carnival、Royal Caribbean、Star Cruise (其擁有Norwegian Cruise 50%股份，NCL本來是第三大)、MSC Cruis 以及 Louis Cruise。其中 Louis 是經由購買市場上的二手或三手中古船而大幅成長，其餘四家大多自行建造新船。

郵輪業者面對這一驚人的市場增長，當然亦體認到需要更高效能的管理，以及迫切的進行組織和結構再造，因為唯有如此始能因應對不斷變化的市場競爭。基本上，郵輪產業每年創造超過 150 億美元的市場，其中 79% 的產出落於北美和英國市場，以及全世界數十萬的直接和間接就業機會，更在全球各個不同的工業部門間產生數十億美元的年度間接

效益，例如消費用品生產、專業技術服務、旅遊服務、金融服務、航空運輸和批發貿易等。

四、新冠疫情對郵輪業與港口的影響

儘管全球公共衛生專家一致認定，導致新冠病毒在全球各地迅速傳播，最主要的傳染域是航空旅行。2019 年估計有 45.4 億人搭乘飛機，3000 萬人搭乘郵輪。但郵輪是數百人，乃至上千人持續一段時間在中央空調的封閉空間內一

同吃飯、游泳和跳舞等，故而郵輪為疾病傳播提供獨特環境，也因此淪為重災區。最遺憾的是，即使疫情已在全球各地爆發，郵輪公司也沒有立即意識到類流感症狀的出現可能是新冠肺炎爆發的跡象，甚至當船上傳出疫情時，也未將乘客隔離在房內。此外，疫情出發時期郵輪公司還曾跟乘客保證，船上沒有人感染新冠病毒，但其實有些旅客早有發燒和咳嗽症狀。

依據 Cruise Industry News 三月初的報導，全球約有 400 艘郵輪受新冠病毒疫情影響而停航。此等停航郵輪每月產生的支出高達 10 億美元，即平均每艘郵輪大約 200-300 萬美元。依此數值大約可概略推估出若疫情無法控制或減緩，或是疫情已穩定控制但短期內旅客不可能回流所造成的損失。因而各郵輪公司無不陷入前所未有的經營困境。然而最慘的是，在眼前各行各業尋求政府紓困補助的聲浪中，市場上九成以上的郵輪卻都懸掛權宜國籍旗，因為郵輪公司雖將總部設在美國，但為採用低稅

賦且較寬鬆的勞福法規，船舶多在巴哈馬、巴拿馬及賴比瑞亞等國家註冊。也因而幾乎完全無法適用各國政府提供的紓困方案與補助。此時只有自尋存方案，例如嘉年華集團 4 月 1 日宣布，以每股 8 美元價格發行該公司 6,250 萬股普通股。沙烏地阿拉伯公共投資基金 (王國主權財富基金) 輕易取得嘉

封面主題

專題論述

法律論述

保險小故事
處理車禍事故的小常識與法律知識分享



年華公司 8.2% 股份，共持有嘉年華公司 4,300 萬股股票。沙烏地阿拉伯的買股操作使得該公司股票從 4 月 3 日最低的 8.02 美元漲至 4 月 6 日最低的 10.96 美元，但相對於 1 月 17 日的 51.44 美元仍算是慘跌。

面對此一市場巨變，吾人當然不希望看到郵輪產業全面瓦解，尤其善忘好玩的旅客也不可能讓郵輪產業消失。因此儘管短期內不會有旅客登輪，但是郵輪業者還是聯合呼應持續提出長程船期表，就怕一旦疫情得到控制後無法搶得市場先機。

尤其各郵輪公司的 CEO，從維京郵輪創始人及董事會主席托爾斯泰、哈根到公主郵輪總裁珍、史渥茲，更是展現優質企業家特質主動出擊高調喊話，除安撫經營團隊與船隊船員外，更企圖喚起市場支持與旅客信心。

最值得讚賞的是，公

主郵輪總裁珍、史渥茲女士面對旗下屬輪多艘染疫被迫滯港隔離的重創下，仍勇敢堅毅地主動出面說明公司善後處理原則。而最令吾等海員出身的航海人佩服的，就是珍女士在鑽石公主號確定染疫的第一時間就主動宣布所有旅客船票全數退費，包括登船、前離船後的所有陸、空運交通費及旅舍費用。更有甚者，旗下郵輪所有船員的薪資一毛不減，更包括一般船員在平常載客狀態下所能獲取的小

費，公主郵輪公司全額補貼。令人敬佩的大手筆，這是海運業近百年來一直以男人為主的職場上從未見的氣魄。毫無疑問的，珍女士旨在搶救公司得來不易的形象與傳統信用，企圖穩固日後市場重開後的商機。

另一方面，貴為國內郵輪最大母港的基隆港當然亦是重災區。回顧自民國87年基隆港務局蕭丁訓局長筆路藍縷親赴馬來西亞招商，說服麗星郵輪開闢基隆港航線揭開台灣郵輪新頁以來，基隆港以航海地理的地利之便與市民友善度，博得各國航商讚賞，無視對岸龐大郵輪商機紛將屬輪部署基隆，終至擠身亞州第二大郵輪母港的排名，相關產業亦隨之屢創佳績進而帶動結合港區與觀光產業的整體經濟效能。因應此一情勢，政府也積極投入鉅資大舉興、拓建基隆港郵輪碼頭與旅客中心，然如今碼頭與旅客中心接近完工，卻因疫情蔓延致陷入苦無郵輪泊靠的窘境。

從港埠收益面來看，以近年來港灣靠郵輪的平均噸位十萬噸級為例，每艘

郵輪除支付給港務公司包括碼頭碇泊費每小時新台幣 6,850 元、拖船費每艘 / 小時 22,310 元、以及垃圾清潔費新台幣

19,500 元的基本費用外，最大的收支應

屬旅客服務費每名旅客新台幣 460 元，試想一艘載客三千名的郵輪在數小時內給港公司帶來的收益就可高達 1,380,000 元，可以想見一年近四百艘次郵輪取消

航程所造成的收入損失有多嚴重，而此還未包括相關周邊業務的收入。很顯然的，以郵輪為首要業務的旅行社、船務代理、補給業乃至基隆港引水人都是此波疫情肆虐下的最大受害者。

五．結論

疫情終將緩和，但可以理解的是短期間內難以期待乘客回流，尤其是國際社會與組織日後勢必會加強對郵輪的防疫指導守則，凡此都會增添郵輪業者的固定成本與營運難度。然而鑒於過去數年國內港、航、旅遊各界與各國郵輪航商因業務往來頻繁已然建立濃厚情誼與市場默契，尤其少數早年當我國港口狀況仍諸多不備，卻全力友善相挺的郵輪航商，如今遇有難關，主管機關在無礙疫情防制的前提下能不思考如何主動對此等航商提供友善措施或作為？

最重要的是，友善對待

這些曾對我國港口貢獻良多的郵輪航商，不僅可在此眾人皆言不的險峻局勢下贏得國際觀感與形象外，更可視為搶奪疫後郵輪市場先機的超前部署，否則一旦失去航商藉以圖存的些許信賴與期待，勢必喪失日後搶回疫後既有郵輪市場的先機，因為能夠投入營造基隆成為郵輪母港的航商可能一去不復返，當然更可能在周邊鄰近港口另闢母港。

本文作者：

台灣省引水人聯合辦事處主任暨國立台灣海洋
大學運輸科學系兼任教授