

# 轉嫁成本非長策 郵輪拓節能驅動

## 冀通過低碳布局緩解盈利壓力 考慮轉向液化天然氣動力船舶

應對能源風暴系列三



中東戰事導致全球海運石油的重要航道霍爾木茲海峽一度被事實上封鎖，國際油價飆升。燃料成本通常約佔郵輪公司營運成本的20%，能源價格上漲對郵輪業利潤帶來明顯衝擊。部分郵輪公司被迫通過調整基礎票價、調高燃油附加費及船上服務費等手段來維持利潤，而業界擔憂若油價持續高企，更多公司將被迫跟進。

●香港文匯報 記者 胡藝禾



麗星郵輪及星夢郵輪率先宣布，自3月20日起向所有新預訂航程的乘客徵收燃油附加費。星夢郵輪推出新的燃油附加費收取計劃，從新加坡及其鄰近母港出發的「雲頂夢號」，將徵收每人每晚15坡元（約93港元）燃油附加費。麗星郵輪公告稱，附加費將根據燃油價格的實時變動進行檢討，油價若回落便會下調，但若油價持續上漲，附加費亦可能作相應調整。相關職員表示，此前一直未有收取燃油附加費，那時油價急升，才作此策略調整。

### 「燃油對沖」策略鎖定油價避險

燃油成本上漲的局面下，部分航商通過採用「燃油對沖」策略，即提前利用衍生性金融工具鎖定燃油價格進行避險，得以減輕能源價格波動的衝擊。郵輪產業巨頭中，皇家加勒比為今年全年燃料需求的60%進行了對沖，得益於此，其旗下所有航線均承諾不會收取額外費用，挪威郵輪公司亦採用燃油對沖策略，提前鎖定成本。相比之下，嘉年華郵輪的處境最具挑戰性，因其是三大郵輪集團中唯一在燃料採購環節完全不對沖的公司，令其獲利能力對現貨油價波動最為敏感。其財務數據反映了這種脆弱性，嘉年華公司公布第一季度業績時，下調了全年盈利預期，較早前預測承受逾5億美元（約39.2億港元）的燃油成本負面影響。

因應燃料成本飆升，航商冀通過技術緩衝與低碳布局來緩解盈利壓力。嘉年華正加速投資航線優化軟件與船隻新型引擎，試圖通過降低營運耗油量來抵消成本壓力。同時，業者正考慮轉向LNG（液化天然氣）動力船舶，這一舉措不僅符合國際海事組織的永續法規，亦可提升能源利用率。

分析指出，儘管燃料成本上升，全球範圍內的郵輪旅遊需求並未受到明顯衝擊。對旅客而言，提早預訂行程、選擇較新的節能船舶及仔細對比不同航線與出發日期，均是對抗能源衝擊的重要策略。提前鎖定預訂單可規避後續燃油附加費調漲的風險，新一代LNG或節能船舶的營運效率較高，票價波動相對穩定，而保持出行日期的彈性，則有可能利用淡旺季差價來抵消燃油成本上升。



●燃料成本約佔郵輪公司營運成本20%，能源價格上漲對郵輪業利潤帶來明顯衝擊。 網上圖片



●郵輪旅客就算已支付全額費用，亦有可能在下船時被徵收附加費。 網上圖片

### 合約偏袒郵輪公司 旅客硬食「彈性」附加費

《紐約時報》引述播客節目Cruise Radio報道，絕大多數郵輪公司的合約中，保留了當油價觸及特定價格時，加收每日附加費的權利。美國對伊朗發動軍事打擊以來，國際油價飆升，早已超過郵輪公司合約中規定的臨界點。專家警告，已預訂的郵輪行程可能面臨高額的燃油附加費。

海事律師溫刺爾曼指出，郵輪合約是一份完全偏袒郵輪公司的法律文件。挪威郵輪公司保留在油價突破每桶65美元時，向每人每日多收10美元（約78.3港元）的權利，嘉年華郵輪規定若油價達每桶70美元，每人每日最高可加收9美元（約

70.5港元），而地中海郵輪則保留向旅客收取每日12美元（約94港元）的權利。這些額外的收費受郵輪合約保護，即使旅客已全額支付行程費用亦然。對一個四口之家而言，一趟7日的郵輪行程在下船時可能面臨250至280美元（約1,957至2,192港元）的燃油附加費。

儘管多數總部位於美國的主要郵輪公司此前未曾徵收燃油附加費，也未必希望因調漲費用而損失客流，但燃油價格對郵輪營運成本佔比甚高，嘉年華郵輪集團去年燃油支出逾18億美元（約141億港元），在油價上漲和全球衝突的雙重影響下，遊客可能被迫破費。

### 航行保費飆逾10倍 進一步推高票價

中東緊張局勢加劇航運業風險，令船隻保險費急升。倫敦勞合社數據顯示，戰事爆發數周內的商業航運戰爭風險保費飆升，大型船舶每次航行成本從過去約60萬美元（約470萬港元），暴增至700萬至900萬美元（約5,480萬至7,046萬港元）。

該機構指出，在平時時期，保費通常僅佔船舶價值0.1%至0.25%，而衝突爆發後，經過數條高風險航運走廊的保費攀升到1%至1.5%，至於風險最高的航線，保費更高達3%至7.5%。以價值2億至3億美元（約15.6億至23.5億港元）的大型郵輪為例，當保費從0.25%漲至3%，每次航行的保險成本將急升至900萬美元，航商不得不重新計算每次航行的經濟賬。

保險定價向來反應迅速，中東衝突爆發後僅數天，保險公司對現有保單的通知便紛至沓來。因導彈襲擊、無人機攻擊、電子干擾或船舶被扣押等不可控風險，許多駛經戰區郵輪的保單被撤銷。

船東們不得不在進入指定高風險航線前設法重新購保，但市場上願意開出條件的承保商已大減，即使有小部分保險公司願意承保，保費率漲幅卻逾10倍。

儘管郵輪較貨船規避高風險水域的傾向更明顯，但再保險市場對全球航運業風險的整體評估，也會傳導至所有經過相關海域船舶的綜合費率。保險業內人士指出，郵輪營運商無可避免面臨保費增加，這部分的成本最終又通過票價轉嫁旅客。



●因導彈襲擊等不可控風險，許多駛經戰區的郵輪被撤銷保單。 資料圖片

### 郵輪繞路景點縮水 性價比大打折扣

戰爭對郵輪業的影響除油價上漲外，更有對航線安全的直接威脅。全球郵輪航線布局受重創，航經波斯灣、地中海、紅海以至亞太地區的大量郵輪航次，被迫取消、延誤或大規模改道。皇家加勒比財務總監霍爾茨稱，航線是「賓客體驗的核心」，各大航商在動盪局勢下被迫作出「繞路」與「截彎取直」選擇，再疊加油價間接推高機票及整體出行開支，使旅客面臨支付更高票價及燃油附加費的同時，享受的靠港景點卻不停「縮水」，郵輪假期的性價比已大打折扣。

檳城港務局主席楊順興指出，中東衝突使當地空域關閉，導致空中斷和客

運附加成本增加，並影響通過航空樞紐轉機的郵輪旅客，為郵輪營運帶來額外壓力。他透露，多家國際郵輪公司包括地中海郵輪、途易郵輪及愛達郵輪，已開始調整或取消2025至2026年冬季在阿拉伯海灣地區的航線。他還指出，對於航線經蘇伊士運河前往馬六甲海峽的郵輪，將被迫繞行南非好望角，航程大幅延長，郵輪行程安排亦需重新調整。

航線更改部分遊客尚能接受，另有部分郵輪則因受戰爭波及，無法按計劃經蘇伊士運河返回地中海，原定行程被迫取消。皇家加勒比集團與途易郵輪共同持有的「Mein Schiff」4號及5號，因受困於中東地區而無法重新部署至地中海執行夏季航季的營運，大量已預訂航次被取消，航商需向已購票旅客提供退款或替代安排，全年盈利預期受壓。

分析指出，作為一種完全非必需的消費產品，郵輪業對消費者情緒波動的敏感度遠高於多數行業。皇家加勒比早前承認，2月28日衝突爆發後，因遊客對鄰近戰區的目的地產生安全疑慮，地中海航線預訂一度出現短期放緩。分析警告稱，部分歐洲及地中海航線地理上鄰近中東，郵輪退訂潮或不會在短期內消退，預訂量將持續下滑。



●旅客支付更高票價的同時，享受的靠港景點卻不停「縮水」。 網上圖片

### 郵輪縮短航程減停靠低收益港口 加勒比國家急推新措施保護旅業

在燃料價格及船舶保險費大幅上漲之下，郵輪公司因應成本衝擊，採取縮短航程、減少停靠低收益港口等措施，整合途經加勒比海域的航線。這一整合舉措導致多目的地的郵輪行程減少，以及前往該地區次級港口的郵輪班次減少，削弱加勒比海附近的巴哈馬、巴巴多斯、多米尼加共

和國、特立尼達和多巴哥等國家高度依賴的旅遊業收入。這些國家正緊急採取措施，以保留郵輪客流並保護旅遊業收入。

過去數年，加勒比海是全球郵輪市場增長最快區域，佔全球市場份額逾40%，各大郵輪公司的主力新船均部署於此。以巴哈馬為例，該國去年旅客量達創紀錄的1,250萬，郵輪業功不可沒。然而航線整合令郵輪在次級港口的停留時間縮短、停靠的小型港口數量降低，令港口經濟更集中於少數目的地，加劇小型港口的生存壓力。

更令這些國家擔憂的是，郵輪公司正加速開發「私人島嶼」等自營目的地，將旅客消費從公共港口轉移至公司旗下封閉設施。隨着皇家加勒比、嘉年華等巨頭不斷擴張私有海灘項目，傳統港口社區在郵輪經濟「價值鏈」中的分成比例進一步被擠壓。

### 調整港口費用 加強基礎設施

為應對旅遊業收入降低，加勒比國家正調整港口費用、加強基礎設施，冀維持在郵輪旅遊市場的競爭力。巴哈馬已投資逾3億美元（約23.5億港元）用於重建拿騷郵輪港，巴巴多斯亦正升級港口設施，以在郵輪來訪量減少的情況下增加高端旅遊消費，還有國家嘗試拓展生態旅遊與文化產品，吸引高端過夜旅客，試圖降低對郵輪「薄利多銷」模式的過度依賴。



●巴哈馬郵輪港口商店的生意受打擊。 網上圖片