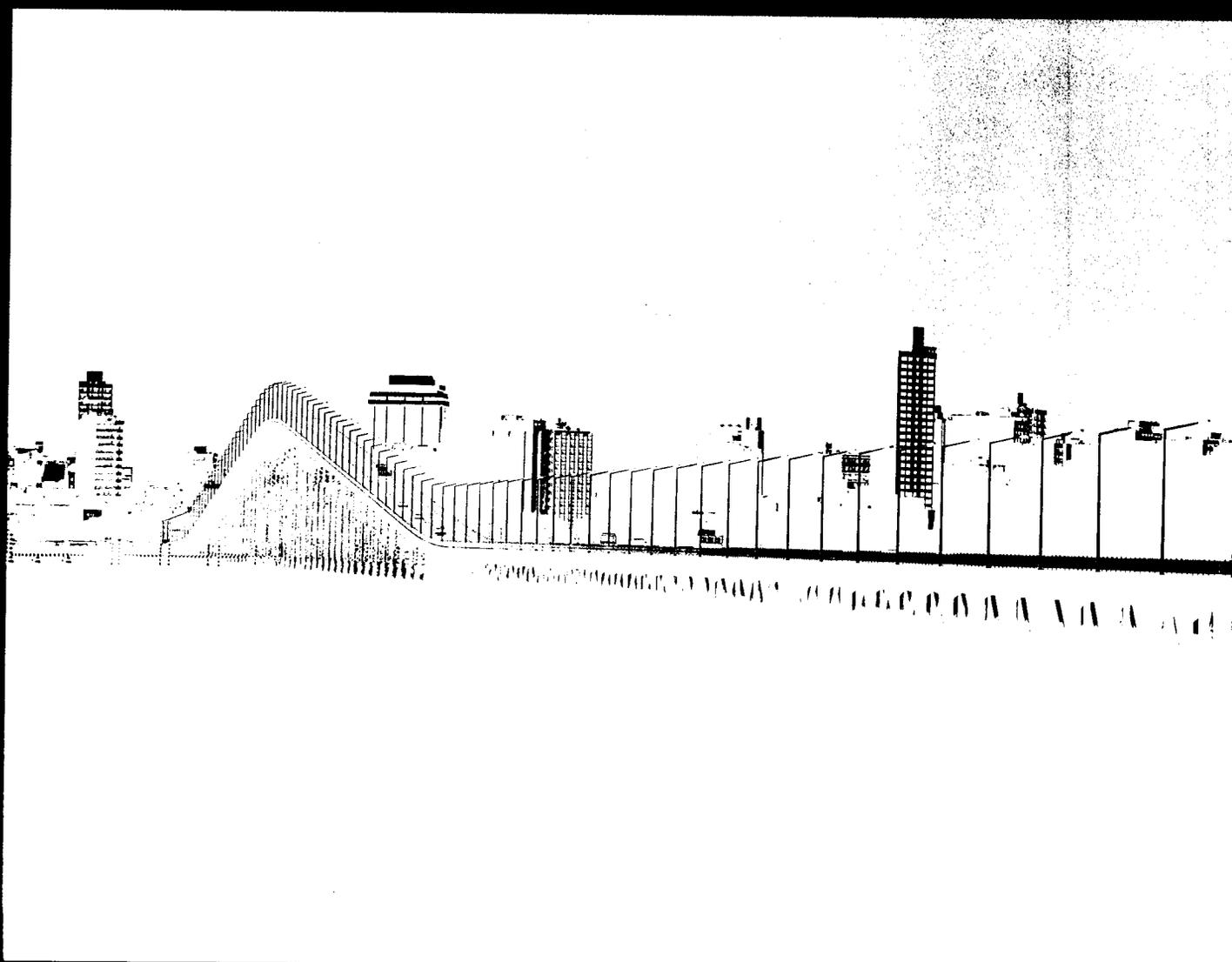


台湾游艇工业(上)

●何 铨

台湾的未来将日趋依赖价值更高的高档商品。对游艇制造业者来说，那意味着需要开发越来越大的型号，这也是菲尔·德拉佩尔（Phil Draper）最近对造船厂考察后所形成的结论。



游艇

20世纪70年代，当台湾开始以相对较大的数量生产游艇时，其主打游艇规格限于9米-15米（30英尺-50英尺）范围。当时，质量并不是发展的驱动力，而令其成为游艇制造源地的主要原因是价格。并且在那一早期阶段，台湾的劳动力成本是非常低的。

但现在事过境迁。过去30年来，国际竞争和生存标准一直在推动着台湾的游艇制造业朝着相反的方向发展，就其目前达到的水

平而言，已经远远摆脱了世界低成本制造商的地位。今天，其经济排名已经进入世界最强大和最富裕的榜单，工业基础已不再依赖于廉价商品而是登上了高价值、高技术的竞争舞台。其游艇制造业转向了越来越大型的游艇生产，而随着游艇型号的日趋增大，其制造数量和质量也获得了长足的提高。

因此，由于台湾供应的游艇在离岸价格或者“船上交货价格”方面吸引力逐渐减小，昔日那种以价格作为唯一卖点的形势已经一去不返。

这意味着台湾造船厂现在必须面对整包，即设计、质量和现金交易价格条件下的全球竞争。但由于该地区距离其北美和欧洲主要市场太远，并且到目前为止尚无可供借力的本地市场可言，因此，其发展任重道远。

颇具讽刺意味的是，最近台湾游艇产业的主要威胁来自大陆，不是缘于政治因素或者军事敌对，而是由于廉价的劳动力。因为大陆现在的发展情景即是20世纪60、70年代台湾版本的重现，只是很有可能速度会更快。的确，过去几年里，大陆制造的游艇已经出现在世界水上娱乐市场。

最近，中国大陆高达90%的游艇制造业投资和活动都与台湾有一些联系。虽然不足为奇，但实际上有许多台湾游艇制造业务或直

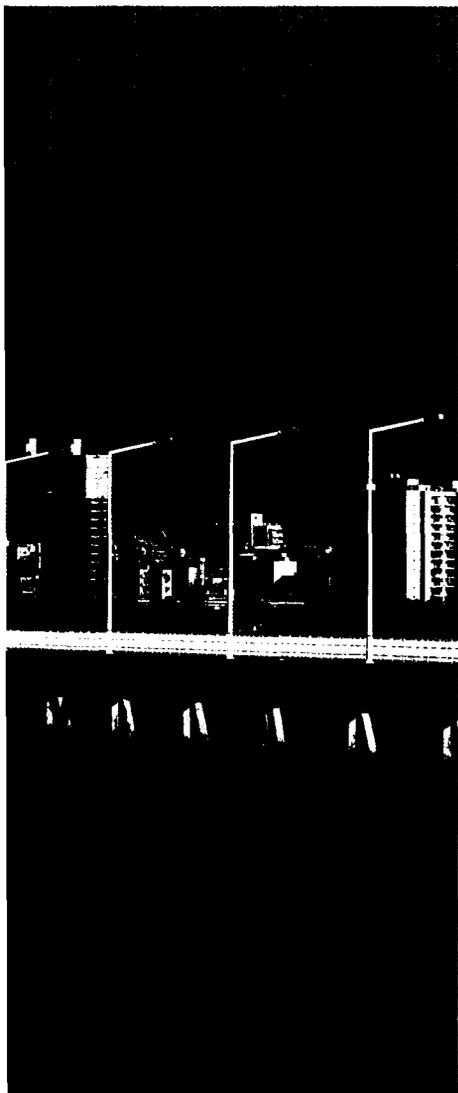
接或幕后间接地参与了对大陆游艇制造商的培育。台湾拥有所有必要的条件：资金、经营之道以及推动力量，并且两地使用的是同一种语言。

中国大陆主要工业中心的劳动力成本充其量只占台湾目前水平的十到二十分之一，尽管台湾制造商很快发现在大陆要比在台湾需要更多的劳动力并且对员工需要投入更多的管理。台湾船厂每小时工资标准大约为7美元，熟练技工的小时工资则高达14到18美元。台湾造船厂早已开始从泰国这些国家输入短期合同工以降低其劳动力成本。

对台湾配件和设备制造商来说，他们的处境相似，但不至于那么艰难，因为一般来说配件的海运与一艘体积笨重的游艇相比要节省许多成本。

台湾游艇制造业协会（TYIA）主席、动力游艇制造商南海（Bluewater）游艇制造公司总经理陈先生说，有史以来台湾游艇出口量最大的一次是1979年的1,828艘，当时游艇的平均规格为9-12米（35-40英尺）。IBI（政府信息局）上一次于1996年对台湾的游艇制造业进行过深入详细的调查，当时的出口数字极为接近450艘，平均规格大约在14米（46英尺）左右。

陈先生还说：“今天TYIA拥有接近25名游艇制造商成员，大约6



年前，成员数量为 60 名左右。台湾现在制造的最小规格的混合结构的游艇大约为 13 米(43 英尺)，而最大规格则为 56 米(150 英尺)。此外，我们正筹备建造钢铝结构的游艇，其中包括一部分超级巨型游艇。”

至于生产量，台湾每年制造游艇约 200 艘，平均规格约 20 米 -21 米(66 英尺 -69 英尺)。但是，要准确统计这一数字历来不太容易，因为大多数台湾船厂被问到产量时往往回答的是潜性产量，这通常体现出乐观精神。无论总的数字怎样，其中大约有



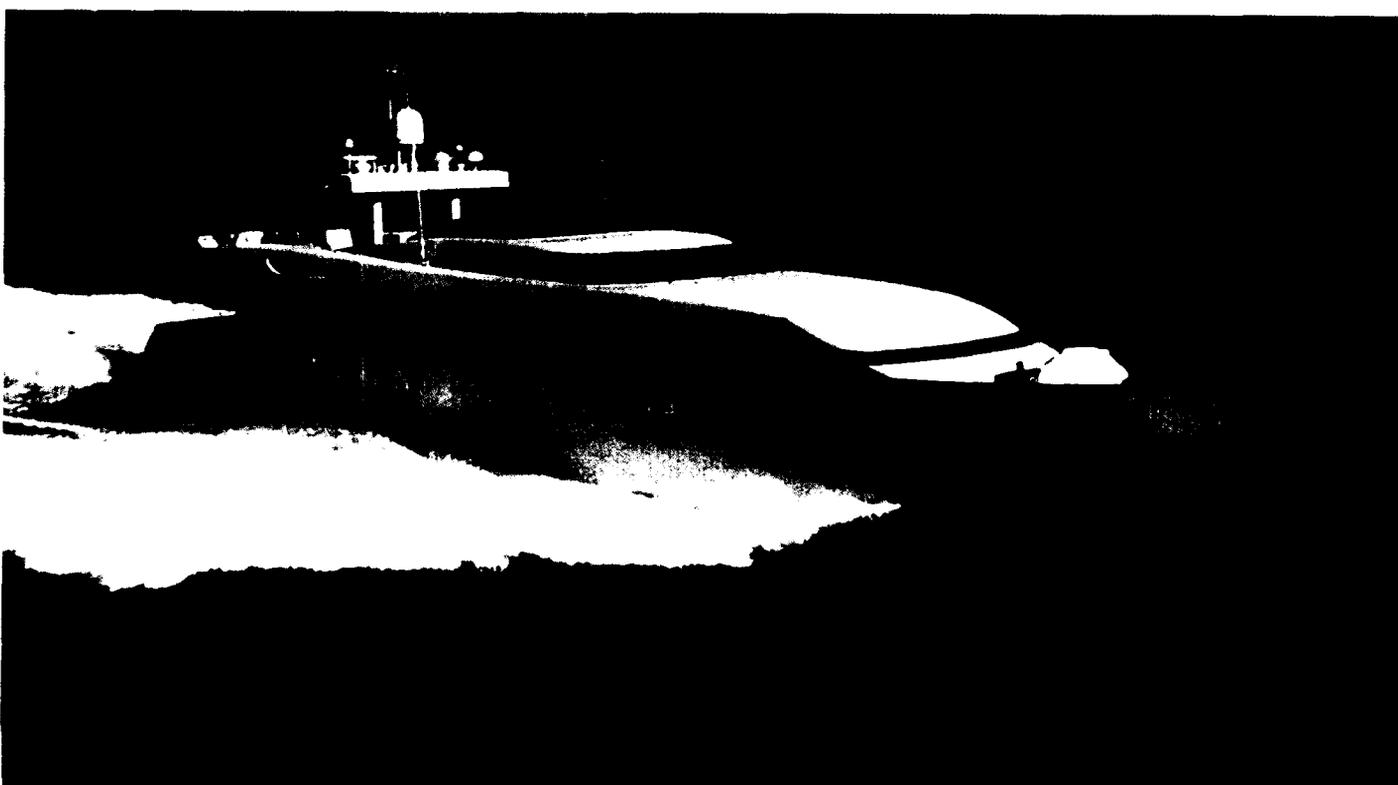
三分之一属于拖船式游艇，然后每年会提交数量仅为 25-28 艘的帆船，大多数由奎隆实业股份有限公司或大洋(Ta Yang/Tayana)游艇企业股份有限公司生产。

至于所造游艇的长度，根据 2005 年 1 月出版的名为《国际游艇》(Show boats International)的美国豪华游艇期刊中披露的一份最新超级游艇制造商的调查结果，台湾在排行榜上名列第五，已经签约的项目包括超过 24.4 米(80 英尺)的 44 艘游艇，总数达到 1,249 米(4,096 英尺)，平均长度达到 28.4 米(93 英尺)。与前 4 名的对比情况是：意大利：249 艘，总长度 8,413 米(27,595 英尺)；美国：97 艘，总长度 3,419 米(11,215 英尺)；荷兰：78 艘，总长度 2,312 米(7,586 英尺)，以及英国：58 艘，总长度 1,671 米(5,480 英尺)。

以下是目前从事游艇制造的部分台湾造船厂：

嘉鸿 (Horizon) 游艇公司

作为台湾最成功的造船厂之一，拥有 17 年历史的嘉鸿游艇公司在高雄地区建立了数家工厂。它主



游艇

要制造两大系列游艇，长度从 15.2 米到 39.6 米(50 英尺-130 英尺)。两个系列的品种分别为“地平线(Horizon)”和“优雅(Elegance)”。前一型游艇大多数通过公司自己的经销网络销往美国，其经销商包括位于东海岸的吉尔曼(Gilman)游艇公司和负责西海岸销售业务的卡尔·弗伦奇(Karl French)公司。而后一型游艇则由德莱特曼(Drettmann)公司独家在欧洲销售，该公司总部设在德国，在西班牙的巴利阿里群岛的帕尔玛·德·马略卡岛设有销售营业部及其他设施。

至于游艇制造业务由两个主厂承担，两家工厂共雇用大约 600 人。嘉鸿游艇公司的主厂座落在小港区，拥有 350 名员工，主要产品规格为 21 米至 40 米(70-130 英尺)，游艇制造采取自行计划生产和半定做方式；其另外一个主厂 Hong Yang 又称“Vision”则雇用约 160 人，制造的型号 15 米至 21 米(50-70 英尺)，自行计划生产。另外还有一个负责 Atech 层压成型的工厂，位于距离主厂约 3、4 公里的汐止，600 名中的其余工人在那里工作。最后这个工厂承担部件压制，需要通过公路运送部件到其他两个厂，因此最大型号的部件常常完成于凌晨或者深夜，以免造成重大交通堵塞。总体上，嘉鸿集团拥有 10 套不同的加工设备用于生产大约 20 种不同型号的部件。

2004 年度，嘉鸿游艇公司制

造了约 25 到 26 艘游艇，其中 9 到 10 艘使用了“地平线”商标，另外 14 到 16 艘则贴上了“德莱特曼”商标。目前其订货单已经排到未来 12 到 15 个月，根据嘉鸿公司吕先生的说法，这属于“正常情况”，“我们的市场目前实际上相当稳定，因此我们期望今年的业绩能与 2004 年持平。”

颇具意义的是，正在建造中



的游艇平均规格约 26 米(85 英尺)。作为主打产品推出的 26 米游艇最终售价约 350 万美元。嘉鸿游艇公司 7 年前就已经突破了 30.5 米大关，随后已经生产出 10 艘以上那一规格或更大规格的游艇。

为了树立规模制造大型游艇的理念，主厂通常同步制造 15 到 17 艘规格超过 21 米(70 英尺)的游艇。

嘉鸿游艇公司目前正承建有史

以来最大的项目，一艘由格雷格·马歇尔设计、具有埃斯宾诺莎(Espinosa)风格、长达 40 米(130 英尺)混合结构的动力游艇，第一张定单来自德莱特曼运营公司，预计将于 2006 年末或 07 年初完工。其最终售价大约为 1 千万美元。迄今为止，该船厂制造的最大型号游艇为 116 型，其中两艘已经交货，一艘使用“地平线”商标，另

一艘使用“优雅”商标。使用同样加工技术制造 125/130 型的生产也在进行中，预计将于 2006 年初交货。第一艘 125 型产品将是一艘全排水型游艇，最大速度 14 节；而 130 型产品则采用半平面技术，速度高达 24 节。

当被问到如何应对来自大陆的威胁，即一方面是大陆快速增长的游艇制造能力，另一方面是前所未有的军事微妙形势，吕先生

充满自信地回应说，他的公司将继续做好自己目前的工作，即以更高的质量标准建造大型游艇。

作为长期发展战略的组成部分，嘉鸿游艇公司最近在高雄码头购置了一块2万平方米的滨海地。尽管公司并没有立即开发这块地的计划，但它可以提供建造40米（130英尺）以上游艇的厂地，有可能使公司进入钢/铝结构定制领域。对于在那里开发更大的游艇而言，不会存在规格方面的限制。

嘉鸿游艇公司还一直在研究动力快艇市场，希望实现产品多样化，但由于目前生产日程安排过满，无暇投入开发。

一款新型26米（85英尺）长的游艇将很快加入“地平线”和“优雅”系列。

嘉鸿游艇公司实际上和嘉信（Kha Shing）游艇公司一样，都以基本股东的身份在经营方面取得了同样的成功。后者就在前者总厂的隔壁，位于Kuang Yang街，但两家公司各自拥有自己的主要产品。该公司制造哈格拉夫（Hargrave）系列游艇，产品在北美市场有良好的销售业绩，另外一个系列特雷德（Trader）则通过托尼·夏佩尔（Tony Chappell）集团设在英国的塔昆（Tarquin）游艇公司以及自己的蒙特·芬诺（Monte Fino）销售处销往欧洲。

强生游艇（Johnson Yachts）公司

位于台湾高雄县大发（Ta Fa）工业区的强生游艇制造厂始建于1986年，现在只制造两种型号的游艇，即强生70型和87型，但他们很快将推出一款新的旗舰产品：强生100型。所有这三型游艇的设计

均由位于英国的比尔·迪克森公司负责，制造厂早在初建时期就与该公司建立了业务联系。

制造厂雇有大约130名人员，2004年该厂有6艘游艇下水，其中2艘70型，4艘87型，比尔·迪克森公司称之为迷你巨型游艇，因为它的样式，特别是它的外观轮廓非常大气，让人联想到真正的巨型游艇。其上层建筑采用阶梯结构，通体垂直装配玻璃钢并且曲面为一次成型制造，体现出10多年前乔恩·班内恩伯格（Jon Bannenberq）晚年超级游艇的设计风格。但当年班内恩伯格从未设计过如此小巧的外观，并且正是借助迪克森游艇设计（Dixon Yacht Design）机构的声誉，经过精心雕琢，才使得它在不超过30米（98英尺）的情况下，产生了如此美观的效果。



游艇

实际上, 强生 87 型游艇在 2002 年第一艘下水之前, 就依靠效果图售出了 4、5 艘, 其特有的迷人魄力由此得到充分证实。它的第 12 艘最近刚刚被提走。这 12 艘游艇的销售, 大多数由公司位于美国的强生游艇营业部完成, 该营业部位于佛罗里达州的劳德戴尔堡(Ft Lauderdale, Florida), 其余小部分销往欧洲, 尽管事实上到目前为止该制造厂并没有欧洲经销商。实际上, 第一艘 87 型游艇被运到了地中海。

87 型游艇的成功促成了强生 100 型的设计, 该型号的第一艘游艇将于 2006 年底或 2007 年初交付使用。其外形风格与 87 型相似, 它的制造将体现出制造厂最大生产能力。游艇预计长度约 33.5 米(110 英尺)。

强生销售主管弗兰克·钱(Frank Chyan)在圣诞节前陪同制

造厂总经理程先生露面时曾经告诉 IBI (政府信息局): “我们最终还是愿意制造更大的游艇, 但是要制造那样的产品, 就必须建一个新的制造厂。最终我们将不断开发生产能力, 直到能制造长达 45 米(150 英尺)左右的游艇。”

游艇指导价格: 强生 70 型价格为 220 万美元, 强生 87 型的价格为 420 万美元, 新 100 型游艇大概需要 580 万美元。

2005 年, 强生预计制造约 7 艘游艇, 大多数为 87 型。

亚港造船有限公司

亚港公司只建造克罗根(Krogen)系列高质量拖船式游艇并专供给设在美国佛罗里达的卡迪-克罗根(Kadey-Krogen)游艇销售公司。目前量产的游艇有 4 种型号, 由汤姆·菲克萨斯(Tom Fexus)设计, 长度从 11.9 米到 17.7 米(39 英尺-58 英尺), 但据说一款新型的克罗根 77 远征(Expedition)型将投入生产, 其总长度为 24.5 米(81 英尺)。作为美国市场上的零售指导价格, 其中包括美国征收的 1.7% 的进口关税, 克罗根 39 型的基本价格为 42 万美元, 实际上最终销售价格大约在 55 万到 60 万美元之间。同样, 一艘 58 型游艇的基本价格为 162 万美元, 但大多数最终成交价格约为 180 万美元。

在高雄的工厂雇用了大约 90 人, 亚港公司每年建造 15-20 艘游艇。美国公司 CEO(首席执行官)贾德·B·斯特劳斯(Judd B Straus)说, 2004 年度可能生产了 15 艘, 而 2005 年有望交付 17 艘。从 2000 年旗舰产品 58 型的原型问世以来, 到目前已经制造了 9 艘同型号产品。



卡迪 - 克罗根的名字源于吉姆·克罗根(Jim Krogen)及其生意伙伴和朋友阿特·卡迪(Art Cardy), 后者大约于25年前率先帮助成立了台湾造船厂。自建厂以来, 亚港公司在该地区单一化生产了550艘克罗根游艇。在台湾, 生意关系非常重要, 这意味着长久的友谊会带来生意的兴隆。

除了佛罗里达的斯图亚特(Stuart), 卡迪 - 克罗根还在马里兰州的弗兰德希普(Friendship)建立了自己的销售处, 同时还得到华盛顿州西雅图(Seattle, Washington)一家批发商的支持。

巨星造船(Nova Marine)公司

巨星造船位于桃园县Lu-Chu-Shan的Hong Chu村, 在台北以南大约20公里处, 靠近中正国际机场。巨星造船公司生产自主品牌巨星(Novatec)系列游艇, 长度为14.6米-25.0米(48英尺-82英尺)。

目前业务包括基于4种船体的5种型号, 分别是有5年历史的48型“快速拖轮(Fast Trawler)”, 有4年历史并且也是最为大众化的55/66型“岛民(Islander)”, 有1年历史的72型和有4年历史的82型。比尔·迪克森(Bill Dixon)为较小的三款型号提供设计, 另外两款较大型号则由托马索·斯帕多里尼(Tommaso Spadolini)设计, 两位设计者均与船厂自己的技术部门保持合作关系。

在新型号开发方面, 公司老板陶先生说, 一款新的由比尔·迪克森(Bill Dixon)设计的58型“领港船(Pilothouse)”正处于概念设计阶段。

这家雇有65名员工的公司称其每年生产能力为20艘游艇, 在美国有3家批发商, 在加拿大有1家。最近公司将一艘55型交货到迪拜, 参加迪拜游艇展。

陶先生说, 从1982/1983年以来, 公司制造的游艇已经超过1,000艘, “目前生意不错。”同时他还指出这一事实, 新台币与美元的汇率稳定, 因此来自美国市场的收益没有出现大幅度降低, 但由于新台币现在过度疲软, 公司在世界其他市场的收益出现下降。

统一游艇(President Marine)股份公司

统一游艇公司在台南县Kuan-Tien工业区内有自己的老船厂并且在将军船(Jiang Jun Boat)海港新建有17,200平方米的基础设施。老板叶焯辉说, 公司自1968年以来一直从事游艇制造, 已经生产不少于1,500艘游艇, 其中大约有200艘被销往欧洲。

今天这家拥有200名员工的公司制造自主设计的、以“统一(President)”和“传奇(Legend)”为商标的系列产品, 规格相当齐全, 从14米到45.7米(46英尺-150英尺), 尽管实际上到目前为止最大规格的产品为一艘“总

统”95型, 该游艇在2年前交货到美国并参加了“2002劳德戴尔堡国际游艇展”。但情况已是今非昔比, 因为统一船舶公司已经开始设计39.6米的“大游艇”130型和45.7米的“大游艇”150型。更引人注目的是, 今年4、5月份, 公司开始150型的制造, 这是一款现代风格的半排水型三层甲板全混合结构的动力游艇, 定货的客户早在大约11年前就开始订购54型游艇, 统一游艇公司至今已经为他制造了数艘游艇。叶先生说: “这便是



游艇

回头客对于总统船舶公司的重要性。”150型的制造期为2年。

最近几年，统一游艇公司称自己每年的交货量高达20艘，其中80%销往美国，公司在那里拥有自己的两家代理商：位于华盛顿州西雅图的合资游艇公司以及位于佛罗里达的强生游艇公司。其余的20%则销往欧洲和日本。

叶先生说：“我们仍然具有竞争力，大陆可能劳动力更廉价，的确便宜很多，但就造船而言，这种差别也许并不象人们想

象的那样大。在大陆，更多的是没有技术的劳动力，需要一切从头来，这样的工人需要投入大量的管理。那就意味着在大陆你付给每个工人的工资会更少些，但对工人的需求量却增加了。在我看来，要3名大陆工人才能够取代一名半熟练的台湾工人。在台湾，熟练工人的成本大约每小时18美元，每天工作时数加起来一个工作周不超过40小时，对于公司而言，工资支付标准大约是7美元。”

在20世纪80年代的高峰生产

期，总统船舶公司每年大概生产游艇120艘，但当时平均长度不超过12米(39英尺)。现在产品的平均长度据说为19.8米到20.7米(65英尺-68英尺)，其海运至美国的费用通常在5万到7万美元之间。据艾迪·叶说，一艘在台湾离港价格大约为90万美元的游艇，在美国的零售价格通常在130万到140万美元之间。●

(未完待续)

