

邮轮公司还在造船厂没了!



造船厂破产

停航近两年，最后一批邮轮业坚守者正在撤离。

从减薪50%到部门大部分员工被裁，云顶香港(00678.HK)市场部员工彭若琪在近日向公司递交了辞呈，她大部分职场生涯在邮轮业度过，却没熬过这个冬天。

这是邮轮业最难的一个冬天，艰难程度甚至超过2021年初。数天前，云顶香港旗下两家德国造船厂向法院申请破产，触发了近28亿美元融资交叉违约。公开资料显示，马来西亚云顶集团在香港的姐妹公司“云顶香港”2016年收购了这些德国船厂，以便为其航运公司建造邮轮。然而，在新冠疫情引发的邮轮市场崩溃后，云顶方面陷入了财务困境。

原本期待2021年出现的转机 and 利好也并没有出现。云顶在香港证券交易所的股票自上周五起停牌。彭若琪称，“船厂破产的事情一出公司人心惶惶，目前还不知道这件事情对公司的影响，我觉得看不到希望了，再换工作不会考虑这个行业

了。”

德国政府指责云顶香港拒绝援助献议条款，导致该造船厂破产和多达1900名德国工人失业。

据德国政府官员称，愿意为造船厂提供6亿欧元的贷款，条件是云顶香港为造船厂提供额外的6000万欧元资金外加不少于6亿欧元的担保。但云顶香港表示无能力迫使其股东额外出资。因此，该集团被拒绝使用其按融资合约规定享有的流动资金池。

“云顶香港哪还有钱给船厂？”彭若琪透露，“疫情以来，这家公司已经削减了50%以上的职位，虽然去年年底复航，最近香港疫情复发，周末的星梦邮轮又停了，收入断断续续，造船厂养不起的。”

受全球疫情影响，云顶香港已经亏损28亿港币，云顶香港前董事长林国泰长子林拱辉自2020年8月28日起辞任公司执行董事兼行政总裁，希望能够力挽狂澜，但大厦将倾之势无法阻挡。

云顶香港周二在香港交易所提交文告表

示，MV造船厂在没有任何可能获得额外资金的情况下，根据德国法律下，须提交破产申请，因此MV造船厂和其若干附属公司已向德国管辖法院申请展开破产程序。目前，MV Werften拥有约2000名员工，其中1600名工人正在为云顶香港旗下星梦邮轮建造豪华邮轮“环球梦(Global Dream)”号。

这艘20.8万总吨是星梦邮轮船队中的最大邮轮，造价高达15亿欧元，设计载客量接近一万人，其建造工作因为疫情和财政困难而数次推迟，目前已经完成约75%的建造工作，原本定在今年年内交付，注定会再次跳票延期。

漫长的等待

“上一次坐邮轮还是2年前，”一名上海邮轮爱好者武琼莉拿出一张邮轮上的全家合影照片，她很喜欢这种公海上无忧无虑的日子，但也经常注意到某某邮轮被拒绝入港，全员核酸检测的新闻，“感觉距离下一次上船好遥远。”

中国航线的复苏注定任重道远。

2022年春季皇家加勒比全部邮轮恢复运营，自2020年12月旗下首艘复航游轮“海洋量子号”在新加坡恢复运营至今，“海洋光谱号”也已于2021年10月14日重启“无目的地航线”。

随着奥密克戎疫情再起，香港政府宣布上周五起收紧防疫措施，

其中17种类别领域必须暂时停业，当中包括美容院、邮轮公海游、健身中心等。

1月5日，香港特区政府卫生署卫生防护中心表示，得悉有新冠肺炎的密切接触者登上邮轮“海洋光谱号”参与“公海游”活动，原定于6日才返航的邮轮，提前于5日早上回到香港。全船3700人需接受检测。

云顶香港旗下星梦邮轮也在周四宣布，配合香港政府的防疫措施，旗下云顶梦号原定于周五从香港出发的3天2夜海上游将取消，受影响的乘客可选择改期出发、换取邮轮信用额或取消行程，取消行程可获全额退款。“已经停航近两年了，如果我们的国门在未来第三年，第四年甚至第五年还没有开，我们怎么办？邮轮重不重要？邮轮要不要？”地中海邮轮中国区总裁黄瑞玲认为，在谈论邮轮复航前，这些问题要先达成共识。

疫情期间，皇家加勒比、嘉年华、诺唯真三家邮轮公司总市值蒸发超过500亿美元。从2020年1月1日至2020年3月20日，嘉年华和皇家

加勒比的股价跌幅分别为76.11%和81.99%，几乎跌回2008年的股价水平。

“这是全球近200年来，邮轮在和平时期首次全线停航，世界邮轮行业遭受重创，邮轮产业是此次公共卫生危机遭受影响最大的行业之一。”原国家旅游局副局长吴文学表示。

皇家加勒比游轮亚洲区主席刘淄楠接受旅界专访时曾提出，希望政府能提供复航的时间表或路线图以更好完成规划。

尽管如此，嘉年华集团CEO唐纳德认为，邮轮的长期展望依然维持强劲，并看好今明两年的预约状况，相信公司最终将否极泰来。他表示，邮轮企业必须拥有足够的流动资金才能渡过这场危机，而嘉年华集团打算利用现金清偿负债，重返先前拥有的投资评级。

“哪家邮轮公司也不敢说自己是足够安全的，”彭若琪称，“虽然旅游业本身已经很惨了，但我认为邮轮业又是旅游业里被摧残最严重的子行业，没有之一。”(完)

凤凰资讯

