

第二次初階課程授課紀錄

授課時間	民國 100 年 9 月 14 日 (星期三) 下午 1:15 至 3:05		
授課地點	大仁樓 5 樓階梯教室		
授課師資	扶正	紀錄	洪郁淳
上課學生	91 人		
請假學生	7 人		
授課大綱 (至少 60 字, 並以 條列方式敘述)	<p>超級遊艇世界</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Yacht 起源 ? 2. Knowing “Yacht Style & Life” 3. “TAIWAN Yachts” Today 4. “Super-Yacht” World 5. NEW Goal – Marketing & Branding 		

內容目錄

一、 演講海報	-----	第 2 頁
二、 師資簡介	-----	第 3 頁
三、 演講簡報	-----	第 4 頁
四、 課程照片	-----	第 10 頁
五、 演講內容	-----	第 11 頁

一、演講海報



敬邀您參加

教育部補助大學校院培育海洋科技實務人才計畫
初階實務課程 - 船廠經營管理

認識超級遊艇世界

扶正

高港造船公司副總經理

100年9月14日

下午 1:15 至 3:05

大仁樓 5樓階梯教室

國立高雄海洋科技大學培育海洋科技實務人才計畫團隊 敬邀



二、師資簡介

中文姓名	扶正	公司電話	(07) 554-7897	
E-mail	james@horizonyacht.com			
主要學歷				
畢業學校	國別	主修學門系所	學位	起迄年月
國立臺灣大學	中華民國	造船暨海洋工程學系	碩士	79.9~81.6
國立臺灣大學	中華民國	造船暨海洋工程學系	學士	75.9~79.6
現職及與專長相關之經歷（由最近工作經驗依序往前追溯）				
公司名稱	部門	職稱	起迄年月	
高港造船股份有限公司		副總經理	2006—迄今	
先進複材科技股份有限公司	廠務	經理	2004-2006	
嘉鴻遊艇股份有限公司	開發部	經理	2000-2004	
大舟企業股份有限公司	工程部&品保部	經理	1998-2000	
聯合造船技師工作室		造船技師	1996-2000	
財團法人聯合船舶設計發展中心		造船技師	1992-1998	
美商 George H. Stadel & Son' s Co.		設計助理	1988 - 1992	
聯昌造船廠		工程員	1987-1988	
本計畫中負責項目				
<p>初階實務演講課程：</p> <p>主題：認識超級遊艇世界</p> <p>日期：100年9月14日</p> <p>時間：下午1：15至3：05</p> <p>地點：大仁樓5樓階梯教室</p>				

三、演講簡報

 <p>超級遊艇世界 TAIWAN in Super Yacht World</p> <p>James Fwu 扶正 副總經理 14-Sep -2011</p>	 <p>今日主題</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Yacht 起源 ? 2. Knowing "Yacht Style & Life" 3. "TAIWAN Yachts" Today 4. "Super-Yacht" World 5. NEW Goal – Marketing & Branding
  <p>1. World 1st "Yachts"</p> <p>世界第一艘遊艇是....?</p>	<p>人類史上首位造船技師 & 最後方舟...</p>    
 <p>人類史上首艘皇家遊艇-明皇 朱隸 In the year of 1405</p>  <p>Chinese Ming Dynasty, Captain "Zheng-He" led 27,800 people & 200 more ships (L145m x B60m), 7 voyages in 28 years, sailing down west Pacific to east Africa, to engage in international trade and materialize sailing era & modern world map.</p>   	<p>Yachts精神-風帆競技代表-American Cup</p>   <p>American Cup帆船賽歷經158年</p> <p>已成為現代各國 展現海上實力的戰場</p> 
  <p>2. Knowing "Yachts Style & Life"</p> <p>如果擁有一艘遊艇 我想.....</p>	<p>仁愛帝寶 150 坪 vs. HORIZON 136' 免費送! 您會選擇...?</p>  

我們的“建築”標準=國際海事組織規範
面對地(海)震與海嘯—只是基本要求

HORIZON

七星級室內裝潢...比陸上豪宅更溫暖舒適

HORIZON

每艘船的誕生 都是一個夢想的實踐

HORIZON

遊山玩水...左擁右抱?

HORIZON

世界各地...湊熱鬧去?

HORIZON

到天涯海角...享受一方寧靜.....

HORIZON

HORIZON

3. “TAIWAN Yachts” Today

臺灣遊艇很有名?
真的?? Why???

1960年代美軍駐台人員 @淡水河畔

至1985年代 初期25年間
以品牌代工 30ft -50ft 為主
此時超過15m即屬於“大型船”
於1985-87間 年外銷數破1,800艘
因此贏得“遊艇王國”美譽

HORIZON

今日臺灣遊艇主要成員- 仍以80ft(24m)以下小船為主

Yacht Builders

TaiwanYacht.com

少數幾家...2000年起轉型 邁向大型化發展 > 80' +

10 years from 60' to Mega

HORIZON-PREMIERE 163

2011世界 "大型遊艇" 製造國 (>80') 台灣 產能排名...

TOP 10 BUILDER NATIONS

FRANCE (2) 1520m (453m)
GERMANY (2) 1420m (436m)
CHINA (2) 1340m (409m)
TAIWAN (2) 1230m (378m)

台灣遊艇 2002-2011世界排名狀況

	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	過去五年平均排名
義大利 Italy	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
美國 US	4	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
荷蘭 Holland	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
德國 Germany	5	4	4	4	5	5	6	7	5	4	4
英國 UK	5	5	5	6	6	4	4	4	4	8	5
臺灣 Taiwan	7	7	6	5	6	7	5	6	7	6	6
土耳其 Turkey	3	5	7	7	10	11	10	9	11	11	7
中國 China	8	8	8	9	10	6	8	11	11	11	8
紐西蘭 New Zealand	10	9	10	10	7	9	7	5	6	5	9
澳洲 Australia	11	11	9	8	11	11	8	8	7	10	10
法國 France	9	10	11	11	10	10	11	11	11	11	11
加拿大 Canada	12	12	12	12	12	12	12	12	10	9	11
巴西 Brazil	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13
丹麥 Denmark	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14

資料來源: Ship-Build International 2002-2011 (經海船社/TY 提供獨家委託 獨家發表)

注意: 總長看似名列前茅的背後... 平均尺寸更能代表: 技術門檻 附加價值及未來競爭力

2005~2011依生產 "平均長度" 重新比較

德國年度平均值超越80m+ >2,500GT...真正的超級遊艇製造大國

荷蘭同樣具備80m+生產廠家 2011平均60m+突破165ft / 500GT極限

美/義130-165'生產廠家數多 (2011土耳其甚至已達135ft)

臺灣僅三家具 100+量產力船廠

臺灣平均長落至10名之外...距真正Super Yacht製造大國 尚有待努力, 甚至已被中國平均109ft所首度超越!!

4. Knowing "Super Yachts" World 認識真正的 "超級遊艇世界" Mega...Super...or, Giga Yacht??

2010 世界前100大遊艇...有多大??

2011最新排行

#1 "Eclipse" 533ft-2"=162.5m

#2 "Dubai" 532ft=162m

.....

#100 "Coral Island" 238ft=72.5m

#114 "Wedge Too" 213ft=65m

Largest Yacht > 531' / 160m

Smallest Yacht > 209'9" / 64m

雖然經歷金融海嘯 2011仍有14艘 "新船" 入榜

多有錢才買得起 "超級遊艇"?

注意 "三種" 有錢人的數量比=1:9:90

這 1% 階層...當中的10% !! 才是 "大型遊艇" 的主要客源

擁有資產	2009年 富裕人士的人數	
	全球	亞太區
擁有超過 3,000萬美元的超富裕人士	93,100人 (佔總數的 0.9%)	19,600人 (佔總數的 0.6%)
擁有500萬至3,000萬美元的 "中層富人"	896,900人 (佔總數的 8.9%)	240,900人 (佔總數的 8.0%)
擁有100萬至500萬美元的一般富人	9,053,400人 (佔總數的 90.1%)	2,761,900人 (佔總數的 91.4%)


Merrill Lynch 2010 "亞太" 世界財富年報

377ft (115m) GIGA Yacht "Pelorus"




Roman Abramovich
(羅曼·阿布拉莫維奇)

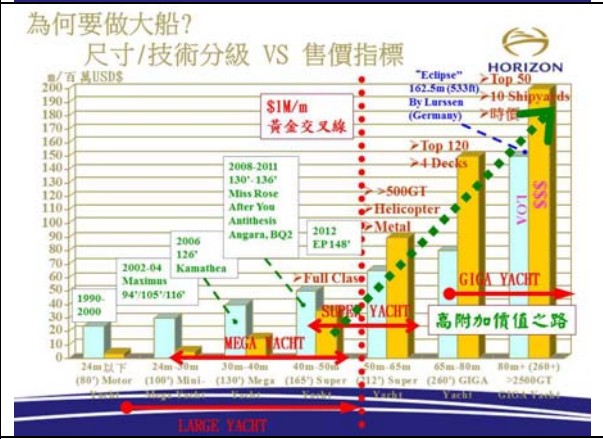
俄羅斯石油大亨
全世界排名第11富有
估計財產總值182億美元
擁有三艘遊艇
羅盤號-Pelorus 377ft
碧海藍天號-Grand Blue 370ft
迷人海洋號-Ecostsea 282ft
正再打造第四艘遊艇
日蝕號 預計超過 525 ft 約為168公尺長
另外還擁有私人噴射機
英國切爾西足球隊老闆
三架直升機



KING of Super Yacht World




HOW MUCH? 價格到底有多超級?



Super Yacht 世界 主要品牌有..?



80m+ (260') >2500GT: LÜRSSEN, FEARSHIP, aceAnco, PENDENNIS, BOSCH YACHTS

65m-80m (212'-260') >500GT <20家: AMALIA, BENTLEY, HJJE, VITTEBS

50m-65m (165'-212') TRINITY, HORIZON, KASSELWEIT

40m-50m (130'-165') Super入門 < 30家: HORIZON, JONGERT, CRESCENT, MOONEN

30m-40m (100'-130') Mega約 >90家: LAGUNA, CUSTOM LINE, HARGRAVE, PRESIDENT


24m-30m (80'-100') Mini-Mega >300家

24m以下 (80') 全球家數 >>1,000家




5. NEW Goal 各位未來的使命 Marketing & Branding

世界各大船展提昇 台灣遊艇 品牌價值

美國-Ford Lauderdale 船展




<p>德國-杜塞道夫 室內船展</p>  	<p>澳洲-Sanctuary Cove船展</p>  
<p>中東-杜拜 船展</p>  	<p>Monaco 摩納哥 船展</p>  
<p>新加坡-Boat Asia遊艇展</p>  	<p>中國-海南三亞市“海天盛筵”</p>  
<p>BUSINESS COMMUNITY 國際間業務交流合作 SuperYacht / SYBAss 會議</p>  	<p>未來之一：銷售接單-設計製造-運送交船 - -品牌行銷 客製化整合服務</p>  

未來之二：佈局全球/提供直屬維修服務



未來之三：掌握“Yachting”服務業領域



Conclusion 結論

- 遊艇業
 - 過去.....
 - 是勞力密集傳統製造業—管理與做人**
 - 是高科技系統整合產業—專業與知識**
 - 未來
 - 是精緻藝術文創產業—美力與創意**
 - 是高度國際競爭產業—品牌行銷力**
- 台灣遊艇面對世界的競爭壓力與日俱增，需要更多有志之士，加入挑戰未來的行列

HORIZON

Q & A

四、授課照片

100 年 9 月 14 日：認識超級遊艇世界



高港造船－扶正副總經理



說明超級遊艇定義



介紹人類史上首艘皇家遊艇



介紹 yachts 精神



上課互動情形-仁愛帝寶與遊艇之選擇



介紹 2005-2011 依生產平均長度比較表



介紹 2011 世界前 100 大遊艇排行



說明為何要做大船

五、演講內容

本週邀請到的貴賓是在造船界的一顆奇葩，從大學進入造船系後，就開始與造船廠接觸，在研究所畢業後就進入聯設中心服務，而後到大舟造船廠服務，之後再到嘉鴻集團任職，在 30 多歲時就已任職高港造船副總經理，今天我們就請他來跟我們分享他的歷程，歡迎高港造船的副總經理—扶正副總經理來到本系演講：

感謝陳老師的介紹，其實我和各位一樣，剛開始也沒有想過會念這個科系，是在進入學校後一年，正好有機會在暑假時有機會進入漁船廠打工，當時我在那裡擔任 FRP 積層工，因為漁船的建造相當快，大約 2~3 個月就可以建造好，因此我在兩個月的時間第一次看到 FRP 的船如何從簡單的形體加上隔艙、水箱、主機，蓋上甲板，裝上燈具、絞機等等，漁船就這樣造好了，在這些過程中，聽到來訂船的漁民與船廠的對話，內容相當有趣，他們在討論船殼要積的層數，雙方內容就像是在菜市場討價還價，我心想奇怪，船殼越厚，船舶越重，速度越慢，之後老闆要我幫他計算船殼積層數，當時我才大一，這些東西並不懂，即使在我到大四了，也對造船不是很了解，這是因為學校所學與實際運用是有落差的，可是在後來我讀的過程中發現，並不是完全用不到的，因為學校教的材料力學、複合力學中確實是可以找到答案的，我從這當中找到一些造船規範，發現這兩個是可以連接起來的，而這些答案我是在快畢業時後才得出的，但是在當時我是相當沮喪的，我也問自己，念的是造船系，更是號稱最高學府的造船系，可是這麼簡單的漁船，人家只是問你積層要多厚結構強度才夠我卻答不出來，於是那一年在回學校後我開始嘗試在課程中找答案，那一年也是第一次接觸到造船感覺相當有趣，尤其是自己親手參與過的船舶，這跟我最近參加過的船模比賽的評審，看著學生自己的作品在試跑，跑完全程時的成就感跟喜悅，這是讓我非常感動的地方，我想我以前也是因為這樣的感動，感覺可以親手造船是件蠻快樂的事情，就這麼單純的原因。至於之後的發展因為已經決定要進入造船業，因此也沒有要轉系的疑慮，在四年當中因為有打工的經驗，因此在每年寒暑假都會固定到造船廠工作，在當時剛好有這個機緣認識一個設計師，他是美國人，但他在台灣幫很多遊艇廠設計私人遊艇，是一個人的工作室，在我們系上貼了一張字條要誠徵助理，所以我剛好在那一年打工完，隔一學期的暑假看到那個字條，上面只留一個電話號碼，我當時也好奇有人會在學校徵遊艇助理，當時感覺名字很炫，當時雖然只有二年級，每個人都去當家教或是在加油站打工每個人都會，但是當設計助理倒是沒聽過，於是我嘗試打電話去問，剛好認識我

的恩師，也是我這輩子第一個貴人，他是因為被派遣到台灣打越戰，祖孫三代都是學造船，所以從小就跟著他的父親、祖父設計了很多帆船、動力船，在大四時就被徵招去打越戰，不到一個月的時間就踩到地雷，失去一條腿，於是在台北休養，病好後沒有回美國，將他一技之長留在台灣設計遊艇，也因此讓我有這個機緣可以認識這個良師益友。在當時我們是以英文交談，當時我英文也沒有很好，當時我抱持著既可打工，又可學習語文，工作方式跟在加油站打工一樣，是以小時計算，因為當時 AUTOCAD 剛問世，大部分還是以手繪為主，剛開始時我是簡單的描圖，也就是當設計師畫完一艘船時要將他複製，將結構圖改成系統圖，系統圖在改成線路圖，所以我就這樣一點一滴從大二跟著他到研究所畢業，我足足跟著他學習四年多的時間，我可以說是比一般同學提早一步進到這個產業，因此畢業時履歷上就比其他同學豐富一些，雖然很多事情一知半解，但確實我將一艘船從頭繪製過，但我要分享一個重要的觀念是，如果找到很有興趣的事情，那些所得、待遇、報酬也就不是那麼的重要，因為會樂在其中，提早一點起步規畫你的人生，最主要的是找到好玩有趣的事情，當時我覺得畫這些遊艇是很有趣的，所以找到你有興趣且不計較得失的事情，是我覺得這是現在年輕人找工作應該要抱持的態度，接下來就是要努力靠自己再加上一些的運氣、機緣與機會的。在這也跟各位分享一個小故事，最近我收到一封我同學寄的 E-mail，有些名人傳記、偉人故事聽起來都很感動，但是背後有很多事情都沒有告訴你，比方說比爾蓋茲大學還沒畢業就在車庫創業，曾經在 IBM 工作，回過頭後將他第一批的個人電腦賣給他們，IBM 當初還是認為伺服器才是王道，對 PC 並不是很熱衷，可是比爾蓋茲就發展了個人電腦的軟體，我們聽起都覺得很了不起、很認真，所以成功是必然的，可是比爾蓋茲的媽媽是 IBM 的資深董事，因為她母親在背後很大的協助，所以才會成功賣出第一筆電腦，這些背後的故事是我們不知道的。另外一位股神巴菲特，我們都知道巴菲特很聰明，為什麼在股票看的很準，下個步驟、政策都可以比人家早知道，但是很多人不知道他父親是美國國會資深議員，是主管財經的，他在 8 歲時就跟著他的父親在紐約證交所，他是生長在那樣的家庭，自然比我們更早接觸股票的市場。我說的這些是想告訴各位，我跟他一樣努力，可是成果卻差這麼多，如果聽到這些會開心一點，我努力靠自己的，但是要有很大的成功，機緣、運氣也是很重要的，這樣的機會、運氣還沒到的話，那就要把自己準備好，人生就是這樣，永遠不知道下一步會發生什麼事情，所以剛剛陳老師介紹我時，說我 30 多歲就當上副總，其實換個角度想，我 30 多歲還沒當上總經理，可是各位都有這樣的機會跟可能性。

今天的主題我打算用 50 分鐘的時間帶各位認識什麼是超級遊艇，

超級英文為「SUPER」，這一、兩年遊艇比較長受到媒體的報導，加上高雄市政府對遊艇也相當推廣，因此這個產業比以前被大家所知道，我 10 年前下高雄，待了幾年後回台北，我親戚朋友都會問我在高雄做什麼？他們都不知道做遊艇是要做什麼，我的家人是如此，一般人對遊艇更加是模糊的，我不曉得當我說出遊艇時，各位同學腦袋中所出現的圖片是怎樣，可能每個人都不一樣，有些人想到的是愛河的遊河船，在台灣很遺憾沒有遊艇，台灣只有漁船，墾丁、澎湖帶你去玩的交通船，但不是說帶你去玩的叫做遊艇，他只是交通工具，嚴格來說，台灣的環境中沒有真正的私人遊艇，這是因為遊艇的定義是很不一樣的，接下來的演講內容會告訴大家。那為什麼會加上「超級」兩個字呢？有個很重要的概念就是說，遊艇的售價、製造難易度是隨著尺寸改變，而且變化是三級跳的改變，也就是說一艘 80 呎(24m)長的遊艇，假設是 100 美金，如果加到 100 呎(30m)，船長多出 30%，但是售價可能就跳了三倍，如果船常為 40m，售價可能就會高達 1000 萬美金，因此他是等比級數成長的，待會會跟各位介紹遊艇的一般市場行情跟售價，各位就可以了解為什麼私人遊艇價格這麼高，這就是跟你認識的遊艇有關，如果心裡想的還是台灣一般的海釣船、交通船等等的，如果是這樣當然不會那麼貴，也很快就可以建造好，設備也很簡單。我們今天談論的超級遊艇是指尺寸以 30m 為一個界線，大約 100 呎的船長，也就是說，船的總長度到達 100 呎，並且是拿來做私人娛樂的用途，這樣的遊艇可以稱為超級遊艇，小於 100 呎的遊艇稱為一般遊艇，如果以房子做比喻，一般稱作「豪宅」就類似澄清湖有些地方擁有獨門、獨棟，有院子的房子，那個就可稱為「豪宅」。所以我們說的超級遊艇指的是不只尺寸要大於 30m，裡面的裝潢、設備的等級，以及船上用的設備也要有一定的水準，不能只建造空船殼，裡頭不管是按摩浴缸、主人房的人的視聽設備等等生活享受設備都必須一應俱全，包括船一定要有小艇庫，可以載著自己的水上摩托車可出海，這就是超級遊艇。而我今天我就是想介紹所謂的超級遊艇，也順便了解一下為什麼要談論這個主題，因為台灣做遊艇也已經做了 40 幾年的時間，每個產業的發展如果沒有進步，很快就會被別人超越，我想每一個產業都是如此，所以台灣船舶產業如果要繼續發展，大概也要朝 super yacht 這個領域發展。

首先第一個問題要問各位，史上第一艘遊艇是在什麼時候出現？Yacht 這個字是什麼時候出現的？他是怎麼來的？我們都看過聖經，人類第一艘船是諾亞方舟，後來好萊烏拍過一部電影叫做「2012」，就是世界末日的意思，會發現每次人類要毀滅的時候，大家祈求的不是上帝，而是造船技師，所以各位念的是非常神聖的行業，不管是以前的諾亞，還是 2012 的好萊烏，大家最後要逃命時需要的是一艘船，所以如

果你信宗教的話人類的第一艘船是諾亞方舟。事實上，人類真正第一艘遊艇是在中國，在西元 1405 年，鄭和下西洋的時代，這段歷史經過 Discovery 發掘出來後，已經被公認為世界上航海先驅，當時鄭和從明朝首都出發一路航行到東非，這是目前可考的最遠路線，甚至有人說他一部份部屬沒有隨船隊回中國，而繼續沿非洲向西方航行，最後發現比哥倫布還早發現新大陸，不過這一段還沒有證據可考，但有一點可以肯定的是，在 1415 年明朝有位畫家畫了一幅畫，鄭和的船隊從東非帶了一隻長頸鹿回到京城，這是中國皇宮第一次看這種奇怪的動物，後來這幅畫很長，畫一隻長頸鹿要很長的一幅畫，結果畫家將他的脖子縮短，把牠修飾的美貌一點，就是我們現在看到的麒麟，所以龍跟麒麟都是傳說中的動物，事實是麒麟是可考的，這是真實的事件，現在的考古了解到，當時鄭和從非洲帶回許多珍禽異獸，其中這隻長頸鹿是最佳證據。那為什麼這艘船可以稱為遊艇呢？因為這艘船開出去既不為貿易，也不是為了打仗，出航是沒有目的的，遇到新鮮事物就帶回國，所以我說他是歷史上最早的遊艇，是明朝皇帝私人的遊艇。從圖片上看鄭和寶船的模型與後來哥倫布發現新大陸的船，我們在當時的造船技術比西方世界先進相當大的一段差距，很可惜的就是不曉得當時什麼緣故，明朝在鄭和七次下西洋後就將千艘的艦隊銷毀，也從此鎖國，從此就變成西方的航海時代。事實上我們早在六百年前就有這樣的造船技術，西方是荷蘭在公元 1650 年的時候，也就是距離現在 350 年前，東印度公司才造了第一艘帆船送給英國國王當作他私人的遊艇，名為「Yacht」，是那一種船的特殊名稱，英國國王收到這艘船後，經常在假日開它出去玩，所以從此英國人就稱這種船為「Yacht」，之後就有很多商人跟著訂購買了這樣的船，因此「Yacht」在西方就變成遊艇的代名詞，這也是 Yacht 的由來。

以西方來說，古時候只有帆船，所以帆船對他們來說到今天還是非常重要的運動賽事，在畫面上看到的是四年一度所舉辦的美國盃帆船賽，是輪流在美國、歐洲等不同德國家舉辦，上一屆冠軍是這一屆的主辦國，可以看到海邊是人山人海，他們在比賽開始時，現場觀眾只能在瞭望台上觀看比賽，事實上更有錢的人就會開著船在海上看實況轉播，這在台灣是很少見的，但是這仍然是全世界商業規模最大的賽事，它比所有的商業活動的總金額還要高，雖然參與的人沒那麼多，但是要參觀一場 American Cup 帆船賽要先有一艘遊艇，所以每個國家都是傾國家之力來贊助他們的企業來參加美國盃帆船賽，其中包含中國從 1992 年參加到今天，目前全世界固定有 10 個國家會參加這個賽事。美國盃帆船賽已經有 158 年的歷史了，而我 show 這個給大家看，這個是遊艇的一個面貌，我很多客戶買了船，有相當高的比例是一年一度有美國盃船剛好在附近的話，他們會請船長將船開到附近，他們在搭著直升機上船

度假，順便看帆船盃比賽，他們是熱愛海上活動，因此對這活動非常熱衷，這是我們從來沒有聽過的事情。以上是遊艇的部分，Yacht 的精神。

各位想一下，除了這個遙不可及，過去我們也沒有接觸過，如果有人送你一艘遊艇，那你想做什麼？如果有人送你一間 150 坪仁愛帝寶與一艘 130 呎的遊艇，兩樣東西是一樣的價值，那你回選擇哪一樣？如果這給我選擇也是相當猶豫的，因為要維護、保養一艘船是相當困難的，可是換個角度想，當房子斷水、斷電就如同廢墟一樣，但是如果有船的話就可以到處跑，像現在全球暖化越來越嚴重，船還可以到處跑，尤其像 2012 的畫面，世界末日來臨時，房子可能就被淹沒了，船舶可能還有一絲希望。我將這張圖片放在這邊最主要是要讓各位考一個問題，當你有錢時，如果擁有這一艘船時，你想做什麼？除了將他開到各地風景優美的地方外，你還想要做什麼？我們學設計、學工程，在將來畢業後，如果繼續在這個領域裡，是在設計船給客戶，可是給客戶的用途是什麼必須了解，要先會使用你的產品，才能設計出好的產品，所以要先懂得怎麼玩遊艇，如何享受，才能回過頭設計，這才是消費者需要的，我想這不只是造船，在各行各業都一樣，就像是設計一款手機，為什麼 apple 的 iPhone 這麼迷人又吸引人，如果沒有真正玩手機，就設計一款手機，怎會曉得消費者喜歡的是什麼。所以永遠要走在消費者的前面，去想客戶訂購這艘船的用途是什麼，才能設計出客戶想要的產品，這是很重要的。

船跟房子不一樣的特色是如果遇到海嘯時，陸地上的房屋會被吞沒，船舶可能就一直漂泊，所以我們設計船就好像在海上蓋房子，船的內部是相當豪華的，並不比帝寶差，內裝一樣有客廳、餐廳、廚房、主臥房等等，可以設計成金碧輝煌，也可以設計成較樸素，這些都已經在船上實現過的，而帝寶是陸地上不會移動的房子，我們設計的遊艇是很大的房子，而且是可以在海上移動的，但是裡面的室內裝潢、生活起居設備跟豪宅是不相上下的，可以說他是一艘行動豪宅。我們造一艘船跟蓋一棟房子是相似的，首先要有手稿，再使用電腦將實際尺寸繪製出，將所有細節畫給船主看之後最後才能完成一艘船。因此我常說，造船跟蓋房子一樣都是建築業，只是我的標準不一樣，一般蓋子是蓋在四平八穩的地基上，船必須控制重量，遊艇講究的是享受，因此生活起居設備一定要舒適，這也就是他的價值跟帝寶一樣貴的原因，以這樣的觀點而言，船是物超所值的。

當我們建造一艘船時能做什麼？除了能看美國盃帆船賽事外，部分的人去釣魚，或是到無人島上浮潛，這些浮潛設備，包括潛水衣、潛水瓶甚至到沙灘上的小艇在船上都是具備的。你可以開著船遊山玩水，也

可以開著船到各港口去參加各種活動。畫面上看到的是摩納哥，世界上最有錢的國家，國家全長僅有 4 公里，越耗時 2 個小時即可走遍這個國家，他們時常舉辦 F1 賽車，可以看到每年在摩納哥的港口終點站，左邊的觀眾是要花費 1500 多英鎊的票價才能進場觀看比賽，而在對面則停靠一排遊艇在觀看比賽，所以很多人開著遊艇，帶著他們的家人、朋友在現場觀看。如果不喜歡在太熱鬧的地方，則可以開著遊艇到世界各地遊玩，享受自然風景，而船上要提供一定的設備，船上一定要有位船長、大副、輪機長、主廚，1~2 位內務總管，負責生活起居的整理，以及一位值班輪替的水手，所以一般超級遊艇出遊度假，無論船上載了多少客人，但不會超過 12 位，超過 12 位就成了客船，而超級遊艇無論多大艘，房間數量頂多 5~6 間，所以我們稱呼他為私人遊艇，而這 10 多位乘客則由 7 位船、職員來負責生活起居，而生活所需的食材都是在船上準備好的，即使到達無人島嶼也可以安全無慮的，這是非常有私人空間的享受，可以說，一艘小小的船上跟住在帝寶裡一樣舒服，甚至比住帝寶還要享受，因此花費更高，所以保養、維修費用也更是高昂。以上是給各位的概念，所看到的裝潢、風景，這些都是遊艇，且要有相當的等級才能達到那樣的享受，這是超級遊艇的世界，這跟台灣好像有點距離，但是台灣的人不是花不起，可是錢不會花費在這裡，中國大陸這幾年暴發戶也很多，但他們已經開始玩遊艇。台灣為什麼沒有發展遊艇，這是因為台灣遊艇碼頭的設施可以停放超級豪華遊艇的設施是沒有的，我們雖然號稱有後壁湖遊艇碼頭，但是他碼頭邊相關設備是沒有的，周邊配套措施都要完善才可以吸引全世界的遊艇進到台灣。

台灣在遊艇的建造是很有名的嗎？我們在全世界超級遊艇中佔據什麼樣的地位？台灣遊艇發展至今約為 50 年，約是二次世界大戰美軍駐台時間，在 1985 年約可建造 40 呎左右的遊艇，目前台灣已停產。目前台灣僅存的造船廠已不到 30 家，經過 2008 年又少了三分之一，在 2000 年開始，嘉信、統一、等遊艇廠都朝 100 呎以上的船型發展，這也是中國大陸還無法趕上的技術。除了 30 幾米的船型外，台灣目前也朝 40 米以上發展，任何國家可以建造超過 40 米的船，可以說是超級遊艇的等級，30 米可以說是超級遊艇的入門，40 米就是超級遊艇，當然是可以再往上發展，這是台灣要挑戰的，目前台灣規劃設計最大是 50 米，也是使用複合材料建造，這款船型總噸位在 500 總噸內，所以還沒達到鐵達尼號級客船，當超過 500 總噸時，所有設計、建造，剛剛所看到的室內裝潢都必須使用防火等級，技術等級、材料來源又更不一樣了。嚴格來說台灣沒有太多的供應商，這樣的產業在歐洲是比較成熟的，只有少數的造船廠有能力做到 500 總噸的遊艇，我想我們還沒有辦法做到。以生產量來看的話，2011 年所公布的資料中顯示，台灣目前

排名第七名，雖然中國大陸緊追在後，但是生產量已經逼近我們，如果將中國大陸的產量加到我們的產量為 1800 多公尺，比起第三名土耳其 2800 公尺，這樣的規模也是差了一大截，也就是說前三名是遙遙領先的，義大利海岸線是全世界最長的，因此他們的造船廠是非常發達的，加上遊艇是講究「美」的東西，這對於義大利而言是相當熟悉的，因此他們的設計製造工業是相當成熟的。台灣在過去十年一直是維持在 5~7 名左右，土耳其是最近幾年發展的國家，這是因為歐洲國家的資助，因此土耳其相對於歐洲，就如同大陸相對於台灣，在土耳其境內有很多歐商，在中國大陸有很多台商，是這樣的意思。這個產業其實門檻不高，只要有資金、有技術、有設備就可以生產，而不用限定地點，因此不要迷失世界排名，要注重的是台灣建造遊艇的實力、技術的能量到哪裡，我們以平均長度討論，義大利雖然號稱是全球產量最高，但是義大利生產船的平均長度僅有 122 呎，生產超級遊艇的船廠並不多，超級遊艇造最多的是德國，德國不在世界十大排名中，他卻在平均長度中取勝，平均長度高達 80 公尺，台灣現在平均尺寸僅達 103 呎(約 30 米)，我們的技術等級是和美國、義大利、英國是差不多的，我們現在也有能力建造 30、40 米的超級遊艇，所以我們要注重這個排名，德國跟荷蘭在技術上是遙遙領先的，所以現在很鼓勵同學，有機會就到德國跟荷蘭留學，了解一下超級遊艇的建造方法，這是相當先進的技術。台灣要想辦法追上 40 米的門檻，這才是未來生存的空間，台灣目前僅有三間遊艇廠有建造 100 呎以上遊艇的能力。

我剛剛有說過，30 米的遊艇是超級遊艇的入門，40 米的船跟帝寶放在一起感覺很大，但是世界上最大的遊艇是多大？目前世界排名 100 大的遊艇中，最大的是 531 呎，約為 160 米，第 100 名是 64 米，但在 2011 年第一名的是 Eclipse 號，長為 533 呎。有個有趣的數據顯示，金融風暴使得約三分之一的船廠倒閉，可是世界前 100 大的遊艇中有 14 艘是新船入榜，這在過去幾年來說是少見的，這表示有錢人是不受金融海嘯的影響的。經過 Merrill 證卷的報導，富人分三種，最底層的為一般富人，擁有 100~500 萬美金；中階階層為中層富人，擁有 500~3000 萬美金；而有能力可以購買超級遊艇的為超富裕人士，是擁有超過 3000 萬美金的富人，而這些也才會是我們的客戶，但是全世界屬於這個階層的人士僅有 93000 人左右，是所有富人人數的百分之一不到，這也就是我們從來不打廣告的原因。蘇聯石油大亨—Roman Abramovich，全世界第 11 富有，目前已擁有 3 艘遊艇，第四艘遊艇為全世界最大遊艇 Eclipse 號。

到底遊艇的價格有多貴？將網路可以查詢到的資料將他統計過後

分享給各位，橫軸為船長(呎)，超過 100 呎就可以進入超級遊艇的門檻，在 100 多艘船的統計中，平均從 800 萬美金起跳，136 呎平均為 2000 萬美金，從這個圖中可以給各位同學一個概念；同學們要記得一件事，台灣目前只能做到 50 米的船，這個範圍的船舶售價約可突破 5 千萬美金，在下個階段，當船超過 60 米，已經是全世界前 100~200 大的遊艇，1 公尺賣大概 100 萬美金，是算船長在賣，如果將來看到 60 幾公尺的遊艇，除了驚訝之外也要了解他的行情，那艘船至少是 6 千萬美金起跳，以上價格行情是給各位同學的初步概念。雖然我說 1 公尺 100 萬美金，也就是說船造的越大，平均單價越高，當船長可以超過 50 公尺時，船的附加價值也會隨漲船高，這也是我們台灣遊艇要在發展 20、30 年的話，就必須往這樣的趨勢發展。因為建造小船是所謂的紅海市場，大家在裏頭廝殺，台灣許多倒閉的船廠就是在紅海市場裡頭沒辦法往前躍進。超級遊艇除了船型大外，價格也是相當驚人；現在有個新的名詞來形容 1 公尺賣 100 萬美金的船舶，稱為「Giga Yacht」，這是為了有別於 super yacht，通常建有 4 層甲板，直升機為標準配備。可以做到 60 米以上的船廠，全世界不到 20 家，30 米以上的有 50 幾家，台灣來說，嘉鴻遊艇經果這幾年的努力，已經跨過這個門檻。

技術是永遠研究、搜尋不完的，要了解整個造船環境是這個樣子的，台灣有項非常欠缺的，我們不會行銷、包裝自己，台灣做了非常多很好的東西，但是錢都被外國人賺走，要像法藍瓷、宏碁發展如此成功真的是鳳毛麟角，所以我們這幾年非常努力的在世界各地船展，希望可以把我們的品牌給客戶認識，遊艇這個產業是少數出國可以掛上我們的國旗的，由此可見，遊艇這個產業是有實力的，我們努力了 3、40 年，在美國有一定的市場口碑。我認為台灣的遊艇已經有一定的水準，只是我們沒有將自己包裝、行銷起來，我們應該可以用品牌賣更多的錢。在展覽時我們是直接面對客戶，我們不能窩在家裡只管製造，等待訂單，即使規模在大，一旦有了百萬大軍，利潤也會隨之減少；我寧願規模不要大，但是做的是精品，附加價值高的物品，各位的未來要在世界各個角落勇敢的走出去。中東杜拜也是我們最近開發的市場，這也是很大的新興市場，跟世界中不同的人種做生意要符合他們的文化。一年一度的摩納哥船展，雖然攤位不大，但我們也不能缺席，包括亞洲新加坡，也是遊艇很興盛的國家，中國在這些年也開始發展他們的遊艇產業，海南三亞市到今年的四月份舉辦了第三屆的遊艇展，可是在短短的時間他們把河的一邊整理的相當漂亮，是很標準的遊艇碼頭，但是在河的對岸卻是不標準的漁港，這也是中國大陸發展的很大的問題，他們的貧富差距相當的大，無論如何他們的遊艇碼頭確實已經超越我們了，但是我們跟國際間的團體是有接軌的，因此我們的品牌在世界許多重要的場合

中，這仍然是領先中國大陸的，也是我們可以掌握的。從跟客戶接洽到製造，未來行銷品牌如何做客製化，除了製造外、工藝水準各方面，包括試車、交船以及後續的售後服務，在前期的銷售到後期的售後服務都是很重要的。此外，要走向全世界，我們有9萬多個潛在客戶是散落在世界上各個角落的，所以要懂得行銷、全球佈局，同時要了解，遊艇是服務業，而不是製造業，工廠只是個手段，製造遊艇目的是服務我的客人，在國外做遊艇的同時，順便幫客戶規劃旅遊行程。在過去我們做遊艇是傳統製造業，講求的是工廠的控管，如何跟員工互動，談論的是高科技整合，主要是專業與知識，但是，未來的遊艇業一定往精緻的文創產業發展，建造遊艇一定要有話題，要融入不同國家的文化，他必須要有美學與創意融入在裏頭，這是相當重要的，也是客戶決定是否購買的原因，同時又是高度國際競爭的產業，因此講究的是品牌的行銷力，所以，各位同學你的工程數學，基本材料力學學的都不好沒關係，不過是在過去產業中比較吃力，但如果你很有創意，那麼你在新的產業中就會很吃香，如果你有美術的天份，如果懂得推銷產品、行銷、包裝自己，把別人賣不出去的東西給賣出去，這就是行銷的力量，這是非常重要的能力，我希望各位同學在專業知識外，這部分也是各位可以加強跟培養的，大家聽過這堂課後，希望可以把握你剩下可以在學校學習的機會，這個科系可教給你們很基本的專業，但是也可以開始接觸遊艇這個產業，這是一個很有挑戰的未來，今天就介紹到這裡，謝謝各位!!