



中華海運研究協會

船舶與海運 通訊

SHIP & SHIPPING NEWSLETTER

第 八十八期

ISSUE 88 2011 年 4 月 18 日

理事 長：呂錦山
總 編 輯：包嘉源
副總編輯：桑國忠
執行編輯：林繼昌
地 址：台北市林森北路 372 號 405 室
電 話：02-25517540
傳 真：02-25653003
網 址：<http://www.cmri.org.tw>
電子郵件：publisher@cmri.org.tw

啟 事

1. 《船舶與海運通訊》將於每月中旬定期出刊，並以紙本方式寄送有需要的會員及相關單位，或請至本會網站自行下載。如有任何與本會出版相關問題可 E-mail 至 publisher@cmri.org.tw 或逕洽本會陳小姐，電話：02-25517540 分機 12。
2. 欲訂閱紙本之讀者，將酌收紙張印刷及郵費每年新台幣 500 元（含國內郵費）。請利用郵政劃撥 01535338 帳號訂閱。

目錄

會務訊息.....	1
會務訊息 04/18-05/15.....	1
海運市場動態報導.....	2
國際運輸動態報導.....	2
國際散裝乾貨船市場行情分析.....	5
國際油輪市場動態.....	15

會務訊息

會務訊息 04/18-05/15

1. 海研會舉辦航港經營實務論壇

本會與國立成功大學管理學院交通管理科學系將於5月5、6日於臺南成功大學舉辦航港經營實務論壇。此次論壇邀集眾多產、官、學各界先進專家及學者，與各界分享以下五大議題：

- 一、「航海與船舶安全實務」：主講人為長榮海運股份有限公司林沛樵副總經理、財團法人中國驗船中心研究處黃余得處長及挪威商立恩威驗證(股)臺灣分公司吳文仁經理。
- 二、「海上保險實務」：主講人為信誼菁英保險經紀人股份有限公司黃志良總經理、臺灣海運企業服務有限公司許香蘭船東責任互保協會在臺聯絡人及國立高雄海洋科技大學航運管理系曾文瑞副教授。
- 三、「客輪觀光與休閒」：主講人為交通部高雄港務局蕭丁訓局長、交通部基隆港務局棧埠管理處盧展猷處長及國立成功大學交通管理科學系陳勁甫教授。
- 四、「航港組織改革」：主講人為交通部航政司祁文中司長、交通部臺中港務局李泰興局長及北臺灣科學技術學院商管學院吳榮貴院長。
- 五、「船舶經紀與租傭船實務」：主講人為中鋼運通股份有限公司業務處陳永順資深經理、香港理工大學物流與航運學系葉子良教授及國立臺灣海洋大學航運管理學系鍾政棋副教授。

本會呂理事長表示，本論壇舉辦的目的是為學術界、研究人員、政策制訂者、專家及服務於港埠、航運及物流之實務界人士，提供一項討論及交流之平台，期盼各界人士踴躍出席這項盛會。詳細的論壇訊息及報名方式，請逕至本協會網站 <http://www.cmri.org.tw> 查詢，亦可電洽本會一張正賢研究員（02-25517540#15）或直接 e-mail 至 cschang@hsa.cmri.org.tw 洽詢。

海運市場動態報導

國際運輸動態報導

1. 德威廉港 明年啟動

船舶大型化驅使港口設施跟進，德國威廉港將於 2012 年 8 月正式開港，由歐洲貨櫃港口公司-歐門集團負責營運，是座可容納 18 公尺深的深水港自由進出，靠泊裝載。

威廉港位於歐洲北海的西部，是僅次於漢堡、不來梅的德國第三大港口，是目前德國最大的軍港、最重要的石油、煤炭運輸港。

與其他港口相比，威廉到歐洲主要進出口地區的航運時間大大縮短，建成後的歐門集團威廉港貨櫃碼頭，憑藉其優越的地理位置和海洋自然條件，便捷的水路、陸路交通網絡，是通往斯堪的納維亞、東歐及俄羅斯的最理想的貨櫃轉運樞紐和物流分撥中心。西歐和南歐各國也可以憑藉萊茵河水路輕易到達。

【資料來源：台灣新生報航運版】

2. 日核災 基隆港進行輻射檢測

基隆港於 3 月 30 日宣布，針對來自日本之船舶，自即日起，於該局「網頁船席現況查詢表」中，以特殊符號【★】紅色標示，俾提醒航商業者及港口聯合檢查單位(CIQS)注意。另客輪船期於一個月前、貨輪船期於 3 日前（船期異動時）隨時由該局通報原能會，請原能派員檢查人員（旅客或船員）是否遭受有輻射污染，如有污染立即進行必要之處理（除污工作）。

基隆局表示，假若人員遭受嚴重輻射感染時，則由港務消防隊派車後送台北林口長庚醫院（台北港）、基隆長庚醫院、署立基隆醫院（基隆港）、蘇澳榮總分院（蘇澳港），並由憲兵隊派前導車護送。航商、船代業者有疑慮者，請逕洽行政院原子能委員會。

在貨櫃（貨物）檢測方面，基隆關稅局目前已以手提（攜）式檢測儀進行抽驗檢測；在生鮮或蔬菜類等食品檢測方面，則由食品藥物管理局採樣後，送交由原能會檢測；在通關貨物編號係屬 C001 商品（工業用品），則由標準檢驗局基隆分局以手提（攜）式檢測儀進行全面檢測。

【資料來源：台灣新生報航運版】

3. 大聯盟、以星、現代商船聯營 SCE2 航線 5/12 啟動

大聯盟 (GA) 成員：赫伯羅德 (HL)、日商日本郵船 (NYK) 和東方海外 (OOCL) 與原合作伙伴以色列航運 (ZIM)，3 月 31 日宣布加入現代商船 (HMM) 聯營一新的 SCE2 航線，將自 5 月 12 日啟航，這新的合作案將提昇原美國東海岸的 SCE 航線服務，以涵蓋跨太平洋兩岸，提供一項高效率高品質的服務水準。新的 SCE2 航線將覆蓋釜山、大陸華中、華南，與 SCE 航線接軌抵邁阿密並直達加勒比海金斯頓。原 SCE 航線和新的 SCE2 航線搭配後為美國東海岸市場提供廣泛的服務。

【資料來源：台灣新生報航運版】

4. 高關/原能會合作提供入境旅客貨物輻射偵測

日本福島核能電廠發生事故造成輻射外洩污染事件，為協助由日至台之入境旅客及確定進口貨物是否遭受輻射污染，高雄關稅局與行政院原子能委員會共同合作自 3 月 15 日起提供輻射偵測服務。

高雄關稅局表示，15 日 20 時 30 分許行政院原子能委員會南部偵測中心人員到高雄小港國際機場旅客入境長廊走道及貨運站，特別針對來自日本成田機場返台之日航 JL811 旅客及進口貨物進行輻射偵測，檢測結果均為正常。

該局局長林清和表示，為消除民眾疑慮，使國人安心，該局將持續與行政院原子能委員會人員合作，針對來自日本旅客及貨物作輻射偵測，並於高雄港區運用「大港倡議計畫」所建置完成的 38 座輻射偵測設備加強監測進口貨櫃，達到貨櫃運輸的安全，迄今尚未發現異狀。高雄港是國內第 1 個實施「大港倡議計畫」的港口，海關為能確保台灣進出口商品貨物安全，因應日本核電廠輻射外洩危機，連日來均利用這項設備全面加強偵測進口貨櫃輻射劑量。國人若對輻射外洩污染事件尚有疑問，可洽詢行政院原子能委員會南部輻射偵測中心。

【資料來源：中華日報航運電子報】

5. 麥司克擴大實施船隊零硫氧化物排放計畫

麥司克航運 (MAERSK) 宣布擴大實施零硫氧化物排放計畫，推動將船隊的硫排放物減至零的計畫中，擴大其燃料轉換實施範圍，下一個實施目標是紐西蘭。

該公司表示，在紐西蘭港口停靠時，通過在燃料倉中換用低硫燃料，可將排放到空氣中的硫降低 80-95%。這樣，可以將硫排放量降低到原來的 1/9。麥司克是業內率先在國家範圍內推廣實施燃料轉換計畫的航運公司，紐西蘭全部九個停靠港口及其各自的沿海社區均將從此項新國家政策中受益。

為改善港口附近的空氣品質，麥司克確保顯著降低硫氧化物排放量，力求實現「零」排放目標，該公司承諾到 2015 年將燃料轉換計畫推廣到全球至少 10 個地區。麥司克航運公司於 2006 年率先在加利福尼亞州主動實施燃料轉換計畫，並逐步將該計畫推廣到其他地區，包括德克薩斯州、香港和美國西北太平洋地區的港口。

【資料來源：中華日報航運電子報】

6. 權宜輪轉國輪 噸位稅大優惠 自適用噸位稅的第 3 年度決算日起，國輪淨噸位比例降為 15%，第 5 年起 30%

噸位稅的子法規草案出爐，在交通部建議下，財政部大幅調降適用的門檻標準，規定每家公司的國輪噸位數占該公司全部噸位數，自適用噸位稅的第 3 年度決算起，達到 15%，第 5 年起要達到 30%，比原本 規劃降低 1/4。

為了吸引權宜輪回歸國輪，財政部去年修改所得稅法第 24 條之 4，獲立法院三讀通過，民國 100 年度起，300 噸以上的船舶，營所稅可以選擇用噸位推定所得，與過去所得的計算方式「收入減成本、費用」得出淨所得差很多。

根據會計師估算，1 艘 9 萬噸的大船，如果以一般方式計算，1 年的所得為 1.6 億元，營所稅 17%，要繳 2,700 萬元，而在噸位稅下，只要繳 83 萬元，幾乎免稅，兩者差很大。

所以噸位稅的適用門檻很重要，所得稅法授權財政部訂定，財政部已訂出「營利事業適用所得稅法第 24 條之 4 計算營利事業所得額實施辦法」草案，於 3 月 23 日召開座談會。

財政部在草案中，明訂適用噸位稅的業者資格為：1、為國輪；2、客輪或貨運皆可；3、自適用噸位稅第 3 年度決算日起，國輪的淨噸位 合計數，應達營利事業及控股逾 50% 子公司所擁有全部船舶淨噸位合 計數的 15%。4、自第 5 年度決算日起，國輪的淨噸位數應達 30%。5、僱用中華民國員工（含海上及岸勤人員）35 人以上，並按船員總人 數每 15 名船員提供 2 名實習生名額，以承擔中華民國船員培育及訓練 義務。

在 2 年前，賦改會討論噸位稅時，交通部提出的適用門檻，在第 3 與 4 項為國輪淨噸位的比例，從第 3 年起要占 20%，第 5 年起為 40%，如今出爐的草案，已大幅調降四分之一。又第 5 項，原本為要聘本國員工 50 人，現降為 35 人。

為何調降適用標準？財政部表示，這是交通部的提議，尊重航運主管機關的政策。交通部航政司則表示，係回應業者的要求，因為 2000 年~2004 年時，航運業景氣好，而現在的景氣上上下下，起伏較大。

【資料來源：工商時報】

國際散裝乾貨船市場行情分析

陳永順

一、影響關鍵因素

(一)日本大地震及海嘯，及核災等恐衝擊全球經濟

2011 年脆弱的全球經濟面臨三大威脅，即失業率居高不下、糧食危機、石油危機。突如其來的日本大地震，又把全球經濟復甦推入更多變數中。全球經濟不但要面臨歐洲的債務危機、美國的高失業和中國的通脹，更要面對日本的核輻射產生震後經濟重建工作。隨著核洩漏危機的加深及短期金融市場劇烈動盪，恐影響全球貿易；從長期來看，日本的大規模重建有機會加速全球經濟的恢復。

(二)全球重新評估核電發展必要性，短期間火力發電仍為首選

日本核災引發疑慮，多數國家除考慮老舊的核子反應爐暫停運作外，並重新考慮老舊核子反應爐是否延後除役，及對核能發電廠計畫重新評估安全標準，對計劃中新核電廠可能生變或放緩。近年來開發中國家需求電量急速增加，除帶動能源價格高漲外，並給全球帶來極端氣候變化，迫使各國為幾解決上述問題，於是多數國家亟力推展核電，目前已規劃興建有 156 座，56 座已興建中。若新核電廠可能生變或放緩，勢必尋求或增加其他替代發電能源，煤炭、石油及天然氣等還是主要燃料來源，因此，煤炭需求應會大幅增加。缺乏能源國家，將大舉增加進口煤炭，因而會增加全球煤炭海運量，對長期散裝船市場有正面效應。

(三)日本大地震衝擊礦砂需求，中國需求礦砂減緩

日本大地震及海嘯，致部分港口毀損而關閉，將衝擊全球散裝船市場，惟國際礦砂及煤炭價格依舊高掛。日本港口毀損關閉，需花費一段時間修繕，因而影響到短期間的貿易活動。日本占全球散裝海運貨載需求比例很高，其中煉鋼焦煤占市場有 20%，熱燃煤占市場有 18%，而礦砂占 10%。日本粗鋼產量占全球約 8%，100%煉鋼原料均仰賴海運。顯然日本港口毀損關閉短期間將嚴重衝擊海運市場。強大地震重創日本鋼鐵產業，包括 JEF 鋼廠位於 Chiba、Nippon Steel 鋼廠位於 Muroran 及 Kimitsu、Sumitomo 鋼廠位於 Kashima 等三大鋼廠，部分受損而被迫關閉停產，預估將減少 30 百萬噸產能。同時，導致港口損毀而封港，使日本對礦砂和焦煤進口需求停滯，預估對散裝船市場需求影響約占全球的 10%。若日本幾大鋼廠暫時停產時間達 6 個月，則可能航市將喪失超過 22 百萬噸礦砂需求。另目前中國礦砂庫存處於歷史高位，迄 4 月初，港口庫存量約近 80 百萬噸，且鋼材需求降溫，加之礦砂價格不斷上漲，特別是印度提高礦砂出口稅至 20%，導致進口成本大幅增加，短期中國礦砂進口量可能難以出現大幅的增長。去年中國進口礦砂出現些微下降，年減 1.4%，今年 2 月中國礦砂進口下降至 48.8 百萬噸，比 1 月份大幅下降 29.23%。中國進口礦砂減緩致西澳礦砂出口港出口下降，2 月 Port Hedland 出口下降低於 13 百萬噸，比 1 月下跌 16%，比去年 12 月的 17.3

百萬噸，大幅下降，Port Hedland 2 月出口至中國僅 9 百萬噸，相較於 1 月的 10 百萬噸。

(四)澳洲煤炭出口尚未完全恢復，北非中東動盪，煤炭價格續攀新高

澳洲昆士蘭嚴重的洪水給澳洲港口帶來的不利影響，對整個煤炭供應鏈造成損害，進而影響船隻的需求，對散裝船市場價格產生抑制效果。洪災後煤炭內陸運輸路線維修及潮溼泥濘礦區等影響，澳洲南威爾斯 Newcastle 港出口煤炭 3 月上旬比 2 月下旬減少達 40%，從 2.29 億噸下降至 1.36 億噸。受到先前洪災與熱帶氣旋的波及，迄今澳洲礦砂及煤炭出口仍未完全恢復。中印依舊持續增加煤炭進口，以滿足其國內用電需求激增，印度去年進口煤炭達 1.9 億噸，中國也增加至約 1.6 億噸，兩國成為全球進口煤炭最多國家，取代過去歐盟及日本。儘管日本一些核電廠受損嚴重而關閉，若核電廠長時間關閉，將會增加火力發電量，其中熱燃煤進口量勢必激增。

(五)主要國家及地區粗鋼產量出現回落

今年 2 月全球粗鋼產量 1.17 億噸，比去年同期增長 8.8%，卻比 1 月減少 2.4%，主要國家和地區均出現產量回落現象。中國 2 月產量為 54.3 百萬噸，比去年同期增長 9.7%，卻比 1 月下降達 9.1%，日本 8.9 百萬噸，比去年同期增長 5.7%，比上月下降 7.5%，南韓 5.0 百萬噸，比去年同期增長 25.7%，比上月下降達 10.7%。歐盟區的德國產量 3.7 百萬噸，比去年同期增長 7.9%，義大利及西班牙產量分別為 2.3 百萬噸及 1.4 百萬噸，比去年同期增長 6.4%，土耳其產量 2.5 百萬噸，比去年同期增長 35.5%。美國 6.6 百萬噸，比去年同期增長 5.6%，巴西 2.7 百萬噸，比去年同期增長 11.4%。全球 2 月產能利用率為 82%，比上月的 80.9% 稍為提高，比去年同期提高 2.7%。

(六)新船噸供應持續爆增，航市低檔徘徊，加速逾齡船拆解

運力過剩是導致海運市場持續低迷的主要原因。迄今今年 2 月散裝船運力達到 5.45 億 Dwt，較去年底增加 2.77%，而今年 1 月底預估至年底散裝船新船運力仍有達 1.3 億 Dwt 將交付營運，為 2010 年全年運量淨增長的 1.64 倍。尤其今年海岬型船運力將增加 90 百萬 Dwt，比去年增長近 20%。另澳洲礦砂出口作業迄今如同 2 月受颶風影響進度減慢，平均滯港時間約 9 天，港塞尚未明顯改善。儘管澳洲昆士蘭區煤炭出口港滯港時間有明顯下降，惟由於港口堆存特定煤炭不足，仍使各類型船持續有滯留問題。3 月開始，巴西礦砂出口港出現很多船在錨地候泊，增加 39%，迄 3 月底從 54 艘暴增至 80 艘，等候時間從 13 天增加至 16 天，4 月上旬兩座礦砂出口港將進行例行性維修，預期港塞短期仍無法改善。中國礦砂卸港在 2 月時曾平均有 84 艘滯留，3 月嚴重擁擠情況有重大改善，迄 3 月底僅 47 艘在錨地候泊，滯港時間從 2 月底 6 天至 3 月底下降至 2.5 天。印度礦砂出口港 2 至 3 月一直維持約 23 艘船在錨地候泊，平均等港約 7 天。航市去年 11 月後，航市價格直直落，迄今表現沒有明顯好轉，航商營運已面臨嚴重虧損，多數航商已意識到近兩年航市將難有起色，為避免侵蝕過去獲利，已積極態度加速處理手上逾齡船，使今年以來逾齡船拆解數量明顯增加，惟拆船量仍趕不上新船運力交付量增加，於是航市供給過剩隱憂仍揮之不去。

二、波羅的海運費指數

圖1說明綜合運費指數(BDI)、海岬型船指數(BCI)、巴拿馬極限型船指數(BPI)、超輕便極限型船指數(BSI)及輕便型船指數(BHSI)的變動趨勢。日本大地震發生後，國際散裝乾貨大型船市場如預料中的出現短期恐慌下跌，儘管3月下旬曾出現一週反彈，隨後即宣告反彈結果，4月上旬航市全面回檔，尤其先前一直漲勢猛烈的巴拿馬型船及超輕便型船等漲幅過巨者，則出現大幅回檔，輕便型船則相對抗跌性高。某些市場人士認為地震重災區對日本的工業影響不大，而部分核電廠關閉，將會增加煤炭進口，惟短期隨著核輻射外洩，核危機情況不明朗，許多船公司可能會取消在日本主要港口的掛靠，如此一來全球貿易量都將受到影響。日本是礦砂和煤炭等大宗原料的主要進口國，大地震和海嘯對全球散裝乾貨船市場無疑是利空，強震已導致占日本粗鋼總產量75%~80%的新日鐵、JFE、住友金屬、東京製鋼、神戶製鋼等五大鋼廠遭到結構性的破壞，鋼廠已基本停產，同時也重創日本鋼材需求量，因而影響礦砂的市場需求量，預估影響礦砂的需求量約為22百萬噸，占全球礦砂需求量的2%。另外日本部分重要港口無法正常裝卸而影響散裝乾貨船市場，大型船船東信心受影響，致大型船市場應聲持續下跌。市場人士普遍認為日本地震海嘯短期將會影響航市，然從中長期看，最少需要5年時間復建，市場人士預期此期間日本應會大增礦砂和煤炭的需求，繼而刺激散裝乾貨船租金上升，將使航市脫離已近3季的低潮期。3月下旬日本地震帶來的恐慌暫時淡化且部分港口陸續恢復作業，市場重拾信心，航市價格翻紅上漲，尤其海岬型船運價指數強力反彈。3月份起南美的穀物出口旺季，挹注巴拿馬型船以下市場的動能。日本今後會否減少核能發電比例，將決定是否會增加散裝乾貨船需求，包括熱燃煤、焦煤、礦砂和穀物在內，皆是日本災難後可能會帶動需求上升的原材料。熱燃煤、焦煤和礦砂則是發電廠和鋼鐵業的生產命脈，不過，大部分大型鋼廠都不在災區範圍之內，即使海嘯對其運作影響有待評估，整體對焦煤和礦砂似乎有限，因此最大關鍵則落在熱燃煤上。有研究機構卻日認為今年散裝乾貨船的需求和運力增長差距高達10%，不能因為有日本大災難而使散裝乾貨船需求追上運力供給，因此，航市租金仍難有令人驚奇表現。在日本核輻射陰影下，海岬型船與巴拿馬型船市場在3月中旬反轉疲弱而下跌，超輕便型船以下市場相對抗跌。運力過剩問題是散裝乾散船市場揮之不去的夢魘，為減少市場運力供應，仍寄望船東更主動將逾齡船加速拆船。BDI在中國舊曆年長假結束後，華人圈重返航市，帶動市場交易回溫，激勵航市價格紛紛觸底反彈，尤其超輕便型船以下市場價格一路上漲，表現遠優於大型船市場，大型船市場遲到3月上旬才展現威風凜凜，追趕落後於小型船，可惜3月中旬大型船市場上漲攻勢率先突然熄火，隨後小型船市場3月底也陷入欲振乏力由紅翻黑，迄4月上旬幾乎航市全面疲軟，尤其巴拿馬型船及超輕便型船市場由過去超漲轉為出現明顯大幅向下修正的態勢，於是BDI指數於3月上旬攀抵今年最高1562點後，雖在3月下旬曾短暫反彈，惟仍無法改變弱勢格局，隨後航市缺乏上漲動能，而宣告持續緩步走跌，迄4月上旬指數下調至1,376。海岬型船運費指數(BCI)在中國舊曆年長假結束後止跌反彈數日，可惜仍抵擋不住新增供給過剩壓力，指數漲勢受阻，3月上旬再度出現較強勁反彈力道，指數強彈至今年來最高1891點，可惜突然遭受日本大地震利空攻擊，漲勢受挫而拉回，打破船東期盼延續3月上漲氣勢至第2季，令船東大失所望，雖3月下旬曾反彈數日試圖突圍，可惜仍無法抵擋過剩運力的壓力，指數再度拉回，迄4月上旬下修至1,612點。巴拿馬型船運費指數(BPI)2月初受惠於煤炭及穀物貨載湧現的激勵，指數出現止跌強力反

彈，雖2月底曾漲勢受阻而拉回，隨後貨載再度湧現，交投熱絡，帶動指數強力上攻，3月上旬曾一度站上2千點關卡，並抵達今年來最高2132點，隨後遇到日本大地震的逆流，漲勢受阻而呈現大幅拉回，迄4月上旬跌勢未見有減緩跡象，指數回挫至1,696點。超輕便型船以下較小型船市場則表現相對亮麗，自中國舊曆年長假結束後，價格一路攀高，激勵超輕便型船運費指數(BSI)及輕便型船運費指數(BHSI)2月上旬出現1個半月持續反彈力道，尤其超輕便型船市場漲勢兇猛，似乎沒有感受到日本地震利空的襲擊，行情繼續往前推升，3月下旬BSI及BHSI漲至今年來最高分別抵達1,612點及791點。惟超輕便型船市場前漲幅過大，致買盤追價意願薄弱，於是出現明顯拉回整理，接著輕便型船市場也受到拖累，3月底漲勢疲弱而小幅拉回，4月上旬輕便型船市場在大西洋區表現抗跌，兩型船運費指數在4月上旬分別回跌至1,457點及786點。

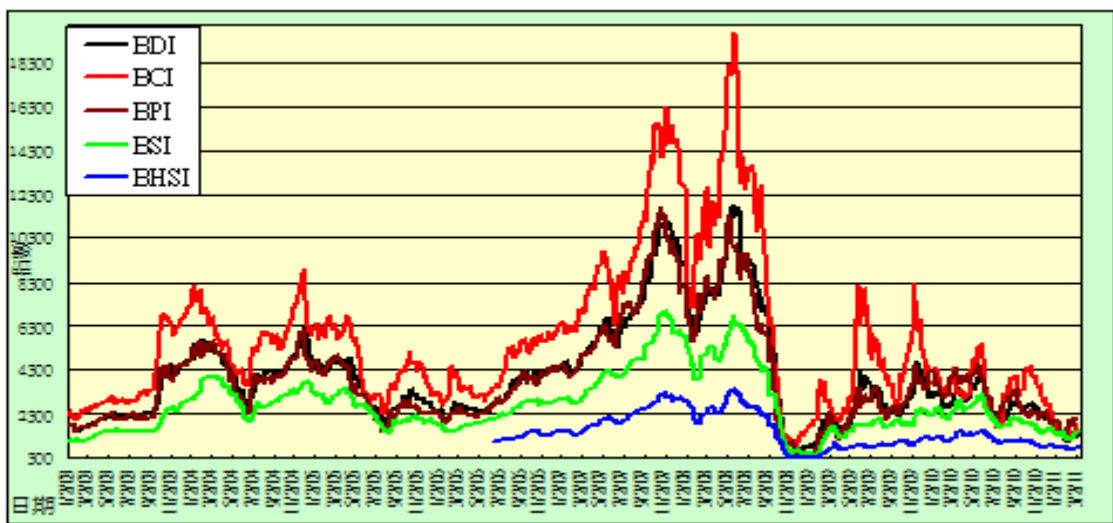


圖1綜合運費指數(BDI)及四型船運費指數(BCI、BPI、BSI及BHSI)

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

三、海岬型船市場行情

圖2說明海岬型船運費指數(BCI)組成中四條租金航線之租金水準變動趨勢。今年以來由於受到接連天然災害及印度礦砂出口限制等因素的影響，另全球通膨壓力愈來愈險峻，多數國家祭出各種抑制通膨措施，尤其中國的打房，致需求原材料增長趨緩，原物料海運貨載量無法放大擴增，加上新增運力陸續出籠，船噸供給過剩始終困擾著航市，導致今年以來海岬型船市場走勢往上蓋頂往下無底窘境。今年2月以降澳洲連續發生洪災和颶風災害，嚴重影響礦砂及煤炭生產和出口作業，此外，巴西礦砂出口也遭受水災影響致運輸中斷，因而海岬型船運輸活動也全面遭受到嚴重波及。俟上述天災後海岬型船暨巴拿馬型船正在復原之際，又來了日本大地震的襲擊，使原已弱不禁風的市場再度陷入困境。去年日本進口散裝乾貨海運量約占全球散貨海運量的11%，此次日本大地震並引發海嘯及核輻射，不僅重創部分港口設施及限電問題，已影響到工業生產作業，將會多層面影響到日本經濟，導致日本對大宗商品需求量的下降，預計短期內將給散裝乾貨船市場運價帶來壓力。不過，從中長期來看，一次性衝擊對總量需求和長期趨勢的

影響不大，而日本災後重建將增加對大宗商品需求，將有利於運價回升。綜合來看，散裝乾貨船市場在此次日本地震中受到的負面影響最大，在這次地震中，日本至少有5家大型鋼廠停產，並且停產時間可能長達6個月，因而可能減少約22百萬噸礦砂需求，因此，海岬型船市場將是受害最深，而巴拿馬型船與超輕便型船等市場也將受到封港的負面影響。不過，市場人士也表示，目前市場普遍預期災後重建會刺激日本的鋼鐵需求，從而加大礦砂、煤炭的進口量，中長期的需求將有部分的刺激作用。近年來日本礦砂和熱燃煤的進口量占該類全球海運總量分別約16%和21%，倘若災後日本的礦砂及煤炭進口量恢復至歷史高峰，則明年由於日本對礦砂和煤炭的進口需求，可能帶動整個散裝乾貨船市場的海運貨載需求增長比去年擴大，惟船噸供給過剩問題還是困擾航市癥結所在，加上中國礦砂今年需求增長放緩，將使海岬型船市場無法形成持續的上漲動力，價格陷入低檔振盪徘徊。儘管目前市場表現熱情不在，但礦砂供應商還是會在一段時間內重返租船市場，適時增添海岬型船市場一絲希望，且大多數中國礦砂貿易商認為日本災後重建需要大量鋼材，預計日本對中國的鋼材需求旺盛，中國礦商將加快進口礦砂的速度，以等待日本重建所引發巨大需求，以及日本發電廠將重新儲存煤炭且鋼廠為重建受損的產能，需求礦砂及焦煤將會增加等利多的釋出，應有助於挽救疲弱不振地海岬型船市場。自今年以來，海岬型船市場跌幅遠大於其他較小型船市場，致海岬型船市場平均租金行情遠低於巴拿馬型船以下市場租金行情。在2月上中旬海岬型船市場行情曾一度止跌回升，惟僅曇花一現，租金行情再度回軟，3月上旬礦煤貨載湧現帶動市場交投熱絡，為海岬型船市場注入一股興奮劑，租金行情吹起一陣上漲風，可惜日本大地震掩蓋上漲力道，租金行情失去動能而反轉拉回，雖3月下旬大地震傷痛淡化，隨之傳來地震對相關產業生產影響有限，船東信心恢復，行情出現轉圜而振盪上漲，惟4月上旬終究在缺乏實質利多的激勵，行情再陷入疲軟格局。4條航線的平均租金在3月上旬曾攀抵今年最高並突破萬美元達到11,038美元，隨後又拉回而失守萬美元，3月下旬再度收復萬美元，可惜4月上旬又告失守且回挫至7,920美元。大西洋區租金航線中國舊曆年結束後止跌回升，2月中旬動能消失而拉回，3月上旬出現強勁反彈，3月中旬突遇日本地震利空的襲擊而拉回，3月下旬利空鈍化，買盤補貨而帶動行情止跌短暫上揚，曾攀抵今年來新高13,150美元，3月底後續無力再度拉回並失守萬美元，4月上旬拉回至7,991美元。大西洋返回遠東租金航線中國舊曆年結束後，買盤補貨租船，行情展開反彈，惟2月中下旬攻勢熄火租金再度回檔，3月上旬出現止跌並強勁漲勢，3月上旬攀上今年來最高24,098美元，隨後受到日本地震的干擾，漲勢受阻而拉回，3月下旬傳出由空轉多消息面，激勵行情再回漲，可惜貨載零散無力消化過多船噸，4月上旬行情再度面臨回檔命運，本航線租金回挫至21,164美元。太平洋租金航線中國舊曆年假期結束後，也呈現反彈，惟抵擋不住供給過剩，租金再度拉回，3月上旬出現強勁反彈動力，租金攀抵今年來最高9,429美元，隨後日本地震短暫利空干擾而拉回，雖3月下旬曾欲圖振作，仍後續缺乏足夠動力支撐而大幅拉回，4月上旬回檔至6,436美元。遠東返回歐陸租金航線中國舊曆年結束後，交易增溫，使本航線租金止跌回升，2月中旬再度回挫，3月上旬出現止跌震盪上揚，4月初租金差點撥負轉正，可惜終虧一潰行情再度回挫，4月上旬收在負3,913美元。

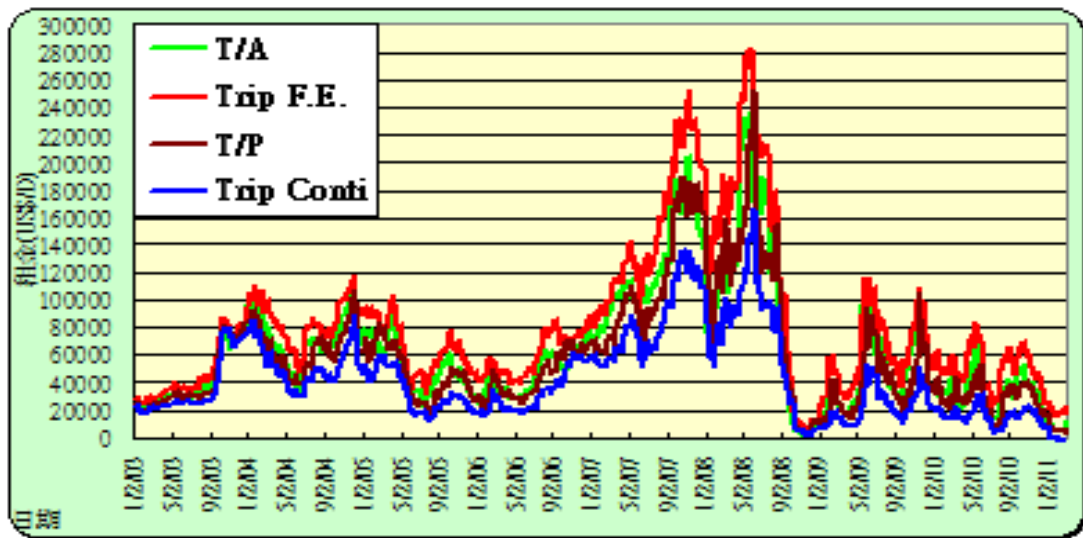


圖 2 海岬型船(172,000Dwt)四條航線現貨租金水準變動趨勢
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited.

四、巴拿馬型船市場行情

圖3說明巴拿馬型船運價指數4條租金航線行情變動趨勢。儘管受到澳洲接連天災襲擊，礦煤出口作業不順，以及印度礦砂出口稅高漲等衝擊，惟北非及中東政治動盪干擾，利比亞供油大減，引發全球能源問題，促使各國蜂擁到處搶購能源煤炭，尤其中印兩國大胃王進口煤炭暴增，囊括逾1/3煤炭海運量，兩國貢獻煤炭海運量功不可沒，成為穩定巴拿馬型船市場最大支柱，受惠煤炭價格高漲的誘因，全球愈來愈多國家也積極加入供煤出口行列，如北韓、俄羅斯、越南及馬達加斯加等。其次南美及美國海灣出口穀物為巴拿馬型船重要傳統基本盤貨源。今年以來巴拿馬型船市場在2至3月期間表現出色，遠優於海岬型船市場。另值得關注者，日本大震後核災問題效應對全球海運貨載量的影響，日本是礦砂和煤炭的主要進口國，礦砂貿易量占全球貿易量的比重則在14%左右，煤炭的貿易量比重更是在20%以上。據權威機構預測，日本地震災害，日本今年煤炭進口量將比去年增加5%，達1.3億噸。地震至少有6個主要港口被海嘯破壞，難在短期內恢復，日本航運業幾近全面停止運作，對所有海運運輸皆會受到影響。在這次地震中，日本至少5家大型鋼廠暫停生產，其港口遭受嚴重破壞，因而散裝乾貨船市場必然受到波及。市場人士認為日本的災後重建將增加煤炭、礦砂等礦材的需求，因核電廠的關閉將會促使火力電發電需求的增加，後續煤炭需求將會增加，未來可以預計日本煤炭進口量將會上升，將會對巴拿馬型船太平洋市場形成支撐力道，加上中印進口煤炭貨量持續穩定增加，煤炭海運量將是後續巴拿馬型船市場穩定抗跌力量支柱。2月以來巴拿馬型船租金行情幾乎一路扶搖直上，3月上中旬攀抵今年來新高，隨後日本大地震震斷上漲動能，3月中旬租金無力上攻而拉回，4月上旬跌勢擴大，暫時難逃繼續下修命運。4條航線平均租金2月以來持續上漲，3月上旬攻至今年來新高17,115美元，隨後日本地震利空干擾而拉回，4月上旬跌勢加劇，租金回挫至13,603美元。大西洋區租金航線中國舊曆年期間租船活動回溫，帶動租金幾乎一路上揚，3月上旬上漲至今年新高17,139美元，隨後受到日本地震利空干擾而持續拉回，迄4月上旬跌勢擴大，租金回挫至13,203美元。大西洋回遠東航線中國舊曆

年期間觸底反彈且漲聲不斷，不僅站上2萬美元關卡，並繼續上攻，3月上旬攀抵今年來最高27,445美元，隨後日本地震利襲下拉回，迄4月上旬租金一路下挫至23,433美元。太平洋區航線租金2月後受到煤炭貨載湧現，激勵行情觸底反彈，漲勢力道強勁，一路攀登新高，3月中旬攀抵今年來新高17,271美元，隨後難逃日本地震利空襲擊，租金反轉一路大幅下挫，迄4月上旬下挫至12,312美元。遠東回歐陸航線2月後隨後交易回溫，帶動行情脫離低谷，租金一路扶搖直上，3月上旬攀抵今年來新高7,114美元，隨後難逃其他航線下跌的拖累而拉回，迄4月上旬下挫至5,463美元。

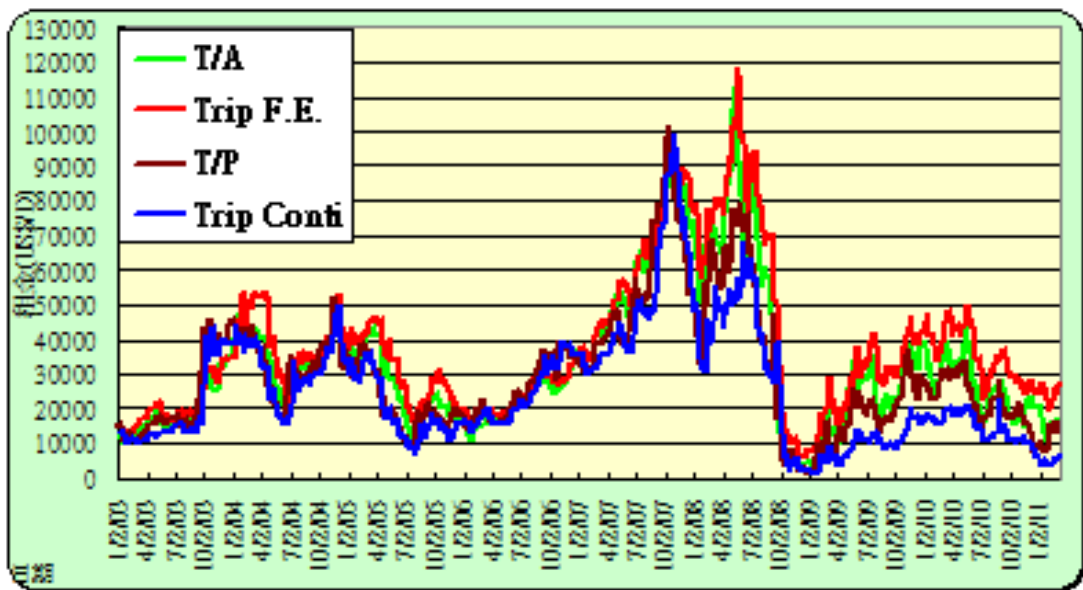


圖 3 巴拿馬極限型船(74,000Dwt)現貨日租金曲線
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

五、超輕便極限型船市場行情

圖4說明超輕便極限型船運價指數組成中4條租金航線行情變動趨勢。儘管亞洲船廠不斷交付超輕便型船運力，但該船型憑藉耗油低，貨源結構靈活及運費低等優勢得到買盤青睞，新增運力能夠在煤炭及穀物運輸市場搶佔巴拿馬型船市場部分貨載，因此，租金行情能穩步上調。中印自各地進口煤炭偏愛採用吃水淺的超輕便型以下船隻，拜中印持續增加煤炭的進口，使超輕便型以下市場吃香，航市需求此類船噸絡繹不絕，為此型船租金行情注入上漲動能。儘管受到高出口稅的影響，印度出口礦砂明顯減少，惟煤炭海運量持續湧現，船東將船舶調往東海岸尋求煤炭貨載，尚不至於受到礦砂貨載減少的衝擊，行情依舊穩步上升。大西洋地區至亞洲地區穀物運輸需求仍較強勁，貨載增多抵消了Korea Line破產違約後運力釋放帶來的負面影響。此外，日本鋼材出口海運量也很大，日本鋼材出口始終佔據其產量的4成比例，因此，受此次天災影響，對日本汽車等工業經濟造成衝擊，將減少全球海運貿易量，短期內對於船運尤其是散裝乾貨船運輸的需求將明顯下降，這將對全球海運價格造成負面影響。惟多數市場人士認為日本災後重建期間將進口大量原物料，後續將為航市注入強勁需求動力，航市價格上漲效應將持續發效，因此，超輕便型船東緊盯日本重建從而提振信心，太平洋區市場行情

將獲得持穩。2月上旬中國舊曆年假期結束後，租船人返回市場開始租船作業，行情才獲得止跌回升的動能，隨著全球原物料持續走高，買家搶料行動更加積極，需求船噸熱度持續增溫，超輕便型船市場租金一路攀新高，漲勢最兇猛，漲勢一路持續至3月下旬才告一段落，行情超越其他型船，成為最令人羨慕市場。4條平均租金航線在中國舊曆年假期結束後，隨即止跌一路攀升，漲勢猛烈，連漲超過一個半月，至3月下旬攀抵今年來最高16,713美元，俟後受到其他船型表現不佳的拖累而翻轉下跌，4月上旬跌勢明顯，租金拉回14,923美元。大西洋區航線中國舊曆年假期結束後，隨即一路扶搖直上，至3月下旬租金攀登今年來新高17,716美元，因漲幅過大且其他船型市場紛紛拉回影響，買盤躊躇不前，致租金失去支撐而拉回，迄4月上旬租金下修至15,104美元。大西洋區回遠東租金航線中國舊曆年假期結束後一路扶搖直上，2月下旬攻佔2萬美元關卡，3月下旬攀抵今年來最高22,260美元，隨後買盤追價意願不高，租金上漲缺乏動能而回檔修正，迄4月上旬跌勢有擴大現象，租金失守2萬美元關卡且下修至20,115美元。太平洋區往返航線租金中國舊曆年假期結束後，一路驚驚漲，至3月中旬漲勢才告結束，並攀登今年來最高16,519美元，本航線漲勢最兇猛，一個月內漲幅達1倍，租金回漲至16,419美元，隨後拉回整理，迄4月上旬跌勢依舊，租金拉回至14,877美元。遠東回歐陸租金航線中國舊曆年假期結束後，隨即一路反攻，漲勢兇猛，歷經逾一個月半月的上漲，至3月下旬攀抵今年來新高10,405美元，隨後因其他船型市場已出現疲軟下跌，本航線租金也遭受波及而拉回，迄4月上旬回跌至9,596美元。

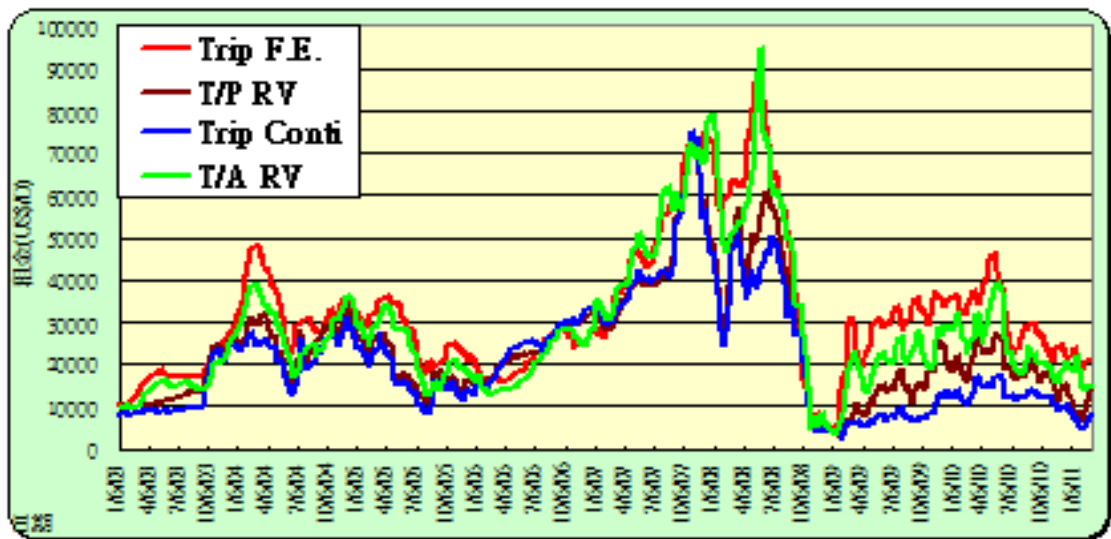


圖 4 超輕便極限型船(52,000Dwt)現貨日租金曲線
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

六、輕便型船市場行情

圖5說明輕便型船運價指數組成中選定最具代表性租金航線變動趨勢，即以往返大西洋與太平洋兩條租金航線為代表。隨著新興經濟體和發展中經濟體在全球經濟舞臺上扮演的角色愈發舉足輕重地位，今年新興經濟體尤其是亞洲部分國家在化肥、水泥、鋼材以及部分金屬製品等方面的散裝貨載需求會持續擴大增加，因而帶動全球小宗散貨海運需求顯著增長，小宗散裝貨的貿易量占全球散裝貨載海運量有1/3的比重，數量不能小覷，因而能提供足夠讓輕便型船繁忙拉運。近期

日本受到大地震的襲擊，部分鋼廠產能受到影響，過去日本有4成以上鋼材出口，如今產量減少，在未回復受損壞生產設施前，日本鋼材的出口將會減少，並會影響到區域輕便型船運力需求，但災害後廢鋼大量湧現，可能會增加廢鋼出口量，且日本災害復建必須進口耗費不少建築物料，勢必增加自中國及韓國進口建築鋼材及水泥，以及東南亞的木材類建材，或許抵消日本鋼材出口的減少，因此日本地震後應對輕便型船市場衝擊有限。另輕便型船船齡逾25年占比例相當高，一旦行情轉差，將掀起拆解潮，對紓緩供給過剩有立竿見影的效果，況且輕便型船新船運力供給壓力不若大船嚴重，因此，輕便型船市場從去年以來表現優於大型船可以獲得左證。大西洋區與太平洋區2條租金航線的平均租金在中國舊曆年假期結束後止跌反彈，平均租金穩步上揚，連漲近2個月，3月底攀抵今年來新高12,085美元，其他船型市場卻苦於貨載不足及船噸過剩等壓力，雖4月上旬漲勢歇止，但未見明顯拉回，顯然支撐力道依然存在，迄4月上旬稍為回檔收在11,975美元。大西洋區往返租金航線中國舊曆年結束後，一路攀升，雖3月上旬稍為拉回整理，隨後再度揚帆而上，迄4月上旬本航線租金攀登至今年來最高收在12,168美元，超越太平洋區航線租金行情。太平洋區租金航線在中國舊曆年假期結束後，已連漲近2個月，3月底衝上今年來新高12,271美元，隨後漲幅已高，買盤退潮，租金上漲熄火而拉回，迄4月上旬稍為拉回至11,782美元。

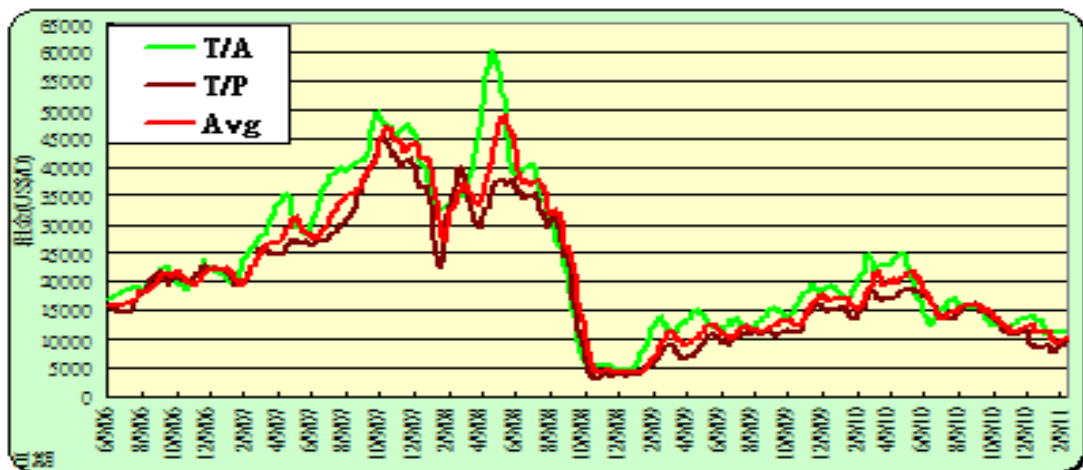


圖 5 輕便型船(28,000Dwt)現貨日租金曲線

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

七、市場展望

(一)船噸需求面

1. 在能源價格高漲與核電安全疑慮下，將推高替代熱燃煤的海運需求增加，預計今年熱燃煤作為火力發電和取暖供熱的主要能源，其海運需求可能成為另一個支撐散裝乾貨船市場的中堅力量。小宗散裝貨的貿易量占全球散裝貨海運量有1/3的比重，隨著新興經濟體和發展中經濟體在世界經濟舞臺上扮演的角色愈發舉足輕重，今年新興經濟體尤其是亞洲部分國家在化肥、水泥、鋼材以及部分金屬製品等方面的散裝貨需求會繼續擴增，將推動全球小宗散裝貨海運需求上漲。上述主要貨種海運需求方面的提高，將推動今年全球散裝貨海運量出現小幅增長。由

於貿易格局的變化，煤炭及礦砂海運運距將進一步拉長。Drewry預測今年全球散裝貨海運需求量和海運周轉量分別為33.67億噸和19.5萬億噸，比去年分別增長4.9%和6.0%。

2. 在礦國際礦砂價格高漲且國際鋼價震盪下挫的雙重打壓下，全球鋼廠面臨經營壓力，可能採取減產策略，今年2月全球各地區及國家粗鋼產量出現反轉下降。尤其最大的粗鋼生產國，中國鋼廠壓力過大，同時在中國政府節能減碳的號召下，淘汰落後產能步伐加快，並在今年繼續產業結構調整，堅持節能減碳的基本步調，導致今年全球粗鋼產量不會出現快速增長。同時，去年11月中鋼協宣佈減少中國礦砂進口依存程度，大力推進國內礦砂的使用，為今年全球礦砂的海運需求蒙上陰影。

(二)船噸供給面

1. 據倫敦Drewry預測，去年底全球散裝乾貨船運力增幅達到17.5%，今年底全球散裝乾貨船運力將繼續上漲14.34%，船隊規模達到6.14億Dwt，連續兩年運力增幅超過10%以上，為未來全球散裝乾貨船市場帶來更大的壓力。從船隊運力增幅的分佈情況看，海岬型船和超大型礦砂船合計運力規模為2.5億Dwt，與2010年底的2.1億Dwt相比，運力增幅高達19.05%；巴拿馬型船和超巴拿馬型船的運力規模將達到1.66億Dwt，預計比去年增長19.42%，尤其超巴拿馬型船隊的擴增，將使巴拿馬型船市場運力過剩局勢加劇；超輕便型船和輕便極限型船的運力規模分別為0.84億Dwt及1.23億Dwt，運力增幅分別為3.7%和13.89%。
2. 今年以來航市表現不佳且低檔徘徊，尤其海岬型船市場，船東面臨嚴重營運虧損命運，若虧損時間拖長，船東勢必作停損動作，預計今年全球拆解船活動將會轉趨熱絡，全年拆解量有望達到250艘以上，並達到10.49百萬Dwt以上，這將有利於緩解部分運力過剩的問題。另國際船舶投融資銀行考慮風險也將縮小其對船舶投融資的規模，不少船東在資金緊缺壓力下選擇撤單或延遲交付，預估今年實現新船交付量也可能不會如預期量多。儘管今年規劃新船交付量達歷史天量，但在拆解船加速與新船訂單選擇撤單或延遲交付下，將緩和航市面臨供給過剩壓力力道與時間拖延。

2011 年 3 月份國際油輪市場動態

唐邦正

1. 每月市場短評

日本在三月十一日發生該國史上最嚴重地震，不但讓核能電廠發生嚴重損害，部分煉油廠也同時關閉。但日本經濟產業省指出，日本戰略原油儲備未受到地震的破壞，地震對港口及卸貨設施的破壞情況也在可接受的範圍內。但日本水域受核污染的嚴重性仍未明朗，船東派遣船舶前往日本水域的意願恐將對日本進出口業造成影響。

在美國及北約聯軍的介入下，北非的緊張情勢逐漸獲得改善。利比亞強人格達費也只能找尋後路，雖然該國情勢對油價已經造成負面影響，預期近日內該地區油品供需將回歸基本面。

據媒體指出，國際能源署(IEA)在三月表示 2011 年全球原油需求量將因高油價而降低。2 月全球原油日供應量增加至 8,900 萬桶，而 IEA 擔心高油價對各國的 GDP 恐將產生負面影響，該組織將全球原油日需求增幅預估向下修正 1 萬桶至 144 萬桶。

原油運價指數在三月回檔，成品油運價指數持續向上攀升。波羅地海原油綜合運價指數 (BDTI) 月底報 932 點，下跌 33 點；成品油綜合運價指數 (BCTI) 月底報 841 點，上漲 92 點。

2. 原油/精煉原油產品價格

回顧三月原油價格，西德州中級原油從月初每桶 99.63 美元，上漲至 106.72 美元。倫敦布蘭特原油月初每桶 115.30 美元，月底以每桶 117.36 美元作收。紐約杜拜原油從月初每桶 99.63 美元，上漲至 106.72 美元。美國普通汽油價格月底收盤價格為 3.04 美元/加侖，低硫柴油月底以 3.14 美元/加侖作收。

3. 油輪買賣交易行情*

超大型油輪- “Front Eagle” (2002 年造，三十萬九千噸)雙殼油輪以約六千七百萬美元售出(含二年以美金三萬二千元/日回租賣方)

超大型油輪- “Pacific Jasper” (1995 年造，二十六萬九千噸)單殼油輪以約二千萬元售出

蘇伊士極限型油輪- “Kythira” (1997 年造，十萬七千噸)雙殼油輪以約二千一百萬美元售出

4. 拆船市場交易行情*

“Champion” (1983 年造，三萬九千噸)化學品油輪以美金 510.0 元/輕載噸售出(印度交船)

“Fly Eagle” (1992 年造，九萬八千噸)油輪以美金 500.0 元/輕載噸售出(中國交船)

5. 原油油輪運費行情

2011 年第一季對對 VLCC 船東是相當辛苦的三個月，不但運費仍處於低檔，船東同時得承受高燃油費用及在營運成本下操作船舶的壓力。運費在三月下旬無法獲得支撐，雖是老調重彈，自中東、西非出口原油需求仍難吸收船舶噸位。波灣-遠東路線運費在月底成交 WS60.0 點，換算每日租金約 26,000 美元，較在大西洋營運的船舶收入略少約 7,000 美元/日。

波灣至日本航線 (TD3)，在三月平均每日租金只得約美金 28,000 元，船東仍在咬緊牙根期盼四月出現反彈。波灣至美灣運費市場仍然處於低點，月底運費以 WS42.5 點成交，換算每日租接近一萬美元。西非至美灣市場需求略有下滑，四月中旬裝期貨載以 WS72.5 點成交，日租金得 42,000 美元。

大西洋區 Suezmax 船型月初仍受利比亞情勢影響，船東趁機拉高運費，地中海地區運費從二月底 WS100.0 成交，到三月初飆升至 WS137.5。由於利比亞戰爭情勢逐漸趨緩，三月底運費以 WS 115.0 成交，換算每日收入仍有 43,000 美元。

6. 成品油油輪運費行情

在大型成品油輪方面，三月遠東地區運費稍有起色，但船東每日營收仍未突破萬元。三月 LR1 級油輪波灣至遠東路線運費為 WS107.5 點，LR2 船型運費小漲至 WS127.5 點。

地中海地區 MR 級油輪各路線運費運費在三月大幅上漲，地中海-美東路線 MR 船型運費上漲至 WS245.0 點，日租金超過 18,000 美元，較二月底增加 5,000 美元/日。加勒比海-美東航線在月底反彈，四月中貨載以 WS200.0 點成交。新加坡-日本路線成交運價在三月仍讓船東航次收入呈現虧損狀態。

*油輪買賣、新船、拆船交易行情自市場成交清單中選出部分數據僅供讀者參考

2011 年 3 月 油輪各航線運費

DIRTY ROUTES	TYPE/SIZE	4-MAR(WS)	TCE (US\$/day)	25-MAR(WS)	TCE (US\$/day)
AG / USG	VLCC	40.0	5,518	42.5	9,895
AG / JAPAN	VLCC	65.0	31,985	60.0	25,555
WAF / EAST	VLCC	70.0	37,632	62.5	29,823
WAF / USG	VLCC	80.0	48,857	72.5	42,206
WAF / USAC	SUEZMAX	112.5	32,139	112.5	33,238
MED / MED	SUEZMAX	137.5	58,874	115.0	43,087
UKC / USAC	AFRAMAX	145.0	25,969	115.0	14,300

CLEAN ROUTES	TYPE/SIZE	4-MAR (WS)	TCE (US\$/day)	25-MAR (WS)	TCE (US\$/day)
AG / JAPAN	75,000	97.5	4,021	107.5	7,424
AG / JAPAN	55,000	115.0	3,948	127.5	7,168
CARIBS / USAC	38,000	160.0	9,118	200.0	16,808
SINGAPORE / JAPAN	30,000	130.0	-1,074	130.0	-1,158
MED / USAC	30,000	245.0	18,004	240.0	17,568

油輪期租市場價格

(US\$ million)	DWT	1 year T/C	3 years T/C
VLCC	300-310k	30,000	34,500
SUEZMAX	150-160k	21,000	25,000
AFRAMAX	95-105k	16,000	19,000
LR1	65-73k	15,750	16,750
MR	47-51k	13,250	14,500

油輪新船(轉售)、二手船價格

(US\$ million)	DWT	Resale	5-year
VLCC	300-310k	\$104.0	\$85.0
SUEZMAX	150-160k	\$69.0	\$59.0
AFRAMAX	95-105k	\$51.0	\$40.5
LR1	65-73k	\$46.0	\$36.0
MR	47-51k	\$38.0	\$29.0

油輪新造船價格

US\$ million	DWT	2011 年 3 月	2010 年	2009 年
VLCC	320k	\$102.0	\$105.0	\$101.0
SUEZMAX	157k	\$64.0	\$66.8	\$62.5
AFRAMAX	115k	\$54.0	\$57.0	\$49.0
MR	51k	\$35.5	\$36.5	\$35.0

參考資料：鉅亨網,, 克拉克森市場報告

