

責任編輯：邱家華



代理貼上「供應勁減」標語招徠

運輸及房屋局公布最新一手私人住宅數據，施工量及落成量再創「雙低」，過去一季樓市熾熱，吸納力強勁下消化約5000個單位，帶動貨尾及興建中樓花共4.9萬個，較上季減9%，首度跌穿5萬個水平，創有關報告以來新低，施工量連跌3季至上季的1500伙，半年共3200伙，兩年半無勾地後患浮現，未來供應緊張，發展商認為下半年樓價有力再升10%。

住宅落成量同創新低

滾存貨尾創新低

運輸及房屋局預料，未來數年，私人住宅一手市場將會有5.6萬個單位供應，當中包括8000個已建成但未賣出的單位，4.1萬個扣除樓花的興建中單位，以及7000個獲批土地可興建單位，預料未來的私人住宅一手供應平穩。該局表示，市建局已就重建項目招標，港鐵(00066)下半年亦會推出上蓋物業項目，該局會密切監察地產市場發展及私人住宅物業的供求情況。

根據有關報告顯示，建築中仍未售出的單位數目由首季4.5萬伙減至次季4.1萬伙，另已落成未售出的單位(即現樓貨尾)亦由9000伙回落至8000伙，按季被吸納5000個單位，令滾存貨尾降9%至4.9萬伙，創有關報告以來新低。

基於4.9萬伙滾存供應再加7000個批出土地未建供應，未來數年只有5.6萬個單位，按季大減6000個，創〇四年有紀錄以來新低，並且首次跌破6萬個水平，已批出土地仍未動工的新屋只有7000個，較去年同期1.3萬個大減6000個，出現新屋供應斷層式下降，未來4年新屋落成量將會持續偏低。報告指出施工量連跌3季，自去年第三季開始，由4800伙持續減少至今年次季1500伙，上半年施工量共只約3200個單位。

中期供應呈緊張

長實(00001)執行董事趙國雄認為，未來5年供應僅得4.9萬個，即平均每年僅得萬多個，中期供應會較緊張，但不擔心出現斷層，供應大跌主要反映金融風暴及沙士年代發展商對後市未敢樂觀吸地的後遺症，現時市場土地供應不乏，除勾地外，發展商尚可透過市建局、港鐵(00066)及私人協議等渠道吸納土儲，土地供應不成問題，集團目前土地供應足夠5至6年發展，只要本港經濟趨好，樓價隨之穩升，預期未來半年住宅樓價有10%升幅。

領都搶爆一周沽900伙

蜂擁搶貨

長實(00001)日出康城領都山景戶低價策略奏效，

兼備受供應量創新低帶動銷情升溫，各路投資者蜂擁搶貨，刺激發展商未開賣已先後加推3批共160伙，首半小時已極速沽出140伙，而大手掃入4伙或以上的炒家此起彼落，發展商續加推應市，截至十時許已超標沽出300伙，連同之前已售的600個，一周沽出900伙超出年內只售850伙的目標，今日再加推100伙主攻內地買家。市場人士估計，昨晚可沽350伙。

長

實執行董事趙國雄稱，領都開賣前先後分3批原價加推共160伙，半小時後已極速沽出140伙，大部分為1300方呎的4房大戶，呎價約4100至4800元，其後再加推單位，至十時許已超標沽300伙，較原定目標只推200伙為多，連同上周已沽的600伙海景戶，一周超標沽出900伙，佔1、2及5座的90%。

趙國雄又稱，山景戶揀樓流程較上周推海景戶為快，主要今批單位以更貼市價開賣，並計劃今日加推100伙，主要針對內地買家，並由4大代理安排內地買家到場揀樓，詳情今日公布。

投資客5000萬吸8伙

趙國雄昨日傍晚於領都開賣前指出，領都山景戶昨晚七時開始揀樓，截至五時許已有數百組買家駐守現場，反應踴躍，揚言勢必加推單位應市，加推數量暫時未知，會盡量滿足買家需求，加推時亦會因應氣氛酌量調升售價，加幅則有待臨場而定，連同之前已沽出的近600個海景戶，有信心領都可達年內售半數約850個單位目標。

他續說，領都接獲不少大手洽購，暫時最大宗洽購為8個單位，涉資近5000萬元。

市場消息指出，發展商傍晚開始向4大代理派貨，每間代理行獲8層即32伙，總共128伙，並於八時半前已搶購一



領都昨低價開賣山景戶，吸引各路買家蜂擁而至，售樓處迫得水泄不通

空，發展商連隨派出第二輪單位，部分樓層高達67樓，呎價迫近5000元。

領都山景戶低開10%至15%的低價策略奏效，極具水位，成功招徠各路投資者入市，市傳最少8個投資者各掃入最少4伙或以上，各涉資超過2000萬元，當中最大手為購入8伙，涉資近5000萬元。

環角道洋房售4380萬

除本地客外，內地客亦慕名而來，內地買家沈小姐，得悉港鐵康城站將於周日通車，領都擁覽鐵路優勢，遂決定購入5座右翼高層C室，屬961方呎的3房單位，即供價

417萬元，呎價4339元，擬作長線投資。

政府公布落成及施工量創新低，即時對樓市起催化作用，各區新盤俱有喜訊，美聯物業港島東區域營業董事會志光表示，灣仔華置(00127)York Place獲外籍買家斥資近3000萬元購入2個一手單位，同為高層行政樓層的A室，面積分別981及956方呎，作價分別1455.8萬元及1510.8萬元，其中956方呎單位呎價約15803元，創今年區內新高價，買家擬作長線投資。

此外，市場消息，大昌地產(00088)發展的環角道33號D屋，面積3142方呎，剛以4380萬元沽出，呎價1.39萬元，目前尚餘最後5座洋房。

小業主挑戰士丹頓街重建

市建局收購中區士丹頓街/永利街重建計劃再遇攔路虎，繼恒地(00012)早年透過司法覆核成功將向賢居剔除出重建範圍後，部分小業主藉此再挑戰市建局及城規會，就最具爭議性的C地盤提交保留4幢舊樓的申請，規劃處就此需重新檢討土地用途及諮詢法律意見，一旦否決重建計劃將可能對市建局的財務造成重大影響，城規會決定將上址押後審議。

城規會發言人說，上址劃作綜合發展區用途，原分A、B及C3區發展，恒地早年透過司法覆核成功將向賢居

剔出重建範圍獨立發展，令重建項目的完整性大大降低，部分小業主有見前車可鑑而提交規劃申請，建議保留士丹頓街60至66號4幢舊樓，但規劃處考慮小業主的時要重新檢討是否保留作綜合發展區、地積比率，以及高度限制等土地用途，其中最關鍵的乃C區的發展密度最高，倘若如小業主所願保留原址4幢舊樓不重建，或對市建局的發展財務構成重大影響，因市建局已於上址購得約20%業權，必需尋求法律意見，若然不重建會否牽涉複雜的法律問題。

根據市建局向城規會提交的申請，有關用地分為3個地盤，分別興建1幢6層(包括2層街市)、1幢13層，以及1幢28層高商住大廈，建築物高限為150米(主水平基準以上)，提供133伙。

另外，長實(00001)與港鐵(00066)合作發展的荃灣西7區住宅項目，向城規會申請就7幢住宅大廈的布局提出修改，以擴闊樓宇空間，而總樓面面積則略減1.63萬方呎，同時擴大單位面積，單位數目則由原先1776伙稍降至1740伙，獲城規會通過。

至於規劃署建議降勾地地表的內九龍塘延文禮士道住宅地高度限制，由現時的13層再降至10層，地積比率維持3倍的申請獲得通過，地皮無可避免要貶值。

物流與航運

責任編輯：張紹勇

散貨船交付增加 BDI 料受壓

【本報訊】倫敦船舶經紀公司SSY日前發表乾散貨新船交付統計報告，顯示在今年內交付的新船中，只有23.7%已經在上半年完成交付，預料下半年將有470萬噸新運力進入市場。船舶經紀直言，過多新船在下半年湧入市場，必令乾散貨新船租金受壓，波羅的海乾散貨綜合運費指數(BDI)亦難望回升。

海運業市場前景不明朗，現時不少船東傾向撤銷新船訂單和推遲交付日期，甚至有新船建成後仍置於船廠中，令市場運力增幅未及預期般快。而BDI亦受中國對鐵礦石龐大需求，以及新船放緩進入市場因素影響，自踏入09年一直穩步回升，但情況將可能在下半年急轉直下。

運力過剩問題困擾海運業界，新船交付速度自然成為各方關注議題。SSY今次依據船廠船期表進行半年統計，結果顯示，相對今年首季只有11%的乾散貨新船進入市場，次季交付步伐已稍見加快，不過在原定於今年內交付的967艘乾散貨新船中，仍只有230艘已經進入市場，比例不足四分之一。

更多新船堆積在下半年交付，乾散貨船租金有可能會嚴重受壓。總計船期數據，全年共有172艘海岬型新船交付，但上半年只有37艘進入市場，佔總數21.5%。巴拿馬型新船全年交付量應為137艘，上半年卻只交付44艘，佔總數32%。大靈便型船和小靈便型船全年交付量則分別為331艘和327艘，上半年交付量只有82艘和67艘，各佔25%和20.4%。

470萬噸運力進入市場

在6月份，共有15艘海岬型船交付予船東，而7月份亦至少有12艘海岬型船已經進入市場，數字已經高於整個次季的交付量。

挪威奧斯陸海運衍生產品交易所(Imarex)船舶經紀蘭斯伯格稱，即使預期鐵礦石需求穩定，甚至出現上升趨勢，但新船急速湧入市場，乾散貨船日租金將無可爭議地出現下跌。

他表示，總計鐵礦石海運量近日已明顯減少，所以海岬型船租金正不斷回落，租金疲弱已是不爭事實，經紀和

新船運力加快進入市場，即時抵銷貨量升幅



2009年乾散貨新船交付進度表

船型	項目	上半年(船艘)	下半年(船艘)	全年總計(船艘)
海岬型		37	135	172
巴拿馬型		44	93	137
大靈便型		82	249	331
小靈便型		67	260	327

資料來源：SSY

船東目前只在推測下跌幅度。

近日澳洲至中國線租船量大增，而巴西至中國線租船量急增，但巴中線海岬型船日租金在本周三仍只維持在80300美元，與6月19日高達117150美元的今年高位相去甚遠。但蘭斯伯格亦指出，中國對鐵礦石的需求相對穩定，庫存量亦稍有回落，而歐洲和日本的鐵礦石需求亦漸見復蘇，預期下半年不會出現嚴重的供求失衡。

不過，SSY諮詢及研究部主管諾福克認為，儘管業界普遍認同下半年將有更多新船進入市場，但由於不少船東撤單和推遲交付的資料未有完全對外披露，令最終交付數字難有依據，當中以靈便型船的撤單和改單的情況最頻繁。

他預期，在該967艘乾散貨新船中，可能高達35%不會

在今年交付，比較他在首季末時作出的預期更高，因此亦不能肯定新船交付步伐在下半年會進一步加速。該公司推算今年只有470萬噸的乾散貨新船交付，低於原定數據顯示的550萬噸。

7月份BDI走勢反覆，月初曾連挫9日，從3742點跌至2975點，雖然其後稍有回升，但始終未再突破3600點關口。在中國鐵礦石需求減弱和新船可能急速進入市場的情況下，乾散貨船租金似乎難見顯著回升。

然而，亦有分析師大唱反調，認為中國對煤礦和大豆等乾散貨的需求未有減少，仍有力推高船租金。韓國未來資產證券公司分析師Jay Ryu甚至認為，在「中國因素」帶動下，BDI可望在今年底攀升至6000點，較現時大升近一倍。BDI昨報3345點，下跌0.3%，連跌5天。

神灣至鹽田駁船線開通

【本報記者王一梅深圳二十四日電】「中山神灣—鹽田」駁船快線昨日首航，從神灣港開往鹽田國際集裝箱碼頭，轉乘國際班輪出口海外。

該航線由中山港集團負責經營，先期投入兩艘118標箱的駁船營運，周一至周六，每天一個航次對開，單程12小時。航線主要服務於中山、珠海及江門部分地區，客戶可通過該快線實現出口貨物批量運輸、批量報關，直接在鹽田大鵬海關進行清關。自08年來，鹽田國際已開通5條駁船支線服務珠西地區。



造船廠一線工人薪酬仍屬中下 (本報攝)

【本報記者楊楠上海二十四日電】作為內地航運業薪酬晴雨表，由上海航交所主辦的「2009年航運行業薪酬福利調研」昨日正式啓動。馬士基(中國)、中海集運、東方海外、川崎汽船等50多家知名航企人力資源負責人出席了啓動儀式。這也是該所連續第4年舉辦薪酬調研，並得到業界主流船公司及船代、貨代企業積極響應，樣本企業數達空前的150家。

三成企業仍有望加薪

上海航交所、中智人力資源公司聯合製作的「2009年上半年航運企業薪資與調薪數據」出爐，所有參加調研的航企，都針對金融危機做出了調薪應對計劃，其中55%的企業09年不會做任何薪資調整，15%企業將降薪，另有30%的企業仍將漲薪，但漲幅將比原計劃降低。

數據顯示，2009年上半年有38%的航運企業因訂單縮水以及經營預期的不確定，調低了全年業績指標，平均下調約15.6%；另有41.8%維持原計劃。其中，超半數航企(58.6%)維持原人工成本，另有22.6%的航企不同程度調低了人工成本計劃。

薪酬體制助推航運中心

上海航交所副總裁王東江表示，上海口岸外貿進出口今年上半年同比下降23.7%，運價、運量都有下跌，航運企業受到很大影響。航運人才，特別是二、三線後備人才流失比較嚴重。他認為，建立完善的航運人才吸引體制，建立有競爭力的人才戰略，已成上海國際航運中心軟實力建設的重要環節。而企業是否建立了公平、有競爭力的薪酬體制，決定了企業對人才的保留和吸引能力。

凍結招聘成為企業用工策略主要措施，28%航運企業凍結招聘，17%減少原定招聘職位，4%航企則實行裁員計劃。受金融危機影響，多數企業對09年原定調薪計劃進行了調整，在所有調薪企業中平均調薪幅度在4.2%—6%左右；其中降低原定漲薪幅度的企業約佔26.9%，30.5%的企業將不調薪，另有3.6%的企業將減薪。

內地半數船企今年不調薪

國泰燃油附加費獲加33%

【本報訊】民航昨日批准國泰航空、新加坡航空和尼泊爾航空3間航空公司調高或維持客運燃油附加費，新收費有效期由8月1日到9月30日。

國泰和新航獲准徵收的附加費水平，短途航班最高為69元，長途航班最高為318元，加幅約為33%。尼泊爾航空每程附加費為239元。有關附加費會以發出機票日期為準。

國際航油價格近期穩步上升，部分航空公司已打算重徵或增加燃油附加費。民航發言人表示，相比國際上航空公司所收取燃油附加費的平均水平，本地航線所收取的附加費維持較低水平。當局定期審視和調整客運燃油附加費。上一輪的附加費申請是在5月底審理。當時獲批准徵收的附加費水平，短途航班最高為52元，長途航班最高為239元。