

# 業務回顧

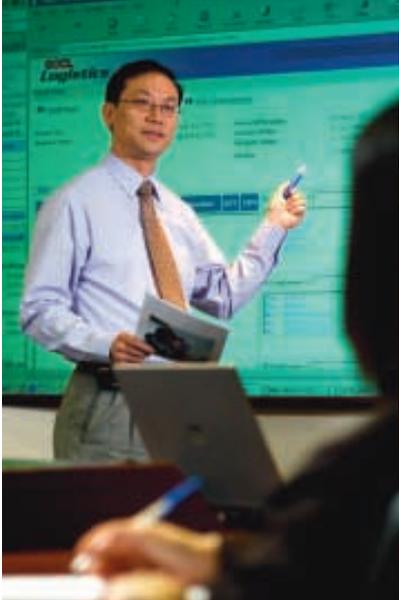
## 國際運輸、 物流及 碼頭業務



二零零三年初市場仍充滿不明朗因素。儘管自二零零二年後期貨運量強勁增長，市場對美國經濟復甦步伐能否持續、其他主要經濟體系如日本及德國之結構性問題、以及中國經濟可否依然快速增長等仍充滿憂慮。

### 國際運輸及物流業務

	2002		2003
載貨量(標準箱)	2,264,882	+18.7%	2,687,545
總收入(百萬美元)	2,218.1	+33.9%	2,969.6
計算折舊、攤銷、利息 及稅項前收入	169.7	+154.4%	431.8
折舊/攤銷	(100.2)	+8.5%	(108.7)
除稅及利息前收入	69.5	+364.9%	323.1
財務費用	(24.4)	-20.5%	(19.4)
稅前溢利	45.1	+573.4%	303.7
稅項及少數股東權益	(4.2)	+57.1%	(6.6)
純利	40.9	+626.4%	297.1



## 貨櫃運輸

所有航線於二零零三年均表現大進，貨量大幅上升之餘，大部分航線之運費亦強力反彈。整體而言，OOCL之載貨量錄得百分之十八點七增幅，達2,687,545個標準箱，加上每個標準箱平均收入上升百分之十五點一，帶動總收入增長百分之三十六點六，達到二十八億美元。然而，成本方面亦同告攀升。雖然主要以碼頭及運輸費用為主之變動成本按每個標準箱計算能大致保持不變，燃油費用卻較二零零二年大幅增加六千一百四十萬美元，其中二千一百四十萬美元可歸列於是年擴充船隊之結果，而每噸燃油平均價亦較二零零二年上升百分之十

七。於去年延期至二零零三年回復之乾塢維修帶來一千萬美元額外開支，船舶及箱位租金上升亦令是項支出較去年增加三千七百萬美元。此外，美元兌各主要貨幣持續疲弱亦不利於成本。簡約而言，歐元兌美元每上升一仙，即轉化為成本增加一百萬美元，美元兌日圓每下跌一日圓亦具同樣後果。運載率自去年之百分之八十四點一輕微回落至百分之八十二，然而，若考慮到船隊運載量於二零零三年平均增加達百分之二十一點八，則是項指標已然不俗。

太平洋航線於二零零二年受制於年初簽訂之年度合約，運費偏低而錄得輕微虧

損，是年卻一洗頹風，再度成為主要盈利來源。載貨量增長百分之十二點一，配合平均運費大幅反彈百分之二十二，令總收入大增百分之三十七。往返美國東岸航線之載貨量升幅更高達百分之十八點四，值得注意的是運費反彈乃於二零零三年五月一日新年度服務合約生效時開始。

亞洲／歐洲及亞洲／地中海航線之反彈亦同樣出眾，整體載貨量於二零零三年增長百分之二十點八，平均運費升幅更達百分之三十五點四，令總收入大增百分之六十三點五。相對而言，大西洋航線載貨量僅增長百分之二點九則顯得相



形見絀，然而，由於部分運載量適當調派至另外兩條貫穿東西主要航線，令每個標準箱平均收入得以上升百分之十三點五，總收入亦從而錄得百分之十六點八升幅。

集團亞洲區內及澳洲航線之載貨量錄得有史以來最大升幅，達百分之三十一點一，加上每個標準箱之平均收入輕微上升百分之二點二，總收入錄得百分之三十三點九增幅。運費升幅輕微，顯示二零零三年間，來自船舶租賃市場及越洋航線船舶所增之運載量仍能滿足貨量增長需求，但從年底前該等航線上之中小型船舶租金大幅飆升可見，供應已然有限，一旦二零零四年貨量持續上揚，則有可能帶動運費同步攀升。澳洲航線亦錄得強勁增長，尤以南行線為甚。整體而言，載貨量增長百分之二十三點五，

每個標準箱平均收入亦上升百分之十四點六，帶動總收入錄得百分之四十一點六進帳。

#### 東方海外航運

	總載貨量 (標準箱)		總收入 (美元千元)	
	2002	2003	2002	2003
太平洋航線	771,428	+12.1% 865,098	936,154	+36.9% 1,281,239
亞洲/歐洲/ 歐洲區內	355,067	+14.5% 406,648	335,656	+56.6% 525,786
大西洋航線	270,404	+2.9% 278,200	294,125	+16.8% 343,518
亞洲區內/ 澳亞航線	867,983	+31.1% 1,137,599	451,440	+33.9% 604,657
全部航線	2,264,882	+18.7% 2,687,545	2,017,375	+36.6% 2,755,200

於二零零三年一月至六月期間，集團接收四艘日本製造、以長期租約方式租入、各可運載2,762個標準箱之全新貨櫃輪「東方

廈門」、「東方大阪」、「東方悉尼」及「東方墨爾本」，投入亞洲區內及澳亞航線。二零零三年五月，集團接收一艘能運載4,402個標準箱、具破冰功能之全新貨櫃輪「東方蒙特利爾」，投入北大西洋航線，穿梭歐洲及加拿大。與此同時，一艘原屬集團名下、可運載2,330個標準箱、具破冰功能之船舶「東方加拿大」則按早已簽訂之售船協議，交付與買家。

二零零三年四月及六月，集團分別接收兩艘韓國三星公司製造之全新貨櫃輪「東方深圳」及「東方長灘」，投入「大聯盟」之亞洲/歐洲航線服務。此乃集團所訂購十二艘可運載8,063個標準箱之「SX」級貨櫃輪中最先付運之兩艘。二零零四年一月及二月集團陸續接收該系列第三及第四艘船舶「東方鹿特丹」及「東方漢堡」，第五及第六艘，「東方青島」及



## 貨櫃碼頭

集團兩個位於溫哥華之碼頭之吞吐量於二零零三年持續錄得增長，較二零零二年上升百分之七。兩個碼頭雖然續有盈利，唯因成本如稅項、保險、工資以及要符合國際船舶與港口設施保安規定 (ISPS Code) 之支出均有所增加，加上鐵路聯運進出口貨量大增所帶來之挑戰，業績已較往年稍遜。

雖然客戶組合與二零零二年不同，整體增長還有賴其他因素。兩個碼頭均已成功建立成為太平洋航線船舶第一靠泊港，以作為進入美國中西部之另一門檻，並進一步發展成加拿大進出口之集散地。貨量增長可歸功於現有客戶開辦新航線、新客戶加盟及部分因二零零二年底時美國西岸港口勞資糾紛，分流而至之貨量持續不斷。吞吐量較二零零二年上升百分之七，雖不及去年之百分之二十六，唯增長仍屬正面可取，兩個碼頭均成功取得新客戶加盟。

二零零三年出現不少挑戰，包括鐵路聯運貨量大增所帶來之額外費用及營運難題，而鐵路支援及配合對克服此等障礙至為重要。而為達到不斷增加之容量需求，Deltaport及Vanterm碼頭亦有不少新猷以增加碼頭容量、增進效率及改善成本效益。當中包括斥資三千萬美元擴建Vanterm碼頭，購置兩台六十五噸之超級後巴拿馬極型起重機，增加碼頭及聯運用地及Deltaport碼頭購置第七台龍門起重機，以加快騰空碼頭泊位。所有新起重機將於二零零五年初到位，現時正與港口管理局商討Deltaport碼頭增建第三個泊位及擴建其貨櫃堆場。

新澤西之Global碼頭一洗二零零二年之頹風，於二零零三年覓得新客戶加盟，吞吐量大升一點三二倍。隨吞吐量回復二零零二年前水平，該碼頭之業績及營運亦明顯好轉。透過採用橡膠輪胎龍門起重機及以堆放貨櫃方法營運，令碼頭之容量大幅增加。加上其他設施及服務改善，包括一個全新碼頭資訊系統、視像

字符識別系統運作開口、刪除不必要工序等，將令營運及成本均有所改善。此外，計劃中之碼頭擴闊及加深航道工程有助吸引新客戶及使能更地盡其用，現時，Global碼頭正與當地一條短線鐵路商討提供近岸聯運，進一步滿足其客戶需要。

Global碼頭位於紐約港及新澤西港中之理想位置，迎接日益增長之貨運量，能為遠洋貨輪提供無進出限制之方便及較其他碼頭更短之靠泊時間。這些因素，長線而言能維持穩固之客戶基礎，令業務蒸蒸日上。

位於紐約Staten Island之Howland Hook碼頭連續兩年錄得盈利，雖然吞吐量較二零零二年減少百分之二十五，收入亦下跌，但數個具策略性項目能持續推展及與港口管理局落實重訂租約均令該碼頭二零零三年大有所獲。租約重訂帶來數以百萬計之債務減省，對該碼頭日後財務狀況亦大有幫助。

---

二零零二年底時一名客戶所流失之貨量，部分已為同一客戶於二零零三年第三季新增貨量所取代。在整體策略方面，幾個重要項目包括建造碼頭鐵路、加長碼頭五百呎及航道挖深工程均取得重大進展。該三個項目總計耗資六億美元，將由紐約及新澤西港口管理局提供資金，而挖深工程費用則大部分由聯邦政府承擔。工程全部可望於二零零五年中完成，屆時該碼頭之容量將可增加約百分之三十八。港口航道挖深工程已於二零零三年七月開展，此項為期十八個月之項目完工後，將使進港之任何大型船舶均能靠泊該碼頭。

在該一次性投資項目進行之同時，該碼頭亦已訂購四台後巴拿馬極形起重機，於二零零四年第三季交付，以配合提升碼頭之操作能力。該等碼頭改善工程，配合全新器材，對該碼頭長線營運將大有裨益。來年Howland Hook碼頭亦將改組，日後該碼頭將以New York Container Terminal Inc.名義經營，是項改組可望於二零零四年第一季度完成。

# 物業 投資及 發展業務

## 物業投資

本集團之物業投資策略為集中選擇具備良好及穩定回報前景之大型優質投資項目。

本集團繼續持有位於北京之「北京東方廣場」百分之八權益。該項目包括十一萬七千平方米商場、二十九萬五千平方米辦公室樓面、一所擁有五百客房之五星級酒店及超過八百個出租公寓單位，總面積達五十八萬五千平方米，現經已完成。該項目現時雖已錄得微利，但由於會計攤銷所限，預期該項目短期內不會對集團盈利有所貢獻。集團已就該項目注資九千三百六十萬美元，日後再無增資需要。

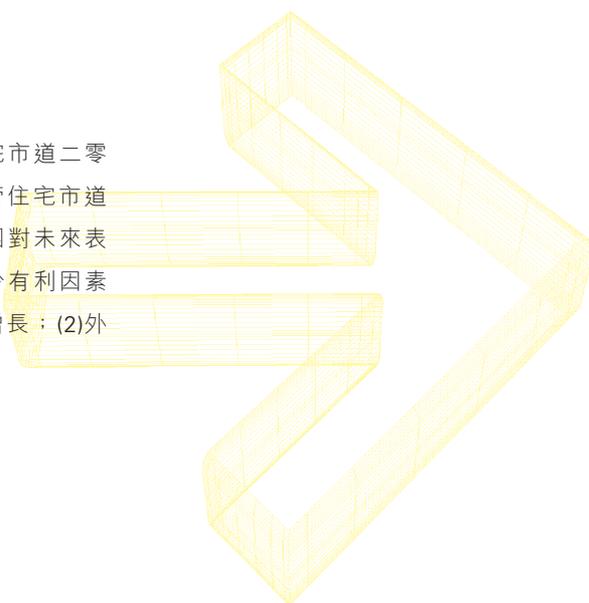
本集團位於美國紐約金融區之投資物業華爾街廣場二零零三年初時錄得空置率百分之十一，但年內招租理想，令二零零三年底時之空置率跌至低於百分之一，遠勝曼克頓下城區整體之百分之十五空置率。此外，大部分於二零零四及零五年到期之租戶已於二零零三年續

約，續租期平均為五年，此等租戶約租用該物業百分之十二樓面。華爾街廣場持續錄得盈利，並有力步出現時低迷之市道。

集團於二零零三年購入華爾街廣場所在地段八千零五十三平方呎土地之永久業權，約為該物業所佔地積百分之三十六點五。購入該等權益後，集團擁有華爾街廣場所在土地之永久業權已提升至百分之九十五點一，對該物業未來發展及規劃更為有利及具彈性。該物業在二零零三年底時以公開市場基礎估值為一億美元，比對與同一測量師於二零零二年底所作之估值為九千萬美元。估值上升乃因包括增購之土地永久業權，購入價與估值相若。

## 物業發展

上海物業市場持續增長，豪宅市道二零零三年更錄得強勁升幅。儘管住宅市道在過去三年已大幅上升，集團對未來表現仍審慎樂觀。市勢仍有不少有利因素支持，包括(1)上海經濟持續增長；(2)外





省及海外資金及商貿不斷湧入；(3)繼續誘發積壓需求；(4)投資及投機買賣；(5)新增市內地積比率限制；(6)二手市場暢旺進一步帶動一手市場及(7)由於拆遷指引轉趨嚴謹而令供應進一步減少等。展望未來，市政府似乎有意進一步鼓勵市民於中至中低檔市場自置物業，公佈放寬該等物業按揭貸款比率至百分之八十五，計劃解除自置物業者祇可用十萬元人民幣公積金之上限，並公佈以優惠利率補貼低收入置業人士。此外，亦加強建設道路網及輕便鐵路，連接市內及週邊範圍。

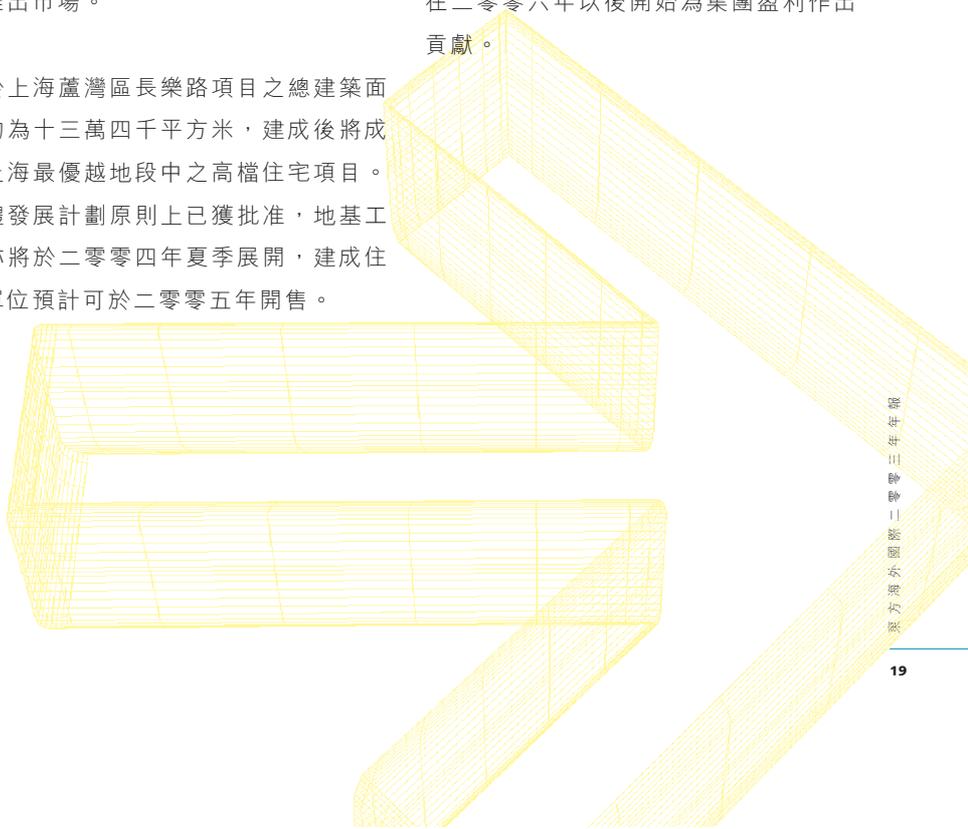
整體而言，雖然二零零三年市場升勢已較過往緩和，但市場對可能形成泡沫之憂慮卻揮之不去。然而，個別檔次市場

出現調整之可能性雖不容抹殺，但購置物業之能力仍然健康。

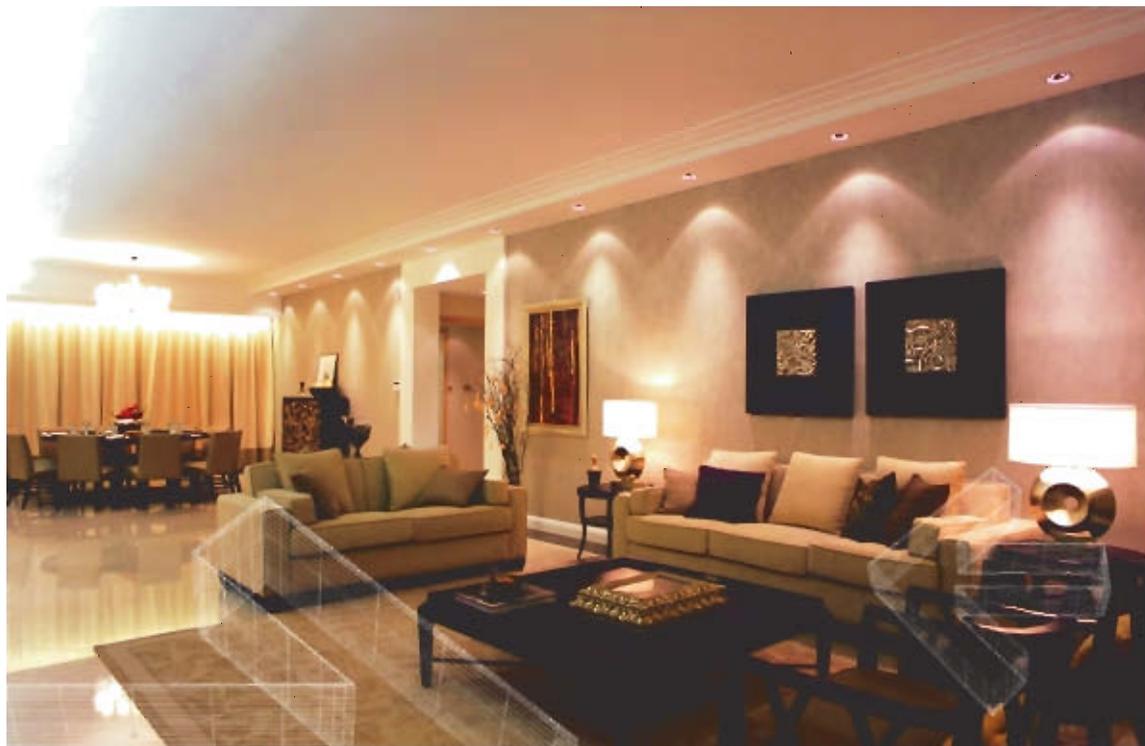
二零零三年內，東方海外發展透過於上海徐匯區之「世紀豪庭」第一期乙及第二期甲提供約六萬平方米之住宅單位。現時，第二期乙約五萬八千平方米之住宅單位正在興建中。「世紀豪庭」住宅單位於二零零三年之銷售一如預期中理想，第二期乙住宅單位預計可於二零零四年中推出市場。

位於上海蘆灣區長樂路項目之總建築面積約為十三萬四千平方米，建成後將成為上海最優越地段中之高檔住宅項目。整體發展計劃原則上已獲批准，地基工程亦將於二零零四年夏季展開，建成住宅單位預計可於二零零五年開售。

儘管「沙士」為工程及銷售帶來不少挑戰，但集團物業發展業務透過東方海外發展(中國)有限公司(「東方海外發展」)群策群力，仍能克服挑戰。項目業績充分反映物業發展團隊精明幹練，無懼瞬息萬變之市場環境。此外，東方海外發展正放眼上海市近郊之地段，現時雖仍在磋商階段，但若成功落實，將在離上海以西四十分鐘車程之地區開展至少二十萬平方米建築面積之項目，並可望在二零零六年以後開始為集團盈利作出貢獻。



作為一個物業投資者及  
發展商，我們以獲取穩定及  
不斷之回報為目的，  
選擇最佳地點及優質項目，  
繼續投資及發展。  
我們已建立成為一優質住宅  
項目發展商，  
我們將在這已建立之聲譽上，  
於上海及其他城市  
繼續擴展。





物業

# 發展及投資

