



二零零四年業績

去年此時，本人曾表示對貨櫃航運業而言，二零零三年縱非巔峰紀錄，亦乃豐收之年。然而，二零零四年更出人意表，遠勝二零零三，不論總貨運量、總收入或盈利均創新高。貨櫃航運業之週期特性亦明顯改變。過去，市場若能持續上半年貨量增長抵銷運載力增幅而令運費堅俏，已言不俗。以往典型例子，總是半年強勢，半年弱勢。但自二零零二年下半年開始，貨量及運費卻持續上揚，至二零零四年底，已持續兩年半之強勢。

鑑於業內過去週期性歷史，不少分析家於二零零四年初均預測市場強勢難以持續，預期年中需求及貨量增長勢必放緩，令供應量過剩，運費下滑。年初甚至有預測太平洋航線整體貨量僅有單位數字增長，結果全然大錯特錯！貨量持續增長帶動運費堅俏，旺季更見供不應求。加上美國西岸及部分北歐港口擠塞間接導致運載力減少，更令供應緊張。

雖然市場一片好景，但我們絕未有掉以輕心，仍致力專注成本控制及使用更新及高效能之船隊帶來規模經濟效益。本人欣然

宣佈東方海外（國際）有限公司及其附屬公司（「本集團」）二零零四年之表現再創新高，為歷年之冠。本集團二零零四年度錄得在除稅及少數股東權益前溢利七億零七十萬美元，較去年增加百分之九十八。股東應佔溢利為六億七千零四十萬美元，較二零零三年之三億二千九百萬美元紀錄更升百分之一百零四。本集團業績再創新高固屬難能可貴，但誠如本人去年所言，此實有賴於前所未有之有利經濟及經營環境所致。

董事會建議派發末期股息每股普通股十八美仙（一點四港元）。連同已派發之中期股息，全年每股派息總額較二零零三年十二月止年度高出百分之九十八，並維持派發股息約為股東應佔溢利百分之二十五水平。

鑒於對來年展望仍感樂觀，董事會建議如去年般按現有已發行普通股每十股送一股紅股。

本集團之業務仍維持以兩個不同經營主體組成，使能各有所需之獨立性及專注之業務範圍。

本集團之貨櫃運輸、物流及碼頭業務於二零零四年受惠於前所未有之有利經營環境，貨量增長同步甚至超乎新船下水所增之供應量。商業信心於年內持續向好，以致貨量繼二零零三年增長百分之十八點七後，是年再上升百分之二十一點六，更重要是平均運載率亦較二零零三年改善百分之二點四。

本人亦欣然報告，本集團兩個位於溫哥華港及兩個位於紐約及新澤西港之北美洲貨櫃碼頭業務於二零零四年大幅改善。總收入增加百分之十五點二，吞吐量上升百分之十點四，加上邊際利潤率擴闊，稅前溢利較二零零三年飆升百分之四十七。觀乎現時大部分北美洲之貨櫃碼頭業務狀況健康發展，預期二零零五年本集團之碼頭業務應能獲得理想業績。

一如過往，本集團仍繼續大量投資於旗下碼頭，以提升器材效率及改進客戶服務水平，配合航運商對物流精細之要求。本集團持續尋求發展旗下北美洲碼頭之契機，並時刻保持警覺，捕捉機遇，投資於其他新碼頭項目，尤其在亞洲。據此策略，本集團已與天津及寧波港務局簽訂意向書，參與投資該等貨櫃碼頭之擴建。隨中國出口經濟持續增長，本集團將因此而受惠。

二零零四年間，本集團繼續致力發展其資訊科技平台，以提升內部工作效率及改善客戶服務。該等資訊科技發展集中於四方面，包括：提升 OOCL 之中央航運資訊系統 IRIS-2；推出航班系統 SchedulingSmart；推出器材管理系統 OperationSmart；及提升屢獲殊榮、為多個航運商提供網上綜合服務之 CargoSmart 內各項功能。

二零零四年標誌「東方海外物流」經營二十五年之里程碑。年內該業務經過重大改革，以進一步提升為客戶增值之能力。為 OOCL 提供服務之同時，其經營模式，仍維持為一獨立第三者之物流供應商。為照顧不同客戶需要，該公司已成立三個新部門：「國際物流」、「中國物流」及「電子商貿」。

「國際物流」專注於客戶環球搜購及供應鏈管理之需要，為客戶提供創新之點對點國際物流服務。

「中國物流」藉其擁有對國內物流網絡及營商經驗，在中國發展精密之運輸、庫存及分銷業務。

「電子商貿」則利用 OOCL 在業內領先之技術平台，提供新一代之應用系統及電子解決方案，減少樽頸，提高供應鏈之效率及機動性。

「東方海外物流」之總部已遷回香港，使能更有效地運用集團之核心資產及營運效率。為減低成本及提升服務質素，本集團之物流資產，包括倉庫、堆場、拖頭及部分系統軟硬件均已轉至「東方海外物流」名下。

策略上，去年「東方海外物流」已為未來增長及擴充奠下基礎，二零零五年將集中增加其產品及服務，包括環球點對點物流服務、中國供應鏈解決方案、地區轉運、增值服務、中國國內分銷及資訊科技解決方案等。其電子商貿部門將借助東方海外集團之資訊科技專長，為客戶提升供應鏈之效率，並以此作為創新產品之平台。為進一步改善客戶服務，二零零五年將推出一個環球服務中心，提供二十四小時物流支援服務。

本集團之物業發展及投資業務於二零零四年依然錄得佳績，表現不俗並勝過預期。此外，年內更成功開展新項目，尤其是能取得江蘇省昆山市及上海市中心地段，使集團未來可建樓面增至超過九十萬平方米。然而，本集團投資於物業投資及發展項目之總額仍維持少於集團總資產百分之十以下，並有意維持於此一水平。

物業投資方面，業績亦如所料。本集團繼續持有「北京東方廣場」百分之八權益，

預期該項目短期會持續錄得盈利。於二零零四年十二月三十一日，「華爾街廣場」之市場估值為一億美元。該物業之出租率持續保持高於百分之九十九，比對曼克頓下城區甲級寫字樓約百分之十三點七空置率，實屬難能可貴，本集團期望其來年仍對盈利續有貢獻。

透過不斷提升當地員工之專長及經驗，加上已建立之品牌，將有助本集團於中國建立一獨立之物業發展及投資業務。本集團亦繼續尋求物業投資機會，使能提供可觀之回報。

二零零四年本集團業績遠較去年初預測為佳，雖然成本上升之壓力增加，展望二零零五年市場環境將無甚改變。本集團核心貨櫃運輸、物流及碼頭業務前景依然樂觀。綜觀二零零四全年，在供求方面處於絕對優勢，現時實在難以列舉任何數據足以顯示短期內情況可會逆轉。無疑，亦有預測二零零六年正值新船下水量達到頂峰之際，貨量增長將會放緩。若該等預測所言不差，則市場大有可能回軟。但要準確估計貨量增長需求卻是吃力不討好之苦差，本人必須指出，由來預測數字均遠離目標。

到目前為止，按獨立觀察分析估計，二零零六年新增供應量將為現有環球船隊百分之十五。但事實指出，此等供應量增長預測由於祇計入靜態箱位增加，忽略貿易模式之轉變甚或港口擠塞等因素而往往令預測數字偏高。由於早前缺乏投資，導致陸上基建無法承受近年快速增長之貨量，令業界不得不承受港口擠塞之惡果。北美洲西岸及部分北歐碼頭、其路面及鐵路等設施均已達飽和，尤於旺季時更不勝負荷，出現嚴重延誤。

雖然過去三年貨量增長接近百分之十三，但現時對二零零六年貨量增長需求之預測卻低至只有百分之九點七。此等預測傾向以環球本地生產總值增長估計數字作指標，而忽略如西方生產外判、裝配工序遷至遠東、或前東歐市場開放引入遠東消費品等因素。更重要是，此等預測並未考慮消費品價格或會進一步下調而引致貨量增長遠超貨值增長之因素。

故此，運載力即使出現過剩，亦極可能較預期溫和，對運費祇會構成輕微影響。事

實上，已有部分該等獨立觀察分析於計入港口擠塞及其對有效運載力供應之影響後，開始認同此觀點，尤以太平洋航線為甚。

執筆之時，本集團各航線整體運費依然堅俏。對太平洋航線而言，現時正進行舉足輕重之年度服務合約磋商，但預期運費不會下調。同樣，預計其他航線運費亦會保持堅穩。但第三者成本上升、油價高企對物價及環球經濟可能帶來打擊及其他地緣政治因素如保護主義等卻依然存在隱憂。

二零零四年業績更上層樓，再創新高，本人為此對本集團上下各克己盡職之員工衷心致謝。本集團聘用超過五千五百名全職海、陸員工，構成有效而穩定之工作隊伍，本集團亦以員工為其核心價值之一，人才培訓亦為公司政策之基石。本集團在各方面表現勝人一籌，全賴一直以來投資於人才培訓、資訊科技及品質控制而令成本結構大為增強所致。

本集團強調高質素之產品及服務，並持續投資於資訊科技，建立知識型辦公室，未來亦將更會加強員工培訓，以提升員工視野，發揮潛能，與本集團並進。員工們回饋其社區之行動於本報告中另有專文詳述，本人謹此對各人所作之貢獻由衷讚許。

董建成

主席

香港，二零零五年三月十日



在我們強而有力的
資訊系統支持下，
我們能夠成為一個全面性的
物流服務提供者，
為我們之顧客在
供應鏈之每一環節上，
提供綜合及度身訂造
之物流解決方案。





供應鏈

