

貨櫃運輸、物流及碼頭業務



二零零四年初市況堅穩，年內更上層樓。儘管市場初時對美國經濟復甦步伐能否持續、歐元區及日本經濟停滯不前、以及中國經濟過熱或需硬著陸等仍有所憂慮，貨量卻以健康之步伐持續增長。

貨櫃運輸及物流業務

	2003		2004
載貨量 (標準箱)	2,687,545	+21.6%	3,267,235
總收入 (百萬美元)	2,969.6	+28.9%	3,827.9
計算折舊、攤銷、利息 及稅項前收入	431.8	+82.0%	785.8
折舊/攤銷	(108.7)	+23.5%	(134.2)
除稅及利息前收入	323.1	+101.7%	651.6
財務費用	(19.4)	+26.8%	(24.6)
稅前溢利	303.7	+106.5%	627.0
稅項及少數股東權益	(6.6)	+47.0%	(9.7)
純利	297.1	+107.8%	617.3

貨櫃運輸

所有航線於二零零四年均表現大有進步，貨量上升之餘，運費亦維持堅俏甚至進一步攀升。整體而言，OOCL之載貨量錄得百分之二十一點六增幅，達3,267,235個標準箱，加上每個標準箱平均收入上升百分之七點三，帶動總收入增長百分之二十八點九，達到三十八億美元。然而，成本方面亦同告攀升。由於碼頭及運輸費用增加，變動成本按每個標準箱計算較二零零三年上升百分之四點五，燃油費用按每個標準箱計算或每噸平均價計均上升百分之四點二。然而，透過改善管理，空箱回置成本按每個標準箱計算則下跌百分之五點五。雖然亞洲區內及澳亞航線之船舶租賃費用增加達三千零七十萬美元，總成本按每個標準箱計算仍大致能維持不變。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八十二輕微上升至百分之八十四點三，然而，若考慮到船隊運載力於二零零四年平均增加達百分之十八點九，則是項指標已然不俗。

OOCL之太平洋航線表現更進一步，對本集團盈利貢獻較二零零三年上升超過一倍，再度成為OOCL主要盈利來源。載貨量增長百分之十七點五，配合平均運費上升百分之五點七，令總收入增加百分之二十四點二。往返美國東岸航線之載貨量升幅更高達百分之二十八，比對二零零三年升幅為十八點四。

亞洲／歐洲及亞洲／地中海航線之出色表現自二零零三年持續至二零零四年，整體載貨量於二零零三年已錄得增長百分之二十點八，而二零零四更錄得百分之二十七點二驕人增幅。相對於二零零三年平均運費上升百分之三十五點四，是年度百分之八點四升幅雖屬輕微，然亦足令二零零四年總收入大增百分之三十七點八。

相對而言，大西洋航線之溫和升幅雖顯得相形見絀，但本身表現卻已然不俗。二零零四年載貨量增長百分之十二點四，加上將部分運載力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

上升百分之六點四，總收入亦從而錄得百分之十九點六升幅。

東方海外航運

	總載貨量 (標準箱)		總收入 (美元千元)			
	2003	2004	2003	2004		
太平洋航線	865,098	+17.5%	1,016,635	1,281,239	+24.2%	1,591,175
亞洲／歐洲及 歐洲區內	406,648	+27.2%	517,054	525,786	+37.8%	724,626
大西洋航線	278,200	+12.4%	312,769	343,518	+19.6%	410,995
亞洲區內及 澳亞航線	1,137,599	+24.9%	1,420,777	604,657	+43.5%	867,418
全部航線	2,687,545	+21.6%	3,267,235	2,755,200	+30.5%	3,594,214

本集團亞洲區內及澳亞航線之載貨量繼二零零三年錄得百分之三十一點一升幅後，年內載貨量持續增長達百分之二十四點九。雖然是年之載貨量增長較去年百分之三十一點一稍為遜色，然而二零零三年間每個標準箱平均收入僅升百分之二點二，總收入增加百分之三十三點九。此因來自船舶租賃市場及越洋航線船舶所提供之運載力仍能滿足貨量增長需求，但二零零四年則見所提供之運載力大幅減少，令每個標準箱平均收入上升百分之十四點九，帶動總收入錄得百分之四十三點五進帳。

於二零零四年一月至五月期間，本集團接收四艘由南韓三星公司製造、各可運載





8,063 個標準箱之全新貨櫃輪「東方鹿特丹」、「東方漢堡」、「東方青島」及「東方寧波」，投入太平洋及亞洲至歐洲航線。該等船舶乃所訂購十二艘新船中之第三至六艘，第七艘及第八艘：「東方亞特蘭大」及「東方天津」經已或將會於今年第一季交付。所訂購之「SX」級系列新船將於二零零六年初接收第九、第十艘及二零零七年初接收最後兩艘後全部完成。



除「SX」級船隊外，本集團之「S」級船隊亦將隨早前公佈以長期租約方式新增八艘由日本今治船廠建造、能運載 5,888 個標準箱之貨櫃輪而擴充。其中第一艘將於今年年底前交付；三艘於二零零六年初付運；另一艘將於二零零六年後期付運，餘下三艘則安排於二零零七年上半年接收。二零零四年間，本集團再訂購六艘巴拿馬極型新船，四艘由南韓三星公司建造，各能運載 4,500 個標準箱，其中三艘預計於二零零七年下半年交付，第四艘將於二零零八年初到位。餘下兩艘相約運載力之新船則由滬東中華船廠負責建造，預期二零零六年底至二零零七年初交付，此乃本集團首次向中國船廠購置之新船。



此等建購新船計劃乃按本集團長期業務發展所需而進行。OOCL 按其盈利水平而制定之內部增長計劃正按部就班付諸實行。本集團現有八艘能運載 5,560 個標準箱之船舶乃以中期租約方式租入，此等租約將



於二零零五年年中分別到期，而該等長期租約安排正好為續約與否提供彈性，假設市場轉變，該等原作擴充船隊之新船將可改作補充因不續約而流失之運載力。

物流

「東方海外物流」於二零零四財政年度錄得營業額上升百分之二十七，財務表現亦因成本控制得宜及實現規模經濟而得以改善。透過專注於為客戶提供有效解決方案，「東方海外物流」深得現有客戶支持，並能成功取得新客戶。

年內其國際物流部門推陳出新，為客戶提供更多專業解決方案，從生產至銷售、增值遠洋運輸以至空運管理等。「東方海外物流」位於外高橋保稅物流園之倉庫為客戶附加增值服務，包括更佳庫存監控及快速出口退稅等。

而中國分銷方面，重點已從簡單之點到點運輸擴展至全面物流管理，讓客戶享有更短之回轉週期、更佳預視能力及更低整體物流成本。為達到客戶對運輸成本管理之要求，「東方海外物流」更推出運費審核服務，此對客戶之健全財務非常關鍵。

二零零四年「東方海外物流」之營運錄得雙位數字增長，財務表現遠勝往年。其專業服務質素廣為客戶所讚賞，有助吸引新增業務。二零零四年間，「東方海外物

流」於上海外高橋保稅物流園設立倉庫，為首批進駐中國新設自由貿易區之公司。「東方海外物流」之外高橋倉庫除擁有先進電子監控及通訊設備外，更為國際或本地客戶提供國際轉運、多國貨物集裝等服務，加上新設之快速退稅政策，令供應商更主動確保貨物準時進出。

「東方海外物流」於二零零三年開始開發之資訊系統於去年取得良好進展，預期於二零零五年逐步投產，屆時將大大加強其系統功能及提供予客戶之服務水平。

資訊科技

本集團繼續投資於資訊科技，以期更能達到滿足客戶需要及增進成本效益。透過進一步自動化過程，員工將能減省處理日常工序所需資源，進而投放心力去改善、擴闊客戶服務，應付突發事件，並同時大量減省與付貨人就服務、文件、行政及聯繫上之開支。

二零零四年間，OOCL在既有之良好基礎上繼續發展，包括提升IRIS-2系統之發展軟件、加強提單自動計價功能及改善貨櫃遲滯管理等。於提升IRIS-2系統以加強容量後，客戶即使於繁忙時段，仍可快速於系統內進行查閱或預定交易。新增之提單自動計價功能則有助確保提單及客戶所收帳單上之費用正確無誤。第三項主要改

進，乃改善貨櫃遲滯管理，使OOCL能掌握清楚資訊，計算貨櫃遲滯所應徵收之費用，提醒客戶免租期屆滿日期及之後所需費用。事實證明是項改進收效宏大，透過及時及準確計算徵收之費用，二零零四年來自貨櫃遲滯費用收入較二零零三年上升百分之八十四。它也能增強對貨櫃之管理，有助減低空箱回流之成本。整體而言，此等系統提升工程能改善客戶服務，有利未來發展及增強競爭力。

OOCL於二零零四年推出讓船長、地方辦事處、總部辦事處均能更新或查閱最新、最準確船期之中央系統SchedulingSmart。透過網上或電話自動音頻回答系統，用戶於任何時間或地方均能輕易查閱船期。

OOCL於二零零四年同時推出讓當地設施營運者、總部辦事處、外來供應商均能更新及監控器材存量之系統OperationSmart。用戶能透過網上、試算表上載或電子資料交換以更新或查閱系統資料。網上表格提供核錯功能，讓用戶及時更正，有助增強器材庫存資料之準確性。

OOCL旗下獨立全資附屬公司CargoSmart於二零零四年進一步強化其系統功能，並藉其為貨主及中介運輸者所



提供之跨航運商貨運管理解決方案而獲得四個獎項。新推出之功能包括透過短訊進行貨件追蹤、配合中國市場而設之網站及 CargoSmart 桌面、應用微軟網上保安架構平台讓客戶能更快速管理其貨件、及提供更個人化功能以應不同語系需要等。為進一步加強客戶貨件資訊之安全性，CargoSmart 已開始要求客戶先行註冊，方能連線進行貨件追蹤。二零零四年間，CargoSmart 藉其創意、先進科技及為客戶提供高增值及回報之解決方案先後獲得下列獎項：*Best Practice Management Magazine* 之「Best Practice Award in Outsourcing」；*Marine Digest and Cargo Business News* 讀者選出之「Best Third-Party Web Site for Doing Cargo Business」；*Supply & Demand Chain Executive* 之「Top 100 Supply and Demand Chain Vendors」及 *Global Logistics & Supply Chain Strategies* 之「100 Great Supply Chain Partners」。

因具更佳之功能及為客戶嘉許之服務令用戶數量於二零零四年自一萬一千名升越二萬。

貨櫃碼頭

本集團兩個位於西岸溫哥華港及兩個位於東岸紐約及新澤西港之北美洲碼頭於二零零四年錄得總收入二億八千九百萬美元，增長百分之十五點二，總吞吐量達

1,242,997 個貨櫃，較二零零三年上升百分之十點四。由於每個單位收入平均上升百分之四點四，而每個單位成本僅上升百分之三點四，令盈利率擴闊，帶動除稅及利息前溢利增長，報四千八百萬美元。

儘管中國與北美洲間之貿易快速增長，令接待更大型貨櫃輪靠泊之北美洲西岸碼頭錄得前所未有之吞吐量，但本集團兩個位於加拿大溫哥華之碼頭卻因美國西岸港口嚴重擠塞，導致部份航班為避免延誤而放棄靠泊溫哥華而未能完全受惠。加上四月當地駁艇工潮，亦令集團營運 Deltaport 及 Vanterm 碼頭之公司 TSI Terminal Systems Inc 蒙受打擊。故此，該兩個碼頭二零零四年船隻靠泊次數比對去年下跌百分之十點二。然而，儘管如此，TSI 透過增加貨櫃處理量，仍能於二零零四年錄得總吞吐量 764,255 個貨櫃，約合一百三十萬個標準箱，較去年增加百分之四點四，再創紀錄。每個貨櫃收入上升百分之十三點八，唯由於工資、稅項、保安及聯運費用上揚，故單位成本亦增加百分之十點三。加元強勢亦對各項數字大有影響。整體而言，TSI 二零零四年稅前盈利較二零零三年上升百分之五十八點八。

為應付 Deltaport 及 Vanterm 兩個碼頭未來發展之需要，二零零四年內已進行一系列碼頭容量及效率提升工程。TSI 與溫哥華港務局就 Deltaport 碼頭簽訂一份為期

二十年之長期租約，使其與 Vanterm 碼頭租約更為接近。並正與溫哥華港務局商議於 Deltaport 加建第三個泊位及租用鄰近五十英畝之土地作貨櫃場用地。初步設計及規劃預計於二零零五年初展開，年中可望通過環保審批。與此同時，Deltaport 於二零零五年中接收一台 22 行闊、能載重六十五噸之超級後巴拿馬極型龍門起重機及四台橡膠輪呔起重機後，營運效率將有所提高。Vanterm 碼頭之容量升級工程亦按計劃進行，整項工程耗資約三千萬美元，部分由溫哥華港務局負擔。貨櫃及聯運場地擴建工程預計可於二零零五年中完成，以配合第一季所接收之兩台 22 行闊、能載重六十五噸之超級後巴拿馬極型龍門起重機全面投產。

兩個溫哥華碼頭於二零零四年均獲發國際船舶及港口保安證書，而 TSI 之海事設施保安措施更被加拿大運輸部通過。

就北美洲東岸而言，本集團位於新澤西之 Global 碼頭為進入紐約及新澤西港行程最短之碼頭，並為整個港口中唯一不受高度影響，能讓環球主要航線所不斷引進之巨型船舶隨時靠泊。Global 於二零零四年繼續重建其業務，稅前溢利較往年大升百分之五百一十三。二零零四年船舶靠泊數目增加百分之十一點九，吞吐量上升百分之二十九，報 218,872 個貨櫃，令收入較二零零三年增加百分之二十四點九。雖然

單位收入下調百分之三點二，但由於貨量大幅上升令單位成本下跌百分之十點二，盈利率得以擴闊。

Global 碼頭於二零零四年展開一系列器材設施更新項目以提升營運效率。其中最重要工程為將現有之八百呎碼頭擴展至二千六百呎。現時該項目正處於設計及政府審批階段，預計二零零五年下半年開始動工。Global 亦已訂購兩台 22 行闊、能載重六十五噸之超級後巴拿馬極型龍門起重機，於二零零五年底到位後，該碼頭將擁有六台超級後巴拿馬極型龍門起重機。其他配套器材如新增之橡膠輪呔起重機、堆架機、搬運機等亦將於二零零五年間分別交付，確保服務水平持續提升。

Global 碼頭二零零四年底於閘口裝置之字符掃描識別系統，令貨櫃交收更具效率。二零零五年計劃安裝一個全新之碼頭操作系統，將令資訊系統更有效率，減少不必要工序。港口方面，由聯邦及州政府資助之澤西港河道挖深工程正在進行，二零零四年已挖至四十一呎。下階段目標為五十呎，預計於二零零五年中動工，二零零七至二零零八年完成。由於 Global 擁有碼頭永久業權，故需自行負責挖深碼頭沿岸。一旦獲得政府及有關環境審批，挖深

現有碼頭至預期之五十呎深可望於二零零五年第三季開始，於二零零六年初完成。碼頭挖深工程進行期間，靠泊 Global 碼頭之船舶將不受影響。

於二零零四年底，Howland Hook Container Terminal 將其與紐約及新澤西港務局所訂之租約及營運執照轉讓至本集團另一間公司 New York Container Terminal, Inc (「NYCT」)。本集團另一個東岸貨櫃碼頭乃位於紐約 Staten Island 之 NYCT 碼頭，該碼頭二零零四年表現同樣出色。吞吐量上升百分之十五點九，報 259,870 個貨櫃。收入增加百分之十五點二，稅前溢利上升百分之二百六十五。單位收入僅較去年微跌百分之零點六，而單位成本卻因貨量大幅攀升而較去年下跌百分之七點九，從而令盈利改善。此外，NYCT 亦成功自紐約市政府取得一筆為數一千零四十萬美元之補貼，作為津助該碼頭多年來向貨櫃車提供之過橋費資助。此乃由於 NYCT 碼頭為紐約唯一之貨櫃碼頭，若該等貨櫃車轉到其他紐約及新澤西港碼頭，則無需繳付過橋費。

NYCT 於二零零四年接收四台 18 行闊、能載重六十五噸、具雙貨櫃起重功能之後巴拿馬極型龍門起重機，以配合碼頭擴闊五

百呎工程。碼頭擴闊工程由紐約及新澤西港務局全資推動，作為提升碼頭容量之一項重大投資，擴建後之碼頭現長三千零十二呎。該碼頭亦成功爭取與其他新澤西州碼頭看齊，資本性開支獲得豁免紐約市銷售稅。同時，透過由 New York City's Industrial Development Agency 提供電力，亦令成本大幅減低。此兩項成果對該碼頭未來營運成本有深遠好處。

NYCT 此一新名字，更清晰地點出其乃紐約唯一之貨櫃碼頭，亦配合紐約傳媒過去數年對其之好評。經過長時間沉寂，紐約再次成為碼頭業務矛頭所指，而 NYCT 正適時而生，前景秀麗。

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。該項目佔五十八萬五千平方米總樓面，包括商場、辦公室大樓、出租公寓單位及一所五星級酒店。該項目現時雖已錄得微利，但由於會計準則差異，預期該項目短期內不會對本集團盈利有所貢獻。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」二零零四年維持空置率低於百分之一，年內盈利理想，預期可持續為本集團盈利作出貢獻。該物業在二零零

四年底時以公開市場基礎估值為一億美元。

物業發展

上海物業市場於二零零四年持續增長。儘管銀行收緊對本地發展商借貸，樓宇按揭亦增加限制，市場仍保持強勁，並以上海市中心地帶為甚。此乃由於上海市區新樓盤供應減少，加上大量海外機構投資者湧入所致。本集團對市道可能回軟採審慎態度，但對上海及週邊地區之中長線後市仍保持樂觀。

二零零四年間，「世紀豪庭」二期乙五萬八千平方米總樓面幾近售罄，預計二零零五年可全面落成交樓。整個「世紀豪庭」項目二十三萬三千平方米樓面，祇剩餘三

千平方米高檔平房待價而沽，預期該等單位將於二零零五年推出市場。「世紀豪庭」其他住宅單位於二零零四年銷情理想，售價亦較預算為高。

位於上海蘆灣區長樂路之項目可建樓面約十三萬四千平方米，現時正與上海市政府落實發展總綱，預計可於二零零五年動工。

二零零四年本集團於江蘇省昆山市購入三幅總計超過二十萬平方米地皮，地盤位於昆山市東邊陲，毗鄰省政府所設之商業區江蘇省國際商業中心，距上海人民公園三十五公里，離昆山市中心十九公里。地處上海／蘇州／南京主要通道，本集團計劃作多用途發展，內中雖然以住宅為主，但同時將加入零售及酒店等元素。本集團於二零零四年亦就一幅位於西藏路之二萬七千平方米地皮與上海黃浦區政府落實土地使用權協議，該地盤離上海市中心淮海路僅兩街之隔，本集團預算發展一個十萬零八千平方米樓面之商場及辦公室。

本集團地產項目已累積可建樓面接近九十萬平方米之土地。透過一隊經驗豐富、以上海為基地之地產專業精英，本集團期望建立一個高質素之物業發展及投資組合，為未來提供可觀回報。





作為一個物業投資者及
發展商，我們會以獲取穩定及
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

