

二零零五年業績

去年本人曾表示，本集團二零零四年之表現出人意料，創新紀錄。現時本人更欣然宣佈，二零零五年之業績無論就集團或國際貨櫃航運及貨櫃碼頭部門而言，均能與去年媲美。

本人去年指出業界之週期特性已明顯改變。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，已然不俗。於二零零四年底，已維持兩年半之強勢令業界對此一強勁走勢能否於來年持續帶來疑問。而事實證明，強勁之貨量增長、堅俏之運費及穩定之盈利空間已史無前例地連續三年半之久。然而，去年市場模式亦有明顯改變。二零零四年市場持續暢旺，連淡季之第四季亦異乎尋常般強勁，並持續踏進二零零五年，令年初表現極為理想。年內由於貨量增長稍為放緩及新船下水逐漸投入服務，才令強勢有所收斂。

二零零五年可形容為對抗成本上漲之年。由於每個標準箱之收入大致保持不變或祇輕微增加，盈利水平全賴貨量增加之得益要起碼能抵銷營運成本飆升所帶來之影響。就此任務而言，我們總算不負所託，而本人因此能欣然宣佈東方海外



(國際)有限公司及其附屬公司(「本集團」)於二零零五年十二月三十一日止年度錄得在除稅前溢利六億九千零十萬美元，較去年已包括非經常性之盈利僅差百分之零點九。股東應佔溢利為六億五千零九十萬美元，較二零零四年之六億七千零四十萬美元僅倒退百分之二點九。在考慮到所處之成本飆升環境、高昂之租船費用、油價高企所帶來之直接衝擊及碼頭及運輸成本因需求增加及油價關係而上升等影響，則集團所達成之業績已屬又一值得嘉許之成就。

董事會建議派發末期股息每股普通股十五美仙(一點一七港元)。連同已派發之中期股息及按二零零五年宣派紅股調整後，全年股息支出數額大致與去年相若，並維持派發股息約於股東應佔溢利百分之二十五水平。

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、物流及碼頭業務於二零零五年一再受惠於非常有利經營環境，貨量增長持續超越長期走勢水平，與

新船下水所增之供應量大致同步。在集團貨櫃碼頭營運之地區亦未見有碼頭容量大幅增加。

對貨櫃運輸、物流業務而言，商業信心於年內持續向好，因此，年內貨量仍錄得百分之七點八升幅，比對二零零四年前所未有之百分之二十一點六貨量增長。於二零零四年運載力增加百分之十八點二，而是年增幅僅為百分之八點八，在某程度上亦制約了貨量增幅。二零零五年整體運載率與二零零四年相若。

本集團之貨櫃碼頭部門於北美洲重要港口經營四個主要貨櫃碼頭，兩個位於英屬哥倫比亞而另外兩個分別位於紐約及新澤西港。本人欣然報告，四個貨櫃碼頭之整體吞吐量較去年上升百分之十二點四，總收入增加百分之二十一點四，稅前溢利較二零零四年飆升百分之五十二。觀乎各航線正引入更大型船舶而整體北美洲之貨櫃碼頭容量則只有輕微增加，故展望碼頭部門業務仍保持樂觀。

碼頭部門有賴航運商靠泊使用其碼頭設施，故必須致力保持提供最佳服務，配合客戶之緊密航程。除卻置換及更新現有器

材外，碼頭部門已開始按計劃動工及進行研究增加泊位，以期在本世紀末前提升容量。此外，本集團已開始於中國物色碼頭設施之可能投資對象。

一如過往，東方海外國際繼續於集團之科技基建投放資源，務求為客戶提供可靠及高效率服務。二零零五年資訊科技發展集中於三方面。就航運商方面，OOCL之中央航運資訊系統IRIS-2已作進一步優化，令其功能更臻完美；就物流供應商方面，推出度身訂做之庫存管理系統及冷凍貨櫃處理系統物流解決方案；而就出入口商及航運商方面，為多個航運商提供網上綜合服務而屢獲殊榮之CargoSmart內各項功能亦已加強，提升容量。

二零零五年「東方海外物流」全年以重組後之新架構營運，所成立之三個新部門：「國際物流」、「中國物流」及「電子商貿」亦欣見成效。

就「國際物流」而言，除卻固有之傳統亞洲／北美及亞洲／歐洲市場外，新增之亞洲／澳洲及亞洲區內市場亦有令人欣喜之成果。內部方面，架構及員工調配亦已進行優化，並增加系統容量，以提升客戶服務流量。

「中國物流」方面，該部門已採納一個中央庫存運輸網絡業務模式，於中國各地設立倉庫業務。並於天津物流園購入一幅約二萬五千平方米土地以興建倉庫，預期產能於二零零六年將繼續增加。

「電子商貿」於二零零五年推出 Reefer Podium，作為首宗物流系統解決方案。並將繼續利用 OOCL 之資訊技術優勢，為客戶提供更多及更佳之選擇。在引入權力下放制度及授權管理觀念後，已可見各地區均能主動地向客戶提供更廣泛之服務。集團會專注使客戶能於其供應鏈有靈活及最終之控制。

本集團之物業發展及投資部門於二零零五年成功購入新項目。具體而言，集團成功投得兩幅位於上海市中心之地皮，以該等地盤之位置及預計之成本，相信落成後應能對集團提供合理回報。總體而言，本集團已於上海及江蘇地區累積可建樓面接近一百萬平方米之土地。展望未來，集團將繼續於國內物色物業投資及發展機會。

本集團之物業發展業務雖於目前只能為集團提供微利，於二零零五年仍成績理想。但由於早前購入之地皮發展需時及集團對

市場之預期，估計來自物業發展業務之收入於二零零六及二零零七兩年將明顯減少。物業投資業務於二零零五年之業績與預期相若。集團繼續持有「北京東方廣場」百分之八權益。於二零零五年十二月三十一日，「華爾街廣場」之市場估值為一億美元。該物業全年之出租率持續保持高於百分之九十九，本集團期望該兩項投資在未來年間對盈利續有貢獻。

透過過去十年在中國所累積之經驗及年來購入之土地，集團期望物業部門於未來能提供可觀之回報，並將繼續致力於中國建立一獨立之物業發展及投資業務。

二零零五年本集團整體業績可算滿意，在成本飆升情況下仍能與二零零四年媲美。業績所反映之市況亦較年初預期者為佳。去年年初，當時之展望乃來年市況會因預期貨量增長放緩及已知新船下水數目增加而進一步走低。一如以往，此等預測低估貨櫃運輸量需求之增長，同時高估真正有效箱位供應量之增幅。無論如何，市場氣氛總會成為主導，現時所見，市場大致傾向相信二零零六年新船下水數量將超越貨量增長，差幅估計由百分之三至五不等。因此，一般預測認為市場將會回軟，而在

部分航線，此一情況已開始發生。但現時仍未完全明朗。各主要消費市場之消費者信心及零售需求依然殷切，以單一航線收入比重最高之太平洋東行線為例，二零零五年第三季及第四季之貨量增長較二零零四年特佳之同期分別上升百分之十五點七及十四點二，並持續至二零零六年。雖然由於農曆新年每年不同，執筆之時，無法比較按月統計數字。即使對預測中最悲觀之亞洲／歐洲航線而言，二零零五年第三季及第四季之整體公會貨量增幅分別為百分之十一點六及十一點八，並同樣持續至二零零六年。

在此供應量增幅超越需求增長之期間，業內之運載率可能會較過去兩年主力航線所錄得九成多運載率有所下跌，但集團相信其不致跌回五年前之慘淡水平。為行業整體好處著想，集團相信航運商能接受並順應此等短暫稍低之運載率，忍耐新船下水之衝擊，不致為盲目追求重奪早前異常之運載率而降價。業界早前之整固應有助接

受運載率下調之現實，並從而有力對抗運費下滑。

整體業績除依賴貨量及運費外，亦取決於相對成本水平。油價之重要性不單在對燃油費用帶來直接影響，更間接推高碼頭及其他運輸成本，而當中祇有小部分能轉嫁。二零零四年集團平均燃油成本為每噸一百七十四美元，但二零零五年已飆升至二百五十美元，而集團年內消耗燃油接近一百七十萬噸！

二零零五年集團再能做出另一可嘉業績，本人為此對本集團上下各克己盡職之員工衷心致謝。本集團聘用超過六千名全職海、陸員工，致力以「員工」為核心價值之一，貫徹人才培訓，並以此為公司政策之基石。本集團在經歷不同之業務週期而屹立不倒，全賴一直以來投資於人才培訓、資訊科技及品質控制而強化成本結構及企業文化，並專注客戶服務及持續努力簡化、標準化及自動化工作流程所致。

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，二零零六年三月十日



供 應 鏈

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。



