

## 貨櫃運輸、物流及碼頭業務



貨櫃運輸量於二零零五年初強勁增長，並於年內大部分時間持續。美國經濟表現理想，消費需求及零售受活躍樓市所帶動而表現強勁。無疑，一直以來對雙赤能否持續之憂慮始終揮之不去，但就業市場增長、通脹受控以及實際收入改善等均令展望起碼於短期內保持樂觀。年內主要歐洲經濟體系裹足不前，但於年末時開始出現復甦跡象。作為第二大經濟體系之日本同樣於年底時出現重要復甦跡象，回復內部經濟增長。此外，中國於環球經濟所扮演之角色及重要性亦與日俱增。

### 貨櫃運輸及物流業務

	2005		2004	
(百萬美元)				
載貨量(標準箱)	3,523,218	+7.8%	3,267,235	
總收入	4,229.9	+12.8%	3,748.4	
計算折舊、攤銷、				
利息及稅項前收入	777.4	+0.7%	772.0	
折舊/攤銷	(127.2)	+0.8%	(126.2)	
除稅及利息前收入	650.2	+0.7%	645.8	
財務開支	(51.4)	+46.9%	(35.0)	
稅前溢利	598.8	-2.0%	610.8	
稅項及少數股東權益	(22.5)	+226.1%	(6.9)	
純利	576.3	-4.6%	603.9	

### 貨櫃運輸

二零零四年無庸置疑乃特佳之年，令人於二零零五年初不禁懷疑是年業績能否達到去年水平。而二零零五年總算能與去年特佳之業績媲美。貨量增長及平均運費微升抵銷成本上漲所帶來之打擊。整體而言，OOCL之載貨量錄得百分之七點八增幅，達3,523,218個標準箱，加上每個標準箱

平均收入上升約百分之四，帶動總收入增長百分之十二點一，達四十億二千八百萬美元。然而，如前所述，成本方面亦同告攀升。

整體成本按每個標準箱計算較二零零四年上升百分之七點四。由於碼頭及運輸費用增加，變動成本按每個標準箱計算較二零零四年上升約百分之三點五。固定成本亦顯著攀升，燃油費用按每個標準箱計算上升百分之三十八或每噸平均價計上升百分之四十三點七。二零零五年燃油費用實際支出較二零零四年增加一億三千九百萬美元。由於出入口貨量差幅持續擴大，空箱回置成本按每個標準箱計算亦上升百分之十一點四。此外，船舶租賃費用由於持續為亞洲區內及澳亞航線續租及新增船舶而增加三千四百五十萬美元，上升百分之十六。雖然運載力因年內擴充船隊而增加百分之八點八，二零零五年之運載率仍維持與去年相若，達百分之八十四。

OOCL之太平洋航線二零零五年表現堅挺，進一步整固其為OOCL最主要盈利來源。載貨量增長百分之十點七，配合平均運費輕微上升，令總收入增加百分之十一點一。往返美國東岸航線之載貨量更持續錄得升幅，高達百分之三十七，比對二零零四年升幅為百分之二十八。

亞洲／歐洲及亞洲／地中海航線之出色表現自二零零三年及二零零四年持續至二零零五年，然而升幅已稍為緩和。整體載貨量於二零零四年錄得增長百分之二十七點二，但二零零五年祇錄得百分之五點二升幅，反映年內運載力增幅較低。相對於二零零四年度百分之八點四升幅，是年平均運費錄得百分之二增長雖屬輕微，然亦足令其二零零五年總收入增加百分之七點四。

相對而言，大西洋航線之表現持續進步，為集團提供之盈利亦倍增。二零零五年載貨量增長百分之四點四，每個標準箱平均收入更攀升百分之十三點二，總收入亦從而錄得百分之十八點二升幅。

#### 東方海外航運

	總載貨量 (標準箱)		總收入 (美元千元)			
	2005	2004	2005	2004		
太平洋航線	1,124,967	+10.7%	1,016,635	1,767,341	+11.1%	1,591,175
亞洲／歐洲及						
歐洲區內	544,031	+5.2%	517,054	777,920	+7.4%	724,626
大西洋航線	326,643	+4.4%	312,769	485,887	+18.2%	410,995
亞洲區內及						
澳亞航線	1,527,577	+7.5%	1,420,777	996,991	+14.9%	867,418
全部航線	3,523,218	+7.8%	3,267,235	4,028,139	+12.1%	3,594,214

本集團亞洲區內及澳亞航線之載貨量繼二零零四年錄得百分之二十四點九升幅後，年內載貨量增長緩和，增加百分之七點五。隨二零零四年每個標準箱平均收入上升百分之十四點九，二零零五年亦錄得百分之七升幅，令總收入增加百分之十四點九，為集團所提供之盈利亦大幅增加。





考慮到此等航線面對實際燃油費用上升百分之五十一及船舶租賃費用增加百分之二十三之打擊，業績已屬難能可貴。

於二零零五年上半年，本集團接收兩艘由南韓三星公司（「三星」）製造、各可運載8,063個標準箱之全新貨櫃輪「東方亞特蘭大」及「東方天津」，投入太平洋航線。該等船舶乃所訂購十二艘新船中之第七艘及第八艘，第九艘及第十艘：「東方亞洲」及「東方歐洲」將於今年三月及七月交付。所訂購之「SX」級系列新船將於二零零七年初接收第十一艘及第十二艘後全部完成。



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「東方溫哥華」已於今年年頭交付；三艘於二零零六年中付運；其餘則安排於二零零七年上半年接收。二零零五年間，本集團再訂購兩艘各能運載4,500個標準箱巴拿馬極型新船，令交由南韓三星建造之同類型船舶總數增至六艘。此外，已於早前公佈，集團亦持有與滬東中華船廠建造兩艘運載力相若之新船合約，標誌本集團首次向中國船廠購置新船。此等巴拿馬極型新船如何投放現時未有最終決定，但卻使集團於情況需要時，有能力獨立營運一條經巴拿馬運河至美國東岸之全水路航線。行走此一航線所需之八艘船舶今年交付一艘、二零零七年五艘及二零零八年交付兩艘。



如往年所述，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而租約已開始到期需要更新，上述之新船長期租約安排，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。新船造價雖較去年稍低，卻仍處歷史高位，訂單亦繼續維持於約三點五年之久。過去，OOCL總能掌握入市時機，於船價處於谷底時訂購新船而於運費週期接近巔峰時接收。如前所述，集團於二零零九年前對新船之需求已大致部署完成，現時正好以逸代勞，等候另一入市良機。

## 物流

「東方海外物流」於二零零五財政年度錄得營業額上升百分之三十點六，管理架構及工序亦大幅改善。未來數年，集團將繼續專注提升其營運規模。

國際物流部門成功推動亞洲至北美之市場增長，並同時穩定維持亞洲至歐洲市場之業務。亞洲區內業務增長令人鼓舞，尤以中國至日本及韓國為甚。集團會繼續加強其核心競爭力，以客戶為中心基礎，發展



新產品，為客戶提供國際供應鏈管理及快速服務。

中國物流部門建立其倉庫基建之進程令人鼓舞，除原有於上海、東莞及深圳之設施外，二零零五年更於廈門、寧波、青島、天津及大連等地租入倉庫，大部份已於二零零五年下半年投入營運。並於天津購入一幅二萬五千平方米之土地興建倉庫，預期二零零六年第四季落成。新電腦系統如 Inventory Podium及 Warehouse Podium已於二零零五年底發展完成及投入營運，協助日常運作，為客戶提供環球庫存監察服務。

電子商貿部門於二零零五年售出首宗物流系統解決方案予一名南中國之冷凍櫃客戶。

於北美洲，集團透過與獨立營運商結成聯盟而參與當地物流業務，並於二零零六年初於芝加哥租賃倉庫開展業務。集團將繼續於北美洲提升庫存能力，並將物流服務作多元化發展。

於二零零五年，集團於澳洲、印度、菲律賓及馬來西亞設立自置辦事處。採納權力下放及授權管理之架構後，地區辦事處之業務發展令人鼓舞，預期未來年間可有所收成。

## 資訊科技

配合透過資訊科技以達到滿足客戶需要及增進成本效益之信念，本集團二零零五年

進一步投資於軟硬件設施。OOCL在既有之良好基礎上繼續發展，提升IRIS-2系統之功能，改善客戶服務及資訊質量。為進一步提升系統能力，應用Gemstone六十四位元之第一階段已成功於二零零五年投產，令系統反應時間改善百分之二十至五十，並在未來可以突破三十二位元系統祇能容許二十億共存物件之上限，配合OOCL內部增長策略。此等可擴充彈性一直被視作首要考慮因素，以為預期未來增長鋪路。於二零零六年第三季引入Gemstone六十四位元之第二階段後，容量將由現時之二十億增至最少一千億共存物件，從此可屏除增容問題。

貫徹東方海外國際集團一直以來以品質第一之核心價值，以提供可靠及安全之資訊基礎，OOCL之資料處理中心於二零零五年，通過國際知名認證機構UKAS認定已合乎所有按英國標準取得認證資格，成功取得BS7799資訊保安認證。

物流方面，資源亦投放於為顧客度身訂造之發展電子商貿解決方案，使客戶能更有效管理及執行其供應鏈分佈網絡。以Podium為名之一連串系統能力正在發展。於二零零五年下半年，集團應用Inventory Podium及Warehouse Podium，使客戶之環球供應鏈一直伸延至倉庫交易層次，都能夠實時地一目了然。





CargoSmart以最先進應用軟件及綜合服務為海洋貨櫃運輸業提供一個少有之互聯網入門網站，二零零五年已昂然進入第五週年。自二零零零年開業以來，已推出更多離線產品及綜合服務予用戶，令客戶不論大小或科技水平均能輕鬆管理其跨航運商付運之貨件資料。聯上CargoSmart之客戶及航運商均能減低成本、增進效率及透過自動貨件追蹤及準確無誤之貨件處理而簡化通訊流程。擁有此等先進功能，CargoSmart於二零零五年已錄得來自一萬二千個不同機構之三萬個註冊用戶，積極利用此開放平台聯繫其海洋航運商，跟進聯運貨件資料。

自推出至今，CargoSmart備受客戶、合作夥伴、遍及亞洲、北美及歐洲之業內媒體所稱譽。單就二零零五年，已因其創新先進科技、外判安排及協助客戶管理供應鏈之整體價值而獲五個獎項，包括：

- 連續兩年獲頒 Global Logistics & Supply Chain Strategies 之「100 Great Supply Chain Partners」；
- MIS Asia之「IT Excellence Awards in the Best Business Enabler — for Logistics」；
- Best Practice Management Magazine之「Best Practice Award — for Outsourcing」；
- Marine Digest and Cargo Business News讀者選出之「Best Third-Party Web Site」；及
- International Freightling Weekly 之「Freightling Industry Award : IT Category Finalist」。

全球對CargoSmart之綜合解決方案需求日見殷切，愈來愈多先進客戶要求能透過不同媒介與其系統交換貨運資料，以改善資料可觀性及準確性，進一步提升效能。未來年間，CargoSmart將持續為用戶發展及推出更多簡明易用之功能。

### 貨櫃碼頭

本集團位於北美洲之四個主要碼頭於二零零五年錄得1,162次船舶靠泊，總吞吐量達1,397,711個貨櫃，折合約2,361,000個標準箱。船舶靠泊次數雖只較二零零四年上升百分之七點六，吞吐量卻上升百分之十二點四，反映主要北美洲航線已持續引入更大型船舶行走。總收入合計上升百分之二十一點四，報三億七千九百萬美元，由於每個單位收入平均上升百分之八，而每個單位成本僅上升百分之四點八，令盈利率擴闊，帶動稅前溢利較去年上升百分之五十二。

TSI Terminal Systems Inc. (「TSI」) 於英屬哥倫比亞溫哥華港營運Deltaport及Vanterm碼頭，雖然二零零五年兩個碼頭船舶靠泊次數總計祇較二零零四年輕微高出零點九個百分點，但由於年內靠泊之貨櫃輪平均較去年大型不少，令吞吐量增長百分之七點五，達821,555個貨櫃，收入亦大升百分之二十點四。事實上，TSI若非受近年物流方面常見之問題拖累，如年

初因鐵路車卡嚴重短缺而需引用合約中不可抗逆條款，及夏季拖車長期罷工等，業績增幅應更為可觀。儘管如此，TSI仍受惠於盈利率擴闊，令有關貨櫃業務總計稅前溢利較去年大升百分之三十九點三。

TSI於二零零五年三月採納均衡增長方案，繼續提供優秀服務，與多名現有客戶續簽長期新約，並持續投資新器材。為應貨櫃航運商不斷提升服務水平之需求，一個購自Navis之全新碼頭營運軟件將於二零零六年投入運作。二零零五年十月，TSI於完成其長期合約後，決定終止營運夏季靠泊溫哥華之郵船業務。該業務雖提供穩定收益，但收入僅佔利潤更佳之貨櫃碼頭業務收入百分之五。隨太平洋航線持續暢旺而更多阿拉斯加郵輪選擇以西雅圖為終點站，管理層相信集中資源於增長中之核心貨櫃輪服務會更為明智。

二零零五年Vanterm碼頭錄得吞吐量達251,696個貨櫃，增幅百分之十一點七。提升吞吐量之設施改善工程於年內完成，包括提升堆場容量百分之三十三至10,500個標準箱，及增加聯運場地路軌容量一點零三倍至10,200呎，整項工程耗資約三千萬美元，部份由溫哥華港口管理局資助。二零零五年中，兩部能載重六十五噸跨越二十二行之超級後巴拿馬極型龍門起重機正式投產，並已接收四部能

跨越五行之橡膠輪胎龍門起重機。此外，TSI亦已與溫哥華港口管理局就Vanterm碼頭租約續租至二零二二年。

Deltaport碼頭於二零零五年亦錄得吞吐量升幅百分之五點七，達569,859個貨櫃。年內TSI與溫哥華港口管理局達成協議，將碼頭租約延伸至五十年，並於Deltaport開展重大發展計劃，包括增加第三個泊位，一個佔地五十英畝之堆場及三台後巴拿馬極型龍門起重機。若計劃能於二零零六年秋季獲環保部門批准，則新泊位預計能於二零零九年投產。Deltaport已接收四部能跨越五行之橡膠輪胎龍門起重機，而於二零零五年中，一部能載重六十五噸跨越二十二行之超級後巴拿馬極型龍門起重機已正式投產。

就美國東岸而言，位於新澤西州澤西城巴約納之Global碼頭其位置處於沿澤西港航道之紐約及新澤西港之外港。除了為遠洋輪提供最短靠泊航程外，該碼頭由於位處巴約納以外，乃唯一不受船身高度影響之主要海事貨櫃碼頭。Global碼頭二零零五年繼續致力重建業務，成功令稅前溢利較二零零四年增加百分之一百五十七。船舶靠泊次數增長百分之二十八點九，吞吐量上升百分之三十一點八，達481,426個標準箱，創出三十三年來最高紀錄，從而帶動收入上升百分之四十點一。如前所述，該碼頭二零零二年因喪失大量客戶而陷入

低谷，從此等統計數字可見其已重踏升軌。單位收入增加百分之六點二，加上由於貨量大幅上升令單位成本下跌百分之二點五，盈利率得以擴闊。

於二零零五年，The US Army Corps of Engineers完成將澤西港航道挖深至四十一呎，並維持計劃於二零零八年時達致五十呎目的深度。Global碼頭於二零零五年繼續器材設施更新項目並已提升營運效率。最明顯為於閘口裝置之字符掃描識別系統，令貨櫃交收資料更為準確無誤，幾乎完全省卻拖車之等候時間，從而減少油渣拖頭就等候時之廢氣排放，大利環保。年內已接收兩部橡膠輪胎龍門起重機，對提升碼頭容量大有幫助。此外，Global亦將於二零零六年初接收兩台能載重六十五噸跨越二十二行之超級後巴拿馬極型龍門起重機，兩台起重機到位後，該碼頭將擁有六台超級後巴拿馬極型龍門起重機。待得到政府及環保部門批准，Global碼頭現有泊位將加長八百呎至總長度二千六百呎，工程預期可於二零零七年後期完工。二零零六則按計劃引進Navis之全新碼頭操作系統以進一步提升效率。

位於 Staten Island 之 New York Container Terminal (「NYCT」) 碼頭乃紐約州唯一之海事貨櫃碼頭。該碼頭二零零五年錄得吞吐量上升百分之十點七，報287,637個貨櫃，或482,621個標準箱。碼頭致力增加生產效率及控制成本具見成效，收入增加百分之十六點四，稅前溢利上升百分之三十二。

NYCT於二零零四年所接收之四台載重六十五噸之後巴拿馬極型龍門起重機已於二零零五年一月投產，然而，直至七月港口管理局完成將泊位延伸五百呎後，該等新型起重機才應用於較大型船舶。從七月後碼頭生產效率提升約百分之二十中可見接待較大型船舶之貨量對營運效率大有裨益。

二零零五年兩項重要基建項目繼續進行，包括挖深通往NYCT之航道及建設一個鐵路集裝堆場。有賴港口管理局及聯邦基金支持，兩個項目預計能於二零零六年中竣工，並預期下半年之貨量將因而有百分之五十增幅。因此，NYCT於二零零五年下半年已開展另兩個項目加以配合，第一個項目為於閘口裝置字符掃描識別系統，遙距處理交收。第二個項目為將一座使用率偏低之倉庫拆卸，騰出十萬平方呎以容許更多貨櫃落地。兩個項目預計可於二零零六年第一季完成。

展望未來，NYCT已為大幅增長做好準備，而港口管理局已原則上批准其申請建造一個一千二百呎之全新泊位及周遭一幅三十八英畝相關生產腹地。該碼頭於二零零六年將與港口管理局及其他聯邦及州政府部門通力合作，以利於年底前取得所需許可，屆時此一重要擴建項目之可行性及時間表將可出台。

## 物業投資及 發展業務



### 物業投資

本集團繼續以選擇具備良好及穩定回報前景之大型優質投資項目為策略。

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約八千七百萬美元，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」二零零五年維持出租率高於百分之九十九，執筆之時更已全數租出。

年內盈利理想，預期可持續為本集團盈利作出貢獻。該物業在二零零五年底時以公開市場基礎估值為一億美元。

### 物業發展

上海物業市道於二零零五年增長放緩，但由於本公司之單位存貨已大部份沽出，故此，樓價下跌對物業發展組合並無具體影響。本集團對市道回軟採審慎態度，但對上海及週邊地區之中長線後市仍保持樂觀。

二零零五年間，上海徐匯區之「世紀豪庭」二期乙全面落成交樓，總樓面為五萬九千六百六十四平方米。至此，整個二十三萬平方米樓面之「世紀豪庭」項目完滿竣工。





位於上海蘆灣區長樂路之項目可建樓面約十四萬五千平方米，現時正與上海市政府落實發展總綱，預計可於二零零六年動工。

二零零五年本集團繼續就位於江蘇省昆山市東邊陲，毗鄰省政府所設之商業區江蘇省國際商業中心之昆山項目與昆山市政府商討落實發展總綱。該地盤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，該項目計劃作多用途發展，包括住宅、辦公室、零售及酒店等元素，可建樓面總計達六十萬平方米。

本集團於二零零五年繼續於上海市中心物色項目，並成功投得上海長寧路一個地盤。該項目可建樓面達二十四萬平方米，將包括辦公室、服務式公寓、零售及酒店等。此外，本集團亦成功投得衡山路一個地盤，該項目可建樓面為一萬五千平方米，包括零售及服務式公寓。以地盤之位置及成本結構而言，集團對該等項目未來能提供合理回報充滿信心。

總體而言，本集團地產項目已累積可建樓面接近一百萬平方米之土地。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。







# 物業發展及投資

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。





