



二零零六年業績

對東方海外國際集團而言，二零零六年乃重要之一年。貨櫃運輸業之市況雖較過去三年嚴峻，但集團縱然面對運費普遍回軟而成本飆升之環境，仍錄得如此業績，本人認為已然不俗。誠然，集團之業績亦因投資物業「華爾街廣場」升值而受惠。同時，經對業務作出策略性檢討後，集團於二零零六年十一月二十一日與安大略教師退休金計劃達成協議，於無負債基礎計算下以總代價約二十四億美元出售碼頭部門。

該四個售出之碼頭，包括於溫哥華港之Deltaport與Vanterm及位於紐約及新澤西港之New York Container Terminal及Global Container Terminal並非集團貨櫃運輸業務之組成部分，OOCL佔其吞吐量僅為少數，而各碼頭於釐定合約時均與大聯盟成員共同按商業原則下協商辦理。基此，集團於策略檢討後充分確定公司之股價並未公平反映該等資產之真正價值，故認為應考慮出售之可能性，以實現該等資產之潛在價值，而此一觀點亦證實無誤。

儘管經營環境普遍更為困難，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」)於二零零六年十二月三十一日止年度仍錄得純利五億八千一百一十萬美元，祇較二零零五年之純利六億五千一百三十萬美元減少百分之十一。如前所述，碼頭部門已於二零零六年十一月達成協議出售。若撇除碼頭部門，集團之持續營運業務於二零零六年錄得純利五億二千八百三十萬美元，比對二零零五年按同一基礎撇除碼頭部門之純利為六億一千五百二十萬美元。以二零零六年較差之市道而言，業績已算不錯。

基於此一表現，董事會建議派發末期股息每股十二美仙(零點九四港元)，連同中期股息，全年之股息為每股二十三美仙(一點七九港元)。此外，由於出售集團之碼頭部門，董事會同時決定建議派發特別股息每股普通股八十美仙(六點二四港元)，末期股息及特別股息合計為每股普通股九十二美仙(七點一八港元)。連同已派發之中期股息，全年股息為每股一點零三美元(八點零三港元)。

該項交易之現金收入為二十三億五千萬美元，扣除有關稅項與費用及建議派發之兩項股息後，加上集團既有之現金及可變現投資，集團仍將持有約二十八億美元之現

金儲備，而於二零零六年十二月三十一日時之總負債則為二十億六千八百萬美元。董事會認為該等現金儲備給予集團多項選擇，對集團邁步向前極為有利。

對貨櫃運輸及物流業務而言，二零零五年末至二零零六年初可算烏雲滿佈。一如以往，評論及預測均預示二零零六年將極其艱困，預期大量新船下水導致供應大幅上升，美國經濟放緩及其對環球經濟之影響會令貨量需求增長下跌，令供求嚴重失衡。然而，所預期之供求情況並未達到預期中之幅度。但每年農曆新年前後運載率之季節性下跌是年卻被悲觀解讀，令憂慮加深，引發經已下調之運費進一步下滑，當中尤以亞洲至歐洲線為甚。於該等航線，由於預期運載力增幅相對最大，故航運商全年均憂慮貨量不足而接受以低廉運費換取貨量。然而，農曆新年前後之運載率下跌已證明為一短暫現象，船舶迅即以全滿姿態往返，並貫徹全年。無奈歷來經

驗又一次證明，運費下跌容易，回升卻需時，直至現時才初見復甦。

除大西洋航線外，其他航線均受市場普遍回軟所拖累，令各航線二零零六年盈利較二零零五年遜色。然而，於此普遍較差之整體環境，集團之貨櫃運輸及物流業務於二零零六年仍錄得三億八千六百六十萬美元之稅前溢利，已屬難能可貴，僅次於特別出色之二零零四及二零零五兩年之後排名第三。業績亦反映集團於油價高企、碼頭及運輸費用攀升之惡劣環境下仍具強而有彈性之盈利能力。透過善用資訊科技有效控制收支、專注客戶服務及產品以加強顧客歸屬感及有效分配業務至各主要航線均對業績提供助力。

管理層堅決相信資訊科技為改善品質、控制成本及客戶服務之主要推動力，故對系統開發及基建投資不遺餘力。二零零六年十二月台灣之地震對集團網絡系統影響輕微，可見投資於基建以確保服務質素不受打擾之重要性。

東方海外國際將會進一步加強系統基建之穩定性及其特殊事件管理能力，並利用資訊科技為業務提供創新解決方案。

物流業務於二零零六年進展良好，雖然競爭依然激烈。集團正建立一個終端服務架構以專注於滿足個別客戶需求。二零零六年中旬，集團透過於各層面成立專注小組以推廣冷凍物流業務，初步結果令人鼓舞。

二零零六年間開始推出予國際物流客戶之全新資訊平台預計可於二零零七年中完成過渡。客戶現時已開始享受新增之效能，如電子文件功能就能免除處理傳統商業文件之不便。

集團於二零零六年購入總數超過六萬六千平方米之額外倉庫樓面作管理及營運，其中第一所於天津自置之倉庫已於二零零六年十一月投產。二零零七年集團仍將繼續擴充其倉儲能力。

物流業務之發展，正朝計劃進行，以期於環球重要地區建立多方面之大型業務。

物業發展業務於二零零六年祇能為集團盈利提供零星貢獻。正如本人於去年年報所述，由於早前所購入之土地發展需時，加

上對市況之考慮，預期物業發展收益於二零零六及二零零七年將會大幅減少。上海住宅物業市場於二零零六年持續疲弱，而由於主要項目發展時序關係，年內祇有少量單位推出銷售。集團對中央調控措施為住宅物業市道所帶來之可能影響保持審慎，但對上海及週邊地區中期及長遠發展保持信心。此外，上海辦公室市道於二零零六年保持暢旺，並主要以基本供求帶動，預計可於二零零七年持續。

集團於二零零六年底成功投得上海浦東一幅住宅發展用地，可建總樓面約十萬平方米。集團已計劃於上海建立一個獨立而有經常收益之地產業務，於此再進一步，使集團可於中短期內有機會變現其價值。

集團繼續持有「北京東方廣場」百分之八權益，而「華爾街廣場」業績亦繼續如預期般理想。於二零零六年十二月三十一日，「華爾街廣場」之估值為二億美元，較二零零六年中期報告時估值所增之七千五百萬美元，進一步增加二千五百萬美元。該物業於年內大部分時間錄得百分之九十九出租率。

儘管難以盡如人意，但本人深信集團面對二零零六年不利之市場環境所交出之整體

業績已屬難能可貴，足以媲美二零零五年。如前所述，業績固然受惠於「華爾街廣場」之增值，同時亦得力於集團內部之組合投資回報出色所致。

二零零六年末至二零零七年初與一年前如出一轍，市場持續憂慮預期新船下水及貨量增長需求放緩帶來過剩供應之環境。但由於去年之經驗，不少評論至今亦已轉為採取較為平衡之觀點。由於多種原因，現時市場情緒已較諸去年此時樂觀得多。去年各營運商已採取適當管理以有序引入新增運載力，預計二零零七年亦會持續如此。需求方面，貨量保持明顯強勢，於年末之傳統淡季亦然。預計由於農曆新年生產停頓所帶來之運載率下調將不會如往年般被錯誤解讀。事實上，今年伊始，運載率及運費均較預期為佳。

但一如以往，此等樂觀情緒能否於年內帶動運費上揚，仍有待觀察。太平洋作為最大之東西向航線，其每年一度之服務合約

更新將成為運費走向是否轉勢或回到復甦周期之重要指標。美國經濟近期出現明顯反彈，儘管住宅市道放緩，亦未有對其他行業帶來太大打擊。雖然橫越太平洋之傢俱及其他家居用品之貨量因而回軟，但卻被其他貨量增長所抵銷。消費者信心及零售普遍保持強勁，令人有理由對二零零七年整體審慎樂觀。然而，成本上升始終存在隱憂。雖然燃油價格因原油價格下調而回落，但碼頭費用持續因成本上漲及供不應求而攀升。集團最大之憂慮則在於陸路接駁成本增加，其中以鐵路運輸成本上升為甚。陸路接駁之運費必須大幅增加以彌補該等成本上升，否則，許多美國之中轉目的地將變成無利可圖，逼使營運商拒絕接受運往該等內陸地區之貨物。

與過去三年比較，去年之市道實屬嚴峻。故此，集團二零零六年所達致之業績實在較諸往年更值得拍手稱賀，當中集團超過六千名海陸員工更是居功至偉。集團對員工所作出之栽培及承擔獲得超額回報，透過員工對集團核心價值之認同及承擔，加上集團於資訊科技發展及優化產品與程序

所作之努力，令集團能從容渡過被業界認為可能是業務週期谷底之二零零六年，並為股東帶來不俗之回報。

董建成

主席

香港，二零零七年三月九日