

貨櫃運輸、 物流 及碼頭業務



隨著二零零四及二零零五這特別之兩年過去，市場情緒於二零零六初迅速下滑，營運商不得不再次於全年供應過剩之預測前俯首稱臣。運費下跌，尤以亞洲至歐洲航線為甚。縱使貨量有所增加，亦不足以抵銷運費下調及成本上升之影響，令整體業績受累。然而，隨農曆新年前後之異常情況過去後，全年所見，貨量增長遠較預期為佳，各航線引入新增運載力時亦有條不紊，並未出現預期打擊，消費需求亦維持強勁。

貨櫃運輸及物流業務

	2006		2005
(百萬美元)			
載貨量(標準箱)	3,894,204	+10.5%	3,523,218
總收入	4,580.2	+6.0%	4,322.6
計算折舊、攤銷、 利息及稅項前收入	607.7	-23.4%	793.1
折舊／攤銷	(153.0)	+11.7%	(137.0)
除稅及利息前收入	454.7	-30.7%	656.1
財務開支	(68.1)	+30.5%	(52.2)
稅前溢利	386.6	-36.0%	603.9
稅項及少數股東權益	(14.0)	-45.7%	(25.8)
純利	372.6	-35.5%	578.1



美國經濟耐力遠勝預期，加上歐元區及前東歐地區經濟復甦帶動歐洲進口商品需求上升，均對貨量增長起積極作用。年底時船舶均以全滿姿態啟航，甚至有往歐洲貨件被逼遞延至下一航班。無奈年初時運費下滑之惡果並無法於短時間內修復，雖然二零零六年中甸一系列修復運費措施令情況有所改善，但亦祇能收復二零零五年第四季至二零零六年第一季運費所下滑幅度不足一半之失地。

貨櫃運輸

整體而言，OOCL之載貨量錄得百分之十點五升幅，達3,894,204個標準箱，較二零零五年所錄得之百分之七點八升幅為佳。但由於每個標準箱平均收入下跌百分之四點五，令總收入僅增長百分之五點六，報四十二億五千三百萬美元。而一如二零零五年，成本方面亦進一步攀升。

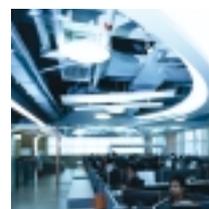
東方海外航運

	總載貨量 (標準箱)		總收入 (美元千元)			
	2006	2005	2006	2005		
太平洋航線	1,207,398	7.3%	1,124,967	1,819,490	3.0%	1,767,341
亞洲/歐洲及 歐洲區內	679,880	25.0%	544,031	838,200	7.7%	777,920
大西洋航線	339,693	4.0%	326,643	566,319	16.6%	485,887
亞洲區內及 澳亞航線	1,667,233	9.1%	1,527,577	1,029,450	3.3%	996,991
全部航線	3,894,204	10.5%	3,523,218	4,253,459	5.6%	4,028,139

整體成本按每個標準箱計算較二零零五年上升百分之一點六。由於碼頭及運輸費用增加，變動成本按每個標準箱計算較二零零五年上升約百分之一點五。固定成本亦上升百分之一點八。燃油費用按每個標準箱計算繼二零零五年上升百分之三十八後，是年續升百分之二十二。二零零六年燃油費用實際支出較二零零五年增加一億四千五百萬美元。雖然出入口貨量差幅持續擴大，但由於業務較佳及管理得宜，令空箱回置成本按每個標準箱計算下跌百分之二點九。

船舶租賃費用由於持續擴充船隊及航線而增加二千七百五十萬美元，上升百分之十一。雖然運載力因年內擴充船隊而增加百分之十點八，二零零六年之運載率仍維持與去年相若，達百分之八十三。

雖然市道回軟，但OOCL太平洋航線二零零六年之表現仍可接受，東西向航線合計保持成為OOCL單一最大盈利來源。雖然載貨量上升百分之七點三，但由於平均運費下調百分之四點一，令總收入僅增加百分之三。往返美國東岸航線之載貨量更持續錄得升幅，高達百分之十三點六，比對西岸航線百分之六點一升幅。





亞洲／歐洲航線貨量增長持續強勁。載貨量於二零零四年錄得增長百分之二十七點二，但二零零五年由於運載力增幅較低而祇錄得百分之五點二升幅。二零零六年運載力進一步增加，載貨量亦錄得百分之二十五升幅，但由於二零零五年末至二零零六年初時市道低落，明顯拖累全年平均運費下跌百分之十四，故雖然載貨量增長強勁，總收入祇增加百分之七點七。

本集團於二零零六年上半年接收「東方亞洲」及於下半年接收「東方歐洲」，全由南韓三星公司（「三星」）製造，各可運載8,063個標準箱之全新貨櫃輪。該等船舶乃所訂購十二艘新船中之第九及第十艘。第十一艘「東方東京」亦已於二零零七年一月交付，而所訂購的第一系列「SX」級新船將於二零零七年五月接收「東方修威頓」後全部完成。



相對而言，大西洋航線之表現更為強勁，持續兩年倍增為集團所提供之盈利。二零零六年由於每個標準箱平均收入攀升百分之十二，故載貨量雖祇增長百分之四，總收入已錄得百分之十六點六升幅。

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」已於二零零六年二月交付，其後「東方高雄」、「東方安特衛普」及「東方杜拜」亦分別於三月、五月及六月接收。第五艘「東方西雅圖」已於二零零七年二月交付，其餘三艘：「東方吉隆坡」、「東方奧克蘭」及「東方義大利」則分別安排於今年三月、五月及六月接收。



本集團亞洲區內及澳亞航線之載貨量繼二零零五年錄得百分之七點五較溫和升幅後，年內進一步增加百分之九點一。但隨二零零四及二零零五年每個標準箱平均收入大幅上升後，二零零六年錄得百分之五點四跌幅，令總收入祇增加百分之三點三，為集團所提供之盈利亦相對減少。該航線之表現備受燃油費用上升所影響，雖然當中部分已為整體船舶租賃費用減少所抵銷。

二零零六年末，本集團從滬東中華船廠接收所訂造兩艘約能運載4,500個標準箱之「P」級貨櫃輪「東方舟山」及「東方澳洲」。本集團於二零零五年間向三星所訂購六艘同為能運載約4,500個標準箱之新船亦將於是年開始交付，「東方神戶」及「東方橫濱」將分別於六月及七月接收，另一艘將於十月到位。其餘三艘預計將於二零零八年一月、二月及四月接收。



本集團於二零零六年繼續進行擴充船隊計劃，向三星增購新船。所訂購之四艘各可運載8,063個標準箱之「SX」級新船將於二零零九年七月、十月、十一月及十二月交付，屆時本集團之自置「SX」級船隊數量將增至十六艘。本集團亦進一步訂購四艘各可運載約4,500個標準箱之「P」級新船，於二零一零年四月、五月、六月及七月交付，屆時本集團之自置「P」級船隊數量將增至十二艘。

本集團經常檢討其船舶調用及擴充計劃，以平衡運載力所需及當時新船之造價，並時刻監察自置船隊與租入船舶之營運成本作比較，在有需要時作出調較加以平衡。新船造價現時仍接近歷史高位，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。但就目前所見，新船造價之短期波動特性似乎經已消失，要如過往般成功捕捉入市良機將更為困難。

物流

「東方海外物流」於二零零六財政年度錄得營業額上升百分之二十，倉庫及運輸業務

在較小之基數上錄得可觀增幅。未來數年，集團將繼續專注提升其營運規模，並優化其內外管理結構，以期為客戶提供更佳服務及於環球重要地區快速增長。

國際物流部門於亞洲至北美之市場持續增長，並同時穩定維持亞洲至歐洲市場之業務。亞洲區內業務增長繼續令人鼓舞，並於二零零六年推出少於一貨櫃之散量貨服務。二零零六年啟用之平台系統套件內含多個模組，能提供不同功能。核心系統於二零零六年十月投產，客戶過渡至新系統預計可於二零零七年中旬全部完成。現時客戶已能享用新增之效能，如電子文件功能就能為客戶解除處理傳統商業文件之不便。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，並鼓勵內外管理團隊積極擴展當地物流業務。

至於中國，物流部門已於主要沿海城市建立基礎倉庫網絡，並將在未來數年拓展至更多內陸地區。經過十二個月建築期後，東方海外物流之天津倉庫於二零零六年十一月正式落成啟用，此乃集團於中國首座自置及按用途建構之倉庫。透過現有之倉



庫網絡，加上先進資訊科技及於中國之廣泛口碑，將大大有利於業務進一步擴展，集團將繼續投資於中國之設施。

集團又於亞洲其他地區多個國家開展倉庫及運輸業務，建構一個區域平台，為未來發展鋪路。

於北美洲，倉庫業務發展順利。作為旗艦之芝加哥倉庫已於二零零六年初全面投產，集團將繼續於北美洲為物流服務作多元化發展。

歐洲方面，集團已於既定地點開展倉庫及代理清關業務。隨目標進一步明確，預期二零零七年之發展將會更快。

電子商貿部門於二零零六年除集中資源為紡織業客戶開發省覽工具外，亦繼續為國際供應鏈業務提供支援。

於二零零六年七月，集團重組冷凍部門，將冷凍運輸及冷凍物流部門合併，客戶反饋甚為正面。集團將繼續參與擴展冷凍物流市場。

資訊科技

集團之策略為利用其資訊科技專長進一步提升品質及改善成本效益，以維持競爭優

勢。配合該等目標，資訊科技部門已專注於為客戶提供優質服務以滿足個別客戶需要及確保系統基建穩定以增進成本效益。

二零零六年IRIS-2系統為應付大規模業務運作而提升至Gemstone六十四位元之第二階段已成功投產，掃除所有關於系統規模之憂慮。二零零六年間亦投資引進思科之互聯網電訊系統，進一步改良集團之通訊平台。於二零零六年第四季時，已安裝之互聯網電話已達二千二百台，佔預計安裝總數百分之四十三，預計二零零七年可全球安裝完畢。該項目完成後，集團之系統基建將進一步加強，充分利用話音資訊網絡之便利，提升客戶服務及成本效益。

OOCL之資料處理中心於二零零五年成功取得BS7799資訊保安認證及通過UKAS認證後，正朝ISO 27001認證努力，以確定系統基建及環境安全可靠。此外OOCL亦被EMC提名Information Life Cycle Management獎項，並入選2006 Computerworld Honours Program Finalist，與一九九九年IRIS-2所獲之Computerworld Smithsonian Award相若。

高效率之資訊系統亦為物流業務提供明顯競爭優勢。集團將進一步擴展其效能，於生產及存庫週期提供庫存省覽功能，使東方海外物流更能滿足客戶需要。此一以商業交易為中心之系統正切合供應鏈夥伴間訂單流程、特殊事件管理及明確步驟等需要。透過資訊互換，整個供應鏈之質量及效率均得以改善，甚至無需假手於人。

CargoSmart以最先進應用軟件及綜合服務為海洋貨櫃運輸業提供互聯網入門網站，現時環球常規用戶已超過四萬五千名。出入口商及中介運輸商可以低廉聯線費用透過CargoSmart之開放船務管理平台管理或分享其跨航運商付運之貨件資料。二零零六年九月，CargoSmart跨越業界障礙，為客戶提供一項低價自付選擇，從航運商接收資訊，包括非CargoSmart成員之航運商在內。CargoSmart亦入選Inbound Logistics一百名最佳物流資訊科技供應商及獲Containerisation International頒發最佳供應鏈軟件供應商。

資訊科技乃集團策略焦點，並將繼續投資於系統基建及加強運輸、物流及網站業務之電子商貿功能。該等投資不單提升品質及成本效益，更為集團創新方面提供平台。

貨櫃碼頭

碼頭部門已按二零零六年十一月二十一日達成之協議售予安大略教師退休金計劃，故此，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之業績已歸納於「終止營運業務」之內。

該四個碼頭於二零零六年錄得1,230次船舶靠泊，比對二零零五年之1,162船次增加百分之五點八五。然而，由於航線已引入更大型船舶行走，總吞吐量上升百分之二十點八，達1,688,609個貨櫃，折合約2,866,338個標準箱。

於紐約及新澤西港之兩個碼頭之吞吐量合共錄得百分之三整體升幅。事實上，Global Terminal之吞吐量較去年下跌，然其跌幅卻為New York Container

Terminal之升幅所抵銷，乃因兩者之航班互換所致。溫哥華港之兩個碼頭卻錄得百分之三十三點五之吞吐量升幅。除卻其既有客戶業務普遍增加外，Hapag Lloyd收購C P Ships後終止其停靠Fraser Surrey Dock碼頭之航線，而將貨量拼入大聯盟航線而令兩個碼頭受惠。然而，短期內突然大增之貨量亦曾引起不少困擾，透過提升效率及適應熟習後，終能應付愈如。

碼頭部門二零零六年度計算財務費用、稅項及折舊前之盈利為一億一千七百萬美元，較二零零五年增加百分之五十一。

物業投資 及發展



物業發展

上海物業市道於二零零六年持續疲弱。年內由於在建項目時序關係，祇有少量單位推出銷售。此一情況於短期內將會持續，直至中央調控措施之潛在影響開始明確。本集團對短期市道採審慎態度，但對上海及週邊地區之中長線後市仍保持樂觀。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。

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，將會興建住宅單位、

酒店及服務式公寓，二零零七年已開始動工。位於上海長寧區長寧路之項目可建樓面達二十四萬平方米，將包括辦公室、零售及酒店等，工程預計於二零零七年啟動。此外，衡山路項目可建樓面為一萬五千平方米，包括零售及酒店，將於二零零七年動工。

位於昆山市之在建酒店於二零零六年繼續施工，預計可於二零零七年平頂。此外，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，該項目計劃作多用途發展，包括住宅、辦公室及零售等元素，可建樓面總計達五十八萬平方米。

本集團於二零零六年十二月成功投得浦東南碼頭一幅住宅用地，項目面積約為十萬平方米。

以各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。

由於不乎合經濟效益，集團於二零零六年終止位於上海黃浦區西藏路之多用途項目。因此，集團將儘快出售早前購入作該項目拆遷安排之五萬平方米動遷房。

總體而言，本集團之地產發展已有不俗在建項目，預期未來可為集團之物業發展及投資部門帶來可觀盈利貢獻。透過一隊經驗豐富、以香港及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。

物業投資

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，但預期該項目短期內不會對本集團盈利帶來貢獻。

本集團位於美國紐約金融區之投資物業「華爾街廣場」二零零六年大部分時間維持出租率於百分之九十九。「華爾街廣場」業績保持堅穩，該物業在二零零六年底時之市場估值進一步攀升二千五百萬美元，達二億美元。

