





海洋服務部門

擴展離岸 支援服務

我們投資於船隻及設備，並發展服務，務求為全球石油及天然氣業提供卓越的專業離岸支援服務。

海洋服務

部門

業務簡介

海洋服務部門透過太古海洋開發集團營運一支離岸支援船隊，在美洲以外的每一個主要離岸開採及勘探區，為能源業提供支援服務。部門亦透過共同控制公司香港聯合船塢集團，在香港營運修船及港口拖船服務。

太古海洋開發集團

太古海洋開發集團船隊

於二零一二年十二月三十一日，太古海洋開發集團營運的船隊共有八十艘離岸支援船隻。太古海洋開發集團計劃擴大船隊，包括建造更大、更專業、可進行深水作業的船隻。預料深水作業在離岸服務方面的需求最大。

船隊分為三大類別，分別為拋錨補給拖船、平台補給船和建造及專用船。建造及專用船包括檢查、維修及修理船、地震測量船、風力發電站裝置船及住宿駁船。

太古海洋開發集團可支援鑽探、開採、勘探、鋪設管道、海底建造及浮式生產、儲油及卸油等作業。太古海洋開發集團及其附屬公司亦可提供地震測量支援、海上打撈、溢油準備及應變、離岸風力發電站建造及維修、鑽油台拆解、海底遙控儀器支援及補給基地物流等服務。

除用於履行長期租船項目的船隻外，太古海洋開發集團營運的船隻均可輕易地由一個地區調配至另一個地區作業，以便爭取較佳的船隻受僱機會。

太古海洋開發集團於二零一二年售出四艘船齡較高的船隻，並接收了七艘新船。於二零一二年十二月三十一日，船隊共有八十艘船隻，另外已訂購或正在建造二十六艘新船。



太古海洋開發集團 – 船隊規模的增長

| 船隻級別 | 2011 | 購入 | 出售 | 年終 | 已訂購的船隻預期接收日期 | | |
|----------|-----------|----------|----------|-----------|--------------|-----------|----------|
| | | 2012 | 2012 | | 2013 | 2014 | 2015 |
| 拋錨補給拖船 | 51 | – | 4 | 47 | – | – | – |
| 大型拋錨補給拖船 | 15 | – | – | 15 | 5 | 4 | – |
| 平台補給船 | 8 | – | – | 8 | – | 2 | 4 |
| 大型平台補給船 | 1 | 2 | – | 3 | 1 | 6 | 2 |
| 建造及專用船 | 2 | 5 | – | 7 | 2 | – | – |
| | 77 | 7 | 4 | 80 | 8 | 12 | 6 |

* 太古海洋開發集團的船隊包括向外租用的一艘平台補給船及一艘建造及專用船。

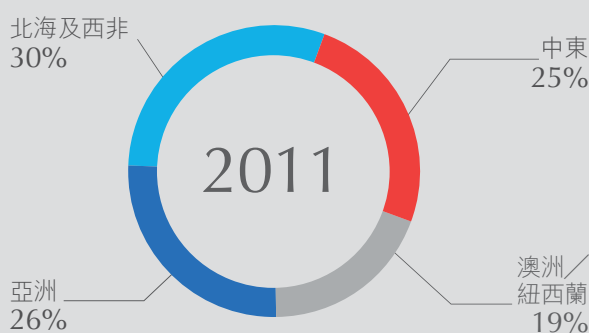
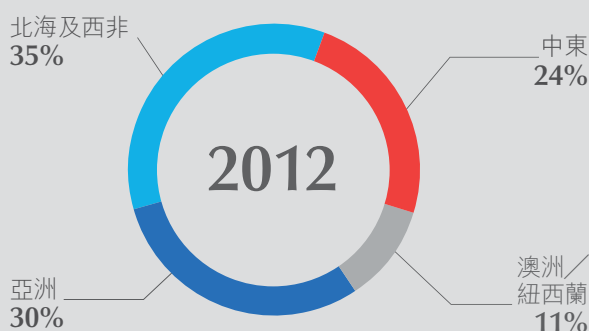
二零一二年一月，太古海洋開發集團購入 Altus Logistics Pte Ltd (「Altus Logistics」) 百分之七十的控股權益，這是一家從事石油及天然氣業的新加坡物流集團。二零一二年二月，太古海洋開發集團收購 Seabed AS 的全部權益。該公司已易名為 Swire Seabed AS (「Swire Seabed」)，擁有一艘檢查、維修及修理船。二零一二年五月，Swire Seabed 向第三方租用第二艘檢查、維修及修理船，為期五年。二零一二年十一月，Swire Seabed 承諾購買第三艘檢查、維修及修理船，預計於二零一三年第二季接收該船。

太古海洋開發集團於二零一二年三月行使選擇權，購買一艘之前向第三方租用的大型平台補給船，並同時購入一艘近期於同一造船廠建造的相同船型船隻。下半年再購入另一艘相同船型船隻，並於二零一三年一月接收第四艘該種船隻。

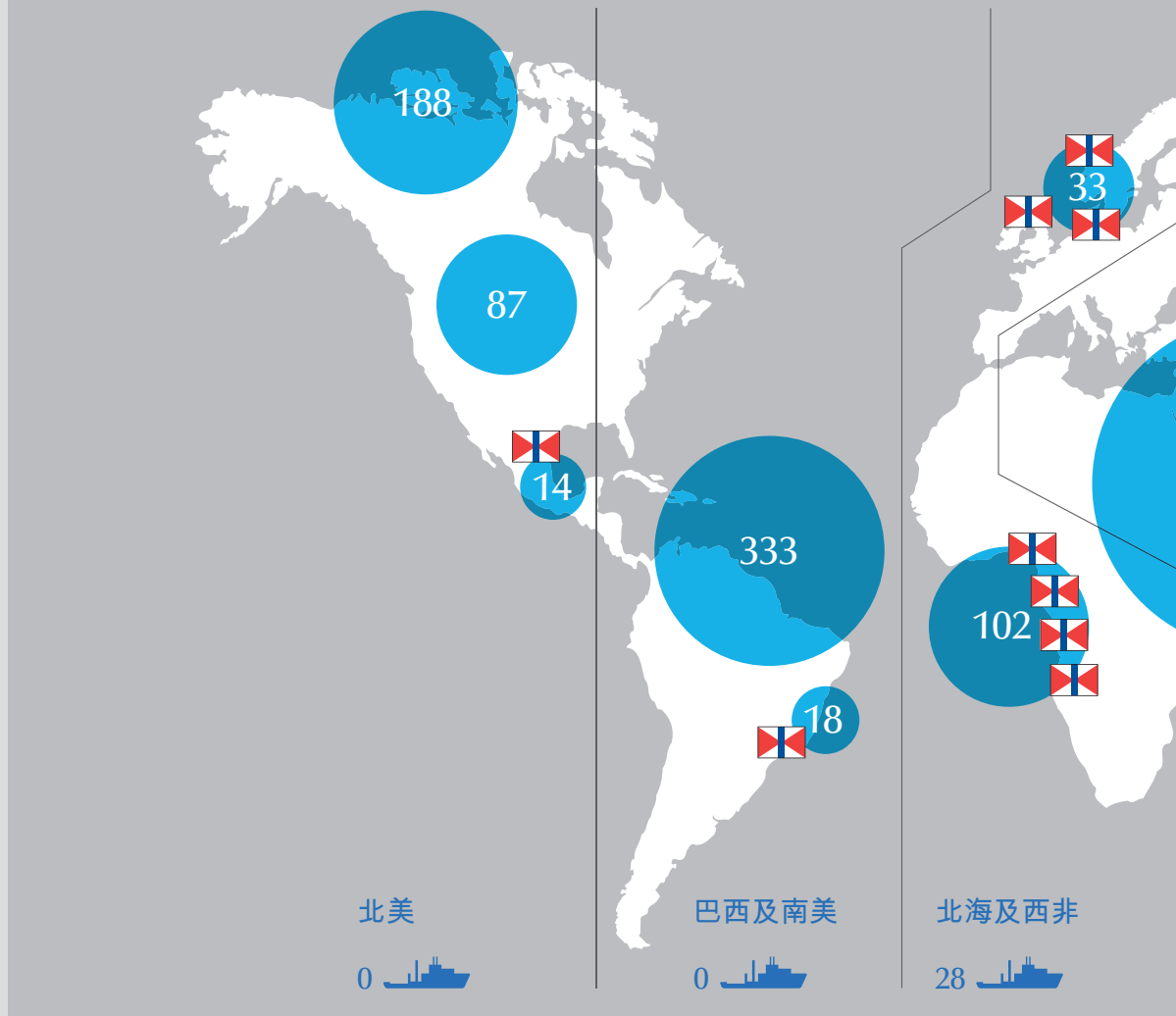
太古海洋開發集團於二零一二年六月購入尚未擁有的 Lamor Swire Environmental Solutions Pte Ltd 百分之十九點九權益。該公司現已易名為 Swire Emergency Response Services Pte Ltd。

太古海洋開發集團於二零一二年下半年接收兩艘風力發電站裝置船及一艘住宿駁船。

按地區劃分的船隊分佈情況



太古海洋開發集團 — 全球足跡



太古海洋開發集團的地域分佈

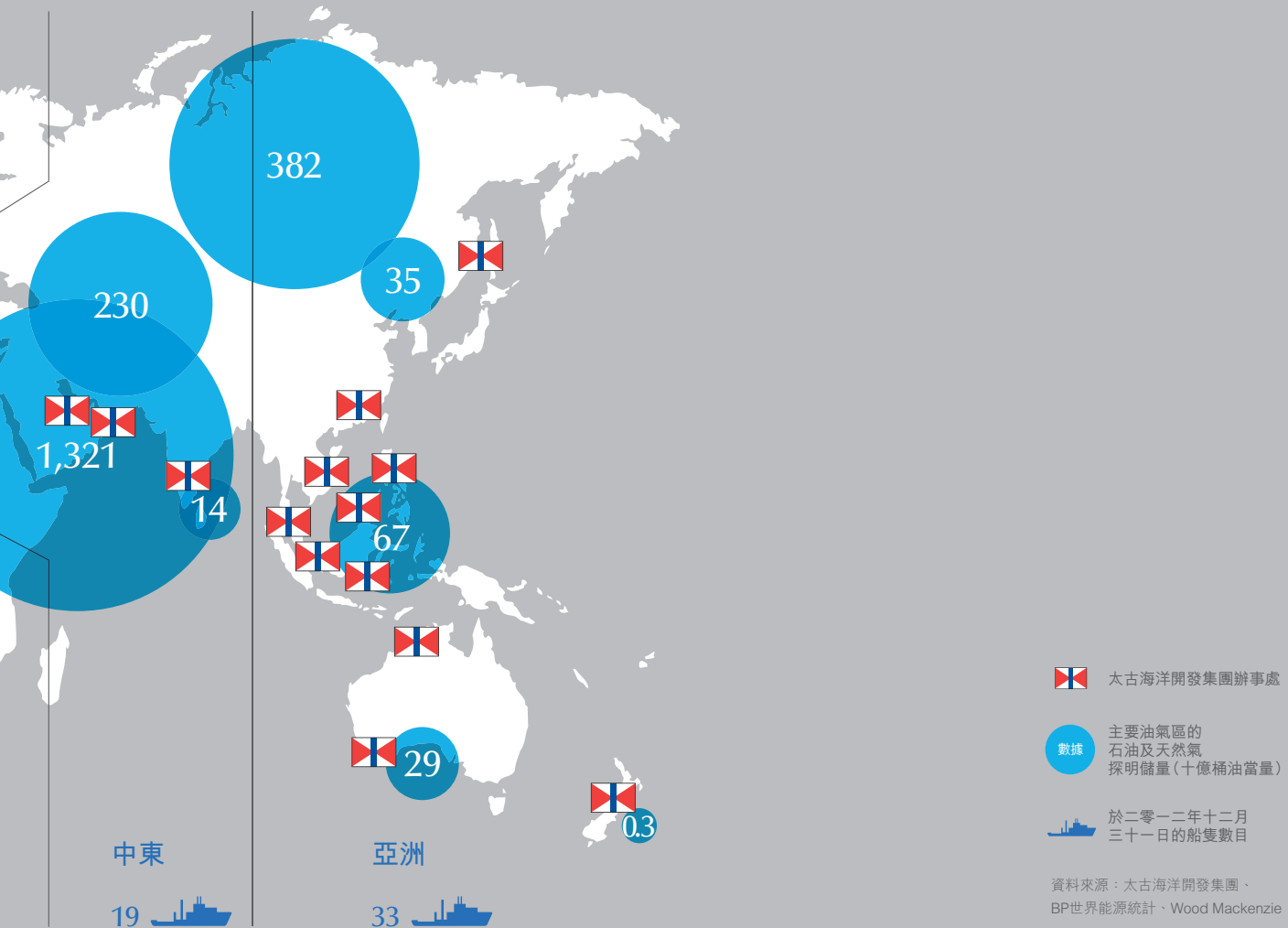
太古海洋開發集團的總部設於新加坡，並在各地設有辦事處，為旗下船隻提供岸上支援。這些辦事處分別設於安哥拉、澳洲、巴西、汶萊、喀麥隆、丹麥、赤道畿內亞、加納、印度、印尼、馬來西亞、紐西蘭、挪威、卡塔爾、菲律賓、俄羅斯、蘇格蘭及阿聯酋。Altus Logistics 的澳洲、印尼、馬來西亞、挪威、新加坡、美國及越南辦事處為客戶提供物流服務。

太古海洋開發集團的競爭對手及客戶

競爭對手

業界約有一千三百家離岸支援船公司，主要為：

- Tidewater Marine
- Bourbon
- Edison Chouest
- Gulfmark Offshore
- 馬士基航運
- Farstad Shipping



太古海洋開發集團的主要客戶

- 國際主要石油公司 (ENI、埃克森美孚、殼牌、道達爾、BP、雪佛龍、康菲)
- 國家石油公司 (越南石油技術服務機構、馬來西亞國家石油公司、巴西國家石油公司、泰油勘產)
- 獨立石油勘探公司 (Anadarko、Apache、Cairn Newfield、Pioneer)
- 建造及海底設備服務公司 (Leighton Contractors、McDermott、Saipem、Subsea 7)
- 地震及測量公司 (WesternGeco、CGG)

香港聯合船塢集團

香港聯合船塢集團是和記黃埔與太古公司成立的合資企業，利用位於香港青衣島的設施，提供修船、港口拖船及打撈服務，在業界居於領導地位。香港聯合船塢集團設有兩個主要業務部門：

- 船隻修理—香港聯合船塢集團於一座浮塢上提供全天候修船服務。
- 打撈及拖船—香港打撈及拖船公司是香港最大規模的拖船公司，在香港運作十五艘拖船，提供全天候的服務。香港打撈及拖船公司管理六艘貨櫃船，為香港政府履行有關運送垃圾的長期合約。

策略

海洋服務部門的首要策略目標是維持及加強太古海洋開發集團在離岸能源供應業的領導地位。為此，部門採取以下策略：

- 太古海洋開發集團持續作出購置新船的重大投資，尤其是專門用於深水作業的船隻，預計未來石油及天然氣勘探業在深水作業方面的發展最快。
- 在提供輔助性質的海洋服務方面作選擇性的投資，以增加為客戶提供的服務範圍，以及開拓更多運用資產及資源的機會。

實施策略

船隊

主要目標是藉發展多元化的船隊及降低平均船齡，以加強太古海洋開發集團的船隊。太古海洋開發集團擁有更多元化及船齡較低的船隊，藉現代化船隻提供廣泛的離岸支援服務，有助迎合客戶的需要。太古海洋開發集團增加深水作業船隻方面的投資，可見其在石油及天然氣勘探業務預期增長最快的市場中已作好部署。客戶期望獲得提供現代化和可靠的船隊。太古海洋開發集團一直投資購置新船及淘汰船齡較高的船隻，在過去十年間已把船隊的平均船齡降低逾三分之一。

租船收益

太古海洋開發集團致力提高租船收益，這是該集團的主要收益來源。租船收益的多少，視乎船隻的供求，還有使用率和當時的租金水平（兩者均為供求的結果，但亦會因船級及作業地區的不同而有很大的分別）。太古海洋開發集團致力把船隻調配至預期需求最大、船隻租金最高的地方作業，以及提供專門的離岸服務以提高收益。

2012年 表現

資本開支

港幣56億元

船隊規模

+4%

截至年底平均船齡

8.5年

租船收益

+18%

(撇除新收購項目後的增長為10%)

平均船隻租金

每日+1,773美元

- 精益求精，致力維持及提升客戶服務水平，包括重點發展安全及培訓方面的工作。
- 藉進軍新地區及發展現有地區的業務網絡，鞏固太古海洋開發集團的環球及本地網絡。
- 在需要或適當時透過營運商業性質的合資公司經營業務。
- 開拓離岸風力發電站建造及維修業務（不僅以開拓此業務為目標，亦為發展可持續能源作出貢獻）。

船隊使用率

太古海洋開發集團致力減少船隻未能使用的日數，藉此把船隻使用率維持於高水平。導致低使用率的原因，包括需求不足或船隻因修理及維修的緣故而無法使用（建立現代化的船隊有助解決此問題）。

營業成本

太古海洋開發集團除致力提高收益外，亦設法把營業成本控制於低水平，以維持盈利。太古海洋開發集團的主要營業成本為編配船員成本、修理及維修成本和船隻折舊。

健康及安全

客戶的避險情緒升溫，在健康及安全及卓越營運方面有頗高的要求。太古海洋開發集團已在市場享有良好的聲譽，公認為安全和可靠的公司，但仍不斷精益求精，非常注重安全及培訓工作。

平均使用率

+4個百分點

營業成本

+40%
(撇除新收購項目後增加9%)

工傷引致損失工時比率

+10%

平均培訓時數*

+8%

* 平均培訓時數是指海員每年接受健康及安全培訓的時數。

二零一二年業績表現

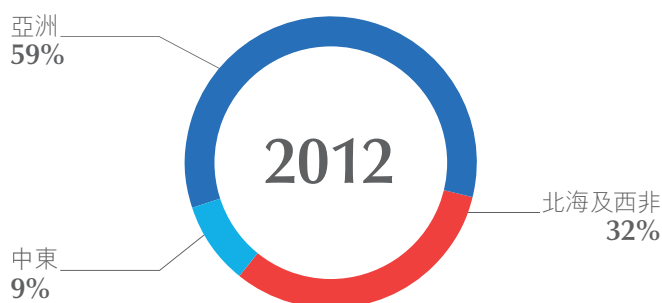
財務撮要

| | 2012 港幣百萬元 | 2011 港幣百萬元 |
|----------------------|---------------|---------------|
| 太古海洋開發集團 | | |
| 租船收益 | 3,870 | 3,291 |
| 非租船收益 | 994 | 214 |
| 營業總額 | 4,864 | 3,505 |
| 與租船相關的營業溢利 | 665 | 642 |
| 非與租船相關的營業溢利 | 325 | 177 |
| 營業溢利 | 990 | 819 |
| 應佔溢利 | 917 | 785 |
| 應佔共同控制公司除稅後溢利 | | |
| 香港聯合船塢集團 | 58 | 78 |
| 應佔溢利 | 975 | 863 |

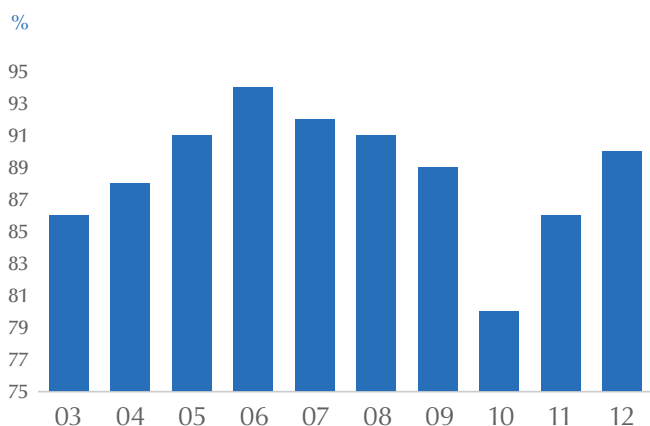
船隊規模

| | 2012 | 2011 |
|--------------------|------------|-----------|
| 船隊規模 (船隻數目) | | |
| 太古海洋開發集團 | 80 | 77 |
| 香港聯合船塢集團－香港打撈及拖船公司 | 21 | 19 |
| 總數 | 101 | 96 |

太古海洋開發集團 — 按地區劃分的營業總額



太古海洋開發集團 — 船隻平均使用率



太古海洋開發集團

離岸石油勘探及開採業背景

在油價不斷上升下，油公司增加勘探及開採作業，以致石油勘探及開採開支於二零一一年及二零一二年平均增加百分之十三。因此，二零一二年船隻使用率上升，反映離岸服務的需求增加。然而，業內因新船湧現而導致供過於求的問題，繼續對船隻租金的回升造成制肘。

能源公司於二零一二年繼續轉向進行深水勘探工程，同時，多國政府愈趨要求離岸補給船合約須有本地公司參與訂立。巴西及西非仍是重要的增長地區。

二零一二年業績摘要

太古海洋開發集團於二零一二年錄得應佔溢利港幣九億一千七百萬元，較二零一一年增加百分之十七。若撇除二零一一年出售七艘船隻所得溢利港幣七千九百萬元及二零一二年出售四艘船隻所得溢利港幣二千三百萬元，應佔溢利較二零一一年增加百分之二十七。

二零一二年租船收益增加百分之十八至港幣三十八億七千萬萬元，其中港幣三億四千三百萬元來自二零一一年及二零一二年接收的新船，另外港幣二億三千萬元來自二零一二年收購的Swire Seabed。船隊使用率上升四個百分點至百

分之九十，而平均船隻租金則上升百分之十至每日一萬九千八百美元。

非租船收入增加港幣七億八千萬元，達港幣九億九千四百萬元，其中港幣六億零一百萬元乃因納入了二零一二年收購的Altus Logistics的收益，另外港幣七千七百萬元乃因太古海洋開發集團的打撈業務收益上升。該集團於二零一二年進行多項富挑戰性的打撈工程。

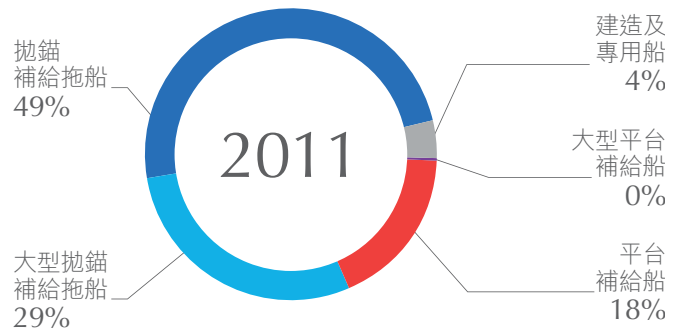
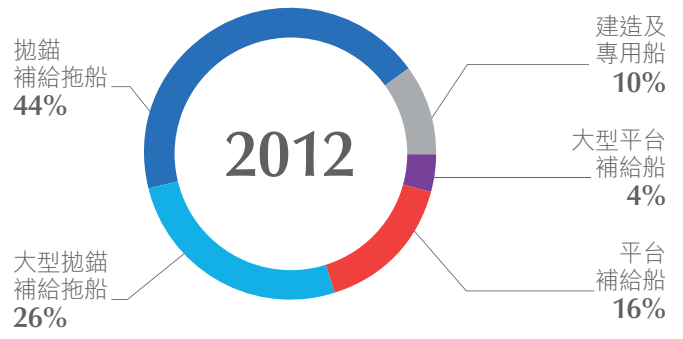
營業成本總額增加港幣十一億零五百萬元，主要由於納入了來自Swire Seabed及Altus Logistics的成本(佔增幅的百分之七十七)。若撇除兩項新收購項目對營業溢利的影響，營業溢利率則增加一點五個百分點。

船隊的發展

二零一二年新購船隻及其他固定資產的資本開支總額為港幣五十五億八千三百萬元，而二零一一年則為港幣二十九億九千二百萬元。主要開支來自年內接收的兩艘風力發電站裝置船。

太古海洋開發集團於二零一一年承諾購買二十七艘船隻。有關購買十艘平台補給船的承諾已改為訂購六艘平台補給

太古海洋開發集團 – 按船級劃分的租船收益



太古海洋開發集團於二零一二年接收兩艘風力發電站裝置船，第一艘接收的Pacific Orca號是全球最大的風力發電站裝置船。

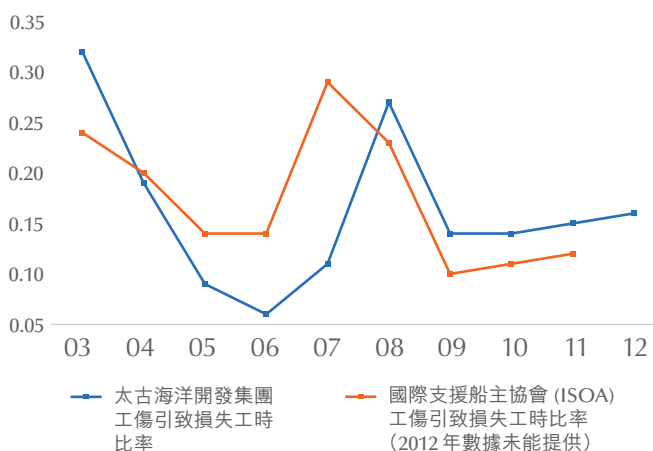
太古海洋開發集團透過參與巴拉圭的森林保育計劃來減少碳足跡。該計劃預期可產生約一百萬噸碳抵銷額，使該集團由現時至二零三零年間可實現碳中和。

太古海洋開發集團－資本承擔

| | 開支 | 各年度開支預測 | | | | 承擔 |
|------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------------|
| | 2012 港幣百萬元 | 2013 港幣百萬元 | 2014 港幣百萬元 | 2015 港幣百萬元 | 2016 港幣百萬元 | 2012年12月31日 港幣百萬元 |
| 拋錨補給拖船及平台補給船 建造及專用船 | 2,855 | 4,835 | 2,957 | 1,490 | 42 | 9,324 |
| 其他固定資產 | 2,647 | 741 | — | — | — | 741 |
| 總額 | 81 | 187 | 38 | 10 | 1 | 236 |
| 總額 | 5,583 | 5,763 | 2,995 | 1,500 | 43 | 10,301 |

太古海洋開發集團－工傷引致損失工時比率

每100名等效全職僱員的工傷數目

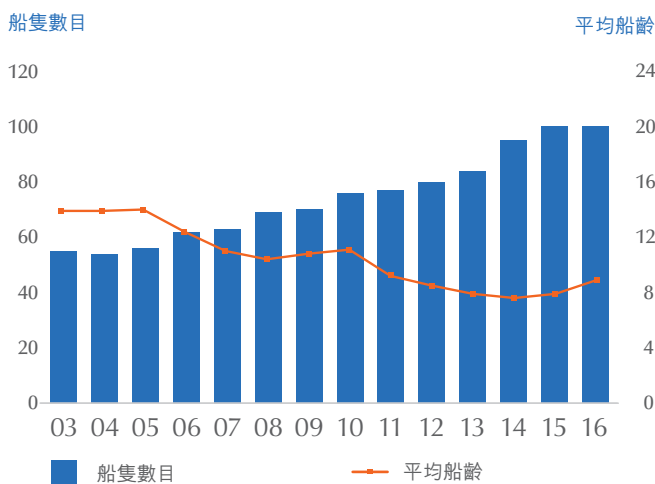


船及兩艘大型平台補給船，其中一艘大型平台補給船已於二零一二年接收，另一艘預期於二零一三年接收，其餘六艘較小型的平台補給船將於二零一四年及二零一五年接收。

與太古海洋開發集團訂約建造三艘大型拋錨補給拖船的造船廠未能履行合約。太古海洋開發集團與另一家造船廠簽訂合約，以完成第一艘該種船隻的建造工程，預計該船將於二零一三年接收。太古海洋開發集團擬將其餘兩艘船隻納入下一個造船計劃中。

太古海洋開發集團於二零一二年下半年接收兩艘風力發電站裝置船及兩艘住宿駁船中的第一艘。第二艘住宿駁船亦已於二零一三年一月接收。太古海洋開發集團已承諾再購置一艘檢查、維修及修理船，其體積與現有的檢查、維修及修理船相若，預計於二零一三年接收。

太古海洋開發集團－船隊規模及平均船齡*



於二零一二年十二月三十一日，太古海洋開發集團已作承諾的資本開支總額為港幣一百零三億一百萬元(二零一一年十二月三十一日：港幣一百三十四億六千九百萬元)。

此等承諾反映太古海洋開發集團的策略是在造船計劃中重點購置適合用於深水作業的船隻(預計未來在深水作業方面的需求最大)，以及令船隊中拋錨補給拖船與平台補給船的數量更加平衡。

展望

預計油價於二零一三年仍然高企，以致能源公司承諾進行更多勘探及開採工程，因此預期離岸支援船需求將會增

* 包括兩艘向外租用的船隻



香港聯合船塢集團共訂購四艘五千匹馬力的拖船，於二零一二年接收其中最後兩艘。在香港港口營運的拖船中，這屬最大型的拖船，可提供港口拖船、打撈、滅火及油污控制等服務。

加，但業內船隻供過於求的問題將繼續對船隻租金造成制肘，直至市場吸納過剩的供應為止。

較長期而言，由於石油及天然氣儲備不斷下降而耗用量不斷增加，預計能源公司會愈發進行更多深水勘探工程。預料巴西及西非，還有墨西哥、澳洲、中國及菲律賓均屬增長地區。由於多國政府要求增加本地公司的參與，若要進軍某些市場，將面對更多障礙。

面對上述行業趨勢，太古海洋開發集團已採取適當措施，以建立一支既平衡又富彈性的船隊，並配合強大的地區辦事處網絡及配套業務。兩艘風力發電站裝置船將於歐洲展開首個作業項目，並已為二零一三年下半年簽訂工程合約；檢查、維修及修理業務將隨著接收第三艘檢查、維修及修理船而繼續擴展；太古海洋開發集團將擁有兩艘住宿駁船，為離岸項目的工作人員提供海上酒店服務。另外五艘可進行深水作業的大型拋錨補給拖船預計於二零一三年接收。增添這些船隻，意味著太古海洋開發集團旗下本來主要由小型及中型拋錨補給拖船組成的船隊已出現重大的發展，使該集團具備足夠的作業能力加強在離岸海洋支援業的領導地位。

香港聯合船塢集團

行業背景

船隻供過於求的情況繼續在二零一二年拖累船運業。業內現正推出較大型的新一代貨櫃船，但香港聯合船塢集團的船塢規模不足以處理這種船隻。香港仍是區內一個主要貨櫃港，但中國內地部分貨櫃港口所處理的貨物量已開始超越香港。

二零一二年業績摘要

二零一二年香港聯合船塢集團的應佔溢利為港幣五千八百萬元，而二零一一年則為港幣七千八百萬元。

修船部門於二零一二年錄得港幣六千一百萬元的虧損(扣除稅項及利息前並按百分之一百的基準計算)，而二零一一年的虧損則為港幣五百萬元。修船服務需求疲弱，反映船運業的疲弱狀況。該部門未能處理較大型的新一代貨櫃船。由於香港缺乏熟練技工，導致營業成本增加。

二零一二年，香港打撈及拖船公司的溢利(扣除稅項及利息前並按百分之一百的基準計算)為港幣一億八千七百萬元，而二零一一年的相應數字則為港幣二億一千萬元。在船運業疲弱的背景下，二零一二年的拖船作業次數較二零一一年減少百分之九。

年內接收最後兩艘(共訂購四艘)具五千匹馬力的拖船，該等船隻已於二零一二年七月投入運作。

展望

修船部門將繼續受多項因素影響，包括船運業疲弱、部門未能處理較大型的新一代貨櫃船以及因勞工短缺造成營業成本高企。修船部門二零一三年的業績預期不會改善，香港打撈及拖船公司預期能在二零一三年維持市場份額，並預期因香港基建項目及遠洋作業所產得的作業量而令收益增加。

雷名士