





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。



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，在美國以外各主要離岸開採及勘探區，為能源業提供支援服務。太古海洋開發集團亦設有支援石油及天然氣業的物流業務，以及海底檢查、維修及修理業務。



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。

部門透過合資公司香港聯合船塢集團，在香港營運工程及港口拖船服務。

太古海洋開發集團

太古海洋開發集團船隊

於二零一三年十二月三十一日，太古海洋開發集團營運的船隊共有八十二艘離岸支援船隻。太古海洋開發集團現正進行擴大船隊的計劃，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。

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二零一三年售出四艘船齡較高的船隻，並於年內接收了六艘新船。於二零一三年十二月三十一日，船隊共有八十二艘船隻，另外已訂購或正在建造二十艘新船。

太古海洋開發集團 – 船隊規模的增長

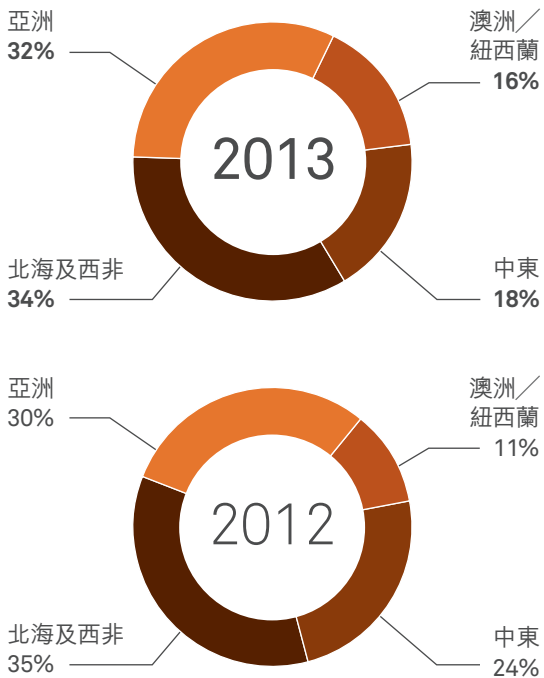
船隻級別	2012	購入	出售	年終	已訂購的船隻預期接收日期		
		2013			2014	2015	2016
拋錨補給拖船	47	–	4	43	–	–	–
大型拋錨補給拖船	15	3	–	18	6	–	–
平台補給船	8	–	–	8	2	4	–
大型平台補給船	3	1	–	4	3	3	2
建造及專用船	7	2	–	9	–	–	–
	80	6	4	82	11	7	2

附註：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。

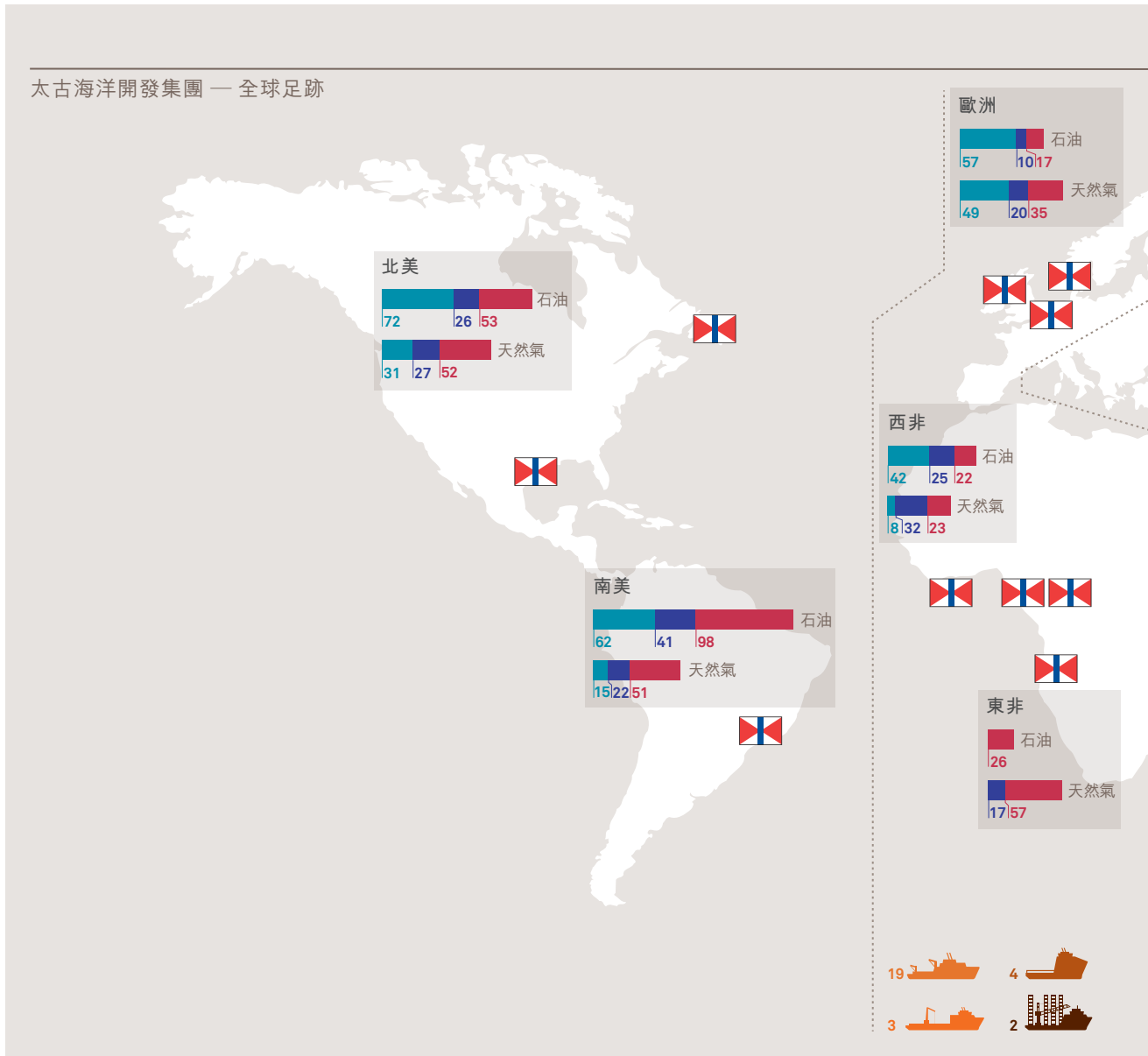
二零一三年接收了三艘大型拋錨補給拖船，已調配至東南亞水域履行租約。年內亦接收一艘大型平台補給船，於二零一三年第一季開始在西非作業，現已調配至中國作業。

年內接收的兩艘建造及專用船包括一艘住宿駁船及一艘檢查、維修及修理船。該艘住宿駁船於年初接收後安裝起重設備，然後於東南亞開始作業。檢查、維修及修理船則於二零一三年第三季接收後，調配至裏海作業。於二零一三年十二月三十一日，該船正在裝置設備，為履行租約作好準備。

按地區劃分的船隊分佈情況



Swire Blue Ocean兩艘分別名為Pacific Osprey號及Pacific Orca號的風力發電站裝置船，專為從事最艱難的離岸建造作業而設計。



太古海洋開發集團的地域分佈

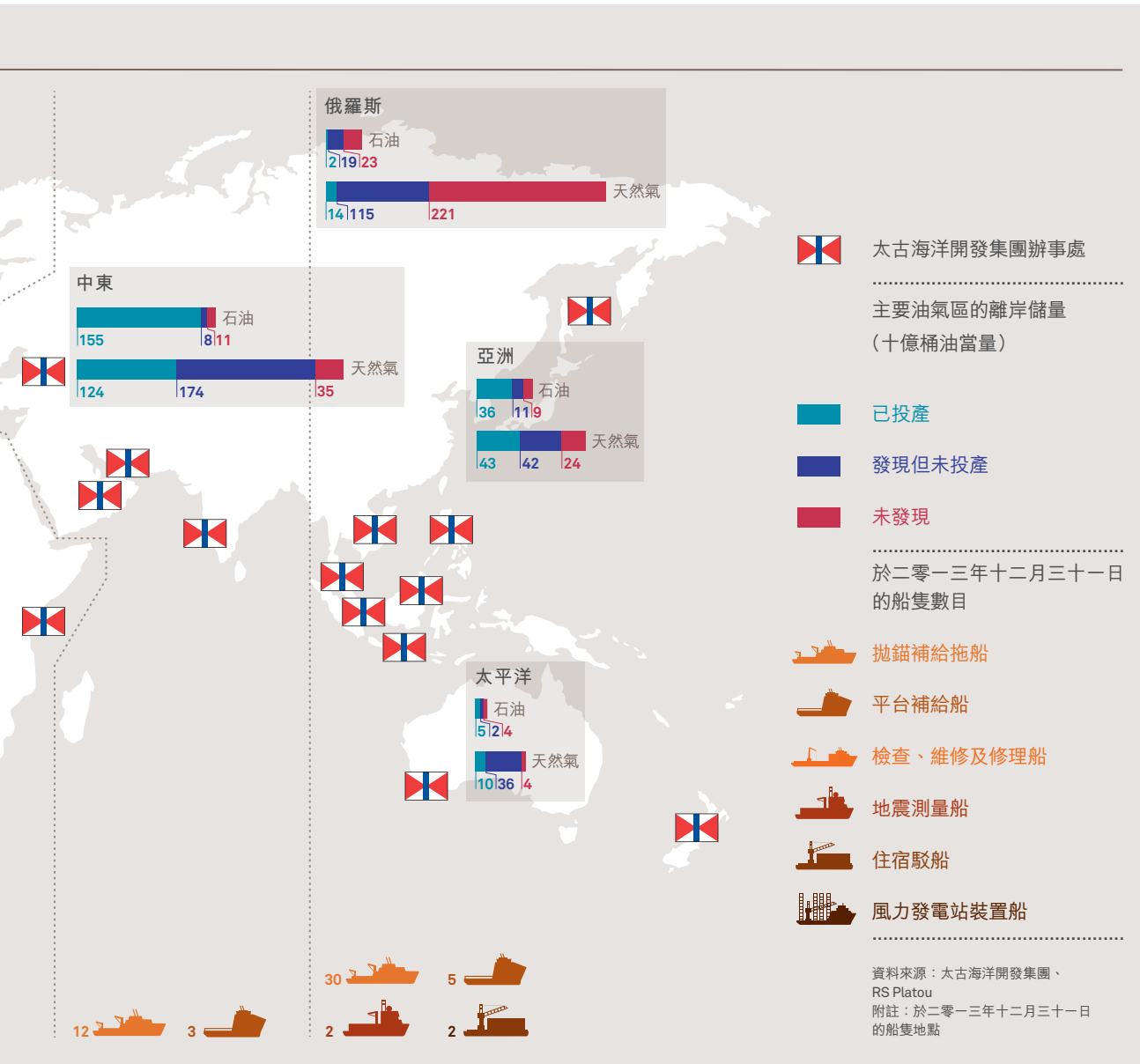
太古海洋開發集團的總部設於新加坡，並在各地設有辦事處，為旗下船隻提供岸上支援。這些辦事處分別設於安哥拉、澳洲、巴西、汶萊、喀麥隆、丹麥、赤道畿內亞、加納、印度、印尼、馬來西亞、紐西蘭、挪威、卡塔爾、菲律賓、俄羅斯、蘇格蘭及阿聯酋。Altus Logistics的澳洲、印尼、馬來西亞、挪威、新加坡、美國及越南辦事處為客戶提供物流服務。太古海洋開發集團繼續擴大營運地域，於二零一三年在肯雅、加拿大及阿塞拜疆開設新辦事處。

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，其中最大的公司為：

- Tidewater Marine
- Bourbon
- Edison Chouest
- Seacor Holdings
- GulfMark Offshore
- 中國海洋石油公司
- 馬士基海洋服務公司
- Farstad Shipping
- Hornbeck Offshore
- Topaz Marine



主要客戶

- 國際主要石油公司 (ENI、埃克森美孚、蜆殼、道達爾、BP、雪佛龍)
- 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、泰國勘產)
- 獨立石油勘探公司 (Noble、Marathon、Apache、Cairn Energy、HESS)
- 建造及海底設備服務公司 (Leighton Contractors、McDermott、Schlumberger、Seabed GeoSolutions、Subsea 7)
- 離岸風力發電公司 (DONG Energy)
- 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，提供工程、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：

- 工程 – 香港聯合船塢集團於一座浮塢上提供全天候修船服務，以及為基礎設施及岸上項目提供工程服務。
- 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，在香港運作十四艘拖船，提供全天候的服務。香港打撈及拖船公司管理六艘貨櫃船，該批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。
- 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。
- 進軍新地區及發展現有地區的業務網絡，藉此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。
- 開拓支援離岸風力發電站建設的業務（不僅以開拓此業務為目標，亦為發展可持續能源作出貢獻）。

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。

二零一三年表現

資本開支

港幣44億元

船隊規模

+2.5%

截至年底平均船齡

8.0年

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。

二零一三年表現

租船收益

+35.8%

平均船隻租金

每日+6,275美元

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）。

二零一三年表現

平均使用率

88.9%

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。

二零一三年表現

營業成本

+25.4%

健康及安全

客戶的避險情緒升溫，在健康及安全和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。

二零一三年表現

工傷引致損失工時比率

+12%

二零一三年業績表現

財務撮要

	2013 港幣百萬元	2012 港幣百萬元
太古海洋開發集團		
租船收益	5,257	3,870
非租船收益	1,035	994
營業總額	6,292	4,864
與租船相關的營業溢利	1,121	665
非與租船相關的營業溢利	383	319
營業溢利	1,504	984
應佔溢利	1,243	911
應佔合資公司除稅後溢利		
香港聯合船塢集團	64	53
應佔溢利	1,307	964

可持續發展表現撮要

	2013	2012
太古海洋開發集團		
工傷引致損失工時比率	0.18	0.16
香港聯合船塢集團		
工傷引致損失工時比率	2.94	2.16

船隊規模

	2013	2012
船隊規模 (船隻數目)		
太古海洋開發集團	82	80
香港聯合船塢集團 – 香港打撈及拖船公司	20	21
總數	102	101

附註：

- 太古公司已實施經重訂的香港會計準則第19號「僱員福利」(於二零一三年一月一日起生效)，並須追溯應用。因此，部門二零一二年的全年度比較業績已由集團二零一二年全年度法定賬目的業績重列。
- 請參閱第239頁至第242頁有關可持續發展統計數據的詳情。

太古海洋開發集團

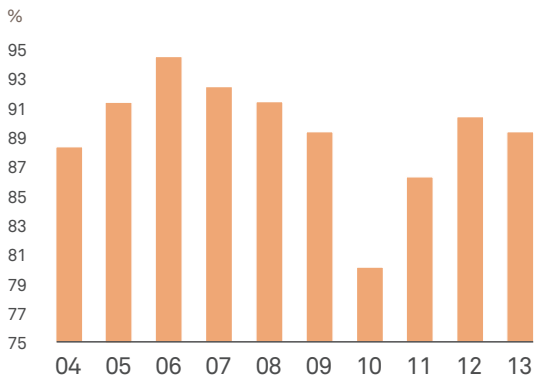
離岸石油勘探及開採業背景

在油價高企下，油公司增加勘探及開採作業，以致石油勘探及開採開支於二零一二年及二零一三年平均增加百分之十。市場明顯傾向需求更先進的離岸補給船以支援在惡劣環境下作業，加上客戶在安全方面的避險方針，均使其傾向選擇現代化及可靠的船隻。與此同時，各地的沿海貿易規則愈佔上風，主張採用擁有當地船隻或由當地人擁有的船隻。

二零一三年業績摘要

太古海洋開發集團於二零一三年錄得應佔溢利港幣十二億四千三百萬元，較二零一二年增加百分之三十六。若撇除二零一二年及二零一三年分別為港幣二千三百萬元及港幣八千八百萬元的非經常性溢利(包括二零一二年出售四艘船隻及二零一三年出售四艘船隻)，應佔溢利增加百分之三十，反映年內接收新船帶來的貢獻及二零一二年所接收的船隻帶來的全年貢獻。

太古海洋開發集團 — 船隻平均使用率



太古海洋開發集團訂購了兩艘住宿駁船，當中第二艘名為 Pacific Installer 號已於二零一三年一月付運。

租船業務

二零一三年租船收益增加百分之三十六至港幣五十二億五千七百萬元，其中港幣十五億二千一百萬元來自二零一二年及二零一三年接收的新船。

船隊使用率下降零點七個百分點至百分之八十八點九，而平均船隻租金則上升百分之三十二至每日二萬六千一百美元。

太古海洋開發集團旗下包括拋錨補給拖船及平台補給船的核心船隊使用率下降零點九個百分點至百分之八十九點三。太古海洋開發集團的建造及專用船隊使用率上升九點零個百分點至百分之八十五點一，反映風力發電站裝置船及地震測量船的使用率偏高。

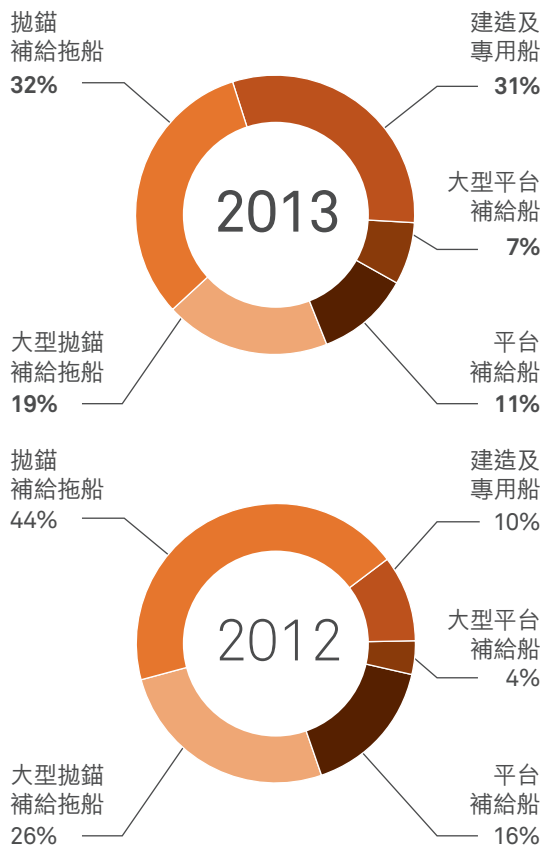
由於接收新船及離岸服務需求轉佳，太古海洋開發集團的核心船隊租金增加百分之七至每日一萬九千八百美元。太古海洋開發集團的建造及專用船隊租金增加百分之八十至每日九萬二千美元。每日租金大幅上升，主要是由於在二零一三年投入運作的風力發電站裝置船租金上升。

營業成本增加港幣九億八千五百萬元或百分之二十五至港幣四十八億六千一百萬元。

非租船業務

非租船收入為港幣十億三千五百萬元，增加港幣四千一百萬元，包括因船隻延遲付運所得的違約金、Altus Logistics 確認的項目收益及太古海洋開發集團打撈業務所獲收益。

太古海洋開發集團 — 按船級劃分的租船收益





太古海洋開發集團支持Propeller Club在馬尼拉的獎學金計劃。該計劃資助菲律賓貧困的青年男女受培訓成為海員。計劃提供語言教授、技術訓練及在職培訓，讓參加者獲得所需技能發展海上事業。

可持續發展

二零一三年的工傷引致損失工時比率增加百分之十二至零點一八。太古海洋開發集團非常重視為在船上及岸上工作的所有員工，締造更安全的工作環境。

船隊的發展

二零一三年新購船隻及其他固定資產的資本開支總額為港幣四十三億五千九百萬元，而二零一二年則為港幣五十五億八千三百萬元。二零一三年間，太古海洋開發集團並無承諾再購買新船。

太古海洋開發集團 – 資本承擔

	開支 2013 港幣百萬元	各年度開支預測			承擔 2013年12月31日 港幣百萬元
		2014 港幣百萬元	2015 港幣百萬元	2016 港幣百萬元	
拋錨補給拖船及平台補給船	3,496	4,458	2,303	211	6,972
建造及專用船	699	129	–	–	129
其他固定資產	164	64	21	12	97
總數	4,359	4,651	2,324	223	7,198

預計二零一四年及二零一五年每年將接收三艘大型平台補給船，另外有兩艘預計於二零一六年付運，當中三艘的付運日期受到延誤。太古海洋開發集團訂購的兩艘拋錨補給拖船原定於二零一三年接收，但現時預計將於二零一四年接收。二零一四年將接收共六艘大型拋錨補給拖船。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。正在建造中的船隻接收日期改變，主要是由於已訂約為太古海洋開發集團建造船隻的造船廠工程出現延誤。

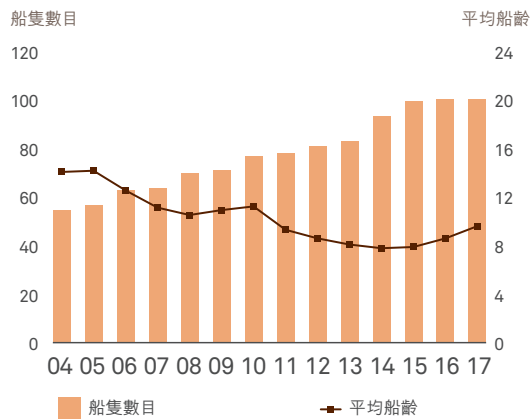
於二零一三年十二月三十一日，太古海洋開發集團已作承諾的資本開支總額為港幣七十一億九千八百萬元（二零一二年十二月三十一日：港幣一百零三億零一百萬元）。此等承諾反映太古海洋開發集團的策略是在造船計劃中重點購置適合用於深水作業的船隻（預計未來在深水作業方面的需求最大），以及令船隊中拋錨補給拖船與平台補給船的數量更加平衡。

展望

離岸勘探及開採業的前景樂觀。勘探活動預計因原油價格高企而增加，但開採成本上漲，或會影響離岸服務的需求，而業內亦面對合資格海員短缺的問題。

為開發拉丁美洲、加拿大及東非的商機，太古海洋開發集團已在這些地區建立辦事處。為應付合資格海員短缺的問題，太古海洋開發集團營運一所海事培訓中心，並已成立一個專責海員培訓的部門。

太古海洋開發集團 – 船隊規模及平均船齡*



* 包括兩艘向外租用的船隻

香港聯合船塢集團

行業背景

船隻供過於求，使運費及船隻租金偏低，船運業因而繼續處於困境。此情況對相關行業，如拖船及海洋工程等造成不利影響，因為船主及船公司均盡可能削減成本。

香港正在進行若干大型基建項目，加上現有基礎設施的維修工程，為工程業務帶來增長的機會。

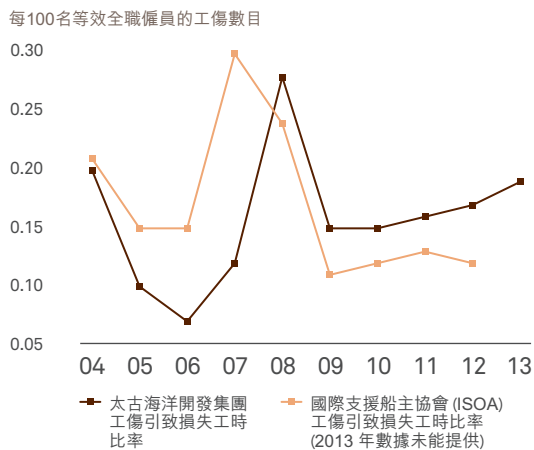
二零一三年業績摘要

二零一三年香港聯合船塢集團的應佔溢利為港幣六千四百萬元，而二零一二年則為港幣五千三百萬元。

工程部門於二零一三年錄得港幣三千九百萬元的虧損（扣除稅項及利息前並按百分之一百的基準計算），而二零一二年的虧損則為港幣五千九百萬元。香港聯合船塢集團的浮塢進行大型維修，使工程部門的收益減少，但有助部門進行架構重組。

二零一三年，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）為港幣一億九千二百萬元，而二零一二年的相應數字則為港幣二億零五百萬元。各主要貨櫃船公司繼續引入較大型的船隻以改善營業成本，導致港口拖船作業次數減少。項目工程增加，為收益帶來支持。

太古海洋開發集團 – 工傷引致損失工時比率



二零一三年一月出售一艘具四千匹馬力的拖船，帶來港幣一千六百萬元的溢利。

二零一三年的工傷引致損失工時比率較上年度上升百分之三十六，原因是香港打撈及拖船公司發生的工傷宗數增加。經改善的風險管理程序將於二零一四年推行。



總部設於青衣島的香港聯合船塢集團，營運全港最大型及最現代化的拖船船隊。

展望

預計船隻靠岸次數繼續下降，因此展望香港港口的拖船市場將充滿挑戰。

工程部門的非海洋項目前景樂觀。該部門已識別多個與香港基建維修有關的主要發展範疇，可望為部門帶來收益。

雷名士