

海洋服務部門



太古海洋開發集團其中一艘D級船隻Pacific Dolphin號

提供出色的離岸支援服務

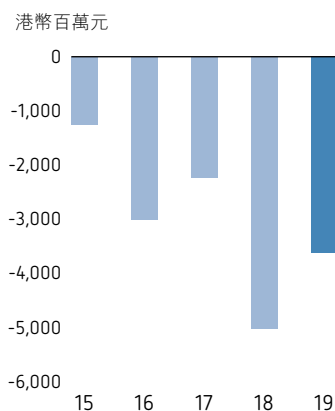
我們致力為全球的石油及天然氣業提供卓越的
專業離岸支援服務。



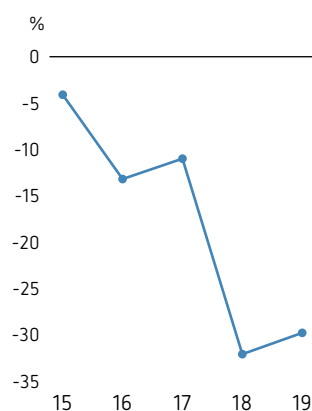
海洋服務部門

海洋服務部門透過太古海洋開發集團擁有及營運離岸支援船隻，在美國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。太古海洋開發集團亦營運風力發電站裝置業務。

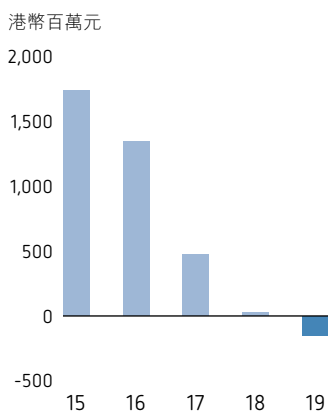
公司股東應佔虧損



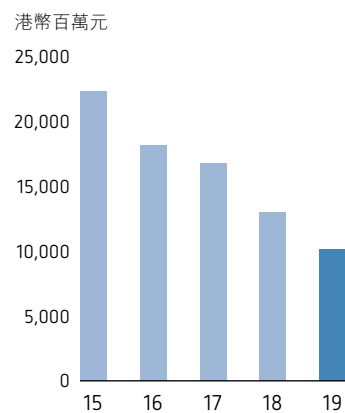
所用資本回報



營運業務產生／(所用)
的現金淨額



所用資本



太古海洋開發集團支援離岸鑽探、開採、勘探、平台建造、海底檢查、維修及修理，以及小型建造工程。太古海洋開發集團亦提供地震測量支援、海上打撈、溢油準備及應變、離岸風力發電站建造及維修，以及鑽油台拆解。

太古海洋開發集團旗下基地設於挪威的Swire Seabed公司已於二零二零年二月結業。該公司的檢查、維修及修理船和小型建造工程船現已成為太古海洋開發集團核心船隊一部分，由該集團於新加坡的總部運作及營銷。

香港聯合船塢集團是長江和記實業與太古公司成立的合資企業，於香港青衣島的設施提供工程、港口拖船及打撈服務。該集團是香港最大規模的拖船營運商，運作十三艘拖船及六艘貨櫃船，提供全天候的服務。

太古海洋開發集團

太古海洋開發集團船隊

於二零一九年十二月三十一日，太古海洋開發集團共有七十三艘船隻。船隊由拋錨補給拖船、平台補給船和建造及專用船組成。建造及專用船包括檢查、維修及修理船、一艘地震測量船、風力發電站裝置船、住宿駁船、一艘海底小型建造工程船及一艘高速雙體船員運輸船。

除用於履行長期租船項目的船隻外，太古海洋開發集團的船隻均可由一個地區調配至另一個地區作業，以便爭取最佳的船隻受僱機會。

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，為旗下船隻提供區域支援。這些辦事處分別設於安哥拉、澳洲、巴西、汶萊、丹麥、赤道畿內亞、加納、印度、印尼、馬來西亞、新西蘭、卡塔爾、菲律賓、蘇格蘭及阿聯酋。太古海洋開發集團亦於美國設有代表辦事處。

太古海洋開發集團 — 船隊規模

船隻級別	2018年年終	出售	2019年年終
拋錨補給拖船	44	(3)	41
平台補給船	22	—	22
建造及專用船(附註)	11	(1)	10
	77	(4)	73

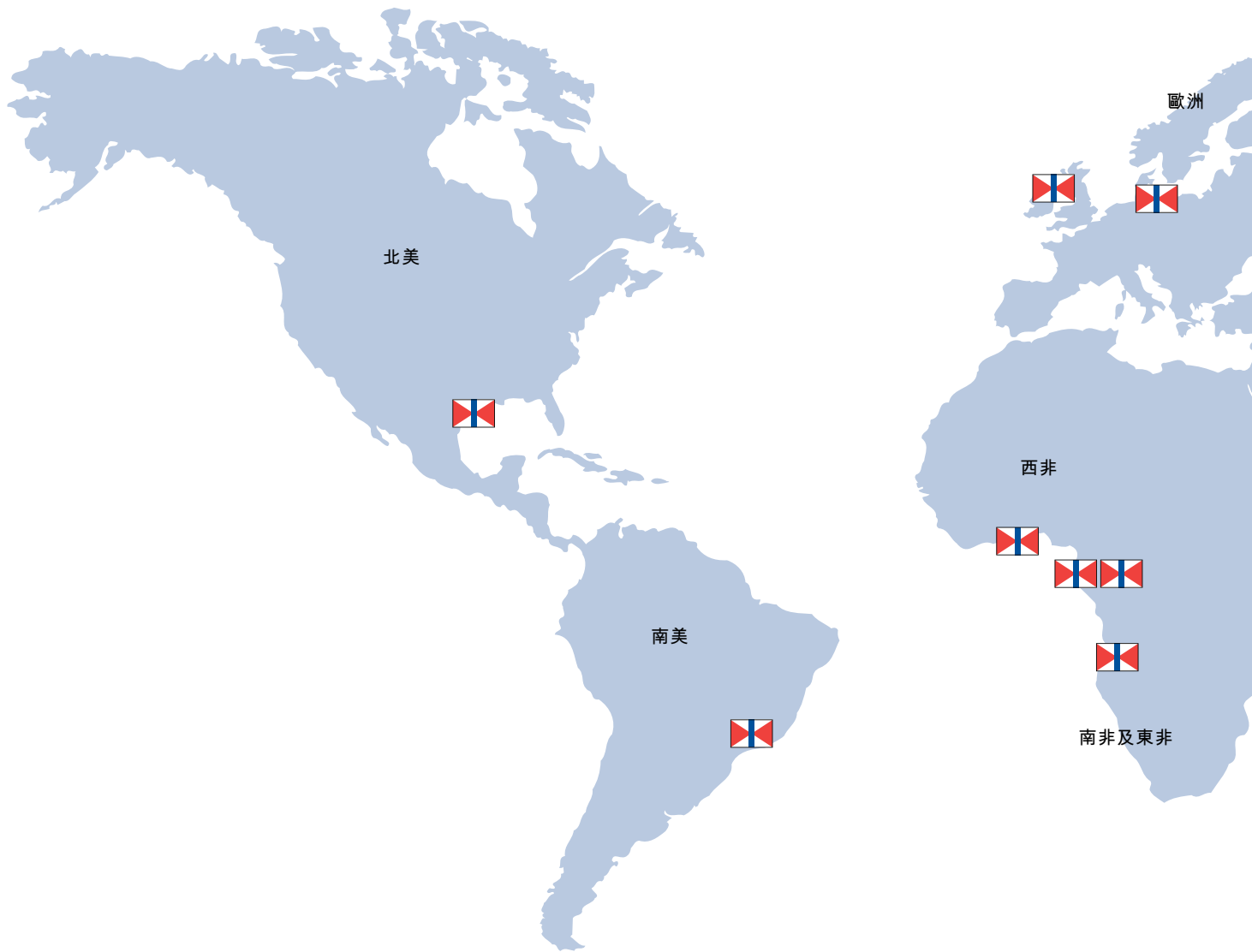
附註：一艘船隻為營業租賃船隻。

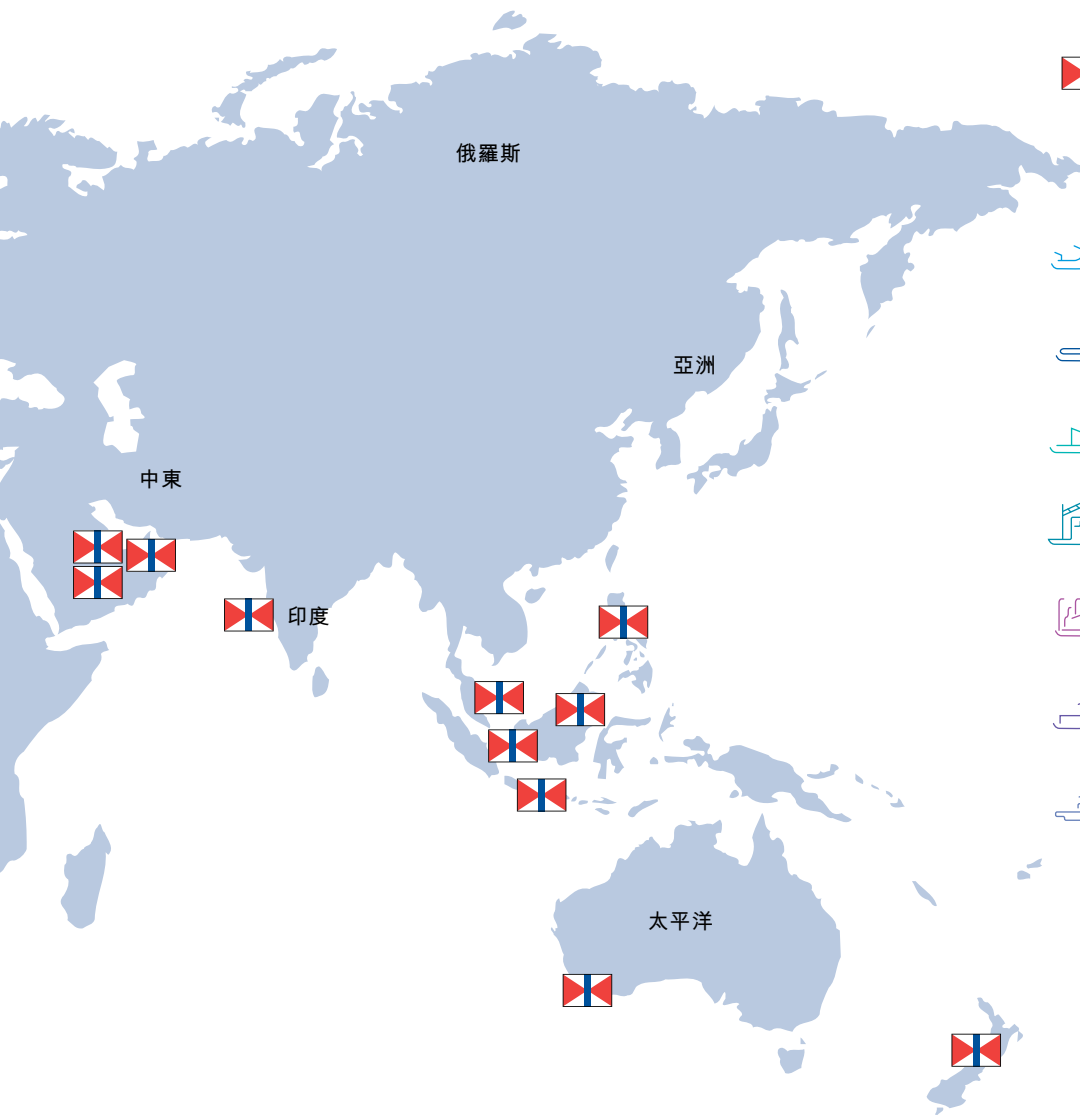
策略


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提供海洋服務方面（主要支援離岸能源業）的領導地位。為此，部門採取以下策略：

- 確保旗下業務在每個範疇均以安全為首要考慮。
- 提供一貫高可靠性和高品質的服務。
- 以具效益和成效的方式營運船隊。
- 按可持續發展的原則管理業務。
- 建立領先業界、以質素和專業見稱的團隊。
- 以最高度企業管治水平營運業務。

太古海洋開發集團 — 全球足跡





 太古海洋開發集團辦事處

於二零一九年十二月三十一日的船隻數目

	拋錨補給拖船	41
	平台補給船	22
	檢查、維修及修理船	4
	住宿駁船	2
	風力發電站裝置船	2
	地震測量船	1
	快速雙體船	1

二零一九年業績表現

財務撮要

	2019 港幣百萬元	2018 港幣百萬元
太古海洋開發集團		
收益	2,452	3,019
營業虧損		
營運業務	(1,134)	(915)
出售船隻的虧損	(41)	-
減值支出	(2,121)	(3,872)
重組撥備	(125)	-
營業虧損總額	(3,421)	(4,787)
應佔虧損	(3,672)	(5,070)
香港聯合船塢集團		
應佔合資公司除稅後溢利	38	37
應佔虧損	(3,634)	(5,033)
非經常性項目		
出售船隻虧損	(41)	-
船舶及商譽減值支出	(2,121)	(3,872)
重組撥備	(125)	-
遞延稅項資產相關撇銷	-	(39)
	(2,287)	(3,911)
經常性虧損	(1,347)	(1,122)

船隊規模

	2019	2018
運作船隻數目		
太古海洋開發集團	73	77
香港聯合船塢集團	19	19
總數	92	96



太古海洋開發集擁有一支非常專業和具燃油效益的現代化船隊，足以應付客戶的各種需要。

太古海洋開發集團

二零一九年離岸石油勘探及開採業回顧

儘管有跡象顯示市場已見底，但離岸業市道仍然艱難。二零一九年的離岸石油及天然氣開支有溫和增幅，從船隻使用率上升可見。然而，離岸支援船供應過剩，繼續對船隻租金構成壓力。

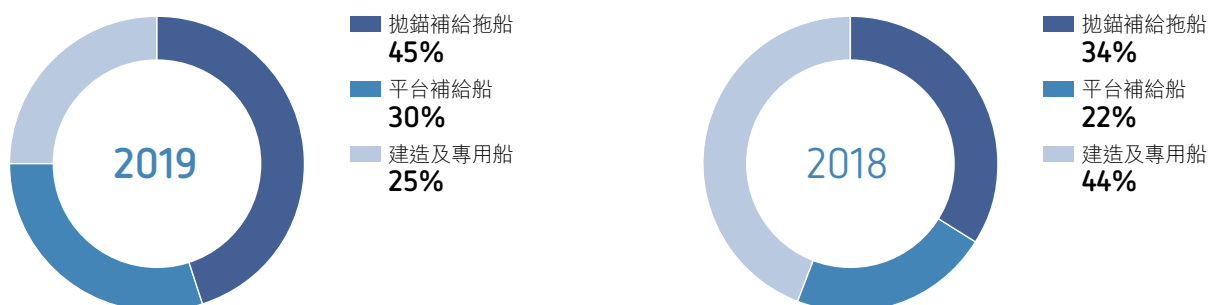
二零一九年業績摘要

太古海洋開發集團於二零一九年錄得應佔虧損港幣三十六億七千二百萬元，而二零一八年的虧損則為港幣五十億七千萬元。二零一九年的虧損包括船隻賬面值的減值支出及重組撥備總計港幣二十二億四千六百萬元。

太古海洋開發集團於過往年度錄得重大的減值支出。該等減值支出反映太古海洋開發集團按適用會計準則的規定就其船隊的賬面值進行檢討。太古海洋開發集團從事的離岸業前景對船隊的價值有重大影響。過往年度進行的檢討反映了當時的行業前景。該等檢討考慮到預期油價回升會使離岸勘探活動增加，因而增加太古海洋開發集團船隊的使用率，並使該集團可以爭取更高的船隻租金。

太古海洋開發集團已於二零一九年就其船隊的賬面值再次進行檢討。如上文所述，檢討結果顯示減值支出及重組撥備總計港幣二十二億四千六百萬元。二零一九年太古海洋開發集團船隊的使用率有所增加。然而，儘管油價回升（由二零一六年底至每桶二十八美元回升至二零一九年年底每桶六十六美元），整體平均船隻租金並未有相應增加。市場存有過多船隻（包括若干之前關機停用但恢復運作的船隻）爭奪市場可以提供的工程。因此，二零一九年就太古海洋開發集團船隊賬面值進行的檢討，已考慮到與過往檢討所預期的船隻租金相比，預期未來船隻租金將向下調整。

太古海洋開發集團 — 按船級劃分的租船收益



撇除兩個年度的減值支出（以及相關的重組撥備、出售船隻虧損和撇銷），太古海洋開發集團於二零一九年錄得應佔虧損港幣十三億八千五百萬元（二零一八年的虧損為港幣十一億五千九百萬元）。此等虧損反映離岸能源業市道艱難。

太古海洋開發集團於二零一九年來自營運業務的現金流出淨額為港幣一億八千七百萬元，而二零一八年則為港幣五千二百萬元的現金流入。

租船業務

二零一九年的租船收益為港幣二十二億六千三百萬元，減少百分之十四。租船收益減少，主要反映專用船租金下降。

太古海洋開發集團於二零一九年的船隊使用率為百分之七十六點九，較二零一八年上升七點零個百分點。平均船隻租金下跌百分之二十一至每日一萬三千六百美元。

核心船隊（拋錨補給拖船及平台補給船）

太古海洋開發集團核心船隊於二零一九年的使用率上升至百分之八十二點三，較二零一八年增加八點二個百分點。核心船隊的船隻租金為每日一萬一千一百美元，上升百分之五。

於二零一九年十二月三十一日，一艘拋錨補給拖船處於待機停用狀態，並無船隻處於關機停用狀態。

專用船隊

太古海洋開發集團的建造及專用船於二零一九年的使用率為百分之四十四點七，與二零一八年相若。其租金下降百分之五十一至每日四萬一千一百美元。

於二零一九年十二月三十一日，一艘住宿駁船處於關機停用狀態。

於二零一九年十二月三十一日，一艘住宿駁船、一艘高速雙體船員運輸船及一艘風力發電站裝置船處於待機停用狀態。

非租船業務

二零一九年的非租船業務收入為港幣一億八千九百萬元，較二零一八年下跌百分之五十。非租船業務收入主要來自海底作業船隻提供的顧問及工程服務。

營業成本

二零一九年的營業成本總額為港幣三十五億四千八百萬元，減少港幣三億五千八百萬元（或百分之九）。減幅主要反映配置船員成本減省以及船隊組合不同。

船隊

於二零一九年年底，太古海洋開發集團共有七十三艘船隻，二零一八年年底則有七十七艘船隻。

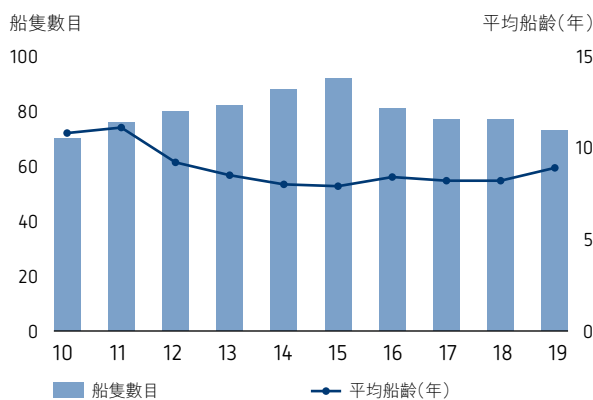
太古海洋開發集團於二零一九年出售三艘船齡較高的拋錨補給拖船及一艘地震測量船。二零一九年用於船隻及其他固定資產的資本開支總額為港幣四億零二百萬元，而二零一八年則為港幣十一億零三百萬元。

於二零一九年十二月三十一日，太古海洋開發集團已作承諾的資本開支總額為港幣三億九千二百萬元（二零一八年十二月三十一日：港幣四億七千三百萬元）。

太古海洋開發集團 — 資本承擔

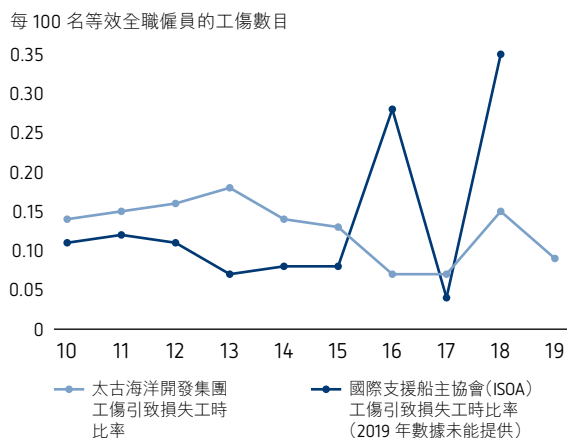
	開支 2019 港幣百萬元	承擔 2019年12月31日 港幣百萬元
拋錨補給拖船及平台補給船	239	226
建造及專用船	89	158
其他固定資產	74	8
總額	402	392

太古海洋開發集團 — 船隊規模及平均船齡*



* 包括向外租用的船隻。

太古海洋開發集團 — 工傷引致損失工時比率



展望

太古海洋開發集團於二零一九年的船隻使用率創二零一四年以來新高，但船隻租金因船隻供應過剩而受壓。貿易磨擦及新型冠狀病毒疫情對離岸支援行業的復甦帶來不利影響。無論如何，要恢復太古海洋開發集團的業務盈利能力，將須整體大幅增加船隻租金。太古海洋開發集團繼續對其船隊組合進行評估，為把握市場機遇作最佳部署。該集團繼續嚴謹控制成本。

香港聯合船塢集團

二零一九年行業回顧

船運業正面對運載量過剩的問題，香港的港口拖船業務競爭激烈。

二零一九年獲批出的相關工程合約較預期少，但利潤較二零一八年為佳。

二零一九年業績摘要

二零一九年香港聯合船塢集團的應佔溢利為港幣三千八百萬元，而二零一八年則為港幣三千七百萬元。

打撈及拖船部門於二零一九年的溢利（未計稅項及利息並按百分之一百的基準計算）為港幣一億四千六百萬元（二零一八年：港幣一億三千五百萬元）。溢利增加反映出售兩艘拖船以及提供未經預先安排的緊急溢油應變服務所得收益，部分因拖船業務減少而被抵銷。

工程部門錄得的虧損（未計稅項及利息並按百分之一百的基準計算）為港幣五千七百萬元，而二零一八年的虧損則為港幣五千三百萬元。

打撈及拖船部門的船隊共有十九艘船隻，包括六艘貨櫃船。二零一九年購入兩艘新拖船，並售出兩艘舊拖船。

展望

集裝箱班輪業務因新型冠狀病毒的疫情對中國內地的貿易往來造成影響而受打擊；地面工程項目亦因疫情而受到不利影響。

藍仕榮
陳世傑