

陽明海運2021年法人說明會



2021.07.19

免責聲明

- 本簡報資料所提供之資訊，包含所有前瞻性的看法，本公司不因任何新事件或任何狀況的產生而負有更新或修正本簡報資料內容之責任。
- 本簡報所作有關本公司財務上、業務上、Q&A之說明，可能與未來實際結果存有差異。其原因可能來自各種因素，包括但不限於市場需求、各種政策法令與整體經濟現況之改變，及其他本公司無法掌控之風險等因素。
- 投資人不應將上述前瞻性資訊解釋為具有法律約束力的承諾，而以有可能修正的彈性資訊視之。本簡報資料中所提供之資訊並未明示或暗示表達或保證其具有正確性、完整性或可靠性，亦不代表本公司、產業狀況或後續重大發展的完整論述。

簡報大綱

- 一、航運產業現況
- 二、公司營運概況
- 三、公司財務資訊
- 四、公司未來營運展望



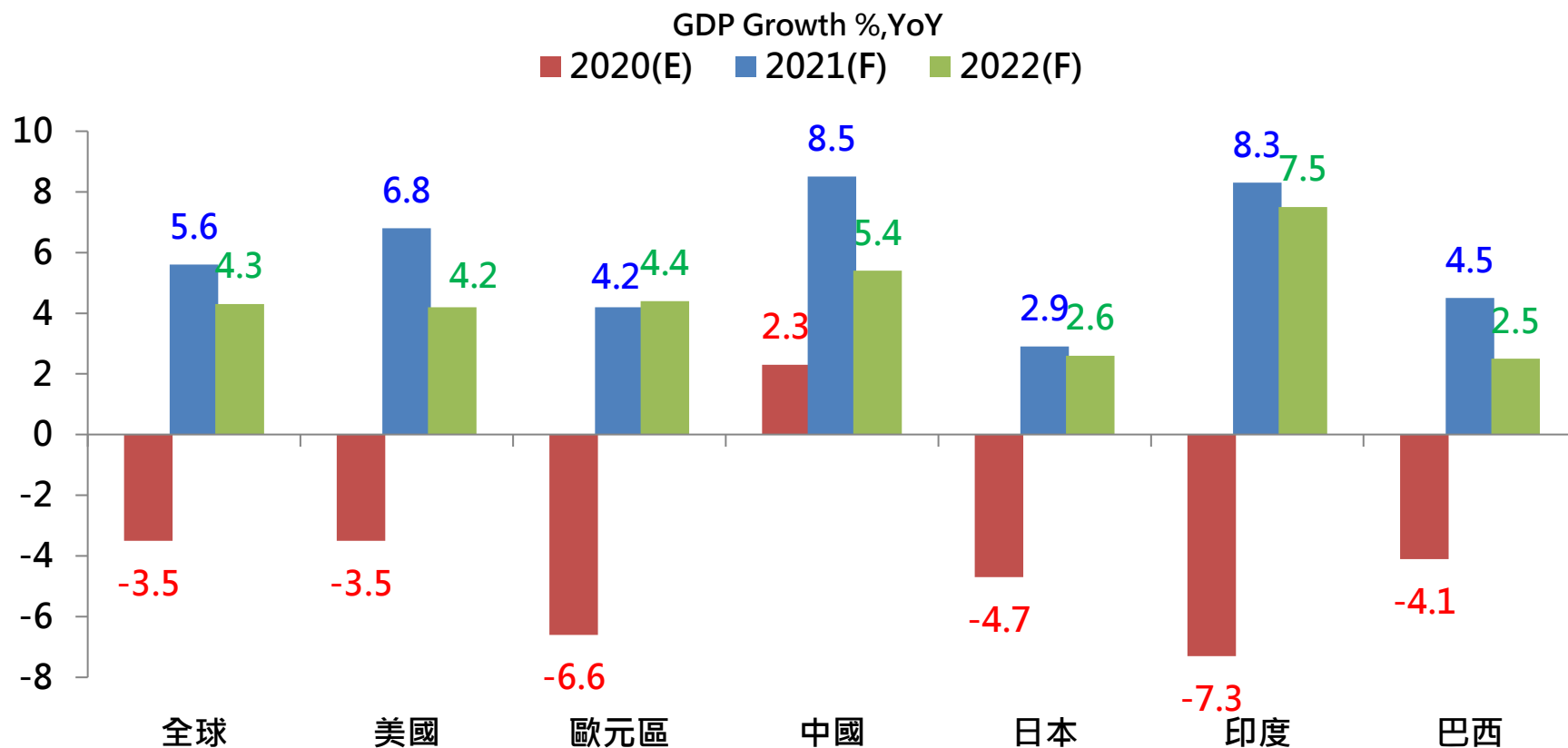
航運產業概況



YANG MING

全球經濟展望

- 世界銀行 (World Bank) 2021年6月發布「全球經濟展望」 (Global Economic Prospects, June 2021) 報告，預估今年全球經濟成長將達到5.6%，明年4.3%。同時警告全球復甦強勁但不均衡，許多新興市場國家仍持續與疫情戰鬥中。



資料來源：World Bank Global Economic Prospects Jun 2021

2021年整體航運市場供需狀況最新預測

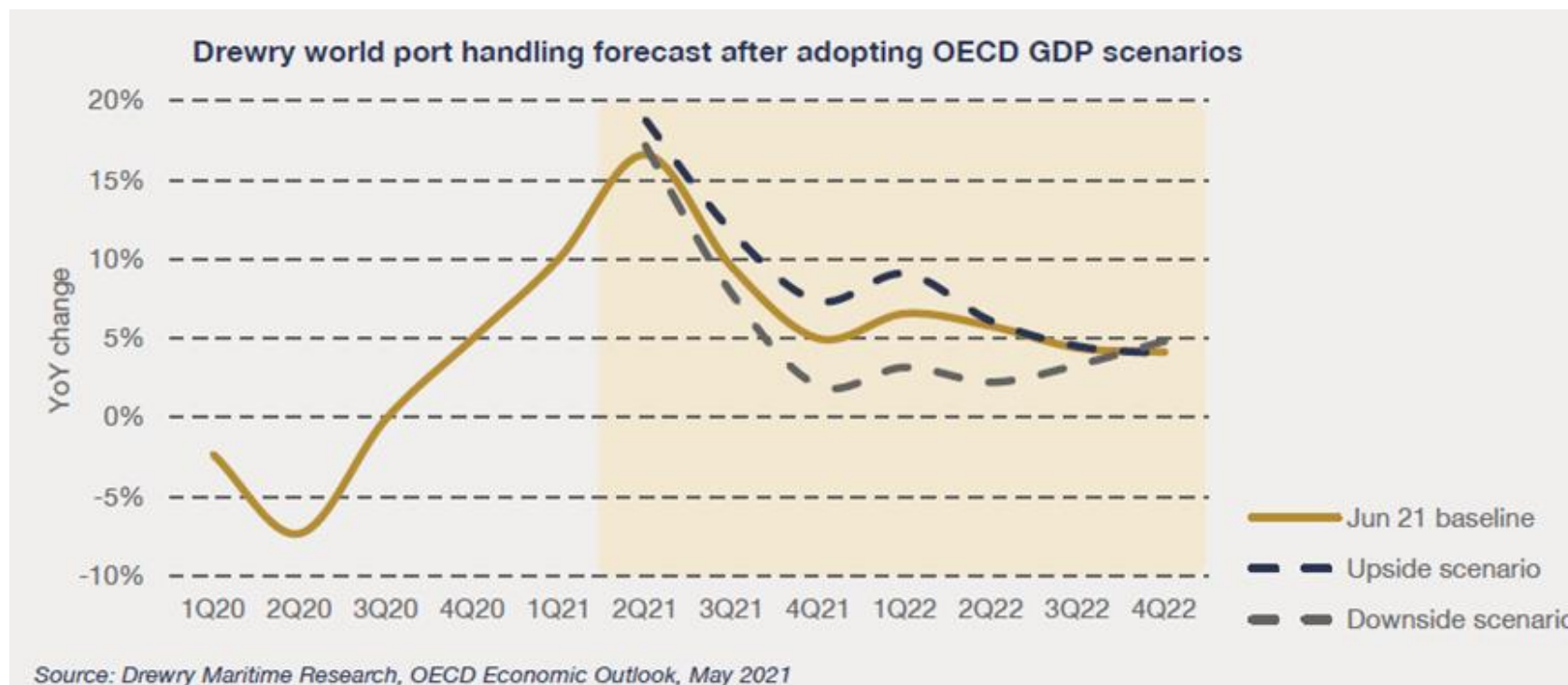
- 海運研究機構Alphaliner, Drewry及Clarksons預估，2021年需求皆大於供給；2022年復甦力道趨緩，整體仍受疫情發展不確定性之影響。

		2019	2020(E)	2021(F)	2022(F)
Alphaliner	Supply	4.0%	2.9%	4.2%	3.2%
	Demand	2.6%	-0.7%	5.8%	4.0%
	Gap	1.4%	3.6%	-1.6%	-0.8%
Drewry	Supply	4.0%	3.0%	4.2%	2.8%
	Demand	2.2%	-1.2%	10.1%	5.2%
	Gap	1.8%	4.2%	-5.9%	-2.4%
Clarksons	Supply	4.0%	2.9%	4.3%	2.4%
	Demand	2.0%	-1.2%	5.9%	3.4%
	Gap	2.0%	4.1%	-1.6%	-1.0%

資料來源: Alphaliner Monthly Monitor, Jun. 2021; Drewry Container Forecaster 2Q 2021; Clarksons Container Intelligence 2Q 2021.

COVID-19 疫情帶來的不確定性影響下逐步恢復

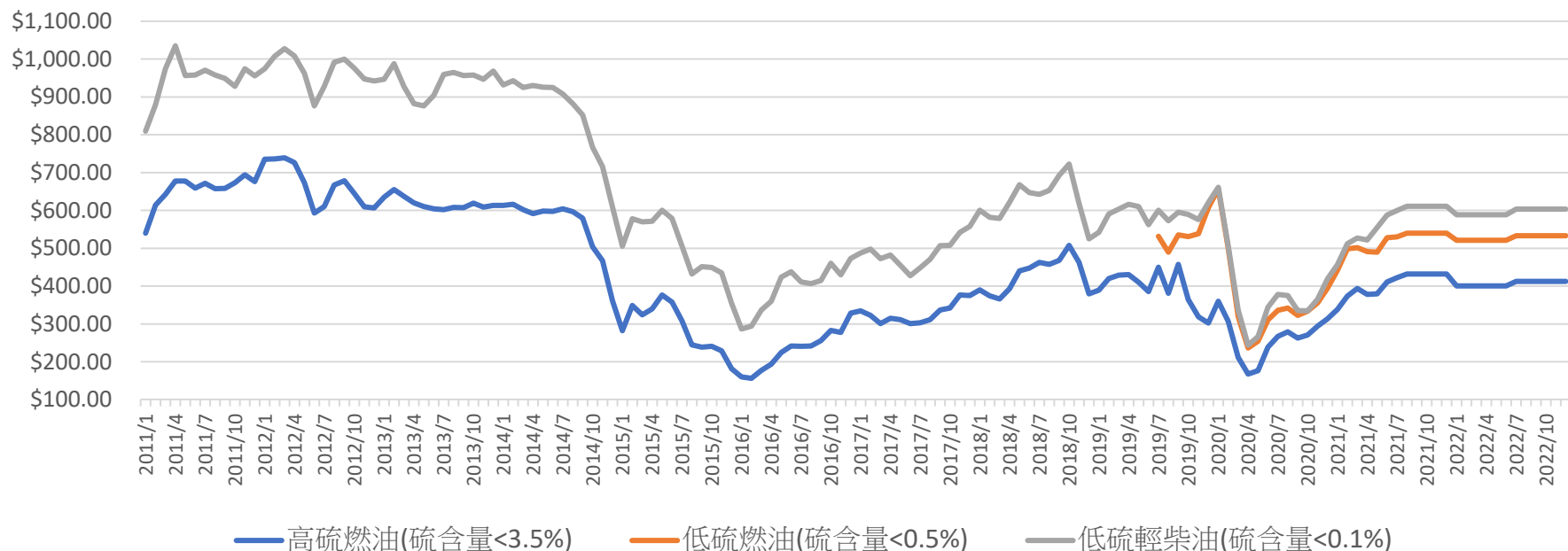
- 英國海運研究機構Drewry預測全球市場需求，在疫情受到控制下，2021年港口裝卸量可望超過標準線10.1%，樂觀的狀況下有機會成長至11.8%，而下行風險則有9.0%之成長。



資料來源：Drewry Container Forecaster 2021Q2.

油價展望 以新加坡市場價格為基準

- 於伴隨著疫苗的問世與施打，經濟也可望隨之復甦；另加上OPEC+於2021年初達成延長減產協議，國際油價於2021年開始呈現正向漲勢，截至7月油價已達到近兩年來新高，惟七月初OPEC+對於放寬產量限制談判破裂之說，造成燃油價格於近幾日波動較大。
- 未來OPEC+對原油產量基準及減產期限訂定、疫情發展、伊朗原油出口制裁，將是持續影響遠期油價以及經濟的關鍵因素，現階段各預測機構對未來油價走勢之高不確定性趨於保守評估。



*Source: Jun 23, World Fuel Services Corporation

公司營運概況

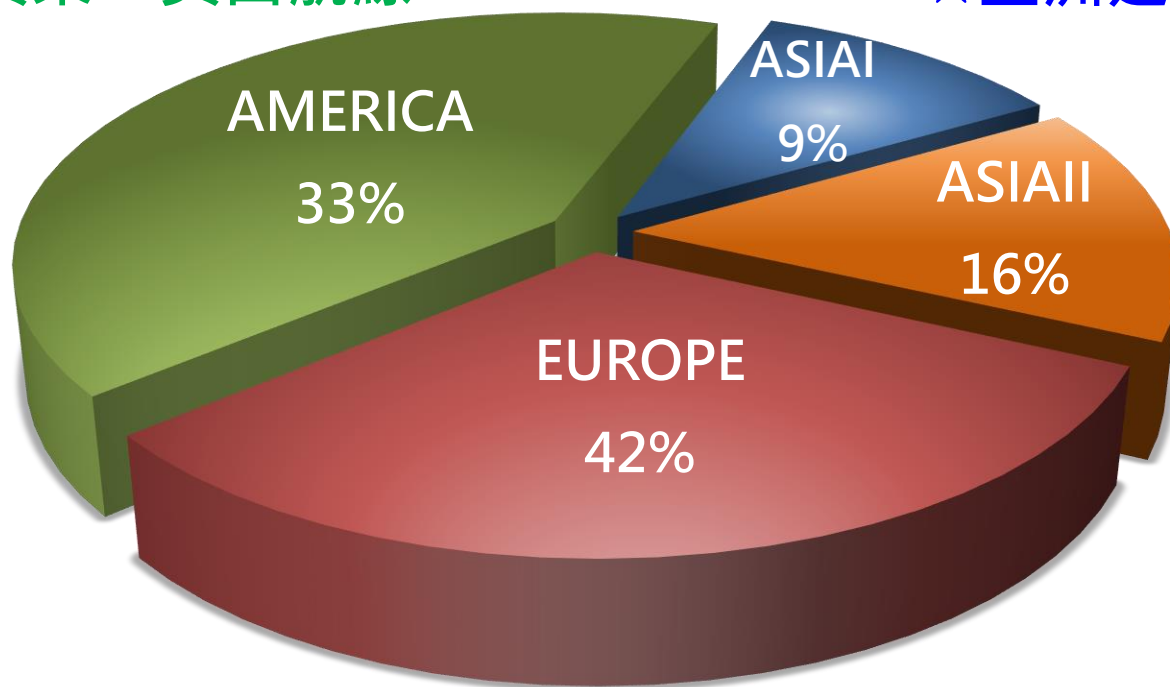


YANG MING

2021年H1各航線營業收入比重

★含美東、美西航線

★亞洲近洋



★含中東、南美、紅海、澳洲、南亞

★含西北歐、地中海、越大西洋、歐地幹線

資料區間:202101~202106

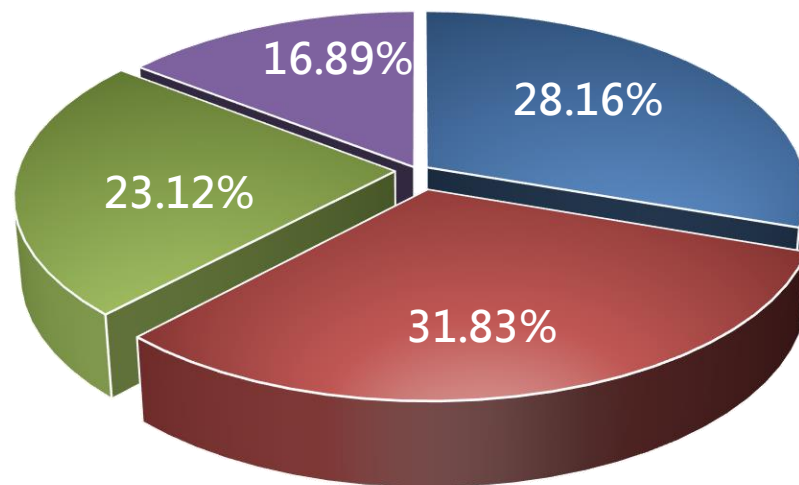
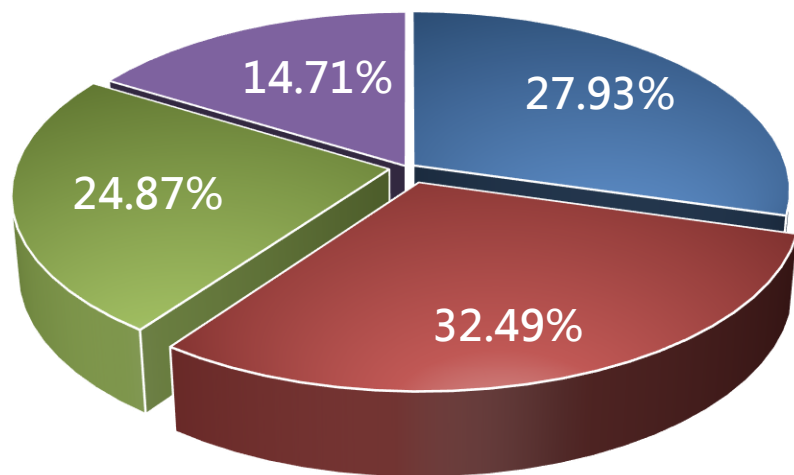
營運量分析 - 2021年H1相較2020年H1貨量下滑約7%

202001~06 : 2.38 million TEU

202101~06 : 2.22 million TEU

■ America ■ Europe ■ Asia I ■ Asia II

■ America ■ Europe ■ Asia I ■ Asia II



市場地位與排名 全球排名名列前茅之國際航商

- 根據Alphaliner統計資料，截至2021年07月02日，本公司排名為全球第九名。

Rnk	Operator	TEU	Share	Existing fleet	Orderbook
1	Maersk	4,180,838	17.0%		
2	Mediterranean Shg Co	4,038,671	16.4%		
3	CMA CGM Group	3,034,066	12.3%		
4	COSCO Group	3,009,897	12.2%		
5	Hapag-Lloyd	1,767,279	7.2%		
6	ONE (Ocean Network Express)	1,586,396	6.4%		
7	Evergreen Line	1,362,385	5.5%		
8	HMM Co Ltd	842,192	3.4%		
9	Yang Ming Marine Transport Corp.	617,725	2.5%		
10	Wan Hai Lines	418,454	1.7%		
11	Zim	407,748	1.7%		

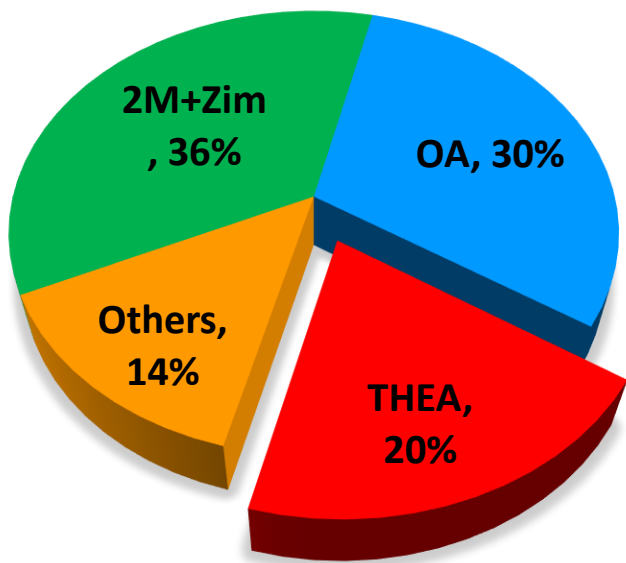
資料來源: Alphaliner, 2nd Jul 2021.

三大航運聯盟運能市占率 THE Alliance航線部署相對均衡

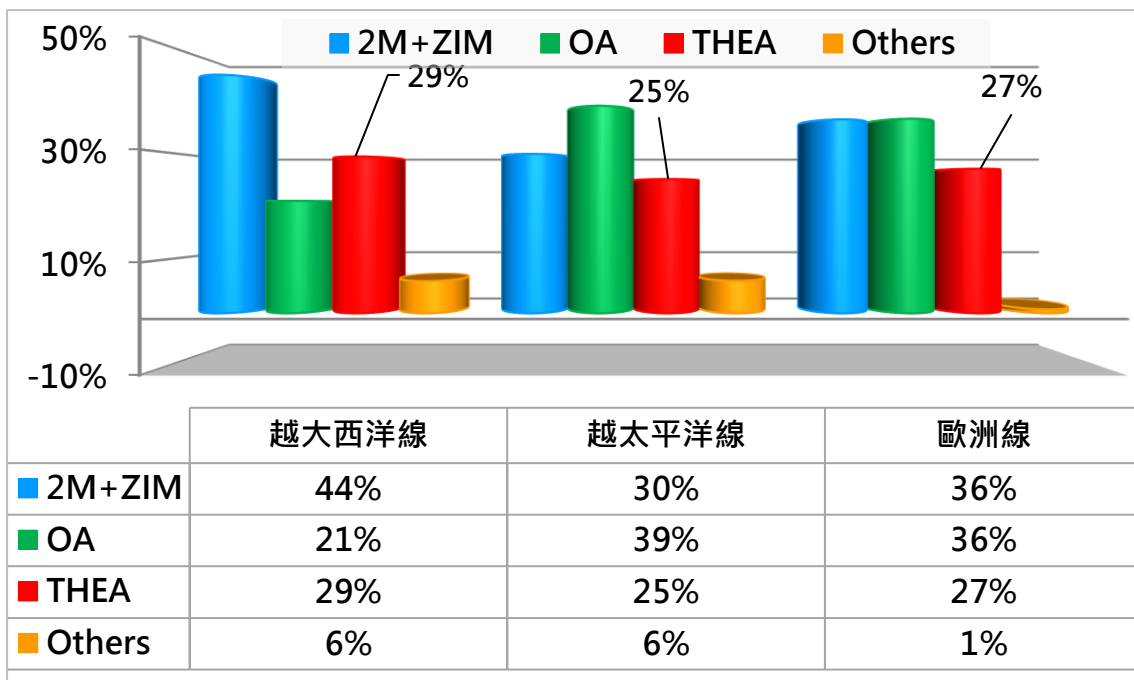
- THE Alliance 旗下航商共計擁有約481萬 TEU運能，占全球運能的20%。
- 船隊總運能市占率以2M+ZIM的36%居首，其次為Ocean Alliance的30%以及20%的THE Alliance。

- **東西向主要航線市占率**
相較2M+Zim專注於大西洋航線而OCEAN Alliance以越太平洋航線為主，THE Alliance在三大東西向主要航線上部署的運能相對均衡，落在25%-30%之間。

三大聯盟運能市占率



三大聯盟東西向分航線運能市占率



資料來源: Alphaliner Top 100 Report & East-West Capacity by Carriers (2nd Jul 2021)

公司財務資訊

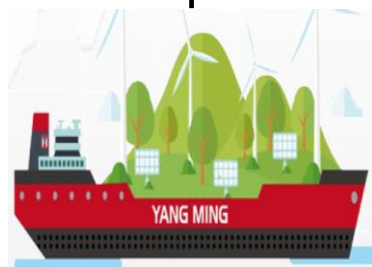


YANG MING

2021年Q1集團事業群營收比重



物流事業群
3.78%



散裝航運事業群
0.90%



貨櫃航運事業群
95.17%

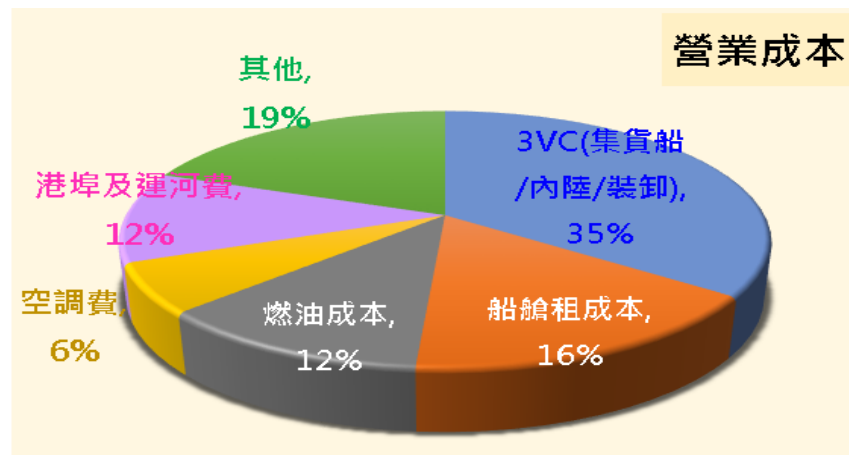
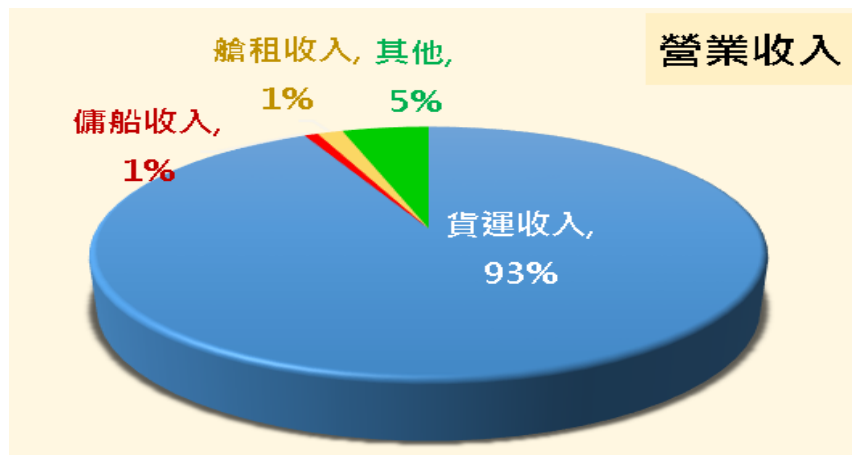


碼頭事業群
0.12%

合併簡明損益表

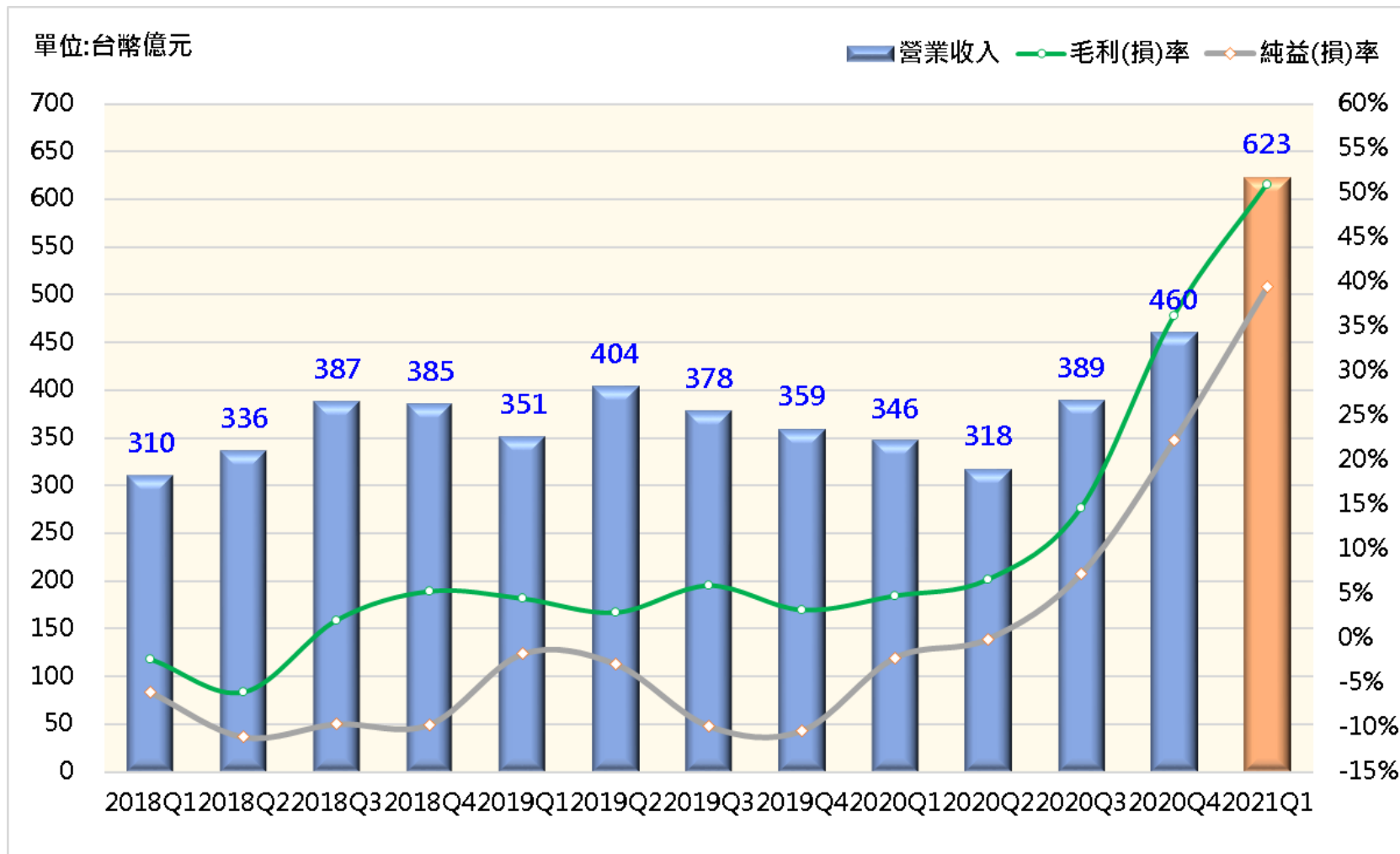
單位：新台幣百萬元

項目	2021Q1	2021/4月	2021/5月	2021/1-5月
營業收入	62,282	21,698	24,035	108,015
稅前純益	28,686	10,592	12,628	51,906
稅後純益	24,587	8,867	10,523	43,977
每股盈餘(元)	7.49	2.66	3.15	13.30

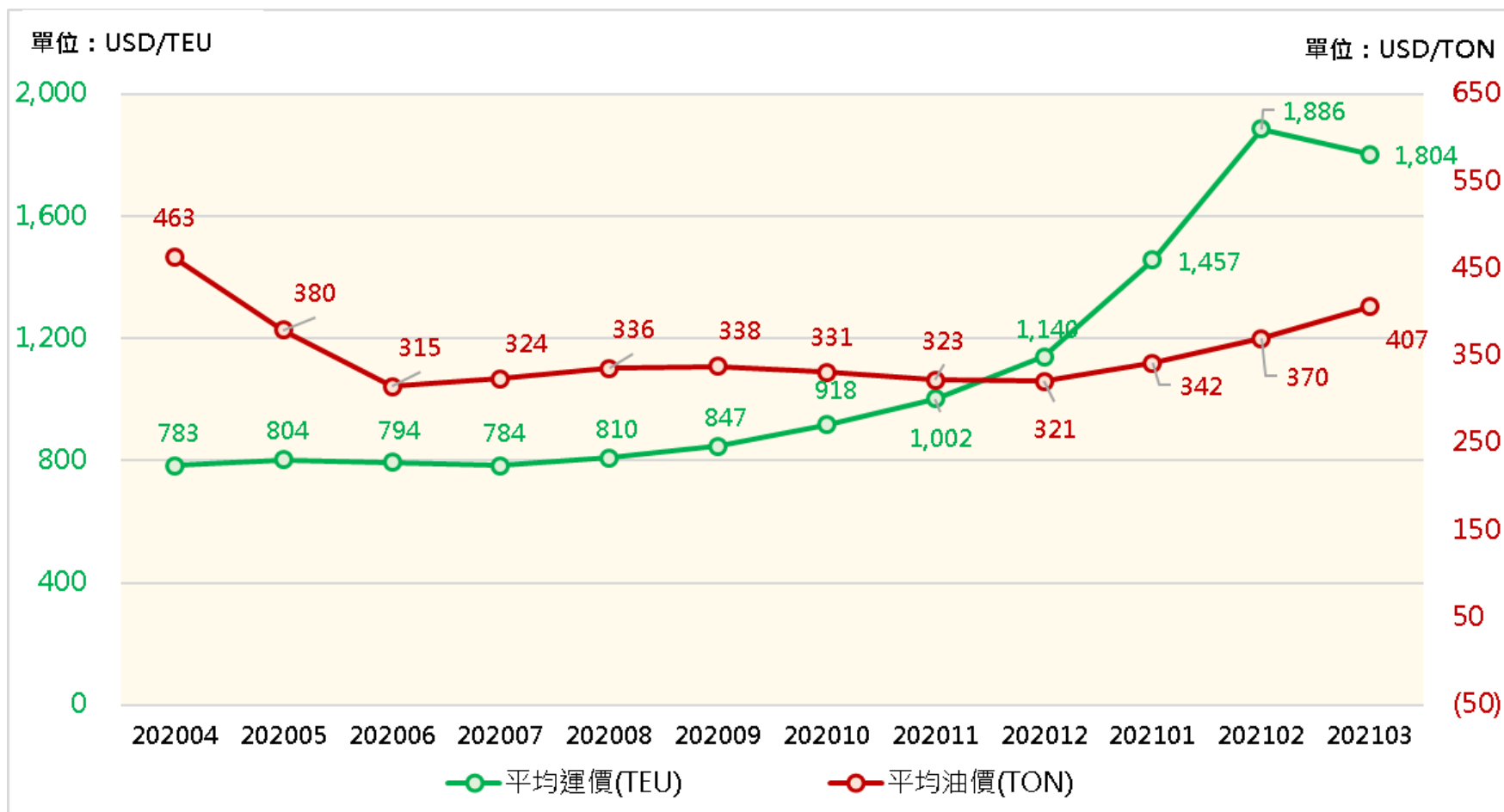


合併營收及毛利率、純益率變化

資料區間:2018Q1~2021Q1

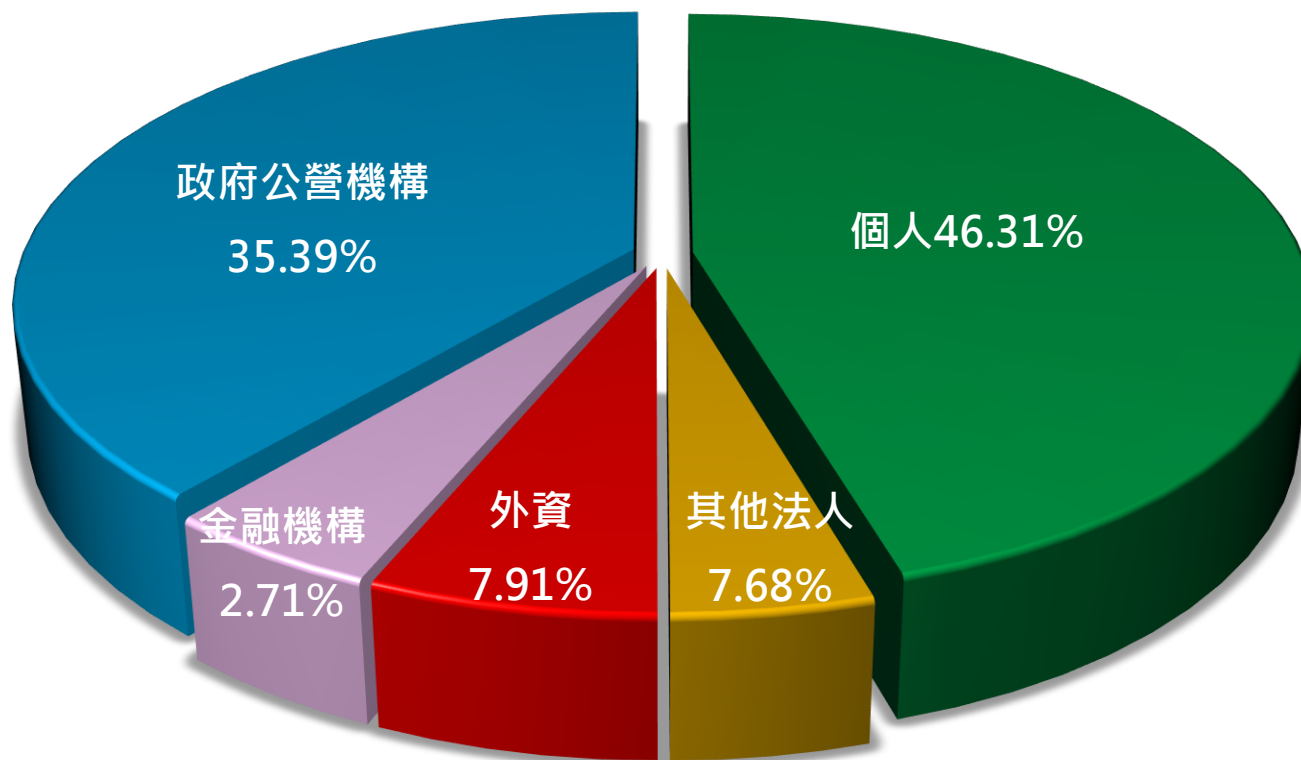


最近一年合併運價及油價變化



公司股權結構

本公司最近一次停止過戶日 2021.03.16



Note : 截至2021.6.30政府公營機構持股比率為33.60%，現金增資後為32.06%。

公司未來營運展望



YANG MING

航線優化布局-航線發展策略

東西向航線

- 持續強化聯盟合作發展，快速反應產業鏈轉移。
- 開發利基航線，發展潛力市場。

南北向航線

- 強化現有南美、南亞、中東、紅海、澳洲等聯營合作，穩固市場地位，伺機發展新興市場利基航線。

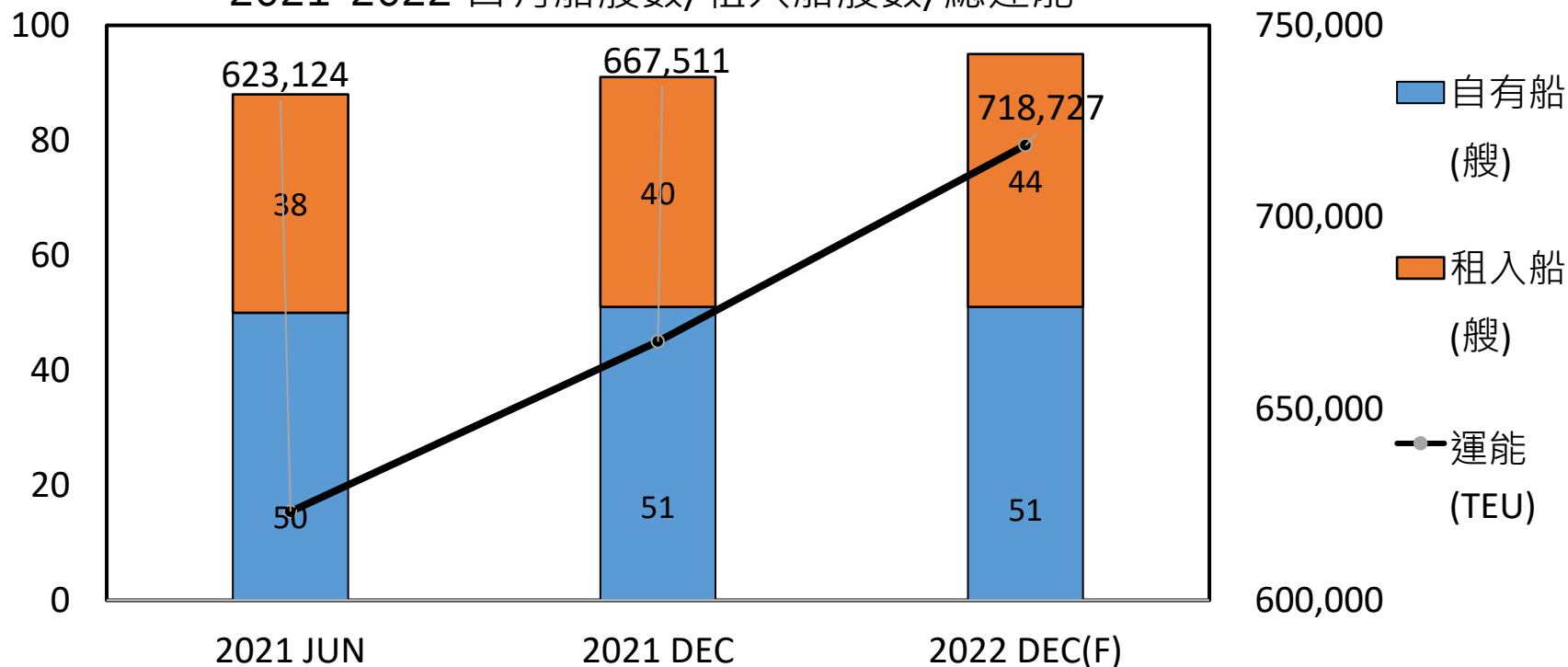
亞洲區間航線

- 持續推動航線優化，健全近洋線布局。
- 總部成立東南亞區域中心；指派專人統籌亞洲國家管理指揮體系，精緻化東南亞業務經營發展。

船隊汰舊換新與優化

- 截至2021/06/30，陽明船隊總運能為88艘/623,124TEU

2021-2022 自有船艘數/租入船艘數/總運能



註記：圖表中2021/2022年資料為推估至當年底之數據

- 汰舊：2020年4艘高價租入船還船。
- 換新：14艘11,000TEU新造長租船，2020年已交付3艘，2021-2022年再交付11艘。
10艘 2,800TEU新造自有船，2020年已交付6艘，2021年再交付4艘。

Q3-Q4

下半年歐洲/美洲/澳洲為傳統旺季，加上船期延誤/缺櫃/缺艙/塞港情況未能紓解，供需缺口加大，運價可望維持高檔；雖疫情仍嚴峻，但展望下半年整體營運狀況，樂觀可期。

船隊營運因應環保法規 分散風險降低成本(1/2)

分散風險、降低成本

限硫令主要因應措施	ECA	Open sea	Remark
LNG (非石化燃料)	皆可因應		考量現行技術可行性與經濟效益，將納入未來中長期評估研究方向。
ULSFO/LSMGO (S<0.1%)	0.1%	0.5%	ECA區主要用油
VLSFO (S<0.5%)	0.1%	0.5%	本公司 主要 之因應措施 實施比例約 67%
HSFO/Scrubber (S<3.5%)	0.1%	3.5%	本公司實施比例約 33% 安裝艘數將達34艘

- 2020年全球雖受COVID-19影響導致高低硫油價價差並未如先前各大機構預估隨IMO2020實施而進一步擴大，然根據2020年至今實際採購燃油價差分析結果可見高低硫油兩者間仍存在一定價格差距，合理預估其價差仍將存續且短時間內將保持一定差距。
- 雖現階段油價價差預估採用高硫燃油將具一定程度成本優勢，惟未來油價走勢仍受國際政經情勢以及疫情後續發展影響，預估其仍存在極大不穩定性，故維持穩健分散風險原則分別採用不同措施仍為未來因應IMO2020法規議題主要執行方向。

船隊營運因應環保法規 分散風險降低成本(2/2)

- IMO 溫室氣體減排目標暨減排法規指標-EEDI/EEXI/SEEMP(CII)

法規面：以2008年碳排放為基準

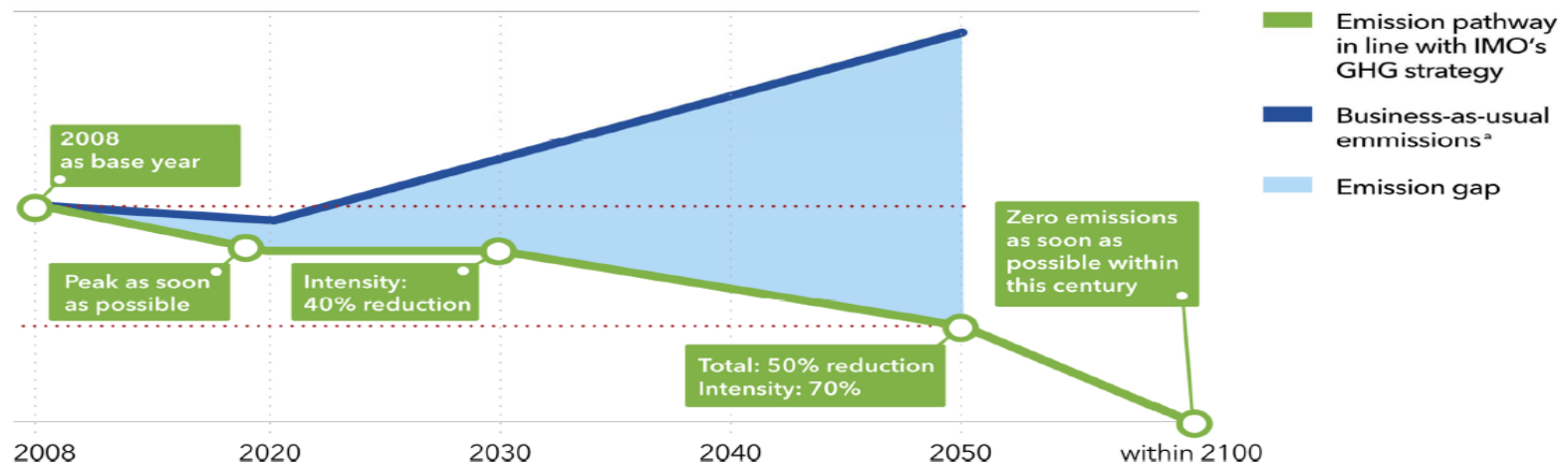
- CO2：碳強度2030年降低40%；2050年降低70%
- GHG：2050年溫室氣體總量降低50%

影響：

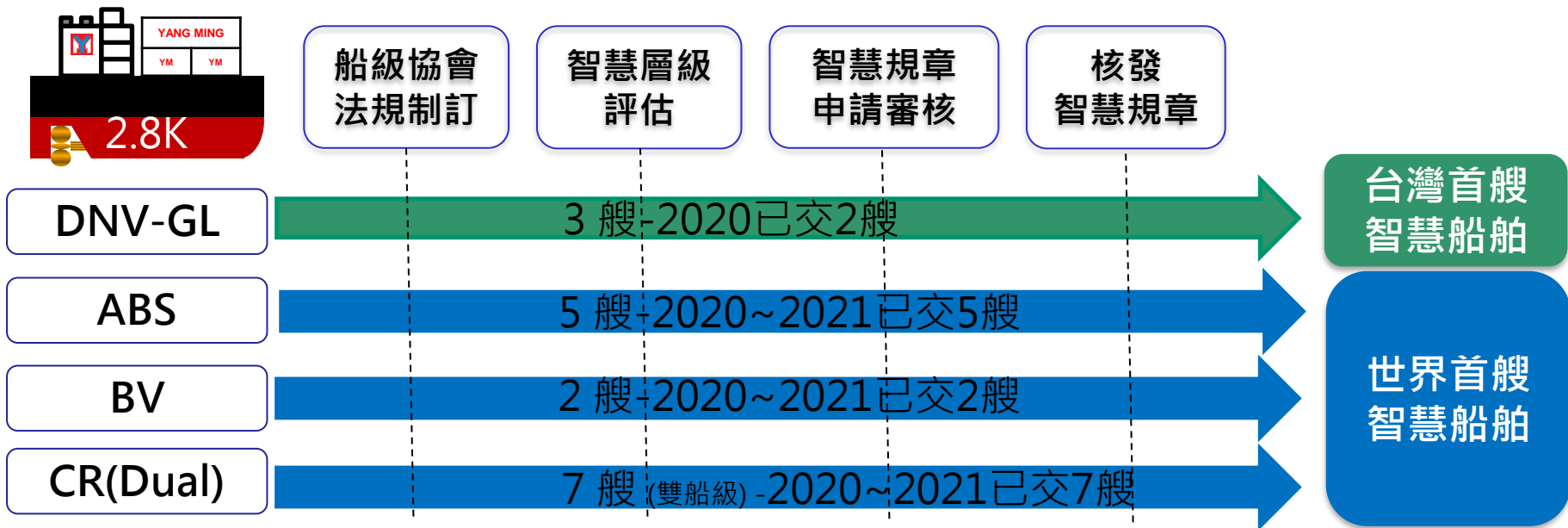
- 新造船因應EEDI標準趨嚴及提前至2022年實施，則需採用節能、廢能回收、排氣洗滌等設備或採用替代燃料，將使建造成本增加。
 - 現成船因應EEXI/SEEMP(CII)實施，則需限制主機出力、降低船速、油漆精進甚至需汰換既有船舶，將使營運成本增加。
- EU 減碳策略-宣布擬將海運業納入EU ETS(碳稅)

影響：若海運業船舶需納入碳稅徵收對象將會直接使營運成本增加。

Units: GHG emissions



智慧船舶規章 2800 TEU新船



Q&A

