

陽明海運2022年法人說明會



2022.03.30

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

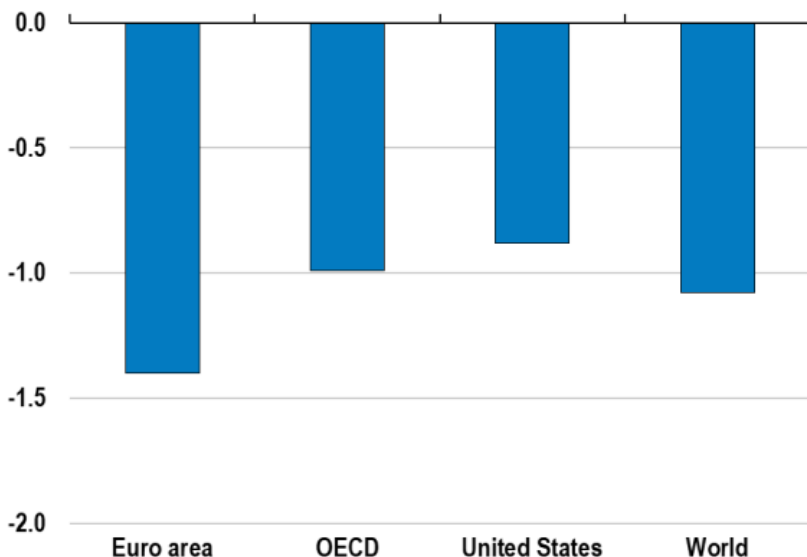
全球經濟展望

- 經濟合作暨發展組織(OECD)今年3月預估，烏克蘭危機可能會使**今年全球經濟增長減少逾1個百分點**，**通膨率提高2.5個百分點**。這場戰爭加劇疫情帶來的供應鏈中斷，可能在一段時間內帶給消費者與企業壓力，面對這樣的供應衝擊，貨幣政策應繼續專注於穩定通膨預期，並在必要時進行干預，以確保金融市場的平穩運行。

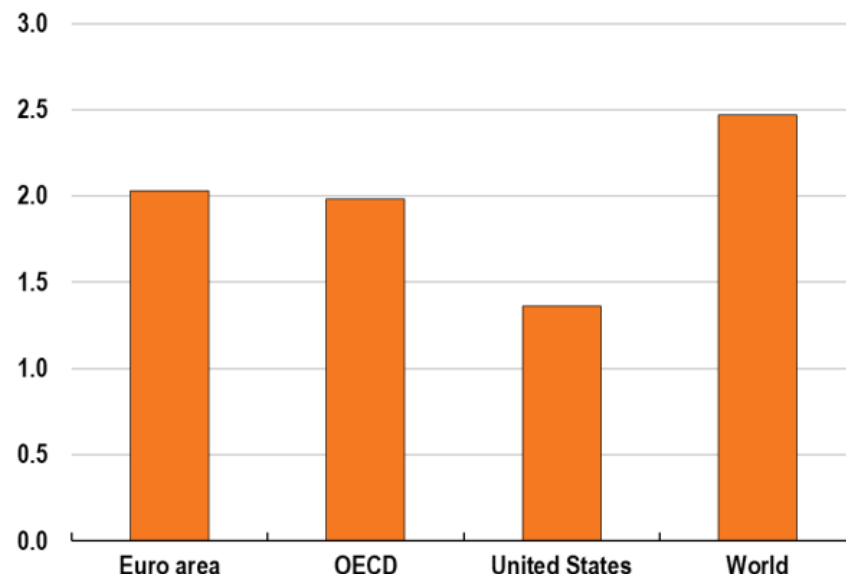
資料來源：OECD Economic Outlook, Interim Report. 2022 Mar

The consequences of the war are already weakening global growth and adding to inflation

Simulated impact on GDP, first full year
%






Simulated impact on annual inflation
% points



產業供需

- 海運研究機構Alphaliner,Drewry及Clarksons預估，2022年需求成長率略高於供給，2023年供給成長率高於需求。

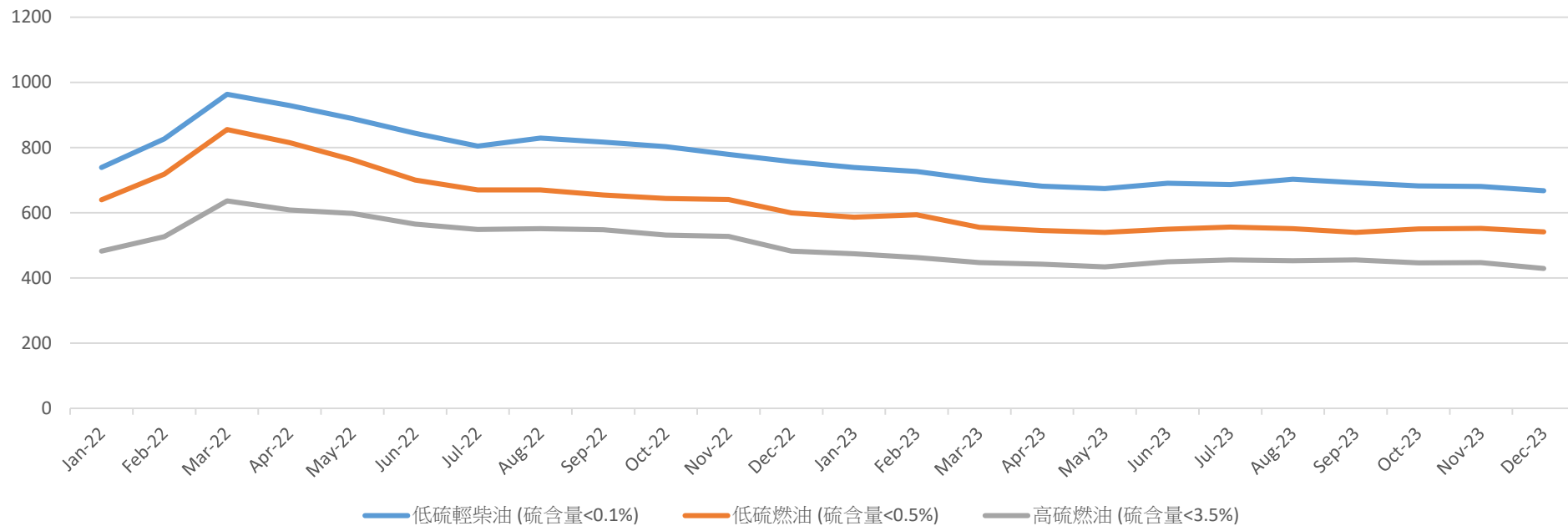
		2021(E)	2022(F)	2023(F)
	Supply	4.3%	3.6%	7.4%
	Demand	6.5%	4.6%	3.5%
	Supply	4.5%	4.1%	8.1%
	Demand	6.7%	5.9%	4.7%
	Supply	4.5%	3.6%	7.5%
	Demand	6.1%	3.8%	2.9%

資料來源: Alphaliner Monthly Monitor, Mar. 2022 ;Drewry Container Forecaster 4Q 2021;
Clarksons Container Intelligence 1Q 2022.

油價展望 以新加坡市場價格為基準

- COVID-19疫苗接種已逐漸普及，各國邁向與病毒共存之道，經濟也可望隨之復甦，全球石油需求逐步回升至疫情前之水準
- 受烏俄戰爭對國際政經局勢之影響，短期燃油價格預期將維持較劇烈波動之走勢。
- 遠期油價走勢仍需持續關注OPEC+之增產幅度及速度、美歐等國之油價抑制策略(如：釋放戰備存油、鬆綁對委內瑞拉及伊朗之石油制裁、美國頁岩油產能提升速度...等)、新型能源的發展與對市場的衝擊等主要影響因素。

新加坡油價預估 (source: S&P Global Platts)



公司營運概況

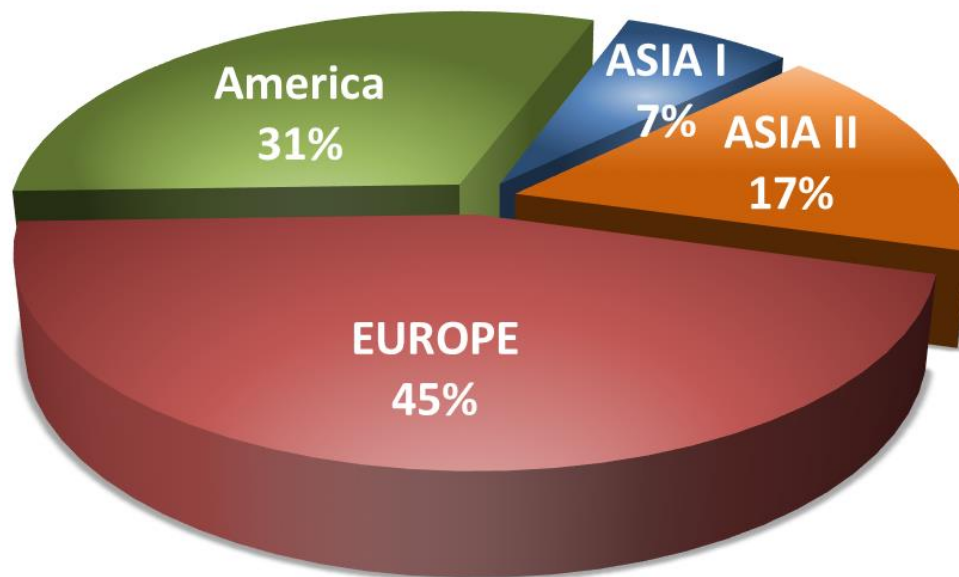


YANG MING

2021年度各航線運費收入比重

★含美東、美西航線

★亞洲近洋



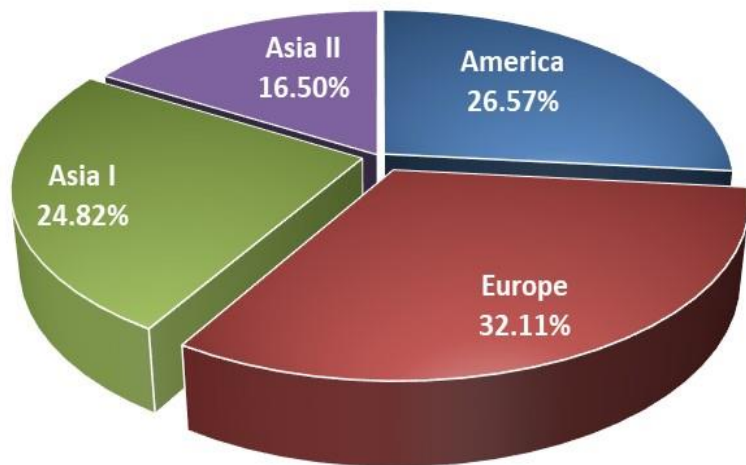
★含中東、南美、紅海、澳洲、南亞

★含西北歐、地中海、越大西洋、歐地幹線

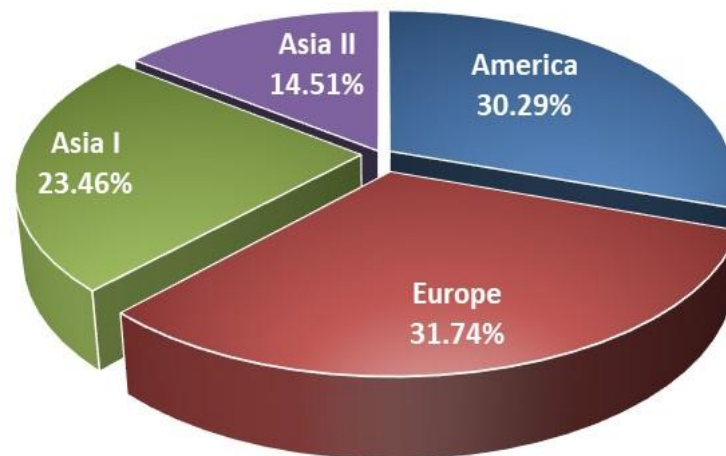
資料區間:202101~202112

營運量分析 - 2021年度相較去年同期貨量下滑約13%

2021年 : 4.41 million TEU

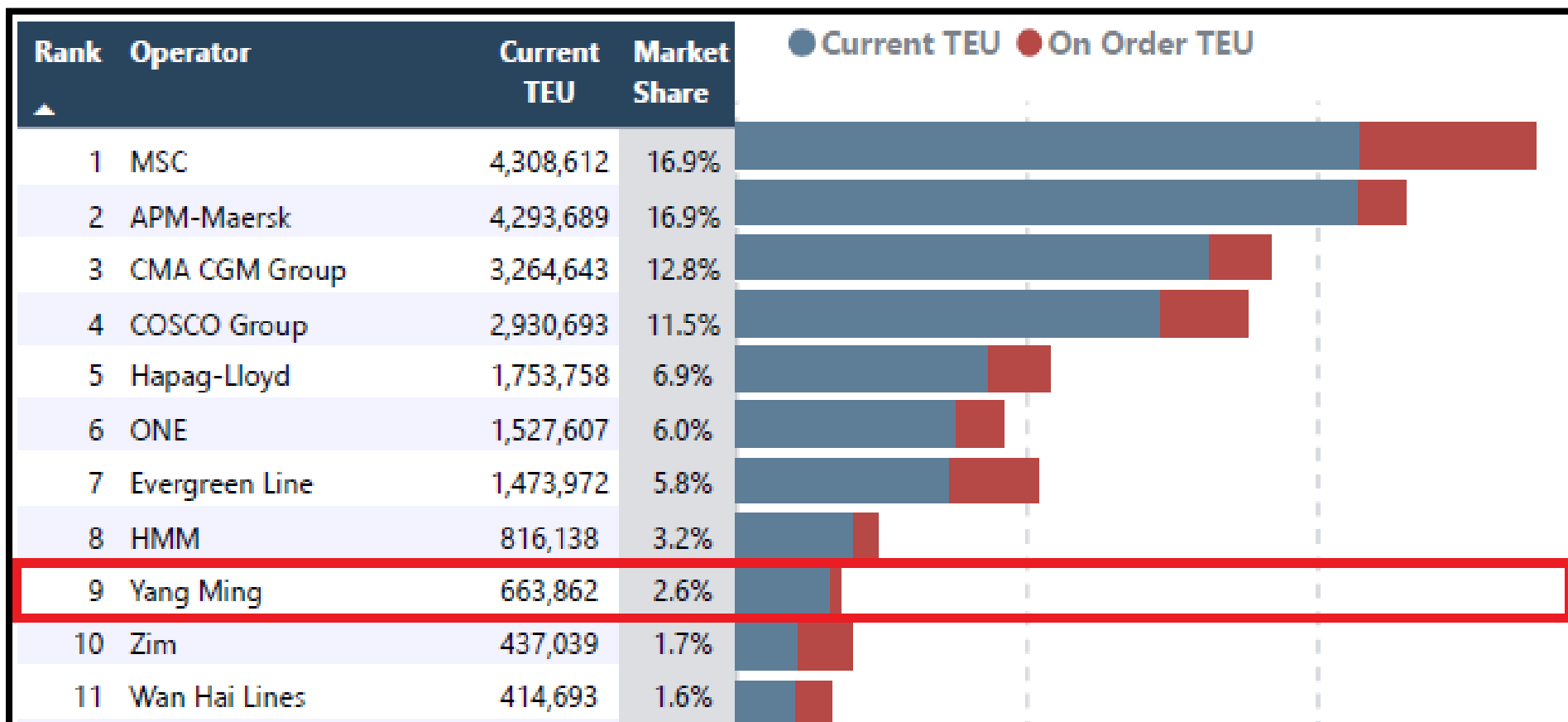


2020年 : 5.07 million TEU



運力排名

- 2022年3月本公司貨櫃運力排名為全球第九。

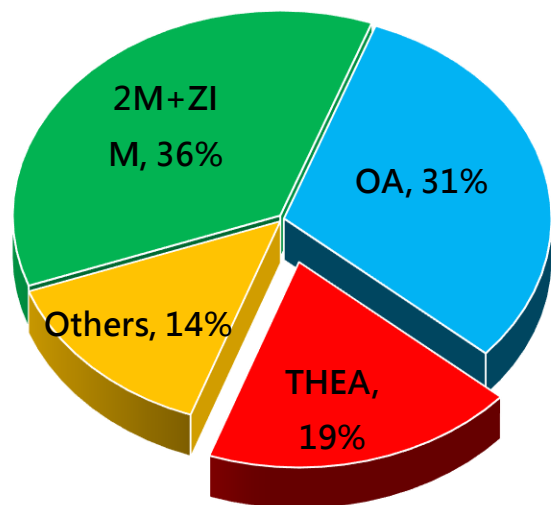


資料來源: Alphaliner, Mar 2022

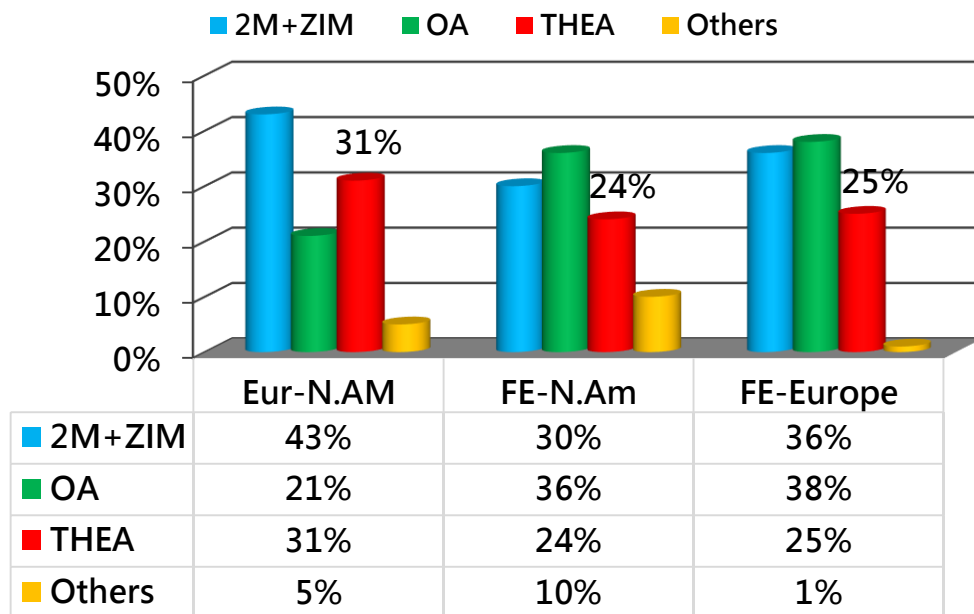
三大航運聯盟運能市占率 THE Alliance航線部署相對均衡

- THE Alliance旗下航商共計擁有476萬TEU運能，占全球運能19%。
- 船隊總運能市占率依舊以2M+ZIM的36%居首，其次為Ocean Alliance的31%，非聯盟航商總計亦達14%。
- 東西向主要航線市占率
2M+ZIM明顯專注於歐洲起發的航線包括遠歐與大西洋航線，OCEAN Alliance則是以遠東為基礎開展網路佈建，THE Alliance在三大東西向主要航線之部署相對均衡，各約落在24%-31%之間。

三大聯盟運能市占率



三大聯盟運能東西向分航線運市占率



資料來源: Alphaliner Top 100 Report & East-West Capacity by Carriers (15th Mar 2022)

本公司2022年第一季度重要事件摘要

日期	重大事件
2022/1/14	陽明海運董事會通過新造5艘15,000 TEU級全貨櫃船以及貨櫃補充計畫，以符合未來營運中長期發展規畫並因應持續暢旺之業務需要。
2022/1/18	韓國公平交易委員會 (The Korea Fair Trade Commission) 針對23家航商之韓國-東南亞進出口航線調查，並於1月18日公告聽證會裁決結果，決定對23家航商處以罰款及整改令，陽明海運已委請律師協助處理以維護本公司權益，且該裁罰金額對於本公司財務狀況尚無重大影響。
2022/2/15	THE Alliance公布2022年全面升級服務網絡。
2022/2/25	陽明海運持續強化海事人才培育，攜手國立高雄科技大學開辦乙級船員甲板水手養成班。
2022/3/2	陽明海運因應烏俄衝突，自2月25日起已停收烏克蘭Odessa港以及俄羅斯Novorossiysk港之進出口貨載，且自3月2日起停收俄羅斯St. Petersburg港之進出口貨載。此一事件僅造成該區域航段暫停作業，對於整體航線營運並未造成影響。
2022/3/10	陽明海運自2022年3月10日起新闢中國往返澳洲快線(CA2)，強化全球航線服務網絡。
2022/3/14	陽明海運於第370次董事會決議每股配發20元現金股利。

公司財務資訊



YANG MING

2021年集團事業群營收比重



物流事業群
4.24%



散裝航運事業群
1.12%



貨櫃航運事業群
94.54%

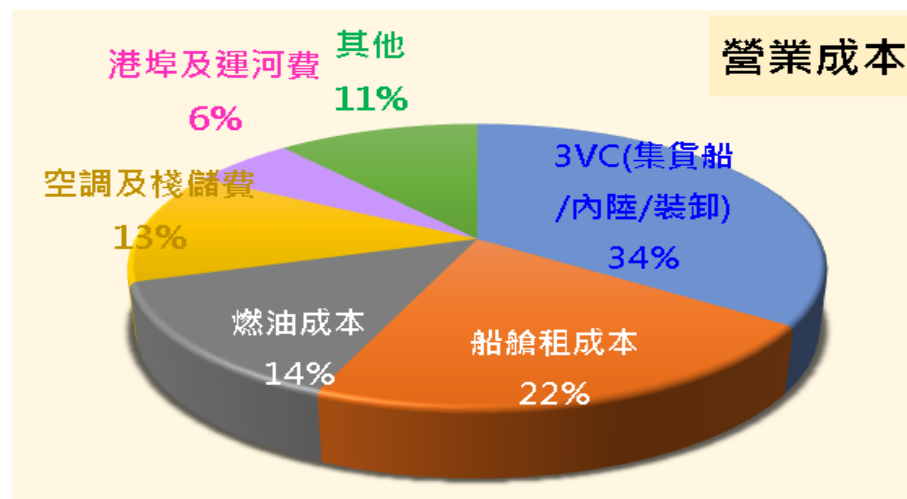


碼頭事業群
0.10%

2021年度合併簡明損益表

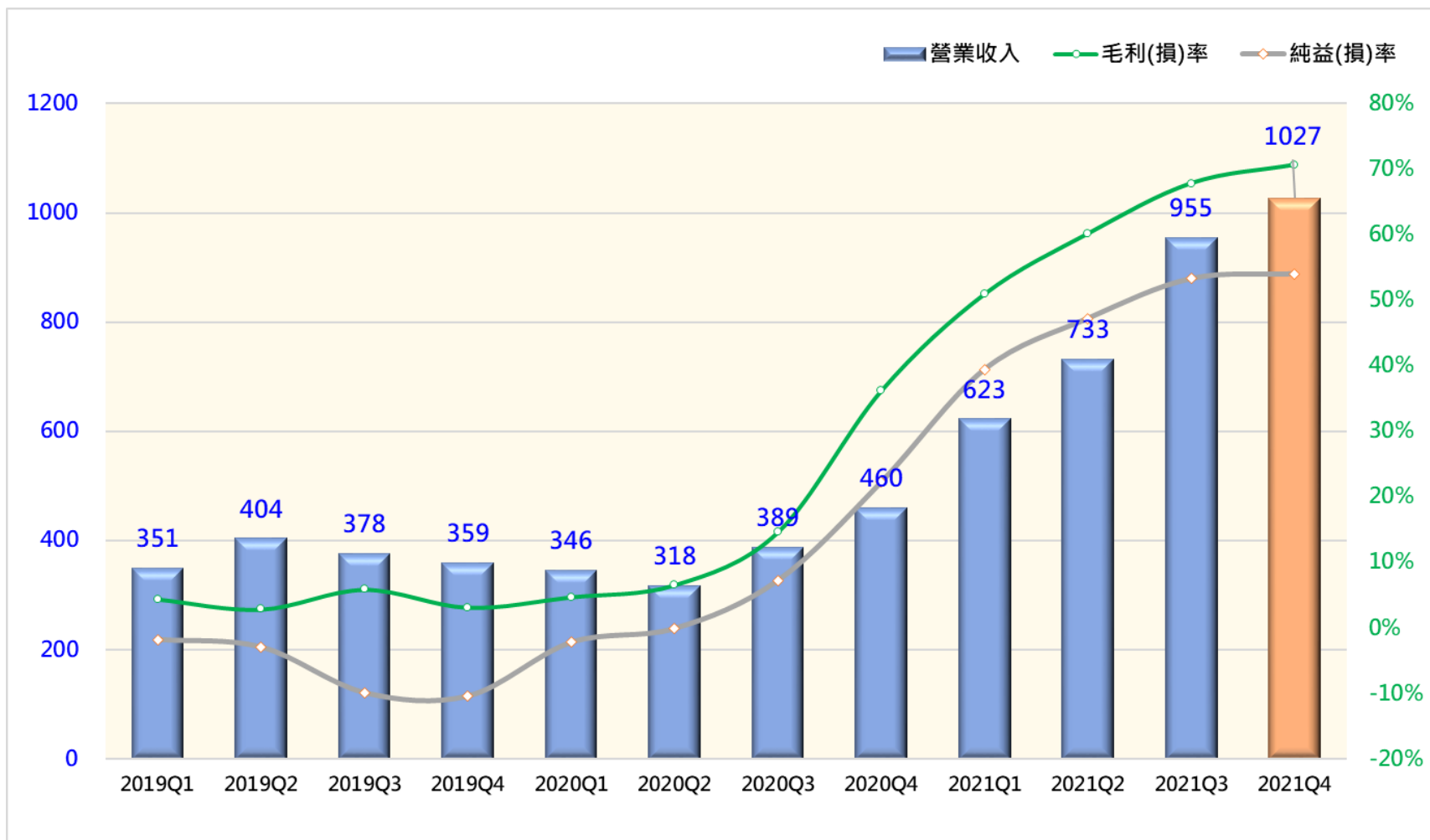
單位：新台幣百萬元

項目	2021年
營業收入	333,687
營業毛利	213,131
營業淨利	203,385
本期淨利(損)	165,602
歸屬母公司淨利(損)	165,269
每股盈餘(元)	48.73

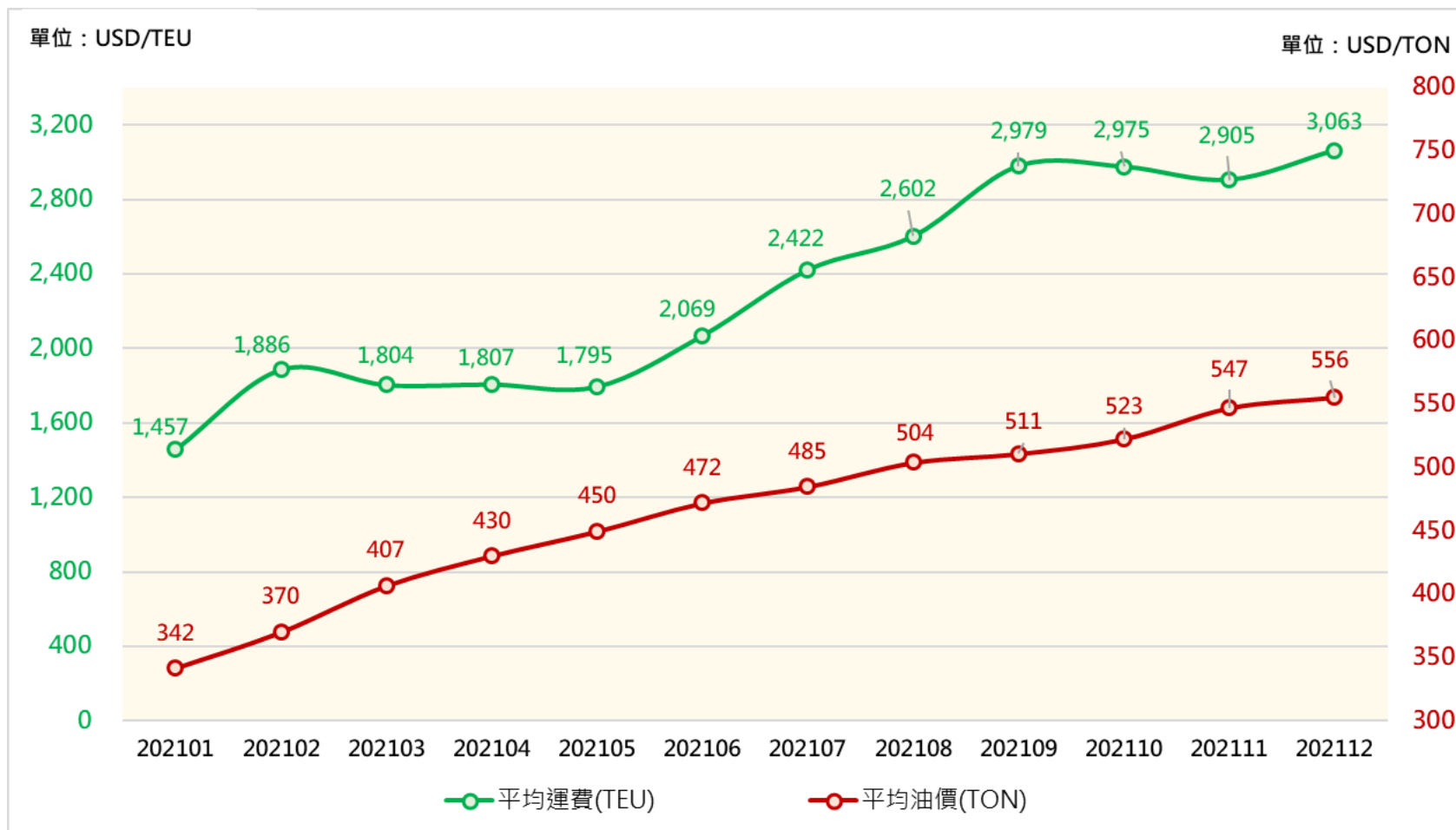


合併營收及毛利率、純益率變化

資料區間:2019Q1~2021Q4

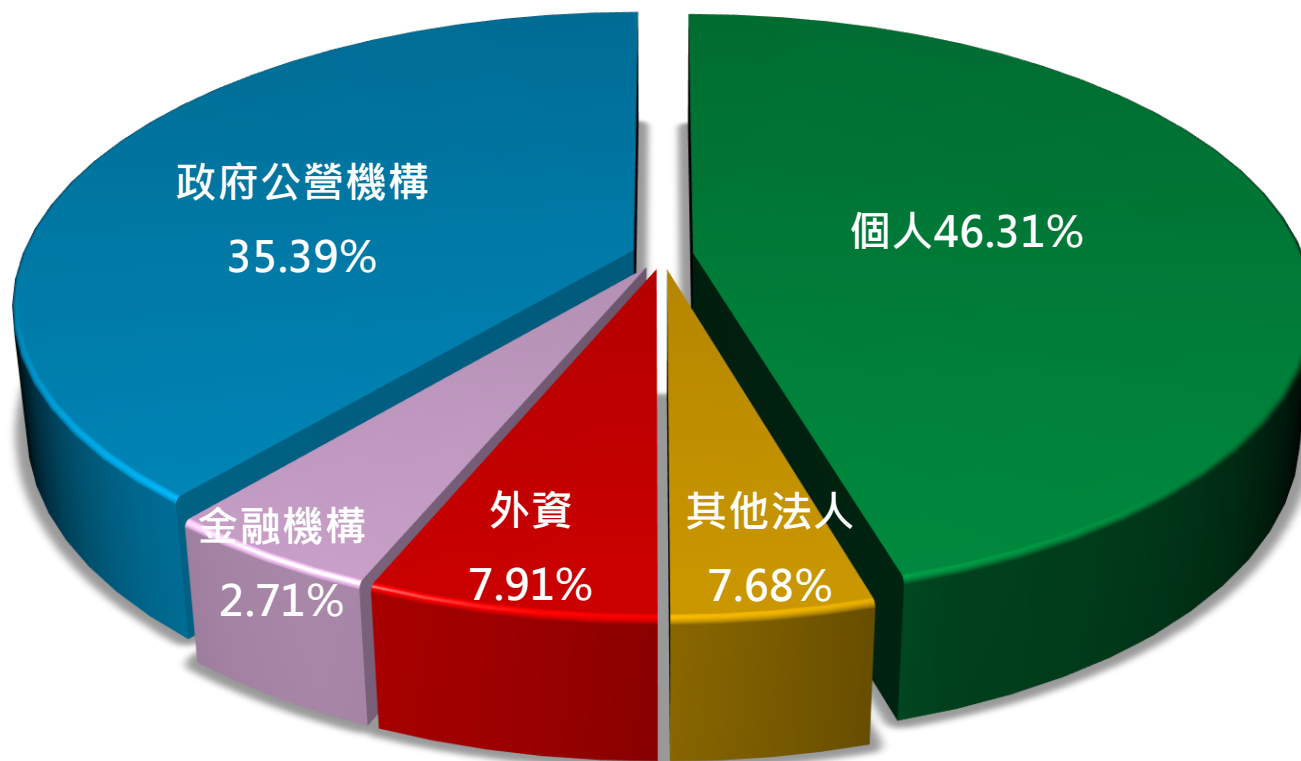


最近一年平均運費及油價變化



公司股權結構

本公司最近一次停止過戶日 2021.03.16



Note : 截至2021.12.31政府公營機構持股比率為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

- 配合市場趨勢與投船時程，強化運能與聯盟競爭力。
- 投船與航線靠港合理化，改善船期準點。
- 利用新投船爭取美線船舶升級，增加成本優勢。

南北向航線

- 強化現有南美、南亞、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。

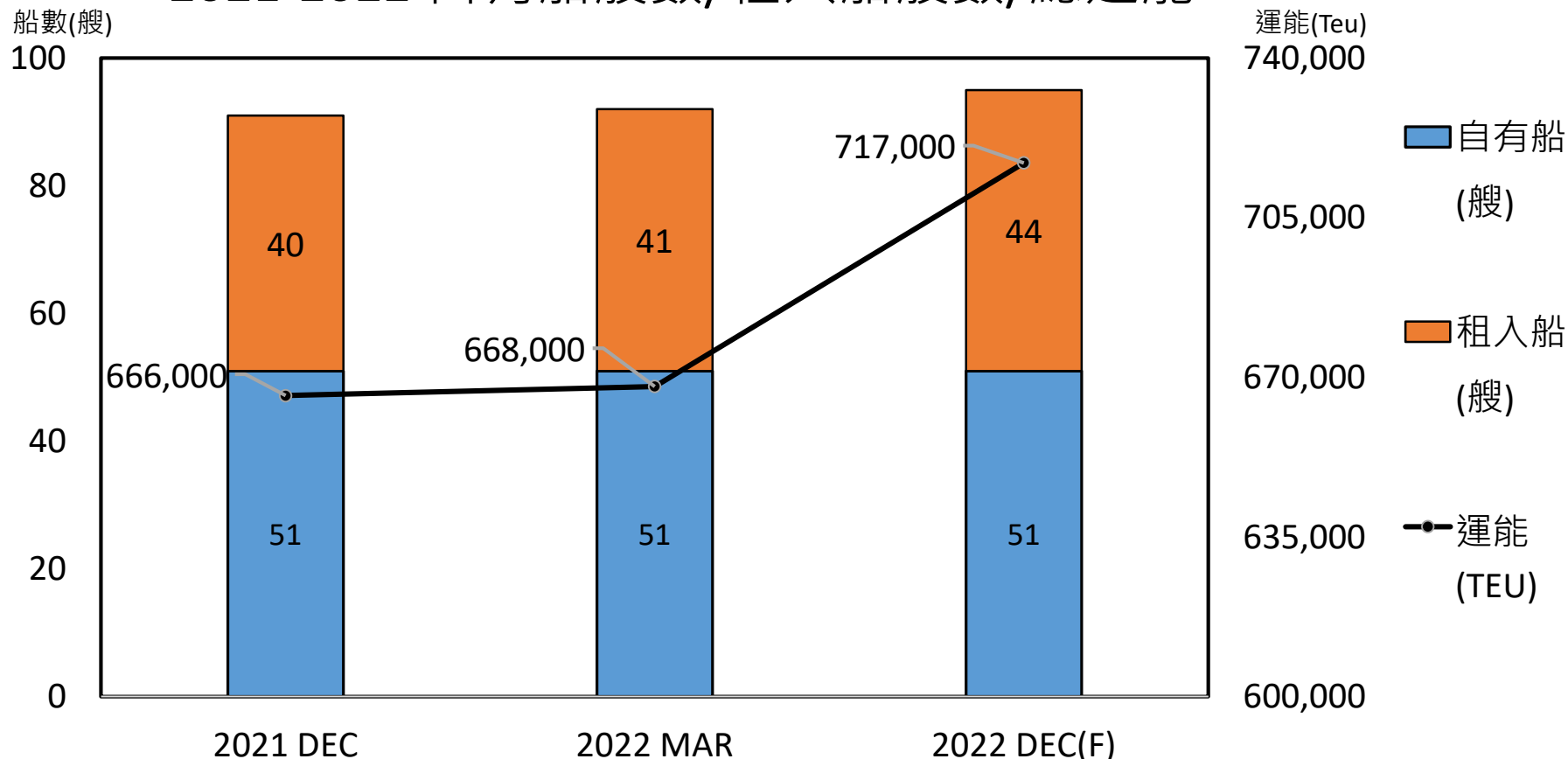
亞洲區間航線

- 持續推動航線優化，健全近洋線布局。
- 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2022/3/30，陽明船隊總運能為92艘/66.8萬TEU

2021-2022 自有船艘數/租入船艘數/總運能



- 14艘11,000TEU新造長租船，2020/21年共交付9艘，2022年預計交付剩餘5艘。

2022
Q2-Q4:

2022 Q2-Q4:

1. 部份區域受競爭對手佈局變化影響，亞洲市場依舊朝穩健方向發展。
2. 受烏俄戰爭影響，不同市場供給需求隨之變化，影響層面及時間長度尚待觀察。
3. 歐美長線新冠肺炎疫情解封以及新合約生效後，預期運價及貨量會有相對穩定的支撐。

Q&A

