

陽明海運2022年法人說明會



2022.12.12

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



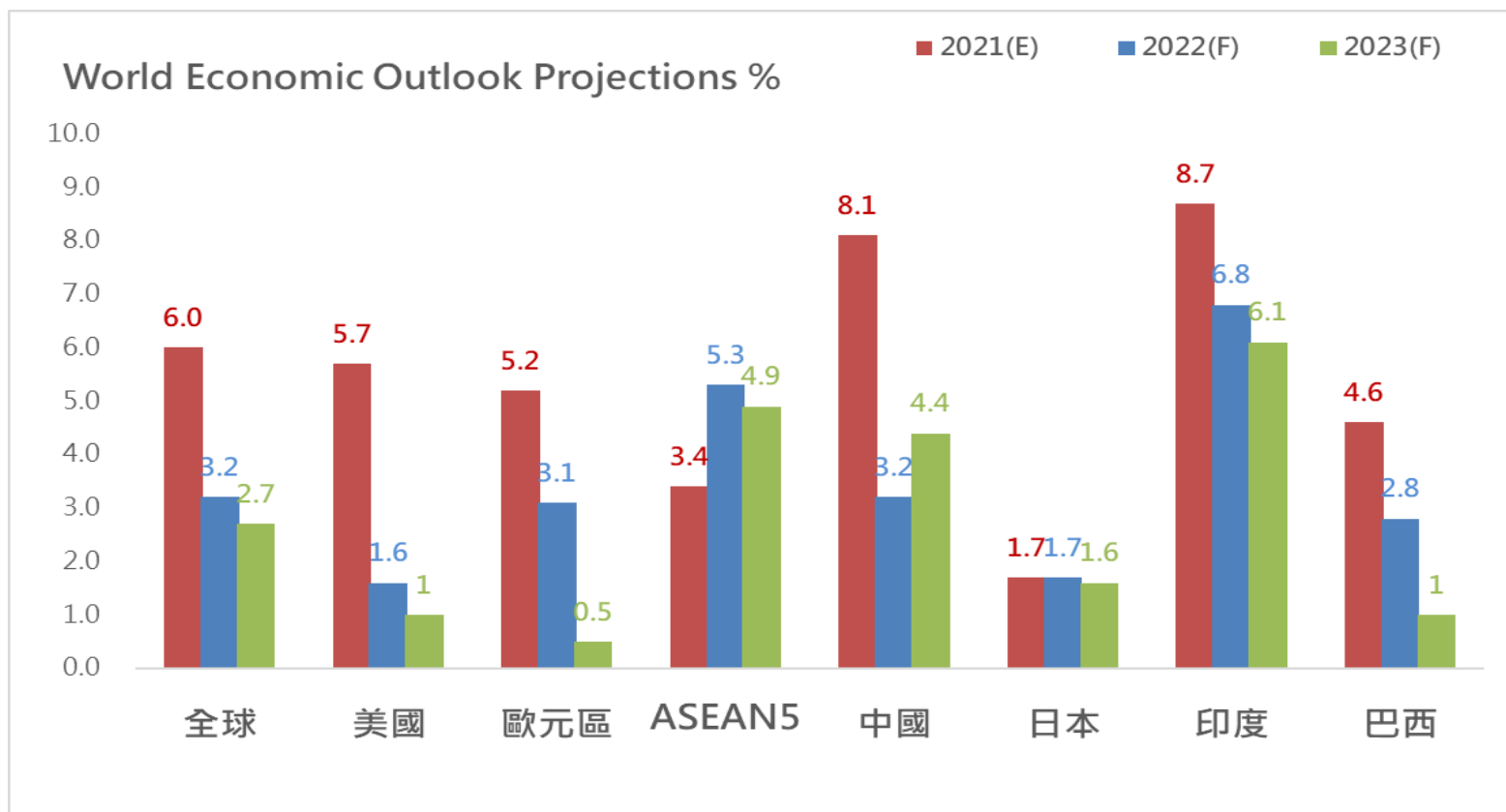
航運產業概況



YANG MING

全球經濟展望




- 國際貨幣基金(IMF)2022年10月發布「世界經濟展望」(World Economic Outlook)報告，下調明年全球經濟成長率至2.7%。



資料來源：IMF 世界經濟展望報告 October 2022

產業供需

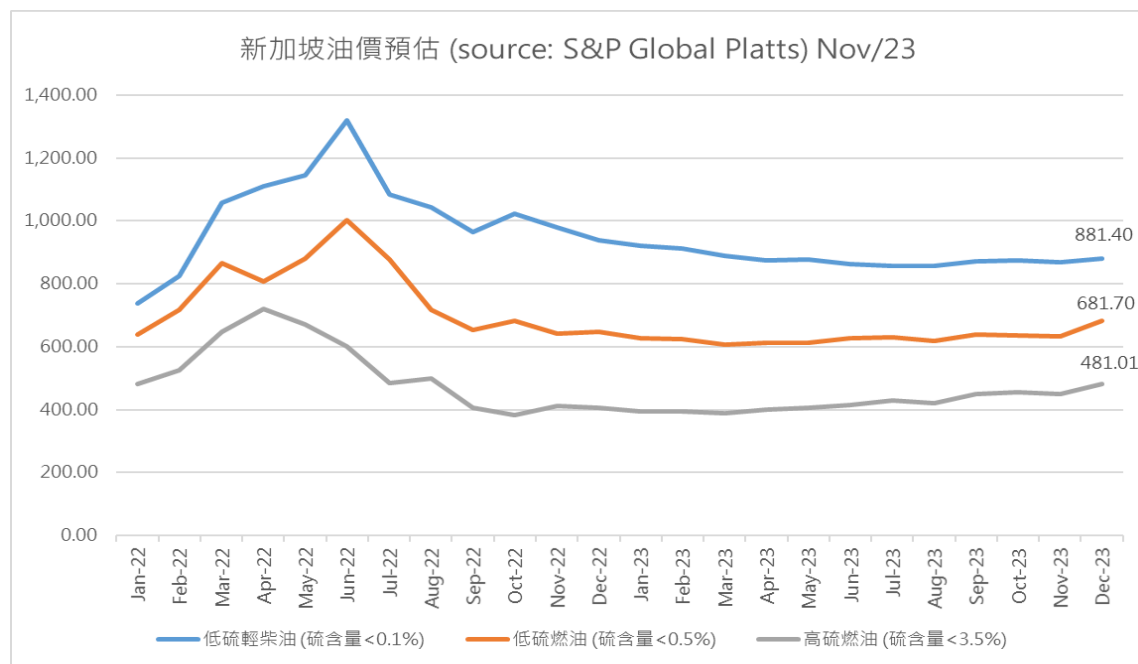
- 海運研究機構Drewry, Alphaliner及Clarksons預估，2022年~2023年供給成長率高於需求。

		2021(E)	2022(F)	2023(F)
	Supply	4.5%	3.3%	3.8%
	Demand	7.1%	1.5%	1.9%
	Supply	4.5%	4.4%	7.8%
	Demand	6.7%	0.9%	2.7%
	Supply	3.7%	3.7%	7.3%
	Demand	6.8%	-2.6%	1.1%

資料來源: Alphaliner Monthly Monitor, Nov. 2022 ; Drewry Container Forecaster 3Q 2022;
Clarksons Container Intelligence 4Q 2022.

油價展望以新加坡市場價格為基準

- 對於中國解除COVID-19 封鎖政策後重新開放市場的觀望態度，全球庫存和閒置產能及美國頁岩油產量增長速度較預期放緩可能導致油價可能在 2023 年再次飆漲。利比亞、俄羅斯、伊拉克及伊朗等國，因地緣政治因素而存在供應中斷的風險也可能再度推高油價。
- 歐盟對俄羅斯原油的禁令可能使市場進入另一個不確定階段而可能使油價較為波動。
- 部分金融機構目前則是預測2023年全球石油需求增長較為悲觀，近期油價較為震盪，部分原因是希望中國重新開放經濟的樂觀情緒導致石油需求增長，但有鑑於重新開放的步伐可能放緩進而影響需求下修的可能性令油價承壓。未來油價仍待全球經濟復甦情況而定。



公司營運概況

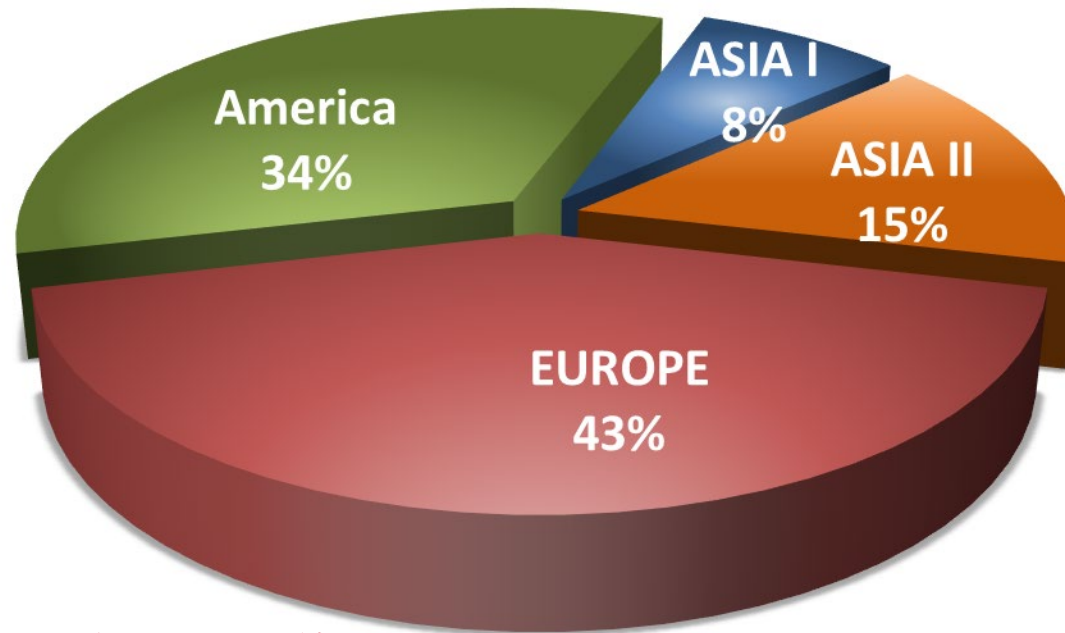


YANG MING

2022年前三季各航線運費收入比重

★含美東、美西航線

★亞洲近洋



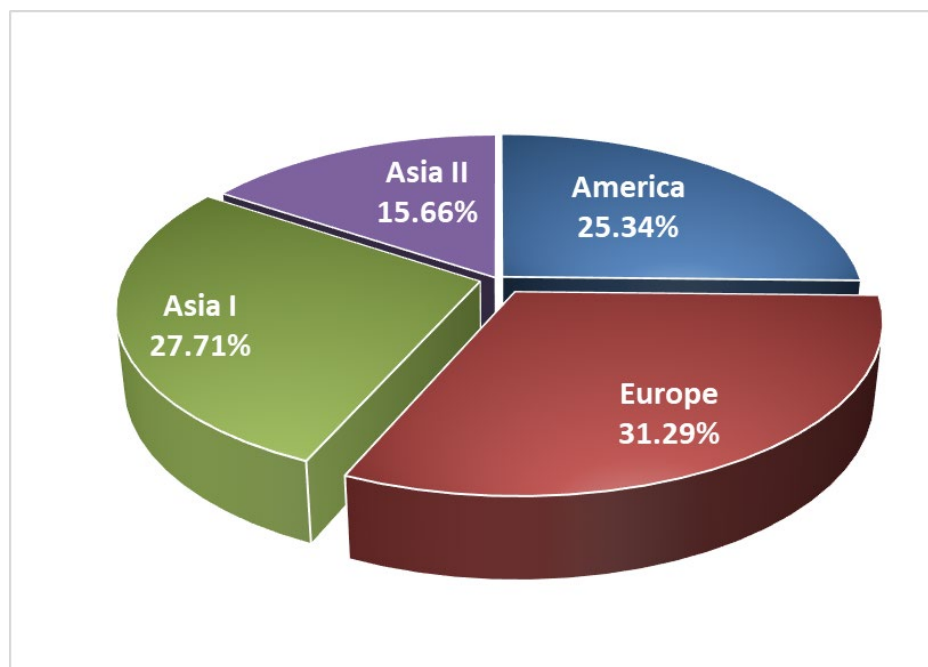
★含中東、南美、紅海、澳洲、南亞

★含西北歐、地中海、越大西洋、歐地幹線

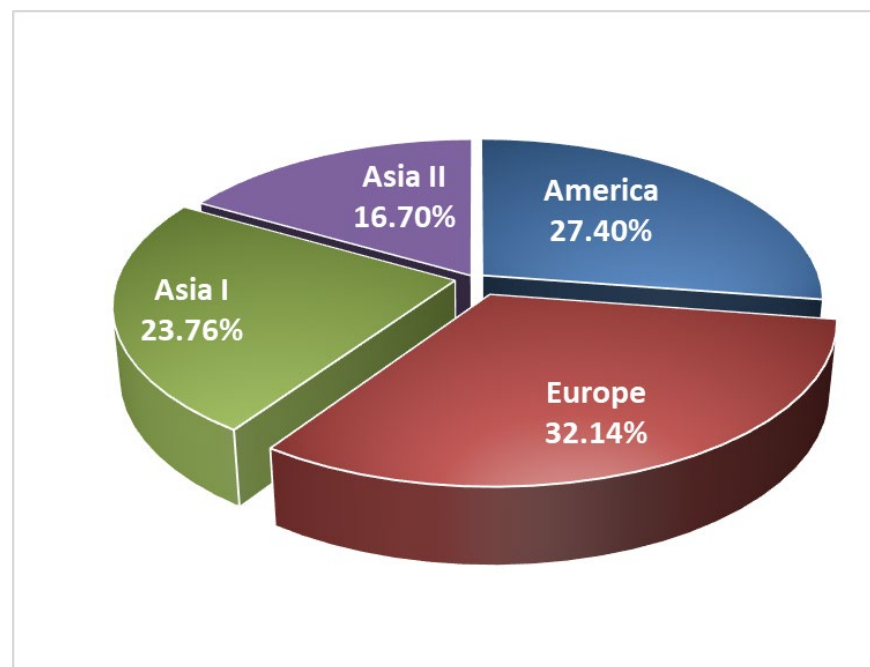
資料區間:202201~202209

營運量分析 - 2022年前三季相較去年同期貨量增長約4%

2022年前三季：3.45 million TEU

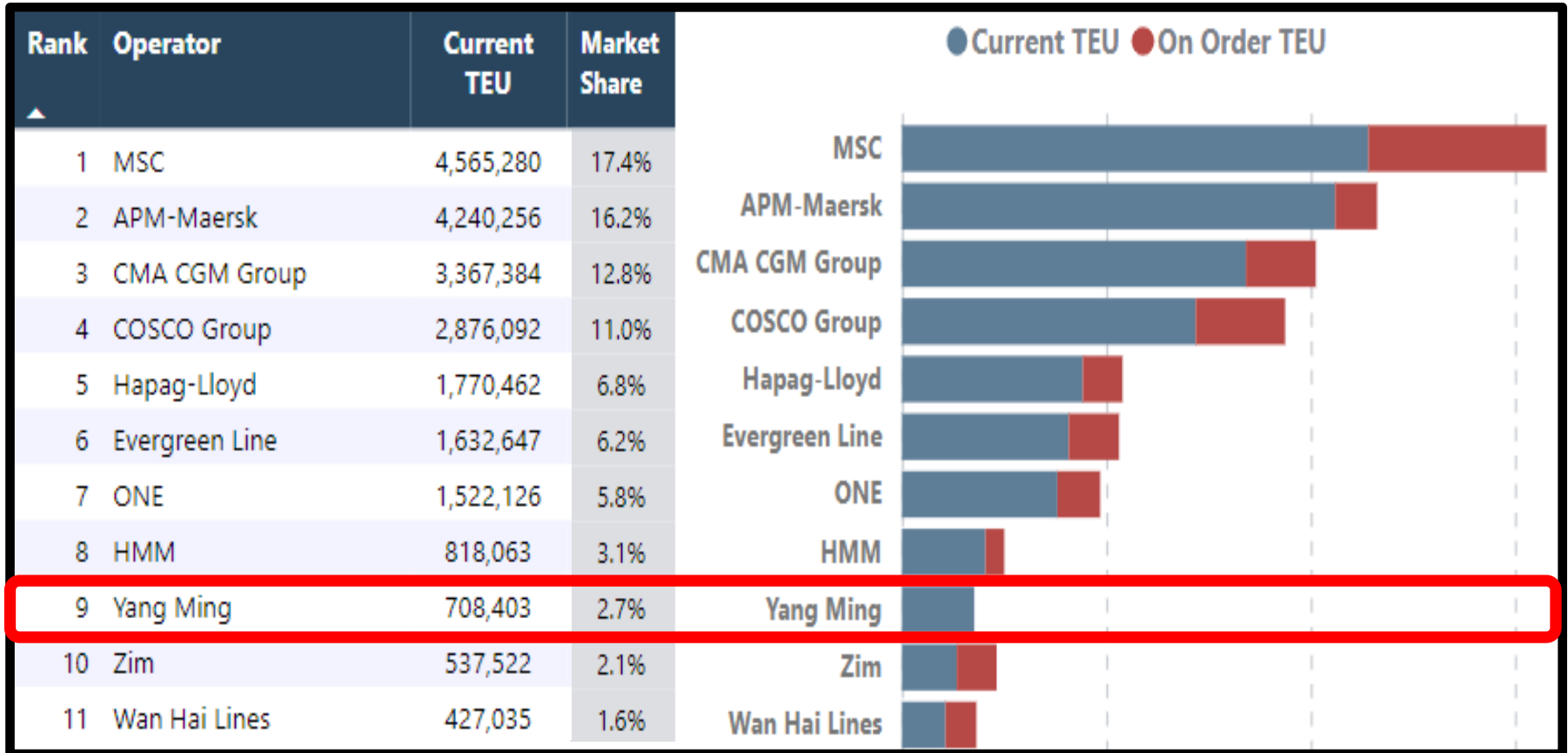


2021年前三季：3.31 million TEU



運力排名

- 2022年11月本公司貨櫃運力排名為全球第九。

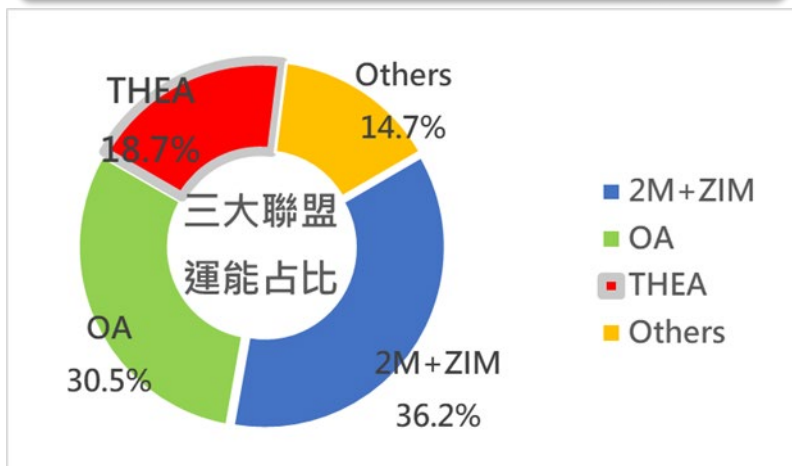


資料來源: Alphaliner, Nov 2022

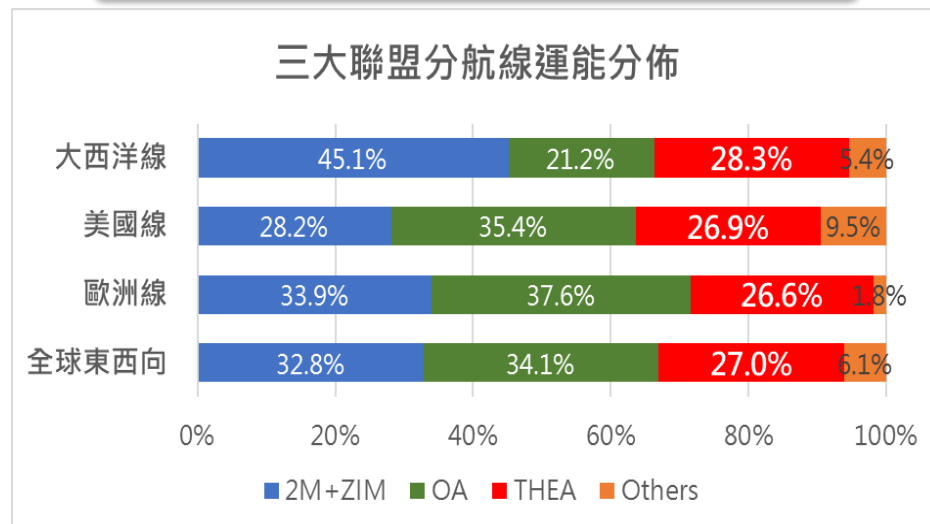
三大航運聯盟運能市占率 THE Alliance 航線部署相對均衡

- 據Alphaliner統計，**三大聯盟全球市占率85%**，約與2021年84%相當。
- 船隊總運能占比以2M的36%、與OA的30%，領先THEA的19%。
- 本公司所屬THE聯盟在**全球東西向主要航線運能占比27%**，約較2021年為增，其中「美國線」略增為近27%；「歐洲線」亦增長為近27%；「大西洋線」約28%。

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" & "Carriers East-West Market shares" · 2022/11/24

公司財務資訊



YANG MING

2022年前三季集團事業群營收比重



物流事業群
3.52%



散裝航運事業群
1.41%



貨櫃航運事業群
94.97%

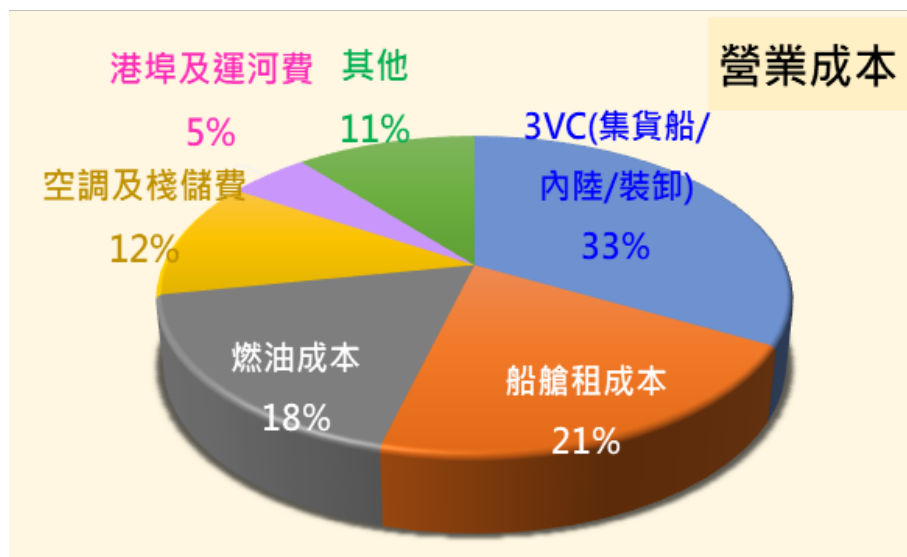
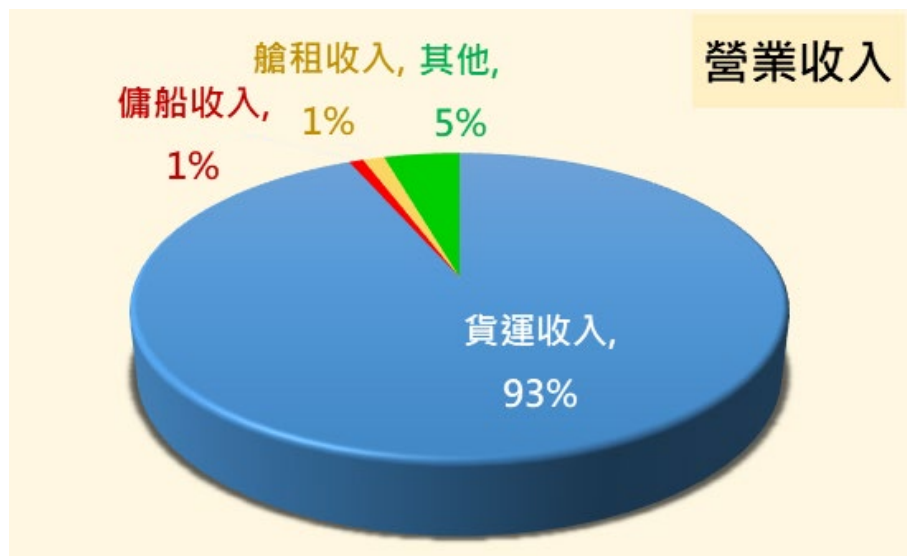


碼頭事業群
0.09%

2022年前三季合併簡明損益表

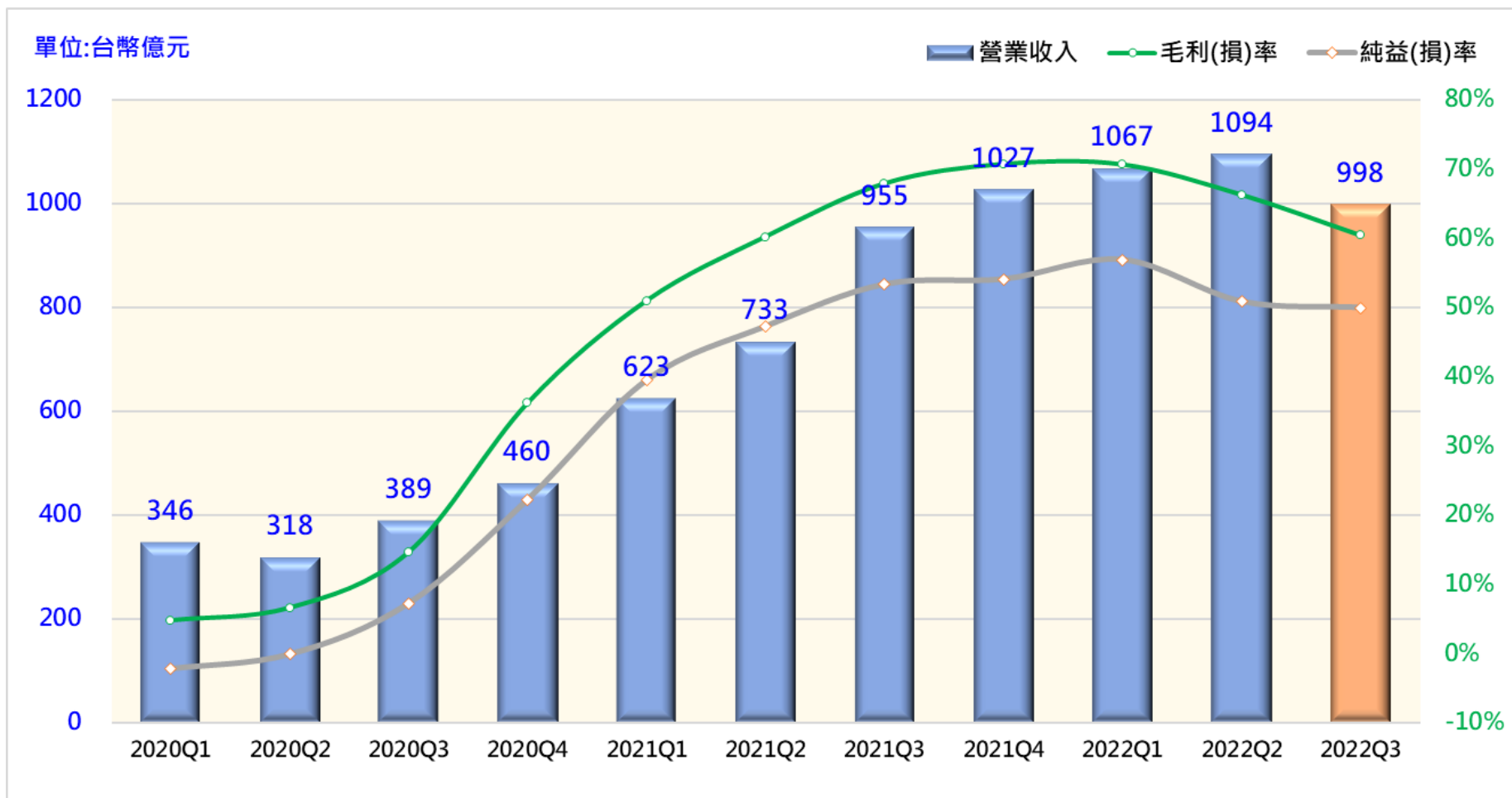
單位：新台幣百萬元

項目	2022年 前三季
營業收入	315,964
營業毛利	208,045
營業淨利	201,269
本期淨利(損)	166,194
歸屬母公司淨利(損)	165,858
每股盈餘(元)	47.50

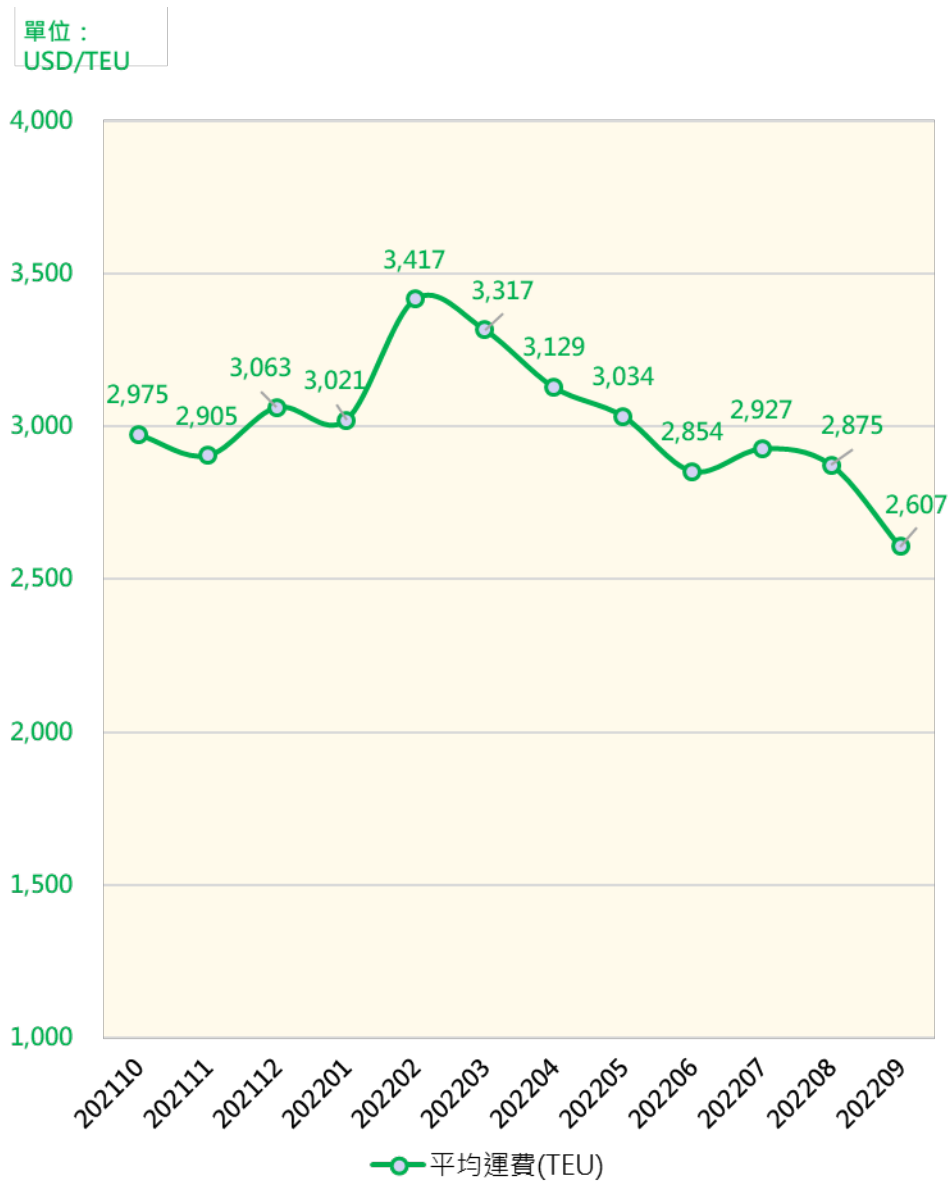
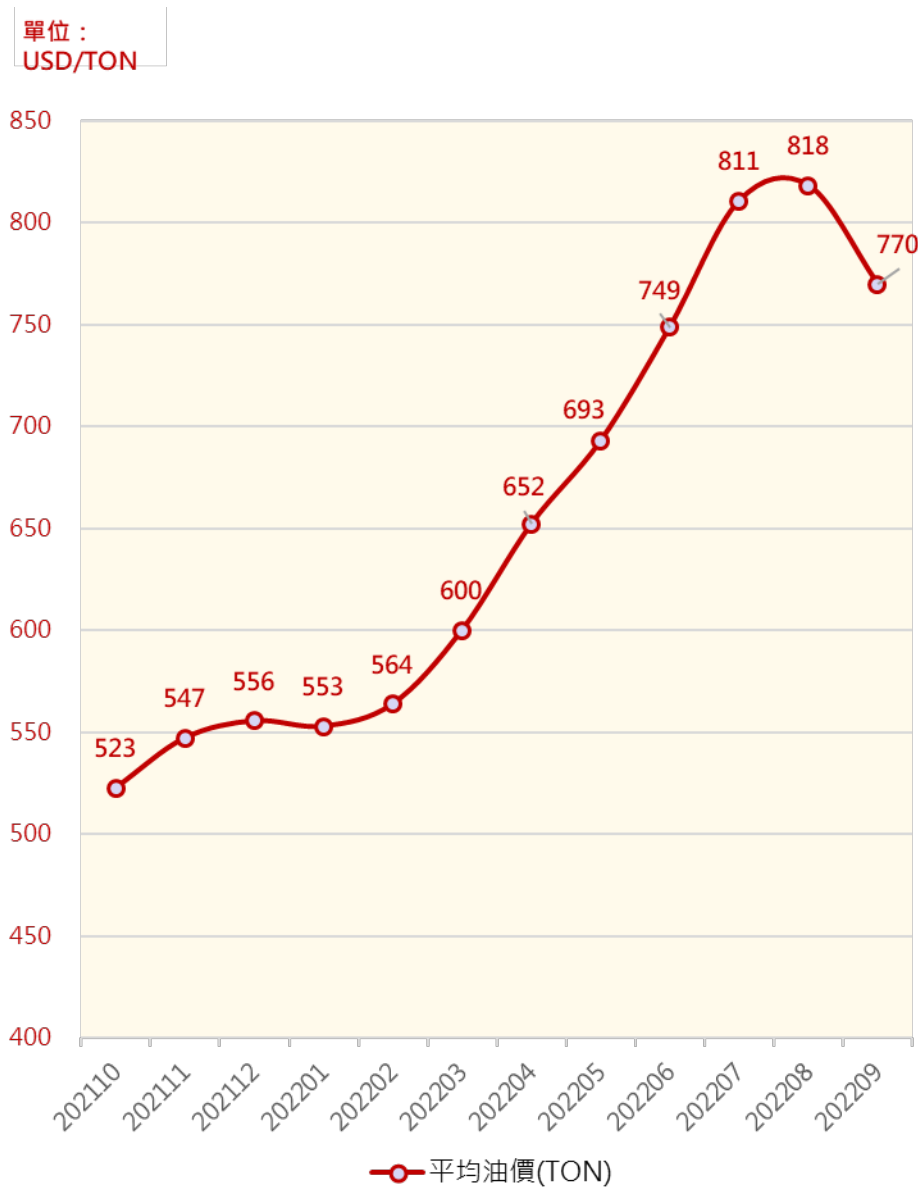


合併營收及毛利率、純益率變化

資料區間:2020Q1~2022Q3

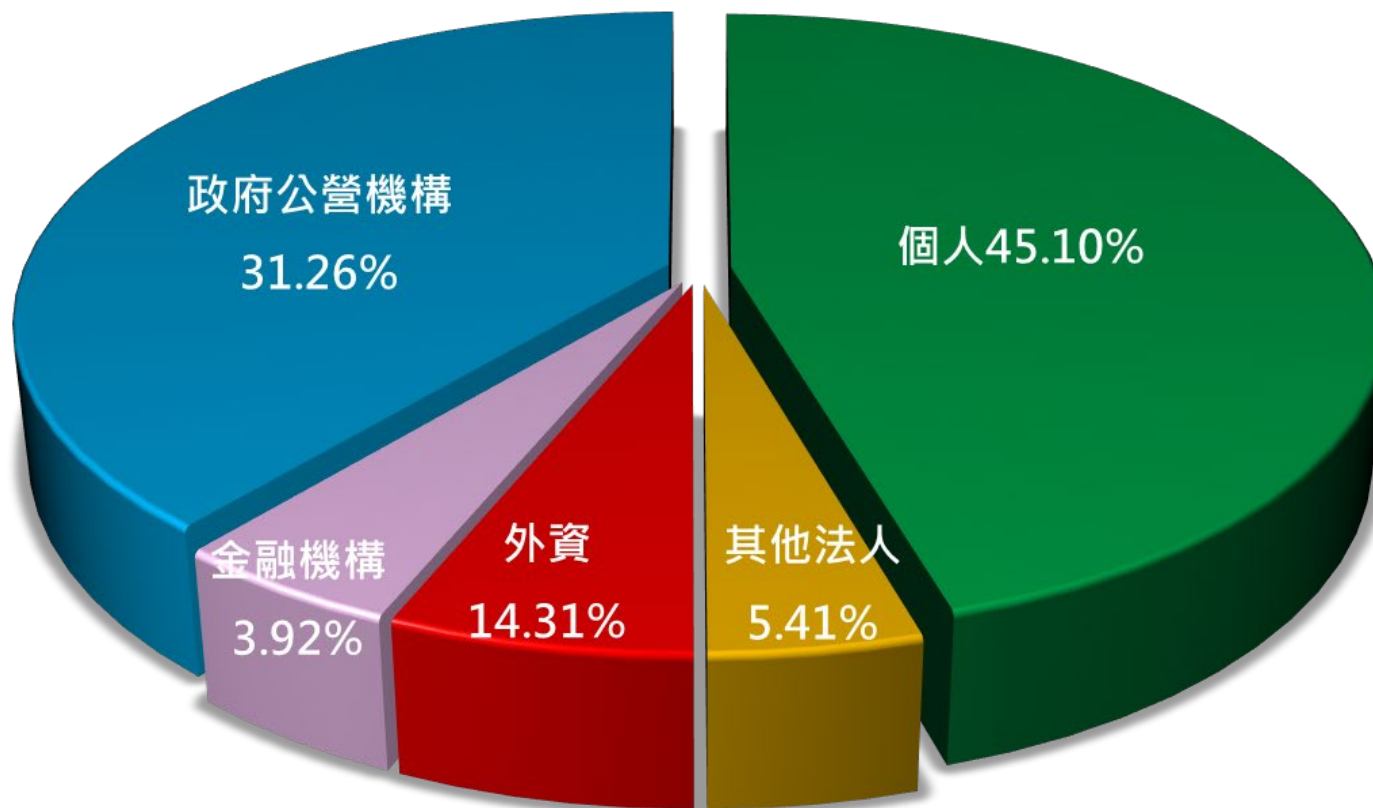


最近一年油價變化及平均運費



公司股權結構

本公司最近一次停止過戶日2022.07.03



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 THE聯盟

- ❑ 配合THEA運力與航線調整，保持盟內相對規模。
- ❑ 配合業務走向與投船時程，調整運力結構。
- ❑ 航線靠港合理化，改善船期準點。
- ❑ 西北歐、地中海與美西升級，增加成本優勢。

東西向其他 (非聯盟架構)

- ❑ 持續精耕經營印度往返歐地航線。
- ❑ 穩固非聯盟夥伴關係，伺機補強現有航線缺口。

南北向航線

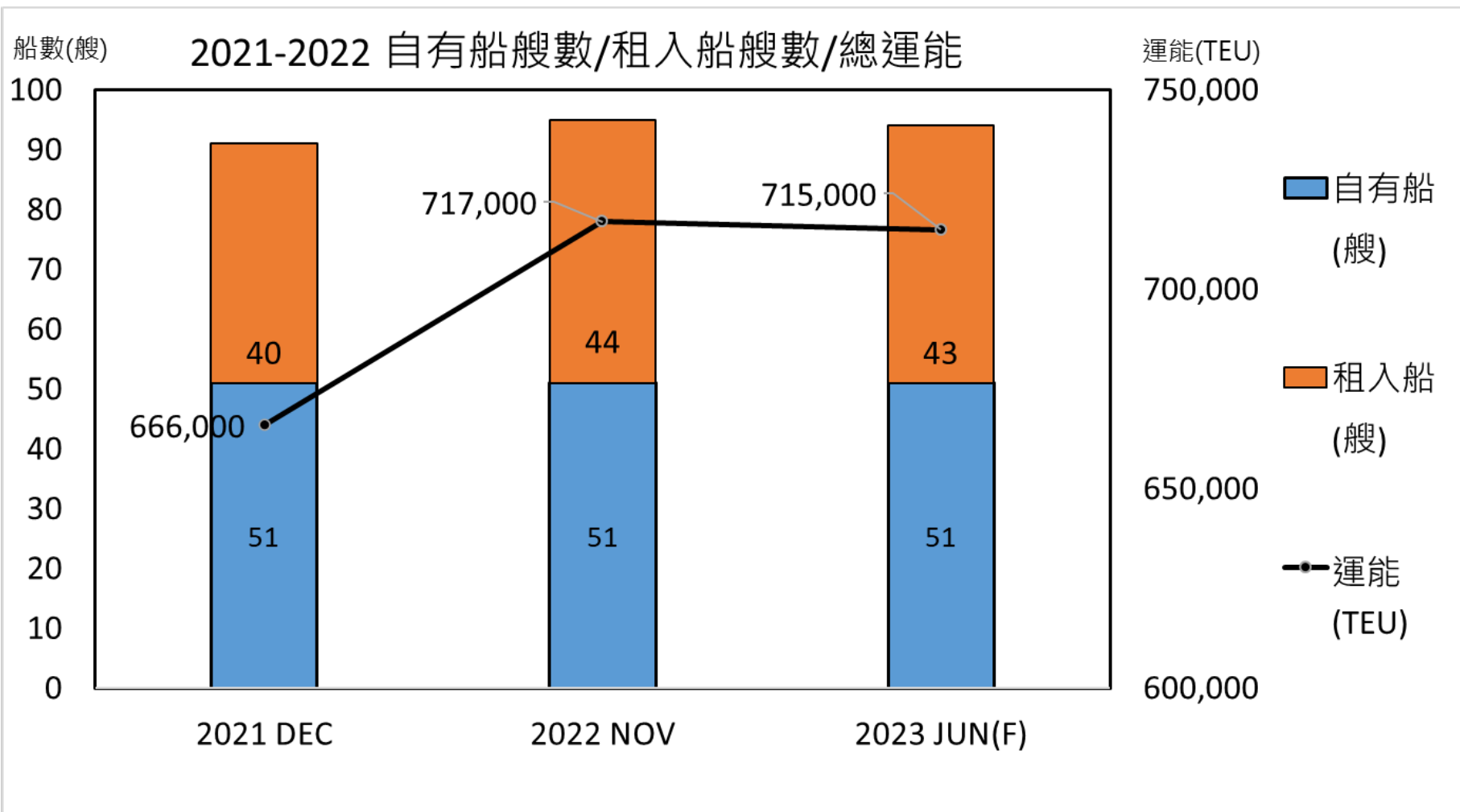
- ❑ 強化南美聯營合作，穩固市場地位。
- ❑ 尋求澳洲擴艙機會，優化航線伺機提高市佔率。
- ❑ 配合市況彈性調整南亞航線投船與運力。
- ❑ 伺機發展其他南北向利基航線。

亞洲區間航線

- ❑ 穩健發展，強化航線多段利用。
- ❑ 多家聯營並與利基、支線航商合作。
- ❑ 以換艙取代向支線航商購買艙位。
- ❑ 亞洲區間視經營績效與市場變化機動快速調整。

船隊汰舊換新與優化

- 截至2022/11/30，陽明船隊總運能為95艘/71.7萬TEU



- 14艘11,000TEU新造長租船已於2022年第三季全數交付完畢。

2023 H1

1. 第四季以來全球受高通膨、高庫存、運力過剩影響，另加上升息、經濟衰退等因素，導致貨量需求相對疲軟，運價持續在低檔盤整。
2. 農曆年前為出貨旺季，期待有機會見到運費止跌反彈。明年供需失衡狀況是否收斂，仍有待觀察。
3. 整體而言，2023上半年市場展望不確定性仍高。

Q&A

