

陽明海運 2018年法人說明會

YANG MING A Transport Group With Excellence

We Deliver

GOOD for Life



Dec.14 2018

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、產業現況
- 二、公司營運概況
- 三、公司財務資訊
- 四、未來展望





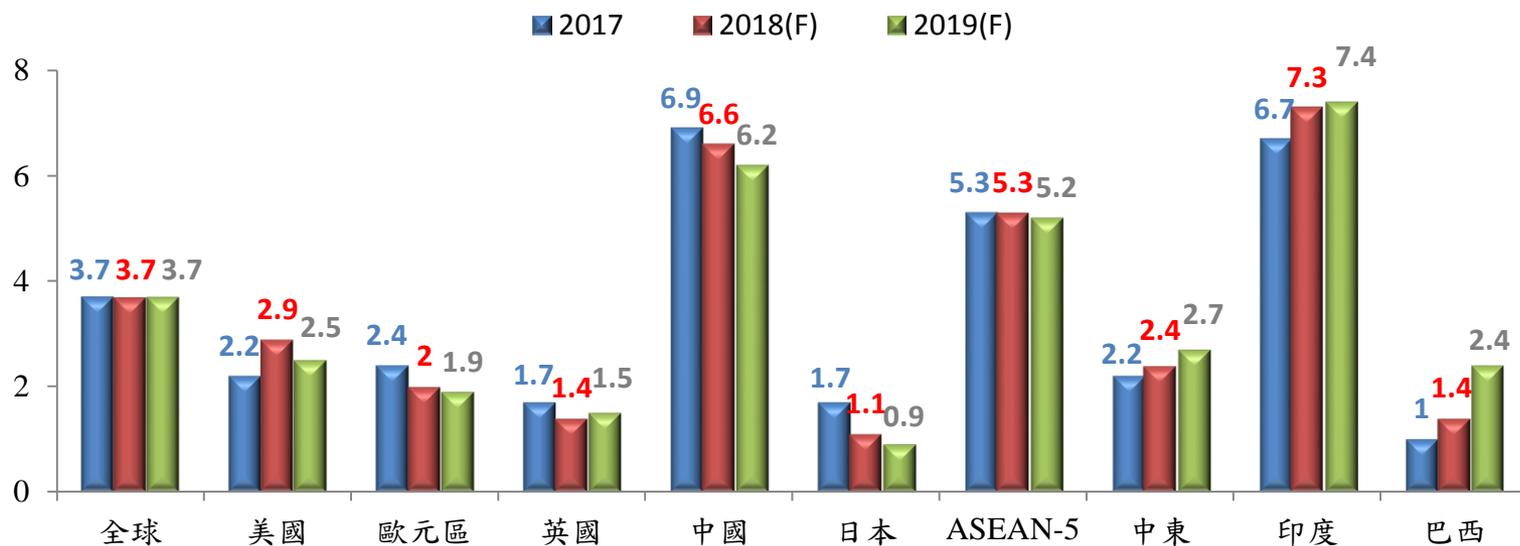
產業現況

總體經濟展望

貿易保護主義升溫帶來不確定性，全球經濟仍朝溫和成長發展

IMF 2018年10月份發表最新《世界經濟展望報告》

- 全球經濟預測2018年和2019年成長率皆維持在3.7%，仍維持溫和成長趨勢。
- 重要經濟體的經濟成長率預測：
 - 美國：2018:2.9%、2019:2.5%
 - 歐元區:2018:2.0%、2019:1.9%
 - 中國：2018:6.6%、2019:6.2%



產業供需 整體航運市場供需趨於平衡，未來展望審慎樂觀

2019年整體航運市場供需狀況最新預測

- Alphaliner, Drewry及Clarkson三大航運機構皆預估需求大於運能供給的現象
- 預測需求成長率將會略微超出供給成長率0.1%~1.1%，顯示供需比率愈趨平衡，市場供需失衡情況可望獲得改善，預期2019年整體發展相對穩健。

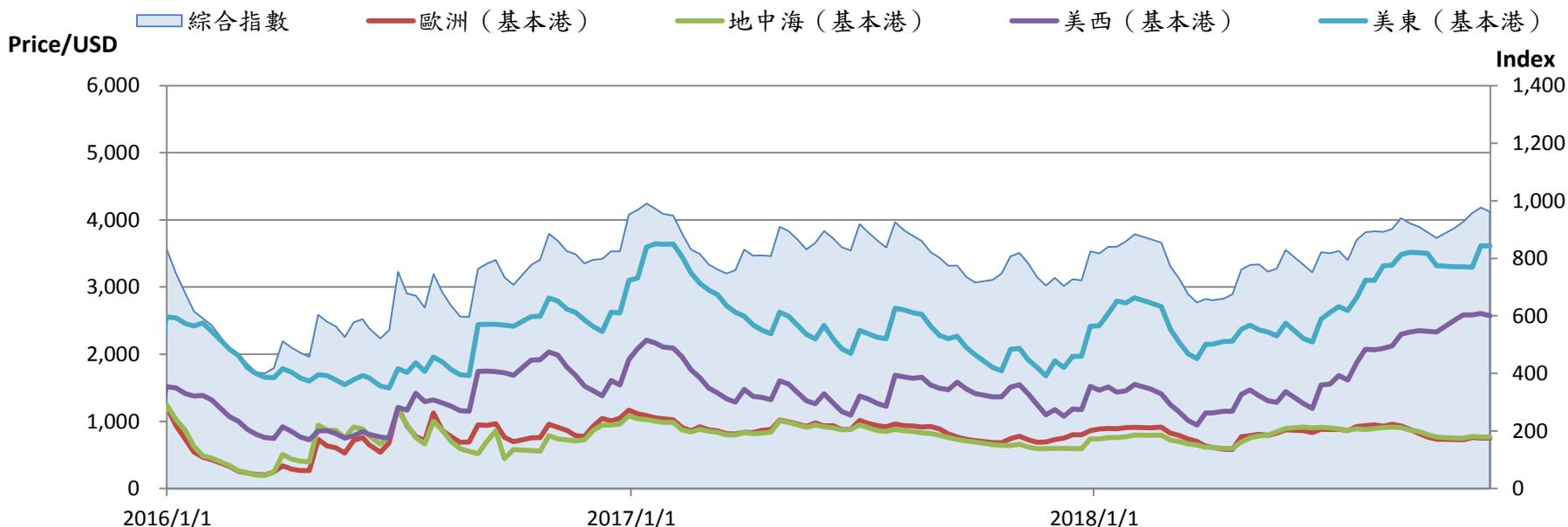
		2016	2017	2018(f)	2019(f)
Alphaliner	Supply	1.9%	3.7%	5.7%	4.0%
	Demand	2.7%	6.7%	4.6%	4.1%
	Gap	-0.8%	-3.0%	1.1%	-0.1%
Drewry	Supply	1.2%	3.8%	5.7%	3.5%
	Demand	2.6%	6.3%	5.3%	4.2%
	Gap	-1.3%	-2.5%	0.4%	-0.8%
Clarkson	Supply	1.2%	3.8%	5.9%	3.3%
	Demand	4.2%	5.5%	4.5%	4.4%
	Gap	-3.0%	-1.7%	1.4%	-1.1%

Source: Drewry Container Forecaster 3Q 2018; Clarkson Container Intelligence 4Q. 2018; Alphaliner Monthly Monitor, Nov. 2018

運價趨勢

市場供需持穩，貨量需求相對維持高點

- SCFI綜合指數截至11月為止較去年同期勁揚近30%。受美中貿易戰影響，貨主出貨意願強勁，北美航線市場運輸需求維持高點，預期市場在年底前仍可維持熱度，並維持高運價水準；歐洲線因為在中國十一長假後復工速度快，貨量恢復滿載，運價也呈現平穩趨勢。



Note: 1. 綜合指數以2009年10月16日為基期，基期指數1000點

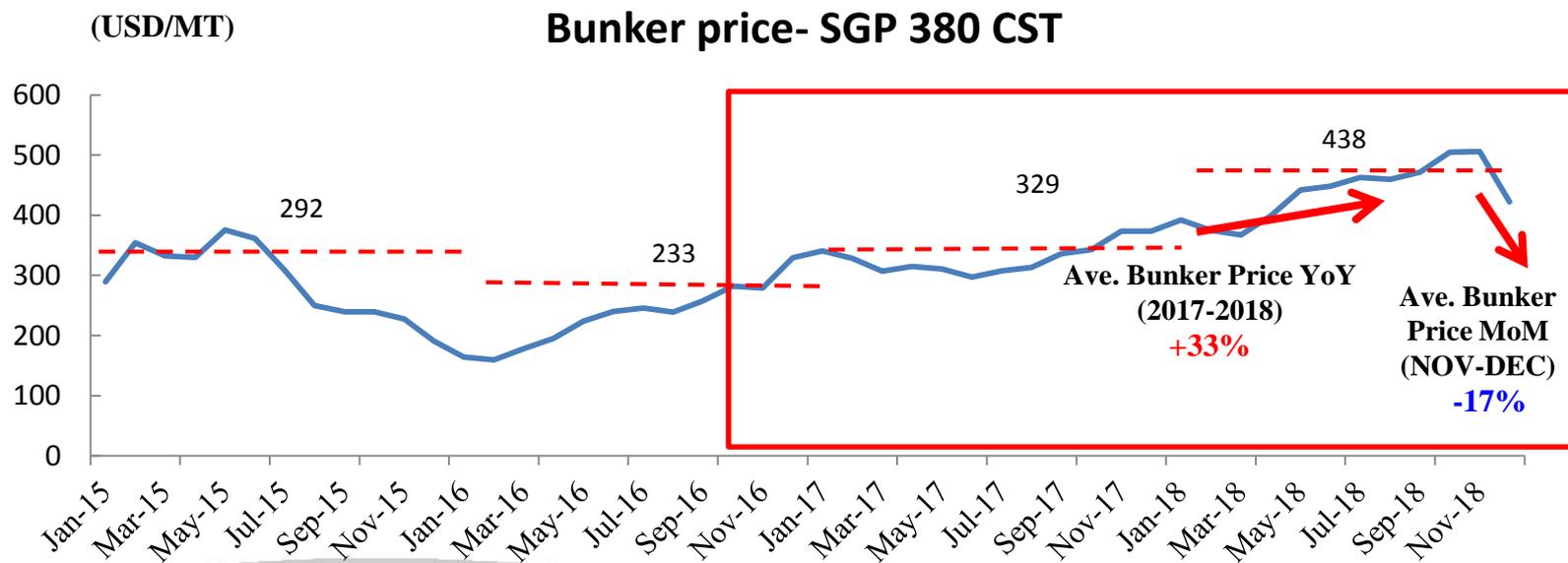
2. 上海出口至美西(基本港)、美東(基本港)以FEU計價，其餘以TEU計價

3. 折線圖左方縱軸為上海出口至歐洲、地中海、美西、美東之價格；右方縱軸為綜合指數

Source: 上海航交所(截至2018年11月)

油價演變趨勢

USD/MT	2015Q1~Q4	2016Q1~Q4	2017Q1~Q4	2018Q1~Q4 (Until 2018.DEC)
SGP 380 CST	292	233	329	438
USD/MT	2015Q4	2016Q4	2017Q4	2018Q4 (Until 2018.DEC)
SGP 380 CST	219	297	363	478



Source: Clarkson 380cst bunker prices, Singapore 12/07/2018

美中貿易戰影響

以彈性靈活策略，即時應變貨流移轉變化

- 目前為止貿易戰關稅措施的確切影響尚難估計，儘管美中兩國本月初達成的90天休戰期持續進行協商，然而仍為產業未來發展前景帶來不確定性。
 - **干擾全球貿易供應鏈:**美國訂單或向中國以外的市場轉移，預期美中貿易之間的貨流或將向東南亞與新興市場等國家移轉，對於本公司長期積極深耕的亞洲近洋市場，可視為一新的發展契機。
 - **調配布局:**本公司屬全球化運營，倘未來中美貿易戰持續升溫，可能將運力向中國以外的地區分散，順應市場需求分配運力，以降低貿易戰帶來的衝擊。



環保法規影響 (IMO 2020) 推升整體海運業營運成本

- 國際海事組織已批准MARPOL Annex VI修正案，自2020年1月1日起將禁止使用含硫量高於0.5%的船用燃油；自2020年3月1日起禁止未安裝脫硫裝置船舶攜帶高於含硫量0.5%之高硫燃油。
- 該法規預估推升整體海運業營運成本，相關分析機構訊息如下：
 - JOC預估該法規對整體貨櫃海運業的影響，每年將增加150億美元的支出
 - Drewry預估每趟航程將會增加美金40萬至80萬之成本

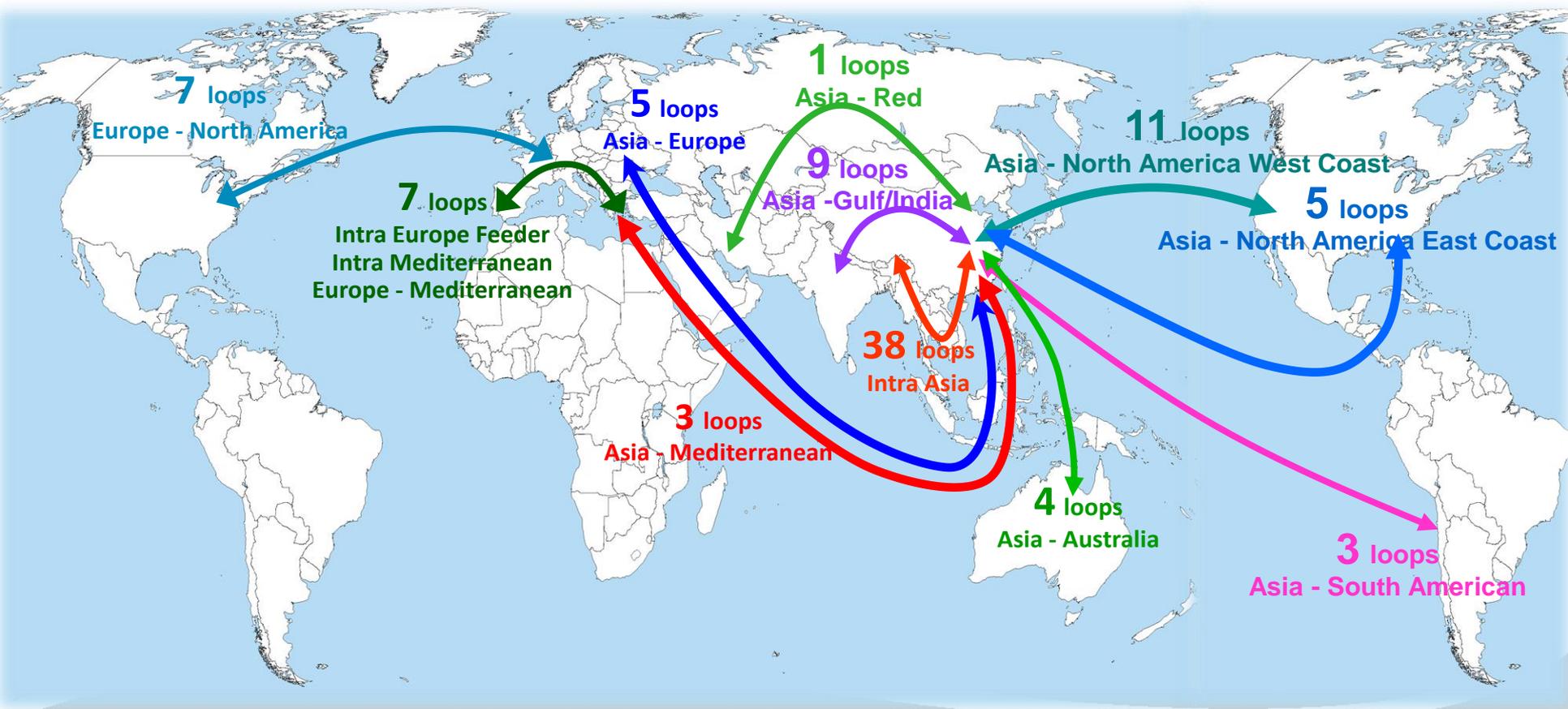




公司營運概況

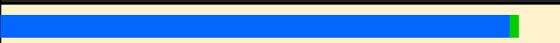
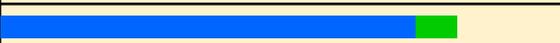
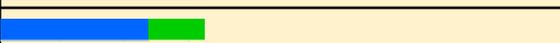
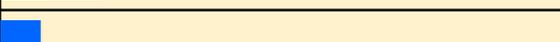
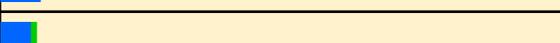
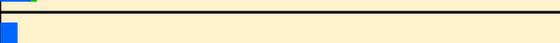
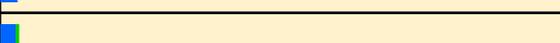
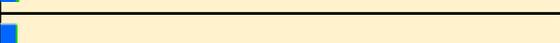
船隊與航線 佈建綿密航線網絡，擴大聯盟合作綜效

- 90+ 航線 / 150+ 港口 / 70+ 國家 / 240+ office



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2018年11月16日，本公司排名為全球第八名。

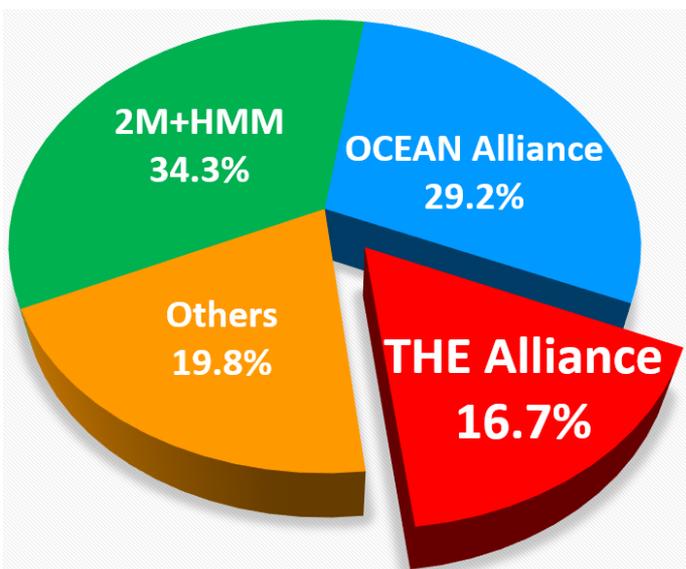
Rnk	Operator	Existing Fleet		Owned		Chartered		Orderbook		Market Share	
		TEU	Ships	TEU	Ships	TEU	Ships	TEU	Ships		
1	AMP-Maersk	4,038,515	709	2,275,403	312	1,763,112	397	73,606	6	17.8%	
2	Mediterranean Shg Co	3,303,534	521	1,086,236	192	2,217,298	329	332,052	18	14.6%	
3	COSCO Group	2,788,561	465	1,357,019	160	1,431,546	305	201,164	17	12.3%	
4	CMA CGM Group	2,664,829	513	1,012,568	130	1,652,261	383	228,500	21	11.7%	
5	Hapag-Lloyd	1,630,020	226	1,047,266	112	582,754	114			7.2%	
6	ONE	1,529,729	221	584,599	80	945,130	141	56,208	5	6.7%	
7	Evergreen Line	1,180,853	202	582,502	116	598,351	86	484,176	75	5.2%	
8	Yang Ming	643,365	101	450,841	42	192,524	59	236,070	26	2.8%	
9	PIL(Pacific Int. Line)	427,070	134	237,602	98	189,468	36	24,446	3	1.9%	
10	Hyundai M. M.	417,699	73	129,439	14	292,260	59	396,000	20	1.9%	
11	Zim	336,549	68	27,800	6	308,749	62			1.5%	
12	Wan Hai Lines	258,774	97	168,620	70	90,154	27	48744	20	1.1%	
13	IRISL Group	154,415	50	96,383	4	58,032	4			0.7%	
14	Antong Holdings(QASC)	140,325	115	102,447	48	37,878	67	29,676	21	0.6%	
15	KMTC	135,148	65	60,236	29	74,912	36	14,400	8	0.6%	

Source: Alphaliner, Nov. 16, 2018

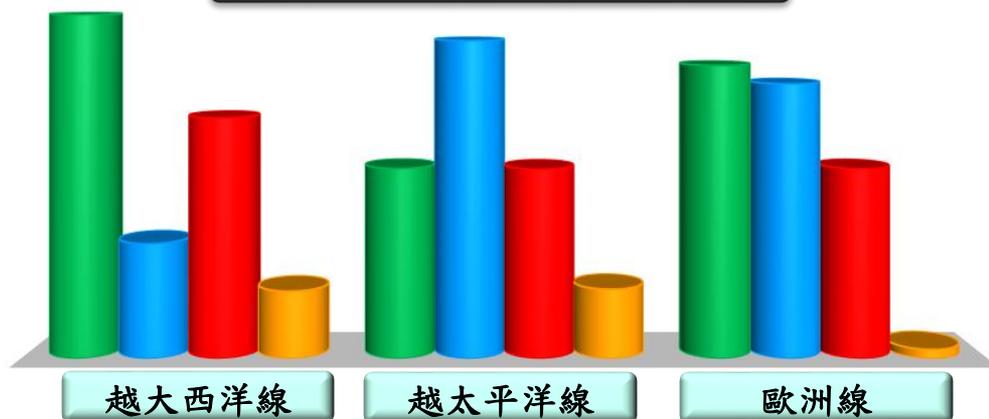
三大航運聯盟運能市占率 THE Alliance航線佈署相對均衡

- THE Alliance旗下航商共計擁有約380萬TEU運能，占全球運能的16.7%。
- 船隊總運能市占率以2M+HMM的34.3%居首，其次為Ocean Alliance的29.2%以及16.7%的THE Alliance。
- 東西向主要航線市占率
相較2M+H專注於大西洋航線，OCEAN以太平洋航線為主，THE Alliance在三大東西向主要航線上佈署的運能相對均衡。

三大聯盟運能市占率



三大聯盟分航線運能市占率



Source: Alphaliner "Top 100 Report (as per 2018/11/16)

以客為尊優質服務

致力於服務品質優化，備受客戶肯定

受頒澳洲Daily Cargo News 澳洲-東北亞航線高度推薦航商獎



獲Allenberg Cotton Co.頒發2016年度船公司獎

2017 & 2018年榮獲Logistics Management 品質優良獎



獲美國第二大貿易進口商暨零售百貨集團Target Corporation頒發"Provider of the Year"



2017&2018年榮獲Asia Cargo News亞洲區間年度最佳航商獎



海洋保育永續發展 秉持地球公民理念，善盡環境保護責任



連續三年榮獲Blue Circle Awards



陽明海運盛明輪榮獲美國海岸巡防隊AMVER System榮譽證書及藍卡評等



獲交通部頒發發展綠色航運績優獎



榮獲法國馬賽港務局頒發的Environmental Ship Index Award 2017獎項



公司財務資訊

陽明海運集團事業群營收比重



物流事業群
3.33%



散裝航運事業群
2.30%



貨櫃航運事業群
93.81%

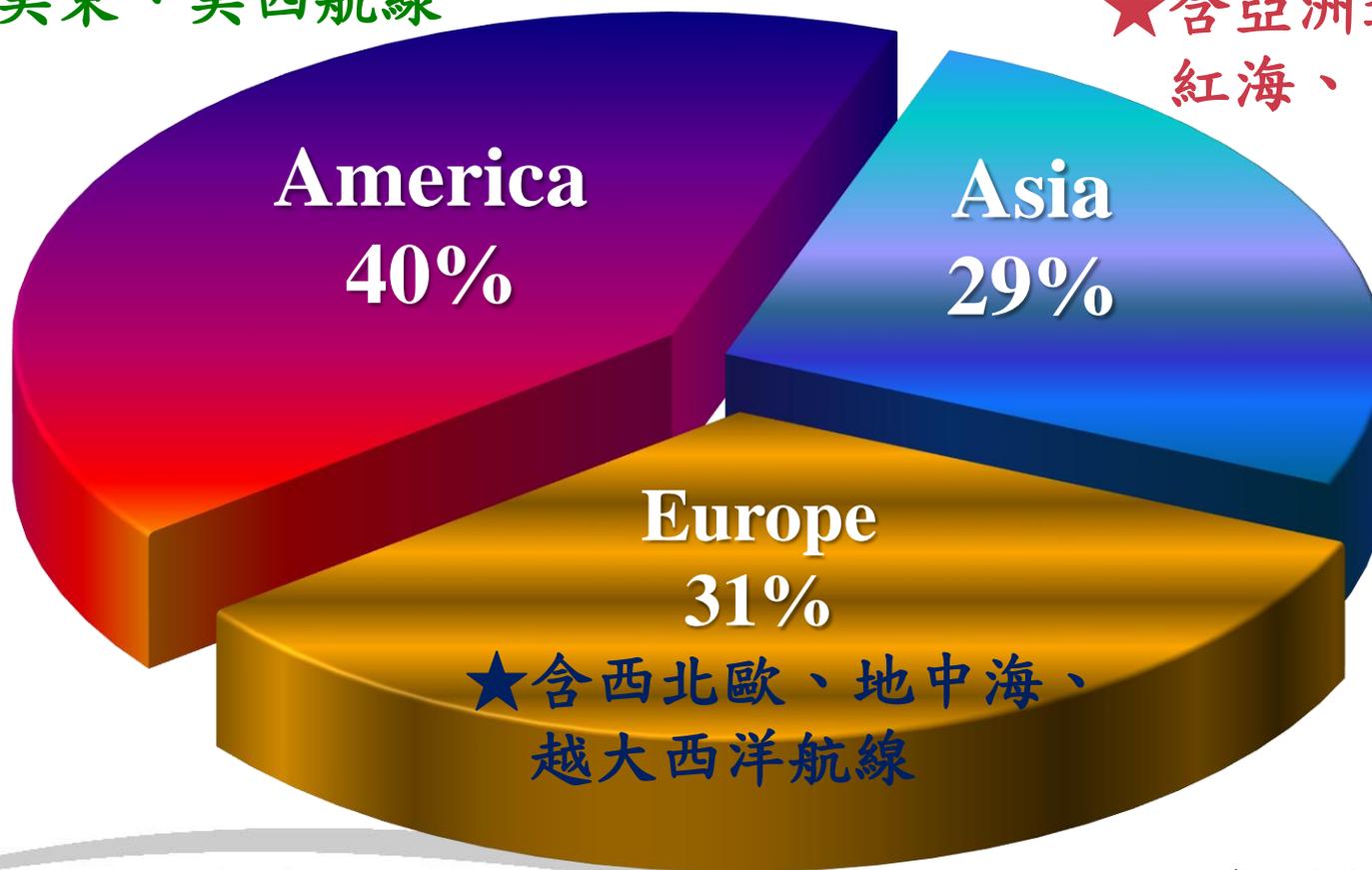


碼頭事業群
0.29%

2018年各航線營業收入比重

★含美東、美西航線

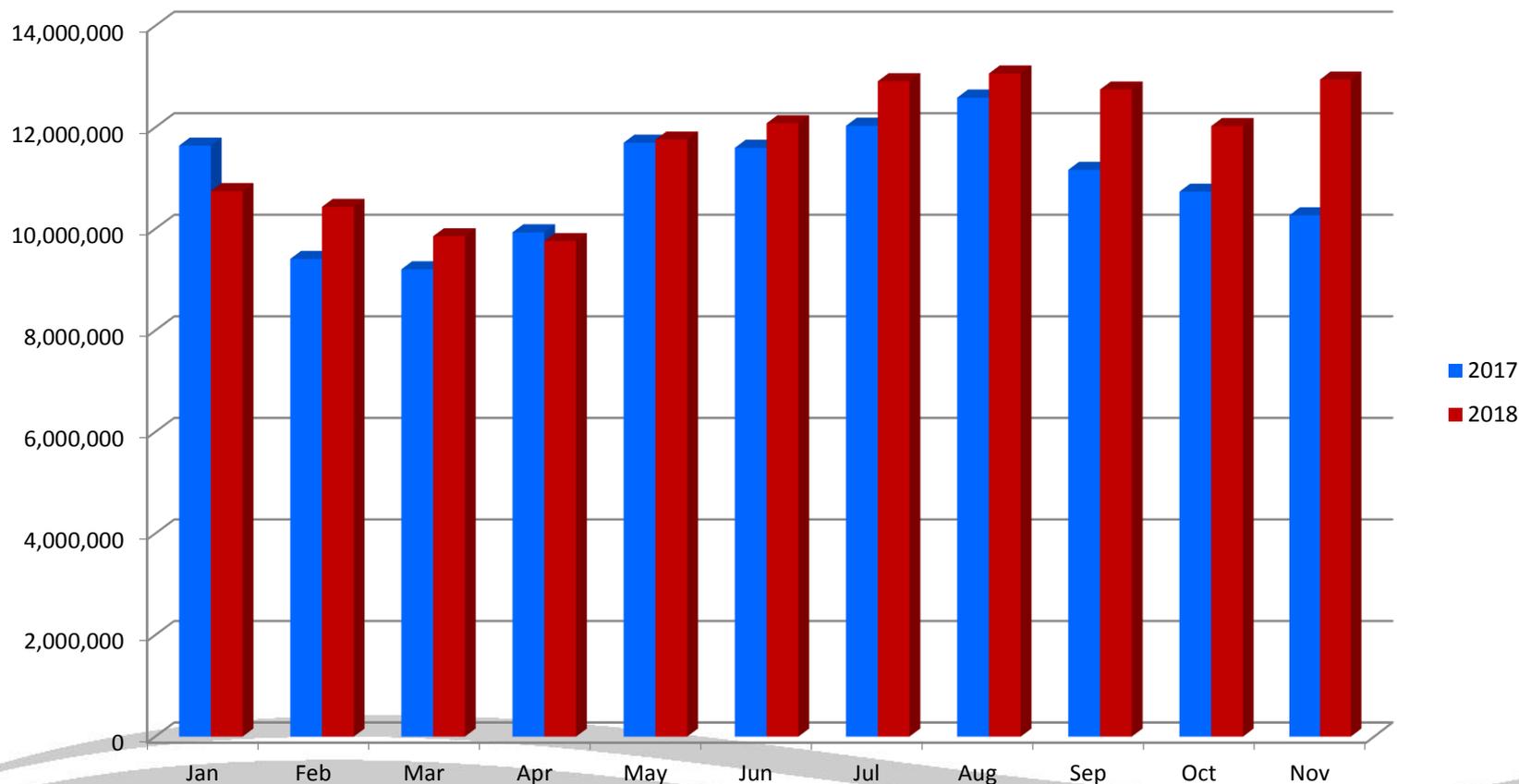
★含亞洲近洋、
紅海、中東航線



資料區間:201801~201811

2017與2018每月合併營收比較

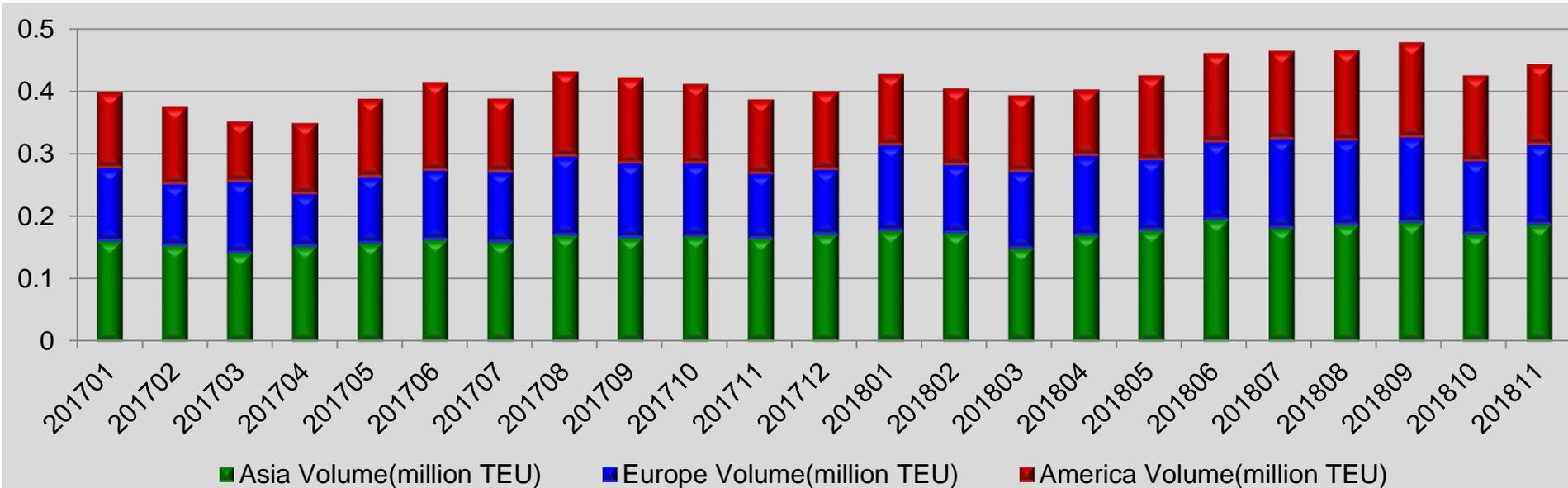
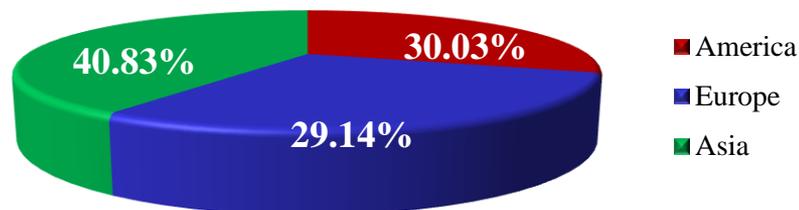
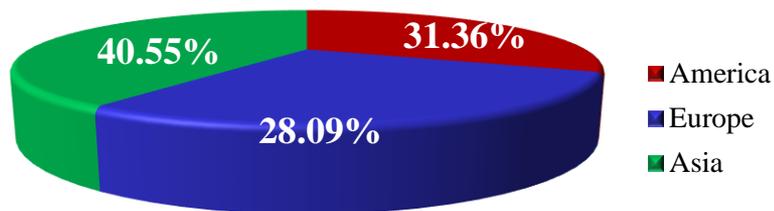
至2018年11月止，今年累計合併營收較去年同期成長6.7%。



營運量分析 - 相較去年同期貨量成長11% YOY

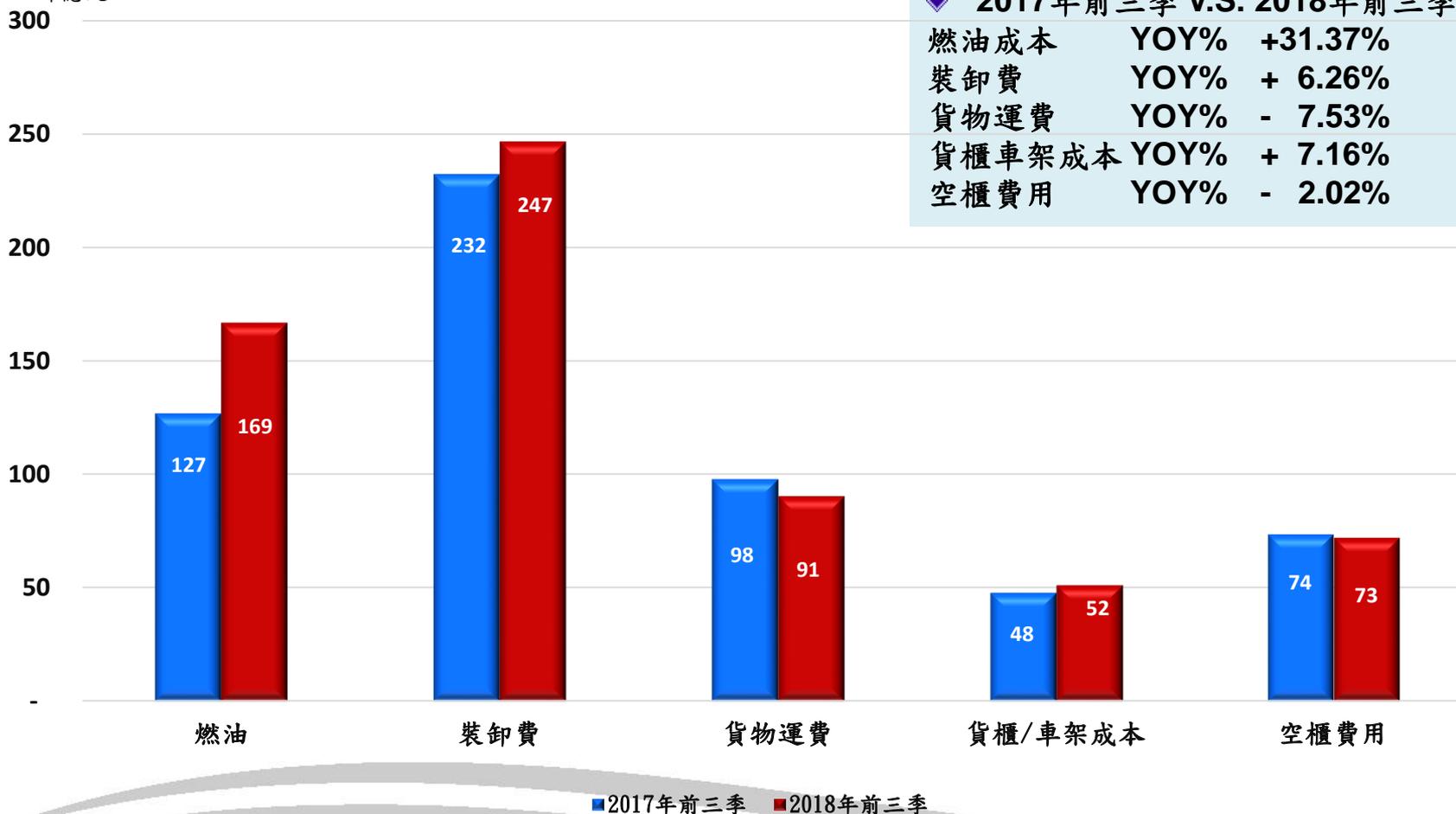
201701~11 : 4.32 million TEU

201801~11 : 4.79 million TEU



2017與2018 前三季同期營業成本分析

NT\$億元



◆ 2017年前三季 V.S. 2018年前三季

燃油成本	YOY%	+31.37%
裝卸費	YOY%	+ 6.26%
貨物運費	YOY%	- 7.53%
貨櫃車架成本	YOY%	+ 7.16%
空櫃費用	YOY%	- 2.02%

布蘭特原油價格外部機構預測

美國原油日產量維持在歷史新高水平及美國對伊朗原油出口制裁力道略有減弱，油價自2018年10月高點大幅回落。

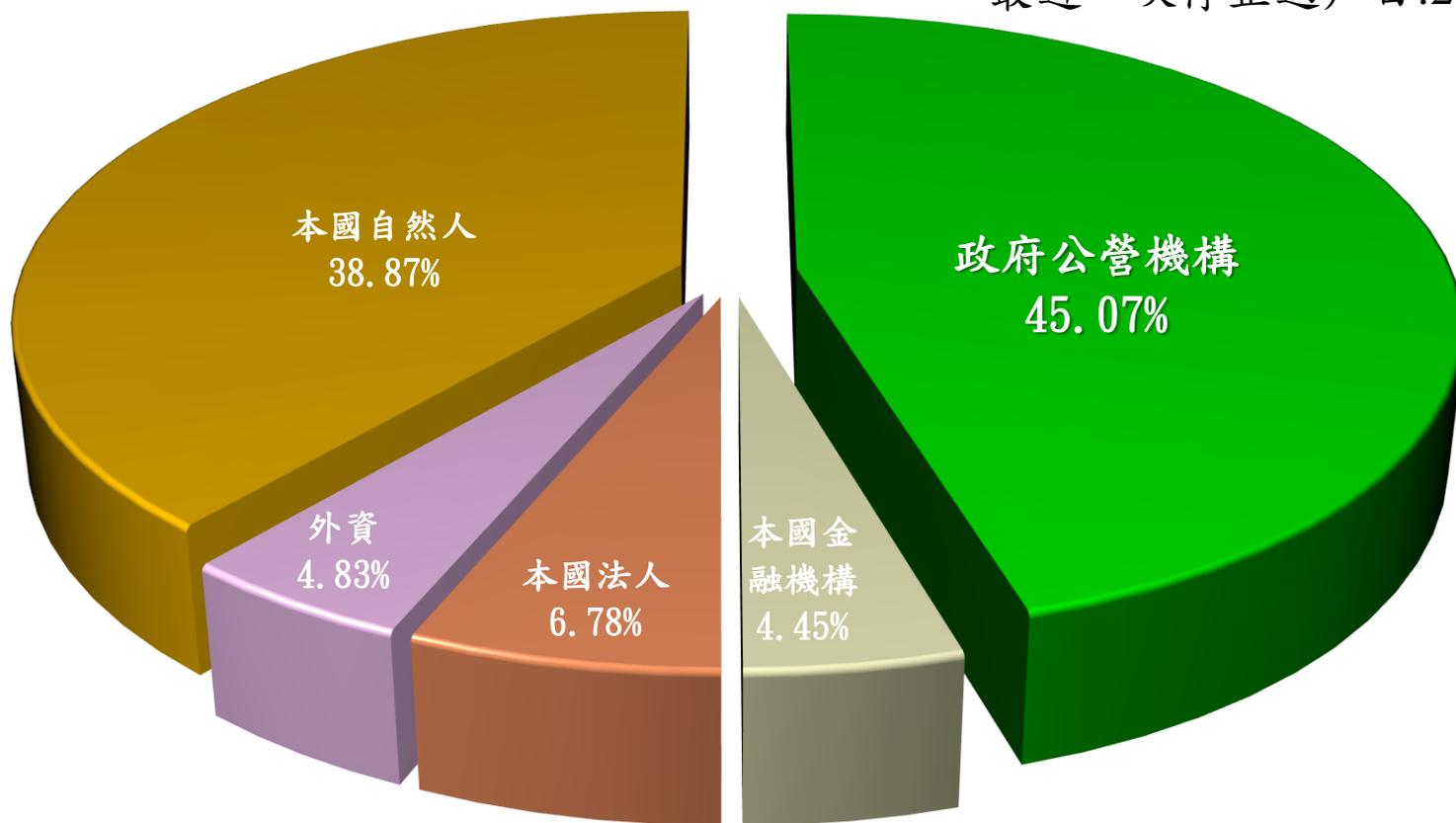
Bank\Time	1Q2019F	2Q2019F	3Q2019F	4Q2019F	2019F
JP Morgan	71.33	74.33	73.33	71.33	72.58
Barclays PLC	75	71	70	73	72.25
Bank of America Merrill Lynch	70	74	70	66	70
Goldman	70	70	65	65	67.5
Capital Economics Ltd	67	66	64	61.5	64.63
Oxford Economics Ltd	60	63	64.26	64.9	63.04
Citigroup					57.00

單位：美元/桶

資料來源：Bloomberg(12/10)&銀行投資報告

公司股權結構

最近一次停止過戶日:2018.4.24





未來展望

營運強化策略

加強貢獻度管理及航線優化

營運流程及作業系統優化

船隊汰舊換新及船隊營運優化

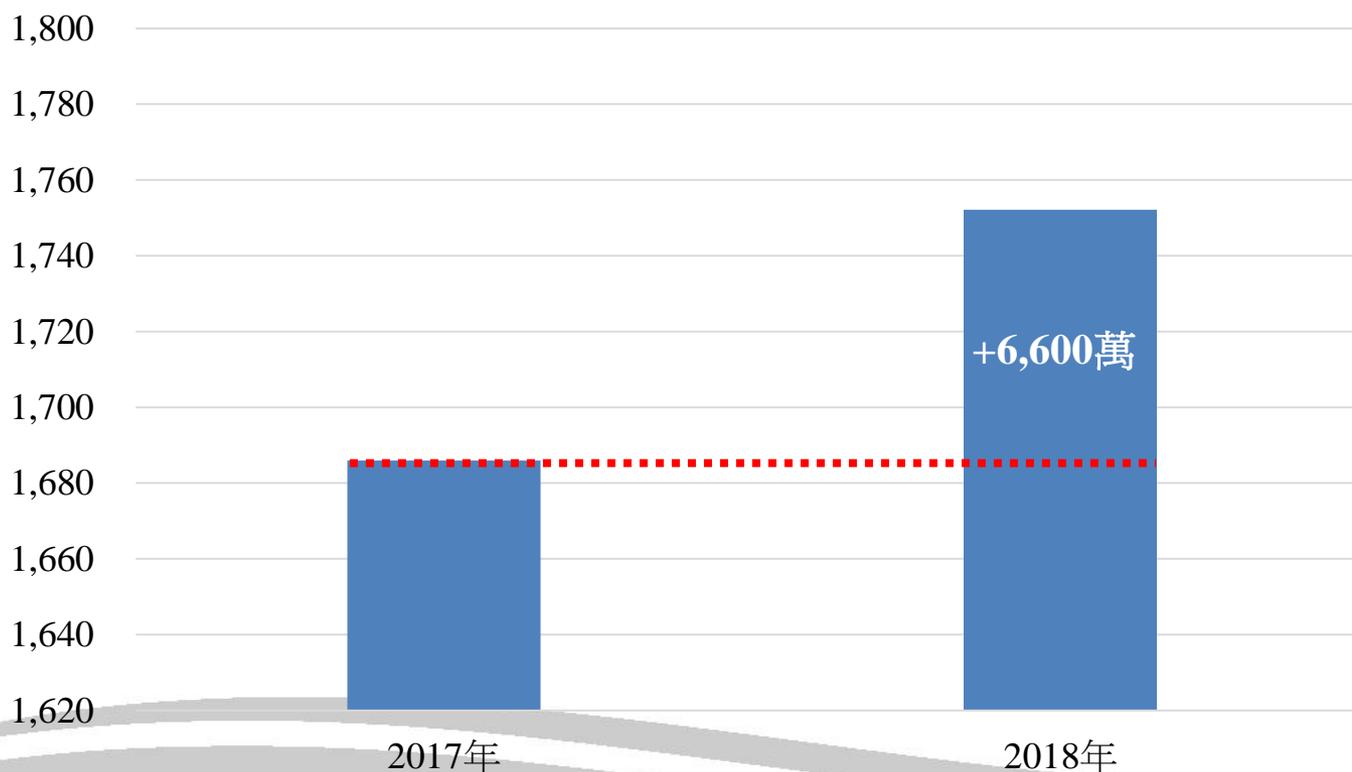
集團事業集中化管理

加強貢獻度管理

- 2018年1~11月較2017年同期，總貢獻金額成長約美金6,600萬元

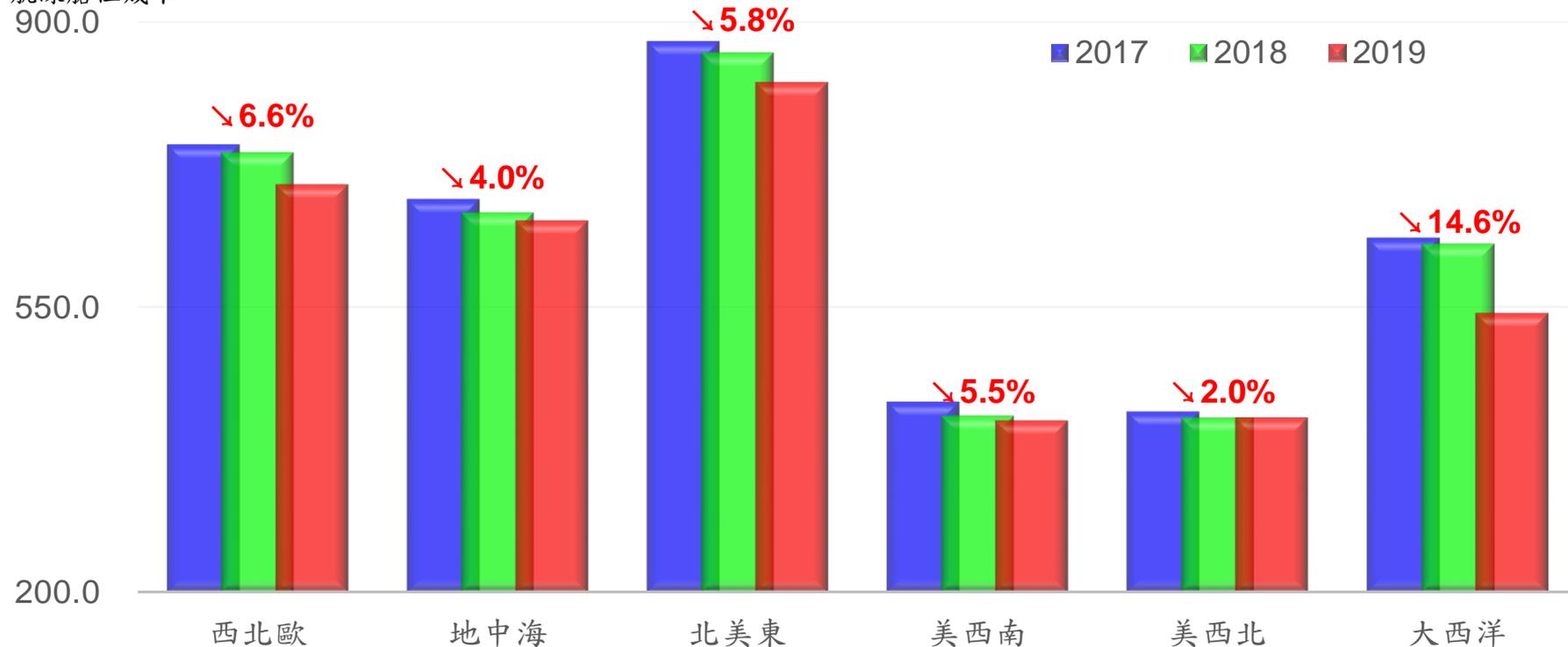
2018年1~11月vs 2017年1~11月 總貢獻度

單位：美金百萬元



航線優化布局:陽明東西向航線競爭力改善

航線艙位成本



陽明海運自加入THE 聯盟以後，透過持續的航線競爭力改善，預計於2017年到2019年東西向航線艙位單位成本降幅2% ~ 14.6%不等。

航線優化布局

近洋航線

- 持續推動航線優化，加強近洋線佈局。根據Clarkson Research資料，亞洲區間運力呈現成長的態勢，整體亞洲區間運力今年初較去年同期成長9%。相較去年，陽明近洋線今年運力成長3.2%，但裝載量成長12.04%。

西亞

- 陽明將於2019年1月於杜拜成立西亞區域總部，管理現行遠東往返中東/紅海/印巴航線相關營運，且未來將開發中東/紅海/印巴區間航線，拓展西亞服務網絡並持續深耕西亞市場。

中南美

- 陽明於2017年6月於巴拿馬即成立中南美區域總部，管理現行遠東/歐洲/美國往返中南美航線相關營運，未來將佈建中南美與加勒比海區間航線，健全且強化中南美與加勒比海航線服務網絡。

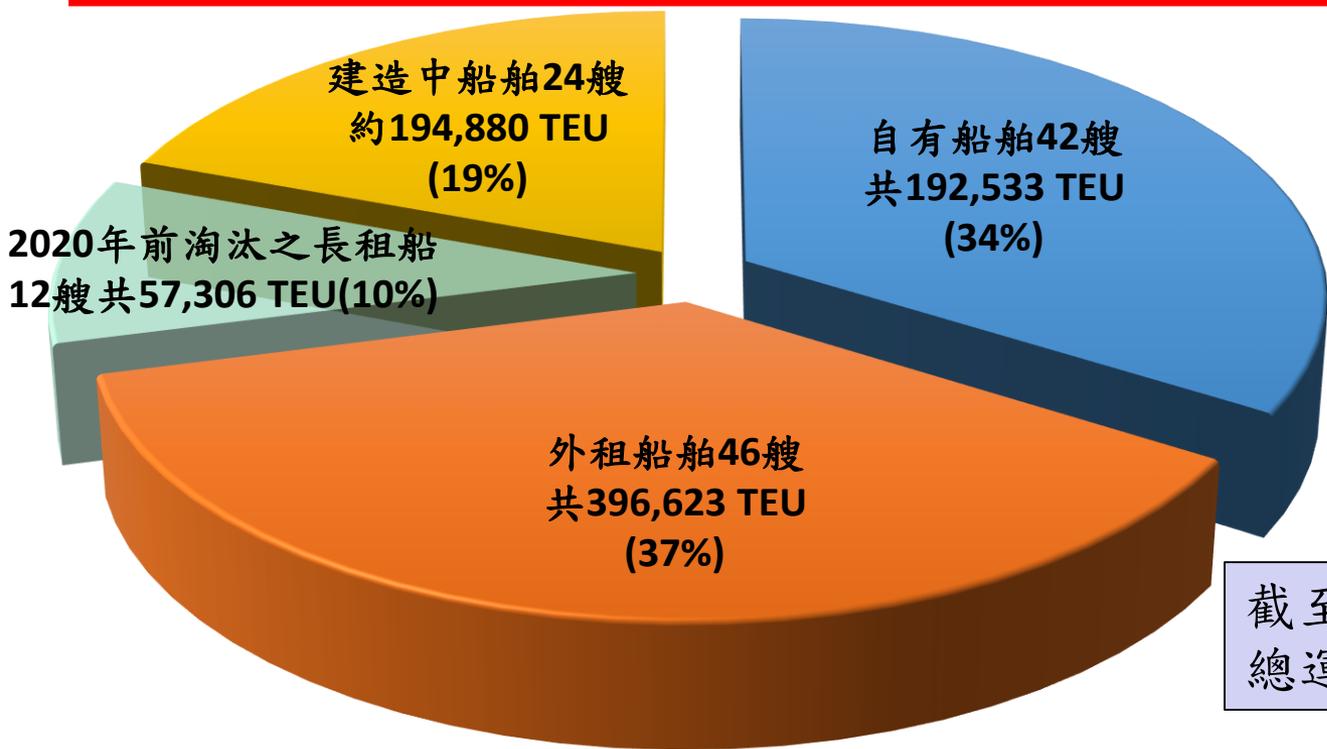
營運流程及作業系統優化

推動營運管理精進計劃，提升獲利能力與決策效率

全球單一作業系統升級與功能強化，落實集中化管理目標

優化訂艙作業，提高客戶滿意度及節省作業人力

船隊汰舊換新與優化



截至2018/11/15 陽明船隊
總運能為100艘/646,462 TEU

建造中船舶含：

1. 2019年預計交付4艘14,000 TEU級租入船。
2. 2020-2021年預計交付10艘2,800 TEU級自有船及10艘11,000 TEU級租入船。

2020年前淘汰之長租船含2艘8,000 TEU級租入船以及10艘4,250 TEU級租入船。

船隊汰舊換新與優化 2018 - 2020年18艘長租船到期

年度	船型	艘數	營運成本節省
2018	4,000 TEU / 8,000 TEU	7	約 USD 9 mil.
2019	4,000 TEU / 8,000 TEU	7	約 USD 26 mil.
2020	4,000 TEU / 8,000 TEU	4	約 USD 15 mil.

舊型船舶汰舊時程:

1. 2018年共計將淘汰4艘8,000 TEU級租入船以及3艘4,250 TEU級租入船。
2. 2019年預計淘汰1艘8,000 TEU級租入船以及6艘4,250 TEU級租入船。
3. 2020年預計淘汰1艘8,000 TEU級租入船以及3艘4,250 TEU級租入船。

船隊汰舊換新與優化靈活調度減少閒置

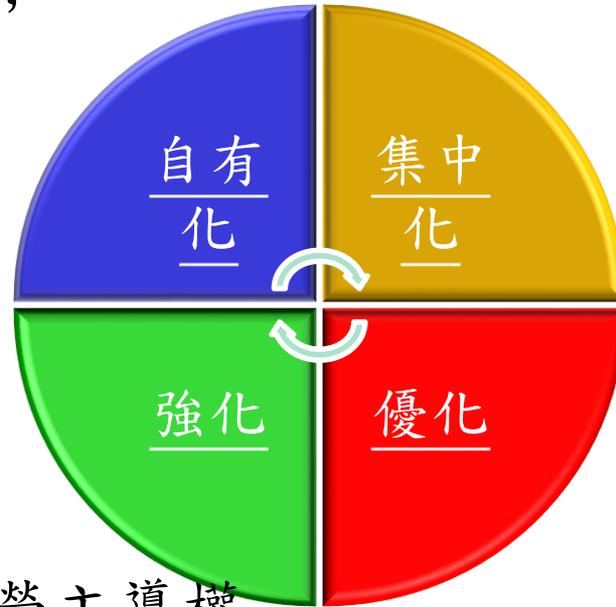
整合各航線船舶資源搭配調度充分利用船舶：

項目	2016年度(天)	2017年度(天)	2018年度(天)
自有船塢修/改裝	346	390	171
租入船塢修(轉嫁成本予船東)	100	177	53
船舶調度閒置	228	244	111
總營運船隊(艘)	101	99	100
平均每艘無就業之閒置	2.25	2.46	1.11

精緻化管理船隊，充分運用船舶資源

集團事業集中化管理

- 針對具業務規模，有獲利能力之國家，建立自有代理行



- 強化自有代理組織功能
- 強化自有代理經營主導權
- 強化 Local Charge 管控

- 總部集中簽約及考核
- 全球子公司集中化管理
- 組織改造合理化
- 優化代理服務網絡
- 優化代理佣金結構



Q & A