

長榮航空2018年法說會



2018.3.30

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。
- 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。

法說會綱要

- **2017營運成果**
 - 營運績效
 - 成本分析
 - 財務風險管理
- **航空產業統分及趨勢**
- **客貨運營運概要**
- **市場展望及因應策略**
- **機隊規劃**
- **主要關聯企業簡介**

2017年營運成果

營運績效 (一)

合併公司損益

		2017	2016	%
營運收入	NT\$億元	1,635.62	1,446.80	13.1%
營業淨利	NT\$億元	86.95	71.30	21.9%
本期淨利	NT\$億元	63.11	39.54	59.6%
歸屬母公司淨利	NT\$億元	57.52	34.76	65.5%
每股盈餘	NT\$元	1.38	0.83	66.3%

合併公司資產及負債

		2017	2016	%
總資產	NT\$億元	2,282.07	2,176.63	4.8%
總負債	NT\$億元	1,639.98	1,583.27	3.6%
總權益	NT\$億元	642.09	593.36	8.2%

營運績效 (二)

長榮航空損益

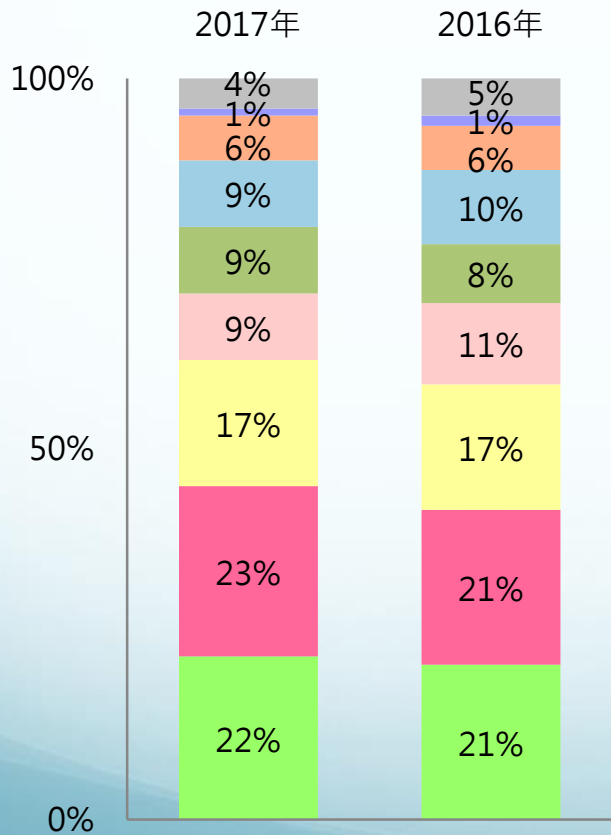
		2017	2016	%
營運收入	NT\$億元	1,253.14	1,154.96	8.5%
營業淨利	NT\$億元	59.43	49.61	19.8%
本期淨利	NT\$億元	57.52	34.76	65.5%
每股盈餘	NT\$元	1.38	0.83	66.3%

長榮航空資產及負債

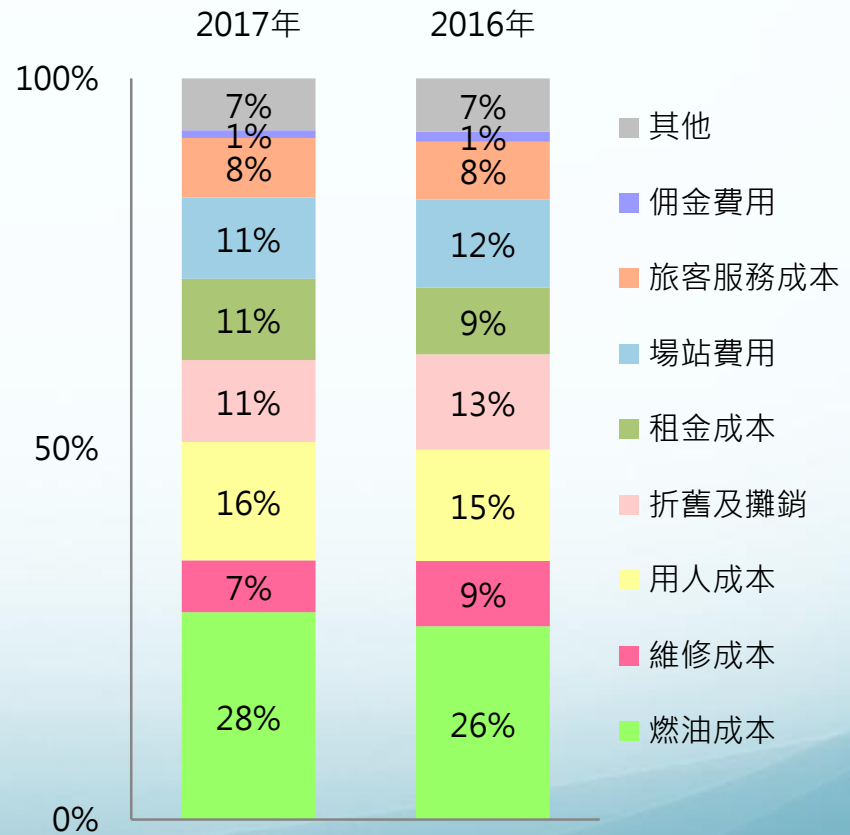
		2017	2016	%
總資產	NT\$億元	2,011.46	1,957.50	2.8%
總負債	NT\$億元	1,431.38	1,424.22	0.5%
總權益	NT\$億元	580.08	533.28	8.8%

營運成本分析

合併公司



長榮航空



營運成本分析-燃油成本

燃油支出

		2017	2016	%
燃油均價(SIN JET)	USD/BBL	64.37	51.46	25%
用油桶數	萬 BBL	1,566	1,471	6%
燃油採購成本	NT\$億元	331.29	268.72	23%
燃油避險支出	NT\$億元	3.61	20.07	-82%
燃油成本合計數	NT\$億元	334.90	288.79	16%

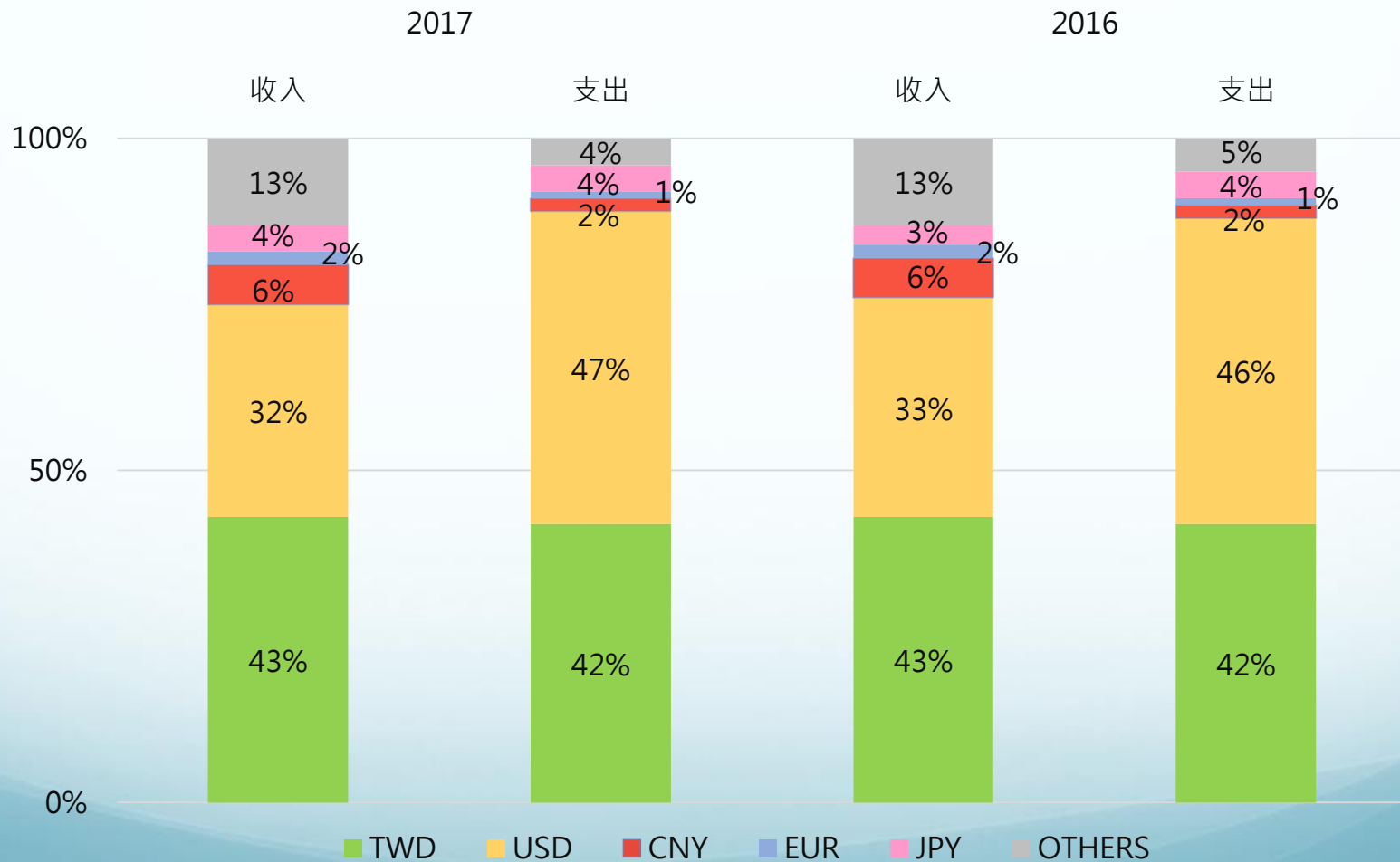
燃油避險狀況

年度	避險比率
2017	17%
2018	低於1成

財務風險管理-匯率

- 本公司之營業收入來源主要為國際間客、貨及郵運收入，外幣收入足以支付外幣營運支出之需求，約當自然避險 (Natural Hedge) 之效果
- 對於額外及因時間差衍生之外幣需求，則隨時依外匯市場之走勢，操作遠期外匯交易以降低風險

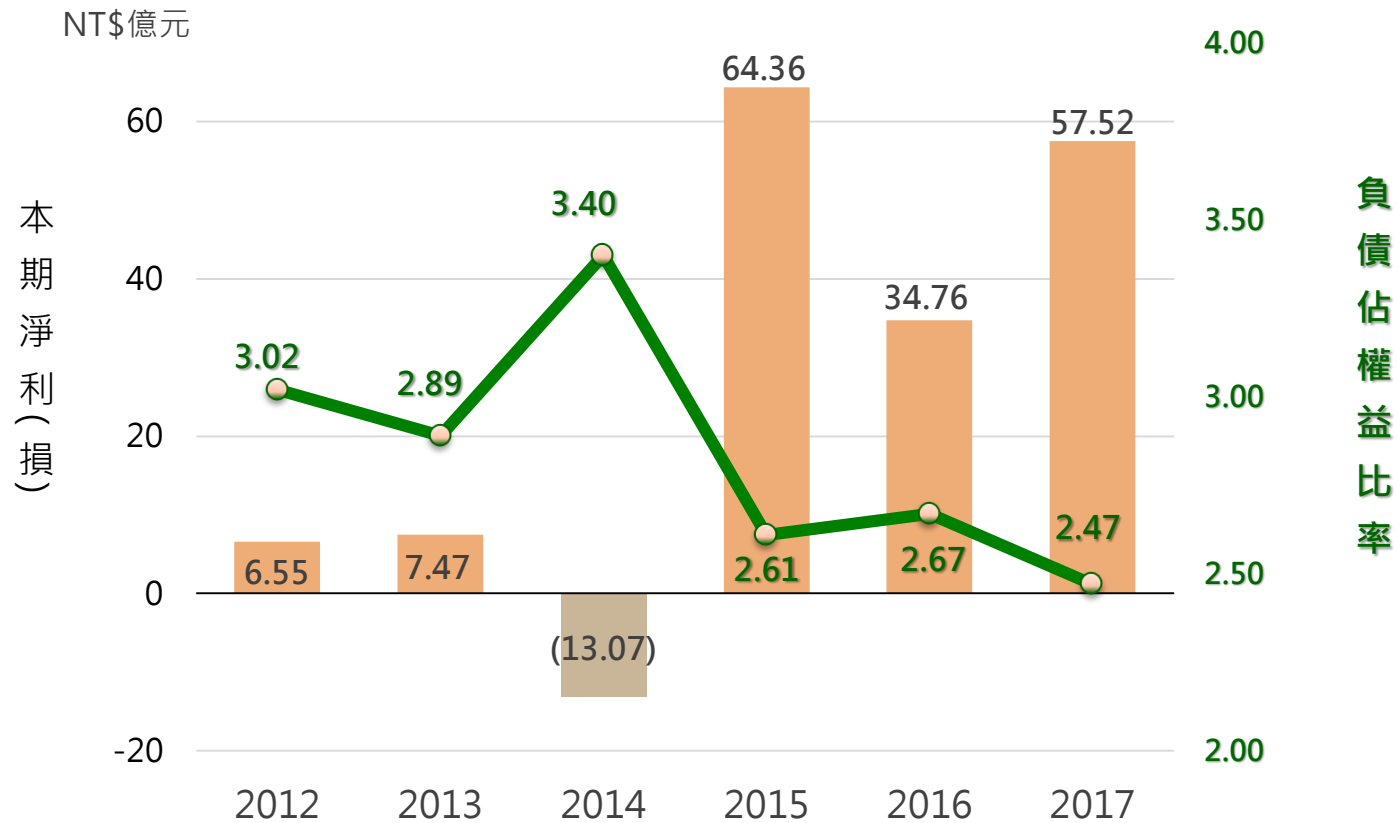
財務風險管理-營運收支幣別分析



財務風險管理-現金流量分析

長榮航空(新台幣億元)	2017	2016	成長率
期初現金及約當現金餘額	378.75	288.91	31%
營運活動之淨現金流入	159.42	177.19	-10%
投資活動之淨現金流出	(161.87)	(123.71)	31%
籌資活動之淨現金流入(出)	(21.97)	36.36	-160%
現金股利	(8.10)	(11.58)	-30%
本期現金及約當現金增加數	(24.42)	89.84	-127%
期末現金及約當現金餘額	354.33	378.75	-6%

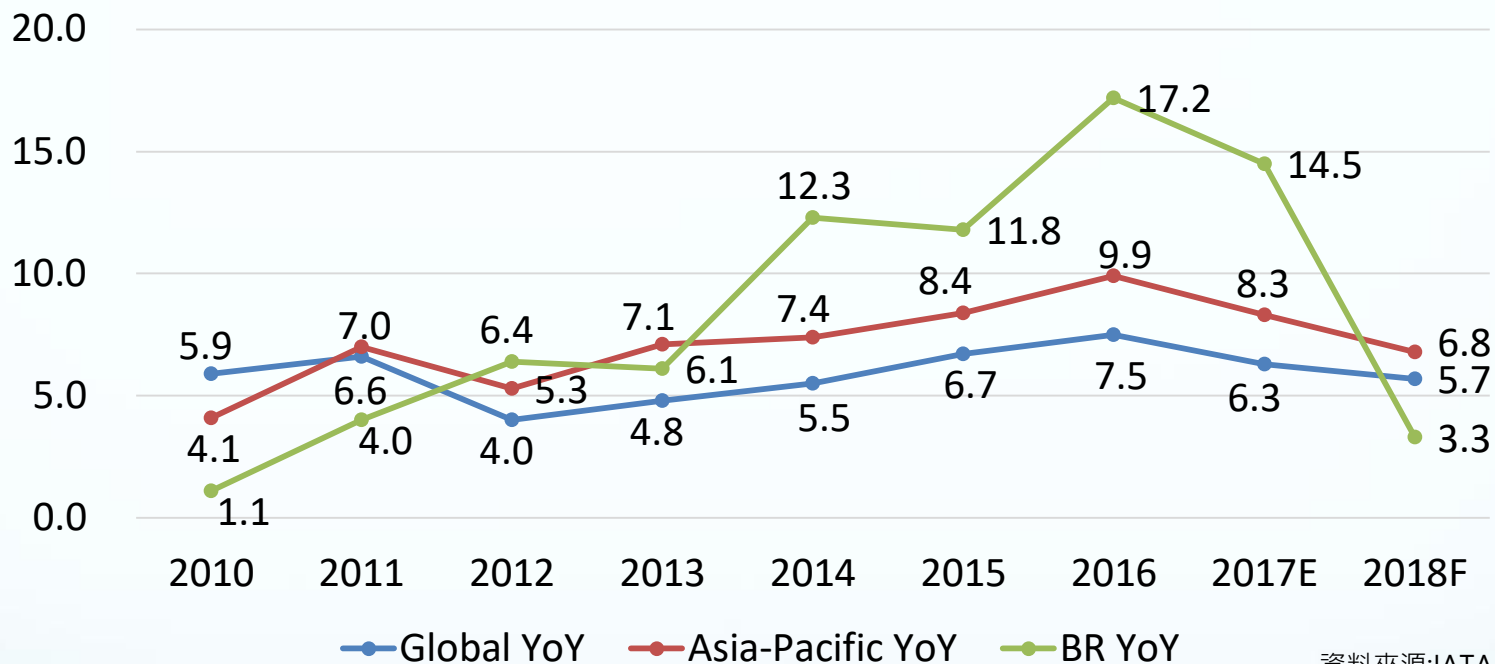
長榮航空獲利及負債權益比率分析



航空產業統分及趨勢

全球暨亞太客運運能成長變化

% ASK Growth

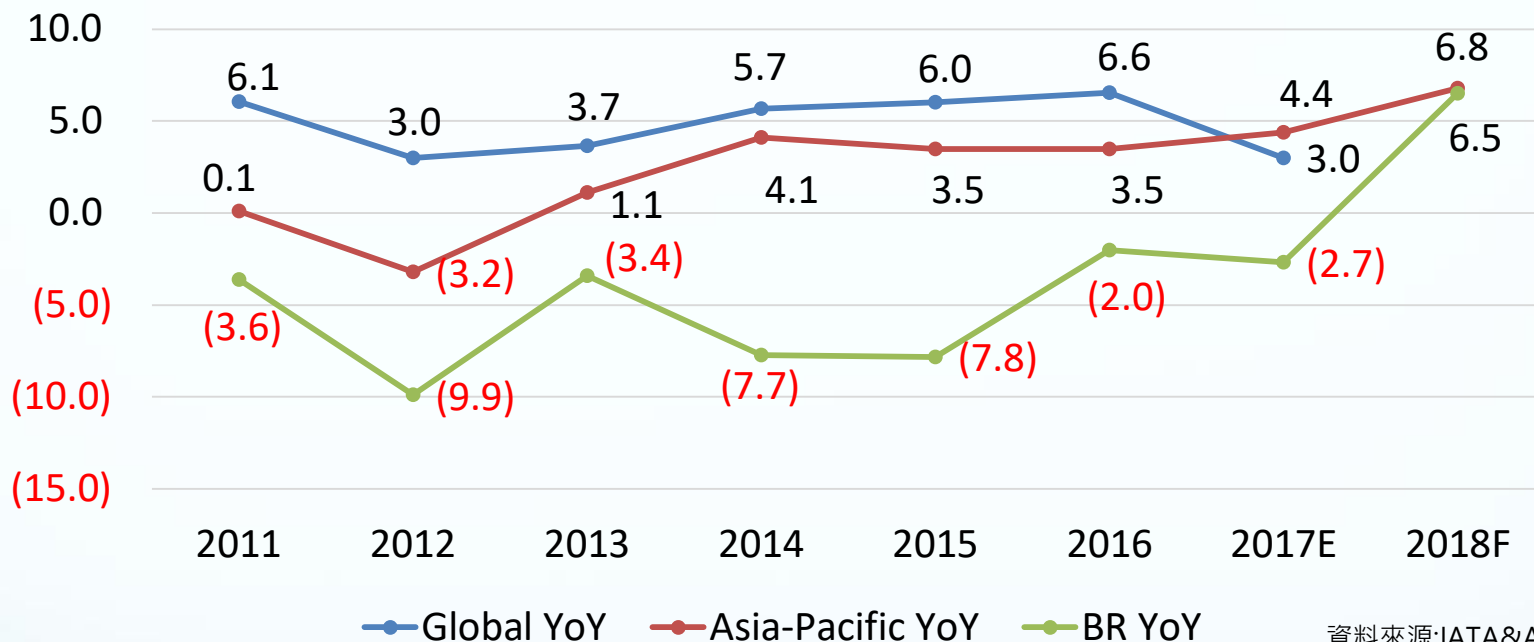


資料來源: IATA&AAPA

- 全球客運運能(Available Seat Kilometer, ASK)自2011起穩定成長，亞太的成長率略高於全球，且成長趨勢與全球一致
- 本公司2014-2017 ASK年增率呈2位數成長，明顯高於全球及亞太業者

全球暨亞太貨運運能成長變化

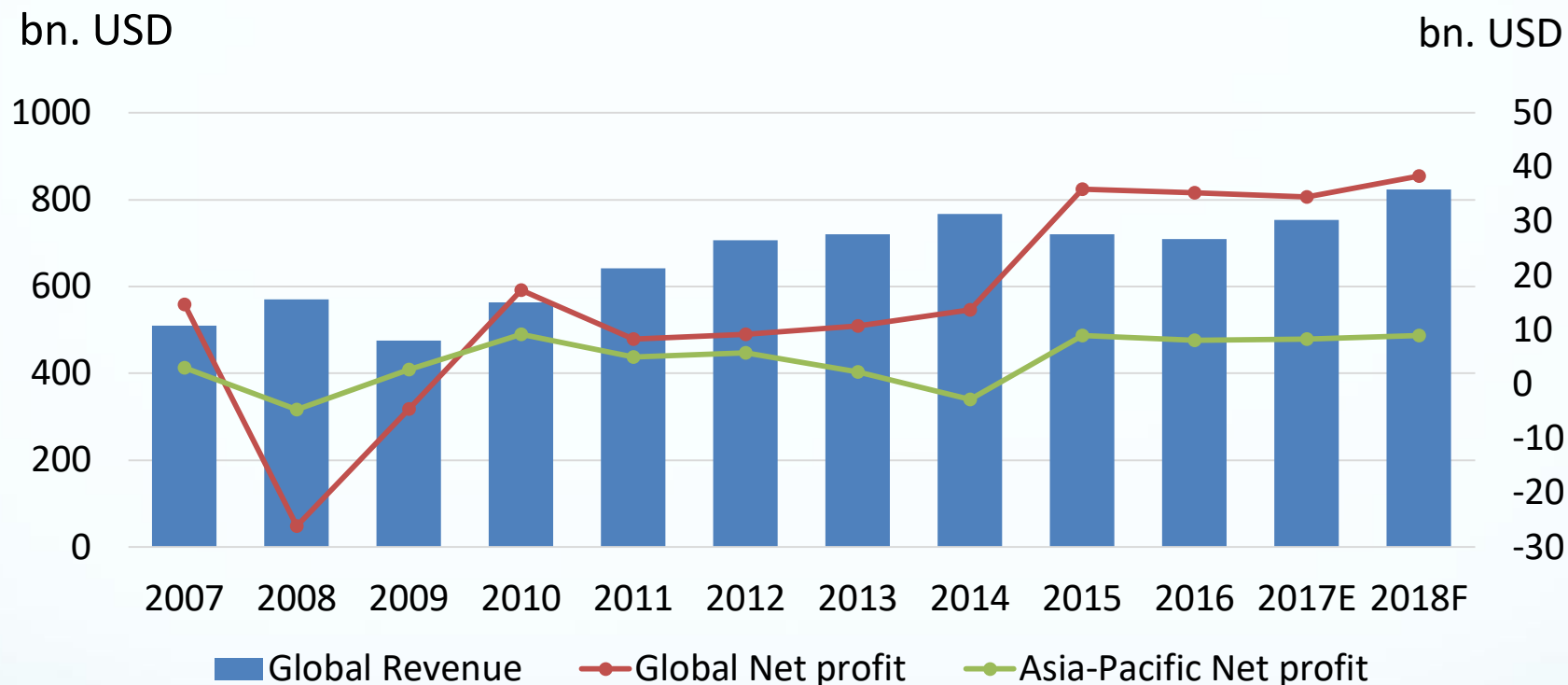
% AFTK Growth



資料來源: IATA & AAPA

- 全球及亞太貨運運能(Available Freighter Tone Kilometer, AFTK)走勢趨近，2017前全球成長率略高於亞太
- 本公司2011起配合客機機隊成長，縮減貨機機隊並優化機型，計畫性縮減運能，2018運能反轉增長

全球暨亞太營收及獲利統計



資料來源: IATA&AAPA

- 2015起全球獲利大幅提升，美籍航空佔獲利大部，亞籍航空因運能成長及高度競爭，獲利相對不及全球獲利成長趨勢
- 航空票價隨油價波動，IATA指出2015 Air Fare較2014下滑5%，惟油價下跌致成本大幅降低，2015-2017航空獲利大躍進

航空產業發展趨勢

- 全球機隊持續擴張，客貨運運能及運量同步增長
- 新世代機型性能提升，加速發展超長程直飛航線
- 航空同業深化合作，提升競爭力
- 全服務航空公司持續提升軟硬體，鞏固高端旅客
- 本公司全球首創的豪華經濟艙服務確立成為產品主流
- 全服務航空公司加入經營廉價航空之商業模式興起，增加市場競爭性
- 全服務航空增加客製化多元附加服務產品銷售
- 廉價航空逐步建構航網營運模式、進入長程航線市場並組織聯盟

航空產業發展趨勢

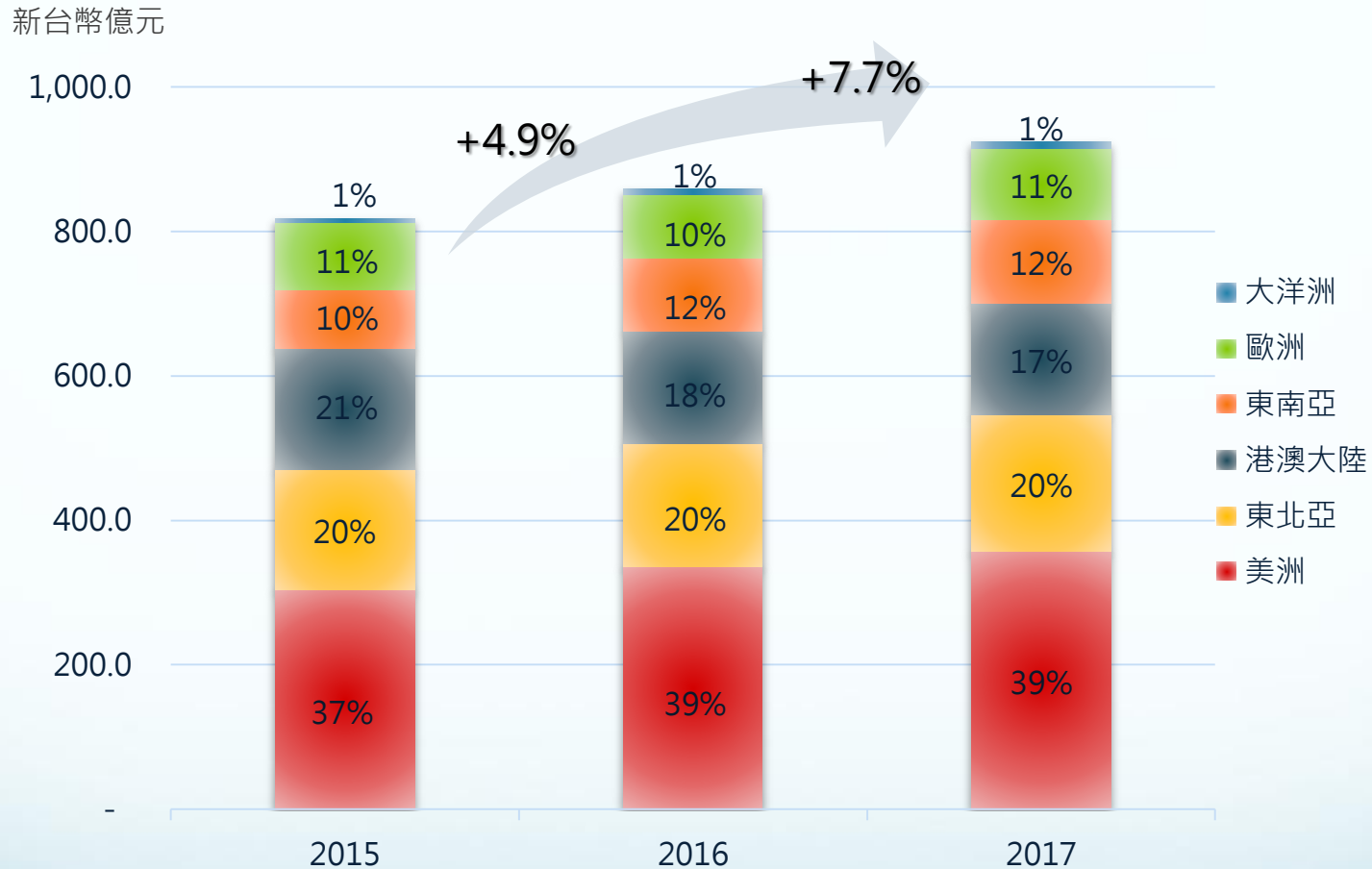
- 客機腹艙運能成長高於貨機，客機載貨量持續提升
- 新零售時代，電商貨物佔比增加
- 面對整合型物流需求，於傳統運輸服務外，提供延伸性增值服務
- 自動化及自助化服務，提供旅客更快捷便利的服務體驗
- 主要樞紐機場過度擁擠，影響航網發展及作業效率

客貨運營運概要

客運營收及運量

	2017	2016	17 VS 16	2015
客運營收 (新台幣億元)	924	859	7.7%	819
可售座位公里 (億公里)	586	512	14.5%	436
收益旅客數 (萬人)	1,213	1,124	7.9%	1,007
單位收益 (新台幣元)	2.02	2.10	(3.8%)	2.32
載客率	78.3%	80.0%	(1.7pp)	80.8%

客運營收及區域佔比



- 客運營收逐年增加，2016及2017 YOY分別成長4.9%及7.7%
- 2017客運營收達新台幣924億元，為國籍航空之冠
- 美洲營收佔比達39%，其次為東北亞佔20%

客運營運概要

- 北美、東南亞間中轉旅客成長21%
- 東北亞、東南亞航網加密，中轉旅客成長77%
- 台灣與日韓間雙向旅客持續成長，東北亞航線客量增加7%
- 東南亞政策利多，客量成長20%
- 澳洲布里斯本增班，客量大幅成長72%
- 歐洲恐攻、難民問題影響鈍化，承載國人赴歐客量成長32%
- 大陸一線城市需求穩定，載客率維持八成以上
- 增闢松山-重慶及松山-天津等獲利航線
- 停航關島、泗水等效益不佳之航線
- 客運單位收益於第四季止跌反彈

客運航線發展

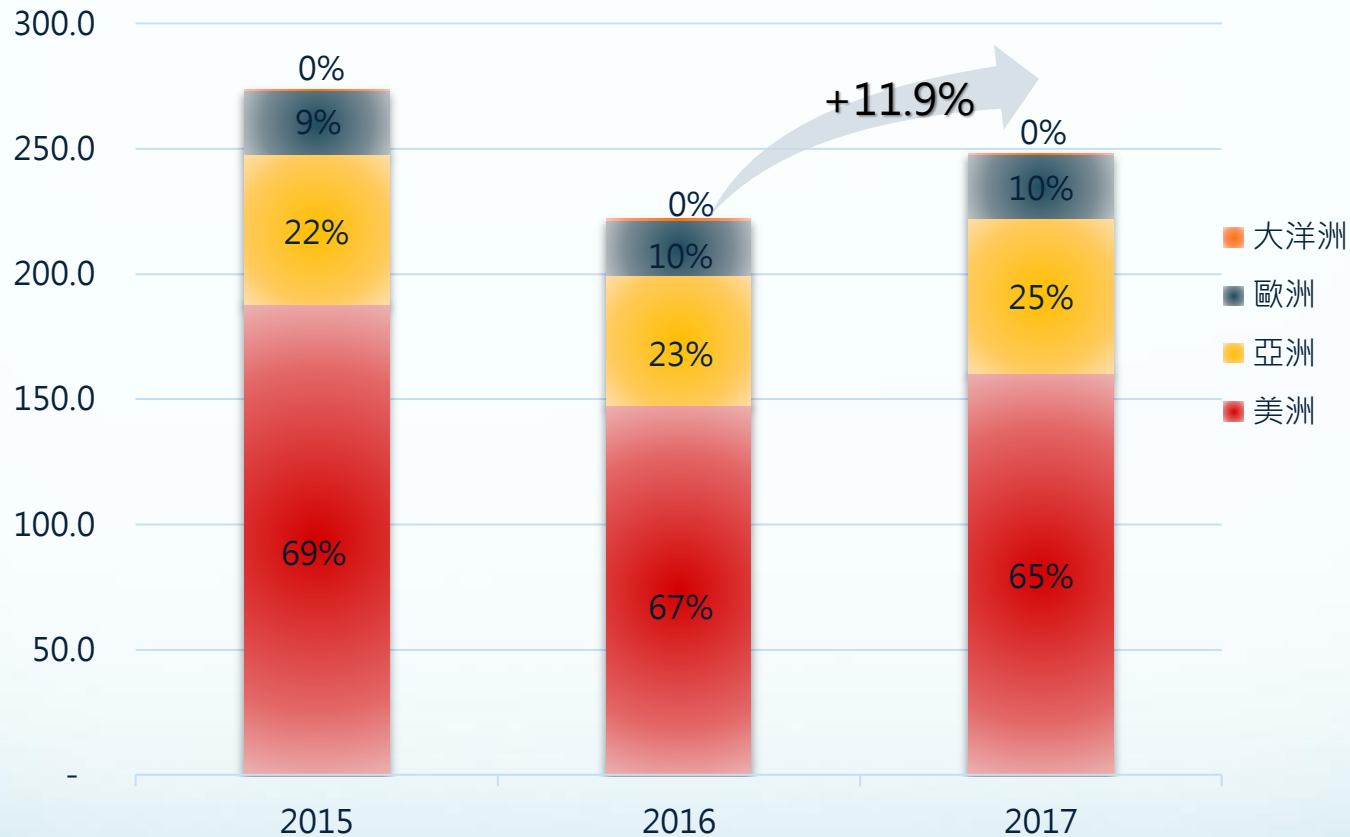
區域	2017		2016		差異說明
	航點數	航次數(每週)	航點數	航次數(每週)	
美洲	8	87	9	82	停航：關島 增班：舊金山、芝加哥、溫哥華、多倫多 減班：紐約
歐洲	4	21	4	21	
東北亞	11	153	11	152	增班：福岡 減班：小松
東南亞	10	121	11	127	停航：泗水 增班：曼谷 減班：吉隆坡
港澳大陸	18	178	17	177	增闢：重慶(松山) 增班：天津 減班：哈爾濱
大洋洲	1	5	1	5	
合計	52	565	53	564	

貨運營收及運量

	2017	2016	17 VS 16	2015
貨運營收 (新台幣億元)	248	222	11.9%	274
可售噸公里 (億公里)	42	43	(2.7%)	44
承載噸數 (萬噸)	64	61	5.2%	62
單位收益 (新台幣元)	6.73	6.23	8.0%	7.51
載貨率	87.9%	82.7%	5.2pp	82.8%

貨運營收及區域佔比

新台幣億元



- 2017貨運量價回溫，營收較2016成長11.9%
- 貨運營收以美洲區為主，近三年佔比均超過65%
- 客機腹艙成為貨運營收主要來源，佔比由2015的39%，逐年提高至2017的56%

貨運營運概要

- 貨機每週飛航美洲線13班，亞洲線21班
- 貨運運能較2016減少2.7%，整體運量與營收分別逆勢成長3.6%及11.9%
- 美洲線價量齊揚，載貨率九成以上
- 歐洲線運能大幅增長11.8%，載貨率幾近滿載
- 貨運單位收益觸底反彈，較2016增加8.0%
- 777新貨機加入營運，改善貨機機隊派遣率，提升經營效益

貨機航線發展

區域	2017		2016		說明
	航點數	航次數(每週)	航點數	航次數(每週)	
美洲	6	13	6	13	航點含安克拉治(技降點)
東南亞	4	7	4	7	
港澳大陸	4	14	4	14	
合計	14	34	14	34	

市場展望及因應策略

客運市場展望

- 預估2018全球經濟成長3.9%，帶動旅運需求
- 石油輸出國家組織(OPEC)協議持續原油減產，油價上漲風險恐侵蝕獲利
- 整體航網美加東南亞中轉旅客佔比持續增加
- 因應歐元及英鎊維持相對低檔，經濟成長可期，帶動雙向旅遊成長
- 台灣與日韓間雙向客量維持成長趨勢，依市場需求飛航加班機或包機
- 東南亞政策利多，往來客量持續成長可期
- 兩岸航線受政策影響，成長獲利受限，依市場需求，機動調整運營班次及機型

客運因應策略

- 提高承載率並減緩收益跌幅為主要營運目標
- 因應市場需求，增飛桃園-舊金山日航班、桃園-維也納直航航班及規劃新增桃園-清邁航線
- 擴大盟航合作關係，資源共享，降低營運成本
- 彈性機隊及航班靈活調度
- 多元化行銷通路，強化廣告及運動行銷，提升品牌認同
- 持續爭取尚未取得時間帶之上海航班

貨運市場展望

- 隨供需情況改善，2017航空貨運已漸擺脫景氣谷底，量價回溫，2018可望延續此趨勢
- 美國新貿易政策促進美國本地出口，改善亞洲與北美間貿易不平衡現象
- 電商、物聯網、人工智慧等相關商品成為空運貨物主流

貨運因應策略

- 持續引進高效益之777新貨機，年底前交付第四架777貨機
- 強化客機腹艙銷售，充分利用其經濟、頻密及準點之特性
- 結合客、貨機航線，充分發揮航網效益
- 提升溫控、快遞、快捷服務等高單價貨量佔比
- 持續與全球大型快遞業者合作，增加策略合作夥伴提升效益
- 機動調整貨機航線，因應國際貿易景氣與產業基地轉移之變化

客運航線規劃

班次數/週

區域	航點	2018	2017	差異
北美	8	82	87	-5
歐洲	4	24	21	+3
東北亞	11	156	153	+3
東南亞	11	128	121	+7
大陸	16	74	73	+1
港澳	2	105	105	0
大洋洲	1	5	5	0
總計	53	574	565	+9

貨機航線規劃

每週航班數 (13班長線/21班短線)

區域 \ 實施日期	第一階段 1/1~4/30		第二階段 5/1~8/9		第三階段 8/10~12/31	
	77X (1架)	74Y (4架)	77X (2架)	74Y (3架)	77X (3架)	74Y (2架)
美洲線 (洛杉磯、舊金山、芝加哥、 達拉斯、亞特蘭大)	3	10	6	7	8	5
港澳大陸線 (香港、浦東、深圳、重慶)	2	12	6	8	9	5
亞洲線 (河內、曼谷、新加坡、檳城、 大阪)	1	6	1	6	3	4
合 計	6	28	13	21	20	14

機隊規劃

2017 機隊規模

機型	自有	租賃	總計
777-300ER	20	14	34
A330-300	-	9	9
A330-200	3	-	3
A321-200	-	24	24
ATR72-600	2	-	2
777F (貨機)	1	-	1
747-400F (貨機)	5	-	5
總架數	31	47	78
客機平均機齡	4.2年		

機隊規劃

機型	2018	2019	2020 ~2022
787-9	+2	+2	
787-10		+4	+16
777F (貨機)	+3	+1	
747-400F (貨機)	-3	-2	
777-300ER			-1

- 持續引進高效能機隊、降低機齡及營運成本，提升飛安並精進服務品質

主要關聯企業簡介

主要關聯企業資本額及持股比

公司名稱	資本額	持股比
長榮航太	NT\$ 63.6 億元	80.0%
長榮航宇精密	NT\$ 30.0 億元	40.0%
長榮空運倉儲	NT\$ 12.0 億元	60.6%
長榮空廚	NT\$ 12.1 億元	49.8%
長榮航勤	NT\$ 5.1 億元	56.3%
長榮航空飛行學院	US\$ 2,000萬元	100.0%

主要關聯企業(一)



長榮航太科技

提供航空器維修、發動機翻修以及零組件維修採購服務

2017增加第四棚廠及興建新發動機工廠擴大維修服務能量

全球前十大 MRO (Maintenance Repair & Overhaul) 廠，年營收成長23%



長榮航宇精密

航太零件製造及組裝服務供應商

取得奇異新型發動機「PP20」多項零件之獨家供應商及波音767防撞牆等重要
訂單



長榮空運倉儲

提供空運進出口及轉口貨物之集散及通關、倉儲服務

2017處理量突破新高達 67萬噸，市佔率30.2%

主要關聯企業(二)



長榮空廚

提供桃園及松山機場機上餐點

2017供餐數1,381萬份，年增10%

二廠預計2018第二季營運，每日供餐量達6萬份



長榮航勤

提供桃園、松山、高雄及台中機場之地勤作業服務

2017地勤作業達73,324架次，年增9.7%

新洗衣廠於2018第二季正式營運



長榮航空飛行學院

2013年5月成立於加州，擁有全新購置的9架訓練機

教學設施新穎完善，每年預計可訓練80名學員

除自訓機師外並可代訓他航機師及自學學員

敬請指教