



長榮航空線上法人說明會

2021年4月22日

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。

- 2020年營運成果

- 營運績效

- 營運成本分析

- 現金流量分析

- 客貨運說明

- 營運業績

- 產業衝擊

- 展望與挑戰

- 因應策略





2020年營運成果



A STAR ALLIANCE MEMBER 

營運績效-合併公司

合併公司損益

		2020	2019	YoY%
營業收入	NT\$億元	890.49	1,812.75	-50.9%
營業淨利(損)	NT\$億元	(8.27)	94.43	-
本期淨利(損)	NT\$億元	(32.77)	48.52	-
歸屬母公司淨利(損)	NT\$億元	(33.62)	39.82	-
每股盈餘(虧損)	NT\$元	(0.69)	0.83	-

合併公司資產及負債

		2020	2019	YoY%
總資產	NT\$億元	3,295.67	3,562.52	-7.5%
總負債	NT\$億元	2,529.08	2,781.10	-9.1%
總權益	NT\$億元	766.59	781.42	-1.9%

營運績效-長榮航空

長榮航空個體損益

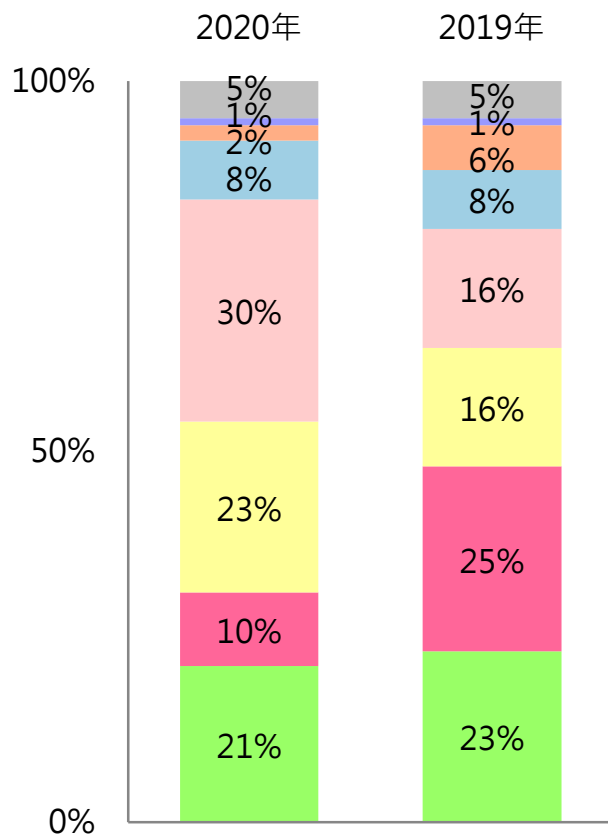
		2020	2019	YoY%
營業收入	NT\$億元	796.03	1,356.21	-41.3%
營業淨利(損)	NT\$億元	(18.54)	61.17	-
本期淨利(損)	NT\$億元	(33.62)	39.82	-
每股盈餘(虧損)	NT\$元	(0.69)	0.83	-

長榮航空資產及負債

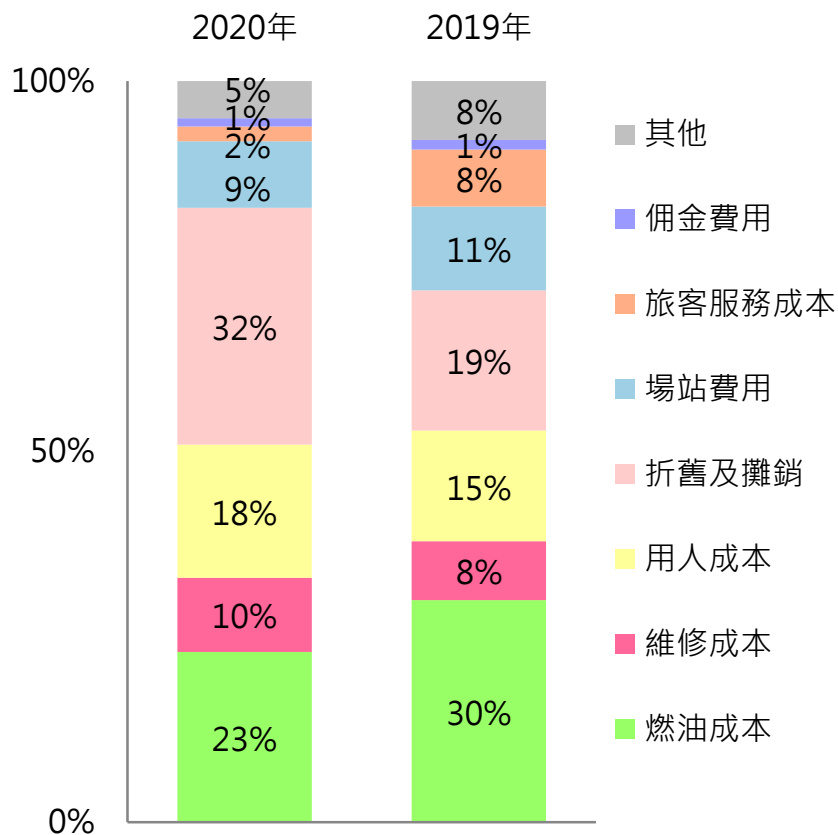
		2020	2019	YoY%
總資產	NT\$億元	3,022.37	3,218.63	-6.1%
總負債	NT\$億元	2,314.40	2,506.11	-7.6%
總權益	NT\$億元	707.97	712.52	-0.6%

營運成本分析

合併公司



長榮航空



註: (1)合併子公司長榮航太將發動機業務轉移予長異公司，致2020年維修成本減少。

(2)受Covid-19疫情影響，客運航班減少，致旅客服務成本減少，加上油價下跌，燃油成本亦減少，故相對用人成本、折舊及攤銷佔比增加。

營運成本分析-燃油成本

燃油支出

		2020	2019	YoY%
燃油均價(SIN JET)	USD/BBL	46.72	76.69	-39%
用油桶數	萬 BBL	1,071	1,520	-30%
燃油採購成本	NT\$億元	172.66	387.03	-55%
燃油避險支出(收益)	NT\$億元	15.23	(0.19)	-
燃油成本合計數	NT\$億元	187.89	386.84	-51%

燃油避險狀況

年度	避險比率
2020	18.9%
2021	-

現金流量分析

長榮航空(新台幣億元)	2020	2019	YoY%
期初現金及約當現金餘額	418.56	399.31	5%
營運活動之淨現金流入(出)	(31.71)	298.35	-
投資活動之淨現金流出	(66.43)	(192.74)	-66%
籌資活動之淨現金流出	(9.67)	(86.36)	-89%
本期現金及約當現金增加(減少)數	(107.81)	19.25	-
期末現金及約當現金餘額	310.75	418.56	-26%

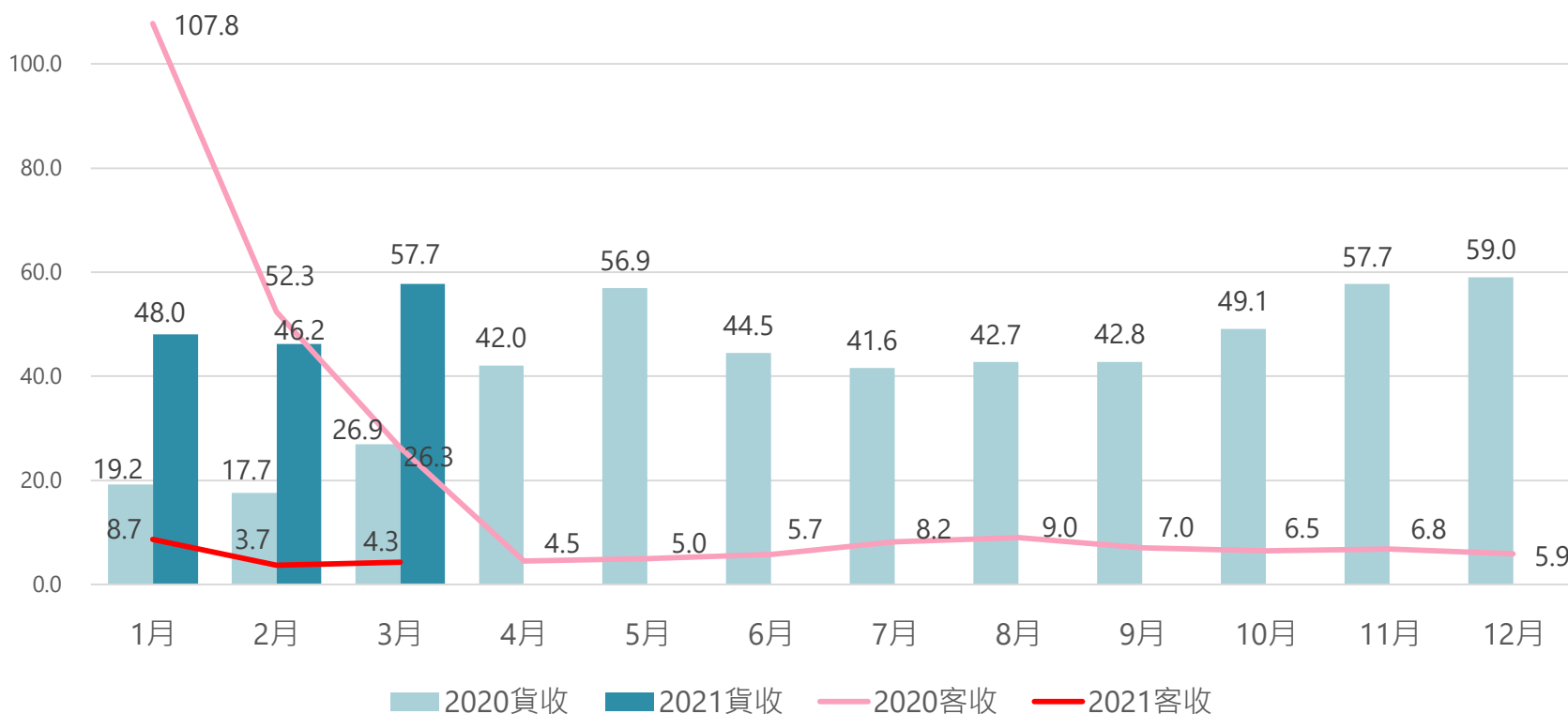


客貨運說明

營運業績-客貨運收入

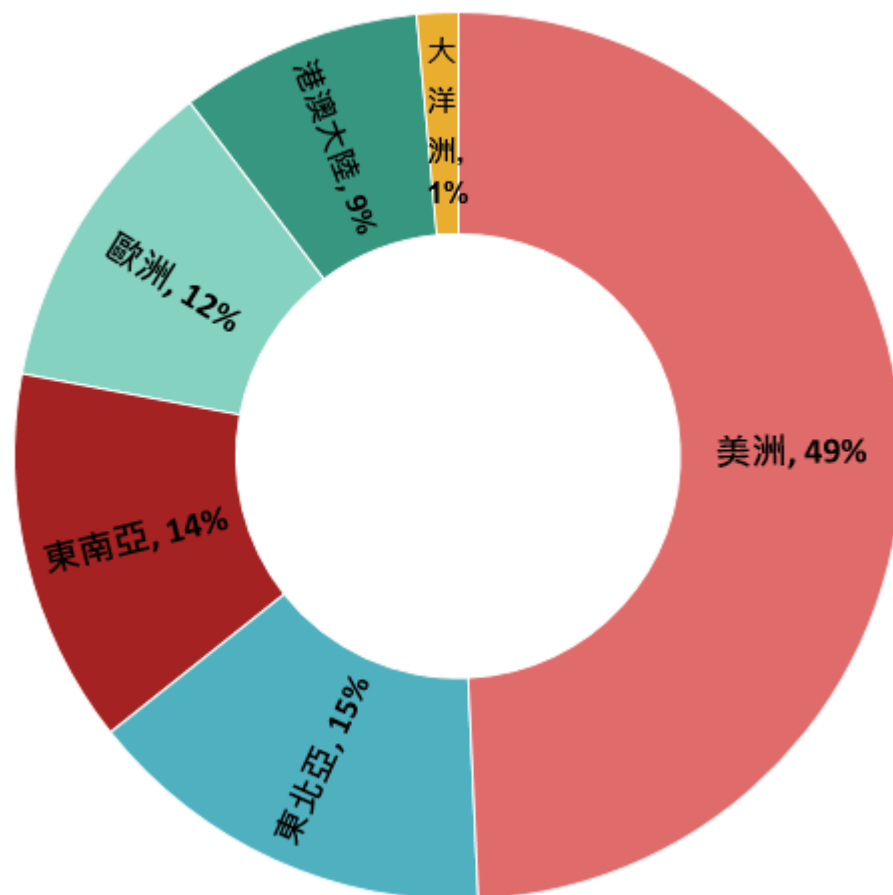
新台幣億元

2020-2021年客貨運收入走勢



- 疫情反覆及暫停中轉，客收銳減，2021二月3.7億新低年減93%
- 貨運需求不墜，量價成長，貨收2021第一季年增138%

營運業績-客運營運指標(一)



■ 美洲 ■ 歐洲 ■ 東北亞 ■ 東南亞 ■ 港澳大陸 ■ 大洋洲

2020年

客運營收 新台幣億元

245

同比成長
-75.6%

載客人數 萬人

233

-81.8%

運能(ASK) 億公里

208

-65.1%

承載率(L/F) %

51.4

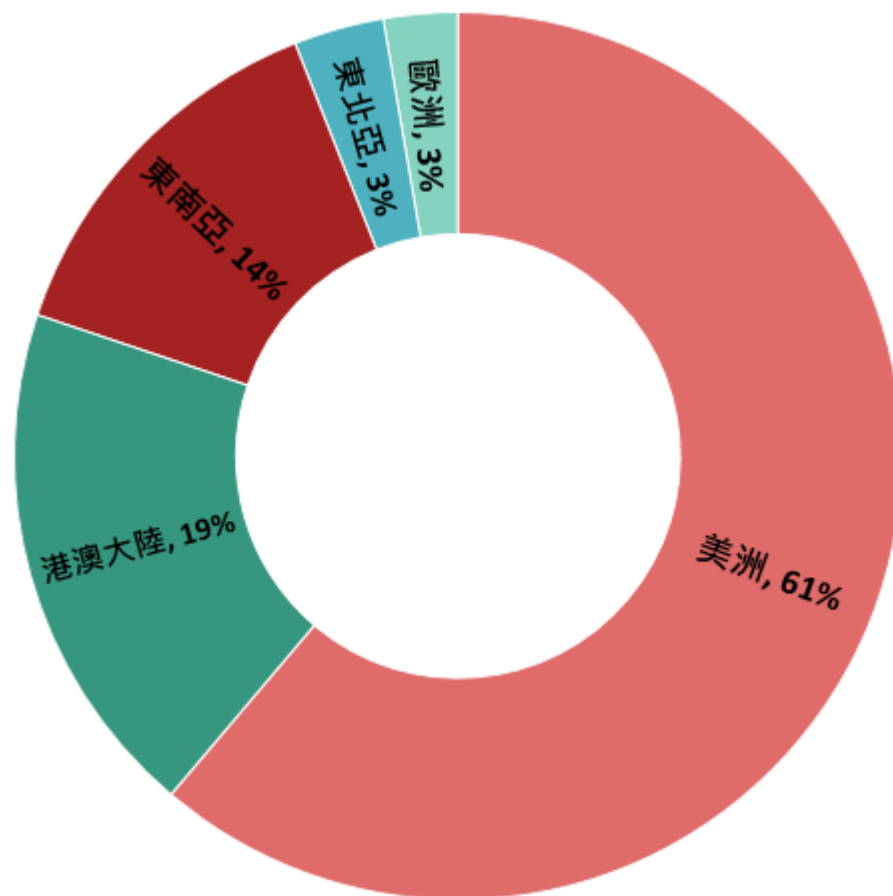
-30.2PP

單位收益(Yield) 新台幣元

2.29

+10.7%

營運業績-客運營運指標(二)



■ 美洲 ■ 歐洲 ■ 東北亞 ■ 東南亞 ■ 港澳大陸

2021年第1季

客運營收 新台幣億元

17

同比成長
-91.0%

載客人數 萬人

7

-96.6%

運能(ASK) 億公里

18

-86.2%

承載率(L/F) %

17.0

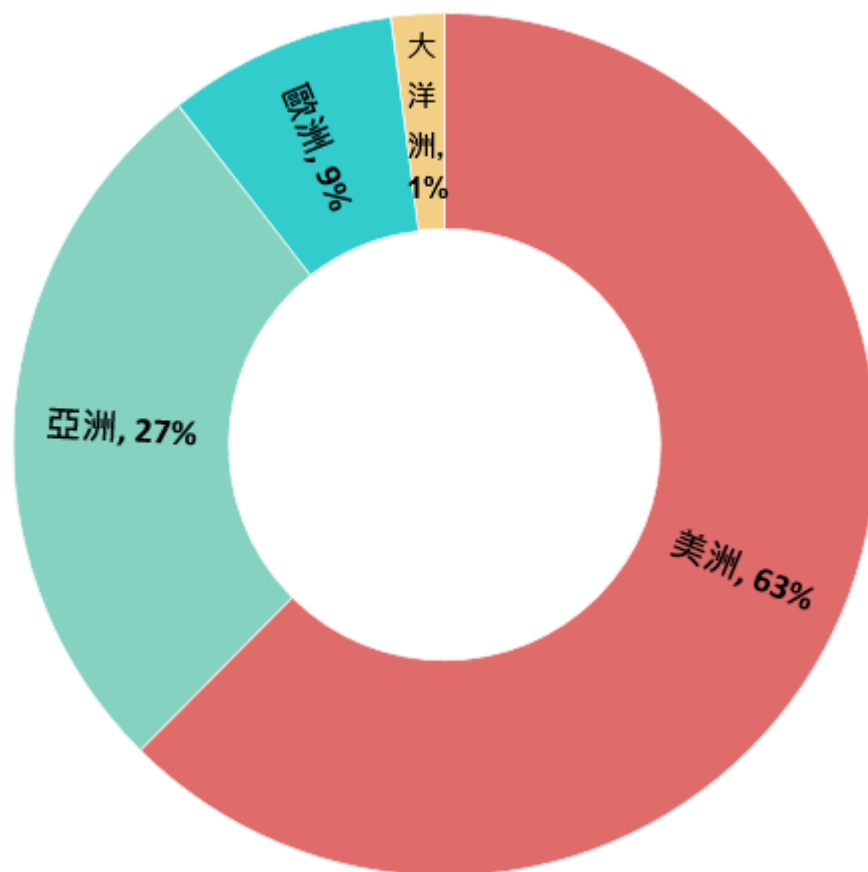
-51.5PP

單位收益(Yield) 新台幣元

5.42

+161.9%

營運業績-貨運營運指標(一)



■ 美洲 ■ 歐洲 ■ 亞洲 ■ 大洋洲

2020年

貨運營收 新台幣億元

500

同比成長
+97.1%

載貨噸數 萬噸

70

+15.3%

運能(AFTK) 億公里

44

+0.7%

承載率(L/F) %

87.7

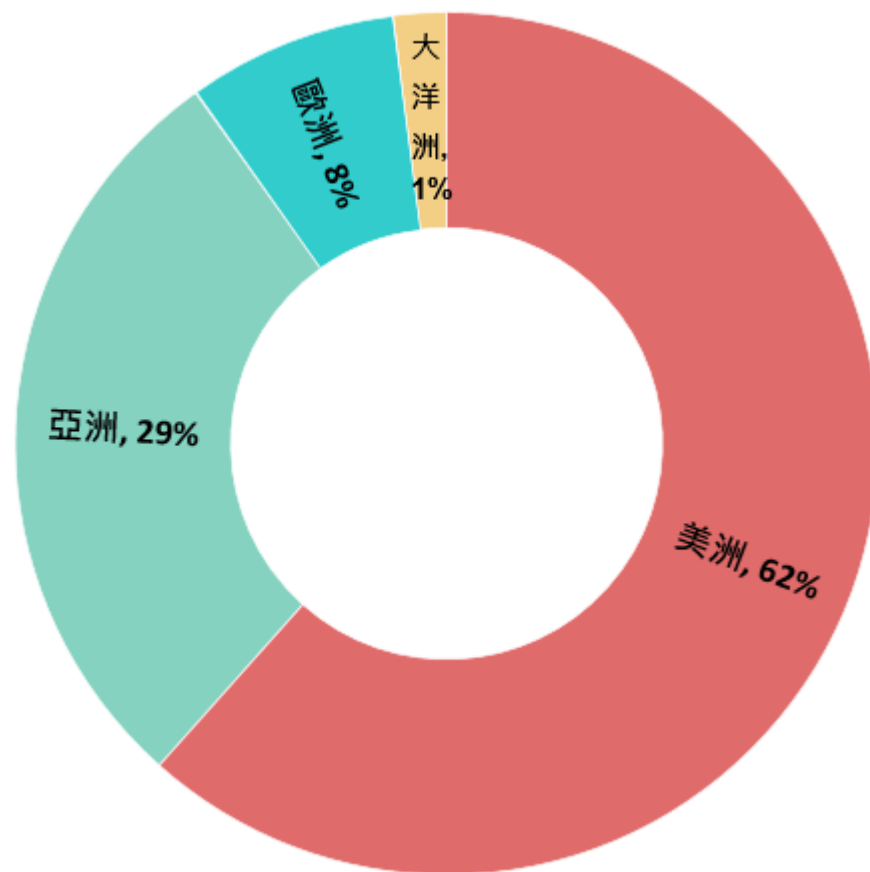
+9.5PP

單位收益(Yield) 新台幣元

12.86

+74.6%

營運業績-貨運營運指標(二)



■ 美洲 ■ 歐洲 ■ 亞洲 ■ 大洋洲

2021年第1季

貨運營收 新台幣億元

152

同比成長
+138.1%

載貨噸數 萬噸

20

+43.5%

運能(AFTK) 億公里

12

+16.8%

承載率(L/F) %

94.6

+16.3PP

單位收益(Yield) 新台幣元

13.62

+68.7%

產業衝擊(一)

- 客運大幅縮減復甦緩慢
 1. 2021航空業狀況比預期艱難，預估全球空運量需求約為2019的38%
 2. 疫苗施打進度不如預期，各國邊境管制仍嚴格，壓抑客運復甦動能
- 貨運開低走高反彈快速
 1. 2020全球國際貨運運能(AFTK)年減24%，運量(FTK)僅年減12%
 2. 2021貨運需求(FTK)已回復並超越2019水準，1月及2月增幅分別為1%及9%

產業衝擊(二)

- 營收及金流
 1. 全球航空業現金消耗將由原預期的480億美元增至750-950億美元
 2. 航空業現金流預估到2022才能轉正
- 經營環境嚴峻
 1. 機組員檢疫政策嚴格，機隊調度及運能受限
 2. 航空燃油價格走揚，營運成本增加

客運展望與挑戰(一)

- 國際航線復甦緩慢
 1. 各國境管檢疫鬆綁緩慢且不定
 2. 疫苗陸續施打，除英、美外接種人數與進度皆不如預期
- 旅遊泡泡執行困難
 1. 檢測與加強自主健康管理限制嚴格
 2. 旅遊成本增加，打壓市場需求

客運展望與挑戰(二)

- 短期反彈長期成長
 1. 探親訪友及旅遊需求預期在疫後將短期強勁反彈
 2. 整體客運恢復疫前水準仍需3-4年之成長動能並預期可持續
- 健康護照應用開發
 1. 全球航空業積極支持健康護照及其平台推廣
 2. 各國及國際組織推廣共識仍需溝通整合

客運因應策略(一)

- 維持骨幹航線運營
 1. 現行依各國檢疫規定及市場需求，維持骨幹航線服務
 2. 配合市場復甦趨勢，增加骨幹航線運能，擴張飛航網路
- 支持轉機航網

配合轉機開放，持續提升航網便利性，爭取轉機客源

客運因應策略(二)

- 機隊保守成長
 1. 縮減客機交機規模並遞延交期
 2. 汰除到期租機並暫停續租及新租
- 自動化無接觸服務
 1. 預辦登機服務推廣、自助報到服務優化
 2. 配合各地機場推動生物辨識登機服務

貨運展望與挑戰(一)

- 全球經濟復甦可期，貨運需求持續強勁
 1. 各國製造業PMI指數樂觀，IMF預估2021全球經濟成長率為6.0%
 2. 商品庫存回補顯現，帶動航空貨運需求
 3. 美國紓困方案與基建計畫刺激商品與原物料需求
 4. 歐美港口塞港，海轉空貨物增加，推升空運價量
- 宅經濟與電子商務興盛
 1. 疫情帶動之宅經濟與居家辦公相關商機持續延燒
 2. 電子商務蓬勃發展，2021全球網路銷售額估達4.5兆美元

貨運展望與挑戰(二)

- 產業供應鏈生態變化
 1. 地緣政治造成產業供應鏈重組，影響貨運網路布局
 2. 客運逐漸恢復使市場艙位增加，衝擊貨運收益

貨運因應策略(一)

- 靈活調度機隊
 1. 機動調整客機載貨航班，發揮航網綜效
 2. 增飛貨機長線航班，提升貨機效益
- 加大客機載貨力度
 1. 彈性增加載貨客機機隊
 2. 提高客機客艙載貨空間，創造貨運運能

貨運因應策略(二)

- 換購貨機並加速交機時程
 1. 換購三架777貨機並於2022第一季前完成交機
 2. 持續與製造商協調加速交機時程
- 強化貨運營業管理
 1. 加強各站艙位分配與運價管理，最大化貨運營收
 2. 掌握包艙與包機需求，攬收高運價貨物



Q&A