



貨櫃三雄獲利不容小覷

全球受到新冠肺炎疫情衝擊，但是貨櫃海運意外受惠，因一櫃難求，出現近30年難見的反撲榮景，貨櫃三雄2020年獲利亮眼，2021年獲利持續攀。

2020年新冠肺炎衝擊全球經濟，不過貨櫃海運業者卻倒吃甘蔗，從年初各國封鎖的虧損到第二季各國解封，運量暴增帶動運價上漲，後來更因一櫃難求到2020年底運價持續飆漲，貨櫃三雄長榮、陽明及萬海2020年獲利幾乎都逐季攀升，連貨櫃承攬業者都喊出市場上一櫃難求的瘋狂情形，幾乎是30~40年難得一見。而不僅海運貨櫃一櫃難求，空運貨櫃也因航班問題，運價居高不下；市場人士預期在疫情未完全改善下，海運貨櫃熱潮可望延續至2021年上半年，貨櫃三雄、海空運承攬業者2020年都可望交出漂亮獲利成績單。在「缺櫃、缺船、塞港」問題未緩解及合約價調漲下，法人估貨櫃三雄中長榮、陽明2021年獲利甚至可望較2020年翻倍。

經濟可望復甦帶動需求

由於歐美等國疫情持續，碼頭缺工導致港口作業效率下降，加上來自中國運往歐美等國的貨量大幅增加，美西線、歐洲線塞港問題嚴重，導致市場缺櫃現象日益嚴重，帶動 2020 下半年運價大幅飆升。

由於貨櫃航運產業，主要運送全球商品貿易，產業前景與全球經濟息息相關；根據 IMF、世界銀行及 OECD 等針對 2021 年全球經濟成長率預估，都是較 2020 年成長，有利於貨櫃產業前景。根據 Alphaliner 預，估 2021 年全球供給成長率 3.9 %、需求成長率 3.5 %；Drewry 預估 2021 年供給成長率 4.5 %、需求成長率 8.9 %；Clarksons 預估 2021 年供給成長率 2.8 %、需求成長率 5.4 %。隨著供給結構改善，一反過去供過於求情形，將有利長期營運回升。

歐美長約價將調漲

陽明總經理杜書勤日前在法說會中表示，針對 2021 年景氣，預估第一季受惠於農曆年前出貨潮及缺櫃效應下，預計全線價量將維持高檔。至於第二至四季展望，由於第一季需求暢旺，可望帶動歐美長線第二季長約換約價格的上調。不過整年營運情況仍視新冠肺炎疫情發展及美國新政府對中國貿易政策是否有所改變，仍有不確定因素。疫情若因疫苗得到良好控制，各國經濟情況有望復甦，整體預期 2021 年營運仍將維持良好狀況。

杜書勤強調，到農曆年前市場仍將供不應求，陽明各航線 1 月運價確定漲價，而農曆年後各航線看起來也都還不錯。此外，根據市調機構資料顯示，2021 至 22 年全球要交付的新船較少，意謂未來兩年全球新船供給有限，預估要到 2023 至

24 年全球才有較多的新船投入市場。

儘管貨櫃一櫃難求，但長榮已經超前部署。2020 年 12 月「長永輪」及「長至輪」等兩艘 12000TEU 級 F 型貨櫃輪同時交船，並投入泛太平洋航線營運，由遠東到美東及美西等航線。長榮這兩艘新船的投入，對於求艙若渴的客戶而言，猶如一場及時雨，也挹注長榮營收及獲利。

長榮海運在船隊規劃超前部署，2020 年已投入 16 艘全新貨櫃輪，包括 7 艘 12000TEU 級 F 型船及 9 艘 1800TEU 級 C 型船。目前尚未交付的新船訂單包括 10 艘 24000TEU 級 A 型船，13 艘 12000TEU 級 F 型船，14 艘 2500TEU 級 O 型船，及 16 艘 1800TEU 級 C 型船，共計 53 艘，預計在 2022 年底前陸續交付。