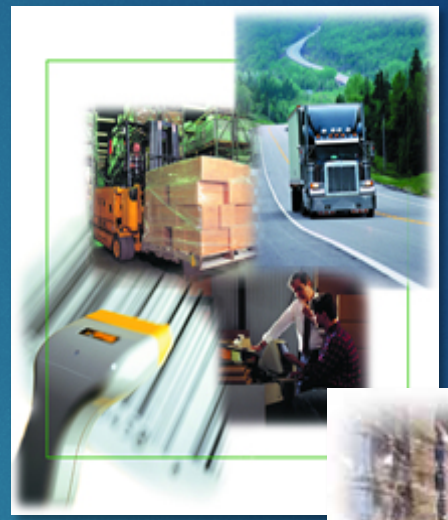
2643

捷迅股份有限公司

2022 年 第三季

法說會



海 空 運 承 攬 | 海 空 聯 運 | 進 出 口 報 關 | 國 際 快 遞

公 司 網 址：www.soonest.com

豁免聲明

- 簡報及同時發佈之相關訊息內含有從公司內部與外部來源所取得的預測性資訊。
- 本公司未來實際所發生的營運結果、財務狀況以及業務展望，可能與這些預測性資訊所明示或暗示的預估有所差異，其原因可能來自於各種本公司所不能掌控的風險。
- 本簡報中對未來的展望，反應本公司截至目前為止對於未來的看法。對於這些看法，未來若有任何變更或調整時，本公司並不負責隨時提醒或更新。

集團簡介

成立時間	1984年2月13日
股票代號	2643
上櫃日期	2016年3月4日
董事長	顧 城 明
總經理	孫 鋼 銀
資本額	新台幣 3 億元
公司地址	台北市內湖區瑞光路34號4樓
服務項目	空海運承攬、報關、倉儲物流、陸路運輸等整合型物流服務
服務據點	17個營業所與9個倉儲據點

捷迅全球據點
GLOBAL OFFICES

全球17個直營點　9個倉儲據點

台北 (總公司)、香港、深圳、東莞、**仙桃**、
新加坡、馬來西亞、
上海、寧波、松江、杭州、青島、
舊金山、洛杉磯、芝加哥、紐約、達拉斯

核心產品項目

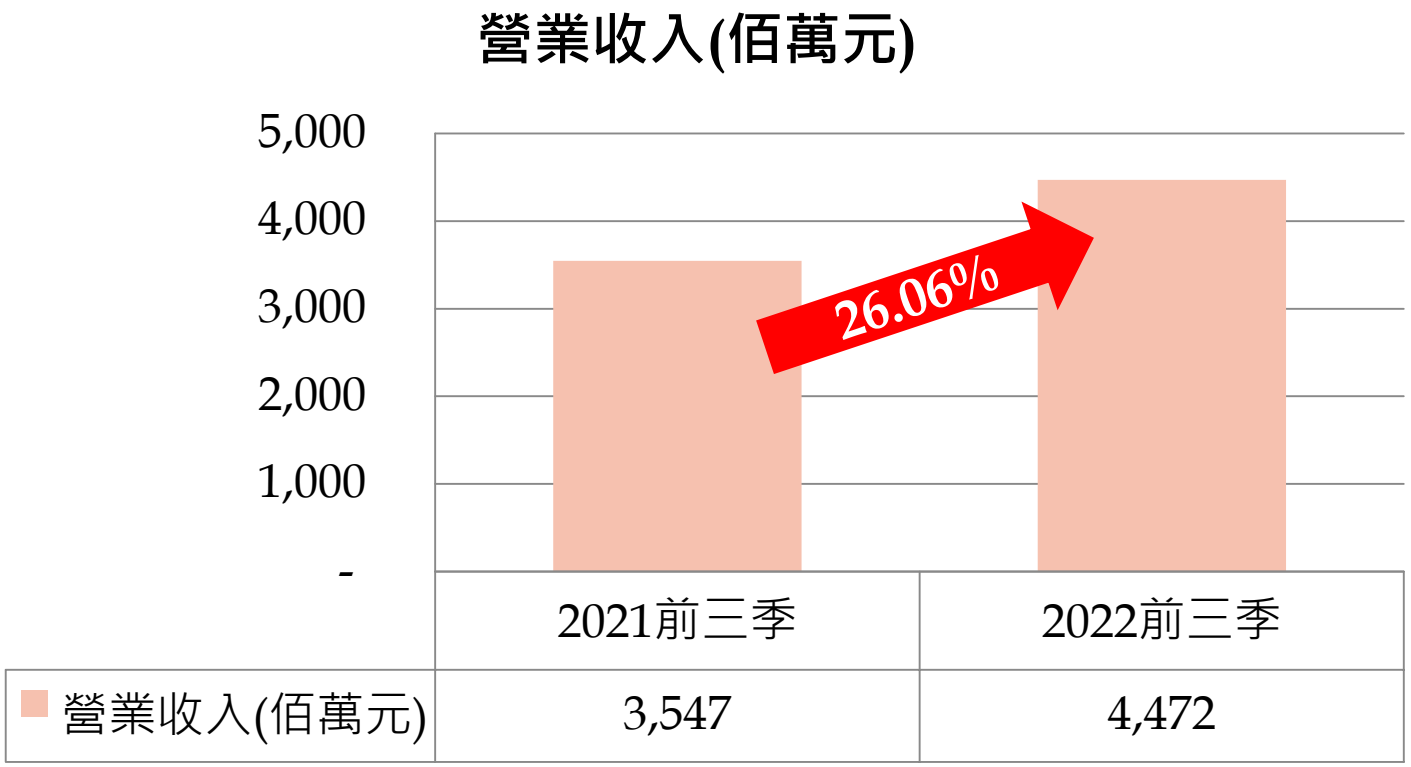
海 空 運 承 攬 ｜ 海 空 聯 運 ｜ 進 出 口 報 關 ｜ 國 際 快 遞

公 司 網 址 : www.soonest.com

2022 Q3經營績效

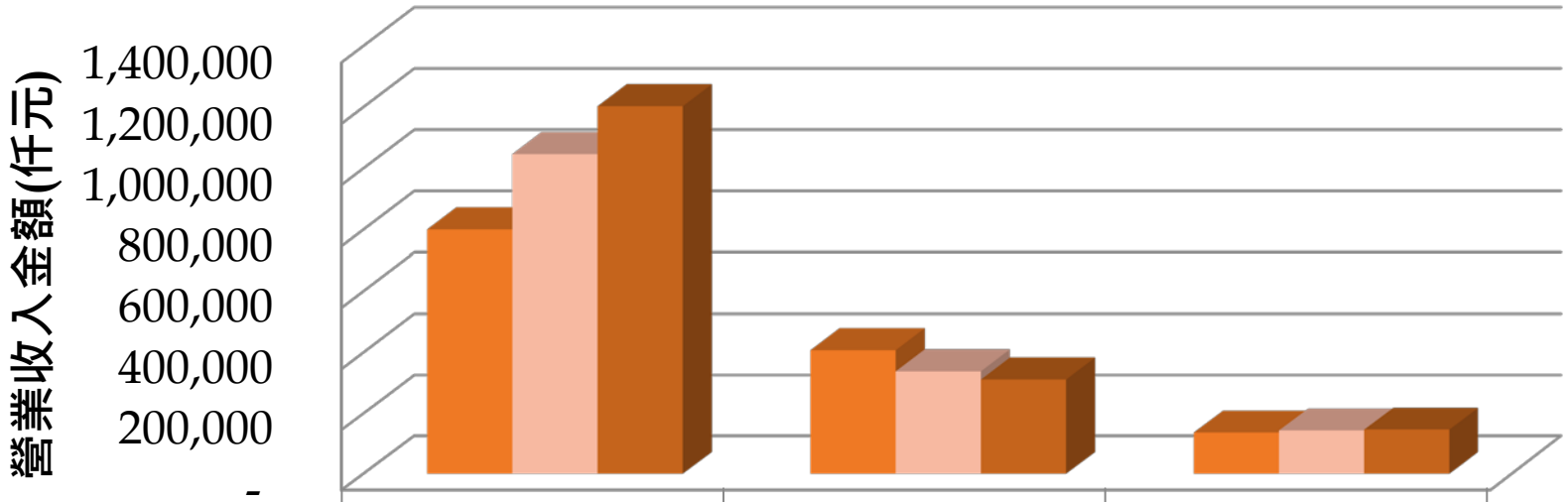
經營績效-合併營業收入

捷迅股份有限公司 近3年總營收變化
（單位：仟元）
3,500,000
3,000,000
2,500,000
2,000,000
1,500,000
1,000,000
500,000
0
空運
海運
其他
108年
109年
110年


營業收入(佰萬元)
5,000
4,000
3,000
2,000
1,000
-
26.06%
2021前三季
2022前三季
營業收入(佰萬元)
3,547
4,472

產品別營收比較

單位：新台幣仟元

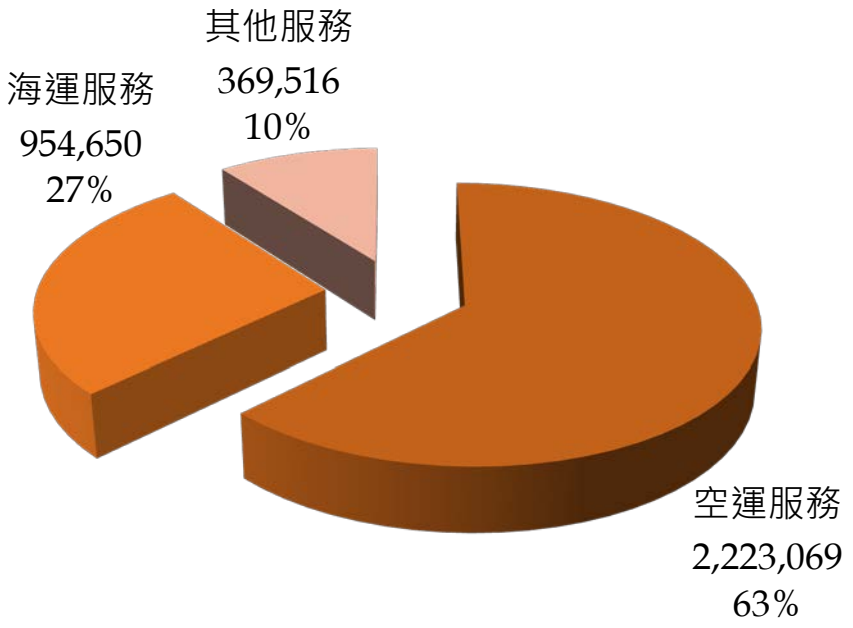


	空運服務	海運服務	其他服務
2021Q3	800,516	407,661	136,856
2022Q2	1,046,464	338,576	143,851
2022Q3	1,202,699	311,647	146,608

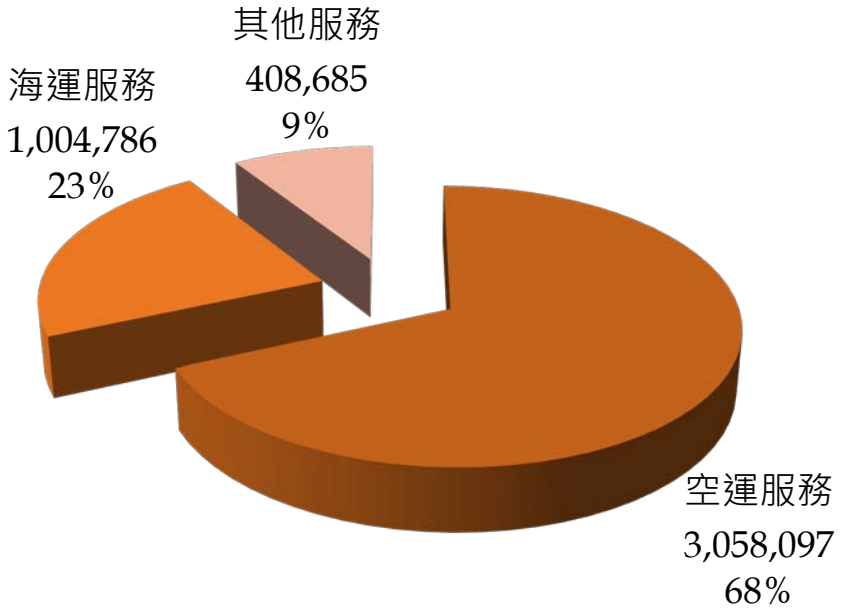
產品別營收佔比

單位：新台幣仟元

2021前三季



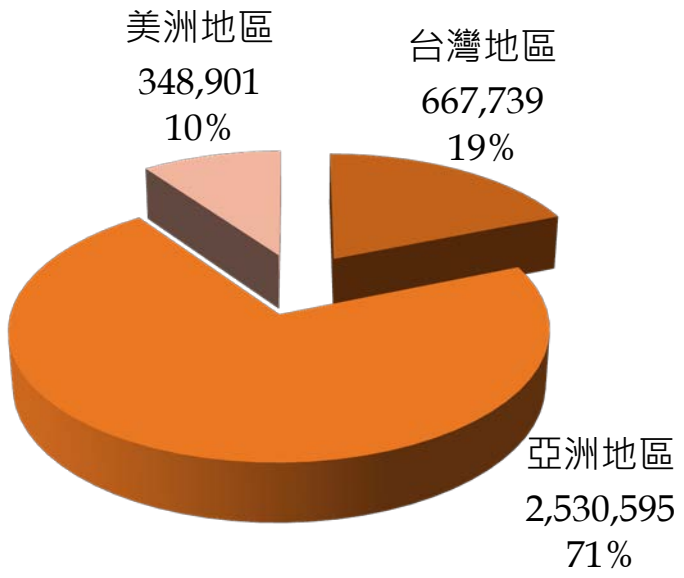
2022前三季



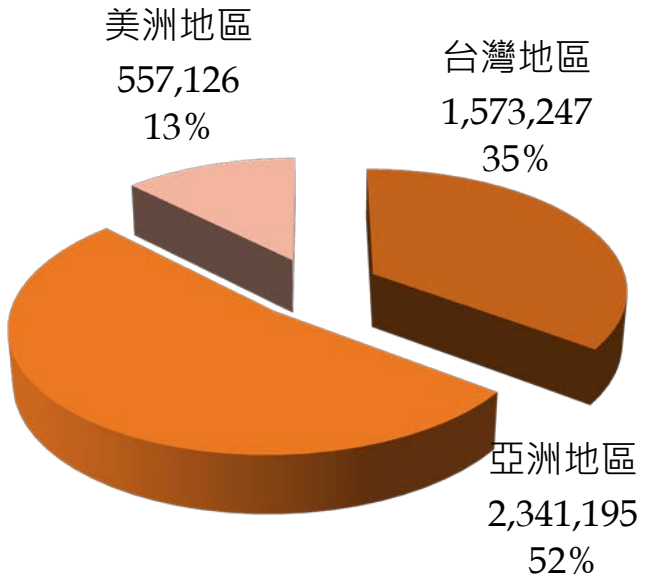
地區別營收佔比

單位：新台幣仟元

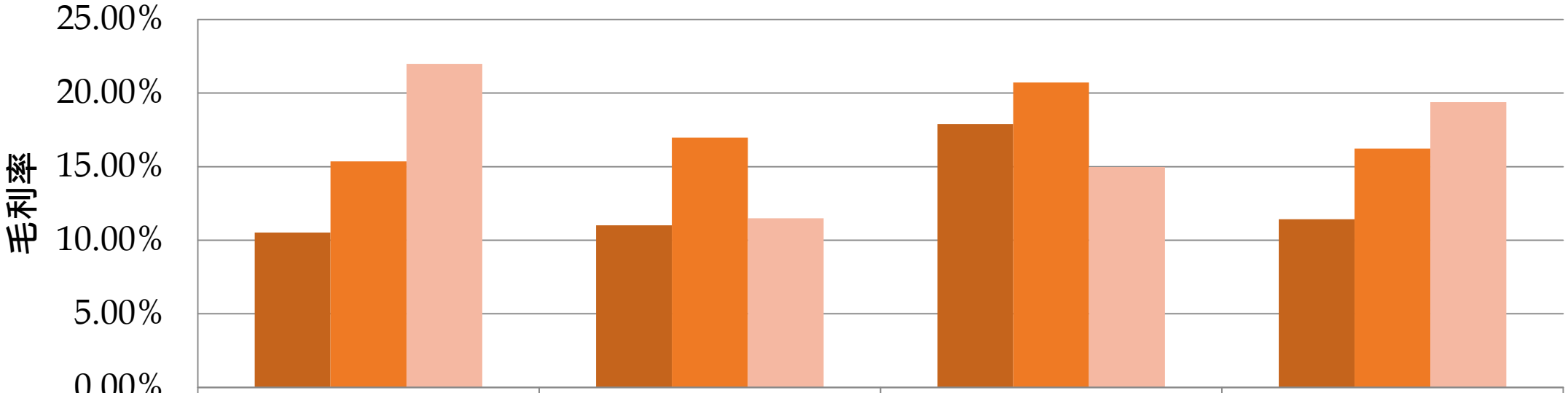
2021前三季



2022前三季

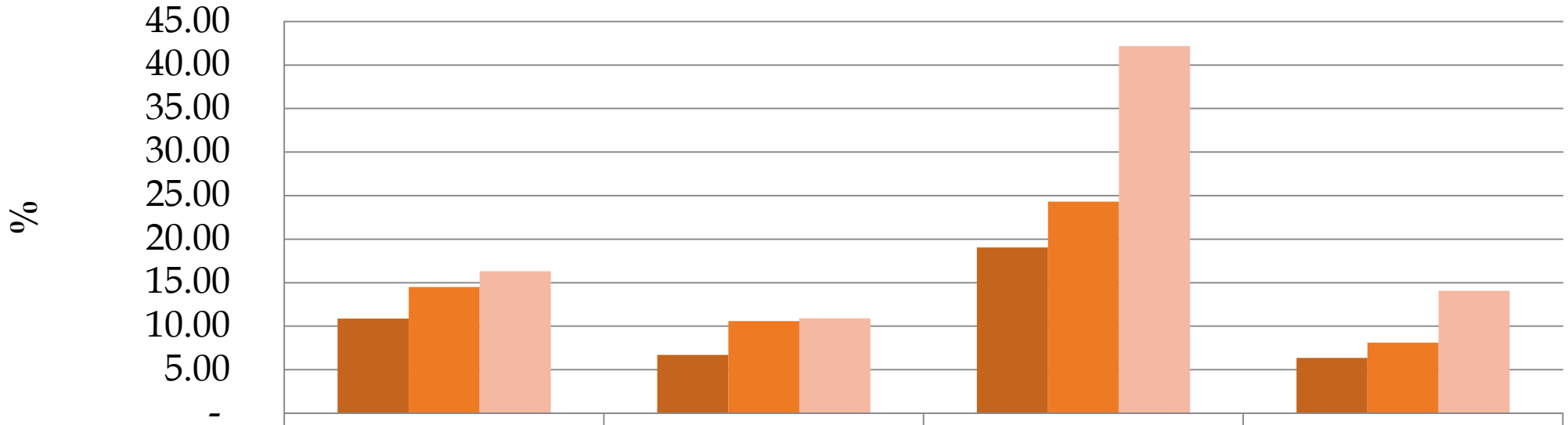


產品別毛利率



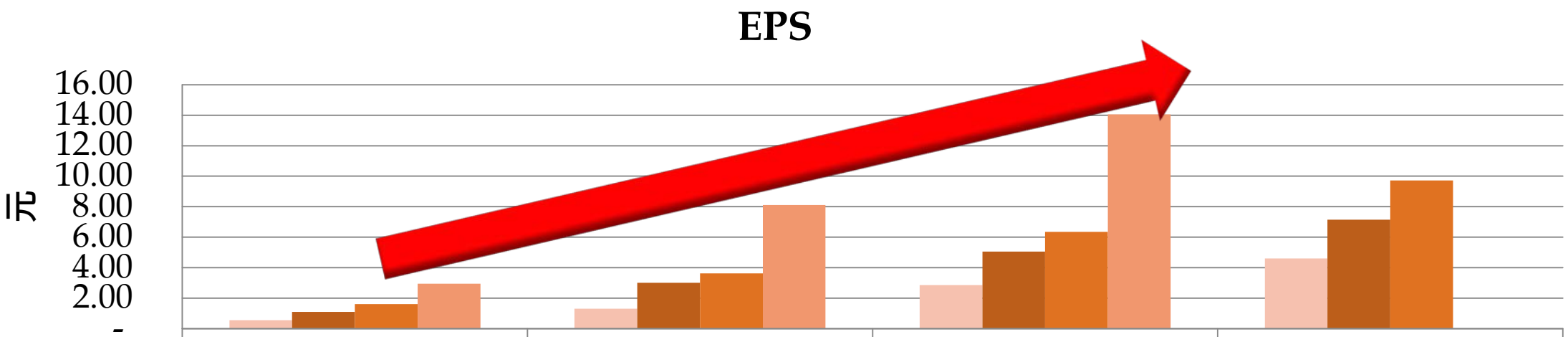
	空運服務	海運服務	其他服務	平均
2021Q3	10.52%	11.02%	17.89%	11.42%
2022Q2	15.36%	16.98%	20.72%	16.23%
2022Q3	21.96%	11.49%	14.98%	19.38%

經營績效-各項比率



	毛利率 (%)	營業淨利率 (%)	淨利(仟萬元)	EPS (元)
2021前三季	10.88	6.70	19.06	6.35
2022上半年度	14.50	10.59	24.32	8.11
2022前三季	16.32	10.90	42.17	14.06

經營績效(續)



	第一季	上半年度	前三季	年度
2019	0.55	1.30	2.85	4.60
2020	1.10	3.00	5.06	7.15
2021	1.60	3.63	6.35	9.72
2022	2.94	8.11	14.06	

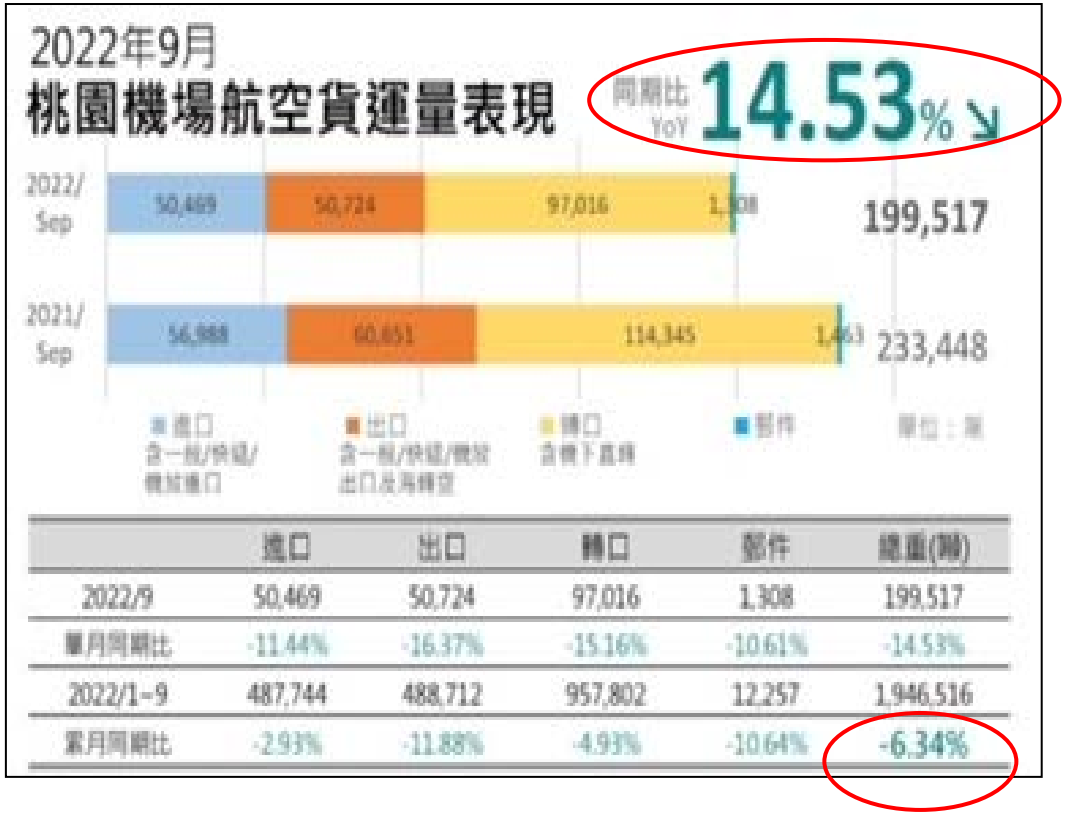
經營績效-財務比率

分析項目			2020年度	2021年度	2022前三季
財務結構	負債佔資產比率	(%)	39.93	40.50	44.78
償債能力	流動比率	(%)	256.57	255.57	233.68
經營能力	應收款項週轉率	(次)	5.50	6.05	4.95
獲利能力	資產報酬率	(%)	14.52	17.11	24.82
	權益報酬率	(%)	25.91	28.21	43.35
	純益率	(%)	5.77	5.75	9.43
	每股稅後盈餘	(元)	7.15	9.72	14.06

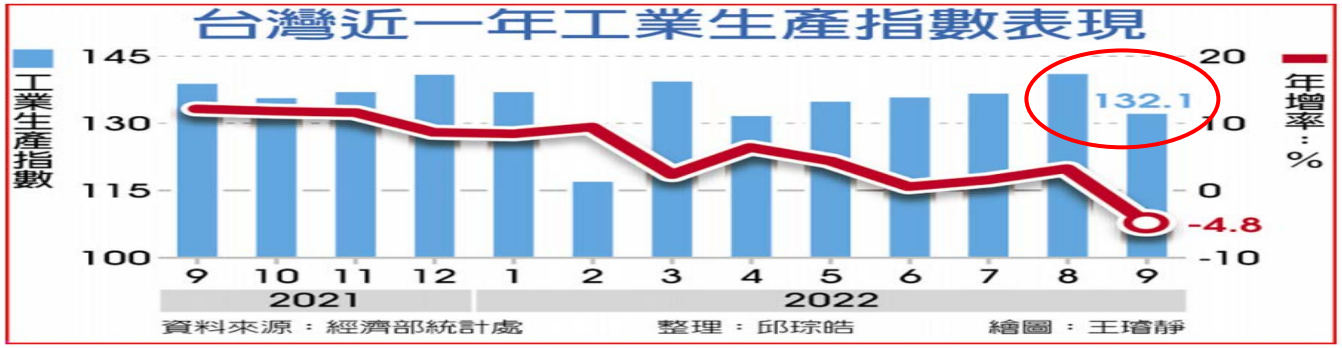
國際市場現況與展望

航空貨運量現況 – 台灣出口

資料提供:桃園機場公司



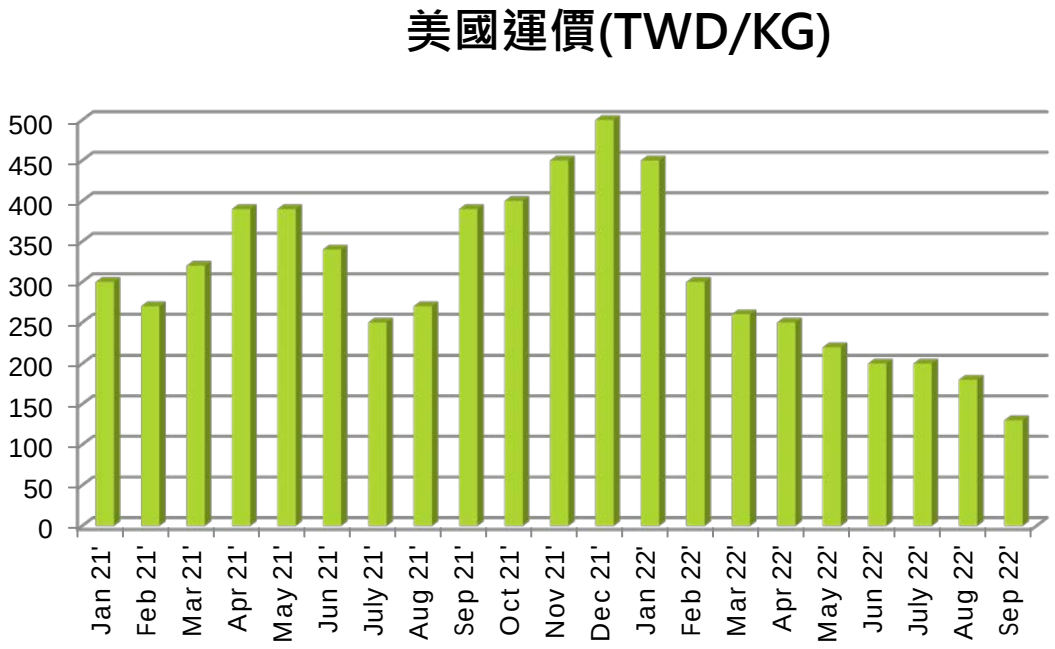
	進口	出口	轉口	郵件	總重(噸)
2022/9	50,469	50,724	97,016	1,308	199,517
單月同期比	-11.44%	-16.37%	-15.16%	-10.61%	-14.53%
2022/1~9	487,744	488,712	957,802	12,257	1,946,516
累月同期比	-2.93%	-11.88%	-4.93%	-10.64%	-6.34%

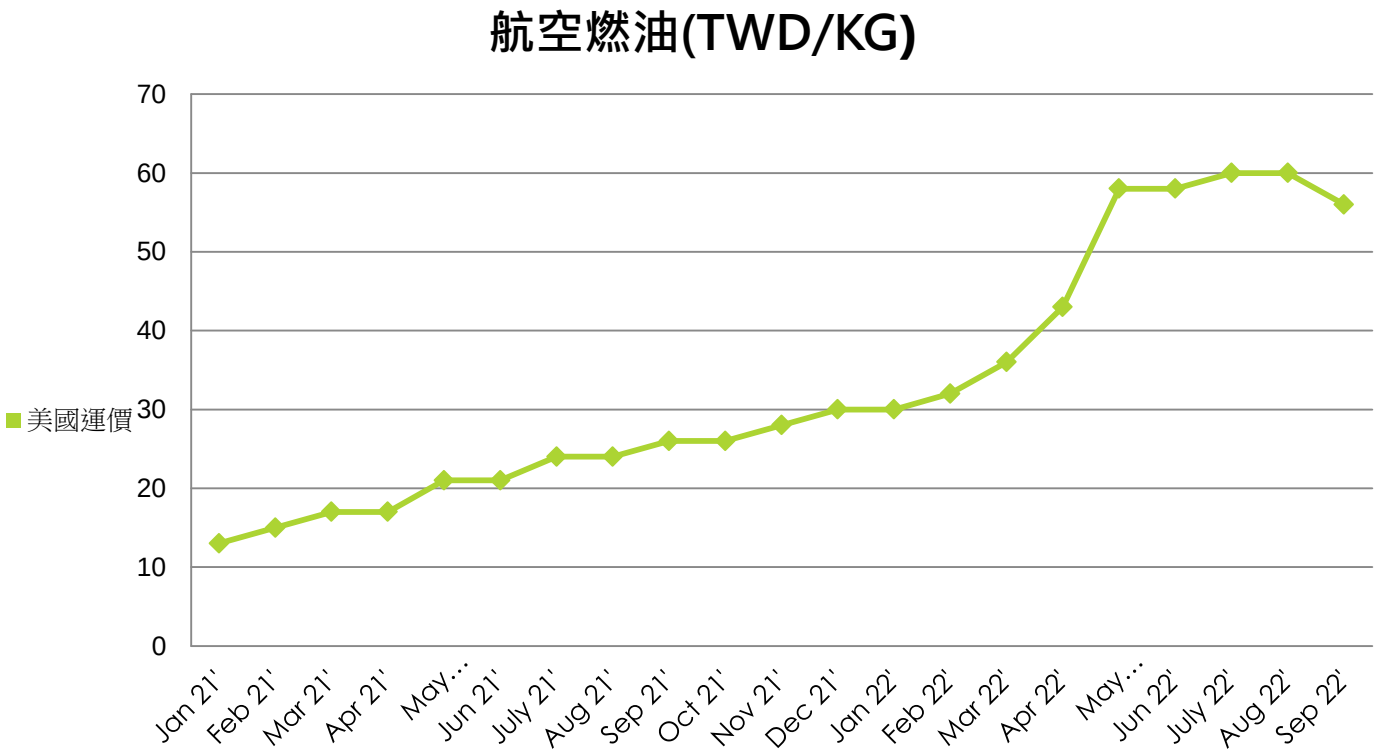


註:經濟部10/24公布9月工業生產指數132.10，年減4.8%，終結連31個月正成長。由於終端市場消費動能偏弱，經部預告10月工業生產恐會續黑。

航空運價及燃油費變化

- 2021.01 ~ 2022.09

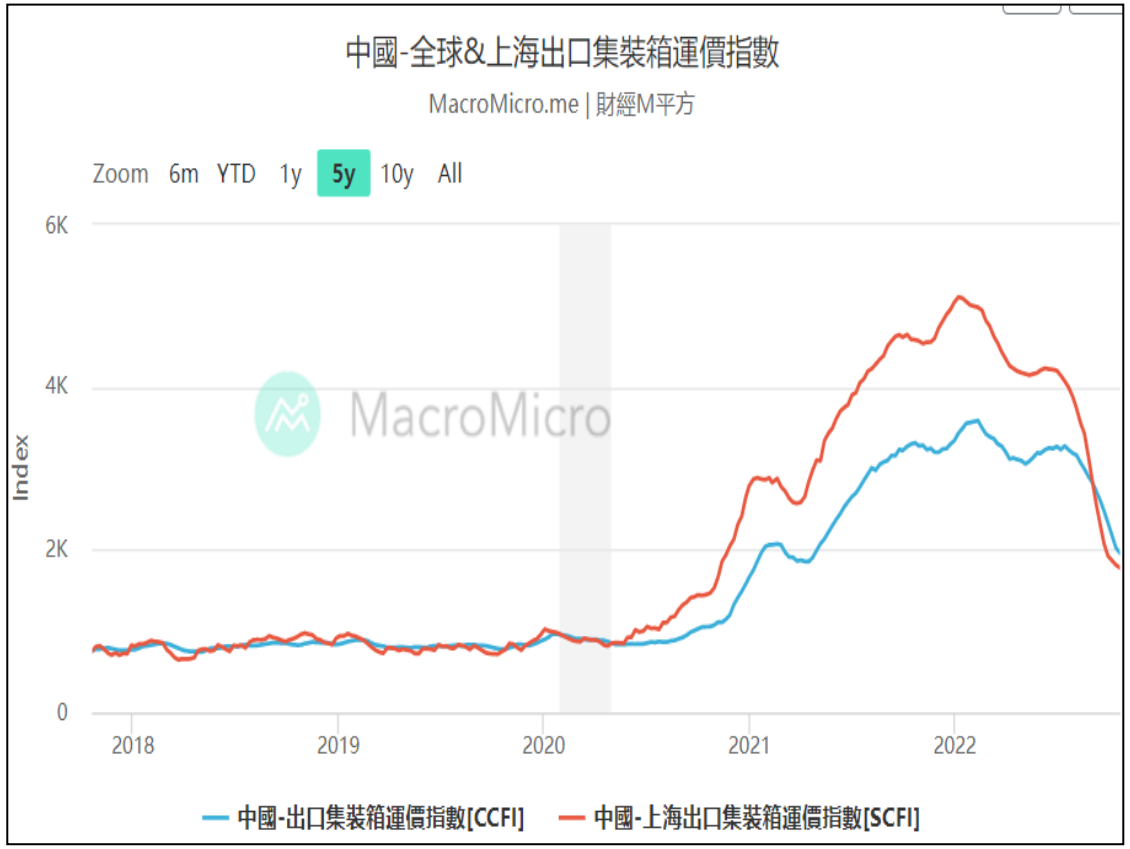




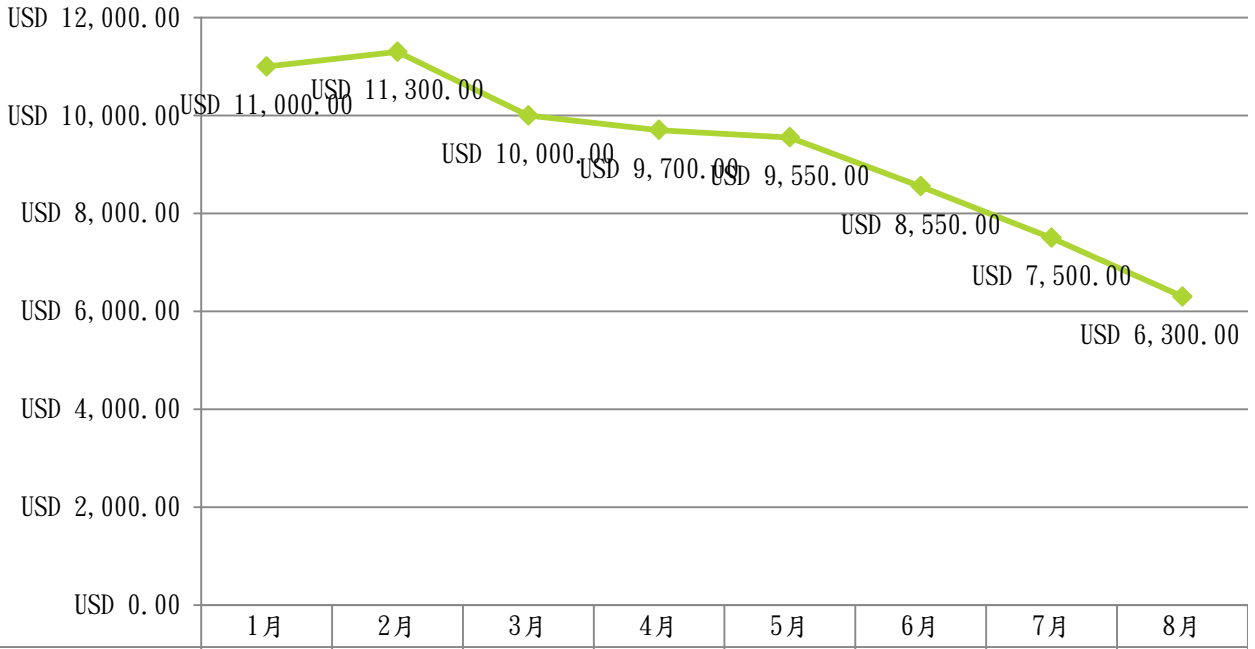
疫情下、疫情後**海運市場**情況

各類狀況	產業觀點
1. 供不應求	全球貨櫃運往歐美消費國，由於需求大，碼頭缺工、拖車缺司機、缺車缺板架，鐵公路運輸沿滯而造成塞港、缺艙、缺櫃。
2. 船期紊亂、價高者得艙位	加價文化使得價高者得艙位、 2021年3月長賜輪卡蘇伊士運河、加上5月鹽田港問題，使得船公司船沒能順利回亞洲，延誤嚴重而跳港、調整航班後船期紊亂，物流時間拉長周轉變慢，加價文化應然而生。反之，疫情後則有貨者喊價，俗稱買貨。
3. 船公司營收屢破紀錄	2021稅息前利益(EBIT)全球貨櫃海運暴傳達1900億美元，貨櫃三雄營收亮眼
4. 造船計畫	運能提升並加大自有船比率，搭配調節船班頻率高低，達船公司最大經濟效益。
5. 消費需求榮景	部分解封後國家需消化2021年囤積的商品，出口製造國將之前落後的營業動能紛紛啟動、下半年本是傳統消費旺季。
6. 歐洲水患、美國西部大火內陸停擺	運往歐美內陸的貨櫃塞在各大主要港口甚至回堵至亞洲港口，客戶將無法送到內陸港的定倉改訂到其他主要大港口，使得新舊需求加成效應互相排擠。
7. 歐美以及中國官方介入調查運價	旨在避免貨櫃運價壟斷及違反公平競爭，無法壓制因**供需所帶動的運價機制**。

海運運價表現



2022年 CN – 美西價格(40呎櫃)



	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月
海運價（40’/40’HQ）	USD 11,00	USD 11,30	USD 10,00	USD 9,700	USD 9,550	USD 8,550	USD 7,500	USD 6,300

國際市場展望(一)

- **2022 烏俄戰爭干擾， 能源短缺**
  1. 物價高漲，經濟成長減緩
  2. 能源缺乏、油價高漲，整體物流成本增加
  3. 供給隨需求調整航(船)班
  4. 歐洲航線有短期保暖物資需求造成航班壅擠、帶動漲價

- **疫情趨緩開放邊境管理， 客運升溫**
  1. 國際旅遊航線、班次恢復，客運艙位增加
  2. 2024年回復2019年疫情前航班數
  3. 貨運淡季更趨明顯
  4. 出現『今日的天花板運價=明日的樓地板價』

華航、長榮航新機及航班布局

項目/航空公司	長榮航	華航
2022年客運航班規劃(預計至年底/每周)	規劃約320班	第4季每周增至300班
2023年客運機隊規劃	2023年引進787-9 二架、787-10 三架	新增A321neo新機15架陸續交機
2023年貨機機隊規劃	2023年引進777F貨機一架	新增777F

展望與挑戰(二)

- **各國通膨、升息、經濟成長及消費趨緩**
  1. 消費減少生產趨緩，庫存增加、新品出貨潮出現短期效應
  2. 促銷降價出貨潮帶來『類旺季』

- **供應鏈人力短缺**
  1. 製造端、物流端、司機、航空公司及貨運站、貨櫃碼頭人員短缺
  2. 電子零配件缺料，使生產周期拉長備料期

- **拜習新中美貿易戰，持續影響全球物流**
  1. 全球經貿3.0時代來臨
  2. 國際貿易仰賴世界工廠出貨，運送時效、成本、需求未恢復至疫情前
  3. 製造地轉移到東協等地的物流效能待觀察

營運方針
策略布局

營運方針

策略布局

多元產品

- 拓展客戶群
- 周邊供應鏈
- 兩岸三地、東協市場
- 全球遠洋航線

人才培育

- 長期與知名院校建教合作
- 完整內外部教育訓練
- 職務輪調
- 廣納業界專業人才

最佳航運模式

服務網絡

- 簽署長期穩定艙位
- 新增多家國際級供應商
- 海外據點

強化客戶關係

- 持續開發國際知名企業
- 靈活多樣解決方案
- 價值取代價格

感謝聆聽

捷迅股份有限公司

Soonest Express Co., Ltd.

TEL:87929897

海空運承攬 | 海空聯運 | 進出口報關 | 國際快遞