



台驊控股

股票代號：2636.TT

2022年第3季 法人說明會



2022.11.30

- 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。

1 公司概況

2 營運分析

3 產業現況

4 Q & A



	國際物流		中國內貿物流		供應鏈金融
成員	  		  		
服務	海運、空運、 鐵路多聯式運輸	海空倉配 供應鏈管理	進口、報關、 倉儲業務	B2B2C倉儲 及配送服務	供應鏈金融
目標市場	北美、歐洲、紐 澳、印非等長程 線及亞洲區間內	亞洲區間內	中國大陸	中國大陸	大中華地區
據點	台灣：5 中國：31 香港：1 東北亞：3 東南亞：10	台灣：8 中國：5 香港：1 東南亞：2 美國：2	中國：6	中國：4	中國：3
	總計：50	總計：18	總計：6	總計：4	總計：3

7個品牌/34家被控公司/81個營運據點

發展智能供應鏈平台

B2B → B2B2C



營運概況



海外代理夥伴
100間



倉儲 19個
面積118,187平方公尺



自有車輛
103台



集團人數
1,979人

資料日期：截至2022.09.30

產品服務



海運 + 鐵路量
整櫃 42 萬 TEU
併櫃 50 萬 CBM



空運量
72,000噸



報關量
200,000票

資料日期：截至2021.12.31

■ 地區別營收

NT\$千元	2020	比重	2021	比重	2022Q1-Q3	比重
大中華地區	10,875,512	72%	26,377,241	73%	16,167,432	67%
台灣	2,677,877	18%	5,536,577	16%	4,726,323	20%
東亞	1,606,854	10%	4,129,786	11%	2,989,296	13%
美國	0	0%	0	0%	115,169	0%
合計	15,160,243	100%	36,043,604	100%	23,998,220	100%

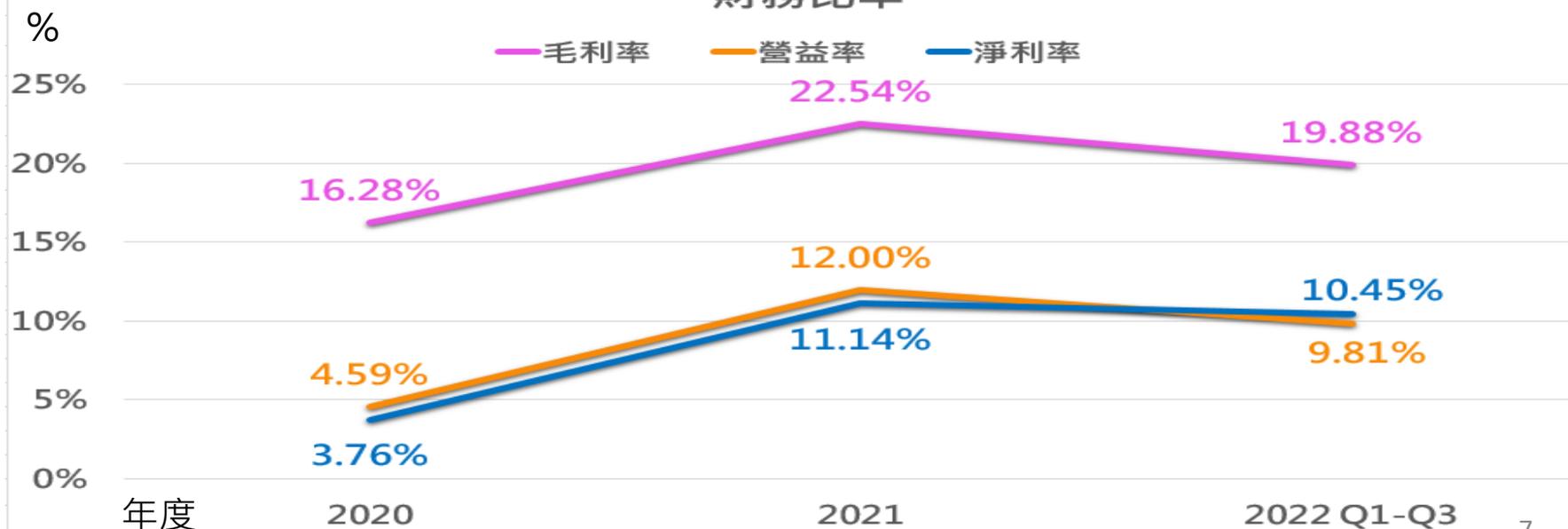
■ 業務別營收

NT\$千元	2020	比重	2021	比重	2022Q1-Q3	比重
海運	8,623,090	57%	27,300,539	76%	18,245,720	76%
空運	5,018,571	33%	6,574,886	18%	3,912,417	16%
中歐鐵路	422,584	3%	1,117,204	3%	858,691	3%
內貿物流	1,095,998	7%	1,050,975	3%	981,392	4%
合計	15,160,243	100%	36,043,604	100%	23,998,220	100%

營運分析

NT\$仟元	2022 Q3	2021 Q3	YoY	2022 Q1-Q3	2021 Q1-Q3	YoY
營業收入	5,847,656	11,163,279	(47.62)%	23,998,220	24,930,338	(3.74)%
營業毛利	1,021,571	2,866,351	(64.36)%	4,769,967	5,665,477	(15.81)%
營業利益	441,326	1,613,940	(72.66)%	2,354,487	2,945,330	(20.06)%
稅後淨利	456,174	807,685	(43.52)%	2,507,044	2,905,206	(13.71)%
EPS (元)	3.04	5.88	(48.30)%	17.15	22.40	(23.44)%
本業貢獻EPS	3.16	9.12	(65.35)%	13.57	17.20	(21.08)%
業外貢獻EPS	(0.12)	(3.24)	(96.30)%	3.58	5.20	(31.09)%

財務比率



營運分析

- 2022 Q1-Q3本業部分貢獻每股盈餘**13.57**元，屬於短期投資已實現獲利及認列的現金股利計入損益設算，則貢獻每股盈餘**3.58**元

NT\$仟元，EPS及每股淨值為NT\$元	2020	2021	2022 Q1-Q3
全集團-歸屬於母公司淨利	541,992	3,934,872	2,432,003
全集團-每股EPS	4.72	30.03	17.15
本業-歸屬於母公司淨利	495,738	3,182,223	1,925,185
本業-EPS	4.32	24.29	13.57
業外投資-歸入損益			
歸入短期損益	46,254	752,649	506,818(註1)
業外投資-EPS	0.40	5.74	3.58
	2020.12.31	2021.12.31	2022.9.30
業外投資-OCI			
持股成本	204,722	200,004	924,040(註2)
市值	481,816	1,883,693	1,671,176
評價盈(虧)	277,094	1,683,689	747,136
	2020.12.31	2021.12.31	2022.9.30
淨值-歸屬於母公司	3,138,727	10,024,258	9,727,561
每股淨值	27.36	76.51	68.58

註1：2022年1-9月包含指定評價列入OCI所持有之股票發放之現金股利約4.71億

註2：已經將所發放的現金股利自持有成本中減除

- 台驊投控在控股模式下，朝物流本業及上下游相關產業多元投資，投資產業包括航運、貨代及航太等相關公司
- 長期持有依據會計原則列入OCI 評價逾**16.7**億元，其餘列入當期損益評價約**1.4**億元

NT\$千元	持股張數	OCI 評價	當期損益評價
陽明海運	20,301	1,248,485	-
長榮海運	1,600	233,600	-
長榮航太	1,500	115,500	-
捷 迅	999	67,431	-
中 菲 行	100	6,160	-
中遠海控	1,800	-	88,874
大 聯 大	1,000	-	46,450
合 計		1,671,176	135,324

- 與台灣航運及物流同業不同的是，台驊為輕資產運營模式，受景氣波動程度較小
- 台驊的每股淨值、EPS均高於同業，具備低本益比、低本淨比、高殖利率優勢，擁有長期投資價值

NT\$元；倍	年度	台驊投控	中菲行	捷迅	嘉里大榮	宅配通
每股淨值	2020	26.8	22.01	31.85	21.99	20.78
	2021	70.68	31.66	37.03	23.45	28.81
	2022 Q1-Q3	68.58	44.58	49.44	23.79	21.78
EPS	2020	4.72	8.62	7.15	3.21	2.19
	2021	30.03	16.8	9.72	7.06	6.7
	2022 Q1-Q3	17.15	16.03	14.06	1.97	1.46
本益比	2020	11.56	8.94	10.68	14.59	16.69
	2021	6.36	8.54	9.19	15.13	27.44
	2022 Q1-Q3	2.29	2.70	4.74	12.71	20.69
本淨比	2020	1.83	3.15	2.34	2.11	1.64
	2021	2.22	4.14	2.3	2.01	2.53
	2022 Q1-Q3	0.92	1.66	1.61	1.63	2.01

註1：2022 Q1-Q3淨值已扣除當年度應付股利

台驊投控從掛牌以來配發盈餘超過38.74元，擁有穩定獲利及配息能力

■ 現金股利

NT\$/股	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	合計
台驊投控	1.23	0.50	2.22	0.60	0.40	0.77	1.46	1.80	0.80	0.90	2.20	1.30	3.20	18.00	5.00	35.38
中菲行	0.60	0.59	1.17	1.02	0.68	0.72	1.02	1.02	2.00	1.18	1.50	1.36	5.20	10.20	NA	28.26
捷迅	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.50	1.50	2.00	2.29	2.00	2.00	2.00	4.00	5.00	NA	21.29

註1：係當年度配發前一年度盈餘

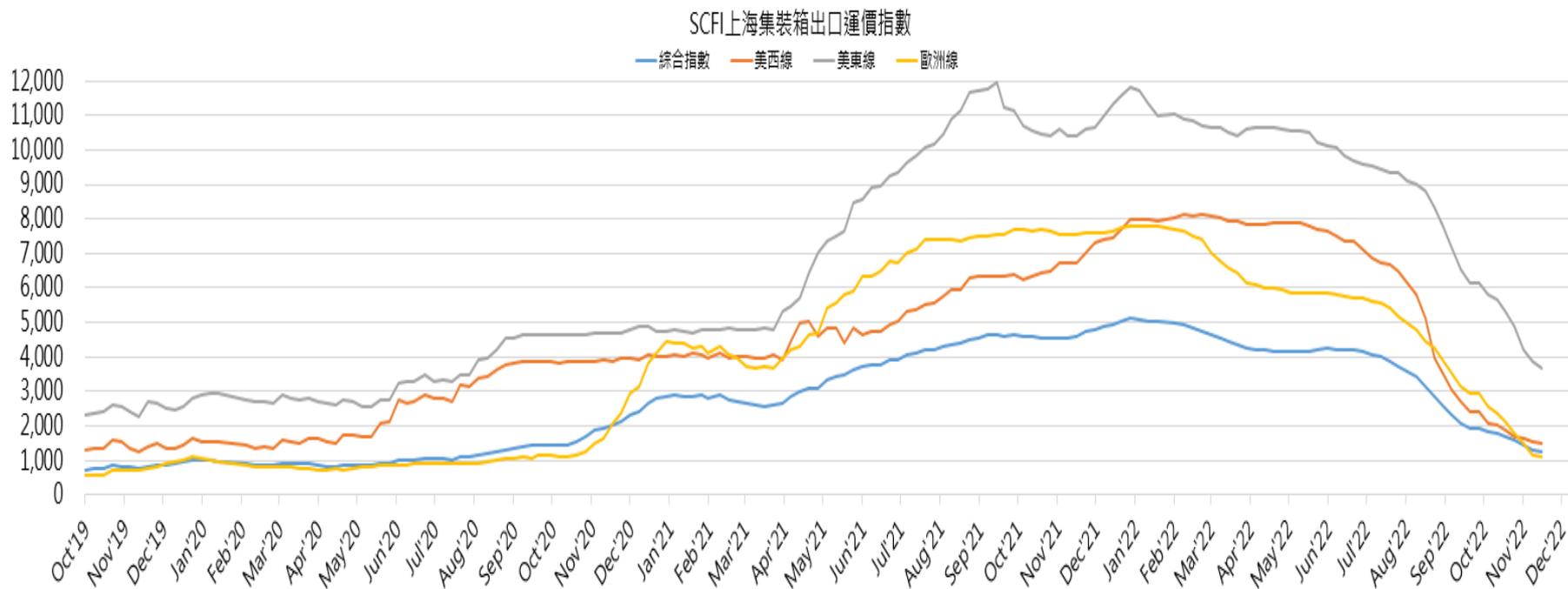
註2：台驊將於2023年配發2022年上半年盈餘 每股5元現金股利

■ 股票股利

NT\$/股	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	合計
台驊投控	0.31	0.20	0.51	1.40	0.35	0.33	0.36	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	3.36
中菲行	0.61	0.65	0.31	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.80	0.00	0.00	2.37
捷迅	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

註：係當年度配發前一年度盈餘

SCFI	11/25	較上周%	較上月%	去年同期%	2019/11/25 (較疫情前水準%)
SCFI綜合指數	1,230	-6%	-28%	-73%	61%
美東線	3,687	-5%	-31%	-65%	63%
美西線	1,496	-4%	-21%	-78%	22%
歐洲線	1,100	-6%	-48%	-85%	57%
東南亞	303	-7%	-12%	-73%	84%



3大海運諮詢機構，預測明年供需成長率

研究機構		2022年	2023年
Drewry	供給	3.4%	7.1%
	需求	2.3%	2.9%
Alphaliner	供給	4.3%	8.2%
	需求	0.9%	2.7%
Clarksons	供給	3.5%	8.2%
	需求	3.0%	2.6%

雖然三家海運研究機構預估，2023年供給成長率高於需求。但明年實際供給不會增加這麼多：

1. 根據航運機構Drewry統計，全球總運力約2,600萬TEU，2023年新船交付約260萬TEU，新增運力佔現有總運力10%。但新船交付非一步到位，所以實際上供給的增加情況沒有外界預測的嚴重。
2. 隨著ESG、環保要求下，像是2023年初IMO環保新規的實施，老舊船舶面臨拆解、減速航行，改裝脫硫塔，都將削減運力3%~5%。

2023年對貨主和船公司來說都將是充滿挑戰的一年。

由於貨主計劃減少貨運量，而船公司將尋求最大化運量，因此續簽長期合約的談判將變得複雜。市場將因通膨壓力、地緣政治因素、供應鏈更動、中國持續的COVID清零政策以及需求疲軟、擁堵緩解和運能增加的組合而變得更為複雜，更難以預測。

■市場現況及展望

- 隨著全球經濟放緩，航空貨運市場繼續萎縮。市場情報公司Xeneta上周報告指出，空運市場10月份的貨運量較去年同期下降8%，需求連續第八個月下降。
- 運力復甦也停滯不前。根據Xeneta的資料，可用的腹艙和貨艙空間仍比疫情前的水準低7%，這是運費保持相對較高的原因之一。
- 自去年12月以來，全球航空運費下跌了三分之二，較去年同期下跌了約25%，至每公斤3.15美元。但由於運力短缺，以及航空公司和機場勞動力短缺，限制了航班和倉庫的生產力，因此仍幾乎是2019年的兩倍，空運運價的下降並不像海運運價那麼劇烈。
- 2023年在許多經濟和地緣政治的不確定性下，預期航空運價走向仍不易上漲，原因是消費者在商品的支出減少，出口貨物轉向艙位充裕運價便宜的海上服務。

■市場現況

- 自新冠疫情以來，大多數運輸方式遭到重創的背景下，中歐班列持續運行，並且大幅增加
- 根據中國國鐵集團統計資料，2022年前10月中歐班列累計開行達1.4萬列，中歐班列及貨運量均較去年同期增加3%，創歷史新高
- 台驊投控的鐵路團隊積極開發業務，在提供多元配套服務下，營收已逐季成長，季增達24%

■未來展望

- 班列開行規模不斷擴大：運輸貨物品項已達5萬種，2021年運輸貨值由80億美元提升至749億美元成長9倍，在中歐貿易總額的佔比從1.5%提高到8%
- 隨著跨境電商專列、郵政專列、“班列+貿易”及“班列+超市”等新型服務業態快速發展，相對海空運面對港口罷工及油價上漲等營運風險，鐵路運輸更可展現運期短、運費低等優勢，並不斷拓展與升級運送貨品的質與量，分食新型服務業態這塊大餅

■市場現況

- 中國前三季外貿進出口總值達5.26兆人民幣，較去年同期增長7.7%
- 根據汎亞航運中國內貿集裝箱運價指數（PDCI），2022年前10月行業平均運價指數較去年同期上漲8.76%

■未來展望

- 中國為全球最具規模的電商消費市場之一，龐大的內需消費及生產供應鏈的「雙經濟模式」對於倉儲運輸需求將持續增長
- 隨著中國有望放寬防疫措施條件，且市場期待11月G20拜習會有望緩解過去美中貿易緊繃關係，中國內外銷需求將逐漸回復熱絡，在「雙循環經濟」模式，對於內貿倉儲運輸需求將持續增長
- 據上海國際航運研究中心預測，2022年內貿運力供給較去年同期成長4%，需求成長6%



Thank you!

Q & A

www.t3ex-group.com