



台驊物流控股集團

股票代號：2636.TT

法人說明會



2023.06.06

- 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

2023Q1業績回顧

2

2021-2022年航運市場回顧

3

2023年航運市場展望

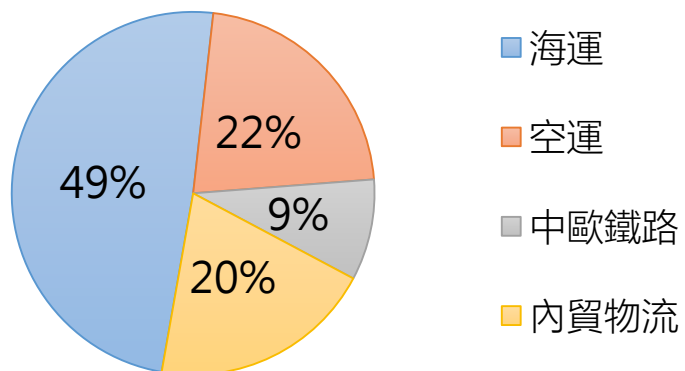
1

2023Q1航運業績回顧

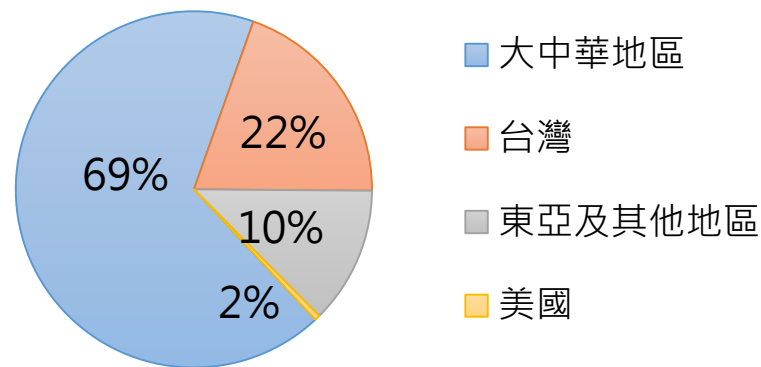
財務概況

仟元台幣	2023Q1	2022Q1	2022Q4	YoY	QoQ
合併營業收入	3,367,249	10,144,223	4,219,808	-66.81%	-20.20%
合併營業毛利	780,093	2,274,486	828,148	-65.70%	-5.80%
營業費用	494,620	1,056,822	645,082	-53.20%	-23.32%
營業利益	285,473	1,217,664	183,066	-76.56%	55.94%
合併稅後淨利	264,151	944,541	135,383	-72.03%	95.11%
每股盈餘(元)	1.81	6.45	0.85	-71.94%	112.94%
毛利率	23.17%	22.42%	19.63%	3.33%	18.05%
費用率	8.48%	12.00%	15.28%	41.00%	-3.91%
淨利率	7.84%	9.31%	3.21%	-15.75%	144.52%

2023Q1 業務別營收



2023Q1 地區別營收



台驊今年第一季營收為台幣33.67億元，年減約6成，季減約2成。

1. 海空運業務：

主要受到**運價下跌及庫存去化緩慢**影響，**導致需求疲弱**，但與去年第四季相較，**毛利率及淨利率已明顯回升至23.17%及7.84%**，分別季增18.05%、144.52%，主要原因為**慎選高毛利客戶，並嚴格控管費用**所致。

2. 鐵路業務

中歐班列的優勢在於可以直接將貨物運輸到歐洲內陸城市，同時在國際油價大漲的環境下，深入內陸的運輸也為客戶節省很多卡車運輸費用。鐵路業務 Q1營收2.99億元，年增16.49%、季增8.14%。

3. 內貿物流業務

面對美中貿易戰持續，中國在疫情措施緩解後重新開放經濟，不遺餘力的發展中國內需市場。內貿物流業務受惠內需消費力道逐漸回復，且國際大客戶持續增加倉儲運輸需求，內貿業務 Q1營收6.73億元，年增9.2%、季減6.9%。

4. 財務投資部分，目前投資組合包括海運/空運、貨代及航太等相關優質公司。因為持股成本低，且多為高殖利率型股票，其股利收入可提高每股盈餘，或是享有出售後的資本利得收入，有助於增加營運資金及未來發放現金股利所需。

營運概況

—承載信賴—傳遞未來—
CARRYING TRUST, DELIVERING THE FUTURE



海外代理夥伴家數
100+



倉儲 19座
面積117,514平方公尺



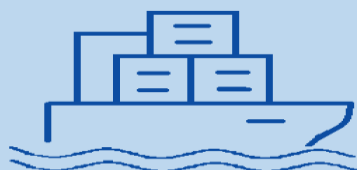
自有車輛
104台



集團人數
1,959人

資料日期：截至2023.3.31

產品服務



海運
整櫃 8.1 萬TEU
併櫃 12 萬CBM



空運量
16,500噸



鐵路量
整櫃 2 千 TEU
併櫃 6 千 CBM



報關量
4萬票

資料日期：截至2023.3.31

- 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	2021	70.68	31.66	37.03	23.45	28.81
	2022	63.69	45.09	51.21	24.71	23.03
	2023 Q1	60.04 (註)	35.55	52.93	25.30	26.11
EPS	2021	30.03	16.98	9.72	2.99	2.52
	2022	18.03	18.71	16.68	2.66	1.85
	2023 Q1	1.81	2.00	2.04	0.56	0.02
本益比	2021	11.56	8.94	10.68	14.59	16.69
	2022	6.36	8.54	9.19	15.13	27.44
	2023 Q1	3.07	3.11	3.90	13.13	26.09
本淨比	2021	2.22	4.14	2.30	2.01	2.53
	2022	1.11	1.57	1.38	1.59	2.30
	2023Q1	1.04	1.81	1.46	1.61	2.16

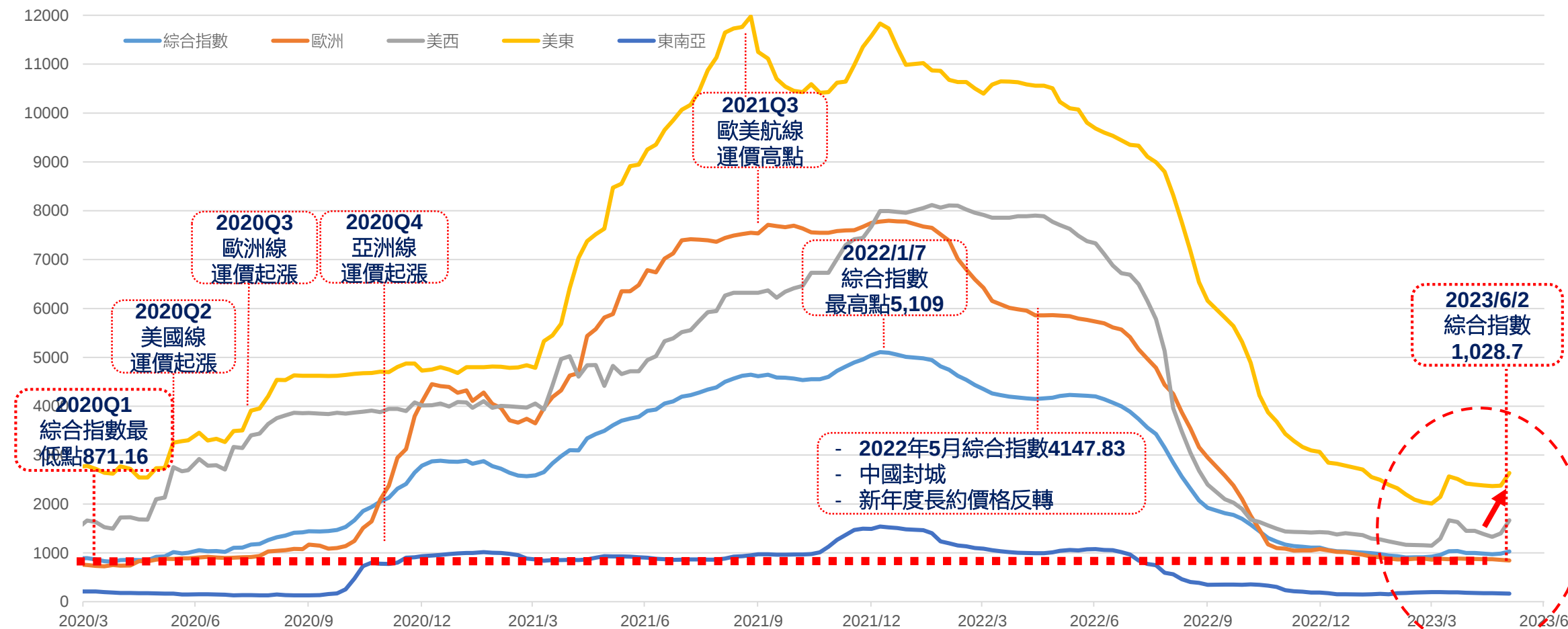
註：Q1淨值較2022年下降，主要係已計入下半年應付股利及OCI評價下降所致



2021-2022年航運市場回顧

2021-2022年航運市場回顧

上海集裝箱出口運價指數 (SCFI)



資料來源：上海航運交易所

全球貨櫃運價回到疫情前水平

需求面

受主要經濟體貨幣寬鬆政策以及俄烏衝突爆發影響，大宗商品價格加速上漲，全球通脹壓力加大，歐美國家消費能力減弱，購買需求逐步萎縮，社會庫存升至高位，亞洲外貿出口訂單縮減，出口額增幅不斷減少

供給面

2021年起貨櫃船舶訂單量持續增加，但運力大幅增加係落在2022年第四季，2022年末貨櫃運力約為2,614.3萬TEU，同比增長4.5%

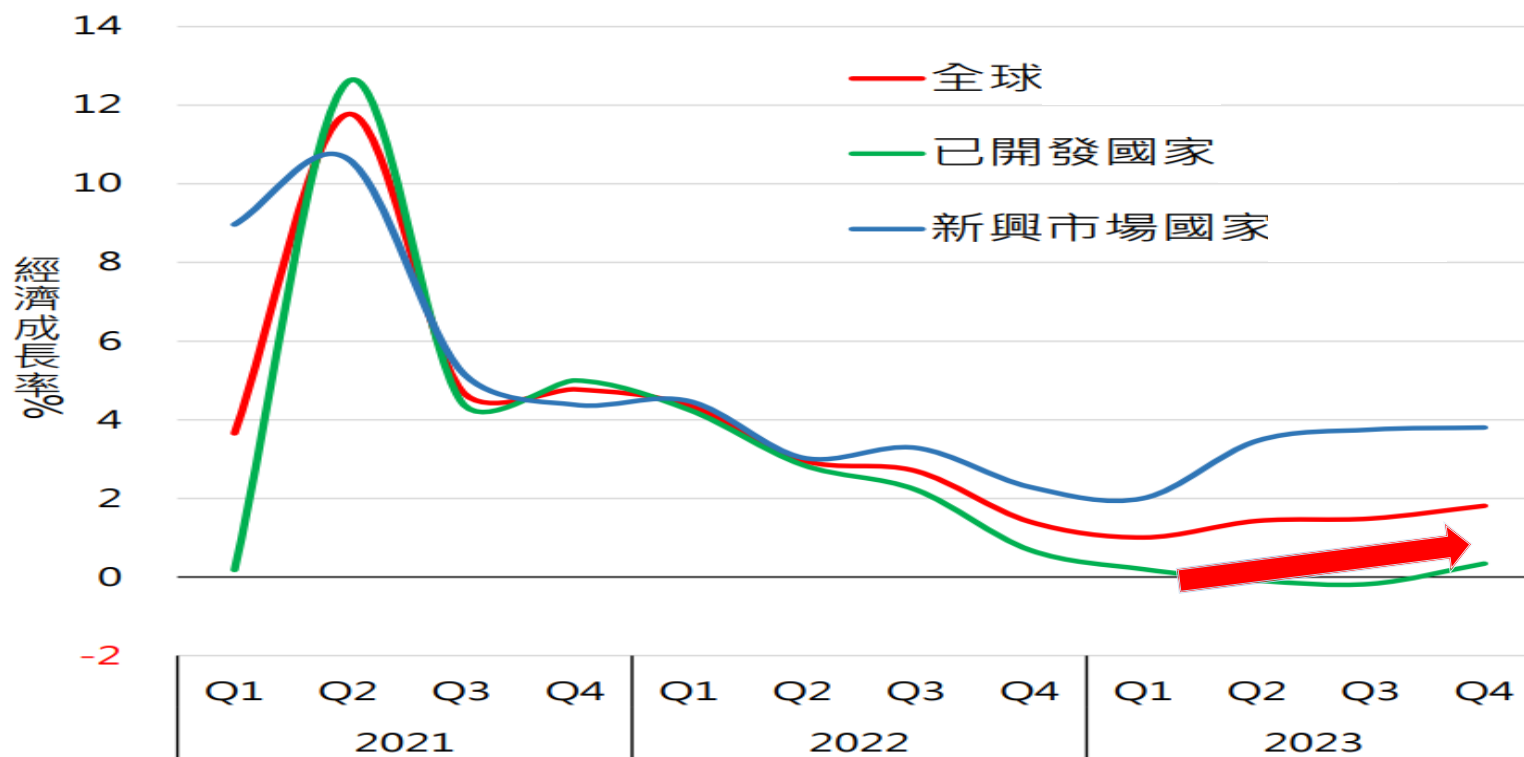
- 2022年第一季美國聯準會啟動升息，壓抑通膨政策導致庫存增加，在“需求減、供給增”的背景，國際航運市場“一櫃難求、艙位緊張”局面不再
- 自2022年1月上海出口集裝箱運價指數(SCFI)創下綜合指數 5,109的歷史高點跌落至今年初的931.08，但6月初已回升至1028.7，自低點回升10.5%



2023年航運市場展望

2023年航運市場展望—總體經濟面

- 受高通膨、俄烏衝突等地緣政治上不確定性因素持續影響，2023年上半年全球經濟仍存在諸多變數
歐美各大型零售業仍面對高庫存的調整壓力，加上運輸勞動力供給短缺等問題，各家業者預估這波庫存去化至少需2個季度，根據國際金融評級機構標普(S&P Global)預期 2023Q2 全球市場需求將逐漸回溫



資料來源：標普 (S&P Global)



地緣政治衝突加劇，一個世界兩套系統對陣底定，產生供應鏈重組新契機

- 美中、俄烏之間衝突持續，以美國為主的5G、6G聯盟展開去「中國化」供應鏈
- 以中國為主推動「一帶一路」及「RCEP」發展區域經濟的參與，著眼未來「十四五規劃」，加強中國與東協產業深度對接，對東協貿易占比提升到首位達15%
- 供應鏈從 Just in time (即時化) 重返 Just in Case (以防萬一) 產業鏈在市場分散化、近市場、區域化生產與彈性化供貨的供應鏈發展日趨明顯，需建置更完整的全球供應鏈服務網絡



高通膨有望減緩，復甦緩中有序

- 需求端來看，上半年全球經濟面臨衰退風險且歐美庫存保持高位，運輸需求面臨萎縮風險
- 下半年在美國聯準會及各國央行的滾動式調整升息決策下，全球市場有望軟著陸，穩步減緩通膨問題
- 美國5月綜合採購經理人指數(PMI) 54.5為2022年4月以來最高，顯示庫存去化的同時，廠商訂單開始逐漸增加。



貨櫃長約價出爐

- 美國線貨櫃新的長約從5/1開始，根據Drewry公告WCI運價指標，長約簽訂前一周4/27為1740.28上漲至5/4的1,763.28美元/FEU，其中美西線約1825(較上周增加0.3%)，美東線2829美元(較上周增加1.8%)
- 大型零售商(年運輸超過10 萬TEU)：2023-2024 年美西合約最低價格約為1200 美元/FEU，美東合約為2200 美元/FEU
- 中型零售商(年運輸超過1萬TEU)：2023-2024 年美西合約大多在1350 美元至1500 美元/FEU 之間，美東合約運價則高出約2350~2500 美元/FEU 。



汰舊換新，新船增加，舊船淘汰

- 供給端方面，市場面臨新船集中交付衝擊，2020~21年大量新簽造船訂單，將於2023~25年交付，預計2023年新交付船舶將達到249.9萬TEU，占現有船隊運力比例約10%
- Drewry、Alphaliner及Clarksons等三家海運諮詢機構預估2023年供給成長率高於需求，供給增加但運價上漲動能不足
- 在受限於全球節能減碳新規範，抵銷部分運力供給增加壓力，運價下行幅度有限，預計在第三季度有反彈契機

我們的看法

- 運價上半年或將繼續保持震盪下跌走勢，但跌幅將明顯縮小
- 下半年能否震盪回升，需要關注歐美經濟衰退進程和庫存變化情況，及三大海運聯盟的運力管控能力、船舶減速、舊船拆解速度等變數
- 目前運價雖跌無可跌，若市場需求還沒有回升，國際各大船公司傾向擴大減班來因應，在需求開始出籠後，運價有望反彈

台驊物流控股集團

www.t3ex-group.com

