

股票代號：2633



台灣高速鐵路股份有限公司 上市前業績發表會





免責聲明

- 本簡報及同時發佈之相關訊息所提及之預測性資訊，包括營運展望、財務狀況及業務預測等內容，係本公司基於內部資料及外部整體經濟發展現況所得之資訊。
- 本公司未來實際產生的營運結果、財務狀況與業務成果，可能與預測性資訊有所差異，其原因可能來自各種因素，包括但不限於市場需求、各種政策法令與整體經濟現況之改變，以及其他本公司無法掌控之風險等因素。
- 本簡報中所提供之資訊，係反應本公司截至目前為止對於未來的看法，並未明示或暗示性地表達或保證其具有正確性、完整性或可靠性。對於簡報內容，未來若有任何變更或調整，本公司不負責更新或修正。

簡報大綱

壹、公司簡介

貳、經營實績與財務概況

參、市場概況及產業分析

肆、競爭優勢

伍、未來展望

附件



壹、公司簡介



一、基本資料



公司名稱：**台灣高速鐵路股份有限公司**

股票代號：**2633**

設立日期：**民國87年5月11日**

實收資本額：**56,052,930,580元**

主要營業項目：**高速鐵路客運服務、相關附屬事業經營**

員工人數：**4,110人** (截至105年7月底止)

二、主要沿革

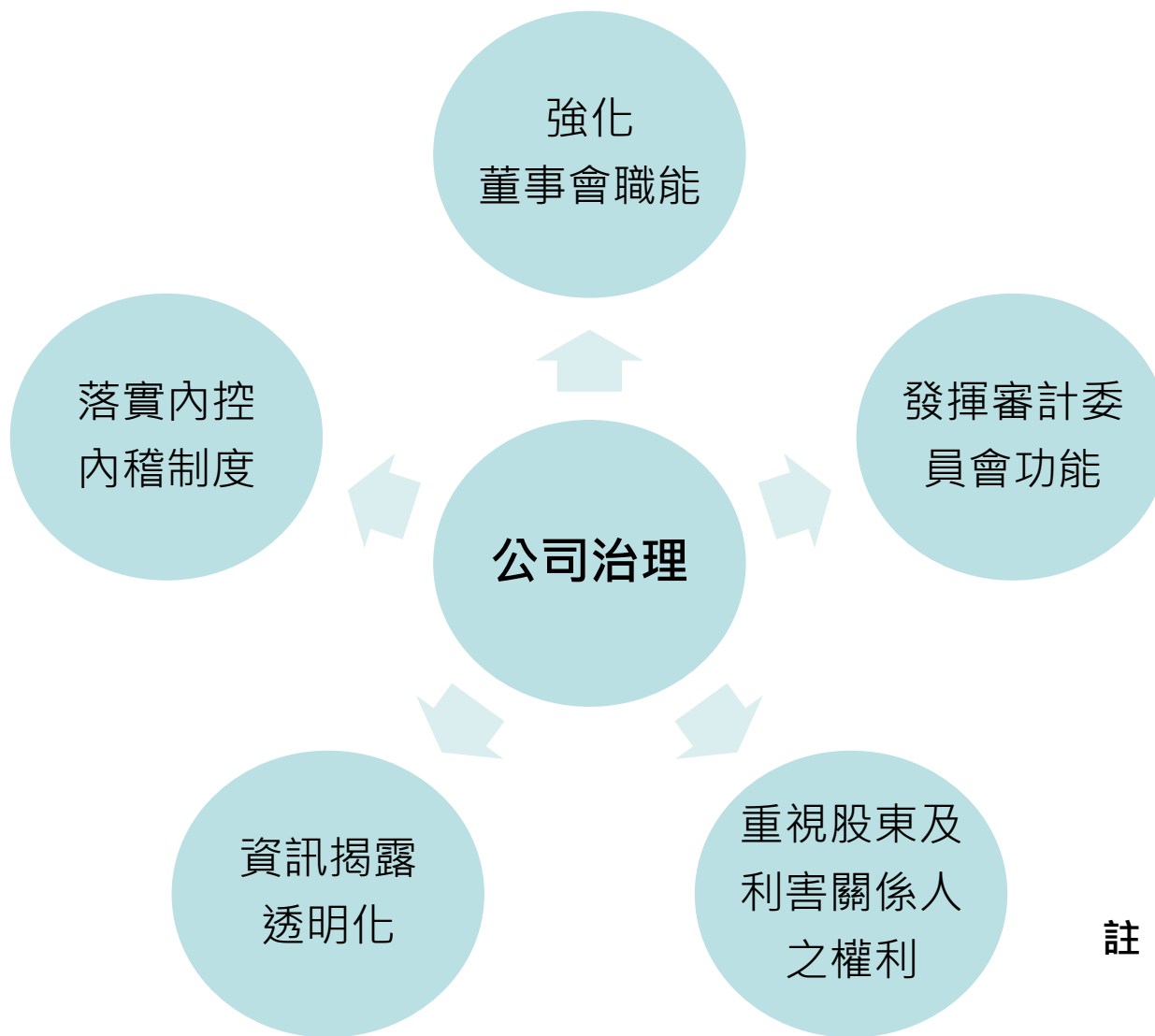


- 87年5月 正式成立
- 87年7月 與交通部簽訂「台灣南北高速鐵路興建營運合約」及「台灣南北高速鐵路站區開發合約」
 - 特許興建及營運期35年
 - 事業發展用地開發及使用權50年
- 89年3月 土木工程開工，興建期開始
- 90年4月 公開發行
- 92年9月 興櫃掛牌
- 96年1月 開始通車營運
- 104年10月 特許期由35年延長至70年，事業發展用地返還交通部折抵回饋金
- 104年12月 苗栗、彰化、雲林3站通車營運
- 105年7月 南港站通車營運

三、車站及基地

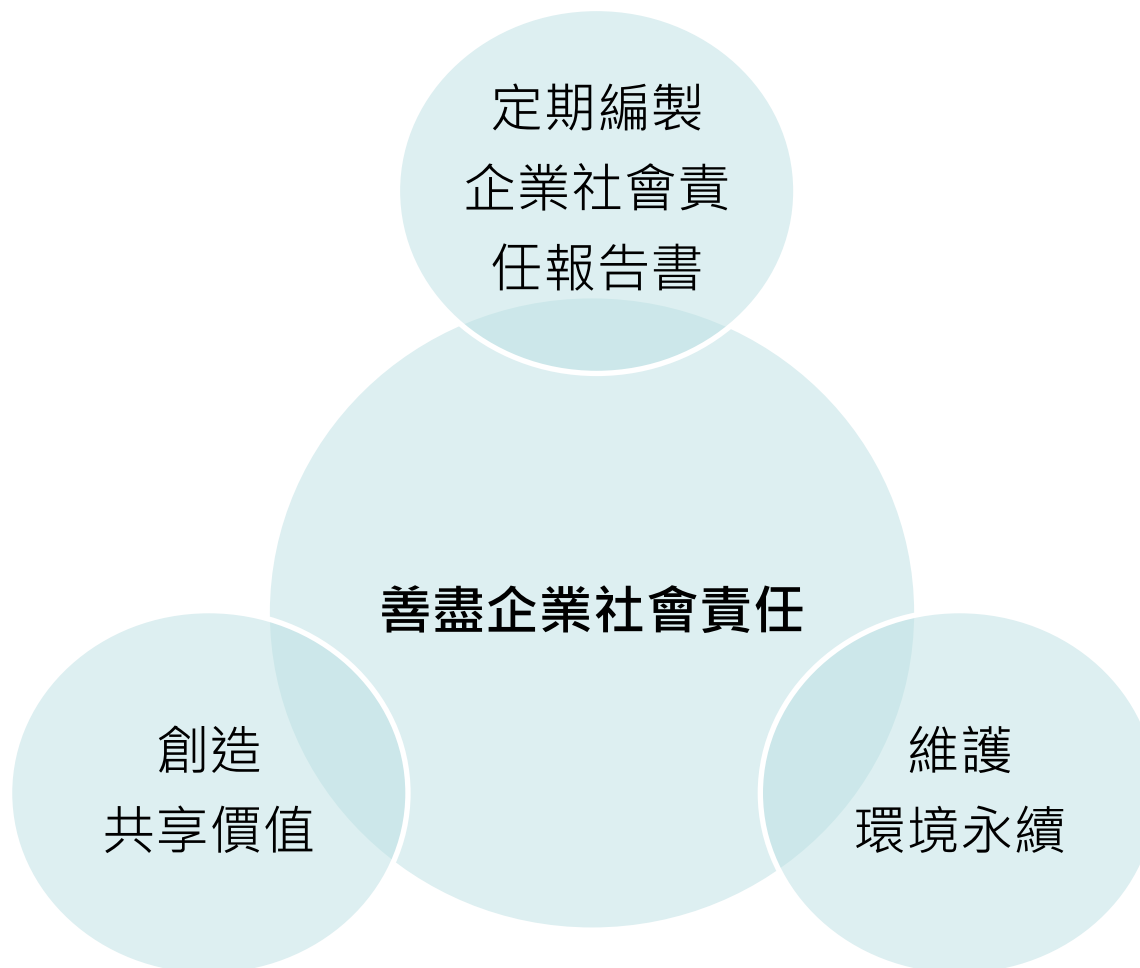


四、公司治理及企業社會責任 (1/2)



註：現行公司治理之推動
與落實情形請詳附件

四、公司治理及企業社會責任 (2/2)



註：現行企業社會責任之推動
與落實情形請詳附件

五、股利政策及盈餘分派情形



1. 股利政策

- 1) 每年就可供分配盈餘提撥不低於**60%**分配股東股息紅利，惟累積可供分配盈餘低於實收股本**0.5%**時，得不予分配；
- 2) 分配股東股息紅利時，得以現金或股票方式為之，其中現金股利不低於股利總額之**50%**。

2. 104年度盈餘分配情形

105年6月24日股東常會決議通過分配現金股利每股**0.65**元，配息比率**98.5%**。

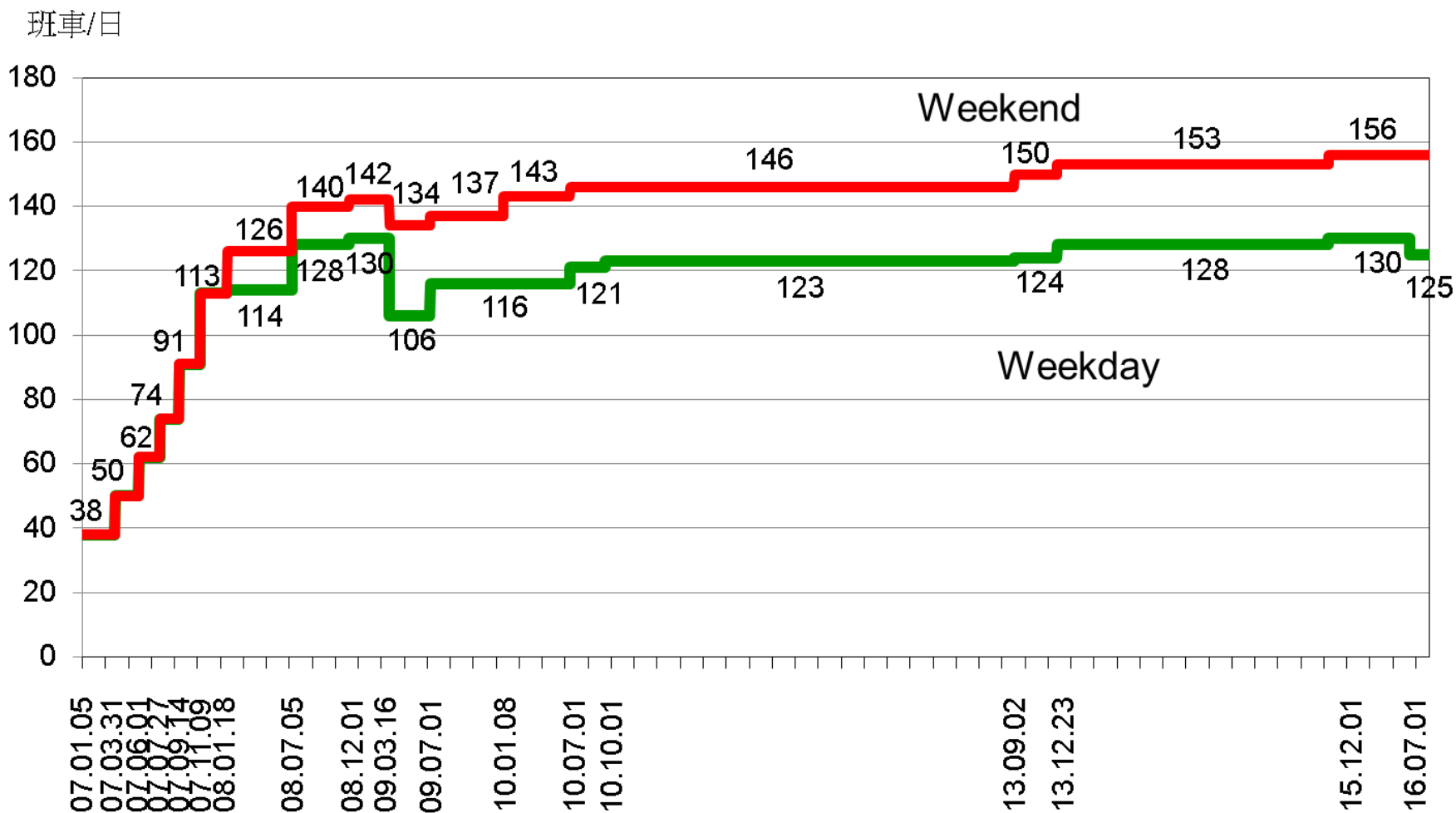
貳、經營實績與財務概況



一、運營實績

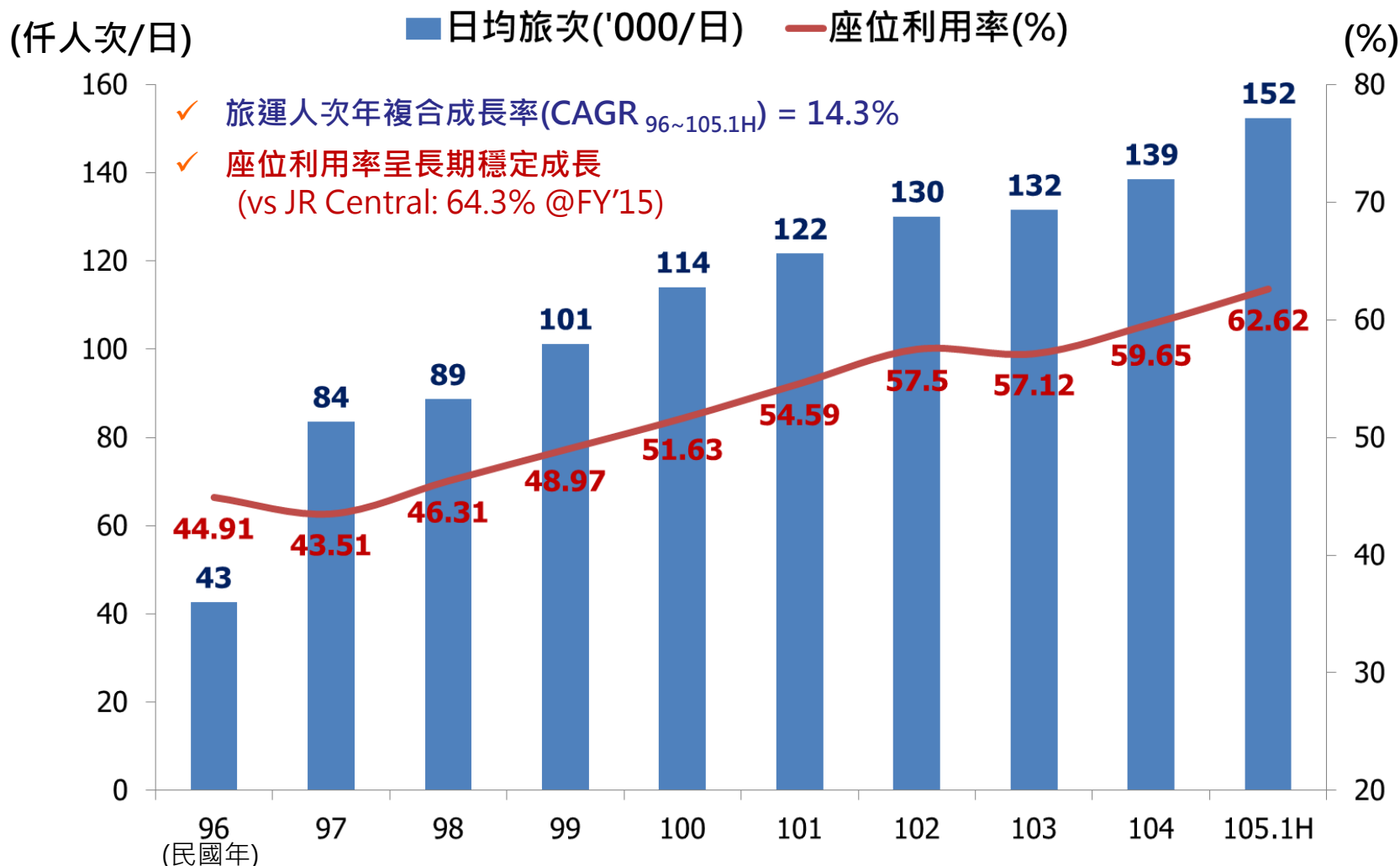


1. 發車班次





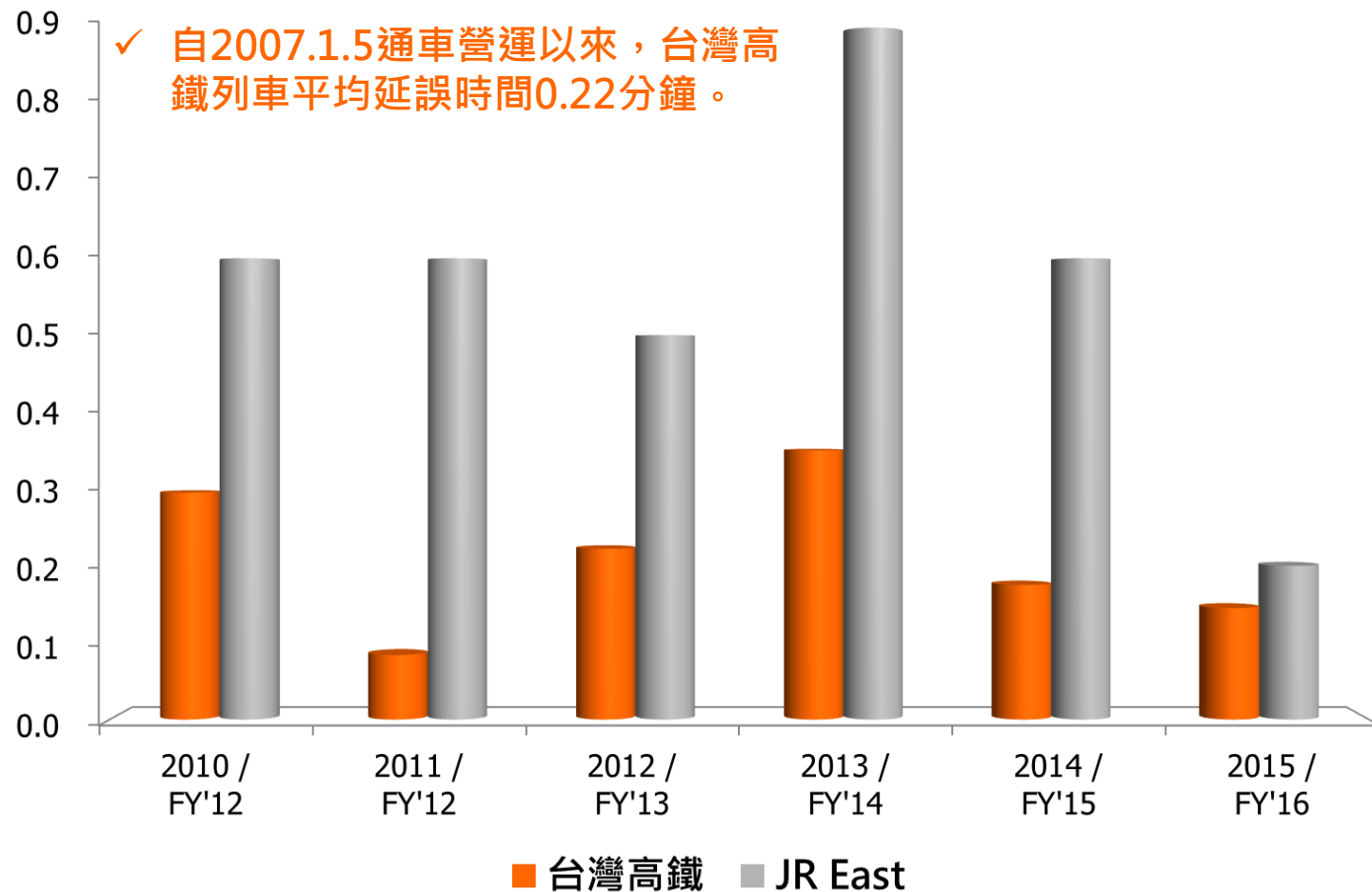
2. 旅運量及座位利用率





3. 列車平均延誤時間

(分鐘)

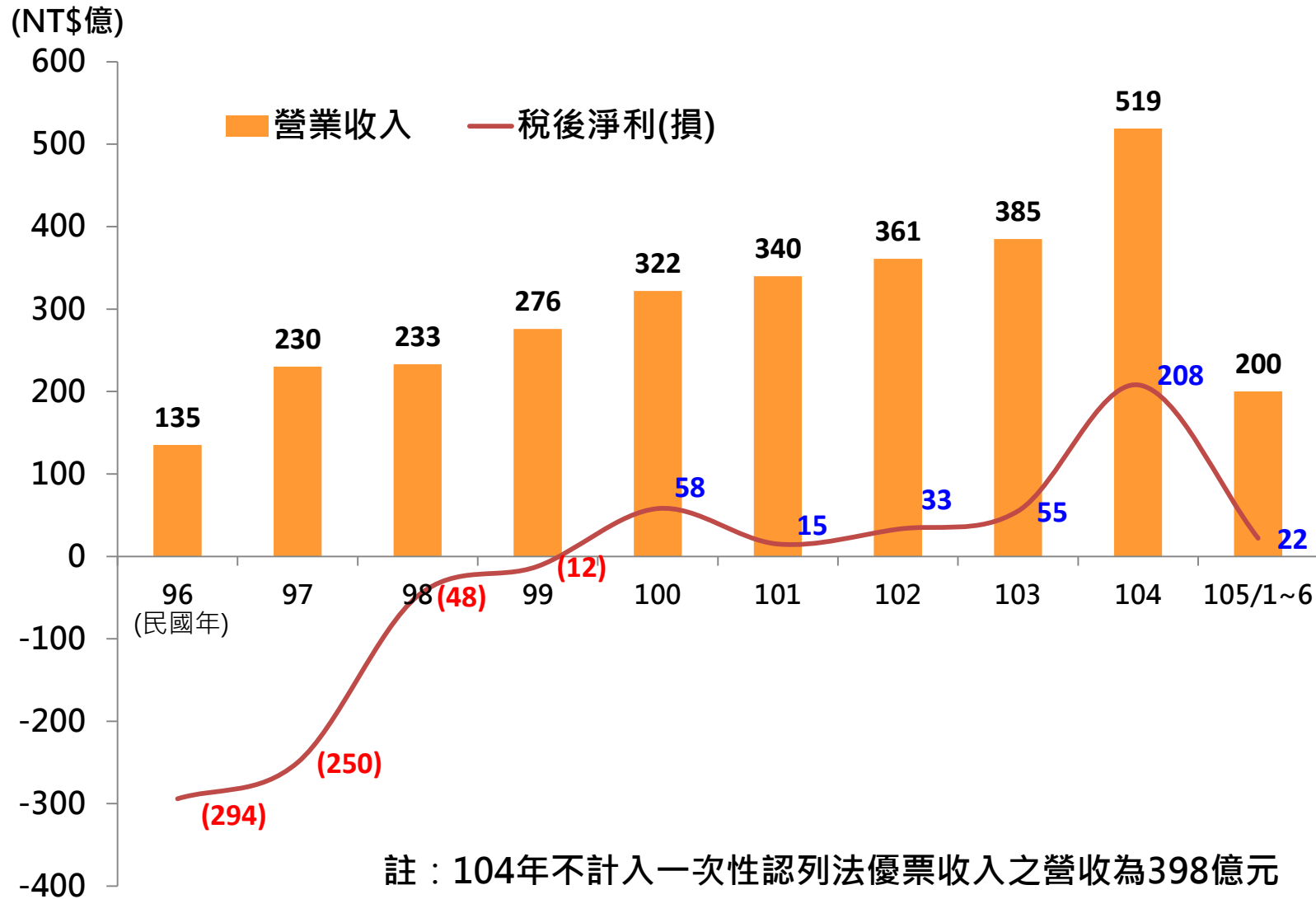




4. 運營實績彙總

項目	96.1.5 ~ 105.7.31
累計發車班次數	439,826班
累計載客數	380,284,441人次
累計載客規模	752.99億延人公里
營運列車可靠率	99.60%
營運列車準點率 (日本東海道新幹線於2015年報揭露：2014年平均延誤為0.6分鐘)	99.43% (延誤<5分鐘)
平均延誤時間	0.22 分鐘
營運責任事故數	0件

二、營業收入及稅後淨利(損)

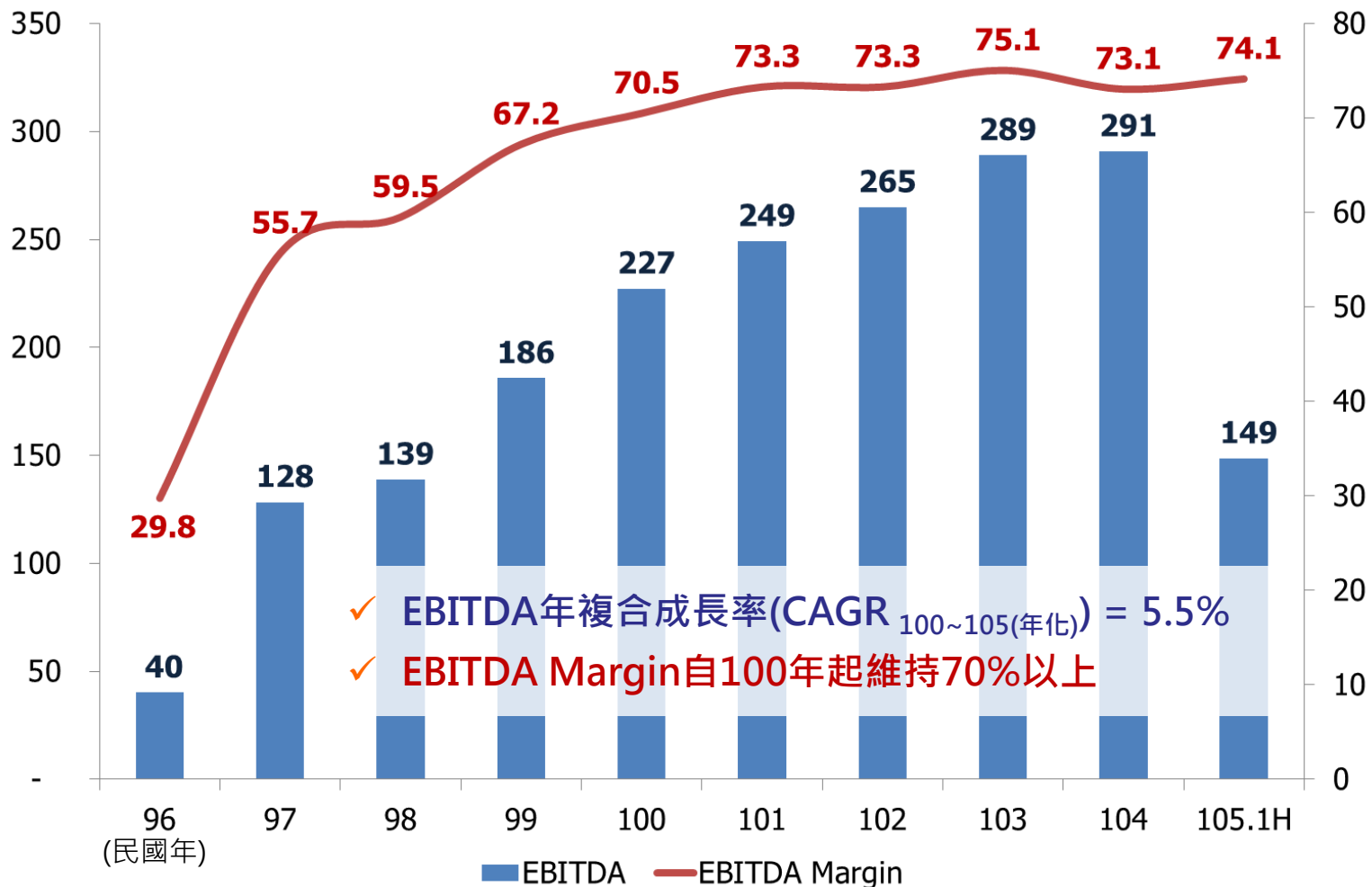


三、經營績效：EBITDA & EBITDA Margin



EBITDA
(NT\$億)

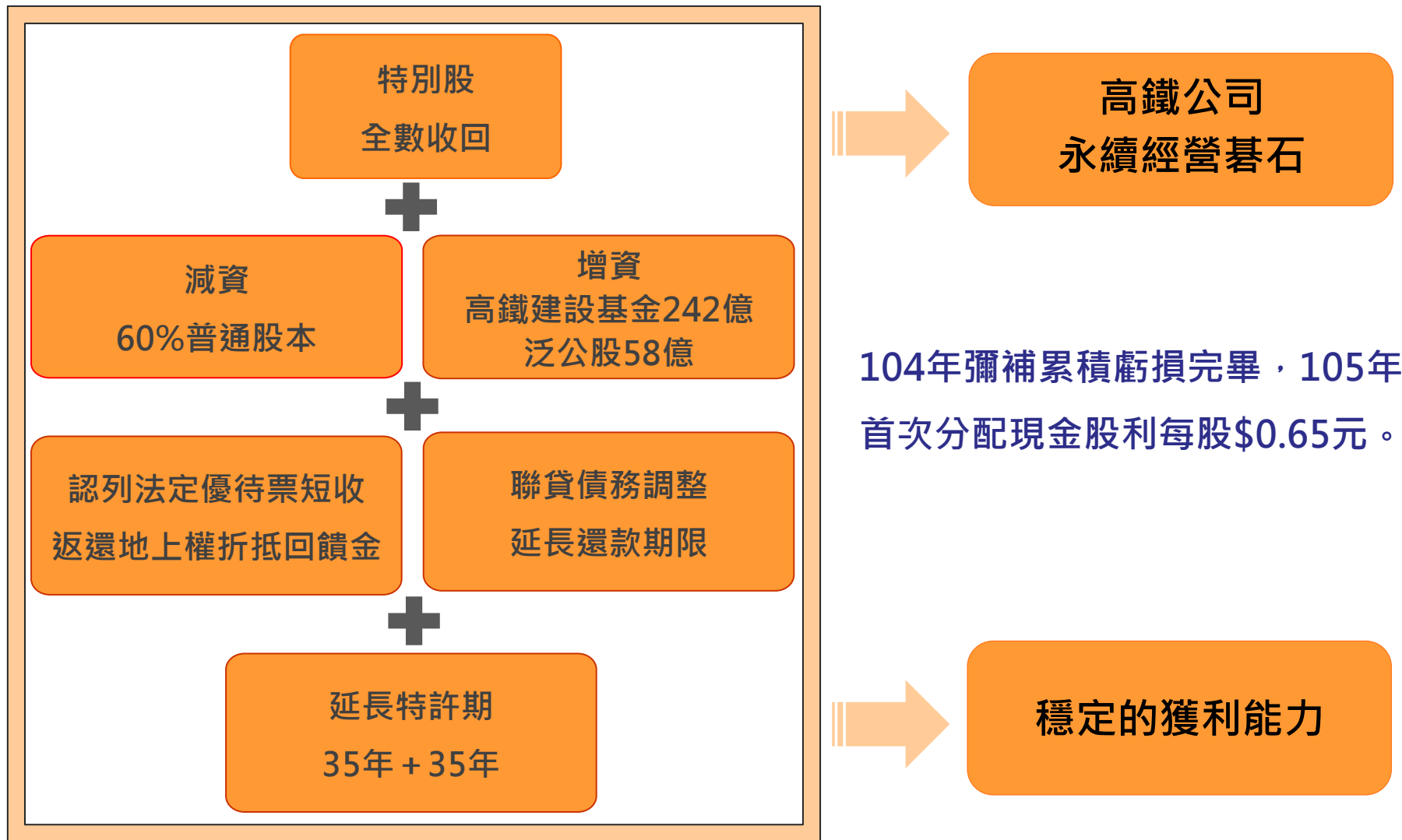
EBITDA Margin
(%)



- ✓ EBITDA年複合成長率(CAGR_{100~105(年化)}) = 5.5%
- ✓ EBITDA Margin自100年起維持70%以上

註：104年EBITDA未包含一次性認列法優票收入121億元

四、「高鐵財務解決方案」之財務效益



叁、市場概況及產業分析

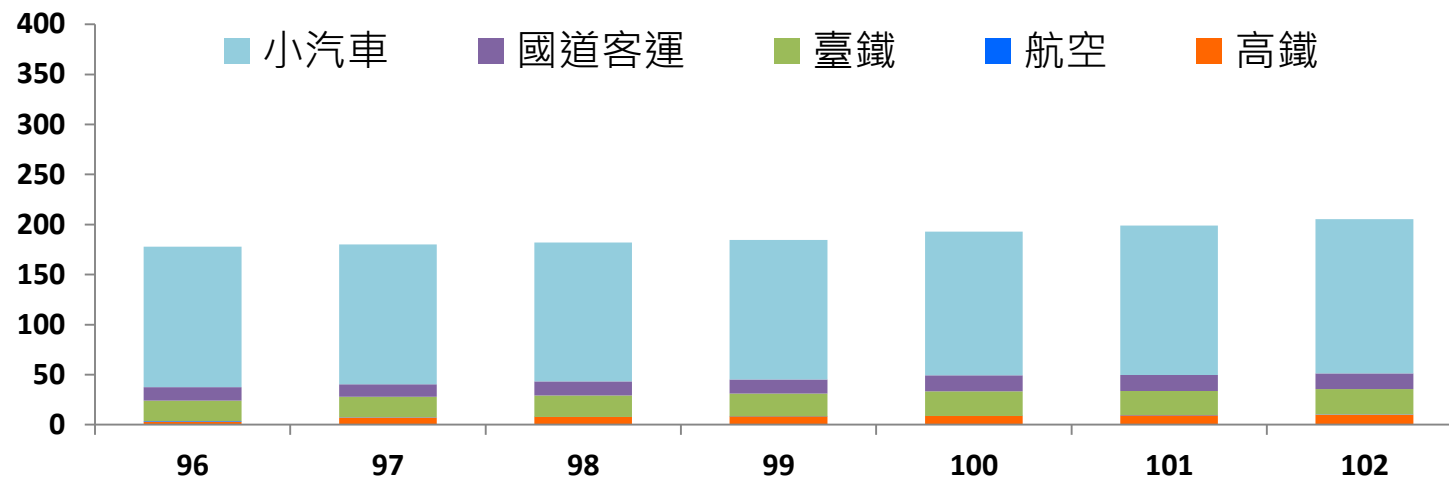


一、西部平日城際運輸市場



高鐵市占率呈現逐年上升，但仍有極大的成長空間

萬人次/日



	97	98	99	100	101	102
小汽車	77.4%	76.2%	75.4%	74.2%	74.7%	70.3%
國道客運	6.9%	7.7%	7.7%	8.1%	7.9%	12.5%
台鐵	11.5%	11.8%	12.4%	13.2%	12.6%	12.5%
航空	0.2%	0.1%	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%
高鐵	3.9%	4.2%	4.5%	4.5%	4.7%	4.8%

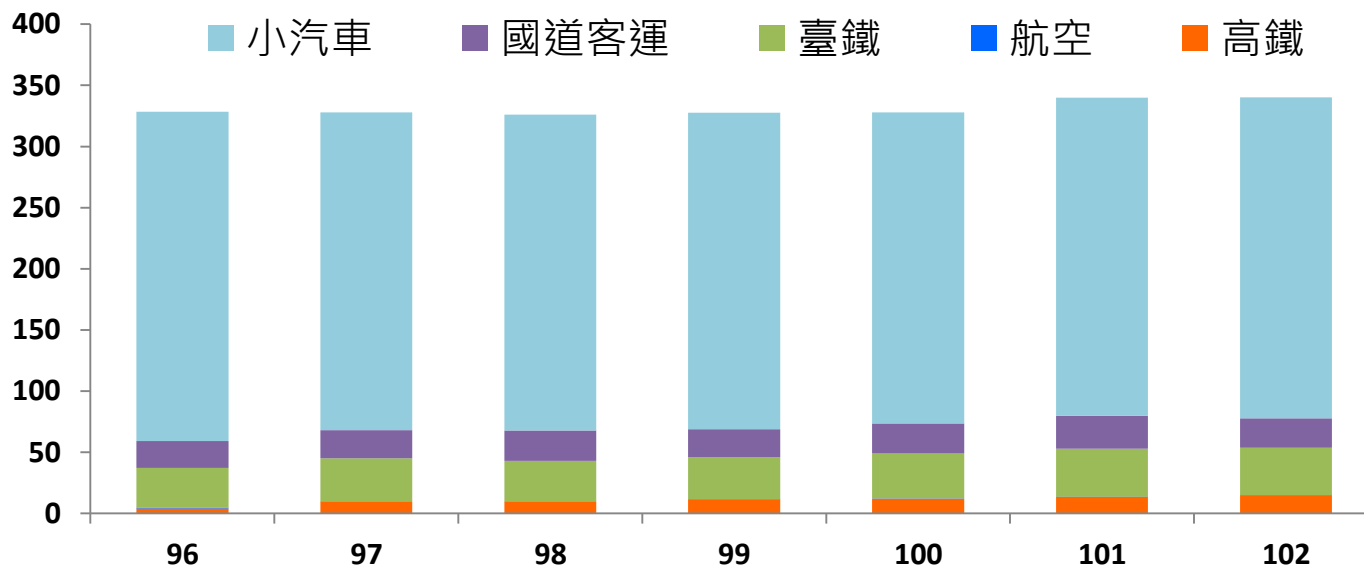
Data source: 交通部運輸研究所

二、西部假日城際運輸市場



西部走廊公路系統存在尖峰擁擠問題，有利於導引其需求轉向使用台灣高鐵

萬人次/日



	96	97	98	99	100	101	102
小汽車	79.1%	79.1%	79.1%	78.7%	77.4%	76.3%	76.4%
國道客運	7.0%	7.6%	7.6%	7.0%	7.4%	7.8%	7.3%
台鐵	10.8%	10.3%	10.3%	10.6%	11.4%	11.9%	11.9%
航空	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
高鐵		2.9%	3.0%	3.5%	3.7%	4.0%	4.4%

Data source: 交通部運輸研究所

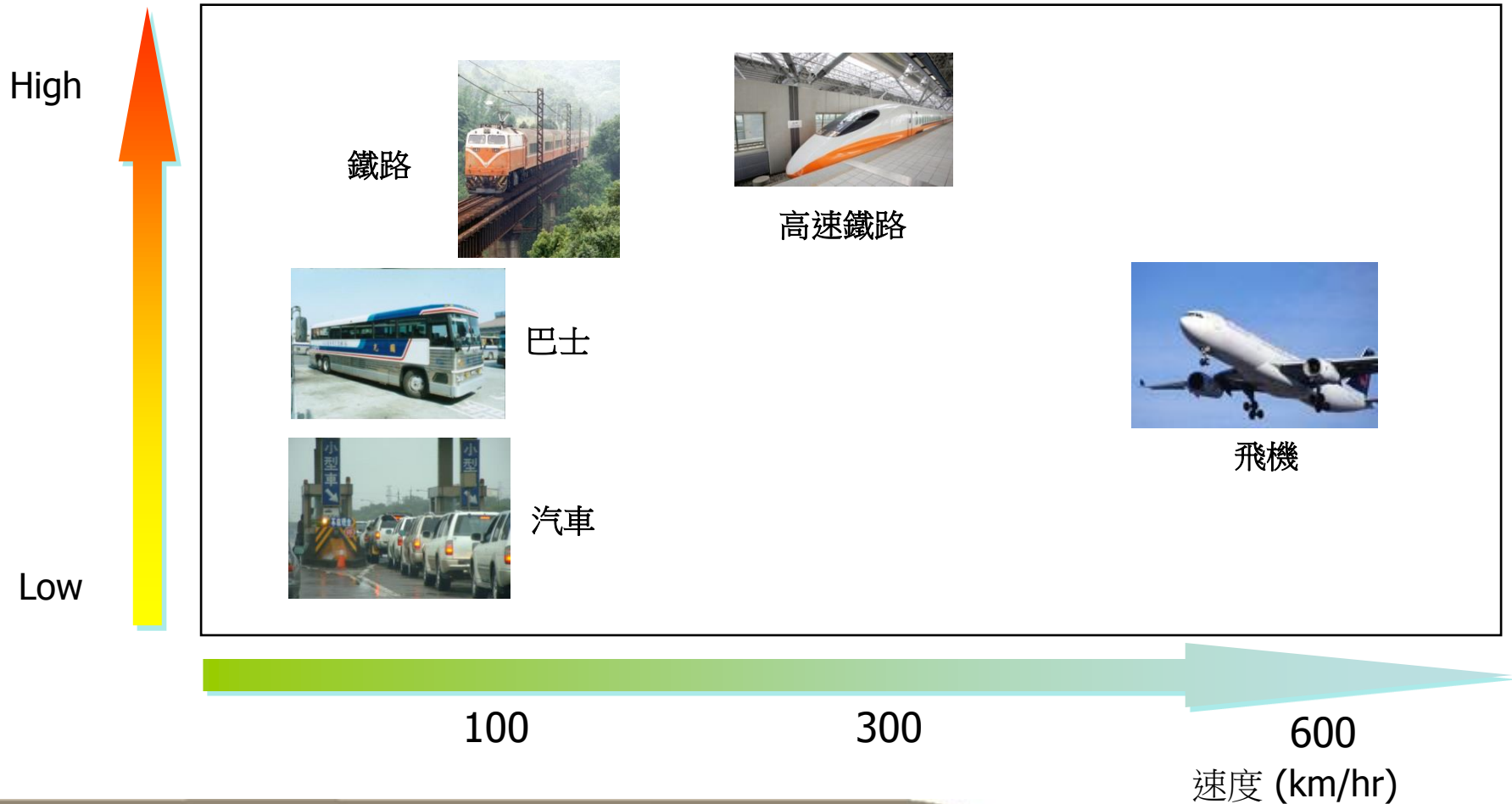
肆、競爭優勢



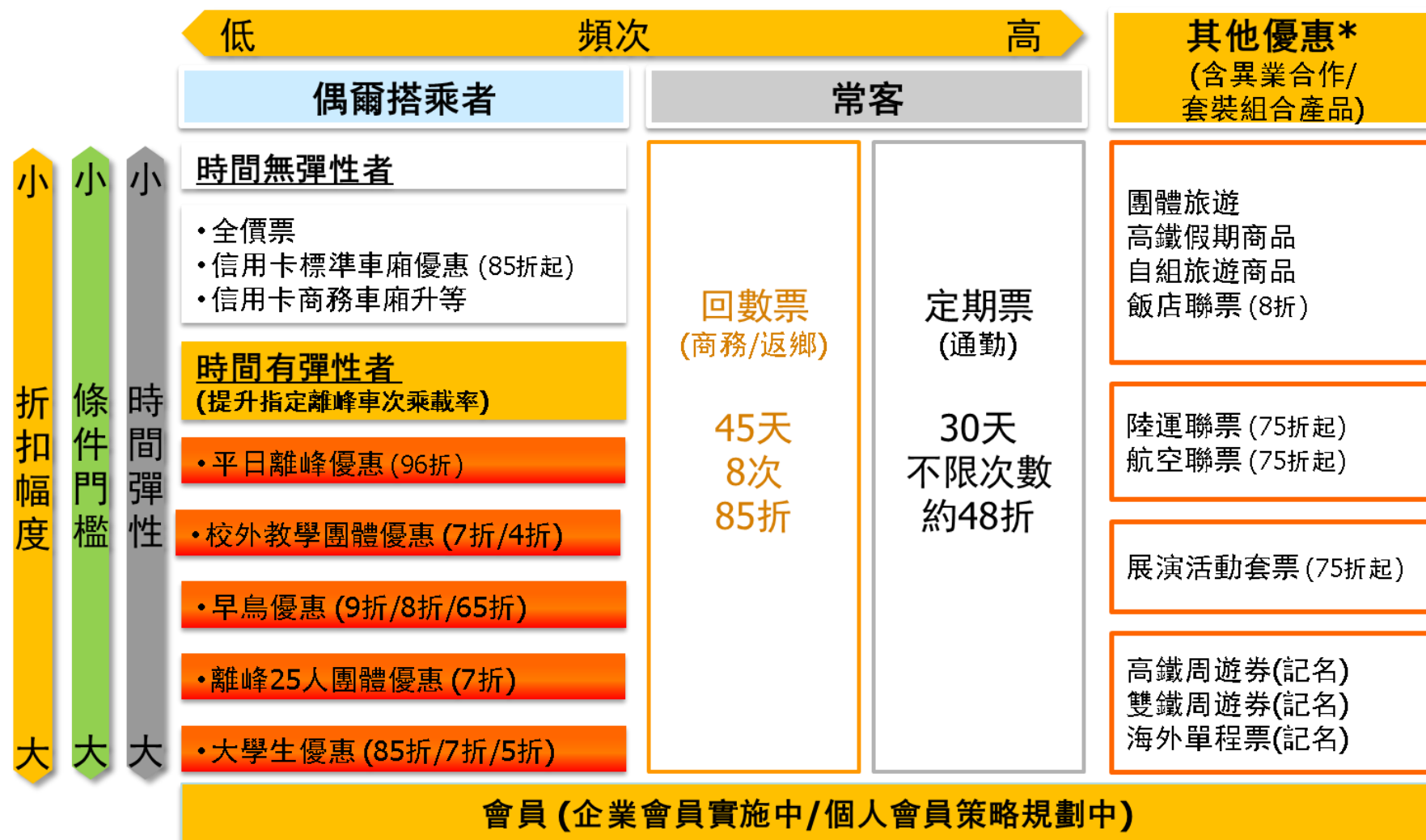
一、高鐵運能及速度在西部城際運輸市場具競爭優勢



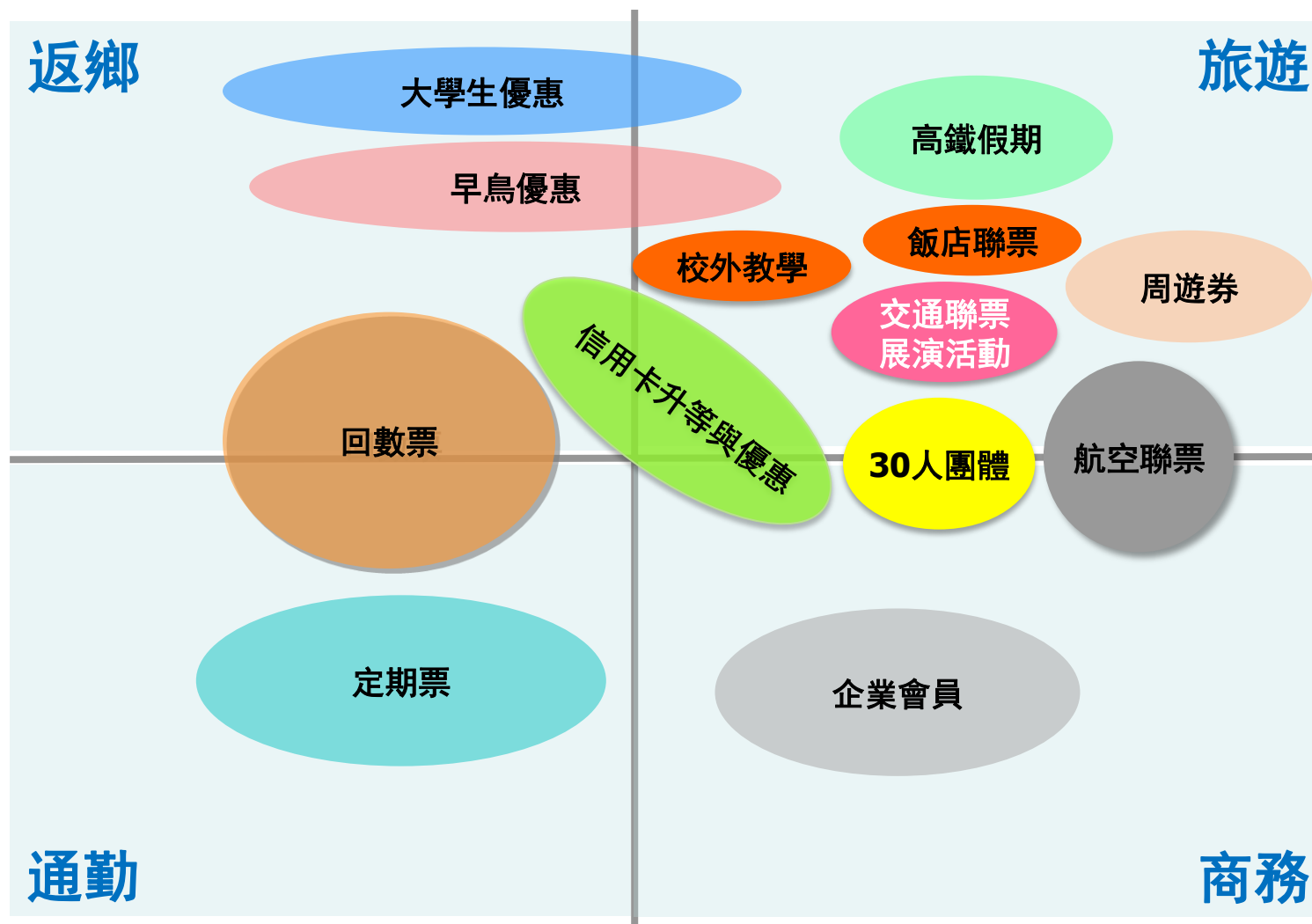
運能



二、有效的分眾區隔行銷戰略 (1/2)

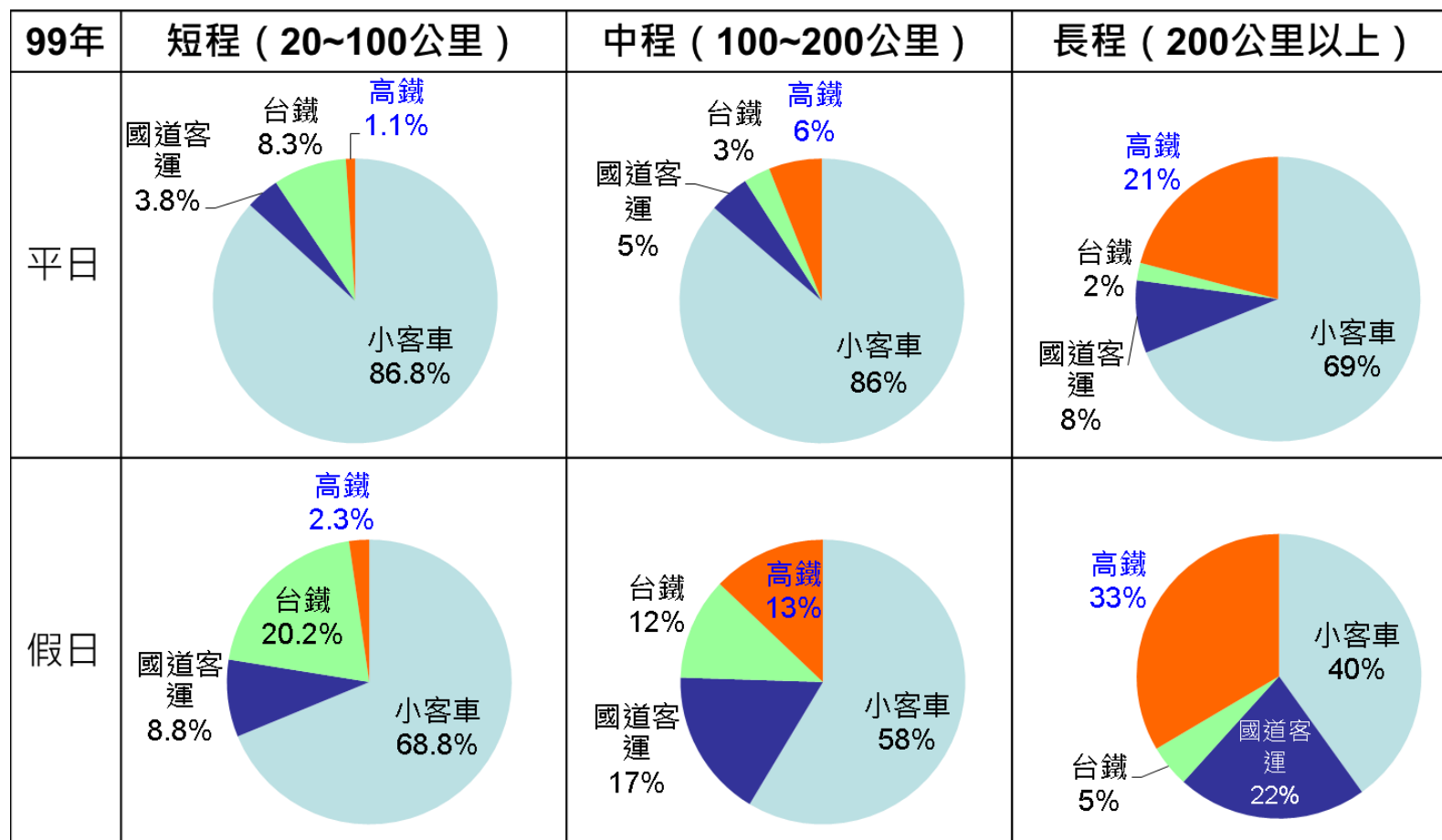


二、有效的分眾區隔行銷戰略 (2/2)





高鐵因快速及有效的分眾區隔行銷策略， 取得西部中長程城際運輸市場高度競爭優勢



Data Source: 第5期整體運輸規劃研究系列 -城際運輸需求模式檢討及參數更新研究；交通部運輸研究所

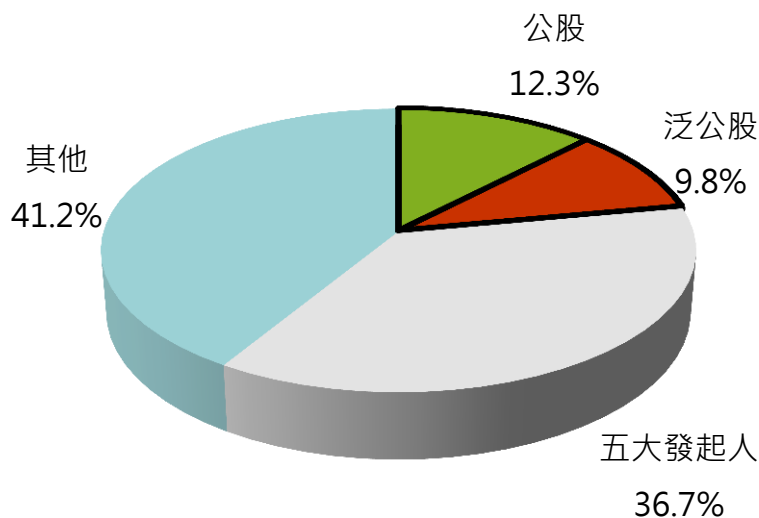
三、高度進入障礙



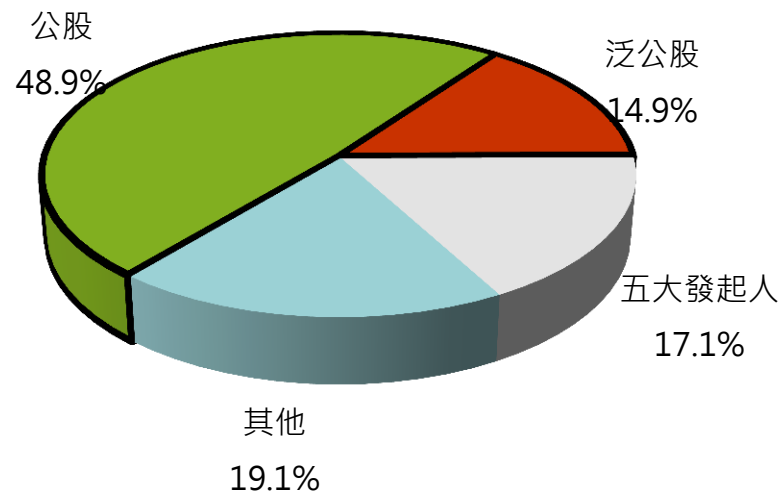
四、(泛)公股持63.8%股權，有助維持營運及財務恆常穩定



高鐵財務解決方案「前」



高鐵財務解決方案「後」



五、高鐵串聯未來西部走廊重大開發與建設計畫



伍、公司願景





邁向高鐵4.0

- 創造顧客價值
- 提升運量與營收成長動能
- 持續落實企業社會責任
- 邁向永續經營



簽約

興建期

營運期

+35年

8.5年

26.5年

122年

87年
民國年

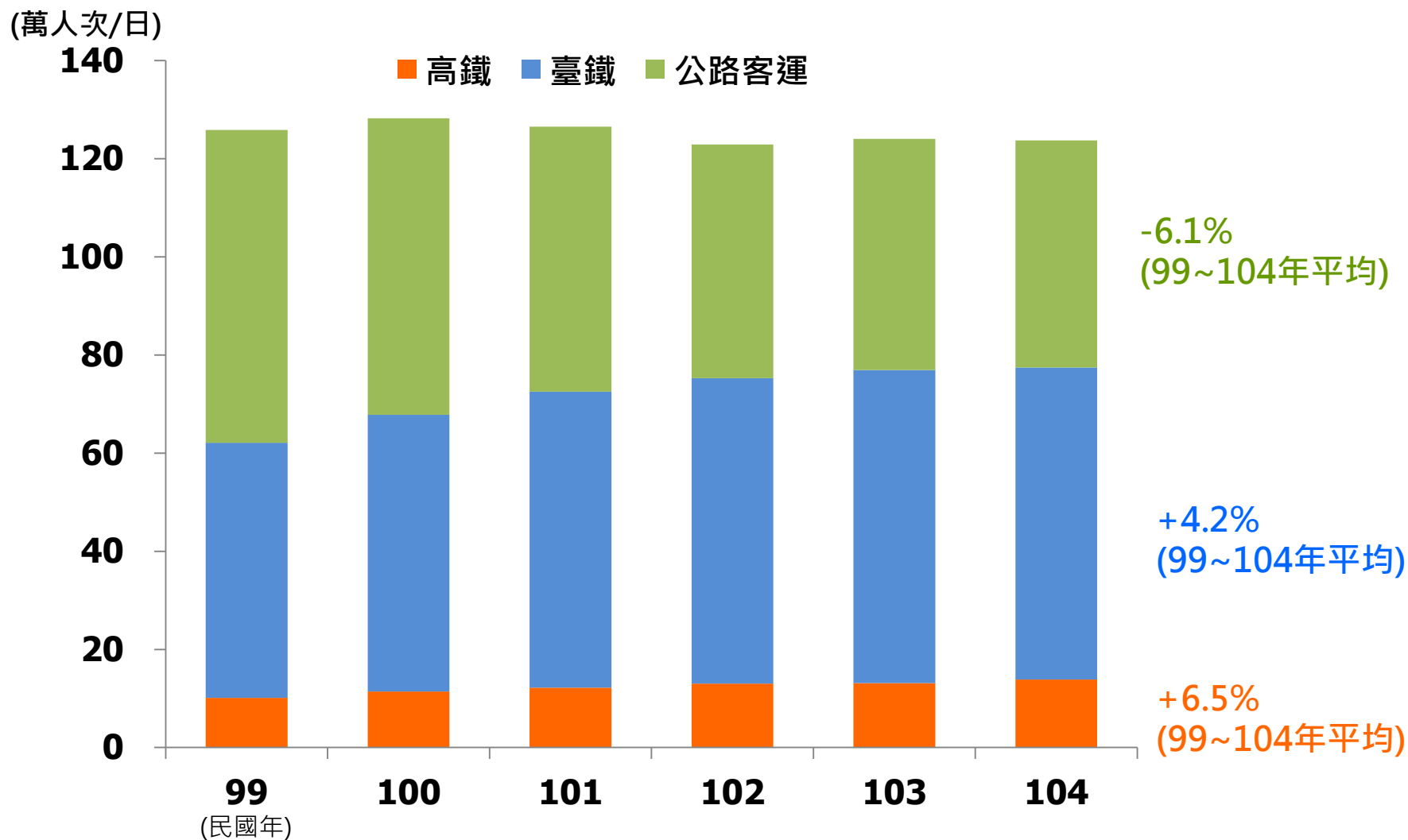
96年



一、創造顧客價值



二、提升運量與營收成長動能



三、落實企業社會責任 (1/2)



打造引導台灣改變與進步的平台



經濟發展

情感流動

文化創意

社會企業



三、落實企業社會責任 (2/2)



營造4T的高鐵旅程感動

- 高鐵非只是運輸業，而是**生活創意服務產業**
- 將朝向**整合服務**，滿足旅程中的多元需求
- 將高鐵打造為台灣產業與社會的**多元活動平台**
- 鼓勵民眾**真實接觸**、改變生活型態、認識台灣

Train

高速

Travel

整合服務

Taiwan

台灣活動平台

Touch

感動

四、邁向永續經營



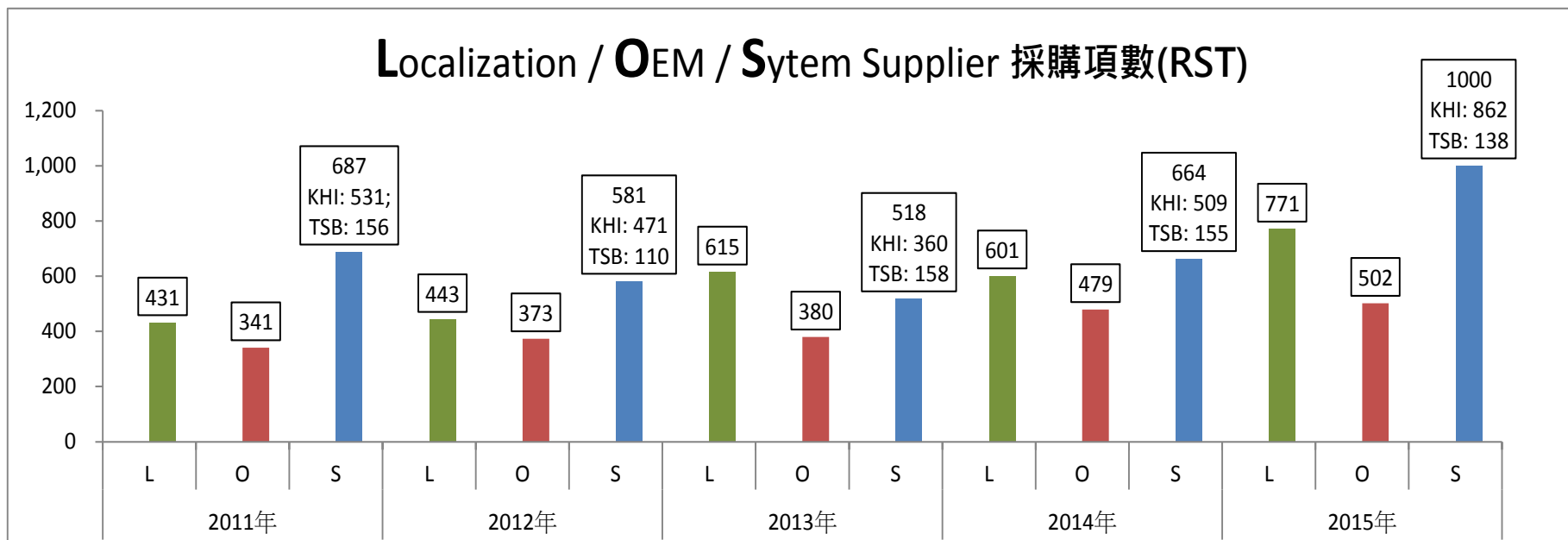
1. 增強自主維修能量

- 與國內大學及研究機構合作，建置鐵道設備實驗室。
- 與日本鐵路公司合作，加速技術移轉。
- 設立電子、機械、焊接等工廠，強化自主維修能力。





2. 落實零組件供應在地化



L= 本地廠商 O= OEM S= KHI/TSB



3. 海內外技術交流

- 103年5月，高鐵公司與**國際鐵路聯盟(UIC)**舉辦「第一屆鐵道天然災害管理」國際研討會，與國際鐵道業者進一步共同建構鐵道業在天災應變時的全新標竿。
- 105年5月，**國際高速鐵道協會(IHRA)**年度會議首度於台北舉辦，對未來我國推動高速鐵路產業之國際合作以及營運、維修技術輸出，具有重大意義。



A train conductor in a dark uniform with a peaked cap and glasses stands on a platform, pointing towards a white high-speed train. The conductor is wearing a white shirt, a dark vest, and a dark cap with a gold emblem. A name tag is visible on his vest. The train is white with a blue stripe and is stopped at the platform. The background shows the station's structure and a blurred platform.

敬請指教

附件



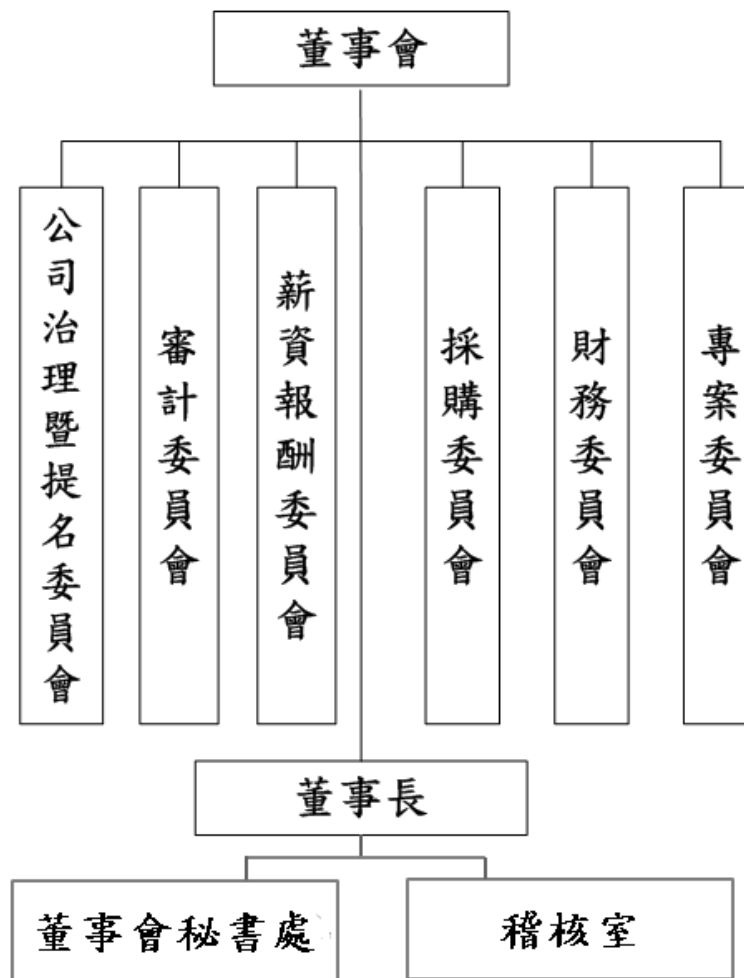
一、公司治理



1. 強化董事會職能

□ 董事計15席，其中：

- 外部董事12席
- 獨立董事3席





2. 發揮審計委員會功能

於105年3月18日設置審計委員會，截至105年6月30日，審計委員會開會4次，獨立董事出席情形如下：

職稱	姓名	實際出席 次數	委託出席 次數	實際出席 率(%)	備註
獨立董事	林振國	4	0	100	在任應開會次數4次
獨立董事	陳世圻	4	0	100	在任應開會次數4次
獨立董事	吳永乾	4	0	100	在任應開會次數4次



3. 重視股東及利害關係人之權利





4. 資訊揭露透明化

項次	發言日期	主旨
1	105/06/24	公告本公司105年股東常會重要決議事項
2	105/06/08	本公司就TK168橋墩瑕疵爭議案向中華民國仲裁協會提付 仲裁事宜
3	105/05/23	公告本公司取得會計師104年度4月1日至105年度3月31日 「內部控制專案審查報告」
4	105/04/06	澄清105年4月4日媒體所載「計畫第3季從興櫃轉上市...」報導
5	105/03/31	說明本公司公告之104年度獲利情形
6	105/03/30	公告本公司取得會計師104年度「內部控制專案審查報告」
7	105/03/29	公告本公司召開105年股東常會事宜
8	105/03/18	公告本公司成立「審計委員會」
9	105/03/15	富邦人壽保險股份有限公司請求給付丙八種特別股股息 訴訟案最高法院判決結果
10	105/02/23	澄清105年2月23日關於高鐵五月上市之媒體報導
11	105/02/17	本公司就105年2月17日媒體所報導「台灣高鐵計畫採購 新列車組」之聲明



5. 內部控制暨內部稽核制度之建立與落實

	第一季	第二季	第三季	第四季
稽 核 項 目	1. 內控自檢作業	8. 個人資料保護作業之管理	17. 鐵路營運處用人管理	26. 車站管理
	2. 資訊類固定資產管理	9. 系統復原計畫及測試程序之控制	18. 應付款項管理	27. 鐵路營運處資本支出管理
	3. 訓練管理作業	10. 差勤作業管理	19. 運務分處災害防救管理	28. 票務產品與通路管理
	4. AFCS使用者權限與設備使用管理	11. 維修作業管理	20. 個人電腦與伺服器安全管理	29. 金流系統之應用與管理
		12. 運轉中心管理		30. 營運環保作業管理
		13. 其他應收應付款管理		31. 替代品開發與供應商評選作業
		5. 高鐵沿線禁限建範圍施工管理	14. 薪資計算與發放	21. 行車控制系統更新專案
		6. 維修工程車輛管理	15. 公司非票務收入之經營與管理	22. 品保室之品質作業管理
		7. 南港站營運準備作業管理	16. 土建設施維護管理	23. 號誌通訊設備房管理
			24. 董事會議及薪資報酬委員會運作管理	32. 法令遵循管理
			25. 關係人交易管理	33. 適用國際會計準則及相關會計流程之管理
			34. 對子公司之監督與管理 (屆時確有相關業務再予執行)	
	35. 衍生性商品交易 (每月)、36. 資金貸與他人作業 (每季)、37. 為他人背書或提供保證 (每季)			

註1：總計37個稽核項目，其中與安全相關，計11項(以 表示)



6. 公司治理績效

- 101年 榮獲財團法人中華民國證券櫃檯買賣中心第一屆「金桂獎」
- 105年 總稽核當選內部稽核協會「優秀內部稽核人員」



二、善盡企業社會責任



1. 每2年編製企業社會責任報告書





2. 維護環境永續

- 連續3年榮獲行政院環境保護署「中華民國企業環保獎」，並獲頒獎項最高榮譽 - 「環保榮譽獎座」。
- 新增三站站體建築，分別榮獲內政部頒發之綠建築獎，苗栗(鑽石級) / 彰化(黃金級) / 雲林(銀級)。
- 響應行政院環境保護署推動產品「碳足跡」標示計畫，成為國內第1家取得「運輸服務碳足跡標籤」之交通運具。





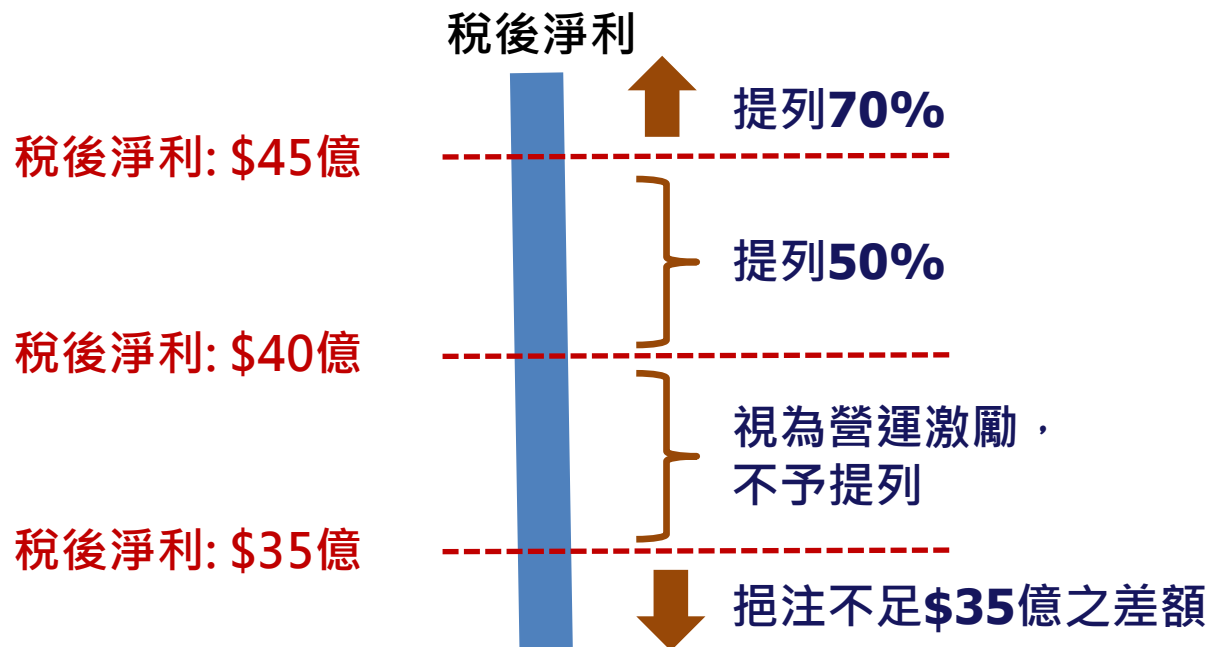
3. 創造共享價值

- 關懷社會弱勢
- 維護在地文化
- 促進產學合作



三、平穩機制：有助公司未來損益趨於平穩，減少經營波動

1. 平穩額度之提列及挹注



2. 平穩額度之提撥

若任一年度終了時之累積平穩額度扣除專戶餘額超過100億元時，本公司須將該超過部分(扣除相關稅賦後)提撥等額現金存入平穩機制專戶。

註：為計算便利，上開稅後金額須依法定稅率折算為稅前金額。

四、降低利率波動風險之因應機制

提前清償 聯貸借款

- ✓ 本公司淨現金流入隨營運規模及獲利成長，營運資金日漸充裕。
- ✓ 今年4月及7月合計已提前清償聯貸本金合計210億元。
- ✓ 未來視市場利率及資金狀況，持續評估提前清償資金之成本效益。

以直接金融 取代間接金融

- ✓ 採直接金融之融資方式(包括但不限於發行公司債、FRCP)，取得較低成本之資金用以取代部分聯貸借款。

五、調整票價自主性

1. 票價機制

特許公司自訂基本費率(F_B) $\leq F_G \times (1+C_1+C_2)$, $C_1+C_2 \leq 20\%$

1) 政府核定基本費率標準(F_G); $F_{G,102}=4.009$ 元/延人公里

- ✓ 當消費者物價總指數(GICP)之累積變動率達百分之三(含)以上，交通部應調整政府核定基本費率標準(F_G)，以反應成本變動。

2) 自訂基本費率因子

- ✓ 法定優待票差額交叉補貼因子(C_1) $\leq 12.5\%$
 - 由主管機關查核前一年度實際執行值訂定公告之。
 - 若實際值超過12.5%，由高鐵公司報請交通部另行協議。
- ✓ 離峰、通勤及特定旅運需求差別訂價調節因子(C_2) $\leq 7.5\%$
 - 係指經交通部查核前一年度之實際執行值訂定公告之。
 - 如係配合政府政策或發展大眾運輸需求實施之優惠措施，得由本公司報請交通部協議調整 C_2 上限。

2. 票價機制足資反映成本變動

- 1) 當政府核定基本費率標準(F_G)、法定優待票差額交叉補貼因子(C_1)、離峰、通勤及特定旅運需求差別訂價調節因子(C_2)數值調整時，本公司得調整費率及票價。
- 2) 若因重大政策、經濟因素變動，致使營運成本大幅上漲時，高鐵公司得擬定具體調整方案，專案報呈交通部核定，不受每年檢討調整一次及GICP累積變動幅度之限制。
- 3) 依BOT合約約定，高鐵基本票價經本公司董事會核定後，最後報請交通部「備查」。