

逢甲大學學生報告 ePaper

報告題名：

2021 至 2025 年之財務報表分析-以長榮海運為例
Financial Statement Analysis from 2021 to 2025: A Case
Study of Evergreen Marine Corporation

作者：許怡倩、許惠淳、陳靖樺、黃翊涵、吳采恩

系級：風保二甲

學號：D1319078, D1339993, D1340286, D1340374, D1340579

開課老師：洪麗淇

課程名稱：財務管理

開課系所：風險管理與保險學系

開課學年： 114 學年度 第 2 學期

中文摘要

本報告旨在探討長榮海運於 2021 年至 2025 年間之財務表現，分析其在新冠疫情、紅海危機等地緣政治與總體經濟事件影響下，貨櫃航運產業景氣循環對公司營運與財務結構之衝擊與轉變。研究過程主要蒐集台灣經濟新報（TEJ）及公開資訊觀測站等資料庫之財務數據，運用財務報表與比率分析方法，針對長榮海運的獲利能力、償債能力、經營效率及市場價值進行全面性評估。此外，本報告結合趨勢與重大事件分析，探討疫情前後供需變化、運價循環、燃油成本波動，以及 2022 年大規模現金減資等因素對每股盈餘（EPS）與整體營收的具體影響。研究結果顯示，長榮海運在 2021 至 2022 年間受惠於疫情引發的供應鏈斷鏈與運價飆升，創下營收與獲利的歷史巔峰。隨著 2023 年疫情紅利消退，營運回歸常態導致獲利大幅修正，但 2024 年因紅海危機迫使船舶繞道，使運價再度反彈，展現出高度的景氣彈性。整體而言，長榮海運藉由週期高峰累積豐沛現金流，成功降低負債比率，同時積極投入環保雙動力新船以因應國際減碳法規，將其高槓桿營運模式轉化為具備強大抗風險能力的企業。此結論可提供投資人作為評估航運股價值投資潛力之參考，亦可作為航運業者應對未來景氣波動與 ESG 轉型之策略借鏡。

關鍵字：長榮海運、財務報表分析、景氣循環、貨櫃航運

Abstract

This report aims to explore the financial performance of Evergreen Marine Corporation from 2021 to 2025, analyzing the impact and transformation of the company's operations and financial structure driven by the business cycles of the container shipping industry under the influence of geopolitical and macroeconomic events, such as the COVID-19 pandemic and the Red Sea crisis. The research process primarily collected financial data from databases including the Taiwan Economic Journal (TEJ) and the Market Observation Post System (MOPS), utilizing financial statement and ratio analysis methods to conduct a comprehensive evaluation of Evergreen Marine's profitability, solvency, operating efficiency, and market value. Furthermore, by integrating trend and major event analyses, this report explores the specific impacts of pre- and post-pandemic supply and demand dynamics, freight rate cycles, fuel cost fluctuations, and the large-scale cash capital reduction in 2022 on its Earnings Per Share (EPS) and overall revenue.

The research results indicate that Evergreen Marine reached historic peaks in revenue and profitability between 2021 and 2022, benefiting from severe supply chain disruptions and soaring freight rates triggered by the pandemic. As the pandemic dividends faded in 2023, operations normalized, leading to a significant profit correction; however, the Red Sea crisis in 2024 forced vessels to reroute, sparking a rebound in freight rates and demonstrating a high degree of cyclical elasticity. Overall, Evergreen Marine leveraged the abundant cash flows accumulated during the cycle's peak to successfully lower its debt ratio. Simultaneously, the company actively invested in eco-friendly dual-fuel newbuilds to comply with international carbon reduction regulations, successfully transforming its highly leveraged operating model into an enterprise with strong risk resistance. These conclusions can provide a reference for investors evaluating the value investment potential of shipping stocks, and serve as a strategic guide for maritime operators navigating future economic fluctuations and ESG transitions.

Keyword : Business Cycle, Container Shipping, Evergreen Marine Corporation, Financial Statement Analysis

目 次

第一章、公司與產業介紹	4
1.1 公司簡介	4
1.2 公司發展歷程	4
1.3 貨櫃航運產業介紹	6
1.4 疫情前後產業環境變化	7
第二章、財報資料整理	8
2.1 營收分析	8
2.2 毛利與毛利率分析	10
2.3 營業利益與淨利分析	12
2.4 每股盈餘 EPS 分析	14
第三章、財務比例分析	15
3.1 獲利能力分析	15
3.2 償債能力分析	17
3.3 經營效率分析	18
3.4 市場價值分析	20
第四章、趨勢與事件分析	22
4.1 疫情前後營收與獲利趨勢	22
4.2 季度營收波動分析	22
4.3 國際事件對長榮海運的影響	23
4.4 燃油成本與獲利壓力	24
4.5 運價循環與長榮海運獲利關係	24
第五章、綜合評估與結論	26
5.1 財務表現總結	26
5.2 優勢	27
5.3 風險	27
5.4 未來展望	27
5.5 結語	28
第六章、參考文獻	29

第一章、公司與產業介紹

1.1 公司簡介

長榮海運由張榮發先生於 1968 年創立，秉持「創造利潤、照顧員工、回饋社會」之理念，由單一雜貨船發展為營運超過 200 艘全貨櫃輪的全球航運龍頭。1975 年公司率先推動船隊貨櫃化，並於 1984 年開闢史無前例的環球東西雙向定期航線，奠定其世界領先地位。現今以「Evergreen Line」品牌整合全球資源，透過航運聯盟與策略合作，並在高雄、台北及巴拿馬等核心港口建置專屬碼頭，構築出綿密的全球轉運網絡。

在追求營運績效的同時，長榮海運深耕數位轉型與永續經營，透過 ShipmentLink 與 GreenX 平台實踐供應鏈無紙化，並積極開發符合國際排煙標準 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, MARPOL) 與低碳指數 (Energy Efficiency Design Index, EEDI) 的環保船隊。公司不僅設立專業船員訓練中心優化人才資本，更將 ESG 精神深度融入經營方針，以高度專業的航運技術與前瞻性節能設備，致力於建立零碳排航運生態圈，穩固其全球貨櫃航運領航者的核心定位。

1.2 公司發展歷程

a. 公司成立與初期發展

長榮海運成立於 1968 年，由張榮發創立，初期僅以一艘老舊雜貨船經營。1975 年，長榮海運率先推動船隊貨櫃化，成為台灣第一家經營全貨櫃船隊的航運公司，並開闢遠東至美國東岸定期航線。1984 年更成功建立環球東西雙向全貨櫃航線，1985 年一度成為全球排名第一的貨櫃航運公司，奠定其國際航運地位。

b. 船隊擴張與規模成長

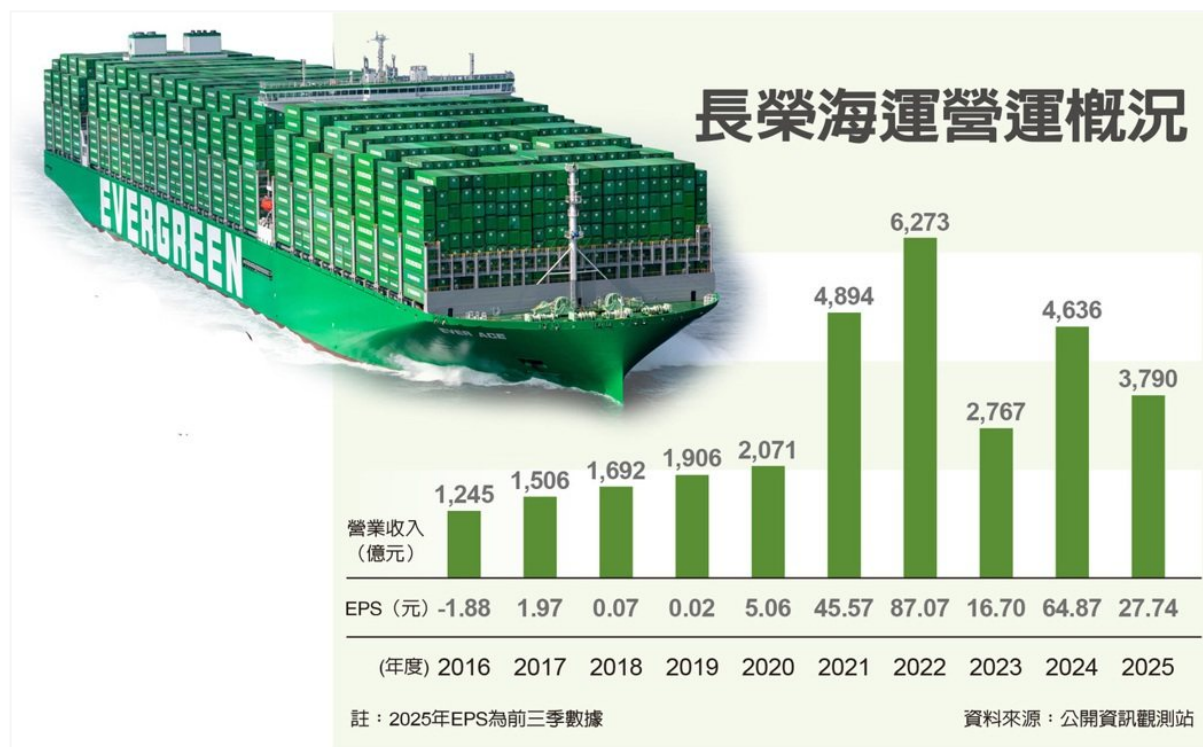
長榮海運隨著全球貿易發展持續擴張船隊規模，目前已擁有超過 200 艘全貨櫃輪，總運能位居全球前列。近年公司積極導入大型化與環保化船舶，包括 24,000TEU (Twenty-foot Equivalent Unit, TEU) 級超大型貨櫃輪，以及 LNG (Liquefied Natural Gas Carrier, LNG)、甲醇雙燃料船舶，以提升運輸效率並因應國際減碳趨勢。在 2026 年亦持續投入新船採購計畫，展現其長期深耕全球貨櫃航運市場的策略方向。

c. 國際航線布局

長榮海運的航線布局涵蓋亞洲、美洲、歐洲、非洲與大洋洲等主要貿易區域，目前提供超過 150 條週航線服務，營運據點遍及 120 個國家、近 300 個城市。公司

在高雄港、台北港及巴拿馬箇朗港(Colón)等地設有專屬貨櫃碼頭，並透過航運聯盟與艙位互換等方式強化全球運輸網路。其主要營收來源以美洲與歐洲航線為主，顯示其跨洲遠洋航運的核心定位。

d.近年營運變化



圖一、長榮海運營運概況

資料來源：[經濟日報：張榮發辭世十周年／長榮海 穩健航行衝破逆局](#)

根據長榮海運營運概況圖與營收數據顯示，長榮海運於2021至2022年間受惠於疫情導致的供應鏈瓶頸，營運表現攀升至歷史顛峰。受惠於全球疫情導致的供應鏈斷鏈及運價飆升，2022年合併營收衝上6,273億元新高，獲利更高達3,342億元，EPS(Earnings Per Share, EPS)創下87.07元的驚人紀錄。此階段長榮憑藉龐大的船隊規模與精準的航線調度，積累了極為豐沛的現金流，獲利規模排名僅次於台積電，穩居台灣傳統產業獲利王。

然而，隨著疫情紅利於2023年逐漸消失，市場運價回落，營收調整至2,767億元，但其財務結構依舊穩健，仍能維持近兩個股本的獲利水準。步入2024至2025年，儘管面臨地緣政治變動與經濟不確定性，長榮透過海洋聯盟的策略聯營與轉型綠色航運，使營收在2024年再度回升至4,636億元，EPS達64.87元；至2025年累計營收約3,790.44億元，雖受前一年高基期影響年減18.23%，仍創下歷史第四高紀錄，總運能達195萬TEU，全球排名第七。營運表現雖較高峰期趨緩，但整體獲利能力仍遠超疫情前水準，展現出極強的抗風險韌性。

1.3 貨櫃航運產業介紹

貨櫃航運業作為全球貿易的重要基礎設施，負責承載國際供應鏈中絕大部分的製造業貨物運輸。該產業具有高度資本密集、全球競爭激烈及外部環境敏感等特徵，尤其在 2021-2025 年間，受疫情供應鏈擾動、地緣政治衝突及全球經濟波動影響，展現出極強的景氣敏感度。

a. 景氣循環強

貨櫃航運業屬高度景氣循環產業，其營運表現與全球經濟成長、貿易量及供應鏈動態高度連動。當全球經濟擴張、消費需求強勁時，貨運量大幅增加，運力利用率提升，帶動運價上漲與獲利高峰；反之，經濟放緩或貿易摩擦時，運力過剩問題容易浮現，導致運價崩跌與獲利大幅萎縮。

此循環特性因船舶建造交付存在 2-3 年的時間滯後而被放大。景氣好時大量下單新船，交付時往往恰逢需求轉弱，形成供給過剩壓力。2022 年即受惠疫情紅利，營收攀升至 6,273 億元；隨後 2023 年因市場降溫回落至 2,767 億元，但 2024 年受紅海危機干擾供應鏈影響，營收再度反彈 80% 至 4,636 億元。這種數千億元等級的營收波動，充分顯示產業深受全球政經局勢與循環週期左右。

b. 運價波動大

運價是航運業最關鍵的獲利變數，其波動幅度遠高於多數產業。運價受供需即時失衡影響極大，包括季節性需求、港口壅塞、地緣政治事件（如運河危機導致繞航）、突發事件等，均會造成短期劇烈波動。

上海集裝箱運價指數常在短時間內翻倍或腰斬，2021-2022 年高峰期，上海出口集裝箱運價指數（Shanghai Containerized Freight Index, SCFI）曾達 5,000 點以上（2022 年初峰值約 5,109 點），亞歐線等主要航線運價暴漲數倍；2023 年隨著運力恢復與需求正常化，運價快速回落至 1,000 點附近區間，波動幅度超過 80%。2024-2025 年雖有紅海危機等事件推升，但整體仍呈現大幅震盪。

長榮海運的財務表現深受此波動影響，高運價期貢獻巨額獲利，低運價期則毛利率大幅壓縮。業者通常透過長約合約與現貨市場搭配試圖平滑波動，但運價仍為高度不確定因素。

c. 資本支出高

貨櫃航運為資本高度密集產業，船舶購置、維護及艦隊更新需投入龐大資金。一艘大型貨櫃船造價動輒數億美元，例如 2025 年 3 月即斥資超過 10 億美元購入 10 艘大型租賃貨輪，且船隊規模決定市場競爭力，促使業者持續進行資本支出。新船訂單交付期長，加上環保法規要求（如雙燃料與低碳船舶），進一步提升資本門檻。

高固定成本結構意味著即使在低運價環境下，業者仍需維持一定運轉率以

分攤折舊與利息。長榮海運近年積極擴充船隊、導入環保船舶，即反映此特性。資本支出高也導致進入障礙大，產業集中度逐漸提升，但同時放大景氣循環下的財務槓桿風險。

d. 燃油成本影響大

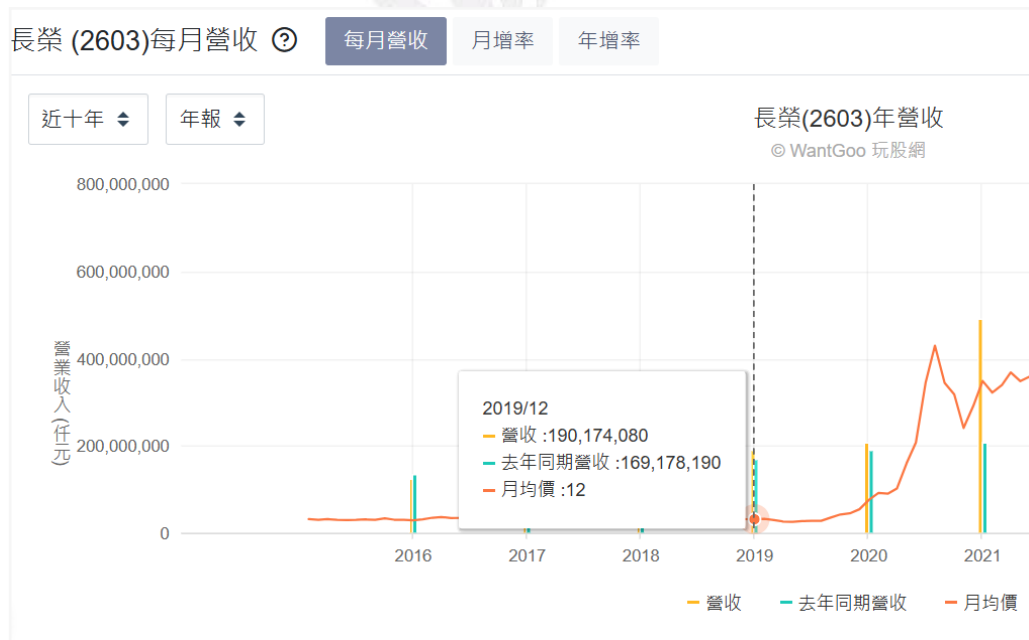
燃油通常占航運業營運成本的重大比例，其價格波動直接衝擊獲利能力。國際油價受地緣政治、OPEC (Organization of the Petroleum Exporting Countries, OPEC) 政策及全球能源需求影響劇烈，業者雖可透過燃油附加費部分轉嫁，但仍有滯後與不完全轉嫁的風險。

2021-2025 年間，油價多次劇烈波動（如俄烏衝突、紅海危機），對長榮海運等業者的毛利率產生顯著影響。近年環保趨勢更促使業者投資雙燃料船舶或節能措施，以長期降低燃油依賴與碳排放成本。此特性使成本控制與燃油避險能力成為業者競爭力的重要一環。

1.4 疫情前後產業環境變化

全球貨櫃航運業在 2019-2025 年間經歷劇烈環境變遷，受 COVID-19 疫情、供應鏈擾動及地緣政治因素影響，供需平衡與運價走勢出現明顯階段性差異。

a. 疫情前：市場供需相對穩定與常態化運價



圖二、長榮海運 2019 年營收圖

資料來源：[玩股網-長榮\(2603\)](#)

在新冠疫情爆發前，全球貨櫃航運市場供需大致平衡。當時市場運能供給與

貿易需求增長相對平穩，上海出口集裝箱運價指數多在 800 至 1,000 點的區間波動。在此環境下，長榮海運的年營收規模約落在 1,500 億至 1,900 億元新台幣之間，產業競爭核心在於航線聯營的精細化管理與船舶油耗控制，整體利潤率與運價表現皆呈現相對穩定的低基期波動。

b. 疫情期間：供應鏈嚴重失衡，運價大幅飆升

疫情爆發後，全球供應鏈出現劇烈失衡。初期因封鎖導致需求暫降，後續因居家經濟帶動消費品需求暴增，同時港口勞工短缺、防疫措施限制作業效率，造成美歐主要港口嚴重壅塞、集裝箱設備嚴重短缺，以及船舶班次延誤等問題。

在「供不應求」的極端失衡下，上海出口集裝箱運價指數綜合指數從疫情前約 1000 點附近，暴漲至 2022 年初高峰超過 5,000 點。這段供應鏈混亂期直接推升了長榮海運的財務表現，2022 年營收達到 6,273 億元的歷史巔峰，EPS 衝上 87.07 元，寫下航運史上的「百年大航海時代」紀錄。供應鏈混亂不僅推升現貨運價，也帶動長約運價同步上漲，業者現金流大幅改善，但同時面臨船舶延誤及營運成本上升的挑戰。

第二章、財報資料整理

2.1 營收分析

年度	營業收入淨額（約略億元）	年增減率 (YoY)	趨勢狀態
2021	4,894 億	-	疫情紅利爆發
2022	6,273 億	+28.2%	歷史高點
2023	2,767 億	-55.9%	疫情後報價回落、運力過剩
2024	4,636 億	+67.5%	地緣政治（如紅海危機）推升運價
2025	3,791 億	-18.2%	運價回調、供需逐步正常化

資料來源：取自台灣經濟新報 TEJ，本報告自行製作

a. 2021–2022 是否為營收高峰？

從財報數據觀察，長榮 2021 年營業收入約為 4,894 億元，2022 年更進一步攀升至約 6,273 億元，創下公司歷史新高。此波營收爆發主要受到 COVID-19

疫情期間全球供應鏈失衡所帶動，包括港口壅塞、缺工、缺櫃以及物流效率下降等問題。同時，歐美市場在疫情後出現強勁的補庫存需求與報復性消費，使全球貨櫃運輸需求急速上升，進一步推升貨櫃運價。在這種市場環境下，航運公司得以大幅調漲運價，帶動長榮營收規模遠高於疫情前正常水準，也形成航運產業少見的超級景氣循環。

b. 2023–2024 是否明顯回落？

2023 年營收由 2022 年的 6,273 億元下降至約 2,767 億元，年減幅超過五成，呈現明顯的景氣循環反轉。其主要原因在於疫情期間的塞港與供應鏈瓶頸逐步解除，加上大量新船投入市場，使全球運力供給快速增加，導致貨櫃運價明顯回落。也顯示貨櫃航運產業具有高度循環性特徵，當供需失衡消失後，運價與營收便容易快速修正。

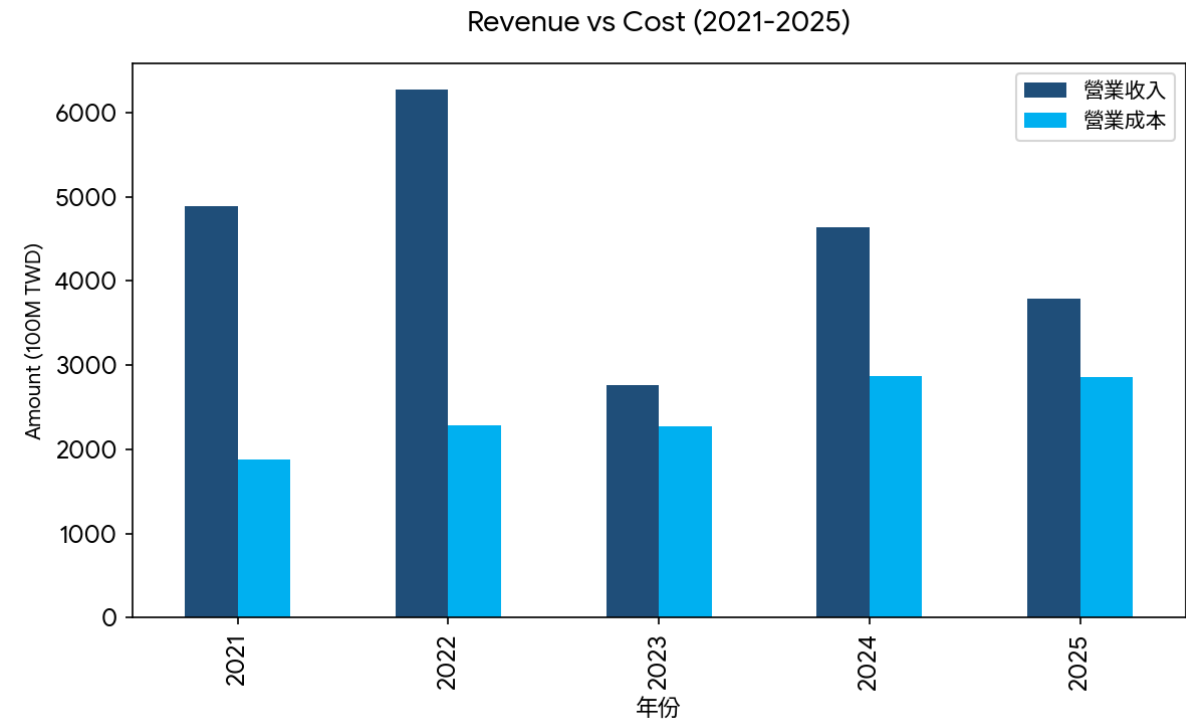
雖然 2024 年營收仍未超越 2022 年歷史高點，但已形成疫情後第二波相對高檔的營收區間。此次反彈主要與地緣政治因素有關，例如紅海危機導致許多船舶需改道繞行好望角，增加航程時間與運輸成本，進一步吸收市場過剩運力。在有效運力下降的情況下，貨櫃運價再度上漲，也帶動長榮營收與獲利同步改善。

c. 疫情前後營收差異分析

若與 2021 至 2022 年相比，可以明顯發現疫情期間的營收規模具有高度特殊性。疫情高峰時期，全球供應鏈混亂與運價飆升使長榮營收遠高於正常水準，而當市場逐步恢復供需平衡後，營收便迅速回落。

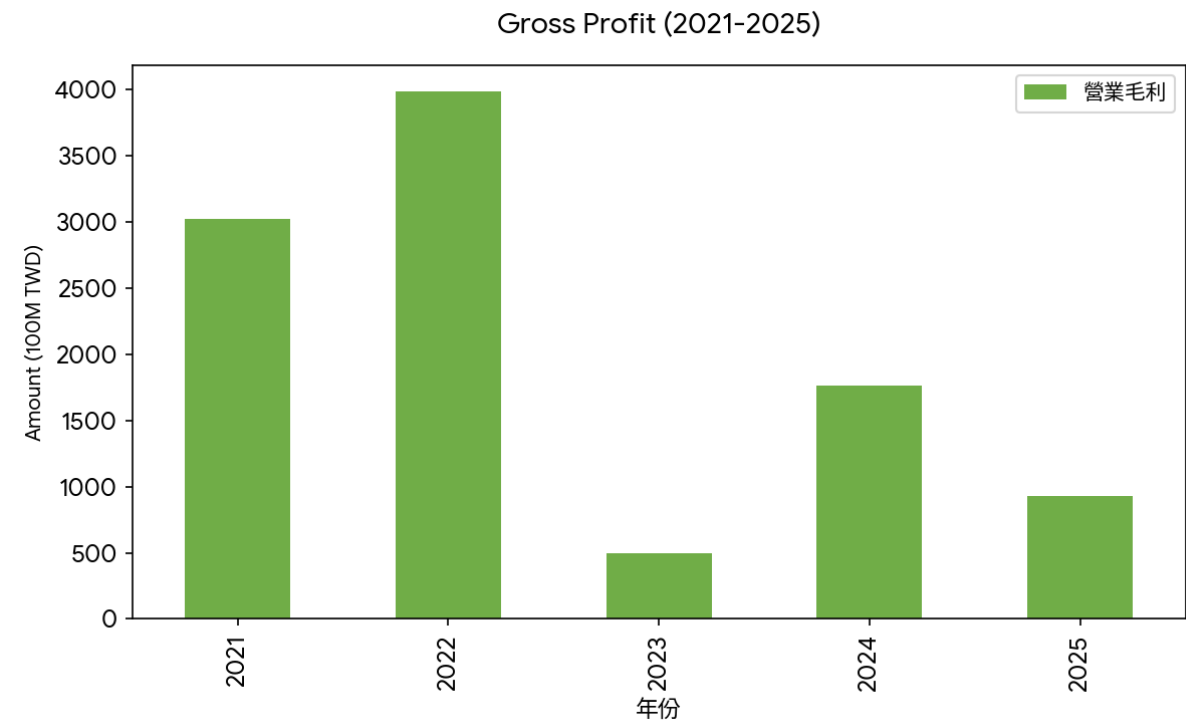
若進一步觀察 2025 年市場預估營收約 3,791 億元，可以看出長榮營收正逐漸由疫情期間的極端高峰回歸較為正常化的區間。代表疫情帶來的超額獲利並非長期穩定現象，而是特殊市場環境下形成的短期高峰。整體而言，長榮在疫情期間的營收爆發，主要來自全球供應鏈異常與運價大幅飆升，而非企業本身長期穩定的結構性成長。

2.2 毛利與毛利率分析



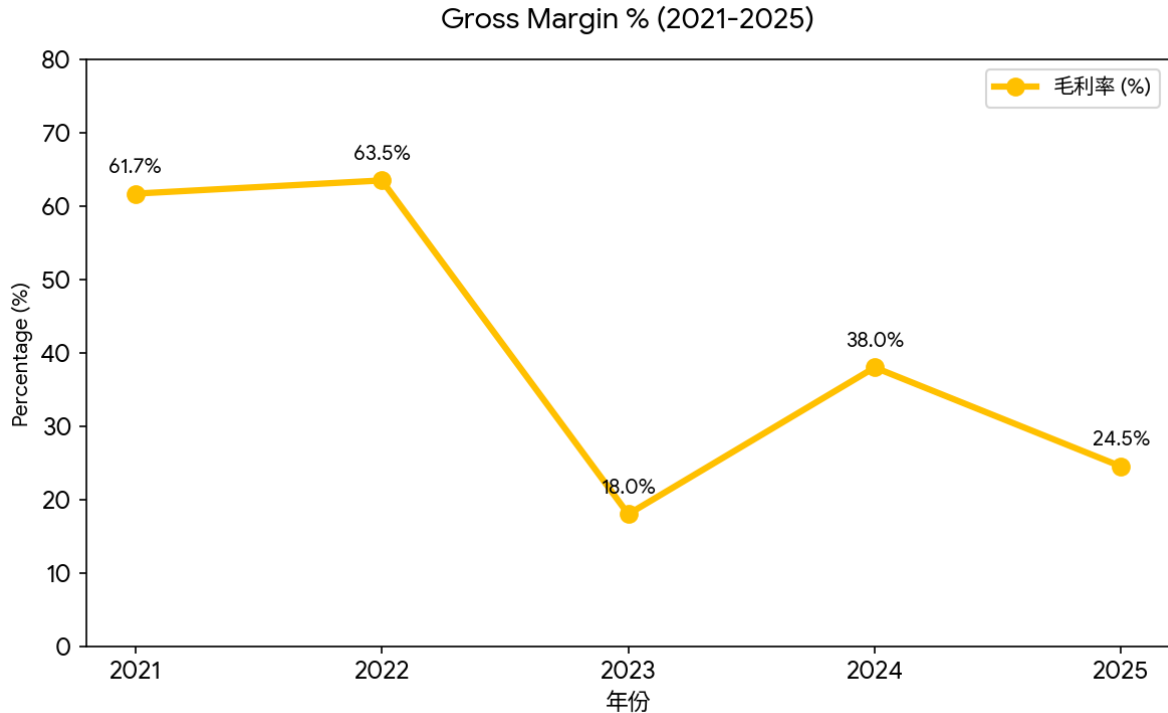
圖三、營收與成本比較

資料來源：取自台灣經濟新報 TEJ，本報告自行製作



圖四、營業毛利

資料來源：取自台灣經濟新報 TEJ，本報告自行製作



圖五、毛利率

資料來源：取自台灣經濟新報 TEJ，本報告自行製作

毛利與毛利率的變化與貨櫃運價循環具有高度連動性，因高度固定成本特性

從圖三、四和五可以看出，毛利與毛利率的變化與貨櫃運價循環具有高度連動性。由於貨櫃航運業具有高度固定成本特性，包括船舶折舊、人事薪資、港口規費、燃油配置與維修保養等支出，多數成本即使在景氣下滑時也無法大幅削減。因此，當市場運價上升帶動營收成長時，成本通常不會同步等比例增加，使新增營收能大量轉化為毛利，進而形成明顯的獲利槓桿效果。

從 2022 年至 2023 年的數據變化較可以觀察到這種成本僵固性。2022 年長榮營收約為 6,273 億元，但到了 2023 年，在全球供應鏈逐漸恢復正常、貨櫃運價回落後，營收大幅下降至約 2,767 億元，跌幅超過五成。此外，同期間營業成本僅由約 2,288 億元小幅下降至約 2,268 億元，幾乎維持在相近水準。代表即使運價與營收明顯衰退，航商仍需負擔龐大的固定營運成本，因此獲利能力會受到快速壓縮。

相反，當運價處於高檔時，固定成本結構反而會放大獲利效果。2021 年與 2022 年全球貨櫃運價飆升，使長榮毛利快速成長，毛利率更分別達到約 61.7% 與 63.5% 的歷史高水準。這代表在突破損益兩平點後，新增的運價收入大部分都能直接轉化為毛利，因此即使營收成長幅度有限，獲利仍可能呈現倍數增加。

2024 年的情況也呈現類似現象。受到紅海危機等地緣政治因素影響，全球航運供給再度受到干擾，使貨櫃運價出現反彈。在營收由 2023 年的低點回升後，雖然營業成本略有增加，但增幅仍遠低於營收成長幅度，因此毛利率迅速由 18%

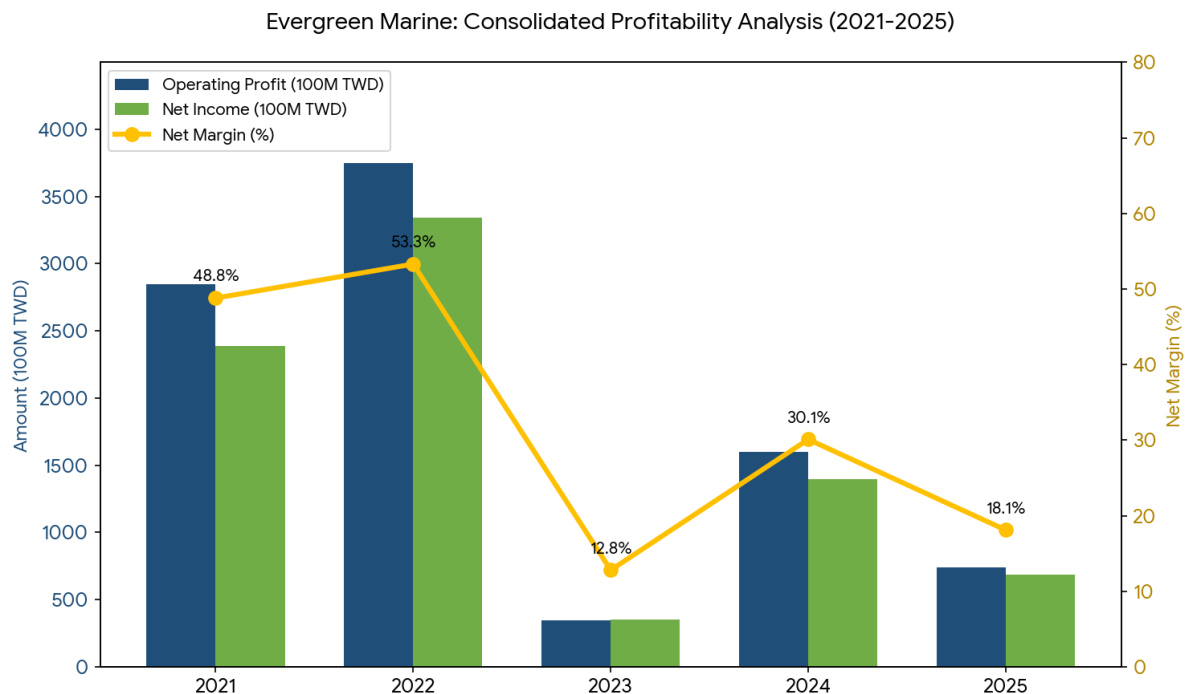
回升至約 38%。顯示了航運業在運價回升階段，獲利通常具有高度彈性。

然而，當運價回歸正常區間時，高固定成本也會反向侵蝕獲利。從 2023 年與 2025 年預估數據可以看出，隨著運價由疫情期間高峰逐漸修正，長榮毛利與毛利率皆明顯下降，獲利能力重新回到較接近傳統航運業的正常水準。整體而言，長榮的毛利表現並非單純由貨量驅動，而是高度受到運價循環與固定成本結構影響，因此具有明顯的景氣循環特性。

2.3 營業利益與淨利分析

年度	營業利益（億元）	歸屬母公司淨利（億元）	淨利率
2021	2,849	2,390	48.8%
2022	3,748	3,342	53.3%
2023	348	353	12.8%
2024	1,599	1,395	30.1%
2025	741	686	18.1%

資料來源：取自台灣經濟新報 TEJ，本報告自行製作



圖六、營業利益、稅後淨利以及淨利率之綜合分析

資料來源：取自台灣經濟新報 TEJ，本報告自行製作

航運業的獲利高度受到市場供需、運價、燃油價格以及地緣政治事件等因素影響，

具循環性。

相較於一般製造業或內需型產業，航運業的獲利並不具有穩定線性成長特徵，而是高度受到市場供需、運價、燃油價格以及地緣政治事件等因素影響，所以整體獲利表現具有明顯的循環性。

由於貨櫃航運的固定成本占比高，當運價進入上升循環時，新增收入大部分都能直接轉化為營業利益與淨利，所以獲利往往會呈現倍數成長。2021 至 2022 年全球供應鏈斷鏈與塞港危機，使貨櫃運價維持在歷史高檔，也帶動長榮獲利進入歷史高峰。從數據觀察，2022 年長榮營業利益達約 3,748 億元，歸屬母公司淨利更高達約 3,342 億元，淨利率達 53.3%，顯示當時公司超過一半的營收最終能轉化為淨利，獲利能力已接近極端景氣循環下的高峰狀態。

但在 2023 年隨著疫情紅利消退、塞港問題解除以及大量新船投入市場，貨櫃運價明顯回落，使長榮營業利益快速下降至約 348 億元，歸屬母公司淨利亦降至約 353 億元，淨利率大幅縮減至 12.8%。與 2022 年相比，淨利規模相差近十倍。

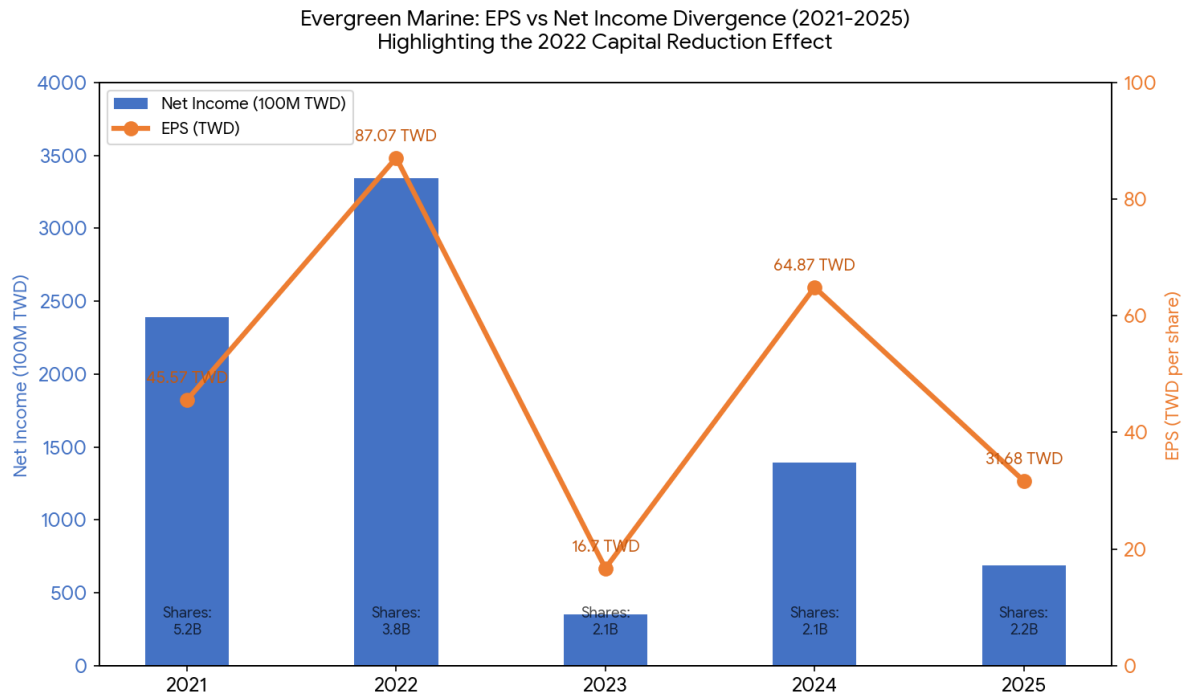
除了市場運價外，燃油支出通常占航商營業成本約 15%至 20%，國際油價的波動將直接影響航運公司的利潤空間。由於油價屬於外部市場因素，企業本身較難完全控制，因此當油價上升時，即使運價維持穩定，也可能壓縮獲利能力。

而長榮近年積極投入新船建造與船隊更新，雖能提升長期運力與燃油效率，但在市場景氣下滑時，相關折舊與財務負擔仍需認列，也會進一步壓縮獲利空間。

2024 年則受到紅海危機等地緣政治事件影響，許多船舶需改道繞行好望角，導致航程時間增加、有效運力下降，進一步支撐全球貨櫃運價。在運價反彈帶動下，長榮 2024 年營業利益回升至約 1,599 億元，歸屬母公司淨利亦達約 1,395 億元，淨利率回升至 30.1%。

當全球供應鏈失衡、運價急升時，獲利能力會因高固定成本結構而被大幅放大；反之，當市場回歸正常供需後，獲利也會迅速收斂。

2.4 每股盈餘 EPS 分析



圖七、EPS 與稅後淨利趨勢分析

資料來源：取自台灣經濟新報 TEJ，本報告自行製作

從圖五可觀察 2021 年長榮稅後淨利約為 2,390 億元，EPS 為 45.57 元；到了 2024 年，稅後淨利下降至約 1,394 億元，僅約為 2021 年的六成左右，但 EPS 卻提高至 64.87 元。造成這種現象的原因，並不在於公司實際賺得更多，而是股本規模大幅縮小。

長榮於 2022 年進行大規模現金減資，減資幅度約達六成。減資後，公司流通在外股數明顯下降，從 2021 年加權平均股數約 52 億股，大幅減少至後續年度約 21 至 22 億股左右。由於 EPS 的計算方式為「稅後淨利 ÷ 流通在外股數」，因此即使公司整體獲利低於過去，只要股數減少得更多，每股能分配到的盈餘仍可能顯著提升。

換言之，長榮在減資後，公司的獲利不需要再分給過去那麼多股票，因此每股代表的獲利能力被放大。也是為什麼 2024 年即使淨利低於 2021 年，EPS 卻仍創下更高水準。

長榮近年高額現金股利政策之所以受到市場高度關注，原因在於其龐大的 EPS 基礎。2021 年長榮 EPS 約為 45.57 元，後續配發約 18 元現金股利，同時搭配減資退還現金；2022 年則創下 87.07 元的 EPS，隔年更配發高達 70 元的現金股利，當時出現了台股市場罕見的超高現金殖利率。

但當航運景氣於 2023 年回落後，長榮 EPS 也快速下降至約 16.70 元，現

金股利同步縮減至約 10 元。不過，即使景氣下行，公司仍維持約五至六成左右的配發率，顯示其仍傾向維持較高的股東回饋政策。到了 2024 年，在運價反彈與減資效果雙重推動下，EPS 再次回升至 64.87 元，也讓市場重新提高對未來高配息的預期。

一般而言，市場通常認為 EPS 越高，股價應該越高；但航運股往往並非如此。長榮股價歷史高點大約出現在 2021 年中旬，當時市場預期全球航運景氣將持續升溫，因此願意給予較高評價。可是當 2022 年真正繳出 87.07 元 EPS 時，股價反而已回落。

其原因在 2022 年超高獲利公布時，市場已開始預期疫情紅利將逐漸消退、塞港問題將改善，並提前反映未來運價可能回落的風險。所以即使當時長榮本益比低到甚至不到兩倍，市場仍未願意持續提高股價評價。

對投資人而言，高殖利率未必代表低風險，若未來運價反轉，股價可能會提前修正，進而出現「賺股息、賠價差」的情況。

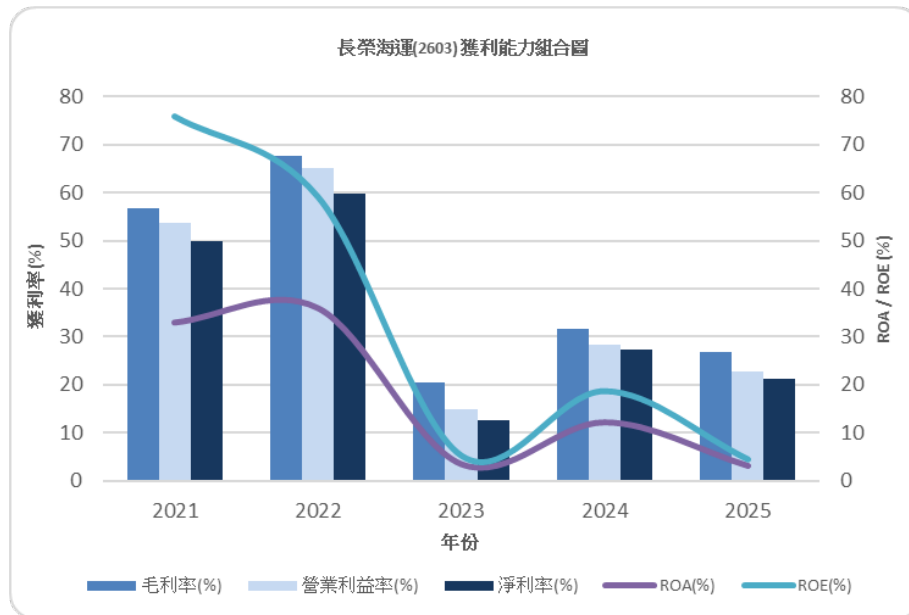
總之，長榮近年財務數據不僅展現貨櫃航運產業受景氣循環驅動的特性，也反映公司透過減資有效提升每股盈餘與股東回報能力。即使在疫情紅利逐漸消退後，長榮仍能藉由縮減股本與高配息策略，維持相對亮眼的 EPS 表現與市場吸引力。

第三章、財務比例分析

3.1 獲利能力分析

年度	毛利率(%)	營業利益率(%)	淨利率(%)	ROA(%)	ROE(%)
2025	26.88	22.74	21.17	3.00	4.53
2024	31.59	28.26	27.22	12.13	18.53
2023	20.33	14.90	12.70	3.38	5.32
2022	67.58	65.12	59.87	36.04	59.12
2021	56.76	53.82	48.86	33.02	75.83

資料來源：取自台灣經濟新報 TEJ，本報告自行製作



圖八、長榮海運 2021-2025 獲利能力分析

資料來源：取自台灣經濟新報 TEJ，本報告自行製作

從每年度獲利能力分析上觀察，2021 至 2022 年受到疫情影響全球消費需求快速增加，但各國港口因防疫措施導致作業效率下降，形成嚴重塞港現象，加上貨櫃供給不足與船期延誤，使全球航運市場供需失衡，帶動海運運價大幅上漲，各項獲利能力指標皆以 2022 年表現最佳，2022 年顯示公司在航運景氣繁榮期間具備高度獲利能力與良好的成本控制能力，也因為運價大幅提高，即使營運成本增加，公司仍然能維持高獲利水準，可見疫情期間航運產業具有高度的市場優勢與獲利爆發力。

2023 年隨著疫情逐漸趨緩，各國港口恢復正常運作，全球供應鏈問題逐步改善，航運市場供給增加，加上疫情期間提前累積的需求開始減少，使海運運價明顯回跌，受到運價下降影響，長榮海運的毛利率、淨利率及股東權益報酬率（ROE）皆大幅下滑，顯示公司獲利能力開始回歸正常。

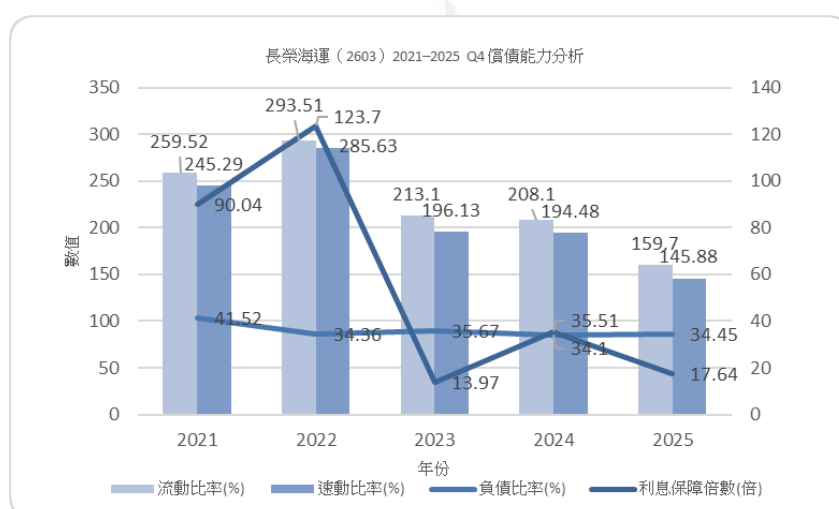
2024 年受到紅海危機、部分航線繞道及運價短期回升影響，航運市場供給再度受到干擾，使運價出現階段性反彈，帶動長榮海運營收與獲利表現略有改善，但全球整體需求成長有限加上新增船舶持續投入市場，所以獲利恢復幅度也有限，沒有回到疫情期間的高峰。

2025 年公司獲利再度出現下滑，主要原因可能與全球經濟成長放緩、通貨膨脹壓力以及國際市場需求減弱有關，航運市場逐漸回歸供需正常化，過去疫情期間的超額獲利已難以持續，因此公司整體獲利能力有下降趨勢。

3.2 償債能力分析

年度	流動比率(%)	速動比率(%)	負債比率(%)	利息保障倍數(倍)
2025	159.70	145.88	34.45	17.64
2024	208.10	194.48	34.10	35.51
2023	213.10	196.13	35.67	13.97
2022	293.51	285.63	34.36	123.70
2021	259.29	245.29	41.52	90.04

資料來源：取自台灣經濟新報 TEJ，本報告自行製作



圖九、長榮海運 2021-2025 Q4 償債能力分析

資料來源：取自台灣經濟新報 TEJ，本報告自行製作

以 2021 至 2025 年 Q4 年底財務數據作為分析基礎，探討疫情前後公司償債能力的變化情形，因為航運業屬於資本密集的產業，從船舶購買到營運成本及長期借款都會影響企業的財務結構。

流動比率與速動比率

先從流動比率與速動比率觀察，長榮海運在疫情期間維持的短期償債能力維持良好，2021 至 2022 年受到全球航運需求增加及運費大幅上升影響，獲利跟現金流有明顯提升，使流動資產快速增加，流動比率與速動比率也在高水準，2022 年流動比率甚至到達最高點，顯示公司的短期資金相當充足，財務安全性高。

負債比率

在負債比率方面，2021 年仍維持較好，但後續開始逐年略微下降，代表公司在疫情期間獲利成長後，間接改變原有負債的結構，降低財務風險，雖然航運業本身需要大量資本支撐，但長榮海運近年負債比率大多維持在相對水準的區間，整體財務結構很穩定。

利息保障倍數

相較於前面幾項，利息保障倍數的波動就比較明顯，2022 年因航運市場景氣達高峰，營業利益大幅增加，所以利息保障倍數顯著提高，代表公司支付利息費用的能力非常充足，然而隨著疫情後全球航運需求逐漸回穩、運價跌回，2023 至 2025 年利息保障倍數明顯下降，但依然維持在安全範圍內。

小結

長榮海運在疫情期間因全球航運市場需求強大幅改善財務，提升了短期償債能力，也降低負債壓力，雖然後疫情時期獲利有回落現象，但公司整體財務仍比疫情前穩定，所以具備一定的風險承受能力。

3.3 經營效率分析

年度	營業收(億)	平均總資(億)	平均應收帳款及票據(億)	平均固定資產(億)
2025	3,790.69	8,707.40	230.59	3,843.35
2024	2,933.75	8,591.01	220.77	3,557.77
2023	1,964.55	9,137.75	230.25	3,551.40
2022	1,099.71	9,353.54	263.93	3,573.03
2021	4,635.68	7,626.20	349.39	2,499.64

資料來源：取自台灣經濟新報 TEJ，本報告自行製作

年度	總資產週轉率(次)	應收帳款週轉率(次)	固定資產週轉率(次)
2025	0.435	16.439	0.986
2024	0.341	13.289	0.825

年度	總資產週轉率(次)	應收帳款週轉率(次)	固定資產週轉率(次)
2023	0.215	8.532	0.553
2022	0.118	4.167	0.308
2021	0.608	13.268	1.855

資料來源：取自台灣經濟新報 TEJ，本報告自行製作



圖十、長榮海運 2021-2025 經營效率趨勢圖

資料來源：取自台灣經濟新報 TEJ，本報告自行製作

總資產週轉率

長榮海運屬於重資產產業，所以資產使用效率對經營成果影響很大，從 2021 至 2025 年的資料可以看出，疫情期間全球航運市場大幅成長，也讓公司的經營效率出現明顯變化，在總資產週轉率方面 2021 年的數值最高，代表公司能利用現有資產創造較高營收，主要是因為疫情期間全球塞港問題嚴重，加上貨櫃需求增加，使運價大幅上升，帶動營收快速成長，之後疫情減緩，航運需求下降，總資產週轉率也開始逐年下滑，資產使用效率回到較正常的水準。

應收帳款週轉率

應收帳款週轉率方面 2022 年的數值較低，代表帳款回收速度慢，不過從 2023 年開始逐漸改善，到 2025 年已有明顯提升，表示公司後續的收款效率與資金回收能力都有變好，現金流管理也較穩定。

固定資產週轉率

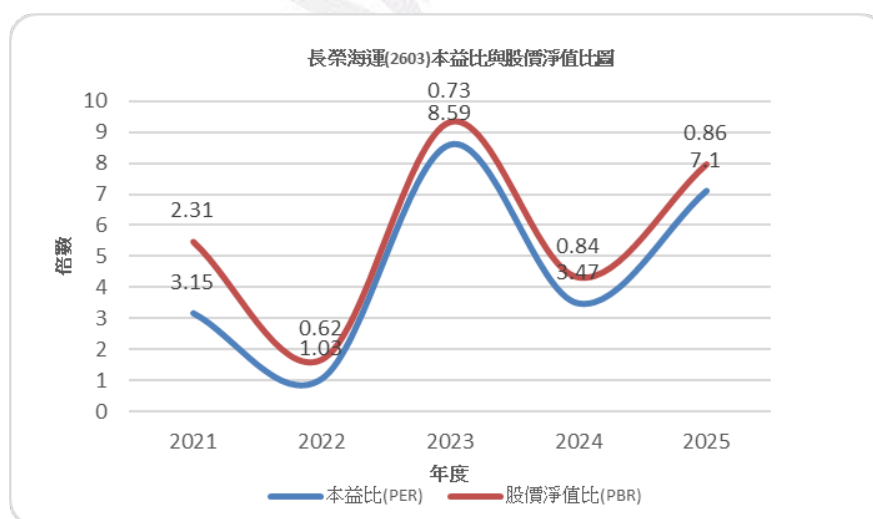
固定資產週轉率方面 2021 年同樣是最高點，代表公司在疫情期間能有效

利用船隊與設備創造營收，後來因為全球航運景氣降溫，固定資產週轉率逐漸下降，但整體仍維持一定水準，顯示公司固定資產的使用效率仍算穩定，整體觀察長榮海運在疫情期間因航運需求大增，帶動營收與各項經營效率提升，但隨著市場恢復正常，相關指標也逐漸下降，但是公司整體經營效率趨於穩定，顯示其在航運景氣變化下仍具有一定的經營能力。

3.4 市場價值分析

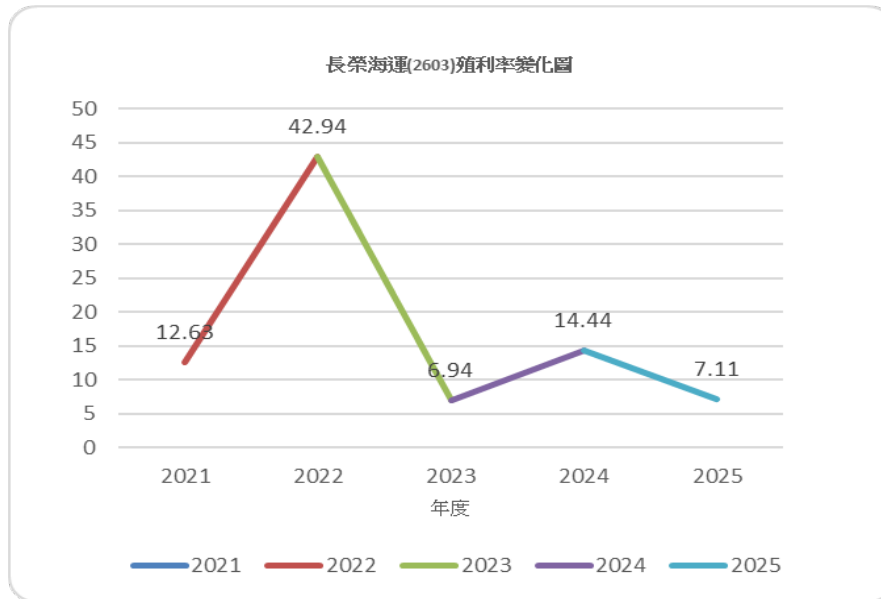
年度	EPS(元)	每股淨值(元)	股價(元)	現金股利 (元)	本益比 (P/E)	股價淨值比 (P/B)	殖利率(%)
2025	31.68	260.42	225.0	16.00	7.10	0.86	7.11
2024	64.87	268.04	225.0	32.50	3.47	0.84	14.44
2023	16.70	197.79	143.5	9.97	8.59	0.73	6.94
2022	57.91	260.92	163.0	70.00	1.03	0.62	42.94
2021	45.18	61.76	142.5	18.00	3.15	2.31	12.63

資料來源：取自台灣經濟新報 TEJ，本報告自行製作



圖十一、本益比與股價淨值比

資料來源：取自台灣經濟新報 TEJ，本報告自行製作



圖十二、殖利率變化

資料來源：取自台灣經濟新報 TEJ，本報告自行製作

2021 至 2022 年疫情影響導致全球港口壅塞、貨櫃短缺以及海運需求大幅增加，使國際運價快速上升，長榮海運也得到受惠，營收與獲利明顯成長，2022 年每股盈餘 (EPS) 甚至更高達 157.91 元，創下歷史高點，顯示疫情期間航運產業進入高度景氣階段。雖然長榮海運在 2022 年獲利表現極佳，但本益比僅約 1 倍左右，依然明顯低於一般電子產業或成長型企業，這個現象主要是因為航運業屬於典型的景氣循環產業，市場普遍認為疫情期間的高獲利具有短期性，未來隨著運價回落獲利可能無法持續，所以投資人一直不願給予較高估值。

長榮海運在 2022 年與 2023 年發放高額現金股利，使殖利率明顯上升。2022 年殖利率超過 40%，顯示公司具備較強的現金流與股東回饋能力，高殖利率雖然提高股票吸引力，但也反映市場對未來景氣轉弱的預期，所以股價沒有隨獲利同步大幅上漲。

自 2023 年開始，全球供應鏈逐漸恢復正常，港口壅塞情況改善、海運運價開始回落，受到運價下降影響，長榮海運的 EPS 明顯減少，本益比則相對回升，代表公司獲利已逐步回到較正常的水準。

2021 年市場對航運產業前景非常樂觀，股價淨值比 (P/B) 相對較高之後雖然公司累積大量獲利使每股淨值持續增加，但市場對未來航運需求與運價走勢轉為保守，導致股價成長幅度有限使 P/B 呈現下降趨勢。

第四章、趨勢與事件分析

4.1 疫情前後營收與獲利趨勢

A. 營收規模的劇烈震盪：

長榮營收從 2022 年的 6,273 億元垂直跌至 2023 年的 2,767 億元，跌幅高達 55.9%。證明疫情期間的營收暴增純屬外生變數引發的非典型成長，隨供應鏈恢復正常，營收規模迅速校正回歸。

B. 獲利能力的斷崖式衰退：

對比 2022 年與 2023 年，稅後淨利從 3,342 億縮減至 353 億，衰退幅度（89.4%）遠大於營收跌幅。這在財管上稱為負向經營槓桿，即當營收跌破高毛利區間後，獲利崩跌的速度會極快。

C. 地緣政治與營收重構：

2024 年營收再次彈升，但其本質與 2021 年不同。此時期的營收成長並非來自疫情缺櫃，而是紅海危機導致的被迫繞道。雖然營收回升至 4,636 億元，但獲利受油耗增加擠壓，淨利率（32.5%）無法重回 2022 年巔峰。

財報指標	2022 年 (巔峰)	2023 年 (回歸)	2024 年 (彈升)
合併營收 (新台幣)	6,273 億元	2,767 億元	4,636 億元
稅後淨利 (新台幣)	3,342 億元	353 億元	預期大幅回升
淨利率 (%)	53.3%	12.7%	約 32.5% (預估)
主要變數	供應鏈斷鏈、塞港	全球去庫存、通膨	紅海危機、被迫繞道

圖十三、EPS 與稅後淨利趨勢及減資效應分析

資料來源：[Mops 公開資訊觀測站](#)

4.2 季度營收波動分析

A. 營收特別高的原因

某些季度營收特別高或特別低的原因

1. 旺季出貨：剛好碰上歐美感恩節與聖誕節的旺季出貨潮，零售商恐慌性備貨進一步推升了運費溢價。
2. 2021 Q3 - 2022 Q3 塞港與運價上升：當時全球主要港口（如美西洛杉磯港）發生嚴重塞港，導致船舶周轉率大幅下降。在艙位一櫃難求的情況下，

運價飆漲（SCFI 指數翻倍），長榮得以在這些季度創下單季突破 1,500 億元的營收紀錄。

B. 營收特別低的原因

1. 2023 Q1 - 2023 Q4 需求疲弱與庫存調整：隨著後疫情時代全球消費轉向服務業，加上高通膨壓力，終端需求疲弱。大型零售商（如 Walmart、Amazon）進入漫長的庫存調整期，進口需求驟減。
2. 運價崩跌：供給恢復正常但需求不振，導致這幾季的營收較前一年同期出現了砍半現象。

C. 非典型反彈原因

2024 Q1 - 2024 Q2 地緣政治支撐：雖處於傳統淡季，但因紅海危機迫使船舶繞道好望角，變相解決了運力過剩問題，帶動運價回升，使該年度出現淡季不淡的特殊波動。

4.3 國際事件對長榮海運的影響

A. 俄烏戰爭

2022 年爆發的俄烏戰爭直接導致國際原油價格飆升，推升了長榮的燃油成本。

雖然長榮透過安裝脫硫塔降低了部分成本壓力，但戰爭引發的全球通膨初現，導致營運成本結構墊高。長榮官方財報指出，燃油成本波動是該階段獲利能否維持高點的不確定因素之一。

B. 紅海危機

葉門叛軍攻擊商船迫使長榮船舶改繞好望角，航程天數增加約 10-14 天。官方營運報告顯示，繞道雖然增加了燃油與船舶租金成本，但由於變相減少了市場運力供給，導致 2024 年運價（SCFI）出現非典型大幅反彈，成為撐住後疫情時代獲利的關鍵支柱。

C. 全球高通膨與升息政策

2023 年美聯準會（Fed）持續升息以對抗通膨，因高利率環境削弱了歐美消費者的購買力，導致零售商去庫存速度緩慢。長榮官方數據顯示，2023 年貨載量與平均運價同步下滑，直接導致年度營收較 2022 年衰退逾五成，反映了宏觀經濟政策對貿易需求的直接衝擊。

D. 中國出口動能與全球貿易格局

中國作為長榮重要的貨源地，中國出口貿易的強弱直接影響長榮的裝載率，

且隨著全球供應鏈去風險化以及中國內部經濟調整，全球貿易擴張速度放緩。長榮在 2024-2025 的官方策略中多次提到優化航線配置以應對貿易流向的轉變，顯示貿易放緩已成為長期獲利成長的制約因素。

4.4 燃油成本與獲利壓力

A.營運成本的推升與毛利擠壓

當國際原油價格上漲（如 2022 年俄烏戰爭爆發初期），長榮的船舶燃油開支同步墊高。在財務管理角度下，若此成本增幅無法透過燃油附加費及時轉嫁給客戶，將直接導致營業毛利受蝕。

2022 年雖然油價處於高位，但因當時運價處於絕對賣方市場，長榮具備極強的轉嫁能力，因此高油價並未撼動其 60%以上的高毛利。

B.運價轉嫁失效時的獲利壓力

2023 年隨著全球供應鏈恢復，海運市場轉為買方市場。當運價（SCFI）大幅崩跌時，長榮失去對運費的議價權，此時上揚或維持高檔的油價無法轉嫁，導致淨利率從 2022 年的 53.3%暴跌至 12.7%。印證當運價與成本走勢背離時，獲利面臨的擠壓風險。

C.繞道好望角帶來的額外成本

繞道不僅大幅增加了燃油消耗量，更因航程變長導致船舶周轉率下降。官方資料指出雖然 2024 年運價反彈暫時抵銷了成本增加，但長期而言，油耗與碳稅支出將成為毛利率穩定回升的負面因子。

4.5 運價循環與長榮海運獲利關係

A.高經營槓桿與運價的連動性

海運業具有高固定成本的特性（如船舶折舊、租金、保險等），不論運價高低，這些開支都是相對穩定。當 2021 年運價因塞港與缺櫃飆升時，長榮超過「盈虧平衡點」後的每一分營收增加，幾乎都直接轉化為利潤。所以這兩年長榮的營業利益率從個位數衝破 60%，證明了在運價上行週期，長榮的獲利具有極高的向上彈性。

B.運價循環的向下修正與韌性

2023 年 SCFI 指數從 5,000 點回落至 1,000 點以下，儘管長榮擁有全球領先的船隊規模，但當運價跌至成本線附近，其營收與淨利同步出現斷崖式下跌（營收年減 55%）。

C.2024-2025 年地緣政治與長約策略

進入循環後期，長榮開始利用財務手段降低對現貨運價的過度依賴：

- 1. 長約比重：面對 2024 年後的不穩定運價，長榮提升了與大型零售商的長約比例，試圖在運價波動劇烈時（如紅海危機造成的急漲急跌），為財報建立穩定的現金流護城河。
- 2. 運力供給的主動調整：2025 年長榮透過新船下水與舊船拆解的調節，試圖影響區域航線的供需平衡，以減緩運價循環下行對獲利的侵蝕。

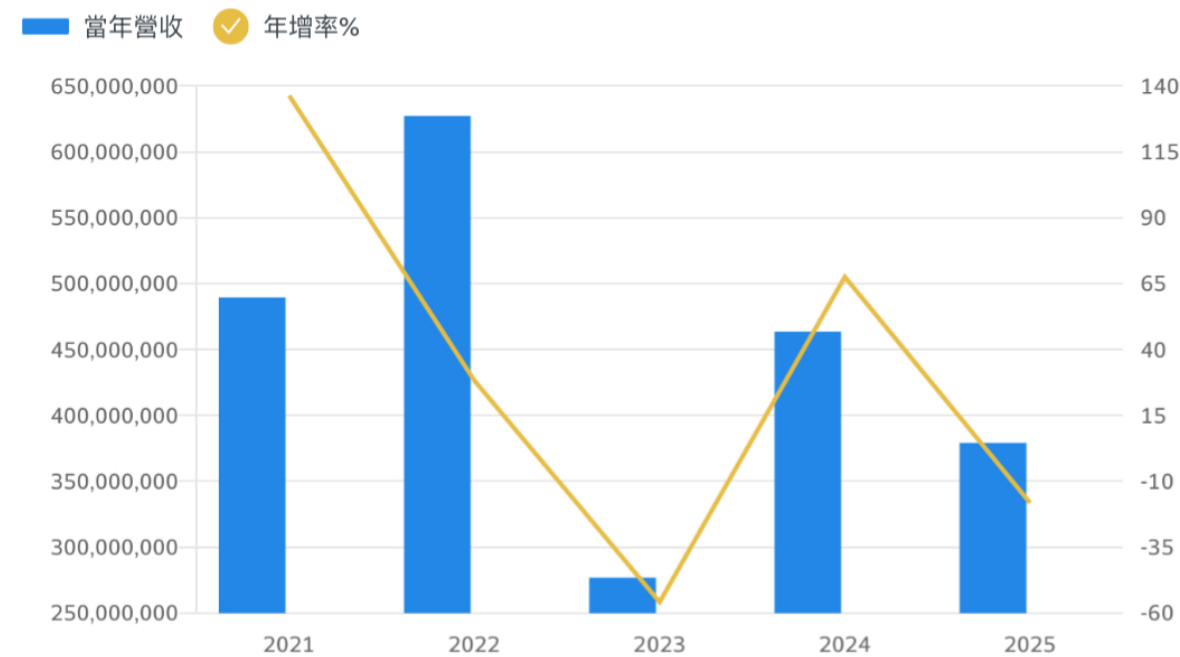
長榮今年營運表現			
季 度	單月合併營收(億元)	稅後純益(億元)	EPS(元)
2025/Q1	1,099.70	273.58	12.64
2025/Q2	864.84	109.58	5.06
2025/Q3	969.20	217.46	10.04
2025/10-11月	549.63	---	---
資料來源：CMoney		製表：楊淨淳	

圖十四、長榮 2025 年營運表現

[資料來源：中時新聞網/11 月淡季 長榮營收月增年減](#)

第五章、綜合評估與結論

5.1 財務表現總結



圖十五、長榮海運疫情前後的財報變化

資料來源：[yahoo!股市\(長榮 2603\)](https://finance.yahoo.com/quote/2603)

期間	營收/獲利表現概況	關鍵財務指標與事件
疫情前(～2021)	常態	受惠於疫情導致的塞港、缺櫃，運價飆漲，長榮獲利呈現指數型增長。
疫情高峰(2022)	景氣高峰	2022 年的營收淨額達約 6,273 億元，稅後淨利非常驚人，連續多季創造高 EPS (Earnings Per Share, EPS) 。
疫情後期(2023)	回歸常態	隨著疫情紅利消失、新船下水增加運力，運價大幅修正，營收出現連月衰退，反映產業回歸常態。
近期(2024-2025)	維持穩定	因紅海局勢等地緣政治危機導致繞道航行、運力縮減，使 2024 年獲利再度回升，2025 年 Q1 稅後純益達 273 億元，獲

		利穩定維持在相對高檔。
--	--	-------------

*每股盈餘(EPS) = (稅後盈利-特別股股利)/流通在外股數

5.2 優勢

長榮擁有全球領先的船隊規模，也因近年積極投入高效能環保新船，能有效降低單位操作成本並符合減碳法規。且身為海洋聯盟成員，具備密集的航線與轉運港佈局，能靈活調度運力以應對區域性需求波動。

疫情期間創造的盈餘，轉化為豐沛的現金儲備，不僅大幅降低負債比，也提供未來擴充船隊與應對不景氣的緩衝。在獲利高峰時帶來的現金流支撐了高水平的股利政策，對於長期投資者具備較強的吸引力。

5.3 風險

與貨櫃航運獲利和運價指數，如上海出口貨櫃運價指數、世界貨櫃運價指數(World Container Index, WCI)極度相關。隨著疫情紅利消退，運價回歸常態化，若市場需求成長趕不上供給增加，運價持續走低將直接壓迫毛利率。加上燃油成本佔營運開支比重高，除了國際油價波動影響外，隨著國際海事組織(International Maritime Organization, IMO)減碳法規趨嚴，使用低硫油或支付碳稅將會導致營運成本結構性增加。

也因地緣政治與供應鏈之關係，如紅海危機導致航線繞道、區域戰爭影響貿易往來，以及各國地緣政治衝突引起的關稅壁壘，皆會擾亂航程效率並增加營運不確定性。加上高通膨與高利率環境可能抑制消費者購買力，導致全球實體商品貿易需求成長力道不足會影響到載貨率。

5.4 未來展望

紅海局勢若持續僵持，船舶需繞道好望角，這將使航程增加約 10-14 天。雖然營運成本（燃油、人工）增加，但卻能有效吸收市場過剩運力，對運價形成支撐，防止價格崩跌。

且隨著歐美市場通膨緩解及零售端庫存去化進入尾聲，預期將迎來一波補庫存動能。特別是季節性貨品與電商需求的增長，將有利於貨櫃裝載率的提升。

在短期內會受地緣政治與罷工風險影響，運價具備反彈動能。長遠來看，運價將維持在高於疫情前的新常態，關鍵在於航商能否透過減速航行靈活調控供給。

因長榮積極引進 2.4 萬 TEU 超大型貨櫃輪，這類新船具備極佳的單位成本優勢。透過以新換舊淘汰高耗能老船，能同時達成擴張規模與降低營運成本的目的。

標。

也隨著歐盟排放交易體系(European Union Emission Trading Scheme, EU ETS)與國際海事組織減碳規範趨嚴，碳稅將成為長期負擔。長榮透過佈局雙動力船隊與安裝脫硫塔，在法規轉換期能展現優於同業的成本控管能力。

5.5 結語

長榮海運透過疫情期間的超級循環週期，累積了極為豐沛的現金儲備，並大幅降低負債比。使其從過去高槓桿的營運模式，轉化為具備強大抗風險能力的財務健康企業，足以從容應對未來景氣波動的挑戰。

航運業雖具高度景氣循環特性，但長榮憑藉著規模經濟與成本優勢，在運價回歸常態時，仍能維持優於同業的毛利水平。這樣的「在週期頂峰累積資源，在週期谷底保持領先」策略，是其立於不敗之地的基石。

面對嚴苛的全球減碳法規，如歐盟排放交易體系與國際海事組織 2023，長榮積極佈局雙動力環保船隊。將環保成本轉化為競爭門檻，使其在未來綠色航運的競爭中搶佔先機，逐步從傳統航商轉型為具備 ESG 價值的現代化物流領航者。

總結來說，長榮海運已展現出跨越循環的韌性，在新常態的市場環境下穩健的獲利能力與優異的配息政策，使其在資本市場中從單純的景氣循環股轉向具備穩定收益特質的價值投資標的。

參考文獻

第六章、參考文獻

1. 台灣經濟新報 TEJ
2. WantGoo (n.d.) 長榮海運財報。
<https://www.wantgoo.com/stock/2603/financial-statements/monthly-revenue>
3. 李則緯 (2026 年 1 月 27 日) 2026 首波布局！長榮砸 462 億元擴船隊 強化全球航運競爭力。Yahoo!奇摩新聞。
https://tw.news.yahoo.com/2026%E9%A6%96%E6%B3%A2%E5%B8%83%E5%B1%80-%E9%95%B7%E6%A6%AE%E7%A0%B8462%E5%84%84%E5%85%83%E6%93%B4%E8%88%B9%E9%9A%8A-%E5%BC%B7%E5%8C%96%E5%85%A8%E7%90%83%E8%88%AA%E9%81%8B%E7%AB%B6%E7%88%AD%E5%8A%9B-105456157.html?guccounter=1&guce_referrer=aHR0cHM6Ly9yZXVybC5jYy8&guce_referrer_sig=AQAAAE2CIZ2-QE_bSXinGiyzXEQATS-YX-u0p2etQugpUoP3qeizlrWNWQxrTAu5ZuEYICpNu-ZmnHMgcLdZOJxmhdVM6SjMfbUbAQlZurm1UJ_SbocqDsyiiMm3kE-Lf60cvTIYce8dsKZBgbFyEBtPalJC_OByRcgvKBMKzHWDDes
4. 邱馨儀 (2026 年 1 月 8 日) 長榮營收／2025 年 3,790 億元年減 18.2%。經濟日報。
<https://udn.com/news/story/7252/9253337>
5. 長榮 2022 年營收衝破 6 千億寫新高 (2023 年 1 月 10 日)。工商時報。
<https://www.ctee.com.tw/news/20230110700726-430503>
6. 長榮海運股份有限公司 (n.d.) 長榮海運公司簡介。
https://www.evergreen-marine.com/emc/aboutevergreen/jsp/EMC_CorporateProfile.jsp?lang=zh-tw&utm_source=chatgpt.com
7. 姚惠茹 (2024 年 3 月 15 日) 長榮海運股利從 70 元縮水到 10 元！盤中湧入失望賣壓一度觸及跌停。TechNews 科技新報。
<https://finance.technews.tw/2024/03/15/shipwreck/>

8. 黃琮淵（2024 年 12 月 31 日）紅海危機意外加薪 長榮海運發 20 個月年終。中時新聞網。 <https://www.wealth.com.tw/articles/0aceaad8-469c-4dbe-8af2-51fa1b8fa5f2>
9. 黃琮淵（2024 年 6 月 7 日）紅海危機推升運價 長榮海運 5 月營收 321 億元。工商時報。 <https://www.ctee.com.tw/news/20240607702023-430503>
10. 經濟日報（n.d.）長榮海運營運概況。
https://money.udn.com/money/story/5612/9275617?dark_mode=1

