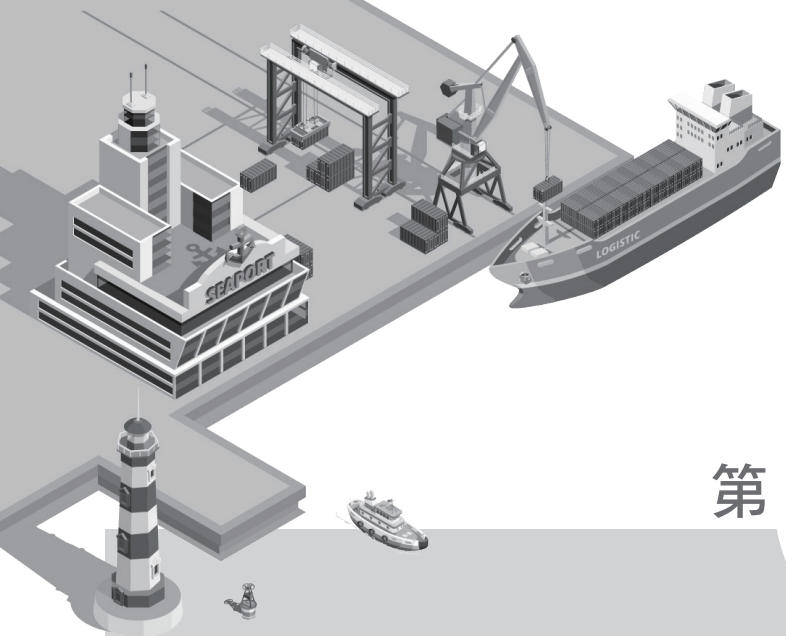


第 3 章

貨櫃運輸運送人

著作權所有 翻印必究

第一節 • 船舶運送人
第二節 • 無船公共運送人
第三節 • 貨主與海上運送人往來的實務流程

華泰文化
HWA TAI PUBLISHING

本章將討論貨櫃運輸服務的提供者 —— 運送人 (carrier)。運送人可分有船和無船兩種，第一節將先討論船舶運送人 (VOCC)，第二節討論無船運送人 (NVOCC)，第三節討論運送人和貨主的往來流程。

第一節 船舶運送人

依我國航業法第 3 條第二項：「船舶運送業：指以總噸位二十以上之動力船舶，或總噸位五十以上之非動力船舶從事客貨運送而受報酬為營業之事業。」我們的規定是以擁有船舶為先決條件，有趣的是只要求總噸位二十以上之動力船舶，或總噸位五十以上之非動力船舶即可。不過國際間船舶運送人並不以擁有 (own) 船舶為條件，而是以其是否營運 (operate) 船舶負運送人責任為認定標準。依美國 1984 年航業法第 2 條第十八項定義：「ocean common carrier means a vessel-operating common carrier」，謂「船舶運送人」(vessel operating common carriers, VOCC) 指營運船舶的公共運送人。所營運的船舶可以是自己所有，也可以是租用的船舶，實務上租船營運比例即超過一半。中華人民共和國海運條例定義更加明確：「國際船舶運輸業務，是指國際船舶運輸經營者使用自有或者經營的船舶、艙位，提供國際海上貨物運輸和旅客運輸服務以及為完成這些服務而圍繞其船舶、所載旅客或者貨物開展的相關活動，包括簽訂有關協議、接受定艙、商定和收取運費、簽發提單及其他相關運輸單證、安排貨物裝卸、安排保管、進行貨物交接、安排中轉運輸和船舶進出港等活動。」實務上流行租用船位（charter space，實務有稱買艙者，非常貼切），也普遍存在所謂換艙 (space swap)。我們稱實際運送人 (actual carrier) 即負運送人責任之人，也就是簽發海運提單之人。租用船位在航運界盛行聯營的情況下，相當普遍。例如：長榮海運、陽明海運、萬海航運等均有部分租船，甚或只租用船位，或換艙。

著作權所有 侵害必究

華泰文化
HWA TAI PUBLISHING

討論船舶運送業定義後，以下分就台灣和國際兩方面分別說明如下：

一 台灣篇

台灣只是一個小島，人口 2,300 萬，傳統產業出走，市場規模不大，且國際政治地位薄弱，處處受中國打壓。不過論起海運發展，則十分亮眼。台灣海運發展始於中國撤退，航商隨政府來台，例如中國航運、招商局等。在 1969 年代完成貨櫃運輸的三塊重要拼圖：貨櫃輪、貨櫃碼頭及陸上運輸網。隨後在中國航運、陽明海運、萬海航運等航運公司努力下，開闢了多條重要航線，把台灣產品推銷給全世界，這也是台灣能成為「亞洲四小龍」的主因之一（引述自《波

著作權所有 侵害必究

▸表 3-1　各國船舶數及載重噸

	Country or territory of ownership	Number of vessels			Deadweight tonnage				
		National flag	Foreign flag	Total	National flag	Foreign flag	Total	Foreign flag as a percentage of total	Total as percentag of worl
1	Greece	642	4 063	4 705	58 067 003	315 350 152	373 417 155	84.45%	17.64%
2	China	4 887	2 431	7 318	105 657 323	138 898 420	244 555 743	56.80%	11.56%
3	Japan	914	3 115	4 029	35 107 223	206 741 103	241 848 326	85.48%	11.43%
4	Singapore	1 459	1 384	2 843	73 258 302	65 805 758	139 064 059	47.32%	6.57%
5	China, Hong Kong SAR	886	878	1 764	72 367 151	31 851 549	104 218 700	30.56%	4.92%
6	Germany	198	2 197	2 395	7 437 473	78 759 307	86 196 779	91.37%	4.07%
7	Republic of Korea	787	854	1 641	15 096 916	70 995 920	86 092 836	82.46%	4.07%
8	Norway	387	1 655	2 042	1 899 017	62 144 480	64 043 497	97.03%	3.03%
9	Bermuda	13	540	553	300 925	63 733 226	64 034 151	99.53%	3.03%
10	United Kingdom (excl. Channel Islands)	309	1 014	1 323	7 160 493	46 524 174	53 684 667	86.66%	2.54%
11	United States of America (incl. Puerto Rico but excluding Virgin Islands)	790	1 020	1 810	10 395 172	44 576 019	54 971 191	81.09%	2.60%
12	Taiwan Province of China	147	867	1 014	6 998 235	46 284 542	53 282 777	86.87%	2.52%
13	Monaco	0	478	478	0	43 426 478	43 426 478	100.00%	2.05%
14	Denmark	26	902	928	47 415	42 185 673	42 233 088	99.89%	2.00%
15	Belgium	108	249	357	8 974 783	21 969 171	30 943 954	71.00%	1.46%

資料來源：Review of Maritime Transport 2021, UNCTAD.

華泰文化
HWA TAI PUBLISHING

瀾壯闊：台灣貨櫃運輸史》），使台灣海運在國際間佔有重要地位。根據聯合國貿易暨發展會議（United Nations Conference on Trade and Development, UNCTAD；中文簡稱「貿發會議」）2021 年版海運數據 (Review of Maritime Transport 2021, UNCTAD)，台灣航商船隊艘數將近 1,014 艘，超過 5,000 萬載重噸（5,328 萬 DWT），世界排名第十二位。其中懸掛國旗者有 147 艘、700 萬載重噸，佔船噸 13%。權宜旗船 867 艘、4,628 萬 DWT、佔 87%。至於全球船數 53,973 艘，掛本國旗和外旗各 23,825/30,148 艘。共 21.16 億載重噸，本國與外旗各 5.809/15.355 億噸，本國旗 27%，掛權宜船籍 73%，掛權宜船籍佔了大多數。

表 3-2 所示則為台灣地區海運貨運進出口噸量，2020 年約 2.8 億公噸，同年空運約 240 萬公噸。海運和空運比例為 99% 和 1%，國際貨物運輸主要依賴海運。

著作權所有 侵害必究

▸表 3-2　台灣地區海運貨運進出口噸量

年度	總計	國際	國內
2010	246,485,454	218,083,082	28,402,372
2011	244,420,848	214,687,110	29,733,738
2012	238,916,342	212,720,014	26,196,328
2013	243,466,106	216,509,767	26,956,339
2014	255,481,226	225,737,114	29,744,112
2015	240,681,313	213,244,452	27,436,861
2016	246,022,865	220,974,100	25,048,765
2017	246,484,468	224,663,210	21,821,258
2018	242,617,294	218,353,525	24,263,769
2019	230,845,469	205,413,646	25,431,823
2020	228,416,742	225,582,032	28,347,710

資料來源：台灣國際港務公司。

華泰文化
HWA TAI PUBLISHING

(一) 貨櫃運輸量

貨櫃吞吐量 2020 年為 1,459 萬 TEU（表 3-3），估計未來轉口貨只有小幅成長，因此未來台灣港口長期規劃和經營應再重新思考。

▸表 3-3　台灣貨櫃吞吐量

年度	總計	基隆港	高雄港	台中港	台北港
2010	12,736,807	1,763,900	9,181,211	1,356,952	434,745
2011	13,422,647	1,749,386	9,636,289	1,383,578	653,394
2012	13,881,356	1,607,566	9,781,221	1,395,405	1,097,164
2013	14,046,868	1,612,666	9,937,719	1,467,605	1,028,878
2014	15,050,514	1,685,183	10,593,335	1,513,759	1,258,238
2015	14,491,654	1,445,337	10,264,420	1,447,390	1,334,506
2016	14,866,140	1,388,105	10,464,860	1,535,011	1,477,330
2017	14,911,753	1,418,328	10,271,018	1,660,663	1,561,744
2018	15,321,722	1,471,865	10,445,726	1,744,126	1,659,999
2019	15,298,291	1,455,293	10,428,634	1,793,966	1,620,398
2020	14,593,577	1,532,792	9,621,662	1,820,986	1,618,137

資料來源：台灣國際港務公司。

台灣貨櫃運輸起步是在 1969 年，那一年發生了三件大事（引述自《波瀾壯闊：台灣貨櫃運輸史》）：

1. 最早靠泊台灣的貨櫃輪是「有利麻捷斯」輪，該輪於 1967 年 5 月 18 日來到高雄港。當時大家對貨櫃輪並不瞭解，國人第一艘正式開始營運的貨櫃運輸是從中國航運公司的「東方神駒」輪首航開始。該輪在 1969 年 11 月 1 日自高雄港出發，經香港、日本到美國西岸洛杉磯。中國航運公司以經營散裝船為主，1967 年 9 月 26 日貨櫃運輸部分改為東方海外貨櫃輪船公司 (Orient Overeseas Container Lines, OOCL)。

著作權所有　侵害必究

華泰文化
HWA TAI PUBLISHING

2.「有利麻捷斯」輪來時，臨時停靠第 6、7、8 號三座碼頭，比照雜貨船處理。當時高雄港務局長為李連墀先生，他於 1969 年 3 月 2 日赴澳洲墨爾本參加第六屆港埠協會會議時，順道考察香港、泰國、新加坡、澳洲、紐西蘭、美國、日本等國共 18 個港口，赫然發現墨爾本、雪梨、威靈頓、紐西蘭的奧克蘭、夏威夷、加州的奧克蘭、紐約、西雅圖、東京、橫濱、神戶等 11 個港口已有貨櫃碼頭，新加坡、紐奧良也在籌建，顯然台灣已經落後。李連墀局長決定加快腳步。好不容易才終獲政府同意，將高雄中島港區第 40、41、42 號碼頭改建為第一貨櫃中心，於 1969 年 7 月動工。

3.「中國貨櫃運輸公司」於 1969 年 11 月正式成立，由曾任台灣鐵路管理局局長的徐人壽先生擔任董事長，由航運界的招商局、復興、益利，運輸界的大同、互惠運輸公司，貿易界的中華信託、中華貿易開發公司共同投資，後來台灣省交通處、公路局、鐵路局、基隆、高雄兩港務局亦陸續加入。貨櫃碼頭則於本年底，將蓬萊區第 1 號碼頭改裝為臨時貨櫃碼頭開始。中國貨櫃運輸公司其中一項重要業務就是北部貨櫃集散站的建立。中國貨櫃集散站於 1969 年 9 月動工，設立於五堵，為當時最重要的貨櫃集散站。

台灣貨櫃運輸起步都有中國航運的身影，可以說台灣貨櫃運輸發展過程中，中國航運佔有極重要地位。

(二) 貨櫃輪船公司

接著介紹台灣貨櫃輪船公司，就從中國航運開始：

1. 中國航運公司

CMT 中國航運股份有限公司 Chinese Maritime Transport Ltd.

著作權所有 侵害必究

華泰文化 HWA TAI PUBLISHING

創辦人董浩雲先生是浙江舟山定海人，1940 年 3 月 19 日在上海成立中國航運信託公司，1941 年 3 月再向香港政府註冊，英文名字為 Chinese Maritime Trust (1941) Ltd.。1941 年年底日軍發動太平洋戰爭，隨即佔領上海及香港。當時英日兩國宣戰，中國航運公司船隻被視為「敵產」遭日軍擄用，只能停止營業。

1949 年政府遷台，董浩雲在 1950 年 8 月來到台灣，將中國航運公司總公司正式搬遷到台北，並易名為「中國航運公司」(Chinese Maritime Transport Ltd., CMT)。董浩雲先生雖常駐在香港為主要企業基地，但船舶營運、管理和船員聘用均以台灣的中國航運公司為主力。之後為打造其航運王國，先成立「金山輪船公司」，1961 年在香港成立東方航運公司 (Orient Overseas Lines, OOL)，並與中國航運公司相互呼應，中國航運公司的業務得以復甦。

1960 年代台灣經濟開始起飛，中國航運公司對台灣經濟起飛有重大貢獻。台美航線因有當時美援帶動的需求，較容易達成。但遠東到歐洲的航線則主要由當時的遠東運費同盟 (Far Eastern Freight Conference, FEFC) 控制，FEFC 組織健全，勢力龐大，壟斷遠歐航線。之前雖有航商嘗試打破聯盟的壟斷打入，最後都因為被遠歐運費同盟用各種競爭手段而宣告失敗。

經政府及中國航運公司多方努力下，遠歐運費同盟終於 1967 年宣布讓中國航運公司成為會員，同年 7 月 19 日歐洲航線開航。中國航運「如雲號」、「祥雲號」等由基隆開赴倫敦，為開啟駛入泰晤士河的首批國輪。之後 1969 年 1 月 11 日以「東方麗華」開闢中南美航線。除航線之開闢對台灣經濟發展帶來重大助力外，董浩雲先生對培養台灣海運人才亦不遺餘力，至今都還有很多台灣航運菁英在該公司服務。

1967 年 9 月 26 日董浩雲先生在原有的東方海外航運公司基礎上，改組成立東方海外貨櫃航運公司 (Orient Overseas Container Line, OOCL)。董浩雲先生於 1982 年過世後由其子董建華接掌，1996 年董

著作權所有 侵害必究

華泰文化
HWA TAI PUBLISHING

建華先生競選香港特首後辭任東方海外主席，由胞弟董建成接任。2017 年 7 月底東方海外貨櫃航運公司售予中國遠洋海運控股公司，成為中遠一員。根據協議，交易完成後，中遠海控將持有東方海外 90.1% 的股權，上港集團則持有 9.9% 股權，東方海外 (OOCL) 品牌保留延續使用。OOCL 併入後的中遠海控總體運力一舉突破 290 萬 TEU，全球排名也超越法國達海運集團，位居全球第三。台灣的中國航運公司繼續獨立營運，以散裝船貨櫃內陸運輸和內陸貨櫃集散站及航空貨運代理為主要營業項目。

回顧中國航運公司的發展歷史，其對台灣航運業的發展具有極重大貢獻。有興趣瞭解者可以參考作者贊助出版的《波瀾壯闊：台灣貨櫃運輸史》一書第 106～137 頁（天下文化出版，2016）。

2. 長榮海運

長榮海運 EVERGREEN

長榮海運是舉世聞名的航運達人張榮發先生創立於 1968 年 9 月 1 日，張榮發先生進入海運界和他的父親張善舉有很大關係。張善舉先生原來在澎湖郵局工作，二十五歲進入大阪商船株式會社當船員，擔任往返蘇澳、花蓮定期船上的木匠，因此舉家遷移至蘇澳。後又被改派至停靠基隆港的船上工作，於是全家又搬遷至基隆。張榮發先生在蘇澳出生、基隆長大。從小耳濡目染，長大也進入海運界。

張榮發先生小學（公學校）畢業後，並入職於南日本汽船株式會社工作。後來考上台北高等商業學校附設的商業實踐講習所，白天工作、晚上唸書。戰後陸續在台灣航業、上海實業、大成海運等船公司擔任二副、大副及小型船的船長。

張榮發先生最大的心願就是自己創業，這個夢想在 1961 年實現。他在台灣航業任職期間，與副總經理廖文良對海運的經營見解及

著作權所有 侵害必究

華泰文化 HWA TAI PUBLISHING

理想契合。當廖文良離開台航時，他邀廖文良籌組新公司，並找廖文良的好朋友朱向榮合夥入股。同年 6 月新台海運公司成立，由朱向榮先生出任董事長，廖文良和張榮發分別擔任總經理及副總經理，辦公室則設在廖文良基隆住家的二樓。

1962 年 7 月新台海運從日本購得一艘 1,600 噸舊船，以公司名取為「新台輪」，這是新台海運的第一艘船。後來又陸續於 1963 年、1964 年購入三艘舊船，分別取名「明台輪」、「富台輪」、「榮台輪」。這時期新台海運業務是香蕉與木材。但如此買進來的舊船原本就不是為此用途設計，影響裝卸速度與裝運容量。加上維修費用，不如打造新船，於是向公司建議建造新船。消息傳出後業界多不以為然，但公司支持張榮發的構想，向日本常石造船廠訂造一艘 5,500 噸的香蕉船，以及一艘 6,200 噸的木材船，成為戰後第一個建造全新香蕉船和木材船的公司。張榮發的遠見和膽識此時就顯露了，在造船期間認識了日本丸紅株式會社，後來成為張榮發先生的貴人。

張榮發先生認為應該發展遠洋航線，但此看法和新台股東不合，因此於 1965 年離開新台海運。一離開新台海運立刻有蕭易水、蕭如水兄弟邀請合組「中央海運公司」並擔任董事長，實現了遠洋航線的構想。

1967 年張榮發先生與丸紅株式會社合作，丸紅株式會社找到一艘 10,095 噸、船齡 15 年的雜貨船「雄進丸」，由中央海運將其買下改名為「長信輪」，租給日本昭和海運。不幸「長信輪」第一次航行就出了問題，使得昭和海運提前解約，使得原本不太贊成開闢遠洋航線的中央海運其他成員與張榮發攤牌。於是張榮發帶「長信輪」離開中央海運，另組新公司。

張榮發離開中央海運，為安撫「長信輪」船上員工，於 1968 年 9 月 1 日創立「長榮海運公司」，辦公室設於台北市長安東路購置的一棟四層樓房子。長榮海運開設後，經費相當拮据，張榮發因而尋求

著作權所有 侵害必究

華泰文化
HWA TAI PUBLISHING

丸紅株式會社協助，丸紅來台調查後肯定張榮發的經營能力，決定全力支援。不僅讓「長信輪」的船貸及利息暫停支付半年，又促成昭和海運將散裝船「日隆丸」賣給長榮海運，並協助其貸款。後長榮海運將其改名為「長隆輪」。張榮發先生獨自成立長榮海運後，乃能一步步朝自己理想前進。

貨櫃運輸浪潮在 1960 年代末期吹向台灣，張榮發先生雖然注意到此事，不過張榮發先生忙於開闢遠洋定期散雜貨航線無暇顧及貨櫃運輸。到 1972 年 9 月簽約訂造「長鋒輪」(Ever Pioneer) 及「長立輪」(Ever Promoter) 後，張榮發先生下定決心將其他三艘雜貨船改為貨櫃輪。但貨櫃輪成本太高，於是他再度去日本尋求丸紅株式會社的支持，開始時丸紅所有人都大吃一驚，並堅決反對甚至與運輸保險部門爭吵起來，經過一再溝通討論後丸紅最後同意張榮發的看法，支持長榮海運進軍貨櫃航運。

1972 年 10 月張榮發指派人員成立「貨櫃發展研究小組」，著手蒐集貨櫃運輸相關資料，同時發動香港、新加坡、韓國、日本等地的代理行一起協助。1973 年 2 月再派遣公司主管前往美國，詳細瞭解美國貨櫃營運以及各大船公司的發展實際情形。並赴紐約巴爾的摩、查爾斯頓、舊金山、洛杉磯等各大港口，實地考察貨櫃輪灣靠情形，以及貨櫃場各項設施及詳細費用。這兩次市場調查前後共花了將近 3,000 萬元。但張榮發先生認為長榮是貨櫃運輸新兵，市場沒有知名度，因此必須更加投入做最佳準備。經過詳細調查後，決定先以美國東岸作為他的貨櫃航線為試金石，因為美東的消費能力較高、貨源充足，且美東航線須經過巴拿馬運河，運費較高。

1975 年 4 月 26 日長榮第一艘全貨櫃輪「長春輪」(Ever Spring) 在日本舉行下水典禮。7 月 17 日即以「長春輪」660 TEU 的貨櫃輪首航美國東岸，開啟第一條全貨櫃定期航線。

以下以編年方式記載長榮集團發展過程的里程碑（資料來源：厚守初心，與時前行 —— 長榮 50 航向 100）。

著作權所有 侵害必究

華泰文化
HWA TAI PUBLISHING

長榮海運大事記：

1968 長榮海運股份有限公司創立，辦公室設於台北市長安東路購置的一棟四層樓房子。

1969 首條遠洋定期航線——遠東－中東啟航，由「長島輪」(Ever Island) 擔任首航。

1973 長榮國際儲運（初創為長隆運輸）成立。

1975「長春輪」(Ever Spring) 660 TEU 的貨櫃輪首航美國東岸，開啟第一條全貨櫃定期航線。

1979「長生輪」(Ever Vital) 領航，前進歐洲，突破遠東運費同盟壟斷。

1984 開闢史無前例的東西雙向全貨櫃定期環球航線，由「長雅輪」(Ever Gentle)、「長隆輪」(Ever Glory) 啟航，在全球海運史寫下綠色傳奇，登上貨櫃之王的頂峰。

1988 長榮海運創立二十週年之時，宣告成立長榮航空公司。

1989 簽購 26 架波音 747 至麥道 11 全新飛機，耗資 36 億美元，準備飛向天空及全世界。

1991 長榮航空於這年 7 月從桃園機場開航至泰國曼谷，起飛時，張榮發先生帶領員工站在停機坪上，目送飛機翩然升空，台灣第一家民營國際航空公司於焉啟航。迄今飛安紀錄滿分，帶領台灣航空服務邁向一個更高的境界。

1993 長榮桂冠酒店（台中）在這一年開幕，之後陸續至曼谷、基隆、檳城、巴黎、台北開設，為台灣第一家自創的連鎖酒店。

2008 是年 12 月 15 日上午 10 點，長榮「立敏輪」(Uni-Adroit) 高雄港出發直航天津，向世界宣告中斷六十年後，兩岸海運直航正式啟動。

2012 長榮與世界環保潮流同步，打造極具環保設計的第二代 L 型船隊，獲「年度船舶獎」的肯定。

著作權所有 侵害必究

華泰文化
HWA TAI PUBLISHING

2018 長榮集團創立五十週年，第二代掌門人張國華先生於全球慶祝酒會中宣示繼續邁向下一個光輝 50 年甚至 100 年，令人激賞。

前面不厭其煩地將張榮發先生的奮鬥史記載於此，因為筆者曾有八年在長榮集團的服務經驗 (1984～1992)，有機會近距離看這偉大立基於台灣的國際海空運集團，有著特殊的感受。其實一般人對長榮發展歷史上多是一知半解，幸好筆者贊助出版《波瀾壯闊：台灣貨櫃運輸史》一書，2016 年 4 月 26 日於國際貨櫃一甲子之日出版。主筆的王御風教授文筆流暢，對這段歷史有精彩詳實的記載。筆者特將之摘錄於此，以讓更多人傳頌。2018 年 9 月 1 日長榮海運成立五十週年慶祝酒會，筆者有幸應邀參與，看到現場來自全球超過一千人的事業夥伴出席，多因長榮而飛黃騰達，成為鉅子，內心深受感動，心想台灣恐怕不易再有第二家這樣的集團公司了。

最後總結促成長榮集團這麼成功的重要因素：

(1) 張榮發先生有源源不斷的創意及堅定不移的意志力，在他領導之下的團隊具有使命必達的「長榮精神」。若非不畏艱難、全力以赴、持之以恆的話，很多事情可能半途而廢。因此長榮的成功絕對是來自張榮發先生的卓越領導風格。

(2) 長榮團隊的「長榮精神」，猶記 1984 年到長邦貨櫃報到，總經理卓金讚致詞時話語不多，但反覆強調要「服從」，至今深印我腦中。有位密切朋友說在長榮上層做的決策，從下達指令以後，可以一路執行到第一線人員，大家的行動是一路貫徹的。很多公司可能只傳達到幾層，執行效果大打折扣。這就是著名的「長榮精神」，或日本人所說的「職人精神」。長榮的成功很大原因是來自這個精神，這也是為什麼我前面說「台灣恐怕不易再有第二家這樣的集團公司」的原因。

著作權所有 侵害必究

華泰文化
HWA TAI PUBLISHING

以下根據近期長榮海運法說會 (2021.8.20) 資料列舉該公司的規模現況如表 3-4。長榮近年之損益狀況則如表 3-5、表 3-6 所示。

▸表 3-4　長榮海運規模總表

船舶艘數	202
集團總運能	139 萬 TEU
2020 年承運總量	1,000 萬 TEU
般隊運能市佔率	5.6%
待交新造船	57 艘 665,000 TEU
自有碼頭	12
全球分公司及代理	313
航線涵蓋國家數	118
每週航次數	150+
泊靠全球碼頭數	250+
船隊運能全球排名	7

著作權所有 侵害必究

▸表 3-5　長榮近五年損益表

單位：新台幣千元

	2016	2017	2018	2019	2020
營業收入	124,467,608	150,582,692	169,236,653	190,589,281	207,077,912
營業成本	127,961,721	139,708,405	166,765,785	176,034,260	161,588,819
營業毛利	(3,494,113)	10,874,287	2,470,868	14,555,021	45,489,093
營業損益	(7,848,262)	4,817,470	926,217	4,658,270	34,667,864
本期淨利	(8,565,311)	6,661,621	78,501	(223,013)	28,767,310

華泰文化
HWA TAI PUBLISHING

▸表 3-6　長榮近三年損益簡易表

單位：新台幣億元

近期營運成績	營收	淨利
2019	1,905.9	1.1
2020	2,070.0	243.6
2021 Q1	899.5	360.8
2021 Q2	999.6	520.0
2021 Q3	1,434.91	888.3
2021	4,894.07	2,390.15

在第一節所述新冠肺炎影響下的航運市場分析，貨櫃航運公司受疫情影響的市場大翻轉，都賺大錢，是百年一遇的機會。很多年的虧損，這兩年都補回來了。

3. 陽明海運

YANG MING

陽明海運和長榮海運並駕齊驅，同樣在貨櫃航運攀上世界高峰，成為台灣貨櫃海運的代表。所異者為陽明海運是從國營企業蛻變而來，迄今官股仍佔甚高比例。談到國營企業，一般都有官僚、保守的刻板印象，要靠政府保護才能生存。不過因為海運市場是國際開放的市場，必須和國際自由競爭，政府保護力量不見得用得上力，因此陽明海運文化和一般國營企業頗為不同。過去人才的聘用制度也較靈活，使得陽明海運人才濟濟。

陽明海運的前身是是招商局輪船，創立於 1872 年（清同治 11 年），是在西方列強船堅砲利威脅下，政府決定成立現代化的輪船公司，以和外國競爭。其後雖浮浮沉沉，仍是中國第一家重要的輪船公司。1949 年隨政府播遷來台，還是為政府所倚重。公司設於台北市重慶南路，原大阪商船株式會社舊址。

著作權所有　侵害必究

華泰文化
HWA TAI PUBLISHING