長榮航太科技(股)公司
法人說明會



2026年11月25日

免責聲明

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。

本文件之任一部分不可因任何目的而被直接或間接複製、再散佈或傳遞予任何其他人(不論公司內或公司外)或出版(部分或全部)。



目錄

01 公司現況
Company Overview

02 財務資訊
Financial Performance

03 產業展望
Market Outlook

04 營運策略
Operating Strategy

公司現況

全球機體維修廠產能排名

8

服務 30 家全球主要客戶

3276+	員工總數
16	國/地區維修證照
29	特殊製程認證數
300+	維修架次 /年
30+	製造機器工時(萬/年)

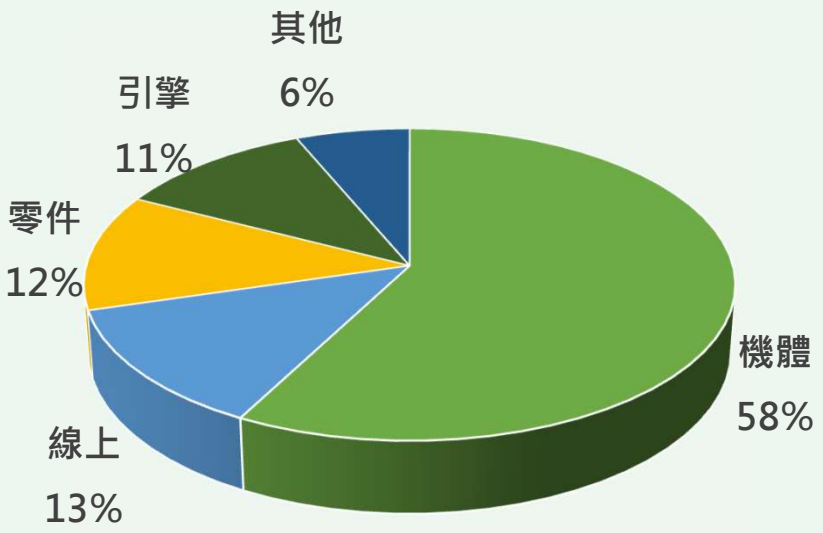
財務資訊-簡明損益表

單位：新台幣百萬元

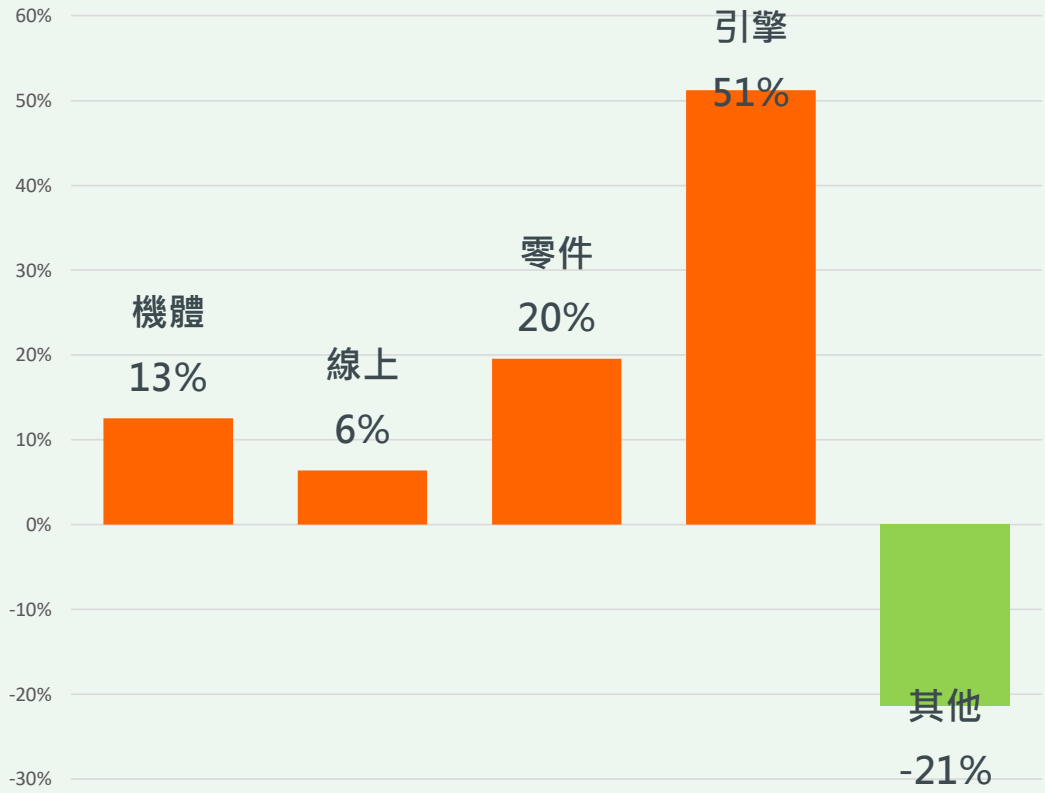
	26Q3	25Q3	YoY	9M26	9M25	YoY
營業收入	5,275	4,488	18%	15,236	13,347	14%
營業毛利	1,371	981	40%	3,789	3,015	26%
營業淨利	1,181	815	45%	3,200	2,520	27%
稅前淨利	1,199	915	31%	3,348	1,948	72%
本期淨利	959	732	31%	2,678	1,558	72%
每股盈餘 (元)	2.56	1.95	31%	7.15	4.16	72%
毛利率	26%	22%	4 ppts	25%	23%	2 ppts
營業利益率	23%	18%	5 ppts	21%	19%	2 ppts
純益率	18%	16%	2 ppts	18%	12%	6 ppts

財務資訊-維修業務營業收入分析

營收類別佔比圖

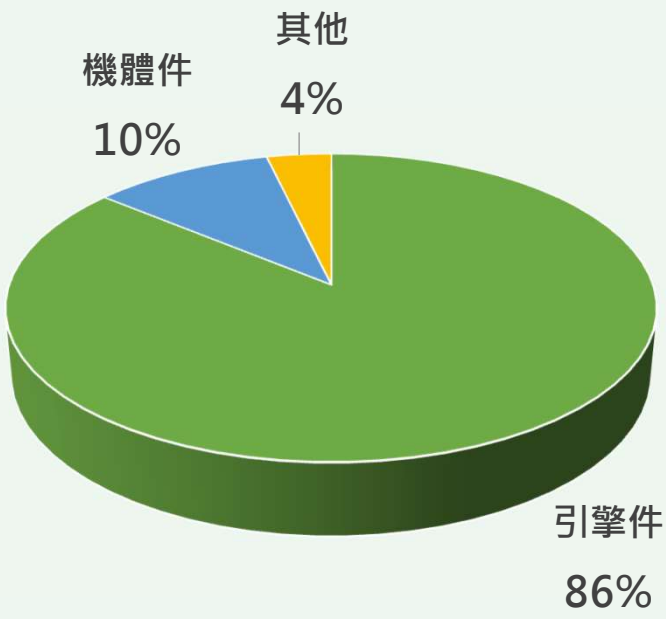


營收年增率

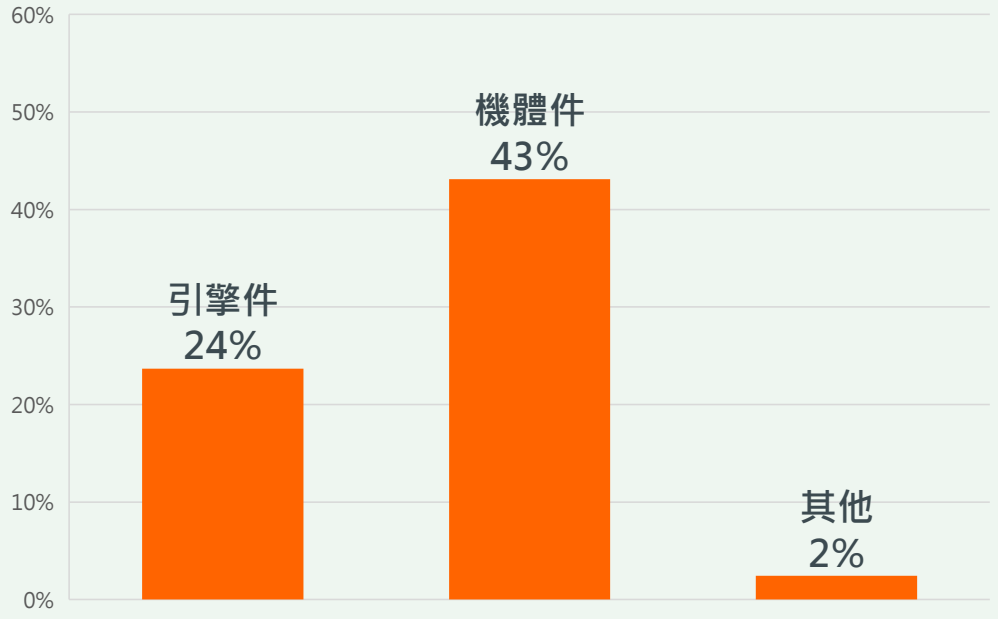


財務資訊-製造業務營業收入分析

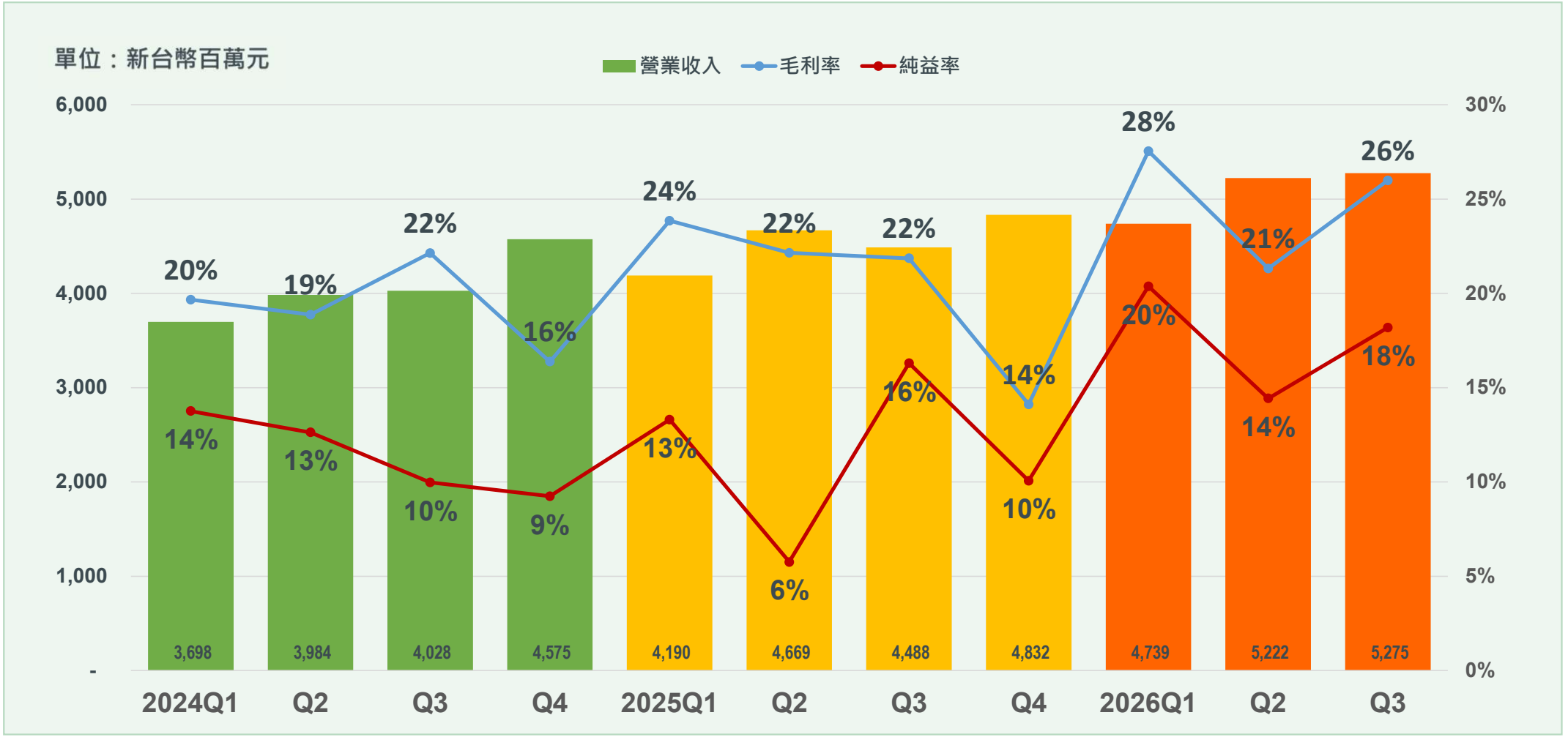
營收類別佔比圖



營收年增率



財務資訊-各單季營收、毛利率及純益率



財務資訊-資產負債表

單位：新台幣百萬元

	26Q3	25Q4	QoQ	25Q3	YoY
現金及約當現金	5,687	5,315	7%	4,719	21%
應收帳款淨額	4,268	4,081	5%	4,138	3%
存貨	2,936	2,392	23%	2,262	30%
採用權益法之投資	1,335	1,315	2%	1,306	2%
不動產、廠房及設備	5,755	5,653	2%	5,657	2%
資產總計	25,730	23,524	9%	22,866	13%
應付帳款	1,314	1,306	1%	1,106	19%
金融機構借款	4,948	5,030	-2%	5,040	-2%
負債總計	11,355	9,962	14%	9,763	16%
權益總計	14,375	13,562	6%	13,103	10%
應收帳款週轉天數	75	80	-5	82	-7
存貨週轉天數	64	63	1	64	0
負債比	44%	42%	2 ppts	43%	1 ppts
流動比	319%	298%	21 ppts	307%	12 ppts

維修產業展望

2027年MRO產業進入「價量齊升」成長格局

100%

2027年商用維修產能已被預訂

受波音、空巴新機交付延宕影響，航空公司延長舊機役期，維修需求持續累積。StandardAero 表示2027年全球產能已全數被預訂，2028年能見度亦高。

8~9成

長榮航太2027年維修業務已排程

反映人力成本與物料價格調漲推動下，營運呈現「價量齊升」的增長趨勢。訂單能見度高、但供給受限，棚位與人力將優先配置於高附加價值維修，支撐產值與獲利成長。

2031

飛機原廠零件供應鏈恢復正常

因供應鏈斷鏈，波音公司宣布裁減5%生產線人力；IATA預估供應鏈斷鏈與瓶頸至少延續至2031，零件短缺為最大挑戰，航空公司不輕易釋出已排定之維修時段。

資料來源：Oliver Wyman、StandardAero、IATA、公司資料

製造產業展望

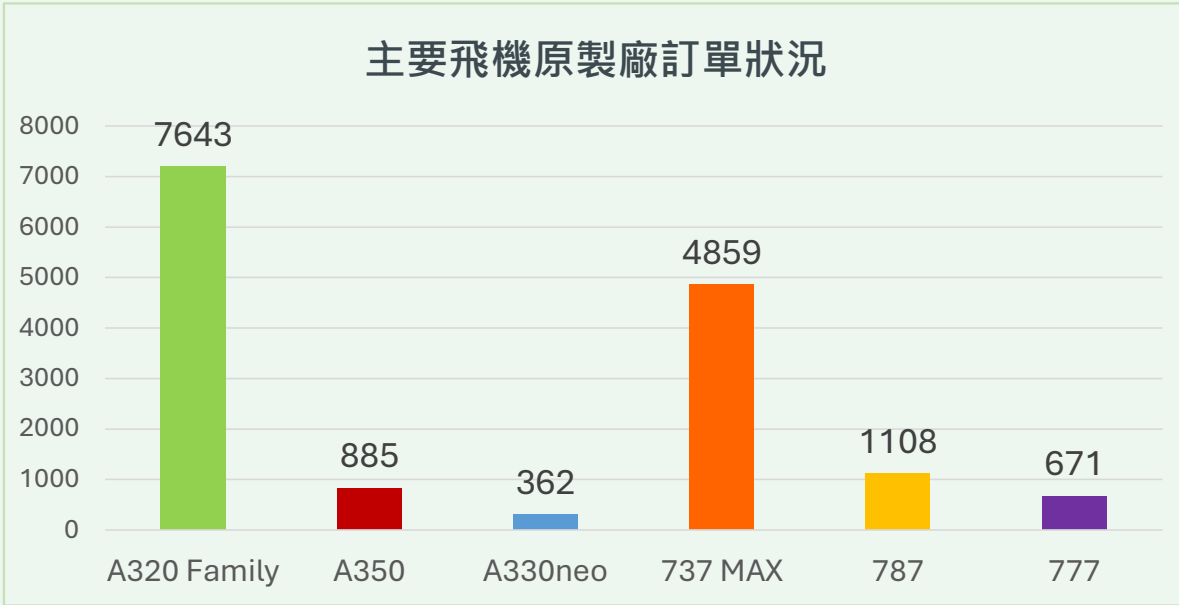
持續性的市場需求增加

主要製造商(OEM)

- **訂單創高：**
  Airbus積壓9,400架、Boeing逾6,600架；A320系列約7,500架、737系列約4,800架。
- **2026年前10月交機：**
  Airbus 621架、Boeing 524架。
- **2027年：**
  A320月產70–75架(年底)；737月產升至52架(下半年)；777-9首架交機。

材料、零組件製造商

受供應鏈瓶頸、原材料持續短缺及勞動力尚在補充，使製造商難以提升產能應對訂單壓力。



	A320 Family	A350	A330neo	737 MAX	787	777
目前月產率	~55	~6	~4	→42 →47	~8 →10	~2

資料來源：市場公開訊息

製造產業展望

引擎主力製造商需求增加

Engine OEM預估需求

- 窄體機選用LEAP逾65%；2026年前三季LEAP交付年增26%。
- 服役引擎進入翻修高峰，GE Q3商用服務訂單年增23%(服務營收年增17%)。
- GEnx Q3交付逾50具(近乎倍增)，支援787提升至月產10架；GE9X已開始量產交付，因應777X。
- GE Q3總訂單年增49%、零件備品營收成長逾20%；上調2026全年財測，預期2027商用服務成長低雙位數。

需求一覽表		
引擎型號	生產/交運數量	待生產數量
LEAP (1A/1B)	~2,000 /年	~16,000
GEnx	15~20 /月	~2,000
GE9X	4~10 /月	1,200+
PassPort 20	6~8 /月	550+

資料來源：市場公開訊息

維修營運策略

聚焦高價值維修、拓展國際市場及新世代機型，持續提升MRO競爭力與棚位產值

1 深耕航太核心本業

持續聚焦航空維修專業領域，以飛安、品質及技術為核心，強化維修可靠度與專業能力，深化長榮集團航太產業競爭優勢。

2 擴張國際市場版圖

積極拓展歐洲及全球航空公司客戶，並深化與 Boeing、Airbus、GE 等國際航太大廠合作，擴大國際客戶基礎，提高全球市場接單能力。

3 強化高階MRO量能

發揮 FAA、EASA、JCAB 等國際維修認證及大型民航機維修經驗，持續提升機體大修、客機改裝、結構特檢及重大結構修理能力，建立高技術門檻競爭優勢。

4 布局A350等新世代機型

配合全球新世代廣體客機機隊逐步成長，積極建置A350等新機型維修能力與國際認證，提前累積維修實績及技術經驗，為未來新世代機型維修需求奠定基礎。

5 掌握高齡機隊維修商機

因應全球機隊延役及高齡化趨勢，發揮機體深度拆解、結構檢查與修理、結構強化及線束重建等高階技術能力，爭取工期較長、技術門檻及附加價值較高的維修專案。

6 提升棚位產值與營運效益

面對棚廠維修機位及專業人力等關鍵資源限制，優化進廠排程與工項組合，將有限產能優先配置於高技術、高附加價值維修業務，提升單位棚位產值、人力生產力及整體獲利能力。

製造營運策略

持續開發機體新產品、擴充產能並多角化布局，提升製造能力與競爭力

1 持續機體新業務/產品開發

- 空巴組裝產品：預計2027年第一季完成首件認證交付，第四季達成空巴預設之量產規模。
- 波音新機型機翼精密組件：已取得專案，首件開發及交付預計2027年第三季。
- 波音787下貨艙隔欄：已取得專案，首件開發及交付預計2028年第一季。

2 擴增能量建置

新建廠房預計2027年第三季投產；持續籌建半導體相關製程，並擴充空巴組裝特殊製程、機體鈑金零件及熱處理能量，以提升製造能力與競爭力。

3 核心產品產能提升

- 配合客戶引擎訂單需求提升設備生產能力，引擎零件產能預計每年擴充約10-15%。
- 持續調整加工設備產能，以提升加工效率及獲利能力。

4 多角化生產布局

IC設備零組件製造業務已取得多項訂單，持續進行開發及量產；並逐步進行量產作業，以提升效率。

5 品牌產品擴展

商用無人載具業務開發中，持續開發次代產品，並積極爭取多項產品合約。



Q&A

感謝蒞臨指導