

公開說明書

(現金增資發行新股辦理股票上市前公開承銷暨股票申請改列上市用)

- 一、公司名稱：台灣虎航股份有限公司。
- 二、本公開說明書編印目的：現金增資發行新股辦理股票上市前公開承銷暨股票申請改列上市用。
 - (一) 股票來源：現金增資發行新股。
 - (二) 種類：記名式普通股，每股面額新台幣壹拾元整。
 - (三) 股數：10,530,000 股。
 - (四) 金額：新台幣 105,300,000 元整。
 - (五) 發行條件：全額發行。
 1. 本次現金增資發行新股 10,530,000 股，每股面額新台幣 10 元整，計新台幣 105,300,000 元，競價拍賣最低承銷價格係以向中華民國證券商同業公會申報競價拍賣約定書前創板有成交之三十個營業日其收盤價扣除無償配股除權（或減資除權）及除息後簡單算數平均數之七成為上限，定為每股新臺幣 39.6 元，依投標價格高者優先得標，每一得標人應依其得標價格認購；公開申購承銷價格則以各得標單之價格及數量加權平均所得之價格 62.38 元為之，並以最低承銷價格之 1.01 倍為上限計算每股發行價格，故每股發行價格為新臺幣 40 元溢價發行。
 2. 依公司法第 267 條規定，保留發行股份總數 15% 計 1,579,000 股由員工認購，員工若有認購不足或放棄認購部分，授權董事長洽特定人認購之，其餘 85% 計 8,951,000 股全數委託證券承銷商對外辦理公開承銷。
 3. 本次現金增資發行之新股，其權利義務與原發行之股份相同。
 - (六) 公開承銷比例：本次現金增資發行新股總數之 85%，計 8,951,000 股。
 - (七) 承銷及配售方式：同時以競價拍賣及公開申購方式辦理承銷。
- 三、本次資金運用計劃之用途及預計可能產生效益之概要：請參閱本公開說明書第 71~80 頁。
- 四、本次發行之相關費用：
 - (一) 承銷費用：包含上市輔導及承銷手續費等費用，約新台幣 325 萬元整。
 - (二) 上市審查費用：新台幣 50 萬元。
 - (三) 其他費用：主要包括會計師、律師等費用約新台幣 217.5 萬元整。
- 五、有價證券之生效，不得藉以作為證實申報事項或保證證券價值之宣傳。
- 六、本公開說明書之內容如有虛偽或隱匿之情事者，應由發行人及其負責人與其他曾在公開說明書上簽名或蓋章者依法負責。
- 七、投資人投資前應至金融監督管理委員會指定之資訊申報網站詳閱本公開說明書之內容，並應注意本公司之風險事項：請參閱本公開說明書第 5~10 頁。
- 八、本公司係依上市審查準則第四條第三項之規定申請股票上市之公司，並未被要求獲利能力之上市條件，請投資人特別注意。
- 九、本公開說明書，適用於申請有價證券改列上市，並計劃以現金增資發行新股委託證券承銷商辦理改列上市前之公開銷售。
- 十、查詢本公開說明書之網址：公開資訊觀測站網址：<http://mops.twse.com.tw>。
本公司網址：<https://www.tigerairtw.com/zh-tw>。

台灣虎航股份有限公司 編製

中華民國一十三年十一月十五日 刊印



本公司申請已公開發行普通股 449,000,000 股改列上市乙案，業經臺灣證券交易所股份有限公司依據「臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則」審查後同意改列為上市股票，並經以 113 年 9 月 18 日臺證上一字第 1131804345 號函報金融監督管理委員會備查。

一、本次發行前實收資本額之來源：

單位：新台幣元;%

實收資本來源	金額	佔實收資本額比率
設立資本	2,000,000,000	44.55
發行新股	2,490,000,000	55.45
合計	4,490,000,000	100.00

二、公開說明書分送計畫：

(一)陳列處所：依規定方式函送有關單位外，另放置於本公司以供查閱。

(二)分送方式：依金融監督管理委員會證券期貨局規定辦理。

(三)索取方式：請至公開資訊觀測站(<http://mops.twse.com.tw>)查詢及下載。

三、證券承銷商之名稱、地址、網址及電話：

名稱：台新綜合證券股份有限公司

網址：www.tssco.com.tw

地址：台北市中山區建國北路二段 44 號 2 樓

電話：(02)2181-5888

名稱：群益金鼎證券股份有限公司

網址：www.capital.com.tw

地址：台北市松山區民生東三段 156 號 11 樓

電話：(02)8789-8888

名稱：中國信託綜合證券股份有限公司

網址：www.ctbcsec.com.tw

地址：台北市南港區經貿二路 168 號 3 樓

電話：(02)6639-2345

四、公司債保證機構之名稱、地址、網址及電話：不適用。

五、公司債受託機構之名稱、地址、網址及電話：不適用。

六、股票或公司債簽證機構之名稱、地址、網址及電話：採無實體發行，故不適用。

七、辦理股票過戶機構之名稱、地址、網址及電話：

名稱：台新綜合證券股份有限公司股務代理部

網址：www.stocktransfer.tssco.com.tw

地址：台北市中山區建國北路一段 96 號 B1

電話：(02)2504-8125

八、信用評等機構之名稱、地址、網址及電話：不適用。

九、公司債簽證會計師及律師姓名、事務所名稱、地址、網址及電話：不適用。

十、最近年度財務報告簽證會計師姓名、事務所名稱、地址、網址及電話：

會計師姓名：楊樹芝會計師、林恒昇會計師

事務所：安侯建業聯合會計師事務所

網址：www.kpmg.com.tw

地址：台北市信義路 5 段 7 號 68 樓

電話：(02) 8101-6666

十一、複核律師姓名、事務所名稱、地址、網址及電話：

律師姓名：邱雅文律師

網址：www.fsi-law.com

事務所：翰辰法律事務所

電話：(02) 2345-0016

地址：台北市信義區松德路 6 號 12 樓

十二、發言人、代理發言人姓名、職稱、聯絡電話及電子郵件信箱：

發言人姓名：許致遠

代理發言人姓名：于煥永

職稱：商務長暨發言人

職稱：公共關係部經理

電話：0900-760371

電話：0900-760371

電子郵件信箱：pr@tigerairtw.com

電子郵件信箱：pr@tigerairtw.com

十三、公司網址：<https://www.tigerairtw.com>

發行人之產業、營運及其他重要風險簡述

一、產業風險

(一)全球航空產業供應鏈短缺

由於疫情後航空產業報復性復甦、各種飛機零配件短缺的因素，上游的飛機製造公司，波音（Boeing）與空中巴士（Air Bus）兩大公司的生產線，在疫情過後尚未恢復正常，後受中東、俄烏戰爭造成供應鏈斷層影響，造成新機延遲交付。

因應對策：

因應全球面臨新航機可能的遲延交付風險下，本公司已延租部分現有航機，以維持營運必要的航機需求，更積極爭取備用發動機的購入，以替代發動機維修時程等使用效率安排，以高度航機有效使用率，全力挹注營運動能。

二、營運風險

(一)各國人口結構差異

各國人口與結構的改變，均會造成外人來臺與國人出國旅次變動，以及旅客特性的改變；對此，航空公司在運能、產品、行銷面均需調整，以迎合市場變化。

因應對策：

因應旅客結構改變與行動裝置的普及，本公司將順應多變的旅客需求，不定期地推出各種行銷活動，同時提供各式互動的資訊功能，精準行銷到目標客群。另外，本公司目前布局日本航點為國籍航空之冠，可充分掌握商機，在日本市場迅速推動行銷活動，持續推廣品牌。近期，本公司邀請受日本年輕世代歡迎的內田里央擔任代言人，以協助台灣虎航在日本市場打開知名度及廣度，以強化競爭能力。

(二)低成本航空公司家數成長快速

近十年來的航權逐步開放，使國籍、外籍與低成本航空相繼投入市場，市場運能大增造成票價壓力，衝擊各航空公司整體營收。另外，伴隨著市場自由化，全球大型機場壅塞情形普遍，根據國際航空運輸協會(IATA)統計，疫情前，全球超過 170 座機場被歸類為第 3 級之過度擁擠機場，在短時間內難以紓解，使空運市場營運調度面臨挑戰。

因應對策：

疫情期間，亞太地區低成本航空產業面臨重整甚或重新洗牌，成長狀態已趨緩，本公司於疫後復甦期將積極開闢新航點/線，穩固區域航網領先地位，深耕並優化各地區航網，創造收益。推動預辦登機程序，藉簡化旅客登機流程，以縮短旅客辦理登機作業時間，間接促進航班準點率表現，以確保航機快速迴轉的要求，並透過以下具體因應策略精簡成本。

1. 降低拓點與營運成本：佈點亞洲各國二、三線航點，如日本、韓國等熱門旅遊國家，其地方政府推動國際旅遊並實行補助，可降低擴點成本、停機成本、場站租金，且因二、三線機場跑道無擁擠問題，可降低班機候機時間與延誤班次之風險。
2. 透過電商平台銷售各國家所屬的獨特產品，讓旅客從中回味旅程記憶。
3. 增加旅遊附加價值：繼先後與台灣鹽酥雞、米其林綠星小小樹食合作推出充滿台灣味且廣受好評的機上餐後，今年夏季航班與知名品牌洪瑞珍推出全新機上餐。此外，因應近年來的韓流風潮，也攜手釜山觀光公社合作推出「釜山辣炒墨魚蝦子飯」的特色美食，提供旅客更多元的機上餐選擇，讓低成本航空的機上餐再推向精緻化，優化旅客體驗，讓台灣虎航在競爭激烈的機票價中找到自己特殊定位。

(三)國際石油價格波動

航空公司因屬航空運輸產業，燃油成本為佔營運成本重要之一環，然近期隨油價攀升，則油料成本比重亦相對提升，故外在不可控的油價變化會影響航空公司營運結果。

因應對策：

1. 選擇節油機型：

公司自 110 年 3 月起~116 年 10 月進行機隊汰換計畫，預計引進 15 架 A320 neo 機型替換 A320ceo 機型，依據飛機製造商空中巴士(Airbus)提供之油耗資訊，新機 A320 neo 較舊機省油 15%~20%。

2. 區域航線減少耗油量：

油價變動雖為影響航空公司營業成本因素之一，惟主要仍取決於用油量之多寡。因台灣虎航為區域航空，用油量不似國內其他具有越太平洋、歐美等長航程的傳統航空公司，又或因烏俄戰爭須要繞道領空飛行，墊高燃油成本，而台灣虎航航程短，尚未有經營越洋航線，受影響衝擊相對小。

3. 承作油料避險：

公司觀察市場變化及預測，在公司從事衍生性商品交易處理程序規定之每年需求量 30%以內承作油料避險。近期雖有市場對經濟衰退的擔憂情緒，但也擔心 OPEC 減產、烏俄戰爭動盪、罷工等使供應面緊張因素，公司暫擬持續觀望油價走勢，適時以 Brent 原油或航空燃油作為避險標的，運用 Call Option、Collar 與 Swap 等零成本又符合避險工具建立油料避險部位。

三、其他重要風險

本公司其他重要風險請詳本公開說明書「壹、二、風險事項」之說明。

綜上所述，就本公司所面臨之產業、營運及其他風險三方面，分別予以評估其各項可能風險之因應措施，本公司已具備因應相關風險之能力，各項因應措施尚屬穩當，尚可有效降低相關之風險。

台灣虎航股份有限公司公開說明書摘要

實收資本額：4,490,000,000 元		公司地址：桃園市大園區航站南路 1 號		電話：(02) 7735-6988	
設立日期：103 年 04 月 21 日			網址：https://www.tigerairtw.com		
上市日期：112 年 08 月 15 日		上櫃日期：不適用		公開發行日期：108 年 9 月 18 日	
管理股票日期：—					
負責人：董事長 陳漢銘 總經理 張明璋			發言人：許致遠 職稱：商務長暨發言人 代理發言人：于煥永 職稱：公共關係部經理		
股票過戶機構： 台新綜合證券股份有限公司股務代理部			電話：(02)2504-8125 網址：www.stocktransfer.tssco.com.tw 地址：台北市中山區建國北路一段 96 號 B1		
股票承銷機構： 名稱：台新綜合證券股份有限公司 地址：台北市中山區建國北路二段 44 號 名稱：群益金鼎證券股份有限公司 地址：台北市松山區民生東三段 156 號 11 樓 名稱：中國信託證券股份有限公司 地址：台北市南港區經貿二路 168 號 3 樓			網址：www.tssco.com.tw 電話：(02)2181-5888 網址：www.capital.com.tw 電話：(02)8789-8888 網址：www.ctbcsec.win168.com.tw 電話：(02)6639-2345		
最近年度簽證會計師：安侯建業聯合會計師事務所 楊樹芝會計師、林恒昇會計師			電話：(02) 8101-6666 網址：www.kpmg.com.tw 地址：台北市信義路 5 段 7 號 68 樓		
複核律師：邱雅文律師 翰辰法律事務所			電話：(02) 2345-0016 網址：www.fsi-law.com 地址：台北市信義區松德路 6 號 12 樓		
信用評等機構：不適用			電話：— 網址：— 地址：—		
評等標的		發行公司：不適用 無■：有□；評等日期：不適用 評等等級：不適用			
		本次發行公司債：不適用 無■：有□；評等日期：不適用 評等等級：不適用			
董事選任日期：111 年 6 月 24 日，任期：3 年			監察人選任日期：不適用		
全體董事持股比例：67.01%（113 年 10 月 31 日）			全體監察人持股比率：不適用		
董事、監察人及持股 10%以上股東及其持股比例：(113 年 10 月 31 日)					
職 稱	姓 名	持股比率	職 稱	姓 名	持股比率
董事長	中華航空股份有限公司	67.01%	董 事	顏信輝	0%
	陳漢銘	0%			
董 事	中華航空股份有限公司	67.01%	公益性 獨立董事	陳以亨	0%
	陳奕傑	0%			
董 事	中華航空股份有限公司	67.01%	獨立董事	曹勝雄	0%
	彭寶珠	0%			
董 事	中華航空股份有限公司	67.01%	獨立董事	楊朝榮	0%
	張程皓	0%			
董 事	范宏書	0%	大 股 東	中華航空股份有限公司	67.01%
工廠地址：不適用			電話：不適用		
主要產品：民用航空運輸等。					參閱本文之頁次
市場結構(112 年度)：客運 97.15%、地勤代理 2.03%、貨運 0.42%及其他 0.40%。					第 39 頁
風險事項：請詳本公開說明書公司概況之風險事項說明					參閱本文之頁次
					第 5~10 頁
去(112)年度	營業收入：12,468,336 千元、稅前純益：2,288,039 千元、每股盈餘：4.27 元				第 82 頁
本次募集發行有價證券種類及金額			請參閱本公開說明書封面		
發行條件			請參閱本公開說明書封面		
募集資金用途及預計產生效益概述			請參閱本公開說明書第 71~80 頁		
主辦承銷商執行過額配售及穩定價格之相關資訊			不適用		
本次公開說明書刊印日期：113 年 11 月 15 日			刊印目的：現金增資發行新股辦理上市前公開承銷暨股票申請 改列上市用		
其他重要事項之扼要說明及參閱本文之頁次：請參閱本公開說明書目錄					

目錄

壹、公司概況	1
一、公司簡介	1
(一)設立日期	1
(二)總公司、分公司及辦事處之地址及電話	1
(三)公司沿革	1
二、風險事項	5
(一)風險因素	5
(二)訴訟或非訟事件	8
(三)公司董事、監察人、經理人及持股比例超過百分之十之大股東最近二年度及截至公開說明書刊印日止，如有發生財務週轉困難或喪失債信情事，應列明其對公司財務狀況之影響	10
(四)發行公司於最近一個會計年度或申請上市會計年度內，其子公司符合會計師受託查核簽證財務報表規則第三條第二項重要子公司標準之一者，應增列該子公司之風險事項說明	10
(五)外國發行公司應增列敘明外國發行公司註冊地國及主要營運地國之總體經濟、政經環境變動、外匯管制、租稅及相關法令，暨是否承認我國法院民事確定判決效力之情形等風險事項，並說明所採行之因應措施	10
(六)本國發行公司或外國發行人初次申請股票在創新板上市者，應增列敘明擁有之關鍵核心技術，及創新能力或創新經營模式，及因重大技術、產品、政策、經營模式變化、核心技術人員變動等可能導致之風險，並說明所採行之因應措施	10
(七)發行公司以創業投資公司申請上市者，應增列敘明其投資標的中未上市櫃公司之公允價值欠缺透明度、其投資標的組合可能產生重大變動等風險事項及因應措施	10
(八)其他重要事項	10
三、公司組織	11
(一)組織系統	11
(二)關係企業	13
(三)總經理、副總經理、協理、各部門及分支機構主管	14
(四)董事及獨立董事資料	16
(五)發起人資料	22
(六)最近年度給付董事、監察人、總經理及副總經理等之酬金	23
(七)申請以上市審查準則第六條之一或屬科技事業、資訊軟體業申請上市者，應增列技術及研究發展人員之資歷簡歷	30
(八)發行公司之非董事，而實質上執行董事業務或實質控制公司之人事、財務或業務經營而實質指揮董事執行業務者，應增列敘明上開人士之姓名、經（學）歷、持有股份、目前兼任發行公司及其他公司之職務、與發行公司董事之關係及對發行公司實質控制情形，另外國發行公司尚應敘明上開人士依註冊地國法令規定之法律責任	30

(九)本國發行公司或外國發行人初次申請股票創新板上市者，應增列敘明核心技術人員之資歷簡歷.....	30
四、資本及股份.....	31
(一) 股份種類.....	31
(二) 股本形成經過.....	31
(三) 最近股權分散情形.....	31
(四) 最近二年度每股市價、淨值、盈餘、股利及相關資料.....	36
(五) 公司股利政策及執行狀況.....	36
(六) 本年度擬議之無償配股對公司營業績效及每股盈餘之影響.....	37
(七) 員工及董事酬勞.....	37
(八) 公司買回本公司股份情形.....	37
五、公司債（含海外公司債）辦理情形.....	38
六、特別股辦理情形.....	38
七、參與發行海外存託憑證之辦理情形.....	38
八、員工認股權憑證辦理情形.....	38
九、限制員工權利新股辦理情形.....	38
十、併購辦理情形.....	38
十一、受讓他公司股份發行新股辦理情形.....	38
貳、營運概況.....	39
一、 公司之經營.....	39
(一)業務內容.....	39
(二)市場及產銷狀況.....	47
(三)最近二年度從業員工人數.....	55
(四)環保支出資訊.....	55
(五)勞資關係.....	56
(六)資通安全管理.....	59
(七)以上市審查準則第四條第二項或第三項或第二十八條之一第五項或第六項申請上市者，應增列營運模式及其風險、未來發展計畫.....	62
(八)有無因應景氣變動之能力.....	63
(九)發行公司及其各子公司(包括母子公司間交易事項)之關係人間交易事項是否合理.....	64
二、 不動產、廠房及設備、其他不動產或其使用權資產.....	65
(一) 自有資產.....	65
(二) 使用權資產.....	65
(三) 各生產工廠現況及最近二年度設備產能利用率.....	66
三、 轉投資事業.....	66
(一)轉投資事業概況.....	66
(二)綜合持股比例.....	66

(三)上市或上櫃公司最近二年度及截至公開說明書刊印日止，子公司持有或處分本公司股票情形及其設定質權之情形，並列明資金來源及其對公司財務績效及財務狀況之影響.....	66
(四)最近二年度及截至公開說明書刊印日止，發生公司法第一百八十五條情事或有以部分營業、研發成果移轉子公司者，應揭露放棄子公司現金增資認購情形，認購相對人之名稱、及其與公司、董事、監察人及持股比例超過百分之十股東之關係及認購股數.....	66
四、重要契約.....	66
參、發行計畫及執行情形	68
一、前次現金增資、併購或受讓他公司股份發行新股或發行公司債資金運用計畫分析應記載事項.....	68
二、本次現金增資、發行公司債或發行員工認股權憑證或限制員工權利新股計畫應記載事項.....	71
三、本次受讓他公司股份發行新股應記載事項.....	80
四、本次併購發行新股應記載事項.....	80
肆、財務概況	81
一、最近五年度簡明財務資料.....	81
(一)簡明合併資產負債表及綜合損益表.....	81
(二)影響上述簡明財務報表作一致性比較之重要事項如會計變動、公司合併或營業部門停工等及其發生對當年度財務報表之影響.....	82
(三)最近五年度簽證會計師姓名及查核意見.....	82
(四)財務分析.....	83
(五)會計項目重大變動說明.....	86
二、財務報告應記載事項.....	89
(一)最近二年度財務報告及會計師查核報告，並應加列最近一季依法公告申報之財務報告.....	89
(二)最近年度發行人經會計師查核簽證之年度個體財務報告.....	89
(三)發行人申報募集發行有價證券後，截至公開說明書刊印日前，如有最近期經會計師查核簽證或核閱之財務報告及個體財務報告，應併予揭露.....	89
三、財務概況及其他重要事項應記載事項.....	89
(一)公司及其關係企業最近二年度及截至公開說明書刊印日止，如有發生財務週轉困難情事，應列明其對公司財務狀況之影響.....	89
(二)最近二年度及截至公開說明書刊印日止，有發生公司法第一百八十五條情事者，應揭露事項.....	89
(三)期後事項.....	89
(四)其他.....	89
四、財務狀況及經營結果檢討分析.....	90
(一)財務狀況.....	90

(二)財務績效.....	91
(三)現金流量.....	92
(四)最近年度(112 年度)重大資本支出對財務業務之影響	92
(五)最近年度(112 年度)轉投資政策、其獲利或虧損之主要原因、改善計畫及未來 一年投資計畫	93
(六)其他重要事項.....	93
伍、特別記載事項	93
一、內部控制制度執行狀況	93
二、委託經金融監督管理委員會核准或認可之信用評等機構進行評等者，應揭露該信 用評等機構所出具之評等報告	93
三、證券承銷商評估總結意見	93
四、律師法律意見書	93
五、由發行人填寫並經會計師複核之案件檢查表彙總意見	93
六、前次募集與發行有價證券於申報生效時，經金融監督管理委員會通知應自行改進 事項之改進情形	93
七、本次募集與發行有價證券於申報生效時，經金融監督管理委員會通知應補充揭露 之事項	93
八、公司初次上市、上櫃或前次及最近三年度申報(請)募集與發行有價證券時，於公開 說明書中揭露之聲明書或承諾事項及其目前執行情形	93
九、最近年度及截至公開說明書刊印日止，董事或監察人對董事會通過重要決議有不 同意見且有記錄或書面聲明者，其主要內容	94
十、最近年度及截至公開說明書刊印日止，公司及其內部人員依法被處罰，或公司對 其內部人員違反內部控制制度規定之處罰，其處罰結果可能對股東權益或證券價 格有重大影響者，應列明其處罰內容、主要缺失與改善情形	94
十一、證券承銷商、發行人及其董事、監察人、總經理、財務或會計主管以及與本次 申報募集發行有價證券案件有關之經理人等人出具不得退還或收取承銷相關費用 之聲明書	94
十二、發行人辦理現金增資或募集具股權性質之公司債，並採詢價圈購對外公開承銷 之案件，證券承銷商及發行人等出具不得配售予關係人及內部人等對象之聲明書 ...	94
十三、本國發行公司自行評估內部控制制度作成之內部控制聲明書及委託會計師進行 專業審查取具之報告書	94
十四、發行公司之公司治理運作情形	94
十五、發行公司與同屬集團企業公司間有業務往來者，應各出具書面聲明或承諾無非 常規交易情事：無業務往來者，應由申請公司出具承諾日後有往來時必無非常規 交易	94
十六、發行公司於申請上市會計年度及其上一會計年度已辦理與辦理中之大量現金增 資發行新股，及是否產生相當效益之評估	94
十七、發行公司是否有與其他公司共同使用申請貸款額度	94

十八、發行公司有無因非正當理由仍有大量資金貸與他人	94
十九、具有上市審查準則第六條之一所規定申請之公司者，應增列事項	94
二十、具有上市審查準則第十六條所規定之公司者，應增加揭露資訊	94
二十一、發行公司有上市審查準則補充規定第十條或第二十六條所列各款情事者，應將該非常規交易詳細內容及處理情形充分揭露，並提報股東會	94
二十二、本國發行公司為普通申請公司債上市者，應增列之事項	94
二十三、充分揭露發行公司與證券承銷商共同訂定承銷價格之依據及方式	94
二十四、發行公司分別以承銷價格及於興櫃市場掛牌之最近一個月平均股價為衡量依據，設算其已發行但股份基礎給付交易最終確定日尚未屆至之員工認股權憑證採內含價值法，於申請公司股票上市後對財務報表可能之影響	94
二十五、依上市審查準則第四條第二項、第三項、或第二十八條之一第五項、第六項、或屬科技事業、文化創意事業申請股票初次上市，且委託證券承銷商辦理上市前公開銷售，並保留一定比例採洽商銷售方式辦理配售者，應增列配售名單、協議認購股數、協議配售總股數、占公開銷售總股數之比例及配售股票之集保期間與賣出限制等事項	94
二十六、證券承銷商應就前款配售名單合理性、配售股數、占公開銷售總股數之比例、配售股票賣出限制、繳款資力及協議事項妥適性出具評估意見	95
二十七、本國發行公司或外國發行公司依第十三款規定委託證券承銷商辦理上市前公開銷售者，本國發行公司或外國發行人及證券承銷商應出具絕無以任何方式或名目，提供直接或間接利益予洽商銷售投資人或其指定人之聲明書。該洽商銷售投資人亦應出具絕無要求或收取發行公司或承銷商以任何方式或名目提供之直接或間接利益之聲明書	95
二十八、外國發行公司有上市審查準則第二十八條之七第一項第三款或三十四條第二項第二款情事者，應將有關股東權益保護之重要事項因與註冊地國法令之強制規定牴觸，致未能增訂於公司章程或組織文件之重大差異充分揭露	95
二十九、其他基於有關規定應出具之書面承諾或聲明	95
三十、發行人視所營事業性質，委請在技術、業務、財務等各方面具備專業知識及豐富經驗之專家，就發行人目前營運狀況及本次發行有價證券後之未來發展，進行比較分析並出具意見者，應揭露該等專家之評估意見	95
三十一、其他必要補充說明事項	95
三十二、上市上櫃公司應就公司治理運作情形應記載事項	127
(一) 董事會運作情形	127
(二) 審計委員會運作情形或監察人參與董事會運作情形	132
(三) 公司治理運作情形及與上市上櫃公司治理實務守則差異情形及原因	137
(四) 薪酬委員會運作情形	140
(五) 推動永續發展執行情形及與上市上櫃公司永續發展實務守則差異情形及原因	142
(五之一) 符合一定條件之公司應揭露氣候相關資訊	147
(六) 履行誠信經營情形及與上市上櫃公司誠信經營守則差異情形及原因	149
(七) 公司如有訂定公司治理守則及相關規章者，應揭露其查詢方式	151

(八) 最近年度及截至公開說明書刊印日止，公司董事長、總經理、會計主管、財務主管、內部稽核主管、公司治理主管及研發主管等辭職解任情形之彙總.....	151
(九) 其他足以增進對公司治理運作情形瞭解之的重要資訊，得一併揭露.....	151
陸、重要決議、公司章程及相關法規.....	156
一、重要決議應記載與本次發行有關之決議文(含章程新舊條文對照表及盈餘分配表) ..	156
二、未來股利發放政策	156
三、未來辦理增資計畫及其對獲利能力稀釋作用之影響	156
四、本國發行公司或外國發行人召開股東會討論股票初次申請上市暨辦理上市前現金增資新股公開銷售，並將保留該新股之一定比例採洽商銷售方式辦理配售，應於股東會召集事由列舉並說明相關事宜，並應完整揭露股東會決議內容	156
附件一：民國 111 年度財務報告暨會計師查核報告	
附件二：民國 112 年度財務報告暨會計師查核報告	
附件三：民國 113 年度第三季財務報告暨會計師核閱報告	
附件四：內部控制制度聲明書	
附件五：內部控制制度審查報告	
附件六：法律意見書	
附件七：不得退還或收取承銷相關費用之聲明書	
附件八：財務業務往來無非常規交易情事之聲明書	
附件九：與本次發行有關之決議文	
附件十：公司章程及章程新舊條文對照表	
附件十一：民國 112 年度盈餘分配表	
附件十二：證券承銷商評估報告總結意見	
附件十三：不受理特定對象投標聲明書	
附件十四：誠信聲明書	
附件十五：承銷價格計算書	
附件十六：股票初次上市證券承銷商評估報告	
附件十七：上市前現金增資發行新股證券承銷商評估報告	

壹、公司概况

一、公司簡介

(一)設立日期

民國 103 年 04 月 21 日

(二)總公司、分公司及辦事處之地址及電話

1.總公司地址及電話

地址：桃園市大園區航站南路 1 號

電話：(02)7735-6988

2.辦事處地址及電話

松山辦事處：台北市松山區敦化北路 405 巷 123 弄 3 號

電話：(02)7735-6988

3.分公司地址

(1)日本分公司：東京都港区芝大門二丁目 4 番 1 号 IZUMI ビル四階

(2)菲律賓分公司：12 FLR TIMES PLAZA BLDG., U. N. AVE. COR. TAFTAVE.,
ERMITA, 072, BGY 666, MANILA

(3)泰國分公司：1465 Soi Ladprao 94(Panjamitr), Ladprao Road, Kwaeng Plubpla,
Khet Wangthonglang, Bangkok10310, Thailand

(三)公司沿革

時 間	重 要 記 事
民國 102 年 12 月	華航集團宣布將進軍低成本航空市場，並與新加坡虎航集團(Tigerair)合資成立《台灣虎航》。
民國 103 年 04 月	『台灣虎航股份有限公司』核准設立。
民國 103 年 09 月	首航桃園-新加坡航線。
民國 103 年 11 月	首航桃園-曼谷廊曼及桃園-清邁航線。
民國 103 年 12 月	首航桃園-澳門及高雄-澳門航線。
民國 104 年 04 月	首航桃園-東京成田航線。
民國 104 年 06 月	首航桃園-沖繩那霸航線。
民國 104 年 07 月	首航桃園-大阪關西及高雄-大阪關西航線。
民國 104 年 09 月	《台灣虎航》歡慶開航滿週年，基於履行企業社會責任，順應國際生態保育趨勢，《台灣虎航》與臺北市立動物園攜手合作，參與動物認養計畫，以實際的行動支持動物保育工作並回饋予社會。 首航高雄-東京成田航線。
民國 104 年 12 月	首航桃園-張家界及桃園-東京羽田航線。
民國 105 年 01 月	首航桃園-福岡及桃園-名古屋航線。
民國 105 年 03 月	首航桃園-沙巴亞庇航線。
民國 105 年 04 月	《台灣虎航》喜迎第 100 萬人次登機。

時 間	重 要 記 事
民國 105 年 05 月	30 雜誌於「《30》young 世代品牌大調查」中，《台灣虎航》於「廉價航空公司」品項中的「最常使用品牌」與「最理想品牌」獲得雙料冠軍。 首航桃園-大邱航線。
民國 105 年 06 月	《台灣虎航》獲得「讀者文摘信譽品牌」頒發低成本航空公司類的最高榮譽白金獎，成為台灣地區首家獲得此項殊榮的國籍低成本航空。 首航桃園-仙台航線。
民國 105 年 07 月	首航桃園-岡山航線。
民國 105 年 08 月	首航桃園-函館航線。
民國 106 年 01 月	為使華航集團綜效最大化及合理運用資源，華航與欣丰虎航達成協議，購回欣丰虎航持有台灣虎航 10% 股權，《台灣虎航》成為 100% 華航集團子公司。 首航桃園-釜山航線。
民國 106 年 02 月	《台灣虎航》首批在地化培訓機師完訓。
民國 106 年 03 月	正式全新《台灣虎航》官方網址 www.tigerairtw.com 上線。 首航高雄-沖繩那霸、桃園-濟州島及台中-澳門航線。
民國 106 年 04 月	《台灣虎航》再度獲得「讀者文摘信譽品牌」頒發低成本航空公司品類的最高榮譽白金獎。
民國 106 年 07 月	《台灣虎航》建構自有獨立官網，強化網站功能，以貼近消費者的使用習慣。
民國 106 年 09 月	《台灣虎航》於開航三週年之際，除了繼續認養老虎之外，亦納入石虎及雲豹為支持的保育物種。 《台灣虎航》推出 tigerclub 會員制度，旅客可購買機票同時累積回饋金，創造專屬虎迷的個人優惠。
民國 106 年 11 月	《台灣虎航》與德威航空(T'way Air)簽署合作備忘錄，藉由共用班號之合作，進一步擴大雙方航線，共同拓展台韓市場。
民國 106 年 12 月	首航高雄-福岡航線。
民國 107 年 01 月	首航桃園-小松航線。
民國 107 年 03 月	《台灣虎航》首度入圍「World Travel Awards (世界旅遊大獎)」的提名，角逐「Asia's Leading Low-Cost Airline 2018 (亞洲地區最佳低成本航空公司獎)」及「Asia's Leading Most Efficient Low-Cost Airlines 2018 (亞洲地區最佳效率表現低成本航空公司獎)」二個獎項。 為服務廣大的客服，除信用卡外《台灣虎航》亦開始提供現金支付，讓旅客在付款的方式上有更多選擇。 首航桃園-茨城及桃園-旭川航線。
民國 107 年 06 月	《台灣虎航》連續三年榮獲「讀者文摘信譽品牌」之認可，於低成本航空公司品類中獲得最高榮譽白金獎。
民國 107 年 07 月	首航高雄-名古屋及桃園-佐賀航線。
民國 107 年 08 月	首航桃園-花卷航線。
民國 107 年 09 月	《台灣虎航》推出網上預辦登機服務。
民國 107 年 12 月	首航桃園-宿霧航線。
民國 108 年 04 月	首航桃園-卡利波(長灘島)航線。
民國 108 年 06 月	《台灣虎航》突破 800 萬人次登機。 首航桃園-公主港(巴拉望)航線。

時 間	重 要 記 事
民國 108 年 08 月	《台灣虎航》於 1111 人力銀行網路票選活動中，獲選為上班族心目中的幸福企業代表之一；亦為 2019 年華人公益企業金傳獎得主，肯定《台灣虎航》作為企業公民之表率履行社會公益。
民國 108 年 10 月	《台灣虎航》突破 900 萬人次登機。
民國 108 年 11 月	《台灣虎航》於 2019 年亞洲地區年度旅遊獎(Now Travel Asia Awards)中，在 Asia's Top Budget Airlines 的品項中獲得肯定，成為亞洲區唯一獲獎的國籍低成本航空。
民國 108 年 12 月	與捷星集團(Jetstar Group)合作，透過航班搜尋引擎 DOHOP，開啟虛擬聯程(virtual interlining)，讓旅客可以自由選擇套票，國際航班的轉機旅客還可享受便捷的轉機及行李直掛的服務。 《台灣虎航》與安捷攜手在地培育機師計畫，培育結果獲台灣飛安基金會頒發「國內航空器駕駛員訓練獎助金」肯定，表揚全程在我國學習飛行，並成功考取《台灣虎航》的兩名機師。
民國 108 年 12 月	興櫃掛牌。
民國 109 年 01 月	首航桃園-首爾仁川航線。
民國 109 年 04 月	《台灣虎航》連續五年榮獲「讀者文摘信譽品牌」肯定，於低成本航空公司品類中獲得最高榮譽白金獎。
民國 109 年 05 月	《台灣虎航》開始執行客艙載貨航班，係國內首家使用單走道客機執行客艙載貨的航空公司。
民國 109 年 07 月	配合政府推動的「安心旅遊」補助政策，華信航空向同屬華航集團的《台灣虎航》濕租 A320 空中巴士客機，以提供飛往離島最密集便捷的航班。
民國 109 年 08 月	《台灣虎航》與榮獲米其林一星的頂級燒肉-大腕燒肉合作，推出「空中米其林饗宴-大腕燒肉快閃店」。 全新電商平台—虎禮選(tigerselect，官方網址： tigerselect.tigerairtw.com)上線。
民國 109 年 09 月	於開航六週年之際，邀請大提琴家張正傑擔綱演出「隨著音樂環遊世界」，並邀請弱勢團體齊聚同歡。
民國 109 年 11 月	推出全新「虎大位(tiger plus)」，並與台灣塩酥雞合作研發推出「招牌無骨鹽酥雞鮮蔬套餐」。
民國 110 年 03 月	與 Rakuten Monkeys 合作，推出主題彩繪機、週邊聯名商品及「台虎樂猿·10 號應猿團」微旅行航班。
民國 110 年 04 月	首架 A320neo 客機交機，同時也是全台第一架。
民國 110 年 05 月	連續六年榮獲「讀者文摘信譽品牌」肯定，於低成本航空公司品類中獲得最高榮譽白金獎。
民國 110 年 07 月	基於品牌永續經營發展，Tigerair 商標正式移轉由《台灣虎航》自營。
民國 110 年 09 月	歡慶開航七週年，並持續支持臺北市立動物園之企業認養計畫。
民國 110 年 10 月	與 Rakuten Monkeys 聯手合作並於桃園國際棒球場舉辦「台虎遊樂猿」主題日活動。
民國 110 年 12 月	向臺灣證券交易所申請有價證券上市，將永續及誠信經營視為營運核心。
民國 111 年 01 月	配合虎年主題，邀請台灣當代藝術家董陽孜親自設計，推出亞洲首架字畫彩繪機—「虎虎生風」機。
民國 111 年 05 月	《台灣虎航》領先推出航空業界首發超限量 NFT，發行數量為 15 顆；由台灣新銳數位藝術家 Jun 設計，以網紅虎將與《台灣虎

時 間	重 要 記 事
	航》的航點來發想設計，完美地呈現出飛行與旅遊的樂趣。
民國 111 年 05 月	《台灣虎航》與「台灣樂天信用卡」聯手發行航空聯名卡—「樂虎卡」，以《台灣虎航》標誌性的虎紋尾翼為設計概念，共發行黑色與白色兩款卡面，除了購票享回饋外，並在台日上萬家合作商家享有消費優惠。
民國 111 年 06 月	《台灣虎航》連續七年榮獲「讀者文摘信譽品牌」之認可，於低成本航空公司品類中獲得最高榮譽白金獎。
民國 111 年 08 月	與小小廚神美國版第八季冠軍台裔女童 Liya(朱如茵)合作，將其比賽中廣受好評的二道料理改良後，推出全新機上餐點。
民國 111 年 10 月	首航桃園-新千歲航線。
民國 111 年 12 月	向臺灣證券交易所申請有價證券創新板上市，將永續及誠信經營視為營運核心。
民國 111 年 12 月	首航桃園-峴港航線。
民國 112 年 01 月	首航桃園-新潟航線。
民國 112 年 02 月	臺灣證券交易所董事會通過創新板上市。
民國 112 年 05 月	首航桃園-普吉島航線。
民國 112 年 06 月	首航高雄-金浦航線。
民國 112 年 08 月	首家於創新板掛牌上市（代號 6757）的國籍航空公司。
民國 112 年 11 月	首航桃園-高知航線。
民國 112 年 12 月	與 Rakuten Monkeys 再度合作，推出第二架主題彩繪機。
民國 112 年 12 月	首航桃園-秋田航線。
民國 113 年 3 月	與台灣知名品牌「洪瑞珍」合作推出全新機上餐點。
民國 113 年 4 月	首航桃園-富國島航線。 首航桃園-福島航線。
民國 113 年 6 月	連續八年獲得「讀者文摘信譽品牌」認可，於低成本航空公司品類中獲最高榮譽白金獎。
民國 113 年 7 月	首航台中-名古屋航線。 首航台中-東京成田航線。 首航台中-釜山航線。
民國 113 年 8 月	向臺灣證券交易所申請將公司股票從創新板轉為一般板上市。
民國 113 年 9 月	歡慶開航十週年。

二、風險事項

(一) 風險因素

1.最近年度及截至公開說明書刊印日止，利率、匯率變動、通貨膨脹情形對公司損益之影響及未來因應措施：

(1)利率變動對公司損益之影響及未來因應措施：

本公司民國 112 及民國 113 年第三季之利息收(支)淨額分別為(109,386)仟元及(1,963)仟元，主係為銀行存款之利息收入及借款與租賃負債之財務成本，對本公司整體營運之影響不大，故利率變動對本公司損益之影響程度有限；本公司為有效規避利率風險，除視國內外經濟環境變化與承貸金融機構協商適時調整計息利率外，並時與各金融機構保持密切聯繫除維持既有授信額度外並積極開發新金融機構授信額度，且採以借新還舊模式以降低利率變動對本公司損益所造成之風險。

現隨著民國 111 年 10 月 13 日台灣國境的開放，本公司航班逐步恢復運營，除產生營業活動現金流入外並可償還借款，故已大幅降低利率變動對本公司損益之影響；另，擬自民國 114 年至民國 116 年購入 7 架自有機代替租賃機，以避免美金借款利率上升致租賃飛機之租賃負債的設算利息增加之風險。

(2)匯率變動對公司損益之影響及未來因應措施：

本公司於民國 112 及民國 113 年第三季之兌換利益(損失)淨額分別為(11,028)仟元及(166,264)仟元。係因本公司營運主體所在地為台灣，營業收入之主要衡量貨幣及功能性貨幣皆以新台幣為主，惟營業支出如維修成本、油料成本、租機成本及場站設施及服務等成本多以美元為主，故匯率之變動將直接影響本公司營業成本及營業淨利(損)。另自 108 年度起因適用 IFRS16「租賃」認列之美元租賃負債，亦受匯率之變動直接影響本公司未實現兌換(損)益數。為有效規避匯率風險，本公司將視情況與各金融機構保持密切聯繫，請往來金融機構提供專業諮詢服務，以即時掌握國際間匯率趨勢，並同時視實際資金需求及匯率水準，適時調節外幣資產部位作自然避險，並同步依外匯市場之走勢操作遠期外匯衍生性商品交易，以期將匯率變動對公司損益之影響減至最低。

(3)通貨膨脹對公司損益之影響及未來因應措施：

本公司基於產業特性關係，部份營業成本之變動可適時反映調整營業收入，故受通貨膨脹影響程度不大，但仍將適時注意通貨膨脹情形，以降低或避免物價變動對本公司營運所造成之影響。

2.最近年度及截至公開說明書刊印日止，從事高風險、高槓桿投資、資金貸與他人、背書保證及衍生性商品交易之政策、獲利或虧損之主要原因及未來因應措施：

- (1) 本公司基於穩健原則及務實之經營理念，專注於經營本公司事業，並未從事高風險、高槓桿投資。
- (2) 本公司基於穩健原則及務實之經營理念，專注於經營本公司事業，並未從事資金貸與他人及背書保證之行為，並經本公司 108 年 5 月 27 日董事會決議不從事「資金貸與他人作業程序」及「背書保證作業程序」。
- (3) 本公司從事衍生性商品交易之避險策略，主要係為規避油價、利率及匯率市場波動風險，每筆交易皆依本公司「從事衍生性商品交易處理程序」之規定從事有關衍生性商品交易，並定期評估風險與績效，以達風險有效控管。

3.未來研發計畫及預計投入之研發費用(89,000 千元)：

- (1)持續優化網路機票銷售平台
- (2)持續優化旅客訂單管理平台
- (3)個人化官網資訊內容
- (4)會員系統優化及大數據應用
- (5)會員點數累積及抵用活化
- (6)智能客服系統
- (7)機加酒系統升級
- (8)旅客自助行李托運系統
- (9)旅客機場報到系統更新
- (10)旅行社業者介接API及管理機制
- (11)旅行社業者訂位開票平台
- (12)前後艙組員派遣系統
- (13)運務排班系統
- (14)前後艙組員訓練系統
- (15)航機派遣及管理系統
- (16)航機監控系統

4.國內外重要政策及法律變動對公司財務業務之影響及因應措施：

本公司日常營運均遵照國內外相關法令規定辦理，隨時注意國內外政策發展趨勢及法規變動情形，以充分掌握市場環境變化，並適時主動提出因應措施。

5.科技改變（包括資通安全風險）及產業變化對公司財務業務之影響及因應措施：

- (1)本公司對資通安全風險進行了全面評估，已識別可能對我們業務造成損害的潛在威脅。主要風險包括外部攻擊、內部威脅、第三方風險等。隨著 AI 技術的應用，我們的財務報表和業務運營更應以更快速、更精確地處理和分析大量數據，以提高業務效率和準確性。
- (2)為了應對這些風險和挑戰，我們採取了一系列措施：

- I. 資通安全措施：加強防禦措施，包括投資於最新的安全技術和系統以保護公司資產免受外部攻擊；提高員工意識，定期進行資安培訓，強調保護公司資產的重要性；強化內部監控，定期審查系統日誌和活動。
- II. AI 及自動化應用：評估採用 AI 及自動化技術，以加速財務報表的生成和分析，提高決策效率和準確性。
- III. ISO 國際認證：積極通過 ISO 國際資安認證，以確保我們的資通安全體系達到國際標準，提高公司的競爭力和信譽。

6. 企業形象改變對企業危機管理之影響及因應措施：

本公司自設立以來，以飛安為營運基石，專注於本業經營，遵守相關法令規定，積極強化內部管理與提升管理品質及績效，以持續維持優良企業形象，增加客戶對公司之信任。此外，積極投入社會公益，善盡企業公民之責。

本公司最近年度及截至公開說明書刊印日止，尚未有因企業形象改變而造成公司營運危機之情事，如發生影響形象之不實負面新聞、訊息，將於第一時間迅速反應，並視情況召開記者會或發布澄清新聞稿等方式，立即與媒體溝通，以降低負面效應。惟企業危機之發生可能對企業產生相當大之損害，故本公司將持續落實各項公司治理要求，以降低企業風險之發生及對公司之影響。

7. 進行併購之預期效益、可能風險及因應措施：

本公司最近年度及截至公開說明書刊印日止，尚無併購之計畫。惟將來若有併購計畫時，將依本公司「取得或處分資產處理程序」，秉持審慎評估之態度，以確實保障公司利益及股東權益。

8. 擴充廠房之預期效益、可能風險及因應措施：

本公司最近年度及截至公開說明書刊印日止，並未有擴充廠房之情事。

9. 進貨或銷貨集中所面臨之風險及因應措施：

(1) 進貨方面：

本公司主要採購項目包括航空燃料、航空器租賃、航空器修護、地勤服務、航空站機坪作業、航空站起降落及領空飛越權等，其中進貨項目以航空燃油為大宗，就航空燃油供應而言，本公司除台灣機場（含桃園機場）係由台灣中油供應飛行油料外，其餘則向各外站當地油品供應商購置燃油料；另就地勤服務而言，本公司航網所及的外站，亦是委託當地航勤公司提供相關服務，故航空燃油及相關服務(地勤服務等)供應來源極為分散；就航空器租賃而言，維持至少兩家以上之供應商，故整體而言，本公司應尚無產生進貨集中風險之情事。

(2) 銷貨方面：

本公司主要業務項目係屬航空業週邊之下游產業，由於航空運輸服務業屬大眾運輸之一環，其銷售對象為一般消費大眾、旅遊業者及快遞業者，往來客戶眾多，112 年單一銷貨客戶皆無超過當年度承作業務金額 10%，惟 111 年因

新冠肺炎疫情國境封鎖影響，本公司為保障股東權益，因應市場變化積極調整營運模式，致使對華信航空銷貨佔營業收入比率上升，隨營運動能回穩，對華信航空銷貨佔營業收入比率已隨之下降。

10.董事、監察人或持股超過百分之十之大股東，股權之大量移轉或更換對公司之影響、風險及因應措施：

本公司最近年度及截至公開說明書刊印日止，為配合主管機關強化董事會運作及職能，及本公司擬申請改列一般板上市，依臺灣證券交易所「上市公司董事會設置及行使職權應遵循事項要點」第4條及「有價證券上市審查準則」第9條第9款，獨立董事人數不少於董事席次三分之一，第4屆董事席次由13席縮減為9席。本公司於113/07/30接獲中華航空股份有限公司來函自113/07/31終止其代表人張明璋、王薇之指派且本屆將不再指派代表人董事；同日113/07/30接獲饒世湛、盧衍良董事之辭職書，異動生效日為113/07/31。

11.經營權之改變對公司之影響、風險及因應措施：

本公司最近年度及截至公開說明書刊印日止，並無經營權改變之情事。

12.其他重要風險及因應措施

依「境內企業境外發行證券和上市管理試行辦法」第十五條規定，發行人同時符合下列兩項情形，認定為境內企業間接境外發行上市，且遵循實質重於形式的原則，應向大陸證監會進行項目備案

(1)境內企業最近一個會計年度的營業收入、利潤總額、總資產或者淨資產，任一指標占發行人同期經審計合併財務報表相關資料的比例超過50%。

(2)經營活動的主要環節在境內開展或者主要場所位於境內，或者負責經營管理的高級管理人員多數為中國公民或者經常居住地位於境內。

茲說明及評估如下：

本公司之中國境內企業最近一個會計年度的營業收入、利潤總額、總資產或者淨資產，任一指標占本公司112年度經會計師查核簽證之合併財務報表相關資料的比例皆未超過50%，故不適用。

本公司之主要生產據點及進銷貨客戶皆位於中華民國境內，加上主要經營團隊均為中華民國籍，故不適用。

綜上所述，本公司無須向大陸證監會進行項目備案，對本公司尚無重大影響。

(二) 訴訟或非訟事件

1. 公司最近二年度及截至公開說明書刊印日止已判決確定或目前尚在繫屬中之訴訟、非訟或行政爭訟事件，其結果可能對股東權益或證券價格有重大影響者，應揭露其系爭事實、標的金額、訴訟開始日期、主要涉訟當事人及目前處理情形：

台灣虎航於民國111年12月收受張本皓（下稱原告）向臺灣桃園地方法院起訴主張略以：「其向虎航公司購買機票，嗣因虎航公司取消航班，導致其須另

外支付其他費用等財產上損害及非財產上之損害。」等語，起訴請求台灣虎航支付 9 萬 1,378 元之損害賠償，本案一審法院於民國 113 年 3 月 26 日判決台灣虎航勝訴。原告不服提起上訴，於 113 年 7 月 8 日桃園地方法院判決台灣虎航勝訴確定。

台灣虎航提出刑事告發，告發被告 Chen Xuan（下稱陳君）藉由 Facebook 管道與旅客約定代為向台灣虎航購買實際價額為 17,763 元之台灣與札幌間之來回機票，並要求旅客以 6.5 折即 11,000 元交付至指定之銀行帳戶內。嗣後，台灣虎航於 112 年 3 月 6 日收受銀行通知，系爭信用卡持卡人申請就前開款項之止付；台灣虎航旋於 112 年 3 月 9 日向銀行表示拒絕止付並提起仲裁，惟最終銀行仍通知台灣虎航所拒絕止付失敗。台灣虎航除販售機票之對價新台幣 17,763 元遭全數扣回外，並因此負擔美金 1,000（折合約新台幣 32,170 元）之程序費用，致台灣虎航損失共計約新台幣 49,933 元。本案已於 113 年 1 月 16 日向台灣台北地方法院檢察署進行告發，現由台北市政府警察局松山分局調查中，嗣移轉由桃園地方法院檢察署偵查中。

台灣虎航與京豔國際有限公司及其連帶債務人朱彥蓉等於 110 年 5 月 6 日至臺灣臺北地方法院所屬民間公證人吳育芬事務所就還款協議書完成公證事宜，雙方約定載明京豔國際若於 110 年 12 月 31 日前未償還本金 1,040,246 元，則台灣虎航得逕付強制執行其與其連帶債務人朱彥蓉(下稱「朱君」)，藉以清償本案全部款項共 1,315,500 元（含滯納金）及其中 1,040,246 元自 110 年 5 月 1 日起計，以年利率百分之一所計之利息。惟至 110 年 12 月 31 日還款期屆至止，連帶債務人京豔國際有限公司未向台灣虎航清償任何欠款。又經台灣虎航於 113 年 5 月 20 日查調其等財產時，發現連帶債務人朱君有對第三人之薪資債權，故於 113 年 6 月 4 日向台北地方法院聲請強制執行中。

台灣虎航對行政院內政部移民署之行政處分不服，其處分內容略以：「內政部移民署事務大隊於 112 年 9 月 7 日逕將未具備入境許可文件之旅客交由台灣虎航看顧，又因旅客以難以預料之方式逃脫，而遭移民署逕認台灣虎航未履行移民法第 47 條第 1 項之協力義務，嗣於 112 年 11 月 2 日依移民法第 83 條以內授移(裁)字第 1120038460 號處分書處分台灣虎航罰鍰 2 萬元。」，台灣虎航遂於 112 年 11 月 17 日向行政院提起訴願，本案目前尚待行政院做成訴願決定中。

台灣虎航對桃園市政府就台灣虎航兩件涉違反勞動基準法第 39 條所為之行政處分不服，嗣分別於 113 年 3 月 25 日、113 年 9 月 10 日向勞動部提起訴願，本案目前尚待勞動部做成訴願決定中。

2. 公司董事、監察人、總經理、實質負責人、持股比例超過百分之十之大股東及從屬公司，最近二年度及截至公開說明書刊印日止已判決確定或目前尚在繫屬中之訴訟、非訟或行政爭訟事件，其結果可能對公司股東權益或證券價格有重大影響者：

持股比例超過百分之十之大股東中華航空(股)公司為原告，與被告民航局有「返還溢付飛機租金」訴訟，標的金額為新台幣 12 億元，全案於民國 111 年 3 月

16 日更審判決中華航空(股)公司部分勝訴，民航局應返還本金加計利息。嗣最高法院駁回雙方上訴，全案定讞，民航局已於民國 111 年 10 月悉數支付前述款項。

3. 公司董事、監察人、經理人及持股比例超過百分之十之大股東，最近二年度及截至公開說明書刊印日止發生證券交易法第一百五十七條規定情事及公司目前辦理情形：

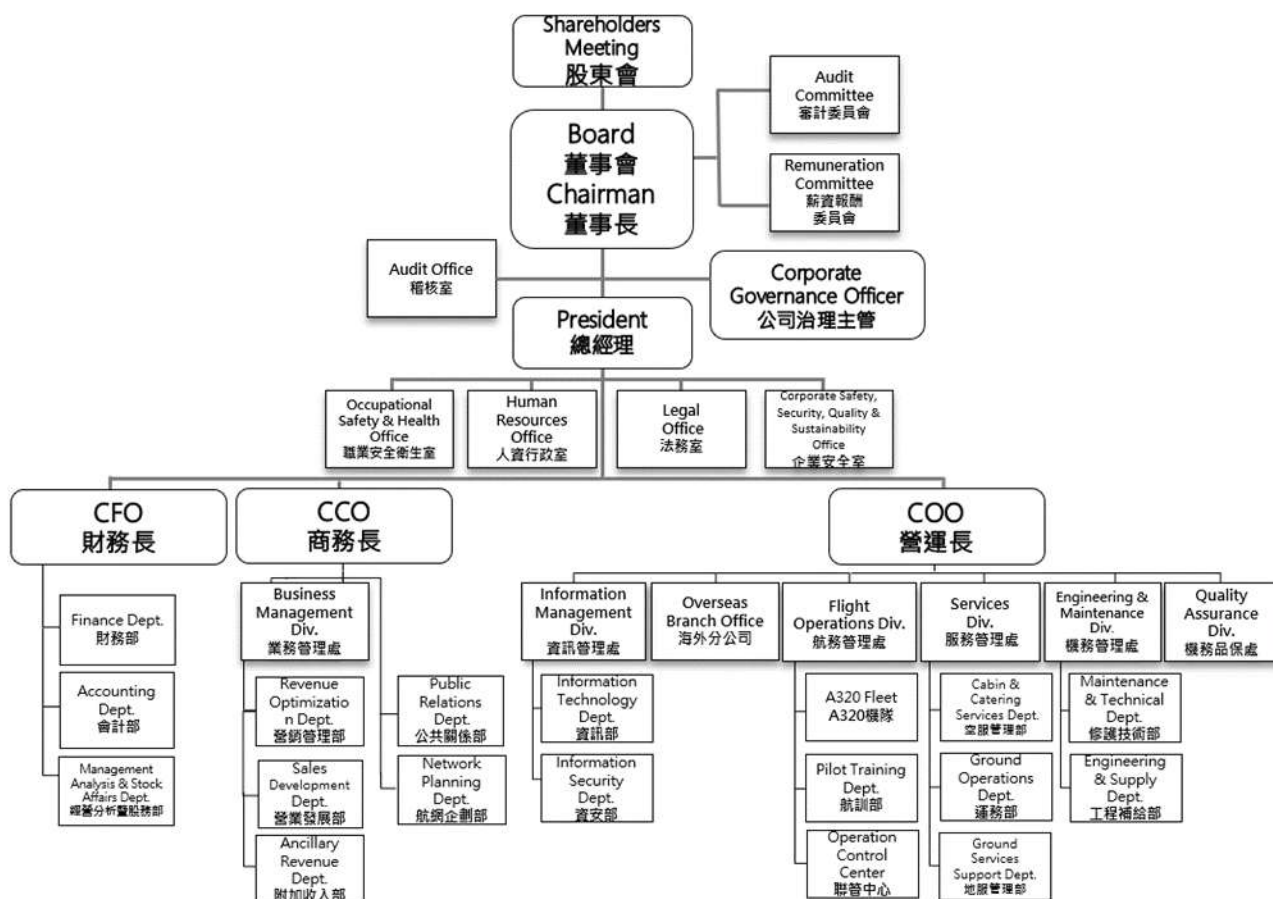
111 年 5 月財團法人證券投資人及期貨交易人保護中心（下稱投保中心），來函就公司經理人發生證券交易法第一百五十七條規定之情事，提供依法計算獲有差價約新台幣 8 千元（內含依民法第 203 條規定年利率百分之五計算利息）。本公司即啟動歸入權行使作業，行為人於 111 年 6 月完成匯款後，已函覆投保中心結案，並副知本公司審計委員會結案。

- (三) 公司董事、監察人、經理人及持股比例超過百分之十之大股東最近二年度及截至公開說明書刊印日止，如有發生財務週轉困難或喪失債信情事，應列明其對公司財務狀況之影響：無。
- (四) 發行公司於最近一個會計年度或申請上市會計年度內，其子公司符合會計師受託查核簽證財務報表規則第三條第二項重要子公司標準之一者，應增列該子公司之風險事項說明：不適用。
- (五) 外國發行公司應增列敘明外國發行公司註冊地國及主要營運地國之總體經濟、政經環境變動、外匯管制、租稅及相關法令，暨是否承認我國法院民事確定判決效力之情形等風險事項，並說明所採行之因應措施：不適用。
- (六) 本國發行公司或外國發行人初次申請股票在創新板上市者，應增列敘明擁有之關鍵核心技術，及創新能力或創新經營模式，及因重大技術、產品、政策、經營模式變化、核心技術人員變動等可能導致之風險，並說明所採行之因應措施：本公司非初次申請股票在創新板上市，故不適用。
- (七) 發行公司以創業投資公司申請上市者，應增列敘明其投資標的中未上市櫃公司之公允價值欠缺透明度、其投資標的組合可能產生重大變動等風險事項及因應措施：本公司非屬創業投資公司申請上市，故不適用。
- (八) 其他重要事項：無。

三、公司組織

(一) 組織系統

1. 組織結構



2. 主要部門所營業務

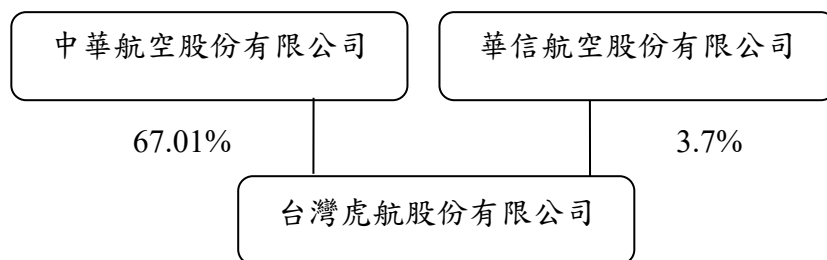
主要部門	主要業務職掌
稽核室	負責稽核內部控制制度、年度業務計畫之執行成效。
法務室	負責各類合約審閱、修正、擬撰；爭議處理；機隊租約行政管理及公司相關保險業務。
企業安全室	負責規劃與維護公司安全、保安、品保、緊急應變、企業永續策略與環境管理之相關政策，包括相關訓練、重大事件調查、分析、評估、查核及演練等作業，並協調辦理政府機構及民航管理單位之安全、保安、品保、緊急應變、環境及企業永續等相關業務。
職業安全衛生室	負責職業安全衛生計畫擬定與執行、職業安全衛生施行紀錄管理與職業安全衛生實行成效評估。
人資行政室	配合公司營運發展，規劃薪酬政策/組織設計/員工選訓用退/訓練計畫/員工福利/勞資議題與行政總務事務處理。
財務長轄屬部門	建立健全財務管理制度，對資金預算、資金運作等進行總體控制；建構各部門預算規劃、成效追蹤及成本分析；提供公司各項財務相關分

主要部門	主要業務職掌
	析及報表，並針對異常科目做分析處理；覆核財務報表，並檢討公司各單位營運及預算執行狀況；擬訂公司財務投資規劃，規避投資風險；對公司稅收進行整體籌畫與管理，按時完成稅務申報以及年度審計工作；負責收入、成本、費用的傳票建立，及時核對應收應付款項及往來帳；執行出納業務；航線盈虧分析；各投資案經效分析；股務業務；及航油採購等；兼辦董事會業務小組。
商務長轄屬部門	航線規劃、申請、飛機註冊(含國外)，委外客服單位聯繫、旅客客訴處理(旅客、政府機關、法院等)、媒體事務、品牌及公關活動等企劃執行。
業務管理處	負責機票與其他收入的業務、從票價製定、營業收入分析、辦理聯營與簽轉合作、到銷售通路的拓展、機票銷售代理及旅行社合作、以及經營附加收入與開發創新服務。
航務管理處	制定航務政策、飛航組員及航務地勤、招募、訓練課程安排、制度考核/檢定、排班行政事務、油料政策制定、航班派遣及動態追蹤。
服務管理處	負責制訂空服及地服作業標準、培訓空服及地服人員、規劃空服及地服人力需求、執行客艙組員簽派及管理、督導及管理機上餐飲/免稅品/空服用品裝載供應、督導全線機場地面勤務代理作業、提供桃園機場運務及裝載管制服務、貨運作業監督、帳務核銷、地勤代理合約及作業標準等業務。
機務管理處	負責機務工程與航材管理監督，一般維護與大檢排程，隨機適航簽放與外站機務代理管理，飛機維修監控與適航等事務。
機務品保處	負責機務品質保證業務，包含機務稽核、機務訓練規劃、委託適航檢查、並制定修護標準及相關手冊。
資訊管理處	結合資訊、資安科技與業務知識，推動公司數位發展，以提昇企業營運競爭能力。

(二) 關係企業

1. 關係企業組織圖：

113 年 9 月 30 日



2. 與關係企業之關係及相互持股情形：

113 年 9 月 30 日；單位：新台幣千元

關係企業名稱	與本公司之關係	該關係企業持有本公司之股份		本公司持有關係企業之股份		
		股數 (千股)	持股 比例(%)	股數 (千股)	持股 比例(%)	實際投資金額 (千元)
中華航空股份有限公司	母公司	300,879	67.01%	—	—	—
華信航空股份有限公司	母公司之子公司	16,613	3.7%	—	—	—

(三) 總經理、副總經理、協理、各部門及分支機構主管

113 年 10 月 31 日；單位：股；%

職稱	姓名	性別	國籍	就任日期	持有股份		配偶、未成年子女持有股份		利用他人名義持有股份		主要經（學）歷	目前兼任其他公司之職務	具配偶或二親等以內關係之經理人			經理人取得員工認股權憑證情形	備註
					股數	持股比率	股數	持股比率	股數	持股比率			職稱	姓名	關係		
總經理	張明璋	男	中華民國	109/04/18	—	—	—	—	—	—	華航企業發展室副總經理、地勤服務處副總經理、日本地區處長兼東京分公司總經理 私立輔仁大學英國語文學系	無	無	無	無	—	—
稽核室總稽核	宋仲奮	男	中華民國	111/08/06	36,056	—	—	—	—	—	華航機務品保處稽核部副理、華航企安處安全品保部經理、華航品保部稽核、台灣虎航機務品保處協理 國立台灣大學機械工程學系碩士	無	無	無	無	—	—
營運長	賴俊迪	男	中華民國	106/11/01	40,008	—	—	—	—	—	華信航空副總經理 逢甲大學航空工程學系	無	無	無	無	—	—
商務長	許致遠	男	中華民國	105/05/03	28,678	—	—	—	—	—	威航航空公司商務長、復興航空公司經理、Juxgold Group (Australia) 專案經理 紐約大學資訊工程學系碩士	無	無	無	無	—	—
財務長兼公司治理主管	徐心怡	女	中華民國	110/09/01	—	—	—	—	—	—	臺灣飛機維修公司財務長(兼任)、中華航空機務工程處會計部經理、中華航空財務處經理 東華盛頓大學企管所碩士	無	無	無	無	—	—
企業安全室協理	何立己	男	中華民國	111/10/03	11,000	—	—	—	—	—	華航B747副機師、巡航機師、企業安全處飛安特別助理 空軍軍官學校 南加州大學安全管理學系碩士 克蘭菲爾德大學航空運輸管理博士	無	無	無	無	—	—

職稱	姓名	性別	國籍	就任日期	持有股份		配偶、未成年子女持有股份		利用他人名義持有股份		主要經（學）歷	目前兼任其他公司之職務	具配偶或二親等以內關係之經理人			經理人取得員工認股權憑證情形	備註
					股數	持股比例	股數	持股比例	股數	持股比例			職稱	姓名	關係		
業務管理處協理	林巧琬	女	中華民國	106/07/01	23,001	—	—	—	—	—	全日空航空公司主任、涵碧樓集團經理、夏威夷航空公關代理公司經理 國立政治大學日本語文學系學士	無	無	無	無	—	—
航務管理處協理	林天助	男	中華民國	108/12/01	—	—	—	—	—	—	華航A330/340訓練組長、華航A330/340機隊助理總機師、華航企安室安全部副理、華航航務處標考部經理、華航航務處航訓部經理 空軍軍官學校航機系暨飛行兵科	無	無	無	無	—	—
機務管理處協理	許耿雄	男	中華民國	108/12/01	33,279	—	—	—	—	—	長榮航空新加坡、西雅圖外站機務代表、華航機構型維護組組長、系統組組長、空客系統組組長，技術組組長、高雄維護組組長及松山維護組組長 私立長庚大學商管專業學院碩士在職專班經營管理組 國立台灣科技大學 77 級二技電機系	無	無	無	無	—	—
服務管理處協理	劉義峰（註1）	男	中華民國	111/10/03	11,000	—	—	—	—	—	華航地服管理員、地服主管、地服經理、華航雅加達機場經理、紐約機場經理、北京機場經理、洛杉磯機場經理、高雄機場經理、桃園地服總經理、松山機場經理 中國文化大學觀光系學士	無	無	無	無	—	—

註 1: 劉義峰協理於民國 112 年 10 月 02 日辭任。

(四) 董事及獨立董事資料

1. 董事及獨立董事資料

113 年 10 月 31 日；單位：股；%

職稱	姓名	性別 年齡	國籍 或註冊地	初次選任 日期	選(就)任 日期	任期	選任時持有股份		現在持有 股數		配偶、未 成年子女 現在持有 股份		利用他人 名義持有 股份		主要經(學)歷	目前兼任本公司及其他 公司之職務	具配偶或 二親等以 內關係之 其他主 管、董事 或監察人			備註
							股數	持股 比率	股數	持股 比率	股數	持股 比率	股數	持股 比率			職稱	姓名	關係	
董事長	代表人董事： 陳漢銘	男 41- 50	中 華 民 國	108.11.11	111.06.24	3 年	—	—	—	—	—	—	—	—	源津開發(股)公司董事 台北敦化扶輪社理事 英國普利茅斯大學建築系榮譽學士 英國伯明罕城市大學企業管理碩士	中華航空(股)公司董事 博宇開發(股)公司董事長 勤泰軸承(股)公司董事	—	—	—	—
	所代表之法 人：中華航空 股份有限公司			103.04.21	111.06.24		313,631,656	78.41	300,879,050	67.01	—	—	—	—			—	—	—	
董事 (註 1)	代表人董事： 張明璋	男 61- 70	中 華 民 國	112.10.12	112.10.16	3 年	—	—	—	—	—	—	—	—	中華航空(股)公司企業發展室副 總經理 地勤服務處副總經理 日本地區處長兼東京分公司總經 理 私立輔仁大學英國語文學系	台灣虎航(股)公司總經理	—	—	—	—
	所代表之法 人：中華航空 股份有限公司			103.04.21	112.10.16		313,631,656	78.41	300,879,050	67.01	—	—	—	—			—	—	—	
董事 (註 2)	代表人董事： 王正明	男 61- 70	中 華 民 國	108.11.11	111.06.24	3 年	1,638	—	—	—	—	—	—	—	中華航空(股)公司資深副總經理 中華航空(股)公司客運營業處副總經 理兼任客運行銷處副總經理 韓國分公司總經理 私立逢甲大學機械工程系	—	—	—	—	—
	所代表之法 人：中華航空 股份有限公司			103.04.21	111.06.24		313,631,656	78.41	300,879,050	67.01	—	—	—	—			—	—	—	
董事	代表人董事： 陳奕傑	男 51- 60	中 華 民 國	108.11.11	111.06.24	3 年	—	—	—	—	—	—	—	—	高雄空廚(股)公司董事長 中華航空(股)公司財務處副總經理 中華航空(股)公司投資發展管理處副 總經理 越南分公司總經理兼河內分公司總 經理 國立台北大學企業管理研究所	中華航空(股)公司資深副 總經理 華信航空(股)公司董事 桃園航勤(股)公司董事 臺灣飛機維修(股)公司董 事	—	—	—	—
	所代表之法 人：中華航空 股份有限公司			103.04.21	111.06.24		313,631,656	78.41	300,879,050	67.01	—	—	—	—			—	—	—	

職稱	姓名	性別 年齡	國籍 或註冊地	初次選任 日期	選(就)任 日期	任期	選任時持有股份		現在持有 股數		配偶、未 成年子女 現在持有 股份		利用他人 名義持有 股份		主要經(學)歷	目前兼任本公司及其他 公司之職務	具配偶或 二親等以 內關係之 其他主 管、董事 或監察人			備 註
							股數	持 股 比 率	股數	持 股 比 率	股數	持 股 比 率	股數	持 股 比 率			職 稱	姓 名	關 係	
董事	代表人董事： 張程皓	男 51- 60	中 華 民 國	108.11.11	111.06.24	3 年	—	—	—	—	—	—	—	—	中華航空(股)公司企業發展室處長 華儲(股)公司總經理 中華航空(股)公司貨運營業處副總經理 英國克蘭菲爾德大學航空運輸管理 研究所	華信航空(股)公司總經理	—	—	—	—
	所代表之法 人：中華航空 股份有限公司			103.04.21	111.06.24		313,631,656	78.41	300,879,050	67.01	—	—	—	—						
董事	代表人董事： 彭寶珠	女 51- 60	中 華 民 國	111.06.24	111.06.24	3 年	—	—	—	—	—	—	—	—	中華航空(股)公司客運處處長 中華航空(股)公司企業發展室副總經理 國立台灣大學外文系	中華航空(股)公司資深副 總經理 先啟資訊系統(股)公司董 事長 華航大飯店(股)公司董事 臺灣飛機維修(股)公司董 事 華信航空(股)公司董事	—	—	—	—
	所代表之法 人：中華航空 股份有限公司			103.04.21	111.06.24		313,631,656	78.41	300,879,050	67.01	—	—	—	—						
董事 (註 3)	代表人董事： 彭榮敏	男 61- 70	中 華 民 國	111.06.24	111.06.24	3 年	—	—	—	—	—	—	—	—	華信航空(股)公司總經理 臺灣航勤(股)公司董事兼總經理 中華航空(股)公司公共關係室副總經理 中華航空(股)公司大陸地區首席代表 兼華北區首席代表 中原大學土木工程學系	—	—	—	—	—
	所代表之法 人：中華航空 股份有限公司			103.04.21	111.06.24		313,631,656	78.41	300,879,050	67.01	—	—	—	—						
董事 (註 4)	代表人董事： 王薇	女 51- 60	中 華 民 國	110.03.22	113.01.16	3 年	—	—	—	—	—	—	—	—	華信航空(股)公司監察人 中華航空(股)公司財務處處長 中華航空(股)公司企業發展室協理 中華航空(股)公司奧地利分公司總經理 美國喬治華盛頓大學國際企業研究 所	中華航空(股)公司企業發 展室處長 華潔洗滌(股)公司監察人 華儲(股)公司監察人 桃園航勤(股)公司監察人 全球聯運(股)公司董事	—	—	—	—
	所代表之法 人：中華航空 股份有限公司			103.04.21	113.01.16		313,631,656	78.41	300,879,050	67.01	—	—	—	—						

職稱	姓名	性別 年齡	國籍 或註冊地	初次選任 日期	選(就)任 日期	任期	選任時持有股份		現在持有 股數		配偶、未 成年子女 現在持有 股份		利用他人 名義持有 股份		主要經(學)歷	目前兼任本公司及其他 公司之職務	具配偶或 二親等以 內關係之 其他主 管、董事 或監察人 職稱 姓名 關係			備註
							股數	持股 比率	股數	持股 比率	股數	持股 比率	股數	持股 比率						
董事 (註 5)	饒世湛	男 61- 70	中華民國	108.11.11	111.06.24	3 年	—	—	—	—	—	—	—	—	台新證券投資信託(股)公司董事長 台新金融控股(股)公司總經理 美商華美銀行(股)公司執行長 University of Missouri-Columbia, Master of Business Administration	貝里斯商普立有限公司董事 美達科技(股)公司獨立董事 國票金融控股公司獨立董事 八方雲集國際(股)公司獨立董事 博信資產管理(股)公司顧問	—	—	—	—
董事	顏信輝	男 61- 70	中華民國	108.11.11	111.06.24	3 年	—	—	—	—	—	—	—	—	台灣人壽保險(股)公司獨立董事 淡江大學會計系主任 淡江大學財務長 國立台灣大學會計學系博士	淡江大學會計系教授 晶睿通訊(股)公司獨立董事 凱基人壽保險(股)公司獨立董事	—	—	—	—
董事 (註 6)	盧衍良	男 51- 60	中華民國	111.06.24	111.06.24	3 年	—	—	—	—	—	—	—	—	行政院飛航安全委員會飛安組工程師 開南大學空運管理學系主任 真理大學航空運輸管理學系主任 真理大學觀光旅運培訓暨研究發展 中心主任 國立成功大學航空太空博士	朝陽科技大學飛行與民航 人員技術系副教授兼系主任	—	—	—	—
董事	范宏書	男 51- 60	中華民國	108.11.11	111.06.24	3 年	—	—	—	—	—	—	—	—	輔仁大學會計系主任 國立台灣大學商學研究所會計組博 士	輔仁大學會計系教授兼管理 學院副院長 台灣半導體(股)公司獨立 董事 台火開發(股)公司獨立董 事	—	—	—	—
公益性 獨立 董事	陳以亨	男 61- 70	中華民國	108.11.11	111.06.24	3 年	—	—	—	—	—	—	—	—	國立中山大學管理學院副院長 高雄市電腦公會總顧問 紐約大學人力資源管理與組織發展 博士	國立中山大學人力資源管理 研究所教授 國立中山大學創新與創意 研究中心主任 寬宏藝術經紀(股)公司獨 立董事 長興材料工業(股)公司獨	—	—	—	—

職稱	姓名	性別 年齡	國籍 或註冊地	初次選任 日期	選(就)任 日期	任期	選任時持有股份		現在持有 股數		配偶、未 成年子女 現在持有 股份		利用他人 名義持有 股份		主要經(學)歷	目前兼任本公司及其他 公司之職務	具配偶或 二親等以 內關係之 其他主 管、董事 或監察人			備註
							股數	持 股 比 率	股數	持 股 比 率	股數	持 股 比 率	股數	持 股 比 率			職 稱	姓 名	關 係	
																立董事 桂田文創娛樂(股)公司獨 立董事 尚同傳媒資訊(股)公司董 事				
獨立 董事	楊朝榮	男 61- 70	中 華 民 國	108.11.11	111.06.24	3 年	—	—	—	—	—	—	—	—	華南永昌綜合證券(股)公司董事長 臺灣證券交易所副總經理 財團法人中華證券櫃檯買賣中心主 任秘書 致遠聯合會計師事務所簽證會計師 台航公司會計處課長 國立政治大學會計研究所	聯茂電子(股)公司獨立董 事 泰博科技(股)公司獨立董 事 中華證券期貨分析協會理 事	—	—	—	—
獨立 董事	曹勝雄	男 61- 70	中 華 民 國	111.06.24	111.06.24	3 年	—	—	—	—	—	—	—	—	國立嘉義大學觀光休閒管理研究所 所長 中國文化大學觀光事業學系教授兼 系主任 國立交通大學運輸研究所博士	銘傳大學觀光事業學系教 授	—	—	—	—

註 1: 法人代表人董事張明璋先生於民國 112 年 10 月 16 日就任(法人股東改派代表人)，於民國 113 年 07 月 31 日解任。

註 2: 法人代表人董事王正明先生於民國 112 年 05 月 31 日解任(法人股東改派代表人)。

註 3: 法人代表人董事彭榮敏先生於民國 113 年 01 月 16 日解任(法人股東改派代表人)。

註 4: 法人代表人董事王薇女士於民國 113 年 01 月 16 日就任(法人股東改派代表人)，於民國 113 年 07 月 31 日解任。

註 5: 董事饒世湛先生於民國 113 年 07 月 31 日辭任。

註 6: 董事盧衍良先生於民國 113 年 07 月 31 日辭任。

2. 法人股東之主要股東：

113 年 4 月 1 日

法人股東名稱	法人股東之主要股東
中華航空股份有限公司	財團法人中華航空事業發展基金會(30.85%)、 行政院國家發展基金管理會(8.58%)、新制勞工退休基金(1.00%)、 美商摩根大通銀行託管挪威中央銀行投資專戶(0.54%)、中國信託商銀受中華航空股份有限公司員工持股信託專戶(0.47%)、萬海航運股份有限公司(0.41%)、大通託管先進星光先進總合國際股票指數(0.37%)、大通託管先進信託股票指數 I I 投資專戶(0.31%)、林鴻聯(0.31%)、美商摩根大通銀行台北分行受託保管政府退休金投資基金投資專戶(0.29%)

3. 法人股東之主要股東為法人者其主要股東

113 年 4 月 1 日

法人股東名稱	法人股東之主要股東
財團法人中華航空事業發展基金會	非公司組織，由華航公司全體 27 位股東(註)於 77 年 2 月捐出所持有股份及股東 100%權益成立基金，於同年 3 月 2 日陳報交通部，7 月 6 日奉准成立。
行政院國家發展基金管理會	政府單位
萬海航運股份有限公司	賴商怡春航運公司(12.85%)、亞太國際物流股份有限公司(7.97%)、賴商台灣貨櫃通運公司(7.70%)、永豐銀行受託保管賴商中國貨櫃通運投資專戶(7.31%)、匯豐台灣商銀受託保管比特公司投資專戶(4.28%)、大興投資股份有限公司(2.48%)、林俊興(1.86%)、勇誼股份有限公司(1.85%)、六和投資股份有限公司(1.48%)、財團法人勇源教育發展基金會(1.43%)

註：資料來源為「財團法人中華航空事業發展基金會捐助章程」。

4. 董事所具專業知識及獨立性之情形

姓名	條件 專業資格與經驗	獨立性情形	兼任其他公 開發行公司 獨立董事家 數
董事長 陳漢銘	具備航空產業營運能力及行銷長才。	不適用	0
董事 陳奕傑	擅長航空產業財務分析		0
董事 張程皓	熟悉航空產業經營策略規劃、航權發展及飛機購、售、租等業務。		0
董事 彭寶珠	具備客運營業經驗且熟悉航空經營策略發展。		0
董事 彭榮敏(註 1)	航空客運及媒體經營經驗豐富。		0
董事 王正明 (註 2)	航空產業經驗豐富，且具備客貨運營業經驗。		0
董事 張明瑋 (註 3)	航空產業經驗豐富，且熟悉航空經營發展。		0
董事 王薇 (註 4)	航空產業經驗豐富，且熟悉航空財務分析。		0
董事 饒世湛 (註 5)	產業財務分析及風險管理知識能力並有實際執業等經驗。		3
董事 顏信輝	產業會計及財務分析能力並有教學等經驗。		2
董事 盧衍良 (註 6)	航空產業知識能力並有教學等經驗。		0
董事 范宏書	產業會計及財務分析能力並有教學等經驗。		1
公益性獨立董事 陳以亨	企業管理及組織營運能力並有教學等經驗。	所有獨立董事皆符合下述情形： 符合金融監督管理委員會頒定之證券交易法第十四條之二暨「公開發行公司獨立董事設置及應遵循事項辦法」(註 7)相關規定。 本人(或利用他人名義)、配偶及未成年子女無持有公司股份。	3
獨立董事 楊朝榮	產業會計及財務分析能力並有實際執業等經驗。		2
獨立董事 曹勝雄	航空產業知識能力並有教學等經驗。		0

註 1：法人代表人董事彭榮敏先生於民國 113 年 01 月 16 日解任(法人代表人解任)。

註 2：法人代表人董事王正明先生於民國 112 年 05 月 31 日解任(法人代表人解任)。

註 3：法人代表人董事張明瑋先生於民國 113 年 07 月 31 日解任(法人代表人解任)。

註 4：法人代表人董事王薇女士於民國 113 年 07 月 31 日解任(法人代表人解任)。

註 5：董事饒世湛先生於民國 113 年 07 月 31 日辭任。

註 6：董事盧衍良先生於民國 113 年 07 月 31 日辭任。

註 7：(1) 非公司或其關係企業之受僱人。

(2) 非公司或其之關係企業之董事、監察人(但如為公司與其母公司、子公司或屬同一母公司之子公司依本法或當地

國法令設置之獨立董事相互兼任者，不在此限)。

- (3) 非本人及其配偶、未成年子女或以他人名義持有公司已發行股份總數 1%以上或持股前十名之自然人股東。
- (4) 非(1)所列之經理人或(2)、(3)所列人員之配偶、二親等以內親屬或三親等以內直系血親親屬。
- (5) 非直接持有公司已發行股份總數 5%以上、持股前五名或依公司法第 27 條第 1 項或第 2 項指派代表人擔任公司董事或監察人之法人股東之董事、監察人或受僱人(但如為公司與其母公司、子公司或屬同一母公司之子公司依本法或當地國法令設置之獨立董事相互兼任者，不在此限)。
- (6) 非與公司之董事席次或有表決權之股份超過半數係由同一人控制之他公司董事、監察人或受僱人(但如為公司或其母公司、子公司或屬同一母公司之子公司依本法或當地國法令設置之獨立董事相互兼任者，不在此限)。
- (7) 非與公司之董事長、總經理或相當職務者互為同一人或配偶之他公司或機構之董事(理事)、監察人(監事)或受僱人(但如為公司與其母公司、子公司或屬同一母公司之子公司依本法或當地國法令設置之獨立董事相互兼任者，不在此限)。
- (8) 非與公司有財務或業務往來之特定公司或機構之董事(理事)、監察人(監事)、經理人或持股 5%以上股東(但特定公司或機構如持有公司已發行股份總數 20%以上，未超過 50%，且為公司與其母公司、子公司或屬同一母公司之子公司依本法或當地國法令設置之獨立董事相互兼任者，不在此限)。
- (9) 非為公司或關係企業提供審計或最近二年取得報酬累計金額未逾新臺幣 50 萬元之商務、法務、財務、會計等相關服務之專業人士、獨資、合夥、公司或機構之企業主、合夥人、董事(理事)、監察人(監事)、經理人及其配偶。但依證券交易法或企業併購法相關法令履行職權之薪資報酬委員會、公開收購審議委員會或併購特別委員會成員，不在此限。
- (10) 未與其他董事間具有配偶或二親等以內之親屬關係。
- (11) 未有公司法第 30 條各款情事之一。
- (12) 未有公司法第 27 條規定以政府、法人或其代表人當選。

5. 董事會多元化及獨立性

(1) 董事會多元化

現任董事成員共 9 位，包含 3 位獨立董事、1 位女性董事。1 位董事年齡在 41-50 歲、4 位董事年齡在 51-60 歲及 4 位董事年齡在 60 歲以上。本公司於「台灣虎航股份有限公司治理守則」中明訂董事會成員組成應具備執行職務所必須之知識、技能及素養，為達到公司治理之理想目標，董事會整體應具備之能力包括 1.營運判斷能力、 2.會計及財務分析能力、 3.經營管理能力、 4.危機處理能力、 5.產業知識、 6.國際市場觀、 7.領導能力、 8.決策能力等多元化專業背景。

(2) 董事會獨立性

本公司獨立董事設置 3 名，占全體董事會成員 9 名之 33.33%。截至目前，獨立董事均符合金管會證期局有關獨立董事之規範，各董事經學歷、性別、專業資格、工作經驗及多元化情形等相關資訊請參閱本公說書第 15-18 頁。

(五) 發起人資料

不適用

(六) 最近年度給付董事、監察人、總經理及副總經理等之酬金

1. 最近年度給付董事、監察人、總經理及副總經理等之酬金

(1) 董事之酬金

單位：新台幣仟元

職稱	姓名	董事酬金								A、B、 C 及 D 等四項總額及占 稅後純益之比例 (註 6)		兼任員工領取相關酬金								A、B、C、D、 E、F 及 G 等七 項總額及占稅後 純益之比例 (註 6)		領取來自子 公司以外轉 投資事業或 母公司酬金 (註 7)
		報酬(A) (註 1)		退職退休 金(B)		董事酬勞(C) (註 2)		業務執行 費用(D) (註 3)				薪資、獎金及 特支費(E) (註 4)		退職退休金 (F)		員工酬勞(G) (註 5)						
		本 公 司	財務 報告 內所有 公司	本 公 司	財務 報告 內所有 公司	本 公 司	財務報 告內所有 公司	本 公 司	財務 報告 內所有 公司	本 公 司	財務報 告內所有 公司	本 公 司	財務 報告 內所有 公司	本 公 司	財務報 告內所有 公司	本公司		財務報告內 所有公司		本 公 司	財務報 告內所有 公司	
		現金 金額	股票 金額	現金 金額	股票 金額																	
董事長	中華航空(股)公司 代表人：陳漢銘	3,966	3,966	-	-	-	-	410	410	4,376 0.24%	4,376 0.24%	-	-	-	-	-	-	-	-	4,376 0.24%	4,376 0.24%	520
董事 (註 8)	中華航空(股)公司 代表人：張明瑋	60	60	-	-	-	-	-	-	60 0.00%	60 0.00%	4,391	4,391	108	108	-	-	-	-	4,559 0.25%	4,559 0.25%	-
董事 (註 9)	中華航空(股)公司 代表人：王正明	150	150	-	-	-	-	-	-	150 0.00%	150 0.00%	-	-	-	-	-	-	-	-	150 0.00%	150 0.00%	3,027
董事	中華航空(股)公司 代表人：張程皓	360	360	-	-	-	-	-	-	360 0.02%	360 0.02%	-	-	-	-	-	-	-	-	360 0.02%	360 0.02%	3,999
董事	中華航空(股)公司 代表人：陳奕傑	360	360	-	-	-	-	-	-	360 0.02%	360 0.02%	-	-	-	-	-	-	-	-	360 0.02%	360 0.02%	6,095
董事	中華航空(股)公司 代表人：彭寶珠	360	360	-	-	-	-	-	-	360 0.02%	360 0.02%	-	-	-	-	-	-	-	-	360 0.02%	360 0.02%	4,970
董事 (註 10)	中華航空(股)公司 代表人：彭榮敏	360	360	-	-	-	-	-	-	360 0.02%	360 0.02%	-	-	-	-	-	-	-	-	360 0.02%	360 0.02%	4,175
董事 (註 11)	盧衍良	360	360	-	-	-	-	-	-	360 0.02%	360 0.02%	-	-	-	-	-	-	-	-	360 0.02%	360 0.02%	-
董事	范宏書	360	360	-	-	-	-	-	-	360 0.02%	360 0.02%	-	-	-	-	-	-	-	-	360 0.02%	360 0.02%	-
董事 (註 12)	饒世湛	360	360	-	-	-	-	-	-	360 0.02%	360 0.02%	-	-	-	-	-	-	-	-	360 0.02%	360 0.02%	-
董事	顏信輝	360	360	-	-	-	-	-	-	360 0.02%	360 0.02%	-	-	-	-	-	-	-	-	360 0.02%	360 0.02%	-

職稱	姓名	董事酬金								A、B、C及D 等四項總額及占 稅後純益之比例 (註6)		兼任員工領取相關酬金								A、B、C、D、 E、F及G等七 項總額及占稅後 純益之比例 (註6)		領取來自子 公司以外轉 投資事業或 母公司酬金 (註7)
		報酬(A) (註1)		退職退休 金(B)		董事酬勞(C) (註2)		業務執行 費用(D) (註3)				薪資、獎金及 特支費(E) (註4)		退職退休金 (F)		員工酬勞(G) (註5)						
		本 公 司	財 務 報 告 內 所 有 公 司	本 公 司	財 務 報 告 內 所 有 公 司	本 公 司	財 務 報 告 內 所 有 公 司	本 公 司	財 務 報 告 內 所 有 公 司	本 公 司	財 務 報 告 內 所 有 公 司	本 公 司	財 務 報 告 內 所 有 公 司	本 公 司	財 務 報 告 內 所 有 公 司	現 金 金 額	股 票 金 額	現 金 金 額	股 票 金 額	本 公 司	財 務 報 告 內 所 有 公 司	
公益性 獨立 董事	陳以亨	480	480	-	-	-	-	14	14	494 0.03%	494 0.03%	-	-	-	-	-	-	-	-	494 0.03%	494 0.03%	-
獨立 董事	楊朝榮	480	480	-	-	-	-	14	14	494 0.03%	494 0.03%	-	-	-	-	-	-	-	-	494 0.03%	494 0.03%	-
獨立 董事	曹勝雄	480	480	-	-	-	-	14	14	494 0.03%	494 0.03%	-	-	-	-	-	-	-	-	494 0.03%	494 0.03%	-
總	計	8,496	8,496	-	-	-	-	452	452	8,948 0.49%	8,948 0.49%	4,391	4,391	108	108	-	-	-	-	13,447 0.74%	13,447 0.74%	22,786

1.請敘明獨立董事酬金給付政策、制度、標準與結構，並依所擔負之職責、風險、投入時間等因素敘明與給付酬金數額之關聯性：本公司獨立董事之報酬依董事會決議辦理。

*除上表揭露外，最近年度公司董事提供服務(如擔任母公司/財務報告內所有公司/轉投資事業非屬員工之顧問等)領取之酬金：無此情形。

*應請分別列示董事(非獨立董事之一般董事)及獨立董事相關資訊。

註1：係指最近年度董事之報酬（包括董事薪資、職務加給、離職金、各種獎金、獎勵金等）。

註2：係填列最近年度盈餘分配議案股東會前經董事會通過擬議配發之董事酬勞金額。依本公司章程規定，不配發董事酬勞。

註3：係指最近年度董事之相關業務執行費用(包括車馬費、特支費、各種津貼、宿舍、配車等實物提供等等)。上述費用不包括給付司機之報酬計新台幣 745 仟元。

註4：係指最近年度董事兼任員工（包括兼任總經理、副總經理、其他經理人及員工）所領取包括薪資、職務加給、離職金、各種獎金、獎勵金、車馬費、特支費、各種津貼、宿舍、配車等。

註5：係指最近年度董事兼任員工（包括兼任總經理、副總經理、其他經理人及員工）取得員工紅利（含股票紅利及現金紅利）者，應揭露最近年度盈餘分配議案股東會前經董事會通過擬議配發員工紅利金額。

註6：稅後純益係指最近年度個體財務報告之稅後純益。

註7：係指公司董事領取來自子公司以外轉投資事業或母公司相關酬金金額。

註8：法人代表人董事張明瑋先生於民國 112 年 10 月 16 日就任，於民國 113 年 7 月 31 日解任。

註9：法人代表人董事王正明先生於民國 112 年 05 月 31 日解任。

註10：法人代表人董事彭榮敏先生於民國 113 年 01 月 16 日解任。

註11：董事盧衍良先生於民國 113 年 7 月 31 日辭任。

註12：董事饒世湛先生於民國 113 年 7 月 31 日辭任。

*本表所揭露酬金內容與所得稅法之所得概念不同，故本表目的係作為資訊揭露之用，不作課稅之用。

酬金級距表

給付本公司各個董事酬金級距	董事姓名			
	前四項酬金總額 (A+B+C+D)		前七項酬金總額(A+B+C+D+E+F+G)	
	本公司	財務報告內所有公司	本公司	財務報告內所有公司
低於 1,000,000 元	王正明、張明瑋、張程皓、 陳奕傑、彭寶珠、彭榮敏、 盧衍良、范宏書、饒世湛、 顏信輝、陳以亨、楊朝榮、 曹勝雄	王正明、張明瑋、張程皓、 陳奕傑、彭寶珠、彭榮敏、 盧衍良、范宏書、饒世湛、 顏信輝、陳以亨、楊朝榮、 曹勝雄	王正明、張程皓、陳奕傑、 彭寶珠、彭榮敏、盧衍良、 范宏書、饒世湛、顏信輝、 陳以亨、楊朝榮、曹勝雄	王正明、張程皓、陳奕傑、 彭寶珠、彭榮敏、盧衍良、 范宏書、饒世湛、顏信輝、 陳以亨、楊朝榮、曹勝雄
1,000,000 元(含)~2,000,000 元(不含)	-	-	-	-
2,000,000 元(含)~3,500,000 元(不含)	-	-	-	-
3,500,000 元(含)~5,000,000 元(不含)	陳漢銘	陳漢銘	陳漢銘、張明瑋	陳漢銘、張明瑋
5,000,000 元(含)~10,000,000 元(不含)	-	-	-	-
10,000,000 元(含)~15,000,000 元(不含)	-	-	-	-
15,000,000 元(含)~30,000,000 元(不含)	-	-	-	-
30,000,000 元(含)~50,000,000 元(不含)	-	-	-	-
50,000,000 元(含)~100,000,000 元(不含)	-	-	-	-
100,000,000 元(含)以上	-	-	-	-
總計	14 人	14 人	14 人	14 人

(2)監察人之酬金(彙總配合級距揭露姓名方式)：本公司已於民國 108 年 11 月 11 日成立審計委員會取代監察人職務。

(3)總經理及副總經理之酬金

基準日：112 年度 單位：新台幣仟元

職稱	姓名	薪資(A) (註 1)		退職退休金(B)		獎金及特支費等等 (C) (註 2)		員工酬勞金額(D) (註 3)				A、B、C 及 D 等四項總額及 占稅後純益之比例 (％) (註 4)		領取來自 子公司以 外轉投資 事業或母 公司酬金 (註 5)
		本公司	財務報 告內所有 公司	本公司	財務報告 內所有公 司	本公司	財務報 告內所有 公司	本公司		財務報告內 所有公司		本公司	財務報告內所有 公司	
								現金 金額	股票 金額	現金 金額	股票 金額			
總經理	張明瑋	2,696	2,696	108	108	1,695	1,695	-	-	-	-	4,499 0.25%	4,499 0.25%	-
商務長	許致遠	2,370	2,370	108	108	1,719	1,719	-	-	-	-	4,197 0.23%	4,197 0.23%	-
營運長	賴俊迪	2,496	2,496	108	108	1,488	1,488	-	-	-	-	4,092 0.22%	4,092 0.22%	-
財務長兼 公司治理主管	徐心怡	1,851	1,851	108	108	1,155	1,155	-	-	-	-	3,114 0.17%	3,114 0.17%	-
總計		9,413	9,413	432	432	6,057	6,057					15,902 0.87%	15,902 0.87%	-

註 1：係指最近年度總經理及副總經理之薪資（包括總經理及副總經理薪資、職務加給、離職金）。

註 2：係指最近年度總經理及副總經理各種獎金、獎勵金、車馬費、特支費、各種津貼、宿舍、配車等實物提供及其他報酬金額。上述費用不包括給付司機之報酬計新台幣 745 仟元。

註 3：係指最近年度經董事會通過分派總經理及副總經理之員工酬勞（含股票及現金）金額。按去年實際分派金額比例計算今年擬議分派金額。本公司無民國 112 年員工酬勞案。

註 4：稅後純益係指最近年度個體財務報告之稅後純益。

註 5：係指公司總經理及副總經理領取來自子公司以外轉投資事業或母公司相關酬金金額。

*本表所揭露酬金內容與所得稅法之所得概念不同，故本表目的係作為資訊揭露之用，不作課稅之用

酬金級距表

給付本公司各個總經理及副總經理酬金級距	總經理及副總經理姓名	
	本公司	財務報告內所有公司
低於 1,000,000 元	-	-
1,000,000 元（含）～2,000,000 元（不含）	-	-
2,000,000 元（含）～3,500,000 元（不含）	徐心怡	徐心怡
3,500,000 元（含）～5,000,000 元（不含）	張明瑋、賴俊迪、許致遠	張明瑋、賴俊迪、許致遠
5,000,000 元（含）～10,000,000 元（不含）	-	-
10,000,000 元（含）～15,000,000 元（不含）	-	-
15,000,000 元（含）～30,000,000 元（不含）	-	-
30,000,000 元（含）～50,000,000 元（不含）	-	-
50,000,000 元（含）～100,000,000 元（不含）	-	-
100,000,000 元以上	-	-
總計	4 人	4 人

(4)前五位酬金最高主管之酬金

基準日：112 年度 單位：新台幣仟元

職稱	姓名	薪資(A) (註 1)		退職退休金(B)		獎金及特支費等等 (C) (註 2)		員工酬勞金額(D) (註 3)				A、B、 C 及 D 等四項總額及 占稅後純益之比例 (％) (註 4)		領取來自 子公司以 外轉投資 事業或母 公司酬金 (註 5)
		本公司	財務報 告內所有 公司	本公司	財務報告 內所有公 司	本公司	財務報 告內所有 公司	本公司		財務報告內 所有公司		本公司	財務報告內所有 公司	
								現金 金額	股票 金額	現金 金額	股票 金額			
航務管理處協理	林天助	6,038	6,038	108	108	4,249	4,249	-	-	-	-	10,395 0.57%	10,395 0.57%	-
總經理	張明瑋	2,696	2,696	108	108	1,695	1,695	-	-	-	-	4,499 0.25%	4,499 0.25%	-
商務長	許致遠	2,370	2,370	108	108	1,719	1,719	-	-	-	-	4,197 0.23%	4,197 0.23%	-
營運長	賴俊迪	2,496	2,496	108	108	1,488	1,488	-	-	-	-	4,092 0.22%	4,092 0.22%	-
財務長兼公司 治理主管	徐心怡	1,851	1,851	108	108	1,155	1,155	-	-	-	-	3,114 0.17%	3,114 0.17%	-

註 1：係指最近年度總經理、副總經理及經理人之薪資（包括總經理及副總經理薪資、職務加給、離職金）。

註 2：係指最近年度總經理、副總經理及經理人各種獎金、獎勵金、車馬費、特支費、各種津貼、宿舍、配車等實物提供及其他報酬金額計新台幣 745 仟元。

註 3：係指最近年度經董事會通過分派總經理、副總經理及經理人之員工酬勞（含股票及現金）金額。按去年實際分派金額比例計算今年擬議分派金額。本公司無民國 112 年員工酬勞案。

註 4：稅後純益係指最近年度個體財務報告之稅後純益。

註 5：係指公司總經理、副總經理及經理人領取來自子公司以外轉投資事業或母公司相關酬金金額。

(5)最近年度(112 年度)分派員工酬勞之經理人姓名及分派情形：

職稱	姓名	股票金額	現金金額	總計	總額占 112 年度稅後純益之比例(%)
總經理	張明璋	-	-	-	-
總稽核	宋仲奮				
營運長	賴俊迪				
商務長	許致遠				
財務長兼 公司治理主管	徐心怡				
協理	何立己				
協理	林巧琬				
協理	林天助				
協理	許耿雄				
協理	劉義峰(112 年 10 月 02 日辭任)				

2. 總經理及副總經理等之酬金總額占稅後純益比例之分析並說明給付酬金之政策、標準與組合、訂定酬金之程序，與經營績效及未來風險之關連性：

(1)最近二年度給付董事、監察人、總經理及副總經理酬金總額占稅後純益比例：

單位：新台幣仟元；%

項目 職稱	111 年度				112 年度			
	酬金總額		酬金總額占稅後純益比例(%)		酬金總額		酬金總額占稅後純益比例(%)	
	本公司	合併報表內所有公司	本公司	合併報表內所有公司	本公司	合併報表內所有公司	本公司	合併報表內所有公司
董事	8,195	8,195	-0.29%	-0.29%	13,447	13,447	0.74%	0.74%
總經理及副總經理	10,989	10,989	-0.39%	-0.39%	15,902	15,902	0.87%	0.87%

(2)給付酬金之政策、標準與組合、訂定酬金之程序、與經營績效及未來風險之關聯性：

1、給付酬金之政策、標準與組合

依公司章程規定，董事之車馬費與報酬，由董事會參照相關業界及上市公司水準議定之；另依據薪資報酬委員會組織規程規定，董事及經理人之薪資報酬應參考同業通常水準支給情形，並考量個人表現、公司經營績效及未來風險之關聯合理性而核定。

2、訂定酬金之程序由薪資報酬委員會訂定薪資報酬並定期檢討後，提交董事會討論。

3、與經營績效之關聯性

董事長、經理人年度績效獎金依公司相關規定，並視公司整體經營績效及個人績效達成率，作為給付之建議，提報薪資報酬委員會同意後，提交董事會討論通過後核發。公司整體經營績效包括財務績效、品質及風險兩大指標；個人績效包括領導統御、執行能力、工作創新、成本控制、人才培育等五大職能達成率。

4、與未來風險之關聯性

本公司經營管理階層之重要決策，均衡酌各種風險因素後為之；重要決策之績效將反映於公司獲利情形，亦即其薪酬與未來風險控管績效相關。

(七) 申請以上市審查準則第六條之一或屬科技事業、資訊軟體業申請上市者，應增列技術及研究發展人員之資歷簡歷：本公司非以上市審查準則第六條之一或屬科技事業、資訊軟體業申請上市者，故不適用。

(八) 發行公司之非董事，而實質上執行董事業務或實質控制公司之人事、財務或業務經營而實質指揮董事執行業務者，應增列敘明上開人士之姓名、經（學）歷、持有股份、目前兼任發行公司及其他公司之職務、與發行公司董事之關係及對發行公司實質控制情形，另外國發行公司尚應敘明上開人士依註冊地國法令規定之法律責任

本公司截至公開說明書刊印日止，並無實質上執行董事業務或實質控制公司之人事、財務或業務經營而實質指揮董事執行業務之非董事，故不適用。

(九) 本國發行公司或外國發行人初次申請股票創新板上市者，應增列敘明核心技術人員之資歷簡歷：本公司非初次申請股票在創新板上市者，故不適用。

四、資本及股份

(一)股份種類

113 年 5 月 31 日；單位：股

股份種類	核定股本			備註
	流通在外股份	未發行股份	合計	
記名普通股	449,000,000	151,000,000	600,000,000	本公司股票為 創新板改列上市

(二)股本形成經過

1.公司最近五年度及截至公開說明書刊印日止股本變動之情形：

單位：新台幣元；股

年 月	發行 價格 (元)	核定股本		實收股本		備註		
		股數 (股)	金額 (元)	股數 (股)	金額 (元)	股本 來源	以現金以 外之財產 抵充股款 者	其 他
103.4	10	200,000,000	2,000,000,000	200,000,000	2,000,000,000	設立登記股本	無	註 1
106.6	10	300,000,000	3,000,000,000	200,000,000	2,000,000,000	設立登記股本	無	註 2
109.12	25	300,000,000	3,000,000,000	280,000,000	2,800,000,000	發行新股	無	註 3
110.10	25	600,000,000	6,000,000,000	400,000,000	4,000,000,000	發行新股	無	註 4
112.5	25	600,000,000	6,000,000,000	436,000,000	4,360,000,000	發行新股	無	註 5
112.8	42.6	600,000,000	6,000,000,000	449,000,000	4,490,000,000	發行新股	無	註 6

註 1：民國 103 年 04 月 21 日經授商字第 10301070630 號核准。

註 2：民國 106 年 06 月 03 日經授商字第 10601070390 號核准。

註 3：民國 109 年 12 月 15 日經授商字第 10901225000 號核准。

註 4：民國 110 年 10 月 05 日經授商字第 11001179550 號核准。

註 5：民國 112 年 05 月 29 日經授商字第 11230086410 號核准。

註 6：民國 112 年 08 月 23 日經授商字第 11230165010 號核准。

2.最近三年度及截至公開說明書刊印日止私募普通股之執行情形：無。

3.公司採總括申報方式發行新股者，應揭露預定發行總額、已發行總額及總括申報餘額等相關資訊：本次非採用總括申報方式發行新股，故不適用。

(三)最近股權分散情形

1.股東結構

113 年 05 月 31 日；單位：人；股；%

股東結構 數量	政府機構	金融機構	其他法人	個 人	外國機構 及外人	合 計
人 數	0	13	64	7,042	18	7,137
持有股數	0	6,351,242	372,430,659	64,348,607	5,869,492	449,000,000
持股比例	0.00%	1.41%	82.95%	14.33%	1.31%	100.00%

2.股權分散情形

113 年 5 月 31 日；單位：人；股；%

持 股 分 級	股東人數	持有股數	持股比率
1 ~ 999	1,630	313,322	0.07%
1,000 ~ 5,000	3,789	7,792,325	1.74%
5,001 ~ 10,000	688	5,345,443	1.19%
10,001 ~ 15,000	288	3,625,913	0.81%
15,001 ~ 20,000	154	2,805,172	0.62%
20,001 ~ 30,000	161	4,063,076	0.90%
30,001 ~ 40,000	98	3,437,581	0.77%
40,001 ~ 50,000	67	3,126,155	0.70%
50,001 ~ 100,000	131	9,572,703	2.13%
100,001 ~ 200,000	57	8,224,681	1.83%
200,001 ~ 400,000	42	11,905,677	2.65%
400,001 ~ 600,000	7	3,478,849	0.77%
600,001 ~ 800,000	7	4,734,935	1.05%
800,001 ~ 1,000,000	3	2,607,366	0.58%
1,000,001 ~ 999,999,999	15	377,966,802	84.18%
1,000,000,000 以上	0	0	0.00%
合 計	7,137	449,000,000	100.00%

3.主要股東名單

持股比例達百分之五以上之股東或持股比例占前十名之股東名稱、持股數額及比例：

113 年 5 月 31 日；單位：股；%

主要股東名稱	股份	持 有 股 數	持 股 比 例
中華航空股份有限公司		337,624,477	75.19%
華信航空股份有限公司		16,613,624	3.70%
中國信託創業投資股份有限公司		3,875,400	0.86%
台新綜合證券股份有限公司		3,170,000	0.71%
鳳凰國際旅行社股份有限公司		3,124,248	0.70%
雄獅旅行社股份有限公司		2,033,000	0.45%
暉煌投資股份有限公司		1,611,311	0.36%
張恆輝		1,560,000	0.35%
林秉毅		1,478,000	0.33%
台中銀證券股份有限公司		1,345,000	0.30%

4.最近二年度及當年度董事、監察人及持股比例超過百分之十以上之股東放棄現金增資認股之情形：

(1)董事、監察人及持股比例超過百分之十以上之股東放棄現金增資認股之情形

單位：股

職稱	姓 名	111 年度		112 年度		113 年度 截至 10 月 31 日止	
		可認股數	實認股數	可認股數	實認股數	可認股數	實認股數
大股東	中華航空股份有限公司	—	—	23,992,821 註 1	23,992,821 註 1	—	—
董事長	陳漢銘	—	—	—	—	—	—
法人代表 人董事	張明璋 (112年10月16日就任) (112年07月31日解任)	—	—	—	—	—	—
法人代表 人董事	陳奕傑	—	—	—	—	—	—
法人代表 人董事	張程皓	—	—	—	—	—	—
法人代表 人董事	彭寶珠	—	—	—	—	—	—
法人代表 人董事	王薇 (113年01月16日就任) (112年07月31日解任)	—	—	—	—	—	—
法人代表 人董事	彭榮敏 (113年01月16日解任)	—	—	—	—	—	—
法人代表 人董事	王正明 (112年05月31日解任)	—	—	—	—	—	—
董事	饒世湛 (112年07月31日辭任)	—	—	—	—	—	—
董事	顏信輝	—	—	—	—	—	—
董事	盧衍良 (112年07月31日辭任)	—	—	—	—	—	—
董事	范宏書	—	—	—	—	—	—
公益性 獨立董事	陳以亨	—	—	—	—	—	—
獨立董事	楊朝榮	—	—	—	—	—	—
獨立董事	曹勝雄	—	—	—	—	—	—

註 1：民國 111 年未辦理現金增資，民國 112 年分別辦理興櫃現金增資及初次上市前現金增資共兩次現金增資，其中，為辦理初次上市前現金增資原股東放棄認購，業經民國 112 年 6 月 1 日股東會決議通過，故可認購之股數為零。故所填列部分係上市前興櫃現金增資之認股情形。

(2)放棄現金增資認股洽關係人認購者之情形：無。

5. 最近二年度及截至公開說明書刊印日止，董事、監察人、經理人及持股比例百分之十以上之股東股權移轉及股權質押變動情形。

(1)董事、監察人、經理人及持股比例超過百分之十之股東股權變動及股權質押情形

單位：股

職稱	姓 名	111 年度		112 年度		113 年度 截至 10 月 31 日止	
		持有股數 增(減)數	質押股 數 增(減) 數	持有股數 增(減)數	質押股數 增(減)數	持有股數 增(減)數	質押股 數 增(減)數
大股東	中華航空股份有限公司	—	—	23,992,821	—	(36,745,427)	—
董事長	陳漢銘	—	—	—	—	—	—
法人代表 人董事	張明瑋 (112年10月16日就任) (113年07月31日解任)	—	—	—	—	—	—
法人代表 人董事	陳奕傑	—	—	—	—	—	—
法人代表 人董事	張程皓	—	—	—	—	—	—
法人代表 人董事	彭寶珠	—	—	—	—	—	—
法人代表 人董事	王薇 (113年01月16日就任) (113年07月31日解任)	—	—	—	—	—	—
法人代表 人董事	彭榮敏 (113年01月16日解任)	—	—	—	—	—	—
法人代表 人董事	王正明 (112年05月31日解任)	—	—	125	—	—	—
董事	饒世湛 (113年07月31日辭任)	—	—	—	—	—	—
董事	顏信輝	—	—	—	—	—	—
董事	盧衍良 (113年07月31日辭任)	—	—	—	—	—	—
董事	范宏書	—	—	—	—	—	—
公益性 獨立董事	陳以亨	—	—	—	—	—	—
獨立董事	楊朝榮	—	—	—	—	—	—
獨立董事	曹勝雄	—	—	—	—	—	—
總經理	張明瑋	—	—	—	—	—	—
前任 總稽核	鍾朝端 (111年08月05日辭任)	—	—	—	—	—	—
總稽核	宋仲奮	(2,000)	—	14,056	—	2,000	—
營運長	賴俊迪	—	—	20,008	—	—	—
商務長	許致遠	—	—	26,678	—	—	—
財務長兼 公司治理 主管	徐心怡	—	—	—	—	—	—
協理	雷治中 (111年08月31日辭任)	—	—	—	—	—	—
協理	何立己	—	—	11,000	—	—	—

職稱	姓 名	111 年度		112 年度		113 年度 截至 10 月 31 日止	
		持有股數 增(減)數	質押股 數 增(減) 數	持有股數 增(減)數	質押股數 增(減)數	持有股數 增(減)數	質押股 數 增(減)數
協理	劉義峰 (112年10月02日辭任)	—	—	11,000	—	—	—
協理	林巧琬	(8,000)	—	22,001	—	(7,000)	—
協理	林天助	—	—	—	—	—	—
協理	許耿雄	(12,000)	—	5,541	—	—	—

(2)董事、監察人、經理人及持股比例超過百分之十之股東股權移轉之相對人為關係人者之資訊：無。

(3)董事、監察人、經理人及持股比例超過百分之十之股東股權質押之相對人為關係人者之資訊：無。

6.持股比例占前十名之股東，其相互間為關係人或為配偶、二親等以內之親屬關係之資訊：

持股比例占前十名之股東，其相互間之關係資料(113 年 05 月 31 日)

姓名	本人 持有股份		配偶、未 成年子女 持有股份		利用他人 名義合計 持有股份		前十大股東相互間具有關係 人或為配偶、二親等以內之 親屬關係者，其名稱或姓名 及關係		備 註
	股數	持股 比率	股 數	持股 比率	股 數	持股 比率	名稱 (或姓名)	關係	
中華航空股份有限公司 代表人：謝世謙	337,624,477	75.19%	—	—	—	—	華信航空股份 有限公司	母子公司	—
華信航空股份有限公司 代表人：高星潢	16,613,624	3.70%	—	—	—	—	中華航空股份 有限公司	母子公司	—
中國信託創業投資股份有 限公司 代表人：謝載祥	3,875,400	0.86%	—	—	—	—	—	—	—
台新綜合證券股份有限公 司 代表人：郭嘉宏	3,170,000	0.71%	—	—	—	—	—	—	—
鳳凰國際旅行社股份有限 公司 代表人：張巍耀	3,124,248	0.70%	—	—	—	—	—	—	—
雄獅旅行社股份有限公司 代表人：王文傑	2,033,000	0.45%	—	—	—	—	—	—	—
暉煌投資股份有限公司 代表人：杜玉馨	1,611,311	0.36%	—	—	—	—	—	—	—
張恆輝	1,560,000	0.35%	—	—	—	—	—	—	—
林秉毅	1,478,000	0.33%	—	—	—	—	—	—	—
台中銀證券股份有限公司 代表人：葉秀惠	1,345,000	0.30%	—	—	—	—	—	—	—

(四)最近二年度每股市價、淨值、盈餘、股利及相關資料

單位：新台幣元；千股

項 目	年 度		111 年度	112 年度	當年度截至 113 年 10 月 31 日 (註 6)
每股市價	最 高		未上市(櫃)	46.85	74.70
	最 低		未上市(櫃)	26.10	30.85
	平 均		未上市(櫃)	32.29	46.84
每股淨值 (註 5)	分 配 前		2.31	9.42	14.93
	分 配 後		2.31	9.42	14.93
每股盈餘	加權平均股數(千股)		400,000	427,778	449,000
	每股盈餘(註 1)		(7.12)	4.27	5.52
每股股利	現金股利		—	—	—
	無償配股	盈餘配股	—	—	—
		資本公積配股	—	—	—
	累積未付股利		—	—	—
投資報酬 分析	本益比(註 2)		未上市(櫃)	7.56	—
	本利比(註 3)		—	—	—
	現金股利殖利率(註 4)		—	—	—

註 1：為稅後基本每股盈餘。

註 2：本益比＝當年度每股平均收盤價／每股盈餘。

註 3：本利比＝當年度每股平均收盤價／每股現金股利。

註 4：現金股利殖率＝每股現金股利／當年度每股平均收盤價。

註 5：以年底已發行之股數為準並依據董事會或次年度股東會決議分配之情形填列。

註 6：每股淨值、每股盈餘應填列截至公開說明書刊印日止最近一季經會計師查核（核閱）之資料；其餘欄位應填列截至公開說明書刊印日止之當年度資料。

(五)公司股利政策及執行狀況

1.公司章程所訂之股利政策

公司章程訂定本公司每年度決算如有盈餘時，應依法繳納稅捐、彌補累積虧損後，次提百分之十為法定盈餘公積，其餘再依法令規定提列或迴轉特別盈餘公積，如尚有盈餘，併同累積未分配盈餘，嗣依下列原則，由董事會擬定分配案：

- (1)以不低於百分之五十之額度內分派股東股息及紅利。惟當年度稅前盈餘經依上述方式計算扣減後，如其可分配之數額不足時，得以累積未分配盈餘支應。
- (2)本公司無虧損時，得依財務、業務及經營面等因素之考量，將公積之全部或一部依法令或主管機關規定發放新股或現金。
- (3)前開股息及紅利之發放得以股票或現金方式為之，惟現金股利不低於全部股利之百分之三十。

依公司法規定，以發行新股方式為之時，應提請股東會決議後分派之；如以發放現金之方式為之時，授權董事會以三分之二以上董事之出席，及出席董事過半數之決議，並報告股東會。

2.本年度擬(已)議股東股利分配之情形：

本公司業經 113 年 03 月 01 日第 4 屆董事會第 12 次會議決議 112 年度擬不分配股利，並提請 113 年股東常會承認。

(六)本年度擬議之無償配股對公司營業績效及每股盈餘之影響：不適用。

(七)員工及董事酬勞

1.本公司章程所載員工及董事酬勞之成數或範圍：

依本公司章程規定，本公司年度如有稅前淨利，應提撥不低於百分之一為員工酬勞。但本公司尚有累積虧損時，應預先保留彌補數額，再依前項比例提撥員工酬勞。

前項員工酬勞，由董事會三分之二以上之董事出席，及出席董事過半數同意之決議行之，並報告股東會。

2.本期估列員工及董事酬勞金額之估列基礎、以股票分派之員工酬勞之股數計算基礎及實際分派金額若與估列數有差異時之會計處理：

年度終了後，財務報告通過發布日前經董事會決議之發放金額有重大變動時，該變動調整原提列年度費用，財務報告通過發布日後若金額仍有變動，則依會計估計變動處理，於次一年度調整入帳。

3.董事會通過分派酬勞情形：

(1)以現金或股票分派之員工酬勞及董事酬勞金額。若與認列費用年度估列金額有差異，應揭露差異數、原因及處理情形

本公司 112 年度為盈餘，惟扣除待彌補虧損後為累積虧損，故無提列員工酬勞及董事酬勞，而無此情形。

(2)以股票分派之員工酬勞金額占本期稅後純益及員工酬勞合計數之比例

本公司 112 年度為盈餘，惟扣除待彌補虧損後為累積虧損，故無提列員工酬勞及董事酬勞，而無此情形。

4.股東會報告分派酬勞情形及結果：

本公司 112 年度為盈餘，惟扣除待彌補虧損後為累積虧損，故無提列員工酬勞及董事酬勞，而無此情形。

5.前一年度員工及董事酬勞之實際分派情形(包括分派股數、金額及股價)、其與認列員工及董事酬勞有差異者並應敘明差異數、原因及處理情形：

本公司 111 年度為稅前虧損，無需提列員工酬勞及董事酬勞，故無此情形。

(八)公司買回本公司股份情形：無。

五、公司債（含海外公司債）辦理情形

(一)公司債辦理情形：無。

(二)一年內到期之公司債：無。

(三)轉換公司債資料：無。

(四)交換公司債資料：無。

(五)公司採總括申報方式募集與發行普通公司債：無。

(六)已發行附認股權公司債：無。

(七)最近三年度及截至公開說明書刊印日止私募公司債辦理情形：無。

六、特別股辦理情形：無此情形。

七、參與發行海外存託憑證之辦理情形：無此情形。

八、員工認股權憑證辦理情形

(一)員工認股權憑證辦理情形：無此情形。

(二)取得員工認股權憑證之經理人及取得認股權憑證可認股數前十大員工之姓名、取得及認購情形：無。

(三)最近三年度及截至公開說明書刊印日止私募員工認股權憑證辦理情形：無此情形。

九、限制員工權利新股辦理情形

(一)限制員工權利新股辦理情形：無。

(二)取得限制員工權利新股之經理人及取得前十大之員工姓名、取得情形：無。

十、併購辦理情形：無此情形。

十一、受讓他公司股份發行新股辦理情形：無此情形。

貳、營運概況

一、公司之經營

(一)業務內容

1.業務範圍

(1)所營業務之主要內容：

G501011 民用航空運輸業

G501020 民用航空總代理業

ZZ99999 除許可業務外，得經營法令非禁止或限制之業務

(2)目前主要服務之營業比重：

單位：新台幣千元

年度 項目	111 年度		112 年度		113 年度前三季	
	營業收入淨額	比重(%)	營業收入淨額	比重(%)	營業收入淨額	比重(%)
客運收入	1,287,918	97.95%	12,112,893	97.15%	12,171,057	96.31%
貨運收入	19,755	1.50%	52,781	0.42%	32,473	0.26%
其 他	7,154	0.55%	302,662	2.43%	433,306	3.43%
合 計	1,314,827	100.00%	12,468,336	100.00%	12,636,836	100.00%

(3)目前之服務項目：

- A. 客運服務：旅客運輸服務及定期、不定期承攬國際包機業務。
- B. 貨運服務：貨物及包裹之運送服務。
- C. 地勤代理收入：提供機場運務及裝載管制服務、貨運作業等服務。

(4)計劃開發之新商品(服務)：

- A. 聯運服務：與它航合作，提供旅客一站式購買兩家航空公司的組合機票，讓旅客的航點選擇更多元，行程安排更流暢。
- B. 一站式購票平台：於購票流程中提供旅客加價訂購飯店住宿、交通票券、門票、免稅品等選擇，讓旅客可享受一站式完成所有行程安排。
- C. 機上娛樂服務(IFE)：於機上設置內部網路系統，供旅客享用娛樂串流服務。
- D. 開發潛力航點，優化航網布建：持續檢視疫後市場動態與機會，評估潛力市場並積極布局新航點，以強化整體航網接轉與市場競爭力。
- E. 導入個人化服務推薦：透過旅客興趣分層，從訂位、出發、搭機前、返國後全方位推播各階段相關票券、自助報到、免稅品選購等個人化產品服務，並主動推播特色航點或產品服務給旅客，幫忙旅客尋找合適的旅遊地及產品服務。
- F. 精緻化機上餐點：藉由聯名合作將機上餐點融入台灣在地當季食材，設計出口味獨特又能凸顯台灣在地特色美味的機上餐點，提升低成本航空的機上餐層級，隨著機翼攀升至不同層次的味蕾。

2. 產業概況

(1) 產業現況與發展

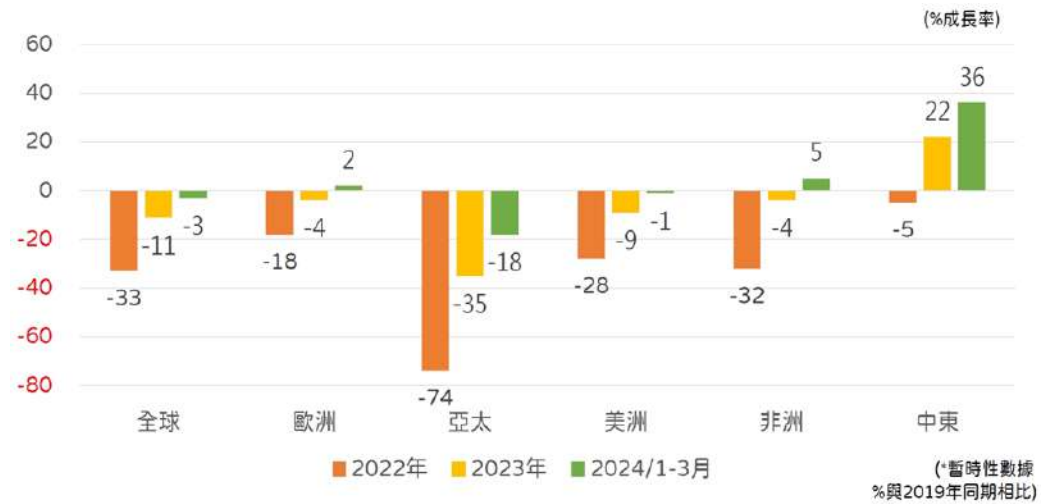
全球航空業者已逐步脫離嚴重特殊傳染性肺炎疫情之陰霾，台灣經濟研究院於今(113)年 7 月 25 日公布最新整體經濟預測，隨著就業市場持續穩定、薪資維持一定成長力道，再加上股市帶動財富效應，有助於民間消費動能延續。儘管國際油價影響運輸成本，但在缺船、缺櫃、塞港等問題影響下，使得部份航線運價大漲，再加上國人出國旅行意願強勁推動航空客運業務成長，也間接刺激國際旅運需求持續暢旺，國際航空運輸協會(IATA)預估 113 年航空淨利率將較 112 年略為改善，但檢視整個航空運輸產業供應鏈的環境及競爭，甚或全球經濟發展、通貨膨脹、地緣政治等因素，仍考驗航空公司對機隊運能的風險控管及營運韌性。

根據聯合國世界觀光組織(UNWTO)及台灣觀光協會(Taiwan Visitors Associaton)分析，亞太地區的國際觀光正在復甦，113 年第一季國際入境旅客人次(過夜旅客)已達到 108 年的 97%，約有 2.85 億人次的國際旅客，較去(112)年同期增加約 19%。主要因素為持續且強勁的旅遊需求、亞洲市場開放、航空連結性的提高及簽證便利化，這也反映出國際觀光現況幾乎已完全恢復至疫前的表現。儘管在充滿不確定性和不穩定的情況下，旅客如面臨在生活成本上升和可支配收入面臨壓力的情況下，會願意尋求更物超所值、離家更近的旅行，此外，匯率也將會是影響旅行的選擇因素。聯合國旅遊組織信心指數(UN Tourism Confidence Index)顯示，儘管經濟和地緣政治緊張的現況持續對國際觀光和信心的復甦形成重大的挑戰，113 年 5 至 8 月間仍有積極的表現。也因此，國際航空運輸協會(IATA)表示，旅客在 112 年充分利用旅行自由，導致市場需求強勁，但綜觀整個產業供應鏈，設備故障、人員短缺等，卻可能導致無法提供合乎旅客預期的飛行體驗。因此，成功的 113 年，需要整個產業供應鏈都做好充分準備，才能滿足蓄勢待發的需求。

交通部民航局的最新統計顯示，去年國際航線客運量總載客人次為 4,089.3 萬人次，約佔疫情前(108 年)的 68.2%，共計 60 家國際航空公司營運飛航台灣的航線，而其中有 26 家為低成本航空公司，近千萬的載客人次，占總載客量的 22.5%；台灣虎航去年載客量達 222.2 萬人次，在低成本航空市場中佔比約為 24.6%，稱霸低成本航空市場。

綜觀航空產業在各地區的市場需求也表現強勁，國際航空運輸協會(IATA)的公布數據指出，產業整體的載客率(Passenger Load Factor, PLF)為 82.3%，目前北美的表現最佳，且幾乎貼近疫前(108 年)的數據，主要受惠於該區較早放寬旅遊及邊境限制；另非洲、拉丁美洲、中東地區的表現更意外的超越疫前，這可能也暗示這幾點地區的產業供應鏈恢復良好。亞太地區雖較晚加入放寬邊境限制的行列，但是國際觀光正在快速復甦，自去年起，亞太地區多個旅遊目的地開始向國際重新開放時，入境人次恢復至 65%，到了今年第一季已達到疫前的 82%；其中南亞恢復至疫前的 93%，東南亞恢復至 89%，而大洋洲為 85%。雖然東北亞受限於人力、油料、機場設備等限制，整體復甦有些落後，但第一季其分區的入境人次仍較去年同期增加了一倍以上(圖一)。

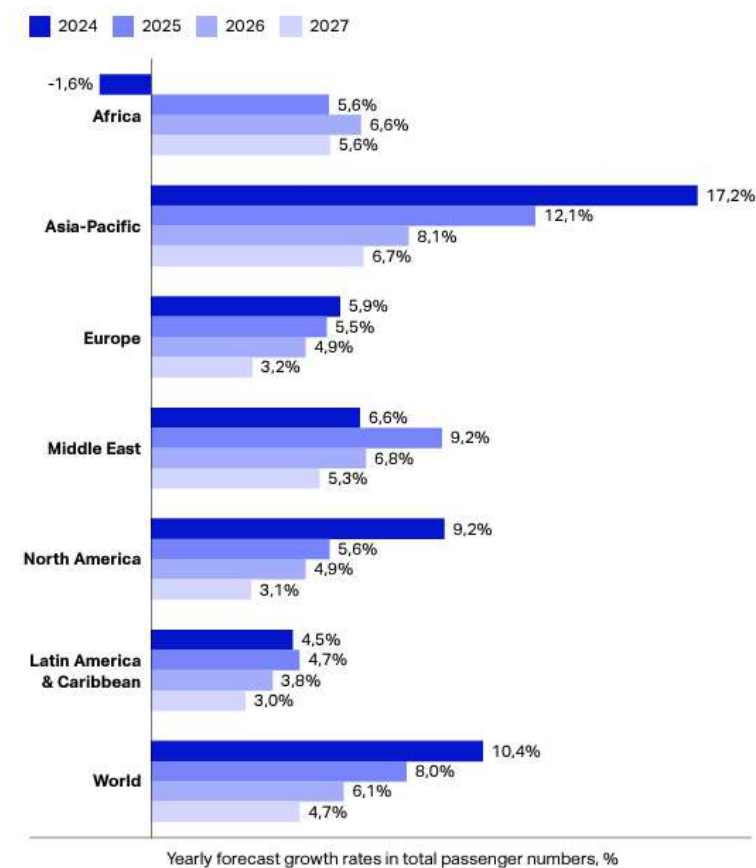
圖一 全球入境國際旅客成長率



資料來源：UN Tourism；製圖：台灣觀光協會

在旅客運量部份，全區均有暢旺的需求，國際航空運輸協會(IATA)預估西元113年的各區整體表現，應可恢復至疫情前的水平，國際客運收益公里數(Revenue Passenger Kilometer, RPKs)也在去年面臨快速擴張的市場需求，且就旅客數的預估，預計將以年增率 3.8%的方式逐年增長至西元 2043 年，預計屆時航空產業將有近超過 4 億人次的旅客增加數，而亞太地區預計將是重點的成長市場，且旅客數可望佔逾半數(表一)。

表一 各地區客運量預估數



資料來源：Air Passenger Forecasts, February 2024 update, Gobar Outlook for Air Transport, IATA

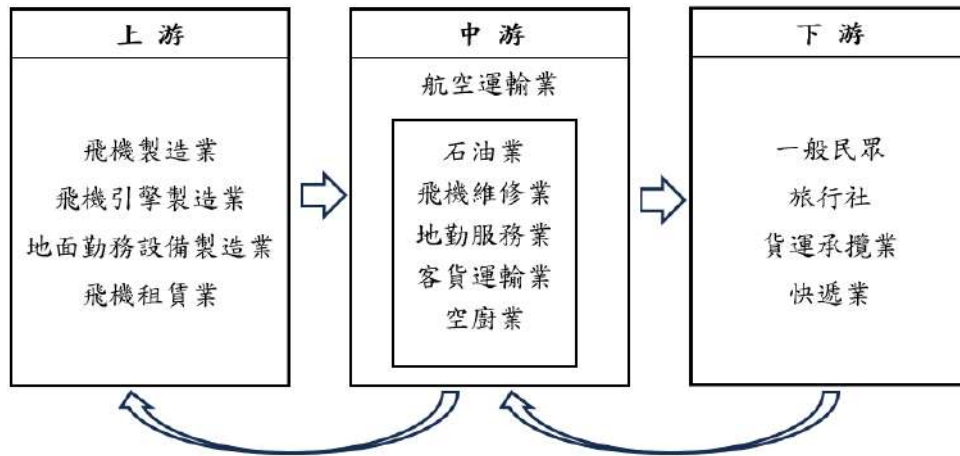
而地緣政治風險也持續為油價帶來波動，這也直接反映在產業供應鏈的成本上，也是航空業者的經營隱憂。考量油料成本為航空業經營成本之大宗，油價未來對航空業經營仍存在不確定性，可能致使航空公司在營運上的成本直接增加。此外，仍有部份地區的航空從業人員人力短缺、樞紐機場復原不定、旅宿業勞工短缺及容量不足等，甚或近期日本各地因航空燃油不足等因素，在在也成為產業中的競爭風險，並讓旅遊觀光產業出現斷鏈的情況。為此，國際航空運輸協會(IATA)也修正了今年全球交機數量自 1,777 架降至 1,583 架，顯示航太供應鏈斷鏈狀況仍然嚴峻，可能影響部份航空公司航班異動或取消，導致國際客流量欲振乏力。

國際航空運輸協會(IATA)理事長威爾許(Willie Walsh)先生表示，航空產業正走在可持續盈利的大道上，但仍有很大的差距需要彌補...解決供應鏈問題至關重要。就旅客的觀點而言，國際航空運輸協會(IATA)於今年 3 月的旅客調查數據顯示，有 77%的受訪旅客認為航空旅行物有所值、39%的旅客認為未來 12 個月的旅行量將超過前 12 個月、46%的旅客表示未來 12 個月的旅行支出將高於前 12 個月，此也暗示了市場觀點及客運需求仍存在增長的可能性。

與此同時，台灣虎航將持續汰舊換新機隊，引進空中巴士 A320neo 客機，並且全面盤點航網布局，藉優化航班、平衡航網布局，以滿足市場及旅客需求。

(2)產業上、中、下游之關聯性

航空運輸服務業係以提供客貨運輸服務為主，而其營運有賴上、中、下游各相關產業的支援及配合才得以提供完善的服務流程並滿足客戶需求。茲將本公司之上、中、下游各產業關聯性，以圖示並說明如下：



A.上游產業

主要為飛機、引擎製造業及地面勤務設備（如機坪作業所需之拖曳、裝載車輛或機具等）製造業。而目前國內航空公司擴增機隊方式除自購外，亦透過租賃，故飛機租賃業亦為航空運輸業之上游。

B.中游產業

以航空公司本身及相關支援行業為主，如提供飛機燃油之石油業、提供航空公司飛機組件修護之飛機維修業及提供飛機上侍應品之空廚業等。因應下游需求之變動，航空運輸業之策略性調整營運規模、機隊組成或航網架構等，亦會影響上游產業之發展。

C.下游產業

為航空運輸業主要提供服務之對象，客運方面包括一般民眾及旅行社，而貨運方面則有快遞業以及貨運承攬業。身為航空運輸業者，下游客戶之需求為本公司規劃產品及服務之核心，並以提供安全、便捷、完善的服務為營運之宗旨。

(3)產品之各種發展趨勢

A.空運市場自由化，航空業者相繼投入運能

隨著全球航空市場一體化日趨成熟，空運自由化也開始向亞太地區進一步擴展。美國、紐西蘭、新加坡、馬來西亞、泰國及日本（除東京外）已對台灣開放天空，近年韓國、越南及菲律賓航權大幅開放，進一步擴大服務航點與運能。然而，除既有業者持續擴充航網外，低成本與外籍業者陸續投入運能，使空運市場競爭日趨激烈。對此產業之趨勢變化，本公司充分掌握，以持續開創商機、擴大市場占有率。

B.網路時代，「零件式」的深度旅遊

過去旅遊業是把破碎元件有秩序地排列，打包成行程賣給消費者；但近年趨勢卻反其道而行，把包裝好的行程拆解回原先的單一零件。因應低成本航空興起，訂房網站如雨後春筍般出現，加上智慧型手機普及和電信漫遊資費平價化的推波助瀾，旅遊被拆解成機票、住宿與行程等等，解放了消費者的旅遊自由。社群媒體成為人與人分享交流的討論平台，制式化行程不再受青睞，消費者主張自主規劃更合適的旅遊體驗。比起跟團走馬看花，大多數人更喜歡自行選擇想要的「零件」再組合成商品。改變了過去點套餐的習慣，傾向自助餐式的選擇，量身訂作獨一無二的旅遊行程。

C.臺灣桃園機場擴建，打造東亞轉運新樞紐

近年來政府為打造桃園機場為東亞航空市場的大型樞紐機場為目標，自 101 年啟動「桃園航空城計畫」，透過都市計畫模式，優化土地使用和完整交通網絡進一步整合人流、物流、金流與資訊流，不僅提升國家門戶之國際競爭力，同時也創造國家整體經歷商機，除在軟體面之政策、航權積極拓展外，考量第一、二航廈已過飽和，因此推動「桃園國際機場第三航站區」建設計劃，預計於 115 年完工，另第三跑道擴建計畫將於 119 年完工。本公司亦配合政府政策，打造東亞轉運新樞紐。

D.航空產業數位轉型，提供多元支付服務

麥肯錫(McKinsey)公司的數據，支付方式在增加收入部份的潛力，有助於航空業到 119 年可創造約 400 億美元的額外收入，並帶進約 140 億美元的潛在商機，其中有 80 億美元預計是來自附加產品或是服務的銷售。台灣虎航因應趨勢新增多元支付服務，提供旅客多元支付選擇，包括近年因應數位科技及行動商務的發展，結合行動載具的 LINE Pay、超商支付、AFTEE(先買後付)等方式，提供旅客更快速、更便捷且安全的支付體驗。

(4)競爭情形

本公司主要提供客運航空運輸及相關服務，受到疫情影響，我國於 111 年第 4 季宣布取消入境居家檢疫相關措施後，台灣虎航隨即復航各國主要開放機場。雖然部份機場仍受人力短缺及設備不足影響而影響開放時程，但根據民航局統計資料顯示，112 年度國籍航空公司乘載國際及兩岸航線旅客人數及市占率，本公司市占率已達 8.5%，顯示本公司在該產業擁有一定之競爭地位。

臺灣地區 112 年度國籍航空公司國際客運市場占有率

航空公司	載客市占率(%)
長榮	43.7%
中華	36.4%
星宇	10.2%
台灣虎航	8.5%
華信	0.8%
立榮	0.4%

資料來源：民航局 112 年度統計月報

3.技術及研發概況

- (1) 技術層次及研究發展：無。
- (2) 研究發展人員與其學經歷：不適用。
- (3) 最近五年度每年投入之研發費用

本公司委託廠商研發及導入新系統、購買軟體、整合航空作業系統及系統維運所支出之費用合計如下：

單位：新台幣千元

年度	108 年度	109 年度	110 年度	111 年度	112 年度	113 年度 截至 9 月 30 日
金額	102,385	95,535	110,042	131,045	236,335	216,171

- (4) 最近五年度開發成功之技術或產品

年度	研發產品
108 年度	IBE訂票官網改版專案
	MMB管理我的訂單功能擴充專案
	Itinerary廣告功能擴充專案
	台虎/Jetstar串飛合作專案(Dohop)
	旅客線上改期/退款申請系統
	航材採購系統開發
	航班準時率資訊電子化系統開發
	飛航作業品質保證(FOQA)系統事件資料建置作業
	客艙組員換班自動化系統開發
	Tableau 資料分析軟體導入
	Payment Refund 自動化系統開發
109年度	智能客服
	旅行社同業訂位開票平台(skyagent)
	官網內容管理系統
	線上申請航班離到證明
	台虎VIP會員專區(tigerclub)
	信用卡綁卡快速支付
	台虎機加酒專區(tigertrip)
	虎禮選電商平台
	引進聯航登機手續服務系統
	FIT機場稅退稅作業自動化
	官網多幣別計價功能建置
110年度	旅客服務系統(PSS)升級
	免稅商品預購及宅配購之整合電商平台(虎禮選)
	免稅品入出庫管理系統
	機上免稅銷售POS系統建置
	旅客自助登機報到功能再提升
	引進旅客線上證照查驗功能

年度	研發產品
	航機維修管理系統整合(Maintenix)
111年度	全新IBE訂票官網
	全新MMB管理我的訂單功能
	促銷購票排隊等候區
	全新會員系統
	樂虎卡會員購票專區
	免稅預購提貨功能
	機上餐飲販售功能
	全通路支付驗證服務(3DS2)升級
	因應防疫規定，完成國內外組員派遣混派警示
	員工購票平台
112年度	全新手機訂位APP(iOS & Andriod)
	全新LinePAY付款方式
	全新先享後付(Aftee)付款方式
	全新會員分級制度
	啟用前往日本、韓國、泰國旅客的自助報到功能
	開放團體票自助報到功能
	桃園機場第一航站報到櫃台「自助行李托運」
	介接台灣航空業者「旅客訂位及行程分析系統」
	越南旅客訂位紀錄報文功能
	澳門旅客訂位紀錄報文功能
	Airbus Skywise大數據平台整合應用
113年度	全新先享後付(Paidy)付款方式
	會員回饋金檢核機制
	翻新旅客訂位系統之應用程式介面
	特殊航班異動旅客自助更改航點
	新一代官網內容管理系統
	官網新增Diners & Discover付款方式
	官網新增銀聯卡付款方式
	新一代航空器追蹤系統

4.長、短期業務發展計畫

(1)短期發展計畫

台灣虎航以極具彈性且靈活應變的組織規模，在新型冠狀病毒(COVID-19)疫情影響後，穩健布局並插旗新市場。112年起，依照市場需求恢復航班數並開航新航點，包括：開航桃園出發至新潟、高知、秋田、福島、普吉島及富國島、高雄出發至金浦等航線，也陸續復航花卷、茨城、佐賀等二、三線航點，持續優化航網並增加航班數，以滿足國人之強勁的旅運需求。此外，也輔以開發包機業務，以增裕營收。

面對疫後變化快速且多端的市場，將隨時檢視現有航線與航班並視情況進行優化，以維持產品競爭性，帶動平均載客率並擴大市占率；同時，根據市場供需，

藉品牌好感度與信賴度，推出合適的產品及服務，以追求整體營收與獲利的最大化。

(2)長期發展計畫

為持續加強服務品質及維持競爭力，110 年起至 116 年將陸續引進新機，除執行汰舊換新計畫外，亦可將現有機隊升級，維持機齡年輕化降低維修成本，亦可強化機隊運能。

因應自由行興起與深度旅遊需求，新機隊運能，將運用於拓展新旅遊點，且持續增班現有航線並開發二、三線航點，提供更綿密的航網，以便利旅客不同點進出與行程規劃。

台灣虎航除了是台灣第一家也是唯一低成本航空公司外，有別於傳統航空的營運，跳脫只有「機上」收入，更推展至網路銷售，結合多元電商平台商品及 AI 精準行銷，使旅客在安心舒適旅程上滿足購物慾望外，透過旅客之旅程記錄及消費行為技術分析，增加客戶黏著度，推銷相關產品，如產地農產品、特產、工藝品、保險、旅宿、交通、特殊包裝行程等，增加無限營收發展機會。

(二)市場及產銷狀況

1.市場分析

(1)主要商品之銷售地區

單位：人/百萬公里/新台幣百萬元

項目 地區	111 年度			112 年度			113 年度前三季		
	載客人數	RPK	客運營收	載客人數	RPK	客運營收	載客人數	RPK	客運營收
東 北 亞	132,157	251	695	1,795,946	3,590	10,418	1,804,982	3,610	10,740
澳 門	450	0.5	7	121,482	116	328	181,074	167	460
東 南 亞	18,672	47	98	292,986	626	1,156	194,691	405	971
大 陸	-	-	-	-	-	-	-	-	-
台 灣	-	-	488	-	-	211	-	-	-
微 旅 行	-	-	-	-	-	-	-	-	-
總 計	151,279	298.5	1,288	2,210,414	4,332	12,113	2,180,747	4,182	12,171

註 1：酬載旅客延人公里(RPK)係以酬載旅客人數乘以飛行距離(公里)。

註 2：以上數據包括定期航班(Scheduled Flights)、包機(Charter Flights)、加班機(Extra Flights)。

註 3：載客人數以收益旅客人數表示，酬載旅客延人公里(RPK)係公司統計。

(2)市場占有率

臺灣地區 112 年度國籍航空公司國際客運市場占有率

航空公司	載客市占率(%)
長榮	43.7%
中華	36.4%
星宇	10.2%
台灣虎航	8.5%
華信	0.8%
立榮	0.4%

資料來源：民航局 112 度統計月報

(3)市場未來供需狀況與成長性

全球航空客運量復甦快速且需求強勁，根據國際航空運輸協會(IATA)所發布的數據顯示，112 年全球的旅客數幾乎已趨近新型冠狀病毒(COVID-19)疫情前的人次，預計至 113 年底，應可全面回升至疫前水準。且在搭機需求大增的情況下，各家航空公司也紛紛下訂客機訂單，以加大運輸量。預測 113 年及 114 年的新機需求，不論是產業或是亞太地區，預計需交機數量應可超越新型冠狀病毒(COVID-19)疫情前的需求。但是受到產業鏈的影響，國際航空運輸協會(IATA)也修正了今年全球交機數量自 1,777 架降至 1,583 架，顯示航太供應鏈斷鏈狀況仍然嚴峻，可能影響部份航空公司航班異動或取消，導致國際客流量欲振乏力。

航空產業的發展與世界政經情勢直接相關，航空公司的營運情況極易受大環境變化影響，諸如國際情勢、全球經濟狀況、天然災害或疾病、戰爭或衝突等，均會直接影響航空產業之營運及發展。台灣虎航將持續觀察變化多端的大環境，但也仍樂觀看待未來的旅遊市場表現。台灣虎航將以低成本航空市場的領航者，開發多樣且有創意的行銷活動外，也將持續推出豐富且多元的產品及服務，滿足旅客需求。

(4)競爭利基

- A.航網密集：台灣虎航為國籍唯一低成本航空，客運服務航點遍布鄰近國家，包括：日本、韓國、澳門、泰國等，截至 9 月，本公司計有 30 個航點(含北中高出發點)、35 條航線，為台灣出發最多航點選擇的低成本航空，與其它目前在台營運低成本航空業者相較，市占率最高。
- B.客群年輕：台灣虎航主要旅客年齡落在 20-39 歲區間，占整體旅客約 50.5%，平均年齡 35.3 歲，客群偏年輕，且普遍能接受低成本航空的旅遊模式，期待低成本航空不定期推出的優惠機票促銷，也傾向說走就走的旅行，甚至喜愛重覆造訪相同的旅遊航點。
- C.深度旅遊需求：隨著低成本航空的營運模式在台蓬勃發展，台灣虎航營運許多二、三線城市的航點，並且飛航獨家航線；如：岡山、花卷、佐賀、新潟、高知、福島、秋田、旭川、茨城等，讓旅客的選擇更多元，可避開觀光客眾多的景點，藉由拜訪二、三線城市，滿足深度的當地旅遊需求。
- D.低成本航空模式：台灣虎航為目前國籍唯一的低成本航空，旅客可視個人需求選擇所需的附加服務；包括：行李託運、機內餐食、機內座位等，自主安排行程，支付合理的金額規劃每一趟獨一無二的飛行體驗。

(5)發展遠景之有利、不利因素與因應對策

A. 有利因素

- 國際航空運輸協會(IATA)的公布數據指出，航空產業在各區皆反應出強勁的市場需求，112 年產業整體的載客率(Passenger Load Factor, PLF)為 82.3%，幾乎貼近疫前(108 年)的數據。受惠於旅運需求仍有機會維持強勁，市場的整體發展仍可期待。
- 台灣地理區位是亞太地區低成本航空公司發展的一個關鍵因素，台灣位處亞太中心，空運市場潛力無窮，適合發展空運中心。因此，政府於近年來逐步推動桃園機場擴建，打造亞洲轉運樞紐。
- 台灣虎航自 105 年起連續九年榮獲「讀者文摘信譽品牌」之認可，於低成本航空公司品類中獲得最高榮譽白金獎，是消費者心目中最值得信賴的品牌及最喜歡的品牌。
- 台灣虎航已於民國 112 年 8 月 15 日成為首家在臺灣證券交易所創新板掛牌的航空公司；此外，臺灣證券交易所股份有限公司已同意股票改列一般板上市，未來除可充實營運資金、改善財務結構、提升企業知名度並攏絡優秀人才。

B. 不利因素

- 航空業的景氣與全球經濟脈動密不可分，且經營環境容易受到全球政治動盪與天然災害所影響，如：兩岸政治情勢、恐攻威脅、MERS 疫情、嚴重特殊傳染性肺炎疫情等。
- 低成本航空無法將燃料價格大幅上漲的情況，即時反應並轉嫁在票價，因此未來油價如有波動，低成本航空的獲利成效極有可能受連帶影響。
- 台幣與鄰近國家貨幣的匯市波動，可能影響二國間互相交流往返的頻率，如遇日幣反轉走高看漲，國人赴日旅遊的消費金額增加，間接造成旅遊意願降低的可能性。
- 各國人口與結構的改變，均會造成外人來臺與國人出國旅次變動，以及旅客特性的改變；對此，航空公司在運能、產品、行銷面均需調整，以迎合市場變化。
- 疫情的衝擊下影響旅遊航空產業斷鏈，部份單位尚待人力招募及培訓後方可到位，間接影響航空公司的飛航班次及航網布局，也為航空公司的營運帶來隱憂。
- 近年來的航權逐步開放，使國籍、外籍與低成本航空相繼投入市場，市場運能大增造成票價壓力，衝擊各航空公司整體營收。另外，伴隨著市場自由化，

全球大型機場壅塞情形普遍，根據 IATA 統計，目前全球超過 170 座機場被歸類為第 3 級之過度擁擠機場，在短時間內難以紓解，使空運市場營運面臨嚴峻的挑戰。

C. 因應對策

- 透過資訊蒐集與管理方式密切掌握全球政治及經濟脈動；為隨時因應變化莫測的營運市場，透過機動性之航班調整，以及航機之調派，彈性調整運能，提昇航線之載客率及獲利率。
- 因應旅客結構改變與行動裝置的普及，本公司將順應多變的旅客需求，不定期地推出各種行銷活動，同時提供各式 E 化、M 化的資訊功能，精準行銷到目標客群，以強化本公司競爭能力。
- 本公司將積極開闢新航點/線，穩固區域航網領先地位，深耕並優化各地區航網，創造收益。
- 以永續經營的角度落實機隊汰舊換新的計畫，並於 110 年開始引進全新 A320neo 機隊，除能妥善運用、調度機隊運能之外，新機隊將內裝全面更新，期能提供旅客更愉悅、精彩的旅程體驗。
- 對比傳統航空公司，低成本航空主要是透過其營運模式降低成本，進而提升競爭優勢，本公司以此為經營核心，但依據大環境調整與深耕經營。

(A)航網佈局：國際大型低成本航空公司仰賴其龐大的國內線輸運網路為主，樂桃為 ANA 子公司，主要經營日本國內線(原飛航 31 條，疫後至 7 月 18 日止，已復航 27 條國內航線)，其飛航的國際航線僅以大都會航點為主；酷航為新航子公司，主要以新加坡為 Airline Hub(樞紐機場)，飛航台灣為延遠航權，航線與機位相對不多；本公司則以經營「深度旅遊」為發展重點，將國人喜愛的鄰近國家日本、韓國打造成一日生活圈的輕便旅遊，在大都會航點提供早晚班，說走就走，也佈局許多二、三線城市航點，旅客不需轉機，便利的直到目的旅遊點，且透過不同點進出的行程安排，節省時間與費用。隨著新機引進，持續拓展更多航點（鳥取、宮崎..），提升競爭優勢。

(B)

航 點		台灣虎航	樂桃	酷航
日本	桃園－旭川	●		
	桃園－新千歲	●	● (未復航)	●
	桃園－函館	●		
	桃園－花卷	●		

航 點		台灣虎航	樂桃	酷航
	桃園－秋田	●		
	桃園－仙台	●	● (未復航)	
	桃園－新潟	●		
	桃園－福島	●		
	桃園－茨城	●		
	桃園－東京成田	●	●	●
	桃園－東京羽田	●	●	
	桃園－名古屋	●	●	
	桃園－小松	●		
	桃園－大阪	●	●	
	桃園－岡山	●		
	桃園－高知	●		
	桃園－福岡	●	● (未復航)	
	桃園－佐賀	●		
	桃園－琉球	●	●	
	高雄－東京成田	●	● (未復航)	
	高雄－大阪	●	●	● (未復航)
	高雄－名古屋	●		
	高雄－福岡	●		
	高雄－琉球	●	● (未復航)	
韓國	桃園－首爾仁川	●		●
	桃園－釜山	●		
	桃園－濟州島	●		
	高雄－首爾金浦	●		
航線合計		28	11	4

*統計資料截至 113 年 9 月 30 日止。

(C)市場通路：低成本航空一般以直接上網購票為主，較無與旅行社合作以節省通路費用。本公司主要客層是以年輕小資族上網購票，並與旅行社業者合作包機開發許多二、三線城市航點，除了突破客層，也與其他低成本航空做市場區隔。酷航飛航我國的航線不多，且以延遠轉機為主，較無機位給 FIT 旅客，也較少空間給旅行社業者銷售。本公司主要客層七成以上以國籍旅客為主，在與樂天生態圈合作下，後續樂天信用卡與

樂天旅遊的導流，深入日本市場，便利當地消費者不需轉機於鄰近機場搭機出國，較他航空有優勢，進而擴大外籍旅客的佔比。

(D)會員獎勵計劃：大部分低成本航空公司以國內運輸為主，沒實施會員獎勵計劃，酷航為新航子公司，與新航共用會員里程計劃，但對一般消費者較難累計與兌換。台灣虎航透過品牌行銷，現有逾 100 萬名會員，旅客可藉購票累積點數，再搭配樂天聯名信用卡，除了旅客於旅程前、中、後的消費享優惠，也可累積會員點數；再加上今年推出會員分級制度，期提升會員之忠誠度及黏著度，會員除可折抵機票及其它服務，「複合式空中商城」大平台的建構推展，後續會員點數還可運用於宅配商品、免稅品，增加與會員的互動與黏著度，對公司也獲取更大收益。

	台灣虎航	樂桃	酷航
會員獎勵系統	○	X	○ KrisFlyer (新航集團共用)
累計方式	購票金額可累積點數 聯名卡消費	機票取消 購買點數 ANA 里程轉換	購票金額可累積哩程
兌換方式	折抵機票、附加服務	-	哩程兌換機票或升等
更多運用	會員分級 折抵虎禮選宅配商品、免稅品	-	-

(E)行銷活動：對比其他低成本航空公司以輸運為主，台灣虎航藉創新活動，與粉絲互動，以更靈活與彈性提供更多元產品服務。

2.主要產品之重要用途及產製過程

(1) 主要產品之重要用途：

客運服務：提供國際間旅客運輸及定期、不定期之包機業務。

(2) 產製過程：本公司係屬航空運輸服務業，非生產事業，故無製作過程。

3.主要原料之供應狀況

本公司係屬航空運輸服務業，並非生產事業，故無製造業之製造原物料，其中營運所需之原料，民國 112 年度航空燃油所佔比例最高。本公司除台灣機場（含桃園機場）係由台灣中油公司供應飛行用油外，外站的航空燃油需求則由當地油商依照供油合約，執行加油工作，供油情形穩定且具有保障。惟民國 111 年度因受嚴重特殊傳染性肺炎疫情影響，營業成本以租賃飛機使用權資產折舊費用比例最高。

4.最近二年度主要產品別或部門別毛利率重大變化說明

(1)最近二年度毛利率變動如下表：

單位：新台幣千元；%

年度	營業收入	營業毛利	毛利率(%)	毛利率變動率(%)
111 年度	1,314,827	(2,378,192)	(180.87)	115.24
112 年度	12,468,336	3,437,292	27.57	

(2)毛利率重大變化說明

本公司最近二年度毛利率變動達 20%以上，主係民國 111 年度受嚴重特殊傳染性肺炎疫情影響縮減客貨航班，111 年度第四季因開放邊境免居隔，逐漸恢復正常國際航班，惟營收成長未能負擔整年度營業成本，因而產生營業毛損，112 年度民眾出國意願大幅提升，營業收入因而成長，在需求大於供給下，票價亦相對上漲，毛利率因而大幅提升。

5.主要進銷貨客戶名單

(1) 最近二年度任一年度中曾占進貨總額百分之十以上之供應商名稱及其進貨金額與比例，並說明其增減變動原因

單位：新台幣千元

項目	111 年度				112 年度				113 年度前三季			
	名稱	金額	占全年度進貨淨額比率(%)	與發行人之關係	名稱	金額	占全年度進貨淨額比率(%)	與發行人之關係	名稱	金額	占全年度進貨淨額比率(%)	與發行人之關係
1	Sky High XLVII Leasing Company Limited	407,608	12.95	無	台灣中油	1,361,255	18.06	無	台灣中油	1,368,027	16.04	無
2	Sky High 117 Leasing Company Limited	323,631	10.28	無	ENEOS	608,075	8.07	無	ENEOS	702,524	8.24	無
3	台灣中油	172,553	5.48	無	Sky High XLVII Leasing Company Limited	498,163	6.61	無	Sky High XLVII Leasing Company Limited	396,038	4.64	無
4	ENEOS	139,388	4.43	無	Sky High 117 Leasing Company Limited	446,742	5.93	無	Sky High 117 Leasing Company Limited	313,942	3.68	無
	其他	2,167,019	68.86		其他	4,621,542	61.33		其他	5,750,230	67.40	
	進貨淨額	3,147,269	100.00		進貨淨額	7,535,777	100.00		進貨淨額	8,530,761	100.00	

增減變動原因：

本公司對上述進貨供應商之進貨金額變動，民國 112 年主要因國際運輸航班恢復，故依市場之需求變動而影響進貨結構變化。

(2) 最近二年度任一年度中曾占銷貨總額百分之十以上客戶名稱及其銷貨金額與比例，並說明其增減變動原因

單位：新台幣千元

項目	111 年度				112 年度				113 年度前三季			
	名稱	金額	占全年度銷貨淨額比率(%)	與發行人之關係	名稱	金額	占全年度銷貨淨額比率(%)	與發行人之關係	名稱	金額	占全年度銷貨淨額比率(%)	與發行人之關係
1	華信	488,496	37.15	其他關係人	華信	211,676	1.70	其他關係人	華信	-	-	其他關係人
2	其他	826,331	62.85		其他	12,256,660	98.30		其他	12,636,836	100.00	
	銷貨淨額	1,314,827	100.00		銷貨淨額	12,468,336	100.00		銷貨淨額	12,636,836	100.00	

增減變動原因：

本公司對上述銷貨客戶之銷貨金額變動，主要係自民國 112 年國際運輸航班恢復，減少濕租航班，故依市場之需求變動而使銷貨對象變化。

6.最近二年度生產量值表

年 度	111 年度	112 年度	增(減)率
供給量及載運量			
可售座位公里(千) Available Seat Kilometers (ASK)	468,307	5,058,950	980.26%
酬載旅客延人公里(千) Revenue Passenger kilometers (RPK)	292,181	4,350,550	1,388.99%
載客率 (%)	62.39%	86.00%	37.84%

註 1：以上數據依民航局統計，包括定期航班、包機、加班機。

增減變動原因：

民國 111 年第 3 季因解封逐步恢復航班，故 112 年整體可售座位公里及酬載旅客延人公里同步增加。

7. 最近二年度銷售量值表

單位：千公里，新台幣千元

項目	111 年度		112 年度	
	RPK/FRTK	金額	RPK/FRTK	金額
客運收入	292,181	1,287,918	4,350,550	12,112,893
貨運收入	4,929	19,755	49,433	52,781
其他營業收入	—	7,154	—	302,662
合計	—	1,314,827	—	12,468,336

註 1：以上數據包括定期航班、包機、加班機，係自民航局統計資料。

變動分析：

民國 111 年第 3 季因疫情解封後逐步恢復，致 112 年營業收入同步增加。

(三) 最近二年度從業員工人數

單位：人；年

年度		111 年度	112 年度	113 年 10 月 31 日
員工人數	經理人	10	9	9
	一般職員	665	801	807
	合計	675	810	816
平均年歲		36	35.44	36.00
平均服務年資(年)		4.4	4.15	4.62
學歷分布比率 (%)	博士	0%	0%	0%
	碩士	12%	11%	12%
	大專	85%	87%	86%
	高中	3%	2%	2%
	高中以下	0%	0%	0%

(四) 環保支出資訊

1. 依法令規定，應申領污染設施設置許可證或污染排放許可證或應繳納污染防治費用或應設立環保專責單位人員者，其申領、納或設立情形之說明：不適用。
2. 列示公司有關對防治環境污染主要設備之投資及其用途與可能產生效益：不適用。
3. 說明最近二年度及截至公開說明書刊印日止，公司改善環境污染之經過；其有污染糾紛事件者，並應說明其處理經過：無此情形。
4. 說明最近二年度及截至公開說明書刊印日止，公司因污染環境所遭受之損失（包括賠償及環境保護稽查結果違反環保法規事項，應列明處分日期、處分字號、違反法規條文、違反法規內容、處分內容），並揭露目前及未來可能發生之估計金額與因應措施，如無法合理估計者，應說明其無法合理估計之事實：無此情形。
5. 說明目前污染狀況及其改善對公司盈餘、競爭地位及資本支出之影響及其未來二年度預計之重大環保資本支出：本公司未有環境汙染情事，惟民用航空業皆須依目的主管機關(即民航局)「使用航空站飛行場助航設備及相關設施收費標準」之規定收取噪音防制費，該資金用途，主要是優先用於民用航空器使用之機場附近噪音防制措施，其餘得視需要用於維護相關居民健康設施及活動等。本公司民國 112 年度針對噪音防治費支出 16,286 仟元、廢棄物處理費 111 仟元。

(五) 勞資關係

1. 列示公司各項員工福利措施、進修、訓練、退休制度與其實施狀況，以及勞資間之協議與各項員工權益維護措施情形

(1) 員工福利措施及實施狀況

本公司各項福利措施，係依勞動基準法、勞工保險條例、全民健康保險法等相關法令辦理，另特別為員工投保團體保險，保險內容含定期壽險、重大疾病險、意外險、意外醫療險、住院醫療險與癌症醫療險等項目。另為提升員工福利，本公司成立職工福利委員會，統籌辦理各項員工福利事宜，包含生日祝賀金、年節禮券等，並不定期舉辦各項活動，以照顧員工之生活。

(2) 員工進修及訓練

本公司向來相當重視培養員工專業知識與技能，使其發揮其職能，增加工作效率，確保工作品質，以達成本公司永續經營及發展之目標。本公司提供多元化訓練課程及各項專業在職教育訓練，包括新進人員訓練、在職訓練課程、勞工安全衛生教育訓練、專業課程、赴外單位受訓等。其中 112 年亦開辦多樣化課程，如跨部門達人分享課、共通職能類、管理領導類、法遵類、性別平等及人權類(課程舉列如下)，藉以提升員工專業能力與核心競爭力，並強化員工完整之訓練及進修管道。

112 年度開放全體員工訓練課程：(實施方式包含實體及線上 e 化授課)

類別	課程名稱
通識訓練	防範內線交易宣導
	資安事件剖析與宣導
	個資宣導暨制度介紹
	消防安全教育訓練
	職業安全衛生教育訓練
	永續發展意識教育訓練
	企業誠信與風險
	淺談性別工作平等與職場不法侵害
跨部門分享	把這支筆賣給我(營業銷售類)
	今晚我想來點?(客艙服務類)
共通職能	承上啟下的溝通技巧
	善用時間管理提升工作效能
	新世代溝通與管理(主管職)

112年度員工進修、訓練實施情形：

類 別	時 數	人 次	受訓時數/人次
1.營 運	8,024	3,984	2.01
2.空 勤	40,031.5	4,761	8.41
3.修 護	813.5	618	1.32
4.其 他	950.5	551	1.73
總 計	49,819.5	9,914	5.03

(3)退休制度與其實施狀況

- A. 適用「勞工退休金條例」規定之員工，本公司按月提繳其工資 6%之金額至勞工個人之退休金專戶。
- B. 適用「勞動基準法」規定之員工，本公司按工資 2%之金額提撥至勞工退休準備金監督委員會之台灣銀行專戶，其退休金之支付，係根據服務年資及核准退休日前六個月平均工資計算。

(4)勞資間之協議情形

本公司之各項規定皆依勞動基準法為遵循準則，本公司對於員工意見極為重視，採雙向及開放方式與員工進行溝通，內部溝通管道通暢，以期勞資雙方維持良好和諧之互動關係。

(5)各項員工權益維護措施情形

本公司訂有完善之規定以維護員工權益，並定期檢討與提昇各項福利措施，期使員工之權益獲得最高保障。

2. 最近二年度及截至公開說明書刊印日止，公司因勞資糾紛所遭受之損失（包括勞工檢查結果違反勞動基準法事項，應列明處分日期、處分字號、違反法規條文、違反法規內容、處分內容），並揭露目前及未來可能發生之估計金額與因應措施，如無法合理估計者，應說明無法合理估計之事實：

本公司重視勞資之間和諧相處，共同為發展所營事業貢獻力量，最近二年度及截至公開說明書刊印日止，與員工間之勞資爭議共七件，其中二件係針對返還訓練費用，均已調解成立而案件終結，又有一件係針對調動職務不服，提出調解，嗣已撤回請求，業亦已終結。再有一件係本公司員工因適職測驗未通過受降職命令，因員工不同意該命令衍生之勞資爭議，惟已透過法院達成調解，故案件已終結；未有一件係台北市政府勞動局調解不成立之案件，為一訓練中之機師因訓練未通過與本公司終止訓練關係，但請求本公司開立非自願離職證明，因雙方自始未有聘僱關係，故本公司難以同意其主張，故雙方調解不成立。另兩件為經桃園市政府勞資爭議調解委員會調解不成立之案件。其中一件為桃園市空服員職業工

會(以下簡稱空職工)向桃園市政府提出 113 年度調整工資調解，惟因本公司最終調薪方案，已優於空職工主張之調薪幅度，兩造雙方確已無實質爭議，建議空職工撤回調解申請，惟空職工主張本爭議應調解成立。經調解，兩造仍無法達成共識，本爭議視同調解不成立且並無後續。另一件則為台灣虎航企業工會(以下簡稱企工會)向桃園市政府提出調整休假調解，請求公司優於勞基法給予全體員工年度保證休假 116 日，如於國定假日出勤應額外給予雙倍薪資，因此為優於法規之訴求，經兩造雙方充分溝通，仍無法達成共識，調解不成立。雖調解不成立，公司仍將善盡溝通，持續於勞資會議與員工妥適溝通。前述該等事件，對本公司財務業務並無重大影響。

另經勞動檢查後受勞動主管機關裁罰共計約新台幣 226,920 元，明細臚列如下：

處分日期	處分字號	違反法規條文	違反法規內容	公司因應措施	備註
112/06/07	保退三字第 11260063570 號	勞工退休金條例第 15 條第 2 項	雇主未依規定覈實申報調整勞工退休金提繳工資。	已調整作業模式為同仁互相檢核，確保資料正確性。	
112/06/07	勞局納字第 11201856991 號	勞工保險條例第 72 條	雇主未依規定覈實申報調整勞工勞保投保薪資	已調整作業模式為同仁互相檢核，確保資料正確性。	
113/02/21	113 年府勞檢字 1130043096 號	勞基法第 39 條	例假、休息日、第 37 條所定之休假日及特別休假出勤，未依規定加給工資	自 113/1/1 起國定假日出勤的同仁皆採發給加倍工資(除運務同仁可選擇加倍工資或挪移國定假日，如選擇挪移則需另簽定「國定假日挪移同意書」)。目前此案同步進行訴願中。	行政救濟中
113/8/13	113 年府勞檢字 1130222642 號	勞基法第 39 條	例假、休息日、第 37 條所定之休假日及特別休假出勤，未依規定加給工資	勞檢員認定公司國定假日加倍工資給付金額有低於法定標準之情形，然基於裁罰理由與勞動基準法及行政法院、民事法院對工資之認定有違，故本公司不服本裁罰案，目前此案同步進行訴願中。	行政救濟中
113/8/16	113 年府勞障字第 1130223764 號	身心障礙者權益保障法第 38 條第 2 項	未補足身心障礙之差額	已陸續進行身心障礙者面試，將儘速補足法規所規定之缺額	-

(六) 資通安全管理

1. 敘明資通安全風險管理架構、資通安全政策、具體管理方案及投入資通安全管理之資源等

(1) 資通安全風險管理架構：

①台灣虎航在民國 112 年成立「資訊安全委員會」，管理本公司資訊安全管理體系運作及資訊安全相關作業之執行、程序制定、審查等工作事項。資訊安全委員會設置資訊安全推動小組及資訊安全執行小組，資訊安全推動小組由本公司資訊安全長擔任主席，監督及協調資訊安全管理相關工作，並由資訊安全執行小組依本公司資訊安全管理政策及資訊安全發展策略，規劃及執行資訊安全相關管理作業。



②資訊安全推動小組應至少每年召開乙次資訊安全管理審查委員會，確保資訊安全管理體系持續運作的適用性、適切性及有效性。

(2) 資通安全政策：

①本公司已訂定資訊安全政策作為資訊安全管理之最高指導方針，其目的為確保資訊安全、保護客戶及員工之個人資料，提供安全與可信賴之資訊服務。相關之人員、航空器資訊軟硬體、資訊系統軟硬體、資料、資訊、服務、基礎設施及環境、雲端服務等，應符合機密性、完整性與可用性，並遵循法令及主管機關規範，依據國際標準鑑別資訊安全管理制度之內、外部議題及利害相關團體對本公司之資訊安全要求與期望，以達成本公司持續營運之要求。

②本公司為展現貫徹資訊安全管理之決心，確保所有資訊與資訊系統獲得適當保護，依照 ISO/IEC27001:2022 標準與 ISO/IEC27017:2015 標準之要求建立、記載、實施與維護資訊安全管理系統，持續改進系統之有效性；並採用「規劃－實施－查核－行動」(PDCA, Plan-Do-Check-Act) 循環運作模式，建立與實施資訊安全管理系統，維繫其有效運作與持續改善。

(A)規劃與建立(Plan)：依據本公司整體策略與目標，藉由成立資訊安全管理組織，控制潛在之威脅及漏洞，規劃風險評鑑、設計與建置控管機制，以建立

資訊安全管理系統。為了強化資訊安全，本公司於民國 113 年導入 ISO/IEC27001:2022 與 ISO/IEC27017:2015 資訊安全管理體系的認證，使資訊系統皆能在標準的管理規範下運作，降低因人為疏失所造成的安全漏洞及異常，也透過年度的複審作業，不斷持續改善。

(B)實施與運作(Do): 依據評估規畫之結果，建立或修正應有之管控機制。同時建構多層資安防護機制，持續導入新的資安風險控管技術，以智慧化/自動化機制提升各類資安事件之偵測及回應處理程序的效率，並強化資訊安全及網路安全保護流程，以維護公司重要資產的防護。

(C)監督與查核(Check): 監督資訊安全管理系統各項作業之落實執行，並評估及稽核其有效性。本公司訂定各項資安管理指標成效，及實施 ISO/IEC27001:2022 與 ISO/IEC27017:2015 資訊安全管理系統每年由第三方複審稽核，另委由知名的資安廠商進行滲透測試，以確保持續提升資安管理及防禦能力。

(D)維護與改進(Act): 根據監督稽核之結果與建議，執行矯正措施，改善並執行應有之控管機制，以確保資訊安全管理系統之運作。

(3)具體管理方案：

為達資安政策與目標，建立全面性的資安防護，推行的管理事項及具體管理方案如下：

防護面向	防護作為
提升資安防禦能力	▶定期進行資安系統脆弱度分析及滲透測試，並加以補強與修護，以降低資安風險 ▶建立資訊安全事件應變計畫，依事件嚴重度等級進行影響和損失評估，採取對應的通報及復原行動 ▶加入 TWCERT 等資安聯盟，獲取各項資安情資藉以提升資安防禦能力
精進資安管理程序	▶不斷強化資安防禦能力外，在管理程序及意識認知上並重執行 ▶建立企業資安框架，設置對應的度量指標。員工應遵守資安規定、遵循 SOP 作業，並不斷地進行 PDCA 循環以持續改善
增進網路、端點及應用安全	▶提升端點設備的異常偵測及防護能力，佈署端點威脅偵測與應變服務（MDR, Managed Detection and Response）

防護面向	防護作為
	機制 ▶整體資訊系統網路安全區域優化 ▶導入特權帳號存取管理認證防護
法令遵循及導入國際資安認證標準	▶本公司已符合資訊安全相關的 ISO27001、ISO27017 等認證標準，作為達成各項風險管理的方法與檢驗依據 ▶公司內部亦成立對應的資訊安全委員會，推動各項資訊安全作業
風險控制	▶與國際資安大廠合作，透過其專業服務進行整體資安體檢，以公正第三方驗證之客觀結果，作為進階資安強化的依據
教育訓練	▶進行全員資安教育訓練與不定期社交工程釣魚郵件測試，以提升資安意識，使資安的運作在高階主管與各部門的支持下，落實到每一位員工身上

(4)投入資通安全管理之資源：

投入面向	說明
專責人力	▶設有專責之企業組織「資訊管理處」，負責公司資訊安全規劃、技術導入與相關的規劃事項，以維護及持續強化資訊安全
第三方認證	▶通過 ISO27001 資訊安全管理系統及 ISO27017 雲端資訊安全管理系統國際認證，相關資安稽核無重大缺失
教育訓練	▶全體員工皆完成 2 次社交工程演練，並執行 1 次全員資通安全教育訓練(三小時)及 4 場資訊安全講座
資安公告	▶發出 8 次資訊安全宣導、及 3 次釣魚郵件資安宣導，傳達資安防護重要規定與注意事項

2. 列明最近二年度及截至公開說明書刊印日止，因重大資通安全事件所遭受之損失、可能影響及因應措施，如無法合理估計者，應說明其無法合理估計之事實

①公司於民國 112 年度未有重大資安事件之發生。

②近年來較大的資安事件為 111 年遭遇駭客網路攻擊事件，於查知遭受駭客網路攻擊時，資訊部門已全面啟動相關防禦機制，該次事件對公司營運無重大影響。其後本公司亦提升多層次安全防護及縱深防禦，情資蒐集、自動偵測威脅及整合分析等機制，提升資訊安全韌性。

(七) 以上市審查準則第四條第二項或第三項或第二十八條之一第五項或第六項申請上市者，應增列營運模式及其風險、未來發展計畫

1. 本公司之營運模式

(1) 採用 LCC 航空運營

台灣虎航擺脫傳統航空公司運營模式，以有效創新思維管控營運成本，將所提供之飛航服務定義為由旅客決定服務品項為基礎之低成本航空公司(Low Cost Carrier, 以下簡稱 LCC)，過去幾年已成功在交通旅運上建立佳績並獲獎無數。

LCC 航空之定義：

- 就消費者而言，可選擇其商務旅遊過程想選購之服務而非單一選擇購買全套服務，以達到消費者最佳經濟之運輸交通成本。
- 就公司營運面，在以提供人員交通運輸之目的且不影響飛安之基本要求下，控管各項運營成本以創造獲利。

台灣虎航為國內目前唯一之低成本國籍航空公司，之所以稱為低成本航空，主要在其有別於傳統航空公司之經營模式下，將營運成本控制比傳統航空公司為低，以單一機隊有效人力資源調配、有效降低修護成本及零組件航材交替使用共通性，藉以維持航機最高運能妥善率及人力（前後艙、修護隨機人員、外站簽放等一致性）對於航機作業熟悉度穩定，以提升安全運作標準及服務作業流程效率。對於機艙內則維持全經濟艙設置，精準鎖定族群客層，以低成本航空服務流程標準統一化，精實服務流程並反映於票價，以提升載客率及機隊使用率，產生正循環經營模式，提供更佳的營運績效。根據國際航空運輸協會報告，低成本航空公司有以下特點：

- 簡單管理架構
- 機隊單一簡化
- 提供短途航線，點對點航班服務（不設中途停站航班）
- 高度航機使用率，短暫地面停留時間
- 專注於票價敏感的市場，多數為休閒旅客
- 只提供一種客艙等級（經濟艙）
- 有限度乘客服務，並對部分服務作出收費（例如機上餐點、託運行李、選位）
- 不退票政策
- 透過網際網路訂位

(2) 提升品牌價值及發展成為複合式空中商城

台灣虎航自 103 年 04 月核准設立，首架 A320 客機交機後開始投入正式

營運，藉由「熱情、溫暖、真誠」的企業精神，塑造出年輕活潑、朝氣十足的企業形象，加上創意行銷及藉由期間限定、低票價製造限時搶購風潮以穩固及維繫旅客品牌忠誠與粉絲人數，並提高市場話題關注，提升消費流量及會員人數，藉以拉高品牌能見度及品牌價值。

有別於傳統航空的營運，跳脫只有「機上」收入，更推展至網路銷售，結合多元電商平台商品及 AI 精準行銷，使旅客在安心舒適旅程上滿足購物慾望外，透過旅客之旅程記錄及消費行為技術分析，增加客戶黏著度，推銷相關產品，如產地農產品、特產、工藝品、保險、旅宿、交通、特殊包裝行程等，增加無限營收發展機會。

2.本公司之營運風險請詳公開說明書前述之風險事項(P.5~10)

3.本公司之未來發展計畫請詳公開說明書前述之長、短期業務發展計畫(P.45~46)

(八) 有無因應景氣變動之能力

除低成本航空公司經營特質，包括單一機種減少機組人員訓練成本及維修成本、減化機上服務成本、網路訂票減少通路成本、縮短航機轉換時間及航網銜接以增加飛機使用率等外，落實供應商成本管控，如費率漲幅管控、集團採購、票價反應以降低營業成本，說明如下：

- 1.供應商費率漲幅管控：雖航空業主要成本供應商多為寡佔(ex.地勤代理、油商)或獨佔市場(ex.飛機製造商、器材維修商)，仍採比價或議價方式爭取更低費率，或議定合約條件管控成本調幅，例如維修包修合約，每年費率漲幅議定天花板(ceiling)控制。
- 2.集團採購降低成本：本公司航空燃油及航空保險採華航集團集中採購，以量制價，降低成本。以航空燃油合約為例，中華航空 113 年預估用油量 1,457 萬桶，華信航空 21.5 萬桶、本公司 112 萬桶。華航集團集中採購可使數量增加，提高對供應商的談判力量，較易獲得價格折讓與良好服務。本公司亦因華航量大得以享受油商提供之 package 打包優惠價。
- 3.票價反應油價成本：因應油價高漲，傳統航空公司報民航局收取燃油附加費。本公司雖無申請燃油附加費，然隨傳統航空公司收取燃油附加費後提升市場機票價格，本公司隨之調高票價。

至於價格競爭及產品替代性等應變，主要在於落實收益管控，在有限的機位最大使用率下，應用營收管理的技術來增加航空公司的收入。說明如下：

- 1.票價管理：蒐集友航票價及相近或同性質航點票價，再依照市場制定符合競爭力

之票價結構。團體票價依照淡旺季調整團體票價結構；散客票價則配合市場部門之行銷活動新增促銷價格。

2.機位管理：根據歷史資訊及未來市場動態推估銷售期間(如:過年或地區性大型活動等)艙等需求多寡，決定各艙等的可售數量。再配合票價制定、各通路百分比，調整每個票價之可售機位配置，以達成航班目標。

3.配合以上檢視與修正，制定營銷方案。

(九)發行公司及其各子公司(包括母子公司間交易事項)之關係人間交易事項是否合理

本公司與關係人之交易並無非常規交易之情事，其交易事項請參閱經會計師查核簽證之財務報告附註說明。

二、不動產、廠房及設備、其他不動產或其使用權資產

(一)自有資產

1.取得成本達實收資本額百分之二十或新臺幣三億元以上之不動產、廠房及設備：

113年9月30日；單位：新臺幣千元

不動產、廠房及設備名稱	單位	數量	取得年月	原始成本	重估增值	未折減餘額	利用狀況			保險情形	設定擔保及權利受限制之其他情事
							本公司使用部門	出租	閒置		
A320-200 (B50001)	架	1	103.8	1,300,617	0	411,720	A320機隊	-	-	註	抵押借款

註：整個機隊投保航空險，由國際及國內國泰產險等數家保險公司共同承保。

2.閒置不動產及以投資為目的持有期間達五年以上之不動產：無。

(二)使用權資產

取得成本達實收資本額百分之二十或三億元以上之使用權資產：

113年9月30日；單位：新台幣千元

租賃標的名稱	單位	數量	租賃期間	出租人	原始帳面金額	未折減餘額	保險情形	租約之其他重要約定事項
A320-200 (B50005)	架	1	104.03-114.03	SMBC Aviation Capital Limited	922,961	251,328	註	無
A320-200 (B50006)	架	1	104.05-116.03	JSA International US Holdings, LLC	989,920	308,660	註	無
A320-200 (B50008)	架	1	104.08-114.08	Sky High XLVII Leasing Company Limited	775,343	104,682	註	無
A320-200 (B50011)	架	1	104.12-115.01	Sky High XLVII Leasing Company Limited	808,027	150,009	註	無
A320-200 (B50015)	架	1	105.01-115.02	Sky High XLVII Leasing Company Limited	806,089	157,079	註	無
A320-200 (B50016)	架	1	105.06-115.06	Sky High LV Leasing Company Limited	841,608	195,442	註	無
A320-200 (B50017)	架	1	106.02-116.02	Vmo Aircraft Leasing 38 (Ireland) Limited	931,062	272,157	註	無
A320-200 (B50018)	架	1	106.12-116.12	Vmo Aircraft Leasing 38 (Ireland) Limited	1,039,041	370,442	註	無
A320-neo (B50021)	架	1	110.03-120.03	Sky High 117 Leasing Company Limited	980,557	626,191	註	無
A320-neo (B50022)	架	1	110.07-120.07	Sky High 117 Leasing Company Limited	970,856	655,328	註	無
A320-neo (B50023)	架	1	111.03-121.03	Sky High 118 Leasing Company Limited	1,081,108	801,821	註	無
A320-neo (B50025)	架	1	111.07-121.07	Sky High 117 Leasing Company Limited	1,162,666	901,323	註	無
A320-neo (B50026)	架	1	112.07-122.09	Sky High 119 Leasing Company Limited	1,320,648	1,177,578	註	無

租賃標的名稱	單位	數量	租賃期間	出租人	原始帳面金額	未折減餘額	保險情形	租約之其他重要約定事項
A320-neo (B50027)	架	1	112.12-122.11	Sky High 119 Leasing Company Limited	1,302,833	1,194,263	註	無

註：整個機隊投保航空險，由國際及國內國泰產險等數家保險公司共同承保。

(三)各生產工廠現況及最近二年度設備產能利用率：不適用。

三、轉投資事業

(一)轉投資事業概況：本公司截至 113 年 9 月 30 日止未有轉投資情事，故不適用。

(二)綜合持股比例：本公司截至 113 年 9 月 30 日止未有轉投資情事，故不適用。

(三)上市或上櫃公司最近二年度及截至公開說明書刊印日止，子公司持有或處分本公司股票情形及其設定質權之情形，並列明資金來源及其對公司財務績效及財務狀況之影響：無。

(四)最近二年度及截至公開說明書刊印日止，發生公司法第一百八十五條情事或有以部分營業、研發成果移轉子公司者，應揭露放棄子公司現金增資認購情形，認購相對人之名稱、及其與公司、董事、監察人及持股比例超過百分之十股東之關係及認購股數：無。

四、重要契約

契約性質	當事人	契約起訖日期	主要內容	限制條款
租賃契約	SMBC AVIATION CAPITAL LIMITED	104/01/22 - 115/09/25	A320 航空器租賃	-
租賃契約	JSA International U.S. Holdings, LLC	104/01/22 - 116/03/26	A320 航空器租賃	-
租賃契約	VMO AIRCRAFT LEASING 38 (IRELAND) LIMITED	104/12/30 - 116/02/15	A320 航空器租賃	-
租賃契約	VMO AIRCRAFT LEASING 38 (IRELAND) LIMITED	104/12/30 - 116/12/07	A320 航空器租賃	-
租賃契約	SKY High XLVII Leasing Company Limited	104/07/17 - 116/08/24	A320 航空器租賃	-
租賃契約	SKY High XLVII Leasing Company Limited	104/07/17 - 115/01/23	A320 航空器租賃	-
租賃契約	SKY High XLVII Leasing Company Limited	104/07/17 - 115/02/22	A320 航空器租賃	-
租賃契約	SKY High LV Leasing	104/11/12 - 117/06/27	A320 航空器租賃	-

契約性質	當事人	契約起訖日期	主要內容	限制條款
	Company Limited			
買賣契約	Airbus S.A.S	108/10/16 -有效	A320 航空器購買	-
租賃契約	SKY HIGH 117 LEASING COMPANY LIMITED	109/02/03-120/03/26	A320 航空器租賃	-
租賃契約	SKY HIGH 117 LEASING COMPANY LIMITED	109/02/03-120/07/30	A320 航空器租賃	-
租賃契約	SKY HIGH 117 LEASING COMPANY LIMITED	109/02/03-121/07/08	A320 航空器租賃	-
租賃契約	SKY HIGH 118 LEASING COMPANY LIMITED	109/02/03-121/03/31	A320 航空器租賃	-
租賃契約	SKY HIGH 119 LEASING COMPANY LIMITED	109/02/03-122/09/28	A320 航空器租賃	-
租賃契約	SKY HIGH 119 LEASING COMPANY LIMITED	109/02/03-122/12/01	A320 航空器租賃	-
租賃契約	SKY HIGH 120 LEASING COMPANY LIMITED	109/02/03-自接機日起算10年	A320 航空器租賃	-
租賃契約	SKY HIGH 120 LEASING COMPANY LIMITED	109/02/03-自接機日起算10年	A320 航空器租賃	-
維修契約	中華航空股份有限公司	110/01/01 -114/12/03	航材物料支援	-
維修契約	中華航空股份有限公司	110/04/01 - 有效	航線修護代理	-
維修契約	IAE International Aero Engine AG	105/12/21 - 116/12	發動機維修、管理	-
維修及備 發採購契 約	INTERNATIONAL AERO ENGINES, LLC	108/12/24 - 126/10	發動機維修、管 理及備發採購	-
機隊管理 契約	中華航空股份有限公司	109/12/16 - 119/12/31	A320 機隊工程管 理合約	-
借款契約	台灣銀行	104/03 - 116/03	長期借款	-
供油契約	台灣中油股份有限公司	112/01 - 114/12	航油合約（國 內）	-
供油契約	台灣中油股份有限公司	113/01 – 113/12	航油合約（國 際）	-
移轉契約	Tiger Airways Holdings Pte. Ltd.	110/07/10	Tigerair 商標移轉	-

參、發行計畫及執行情形

一、前次現金增資、併購或受讓他公司股份發行新股或發行公司債資金運用計畫分析應記載事項：

(一) 112年度現金增資案

1.計畫內容：

(1)目的事業主管機關核准日期及文號：民國112年03月10日金管證發字第1120334178號函核准申報生效在案。

(2)本次計畫所需資金總額：新台幣900,000千元。

(3)資金來源：現金增資發行普通股36,000千股，每股面額新台幣10元，每股發行價格為新台幣25元，共募集金額為新台幣900,000千元。

2.計畫項目及運用進度：

單位：新台幣千元

計畫項目	預計完成日期	所需資金總額	預定資金運用進度
			112年第二季
充實營運資金	112年第二季	900,000	900,000

3.預計可能產生效益：本公司本次預計募集900,000千元，用於充實營運資金及改善財務結構，預計透過長期穩定的資金挹注，順利持續支應各項租購航空器計畫、拓展航點計畫，對本公司未來整體營運發展之資金需求有正面助益。此外，所募得資金將取代向銀行融資，除可增加長期資金穩定度外、有助於強化資金靈活調度能力及健全財務結構。

4.執行情形及效益分析：

單位：新台幣千元

計畫項目	執行狀況			進度超前或落後情形、原因及改進計畫
	支用金額	預定 實	900,000 900,000	
充實營運資金	執行進度(%)	預定 實	100.00% 100.00%	該計畫預計於民國112年第二季執行完畢。
		預定 實	100.00% 100.00%	

單位：%

項目		年度	111年	112年 第二季
基本財務資料	流動資產		3,260,824	5,813,075
	資產總額		14,466,840	16,042,368
	流動負債		5,653,822	7,633,540
	負債總額		13,541,271	13,421,488
	營業收入		1,314,827	5,473,233
	利息支出		44,946	25,187
	每股盈餘		(7.12)	1.87

項目 \ 年度		111 年	112 年 第二季
財務結構	負債佔資產比率	93.60	83.66
	長期資金佔固定資產比率	767.67	793.43
償債能力	流動比率	57.67	76.15
	速動比率	56.27	74.61

本公司本次所募集資金之新台幣900,000千元，係由現金增資發行普通股屬股權性質，可立即改善負債比率，提高長期資金占固定資產比率；因此為維持公司長期發展之穩定性，故藉由本次現金增資實有合理性。

5.變更計畫內容、資金來源與運用、變更原因、變更前後效益及變更計畫提報股東會情形：不適用。

6.輸入證期局指定資訊申報網站之日期：不適用。

(二) 112年度初次創黑板上市前現金增資案

1.計畫內容：

(1)目的事業主管機關核准日期及文號：民國112年7月3日臺證上一字第1121803033號函核准申報生效在案。

(2)本次計畫所需資金總額：新台幣553,800仟元。

(3)資金來源：現金增資發行普通股13,000仟股，每股面額新台幣10元，每股發行價格為新台幣42.6元，共募集金額為新台幣553,800仟元。

2.計畫項目及運用進度：

單位：新台幣千元

計畫項目	預計完成日期	所需資金總額	預定資金運用進度
			112 年第三季
充實營運資金	112 年第三季	553,800	553,800

3.預計可能產生效益：本公司本次預計募集553,800千元，將全數用於充實營運資金，係考量公司長期發展及未來成長性，運用於營運規模持續成長所需之營運資金，將可使本公司之自有資金更為充裕，對本公司整體營運發展及強化財務結構並對提升償債能力均有正面助益。

4.執行情形及效益分析：

單位：新台幣千元

計畫項目	執行狀況			進度超前或落後情形、 原因及改進計畫
充實營運資金	支 用 金 額	預 定	553,800	該計畫預計於民國 112 年 第三季執行完畢。
		實 際	553,800	
	執 行 進 度 (%)	預 定	100.00%	
		實 際	100.00%	

單位：%

項目 \ 年度		111 年	112 年 第三季
基本財務資料	流動資產	3,260,824	5,563,861
	資產總額	14,466,840	16,648,312
	流動負債	5,653,822	6,030,316
	負債總額	13,541,271	12,899,426
	營業收入	1,314,827	9,049,248
	利息支出	44,946	32,007
	每股盈餘	(7.12)	3.19
財務結構	負債佔資產比率	93.60	77.48
	長期資金佔固定資產比率	767.67	975.57
償債能力	流動比率	57.67	92.26
	速動比率	56.27	89.50

本公司本次所募集資金之新台幣553,800千元，係由現金增資發行普通股屬股權性質，已立即改善負債比率，提高長期資金占固定資產比率，此外亦增加經營之應變能力及提升財務調度靈活度，對本公司整體營運發展、健全財務結構有正面助益，並藉以提升市場整體競爭力，有助於公司長期發展。

5.變更計畫內容、資金來源與運用、變更原因、變更前後效益及變更計畫提報股東會情形：不適用。

6.輸入證期局指定資訊申報網站之日期：不適用。

二、本次現金增資、發行公司債或發行員工認股權憑證或限制員工權利新股計畫應記載事項：

(一)資金來源

1.本次計畫所需資金總額：新臺幣581,470千元

2.本次計畫資金來源：現金增資發行普通股10,530千股，每股面額新臺幣10元，競價拍賣最低承銷價格為每股新臺幣39.6元，依投標價格高者優先得標，每一得標人應依其得標價格認購；公開申購承銷價格則以各得標單之價格及數量加權平均所得之價格為每股新臺幣62.38元，惟均價高於最低承銷價格之1.01倍，故公開申購承銷價格以每股新臺幣40元溢價發行，預計募集資金總額為新臺幣581,470千元。

3.計畫項目、預定資金運用進度：

單位：新臺幣千元

計畫項目	預計完成日期	所需資金總額	預計資金運用進度
			113年第四季
充實營運資金	113年第四季	581,470	581,470
合計		581,470	581,470

4. 預計可能產生之效益

本公司本次預計募集資金新臺幣581,470千元，將全數用於充實營運資金，係考量公司長期發展及未來成長性，運用於營運規模持續成長所需之營運資金，將可使本公司之自有資金更為充裕，對本公司整體營運發展及強化財務結構並對提升償債能力均有正面助益。

(二)本次發行公司債者，應參照公司法第二百四十八條之規定，揭露有關事項及償債款項之籌集計畫與保管方法。如有委託經金融監督管理委員會核准或認可之信用評等機構評等者，並應揭露該機構名稱、評等日期及公司債信用評等結果。如附有轉換、交換或認股權利者，並應揭露發行及轉換、交換或認股辦法、發行條件對股權可能稀釋情形與股東權益影響：不適用。

(三)本次發行特別股者，應揭露每股面額、發行價格、發行條件對特別股股東權益影響、股權可能稀釋情形、對股東權益影響及公司法第一百五十七條所規定之事項。如附有轉換權利或認股權利者，並應揭露發行及轉換辦法或認股辦法（含轉換前原特別股未分配之股息等權利義務於強制轉換後之歸屬）：不適用。

(四)上市或上櫃公司發行未上市或未上櫃特別股者，應揭露發行目的、不擬上市或上櫃原因、對現有股東及潛在投資人權益之影響及未來有無申請上市或上櫃之計畫：不適用。

(五)股票依財團法人中華民國證券櫃檯買賣中心證券商營業處所買賣興櫃股票審查準則第五條規定核准在證券商營業處所買賣之公司發行新股者，應說明未來上市（櫃）計畫：不適用。

(六)本次發行員工認股權憑證者，應揭露員工認股權憑證發行及認股辦法：不適用。

(七)本次發行限制員工權利新股者，應揭露限制員工權利新股之發行辦法：不適用。

(八)說明本次計畫之可行性、必要性及合理性，並應分析各種資金調度來源對公司申報年度及未來一年度每股盈餘稀釋影響。以低於票面金額發行股票者，應說明公司折價發

行新股之必要性與合理性、未採用其他籌資方式之原因與其合理性及所沖減資本公積或保留盈餘之數額

1. 本次現金增資計畫之可行性評估

(1) 法定程序上之可行性評估

本公司本次辦理現金增資發行新股案，業經本公司 113 年 9 月 27 日董事會及 113 年 6 月 19 日股東會決議通過，作為改列一般板初次上市前公開承銷之股份來源，且本公司於 113 年 9 月 27 日董事會決議所通過本次現金增資發行股票計畫，其內容及決議程序，均符合「公司法」、「證券交易法」、「發行人募集與發行有價證券處理準則」及「中華民國證券商業同業公會承銷商會員輔導發行公司募集與發行有價證券自律規則」等相關法令之規定。另參酌本公司委任之翰辰法律事務所邱雅文律師對本次現金增資發行新股出具之法律意見書，其本次計畫之相關內容確實符合相關法令之規定，故本次計畫於法定程序上應屬可行。

(2) 資金募集完成之可行性

本公司預計現金增資計畫發行普通股 10,530 千股，每股面額 10 元，每股 40 元發行，總募集資金 581,470 千元。除依公司法 267 條規定，保留 15%，計 1,579 千股由員工認購，其餘 85%，計 8,951 千股則依據「臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則」第 40 條及「臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則補充規定」第 17 條之 1 規定，以現金增資發行新股方式委託證券承銷商辦理上市前公開銷售，並按證券交易法第 28 條之 1 規定，於 113 年 6 月 19 日股東常會決議通過原股東全數放棄優先認購權，排除公司法第 267 條第 3 項原股東優先分認之適用。

本次辦理現金增資發行新股同時採競價拍賣及公開申購方式辦理，員工認購不足或放棄認購部分，經本公司 113 年 9 月 27 日董事會授權董事長洽特定人認購之；而對外公開承銷認購不足部分，則依「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」規定辦理，應可確保資金募集完成，故本公司本次現金增資之募集完成應具可行性。

(3) 本次資金運用計畫之可行性評估

本公司本次現金增資計畫募集資金為新臺幣 581,470 千元，將全數用以充實公司營運資金，以因應公司營運週轉及業務成長所需之資金需求，使公司財務結構更加健全，提升資金調度靈活性。經考量主管機關審查時間及本公司實際作業時程所需，預計於 113 年第四季募集完成，旋即可將資金挹注於營運週轉需求，故本次資金運用計畫應屬可行。

2. 本次現金增資之必要性評估

本次辦理現金增資發行新股係依「臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則」第 40 條規定，以現金增資發行新股方式委託證券承銷商辦理改列上市前公開承銷，另依「發行人募集與發行有價證券處理準則」第八條第三項及「中華民國

國證券商業同業公會發行人募集與發行有價證券承銷商評估報告應行記載事項要點」規定，得不適用有關募集資金計畫必要性之規定。

3. 本次募集與發行有價證券資金運用計畫、預計進度及預計可能產生效益之合理性

(1) 資金運用計畫與進度之合理性

本公司本次辦理現金增資發行普通股係做為辦理改列上市前公開承銷之用，募得資金總額新臺幣 581,470 千元，擬全數用於充實營運資金，增加自有資本，以強化公司競爭力。經考量現金增資計畫內容、主管機關審查時間、公開承銷期間及繳款作業等因素，預計本次現金增資可於 113 年第四季募集完成，即按進度於 113 年第四季投入充實營運資金，故本公司本次資金運用計畫與預計進度尚屬合理。

(2) 預計可能產生效益之合理性

本公司本次辦理現金增資募集 581,470 千元，預計於 113 年第四季募集完成後隨即投入充實營運資金，預估本公司本次募集資金的挹注之下，其籌資後的財務結構及償債能力均較籌資前為佳，並可提升本公司資金靈活調度之彈性，本公司預估本次現金增資募集完成後，113 年第四季之財務結構及償債能力之相關指標如下表：

單位：%

年度 項目		113 年第二季 本次募集資金前	113 年第四季 本次募集資金後(預估)
財務結構	負債比率	71.22	69.50
	長期資金 佔固定資產比率	1,376.86	1,428.50
償債能力	流動比率	133.31	140.54
	速動比率	130.78	138.02

由上表得知，本公司現金增資計畫完成後將可強化財務結構並提升償債能力，本公司流動比率及速動比率將由籌資前之 133.31%及 130.78%，攀升至籌資後之 140.54%及 138.02%，長期資金占不動產、廠房及設備比率由 1,376.86%上升至 1,428.50%，而負債比率將由籌資前之 71.22%降至籌資後之 69.50%；此外可增加經營之應變能力及提升財務調度靈活度，對本公司整體營運發展、健全財務結構有正面助益，並藉以提升市場整理競爭力，有助於公司長期發展，故其增資效益應屬合理。

4. 各種資金調度來源對公司申報年度及未來年度每股盈餘稀釋之影響

本公司本次募資計畫係依據「臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則」第四十條第二項之規定，以現金增資發行新股方式辦理改列上市前之公開銷售作業，故僅就發行新股對本年度每股盈餘稀釋情形進行評估。

本公司本次辦理現金增資發行新股，預計於 113 年第四季募集股款完成，其目前流通在外股數為 449,000 千股，對股權之最大稀釋程度為 2.29%【預計發行 10,530 千股/(10,530 千股+目前實收資本股數 449,000 千股)】，故預估對 113 年度每股盈餘應不致產生重大影響，對現有股東權益亦無重大影響。

5.以低於票面金額發行股票者，應說明公司折價發行新股之必要性與合理性，未採用其他籌資方式之原因及其合理性暨所沖減資本公積或保留盈餘之數額：不適用。

(九)本次發行價格、轉換價格、交換價格或認股價格之訂定方式

本公司於 113 年 9 月 27 日經董事會決議通過辦理現金增資發行新股 10,530,000 股，每股面額新臺幣 10 元，目前以每股新臺幣 40 元溢價發行，其係依一般市場承銷價格訂定方式，參考本益比、股價淨值比等股價評價方法以及本公司近一個月之創新板市場平均收盤價等方式，以推算合理之承銷價格，作為本公司辦理股票承銷之參考價格訂定依據；再參酌本公司所處產業、經營績效、發行市場環境及同業之市場狀況等因素後，由本承銷商與本公司共同議定之。而實際每股發行價格待主管機關核准後，依「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」規定，並依本公司實際營運情形、當時股票市場狀況與本公司另行議定。

(十)資金運用概算及可能產生之效益

1. 收購其他公司、擴建或新建不動產、廠房及設備者，應說明本次計畫完成後，預計可能增加之產銷量、值、成本結構（含總成本及單位成本）、獲利能力之變動情形、產品品質之改善情形及其他可能產生之效益：不適用。

2. 轉投資其他公司者，應列明下列事項：不適用。

3. 充實營運資金、償還債務者，應列明事項

(1) 公司債務逐年到期金額、償還計畫及預計財務負擔減輕情形、目前營運資金狀況、所需之資金額度及預計運用情形，並列示所編製之申報年度及未來一年度各月份之現金收支預測表

A. 公司債務逐年到期金額、償還計畫及預計財務負擔減輕情形：不適用。

B. 目前營運資金狀況、所需之資金額度及預計運用情形：

單位：新臺幣千元

計畫項目	預計完成日期	所需資金總額	預計資金運用進度
			113 年第四季
充實營運資金	113 年第四季	581,470	581,470
合計		581,470	581,470

C. 申報年度及未來一年度各月份之現金收支預測表

113 年度現金收支預測表

單位：新臺幣千元

	1 月	2 月	3 月	4 月	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月	10 月	11 月	12 月	合計
期初現金及約當現金餘額(1)	5,388,841	5,721,965	6,159,185	6,894,518	7,295,120	7,798,740	8,473,906	9,036,218	9,057,428	9,278,343	9,278,756	9,792,647	5,388,841
加:非融資性收入													
機票款流入	1,365,977	1,168,419	1,714,153	1,448,025	1,355,579	1,674,910	1,735,717	1,344,544	1,260,980	1,165,464	1,124,046	1,294,743	16,652,557
濕租款流入	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
其他營業收入	148,820	127,359	159,426	267,883	150,795	132,765	148,397	(61,484)	52,139	80,587	80,724	95,587	1,382,998
合計(2)	1,514,797	1,295,778	1,873,579	1,715,908	1,506,374	1,807,675	1,884,114	1,283,060	1,313,119	1,246,051	1,204,770	1,390,330	18,035,555
減:非融資性支出													
油料成本	199,603	196,296	241,977	286,918	267,426	379,981	374,627	341,688	336,794	322,044	342,070	347,792	3,637,216
場站成本	322,467	276,201	343,477	377,306	330,831	341,676	385,152	394,269	351,831	385,170	381,833	380,080	4,270,293
維修成本	148,636	138,924	113,167	180,011	124,589	97,742	110,743	175,273	118,115	197,483	198,947	197,044	1,800,674
人事成本	293,838	95,069	92,618	91,894	98,576	92,917	97,921	102,366	99,992	109,836	107,457	201,325	1,483,809
飛機租金成本	127,901	133,319	175,276	161,733	138,987	143,198	142,313	156,362	155,063	139,159	139,986	170,206	1,783,503
機票款退款	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
購機及備發預付款	0	0	83,718	124,105	0	0	0	0	0	0	0	0	207,823
開立保函質押現金	(12,769)	(75,235)	(3,785)	0	0	0	77,922	0	(76,677)	0	0	0	(90,544)
支付股利	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
其他支出(包含保險、廣告等支出)	77,295	93,471	91,798	68,686	41,805	76,995	108,527	91,892	82,536	91,531	102,056	105,371	1,031,963
合計(3)	1,156,971	858,045	1,138,246	1,290,653	1,002,214	1,132,509	1,297,205	1,261,850	1,067,654	1,245,223	1,272,349	1,401,818	14,124,737
要求最低現金餘額(4)	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000
所需資金總額(5)=(3)+(4)	2,356,971	2,058,045	2,338,246	2,490,653	2,202,214	2,332,509	2,497,205	2,461,850	2,267,654	2,445,223	2,472,349	2,601,818	15,324,737
融資前可供之用現金餘額(短絀) (6)=(1)+(2)-(5)	4,546,667	4,959,698	5,694,518	6,119,773	6,599,280	7,273,906	7,860,815	7,857,428	8,102,893	8,079,171	8,011,177	8,581,159	8,099,659
融資淨額													
現金增資	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	581,470	0	581,470
借款增加	0	0	0	0	100,000	0	0	0	0	0	0	0	100,000
借款還本付息	(24,702)	(513)	0	(24,653)	(100,540)	0	(24,597)	0	(24,550)	(415)	0	(24,467)	(224,437)
合計(7)	(24,702)	(513)	0	(24,653)	(540)	0	(24,597)	0	(24,550)	(415)	581,470	(24,467)	457,033
期末現金餘額 (8)=(1)+(2)-(3)+(7)	5,721,965	6,159,185	6,894,518	7,295,120	7,798,740	8,473,906	9,036,218	9,057,428	9,278,343	9,278,756	9,792,647	9,756,692	9,756,692

資料來源：本公司提供。

114 年度現金收支預測表

單位：新臺幣千元

	1 月	2 月	3 月	4 月	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月	10 月	11 月	12 月	合計
期初現金及約當現金餘額(1)	9,756,692	9,597,880	9,761,216	9,859,454	9,853,642	9,994,498	10,009,939	10,331,958	10,330,429	9,224,390	9,101,028	8,978,331	9,756,692
加:非融資性收入													
機票款流入	1,332,713	1,469,286	1,469,286	1,332,713	1,494,743	1,638,952	1,578,217	1,316,260	1,411,765	1,268,427	1,310,704	1,366,320	16,989,386
濕租款流入	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
其他營業收入	81,724	83,549	84,779	83,537	83,537	99,779	83,549	85,046	85,035	83,781	85,139	98,897	1,038,352
合計(2)	1,414,437	1,552,835	1,554,065	1,416,250	1,578,280	1,738,731	1,661,766	1,401,306	1,496,800	1,352,208	1,395,843	1,465,217	18,027,738
減:非融資性支出													
油料成本	353,449	363,883	376,086	363,183	363,183	376,086	363,883	375,190	375,888	363,159	376,508	377,879	4,428,377
場站成本	371,853	370,459	376,709	377,327	377,327	386,709	380,459	375,070	376,871	367,735	377,534	367,771	4,505,824
維修成本	211,937	229,681	217,728	217,728	229,681	211,937	221,154	221,199	216,539	220,703	224,525	234,733	2,657,545
人事成本	403,333	113,687	116,648	116,648	113,687	113,333	148,219	111,315	114,496	112,913	111,115	208,397	1,783,791
飛機租金成本	139,159	139,986	170,206	139,159	139,986	170,206	139,159	153,035	196,306	165,259	163,397	196,306	1,912,164
機票款退款	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
購機及備發預付款	0	80,279	86,800	120,419	122,410	347,200	0	80,279	123,405	162,549	163,545	0	1,286,886
開立保函質押現金	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
支付股利	0	0	0	0	0	0	0	0	1,085,858	0	0	0	1,085,858
其他支出(包含保險、廣告等支出)	93,518	91,150	87,266	87,266	91,150	93,518	86,582	86,747	89,258	83,003	101,916	108,558	1,099,932
合計(3)	1,573,249	1,389,125	1,431,443	1,421,730	1,437,424	1,698,989	1,339,456	1,402,835	2,578,621	1,475,321	1,518,540	1,493,644	18,760,377
要求最低現金餘額(4)	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000
所需資金總額(5)=(3)+(4)	2,773,249	2,589,125	2,631,443	2,621,730	2,637,424	2,898,989	2,539,456	2,602,835	3,778,621	2,675,321	2,718,540	2,693,644	19,960,377
融資前可供之用現金餘額(短絀) (6)=(1)+(2)-(5)	8,397,880	8,561,590	8,683,838	8,653,974	8,794,498	8,834,240	9,132,249	9,130,429	8,048,608	7,901,277	7,778,331	7,749,904	7,824,053
融資淨額													
現金增資	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
借款增加	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
借款還本付息	0	(374)	(24,384)	(332)	0	(24,301)	(291)	0	(24,218)	(249)	0	(24,135)	(98,284)
合計(7)	0	(374)	(24,384)	(332)	0	(24,301)	(291)	0	(24,218)	(249)	0	(24,135)	(98,284)
期末現金餘額 (8)=(1)+(2)-(3)+(7)	9,597,880	9,761,216	9,859,454	9,853,642	9,994,498	10,009,939	10,331,958	10,330,429	9,224,390	9,101,028	8,978,331	8,925,769	8,925,769

資料來源：本公司提供。

- (2) 就公司申報年度及預計未來一年度應收帳款收款與應付帳款付款政策、資本支出計畫、財務槓桿及負債比率（或自有資產與風險性資產比率），說明償債或充實營運資金之原因

● 應收帳款收款政策

應收帳款政策主要考量客戶信用、市場供需及同業競爭等因素，再參考同業收款條件，以衡量予客戶的應收帳款政策；本公司客運主要為國際間旅客航空運輸及定期、不定期承攬國際包機業務，貨運主要為國際間貨物及快遞、郵件、包裹之運送。本公司提供之客、貨運輸服務主要對象為不特定之社會公眾，其主要以現金或信用卡方式支付；其他之應收帳款對象包括代理航、旅行社等旅遊業者、貨運承攬業與快遞業者，由於國內外航空公司眾多，市場競爭亦較激烈，以及考量客戶關係維護，故收款政策大多採預收或月結60天收款，係以此基礎推估113年10~12月及114年度之應收款項收現天數，其編製之假設基礎尚屬合理。

● 應付帳款付款政策

本公司主要採購項目為航空燃油，主要往來供應商為中油、ENOS等油料公司，上列供應商其內部自有其應收帳款政策，而本公司因長期與上列供應商交易往來，已建立深厚信任基礎而提供較佳的收款條件，本公司與主要供應商之付款條件為次月付款，113年10~12月及114年度之平均付款天數則以此為基礎推估，其編製之假設基礎尚屬合理。

● 資本支出及長期投資計畫

本公司之資本支出及長期投資計畫之擬定，主要係依產業特性、經營策略、市場需求配置等規劃，主要資本支出為購機及備份發動機等固定資產預付款，另本公司並無長期投資計劃，依據113年1~9月之實際情形，並預估113年10~12及114年度之資本支出計畫編制而成，預估113年10~12月及114年度資本支出計畫分別為0千元及1,286,886千元，經評估其編製假設基礎尚屬合理。

● 財務槓桿度及負債比率

項目 \ 期間	113 年度第二季	113 年第四季
財務槓桿度(倍)	1.07	1.07
負債比率(%)	71.22	69.05

財務槓桿係衡量公司舉債經營之財務風險指標，評估利息費用之變動對營業利益之影響程度，若公司為舉債經營，則其財務槓桿度為1，數值愈大財務風險愈高，而該指數若為正數，顯示舉債經營仍屬有利。由於本次辦理現金增資發行普通股，係用於充實營運資金及強化財務結構，可望降低營運風險，因此計畫經執行後將對本公司之財務槓桿應無重大負面影響。

就負債比率而言，本次辦理現金增資發行普通股擬用於充實營運資金，預

估負債比率可由113年第二季之71.22%下降至69.05%，對財務結構及短期償債能力具有正面效益，未來將可有效節省利息費用之支出並增加資金靈活調度之彈性，顯見本次辦理募資計畫對本公司財務結構改善應屬可行及合理。

- (3) 增資計畫如用於償債，應說明原借款用途及其效益達成情形：不適用。
- (4) 現金收支預測表中，未來如有重大資本支出及長期股權投資合計之金額達本次募資金額百分之六十者，應敘明其必要性、預計資金來源及效益

經檢視本公司 113 年 10 月~114 年 12 月現金收支預測表，本公司並無長期投資計畫，另未來重大之資本支出預估為 1,286,886 千元，已達本次募資金額 581,470 千元之 60%，113 年 10 月~114 年 12 月之重大資本支出，主要為 114~116 年將因引進自有機之預付款，及購買新世代發動機之款項，茲將明細列示如下：

項目	金額	說明
A320neo航空器	852,886	A320neo航空器之預付款
A320neo備份發動機	434,000	A320neo備份發動機之預付款及尾款
合計	1,286,886	

資料來源：本公司提供。

本公司經 108 年度董事會通過機隊汰舊換新計畫，以計畫租賃 8 架、購買 7 架，合計共 15 架，並採前租後購方式，汰換現有 11 架 A320ceo 機隊，該計畫已分別於 111 及 112 年度引進 2 架租賃機，預計於 114 年度引進 2 架租賃機、115~116 年度引進 7 架自有機，茲就本公司未來重大資本支出之資金來源、用途及預計效益分述如下：

A. A320neo 航空器

為維持市場佔有率及保持公司之競爭力，考量本公司於疫情前，每年之平均載客率已達 83.70%，且每架航空器平均使用率達每日近 12 小時，為拓展營業規模，本公司經 108 年度董事會通過機隊汰舊及擴充計畫，該計畫預計將於 112~114 年度引進 4 架租賃機、115~116 年度引進 7 架自有機。

整體計畫係於 108 年 6 月 18 日第二屆第二次臨時董事會通過評估機隊計畫及航空器採購委任案，並於同年 8 月 16 日第二屆第十二次董事會係考量新型 A320neo 航空器搭配新世代引擎，除可節省 15%~20%的油耗並減少二氧化碳排放量外(AIRBUS 官網資訊)，可降低維修保養成本及其座位數、租金、組員配置與訓練成本等因素，爰評選 A320neo 航空器為本公司最適機型，並以租賃 8 架及購買 7 架 A320neo 之方式引進(110~112 年每年增加 2 架，及 114 年增加 2 架，共計 8 架為租賃機；115~116 年共計增加 7 架自有機)並陸續汰換舊有 11 架 A320ceo 機隊。以 110 年平均機齡 5.8 年計算，執行汰舊換新計畫後，至 117 年平均機齡可降至 4.6 年，並強化機隊運能。

在機型更新、機隊運能擴充下，隨著航點航網布局，預估整體營業規模擴大、營收及獲利將隨之增加，負債比則隨著租賃機陸續還機，採租賃機之占比逐漸降低，使得租賃負債逐年減少，加上現金增資及自有盈餘使權益項金額逐

漸增加，負債比率可望逐年降低。另考量航機酬載及航線特性，假設於 115 年度引進後，預估每年客運收入成長率以 1%計算，115~117 年度有效架次分別為 1.58 架、5.25 架及 7 架(118 年度後度皆同 117 年度為 7 架)，並編製資金預估回收期間如下表：

單位：新臺幣千元

年度	營業收入	營業淨利(A)	折舊費用(B)	現金流量 (C)=(A)+(B)	累計現金流入
	(註 1)	(註 2)	(註 3)		
115	1,617,431	323,486	216,409	539,896	539,896
116	5,428,120	1,085,624	719,082	1,804,706	2,344,602
117	7,237,494	1,447,499	958,776	2,406,275	4,750,877
118	7,309,869	1,461,974	958,776	2,420,750	7,171,626
119	7,382,968	1,476,594	958,776	2,435,370	9,606,996
120	7,456,797	1,491,359	958,776	2,450,135	12,057,131
121	7,531,365	1,506,273	958,776	2,465,049	14,522,180

資料來源：本公司提供。

註 1：依 113 年每架機所創造之營業客運收入情況估計，各年客運收入隨自有機有效架次增加並以每年 1%成長率推估。

註 2：參考 112 年度及 113 年前二季之營業淨利率估計為 20%。

註 3：折舊費用依公司折舊政策約 16 年攤提。

經檢視上表，依 113 年每架機所創造之營業客運收入情況估計 115 年度有效架次 1.58 架機之營業收入為 1,617,431 千元，另參考 112 年度及 113 年前二季之營業淨利率分別為 19.00%及 25.66%，預估 115 年度之營業淨利率為 20%，估算當年度營業淨利約為 323,486 千元，隨後每年依自有機有效架次及每年 1.0%客運收入成長率，預估 115~121 年度之累計現金流入，預計至 121 年度之累計現金流入為 14,522,180 千元。

B. A320neo 備份發動機

本公司預計 113 年 10 月~114 年 12 月採購 A320neo 備用發動機資本支出金額共 434,000 千元，其資金來源主係以自有資金支應，主要係因應新機引進、機隊擴充，故為維持其適航性及安全性，隨時實施各種檢查、修理及更換，以確保飛航安全，防止意外事故之發生，故本公司須投資購買充足之發動機以備用，藉以維持飛機之良好狀態以確保飛航安全與品質之必要性支出。

綜上所述，本公司依據其過去經驗、數據及會計政策，評估未來購買 7 架 A320neo 機之預計效益尚屬合理，另本公司預計 113 年 10 月~114 年 12 月採購 A320neo 備用發動機資本支出金額共 434,000 千元，其用途及預計效益主係為維持飛航安全及品質及正常營運活動所需，藉以維持飛機良好狀態以確保飛航安全等之必要性支出，使本公司近年飛航安全皆享有穩定之高品質，希望以實際行動確保飛航安全，提供旅客最優質、信賴的服務。

4. 購買營建用地、支付營建工程款或承攬工程者，應詳列預計自購買土地至營建個案銷售完竣或承攬工程完竣所需之資金總額、不足資金之來源及各階段資金投入及工程進度，並就認列損益之時點、金額說明預計可能產生效益：不適用。
5. 購買未完工程並承受賣方未履行契約者，應列明買方轉讓理由、受讓價格決定依據及受讓過程對契約相對人權利義務之影響：不適用。

三、本次受讓他公司股份發行新股應記載事項：不適用。

四、本次併購發行新股應記載事項：不適用。

肆、財務概況

一、最近五年度簡明財務資料

(一)簡明合併資產負債表及綜合損益表

1.簡明資產負債表(依照國際會計準則)

單位：新台幣仟元

年 度 項 目	最近五年度財務資料					當年度截至 113年9月30 日財務資料
	108年	109年	110年	111年	112年	
流動資產	4,723,902	3,499,567	3,484,113	3,260,824	6,150,944	10,016,642
不動產、廠房及設備	1,275,393	1,135,966	1,340,163	1,148,026	1,042,326	921,590
無形資產	28,659	29,682	195,409	170,796	148,534	133,989
其他資產(註1)	7,309,139	7,029,397	8,417,956	9,887,194	10,701,334	9,330,801
資產總額	13,337,093	11,694,612	13,437,641	14,466,840	18,043,138	20,403,022
流動負債	4,523,701	2,459,658	2,968,303	5,653,822	6,451,863	6,729,114
非流動負債	6,011,048	6,197,825	6,699,426	7,887,449	7,362,501	6,969,367
負債總額	10,534,749	8,657,483	9,667,729	13,541,271	13,814,364	13,698,481
歸屬於母公司業主之權益	2,802,344	3,037,129	3,769,912	925,569	4,228,774	6,704,541
股本	2,000,000	2,800,000	4,000,000	4,000,000	4,490,000	4,490,000
資本公積	—	1,200,224	2,040,605	9	990,081	0
保留盈餘	809,106	(960,286)	(2,270,334)	(3,074,281)	(1,249,130)	2,217,327
其他權益	(6,762)	(2,809)	(359)	(159)	(2,177)	(2,786)
庫藏股票	—	—	—	—	—	—
非控制權益	—	—	—	—	—	—
權益總額	2,802,344	3,037,129	3,769,912	925,569	4,228,774	6,704,541
總額	2,402,344	3,037,129	3,769,912	925,569	4,228,774	6,704,541

資料來源：經會計師查核簽證或核閱之財務報告。

註1：包含使用權資產、遞延所得稅資產、預付設備款、存出保證金及受限制資產等。

2.簡明損益表(依照國際會計準則)

單位：新台幣千元，惟每股盈餘為元

年 度 項 目	最 近 五 年 度 財 務 資 料					當年度截至 113 年 9 月 30 日財務資料
	108 年	109 年	110 年	111 年	112 年	
營業收入	9,513,321	1,880,636	244,225	1,314,827	12,468,336	12,636,836
營業毛利(損)	1,724,974	(1,470,750)	(2,450,438)	(2,378,192)	3,437,292	4,106,075
營業損益	1,087,316	(1,808,558)	(2,779,298)	(2,806,435)	2,368,425	3,260,729
營業外收入及支出	(75,100)	56,975	(41,955)	(770,076)	(80,386)	(139,786)
稅前淨利(損)	1,012,216	(1,751,583)	(2,821,253)	(3,576,511)	2,288,039	3,120,943
繼續營業單位本期淨利(損)	808,718	(1,371,056)	(2,269,379)	(2,849,792)	2,288,039	2,476,376
停業單位損失	—	—	—	—	—	—
本期淨利(損)	808,718	(1,371,056)	(2,269,379)	(2,849,792)	1,826,847	2,476,376
本期其他綜合損益(稅後淨額)	(12,953)	5,617	1,495	5,440	(3,723)	(609)
本期綜合損益總額	795,765	(1,365,439)	(2,267,884)	(2,844,352)	1,823,124	2,475,767
淨利(損)歸屬於母公司業主	808,718	(1,371,056)	(2,269,379)	(2,849,792)	1,826,847	2,476,376
淨利歸屬於非控制權益	—	—	—	—	—	—
綜合損益總額歸屬於母公司業主	795,765	(1,365,439)	(2,267,884)	(2,844,352)	1,823,124	2,475,767
綜合損益總額歸屬於非控制權益	—	—	—	—	—	—
每股盈餘	4.04	(6.45)	(7.19)	(7.12)	4.27	5.52

資料來源：經會計師查核簽證或核閱之財務報告。

(二)影響上述簡明財務報表作一致性比較之重要事項如會計變動、公司合併或營業部門停工等及其發生對當年度財務報表之影響：無此情形。

(三)最近五年度簽證會計師姓名及查核意見

1.最近五年度簽證會計師之姓名及其查核意見

年度	會計師事務所	會計師姓名	查核意見
108 年度	安侯建業聯合會計師事務所	林恒昇、于紀隆	無保留意見
109 年度	安侯建業聯合會計師事務所	林恒昇、于紀隆	無保留意見
110 年度	安侯建業聯合會計師事務所	林恒昇、于紀隆	無保留意見
111 年度	安侯建業聯合會計師事務所	林恒昇、于紀隆	無保留意見
112 年度	安侯建業聯合會計師事務所	楊樹芝、林恒昇	無保留意見
113 年度 第三季	安侯建業聯合會計師事務所	楊樹芝、林恒昇	無保留結論

2.最近五年度如有更換會計師之情事者，應列示公司、前任及繼任會計師對更換原因之說明：

(1)關於前任會計師

更 換 日 期	民國 112 年 8 月 3 日		
更 換 原 因 及 說 明	安侯建業聯合會計師事務所內部工作調動		
說明係委任人或會計師終止或不接受委任	情 況	會計師	委任人
	主動終止委任	不適用	
	不再接受(繼續)委任		
最新兩年內簽發無保留意見以外之查核報告書意見及原因	不適用		
與發行人有無不同意見	有		會計原則或實務
			財務報告之揭露
			查核範圍或步驟
			其 他
	無	V	
說明			
其他揭露事項 (本準則第十條第六款第一目之四至第一目之七應加以揭露者)	無		

(2)關於繼任會計師

事務所名稱	安侯建業聯合會計師事務所
會計師姓名	楊樹芝會計師及林恒昇會計師
委任之日期	民國 112 年 8 月 3 日
委任前就特定交易之會計處理方法或會計原則及對財務報告可能簽發之意見諮詢事項及結果	不適用
繼任會計師對前任會計師不同意見事項之書面意見	不適用

(3)前任會計師對本準則第 10 條第 6 款第 1 目及第 2 目之 3 事項之復函：不適用。

3.本國發行公司自公開發行後最近連續七年，或外國發行公司最近連續七年財務報告皆由相同會計師查核簽證者，應說明未更換會計師之原因、目前簽證會計師之獨立性暨公司對強化會計師簽證獨立性之具體因應措施：無此情事。

(四)財務分析

最近五年度之財務資料綜合分析 (國際會計準則)

分析項目		最近五年度財務分析					當年度截至 113 年 9 月 30 日財務資料
		108 年	109 年	110 年	111 年	112 年	
財務結構 %	負債占資產比率	78.99	74.03	71.95	93.60	76.56	67.14
	長期資金占不動產、廠房及設備比率	691.03	812.96	781.20	767.67	1112.06	1483.73
償債能力 %	流動比率	104.43	142.28	117.38	57.67	95.34	148.86
	速動比率	103.27	138.67	115.52	56.27	93.20	145.10
	利息保障倍數	5.06	(6.97)	(12.88)	(13.89)	10.39	15.54
經營能力	應收款項週轉率 (次)	64.02	23.36	33.96	19.75	72.79	61.45
	平均收現日數	6	16	11	19	6	6
	存貨週轉率 (次)	不適用	2.66	3.88	3.29	38.00	-
	應付款項週轉率 (次)	14.23	9.77	19.40	14.36	17.34	13.99
	平均銷貨日數	不適用	138	95	111	10	-

分析項目	年 度	最 近 五 年 度 財 務 分 析					當年度截至 113 年 9 月 30 日財務資料
		108 年	109 年	110 年	111 年	112 年	
	不動產、廠房及設備週轉率 (次)	7.00	1.56	0.20	1.06	11.38	17.16
	總資產週轉率(次)	0.99	0.15	0.02	0.09	0.77	0.88
獲利能力	資產報酬率(%)	10.48	(9.55)	(16.77)	(19.05)	12.44	18.37
	權益報酬率(%)	33.63	(46.96)	(66.68)	(121.38)	70.89	60.40
	稅前純益佔實收資本比率 (%)	50.61	(62.56)	(70.53)	(89.41)	50.96	92.68
	純益率(%)	8.50	(72.90)	(929.22)	(216.74)	14.65	19.60
	每股盈餘(元)	4.04	(6.45)	(7.19)	(7.12)	4.27	5.52
現金 流量	現金流量比率(%)	61.11	註 2	註 2	11.68	93.42	76.26
	現金流量允當比率(%)	562.29	118.11	41.37	註 2	235.64	470.34
	現金再投資比率(%)	96.31	註 2	註 2	50.39	166.07	70.45
槓桿 度	營運槓桿度	3.49	(0.25)	0.16	0.81	2.52	1.89
	財務槓桿度	1.30	0.89	0.93	0.92	1.11	1.07

請說明最近二年度各項財務比率變動原因。(若增減變動未達 20% 者可免分析)

- (一) 長期資金占不動產、廠房及設備比率：主係民國 112 年度辦理兩次現金增資增加約新台幣 14.5 億元及本期淨利新台幣 18.27 億元使股東權益增加，致 112 年長期資金佔不動產、廠房及設備比率增加。
- (二) 流動比率及速動比率：主係民國 112 年度辦理兩次現金增資增加約新台幣 14.5 億元，且配合邊境居隔及檢疫政策於民國 111 年 9 月 22 日開放賣票，112 年預收票款致使現金增加，因流動資產增加致比率增加。
- (三) 利息保障倍數：主係民國 112 年獲利提升，又民國 111 年第四季已全數償還疫情期間新增借款，致財務成本減少，利息保障倍數提升。
- (四) 應收帳款周轉率及平均收現日數：主係民國 112 年國際間航班逐漸增加，致航班量及訂票量均較去年同期增加，並新增承接他航在台之勤務業務等原因，致本年度銷貨收入增加及期末應收帳款較去年同期增加，應收帳款周轉率較前期增加。
- (五) 存貨周轉率及平均銷貨日數：主係本公司因復航推廣自有品牌周邊商品，搭配行銷活動使期末存貨減少，存貨周轉率提升。
- (六) 應付帳款周轉率：主係因民國 112 年航班量及訂票量均較去年同期增加，致銷貨成本及應付帳款增加，故應付帳款周轉率提升。
- (七) 不動產、廠房及設備周轉率、總資產週轉率及資產報酬率：因民國 112 年度航班量較去年同期上升，營業收入上升，致使不動產、廠房及設備周轉率及總資產週轉率上升。
- (八) 資產報酬率、權益報酬率及稅前純益佔實收資本比率：主係民國 112 年度因營業復甦故稅後淨利增加，使資產報酬率、權益報酬率及稅前純益佔實收資本比率增加。
- (九) 純益率及每股盈餘：主係因民國 112 年度因營業復甦，稅後淨利增加，致純益率及每股盈餘上升。
- (十) 現金流量比率、現金流量允當比率及現金再投資比率：主係因民國 112 年度航班量、載客人數及 RPK 均較去年同期上升，致營業活動之淨現金流入較去年同期增加，使得比率上升。

分析項目	年 度	最 近 五 年 度 財 務 分 析					當年度截至 113 年 9 月 30 日財務資料
		108 年	109 年	110 年	111 年	112 年	
(十一) 營運槓桿度：主係因民國 112 年度航班量、載客人數及 RPK 均較去年同期上升，故營業利益增加，使營運槓桿度比率上升。							
(十二) 財務槓桿度：主係民國 112 年航班量、載客人數均較去年同期上升，致營業利益增加，又因民國 111 年第四季已全數償還疫情期間新增借款，致 112 年財務成本減少，財務槓桿度比率上升。							

註 1：各年度財務資料均經會計師查核簽證。

註 2：若營業活動現金流量為淨流出數，或累計為淨流出數，則現金流量相關比率不予計算。

註 3：上述採國際會計準則之個體財務比率計算公式如下：

1.財務結構

(1)負債占資產比率＝負債總額／資產總額。

(2)長期資金占不動產、廠房及設備比率＝（權益總額＋非流動負債）／ 不動產、廠房及設備淨額。

2.償債能力

(1)流動比率＝流動資產／流動負債。

(2)速動比率＝（流動資產－存貨－預付費用）／流動負債。

(3)利息保障倍數＝所得稅及利息費用前純益／本期利息支出。

3.經營能力

(1)應收款項(包括應收帳款與因營業而產生之應收票據)週轉率＝ 銷貨淨額／各期平均應收款項(包括應收帳款與因營業而產生之應收票據)餘額。

(2)平均收現日數＝365／應收款項週轉率。

(3)存貨週轉率＝銷貨成本／平均存貨額。

(4)應付款項(包括應付帳款與因營業而產生之應付票據)週轉率＝ 銷貨成本／各期平均應付款項(包括應付帳款與因營業而產生之應付票據)餘額。

(5)平均銷貨日數＝365／存貨週轉率。

(6)不動產、廠房及設備週轉率＝銷貨淨額／平均不動產、廠房及設備淨額。

(7)總資產週轉率＝銷貨淨額／平均資產總額。

4.獲利能力

(1)資產報酬率＝〔稅後損益＋利息費用×（1－稅率）〕／ 平均資產總額。

(2)權益報酬率＝稅後損益／平均權益總額。

(3)純益率＝稅後損益／銷貨淨額。

(4)每股盈餘＝（歸屬於母公司業主之損益－特別股股利）／加權平均已發行股數。

5.現金流量

(1)現金流量比率＝營業活動淨現金流量／流動負債。

(2)淨現金流量允當比率＝最近五年度營業活動淨現金流量／最近五年度(資本支出＋存貨增加額＋現金股利)。

(3)現金再投資比率＝(營業活動淨現金流量－現金股利)／(不動產、廠房及設備毛額＋長期投資＋其他非流動資產＋營運資金)。

6.槓桿度：

(1)營運槓桿度＝(營業收入淨額－變動營業成本及費用)／ 營業利益。

(2)財務槓桿度＝營業利益／ (營業利益－利息費用)。

(五)會計項目重大變動說明

比較最近二年度資產負債表及綜合損益表之會計項目，若金額變動達百分之十以上，且金額達當年度資產總額百分之一者，其變動原因分析如下：

單位：新台幣千元

會計科目	111 年度		112 年度		增減變動		說 明
	金額	%	金額	%	金額	%	
現金及約當現金	2,857,768	20	5,388,841	30	2,531,073	89	兩次現金增資募集新台幣14.5億元，且營運復甦之航班量及訂票量均較去年同期增加，資產總額增加所致。
其他流動資產	231,619	2	440,898	2	209,279	90	主係民國 112 年度航班量及訂票量均較去年同期增加，故預付油料款、暫付維修款及暫付稅款上升所致。
使用權資產	6,866,224	47	7,971,620	44	1,105,396	16	主係民國 112 年度新增兩架A320neo 租賃機，致使用權資產增加。
遞延所得稅資產	1,671,422	12	1,212,018	7	(459,404)	(27)	主係民國 112 年度稅後淨利沖減遞延所得稅資產而致。
預付設備款	565,893	4	939,701	5	373,808	66	主係依合約約定時程預付A320neo 購機款，致預付設備款增加。
受限制資產	464,469	3	259,154	1	(205,315)	(44)	主係民國 112 年度因租賃合約到期，減少開立信用額度而解除定存單受質押情形，致受限制資產減少。
短期借款	800,000	6	0	-	(800,000)	(100)	主係民國 112 年現金增資及營運復甦後充盈自有資金部位，優先償還短期借款所致。
合約負債-流動	1,567,632	11	2,798,434	15	1,230,802	79	主係民國 112 年營運復甦且隨境外(如日本等)場站人力較補足，航班量及訂票量均較去年同期增加，致合約負債-流動增加。
應付帳款	335,614	2	673,545	4	337,931	101	主係民國 112 年營運復甦且隨境外(如日本等)場站人力較補足，航班量較去年同期增加，致應付帳款增加。
一年或一營業週期內到期長期借款	818,182	6	118,182	1	(700,000)	(86)	主係民國 112 年現金增資及營運復甦後充盈自有資金部位，優先償還借款所致。
其他流動負債	346,135	2	667,991	4	321,856	93	主係民國 112 年營運復甦後隨航班量及旅遊人數較去年同期成長，使代收付各地機場稅增加及預先旅行社尚未訂票之部份款項所致。

會計科目	111 年度		112 年度		增減變動		說 明
	金額	%	金額	%	金額	%	
長期借款	1,807,273	13	212,727	1	(1,594,546)	(88)	主係民國 112 年現金增資及營運復甦後充盈自有資金部位，優先償還長期借款所致。
租賃負債-非流動	5,812,667	40	6,729,221	37	916,554	16	主係民國 112 年度新增兩架 A320neo 租賃機，致使用權資產增加。
普通股股本	4,000,000	27	4,490,000	25	490,000	12	主係民國 112 年辦理兩次現金增資，使普通股股本增加。
資本公積	9	-	990,081	5	990,072	11,000,800	主係民國 112 年辦理兩次現金增資，溢價發行使資本公積增加。
待彌補虧損	(3,074,281)	(21)	(1,249,130)	(7)	1,825,151	59	主係民國 112 年度稅後淨利增加所致。
營業收入	1,314,827	100	12,468,336	100	11,153,509	848	主係民國 111 年自第四季起隨邊境開放提升營業收入，112 年受疫後出國旅遊潮，年度載客航班量、載客人數均較去年同期上升所致。
營業成本	3,693,019	281	9,031,044	72	5,338,025	145	主係民國 112 年載客航班量、載客率及票價均較去年同期增加所致。
營業毛利(損)	(2,378,192)	(181)	3,437,292	28	5,815,484	245	
推銷費用	203,954	16	447,787	4	243,833	120	主係民國 112 年受疫後出國旅遊潮，加強旅遊行銷推廣以擴大大公司品牌行象、口碑；且售票網站及訂票系統使用費受訂票筆數較去年同期上升而增加所致。
管理費用	224,296	17	621,080	5	396,784	177	主係民國 112 年為疫後首度年度獲利，提列績效獎金較去年同期上升所致。
營業淨利(損)	(2,806,435)	(214)	2,368,425	19	5,174,860	184	主係民國 111 年自第四季起邊境開放，全年仍處於損失，112 年因營業復甦而營業毛利增加，而使營業淨利較去年同期增加。
利息收入	26,618	2	134,272	1	107,654	404	主係民國 112 年現金增資及營運復甦後充盈自有資金部位，又隨央銀調升利率而致銀行利息收入較去年同期增加。
其他利益及損失	(584,740)	(44)	(12,770)	-	571,970	98	主係民國 112 年新台幣兌美金貶值幅度較少，使外幣兌換損失較去年同期大幅減少。又受央行調升利率，民國 112 年

會計科目	111 年度		112 年度		增減變動		說 明
	金額	%	金額	%	金額	%	
							利息收入較去年同期增加，故營業外淨支出較去年同期減少。
稅前淨利(損)	(3,576,511)	(272)	2,288,039	18	5,864,550	164	主係民國 112 年載客航班、載客人數及票價均較去年同期上升，且新台幣兌美金貶值幅度較去年同期大幅減少，使業外支出項目中的外幣兌換損失，較去年同期減少，使各項淨利增加。
所得稅費用(利益)	(726,719)	(55)	461,192	4	1,187,911	163	主係民國 112 年度淨利所致。
本期淨利(損)	(2,849,792)	(217)	1,826,847	14	4,676,639	164	主係民國 112 年載客航班、載客人數及票價均較去年同期上升，且新台幣兌美金貶值幅度較去年同期大幅減少，使業外支出項目中的外幣兌換損失，較去年同期減少，使各項淨利增加。
本年度綜合損益總額	(2,844,352)	(217)	1,823,124	14	4,667,476	164	主係民國 112 年提列確定福利計畫及年底操作外匯現金流量避險認列匯損，致其他綜合損失增加。
營業活動淨現金流入	660,366	-	6,027,569	-	5,367,203	813	自民國 111 年度第四季起受國門邊境居隔管制取消，並隨著往來全球各地客運航班運營的恢復，致民國 112 年航班次增加使預收機票款增加，故來自營業活動淨現金流入增加。
投資活動淨現金流出	(95,200)	-	(296,769)	-	(201,569)	(212)	民國 112 年度支付陸續引進購置之 7 架新型 A320neo 航空器預付設備款所致，故投資活動淨現金流出增加。
籌資活動淨現金流出	(1,125,827)	-	(3,145,524)	-	(2,019,697)	(179)	民國 112 年度清償全數原受嚴重特殊傳染性肺炎疫情影響向金融機構申貸之新台幣 30 億元借款，致融資活動淨現金流出增加。

二、財務報告應記載事項

(一)最近二年度財務報告及會計師查核報告，並應加列最近一季依法公告申報之財務報告：

1. 111 年度經會計師查核簽證之財務報告：請參閱附件一。
2. 112 年度經會計師查核簽證之財務報告：請參閱附件二。
3. 113 年度第三季經會計師核閱之財務報告：請參閱附件三。

(二)最近年度發行人經會計師查核簽證之年度個體財務報告：本公司無合併個體，無需另行編製個體財務報告。

(三)發行人申報募集發行有價證券後，截至公開說明書刊印日前，如有最近期經會計師查核簽證或核閱之財務報告及個體財務報告，應併予揭露：無。

三、財務概況及其他重要事項應記載事項

(一)公司及其關係企業最近二年度及截至公開說明書刊印日止，如有發生財務週轉困難情事，應列明其對公司財務狀況之影響：無。

(二)最近二年度及截至公開說明書刊印日止，有發生公司法第一百八十五條情事者，應揭露事項：

1. 受讓（讓與）營業（資產）之價格、付款條件、付款情形與發展遠景：無。
2. 受讓（讓與）他公司部分營業、研發成果後，目前與未來之經營策略及對公司研發、技術、銷售獲利能力與產能之影響：無。

(三)期後事項：無。

(四)其他：無。

四、財務狀況及經營結果檢討分析

(一)財務狀況

單位：新台幣千元；%

項 目 \ 年 度	111 年度	112 年度	差 異	
			金 額	%
流動資產	3,260,824	6,150,944	2,890,120	88.63
不動產、廠房及設備	1,148,026	1,042,326	(105,700)	(9.21)
無形資產	170,796	148,534	(22,262)	(13.03)
其他資產	9,887,194	10,701,334	814,140	8.23
資產總額	14,466,840	18,043,138	3,576,298	24.72
流動負債	5,653,822	6,451,863	798,041	14.12
非流動負債	7,887,449	7,362,501	(524,948)	(6.66)
負債總額	13,541,271	13,814,364	273,093	2.02
股本	4,000,000	4,490,000	490,000	12.25
資本公積	9	990,081	990,072	11,000,800
保留盈餘	(3,074,281)	(1,249,130)	1,825,151	59.37
其他權益	(159)	(2,177)	(2,018)	(1,269.18)
非控制權益	—	—	—	—
權益總額	925,569	4,228,774	3,303,205	356.88

重大變動項目說明(變動比例達 20%以上，且變動金額達新台幣一仟萬元者)，若影響重大者應說明未來因應計畫：

1. 流動資產增加：主係民國 112 年度辦理兩次現金增資，募集新台幣 14.5 億元，且航班量及訂票量均較去年同期增加，致流動資產增加。
2. 資產總額增加：主係民國 112 年度新增兩架 A320neo 租賃機，致使用權資產增加，兩次現金增資募集新台幣 14.5 億元，且營運復甦之航班量及訂票量均較去年同期增加，資產總額增加所致。
3. 資本公積增加：主係民國 112 年辦理兩次現金增資，溢價發行使資本公積增加。
4. 保留盈餘增加：主係民國 112 年度稅後淨利，故保留盈餘增加（累積虧損減少）。
5. 其他權益減少：主係金融資產現金流量避險之遠期外匯合約，受新台幣兌美金貶值且合約金額較去年同期增加，而致其他權益減少。
6. 權益總額：主係民國 112 年度稅後淨利、股本、資本公積增加所致。

(二)財務績效

1.最近二年度經營結果分析：

單位：新台幣千元；%

項 目 \ 年 度	111 年度	112 年度	增減金額	變動比例(%)
營業收入淨額	1,314,827	12,468,336	11,153,509	848.29
營業毛利(損)	(2,378,192)	3,437,292	5,815,484	244.53
營業損益	(2,806,435)	2,368,425	5,174,860	184.39
營業外收入及支出	(770,076)	(80,386)	689,690	89.56
稅前淨利(損)	(3,576,511)	2,288,039	5,864,550	163.97
繼續營業單位本期淨利(損)	(2,849,792)	1,826,847	4,676,639	164.10
停業單位損失	—	—	—	—
本期淨利(損)	(2,849,792)	1,826,847	4,676,639	164.10
本期其他綜合損益（稅後淨額）	5,440	(3,723)	(9,163)	(168.44)
本期綜合損益總額	(2,844,352)	1,823,124	4,667,476	164.10
淨利歸屬於母公司業主	(2,849,792)	1,826,847	4,676,639	164.10
淨利歸屬於非控制權益	—	—	—	—
綜合損益總額歸屬於母公司業主	(2,844,352)	1,823,124	4,667,476	164.10
綜合損益總額歸屬於非控制權益	—	—	—	—
重大變動項目說明(變動比例達 20%以上，且變動金額達新台幣一千萬元者)：				
1. 營業收入增加：主係民國 111 年自第四季起隨邊境開放提升營業收入，112 年受疫後出國旅遊潮，年度載客航班量、載客人數均較去年同期上升所致。				
2. 營業毛利增加：主係民國 112 年載客航班量、載客率及票價均較去年同期增加所致。				
3. 營業損益增加：主係民國 111 年自第四季起邊境開放，全年仍處於損失，112 年因營業復甦而營業毛利增加，而使營業淨利較去年同期增加。				
4. 營業外收入及支出減少：主係民國 112 年新台幣兌美金貶值幅度較少，使外幣兌換損失較去年同期大幅減少。又受央行調升利率，民國 112 年利息收入較去年同期增加，故營業外淨支出較去年同期減少。				
5. 稅前淨利、本期淨利、本期綜合損益總額、淨利歸屬母公司業主及綜合損益總額歸屬母公司業主增加：主係民國 112 年載客航班、載客人數及票價均較去年同期上升，且新台幣兌美金貶值幅度較去年同期大幅減少，使業外支出項目中的外幣兌換損失，較去年同期減少，使各項淨利增加。				
6. 其他綜合利益減少：主係民國 112 年提列確定福利計畫及年底操作外匯現金流量避險認列匯損，致其他綜合損失增加。				

2.預期銷售數量與其依據，對公司未來財務業務之可能影響及因應計畫：

本公司並無出具財務預測，故不適用預期銷售數量與其依據，僅依據產業環境及市場未來供需狀況及近期營運概況等相關資訊做為評估基礎，並密切關注疫情發展與市場復甦進度維持公司穩健發展。

(三)現金流量

1.最近年度(112 年度)現金流量變動之分析說明

單位：新台幣千元

項目 \ 年度	111 年度	112 年度	增(減)金額
營業活動流入(流出)	660,366	6,027,569	5,367,203
投資活動流入(流出)	(95,200)	(296,769)	(201,569)
融資活動流入(流出)	(1,125,827)	(3,145,524)	(2,019,697)
匯率變動影響數	85,345	(54,203)	(139,548)
淨現金流入(流出)數	(475,316)	2,531,073	3,006,389
現金流量變動情形分析：			
1. 營業活動淨現金流入增加：自民國 111 年度第四季起受國門邊境居隔管制取消，並隨著往來全球各地客運航班運營的恢復，致民國 112 年航班次增加使預收機票款增加，故來自營業活動淨現金流入增加。			
2. 投資活動淨現金流出增加：民國 112 年度支付陸續引進購置之 7 架新型 A320neo 航空器預付設備款所致，故投資活動淨現金流出增加。			
3. 融資活動淨現金流出增加：民國 112 年度清償全數原受嚴重特殊傳染性肺炎疫情影響向金融機構申貸之新台幣 30 億元借款，致融資活動淨現金流出增加。			
綜上所述，民國 112 年度淨現金流入較民國 111 年度增加。			

2.流動性不足之改善計畫：本公司無現金不足額之情形，尚無流動性不足之虞。

3.未來一年(113 年度)現金流動性分析：

單位：新台幣千元

期初現金 餘額 (1)	全年來自 營業活動 淨現金流量 (2)	全年來自投資 及融資活動現 金淨現金流量 (3)	現金剩餘 (不足)數額 (1)+(2)+(3)	現金不足額 之補救措施	
				投資計畫	融資計畫
5,388,841	2,878,029	(1,251,328)	7,015,542	—	—
分析說明：					
1. 未來一年現金流量變動情形分析：					
(1)營業活動：營業活動產生之淨現金流入係因隨著往來全球各地客運航班運營恢復所致預收機票款增加，故全年營業活動為淨現金流入。					
(2)投資活動：支付陸續引進購置之 7 架新型 A320neo 航空器預付設備款款項，及因修護計劃作業向租機公司請領回維修準備金款項。					
(3)融資活動：按季還本付息原向金融機構申貸之航空器抵押借款致融資活動現金淨現金流出。					
2. 預計現金不足額之補救措施及流動性分析：本公司尚無流動性不足之情事。					

(四)最近年度(112 年度)重大資本支出對財務業務之影響：本公司於民國 108 年 10 月與法國空中巴士公司簽署採購置 7 架 A320neo 客機，總交易牌告價約為美金 729,746 千元。截至民國 112 年 12 月 31 日止，本公司業已累計預付美金 30,202 千元(新台幣

935,547 仟元)。預計於民國 115 年至 116 年間陸續交機。資金來源主係以自有營運資金支應，對本公司財務業務並無重大影響。

(五)最近年度(112 年度)轉投資政策、其獲利或虧損之主要原因、改善計畫及未來一年投資計畫：無

1.轉投資政策：本公司無轉投資之公司。

2.最近年度轉投資獲利或虧損之主要原因及改善計畫：本公司無轉投資事業。

3.未來一年投資計畫：無。

(六)其他重要事項：無。

伍、特別記載事項

一、內部控制制度執行狀況

(一)最近三年度會計師提出之內部控制改進建議及內部稽核發現重大缺失之改善情形

1.最近三年度會計師提出之內部控制改進建議及改善情形

年度	會計師建議事項	改善情形
110	無重大缺失	—
111	無重大缺失	—
112	無重大缺失	—

2.最近三年度內部稽核發現重大缺失之改善情形：無。

(二)內部控制聲明書：請參閱附件四。

(三)委託會計師專案審查內部控制者，應列明其原因、會計師審查意見、公司改善措施及缺失事項改善情形：會計師專案審查報告請參閱附件五。

二、委託經金融監督管理委員會核准或認可之信用評等機構進行評等者，應揭露該信用評等機構所出具之評等報告：不適用。

三、證券承銷商評估總結意見：請參閱附件十二。

四、律師法律意見書：請參閱附件六。

五、由發行人填寫並經會計師複核之案件檢查表彙總意見：不適用。

六、前次募集與發行有價證券於申報生效時，經金融監督管理委員會通知應自行改進事項之改進情形：不適用。

七、本次募集與發行有價證券於申報生效時，經金融監督管理委員會通知應補充揭露之事項：不適用。

八、公司初次上市、上櫃或前次及最近三年度申報(請)募集與發行有價證券時，於公開說明書中揭露之聲明書或承諾事項及其目前執行情形：

本公司創新板上市於公開說明書中揭露之承諾事項，本公司業依規定辦理。

- 九、最近年度及截至公開說明書刊印日止，董事或監察人對董事會通過重要決議有不同意見且有記錄或書面聲明者，其主要內容：無此情形。
- 十、最近年度及截至公開說明書刊印日止，公司及其內部人員依法被處罰，或公司對其內部人員違反內部控制制度規定之處罰，其處罰結果可能對股東權益或證券價格有重大影響者，應列明其處罰內容、主要缺失與改善情形：無此情形。
- 十一、證券承銷商、發行人及其董事、監察人、總經理、財務或會計主管以及與本次申報募集發行有價證券案件有關之經理人等人出具不得退還或收取承銷相關費用之聲明書：附件七。
- 十二、發行人辦理現金增資或募集具股權性質之公司債，並採詢價圈購對外公開承銷之案件，證券承銷商及發行人等出具不得配售予關係人及內部人等對象之聲明書：不適用。因本公司採競價拍賣及公開申購方式辦理承銷，故係出拒不受理特定對象投標單聲明書，請參閱附件十三。
- 十三、本國發行公司自行評估內部控制制度作成之內部控制聲明書及委託會計師進行專業審查取具之報告書：請參閱附件四及附件五。
- 十四、發行公司之公司治理運作情形：請參閱「伍、特別記載事項、三十二、上市上櫃公司應就公司治理運作情形應記載事項」之說明。
- 十五、發行公司與同屬集團企業公司間有業務往來者，應各出具書面聲明或承諾無非常規交易情事：無業務往來者，應由申請公司出具承諾日後有往來時必無非常規交易：附件八。
- 十六、發行公司於申請上市會計年度及其上一會計年度已辦理與辦理中之大量現金增資發行新股，及是否產生相當效益之評估：請參閱參、發行計畫及執行情形。
- 十七、發行公司是否有與其他公司共同使用申請貸款額度：無此情形。
- 十八、發行公司有無因非正當理由仍有大量資金貸與他人：無此情形。
- 十九、具有上市審查準則第六條之一所規定申請之公司者，應增列事項：不適用。
- 二十、具有上市審查準則第十六條所規定之公司者，應增加揭露資訊：不適用。
- 二十一、發行公司有上市審查準則補充規定第十條或第二十六條所列各款情事者，應將該非常規交易詳細內容及處理情形充分揭露，並提報股東會：無此情形。
- 二十二、本國發行公司為普通申請公司債上市者，應增列之事項：不適用。
- 二十三、充分揭露發行公司與證券承銷商共同訂定承銷價格之依據及方式：請參閱附件十五。
- 二十四、發行公司分別以承銷價格及於興櫃市場掛牌之最近一個月平均股價為衡量依據，設算其已發行但股份基礎給付交易最終確定日尚未屆至之員工認股權憑證採內含價值法，於申請公司股票上市後對財務報表可能之影響：不適用。
- 二十五、依上市審查準則第四條第二項、第三項、或第二十八條之一第五項、第六項、或屬科技事業、文化創意事業申請股票初次上市，且委託證券承銷商辦理上市前公開銷售，並保留一定比例採洽商銷售方式辦理配售者，應增列配售名單、協議認購股數、協議

配售總股數、占公開銷售總股數之比例及配售股票之集保期間與賣出限制等事項：不適用。

二十六、證券承銷商應就前款配售名單合理性、配售股數、占公開銷售總股數之比例、配售股票賣出限制、繳款資力及協議事項妥適性出具評估意見：不適用。

二十七、本國發行公司或外國發行公司依第十三款規定委託證券承銷商辦理上市前公開銷售者，本國發行公司或外國發行人及證券承銷商應出具絕無以任何方式或名目，提供直接或間接利益予洽商銷售投資人或其指定人之聲明書。該洽商銷售投資人亦應出具絕無要求或收取發行公司或承銷商以任何方式或名目提供之直接或間接利益之聲明書：不適用。

二十八、外國發行公司有上市審查準則第二十八條之七第一項第三款或三十四條第二項第二款情事者，應將有關股東權益保護之重要事項因與註冊地國法令之強制規定牴觸，致未能增訂於公司章程或組織文件之重大差異充分揭露：不適用。

二十九、其他基於有關規定應出具之書面承諾或聲明：附件十四。

三十、發行人視所營事業性質，委請在技術、業務、財務等各方面具備專業知識及豐富經驗之專家，就發行人目前營運狀況及本次發行有價證券後之未來發展，進行比較分析並出具意見者，應揭露該等專家之評估意見：不適用。

三十一、其他必要補充說明事項：

依據臺灣證券交易所股份有限公司 113 年 9 月 18 日臺證上一字第 1131804345 號函，應於公開說明書特別記載事項乙節中揭露下列事項：

(一) 最近三年度與截至最近期業績變化合理性。

【公司說明】

一、最近三年度及截至最近期業績變化之合理性

本公司三年度及截至最近期之財務數據請詳下表：

單位：新台幣千元，惟每股盈餘為元

項 目	最近三年度財務資料			112 年 上半年度 財務資料	113 年 上半年度 財務資料
	110 年度	111 年度	112 年度		
營業收入	244,225	1,314,827	12,468,336	5,473,233	8,214,468
營業成本	2,694,663	3,693,019	9,031,044	3,962,998	5,545,582
營業毛利(損)	(2,450,438)	(2,378,192)	3,437,292	1,510,235	2,668,886
營業費用	328,860	428,243	1,068,867	427,648	561,000
營業淨利(損)	(2,779,298)	(2,806,435)	2,368,425	1,082,587	2,107,886
營業外收入及支出	(41,955)	(770,076)	(80,386)	(125,933)	(177,833)
稅前淨利(損)	(2,821,253)	(3,576,511)	2,288,039	956,654	1,930,053
所得稅費用(利益)	(551,874)	(726,719)	461,192	191,956	396,352
本期淨利(損)	(2,269,379)	(2,849,792)	1,826,847	764,698	1,533,701
本期其他綜合損益 (稅後淨額)	1,495	5,440	(3,723)	1,332	5,302
本期綜合損益總額	(2,267,884)	(2,844,352)	1,823,124	766,030	1,539,003
每股盈餘(虧)	(7.19)	(7.12)	4.27	1.87	3.42

資料來源：經會計師查核簽證或核閱之財務報告。

1. 營業收入：

110~112 年度及 113 年上半年度之營業收入分別為 244,225 千元、1,314,827 千元、12,468,336 千元及 8,214,468 千元。

111 年度之營業收入較 110 年度增加，主要係因 110 年度受新型冠狀肺炎疫情影響，致本公司定期航班幾乎全面取消，營業收入隨之大幅下滑，而 111 年自 10 月開始實施邊境開放措施，入境旅客僅須 7 天自主防疫，不須居家檢疫，同時取消先前頒布之禁團令，民眾可以參團出國，同時對外國旅客開放觀光，再加上鄰國逐漸開啟國門，本公司陸續恢復執飛，使本公司總飛行架次由 110 年度之 27 架次，增加至 111 年度之 1,385 架次，載客數則 110 年度之 1,566 人，增加至 111 年度之 151,717 人，平均載客率 60.90%，使 111 年度之營業收入為 1,314,827 千元，較去年同期成長 1,070,602 千元，成長率達 438.37%；112 年度之營業收入較 111 年度增加，主要係因 112 年度受惠於疫後國際航空客運復甦，民眾出國意願大幅提升，市場需求暢旺，再加上 112 年第 4 季為疫後第一個日本賞楓季及日韓滑雪季，台灣虎航以飛航日本最多航點的優勢，表現不俗，致航班量及載客率雙雙成長，本公司之飛行架次由 111 年度之 1,385 架次，成長至 112 年度之 14,121 架次，而載客數則由 111 年度之 151,717 人，成長至 112 年度之 2,202,378 人，且受日本機場因邊境開放初期人力不足影響，各航空公司可執飛之航班數有限，在需求大於供給下，票價亦相對上漲，使本公司 112 年度之營業收入較 111 年度增加 11,153,509 千元，成長率為 848.29%；113 年上半年度延續疫後旅遊需求增加之趨勢，國際旅遊人數攀升，另本公司配合旅遊趨勢動態調整航點及航線，新增桃園-福島、高雄-茨城、高雄-那霸等日本航線，以及東南亞區域加開普吉島、富國島等航點，吸引東北亞及東南亞深度旅遊之客群，同時為積極拓展日本市場，而進行一系列推廣及行銷宣傳計畫，並邀請日本知名女星擔任日本品牌大使，本公司執飛國際航班架次及載客率因而上升，飛行架次由 112 年 6 月之 6,033 架次，成長至 113 年 6 月之 9,099 架次，載客數則由 112 年 6 月之 883,749 人，成長至 113 年 6 月之 1,423,358 人，使 113 年上半年度之營業收入較 112 年上半年度增加 2,741,235 千元，增加幅度為 50.08%。

2. 營業成本與營業毛利(損)：

本公司之營業成本主係由航油、飛機(租金)折舊、空勤人員薪資等空運成本、場站運務成本、飛機維修成本及旅客服務成本等組成。110~112 年度及 113 年上半年度之營業成本分別為 2,694,663 千元、3,693,019 千元、9,031,044 千元及 5,545,582 千元；110~112 年度及 113 年上半年度之營業毛利(損)分別為(2,450,438)千元、(2,378,192)千元、3,437,292 千元及 2,668,886 千元，營業毛利(損)率分別為(1,003.35)%、(180.87)%、27.57%及 32.49%。

111 年度之營業成本較 110 年度增加 37.05%，而毛損率則較去年同期下降 81.97%，主係因 111 年度因疫苗施打率逐漸提升及實施邊境開放措施，使 111 年度營業收入成長，惟其營收增加之幅度尚無法支應人員薪資、油料、維修保養等營運所需相關成本，且國際油價因俄烏戰爭及疫後復甦需求增加而上漲，加上本公司於 111 年 3 月及 7 月新增兩架租賃機，使營業成本增加，致 111 年度產生營業毛損，惟營收增加幅度大於營業成本增加之幅度，毛損率因而較 110 年度減少；112 年度之營業成本較 111 年度增加 144.54%，而毛利率較去年同期大幅提升 115.24%，主因 112 年度受惠於疫後國際航空客運復甦，民眾出國意願大幅提升，本公司執飛之航班量增加，營業成本同步增加，且

美國聯邦準備局為抑制通膨而多次升息，使美元匯率於 112 年 1~10 月間逐漸走強，推升公司以美元計價之油料成本，且日本機場因邊境開放初期人力不足，各航空公司可執飛之航班有限，在需求大於供給下，票價亦相對上漲，單位售價較 111 年度上升 200.88%，使本公司 112 年度營業收入較去年同期大幅成長 848.29%，在營收增加幅度大於營業成本增加之幅度下，毛利率隨之大幅提升；113 年上半年度延續疫後旅遊需求增加之趨勢，且本公司配合旅遊趨勢動態調整航點及航線，同時為積極拓展日本市場，而進行一系列推廣及行銷宣傳計畫，使營業收入較去年同期大幅增加，另因載客數增加使平均單位固定成本下降，113 年上半年度營業成本占營收比重因而較去年同期下降，在營收增加幅度大於營業成本增加之幅度下，致 113 年上半年度之毛利率較去年度增加。

3. 營業費用與營業淨利(損)：

本公司之營業費用主為推銷費用及管理費用，而推銷費用主係為各航線航點的廣告行銷費用、線上購票之信用卡處理手續費及資訊票務系統產生之系統維運費用等。110~112 年度及 113 年上半年度之營業費用分別為 328,860 千元、428,243 千元、1,068,867 千元及 561,000 千元，營業費用率分別為 134.65%、32.57%、8.57%及 6.83%；營業淨利(損)分別為(2,779,298)千元、(2,806,435)千元、2,368,425 千元及 2,107,886 千元，營業淨利(損)率分別為(1,138.01)%、(213.45)%、19%及 25.66%。

111 年度隨旅遊產業復甦，民眾國內離島旅遊意願增加，使本公司後勤人員薪資、差旅等相關管理費用增加，另 111 年 10 月後實施邊境開放措施，本公司陸續展開行銷活動，使推銷費用增加，整體營業費用較 110 年度增加 30.22%，惟在營業費用增加幅度小於營業收入增加幅度下，營業淨損率由(1,138.01)%提升至(213.45)%；112 年度本公司國際航班陸續復航，因訂位數增加使相關佣金及信用卡、銀行手續費等費用隨之增加，並配合航班復航持續進行推廣業務，使推銷費用增加，加上提撥盈餘獎金及認列因現金增資保留予員工認購之酬勞成本等，整體營業費用因而增加，惟在營業費用增加幅度小於營業收入增加幅度下，營業淨利(損)率由(213.45)%提升至 19.00%；113 年上半年度延續疫後旅遊需求增加之趨勢，國際旅遊人數攀升，且本公司配合旅遊趨勢動態調整航點及航線，使營業收入較去年同期上升，信用卡手續費、訂位平台費等費用隨營收上升而增加，另本公司為拓展日本市場進行一系列推廣及行銷宣傳計畫，使行銷活動費、廣告費等推銷費用增加，本公司 113 年上半年度之營業費用因而較去年同期增加，惟在營業費用增加幅度小於營業收入增加幅度下，營業淨利率由 19%提升至 25.66%。

4. 營業外淨收支：

本公司帳列營業外收入及支出主係外幣兌換(損)益、政府補助收入、財務成本及利息收入等。110~112 年度及 113 年上半年度之營業外收入及支出淨額分別為(41,955)、(770,076)千元、(80,368)千元及(177,833)千元，占營收比重分別為(17.18)%、(58.57)%、(0.64)%及(2.16)%。

本公司採購航油、外國場站使用及航空導航費及支付租賃航空器租金等款項多以美金計價，故美金對新台幣匯率之波動，係影響本公司營業外收入及支出之最重要因素。111 年度營業外淨收支較去年同期大幅減少 1,735.48%，主係因 111 年度新台幣維持走貶趨勢，造成外幣兌換損失 582,457 千元，另 111 年度增加 2 架 A320neo 租賃機使租賃負債增加，租賃負債之利息費用因而增加，且部分因疫情所產生之政府租金補助款，因

疫情放緩而停止補助，使其他收入亦較去年同期減少，致 111 年度營業外淨收支較去年同期減少；112 年度營業外淨支出較去年同期大幅減少 89.56%，主係年底新台幣兌美元匯率升值，使兌換損失減少，且 112 年進行 2 次現金增資，以及營業收入成長，本公司陸續償還疫情期間新增之銀行借款，使銀行利息支出減少，又受到銀行存款利率調升致銀行存款利息收入增加，致本公司利息收支淨額減少；113 年上半年度營業外收入及支出淨額較 112 上半年度減少，主係受到聯準會量化寬鬆週期推遲和美國經濟成長強勁使美元持續走強的影響，使新台幣兌美元匯率走貶，致外幣兌換損失增加。

5. 稅前淨利(損)：

本公司 110~112 年及 113 年上半年度之稅前淨利(損)分別為(2,821,253)千元、(3,576,511)千元、2,288,039 千元及 1,930,053 千元。111 年度較 110 年度下滑，主係隨邊境開放使營業收入較去年同期增加，惟營收增加之幅度尚無法支應營運所需相關成本，且國際油價因疫後需求增加而上漲，致 111 年度產生營業毛損，另同年增加 2 架租賃機使租賃負債之利息費用增加，且台幣維持走貶趨勢，造成兌換損失，爰 111 年度產生稅前淨損；112 年度主係受惠於疫後國際航空客運復甦，營業收入較去年同期大幅成長，再加上新台幣兌美元匯率升值，使兌換損失減少，致 112 年度相較前一年度轉虧為盈；113 年上半年度主係延續疫後旅遊需求增加之趨勢，國際旅遊人數攀升，同時本公司為積極拓展日本市場，而進行一系列推廣及行銷宣傳計畫，使執飛國際航班架次及載客率有所上升，致 113 年上半年度之稅前淨利表現優於去年同期。

【承銷商說明】

一、公司所屬產業之發展概況

台灣虎航股份有限公司設立於 103 年 4 月 21 日，主要係經營客運及貨運服務，提供旅客運輸服務及定期、不定期承攬國際包機業務與貨物及與包裹之運送服務；目前台灣虎航為國籍唯一低成本航空，客運服務航點遍布鄰近國家，包括：日本、韓國、菲律賓、澳門、及泰國等，提供 30 個航點、38 條航線，為臺灣出發最多航點選擇的低成本航空。

1. 低成本航空市場概況

亞洲各國近年來競相發展低成本航空，亞洲地區的低成本航空航網綿密、機票便宜，加上鄰近各國境內消費親民，若民眾以相同的旅遊預算，出國旅遊之旅館等級可以住得更好，民眾出國意願相對的也會提升。我國的低成本航空載客量自 107 年旅客量突破千萬人次後，仍持續成長，至今已超過 20 家外籍低成本航空進軍臺灣市場，是提升國際線旅客量的一大助力。此外，外籍低成本航空業者亦看好我國的低成本航空市場仍有很大的成長潛力，紛紛來臺搶客。目前低成本航空在臺營運，國籍航空僅有台灣虎航，其餘都是來自東南亞、日本及韓國的低成本航空業者。另若以 112 年度前十名航線載客人數觀之，前十名航線選擇，均在亞洲，這也符合低成本航空主要以區域航線為主，且能持續擴大市場占有率的預期。

112 年度臺灣地區前十大航線班機載客率統計

	航線	飛行架次(次)	座位總數(位)	載客人數(人)
1	香港	22,481	5,715,584	4,332,695
2	東京成田	12,889	3,288,639	2,895,373
3	大阪	11,350	2,906,798	2,552,356
4	首爾仁川	10,040	2,747,675	2,272,752
5	曼谷蘇凡納布	10,400	2,824,014	2,143,833
6	新加坡	7,147	2,271,183	1,866,478
7	東京羽田	7,238	1,797,461	1,563,135
8	胡志明市	8,553	2,161,723	1,507,920
9	馬尼拉	8,371	2,018,436	1,397,858
10	上海浦東	8,853	2,326,550	1,224,650

資料來源：112 年度民航局統計資料。

低成本航空的營運模式是以最低價格、單一機種、快速迴轉、密集班次、單點對飛、第二機場、簡化服務、扁平組織等策略為主，以取得獲利空間；近期又加入其他要素，例如廉價航廈、預購模式、分購模式、自助服務、網路策略等，經營方式相較傳統航空公司可更多元化。這些策略的選擇及執行關乎低成本航空賴以生存的兩大重要基礎「降低成本」與「航機利用」的成效，以下分項敘述之：

(1)場站策略：

低成本航空公司為降低成本，選擇用同一機場的廉價航廈，同時利用離峰時段，不使用空橋登機，以取得費率優惠。此外並選擇短程或區域航線營運，使航機快速迴轉，以提高航機的利用率。此做法亦簡化了證照查驗及語言溝通的複雜度。單點對飛透過直達航班連接每個起點和目的地，消除中間的停靠點，進而節省了大量總旅行時間並提高了飛機的使用率。

(2)購機策略：

許多低成本航空選用單一機種(例如台灣虎航公司選用空中巴士 A320 中短程雙引擎窄體客機)，以降低訓練前艙及後艙組員成本，並可收共用零件、簡化維修作業的效益。同時令地勤人員熟悉機型配置，有助於作業程序的順暢。

(3)組織策略：

為降低通訊成本，簡化溝通，並快速決策與執行，許多低成本航空採行扁平組織，簡化層級，且同處辦公的策略，並將主基地以外的機場經理職務(Station Manager)委外(亦即付費由地勤代理公司派任)，減少人力成本。

(4)價格策略：

低成本航空的主要精神在於「分購模式」，將傳統航空公司機票內含之機上餐飲、免費託運行李額度、輪椅服務等選項剔除，從而得以提供最低票價予旅客。此一模式包含機票需當班使用，否則不得退票之限制，保證旅客準時搭機，人數可以確實掌握，航空公司因此不須超賣而避免於機場處理拒絕旅客登機的延誤。

(5)行銷策略：

低成本航空重視數位工具的運用，著重網路行銷、訂位、購票，乃至其他的選項服務，如免費託運行李額度、預選座位等，故簡化或甚至不選定傳統航空公司主要行銷通路票務或團體總代理。此外致力經營網路社群，亦可鎖定自助旅遊背包客及年輕族群等客層，而單一艙等的規劃避免票價複雜化，有利於行銷活動的推廣。多數低成本航空導入「預購模式」將網路預購免費託運行李額度收費相較於機場購買之費用減半，呼應了後述「運務策略」，使機場裝載作業人員得以事先掌握行李重量，製作裝載平衡表，加速航機的快速迴轉。

(6)運務策略：

低成本航空運務策略的核心在於「決戰前端」及「簡化作業」，以促成航機快速迴轉，並精簡成本。舉例而言，預購模式提供免費託運行李額度預購價格為機場付費之半價，即為鼓勵旅客前端購買，事先取得託運行李總重量，可提前完成裝載平衡表；而機票購買後限當班搭乘，否則不得退票，亦是為統計旅客人數，從而不需超賣而於後端處理被拒絕登機旅客導致航班延誤，減少機場作業的複雜度。至於部份低成本航空所採取「先到先坐」的規定則能鼓勵旅客早到開口，加速登機流程，達成準時率表現。尤其不供餐飲、不做清艙，更能確保航機快速迴轉的要求。

2. 航空業國際市場概況

依 IATA 統計整體全球客運收益旅客公里數(以下簡稱 RPK)及貨運噸公里 (CTK) 可知，113 年 4 月之全球數據較去年同期分別增加 11.0%及 11.1%，各國包含非洲、亞洲、歐洲、拉丁美洲、中東、北美等國家 RPK 亦較去年同期呈正成長趨勢(見表一及表二)，顯見隨著全球疫情趨於穩定和經濟活動的復甦，旅遊需求回升及商務旅行之恢復，加以隨著市場需求回升，航空公司恢復或擴展航班路線，增加整體的載客及貨運容量，使國際航空業的營收有望逐步增長。

表一 全球航空客運市場主要營運量指標年增率變化

Air passenger market in detail - April 2024

	World share ¹	April 2024 (% year-on-year)			
		RPK	ASK	PLF (%-pt)	PLF (level)
TOTAL MARKET	100.0%	11.0%	9.6%	1.0%	82.4%
Africa	2.1%	15.7%	11.6%	2.6%	73.4%
Asia Pacific	31.7%	17.4%	11.8%	3.9%	82.4%
Europe	27.1%	9.3%	9.2%	0.1%	83.8%
Latin America	5.5%	8.0%	7.2%	0.6%	82.2%
Middle East	9.4%	14.1%	9.7%	3.1%	79.2%
North America	24.2%	4.2%	7.6%	-2.7%	83.0%

資料來源：IATA Air Passenger Market Analysis , April 2024。

表二 全球航空貨運市場主要營運量指標年增率變化

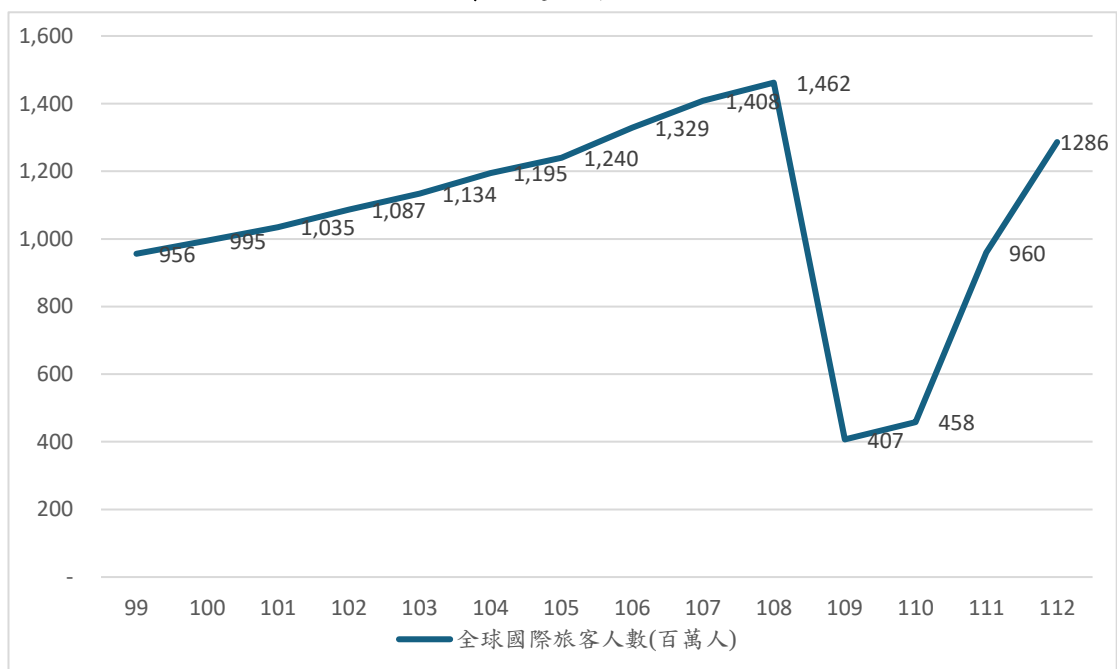
Air cargo market in detail - April 2024

	World share ¹	April 2024 (% year-on-year)			
		CTK	ACTK	CLF (%-pt)	CLF (level)
TOTAL MARKET	100.0%	11.1%	7.1%	1.6%	43.9%
Africa	2.0%	10.6%	18.7%	-3.1%	42.9%
Asia Pacific	33.3%	14.0%	7.8%	2.4%	44.5%
Europe	21.4%	12.7%	10.3%	1.1%	51.5%
Latin America	2.8%	11.7%	9.8%	0.6%	38.7%
Middle East	13.5%	9.4%	5.7%	1.5%	44.7%
North America	26.9%	7.0%	4.0%	1.1%	38.7%

資料來源：IATA Air Cargo Market Analysis , April 2024。

另就需求面觀之，就全球旅遊業發展態勢觀之，旅遊業持續擴張且愈趨多樣化，逐漸成為全球最大且成長最為快速的行業。除了傳統受歡迎的歐洲及北美等旅遊國家外，亦有許多新興的旅遊目的地。自 107 年全球旅遊人數突破 14 億人大關，往後全球國際旅遊人數持續逐年成長，至 108 年疫情前全球旅遊人數已成長至 14.6 億人次，雖後續 109 年時受到疫情影響使旅遊人數下跌，惟 110 年度旅遊成長人次已有回升跡象，且截至 112 年度，旅遊人數已回升至 12.8 億人次，可見旅遊需求之復甦。

全球旅遊人數



資料來源：聯合國世界旅遊組織(UNWTO)、台新證券整理。

全球國際旅遊人數自 99 年至 108 年呈現持續成長趨勢，惟 109 年因新冠肺炎影響，致旅遊人數下滑，根據聯合國世界旅遊組織(UNWTO)報告指出，疫情前 108 年全球旅遊人數較 107 年成長約 3.8%，惟因疫情影響，109 年相較 108 年呈現(72.2)%負成長；從地區別觀之，108 年歐洲旅遊人次較 107 年維持高度正成長，地中海一帶仍不減其旅遊熱潮，歐洲國際旅客人數達到 7.42 億人次，較 107 年成長 3.6%。其次則為亞太

地區 108 年國際旅客共有 3.60 億人次，成長率較 107 年達 3.6%；美洲地區 108 年國際旅客共有 2.19 億人次，僅較 107 年增長約 1.6%。雖 108 年全球旅遊人次均較 107 年成長，惟因新冠肺炎疫情影響，109 年全球各區域旅遊人次均較去年同期下滑；後續隨著疫苗施打，部分國家邊境開放，111 及 112 年全球旅遊人次較去年同期成長分別達 109.9%及 33.9%，顯現旅遊業復甦之情形可見。

全球國際旅遊人數概況(按地區)

地區別 \ 年度	年度(百萬人)							成長率(%)	
	99	107	108	109	110	111	112	111	112
全球	956	1,408	1,462	407	458	960	1286	109.9	33.9
已開發國家	515	762	776	221	240	532	708	121.3	33.3
新興經濟體	441	647	687	186	217	429	577	97.2	34.7
歐洲地區	491.2	716.3	742.4	239.7	301.3	596.8	700.4	98.1	17.4
北歐	57.6	81.0	82.1	23.8	21.9	67.5	80.8	207.8	19.7
西歐	154.4	200.2	205.1	83.5	87.6	169.5	199.3	93.5	17.6
中/東歐	102.2	146.5	150.9	44.1	52.9	94.2	112.9	78.0	19.9
南/地中海歐	177.1	288.6	304.2	88.4	138.9	265.7	307.4	91.3	15.7
EU27 國	357.6	524.2	539.2	182.8	222.3	441.7	519.6	98.6	17.6
亞太地區	208.2	347.5	360.1	59.1	24.6	91.5	233.4	272.0	155.1
東北亞	111.5	169.2	170.3	20.3	10.9	20.5	93.5	88.9	356.3
東南亞	70.5	128.6	138.6	25.5	3.0	41.6	97.6	1286.7	134.5
大洋洲	11.5	17.0	17.5	3.6	0.8	6.8	12.9	790.2	91.2
南亞	14.7	32.7	33.8	9.8	10.0	22.7	29.4	127.0	29.7
美洲地區	150.3	215.9	219.3	69.6	81.8	156.6	198.3	91.5	26.6
北美	99.5	142.2	146.6	46.5	57.2	102.0	126.9	78.3	24.4
加勒比	19.5	25.8	26.1	10.3	14.5	22.9	26.5	57.7	15.9
中美	7.8	10.8	10.9	3.1	4.7	9.3	11.5	97.6	24.3
南美	23.5	37.1	35.6	9.8	5.4	22.5	33.4	318.1	48.8
非洲地區	50.4	68.6	69.1	18.7	19.7	47.5	66.4	141.5	39.8
北非	19.7	24.1	25.6	5.6	6.6	19.1	26.8	190.8	40.3
撒哈拉以南	30.7	44.5	43.5	13.2	13.1	28.4	39.6	116.8	39.5
中東地區	56.1	60.1	71.3	19.4	30.2	67.8	87.1	124.5	28.5

資料來源：聯合國世界旅遊組織(UNWTO)、台新證券整理。

3. 國內民用航空業務近況

根據交通部民航局統計，106 年度搭乘國籍航空的旅客人數突破三千萬人次後，107 年度來到 37,834,343 人次，成長率約 3.44%。108 年搭乘我國籍航空之旅客人數達到 38,422,747 人次，成長率約 1.56%，反映其受企業商務旅行、個人觀光旅遊等需求成長之拉力，惟 109 年起受到新冠肺炎疫情致旅客人數明顯減少，各國防疫措施加強力道，使載客人數下滑，由 108 年度的 38,422,747 人下降至 110 年度的 3,706,823 人，但隨國內疫苗施打覆蓋率增加，111 年度載客人數已回升至 8,980,581 人次，112 年度載客人數更回升至 31,267,537 人次，已恢復 108 年度的 81.38%，顯見航空業已擺脫疫情影響，旅遊市場已逐漸回溫。

國籍航空載客人數統計

單位：人次

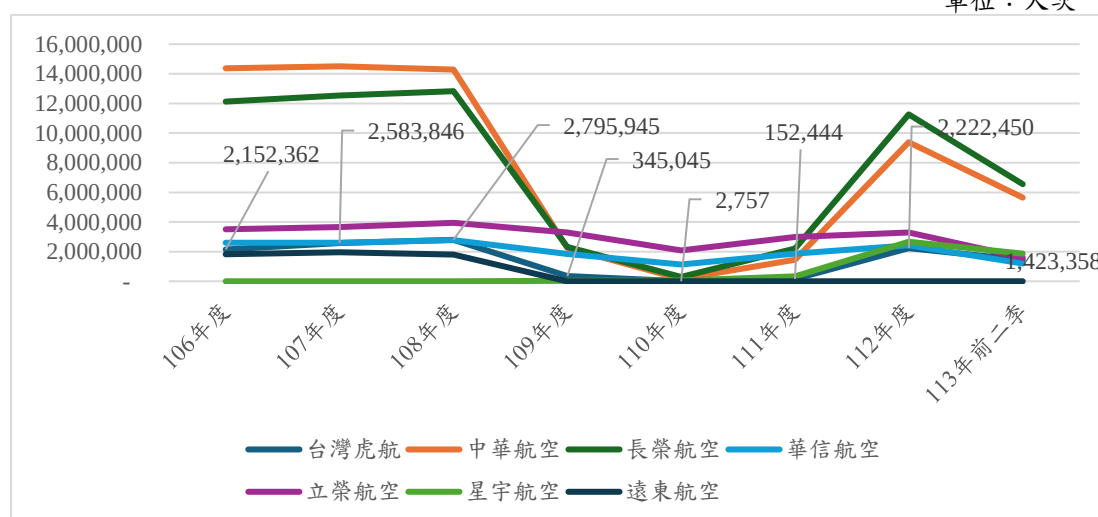
年度	台灣虎航	中華航空	長榮航空	華信航空	立榮航空	星宇航空	遠東航空	總計
106 年度	2,139,446	13,654,945	12,124,140	1,365,925	828,746	—	178,594	30,291,796
107 年度	2,565,819	13,760,385	12,567,686	1,326,234	863,192	—	226,246	31,309,562
108 年度	2,783,726	13,900,100	12,861,068	1,288,578	848,003	—	275,391	31,956,866
109 年度	344,602	2,187,962	2,301,003	125,795	95,866	34,985	—	5,090,213
110 年度	1,566	154,942	323,103	19,004	13,568	41,746	—	553,929
111 年度	151,717	1,472,545	2,156,895	49,011	27,507	329,541	—	4,187,216
112 年度	2,202,378	9,474,217	11,366,795	213,437	105,039	2,658,173	—	26,020,039
113 年 上半年度	1,423,358	5,645,813	6,553,468	154,657	65,776	1,871,935	—	15,715,007
總計	11,612,612	60,250,909	60,254,158	4,542,641	2,847,697	4,936,380	680,231	145,124,628

資料來源：民航局統計資訊。

註：星宇航空於109年開始首航；遠東航空於109年停飛。

國籍航空載客人數統計圖

單位：人次



資料來源：民航局統計資訊。

註：星宇航空於109年開始首航；遠東航空於109年停飛。

4. 燃油成本影響

觀察近年國際油價變化，OPEC+雖於109年達成史上最大規模減產協議，每日總產量將降至970萬桶，但因仍遠不及市場需求下滑幅度，故儘管沙烏地阿拉伯、部分OPEC+國家及俄羅斯啟動減產計畫，並規劃提高每日產量縮減規模，仍無力遏止油價跌勢，然隨著俄烏局勢影響，推升油價，國際原油交易大受影響，油價一路攀升，惟七大工業國組織(G7)對俄羅斯石油價格設置上限，且市場對經濟衰退的擔憂情緒壓過全球原油供應緊繃的衝擊，致國際原油及航空燃油價格下跌，申請公司其燃油成本雖有暴露於國際油價市場之風險，惟申請公司之航程時間較短，油量較為精簡，受油價波動影響相對較小。



資料來源：IATA；Jet Fuel Price Monitor。

綜上所述，航空業經歷了全球性的疫情衝擊，面對前所未有的挑戰，然而逆境中也孕育了轉機與成長的契機，隨著疫情控制措施的實施和疫苗接種率的提高，乘客的信心逐步恢復，航空公司的業績開始展現出回升的跡象，而這段經歷也讓航空公司為未來的成長打下了堅實的基礎，在全球逐步擺脫疫情的情況下，航空業勢必將展現出更加強勁和可持續的發展態勢。

二、最近三年度及最近期產品別營業收入、營業成本及營業毛利(損)變化情形說明：

單位：新台幣千元

年度 產品別		110 年度		111 年度		112 年度		113 年上半年度	
		金額	%	金額	%	金額	%	金額	%
營業收入	客運	233,368	95.55	1,287,918	97.95	12,112,893	97.15	7,901,379	96.19
	其他	10,857	4.45	26,909	2.05	355,443	2.85	313,089	3.81
	合計	244,225	100.00	1,314,827	100.00	12,468,336	100.00	8,214,468	100.00
營業成本	客運	2,690,683	99.85	3,688,730	99.88	8,846,071	97.95	5,391,016	97.21
	其他	3,980	0.15	4,289	0.12	184,973	2.05	154,566	2.79
	合計	2,694,663	100.00	3,693,019	100.00	9,031,044	100.00	5,545,582	100.00
營業毛利(損)	客運	(2,457,315)	100.28	(2,400,812)	100.95	3,266,822	95.04	2,510,363	94.06
	其他	6,877	(0.28)	22,620	(0.95)	170,470	4.96	158,523	5.94
	合計	(2,450,438)	100.00	(2,378,192)	100.00	3,437,292	100.00	2,668,886	100.00

資料來源：申請公司提供。

1. 客運

客運收入於 110~112 年度及 113 年上半年度之營業收入分別為 233,368 千元、1,287,918 千元、12,112,893 千元及 7,901,379 千元，占營業收入比重分別為 95.55%、97.95%、97.15%及 96.19%。依據民航統計年報申請公司 110~112 年度及 113 年上半年度之飛行架數分別為 27 次、1,385 次及 14,121 次及 9,099 次，載客人數分別為 1,566 人、151,717 人及 2,202,378 人及 1,423,358 人。經查詢衛生福利部疾病管制署 COVID-

19 疫苗統計資料及相關新聞資訊，並詢問申請公司之人員，申請公司 111 年度之營業收入較 110 年度增加，主係 111 年度隨著疫苗施打率逐漸提升，且政府為復甦旅遊產業而提供相關旅遊補助，民眾國內離島旅遊意願增加，加上關係企業華信航空國內載運運能不足，申請公司因而濕租飛機予華信航空，並增加金門航線濕租班次，另政府於 111 年 10 月實施邊境開放措施，同時取消先前頒布之禁團令，申請公司之國際航班開始逐步復飛，客運量較去年同期成長，致使申請公司客運營業收入較去年同期成長；而 112 年度隨著各國邊境開放政策頒布，放寬出入境之自主防疫、居家檢疫等措施，民眾參團出國意願增加，同時我國對外國旅客開放觀光，申請公司之國際航班數增加，然日本機場因邊境開放初期人力不足，各航空公司可執飛之航班有限，在需求大於供給下，票價亦相對上漲，致申請公司 112 年度客運營業收入較去年同期大幅成長 10,824,975 千元，成長幅度為 840.50%，經查詢衛生福利部疾病管制署公告新聞稿，中央流行疫情指揮中心宣布自 111 年 10 月 13 日起，調降全球嚴重特殊傳染性肺炎(COVID-19)旅遊疫情建議等級，另經查詢相關新聞資訊，日本機場出現疫後地勤服務人員人力短缺，影響行李運送等，導致航班延遲或取消，前述說明應屬合理；113 年上半年度則延續疫後旅遊需求增加之趨勢，國際旅遊人數攀升，申請公司執飛國際航班架次同步上升，且申請公司配合旅遊趨勢動態調整航點及航線，新增福島、普吉島、富國島等航點，吸引東北亞及東南亞深度旅遊之客群，同時為積極拓展日本市場，而進行一系列推廣及行銷宣傳計畫，並邀請日本知名女星擔任日本品牌大使，使申請公司 113 年上半年度之客運營業收入較 112 年上半年度增加，經檢視申請公司之官方網站，並詢問申請公司之主管階層，其新增航班及行銷宣傳計畫應屬合理。申請公司最近三年度及最近期客運營業收入變動原因尚屬合理，尚無重大異常情事。

另就客運業務之營業成本及營業毛利(損)分析，110~112 年度及 113 年上半年度營業成本分別為 2,690,086 千元、3,688,730 千元、8,846,071 千元及 5,391,016 千元，營業毛利分別為(2,456,718)千元、(2,400,812)千元、3,266,822 千元及 2,510,363 千元，毛利率分別為(1,052.98)%、(186.41)%、26.97%及 31.77%。111 年度申請公司濕租飛機予關係企業華信航空班次增加，使客運營業收入成長，惟其營收增加之幅度尚無法支應人員薪資、油料、維修保養等營運所需相關成本，且國際油價因俄烏戰爭及疫後復甦需求增加而上漲，加上申請公司於 111 年 3 月及 7 月新增兩架租賃機使營業成本增加，致 111 年度產生營業毛損，惟營收增加幅度大於營業成本增加之幅度，毛損率因而較 110 年度減少；112 年度隨著各國鬆綁出入境限制，民眾出國需求大增，使機票單位售價較 111 年度上漲 200.88%，爰申請公司 112 年度營業收入年增率大幅成長，而營業成本隨營業收入同向增加，且美國聯邦準備局為抑制通膨而多次升息，使美元匯率於 112 年 1~10 月間逐漸走強，推升申請公司以美元計價之油料成本，惟營收增加幅度更甚營業成本之變動，致毛利率同步改善；113 年上半年度旅遊浪潮持續增溫，申請公司順應旅遊趨勢變化機動調整航線及班次，並擴增航點以深耕喜好深度旅遊之客群，同時加強日本地區之行銷力度，使營業收入較去年同期大幅增加，另因載客數增加使平均單位固定成本下降，致 113 年上半年度之毛利率優於去年同期。

綜上所述，申請公司 110~112 年度及 113 年上半年度客運業務之銷貨收入、銷貨成本與銷貨毛利變化尚屬合理。

2.其他

其他業務主要係客運業務之附屬收入，包括地勤代理、客機腹艙載貨所產生之貨運收入、機上免稅品分潤收入及機上廣告分潤收入等，110~112 年度及 113 年上半年度之營業收入分別為 10,857 千元、26,909 千元、355,443 千元及 313,089 千元，占營業收入比重分別為 4.45%、2.05%、2.85%及 3.81%。申請公司最近三年度及最近期其他業務占營收比重維持在 2.05%~4.45%之間，占營收比重不高。111 年度其他業務之營收增加，主要係因隨著第四季邊境開放，申請公司國際航班開始逐步復飛，貨運、機上免稅品及機上廣告等收入受航班增加影響而成長所致；112 年度及 113 年上半年度逐年成長，主係隨著各國邊境開放，國際航班復飛班次增加，使貨運、機上免稅品及機上廣告等收入隨之增加，加上地勤代理收入亦受到各航空公司航班增加而成長所致。

另就營業成本及營業毛利分析，110~112 年度及 113 年上半年度營業成本分別為 3,980 千元、4,289 千元、184,973 千元及 154,566 千元，營業毛利分別為 6,877 千元、22,620 千元、170,470 千元及 158,523 千元，營業毛利率分別為 63.34%、84.06%、47.96%及 50.63%。申請公司其他業務主要係客運業務之附屬收入及地勤代理作業收入，其中機上免稅品及機上廣告所產生之收入為分潤收入，無相關之營業成本，而客機腹艙載貨尚包含關務及倉儲等作業，申請公司委託華儲協助，地勤代理作業包含地面勤務作業及機下勤務作業，申請公司將機下勤務委由臺灣航勤及桃園航勤，故產生相關營業成本，111 年度因申請公司受託進行地勤代理業務之航空公司航班減少，使毛利較低之地勤代理收入占比下降，貨運、機上免稅品及機上廣告等毛利較高之收入增加，因而使其他業務之毛利率較 110 年度提升；112 年度及 113 年上半年度其他收入因國際航班陸續復航，雖使毛利較高之貨運、機上免稅品及機上廣告收入金額提高，然毛利較低之地勤代理業務金額亦大幅增加，致使其他業務之毛利率較去年同期下降。

綜上所述，申請公司 110~112 年度及 113 年上半年度各主要產品之營業收入及營業成本之變化情形尚稱合理。

三、最近三年度及最近期營業費用、營業淨利(損)、營業外收入及支出、稅前淨利(損)及每股盈餘(虧)變化情形說明：

1.營業費用、營業淨利(損)

單位：新台幣千元；%

項目 \ 年度	110 年度		111 年度		112 年度		113 年上半年度	
	金額	占營收比率	金額	占營收比率	金額	占營收比率	金額	占營收比率
推銷費用	155,311	63.59	203,954	15.51	447,787	3.59	286,536	3.49
管理費用	173,389	71.00	224,296	17.06	621,080	4.98	274,464	3.34
預期信用減損損失	160	0.07	(7)	0.00	—	—	—	—
營業費用合計	328,860	134.65	428,243	32.57	1,068,867	8.57	561,000	6.83
營業利益(損)	(2,779,298)	(1138.01)	(2,806,435)	(213.45)	2,368,425	19.00	2,107,886	25.66

申請公司 110~112 年度及 113 年上半年度之營業淨利(損)分別為(2,779,298)千元、(2,806,435)千元、2,368,425 千元及 2,107,886 千元，營業利益率分別為(1,138.01)%、(213.45)%、19.00%及 25.66%；營業費用分別為 328,860 千元、428,243 千元、1,068,867 千元及 561,000 千元，營業費用率分別為 134.65%、32.57%、8.57%及 6.83%。申請公司 111 年度因疫苗施打率逐漸提升，且政府為復甦旅遊產業而提供相關旅遊補助，民眾國內離島旅遊意願增加，使後勤人員薪資、差旅等相關管理費用增加，另 111 年 10 月後實施邊境開放措施，申請公司陸續展開行銷活動，使推銷費用增加，整體營業費用較 110 年度增加 30.22%，惟在營業費用增加幅度小於營業收入增加幅度下，營業淨損率由(1,138.01)%提升至(213.45)%；112 年度申請公司國際航班陸續復航，因訂位數增加使相關佣金及信用卡、銀行手續費等費用隨之增加，並配合航班復航持續進行推廣業務，使推銷費用增加，加上提撥盈餘獎金及認列現金增資員工認股評價費用等，整體營業費用因而增加，惟在營業費用增加幅度小於營業收入增加幅度下，營業淨利(損)率由(213.45)%提升至 19%；113 年上半年度延續疫後旅遊需求增加之趨勢，國際旅遊人數攀升，且申請公司配合旅遊趨勢動態調整航點及航線，使營業收入較去年同期上升，信用卡手續費、訂位平台費等費用隨營收上升而增加，另申請公司為擴大日本市場而加強宣傳提升曝光度，使行銷活動費、廣告費等推銷費用增加，申請公司 113 年上半年度之營業費用因而較去年同期增加，惟在營業費用增加幅度小於營業收入增加幅度下，營業利益率由 19%提升至 25.66%。

2.營業外收入及支出

單位：新台幣千元

項目 \ 年度		110 年度		111 年度		112 年度		113 年上半年度	
		金額	%	金額	%	金額	%	金額	%
利息收入	銀行存款	6,597	2.70	26,618	2.02	134,272	1.08	131,900	1.61
	其他	—	—	—	—	—	—	2,656	0.03
	小計	6,597	2.70	26,618	2.02	134,272	1.08	134,556	1.64
其他收入		56,702	23.21	28,288	2.15	41,770	0.34	19,428	0.24
其他利益及損失	外幣兌換(損)益淨額	100,216	41.03	(582,457)	(44.30)	(11,028)	(0.09)	(188,955)	(2.30)
	其他	(2,202)	(0.90)	(2,283)	(0.17)	(1,742)	(0.01)	(1,619)	(0.02)
	小計	98,014	40.13	(584,740)	(44.47)	(12,770)	(0.10)	(190,574)	(2.32)
財務成本	銀行借款	(35,542)	(14.55)	(44,946)	(3.42)	(33,816)	(0.27)	(3,087)	(0.04)
	租賃負債利息	(167,726)	(68.68)	(195,296)	(14.85)	(209,842)	(1.68)	(138,156)	(1.68)
	小計	(203,268)	(83.23)	(240,242)	(18.27)	(243,658)	(1.95)	(141,243)	(1.72)
合計		(41,955)	(17.18)	(770,076)	(58.57)	(80,368)	(0.64)	(177,833)	(2.16)

資料來源：經會計師查核簽證或核閱之財務報告。

申請公司 110~112 年度及 113 年上半年度之營業外收入及支出淨額分別為(41,955)千元、(770,076)千元、(80,368)千元及(177,833)千元，占營收比重分別為(17.18)%、(58.57)%、(0.64)%及(2.16)%，包含利息收入、其他收入、淨外幣兌換損益、借款利息及租賃負債利息等項目。111 年度營業外收入及支出淨額較 110 年度減少，主要係因申請公司之應付帳款-油料、租賃負債-飛機租金等多以美元計價，受到美元匯率持續走

升造成外幣兌換損失 582,457 千元，較去年同期之外幣兌換利益 100,216 千元，外幣兌換損失大幅上升，加上申請公司 111 年 3 月及 7 月新增兩架租賃機，使租賃負債利息增加所致，又部分因疫情所產生之政府租金補助款，因疫情趨緩而停止補助，使其他收入亦較去年同期減少；112 年度業外收入較上年度增加主係因國境開放，客運市場需求高漲，申請公司營收增加且旅客仍踴躍訂票致現金水位增加，利息收入亦同步增加，而營業外支出較去年同期下降，主係美國通膨問題逐漸緩和，升息腳步有所趨緩，但台幣受到出口力道減弱以及台美利差擴大導致資金不斷外流等因素影響，使新台幣兌美元匯率升值，因而外幣兌換損失減少；113 年上半年度營業外收入及支出淨額較 112 年度減少，主係受到聯準會量化寬鬆週期推遲和美國經濟成長強勁使美元持續走強的影響，使新台幣兌美元匯率走貶，造成外幣兌換損失 188,955 千元。

3.稅前淨利(損)及每股盈餘(虧)

申請公司 110~112 年及 113 年上半年度之稅前淨利(損)分別為(2,821,253)千元、(3,576,511)千元、2,288,039 千元及 1,930,053 千元，每股盈餘(虧)分別為(7.19)元、(7.12)元、4.27 元及 3.42 元，申請公司之稅前淨利(損)及每股盈餘(虧)主係隨營業收入、營業毛利及營業利益波動而同向變動。111 年度雖營收已有顯著成長，惟仍不足以支應燃料、維修、折舊及薪資等營運成本，另受新台幣兌美元貶值影響，產生大額淨外幣兌換損失，致 111 年度稅前淨損較 110 年度增加。112 年度及 113 年上半年度則受惠於觀光旅遊市場復甦、需求續揚，票價亦相對上漲，且申請公司積極拓展日本市場，使整體執飛國際航班架次及載客率有所提升，致稅前淨利及每股盈餘持續增長。

綜上所述，申請公司 110~112 年及 113 年上半年度之營業收入、營業毛利(損)、營業淨利(損)、營業外收入及支出與稅前淨利(損)及每股盈餘(虧)之變動情形及其原因尚無重大異常之情事。

【會計師說明】

(一)業績變化合理性

台灣虎航公司為以低成本航空模式經營客貨航線及提供相關服務，銷售對象涵蓋一般消費族群及旅行業者等。最近三年度及 113 年上半年度之業績變化情形如下表：

單位：新台幣千元

分析項目	110 年 (查核數)	111 年 (查核數)	112 年 (查核數)	113 年上半年度 (核閱數)
營業收入	244,225	1,314,827	12,468,336	8,214,468
營業成本	2,694,663	3,693,019	9,031,044	5,545,582
營業毛利(損)	(2,450,438)	(2,378,192)	3,437,292	2,668,886
營業毛利(損)率	(1,003.35)%	(180.87)%	27.56%	32.49%

資料來源：經會計師查核簽證或核閱之財務報告。

1. 營業收入及毛利率變化說明

111 年底起台灣國境全面鬆綁，機票款及附加服務收入訂票及執飛航班均於 111 年第四季開始加速成長，112 年相較於 111 年收入約上升 111 億元，公司整體營收表現已恢復至正常營運期間。然 112 年度航班次數受限主要航點日本線地勤量能影響，僅

為疫情前之 70%，尚未恢復疫情前之載客量，惟受惠整體旅遊興盛、燃油成本及人力、場站成本增加影響，整體票價較疫情前提升，相較 108 年疫情前平均每人票價 3,360 元，112 年平均每人機票價格為 5,406 元，票價上升 2,046 元，票價提升係為 112 年度營業收入較前一年度增加之主要原因；113 年間日本各場站人力已較為充盈，本年度前兩季之航班次較去年同期增加 51%，係為 113 年上半年度營業收入增加之主因。

由於台灣虎航公司經營策略主係深耕中短程區域旅遊型航點，而位於東北亞區域之日本及韓國兩國為國人旅遊偏好之航點，再者年輕族群出國旅遊消費風氣興起，均符合台灣虎航公司經營策略市場之定位，故東北亞航點之營業收入表現 112 年度及 113 年上半年度占整體營業收入 80%以上，日本航線則係台灣虎航公司積極拓展之旅遊航線，為使日本飛航版圖更為完整，開拓福島、秋田等旅遊航線；澳門航線則受惠於旅遊及台商往返路線，以澳門進入中國大陸或銜接中國大陸境內航線之便；東南亞航線則係台灣虎航公司以年輕族群喜好景點為導引，開拓峴港等旅遊航線。110 年度因疫情影響，以濕租方式出租飛航器予華信航空，主要收入係以國內市場為主，111 年度疫情趨緩及國境開放，使東北亞地區的收入逐漸回復，占營業收入比率約 54%。

茲將台灣虎航公司主要經營航線之市場列式如下表：

單位：新台幣千元

航線市場 /年度	110 年 (查核數)		111 年 (查核數)		112 年 (查核數)		113 年上半年度 (核閱數)	
	營收淨額	%	營收淨額	%	營收淨額	%	營收淨額	%
台灣	178,142	73%	492,729	37%	465,337	4%	251,154	3%
東北亞	—	—	714,227	54%	10,505,177	84%	7,057,770	86%
東南亞	59,765	24%	99,942	8%	1,164,895	9%	576,188	7%
澳門	6,318	3%	7,929	1%	332,927	3%	329,356	4%
中國	—	—	—	—	—	—	—	—
合計	244,225	100%	1,314,827	100%	12,468,336	100%	8,214,468	100%

資料來源：經會計師查核簽證或核閱之財務報告。

台灣虎航公司營業成本主要為航油成本、場站領空成本、機組及地勤人員之薪資成本、地勤代理成本、飛機維修成本及飛機折舊成本(包含租賃機使用權資產之折舊)，112 年整體營業成本較 111 年度上升原因有三，一係 112 年度執飛航班次數大幅增加，致相關成本連帶提升；二係台灣虎航公司 112 年新增兩架租賃機，故空運成本之租賃機使用權資產折舊成本增加；三為維修成本上升，主係航班次及飛行小時增加，且 112 年間台灣虎航公司因兩架租賃機租期屆滿而還機，相關還機前維修成本、還機準備金及起落檢查等成本增加。113 年上半年度整體營業成本增加則主係因航班次增加所致，此外因台灣虎航公司依照 112 年度實際租賃機還機之維修經驗，增加估列其餘租賃期間之航空器還機與維修準備金，致維修成本增加。

單位：新台幣千元

分析項目	110 年 (查核數)	111 年 (查核數)	112 年 (查核數)	113 年上半年度 (核閱數)
空運成本	1,869,664	2,583,619	5,979,530	3,492,086
場站及運務成本	125,090	220,485	1,495,268	980,813
旅客服務成本	106,811	122,941	258,846	163,231
維修成本	589,117	763,727	1,134,812	754,886
其他營業成本	3,981	2,247	162,588	154,566
合計	2,694,663	3,693,019	9,031,044	5,545,582

資料來源：經會計師查核簽證或核閱之財務報告。

2. 營業費用與營業外收入及支出說明

單位：新台幣千元

分析項目	110 年 (查核數)	111 年 (查核數)	112 年 (查核數)	113 年 上半年度 (核閱數)
推銷費用	155,311	203,954	447,787	286,536
管理費用	173,389	224,296	621,080	287,464
預期信用減損損失	160	(7)	—	—
營業費用合計	328,860	428,243	1,068,867	561,000
營業費用占營業收入比率(%)	135%	33%	9%	6%
利息收入	6,597	26,618	134,272	134,556
其他收入	56,702	28,288	41,770	19,428
其他利益及損失	98,014	(584,740)	(12,770)	(190,574)
財務成本	(203,268)	(240,242)	(243,658)	(141,243)
營業外收入及支出	(41,955)	(770,076)	(80,386)	(177,833)

資料來源：經會計師查核簽證或核閱之財務報告。

台灣虎航公司推銷費用主係為 Navitaire 票務系統產生之營運費用、廣告行銷費用及線上購票之信用卡處理手續費等。112 年度及 113 年上半年度，推銷費用皆較前一年度上升，主要因疫情解封後，航班架次與載客率皆上升，連帶反映推銷費用增加。

台灣虎航公司管理費用主係管理部門人員薪資、勞務費用及折舊費用等。111 年度較 110 年度增加，主要係疫情影響較為趨緩，營運狀況好轉使各項費用增加所致，112 年度及 113 年上半年度管理費用較前期大幅上升，主係航空業復甦，公司營運轉為獲利，故各項獎金及員工酬勞等費用相較前期上升。

台灣虎航公司近三年度營業費用占營業收入比率約為 9%~135%，110 年及 111 年主要係受疫情影響使營業收入大幅下降，致使比率高，惟隨疫情解封營業收入逐漸回穩之後，營業費用占營業收入比率約落在 6%~9% 左右，係屬合理占比區間。

台灣虎航公司帳列營業外收入及支出主係外幣兌換損益、政府補助收入、財務成本及利息收入等。由於台灣虎航公司採購航油以及支付租賃機租金等款項多以美金計價，然票務收入多為新台幣計收，是以美金對新台幣匯率之波動將影響台灣虎航公司營業外收入及支出；再者，台灣虎航公司自 108 年起適用 IFRS16 租賃準則，因租賃機產生之租賃負債所認列之財務成本亦為公司主要之營業外支出，惟該財務成本將隨著租賃機租期減少使租賃負債利息費用逐期減少。

本會計師經執行相關收入、成本、費用以及營業外收支之原始憑證抽核並分析相關業績之變動，評估申請公司最近三年度及截至最近期業績變化尚屬合理，未發現重大異常之情事。

(二) 機隊汰換計畫對公司財務業務之影響暨因應措施。

【公司說明】

一、機隊汰換計畫之合理性及資金來源規劃：

(一)機隊汰換之合理性說明

本公司於疫情前除每年之平均載客率已達 83.7%，且每架航空器平均使用率達每日近 12 小時，為維持市場占有率及保持公司之競爭力，原有舊型 11 架 A320ceo 航空器已無法滿足未來營業規模擴展之規劃(如增設新航點優化航網及增加航班強化旅客便捷彈性等)；並考量航空器機齡增至一定年限之大型定期檢修(6Y、12Y)及維修保養等成本亦隨之增加，故於 108 年 6 月 18 日本公司第二屆第二次臨時董事會通過評估機隊計畫及航空器採購委任案，並於同年 8 月 16 日第二屆第十二次董事會通過，主係考量新型 A320neo 航空器搭配新世代引擎，除可節省 15%~20%的油耗並降低維修保養成本及其座位數、租金、組員配置與訓練成本等因素評選該型航空器為本公司最適機型，並採前租賃(8 架)後購買(7 架)方式引進(110 年到 112 年及 114 年每年增加 2 架，共計 8 架為租賃機；115 年到 116 年共計增加 7 架自有機)並汰換舊有 11 架 A320ceo 機隊，以 110 年平均機齡 5.8 年計算，至 117 年機齡將達 12.3 年，執行汰換計畫後，A320neo 機擴增至 15 架，平均機齡可降至 4.6 年，並強化機隊運能，相關租賃機及自購機之引進與汰換時程如下：

項目		110 年度	111 年度	112 年度	113 年度	114 年度	115 年度	116 年度	117 年度
期初機隊	自購機	1	1	1	1	1	1	4	8
	租賃機	10	12	14	14	14	16	13	9
	小計	11	13	15	15	15	17	17	17
增加機隊	自購機	0	0	0	0	0	3	4	0
	時程						MAR AUG SEP	JAN MAR AUG DEC	
	租賃機	2	2	2	0	2	0	0	0
	時程	MAR JUL	MAR JUL	SEP DEC		JUN JUL			
減少機隊	自購機	0	0	0	0	0	0	0	0
	時程								
	租賃機	0	0	2	0	0	3	4	1
	時程			JUL OCT			JAN FEB SEP	FEB MAR AUG DEC	JUN
期末機隊	自購機	1	1	1	1	1	4	8	8
	租賃機	12	14	14	14	16	13	9	8
	小計	13	15	15	15	17	17	17	16

註：117 年底剩餘 1 架 ceo 機型為自有機，屆時視市場狀況再行評估。

本公司於 108 年度評估採前租賃(8 架)後購買(7 架)方式引進並汰換舊有 11 架 A320ceo 機隊時，除考量新型 A320neo 航空器之 15 架機隊每年約可產生近新台幣 26 億元(以 112 年第三季至 113 年第二季累計四季之實際財報數進行推估)之盈餘，使本

公司能以自有資金支應購機款項，且考量台灣融資成本較低，為充分運用籌資彈性，同時規劃辦理以國內銀行新台幣抵押貸款籌資，並降低本公司因自 108 年度起適用 IFRS16「租賃」認列之美元租賃負債，受匯率之變動直接影響本公司未實現兌換(損)益數之風險。

(二)採租賃航空器或自購航空器之評估說明

本公司評估租機及購機之比較，各有優劣勢，茲說明如下：

1.租機優勢

- A. 租機市場相較購機能較快速取得新機，購機需與飛機製造商簽約下訂以排定製造排程及交機日期，本公司自 108 年與飛機製造商簽約，至 115 年始能取得新機，購機等待期間較長，難以因應快速市場變化。
- B. A320 航空器機齡使用至 12 年之維修成本將大幅躍升，本公司租賃航空器之租約均訂為 10 年，採租機方式可保持機隊年輕化。
- C. 飛機製造商平均 10~20 年間推出新世代客機，航空公司可保留機型轉換之彈性。
- D. 租約到期後將交還機主，可避免自購機隊汰換時處置飛機賣價殘值之損失或因機型替換或市場因素造成處置困難而增加停機額外費用，發動機亦面臨同樣情況。

2.租機劣勢

- A. 還機計畫：租機須以資產管理角度看待，租機於期滿歸還時要有妥善還機計畫以符合租約還機條件，否則易衍生高額還機維修費用。
- B. 租約談判：租機需要提撥維修儲備金，租約談判時對於維修儲備金與還機條件須精確配合，租期中除按期支付維修儲備金之外需考量實際修護是否會產生缺口及符合還機條件之修護準備金提列，以避免還機額外產生維修費用。
- C. 因認列 IFRS16 美金租賃負債，有匯兌波動影響財報損益之風險。

3.飛機使用後之剩餘殘值具不確定性

雖考量航空器殘值後，採自購機或租賃機之十年總成本差異不大，惟飛機殘值具有不確定性，未來客運市場及飛機製造發展等皆為影響飛機剩餘價值之因素。

4.參考其他同業實務

各家航空公司機隊之租購機規劃，皆依自況及未來發展計畫訂定，經查閱中華航空、長榮航空年報及星宇航空相關新聞資訊，現行國籍航空公司之租購機比例亦以部分租賃及部分自購方式規劃，彙總如下表，整體而言本公司採 8 架租賃機與 7 架自購機之比例，與同業實務相近。

	資料時間點	總機隊架數	租賃機		自有機	
			架數	占總架數比例	架數	占總架數比例
中華航空	113 年 3 月	85	47	55%	38	45%
長榮航空	113 年 3 月	89	56	63%	33	37%
星宇航空	113 年 3 月	22	18	82%	4	18%

資料來源：各公司最近年度年報及民航局統計資料。

綜上，本公司經試算租機及購機每年總成本差異不大，經考量配合現有租賃機之還機時程、飛機製造商之製造排程，及分散資產殘值具不確定性、匯率及利率等風險，故董事會決議以租賃 8 架及購買 7 架 A320neo 之方式分年引進並汰換航空器。

(三)機隊汰換之資金來源規劃

本公司之機隊汰換計畫預計於 114~116 年陸續引進 2 架租賃機及 7 架自購機，其中租賃機因租機產生之租賃負債金額將隨著租賃給付義務實現逐年遞減，而 7 架自購機部分，預計以未來正常營運條件情形下之每年營業活動等淨現金流入及自有資金，考量新型 A320neo 航空器之 15 架機隊每年約可產生近新台幣 26 億元(以 112 年第三季至 113 年第二季累計四季之實際財報數進行推估)之盈餘，並延續原購機抵押借款之模式，搭配改列上市前現金增資，自資本市場所籌措之資金約新台幣 5 億元，及金融機構往來短中期信用額度(本公司截至 113 年 7 月底尚有短中期未使用之借款額度約 3,710,974 千元)，足夠支應未來年度之租賃及購機計畫等投資活動與償付借款，資金來源應屬無虞。

	租賃機	自購機
飛機架數	8 架	7 架
交易對象	Sky High 117 Leasing Company Limited 等租賃公司	法國空中巴士公司
交易價金 (牌告價)	總交易牌告價約為美金 250,000 千元(租賃款項將依照實際合約調幅變動)	每架為美金 104,249 千元，總交易牌告價為美金 729,746 千元(實際購機款係依循合約價款)
交機進度	110 年 3 月及 7 月各交機 1 架，111 年 3 月及 7 月各交機 1 架，112 年 9 月及 12 月各交機 1 架，其餘於 114 年間陸續交機	預計於 115 年至 116 年間陸續交機
資金來源	以未來正常營運條件情形下之每年營業活動等淨現金流入及自有資金	本公司截至 113 年上半年度已支付美金 36,740 千元，剩餘金額 4 架自購機預計以未來正常營運條件情形下之每年營業活動等淨現金流入、自有資金進行支應；3 架自購機預計以抵押借款方式因應，抵押借款部分預計延續原購機採抵押借款之模式，並搭配自資本市場所籌措之資金及金融機構往來

二、機隊汰換計畫對公司財務業務之影響暨因應措施

(一)機隊汰換計畫對美元資產負債淨部位之影響及匯率敏感性分析

單位：美元千元；新台幣千元

項目 \ 年度	111 年度	112 年度	113 年上半年度
金融資產(美元) A	76,282	135,085	196,505
舊 A320ceo 租賃機金融負債(美元) B1	104,509	46,743	61,013
新 A320neo 租賃機金融負債(美元) B2	132,770	200,940	191,115
其他金融負債(美元) B3(註)	16,142	16,412	20,754
金融負債總計(美元) B=B1+B2+B3	253,421	264,095	272,882
美元淨部位 C=A-B	(177,139)	(129,010)	(76,377)
結帳匯率 D	30.6748	30.7692	32.468
敏感性分析(新台幣)=C*D*1%	(54,337)	(39,695)	(24,798)

註：其他金融負債含括應付油料、航空器起降與運務作業、系統服務及模擬機租用等非租賃機金融負債。

由前述租賃機之引進與汰換時程可知，除於 110 年度前原舊有之 10 架 A320ceo 租賃機外，本公司已自 110 年度至 112 年度每年增加 2 架租賃機，共 6 架，及擬 114 年度再增加 2 架租賃機方式引進並汰換舊有 11 架 A320ceo 租賃機(117 年底剩餘 1 架 A320ceo 機型為自有機，屆時視市場狀況再行評估)。因自 108 年度起因適用 IFRS16「租賃」認列之美元租賃負債，使本公司 111 年、112 年及 113 年上半年度之美元淨部位分別為(177,139)千元、(129,010)千元及(76,377)千元，預估於 114 年引進 2 架機時達到高峰，後即逐年遞減。

匯率波動部分，受前述美元負債淨部位影響，使本公司 111 年度至 117 年度暴露於美元匯率風險，上表列示本公司 111 年、112 年及 113 年上半年度若當新台幣相對於美元貶值或升值 1%，而其他所有因素維持不變之情況下，本公司 111 年、112 年及 113 年上半年度之稅前淨利(損)將變動新台幣(54,337)千元、(39,695)千元及(24,798)千元，預估隨美元負債淨部位於 114 年時達到高峰，後則逐年遞減。故本公司因適用 IFRS16「租賃」所認列之美元租賃負債將逐年減少，受匯率變動之風險亦將逐年下降。

另為有效規避匯率風險，本公司將視情況與各金融機構保持密切聯繫，並請往來金融機構提供專業諮詢服務，以即時掌握國際間匯率趨勢，並同時視實際資金需求及匯率水準，適時調節外幣資產部位作自然避險，惟受限於央行每年度五千萬美元無單據換匯額度限制，故同步依外匯市場之走勢操作遠期外匯衍生性商品交易。

依本公司「從事衍生性商品交易處理程序」，匯率衍生性商品以外幣負債及未來一年之外幣實際淨需求，兩者合計數之 30%為限之交易總額內承作，以期將匯率變動對公司損益之影響減至最低，並每月辦理兩次該績效評估呈報董事長及總經理參考。彙總操作遠期外匯衍生性商品交易之避險部位及占金融負債比例如下：

單位：美元千元

	111 年度	112 年度	113 年上半年度
金融負債部位 A	253,421	264,095	272,882
自然避險-金融資產部位 B	76,282	135,085	196,505
衍生性金融商品操作避險部位 C	4,510	8,178	2,674
避險部位 D = B + C	80,792	143,263	199,179
避險部位占金融負債比例 E=D/A	31.88%	54.25%	72.99%

綜上所述，為降低匯率波動對本公司之影響，除與各金融機構保持密切聯繫並即時掌握國際間匯率走勢及變化資訊，進而適時調節外幣資產部位作自然避險外，並以簽訂遠期外匯合約以管理預期於未來發生之美元採購款及租賃款交易所產生之匯率暴險，以期將匯率變動對公司損益之影響減至最低。

(二)機隊汰換計畫對利息及利率波動對公司財務業務之影響暨因應措施

下表係 1 架自購機採抵押借款利息費用之利率敏感度分析：

單位：新台幣千元

	111 年度	112 年度	113 年上半年度
借款餘額 (舊)	425,455	330,909	283,637
借款餘額 A	425,455	330,909	283,637
借款利率	1.39922%	2.00378%	2.13000%
利息費用 (舊)	6,209	7,224	3,020
利息費用	6,209	7,224	3,020
敏感性分析=A*0.25%	1,064	827	709
利息變動占營業收入比率	0.08%	0.006%	0.008%

本公司為充裕營運資金及提升現金水位並爭取較佳融資利率及達資產運用籌資彈性，除於 104 年度以航空器乙架抵押貸款籌資新台幣 1,000,000 千元外，本公司擬自 115 至 116 年度機隊購置 7 架 A320neo 航空器。上表係本公司過去及未來正常營運條件情形下之每年營業活動等淨現金流入，暫估以一架航空器抵押貸款達資產運用籌資彈性，111 年、112 年及 113 年上半年度之航空器抵押貸款餘額分別為 425,455 千元、330,909 千元及 283,637 千元。

利率波動部分，若當借款利率升息或降息變動 1 碼(0.25%)時，而其他所有因素維持不變之情況下，本公司 111 年、112 年及 113 年上半年度之稅前淨利(損)將變動新台幣 1,064 千元、827 千元及 709 千元，占當期營業收入之比重分別為 0.08%、0.006%及 0.008%，因此推估未來如採 3 架航空器抵押貸款，其利率波動之影響應屬可控。

下表係租賃機之引進與汰換計畫，依 IFRS16「租賃」認列租賃負債攤銷之利息費用影響數說明：

單位：新台幣千元

		111 年度	112 年度	113 年上半年度
利息費用	舊租賃機 ceo 機型 (a)	124,221	92,440	35,072
	新租賃機 neo 機型 (b)	71,075	117,402	103,084
	租賃機合計(c)=(a)+(b)	195,296	209,842	138,156
	舊購機 ceo 機型 (d)	6,209	7,224	3,050
	購機合計(f)=(d)+(e)	6,209	7,224	3,050
	利息費用合計(g)=(c)+(f)	201,505	217,066	141,206
	利息費用占營業收入比率	15.33%	1.74%	1.72%

綜上所述，本公司過去及未來正常營運條件情形下，每年營業活動現金流入搭配與金融機構借款及自資本市場所籌措之資金，應足夠支付未來年度之租賃及購機計畫等投資活動，經試算利息費用占營業收入之比重，對於本公司財務報表之影響尚屬有限並得據以因應。

【承銷商說明】

經檢視申請公司董事會議事錄、公開資訊觀測站重大訊息公告、民航局統計年報、經會計師查核簽證之財務報告、與租賃公司之新機租賃合約及新機採購合約等相關資料，申請公司 107 年度及 108 年度載客率分別為 81.55%及 83.69%，申請公司為積極創造股東權益，規劃新航點及航班數，並降低相關維修成本，經 108 年 6 月 18 日及 108 年 8 月 16 日董事會決議通過引進新機及汰舊之計畫，自公開發行後亦已於 109 年 2 月 3 日公開資訊觀測站公告租機簽約對象，且於 110 年陸續引進 2 架、111 年及 112 年分別引進 2 架租賃新機，並退租 2 架租賃舊機，預計於 114 年再引進 2 架租賃新機，自 114 年機隊由 15 架擴增為 17 架，而自購機部分預計於 115~116 年間分別交機 3 架及 4 架，並退租 3 架及 4 架租賃機，機隊維持 17 架(8 架自購機，9 架租賃機)，申請公司已逐步依據其計畫執行中，經評估上述說明應尚屬合理。

另機隊之汰舊換新可以租賃機及自購機等方式進行，皆有其各自之優劣勢，經參閱申請公司 108 年 6 月 18 日及 108 年 8 月 16 日之董事會議事錄，申請公司已充分考量當時營運狀況、機隊機齡及租期、未來航班需求等因素，而決定採購自購機 7 架及租賃機 8 架，且採自購機與租賃機之比例，與同業實務相近，經評估該公司之說明應尚無重大異常情事。

另申請公司之機隊汰舊換新計畫預計於 114~116 年陸續引進 2 架租賃機及 7 架自購機，並退租 7 架租賃機，其中租賃機因租機產生之租賃負債金額，將隨著租賃給付義務實現逐年遞減，而 7 架自購機部分，預計 4 架自購機以未來正常營運條件情形下之每年營業活動等淨現金流入及自有資金做為因應，另 3 架自購機預計延續原購機模式，採抵押借款方式進行。經檢視申請公司最近三年度及 113 年上半年度經會計師查核簽證或核閱之財務報告及原自購機之抵押借款合同，申請公司於 111 年度疫後旅遊產業復甦後，營運活動之現金皆係為淨現金流入(112 年 6,027,569 千元，113 年上半年度 3,742,441 千元)，且依據世界觀光旅遊委員會 (World Travel & Tourism Council, 簡稱 WTTC) 及外國研究機構 Technavio 之研究報告預測，未來旅遊市場係呈現正成長趨勢，預計申請公司將隨產業趨勢於未來年度有盈餘(以 112 年第三季至 113 年第二季累計四季之實際財報數進行推估，15 架機隊每年約可產生近新台幣 26 億元)之產生，而得以支應 4 架自購機之資金需求；另 3 架自購機之抵押借款係以申請公司原有客機相同之貸款條件進行試算，且截至 113 年 7 月底尚有短中期未使用之借款額度約

3,710,974 千元，應係合理可行，故申請公司預計透過抵押借款、盈餘及自有資金以因應機隊汰舊換新計畫應尚屬合理，應無資金短絀之情事。

申請公司機隊汰換計畫對財務報表之影響暨因應措施評估分述如下：

一、對美元資產負債淨部位及匯兌波動之影響暨因應措施：

依據申請公司之新舊機汰換計畫，申請公司原有 10 架租賃機已於 112 年度汰換 2 架，114~116 年間陸續汰換 8 架，截至最近期已引進 6 架租賃機。

單位：美元千元；新台幣千元；%

項目 \ 年度	112 年度
舊租賃機金融負債(美元)(a)	46,743
新租賃機金融負債(美元)(b)	200,940
金融負債(c)=(a)+(b)	247,683
結帳匯率	30.7692
敏感性分析 1%(新台幣)	76,210
匯率變動占 112 年營業收入比率	0.61%

資料來源：申請公司提供。

申請公司之租賃金融負債於 114 年度引進 2 架租賃機達到高峰，之後於 115 年度起汰換租賃機將逐年遞減。在匯率變動方面，若當新台幣相對於美元貶值或升值 1%，申請公司 112 年度匯率變動占 112 年度營業收入約 0.61%，因此申請公司目前已揮別疫情陰霾，於未來正常營運下，租賃金融負債與匯率變動對申請公司財務報表影響尚逐漸減小。

另經詢問申請公司人員，其對於美元負債淨部位，外幣匯率波動產生之匯兌損益，係採取下列因應措施以降低匯率變動對其產生之影響：

- A. 匯率風險用外幣資產及負債自然避險為主，對於銷貨、進貨及資本支出均有一定比重以外幣計價，其整體對於匯率變動之影響可達到部分相互平衡之效果。
- B. 財務單位因應金融市場變化，隨時彙集相關資訊，判斷趨勢及風險評估，熟悉金融產品及法令規定，考量公司整體相關部位，編製操作策略方案，為規避風險之依據。
- C. 財務單位依授權權限，進行各項避險交易，就公司已持有之外幣資產及負債部位，以及預期未來之外幣資產及負債部位，評估後與金融機構議定遠期外匯合約，以降低匯率波動風險對公司營運產生之影響。
- D. 申請公司訂有「取得或處分資產處理程序」，規範有關衍生性金融商品之交易原則與方針、風險管理措施等作業程序，並經股東會決議通過，作為從事衍生性金融商品相關作業之依據。



經詢問申請公司財務人員，申請公司於 111 年度受美國聯準會縮減購債立場確定及烏俄戰爭的膠著爆發，促使市場不確定性激增促使避險情緒升溫，支撐美元緩步走強，加以申請公司美元淨部位為負債緣故，致產生兌換損失；112 年度前三季雖仍持續受上年度影響使美元匯率走強，惟第四季受美國十年期公債殖利率回落，反映通膨數據有效降溫並高於預期，使美國聯準會如市場預期已停止升息循環且明確表示利率會持平一段期間且尚未準備開始降息，致美元匯率走緩，兌換損失因而較去年同期減少，後 113 年第二季受中東地緣政治衝突升溫帶動美元避險情緒，新台幣呈貶值態勢，致申請公司兌換損失因而增加。綜上所述，申請公司之匯兌損益占營業收入及營業利益比重尚屬合理，且後續申請公司之租賃負債隨著租賃新機的引進，111 年~113 年度間逐年增加，之後隨著原租賃機陸續淘汰，114 年度起將逐年遞減，匯率變動對申請公司財務面的影響亦將逐漸減小。另經抽核申請公司遠匯金融商品傳票及相關憑證，其係依據「從事衍生性商品作業程序」規定，與金融機構議定遠匯交易合約，並定期將衍生性金融商品交易結果呈報權責主管核准，故綜觀該公司目前匯兌損益金額、相應匯率曝險與因應措施，其所採對於匯率風險之控管尚屬適切有效，應能有助於減少匯率波動對其營運績效之衝擊程度。

二、對利息費用及利率波動之影響暨因應措施：

申請公司於 104 年度以自有機 1 架抵押借款新台幣 1,000,000 千元，並預計於 115~116 年度陸續採購 7 架自有機並汰換租賃舊機，且申請公司 113 年上半年度現金水位為 8,473,911 千元，且依過去及未來正常營運條件情形下之每年營業活動為淨現金流入，暫估以自有機 3 架抵押貸款達資產運用籌資彈性，並以原自有機相同條件試算，申請公司購機抵押貸款利率係以 113 年上半年度經會計師核閱之財務報告，現行所合作金融機構臺灣銀行最新借款利率進行假設，經評估其借款利率假設尚屬合理。

申請公司 112 年度自購機利息費用占 112 年度營業收入約 0.06%，占比微小；而租賃機所產生之利息費用，112 年度租賃機利息費用占 112 年度營業收入約 1.68%，故利息費用對申請公司之財務報表影響應尚屬有限。

另經檢視申請公司經會計師查核簽證或核閱之財務報告，及申請公司在其他所有因素維持不變之情況下，以 112 年度數據進行試算，借款利率變動 1 碼(0.25%)之敏感性分析，利息費用變動 827 千元，對稅前淨利影響金額占營業收入比例甚小，且申請公司 112

年度及 113 年上半年度之營運活動流入數皆為正數且均足以支應利息支出，因此評估銀行升息將不致對申請公司財務狀況造成重大影響。

【會計師說明】

一、汰換機隊及自購飛機之必要性

台灣虎航公司於 108 年度因業務成長，為因應未來年度業務擴展，擬拓展航網及增加航班，故欲擴充機隊數量，將機隊由 10 架擴充至 15 架，且原擁有 10 架租賃機租期係十年，申請公司評估因新機種耗油與維修成本較低，將於租期屆滿即還機(112 年~116 年)，自 112 年起需汰換現有租賃機隊。

據台灣虎航公司表示，飛機機型市場變動快且新機型耗油及碳排放量較低，租賃航機將可以保持機隊機齡與機型年輕化。另台灣虎航公司規劃於自有營運資金較為充裕時，選擇以購機方式增添機隊，並將自購航機以自有資金及銀行台幣融資，將可免除租機因認列 IFRS16 美金租賃負債，產生匯兌波動之風險。

台灣虎航公司係於 108 年 6 月 18 日經董事會決議通過機隊計畫，業經民航局同意辦理航空器引進計畫，並依據「取得或處分資產處理程序」、「機隊計畫作業辦法」等內控規範執行核決及辦理重大訊息公告。台灣虎航公司於 108 年 10 月與法國空中巴士公司簽署採購七架 A320neo 客機合約；另與 Sky High 117 Leasing Company Limited 等租賃公司簽署承租 8 架 A320neo 客機合約。

本會計師經檢視 108 年 6 月 18 日之董事會決議紀錄、租機合約、購機合約等文件，依據台灣虎航公司於 108 年 6 月 18 日董事會決議租賃及購置機隊評估資料，並詢問台灣虎航公司 112 年度受限於部分航點外站地勤人力不足等因素，現有運能不足致營業收入仍有成長空間，惟其實際營業淨利係高於原始評估。綜上所述本會計師評估申請公司汰換機隊及自購飛機有其必要性，尚未發現重大異常之情事。

二、租購機計畫對公司財務之影響

(一)租購機營運資金來源

依據該公司之新舊機汰換計畫，114 年度尚需引進 2 架租賃機，115~116 年度尚需引進 7 架自購機，據台灣虎航公司表示，部分自購機資金預計以自有營運資金因應，部分預計自 115 年度起預計將 3 架自有機採抵押借款。

經詢問台灣虎航公司表示，依據申請公司 112 年度與 113 年上半年度營運活動流入數所產生的營運資金，併考量台灣虎航公司將自資本市場籌措資金及尚有借款額度，申請公司未來各年度營運現金水位尚足以支應租購機計畫所需之營運資金。

(二)美元外幣負債敏感性分析之影響及因應

因台灣虎航公司適用 IFRS16 致租賃機需認列外幣金融負債(美元租賃負債)，故該等租賃負債將受美元匯率波動影響未實現兌換(損)益。經檢視申請公司於 111 年度至 113 年上半年度若當新台幣相對於美元貶值或升值 1%，而其他所有因素維持不變之情況下，對營業收入影響金額占比甚小，故本會計師認為匯率波動對申請公司之財務影響尚屬合理。

單位：新台幣千元；%

	111 年度 (查核數)	112 年度 (查核數)	113 年上半年度 (核閱數)
金融資產(美元)(A)	76,282	135,085	196,505
租賃機金融負債(美元)(B1)	237,279	247,683	252,128
其他金融負債(美元)(B2)	16,142	16,412	20,754
金融負債(美元)(B)=(B1)+(B2)	253,421	264,095	272,882
美元淨部位(C)=(A)-(B)	(177,139)	(129,010)	(76,377)
結帳匯率(D)	30.6748	30.7692	32.468
敏感性分析(新台幣) =(C)*(D)*1%	(54,337)	(39,695)	(24,798)
營業收入	1,314,827	12,468,336	8,214,468
占營業收入比例	4.13%	0.32%	0.30%

台灣虎航公司兌換損益產生原因係為支付美金之油料款、飛機維修款及租賃飛機之租金等外幣負債，由於美金負債部位較高，若美金升值將產生較高之兌換損失，經檢視台灣虎航公司自 110 年度至最近期之兌換損益數額，係與美金兌換台幣匯率升值之波動相符。

當美金兌換台幣之匯率相對波動 1%，而其他所有因素維持不變之情況下，則 111 年度、112 年度及 113 年上半年度之稅前淨利敏感度分析分別變動 54,337 千元、39,695 千元及 24,798 千元，而與實際財務報告數據波動相符。

台灣虎航公司為降低匯率波動對公司之影響，除與銀行間保持密切聯繫，隨時掌握匯率走勢及變化資訊，增加美金定期存款等資產作自然避險外，台灣虎航公司亦針對租賃飛機所需支付之租金承作遠匯交易(衍生性金融商品)，依據「從事衍生性商品作業程序」規定，與金融機構議定遠匯交易合約，並定期將衍生性金融商品交易結果呈報權責主管核准。

(二) 利率敏感性分析之影響及因應

經檢視台灣虎航公司對借款利率變動 1 碼(0.25%)之敏感性分析，其他所有因素維持不變之情況下，稅前淨利影響金額占營業收入比例甚小，且台灣虎航公司 112 年度及 113 年上半年度之營運活動流入數皆為正數且均足以支應利息支出，因此評估銀行升息將不致對台灣虎航公司財務狀況造成重大影響。

三、結論

台灣虎航公司因應未來營運航點與航線的成長並解決原有運能不足之情況，亦評估新機隊耗油與維修成本較低，欲汰換原 11 架 A320ceo 機隊，故於 108 年間經董事會決議租賃及購置共 15 架機隊，本會計師評估申請公司汰換機隊有其必要性；暨取得申請公司評估機隊汰換計畫及匯率、利率對財務之影響暨因應措施，本會計師評估未有重大不合理之處。

(三) 油價波動之影響暨因應措施。

【公司說明】

依據美國能源部報告指出，一桶原油(北海布蘭特原油(Brent)及美國西德州原油(WTI))在煉油廠產出的精煉產品 43%為汽油，28%為柴油等蒸餾方式生產的燃料油，僅 10%為航空燃油(Jet A-1 / Jet A)，故航空燃油價格較原油價格為高且採航空燃油市場實際交易之平均價格作為航空燃油契約價格訂定為依據。

本公司各地航空燃油契約價格訂定，主要以「航空燃油契約價格 = 前一月新加坡航空燃油 Jet A-1 市場實際交易日之平均價格(MOPS) + 固定差價(Differential) + 第三方服務費(3rd Party Charge)」為基礎，亦即航空燃油契約價格約 95%為浮動計價(前一月新加坡航空燃油 Jet A-1 市場實際交易日之平均價格(MOPS))與 5%為固定計價(固定差價(Differential)及第三方服務費(3rd Party Charge))，故每月航空燃油契約價格及本公司油料成本均受前一月新加坡航空燃油 Jet A-1 市場實際交易日之平均價格(MOPS)變動而影響。

因國際原油及航空燃油價格受長短期眾多因素而呈現波動，如原油供需基本面、地緣政治、投機資金及量化寬鬆等影響，107 年度至 113 年第 2 季國際原油及航空燃油價格變動趨勢圖如下：



- (1) 由於全球供需失衡致石油輸出國組織與夥伴國(OPEC+)簽定減產協議，且因減產協議一再延長減產期限，使國際原油及航空燃油價格進一步推升。
- (2) 美國制裁委內瑞拉、伊朗與俄羅斯並退出伊朗核問題全面協定(JCPOA)造成國際原油及航空燃油價格上漲，惟石油輸出國組織與夥伴國(OPEC+)增產與市場對經濟成長趨緩的擔憂，致國際原油及航空燃油價格先升後跌。
- (3) 美國雖進一步對伊朗制裁，惟同時宣布將與沙烏地阿拉伯及阿拉伯聯合大公國聯手維護全球石油市場之供需，致國際原油及航空燃油價格上漲並趨於穩定。
- (4) 因受嚴重特殊傳染性肺炎影響市場恐慌致石油需求受到嚴重打擊，致國際原油及航空燃油價格崩跌。
- (5) 隨著嚴重特殊傳染性肺炎與其變種病毒從肆虐到受控制石油市場逐步恢復信心，

致國際原油及航空燃油價格亦呈現上升趨勢。

- (6) 雖石油輸出國組織與夥伴國(OPEC+)啟動減產協議推升國際原油及航空燃油價格，惟美國為抑制不斷飆漲之國際原油及航空燃油價格宣布釋出 5,000 萬桶戰備儲油，促使國際原油及航空燃油價格下跌。
- (7) 烏俄戰爭爆發，促使全球各國陸續對俄羅斯採取能源禁運制裁，推升國際原油及航空燃油價格。
- (8) 為抑制因烏俄戰爭致不斷飆漲之國際原油及航空燃油價格，國際能源總署(IEA)宣布釋出 6,000 萬桶原油及美國宣布釋出 1.8 億桶戰備儲油，促使國際原油及航空燃油價格下跌。
- (9) 歐盟正式批准對俄羅斯制裁措施與烏俄戰爭陷入膠著等因素再次推升國際原油及航空燃油價格。
- (10) 七大工業國組織(G7)對俄羅斯石油價格設置上限，且因市場對經濟衰退的擔憂情緒壓過全球原油供應緊縮的衝擊致國際原油及航空燃油價格下跌。
- (11) 除以哈衝突等地緣政治衝突爆發促使供應擔憂加劇使油價反彈於高點外，期間亦因胡塞叛軍襲擊紅海船隻導致原油供應中斷的可能性，加上改道後的航運時間和燃料需求均增加，致使運輸成本提高，油價獲得支撐。
- (12) 雖石油輸出國家組織與盟友(OPEC+)宣布持續減產對油價干預，惟市場對全球經濟成長放緩擔憂日益加劇及擔心美國原油庫存量持續增加且如同 112 年超過預期暗示需求疲弱令油價承壓下探。
- (13) 伊朗以色列中東地緣政治衝突升溫引發市場擔憂中東戰爭擴大恐抑制原油供應致油價上漲。

本公司 111 年度至 113 年上半年度之油料成本分別為新臺幣 304,905 千元、2,678,212 千元及 1,662,054 千元，111 年度至 113 年上半年度油料成本占本公司營業成本比重分別為 8.26%、29.66%及 29.97%。主係因雖於 111 年度起受烏俄戰爭影響致航空燃油價格暴漲，惟本公司至 111 年前三季仍受我國中央流行疫情指揮中心及各國邊境尚未開放政策之影響，致本公司恢復往來全球各地之客運飛航班數程度有限，使油料成本占本公司營業成本比重未大幅增加；然自 111 年第四季起受各國邊境居隔管制取消，並隨著本公司逐步恢復往來全球各地之客運飛航班數，使油料成本占本公司營業成本比重大致恢復如往年正常營運比率約 30%。

單位：新台幣千元；美元；桶

	111 年度	112 年度	113 年上半年度
油 料 成 本 A	304,905	2,678,212	1,662,054
營 業 成 本 B	3,693,019	9,031,044	5,545,582
占 比 C = A / B	8.26%	29.66%	29.97%
平均航空燃油價格	124.40	105.38	101.15

由上述表格可見，航空燃油價格之變動雖為影響本公司營業成本因素之一，惟主要影響因素仍以航空燃油用油量之多寡為主。因本公司為區域航空，其航空燃油用油量不似具長程線航空公司之航空燃油用油量，故本公司於航空燃油價格高漲時期，以每周或每月監看各航線之航空燃油用油量及國際原油及航空燃油價格趨勢，適時調整航線規劃，如票價機動調整機制(註)、實施經濟帶油(係依據航線班次航空燃油用油量及各場站加油成本，評估飛行任務最有利加油地點)及汰換並選擇節油機型(本公司逐步引進 15 架 A320neo 機型替換 A320ceo 機型。依據飛機製造商 Airbus 提供之油耗資訊，新機型 A320neo 較舊機型 A320ceo 節油效果達 15%~20%)，以避免本公司之盈餘因國際原油及航空燃油價格漲幅而稀釋。

註：票價機動調整機制：民航局規範之燃油附加費收取機制，係自油價 40 美元/每桶起跳，每 10 美元/每桶一個級距至 180 美元/每桶，共計 18 個級距，短程線每個級距徵收 2.5 美元/人，長程線每個級距徵收 6.5 美元/人。民航局於每月月初公佈連續 2 個平均數，傳統航空公司有申請燃油附加費，就差異級距據報局收取燃油附加費。本公司雖無申請燃油附加費，然隨傳統航空公司收取燃油附加費致機票價格變動，本公司則可隨航空燃油價格或市場航空票價波動適時調整票價。

本公司 111 年度至 113 年上半年度之航空燃油用油量分別為 93,927 桶、757,346 桶及 477,591 桶，若當航空燃油價格每桶上升或下降 1 美元時，而其他所有因素維持不變之情況下，本公司 111 年度至 113 年上半年度之油料成本將變動新台幣 2,881 千元、23,303 千元及 15,506 千元，占當期營業收入之比重分別為 0.22%、0.19%及 0.19%。

單位：新台幣千元

	111 年度	112 年度	113 年上半年度
實際用油量(桶)A	93,927	757,346	477,591
結帳匯率 B	30.6748	30.7692	32.4675
敏感性分析(新台幣)C=A*B	2,881	23,303	15,506
油價變動占營業收入之比率	0.22%	0.19%	0.19%

因應措施部分，依本公司「從事衍生性商品交易處理程序」，屬油料衍生性商品以每年實際需求之 30%為限之交易總額內承作，以期將油料價格變動對公司損益之影響減至最低，並每月辦理兩次該績效評估呈報董事長及總經理參考。彙總操作油料衍生性商品交易之避險部位及操作實績如下：

單位：桶；美元千元

	111 年度	112 年度	113 年上半年度
油料預估淨需求數 A	839,209	1,128,364	1,111,546
可交易總額	251,763	338,509	333,463
平均布蘭特原油價格	98.77	82.19	83.37
未交割平均合約數量 B	—	—	5,000
未交割平均合約價格	—	—	79.98
已交割合約數量	—	—	—
已交割平均合約價格	—	—	—
未交割避險比率 B/A	0.00%	0.00%	0.45%

由上述表格可見，本公司現係以從事油料交換合約來規避價格波動所產生之風險，並選擇與被避險項目價格變動高度相關之布蘭特原油衍生性金融商品作為避險工具，且以避險期間之平均市價結算並於交割日以現金淨額交割，截至 113 年上半年度止，本公司未交割油料衍生性商品平均行使合約價格為 79.98 美元/每桶，其經公平市價評估利益為新台幣 748 千元，計未交割之避險比率為 0.45%，本公司之油料避險交易並未有避險無效部分之損益須立即認列為損益之情事。

【承銷商說明】

誠如公司說明所述及取得主要油料供應合約，申請公司供油契約價格訂定確依「航油契約價格=前月 MOPS 收盤均價(MOPS Prior Month)+固定差價(Differential)+第三方服務費(3rd Party Charge)」為基礎計價，並取得申請公司 111 年度、112 年度及 113 年上半年度油料成本，油料占最近 2 年度及截至最近期營業成本比重分別為 8.26%、29.66%及

29.97%，主係自 111 年 10 月起因各國疫情解封，旅遊業景氣復甦，112 年度起航空燃油占營業成本比重回復正常營運，且與 113 年上半年度航空燃油成本占營業成本比重變動差異不大。另申請公司航空燃油價格多以美元計價，若當航空燃油價格每桶變動 1 美元時，而其他所有因素維持不變之情況下，111 年度、112 年度及 113 年上半年度油料成本將分別變動 2,881 千元、23,303 千元及 15,506 千元，對申請公司影響尚仍承受。

單位：新台幣千元；%

	111 年度	112 年度	113 年上半年度
油 料 成 本	304,905	2,678,212	1,662,054
營 業 成 本	3,693,019	9,031,044	5,545,582
占 比	8.26%	29.66%	29.97%
實際用油量(桶)	93,927	757,346	477,591
結 帳 匯 率	30.6748	30.7692	32.4675
敏 感 度 分 析	2,881	23,303	15,506

資料來源：申請公司提供；經會計師查核簽證或核閱之個別財務報告。

經訪談申請公司相關人員，申請公司其燃油成本雖有暴露於國際油價市場之風險，惟申請公司之航程時間較短，用油量較為精簡，受油價波動影響較小，另申請公司因應措施如下：

1. 申請公司管理人員每周或每月監看各航線之航空燃油用油量及國際原油及航空燃油價格趨勢，適時調整航線規劃。
2. 申請公司管理人員持續觀察航空燃油價格或市場航空票價波動適時調整票價，以降低油價波動對獲利的影響。
3. 申請公司實施經濟帶油，依據航線班次航空燃油用油量及各場站加油成本，評估飛行任務最有利加油地點。
4. 申請公司自 110 年 3 月起~116 年進行機隊汰換計畫，預計引進 15 架 A320neo 機型替換 A320ceo 機型，依據飛機製造商 Airbus 提供之油耗資訊，新機 A320neo 較舊機省油 15%~20%。
5. 申請公司觀察市場變化及預測，在申請公司從事衍生性商品交易處理程序規定之每年需求量 30%以內承作油料避險。近期雖有市場對經濟衰退的擔憂情緒，但也擔心 OPEC 減產、烏俄戰爭動盪、罷工等使供應面緊張因素，申請公司暫擬持續觀望油價走勢，適時以 Brent 原油或航空燃油作為避險標的，運用 Call Option、Collar 與 Swap 等符合避險之工具建立油料避險部位。

申請公司為因應油價變動所產生之風險，依照「從事衍生性商品交易處理程序」，得於每年美金淨需求部位 30%以內承作油料交換交易避險。自 113 年 5 月起與金融機構簽定油料交換合約，以衍生性交易市場較為活絡之布蘭特原油(Brent)為避險工具，係以 Swap 價格 80 美元以下，並以每月航空用油量約 7 萬桶之 10%以內承作油料交換交易，並定期將衍生性金融商品交易結果呈報權責主管核准，因申請公司選擇與被避險項目(航空燃油)價格變動高度相關之衍生性金融商品作為避險工具，且以避險期間之平均市價結算並於交割日以現金淨額交割，該避險係屬有效。

【會計師說明】

經檢視台灣虎航公司與油料商之供油契約，航油契約價格主要以「航油契約價格=前月 MOPS 收盤均價+固定差價+第三方服務費」為基礎計收，其中前月 MOPS 收盤均價為浮動計價，MOPS 係新加坡燃料油現貨價格，將依國際油價趨勢波動；固定差價及第三方服務費則係為固定計價。台灣虎航公司最近二年度及最近一期油料成本與油料占營業成本比重如下：

單位：新台幣千元

	111 年度 (查核數)	112 年度 (查核數)	113 年上半年度 (核閱數)
油 料 成 本	304,905	2,678,212	1,662,054
營 業 成 本	3,693,019	9,031,044	5,545,582
占 比	8.26%	29.66%	29.97%
國 際 油 價 (U S D 元)	124.40	105.38	101.15

台灣虎航公司 111 年度至 113 年上半年度油料成本占營業成本比重分別為 8.26%、29.66%及 29.97%。經詢問台灣虎航公司於 111 年初起受烏俄戰爭爆發影響，國際平均油價大幅上升，惟 111 年度尚受疫情影響，航班數少，油料成本僅占營業成本比重約 8.26%。112 年因各國疫情解封，旅遊業景氣復甦，112 年度油料占營業成本百分比回復正常，當平均油價相對波動 1%，而其他所有因素維持不變之情況下，則 112 年度及 113 年上半年度稅前淨利將分別變動 26,782 千元及 16,621 千元。

台灣虎航公司油料成本除因價格變動影響外，亦因航油使用量多寡而變動，航油使用量亦受航機機型與機齡、航線安排與航機使用狀況等因素影響，因此台灣虎航公司選用低耗油 A320 機型，並維持機隊機齡年輕化，同時妥善規劃有效航機使用以及油量，另以低成本航空模式經營中短程區域航線，航油使用量係以當次航班狀況，預測估計航油使用量，以降低航油使用量；除此之外，台灣虎航公司平時指定管理人員持續觀察油價市場價格變化，並依照市場行情做出因應措施，適時調整航線規劃，以降低油價波動對公司之影響。

經本會計師執行油料採購之內部控制測試並分析油料成本變動，並未發現有重大不合理之事項。

另經詢問台灣虎航公司，為因應油價變動所產生之風險，依照申請公司從事衍生性商品交易處理程序規定，得於每年美金淨需求部位 30%以內承作油料交換交易以避險。

截至 113 年 6 月 30 日，台灣虎航公司未交割油料衍生性商品平均行使合約價為 79.98 美元/每桶，其經公平市價評估利益為新台幣 748 千元，計未交割之避險比率為 0.45%，未有已交割油料衍生性商品。

台灣虎航公司以衍生性交易市場較為活絡之布蘭特原油(Brent)為避險工具，本年度評估以 Swap 價格 80 美元以下，於每月航空用油量 10%以內承作油料交換交易。因被避險項目與避險工具存在經濟關係，且實際使用之避險比率與風險管理目標一致，該等避險項目尚屬有效。台灣虎航亦依據「從事衍生性商品作業程序」規定，與金融機構議定換匯交易合約，並定期將衍生性金融商品交易結果呈報權責主管核准。

經本會計師檢視台灣虎航公司 113 年上半年度衍生性金融商品備查簿與避險會計處理，並未發現有重大異常之情事。

三十二、上市上櫃公司應就公司治理運作情形應記載事項：

(一) 董事會運作情形

本公司 112 年度及申請年度截止至公開說明書刊印日止，董事會共召開 13 次，董事及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	附 註
董事長	中華航空(股)公司 代表人：陳漢銘	13	-	100%	
董事	中華航空(股)公司 代表人：張明璋	5	-	100%	112年10月16日就任 113年07月31日解任
董事	中華航空(股)公司 代表人：王正明	3	1	75%	112年05月31日解任
董事	中華航空(股)公司 代表人：陳奕傑	10	3	77%	
董事	中華航空(股)公司 代表人：張程皓	13	-	100%	
董事	中華航空(股)公司 代表人：彭寶珠	12	1	92%	
董事	中華航空(股)公司 代表人：彭榮敏	7	-	100%	113年01月16日解任
董事	中華航空(股)公司 代表人：王薇	3	-	100%	113年01月16日就任 113年07月31日解任
董事	盧衍良	10	-	100%	113年07月31日辭任
董事	饒世湛	9	1	91%	113年07月31日辭任
董事	顏信輝	13	-	100%	
董事	范宏書	12	1	92%	
公益性 獨立董事	陳以亨	13	-	100%	
獨立董事	曹勝雄	13	-	100%	
獨立董事	楊朝榮	13	-	100%	
其他應記載事項：					
一、董事會之運作如有下列情形之一者，應敘明董事會日期、期別、議案內容、所有獨立董事意見及公司對獨立董事意見之處理：					
(一) 證券交易法第 14 條之 3 所列事項：本公司已設置審計委員會，故不適用。					
(二) 除前開事項外，其他經獨立董事反對或保留意見且有紀錄或書面聲明之董事會議決事項：無					
二、董事對利害關係議案迴避之執行情形，應敘明董事姓名、議案內容、應利益迴避原因以及參與表決情形：					
開會日期	議案內容	應利益迴避董事	應利益迴避原因	參與表決情形	

112年01月11日第4屆董事會第5次會議	董事長、總經理及經理人 112 年度調薪暨 111 年激勵金發放案。	陳漢銘董事長	有自身利益關係	除陳漢銘董事依法迴避未參與討論及表決外，餘出席董事同意通過。
112年02月13日第4屆董事會第6次會議	追認本公司與董事中華航空股份有限公司（下稱「華航」）之合約。	陳漢銘董事長、王正明董事、陳奕傑董事、張程皓董事、彭寶珠董事、彭榮敏董事	有自身利益關係	涉及華航董事自身利害關係事項，經董事長代表關係人說明自身利害關係重要內容後，主席指派代理主席陳以亨獨立董事主持表決，華航指派之董事進行利益迴避。
112年05月05日第4屆董事會第8次會議	本公司擬與華航延續濕租 B738 航機。	陳漢銘董事長、王正明董事(委託陳奕傑董事代理出席)、陳奕傑董事、張程皓董事、彭寶珠董事、彭榮敏董事	有自身利益關係	涉及華航董事自身利害關係事項，經董事長代表關係人說明自身利害關係重要內容後，主席指派代理主席陳以亨獨立董事主持表決，華航指派之董事進行利益迴避。
	追認本公司與董事中華航空股份有限公司（下稱「華航」）之合約。	陳漢銘董事長、王正明董事(委託陳奕傑董事代理出席)、陳奕傑董事、張程皓董事、彭寶珠董事、彭榮敏董事	有自身利益關係	涉及華航董事自身利害關係事項，經董事長代表關係人說明自身利害關係重要內容後，主席指派代理主席陳以亨獨立董事主持表決，華航指派之董事進行利益迴避。
112年08月03日第4屆董事會第9次會議	追認本公司與董事中華航空股份有限公司（下稱「華航」）之合約。	陳漢銘董事長、陳奕傑董事、張程皓董事、彭寶珠董事、彭榮敏董事	有自身利益關係	涉及華航董事自身利害關係事項，經董事長代表關係人說明自身利害關係重要內容後，主席指派代理主席陳以亨獨立董事主持表決，華航指派之董事進行利益迴避。
112年11月03日第4屆董事會第10次會議	修訂本公司「董事、獨立董事、經理人薪資酬勞辦法」。	陳漢銘董事長、張明瑋董事	有自身利益關係	除陳漢銘董事長、張明瑋董事因法迴避未參與討論及表決外，餘出席董事同意通過。
	本公司董事長、總經理兼任董事薪資報酬案。	陳漢銘董事長、張明瑋董事	有自身利益關係	除陳漢銘董事長、張明瑋董事因法迴避未參與討論及表決外，餘出席董事同意通過。

	向中華航空公司續租松山園區、華航園區辦公房舍及增租餐廳二樓空間。	陳漢銘董事長、張明瑋董事、陳奕傑董事、張程皓董事、彭寶珠董事、彭榮敏董事	有自身利益關係	涉及華航董事自身利害關係事項，經董事長代表關係人說明自身利害關係重要內容後，主席指派代理主席陳以亨獨立董事主持表決，華航指派之董事進行利益迴避。
	追認本公司與董事中華航空股份有限公司（下稱「華航」）之合約。	陳漢銘董事長、張明瑋董事、陳奕傑董事、張程皓董事、彭寶珠董事、彭榮敏董事	有自身利益關係	涉及華航董事自身利害關係事項，經董事長代表關係人說明自身利害關係重要內容後，主席指派代理主席陳以亨獨立董事主持表決，華航指派之董事進行利益迴避。
112年12月01日第4屆董事會第1次臨時會議	本公司董事長、總經理及其他經理人薪資報酬案。	陳漢銘董事長、張明瑋董事	有自身利益關係	除陳漢銘董事長、張明瑋董事依法迴避未參與討論及表決外，餘出席董事同意通過。
113年01月15日第4屆董事會第11次會議	董事長、總經理及經理人 112 年度績效獎金發放暨 113 年度調薪討論案。	陳漢銘董事長、張明瑋董事	有自身利益關係	除陳漢銘董事長、張明瑋董事依法迴避未參與討論及表決外，餘出席董事同意通過。
113年03月01日第4屆董事會第12次會議	追認本公司與董事中華航空股份有限公司（下稱「華航」）之合約。	陳漢銘董事長、張明瑋董事、陳奕傑董事、張程皓董事、彭寶珠董事、王薇董事	有自身利益關係	涉及華航董事自身利害關係事項，經董事長代表關係人說明自身利害關係重要內容後，主席指派代理主席陳以亨獨立董事主持表決，華航指派之董事進行利益迴避。
	112 年度專業經理人獎金發放案。	張明瑋董事	有自身利益關係	除張明瑋董事涉及自身利害關係事項，故迴避不參與討論與表決外，本案經主席徵詢其餘出席董事同意照案通過。
	解除現任董事及其代表人競業行為之限制。	王薇董事	有自身利益關係	除王薇董事涉及自身利害關係事項，故迴避不參與討論與表決外，本案經主席徵詢其餘出席董事同意照案通過。
113年05月03日第4屆董事會第13次會議	追認本公司與董事中華航空股份有限公司（下稱「華航」）之合約。	陳漢銘董事長、張明瑋董事、陳奕傑董事、張程皓董事、彭寶珠董事、王薇董事	有自身利益關係	涉及華航董事自身利害關係事項，經董事長代表關係人說明自身利害關係重要內容後，主席指派代理主席陳以亨獨立董事主持表決，華航指派之董事進

				行利益迴避。
113年08月02日第4屆董事會第14次會議	與董事中華航空股份有限公司（下稱「華航」）合約簽署案。	陳漢銘董事長、陳奕傑董事、張程皓董事、彭寶珠董事	有自身利益關係	涉及華航董事自身利害關係事項，經董事長代表關係人說明自身利害關係重要內容後，主席指派代理主席陳以亨獨立董事主持表決，華航指派之董事進行利益迴避。
113年11月01日第4屆董事會第16次會議	本公司擬與華航延續濕租B738/A321/A330 航機	陳漢銘董事長、陳奕傑董事、張程皓董事、彭寶珠董事	有自身利益關係	涉及華航董事自身利害關係事項，經董事長代表關係人說明自身利害關係重要內容後，主席指派代理主席陳以亨獨立董事主持表決，華航指派之董事進行利益迴避。
	與董事中華航空股份有限公司（下稱「華航」）合約簽署案	陳漢銘董事長、陳奕傑董事、張程皓董事、彭寶珠董事	有自身利益關係	涉及華航董事自身利害關係事項，經董事長代表關係人說明自身利害關係重要內容後，主席指派代理主席陳以亨獨立董事主持表決，華航指派之董事進行利益迴避。

三、上市上櫃公司應揭露董事會自我(或同儕)評鑑之評估週期及期間、評估範圍、方式及評估內容等資訊，並填列附表二董事會評鑑執行情形：

評估週期	評估期間	評估範圍	評估方式	評估內容
每年定期執行一次	112年1月1日至12月31日	整體董事會、個別董事成員、功能性委員會	由董事會業務小組進行評鑑、由董事會成員自評、功能性委員會成員進行績效評估	(1)董事會績效評估：對公司營運之參與程度、提升董事會決策品質、董事會組成與結構、董事之選任及持續進修、內部控制等五大面向，共 11 項衡量指標 (2)個別董事成員績效評估：公司目標與任務之掌握、董事職責認知、對公司營運之參與程度、內部關係經營與溝通、董事之專業及持續進修、內部控制等六大面向，共 18 項衡量指標。 (3)功能性委員會績效評估：對公司營運之參與程度、功能性委員會職責認知、提升功能性委員會決策品質、功能性委員會組成及成員選任、內部控制等五大面向，共 10 項衡量指標。

本公司已完成民國 112 年度董事會績效自評，評估結果並提送民國 113 年第一季董事

會報告，作為檢討及改進之依據。評估結果分為「超越標準」(得分 90 分或達成率 90%以上)、「符合標準」(得分或達成率為 80 分/80%以上未滿 90 分/90%)及「待加強」(得分或達成率未達 80 分/80%)。整體董事會績效自評評估結果為「超越標準」；個別董事成員績效自評評估結果為「超越標準」；功能性委員會自評結果(1)審計委員會績效自評結果為「超越標準」(2)薪資報酬委員會績效自評結果為「超越標準」。

四、當年度及最近年度加強董事會職能之目標（例如設立審計委員會、提升資訊透明度等）與執行情形評估：

(一)董事會為強化管理機制及健全監督功能，轄下設置有「薪資報酬委員會」及「審計委員會」功能性委員會，分別依董事會所通過的組織規程召集會議，審議及討論相關議題，並將結論與建議提報至董事會決議，成效良好。經由董事會通過之組織規章，其內容包括委員會之人數、任期、職權事項、議事規則、行使職權時公司應提供之資源等事項。

(二)為落實公司治理並提升本公司董事會功能，建立績效目標以加強董事會運作效率，本公司特訂定「董事會績效評估辦法」，每年度結束時執行一次內部董事會績效評估，評估方式分為整體董事會、個別董事成員，以及功能性委員會之績效評估。

(三)本公司每年定期安排董事進修課程，進修範圍涵蓋公司治理主題相關之財務、風險管理、業務、商務、法務、會計、內部控制制度、財務報告責任、永續發展等，並鼓勵董事會成員於新任或任期中持續參加公司治理主題相關課程，俾使董事會成員具備不同專業職能，落實董事多元化政策。

(四)有關本公司「公司治理」資訊，敬請查詢本公司網站
(<https://www.tigerairtw.com>)「利害關係人專區」、「投資人專區」。

五、112年度及申請年度截止至公開說明書刊印日止各次董事會獨立董事出席狀況：
(親自出席✓ 委託出席● 未出席▲)

112 年度	4-5 112.01.11	4-6 112.02.13	4-7 112.03.31	4-8 112.05.05	4-9 112.08.03	4-10 112.11.03	4-1(臨時) 112.12.01
陳以亨	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
楊朝榮	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
曹勝雄	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

113 年度	4-11 113.01.15	4-12 113.03.01	4-13 113.05.03	4-14 113.08.02	4-15 113.09.27	4-16 113.11.01
陳以亨	✓	✓	✓	✓	✓	✓
楊朝榮	✓	✓	✓	✓	✓	✓
曹勝雄	✓	✓	✓	✓	✓	✓

(二) 審計委員會運作情形或監察人參與董事會運作情形

本公司 112 年度及申請年度截止至公開說明書刊印日止共召開審計委員會 10(A) 次，獨立董事出席情形如下：

職稱	姓名	實際出席次數 (B)	委託出席次數	實際出席率 (%) (B / A)	備註
公益性獨立董事	陳以亨	10	0	100.00%	召集人
獨立董事	楊朝榮	10	0	100.00%	
獨立董事	曹勝雄	10	0	100.00%	

其他應記載事項：

一、審計委員會工作重點：

本委員會由 3 名獨立董事組成，年度主要工作重點為協助董事會履行其監督公司在執行有關財務報表的允當表達、簽證會計師的選（解）任及獨立性與績效、公司內部控制制度的考核、公司相關法令（如：內部控制制度、取得或處分資產、衍生性商品交易、資金貸與他人、為他人背書保證...等）及規則之確實遵循，及其他法定職權（財務主管或內部稽核主管任免、企業併購事項）所包括之事項。

二、審計委員會之運作如有下列情形之一者，應敘明審計委員會日期、期別、議案內容、獨立董事反對意見、保留意見或重大建議項目內容、審計委員會決議結果及公司對審計委員會意見之處理：

(一) 證交法第14條之5所列事項：

開會日期	議案內容	審計委員會決議結果及公司對審計委員會意見之處理	董事會決議結果
112 年 01 月 11 日 第 4 屆 董 事 會 審 計 委 員 會 第 4 次 會 議	1.修訂本公司「道德行為準則」。 2.訂定本公司「員工職場行為規範」。 3.修訂本公司之內部控制相關作業辦法。	經全體出席委員同意提報董事會	經全體出席董事同意通過。
112 年 02 月 13 日 第 4 屆 董 事 會 審 計 委 員 會 第 5 次 會 議	1.民國 111 年度營業報告書。 2.民國 111 年度財務報表案。 3.民國 111 年度虧損撥補案。 4.民國 111 年度內部控制制度聲明書。 5.修訂本公司之內部控制相關作業辦法。 6.追認本公司與董事中華航空股份有限公司（下稱「華航」）之合約。 7.本公司擬辦理現金增資發行新股及發行價格案。	經全體出席委員同意提報董事會	1 案至 5 案及 7 案經全體出席董事同意通過。 6 案涉及華航董事自身利害關係事項，經董事長代表關係人說明自身利害關係重要內容後，主席指派代理主席陳以亨獨立董事主持表決，陳漢銘董事長、王正明董事、陳奕傑董事、張

			程皓董事、彭寶珠董事、彭榮敏董事進行利益迴避，經其餘出席董事同意通過。
112年05月05日第4屆董事會審計委員會第6次會議	1.金融機構提供保證及金融商品交易額度。 2.初次上市掛牌前辦理現金增資發行新股案。 3.委任安侯建業聯合會計師事務所辦理 112 年財稅報查核簽證及公費案。 4.本公司擬與華航延續濕租 B738 航機。 5.追認本公司與董事中華航空股份有限公司（下稱「華航」）間之合約。 6.修訂「關係企業相互間財務業務相關作業規範」。 7.修訂本公司之內部控制相關作業辦法。	經全體出席委員同意提報董事會	1案至3案及6案至7案經全體出席董事同意通過。 4案及5案涉及華航董事自身利害關係事項，經董事長代表關係人說明自身利害關係重要內容後，主席指派代理主席陳以亨獨立董事主持表決，陳漢銘董事長、王正明董事（委託陳奕傑董事）、陳奕傑董事、張程皓董事、彭寶珠董事、彭榮敏董事進行利益迴避，經其餘出席董事同意通過。
112年08月03日第4屆董事會審計委員會第7次會議	1.金融機構提供保證及金融商品交易額度。 2.為配合安侯建業聯合會計師事務所內部輪調，變更簽證會計師案。 3.追認本公司與董事中華航空股份有限公司（下稱「華航」）之合約。 4.修訂本公司之內部控制相關作業辦法。	經全體出席委員同意提報董事會	1案至2案及4案經全體出席董事同意通過。 3案涉及華航董事自身利害關係事項，經董事長代表關係人說明自身利害關係重要內容後，主席指派代理主席陳以亨獨立董事主持表決，陳漢銘董事長、陳奕傑董事、張程皓董事、彭寶珠董事、彭榮敏董事進行利益迴避，經其餘出席董事同意通過。
112年11月03日第4屆董事會審計委員會第8次會議	1.金融機構提供保證及金融商品交易額度。 2.113年度預算案。 3.113年度稽核計畫。	經全體出席委員同意提報董事會	1案至3案、6案及7案經全體出席董事同意通過。 4案及5案涉及華航

	4.向中華航空公司續租松山園區、華航園區辦公房舍及增租餐廳二樓空間。 5.追認本公司與董事中華航空股份有限公司(下稱「華航」)之合約。 6.修訂本公司之內部控制相關作業辦法。 7.修訂「公司治理守則」、「申請暫停及恢復興櫃股票櫃檯買賣作業程序」、「內部重大資訊處理作業程序」。		董事自身利害關係事項，經董事長代表關係人說明自身利害關係重要內容後，主席指派代理主席陳以亨獨立董事主持表決，陳漢銘董事長、張明瑋董事、陳奕傑董事、張程皓董事、彭寶珠董事、彭榮敏董事進行利益迴避，經其餘出席董事同意通過。
113年03月01日第4屆董事會審計委員會第9次會議	1.112年度營業報告書 2.本公司健全營運計畫執行情形 3.112年度財務報表案 4.112年度虧損撥補案 5.112年度內部控制制度聲明書 6.金融機構提供授信及金融商品交易額度案 7.本公司申請創新板轉一般板上市 8.修訂「公司章程」 9.追認本公司與董事中華航空股份有限公司(下稱「華航」)之合約 10.修訂本公司組織圖 11.修訂本公司之內部控制相關作業辦法 12.解除現任董事及其代表人競業行為之限制	經全體出席委員同意提報董事會	1案至8案、10案及11案經全體出席董事同意通過。 9案涉及華航董事自身利害關係事項，經董事長代表關係人說明自身利害關係重要內容後，主席指派代理主席陳以亨獨立董事主持表決，陳漢銘董事長、張明瑋董事、陳奕傑董事、張程皓董事、彭寶珠董事、王薇董事進行利益迴避，經其餘出席董事同意通過。 12案除王薇董事涉及自身利害關係事項，故迴避不參與討論與表決外，本案經主席徵詢其餘出席董事同意照案通過。
113年05月03日第4屆董事會審計委員會第10次會議	1.金融機構提供授信及金融商品交易額度案 2.113年度第一季財務報表案 3.委任安侯建業聯合會計師事務所辦理113年財稅報查核簽證及公費案	經全體出席委員同意提報董事會	1案至5案經全體出席董事同意通過。 6涉及華航董事自身利害關係事項，經董事長代表關係人說明自身利害關

	4.A320-232 (A320ceo)租機短期延租案 5.辦理民國 112 年度會計師內控專審報告所需的內部控制制度聲明書 6.追認本公司與董事中華航空股份有限公司（下稱「華航」）之合約		係重要內容後，主席指派代理主席陳以亨獨立董事主持表決，陳漢銘董事長、張明璋董事、陳奕傑董事、張程皓董事、彭寶珠董事、王薇董事進行利益迴避，經其餘出席董事同意通過。
113 年 08 月 02 日第 4 屆董事會審計委員會第 11 次會議	1.金融機構提供授信及金融商品交易額度案 2.113 年度第二季財務報表案 3.A320-232 (A320ceo)租機短期延租案 4.辦理申請轉一般板所檢附會計師專案審查報告所需公司內部控制制度聲明書 5.與董事中華航空股份有限公司（下稱「華航」）合約簽署案 6.修訂「董事會議事規範」及「審計委員會組織規程」 7.修訂本公司之內部控制相關作業辦法	經全體出席委員同意提報董事會	1案至4案、6案及7案經全體出席董事同意通過。 5案涉及華航董事自身利害關係事項，經董事長代表關係人說明自身利害關係重要內容後，主席指派代理主席陳以亨獨立董事主持表決，陳漢銘董事長、陳奕傑董事、張程皓董事、彭寶珠董事進行利益迴避，經其餘出席董事同意通過。
113 年 09 月 27 日第 4 屆董事會審計委員會第 12 次會議	1.改列一般板初次上市掛牌前辦理現金增資發行新股案 2.修訂本公司組織圖	經全體出席委員同意提報董事會	經全體出席董事同意通過。
113 年 11 月 01 日第 4 屆董事會審計委員會第 13 次會議	1.金融機構提供授信及金融商品交易額度案 2.113 年度第三季財務報表案 3.114 年度預算案 4.114 年度稽核計畫 5.A320-232 (A320ceo)租機短期延租案 6.本公司擬與華航延續濕租 B738/A321/A330 航機 7.與董事中華航空股份有限公司（下稱「華航」）合約簽署案 8.修訂本公司之內部控制相關作業辦法	經全體出席委員同意提報董事會	1案至5案及8案經全體出席董事同意通過。 6案至7案涉及華航董事自身利害關係事項，經董事長代表關係人說明自身利害關係重要內容後，主席指派代理主席陳以亨獨立董事主持表決，陳漢銘董事長、陳奕傑董事(委託彭寶珠董事)、張程皓董

			事、彭寶珠董事進行利益迴避，經其餘出席董事同意通過。
(二)除前開事項外，其他未經審計委員會通過，而經全體董事三分之二以上同意之議決事項：無此情形。 三、獨立董事對利害關係議案迴避之執行情形，應敘明獨立董事姓名、議案內容、應利益迴避原因以及參與表決情形：無此情形。 四、獨立董事與內部稽核主管及會計師之溝通情形（應包括就公司財務、業務狀況進行溝通之重大事項、方式及結果等）： (一)本公司內部稽核主管定期與獨立董事於審計委員會呈報稽核報告、溝通稽核報告內容，並定期於董事會中報告。若有特殊狀況時，亦會即時向審計委員會委員報告，民國112年度尚無特殊狀況。獨立董事與內部稽核主管溝通管道暢通且狀況良好。 (二)簽證會計師與獨立董事，於本會計年度所召開之審計委員會議前，與獨立董事召集溝通會議，向其報告並說明財務報表之查核計畫、執行情形，如分別於民國112年5月5日、8月3日、11月3日；113年5月3日、8月2日簡報季度核閱後的營運數據分析、民國113年1月15日召開查核前會議說明查核計畫、民國113年3月1日說明112年度財報查核結果；此外，另就特殊事項或其他相關法令要求之溝通事項，亦會向審計委員會委員說明，民國112年度未有特殊狀況。獨立董事與簽證會計師溝通管道暢通且狀況良好。			

監察人參與董事會運作情形：不適用。

(三) 公司治理運作情形及與上市上櫃公司治理實務守則差異情形及原因

項 目	運 作 情 形			與上市上櫃公 司治理實務守 則差異情形及 原因
	是	否	摘 要 說 明	
一、公司是否依據「上市上櫃 公司治理實務守則」訂定 並揭露公司治理實務守則 ？	✓		本公司「公司治理守則」係依「上市 上櫃公司治理實務守則」訂定，已於 112年11月03日第4屆董事會第10次 會議通過修訂並揭露於公司網站及 公開資訊觀測站。	無差異
二、公司股權結構及股東權益 (一)公司是否訂定內部作業程 序處理股東建議、疑義、 糾紛及訴訟事宜，並依程 序實施？	✓		本公司網站設有投資人服務窗口， 針對投資人之建議與疑義皆有股 務人員及股務代理機構依相關程序 處理，確保公司與投資人間溝通管 道之暢通與資訊揭露之品質。	無差異
(二)公司是否掌握實際控制公 司之主要股東及主要股東 之最終控制者名單？	✓		本公司就董事之持股變動、質押及 法人董事主要股東之基本資料等皆 依規定申報並揭露於公開資訊觀測 站。	無差異
(三)公司是否建立、執行與關 係企業間之風險控管及防 火牆機制？	✓		公司依內部控制制度辦理，確實執行 風險控管及防火牆機制。	無差異
(四)公司是否訂定內部規範， 禁止公司內部人利用市場 上未公開資訊買賣有價證 券？	✓		本公司訂有「道德行為準則」、「股 務暨防範內線交易作業程序」，並定 期、不定期辦理內部宣導及訓練課 程，並依法嚴禁公司內部人利用市 場未公開資訊買賣有價證券。	無差異
三、董事會之組成及職責 (一)董事會是否擬訂多元化政 策、具體管理目標及落實 執行？	✓		本公司董事會成員包含管理、財務 稅務及產業相關背景及工作經驗， 以落實執行多元化方針。 董事會就成員組成擬訂多元化的政 策，揭露於公司網站及公開資訊觀 測站。且為強化董事會職能達到公 司治理理想目標，本公司「公司治理 守則」第 20 條明載董事會整體應 具備之能力如下：1.營業判斷能力、 2.會計及財務分析能力、3.經營管理 能力、4.危機處理能力、5.產業知識 、6.國際市場觀、7.領導能力、8.決 策能力。	無差異
(二)公司除依法設置薪資報酬 委員會及審計委員會外， 是否自願設置其他各類功 能性委員會？		✓	本公司依照營運需求及公司治理， 目前設有薪資報酬委員會及審計委 員會相關制度。未來將持續評估，依 照公司規模及營運需要設置其他各 類功能性委員會。	未來依照公 司規模及營 運需要設置 其他各類功 能性委員會
(三)公司是否訂定董事會績效 評估辦法及其評估方式， 每年並定期進行績效評估， 且將績效評估之結果提報 董事會，並運用於個別董 事薪資報酬及提名續任之	✓		本公司已訂定「董事會績效評估辦 法」並經109年3月13日董事會決議 修訂，其內容與「董事會自我評鑑或 同儕評鑑參考範例」無重大差異，並 作為個別董事薪資報酬及提名續任 之參考。	無差異

項 目	運 作 情 形			與上市上櫃公司 治理實務守則 差異情形及原因
	是	否	摘 要 說 明	
參考？				
(四)公司是否定期評估簽證會計師獨立性？	✓		本公司之簽證會計師與本公司為非關係人，並於每年評估簽證會計師之獨立性之情形，並提報113年5月3日第4屆董事會第13次會議決議會計師之委任事宜。	無差異
四、上市上櫃公司是否配置適任及適當人數之公司治理人員，並指定公司治理主管，負責公司治理相關事務(包括但不限於提供董事、監察人執行業務所需資料、協助董事、監察人遵循法令、依法辦理董事會及股東會之會議相關事宜、製作董事會及股東會議事錄等)？	✓		本公司111年3月11日第3屆董事會第19次會議決議通過設置公司治理主管，由財務長徐心怡兼任，其具備航空公司財務、股務背景相關經驗達十年以上，主要職掌包含依法辦理董事會及股東會之會議相關事宜、監製董事會及股東會議事錄、協助董事就任及持續進修、提供董事執行業務所需之資料、輔助董事遵循法令及其他依法令、公司章程或契約所訂定之事項等。	無差異
五、公司是否建立與利害關係人(包括但不限於股東、員工、客戶及供應商等)溝通管道，及於公司網站設置利害關係人專區，並妥適回應利害關係人所關切之重要企業社會責任議題？	✓		本公司已設置網站，揭露本公司財務業務相關資訊及公司治理資訊，以利股東及利害關係人等參考。 本公司查詢網址如下： (https://www.tigerairtw.com/zh-tw/about-tigerair/stakeholder)	無差異
六、公司是否委任專業股務代辦機構辦理股東會事務？	✓		本公司委任台新綜合證券股份有限公司股務代理部協助辦理本公司之股東會相關事務。	無差異
七、資訊公開 (一)公司是否架設網站，揭露財務業務及公司治理資訊？	✓		本公司已架設網站並於網站中揭露相關資訊，並可連結至公開資訊觀測站，有關本公司財務、業務及公司治理資訊，均依規定於公開資訊觀測站揭露。 (網址 http://www.tigerairtw.com)	無差異
(二)公司是否採行其他資訊揭露之方式(如架設英文網站、指定專人負責公司資訊之蒐集及揭露、落實發言人制度、法人說明會過程放置公司網站等)？	✓		本公司指定專人負責公司資訊之蒐集、揭露和對外溝通之橋樑，落實發言人制度，並設置英文網頁。本公司每月均定期於公開資訊觀測站及公司網站揭露相關財務資訊，定期揭露法人說明會資訊，供投資人查詢。	無差異

項 目	運 作 情 形			與上市上櫃公司 治理實務守則 差異情形及原因
	是	否	摘 要 說 明	
(三)公司是否於會計年度終了後兩個月內公告並申報年度財務報告，及於規定期限前提早公告並申報第一、二、三季財務報告與各月份營運情形？		✓	本公司目前未於會計年度終了後兩個月內公告並申報年度財務報告，然皆遵循法規規定之期限內完成財務報告與各月份營運情形申報。	惟皆遵循法規規定之期限內完成財務報告與各月份營運情形申報
八、公司是否有其他有助於瞭解公司治理運作情形之重要資訊（包括但不限於員工權益、僱員關懷、投資者關係、供應商關係、利害關係人之權利、董事及監察人進修之情形、風險管理政策及風險衡量標準之執行情形、客戶政策之執行情形、公司為董事及監察人購買責任保險之情形等）？	✓		1.本公司董事出席董事會情形良好；並設有審計委員會及薪資報酬委員會協助董事強化公司治理之落實。 2.本公司與客戶保持順暢通知溝通管道，執行情形良好。 3.本公司董事對利害關係議案皆依規定迴避。 4.本公司定期安排董事進修並符合法規規定。 5.本公司配合集團企業定期為全體董事購買責任保險。	無差異
九、請就台灣證券交易所股份有限公司治理中心最近年度發布之公司治理評鑑結果說明已改善情形，及就尚未改善者提出優先加強事項與措施。		✓	不適用。	不適用

(四) 薪酬委員會運作情形

1. 薪資報酬委員會成員資料

身分別	姓名	條件	專業資格與經驗	獨立性情形	兼任其他公開發行公司薪資報酬委員會成員家數
公益性獨立董事	陳以亨 (召集人)		相關學經歷請參閱本公開說明書壹、三、公司組織、(四)董事資料；具企業管理及組織營運能力並有教學等經驗。	所有獨立董事皆符合下述情形： 符合金融監督管理委員會頒定之證券交易法第十四條之二暨「公開發行公司獨立董事設置及應遵循事項辦法」(註1)相關規定。 本人(或利用他人名義)、配偶及未成年子女無持有公司股份。	3
獨立董事	楊朝榮		相關學經歷請參閱本公開說明書壹、三、公司組織、(四)董事資料；具產業會計及財務分析能力並有實際執業等經驗。		2
獨立董事	曹勝雄		相關學經歷請參閱本公開說明書壹、三、公司組織、(四)董事資料；具航空產業知識能力並有教學等經驗。		0

註1：(1) 非公司或其關係企業之受僱人。

- (2) 非公司或其之關係企業之董事、監察人(但如為公司與其母公司、子公司或屬同一母公司之子公司依 本法或當地國法令設置之獨立董事相互兼任者，不在此限)。
- (3) 非本人及其配偶、未成年子女或以他人名義持有公司已發行股份總數 1%以上或持股前十名之自然人股東。
- (4) 非(1)所列之經理人或(2)、(3)所列人員之配偶、二親等以內親屬或三親等以內直系血親親屬。
- (5) 非直接持有公司已發行股份總數 5%以上、持股前五名或依公司法第 27 條第 1 項或第 2 項指派代表人擔任公司董事或監察人之法人股東之董事、監察人或受僱人(但如為公司與其母公司、子公司或屬 同一母公司之子公司依本法或當地國法令設置之獨立董事相互兼任者，不在此限)。
- (6) 非與公司之董事席次或有表決權之股份超過半數係由同一人控制之他公司董事、監察人或受僱人(但 如為公司或其母公司、子公司或屬同一母公司之子公司依本法或當地國法令設置之獨立董事相互兼 任者，不在此限)。
- (7) 非與公司之董事長、總經理或相當職務者互為同一人或配偶之他公司或機構之董事(理事)、監察人(監事)或受僱人(但如為公司與其母公司、子公司或屬同一母公司之子公司依本法或當地國法令設置 之獨立董事相互兼任者，不在此限)。
- (8) 非與公司有財務或業務往來之特定公司或機構之董事(理事)、監察人(監事)、經理人或持股 5% 以上股東(但特定公司或機構如持有公司已發行股份總數 20%以上，未超過 50%，且為公司與其母 公司、子公司或屬同一母公司之子公司依本法或當地國法令設置之獨立董事相互兼任者，不在此限)。
- (9) 非為公司或關係企業提供審計或最近二年取得報酬累計金額未逾新臺幣 50 萬元之商務、法務、財 務、會計等相關服務之專業人士、獨資、合夥、公司或機構之企業主、合夥人、董事(理事)、監 察人(監事)、經理人及其配偶。但依證券交易法或企業併購法相關法令履行職權之薪資報酬委員 會、公開收購審議委員會或併購特別委員會成員，不在此限。
- (10) 未與其他董事間具有配偶或二親等以內之親屬關係。
- (11) 未有公司法第 30 條各款情事之一。
- (12) 未有公司法第 27 條規定以政府、法人或其代表人當選。

2. 薪資報酬委員會職責：

本公司薪資報酬委員會應以善良管理人之注意，忠實履行下列職權：

- (1) 訂定並定期檢討董事及經理人績效評估標準、年度及長期之績效目標，與薪資報酬之政策、制度、標準與結構。
- (2) 定期評估並訂定董事及經理人之薪資報酬，並依據績效評估標準所得之評估結果，訂定其個別薪資報酬之內容及數額。

3.薪資報酬委員會運作情形資訊：

(1)薪資報酬委員會成員計 3 人

(2)本屆委員任期：111 年 06 月 24 日至 114 年 06 月 23 日，112 年度及申請年度及公開說明書刊印日止薪資報酬委員會開會 10 次，委員資格及出席情形如下：

職稱	姓名	實際出席 次數 (B)	委託出席 次 數	實際出席率 (%) (B /A)	備註
公益性獨立董事	陳以亨	10	0	100.00%	召集人
獨立董事	楊朝榮	10	0	100.00%	
獨立董事	曹勝雄	10	0	100.00%	
其他應記載事項：					
一、董事會如不採納或修正薪資報酬委員會之建議，應敘明董事會日期、期別、議案內容、董事會決議結果以及公司對薪資報酬委員會意見之處理：本年度無此情形。					
二、薪資報酬委員會之議決事項，成員有反對或保留意見且有記錄或書面聲明者：本年度無此情形。					

(3)本公司 112 年度及截至最近期薪資報酬委員會之討論事由與決議結果及公司對於成員意見處理情形彙總如下：

屆次/日期	討論事由	決議結果	處理情形
4-2 112 年 01 月 11 日	1.董事長、總經理及經理人 112 年度調薪暨 111 年激勵金發放討論案	無異議照案通過。	依決議辦理。
4-4 112 年 03 月 31 日	1.修訂「現金增資員工認股作業辦法」 2.本公司現金增資經理人認股分配案。	無異議照案通過。	依決議辦理。
4-5 112 年 08 月 03 日	1.本公司創新板上市前現金增資經理人認股分配案 2.本公司營運長暫兼資訊安全長薪資報酬案	無異議照案通過。	依決議辦理。
4-6 112 年 11 月 03 日	1.本公司營運長免除暫兼資訊安全長薪資報酬建議案。 2.修訂本公司「董事、獨立董事、及經理人薪資酬勞辦法」。 3.本公司董事長、總經理兼任董事薪資報酬案。	無異議照案通過。	依決議辦理。
4-1(臨時) 112 年 12 月 01 日	1.本公司董事長、總經理及其他經理人薪資報酬案。	無異議照案通過。	依決議辦理。
4-7 113 年 01 月 15 日	1.董事長、總經理及經理人 112 年度績效獎金發放暨 113 年度調薪討論案。	無異議照案通過。	依決議辦理。
4-8 113 年 03 月 01 日	1. 112 年度專業經理人獎金發放案。	無異議照案通過。	依決議辦理。
4-9 113 年 05 月 03 日	1. 112 年度董事及經理人績效評估標準與薪資報酬之政策、制度、標準與結構檢討。	無異議照案通過。	依決議辦理。

4-10 113 年 11 月 01 日	1.本公司改列一般板上市掛牌前現金增資經理人認股分配案	無異議照案通過。	依決議辦理。

4. 提名委員會成員資料及運作情形資訊：無。

(五) 推動永續發展執行情形及與上市上櫃公司永續發展實務守則差異情形及原因

項 目	運 作 情 形			與上市上櫃永續發展實務守則差異情形及原因
	是	否	摘 要 說 明	
一、公司是否建立推動永續發展之治理架構，且設置推動永續發展專(兼)職單位，並由董事會授權高階管理階層處理，及董事會督導情形？ (上市上櫃公司應填報執行情形，非屬遵循或解釋。)	✓		1. 本公司於 111 年為推動永續發展作業，成立「企業永續發展小組」之治理架構，並於 111 年 3 月 11 日第 3 屆董事會第 19 次會議通過。依企業永續發展策略推展執行方向，於「企業永續發展小組」下設「公司治理」、「社會責任」、「環境管理」三個工作小組推動執行。 2. 配合法令及企業永續發展小組會議管理運作機制如下： (1)「企業永續發展小組會議」由總經理擔任會議主席，每年召開二次統籌會議(112 年於 1 月、8 月、113 年於 2 月召開)，核定年度作業規劃、檢視並監督各項 KPI 績效與檢討改善。 (2)「工作小組會議」由工作小組召集，每年召開至少二次會議，由 C-Level(營運長、財務長或商務長)擔任會議主席及督導各小組運作，依策略主軸及推展方向訂定作業規劃，制定每年度 KPI 與追蹤執行情況。 (3)於董事會提報年度企業永續發展作業成果與新年度 KPI 制定(113 年於 3 月召開)。	無差異
二、公司是否依重大性原則，進行與公司營運相關之環境、社會及公司治理議題之風險評估，並訂定相關風險管理政策或策略？ (上市上櫃公司應填報執行情形，非屬遵循或解釋。)	✓		本公司透過問卷方式訂定重大性議題分析與利害關係人議合(包含員工、客戶、投資人、政府、供應商及承攬商、社會、媒體、公協會)，並連結本公司年度永續策略主軸及 KPI，以進行與公司營運相關之環境、社會及公司治理議題之風險評估，以建立完善之風險管理政策。	無差異

項 目	運 作 情 形			與上市上櫃永續發展實務守則差異情形及原因
	是	否	摘 要 說 明	
或解釋。)				
三、環境議題 (一)公司是否依其產業特性建立合適之環境管理制度？ (二)公司是否致力於提升能源使用效率及使用對環境負荷衝擊低之再生物料？ (三)公司是否評估氣候變遷對企業現在及未來的潛在風險與機會，並採取相關之因應措施？ (四)公司是否統計過去兩年溫室氣體排放量、用水量及廢棄物總重量，並制定溫室氣體減量、		✓	(一)本公司環境能源管理組織與制度： 1.本公司於109年成立「環境管理委員會」，為環境能源管理政策之最高決策督導單位，訂定政策與短、中、長程管理目標，推動節能減碳方案，包括航空燃油效率提升、飛航節油、省水省電省紙、使用環保產品、綠色採購、環境及生態保護，每半年定期召開會議，討論各權責單位環境績效項目執行狀況及達成績效，確保公司環境及能源管理政策與作業有效性。 2.本公司配合法令逐步規劃導入管理系統，以建立完善企業環境管理作業機制，涵蓋溫室氣體盤查(ISO 14064)、環境管理系統(ISO14001)及能源管理系統(ISO50001)。 (二)本公司配合法令逐步規劃提升航空燃油使用效率，引進空中巴士A320neo新型客機，採用普惠公司新研發的PW1127G發動機及鯊魚鰭機翼，省油達18%，噪音降低50%；持續推動無紙化，各航機配備電子飛行包(EFB)將飛航相關手冊電子化，辦公室文書作業採用電子公文系統，節省用紙且增加傳輸效率。 (三)本公司配合法令逐步規劃導入TCFD，評估氣候變遷風險與機會並控管因應。 (四)本公司提前統計過去兩年（111年及112年）溫室氣體排放量、用水量及廢棄物總重量，並配合法令制定溫室氣體減量、用水管	配合法令 逐步實施

項 目	運 作 情 形			與上市上櫃永續發展實務守則差異情形及原因
	是	否	摘 要 說 明	
減少用水或其他廢棄物管理之政策？			理與相關減量等政策。	
四、社會議題 (一)公司是否依照相關法規及國際人權公約，制定相關之管理政策與程序？ (二)公司是否訂定及實施合理員工福利措施(包括薪酬、休假及其他福利等)，並將經營績效或成果適當反映於員工薪酬？ (三)公司是否提供員工安全與健康之工作環境，並對員工定期實施安全與健康教育？	✓		(一)本公司依照相關法規，制定人權政策，並於公司永續報告書及官網揭露。另逐步制定相關之管理政策與程序，以落實保障人權之責任，內容涵蓋：多元包容與平等機會、反歧視騷擾、健康安全職場及供應商規範等面向。 (二) 1. 本公司重視職場之平等，給予男女性公平晉升機會。目前女性主管(組長職以上)占比約42%，而女性職員占比約58%。 2. 休假方面，公司優於法規有：年資滿一年，享特休8天、提供同仁1年享5天全薪病假(請假天數併入普通傷病假計算)。 3. 依年度獎金發放辦法，於每曆年年終時發給員工(地勤人員、運務員、客艙組員)年度獎金以茲鼓勵員工留任。 4. 為激勵並感謝同仁全年度對公司營運之貢獻，每年將參酌公司年度營運績效及獲利狀況提撥部分比例發給績效獎金，於年度終了提報董事會審議通過後發放。 5. 依本公司章程規定，年度如有稅前淨利，應提撥不低於百分之一為員工酬勞。但本公司尚有累積虧損時，應預先保留彌補數額，再依前項比例提撥員工酬勞。此項員工酬勞須由董事會決議後報告股東會。 (三) 1. 本公司將飛安與職安視為同等重要，深信員工是永續發展的關鍵資源。我們重視生命和安全，致力於為員工提供一個安全衛生的工作場所，並以災害預防和	無差異

項 目	運 作 情 形			與上市上櫃永續發展實務守則差異情形及原因
	是	否	摘 要 說 明	
(四)公司是否為員工建立有效之職涯能力發展			管理為中心，統合公司內部的職業安全衛生問題，制定有效的應對策略，並持續推廣職業安全衛生的文化，旨在減少職業災害的發生。具體措施包括： • 定期進行安全檢查，確保工作環境安全。 • 為員工提供必要的安全防護設備。 • 定期舉辦安全教育訓練，提升員工的安全意識。 • 建立健全的職安衛管理制度，保障員工的健康權益。 我們相信，透過這些努力，可以為員工提供一個安全、健康的工作環境，讓他們能夠安心工作、發揮所長。 2. 112年綜合傷害指數為0.48(排除通勤職災)，雖未達成零職災之目標，本公司已盡力檢討及改善對策，分析通勤及作業環境災害發生原因，並於定期全體同仁教育訓練中再次提醒，確保同仁工作期間之安全。 3. 112年度，本公司致力於提升職業安全衛生意識，透過一系列教育訓練及宣導活動，年度累計實施1,691小時的安全衛生教育訓練。這些活動旨在加深員工對職業安全與健康重要性的理解，提高他們在工作中自我保護的能力，確保一個更安全、健康的工作環境。 4. 本公司以營造安全、健康的工作環境為目標，持續提升職業安全衛生管理績效。我們致力於符合ISO 45001職業安全衛生管理系統認證及TOSHMS架構的要求，為員工提供完善的職業安全衛生保障。 (四)本公司不定時安排教育訓練課程，112年度開課種類涵蓋了營	

項 目	運 作 情 形			與上市上櫃永續發展實務守則差異情形及原因
	是	否	摘 要 說 明	
培訓計畫？ (五)針對產品與服務之顧客健康與安全、客戶隱私、行銷及標示，公司是否遵循相關法規及國際準則，並制定相關保護消費者權益政策及申訴程序？ (六)公司是否訂定供應商管理政策，要求供應商在環保、職業安全衛生或勞動人權等議題遵循相關規範，及其實施情形？			業銷售、客艙服務類、共通職能、管理領導、法遵、性別平等及人權等多元範疇。 (五)本公司設有客戶服務單位。本公司對於消費者之權益政策，除依法訂定服務承諾、運輸條款、免責條款外，另有制定「隱私保護政策」及「隱私保護聲明」以致力保護所有顧客個人資料的隱私並揭露於公司網站。 (六)本公司已訂定供應商管理作業辦法。	
五、公司是否參考國際通用之報告書編製準則或指引，編製永續報告書等揭露公司非財務資訊之報告書？前揭報告書是否取得第三方驗證單位之確信或保證意見？		✓	公司已於113年8月申報112年度永續報告書。目前報告書並未取得第三方驗證單位之確信或保證意見，未來將配合法令逐步實施。	配合法令逐步實施
六、公司如依據「上市上櫃公司永續發展實務守則」定有本身之永續發展守則者，請敘明其運作與所定守則之差異情形： 本公司已於111年05月06日修訂「台灣虎航股份有限公司永續發展守則」透過此最高指導原則，全面檢視公司營運體質並反饋至管理面及執行面上，從環境、社會、治理（經濟）（ESG）等三大層面致力履行永續發展目標；本公司配合法令逐步實施。				
七、其他有助於瞭解瞭解推動永續發展執行情形之重要資訊： (一) 環保：公司配合法令逐步規劃廢棄物分類，並規劃廢棄物分類回收、垃圾減量、推行無肉日、施行中午不開燈等。 (二) 社區參與與社會公益：積極參與慈善活動，每年進行慈善捐贈並邀請弱勢團體參與同樂活動。106年起除了繼續認養老虎之外，亦納入石虎及雲豹為支持的保育物種。 (三) 人權：本公司訂定相關人事規章，其規定內容皆符合勞基法規定，並由專人處理員工之工作事宜。每年定期實施在職人員健康檢查，舉辦員工教育訓練，以增進員工工作技能。 (四) 安全衛生：本公司定期舉辦勞工安全衛生訓練，以確保工作環境安全。				

(五之一)符合一定條件之公司應揭露氣候相關資訊：

項目	執行情形
1. 敘明董事會與管理階層對於氣候相關風險與機會之監督及治理。	董事會為風險管理的最高監督單位，並針對氣候相關議題的風險及機會有監督管理責任。 氣候相關的風險管理作業由「環境管理委員會」與「企業永續發展小組」負責，由「企業永續發展小組」每年向董事會提報企業永續發展策略與目標執行情況，其中進行各項風險管理策略與決策。
2. 敘明所辨識之氣候風險與機會如何影響企業之業務、策略及財務(短期、中期、長期)。	本公司為加強氣候相關風險與機會的管理，透過「環境管理委員會」會議定期檢視風險機會管理，管控目標達成及環境績效各項方案執行情形，並持續掌握最新規範與趨勢發展，訂定政策與短、中、長程管理目標，以確保公司環境及能源管理政策與作業之有效性。
3. 敘明極端氣候事件及轉型行動對財務之影響。	因應本公司在營運過程的各種氣候相關實體風險與轉型風險，「環境管理委員會」與「企業永續發展小組」將每年重新評估氣候相關風險的衝擊與影響，找出潛在正、負的財務衝擊，檢視企業經營機會並研議相應對策及因應作為，採系統性方法納入年度計畫執行作業。 另配合法令逐步規劃導入氣候相關財務揭露 (Task Force on Climate-Related Financial Disclosures, TCFD)，評估氣候變遷風險與機會並控管因應，找出潛在正、負的財務衝擊，並提出因應策略。
4. 敘明氣候風險之辨識、評估及管理流程如何整合於整體風險管理制度。	自111年起，公司制定氣候變遷風險與機會鑑別表單與文件，計劃每年定期進行風險評估。除發生機率外，公司以風險或機會的影響程度評估重大性，其中，以潛在財務（或非財務面向）影響之投入成本和產出需求變化導致生產成本提高者為特別關注的風險或機會。
5. 若使用情境分析評估面對氣候變遷風險之韌性，應說明所使用之情境、參數、假設、分析因子及主要財務影響。	無此情境分析。
6. 若有因應管理氣候相關風險之轉型計畫，說明該計畫內容，及用於辨識及管理實體風險及轉型風險之指標與目標。	本公司制定關鍵氣候目標，透過機隊汰換，引進A320neo低污染新型航機，以持續提升航空用油效率；另，關注永續航空燃油政策並配合溫室氣體規範，將推動企業溫室氣體盤查，以確實掌握溫室氣體排放資訊。
7. 若使用內部碳定價作為規劃工具，應說明價格制定基礎。	無此規劃工具。

項目	執行情形
8. 若有設定氣候相關目標，應說明所涵蓋之活動、溫室氣體排放範疇、規劃期程，每年達成進度等資訊；若使用碳抵換或再生能源憑證(RECs)以達成相關目標，應說明所抵換之減碳額度來源及數量或再生能源憑證(RECs)數量。	無。
9. 溫室氣體盤查及確信情形與減量目標、策略及具體行動計畫。	本公司配合當地法令逐步規劃制定溫室氣體排放管理與減量、用水管理與減量及廢棄物管理與減量等政策，以瞭解現行國內環境法規及資訊，並發展內部短、中、長程環保永續發展目標。例如：年度環境績效之訂定，並由相關單位發起；環境宣導與講座分享予全體同仁，內塑同仁環保意識；持續強化績效目標管理，設定至少兩項能源、資源節約目標，盡可能優於政府規範1%（如2%以上）；追蹤國內、外航空業重要環保減碳資訊，以及後續推動重點。

(六) 履行誠信經營情形及與上市上櫃公司誠信經營守則差異情形及原因

評 估 項 目	運 作 情 形			與上市上櫃公司 誠信經營守則差 異情形及原因
	是	否	摘 要 說 明	
一、訂定誠信經營政策及方案 (一)公司是否制定經董事會通過之誠信經營政策，並於規章及對外文件中明示誠信經營之政策、作法，以及董事會與高階管理階層積極落實經營政策之承諾？ (二)公司是否建立不誠信行為風險之評估機制，定期分析及評估營業範圍內具較高不誠信行為風險之營業活動，並據以訂定防範不誠信行為方案，且至少涵蓋「上市上櫃公司誠信經營守則」第七條第二項各款行為之防範措施？ (三)公司是否於防範不誠信行為方案內明定作業程序、行為指南、違規之懲戒及申訴制度，且落實執行，並定期檢討修正前揭方案？	✓		(一)本公司已於108年09月25日董事會通過「誠信經營守則」及「誠信經營作業程序及行為指南」並於108年11月11日提報股東臨時會。其中已詳細說明本公司誠信經營之政策、作法及承諾，並於本公司官網及公開資訊觀測站公告。 (二)本公司訂有「誠信經營作業程序及行為指南」、「股務暨防範內線交易作業程序」、「關係人交易作業辦法」及「內部重大資訊處理作業程序」等，以規範本公司所有利害關係人有關誠信行為之標準作業程序並明載各項不誠信應禁止之行為、檢舉制度、懲戒制度，並落實於各單位營運作業中。此外，已於112年1月11日董事會通過「員工職場行為規範」再次彙總本公司人員於執行業務時應注意事項之規範，並鼓勵人員檢舉不誠信或不當行為，確保誠信經營之實踐。並於電郵通告所有員工後放置於內部網路專區供參。 (三)本公司「誠信經營守則」明示應加強防範營業範圍內具較高不誠信行為風險之營業活動，並加強相關防範措施。	無差異
二、落實誠信經營 (一)公司是否評估往來對象之誠信紀錄，並於其與往來交易對象簽訂之契約中明定誠信行為條款？ (二)公司是否設置隸屬董事會之推動企業誠信經營專責單位，並定期(至少一年一次)向董事會報告其誠信經	✓		(一)本公司人員於從事商業行為過程中，向交易對象說明公司之誠信經營政策與相關規定，並明確拒絕直接或間接提供、承諾、要求或收受任何形式或名義之不正當利益。 (二)本公司由人事單位依本公司誠信經營守則之要求，彙整本公司各相關單位對於誠信經營之執行情形，定期	無差異

評估項目	運作情形			與上市上櫃公司誠信經營守則差異情形及原因
	是	否	摘要說明	
營政策與防範不誠信行為方案及監督執行情形？ (三)公司是否制定防止利益衝突政策、提供適當陳述管道，並落實執行？ (四)公司是否為落實誠信經營已建立有效的會計制度、內部控制制度，並由內部稽核單位依不誠信行為風險之評估結果，擬訂相關稽核計畫，並據以查核防範不誠信行為方案之遵循情形，或委託會計師執行查核？ (五)公司是否定期舉辦誠信經營之內、外部之教育訓練？			向董事會報告。本公司鼓勵檢舉不誠信行為或不當行為，建立並公告獨立檢舉信箱，由稽核室將檢舉情事、其處理方式及後續檢討改善措施，向董事會報告。 (三)本公司「誠信經營作業程序及行為指南」中明示，人員於執行公司業務時，遇有利害衝突之情形，應將相關情事同時陳報直屬主管，直屬主管應提供適當指導。 (四)本公司之各項業務皆依循業務權責劃分由決行主管參照二級防線單位所提供之分會意見後裁示，並依照職能分工賡續執行後核銷或檢討；內部稽核並於年度稽核作業中依照風險評估執行查核。 (五)本公司對新進員工到任時宣導道德行為及企業倫理規範，並辦理誠信經營推廣之教育訓練，綜上112年度共計270人次，並將「誠信經營守則」及「誠信經營作業程序及行為指南」等文件揭露於公司內部及官網供內、外部人員參閱。	
三、公司檢舉制度之運作情形 (一)公司是否訂定具體檢舉及獎勵制度，並建立便利檢舉管道，及針對被檢舉對象指派適當之受理專責人員？ (二)公司是否訂定受理檢舉事項之調查標準作業程序、調查完成後應採取之後續措施及相關保密機制？ (三)公司是否採取保護檢舉人不因檢舉而遭受不當處置之措施？	✓		(一)本公司「誠信經營作業程序及行為指南」第20條明確訂定並揭露檢舉辦法內容、檢舉管道與處理流程，於本公司網站及內部網站揭示。 (二)依據本公司「誠信經營作業程序及行為指南」，本公司對於所接獲的檢舉案件及後續相關之調查均採取嚴謹保密之態度執行，並已設立明確有效之獎懲、申訴制度及受理檢舉事項之保密機制、調查標準作業程序。 (三)依據本公司「誠信經營作業程序及行為指南」，本公司處理檢舉情事之相關人員應以書面聲明對於檢舉人身分及檢舉內容予以保密，	無差異

評估項目	運作情形			與上市上櫃公司誠信經營守則差異情形及原因
	是	否	摘要說明	
			本公司並承諾保護檢舉人不因檢舉情事而遭不當處置。	
四、加強資訊揭露 (一)公司是否於其網站及公開資訊觀測站，揭露其所定誠信經營守則內容及推動成效？	✓		(一)本公司「誠信經營守則」及「誠信經營作業程序及行為指南」，於本公司官網及公開資訊觀測站揭露，明示誠信經營、公平交易之推動成效。	無差異
五、公司如依據「上市上櫃公司誠信經營守則」定有本身之誠信經營守則者，請敘明其運作與所定守則之差異情形：無重大差異。				
六、其他有助於瞭解公司誠信經營運作情形之重要資訊：（如公司檢討修正其訂定之誠信經營守則等情形）： 本公司營運符合「上市上櫃公司誠信經營守則」。有關營運重大政策、投資案、取得或處分資產、資金貸與、背書保證、銀行融資等事項皆經相關權責部門評估分析並經董事會通過。會計依會計原則審查交易帳務，有疑義案件皆諮詢會計師確認。稽核定期或不定期對各部門稽核，確認控制環境各項內部控制制度之設計及執行之有效性。				

(七) 公司如有訂定公司治理守則及相關規章者，應揭露其查詢方式：請至公開資訊觀測站或本公司官網查詢。

(八) 最近年度及截至公開說明書刊印日止，公司董事長、總經理、會計主管、財務主管、內部稽核主管、公司治理主管及研發主管等辭職解任情形之彙總：無。

(九) 其他足以增進對公司治理運作情形瞭解之重要資訊，得一併揭露：

1. 公開資訊觀測站：<http://mops.twse.com.tw/mops/web/index>

2. 本公司網站：<http://www.tigerairtw.com>

3. 本公司 112 年度及截至公開說明書刊印日止董事進修情形：

職稱	姓名	進修日期	主辦單位	課程名稱	進修時數
董事長	陳漢銘	112年05月05日	社團法人中華公司治理協會	企業如何防範貪腐	3.0
		112年11月03日	社團法人中華公司治理協會	董事會應考量之ESG相關法律議題	3.0
		113年05月03日	社團法人中華公司治理協會	ESG浪潮下—如何強化勞動權益以打造友善職場	3.0
		113年08月02日	社團法人中華公司治理協會	歐盟碳邊境調整機制（CBAM）實施後對企業之影響	3.0
董事	張明瑋 (註1)	112年11月03日	社團法人中華公司治理協會	董事會應考量之ESG相關法律議題	3.0
		112年12月05日	社團法人中華公司治理協會	2024全球經濟展望與產業趨勢	3.0

職稱	姓名	進修日期	主辦單位	課程名稱	進修時數
		112年12月08日	財團法人中華民國證券暨期貨市場發展基金會	112年度內部人股權交易法律遵循宣導說明會	3.0
		112年12月26日	社團法人中華公司治理協會	循環經濟效益與永續金融商機	3.0
		113年05月03日	社團法人中華公司治理協會	ESG浪潮下—如何強化勞動權益以打造友善職場	3.0
董事	陳奕傑	112年05月05日	社團法人中華公司治理協會	企業如何防範貪腐	3.0
		112年11月03日	社團法人中華公司治理協會	董事會應考量之ESG相關法律議題	3.0
		113年05月03日	社團法人中華公司治理協會	ESG浪潮下—如何強化勞動權益以打造友善職場	3.0
		113年08月02日	社團法人中華公司治理協會	歐盟碳邊境調整機制（CBAM）實施後對企業之影響	3.0
董事	張程皓	112年05月05日	社團法人中華公司治理協會	企業如何防範貪腐	3.0
		112年11月03日	社團法人中華公司治理協會	董事會應考量之ESG相關法律議題	3.0
		113年05月03日	社團法人中華公司治理協會	ESG浪潮下—如何強化勞動權益以打造友善職場	3.0
		113年08月02日	社團法人中華公司治理協會	歐盟碳邊境調整機制（CBAM）實施後對企業之影響	3.0
董事	彭寶珠	112年05月05日	社團法人中華公司治理協會	企業如何防範貪腐	3.0
		112年11月03日	社團法人中華公司治理協會	董事會應考量之ESG相關法律議題	3.0
		113年05月03日	社團法人中華公司治理協會	ESG浪潮下—如何強化勞動權益以打造友善職場	3.0
		113年08月02日	社團法人中華公司治理協會	歐盟碳邊境調整機制（CBAM）實施後對企業之影響	3.0
董事	彭榮敏 (註2)	112年05月05日	社團法人中華公司治理協會	企業如何防範貪腐	3.0
		112年11月03日	社團法人中華公司治理協會	董事會應考量之ESG相關法律議題	3.0
董事	王薇 (註3)	113年05月03日	社團法人中華公司治理協會	ESG浪潮下—如何強化勞動權益以打造友善職場	3.0

職稱	姓名	進修日期	主辦單位	課程名稱	進修時數
董事	饒世湛 (註4)	112年05月05日	社團法人中華公司治理協會	企業如何防範貪腐	3.0
		112年11月03日	社團法人中華公司治理協會	董事會應考量之ESG相關法律議題	3.0
		113年05月03日	社團法人中華公司治理協會	ESG浪潮下—如何強化勞動權益以打造友善職場	3.0
董事	盧衍良 (註5)	112年05月05日	社團法人中華公司治理協會	企業如何防範貪腐	3.0
		112年11月03日	社團法人中華公司治理協會	董事會應考量之ESG相關法律議題	3.0
		113年05月03日	社團法人中華公司治理協會	ESG浪潮下—如何強化勞動權益以打造友善職場	3.0
董事	顏信輝	112年05月05日	社團法人中華公司治理協會	企業如何防範貪腐	3.0
		112年07月31日	社團法人中華公司治理協會	人工智能的技術、應用和社經影響	3.0
		112年10月17日	財團法人台北金融研究發展基金會	公司治理-金融服務業公平待客原則	3.0
		112年11月03日	社團法人中華公司治理協會	董事會應考量之ESG相關法律議題	3.0
		113年03月11日	台灣數位治理協會	2024公司治理趨勢及策略	3.0
		113年05月03日	社團法人中華公司治理協會	ESG浪潮下—如何強化勞動權益以打造友善職場	3.0
		113年08月02日	社團法人中華公司治理協會	歐盟碳邊境調整機制（CBAM）實施後對企業之影響	3.0
		113年08月27日	台灣數位治理協會	永續報告書之解析	3.0
		113年09月18日	財團法人中華民國會計研究發展基金會	2024ESG高峰會：淨零全方位 永續大未來	6.0
董事	范宏書	112年05月05日	社團法人中華公司治理協會	企業如何防範貪腐	3.0
		112年07月04日	台灣證券交易所	2023國泰永續金融暨氣候變遷高峰論壇	6.0
		112年10月26日	社團法人中華公司治理協會	全球企業永續發展的宏觀視野－從願景2050到行動2023	3.0
		113年05月03日	社團法人中華公司治理協會	ESG浪潮下—如何強化勞動權益以打造友善職場	3.0
		113年07月03日	台灣證券交易所	2024國泰永續金融暨氣候變遷高峰論壇	6.0

職稱	姓名	進修日期	主辦單位	課程名稱	進修時數
		113年08月02日	社團法人中華公司治理協會	歐盟碳邊境調整機制（CBAM）實施後對企業之影響	3.0
獨立董事	陳以亨	112年05月05日	社團法人中華公司治理協會	企業如何防範貪腐	3.0
		112年11月03日	社團法人中華公司治理協會	董事會應考量之 ESG 相關法律議題	3.0
		113年05月03日	社團法人中華公司治理協會	ESG 浪潮下一如何強化勞動權益以打造友善職場	3.0
		113年08月02日	社團法人中華公司治理協會	歐盟碳邊境調整機制（CBAM）實施後對企業之影響	3.0
獨立董事	曹勝雄	112年05月05日	社團法人中華公司治理協會	企業如何防範貪腐	3.0
		112年11月03日	社團法人中華公司治理協會	董事會應考量之 ESG 相關法律議題	3.0
		113年05月03日	社團法人中華公司治理協會	ESG 浪潮下一如何強化勞動權益以打造友善職場	3.0
		113年08月02日	社團法人中華公司治理協會	歐盟碳邊境調整機制（CBAM）實施後對企業之影響	3.0
獨立董事	楊朝榮	112年05月05日	社團法人中華公司治理協會	企業如何防範貪腐	3.0
		112年07月04日	台灣證券交易所	2023 國泰永續金融暨氣候變遷高峰論壇	6.0
		112年10月13日	財團法人中華民國證券暨期貨市場發展基金會	112 年度防範內線交易宣導會	3.0
		112年11月03日	社團法人中華公司治理協會	董事會應考量之 ESG 相關法律議題	3.0
		112年11月15日	財團法人中華民國證券暨期貨市場發展基金會	112 年度內部人股權交易法律遵循宣導說明會	3.0
		113年05月03日	社團法人中華公司治理協會	ESG 浪潮下一如何強化勞動權益以打造友善職場	3.0
		113年07月03日	台灣證券交易所	2024 國泰永續金融暨氣候變遷高峰論壇	6.0
		113年08月02日	社團法人中華公司治理協會	歐盟碳邊境調整機制（CBAM）實施後對企業之影響	3.0

職稱	姓名	進修日期	主辦單位	課程名稱	進修時數
		113年09月20日	財團法人中華民國證券暨期貨市場發展基金會	113 年度防範內線交易宣導會	3.0

註1：法人代表人董事張明璋先生於民國 112 年 10 月 16 日就任，於民國 113 年 7 月 31 日解任。

註2：法人代表人董事彭榮敏先生於民國 113 年 01 月 16 日解任(法人代表人解任)。

註3：法人代表人董事王薇女士於民國 113 年 01 月 16 日就任(法人股東改派代表人)，於民國 113 年 07 月 31 日解任。

註4：董事盧衍良先生於民國 113 年 7 月 31 日辭任。

註5：董事饒世湛先生於民國 113 年 7 月 31 日辭任。

4. 董事會成員及重要管理階層之接班規劃：

本公司董事之選任及提名，依「公司法」、「證交法」、「台灣虎航股份有限公司董事選舉辦法」及「公開發行公司獨立董事設置及應遵循事項辦法」之規定辦理，所有董事之選舉採候選人提名制度，股東得提名董事候選人，並於股東常會中，從已受股東提名之董事（含獨立董事）候選人名單中，由股東進行投票選出，董事任期為 3 年。

董事接班人選規劃，整體具備「台灣虎航股份有限公司治理守則」中有關董事會職能章節所須之能力。獨立董事須取得之專業資格條件、工作經驗，並具備一定之獨立性，人選則依多元化政策，由來自熟稔產業的產、官、學專業人士為主要遴選方針，並透過年度董事會績效評估機制，作為是否繼續推派選任之重要參考。

為增進董事行使職權能力並保持與時俱進之效能，每年定期安排進修，協助提升董事之專業職能，範圍涵蓋公司治理主題相關之財務、會計、業務、商務、法務、資訊、風險管理、內部控制制度及永續發展等課程，內容亦配合法規或內外部環境條件之轉換，與未來發展需求相配合，以完備接班規劃。

5. 內部重大資訊處理及揭露機制：

本公司訂有「股務暨防範內線交易作業程序」及109年3月13日董事會決議通過訂定「台灣虎航股份有限公司內部重大資訊處理作業程序」並於112年11月3日修訂，除公告予董事、經理人及所有員工外，亦揭露於本公司官網供董事、經理人及所有員工查閱，以避免違反內線交易相關規定之情事。

陸、重要決議、公司章程及相關法規

一、重要決議應記載與本次發行有關之決議文(含章程新舊條文對照表及盈餘分配表)

- (一) 與本次發行有關之決議文：附件九。
- (二) 公司章程及新舊條文對照表：附件十。
- (三) 盈餘分配表：附件十一。

二、未來股利發放政策

公司章程訂定本公司每年度決算如有盈餘時，應依法繳納稅捐、彌補累積虧損後，次提百分之十為法定盈餘公積，其餘再依法令規定提列或迴轉特別盈餘公積，如尚有盈餘，併同累積未分配盈餘，嗣依下列原則，由董事會擬定分配案：

- (一) 以不低於百分之五十之額度內分派股東股息及紅利。惟當年度稅前盈餘經依上述方式計算扣減後，如其可分配之數額不足時，得以累積未分配盈餘支應。
- (二) 本公司無虧損時，得依財務、業務及經營面等因素之考量，將公積之全部或一部依法令或主管機關規定發放新股或現金。
- (三) 前開股息及紅利之發放得以股票或現金方式為之，惟現金股利不低於全部股利之百分之三十。

依公司法規定，以發行新股方式為之時，應提請股東會決議後分派之；如以發放現金之方式為之時，授權董事會以三分之二以上董事之出席，及出席董事過半數之決議，並報告股東會。

本公司股利政策，係考量所處產業環境、投資環境、資金需求、獲利情形、資本結構及未來營運需求後，兼顧股東利益、平衡股利及公司長期財務規劃，未來亦將依此原則。

三、未來辦理增資計畫及其對獲利能力稀釋作用之影響

未來現金增資發行價格之訂定，主要係考量產業前景、公司競爭利基、未來營運狀況及發行市場環境等因素後，與證券承銷商協商後共同訂定承銷價格，而實際發行價格，則待主管機關核准之，再由本公司與證券承銷商視當時市場之狀況及最近期之營運情形，經董事會決議之，惟本公司目前當處於穩定成長階段，對未來營收及獲利狀況尚屬可期，故未來本公司辦理現金增資對每股獲利能力之稀釋程度應尚屬有限。

四、本國發行公司或外國發行人召開股東會討論股票初次申請上市暨辦理上市前現金增資新股公開銷售，並將保留該新股之一定比例採洽商銷售方式辦理配售，應於股東會召集事由列舉並說明相關事宜，並應完整揭露股東會決議內容：不適用。

附件一

民國 111 年度財務報告暨會計師查核報告

股票代碼：6757

台灣虎航股份有限公司
財務報告暨會計師查核報告
民國一一一年度及一一〇年度

公司地址：桃園市大園區航站南路1號
電話：(02)2547-5235

目 錄

項 目	頁 次
一、封 面	1
二、目 錄	2
三、會計師查核報告書	3
四、資產負債表	4
五、綜合損益表	5
六、權益變動表	6
七、現金流量表	7
八、財務報告附註	
(一)公司沿革	8
(二)通過財務報告之日期及程序	8
(三)新發布及修訂準則及解釋之適用	8
(四)重大會計政策之彙總說明	9～16
(五)重大會計判斷、估計及假設不確定性之主要來源	17
(六)重要會計項目之說明	17～39
(七)關係人交易	39～41
(八)質押之資產	41
(九)重大或有負債及未認列之合約承諾	42
(十)重大之災害損失	42
(十一)重大之期後事項	42
(十二)其 他	43
(十三)附註揭露事項	
1.重大交易事項相關資訊	44
2.轉投資事業相關資訊	44
3.大陸投資資訊	44
4.主要股東資訊	44
(十四)部門資訊	44～45
九、重要會計項目明細表	46～52



安侯建業聯合會計師事務所
KPMG

台北市110615信義路5段7號68樓(台北101大樓)
68F., TAIPEI 101 TOWER, No. 7, Sec. 5,
Xinyi Road, Taipei City 110615, Taiwan (R.O.C.)

電話 Tel + 886 2 8101 6666
傳真 Fax + 886 2 8101 6667
網址 Web kpmg.com/tw

會計師查核報告

台灣虎航股份有限公司董事會 公鑒：

查核意見

台灣虎航股份有限公司民國一一一年及一一〇年十二月三十一日之資產負債表，暨民國一一一年及一一〇年一月一日至十二月三十一日之綜合損益表、權益變動表及現金流量表，以及個別財務報告附註(包括重大會計政策彙總)，業經本會計師查核竣事。

依本會計師之意見，上開個別財務報告在所有重大方面係依照證券發行人財務報告編製準則暨經金融監督管理委員會認可並發布生效之國際財務報導準則、國際會計準則、解釋及解釋公告編製，足以允當表達台灣虎航股份有限公司民國一一一年及一一〇年十二月三十一日之財務狀況，暨民國一一一年及一一〇年一月一日至十二月三十一日之財務績效及現金流量。

查核意見之基礎

本會計師係依照會計師查核簽證財務報表規則及審計準則執行查核工作。本會計師於該等準則下之責任將於會計師查核個別財務報告之責任段進一步說明。本會計師所隸屬事務所受獨立性規範之人員已依會計師職業道德規範，與台灣虎航股份有限公司保持超然獨立，並履行該規範之其他責任。本會計師相信已取得足夠及適切之查核證據，以作為表示查核意見之基礎。

關鍵查核事項

關鍵查核事項係指依本會計師之專業判斷，對台灣虎航股份有限公司民國一一一年度個別財務報告之查核最為重要之事項。該等事項已於查核個別財務報告整體及形成查核意見之過程中予以因應，本會計師並不對該等事項單獨表示意見。本會計師判斷應溝通在查核報告上之關鍵查核事項如下：

一、客運收入認列

有關收入認列之會計政策請詳個別財務報告附註四(十三)收入認列；收入之相關揭露請詳附註六(十八)客戶合約之收入。

關鍵查核事項之說明：

台灣虎航股份有限公司為低成本航空公司，主係提供國際運輸服務，營業收入中約98%來自客運收入，因客運售票之預收款項於航班實際執飛後，方能由合約負債轉列收入，因此將客運收入認列辨認為關鍵查核事項之一。

因應之查核程序：

本會計師對上述關鍵查核事項之主要查核程序包括

- 評估公司銷貨收入認列政策是否依相關公報規定辦理。
- 測試客運收入之內部控制制度設計及執行之有效性。
- 測試客運收入之攸關資訊系統有效性。
- 選定相當樣本數，核對收入交易紀錄評估航班實際執飛與收入認列時點是否相符。

二、資產減損

有關資產減損之會計政策請詳財務報告附註四(十二)非金融資產減損；資產減損之假設及估計不確定性請詳財務報告附註五(一)。

關鍵查核事項之說明：

嚴重特殊傳染性肺炎疫情造成台灣虎航股份有限公司國際航線之經營環境存在不確定性，短期內公司現金流量因旅行限制與客運需求減少之情況下帶來不利因素，因此資產減損可能存在重大風險。考量資產減損評估係透過預測及折現未來現金流量以估計可回收金額，而該過程需仰賴主觀判斷且存在高度不確定性，是以資產減損辨認為關鍵查核事項。因應之查核程序：

本會計師對上述關鍵查核事項之主要查核程序包括：

- 評估管理階層辨認可能減損之現金產生單位及內外部減損跡象。
- 取得管理階層自行評估之資產減損評估文件，評估管理階層所使用之預測方法及其折現率之適切性。
- 分析以往年度現金流量實際數與預估數之差異，以及評估未來現金流量所使用之關鍵假設。

管理階層與治理單位對財務報告之責任

管理階層之責任係依照證券發行人財務報告編製準則暨經金融監督管理委員會認可並發布生效之國際財務報導準則、國際會計準則、解釋及解釋公告編製允當表達之個別財務報告，且維持與個別財務報告編製有關之必要內部控制，以確保個別財務報告未存有導因於舞弊或錯誤之重大不實表達。

於編製個別財務報告時，管理階層之責任亦包括評估台灣虎航股份有限公司繼續經營之能力、相關事項之揭露，以及繼續經營會計基礎之採用，除非管理階層意圖清算台灣虎航股份有限公司或停止營業，或除清算或停業外別無實際可行之其他方案。

台灣虎航股份有限公司之治理單位(含審計委員會)負有監督財務報導流程之責任。

會計師查核財務報告之責任

本會計師查核個別財務報告之目的，係對個別財務報告整體是否存有導因於舞弊或錯誤之重大不實表達取得合理確信，並出具查核報告。合理確信係高度確信，惟依照審計準則執行之查核工作無法保證必能偵出個別財務報告存有之重大不實表達。不實表達可能導因於舞弊或錯誤。如不實表達之金額或彙總數可合理預期將影響財務報告使用者所作之經濟決策，則被認為具有重大性。

本會計師依照審計準則查核時，運用專業判斷及專業懷疑。本會計師亦執行下列工作：

1. 辨認並評估個別財務報告導因於舞弊或錯誤之重大不實表達風險；對所評估之風險設計及執行適當之因應對策；並取得足夠及適切之查核證據以作為查核意見之基礎。因舞弊可能涉及共謀、偽造、故意遺漏、不實聲明或踰越內部控制，故未偵出導因於舞弊之重大不實表達之風險高於導因於錯誤者。

- 2.對與查核攸關之內部控制取得必要之瞭解，以設計當時情況下適當之查核程序，惟其目的非對台灣虎航股份有限公司內部控制之有效性表示意見。
- 3.評估管理階層所採用會計政策之適當性，及其所作會計估計與相關揭露之合理性。
- 4.依據所取得之查核證據，對管理階層採用繼續經營會計基礎之適當性，以及使台灣虎航股份有限公司繼續經營之能力可能產生重大疑慮之事件或情況是否存在重大不確定性，作出結論。本會計師若認為該等事件或情況存在重大不確定性，則須於查核報告中提醒個別財務報告使用者注意個別財務報告之相關揭露，或於該等揭露係屬不適當時修正查核意見。本會計師之結論係以截至查核報告日所取得之查核證據為基礎。惟未來事件或情況可能導致台灣虎航股份有限公司不再具有繼續經營之能力。
- 5.評估個別財務報告(包括相關附註)之整體表達、結構及內容，以及個別財務報告是否允當表達相關交易及事件。

本會計師與治理單位溝通之事項，包括所規劃之查核範圍及時間，以及重大查核發現(包括於查核過程中所辨認之內部控制顯著缺失)。

本會計師亦向治理單位提供本會計師所隸屬事務所受獨立性規範之人員已遵循會計師職業道德規範中有關獨立性之聲明，並與治理單位溝通所有可能被認為會影響會計師獨立性之關係及其他事項(包括相關防護措施)。

本會計師從與治理單位溝通之事項中，決定對台灣虎航股份有限公司民國一一一年度個別財務報告查核之關鍵查核事項。本會計師於查核報告中敘明該等事項，除非法令不允許公開揭露特定事項，或在極罕見情況下，本會計師決定不於查核報告中溝通特定事項，因可合理預期此溝通所產生之負面影響大於所增進之公眾利益。

安侯建業聯合會計師事務所

會計師：

林恒昇



于紀隆



證券主管機關：台財證六字第0930105495號
核准簽證文號：台財證六字第0920122026號
民國 一 一 二 年 二 月 十 三 日

資產負債表

單位：新台幣千元

		111.12.31		110.12.31				111.12.31		110.12.31	
		金	%	金	%			金	%	金	%
資 產						負債及權益					
流動資產：						流動負債：					
1100	現金及約當現金(附註六(一))	\$ 2,857,768	20	3,333,084	25	2100	短期借款(附註六(九))	\$ 800,000	6	900,000	7
1136	按攤銷後成本衡量之金融資產－流動(附註六(二))	-	-	553	-	2126	避險之金融負債－流動(附註六(三))	198	-	449	-
1172	應收帳款(附註六(四)(十八))	76,188	1	723	-	2130	合約負債－流動(附註六(十八))	1,567,632	11	28,002	-
1181	應收帳款－關係人(附註六(四)(十八)及七)	55,299	-	910	-	2170	應付帳款	335,614	2	113,774	1
1200	其他應收款(附註六(四))	36,937	-	21,677	-	2180	應付帳款－關係人(附註七)	32,724	-	32,139	-
1220	本期所得稅資產	3,008	-	4,625	-	2200	其他應付款(附註六(七))	116,090	1	170,491	1
1300	存貨	5	-	63	-	2230	本期所得稅負債(附註六(十四))	29,061	-	58,121	-
1470	其他流動資產(附註六(八)及七)	231,619	2	122,478	1	2250	負債準備－流動(附註六(十二))	109,986	1	82,206	1
流動資產合計		3,260,824	23	3,484,113	26	2280	租賃負債－流動(附註六(十一)及七)	1,498,200	10	1,201,261	9
非流動資產：						2322	一年內到期之長期借款(附註六(十)及八)	818,182	6	318,182	2
1600	不動產、廠房及設備(附註六(五)及八)	1,148,026	8	1,340,163	10	2399	其他流動負債	346,135	2	63,678	-
1755	使用權資產(附註六(六))	6,866,224	47	6,122,602	46	非流動負債：		5,653,822	39	2,968,303	21
1780	無形資產(附註六(七))	170,796	1	195,409	1	2540	長期借款(附註六(十)及八)	1,807,273	13	1,901,818	14
1840	遞延所得稅資產(附註六(十四))	1,671,422	12	1,010,793	8	2550	負債準備－非流動(附註六(十二))	257,991	2	119,168	1
1915	預付設備款(附註七及九)	565,893	4	565,564	4	2570	遞延所得稅負債(附註六(十四))	-	-	66,040	1
1920	存出保證金(附註六(十一))	319,186	2	290,349	2	2580	租賃負債－非流動(附註六(十一)及七)	5,812,667	40	4,569,813	35
1995	受限制資產(附註六(十一)及八)	464,469	3	428,648	3	2600	其他非流動負債(附註六(十三))	9,518	-	13,526	-
非流動資產合計		11,206,016	77	9,953,528	74	2670	本期所得稅負債－非流動(附註六(十四))	-	-	29,061	-
						非流動負債合計		7,887,449	55	6,699,426	51
						負債總計		13,541,271	94	9,667,729	72
						權益(附註六(十五)(十六))：					
						3100	股本	4,000,000	27	4,000,000	30
						3200	資本公積	9	-	2,040,605	15
						保留盈餘：					
						3350	待彌補虧損	(3,074,281)	(21)	(2,270,334)	(17)
							保留盈餘小計	(3,074,281)	(21)	(2,270,334)	(17)
						3400	其他權益	(159)	-	(359)	-
						權益總計		925,569	6	3,769,912	28
資產總計		\$ 14,466,840	100	13,437,641	100	負債及權益總計		\$ 14,466,840	100	13,437,641	100



(請詳閱後附財務報告附註)

~4~



台灣虎航股份有限公司

綜合損益表

民國一一年及一〇年一月一日至十二月三十一日

單位：新台幣千元

	111年度		110年度	
	金額	%	金額	%
4000 營業收入(附註六(十八)及七)	1,314,827	100	244,225	100
5000 營業成本(附註六(五)(六)(十一)(十二)(十三)七及十二)	3,693,019	281	2,694,663	1,103
營業毛損	(2,378,192)	(181)	(2,450,438)	(1,003)
營業費用(附註六(五)(六)(七)(十一)(十三)(十六)及七)：				
6100 推銷費用	203,954	16	155,311	64
6200 管理費用	224,296	17	173,389	71
6450 預期信用減損損失	(7)	-	160	-
營業費用合計	428,243	33	328,860	135
營業淨損	(2,806,435)	(214)	(2,779,298)	(1,138)
營業外收入及支出(附註六(二十))：				
7100 利息收入	26,618	2	6,597	3
7010 其他收入(附註六(十))	28,288	2	56,702	23
7020 其他利益及損失	(584,740)	(44)	98,014	40
7050 財務成本(附註六(十一))	(240,242)	(18)	(203,268)	(83)
營業外收入及支出合計	(770,076)	(58)	(41,955)	(17)
7900 稅前淨損	(3,576,511)	(272)	(2,821,253)	(1,155)
7950 減：所得稅利益(附註六(十四))	(726,719)	(55)	(551,874)	(226)
本期淨損	(2,849,792)	(217)	(2,269,379)	(929)
8300 其他綜合損益：				
8310 不重分類至損益之項目				
8311 確定福利計畫之再衡量數(附註六(十三))	5,240	-	(955)	-
8349 減：與不重分類之項目相關之所得稅	-	-	-	-
不重分類至損益之項目合計	5,240	-	(955)	-
8360 後續可能重分類至損益之項目				
8368 避險工具之損益(附註六(三))	250	-	3,062	1
8399 減：與可能重分類之項目相關之所得稅	(50)	-	(612)	-
後續可能重分類至損益之項目合計	200	-	2,450	1
8300 本期其他綜合損益(稅後淨額)	5,440	-	1,495	1
本期綜合損益總額	\$ (2,844,352)	(217)	(2,267,884)	(928)
每股盈虧(元)(附註六(十七))				
9750 基本(稀釋)每股盈虧(元)	\$ (7.12)		(7.19)	

董事長：陳漢銘



(請詳閱後附財務報告附註)
經理人：張明璋



會計主管：徐心怡



台灣虎航股份有限公司

權益變動表

民國一一年及一〇年一月一日至十二月三十一日

單位：新台幣千元

	股 本	資本公積	法定盈 餘公積	保留盈餘 特別盈 餘公積	保留盈餘 (待彌補虧損)	其他權益項目 避險工具 之 損 益	權益總額
民國一〇年一月一日餘額	\$ 2,800,000	1,200,224	81,111	6,762	(1,048,159)	(2,809)	3,037,129
盈餘指撥及分配：							
法定盈餘公積彌補虧損	-	-	(81,111)	-	81,111	-	-
特別盈餘公積彌補虧損	-	-	-	(2,809)	2,809	-	-
特別盈餘公積迴轉	-	-	-	(3,953)	3,953	-	-
其他資本公積變動：							
資本公積彌補虧損	-	(960,286)	-	-	960,286	-	-
本期淨損	-	-	-	-	(2,269,379)	-	(2,269,379)
本期其他綜合損益	-	-	-	-	(955)	2,450	1,495
本期綜合損益總額	-	-	-	-	(2,270,334)	2,450	(2,267,884)
現金增資	1,200,000	1,800,000	-	-	-	-	3,000,000
股份基礎給付交易	-	667	-	-	-	-	667
民國一〇年十二月三十一日餘額	4,000,000	2,040,605	-	-	(2,270,334)	(359)	3,769,912
其他資本公積變動：							
資本公積彌補虧損	-	(2,040,605)	-	-	2,040,605	-	-
其他資本公積變動數	-	9	-	-	-	-	9
本期淨損	-	-	-	-	(2,849,792)	-	(2,849,792)
本期其他綜合損益	-	-	-	-	5,240	200	5,440
本期綜合損益總額	-	-	-	-	(2,844,552)	200	(2,844,352)
民國一一年十二月三十一日餘額	\$ 4,000,000	9	-	-	(3,074,281)	(159)	925,569

董事長：陳漢銘



經理人：張明璋

(請詳閱後附財務報告附註)



會計主管：徐心怡



民國一十一年及一〇年一月一日至十二月三十一日

單位：新台幣千元

	111年度	110年度
營業活動之現金流量：		
本期稅前淨損	\$ (3,576,511)	(2,821,253)
調整項目：		
收益費損項目		
折舊費用	1,701,820	1,451,627
攤銷費用	26,435	15,278
預期信用減損(迴轉利益)損失數	(7)	159
利息費用	240,242	203,268
利息收入	(26,618)	(6,597)
股份基礎給付酬勞成本	-	667
處分及報廢不動產、廠房及設備損失	2,282	2,196
未實現外幣兌換損失(利益)	610,188	(171,820)
提列負債準備	147,407	186,160
收益費損項目合計	2,701,749	1,680,938
與營業活動相關之資產／負債淨變動數：		
應收帳款	(75,465)	317
應收帳款－關係人	(54,389)	10,801
其他應收款	(15,466)	91,628
存貨	58	646
其他流動資產	(109,140)	(27,903)
合約負債	1,539,630	6,880
應付帳款	221,960	(4,629)
應付帳款－關係人	585	18,310
其他應付款	12,024	24,099
負債準備	-	(33,958)
其他流動負債	282,457	(97,626)
淨確定福利負債	3,003	2,494
與營業活動相關之資產及負債之淨變動合計	1,805,257	(8,941)
營運產生之現金流入(流出)	930,495	(1,149,256)
收取之利息	26,618	6,597
支付之利息	(240,242)	(203,268)
支付之所得稅	(56,505)	(58,696)
營業活動之淨現金流入(流出)	660,366	(1,404,623)
投資活動之現金流量：		
取得按攤銷後成本衡量之金融資產	-	(553)
處分按攤銷後成本衡量之金融資產	553	-
取得不動產、廠房及設備	(20,990)	(221,045)
存出保證金增加	(1)	(200)
存出保證金減少	-	14,041
取得無形資產	(68,222)	(98,005)
其他非流動資產增加	(83,147)	(277,796)
其他非流動資產減少	76,936	75,094
預付設備款增加	(329)	(311)
投資活動之淨現金流出	(95,200)	(508,775)
籌資活動之現金流量：		
短期借款增加	650,000	1,000,000
舉借短期借款	(750,000)	(1,000,000)
舉借長期借款	500,000	200,000
償還長期借款	(94,545)	(70,909)
存入保證金增加	1,752	1,109
存入保證金減少	(3,549)	(2,305)
租賃本金償還	(1,429,494)	(1,235,093)
現金增資	-	3,000,000
其他籌資活動	9	-
籌資活動之淨現金流(出)入	(1,125,827)	1,892,802
匯率變動對現金及約當現金之影響	85,345	148,068
本期現金及約當現金(減少)增加數	(475,316)	127,472
期初現金及約當現金餘額	3,333,084	3,205,612
期末現金及約當現金餘額	\$ 2,857,768	3,333,084

董事長：陳漢銘



(請詳閱後附財務報告附註)

經理人：張明瑋



會計主管：徐心怡



台灣虎航股份有限公司
財務報告附註
民國一一一年度及一一〇年度
(除另有註明者外，所有金額均以新台幣千元為單位)

一、公司沿革

台灣虎航股份有限公司(以下稱「本公司」)於民國一〇三年四月二十一日，奉經濟部核准設立，註冊地址為桃園市大園區航站南路1號，本公司主要營運項目為以低成本航空模式經營客貨航線及提供相關服務。本公司股票於民國一〇八年十二月十六日在台灣證券櫃檯買賣中心登錄興櫃。

二、通過財務報告之日期及程序

本財務報告已於民國一一二年二月十三日提報董事會後發布。

三、新發布及修訂準則及解釋之適用

(一)已採用金融監督管理委員會認可之新發布及修訂後準則及解釋之影響

本公司自民國一一一年一月一日起開始適用下列新修正之國際財務報導準則，且對財務報告未造成重大影響。

- 國際會計準則第十六號之修正「不動產、廠房及設備—達到預定使用狀態前之價款」
- 國際會計準則第三十七號之修正「虧損性合約—履行合約之成本」
- 國際財務報導準則2018-2020週期之年度改善
- 國際財務報導準則第三號之修正「對觀念架構之引述」

(二)尚未採用金管會認可之國際財務報導準則之影響

本公司評估適用下列自民國一一二年一月一日起生效之新修正之國際財務報導準則，將不致對財務報告造成重大影響。

- 國際會計準則第一號之修正「會計政策之揭露」
- 國際會計準則第八號之修正「會計估計值之定義」
- 國際會計準則第十二號之修正「與單一交易所產生之資產及負債有關之遞延所得稅」

(三)金管會尚未認可之新發布及修訂準則及解釋

本公司預期下列尚未認可之新發布及修正準則不致對財務報告造成重大影響。

- 國際財務報導準則第十號及國際會計準則第二十八號之修正「投資者與其關聯企業或合資間之資產出售或投入」
- 國際財務報導準則第十七號「保險合約」及國際財務報導準則第十七號之修正
- 國際會計準則第一號之修正「將負債分類為流動或非流動」
- 國際會計準則第一號之修正「具合約條款之非流動負債」
- 國際財務報導準則第十七號之修正「初次適用IFRS 17及IFRS 9比較資訊」
- 國際財務報導準則第十六號之修正「售後租回交易之規定」

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

四、重大會計政策之彙總說明

本財務報告所採用之重大會計政策彙總說明如下。下列會計政策已一致適用於本財務報告之所有表達期間。

(一) 遵循聲明

本財務報告係依照證券發行人財務報告編製準則(以下簡稱「編製準則」)及金融監督管理委員會認可並發布生效之國際財務報導準則、國際會計準則、解釋及解釋公告(以下簡稱「金管會認可之國際財務報導準則」)編製。

(二) 編製基礎

1. 衡量基礎

除下列資產負債表之重要項目外，本財務報告係依歷史成本為基礎編製：

- (1) 依公允價值衡量之避險衍生金融工具；及
- (2) 淨確定福利負債，係依退休基金資產之公允價值減除確定福利義務現值認列。

2. 功能性貨幣及表達貨幣

本公司係以營運所處主要經濟環境之貨幣為其功能性貨幣。本財務報告係以本公司之功能性貨幣，新台幣表達。所有以新台幣表達之財務資訊均以新台幣千元為單位。

(三) 外 幣

外幣交易依交易日之匯率換算為功能性貨幣。於後續每一報導期間結束日(以下稱報導日)，外幣貨幣性項目依當日之匯率換算為功能性貨幣。以公允價值衡量之外幣非貨幣性項目依衡量公允價值當日之匯率換算為功能性貨幣，以歷史成本衡量之外幣非貨幣性項目則依交易日之匯率換算。

換算所產生之外幣兌換差異通常係認列於損益，惟合格之現金流量避險於避險有效範圍內係認列於其他綜合損益。

(四) 資產與負債區分流動與非流動之分類標準

符合下列條件之一之資產列為流動資產，非屬流動資產之所有其他資產則列為非流動資產：

1. 預期於其正常營業週期中實現該資產，或意圖將其出售或消耗；
2. 主要為交易目的而持有該資產；
3. 預期於報導期間後十二個月內實現該資產；或
4. 該資產為現金或約當現金，但於報導期間後至少十二個月將該資產交換或用以清償負債受到其他限制者除外。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

符合下列條件之一之負債列為流動負債，非屬流動負債之所有其他負債則列為非流動負債：

- 1.預期將於正常營業週期中清償該負債；
- 2.主要為交易目的而持有該負債；
- 3.預期將於報導期間後十二個月內到期清償該負債；或
- 4.未具無條件將清償期限遞延至報導期間後至少十二個月之權利之負債。負債之條款，可能依交易對方之選擇，以發行權益工具而導致其清償者，並不影響其分類。

(五)現金及約當現金

現金包括庫存現金及活期存款。約當現金係指可隨時轉換成定額現金且價值變動風險甚小之短期並具高度流動性之投資。定期存款符合前述定義且持有目的係滿足短期現金承諾而非投資或其他目的者，列報於約當現金。

(六)金融工具

應收帳款原始係於產生時認列。所有其他金融資產及金融負債原始係於本公司成為金融工具合約條款之一方時認列。非透過損益按公允價值衡量之金融資產(除不包含重大財務組成部分之應收帳款外)或金融負債原始係按公允價值加計直接可歸屬於該取得或發行之交易成本衡量。不包含重大財務組成部分之應收帳款原始係按交易價格衡量。

1.金融資產

金融資產之購買或出售符合慣例交易者，本公司對以相同方式分類之金融資產，其所有購買及出售一致地採交易日或交割日會計處理。

原始認列時金融資產分類為：按攤銷後成本衡量之金融資產或透過損益按公允價值衡量之金融資產。本公司僅於改變管理金融資產之經營模式時，始自下一個報導期間之首日起重分類所有受影響之金融資產。

(1)按攤銷後成本衡量之金融資產

金融資產同時符合下列條件，且未指定為透過損益按公允價值衡量時，係按攤銷後成本衡量：

- 係在以收取合約現金流量為目的之經營模式下持有該金融資產。
- 該金融資產之合約條款產生特定日期之現金流量，完全為支付本金及流通在外本金金額之利息。

該等資產後續以原始認列金額加減計採有效利息法計算之累積攤銷數，並調整任何備抵損失之攤銷後成本衡量。利息收入、外幣兌換損益及減損損失係認列於損益。除列時，將利益或損失列入損益。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

(2)透過損益按公允價值衡量之金融資產

非屬上述按攤銷後成本衡量之金融資產，係透過損益按公允價值衡量，包括衍生性金融資產。該等資產後續按公允價值衡量，其淨利益或損失(包含任何股利及利息收入)係認列為損益。

(3)金融資產減損

本公司針對按攤銷後成本衡量之金融資產(包括現金及約當現金、按攤銷後成本衡量之金融資產、應收帳款、其他應收款、存出保證金及受限制資產等)之預期信用損失認列備抵損失。

下列金融資產係按十二個月預期信用損失金額衡量備抵損失，其餘係按存續期間預期信用損失金額衡量：

- 銀行存款之信用風險(即金融工具之預期存續期間發生違約之風險)自原始認列後未顯著增加。

應收帳款之備抵損失係按存續期間預期信用損失金額衡量。

於判定自原始認列後信用風險是否已顯著增加時，本公司考量合理且可佐證之資訊(無需過度成本或投入即可取得)，包括質性及量化資訊，及根據本公司之歷史經驗、信用評估及前瞻性資訊所作之分析。

存續期間預期信用損失係指金融工具預期存續期間所有可能違約事項產生之預期信用損失。

十二個月預期信用損失係指金融工具於報導日後十二個月內可能違約事項所產生之預期信用損失(或較短期間，若金融工具之預期存續期間短於十二個月時)。

衡量預期信用損失之最長期間為本公司暴露於信用風險之最長合約期間。

預期信用損失為金融工具預期存續期間信用損失之機率加權估計值。信用損失係按所有現金短收之現值衡量，亦即本公司依據合約可收取之現金流量與本公司預期收取之現金流量之差額。預期信用損失係按金融資產之有效利率折現。

於每一報導日本公司評估按攤銷後成本衡量金融資產是否有信用減損。對金融資產之估計未來現金流量具有不利影響之一項或多項事項已發生時，該金融資產已信用減損。金融資產已信用減損之證據包括有關下列事項之可觀察資料：

- 違約，諸如延滯或逾期超過三十天；或
- 有可能會聲請破產或進行其他財務重整

按攤銷後成本衡量之金融資產之備抵損失係自資產之帳面金額中扣除。

當本公司對回收金融資產整體或部分無法合理預期時，係直接減少其金融資產總帳面金額。對公司戶，本公司係以是否合理預期可回收之基礎個別分析沖銷之時點及金額。本公司預期已沖銷金額將不會重大迴轉。然而，已沖銷之金融資產仍可強制執行，以符合本公司回收逾期金額之程序。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

(4)金融資產之除列

本公司僅於對來自該資產現金流量之合約權利終止，或已移轉金融資產且該資產所有權之幾乎所有之風險及報酬已移轉予其他企業，始將金融資產除列。

2.金融負債及權益工具

(1)負債或權益之分類

本公司發行之債務及權益工具係依據合約協議之實質與金融負債及權益工具之定義分類為金融負債或權益。

(2)權益交易

權益工具係指表彰本公司於資產減除其所有負債後剩餘權益之任何合約。本公司發行之權益工具係以取得之價款扣除直接發行成本後之金額認列。

(3)金融負債

金融負債係分類為攤銷後成本或透過損益按公允價值衡量。金融負債若屬衍生工具，則分類為透過損益按公允價值衡量。透過損益按公允價值衡量之金融負債係以公允價值衡量，且相關淨利益及損失，包括任何利息費用，係認列於損益。

其他金融負債後續採有效利息法按攤銷後成本衡量。利息費用及兌換損益係認列於損益。除列時之任何利益或損失亦係認列於損益。

(4)金融負債之除列

本公司係於合約義務已履行、取消或到期時，除列金融負債。當金融負債條款修改且修改後負債之現金流量有重大差異，則除列原金融負債，並以修改後條款為基礎按公允價值認列新金融負債。

除列金融負債時，其帳面金額與所支付或應支付對價總額(包含任何所移轉之非現金資產或承擔之負債)間之差額認列為損益。

(5)金融資產及負債之互抵

金融資產及金融負債僅於本公司目前有法律上有可執行之權利進行互抵及有意圖以淨額交割或同時變現資產及清償負債時，方予以互抵並以淨額表達於資產負債表。

3.衍生金融工具及避險會計

本公司為規避匯率及利率風險之暴險而持有衍生金融工具。

衍生工具原始認列時係按公允價值衡量；後續依公允價值衡量，再衡量產生之利益或損失直接列入損益。

於避險關係開始時，本公司以書面記錄風險管理目標、避險執行策略及被避險項目與避險工具間之經濟關係，包括避險工具是否預期能抵銷被避險項目之公允價值或現金流量變動。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

(1)現金流量避險

指定且符合現金流量避險之避險工具，其公允價值變動屬於有效避險部分係認列於其他綜合損益，並累計列入「其他權益－避險工具之損益」，前述認列金額以被避險項目自避險開始後之公允價值累積變動數為限。屬避險無效部分之利益或損失則立即認列為損益。

當被避險項目認列於損益時，原先認列於其他綜合損益並累計列入權益之金額將於同一期間重分類至損益，並與已認列之被避險項目於綜合損益表列於相同會計項目下。然而，當被避險預期交易將認列非金融資產或非金融負債時，原先認列於其他綜合損益並累計列入權益之金額，將自權益轉列為該非金融資產或非金融負債之原始衡量成本。此外，若本公司預期全部或部分損失於未來期間無法回收，則立即將該金額重分類至損益。

(七)存 貨

存貨係以成本與淨變現價值孰低衡量，淨變現價值係指正常營業下之估計售價減除完成出售所需之估計成本後之餘額。成本包括使其達可供使用的地點及狀態所發生之取得及其他成本，並採加權平均法計算。

(八)不動產、廠房及設備

1.認列與衡量

不動產、廠房及設備項目係依成本(包括資本化之借款成本)減累計折舊及任何累計減損衡量。

不動產、廠房及設備之重大組成部分耐用年限不同時，則視為不動產、廠房及設備之單獨項目(主要組成部分)處理。

不動產、廠房及設備之處分利益或損失係認列於損益。

2.後續成本

後續支出僅於其未來經濟效益很有可能流入本公司時始予以資本化。

3.折 舊

折舊係依資產成本減除殘值計算，並採直線法於每一組成部分之估計耐用年限內認列於損益。

當期及比較期間之估計耐用年限如下：

(1)飛行設備：5～15年。

(2)其他設備(含機器設備、辦公設備及租賃改良)：2～10年

本公司於每一報導日檢視折舊方法、耐用年限及殘值，並於必要時適當調整。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

(九)租 賃

1.承租人

本公司針對所有符合下列所有條件之租金減讓，選擇採用實務權宜作法，不評估其是否係租賃修改：

- (1)作為新型冠狀病毒肺炎大流行之直接結果而發生之租金減讓；
- (2)租賃給付之變動導致租賃之修正後對價與該變動前租賃之對價幾乎相同或較小；
- (3)租賃給付之任何減少僅影響原於民國一一年六月三十日以前到期之給付；且
- (4)該租賃之其他條款及條件並無實質變動。

於實務權宜作法下，租金減讓導致租賃給付變動時，係於啟動租金減讓之事件或情況發生時將變動數認列於損益。

(十)無形資產

1.認列及衡量

本公司取得有限耐用年限之無形資產，包括電腦軟體及商標權等，係以成本減除累計攤銷與累計減損後之金額衡量。

2.後續支出

後續支出僅於可增加相關特定資產之未來經濟效益時始予以資本化。所有其他支出於發生時認列於損益。

3.攤 銷

攤銷係依資產成本減除估計殘值計算，並自無形資產達可供使用狀態起，採直線法於其估計耐用年限內認列為損益。

當期及比較期間之估計耐用年限如下：

(1)電腦軟體	3~6年
(2)商標權	13年

本公司於每一報導日檢視無形資產之攤銷方法、耐用年限及殘值，並於必要時適當調整。

(十一)負債準備

負債準備之認列係因過去事件而負有現時義務，使本公司未來很有可能需要流出具經濟效益之資源以清償該義務，且該義務之金額能可靠估計。負債準備係以反映目前市場對貨幣時間價值及負債特定風險評估之稅前折現率予以折現，折現之攤銷則認列為利息費用。

本公司之租賃飛機維修負債係按租賃合約規定退租時可能發生之維修費用進行估計。該等金額係根據過去相同或類似飛機維修經驗、實際發生之大修費用及飛機使用狀況之歷史經驗數據所估列。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

(十二)非金融資產減損

本公司於每一報導日評估是否有跡象顯示非金融資產（除存貨及遞延所得稅資產外）之帳面金額可能有減損。若有任一跡象存在，則估計該資產之可回收金額。

為減損測試之目的，係將現金流入大部分獨立於其他個別資產或資產群組之現金流入之一組資產作為最小可辨認資產群組。

可回收金額為個別資產或現金產生單位之公允價值減處分成本與其使用價值孰高者。於評估使用價值時，估計未來現金流量係以稅前折現率折算至現值，該折現率應反映現時市場對貨幣時間價值及對該資產或現金產生單位特定風險之評估。

個別資產或現金產生單位之可回收金額若低於帳面金額，則認列減損損失。

減損損失係立即認列於當期損益，且係先減少該現金產生單位受攤商譽之帳面金額，次就該單位內其他各資產帳面金額之比例減少各該資產帳面金額。

(十三)收入之認列

收入係按移轉商品或勞務而預期有權取得之對價衡量。本公司係於對商品或勞務之控制移轉予客戶而滿足履約義務時認列收入。本公司依主要收入項目說明如下：

1.客、貨運收入

本公司於實際載運客貨時方認列為收入，出售機票時，由於載運的履約義務尚未滿足，預先收取之相關款項帳列於合約負債，俟完成載運履約時，方轉列為收入。

2.顧客忠誠計畫

本公司經營「tigerclub會員回饋專案」，提供會員累積購票回饋金點數，可折抵機票金額、託運行李額度、預選座位及機上餐點之金額等。回饋點數於原始銷售交易時，依管理階層過去經驗，以回饋金點數被兌換時所給予之折扣及兌換之可能性為基礎，估計合約負債，至回饋金被兌換且本公司之義務已履行，或回饋金效期失效時認列為收入。

(十四)員工福利

本公司除因聘請非本國籍之機組人員，因不符合勞工退休金條例之請領資格，故依勞動基準法認列確定福利計畫之淨義務，其餘員工則依勞工退休金條例規定進行退休金提撥。

1.確定提撥計畫

確定提撥計畫之提撥義務係於員工提供服務期間內認列為費用。

2.確定福利計畫

本公司對確定福利計畫之淨義務係以員工當期或以前期間服務所賺得之未來福利金額折算為現值計算，並減除計畫資產之公允價值。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

確定福利義務每年由合格精算師以預計單位福利法精算。當計算結果對本公司可能有利時，認列資產係以從該計畫退還提撥金或對該計畫減少未來提撥金之形式可得之任何經濟效益之現值為限。計算經濟效益現值時，係考量任何最低資金提撥要求。

淨確定福利負債之再衡量數，包含精算損益、計畫資產報酬(不包括利息)，及資產上限影響數之任何變動(不包括利息)係立即認列於其他綜合損益，並累計於保留盈餘。本公司決定淨確定福利負債之淨利息費用(收入)，係使用年度報導期間開始時所決定之淨確定福利負債及折現率。確定福利計畫之淨利息費用及其他費用係認列於損益。

計畫修正或縮減時，所產生與前期服務成本或縮減利益或損失相關之福利變動數，係立即認列為損益。本公司於清償發生時，認列確定福利計畫之清償損益。

(十五)所得稅

所得稅包括當期及遞延所得稅。除與直接認列於權益或其他綜合損益之項目相關者外，當期所得稅及遞延所得稅應認列於損益。

當期所得稅包括依據當年度課稅所得(損失)計算之預計應付所得稅或應收退稅款，及任何對以前年度應付所得稅或應收退稅款之調整。其金額係按報導日之法定稅率或實質性立法之稅率衡量預期將支付或收取款項之最佳估計值。

遞延所得稅係就資產及負債於財務報導目的之帳面金額與其課稅基礎之暫時性差異予以衡量認列。

遞延所得稅係以預期暫時性差異迴轉時之稅率衡量，採用報導日之法定稅率或實質性立法稅率為基礎。

(十六)政府補助

本公司係於可收到與嚴重特殊傳染性肺炎疫情相關之政府補助時，將該未附帶條件之補助認列為營業外收入或費用減項。補償本公司所發生費用或損失之政府補助，係依有系統之基礎與配合相關之費用同期認列於損益。

(十七)每股盈餘

本公司列示歸屬於本公司普通股權益持有人之基本及稀釋每股盈餘。本公司基本每股盈餘係以歸屬於本公司普通股權益持有人之損益，除以當期加權平均流通在外普通股股數計算之。稀釋每股盈餘則係將歸屬於本公司普通股權益持有人之損益及加權平均流通在外普通股股數，分別調整所有潛在稀釋普通股之影響後計算之。本公司潛在稀釋普通股包括員工酬勞估計數。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

五、重大會計判斷、估計及假設不確定性之主要來源

管理階層依證券發行人財務報告編製準則及金管會認可之國際財務報導準則編製財務報告時，必須作出判斷、估計及假設，其將對會計政策之採用及資產、負債、收益及費用之報導金額有所影響。實際結果可能與估計存有差異。

管理當局持續檢視估計及基本假設，會計估計變動於變動期間及受影響之未來期間予以認列。

以下假設及估計之不確定性具有導致資產及負債帳面金額於下個財務年度重大調整之重大風險，且已反映新冠病毒疫情所造成之影響，其相關資訊如下：

(一)非金融資產之減損評估

於資產減損評估過程中，本公司須依賴主觀判斷並依據資產使用模式及產業特性，決定特定資產群組之獨立現金流量、資產耐用年數及未來可能產生之收益與費損，任何由於經濟收況之變遷或公司策略所帶來之估計改變均可能在未來造成重大減損或迴轉已認列之減損損失。

(二)負債準備

租賃飛機維護負債係按租賃合約規定退租時可能發生之維修費用進行估計。該等金額係根據過去相同或類似飛機維修經驗、實際發生之大修費用及飛機使用狀況之歷史經驗數據所估列。本公司持續檢視估計基礎並於適當時予以修正之，任何上述估計基礎之變動，可能會影響租賃飛機維修負債準備之估列。

六、重要會計項目之說明

(一)現金及約當現金

	111.12.31	110.12.31
庫存現金	\$ 227	197
銀行存款	1,755,998	3,331,037
約當現金		
定期存款	1,101,543	1,850
	<u>\$ 2,857,768</u>	<u>3,333,084</u>

本公司金融資產及負債之利率風險及敏感度分析之揭露請詳附註六(二十一)。

(二)按攤銷後成本衡量之金融資產

	111.12.31	110.12.31
外國政府公債	\$ -	553

本公司評估係持有該等資產至到期日以收取合約現金流量，且該等金融資產之現金流量完全為支付本金及流通在外本金金額之利息，故列報於按攤銷後成本衡量之金融資產。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

(三)避險之金融資產及負債

	111.12.31	110.12.31
現金流量避險：		
避險之金融負債—流動：		
遠期外匯合約	\$ 198	449

本公司之策略係以簽訂遠期外匯合約來規避特定外幣收支部位之匯率暴險，亦簽訂遠期外匯合約以管理預期於未來發生之採購交易所產生外幣部位之匯率暴險，本公司尚未到期之遠期外匯合約如下：

111.12.31				
	合約金額	幣別	到期期間	平均行使價格
買入遠期外匯	美元 4,510 千元	新臺幣兌美元	112/01/18-112/08/25	29.979-30.702
110.12.31				
	合約金額	幣別	到期期間	平均行使價格
買入遠期外匯	美元 7,785 千元	新臺幣兌美元	111/04/29-111/12/23	27.612~27.790

本公司因現金流量避險交易對綜合損益表影響金額如下：

項 目	111年度	110年度
當期認列於其他綜合(損)益之金額	\$ 200	2,450
當期自權益重分類至其他利益及(損失)	\$ 24,701	(5,113)

本公司之避險交易並未有避險無效部分之損益須立即認列為損益之情事。

(四)應收帳款(含關係人)及其他應收款

	111.12.31	110.12.31
應收帳款	\$ 76,188	723
應收帳款—關係人	55,299	910
其他應收款	36,937	22,717
減：備抵損失	-	(1,040)
	\$ 168,424	23,310

本公司之應收帳款大多為對大型信用卡公司之應收款項，平均授信期間為0~30天，不予以計息，本公司不預期相關應收帳款於存續期間將發生違約。

本公司之應收帳款—關係人平均收款期間為一至兩個月不等，不予以計息，本公司不預期相關應收帳款於存續期間將發生違約，其餘相關說明請詳附註七。

上述應收帳款未有供質押擔保之情事，其餘信用風險資訊請詳附註六(二十一)。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

(五)不動產、廠房及設備

1.本公司不動產、廠房及設備之成本及折舊變動明細如下：

	飛行設備	其他設備	總 計
成本：			
民國111年1月1日餘額	\$ 2,319,408	28,278	2,347,686
增 添	18,364	2,626	20,990
處 分	(2,814)	(11,904)	(14,718)
民國111年12月31日餘額	<u>\$ 2,334,958</u>	<u>19,000</u>	<u>2,353,958</u>
民國110年1月1日餘額	\$ 1,945,939	28,250	1,974,189
增 添	221,013	32	221,045
處 分	(7,737)	(4)	(7,741)
重 分 類	160,193	-	160,193
民國110年12月31日餘額	<u>\$ 2,319,408</u>	<u>28,278</u>	<u>2,347,686</u>
折舊：			
民國111年1月1日餘額	\$ 984,577	22,946	1,007,523
折 舊	207,784	3,061	210,845
處 分	(532)	(11,904)	(12,436)
民國111年12月31日餘額	<u>\$ 1,191,829</u>	<u>14,103</u>	<u>1,205,932</u>
民國110年1月1日餘額	\$ 819,262	18,961	838,223
折 舊	170,856	3,989	174,845
處 分	(5,541)	(4)	(5,545)
民國110年12月31日餘額	<u>\$ 984,577</u>	<u>22,946</u>	<u>1,007,523</u>
帳面價值：			
民國111年12月31日	<u>\$ 1,143,129</u>	<u>4,897</u>	<u>1,148,026</u>
民國110年1月1日	<u>\$ 1,126,677</u>	<u>9,289</u>	<u>1,135,966</u>
民國110年12月31日	<u>\$ 1,334,831</u>	<u>5,332</u>	<u>1,340,163</u>

2.擔 保

本公司以飛行設備作為長期借款抵押品，請詳附註六(十)及附註八。

3.保 險

本公司航空器、不動產及動產等資產，基於航空產業風險之特殊性，均有投保適足保險，以分散營運可能產生之風險。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

(六)使用權資產

1.本公司承租房屋及建築及飛行設備等之變動明細如下：

	房屋及建築	飛行設備	總 計
使用權資產成本：			
民國111年1月1日餘額	\$ 53,014	9,637,432	9,690,446
增 添	22,192	2,243,774	2,265,966
減 少	(562)	(31,369)	(31,931)
民國111年12月31日餘額	<u>\$ 74,644</u>	<u>11,849,837</u>	<u>11,924,481</u>
民國110年1月1日餘額	\$ 43,162	7,686,018	7,729,180
增 添	9,852	1,951,414	1,961,266
民國110年12月31日餘額	<u>\$ 53,014</u>	<u>9,637,432</u>	<u>9,690,446</u>
使用權資產之折舊：			
民國111年1月1日餘額	\$ 35,745	3,532,099	3,567,844
本期折舊	12,343	1,478,632	1,490,975
減 少	(562)	-	(562)
民國111年12月31日餘額	<u>\$ 47,526</u>	<u>5,010,731</u>	<u>5,058,257</u>
民國110年1月1日餘額	\$ 23,167	2,267,895	2,291,062
本期折舊	12,578	1,264,204	1,276,782
民國110年12月31日餘額	<u>\$ 35,745</u>	<u>3,532,099</u>	<u>3,567,844</u>
帳面價值：			
民國111年12月31日	<u>\$ 27,118</u>	<u>6,839,106</u>	<u>6,866,224</u>
民國110年1月1日	<u>\$ 19,995</u>	<u>5,418,123</u>	<u>5,438,118</u>
民國110年12月31日	<u>\$ 17,269</u>	<u>6,105,333</u>	<u>6,122,602</u>

本公司分別於民國一一一年三月、七月及民國一一〇年三月、七月向Sky High 118 Leasing Company Limited和Sky High 117 Leasing Company Limited交機取得共四架租賃機，分別認列使用權資產計1,081,109千元、1,162,665千元、980,557千元及970,857千元，相關移轉及法定登記程序皆已辦妥。

2.上述使用權資產皆未有供質押擔保之情事。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

(七)無形資產

本公司無形資產之成本及攤銷明細如下：

	<u>電腦軟體</u>	<u>商標權</u>	<u>總 計</u>
無形資產成本：			
民國111年1月1日餘額	\$ 69,305	168,280	237,585
獨立取得	1,822	-	1,822
處 分	<u>(3,769)</u>	<u>-</u>	<u>(3,769)</u>
民國111年12月31日餘額	<u>\$ 67,358</u>	<u>168,280</u>	<u>235,638</u>
民國110年1月1日餘額	\$ 56,580	-	56,580
獨立取得	<u>12,725</u>	<u>168,280</u>	<u>181,005</u>
民國110年12月31日餘額	<u>\$ 69,305</u>	<u>168,280</u>	<u>237,585</u>
無形資產之攤銷：			
民國111年1月1日餘額	\$ 36,782	5,394	42,176
本期攤銷	13,491	12,944	26,435
處 分	<u>(3,769)</u>	<u>-</u>	<u>(3,769)</u>
民國111年12月31日餘額	<u>\$ 46,504</u>	<u>18,338</u>	<u>64,842</u>
民國110年1月1日餘額	\$ 26,898	-	26,898
本期攤銷	<u>9,884</u>	<u>5,394</u>	<u>15,278</u>
民國110年12月31日餘額	<u>\$ 36,782</u>	<u>5,394</u>	<u>42,176</u>
帳面價值：			
民國111年12月31日餘額	<u>\$ 20,854</u>	<u>149,942</u>	<u>170,796</u>
民國110年1月1日餘額	<u>\$ 29,682</u>	<u>-</u>	<u>29,682</u>
民國110年12月31日餘額	<u>\$ 32,523</u>	<u>162,886</u>	<u>195,409</u>

本公司於民國一一〇年七月同Tiger Airways Holdings Pte Ltd購買商標，含支付直接可歸屬成本計168,280千元，以達解決本公司長期支付商標授權使用費之情事及品牌永續經營之效用，截至民國一一一年十二月三十一日止，部分國家尚未辦妥所有商標移轉程序，本公司業已依合約約定支付151,680千元，其餘款項列「其他應付款」。

截至民國一一一年十二月三十一日及一一〇年十二月三十一日止，本公司之無形資產均未有提供作質押擔保之情形。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

(八)其他流動資產

	111.12.31	110.12.31
預付油料款	\$ 52,782	29,366
暫付維修款	116,231	39,153
暫付稅款	14,241	12,855
其他	48,365	41,104
	<u>\$ 231,619</u>	<u>122,478</u>

(九)短期借款

	111.12.31	110.12.31
無擔保銀行借款	<u>\$ 800,000</u>	<u>900,000</u>
尚未使用額度	<u>\$ 1,444,435</u>	<u>1,360,301</u>
利率區間	<u>1.39%~1.90%</u>	<u>0.90%~1.245%</u>

上述銀行借款皆未有資產提供質押擔保之情形，另尚未使用額度已含應付短期票券之額度。

(十)長期借款

本公司長期借款之明細如下：

	111.12.31		
	幣別	利率區間	到期年度
擔保銀行借款	台幣	1.39922%~1.61210%	112-116
無擔保銀行借款	台幣	1.52500%~1.61210%	112-113
減：一年內到期部份			(818,182)
合 計			<u>\$ 1,807,273</u>
尚未使用額度			<u>\$ 300,000</u>

	110.12.31		
	幣別	利率區間	到期年度
擔保銀行借款	台幣	0.9473%-1.3%	111-116
無擔保銀行借款	台幣	0.9473%-1.0578%	111-113
減：一年內到期部份			(318,182)
合 計			<u>\$ 1,901,818</u>
尚未使用額度			<u>\$ 800,000</u>

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

1. 本公司提供飛行設備作為本公司部分銀行借款抵押擔保，請詳附註八。
2. 本公司依「交通部對受嚴重特殊傳染性肺炎影響發生營運困難事業紓困振興辦法」及「對受嚴重特殊傳染性肺炎影響發生營運困難航空產業紓困貸款保證作業實施要點」向金融機構申請維持營運之專案融通貸款，由政府提撥專款並提供八成信用保證，於民國一一一年及一一〇年十二月三十一日合計取得額度均為22億元，截至民國一一一年及一一〇年十二月三十一日止，本公司已動撥金額分別為22億元及17億元，上述借款原自動撥日起兩年內清償，部分借款已於民國一一〇年六月向金融機構展延兩年。於民國一一一年度及一一〇年度取得政府利息補貼11,576千元及18,547千元，帳列「其他收入」。

(十一)租賃負債

本公司租賃負債之帳面金額如下：

	111.12.31	110.12.31
流動	\$ <u>1,498,200</u>	<u>1,201,261</u>
非流動	\$ <u>5,812,667</u>	<u>4,569,813</u>

認列於損益之金額如下：

	111年度	110年度
租賃負債之利息費用	\$ <u>195,296</u>	<u>167,726</u>
短期租賃之費用	\$ <u>4,728</u>	<u>7,676</u>

認列於現金流量表之金額如下：

	111年度	110年度
租賃之現金流出總額	\$ <u>1,629,518</u>	<u>1,410,495</u>

本公司承租飛行設備之租賃期間通常為十年，租期於民國一一二年至一二〇年七月前陸續到期，於租賃期間終止時，本公司對租賃飛行設備並無優惠承購款。

本公司承租辦公設備及運輸設備，該等租賃為短期租賃及低價值租賃資產，本公司選擇適用豁免認列規定而不認列其相關使用權資產及租賃負債。

民國一一一年及一一〇年十二月三十一日，本公司因租賃合約所支付存出保證金均為美金9,220千元，其中1架客機係由母公司-中華航空股份有限公司以背書保證形式擔保，民國一一一年及一一〇年十二月三十一日擔保金額均為美金6,741千元，另部分租賃飛機之保證金本公司係以開立信用狀之方式擔保，金額均為美金12,765千元，其中部分信用狀之開立係以質押定存單方式為之，請詳附註八。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

(十二)負債準備

本公司承租之飛行設備，其租機合約到期而須返還飛行設備予出租人時，按照合約約定依據飛機使用年份及飛行小時數、起落次數及發動機轉數等進行修護，具有現存義務而需於簽訂租約或於租賃期間時認列負債準備，負債準備之明細如下：

	<u>111年度</u>	<u>110年度</u>
負債準備—流動：		
期初餘額	\$ 82,206	-
本期新增	17,459	82,206
本期沖銷	-	-
匯率影響數	10,321	-
期末餘額	<u>\$ 109,986</u>	<u>82,206</u>
	<u>111年度</u>	<u>110年度</u>
負債準備—非流動：		
期初餘額	\$ 119,168	49,172
本期新增	129,949	103,953
本期沖銷	-	(33,957)
匯率影響數	8,874	-
期末餘額	<u>\$ 257,991</u>	<u>119,168</u>

(十三)員工福利

1.確定福利計畫

本公司確定福利義務現值與計畫資產公允價值之調節如下：

	<u>111.12.31</u>	<u>110.12.31</u>
確定福利義務之現值	\$ 11,548	12,516
計畫資產之公允價值	(7,758)	(6,515)
淨確定福利淨負債(帳列其他非流動負債)	<u>\$ 3,790</u>	<u>6,001</u>

本公司之確定福利計畫提撥至台灣銀行之勞工退休準備金專戶。適用勞動基準法之每位員工之退休支付，係依據服務年資所獲得之基數及其退休前六個月之平均薪資計算。

(1)計畫資產組成

本公司依勞動基準法提撥之退休基金係由勞動部勞動基金運用局(以下簡稱勞動基金局)統籌管理，依「勞工退休基金收支保管及運用辦法」規定，基金之運用，其每年決算分配之最低收益，不得低於依當地銀行二年定期存款利率計算之收益。

截至報導日，本公司之台灣銀行勞工退休準備金專戶餘額為7,758千元。勞工退休基金資產運用之資料包括基金收益率以及基金資產配置，請詳行政院勞工委員會勞工退休基金監理會網站公布之資訊。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

(2)確定福利義務現值之變動

本公司民國一一一年度及一一〇年度確定福利義務現值變動如下：

	<u>111年度</u>	<u>110年度</u>
1月1日確定福利義務	\$ 12,516	9,916
前期服務成本	3,627	3,377
當期服務成本及利息	85	35
淨確定福利負債再衡量數	(4,680)	1,048
計畫已支付之福利	<u>-</u>	<u>(1,860)</u>
12月31日確定福利義務	<u><u>\$ 11,548</u></u>	<u><u>12,516</u></u>

(3)計畫資產公允價值之變動

本公司民國一一一年度及一一〇年度確定福利計畫資產公允價值之變動如下：

	<u>111年度</u>	<u>110年度</u>
1月1日計畫資產之公允價值	\$ 6,515	7,364
利息收入	47	29
淨確定福利負債再衡量數	559	93
已提撥至計畫之金額	637	889
計畫已支付之福利	<u>-</u>	<u>(1,860)</u>
12月31日計畫資產之公允價值	<u><u>\$ 7,758</u></u>	<u><u>6,515</u></u>

(4)認列為損益之費用

本公司民國一一一年度及一一〇年度列報為費用之明細如下：

	<u>111年度</u>	<u>110年度</u>
當期服務成本	\$ 3,627	3,377
利息成本	<u>38</u>	<u>6</u>
	<u><u>\$ 3,665</u></u>	<u><u>3,383</u></u>
	<u>111年度</u>	<u>110年度</u>
營業成本	<u><u>\$ 3,665</u></u>	<u><u>3,383</u></u>

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

(5)認列為其他綜合損益之淨確定福利負債之再衡量數

本公司民國一一一年度及一一〇年度累計認列於其他綜合損益之淨確定福利負債之再衡量數如下：

	<u>111年度</u>	<u>110年度</u>
1月1日期初餘額	\$ (1,297)	(342)
本期認列利益(損失)	<u>5,240</u>	<u>(955)</u>
12月31日累積餘額	<u><u>\$ 3,943</u></u>	<u><u>(1,297)</u></u>

(6)精算假設

本公司於財務報導結束日用以決定確定福利義務現值之重大精算假設如下：

	<u>111年度</u>	<u>110年度</u>
折現率	1.32 %	0.68 %
未來薪資增加	1.00 %	1.00 %

本公司預計於民國一一一年度報導日後之一年內支付予確定福利計畫之提撥金額為638千元。

確定福利計畫之加權平均存續期間為10.1年。

(7)敏感度分析

民國一一一年及一一〇年十二月三十一日當採用之主要精算假設變動對確定福利義務現值之影響如下：

	<u>折現率</u>		<u>未來薪資增加率</u>	
	<u>增加0.25%</u>	<u>減少0.25%</u>	<u>增加0.50%</u>	<u>減少0.50%</u>
111年12月31日				
對確定福利義務現值之影響	\$ (243)	254	(473)	497
110年12月31日				
對確定福利義務現值之影響	\$ (225)	238	(438)	451

上述之敏感度分析係基於其他假設不變的情況下分析單一假設變動之影響。實務上許多假設的變動則可能是連動的。敏感度分析係與計算資產負債表之淨確定福利負債所採用的方法一致。

本期編製敏感度分析所使用之方法與假設與前期相同。

2.確定提撥計畫

本公司之確定提撥計畫係依勞工退休金條例之規定，依勞工每月工資6%之提繳率，提撥至勞工保險局之勞工退休金個人專戶。在此計畫下本公司提撥固定金額至勞工保險局後，即無支付額外金額之法定或推定義務。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

本公司民國一一一年度及一一〇年度確定提撥退休金辦法下之退休金費用分別為29,029千元及29,858千元，已提撥至勞工保險局。

(十四)所得稅

1.本公司之所得稅費用明細如下：

	<u>111年度</u>	<u>110年度</u>
當期所得稅費用(利益)		
當期產生	\$ 1	1
調整前期之當期所得稅	<u>-</u>	<u>11</u>
當期所得稅費用(利益)	<u>1</u>	<u>12</u>
遞延所得稅費用(利益)		
暫時性差異之發生及迴轉	<u>(726,720)</u>	<u>(551,886)</u>
遞延所得稅利益	<u>(726,720)</u>	<u>(551,886)</u>
所得稅利益	<u><u>\$ (726,719)</u></u>	<u><u>(551,874)</u></u>

本公司民國一一一年度及一一〇年度直接認列於權益之所得稅費用(利益)明細如下：

	<u>111年度</u>	<u>110年度</u>
現金流量避險	<u>\$ 50</u>	<u>612</u>

本公司民國一一一年度及一一〇年度之所得稅利益與稅前淨損之關係調節如下：

	<u>111年度</u>	<u>110年度</u>
稅前淨損	<u>\$ (3,576,511)</u>	<u>(2,821,253)</u>
依本公司所在地國內稅率計算之所得稅	\$ (715,302)	(564,251)
不可扣抵之費用	(10,885)	(8,757)
國外所得稅	1	1
前期高(低)估	<u>(533)</u>	<u>21,133</u>
所得稅費用(利益)	<u><u>\$ (726,719)</u></u>	<u><u>(551,874)</u></u>

本公司於民國一〇九年六月申請分期繳納民國一〇八年度之營利事業所得稅，業經稅捐稽徵機關核准，帳列「本期所得稅負債」項下。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

2. 遞延所得稅資產及負債

民國一一一年度及一一〇年度遞延所得稅資產及負債之變動如下：

	未實現 兌換損益	現金流量 避險	維修準備	虧損扣抵	其他	合計
遞延所得稅資產：						
民國111年1月1日	\$ -	90	40,274	967,013	3,416	1,010,793
(借)貸記損益表	68,951	-	29,481	564,566	(2,319)	660,679
(借)貸記其他綜合損益	-	(50)	-	-	-	(50)
民國111年12月31日	<u>\$ 68,951</u>	<u>40</u>	<u>69,755</u>	<u>1,531,579</u>	<u>1,097</u>	<u>1,671,422</u>
民國110年1月1日	\$ (32,706)	702	9,834	411,396	4,252	393,478
(借)貸記損益表	32,706	-	30,440	555,617	(836)	617,927
(借)貸記其他綜合損益	-	(612)	-	-	-	(612)
民國110年12月31日	<u>\$ -</u>	<u>90</u>	<u>40,274</u>	<u>967,013</u>	<u>3,416</u>	<u>1,010,793</u>
遞延所得稅負債：						
民國111年1月1日	\$ 66,040					
借(貸)記損益表	<u>(66,040)</u>					
民國111年12月31日	<u>\$ -</u>					
民國110年1月1日	\$ -					
借(貸)記損益表	<u>66,040</u>					
民國110年12月31日	<u>\$ 66,040</u>					

3. 所得稅核定情形

本公司營利事業所得稅結算申報已奉稽徵機關核定至民國一〇九年度。

(十五) 資本及其他權益

民國一一一年及一一〇年十二月三十一日，本公司額定股本皆為6,000,000千元，每股面額10元，實際發行股份皆為普通股400,000千股。所有已發行股份之股數均已收取。

1. 普通股之發行

本公司於民國一一〇年六月四日經董事會決議通過辦理現金增資發行新股，發行普通股120,000千股，授權決定以每股25元溢價發行，總金額計3,000,000千元，以民國一一〇年九月十四日為增資基準日。所有增資款均已收取，並於民國一一〇年十月五日完成相關登記程序。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

2. 資本公積

本公司資本公積餘額內容如下：

	<u>111.12.31</u>	<u>110.12.31</u>
發行股票溢價	\$ -	2,039,715
員工認股權	-	186
已失效認股權	-	704
其 他	<u>9</u>	<u>-</u>
	<u>\$ 9</u>	<u>2,040,605</u>

本公司分別於民國一一一年六月二十四日及民國一一〇年五月二十日經股東會決議以資本公積2,040,605千元及960,286千元彌補虧損。

本公司於民國一一〇年辦理現金增資依法保留予員工認購，請詳附註六(十六)說明。

依公司法規定，資本公積需優先填補虧損後，始得按股東原有股份之比例以已實現之資本公積發給新股或現金。前項所稱之已實現資本公積，包括超過票面金額發行股票所得之溢額及受領贈與之所得。依發行人募集與發行有價證券處理準則規定，得撥充資本之資本公積，每年撥充之合計金額，不得超過實收資本額百分之十。

3. 保留盈餘

依本公司章程規定，本公司每年度決算如有盈餘時，應依法繳納稅捐、彌補累積虧損後，次提百分之十為法定盈餘公積，其餘再依法令規定提列或迴轉特別盈餘公積，如尚有盈餘，併同累積未分配盈餘，嗣依下列原則，由董事會擬定分配案：以不低於百分之五十之額度內分派股東股息及紅利。惟當年度稅前盈餘經依上述方式計算扣除後，如其可分配之數額不足時，得以累積未分配盈餘支應；本公司無虧損時，得依財務、業務及經營面等因素之考量，將公積之全部或一部依法令或主管機關規定發放新股或現金。前開股息及紅利之發放得以股票或現金方式為之，惟現金股利不低於全部股利之百分之三十。

依公司法規定，以發行新股方式為之時，應提請股東會決議後分派之；如以發放現金之方式為之時，授權董事會以三分之二以上董事之出席，及出席董事過半數之決議，並報告股東會。

(1) 法定盈餘公積

公司無虧損時，得經股東會決議，以法定盈餘公積發給新股或現金，惟以該項公積超過實收資本額百分之二十五之部分為限。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

(2)特別盈餘公積

依金管會規定，本公司於分派可分配盈餘時，就當年度發生之帳列其他股東權益減項淨額，自當期稅後淨利加計當期稅後淨利以外項目計入當期末分配盈餘之數額與前期未分配盈餘補提列特別盈餘公積；屬前期累積之其他股東權益減項金額，則自前期未分配盈餘補提列特別盈餘公積不得分派。嗣後其他股東權益減項數額有迴轉時，得就迴轉部份分派盈餘。

(3)盈餘分配

本公司於民國一一年六月二十四日經股東會決議民國一一〇年度虧損撥補案，無盈餘分配；本公司於民國一一〇年五月二十日經股東會決議民國一〇九年度虧損撥補案，以法定盈餘公積81,111千元及特別盈餘公積2,809千元彌補虧損。

4.其他權益(稅後淨額)

	<u>避險工具之(損)益</u>
民國111年1月1日餘額	\$ (359)
避險工具公允價值變動(損)益	(24,501)
重分類至損益之避險工具公允價值變動損益	24,701
民國111年12月31日餘額	<u>\$ (159)</u>
民國110年1月1日餘額	\$ (2,809)
避險工具公允價值變動損益	7,563
重分類至損益避險工具公允價值變動(損)益	(5,113)
民國110年12月31日餘額	<u>\$ (359)</u>

(十六)股份基礎給付

本公司於民國一一〇年度經董事會決議辦理現金增資，保留18,000千股予員工認購，相關資訊如下：

	<u>110年度</u>
給與日	110年7月7日
給與數量	18,000千股
既得條件	立即既得

本公司於民國一一〇年度採用Black-Scholes選擇權評價模式估計給與日股份基礎給付之公允價值，每單位認股權之公允價值為0.0370元，於民國一一〇年度認列酬勞成本667千元，列為營業費用項下，資本公積認列請參閱附註六(十五)。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

(十七)每股盈虧

本公司基本每股盈虧之計算如下：

	111年度	110年度
基本每股盈虧		
歸屬於本公司普通股之權益持有人淨損	\$ (2,849,792)	(2,269,379)
普通股加權平均流通在外股數(千股)	400,000	315,836
基本每股盈虧(元)	\$ (7.12)	(7.19)

(十八)客戶合約之收入

1.收入之細分

	111年度	110年度
主要地區市場：		
東北亞	\$ 714,227	-
臺灣	492,729	178,142
東南亞	99,942	59,765
澳門	7,929	6,318
	\$ 1,314,827	244,225
主要服務：		
客運收入	\$ 1,287,918	233,368
貨運收入	19,755	589
地勤代理收入	161	3,792
其他	6,993	6,476
	\$ 1,314,827	244,225

2.合約餘額

	111.12.31	110.12.31
應收帳款	\$ 76,188	723
應收帳款—關係人	55,299	910
減：備抵損失	-	-
合計	\$ 131,487	1,633
	111.12.31	110.12.31
合約負債-客運服務及顧客忠誠計畫	\$ 1,567,632	28,002

應收帳款及其減損之揭露請詳附註六(四)。

合約負債主要係因預收客運服務款項及遞延認列顧客忠誠計畫相關收入所產生，本公司將於實際載運提供服務或該等顧客忠誠計畫之回饋金被兌換或失效時轉列收入。合約負債之變動主係源自本公司滿足履約義務之時點與客戶付款時點之差異造成變動。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

(十九)員工及董事酬勞

依本公司章程規定，本公司年度如有稅前淨利，應提撥不低於百分之一為員工酬勞。但本公司尚有累積虧損時，應預先保留彌補數額，再依前項比例提撥員工酬勞。

本公司董事之車馬費與報酬，由董事會參照相關業界及上市公司水準議定之。

本公司各該段期間之稅前淨利扣除員工及董事酬勞前之金額，先扣除累積虧損後，再就其餘額乘上本公司章程所訂定之員工酬勞分派成數為估計基礎，並列報為民國一一一年度及一一〇年度之營業費用。

本公司民國一一一年度及一一〇年度均為虧損，故無估列員工及董事酬勞。相關資訊可至公開資訊觀測站查詢。

(二十)營業外收入及支出

1.利息收入

本公司利息收入明細如下：

	111年度	110年度
銀行存款利息	\$ 26,618	6,597

2.其他收入

本公司其他收入明細如下：

	111年度	110年度
其他	\$ 28,288	56,702

3.其他利益及損失

本公司其他利益及(損失)明細如下：

	111年度	110年度
外幣兌換(損)益淨額	\$ (582,457)	100,216
其 他	(2,283)	(2,202)
	\$ (584,740)	98,014

4.財務成本

本公司財務成本明細如下：

	111年度	110年度
銀行借款	\$ 44,946	35,542
租賃負債利息	195,296	167,726
	\$ 240,242	203,268

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

(二十一)金融工具

1.信用風險

(1)信用風險最大暴險之金額

金融資產及合約資產之帳面金額代表最大信用暴險金額。

(2)信用風險集中情況

由於本公司大部分收入為預收款項，並有廣大客戶群，未顯著集中與單一客戶進行交易，故應收帳款之信用風險並無顯著集中之虞。而為降低信用風險，本公司亦定期持續評估客戶財務狀況，並要求客戶提供銀行保證或是擔保品。

(3)應收款項及債務證券之信用風險

應收帳款之信用風險暴險資訊請詳附註六(四)。

其他按攤銷後成本衡量之金融資產包括其他應收款等。

上開均為信用風險低之金融資產，因此按十二個月預期信用損失金額衡量該期間之備抵損失（本公司如何判定信用風險低之說明請詳附註四(六)）。

2.流動性風險

下表為金融負債之合約到期日，包含估計利息但不包含淨額協議之影響。

	帳面金額	合 約 現金流量	1年以內	1年以上 至5年	超過5年
111年12月31日					
非衍生金融負債					
短期借款	\$ 800,000	803,354	803,354	-	-
長期借款(含一年內到期)	2,625,455	2,683,717	858,956	1,824,761	-
租賃負債	7,310,867	7,964,237	1,683,151	4,275,932	2,005,154
應付帳款(含關係人)	368,338	368,338	368,338	-	-
其他應付款	116,090	116,090	116,090	-	-
小 計	11,220,750	11,935,736	3,829,889	6,100,693	2,005,154
衍生金融負債					
避險目的之遠期外匯合約	198	198	198	-	-
合 計	<u>\$ 11,220,948</u>	<u>11,935,934</u>	<u>3,830,087</u>	<u>6,100,693</u>	<u>2,005,154</u>
110年12月31日					
非衍生金融負債					
短期借款	\$ 900,000	903,506	903,506	-	-
長期借款(含一年內到期)	2,220,000	2,278,845	342,497	1,912,635	23,713
租賃負債	5,771,074	6,183,135	1,343,105	3,813,151	1,026,879
應付帳款(含關係人)	145,913	145,913	145,913	-	-
其他應付款	170,491	170,491	170,491	-	-
小 計	9,207,478	9,681,890	2,905,512	5,725,786	1,050,592
衍生金融負債					
避險目的之遠期外匯合約	449	449	449	-	-
合 計	<u>\$ 9,207,927</u>	<u>9,682,339</u>	<u>2,905,961</u>	<u>5,725,786</u>	<u>1,050,592</u>

本公司並不預期到期日分析之現金流量發生時點會顯著提早，或實際金額會有顯著不同。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

3. 匯率風險

(1) 匯率風險之暴險

本公司暴露於重大外幣匯率風險之金融資產及負債如下：

		111.12.31			110.12.31			
		外幣	匯率	台幣	外幣	匯率	台幣	
<u>金融資產</u>								
<u>貨幣性項目</u>								
美 金	\$ 76,282	美金/台幣	30.675	2,339,947	35,811	美金/台幣	27.701	991,985
韓 元	1,451,791	韓元/台幣	0.024	35,249	1,526,322	韓元/台幣	0.023	35,685
日 幣	911,395	日幣/台幣	0.232	211,170	122,777	日幣/台幣	0.241	29,546
<u>金融負債</u>								
<u>貨幣性項目</u>								
美 金	253,421	美金/台幣	30.675	7,773,650	217,260	美金/台幣	27.701	6,018,273
日 幣	320,437	日幣/台幣	0.232	74,245	4,153	日幣/台幣	0.241	999

(2) 敏感性分析

本公司貨幣性項目之匯率風險主要來自於以外幣計價之現金及約當現金、應收帳款(含關係人)、其他應收款、存出保證金、應付帳款(含關係人)、其他應付款及租賃負債等，於換算時產生外幣兌換損益。民國一一一年及一一〇年十二月三十一日當新台幣相對於美金、韓元及日幣貶值或升值1%，而其他所有因素維持不變之情況下，民國一一一年及一一〇年一月一日至十二月三十一日之稅前淨損將分別變動52,627千元及49,621千元。兩期分析採用相同基礎。

4. 利率分析

本公司之金融資產及負債利率暴險於本附註之流動性風險管理中說明。

下列敏感度分析係依非衍生工具於報導日之利率暴險而決定。對於浮動利率負債，其分析方式係假設報導日流通在外之負債金額於整年度皆流通在外。

若利率增加或減少1%，在所有其他變數維持不變之情況下，本公司民國一一一年度及一一〇年度之稅前淨利將分別變動536千元及344千元，主因係本公司之浮動利率借款。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

5.公允價值資訊

(1)金融工具之種類及公允價值

本公司避險之金融資產及負債係以重複性為基礎按公允價值衡量。各種類金融資產及金融負債之帳面金額及公允價值(包括公允價值等級資訊，但非按公允價值衡量金融工具之帳面金額為公允價值之合理近似值者及租賃負債，依規定無須揭露公允價值資訊)列示如下：

		111.12.31			
		公允價值			
	帳面金額	第一級	第二級	第三級	合 計
按攤銷後成本衡量之金融資產：					
現金及約當現金	\$ 2,857,768	-	-	-	-
應收帳款(含關係人)	131,487	-	-	-	-
其他應收款	36,937	-	-	-	-
存出保證金	319,186	-	-	-	-
受限制資產	464,469	-	-	-	-
合 計	<u>\$ 3,809,847</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
避險之金融負債	\$ 198	-	198	-	198
攤銷後成本衡量之金融負債：					
短期借款	\$ 800,000	-	-	-	-
長期借款(含一年內到期)	2,625,455	-	-	-	-
租賃負債	7,310,867	-	-	-	-
應付帳款(含關係人)	368,338	-	-	-	-
其他應付款	116,090	-	-	-	-
小 計	<u>11,220,750</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
合 計	<u>\$ 11,220,948</u>	<u>-</u>	<u>198</u>	<u>-</u>	<u>198</u>
		110.12.31			
		公允價值			
	帳面金額	第一級	第二級	第三級	合 計
按攤銷後成本衡量之金融資產：					
現金及約當現金	\$ 3,333,084	-	-	-	-
按攤銷後成本衡量之金融資產	553	-	-	-	-
應收帳款(含關係人)	1,633	-	-	-	-
其他應收款	21,677	-	-	-	-
存出保證金	290,349	-	-	-	-
受限制資產	428,648	-	-	-	-
合 計	<u>\$ 4,075,944</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
避險之金融負債	\$ 449	-	449	-	449

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

		110.12.31			
		公允價值			
	帳面金額	第一級	第二級	第三級	合 計
按攤銷後成本衡量之金融負債：					
短期借款	\$ 900,000	-	-	-	-
長期借款(含一年內到期)	2,220,000	-	-	-	-
租賃負債	5,771,074	-	-	-	-
應付帳款(含關係人)	145,913	-	-	-	-
其他應付款	170,491	-	-	-	-
小 計	9,207,478	-	-	-	-
合 計	\$ 9,207,927	-	449	-	449

(2)非按公允價值衡量之金融工具之公允價值評價技術

本公司估計非按公允價值衡量之工具所使用之方法及假設如下：

(2.1)按攤銷後成本衡量之金融資產

如有活絡市場之公開報價，則以市場價格為公允價值；若無市場價格可供參考時，則採用評價方法估計或使用交易對手報價。

(2.2) 按攤銷後成本衡量之金融資產及負債

若有成交或造市者之報價資料者，則以最近成交價格及報價資料作為評估公允價值之基礎。若無市場價值可供參考時，則採用評價方法估計。採用評價方法所使用之估計及假設為現金流量之折現值估計公允價值。

(3)按公允價值衡量金融工具之公允價值評價技術

衍生金融工具係根據廣為市場使用者所接受之評價模型評價，例如折現法及選擇權定價模型。遠期外匯合約通常係根據目前之遠期匯率評價。

(4)第一等級與第二等級間之移轉

民國一一一年度及一一〇年度並無任何移轉。

(二十二)財務風險管理

1.概要

本公司因金融工具之使用而暴露於下列風險：

(1)信用風險

(2)流動性風險

(3)市場風險

本附註表達本公司上述各項風險之暴險資訊、本公司衡量及管理風險之目標、政策及程序。進一步量化揭露請詳財務報告各該附註。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

2.風險管理架構

董事會負責監督本公司之風險管理架構。管理團隊負責發展及控管本公司之風險管理政策，並定期向董事會報告其運作。

本公司之風險管理政策之建置係為辨認及分析本公司所面臨之風險，及設定適當風險限額及控制，並監督風險及風險限額之遵循。風險管理政策及系統係定期覆核以反映市場情況及本公司運作之變化。本公司透過訓練、管理準則及作業程序，以發展有紀律且具建設性之控制環境，使所有員工了解其角色及義務。

本公司之審計委員會監督管理人員如何監控本公司風險管理政策及程序之遵循，及覆核本公司對於所面臨風險之相關風險管理架構之適當性。內部稽核人員協助本公司審計委員會扮演監督角色。該等人員進行定期及例外覆核風險管理控制及程序，並將覆核結果報告予審計委員會。

3.信用風險

信用風險係本公司因客戶或金融工具之交易對手無法履行合約義務而產生財務損失之風險，主要來自於本公司應收客戶之帳款及證券投資。

(1)應收帳款及其他應收款

本公司採行之政策係僅與信譽卓著之對象進行交易，並於必要情形下取得擔保品以減輕因拖欠所產生財務損失之風險。本公司僅與評等相當於投資等級之企業進行交易。該等資訊本公司將使用公開可取得之財務資訊及彼此交易紀錄對主要客戶進行評等。本公司持續監督信用暴險以及交易對方之信用評等，並將總交易金額分散至各信用評等合格之客戶，並透過每年由管理團隊覆核及核准之交易對方信用額度限額控制信用暴險。

(2)投 資

銀行存款及其他金融工具之信用風險，係由本公司財務部門衡量並監控。由於本公司之交易對象及履約他方均係信用良好之銀行及具投資等級及以上之金融機構、公司組織及政府機關，無重大之履約疑慮，故無重大之信用風險。

(3)保 證

本公司政策規定不能提供財務保證予任何公司。截至民國一一年及一一〇年十二月三十一日，本公司均無提供任何背書保證。

4.流動性風險

本公司管理流動性風險之目標，係為維持營運所需之現金及約當現金、高流動性之有價證券及足夠的銀行融資額度等，以確保本公司具有充足的財務彈性。

銀行借款對本公司而言係為一項流動性來源。截至民國一一年及一一〇年十二月三十一日止，本公司未動用之銀行融資額度分別為1,744,435千元及2,160,301千元。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

5.市場風險

市場風險係指因市價格變動，如匯率、利率、權益工具價格變動，而影響本公司之收益或所持有金融工具價值之風險。市場風險管理之目標係管控市場風險之暴險程度在可承受範圍內，並將投資報酬最佳化。

本公司為管理市場風險，從事衍生工具交易。一般而言，本公司以採用避險會計來進行損益波動之管理。

(1)匯率風險

本公司暴露於非功能性貨幣計價之採購及租賃交易所產生之匯率風險。本公司之功能性貨幣以新台幣為主，而該等交易主要之計價貨幣為美元。

本公司多以外幣現金及約當現金與外幣應付採購款項及租賃款項互抵所產生之自然避險後之淨部位，輔以買賣遠期外匯的方式進行避險。財務部門積極蒐集匯率資訊以確切掌握匯率走勢，並與往來銀行之外匯部門保持聯繫，以充分掌握市場資訊，以因應匯率變動風險。

(2)利率風險

本公司之金融資產及金融負債利率暴險於本附註之流動性風險管理中說明。

下列敏感度分析係依借款於報導日之利率暴險而決定。本公司內部向主要管理人員報告利率變動時，所使用之變動率為利率增加或減少0.25%，此亦代表管理階層對利率之合理可能變動範圍之評估。

本公司之借款利率變動，若利率增加或減少0.25%，在所有其他因素維持不變之情況下，本公司民國一一一年度及一一〇年度之稅前淨利將分別變動134千元及86千元。

(3)油價風險

本公司暴露國際油價市場之風險，惟管理人員持續觀察市場價格變化，並依照市場行情做出因應措施，以降低油價波動對本公司之影響。

(二十三)資本管理

本公司進行資本管理以確保能夠於繼續經營之前提下，藉由將負債及權益餘額最適化，以使股東報酬極大化，本公司資本結構係由本公司之淨負債及權益(即股本、資本公積、保留盈餘、其他權益項目)組成，資本總額係權益之全部組成部分加上淨負債。

由於本公司須維持大量資本，以支應日常營業活動所需，因此本公司之資本管理以確保具有必要之財務資源及營運計劃，以支應未來12個月所需之營運資本、資本支出、債務償還及股利支出等需求。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

民國一一一年度及一一〇年度之負債資本比率如下：

	<u>111.12.31</u>	<u>110.12.31</u>
負債總額	\$ 13,541,271	9,667,729
減：現金及約當現金	<u>2,857,768</u>	<u>3,333,084</u>
淨負債	<u>\$ 10,683,503</u>	<u>6,334,645</u>
權益總額	<u>\$ 925,569</u>	<u>3,769,912</u>
負債資本比率	<u>92.03%</u>	<u>62.69%</u>

(二十四)非現金交易之籌資活動

來自籌資活動之負債之調節如下表：

		<u>非現金之變動</u>			
	<u>111.1.1</u>	<u>現金流量</u>	<u>新租賃</u>	<u>匯率變動</u>	<u>租賃給付之變動</u>
短期借款	\$ 900,000	(100,000)	-	-	-
長期借款(含一年內到期)	2,220,000	405,455	-	-	-
租賃負債	5,771,074	(1,429,494)	2,265,965	734,690	(31,368)
籌資活動之負債總額	<u>\$ 8,891,074</u>	<u>(1,124,039)</u>	<u>2,265,965</u>	<u>734,690</u>	<u>(31,368)</u>

		<u>非現金之變動</u>			
	<u>110.1.1</u>	<u>現金流量</u>	<u>新租賃</u>	<u>匯率變動</u>	<u>110.12.31</u>
短期借款	\$ 900,000	-	-	-	900,000
長期借款(含一年內到期)	2,090,909	129,091	-	-	2,220,000
租賃負債	5,079,357	(1,235,093)	1,961,266	(34,456)	5,771,074
籌資活動之負債總額	<u>\$ 8,070,266</u>	<u>(1,106,002)</u>	<u>1,961,266</u>	<u>(34,456)</u>	<u>8,891,074</u>

七、關係人交易

(一)母公司與最終控制者

中華航空股份有限公司為本公司之母公司及所歸集團之最終控制者，直接及間接持有本公司流通在外普通股股份之82.27%。中華航空股份有限公司已編製供大眾使用之合併財務報告。

(二)關係人名稱及關係

於本財務報告之涵蓋期間內與本公司有交易之關係人如下：

<u>關係人名稱</u>	<u>與本公司之關係</u>
中華航空股份有限公司(華航)	母公司
華信航空股份有限公司(華信航空)	母公司之子公司
華潔洗滌股份有限公司(華潔洗滌)	母公司採權益法評價之被投資公司
華膳空廚股份有限公司(華膳空廚)	母公司採權益法評價之被投資公司
華夏航科國際股份有限公司(華夏)	母公司之子公司
桃園航勤股份有限公司(桃園航勤)	母公司之子公司
臺灣航勤股份有限公司(臺灣航勤)	母公司之子公司
華航大飯店股份有限公司(華航大飯店)	母公司之子公司
華儲股份有限公司(華儲)	母公司之子公司

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

關係人名稱	與本公司之關係
高雄空廚股份有限公司(高雄空廚)	母公司之子公司
臺灣飛機維修股份有限公司(臺飛)	母公司之子公司

(三)與關係人間之重大交易事項

1.營業收入及營業成本

	營業收入		營業成本	
	111年度	110年度	111年度	110年度
母公司—華航	\$ 1,835	4,373	244,831	137,296
其他關係人—華信航空	488,496	164,165	9,016	2,714
其他關係人—桃園航勤	-	-	27,694	12,967
其他關係人	569	-	2,704	54,834
	<u>\$ 490,900</u>	<u>168,538</u>	<u>284,245</u>	<u>207,811</u>

本公司與其他關係人-華信航空簽訂濕租合約，華信航空向本公司以濕租方式承租五架客機以經營澎湖、金門航線，按輪檔飛時收取濕租收入，帳列營業收入。

本公司基於營運需求與母公司-華航及其他關係人-臺飛簽訂飛機維修服務契約，維修款項帳列「營業成本」、「應付關係人款項」及「其他流動資產」，截至民國一一年及一一〇年十二月三十一日止，帳列「其他流動資產」餘額分別11,978千元及15,399千元；另本公司與其他關係人簽訂地勤服務合約。

本公司與關係人間之交易均屬航空運輸業之範疇，關係企業外之可交易對象有限，惟其交易係依雙方議定之價格訂定，其收款條件係依合約約定且與一般交易相當，其帳款之收付期限自1個月至2個月不等。

2.應收關係人款項

帳列項目	關係人類別	111.12.31	110.12.31
應收帳款	母公司—華航	\$ 70	892
應收帳款	其他關係人—華信航空	54,647	17
應收帳款	其他關係人	582	1
		<u>\$ 55,299</u>	<u>910</u>

3.應付關係人款項

帳列項目	關係人類別	111.12.31	110.12.31
應付帳款	母公司—華航	\$ 21,022	19,518
應付帳款	其他關係人—臺飛	-	9,097
應付帳款	其他關係人	11,702	3,524
		<u>\$ 32,724</u>	<u>32,139</u>

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

4.營業費用

	111年度	110年度
母公司－華航	\$ 8,726	10,715
其他關係人	1,986	1,726
	<u>\$ 10,712</u>	<u>12,441</u>

本公司向關係人租賃辦公室，截至民國一一年及一一〇年十二月三十一日之租賃負債餘額為4,954千元及9,852千元。

5.背書保證

關係人類別	111.12.31		110.12.31	
	總額度	已動用	總額度	已動用
母公司－華航	\$ 2,868,466	286,202	2,590,360	258,454

(1)本公司之母公司－華航於民國一一年及一一〇年十二月三十一日皆為本公司之租賃款項提供背書保證，請詳附註六(十一)說明。

(2)本公司於民國一〇八年十月與法國空中巴士公司簽署採購七架A320-neo客機之備忘錄，請詳附註九(一)未認列之合約承諾之說明，基於法國空中巴士公司擔保債權之要求，需由母公司－華航提供背書保證，擔保上限為美金65,000千元。截至民國一一年及一一〇年十二月三十一日，華航提供本公司背書保證動撥金額均為美金2,590千元。

(3)因背書保證而由本公司支付予母公司－華航之手續費於民國一一年度及一一〇年度止，金額分別為1,193千元及1,118千元，帳列預付設備款及營業費用項下。

(四)主要管理階層交易

主要管理階層人員報酬包括：

	111年度	110年度
短期員工福利	\$ 19,184	18,971
股份基礎給付	-	10
	<u>\$ 19,184</u>	<u>18,981</u>

八、質押之資產

本公司提供質押擔保之資產帳面價值明細如下：

資產名稱	質押擔保標的	111.12.31	110.12.31
不動產、廠房及設備	長期借款	\$ 546,000	624,421
已質押定存單(帳列受限制資產)	油料合約及信用狀保證	464,469	428,648
		<u>\$ 1,010,469</u>	<u>1,053,069</u>

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

九、重大或有負債及未認列之合約承諾

- (一)本公司於民國一〇八年十月與法國空中巴士公司簽署採購七架A320 neo客機，每架交易牌告價約為美金104,249千元，總交易牌告價約為美金729,746千元；並簽署二架選購權，每架交易牌告價約為美金104,249千元，總交易牌告價約為美金208,499千元，截至民國一一一年十二月三十一日已預付美金18,549千元(新台幣562,128千元，帳列預付設備款)。預計於民國一一四年至一一六年間陸續交機。
- (二)本公司於民國一〇八年十二月與International Aero Engines, LLC簽訂購買兩部A320 neo備份發動機，總交易牌告價為美金27,345千元，其中一部已於民國一一〇年七月完成接收，第二部備份發動機預定民國一一四年交貨。
- (三)本公司已於民國一〇九年二月分別與Sky High 117 Leasing Company Limited 租賃公司承租3架，Sky High 118 Leasing Company Limited租賃公司承租1架，Sky High 119 Leasing Company Limited 租賃公司承租2架及Sky High 120 Leasing Company Limited租賃公司承租2架之A320-neo客機，總交易牌告價約為美金250,000千元，租賃款項將依照實際年度調幅變動。其中向Sky High 117 Leasing Company Limited簽訂客機，已於民國一一〇年三月、七月及民國一一一年七月各交機1架，向Sky High 118 Leasing Company Limited 簽訂客機，已於民國一一一年三月交機1架，其餘於民國一一二年至一一三年間陸續交機。
- (四)本公司已開立而未使用之信用狀明細如下：

帳列項目	111.12.31	110.12.31
已開立未使用之信用狀	\$ 445,889	481,471

十、重大之災害損失：無。

十一、重大之期後事項

本公司為充實營運資金及改善財務結構，擬辦理現金增資發行新股，本次增資發行股數計36,000千股，每股發行金額為新台幣25元，募集總金額共計900,000千元。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

十二、其 他

(一)員工福利、折舊、折耗及攤銷費用功能別彙總如下：

功 能 別 性 質 別	111年度			110年度		
	屬於營業 成本者	屬於營業 費用者	合 計	屬於營業 成本者	屬於營業 費用者	合 計
員工福利費用						
薪資費用	432,047	107,649	539,696	412,419	91,172	503,591
勞健保費用	45,638	7,720	53,358	47,640	8,020	55,660
退休金費用	28,033	4,661	32,694	28,945	4,296	33,241
董事酬金	-	8,195	8,195	-	8,116	8,116
其他員工福利費用	3,205	5,463	8,668	1,135	3,375	4,510
折舊費用	1,687,447	14,373	1,701,820	1,436,579	15,048	1,451,627
攤銷費用	-	26,435	26,435	-	15,278	15,278

本公司民國一一一年度及一一〇年度員工人數及員工福利費用額外資訊如下：

	111年度	110年度
員工人數	<u>687</u>	<u>658</u>
未兼任員工之董事人數	<u>13</u>	<u>13</u>
平均員工福利費用	<u>\$ 941</u>	<u>926</u>
平均員工薪資費用	<u>\$ 801</u>	<u>781</u>
平均員工薪資費用調整情形	<u>2.56 %</u>	

本公司薪資報酬政策(包含董事、經理人及員工)如下：

依本公司章程規定，年度如有稅前淨利，應提撥不低於百分之一為員工酬勞，但公司尚有累積虧損時，應預先保留彌補數額，再依前述比例提撥員工酬勞；董事及其他主要管理階層之薪酬係由薪資報酬委員會依照個人績效及參考同業通常水準決定。

(二)嚴重特殊傳染性肺炎影響

自民國一〇九年一月下旬起，爆發之嚴重特殊傳染性肺炎疫情陸續蔓延全球各洲，本公司配合中央流行疫情指揮中心疫情升級建議，縮減往來全球各地之客運航班，目前對營業收入已產生影響，除營運調整外，亦進行資金因應、控管支出等措施，並向政府爭取營運保障、減輕負擔、振興方案三大主軸之協助。本公司已取得政府紓困貸款額度新台幣22億元，並由政府提供利息補貼方案，同時研擬多元營運方案。

另有獲得部分政府營運補助收入或減租等救濟措施，民國一一一年度及一一〇年度因疫情影響而收到國內各機場之降落費、地停費、房屋及土地租金補貼等分別為54,352千元及51,378千元，並依其性質帳列費用減項或其他收入。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

十三、附註揭露事項

(一)重大交易事項相關資訊

民國一一一年度本公司依證券發行人財務報告編製準則之規定，應再揭露之重大交易事項相關資訊如下：

- 1.資金貸與他人：無。
- 2.為他人背書保證：無。
- 3.期末持有有價證券情形(不包含投資子公司、關聯企業及合資權益部分)：無。
- 4.累積買進或賣出同一有價證券之金額達新台幣三億元或實收資本額百分之二十以上：無。
- 5.取得不動產之金額達新台幣三億元或實收資本額百分之二十以上：無。
- 6.處分不動產之金額達新台幣三億元或實收資本額百分之二十以上：無。
- 7.與關係人進、銷貨之金額達新台幣一億元或實收資本額百分之二十以上者：

進(銷)貨之公司	交易對象	關 係	交易情形				交易條件與一般交易不同之情形及原因		應收(付)票據、帳款		備註
			進(銷)貨	金 額	佔總進(銷)貨之比率	授信期間	單 價	授信期間	餘 額	佔總應收(付)票據、帳款之比率	
本公司	華信航空	母公司之轉投資公司	銷貨	(488,496)	(37.15)%	一個月	-		54,647	41.56 %	
本公司	華航	母公司	進貨	244,831	6.63 %	一個月	-		(21,022)	(5.71)%	

- 8.應收關係人款項達新台幣一億元或實收資本額百分之二十以上：無。

- 9.從事衍生工具交易：請詳附註六(三)、(廿一)說明。

(二)轉投資事業相關資訊：無。

(三)大陸投資資訊：無。

(四)主要股東資訊：

主要股東名稱	股份	持有股數	持股比例
中華航空股份有限公司		313,631,656	78.41 %

十四、部門資訊

本公司主要經營航空運輸，係從事客貨運航線及地勤業務等，依國際財務報導準則第八號「營運部門」之規定，本公司僅為單一部門。部門損益、部門資產及部門負債資訊與財務報表一致，請詳資產負債表及綜合損益表。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

(一)地區別

本公司地區別資訊如下，其中收入係依據客戶所在地理位置為基礎歸類，而非流動資產則依據資產所在地理位置歸類。民國一一一年度及一一〇年度外部客戶收入之地區別資訊，請詳附註六(十八)。

<u>地 區 別</u>	<u>111年度</u>	<u>110年度</u>
非流動資產：		
臺 灣	\$ <u>8,185,046</u>	<u>7,658,174</u>

非流動資產包含不動產、廠房及設備、使用權資產及無形資產，惟不包含金融工具、預付設備款及遞延所得稅資產。

(二)重要客戶資訊

本公司係經營國際航空運輸業務，客戶主要為一般社會大眾。

台灣虎航股份有限公司

現金及約當現金明細表

民國一十一年十二月三十一日

單位：新台幣千元

項 目	摘 要	金 額
庫存現金		\$ 227
活期存款	新台幣	817,762
	外幣：	938,236
	美金(USD 18,031@30.67485)	
	新加坡幣(SGD 1,410@22.83105)	
	泰銖(THB 500@0.88889)	
	日幣(JPY 906,704@0.23170)	
	人民幣(CNY 24,922@4.41306)	
	港幣(HKD 5,931@3.93856)	
	韓圓(KRW 301,514@0.02428)	
	披索(PHP 2,942@0.55154)	
	其他外幣	
		<u>1,755,998</u>
定期存款(註1)	新台幣	1,850
	外幣(USD 35,850@30.67485)	<u>1,099,693</u>
		<u>1,101,543</u>
		<u>\$ 2,857,768</u>

註1：定期存款之利率區間為0.85%-5.30%。

按攤銷後成本衡量之金融資產－流動明細表，請詳附註六(二)。

應收帳款明細表，請詳附註六(四)。

其他流動資產明細表，請詳附註六(八)。

不動產、廠房及設備變動明細表，請詳附註六(五)。

使用權資產變動明細表，請詳附註六(六)。

遞延所得稅資產明細表，請詳附註六(十四)。

避險之金融負債－流動明細表，請詳附註六(三)。

台灣虎航股份有限公司
應付帳款明細表
民國一一一年十二月三十一日

項 目	金 額
A廠商	\$ 65,691
B廠商	24,022
C廠商	22,836
D廠商	21,477
其他(均小於5%)	<u>201,588</u>
合 計	<u><u>\$ 335,614</u></u>

台灣虎航股份有限公司

其他應付款明細表

民國一十一年十二月三十一日

單位：新台幣千元

項 目	金 額
應付薪資及獎金	\$ 41,617
應付費用	48,184
應付商標權	16,600
其他(均小於5%)	9,689
合 計	\$ <u>116,090</u>
應付商標權，請詳附註六(七)。	

其他流動負債明細表

民國一十一年十二月三十一日

單位：新台幣千元

項 目	金 額
代收各場站或國家稅款	\$ 196,048
暫收款	141,510
其他	8,577
合 計	\$ <u>346,135</u>

台灣虎航股份有限公司

長期借款明細表

民國一十一年十二月三十一日

單位：新台幣千元

項 目	銀行別	利率區間	契約區間	借款金額
航空器抵押貸款	台灣銀行	1.39922%	104/3/31~116/3/31	\$ 425,455
政府紓困貸款	兆豐銀行	1.5250000%	109/5/28~113/5/28	1,500,000
政府紓困貸款	華南銀行	1.612100%	110/12/28~112/12/28	700,000
減：一年內到期部分				(818,182)
總 計				<u>\$ 1,807,273</u>

負債準備－非流動明細表，請詳附註六(十二)。

租賃負債明細表，請詳附註六(十一)。

遞延所得稅負債明細表，請詳附註六(十四)。

營業收入明細表，請詳附註六(十八)。

營業外收入及支出，請詳附註六(二十)。

台灣虎航股份有限公司

營業成本明細表

民國一一年一月一日至十二月三十一日

單位：新台幣千元

<u>項 目</u>	<u>金 額</u>
空運成本	\$ 2,583,619
場站及運務成本	220,485
旅客服務成本	122,941
維修成本	763,726
其他營業成本	<u>2,248</u>
合計	<u>\$ 3,693,019</u>

台灣虎航股份有限公司

推銷費用明細表

民國一一年一月一日至十二月三十一日

單位：新台幣千元

<u>項 目</u>	<u>攤銷費用</u>
手續費及售票網站使用費	\$ 114,738
廣告費	38,489
薪資費用	21,940
其他服務費用	13,389
其他(均小於5%)	15,398
	<u>\$ 203,954</u>

台灣虎航股份有限公司

管理費用明細表

民國一一年一月一日至十二月三十一日

單位：新台幣千元

<u>項 目</u>	<u>營業費用</u>
薪資費用	\$ 85,709
折舊及攤銷費	40,808
其他服務費用	29,677
郵 電 費	13,720
勞 務 費	11,506
其他(均小於5%)	<u>42,876</u>
	<u>\$ 224,296</u>

社團法人台北市會計師公會會員印鑑證明書

北市財證字第 1120374 號

會員姓名：
(1) 林恒昇
(2) 于紀隆

事務所名稱： 安侯建業聯合會計師事務所

事務所地址： 台北市信義區信義路五段7號68樓

事務所統一編號： 04016004

事務所電話： (02)81016666

委託人統一編號： 54381049

會員書字號：
(1) 北市會證字第 1992 號
(2) 北市會證字第 2393 號

印鑑證明書用途： 辦理 台灣虎航股份有限公司

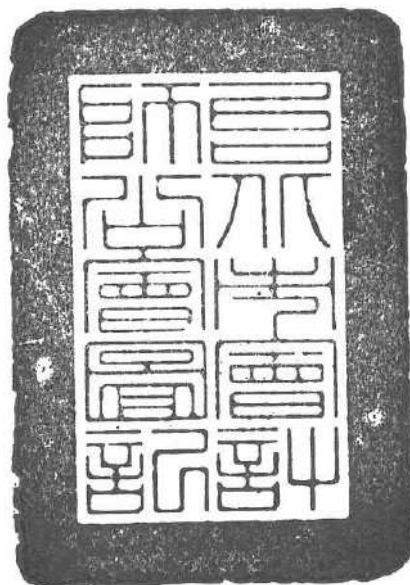
111 年 01 月 01 日 至
111 年度 (自民國 111 年 12 月 31 日) 財務報表之查核簽證。

簽名式 (一)		存會印鑑 (一)	
簽名式 (二)		存會印鑑 (二)	

理事長：



核對人：



中華民國 112 年 01 月 12 日

附件二

民國 112 年度財務報告暨會計師查核報告

股票代碼：6757

台灣虎航股份有限公司
財務報告暨會計師查核報告
民國一一二年度及一一一年度

公司地址：桃園市大園區航站南路1號
電話：(02)2547-5235

目 錄

項 目	頁 次
一、封 面	1
二、目 錄	2
三、會計師查核報告書	3
四、資產負債表	4
五、綜合損益表	5
六、權益變動表	6
七、現金流量表	7
八、財務報告附註	
(一)公司沿革	8
(二)通過財務報告之日期及程序	8
(三)新發布及修訂準則及解釋之適用	8
(四)重大會計政策之彙總說明	9～17
(五)重大會計判斷、估計及假設不確定性之主要來源	18
(六)重要會計項目之說明	18～40
(七)關係人交易	40～42
(八)質押之資產	43
(九)重大或有負債及未認列之合約承諾	43
(十)重大之災害損失	43
(十一)重大之期後事項	43
(十二)其 他	44
(十三)附註揭露事項	
1.重大交易事項相關資訊	45
2.轉投資事業相關資訊	45
3.大陸投資資訊	45
4.主要股東資訊	45
(十四)部門資訊	45～46
九、重要會計項目明細表	47～53



安侯建業聯合會計師事務所
KPMG

台北市110615信義路5段7號68樓(台北101大樓)
68F., TAIPEI 101 TOWER, No. 7, Sec. 5,
Xinyi Road, Taipei City 110615, Taiwan (R.O.C.)

電話 Tel + 886 2 8101 6666
傳真 Fax + 886 2 8101 6667
網址 Web kpmg.com/tw

會計師查核報告

台灣虎航股份有限公司董事會 公鑒：

查核意見

台灣虎航股份有限公司民國一一二年及一一一年十二月三十一日之資產負債表，暨民國一一二年及一一一年一月一日至十二月三十一日之綜合損益表、權益變動表及現金流量表，以及個別財務報告附註(包括重大會計政策彙總)，業經本會計師查核竣事。

依本會計師之意見，上開個別財務報告在所有重大方面係依照證券發行人財務報告編製準則暨經金融監督管理委員會認可並發布生效之國際財務報導準則、國際會計準則、解釋及解釋公告編製，足以允當表達台灣虎航股份有限公司民國一一二年及一一一年十二月三十一日之財務狀況，暨民國一一二年及一一一年一月一日至十二月三十一日之財務績效及現金流量。

查核意見之基礎

本會計師係依照會計師受託查核簽證財務報表規則及審計準則執行查核工作。本會計師於該等準則下之責任將於會計師查核個別財務報告之責任段進一步說明。本會計師所隸屬事務所受獨立性規範之人員已依會計師職業道德規範，與台灣虎航股份有限公司保持超然獨立，並履行該規範之其他責任。本會計師相信已取得足夠及適切之查核證據，以作為表示查核意見之基礎。

關鍵查核事項

關鍵查核事項係指依本會計師之專業判斷，對台灣虎航股份有限公司民國一一二年度個別財務報告之查核最為重要之事項。該等事項已於查核個別財務報告整體及形成查核意見之過程中予以因應，本會計師並不對該等事項單獨表示意見。本會計師判斷應溝通在查核報告上之關鍵查核事項如下：

一、客運收入認列

有關收入認列之會計政策請詳個別財務報告附註四(十三)收入之認列；收入之相關揭露請詳附註六(十七)客戶合約之收入。

關鍵查核事項之說明：

台灣虎航股份有限公司為低成本航空公司，主係提供國際運輸服務，營業收入中約97%來自客運收入，因客運售票之預收款項於航班實際執飛後，方能由合約負債轉列收入，因此將客運收入認列辨認為關鍵查核事項之一。

因應之查核程序：

本會計師對上述關鍵查核事項之主要查核程序包括

- 評估公司客運收入認列政策是否依相關公報規定辦理。
- 測試客運收入之內部控制制度設計及執行之有效性。
- 測試客運收入之攸關資訊系統有效性。
- 選定相當樣本數，核對收入交易紀錄評估航班實際執飛與收入認列時點是否相符。

管理階層與治理單位對財務報告之責任

管理階層之責任係依照證券發行人財務報告編製準則暨經金融監督管理委員會認可並發布生效之國際財務報導準則、國際會計準則、解釋及解釋公告編製允當表達之個別財務報告，且維持與個別財務報告編製有關之必要內部控制，以確保個別財務報告未存有導因於舞弊或錯誤之重大不實表達。

於編製個別財務報告時，管理階層之責任亦包括評估台灣虎航股份有限公司繼續經營之能力、相關事項之揭露，以及繼續經營會計基礎之採用，除非管理階層意圖清算台灣虎航股份有限公司或停止營業，或除清算或停業外別無實際可行之其他方案。

台灣虎航股份有限公司之治理單位(含審計委員會)負有監督財務報導流程之責任。

會計師查核財務報告之責任

本會計師查核個別財務報告之目的，係對個別財務報告整體是否存有導因於舞弊或錯誤之重大不實表達取得合理確信，並出具查核報告。合理確信係高度確信，惟依照審計準則執行之查核工作無法保證必能偵出個別財務報告存有之重大不實表達。不實表達可能導因於舞弊或錯誤。如不實表達之金額或彙總數可合理預期將影響財務報告使用者所作之經濟決策，則被認為具有重大性。

本會計師依照審計準則查核時，運用專業判斷及專業懷疑。本會計師亦執行下列工作：

- 1.辨認並評估個別財務報告導因於舞弊或錯誤之重大不實表達風險；對所評估之風險設計及執行適當之因應對策；並取得足夠及適切之查核證據以作為查核意見之基礎。因舞弊可能涉及共謀、偽造、故意遺漏、不實聲明或踰越內部控制，故未偵出導因於舞弊之重大不實表達之風險高於導因於錯誤者。
- 2.對與查核攸關之內部控制取得必要之瞭解，以設計當時情況下適當之查核程序，惟其目的非對台灣虎航股份有限公司內部控制之有效性表示意見。
- 3.評估管理階層所採用會計政策之適當性，及其所作會計估計與相關揭露之合理性。
- 4.依據所取得之查核證據，對管理階層採用繼續經營會計基礎之適當性，以及使台灣虎航股份有限公司繼續經營之能力可能產生重大疑慮之事件或情況是否存在重大不確定性，作出結論。本會計師若認為該等事件或情況存在重大不確定性，則須於查核報告中提醒個別財務報告使用者注意個別財務報告之相關揭露，或於該等揭露係屬不適當時修正查核意見。本會計師之結論係以截至查核報告日所取得之查核證據為基礎。惟未來事件或情況可能導致台灣虎航股份有限公司不再具有繼續經營之能力。

5.評估個別財務報告(包括相關附註)之整體表達、結構及內容，以及個別財務報告是否允當表達相關交易及事件。

本會計師與治理單位溝通之事項，包括所規劃之查核範圍及時間，以及重大查核發現(包括於查核過程中所辨認之內部控制顯著缺失)。

本會計師亦向治理單位提供本會計師所隸屬事務所受獨立性規範之人員已遵循會計師職業道德規範中有關獨立性之聲明，並與治理單位溝通所有可能被認為會影響會計師獨立性之關係及其他事項(包括相關防護措施)。

本會計師從與治理單位溝通之事項中，決定對台灣虎航股份有限公司民國一一二年度個別財務報告查核之關鍵查核事項。本會計師於查核報告中敘明該等事項，除非法令不允許公開揭露特定事項，或在極罕見情況下，本會計師決定不於查核報告中溝通特定事項，因可合理預期此溝通所產生之負面影響大於所增進之公眾利益。

安侯建業聯合會計師事務所

會計師：

楊樹芝



林恆昇



證券主管機關：金管證審字第1040003949號
核准簽證文號：台財證六字第0930105495號
民國 一 一 三 年 三 月 一 日

台灣虎航股份有限公司

資產負債表

民國一十二年及一十一年十二月三十一日

單位：新台幣千元

		112.12.31		111.12.31		112.12.31		111.12.31	
		金	%	金	%	金	%	金	%
資 產									
流動資產：									
1100	現金及約當現金(附註六(一))	\$	5,388,841	30	2,857,768	20			
1172	應收帳款(附註六(三)(十七))		211,022	1	76,188	1			
1181	應收帳款－關係人(附註六(三)(十七)及七)		60	-	55,299	-			
1200	其他應收款(附註六(三))		94,527	1	36,937	-			
1220	本期所得稅資產		15,592	-	3,008	-			
1300	存貨		4	-	5	-			
1470	其他流動資產(附註六(七)及七)		440,898	2	231,619	2			
流動資產合計			6,150,944	34	3,260,824	23			
非流動資產：									
1600	不動產、廠房及設備(附註六(四)及八)		1,042,326	6	1,148,026	8			
1755	使用權資產(附註六(五))		7,971,620	44	6,866,224	47			
1780	無形資產(附註六(六))		148,534	1	170,796	1			
1840	遞延所得稅資產(附註六(十四))		1,212,018	7	1,671,422	12			
1915	預付設備款(附註七及九)		939,701	5	565,893	4			
1920	存出保證金(附註六(十))		318,841	2	319,186	2			
1995	受限制資產(附註六(十)及八)		259,154	1	464,469	3			
非流動資產合計			11,892,194	66	11,206,016	77			
資產總計		\$	18,043,138	100	14,466,840	100			
負債及權益									
流動負債：									
2100	短期借款(附註六(八))	\$	-	-	800,000	6			
2126	避險之金融負債－流動(附註六(二))		2,720	-	198	-			
2130	合約負債－流動(附註六(十七))		2,798,434	15	1,567,632	11			
2170	應付帳款		673,545	4	335,614	2			
2180	應付帳款－關係人(附註七)		126,036	1	32,724	-			
2200	其他應付款(附註六(六))		289,596	2	116,090	1			
2230	本期所得稅負債(附註六(十三))		139	-	29,061	-			
2250	負債準備－流動(附註六(十一))		150,652	1	109,986	1			
2280	租賃負債－流動(附註六(十)及七)		1,624,568	9	1,498,200	10			
2322	一年或一營業週期內到期長期借款(附註六(九)及八)		118,182	1	818,182	6			
2399	其他流動負債		667,991	4	346,135	2			
			6,451,863	37	5,653,822	39			
非流動負債：									
2540	長期借款(附註六(九)及八)		212,727	1	1,807,273	13			
2550	負債準備－非流動(附註六(十一))		385,434	2	257,991	2			
2580	租賃負債－非流動(附註六(十)及七)		6,729,221	37	5,812,667	40			
2600	其他非流動負債(附註六(十二))		35,119	-	9,518	-			
非流動負債合計			7,362,501	40	7,887,449	55			
負債總計			13,814,364	77	13,541,271	94			
權益(附註六(十四)(十五))：									
3100	股本		4,490,000	25	4,000,000	27			
3200	資本公積		990,081	5	9	-			
保留盈餘：									
3350	待彌補虧損		(1,249,130)	(7)	(3,074,281)	(21)			
	保留盈餘小計		(1,249,130)	(7)	(3,074,281)	(21)			
3400	其他權益		(2,177)	-	(159)	-			
權益總計			4,228,774	23	925,569	6			
負債及權益總計		\$	18,043,138	100	14,466,840	100			

台灣虎航股份有限公司

綜合損益表

民國一十二年及一十一年一月一日至十二月三十一日

單位：新台幣千元

	112年度		111年度	
	金額	%	金額	%
4000 營業收入(附註六(十七)及七)	\$ 12,468,336	100	1,314,827	100
5000 營業成本(附註六(四)(五)(十)(十一)(十二)七及十二)	9,031,044	72	3,693,019	281
營業毛利(損)	3,437,292	28	(2,378,192)	(181)
營業費用(附註六(四)(五)(六)(十)(十二)(十五)及七)：				
6100 推銷費用	447,787	4	203,954	16
6200 管理費用	621,080	5	224,296	17
6450 預期信用減損損失	-	-	(7)	-
營業費用合計	1,068,867	9	428,243	33
營業淨利(損)	2,368,425	19	(2,806,435)	(214)
營業外收入及支出(附註六(十九))：				
7100 利息收入	134,272	1	26,618	2
7010 其他收入(附註六(九))	41,770	-	28,288	2
7020 其他利益及損失	(12,770)	-	(584,740)	(44)
7050 財務成本(附註六(十))	(243,658)	(2)	(240,242)	(18)
營業外收入及支出合計	(80,386)	(1)	(770,076)	(58)
7900 稅前淨利(損)	2,288,039	18	(3,576,511)	(272)
7950 減：所得稅費用(利益)(附註六(十三))	461,192	4	(726,719)	(55)
8200 本期淨利(損)	1,826,847	14	(2,849,792)	(217)
8300 其他綜合損益：				
8310 不重分類至損益之項目				
8311 確定福利計畫之再衡量數(附註六(十二))	(1,705)	-	5,240	-
8349 減：與不重分類之項目相關之所得稅	-	-	-	-
不重分類至損益之項目合計	(1,705)	-	5,240	-
8360 後續可能重分類至損益之項目				
8368 避險工具之損益(附註六(二))	(2,522)	-	250	-
8399 減：與可能重分類之項目相關之所得稅利益(費用)	504	-	(50)	-
後續可能重分類至損益之項目合計	(2,018)	-	200	-
8300 本期其他綜合損益(稅後淨額)	(3,723)	-	5,440	-
本期綜合損益總額	\$ 1,823,124	14	(2,844,352)	(217)
每股盈虧(元)(附註六(十六))				
9750 基本每股盈餘(虧)(元)	\$ 4.27		(7.12)	
9850 稀釋每股盈餘(虧)(元)	\$ 4.26		(7.12)	

董事長：陳漢銘



(請詳閱後附財務報告附註)
經理人：張明瑋

~5~



會計主管：徐心怡



台灣虎航股份有限公司

權益變動表

民國一十二年及一十一年一月一日至十二月三十一日

單位：新台幣千元

	股 本	資本公積	保留盈餘 保留盈餘 (待彌補虧損)	其他權益項目 避險工具 之 損 益	權益總額
民國一十一年一月一日餘額	\$ 4,000,000	2,040,605	(2,270,334)	(359)	3,769,912
其他資本公積變動：					
資本公積彌補虧損	-	(2,040,605)	2,040,605	-	-
其他資本公積變動數	-	9	-	-	9
本期淨損	-	-	(2,849,792)	-	(2,849,792)
本期其他綜合損益	-	-	5,240	200	5,440
本期綜合損益總額	-	-	(2,844,552)	200	(2,844,352)
民國一十一年十二月三十一日餘額	4,000,000	9	(3,074,281)	(159)	925,569
其他資本公積變動：					
資本公積彌補虧損	-	(9)	9	-	-
本期淨利	-	-	1,826,847	-	1,826,847
本期其他綜合損益	-	-	(1,705)	(2,018)	(3,723)
本期綜合損益總額	-	-	1,825,142	(2,018)	1,823,124
現金增資	490,000	960,800	-	-	1,450,800
股份基礎給付交易	-	29,281	-	-	29,281
民國一十二年十二月三十一日餘額	\$ 4,490,000	990,081	(1,249,130)	(2,177)	4,228,774

(請詳閱後附財務報告附註)

董事長：陳漢銘



經理人：張明璋



會計主管：徐心怡



民國一十二年及一十一年一月一日至十二月三十一日

單位：新台幣千元

	112年度	111年度
營業活動之現金流量：		
本期稅前淨利(淨損)	\$ 2,288,039	(3,576,511)
調整項目：		
收益費損項目		
折舊費用	1,727,051	1,701,820
攤銷費用	22,839	26,435
預期信用減損迴轉利益數	-	(7)
利息費用	243,658	240,242
利息收入	(134,272)	(26,618)
股份基礎給付酬勞成本	29,281	-
處分及報廢不動產、廠房及設備損失	1,720	2,282
未實現外幣兌換(利益)損失	(4,385)	610,188
提列負債準備	285,857	147,407
收益費損項目合計	2,171,749	2,701,749
與營業活動相關之資產/負債淨變動數：		
應收帳款	(134,834)	(75,465)
應收帳款—關係人	55,237	(54,389)
其他應收款	(60,812)	(15,466)
存貨	1	58
其他流動資產	(209,282)	(109,140)
合約負債	1,230,802	1,539,630
應付帳款	337,942	221,960
應付帳款—關係人	93,312	585
其他應付款	189,713	12,024
負債準備	(106,135)	-
其他流動負債	321,716	282,457
淨確定福利負債	2,155	3,003
與營業活動相關之資產及負債之淨變動合計	1,719,815	1,805,257
營運產生之現金流入	6,179,603	930,495
收取之利息	134,272	26,618
支付之利息	(243,658)	(240,242)
支付之所得稅	(42,648)	(56,505)
營業活動之淨現金流入	6,027,569	660,366
投資活動之現金流量：		
處分按攤銷後成本衡量之金融資產	-	553
取得不動產、廠房及設備	(94,407)	(20,990)
存出保證金增加	(390)	(1)
存出保證金減少	1,077	-
取得無形資產	(16,783)	(68,222)
其他非流動資產增加	(84,985)	(83,147)
其他非流動資產減少	272,527	76,936
預付設備款增加	(373,808)	(329)
投資活動之淨現金流出	(296,769)	(95,200)
籌資活動之現金流量：		
短期借款增加	300,000	650,000
短期借款減少	(1,100,000)	(750,000)
舉借長期借款	-	500,000
償還長期借款	(2,294,546)	(94,545)
存入保證金增加	23,741	1,752
存入保證金減少	(2,000)	(3,549)
租賃本金償還	(1,523,519)	(1,429,494)
現金增資	1,450,800	-
其他籌資活動	-	9
籌資活動之淨現金流出	(3,145,524)	(1,125,827)
匯率變動對現金及約當現金之影響	(54,203)	85,345
本期現金及約當現金增加(減少)數	2,531,073	(475,316)
期初現金及約當現金餘額	2,857,768	3,333,084
期末現金及約當現金餘額	\$ 5,388,841	2,857,768



台灣虎航股份有限公司
財務報告附註
民國一一二年度及一一一年度
(除另有註明者外，所有金額均以新台幣千元為單位)

一、公司沿革

台灣虎航股份有限公司(以下稱「本公司」)於民國一〇三年四月二十一日，奉經濟部核准設立，註冊地址為桃園市大園區航站南路1號，本公司主要營運項目為以低成本航空模式經營客貨航線及提供相關服務。本公司股票於民國一一二年八月十五日在台灣證券交易所掛牌買賣。

二、通過財務報告之日期及程序

本財務報告已於民國一一三年三月一日經董事會通過發布。

三、新發布及修訂準則及解釋之適用

(一)已採用金融監督管理委員會認可之新發布及修訂後準則及解釋之影響

本公司自民國一一二年一月一日起開始適用下列新修正之國際財務報導準則，且對財務報告未造成重大影響。

- 國際會計準則第一號之修正「會計政策之揭露」
- 國際會計準則第八號之修正「會計估計值之定義」
- 國際會計準則第十二號之修正「與單一交易所產生之資產及負債有關之遞延所得稅」

本公司自民國一一二年五月二十三日起開始適用下列新修正之國際財務報導準則，且對財務報告未造成重大影響。

- 國際會計準則第十二號之修正「國際租稅變革-支柱二規則範本」

(二)尚未採用金管會認可之國際財務報導準則之影響

本公司評估適用下列自民國一一三年一月一日起生效之新修正之國際財務報導準則，將不致對財務報告造成重大影響。

- 國際會計準則第一號之修正「負債分類為流動或非流動」
- 國際會計準則第一號之修正「具合約條款之非流動負債」
- 國際會計準則第七號及國際財務報導準則第七號之修正「供應商融資安排」
- 國際財務報導準則第十六號之修正「售後租回中之租賃負債」

(三)金管會尚未認可之新發布及修訂準則及解釋

本公司預期下列尚未認可之新發布及修正準則不致對財務報告造成重大影響。

- 國際財務報導準則第十號及國際會計準則第二十八號之修正「投資者與其關聯企業或合資間之資產出售或投入」
- 國際財務報導準則第十七號「保險合約」及國際財務報導準則第十七號之修正
- 國際財務報導準則第十七號之修正「初次適用IFRS 17及IFRS 9比較資訊」
- 國際會計準則第二十一號之修正「缺乏可兌換性」

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

四、重大會計政策之彙總說明

本財務報告所採用之重大會計政策彙總說明如下。下列會計政策已一致適用於本財務報告之所有表達期間。

(一) 遵循聲明

本財務報告係依照證券發行人財務報告編製準則(以下簡稱「編製準則」)及金融監督管理委員會認可並發布生效之國際財務報導準則、國際會計準則、解釋及解釋公告(以下簡稱「金管會認可之國際財務報導準則會計準則」)編製。

(二) 編製基礎

1. 衡量基礎

除下列資產負債表之重要項目外，本財務報告係依歷史成本為基礎編製：

- (1) 依公允價值衡量之避險衍生金融工具；及
- (2) 淨確定福利負債，係依退休基金資產之公允價值減除確定福利義務現值認列。

2. 功能性貨幣及表達貨幣

本公司係以營運所處主要經濟環境之貨幣為其功能性貨幣。本財務報告係以本公司之功能性貨幣，新台幣表達。所有以新台幣表達之財務資訊均以新台幣千元為單位。

(三) 外 幣

外幣交易依交易日之匯率換算為功能性貨幣。於後續每一報導期間結束日(以下稱報導日)，外幣貨幣性項目依當日之匯率換算為功能性貨幣。以公允價值衡量之外幣非貨幣性項目依衡量公允價值當日之匯率換算為功能性貨幣，以歷史成本衡量之外幣非貨幣性項目則依交易日之匯率換算。

換算所產生之外幣兌換差異通常係認列於損益，惟合格之現金流量避險於避險有效範圍內係認列於其他綜合損益。

(四) 資產與負債區分流動與非流動之分類標準

符合下列條件之一之資產列為流動資產，非屬流動資產之所有其他資產則列為非流動資產：

1. 預期於其正常營業週期中實現該資產，或意圖將其出售或消耗；
2. 主要為交易目的而持有該資產；
3. 預期於報導期間後十二個月內實現該資產；或
4. 該資產為現金或約當現金，但於報導期間後至少十二個月將該資產交換或用以清償負債受到其他限制者除外。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

符合下列條件之一之負債列為流動負債，非屬流動負債之所有其他負債則列為非流動負債：

- 1.預期將於正常營業週期中清償該負債；
- 2.主要為交易目的而持有該負債；
- 3.預期將於報導期間後十二個月內到期清償該負債；或
- 4.未具無條件將清償期限遞延至報導期間後至少十二個月之權利之負債。負債之條款，可能依交易對方之選擇，以發行權益工具而導致其清償者，並不影響其分類。

(五)現金及約當現金

現金包括庫存現金及活期存款。約當現金係指可隨時轉換成定額現金且價值變動風險甚小之短期並具高度流動性之投資。定期存款符合前述定義且持有目的係滿足短期現金承諾而非投資或其他目的者，列報於約當現金。

(六)金融工具

應收帳款原始係於產生時認列。所有其他金融資產及金融負債原始係於本公司成為金融工具合約條款之一方時認列。非透過損益按公允價值衡量之金融資產(除不包含重大財務組成部分之應收帳款外)或金融負債原始係按公允價值加計直接可歸屬於該取得或發行之交易成本衡量。不包含重大財務組成部分之應收帳款原始係按交易價格衡量。

1.金融資產

金融資產之購買或出售符合慣例交易者，本公司對以相同方式分類之金融資產，其所有購買及出售一致地採交易日或交割日會計處理。

原始認列時金融資產分類為：按攤銷後成本衡量之金融資產或透過損益按公允價值衡量之金融資產。本公司僅於改變管理金融資產之經營模式時，始自下一個報導期間之首日起重分類所有受影響之金融資產。

(1)按攤銷後成本衡量之金融資產

金融資產同時符合下列條件，且未指定為透過損益按公允價值衡量時，係按攤銷後成本衡量：

- 係在以收取合約現金流量為目的之經營模式下持有該金融資產。
- 該金融資產之合約條款產生特定日期之現金流量，完全為支付本金及流通在外本金金額之利息。

該等資產後續以原始認列金額加減計採有效利息法計算之累積攤銷數，並調整任何備抵損失之攤銷後成本衡量。利息收入、外幣兌換損益及減損損失係認列於損益。除列時，將利益或損失列入損益。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

(2)透過損益按公允價值衡量之金融資產

非屬上述按攤銷後成本衡量之金融資產，係透過損益按公允價值衡量，包括衍生性金融資產。該等資產後續按公允價值衡量，其淨利益或損失(包含任何股利及利息收入)係認列為損益。

(3)金融資產減損

本公司針對按攤銷後成本衡量之金融資產(包括現金及約當現金、按攤銷後成本衡量之金融資產、應收帳款、其他應收款、存出保證金及受限制資產等)之預期信用損失認列備抵損失。

下列金融資產係按十二個月預期信用損失金額衡量備抵損失，其餘係按存續期間預期信用損失金額衡量：

- 銀行存款之信用風險(即金融工具之預期存續期間發生違約之風險)自原始認列後未顯著增加。

應收帳款之備抵損失係按存續期間預期信用損失金額衡量。

於判定自原始認列後信用風險是否已顯著增加時，本公司考量合理且可佐證之資訊(無需過度成本或投入即可取得)，包括質性及量化資訊，及根據本公司之歷史經驗、信用評估及前瞻性資訊所作之分析。

存續期間預期信用損失係指金融工具預期存續期間所有可能違約事項產生之預期信用損失。

十二個月預期信用損失係指金融工具於報導日後十二個月內可能違約事項所產生之預期信用損失(或較短期間，若金融工具之預期存續期間短於十二個月時)。

衡量預期信用損失之最長期間為本公司暴露於信用風險之最長合約期間。

預期信用損失為金融工具預期存續期間信用損失之機率加權估計值。信用損失係按所有現金短收之現值衡量，亦即本公司依據合約可收取之現金流量與本公司預期收取之現金流量之差額。預期信用損失係按金融資產之有效利率折現。

於每一報導日本公司評估按攤銷後成本衡量金融資產是否有信用減損。對金融資產之估計未來現金流量具有不利影響之一項或多項事項已發生時，該金融資產已信用減損。金融資產已信用減損之證據包括有關下列事項之可觀察資料：

- 違約，諸如延滯或逾期超過三十天；或
- 有可能會聲請破產或進行其他財務重整

按攤銷後成本衡量之金融資產之備抵損失係自資產之帳面金額中扣除。

當本公司對回收金融資產整體或部分無法合理預期時，係直接減少其金融資產總帳面金額。對公司戶，本公司係以是否合理預期可回收之基礎個別分析沖銷之時點及金額。本公司預期已沖銷金額將不會重大迴轉。然而，已沖銷之金融資產仍可強制執行，以符合本公司回收逾期金額之程序。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

(4)金融資產之除列

本公司僅於對來自該資產現金流量之合約權利終止，或已移轉金融資產且該資產所有權之幾乎所有之風險及報酬已移轉予其他企業，始將金融資產除列。

2.金融負債及權益工具

(1)負債或權益之分類

本公司發行之債務及權益工具係依據合約協議之實質與金融負債及權益工具之定義分類為金融負債或權益。

(2)權益交易

權益工具係指表彰本公司於資產減除其所有負債後剩餘權益之任何合約。本公司發行之權益工具係以取得之價款扣除直接發行成本後之金額認列。

(3)金融負債

金融負債係分類為攤銷後成本或透過損益按公允價值衡量。金融負債若屬衍生工具，則分類為透過損益按公允價值衡量。透過損益按公允價值衡量之金融負債係以公允價值衡量，且相關淨利益及損失，包括任何利息費用，係認列於損益。

其他金融負債後續採有效利息法按攤銷後成本衡量。利息費用及兌換損益係認列於損益。除列時之任何利益或損失亦係認列於損益。

(4)金融負債之除列

本公司係於合約義務已履行、取消或到期時，除列金融負債。當金融負債條款修改且修改後負債之現金流量有重大差異，則除列原金融負債，並以修改後條款為基礎按公允價值認列新金融負債。

除列金融負債時，其帳面金額與所支付或應支付對價總額(包含任何所移轉之非現金資產或承擔之負債)間之差額認列為損益。

(5)金融資產及負債之互抵

金融資產及金融負債僅於本公司目前有法律上有可執行之權利進行互抵及有意圖以淨額交割或同時變現資產及清償負債時，方予以互抵並以淨額表達於資產負債表。

3.衍生金融工具及避險會計

本公司為規避匯率及利率風險之暴險而持有衍生金融工具。

衍生工具原始認列時係按公允價值衡量；後續依公允價值衡量，再衡量產生之利益或損失直接列入損益。

於避險關係開始時，本公司以書面記錄風險管理目標、避險執行策略及被避險項目與避險工具間之經濟關係，包括避險工具是否預期能抵銷被避險項目之公允價值或現金流量變動。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

(1)現金流量避險

指定且符合現金流量避險之避險工具，其公允價值變動屬於有效避險部分係認列於其他綜合損益，並累計列入「其他權益－避險工具之損益」，前述認列金額以被避險項目自避險開始後之公允價值累積變動數為限。屬避險無效部分之利益或損失則立即認列為損益。

當被避險項目認列於損益時，原先認列於其他綜合損益並累計列入權益之金額將於同一期間重分類至損益，並與已認列之被避險項目於綜合損益表列於相同會計項目下。然而，當被避險預期交易將認列非金融資產或非金融負債時，原先認列於其他綜合損益並累計列入權益之金額，將自權益轉列為該非金融資產或非金融負債之原始衡量成本。此外，若本公司預期全部或部分損失於未來期間無法回收，則立即將該金額重分類至損益。

(七)存 貨

存貨係以成本與淨變現價值孰低衡量，淨變現價值係指正常營業下之估計售價減除完成出售所需之估計成本後之餘額。成本包括使其達可供使用的地點及狀態所發生之取得及其他成本，並採加權平均法計算。

(八)不動產、廠房及設備

1.認列與衡量

不動產、廠房及設備項目係依成本(包括資本化之借款成本)減累計折舊及任何累計減損衡量。

不動產、廠房及設備之重大組成部分耐用年限不同時，則視為不動產、廠房及設備之單獨項目(主要組成部分)處理。

不動產、廠房及設備之處分利益或損失係認列於損益。

2.後續成本

後續支出僅於其未來經濟效益很有可能流入本公司時始予以資本化。

3.折 舊

折舊係依資產成本減除殘值計算，並採直線法於每一組成部分之估計耐用年限內認列於損益。

當期及比較期間之估計耐用年限如下：

(1)飛行設備：5～15年。

(2)其他設備(含機器設備、辦公設備及租賃改良)：2～10年

本公司於每一報導日檢視折舊方法、耐用年限及殘值，並於必要時適當調整。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

(九)租 賃

本公司係於合約成立日評估合約是否係屬(或包含)租賃，若合約轉讓對已辨認資產之使用之控制權一段時間以換得對價，則合約係屬(或包含)租賃。

為評估合約是否係屬租賃，本公司針對以下項目評估：

1.承租人

本公司於租賃開始日認列使用權資產及租賃負債，使用權資產係以成本為原始衡量，該成本包含租賃負債之原始衡量金額，調整租賃開始日或之前支付之任何租賃給付。

使用權資產後續於租賃開始日至使用權資產之耐用年限屆滿時或租賃期間屆滿時兩者之較早者以直線法提列折舊。此外，本公司定期評估使用權資產是否發生減損並處理任何已發生之減損損失，並於租賃負債發生再衡量的情況下配合調整使用權資產。

租賃負債係以租賃開始日尚未支付之租賃給付之現值為原始衡量。若租賃隱含利率容易確定，則折現率為該利率，若並非容易確定，則使用本公司之增額借款利率。一般而言，本公司係採用其增額借款利率為折現率。

計入租賃負債衡量之租賃給付係為固定給付，包括實質固定給付。

租賃負債後續係以有效利息法計提利息，並於發生以下情況時再衡量其金額：

- (1)用以決定租賃給付之指數或費率變動導致未來租賃給付有變動；
- (2)租賃標的、範圍或其他條款之修改。

租賃負債因前述用以決定租賃給付之指數或費率變動及殘值保證金額有變動而再衡量時，係相對應調整使用權資產之帳面金額，並於使用權資產之帳面金額減至零時，將剩餘之再衡量金額認列於損益中。

對於減少租賃範圍之租賃修改，則係減少使用權資產之帳面金額以反映租賃之部分或全面終止，並將其與租賃負債再衡量金額間之差額則認列於損益中。

針對短期租賃資產租賃，本公司選擇不認列使用權資產及租賃負債，而係將相關租賃給付依直線基礎於租賃期間內認列為費用。

本公司針對所有符合下列所有條件之租金減讓，選擇採用實務權宜作法，不評估其是否係租賃修改：

- (1)作為新型冠狀病毒肺炎大流行之直接結果而發生之租金減讓；
- (2)租賃給付之變動導致租賃之修正後對價與該變動前租賃之對價幾乎相同或較小；
- (3)租賃給付之任何減少僅影響原於民國一一一年六月三十日以前到期之給付；且
- (4)該租賃之其他條款及條件並無實質變動。

於實務權宜作法下，租金減讓導致租賃給付變動時，係於啟動租金減讓之事件或情況發生時將變動數認列於損益。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

(十)無形資產

1.認列及衡量

本公司取得有限耐用年限之無形資產，包括電腦軟體及商標權等，係以成本減除累計攤銷與累計減損後之金額衡量。

2.後續支出

後續支出僅於可增加相關特定資產之未來經濟效益時始予以資本化。所有其他支出於發生時認列於損益。

3.攤銷

攤銷係依資產成本減除估計殘值計算，並自無形資產達可供使用狀態起，採直線法於其估計耐用年限內認列為損益。

當期及比較期間之估計耐用年限如下：

(1)電腦軟體 3~6年

(2)商標權 13年

本公司於每一報導日檢視無形資產之攤銷方法、耐用年限及殘值，並於必要時適當調整。

(十一)負債準備

負債準備之認列係因過去事件而負有現時義務，使本公司未來很有可能需要流出具經濟效益之資源以清償該義務，且該義務之金額能可靠估計。負債準備係以反映目前市場對貨幣時間價值及負債特定風險評估之稅前折現率予以折現，折現之攤銷則認列為利息費用。

本公司之租賃飛機維修負債係按租賃合約規定退租時可能發生之維修費用進行估計。該等金額係根據過去相同或類似飛機維修經驗、實際發生之大修費用及飛機使用狀況之歷史經驗數據所估列。

(十二)非金融資產減損

本公司於每一報導日評估是否有跡象顯示非金融資產（除存貨及遞延所得稅資產外）之帳面金額可能有減損。若有任一跡象存在，則估計該資產之可回收金額。

為減損測試之目的，係將現金流入大部分獨立於其他個別資產或資產群組之現金流入之一組資產作為最小可辨認資產群組。

可回收金額為個別資產或現金產生單位之公允價值減處分成本與其使用價值孰高者。於評估使用價值時，估計未來現金流量係以稅前折現率折算至現值，該折現率應反映現時市場對貨幣時間價值及對該資產或現金產生單位特定風險之評估。

個別資產或現金產生單位之可回收金額若低於帳面金額，則認列減損損失。

減損損失係立即認列於當期損益，且係先減少該現金產生單位受攤商譽之帳面金額，次就該單位內其他各資產帳面金額之比例減少各該資產帳面金額。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

(十三)收入之認列

收入係按移轉商品或勞務而預期有權取得之對價衡量。本公司係於對商品或勞務之控制移轉予客戶而滿足履約義務時認列收入。本公司依主要收入項目說明如下：

1.客、貨運收入

本公司於實際載運客貨時方認列為收入，出售機票時，由於載運的履約義務尚未滿足，預先收取之相關款項帳列於合約負債，俟完成載運履約時，方轉列為收入。

2.顧客忠誠計畫

本公司經營「tigerclub會員回饋專案」，提供會員累積購票回饋金點數，可折抵機票金額、託運行李額度、預選座位及機上餐點之金額等。回饋點數於原始銷售交易時，依管理階層過去經驗，以回饋金點數被兌換時所給予之折扣及兌換之可能性為基礎，估計合約負債，至回饋金被兌換且本公司之義務已履行，或回饋金效期失效時認列為收入。

(十四)員工福利

本公司除因聘請非本國籍之機組人員，因不符合勞工退休金條例之請領資格，故依勞動基準法認列確定福利計畫之淨義務，其餘員工則依勞工退休金條例規定進行退休金提撥。

1.確定提撥計畫

確定提撥計畫之提撥義務係於員工提供服務期間內認列為費用。

2.確定福利計畫

本公司對確定福利計畫之淨義務係以員工當期或以前期間服務所賺得之未來福利金額折算為現值計算，並減除計畫資產之公允價值。

確定福利義務每年由合格精算師以預計單位福利法精算。當計算結果對本公司可能有利時，認列資產係以從該計畫退還提撥金或對該計畫減少未來提撥金之形式可得之任何經濟效益之現值為限。計算經濟效益現值時，係考量任何最低資金提撥要求。

淨確定福利負債之再衡量數，包含精算損益、計畫資產報酬(不包括利息)，及資產上限影響數之任何變動(不包括利息)係立即認列於其他綜合損益，並累計於保留盈餘。本公司決定淨確定福利負債之淨利息費用(收入)，係使用年度報導期間開始時所決定之淨確定福利負債及折現率。確定福利計畫之淨利息費用及其他費用係認列於損益。

計畫修正或縮減時，所產生與前期服務成本或縮減利益或損失相關之福利變動數，係立即認列為損益。本公司於清償發生時，認列確定福利計畫之清償損益。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

(十五)股份基礎給付交易

權益交割之股份基礎給付協議以給與日之公允價值，於該獎酬之既得期間內，認列費用並增加相對權益。認列之費用係隨預期符合服務條件及非市價既得條件之獎酬數量予以調整；而最終認列之金額係以既得日符合服務條件及非市價既得條件之獎酬數量為基礎衡量。

有關股份基礎給付獎酬之非既得條件，已反映於股份基礎給付給與日公允價值之衡量，且預期與實際結果間之差異無須作核實調整。

現金交割之股份增值權應給付予員工之公允價值金額，係於員工達到可無條件取得報酬之期間內，認列費用並增加相對負債。於各報導日及交割日依股份增值權之公允價值重新衡量該負債，其任何變動係認列為損益。

本公司股份基礎給付之給與日為董事會通過認購價格且核准員工得認購股數之日。

(十六)所得稅

所得稅包括當期及遞延所得稅。除與直接認列於權益或其他綜合損益之項目相關者外，當期所得稅及遞延所得稅應認列於損益。

當期所得稅包括依據當年度課稅所得(損失)計算之預計應付所得稅或應收退稅款，及任何對以前年度應付所得稅或應收退稅款之調整。其金額係按報導日之法定稅率或實質性立法之稅率衡量預期將支付或收取款項之最佳估計值。

遞延所得稅係就資產及負債於財務報導目的之帳面金額與其課稅基礎之暫時性差異予以衡量認列。

遞延所得稅係以預期暫時性差異迴轉時之稅率衡量，採用報導日之法定稅率或實質性立法稅率為基礎。

(十七)政府補助

本公司係於可收到與嚴重特殊傳染性肺炎疫情相關之政府補助時，將該未附帶條件之補助認列為營業外收入或費用減項。補償本公司所發生費用或損失之政府補助，係依有系統之基礎與配合相關之費用同期認列於損益。

(十八)每股盈餘

本公司列示歸屬於本公司普通股權益持有人之基本及稀釋每股盈餘。本公司基本每股盈餘係以歸屬於本公司普通股權益持有人之損益，除以當期加權平均流通在外普通股股數計算之。稀釋每股盈餘則係將歸屬於本公司普通股權益持有人之損益及加權平均流通在外普通股股數，分別調整所有潛在稀釋普通股之影響後計算之。本公司潛在稀釋普通股包括員工酬勞估計數。

(十九)部門資訊

營運部門係本公司之組成部分，本公司僅為單一部門，所有營運結果定期由主要營運決策者複核，以制定分配資源予該部門之決策並評量其績效。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

五、重大會計判斷、估計及假設不確定性之主要來源

管理階層依證券發行人財務報告編製準則及金管會認可之國際財務報導準則編製財務報告時，必須作出判斷、估計及假設，其將對會計政策之採用及資產、負債、收益及費用之報導金額有所影響。實際結果可能與估計存有差異。

管理當局持續檢視估計及基本假設，會計估計變動於變動期間及受影響之未來期間予以認列。

以下假設及估計之不確定性具有導致資產及負債帳面金額於下個財務年度重大調整之重大風險，且已反映新冠病毒疫情所造成之影響，其相關資訊如下：

(一)負債準備

租賃飛機維護負債係按租賃合約規定退租時可能發生之維修費用進行估計。該等金額係根據過去相同或類似飛機維修經驗、實際發生之大修費用及飛機使用狀況之歷史經驗數據所估列。本公司持續檢視估計基礎並於適當時予以修正之，任何上述估計基礎之變動，可能會影響租賃飛機維修負債準備之估列，負債準備之估列情形請詳附註六(十一)。

六、重要會計項目之說明

(一)現金及約當現金

	112.12.31	111.12.31
庫存現金	\$ 231	227
銀行存款	2,554,818	1,755,998
定期存款	2,833,792	1,101,543
	<u>\$ 5,388,841</u>	<u>2,857,768</u>

本公司金融資產及負債之利率風險及敏感度分析之揭露請詳附註六(二十)。

(二)避險之金融資產及負債

	112.12.31	111.12.31
現金流量避險：		
避險之金融負債—流動：		
遠期外匯合約	<u>\$ 2,720</u>	<u>198</u>

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

本公司之策略係以簽訂遠期外匯合約來規避特定外幣收支部位之匯率暴險，亦簽訂遠期外匯合約以管理預期於未來發生之採購交易所產生外幣部位之匯率暴險，本公司尚未到期之遠期外匯合約如下：

112.12.31				
	合約金額	幣別	到期期間	平均行使價格
買入遠期外匯	美元 8,178 千元	新臺幣兌美元	113/01/26-113/11/27	29.919~30.954

111.12.31				
	合約金額	幣別	到期期間	平均行使價格
買入遠期外匯	美元 4,510 千元	新臺幣兌美元	112/01/18-112/08/25	29.979-30.702

本公司因現金流量避險交易對綜合損益表影響金額如下：

項 目	112年度	111年度
當期認列於其他綜合(損)益之金額	\$ (2,018)	200
當期自權益重分類至其他利益及(損失)	\$ 5,797	24,701

本公司之避險交易並未有避險無效部分之損益須立即認列為損益之情事。

(三)應收帳款(含關係人)及其他應收款

	112.12.31	111.12.31
應收帳款	\$ 211,022	76,188
應收帳款－關係人	60	55,299
其他應收款	94,527	36,937
減：備抵損失	-	-
	<u>\$ 305,609</u>	<u>168,424</u>

本公司之應收帳款大多為對大型信用卡公司之應收款項，平均授信期間為0~30天，不予以計息，本公司不預期相關應收帳款於存續期間將發生違約。

本公司之應收帳款－關係人平均收款期間為一至兩個月不等，不予以計息，本公司不預期相關應收帳款於存續期間將發生違約，其餘相關說明請詳附註七。

上述應收帳款未有供質押擔保之情事，其餘信用風險資訊請詳附註六(二十)。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

(四)不動產、廠房及設備

1.本公司不動產、廠房及設備之成本及折舊變動明細如下：

	<u>飛行設備</u>	<u>其他設備</u>	<u>總 計</u>
成本：			
民國112年1月1日餘額	\$ 2,334,958	19,000	2,353,958
增 添	83,843	10,564	94,407
處 分	<u>(35,707)</u>	<u>-</u>	<u>(35,707)</u>
民國112年12月31日餘額	<u>\$ 2,383,094</u>	<u>29,564</u>	<u>2,412,658</u>
民國111年1月1日餘額	\$ 2,319,408	28,278	2,347,686
增 添	18,364	2,626	20,990
處 分	<u>(2,814)</u>	<u>(11,904)</u>	<u>(14,718)</u>
民國111年12月31日餘額	<u>\$ 2,334,958</u>	<u>19,000</u>	<u>2,353,958</u>
折舊：			
民國112年1月1日餘額	\$ 1,191,829	14,103	1,205,932
折 舊	195,150	3,237	198,387
處 分	<u>(33,987)</u>	<u>-</u>	<u>(33,987)</u>
民國112年12月31日餘額	<u>\$ 1,352,992</u>	<u>17,340</u>	<u>1,370,332</u>
民國111年1月1日餘額	\$ 984,577	22,946	1,007,523
折 舊	207,784	3,061	210,845
處 分	<u>(532)</u>	<u>(11,904)</u>	<u>(12,436)</u>
民國111年12月31日餘額	<u>\$ 1,191,829</u>	<u>14,103</u>	<u>1,205,932</u>
帳面價值：			
民國112年12月31日	<u>\$ 1,030,102</u>	<u>12,224</u>	<u>1,042,326</u>
民國111年1月1日	<u>\$ 1,334,831</u>	<u>5,332</u>	<u>1,340,163</u>
民國111年12月31日	<u>\$ 1,143,129</u>	<u>4,897</u>	<u>1,148,026</u>

2.擔 保

本公司以飛行設備作為長期借款抵押品，請詳附註六(九)及附註八。

3.保 險

本公司航空器、不動產及動產等資產，基於航空產業風險之特殊性，均有投保適足保險，以分散營運可能產生之風險。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

(五)使用權資產

本公司承租房屋及建築及飛行設備等之變動明細如下：

	房屋及建築	飛行設備	總 計
使用權資產成本：			
民國112年1月1日餘額	\$ 74,644	11,849,837	11,924,481
增 添	10,579	2,623,481	2,634,060
減 少	-	(969,962)	(969,962)
民國112年12月31日餘額	<u>\$ 85,223</u>	<u>13,503,356</u>	<u>13,588,579</u>
民國111年1月1日餘額	\$ 53,014	9,637,432	9,690,446
增 添	22,192	2,243,774	2,265,966
減 少	(562)	(31,369)	(31,931)
民國111年12月31日餘額	<u>\$ 74,644</u>	<u>11,849,837</u>	<u>11,924,481</u>
使用權資產之折舊：			
民國112年1月1日餘額	\$ 47,526	5,010,731	5,058,257
本期折舊	12,323	1,516,341	1,528,664
減 少	-	(969,962)	(969,962)
民國112年12月31日餘額	<u>\$ 59,849</u>	<u>5,557,110</u>	<u>5,616,959</u>
民國111年1月1日餘額	\$ 35,745	3,532,099	3,567,844
本期折舊	12,343	1,478,632	1,490,975
減 少	(562)	-	(562)
民國111年12月31日餘額	<u>\$ 47,526</u>	<u>5,010,731</u>	<u>5,058,257</u>
帳面價值：			
民國112年12月31日	<u>\$ 25,374</u>	<u>7,946,246</u>	<u>7,971,620</u>
民國111年1月1日	<u>\$ 17,269</u>	<u>6,105,333</u>	<u>6,122,602</u>
民國111年12月31日	<u>\$ 27,118</u>	<u>6,839,106</u>	<u>6,866,224</u>

截至民國一一二年及一一一年十二月三十一日止，本公司之使用權資產均未有提供作質押擔保之情形。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

(六)無形資產

本公司無形資產之成本及攤銷明細如下：

	電腦軟體	商標權	總 計
無形資產成本：			
民國112年1月1日餘額	\$ 67,358	168,280	235,638
獨立取得	577	-	577
民國112年12月31日餘額	<u>\$ 67,935</u>	<u>168,280</u>	<u>236,215</u>
民國111年1月1日餘額	\$ 69,305	168,280	237,585
獨立取得	1,822	-	1,822
處 分	(3,769)	-	(3,769)
民國111年12月31日餘額	<u>\$ 67,358</u>	<u>168,280</u>	<u>235,638</u>
無形資產之攤銷：			
民國112年1月1日餘額	\$ 46,504	18,338	64,842
本期攤銷	9,894	12,945	22,839
民國112年12月31日餘額	<u>\$ 56,398</u>	<u>31,283</u>	<u>87,681</u>
民國111年1月1日餘額	\$ 36,782	5,394	42,176
本期攤銷	13,491	12,944	26,435
處 分	(3,769)	-	(3,769)
民國111年12月31日餘額	<u>\$ 46,504</u>	<u>18,338</u>	<u>64,842</u>
帳面價值：			
民國112年12月31日餘額	<u>\$ 11,537</u>	<u>136,997</u>	<u>148,534</u>
民國111年1月1日餘額	<u>\$ 32,523</u>	<u>162,886</u>	<u>195,409</u>
民國111年12月31日餘額	<u>\$ 20,854</u>	<u>149,942</u>	<u>170,796</u>

本公司於民國一一〇年七月同Tiger Airways Holdings Pte Ltd購買商標，含支付直接可歸屬成本計168,280千元，以達解決本公司長期支付商標授權使用費之情事及品牌永續經營之效用，截至民國一一二年十二月三十一日止，部分國家尚未辦妥所有商標移轉程序，本公司業已依合約約定支付167,886千元，其餘款項列「其他應付款」。

截至民國一一二年及一一一年十二月三十一日止，本公司之無形資產均未有提供作質押擔保之情形。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

(七)其他流動資產

	112.12.31	111.12.31
預付油料款	\$ 102,927	52,782
暫付維修款	220,645	116,231
暫付稅款	63,532	14,241
其他	53,794	48,365
	<u>\$ 440,898</u>	<u>231,619</u>

(八)短期借款

	112.12.31	111.12.31
無擔保銀行借款	\$ -	800,000
尚未使用額度	\$ 2,943,091	1,444,435
利率區間	-	1.39%~1.90%

上述銀行借款皆未有資產提供質押擔保之情形，另尚未使用額度已含應付短期票券之額度。

(九)長期借款

本公司長期借款之明細如下：

	112.12.31		
	幣別	利率區間	到期年度
擔保銀行借款	台幣	2.00378%	116
減：一年內到期部份			
合計			\$ 330,909
尚未使用額度			(118,182)
			<u>\$ 212,727</u>
			<u>\$ -</u>

	111.12.31		
	幣別	利率區間	到期年度
擔保銀行借款	台幣	1.39922%-1.61210%	112-116
無擔保銀行借款	台幣	1.52500%-1.61210%	112-113
減：一年內到期部份			
合計			\$ 2,185,455
尚未使用額度			440,000
			(818,182)
			<u>\$ 1,807,273</u>
			<u>\$ 300,000</u>

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

1. 本公司提供飛行設備作為本公司部分銀行借款抵押擔保，請詳附註八。
2. 本公司依「交通部對受嚴重特殊傳染性肺炎影響發生營運困難事業紓困振興辦法」及「對受嚴重特殊傳染性肺炎影響發生營運困難航空產業紓困貸款保證作業實施要點」向金融機構申請維持營運之專案融通貸款，由政府提撥專款並提供八成信用保證，於民國一一二年及一一一年十二月三十一日合計取得額度0千元及2,200,000千元，截至民國一一二年及一一一年十二月三十一日止未償還餘額分別為0千元及2,200,000千元，上述借款到期日為動撥日起兩年內及四年內清償。本公司於民國一一一年度取得政府利息補貼11,576千元，帳列「其他收入」。

(十) 租賃負債

本公司租賃負債之帳面金額如下：

	112.12.31	111.12.31
流動	\$ <u>1,624,568</u>	<u>1,498,200</u>
非流動	\$ <u>6,729,221</u>	<u>5,812,667</u>

認列於損益之金額如下：

	112年度	111年度
租賃負債之利息費用	\$ <u>209,842</u>	<u>195,296</u>
短期租賃之費用	\$ <u>24,452</u>	<u>4,728</u>

認列於現金流量表之金額如下：

	112年度	111年度
租賃之現金流出總額	\$ <u>1,757,813</u>	<u>1,629,518</u>

本公司承租飛行設備之租賃期間通常為十年，租期於民國一一二年至一二二年前陸續到期，於租賃期間終止時，本公司對租賃飛行設備並無優惠承購款。

本公司承租辦公設備及運輸設備，該等租賃為短期租賃及低價值租賃資產，本公司選擇適用豁免認列規定而不認列其相關使用權資產及租賃負債。

民國一一二年及一一一年十二月三十一日，本公司因租賃合約所支付存出保證金均為美金9,220千元，其中1架客機係由母公司-中華航空股份有限公司以背書保證形式擔保，擔保上限為美金28,512千元，民國一一二年及一一一年十二月三十一日擔保金額均為美金6,741千元，另部分租賃飛機之保證金本公司係以開立信用狀之方式擔保，民國一一二年及一一一年十二月三十一日擔保金額分別為美金6,070千元及12,765千元，其中部分信用狀之開立係以質押定存單方式為之，請詳附註八。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

(十一)負債準備

本公司承租之飛行設備，其租機合約到期而須返還飛行設備予出租人時，按照合約約定依據飛機使用年份及飛行小時數、起落次數及發動機轉數等進行修護，具有現存義務而需於簽訂租約或於租賃期間時認列負債準備，負債準備之明細如下：

	<u>112年度</u>	<u>111年度</u>
負債準備—流動：		
期初餘額	\$ 109,986	82,206
本期新增	146,713	17,459
本期重分類	10,940	-
本期沖銷	(106,135)	-
匯率影響數	<u>(10,852)</u>	<u>10,321</u>
期末餘額	<u><u>\$ 150,652</u></u>	<u><u>109,986</u></u>
	<u>112年度</u>	<u>111年度</u>
負債準備—非流動：		
期初餘額	\$ 257,991	119,168
本期新增	139,144	129,949
本期重分類	(10,940)	-
匯率影響數	<u>(761)</u>	<u>8,874</u>
期末餘額	<u><u>\$ 385,434</u></u>	<u><u>257,991</u></u>

(十二)員工福利

1.確定福利計畫

本公司確定福利義務現值與計畫資產公允價值之調節如下：

	<u>112.12.31</u>	<u>111.12.31</u>
確定福利義務之現值	\$ 16,634	11,548
計畫資產之公允價值	<u>(8,984)</u>	<u>(7,758)</u>
淨確定福利淨負債(帳列其他非流動負債)	<u><u>\$ 7,650</u></u>	<u><u>3,790</u></u>

本公司之確定福利計畫提撥至台灣銀行之勞工退休準備金專戶。適用勞動基準法之每位員工之退休支付，係依據服務年資所獲得之基數及其退休前六個月之平均薪資計算。

(1)計畫資產組成

本公司依勞動基準法提撥之退休基金係由勞動部勞動基金運用局(以下簡稱勞動基金局)統籌管理，依「勞工退休基金收支保管及運用辦法」規定，基金之運用，其每年決算分配之最低收益，不得低於依當地銀行二年定期存款利率計算之收益。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

截至報導日，本公司之台灣銀行勞工退休準備金專戶餘額為8,984千元。勞工退休基金資產運用之資料包括基金收益率以及基金資產配置，請詳行政院勞工委員會勞工退休基金監理會網站公布之資訊。

(2)確定福利義務現值之變動

本公司民國一一二年度及一一一年度確定福利義務現值變動如下：

	112年度	111年度
1月1日確定福利義務	\$ 11,548	12,516
前期服務成本	3,167	3,627
當期服務成本及利息	153	85
淨確定福利負債再衡量數	1,766	(4,680)
12月31日確定福利義務	<u>\$ 16,634</u>	<u>11,548</u>

(3)計畫資產公允價值之變動

本公司民國一一二年度及一一一年度確定福利計畫資產公允價值之變動如下：

	112年度	111年度
1月1日計畫資產之公允價值	\$ 7,758	6,515
利息收入	107	47
淨確定福利負債再衡量數	61	559
已提撥至計畫之金額	1,058	637
12月31日計畫資產之公允價值	<u>\$ 8,984</u>	<u>7,758</u>

(4)認列為損益之費用

本公司民國一一二年度及一一一年度列報為費用之明細如下：

	112年度	111年度
當期服務成本	\$ 3,167	3,627
利息成本	46	38
	<u>\$ 3,213</u>	<u>3,665</u>
營業成本	<u>\$ 3,213</u>	<u>3,665</u>

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

(5)認列為其他綜合損益之淨確定福利負債之再衡量數

本公司民國一一二年度及一一一年度累計認列於其他綜合損益之淨確定福利負債之再衡量數如下：

	<u>112年度</u>	<u>111年度</u>
1月1日期初餘額	\$ 3,943	(1,297)
本期認列利益(損失)	(1,705)	5,240
12月31日累積餘額	<u>\$ 2,238</u>	<u>3,943</u>

(6)精算假設

本公司於財務報導結束日用以決定確定福利義務現值之重大精算假設如下：

	<u>112年度</u>	<u>111年度</u>
折現率	1.21 %	1.32 %
未來薪資增加	1.00 %	1.00 %

本公司預計於民國一一二年度報導日後之一年內支付予確定福利計畫之提撥金額為1,085千元。

確定福利計畫之加權平均存續期間為9.5年。

(7)敏感度分析

民國一一二年及一一一年十二月三十一日當採用之主要精算假設變動對確定福利義務現值之影響如下：

	<u>折現率</u>		<u>未來薪資增加率</u>	
	<u>增加0.25%</u>	<u>減少0.25%</u>	<u>增加0.50%</u>	<u>減少0.50%</u>
112年12月31日				
對確定福利義務現值之影響	\$ (299)	299	(549)	582
111年12月31日				
對確定福利義務現值之影響	\$ (243)	254	(473)	497

上述之敏感度分析係基於其他假設不變的情況下分析單一假設變動之影響。實務上許多假設的變動則可能是連動的。敏感度分析係與計算資產負債表之淨確定福利負債所採用的方法一致。

本期編製敏感度分析所使用之方法與假設與前期相同。

2.確定提撥計畫

本公司之確定提撥計畫係依勞工退休金條例之規定，依勞工每月工資6%之提繳率，提撥至勞工保險局之勞工退休金個人專戶。在此計畫下本公司提撥固定金額至勞工保險局後，即無支付額外金額之法定或推定義務。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

本公司民國一一二年度及一一一年度確定提撥退休金辦法下之退休金費用分別為34,927千元及29,029千元，已提撥至勞工保險局。

(十三)所得稅

1.本公司之所得稅費用明細如下：

	<u>112年度</u>	<u>111年度</u>
當期所得稅費用(利益)		
當期產生	\$ 1,284	1
調整前期之當期所得稅	-	-
當期所得稅費用(利益)	<u>1,284</u>	<u>1</u>
遞延所得稅費用(利益)		
暫時性差異之發生及迴轉	459,908	(726,720)
遞延所得稅利益	<u>459,908</u>	<u>(726,720)</u>
所得稅利益	<u><u>\$ 461,192</u></u>	<u><u>(726,719)</u></u>

本公司民國一一二年度及一一一年度直接認列於權益之所得稅費用(利益)明細如下：

	<u>112年度</u>	<u>111年度</u>
現金流量避險	<u><u>\$ (504)</u></u>	<u><u>50</u></u>

本公司民國一一二年度及一一一年度之所得稅利益與稅前淨損之關係調節如下：

	<u>112年度</u>	<u>111年度</u>
稅前淨利(損)	<u><u>\$ 2,288,039</u></u>	<u><u>(3,576,511)</u></u>
依本公司所在地國內稅率計算之所得稅	\$ 457,607	(715,302)
不可扣抵之費用	1,629	(10,885)
國外所得稅	1,284	1
前期高(低)估	<u>672</u>	<u>(533)</u>
所得稅費用(利益)	<u><u>\$ 461,192</u></u>	<u><u>(726,719)</u></u>

本公司於民國一〇九年六月申請分期繳納民國一〇八年度之營利事業所得稅，業經稅捐稽徵機關核准，截至民國一一一年十二月三十一日分期繳納餘額為29,060千元，帳列「本期所得稅負債」項下。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

2.遞延所得稅資產及負債

民國一一二年度及一一一年度遞延所得稅資產及負債之變動如下：

	未實現 兌換損益	現金流量 避險	維修準備	虧損扣抵	其他	合計
遞延所得稅資產：						
民國112年1月1日	\$ 68,951	40	69,755	1,531,579	1,097	1,671,422
(借)貸記損益表	(2,008)	-	35,945	(498,307)	4,462	(459,908)
(借)貸記其他綜合損益	-	504	-	-	-	504
民國112年12月31日	<u>\$ 66,943</u>	<u>544</u>	<u>105,700</u>	<u>1,033,272</u>	<u>5,559</u>	<u>1,212,018</u>
民國111年1月1日	\$ -	90	40,274	967,013	3,416	1,010,793
(借)貸記損益表	68,951	-	29,481	564,566	(2,319)	660,679
(借)貸記其他綜合損益	-	(50)	-	-	-	(50)
民國111年12月31日	<u>\$ 68,951</u>	<u>40</u>	<u>69,755</u>	<u>1,531,579</u>	<u>1,097</u>	<u>1,671,422</u>
遞延所得稅負債：						
民國112年1月1日	\$ -					
借(貸)記損益表	-					
民國112年12月31日	<u>\$ -</u>					
民國111年1月1日	\$ 66,040					
借(貸)記損益表	(66,040)					
民國111年12月31日	<u>\$ -</u>					

3.所得稅核定情形

本公司營利事業所得稅結算申報已奉稽徵機關核定至民國一一〇年度。

(十四)資本及其他權益

民國一一二年及一一一年十二月三十一日，本公司額定股本皆為6,000,000千元，每股面額10元，實際發行股份分別為普通股449,000及400,000千股。所有已發行股份之股數均已收取。

1.普通股之發行

本公司於民國一一二年二月十三日經董事會決議通過辦理現金增資發行新股，發行普通股36,000千股，授權決定以每股25元溢價發行，總金額計900,000千元，以民國一一二年五月十六日為增資基準日。所有增資款均已收取，並於民國一一二年五月二十九日完成相關登記程序。

本公司於民國一一二年五月五日經董事會決議通過辦理初次上市掛牌前現金增資發行新股，發行普通股13,000千股，授權決定以每股42.6元之承銷價格溢價發行，總金額計553,800千元，以民國一一二年八月十一日為增資基準日。所有增資款均已收款，並於民國一一二年八月二十三日完成相關登記程序。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

2. 資本公積

本公司資本公積餘額內容如下：

	<u>112.12.31</u>	<u>111.12.31</u>
發行股票溢價	\$ 960,800	-
員工認股權	25,442	-
已失效認股權	3,839	-
其 他	<u>-</u>	<u>9</u>
	<u>\$ 990,081</u>	<u>9</u>

本公司分別於民國一一二年六月一日及民國一一一年六月二十四日經股東會決議以資本公積9千元及2,040,605千元彌補虧損。

本公司於民國一一二年二月十三日及五月五日經董事會決議通過辦理現金增資發行新股，依法保留予員工認購，請詳附註六(十五)說明。

依公司法規定，資本公積需優先填補虧損後，始得按股東原有股份之比例以已實現之資本公積發給新股或現金。前項所稱之已實現資本公積，包括超過票面金額發行股票所得之溢額及受領贈與之所得。依發行人募集與發行有價證券處理準則規定，得撥充資本之資本公積，每年撥充之合計金額，不得超過實收資本額百分之十。

3. 保留盈餘

依本公司章程規定，本公司每年度決算如有盈餘時，應依法繳納稅捐、彌補累積虧損後，次提百分之十為法定盈餘公積，其餘再依法令規定提列或迴轉特別盈餘公積，如尚有盈餘，併同累積未分配盈餘，嗣依下列原則，由董事會擬定分配案：以不低於百分之五十之額度內分派股東股息及紅利。惟當年度稅前盈餘經依上述方式計算扣除後，如其可分配之數額不足時，得以累積未分配盈餘支應；本公司無虧損時，得依財務、業務及經營面等因素之考量，將公積之全部或一部依法令或主管機關規定發放新股或現金。前開股息及紅利之發放得以股票或現金方式為之，惟現金股利不低於全部股利之百分之三十。

依公司法規定，以發行新股方式為之時，應提請股東會決議後分派之；如以發放現金之方式為之時，授權董事會以三分之二以上董事之出席，及出席董事過半數之決議，並報告股東會。

(1) 法定盈餘公積

公司無虧損時，得經股東會決議，以法定盈餘公積發給新股或現金，惟以該項公積超過實收資本額百分之二十五之部分為限。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

(2)特別盈餘公積

依金管會規定，本公司於分派可分配盈餘時，就當年度發生之帳列其他股東權益減項淨額，自當期稅後淨利加計當期稅後淨利以外項目計入當期末分配盈餘之數額與前期未分配盈餘補提列特別盈餘公積；屬前期累積之其他股東權益減項金額，則自前期未分配盈餘補提列特別盈餘公積不得分派。嗣後其他股東權益減項數額有迴轉時，得就迴轉部份分派盈餘。

(3)盈餘分配

本公司於民國一一二年六月一日及民國一十一年六月二十四日經股東會決議民國一一一年度及民國一一〇年度虧損撥補案，無盈餘分配；彌補虧損請詳附註六(十四)資本公積段落說明。

4.其他權益(稅後淨額)

	<u>避險工具之(損)益</u>
民國112年1月1日餘額	\$ (159)
避險工具公允價值變動(損)益	(7,815)
重分類至損益之避險工具公允價值變動(損)益	5,797
民國112年12月31日餘額	<u>\$ (2,177)</u>
民國111年1月1日餘額	\$ (359)
避險工具公允價值變動損益	(24,501)
重分類至損益避險工具公允價值變動(損)益	24,701
民國111年12月31日餘額	<u>\$ (159)</u>

(十五)股份基礎給付

本公司於民國一一二年度經董事會決議辦理現金增資，保留7,350千股予員工認購，相關資訊如下：

	<u>112年度</u>
給與日	112年8月7日/112年3月13日
給與數量	1,950千股/5,400千股
既得條件	立即既得

本公司於民國一一二年度採用Black-Scholes選擇權評價模式估計給與日股份基礎給付之公允價值，每單位認股權之公允價值為0.0000014元及5.4225元，於民國一一二年度共認列酬勞成本29,281千元，列為營業費用項下，資本公積認列請參閱附註六(十四)。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

(十六)每股盈虧

本公司基本每股盈虧之計算如下：

	112年度	111年度
基本每股盈餘(虧)		
歸屬於本公司普通股之權益持有人淨利(損)	\$ 1,826,847	(2,849,792)
普通股加權平均流通在外股數(千股)	427,778	400,000
基本每股盈餘(虧)(元)	\$ 4.27	(7.12)
稀釋每股盈餘(虧)		
歸屬於本公司普通股權益持有人之淨利	\$ 1,826,847	
普通股加權平均流通在外股數(千股)	428,746	
具稀釋作用之潛在普通股影響		
員工股票酬勞之影響(千股)	-	
普通股加權平均流通在外股數(調整影響數後)(千股)	428,746	
稀釋每股盈餘(虧)(元)	\$ 4.26	

(十七)客戶合約之收入

1.收入之細分

	112年度	111年度
主要地區市場：		
東北亞	\$ 10,505,177	714,227
東南亞	1,164,895	99,942
臺灣	465,337	492,729
澳門	332,927	7,929
	\$ 12,468,336	1,314,827
主要服務：		
客運收入	\$ 12,112,893	1,287,918
地勤代理收入	252,435	161
貨運收入	52,781	19,755
其他	50,227	6,993
	\$ 12,468,336	1,314,827

2.合約餘額

	112.12.31	111.12.31
應收帳款	\$ 211,022	76,188
應收帳款—關係人	60	55,299
減：備抵損失	-	-
合計	\$ 211,082	131,487
合約負債-客運服務及顧客忠誠計畫	\$ 2,798,434	1,567,632

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

應收帳款及其減損之揭露請詳附註六(三)。

民國一一二年及一一一年一月一日合約負債期初餘額於民國一一二年度及一一一年度認列為收入之金額分別為1,507,449千元及2,820千元。

合約負債主要係因預收客運服務款項及遞延認列顧客忠誠計畫相關收入所產生，本公司將於實際載運提供服務或該等顧客忠誠計畫之回饋金被兌換或失效時轉列收入。合約負債之變動主係源自本公司滿足履約義務之時點與客戶付款時點之差異造成變動。

(十八)員工及董事酬勞

依本公司章程規定，年度如有稅前淨利，應提撥不低於百分之一為員工酬勞，但本公司尚有累積虧損時，應預先保留彌補數額，再依前述比例提撥員工酬勞；董事及其他主要管理階層之薪酬係由薪資報酬委員會依照個人績效及參考同業通常水準決定。

本公司各該段期間之稅前淨利扣除員工及董事酬勞前之金額，先扣除累積虧損後，再就其餘額乘上本公司章程所訂定之員工酬勞分派成數為估計基礎，並列報為民國一一二年度及一一一年度營業費用。

本公司各該段期間之稅前淨利扣除員工及董事酬勞前之金額，先扣除累積虧損後，再就其餘額乘上本公司章程所訂定之員工酬勞分派成數為估計基礎，並列報為民國一一二年度及一一一年度之營業費用。

本公司民國一一二年度為盈餘，惟扣除待彌補虧損後為累計虧損，及民國一一一年度為虧損，故均無估列員工及董事酬勞。相關資訊可至公開資訊觀測站查詢。

(十九)營業外收入及支出

1.利息收入

本公司利息收入明細如下：

	112年度	111年度
銀行存款利息	\$ 134,272	26,618

2.其他收入

本公司其他收入明細如下：

	112年度	111年度
其他	\$ 41,770	28,288

3.其他利益及損失

本公司其他利益及(損失)明細如下：

	112年度	111年度
外幣兌換(損)益淨額	\$ (11,028)	(582,457)
其他	(1,742)	(2,283)
	\$ (12,770)	(584,740)

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

4.財務成本

本公司財務成本明細如下：

	112年度	111年度
銀行借款	\$ 33,816	44,946
租賃負債利息	209,842	195,296
	<u>\$ 243,658</u>	<u>240,242</u>

(二十)金融工具

1.信用風險

(1)信用風險最大暴險之金額

金融資產及合約資產之帳面金額代表最大信用暴險金額。

(2)信用風險集中情況

由於本公司大部分收入為預收款項，並有廣大客戶群，未顯著集中與單一客戶進行交易，故應收帳款之信用風險並無顯著集中之虞。而為降低信用風險，本公司亦定期持續評估客戶財務狀況，並要求客戶提供銀行保證或是擔保品。

(3)應收款項及債務證券之信用風險

應收帳款之信用風險暴險資訊請詳附註六(三)。

其他按攤銷後成本衡量之金融資產包括其他應收款等。

上開均為信用風險低之金融資產，因此按十二個月預期信用損失金額衡量該期間之備抵損失（本公司如何判定信用風險低之說明請詳附註四(六)）。

2.流動性風險

下表為金融負債之合約到期日，包含估計利息但不包含淨額協議之影響。

	帳面金額	合 約 現金流量	1年以內	1年以上 至5年	超過5年
112年12月31日					
非衍生金融負債					
長期借款(含一年內到期)	\$ 330,909	343,341	125,286	218,055	-
租賃負債	8,353,789	9,511,838	1,885,850	4,554,938	3,071,050
應付帳款(含關係人)	799,581	799,581	799,581	-	-
其他應付款	289,596	289,596	289,596	-	-
小 計	<u>9,773,875</u>	<u>10,944,356</u>	<u>3,100,313</u>	<u>4,772,993</u>	<u>3,071,050</u>
衍生金融負債					
避險目的之遠期外匯合約	2,720	2,720	2,720	-	-
合 計	<u>\$ 9,776,595</u>	<u>10,947,076</u>	<u>3,103,033</u>	<u>4,772,993</u>	<u>3,071,050</u>

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

111年12月31日	帳面金額	合 約 現金流量	1年以內	1年以上 至5年	超過5年
非衍生金融負債					
短期借款	\$ 800,000	803,354	803,354	-	-
長期借款(含一年內到期)	2,625,455	2,683,717	858,956	1,824,761	-
租賃負債	7,310,867	7,964,237	1,683,151	4,275,932	2,005,154
應付帳款(含關係人)	368,338	368,338	368,338	-	-
其他應付款	116,090	116,090	116,090	-	-
小 計	11,220,750	11,935,736	3,829,889	6,100,693	2,005,154
衍生金融負債					
避險目的之遠期外匯合約	198	198	198	-	-
合 計	<u>\$ 11,220,948</u>	<u>11,935,934</u>	<u>3,830,087</u>	<u>6,100,693</u>	<u>2,005,154</u>

本公司並不預期到期日分析之現金流量發生時點會顯著提早，或實際金額會有顯著不同。

3.匯率風險

(1)匯率風險之暴險

本公司暴露於重大外幣匯率風險之金融資產及負債如下：

112.12.31					111.12.31				
外幣		匯率		台幣	外幣		匯率		台幣
金融資產									
貨幣性項目									
美 金	\$	135,085	美金/台幣	30.769	4,156,450	76,282	美金/台幣	30.675	2,339,947
韓 元		1,314,096	韓元/台幣	0.024	31,367	1,451,791	韓元/台幣	0.024	35,249
人 民 幣		115,113	人民幣/台幣	4.329	498,325	25,688	人民幣/台幣	4.413	113,363
日 幣		517,895	日幣/台幣	0.217	112,523	911,395	日幣/台幣	0.232	211,170
金融負債									
貨幣性項目									
美 金		264,095	美金/台幣	30.769	8,126,003	253,421	美金/台幣	30.675	7,773,650
日 幣		856,190	日幣/台幣	0.217	186,024	320,437	日幣/台幣	0.232	74,245

(2)敏感性分析

本公司貨幣性項目之匯率風險主要來自於以外幣計價之現金及約當現金、應收帳款(含關係人)、其他應收款、存出保證金、應付帳款(含關係人)、其他應付款及租賃負債等，於換算時產生外幣兌換損益。民國一一二年及一一一年十二月三十一日當新台幣相對於美金、韓元、日幣及人民幣貶值或升值1%，而其他所有因素維持不變之情況下，民國一一二年及一一一年十二月三十一日之稅前淨損將分別變動35,176千元及51,499千元。兩期分析採用相同基礎。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

4.利率分析

本公司之金融資產及負債利率暴險於本附註之流動性風險管理中說明。

下列敏感度分析係依非衍生工具於報導日之利率暴險而決定。對於浮動利率負債，其分析方式係假設報導日流通在外之負債金額於整年度皆流通在外。

若利率增加或減少1%，在所有其他變數維持不變之情況下，本公司民國一一二年度及一一一年度之稅前淨利將分別變動66千元及536千元，主因係本公司之浮動利率借款。

5.公允價值資訊

(1)金融工具之種類及公允價值

本公司避險之金融資產及負債係以重複性為基礎按公允價值衡量。各種類金融資產及金融負債之帳面金額及公允價值(包括公允價值等級資訊，但非按公允價值衡量金融工具之帳面金額為公允價值之合理近似值者及租賃負債，依規定無須揭露公允價值資訊)列示如下：

112.12.31					
		公允價值			
	帳面金額	第一級	第二級	第三級	合 計
按攤銷後成本衡量之金融資產：					
現金及約當現金	\$ 5,388,841	-	-	-	-
應收帳款(含關係人)	211,082	-	-	-	-
其他應收款	94,527	-	-	-	-
存出保證金	318,841	-	-	-	-
受限制資產	259,154	-	-	-	-
合 計	\$ 6,272,445	-	-	-	-
避險之金融負債	\$ 2,720	-	2,720	-	2,720
攤銷後成本衡量之金融負債：					
長期借款(含一年內到期)	330,909	-	-	-	-
租賃負債	8,353,789	-	-	-	-
應付帳款(含關係人)	799,581	-	-	-	-
其他應付款	289,596	-	-	-	-
小 計	9,773,875	-	-	-	-
合 計	\$ 9,776,595	-	2,720	-	2,720
111.12.31					
		公允價值			
	帳面金額	第一級	第二級	第三級	合 計
按攤銷後成本衡量之金融資產：					
現金及約當現金	\$ 2,857,768	-	-	-	-
應收帳款(含關係人)	131,487	-	-	-	-
其他應收款	36,937	-	-	-	-
存出保證金	319,186	-	-	-	-
受限制資產	464,469	-	-	-	-
合 計	\$ 3,809,847	-	-	-	-

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

	111.12.31				
	帳面金額	公允價值			合 計
		第一級	第二級	第三級	
避險之金融負債	\$ 198	-	198	-	198
按攤銷後成本衡量之金融負債：					
短期借款	\$ 800,000	-	-	-	-
長期借款(含一年內到期)	2,625,455	-	-	-	-
租賃負債	7,310,867	-	-	-	-
應付帳款(含關係人)	368,338	-	-	-	-
其他應付款	116,090	-	-	-	-
小 計	11,220,750	-	-	-	-
合 計	\$ 11,220,948	-	198	-	198

(2)非按公允價值衡量之金融工具之公允價值評價技術

本公司估計非按公允價值衡量之工具所使用之方法及假設如下：

(2.1)按攤銷後成本衡量之金融資產

如有活絡市場之公開報價，則以市場價格為公允價值；若無市場價格可供參考時，則採用評價方法估計或使用交易對手報價。

(2.2) 按攤銷後成本衡量之金融資產及負債

若有成交或造市者之報價資料者，則以最近成交價格及報價資料作為評估公允價值之基礎。若無市場價值可供參考時，則採用評價方法估計。採用評價方法所使用之估計及假設為現金流量之折現值估計公允價值。

(3)按公允價值衡量金融工具之公允價值評價技術

衍生金融工具係根據廣為市場使用者所接受之評價模型評價，例如折現法及選擇權定價模型。遠期外匯合約通常係根據目前之遠期匯率評價。

(4)第一等級與第二等級間之移轉

民國一一二年度及一一一年度並無任何移轉。

(二十一)財務風險管理

1.概要

本公司因金融工具之使用而暴露於下列風險：

(1)信用風險

(2)流動性風險

(3)市場風險

本附註表達本公司上述各項風險之暴險資訊、本公司衡量及管理風險之目標、政策及程序。進一步量化揭露請詳財務報告各該附註。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

2.風險管理架構

董事會負責監督本公司之風險管理架構。管理團隊負責發展及控管本公司之風險管理政策，並定期向董事會報告其運作。

本公司之風險管理政策之建置係為辨認及分析本公司所面臨之風險，及設定適當風險限額及控制，並監督風險及風險限額之遵循。風險管理政策及系統係定期覆核以反映市場情況及本公司運作之變化。本公司透過訓練、管理準則及作業程序，以發展有紀律且具建設性之控制環境，使所有員工了解其角色及義務。

本公司之審計委員會監督管理人員如何監控本公司風險管理政策及程序之遵循，及覆核本公司對於所面臨風險之相關風險管理架構之適當性。內部稽核人員協助本公司審計委員會扮演監督角色。該等人員進行定期及例外覆核風險管理控制及程序，並將覆核結果報告予審計委員會。

3.信用風險

信用風險係本公司因客戶或金融工具之交易對手無法履行合約義務而產生財務損失之風險，主要來自於本公司應收客戶之帳款及證券投資。

(1)應收帳款及其他應收款

本公司採行之政策係僅與信譽卓著之對象進行交易，並於必要情形下取得擔保品以減輕因拖欠所產生財務損失之風險。本公司僅與評等相當於投資等級之企業進行交易。該等資訊本公司將使用公開可取得之財務資訊及彼此交易紀錄對主要客戶進行評等。本公司持續監督信用暴險以及交易對方之信用評等，並將總交易金額分散至各信用評等合格之客戶，並透過每年由管理團隊覆核及核准之交易對方信用額度限額控制信用暴險。

(2)投 資

銀行存款及其他金融工具之信用風險，係由本公司財務部門衡量並監控。由於本公司之交易對象及履約他方均係信用良好之銀行及具投資等級及以上之金融機構、公司組織及政府機關，無重大之履約疑慮，故無重大之信用風險。

(3)保 證

本公司政策規定不能提供財務保證予任何公司。截至民國一一二年及一一一年十二月三十一日，本公司均無提供任何背書保證。

4.流動性風險

本公司管理流動性風險之目標，係為維持營運所需之現金及約當現金、高流動性之有價證券及足夠的銀行融資額度等，以確保本公司具有充足的財務彈性。

銀行借款對本公司而言係為一項流動性來源。截至民國一一二年及一一一年十二月三十一日止，本公司未動用之銀行融資額度分別為2,943,091千元及1,744,435千元。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

5.市場風險

市場風險係指因市價格變動，如匯率、利率、權益工具價格變動，而影響本公司之收益或所持有金融工具價值之風險。市場風險管理之目標係管控市場風險之暴險程度在可承受範圍內，並將投資報酬最佳化。

本公司為管理市場風險，從事衍生工具交易。一般而言，本公司以採用避險會計來進行損益波動之管理。

(1)匯率風險

本公司暴露於非功能性貨幣計價之採購及租賃交易所產生之匯率風險。本公司之功能性貨幣以新台幣為主，而該等交易主要之計價貨幣為美元。

本公司多以外幣現金及約當現金與外幣應付採購款項及租賃款項互抵所產生之自然避險後之淨部位，輔以買賣遠期外匯的方式進行避險。財務部門積極蒐集匯率資訊以確切掌握匯率走勢，並與往來銀行之外匯部門保持聯繫，以充分掌握市場資訊，以因應匯率變動風險。

(2)利率風險

本公司之金融資產及金融負債利率暴險於本附註之流動性風險管理中說明。

下列敏感度分析係依借款於報導日之利率暴險而決定。本公司內部向主要管理人員報告利率變動時，所使用之變動率為利率增加或減少0.25%，此亦代表管理階層對利率之合理可能變動範圍之評估。

本公司之借款利率變動，若利率增加或減少0.25%，在所有其他因素維持不變之情況下，本公司民國一一二年度及一一一年度之稅前淨利將分別變動17千元及134千元。

(3)油價風險

本公司暴露國際油價市場之風險，惟管理人員持續觀察市場價格變化，並依照市場行情做出因應措施，以降低油價波動對本公司之影響。

(二十二)資本管理

本公司進行資本管理以確保能夠於繼續經營之前提下，藉由將負債及權益餘額最適化，以使股東報酬極大化，本公司資本結構係由本公司之淨負債及權益(即股本、資本公積、保留盈餘、其他權益項目)組成，資本總額係權益之全部組成部分加上淨負債。

由於本公司須維持大量資本，以支應日常營業活動所需，因此本公司之資本管理以確保具有必要之財務資源及營運計劃，以支應未來12個月所需之營運資本、資本支出、債務償還及股利支出等需求。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

民國一一二年度及一一一年度之負債資本比率如下：

	<u>112.12.31</u>	<u>111.12.31</u>
負債總額	\$ 13,814,364	13,541,271
減：現金及約當現金	<u>5,388,841</u>	<u>2,857,768</u>
淨負債	<u>\$ 8,425,523</u>	<u>10,683,503</u>
權益總額	<u>\$ 4,228,774</u>	<u>925,569</u>
負債資本比率	<u>66.58%</u>	<u>92.03%</u>

(二十三)非現金交易之籌資活動

來自籌資活動之負債之調節如下表：

		<u>非現金之變動</u>				
	<u>112.1.1</u>	<u>現金流量</u>	<u>新租賃</u>	<u>匯率變動</u>	<u>租賃給付之變動</u>	<u>112.12.31</u>
短期借款	\$ 800,000	(800,000)	-	-	-	-
長期借款(含一年內到期)	2,625,455	(2,294,546)	-	-	-	330,909
租賃負債	7,310,867	(1,523,519)	2,634,060	(67,619)	-	8,353,789
籌資活動之負債總額	<u>\$ 10,736,322</u>	<u>(4,618,065)</u>	<u>2,634,060</u>	<u>(67,619)</u>	<u>-</u>	<u>8,684,698</u>

		<u>非現金之變動</u>				
	<u>111.1.1</u>	<u>現金流量</u>	<u>新租賃</u>	<u>匯率變動</u>	<u>租賃給付之變動</u>	<u>111.12.31</u>
短期借款	\$ 900,000	(100,000)	-	-	-	800,000
長期借款(含一年內到期)	2,220,000	405,455	-	-	-	2,625,455
租賃負債	5,771,074	(1,429,494)	2,265,965	734,690	(31,368)	7,310,867
籌資活動之負債總額	<u>\$ 8,891,074</u>	<u>(1,124,039)</u>	<u>2,265,965</u>	<u>734,690</u>	<u>(31,368)</u>	<u>10,736,322</u>

七、關係人交易

(一)母公司與最終控制者

中華航空股份有限公司為本公司之母公司及所歸集團之最終控制者，直接及間接持有本公司流通在外普通股股份之78.89%。中華航空股份有限公司已編製供大眾使用之合併財務報告。

(二)關係人名稱及關係

於本財務報告之涵蓋期間內與本公司有交易之關係人如下：

<u>關係人名稱</u>	<u>與本公司之關係</u>
中華航空股份有限公司(華航)	母公司
華信航空股份有限公司(華信航空)	母公司之子公司
華潔洗滌股份有限公司(華潔洗滌)	母公司採權益法評價之被投資公司
華膳空廚股份有限公司(華膳空廚)	母公司採權益法評價之被投資公司
華夏航科國際股份有限公司(華夏)	母公司之子公司
桃園航勤股份有限公司(桃園航勤)	母公司之子公司
臺灣航勤股份有限公司(臺灣航勤)	母公司之子公司
華航大飯店股份有限公司(華航大飯店)	母公司之子公司
華儲股份有限公司(華儲)	母公司之子公司

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

關係人名稱	與本公司之關係
高雄空廚股份有限公司(高雄空廚)	母公司之子公司
臺灣飛機維修股份有限公司(臺飛)	母公司之子公司

(三)與關係人間之重大交易事項

1.營業收入

	112年度	111年度
其他關係人—華信航空	\$ 211,676	488,496
其他關係人	(232)	2,404
	<u>\$ 211,444</u>	<u>490,900</u>

2.營業成本

	112年度	111年度
母公司—華航	\$ 355,805	244,831
其他關係人—華信航空	8,079	9,016
其他關係人—桃園航勤	343,167	27,694
其他關係人—臺灣航勤	101,080	-
其他關係人	7,248	2,704
	<u>\$ 815,379</u>	<u>284,245</u>

本公司與其他關係人-華信航空簽訂濕租合約，華信航空向本公司以濕租方式承租五架客機以經營澎湖、金門航線，按輪檔飛時收取濕租收入，帳列營業收入。

本公司基於營運需求與母公司-華航及其他關係人-臺飛簽訂飛機維修服務契約，維修款項帳列「營業成本」、「應付關係人款項」及「其他流動資產」，截至民國一一二年及一一一年十二月三十一日止，帳列「其他流動資產」餘額分別為12,516千元及11,978千元；另本公司與其他關係人簽訂地勤服務合約。

本公司與關係人間之交易均屬航空運輸業之範疇，關係企業外之可交易對象有限，惟其交易係依雙方議定之價格訂定，其收款條件係依合約約定且與一般交易相當，其帳款之收付期限自1個月至2個月不等。

3.應收關係人款項

帳列項目	關係人類別	112.12.31	111.12.31
應收帳款	母公司—華航	\$ -	70
應收帳款	其他關係人—華信航空	-	54,647
應收帳款	其他關係人	60	582
		<u>\$ 60</u>	<u>55,299</u>

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

4.應付關係人款項

帳列項目	關係人類別	112.12.31	111.12.31
應付帳款	母公司－華航	\$ 32,750	21,022
應付帳款	其他關係人－桃園航勤	78,904	8,361
應付帳款	其他關係人－臺灣航勤	11,633	2,270
應付帳款	其他關係人	2,749	1,071
		<u>\$ 126,036</u>	<u>32,724</u>

5.營業費用

	112年度	111年度
母公司－華航	\$ 9,426	8,726
其他關係人	2,395	1,986
	<u>\$ 11,821</u>	<u>10,712</u>

本公司向關係人租賃辦公室，截至民國一一二年及一一一年十二月三十一日之租賃負債餘額分別為10,580千元及4,954千元。

6.背書保證

	112.12.31		111.12.31	
關係人類別	總額度	已動用	總額度	已動用
母公司－華航	<u>\$ 2,877,292</u>	<u>289,059</u>	<u>2,868,466</u>	<u>286,202</u>

(1)本公司之母公司－華航於民國一一二年及一一一年十二月三十一日為本公司之租賃款項提供背書保證，請詳附註六(十)說明。

(2)本公司於民國一〇八年十月與法國空中巴士公司簽署採購七架A320-neo客機之備忘錄，請詳附註九(一)未認列之合約承諾之說明，基於法國空中巴士公司擔保債權之要求，需由母公司－華航提供背書保證，擔保上限為美金65,000千元。截至民國一一二年及一一一年十二月三十一日，華航提供本公司背書保證動撥金額分別為美金2,654千元及2,590千元。

(3)因背書保證而由本公司支付予母公司－華航之手續費於民國一一二年十二月三十一日止，金額分別為1,289千元及1,193千元，帳列預付設備款及營業費用項下。

(四)主要管理階層交易

主要管理階層人員報酬包括：

	112年度	111年度
短期員工福利	\$ 24,417	19,184
股份基礎給付	432	-
	<u>\$ 24,849</u>	<u>19,184</u>

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

八、質押之資產

本公司提供質押擔保之資產帳面價值明細如下：

資產名稱	質押擔保標的	112.12.31	111.12.31
不動產、廠房及設備	長期借款	\$ 469,151	546,000
已質押定存單(帳 列受限制資產)	油料合約及信用狀保證	259,154	464,469
		<u>\$ 728,305</u>	<u>1,010,469</u>

九、重大或有負債及未認列之合約承諾

- (一)本公司於民國一〇八年十月與法國空中巴士公司簽署採購七架A320 neo客機，每架交易牌告價約為美金104,249千元，總交易牌告價約為美金729,746千元；並簽署二架選購權，每架交易牌告價約為美金104,249千元，總交易牌告價約為美金208,499千元，截至民國一一二年十二月三十一日已預付美金30,202千元(新台幣935,547千元，帳列預付設備款)。預計於民國一一四年至一一六年間陸續交機。
- (二)本公司於民國一〇八年十二月與International Aero Engines, LLC簽訂購買兩部A320 neo備份發動機，總交易牌告價為美金27,345千元，其中一部已於民國一一〇年七月完成接收，第二部備份發動機預定民國一一三年交貨。
- (三)本公司已於民國一〇九年二月分別與Sky High 117 Leasing Company Limited 租賃公司承租3架，Sky High 118 Leasing Company Limited租賃公司承租1架，Sky High 119 Leasing Company Limited 租賃公司承租2架及Sky High 120 Leasing Company Limited租賃公司承租2架之A320-neo客機，總交易牌告價約為美金250,000千元，租賃款項將依照實際年度調幅變動。其中向Sky High 117 Leasing Company Limited簽訂客機，已於民國一一〇年三月、七月及民國一一一年七月各交機1架，向Sky High 118 Leasing Company Limited 簽訂客機，已於民國一一一年三月交機1架，向Sky High 119 Leasing Company Limited簽訂客機，已於民國一一二年九月及十二月各交機1架，其餘於民國一一三年間陸續交機。

(四)本公司已開立而未使用之信用狀明細如下：

帳列項目	112.12.31	111.12.31
已開立未使用之信用狀	\$ 335,678	445,889

十、重大之災害損失：無。

十一、重大之期後事項：無。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

十二、其 他

(一)員工福利、折舊、折耗及攤銷費用功能別彙總如下：

功 能 別 性 質 別	112年度			111年度		
	屬於營業 成本者	屬於營業 費用者	合 計	屬於營業 成本者	屬於營業 費用者	合 計
員工福利費用						
薪資費用	821,140	448,097	1,269,237	432,047	107,649	539,696
勞健保費用	57,457	10,939	68,396	45,638	7,720	53,358
退休金費用	33,112	5,028	38,140	28,033	4,661	32,694
董事酬金	-	8,948	8,948	-	8,195	8,195
其他員工福利費用	4,856	11,223	16,079	3,205	5,463	8,668
折舊費用	1,712,704	14,347	1,727,051	1,687,447	14,373	1,701,820
攤銷費用	-	22,839	22,839	-	26,435	26,435

本公司民國一一二年度及一一一年度員工人數及員工福利費用額外資訊如下：

	112年度	111年度
員工人數	<u>821</u>	<u>687</u>
未兼任員工之董事人數	<u>12</u>	<u>13</u>
平均員工福利費用	<u>\$ 1,720</u>	<u>941</u>
平均員工薪資費用	<u>\$ 1,569</u>	<u>801</u>
平均員工薪資費用調整情形	<u>95.88 %</u>	

本公司薪資報酬政策(包含董事、經理人及員工)如下：

依本公司章程規定，年度如有稅前淨利，應提撥不低於百分之一為員工酬勞，但公司尚有累積虧損時，應預先保留彌補數額，再依前述比例提撥員工酬勞；董事及其他主要管理階層之薪酬係由薪資報酬委員會依照個人績效及參考同業通常水準決定。

本公司飛航、空勤組員、隨機適航簽放及地勤人員等，其薪資增加主係隨服勤航班於民國一一一年十月中旬後，隨客運航班等，營運調增所致。

(二)嚴重特殊傳染性肺炎影響

自民國一〇九年一月下旬起至一一一年十月中旬止，期間爆發之嚴重特殊傳染性肺炎疫情陸續蔓延全球各洲，本公司配合中央流行疫情指揮中心疫情升級建議，縮減往來全球各地之客運航班，目前對營業收入已產生影響，除營運調整外，亦進行資金因應、控管支出等措施，並向政府爭取營運保障、減輕負擔、振興方案三大主軸之協助。本公司已取得政府紓困貸款額度新台幣22億元，並由政府提供利息補貼方案，同時研擬多元營運方案。

另有獲得部分政府營運補助收入或減租等救濟措施，民國一一一年度因疫情影響而收到國內各機場之降落費、地停費、房屋及土地租金補貼等為54,352千元，並依其性質帳列費用減項或其他收入。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

十三、附註揭露事項

(一)重大交易事項相關資訊

民國一一二年度本公司依證券發行人財務報告編製準則之規定，應再揭露之重大交易事項相關資訊如下：

- 1.資金貸與他人：無。
- 2.為他人背書保證：無。
- 3.期末持有有價證券情形(不包含投資子公司、關聯企業及合資權益部分)：無。
- 4.累積買進或賣出同一有價證券之金額達新台幣三億元或實收資本額百分之二十以上：無。
- 5.取得不動產之金額達新台幣三億元或實收資本額百分之二十以上：無。
- 6.處分不動產之金額達新台幣三億元或實收資本額百分之二十以上：無。
- 7.與關係人進、銷貨之金額達新台幣一億元或實收資本額百分之二十以上者：

進(銷)貨之公司	交易對象	關 係	交易情形				交易條件與一般交易不同之情形及原因		應收(付)票據、帳款		備註
			進(銷)貨	金 額	佔總進(銷)貨之比率	授信期間	單 價	授信期間	餘 額	佔總應收(付)票據、帳款之比率	
本公司	華信航空	母公司之轉投資公司	銷貨	(211,676)	(1.70)%	一個月	-		-	- %	
本公司	華航	母公司	進貨	355,805	3.94 %	一個月	-		(32,750)	(4.10)%	
本公司	桃園航勤	母公司之轉投資公司	進貨	343,167	3.80 %	一個月	-		(78,904)	(9.87)%	
本公司	臺灣航勤	母公司之轉投資公司	進貨	101,080	1.12 %	一個月	-		(11,632)	(1.45)%	

- 8.應收關係人款項達新台幣一億元或實收資本額百分之二十以上：無。

- 9.從事衍生工具交易：請詳附註六(二)、(二十)說明。

(二)轉投資事業相關資訊：無。

(三)大陸投資資訊：無。

(四)主要股東資訊：

主要股東名稱	股份	持有股數	持股比例
中華航空股份有限公司		337,624,477	75.19 %

十四、部門資訊

本公司主要經營航空運輸，係從事客貨運航線及地勤業務等，依國際財務報導準則第八號「營運部門」之規定，本公司僅為單一部門。部門損益、部門資產及部門負債資訊與財務報表一致，請詳資產負債表及綜合損益表。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

(一)地區別

本公司地區別資訊如下，其中收入係依據客戶所在地理位置為基礎歸類，而非流動資產則依據資產所在地理位置歸類。民國一一二年度及一一一年度外部客戶收入之地區別資訊，請詳附註六(十七)。

地 區 別	112年度	111年度
非流動資產：		
臺 灣	\$ <u>10,102,181</u>	<u>8,750,939</u>

流動資產包含不動產、廠房及設備、使用權資產、無形資產及預付設備款，惟不包含金融工具及遞延所得稅資產。

(二)重要客戶資訊

本公司係經營國際航空運輸業務，客戶主要為一般社會大眾。

台灣虎航股份有限公司
現金及約當現金明細表
民國一十二年十二月三十一日

單位：新台幣千元

項 目	摘 要	金 額
庫存現金		\$ 231
活期存款	新台幣	1,020,410
	外幣：	1,534,408
	美金(USD 25,973@30.76923)	
	新加坡幣(SGD 2,987@23.31002)	
	泰銖(THB 8,887@0.89646)	
	日幣(JPY 497,371@0.21727)	
	人民幣(CNY 114,363@4.32900)	
	港幣(HKD 12,313@3.93236)	
	韓圓(KRW 184,849@0.02388)	
	披索(PHP 2,944@0.55479)	
	其他外幣	
		<u>2,554,818</u>
定期存款(註1)	新台幣	1,850
	外幣(USD 92,038@30.76923)	<u>2,831,942</u>
		<u>2,833,792</u>
		<u>\$ 5,388,841</u>

註1：定期存款之利率區間為1.10%-6.20%。

應收帳款明細表，請詳附註六(三)。

其他流動資產明細表，請詳附註六(七)。

不動產、廠房及設備變動明細表，請詳附註六(四)。

使用權資產變動明細表，請詳附註六(五)。

遞延所得稅資產明細表，請詳附註六(十三)。

避險之金融負債一流動明細表，請詳附註六(二)。

台灣虎航股份有限公司

應付帳款明細表

民國一十二年十二月三十一日

單位：新台幣千元

項 目	金 額
A廠商	\$ 128,324
B廠商	95,838
C廠商	36,409
D廠商	33,044
其他(均小於5%)	<u>379,930</u>
合 計	<u>\$ 673,545</u>

台灣虎航股份有限公司

其他應付款明細表

民國一十二年十二月三十一日

單位：新台幣千元

項 目	金 額
應付薪資及獎金	\$ 241,746
應付費用	46,904
其他(均小於5%)	946
合 計	\$ <u>289,596</u>
應付商標權，請詳附註六(七)。	

其他流動負債明細表

民國一十二年十二月三十一日

項 目	金 額
代收各場站或國家稅款	\$ 406,179
暫收款	248,929
其他	12,883
合 計	\$ <u>667,991</u>

台灣虎航股份有限公司

長期借款明細表

民國一十二年十二月三十一日

單位：新台幣千元

<u>項 目</u>	<u>銀行別</u>	<u>利率區間</u>	<u>契約區間</u>	<u>借款金額</u>
航空器抵押貸款	台灣銀行	2.00378%	104/3/31~116/3/31	\$ 330,909
減：一年內到期部分				(118,182)
總 計				<u>\$ 212,727</u>

負債準備－非流動明細表，請詳附註六(十一)。

租賃負債明細表，請詳附註六(十)。

營業收入明細表，請詳附註六(十七)。

營業外收入及支出，請詳附註六(十九)。

台灣虎航股份有限公司

營業成本明細表

民國一十二年一月一日至十二月三十一日

單位：新台幣千元

<u>項 目</u>	<u>金 額</u>
空運成本	\$ 5,979,530
場站及運務成本	1,495,268
旅客服務成本	258,846
維修成本	1,134,812
其他營業成本	<u>162,588</u>
合計	<u>\$ 9,031,044</u>

台灣虎航股份有限公司

推銷費用明細表

民國一十二年一月一日至十二月三十一日

單位：新台幣千元

<u>項 目</u>	<u>攤銷費用</u>
手續費及售票網站使用費	\$ 294,374
廣告費	67,603
薪資費用	25,400
其他服務費用	23,307
其他(均小於5%)	37,103
	<u>\$ 447,787</u>

台灣虎航股份有限公司

管理費用明細表

民國一十二年一月一日至十二月三十一日

單位：新台幣千元

<u>項 目</u>	<u>營業費用</u>
薪資費用	\$ 423,318
其他服務費用	71,566
折舊及攤銷費	37,186
郵 電 費	28,275
其他(均小於5%)	<u>60,735</u>
	<u>\$ 621,080</u>

社團法人台北市會計師公會會員印鑑證明書

北市財證字第 1130220 號

會員姓名：
(1) 楊樹芝
(2) 林恒昇

事務所名稱： 安侯建業聯合會計師事務所

事務所地址： 台北市信義區信義路五段7號68樓

事務所統一編號： 04016004

事務所電話： (02)81016666

委託人統一編號： 54381049

會員書字號：
(1) 北市會證字第 3788 號
(2) 北市會證字第 1992 號

印鑑證明書用途： 辦理 台灣虎航股份有限公司

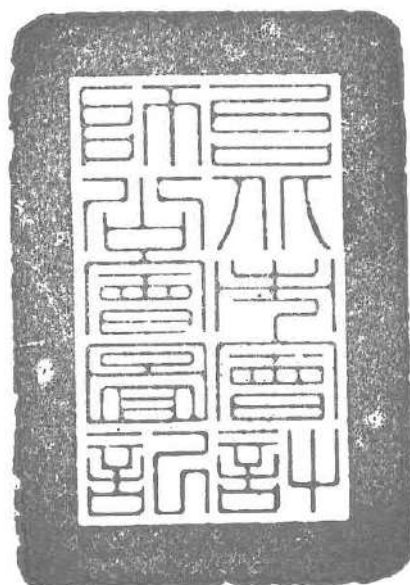
112 年 01 月 01 日 至
112 年度 (自民國 112 年 12 月 31 日) 財務報表之查核簽證。

簽名式 (一)	楊樹芝	存會印鑑 (一)	
簽名式 (二)	林恒昇	存會印鑑 (二)	

理事長：



核對人：



中華民國 113 年 01 月 08 日

附件三

民國 113 年度第三季財務報告暨會計師核閱報告

股票代碼：6757

台灣虎航股份有限公司
財務報告暨會計師核閱報告
民國一一三年及一一二年第三季

公司地址：桃園市大園區航站南路1號
電話：(02)2547-5235

目 錄

項 目	頁 次
一、封 面	1
二、目 錄	2
三、會計師核閱報告書	3
四、資產負債表	4
五、綜合損益表	5
六、權益變動表	6
七、現金流量表	7
八、財務報告附註	
(一)公司沿革	8
(二)通過財務報告之日期及程序	8
(三)新發布及修訂準則及解釋之適用	8～9
(四)重大會計政策之彙總說明	10～11
(五)重大會計判斷、估計及假設不確定性之主要來源	11
(六)重要會計項目之說明	11～27
(七)關係人交易	27～29
(八)質押之資產	30
(九)重大或有負債及未認列之合約承諾	30
(十)重大之災害損失	30
(十一)重大之期後事項	30
(十二)其 他	31
(十三)附註揭露事項	
1.重大交易事項相關資訊	31～32
2.轉投資事業相關資訊	32
3.大陸投資資訊	32
4.主要股東資訊	32
(十四)部門資訊	32



安侯建業聯合會計師事務所
KPMG

台北市110615信義路5段7號68樓(台北101大樓)
68F., TAIPEI 101 TOWER, No. 7, Sec. 5,
Xinyi Road, Taipei City 110615, Taiwan (R.O.C.)

電話 Tel + 886 2 8101 6666
傳真 Fax + 886 2 8101 6667
網址 Web kpmg.com/tw

會計師核閱報告

台灣虎航股份有限公司董事會 公鑒：

前言

台灣虎航股份有限公司民國一一三年及一一二年九月三十日之資產負債表，與民國一一三年及一一二年七月一日至九月三十日及一一三年及一一二年一月一日至九月三十日之綜合損益表，暨民國一一三年及一一二年一月一日至九月三十日之權益變動表及現金流量表，以及財務報告附註(包括重大會計政策彙總)，業經本會計師核閱竣事。依證券發行人財務報告編製準則及金融監督管理委員會認可並發布生效之國際會計準則第三十四號「期中財務報導」編製允當表達之個別財務報告係管理階層之責任，本會計師之責任係依據核閱結果對個別財務報告作成結論。

範圍

本會計師係依照核閱準則2410號「財務報表之核閱」執行核閱工作。核閱個別財務報告時所執行之程序包括查詢(主要向負責財務與會計事務之人員查詢)、分析性程序及其他核閱程序。核閱工作之範圍明顯小於查核工作之範圍，因此本會計師可能無法察覺所有可藉由查核工作辨認之重大事項，故無法表示查核意見。

結論

依本會計師核閱結果，並未發現上開個別財務報告在所有重大方面有未依照證券發行人財務報告編製準則及金融監督管理委員會認可並發布生效之國際會計準則第三十四號「期中財務報導」編製，致無法允當表達台灣虎航股份有限公司民國一一三年及一一二年九月三十日之財務狀況，與民國一一三年及一一二年七月一日至九月三十日及一一三年及一一二年一月一日至九月三十日之財務績效暨民國一一三年及一一二年一月一日至九月三十日之現金流量之情事。

安侯建業聯合會計師事務所

會計師：

楊樹芝



林恆昇



證券主管機關：金管證審字第1040003949號
核准簽證文號：台財證六字第0930105495號
民國一一三年十一月一日

台灣虎航股份有限公司

資產負債表

民國一十三年九月三十日、一十一年十二月三十一日及九月三十日

單位：新台幣千元

		113.9.30		112.12.31		112.9.30				113.9.30		112.12.31		112.9.30	
		金	%	金	%	金	%			金	%	金	%	金	%
資 產															
流動資產：															
1100	現金及約當現金(附註六(一))	\$	9,278,347	45	5,388,841	30	4,838,524	29	2126	避險之金融負債－流動(附註六(二))	\$	4,446	-	2,720	-
1139	避險之金融資產－流動(附註六(二))		963	-	-	-	-	-	2130	合約負債－流動(附註六(十六))		2,692,585	13	2,798,434	15
1172	應收帳款(附註六(三))		336,331	2	211,022	1	181,669	1	2170	應付帳款		776,885	4	673,545	4
1181	應收帳款－關係人(附註六(三)及七)		943	-	60	-	582	-	2180	應付帳款－關係人(附註七)		175,846	1	126,036	1
1200	其他應收款(附註六(三))		22,073	-	94,527	1	20,049	-	2200	其他應付款		345,323	2	289,596	2
1220	本期所得稅資產		33,831	-	15,592	-	10,932	-	2230	本期所得稅負債		-	-	139	-
1300	存貨		-	-	4	-	4	-	2250	負債準備－流動(附註六(十))		164,806	1	150,652	1
1470	其他流動資產(附註六(七)及七)		344,154	2	440,898	2	512,101	3	2280	租賃負債－流動(附註六(九)及七)		1,670,893	8	1,624,568	9
	流動資產合計		10,016,642	49	6,150,944	34	5,563,861	33	2322	一年或一營業週期內到期長期借款(附註六(八)及八)		94,545	-	118,182	1
非流動資產：															
1600	不動產、廠房及設備(附註六(四)及八)		921,590	5	1,042,326	6	1,088,387	7	2399	其他流動負債		803,785	4	667,991	4
1755	使用權資產(附註六(五))		7,185,162	35	7,971,620	44	7,040,518	42		非流動負債：		6,729,114	33	6,451,863	37
1780	無形資產(附註六(六))		133,989	1	148,534	1	153,660	1	2540	長期借款(附註六(八)及八)		141,818	1	212,727	1
1840	遞延所得稅資產		567,484	3	1,212,018	7	1,335,330	8	2550	負債準備－非流動(附註六(十))		669,116	3	385,434	2
1915	預付設備款(附註七及九)		1,148,111	6	939,701	5	645,832	4	2570	遞延所得稅負債		193	-	-	-
1920	存出保證金(附註六(九))		299,095	1	318,841	2	332,831	2	2580	租賃負債－非流動(附註六(九)及七)		6,113,440	30	6,729,221	37
1995	受限制資產(附註六(九)及八)		130,949	-	259,154	1	487,893	3	2600	其他非流動負債		44,800	-	35,119	-
	非流動資產合計		10,386,380	51	11,892,194	66	11,084,451	67		非流動負債合計		6,969,367	34	7,362,501	40
負債及權益總計															
負債總計															
權益(附註六(十三)及(十四))：															
3100	股本		4,490,000	22	4,490,000	25	4,490,000	27	權益總計						
3200	資本公積		-	-	990,081	5	990,081	6	負債及權益總計						
保留盈餘：															
3350	未分配盈餘(待彌補虧損)		2,217,327	11	(1,249,130)	(7)	(1,731,195)	(10)	權益總計						
	保留盈餘小計		2,217,327	11	(1,249,130)	(7)	(1,731,195)	(10)	負債及權益總計						
3400	其他權益		(2,786)	-	(2,177)	-	-	-	權益總計						
	權益總計		6,704,541	33	4,228,774	23	3,748,886	23	負債及權益總計						
負債及權益總計															
		\$	20,403,022	100	18,043,138	100	16,648,312	100			\$	20,403,022	100	18,043,138	100
資產總計															
		\$	20,403,022	100	18,043,138	100	16,648,312	100			\$	20,403,022	100	18,043,138	100

董事長：陳漢銘

經理人：張明璋

會計主管：徐心怡

(請詳閱後附財務報告附註)

民國一十三年及一十二年七月一日至九月三十日及一十三年及一十二年一月一日至九月三十日

單位：新台幣千元

	113年7月至9月		112年7月至9月		113年1月至9月		112年1月至9月	
	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%
4000 營業收入(附註六(十六)及七)	\$ 4,422,368	100	3,576,015	100	12,636,836	100	9,049,248	100
5000 營業成本(附註六(四)(五)(六)(九)(十)(十一)七及十二)	2,985,179	68	2,497,345	70	8,530,761	68	6,460,343	71
營業毛利	1,437,189	32	1,078,670	30	4,106,075	32	2,588,905	29
營業費用(附註六(四)(五)(六)(九)(十一)(十四)(十七)七及十二)：								
6100 推銷費用	134,305	3	108,150	3	420,841	3	326,539	4
6200 管理費用	150,041	3	109,536	3	424,505	3	318,795	4
營業費用合計	284,346	6	217,686	6	845,346	6	645,334	8
營業淨利	1,152,843	26	860,984	24	3,260,729	26	1,943,571	21
營業外收入及支出(附註六(十八))：								
7100 利息收入	78,139	2	35,727	1	212,695	2	85,908	1
7010 其他收入	11,911	-	12,065	-	31,339	-	31,281	-
7020 其他利益及損失	21,412	-	(132,420)	(4)	(169,162)	(1)	(204,525)	(2)
7050 財務成本(附註六(九))	(73,415)	(2)	(52,745)	(1)	(214,658)	(2)	(175,970)	(2)
營業外收入及支出合計	38,047	-	(137,373)	(4)	(139,786)	(1)	(263,306)	(3)
7900 稅前淨利	1,190,890	26	723,611	20	3,120,943	25	1,680,265	18
7950 減：所得稅費用(附註六(十二))	248,215	6	145,232	4	644,567	5	337,188	4
8200 本期淨利	942,675	20	578,379	16	2,476,376	20	1,343,077	14
8300 其他綜合損益：								
8360 後續可能重分類至損益之項目								
8368 避險工具之損益(附註六(二))	(7,389)	-	(1,467)	-	(761)	-	198	-
8399 減：與可能重分類之項目相關之所得稅	1,478	-	294	-	152	-	(39)	-
後續可能重分類至損益之項目合計	(5,911)	-	(1,173)	-	(609)	-	159	-
8300 本期其他綜合損益(稅後淨額)	(5,911)	-	(1,173)	-	(609)	-	159	-
本期綜合損益總額	\$ 936,764	20	\$ 577,206	16	\$ 2,475,767	20	\$ 1,343,236	14
每股盈餘(元)(附註六(十五))								
9750 基本每股盈餘(元)	\$ 2.10		\$ 1.30		\$ 5.52		\$ 3.19	
9850 稀釋每股盈餘(元)	\$ 2.10		\$ 1.30		\$ 5.51		\$ 3.18	



台灣虎航股份有限公司

權益變動表

民國一一三年及一一二一年一月一日至九月三十日

單位：新台幣千元

	股 本	資本公積	保留盈餘 保留盈餘 (待彌補虧損)	其他權益項目 避險工具 之 損 益	權益總額
民國一一二一年一月一日餘額	\$ 4,000,000	9	(3,074,281)	(159)	925,569
其他資本公積變動：					
資本公積彌補虧損	-	(9)	9	-	-
本期淨利	-	-	1,343,077	-	1,343,077
本期其他綜合損益	-	-	-	159	159
本期綜合損益總額	-	-	1,343,077	159	1,343,236
現金增資	490,000	960,800	-	-	1,450,800
股份基礎給付交易	-	29,281	-	-	29,281
民國一一二一年九月三十日餘額	\$ 4,490,000	990,081	(1,731,195)	-	3,748,886
民國一一三年一月一日餘額	\$ 4,490,000	990,081	(1,249,130)	(2,177)	4,228,774
其他資本公積變動：					
資本公積彌補虧損	-	(990,081)	990,081	-	-
本期淨利	-	-	2,476,376	-	2,476,376
本期其他綜合損益	-	-	-	(609)	(609)
本期綜合損益總額	-	-	2,476,376	(609)	2,475,767
民國一一三年九月三十日餘額	\$ 4,490,000	-	2,217,327	(2,786)	6,704,541

董事長：陳漢銘



(請詳閱後附財務報告附註)

經理人：張明璋



會計主管：徐心怡



民國一十三年及一十二年一月一日至九月三十日

單位：新台幣千元

	113年1月至9月	112年1月至9月
營業活動之現金流量：		
本期稅前淨利	\$ 3,120,943	1,680,265
調整項目：		
收益費損項目		
折舊費用	1,345,637	1,293,119
攤銷費用	14,545	17,713
利息費用	214,658	175,970
利息收入	(212,695)	(85,908)
股份基礎給付酬勞成本	-	29,281
處分及報廢不動產、廠房及設備損失	2,897	1,315
未實現外幣兌換損失	89,995	188,761
提列負債準備	423,282	242,472
收益費損項目合計	1,878,319	1,862,723
與營業活動相關之資產／負債淨變動數：		
應收帳款	(125,285)	(105,488)
應收帳款－關係人	(882)	54,715
其他應收款	75,876	17,125
存貨	4	1
其他流動資產	96,743	(280,486)
合約負債	(105,849)	993,206
應付帳款	103,471	266,748
應付帳款－關係人	49,810	88,022
其他應付款	56,121	38,527
負債準備	(133,205)	(63,441)
其他流動負債	135,655	369,283
與營業活動相關之資產及負債之淨變動合計	152,459	1,378,212
營運產生之現金流入	5,151,721	4,921,200
收取之利息	212,695	85,908
支付之利息	(214,658)	(175,970)
支付之所得稅	(17,925)	(38,119)
營業活動之淨現金流入	5,131,833	4,793,019
投資活動之現金流量：		
取得不動產、廠房及設備	(11,977)	(88,441)
存出保證金增加	(22,107)	(390)
存出保證金減少	52,493	1,002
受限制資產增加	(77,922)	(84,985)
受限制資產減少	199,234	77,412
取得無形資產	(394)	(577)
預付設備款增加	(208,410)	(79,939)
投資活動之淨現金流出	(69,083)	(175,918)
籌資活動之現金流量：		
短期借款增加	-	300,000
短期借款減少	-	(1,100,000)
償還長期借款	(94,546)	(2,270,909)
存入保證金增加	11,281	22,492
存入保證金減少	(1,600)	(2,000)
租賃本金償還	(1,164,661)	(1,142,068)
現金增資	-	1,450,800
籌資活動之淨現金流出	(1,249,526)	(2,741,685)
匯率變動對現金及約當現金之影響	76,282	105,340
本期現金及約當現金增加數	3,889,506	1,980,756
期初現金及約當現金餘額	5,388,841	2,857,768
期末現金及約當現金餘額	\$ 9,278,347	4,838,524

董事長：陳漢銘



(請詳閱後附財務報告附註)

經理人：張明璋



~7~

會計主管：徐心怡



台灣虎航股份有限公司
財務報告附註
民國一一三年及一一二年第三季
(除另有註明者外，所有金額均以新台幣千元為單位)

一、公司沿革

台灣虎航股份有限公司(以下稱「本公司」)於民國一〇三年四月二十一日，奉經濟部核准設立，註冊地址為桃園市大園區航站南路1號，本公司主要營運項目為以低成本航空模式經營客貨航線及提供相關服務。本公司股票於民國一一二年八月十五日起在台灣證券交易所掛牌買賣。

二、通過財務報告之日期及程序

本財務報告已於民國一一三年十一月一日經董事會通過發布。

三、新發布及修訂準則及解釋之適用

(一)已採用金融監督管理委員會認可之新發布及修訂後準則及解釋之影響

本公司自民國一一三年一月一日起開始適用下列新修正之國際財務報導準則會計準則，且對本財務報告未造成重大影響。

- 國際會計準則第一號之修正「負債分類為流動或非流動」
- 國際會計準則第一號之修正「具合約條款之非流動負債」
- 國際會計準則第七號及國際財務報導準則第七號之修正「供應商融資安排」
- 國際財務報導準則第十六號之修正「售後租回中之租賃負債」

(二)尚未採用金管會認可之國際財務報導準則之影響

本公司評估適用下列自民國一一四年一月一日起生效之新修正之國際財務報導準則，將不致對財務報告造成重大影響。

- 國際會計準則第二十一號之修正「缺乏可兌換性」

(三)金管會尚未認可之新發布及修訂準則及解釋

國際會計準則理事會已發布及修正但尚未經金管會認可之準則及解釋，對本公司可能攸關者如下：

新發布或修訂準則	主要修訂內容	理事會發布之 生效日
國際財務報導準則第18號 「財務報表之表達與揭露」	新準則引入三種類收益及費損、兩項損益表小計及一項關於管理階層績效衡量的單一附註。此等三項修正與強化在財務報表中如何對資訊細分之指引，為使用者提供更佳及更一致的資訊奠定基礎，並將影響所有公司。	2027年1月1日

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

新發布或修訂準則	主要修訂內容	理事會發布之 生效日
國際財務報導準則第18號「財務報表之表達與揭露」	• 更具結構化之損益表：根據現行準則，公司使用不同的格式來表達其經營成果，使投資者難以比較不同公司間的財務績效。新準則採用更具結構化的損益表，引入新定義之「營業利益」小計，並規定所有收益及費損，將依公司主要經營活動歸類於三個新的不同種類。 • 管理階層績效衡量(MPM)：新準則引入管理階層績效衡量之定義，並要求公司於財務報表之單一附註中，對於每一衡量指標解釋其為何可提供有用之資訊、如何計算及如何將衡量指標與根據國際財務報導準則會計準則所認列的金額進行調節。 • 較細分之資訊：新準則包括公司如何於財務報表強化對資訊分組之指引。此包括資訊是否應列入主要財務報表或於附註中進一步細分之指引。	2027年1月1日

本公司現正持續評估上述準則及解釋對本公司財務狀況與經營結果之影響，相關影響待評估完成時予以揭露。

本公司預期下列其他尚未認可之新發布及修正準則不致對財務報告造成重大影響。

- 國際財務報導準則第十號及國際會計準則第二十八號之修正「投資者與其關聯企業或合資間之資產出售或投入」
- 國際財務報導準則第十七號「保險合約」及國際財務報導準則第十七號之修正
- 國際財務報導準則第十九號「不具公共課責性之子公司：揭露」
- 國際財務報導準則第九號及國際財務報導準則第七號之修正「金融工具之分類與衡量之修正」
- 國際財務報導準則會計準則之年度改善

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

四、重大會計政策之彙總說明

本財務報告所採用之重大會計政策彙總說明如下。下列會計政策已一致適用於本財務報告之所有表達期間。

(一) 遵循聲明

本財務報告係依照證券發行人財務報告編製準則(以下簡稱「編製準則」)及金管會認可並發布生效之國際會計準則第三十四號「期中財務報導」編製。本財務報告未包括依照金管會認可並發布生效之國際財務報導準則、國際會計準則、解釋及解釋公告(以下簡稱「金管會認可之國際財務報導準則會計準則」)所編製之整份年度個別財務報告應揭露之全部必要資訊。

除下列所述外，本財務報告所採用之重大會計政策與民國一一二年度財務報告相同，相關資訊請參閱民國一一二年度財務報告附註四。

(二) 資產與負債區分流動與非流動之分類標準

本公司對符合下列條件之一之資產列為流動資產，非屬流動資產之所有其他資產則列為非流動資產：

1. 預期於其正常營業週期中實現該資產，或意圖將其出售或消耗；
2. 主要為交易目的而持有該資產；
3. 於報導期間後十二個月內實現該資產；或
4. 該資產為現金或約當現金（如國際會計準則第7號所定義），除非於報導期間後至少十二個月將該資產交換或用以清償負債受到限制。

本公司對符合下列條件之一之負債列為流動負債，非屬流動負債之所有其他負債則列為非流動負債：

1. 預期於其正常營業週期中清償該負債；
2. 主要為交易目的而持有該負債；
3. 預期將於報導期間後十二個月內到期清償該負債；或
4. 於報導期間結束日不具有將該負債之清償遞延至報導期間後至少十二個月之權利。

(三) 所得稅

本公司係依國際會計準則公報第三十四號「期中財務報導」第B12段規定衡量及揭露期中期間之所得稅費用。

所得稅費用係以期中報導期間之稅前淨利乘以管理階層對於全年度預計有效稅率之最佳估計衡量，並依預計全年度當期所得稅費用及遞延所得稅費用之比例分攤為當期所得稅費用及遞延所得稅費用。

所得稅費用直接認列於權益項目或其他綜合損益項目者，係就相關資產及負債於財務報導目的之帳面金額與其課稅基礎之暫時性差異，以預期實現或清償時之適用稅率予以衡量。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

(四)員工福利

期中期間之確定福利計畫退休金係採用前一年度報導日依精算決定退休金成本率，以年初至當期期末為基礎計算，並針對該報導日後之重大市場波動，及重大縮減、清償或其他重大一次性事項加以調整。

五、重大會計判斷、估計及假設不確定性之主要來源

管理階層依編製準則及金管會認可之國際會計準則第三十四號「期中財務報導」編製本財務報告時，必須作出判斷、估計及假設，其將對會計政策之採用及資產、負債、收益及費用之報導金額有所影響。實際結果可能與估計存有差異。

編製本財務報告時，管理階層於採用本公司會計政策時所作之重大判斷以及估計不確定性之主要來源與民國一一二年度財務報告附註五一致。

六、重要會計項目之說明

除下列所述外，本財務報告重要會計科目之說明與民國一一二年度財務報告尚無重大差異，相關資訊請參閱民國一一二年度財務報告附註六。

(一)現金及約當現金

	<u>113.9.30</u>	<u>112.12.31</u>	<u>112.9.30</u>
庫存現金	\$ 225	231	231
銀行存款	3,618,677	2,554,818	2,583,217
定期存款	<u>5,659,445</u>	<u>2,833,792</u>	<u>2,255,076</u>
	<u><u>\$ 9,278,347</u></u>	<u><u>5,388,841</u></u>	<u><u>4,838,524</u></u>

本公司金融資產及負債之利率風險及敏感度分析之揭露請詳附註六(十九)。

(二)避險之金融資產及負債

	<u>113.9.30</u>	<u>112.12.31</u>	<u>112.9.30</u>
現金流量避險：			
避險之金融資產—流動：			
遠期外匯合約	\$ <u>963</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
避險之金融負債—流動：			
遠期外匯合約	\$ -	2,720	-
油料交換合約	<u>4,446</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
合 計	<u><u>\$ 4,446</u></u>	<u><u>2,720</u></u>	<u><u>-</u></u>

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

1.遠期外匯合約

本公司之策略係以簽訂遠期外匯合約來規避特定外幣收支部位之匯率暴險，亦簽訂遠期外匯合約以管理預期於未來發生之採購交易所產生外幣部位之匯率暴險，本公司尚未到期之遠期外匯合約如下：

113.9.30				
	合約金額	幣別	到期期間	平均行使價格
買入遠期外匯	美元 1,337 千元	新臺幣兌美元	113/10/08-113/11/27	29.919~31.715

112.12.31				
	合約金額	幣別	到期期間	平均行使價格
買入遠期外匯	美元 8,178 千元	新臺幣兌美元	113/01/26-113/11/27	29.919~30.954

2.油料交換合約

本公司之策略係以從事油料交換合約來規避油料價格波動所產生之風險，並選擇與被避險項目價格變動高度相關之衍生性金融商品作為避險工具，且以避險期間之平均市價結算並於交割日以現金淨額交割，本公司尚未到期之油料交換合約如下：

113.9.30				
	合約金額	數量	到期期間	平均行使價格
布蘭特原油	美元 1,588 千元	20 千桶	113/10/07-114/04/07	78.35~79.98

3.本公司因現金流量避險交易對綜合損益表影響金額如下：

項 目	113年7月至9月	112年7月至9月	113年1月至9月	112年1月至9月
當期認列於其他綜合利益之金額	\$ (5,911)	(1,173)	(609)	159
當期自權益重分類至其他利益	\$ 1,423	3,200	12,515	5,796

4.本公司之避險交易並未有避險無效部分之損益須立即認列為損益之情事。

(三)應收帳款(含關係人)及其他應收款

	113.9.30	112.12.31	112.9.30
應收帳款	\$ 336,331	211,022	181,669
應收帳款－關係人	943	60	582
其他應收款	22,073	94,527	20,049
減：備抵損失	-	-	-
	<u>\$ 359,347</u>	<u>305,609</u>	<u>202,300</u>

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

本公司之應收帳款大多為對大型信用卡公司之應收款項，平均授信期間為0~30天，不予以計息，本公司不預期相關應收帳款於存續期間將發生違約。

本公司之應收帳款-關係人平均收款期間為一至兩個月不等，不予以計息，本公司不預期相關應收帳款於存續期間將發生違約，其餘相關說明請詳附註七。

上述應收帳款未有供質押擔保之情事，其餘信用風險資訊請詳附註六(十九)。

(四)不動產、廠房及設備

1.本公司不動產、廠房及設備之成本及折舊變動明細如下：

	飛行設備	其他設備	總 計
成本：			
民國113年1月1日餘額	\$ 2,383,094	29,564	2,412,658
增 添	10,684	1,293	11,977
處 分	(5,716)	(235)	(5,951)
民國113年9月30日餘額	<u>\$ 2,388,062</u>	<u>30,622</u>	<u>2,418,684</u>
民國112年1月1日餘額	\$ 2,334,958	19,000	2,353,958
增 添	78,971	9,470	88,441
處 分	(1,777)	-	(1,777)
民國112年9月30日餘額	<u>\$ 2,412,152</u>	<u>28,470</u>	<u>2,440,622</u>
折舊：			
民國113年1月1日餘額	\$ 1,352,992	17,340	1,370,332
折 舊	127,568	2,248	129,816
處 分	(2,819)	(235)	(3,054)
民國113年9月30日餘額	<u>\$ 1,477,741</u>	<u>19,353</u>	<u>1,497,094</u>
民國112年1月1日餘額	\$ 1,191,829	14,103	1,205,932
折 舊	144,455	2,310	146,765
處 分	(462)	-	(462)
民國112年9月30日餘額	<u>\$ 1,335,822</u>	<u>16,413</u>	<u>1,352,235</u>
帳面價值：			
民國113年1月1日	<u>\$ 1,030,102</u>	<u>12,224</u>	<u>1,042,326</u>
民國113年9月30日	<u>\$ 910,321</u>	<u>11,269</u>	<u>921,590</u>
民國112年1月1日	<u>\$ 1,143,129</u>	<u>4,897</u>	<u>1,148,026</u>
民國112年9月30日	<u>\$ 1,076,330</u>	<u>12,057</u>	<u>1,088,387</u>

2.擔 保

本公司以飛行設備作為長期借款抵押品，請詳附註六(八)及附註八。

3.保 險

本公司航空器、不動產及動產等資產，基於航空產業風險之特殊性，均有投保適足保險，以分散營運可能產生之風險。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

(五)使用權資產

本公司承租房屋及建築及飛行設備等之變動明細如下：

	房屋及建築	飛行設備	總 計
使用權資產成本：			
民國113年1月1日餘額	\$ 85,223	13,503,356	13,588,579
增 添	-	429,363	429,363
民國113年9月30日餘額	<u>\$ 85,223</u>	<u>13,932,719</u>	<u>14,017,942</u>
民國112年1月1日餘額	\$ 74,644	11,849,837	11,924,481
增 添	-	1,320,648	1,320,648
處 分	-	(969,962)	(969,962)
民國112年9月30日餘額	<u>\$ 74,644</u>	<u>12,200,523</u>	<u>12,275,167</u>
使用權資產之折舊：			
民國113年1月1日餘額	\$ 59,849	5,557,110	5,616,959
本期折舊	9,516	1,206,305	1,215,821
民國113年9月30日餘額	<u>\$ 69,365</u>	<u>6,763,415</u>	<u>6,832,780</u>
民國112年1月1日餘額	\$ 47,526	5,010,731	5,058,257
本期折舊	9,242	1,137,112	1,146,354
處 分	-	(969,962)	(969,962)
民國112年9月30日餘額	<u>\$ 56,768</u>	<u>5,177,881</u>	<u>5,234,649</u>
帳面價值：			
民國113年1月1日	<u>\$ 25,374</u>	<u>7,946,246</u>	<u>7,971,620</u>
民國113年9月30日	<u>\$ 15,858</u>	<u>7,169,304</u>	<u>7,185,162</u>
民國112年1月1日	<u>\$ 27,118</u>	<u>6,839,106</u>	<u>6,866,224</u>
民國112年9月30日	<u>\$ 17,876</u>	<u>7,022,642</u>	<u>7,040,518</u>

本公司於民國一一三年六月及八月間向JSA International US Holdings, LLC及SMBC Aviation Capital Limited 各延租一架A320 CEO客機，並認列使用權資產，相關法定登記程序皆已辦妥。

本公司於民國一一二年五月及九月向Scoot Tigerair Pte, Ltd. 歸還二架租賃期滿之租賃機，分別除列使用權資產及累計折舊，相關移轉及法定登記程序皆已辦妥。

截至民國一一三年九月三十日、一一二年十二月三十一日及九月三十日止，本公司之使用權資產均未有提供作質押擔保之情形。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

(六)無形資產

本公司無形資產之成本及攤銷變動明細如下：

	電腦軟體	商標權	總 計
無形資產成本：			
民國113年9月30日餘額(即期初)	\$ <u>67,935</u>	<u>168,280</u>	<u>236,215</u>
民國112年1月1日餘額	\$ 67,358	168,280	235,638
獨立取得	<u>577</u>	<u>-</u>	<u>577</u>
民國112年9月30日餘額	\$ <u>67,935</u>	<u>168,280</u>	<u>236,215</u>
無形資產之攤銷：			
民國113年1月1日餘額	\$ 56,398	31,283	87,681
本期攤銷	<u>4,837</u>	<u>9,708</u>	<u>14,545</u>
民國113年9月30日餘額	\$ <u>61,235</u>	<u>40,991</u>	<u>102,226</u>
民國112年1月1日餘額	\$ 46,504	18,338	64,842
本期攤銷	<u>8,004</u>	<u>9,709</u>	<u>17,713</u>
民國112年9月30日餘額	\$ <u>54,508</u>	<u>28,047</u>	<u>82,555</u>
帳面價值：			
民國113年1月1日餘額	\$ <u>11,537</u>	<u>136,997</u>	<u>148,534</u>
民國113年9月30日餘額	\$ <u>6,700</u>	<u>127,289</u>	<u>133,989</u>
民國112年1月1日餘額	\$ <u>20,854</u>	<u>149,942</u>	<u>170,796</u>
民國112年9月30日餘額	\$ <u>13,427</u>	<u>140,233</u>	<u>153,660</u>

截至民國一一三年九月三十日、一一二年十二月三十一日及九月三十日止，本公司之無形資產均未有提供作質押擔保之情形。

(七)其他流動資產

	113.9.30	112.12.31	112.9.30
預付油料款	\$ 200,595	102,927	111,980
暫付維修款	11,295	220,645	290,826
暫付稅款	70,485	63,532	46,988
其他	<u>61,779</u>	<u>53,794</u>	<u>62,307</u>
	\$ <u>344,154</u>	<u>440,898</u>	<u>512,101</u>

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

(八)長期借款

本公司長期借款之明細如下：

113.9.30				
	幣別	利率區間	到期年度	金 額
擔保銀行借款	台幣	2.10811%	116	\$ 236,363
減：一年內到期部份				(94,545)
合 計				<u>\$ 141,818</u>
尚未使用額度				<u>\$ -</u>
112.12.31				
	幣別	利率區間	到期年度	金 額
擔保銀行借款	台幣	2.00378%	116	\$ 330,909
減：一年內到期部份				(118,182)
合 計				<u>\$ 212,727</u>
尚未使用額度				<u>\$ -</u>
112.9.30				
	幣別	利率區間	到期年度	金 額
擔保銀行借款	台幣	2.00311%	116	\$ 354,546
減：一年內到期部份				(118,182)
合 計				<u>\$ 236,364</u>
尚未使用額度				<u>\$ -</u>

本公司提供飛行設備作為本公司部分銀行借款抵押擔保，請詳附註八。

(九)租賃負債

1.本公司租賃負債之帳面金額如下：

	113.9.30	112.12.31	112.9.30
流動	<u>\$ 1,670,893</u>	<u>1,624,568</u>	<u>1,568,843</u>
非流動	<u>\$ 6,113,440</u>	<u>6,729,221</u>	<u>6,234,933</u>

到期分析請詳附註六(十九)。

2.認列於損益之金額如下：

	113年7月至9月	112年7月至9月	113年1月至9月	112年1月至9月
租賃負債之利息費用	<u>\$ 72,045</u>	<u>45,925</u>	<u>210,201</u>	<u>143,963</u>
短期租賃之費用	<u>\$ 1,412</u>	<u>8,822</u>	<u>4,279</u>	<u>15,286</u>

3.認列於現金流量表之金額如下：

	113年1月至9月	112年1月至9月
租賃之現金流出總額	<u>\$ 1,379,141</u>	<u>1,301,317</u>

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

4.本公司承租飛行設備之租賃期間通常為十年，租期於民國一一四年至一二二年十二月前陸續到期，於租賃期間終止時，本公司對租賃飛行設備並無優惠承購款。

民國一一三年九月三十日、一一二年十二月三十一日及九月三十日，本公司因租賃合約所支付存出保證金均為美金9,220千元；租賃機中1架客機係由本公司之母公司-中華航空股份有限公司以背書保證形式擔保，擔保上限為美金28,512千元，民國一一二年十二月三十一日及九月三十日擔保金額皆為美金6,741千元，該項背書保證於民國一一三年四月解除；另部分租賃飛機之保證金本公司係以開立信用狀之方式擔保，民國一一三年九月三十日、一一二年十二月三十一日及九月三十日擔保金額分別為美金6,670千元、6,070千元及12,765千元，其中部分信用狀之開立係以質押定存單方式為之，請詳附註八。

5.本公司承租辦公設備及運輸設備，該等租賃為短期租賃及低價值租賃資產，本公司選擇適用豁免認列規定而不認列其相關使用權資產及租賃負債。

(十)負債準備

本公司承租之飛行設備，其租機合約到期而須返還飛行設備予出租人時，按照合約約定依據飛機使用年份及飛行小時數、起落次數及發動機轉數等進行修護，具有現存義務而需於簽訂租約或於租賃期間時認列負債準備，負債準備之明細如下：

	<u>113年1月至9月</u>	<u>112年1月至9月</u>
負債準備—流動：		
期初餘額	\$ 150,652	109,986
本期新增	37,104	135,021
本期沖銷	(133,205)	(63,442)
本期迴轉	(17,976)	-
本期重分類	120,932	10,940
匯率影響數	7,299	(3,519)
期末餘額	<u>\$ 164,806</u>	<u>188,986</u>
	<u>113年1月至9月</u>	<u>112年1月至9月</u>
負債準備—非流動：		
期初餘額	\$ 385,434	257,991
本期新增	404,154	107,451
本期重分類	(120,932)	(10,940)
匯率影響數	460	13,300
期末餘額	<u>\$ 669,116</u>	<u>367,802</u>

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

(十一)員工福利

1.確定福利計畫

因前一財務年度結束日後未發生重大市場波動、及重大縮減、清償或其他重大一次性事項，故本公司採用民國一一二年及一一一年十二月三十一日精算決定之退休金成本衡量及揭露期中期間之退休金成本。

本公司列報為費用之明細如下：

	<u>113年7月至9月</u>	<u>112年7月至9月</u>	<u>113年1月至9月</u>	<u>112年1月至9月</u>
營業成本	\$ <u>432</u>	<u>330</u>	<u>1,136</u>	<u>813</u>

2.確定提撥計畫

本公司確定提撥退休金辦法下之退休金費用如下：

	<u>113年7月至9月</u>	<u>112年7月至9月</u>	<u>113年1月至9月</u>	<u>112年1月至9月</u>
營業成本及費用	\$ <u>11,048</u>	<u>8,974</u>	<u>31,321</u>	<u>25,224</u>

(十二)所得稅

1.本公司之所得稅費用明細如下：

	<u>113年7月至9月</u>	<u>112年7月至9月</u>	<u>113年1月至9月</u>	<u>112年1月至9月</u>
當期所得稅費用				
當期產生	\$ 82	510	93	1,135
調整前期之當期所得稅	(407)	-	(407)	-
當期所得稅費用	(325)	510	(314)	1,135
遞延所得稅費用				
暫時性差異之發生及迴轉	248,540	144,722	644,881	336,053
所得稅費用	\$ <u>248,215</u>	<u>145,232</u>	<u>644,567</u>	<u>337,188</u>

2.所得稅核定情形

本公司營利事業所得稅結算申報已奉稽徵機關核定至民國一一一年度。

(十三)資本及其他權益

除下列所述外，本公司於民國一一三年及一一二年一月一日至九月三十日間資本及其他權益無重大變動，相關資訊請參閱民國一一二年度財務報告附註六(十四)。

民國一一三年九月三十日、一一二年十二月三十一日及九月三十日，本公司額定股本皆為6,000,000千元，每股面額10元，實際發行股份皆為普通股449,000千股。所有已發行股份之股數均已收取。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

1. 普通股之發行

本公司於民國一一三年九月二十七日經董事會決議通過改列一般板初次上市掛牌前辦理現金增資發行新股，決議發行普通股10,530千股，及暫定以每股47元之價格溢價發行，暫定總金額計494,910千元。截至民國一一三年九月三十日止尚未收取增資款及完成相關登記程序。

本公司於民國一一二年二月十三日經董事會決議通過辦理現金增資發行新股，發行普通股36,000千股，授權決定以每股25元溢價發行，總金額計900,000千元，以民國一一二年五月十六日為增資基準日。所有增資款均已收取，並於民國一一二年五月二十九日完成相關登記程序。

本公司於民國一一二年五月五日經董事會決議通過辦理初次上市掛牌前現金增資發行新股，發行普通股13,000千股，授權決定以每股42.6元溢價發行，總金額計553,800千元，以民國一一二年八月十一日為增資基準日，並於民國一一二年八月二十三日完成相關登記程序。

2. 資本公積

本公司資本公積餘額內容如下：

	113.9.30	112.12.31	112.9.30
發行股票溢價	\$ -	960,800	960,800
員工認股權	-	25,442	25,442
已失效認股權	-	3,839	3,839
其 他	-	-	-
	<u>\$ -</u>	<u>990,081</u>	<u>990,081</u>

本公司分別於民國一一三年六月十九日及民國一一二年六月一日經股東會決議以資本公積990,081千元及9千元彌補虧損。

本公司於民國一一二年二月十三日及五月五日經董事會決議通過辦理現金增資發行新股，依法保留予員工認購，請詳附註六(十四)說明。

3. 保留盈餘

依本公司章程規定，本公司每年度決算如有盈餘時，應依法繳納稅捐、彌補累積虧損後，次提百分之十為法定盈餘公積，其餘再依法令規定提列或迴轉特別盈餘公積，如尚有盈餘，併同累積未分配盈餘，嗣依下列原則，由董事會擬定分配案：以不低於百分之五十之額度內分派股東股息及紅利。惟當年度稅前盈餘經依上述方式計算扣除後，如其可分配之數額不足時，得以累積未分配盈餘支應；本公司無虧損時，得依財務、業務及經營面等因素之考量，將公積之全部或一部依法令或主管機關規定發放新股或現金。前開股息及紅利之發放得以股票或現金方式為之，惟現金股利不低於全部股利之百分之三十。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

依公司法規定，以發行新股方式為之時，應提請股東會決議後分派之；如以發放現金之方式為之時，授權董事會以三分之二以上董事之出席，及出席董事過半數之決議，並報告股東會。

(1) 盈餘分配

本公司於民國一一三年六月十九日及民國一一二年六月一日經股東會決議民國一一二年及一一一年度虧損撥補案，無盈餘分配；彌補虧損請詳附註六(十三)2.資本公積段落說明。

(十四) 股份基礎給付

本公司於民國一一二年度經董事會決議辦理現金增資，保留7,350千股予員工認購，相關資訊如下：

	<u>112年度</u>
給與日	112年8月7日/112年3月13日
給與數量	1,950千股/5,400千股
既得條件	立即既得

本公司於民國一一二年度採用Black-Scholes選擇權評價模式估計給與日股份基礎給付之公允價值，每單位認股權之公允價值為0.0000014元及5.4225元，於民國一一二年度共認列酬勞成本29,281千元，列為營業費用項下，資本公積認列請參閱附註六(十四)。

民國一一三年一月一日至九月三十日間無此事項交易。

(十五) 每股盈餘

本公司基本及稀釋每股盈餘之計算如下：

	<u>113年7月至9月</u>	<u>112年7月至9月</u>	<u>113年1月至9月</u>	<u>112年1月至9月</u>
基本每股盈餘				
歸屬於本公司普通股之				
權益持有人淨利(損)	\$ <u>942,675</u>	<u>578,379</u>	<u>2,476,376</u>	<u>1,343,077</u>
普通股加權平均流通在				
外股數(千股)	<u>449,000</u>	<u>443,207</u>	<u>449,000</u>	<u>420,436</u>
基本每股盈餘(元)	\$ <u>2.10</u>	<u>1.30</u>	<u>5.52</u>	<u>3.19</u>
稀釋每股盈餘				
歸屬於本公司普通股權				
益持有人之淨利	\$ <u>942,675</u>	<u>578,379</u>	<u>2,476,376</u>	<u>1,343,077</u>

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

	113年7月至9月	112年7月至9月	113年1月至9月	112年1月至9月
普通股加權平均流通在 外股數(千股)	449,000	443,291	449,000	421,921
具稀釋作用之潛在普通 股影響				
員工股票酬勞之影響 (千股)	202	-	488	-
普通股加權平均流通在 外股數(調整影響數 後)(千股)	449,202	443,291	449,488	421,921
稀釋每股盈餘(元)	\$ 2.10	1.30	5.51	3.18

(十六)客戶合約之收入

1.收入之細分

	113年7月至9月	112年7月至9月	113年1月至9月	112年1月至9月
主要地區市場：				
臺灣	\$ 118,638	150,624	369,792	362,762
東北亞	3,762,500	2,866,226	10,820,270	7,639,907
東南亞	401,273	396,357	977,461	883,771
澳門	139,957	162,808	469,313	162,808
	\$ 4,422,368	3,576,015	12,636,836	9,049,248
主要服務：				
客運收入	\$ 4,269,678	3,464,905	12,171,057	8,823,678
貨運收入	10,311	4,958	32,473	42,386
地勤代理收入	116,318	89,850	363,591	150,486
其他	26,061	16,302	69,715	32,698
	\$ 4,422,368	3,576,015	12,636,836	9,049,248

2.合約餘額

	113.9.30	112.12.31	112.9.30
合約負債-客運服務及顧客 忠誠計畫	\$ 2,692,585	2,798,434	2,560,838

民國一一三年及一一二年一月一日合約負債期初餘額於民國一一三年及一一二年一月一日至九月三十日認列為收入之金額分別為2,676,952千元及1,489,020千元。

合約負債主要係因預收客運服務款項及遞延認列顧客忠誠計畫相關收入所產生，本公司將於實際載運提供服務或該等顧客忠誠計畫之回饋金被兌換或失效時轉列收入。合約負債之變動主係源自本公司滿足履約義務之時點與客戶付款時點之差異造成變動。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

(十七)員工及董事酬勞

依本公司章程規定，年度如有稅前淨利，應提撥不低於百分之一為員工酬勞，但本公司尚有累積虧損時，應預先保留彌補數額，再依前述比例提撥員工酬勞；董事及其他主要管理階層之薪酬係由薪資報酬委員會依照個人績效及參考同業通常水準決定。

本公司各該段期間之稅前淨利扣除員工及董事酬勞前之金額，先扣除累積虧損後，再就其餘額乘上本公司章程所訂定之員工酬勞分派成數為估計基礎，並列報為民國一一三年及一一二年一月一日至九月三十日營業費用。

本公司民國一一三年一月一日至九月三十日員工及董事酬勞提列金額分別為28,912千元及0千元；民國一一二年一月一日至九月三十日為盈餘，惟扣除待彌補虧損後為累計虧損，故均無估列員工及董事酬勞。相關資訊可至公開資訊觀測站查詢。

(十八)營業外收入及支出

1.利息收入

本公司利息收入明細如下：

	113年7月至9月	112年7月至9月	113年1月至9月	112年1月至9月
銀行存款利息	\$ 78,113	35,727	210,013	85,908
其他利息收入	26	-	2,682	-
	<u>\$ 78,139</u>	<u>35,727</u>	<u>212,695</u>	<u>85,908</u>

2.其他收入

本公司其他收入明細如下：

	113年7月至9月	112年7月至9月	113年1月至9月	112年1月至9月
其他	\$ <u>11,911</u>	<u>12,065</u>	<u>31,339</u>	<u>31,281</u>

3.其他利益及損失

本公司其他利益及(損失)明細如下：

	113年7月至9月	112年7月至9月	113年1月至9月	112年1月至9月
外幣兌換利益	\$ 22,691	(132,399)	(166,264)	(203,189)
(損失)				
其 他	(1,279)	(21)	(2,898)	(1,336)
	<u>\$ 21,412</u>	<u>(132,420)</u>	<u>(169,162)</u>	<u>(204,525)</u>

4.財務成本

本公司財務成本明細如下：

	113年7月至9月	112年7月至9月	113年1月至9月	112年1月至9月
銀行借款	\$ 1,370	6,820	4,457	32,007
租賃負債利息	72,045	45,925	210,201	143,963
	<u>\$ 73,415</u>	<u>52,745</u>	<u>214,658</u>	<u>175,970</u>

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

(十九)金融工具

除下列所述外，本公司金融工具之公允價值及因金融工具而暴露於信用風險、流動性風險及市場風險之情形無重大變動，相關資訊請參閱民國一一二年度財務報告附註六(二十)。

1.流動性風險

下表為金融負債之合約到期日，包含估計利息但不包含淨額協議之影響。

	帳面金額	合 約 現金流量	1年以內	1年以上 至5年	超過5年
113年9月30日					
非衍生金融負債					
長期借款(含一年內到期)	\$ 236,363	243,215	98,781	144,434	-
租賃負債	7,784,333	8,775,654	1,918,319	4,343,005	2,514,330
應付帳款(含關係人)	952,731	952,731	952,731	-	-
其他應付款	345,323	345,323	345,323	-	-
小 計	<u>9,318,750</u>	<u>10,316,923</u>	<u>3,315,154</u>	<u>4,487,439</u>	<u>2,514,330</u>
衍生金融負債					
避險目的之遠期外匯合約	4,446	4,446	4,446	-	-
合 計	<u>\$ 9,323,196</u>	<u>10,321,369</u>	<u>3,319,600</u>	<u>4,487,439</u>	<u>2,514,330</u>
112年12月31日					
非衍生金融負債					
長期借款(含一年內到期)	\$ 330,909	343,341	125,286	218,055	-
租賃負債	8,353,789	9,511,838	1,885,850	4,554,938	3,071,050
應付帳款(含關係人)	799,581	799,581	799,581	-	-
其他應付款	289,596	289,596	289,596	-	-
小 計	<u>9,773,875</u>	<u>10,944,356</u>	<u>3,100,313</u>	<u>4,772,993</u>	<u>3,071,050</u>
衍生金融負債					
避險目的之遠期外匯合約	2,720	2,720	2,720	-	-
合 計	<u>\$ 9,776,595</u>	<u>10,947,076</u>	<u>3,103,033</u>	<u>4,772,993</u>	<u>3,071,050</u>
112年9月30日					
非衍生金融負債					
長期借款(含一年內到期)	\$ 354,546	368,750	125,876	242,874	-
租賃負債	7,803,776	7,803,767	1,568,836	3,842,435	2,392,496
應付帳款(含關係人)	723,433	723,433	723,433	-	-
其他應付款	154,617	154,617	154,617	-	-
合 計	<u>\$ 9,036,372</u>	<u>9,050,567</u>	<u>2,572,762</u>	<u>4,085,309</u>	<u>2,392,496</u>

本公司並不預期到期日分析之現金流量發生時點會顯著提早，或實際金額會有顯著不同。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

2. 匯率風險

(1) 匯率風險之暴險

本公司暴露於重大外幣匯率風險之金融資產及負債如下：

		113.9.30			112.12.31			112.9.30							
		外幣	匯率	台幣	外幣	匯率	台幣	外幣	匯率	台幣					
金融資產															
貨幣性項目															
美	金	\$	214,507	美金/台幣	31.646	6,788,191	135,085	美金/台幣	30.769	4,156,450	109,204	美金/台幣	32.258	3,522,723	
韓	元		1,096,954	韓元/台幣	0.024	26,590	1,314,096	韓元/台幣	0.024	31,367	1,706,364	韓元/台幣	0.024	40,629	
新加坡	幣		1,127	新加坡幣/台幣	24.691	27,819	2,989	新加坡幣/台幣	23.310	69,678	2,491	新加坡幣/台幣	23.529	58,621	
人	民	幣		9,712	人民幣/台幣	4.513	43,829	115,113	人民幣/台幣	4.329	498,325	154,150	人民幣/台幣	4.415	680,575
日	幣		397,035	日幣/台幣	0.222	88,189	517,895	日幣/台幣	0.217	112,523	580,377	日幣/台幣	0.216	125,367	
金融負債															
貨幣性項目															
美	金		277,016	美金/台幣	31.646	8,766,333	264,095	美金/台幣	30.769	8,126,003	262,648	美金/台幣	32.258	8,472,529	
日	幣		1,226,664	日幣/台幣	0.222	272,467	856,190	日幣/台幣	0.217	186,024	627,000	日幣/台幣	0.216	135,438	

(2) 敏感性分析

本公司貨幣性項目之匯率風險主要來自於以外幣計價之現金及約當現金、應收帳款(含關係人)、其他應收款、存出保證金、應付帳款(含關係人)、其他應付款及租賃負債等，於換算時產生外幣兌換損益。民國一一三年及一一二年九月三十日當新台幣相對於美金、韓元、日幣及新加坡幣貶值或升值1%，而其他所有因素維持不變之情況下，民國一一三年及一一二年九月三十日之稅前淨利將分別變動(20,721)千元及(41,842)千元。兩期分析採用相同基礎。

3. 利率分析

本公司之金融資產及負債利率暴險於本附註之流動性風險管理中說明。

下列敏感度分析係依非衍生工具於報導日之利率暴險而決定。對於浮動利率負債，其分析方式係假設報導日流通在外之負債金額於整年度皆流通在外。

若利率增加或減少1%，在所有其他變數維持不變之情況下，本公司民國一一三年及一一二年一月一日至九月三十日之稅前淨利將分別變動50千元及71千元，主因係本公司之浮動利率借款。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

4.公允價值資訊

(1)金融工具之種類及公允價值

本公司避險之金融資產及負債係以重複性為基礎按公允價值衡量。各種類金融資產及金融負債之帳面金額及公允價值(包括公允價值等級資訊，但非按公允價值衡量金融工具之帳面金額為公允價值之合理近似值者及租賃負債，依規定無須揭露公允價值資訊)列示如下：

		113.9.30			
		公允價值			
	帳面金額	第一級	第二級	第三級	合 計
避險之金融資產	\$ 963	-	963	-	963
按攤銷後成本衡量之金融資產：					
現金及約當現金	9,278,347	-	-	-	-
應收帳款(含關係人)	337,274	-	-	-	-
其他應收款	22,073	-	-	-	-
存出保證金	299,095	-	-	-	-
受限制資產	130,949	-	-	-	-
小 計	10,067,738	-	-	-	-
合 計	\$ 10,068,701	-	963	-	963
避險之金融負債	\$ 4,446	-	4,446	-	4,446
攤銷後成本衡量之金融負債：					
長期借款(含一年內到期)	236,363	-	-	-	-
租賃負債	7,784,333	-	-	-	-
應付帳款(含關係人)	952,731	-	-	-	-
其他應付款	345,323	-	-	-	-
小 計	9,318,750	-	-	-	-
合 計	\$ 9,323,196	-	4,446	-	4,446
		112.12.31			
		公允價值			
	帳面金額	第一級	第二級	第三級	合 計
按攤銷後成本衡量之金融資產：					
現金及約當現金	\$ 5,388,841	-	-	-	-
應收帳款(含關係人)	211,082	-	-	-	-
其他應收款	94,527	-	-	-	-
存出保證金	318,841	-	-	-	-
受限制資產	259,154	-	-	-	-
合 計	\$ 6,272,445	-	-	-	-
避險之金融負債	\$ 2,720	-	2,720	-	2,720
按攤銷後成本衡量之金融負債：					
長期借款(含一年內到期)	330,909	-	-	-	-
租賃負債	8,353,789	-	-	-	-
應付帳款(含關係人)	799,581	-	-	-	-
其他應付款	289,596	-	-	-	-
小 計	9,773,875	-	-	-	-
合 計	\$ 9,776,595	-	2,720	-	2,720

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

		112.9.30			
		公允價值			
	帳面金額	第一級	第二級	第三級	合計
按攤銷後成本衡量之金融資產：					
現金及約當現金	\$ 4,838,524	-	-	-	-
應收帳款(含關係人)	182,251	-	-	-	-
其他應收款	20,049	-	-	-	-
存出保證金	332,831	-	-	-	-
受限制資產	487,893	-	-	-	-
合計	<u>\$ 5,861,548</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
按攤銷後成本衡量之金融負債					
長期借款(含一年內到期)	\$ 354,546	-	-	-	-
租賃負債	7,803,776	-	-	-	-
應付帳款(含關係人)	723,433	-	-	-	-
其他應付款	154,617	-	-	-	-
合計	<u>\$ 9,036,372</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>

(2)非按公允價值衡量之金融工具之公允價值評價技術

本公司估計非按公允價值衡量之工具所使用之方法及假設如下：

(2.1)按攤銷後成本衡量之金融資產

如有活絡市場之公開報價，則以市場價格為公允價值；若無市場價格可供參考時，則採用評價方法估計或使用交易對手報價。

(2.2) 按攤銷後成本衡量之金融資產及負債

若有成交或造市者之報價資料者，則以最近成交價格及報價資料作為評估公允價值之基礎。若無市場價值可供參考時，則採用評價方法估計。採用評價方法所使用之估計及假設為現金流量之折現值估計公允價值。

(3)按公允價值衡量金融工具之公允價值評價技術

衍生金融工具係根據廣為市場使用者所接受之評價模型評價，例如折現法及選擇權定價模型。遠期外匯合約通常係根據目前之遠期匯率評價。

(4)第一等級與第二等級間之移轉

民國一一三年及一一二年一月一日至九月三十日並無任何移轉。

(二十)財務風險管理

本公司財務風險管理目標及政策與民國一一二年度財務報告附註六(二十一)所揭露者無重大變動。

(二十一)資本管理

本公司資本管理目標、政策及程序與民國一一二年度財務報告所揭露者一致；另作為資本管理之項目之彙總量化資料與民國一一二年度財務報告所揭露者亦無重大變動。相關資訊請參閱民國一一二年度財務報告附註六(二十二)。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

(二十二)非現金交易之籌資活動

來自籌資活動之負債之調節如下表：

	<u>113.1.1</u>	<u>現金流量</u>	<u>非現金之變動</u>		<u>113.9.30</u>
			<u>新租賃</u>	<u>匯率變動</u>	
長期借款(含一年內到期)	\$ 330,909	(94,546)	-	-	236,363
租賃負債	8,353,789	(1,164,661)	429,363	165,842	7,784,333
籌資活動之負債總額	<u>\$ 8,684,698</u>	<u>(1,259,207)</u>	<u>429,363</u>	<u>165,842</u>	<u>8,020,696</u>

	<u>112.1.1</u>	<u>現金流量</u>	<u>非現金之變動</u>		<u>112.9.30</u>
			<u>新租賃</u>	<u>匯率變動</u>	
短期借款	\$ 800,000	(800,000)	-	-	-
長期借款(含一年內到期)	2,625,455	(2,270,909)	-	-	354,546
租賃負債	7,310,867	(1,142,068)	1,320,648	314,329	7,803,776
籌資活動之負債總額	<u>\$ 10,736,322</u>	<u>(4,212,977)</u>	<u>1,320,648</u>	<u>314,329</u>	<u>8,158,322</u>

七、關係人交易

(一)母公司與最終控制者

中華航空股份有限公司為本公司之母公司及所歸集團之最終控制者，直接及間接持有本公司流通在外普通股股份之70.71%。中華航空股份有限公司已編製供大眾使用之合併財務報告。

(二)關係人名稱及關係

於本財務報告之涵蓋期間內與本公司有交易之關係人如下：

<u>關係人名稱</u>	<u>與本公司之關係</u>
中華航空股份有限公司(華航)	母公司
華信航空股份有限公司(華信航空)	母公司之子公司
華潔洗滌股份有限公司(華潔洗滌)	母公司採權益法評價之被投資公司
華膳空廚股份有限公司(華膳空廚)	母公司採權益法評價之被投資公司
華夏航科國際股份有限公司(華夏)	母公司之子公司
桃園航勤股份有限公司(桃園航勤)	母公司之子公司
臺灣航勤股份有限公司(臺灣航勤)	母公司之子公司
華航大飯店股份有限公司(華航大飯店)	母公司之子公司
華儲股份有限公司(華儲)	母公司之子公司
高雄空廚股份有限公司(高雄空廚)	母公司之子公司
臺灣飛機維修股份有限公司(臺飛)	母公司之子公司

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

(三)與關係人間之重大交易事項

1.營業收入及成本

	營業收入			
	113年7月至9月	112年7月至9月	113年1月至9月	112年1月至9月
母公司－華航	\$ 2,304	18	5,841	18
其他關係人－華信航空	-	60,310	-	211,676
其他關係人	-	-	9	28
	<u>\$ 2,304</u>	<u>60,328</u>	<u>5,850</u>	<u>211,722</u>

本公司與其他關係人－華信航空簽訂濕租合約，華信航空向本公司以濕租方式承租五架客機以經營澎湖、金門航線，按輪檔飛時收取濕租收入，帳列營業收入，本公司與華信航空之濕租合約已於民國一一二年八月終止。

	營業成本			
	113年7月至9月	112年7月至9月	113年1月至9月	112年1月至9月
母公司－華航	\$ 167,460	96,115	413,433	257,579
其他關係人－桃園航勤	131,416	106,673	394,795	212,729
其他關係人－臺灣航勤	55,978	33,927	154,726	64,980
其他關係人	10,018	5,752	20,558	9,308
	<u>\$ 364,872</u>	<u>242,467</u>	<u>983,512</u>	<u>544,596</u>

本公司基於營運需求與母公司－華航簽訂飛機維修服務契約，維修款項帳列「營業成本」、「應付帳款－關係人」及「其他流動資產」，截至民國一一三年九月三十日、一一二年十二月三十一日及九月三十日止，帳列「其他流動資產」餘額分別為12千元、12,516千元及23,503千元；另本公司與其他關係人簽訂地勤服務合約，帳列「營業成本」及「應付帳款－關係人」。

本公司與關係人間之交易均屬航空運輸業之範疇，關係企業外之可交易對象有限，惟其交易係依雙方議定之價格訂定，其收款條件係依合約約定且與一般交易相當，其帳款之收付期限自1個月至2個月不等。

2.應收關係人款項

帳列項目	關係人類別	113.9.30	112.12.31	112.9.30
應收帳款	母公司－華航	\$ 882	-	-
應收帳款	其他關係人	61	60	582
		<u>\$ 943</u>	<u>60</u>	<u>582</u>

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

3.應付關係人款項

帳列項目	關係人類別	113.9.30	112.12.31	112.9.30
應付帳款	母公司—華航	\$ 42,348	32,750	30,192
應付帳款	其他關係人—桃園航勤	90,514	78,904	72,352
應付帳款	其他關係人—臺灣航勤	36,918	11,633	15,877
應付帳款	其他關係人	6,066	2,749	2,325
		<u>\$ 175,846</u>	<u>126,036</u>	<u>120,746</u>

4.營業費用

	113年7月至9月	112年7月至9月	113年1月至9月	112年1月至9月
母公司—華航	\$ 2,571	2,531	7,685	7,314
其他關係人	1,169	605	2,459	1,756
	<u>\$ 3,740</u>	<u>3,136</u>	<u>10,144</u>	<u>9,070</u>

本公司向關係人租賃辦公室，截至民國一一三年九月三十日、一一二年十二月三十一日及九月三十日之租賃負債餘額分別為6,662千元、10,580千元及1,244千元。

5.背書保證

關係人類別	113.9.30		112.12.31		112.9.30	
	總額度	保證負債	總額度	保證負債	總額度	保證負債
母公司—華航	<u>\$ 2,056,962</u>	<u>81,951</u>	<u>2,877,292</u>	<u>289,059</u>	<u>3,016,516</u>	<u>300,974</u>

- (1)本公司之母公司—華航於民國一一二年十二月三十一日及九月三十日為本公司之租賃款項提供背書保證，並於民國一一三年四月解除該項背書保證，請詳附註六(九)說明。
- (2)本公司於民國一〇八年十月與法國空中巴士公司簽署採購七架A320-neo客機之備忘錄，請詳附註九(一)未認列之合約承諾之說明，基於法國空中巴士公司擔保債權之要求，需由母公司—華航提供背書保證，擔保上限為美金65,000千元。
- (3)因背書保證而由本公司支付予母公司—華航之手續費於民國一一三年及一一二年一月一日至九月三十日止，金額分別為815千元及929千元，帳列預付設備款及營業費用項下。

(四)主要管理階層交易

主要管理階層人員報酬包括：

	113年7月至9月	112年7月至9月	113年1月至9月	112年1月至9月
短期員工福利	\$ 4,839	4,722	14,982	14,340
股份基礎給付	-	-	-	432
	<u>\$ 4,839</u>	<u>4,722</u>	<u>14,982</u>	<u>14,772</u>

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

八、質押之資產

本公司提供質押擔保之資產帳面價值明細如下：

資產名稱	質押擔保標的	113.9.30	112.12.31	112.9.30
不動產、廠房及設備	長期借款	\$ 411,720	469,151	488,372
已質押定存單(帳列受限制資產)	油料合約及信用狀保證	130,949	259,154	487,893
		<u>\$ 542,669</u>	<u>728,305</u>	<u>976,265</u>

九、重大或有負債及未認列之合約承諾

- (一)本公司於民國一〇八年十月與法國空中巴士公司簽署採購七架A320 neo客機，每架交易牌告價約為美金104,249千元，總交易牌告價約為美金729,746千元；並簽署二架選購權，每架交易牌告價約為美金104,249千元，總交易牌告價約為美金208,499千元，截至民國一一三年九月三十日已預付美金36,740千元(新台幣1,143,957千元，帳列預付設備款)。預計於民國一一五年至一一七年間陸續交機。
- (二)本公司於民國一〇八年十二月與International Aero Engines, LLC簽訂購買兩部A320 neo備份發動機，總交易牌告價為美金27,345千元，其中一部已於民國一一〇年七月完成接收，第二部備份發動機預定民國一一四年交貨。
- (三)本公司已於民國一〇九年二月與Sky High 120 Leasing Company Limited租賃公司承租2架之A320-neo客機，總交易牌告價約為美金62,500千元，租賃款項將依照實際年度調幅變動。預計於民國一一四年間陸續交機。
- (四)本公司已於民國一一三年八月二日經董事會決議延租二架A320 ceo客機之租賃期間，兩架租賃機皆續租24個月，預計於民國一一三年十一月間取得使用權資產金額為美金14,127千元。
- (五)本公司已開立而未使用之信用狀明細如下：

帳列項目	113.9.30	112.12.31	112.9.30
已開立未使用之信用狀	<u>\$ 375,365</u>	<u>335,678</u>	<u>565,195</u>

十、重大之災害損失：無。

十一、重大之期後事項

本公司於民國一一三年十一月一日經董事會決議延租2架A320 CEO客機之租賃期間，2架租賃機皆續租24個月，預計取得使用權資產金額為美金14,428千元。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

十二、其 他

(一)員工福利、折舊、折耗及攤銷費用功能別彙總如下：

功 能 別		113年7月至9月			112年7月至9月		
性 質 別	屬於營業 成本者	屬於營業 費用者	合 計	屬於營業 成本者	屬於營業 費用者	合 計	
員工福利費用							
薪資費用	262,147	111,099	373,246	221,761	67,176	288,937	
勞健保費用	16,839	2,477	19,316	15,020	3,179	18,199	
退休金費用	9,970	1,510	11,480	8,012	1,292	9,304	
董事酬金	-	1,948	1,948	-	1,941	1,941	
其他員工福利費用	316	1,825	2,141	2,218	4,232	6,450	
折舊費用	443,055	3,723	446,778	412,161	3,615	415,776	
攤銷費用	-	4,751	4,751	-	5,532	5,532	

功 能 別		113年1月至9月			112年1月至9月		
性 質 別	屬於營業 成本者	屬於營業 費用者	合 計	屬於營業 成本者	屬於營業 費用者	合 計	
員工福利費用							
薪資費用	747,621	301,394	1,049,015	598,054	200,851	798,905	
勞健保費用	49,486	13,164	62,650	41,028	8,680	49,708	
退休金費用	28,340	4,117	32,457	22,314	3,723	26,037	
董事酬金	-	6,326	6,326	-	6,090	6,090	
其他員工福利費用	2,782	6,522	9,304	3,319	7,231	10,550	
折舊費用	1,334,495	11,142	1,345,637	1,282,462	10,657	1,293,119	
攤銷費用	-	14,545	14,545	-	17,713	17,713	

(二)營運之季節性：

本公司之營運不受季節性或周期性因素影響。

十三、附註揭露事項

(一)重大交易事項相關資訊

本公司依證券發行人財務報告編製準則之規定，應再揭露之重大交易事項相關資訊如下：

- 1.資金貸與他人：無。
- 2.為他人背書保證：無。
- 3.期末持有有價證券情形(不包含投資子公司、關聯企業及合資權益部分)：無。
- 4.累積買進或賣出同一有價證券之金額達新台幣三億元或實收資本額百分之二十以上：無。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

5.取得不動產之金額達新台幣三億元或實收資本額百分之二十以上：無。

6.處分不動產之金額達新台幣三億元或實收資本額百分之二十以上：無。

7.與關係人進、銷貨之金額達新台幣一億元或實收資本額百分之二十以上者：

進(銷)貨之公司	交易對象	關 係	交易情形				交易條件與一般交易不同之情形及原因		應收(付)票據、帳款		備註
			進(銷)貨	金 額	佔總進(銷)貨之比率	授信期間	單 價	授信期間	餘 額	佔總應收(付)票據、帳款之比率	
本公司	華航	母公司	進貨	413,433	4.85 %	一個月	-	-	(42,348)	(4.44)%	
本公司	桃園航勤	母公司之子公司	進貨	394,795	4.63 %	一個月	-	-	(90,514)	(9.50)%	
本公司	臺灣航勤	母公司之子公司	進貨	154,726	1.81 %	一個月	-	-	(36,918)	(3.87)%	

8.應收關係人款項達新台幣一億元或實收資本額百分之二十以上：無。

9.從事衍生工具交易：請詳附註六(二)說明。

(二)轉投資事業相關資訊：無。

(三)大陸投資資訊：無。

(四)主要股東資訊：

主要股東名稱	股份	持有股數	持股比例
中華航空股份有限公司		300,879,050	67.01 %

十四、部門資訊

本公司主要經營航空運輸，係從事客貨運航線及地勤業務等，依國際財務報導準則第八號「營運部門」之規定，本公司僅為單一部門。部門損益、部門資產及部門負債資訊與財務報表一致，請詳資產負債表及綜合損益表。

附件四

內部控制制度聲明書

台灣虎航股份有限公司
內部控制制度聲明書

日期：113 年 08 月 02 日

本公司民國 112 年 7 月 1 日至 113 年 6 月 30 日之內部控制制度，依據自行評估的結果，謹聲明如下：

- 一、本公司確知建立、實施和維護內部控制制度係本公司董事會及經理人之責任，本公司業已建立此一制度。其目的係在對營運之效果及效率(含獲利、績效及保障資產安全等)、報導具可靠性、及時性、透明性及符合相關規範暨相關法令規章之遵循等目標的達成，提供合理的確保。
- 二、內部控制制度有其先天限制，不論設計如何完善，有效之內部控制制度亦僅能對上述三項目標之達成提供合理的確保；而且，由於環境、情況之改變，內部控制制度之有效性可能隨之改變。惟本公司之內部控制制度設有自我監督之機制，缺失一經辨認，本公司即採取更正之行動。
- 三、本公司係依據「公開發行公司建立內部控制制度處理準則」(以下簡稱「處理準則」)規定之內部控制制度有效性之判斷項目，判斷內部控制制度之設計及執行是否有效。該「處理準則」所採用之內部控制制度判斷項目，係為依管理控制之過程，將內部控制制度劃分為五個組成要素：1.控制環境，2.風險評估，3.控制作業，4.資訊與溝通，及5.監督作業。每個組成要素又包括若干項目。前述項目請參見「處理準則」之規定。
- 四、公司業已採用上述內部控制制度判斷項目，評估內部控制制度之設計及執行的有效性。
- 五、本公司基於前項評估結果，認為本公司於民國 113 年 06 月 30 日之內部控制制度，包括瞭解營運之效果及效率目標達成之程度、報導係屬可靠、及時、透明及符合相關規範暨相關法令規章之遵循有關的內部控制制度等之設計及執行係屬有效，其能合理確保上述目標之達成。
- 六、為申請上市之需要，本公司依據「臺灣證券交易所股份有限公司審查有價證券上市作業程序」第六條之規定，委託會計師專案審查上開期間與外部財務報導之可靠性及與保障資產安全(使資產不致在未經授權之情況下取得、使用或處分)有關的內部控制制度，如前項所述，其設計及執行係屬有效，並無影響財務資訊之記錄、處理、彙總及報告可靠性之重大缺失，亦無影響保障資產安全，使資產在未經授權之情況下逕行取得、使用或處分之重大缺失。
- 七、本聲明書將成為本公司年報及公開說明書之主要內容，並對外公開。上述公開之內容如有虛偽、隱匿等不法情事，將涉及證券交易法第二十條、第三十二條、第一百七十一條及第一百七十四條等之法律責任。
- 八、本聲明書業經本公司民國 113 年 08 月 02 日董事會通過，出席董事 9 人中，無人持反對意見，均同意本聲明書之內容，併此聲明。

台灣虎航股份有限公司

董事長：陳漢昇 簽章

總經理：張以偉 簽章

附件五

內部控制制度審查報告

台灣虎航股份有限公司

內部控制制度

專案審查確信報告

自民國112年7月1日至113年6月30日

目 錄

<u>項 目</u>	<u>頁 次</u>
封面	1
目 錄	2
內部控制制度審查確信報告	3
客戶出具之內部控制制度聲明書	5



安侯建業聯合會計師事務所

KPMG

台北市110615信義路5段7號68樓(台北101大樓)
68F., TAIPEI 101 TOWER, No. 7, Sec. 5,
Xinyi Road, Taipei City 110615, Taiwan (R.O.C.)

電 話	Tel	+ 886 2 8101 6666
傳 真	Fax	+ 886 2 8101 6667
網 址	Web	kpmg.com/tw

內部控制制度審查確信報告

台灣虎航股份有限公司公鑒：

後附台灣虎航股份有限公司於民國 113 年 8 月 2 日謂經評估其與外部財務報導及保障資產安全有關之內部控制制度，於民國 113 年 6 月 30 日係有效設計及執行之聲明書，業經本會計師執行合理確信審查程序竣事。

標的、標的資訊與適用基準

本確信案件之標的及標的資訊係台灣虎航股份有限公司與外部財務報導和保障資產安全有關之內部控制制度於民國 113 年 6 月 30 日之設計及執行情形，及台灣虎航股份有限公司於民國 113 年 8 月 2 日所出具謂經評估其與外部財務報導及保障資產安全有關之內部控制制度係有效設計及執行之聲明書(以下併稱確信標的)。

用以衡量或評估上開確信標的之適用基準係「公開發行公司建立內部控制制度處理準則」之內部控制制度有效性判斷項目。

先天限制

由於任何內部控制制度均有其先天上之限制，故台灣虎航股份有限公司上述內部控制制度仍可能未能預防或偵測出業已發生之錯誤或舞弊。此外，未來之環境可能變遷，遵循內部控制制度之程度亦可能降低，故在本期有效之內部控制制度，並不表示在未來亦必有效。

管理階層之責任

管理階層之責任係依據相關法令規章建立內部控制制度，且隨時檢討，以維持內部控制制度之設計及執行持續有效，並於評估其有效性後，據以出具內部控制制度聲明書。

會計師之責任

本會計師之責任係依照「公開發行公司建立內部控制制度處理準則」及確信準則 3000 號「非屬歷史性財務資訊查核或核閱之確信案件」對確信標的執行必要程序以取得合理確信，並對標的及標的資訊在所有重大方面是否遵循適用基準及是否允當表達表示結論。

獨立性及品質管理規範

本會計師及所隸屬會計師事務所已遵循會計師職業道德規範中有關獨立性及其他道德規範之規定，該規範之基本原則為正直、公正客觀、專業能力及專業上應有之注意、保密及專業行為。此外，本會計師所隸屬會計師事務所遵循品質管理準則，維持完備之品質管理制度，包含與遵循職業道德規範、專業準則及所適用法令相關之書面政策及程序。

所執行程序之彙總說明

本會計師係基於專業判斷規劃及執行必要程序，以獲取相關確信標的之證據。所執行之程序包括瞭解公司內部控制制度、評估管理階層評估整體內部控制制度有效性之過程、測試及評估其與外部財務報導及保障資產安全有關之內部控制制度設計及執行之有效性，以及本會計師認為必要之其他審查程序。本會計師相信此項審查工作可對所表示之結論提供合理之依據。

確信結論

依本會計師意見，依照「公開發行公司建立內部控制制度處理準則」之內部控制制度有效性判斷項目判斷，台灣虎航股份有限公司與外部財務報導及保障資產安全有關之內部控制制度於民國 113 年 6 月 30 日之設計及執行，在所有重大方面可維持有效性；台灣虎航股份有限公司於民國 113 年 8 月 2 日所出具謂經評估其與外部財務報導及保障資產安全有關之內部控制制度係有效設計及執行之聲明書，在所有重大方面則屬允當。

安侯建業聯合會計師事務所

會計師：楊樹芝



會計師：林恒昇



中華民國 113 年 8 月 8 日

附件六

法律意見書

律師法律意見書

台灣虎航股份有限公司本次辦理改列上市前現金增資發行普通股 10,530,000 股，每股面額新台幣 10 元，發行總面額新台幣 105,300,000 元整，向臺灣證券交易所股份有限公司提出申報。經本律師採取必要審核程序，包括實地瞭解，與公司董事、經理人及相關人員面談或舉行會議，蒐集、整理、查證公司議事錄、重要契約及其他相關文件、資料，並參酌相關專家之意見等。特依「發行人募集與發行有價證券處理準則」規定，出具本律師法律意見書。

依本律師意見，台灣虎航股份有限公司本次向臺灣證券交易所股份有限公司提出之法律事項檢查表所載事項，並未發現有違反法令致影響有價證券募集與發行之情事。

此致

台灣虎航股份有限公司

翰辰法律事務所

邱雅文律師



中 華 民 國 一 一 三 年 十 月 十 六 日

附件七

不得退還或收取承銷相關費用之聲明書

本公司、本公司之董事、總經理、財務或會計主管以及與本公司改列上市前現金增資發行新股乙案有關之經理人，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予本公司及上開所列人員或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

發行人：台灣虎航股份有限公司



負責人：陳漢銘



中 華 民 國 一 一 三 年 十 月 十 六 日

本公司係台灣虎航股份有限公司(以下簡稱該公司)之法人董事，於該公司改列上市前現金增資發行新股乙案，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予該公司及該公司之董事、總經理、財務或會計主管以及有關之經理人，或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

台灣虎航股份有限公司

法人董事：中華航空股份有限公司

負責人：謝世謙



中 華 民 國 一 一 三 年 十 月 十 六 日

本人係台灣虎航股份有限公司(以下簡稱該公司)之法人董事代表人，於該公司改列上市前現金增資發行新股乙案，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予該公司及該公司之董事、總經理、財務或會計主管以及有關之經理人，或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

台灣虎航股份有限公司

所代表法人：中華航空股份有限公司

法人董事代表人：陳漢銘



陳漢銘

中 華 民 國 一 一 三 年 十 月 十 六 日

本人係台灣虎航股份有限公司(以下簡稱該公司)之法人董事代表人，於該公司改列上市前現金增資發行新股乙案，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予該公司及該公司之董事、總經理、財務或會計主管以及有關之經理人，或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

台灣虎航股份有限公司

所代表法人：中華航空股份有限公司

法人董事代表人：陳奕傑



中 華 民 國 一 一 三 年 十 月 十 六 日

本人係台灣虎航股份有限公司(以下簡稱該公司)之法人董事代表人，於該公司改列上市前現金增資發行新股乙案，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予該公司及該公司之董事、總經理、財務或會計主管以及有關之經理人，或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

台灣虎航股份有限公司

所代表法人：中華航空股份有限公司

法人董事代表人：張程皓



張程皓

中 華 民 國 一 一 三 年 十 月 十 六 日

本人係台灣虎航股份有限公司(以下簡稱該公司)之法人董事代表人，於該公司改列上市前現金增資發行新股乙案，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予該公司及該公司之董事、總經理、財務或會計主管以及有關之經理人，或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

台灣虎航股份有限公司

所代表法人：中華航空股份有限公司

法人董事代表人：彭寶珠



中 華 民 國 一 一 三 年 十 月 十 六 日

本人係台灣虎航股份有限公司(以下簡稱該公司)之董事，於該公司改列上市前現金增資發行新股乙案，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予該公司及該公司之董事、總經理、財務或會計主管以及有關之經理人，或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

董事：顏信輝



中 華 民 國 一 一 三 年 十 月 十 六 日

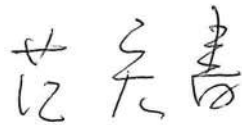
本人係台灣虎航股份有限公司(以下簡稱該公司)之董事，於該公司改列上市前現金增資發行新股乙案，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予該公司及該公司之董事、總經理、財務或會計主管以及有關之經理人，或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

董事：范宏書



中 華 民 國 一 一 三 年 十 月 十 六 日

本人係台灣虎航股份有限公司(以下簡稱該公司)之獨立董事，於該公司改列上市前現金增資發行新股乙案，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予該公司及該公司之董事、總經理、財務或會計主管以及有關之經理人，或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

公益性獨立董事：陳以亨 陳以亨

中 華 民 國 一 一 三 年 十 月 十 六 日

本人係台灣虎航股份有限公司(以下簡稱該公司)之獨立董事，於該公司改列上市前現金增資發行新股乙案，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予該公司及該公司之董事、總經理、財務或會計主管以及有關之經理人，或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司


獨立董事：楊朝榮

中 華 民 國 一 一 三 年 十 月 十 六 日

本人係台灣虎航股份有限公司(以下簡稱該公司)之獨立董事，於該公司改列上市前現金增資發行新股乙案，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予該公司及該公司之董事、總經理、財務或會計主管以及有關之經理人，或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

獨立董事：曹勝雄 曹勝雄

中 華 民 國 一 一 三 年 十 月 十 六 日

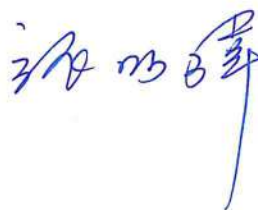
本人係台灣虎航股份有限公司(以下簡稱該公司)之總經理，於該公司改列上市前現金增資發行新股乙案，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予該公司及該公司之董事、總經理、財務或會計主管以及有關之經理人，或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

總經理：張明璋



本人係台灣虎航股份有限公司(以下簡稱該公司)之經理人，於該公司改列上市前現金增資發行新股乙案，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予該公司及該公司之董事、總經理、財務或會計主管以及有關之經理人，或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

A handwritten signature in black ink, reading '賴俊迪' (Lai Jun-di), written in a cursive style.

經理人：賴俊迪

中 華 民 國 一 一 三 年 十 月 十 六 日

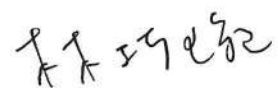
本人係台灣虎航股份有限公司(以下簡稱該公司)之經理人，於該公司改列上市前現金增資發行新股乙案，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予該公司及該公司之董事、總經理、財務或會計主管以及有關之經理人，或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

經理人：林巧琬



本人係台灣虎航股份有限公司(以下簡稱該公司)之經理人，於該公司改列上市前現金增資發行新股乙案，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予該公司及該公司之董事、總經理、財務或會計主管以及有關之經理人，或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

經理人：許致遠



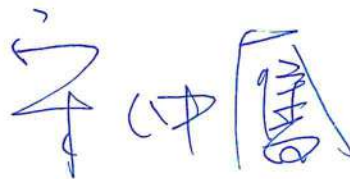
本人係台灣虎航股份有限公司(以下簡稱該公司)之經理人，於該公司改列上市前現金增資發行新股乙案，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予該公司及該公司之董事、總經理、財務或會計主管以及有關之經理人，或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

經理人：宋仲奮

A handwritten signature in blue ink, appearing to read '宋仲奮' (Song Zhongfeng), written in a cursive style.

本人係台灣虎航股份有限公司(以下簡稱該公司)之經理人，於該公司改列上市前現金增資發行新股乙案，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予該公司及該公司之董事、總經理、財務或會計主管以及有關之經理人，或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

經理人：許耿雄



本人係台灣虎航股份有限公司(以下簡稱該公司)之經理人，於該公司改列上市前現金增資發行新股乙案，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予該公司及該公司之董事、總經理、財務或會計主管以及有關之經理人，或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

經理人：林天助

Handwritten signature of Lin Tianzhu in black ink, written in a cursive style.

中 華 民 國 一 一 三 年 十 月 十 六 日

本人係台灣虎航股份有限公司(以下簡稱該公司)之經理人，於該公司改列上市前現金增資發行新股乙案，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予該公司及該公司之董事、總經理、財務或會計主管以及有關之經理人，或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

經理人：何立己



本人係台灣虎航股份有限公司(以下簡稱該公司)之經理人，於該公司改列上市前現金增資發行新股乙案，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予該公司及該公司之董事、總經理、財務或會計主管以及有關之經理人，或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

經理人：徐心怡

徐心怡

中 華 民 國 一 一 三 年 十 月 十 六 日

本人係台灣虎航股份有限公司(以下簡稱該公司)之受僱人，於該公司改列上市前現金增資發行新股乙案，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予該公司及該公司之董事、總經理、財務或會計主管以及有關之經理人，或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

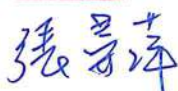
特此聲明

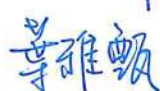
此致

臺灣證券交易所股份有限公司

受僱人：賈瑋中



張晏萍 

葉雅甄 

黃郁脩 

郭淑鈴 

聲明書

本公司受台灣虎航股份有限公司（下稱台灣虎航公司）委託，擔任台灣虎航公司改列上市前現金增資發行新股乙案之證券承銷商，茲聲明將善盡注意下列事項，絕無虛偽或隱匿之情事：

- 一、台灣虎航公司本次募集與發行有價證券價格之訂定及相關作業程序，應遵守「中華民國證券商業同業公會承銷商會員輔導發行公司募集與發行有價證券自律規則」及「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」等相關規定。
- 二、本公司絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且承銷相關費用之收取，不以其他方式或名目補償或退還予發行人或其關係人或前二者所指定之人等。
- 三、如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條及第三十二條等規定，除依中華民國證券商業同業公會訂定之相關規定處理，並應負證券交易法第五十六條、第六十六條、第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

主辦證券承銷商：台新綜合證券股份有限公司

負責人：郭嘉宏



聲明書

本公司受台灣虎航股份有限公司（下稱台灣虎航公司）委託，擔任台灣虎航公司改列上市前現金增資發行新股乙案之證券承銷商，茲聲明將善盡注意下列事項，絕無虛偽或隱匿之情事：

- 一、台灣虎航公司本次募集與發行有價證券價格之訂定及相關作業程序，應遵守「中華民國證券商業同業公會承銷商會員輔導發行公司募集與發行有價證券自律規則」及「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」等相關規定。
- 二、本公司絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且承銷相關費用之收取，不以其他方式或名目補償或退還予發行人或其關係人或前二者所指定之人等。
- 三、如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條及第三十二條等規定，除依中華民國證券商業同業公會訂定之相關規定處理，並應負證券交易法第五十六條、第六十六條、第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

協辦證券承銷商：群益金鼎證券股份有限公司

負責人：周秀真



聲明書

本公司受台灣虎航股份有限公司（下稱台灣虎航公司）委託，擔任台灣虎航公司改列上市前現金增資發行新股乙案之證券承銷商，茲聲明將善盡注意下列事項，絕無虛偽或隱匿之情事：

- 一、台灣虎航公司本次募集與發行有價證券價格之訂定及相關作業程序，應遵守「中華民國證券商業同業公會承銷商會員輔導發行公司募集與發行有價證券自律規則」及「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」等相關規定。
- 二、本公司絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且承銷相關費用之收取，不以其他方式或名目補償或退還予發行人或其關係人或前二者所指定之人等。
- 三、如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條及第三十二條等規定，除依中華民國證券商業同業公會訂定之相關規定處理，並應負證券交易法第五十六條、第六十六條、第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

協辦證券承銷商：中國信託綜合證券股份有限公司

負責人：謝載祥



附件八

財務業務往來無非常規交易情事之聲明書

附表：

一、與本公司有財務、業務往來之集團企業

項目	公司名稱
1	中華航空股份有限公司
2	華信航空股份有限公司
3	華膳空廚股份有限公司
4	華夏航科國際股份有限公司
5	桃園航勤股份有限公司
6	臺灣航勤股份有限公司
7	華航大飯店股份有限公司
8	華儲股份有限公司
9	高雄空廚股份有限公司
10	臺灣飛機維修股份有限公司
11	華潔洗滌股份有限公司

聲 明 書

本公司與台灣虎航股份有限公司之財務業務往來，並無非常規交易之情事。

特此聲明

公司名稱：中華航空股份有限公司



負 責 人：謝 世 謙



中 華 民 國 一 一 三 年 十 月 十 六 日

聲 明 書

本公司與台灣虎航股份有限公司間之財務業務往來，並無非常規交易之情事。

特此聲明

公司名稱：華信航空股份有限公司



負責人：高星漢



中 華 民 國 一 一 三 年 十 月 十 六 日

聲 明 書

本公司與台灣虎航股份有限公司間之財務業務往來，並無非常規交易之情事。

特此聲明

公司名稱：華膳空廚股份有限公司



負責人：葉 菊 蘭



中 華 民 國 一 一 三 年 十 月 十 六 日

聲 明 書

本公司與台灣虎航股份有限公司間之財務業務往來，並無非常規交易之情事。

特此聲明

公司名稱：華夏航科國際股份有限公司

負 責 人：李 榮 輝



中 華 民 國 一 一 三 年 十 月 十 六 日

聲 明 書

本公司與台灣虎航股份有限公司間之財務業務往來，並無非常規交易之情事。

特此聲明

公司名稱：桃園航勤股份有限公司



負 責 人：林 祥 生



中 華 民 國 一 一 三 年 十 月 十 六 日

聲 明 書

本公司與台灣虎航股份有限公司間之財務業務往來，並無非常規交易之情事。

特此聲明

公司名稱：臺灣航勤股份有限公司



負 責 人：韓 梁 中



中 華 民 國 一 一 三 年 十 月 十 六 日

聲 明 書

本公司與台灣虎航股份有限公司間之財務業務往來，並無非常規交易之情事。

特此聲明

公司名稱：華航大飯店股份有限公司



負責人：謝世謙



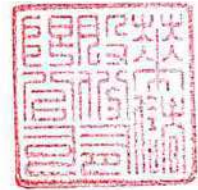
中 華 民 國 一 一 三 年 十 月 十 六 日

聲 明 書

本公司與台灣虎航股份有限公司間之財務業務往來，並無非常規交易之情事。

特此聲明

公司名稱：華儲股份有限公司



負 責 人：單 大 興



中 華 民 國 一 一 三 年 十 月 十 六 日

聲 明 書

本公司與台灣虎航股份有限公司間之財務業務往來，並無非常規交易之情事。

特此聲明

公司名稱：高雄空廚股份有限公司



負責人：張鴻鐘



中 華 民 國 一 一 三 年 十 月 十 六 日

聲 明 書

本公司與台灣虎航股份有限公司間之財務業務往來，並無非常規交易之情事。

特此聲明

公司名稱：臺灣飛機維修股份有限公司



負責人：孫嘉民



中 華 民 國 一 一 三 年 十 月 十 六 日

聲 明 書

本公司與台灣虎航股份有限公司間之財務業務往來，並無非常規交易之情事。

特此聲明

公司名稱：華潔洗滌股份有限公司



負 責 人：曹 志 芬



中 華 民 國 一 一 三 年 十 月 十 六 日

附件九

與本次發行有關之決議文

台灣虎航股份有限公司

第 4 屆董事會第 12 次會議議事錄

時間：113 年 3 月 1 日 下午 12 時 57 分

地點：華信 501 會議室

出席董事：陳漢銘董事長、張明瑋董事、陳奕傑董事、張程皓董事、彭寶珠董事、王薇董事、饒世湛董事(視訊)、顏信輝董事、范宏書董事、盧衍良董事

出席獨立董事：陳以亨獨立董事、楊朝榮獨立董事、曹勝雄獨立董事

主席：陳漢銘 董事長

紀錄：賈瑋中

列席：營運長賴俊迪、商務長許致遠、財務長兼公司治理主管徐心怡、總稽核宋仲奮、航安室協理何立己、法務室資深經理陳佑慈、會計部經理張晏萍、經分暨股務部經理賈瑋中、人資行政室經理盧美惠、財務部副理黃郁脩、台新證券王馨鈴、台新證券王鈺婷

(以上略)

討論事項(七)

案由：本公司申請創新板轉一般板上市，提請 審議。

說明：

- 一、依「臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則」第 40 條規定，擬於本公司自創新板上市掛牌日起屆滿一年後，擇期向臺灣證券交易所股份有限公司申請股票改列一般板上市。
- 二、原委任台新證券股份有限公司協助遵循我國法令之委任合約將自本公司轉為一般板上市後提前終止。
- 三、擬請董事會授權董事長配合相關法令規定於適當時機向臺灣證券交易所股份有限公司申請股票改列一般板上市，並全權辦理相關事宜。
- 四、本案業已提報第 4 屆董事會審計委員會第 9 次會議審議，同意續提請董事會議決。

決議：本案經主席徵詢全體出席董事同意照案通過。

(以下略)

台灣虎航股份有限公司

第 4 屆董事會第 15 次會議議事錄

時間：113 年 09 月 27 日 下午 13 時 57 分

地點：視訊會議

出席董事：陳漢銘董事長、陳奕傑董事、張程皓董事、彭寶珠董事(委託陳奕傑董事)、顏信輝董事、范宏書董事

出席獨立董事：陳以亨獨立董事、楊朝榮獨立董事、曹勝雄獨立董事

主席：陳漢銘 董事長

紀錄：賈瑋中

列席：總經理張明璋、營運長賴俊迪、商務長許致遠、財務長兼公司治理主管徐心怡、總稽核宋仲奮、經營分析暨股務部經理賈瑋中、台新證券王馨鈴、台新證券王鈺婷

(以上略)

討論事項(一)

案由：改列一般板初次上市掛牌前辦理現金增資發行新股案，提請 審議。

說明：

- 一、本公司股票改列一般板初次上市申請案，業經臺灣證券交易所於 113 年 9 月 13 日公告核定通過。
- 二、依據本公司 113 年 6 月 19 日股東會決議，臺灣證券交易所核定本公司改列一般板股票上市後，辦理現金增資作為上市新股承銷之用，並配合上市相關法令規定，初次上市前新股公開承銷，提請原股東全數放棄優先認股權利。
- 三、本次現金增資擬發行普通股 10,530,000 股，每股面額為新台幣 10 元整，計新台幣 105,300,000 元，每股發行價格暫定為新台幣 47 元溢價發行，暫定總募集金額為新台幣 494,910,000 元，資金用途為充實營運資金。惟競價拍賣底價、實際發行價格及公開承銷方式等，擬授權董事長依「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」、相關法令及參酌當時市場情況與證券承銷商共同議定之。
- 四、本次現金增資依「公司法」第 267 條第 1 項規定，保留發行總數之 15% (計 1,579,000 股)，由本公司員工認購，員工認購不足或放棄認購部分，授權董事長洽特定人認購之。其餘 85% (計 8,951,000 股)，依「證券交易法」第 28-1 條與本公司 113 年 6 月 19 日股東會決議通過，原股東全數放棄優先認購權利，全數提撥辦理上市前公開承銷，不受「公司法」第 267 條第 3 項原股東優先認購權利規定之限制，

而對外公開承銷認購不足之部分，將依「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」之規定辦理。

- 五、 本次現金增資發行之股份均採無實體發行，發行之新股權利及義務與原已發行普通股份相同。
- 六、 有關本次現金增資發行新股，包括但不限於競價拍賣底價、實際發行價格、發行條件、公開承銷方式、募集資金總額、資金來源、資金運用計畫、預定進度、預計可能產生效益、經核准發行後訂定增資基準日、員工股份認購資格日、掛牌日及股款繳納期間，議定及簽署承銷等所有相關文件，授權董事長於符合公司章程及相關法令規定範圍內處理相關事宜，並向主管機關提出申請/申報等一切與本次發行新股有關之事項。如因法令規定或主管機關核定，及基於營運評估或因應客觀環境需求而有修正必要，暨本案其他未盡事宜之處亦授權董事長全權處理。
- 七、 本案業已提報第4屆董事會審計委員會第12次會議審議後，同意續提請董事會議決。

決議：本案經主席徵詢全體出席董事同意照案通過。

(以下略)



台灣虎航股份有限公司

民國 113 年股東常會議事錄

時 間：民國 113 年 06 月 19 日(星期三)上午 9 時整

地 點：桃園市大園區航站南路 1-1 號(台北諾富特華航桃園機場飯店)

召開方式：實體股東會

出席股數：本公司已發行股份總數為 449,000,000 股，股東親自出席及委託代理人出席總股數為 372,808,712 股(包含以電子方式行使表決權之出席股數 11,912,924 股)，佔本公司已發行股份總數 83.03%。

出席董事：陳漢銘董事長、張明璋董事暨總經理、陳奕傑董事、饒世湛董事、顏信輝董事、盧衍良董事、陳以亨獨立董事、楊朝榮獨立董事

列席：賴俊迪營運長、許致遠商務長、徐心怡財務長兼公司治理主管、陳佑慈資深經理、黃思維律師、林恒昇會計師

主 席：陳漢銘董事長



記錄：許苑菱



一、宣佈開會(出席股數已逾法定數額，主席依法宣布開會)

二、主席致詞(略)

三、報告事項

(一)112 年度營業報告書，請參閱附件一(洽悉)。

(二)112 年度審計委員會審查報告書，請參閱附件二(洽悉)。

(三)112 年度董事、經理人績效評估結果暨酬金報告及與績效評估結果之關聯性，請詳議事手冊(洽悉)。

(四)112 年度企業永續發展執行成果及 113 年度永續策略主軸與目標報告，請詳議事手冊(洽悉)。

以上報告事項均無股東提問。

四、承認事項

第一案（董事會提案）

案由：112 年度營業報告書及財務報表案，謹請承認。

說明：

- 一. 本公司 112 年度財務報表（含資產負債表、綜合損益表、權益變動表及現金流量表）業經安侯建業聯合會計師事務所楊樹芝會計師及林恒昇會計師查核完竣，連同營業報告書經審計委員會審查竣事。
- 二. 112 年度營業報告書請參閱附件一，會計師查核報告書及上述財務報表，請參閱附件三。

議事經過：本案無股東提問。

決議：本議案投票表決結果如下：

表決時出席權數為 372,791,012 權

表決結果(含電子投票)	佔出席股東表決權數%
贊成權數為 369,098,551 權	99.00%
反對權數為 85,970 權	0.02%
無效權數為 0 權	0.00%
棄權/未投票權數為 3,606,491 權	0.96%

本案照原案表決通過。

第二案（董事會提案）

案由：112 年度虧損撥補案，謹請承認。

說明：本公司民國 112 年度虧損撥補表業經董事會決議通過，並送請審計委員會審查完竣，請參閱附件四。

議事經過：本案無股東提問。

決議：本議案投票表決結果如下：

表決時出席權數為 372,791,012 權

表決結果(含電子投票)	佔出席股東表決權數%
贊成權數為 368,932,785 權	98.96%
反對權數為 251,360 權	0.06%
無效權數為 0 權	0.00%
棄權/未投票權數為 3,606,867 權	0.96%

本案照原案表決通過。

五、討論事項

第一案（董事會提案）

案 由：修訂「公司章程」，謹請公決。

說 明：

- 一. 緣臺灣證券交易所修訂「上市公司董事會設置及行使職權應遵循事項要點」第4條及「有價證券上市審查準則」第9條第9款規定，為配合主管機關強化董事會運作及職能，及本公司擬申請轉一般板上市，修訂本公司章程董事會成員不同性別不得少於一人，獨立董事人數不得少於應選董事席次三分之一，全體獨立董事雖得連選連任，惟不得超過三屆。

- 二. 「公司章程」修訂前後條文對照表，請參閱附件五。

議事經過：本案無股東提問。

決 議：本議案投票表決結果如下：

表決時出席權數為 372,791,012 權

表決結果(含電子投票)	佔出席股東表決權數%
贊成權數為 369,109,045 權	99.01%
反對權數為 77,224 權	0.02%
無效權數為 0 權	0.00%
棄權/未投票權數為 3,604,743 權	0.96%

本案照原案表決通過。

第二案（董事會提案）

案 由：解除現任董事及其代表人競業行為之限制，謹請公決。

說 明：

- 一. 依「公司法」第 209 條規定：「董事為自己或他人為屬於公司營業範圍內之行為，應對股東會說明其行為之重要內容並取得其許可」辦理之。
- 二. 為借助本公司董事之專才與相關經驗，在無損及本公司利益，擬提請股東會同意解除現任董事及其代表人競業行為之限制，明細如下：

董 事	兼任其他公司職稱
中華航空股份有限公司 代表人：王薇	中華航空股份有限公司 企業發展室處長
	華信航空股份有限公司 監察人
	華潔洗滌股份有限公司 監察人
	華儲股份有限公司 監察人
	桃園航勤股份有限公司 監察人
	全球聯運股份有限公司 董事

議事經過：本案無股東提問。

決 議：本議案投票表決結果如下：

表決時出席權數為 372,791,012 權

表決結果(含電子投票)	佔出席股東表決權數%
贊成權數為 368,968,282 權	98.97%
反對權數為 203,882 權	0.05%
無效權數為 0 權	0.00%
棄權/未投票權數為 3,618,848 權	0.97%

本案照原案表決通過。

第三案（董事會提案）

案 由：配合本公司改列一般板上市前發行新股公開承銷案，擬提請原股東放棄優先認股權利，謹請公決。

說 明：

- 一. 本公司為配合「臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查

準則」第 11 條及相關法令規定，擬於未來臺灣證券交易所董事會通過本公司改列一般板上市申請案後，辦理現金增資作為上市新股承銷之用，現金增資發行股數依送件當時資本額與法令規定辦理。

- 二. 依據「公司法」第 267 條第 1 項規定，應保留發行新股 10%~15% 由本公司員工認購，員工認購不足或放棄認購之部分，擬授權董事會洽特定人認購；其餘 85%~90% 之新股，擬提請股東會同意依證交法第 28-1 條決議原股東全數放棄優先認股權利，全數提撥供本公司辦理上市前公開承銷。
- 三. 本次增資發行計畫之主要內容(包括發行價格、實際發行數量、發行條件、承銷方式、計劃項目、募集金額、預計進度及可能產生效益等相關事項)，暨其他一切有關發行計劃之事宜，或未來如主管機關之核定或因法令變更，或因客觀環境之營運需要須予以修正時，擬請股東會授權董事會全權處理。
- 四. 本次增資發行之新股，其權利義務與原已發行普通股相同，並採無實體發行。
- 五. 本案俟股東會通過，並呈主管機關核准發行新股後，另行召開董事會訂定認股繳款暨增資基準日及辦理發行新股等相關事宜。

議事經過：本案無股東提問。

決議：本議案投票表決結果如下：

表決時出席權數為 372,791,012 權

表決結果(含電子投票)	佔出席股東表決權數%
贊成權數為 368,766,606 權	98.92%
反對權數為 395,766 權	0.10%
無效權數為 0 權	0.00%
棄權/未投票權數為 3,628,640 權	0.97%

本案照原案表決通過。

六、臨時動議：經主席徵詢全體出席股東無臨時動議提出。

七、散會：同日上午 09 時 29 分，主席宣佈散會。

(本股東會議事錄僅載明會議進行要旨，會議進行內容及程序仍以會議影音紀錄為準。)

附件十

公司章程及章程新舊條文對照表

台灣虎航股份有限公司

公司章程

第一章 總則

- 第一條： 本公司依照公司法股份有限公司之規定組織之，定名為台灣虎航股份有限公司，英文名稱為 TIGERAIR TAIWAN CO., LTD.。
- 第二條： 本公司所營事業如下：
- 一、G501011 民用航空運輸業。
 - 二、G501020 民用航空總代理業。
 - 三、ZZ99999 除許可業務外，得經營法令非禁止或限制之業務。
- 第三條： 本公司設總公司於桃園市，必要時經董事會之決議得在國內外設立分公司或營業處。
- 第四條： 本公司之公告方法依照公司法第二十八條規定辦理。
- 第五條： （刪除）

第二章 股份

- 第六條： 本公司資本總額定為新台幣 6,000,000,000 元，分為 600,000,000 股，每股面額新台幣 10 元，未發行之股份得由董事會視公司業務需要分次發行。
- 第七條： 本公司轉投資總額，不受公司法第十三條有關轉投資不得超過實收股本百分之四十之限制。
- 第八條： 本公司股票由代表公司之董事簽名或蓋章，再經依法得擔任股票發行簽證人之銀行簽證後發行之。
- 本公司發行之股份得免印製股票，惟應洽證券集中保管事業機構登錄。
- 依前項規定發行之新股，其合併印製股票之保管或免印製股票之股份登錄應洽證券集中保管事業機構辦理，亦得依證券集中保管機構之請求，合併換發大面額證券。
- 第九條： 股票轉讓、過戶、繼承、贈與及遺失或燬滅等情事，悉依公司法及相關法令辦理之。印鑑卡之設置、廢止、更新等悉依主管機關之規定辦理。
- 第十條： 股份轉讓應向本公司申請過戶，在轉讓手續完成之前，不得以其轉讓對抗本公司。本公司股票事務之處理，悉依主管機關所頒佈之「公開發行股票公司股務處理準則」規定辦理。



第三章 股東會

第十一條： 本公司股東會分下列兩種：

- 一、股東常會，每年至少召集一次，於每會計年度終了後六個月內由董事會依法召開。
- 二、股東臨時會，於必要時依相關法令召集之。

第十一條之一：

本公司股東會開會時，得以視訊會議或其他經中央主管機關公告之方式為之，但應符合之條件、作業程序及其他應遵行事項，證券主管機關另有規定者，從其規定。

第十二條： 股東會開會時，以董事長為主席。董事長請假或因故不能行使職權時，指定董事一人代理之，董事長未指定代理人者，由董事互推一人代理之。由董事會以外之其他召集權人召集者，主席由該召集權人擔任之；召集權人有二人以上時，應互推一人擔任。

第十三條： 股東因故不能出席股東會時，應出具公司印發之委託書，載明授權範圍，委託代理人，出席股東會。

股東委託出席之辦法除公司法另有規定外，悉依主管機關頒佈之「公開發行公司出席股東會使用委託書規則」辦理之。

第十四條： 本公司各股東，除受法律規定限制外，每股有一表決權。本公司於符合證券主管機關規定應採電子投票之適用範圍時，自其生效之日起，召開股東會時，應將電子方式列為表決權行使管道之一。

第十五條： 股東會之決議，除公司法或本章程另有規定外，應有代表已發行股份總數過半數之股東出席，以出席股東表決權過半數之同意行之。

第十六條： （刪除）

第十七條： 股東會之決議事項，應作成議事錄，由股東會主席簽名或蓋章，並於會後二十日內將議事錄分發各股東。

前項議事錄之製作及分發，得以電子或公告方式為之。

第四章 董事及經理人

第十八條： 本公司設董事九至十三人，不同性別董事不得少於一人，任期三年，由股東會就有行為能力之人選任，其選任方式依公司法第一百九十二條之一採候選人提名制度，其中董事名額中，應視當屆應選董事席次，設立獨立董事三至五人，又獨立董事名



額中應設公益性獨立董事一名。

董事連選得連任，但獨立董事全體連續任期均不得超過三屆。

有關獨立董事之專業資格、持股、兼職限制、提名方式及其他應遵行事項，依證券主管機關之相關規定辦理；而公益性獨立董事則另須依循民用航空運輸業公益性獨立董事設置及應遵循事項辦法規定辦理。

第十九條：（刪除）

第二十條：董事會由董事組織之。董事會應以三分之二以上董事出席，出席董事過半數之方式互選一人為董事長，董事長對外代表公司。董事長之任期為三年。

第二十一條：董事會之決議，除公司法或本章程另有更高之規定外，應有超過半數董事之出席，以出席董事過半數之同意行之。

第二十二條：董事長為董事會主席，董事長請假或因故不能行使職權時，其代理依公司法第二百零八條規定辦理。董事應親自出席董事會，董事因故不能出席者，得委託其他董事代理之，但代理人以受一人之委託為限。

第二十三條：本公司董事之車馬費與報酬，由董事會參照相關業界及上市公司水準議定之。

第二十四條：本公司之總經理及其他經理人，其委任、解任及報酬，應由董事會以超過半數董事之出席，以出席董事過半數之同意行之。經理人應依中華民國法律直接對董事會負責，並符合公司法相關之規定。

前項所稱其他經理人，指本公司營運長、商務長、財務長及公司治理主管。

第二十五條：本公司依證券交易法之相關規定設置審計委員會，由全體獨立董事組成，並制定其行使職權規章。審計委員會之職權行使悉依主管機關所頒佈之「公開發行公司審計委員會行使職權辦法」規定辦理。

本公司董事會得因業務運作之需要，設置薪資報酬委員會或其他功能性委員會。

第五章 會計

第二十六條：本公司會計年度自每年一月一日至十二月三十一日止。每屆會計年度終了，董事會應編造營業報告書、財務報表及盈餘分派或虧損撥補之議案，於股東常會開會三十日前送交審計委員會查核，並依法定程序提請股東常會承認。

第二十七條：本公司年度如有稅前淨利，應提撥不低於百分之一為員工酬勞。但本公司尚有累積虧損時，應預先保留彌補數額，再依前項比例提撥員工酬勞。

前項員工酬勞，由董事會三分之二以上之董事出席，及出席董事過半數同意之決議行之，並報告股東會。



第二十七條之一：

本公司年度決算如有盈餘，應依法繳納稅捐、彌補累積虧損後，次提百分之十為法定盈餘公積，其餘再依法令規定提列或迴轉特別盈餘公積，如尚有盈餘，併同累積未分配盈餘，嗣依下列原則，由董事會擬定分配案：

- 一、以不低於百分之五十之額度內分派股東股息及紅利。惟當年度稅前盈餘經依上述方式計算扣減後，如其可分配之數額不足時，得以累積未分配盈餘支應。
- 二、本公司無虧損時，得依財務、業務及經營面等因素之考量，將公積之全部或一部依法令或主管機關規定發放新股或現金。
- 三、前開股息及紅利之發放得以股票或現金方式為之，惟現金股利不低於全部股利之百分之三十。

依公司法規定，以發行新股方式為之時，應提請股東會決議後分派之；如應分派股息及紅利之全部或一部以發放現金之方式為之時，授權董事會以三分之二以上董事之出席，及出席董事過半數之決議，並報告股東會。

第二十七條之二：

本公司得依公司法第二百四十一條規定，將法定盈餘公積及資本公積之全部或一部，按股東原有股份之比例發給新股或現金。以發放現金方式為之時，得經董事會以三分之二以上董事之出席，及出席董事過半數之決議後分配之，並報告股東會。

第二十八條：本公司各股東得獲配之股利，應依其持有本公司股份之比例定之。

本公司股利之分派應於股東會決議通過股利分派議案之日起 120 個日曆天內完成。

第六章 附則

第二十九條：本章程如有未盡事宜，悉依公司法及其他有關法令規定辦理之。

第三十條：本章程訂立於民國 103 年 4 月 11 日；於 105 年 5 月 6 日第 1 次修訂；於 106 年 5 月 12 日第 2 次修訂；於 108 年 6 月 28 日第 3 次修訂；於 109 年 6 月 30 日第 4 次修訂；於 110 年 5 月 20 日第 5 次修訂；於 111 年 6 月 24 日第 6 次修訂；於 113 年 6 月 19 日第 7 次修訂。



【附件五】

台灣虎航股份有限公司
「公司章程」修訂前後條文對照表



修 訂 後 條 文	修 訂 前 條 文	修 訂 原 因
第十八條 本公司設董事<u>九</u>至十三人，<u>不同性別董事不得少於一人</u>，任期三年，由股東會就有行為能力之人選任，其選任方式依公司法第一百九十二條之一採候選人提名制度，其中董事名額中，<u>應視當屆應選董事席次，設立獨立董事三至五人，又獨立董事名額中應設公益性獨立董事一名。</u> 董事連選得連任，<u>但獨立董事全體連續任期不得超過三屆。</u> 有關獨立董事之專業資格、持股、兼職限制、提名方式及其他應遵行事項，依證券主管機關之相關規定辦理；而公益性獨立董事則另須依循民用航空運輸業公益性獨立董事設置及應遵循事項辦法規定辦理。	第十八條 本公司設董事<u>十一</u>至十三人，任期三年，由股東會就有行為能力之人選任，其選任方式依公司法第一百九十二條之一採候選人提名制度，其中董事名額中，設立獨立董事<u>不少於三人</u>，獨立董事名額中應設公益性獨立董事一名。 董事連選得連任，<u>但公益性獨立董事連選連任以二次為限。</u> 有關獨立董事之專業資格、持股、兼職限制、提名方式及其他應遵行事項，依證券主管機關之相關規定辦理；而公益性獨立董事則另須依循民用航空運輸業公益性獨立董事設置及應遵循事項辦法規定辦理。	本條因應臺灣證券交易所修訂「上市公司董事會設置及行使職權應遵循事項要點」第4條及「有價證券上市審查準則」第9條第9款修訂。為配合主管機關強化董事會運作及職能，及本公司擬申請轉一般板上市，爰配合前述修法，修訂本條規定，第四屆董事縮減為九席。
第三十條 本章程訂立於民國103年4月11日；於105年5月6日第1次修訂；於106年5月12日第2次修訂；於108年6月28日第3次修訂；於109年6月30日第4次修訂；於110年5月20日第5次修訂；於111年6月24日第6次修訂；<u>於113年6月19日第7次修訂。</u>	第三十條 本章程訂立於民國103年4月11日；於105年5月6日第1次修訂；於106年5月12日第2次修訂；於108年6月28日第3次修訂；於109年6月30日第4次修訂；於110年5月20日第5次修訂；於111年6月24日第6次修訂。	增訂修訂日期及次數。

附件十一

民國 112 年度盈餘分配表

【附件四】

台灣虎航股份有限公司
民國112年度虧損撥補表



單位：新台幣元

項 目	金 額
期初累積盈餘(虧損)	\$ (3,074,272,925)
加：112 年度稅後淨利	1,826,846,769
加：確定福利計畫之再衡量數 認列於保留盈餘	(1,704,858)
加：回轉權益減項特別盈餘公積	
調整後待彌補虧損	\$ (1,249,131,014)
彌補虧損：	
法定盈餘公積彌補虧損	0
特別盈餘公積彌補虧損	0
資本公積彌補虧損	990,081,503
期末未分配盈餘(累積虧損)	\$ (259,049,511)

董事長：



經理人：



會計主管：



附件十二

證券承銷商評估報告總結意見

承銷商總結意見

台灣虎航股份有限公司(以下簡稱台灣虎航或該公司)本次為辦理改列上市前現金增資發行普通股10,530千股，每股面額新臺幣10元，按面額計算之募集金額為105,300千元整，依法向臺灣證券交易所股份有限公司提出申報。業經本承銷商採用必要之輔導及評估程序，包括實地了解該公司之營運狀況，與該公司董事、經理人、及其他相關人員面談或舉行會議，蒐集、整理、查證及比較分析相關資料等，予以審慎評估。特依金融監督管理委員會「發行人募集與發行有價證券處理準則」及中華民國證券商同業公會「發行人募集與發行有價證券承銷商評估報告應行記載事項要點」及「證券承銷商受託辦理發行人募集與發行有價證券承銷商評估報告之評估查核程序」規定，出具本承銷商總結意見。

依本承銷商之意見，台灣虎航本次募集與發行有價證券符合「發行人募集與發行有價證券處理準則」及相關法令之規定，暨其計畫具可行性及必要性，其資金用途、進度及預計可能產生效益亦具合理性。

台新綜合證券股份有限公司



負責人：郭嘉宏



承銷部門主管：葉盛弘



附件十三

不受理特定對象投標聲明書

聲 明 書

茲聲明本公司本次改列上市前現金增資發行新股乙案，如發現競價拍賣投標之對象，有下列各款之人參與應募時，應拒絕之：

- 一、發行公司(發行機構)採權益法評價之被投資公司。
- 二、對發行公司(發行機構)之投資採權益法評價之投資者。
- 三、公司之董事長或總經理與發行公司(發行機構)之董事長或總經理為同一人，或具有配偶關係者。
- 四、受發行公司(發行機構)捐贈之金額達其實收基金總額三分之一以上之財團法人。
- 五、發行公司(發行機構)之董事、監察人、總經理、副總經理、協理及直屬總經理之部門主管。
- 六、發行公司(發行機構)之董事、監察人、總經理之配偶。
- 七、承銷團之董事、監察人、受僱人及其配偶。
- 八、承銷團各證券商。
- 九、擔任興櫃股票公司辦理增資發行新股為初次上市(櫃)公開銷售時之推薦證券商。
- 十、股票申請創新板初次上市案件未具第四十三條之一第二項所訂合格投資人資格者。
- 十一、前各款之人利用他人名義參與應募者(指具證券交易法施行細則第二條規定要件等之實質關係人)。

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

聲 明 人：台灣虎航股份有限公司

負 責 人：陳漢銘



聲 明 書

茲聲明本公司本次辦理台灣虎航股份有限公司改列上市前以現金增資發行新股乙案，如發現競價拍賣投標之對象，有下列各款之人參與應募時，應拒絕之：

- 一、發行公司(發行機構)採權益法評價之被投資公司。
- 二、對發行公司(發行機構)之投資採權益法評價之投資者。
- 三、公司之董事長或總經理與發行公司(發行機構)之董事長或總經理為同一人，或具有配偶關係者。
- 四、受發行公司(發行機構)捐贈之金額達其實收基金總額三分之一以上之財團法人。
- 五、發行公司(發行機構)之董事、監察人、總經理、副總經理、協理及直屬總經理之部門主管。
- 六、發行公司(發行機構)之董事、監察人、總經理之配偶。
- 七、承銷團之董事、監察人、受僱人及其配偶。
- 八、承銷團各證券商。
- 九、擔任興櫃股票公司辦理增資發行新股為初次上市(櫃)公開銷售時之推薦證券商。
- 十、股票申請創黑板初次上市案件未具第四十三條之一第二項所訂合格投資人資格者。
- 十一、前各款之人利用他人名義參與應募者(指具證券交易法施行細則第二條規定要件等之實質關係人)。

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

聲 明 人：台新綜合證券股份有限公司



負 責 人：郭嘉宏



中 華 民 國 一 一 三 年 十 月 十 六 日

聲 明 書

茲聲明本公司本次辦理台灣虎航股份有限公司改列上市前以現金增資發行新股乙案，如發現競價拍賣投標之對象，有下列各款之人參與應募時，應拒絕之：

- 一、發行公司(發行機構)採權益法評價之被投資公司。
- 二、對發行公司(發行機構)之投資採權益法評價之投資者。
- 三、公司之董事長或總經理與發行公司(發行機構)之董事長或總經理為同一人，或具有配偶關係者。
- 四、受發行公司(發行機構)捐贈之金額達其實收基金總額三分之一以上之財團法人。
- 五、發行公司(發行機構)之董事、監察人、總經理、副總經理、協理及直屬總經理之部門主管。
- 六、發行公司(發行機構)之董事、監察人、總經理之配偶。
- 七、承銷團之董事、監察人、受僱人及其配偶。
- 八、承銷團各證券商。
- 九、擔任興櫃股票公司辦理增資發行新股為初次上市(櫃)公開銷售時之推薦證券商。
- 十、股票申請創黑板初次上市案件未具第四十三條之一第二項所訂合格投資人資格者。
- 十一、前各款之人利用他人名義參與應募者(指具證券交易法施行細則第二條規定要件等之實質關係人)。

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

聲 明 人：群益金鼎證券股份有限公司



負 責 人：周秀真



中 華 民 國 一 一 三 年 十 月 十 六 日

聲 明 書

茲聲明本公司本次辦理台灣虎航股份有限公司改列上市前以現金增資發行新股乙案，如發現競價拍賣投標之對象，有下列各款之人參與應募時，應拒絕之：

- 一、發行公司(發行機構)採權益法評價之被投資公司。
- 二、對發行公司(發行機構)之投資採權益法評價之投資者。
- 三、公司之董事長或總經理與發行公司(發行機構)之董事長或總經理為同一人，或具有配偶關係者。
- 四、受發行公司(發行機構)捐贈之金額達其實收基金總額三分之一以上之財團法人。
- 五、發行公司(發行機構)之董事、監察人、總經理、副總經理、協理及直屬總經理之部門主管。
- 六、發行公司(發行機構)之董事、監察人、總經理之配偶。
- 七、承銷團之董事、監察人、受僱人及其配偶。
- 八、承銷團各證券商。
- 九、擔任興櫃股票公司辦理增資發行新股為初次上市(櫃)公開銷售時之推薦證券商。
- 十、股票申請創新板初次上市案件未具第四十三條之一第二項所訂合格投資人資格者。
- 十一、前各款之人利用他人名義參與應募者(指具證券交易法施行細則第二條規定要件等之實質關係人)。

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

聲 明 人：中國信託綜合證券股份有限公司

負 責 人：謝載祥



中 華 民 國 一 一 三 年 十 月 十 六 日

附件十四

誠信聲明書

本公司茲承諾遵守下列事項，如有違反，願依 貴公司相關規定處理，並自負證券交易法第 171 條、第 174 條及其他相關法律之責任。

- 一、切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予本公司及上開所列人員或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第 36 條及第 43 條之 1 有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

申請人：台灣虎航股份有限公司



負責人：陳漢銘



中 華 民 國 113 年 8 月 15 日

本公司為台灣虎航股份有限公司之董事，茲承諾遵守下列事項，如有違反，願依 貴公司相關規定處理，並自負證券交易法第 171 條、第 174 條及其他相關法律之責任。

- 一、切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予本公司及上開所列人員或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第 36 條及第 43 條之 1 有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

台灣虎航股份有限公司

法人董事：中華航空股份有限公司

負責人：謝世謙



中 華 民 國 113 年 8 月 15 日

本人為台灣虎航股份有限公司之法人董事代表人，茲承諾遵守下列事項，如有違反，願依 貴公司相關規定處理，並自負證券交易法第 171 條、第 174 條及其他相關法律之責任。

- 一、切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予本公司及上開所列人員或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第 36 條及第 43 條之 1 有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

台灣虎航股份有限公司

所代表法人：中華航空股份有限公司

法人董事代表人：陳 漢 銘



本人為台灣虎航股份有限公司之法人董事代表人，茲承諾遵守下列事項，如有違反，願依 貴公司相關規定處理，並自負證券交易法第 171 條、第 174 條及其他相關法律之責任。

- 一、切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予本公司及上開所列人員或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第 36 條及第 43 條之 1 有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

台灣虎航股份有限公司

所代表法人：中華航空股份有限公司

法人董事代表人：陳奕傑



本人為台灣虎航股份有限公司之法人董事代表人，茲承諾遵守下列事項，如有違反，願依 貴公司相關規定處理，並自負證券交易法第 171 條、第 174 條及其他相關法律之責任。

- 一、切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予本公司及上開所列人員或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第 36 條及第 43 條之 1 有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

台灣虎航股份有限公司

所代表法人：中華航空股份有限公司

法人董事代表人：張程皓



張程皓

本人為台灣虎航股份有限公司之法人董事代表人，茲承諾遵守下列事項，如有違反，願依 貴公司相關規定處理，並自負證券交易法第 171 條、第 174 條及其他相關法律之責任。

- 一、切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予本公司及上開所列人員或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第 36 條及第 43 條之 1 有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

台灣虎航股份有限公司

所代表法人：中華航空股份有限公司

法人董事代表人：彭寶珠



本人為台灣虎航股份有限公司之董事，茲承諾遵守下列事項，如有違反，願依 貴公司相關規定處理，並自負證券交易法第 171 條、第 174 條及其他相關法律之責任。

- 一、切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予本公司及上開所列人員或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第 36 條及第 43 條之 1 有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

台灣虎航股份有限公司

董事：范宏書



中 華 民 國 113 年 8 月 15 日

本人為台灣虎航股份有限公司之董事，茲承諾遵守下列事項，如有違反，願依 貴公司相關規定處理，並自負證券交易法第 171 條、第 174 條及其他相關法律之責任。

- 一、切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予本公司及上開所列人員或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第 36 條及第 43 條之 1 有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

台灣虎航股份有限公司

董事：顏 信 輝 

中 華 民 國 113 年 8 月 15 日

本人為台灣虎航股份有限公司之獨立董事，茲承諾遵守下列事項，如有違反，願依 貴公司相關規定處理，並自負證券交易法第 171 條、第 174 條及其他相關法律之責任。

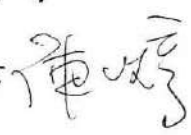
- 一、切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予本公司及上開所列人員或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第 36 條及第 43 條之 1 有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

台灣虎航股份有限公司

獨立董事：陳以亨 

中 華 民 國 113 年 8 月 15 日

本人為台灣虎航股份有限公司之獨立董事，茲承諾遵守下列事項，如有違反，願依 貴公司相關規定處理，並自負證券交易法第 171 條、第 174 條及其他相關法律之責任。

- 一、切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予本公司及上開所列人員或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第 36 條及第 43 條之 1 有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

台灣虎航股份有限公司

獨立董事：曹勝雄 

中 華 民 國 113 年 8 月 15 日

本人為台灣虎航股份有限公司之獨立董事，茲承諾遵守下列事項，如有違反，願依 貴公司相關規定處理，並自負證券交易法第 171 條、第 174 條及其他相關法律之責任。

- 一、切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予本公司及上開所列人員或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第 36 條及第 43 條之 1 有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

台灣虎航股份有限公司

獨立董事：楊 朝 榮



中 華 民 國 113 年 8 月 15 日

本人為台灣虎航股份有限公司之經理人，茲承諾遵守下列事項，如有違反，願依 貴公司相關規定處理，並自負證券交易法第 171 條、第 174 條及其他相關法律之責任。

- 一、切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予本公司及上開所列人員或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第 36 條及第 43 條之 1 有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

經理人：張明瑋



中 華 民 國 113 年 8 月 15 日

本人為台灣虎航股份有限公司之經理人，茲承諾遵守下列事項，如有違反，願依 貴公司相關規定處理，並自負證券交易法第 171 條、第 174 條及其他相關法律之責任。

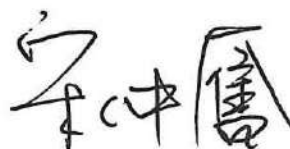
- 一、切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予本公司及上開所列人員或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第 36 條及第 43 條之 1 有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

經理人：宋仲奮



本人為台灣虎航股份有限公司之經理人，茲承諾遵守下列事項，如有違反，願依 貴公司相關規定處理，並自負證券交易法第 171 條、第 174 條及其他相關法律之責任。

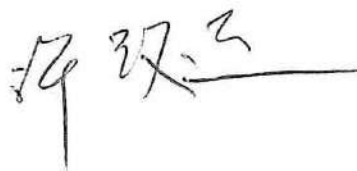
- 一、切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予本公司及上開所列人員或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第 36 條及第 43 條之 1 有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

經理人：許致遠



本人為台灣虎航股份有限公司之經理人，茲承諾遵守下列事項，如有違反，願依 貴公司相關規定處理，並自負證券交易法第 171 條、第 174 條及其他相關法律之責任。

- 一、切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予本公司及上開所列人員或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第 36 條及第 43 條之 1 有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

經理人： 賴 俊 迪



本人為台灣虎航股份有限公司之經理人，茲承諾遵守下列事項，如有違反，願依 貴公司相關規定處理，並自負證券交易法第 171 條、第 174 條及其他相關法律之責任。

- 一、切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予本公司及上開所列人員或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第 36 條及第 43 條之 1 有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

經理人：徐 心 怡



本人為台灣虎航股份有限公司之經理人，茲承諾遵守下列事項，如有違反，願依 貴公司相關規定處理，並自負證券交易法第 171 條、第 174 條及其他相關法律之責任。

- 一、切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予本公司及上開所列人員或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第 36 條及第 43 條之 1 有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

經理人：林巧琬



本人為台灣虎航股份有限公司之經理人，茲承諾遵守下列事項，如有違反，願依 貴公司相關規定處理，並自負證券交易法第 171 條、第 174 條及其他相關法律之責任。

- 一、切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予本公司及上開所列人員或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第 36 條及第 43 條之 1 有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

經理人：林 天 助



中 華 民 國 113 年 8 月 15 日

本人為台灣虎航股份有限公司之經理人，茲承諾遵守下列事項，如有違反，願依 貴公司相關規定處理，並自負證券交易法第 171 條、第 174 條及其他相關法律之責任。

- 一、切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予本公司及上開所列人員或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第 36 條及第 43 條之 1 有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

經理人：許耿雄



本人為台灣虎航股份有限公司之經理人，茲承諾遵守下列事項，如有違反，願依 貴公司相關規定處理，並自負證券交易法第 171 條、第 174 條及其他相關法律之責任。

- 一、切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予本公司及上開所列人員或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第 36 條及第 43 條之 1 有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

經理人：何立己



中 華 民 國 113 年 8 月 15 日

本人為台灣虎航股份有限公司之受僱人，茲承諾遵守下列事項，如有違反，願依 貴公司相關規定處理，並自負證券交易法第 171 條、第 174 條及其他相關法律之責任。

- 一、切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予本公司及上開所列人員或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第 36 條及第 43 條之 1 有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

受僱人：賈 瑋 中



張 晏 萍 張晏萍

葉 雅 甄 葉雅甄

黃 郁 脩



郭 淑 鈴 郭淑鈴



中 華 民 國 113 年 8 月 15 日

本公司及本公司相關人員輔導並承銷台灣虎航股份有限公司申請改列上市案，茲承諾遵守下列事項，如有違反，願依 貴公司相關規定處理，並自負證券交易法第 56 條、第 66 條、第 171 條、第 174 條及其他相關法律之責任。

- 一、 本案絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且承銷相關費用之收取不以其他方式或名目補償或退還予發行人或其關係人或其所指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、 知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第 36 條及第 43 條之 1 有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司



主辦證券承銷商：台新綜合證券股份有限公司

負責人：郭嘉宏



本公司及本公司相關人員輔導並承銷台灣虎航股份有限公司申請改列上市案，茲承諾遵守下列事項，如有違反，願依 貴公司相關規定處理，並自負證券交易法第 56 條、第 66 條、第 171 條、第 174 條及其他相關法律之責任。

- 一、 本案絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且承銷相關費用之收取不以其他方式或名目補償或退還予發行人或其關係人或其所指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、 知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第 36 條及第 43 條之 1 有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

主辦證券承銷商：群益金鼎證券股份有限公司

負責人：周秀真



中 華 民 國 113 年 8 月 15 日

本公司及本公司相關人員輔導並承銷台灣虎航股份有限公司申請改列上市案，茲承諾遵守下列事項，如有違反，願依 貴公司相關規定處理，並自負證券交易法第 56 條、第 66 條、第 171 條、第 174 條及其他相關法律之責任。

- 一、 本案絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且承銷相關費用之收取不以其他方式或名目補償或退還予發行人或其關係人或其所指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、 知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第 36 條及第 43 條之 1 有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

主辦證券承銷商：中國信託綜合證券股份有限公司

負責人：謝載祥



中 華 民 國 113 年 8 月 15 日

聲明書

本律師承辦台灣虎航股份有限公司申請改列上市案，茲承諾遵守下列事項，如有違反，願自負法律責任。

- 一、 絕對保持超然獨立之精神並本於誠信，本案審查期間絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為。
- 二、 知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第 36 條及第 43 條之 1 有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

翰辰法律事務所

律師：邱雅文



中 華 民 國 113 年 8 月 15 日

本律師承辦台灣虎航股份有限公司申請改列上市案，茲承諾遵守下列事項，如有違反，願自負法律責任。

- 一、絕對保持超然獨立之精神並本於誠信，本案審查期間絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為。
- 二、知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦理」第 36 條及第 43 條之 1 有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

律師事務所：經兆國際法律事務所

律師：林聖鈞 律師



中 華 民 國 113 年 8 月 15 日

本會計師承辦台灣虎航股份有限公司申請改列上市案，茲承諾遵守下列事項，如有違反，願自負法律責任。

- 一、絕對保持超然獨立之精神並本於誠信，本案審查期間絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為。
- 二、知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦理」第 36 條及第 43 條之 1 有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

會計師事務所：安侯建業聯合會計師事務所

會計師： 楊樹芝

林恒昇



中 華 民 國 1 1 3 年 8 月 8 日

附件十五

承銷價格計算書

台灣虎航股份有限公司

承銷價格計算書

一、承銷總股數說明

(一) 承銷前後流通在外股數

台灣虎航股份有限公司(以下簡稱台灣虎航或該公司)股票改列上市時之實收資本額為新臺幣(以下同)4,490,000,000 元，每股面額 10 元整，分為 449,000,000 股；該公司擬於股票申請改列上市案經主管機關審查通過後，辦理現金增資 10,530,000 股，扣除依公司法相關法令規定保留供公司員工承購之股數後，全數委託證券承銷商辦理改列上市前公開銷售，故預計股票上市掛牌時之實收資本額為 4,595,300,000 元、459,530,000 股。

(二) 承銷股數及來源

依據「臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則」第 40 條及「臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則補充規定」第 17-1 條之規定本國創新板上市公司申請改列為上市公司，應至少提出擬上市股份總額 10%之股份(得計入創新板上市前公開銷售之股數)，且不得低於申請轉列之上市申請書件所記載已發行股份總數 3%，並以募集發行之普通股股票為限，全數以現金增資發行新股之方式，於扣除依公司法相關法令規定保留供公司員工承購之股數後，依證券交易法第 71 條第 1 項包銷有價證券規定，全數委託證券承銷商辦理上市前公開銷售。依上述規定，該公司預計辦理現金增資發行新股 10,530 千股，並依公司法第 267 條之規定，保留發行股份之 15%，計 1,579 千股供員工認購，其餘 8,951 千股則依證券交易法第 28-1 條之規定，經 113 年 6 月 19 日之股東會決議通過，排除公司法第 267 條第 3 項原股東優先認購之適用，全數委託證券承銷商辦理上市前公開銷售。

(三) 股權分散

該公司截至 113 年 8 月 16 日止，記名股東人數為 5,404 人，該公司內部人及該等內部人持股逾百分之五十之法人以外之記名股東人數為 5,391 人，且其所持股份總額合計為 94,008,517 股，占發行股份總額之 20.94%，業已符合「臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則」第 4 條之規定，記名股東人數一千人以上，公司內部人及該等內部人持股逾百分之五十之法人以外之記名股東人數不少於五百人，且其所持股份合計占發行股份總額百分之二十以上或滿一千萬股者。

(四) 綜上所述，該公司上市掛牌前擬辦理現金增資發行新股 10,530 千股，扣除依公司法規定保留 15%予員工優先認購之 1,579 千股後，餘 8,951 千股依據「證券交易法」第 28-1 條規定，業經 113 年 6 月 19 日股東常會決議通過由原股東全數放棄認購，委由推薦承銷商辦理上市前公開銷售作業。

二、申請公司與推薦證券商共同訂定承銷價格之依據及方式

(一) 訂定所採用的方法、原則或計算方式及與適用國際慣用之市價法、成本法及現金流量折現法之比較。

1.承銷價格訂定所採用的方法、原則或計算方式

股票價值評估的方法很多種，各種方法皆有其優缺點，評估之結果亦有所差異，目前市場上常用之股票評價方法包括市場法、成本法及收益法，其中，市場法包括本益比法(Price/Earnings Ratio, P/E Ratio)及股價淨值比法(Price/Book Value Ratio, P/B Ratio)，均係透過已公開資訊，與整個市場、產業性質相近之同業及被評價公司歷史軌跡比較，以作為評量企業之價值，再根據被評價公司本身異於採樣同業公司之部分作折溢價之調整；成本法係以帳面之歷史成本資料作為公司價值評定基礎之淨值法為主；收益法則係以未來現金流量作為公司價值之評定基礎。茲將市場法、成本法及收益法等計算方式、優缺點比較列示如下：

項目	市場法		成本法	收益法
	本益比法	股價淨值比法	淨值法	現金流量折現法
計算方式	依據公司之財務資料，計算每股帳面盈餘，並以產業性質相近的上市櫃公司或同業平均本益比估算股價，最後再調整溢價和折價以反應與類似公司不同之處。	依據公司之財務資料，計算每股帳面淨值，比較產業性質相近的上市櫃公司或同業平均股價淨值比估算股價，最後再調整溢價和折價以反應與類似公司不同之處。	以帳面之歷史成本資料為公司價值評定之基礎，即以資產負債表帳面資產總額減去帳面負債總額，並考量資產及負債之市場價格進行帳面價值之調整。	根據公司預估之獲利及現金流量，以涵蓋風險的折現率來折算現金流量，同時考慮實質現金及貨幣之時間價值。
優點	1.具經濟效益與時效性，為一般投資人投資股票最常用之參考依據。 2.市場價格資料較易取得。 3.所估算之價值與市場的股價較為接近。	1.淨值係長期穩定之指標，盈餘為負值時之另一種評估選擇。 2.市場價格資料容易取得。	1.資料取得容易。 2.使用財務報表之資料，較客觀公正。	1.符合學理上對企業價值的推論，能依不同變數預期來評價公司。 2.較不受會計原則或會計政策變動影響，且可反應企業之永續經營價值。 3.考量企業之成長性及風險。
缺點	1.盈餘品質易受會計方法之選擇而受影響。 2.企業每股盈餘為負值或接近於零時不適用。 3.使用歷史性財務資訊，無法反應公司未來之績效。	1.帳面價值易受會計方法之選擇而受影響。 2.使用歷史性財務資訊，無法反應公司未來之績效。	1.資產帳面價值與市場價值往往差距甚大。 2.未考量公司經營成效之優劣。 3.使用歷史性財務資訊，無法反應公司未來之績效。	1.程序繁瑣，需估計大量變數，花費成本大且不確定性高。 2.投資者不易瞭解現金流量觀念。 3.基於對公司之未來現金流量無法精確掌握，且適切的評價因子難求，在相關參數之參考價值相對較低下，國內實務較少採用。
適用時機	評估風險水準、股利政策及成長率穩定的公司。	評估有鉅額資產但股價偏低的公司。	評估如公營事業或傳統產業類股。	1.可取得公司詳細的現金流量與資金成本的預測資訊時。 2.企業經營穩定，無鉅額資本支出。

本證券承銷商依一般市場承銷價格訂定方式，主要係參考市場法、成本法、收益法及該公司最近一個月(113 年 10 月)創新板市場之平均收盤價等方式，以作為該公司辦理股票公開承銷之參考價格訂定依據，復參酌該公司最近三年度及申請年度之經營績效、獲利情形以及所處產業未來前景、發行市場環境、同業之市場狀況及創新板流動性較低等因素後，由本證券承銷商與該公司共同議定本次暫訂承銷價格。

2.承銷價格與適用國際慣用之市場法、成本法及收益法之比較

該公司主要從事民用航空運輸業務，係航空運輸業，綜觀目前國內上市、上(興)櫃、及未上市、未上櫃之公開發行公司中，上市公司中以民用航空為主要業務內容者為中華航空股份有限公司(股票代號：2610，以下稱中華航空，以民用航空客運及貨運業務為主)及長榮航空股份有限公司(股票代號：2618，以下稱長榮航空，主要經營業務包含民用航空客運及貨運業務)，另興櫃公司為星宇航空股份有限公司(股票代號：2646，以下稱星宇航空，主要從事民用航空客運及貨運運輸業務)，故以中華航空、長榮航空及星宇航空作為該公司之採樣同業公司應屬合宜，並以航空運輸業所屬之上市航運類及上市大盤交易情形，就該公司之承銷價格評估與國際慣用評價方式比較說明如下：

(1)市場法

A.本益比法

單位：倍

項目 期間	同業公司			上市	
	中華航空	長榮航空	星宇航空	大盤平均	航運類股
113 年 8 月	14.54	7.99	72.33	21.71	9.34
113 年 9 月	14.41	8.28	74.02	21.68	9.96
113 年 10 月	14.84	8.44	104.47(註 1)	22.27	9.70
平 均	14.60	8.24	83.61	21.89	9.67

資料來源：臺灣證券交易所、證券櫃檯買賣中心；台新證券整理。

註 1：星宇航空於 113 年 10 月 25 日掛牌上市，故其 113 年 10 月之本益比係以其上市後之每日收盤價進行計算。

由上表得知該公司之採樣同業、其他類股及上市大盤最近三個月之平均本益比區間於排除極端值後約為 8.24~21.89 倍(其中星宇航空之本益比偏高而不予採納)，若以該公司最近四季(112 年第四季至 113 年第三季)之稅後純益 2,960,146 千元，除以擬掛牌股數 459,530 千股推算後每股盈餘為 6.44 元，按上述本益比區間計算之價格約為 53.07~140.97 元之間計算其參考價格，考量該公司改列上市掛牌初期之成交量及流通性風險等因素給予 20%折價作為流動性風險貼水，調整計算之價格約在 42.46 元~112.78 元之間，比較本次本證券承銷商與該公司議定之承銷價格 40.00 元，所商議之暫定承銷價格亦落於價格區間內，經評估應尚屬合理。

B.股價淨值比法

單位：倍

項目 期間	同業公司			上市	
	中華航空	長榮航空	星宇航空	大盤平均	航運類股
113 年 8 月	1.65	1.76	2,932.74	2.47	1.07
113 年 9 月	1.66	1.82	3,001.33	2.47	1.14
113 年 10 月	1.71	1.86	3.95(註 1)	2.53	1.11
平 均	1.67	1.81	1,979.34	2.49	1.11

資料來源：臺灣證券交易所、證券櫃檯買賣中心；台新證券整理。

註 1：星宇航空於 113 年 10 月 25 日掛牌上市，故其 113 年 10 月之股價淨值比係以其上市後之每日收盤價進行計算。

由上表得知該公司之採樣同業、上市其他類股及上市大盤最近三個月之平均股價淨值比約 1.11 倍~2.49 倍(其中星宇航空之股價淨值比偏高而不予採納)，以該公司 113 年第三季經會計師核閱之財務報告歸屬於母公司業主權益為 6,704,541 千元及擬上市掛牌股數 459,530 千股計算之每股淨值 14.59 元為基礎計算，價格區間約為 16.19 元~36.33 元，惟股價淨值比法使用歷史性財務資料，無法反映公司未來成長性，且易受經營期間長短及盈餘分配政策，股東權益結構等因素影響，故本證券承銷商不擬採用此法作為議定承銷價格參考之依據。

(2)成本法－淨值法

成本法係為帳面價值法(Book Value Method)，帳面價值乃是投資人對公司請求權價值之總和，包含債權人、普通股投資人及特別股投資人等；其中，股票投資者對公司之請求權價值係公司資產總和扣除負債總額之淨資產價值。此種評價方式係以歷史成本為計算依據，將忽略通貨膨脹因素且無法表達資產實際經濟價值，並深受財務報表採行之會計原則與方法影響，將可能低估成長型公司之企業價值，同時成本法使用上的限制有下列四項，因此國際上慣用成本法以評估企業價值者並不多見。

- A.無法表達目前真正及外來之經濟貢獻值。
- B.忽略了技術經濟壽命。
- C.技術廢舊及變革對於其所造成之風險無法預測。
- D.成本法中對於折舊項目及金額有量化的困難。

由於上述種種限制，故國際上採成本法評估企業價值者並不多見，且該公司 113 年第三季經會計師核閱之財務報告歸屬於母公司業主之權益為 6,704,541 千元，依擬掛牌時股份總數 459,530 千股計算之每股淨值為 14.59 元，與創新板市場交易價格差異甚大且成本法並未考量且未考慮公司未來獲利能力與現金流量，因此由此法所計算得出之價格尚需經過調整，較不具有參考性，因此本證券承銷商不擬採用此種方式作為承銷價格訂定之參考依據。

(3)收益法－現金流量折現法

收益法之方法為現金流量折現法，係依據公司預估之獲利及現金流量，以涵蓋風險的折現率來折算現金流量，同時考量實質現金及貨幣之時間價值來進行估算，茲將收益法之基本假設及評估參數分述如下：

A.模型介紹

現金流量折現法之理論依據，係認為企業價值應等於未來營運可能創造淨現金流量之現值總和，在多種理論模型中，以自由現金流量折現模式(Free Cash Flow Model)最能反映投資人之報酬率，又該公司經營具成長空間，故採用三階段現金流量折現，其計算公式如下：

$$P_0 = V_E / N = (V_0 - V_D) / Shares$$

$$V_0 = \sum_{t=1}^{t=n} \frac{FCFF_t}{(1+K1)^t} + \sum_{t=n+1}^{t=m} \frac{FCFF_t}{(1+K1)^n \times (1+K2)^{t-n}} + \frac{FCFF_m + 1}{(1+K1)^n \times (1+K2)^{m-n} \times (K3 - G)}$$

$$FCFF_t = EBIT_t \times (1 - \text{tax rate}_t) + Dep_t \& Amo_t - Capital\ Exp_t - \Delta NWC_t$$

$$Ki = D / (D + E) \times Kd(1 - \text{tax rate}) + E / (D + E) \times Ke$$

$$Ke = Rf + \beta_j(Rm - Rf)$$

P_0	=	每股價值
V_0	=	企業總體價值 = $V_E + V_D$ = 股東權益價值 + 淨負債價值
N	=	擬上市股數459,530千股
$FCFF_t$	=	第t期之自由現金流量
Ki	=	加權平均資金成本 = $D(\text{付息債務}) / (D+E) \times Kd(1 - \text{tax rate}) + E(\text{權益}) / (D+E) \times Ke$; $i = 1, 2, 3$
G	=	營業收入淨額成長率
n	=	5 第一階段之經營年限：113年度～117年度
m	=	10 第二階段之經營年限：118年度～123年度
$EBIT_t$	=	第t期之息前稅前淨利
tax rate_t	=	第t期之稅率
$Dep_t \& Amo_t$	=	第t期之折舊與攤銷費用
$Capital\ Exp_t$	=	第t期之資本支出
	=	第t期之購置固定資產支出
ΔNWC_t	=	第t期之淨營運資金變動數 - 第t-1期之淨營運資金
	=	(第t期之流動資產 - 不付息流動負債) - (第t-1期之流動資產 - 不付息流動負債)

$D/(D+E)$	=	付息負債占付息負債及權益比
$E/(D+E)$	=	權益占付息負債及權益比 $= 1 - D/(D+E)$
Kd	=	負債資金成本率
Ke	=	權益資金成本率
Rf	=	無風險利率
Rm	=	市場平均報酬率
β_j	=	系統風險；衡量公司風險相對於市場風險之指標

B.股東權益資金成本率及自由現金流量之參數設定及計算結果

項目	期間 I	期間 II	期間 III	基本假設說明
T	$t \leq n$, $n=5$	$n+1 \leq t \leq m$ $n=5, m=10$	$m+1 \leq t$ $m=10$	依據該公司狀況分為三期間 期間 I：113~117 年度 期間 II：118~122 年度 期間 III：123 年度後(永續經營期)
$D/(D+E)$	71.22%	72.21%	73.20%	期間 I：依該公司最近期之負債占權益比率計算。
$E/(D+E)$	28.78%	27.79%	26.80%	期間 II：採期間 I 及期間 III 之平均數。 期間 III：採用採樣同業業 113 年第二季負債占權益比率之平均數。
Kd	1.9350%	2.3075%	2.8000%	期間 I：係以採樣同業 113 年第二季財務報告最高及最低借款利率之平均為預估假設基礎。 期間 II：採期間 I 及期間 III 之平均數。 期間 III：係以採樣同業 113 年第二季財務報告最高借款利率為預估假設基礎。
tax rate	20.0000%	20.0000%	20.0000%	依財政部營利事業所得稅率 20%估計未來之稅率。
Rf	1.3889%	1.4722%	1.5555%	期間 I：採用 113 年 9 月 30 日櫃買中心 3~5 年期之加權平均公債殖利率。 期間 II：採期間 I 及期間 III 之平均數。 期間 III：採用 113 年 9 月 30 日櫃買中心 10 年期之加權平均公債殖利率。
Rm	11.7494%	11.7494%	11.7494%	係以 103~112 年度臺灣證券交易所發行量加權股價指數各年度投資報酬率之幾何平均數估計。
β_j	0.8641	0.9321	1.0000	期間 I：係以 CMoney 企業決策分析資料庫之各採樣同業最近三年度之資料計算。 期間 II：假設 β_j 為期間 I 及 III 之平均值。 期間 III：假設永續經營期個別資產之預期報酬率與指數同時發生變動的程度相當，故 β_j 趨近於 1。
Ke	10.3609%	11.0655%	11.7494%	依上述模型介紹之計算公式得出權益資金成本率。

項目	期間 I	期間 II	期間 III	基本假設說明
Ki	4.0844%	4.3954%	4.6917%	依上述模型介紹之計算公式得出加權平均資金成本。
G (保守情境)	3.2000%	1.6000%	0.0000%	期間 I：係以國際貨幣基金組織(IMF)發布之預測(112-114 年度)之經濟成長率預估在 3.2%~3.3%間，採用 3.2% 估算。 期間 II：假設為期間 I 及 III 之平均值。 期間 III：假設永續經營期間預期公司將維持平穩，成長率為 0%。
G (樂觀情境)	7.2775%	5.2388%	3.2000%	期間 I：係以該公司最近五年度(108~112 年度)營收複合成長率計算。 期間 II：假設為期間 I 及 III 之平均值。 期間 III：假設永續經營期該公司之成長率會趨近於經濟成長率，採用國際貨幣基金組織(IMF) 發布之預測(112-114 年度)之經濟成長率預估在 3.2%~3.3%間，採用 3.2%估算。

C.計算結果

樂觀情境：

$$\begin{aligned}
 P_0 &= (V_0 - V_D) / \text{Shares} \\
 &= (40,450,849 \text{ 千元} - 283,637 \text{ 千元} + 8,473,911 \text{ 千元}) / 459,530 \text{ 千股} \\
 &= 105.85 \text{ 元/股}
 \end{aligned}$$

保守情境：

$$\begin{aligned}
 P_0 &= (V_0 - V_D) / \text{Shares} \\
 &= (27,818,414 \text{ 千元} - 283,637 \text{ 千元} + 8,473,911 \text{ 千元}) / 459,530 \text{ 千股} \\
 &= 78.36 \text{ 元/股}
 \end{aligned}$$

依據上述假設及公式，該公司依自由現金流量折現法計算之每股價值於樂觀情境及保守情境，計算之參考價格區間為 78.36 元~105.85 元。由於此法主要係以未來各期創造現金流量之折現值合計認定為股東權益價值，然因未來之現金流量無法精確掌握，且評價使用之相關參數亦無一致標準，國內實務上較少採用。在股價評價方法選擇上，考量收益法下如現金流量折現法因需推估公司未來數年之盈餘及現金流量作為評價之基礎，然而預測期間長，推估營收資料之困難度提高，不確定性風險相對高，亦不能合理評估公司應有之價值，故不予以採用。

綜上所述，考量該公司近年營運情形、產業類型及公司未來營運發展等因素，本次選擇以本益比法作為該公司承銷價格訂定所採用之方法，應屬較符合該公司營運發展之評價模式。

(二) 申請公司與已上市櫃同業之財務狀況、獲利情形及本益比之比較情形

1. 財務狀況及獲利情形之比較情形

茲就該公司之採樣同業中華航空、長榮航空及星宇航空之財務狀況、獲利情形及本益比之比較分析列示如下；同業平均資料則選用財團法人聯合徵信中心所出版之「中華民國台灣地區主要行業財務比率」中所列之「H51 航空運輸業」數據做為計算同業平均相關統計之比較基準。

分析項目		年度 公司別	110 年度	111 年度	112 年度	113 年 截至第三季
財務結構 (%)	負債占資產比率	台灣虎航	71.95	93.60	76.56	67.14
		中華航空	73.80	75.39	73.40	72.18
		長榮航空	71.50	69.88	64.56	62.20
		星宇航空	81.82	89.65	86.00	79.91
		同業平均	72.60	72.52	68.70	註 1
	長期資金占不動產、廠房及設備比率	台灣虎航	781.20	767.67	1,112.06	1,483.73
		中華航空	186.28	174.06	163.12	182.12
		長榮航空	204.29	195.71	179.59	179.07
		星宇航空	717.18	504.97	254.60	232.16
		同業平均	195.51	184.69	171.75	註 1
償債能力 (%)	流動比率	台灣虎航	117.38	57.67	95.34	148.86
		中華航空	161.25	97.99	77.40	102.59
		長榮航空	139.76	109.15	100.36	114.27
		星宇航空	47.14	31.30	53.99	68.25
		同業平均	151.22	103.81	88.63	註 1
	速動比率	台灣虎航	115.52	56.27	93.20	145.10
		中華航空	144.08	81.48	64.73	87.32
		長榮航空	131.50	103.82	94.82	108.35
		星宇航空	33.58	23.53	42.51	55.80
		同業平均	138.52	93.25	79.60	註 1
	利息保障倍數(倍)	台灣虎航	(12.88)	(13.89)	10.39	15.54
		中華航空	5.66	1.94	4.07	7.96
		長榮航空	3.64	4.32	11.11	11.52
		星宇航空	(26.01)	(12.50)	0.73	3.19
		同業平均	3.95	2.91	7.28	註 1
營 經		台灣虎航	33.96	19.75	72.79	61.45

分析項目		年度 公司別	110 年度	111 年度	112 年度	113 年 截至第三季
	應收款項 週 轉 率 (次) (總額) (註 3)	中華航空	11.76	12.01	17.06	18.85
		長榮航空	12.14	13.35	17.79	17.16
		星宇航空	154.91	13.92	36.62	34.44
		同業平均	11.92	12.61	17.43	註 1
	應收款項 收現天數 (天) (註 3)	台灣虎航	11	19	6	6
		中華航空	32	31	22	20
		長榮航空	31	28	21	22
		星宇航空	3	27	10	11
		同業平均	31	29	21	註 1
	存貨週轉 率(次) (淨額) (註 3)	台灣虎航	3.88	3.29	38.00	—
		中華航空	註 2	註 2	註 2	註 2
		長榮航空	註 2	註 2	註 2	註 2
		星宇航空	10.29	19.76	25.07	21.87
		同業平均	註 2	註 2	註 2	註 2
	平均銷貨 天數(天) (註 3)	台灣虎航	95	111	10	—
		中華航空	註 2	註 2	註 2	註 2
		長榮航空	註 2	註 2	註 2	註 2
		星宇航空	36	19	15	17
		同業平均	註 2	註 2	註 2	註 2
	不動產、 廠房及設 備週轉率 (次) (註 3)	台灣虎航	0.20	1.06	11.38	17.16
		中華航空	1.02	1.17	1.47	1.62
		長榮航空	0.77	1.06	1.54	1.61
		星宇航空	0.38	0.57	1.35	1.16
		同業平均	0.90	1.12	1.51	註 1
	總資產週 轉率(次) (註 3)	台灣虎航	0.02	0.09	0.77	0.88
		中華航空	0.48	0.51	0.63	0.67
		長榮航空	0.32	0.43	0.62	0.66
		星宇航空	0.04	0.08	0.33	0.39
		同業平均	0.39	0.47	0.62	註 1
獲利能力	資產報酬 率(%) (註 3)	台灣虎航	(16.77)	(19.05)	12.44	18.37
		中華航空	3.76	1.45	3.26	5.74
		長榮航空	3.02	3.37	7.97	10.04
		星宇航空	(13.88)	(11.91)	1.40	3.11
		同業平均	3.37	2.45	5.74	註 1
		台灣虎航	(66.68)	(121.38)	70.89	60.40

分析項目		年度 公司別	110 年度	111 年度	112 年度	113 年 截至第三季
	權益報酬 率(%) (註 3)	中華航空	12.99	3.00	9.97	18.44
		長榮航空	7.89	8.28	21.67	25.02
		星宇航空	(67.79)	(101.96)	1.76	13.10
		同業平均	10.18	5.95	16.84	註 1
	營業利益 占實收資 本額比率 (%)(註 3)	台灣虎航	(69.48)	(70.16)	52.75	96.83
		中華航空	25.19	4.30	16.79	29.40
		長榮航空	19.97	18.29	54.75	71.62
		星宇航空	(28.03)	(28.17)	2.30	12.20
		同業平均	註 4	註 4	註 4	註 4
	稅前純益 占實收資 本額比率 (%)(註 3)	台灣虎航	(70.53)	(89.41)	50.96	92.68
		中華航空	18.73	4.42	15.38	30.96
		長榮航空	15.04	17.66	53.40	70.30
		星宇航空	(26.56)	(36.38)	(0.55)	8.06
		同業平均	註 4	註 4	註 4	註 4
	純 益 率 (%)	台灣虎航	(929.22)	(216.74)	14.65	19.60
		中華航空	6.45	1.49	4.04	7.51
		長榮航空	6.43	5.67	11.53	13.81
		星宇航空	(379.30)	(156.77)	0.66	5.92
		同業平均	6.44	3.49	7.94	註 1
	稅後每股 盈餘(元)	台灣虎航	(7.19)	(7.12)	4.27	5.52
		中華航空	1.67	0.48	1.13	1.71
		長榮航空	1.31	1.34	4.01	3.98
		星宇航空	(2.69)	(3.47)	0.08	0.64
		同業平均	註 4	註 4	註 4	註 4

資料來源：該公司提供；該公司及採樣公司經會計師查核簽證或核閱之合併或個體財務報告；該公司及採樣公司股東會年報；暨台新證券計算及整理。同業平均係參考財團法人金融聯合徵信中心出版「中華民國台灣地區主要行業財務比率」及「財務結構資訊」之「H51 航空運輸業」暨台新證券計算及整理。

註 1：截至評估報告出具日止，財團法人金融聯合徵信中心尚未出版該年度之主要行業財務比率。

註 2：因行業特性，不適用該項財務比率之評估。

註 3：113 年截至第三季之經營能力及獲利能力之資產報酬率、權益報酬率、營業利益及稅前純益占實收資本額比率均予以年化以利比較。

註 4：財團法人金融聯合徵信中心出版之主要行業財務比率並未涵蓋該比率之資料。

(1)財務結構

A.負債占資產比率

該公司 110~112 年度及 113 年截至第三季之負債占資產比率分別為 71.95%、93.60%、76.56%及 67.14%，111 年度之負債占資產比率較 110 年度上升，主係因該公司新增租賃兩架 A-320neo 客機(B-50023 及 B-50025)，於 111 年 3 月及 7 月交機，依國際財務報導準則第 16 號租賃公報，認列使用權資產及租賃負債，致使用權資產與流動及非流動租賃負債分別增加 743,622 千元及 1,539,793 千元，以及 111 年 10 月國境開放，該公司開放賣票，消費者購票踴躍，致應收帳款(包含關係人)增加 129,854 千元，惟由於該公司載客的履約義務尚未滿足致使合約負債增加 1,539,630 千元，導致總資產及總負債分別增加 1,029,199 千元及 3,873,542 千元，惟總資產成長幅度 7.11%小於總負債 28.61%所致；112 年度之負債占資產比率較 111 年度下降，主係因 112 年度辦理兩次現金增資(募集總金額為 1,453,800 千元)以及受惠旅遊需求大復甦致預收票款增加，帶動現金及約當現金增加 2,531,073 千元，合約負債亦增加 1,230,802 千元，再加上該公司新增租賃兩架 A-320neo 客機(B-50026 及 B-50027)進行汰舊換新，於 112 年 9 月及 12 月交機，致使用權資產與流動及非流動租賃負債分別增加 1,105,396 千元及 1,042,922 千元，惟該公司因自有資金充足償還銀行借款致短期借款及長期借款(包含一年或一營業週期內到期)分別減少 800,000 千元及 2,294,546 千元，在總負債無重大變動情況下，總資產增加 3,576,298 千元所致；113 年截至第三季之負債占資產比率較 112 年度下降，主係該公司持續增加航點及航班，營運持續穩健上升，航班量及訂票量也較 112 年同期增加，帶動現金及約當現金增加 3,889,506 千元，在總負債無重大變動情況下，總資產較 112 年度增加 2,359,884 千元所致。

與採樣同業及同業平均相比，航空業因高固定支出如租購機等，故負債占資產比率相較一般行業而言普遍較高，111 年度負債占資產比率高於採樣公司及同業平均；其餘年度均介於採樣公司及同業平均之間。111 年度負債比高於同業，主係上述該公司新增租賃兩架 A-320neo 客機(B-50023 及 B-50025)因素以及國境未開放時受新冠肺炎疫情影響，該公司因客運為主要業務，機隊旗下無貨機發展國際貨運，許多國家對旅客採取較嚴格的出入境管制措施，該公司受疫情影響較其他同業為高，雖同年 10 月國境開放後購票踴躍然尚未載客所致。自 112 年度起因現金增資和營運穩健上升致負債占資產比率回復至同業之間，經評估尚無重大異常之情事。

B.長期資金占不動產、廠房及設備比率

該公司 110~112 年度及 113 年截至第三季之長期資金占不動產、廠房及設備比率分別為 781.20%、767.67%、1,112.06%及 1,483.73%，111 年度長期資金占不動產、廠房及設備比率較 110 年度下降，主係該公司因新冠肺炎疫情影響，減少國際航班，雖國境於 111 年 10 月開放，惟航空公司固定成本較高，致營

業虧損增大，在非流動負債及不動產、廠房及設備無重大變動情況下，總權益減少 28,844,343 千元所致；112 年度長期資金占不動產、廠房及設備比率較 111 年度上升，主係因國境開放，該公司受惠旅遊需求大復甦，該公司營運狀況好轉，售票情況良好，在非流動負債及不動產、廠房及設備無重大變動情況下，總權益較 111 年度增加 3,303,205 千元所致；113 年截至第三季長期資金占不動產、廠房及設備比率較 112 年度上升，主係該公司持續增加航點及航班，營運持續穩健上升，航班量及訂票量也較 112 年同期增加，在非流動負債及不動產、廠房及設備無重大變動情況下，總權益較 112 年度增加 2,475,767 千元所致。

與採樣公司及同業平均相比，該公司之長期資金占不動產、廠房及設備比率於 110~111 年度及 113 年截至第三季均高於所有採樣公司及同業平均，該公司為低成本航空公司，有別於傳統航空運輸業擁大型機隊，顯示其尚無仰賴短期資金支應資本支出情事，經評估尚無重大異常之情事。

綜上分析，該公司 110~112 年度及 113 年截至第三季之財務結構相關比率變動尚屬合理，與採樣公司及同業平均相較，亦尚無重大異常之情事。

(2)償債能力

A.流動比率、速動比率

該公司 110~112 年度及 113 年截至第三季之流動比率及速動比率分別為 117.38%、57.67%、95.34%及 148.86%；115.52%、56.27%、93.20%及 145.10%。111 年度流動比率及速動比率較 110 年度下降，主係受疫情停飛部分國際航班，營收短少致虧損導致現金及約當現金降低 475,316 千元，又因 111 年 10 月國境開放，消費者購票踴躍然尚未載客致使合約負債增加 1,539,630 千元，再加上為支應相關營運所需而舉借華南銀行政府紓困貸款致一年內到期之長期借款增加 500,000 千元，故流動資產降低 223,289 千元而流動負債增加 2,685,519 千元所致；112 年度流動比率及速動比率較 111 年度上升，主係因 112 年度辦理兩次現金增資(募集總金額為 1,453,800 千元)以及受惠旅遊需求大復甦致預收票款增加，帶動現金及約當現金增加 2,531,073 千元，致流動資產增加 2,890,120 千元，雖然該公司因消費者訂票增加，期末出售機票還未載客致合約負債增加 1,230,802 千元，致流動負債增加 798,041 千元，惟流動資產成長幅度 88.63%大於流動負債 14.12%所致；113 年截至第三季流動比率及速動比率較 112 年度上升，主係該公司持續增加航點及航班，營運持續穩健上升，航班量及訂票量也較 112 年同期增加，帶動現金及約當現金增加 3,889,506 千元，在流動負債無重大變化情況下，流動資產較 112 年度增加 3,865,698 千元所致。

與採樣公司及同業平均相比，該公司 110~112 年度流動比率及速動比率均介於採樣公司及同業平均之間；113 年截至第三季高於採樣公司。自 112 年度起因現金增資和營運穩健上升，二者比率隨之提升，尚無重大異常之情事。

B.利息保障倍數

該公司 110~112 年度及 113 年截至第三季之利息保障倍數分別為(12.88)倍、(13.89)倍、10.39 倍及 15.54 倍。111 年度利息保障倍數較 110 年度下降且為負數，雖營業收入較 110 年度增加 1,070,602 千元，惟其營收增加之幅度尚無法支應人員薪資、油料、維修保養等營運所需相關成本且該公司新增租賃 A-320neo 客機(B-50023 及 B-50025)致營業成本增加 998,356 千元，再加上美元兌台幣自 111 年初開始走強，故外幣兌換(損)益淨額減少 682,673 千元，在利息支出無重大變動情況下，稅前虧損增加 755,258 千元所致；112 年度利息保障倍數較 111 年度上升且由負轉正，主係受惠旅遊需求大復甦，該公司營運好轉，在利息支出無重大變動情況下，稅前淨利增加 5,864,550 千元所致；113 年截至第三季利息保障倍數較 112 年度上升，主係該公司持續增加航點及航班，營運持續穩健上升，航班量及訂票量也較 112 年同期增加，在年化後利息支出無重大變動情況下，113 年截至第三季年化後稅前淨利較 112 年度增加 1,873,218 千元所致。

與採樣公司及同業平均相比，該公司 111 年度利息保障倍數低於採樣公司及同業平均；110 年度及 112 年度均介於採樣公司及同業平均之間；113 年截至第三季高於採樣公司及同業平均。110 及 111 年度為負數主係因新冠肺炎疫情影響，該公司以客運為主要業務，機隊旗下無貨機發展國際貨運，許多國家對旅客採取較嚴格的出入境管制措施，該公司受疫情影響與其他同業相比較高。自 112 年起因疫情解封且客運市場需求仍強勁，該公司已有獲利致利息保障倍數轉向正數，經評估尚無重大異常之情事。

綜上分析，該公司 110~112 年度及 113 年截至第三季之償債能力各項指標變動情形尚屬合理，與採樣公司及同業平均相較，亦尚無重大異常之情事。

(3)經營能力

A.應收款項週轉率及收現天數

該公司 110~112 年度及 113 年截至第三季之應收款項週轉率與收現天數分別為 33.96 次、19.75 次、72.79 次及 61.45 次與 11 天、19 天、6 天及 6 天。111 年度應收款項週轉率較 110 年度下降，收現天數上升，主係雖 111 年度隨著疫苗施打率逐漸提升，民眾國內離島旅遊意願提升，加上關係企業華信航空國內載運運能不足，該公司因而濕租飛機予華信航空，並增加金門航線濕租班次，且 111 年 10 月實施邊境開放措施，同時取消先前頒布之禁團令，該公司之國際航班開始逐步復飛，致營業收入及應收帳款較 110 年度增加 1,070,602 千元及 129,854 千元，惟營業收入成長幅度 438.37%小於平均應收款項 825.47%所致；112 年度之應收款項週轉率較 111 年度上升，收現天數下降，主係因國境開放，旅遊需求大復甦，致該公司航班量及訂票量較 111 年度增加，再加上該公司之票價提升，使 112 年度營業收入較 111 年度增加 11,153,509 千元，成長幅度為 848.29%，而該公司收款尚屬穩健，應收款項雖亦增加 79,595 千元，平

均應收款項成長幅度僅 52.20%所致；113 年截至第三季之應收款項週轉較 112 年度些微下滑，收現天數差異不大，主係該公司營運穩健向上且收款尚維持與 112 年度水準。

與採樣公司相比，該公司 110 年度應收款項週轉率及收現天數介於採樣公司及同業平均之間，其餘年度均優於採樣公司及同業平均。主係其他同業除客運業務外，尚有貨運等其他業務，因其業務之多樣性之故，致其收款天數較長。此外該公司對旅行業者多採預收制，旅行社須先行預付定額之款項方再行預定所需之航班，收款尚屬穩健，且營運規模與其他同業相比較小，故營業收入與應收款項與其他同業相比較低。整體而言，應收款項週轉率變動因各公司之營運模式及銷售市場並不完全相同，使得收款條件上略有差異，經評估尚無重大異常之情事。

B.存貨週轉率及平均銷貨天數

因受先前新冠肺炎疫情影響，該公司於 109 年 10 月起增加商品存貨，於網路等通路販賣印有該公司之商標商品，故其存貨組成皆為商品存貨。該公司 110~112 年度及 113 年截至第三季之存貨週轉率分別為 3.88 次、3.29 次、38.00 次及 0.00 次，存貨週轉天數分別為 95 天、111 天、10 天及 0 天，111 年之存貨週轉率較 110 年度下降，平均銷貨天數上升，主係因該公司受疫情影響減少國際航班，品牌曝光效果有限，致存貨週轉率下降，存貨週轉天數上升；112 年之存貨週轉率較 111 年度上升，平均銷貨天數下降，因國境開放，班機復飛，疫情期間為維持與客戶之間連結及增加曝光度透過線上販賣台灣虎航商標產品之目的已達成，故庫存存貨已所剩無幾，惟因年中還有商品進出銷售導致相關成本有所變動再加上平均存貨金額極小所致；113 年截至第三季之存貨週轉率較 112 年度下降，平均銷貨天數上升，因基本無存貨及相關成本變動且 113 年截至第三季止已無商品存貨所致。

與採樣公司及同業平均相比，中華航空及長榮航空存貨內容多屬自用之航空器材，並無與主要業務相關之存貨，故不適用存貨週轉率之計算。另該公司除 112 年度存貨週轉率及平均銷貨天數優於星宇航空，其餘年度均劣於星宇航空。惟星宇航空存貨分為機務用品、客艙服務用品及地勤用品與該公司透過網路販賣的自有商標商品性質不同，故無法比較，且該公司 113 年截至第三季止已無商品存貨，經評估尚無重大異常之情事。

C.不動產、廠房及設備週轉率

該公司 110~112 年度及 113 年截至第三季之不動產、廠房及設備週轉率分別為 0.20 次、1.06 次、11.38 次及 17.16 次。111 年度之不動產、廠房及設備週轉率較 110 年度上升，主係因 111 年度民眾國內離島旅遊意願提升，加上關係企業華信航空國內載運運能不足，濕租飛機予華信航空並增加金門航線濕租班次，且 111 年 10 月實施邊境開放措施，同時取消先前頒布之禁團令，該公司之國際航班開始逐步復飛，在不動產、廠房及設備無重大變動情況下，111 年

度營業收入較 110 年度增加 1,070,602 千元所致。112 年度之不動產、廠房及設備週轉率較 111 年度上升，主係因國境開放，旅遊需求大復甦，該公司航班量及訂票量較 111 年度增加，加上該公司之票價提升，在不動產、廠房及設備無重大變動情況下，112 年度營業收入較 111 年度增加 11,153,509 千元所致；113 年截至第三季之不動產、廠房及設備週轉率較 112 年度上升，主係該公司持續增加航點及航班，營運持續穩健上升，航班量及訂票量也較 112 年同期增加，在不動產、廠房及設備無重大變動情況下，113 年截至第三季年化後營業收入較 112 年度增加 4,380,779 千元所致。

與採樣公司及同業平均相比，該公司 110 年度及 111 年度之不動產、廠房及設備週轉率分別低於及介於採樣公司及同業平均；其餘年度該比率均高於採樣公司及同業平均。110 年度及 111 年度主係因新冠肺炎疫情影響，該公司以客運為主要業務，機隊旗下無貨機發展國際貨運，許多國家對旅客採取較嚴格的出入境管制措施，該公司受疫情影響與其他同業相比較高。自 112 年起因疫情解封且客運市場需求仍強勁，該公司營收逐漸成長，致不動產、廠房及設備週轉率有所提升，經評估尚無重大異常之情事。

C. 總資產週轉率

該公司 110~112 年度及 113 年截至第三季年化之總資產週轉率分別為 0.02 次、0.09 次、0.77 次及 0.88 次，111 年度之總資產週轉率較 110 年度上升，主係 111 年度因民眾國內離島旅遊意願提升，加上關係企業華信航空國內載運運能不足，濕租飛機予華信航空並增加金門航線濕租班次，且 111 年 10 月實施邊境開放措施，同時取消先前頒布之禁團令，該公司之國際航班開始逐步復飛，在總資產無重大變動情況下，111 年度營業收入較 110 年度增加 1,070,602 千元所致；112 年度之總資產週轉率較 111 年度上升，主係 112 年度因國境開放，旅遊需求大復甦，該公司航班量及訂票量較 111 年度增加，加上該公司之票價提升，112 年度營業收入較 111 年度增加 11,153,509 千元，雖然因 112 年度辦理兩次現金增資(募集總金額為 1,453,800 千元)以及受惠旅遊需求大復甦致預收票款增加，帶動現金及約當現金增加 2,531,073 千元，再加上該公司新增租賃兩架 A-320neo 客機(B-50026 及 B-50027)進行汰舊換新，於 112 年 9 月及 12 月交機，使用權資產增加 1,105,396 千元，導致總資產增加 3,576,298 千元，惟營業收入成長幅度 848.29%大於平均總資產 16.50%所致；113 年截至第三季之總資產週轉率較 112 年度上升，主係該公司持續增加航點及航班，營運持續穩健上升，航班量及訂票量也較 112 年同期增加，在總資產無重大變動情況下，113 年截至第三季年化後營業收入較 112 年度增加 4,380,779 千元所致。

與採樣公司及同業平均相比，該公司 110 年度及 111 年度之總資產週轉率分別低於及介於採樣公司及同業平均，其餘年度該比率均高於採樣公司及同業平均。110 年度及 111 年度主係因新冠肺炎疫情影響，該公司以客運為主要業務，機隊旗下無貨機發展國際貨運，許多國家對旅客採取較嚴格的出入境管制措施，該公司受疫情影響與其他同業相比較高。自 112 年起因疫情解封且客運

市場需求仍強勁，該公司營收逐漸成長，致總資產週轉率有所提升，經評估尚無重大異常之情事。

綜上分析，該公司 110~112 年度及 113 年截至第三季之經營能力相關比率變動尚屬合理，與採樣公司及同業平均相比，亦尚無重大異常之情事。

(4)獲利能力

A.資產報酬率及權益報酬率

該公司 110~112 年度及 113 年截至第三季之資產報酬率及權益報酬率分別為(16.77)%、(19.05)%、18.37%及 17.30%；66.68)%、(121.38)%、70.89%及 60.40%。111 年度資產報酬率及權益報酬率較 110 年度下降且比率為負，雖 111 年營業收入較 110 年度增加 1,070,602 千元，惟其營收增加之幅度尚無法支應人員薪資、油料、維修保養等營運所需相關成本且新增租賃新客機 A-320neo 客機(B-50023 及 B-50025)致 111 年度營業成本較 110 年度增加 998,356 千元，另該公司外幣交易主要來自油料採購、維修費用及租機費用等且美元兌台幣自 111 年初開始走強，台幣匯率相對走貶，故外幣兌換(損)益淨額減少 682,673 千元，在平均總資產及平均總權益無重大變動情況下，稅後虧損增加 580,413 千元所致；112 年度資產報酬率及權益報酬率較 111 年度上升且轉負為正，主係因國境開放，旅遊需求大復甦，該公司航班量及訂票量較 111 年度增加，加上該公司之票價提升，營業收入較 111 年度增加 11,153,509 千元致營業毛利增加 5,815,484 千元，所得稅費用亦增加 1,187,911 千元，雖然平均總資產及平均總權益因 112 年度辦理兩次現金增資及獲利保留盈餘有一定程度上之變動，惟稅後淨利增加 4,676,639 千元且轉虧為盈所致；113 年截至第三季資產報酬率及權益報酬率較 112 年度上升，主係該公司持續增加航點及航班，營運持續穩健上升，航班量及訂票量也較 112 年同期增加，致年化後營業收入較 112 年度增加 4,380,779 千元，再加上因載客數增加使平均單位固定成本下降，導致年化後營業毛利較 112 年度增加 2,037,475 千元及毛利率從 27.57%提升至 32.49%，雖然因美元兌台幣自 113 年初受波動開始走強，年化後外幣兌換(損)益淨額較 112 年度減少 210,657 千元，另獲利提高致年化後所得稅費用亦增加 398,231 千元，惟在平均總資產及平均總權益無重大變動情況下，113 年截至第三季年化稅後淨利較 112 年度增加 1,474,988 千元所致。

與採樣公司及同業平均相比，該公司 110 年度及 111 年度之資產報酬率低於採樣公司及同業平均；110 年度及 111 年度之權益報酬率分別低於及介於採樣公司及同業平均；其餘年度二者比率均高於採樣公司及同業平均。110 年度及 111 年度主係因新冠肺炎疫情影響，該公司以客運為主要業務，機隊旗下無貨機發展國際貨運，許多國家對旅客採取較嚴格的出入境管制措施，該公司受疫情影響與其他同業相比較高。自 112 年起因疫情解封且客運市場需求仍強勁，該公司已有獲利，致資產報酬率及權益報酬率有所提升，經評估尚無重大異常之情事。

B.營業利益占實收資本額比率及稅前純益占實收資本額比率

該公司 110~112 年度及 113 年截至第三季之營業利益(損失)占實收資本額比率及稅前純益(損)占實收資本額比率分別為(69.48)%、(70.16)%、52.75%及 96.83%；(70.53)%、(89.41)%、50.96%及 92.68%。111 年度二者比率較 110 年度下降且比率為負，雖 111 年營業收入較 110 年度增加 1,070,602 千元，惟其營收增加之幅度尚無法支應人員薪資、油料、維修保養等營運所需相關成本且新增租賃新客機 A-320neo 客機(B-50023 及 B-50025)致 111 年度營業成本較 110 年度增加 998,356 千元，又因營收成長，相關手續費及售票網站使用費增加 47,967 千元，在實收資本額無重大變動情況下，營業淨損增加 27,137 千元所致，除此之外，又因該公司外幣交易主要來自油料採購、維修費用及租機費用等且美元兌台幣自 111 年初開始走強，台幣匯率相對走貶，外幣兌換(損)益淨額減少 682,673 千元，在實收資本額無重大變動情況下，111 年度稅前淨損增加 755,258 千元所致；112 年度二者比率較 111 年度上升且轉負為正，主係因國境開放，旅遊需求大復甦，該公司航班量及訂票量較 111 年度增加，加上該公司之票價提升，營業收入較 111 年度增加 11,153,509 千元致營業毛利增加 5,815,484 千元，雖然銷貨相關手續費及售票網站使用費增加 179,636 千元及該公司管理薪資費用增加 337,609 千元，惟在實收資本額無重大變動情況下，營業淨利增加 5,174,860 千元所致，除此之外，又因 112 年度美元兌台幣匯率波動相對平穩，外幣兌換(損)益淨額較 111 年度增加 571,429 千元，在實收資本額無重大變動情況下，112 年度稅前淨利增加 5,864,550 千元所致；113 年截至第三季二者比率較 112 年度上升，主係該公司持續增加航點及航班，營運持續穩健上升，航班量及訂票量也較 112 年同期增加，再加上因載客數增加使平均單位固定成本下降，導致年化後營業毛利較 112 年度增加 2,037,475 千元及毛利率從 27.57%提升至 32.49%，在實收資本額無重大變動情況下，年化後營業淨利較 112 年度增加 1,979,214 千元所致，除此之外，又因美元兌台幣自 113 年初受波動開始走強，年化後外幣兌換(損)益淨額較 112 年度減少 210,657 千元，在實收資本額無重大變動情況下，年化後稅前淨利較 112 年度增加 1,873,218 千元所致。

與採樣公司及同業平均相比，該公司 110 年度及 111 年度之營業利益(損失)占實收資本額比率及稅前純益(損)占實收資本額比率低於採樣公司及同業平均；112 年度二者比率介於採樣公司及同業平均；113 年截至第三季二者比率高於採樣公司及同業平均。110 年度及 111 年度主係受到新冠肺炎疫情影響，該公司以客運為主要業務，機隊旗下無貨機發展國際貨運，許多國家對旅客採取較嚴格的出入境管制措施，該公司受疫情影響與其他同業相比較高。自 112 年起因疫情解封且客運市場需求仍強勁，該公司已有獲利，又實收資本額規模較採樣公司小，致二者比率有所提升且成長幅度大，經評估尚無重大異常情事。

C.純益率及每股稅後盈餘

該公司 110~112 年度及 113 年截至第三季之稅後純益(損)率及稅後每股盈餘(虧)分別為(929.22)%、(216.74)%、19.60%及 18.67%；(7.19)元、(7.12)元、4.27 元及 5.92 元。111 年度之純損率及稅後每股盈虧較 110 年度下降且為負數，主係 111 年度因民眾國內離島旅遊意願提升，加上關係企業華信航空國內載運運能不足，濕租飛機予華信航空並增加金門航線濕租班次，且 111 年 10 月實施邊境開放措施，同時取消先前頒布之禁團令，該公司之國際航班開始逐步復飛，故營業收入較 110 年度增加 1,070,602 千元，惟其營收增加之幅度尚無法支應人員薪資、油料、維修保養等營運所需相關成本且新增租賃新客機 A-320neo 客機(B-50023 及 B-50025)致 111 年度營業成本較 110 年度增加 998,356 千元，另因主係美元兌台幣自 111 年初開始走強，台幣匯率相對走貶，外幣兌換(損)益淨額減少 682,673 千元，致稅後虧損增加 580,413 千元，故稅後虧損成長幅度 25.58%小於營業收入 438.37%所致，除此之外，又該公司於 110 年 10 月辦理現金增資 120,000 千股，股本增加至 400,000 千股，故 111 年度平均流通在外股本 400,000 千股大於 110 年度 315,836 千股所致；112 年度純益率及稅後每股盈餘較 111 年度上升且轉負為正，主係因國境開放，旅遊需求大復甦，該公司航班量及訂票量較 111 年度增加，加上該公司之票價提升，營業收入較 111 年度增加 11,153,509 千元致營業毛利增加 5,815,484 千元，所得稅費用亦增加 1,187,911 千元，導致稅後淨利增加 4,676,639 千元轉虧為盈所致；113 年截至第三季純益率及稅後每股盈餘較 112 年度上升，主係該公司持續增加航點及航班，營運持續穩健上升，航班量及訂票量也較 112 年同期增加，致年化後營業收入較 112 年度增加 4,380,779 千元，再加上因載客數增加使平均單位固定成本下降，導致年化後營業毛利較 112 年度增加 2,037,475 千元及毛利率從 27.57%提升至 32.49%，雖然因美元兌台幣自 113 年初受波動開始走強，年化後外幣兌換(損)益淨額較 112 年度減少 210,657 千元，另獲利提高致年化後所得稅費用亦增加 398,231 千元，而年化後稅後淨利較 112 年度增加 1,474,988 千元，故年化後稅後淨利成長幅度 80.74%%大於營業收入 35.14%%所致，除此之外，又該公司 113 年截至第三季平均流通在外股本 449,000 千股大於 112 年度 427,778 千股所致。

與採樣公司及同業平均相比，該公司 110 年度及 111 年度之稅後純益(損)率及稅後每股盈餘(虧)低於採樣公司及同業平均；其餘年度稅後純益率及稅後每股盈餘均高於採樣公司及同業平均。110 年度及 111 年度主係因新冠肺炎疫情影響，該公司以客運為主要業務，機隊旗下無貨機發展國際貨運，許多國家對旅客採取較嚴格的出入境管制措施，該公司受疫情影響與其他同業相比較高。自 112 年起因疫情解封且客運市場需求仍強勁，該公司已有獲利，致稅後純益率及稅後每股盈餘有所提升，經評估尚無重大異常之情事。

綜上所述，該公司 110~112 年度及 113 年截至第三季之獲利能力變動尚屬合理，尚無重大異常之情事。

2.本益比之比較情形

請詳前述二、(一)、2、(1)、A.本益比法之評估說明。

(三) 議定之承銷價格參考財務專家意見或鑑價機構之鑑價報告者，應說明專家意見或鑑價報告內容及結論

本證券承銷商與該公司共同議定之承銷價格，並未委請財務專家出具意見或鑑價機構提供鑑價報告，故不適用。

(四) 申請公司於興櫃市場掛牌之最近一個月平均股價及成交量資料

該公司業於 112 年 8 月 15 日由興櫃市場轉列臺灣證券交易所創新板掛牌交易，故僅列示其最近一個月於創新板市場之平均收盤價及成交量資料彙總列示如下：

單位：元；股

項目	113 年 10 月 15 日~113 年 11 月 14 日
平均收盤價(元)	62.45
成交量(股)	70,936,282

資料來源：臺灣證券交易所。

(五) 證券承銷商與申請公司共同議定承銷價格合理性之評估意見

綜上所述，本證券承銷商與該公司議定之暫訂承銷價格，係依一般市場承銷價格訂定方式，參考同業本益比、股價淨值比及該公司最近一個月之創新板市場平均收盤價等方式，以推算合理之承銷價格，再參酌該公司所處產業之發展前景、市場地位、經營績效、發行市場環境及同業之市場狀況等因素後，競價拍賣最低承銷價格係以 113 年 11 月 6 日向中華民國證券商業同業公會申報競價拍賣約定書前創新板市場有成交之三十個營業日(113 年 9 月 19 日至 10 月 5 日)其收盤價扣除無償配股除權（或減資除權）及除息後簡單算術平均數之七成為其最低承銷價格上限為 42.14 元(有成交之三十個營業日其收盤價簡單算術平均數 60.20 元之七成 42.14 元)，爰訂定最低承銷價格(競價拍賣底標)為 39.6 元，依投標價格高者優先得標，每一得標人應依其得標價格認購；另依「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第 17 條規定，本案競價拍賣各得標單之價格及其數量加權平均所得之價格為 62.38 元，高於最低承銷價格之 1.01 倍(40.00 元)，故承銷價格以 40.00 元溢價發行，尚屬合理。

發行公司：台灣虎航股份有限公司



負責人：陳漢銘



中 華 民 國 一 一 三 年 十 一 月 十 五 日

(僅供台灣虎航股份有限公司辦理改列上市前現金增資發行新股承銷價格計算書使用)

主辦證券承銷商：台新綜合證券股份有限公司



負責人：郭嘉宏



中 華 民 國 一 一 三 年 十 一 月 十 五 日

(僅供台灣虎航股份有限公司辦理改列上市前現金增資發行新股承銷價格計算書使用)

協辦證券承銷商：群益金鼎證券股份有限公司



負責人：周秀真



中 華 民 國 一 一 三 年 十 一 月 十 五 日

(僅供台灣虎航股份有限公司辦理改列上市前現金增資發行新股承銷價格計算書使用)

協辦證券承銷商：中國信託綜合證券股份有限公司



負責人：謝載祥



中 華 民 國 一 一 三 年 十 一 月 十 五 日

(僅供台灣虎航股份有限公司辦理改列上市前現金增資發行新股承銷價格計算書使用)

附件十六

股票初次上市證券承銷商評估報告

台灣虎航股份有限公司
申請創新板改列上市
證券承銷商評估報告

主辦證券承銷商：台新綜合證券股份有限公司



協辦證券承銷商：中國信託綜合證券股份有限公司



群益金鼎證券股份有限公司



中 華 民 國

113. 年 8 月 16 日

台灣虎航股份有限公司

產業、營運及其他重要風險

一、產業風險

(一)全球航空客運景氣復甦

隨著疫情影響淡化，全球旅遊產業已從疫情衝擊中完全恢復，根據國際航空運輸協會(International Air Transportation Association, IATA)的數據，112 年度全球之航空客運量及航空運能皆恢復至疫情前水準，並預期 113 年全球航空產業旅客人數將超越疫情前人數，創下歷史新高，且受惠於疫後之報復性旅遊需求、簽證便利化、航空連結性的提高等因素，旅遊客運需求增加，IATA 亦樂觀預期 113 年航空產業客運需求平均年增率可望達 3.8%，淨利潤將高於 112 年的 274 億美元，整體航空業前景樂觀。

然而，航空產業的發展與世界政經情勢直接相關，航空公司的營運情況極易受大環境變化影響，諸如國際情勢、全球經濟狀況、天然災害或疾病、戰爭或衝突等，均會直接影響航空產業之營運及發展，儘管航空業運力及運量皆穩健提升，惟航空運輸相關產業人力短缺及飛機供應鏈延遲交付問題仍在，進而影響機隊汰換的進度。此外，受到全球主要經濟體實施貨幣緊縮政策、貿易及勞動力市場疲軟，以及地緣政治風險升溫拖累，令多數主要機構預測 113 年全球經濟成長將持續放緩，並指出全球就業及經濟環境成長幅度小於預期，而俄烏衝突及以巴衝突、紅海危機等區域衝突，將使潛在通膨危機再度升溫。

因應對策：

本公司將持續留意經濟環境、地緣政治、貿易壁壘動盪所帶來的影響，並視市場變化制訂應對策略，即時調整營運模式，以應對各種新挑戰。

二、營運風險

(一)各國人口結構差異

各國人口與結構的改變，均會造成外人來臺與國人出國旅次變動，以及旅客特性的改變；對此，航空公司在運能、產品、行銷面均需調整，以迎合市場變化。

因應對策：

因應旅客結構改變與行動裝置的普及，該公司將順應多變的旅客需求，不定期地推出各種行銷活動，同時提供各式互動的資訊功能，精準行銷到目標客群，以強化該公司競爭能力。

(二)低成本航空公司家數成長快速

近年來的航權逐步開放，使國籍、外籍與低成本航空相繼投入市場，市場運能大增造成票價壓力，衝擊各航空公司整體營收。另外，伴隨著市場自由化，全球大型機場壅塞情形普遍，根據國際航空運輸協會(IATA)統計，目前全球超過 170 座機場被歸類為第 3 級之過度擁擠機場，在短時間內難以紓解，使空運市場營運調度面臨挑戰。

因應對策：

該公司將積極開闢新航點/線，穩固區域航網領先地位，深耕並優化各地區航網，創造收益。強化運務策略，加速登機流程，達成準時率表現，以確保航機快速迴轉的要求，促成航機快速迴轉，並透過以下具體因應策略精簡成本。

1. 低拓點與營運成本：佈點亞洲各國二、三線航點，如日本、韓國等熱門旅遊國家，其地方政府推動國際旅遊並實行補助，可降低擴點成本、停機成本、場站租金，且因二、三線機場跑道無擁擠問題，可降低班機候機時間與延誤班次之風險。
2. 透過電商平台銷售各國家所屬的獨特產品，讓旅客從中回味旅程記憶。
3. 增加旅遊附加價值：例如提供精緻機上餐，優化旅客體驗，讓台灣虎航在競爭激烈的機票價中找到自己特殊定位。

(三)國際石油價格波動

該公司因屬航空運輸產業，燃油成本為占營運成本重要之一環，然近期隨油價攀升，則油料成本比重亦相對提升，故外在不可控的油價變化會影響該公司營運結果。

因應對策：

1. 選擇節油機型：

該公司自 110 年 3 月起~116 年進行機隊汰換計畫，預計引進 15 架 A320 neo 機型替換 A320ceo 機型，依據飛機製造商 Airbus 提供之油耗資訊，新機 A320 neo 較舊機省油 15%~20%。

2. 區域航線減少耗油量：

油價變動雖為影響該公司營業成本因素之一，惟主要仍取決於用油量之多寡。因台灣虎航為區域航空，用油量不似國內其他具越太平洋、歐美航線長航程的傳統航空公司，又或因烏俄戰爭須要繞道領空飛行，墊高燃油成本，而台灣虎航航程短，受影響衝擊相對小。

3. 承作油料避險：

該公司觀察市場變化及預測，在該公司從事衍生性商品交易處理程序規定之每年需求量 30%以內承作油料避險。近期雖有市場對經濟衰退的擔憂情緒，但也擔心 OPEC 減產、烏俄戰爭動盪、罷工等使供應面緊張因素，該公司暫擬持續觀望油價走勢，適時以 Brent 原油或航空燃油作為避險標的，運用 Call Option、Collar 與 Swap 等零成本又符合避險工具建立油料避險部位。

三、其他重要風險

該公司其他重要風險請詳評估報告「貳、二、發行公司營運風險」之說明。

綜上所述，就該公司所面臨之產業、營運及其他風險三方面，分別予以評估其各項可能風險之因應措施，該公司已具備因應相關風險之能力，各項因應措施尚屬穩當，尚可有效降低相關之風險。

目 錄

壹、評估報告總評.....	7
一、承銷總股數說明.....	7
二、具體說明申請公司與推薦證券商共同訂定承銷價格之依據及方式.....	8
三、承銷風險因素.....	15
四、總結.....	16
貳、產業狀況及營運風險.....	20
一、發行公司所屬行業營運風險.....	20
二、發行公司營運風險.....	30
參、業務狀況.....	51
一、營業概況.....	51
二、存貨概況.....	85
三、最近期及最近三個會計年度之業績概況.....	90
四、併購他公司尚未屆滿一完整會計年度者，評估併購之目的、效益、交易合理性等因素.....	98
肆、財務狀況.....	99
一、列表並說明最近期及最近三個會計年度，與同類別上市公司及未上市同業財務比率之比較分析，應包括財務結構、償債能力、經營能力及獲利能力。.....	99
二、發行公司及其各子公司(包括母子公司間交易事項)之最近期及最近三個會計年度背書保證、重大承諾及資金貸與他人、衍生性商品交易及重大資產交易之情形，並評估其對發行公司財務狀況之影響.....	114
三、申請公司申請年度截至最近期之擴廠計畫及資金來源、工作進度、預計效益，並評估其可行性.....	117
四、發行公司及其各子公司(包括母子公司間交易事項)之轉投資事業.....	117
五、承銷商依臺灣證券交易所股份有限公司「證券承銷商辦理股票初次申請上市案之評估查核程序」第六條規定實地輔導發行公司之重要子公司者，應列示是否有重大營運風險或其他重大異常情事之評估意見.....	118
六、評估發行公司分別以承銷價格及於興櫃市場掛牌之最近一個月平均股價為衡量依據，設算其已發行但股份基礎給付交易最終確定日尚未屆至之員工認股權憑證採內含價值法，於發行公司股票上市後對財務報表可能之影響。.....	118
七、公營事業申請股票上市時，其檢送之財務報告有未經會計師簽證者，應洽會計師就如適用一般公認會計原則與審計機關審定數之差異，及其對財務報告之影響表示意見。.....	118
八、金融事業申請股票上市，應列明其備抵提列情形，並評估其是否足額。.....	118
九、承銷商應評估外國發行公司依註冊地國法令規定發行之員工認股權憑證及具股權性質有價證券之發行辦法合理性暨對股東權益之影響。.....	118
伍、承銷商得視發行公司所營事業性質，委請在技術、業務，財務等各方面具備專業知識及豐富經驗之專家，就發行公司目前營運狀況及未來發展，進行比較分析，並本獨立公正立場出具審查意見，俾利評估.....	119

陸、法令之遵循及對本國發行公司營運影響由承銷商洽律師對本國發行公司、現任董事、監察人、總經理、持股百分之十以上股東及實質負責人最近三年內就下列事項出具意見後，依據其意見承銷商評估對本國發行公司營運影響及因應之道，並說明影響此次承銷之因素	119
一、發行公司是否違反相關法令規章	119
二、董事、總經理、持股百分之十以上股東及實質負責人等相關人員是否違反相關法令，致使有違誠信原則或影響其職務之行使	121
三、有無違反著作權、專利權、商標權或其他智慧財產權等情事	121
四、繫屬中之重大訴訟、非訟或行政爭訟事件	121
五、重大勞資糾紛或污染環境事件	122
柒、列明本國發行公司有無「臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則」第九條第一項各款所列不宜上市情事之評估意見；評估有無同準則第九條第一項第十一款第二目規定情事；列明發行公司設置之獨立董事及薪資報酬委員會，其成員之專業資格、職權行使及相關事項是否依我國證券法令規定辦理之評估意見	124
一、列明本國發行公司有無「臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則」第九條第一項各款所列不宜上市情事之評估意見；評估有無同準則第九條第一項第十一款第二目規定情事	124
二、列明發行公司設置之獨立董事及薪資報酬委員會，其成員之專業資格、職權行使及相關事項是否依我國證券法令規定辦理之評估意見	124
捌、評估是否符合特定行業或組織型態公司之上市規定	126
一、評估是否符合特定行業或組織型態公司之上市規定	126
二、評估是否符合建設公司申請股票上市有關規定評估	132
三、評估是否符合投資控股公司、金融控股公司或其他特定組織型態公司申請上市之有關規定	132
玖、評估發行公司是否依台灣證券交易所股份有限公司「初次申請有價證券上市公開說明書應行記載事項準則」規定，於其公開說明書允當表達其推動永續發展執行情形。評估發行公司公司治理評鑑自評報告是否允當表達其公司治理運作情形	133
一、評估發行公司是否依本公司「初次申請有價證券上市公開說明書應行記載事項準則」規定，於其公開說明書允當表達其推動永續發展執行情形	133
二、評估發行公司公司治理評鑑自評報告是否允當表達其公司治理運作情形	133
拾、對上列各項目有關證券承銷商評估報告完成日起，截至股票上市契約生效日之前一日止之期後事項，應隨時加以更新說明與評估；於股票上市用公開說明書刊印日前，如有重大期後事項，亦應加以更新說明與評估	133
拾壹、以投資控股公司或金融控股公司申請股票上市者，承銷商應就被控股公司或其子公司之所營事業性質，依第四、五、六、八、九、十一及十二條等規定進行評估，出具各被控股公司或子公司之審查意見，再憑以出具綜合彙總意見	133
拾貳、本國上市(櫃)公司之海外子公司申請其股票第一上市者，承銷商應評估本國上市(櫃)公司決策過程之適法性、對其營運及財務狀況是否有重大不利之影響，及擬採行之因應措施	133

拾參、其他補充說明揭露事項.....	133
附件一、依「臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則」第三十一條第一項各款 所列不宜上市情事之承銷商評估意見.....	134

壹、評估報告總評

一、承銷總股數說明

(一)承銷前後流通在外股數

台灣虎航股份有限公司(以下簡稱台灣虎航或該公司)股票改列上市時之實收資本額為新臺幣(以下同)4,490,000,000 元，每股面額 10 元整，分為 449,000,000 股；該公司擬於股票申請改列上市案經主管機關審查通過後，辦理現金增資 10,530,000 股(暫定)，扣除依公司法相關法令規定保留供公司員工承購之股數後，全數委託證券承銷商辦理改列上市前公開銷售，故預計股票上市掛牌時之實收資本額為 4,595,300,000 元、459,530,000 股。

(二)承銷股數來源

依據「臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則」第 40 條及「臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則補充規定」第 17-1 條之規定本國創新板上市公司申請改列為上市公司，應至少提出擬上市股份總額 10%之股份(得計入創新板上市前公開銷售之股數)，且不得低於申請轉列之上市申請書件所記載已發行股份總數 3%，並以募集發行之普通股股票為限，全數以現金增資發行新股之方式，於扣除依公司法相關法令規定保留供公司員工承購之股數後，依證券交易法第 71 條第 1 項包銷有價證券規定，全數委託證券承銷商辦理上市前公開銷售。依上述規定，該公司預計辦理現金增資發行新股 10,530 千股，並依公司法第 267 條之規定，保留發行股份之 15%，計 1,579 千股供員工認購，其餘 8,951 千股則依證券交易法第 28-1 條之規定，經 113 年 6 月 19 日之股東會決議通過，排除公司法第 267 條第 3 項原股東優先認購之適用，全數委託證券承銷商辦理上市前公開銷售。

(三)股權分散標準

該公司截至 113 年 5 月 31 日止，記名股東人數為 7,137 人，該公司內部人及該等內部人持股逾百分之五十之法人以外之記名股東人數為 7,124 人，且其所持股份總額合計為 93,980,517 股，占發行股份總額之 20.93%，業已符合「臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則」第 4 條之規定，記名股東人數一千人以上，公司內部人及該等內部人持股逾百分之五十之法人以外之記名股東人數不少於五百人，且其所持股份合計占發行股份總額百分之二十以上或滿一千萬股者。

(四)綜上所述，該公司上市掛牌前擬辦理現金增資發行新股 10,530 千股，扣除依公司法規定保留 15%予員工優先認購之 1,579 千股後，餘 8,951 千股依據「證券交易法」第 28-1 條規定，業經 113 年 6 月 19 日股東常會決議通過由原股東全數放棄認購，委由推薦承銷商辦理上市前公開銷售作業。

二、具體說明申請公司與推薦證券商共同訂定承銷價格之依據及方式

(一)承銷價格訂定所採用的方法、原則或計算方式及與適用國際慣用之市場法、成本法及收益法之比較

1.承銷價格訂定所採用的方法、原則或計算方式

股票價值評估的方法很多種，各種方法皆有其優缺點，評估之結果亦有所差異，目前市場上常用之股票評價方法包括市場法、成本法及收益法，其中，市場法包括本益比法(Price/Earnings Ratio, P/E Ratio)及股價淨值比法(Price/Book Value Ratio, P/B Ratio)，均係透過已公開資訊，與整個市場、產業性質相近之同業及被評價公司歷史軌跡比較，以作為評量企業之價值，再根據被評價公司本身異於採樣同業公司之部分作折溢價之調整；成本法係以帳面之歷史成本資料作為公司價值評定基礎之淨值法為主；收益法則係以未來現金流量作為公司價值之評定基礎。茲將市場法、成本法及收益法等計算方式、優缺點比較列示如下：

項目	市場法		成本法	收益法
	本益比法	股價淨值比法	淨值法	現金流量折現法
計算方式	依據公司之財務資料，計算每股帳面盈餘，並以產業性質相近的上市櫃公司或同業平均本益比估算股價，最後再調整溢價和折價以反應與類似公司不同之處。	依據公司之財務資料，計算每股帳面淨值，比較產業性質相近的上市櫃公司或同業平均股價淨值比估算股價，最後再調整溢價和折價以反應與類似公司不同之處。	以帳面之歷史成本資料為公司價值評定之基礎，即以資產負債表帳面資產總額減去帳面負債總額，並考量資產及負債之市場價格進行帳面價值之調整。	根據公司預估之獲利及現金流量，以涵蓋風險的折現率來折算現金流量，同時考慮實質現金及貨幣之時間價值。
優點	1.具經濟效益與時效性，為一般投資人投資股票最常用之參考依據。 2.市場價格資料較易取得。 3.所估算之價值與市場的股價較為接近。	1.淨值係長期穩定之指標，盈餘為負值時之另一種評估選擇。 2.市場價格資料容易取得。	1.資料取得容易。 2.使用財務報表之資料，較客觀公正。	1.符合學理上對企業價值的推論，能依不同變數預期來評價公司。 2.較不受會計原則或會計政策變動影響，且可反應企業之永續經營價值。 3.考量企業之成長性及風險。
缺點	1.盈餘品質易受會計方法之選擇而受影響。 2.企業每股盈餘為負值或接近於零時不適用。 3.使用歷史性財務資訊，無法反應公司未來之績效。	1.帳面價值易受會計方法之選擇而受影響。 2.使用歷史性財務資訊，無法反應公司未來之績效。	1.資產帳面價值與市場價值往往差距甚大。 2.未考量公司經營成效之優劣。 3.使用歷史性財務資訊，無法反應公司未來之績效。	1.程序繁瑣，需估計大量變數，花費成本大且不確定性高。 2.投資者不易瞭解現金流量觀念。 3.基於對公司之未來現金流量無法精確掌握，且適切的評價因子難求，在相關參數之參考價值相對較低下，國內實務較少採用。
適用時機	評估風險水準、股利政策及成長率穩定的公司。	評估有鉅額資產但股價偏低的公司。	評估如公營事業或傳統產業類股。	1.可取得公司詳細的現金流量與資金成本的預測資訊時。 2.企業經營穩定，無鉅額資本支出。

本證券承銷商依一般市場承銷價格訂定方式，主要係參考市場法、成本法、收益法及該公司最近一個月(113 年 7 月)創新板市場之平均收盤價等方式，以作為該公司辦理股票公開承銷之參考價格訂定依據，復參酌該公司最近三年度及申請年度之經營績效、獲利情形以及所處產業未來前景、發行市場環境、同業之市場狀況及創新板流動性較低等因素後，由本證券承銷商與該公司共同議定本次暫訂承銷價格。

2.承銷價格與適用國際慣用之市場法、成本法及收益法之比較

該公司主要從事民用航空運輸業務，係航空運輸業，綜觀目前國內上市、上(興)櫃、及未上市、未上櫃之公開發行公司中，上市公司中以民用航空為主要業務內容者為中華航空股份有限公司(股票代號：2610，以下稱中華航空，以民用航空客運及貨運業務為主)及長榮航空股份有限公司(股票代號：2618，以下稱長榮航空，主要經營業務包含民用航空客運及貨運業務)，另興櫃公司為星宇航空股份有限公司(股票代號：2646，以下稱星宇航空，主要從事民用航空客運及貨運運輸業務)，故以中華航空、長榮航空及星宇航空作為該公司之採樣同業公司應屬合宜，並以航空運輸業所屬之上市航運類及上市大盤交易情形，就該公司之承銷價格評估與國際慣用評價方式比較說明如下：

(1)市場法

A.本益比法

單位：倍

項目 期間	同業公司			上市	
	中華航空	長榮航空	星宇航空	大盤平均	航運類股
113 年 5 月	16.67	9.03	272.26	22.42	14.52
113 年 6 月	16.33	9.16	65.14	24.40	14.65
113 年 7 月	16.54	8.74	72.13	23.56	13.27
平 均	16.51	8.98	136.51	23.46	14.15

資料來源：臺灣證券交易所、證券櫃檯買賣中心；台新證券整理。

由上表得知該公司之採樣同業、其他類股及上市大盤最近三個月之平均本益比區間於排除極端值後約為 8.98~23.46 倍(其中星宇航空之本益比偏高而不予採納)，若以該公司最近四季(112 年第三季至 113 年第二季)之稅後純益 2,595,850 千元，除以擬掛牌股數 459,530 千股推算後每股盈餘為 5.65 元，按上述本益比區間計算之價格約為 50.74~132.55 元之間計算其參考價格，考量該公司改列上市掛牌初期之成交量及流通性風險等因素給予 20%折價作為流動性風險貼水，調整計算之價格約在 40.59 元~106.04 元之間，比較本次本證券承銷商與該公司議定之暫定承銷價格 49.00 元，所商議之暫定承銷價格亦落於價格區間內，經評估應尚屬合理。

B.股價淨值比法

單位：倍

項目 期間	同業公司			上市	
	中華航空	長榮航空	星宇航空	大盤平均	航運類股
113 年 5 月	1.77	1.92	3,841.59	2.38	1.17
113 年 6 月	1.81	2.00	2,641.24	2.58	1.18
113 年 7 月	1.84	1.91	2,924.95	2.50	1.07
平 均	1.81	1.94	3,135.93	2.49	1.14

資料來源：臺灣證券交易所、證券櫃檯買賣中心；台新證券整理。

由上表得知該公司之採樣同業、上市其他類股及上市大盤最近三個月之平均股價淨值比約 1.14 倍~2.49 倍(其中星宇航空之股價淨值比偏高而不予採納)，以該公司 113 年第二季經會計師核閱之財務報告歸屬於母公司業主權益為 5,767,777 千元及擬上市掛牌股數 459,530 千股計算之每股淨值 12.55 元為基礎計算，價格區間約為 14.31 元~31.25 元，惟股價淨值比法使用歷史性財務資料，無法反映公司未來成長性，且易受經營期間長短及盈餘分配政策，股東權益結構等因素影響，故本證券承銷商不擬採用此法作為議定承銷價格參考之依據。

(2)成本法

成本法係為帳面價值法(Book Value Method)，帳面價值乃是投資人對公司請求權價值之總和，包含債權人、普通股投資人及特別股投資人等；其中，股票投資者對公司之請求權價值係公司資產總和扣除負債總額之淨資產價值。此種評價方式係以歷史成本為計算依據，將忽略通貨膨脹因素且無法表達資產實際經濟價值，並深受財務報表採行之會計原則與方法影響，將可能低估成長型公司之企業價值，同時成本法使用上的限制有下列四項，因此國際上慣用成本法以評估企業價值者並不多見。

- A. 無法表達目前真正及外來之經濟貢獻值。
- B. 忽略了技術經濟壽命。
- C. 技術廢舊及變革對於其所造成之風險無法預測。
- D. 成本法中對於折舊項目及金額有量化的困難。

由於上述種種限制，故國際上採成本法評估企業價值者並不多見，且該公司 113 年第二季經會計師核閱之財務報告歸屬於母公司業主之權益為 5,767,777 千元，依擬掛牌時股份總數 459,530 千股計算之每股淨值為 12.55 元，與創新板市場交易價格差異甚大且成本法並未考量且未考慮公司未來獲利能力與現金流量，因此由此法所計算得出之價格尚需經過調整，較不具有參考性，因此本證券承銷商不擬採用此種方式作為承銷價格訂定之參考依據。

(3)收益法－現金流量折現法

收益法之方法為現金流量折現法，係依據公司預估之獲利及現金流量，以涵蓋風險的折現率來折算現金流量，同時考量實質現金及貨幣之時間價值來進行估算，茲將收益法之基本假設及評估參數分述如下：

A.模型介紹

現金流量折現法之理論依據，係認為企業價值應等於未來營運可能創造淨現金流量之現值總和，在多種理論模型中，以自由現金流量折現模式(Free Cash Flow Model)最能反映投資人之報酬率，又該公司經營具成長空間，故採用三階段現金流量折現，其計算公式如下：

$$P_0 = V_E / N = (V_0 - V_D) / \text{Shares}$$

$$V_0 = \sum_{t=1}^{t=n} \frac{FCFF_t}{(1+K1)^t} + \sum_{t=n+1}^{t=m} \frac{FCFF_t}{(1+K1)^n \times (1+K2)^{t-n}} + \frac{FCFF_m + 1}{(1+K1)^n \times (1+K2)^{m-n} \times (K3 - G)}$$

$$FCFF_t = EBIT_t \times (1 - \text{tax rate}_t) + Dep_t \& Amo_t - Capital\ Exp_t - \Delta NWC_t$$

$$K_i = \frac{D}{(D+E)} \times K_d(1 - \text{tax rate}) + \frac{E}{(D+E)} \times K_e$$

$$K_e = R_f + \beta_j(R_m - R_f)$$

P_0	=	每股價值
V_0	=	企業總體價值 = $V_E + V_D$ = 股東權益價值 + 淨負債價值
N	=	擬上市股數459,530千股
$FCFF_t$	=	第t期之自由現金流量
K_i	=	加權平均資金成本 = $D(\text{附息債務})/(D+E) \times K_d(1 - \text{tax rate}) + E(\text{權益})/(D+E) \times K_e$; $i=1,2,3$
G	=	營業收入淨額成長率
n	=	5 第一階段之經營年限：113年度～117年度
m	=	10 第二階段之經營年限：118年度～122年度
$EBIT_t$	=	第t期之息前稅前淨利
tax rate_t	=	第t期之稅率
$Dep_t \& Amo_t$	=	第t期之折舊與攤銷費用
$Capital\ Exp_t$	=	第t期之資本支出
	=	第t期之購置固定資產支出
ΔNWC_t	=	第t期之淨營運資金變動數 - 第t-1期之淨營運資金
	=	(第t期之流動資產 - 不付息流動負債) - (第t-1期之流動資產 - 不付息流動負債)

$D/(D+E)$	=	付息負債占付息負債及權益比
$E/(D+E)$	=	權益占付息負債及權益比 $=1-D/(D+E)$
K_d	=	負債資金成本率
K_e	=	權益資金成本率
R_f	=	無風險利率
R_m	=	市場平均報酬率
β_j	=	系統風險；衡量公司風險相對於市場風險之指標

B.加權平均資金成本及自由現金流量之參數設定及計算結果

項目	期間 I	期間 II	期間 III	基本假設說明
T	$t \leq n$, $n=5$	$n+1 \leq t \leq m$ $n=5, m=10$	$m+1 \leq t$ $m=10$	依據該公司狀況分為三期間 期間 I：113~117 年度 期間 II：118~122 年度 期間 III：123 年度後(永續經營期)
$D/(D+E)$	71.22%	72.35%	73.48%	期間 I：依該公司最近期之負債占權益比率計算。
$E/(D+E)$	28.78%	27.65%	26.52%	期間 II：採期間 I 及期間 III 之平均數。 期間 III：採用採樣同業業 113 年第一季負債占權益比率之平均數。
K_d	1.9350%	2.3075%	2.6800%	期間 I：係以採樣同業 113 年第一季財務報告最高及最低借款利率之平均為預估假設基礎。 期間 II：採期間 I 及期間 III 之平均數。 期間 III：係以採樣同業 113 年第一季財務報告最高借款利率為預估假設基礎。
tax rate	20.0000%	20.0000%	20.0000%	依財政部營利事業所得稅率 20%估計未來之稅率。
R_f	1.5298%	1.6829%	1.8359%	期間 I：採用 113 年 7 月 15 日櫃買中心 3~5 年期之加權平均公債殖利率。 期間 II：採期間 I 及期間 III 之平均數。 期間 III：採用 113 年 7 月 15 日櫃買中心 10 年期之加權平均公債殖利率。
R_m	11.7494%	11.7494%	11.7494%	係以 103~112 年度臺灣證券交易所發行量加權股價指數各年度投資報酬率之幾何平均數估計。
β_j	0.8641	0.9321	1.0000	期間 I：係以 CMoney 企業決策分析資料庫之各採樣同業最近三年度之資料計算。 期間 II：假設 β_j 為期間 I 及 III 之平均值。 期間 III：假設永續經營期個別資產之預期報酬率與指數同時發生變動的程度相當，故 β_j 趨近於 1。
K_e	10.3609%	11.0655%	11.7494%	依上述模型介紹之計算公式得出權益資

項目	期間 I	期間 II	期間 III	基本假設說明
				金成本率。
Ki	4.0844%	4.3954%	4.6917%	依上述模型介紹之計算公式得出加權平均資金成本。
G (保守情境)	3.2000%	1.6000%	0.0000%	期間 I：係以國際貨幣基金組織(IMF)發布之預測(112-114 年度)之經濟成長率預估在 3.2%~3.3%間，採用 3.2% 估算。 期間 II：假設為期間 I 及 III 之平均值。 期間 III：假設永續經營期間預期公司將維持平穩，成長率為 0%。
G (樂觀情境)	7.2775%	5.2388%	3.2000%	期間 I：係以該公司最近五年度(108~112 年度)營收複合成長率計算。 期間 II：假設為期間 I 及 III 之平均值。 期間 III：假設永續經營期該公司之成長率會趨近於經濟成長率，採用國際貨幣基金組織(IMF) 發布之預測(112-114 年度)之經濟成長率預估在 3.2%~3.3%間，採用 3.2%估算。

C.計算結果

樂觀情境：

$$\begin{aligned}
 P_0 &= (V_0 - V_D) / \text{Shares} \\
 &= (42,815,068 \text{ 千元} - 283,637 \text{ 千元} + 8,473,911 \text{ 千元}) / 459,530 \text{ 千股} \\
 &= 110.99 \text{ 元/股}
 \end{aligned}$$

保守情境：

$$\begin{aligned}
 P_0 &= (V_0 - V_D) / \text{Shares} \\
 &= (29,401,363 \text{ 千元} - 283,637 \text{ 千元} + 8,473,911 \text{ 千元}) / 459,530 \text{ 千股} \\
 &= 81.80 \text{ 元/股}
 \end{aligned}$$

依據上述假設及公式，該公司依自由現金流量折現法計算之每股價值於樂觀情境及保守情境，計算之參考價格區間為 81.80 元~110.99 元。由於此法主要係以未來各期創造現金流量之折現值合計認定為股東權益價值，然因未來之現金流量無法精確掌握，且評價使用之相關參數亦無一致標準，國內實務上較少採用。在股價評價方法選擇上，考量收益法下如現金流量折現法因需推估公司未來數年之盈餘及現金流量作為評價之基礎，然而預測期間長，推估營收資料之困難度提高，不確定性風險相對高，亦不能合理評估公司應有之價值，故不予以採用。

綜上所述，考量該公司近年營運情形、產業類型及公司未來營運發展等因素，本次選擇以本益比法作為該公司承銷價格訂定所採用之方法，應屬較符合該公司營運發展之評價模式。

(二)發行公司與已上市櫃同業之財務狀況、獲利情形及本益比之比較情形

1.財務狀況及獲利情形之比較

請詳「肆、財務狀況」之評估說明。

2.本益比之比較情形

請詳前述二、(一)、2、(1)、A.本益比法之評估說明。

(三)所議定之承銷價若參考財務專家意見或鑑價機構之鑑價報告者，應說明該專家意見或鑑價報告內容及結論

本證券承銷商與該公司共同議定之承銷價格，並未委請財務專家出具意見或鑑價機構提供鑑價報告，故不適用。

(四)發行公司於興櫃市場掛牌之最近一個月平均股價及成交量資料

該公司業於 112 年 8 月 15 日由興櫃市場轉列臺灣證券交易所創新板掛牌交易，故僅列示其最近一個月於創新板市場之平均收盤價及成交量資料彙總列示如下：

單位：元；股

項目	113 年 7 月 1 日~113 年 7 月 31 日
平均收盤價(元)	64.60
成交量(股)	35,707,128

資料來源：臺灣證券交易所。

(五)證券承銷商就其與發行公司所共同議定承銷價格合理性之評估意見。

綜上所述，本證券承銷商與該公司議定之暫訂承銷價格，係依一般市場承銷價格訂定方式，參考同業本益比、股價淨值比及該公司最近一個月之創新板市場平均收盤價等方式，以推算合理之承銷價格，再參酌該公司所處產業之發展前景、市場地位、經營績效、發行市場環境及同業之市場狀況等因素後，由本證券承銷商與該公司共同議定之。綜上考量，本證券承銷商經參酌國際慣用之市場法下之本益比法評量，承銷價之參考價格區間為 40.59 元~106.04 元之間，並考量其未來產業前景、近年經營績效、獲利情形及各項經營指標表現後，與該公司共同議定承銷價格暫定為每股新台幣 49.00 元，應尚屬合理。惟未來俟該公司上市現金增資案奉主管機關核准後，於辦理公開承銷時，再依其實際營運情形及當時股票市場狀況，與該公司另行議定合理之承銷價格。

三、承銷風險因素

本次承銷相關風險依股價變化過鉅、穩定價格策略、此次承銷之相關費用及承銷手續費率、新股承銷導致股本膨脹稀釋獲利等項目分別評估說明：

(一)股價變化過鉅

台灣證券市場易受政治因素、經濟景氣、國際經濟局勢、外交情勢及投資人預期心理等因素影響而產生股價起伏變化之情況，因此發行公司股票上市掛牌交易後，若上述因素發生重大變動，均有可能造成發行公司股價巨幅變化。

為使改列上市股票於訂定承銷價格時能有效評估企業價值並反映市場現況，本承銷商議定之承銷價格係考量該公司經營績效、產業現況、資本市場現況及同業狀況等因素後，加以評估調整所得，本承銷價格應可合理反應該公司之市場價值，且辦理公開承銷時，將針對市場上對此案件承銷價格之接受程度及認購情形進行調查，作為承銷價格調整之參考依據，以使該公司改列上市股票承銷價格合理化。

(二)穩定價格策略

該公司於 112 年 8 月 15 日登錄臺灣證券交易所創新板上市買賣，依「臺灣證券交易所股份有限公司營業細則」第 63 條第 3 項規定，創新板上市公司普通股改列為上市普通股者，每日市價升降幅度，除主管機關另有核定者外，股票價格以漲至或跌至當市開盤競價基準百分之十為限，故不適用穩定價格策略；此外，依「臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則」第 40 條之規定，應辦理股票集中保管之人員，除已於創新板上市時提交股票集中保管者，應繼續股票集中保管至期間屆滿外，其餘人員應依規定提交股票集中保管。

(三)本次承銷之相關費用及承銷手續費率

該公司本次辦理公開承銷所需之費用主要包括公開說明書印製費用、相關承銷書件印製費用、會計師與律師之勞務費以及承銷手續費等；而承銷手續費將參考未來辦理公開銷售時之市場行情議定，惟依國際財務報導準則實務指引(IFRS Manual of Accounting)及參酌 IAS32 第 37 段之說明，企業於發行或取得本身之權益工具時，通常會發生各種成本，此權益交易之交易成本應按扣除所有相關所得稅利益後之淨額作權益之減項處理，但以直接可歸屬該權益交易之可避免增額成本為限，而本次承銷手續費係可直接歸屬於該權益交易之可避免增額成本，故對該公司之獲利狀況並無重大影響。

(四)新股承銷導致股本膨脹稀釋獲利

該公司為申請股票改列上市，預估將辦理現金增資發行新股 10,530 千股(暫訂)，約占該公司擬掛牌之股份總數 459,530 千股之 2.29%，其中除依公司法第 267 條規定保留 15%，即 1,579 千股供員工認股外，其餘 8,951 千股均委由證券承銷商辦理上市前公開承銷。考量該公司所屬產業趨勢明確，未來營運規模可望穩定成長，評估本次現金增資發行新股後，其對該公司每股盈餘之稀釋程度尚屬有限，對現有股東權益亦尚無重大之影響。

綜上分析，該公司已依法令規定計算應提出公開承銷股數，並全數以現金增資發行新股之方式，於扣除依公司法相關法令規定保留供公司員工承購之股數後，委託證券承銷商辦理上市前公開銷售，經評估本次新股承銷之相關費用對其獲利之稀釋程度有限，股本膨脹對該公司獲利之稀釋效果亦已於本次議定承銷價格時納入考量，整體而言，其承銷風險應屬有限。

四、總結

(一)承銷商依據本身評估結果及專家意見後(專家意見承銷商應自行評估是否能作為對發行公司整體風險之評估依據，必要時應加強評估項目)，總結評估說明該發行公司之營運風險、財務風險及潛在風險等風險事項，作為投資人投資之風險預告。

本推薦證券商經評估該公司之產業、業務及財務狀況後，綜合說明該公司之營運風險、財務風險及潛在風險及該公司之具體因應對策，分述如下：

1.營運風險

(1)各國人口結構差異

各國人口與結構的改變，均會造成外人來臺與國人出國旅次變動，以及旅客特性的改變；對此，航空公司在運能、產品、行銷面均需調整，以迎合市場變化。

因應對策：

因應旅客結構改變與行動裝置的普及，該公司將順應多變的旅客需求，不定期地推出各種行銷活動，同時提供各式互動的資訊功能，精準行銷到目標客群，以強化該公司競爭能力。

(2)低成本航空公司家數成長快速

近年來的航權逐步開放，使國籍、外籍與低成本航空相繼投入市場，市場運能大增造成票價壓力，衝擊各航空公司整體營收。另外，伴隨著市場自由化，全球大型機場壅塞情形普遍，根據國際航空運輸協會(IATA)統計，目前全球超過 170 座機場被歸類為第 3 級之過度擁擠機場，在短時間內難以紓解，使空運市場營運調度面臨挑戰。

因應對策：

該公司將積極開闢新航點/線，穩固區域航網領先地位，深耕並優化各地區航網，創造收益。強化運務策略，加速登機流程，達成準時率表現，以確保航機快速迴轉的要求，促成航機快速迴轉，並透過以下具體因應策略精簡成本。

1. 低拓點與營運成本：佈點亞洲各國二、三線航點，如日本、韓國等熱門旅遊國家，其地方政府推動國際旅遊並實行補助，可降低擴點成本、停機成本、場站租金，且因二、三線機場跑道無擁擠問題，可降低班機候機時間與延誤班次之風險。

2. 透過電商平台銷售各國家所屬的獨特產品，讓旅客從中回味旅程記憶。

3.增加旅遊附加價值：例如提供精緻機上餐，優化旅客體驗，讓台灣虎航在競爭激烈的機票價中找到自己特殊定位。

(3)國際石油價格波動

該公司因屬航空運輸產業，燃油成本為占營運成本重要之一環，然近期隨油價攀升，則油料成本比重亦相對提升，故外在不可控的油價變化會影響該公司營運結果。

因應對策：

(A)選擇節油機型：

該公司自 110 年 3 月起~116 年進行機隊汰換計畫，預計引進 15 架 A320 neo 機型替換 A320ceo 機型，依據飛機製造商 Airbus 提供之油耗資訊，新機 A320 neo 較舊機省油 15%~20%。

(B)區域航線減少耗油量：

油價變動雖為影響該公司營業成本因素之一，惟主要仍取決於用油量之多寡。因台灣虎航為區域航空，用油量不似國內其他具越太平洋、歐美航線長航程的傳統航空公司，又或因烏俄戰爭須要繞道領空飛行，墊高燃油成本，而台灣虎航航程短，受影響衝擊相對小

(C)承作油料避險：

該公司觀察市場變化及預測，在該公司從事衍生性商品交易處理程序規定之每年需求量 30%以內承作油料避險。近期雖有市場對經濟衰退的擔憂情緒，但也擔心 OPEC 減產、烏俄戰爭動盪、罷工等使供應面緊張因素，該公司暫擬持續觀望油價走勢，適時以 Brent 原油或航空燃油作為避險標的，運用 Call Option、Collar 與 Swap 等零成本又符合避險工具建立油料避險部位。

2.財務風險

(1)匯率變動影響

該公司收入之主要衡量貨幣及功能性貨幣皆為新臺幣，110~112 年度及 113 年度第二季之兌換利益(損失)分別為新臺幣 100,216 千元、(582,457)千元(11,028)千元、及(188,955)千元，占營業淨利(損)比例分別為(3.61)%、20.75%、(0.47)%及(8.96)%。該公司營運主體所在地為台灣，銷貨收入以新臺幣為主，外幣交易主係來自於以外幣計價之應付帳款-油料及租賃負債-飛機租金等，於換算時產生外幣兌換損益，故外幣匯率波動對該公司有一定影響。

因應措施：

該公司銷售以新臺幣計價為主，採購主要以美元支付因此產生外幣負債部位；另由於美元進貨金額較銷貨金額高，在外幣應收付款項互相沖抵後，仍有美元負債淨部位，故外幣匯率波動亦會產生匯兌損益，該公司採取下列因應措施以降低匯率變動對其產生之影響。

- A. 匯率風險用外幣資產及負債自然避險為主，對於銷貨、進貨及資本支出均有一定比重以外幣計價，其整體對於匯率變動之影響可達到部分相互平衡之效果。
- B. 財務單位因應金融市場變化，隨時彙集相關資訊，判斷趨勢及風險評估，熟悉金融產品及法令規定，考量該公司整體相關部位，編製操作策略方案，為規避風險之依據。
- C. 財務單位依授權權限，進行各項避險交易，就公司之已持有之外幣資產及負債部位，以及預期未來之外幣資產及負債部位，評估後與金融機構議定遠期外匯合約，以降低匯率波動風險對公司營運產生之影響。
- D. 該公司訂有「取得或處分資產處理程序」，規範有關衍生性金融商品 之交易原則與方針、風險管理措施等作業程序，並經股東會決議通過，作為從事衍生性金融商品相關作業之依據必要措施。

綜上所述，該公司之匯兌損益占營業收入及營業利益比重尚屬合理，雖未來可能外幣負債部位逐漸提高，致其承受之匯率風險相對增加，然亦可相對增加換匯換利合約之承作等措施加以避險，故綜觀該公司目前匯兌損益金額、相應匯率曝險與因應措施，其所採對於匯率風險之控管尚屬適切有效，應能有助於減少匯率波動對其營運績效之衝擊程度。

3. 潛在風險

(1) 低成本航空公司家數成長快速

近年來的航權逐步開放，使國籍、外籍與低成本航空相繼投入市場，市場運能大增造成票價壓力，衝擊各航空公司整體營收。另外，伴隨著市場自由化，全球大型機場壅塞情形普遍，根據國際航空運輸協會(IATA) 統計，目前全球超過 170 座機場被歸類為第 3 級之過度擁擠機場，在短時間內難以紓解，使空運市場營運調度面臨挑戰。

因應對策：

該公司將積極開闢新航點/線，穩固區域航網領先地位，深耕並優化各地區航網，創造收益。強化運務策略，加速登機流程，達成準時率表現，以確保航機快速迴轉的要求，促成航機快速迴轉，並透過以下具體因應策略精簡成本。

- A. 低拓點與營運成本：佈點亞洲各國二、三線航點，如日本、韓國等熱門旅遊國家，其地方政府推動國際旅遊並實行補助，可降低擴點成本、停機成本、場站租金，且因二、三線機場跑道無擁擠問題，可降低班機候機時間與延誤班次之風險。

B.透過電商平台銷售各國家所屬的獨特產品，讓旅客從中回味旅程記憶。

C.增加旅遊附加價值：例如提供精緻機上餐，優化旅客體驗，讓台灣虎航在競爭激烈的機票價中找到自己特殊定位。

(二)承銷商總結評估說明外國發行公司申請股票第一上市案件之風險事項時，並應列示其註冊地國及主要營運地國之總體經濟、政經環境變動、外匯管制、租稅及相關法令，暨是否承認我國法院民事確定判決效力之情形等風險事項，並評估說明外國發行公司所採行因應措施之適當性。

該公司非屬外國發行公司申請股票第一上市案件，故不適用本項評估。

(三)依據對發行公司整體評估之結果，作為是否推薦發行公司上市之依據。

綜上所述，該公司雖有前述風險，惟該公司已制定因應措施，經本證券承銷商評估其措施應能降低或分散風險，且該公司財務結構健全、相關管理制度及企業體質亦尚屬良好，獲利能力亦有提升，本證券承銷商並就該公司申請上市各項基本條件進行檢視，及進行不宜上市標準查核，據此評估該公司已符合「臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則」所規定之上市標準，且其產業未來前景尚屬穩健，因此該公司若能經由上市之路，透過資本市場募集長期發展所需之資金，並提高公司知名度及吸引優秀人才，對永續經營及社會廣大投資人均有所助益，故本證券承銷商推薦該公司申請股票改列上市。

貳、產業狀況及營運風險

一、發行公司所屬行業營運風險

(一)業務範圍

1.主要業務內容：

台灣虎航股份有限公司(下稱台灣虎航或該公司)，股票代號 6757，成立於 103 年 4 月 21 日，係上市公司中華航空股份有限公司(2610)出資設立，主要從事民用航空運輸業及民用航空總代理業。茲就該公司目前主要產品類別、產品細項、主要用途與功能分述如下：

服務項目	概要說明
客運服務	旅客運輸服務及定期、不定期承攬國際包機業務。
貨運服務	貨物及包裹之運送服務。
地勤代理	•基本地面服務安排 •監督及協調航班動態 •燃料供應及加油服務 •組員及旅客落地簽證服務 •機上膳食安排 •機組/乘客住宿及交通安排

資料來源：該公司提供。

2.主要產品之營業比重：

單位：新臺幣千元；%

年度 產品名稱	110 年度		111 年度		112 年度		113 年第二季	
	營業收入 淨額	比重	營業收入 淨額	比重	營業收入 淨額	比重	營業收入 淨額	比重
客運收入	233,368	95.55	1,287,918	97.95	12,112,893	97.15	7,901,379	96.19
其他	10,857	4.45	26,909	2.05	355,443	2.85	313,089	3.81
合 計	244,225	100.00	1,314,827	100.00	12,468,336	100.00	8,214,468	100.00

資料來源：經會計師查核簽證或核閱之財務報告及該公司提供。

(二)產業概況

台灣虎航股份有限公司(以下簡稱台虎公司)設立於民國 103 年 4 月 21 日，主要係經營客運及貨運服務，提供旅客運輸服務及定期、不定期承攬國際包機業務與貨物及與包裹之運送服務；目前台灣虎航為國籍唯一低成本航空，客運服務航點遍布鄰近國家，包括：日本、韓國、菲律賓、澳門、及泰國等，提供 30 個航點、38 條航線，為臺灣出發最多航點選擇的低成本航空。

1.低成本航空市場概況

亞洲各國近年來競相發展低成本航空，亞洲地區的低成本航空航網綿密、機票便宜，加上鄰近各國境內消費親民，若民眾以相同的旅遊預算，出國旅遊之旅館等級可以住得更好，民眾出國意願相對的也會提升。我國的低成本航空載客量

自民國 107 年旅客量突破千萬人次後，仍持續成長，至今已超過 20 家外籍低成本航空進軍臺灣市場，是提升國際線旅客量的一大助力。此外，外籍低成本航空業者亦看好我國的低成本航空市場仍有很大的成長潛力，紛紛來臺搶客。目前低成本航空在臺營運，國籍航空僅有台灣虎航，其餘都是來自東南亞、日本及韓國的低成本航空業者。另若以 112 年度前十名航線載客人數觀之，前十名航線選擇，均在亞洲，這也符合低成本航空主要以區域航線為主，且能持續擴大市場占有率的預期。

112 年度臺灣地區前十大航線班機載客率統計

	航線	飛行架次(次)	座位總數(位)	載客人數(人)
1	香港	22,481	5,715,584	4,332,695
2	東京成田	12,889	3,288,639	2,895,373
3	大阪	11,350	2,906,798	2,552,356
4	首爾仁川	10,040	2,747,675	2,272,752
5	曼谷蘇凡納布	10,400	2,824,014	2,143,833
6	新加坡	7,147	2,271,183	1,866,478
7	東京羽田	7,238	1,797,461	1,563,135
8	胡志明市	8,553	2,161,723	1,507,920
9	馬尼拉	8,371	2,018,436	1,397,858
10	上海浦東	8,853	2,326,550	1,224,650

資料來源：112 年度民航局統計資料。

低成本航空的營運模式是以最低價格、單一機種、快速迴轉、密集班次、單點對飛、第二機場、簡化服務、扁平組織等策略為主，以取得獲利空間；近期又加入其他要素，例如廉價航廈、預購模式、分購模式、自助服務、網路策略等，經營方式相較傳統航空公司可更多元化。這些策略的選擇及執行關乎低成本航空賴以生存的兩大重要基礎「降低成本」與「航機利用」的成效，以下分項敘述之：

(1)場站策略：

低成本航空公司為降低成本，選擇用同一機場的廉價航廈，同時利用離峰時段，不使用空橋登機，以取得費率優惠。此外並選擇短程或區域航線營運，使航機快速迴轉，以提高航機的利用率。此做法亦簡化了證照查驗及語言溝通的複雜度。單點對飛透過直達航班連接每個起點和目的地，消除中間的停靠點，進而節省了大量總旅行時間並提高了飛機的使用率。

(2)購機策略：

許多低成本航空選用單一機種(例如台灣虎航公司選用空中巴士 A320 中短程雙引擎窄體客機)，以降低訓練前艙及後艙組員成本，並可收共用零件、簡化維修作業的效益。同時令地勤人員熟悉機型配置，有助於作業程序的順暢。

(3)組織策略：

為降低通訊成本，簡化溝通，並快速決策與執行，許多低成本航空採行扁平組織，簡化層級，且同處辦公的策略，並將主基地以外的機場經理職務 (Station Manager) 委外 (亦即付費由地勤代理公司派任)，減少人力成本。

(4)價格策略：

低成本航空的主要精神在於「分購模式」，將傳統航空公司機票內含之機上餐飲、免費託運行李額度、輪椅服務等選項剔除，從而得以提供最低票價予旅客。此一模式包含機票需當班使用，否則不得退票之限制，保證旅客準時搭機，人數可以確實掌握，航空公司因此不須超賣而避免於機場處理拒絕旅客登機的延誤。

(5)行銷策略：

低成本航空重視數位工具的運用，著重網路行銷、訂位、購票，乃至其他的選項服務，如免費託運行李額度、預選座位等，故簡化或甚至不選定傳統航空公司主要行銷通路票務或團體總代理。此外致力經營網路社群，亦可鎖定自助旅遊背包客及年輕族群等客層，而單一艙等的規劃避免票價複雜化，有利於行銷活動的推廣。多數低成本航空導入「預購模式」將網路預購免費託運行李額度收費相較於機場購買之費用減半，呼應了後述「運務策略」，使機場裝載作業人員得以事先掌握行李重量，製作裝載平衡表，加速航機的快速迴轉。

(6)運務策略：

低成本航空運務策略的核心在於「決戰前端」及「簡化作業」，以促成航機快速迴轉，並精簡成本。舉例而言，預購模式提供免費託運行李額度預購價格為機場付費之半價，即為鼓勵旅客前端購買，事先取得託運行李總重量，可提前完成裝載平衡表；而機票購買後限當班搭乘，否則不得退票，亦是為統計旅客人數，從而不需超賣而於後端處理被拒絕登機旅客導致航班延誤，減少機場作業的複雜度。至於部份低成本航空所採取「先到先坐」的規定則能鼓勵旅客早到開口，加速登機流程，達成準時率表現。尤其不供餐飲、不做清艙，更能確保航機快速迴轉的要求。

2.航空業國際市場概況

依 IATA 統計整體全球客運收益旅客公里數 (以下簡稱 RPK) 及貨運噸公里 (CTK) 可知，113 年 4 月之全球數據較去年同期分別增加 11.0% 及 11.1%，各國包含非洲、亞洲、歐洲、拉丁美洲、中東、北美等國家 RPK 亦較去年同期呈正成長趨勢 (見表一及表二)，顯見隨著全球疫情趨於穩定和經濟活動的復甦，旅遊需求回升及商務旅行之恢復，加以隨著市場需求回升，航空公司恢復或擴展航班路線，增加整體的載客及貨運容量，使國際航空業的營收有望逐步增長。

表一 全球航空客運市場主要營運量指標年增率變化

Air passenger market in detail - April 2024

	World share ¹	April 2024 (% year-on-year)			
		RPK	ASK	PLF (%-pt)	PLF (level)
TOTAL MARKET	100.0%	11.0%	9.6%	1.0%	82.4%
Africa	2.1%	15.7%	11.6%	2.6%	73.4%
Asia Pacific	31.7%	17.4%	11.8%	3.9%	82.4%
Europe	27.1%	9.3%	9.2%	0.1%	83.8%
Latin America	5.5%	8.0%	7.2%	0.6%	82.2%
Middle East	9.4%	14.1%	9.7%	3.1%	79.2%
North America	24.2%	4.2%	7.6%	-2.7%	83.0%

資料來源：IATA Air Passenger Market Analysis , April 2024。

表二 全球航空貨運主要營運量指標年增率變化

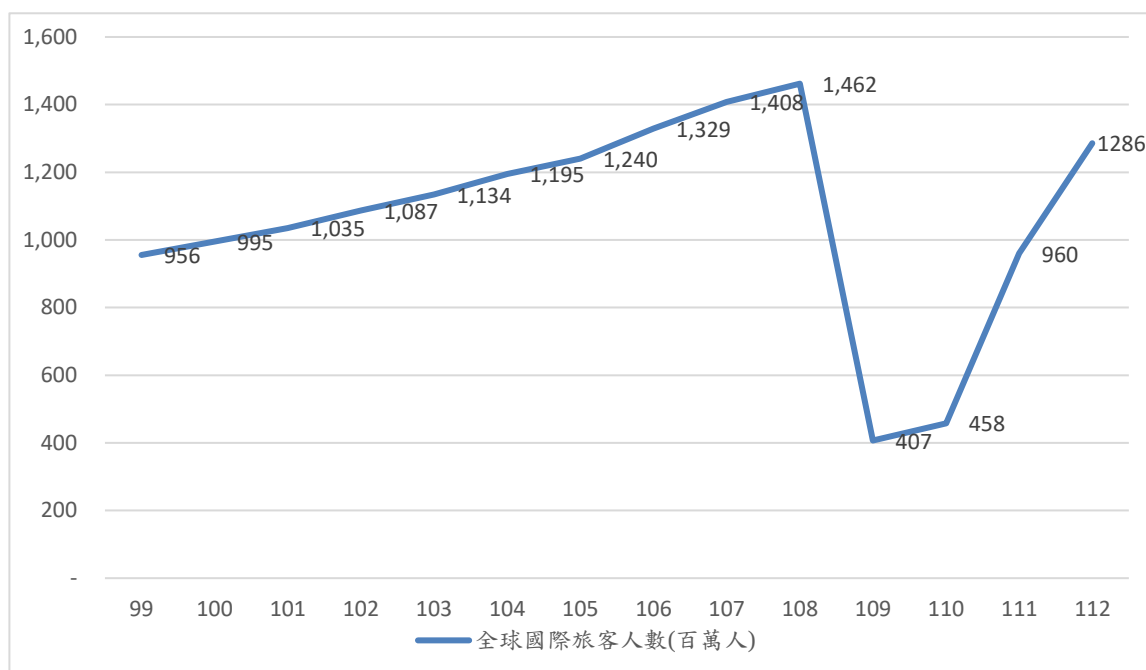
Air cargo market in detail - April 2024

	World share ¹	April 2024 (% year-on-year)			
		CTK	ACTK	CLF (%-pt)	CLF (level)
TOTAL MARKET	100.0%	11.1%	7.1%	1.6%	43.9%
Africa	2.0%	10.6%	18.7%	-3.1%	42.9%
Asia Pacific	33.3%	14.0%	7.8%	2.4%	44.5%
Europe	21.4%	12.7%	10.3%	1.1%	51.5%
Latin America	2.8%	11.7%	9.8%	0.6%	38.7%
Middle East	13.5%	9.4%	5.7%	1.5%	44.7%
North America	26.9%	7.0%	4.0%	1.1%	38.7%

資料來源：Air Cargo Market Analysis , April 2024。

另就需求面觀之，就全球旅遊業發展態勢觀之，旅遊業持續擴張且愈趨多樣化，逐漸成為全球最大且成長最為快速的行業。除了傳統受歡迎的歐洲及北美等旅遊國家外，亦有許多新興的旅遊目的地。自民國 107 年全球旅遊人數突破 14 億人大關，往後全球國際旅遊人數持續逐年成長，至 108 年疫情前全球旅遊人數已成長至 14.6 億人次，雖後續 109 年時受到疫情影響使旅遊人數下跌，惟 110 年度旅遊成長人次已有回升跡象，且截至 112 年度，旅遊人數已回升至 12.8 億人次，可見旅遊需求之復甦。

全球旅遊人數



資料來源：聯合國世界旅遊組織(UNWTO)、台新證券整理。

全球國際旅遊人數自民國 99 年至 108 年呈現持續成長趨勢，惟 109 年因新冠肺炎影響，致旅遊人數下滑，根據聯合國世界旅遊組織(UNWTO)報告指出，疫情前 108 年全球旅遊人數較 107 年成長約 3.8%，惟因疫情影響，109 年相較 108 年呈現(72.2)%負成長；從地區別觀之，108 年歐洲旅遊人次較 107 年維持高度正成長，地中海一帶仍不減其旅遊熱潮，歐洲國際旅客人數達到 7.42 億人次，較 107 年成長 3.6%。其次則為亞太地區 108 年國際旅客共有 3.60 億人次，成長率較 107 年達 3.6%；美洲地區 108 年國際旅客共有 2.193 億人次，僅較 107 年增長約 1.6%。雖 108 年全球旅遊人次均較 107 年成長，惟因新冠肺炎疫情影響，109 年全球各區域旅遊人次均較去年同期下滑；後續隨著疫苗施打，部分國家邊境開放，全球旅遊人次逐漸復甦，111 及 112 年全球旅遊人次較去年同期成長分別達 109.9%及 33.9%，其餘歐洲、亞太、美洲、非洲等地區 111 及 112 年旅遊人次較去年同期亦為正成長，顯現旅遊業復甦之情形可見。

全球國際旅遊人數概況(按地區)

地區別	年度(百萬人)							成長率(%)	
	99	107	108	109	110	111	112	111	112
全球	956	1,408	1,462	407	458	960	1286	109.9	33.9
已開發國家	515	762	776	221	240	532	708	121.3	33.3
新興經濟體	441	647	687	186	217	429	577	97.2	34.7
歐洲地區	491.2	716.3	742.4	239.7	301.3	596.8	700.4	98.1	17.4
北歐	57.6	81.0	82.1	23.8	21.9	67.5	80.8	207.8	19.7
西歐	154.4	200.2	205.1	83.5	87.6	169.5	199.3	93.5	17.6
中/東歐	102.2	146.5	150.9	44.1	52.9	94.2	112.9	78.0	19.9
南/地中海歐	177.1	288.6	304.2	88.4	138.9	265.7	307.4	91.3	15.7
EU27 國	357.6	524.2	539.2	182.8	222.3	441.7	519.6	98.6	17.6
亞太地區	208.2	347.5	360.1	59.1	24.6	91.5	233.4	272.0	155.1

地區別	年度(百萬人)							成長率(%)	
	99	107	108	109	110	111	112	111	112
東北亞	111.5	169.2	170.3	20.3	10.9	20.5	93.5	88.9	356.3
東南亞	70.5	128.6	138.6	25.5	3.0	41.6	97.6	1286.7	134.5
大洋洲	11.5	17.0	17.5	3.6	0.8	6.8	12.9	790.2	91.2
南亞	14.7	32.7	33.8	9.8	10.0	22.7	29.4	127.0	29.7
美洲地區	150.3	215.9	219.3	69.6	81.8	156.6	198.3	91.5	26.6
北美	99.5	142.2	146.6	46.5	57.2	102.0	126.9	78.3	24.4
加勒比	19.5	25.8	26.1	10.3	14.5	22.9	26.5	57.7	15.9
中美	7.8	10.8	10.9	3.1	4.7	9.3	11.5	97.6	24.3
南美	23.5	37.1	35.6	9.8	5.4	22.5	33.4	318.1	48.8
非洲地區	50.4	68.6	69.1	18.7	19.7	47.5	66.4	141.5	39.8
北非	19.7	24.1	25.6	5.6	6.6	19.1	26.8	190.8	40.3
撒哈拉以南	30.7	44.5	43.5	13.2	13.1	28.4	39.6	116.8	39.5
中東地區	56.1	60.1	71.3	19.4	30.2	67.8	87.1	124.5	28.5

資料來源：聯合國世界旅遊組織(UNWTO)、台新證券整理。

3.國內民用航空業務近況

根據交通部民航局統計，106 年度搭乘國籍航空的旅客人數突破三千萬人次後，107 年度來到 37,834,343 人次，成長率約 3.44%。108 年搭乘我國籍航空之旅客人數達到 38,422,747 人次，成長率約 1.56%，反映其受企業商務旅行、個人觀光旅遊等需求成長之拉力，惟 109 年起受到新冠肺炎疫情致旅客人數明顯減少，各國防疫措施加強力道，使載客人數下滑，由 108 年度的 38,422,747 人下降至 110 年度的 3,706,823 人，但隨國內疫苗施打覆蓋率增加，111 年度載客人數已回升至 8,980,581 人次，112 年度載客人數更回升至 31,267,537 人次，已恢復 108 年度的 81.38%，顯見航空業已擺脫疫情影響，旅遊市場已逐漸回溫。

國籍航空載客人數統計

單位：人次

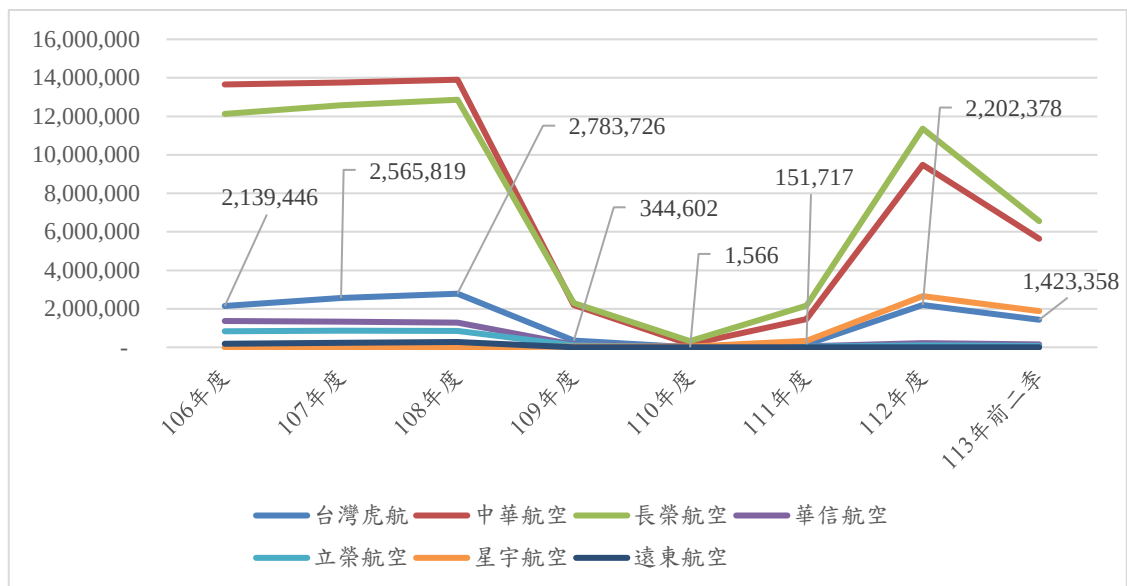
年度	台灣虎航	中華航空	長榮航空	華信航空	立榮航空	星宇航空	遠東航空	總計
106 年度	2,139,446	13,654,945	12,124,140	1,365,925	828,746	-	178,594	30,291,796
107 年度	2,565,819	13,760,385	12,567,686	1,326,234	863,192	-	226,246	31,309,562
108 年度	2,783,726	13,900,100	12,861,068	1,288,578	848,003	-	275,391	31,956,866
109 年度	344,602	2,187,962	2,301,003	125,795	95,866	34,985	-	5,090,213
110 年度	1,566	154,942	323,103	19,004	13,568	41,746	-	553,929
111 年度	151,717	1,472,545	2,156,895	49,011	27,507	329,541	-	4,187,216
112 年度	2,202,378	9,474,217	11,366,795	213,437	105,039	2,658,173	-	26,020,039
113 年前二季	1,423,358	5,645,813	6,553,468	154,657	65,776	1,871,935	-	15,715,007
總計	11,612,612	60,250,909	60,254,158	4,542,641	2,847,697	4,936,380	680,231	145,124,628

資料來源：民航局統計資訊。

註：星宇航空於109年開始首航；遠東航空於109年停飛。

國籍航空載客人數統計圖

單位：人次



資料來源：民航局統計資訊。

註：星宇航空於109年開始首航；遠東航空於109年停飛。

4. 燃油成本影響

觀察近年國際油價變化，OPEC+雖於109年達成史上最大規模減產協議，每日總產量將降至970萬桶，但因仍遠不及市場需求下滑幅度，故儘管沙烏地阿拉伯、俄羅斯等OPEC+國家啟動減產計畫，並規劃提高每日產量縮減規模，然仍無力遏止油價跌勢，然隨著俄烏局勢影響，推升油價，國際原油交易大受影響，油價一路攀升，然七大工業國組織(G7)對俄羅斯石油價格設置上限，且因市場對經濟衰退的擔憂情緒壓過全球原油供應緊繃的衝擊致國際原油及航空燃油價格下跌，雖該公司其燃油成本雖有暴露於國際油價市場之風險，惟該公司之航程時間較短，油量較為精簡，受油價波動影響相對較小。



資料來源：IATA；Jet Fuel Price Monitor。

綜上所述，航空業經歷了全球性的疫情衝擊，面對前所未有的挑戰，然而逆境中也孕育了轉機與成長的契機，隨著疫情控制措施的實施和疫苗接種率的提高，乘客的信心逐步恢復，航空公司的業績開始展現出回升的跡象，而這段經歷也讓航空公司為未來的成長打下了堅實的基礎，在全球逐步擺脫疫情的情況下，航空業勢必將展現出更加強勁和可持續的發展態勢。

(三)該行業之營運風險

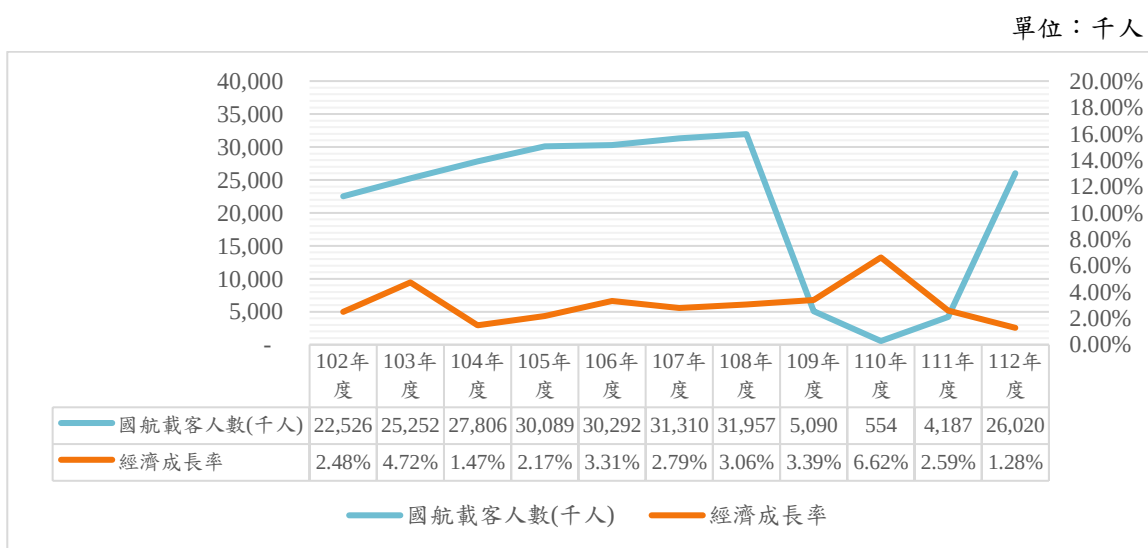
1.景氣循環之營運風險

民航運輸產業與本國經濟脈動息息相關，該產業整體會隨實體經濟衍生之運輸、生產製造等設備購置與使用需求擴張而持續成長，惟產業整體之營運績效亦不可避免的會反映實體經濟活動在不同期間的熱絡程度。

由國籍航空歷年度載客人數觀之，該數據在一定程度上反映當期國內整體經濟狀況，故在景氣相對活絡的時期，民航運輸業會有較顯著的成長性，並受惠於國際商務往來的開放及國人旅遊習慣逐漸形成等趨勢，表現出相對強勁成長動能。然 109~110 年度受到新冠肺炎疫情影響導致國籍航空載客人數顯著下降，但受惠於國際品牌手持行動裝置新品推出前的備貨效應，加上 5G、物聯網、車用晶片等需求強勁，以及傳產貨品市場需求回升，原材物料價格上漲，帶動我國出口金額及製造業生產指數不斷成長，故經濟成長率維持在一定水準；111~112 年度考量國際間已擺脫疫情影響，並帶動疫後出國旅遊潮，故雖經濟成長率趨緩，國籍航空載客人數仍呈攀升趨勢。

展望未來，隨著國際間已逐漸擺脫疫情影響，全球經濟活動穩定復甦，以及新興科技應用及企業數位轉型持續，加上國際各品牌消費性電子新品陸續上市，可望維繫我國外銷接單及製造業生產動能；零售業及餐飲業則隨國內疫情趨於穩定，政府鬆綁管控措施，且國際疫情趨緩，各國推動的觀光復甦計畫，將有助推升未來營收動能。

國籍航空載客人數及經濟成長率統計表



資料來源：行政院主計處中華民國統計資料網；民航局資訊統計網統計資料；台新證券整理。

註1：載客人數均包括過境旅客，並以進出臺灣地區國際機場之末站及首站為基準。

註2：統計範圍包含以定期班機管理之包機。

2.上、中、下游關聯圖

航空運輸服務業係以提供客運輸服務為主，而其營運有賴上、中、下游各相關產業的支援及配合才得以提供完善的服務流程並滿足客戶需求。茲將該公司之上、中、下游各產業關聯性，以圖示並說明如下：

(1)上游：

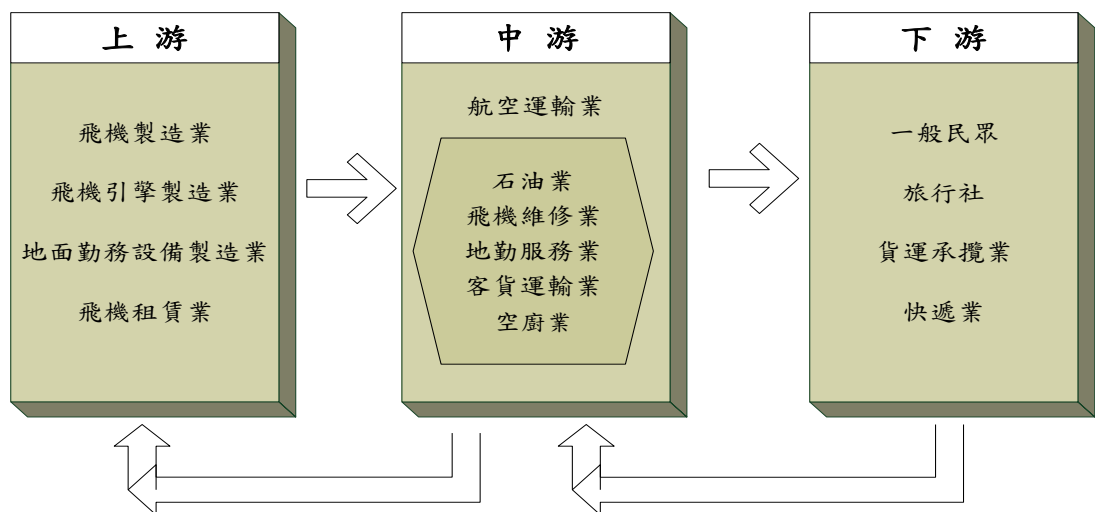
主要為飛機、引擎製造業及地面勤務設備（如機坪作業所需之拖曳、裝載車輛或機具等）製造業。而目前國內航空公司擴增機隊方式除自購外，亦透過租賃，故飛機租賃業亦為航空運輸業之上游。

(2)中游：

以航空公司本身及相關支援行業為主，如提供飛機燃油之石油業、提供航空公司飛機組件修護之飛機維修業及提供飛機上侍應品之空廚業等。因應下游需求之變動，航空運輸業之策略性調整營運規模、機隊組成或航網架構等，亦會影響上游產業之發展。

(3)下游：

為航空運輸業主要提供服務之對象，客運方面包括一般民眾及旅行社，而貨運方面則有快遞業以及貨運承攬業。身為航空運輸業者，下游客戶之需求為該公司規劃產品及服務之核心，並以提供安全、便捷、完善的服務為營運之宗旨。



資料來源：該公司提供。

3.行業上中下游變化之營運風險

(1)上游供應變化風險

低成本航空營運模式主要係向租賃公司承租飛機，因民航機之造價昂貴，實務上多採租賃公司直接向波音和空中巴士等製造商採購飛機後出租給航空公司。

台灣虎航其上游飛機租賃供應商主要為 Sky High XLVII Leasing Co Ltd(以下簡稱 Sky High)、Jackson Square Aviation (以下簡稱 JSA)、BOC Aviation(以下簡稱中銀航空)等。在資金融通上，該公司亦已與眾多金融機構建立期間不等的資金融通與借貸協議，故綜合考量該公司在航空產業佔有之地位、及其對自身供應鏈之穩健經營策略下，其不論在交易條件或資金與標的財產來源方面，皆尚無重大受制於上游業者之虞。

(2) 中游競爭對手之潛在威脅

在市場競爭方面，台灣虎航為國籍唯一低成本航空，客運服務航點遍布鄰近國家，包括：日本、韓國、菲律賓、澳門、泰國等，提供 30 個航點、38 條航線，為臺灣出發最多航點選擇的低成本航空，與其它目前在臺營運低成本航空業者如酷航航空、樂桃航空等相較，市佔極具競爭力，顯示該公司保持市場領導者地位，並通過持續設計新產品、拓展航點、穩固既有通路並強化對通路掌握度來因應潛在的同業競爭威脅。

(3) 下游客戶需求及外在環境改變風險

產業發展與實體經濟情況、消費者信心與偏好、乃至政府外交政策皆有相當程度之連結，故而衍生相關之旅客需求與外在環境改變風險。為降低業務發展受外在環境與旅客需求之循環性變動及短期波動影響，該公司在固守其短距離航線與東亞交通樞紐優勢、鞏固供應鏈並完善自身財務體質外，亦積極開拓新興業務，以分散核心業務相關之下游端風險並增益業務多樣性、布局多元的成長動能來源。

(四) 行業未來發展趨勢

1. 產品之發展趨勢

(1) 空運市場自由化，航空業者相繼投入運能

隨著全球航空市場一體化日趨成熟，空運自由化也開始向亞太地區進一步擴展。美國、紐西蘭、新加坡、馬來西亞、泰國及日本（除東京外）已對臺灣開放天空，近年韓國、越南及菲律賓航權大幅開放，進一步擴大服務航點與運能。然而，除既有業者持續擴充航網外，低成本與外籍業者陸續投入運能，使空運市場競爭日趨激烈。對此產業之趨勢變化，該公司充分掌握，以持續開創商機、擴大市場占有率。

(2) 網路時代，「零件式」的深度旅遊

過去旅遊業把破碎元件有秩序地排列，打包成行程賣給消費者；但近年卻反其道而行，將行程拆解回原先的單一零件。因應低成本航空興起、訂房網站如雨後春筍般出現，加上智慧型手機普及和電信漫遊資費平價化的推波助瀾，旅遊被拆解成機票、住宿與行程等等，解放了消費者的旅遊自由。社群媒體成為分享交流的討論平台，制式化行程不再受青睞，消費者主張自主規劃更合適的旅遊體驗。比起跟團走馬看花，大多數人更喜歡自行選擇想要的組合商品。改變過去點套餐的習慣，傾向自助餐式的選擇，量身訂作獨一無二的旅遊行程。

(3)臺灣桃園機場擴建，打造東亞轉運新樞紐

近年來政府為打造桃園機場為東亞轉運樞紐，除在軟體面之政策、航權積極拓展外，於 100 與 101 年分別頒布「臺灣桃園國際機場園區綱要計畫」與「實施計畫」，陸續推動第二航廈擴建、空側道面整建、第三航廈航站區暨衛星廊廳與第三跑道等計畫，該公司亦配合政府政策，逐步擴張機隊運能，打造東亞轉運新樞紐。

2.行業未來成長性

根據研調機構 MARKET RESEARCH FUTURE 表示，全球低成本航空公司營業規模，預期民國 119 年將達到 4,197.2 億美元；隨總體經濟成長，該等業務量亦會持續擴張，在 109 年至 119 年之間的複合年增長率預計可達到 8.96%，而消費者旅遊型態的改變與電商平台等新興商業型態的出現，則可望挹注額外的成長動能。

(五)產品可替代性

低成本民用航空業務，透過提高飛機使用率來降低成本及網路售票為主，自動化流程節省相關行政費用，並將傳統航空業者提供之各項服務轉為使用者付費之增值服務。由於國人自由行風氣逐漸盛行，對於旅遊預算規劃自主性強，故低成本航空提供之選配服務能使客戶保留較大的資金配置彈性，在旅遊業需求逐年增加的情形下，使相關民航產業穩健成長。

二、發行公司營運風險

有關該集團之營運風險，茲分別就業務、技術能力、研發、專利權、人力資源、財務等之營運風險列示說明：

(一)業務風險分析

1.市場未來供需變化情形

全球航空客運量復甦快速且需求強勁，根據國際航空運輸協會(IATA)所發布的數據顯示，112 年全球的旅客數幾乎已趨近新型冠狀病毒(COVID-19)疫情前的人次，預計至 113 年底，應可全面回升至疫前水準。且在搭機需求大增的情況下，各家航空公司也紛紛下訂客機訂單，以加大運輸量。預測 113 年及 114 年的新機需求，不論是產業或是亞太地區，預計需交機數量應可超越新型冠狀病毒(COVID-19)疫情前的需求。

然而，航空產業的發展與世界政經情勢直接相關，航空公司的營運情況極易受大環境變化影響，諸如國際情勢、全球經濟狀況、天然災害或疾病、戰爭或衝突等，均會直接影響航空產業之營運及發展。台灣虎航將持續觀察變化多端的大環境，但也仍樂觀看待未來的旅遊市場表現。台灣虎航將以低成本航空市場的領航者，開發多樣且有創意的行銷活動外，也將持續推出豐富且多元的產品及服務，滿足旅客需求。

2.與同業之競爭力分析

(1)主要競爭對手名稱及其營業項目或競爭項目

台灣虎航之主要業務為民用航空運輸，其產業範疇歸類係屬航空運輸業之一環。就臺北市航空運輸商業同業公會體系而言，各航空運輸業者背景如下。

體系	主要業務	家數	主要業者
華航集團	民用航空運輸業及民用航空總代理業	3	台灣虎航、中華航空、華信航空
長榮集團	民用航空運輸業及民用航空總代理業	3	長榮航空、立榮航空、星宇航空

資料來源：台北市租賃商業同業公會

目前國內以運輸業為主要業務之已上市櫃之公司，分別為華航(2610)、長榮航(2618)及星宇航空(2646)，其民國 112 年主要營業項目及營業收入比較如下：

公司 項目	台灣虎航	中華航空	長榮航空	星宇航空
主要業務	民用航空運輸業及民用航空總代理業	國際航線之定期及不定期航空客貨運輸業務	客運、貨運、郵運	民用航空運輸業
112 年度 合併營收組成	客運收入 97.15% 地勤代理收入 2.02% 貨運收入 0.42% 其他營業收入 0.41%	客運收入 62.61% 貨運收入 30.92% 其他營業收入 6.47%	客運收入 67.78% 貨運收入 20.65% 其他營業收入 11.57%	客運收入 87.87% 貨運收入 7.10% 其他營業收入 5.03%

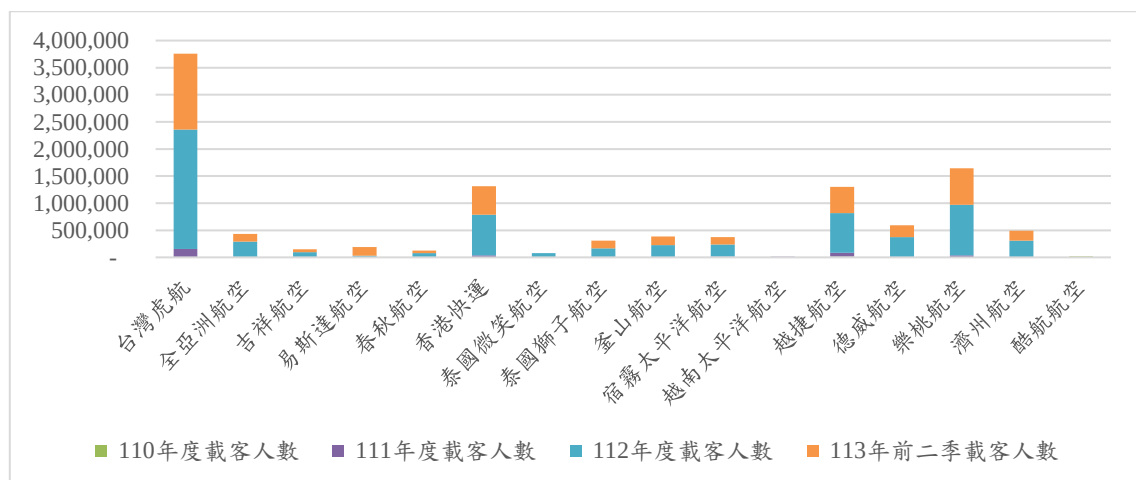
資料來源：各公司 112 年報與 112 年度經會計師查核簽證之財務報告。

(2)市場占有率

與本國籍其他航空公司比較市占率請詳「產業概況-國籍航空載客人數統計」；與其它目前在臺營運低成本航空業者相較，市佔極具競爭力。下圖為各國低成本航空公司在台灣地區載客人數市占率。

各低成本航空公司於台灣地區載客人數市場占有率計算表

單位：人次



資料來源：交通部民航局；台新證券整理。

註 1：越南太平洋航空原為捷星航空品牌系列之捷星太平洋航空，109 年度改名為越南太平洋航空。

註 2：載客人數均包括過境旅客，並以進出臺灣地區國際機場之末站及首站為基準。

註 3：統計範圍包含以定期班機管理之包機。

3.影響該公司未來發展之有利與不利因素及其相關因應措施

(1)有利因素

A.疫情後之旅遊需求復甦

國際航空運輸協會(IATA)的公布數據指出，航空產業在各區皆反應出強勁的市場需求，112 年產業整體的載客率(Passenger Load Factor, PLF)為 82.3%，幾乎貼近疫前(108 年)的數據。受惠於旅運需求仍有機會維持強勁，市場的整體發展仍可期待。

B.營運據點位處於亞洲交通樞紐

臺灣地理區位是亞太地區低成本航空公司發展的一個關鍵因素，臺灣位處亞太中心，空運市場潛力無窮，適合發展空運中心。因此，政府於近年來逐步推動桃園機場擴建，打造亞洲轉運樞紐。

C.品牌價值

台灣虎航自 106 年起連續九年榮獲「讀者文摘信譽品牌」之認可，於低成本航空公司品類中獲得最高榮譽白金獎，是消費者心目中最值得信賴的品牌及最喜歡的品牌。

D.企業知名度

台灣虎航已於民國 112 年 8 月 15 日成為首家在臺灣證券交易所創新板掛牌的航空公司；此外，今年更將自創新板上市掛牌日起屆滿一年後，配合相關法令規定於適當時機向臺灣證券交易所股份有限公司申請股票改列一般板上市，未來除可充實營運資金、改善財務結構、提升企業知名度並攬絡優秀人才。

(2)不利因素及因應對策

A.景氣波動易受全球經濟、政治局勢影響

航空業的景氣與全球經濟脈動密不可分，且經營環境容易受到全球政治動盪與天然災害所影響，如：兩岸政治情勢、恐攻威脅、MERS 疫情、新型冠狀病毒疫情等。

因應對策：

透過資訊蒐集與管理方式密切掌握全球政治及經濟脈動；為隨時因應變化莫測的營運市場，透過機動性之航班調整，以及航機之調派，彈性調整運能，提升航線之載客率及獲利率。

B.各國人口結構差異

各國人口與結構的改變，均會造成外人來臺與國人出國旅次變動，以及旅客特性的改變；對此，航空公司在運能、產品、行銷面均需調整，以迎合市場變化。

因應對策：

因應旅客結構改變與行動裝置的普及，該公司將順應多變的旅客需求，不定期地推出各種行銷活動，同時提供各式互動的資訊功能，精準行銷到目標客群，以強化該公司競爭能力。

C.低成本航空公司家數成長快速

近年來的航權逐步開放，使國籍、外籍與低成本航空相繼投入市場，市場運能大增造成票價壓力，衝擊各航空公司整體營收。另外，伴隨著市場自由化，全球大型機場壅塞情形普遍，根據國際航空運輸協會(IATA)統計，目前全球超過170座機場被歸類為第3級之過度擁擠機場，在短時間內難以紓解，使空運市場營運調度面臨挑戰。

因應對策：

該公司將積極開闢新航點/線，穩固區域航網領先地位，深耕並優化各地區航網，創造收益。強化運務策略，加速登機流程，達成準時率表現，以確保航機快速迴轉的要求，促成航機快速迴轉，並透過以下具體因應策略精簡成本。

- (A)低拓點與營運成本：佈點亞洲各國二、三線航點，如日本、韓國等熱門旅遊國家，其地方政府推動國際旅遊並實行補助，可降低擴點成本、停機成本、場站租金，且因二、三線機場跑道無擁擠問題，可降低班機候機時間與延誤班次之風險。
- (B)透過電商平台銷售各國家所屬的獨特產品，讓旅客從中回味旅程記憶。
- (C)增加旅遊附加價值：例如提供精緻機上餐，優化旅客體驗，讓台灣虎航在競爭激烈的機票價中找到自己特殊定位。

D.國際石油價格波動

該公司因屬航空運輸產業，燃油成本為占營運成本重要之一環，然近期隨油價攀升，則油料成本比重亦相對提升，故外在不可控的油價變化會影響該公司營運結果。

因應對策：

(A)選擇節油機型：

該公司自110年3月起~116年進行機隊汰換計畫，預計引進15架A320 neo機型替換A320ceo機型，依據飛機製造商Airbus提供之油耗資訊，新機A320 neo較舊機省油15%~20%。

(B)區域航線減少耗油量：

油價變動雖為影響該公司營業成本因素之一，惟主要仍取決於用油量之多寡。因台灣虎航為區域航空，用油量不似國內其他具越太平洋、歐美航線長航程的傳統航空公司，又或因烏俄戰爭須要繞道領空飛行，墊高燃油成本，而台灣虎航航程短，受影響衝擊相對小

(C)承作油料避險：

該公司觀察市場變化及預測，在該公司從事衍生性商品交易處理程序規定之每年需求量 30%以內承作油料避險。近期雖有市場對經濟衰退的擔憂情緒，但也擔心 OPEC 減產、烏俄戰爭動盪、罷工等使供應面緊張因素，該公司暫擬持續觀望油價走勢，適時以 Brent 原油或航空燃油作為避險標的，運用 Call Option、Collar 與 Swap 等零成本又符合避險工具建立油料避險部位。

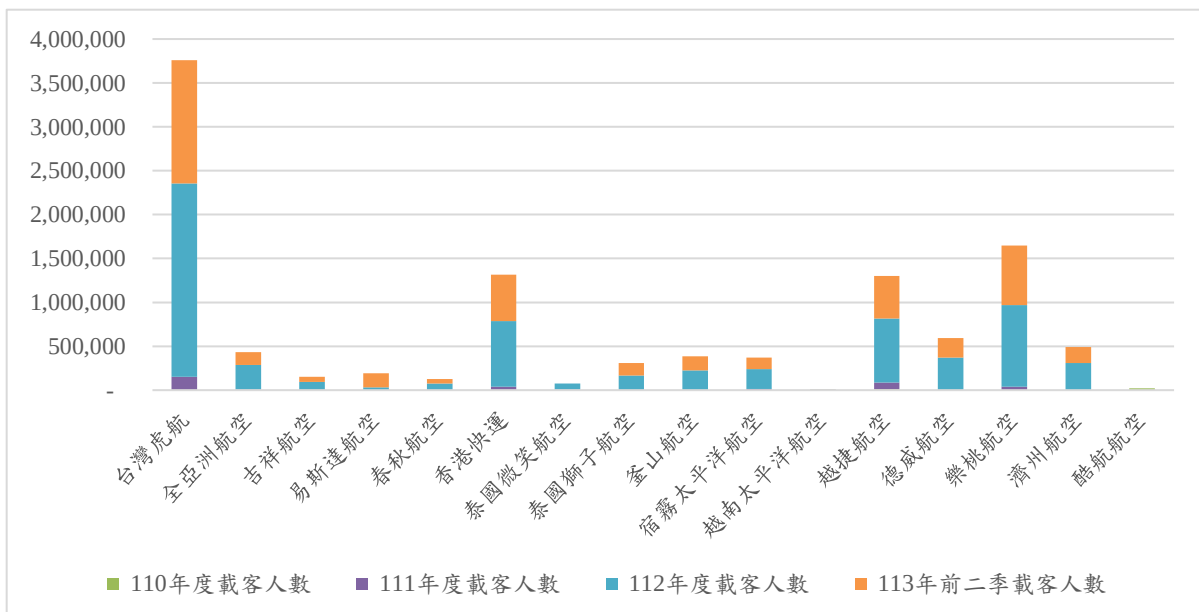
4.競爭利基

(1)航網密集

台灣虎航為國籍唯一低成本航空，客運服務航點遍布鄰近國家，包括：日本、韓國、澳門、泰國等，提供 30 個航點、38 條航線，為台灣出發最多航點選擇的低成本航空，與其它目前在台營運低成本航空業者相較，市占率最高。

各低成本航空於台灣地區載客人數市場占有率統計表

單位：人次



資料來源：交通部民航局；台新證券整理。

註 1：載客人數均包括過境旅客，並以進出臺灣地區國際機場之末站及首站為基準。

註 2：統計範圍包含以定期班機管理之包機。

(2)客群年輕

台灣虎航主要旅客年齡落在 20-39 歲區間，占整體旅客約 50.5%，平均年齡 35.3 歲，客群偏年輕，且普遍能接受低成本航空的旅遊模式，期待低成本航空不定期推出的優惠機票促銷，也傾向說走就走的旅行，甚至喜愛重覆造訪相同的旅遊航點。

(3)深度旅遊需求

隨著低成本航空的營運模式在台蓬勃發展，台灣虎航營運許多二、三線城市的航點，並且飛航獨家航線；如：岡山、花蓮、佐賀、新潟、高知、福島、秋田、旭川、茨城等，讓旅客的選擇更多元，可避開觀光客眾多的景點，藉由拜訪二、三線城市，滿足深度的當地旅遊需求。

(4)低成本航空模式

台灣虎航為目前國籍唯一的低成本航空，旅客可視個人需求選擇所需的附加服務；包括：行李託運、機內餐食、機內座位等，自主安排行程，支付合理的金額規劃每一趟獨一無二的飛行體驗。

(二)發行公司技術能力、研發及專利權方面之營運風險

1.取得技術專家之評估意見佐證

本證券承銷商與該公司並未委請技術專家就其技術研發能力出具意見或報告，故不適用之。

2.取得發行公司研究發展部門之沿革、組織、人員、學經歷、研究成果及未來計畫等資料，以了解主要技術來源、技術報酬金或權利金支付方式及金額，暨研發工作未來發展方向，並分析最近期及最近三個會計年度研發部門人員之人數、平均年資、流動情形及離職率等資料，評估研發人員離職對發行公司之營運風險

該公司歷年來均投入相當程度之人力與財務資源，不斷研究與探索旅運市場之需求現況與趨勢、優化後勤與訂票系統，以追求更高的服務品質及使服務與產品切合客戶需求為目標持續精進，惟由於其業務本質上以客機載運服務為主，該公司並無設置專職研發部門，而研發之產品主係用於營運發展所需，其最近五年度重要研究成果如下：

年度	研發產品
108年度	IBE訂票官網改版專案
	MMB管理我的訂單功能擴充專案
	Itinerary廣告功能擴充專案
	台虎/Jetstar串飛合作專案(Dohop)
	旅客線上改期/退款申請系統
	航材採購系統開發
	航班準時率資訊電子化系統開發
	FOQA系統事件資料建置作業
	客艙組員換班自動化系統開發
	Tableau 資料分析軟體導入
	Payment Refund 自動化系統開發

年度	研發產品
109年度	智能客服
	旅行社同業訂位開票平台(skyagent)
	官網內容管理系統
	線上申請航班離到證明
	台虎VIP會員專區(tigerclub)
	信用卡綁卡快速支付
	台虎機加酒專區(tigertrip)
	虎禮選電商平台
	引進聯航登機手續服務系統
	FIT機場稅退稅作業自動化
	官網多幣別計價功能建置
110年度	旅客服務系統(PSS)升級
	免稅商品預購及宅配購之整合電商平台(虎禮選)
	免稅品入出庫管理系統
	機上免稅銷售POS系統建置
	旅客自助登機報到功能再提升
	引進旅客線上證照查驗功能
	航機維修管理系統整合(Maintenix)
111年度	全新IBE訂票官網
	全新MMB管理我的訂單功能
	促銷購票排隊等候區
	全新會員系統
	樂虎卡會員購票專區
	免稅預購提貨功能
	機上餐飲販售功能
	全通路3DS2升級
	因應防疫規定，完成國內外組員派遣混派警示
	員工購票平台
112年度	全新手機訂位APP(iOS & Andriod)
	全新LinePAY付款方式
	全新先享後付(Aftce)付款方式
	全新會員分級制度
	啟用前往日本、韓國、泰國旅客的自助報到功能
	開放團體票自助報到功能
	桃園機場第一航站報到櫃台「自助行李托運」
	介接台灣航空業者「旅客訂位及行程分析系統」
	越南旅客訂位紀錄報文功能
	澳門旅客訂位紀錄報文功能
	Airbus Skywise大數據平台整合應用
113年度	全新先享後付(Paidy)付款方式
	會員回饋金檢核機制
	PSS系統新一代API轉換
	特殊航班異動旅客自助更改航點
	新一代官網內容管理系統
	官網新增Diners & Discover付款方式
	官網新增銀聯卡付款方式
	新一代航空器追蹤系統

資料來源：該公司提供。

3.主要技術來源、技術報酬金或權利金支付方式

名稱	契約起迄日期	對象	金額	支付方式
Brand and Licence Agreement	103/05/21-123/05/20(註)	TIGER AIRWAYS HOLDINGS LIMITE	USD300,000	每年於新加坡虎航發出Invoice 30天內支付

註：該公司已於110年8月取得商標權，故嗣後無須支付權利金。

4.未來研發工作之發展方向

該公司所營業務主要為民航運輸業，其研發工作與發展方向主係旅運、貨運及其他客戶服務之研究與創新，其未來研發工作之發展方向如下：

- (1)持續優化網路機票銷售平台
- (2)持續優化旅客訂單管理平台
- (3)個人化官網資訊內容
- (4)會員系統優化及大數據應用
- (5)會員點數累積及抵用活化
- (6)智能客服系統
- (7)機加酒系統升級
- (8)旅客自助行李托運系統
- (9)旅客機場報到系統更新
- (10)旅行社業者介接API及管理機制
- (11)旅行社業者訂位開票平台
- (12)前後艙組員派遣系統
- (13)運務排班系統
- (14)前後艙組員訓練系統
- (15)航機派遣及管理系統
- (16)航機監控系統

5.目前已登記或取得之專利權、商標權及著作權之情形，有無涉及違反專利權、商標權及著作權等情事，暨因應措施是否合理有效

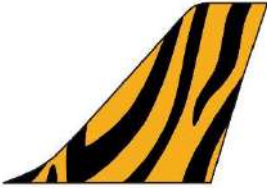
台灣虎航之品牌商標權係與新加坡虎航公司簽訂合約並定期繳納權利金，合約相關內容請詳「3.取得重要技術合作合約」明細，該品牌商標權已由台灣虎航於110年8月取得，除外經查詢司法院法學檢索系統之判決書公開資料，該公司尚無涉及其他違反專利權、商標權及著作權之情事，而該公司目前尚無註冊在案、權利期間尚未結束之商標權。

(1)專利權

該公司無已取得或申請中專利權。

(2)商標權

A.已取得之商標權

序號	商標	註冊地點	商標登記號	商品類別	專用期間
1		中華民國	01135313	第 039 類	94.01.01~113.12.31
2		中華民國	01135314	第 039 類	94.01.01~113.12.31
3		中華民國	02096130	第 035 類 第 039 類 第 043 類	109.10.16~119.10.15
4		中華民國	01686052	第 035 類 第 043 類	104.01.01~113.12.31
5		中華民國	01691531	第 035 類 第 039 類 第 043 類	104.02.01~114.01.31
6		中華民國	01691532	第 035 類 第 039 類 第 043 類	104.02.01~114.01.31
7		中華民國	01691533	第 035 類 第 039 類 第 043 類	104.02.01~114.01.31
8		中華民國	02346460	第 009 類 第 028 類 第 036 類	112.12.16~122.12.15
9		中華民國	02373580	第 039 類	113.05.01~123.04.30

資料來源：該公司提供。

B.申請中之商標權

該公司無申請中之商標權。

(3)著作權

該公司截至評估報告出具日止並無已登記或已取得之著作權，且無違反著作權之情事。

6.取得發行公司重要技術合作契約，就其內容評估對發行公司之營運風險

該公司所營業務主要為民用航空運輸業，故所提供之運輸服務並無須仰賴實質上之技術得以執行，故無需與他人進行技術合作。

- 7.以科技事業、文化創意事業或資訊軟體業申請股票上市者，應說明其產品生產開發技術之層次、來源、確保與提升，暨現在主要產品之競爭優勢、生命週期、持續發展性暨新產品之研究開發計畫、預計生產時程及成本、市場定位、需求及未來營收效益預測達成可能性及研究發展之內部控制暨保全措施。

該公司非屬以科技事業、文化創意事業、資訊軟體業申請股票上市或申請創
新板上市，故不適用本項評估。

- 8.以科技事業、文化創意事業或資訊軟體業申請股票上市者，其參與經營決策之董事、監察人、持股五%以上股東，以專利權或專門技術出資之股東及掌握生產技術與技術開發經理人等之資歷、持股比例、最近三年度及申請年度內股權移轉變化暨實際投入經營之時間與情形等，以評估該等人員未來若未能繼續參與經營對公司之營運風險，及其因應之措施。

該公司非屬以科技事業、文化創意事業、資訊軟體業申請股票上市或申請創
新板上市，故不適用本項評估。

- 9.依「臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則」第四條第二項或第三項或第二十八條之一第五項或第六項申請股票上市者，另應列示說明其營運模式及風險、未來發展計畫。

該公司係以「臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則」第四條
第二項及第三項規定申請上市，茲將其營運模式及風險、未來發展計畫說明如下：

(1)營運模式

台灣虎航係一持續創新之航空公司，以「飛安第一」的營運及「誠信」為邁向永續經營的基石，跳脫傳統航空業的營運模式，不斷優化與創新，其在有別於傳統航空公司之經營模式下，將營運成本控制比傳統航空公司為低。以單一機隊有效人力資源調配、有效降低修護成本及零組件航材交替使用效率，藉以維持航機最高運能妥善比率，以及人力對於航機作業熟悉度穩定，以提升安全穩定標準及服務作業流程。對於機艙內維持全經濟艙設置，精準鎖定族群客層，以低成本航空服務流程標準統一化，節省服務流程操作因複雜、差異帶來組員服務訓練、服務流程等差異化，並反映於票價，以提升載客率及機隊使用率，產生正循環經營模式，提供更佳的營運績效，低成本航空公司經營原型及理念並非創新，首家低成本航空公司是西元1971年營運的美國西南航空，1990年代歐、亞、澳各國陸續放寬對航空業的管制實施及航權自由化後開始發展，與傳統航空公司競爭，提供旅客更多選擇。不過台灣虎航是註冊在台灣獨一無二的低成本國籍航空公司，在低成本航空公司經營原型及理念下，融合台灣在地文化、顧客旅遊取向及旅客結構，並創造優良營運績效實證，茲說明如下：

A.機型

為了獲得最低營運成本，低成本航空公司致力選用最新型客機，避免採用老舊且耗油量高的客機，多採用單走道的 A320 或波音 737。台灣虎航為發揮航機的高經濟效益性，選購單一旦省油之 A320 機型客機，110 年更開始引進 A320neo 機型，neo 為「新引擎選擇（New Engine Option）」之縮寫。更大型且更有效率的新型發動機，油耗得以減少 15%，操作費用降低 8%，與更低的噪音與氮化物排放標準。

B.航線

專營亞洲區域航點，以 4 小時為最佳航程承載，精算旅客座位成本價值、搭配貨運承載，提高每一航班收益價值，靈活評估調整航網，檢視航線效益，搭配業者包機需求，增減航班調度，以航點串飛優勢，有效使用航機運能，完整覆蓋亞洲熱門區域航線與二三線城市搭配需求。並以特色航班時間帶、精準提供族群客層搭機需求，精打細算小資旅遊族群對於安排工作休假、旅館費用、旅遊時間長短主要係以減少支出及請假期間為考量，透過虎航特色夜間時間帶，有效滿足旅遊族群需求。

由於航線越長，客運收益公里數會隨之降低，台灣虎航航程通常在 4 小時之內，目的是提高飛機使用率，執行更多班次和載客量。而組員可執行當天來回航班，除降低外站住宿支出，無須組員駐留調度派遣，減少組員人力配置。

C.機票產品

台灣虎航為台灣唯一一家低成本航空，搭配主打經濟實惠、靈活彈性的行銷策略，提供旅客依各別需求加購選擇服務商品，包含行李托運、機上餐點、座位選擇等，藉以有效管控營運成本，除此之外，為國籍航空中唯一機上免稅品販售分潤模式以業績獎勵方式激勵航班組員，以活潑熱情行銷方式創造旅客消費機上免稅品及餐點等選購，提升附加營收收入，創造收益最大化的價值。

傳統航空公司票種相當複雜，包括不同艙等、天期、票價等級給予各種機票不同權限及使用限制；而低成本航空的機票種類單一，不能轉名或退票，更改日期須支付手續費，且台灣虎航多為區域航線，較少與他航聯營，不須轉機，故無須透過全球訂位分銷系統賣票，相較於傳統航空之票價受限於國際航班轉班限制，其國際票價無法靈活調整，該公司於票價制定上更具機動性及競爭力，且免收燃油附加費，降低旅客旅遊成本。

另飛航二三線城市，包括部分虎航獨飛航點，有效整合二三線城市縣廳、道廳行銷推廣旅遊資源的挹注，搭配主要航點，以獨有單點購票特性，滿足旅客 A 點進 B 點出的方便效率旅遊行程安排，藉以主要航點拉抬鄰近二三線航點，滿足/平衡各航線推廣力道，搭配獨飛航線當地觀光局推動經費資源，共同拉抬及推廣二三線城市，提升與日韓兩地互動及資源整合，

創造三贏旅遊市場。以北海道為例，北中南（旭川、新千歲、函館）完整覆蓋並滿足旅客無需走回頭路的高效率旅遊選擇，並同時拉抬旭川、函館的旅遊資源，並受到兩地縣廳高度重視及觀光資源補助，同時亦減緩新千歲單獨機場場站的負荷及對各航空業者的資源分配，進而提升虎航於日本縣廳重視的程度及獨有的資源。

D. 營銷通路

航空公司銷售通路包括官網、手機或電腦應用程式軟體 APP、實體旅行社、線上旅行社、機場、電話客服等，然傳統航空公司與低成本航空公司差異在於組成比率不同。台灣虎航機票透過網路及 APP 銷售比率較高，反之，傳統航空公司透過網路或 APP 比率低，為擴大客源主要透過全球旅行社開票、訂位，且須要能夠搭配其他機航空公司機票同步銷售，故透過串聯全球分銷系統（Global Distribution System, GDS）如 Sabre、Amadeus、Abacus 等營銷平台共同銷售為主要大宗，也因此產生高額分銷費用，台灣虎航之機票則透過自家網站直接銷售，大幅降低通路佣金費用。

E. 艙等及機上服務

該公司為全經濟艙艙等，提供單一化服務，配置輕型的座椅，減少航機載重。座椅距離比傳統航空公司的少，例如 32 吋座距的 A320 可搭載 150 人，但台灣虎航 A320 座距縮減到 29 吋搭載 180 人。機上服務採使用者付費加價購方式，如飲品、餐食、毛毯、劃位服務等需要額外支付費用。

F. 機場及場站設施

台灣虎航盡量不使用較貴的機場設施，例如以登機梯取代空橋供乘客上下機，或選擇低成本航空專用航廈，航班相接時間由組員進行基本的機艙清潔，縮短地停時間，以求航機使用的最大化。此外委託第三方代理地面作業，以取代派任職員至外站，以減少營運成本，且順應未來後疫情時代，計劃新增二、三線城市的機場，除可降低營運成本外，也可獲得機場或政府的營運或廣告宣傳等補貼，另以低度固定資產投入，降低損耗帶來維運等成本支出，以租賃替代購置，使用付費的概念有效控管成本（包含機場設備、場站、報到櫃檯、貴賓室、接駁巴士、修護工廠等設備投入成本）。

G. 組織架構

為達到低成本航空對於人事成本之控管，該公司組織扁平化，透過減少層級，簡化人事組織和減少不必要的作業流程，盡量以標準化作業委託外部廠商，使協調工作更具效率，更讓總部的決策及執行快速，降低人力需求，使人事成本相較其他傳統航空業更具競爭力。

本著全員以年輕熱忱活力作為營運精神及指標，機隊年輕化帶來設備及安全可靠率提升為宗旨下，人力精簡，組織扁平帶來決策效率高、應變靈活、同仁向心力、凝聚力高、投入工作項目培養年輕航空人材接觸更廣域工作型態內容，加深人員靈活調度、人力高度靈活使用，並降低成本、善用在地資源，委外代理營運，藉以降低無謂成本浪費，精算整合資源，爭取獲利空間。

H.航機修護委外

台灣虎航將修護工程管理與航機修護委託專業單位，公司專注於機隊委託維護管理，有助於組織人力精簡與修護品質管控。

(2)營運風險

A.客訴爭議

因對於低成本航空特性及其提供之服務認知有落差，故一般會認為台灣虎航會較傳統航空有更多客訴之說法。

因應措施：

該公司為低成本航空公司服務運營方式，並訂定運送條款載明資費(票價)包含項目，不包括餐點、零食、飲料或託運行李費用，並明訂行李及退款等規定，公佈於官網，公司內部有爭議案件作業辦法、航班異動作業辦法、退票作業辦法，規範控管並處理各式客訴案件狀況。

B.低成本航空公司家數成長快速

近年來的航權逐步開放，使國籍、外籍與低成本航空相繼投入市場，市場運能大增造成票價壓力，衝擊各航空公司整體營收。另外，伴隨著市場自由化，全球大型機場多呈現壅塞情形，在短時間內難以紓解，使空運市場營運調度面臨挑戰。

因應對策：

該公司將積極開闢新航點/線，穩固區域航網領先地位，深耕並優化各地區航網，創造收益。強化運務策略，加速登機流程，達成準時率表現，以確保航機快速迴轉的要求，促成航機快速迴轉，並透過以下具體因應策略精簡成本。

(A)低拓點與營運成本：佈點亞洲各國二、三線航點，如日本、韓國等熱門旅遊國家，其地方政府推動國際旅遊並實行補助，可降低擴點成本、停機成本、場站租金，且因二、三線機場跑道無擁擠問題，可降低班機候機時間與延誤班次之風險。

(B)透過電商平台銷售各國家所屬的獨特產品，讓旅客從中回味旅程記憶。

(C)增加旅遊附加價值：例如提供精緻機上餐，優化旅客體驗，讓台灣虎航在競爭激烈的機票價中找到自己特殊定位。

C.國際石油價格波動

該公司因屬航空運輸產業，燃油成本為占營運成本重要之一環，然近期隨油價攀升，則油料成本比重亦相對提升，故外在不可控的油價變化會影響該公司營運結果。

因應對策：

(A)選擇節油機型：

該公司自 110 年 3 月起~116 年度進行機隊汰換計畫，預計引進 15 架 A320 neo 機型替換 A320ceo 機型，依據飛機製造商 Airbus 提供之油耗資訊，新機 A320 neo 較舊機省油 15%~20%。

(B)區域航線減少耗油量：

油價變動雖為影響該公司營業成本因素之一，惟主要仍取決於用油量之多寡。因台灣虎航為區域航空，用油量不似國內其他具越太平洋、歐美航線長航程的傳統航空公司，又或因烏俄戰爭須要繞道領空飛行，墊高燃油成本，而台灣虎航程短，受影響衝擊相對小。

(C)承作油料避險：

該公司觀察市場變化及預測，在該公司從事衍生性商品交易處理程序規定之每年需求量 30%以內承作油料避險。近期雖有市場對經濟衰退的擔憂情緒，但也擔心 OPEC 減產、烏俄戰爭動盪、罷工等使供應面緊張因素，該公司暫擬持續觀望油價走勢，適時以 Brent 原油或航空燃油作為避險標的，運用 Call Option、Collar 與 Swap 等零成本又符合避險工具建立油料避險部位。

D.貨運市佔較低

機型選擇重點為客運，腹艙亦為承載旅客行李所選購，故僅能適用載運郵件。

因應措施：

以長期角度觀之，低成本航空公司經營模式在客運，無貨機貨運能量，利用客機腹艙剩餘空間，增加收益，並委託貨運代理銷售艙位。貨運收入比重相對小，故該公司目前以專精客運業務為主，並透過不斷優化與創新，來提升其載客率。

(3)未來發展計畫

A.機隊汰舊換新：為持續加強服務品質及維持競爭力，民國 110 年至 116 年將陸續引進新機，除執行汰舊換新計畫外，亦可將現有機隊升級，維持機齡年輕化降低維修成本，亦可強化機隊運能。

B.聯運服務：與它航合作，提供旅客一站式購買兩家航空公司的組合機票，讓旅客的航點選擇更多元，行程安排更流暢。

- C.一站式購票平台：於購票流程中提供旅客加價訂購飯店住宿、交通票券、門票、免稅品等選擇，讓旅客可享受一站式完成所有行程安排。
- D.機上娛樂服務：於機上設置內部網路系統，供旅客享用娛樂串流服務。
- E.開發潛力航點，優化航網布建：持續檢視疫後市場動態與機會，評估潛力市場並積極布局新航點，以強化整體航網接轉與市場競爭力，並因應自由興起與深度旅遊需求及拓展新旅遊點，且持續增班現有航線並開發二、三線航點，提供更綿密的航網，以便利旅客不同點進出與行程規劃。
- F.收益管理系統化：引進收益管理系統(Revenue Management System)並藉由分析平台有效擷取相關資料，同時評估市場的供需情況，為管理機位銷售提供有效的參考資訊，以達客運營收最大化。
- G.精緻化機上餐點：藉由聯名合作將機上餐點融入台灣在地當季食材，設計出口味獨特又能凸顯台灣在地特色美味的機上餐點，提升低成本航空的機上餐層級，隨著機翼攀升至不同層次的味蕾。
- H.持續維持品牌競爭力：透過隨時檢視現有航線與航班，以維持產品競爭性，帶動平均載客率並擴大市佔率，並適時優化班表，同時根據市場供需，藉由品牌好感度與信賴度，推出合適的產品及服務，以追求整體營收與獲利的最大化。
- 10.以創新板申請上市者，就其創新特點及營運模式，因重大技術、產品、政策、經營模式變化等可能導致之風險暨所採行之因應措施加以評估
- 該公司非屬申請創新版上市者，故不適用。
- 11.以創新板申請上市者，就其產品生產開發技術之層次、來源、確保與提升，暨現在主要產品之競爭優勢、生命週期、持續發展性暨新產品之研究開發計畫，預計生產時程及成本、市場定位、需求與未來營收效益預測達成可能性及研究發展之內部控制暨保全措施。
- 該公司非屬申請創新版上市者，故不適用。
- 12.以創新板申請上市者，其參與經營決策之董事、監察人、持股百分之五以上股東，以專利權或專門技術出資之股東及掌握生產技術開發經理人等之資歷（工作經驗、教育背景及職位年資）、持股比例、最近二個會計年度及申請年度內股權移轉變化情形暨該技術股東與經理人實際投入經營之時間與情形，並評估該等人員未來若未能繼續參與經營對發行公司財務業務之影響及其因應之措施。
- 該公司非屬申請創新版上市者，故不適用。
- 13.以創新板申請上市者，屬生技醫療業者，應就其核心產品之臨床試驗進度加以評估。
- 該公司非屬申請創新板上市者且非屬生技醫療業者，故不適用。

(三)人力資源風險分析

1.員工總人數、離職人員、資遣或退休人數、直接或間接人工數、平均年齡及平均服務年資等資料，以評估離職率之變化情形及其合理性以及對發行公司營運之風險

(1)員工人數及變動情形

單位：人；歲

年度		110 年度		111 年度		112 年度		113 年 截至 7 月 31 日	
員工 職能	直接人員	472		495		611		603	
	間接人員	174		180		199		193	
	合計	646		675		810		796	
平均年齡(歲)		35.70		36.04		35.44		35.98	
平均服務年資(年)		4.50		4.40		4.15		4.69	
員工 學歷 分布	學歷	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%
	博士	0	0.00	1	0.14	1	0.12	1	0.12
	碩士	81	12.54	81	12.00	92	11.36	91	11.43
	大學(專)	543	84.06	575	85.19	700	86.42	687	86.31
	高中(含)以下	22	3.40	18	2.67	17	2.10	17	2.14
	合計	646	100.00	675	100.00	810	100.00	796	100.00

資料來源：該公司提供

該公司民國 110~112 年度及 113 年截至 7 月底之員工人數分別為 646 人、675 人、810 人及 796 人，員工學歷分布以大學(專)以上為主，各該期間平均服務年資分別為 4.50 年、4.40 年、4.15 年及 4.69 年，而平均年齡為 35.70 歲、36.04 歲、35.44 歲及 35.98 歲。由於該公司主要提供民航運輸服務，其並未設有專責之技術研發部門，而其一般員工則可分為航空運輸器駕駛人員、旅客服務人員及修護人員等與所營業務核心活動直接相關者、及主要從事行政管理工作的間接人員。就學歷來看，考量民航運輸業務涉及相當之專業性，該公司的員工學歷約有 84% 以上落在大專程度、並約有 11% 以上達碩士程度。在員工人數變化部分，該公司 110 年度受新冠肺炎疫情影響公司營運，致員工人數較少，後續因疫情趨緩，旅遊復甦，故 111~112 年度新進人員招聘及人力資源調度較上期增加以因應未來發展需求；113 年截至 7 月底則較 112 年度變化不大，整體而言，111~113 年度及 113 年截至 7 月底員工人數其變化尚屬合理。

(2)離職率分析

單位：人

年度 \ 項目	上期 員工 人數	本期 新進 人數	本期員工減少人數							期末員工合計
			離職(離職率)(註)				資遣	退休	轉調	
			經理人	一般員工	合計	離職率				
110 年	728	14	1	92	93	12.53%	0	3	0	646
111 年	646	117	1	86	87	11.40%	0	1	0	675
112 年	675	254	1	115	116	12.49%	2	1	0	810
113 年截至 7 月	810	38	0	51	51	6.01%	1	0	0	796

註：離職率=本期離職人數/(本期期末人數+本期離職、資遣及退休人數)。

該公司 110 年~112 年度及 113 年截至 7 月底之離職員工人數分別為 93 人、87 人、116 人及 51 人，對應離職率分別為 12.53%、11.40%、12.49%及 6.01%，110~112 年度員工人數逐年增加，主係因疫情趨緩，旅遊復甦，行業展望良好，故新進員工人數較離職人數多，使員工人數逐年上升；113 年截至 7 月底員工人數則較 112 年度差異不大。最近三個會計年度及 113 年截至 7 月底為止，離職原因均與未能適應工作內容與壓力、個人因素、工作不適任或家庭因素等有關，其原因尚屬合理。整體而言，其員工離職對該公司營運尚無重大之影響。各年度經理人離職人數分別為 1 人、1 人、1 人及 0 人，經理人離職原因主係職涯另有規劃，該公司代理人制度完備，藉由增補有經驗之人員以因應營業所需，且該公司與員工簽訂之勞動契約皆有保密之義務，故尚不致對該公司產生重大不利之影響。

綜上所述，該公司 110~112 年度及 113 年截至 7 月之員工變化情形尚屬合理，並無重大異常之情事。

(四)各主要產品之成本分析

1.最近期及最近三個會計年度發行公司主要產品之原料、人工及製造費用，並分析各成本要素比率變化對發行公司營運之風險

單位：新臺幣千元；%

年度 \ 產品別	110 年度		111 年度		112 年度		112 年第二季		113 年第二季	
	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%
空運成本	1,869,664	69.38	2,583,619	69.96	5,979,530	66.21	2,672,996	67.45	3,492,086	62.97
場站及運務成本	125,090	3.96	220,485	5.97	1,495,268	16.56	613,950	15.49	980,813	17.69
旅客服務成本	106,811	4.64	122,941	3.33	258,846	2.87	110,265	2.78	163,231	2.94
維修成本	589,117	21.86	763,726	20.68	1,134,812	12.57	529,615	13.36	754,887	13.61
其他營業成本	3,981	0.16	2,248	0.06	162,588	1.79	36,172	0.92	154,565	2.79
合計	2,694,663	100.00	3,693,019	100.00	9,031,044	100.00	3,962,998	100.00	5,545,582	100.00

資料來源：經會計師查核簽證或核閱之合併財務報告。

該公司營業項目主係民航運輸業務，成本組成分為空運成本、場站及運務成本、旅客服務成本及維修成本，茲將其各項成本比率之變化情形分析說明如下：

(1)空運成本

該公司之空運成本主係民航機載客過程中所衍生之成本，包括飛行油料、還機準備、航空器及發動機折舊、飛行員薪資等等，111 至 112 年度及 113 年第二季空運成本均較去年同期增加，主係 110 年度因新冠肺炎疫情致飛航量能下降，惟 111 年度隨著疫苗施打率逐漸增加，民眾國內離島旅遊意願提升，加上關係企業華信航空國內載運運能不足，該公司因而濕租飛機予華信航空，並增加金門航線濕租班次，另政府於 111 年 10 月實施邊境開放措施，同時取消先前頒布之禁團令，該公司之國際航班開始逐步復飛，致使空運成本較去年同期上升；112 年度則隨著各國邊境開放政策頒布，放寬出入境之自主防疫、居家檢疫等措施，民眾參團出國意願增加，同時台灣對外國旅客開放觀光，使該公司之國際航班數增加，空運成本隨之攀升；113 年前二季則延續疫後旅遊需求增加之趨勢，國際旅遊人數攀升，該公司執飛國際航班架次同步上升，加以該公司配合旅遊趨勢動態調整航點及航線，新增福島、普吉島、富國島等航點，吸引東北亞及東南亞深度旅遊之客群，同時為積極拓展日本市場，而進行一系列推廣及行銷宣傳計劃，使得該公司營收進一步攀升，空運成本較去年同期隨之增加，且銷貨成本大致與銷貨收入呈現同步變化，其變化尚屬合理。

(2)場站及運務成本

主係地勤人員薪資及場站使用費等，其中場站使用費包含降落費、地勤場地設備使用費、空橋、接駁車使用費及航空站地勤機坪使用費等等。111 至 112 年度及 113 年第二季場站及運務成本均較去年同期增加，主係 110 年度因新冠肺炎疫情致飛航量能下降，惟 111 年度隨著疫苗施打率逐漸增加，民眾國內離島旅遊意願提升，加上關係企業華信航空國內載運運能不足，該公司因而濕租飛機予華信航空，並增加金門航線濕租班次，另政府於 111 年 10 月實施邊境開放措施，同時取消先前頒布之禁團令，該公司之國際航班開始逐步復飛，致使場站及運務成本較去年同期上升；112 年度則隨著各國邊境開放政策頒布，放寬出入境之自主防疫、居家檢疫等措施，民眾參團出國意願增加，同時台灣對外國旅客開放觀光，使該公司之國際航班數增加，場站及運務成本隨之攀升；113 年前二季則延續疫後旅遊需求增加之趨勢，國際旅遊人數攀升，該公司執飛國際航班架次同步上升，加以該公司配合旅遊趨勢動態調整航點及航線，新增福島、普吉島、富國島等航點，吸引東北亞及東南亞深度旅遊之客群，同時為積極拓展日本市場，而進行一系列推廣及行銷宣傳計劃，使得該公司營收進一步攀升，場站及運務成本較去年同期隨之增加，且銷貨成本大致與銷貨收入呈現同步變化，其變化尚屬合理。

(3)旅客服務成本

主係空服人員薪資費用，111 至 112 年度及 113 年第二季旅客服務成本均較去年同期增加，主係 110 年度因新冠肺炎疫情致飛航量能下降，惟 111 年度隨著疫苗施打率逐漸增加，民眾國內離島旅遊意願提升，加上關係企業華信航空國內載運運能不足，該公司因而濕租飛機予華信航空，並增加金門航線濕租

班次，另政府於 111 年 10 月實施邊境開放措施，同時取消先前頒布之禁團令，該公司之國際航班開始逐步復飛，致使旅客服務成本較去年同期上升；112 年度則隨著各國邊境開放政策頒布，放寬出入境之自主防疫、居家檢疫等措施，民眾參團出國意願增加，同時台灣對外國旅客開放觀光，使該公司之國際航班數增加，旅客服務成本隨之攀升；113 年前二季則延續疫後旅遊需求增加之趨勢，國際旅遊人數攀升，該公司執飛國際航班架次同步上升，加以該公司配合旅遊趨勢動態調整航點及航線，新增福島、普吉島、富國島等航點，吸引東北亞及東南亞深度旅遊之客群，同時為積極拓展日本市場，而進行一系列推廣及行銷宣傳計劃，使得該公司營收進一步攀升，旅客服務成本較去年同期隨之增加，且銷貨成本大致與銷貨收入呈現同步變化，其變化尚屬合理。

(4)維修成本

維修成本係為該公司維持航空器飛航安全之合理且必要支出，主要包含修護人員薪資及機身修護費等直接修護費用，維修成本之變化與機隊飛行時數直接相關，111 至 112 年度及 113 年第二季維修成本均較去年同期增加，主係 111 年 3 月、7 月及 112 年 9、12 月租賃之航空器已陸續交機，使機隊數上升，加以隨著疫苗施打率逐漸提升，國際航班開始逐步復飛，使該公司機隊飛行小時數同步增加，致 111~112 年度及 113 年第二季維修成本均較去年同期增加，且銷貨成本大致與銷貨收入呈現同步變化，其變化尚屬合理。

綜上所述，該公司 110~112 年度及 113 年第二季各營業成本之變化情形尚屬合理。

- 2.符合「有價證券上市審查準則」第十六條規定之公司申請股票上市者，取得當(鄰)地行情報導、同業資料及政府機關提供之房地價格比例(如評定現值及公告現值比例或房屋造價及地價比例等)，以評估合建分售、合建分屋或合建分成者，發行公司與地主之分配比例是否合理

該公司非屬「有價證券上市審查準則」第十六條規定之建設公司申請股票上市，故不適用本項評估。

(五)匯率變動情形

- 1.發行公司最近期及最近三個會計年度外幣金融資產、金融負債之金額及比例

(1)金融資產

單位：新臺幣千元；%

幣別 \ 年度	110 年度		111 年度		112 年度		113 年度第二季	
	金額	比重	金額	比重	金額	比重	金額	比重
USD：TWD	991,985	93.83	2,339,947	86.67	4,156,450	85.38	6,380,028	97.17
RMB：TWD	—	—	113,363	4.20	498,325	10.24	—	—
JPY：TWD	29,546	2.79	211,170	7.82	112,523	2.31	126,472	1.93
KRW：TWD	35,685	3.38	35,249	1.31	31,367	0.64	35,859	0.55
SGD：TWD	—	—	—	—	69,678	1.43	23,581	0.35
合計	1,057,216	100.00	2,699,729	100.00	4,868,343	100.00	6,565,940	100.00

資料來源：經會計師查核簽證或核閱之財務報告及該公司提供。

(2)金融負債

單位：新臺幣千元；%

幣別 \ 年度	110 年度		111 年度		112 年度		113 年度第二季	
	金額	比重	金額	比重	金額	比重	金額	比重
USD：TWD	6,018,273	99.98	7,773,650	99.05	8,126,003	97.76	9,054,607	97.76
JPY：TWD	999	0.02	74,245	0.95	186,024	2.24	207,444	2.24
合計	6,019,272	100.00	7,847,895	100.00	8,312,027	100.00	9,262,051	100.00

資料來源：經會計師查核簽證或核閱之財務報告及該公司提供。

該公司在民國 110 年~112 年度及 113 年第二季產生之兌換損益主要來自於外幣金融資產及負債所存在之外匯曝險。該公司最近三年度及最近期之外幣金融資產約當新臺幣金額分別為 1,057,216 千元、2,699,729 千元、4,868,343 千元及 6,565,940 千元；外幣金融負債約當新臺幣金額分別為 6,019,272 千元、7,847,895 千元、8,312,027 千元及 9,262,051 千元，該公司外幣金融資產及負債金額占總資產比例分別為 7.87%、18.66%、26.98%及 32.76%；44.79%、54.25%、46.07%及 46.22%，該公司外匯持有部位占總資產金額有相當之比重，故匯率變化仍將對該公司之各期間損益造成影響；故該公司因應外幣支出之匯率風險，而簽訂遠期外匯合約加以避險。

2.最近期及最近三個會計年度之兌換損益情形

營業收入及營業利益之比率

單位：新臺幣千元；%

項目 \ 年度	110 年度	111 年度	112 年度	113 年前二季
兌換(損)益(A)	100,216	(582,457)	(11,028)	(188,955)
營業收入淨額(B)	244,225	1,314,827	12,468,336	8,214,468
營業淨利(損)(C)	(2,779,298)	(2,806,435)	2,368,425	2,107,886
(A)/(B) (%)	41.03	(44.30)	(0.09)	(2.30)
(A)/(C) (%)	(3.61)	20.75	(0.47)	(8.96)

資料來源：經會計師查核簽證或核閱之財務報告及該公司提供。

該公司收入之主要衡量貨幣及功能性貨幣皆為新臺幣，民國 110~112 年度及 113 年第二季之兌換利益(損失)分別為新臺幣 100,216 千元、(582,457)千元(11,028)千元、及(188,955)千元，占營業收入的比例分別為 41.03%、(44.30)%、(0.09)%及 (2.30)%，占營業淨利(損)比例分別為 (3.61)%、20.75%、(0.47)%及(8.96)%。

該公司營運主體所在地為台灣，營業收入之主要衡量貨幣及功能性貨幣皆以新台幣為主，惟營業支出如維修成本、油料成本、租機成本及場站設施及服務等成本多以美元為主，另租賃負債-飛機租金等，於換算時亦產生外幣兌換損益。110 年度因台灣外銷歐美之訂單持續創高，使新臺幣匯率逐步走強，致產生淨兌換利益 100,216 千元；111 年度則因美國聯準會升息使美元走強，致該公司產生淨兌換損失(582,457)千元；112 年度因持續受美國聯準會持息影響，美元兌台幣匯率於當年度前十個月份逐步走揚，並呈現峰值後下滑，故其美元匯率走勢雖有成長惟未

有去年同期強勢，使該年度外幣兌換損失降至(11,028)千元；113年前二季美元匯率於上半年則呈現強勢攀升之走勢，致113年前二季外幣兌換損失(188,955)千元較112年前二季之(70,790)千元增加，該公司將持續觀察總體經濟情勢對於匯率之影響，並綜合判斷匯率變動情形以決定外幣兌換時機，藉以管理外幣資產及負債並規避匯率風險。

3.因應匯率變動所採取之避險措施

該公司銷售以新臺幣計價為主，採購主要以美元支付因此產生外幣負債部位；另由於美元進貨金額較銷貨金額高，在外幣應收付款項互相沖抵後，仍有美元負債淨部位，故外幣匯率波動亦會產生匯兌損益，該公司採取下列因應措施以降低匯率變動對其產生之影響。

- (1)匯率風險用外幣資產及負債自然避險為主，對於銷貨、進貨及資本支出均有一定比重以外幣計價，其整體對於匯率變動之影響可達到部分相互平衡之效果。
- (2)財務單位因應金融市場變化，隨時彙集相關資訊，判斷趨勢及風險評估，熟悉金融產品及法令規定，考量該公司整體相關部位，編製操作策略方案，為規避風險之依據。
- (3)財務單位依授權權限，進行各項避險交易，就公司之已持有之外幣資產及負債部位，以及預期未來之外幣資產及負債部位，評估後與金融機構議定遠期外匯合約，以降低匯率波動風險對公司營運產生之影響。
- (4)該公司訂有「取得或處分資產處理程序」，規範有關衍生性金融商品之交易原則與方針、風險管理措施等作業程序，並經股東會決議通過，作為從事衍生性金融商品相關作業之依據必要措施。

綜上所述，該公司之匯兌損益占營業收入及營業利益比重尚屬合理，雖未來可能外幣負債部位逐漸提高，致其承受之匯率風險相對增加，然亦可相對增加換匯換利合約之承作等措施加以避險，故綜觀該公司目前匯兌損益金額、相應匯率曝險與因應措施，其所採對於匯率風險之控管尚屬適切有效，應能有助於減少匯率波動對其營運績效之衝擊程度。

參、業務狀況

一、營業概況

(一)最近期及最近三個會計年度主要銷售對象及供應商(年度前十名或占年度營業收入淨額或進貨淨額百分之五以上者)之變化分析

1.最近期及最近三個會計年度主要銷售對象(年度前十名或占年度營業收入淨額或進貨淨額百分之五以上者)之名稱、金額及占年度營業收入比例，主要銷售對象變化情形之原因並分析是否合理，是否有銷售集中之風險，並簡述發行公司之銷售政策

(1)最近期及最近三個會計年度主要銷售對象之名稱、銷貨金額及占年度營業收入比例

單位：新臺幣千元

項目	110 年度				111 年度				112 年度				113 年截至前二季			
	名稱	金額	占整體金額比率(%)	與發行人之關係	名稱	金額	占整體金額比率(%)	與發行人之關係	名稱	金額	占整體金額比率(%)	與發行人之關係	名稱	金額	占整體金額比率(%)	與發行人之關係
1	華信	164,165	67.22	母公司之子公司	華信	488,496	37.15	母公司之子公司	旅天下	618,149	4.96	無	旅天下	449,065	5.47	無
2	台灣樂天	13,050	5.34	無	易遊網	27,411	2.08	無	易飛網	562,818	4.51	無	台鋼燦星	284,677	3.47	無
3	台塑網	12,267	5.02	無	易飛網	22,984	1.75	無	易遊網	426,005	3.42	無	喜美	266,630	3.25	無
4	易飛網	7,006	2.87	無	旅天下	19,442	1.48	無	五福	360,370	2.89	無	易遊網	263,605	3.21	無
5	華航	4,373	1.79	母公司	亞大運通	18,318	1.39	無	台鋼燦星	299,058	2.40	無	杭州捷運	258,585	3.15	無
6	Pacific Airlines	2,284	0.94	無	杭州捷運	17,590	1.34	無	杭州捷運	255,789	2.05	無	五福	237,167	2.89	無
7	杭州捷運	1,887	0.77	無	台塑網	17,147	1.30	無	大榮	235,623	1.89	無	易飛網	218,723	2.66	無
8	中華籃協	1,500	0.61	無	台灣樂天	13,050	0.99	無	飛買家	217,574	1.75	無	飛買家	154,830	1.88	無
9	韓商濟州	1,434	0.59	無	酷遊天	12,431	0.95	無	可樂旅遊	215,909	1.73	無	大榮	143,687	1.75	無
10	酷遊天	1,215	0.50	無	北京華美逸達	11,843	0.90	無	華信	211,676	1.70	母公司之子公司	可樂旅遊	132,622	1.61	無
	其他	35,044	14.35	—	其他	666,115	50.67	—	其他	9,065,365	72.70	—	其他	5,804,877	70.66	—
	合計	244,225	100.00	—	合計	1,314,827	100.00	—	合計	12,468,336	100.00	—	合計	8,214,468	100.00	—

資料來源：該公司提供。

(2)主要銷售對象變化情形之原因並分析是否合理

該公司係屬航空服務業，其 110~112 年度及 113 年第二季營業收入分別為 244,225 千元、1,314,827 千元、12,468,336 千元及 8,214,468 千元，該公司主要營業項目為旅客運輸服務及定期、不定期承攬國際包機業務與貨物及包裹之運送服務，其終端消費者為市場上之一般大眾，依其提供之服務可分為客運收入、貨運收入及其他收入，客運收入依其樣態可區分為與旅行業者合作、與線上票券代訂業者之合作等，貨運收入主係貨物及包裹之運送服務，其他收入則係為提供機場運務及裝載管制服務、貨運作業等地勤代理服務，該公司最近期及最近三個會計年度依其收入樣態觀之，係以客運收入為大宗，占各該期間營收淨額達九成以上，茲就該公司最近期及最近三個會計年度前十大銷售客戶之變化情形及變動原因說明如下：

A.華信

華信航空股份有限公司(以下簡稱：華信)，負責人：高星漢，資本額：新臺幣 4,000,000 千元，公司地址：臺北市松山區敦化北路 405 巷 123 弄 3 號，公司網址：<https://www.mandarin-airlines.com>。

華信成立於民國 80 年度，其係中華航空之轉投資子公司，主要業務為國內與兩岸間旅客航空運輸及國際或國內間貨物及快遞、郵件、包裹之運送、其他空運業務代理(包括旅客服務、航機修護)、航空站地勤服務及航空機票銷售等，該公司最近三年度及 113 年第二季該公司對華信之銷貨交易金額分別為 164,165 千元、488,496 千元、211,676 千元及 0 千元，占各年度銷貨比重分別為 67.22%、37.15%、1.70%及 0%，該公司因 109 年度起受新型冠狀病毒肺炎疫情影響，部分國家旅遊警示升級第三級警告，配合中央流行疫情指揮中心取消或縮減澳門、菲律賓、泰國、韓國及日本之航班，致該公司國際航班收入銳減，加上為配合政府復甦國內旅遊之政策，華信因礙於機型受限之故，故向台灣虎航採濕租方式執飛離島旅遊航線，該公司為因應市場變化積極尋求營收商機，調整 A320 空中巴士客機濕租給華信航空執飛澎湖、金門航線，因而產生對華信之營業收入。111 年度該公司對華信銷貨收入較去年同期增加，主係隨國內疫苗施打覆蓋率攀升，國人國內旅遊意願漸增，帶動離島旅遊風潮所，使台虎對華信濕租收入大幅提升，112 年度則因國門開放，海外旅遊已復甦，考量國際航線多已恢復，故減少濕租予華信之航機，給予台虎本身國際航線使用，致 112 年度台虎對華信之濕租收入下滑；113 年前二季疫後海外旅遊市場已恢復熱潮，加以該公司考量國際航班調度需求，將資源利用最大化，因而決定停止對華信之濕租業務，致該公司 113 年第二季未對華信航空產生營業收入，整體而言，台灣虎航對該客戶 110~112 年度及 113 年第二季之營業收入變化情形尚屬合理。

B. 樂天棒球

台灣樂天棒球股份有限公司(以下簡稱：樂天棒球)，負責人：森井誠之，資本額：新臺幣 1,105,000 千元，公司地址：臺北市中山區民生東路 3 段 49 號 11 樓，公司網址：<https://monkeys.rakuten.com.tw>。

樂天棒球成立於民國 93 年度，係台灣知名棒球隊 Rakuten 桃猿隊(Rakuten Monkeys)之公司，前身為 Lamigo Monkeys 職業棒球隊，曾拿下總冠軍三連霸，在最高峰後於 109 年由 Rakuten 株式會社接手經營。最近三年度及 113 年第二季該公司對樂天棒球之交易金額分別為 13,050 千元、13,050 千元、13,590 千元及 25,225 千元，占該年度銷貨比重分別為 5.34%、0.99%、0.11%及 0.31%。該公司自 110 年起與樂天棒球開始廣告異業合作，為鞏固台灣虎航其既有之市場地位，並在此既得市場地位上再深入開發潛在市場，除維持消費者對台虎品牌之熟悉度與好感度，並開發新市場，強化新客群對台虎品牌之印象及提升認識程度外，並讓潛在消費者產生購買興趣並增強品牌記憶度以擴大該公司之市場版圖，故該公司藉由與樂天棒球進行廣告異業合作，進行雙邊廣告資源交換，由台虎進行飛機彩繪、官網首頁廣告、機內雜誌等廣告刊登，樂天棒球則提供春訓球衣左胸前廣告、外野全壘打牆廣告、LED 大螢幕播放影片、球場小飛機等廣告刊登，期待透過雙方相互之廣告宣傳，獲得最大化之行動廣告曝光，並拓產潛在市場，110~111 年度其廣告交換收入依合約訂定，交易金額均為 13,050 千元；112 年度交易金額增加，主係自 110 年起該公司與樂天棒球雙邊廣告資源互惠合作後，疫情期間有效提升台灣虎航知名度與品牌好感度，故於 112 年 6 月樂天桃猿球隊將前往仙台研修時，樂天棒球進一步以球場內廣告資源交換該公司機票之方式進行商業合作；另 113 年因先前簽訂之廣告交換合約已到期，為維持雙邊廣告互惠合作，故重新簽訂廣告交換合約，並進一步增加廣告版面以擴增台虎品牌知名度及廣告效益，致該年度認列銷貨金額均較前三年度增加，整體而言，台灣虎航對該客戶 110~112 年度及 113 年第二季之營業收入變化情形尚屬合理。

C. 台塑網

台塑網旅行社股份有限公司(以下簡稱：台塑網)，負責人：藍偉成，資本額：新臺幣 15,000 千元，公司地址：臺北市內湖區南京東路 6 段 390 之 1 號 1 樓，公司網址：<https://www.fpgtravel.com.tw>。

台塑網成立於民國 96 年度，係上市公司(股票代碼：1301)台灣塑膠工業股份有限公司之關係企業台塑網科技股份有限公司所成立，提供國內外團體、個人自由行、一般旅客接待、網路票務服務、機關團體旅遊行程之規劃之國內旅遊業者，該公司對台塑網主要交易內容係機位之販售。最近三年度及 113 年第二季該公司對台塑網之交易金額分別為 12,267 千元、17,147 千元、46,881 千元及 18,190 千元，占該年度銷貨比重分別為 5.02%、1.30%、0.38%及 0.22%，該公司自 110 年起與台塑網開始交易，主係台灣虎航承接

台商返鄉與返工之包機業務專案，因台塑集團有此需求，故其集團旅行社子公司委託該公司進行包機返鄉業務，由於 110~111 年度因國內疫情爆發，全國提升至第三級防疫警戒，加以禁團令等防疫政策，使海外旅遊市場限縮，相對使台塑網該兩年度進入銷貨前十大名單，後續隨著疫情趨緩，觀光旅遊業逐漸復甦，國外旅遊人數開始增加，112 年度及 113 年前二季台虎對該客戶銷貨收入雖然較去年同期均有同步成長(112 年前二季台灣虎航對台塑網交易金額為 16,958 千元)，惟其業務為承接台商返鄉與返工之包機業務專案為主，故其營收成長率低於其他以海外旅遊包團為主之旅行社，致銷貨比重下滑並退出銷貨前十大名單，整體而言，台灣虎航對該客戶 110~112 年度及 113 年第二季之營業收入變化情形尚屬合理。

D. 易飛網

易飛網國際旅行社股份有限公司(以下簡稱：易飛網)，負責人：周昀生，資本額：新臺幣 422,598 千元，公司地址：臺北市中正區衡陽路 51 號 2 樓之 1，公司網址：<https://www.ezfly.com>。

易飛網成立於民國 88 年度，為國內首先建立台灣地區網路購票訂位機制之業者，主要業務為透過網站提供旅客便利的機票購票與即時訂位服務，銷售國內外團體及個人機票、國內外訂房、主題式專案旅遊、國內高鐵假期旅遊、國內巴士旅遊、國內外主題票券、歐日國鐵票券、簽證代辦等各樣旅遊產品服務，消費者可透過其網站一站購足。最近三年度及 113 年第二季該公司對易飛網之交易金額分別為 7,006 千元、22,984 千元、562,818 千元及 218,723 千元，占該年度銷貨比重分別為 2.87%、1.57%、4.51%及 2.66%。由於該客戶為線上旅遊業者，其主力銷售項目為線上各項旅遊機票及票券之銷售，110~112 年度台灣虎航對該客戶銷售額呈上升趨勢，主係 108 年起於中國大陸武漢地區陸續有病患感染「不明原因」肺炎發病，專家檢測出肺炎是由「新型冠狀病毒」所導致，世界各地陸續傳出確診案例，台灣中央流行疫情指揮中心並於 109 年 3 月 19 日起禁止出團以及接待國外旅遊團，為防堵疫情，交通部觀光局持續暫停旅行業組團赴國外旅遊及接待來台觀光團體之入境，111 年第四季起各國逐步放寬邊境管理後，於 112 年起客運動能轉趨活絡，帶動旅遊業迅速復甦，且該公司持續調整航線、航網並增開航點及航班，使 112 年度營業收入逐年攀升；113 年前二季雖台灣虎航對該客戶之營業收入微幅下滑，惟仍在銷貨前十大名單內，整體而言，台灣虎航對該客戶 110~112 年度及 113 年第二季之營業收入變化情形尚屬合理。

E. 華航

中華航空股份有限公司(以下簡稱：華航)，負責人：謝世謙，資本額：新臺幣 60,515,407 千元，公司地址：桃園市大園區埔心里 16 鄰航站南路 1 號，公司網址：<https://www.china-airlines.com/tw/zh>。

華航成立於民國 48 年度，為國內上市航運業掛牌公司(股票代碼：2610)，其係台灣虎航之母公司，其業務主係提供航空客運運輸及定期、不定期承攬國際包機業務，該公司對華航主要交易內容主係簽轉收入、訓練服務業務、貨運業務及工程管理承攬合約之補貼收入；簽轉收入為當下台灣虎航航班異常時，地勤會以是否有跟台虎簽署簽轉的航空公司，就最近時間及有無空位安排旅客簽轉，除華航外，本年度也有簽轉至長榮航空與星宇航空；訓練服務則係因華航於 110 年度引進 A321neo 機型飛機，惟其並無執飛 A321neo 機型相關經驗，故由台灣虎航提供華航機師訓練服務，並收取訓練服務收入；貨運業務則係因受疫情影響航班銳減，其腹艙載貨之貨運總代理提前於 110 年 10 月底與該公司解約，該公司為充份有效利用定期航班之腹艙載貨空間，故於尚未完成遴選貨運總代理前，與中華航空進行短期合作貨運服務；工程管理承攬合約補貼收入主係該公司於 110 年 12 月與華航簽署 A320 機隊工程管理承攬合約，將該公司之機隊工程管理業務，如專案管理、工程管理、維護排程與管制、技術管理、品質管理等外包予華航，其中該公司之 A320neo 機型於 110 年 4 月開始由華航承接，而 A320ceo 機型因與原外包商 SIAEC 之合約尚未到期，故計畫遲至 112 年 3 月開始由華航承接，惟華航因內部作業安排相關問題，而無法如計畫承接 A320ceo 機型之機隊管理業務，使該公司需繼續委託原外包商 SIAEC 進行，然原向華航委託之機隊數量較多，達合約中較低價格之門檻，若 A320ceo 機型外包予外包商 SIAEC 則未能達成，使該公司機隊工程管理之成本增加，經與華航協調，其同意補償該公司目前委託數量之價格門檻與達較低價格門檻之差額，自 113 年至 119 年採逐月補貼之方式，致該公司 113 年第二季對華航產生補貼收入。最近三年度及 113 年第二季該公司對華航之交易金額分別為 4,373 千元、1,835 千元、(260)千元及 4,256 千元，占該年度銷貨比重分別為 1.79%、0.14%、0.00%及 0.05%。該客戶 110 年度進入銷貨前十大客戶名單，主係由於 110 年度因國內疫情爆發，全國提升至第三級防疫警戒，加以禁團令等防疫政策，使海外旅遊市場限縮，相對使華航該年度進入銷貨前十大名單；後續隨著台灣虎航與華航短期合作貨運服務之結束，以及提供華航機師訓練服務階段性任務之結束，加以疫情趨緩，觀光旅遊業逐漸復甦，國外旅遊人數開始增加，111~112 年度及 113 年前二季台虎對該客戶銷貨比重下滑並退出銷貨前十大名單；另 112 年度該公司對華航銷貨收入為(260)千元，主係該年度台灣虎航取消航班，為顧及旅客權益，故該公司協助客戶簽轉搭華航航班，以免影響旅客後續行程，由於該公司對華航轉簽的部分係帳入營業收入之減項，致該公司對華航銷貨收入為負數；整體而言，台灣虎航對該客戶 110~112 年度及 113 年第二季之營業收入變化情形尚屬合理。

F. Pacific Airlines

Pacific Airlines，負責人：Trịnh Hồng Quang，資本額：USD 2,470 千元，公司地址：112 Hong Ha street, Ward 2, Tan Binh District, HCMC, Vietnam，公司網址：<https://www.pacific-airlines.com>。

該客戶原名 Jetstar Pacific(捷星太平洋航空)，係越南之低成本航空公司，並於 109 年結束與捷星集團合作，正式更名為 Pacific Airlines (太平洋航空)，其主要業務為以越南胡志明市的新山國際機場為樞紐，經營國內和國際定期客運和貨運航班服務，並提供國內外包機服務，該公司最近三年度及 113 年第二季對 Pacific Airlines 之銷貨交易金額分別為 2,284 千元、155 千元、0 千元及 0 千元，占各年度銷貨比重分別為 0.94%、0.01%、0.00%及 0.00%，該客戶原由遠東航空協助地勤代理業務，因 108 年底遠東航空結束營運，Pacific Airlines 緊急委託該公司承接地勤代理業務，故於該年度開始交易，加以各旅行社因疫情影響故與該公司之營收金額下滑，相對使該公司 110 年度對 Pacific Airlines 之營收占比提升，並進入銷貨前十大名單；111 年度該客戶銷售金額較 110 年度下滑，主係雖 110 年 5 月中旬起，因國內疫情爆發，全國提升至第三級防疫警戒，國際旅遊航班全面停飛，其地勤代理服務之業務量也相對縮減，惟 110 年度有執行撤僑航班，致 111 年度台虎對該客戶之銷貨金額較 110 年低；112 年度及 113 年前二季，台虎對該客戶均無銷貨金額，主係 Pacific Airlines 因實施機隊重組以增加其營運效率，故目前暫時停止運營國際航班所致，整體而言，台灣虎航對該客戶 110~112 年度及 113 年第二季之營業收入變化情形尚屬合理。

G. 杭州捷運

杭州捷運航空票務有限公司(以下簡稱：杭州捷運)，負責人：成琦，資本額：人民幣 1,500 千元，公司地址：杭州市下城區延安路 398-408 號(雙號)2 幢 1301 室。

杭州捷運成立於民國 100 年，總部位於中國杭州，係提供代訂機票、車票等服務之業者，該公司對杭州捷運主要交易內容係機位之販售，其售票客群多以往返兩地之台商為主。最近三年度及 113 年第二季該公司對杭州捷運之交易金額分別為 1,887 千元、17,590 千元、255,789 千元及 258,585 千元，占該年度銷貨比重分別為 0.77%、1.34%、2.05%及 3.15%。110~112 年度及 113 年前二季台灣虎航對該客戶銷售額呈上升趨勢，主係 108 年起於中國大陸武漢地區陸續有病患感染「不明原因」肺炎發病，專家檢測出肺炎是由「新型冠狀病毒」所導致，世界各地陸續傳出確診案例，致兩岸往返航班減少，使得台灣虎航對該客戶於疫情時之 110 年度為銷貨收入之低點，111~112 年度至 113 年前二季則隨國際間疫苗施打覆蓋率增加，疫情趨緩後，兩岸台商往來已逐漸恢復以往之態勢，該公司並於 112 年度陸續恢復台中及高雄機場往返澳門之航線，使台灣虎航對該客戶之銷售金額於疫情緩和後開始逐年攀升，整體而言，台灣虎航對該客戶 110~112 年度及 113 年第二季之營業收入變化情形尚屬合理。

H. 中華籃協

中華民國籃球協會(以下簡稱：中華籃協)，主任委員：謝典林，公司地址：臺北市中山區力行里朱崙街 20 號 6 樓 603 室，公司網址：<https://www.basketball-tpe.org>。

中華民國籃球協會前身為於民國 43 年成立的「中華民國籃球委員會」，嗣於民國 62 年 7 月 1 日依據內政部人民團體法更名為「中華民國籃球協會」，負責推展全國籃運及參加國際比賽等事宜。該公司最近三年度及 113 年第二季該公司對中華籃協之銷貨交易金額分別為 1,500 千元、2,500 千元、0 千元及 0 千元，占各年度銷貨比重分別為 0.61%、0.19%、0.00%及 0.00%，該公司自 110 年起與中華籃協開始交易，主係自該年度開始，台虎承接台商返鄉與返工的包機業務，後因亞洲盃資格賽國家隊因防疫準備而有 110 年度第一窗亞洲盃資格賽及 111 年度第二窗亞洲盃資格賽包機需求，故與該公司進行包機專案，加以各旅行社因疫情影響故與該公司之營收金額下滑，相對使該公司對中華籃協之營收占比提升，故 110 年度進入銷貨前十大客戶名單，後續因已無亞洲盃資格賽包機專案，故 112 年度及 113 年前二季台虎對該客戶並無銷貨金額，整體而言，台灣虎航對該客戶 110~112 年度及 113 年第二季之營業收入變化情形尚屬合理。

I. 韓商濟州

韓商濟州航空股份有限公司(以下簡稱：韓商濟州)，負責人：朴星郁，資本額：新臺幣 1,000 千元，公司地址：臺北市松山區南京東路 3 段 346 號 12 樓之 6，公司網址：<https://www.jejuair.net>。

韓商濟州成立於民國 105 年，係韓國航空公司 JEJU Air Co.,Ltd 於台灣成立之外國公司，主要從事客運和貨運航空運輸業務，提供包括國際航班服務，及供應飛行餐點、配送免稅商品和旅遊服務等，該公司對韓商濟州主要交易內容係地勤代理。最近三年度及 113 年第二季該公司對韓商濟州之交易金額分別為 1,434 千元、0 千元、71,669 千元及 42,424 千元，占該年度銷貨比重分別為 0.59%、0%、0.57%及 0.52%，該公司自 107 年底起開始與韓商濟州交易，主係韓商濟州航空其地勤業務原為中華航空所代理，惟因其代理之航空公司為低成本航空，其班機時間與台灣虎航較為相同，基於成本效益考量，故將其運務、航務、裝載等地面勤務及機下勤務皆委由該公司負責。110 年度台灣虎航雖與該客戶之銷貨收入金額不高，惟因疫情影響各家旅行社與該公司交易量略減，致該年度韓商濟州進入銷貨前十大客戶名單；111 年度該客戶因疫情影響，未有航班來台，故未有地勤代理收入，致該年度退出銷貨前十大排行；112 年度及 113 年前二季則隨國際間疫苗施打覆蓋率增加，疫情趨緩後，全球旅客間往來已逐漸恢復以往之態勢，致台灣虎航與該客戶又重啟地勤代理服務，加以搭上疫後海外旅遊潮之熱度，使 113 年前二季台灣虎航對該客戶年化後之銷貨收入較 112 年度增加，整體而言，台灣虎航對該客戶 110~112 年度及 113 年第二季之營業收入變化情形尚屬合理。

J. 酷遊天

酷遊天股份有限公司(以下簡稱：酷遊天)，負責人：陳明明，資本額：新臺幣 1,028,000 千元，公司地址：臺北市內湖區新湖一路 128 巷 15 號 5 樓，公司網址：<https://www.kkday.com>。

酷遊天成立於民國 103 年度，為專門提供旅遊體驗與行程的線上平台，平台目前蒐集的旅遊行程與體驗超過二萬種，遍佈全球八十個國家、五百個城市，該公司對酷遊天主要交易內容係廣告欄位承租及商品銷售分潤之收入。最近三年度及 113 年第二季該公司對酷遊天之交易金額分別為 1,215 千元、12,431 千元、25,321 千元及 10,775 千元，占該年度銷貨比重分別為 0.50%、0.95%、0.20%及 0.13%。台灣虎航對該客戶之交易係商品銷售分潤及官網之廣告欄位租予酷遊天放置其 KKDAY 品牌之廣告置入，並收取對價。110~111 年度該客戶進入銷貨前十大客戶名單，主係因 108 年起於中國大陸武漢地區陸續有病患感染「不明原因」肺炎發病，專家檢測出肺炎是由「新型冠狀病毒」所導致，世界各地陸續傳出確診案例，台灣中央流行疫情指揮中心並於 109 年 3 月 19 日起禁止出團以及接待國外旅遊團，為防堵疫情，交通部觀光局持續暫停旅行業組團赴國外旅遊及接待來台觀光團體之入境，直至 111 年 10 月 13 日起甫開放旅行業組團赴國外旅遊及接待來臺旅遊團體，故雖台灣虎航對該客戶 110 及 111 年度因防疫政策影響，航班機票銷售量低迷，連帶使商品分潤收入隨之下滑，惟其他旅行業者與台灣虎航之交易量衰退幅度更大，致使 110 及 111 年度該客戶進入銷貨前十大客戶名單；112 年度因政府放寬防疫政策，並受後疫情時代旅遊需求增加之趨勢，國際旅遊人數攀升，使台灣虎航對該客戶之銷貨收入較去年同期增加；另 113 年度前二季雖台灣虎航對該客戶之銷貨收入較去年同期之 15,845 千元差異不大，惟其他旅行業者因海外旅遊熱度已恢復，故紛紛恢復與台灣虎航之合作，致使該客戶於 112 年度及 113 年前二季退出銷貨前十大客戶名單，整體而言，台灣虎航對該客戶 110~112 年度及 113 年第二季之營業收入變化情形尚屬合理。

K. 易遊網

易遊網旅行社股份有限公司(以下簡稱：易遊網)，負責人：陳甫彥，資本額：新臺幣 148,000 千元，公司地址：臺北市中山區民生東路 3 段 51 號 4 樓，公司網址：<https://www.eztravel.com.tw>。

易遊網成立於民國 89 年度，其業務主係於網路上提供全方位的線上訂位及線上付款服務，其產品含括各項國內外團體旅遊、自由行、訂房、代辦簽證、旅遊周邊商品及其他票券等代訂等，該公司對易遊網主要交易內容係機位之販售。最近三年度及 113 年第二季該公司對易遊網之交易金額分別為 9 千元、27,411 千元、426,005 千元及 263,605 千元，占該年度銷貨比重分別為 0.00%、2.08%、3.42%及 3.21%。110~112 年度及 113 年前二季台灣虎航對該客戶銷售額呈上升趨勢，主係 108 年起於中國大陸武漢地區陸續

有病患感染「不明原因」肺炎發病，專家檢測出肺炎是由「新型冠狀病毒」所導致，世界各地陸續傳出確診案例，台灣中央流行疫情指揮中心並於 109 年 3 月 19 日起禁止出團以及接待國外旅遊團，為防堵疫情，交通部觀光局持續暫停旅行業組團赴國外旅遊及接待來台觀光團體之入境，直至 111 年 10 月 13 日起甫開放旅行業組團赴國外旅遊及接待來臺旅遊團體，112 年度至 113 年前二季則隨國際間疫苗施打覆蓋率增加，疫情趨緩後，全球旅客間往來已逐漸恢復以往之態勢，且該公司亦配合旅遊趨勢動態調整航點及航線，新增金浦、新瀉、高知、秋田、富國島、福島等航點，吸引東北亞及東南亞深度旅遊之客群，同時積極拓展日本市場，進行一系列推廣及行銷宣傳計劃，使得台灣虎航對該客戶於疫情時之 110 年度為銷貨收入之低點，並於 111 年度政府放寬防疫措施後開始逐年攀升，且除 110 年度因受疫情影響外，其餘 111~112 年度及 113 年前二季該客戶均於銷貨前十大客戶名單內，整體而言，台灣虎航對該客戶 110~112 年度及 113 年第二季之營業收入變化情形尚屬合理。

L. 旅天下

旅天下聯合國際旅行社股份有限公司(原名：雙獅聯合國際旅行社股份有限公司，以下簡稱：旅天下)，負責人：李嘉寅，資本額：新臺幣 202,000 千元，公司地址：臺北市中山區民生東路 3 段 10 號 6 樓，公司網址：<https://www.gounitravel.com>。

旅天下成立於民國 104 年度，係上市觀光業掛牌公司雄獅旅行社股份有限公司(股票代碼：2731)之關係企業，其業務主係搭配外籍航空公司及國內低成本航空公司規劃特色行程商品並提供團體旅遊、半自助旅遊和自由行國內外團體、自由行、票券代訂、護照簽證及訂房等服務，該公司對旅天下主要交易內容係機位之販售。最近三年度及 113 年第二季該公司對旅天下之交易金額分別為 0 千元、19,442 千元、618,149 千元及 449,065 千元，占該年度銷貨比重分別為 0.00%、1.48%、4.96%及 5.47%。110~112 年度及 113 年前二季台灣虎航對該客戶銷售額呈上升趨勢，主係 108 年起於中國大陸武漢地區陸續有病患感染「不明原因」肺炎發病，專家檢測出肺炎是由「新型冠狀病毒」所導致，世界各地陸續傳出確診案例，台灣中央流行疫情指揮中心並於 109 年 3 月 19 日起禁止出團以及接待國外旅遊團，為防堵疫情，交通部觀光局持續暫停旅行業組團赴國外旅遊及接待來台觀光團體之入境，直至 111 年 10 月 13 日起甫開放旅行業組團赴國外旅遊及接待來臺旅遊團體，112 年度至 113 年前二季則隨國際間疫苗施打覆蓋率增加，疫情趨緩後，全球旅客間往來已逐漸恢復以往之態勢，且該公司亦配合旅遊趨勢動態調整航點及航線，新增金浦、新瀉、高知、秋田、富國島、福島等航點，吸引東北亞及東南亞深度旅遊之客群，同時積極拓展日本市場，進行一系列推廣及行銷宣傳計劃，使得台灣虎航對該客戶於疫情時之 110 年度為銷貨收入之低點，並於 111 年度政府放寬防疫措施後開始逐年攀升，且除 110 年

度因受疫情影響外，其餘 111~112 年度及 113 年前二季該客戶均於銷貨前十大客戶名單內，整體而言，台灣虎航對該客戶 110~112 年度及 113 年第二季之營業收入變化情形尚屬合理。

M. 亞大運通

亞大運通有限公司(以下簡稱：亞大運通)，負責人：ONG JYH JONG，資本總額：新臺幣 40,000 千元，公司地址：臺北市松山區南京東路 5 段 160 號 1 樓。

亞大運通成立於民國 61 年度，主要業務為航空貨運承攬，該公司最近三年度及 113 年第二季對亞大運通之銷貨交易金額分別為 0 千元、18,318 千元、52,781 千元及 22,162 千元，占各年度銷貨比重分別為 0.00%、1.39%、0.42%及 0.27%。該公司對亞大運通主要交易內容係承包飛機貨艙艙位之航空貨物運輸，由於因疫情影響，致該公司航班數銳減，載客量下滑，針對疫情時代，客運量未恢復前，該公司為積極搶攻航空貨運商機並增加營收，故自 111 年開始與亞大運通合作承包貨運業務，藉以提升該公司之貨運量，減緩疫情對營收之衝擊，加以因防疫政策限縮海外旅遊，該年度各家旅行社與台灣虎航之交易量大幅衰退，相對使 111 年度台虎對該客戶之營收占比提升並進入銷貨前十大客戶名單；112 年度及 113 年前二季雖政府放寬防疫政策，並受後疫情時代旅遊需求增加之趨勢，國際旅遊人數攀升，使台灣虎航對該客戶之銷貨收入金額均有增加，惟其他旅行業者因海外旅遊熱度已恢復，故紛紛恢復與台灣虎航之合作，致使該客戶退出銷貨前十大客戶名單，整體而言，台灣虎航對該客戶 110~112 年度及 113 年第二季之營業收入變化情形尚屬合理。

N. 北京華美

北京華美逸達國際旅行社有限公司(以下簡稱：北京華美)，負責人：盛秀英，資本額：人民幣 3,500 千元，公司地址：北京市房山區勝景新苑小區勝景路 5 號院 5 號樓 109 號。

北京華美系中國華美集團旗下之旅行社，總部位於中國北京，成立於民國 103 年，係提供自由行用戶和商務人士國外旅行或出差之線上旅遊網站業者，該公司對北京華美主要交易內容係機位之販售，其售票客群多以往返兩地之台商為主。最近三年度及 113 年第二季該公司對北京華美之交易金額分別為 32 千元、11,843 千元、19,639 千元及 0 千元，占該年度銷貨比重分別為 0.01%、0.90%、0.16%及 0.00%。該公司 110~112 年度對北京華美之銷售金額逐年增加，主係 108 年起於中國大陸武漢地區陸續有病患感染「不明原因」肺炎發病，專家檢測出肺炎是由「新型冠狀病毒」所導致，世界各地陸續傳出確診案例，致兩岸往返航班減少，使得台灣虎航對該客戶於疫情時之 110 年度為銷貨收入之低點；後續 111 年度後則隨國際間疫苗施打覆蓋率增加，疫情趨緩後，兩岸台商往來已逐漸恢復以往之態勢，該公司並於 112

年度陸續恢復台中及高雄機場往返澳門之航線，使得 111~112 年度台灣虎航對該客戶之銷售金額均較去年同期增加；113 年度台灣虎航對該客戶並無銷售金額，主係該客戶疫情期間逐漸進行業務移轉，並於 112 年底已註銷所致。整體而言，台灣虎航對該客戶 110~112 年度及 113 年第二季之營業收入變化情形尚屬合理。

O. 台鋼燦星

台鋼燦星國際旅行社股份有限公司(原名燦星旅遊網股份有限公司)，負責人：侯佑霖，資本額：新臺幣 687,421 千元，公司地址：臺南市南區健康路 2 段 545 號 2 樓，為上櫃旅公司(股票代碼：2719)，公司網址：<https://www.startravel.com.tw>。台鋼燦星成立於民國 92 年度，其所提供之旅遊產品與相關服務範圍涵蓋國內外團體及個人之套裝行程與自由行產品、代訂國內(際)機票及飯店、各類旅遊票券銷售及旅遊相關手續服務及各項旅遊相關手續服務等，該公司對台鋼燦星主要交易內容係機位之販售。最近三年度及 113 年第二季該公司對台鋼燦星之交易金額分別為 0 千元、2,909 千元、299,058 千元及 284,677 千元，占該年度銷貨比重分別為 0.00%、0.22%、2.40%及 3.47%。該客戶為旅遊業者，其經營模式係透過選取藍海旅遊市場，佐以機票及飯店資源，開拓新市場藉以增加市場佔有率及毛利，其旅遊範圍除原有的普吉島及日本高知、秋田等包機外，並持續關注其他日本二線城市及東南亞其他旅遊地點的包機可能性以提供消費者新的旅遊選擇。該客戶自 111 年度開始與台灣虎航交易，並於 112 年 5 月至 10 月開始承包台灣虎航日本高知及泰國普吉島之包機銷售合作以及同年 12 月新增之日本秋田航班包機，使其營收貢獻大幅成長；另 113 年前二季銷貨金額為 284,677 千元，與去年同期之銷貨收入 87 千元相較，成長率已達 327,114.94%，主係因該期間尚未適逢暑假旅遊熱潮，加以該客戶近期包機銷售合作均於下半年開始，待下半年暑期旅遊熱潮開始，以及該年度 5 月底開始之泰國普吉島之包機銷售合作後，台灣虎航對該客戶 113 年底營收有望超越去年同期，整體而言，台灣虎航對該客戶 110~112 年度及 113 年第二季之營業收入變化情形尚屬合理。

P. 五福

五福旅行社股份有限公司(以下簡稱：五福)，負責人：許順富，資本額：新臺幣 338,085 千元，公司地址：高雄市三民區博愛一路 28 號 2 樓、3 樓，公司網址：<https://www.lifetour.com.tw>。

五福成立於民國 77 年度，為國內上櫃觀光事業掛牌公司(股票代碼：2745)，五福主要業務係提供系列旅遊產品、自由行、商務差旅及量身訂做包團，包括商務會議團、研習團、特殊主題旅遊、畢業旅行、學術參訪、獎勵旅遊等，並為旅客安排國內外旅遊食宿、受託代售國內外運輸事業之客票、代客購買國內外客票、代辦出入境簽證手續等業務。該公司對五福主要交易內容係機位之銷售，最近三年度及 113 年第二季對該客戶交易金額分

別為 0 千元、4,923 千元、360,370 千元及 237,167 千元，占該年度銷貨比重分別為 0.00%、0.37%、2.89%及 2.89%。110~112 年度及 113 年前二季台灣虎航對該客戶銷售額呈上升趨勢，主係 108 年起於中國大陸武漢地區陸續有病患感染「不明原因」肺炎發病，專家檢測出肺炎是由「新型冠狀病毒」所導致，世界各地陸續傳出確診案例，台灣中央流行疫情指揮中心並於 109 年 3 月 19 日起禁止出團以及接待國外旅遊團，為防堵疫情，交通部觀光局持續暫停旅行業組團赴國外旅遊及接待來台觀光團體之入境，直至 111 年 10 月 13 日起甫開放旅行業組團赴國外旅遊及接待來臺旅遊團體，112 年度至 113 年前二季則隨國際間疫苗施打覆蓋率增加，疫情趨緩後，全球旅客間往來已逐漸恢復以往之態勢，且該公司亦配合旅遊趨勢動態調整航點及航線，陸續新增金浦、新瀉、高知、秋田、富國島、福島等航點，吸引東北亞及東南亞深度旅遊之客群，同時積極拓展日本市場，進行一系列推廣及行銷宣傳計劃，使得台灣虎航對該客戶於疫情時之 110 年度為銷貨收入之低點，並於 111 年度政府放寬防疫措施後開始逐年攀升，且除 110~111 年度因受疫情影響外，112 年度及 113 年前二季該客戶均於銷貨前十大客戶名單內，整體而言，台灣虎航對該客戶 110~112 年度及 113 年第二季之營業收入變化情形尚屬合理。

Q.飛買家

飛買家股份有限公司(以下簡稱：飛買家)，負責人：周育蔚，資本額：新臺幣 210,000 千元，公司地址：臺北市中正區衡陽路 51 號 13 樓之 3，公司網址：<https://www.traveltobuys.com>。

飛買家成立於民國 104 年度，主要業務係以電子商城方式經營販售散客旅行 WIFI 機、SIM 卡、捷運票、高鐵票之業務。飛買家主係為台灣虎航機上免稅品及電子商城產品的代理廠商，其主係負責機上免稅品、餐飲等挑選及供應鏈管理，並為其制定價格，飛買家與台灣虎航間係以分潤方式進行合作，最近三年度及 113 年第二季對該客戶交易金額分別為 937 千元、5,949 千元、217,574 千元及 154,830 千元，占該年度銷貨比重分別為 0.38%、0.45%、1.75%及 1.88%。110~112 年度及 113 年前二季台灣虎航對該客戶銷售額呈上升趨勢，主係 108 年起於中國大陸武漢地區陸續有病患感染「不明原因」肺炎發病，專家檢測出肺炎是由「新型冠狀病毒」所導致，世界各地陸續傳出確診案例，台灣中央流行疫情指揮中心並於 109 年 3 月 19 日起禁止出團以及接待國外旅遊團，為防堵疫情，交通部觀光局持續暫停旅行業組團赴國外旅遊及接待來台觀光團體之入境，致 110 年度執飛航班數較少，使相關機上免稅品、餐飲等銷售額較低，分潤金額為近期低點；直至 111 年 10 月 13 日起開放旅行業組團赴國外旅遊及接待來臺旅遊團體，以及 112 年度至 113 年前二季隨國際間疫苗施打覆蓋率增加，疫情趨緩後，全球旅客間往來已逐漸恢復以往之態勢，且該公司亦配合旅遊趨勢動態調整航點及航線，陸續新增金浦、新瀉、高知、秋田、富國島、福島等航點，吸引東北亞及東南亞深度旅遊之客群，同時積極拓展日本市場，進行一系列推廣及行銷宣傳計劃，使得隨著執飛航班數增加，相關機上免稅品、餐飲等銷售額亦同步上升，使

得台灣虎航對該客戶於疫情時之 110 年度為銷貨收入之低點，並於 111 年度政府放寬防疫措施後開始逐年攀升，且除 110~111 年度因受疫情影響外，其餘 112 年度及 113 年前二季該客戶均於銷貨前十大客戶名單內，整體而言，台灣虎航對該客戶 110~112 年度及 113 年第二季之營業收入變化情形尚屬合理。

I. 可樂旅遊

可樂旅遊旅行社股份有限公司(原名康福旅行社股份有限公司，以下簡稱：可樂旅遊)，負責人：黃明峰，資本額：新臺幣 812,689 千元，公司地址：臺北市中山區南京東路 2 段 85、87 號 9 樓、10 樓、13 樓，公司網址：<https://www.colatour.com.tw>。

可樂旅遊成立於民國 63 年度，係提供國內外團體、自由行、票券代訂、護照簽證、訂房等服務之國內旅遊業者，該公司對可樂旅遊主要交易內容係機位之販售。最近三年度及 113 年第二季該公司對可樂旅遊之交易金額分別為 10 千元、7,163 千元、215,909 千元及 132,622 千元，占該年度銷貨比重分別為 0.00%、0.54%、1.73%及 1.61%。110~112 年度及 113 年前二季台灣虎航對該客戶銷售額呈上升趨勢，主係 108 年起於中國大陸武漢地區陸續有病患感染「不明原因」肺炎發病，專家檢測出肺炎是由「新型冠狀病毒」所導致，世界各地陸續傳出確診案例，台灣中央流行疫情指揮中心並於 109 年 3 月 19 日起禁止出團以及接待國外旅遊團，為防堵疫情，交通部觀光局持續暫停旅行業組團赴國外旅遊及接待來台觀光團體之入境，直至 111 年 10 月 13 日起甫開放旅行業組團赴國外旅遊及接待來臺旅遊團體，112 年度至 113 年前二季則隨國際間疫苗施打覆蓋率增加，疫情趨緩後，全球旅客間往來已逐漸恢復以往之態勢，且該公司亦配合旅遊趨勢動態調整航點及航線，陸續新增金浦、新瀉、高知、秋田、富國島、福島等航點，吸引東北亞及東南亞深度旅遊之客群，同時積極拓展日本市場，進行一系列推廣及行銷宣傳計劃，使得台灣虎航對該客戶於疫情時之 110 年度為銷貨收入之低點，並於 111 年度政府放寬防疫措施後開始逐年攀升，且除 110~111 年度因受疫情影響外，112 年度及 113 年前二季該客戶均於銷貨前十大客戶名單內，整體而言，台灣虎航對該客戶 110~112 年度及 113 年第二季之營業收入變化情形尚屬合理。

J. 大榮

大榮國際旅行社股份有限公司(以下簡稱：大榮)，負責人：郭文瑞，資本額：新臺幣 40,000 千元，公司地址：臺北市中山區南京東路 2 段 66 號 12 樓之 3，公司網址：<https://www.dtsgroup.com.tw>。

大榮成立於民國 97 年度，主係深耕亞洲及日本地區之旅遊事業，其業務係提供國外團體、自由行、票券代訂、護照簽證、訂房、租車與行動上網租用等服務，該公司對大榮主要交易內容係機位之銷售。最近三年度及 113 年第二季對該客戶交易金額分別為 0 千元、4,587 千元、235,623 千元及 143,687 千元，占該年度銷貨比重分別為 0.00%、0.35%、1.89%及 1.75%。

110~112 年度及 113 年前二季台灣虎航對該客戶銷售額呈上升趨勢，主係 108 年起於中國大陸武漢地區陸續有病患感染「不明原因」肺炎發病，專家檢測出肺炎是由「新型冠狀病毒」所導致，世界各地陸續傳出確診案例，台灣中央流行疫情指揮中心並於 109 年 3 月 19 日起禁止出團以及接待國外旅遊團，為防堵疫情，交通部觀光局持續暫停旅行業組團赴國外旅遊及接待來台觀光團體之入境，直至 111 年 10 月 13 日起甫開放旅行業組團赴國外旅遊及接待來臺旅遊團體，112 年度至 113 年前二季則隨國際間疫苗施打覆蓋率增加，疫情趨緩後，全球旅客間往來已逐漸恢復以往之態勢，且該公司亦配合旅遊趨勢動態調整航點及航線，陸續新增金浦、新瀉、高知、秋田、富國島、福島等航點，吸引東北亞及東南亞深度旅遊之客群，同時積極拓展日本市場，進行一系列推廣及行銷宣傳計劃，使得台灣虎航對該客戶於疫情時之 110 年度為銷貨收入之低點，並於 111 年度政府放寬防疫措施後開始逐年攀升，且除 110~111 年度因受疫情影響外，112 年度及 113 年前二季該客戶均於銷貨前十大客戶名單內，整體而言，台灣虎航對該客戶 110~112 年度及 113 年第二季之營業收入變化情形尚屬合理。

K. 喜美

喜美旅行社股份有限公司(以下簡稱：喜美)，負責人：林巧雨，資本額：新臺幣 39,000 千元，公司地址：臺北市中山區建國北路 2 段 33 號 15 樓之 1，公司網址：<https://www.gloriatravel.com.tw>。

喜美成立於民國 64 年度，在業界擁有 30 多年的旅行社歷史經驗，並與台灣虎航自 112 年度開始交易，其主打以包機形式包裝經濟實惠、價格穩定的團體旅遊商品做販售，其產品範圍從原先的東南亞、跨足中南半島，近來再積極開拓日本市場，後續預計將再開發日本滑雪主題旅遊團體，將其產品線慢慢拓展往亞洲各地區，該公司對喜美主要交易內容係機位之銷售，最近三年度及 113 年第二季對該客戶交易金額分別為 0 千元、0 千元、956 千元及 266,630 千元，占該年度銷貨比重分別為 0.00%、0.00%、0.01%及 3.25%。該客戶原先帶團範圍多以東南亞、中南半島為主，後續因疫情影響，為防堵疫情，交通部觀光局持續暫停旅行業組團赴國外旅遊及接待來台觀光團體之入境，該客戶雖遭逢疫情受創，惟仍趁疫情時積極轉型，除維持東南亞之地域外，另將產品線慢慢拓展往日本市場，逐步開拓亞洲各地區，故於 112 年開始與台虎交易，並於轉型後積極搶攻台虎新增之越南峴港、越南富國島、日本福島等定期航班之包銷，使得 113 年第二季進入銷貨前十大客戶名單，整體而言，台灣虎航對該客戶 110~112 年度及 113 年第二季之營業收入變化情形尚屬合理。

(3)是否有銷售集中之風險

該公司之主要業務項目係屬航空業週邊之下游產業，由於航空運輸服務業屬大眾運輸之一環，其銷售對象為一般消費大眾、旅遊業者及快遞業者，往來客戶眾多，且單一銷貨客戶除華信航空外均無占當年度承作業務金額 10%以上者。110 及 111 年度因新冠肺炎疫情影響，該公司為保障股東權益，因應市場變化積極調整營運模式，致使對華信航空銷貨占營業收入比率上升，惟該部分係疫情影響所致之暫時性情事，111 年 10 月起邊境開放，國際航班復飛，疫苗覆蓋率提升及疫情回穩後，華信於 112 年度已退出銷貨前十大客戶名單，顯見 110 及 111 年度營業收入過度集中於華信航空為疫情影響暫時性之情事，且 112 年度起單一銷售客戶占比均不超過 10%，故無營運中斷之風險，亦無損及股東權益之疑慮。

(4)發行公司之銷售政策

110 及 111 年度受到嚴重特殊傳染性肺炎疫情影響，全球航空業遭受到首波衝擊，該公司也受到嚴重影響，故其盡可能減少運力以降低成本，同時也採取相關應變措施，包括執行包機航班，以創造營收，此外，也著手研擬市場回暖執行計畫。由於航空運輸業是經濟復甦中至關重要之環節，該公司已做好萬全準備，並隨著疫苗接種率的上升及旅行限制的逐步解除，航空業迎來了復甦和成長，並隨著經濟重振的曙光，恢復旅遊市場的榮景。

為持續加強服務品質及維持競爭力，該公司將於民國 110 年至 116 年間陸續引進新機，新機隊運能將運用於拓展新旅遊點，且持續增班現有航線並開發二、三線航點，為旅客提供更綿密的航網，以便利其不同點進出與行程規劃，並調整航線與航班來優化班表，提升產品競爭性，帶動平均載客率並擴大市佔率；同時，根據市場供需，藉品牌好感度與信賴度，調整票價以追求整體營收與獲利的最大化。另配合該公司機隊規劃引進時程，陸續調整機型，除執行汰舊換新計劃外，亦可將現有機隊升級，維持機齡年輕化降低維修成本，亦可強化機隊運能；同時，該公司亦積極拓展網路行銷，促進旅客消費之便捷性，以吸引更多網路消費者，並與旅行社業者合作經營不定期包機業務，於旅遊旺季期間視市場需求酌予增班，且持續推廣台灣虎航精緻旅遊及強化個人旅遊產品內容及服務品質。

2.最近期及最近三個會計年度各主要供應商名稱、進貨淨額占當年度進貨淨額百分比及其金額，並分析最近期及最近三個會計年度主要供應商之變化情形。

(1)最近期及最近三個會計年度各主要供應商名稱、進貨淨額占當年度進貨淨額百分比及其金額

單位：新臺幣千元；%

項目	110 年度				111 年度				112 年度				113 年截至第二季			
	名稱	金額	%	與發行人關係	名稱	金額	%	與發行人關係	名稱	金額	%	與發行人關係	名稱	金額	%	與發行人關係
01	Sky High XLVII	352,636	16.16	無	Sky High XLVII	407,608	12.95	無	台灣中油	1,361,255	18.06	無	台灣中油	877,084	17.54	無
02	中銀航空租賃	246,837	11.31	無	Sky High 117	323,631	10.28	無	ENEOS	608,075	8.07	無	ENEOS	378,013	7.56	無
03	酷航	212,807	9.75	無	中銀航空租賃	274,306	8.72	無	Sky High XLVII	498,163	6.61	無	桃園航勤	263,379	5.27	母 公 司 之 子 公 司
04	Sky High 117	138,206	6.33	無	中華航空	244,831	7.78	母 公 司	Sky High 117	446,742	5.93	無	Sky High XLVII	258,811	5.17	無
05	中華航空	137,296	6.29	母 公 司	酷航	240,628	7.65	無	中華航空	355,805	4.72	母 公 司	中華航空	245,973	4.92	母 公 司
06	YALL	122,885	5.63	無	台灣中油	172,553	5.48	無	桃園航勤	343,167	4.55	母 公 司 之 子 公 司	日本航空	234,914	4.70	無
07	JSA	120,213	5.51	無	YALL	134,805	4.28	無	日本航空	317,582	4.21	無	Idemitsu	198,269	3.96	無
08	Sky High LV	115,303	5.28	無	JSA	132,591	4.21	無	中銀航空租賃	293,570	3.90	無	Sky High 117	195,962	3.92	無
09	SIA	81,282	3.73	無	Sky High LV	131,876	4.19	無	Cosmo	254,675	3.38	無	Vmo	187,053	3.74	無
10	Navitaire	72,839	3.34	無	SIA	128,701	4.09	無	Idemitsu	236,740	3.14	無	Sky High 119	144,494	2.89	無
	小計	1,600,304	73.33	-	小計	2,191,530	69.63	-	小計	4,715,774	62.57	-	小計	2,983,952	59.67	-
	其他	581,633	26.67	-	其他	955,739	30.37	-	其他	2,820,003	37.43	-	其他	2,017,405	40.33	-
	進貨淨額	2,181,937	100.00	-	進貨淨額	3,147,269	100.00	-	進貨淨額	7,535,777	100.00	-	進貨淨額	5,001,357	100.00	-

資料來源：該公司提供。

(2)最近期及最近三個會計年度各主要供應商之變化情形

台灣虎航公司屬於民用航空運輸業，主要提供客運服務、貨運服務、及地勤代理等，而上述服務之主要採購項目則包括航空燃料、航空器租賃、航空器修護、地勤服務、航空站機坪作業、航空站起降落及領空飛越權等。110~112 年度及 113 年截至第二季進貨淨額分別為 2,181,937 千元、3,147,269 千元、7,535,777 千元及 5,001,357 千元，前十大供應商之進貨金額占各年度進貨淨額之比重分別為 73.33%、69.63%、62.57%及 59.67%，茲就該公司 110~112 年度及 113 年截至第二季之前十大供應商變化情形分析如下：

A. Sky High XLVII Leasing Company Limited (以下簡稱 Sky High XLVII)，負責人：Zhidong Wang，資本額：1 歐元，公司地址：2 Grand Canal Square, Grand Canal Harbour, Dublin 2 Grand Canal Harbour, 662881, Ireland。

Sky High XLVII 於民國 104 年 6 月 30 日創立，Sky High XLVII 為中國工商銀行(股票代號上交所：601398)旗下子公司，主要從事飛機租賃業務，因低成本航空營運模式主要係向租賃公司承租飛機，因民航機之造價昂貴，實務上多採租賃公司直接向波音和空中巴士等製造商採購飛機後租給航空公司，故該公司向中國工商銀行旗下子公司 SKY High XLVII 承租營業用飛機，該公司民國 104 年度與其開始交易。

該公司對其採購之項目為三架租機，分別為空中巴士 A-320 機號 B-50008、B-50011 及 B-50015，110~112 年度及 113 年截至第二季對 Sky High XLVII 進貨金額分別為 352,636 千元、407,608 千元、498,163 千元及 258,811 千元，占各年度進貨淨額比例分別為 16.16%、12.95%、6.61%及 5.17%，110~112 年度及 113 年截至第二季分別為第一大、第一大、第三大及第四大供應商，變化金額主要受到美金匯率、航班數、機齡及利率影響，主係因租金為美金計價且受利率影響，又該公司進貨金額含維修準備金，其費用與航班數及機齡相關。111 年度進貨金額較 110 年度增加，主係因執飛濕租國內離島航線班次增加再加上 111 年 10 月國境開放致航班數提升導致維修成本提高以及美元升值影響，惟航空燃油因航班復飛逐漸成為該公司主要採購項目，致占比下降；112 年度進貨金額較 111 年度增加，主係受惠旅遊需求大復甦航班數大幅增加導致維修如機身檢查及換件等相關成本提高，惟同上述航空燃油之說明致占比及排名下降；113 年截至第二季進貨金額較去年同期 240,417 千元增加，主係該公司航班數持續增加導致維修成本提高及 113 年起美元受波動升值影響，亦同上述航空燃油之說明致占比及排名下降。整體而言，該公司對 Sky High XLVII 其進貨金額之變化主係受到航班數及總體經濟之影響，經評估其變化情形尚屬合理。

B. BOC Aviation Limited(以下簡稱中銀航空租賃)，負責人：ZHANG Xiaolu(張曉路)，資本額：美元 1,157,791 千元，公司地址：79 Robinson Road #15-01 Singapore 068897，公司網址：<https://www.bocaviation.com>。

Vmo Aircraft Leasing 38 (Ireland) Limited(以下簡稱 Vmo)，負責人：Deirdre Ní Chearbhaill，資本額：1 歐元，公司地址：57 Adelaide Road, First Floor, Dublin 2, DUBLIN, Ireland，公司網址：<https://vmoair.com/contact/>。

中銀航空租賃成立於民國 82 年，中銀航空租賃(股票代號港交所：2588)從中國銀行分拆而獨立上市，為亞洲最大的飛機租賃公司及全球第五大飛機租賃公司，目前擁有機型主要為空中巴士 A-320 系列及波音 737 系列，包括配備新技術的 A-320NEO 及 737 MAX 8 機型，並租賃予航空公司，該公司於民國 104 年度與其開始交易。

Vmo 於民國 112 年 9 月 4 日創立，為 Vmo Aircraft Leasing LLC 旗下子公司，主要從事飛機租賃業務，因低成本航空營運模式主要係向租賃公司承租飛機，因民航機之造價昂貴，實務上多採租賃公司直接向波音和空中巴士等製造商採購飛機後租給航空公司，故該公司向 Vmo Aircraft Leasing LLC 承租營業用飛機，該公司於民國 112 年度與其開始交易。

該公司對中銀航空租賃採購之項目為二架租機，分別為空中巴士 A-320 機號 B-50017 及 B-50018，110~112 年度及 113 年截至第二季對其進貨金額分別為 246,837 千元、274,306 千元、293,570 千元及 0 千元，占各年度進貨淨額比例分別為 11.31%、8.72%、3.90%及 0.00%，最近三年度及 113 年截至第二季分別為第二大、第三大、第八大供應商及退出前十大供應商，變化金額主要受到美金匯率、航班數、機齡及利率影響，主係因租金為美金計價且受利率影響，又該公司進貨金額含維修準備金，其費用與航班數及機齡相關。111 年度進貨金額較 110 年度增加，主係因執飛濕租國內離島航線班次增加再加上 111 年 10 月國境開放致航班數提升導致維修成本提高以及美元升值影響，惟航空燃油因航班復飛逐漸成為該公司主要採購項目，致占比及排名下降；112 年度進貨金額較 111 年度增加，主係受惠旅遊需求大復甦航班數大幅增加導致維修如機身檢查及換件等相關成本提高，惟同上述航空燃油之說明致占比及排名下降；113 年截至第二季進貨金額較去年同期 161,659 千元減少，主係中銀航空租賃將上述該公司承租 2 架飛機所有權於 112 年 11 月移轉予 113 年截至第二季第九大供應商 Vmo，惟此二架飛機將仍依原租約所訂條件繼續租予該公司營運至原租期屆滿，故租賃之出租人異動而使得該公司對中銀航空租賃之進貨淨額、占比下降且退出前十大供應商。整體而言，該公司對中銀航空租賃其進貨金額之變化主係受到航班數及總體經濟以及出租人異動之因素，經評估其變化情形尚屬合理。

110~112 年度及 113 年截至第二季對 Vmo 進貨金額分別為 0 千元、0 千元、46,999 千元及 187,053 千元，占各年度進貨淨額比例分別為 0%、0%、0.62%及 3.74%，為 113 年截至第二季第九大供應商。112 年度進貨金額較 111 年度增加，主係中銀航空租賃將上述該公司承租二架飛機所有權於 112 年 11 月移轉予 Vmo，故租賃之出租人異動而使得該公司對 Vmo 之進貨淨額及占比上升；113 年進貨金額截至第二季較去年同期 0 千元增加，主係同上述出租人異動之因素致進貨淨額、占比及排名上升。整體而言，該公司對 Vmo 其進貨金額之變化主係出租人異動之因素，經評估其變化情形尚屬合理。

C. Scoot Pte. Ltd. (前身為欣豐虎航 Tiger Airways Singapore Pte Ltd；以下簡稱酷航)，負責人：Leslie Thng，公司地址：4 Airline Road Changi Airport Singapore 819825，公司網址：<https://www.flyscoot.com>。

酷航及欣豐虎航係新加坡航空旗下之低成本航空公司，酷航成立於民國 100 年 11 月 1 日，專營自新加坡出發之中長途航線，另欣豐虎航成立於民國 102 年 12 月 12 日，主要經營新加坡出發之短中途航線。民國 102 年 12 月華航集團宣布將進軍低成本航空市場，為藉重欣豐虎航在低成本航空經營之經驗，故與欣豐虎航合資成立台灣虎航，惟為使華航集團綜效最大化及合理運用資源，華航與欣豐虎航於民國 106 年 1 月達成協議，由華航購回欣豐虎航持有台灣虎航 10% 股權；後續新加坡航空為整合集團資源，於民國 106 年 7 月 25 日將旗下子公司欣豐虎航與酷航合併，合併後欣豐虎航結束營業並以酷航之單一品牌營運，該公司於民國 103 年度與其開始交易。

該公司對其採購之項目為二架租機，分別為空中巴士 A-320 機號 B-50003 及 B-50007，110~112 年度及 113 年截至第二季對酷航進貨金額分別為 212,807 千元、240,628 千元、145,033 千元及 0 千元，占各年度進貨淨額比例分別為 9.75%、7.65%、1.92%及 0.00%，110 年度及 111 年度分別為第三大、第五大供應商，自 112 年度起退出前十大供應商，變化金額主要受到美金匯率、航班數、機齡及利率影響，主係因租金為美金計價且受利率影響，又該公司進貨金額含維修準備金，其費用與航班數及機齡相關。111 年度進貨金額較 110 年度增加，主係因執飛濕租國內離島航線班次增加再加上 111 年 10 月國境開放致航班數提升導致維修成本提高以及美元升值影響，惟航空燃油因航班復飛逐漸成為該公司主要採購項目，致占比及排名下降；112 年度進貨金額較 111 年度減少且占比下降及退出前十大，主係機號 B-50003 及 B-50007 分別於 112 年 8 月及 10 月租期屆滿不再續租所致。整體而言，該公司對酷航其進貨金額之變化主係受到航班數及總體經濟以及租期屆滿所致，經評估其變化情形尚屬合理。

D. Sky High 117 Leasing Company Limited (以下簡稱 Sky High 117)，負責人：Zhidong Wang，資本額：1 歐元，公司地址：2 Grand Canal Square, Grand Canal Harbour, Dublin 2 Grand Canal Harbour, 662881, Ireland。

Sky High 117 於民國 109 年 1 月 21 日創立，Sky High 117 為中國工商銀行旗下子公司，主要從事飛機租賃業務，因低成本航空營運模式主要係向租賃公司承租飛機，因民航機之造價昂貴，實務上多採租賃公司直接向波音和空中巴士等製造商採購飛機後租予航空公司，故該公司向中國工商銀行旗下子公司 Sky High 117 承租營業用飛機，該公司民國 110 年度與其開始交易。

該公司向承租三架新型空中巴士 A-320neo，機號為 B-50021、B-50022 及 B-50025，分別於 110 年 3 月、7 月交機及 111 年 7 月交機，110~112 年度及 113 年截至第二季進貨金額為 138,206 千元、323,631 千元、446,742 千元及 195,962 千元，占各年度進貨淨額比例為 6.33%、10.28%、5.93%及 3.92%，最近三年度及 113 年截至第二季分別為該公司第四大、第二大、第四大及第八大供應商，變化金額主要受到美金匯率、航班數、機齡及利率影響，主係因租金為美金計價且受利率影響，又該公司進貨金額含維修準備金，其費用與航班數及機齡相關。111 年度進貨金額較 110 年度增加，且占比及排名上升，主係陸續承租空中巴士致租金支出提高，且執飛濕租國內離島航線班次增加再加上 111 年 10 月國境開放致航班數提升導致維修成本提高暨美元升值影響；112 年度進貨金額較 111 年度增加，主係同上述陸續承租空中巴士致租金支出提高，且受惠旅遊需求大復甦航班數大幅增加導致維修如機身檢查及換件等相關成本提高，惟航空燃油因航班復飛逐漸成為該公司主要採購項目，致占比及排名下降；113 年截至第二季進貨金額較去年同期 187,397 千元增加，主係該公司航班數持續增加導致維修成本提高及 113 年起美元受波動升值影響，亦同上述航空燃油之說明致占比及排名下降。整體而言，該公司對 Sky High 117 其進貨金額之變化主係陸續承租空中巴士及受到航班數以及總體經濟之影響，經評估其變化情形尚屬合理。

E. 中華航空股份有限公司(以下簡稱中華航空)，負責人：謝世謙，資本額：新臺幣 60,515,407 千元，公司地址：桃園市大園區埔心里 16 鄰航站南路 1 號，公司網址：<https://www.china-airlines.com/>。

中華航空(股票代號：2610)於民國 48 年 09 月 17 日成立，係中華民國國籍航空公司之一，也是臺灣最大民用航空業者上市公司。主要轉運樞紐為桃園國際機場，總部則設於鄰近桃園國際機場的華航園區。目前以經營國際航線及兩岸航線為主（包含客運與貨運），航點遍布 30 個以上國家及地區，該公司民國 103 年度與其開始交易，係為該公司之母公司。

該公司與中華航空交易內容主要為航空器修護及其零件零售相關合營成本、修護成本、地勤成本及其他成本。110~112 年度及 113 年截至第二季該公司對中華航空進貨金額分別為 137,296 千元、244,831 千元、355,805 千元及 245,973 千元，占各年度進貨淨額比例分別為 6.29%、7.78%、4.72%及 4.92%，最近三年度及 113 年截至第二季分別為第五大、第四大、第五大及第五大供應商。111 年度進貨金額較 110 年度增加，且占比及排名上升，主係因執飛濕租國內離島航線班次增加再加上 111 年 10 月國境開放，相關維修保養隨之增加所致；112 年度進貨金額較 111 年度增加，主係受惠旅遊需求大復甦，各航點復飛，相關修護及地勤成本隨之增加所致，惟航空燃油因航班復飛逐漸成為該公司主要採購項目，致占比及排名下降；113 年進貨金額截至第二季較去年同期 161,464 千元增加，主係該公司持續增加航班數，同上述相關修護及地勤成本隨之增加所致，惟占比變動不重大且維持第五大供應商。整體而言，該公司對中華航空其進貨金額之變化主係航線班次增加之因素，進而導致相關修護及地勤成本隨之增加，經評估其變化情形尚屬合理。

F. Yanshui Aviation Leasing Limited (以下簡稱 YALL)，負責人：ROB MORGAN，公司地址：32 Molesworth Street Dublin 2 Ireland，公司網址：<https://www.smbc.aero/>。

YALL 為 Sky Aviation Leasing International Limited(後更名為 CHRONOS LEASING HOLDCO LTD)旗下之孫公司，於民國 107 年由 SMBC Aviation Capital Limited (以下簡稱：SMBC) 之子公司 Goshawk Management Ltd (以下簡稱：Goshawk) 收購。SMBC 為全球最大的飛機租賃公司之一，總部位於都柏林國際金融服務中心，並全球設有分支機構，擁有 300 多名員工；而 Goshawk 則為商用飛機租賃的公司，在愛爾蘭都柏林和香港設有辦事處，於民國 111 年由 SMBC 收購。該公司於民國 104 年度與其開始交易。

該公司對其採購之項目為一架租機，為空中巴士 A-320 機號 B-50005，於 113 年 4 月 2 日起因 SMBC 集團整併調整，該架飛機直接由 SMBC 持有，依原租約所訂條件繼續租予該公司。110~112 年度及 113 年截至第二季對 YALL 進貨金額分別為 122,885 千元、134,805 千元、191,252 千元及 91,593 千元，占各年度進貨淨額比例分別為 5.63%、4.28%、2.54%及 1.83%，110 年度及 111 年度分別為第六大、第七大供應商，自 112 年度起退出前十大供應商，變化金額主要受到美金匯率、航班數、機齡及利率影響，主係因租金為美金計價且受利率影響，又該公司進貨金額含維修準備金，其費用與航班數及機齡相關。111 年度進貨金額較 110 年度增加，主係因執飛濕租國內離島航線班次增加再加上 111 年 10 月國境開放致航班數提升導致維修成本提高暨美元升值影響，惟航空燃油因航班復飛逐漸成為該公司主要採購項目，致占比及排名下降；112 年度進貨金額較 111 年度增加，主係受惠旅遊需求大復甦航班數大幅增加導致維修如機身檢查及換件等相關成本提高，惟同上述航空燃油之說明致占比下降且退出前十大供應商；113 年進貨金額截至

第二季較去年同期 57,176 千元上升，主係該公司航班數持續增加導致維修成本提高及 113 年起美元受波動升值影響，惟占比變動不重大。整體而言，該公司對 YALL 其進貨金額之變化主係受到航班數以及總體經濟之影響，經評估其變化情形尚屬合理。

G. JSA INTERNATIONAL U.S. HOLDINGS, LLC.(以下簡稱 JSA)，負責人：Kevin McDonald，公司地址：909 Montgomery Street Suite 500 San Francisco, CA 94133，公司網址：<https://www.jsa.com>。

JSA 為三菱日聯金融集團旗下之孫公司(股票代號東證 1 部：8306)，提供商用飛機出租之全方位服務，在舊金山、都柏林、圖盧茲、新加坡、北京和利馬，JSA 管理的機隊超過 228 架飛機，其中包含空中巴士及波音，在 28 個國家地區，租賃給 55 家的航空公司，該公司於民國 104 年度與其開始交易。

該公司對其採購之項目為一架租機，為空中巴士 A-320 機號 B-50006，110~112 年度及 113 年截至第二季對 JSA 進貨金額分別為 120,213 千元、132,591 千元、179,806 千元及 94,971 千元，占各年度進貨淨額比例分別為 5.51%、4.21%、2.39%及 1.90%，110 年度及 111 年度分別為第七大、第八大供應商，自 112 年度起退出前十大供應商，變化金額主要受到美金匯率、航班數、機齡及利率影響，主係因租金為美金計價且受利率影響，又該公司進貨金額含維修準備金，其費用與航班數及機齡相關。111 年度進貨金額較 110 年度增加，主係因執飛濕租國內離島航線班次增加再加上 111 年 10 月國境開放致航班數提升導致維修成本提高暨美元升值影響，惟航空燃油因航班復飛逐漸成為該公司主要採購項目，致占比及排名下降；112 年度進貨金額較 111 年度增加，主係受惠旅遊需求大復甦航班數大幅增加導致維修如機身檢查及換件等相關成本提高，惟同上述航空燃油之說明致占比且退出前十大供應商；113 年截至第二季進貨金額較去年同期 83,294 千元上升，主係該公司航班數持續增加導致維修成本提高及 113 年起美元受波動升值影響，惟占比變動不重大。整體而言，該公司對 JSA 其進貨金額之變化主係受到航班數以及總體經濟之影響，經評估其變化情形尚屬合理。

H. Sky High LV Leasing Company Limited (以下簡稱 Sky High LV)，負責人：HE XINRAN，資本額：1 歐元，公司地址：2 Grand Canal Square, Grand Canal Harbour, Dublin 2 Grand Canal Harbour, 662881, Ireland。

Sky High LV 於民國 104 年 9 月 25 日創立，Sky High LV 為中國工商銀行旗下子公司，主要從事飛機租賃業務，因低成本航空營運模式主要係向租賃公司承租飛機，因民航機之造價昂貴，實務上多採租賃公司直接向波音和空中巴士等製造商採購飛機後租給航空公司，故該公司向中國工商銀行旗下子公司 Sky High LV 承租營業用飛機，該公司民國 105 年度與其開始交易。

該公司對其採購之項目為一架租機，為空中巴士 A-320 機號 B-50016，110~112 年度及 113 年截至第二季對 Sky High LV 進貨金額分別為 115,303 千元、131,876 千元、171,352 千元及 82,696 千元，占各年度進貨淨額比例分別為 5.28%、4.19%、2.27%及 1.65%，110 年度及 111 年度分別為第八大、第九大供應商，自 112 年度起退出前十大供應商，變化金額主要受到美金匯率、航班數、機齡及利率影響，主係因租金為美金計價且受利率影響，又該公司進貨金額含維修準備金，其費用與航班數及機齡相關。111 年度進貨金額較 110 年度增加，主係因執飛濕租國內離島航線班次增加再加上 111 年 10 月國境開放致航班數提升導致維修成本提高暨美元升值影響，惟航空燃油因航班復飛逐漸成為該公司主要採購項目，致占比及排名下降；112 年度較 111 年度增加，主係受惠旅遊需求大復甦航班數大幅增加導致維修如機身檢查及換件等相關成本提高，惟同上述航空燃油之說明致占比下降且退出前十大供應商；113 年截至第二季進貨金額較去年同期 82,200 千元差異及占比變動不重大。整體而言，該公司對 Sky High LV 其進貨金額之變化主係受到航班數以及總體經濟之影響，經評估其變化情形尚屬合理。

- I. Sia Engineering Company Limited(以下簡稱 SIA)，負責人：TANG KIN FEI，資本額：新幣 420,044 千元，公司地址：31 Airline Road, Singapore 819831，公司網址：<https://www.siaec.com.sg/>。

新航工程有限公司(股票代號新交所：S59)成立於民國 81 年，為飛機維護、維修及檢修之業界領導公司，擁有 20 多個適航機構的認證，包括新加坡的 6 個機庫和菲律賓的 3 個機庫，為全球超過 80 家航空公司的飛機提供服務。為新加坡上市公司。

該公司對其採購之項目為飛機工程管理規劃及航材修護，110~112 年度及 113 年截至第二季對 SIA 進貨金額分別為 81,282 千元、128,701 千元、127,772 千元及 80,140 千元，占各年度進貨淨額比例分別為 3.73%、4.09%、1.70%及 1.60%，110 年度及 111 年度分別為第九大、第十大供應商，自 112 年度起退出前十大供應商。111 年度進貨金額較 110 年度增加，主係因 111 年度 3 月及 7 月交付二架新型空中巴士 A-320neo 機號 B-50023 及 B-50025 致該公司客機提升至 15 架，故提高維修保養需求，惟航空燃油因航班復飛逐漸成為該公司主要採購項目，致排名下降，惟占比變動不重大；112 年度進貨金額與 111 年度差異不重大，惟同上述航空燃油之說明致占比下降且退出前十大供應商；113 年截至第二季進貨金額較去年同期 63,264 千元增加，主係因 112 年度 9 月及 12 月交付二架新型空中巴士 A-320neo 機號 B-50026 及 B-50027 進行汰舊換新，維修保養金額隨之提升，惟占比變動不重大。整體而言，對 SIA 之進貨金額變動主要隨飛機保養修護之排程及飛機架數變動，經評估其變化情形尚屬合理。

J. Navitaire LLC (以下簡稱 Navitaire)，負責人：Helene Eingel，公司地址：333 South 7th Street Suite 1700 Minneapolis, MN 55402-2443 United States，公司網址：<https://www.siaec.com.sg/>。

Navitaire 成立於民國 82 年，是跨國 IT 提供商 Amadeus IT 集團的運輸行業技術服務子公司。Navitaire 主要為航空公司和鐵路公司提供旅客預訂，旅行商務，輔助收入和商品銷售以及收入核算和收入管理系統，該公司民國 103 年度與其開始交易。

該公司對其採購之項目為票務管理系統，110~112 年度及 113 年截至第二季對 Navitaire 進貨金額分別為 72,839 千元、67,678 千元、101,017 千元及 52,076 千元，占各年度進貨淨額比例分別為 3.34%、2.15%、1.34%及 1.04%，110 年度為第十大供應商，自 111 年度起退出前十大供應商。111 年度進貨金額較 110 年度減少，主係因 110 年度系統升級額外支付相關費用，111 年度回歸正常基本費率收費，惟航空燃油因航班復飛逐漸成為該公司主要採購項目，致占比下降且退出前十大供應商；112 年度進貨金額較 111 年度增加，主係因國境開放，旅客訂票踴躍，故其收費因流量提升而增加，惟占比變動不重大；113 年截至第二季進貨金額較去年同期 43,421 千元增加，主係該公司業績持續增長，訂票成長所致，惟占比變動不重大。整體而言，其變化情形主要依旅客訂票流量相關，經評估其變化情形尚屬合理。

K. 台灣中油股份有限公司(以下簡稱台灣中油)，資本額：新臺幣 130,100,000 千元，公司地址：高雄市楠梓區宏南里左楠路 2 號，公司網址：<https://www.cpc.com.tw>。

台灣中油(股票代號：1328)成立於民國 35 年，台灣中油是臺灣規模最大的石化能源公司，為中華民國經濟部所屬之國營事業機構，其事業版圖橫跨石油與天然氣的開採、煉製、產品行銷等完整供應鏈，該公司民國 104 年度與其開始交易。

該公司為航空服務業，台灣中油主要提供該公司客運貨機所需之航空燃油，於桃園機場設置之油槽，透過地下油管方式進行加油，空運成本主要來自於航空燃油，110~112 年度及 113 年截至第二季對台灣中油進貨金額分別為 20,609 千元、172,553 千元、1,361,255 千元及 877,084 千元，占各年度進貨淨額比例分別為 0.94%、5.48%、18.06%及 17.54%，110 年度因疫情影響台灣中油並未擠身前十大供應商之列，111 年度、112 年度及 113 年截至第二季分別為第六大、第一大及第一大供應商；111 年度進貨金額較 110 年度增加，且占比及排名上升，主係因執飛濕租國內離島航線班次增加再加上 111 年 10 月國境開放致航空燃油需求增加；112 年度進貨金額較 111 年度增加，且占比及排名上升，主係受惠旅遊需求大復甦，各航點復飛，航空燃油需求大幅增加所致；113 年截至第二季進貨金額較去年同期 538,029 千元增加，主係該公司持續增加航班數，同上述航空燃油需求增加所致，惟占比變動不重大且維持第一大供應商。整體而言，其增減變動與航班數呈同向變動，經評估其變化情形尚屬合理。

L. ENEOS Corporation(ENEOS 株式會社；前身為 JXTG Nippon Oil & Energy Corporation；以下簡稱 ENEOS)，負責人：Yamaguchi Atsuji，資本額：日圓 30,000,000 千元，公司地址：1-1-2 Otemachi, Chiyoda-ku, Tokyo 100-8162, Japan，公司網址：<https://www.eneos.co.jp/>。

ENEOS(股票代號東證 1 部：5001)，前身為民國前 23 年成立之日本石油(NIPPON OIL CORPORATION)，於民國 106 年與三菱石油(Mitshubishi Oil)整合為 JXTG Nippon Oil & Energy Corporation，並於在民國 109 年 6 月 27 日更名為 ENEOS。ENEOS 是日本最大的石油進口商和營銷商，也是日本第一大的石油精煉公司，擁有 9 家煉油平台，石油提煉能力每天超過 130 萬桶。ENEOS 在日本汽油市場占有 23%的市占率，經營 13,100 多個加油站，該公司於民國 104 年度與其開始交易。

該公司對 ENEOS 採購項目為航空燃油，主要加油機場為日本國家之東京成田、東京羽田、新千歲、仁川國際、茨城百里、花卷國際、佐賀國際、及旭川機場，韓國國家之釜山金海國際及濟州國際機場，110~112 年度及 113 年截至第二季對新日本石油公司進貨金額分別為 0 千元、64,563 千元、608,075 千元及 378,013 千元，占該年度進貨淨額比例分別為 0%、2.05%、8.07%及 7.56%，110 年度因該公司因疫情政策暫緩飛往日本航班因此未採購航空燃油，自 112 年度起進入前十大供應商，皆為第二大供應商。111 年度進貨金額較 110 年度增加，且占比上升，主係因 111 年 10 月國境開放，日本旅遊需求年底提升，致航空燃油需求增加；112 年度進貨金額較 111 年度增加，且占比及排名上升，主係受惠旅遊需求大復甦，日本各航點復飛，航空燃油需求大幅增加所致；113 年進貨金額截至第二季較去年同期 258,270 千元增加，主係該公司持續增加日本航班，同上述航空燃油需求增加所致，惟占比變動不重大且維持第二大供應商。整體而言，其增減變動與航班數呈同向變動，經評估其變化情形尚屬合理。

M. 桃園航勤股份有限公司(以下簡稱桃園航勤)，負責人：林祥生，資本額：新臺幣 700,000 千元，公司地址：桃園市大園區埔心里 16 鄰航勤北路 15 號，公司網址：<https://www.tias.com.tw>。

桃園航勤於民國 67 年 11 月 8 日成立，桃園航勤是臺灣目前最大的機場地勤服務公司，由中華民國交通部與中華航空、美國 UPS 航空（股份比為 45%、49%、6%）共同投資組成，主要負責桃園國際機場的地勤服務，在地勤業率先取得 ISO 9001 認證外，亦為國際航空運輸協會地勤委員會（GROUND HANDLING COUNCIL）會員公司，該公司於民國 103 年度與其開始交易。係為該公司母公司中華航空之子公司。

該公司對其採購之項目為桃園國際機場之地勤服務，110~112 年度及 113 年截至第二季對桃園航勤進貨金額分別為 12,967 千元、27,669 千元、343,167 千元及 263,379 千元，占各年度進貨淨額比例分別為 0.59%、0.88%、4.55%及 5.27%，自 112 年度起進入前十大供應商，分別為第六大及第三大

供應商，變化金額主係因該公司將航機貨物、行李、郵件裝卸載、客艙內部清潔及服務用品整理等機下地勤服務委由桃園航勤，故與航班數同向變動。111 年度進貨金額較 110 年度增加，主係因執飛濕租國內離島航線班次增加再加上 111 年 10 月國境開放致航班數提升導致相關地勤服務需求增加，惟占比變動不大；112 年度進貨金額較 111 年度增加，且占比及排名上升，主係受惠旅遊需求大復甦航班數大幅增加導致相關地勤服務需求大幅增加；113 年截至第二季進貨金額較去年同期 106,056 千元增加，且排名上升，主係同上述地勤服務需求增加所致，惟占比變動不重大。整體而言，其增減變動與航班數呈同向變動，經評估其變化情形尚屬合理。

N. Japan Airlines Co., Ltd (日本航空株式会社；以下簡稱日本航空)，負責人：Mitsuko TOTTORI，資本額：日圓 539,541 百萬元，公司地址：Nomura Real Estate Bldg., 2-4-11 Higashi-Shinagawa, Shinagawa-ku, Tokyo，公司網址：<https://www.jal.co.jp/>。

日本航空公司(股票代號東證 1 部：9201)成立於民國 40 年，民國 42 年成為日本國家航空公司，主要提供業務為航班運輸服務、非預定運輸服務、飛機維修服務、地勤代理以及其他有關空運和飛機維護的業務，日本航空現時航點覆蓋亞洲、美洲、歐洲及大洋洲。日航四大樞紐分別是東京國際機場、大阪國際機場(國內線)，成田國際機場、關西國際機場(國際線)，該公司於民國 104 年度與其開始交易。

該公司對其採購之項目為航空站運務代理及機坪作業，110~112 年度及 113 年截至第二季對日本航空進貨金額分別為 943 千元、5,770 千元、317,582 及 234,914 千元，占各年度進貨淨額比例分別為 0.04%、0.18%、4.21%及 4.70%，自 112 年度起進入前十大供應商，分別為第七大及第六大供應商，其變化金額主係與日本航班數呈同向變動 111 年度進貨金額較 110 年度增加，主係因 111 年 10 月國境開放致日本航班數提升且該公司新增新千歲機場航點導致相關服務需求增加，惟占比變動不重大；112 年度進貨金額較 111 年度增加，且占比及排名上升，主係受惠旅遊需求大復甦，日本航班數大幅增加且新增新瀉機場、高知機場及秋田機場等航點導致相關服務需求大幅增加；113 年截至第二季進貨金額較去年同期 77,008 千元增加，且排名上升，主係同上述日本航班數增加及新增福島機場航點致相關服務需求增加，惟占比變動不重大。整體而言，其增減變動與日本航班數及航點呈同向變動，經評估其變化情形尚屬合理。

O. Cosmo Oil Marketing Co., Ltd.(コスモ石油マーケティング株式会社；以下簡稱 Cosmo)，負責人：森田幸二，資本額：日圓 1,000,000 千元，公司地址：1-1-1, Shibaura, Minato-ku, Tokyo, Japan，公司網址：<https://www.cosmo-energy.co.jp/ja/top.html>。

Cosmo 成立於民國 104 年，負責油品銷售及車輛租賃，係日本上市掛牌公司 Cosmo Energy Holdings Co Ltd(股票代碼東證 1 部：5021)之子公司，總部設在日本東京，母公司為日本第三大石油精煉公司，是一家集原油開採、提煉、運輸、生產及銷售於一體的大型企業，主要經營石油和原油產品、精煉石油、潤滑油和原油產品、銷售原油產品，以及運輸服務供應等事業，該公司於民國 104 年度與其開始交易。

該公司對 Cosmo 採購項目為航空燃油，主要加油機場為大阪關西、名古屋中部及高知機場，該公司 110~112 年度及 113 年截至第二季對 Cosmo 進貨金額分別為 0 千元、25,178 千元、254,675 千元及 132,006 千元，占各年度進貨淨額比例分別為 0%、0.80%、3.38%及 2.64%，110 年度因該公司因疫情政策暫緩飛往日本航班因此未採購航空燃油，為 112 年度第九大供應商。111 年度進貨金額較 110 年度增加，主係因 111 年 10 月國境開放，日本旅遊需求年底提升，致航空燃油需求增加，惟占比變動不重大；112 年度進貨金額較 111 年度增加，且占比及排名上升，主係受惠旅遊需求大復甦，日本各航點復飛，航空燃油需求大幅增加所致；113 年進貨金額截至第二季較去年同期 122,013 千元增加，主係該公司持續增加日本航班，同上述航空燃油需求增加所致，惟占比變動不重大僅排名下降。整體而言，其增減變動與日本航班數呈同向變動，經評估其變化情形尚屬合理。

P. Idemitsu Kosan Co., Ltd.(出光興産株式会社；以下簡稱 Idemitsu)，負責人：Shunichi Kito，資本額：日圓 1683 億元，公司地址：1-2-1 Otemachi, Chiyoda-ku, Tokyo 100-8321，公司網址：<https://www.idemitsu.com/en/index.html>。

Idemitsu(股票代號東證 1 部：5019)成立於民國 29 年，總部位於日本東京，為日本第二大石油精煉公司。公司運營五大部門，燃料油部門、基礎化學品部門、高功能材料及高性能化學品部門、電力/可再生能源部門及礦產資源部門等，其中主要燃料油部門從事原油採購、石油煉製及成品油銷售、加油站/加氫站運營，產品包含汽油、煤油、重油、汽車潤滑油、工業用煤油、飛機及船舶用燃料等，該公司於民國 107 年度與其開始交易。

該公司對 Idemitsu 採購項目為航空燃油，主要加油機場為福岡、函館、岡山桃太郎、沖繩那霸、仙台、新潟、小松國際、秋田及福島機場，該公司 110~112 年度及 113 年截至第二季對 Idemitsu 進貨金額分別為 0 千元、4,185 千元、236,740 千元及 198,269 千元，占各年度進貨淨額比例分別為 0%、0.13%、3.14%及 3.96%，110 年度因該公司因疫情政策暫緩飛往日本航班因此未採購航空燃油，自 112 年度起進入前十大供應商，分別為第十大及第七大供應商。111 年度進貨金額較 110 年度增加，主係因 111 年 10 月國境開

放，日本旅遊需求年底提升，致航空燃油需求增加，惟占比變動不重大；112 年度進貨金額較 111 年度增加，且占比及排名上升，主係受惠旅遊需求大復甦，日本各航點復飛，航空燃油需求大幅增加所致；113 年截至第二季較去年同期 122,013 千元增加，且排名上升，主係該公司持續增加日本航班，同上述航空燃油需求增加所致，惟占比變動不重大。整體而言，其增減變動與日本航班數呈同向變動，經評估其變化情形尚屬合理。

Q. Sky High 119 Leasing Company Limited (以下簡稱 Sky High 119)，負責人：Zhidong Wang，資本額：1 歐元，公司地址：2 Grand Canal Square, Grand Canal Harbour, Dublin 2 Ireland, Dublin 2。

Sky High 119 於民國 109 年 1 月 20 日創立，Sky High 119 為中國工商銀行(股票代號上交所：601398)旗下子公司，主要從事飛機租賃業務，因低成本航空營運模式主要係向租賃公司承租飛機，因民航機之造價昂貴，實務上多採租賃公司直接向波音和空中巴士等製造商採購飛機後租給航空公司，故該公司向中國工商銀行旗下子公司 Sky High 119 承租營業用飛機，該公司民國 112 年度與其開始交易。

該公司對其採購之項目為二架租機，分別為空中巴士 A-320neo 機號 B-50026 及 B-50027，110~112 年度及 113 年截至第二季對 Sky High 119 進貨金額分別為 0 千元、0 千元、83,057 千元及 114,494 千元，占各年度進貨淨額比例分別為 0%、0%、1.10%及 2.89%，為 113 年截至第二季第十大供應商。110 年度及 111 年度主係未向 Sky High 119 承租營業用飛機；112 年度進貨金額較 111 年度增加，且占比上升，主係於 112 年度 9 月及 12 月交付二架新型空中巴士 A-320neo 機號 B-50026 及 B-50027 所致；113 年截至第二季進貨金額較去年同期 0 千元增加，且占比及排名上升，主係上述交付二架新型空中巴士之因素。整體而言，該公司對 Sky High 119 其進貨金額之變化主係承租營業用飛機之因素，經評估其變化情形尚屬合理。

(3)最近三年度及申請年度截至最近期止各主要供應商價格及條件之變化原因

該公司主要採購項目包括航空燃油、租機、機上/機下地勤服務、飛機修護、航空站起降落及領空飛越權費用等。航空燃油價格主要係受地緣政治、供給需求面及貨幣匯率等影響，租機價格依照合約執行主要受貨幣匯率影響，航空站起降落及領空飛越權費用價格依照當地政府規定辦理之，機上地勤服務、飛機修護價格主要係受飛行次數因素所影響，另除航空燃油外該公司經由評估市場行情及參酌過去採購紀錄，定期與供應商協商以爭取更有利的價格，並以品質、成本及交貨穩定性為優先衡量指標選擇適合之供應商，應尚無重大異常情事。

在交易條件方面，該公司與主要供應商均維持良好之合作關係，租機供應商交易條件主要為預付租機款；航空燃油、機上/機下地勤服務、飛機修護、航空站起降落及領空飛越權費用與主要供應商議定之付款天數則為預付或介於 15~60 天，交易條件尚無重大變化，且經抽核進貨交易相關憑證，尚未有交易條件訂定異常或未符合交易條件之情形，應尚無重大異常之情事。

(4)是否有進貨集中之風險

該公司為民用航空運輸業，主要採購項目包括航空燃料、航空器租賃、航空器修護、地勤服務、航空站機坪作業、航空站起降落及領空飛越權等，其中進貨項目為航空燃油、航空器租賃及修護為大宗；就航空燃油供應而言，110~112 年度及 113 年截至第二季對最大供應商為台灣中油，進貨金額分別為 20,609 千元、172,553 千元、1,361,255 千元及 877,084 千元，占各年度進貨淨額比例分別為 0.94%、5.48%、18.06%及 17.54%，該公司除國內機場如桃園、台中及高雄機場係由台灣石油供應飛行油料外，其餘則由各航線所至之國家地區機場向當地油品供應商購置燃油；就航空器租賃及修護而言，110~112 年度及 113 年截至第二季對最大供應商 Sky High XLVII 進貨金額分別為 352,636 千元、407,608 千元、498,163 千元及 258,811 千元，占各年度進貨淨額比例分別為 16.16%、12.95%、6.61%及 5.17%，主係在所有租機供應商中，向 Sky High XLVII 承租最多三架航空器且機齡相對高，惟該公司擁有多家租機供應商；就地勤服務、航空站機坪作業、航空站起降落及領空飛越權等相關項目而言，由於目前該公司飛機航點為國內、日本、韓國、澳門及東南亞，因此皆由各航線抵達地之航勤公司提供相關服務。故整體而言，該公司均維持二家以上之供應商，應尚無產生進貨集中風險之情事。

(5)公司之進貨政策

該公司進貨政策主要來自於航空業務產生實際需求為主，其中航空燃油部分，於國內機場及各航線當地機場補充燃油；航空器租賃及修護則依使用年限及實際需求進行維修；地勤服務、航空站機坪作業、航空站起降落及領空飛越權等相關作業，則依航班實際飛機起降支付相關費用，部分供應商為特許行業且該公司均保持二家以上之供應商配合，應無供貨中斷風險，該公司最近三年度及 113 年截至第二季未有供貨中斷或短缺之情事，其進貨政策尚屬允當。

(二)最近期及最近三個會計年度，發行公司之財務報告及個體財務報告應收款項變動之合理性、備抵呆帳提列之適足性及收回可能性之評估，並與同業比較評估

1.最近期及最近三個會計年度發行公司之財務報告應收款項變動之合理性評估

該公司主要營業項目為旅客運輸服務及定期、不定期承攬國際包機業務與貨物及包裹之運送服務，該公司旗下並無其他子公司，故 110~112 年度及 113 年第二季之應收款項主要來自於該公司本身。

該公司為航空服務業，提供之客、貨運輸服務主要對象為旅遊業者及一般社會大眾，該公司對旅遊業者之服務提供多採預收制度之方式收款；對一般社會大眾則以現金或信用卡方式做收款，故應收帳款之對象主係對關係人華信航空濕租收入及對大型信用卡公司及地勤代理之應收款項。以下茲就最近期及最近三個會計年度財務報告之應收款項加以評估：

單位：新臺幣千元；%；次；天

項目 \ 年度	110年度(註)	111年度	112年度	113年第二季
營業收入淨額	244,225	1,314,827	12,468,336	8,214,468
應收票據	-	-	-	-
應收帳款	723	76,188	211,022	308,590
應收帳款-關係人	910	55,299	60	863
應收款項總額	1,633	131,487	211,082	309,453
備抵呆帳提列數	-	-	-	-
應收款項淨額	1,633	131,487	211,082	309,453
備抵損失提列比率(%)	-	-	-	-
應收款項週轉率(次)	33.96	19.75	72.79	63.12
應收款項週轉天數(天)	11	19	6	6
授信條件	1.一般客戶：預收~月結 30 天收款。 2.關係人：平均收款期間為一至兩個月不等			

資料來源：該公司經會計師查核簽證或核閱之財務報告。

註：110年度由於該公司對京艷國際1,040千元之其他應收款提列足額備抵呆帳，故有其他應收款-備抵呆帳1,040千元。

(1)財務報告

該公司 110~112 年度及 113 年第二季之營業收入淨額分別為 244,225 千元、1,314,827 千元、12,468,336 千元及 8,214,468 千元；應收款項總額則分別為 1,633 千元、131,487 千元、211,082 千元及 309,453 千元。該公司主係從事旅客運輸服務及定期、不定期承攬國際包機業務及貨物及包裹之運送服務，111~112 年度及 113 年前二季營業收入較去年同期之成長率分別為 438.37%、848.29%及 50.08%，皆呈現上漲趨勢，主係 110 年度因受新型冠狀肺炎疫情影響，中央流行疫情指揮中心將亞洲各國旅遊疫情提升至第三級警告，要求國內航空配合政府政策進行停飛或減班，並限制觀光組團赴國外旅遊及接待來台觀光團體入境，致該公司航班幾乎全面取消，該公司雖進行濕租營運、企業包機、微旅行及航空體驗營等開源措施，仍無法大幅提升營收，加上 110 年 5 月中旬起，因國內疫情爆發，全國提升至第三級防疫警戒，僅保留維生、秩序維持、必要性服務、醫療及公務所需之外，其餘營業及公共場域關閉，國內濕租需求大幅減少，故該公司航班搭乘人次由 109 年度 344,602 人次下滑至 110 年度 1,566 人次；111 年度則開始隨著疫苗施打率逐漸提升，民眾國內離島旅遊意願增加，加上關係企業華信航空國內載運運能不足，該公司因而濕租飛機予華信航空，並增加金門航線濕租班次，致使營業收入較去年同期成長，應收款項亦相對去年同期上升，增加至 131,487 千元；112 年度則隨著疫情趨緩，觀光旅遊業逐漸復甦，國外旅遊人數開始增加，根據民航局統計資料顯示，該公司航班搭乘人次由 111 年度 151,717 人次增加至 112 年度 2,202,378 人次，加以受日本機場因邊境開放初期人力不足影響，各航空公司可執飛之航班數有限，在需求大於供給下，票價亦相對上漲，加以各航班陸續復飛，使該公司地勤代理業務收入亦隨之回升，致該公司 112 年度營業收入較去年同期大幅增加，應收帳款亦隨之增加至 211,082 千元，足見旅客的航班需求明顯提升；113 年前二季則延續疫情

後時代旅遊需求增加之趨勢，國際旅遊人數攀升，該公司執飛國際航班架次同步上升，依據民航統計年報該公司之飛行架次由 112 年 6 月之 6,033 架次，成長至 113 年 6 月之 9,099 架次，載客數則由 112 年 6 月之 883,749 人次，成長至 113 年 6 月之 1,423,358 人次，另該公司亦配合旅遊趨勢動態調整航點及航線，新增台北-福島、高雄-茨城、高雄-那霸等日本航線，以及東南亞區域加開普吉島、富國島等航點，吸引東北亞及東南亞深度旅遊之客群，同時為積極拓展日本市場，而進行一系列推廣及行銷宣傳計劃，並邀請日本知名女星擔任日本品牌大使，致該公司 113 年前二季之營業收入較去年同期增加，應收帳款亦由 112 年第二季之 145,028 千元增加至 113 年第二季之 309,453 千元，其中應收信用卡款項金額為 222,505 千元，占該期應收帳款 71.90%，顯見台灣虎航之航點擴增及行銷宣傳帶動整體機票銷售之應收款項成長。整體而言，隨國際間疫苗施打覆蓋率增加，疫情趨緩後，全球旅客間往來已逐漸恢復以往之態勢，同時疫情期間該公司亦展現了其適應和恢復能力，也為未來的發展奠定了堅實基礎。

該公司 110~112 年度及 113 年前二季之應收款項週轉率與收款天數分別為 33.96 次、19.75 次、72.79 次及 63.12 次與 11 天、19 天、6 天及 6 天。該公司 111 年度較 110 年度應收款項週轉率減少，主係該年度雖仍受疫情影響，惟隨著疫苗施打率逐漸提升，民眾國內離島旅遊意願提升，加上關係企業華信航空國內載運運能不足，該公司因而濕租飛機予華信航空，並增加金門航線濕租班次，致使營業收入及應收帳款較去年同期成長，惟應收帳款成長幅度高於營業收入所致；加以政府於 111 年 9 月下旬頒布邊境開放措施，入境旅客僅須 7 天自主防疫，不須居家檢疫，同時取消先前頒布之禁團令，民眾可以參團出國，同時對外國旅客開放觀光，致該公司購票平台機票訂購量增加，應收信用卡款同步上升，惟部分航班係屬明年執飛之航班故未於年底全數認列銷貨收入，使 111 年度該公司應收款項週轉率下降至 19.75 次，週轉天數上升至 19 天。112 年度則隨著疫情需緩，國外旅遊人數漸增加，使該公司機票營收大幅增加，由於該公司為航空服務業，提供之客、貨運輸服務主要對象為旅遊業者及一般社會大眾，對旅遊業者之收款多採預收制，一般社會大眾則以現金或信用卡方式收款，且信用卡款於 T+2 日即可收回款項，故雖該公司 112 年度之營收較去年同期上升，惟收款多以預收、現金及信用卡款項為主，致營業收入增加幅度遠大於應收帳款增加幅度，使 112 年度應收款項週轉率較增加至 72.79 次，應收款項週轉天數則下降至 6 天；113 年第二季則隨該公司配合旅遊趨勢動態調整航點及航線，新增高知、秋田、富國島、福島等航點，吸引東北亞及東南亞深度旅遊之客群，同時積極拓展日本市場使銷貨收入增加，惟銷貨收入增加幅度略低於應收帳款增加幅度，致使 113 年第二季應收帳款週轉率些微下滑。整體而言，該公司 110~112 年度及 113 年前二季之應收款項週轉率與收款天數變化情形尚屬合理。

綜上所述，該公司 110~112 年度及 113 年第二季隨著新冠疫情疫苗施打覆蓋率增加以及疫情趨緩，加以國門開放及禁團令之解除，以及航點及航線之積極擴張，使該公司已逐漸恢復過往之營運水準，其變化尚屬合理。

(2)與同業比較

該公司主要營業項目為旅客運輸服務及定期、不定期承攬國際包機業務及貨物及包裹之運送服務，考量該公司所處產業、業務性質及營業規模等因素，選擇從事客運、貨運、郵運之上市公司中華航空股份有限公司(股票代碼 2610；以下簡稱中華航空)；從事國際航線之定期及不定期航空客貨運輸業務之長榮航空股份有限公司(股票代碼 2618；以下簡稱長榮航空)；以及從事民用航空運輸業務之興櫃公司星宇航空股份有限公司(股票代碼 2646；以下簡稱星宇航空)，作為該公司之採樣同業。前述同業主要營業項目與該公司較為相近，皆有從事客運業務，作為該公司之採樣同業應屬合宜，茲分別就應收款項及週轉率比較分析如下：

單位：新臺幣千元

項目 \ 年度		110 年度		111 年度		112 年度		113 年前二季	
		個體	合併	個體	合併	個體	合併	個體	合併
營業收入淨額	台灣虎航	244,225	244,225	1,314,827	1,314,827	12,468,336	12,468,336	8,214,468	8,214,468
	中華航空	132,140,248	138,841,403	141,069,849	150,722,471	161,675,533	184,816,790	註	98,913,425
	長榮航空	95,331,905	103,872,359	127,142,232	138,068,607	187,812,709	200,356,523	註	107,289,352
	星宇航空	795,857	795,857	3,362,135	3,362,135	22,472,128	22,472,128	16,332,628	16,332,628
應收款項總額	台灣虎航	1,633	1,633	131,487	131,487	211,082	211,082	309,453	309,453
	中華航空	13,249,354	13,711,401	10,890,692	11,392,936	9,422,125	10,274,361	註	10,789,978
	長榮航空	8,723,261	10,217,552	8,426,740	10,463,954	9,412,360	12,056,847	註	13,467,101
	星宇航空	7,718	7,718	475,384	475,384	751,891	751,891	1,187,869	1,187,869
應收款項週轉率(次)	台灣虎航	33.96	33.96	19.75	19.75	72.79	72.79	63.12	63.12
	中華航空	11.63	11.76	11.69	12.01	15.92	17.06	註	18.78
	長榮航空	13.33	12.14	14.83	13.35	21.06	17.79	註	16.81
	星宇航空	158.96	154.91	13.92	13.92	36.62	36.62	33.68	33.68
應收款項週轉天數(天)	台灣虎航	11	11	19	19	6	6	6	6
	中華航空	32	32	32	31	23	22	註	20
	長榮航空	28	31	25	28	18	21	註	22
	星宇航空	3	3	27	27	10	10	11	11

資料來源：各公司經會計師查核簽證或核閱之財務報告。

註：採樣同業113年第二季並未出具會計師核閱之個體財務報告。

該公司 110~112 年度及 113 年第二季之營業收入淨額分別為 244,225 千元、1,314,827 千元、12,468,336 千元及 8,214,468 千元；應收款項總額則分別為 1,633 千元、131,487 千元、211,082 千元及 309,453 千元，與採樣同業相較，由於該公司資本額較採樣同業尚低，營運規模與其他採樣同業相較較小，故營業收入淨額與應收帳款總額較採樣同業低，尚無重大異常，另該公司 110~112 年度及 113 年第二季應收款項週轉率分別為 33.96 次、19.75 次、72.79 次及 63.12 次，應收款項收款日數分別為 11 天、19 天、6 天及 6 天。110~112 年度及 113 年前二季個體及合併應收款項週轉率均高於或介於採樣同業間，主係中華航空、長榮航空及星宇航空除客運業務外，尚有輔以貨運等其他業務，因其業務之多樣性之故，致其收款天數較長。該公司由於營收以客運為大宗，業務種類單純，

加以該公司對旅行業者多採預收制，旅行社須先行預付定額之款項方再行預定所需之航班。整體而言，應收款項週轉率變動因各公司之營運模式及銷售市場並不完全相同，使得收款條件上略有差異，應尚屬合理，亦無重大異常之情形。

2.應收款項備抵損失提列之適足性

(1)備抵損失提列政策

該公司應收款項備抵呆帳之評估與提列係依據國際財務報導準則第九號之規定、依歷史經驗、信用評估及前瞻性資訊所做之分析，評估預期信用損失，並根據共同信用風險特性，將應收帳款分組評估如下：

A.信用卡公司、關係人、政府機關及其他，皆於每一報導日依據前條之規定進行評估。

B.該公司亦針對非信用卡公司及政府機關之款項進行個別評估，對已逾期之帳款考量收回之不確定性，逐筆討論預期信用損失。

C.綜合上述計算後，合計應認列減損損失=(A)+(B)

該公司為因應國際財務報導準則第九號適用，其應收票據及應收帳款之金融資產減損納入前瞻性資訊，亦即以應收帳款存續期間信用損失衡量，綜合評估整體應收款項可能減損之風險，若有減損跡象之款項，則依實際狀況作個別評估。經評估該公司訂有授信擔保品管理作業辦法，內含完整徵授信流程，以制定合理授信期間，並視交易現況調整，且客戶群歷年來收款情形良好，實際發生呆帳金額甚微，故就該公司之營運情形及收款特性，經評估備抵呆帳提列政策尚屬合理。

(2)備抵損失提列之適足性

單位：新臺幣千元

項目 \ 年度		110 年度(註一)		111 年度		112 年度		113 年第二季	
		個體	合併	個體	合併	個體	合併	個體	合併
備抵呆帳	台灣虎航	—	—	—	—	—	—	—	—
	中華航空	(204,481)	(235,560)	(230,350)	(261,445)	(225,830)	(257,453)	註二	(257,046)
	長榮航空	(10,139)	(140,940)	(4,928)	(42,797)	(9,867)	(118,278)	註二	(13,471)
	星宇航空	—	—	—	—	—	—	(305)	(305)
應收款項 總額	台灣虎航	1,633	1,633	131,487	131,487	211,082	211,082	309,453	309,453
	中華航空	13,249,354	13,711,401	10,890,692	11,392,936	9,422,125	10,274,361	註二	10,789,978
	長榮航空	8,723,261	10,217,552	8,426,740	10,463,954	9,412,360	12,056,847	註二	13,467,101
	星宇航空	7,718	7,718	475,384	475,384	751,891	751,891	1,187,869	1,187,869
備抵呆帳占應收帳 款總額比率(%)	台灣虎航	—	—	—	—	—	—	—	—
	中華航空	1.54%	1.72%	2.12%	2.29%	2.40%	2.51%	註二	2.38%
	長榮航空	0.12%	1.38%	0.06%	0.41%	0.10%	0.98%	註二	0.10%
	星宇航空	—	—	—	—	—	—	0.03%	0.03%

資料來源：各公司經會計師查核簽證或核閱之財務報告。

註一：110年度由於該公司對京艷國際1,040千元之其他應收款提列足額備抵呆帳，故有其他應收款-備抵呆帳1,040千元。

註二：採樣同業113年第二季並未出具會計師核閱之個體財務報告。

A. 備抵呆帳提列之適足性

該公司 110~112 年度及 113 年第二季備抵呆帳金額均為 0 千元，占應收款項總額之比例均為 0%，主係由於該公司係屬航空產業，因其行業特性，主要服務對象為旅遊業者及一般社會大眾，該公司對旅遊業者多採預收制度之方式收款；對一般社會大眾則以現金或信用卡方式收款，故應收帳款主係對大型信用卡公司之應收信用卡款及對其他航空業者之地勤代理收入應收款為主，該公司 110~112 年度及 113 年第二季應收款項收款情形尚屬良好，主要客戶往來穩定，且過去發生呆帳之機率偏低，銷售客戶亦遵循往來應收帳款管理作業辦法進行管理，並嚴密控管期後收款，綜上所述，該公司備抵呆帳提列情形應尚屬適足。

B. 與同業比較

與同業相較，該公司 110~112 年度及 113 年第二季之備抵呆帳餘額及備抵呆帳餘額占應收款項之比例均低於採樣同業中華航空、長榮航空及星宇航空，主係因該公司提供之客、貨運輸服務主要對象為旅遊業者及一般社會大眾，旅遊業者多採預收制，一般社會大眾則多以現金或信用卡方式支付為主，其款項收回無虞，故備抵呆帳餘額及備抵呆帳餘額占應收款項之比例較低，而星宇航空主營業務雖有客運及貨運，惟仍以客運收入為大宗，故 110~112 年度備抵呆帳餘額占應收款項比例與台虎一致，而 113 年前二季雖有提列備抵呆帳，惟備抵呆帳餘額占應收款項之比例相對仍低於中華航空及長榮航空，另採樣同業中華航空及長榮航空除客運業務外，尚有貨運等其他業務，因其業務之多樣性，加上各公司營運規模、經營模式、歷史應收款項管理經驗及預期信用損失等相異所致，就該公司應收款項品質尚屬穩定，尚無發生重大無法收回之情事，故其備抵損失提列比率與採樣公司相較，並無重大異常之情事。

3. 應收款項回收可能性之評估

單位：新臺幣千元

項目	113 年 6 月底金額	截至 113.7.31 之收回情形		截至 113.7.31 之未收回情形	
		金額	%	金額	%
應收票據	—	—	—	—	—
應收帳款	309,453	300,681	97.17	8,772	2.83
合計	309,453	300,681	97.17	8,772	2.83

資料來源：該公司提供

該公司 113 年 6 月 30 日之應收款項截至 113 年 7 月 31 日止，已收回比率為 97.17%，未收回比率為 2.83%，未收回應收款項金額為 8,772 千元，茲針對個別客戶逾期帳款說明如下：

A.捷星日本航空公司：

捷星日本航空公司之逾期應收帳款 7,970 千元係台灣虎航提供其地勤服務代理作業之應收項，因該款項係由捷星日本匯入其在台之代理人航達旅行社股份有限公司，再由代理人航達旅行社匯款至台灣虎航，因帳務尚在核對處理之故，款項尚未到帳，該公司已積極催收款項中。

B.其他：

該公司 113 年 6 月 30 日之應收款項截至 113 年 7 月 31 日止，未收回應收款項金額未達 1,000 千元以上者，均列為其他客戶，金額合計為 802 千元，截至本評估報告出具時點均已收回，尚無重大異常之情事。

二、存貨概況

最近期及最近三個會計年度，發行公司之財務報告及個體財務報告存貨淨額變動之合理性、備抵存貨跌價損失與呆滯損失提列之適足性評估，並與同業比較評估。

(一)最近期及最近三個會計年度存貨淨額變動之合理性

單位：新臺幣千元；次；天

年度 項目		110 年度	111 年度	112 年度	113 年 截至第二季
營業收入淨額(註 1)		1,740	153	193	—
營業成本		1,499	112	171	—
期末存 貨總額	商品存貨	63	5	4	—
備抵存貨跌價及呆滯 損失		—	—	—	—
期末存貨淨額		63	5	4	—
存貨週轉率(次)(註 2)		3.88	3.29	38.00	—
存貨週轉天數(天)		95	111	10	—

資料來源：該公司提供；110~112 年度及 113 年第二季經會計師查核簽證或核閱之個體財務報告。

註 1：營業收入及營業成本為存貨相關收入及成本，由該公司提供。

註 2：存貨週轉率及天數採年化方式。

該公司主要係屬航空服務業，主要業務項目係以航空客運為主，因受新冠肺炎疫情影響，該公司於 109 年 10 月份起增加商品存貨，並於網路通路販賣印有自有商標之商品，其存貨組成皆為商品存貨，且該公司尚無轉投資公司，以下茲就該公司 110~112 年度及 113 年截至第二季個體財務報告之存貨淨額變動合理性說明：

1.最近期及最近三個會計年度發行公司財務報告存貨淨額變動之合理性

該公司於 109 年 10 月份起增加商品存貨，109 年 10 月前該公司免稅品委由樂陶負責，該公司僅提供飛機上的販售平台，以抽佣金的模式合作，因受疫情影響，部分班機停飛，機上旅客銳減，免稅品銷售停滯，為維持與客戶之間連結及增加曝光度，因此該公司將部分印有自有商標商品透過虎禮選平台販售。該公司 110~112 年度及 113 年截至第二季之存貨淨額分別為 63 千元、5 千元、4 千元及 0

千元，111 年度較 110 年度減少 58 千元，變動幅度為(92.06)%；112 年度較 111 年度減少 1 千元，變動幅度為(20.00)%；113 年截至第二季較 112 年度減少 4 千元，變動幅度為(100.00)%。其商品存貨內容起初主要為紀念商品、飛機模型及聯名款商品，112 年底僅為印有台灣虎航 logo 之口罩，113 年截至第二季已無商品存貨。主係該公司起初因疫情關係為維持與客戶之間連結及增加曝光度，因此將部分印有公司之商標商品透過虎禮選線上平台販售，因而產生存貨，隨著疫情逐漸趨緩，自 111 年 10 月 13 日起入境人員免除居家檢疫，班機復飛，為維持與客戶之間連結及增加曝光度透過線上販賣台灣虎航商標產品之目的已達成，未來將專注於客運服務、貨運服務及地勤代理。

存貨週轉率方面，110~112 年度及 113 年截至第二季之存貨週轉率分別為 3.88 次、3.29 次、38.00 次及 0.00 次，存貨週轉天數分別為 95 天、111 天、10 天及 0 天，111 年之存貨週轉率較 110 年度下降，平均銷貨天數上升，主係因該公司受疫情影響減少國際航班，品牌曝光效果有限，致存貨週轉率下降，存貨週轉天數上升；112 年之存貨週轉率較 111 年度上升，平均銷貨天數下降，因國境開放，班機復飛，疫情期間為維持與客戶之間連結及增加曝光度透過線上販賣台灣虎航商標產品之目的已達成，故庫存存貨已所剩無幾，惟因年中還有商品進出銷售導致相關成本有所變動再加上平均存貨金額極小所致；113 年第二季之存貨週轉率較 112 年度下降，平均銷貨天數上升，因基本無存貨及相關成本變動且 113 年截至第二季止已無商品存貨所致。

綜上所述，該公司 110~112 年度及 113 年第二季存貨淨額之變動及存貨週轉率暨週轉天數變化情形尚屬合理，經評估尚無重大異常之情形。

2.與同業比較

單位：新臺幣千元；次；天

項目 \ 年度		110 年度		111 年度		112 年度		113 年 截至第二季	
		個體	合併(註 2)	個體	合併(註 2)	個體	合併(註 2)	個體	合併(註 2)
銷貨成本	台灣虎航 (註 1)	1,499	1,499	112	112	171	171	—	—
	中華航空	106,229,554	115,486,946	128,089,348	139,352,258	144,040,004	160,986,016	註 5	83,379,116
	長榮航空	77,641,840	84,547,735	110,113,767	118,356,717	149,908,637	157,079,650	註 5	83,268,149
	星宇航空	2,532,204	2,532,204	6,576,242	6,576,242	18,550,979	18,550,979	12,915,844	12,915,844
期末存貨總額	台灣虎航	63	63	5	5	4	4	—	—
	中華航空	9,814,900	註 3	12,061,474	註 3	12,951,840	註 3	註 5	註 3
	長榮航空	2,031,824	註 3	1,992,151	註 3	2,300,784	註 3	註 5	註 3
	星宇航空	266,648	266,648	399,081	399,081	1,080,863	1,080,863	註 3	註 3
期末存貨淨額	台灣虎航	63	63	5	5	4	4	—	—
	中華航空	8,380,327	8,814,975	10,568,039	10,775,467	10,476,961	10,678,706	註 5	10,880,897
	長榮航空	1,169,678	3,248,010	1,152,878	3,676,304	1,422,406	4,095,995	註 5	4,323,016
	星宇航空	266,648	266,648	399,081	399,081	1,080,863	1,080,863	1,309,472	1,309,472
存貨週轉率 (次)	台灣虎航	3.88	3.88	3.29	3.29	38.00	38.00	—	—
	中華航空	註 4	註 4	註 4	註 4	註 4	註 4	註 5	註 4
	長榮航空	註 4	註 4	註 4	註 4	註 4	註 4	註 5	註 4
	星宇航空	10.29	10.29	19.76	19.76	25.07	25.07	21.61	21.61
存貨週轉天數 (天)	台灣虎航	95	95	111	111	10	10	—	—
	中華航空	註 4	註 4	註 4	註 4	註 4	註 4	註 5	註 4
	長榮航空	註 4	註 4	註 4	註 4	註 4	註 4	註 5	註 4
	星宇航空	36	36	19	19	15	15	17	17

資料來源：該公司提供；各家公司 110~112 年度及 113 年第二季經會計師查核簽證或核閱之合併及個體財務報告。

註 1：該公司營業成本為商品存貨相關成本，由該公司提供。

註 2：該公司及星宇航空尚無轉投資公司，無編製合併財務報告，故合併財務報告欄位亦填列個體報告之金額。

註 3：採樣同業 110~112 年度及 113 年第二季經會計師查核簽證或核閱之合併或個體財務報告之期末存貨採淨額方式表達，無法取得備抵存貨跌價及呆滯損失相關資料。

註 4：採樣同業係屬航空運輸服務業，其存貨內容多屬維修之航空器材，並無與主要業務相關之存貨，故不適用存貨週轉率之計算。

註 5：採樣同業 113 年度第二季尚未出具經會計師核閱之個體財務報告。

與採樣同業相比，中華航空及長榮航空係屬航空運輸服務業及航空週邊產業，其存貨內容多屬自用之航空器材，並無與主要業務相關之存貨，故不適用存貨週轉率之計算。另該公司除 112 年度存貨週轉率及平均銷貨天數優於星宇航空，其餘年度均劣於星宇航空。惟星宇航空存貨分為機務用品、客艙服務用品及地勤用品與該公司透過網路販賣的自有商標商品性質不同，故無法比較，且該公司疫情後商品存貨庫存金額所剩不多，經評估尚無重大異常之情事。

(二)備抵存貨跌價損失及呆滯損失提列政策合理性及適足性之評估

1.備抵存貨跌價損失及呆滯損失之提列政策

該公司之存貨係以取得成本為入帳基礎，期末存貨評價除以庫齡評估呆滯損失外，亦以成本與淨變現價值孰低比較，並採逐項比較法，存貨減損評估以成本與淨變現價值孰低衡量。存貨自成本沖減至淨變現價值之金額，應於沖減時認列為費損。淨變現價值係指正常營業下之估計售價減除完成出售所需之估計成本後之餘額。茲將該公司之備抵存貨呆滯損失提列政策列示如下：

項目	存貨庫齡	
	<2 年	>2 年
商品存貨	成本與淨變現價值孰低	100%

資料來源：該公司提供。

該公司為嚴謹評估存貨價值，已於 109 年增訂「存貨之備抵跌價損失提列政策」。基於穩健保守及考量該公司銷售型態，存貨庫齡低於 2 年，於每月評估以成本與淨變現價值孰低衡量，並提列跌價損失，持有 2 年以上則將全額提列呆滯損失。綜合上述，該公司之備抵存貨跌價或呆滯損失之提列政策係考量商品特性及存貨使用狀態而得之，其提列政策應屬適當。

2.備抵存貨跌價及呆滯損失提列適足性之評估

單位：新臺幣千元；%

項目 \ 年度	110 年度	111 年度	112 年度	113 年 截至第二季
備抵存貨跌價及呆滯損失(A)	—	—	—	—
期末存貨總額(B)	63	5	4	—
提列比率(%) (A)/(B)	—	—	—	—

資料來源：該公司提供；110~112 年度及 113 年第二季經會計師查核簽證或核閱之財務報告。

該公司 110~112 年度及 113 年截至第二季備抵存貨跌價及呆滯損失提列比率皆為 0%。該公司存貨呆滯係依庫齡評價，其中存貨為商品存貨，730 天以下採淨變現價值評價，經評估其淨變現價值均高於存貨成本，故不擬提列存貨跌價金額；且該公司並無庫齡二年以上商品，且 113 年截至第二季止已無商品存貨，故該公司尚無提列呆滯損失，應尚無重大異常。

經取得該公司之存貨成本與淨變現價值孰低法計算表及存貨庫齡明細，並依該公司所訂之呆滯提列比率核算，該公司無需提列備抵存貨跌價及呆滯損失，經評估尚屬合理。

3.與同業比較

單位：新臺幣千元；%

項目 \ 年度		110 年度		111 年度		112 年度		113 年 截至第二季	
		個體	合併(註 1)	個體	合併(註 1)	個體	合併(註 1)	個體	合併(註 1)
備抵存貨跌價及呆滯損失	台灣虎航	—	—	—	—	—	—	—	—
	中華航空	1,434,573	註 2	1,493,435	註 2	2,474,879	註 2	註 3	註 2
	長榮航空	862,146	註 2	839,273	註 2	878,378	註 2	註 3	註 2
	星宇航空	—	—	—	—	—	—	註 2	註 2
期末存貨總額	台灣虎航	63	63	5	5	4	4	—	—
	中華航空	9,814,900	註 2	12,061,474	註 2	12,951,840	註 2	註 3	註 2
	長榮航空	2,031,824	註 2	1,992,151	註 2	2,300,784	註 2	註 3	註 2
	星宇航空	266,648	266,648	399,081	399,081	1,080,863	1,080,863	註 2	註 2
期末存貨淨額	台灣虎航	63	63	5	5	4	4	—	—
	中華航空	8,380,327	8,814,975	10,568,039	10,775,467	10,476,961	10,678,706	註 3	10,880,897
	長榮航空	1,169,678	3,248,010	1,152,878	3,676,304	1,422,406	4,095,995	註 3	4,323,016
	星宇航空	266,648	266,648	399,081	399,081	1,080,863	1,080,863	1,309,472	1,309,472
提列比率(%)	台灣虎航	—	—	—	—	—	—	—	—
	中華航空	14.62	註 2	12.38	註 2	19.11	註 2	註 3	註 2
	長榮航空	42.43	註 2	42.13	註 2	38.18	註 2	註 3	註 2
	星宇航空	—	—	—	—	—	—	註 2	註 2

資料來源：該公司提供；各家公司 110~112 年度及 113 年第二季經會計師查核簽證或核閱之合併及個體財務報告。

註 1：該公司及星宇航空尚無轉投資公司，無編製合併財務報告，故合併財務報告欄位亦填列個體報告之金額。

註 2：採樣同業 110~112 年度及 113 年第二季經會計師查核簽證或核閱之合併或個體財務報告之期末存貨採淨額方式表達，無法取得備抵存貨跌價及呆滯損失相關資料。

註 3：採樣同業於 113 年度第二季尚未出具經會計師核閱之個體財務報告。

與採樣同業相比，該公司與星宇航空皆無提列備抵存貨跌價及呆滯損失，而中華航空及長榮航空個體財務報告雖有提列備抵存貨跌價及呆滯損失，惟其存貨內容多屬自用之航空器材，並無與主要業務相關之存貨，與該公司之存貨性質不同；另該公司疫情後商品存貨庫存金額所剩不多，經評估尚無重大異常之情事。

4.存貨去化情形評估

該公司 113 年截至第二季止已無商品存貨，故不適用存貨去化情形評估。

綜上評估，該公司 110~112 年度及 113 年截至第二季存貨淨額、存貨週轉率及存貨週轉天數之變動情形尚屬合理、備抵存貨跌價損失及呆滯損失提列之適足性尚屬合理，經與同業相比尚無重大異常情事。

三、最近期及最近三個會計年度之業績概況

(一)列表並說明發行公司最近期及最近三個會計年度營業收入、營業毛利及營業利益與同業比較情形

單位：新臺幣千元；%

分析項目	年度 公司	110 年度	111 年度		112 年度		112 年 第二季	113 年 第二季	
		金額	金額	成長率%	金額	成長率%	金額	金額	成長率%
營業收入	台灣虎航	244,225	1,314,827	438.37	12,468,336	848.29	5,473,233	8,214,468	50.08
	中華航空	138,841,403	150,722,471	8.56	184,816,790	22.62	89,885,005	98,913,425	10.04
	長榮航空	103,872,359	138,068,607	32.92	200,356,523	45.11	93,035,038	107,289,352	15.32
	星宇航空	795,857	3,362,135	322.45	22,472,128	568.39	9,881,188	16,332,628	65.29
營業毛利	台灣虎航	(2,450,438)	(2,378,192)	2.95	3,437,292	244.53	1,510,235	2,668,886	76.72
	中華航空	23,354,457	11,370,213	(51.31)	23,830,774	109.59	13,204,596	15,534,309	17.64
	長榮航空	19,324,624	19,711,890	2.00	43,276,873	119.55	20,515,731	24,021,203	17.09
	星宇航空	(1,736,347)	(3,214,107)	(85.11)	3,921,149	222.00	1,839,360	3,416,784	85.76
營業利益	台灣虎航	(2,779,298)	(2,806,435)	(0.98)	2,368,425	184.39	1,082,587	2,107,886	94.71
	中華航空	14,968,035	2,584,734	(82.73)	10,157,421	292.98	6,592,564	8,067,738	22.38
	長榮航空	10,357,844	9,797,991	(5.41)	29,566,265	201.76	14,035,577	16,722,804	19.15
	星宇航空	(3,186,634)	(5,104,012)	(60.17)	479,498	109.39	190,704	1,376,362	621.73

資料來源：各公司經會計師查核簽證或核閱之財務報告。

該公司成立於 103 年 4 月 21 日，主要從事民用航空運輸業務，係航空運輸業，綜觀目前國內上市、上(興)櫃、及未上市、未上櫃之公開發行公司中，上市公司中以民用航空為主要業務內容者為中華航空股份有限公司(股票代號：2610，以下稱中華航空，以民用航空客運及貨運業務為主)及長榮航空股份有限公司(股票代號：2618，以下稱長榮航空，主要經營業務包含民用航空客運及貨運業務)，另興櫃公司為星宇航空股份有限公司(股票代號：2646，以下稱星宇航空，主要從事民用航空客運及貨運運輸業務)，故以中華航空、長榮航空及星宇航空作為該公司之採樣同業公司。茲就該公司與同業中華航空、長榮航空及星宇航空之營業收入、營業毛利及營業利益比較說明如下：

1.營業收入

該公司 110~112 年度及 113 年前二季之營業收入分別為 244,225 千元、1,314,827 千元、12,468,336 千元及 8,214,468 千元，成長率分別為 438.37%、848.29% 及 50.08%。該公司 111 年度之營業收入較 110 年度增加，主係 111 年度隨著疫苗施打率逐漸提升，且政府為復甦旅遊產業而提供國內旅遊補助，民眾國內離島旅遊意願增加，加上關係企業華信航空國內載運運能不足，該公司因而濕租飛機予華信航空，並增加金門航線濕租班次，另政府於 111 年 10 月實施邊境開放措施，同時取消先前頒布之禁團令，該公司之國際航班開始逐步復飛，依據民航統計年報該公司飛行架次由 110 年度之 27 架次，增加至 111 年度之 1,385 架次，而載客數亦較去年同期成長，由 110 年度之 1,566 人，增加至 111 年度之 151,717 人，致該公司營業收入較去年同期成長，成長幅度為 438.37%；112 年度隨著各國邊境開

放政策頒布，放寬出入境之自主防疫、居家檢疫等措施，民眾參團出國意願增加，同時台灣對外國旅客開放觀光，使該公司之國際航班數增加，依據民航統計年報該公司之飛行架次由 111 年度之 1,385 架次，成長至 112 年度之 14,121 架次，而載客數則由 111 年度之 151,717 人，成長至 112 年度之 2,202,378 人，然受日本機場因邊境開放初期人力不足影響，各航空公司可執飛之航班數有限，在需求大於供給下，票價亦相對上漲，致該公司 112 年度營業收入較去年同期大幅增加 11,153,509 千元，成長幅度為 848.29%；113 年前二季則延續疫後旅遊需求增加之趨勢，國際旅遊人數攀升，該公司執飛國際航班架次同步上升，依據民航統計年報該公司之飛行架次由 112 年 6 月之 6,033 架次，成長至 113 年 6 月之 9,099 架次，載客數則由 112 年 6 月之 883,749 人，成長至 113 年 6 月之 1,423,358 人，另該公司配合旅遊趨勢動態調整航點及航線，新增台北-福島、高雄-茨城、高雄-那霸等日本航線，以及東南亞區域加開普吉島、富國島等航點，吸引東北亞及東南亞深度旅遊之客群，同時為積極拓展日本市場，而進行一系列推廣及行銷宣傳計劃，並邀請日本知名女星擔任日本品牌大使，使該公司 113 年前二季之營業收入較 112 年前二季增加 2,741,235 千元，增加幅度為 50.08%。該公司最近三年度及最近期營業收入變動原因尚屬合理，尚無重大異常情事。

與採樣同業相較，該公司 110~112 年度及 113 年前二季之營業收入成長率高於採樣同業，主係因該公司主要專飛東北亞及東南亞四小時以內航程之地區，且機隊編成均為客運用途，受疫情影響營收規模大幅縮小，隨著 111 年第四季開始我國及日韓等國邊境開放，該公司國際航班陸續復航，雖採樣同業中華航空、長榮航空及星宇航空之營收皆呈成長趨勢，惟該公司營收規模較小致使其成長率提升幅度較採樣同業為高。

2.營業毛利

單位：新臺幣千元；%

公司 \ 年度	110 年度		111 年度		112 年度		113 年第二季	
	營業毛利	毛利率	營業毛利	毛利率	營業毛利	毛利率	營業毛利	毛利率
台灣虎航	(2,450,438)	(1,003.35)	(2,378,192)	(180.87)	3,437,292	27.57	2,668,886	32.49
中華航空	23,354,457	16.82	11,370,213	7.54	23,830,774	12.89	15,534,309	15.70
長榮航空	19,324,624	18.60	19,711,890	14.28	43,276,873	21.60	24,021,203	22.39
星宇航空	(1,736,347)	(218.17)	(3,214,107)	(95.60)	3,921,149	17.45	3,416,784	20.92

資料來源：各公司經會計師查核簽證或核閱之財務報告。

該公司 110~112 年度及 113 年前二季之營業毛利分別為(2,450,438)千元、(2,378,192)千元、3,437,292 千元及 2,668,886 千元，營業毛利率分別為(1,003.35)%、(180.87)%、27.57%及 32.49%，該公司 111 年度因疫苗施打率逐漸提升，且政府為復甦旅遊產業而提供相關旅遊補助，民眾國內離島旅遊意願增加，使該公司濕租飛機予關係企業華信航空班次增加，另政府於 111 年 10 月實施邊境開放措施，同時取消先前頒布之禁團令，該公司之國際航班開始逐步復飛，客運量較去年同期成長，致 111 年度營業收入成長，惟其營收增加之幅度尚無法支應人員薪資、油料、維修保養等營運所需相關成本，且國際油價因俄烏戰爭及疫後復甦需求增加而上漲，加上該公司於 111 年 3 月及 7 月新增兩架租賃機使營業成本增加，致 111

年度產生營業毛損，惟營收增加幅度大於營業成本增加之幅度，毛損率因而較 110 年度減少；112 年度隨著各國邊境開放政策頒布，放寬出入境之自主防疫、居家檢疫等措施，民眾參團出國意願增加，同時台灣對外國旅客開放觀光，該公司之國際航班數增加，然日本機場因邊境開放初期人力不足，各航空公司可執飛之航班有限，在需求大於供給下，票價亦相對上漲，單位售價較 111 年度上升 200.88%，使該公司 112 年度營業收入較去年同期大幅成長，而營業成本隨營業收入同向增加，且美國聯邦準備局為抑制通膨而多次升息，使美元匯率於 112 年 1~10 月間逐漸走強，推升該公司以美元計價之油料成本，惟在營收增加幅度大於營業成本增加之幅度下，毛利率隨之大幅提升；113 年前二季則延續疫後旅遊需求增加之趨勢，國際旅遊人數攀升，該公司執飛國際航班架次同步上升，且配合旅遊趨勢動態調整航點及航線，新增台北-福島、高雄-茨城、高雄-那霸等日本航線，以及東南亞區域加開普吉島、富國島等航點，吸引東北亞及東南亞深度旅遊之客群，同時為積極拓展日本市場，而進行一系列推廣及行銷宣傳計劃，並邀請日本知名女星擔任日本品牌大使，使營業收入較去年同期大幅增加，另因載客數增加使平均單位固定成本下降，113 年前二季營業成本占營收占比因而較去年同期下降，在營收增加幅度大於營業成本增加之幅度下，致 113 年前二季之毛利率較上年度增加。

與採樣同業相較，110 年度及 111 年度呈現營業毛損，毛利率皆低於採樣同業，主要係因該公司主要專飛東北亞及東南亞四小時以內航程之地區，且機隊編成均為客運用途，而採樣同業中華航空、長榮航空及星宇航空雖亦受新冠肺炎疫情影響營運，惟其航線遍及全球各大城市，另隨總體經濟復甦、資通訊設備運送需求及疫苗運送商機湧現，因對貨機機組人員實施更嚴格之防疫管制，且航線縮減供給減少又市場需求強勁，貨運價格大漲，因此可降低疫情對客運收入減少之衝擊；112 年度毛利率則優於採樣同業，主要係隨國際邊境開放，加上日本機場因邊境開放初期人力不足，各航空公司可執飛之航班有限，在需求大於供給下，票價亦相對上漲，致使該公司與採樣同業毛利率提升，然該公司目前復航執飛國際航線以日本為主，毛利率提升幅度因而較為顯著；113 年前二季之毛利率優於同業，主係該公司配合旅遊趨勢動態調整航點及航線，並進行一系列推廣及行銷宣傳計劃，使營業收入較去年同期大幅增加，因載客數增加使平均單位固定成本下降，致毛利率隨之上升。

3.營業利益

單位：新臺幣千元；%

年度 公司	110 年度		111 年度		112 年度		113 年第二季	
	營業利益	營業利益率	營業利益	營業利益率	營業利益	營業利益率	營業利益	營業利益率
台灣虎航	(2,779,298)	(1,138.01)	(2,806,435)	(213.45)	2,368,425	19.00	2,107,886	25.66
中華航空	14,968,035	10.78	2,584,734	1.71	10,157,421	5.50	8,067,738	8.16
長榮航空	10,357,844	9.97	9,797,991	7.10	29,566,265	14.76	16,722,804	15.59
星宇航空	(3,186,634)	(400.40)	(5,104,012)	(151.81)	479,498	2.13	1,376,362	8.43

資料來源：各公司經會計師查核簽證或核閱之財務報告。

該公司 110~112 年度及 113 年第二季之營業利益分別為(2,779,298)千元、(2,806,435)千元、2,368,425 千元及 2,107,886 千元，營業利益率分別為(1,138.01)%、(213.45)%、19.00%及 25.66%；營業費用分別為 328,860 千元、428,243 千元、1,068,867 千元及 561,000 千元，營業費用率分別為 134.65%、32.57%、8.57%及 6.83%。該公司 111 年度因疫苗施打率逐漸提升，且政府為復甦旅遊產業而提供相關旅遊補助，民眾國內離島旅遊意願增加，使後勤人員薪資、差旅等相關管理費用增加，另 111 年 10 月後實施邊境開放措施，該公司陸續展開行銷活動，使推銷費用增加，整體營業費用較 110 年度增加 30.22%，惟在營業費用增加幅度小於營業收入增加幅度下，營業利益率由(1,138.01)%提升至(213.45)%；112 年度該公司國際航班陸續復航，因訂位數增加使相關佣金及信用卡、銀行手續費等費用隨之增加，並配合航班復航持續進行推廣業務，使推銷費用增加，加上提撥盈餘獎金及認列現金增資員工認股評價費用等，整體營業費用因而增加，惟在營業費用增加幅度小於營業收入增加幅度下，營業利益率由(213.45)%提升至 19.00%；113 年第二季延續疫後旅遊需求增加之趨勢，國際旅遊人數攀升，且該公司配合旅遊趨勢動態調整航點及航線，新增台北-福島、高雄-茨城、高雄-那霸等日本航線，以及東南亞區域加開普吉島、富國島等航點，使營業收入較去年同期上升，信用卡手續費、訂位平台費等費用隨營收上升而增加，另該公司為拓展日本市場進行一系列推廣及行銷宣傳計劃，並邀請日本知名女星擔任日本品牌大使，使行銷活動費、廣告費等推銷費用增加，該公司 113 年前二季之營業費用因而較去年同期增加，惟在營業費用增加幅度小於營業收入增加幅度下，營業利益率由 19.00%提升至 25.66%。與採樣公司比較，該公司 110 年度及 111 年度因採樣同業中華航空及長榮航空雖同受新冠肺炎疫情影響營運，惟其航線遍及全球各大城市，另隨總體經濟復甦、資通訊設備運送需求及疫苗運送商機湧現，因對貨機機組人員實施更嚴格之防疫管制，且航線縮減供給減少又市場需求強勁，貨運價格大漲，因此可降低疫情對客運收入減少之衝擊，而該公司主要專飛東北亞及東南亞四小時以內航程之地區，且機隊編成均為客運用途，因而使營業利益率低於採樣同業，惟隨 111 年第四季起我國及日韓等國邊境陸續開放，該公司國際航線復航，111 年度之營業淨損率已較前一年度減少；112 年度及 113 年第二季營業利益率則優於採樣同業，主要係因我國邊境開放、民眾出國意願大幅提升、日本機場人力不足等因素，在需求大於供給下，票價亦相對上漲，使營業毛利提升，營業利益率亦因此成長，採樣同業中華航空、長榮航空及星宇航空亦呈現成長趨勢。

綜上所述，該公司 110~112 年度及 113 年前二季之營業收入、營業毛利及營業利益之變動情形及其原因，並與同業相較尚無重大異常之情事。

(二)最近期及最近三個會計年度以「部門別」或「主要產品別」之營業收入、營業成本及營業毛利之變化情形是否合理。

1.最近期及最近兩個會計年度主要產品別之營業收入變動表

單位：新臺幣千元；%

產品別 \ 年度	110 年度		111 年度		112 年度		113 年第二季	
	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%
客運	233,368	95.55	1,287,918	97.95	12,112,893	97.15	7,901,379	96.19
其他	10,857	4.45	26,909	2.05	355,443	2.85	313,089	3.81
合計	244,225	100.00	1,314,827	100.00	12,468,336	100.00	8,214,468	100.00

資料來源：該公司提供。

2.最近期及最近兩個會計年度主要產品別之營業成本變動表

單位：新臺幣千元；%

產品別 \ 年度	110 年度		111 年度		112 年度		113 年第二季	
	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%
客運	2,690,683	99.85	3,688,730	99.88	8,846,071	97.95	5,391,016	97.21
其他	3,980	0.15	4,289	0.12	184,973	2.05	154,566	2.79
合計	2,694,663	100.00	3,693,019	100.00	9,031,044	100.00	5,545,582	100.00

資料來源：該公司提供。

3.最近期及最近兩個會計年度主要產品別之營業毛利變動表

單位：新臺幣千元；%

產品別 \ 年度	110 年度		111 年度		112 年度		113 年第二季	
	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%
客運	(2,457,315)	100.28	(2,400,812)	100.95	3,266,822	95.04	2,510,363	94.06
其他	6,877	(0.28)	22,620	(0.95)	170,470	4.96	158,523	5.94
合計	(2,450,438)	100.00	(2,378,192)	100.00	3,437,292	100.00	2,668,886	100.00

資料來源：該公司提供。

4.主要部門別之營業收入、營業成本及營業毛利之變動情形

(1)客運

客運收入於 110~112 年度及 113 年前二季之營業收入分別為 233,368 千元、1,287,918 千元、12,112,893 千元及 7,901,379 千元，占營業收入比重分別為 95.55%、97.95%、97.15%及 96.19%。依據民航統計年報該公司 110~112 年度及 113 年 6 月之飛行架數分別為 27 次、1,385 次及 14,121 次及 9,099 次，載客人數分別為 1,566 人、151,717 人及 2,202,378 人及 1,423,358 人。111 年度隨著疫苗施打率逐漸提升，且政府為復甦旅遊產業而提供相關旅遊補助，民眾國內離島旅遊意願增加，加上關係企業華信航空國內載運運能不足，該公司因而濕租飛機予華信航空，並增加金門航線濕租班次，另政府於 111 年 10 月實施邊境開放措施，同時取消先前頒布之禁團令，該公司之國際航班開始逐步復飛，客運量較去年同期成長，致使該公司客運營業收入較去年同期成長；112 年度隨著

各國邊境開放政策頒布，放寬出入境之自主防疫、居家檢疫等措施，民眾參團出國意願增加，同時台灣對外國旅客開放觀光，該公司之國際航班數增加，然日本機場因邊境開放初期人力不足，各航空公司可執飛之航班有限，在需求大於供給下，票價亦相對上漲，致該公司 112 年度客運營業收入較去年同期大幅成長 10,824,975 千元，成長幅度為 840.50%；113 年前二季則延續疫後旅遊需求增加之趨勢，國際旅遊人數攀升，該公司執飛國際航班架次同步上升，且該公司配合旅遊趨勢動態調整航點及航線，新增福島、普吉島、富國島等航點，吸引東北亞及東南亞深度旅遊之客群，同時為積極拓展日本市場，而進行一系列推廣及行銷宣傳計劃，並邀請日本知名女星擔任日本品牌大使，使該公司 113 年前二季之客運營業收入較 112 年前二季增加。該公司最近三年度及最近期客運營業收入變動原因尚屬合理，尚無重大異常情事。

另就客運業務之營業成本及營業毛利分析，110~112 年度及 113 年第二季營業成本分別為 2,690,683 千元、3,688,730 千元、8,846,071 千元及 5,391,016 千元，營業毛利分別為(2,457,315)千元、(2,400,812)千元、3,266,822 千元及 2,510,363 千元，毛利率分別為(1,052.98)%、(186.41)%、26.97%及 31.77%。111 年度因疫苗施打率逐漸提升，且政府為復甦旅遊產業而提供相關旅遊補助，民眾國內離島旅遊意願增加，使該公司濕租飛機予關係企業華信航空班次增加，111 年度客運營業收入因而成長，惟其營收增加之幅度尚無法支應人員薪資、油料、維修保養等營運所需相關成本，且國際油價因俄烏戰爭及疫後復甦需求增加而上漲，加上該公司於 111 年 3 月及 7 月新增兩架租賃機使營業成本增加，致 111 年度產生營業毛損，惟營收增加幅度大於營業成本增加之幅度，毛損率因而較 110 年度減少；112 年度隨著各國邊境開放政策頒布，放寬出入境之自主防疫、居家檢疫等措施，民眾參團出國意願增加，同時台灣對外國旅客開放觀光，該公司之國際航班數增加，然日本機場因邊境開放初期人力不足，各航空公司可執飛之航班有限，在需求大於供給下，票價亦相對上漲，單位售價較 111 年度增加 200.88%，使該公司 112 年度營業收入較去年同期大幅成長，而營業成本隨營業收入同向增加，且美國聯邦準備局為抑制通膨而多次升息，使美元匯率於 112 年 1~10 月間逐漸走強，推升該公司以美元計價之油料成本，惟營收增加幅度大於營業成本增加之幅度下，致該公司之毛利率同步上升；113 年前二季則延續疫後旅遊需求增加之趨勢，國際旅遊人數攀升，該公司執飛國際航班架次同步上升，且該公司配合旅遊趨勢動態調整航點及航線，新增福島、普吉島、富國島等航點，吸引東北亞及東南亞深度旅遊之客群，同時為積極拓展日本市場，而進行一系列推廣及行銷宣傳計劃，並邀請日本知名女星擔任日本品牌大使，使營業收入較去年同期大幅增加，另因載客數增加使平均單位固定成本下降，使 113 年前二季營業成本增加幅度較去年同期下降，在營收增加幅度大於營業成本增加之幅度下，致 113 年前二季之毛利率較上年度增加。

綜上所述，該公司 110~112 年度及 113 年前二季客運業務之銷貨收入、銷貨成本與銷貨毛利變化尚屬合理。

(2)其他

其他業務主要係客運業務之附屬收入，包括地勤代理、客機腹艙載貨所產生之貨運收入、機上免稅品分潤收入及機上廣告分潤收入等，110~112 年度及 113 年第二季之營業收入分別為 10,857 千元、26,909 千元、355,443 千元及 313,089 千元，占營業收入比重分別為 4.45%、2.05%、2.85%及 3.81%。該公司最近三年度及最近期其他業務占營收比重維持在 2.05%~4.45%之間，占營收比重不高。111 年度其他業務之營收增加，主要係因隨著第四季邊境開放，該公司國際航班開始逐步復飛，貨運、機上免稅品及機上廣告等收入受航班增加影響而成長所致；112 年度及 113 年前二季逐年成長，主係隨著各國邊境開放，國際航班復飛班次增加，使貨運、機上免稅品及機上廣告等收入隨之增加，加上地勤代理收入亦受到各航空公司航班增加而成長所致。

另就營業成本及營業毛利分析，110~112 年度及 113 年第二季營業成本分別為 3,980 千元、4,289 千元、184,973 千元及 154,566 千元，營業毛利分別為 6,877 千元、22,620 千元、170,470 千元及 158,523 千元，營業毛利率分別為 63.34%、84.06%、47.96%及 50.63%。該公司其他業務主要係客運業務之附屬收入及地勤代理作業收入，其中機上免稅品及機上廣告所產生之收入為分潤收入，無相關之營業成本，而客機腹艙載貨尚包含關務及倉儲等作業，該公司委託華儲協助，地勤代理作業包含地面勤務作業及機下勤務作業，該公司將機下勤務委由臺灣航勤及桃園航勤，故產生相關營業成本，111 年度因委託該公司進行地勤代理業務之航空公司航班減少，使毛利較低之地勤代理收入占比下降，貨運、機上免稅品及機上廣告等毛利較高之收入增加，因而使其他業務之毛利率較 110 年度提升；112 年度及 113 年前二季其他收入因國際航班陸續復航，雖使毛利較高之貨運、機上免稅品及機上廣告收入金額提高，然毛利較低之地勤代理業務金額亦大幅增加使占比提升，致使其他業務之毛利率較去年同期下降。

綜上所述，該公司 110~112 年度及 113 年前二季各主要產品之營業收入及營業成本之變化情形尚稱合理。

(三)最近期及最近三個會計年度營業收入或毛利率變動達百分之二十以上者，應做價量分析變動原因，並敘明是否合理

1.最近期及最近三個會計年度營業收入或毛利率變動情形

單位：新臺幣千元；%

項目 \ 年度	110 年度	111 年度		112 年度		112 年前二季	113 年前二季	
	金額	金額	變動率%	金額	變動率%	金額	金額	變動率%
營業收入	244,225	1,314,827	438.37	12,468,336	848.29	5,473,233	8,214,468	50.08
營業毛利	(2,450,438)	(2,378,192)	2.95	3,437,292	244.53	1,510,235	2,668,886	76.72
毛利率(%)	(1,003.35)	(180.87)	81.97	27.57	115.24	27.59	32.49	17.75

資料來源：該公司 110~112 年度及 113 年第二季經會計師查核簽證或核閱之財務報告。

由上表得知，該公司最近三年度及最近期營業收入較前期變動之比例分別為 438.37%、848.29%及 50.08%；營業毛利率較前期變動之比例分別為 81.97%、115.24%及 17.75%，故需就 110 與 111 年度、111 與 112 年度及 112 年第二季與 113 年第二季之主要產品進行價量分析，惟考量該公司其他類主要係客運業務之附屬收入，包括地勤代理、客機腹艙載貨所產生之貨運收入、機上免稅品分潤收入及機上廣告分潤收入等，因占營業收入比重微小，加上其種類繁多且單位及單價不一，故不予分析，故僅就主要產品「客運收入」進行價量分析如下：

單位：新臺幣千元

主要產品	分析項目	110 年度~111 年度	111 年度~112 年度	112 年第二季~ 113 年第二季
客運收入	(一)銷貨收入差異分析：			
	P (Q'－Q)	509,922	2,738,014	3,272,017
	Q' (P'－P)	544,628	8,086,961	(729,411)
	P'Q'－PQ	1,054,550	10,824,975	2,542,606
	(二)銷貨成本差異分析：			
	P (Q'－Q)	5,879,287	7,841,954	2,397,684
	Q' (P'－P)	(4,881,240)	(2,684,613)	(933,495)
	P'Q'－PQ	998,047	5,157,341	1,464,189
	(三)銷貨毛利變動金額：	56,503	5,667,634	1,078,417

資料來源：該公司提供。

(1)110 年度及 111 年度之價量分析

該公司 111 年度隨著疫苗施打率逐漸提升，且政府為復甦旅遊產業而提供相關旅遊補助，民眾國內離島旅遊意願增加，加上關係企業華信航空國內載運運能不足，該公司因而濕租飛機予華信航空，並增加金門航線濕租班次，另政府於 111 年 10 月實施邊境開放措施，同時取消先前頒布之禁團令，該公司之國際航班開始逐步復飛，致客運量較去年同期成長，因而產生營業收入有利量差 509,922 千元，又 110 年 5 月中旬起，因國內疫情爆發，全國提升至第三級防疫警戒，僅保留維生、秩序維持、必要性服務、醫療及公務所需之外，其餘營業及公共場域關閉，國內濕租需求大幅減少，客運量因而較少，111 年度隨著第四季起邊境開放，國際旅遊人數因而較去年同期增加，使單價較高之國際航線占比增加，平均單價因而較 110 年度提升 73.27%，故產生營業收入有利價差 544,628 千元，綜合影響下，該公司 111 年度客運之銷貨收入較 110 年度增加 1,054,550 千元。

在銷售成本方面，該公司 111 年度因客運量大幅增加，因而產生營業成本不利量差 5,879,287 千元，然因受到飛航班次增加，飛機租金、人員薪資、油料、維修保養等營運所需相關成本分攤基礎增加，使單位成本較 110 年度下降 56.96%，因而產生營業成本有利價差 4,881,240 千元，綜合影響下，該公司 111 年度客運之營業成本較 110 年度增加 998,047 千元。整體而言，銷貨收入增加金額大於成本增加金額，故銷貨毛損較 110 年度減少 56,503 千元。

(2)111 年度及 112 年度之價量分析

該公司 112 年度隨著各國邊境開放政策頒布，放寬出入境之自主防疫、居家檢疫等措施，民眾參團出國意願增加，同時台灣對外國旅客開放觀光，致使該公司國際航班數及客運量均較去年同期成長，因而產生營業收入有利量差 2,738,014 千元，然日本機場因邊境開放初期人力不足，各航空公司可執飛之航班有限，因此在需求大於供給下，票價亦相對上漲，加上 111 年度以濕租執飛單價較低之國內航線為主，因此 112 年度平均售價因而較去年同期增加 200.88%，故產生營業收入有利價差 8,086,961 千元，綜合影響下，該公司 112 年度客運之銷貨收入較 111 年度增加 10,824,975 千元。

在銷售成本方面，該公司 112 年度因客運量大幅增加，因而產生營業成本不利量差 7,841,954 千元，然因受到飛航班次增加，飛機租金、人員薪資、維修保養等營運所需相關成本分攤基礎增加，使單位成本較 111 年度下降 23.28%，因而產生營業成本有利價差 2,684,613 千元，綜合影響下，該公司 112 年度客運之營業成本較 111 年度增加 5,157,341 千元。整體而言，銷貨收入增加金額大於成本增加金額，故銷貨毛利較 111 年度增加 5,667,634 千元。

(3)112 年前二季及 113 年前二季之價量分析

113 年前二季則延續疫後旅遊需求增加之趨勢，國際旅遊人數攀升，該公司執飛國際航班架次同步上升，且該公司配合旅遊趨勢動態調整航點及航線，新增台北-福島、高雄-茨城、高雄-那霸等日本航線，以及東南亞區域加開普吉島、富國島等航點，吸引東北亞及東南亞深度旅遊之客群，同時為積極拓展日本市場，而進行一系列推廣及行銷宣傳計劃，並邀請日本知名女星擔任日本品牌大使，使營業收入較去年同期大幅增加，因而產生營業收入有利量差 3,272,017 千元，另 112 年前二季因日本機場邊境開放初期人力不足，各航空公司可執飛之航班有限，因此在需求大於供給下，票價亦相對上漲，113 年第二季平均售價因而較去年同期下降 8.45%，故產生營業收入不利價差 729,411 千元，綜合影響下，該公司 113 年第二季客運之銷貨收入較 112 年第二季增加 2,542,606 千元。

在銷售成本方面，該公司 113 年第二季因客運量大幅增加，因而產生營業成本不利量差 2,397,684 千元，然因受到飛航班次增加，飛機租金、人員薪資、維修保養等營運所需相關固定成本分攤基礎增加，使單位成本較 112 年第二季下降，因而產生營業成本有利價差 933,495 千元，綜合影響下，該公司 113 年第二季客運之營業成本較 112 年第二季增加 1,464,189 千元。整體而言，銷貨收入增加金額大於成本增加金額，故銷貨毛利較 112 年第二季增加 1,078,417 千元。

四、併購他公司尚未屆滿一完整會計年度者，評估併購之目的、效益、交易合理性等因素

該公司最近一完整會計年度並無併購他公司，故不適用本項評估。

肆、財務狀況

一、列表並說明最近期及最近三個會計年度，與同類別上市公司及未上市同業財務比率之比較分析，應包括財務結構、償債能力、經營能力及獲利能力。

(一)選擇採樣公司之說明

該公司成立於 103 年 4 月 21 日，主要從事民用航空運輸業務，係航空運輸業，綜觀目前國內上市、上(興)櫃、及未上市、未上櫃之公開發行公司中，上市公司中以民用航空為主要業務內容者為中華航空股份有限公司(股票代號：2610，以下稱中華航空，以民用航空客運及貨運業務為主)、長榮航空股份有限公司(股票代號：2618，以下稱長榮航空，主要經營業務包含民用航空客運及貨運業務)及星宇航空股份有限公司(股票代號：2646，以下稱星宇航空，主要從事航空客運及貨運業務、空中銷售業務及百貨零售業務等)，故以中華航空、長榮航空及星宇航空作為該公司之採樣同業公司；以此三家上市(櫃)公司作為採樣公司；同業平均資料則選用財團法人聯合徵信中心所出版之「中華民國台灣地區主要行業財務比率」中所列之「H51 航空運輸業」數據做為計算同業平均相關統計之比較基準。

(二)最近期及最近三個會計年度財務比率分析與同業之比較

分析項目		年度 公司別	110 年度	111 年度	112 年度	113 年 截至第二季
財務結構 (%)	負債占資產比率	台灣虎航	71.95	93.60	76.56	71.22
		中華航空	73.80	75.39	73.40	74.00
		長榮航空	71.50	69.88	64.56	66.15
		星宇航空	81.82	89.65	86.00	79.45
		同業平均	72.60	72.52	註 1	註 1
	長期資金占不動產、廠房及設備比率	台灣虎航	781.20	767.67	1,112.06	1,376.86
		中華航空	186.28	174.06	163.12	165.95
		長榮航空	204.29	195.71	179.59	181.23
		星宇航空	717.18	504.97	254.60	251.82
		同業平均	195.51	184.69	註 1	註 1
償債能力 (%)	流動比率	台灣虎航	117.38	57.67	95.34	133.31
		中華航空	161.25	97.99	77.40	87.89
		長榮航空	139.76	109.15	100.36	106.60
		星宇航空	47.14	31.30	53.99	70.58
		同業平均	151.22	103.81	註 1	註 1
	速動比率	台灣虎航	115.52	56.27	93.20	130.78
		中華航空	144.08	81.48	64.73	75.15
		長榮航空	131.50	103.82	94.82	101.96
		星宇航空	33.58	23.53	42.51	58.35
		同業平均	138.52	93.25	註 1	註 1

分析項目		年度 公司別	110 年度	111 年度	112 年度	113 年 截至第二季
	利息保障 倍數(倍)	台灣虎航	(12.88)	(13.89)	10.39	14.66
		中華航空	5.66	1.94	4.07	7.87
		長榮航空	3.64	4.32	11.11	10.16
		星宇航空	(26.01)	(12.50)	0.73	3.00
		同業平均	3.95	2.91	註 1	註 1
經營能力	應收款項 週轉率 (次) (總額) (註 3)	台灣虎航	33.96	19.75	72.79	63.12
		中華航空	11.76	12.01	17.06	18.78
		長榮航空	12.14	13.35	17.79	16.81
		星宇航空	154.91	13.92	36.62	33.68
		同業平均	11.92	12.61	註 1	註 1
	應收款項 收現天數 (天) (註 3)	台灣虎航	11	19	6	6
		中華航空	32	31	22	20
		長榮航空	31	28	21	22
		星宇航空	3	27	10	11
		同業平均	31	29	註 1	註 1
	存貨週轉 率(次) (淨額) (註 3)	台灣虎航	3.88	3.29	38.00	-
		中華航空	註 2	註 2	註 2	註 2
		長榮航空	註 2	註 2	註 2	註 2
		星宇航空	10.29	19.76	25.07	21.61
		同業平均	註 2	註 2	註 2	註 2
	平均銷貨 天數(天) (註 3)	台灣虎航	95	111	10	-
		中華航空	註 2	註 2	註 2	註 2
		長榮航空	註 2	註 2	註 2	註 2
		星宇航空	36	19	15	17
		同業平均	註 2	註 2	註 2	註 2
	不動產、 廠房及設 備週轉率 (次) (註 3)	台灣虎航	0.20	1.06	11.38	16.42
		中華航空	1.02	1.17	1.47	1.57
		長榮航空	0.77	1.06	1.54	1.58
		星宇航空	0.38	0.57	1.35	1.22
		同業平均	0.90	1.12	註 1	註 1
	總資產週 轉率(次) (註 3)	台灣虎航	0.02	0.09	0.77	0.86
		中華航空	0.48	0.51	0.63	0.66
		長榮航空	0.32	0.43	0.62	0.63
		星宇航空	0.04	0.08	0.33	0.38
		同業平均	0.39	0.47	註 1	註 1

分析項目		年度 公司別	110 年度	111 年度	112 年度	113 年 截至第二季
獲利能力	資產報酬率(%) (註 3)	台灣虎航	(16.77)	(19.05)	12.44	17.30
		中華航空	3.76	1.45	3.26	5.47
		長榮航空	3.02	3.37	7.97	8.78
		星宇航空	(13.88)	(11.91)	1.40	2.96
		同業平均	3.37	2.45	註 1	註 1
	權益報酬率(%) (註 3)	台灣虎航	(66.68)	(121.38)	70.89	61.37
		中華航空	12.99	3.00	9.97	18.17
		長榮航空	7.89	8.28	21.67	22.86
		星宇航空	(67.79)	(101.96)	1.76	12.07
		同業平均	10.18	5.95	註 1	註 1
	營業利益占實收資本額比率(%) (註 3)	台灣虎航	(69.48)	(70.16)	52.75	93.89
		中華航空	25.19	4.30	16.79	26.66
		長榮航空	19.97	18.29	54.75	61.93
		星宇航空	(28.03)	(28.17)	2.30	10.84
		同業平均	註 4	註 4	註 4	註 4
	稅前純益占實收資本額比率(%) (註 3)	台灣虎航	(70.53)	(89.41)	50.96	85.97
		中華航空	18.73	4.42	15.38	29.23
		長榮航空	15.04	17.66	53.40	61.96
		星宇航空	(26.56)	(36.38)	(0.55)	7.09
		同業平均	註 4	註 4	註 4	註 4
	純益率(%)	台灣虎航	(929.22)	(216.74)	14.65	18.67
		中華航空	6.45	1.49	4.04	7.22
		長榮航空	6.43	5.67	11.53	12.48
		星宇航空	(379.30)	(156.77)	0.66	5.51
		同業平均	6.44	3.49	註 1	註 1
	稅後每股盈餘(元)	台灣虎航	(7.19)	(7.12)	4.27	3.42
		中華航空	1.67	0.48	1.13	1.08
		長榮航空	1.31	1.34	4.01	2.31
		星宇航空	(2.69)	(3.47)	0.08	0.39
		同業平均	註 4	註 4	註 4	註 4
現金流量	現金流量比率(%)	台灣虎航	註 5	11.68	93.42	54.68
		中華航空	93.70	65.75	62.02	26.87
		長榮航空	74.99	81.36	79.05	30.73
		星宇航空	註 5	註 5	46.69	33.79
		同業平均	84.97	73.89	註 1	註 1

分析項目		年度 公司別	110 年度	111 年度	112 年度	113 年 截至第二季
	淨現金流 量允當比 率(%)	台灣虎航	41.37	註 5	235.64	343.02
		中華航空	825.91	678.90	764.39	798.61
		長榮航空	120.26	202.26	236.48	264.43
		星宇航空	註 5	註 5	10.26	19.36
		同業平均	註 4	註 4	註 4	註 4
	現金再投 資 比 率 (%)	台灣虎航	註 5	50.39	166.07	59.34
		中華航空	15.20	13.23	19.12	8.98
		長榮航空	13.20	23.77	23.76	11.27
		星宇航空	註 5	註 5	28.93	14.17
		同業平均	14.53	18.12	註 1	註 1

資料來源：該公司提供；該公司及採樣公司經會計師查核簽證或核閱之合併或個體財務報告；該公司及採樣公司股東會年報；暨台新證券計算及整理。同業平均係參考財團法人金融聯合徵信中心出版「中華民國台灣地區主要行業財務比率」及「財務結構資訊」之「H51 航空運輸業」暨台新證券計算及整理。

註 1：截至評估報告出具日止，財團法人金融聯合徵信中心尚未出版該年度之主要行業財務比率。

註 2：因行業特性，不適用該項財務比率之評估。

註 3：113 年截至第二季之經營能力及獲利能力之資產報酬率、權益報酬率、營業利益及稅前純益占實收資本額比率均予以年化以利比較。

註 4：財團法人金融聯合徵信中心出版之主要行業財務比率並未涵蓋該比率之資料。

註 5：若營業資金為負數，則現金流量相關比率不予計算表達。

註 6：財務分析計算公式：

1.財務結構

(1)負債占資產比率=負債總額/資產總額

(2)長期資金占不動產、廠房及設備比率=(股東權益淨額+長期負債)/不動產、廠房及設備淨額

2.償債能力

(1)流動比率=流動資產/流動負債

(2)速動比率=(流動資產-存貨-預付費用)/流動負債

(3)利息保障倍數=所得稅及利息費用前純益/本期利息支出

3.經營能力

(1)應收款項週轉率=營業收入淨額/平均應收款項總額

(2)存貨週轉率=與存貨相關之銷貨成本/平均存貨金額

(3)不動產、廠房及設備週轉率=銷貨淨額/平均不動產、廠房及設備淨額

(4)總資產週轉率=銷貨淨額/平均資產總額

4.獲利能力

(1)資產報酬率=[稅後損益+利息費用×(1-稅率)]/平均資產總額

(2)股東權益報酬率=稅後損益/平均股東權益總額

(3)營業利益占實收資本額比率=營業利益/期末實收資本額

(4)稅前純益占實收資本額比率=稅前損益/期末實收資本額

(5)純益率=稅後損益/銷貨淨額

(6)每股盈餘=稅後損益/加權平均已發行普通股股數

5.現金流量

(1)現金流量比率=營業活動淨現金流量/流動負債

(2)現金流量允當比率=最近五年度營業活動淨現金流量/最近五年度(資本支出+存貨增加額+現金股利)；存貨如為減少數，則以0計算

(3)現金再投資比率=(營業活動現金流量-現金股利)/(不動產、廠房及設備毛額+長期投資+其他資產+營運資金)

(三)最近期及最近三個會計年度財務比率分析與同業比較之說明

1.財務結構

(1)負債占資產比率

該公司 110~112 年度及 113 年截至第二季之負債占資產比率分別為 71.95%、93.60%、76.56%及 71.22%，111 年度之負債占資產比率較 110 年度上升，主係因該公司新增租賃兩架 A-320neo 客機(B-50023 及 B-50025)，於 111 年 3 月及 7 月交機，依國際財務報導準則第 16 號租賃公報，認列使用權資產及租賃負債，致使用權資產與流動及非流動租賃負債分別增加 743,622 千元及 1,539,793 千元，以及 111 年 10 月國境開放，該公司開放賣票，消費者購票踴躍，致應收帳款(包含關係人)增加 129,854 千元，惟由於該公司載客的履約義務尚未滿足致使合約負債增加 1,539,630 千元，導致總資產及總負債分別增加 1,029,199 千元及 3,873,542 千元，惟總資產成長幅度 7.11%小於總負債 28.61%所致；112 年度之負債占資產比率較 111 年度下降，主係因 112 年度辦理兩次現金增資(募集總金額為 1,453,800 千元)以及受惠旅遊需求大復甦致預收票款增加，帶動現金及約當現金增加 2,531,073 千元，合約負債亦增加 1,230,802 千元，再加上該公司新增租賃兩架 A-320neo 客機(B-50026 及 B-50027)進行汰舊換新，於 112 年 9 月及 12 月交機，致使用權資產與流動及非流動租賃負債分別增加 1,105,396 千元及 1,042,922 千元，惟該公司因自有資金充足償還銀行借款致短期借款及長期借款(包含一年或一營業週期內到期)分別減少 800,000 千元及 2,294,546 千元，在總負債無重大變動情況下，總資產增加 3,576,298 千元所致；113 年截至第二季之負債占資產比率較 112 年度下降，主係該公司持續增加航點及航班，營運持續穩健上升，航班量及訂票量也較 112 年同期增加，帶動現金及約當現金增加 3,085,070 千元，在總負債無重大變動情況下，總資產較 112 年度增加 1,997,722 千元所致。

與採樣同業及同業平均相比，航空業因高固定支出如租購機等，故負債占資產比率相較一般行業而言普遍較高，111 年度負債占資產比率高於採樣公司及同業平均；其餘年度均介於採樣公司及同業平均之間。111 年度負債比高於同業，主係上述該公司新增租賃兩架 A-320neo 客機(B-50023 及 B-50025)因素以及國境未開放時受新冠肺炎疫情影響，該公司因客運為主要業務，機隊旗下無貨機發展國際貨運，許多國家對旅客採取較嚴格的出入境管制措施，該公司受疫情影響較其他同業為高，雖同年 10 月國境開放後購票踴躍然尚未載客所致。自 112 年度起因現金增資和營運穩健上升致負債占資產比率回復至同業之間，經評估尚無重大異常之情事。

(2)長期資金占不動產、廠房及設備比率

該公司 110~112 年度及 113 年截至第二季之長期資金占不動產、廠房及設備比率分別為 781.20%、767.67%、1,112.06%及 1,376.86%，111 年度長期資金占不動產、廠房及設備比率較 110 年度下降，主係該公司因新冠肺炎疫情影響，減少國際航班，雖國境於 111 年 10 月開放，惟航空公司固定成本較高，致營業

虧損增大，在非流動負債及不動產、廠房及設備無重大變動情況下，總權益減少 28,844,343 千元所致；112 年度長期資金占不動產、廠房及設備比率較 111 年度上升，主係因國境開放，該公司受惠旅遊需求大復甦，該公司營運狀況好轉，售票情況良好，在非流動負債及不動產、廠房及設備無重大變動情況下，總權益較 111 年度增加 3,303,205 千元所致；113 年截至第二季長期資金占不動產、廠房及設備比率較 112 年度上升，主係該公司持續增加航點及航班，營運持續穩健上升，航班量及訂票量也較 112 年同期增加，在非流動負債及不動產、廠房及設備無重大變動情況下，總權益較 112 年度增加 1,539,003 千元所致。

與採樣公司及同業平均相比，該公司之長期資金占不動產、廠房及設備比率於 110~111 年度及 113 年截至第二季均高於所有採樣公司及同業平均，該公司為低成本航空公司，有別於傳統航空運輸業擁大型機隊，顯示其尚無仰賴短期資金支應資本支出情事，經評估尚無重大異常之情事。

綜上分析，該公司 110~112 年度及 113 年截至第二季之財務結構相關比率變動尚屬合理，與採樣公司及同業平均相較，亦尚無重大異常之情事。

2.償債能力

(1)流動比率、速動比率

該公司 110~112 年度及 113 年截至第二季之流動比率及速動比率分別為 117.38%、57.67%、95.34%及 133.31%；115.52%、56.27%、93.20%及 130.78%。111 年度流動比率及速動比率較 110 年度下降，主係受疫情停飛部分國際航班，營收短少致虧損導致現金及約當現金降低 475,316 千元，又因 111 年 10 月國境開放，消費者購票踴躍然尚未載客致使合約負債增加 1,539,630 千元，再加上為支應相關營運所需而舉借華南銀行政府紓困貸款致一年內到期之長期借款增加 500,000 千元，故流動資產降低 223,289 千元而流動負債增加 2,685,519 千元所致；112 年度流動比率及速動比率較 111 年度上升，主係因 112 年度辦理兩次現金增資(募集總金額為 1,453,800 千元)以及受惠旅遊需求大復甦致預收票款增加，帶動現金及約當現金增加 2,531,073 千元，致流動資產增加 2,890,120 千元，雖然該公司因消費者訂票增加，期末出售機票還未載客致合約負債增加 1,230,802 千元，致流動負債增加 798,041 千元，惟流動資產成長幅度 88.63%大於流動負債 14.12%所致；113 年截至第二季流動比率及速動比率較 112 年度上升，主係該公司持續增加航點及航班，營運持續穩健上升，航班量及訂票量也較 112 年同期增加，帶動現金及約當現金增加 3,085,070 千元，在流動負債無重大變化情況下，流動資產較 112 年度增加 2,973,709 千元所致。

與採樣公司及同業平均相比，該公司 110~112 年度流動比率及速動比率均介於採樣公司及同業平均之間；113 年截至第二季高於採樣公司。自 112 年度起因現金增資和營運穩健上升，二者比率隨之提升，尚無重大異常之情事。

(2)利息保障倍數

該公司 110~112 年度及 113 年截至第二季之利息保障倍數分別為(12.88)倍、(13.89)倍、10.39 倍及 14.66 倍。111 年度利息保障倍數較 110 年度下降且為負數，雖營業收入較 110 年度增加 1,070,602 千元，惟其營收增加之幅度尚無法支應人員薪資、油料、維修保養等營運所需相關成本且該公司新增租賃 A-320neo 客機(B-50023 及 B-50025)致營業成本增加 998,356 千元，再加上美元兌台幣自 111 年初開始走強，故外幣兌換(損)益淨額減少 682,673 千元，在利息支出無重大變動情況下，稅前虧損增加 755,258 千元所致；112 年度利息保障倍數較 111 年度上升且由負轉正，主係受惠旅遊需求大復甦，該公司營運好轉，在利息支出無重大變動情況下，稅前淨利增加 5,864,550 千元所致；113 年截至第二季利息保障倍數較 112 年度上升，主係該公司持續增加航點及航班，營運持續穩健上升，航班量及訂票量也較 112 年同期增加，在年化後利息支出無重大變動情況下，113 年截至第二季年化後稅前淨利較 112 年度增加 1,572,067 千元所致。

與採樣公司及同業平均相比，該公司 111 年度利息保障倍數低於採樣公司及同業平均；110 年度及 112 年度均介於採樣公司及同業平均之間；113 年截至第二季高於採樣公司及同業平均。110 及 111 年度為負數主係因新冠肺炎疫情影響，該公司以客運為主要業務，機隊旗下無貨機發展國際貨運，許多國家對旅客採取較嚴格的出入境管制措施，該公司受疫情影響與其他同業相比較高。自 112 年起因疫情解封且客運市場需求仍強勁，該公司已有獲利致利息保障倍數轉向正數，經評估尚無重大異常之情事。

綜上分析，該公司 110~112 年度及 113 年截至第二季之償債能力各項指標變動情形尚屬合理，與採樣公司及同業平均相較，亦尚無重大異常之情事。

3.經營能力

(1)應收款項週轉率及收現天數

該公司 110~112 年度及 113 年截至第二季之應收款項週轉率與收現天數分別為 33.96 次、19.75 次、72.79 次及 63.12 次與 11 天、19 天、6 天及 6 天。111 年度應收款項週轉率較 110 年度下降，收現天數上升，主係雖 111 年度隨著疫苗施打率逐漸提升，民眾國內離島旅遊意願提升，加上關係企業華信航空國內載運運能不足，該公司因而濕租飛機予華信航空，並增加金門航線濕租班次，且 111 年 10 月實施邊境開放措施，同時取消先前頒布之禁團令，該公司之國際航班開始逐步復飛，致營業收入及應收帳款較 110 年度增加 1,070,602 千元及 129,854 千元，惟營業收入成長幅度 438.37%小於平均應收款項 825.47%所致；112 年度之應收款項週轉率較 111 年度上升，收現天數下降，主係因國境開放，旅遊需求大復甦，致該公司航班量及訂票量較 111 年度增加，再加上該公司之票價提升，使 112 年度營業收入較 111 年度增加 11,153,509 千元，成長幅度為 848.29%，而該公司收款尚屬穩健，應收款項雖亦增加 79,595 千元，平均應收款項成長幅度僅 52.20%所致；113 年截至第二季之應收款項週轉較 112 年度些微下滑，收現天數差異不大，主係該公司營運穩健向上且收款尚維持與 112 年

度水準。

與採樣公司相比，該公司 110 年度應收款項週轉率及收現天數介於採樣公司及同業平均之間，其餘年度均優於採樣公司及同業平均。主係其他同業除客運業務外，尚有貨運等其他業務，因其業務之多樣性之故，致其收款天數較長。此外該公司對旅行業者多採預收制，旅行社須先行預付定額之款項方再行預定所需之航班，收款尚屬穩健，且營運規模與其他同業相比較小，故營業收入與應收款項與其他同業相比較低。整體而言，應收款項週轉率變動因各公司之營運模式及銷售市場並不完全相同，使得收款條件上略有差異，經評估尚無重大異常之情事。

(2)存貨週轉率及平均銷貨天數

因受先前新冠肺炎疫情影響，該公司於 109 年 10 月起增加商品存貨，於網路等通路販賣印有該公司之商標商品，故其存貨組成皆為商品存貨。該公司 110~112 年度及 113 年截至第二季之存貨週轉率分別為 3.88 次、3.29 次、38.00 次及 0.00 次，存貨週轉天數分別為 95 天、111 天、10 天及 0 天，111 年之存貨週轉率較 110 年度下降，平均銷貨天數上升，主係因該公司受疫情影響減少國際航班，品牌曝光效果有限，致存貨週轉率下降，存貨週轉天數上升；112 年之存貨週轉率較 111 年度上升，平均銷貨天數下降，因國境開放，班機復飛，疫情期間為維持與客戶之間連結及增加曝光度透過線上販賣台灣虎航商標產品之目的已達成，故庫存存貨已所剩無幾，惟因年中還有商品進出銷售導致相關成本有所變動再加上平均存貨金額極小所致；113 年截至第二季之存貨週轉率較 112 年度下降，平均銷貨天數上升，因基本無存貨及相關成本變動且 113 年截至第二季止已無商品存貨所致。

與採樣公司及同業平均相比，中華航空及長榮航空存貨內容多屬自用之航空器材，並無與主要業務相關之存貨，故不適用存貨週轉率之計算。另該公司除 112 年度存貨週轉率及平均銷貨天數優於星宇航空，其餘年度均劣於星宇航空。惟星宇航空存貨分為機務用品、客艙服務用品及地勤用品與該公司透過網路販賣的自有商標商品性質不同，故無法比較，且該公司 113 年截至第二季止已無商品存貨，經評估尚無重大異常之情事。

(3)不動產、廠房及設備週轉率

該公司 110~112 年度及 113 年截至第二季之不動產、廠房及設備週轉率分別為 0.20 次、1.06 次、11.38 次及 16.42 次。111 年度之不動產、廠房及設備週轉率較 110 年度上升，主係因 111 年度民眾國內離島旅遊意願提升，加上關係企業華信航空國內載運運能不足，濕租飛機予華信航空並增加金門航線濕租班次，且 111 年 10 月實施邊境開放措施，同時取消先前頒布之禁團令，該公司之國際航班開始逐步復飛，在不動產、廠房及設備無重大變動情況下，111 年度營業收入較 110 年度增加 1,070,602 千元所致。112 年度之不動產、廠房及設備週轉率較 111 年度上升，主係因國境開放，旅遊需求大復甦，該公司航班量及訂票量較 111 年度增加，加上該公司之票價提升，在不動產、廠房及設備無重大變動情況下，112 年度營業收入較 111 年度增加 11,153,509 千元所致；113 年

截至第二季之不動產、廠房及設備週轉率較 112 年度上升，主係該公司持續增加航點及航班，營運持續穩健上升，航班量及訂票量也較 112 年同期增加，在不動產、廠房及設備無重大變動情況下，113 年截至第二季年化後營業收入較 112 年度增加 3,960,600 千元所致。

與採樣公司及同業平均相比，該公司 110 年度及 111 年度之不動產、廠房及設備週轉率分別低於及介於採樣公司及同業平均；其餘年度該比率均高於採樣公司及同業平均。110 年度及 111 年度主係因新冠肺炎疫情影響，該公司以客運為主要業務，機隊旗下無貨機發展國際貨運，許多國家對旅客採取較嚴格的出入境管制措施，該公司受疫情影響與其他同業相比較高。自 112 年起因疫情解封且客運市場需求仍強勁，該公司營收逐漸成長，致不動產、廠房及設備週轉率有所提升，經評估尚無重大異常之情事。

(4)總資產週轉率

該公司 110~112 年度及 113 年截至第二季年化之總資產週轉率分別為 0.02 次、0.09 次、0.77 次及 0.86 次，111 年度之總資產週轉率較 110 年度上升，主係 111 年度因民眾國內離島旅遊意願提升，加上關係企業華信航空國內載運運能不足，濕租飛機予華信航空並增加金門航線濕租班次，且 111 年 10 月實施邊境開放措施，同時取消先前頒布之禁團令，該公司之國際航班開始逐步復飛，在總資產無重大變動情況下，111 年度營業收入較 110 年度增加 1,070,602 千元所致；112 年度之總資產週轉率較 111 年度上升，主係 112 年度因國境開放，旅遊需求大復甦，該公司航班量及訂票量較 111 年度增加，加上該公司之票價提升，112 年度營業收入較 111 年度增加 11,153,509 千元，雖然因 112 年度辦理兩次現金增資(募集總金額為 1,453,800 千元)以及受惠旅遊需求大復甦致預收票款增加，帶動現金及約當現金增加 2,531,073 千元，再加上該公司新增租賃兩架 A-320neo 客機(B-50026 及 B-50027)進行汰舊換新，於 112 年 9 月及 12 月交機，使用權資產增加 1,105,396 千元，導致總資產增加 3,576,298 千元，惟營業收入成長幅度 848.29%大於平均總資產 16.50%所致；113 年截至第二季之總資產週轉率較 112 年度上升，主係該公司持續增加航點及航班，營運持續穩健上升，航班量及訂票量也較 112 年同期增加，在總資產無重大變動情況下，113 年截至第二季年化後營業收入較 112 年度增加 3,960,600 千元所致。

與採樣公司及同業平均相比，該公司 110 年度及 111 年度之總資產週轉率分別低於及介於採樣公司及同業平均，其餘年度該比率均高於採樣公司及同業平均。110 年度及 111 年度主係因新冠肺炎疫情影響，該公司以客運為主要業務，機隊旗下無貨機發展國際貨運，許多國家對旅客採取較嚴格的出入境管制措施，該公司受疫情影響與其他同業相比較高。自 112 年起因疫情解封且客運市場需求仍強勁，該公司營收逐漸成長，致總資產週轉率有所提升，經評估尚無重大異常之情事。

綜上分析，該公司 110~112 年度及 113 年截至第二季之經營能力相關比率變動尚屬合理，與採樣公司及同業平均相比，亦尚無重大異常之情事。

4.獲利能力

(1)資產報酬率及權益報酬率

該公司 110~112 年度及 113 年截至第二季之資產報酬率及權益報酬率分別為(16.77)%、(19.05)%、12.44%及 17.30%；(66.68)%、(121.38)%、70.89%及 61.37%。111 年度資產報酬率及權益報酬率較 110 年度下降且比率為負，雖 111 年營業收入較 110 年度增加 1,070,602 千元，惟其營收增加之幅度尚無法支應人員薪資、油料、維修保養等營運所需相關成本且新增租賃新客機 A-320neo 客機(B-50023 及 B-50025)致 111 年度營業成本較 110 年度增加 998,356 千元，另該公司外幣交易主要來自油料採購、維修費用及租機費用等且美元兌台幣自 111 年初開始走強，台幣匯率相對走貶，故外幣兌換(損)益淨額減少 682,673 千元，在平均總資產及平均總權益無重大變動情況下，稅後虧損增加 580,413 千元所致；112 年度資產報酬率及權益報酬率較 111 年度上升且轉負為正，主係因國境開放，旅遊需求大復甦，該公司航班量及訂票量較 111 年度增加，加上該公司之票價提升，營業收入較 111 年度增加 11,153,509 千元致營業毛利增加 5,815,484 千元，所得稅費用亦增加 1,187,911 千元，雖然平均總資產及平均總權益因 112 年度辦理兩次現金增資及獲利保留盈餘有一定程度上之變動，惟稅後淨利增加 4,676,639 千元且轉虧為盈所致；113 年截至第二季資產報酬率及權益報酬率較 112 年度上升，主係該公司持續增加航點及航班，營運持續穩健上升，航班量及訂票量也較 112 年同期增加，致年化後營業收入較 112 年度增加 3,960,600 千元，再加上因載客數增加使平均單位固定成本下降，導致年化後營業毛利較 112 年度增加 1,900,480 千元及毛利率從 27.57%提升至 32.49%，雖然因美元兌台幣自 113 年初受波動開始走強，年化後外幣兌換(損)益淨額較 112 年度減少 366,882 千元，另獲利提高致年化後所得稅費用亦增加 331,512 千元，惟在平均總資產及平均總權益無重大變動情況下，113 年截至第二季年化稅後淨利較 112 年度增加 1,240,555 千元所致。

與採樣公司及同業平均相比，該公司 110 年度及 111 年度之資產報酬率低於採樣公司及同業平均；110 年度及 111 年度之權益報酬率分別低於及介於採樣公司及同業平均；其餘年度二者比率均高於採樣公司及同業平均。110 年度及 111 年度主係因新冠肺炎疫情影響，該公司以客運為主要業務，機隊旗下無貨機發展國際貨運，許多國家對旅客採取較嚴格的出入境管制措施，該公司受疫情影響與其他同業相比較高。自 112 年起因疫情解封且客運市場需求仍強勁，該公司已有獲利，致資產報酬率及權益報酬率有所提升，經評估尚無重大異常之情事。

(2)營業利益占實收資本額比率及稅前純益占實收資本額比率

該公司 110~112 年度及 113 年截至第二季之營業利益(損失)占實收資本額比率及稅前純益(損)占實收資本額比率分別為(69.48)%、(70.16)%、52.75%及 93.89%；(70.53)%、(89.41)%、50.96%及 85.97%。111 年度二者比率較 110 年度下降且比率為負，雖 111 年營業收入較 110 年度增加 1,070,602 千元，惟其

營收增加之幅度尚無法支應人員薪資、油料、維修保養等營運所需相關成本且新增租賃新客機 A-320neo 客機(B-50023 及 B-50025)致 111 年度營業成本較 110 年度增加 998,356 千元，又因營收成長，相關手續費及售票網站使用費增加 47,967 千元，在實收資本額無重大變動情況下，營業淨損增加 27,137 千元所致，除此之外，又因該公司外幣交易主要來自油料採購、維修費用及租機費用等且美元兌台幣自 111 年初開始走強，台幣匯率相對走貶，外幣兌換(損)益淨額減少 682,673 千元，在實收資本額無重大變動情況下，111 年度稅前淨損增加 755,258 千元所致；112 年度二者比率較 111 年度上升且轉負為正，主係因國境開放，旅遊需求大復甦，該公司航班量及訂票量較 111 年度增加，加上該公司之票價提升，營業收入較 111 年度增加 11,153,509 千元致營業毛利增加 5,815,484 千元，雖然銷貨相關手續費及售票網站使用費增加 179,636 千元及該公司管理薪資費用增加 337,609 千元，惟在實收資本額無重大變動情況下，營業淨利增加 5,174,860 千元所致，除此之外，又因 112 年度美元兌台幣匯率波動相對平穩，外幣兌換(損)益淨額較 111 年度增加 571,429 千元，在實收資本額無重大變動情況下，112 年度稅前淨利增加 5,864,550 千元所致；113 年截至第二季二者比率較 112 年度上升，主係該公司持續增加航點及航班，營運持續穩健上升，航班量及訂票量也較 112 年同期增加，再加上因載客數增加使平均單位固定成本下降，導致年化後營業毛利較 112 年度增加 1,900,480 千元及毛利率從 27.57%提升至 32.49%，在實收資本額無重大變動情況下，年化後營業淨利較 112 年度增加 1,847,347 千元所致，除此之外，又因美元兌台幣自 113 年初受波動開始走強，年化後外幣兌換(損)益淨額較 112 年度減少 366,882 千元，在實收資本額無重大變動情況下，年化後稅前淨利較 112 年度增加 1,572,067 千元所致。

與採樣公司及同業平均相比，該公司 110 年度及 111 年度之營業利益(損失)占實收資本額比率及稅前純益(損)占實收資本額比率低於採樣公司及同業平均；112 年度二者比率介於採樣公司及同業平均；113 年截至第二季二者比率高於採樣公司及同業平均。110 年度及 111 年度主係受到新冠肺炎疫情影響，該公司以客運為主要業務，機隊旗下無貨機發展國際貨運，許多國家對旅客採取較嚴格的出入境管制措施，該公司受疫情影響與其他同業相比較高。自 112 年起因疫情解封且客運市場需求仍強勁，該公司已有獲利，又實收資本額規模較採樣公司小，致二者比率有所提升且成長幅度大，經評估尚無重大異常情事。

(3)純益率及稅後每股盈餘

該公司 110~112 年度及 113 年截至第二季之稅後純益(損)率及稅後每股盈餘(虧)分別為(929.22)%、(216.74)%、14.65%及 18.67%；(7.19)元、(7.12)元、4.27 元及 3.42 元。111 年度之純損率及稅後每股盈虧較 110 年度下降且為負數，主係 111 年度因民眾國內離島旅遊意願提升，加上關係企業華信航空國內載運運能不足，濕租飛機予華信航空並增加金門航線濕租班次，且 111 年 10 月實施邊境開放措施，同時取消先前頒布之禁團令，該公司之國際航班開始逐步復飛，故營業收入較 110 年度增加 1,070,602 千元，惟其營收增加之幅度尚無法支應

人員薪資、油料、維修保養等營運所需相關成本且新增租賃新客機 A-320neo 客機(B-50023 及 B-50025)致 111 年度營業成本較 110 年度增加 998,356 千元，另因主係美元兌台幣自 111 年初開始走強，台幣匯率相對走貶，外幣兌換(損)益淨額減少 682,673 千元，致稅後虧損增加 580,413 千元，故稅後虧損成長幅度 25.58%小於營業收入 438.37%所致，除此之外，又該公司於 110 年 10 月辦理現金增資 120,000 千股，股本增加至 400,000 千股，故 111 年度平均流通在外股本 400,000 千股大於 110 年度 315,836 千股所致；112 年度純益率及稅後每股盈餘較 111 年度上升且轉負為正，主係因國境開放，旅遊需求大復甦，該公司航班量及訂票量較 111 年度增加，加上該公司之票價提升，營業收入較 111 年度增加 11,153,509 千元致營業毛利增加 5,815,484 千元，所得稅費用亦增加 1,187,911 千元，導致稅後淨利增加 4,676,639 千元轉虧為盈所致；113 年截至第二季純益率及稅後每股盈餘較 112 年度上升，主係該公司持續增加航點及航班，營運持續穩健上升，航班量及訂票量也較 112 年同期增加，致年化後營業收入較 112 年度增加 3,960,600 千元，再加上因載客數增加使平均單位固定成本下降，導致年化後營業毛利較 112 年度增加 1,900,480 千元及毛利率從 27.57% 提升至 32.49%，雖然因美元兌台幣自 113 年初受波動開始走強，年化後外幣兌換(損)益淨額較 112 年度減少 366,882 千元，另獲利提高致年化後所得稅費用亦增加 331,512 千元，而年化後稅後淨利較 112 年度增加 1,240,555 千元，故年化後稅後淨利成長幅度 100.93%大於營業收入 64.20%所致，除此之外，又該公司 113 年截至第二季平均流通在外股本 449,000 千股大於 112 年度 427,778 千股所致。

與採樣公司及同業平均相比，該公司 110 年度及 111 年度之稅後純益(損)率及稅後每股盈餘(虧)低於採樣公司及同業平均；其餘年度稅後純益率及稅後每股盈餘均高於採樣公司及同業平均。110 年度及 111 年度主係因新冠肺炎疫情影響，該公司以客運為主要業務，機隊旗下無貨機發展國際貨運，許多國家對旅客採取較嚴格的出入境管制措施，該公司受疫情影響與其他同業相比較高。自 112 年起因疫情解封且客運市場需求仍強勁，該公司已有獲利，致稅後純益率及稅後每股盈餘有所提升，經評估尚無重大異常之情事。

綜上所述，該公司 110~112 年度及 113 年截至第二季之獲利能力變動尚屬合理，尚無重大異常之情事。

5. 現金流量

(1) 現金流量比率

該公司 110 年度之現金流量比率為負數，111 年度、112 年度及 113 年截至第二季之現金流量比率分別為 11.68%、93.42%及 54.68%。111 年度現金流量比率由負轉正，主係因國境於 111 年 10 月開放，該公司售票增加惟尚未載客致合約負債淨現金流入較 110 年度增加 1,532,750 千元，帶動營運活動淨現金由流出 1,404,623 千元轉流入 660,366 千元所致；112 年度現金流量比率較 111 年度上升，主係因國境開放，旅遊需求大復甦，該公司航班量及訂票量較 111 年度

增加，加上該公司之票價提升，致稅前淨利淨現金流入較 111 年度增加 5,864,550 千元，帶動營運活動淨現金從流入 660,366 千元提升至流入 6,027,569 千元所致；113 年度現金流量比率較 112 年度下降，該公司持續增加航點及航班，營運持續穩健上升，現金流視該公司運營狀況有所調整，惟為淨現金流入，尚無重大異常之情事。

與採樣公司及同業平均相比，該公司 110 年度之現金流量比率低於採樣公司及同業平均；111 年度介於採樣公司及同業平均；其餘年度高於採樣公司及同業平均。該公司 110 年度受到新冠肺炎疫情影響，營運活動淨現金流出，相較採樣公司，該公司以客運為主要業務，機隊旗下無貨機發展國際貨運，許多國家對旅客採取較嚴格的出入境管制措施，該公司受疫情影響與其他同業相比較高。自 111 年度起因 111 年 10 月國境開放，疫情解封且客運市場需求仍強勁，該公司已有獲利，致現金流量比率有所提升，且該公司流動負債規模較同業低，成長幅度較大，經評估尚無重大異常之情事。

(2)現金流量允當比率

該公司 111 年度之現金流量允當比率為負數，110 年度、112 年度及 113 年截至第二季之現金流量允當比率分別為 41.37%、235.64%及 343.02%。111 年度現金流量比率由正轉負，主係自 109 年 1 月至 111 年 10 月因新冠肺炎疫情因素，我國中央流行疫情指揮中心持續執行「邊境嚴管」措施，未持有效居留證的非本國籍人士仍暫緩入境，取消航班致營收減少，導致最近 5 年度營業活動累計淨現金流量從流入 857,840 千元轉為流出 123,670 千元；112 年度現金流量允當比率由負轉正，主係因 111 年 10 月國境開放，旅遊需求大復甦，該公司航班量及訂票量增加，加上該公司之票價提升，致 112 年營業活動之淨現金流入 6,027,569 千元，導致最近 5 年度營業活動累計淨現金流量從流出 123,670 千元轉為流入 4,740,152 千元所致。113 年截至第二季現金流量允當比率較 112 年度上升，主係該公司持續增加航點及航班，營運持續穩健上升，致最近 5 年度營業活動累計淨現金流入持續增加。

與採樣公司相比，該公司 110~112 年度及 113 年截至第二季之現金流量允當比率均介於採樣公司之間。111 年度現金流量允當比率為負數，主係過去受到新冠肺炎疫情影響，相較採樣公司，該公司以客運為主要業務，機隊旗下無貨機發展國際貨運，許多國家對旅客採取較嚴格的出入境管制措施，該公司受疫情影響與其他同業相比較高。自 112 年度起，因疫情解封且客運市場需求仍強勁，該公司已有獲利，致稅現金流量允當比率有所提升，且該公司因以客運為主體且無存貨，故相關資本支出及存貨增加額較同業低，成長幅度較大，經評估尚無重大異常之情事。

(3)現金再投資比率

該公司 110 年度之現金再投資比率為負數，111 年度、112 年度及 113 年截至第二季之現金再投資比率分別為 50.39%、166.07%及 59.34%。111 年度現金再投資比率由負轉正，主係 111 年度因國境於 111 年 10 月開放，該公司售票增

加惟尚未載客致合約負債淨現金流入較 110 年度增加 1,532,750 千元，帶動營運活動淨現金由流出 1,404,623 千元轉流入 660,366 千元所致；112 年度現金再投資比率較 111 年度上升，主係因國境開放，旅遊需求大復甦，該公司航班量及訂票量較 111 年度增加，加上該公司之票價提升，致稅前淨利淨現金流入較 111 年度增加 5,864,550 千元，帶動營運活動淨現金從流入 660,366 千元提升至流入 6,027,569 千元所致；113 年截至第二季現金再投資比率較 112 年度下降，該公司持續增加航點及航班，營運持續穩健上升，現金流視該公司運營狀況有所調整，惟為淨現金流入，尚無重大異常之情事。

與採樣公司及同業平均相比，該公司 110 年度之現金流量比率低於採樣公司及同業平均；其餘年度高於採樣公司及同業平均。該公司 110 年度受到新冠肺炎疫情影響，營運活動淨現金流出，相較採樣公司，該公司以客運為主要業務，機隊旗下無貨機發展國際貨運，許多國家對旅客採取較嚴格的出入境管制措施，該公司受疫情影響與其他同業相比較高。自 111 年度起因 111 年 10 月國境開放，疫情解封且客運市場需求仍強勁，該公司已有獲利，致現金再投資比率有所提升，且該公司無轉投資公司，再加上投資規模較同業低，成長幅度較大，經評估尚無重大異常之情事。

綜上所述，該公司 110~112 年度及 113 年截至第二季之現金流量變動尚屬合理，尚無重大異常之情事。

(四)依「臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則」第四條第二項或第三項或第二十八條之一第五項或第六項或科技事業或文化創意事業申請股票上市者，應另列明其最近一個會計年度及最近期財務報告歸屬於母公司業主之權益，暨評估其申請上市年度及未來一年度歸屬於母公司業主之權益繼續達實收資本額三分之二以上之可能性。無面額或每股面額非屬新台幣十元之發行人，應評估未來一年度歸屬於母公司業主之權益低於股本加計資本公積－發行溢價之合計數三分之二之可能性。

1.依「臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則」第四條第二項或第三項或第二十八條之一第五項或第六項或科技事業或文化創意事業申請股票上市者，應另列明其最近一個會計年度及最近期財務報告歸屬於母公司業主之權益，暨評估其申請上市年度及未來一年度歸屬於母公司業主之權益繼續達實收資本額三分之二以上之可能性：

該公司係以「臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則」第四條第三項申請股票上市，且該公司尚無轉投資公司，經檢視 112 年度及 113 年第二季經會計師查核簽證或核閱之財務報告暨參照「壹、一、承銷總股數說明」，權益占實收資本額比率列明如下：

單位：新臺幣千元；%

項目 \ 年度	112 年度	113 年截至第二季	預計股票上市掛牌
實收資本額(A)	4,490,000	4,490,000	4,595,300
實收資本額三分之二	2,993,333	2,993,333	3,063,533
權益(B)	4,228,774	5,767,777	6,283,747
權益占實收資本額比率(B/A)	94.18%	128.46%	136.74%

資料來源：該公司 112 年度及 113 年第二季經會計師查核簽證或核閱之財務報告。

另請參照「貳、二、發行公司營運風險」及「參、三、最近期及最近三個會計年度之業績概況」，目前航空業整體景氣應已脫離新冠肺炎疫情之陰霾，自 112 年度起全球旅運需求甚為強勁，運能擴張不及其增速，促使客運票價迄今仍維持相對高檔區段，且該公司 112 年度及 113 年截至第二季之營業收入分別為 12,468,336 千元及 8,214,468 千元，成長率分別為 848.29%及 50.08%；營業毛利分別為 3,437,292 千元及 2,668,886 千元，成長率分別為 244.53%及 76.72%；營業利益分別為 2,368,425 千元及 1,235,909 千元，成長率分別為 184.39%及 94.71%；稅前淨利分別為 2,288,039 千元及 1,930,053 千元，成長率分別為 163.97%及 101.75%，均顯示該公司營運穩健攀升成長。

除此之外，該公司擬於股票申請改列上市案經主管機關審查通過後，辦理現金增資 10,530,000 股，該公司與證券承銷商共同議定承銷價格為溢價發行，暫定為每股新台幣 49.00 元，預計股票上市掛牌時之實收資本額為 4,595,300 千元，不考慮保留盈餘及其他因素變動下，權益預計為 6,283,747 千元，權益占實收資本額比率為 136.74%。

整體而言，不論是航空業發展及該公司之營運及業績狀況，皆處於穩定成長態勢，未來可期，對該公司之權益具有正向影響，故該公司申請上市年度及未來一年度權益應可繼續達實收資本額三分之二以上。

- 2.無面額或每股面額非屬新台幣十元之發行人，應評估未來一年度歸屬於母公司業主之權益低於股本加計資本公積－發行溢價之合計數三分之二之可能性：

該公司非屬無面額或每股面額非屬新台幣十元之發行人，故不適用。

- (五)若屬申請創新板上市者，應另列明申請上市月份至預計掛牌後 12 個月之各月份現金收支預測表，暨評估其是否符合「臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則」第二十九條第一項第三款之規定。

該公司為創新板上市公司，本次係申請改列上市，故不適用。

二、發行公司及其各子公司(包括母子公司間交易事項)之最近期及最近三個會計年度背書保證、重大承諾及資金貸與他人、衍生性商品交易及重大資產交易之情形，並評估其對發行公司財務狀況之影響

(一)背書保證

該公司不擬為他人背書保證，故依據公開發行公司資金貸與及背書保證處理準則第十一條第三項規定，「公開發行公司不擬為他人背書或提供保證者，得提報董事會通過後，免予訂定背書保證作業程序」，該公司於 108 年 5 月 27 日董事會通過免訂「背書保證作業程序」，經評估，對財務狀況應無重大不利之影響。

(二)重大承諾

經參閱該公司 110~112 年度及 113 年第二季經會計師查核簽證或核閱之財務報告，茲將該公司最近期及最近三個會計年度之重大承諾事項彙總列示如下：

承 諾 事 項	原 由	對公司財務狀況影響之評估
台灣虎航於民國 108 年 10 月與法國空中巴士公司簽屬採購七架 A320neo 客機，每架交易牌告價為約為美金 104,249 千元，總交易牌告價約為美金 729,746 千元；並簽署二架選購權，每架交易牌告價約為美金 104,249 千元，總交易牌告價為美金 208,499 千元，截至民國 113 年 6 月 30 日已預付美金 36,740 千元(新臺幣 1,143,957 千元，帳列預付設備款)，預計於民國 115 年至 116 年間陸續交機。	航機汰舊換新及擴充機隊，提升營運效率及規模。	由於該公司係屬航運業，汰換機隊乃屬維持公司正常營運之相關承諾，該公司已對其編列相關所需預算，對財務狀況無重大影響。
該公司於民國 108 年 12 月與 International Aero Engines ,LLC 簽訂購買兩部 A320 neo 備份發動機，總交易牌告價為美金 27,345 千元，其中一部已於民國 110 年 7 月完成接收，第二部備份發動機預定民國 114 年交貨。	供航機維護使用，提升營運效率及規模。	由於該公司係屬航運業，購買發動機乃屬維持公司正常營運之相關承諾，該公司已對其編列相關所需預算，對財務狀況無重大影響。
該公司已於民國 109 年 2 月分別與 Sky High 117 Leasing Company Limited 租賃公司承租三架，Sky High 118 Leasing Company Limited 租賃公司承租一架，Sky High 119 Leasing Company Limited 租賃公司承租二架及 ky High 120 Leasing Company Limited 租賃公司承租二架之 A320-neo 客機，總交易牌告價約為美金 250,000 千元，租賃款項將依照實際年度調幅變動。其中向 Sky High 117 Leasing Company Limited 簽訂客機，已於民國 110 年 3 月、7 月及民國 111 年 7 月各交機 1 架，向 Sky High 118 Leasing Company Limited 簽訂客機，已於民國 111 年 3 月交機 1 架，向 Sky High 119 Leasing Company Limited 簽訂客機，已於民國 112 年 9 月及 12 月各交機一架，其餘於民國 114 年間陸續交機。	航機汰舊換新及擴充機隊，提升營運效率及規模。	由於該公司係屬航運業，汰換機隊乃屬維持公司正常營運之相關承諾，該公司已對其編列相關所需預算，對財務狀況無重大影響。

綜上所述，該公司之重大承諾均因正常營運行為而產生，故尚不致對該公司財務狀況產生重大不利影響。

(三)資金貸與他人

該公司不擬將資金貸與他人，故依據公開發行公司資金貸與及背書保證處理準則第八條第三項規定，「公開發行公司不擬將資金貸與他人者，得提報董事會通過後，免予訂定資金貸與他人作業程序」，該公司於 108 年 5 月 27 日董事會通過免訂「資金貸與他人作業程序」，經評估，對財務狀況應無重大不利之影響。

(四)衍生性商品交易

該公司業已訂定「從事衍生性商品交易處理程序」，並提報 108 年 6 月 18 日董事會及 108 年 6 月 28 日股東會修訂通過以作為從事衍生性商品交易事項之依據。經參閱該公司 110~112 年度及 113 年第二季經會計師查核簽證或核閱之財務報告，該公司最近期及最近三個會計年度因外匯及油料避險需求而有遠期外匯合約及油料交換合約之衍生性商品交易情事。茲列示各該期間期末持有之衍生性商品交易內容如下：

單位：新臺幣千元；外幣千元

期間	公司	衍生性金融商品類型	合約金額 (外幣千元)	到期日	帳面價值	公平價值
110 年度	台灣虎航	遠期外匯	USD 7,785	111/04/29~111/12/23	(449)	(449)
111 年度	台灣虎航	遠期外匯	USD 4,510	112/01/18~112/08/25	(198)	(198)
112 年度	台灣虎航	遠期外匯	USD 8,178	113/01/26~113/11/27	(2,720)	(2,720)
113 年 第二季	台灣虎航	遠期外匯	USD 2,674	113/08/08~113/11/27	3,159	3,159
		油料交換	USD 400	113/10/07	748	748

資料來源：該公司經會計師查核簽證或核閱之財務報告。

另經參閱該公司 110~112 年度及 113 年第二季經會計師查核簽證或核閱之財務報告，該公司之油料避險策略係以從事油料交換合約來規避油料價格波動所產生之風險，並選擇與被避險項目價格變動高度相關之衍生性金融商品作為避險工具，且以避險期間之平均市價結算並於交割日以現金淨額交割，截至 113 年第二季其油料交換合約尚未交割之。另該公司於 110~112 年度及 113 年第二季因避險目的而從事衍生性金融商品交易損益及外幣兌換損益列示如下：

單位：新台幣千元

項目/期間	110 年度	111 年度	112 年度	113 年 第二季
當期認列於其他綜合(損)益之金額	2,450	200	(2,018)	5,302
自權益重分類至其他利益及損失金額	(5,113)	24,701	5,797	11,092
合計	(2,663)	24,901	3,779	16,394
外幣兌換(損)益	100,216	(582,457)	(11,028)	(188,955)

資料來源：該公司經會計師查核簽證或核閱之財務報告及該公司提供。

該公司 110~112 年度及 113 年第二季因避險目的從事之衍生性金融商品交易，並當期調整其他綜合(損)益之金額分別為 2,450 千元、200 千元、(2,018) 千元以及 5,302 千元，110~112 年度及 113 年第二季美金兌新臺幣之外幣金融資產金額分別約為美金 35,811 千元、美金 76,282 千元、美金 135,085 千元及美金 196,505 千元；負債金額則分別約為美金 217,260 千元、美金 253,421 千元、美金 264,095 千元及美金 272,882 千元，因該公司美金外匯部位之曝險，故隨外匯走勢而產生兌換損益，110~112 年度及 113 年第二季產生外幣兌換(損)益金額分別為 100,216 千元、(582,457)千元、(11,028) 千元及(188,955)千元。

111 年度外幣兌換損益較 110 年度下滑，主係美元兌台幣自 111 年初開始走強，台幣匯率相對走貶，故外幣兌換損失增加，112 年度起則受美國聯準會持續升息影響，美元兌台幣匯率於當年度前十個月份逐步走揚，並呈現峰值後一路下滑，故其美元匯率走勢雖有成長惟未有去年同期強勢，使該年度外幣兌換損失較 111 年度減少；113 年前二季美元匯率於上半年則呈現強勢攀升之走勢，致 113 年前二季外幣兌換損失(188,955)千元較 112 年前二季之(70,790)千元下滑。而遠期外匯則因美元兌台幣匯率變動之故，使得 110~112 年度及 113 年前二季其認列於其他綜合(損)益之金額及自權益重分類至其他利益及損失金額合計數與外幣兌換損益均呈反向之變動，整體而言，相關損益變化主係受匯率變動影響，應無重大異常之情事。

由於該公司從事衍生性交易主要目的係為規避匯率及油料波動之風險，加上該公司往來交易之對象均為信用良好之金融機構，信用風險亦微，該公司均有依據「從事衍生性商品交易處理程序」經提請董事會通過後辦理，且自公開發行後，亦依相關規定於公開資訊觀測站公告，故對該公司之財務狀況應不致有重大不利之影響。

(五)重大資產交易

該公司業已訂定「取得或處分資產處理程序」並提報 111 年 3 月 11 日董事會及 111 年 6 月 24 日股東會修訂通過以作為從事重大資產交易事項之依據。經參閱該公司 110~112 年度及 113 年第二季經會計師查核簽證或核閱之財務報告，其取得或處分資產之交易金額達新臺幣三億元或實收資本額 20%以上者如下：

取得或處分重大資產情形—營業資產

單位：新臺幣千元；外幣千元

年度	交易類型	資產名稱	交易對象	關係	交易金額	價格依據
108	租賃	A320neo 客機八架	Sky High Leasing Company Limited	無	不超過 USD 250,000	市場價格
108	購入	A320neo 客機七架	法國空中巴士	無	不超過 USD 729,746	市場價格
108	購入	A320neo 備份發動機	International Aero Engines Company	無	不超過 USD 27,345	市場價格
113	租賃	A320ceo 客機二架	SMBC Aviation Capital Limited/JSA International US Holdings, LLC	無	約 USD \$5,794 /約 USD\$7,073	市場價格

資料來源：該公司經會計師查核簽證或核閱之財務報告及該公司提供。

該公司為提升營運效率及規模，航機汰舊換新及擴充機隊，於 108 年 8 月 16 日董事會通過與飛航器租賃公司 Sky High Leasing Company Limited 承租八架 A320neo 客機，使用權資產總額共計不超過美金 250,000 千元，並將依照實際狀況年度調幅變動，目前已於民國 110 年 3 月、7 月、民國 111 年 3 月、7 月各交機 1 架、民國 112 年 9 月、12 月各交機 1 架，其餘於民國 114 年間陸續交機。前述重大資產採購係為因應該公司飛航業務所需，經該公司董事會通過，並依相關規定於公開資訊觀測站公告，應無重大異常情事。另該公司為提升營運效率及規模，航機汰舊換新及擴充機隊，同時於 108 年 8 月 16 日董事會通過與法國空中巴士購買七架 A320neo 客機，交易總金額不超過美金 729,746 千元，預計於民國 115 年至 116 年間陸續交機。另該公司為配合航機營運需求，於 108 年 10 月 16 日董事會通過與 International

Aero Engines Company 購買 2 部 A320neo 備份發動機，交易金額共計不超過美金 27,345 千元，其中一部已於民國 110 年 7 月完成接收，第二部備份發動機預定民國 113 年交貨。另該公司 113 年原依機隊計畫執行進度案，計以 15 架航機運能運營，然受 Airbus 新租機交機延誤，產生運力之缺口，故透過先行延租兩架航機以維持航機之運能。前述重大資產採購係為因應該公司飛航業務所需，經該公司董事會通過，並依相關規定於公開資訊觀測站公告，應無重大異常情事。

綜上所述，該公司最近期及最近三個會計年度並無從事背書保證及資金貸與他人、而重大承諾、衍生性商品交易及重大資產交易情形尚無重大異常情事，對該公司之財務狀況並不致產生重大不利之影響。

三、申請公司申請年度截至最近期之擴廠計畫及資金來源、工作進度、預計效益，並評估其可行性

經核閱該公司董事會議事錄、股東會議事錄、經會計師查核簽證或核閱之財務報告及查閱公開資訊觀測站之重大訊息，該公司於申請年度截至評估報告出具日止，並無擴廠之計畫，故不適用本項之評估。

四、發行公司及其各子公司(包括母子公司間交易事項)之轉投資事業

(一)列明申請年度截至最近期財務報告止概況並評估重要轉投資事業(持股比例達百分之二十以上或帳面金額或原始投資金額達新台幣五千萬元以上)最近期及最近一個會計年度之營運及獲利情形、最近期及最近三個會計年度(若屬申請創板上市者，為最近期及最近二個會計年度)認列採用權益法認列之子公司、關聯企業及合資損益之份額、股利分配情形(海外轉投資事業一併列明獲利匯回金額)，若有利用發行公司資源及技術之情形，其給付對價或技術報酬金之合理性，若截至最近一期，轉投資事業發生營運或財務週轉困難情事，並應評估對發行公司之影響

該公司申請年度截至最近期財務報告止，並無轉投資事業，故不適用本項評估。

(二)已赴或擬赴大陸地區從事投資者，應敘明其投資情況與最近期及最近三個會計年度(若屬申請創板上市者，為最近期及最近二個會計年度)認列採用權益法認列之子公司、關聯企業及合資損益之份額、獲利匯回金額，並評估其對發行人財務狀況之影響

該公司最近期及最近二個會計年度並無已赴或擬赴大陸地區從事間接投資之情事，故不適用本項評估。

(三)申請年度截至最近期財務報告止尚未完成之投資案，其預估總投資金額占最近一個會計年度實收資本額百分之二十以上，或逾新台幣五億元者，應就下列事項詳加評估說明；無面額或每股面額非屬新台幣十元之發行人，前開有關實收資本額百分之二十之計算應以歸屬於母公司業主之權益百分之十替代之

該公司申請年度截至評估報告出具日止，尚無尚未完成之投資案，其預估總投資金額占最近一個會計年度實收資本額達 20%以上，或逾新臺幣五億元者之情事。

五、承銷商依臺灣證券交易所股份有限公司「證券承銷商辦理股票初次申請上市案之評估查核程序」第六條規定實地輔導發行公司之重要子公司者，應列示是否有重大營運風險或其他重大異常情事之評估意見

該公司截至評估報告出具日止，該公司無子公司，故不適用本項評估。

六、評估發行公司分別以承銷價格及於興櫃市場掛牌之最近一個月平均股價為衡量依據，設算其已發行但股份基礎給付交易最終確定日尚未屆至之員工認股權憑證採內含價值法，於發行公司股票上市後對財務報表可能之影響。

截至評估報告出具日止，該公司尚無已發行但股份基礎給付交易最終確定日尚未屆至且採內含價值法之員工認股權憑證，故不適用本項之評估。

七、公營事業申請股票上市時，其檢送之財務報告有未經會計師簽證者，應洽會計師就如適用一般公認會計原則與審計機關審定數之差異，及其對財務報告之影響表示意見。

該公司非屬公營事業申請股票上市，故不適用本項之評估。

八、金融事業申請股票上市，應列明其備抵提列情形，並評估其是否足額。

該公司非屬金融事業申請股票上市，故不適用本項之評估。

九、承銷商應評估外國發行公司依註冊地國法令規定發行之員工認股權憑證及具股權性質有價證券之發行辦法合理性暨對股東權益之影響。

該公司非以外國事業申請股票上市，故不適用本項之評估。

伍、承銷商得視發行公司所營事業性質，委請在技術、業務，財務等各方面具備專業知識及豐富經驗之專家，就發行公司目前營運狀況及未來發展，進行比較分析，並本獨立公正立場出具審查意見，俾利評估

本承銷商並無委請技術、業務，財務等專家出具審查意見，故不適用。

陸、法令之遵循及對本國發行公司營運影響由承銷商洽律師對本國發行公司、現任董事、監察人、總經理、持股百分之十以上股東及實質負責人最近三年內就下列事項出具意見後，依據其意見承銷商評估對本國發行公司營運影響及因應之道，並說明影響此次承銷之因素

經參酌經兆國際法律事務所林聖鈞律師之法律意見書，針對「該公司是否違反相關法令規章」、「現任董事、總經理、持股百分之十以上股東及實質負責人等相關人員最近三年內是否違反相關法令，致使有違誠信原則或影響職務之行使」、「是否違反著作權、專利權、商標權或其他智慧財產權」、「繫屬中之重大訴訟、非訟或行政爭訟事件」、以及「重大勞資糾紛或污染環境事件」表示意見，茲將其意見書要旨及本承銷商評估對該公司營運之影響說明如下：

一、發行公司是否違反相關法令規章

(一)發行公司所屬行業之目的事業中央主管機關及影響該行業之重要法律與相關規章

該公司所營事業民用航空運輸業屬特許行業，其目的事業中央主管機關為經濟部及交通部，影響該行業之重要法律與相關規章包含民用航空法、航空器飛航作業管理規則、證券交易法、公司法、商業會計法、商業會計處理準則、勞動基準法、職業安全衛生管理法及其法規、所得稅法、加值型及非加值型營業稅法、公平交易等相關法令。經參酌經兆國際法律事務所林聖鈞律師出具之法律意見書、與主管機關往來函文及取得該公司所出具之聲明書，該公司曾未依規定申報扣繳及未依限申報免扣繳憑單而違反所得稅法、未依規定覈實申報員工之投保薪資及勞工退休金提繳工資而違反勞工保險條例及勞工退休金條例、休假日未依規定加給工資而違反勞基法、因旅客違規而違反入出國及移民法或因作業疏失而違反全民健康保險法、規費法、韓國航空事業法、桃園機場使用規定、民用航空法、航空器飛航作業管理規則及航空產品與其各項裝備及零組件適航維修管理規則等，除下列事件外，其餘單筆罰鍰金額皆未超過 100 千元，該公司裁罰案件皆已進行改善，且罰鍰金額非屬重大，應不致對該公司有重大不利之影響。

編號	發文日期	處分機關	處分字號	違反之法令	違法情形	處分情形	罰鍰是否已繳納	改善情形
1	111/12/09	交通部民用航空局	標準一字第1115029243號	民用航空法第41條之1第2項所定之航空器飛航作業管理規則第186條、第112條第2項第5款	108年12月25日虎航公司A320(國籍編號B-50001)TTW237航班遭遇強烈亂流導致人員受傷與機內損壞，落地後未完整保留座艙通話紀錄。	60萬元	✓	111.12.13 公開資訊觀測站公告說明公司已遵照民航法規修訂作業準則，日後遇異常事件，遵照相關規範完備通報及處理程序。
2	112/03/31	交通部民用航空局	標準一字第1125007033號	民用航空法第41條之1第2項所定之航空器飛航作業管理規則第163條第1項、第3項及第165條、民用航空法第112條第2項第5款	升訓正駕駛員未於模擬機完訓後45日內、逾90日未有實機或模擬機起降，及未完成年度航路考驗而違規派遣飛航。	120萬元	✓	已重新安排飛航組員各項資格訓練及考驗計畫，並提報民航局核可執行，目前4位升訓正駕駛資格、訓練規劃均已確認完畢。
3	112/12/13	內政部警政署航空警察局	航警刑字第1120046477號	民用航空法第47-1條第3項	112年10月1日因執行勤務開啟桃機第一航廈B1R候機室管制門，未確實關閉管制門即離去	13萬元	✓	人員懲處

除上述情事外，並無其他違反該行業之目的事業中央主管機關及影響該行業之重要法律與相關規章之情事。

(二)發行公司依公開發行公司資訊公開相關法令應公開之資訊，評估是否依其法令辦理

該公司於108年9月18日公開發行申報生效，其對資訊公開之作業係依據金融監督管理委員會所規定之「公開發行公司應公告或向本會申報事項一覽表執行」；其於興櫃登錄後，並按財團法人中華民國證券櫃檯買賣中心所訂「證券商營業處所買賣興櫃股票審查準則」有關公告申報之標準實施；其於創新板上市後，亦依照「臺灣證券交易所股份有限公司對有價證券上市公司重大訊息之查證暨公開處理程序」進行公告申報。由於該公司不擬資金貸與他人及為他人背書保證，故依據公開發行公司資金貸與及背書保證處理準則第十一條第三項規定，「公開發行公司不擬為他人背書或提供保證者，得提報董事會通過後，免予訂定相關作業辦法，該公司於108年5月27日董事會通過免訂「資金貸與他人作業程序」及「背書保證作業程序」。除上情事外，該公司依內部控制制度制定「取得或處分資產處理程序」及「從事衍生性商品交易處理程序」亦依規定進行資訊公開。

經參閱經兆國際法律事務所林聖鈞律師出具之法律意見書、並查詢該公司於公開資訊觀測站之公告申報事項，該公司業依法令規章規定，定期或不定期向主管機關辦理各項公告申報事項，尚無重大異常之情形，且該公司110~112年度及113年截至評估報告出具日止，尚未有其他因公告申報不實而遭主管機關裁罰之情事。

(三)其他法令規章

經參閱經兆國際法律事務所林聖鈞律師出具之法律意見書，並核閱該公司收發文紀錄及檢視簽訂之重大契約，該公司尚無發生違反其他法令規章之重大情事。

二、董事、總經理、持股百分之十以上股東及實質負責人等相關人員是否違反相關法令，致使有違誠信原則或影響其職務之行使

經參閱經兆國際法律事務所林聖鈞律師出具之法律意見書，並取得上述人員之聲明書、金融聯合徵信中心徵信資料、台灣票據交換所第二類票據信用查核資料及無欠稅證明文件、該公司現任之董事、獨立董事、總經理、持股百分之十以上股東及實質負責人等相關人員截至評估報告出具日止，尚無違反相關法令，致使有違誠信原則或影響職務行使之情事。

三、有無違反著作權、專利權、商標權或其他智慧財產權等情事

經取具該公司出具之「無涉及違反著作權、專利權及商標權之情事」之聲明並查閱該公司 110~112 年度及 113 年截至評估日止之股東會及董事會會議記錄、股東會年報、與主管機關往來函文及 110~112 年度及 113 年第二季經會計師查核簽證之財務報告，並搜尋司法院法學資料檢索系統，以及參閱經兆國際法律事務所林聖鈞律師出具之法律意見書，該公司截至評估報告出具日止尚無違反著作權、專利權、商標權或其他智慧財產權之情事。

四、繫屬中之重大訴訟、非訟或行政爭訟事件

經取得該公司及現任董事、獨立董事、總經理、持股百分之十以上之股東及實質負責人所出具之聲明書，並參閱經兆國際法律事務所林聖鈞律師出具之法律意見書，截至評估報告出具日止，有下列訴訟、非訟或行政爭訟事件：

台灣虎航於民國 111 年 12 月收受張本皓向臺灣桃園地方法院起訴主張略以：「其向虎航公司購買機票，嗣因虎航公司取消航班，導致其須另外支付其他費用等財產上損害及非財產上之損害。」等語，起訴請求台灣虎航支付 9 萬 1,378 元之損害賠償，本案一審法院於民國 113 年 3 月 26 日判決本公司勝訴。原告不服提起上訴，於 113 年 7 月 8 日桃園地方法院判決本公司勝訴確定。

台灣虎航提出刑事告發，告發意旨略以：「被告 Chen Xuan（下稱陳君）與旅客係於 Facebook 社團『101 機票旅館促銷情報』結識結識，雙方約定由陳君代為向台灣虎航購買實際價額為 17,763 元之台灣與札幌間之來回機票，並約定以 6.5 折，要求旅客以匯款方式交付 11,000 元至被告指定之銀行帳戶內。旅客取得陳君提供之來回機票訂位代碼後，遂於 112 年 2 月 20 日匯款 11,000 元至陳君前定帳戶中。嗣後，台灣虎航於 112 年 3 月 6 日收受銀行通知，系爭信用卡持卡人申請就兩筆款項之申請止付（註：信用卡持卡人身分不明，無從查證）；台灣虎航旋於 112 年 3 月 9 日向銀行表示拒絕止付並提起仲裁，惟最終銀行仍通知台灣虎航所拒絕止付失敗。台灣虎航除販售機票之對價新台幣 17,763 元遭全數扣回外，並因此負擔美金 1,000（折合約新台幣 32,170 元）之程序費用，致台灣虎航損失共計約新台幣 49,933 元。」本案已於 113 年 1 月 16 日向台灣台北地方法院檢察署進行告發，現由台北市政府警察局松山分局調查中，嗣移轉由桃園地檢處以 113 年他字第 5243 號偵查中。

台灣虎航與京豔國際有限公司及其連帶債務人朱彥蓉等於 110 年 5 月 6 日至臺灣臺北地方法院所屬民間公證人吳育芬事務所就還款協議書完成公證事宜，雙方約定載明京豔國際若於 110 年 12 月 31 日前未償還本金 1,040,246 元，則台灣虎航得逕付強制執行其與其連帶債務人朱彥蓉(下稱「朱君」)，藉以清償本案全部款項共 1,315,500 元(含滯納金)及其中 1,040,246 元自 110 年 5 月 1 日起計，以年利率百分之一所計之利息。惟至 110 年 12 月 31 日還款期屆至止，連帶債務人京豔國際有限公司未向台灣虎航清償任何欠款。又經台灣虎航於 113 年 5 月 20 日查調其等財產時，發現連帶債務人朱君有對第三人之薪資債權，故於 113 年 6 月 4 日向台北地方法院聲請強制執行中。

台灣虎航對行政院內政部移民署之行政處分不服，其處分內容略以：「內政部移民署事務大隊於 112 年 9 月 7 日逕將未具備入境許可文件之旅客交由台灣虎航看顧，又因旅客以難以預料之方式逃脫，而遭移民署逕認台灣虎航未履行移民法第 47 條第 1 項之協力義務，嗣於 112 年 11 月 2 日依移民法第 83 條以內授移(裁)字第 1120038460 號處分書處分台灣虎航罰鍰 2 萬元。」，台灣虎航遂於 112 年 11 月 17 日向行政院提起訴願，本案目前尚在審理中。

台灣虎航對桃園市政府之行政處分不服，其處分內容略已：「桃園市政府於 113 年 1 月 19 日派員前往台灣虎航進行勞動檢查，認為台灣虎航並未與勞工有達成國定假日挪移之合意，故認定台灣虎航就勞工國定假日出勤，並未依據勞動基準法第 39 條加付一日工資，而於 113 年 2 月 26 日以勞府檢字第 1130043096 號裁處書處分台灣虎航。」，台灣虎航嗣於 113 年 3 月 25 日向勞動部提起訴願，本案目前尚在審理中。

除台灣虎航有上述強制執行案件、刑事告發案件及訴願案件外，該公司及現任董事、獨立董事、總經理、持股百分之十以上之股東及實質負責人並無尚在繫屬中之重大訴訟、非訟或行政爭訟事件，另台灣虎航雖有上開強制執行案件、刑事告發案件及訴願案件，其中強制執行案台灣虎航係債權人，且此係為確保該公司債權所進行之程序，而刑事告發案台灣虎航係原告，且損失金額非屬重大，又訴願案之相關罰款已支付，且金額非屬重大，故對該公司財務業務尚無重大不利之影響，從而亦不致對該公司股東權益或證券價格有重大影響。

五、重大勞資糾紛或污染環境事件

經取得該公司出具之聲明書及行政院勞動部與桃園市政府環境保護局之函覆資料，並參酌經兆國際法律事務所林聖鈞律師出具之法律意見書，該公司截至評估報告出具日止，除以下非屬重大之勞資爭議外，尚無有重大勞資糾紛或汙染環境事件。

1.111 年 6 月 2 日台灣虎航前員工吳員服務未滿一定年限即離職而違反與該公司間之培訓機師聘僱契約，故該公司寄發存證信函予吳員請求依約返還訓練費新台幣 450 萬元，惟吳員未給付培訓費用，該公司遂於 111 年 10 月對吳員及其連帶保證人向法院起訴請求上開訓練費用，本案於 112 年 2 月 20 日經臺灣臺北地方法院調解成立，業已終結。

- 2.111 年 6 月 2 日台灣虎航前員工陳員服務未滿一定年限即離職而違反與該公司間之培訓機師聘僱契約，故該公司寄發存證信函予陳員請求依約返還訓練費新台幣 450 萬元，惟陳員遲未給付上開費用，該公司遂於 111 年 11 月對陳員及其連帶保證人向法院起訴請求上開培訓費用，本案於 112 年 4 月 10 日經臺灣臺北地方法院調解成立，業已終結。
- 3.111 年 12 月蔡員與台灣虎航之間因蔡員不服降職懲戒處分而繼續曠職，後蔡員向法院起訴台灣虎航請求給付慰問金，本案於 111 年 12 月 5 日經臺灣臺北地方法院調解成立，業已終結。
- 4.徐員與台灣虎航之間因徐員不服由空勤轉調地勤，後徐員向法院起訴台灣虎航請求確認調動命令無效及回復原職，本案因徐員已於 112 年 5 月 22 日撤回起訴，業已終結。
- 5.桃園市空服員職業工會(以下簡稱空職工)於 112 年 12 月 26 日經其會員代表大會臨時會議，經會員提案授權並於 112 年 12 月 29 日向桃園市政府提出調整工資爭議，請求台灣虎航應跟進華航集團 112 年 9 月調薪新台幣\$2,000 元所生之勞資爭議。兩造於 113 年 1 月 15 日進行勞資調解會議，其主張認為相較其他航運皆已陸續公布調薪幅度，惟台灣虎航目前尚未公布具體年度調薪幅度，故申請調整工資爭議調解；台灣虎航於會議上陳述，該公司 109 年度至 110 年度，因受疫情影響連續虧損，感謝同仁在數年疫情間並肩同行，為了善盡照顧員工，連年虧損中，仍於 111 年平均調薪約 4 %、112 年平均調薪約 4%，112 年度起邁入疫後復甦，該公司將持續秉持照顧員工、重視員工並分享經營成果之理念，於 112 年 8 月發放 112 年度年中績效獎金 1 個月加 2 萬元；於 112 年 12 月再度發放 112 年度績效獎金 2 個月。且台灣虎航經董事會決議 113 年平均調薪 4%外加定額新台幣\$3,000 元且於 113 年 1 月 15 日以郵件向全體員工說明調薪方案。故台灣虎航認為調薪方案，已優於勞方主張之調薪幅度，兩造雙方已無實質爭議，建議空職工撤回調解申請，惟空職工主張本爭議應調解成立。經調解，兩造仍無法達成共識，本爭議視同調解不成立，目前無後續請求或主張。
- 6.台灣虎航企業工會(以下簡稱企工)於 113 年 6 月 4 日向桃園市政府提出調整休假爭議調解，請求公司優於勞基法給予全體員工年度保證休假 116 日，如於國定假日出勤應額外給予雙倍薪資。兩造於 113 年 7 月 18 日進行勞資調解會議，本公司強調就此議題皆依法辦理，兩造雙方經充分溝通，仍無法達成共識，調解不成立。

上開事件均非重大勞資爭議且均已結案或調解程序中，應不致對該公司財務業務產生重大影響。

綜上所述，經取具該公司董事、獨立董事、總經理、持股百分之十以上之股東及實質負責人所出具之相關聲明書，復參酌經兆國際法律事務所林聖鈞律師出具之法律意見書，本承銷商評估該公司係依循相關法令規章經營，尚無重大違反法令之情事，故該公司各項法令遵循事項對該公司正常財務業務運作尚不致產生重大不利之影響。

柒、列明本國發行公司有無「臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則」第九條第一項各款所列不宜上市情事之評估意見；評估有無同準則第九條第一項第十一款第二目規定情事，另應列示說明下列事項：(一)上市(櫃)公司最近三年內歷次降低對發行公司持股之緣由、比例、股權受讓對象或所洽之特定對象、價格及對上市(櫃)公司股東權益之影響，是否經上市(櫃)公司審計委員會審議及董事會決議並提報股東會。如未設有審計委員會者，是否經董事會全體董事三分之二以上之同意。(二)上市(櫃)公司最近三年內降低對發行公司持股有因放棄認購發行公司現金增資股數者，就發行公司歷次現金增資價格訂定依據、所洽特定對象標準，是否取具獨立專家對現金增資發行新股價格合理性之意見書，經發行公司審計委員會或特別委員會審議及董事會決議，並依其相關釋股作業程序執行。特別委員會之組成、資格、審議方法及其他相關事項是否已準用「公開發行公司併購特別委員會設置及相關事項辦法」有關規定辦理。如未設有審計委員會或特別委員會者，是否經董事會全體董事三分之二以上同意；列明發行公司設置之獨立董事及薪資報酬委員會，其成員之專業資格、職權行使及相關事項是否依我國證券法令規定辦理之評估意見。

一、列明本國發行公司有無「臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則」第九條第一項各款所列不宜上市情事之評估意見；評估有無同準則第九條第一項第十一款第二目規定情事

該公司並無「臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則」第九條第一項各款所列不宜上市情事，評估意見請參閱附件一。

二、列明發行公司設置之獨立董事及薪資報酬委員會，其成員之專業資格、職權行使及相關事項是否依我國證券法令規定辦理之評估意見

(一)獨立董事

該公司董事會設有董事九席，其中陳以亨先生、曹勝雄先生及楊朝榮先生三席為獨立董事，茲就獨立董事符合資格條件之評估，簡要說明如下：

- 1.獨立董事陳以亨，其畢業於美國紐約大學人力資源管理與組織發展所並取得博士學位，現為國立中山大學人力資源管理研究所兼任教授，考量人力資源管理為企業重要核心競爭力之一，為該公司業務所需相關科系，其已具有十二年以上商務、法務、財務、會計或公司業務所需相關科系之公私立大專院校講師以上之工作經驗，係符合「公開發行公司獨立董事設置及應遵循事項辦法」第二條第一款第一點之規定及「民用航空運輸業公益性獨立董事設置及應遵循事項辦法」第3條之規定。
- 2.獨立董事曹勝雄，畢業於國立交通大學交通運輸研究所，並取得博士學位，曾擔任國立嘉義大學觀光休閒管理研究所所長，及行銷與觀光管理學系暨觀光休息管理碩、博士班終身特聘教授，現為銘傳大學觀光事業學系教授，考量觀光產業與該公司業務息息相關，為該公司業務所需相關科系，其已具備五年以上商務、法務、財務、會計或公司業務所需相關科系之公私立大專院校講師以上之經歷，係符合「公開發行公司獨立董事設置及應遵循事項辦法」第二條第一款第一點之規定。

3.獨立董事楊朝榮，畢業於國立政治大學會研所，並取得碩士學位，民國 94 年 9 月~民國 107 年 7 月於台灣證券交易所擔任副總經理一職，民國 107 年 7 月~108 年 7 月於華南永昌綜合證券股份有限公司擔任董事長一職，其已具備五年以上商務、法務、財務、會計或公司業務所需之工作經驗，係符合「公開發行公司獨立董事設置及應遵循事項辦法」第二條第一款第三點之規定；另獨立董事楊朝榮已具備會計或財務專長，係符合「公開發行公司獨立董事設置及應遵循事項辦法」第五條第七款之規定。

另經查閱該公司董事會議事錄並實地觀察該公司董事會運作情形，獨立董事亦就其專業領域及超然獨立之立場提供董事會專業及客觀之意見，尚未發現有重大異常情事，其職權行使等相關事項皆符合公開發行公司董事會議事辦法及相關法令規定辦理。

(二)薪資報酬委員會

該公司係於 108 年 11 月 11 日經董事會決議通過設置薪資報酬委員會，其組織規程業經 108 年 9 月 25 日董事會決議通過，並經 110 年 10 月 29 日董事會修訂，另於 111 年 6 月 24 日董事會委任陳以亨、曹勝雄、楊朝榮為該公司第二屆薪酬委員會委員，經本承銷商檢視該公司薪資報酬委員會委員之學經歷資料，其委員會之成員組成尚符合「股票上市或於證券商營業處所買賣公司薪資報酬委員會設置及行使職權辦法」所訂之資格要件，故其所召集之會議應屬有效。另檢視薪資報酬委員會之會議記錄，該公司薪資報酬委員會應屬有效運作，且提交至董事會之建議尚屬合理，董事會就薪資報酬委員會所提之建議事項均經充分討論後進行決議。綜上所述，該公司設置之薪資報酬委員會，已依我國證券法令規定辦理。

綜上，該公司設置之獨立董事及薪資報酬委員會，其成員之專業資格、職權行使及相關事項均依我國證券法令規定辦理。

捌、評估是否符合特定行業或組織型態公司之上市規定

一、評估是否符合特定行業或組織型態公司之上市規定

(一)集團企業之認定

依據「臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則補充規定」第六條之規定，集團企業係指於申請上市會計年度及其最近一個會計年度內，與申請公司彼此間具有控制或從屬關係之企業整體。其具體認定標準如下

1.具有下列各款情事之一者，即認為其彼此間具有控制或從屬關係：

集團企業之認定標準	符合左述條件者	說明
1.屬於母公司及其所有子公司關係者。	1.中華航空股份有限公司 2.華美投資公司 3.中美企業公司 4.夏威夷酒店股份公司 5.華航(亞洲)股份有限公司 6.華夏航科國際股份有限公司 7.華航園區股份有限公司 8.華航大飯店股份有限公司 9.臺灣飛機維修股份有限公司 10.華信航空股份有限公司 11.先啟資訊系統股份有限公司 12.華儲股份有限公司 13.高雄空廚股份有限公司 14.桃園航勤股份有限公司 15.臺灣航勤股份有限公司 16.臺灣航勤(薩摩亞)有限公司 17.全球聯運股份有限公司	1.取得該公司 112 年度年報之股權及股東相關資料及最近期股東名冊，經檢視其最近一年度及最近期持有該公司 10%以上之大股東為中華航空股份有限公司(持有該公司股份 75.19%)，故該公司之最終母公司應為中華航空。 2.另取得中華航空 112 年度年報之轉投資及關係企業相關資料、中華航空出具截至 113 年 6 月之關係企業資訊、112 年度及 113 年第二季經會計師查核簽證或核閱之個別財務報告及採權益法投資相關資訊。 綜上所述，該公司符合本款認定標準者，共計有左列17家公司。
2.申請公司直接或間接控制他公司人事、財務或業務經營者；或他公司直接或間接控制申請公司人事、財務或業務經營者。所稱直接或間接控制其人事、財務或業務經營係指符合下列情事之一者：		
(1)取得對方過半數之董事席位。	無	1. 取得該公司 112 年 5 月 29 日、112 年 6 月 7 日、112 年 8 月 23 日、112 年 10 月 24 日及 113 年 1 月 23 日之變更登記表所列董事名單，其董事席次計有十三席，其中六席係由中華航空以法人董事擔任，其餘董事皆以自然人名義擔任，另該公司於 113 年 6 月 19 日股東會變更章程降低董事席次，經取得該公司最新之變更登記表所列董事名單，其董事席

集團企業之認定標準	符合左述條件者	說明
		次計有九席，其中四席係由中華航空以法人董事擔任，其餘董事皆以自然人名義擔任，並無他公司取得該公司過半數之董事席次之情形。 2. 取得該公司 112 年度及 113 年第二季經會計師查核簽證或核閱之個別財務報告及轉投資相關資訊、該公司無轉投資之情事。
(2)指派人員獲聘為對方總經理者。	無	取得該公司 109 年度年報及 109 年 3 月 13 日董事會議事錄，該公司自 109 年 3 月 13 日起由董事會聘任張明瑋為總經理，故該公司總經理並非為他公司所指派。
(3)依合資經營契約規定擁有對方經營權者。	無	查閱該公司目前現行有效契約彙總表及 112 年度至 113 年 8 月之董事會議事錄，並未發現有與他人簽訂合資經營而取得經營權之情事。
(4)為對方資金融通金額達對方總資產之三分之一以上者。	無	取得該公司 112 年度及 113 年第二季經會計師查核簽證或核閱之個別財務報告，並無發現該公司有為對方資金融通之情形，或他公司為該公司資金融通之情形。
(5)為對方背書保證金額達對方總資產之三分之一以上者。	無	查閱該公司 112 年度及 113 年第二季經會計師查核簽證或核閱之個別財務報告及現行有效契約，並無發現該公司有為他人背書保證金額達對方各家公司總資產之三分之一以上者，而他公司為申請公司背書保證者，則僅母公司中華航空有為申請公司背書保證之情事，其對申請公司期末總額度為 2,110,390 千元，未達申請公司總資產之三分之一以上。
3.申請公司與他公司相互投資各達對方有表決權股份總數或資本額三分之一以上者，並互可直接或間接控制對方之人事、財務或業務經營者。	無	經查閱該公司 112 年度及 113 年第二季經會計師查核簽證或核閱之個別財務報告及 112 年度年報股權及股東相關資料、最新之變更登記表及 113 年 5 月 31 日股東名冊，未有他公司與該公司相互投資達對方有表決權之股份總數或資本總額三分之一以上之情事，並互相可直接或間接控制對方之人事、財務或業務經營者，故無符合左列集團定義之公司。

2.申請上市會計年度及其最近一個會計年度內，申請公司與他公司間有下列各款情事之一者，即認為其彼此間具有控制或從屬關係。但申請公司檢具相關事證，證明無控制或從屬關係者，不在此限：

集團企業之認定標準	符合左述條件者	說明
1.申請公司與他公司之董事、監察人及總經理合計有半數以上相同者。其計算方式包括該等人員之配偶、子女及二親等以內親屬。	無	經查閱該公司董事及總經理之親屬表及轉投資明細等資料，並無發現該公司與他公司之董事、監察人及總經理合計有半數以上相同之情事，故並無符合左列集團定義之公司。
2.申請公司與他公司之已發行有表決權之股份總數或資本總額，均有半數以上為相同之股東持有或出資者。	1.華美投資公司 2.中美企業公司 3.夏威夷酒店股份公司 4.華航（亞洲）股份有限公司 5.華夏航科國際股份有限公司 6.華航園區股份有限公司 7.華航大飯店股份有限公司 8.臺灣飛機維修股份有限公司 9.華信航空股份有限公司 10.先啟資訊系統股份有限公司 11.華潔洗滌股份有限公司 12.華儲股份有限公司 13.高雄空廚股份有限公司 14.華膳空廚股份有限公司	經查閱該公司最近期之股東名冊與董事及總經理之轉投資明細，該公司之法人股東中華航空股份有限公司持有(含間接持有)該公司股份 75.19%，故與該公司之已發行有表決權之股份總數或資本總額，均有半數以上為相同之股東持有或出資者即為中華航空股份有限公司轉投資超過 50%之公司(華美投資公司、中美企業公司、夏威夷酒店股份公司、華航（亞洲）股份有限公司、華夏航科國際股份有限公司、華航園區股份有限公司、華航大飯店股份有限公司、臺灣飛機維修股份有限公司、華信航空股份有限公司、先啟資訊系統股份有限公司、華潔洗滌股份有限公司、華儲股份有限公司、高雄空廚股份有限公司、華膳空廚股份有限公司)共 14 家。
3.對申請公司採權益法評價之他投資公司與其關係人總計持有申請公司超過半數之已發行有表決權股份者；或申請公司與其關係人總計持有申請公司採權益法評價之他投資公司超過半數之已發行有表決權股份者。	中華航空股份有限公司	1.經核閱該公司最近期之股東名冊及 113 年第二季財務報告，中華航空股份有限公司持有該公司半數以上之已發行有表決權股份。 2.取得該公司 112 年度年報之股權及股東相關資料、中華航空 112 年度年報之轉投資及關係企業相關資訊、中華航空及該公司 112 年度及 113 年第二季經會計師查核簽證或核閱之個別或合併財務報告及採權益法投資相關資訊，該公司尚無採用權益法評價之子公司。

綜上所述，該公司符合集團企業認定標準之公司如下：

- 1.中華航空股份有限公司
- 2.華美投資公司
- 3.中美企業公司
- 4.夏威夷酒店股份公司
- 5.華航(亞洲)股份有限公司

- 6.華夏航科國際股份有限公司
- 7.華航園區股份有限公司
- 8.華航大飯店股份有限公司
- 9.臺灣飛機維修股份有限公司
- 10.華信航空股份有限公司
- 11.先啟資訊系統股份有限公司
- 12.華儲股份有限公司
- 13.高雄空廚股份有限公司
- 14.桃園航勤股份有限公司
- 15.臺灣航勤股份有限公司
- 16.臺灣航勤(薩摩亞)有限公司
- 17.全球聯運股份有限公司
- 18.華潔洗滌股份有限公司
- 19.華膳空廚股份有限公司

(二)集團企業中之發行公司申請股票上市之評估

依據「臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則」第十八條之規定，集團企業中之發行公司申請股票上市，除公營事業外，雖合於本準則有關規定，但不能符合下列各款情事者，應不同意其股票上市：

- 1.申請公司與同屬集團企業公司之主要業務或主要商品，無相互競爭之情形。但申請公司具獨立經營決策能力者，不在此限

該公司及其同屬集團企業公司之主要業務或產品列示如下：

序號	集團企業名稱	主要業務或主要商品
1	中華航空股份有限公司	民用航空運輸業與相關業務
2	華美投資公司	控股與投資
3	中美企業公司	房地產投資、大樓管理與租賃
4	夏威夷酒店股份有限公司	旅館業務及當地旅遊事業
5	華航(亞洲)股份有限公司	控股與投資
6	華夏航科國際股份有限公司	航空站地勤業、住宅及建築清潔服務、病媒防治業
7	華航園區股份有限公司	不動產租賃、停車場經營
8	華航大飯店股份有限公司	一般旅館業
9	臺灣飛機維修股份有限公司	飛機維修業務
10	華信航空股份有限公司	民用航空運輸業與相關業務
11	先啟資訊系統股份有限公司	電腦軟硬體之設計銷售與服務、電腦終端機及週邊設備之租售與維護
12	華儲股份有限公司	航空貨物集散與倉儲
13	高雄空廚股份有限公司	空廚與食品製造加工買賣
14	桃園航勤股份有限公司	航空站地勤業
15	臺灣航勤股份有限公司	航空站地勤業

序號	集團企業名稱	主要業務或主要商品
16	臺灣航勤(薩摩亞)有限公司	控股與投資
17	全球聯運股份有限公司	航空貨運承攬與倉儲
18	華潔洗滌股份有限公司	洗滌與相關業務
19	華膳空廚股份有限公司	空廚與食品製造加工買賣

該公司係從事客運服務、貨運服務、及地勤代理等業務，此外，除該公司以外之集團企業，其最近二年度及申請年度截至目前為止有實際營運者，大都從事航空站地勤業、飛機維修業務、旅館業務及當地旅遊事業、空廚與食品製造加工買賣等項，與該公司業務型態並不相同，而其中中華航空股份有限公司(以下簡稱中華航空)及華信航空股份有限公司(以下簡稱華信航空)雖係從事民用航空運輸業務，惟中華航空為全方位航空市場，主要執飛一線機場及全球航點為主的策略；華信航空則係以國內航線與海峽兩岸服務為主，尚與該公司作為低成本航空提供的產品有相當大的差異，該公司主要執飛東北亞及東南亞四小時航程以內之特色航點的策略，就航線來分析有差異化，故台灣虎航與集團企業間並無業務或產品相互競爭之情形。

- 2.申請公司與同屬集團企業公司間有業務往來者，除各應就相互間之財務業務相關作業規章訂定具體書面制度，並經董事會通過外，應各出具書面聲明或承諾無非常規交易情事；無業務往來者，應由申請公司出具書面，承諾日後有往來時必無非常規交易之情事

該公司已訂定「特定公司、集團企業與關係人財務業務交易作業辦法」及「關係企業相互間財務業務相關作業規範」，以規範公司與集團企業公司間財務業務往來事宜，並經 109 年 5 月 8 日董事會決議通過。此外，該公司與同屬集團企業公司間有業務往來者，已各出具無非常規交易情事之書面聲明，另對於無業務往來之集團企業，該公司業已書面承諾日後有往來時必無非常規交易之情事，並於公開說明書中充分揭露。

- 3.其財務業務狀況及前述之作業辦法與其他同業比較應無異常現象

該公司之「特定公司、集團企業與關係人財務業務交易作業辦法」及「關係企業相互間財務業務相關作業規範」係依據主管機關相關規定，並參酌同業公司之辦法及該公司本身營運狀況而予以訂定，其財務業務狀況與所訂之作業程序與同業相較，尚無重大異常之情事。

- 4.其對於銷售予集團企業公司之產品，應具有獨立行銷之開發潛力

該公司屬於民用航空運輸業，主要提供客運服務、貨運服務、及地勤代理，最近二年及最近期來自集團企業公司之營業收入金額，主係該公司受疫情影響，為配合政府政策並增加營業收入，將 A320 空中巴士客機濕租給華信航空執飛澎湖、金門等國內航線，而產生之營業收入，及對中華航空之貨運、地勤代理及補貼收入等，經檢視該公司 111~112 年度及 113 年第二季經會計師查核簽證及核閱之個別財務報告，該公司 111 年~112 年度及 113 年第二季對集團企業公司之銷售金額，占當期營業收入比例分別為 37.34%、1.70%及 0.04%，該公司對集團銷貨金額占營收比重逐年降低，主係 111 年度受新冠肺炎疫情影響，營業收

入大幅下降，且該公司因應市場變化積極尋求營收商機，配合政府推動國旅政策及考量華航集團綜效，濕租 A320 空中巴士客機與同屬華航集團的華信航空，使 111 年度對集團之銷貨金額比率較高，該公司業務來自銷售機票予自然人、旅行社與國外代理商(Agent)，隨著國境開放，對集團之銷貨金額比率大幅下降，故經評估該公司之客運服務、貨運服務及地勤代理具有獨立行銷開發之潛力無虞。

- 5.申請上市時，最近期及最近一個會計年度來自集團企業公司之進貨金額未超過百分之七十。但基於行業特性、市場供需狀況、政府政策或其他合理原因所造成者，得不適用之。

查閱該集團最近期及最近一個會計年度經會計師查核簽證或核閱之財務報告，該集團屬民用航空運輸業，其支付關係人之支出，係與關係人因與母公司簽訂飛機維修服務契約及合營成本，該公司基於營運需求，另與其他關係人簽訂地勤服務合約，經檢視該公司 112 年度及 113 年第二季經會計師查核簽證及核閱之個別財務報告，該公司與關係人之進貨金額分別為 815,379 千元及 618,640 千元，占該公司當期進貨金額分別為 10.82%及 12.37%，該公司 112 年度及 113 年第二季進貨金額來自集團企業均不超過百分之七十，故符合本款所規定之標準。

- 6.申請上市時，最近期及最近一個會計年度來自集團企業公司之營業收入或營業利益金額未超過百分之五十；或利用集團企業公司提供之關鍵性技術或資產所生營業收入金額未超過百分之五十。但基於行業特性、市場供需狀況、政府政策或其他合理原因所造成，且前開比率未超過百分之七十者，得不適用之。

該公司屬於民用航空運輸業，主要提供客運服務、貨運服務、及地勤代理，最近一個會計年度及最近期來自集團企業公司之營業收入金額，主係該公司受疫情影響，為配合政府政策並增加營業收入，將 A320 空中巴士客機濕租給華信航空執飛澎湖、金門等國內航線，及對中華航空之貨運、地勤代理及補貼收入等。經檢視該公司 112 年度及 113 年第二季經會計師查核簽證及核閱之個別財務報告，該公司對關係人 112 年度及 113 年第二季之銷貨金額分別為 211,444 千元及 4,265 千元，分別占該公司當期銷貨金額為 1.70%及 0.04%，另對關係人之銷貨金額占該公司當期營業利益之比重分別為 9.34%及 0.20%，對集團銷貨占營業收入及營業利益金額均皆未達 50%，故符合本款所規定之標準。

- (三)依據臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則第十九條之相關規定，申請時屬於母子公司關係之子公司申請其股票上市，除公營事業外，雖合於「臺灣證券股份有限公司有價證券上市審查準則」有關規定，但不能符合下列各款情事者，應不同意其股票上市

- 1.應檢具母公司與其所有子公司依母公司所在地會計原則編製之合併財務報表，並應由中華民國會計師就中華民國與母公司所屬國所適用會計原則之差異及其對財務報表之影響表示意見。但申請公司係依第四條第二項或第三項、第五條、第六條或第六條之一規定申請上市，或於申請上市會計年度及其最近一個會計年度內與母公司間之進銷貨往來金額未達其進銷貨總金額百分之十者，得不適用之。

該公司係依據臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則第四條第三項規定申請上市，故不適用本項評估。

- 2.依前款檢送之合併財務報表核計，最近一個會計年度之淨值總額應達新台幣十億元以上；且最近二個會計年度之稅前淨利占淨值總額之比率，均應達百分之三以上。但基於行業特性、市場供需狀況、政府政策或其他合理原因者，得不適用之。

該公司係依據臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則第四條第三項規定申請上市，故不適用本項評估。

- 3.母公司及其所有子公司，以及前開公司之董事、監察人、代表人，暨持有公司股份超過股份總額百分之十之股東，與其關係人總計持有該申請公司之股份不得超過發行總額之百分之七十，超過者，應辦理上市前之股票公開銷售，使其降至百分之七十以下。但本款所訂持有股份總額限制對象以外之人持有申請公司股數達三億股以上者；無面額或每股面額非屬新臺幣十元者，本款所訂持有股份總額限制對象以外之人持有申請公司股數換算之淨值達六十億元以上者，不在此限。

(1)經參閱中華航空 113 年第二季經會計師核閱之合併財務報告，中華航空股份有限公司已間接持有該公司 75.19%股權，係為該公司之最終母公司。

(2)經核閱該公司最近期之股東名冊，該公司之最終母公司中華航空股份有限公司及其所有子公司，以及前開公司之董事、監察人、代表人，暨持有公司股份超過股份總額百分之十之股東，與其關係人，總計持有台灣虎航總額之 79.07%發行總額，該公司已承諾擬於改列上市前現金增資發行新股，使其降至百分之七十以下。

- 4.母公司股票已在我國證券集中交易市場上市(櫃)買賣者，申請上市時最近四季未包括申請公司財務數據且經會計師有限確信之擬制性合併財務報表所示之擬制性營業收入或營業利益，未較其同期合併財務報表衰退達百分之五十以上，且母公司最近二個會計年度未有重大客戶業務移轉之情事。但母子公司間因業務型態、產業類別或產品別不同且無相互競爭，或其他合理原因造成者，得不適用之。

經核閱該公司之最終母公司中華航空出具之 112 年第三季至 113 年第二季未包括該公司財務數據之擬制性合併財務報表，擬制性營業收入或營業利益均未較其同期合併財務報表有衰退達百分之五十以上之情事，且最終母公司 111 及 112 年度未有重大客戶業務移轉之情事。

二、評估是否符合建設公司申請股票上市有關規定評估

該公司非屬建設公司，故不適用本款之評估。

三、評估是否符合投資控股公司、金融控股公司或其他特定組織型態公司申請上市之有關規定

該公司非屬投資控股公司、金融控股公司或其他特定組織型態公司，故不適用本款之評估。

玖、評估發行公司是否依台灣證券交易所股份有限公司「初次申請有價證券上市公開說明書應行記載事項準則」規定，於其公開說明書允當表達其推動永續發展執行情形。評估發行公司公司治理評鑑自評報告是否允當表達其公司治理運作情形

一、評估發行公司是否依本公司「初次申請有價證券上市公開說明書應行記載事項準則」規定，於其公開說明書允當表達其推動永續發展執行情形

經檢視該公司出具之申請股票改列上市公開說明書，其中有關其推動永續發展執行情形，該公司已依照「初次申請有價證券上市公開說明書應行記載事項準則」規定填具，包括推動之治理架構、風險評估、環境議題、社會議題、編製永續報告書及實際運作與所訂守則之差異等項目，並符合相關法規規定。故該公司申請股票改列上市公開說明書尚足以允當表達其推動永續發展執行情形。

二、評估發行公司公司治理評鑑自評報告是否允當表達其公司治理運作情形

該公司業已依照「上市上櫃公司治理實務守則」之規範逐步推行公司治理，並確實依「113 年度公司治理評鑑」所列各項公司治理評鑑評量指標進行評估，包括維護股東權益及平等對待股東、強化董事會結構與運作、提升資訊透明度及推動永續發展、等項目，經本承銷商逐條核閱該公司各評量指標之自我評估結果，該公司之公司治理評鑑自評報告係已敘明其目前實際運作情形，並符合相關法規制定，確實遵循辦理，綜上所述，該公司之公司治理評鑑自評報告尚足以允當表達其公司治理目前運作情形。

拾、對上列各項目有關證券承銷商評估報告完成日起，截至股票上市契約生效日之前一日止之期後事項，應隨時加以更新說明與評估；於股票上市用公開說明書刊印日前，如有重大期後事項，亦應加以更新說明與評估

該公司截至評估報告日止無上述所列之情事。

拾壹、以投資控股公司或金融控股公司申請股票上市者，承銷商應就被控股公司或其子公司之所營事業性質，依第四、五、六、八、九、十一及十二條等規定進行評估，出具各被控股公司或子公司之審查意見，再憑以出具綜合彙總意見

該公司本次非屬投資控股公司或金融控股公司申請股票上市，故不適用本項評估。

拾貳、本國上市(櫃)公司之海外子公司申請其股票第一上市者，承銷商應評估本國上市(櫃)公司決策過程之適法性、對其營運及財務狀況是否有重大不利之影響，及擬採行之因應措施

該公司非屬申請股票第一上市，故不適用本項評估。

拾參、其他補充說明揭露事項

無。

附件一、依「臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則」第九條第一項各款所列
不宜上市情事之承銷商評估意見

項 目	就上市審查準則暨其補充規定 逐項評估情形	是否適 宜上市	備註
一、遇有證券交易法第一百五十六條第一項第一款、第二款所列情事，或其行為有虛偽不實或違法情事，足以影響其上市後之證券價格，而及於市場秩序或損害公益之虞者。 (一)發行該有價證券之公司遇有訴訟事件或非訟事件，其結果足使公司解散或變動其組織、資本、業務計畫、財務狀況或停頓生產，而有影響市場秩序或損害公益之虞者。 (二)發行該有價證券之公司，遇有重大災害，簽訂重要契約，發生特殊事故，改變業務計畫之重要內容或退票，其結果足使公司之財務狀況有顯著重大之變更，而有影響市場秩序或損害公益之虞者。	(一)經查閱該公司110~112年度及113年第二季經會計師查核簽證或核閱之財務報告，110~112年度及113年截至評估日止之董事會、股東會議事錄、收發文紀錄、現行有效契約、第二類信用票據資料、取得該公司所出具之聲明書，查詢公開資訊觀測站之重大訊息及司法院法學資料檢索系統，並取具經兆國際法律事務所林聖鈞律師出具之法律意見書，截至評估報告出具日止，該公司尚無訴訟或非訟事件，其結果足使公司解散或變動其組織、資本、業務計畫、財務狀況或停頓生產，而有影響市場秩序或損害公益之虞者。 (二)110~112年度及113年第二季經會計師查核簽證或核閱之財務報告，110~112年度及113年截至評估報告出具日止之董事會、股東會議事錄、目前存續之重要契約，向財團法人金融聯合徵信中心查詢該公司之企業綜合信用資訊及第二類信用票據資料及取得該公司所出具之聲明書，並取具經兆國際法律事務所林聖鈞律師出具之法律意見書，截至評估日止，該公司並無遇有重大災害，簽訂重要契約，發生特殊事故，改變業務計畫之重要內容或退票，其結果足使公司之財務狀況有顯著重大之變更，而有影響市場秩序或損害公益之虞者。	是	

項 目	就上市審查準則暨其補充規定 逐項評估情形	是否適 宜上市	備註
(三)發行該有價證券公司之行為，有虛偽不實或違法情事，足以影響其證券價格，而及於市場秩序或損害公益之虞者。	(三)經查閱該公司110~112年度及113年度截至本評估報告出具日止之董事會及股東會議事錄、會計師查核簽證或核閱之財務報告，並取具經兆國際法律事務所林聖鈞律師出具之法律意見書，並未發現該公司有虛偽不實或違法情事，足以影響其證券價格，而及於市場秩序或損害公益之虞者。 綜上所述，該公司並未有證券交易法第156條第一項第一款、第二款所列情事，或其行為有虛偽不實或違法情事，足以影響其上市後之證券價格，而及於市場秩序或損害公益之虞者。		
二、財務業務未能與他人公司獨立劃分者。 所規定「財務或業務未能與他人獨立劃分」，係指具有下列各款規定情事之一者： (一)資金來源過度集中於非金融機構者。 (二)申請公司與他人簽訂對其營運有重大限制或顯不合理之契約，致生不利影響之虞者。 (三)與他人共同使用貸款額度而無法明確劃分者。但母子公司間共用貸款額度，不在此限。	(一)經查閱該公司110~112年度及113年第二季經會計師查核簽證或核閱之財務報告及相關科目明細帳，並詢問其管理階層及取得該公司出具聲明書，該公司尚無向非金融機構借款之情事。 (二)經查閱該公司現行有效之契約及取得該公司出具聲明書，並參酌經兆國際法律事務所林聖鈞律師出具之律師意見書，尚未發現有與他人簽訂對其營運有重大限制或顯不合理之契約，而有致生不利影響之虞者。 (三)經查閱該公司110~112年度及113年第二季經會計師查核簽證或核閱之財務報告及相關帳冊、借款合同、詢問該公司管理階層，並取得該公司往來銀行回函，該公司於113年截至評估報告出具日止，並未有與他人共同使用貸款額度之情事。	是	

項 目	就上市審查準則暨其補充規定 逐項評估情形	是否適 宜上市	備註
(四)申請上市時，最近期或最近一個會計年度來自非屬集團企業公司之關係人之進貨金額超過百分之七十。但基於行業特性、市場供需狀況、政府政策或其他合理原因所造成者，得不適用之。 (五)申請上市時，最近期或最近一個會計年度來自非屬集團企業公司之關係人之營業收入或營業利益金額超過百分之五十；或利用前揭關係人提供之關鍵性技術或資產所生營業收入金額超過百分之五十。但基於行業特性、市場供需狀況、政府政策或其他合理原因所造成，且前開比率未超過百分之七十者，得不適用之。	(四) 經查閱該公司112年度及113年第二季經會計師查核簽證或核閱之財務報告以及查閱該公司最近期及最近一個會計年度之關係人進貨統計資料，該公司尚無來自非屬集團企業公司之關係人進貨之情事。 (五) 經查閱該公司112年度及113年第二季經會計師查核簽證或核閱之財務報告以及查閱該公司最近期及最近一個會計年度之關係人銷貨統計資料，該公司尚無來自非屬集團企業關係人營業收入之情事，且未有利用前揭關係人提供之關鍵性技術或資產所生營業收入金額超過百分之五十之情事。 綜上所述，截至目前為止該公司並無財務業務未能與他人公司獨立劃分之情事。		
三、有足以影響公司財務業務正常營運之重大勞資糾紛或污染環境情事，尚未改善者。 (一)所規定「足以影響公司財務業務正常營運之重大勞資糾紛」，係指下列情事之一： 1.發生重大勞資爭議者。	(一)該公司並無足以影響公司財務業務正常營運重大勞資糾紛，其評估如下所述： 1.經查閱該公司110~112年度及113年截至評估報告出具日止與主管機關往來函文、勞資會議紀錄、營業外支出明細帳、經會計師查核簽證或核閱之財務報告，並參閱	是	

項 目	就上市審查準則暨其補充規定 逐項評估情形	是否適 宜上市	備註
	經兆國際法律事務所林聖鈞律師出具之律師意見書，該公司於 110~112 年度及 113 年截至評估報告出具日止，總計有以下勞資爭議調解案件外，並未發生其他重大勞資爭議之情事： (1)111 年 12 月蔡員與台灣虎航之間因蔡員不服降職懲戒處分而繼續曠職，後向台灣虎航請求給付慰問金，該案於 111 年 12 月 5 日經臺灣臺北地方法院調解成立，本案業已終結。 (2)徐員與台灣虎航之間因徐員不服由空勤轉調地勤，後徐員向法院起訴台灣虎航請求確認調動命令無效及回復原職，本案因徐員已於 112 年 5 月 22 日撤回起訴，業已終結。 (3)另該公司因基於行業特性，為培訓專業機師、空服員需投入大量訓練相關費用，惟員工違反聘僱契約或訓練契約而該公司依據契約請求返還訓練費或違約金之情事，如 111 年 6 月台虎公司依聘僱契約請求賠償金或返還訓練費之訴訟共二件，案件均已終結。 (4)桃園市空服員職業工會(以下簡稱空職工)於 112 年 12 月 26 日經其會員代表大會臨時會議，經會員提案授權並於 112 年 12 月 29 日向桃園市政府提出調整工資爭議，請求台灣虎航應跟進華航集團 112 年 9 月調薪新台幣 \$2,000 元所生之勞資爭議。兩造於 113 年 1 月 15 日進行勞資調解會議，其主張認為相較其他航運皆已陸續公布調薪幅度，惟台灣虎航目前尚未公布具體年度調薪幅度，故申請調整工資爭議調解；台灣虎航於會議上陳述，該公司 109 年度至 110 年度，因受疫情影響連續虧損，感謝同仁在數年疫情間並肩同行，為了善盡照顧員工，連年虧損中，仍於 111 年平均調薪約 4 %、		

項 目	就上市審查準則暨其補充規定 逐項評估情形	是否適 宜上市	備註
2.因安全衛生設施不良而發生重大職業災害；或違反職業安全衛生法被處以部分或全部停工者；或設置危險性機械、設備未檢查合格者。但經申	112 年平均調薪約 4%，112 年度起邁入疫後復甦，該公司將持續秉持照顧員工、重視員工並分享經營成果之理念，於 112 年 8 月發放 112 年度年中績效獎金 1 個月加 2 萬元；於 112 年 12 月再度發放 112 年度績效獎金 2 個月。且台灣虎航經董事會決議 113 年平均調薪 4%外加定額新台幣\$3,000 元且於 113 年 1 月 15 日以郵件向全體員工說明調薪方案。故台灣虎航認為調薪方案，已優於勞方主張之調薪幅度，兩造雙方已無實質爭議，建議空職工撤回調解申請，惟空職工主張本爭議應調解成立。經調解，兩造仍無法達成共識，本爭議視同調解不成立，目前無後續請求或主張。 (5)台灣虎航企業工會(以下簡稱企工)於 113 年 6 月 4 日向桃園市政府提出調整休假爭議調解，請求公司優於勞基法給予全體員工年度保證休假 116 日，如於國定假日出勤應額外給予雙倍薪資。兩造於 113 年 7 月 18 日進行勞資調解會議，本公司強調就此議題皆依法辦理，兩造雙方經充分溝通，仍無法達成共識，調解不成立。 綜上，該公司雖曾有前開勞資爭議，惟上開案件應尚不致對該公司財務、業務產生重大影響，故該公司於 110~112 年度及 113 年截至評估報告出具日止尚無發生足以影響公司財務業務正常營運之重大勞資爭議情事。 2.經查閱該公司 110~112 年度及 113 年截至評估報告出具日止與主管機關往來函文並取得該公司出具聲明書，並參酌經兆國際法律事務所林聖鈞律師出具之律師意見書，該公司尚無因安全衛生設施不良而發生重大職業災害；或違反勞工安全衛生法被處以部分或全部停工者之情事，或設		

項 目	就上市審查準則暨其補充規定 逐項評估情形	是否適 宜上市	備註
請由檢查機構複查合格者，不在此限。 3.積欠勞工保險保費及滯納金，經依法追訴仍未繳納者。 (二)所規定「足以影響財務業務正常營運之重大環境污染」，係指公司或其事業活動相關場廠有下列情事之一： 1.依法令應取得污染設置、操作或排放許可證而未取得者。 2.曾因環境污染，於申請上市會計年度或最近二會計年度，各該年度經環保機關按日連續處罰者或經限期改善，而未完成改善者。	置危險性機械、設備未檢查合格者。 3.經查閱該公司 110~112 年度及 113 年截至評估報告出具日止與主管機關往來函文、抽核該公司勞工保險費及健保費繳納情形、取得勞動部勞工保險局與衛生福利部中央健康保險署回函，除該公司於 111 年 1 月間因相關人員職務交接，致遲延繳納 1 天健保費，已隨即補繳滯納金，及因人員作業疏失，於 111 年 11 月~112 年 1 月間有部分員工薪資級距未調整而短繳勞保費及健保費遭處罰鍰，後已繳納罰鍰並補繳勞保費及健保費外，該公司並無欠繳勞保費、勞工退休金、健保費及滯納金之情事，尚無重大異常。 (二)該公司並無足以影響財務業務正常營運之重大環境污染，其評估如下所述： 1.該公司係從事民航運輸業，尚非生產事業而無須依環保法令申領汙染設施設置許可證或污染排放許可證，且該公司尚無依法令應取得汙染相關設置、操作或排放許可證而未取得之情事，故不適用本項評估程序。 2.該公司從事民航運輸業，尚非生產事業，故該公司所營事業尚無涉及污染環境情事，經查閱該公司 110~112 年度及 113 年第二季經會計師查核簽證或核閱之財務報告、並發函詢問環境保護局，以及查閱相關主管機關往來函文，並參酌經兆國際法律事務所林聖鈞律師出具之律師意見書，該公司於申請上市會計年度或最近二會計年度並無因環境污染而經環保機關按日連續處罰或經限期改善，而未完成改善之情事。		

項 目	就上市審查準則暨其補充規定 逐項評估情形	是否適 宜上市	備註
3.有公害糾紛事件而無有效污染設備，或未能提供污染防治設備之正常運轉及定期檢修紀錄者。 4.有環境污染情事，經有關機關命令停工、停業、歇業或撤銷污染相關許可證者。 5.廢棄物任意棄置或未依相關規定貯存、清除、處理或於處理過程中造成環境重大污染，因而致人於死或致重傷或危害人體健康導致疾病者。 6.經土壤及地下水污染整治法主管機關指定公告之事業，其土地因污染土壤或地下水而被公告為控制場址或整治場址者。但污染控制計畫或調查及評估計畫經環保機關核定、整治費用已依一般公認會計原則認列且對營運無重大影響者，不在此限。 7.法人有製造、加工或輸入偽禁環境用藥情事，其負責人經判刑	3.經查閱該公司 110~112 年度及 113 年第二季經會計師查核簽證或核閱之財務報告，並發函詢問各環境保護局，以及查閱相關主管機關往來函文，並參酌經兆國際法律事務所林聖鈞律師出具之律師意見書，該公司並無發生公害糾紛或未能提供污染防治設備之正常運轉及定期檢修紀錄之情事。 4.經查閱該公司 110~112 年度及 113 年第二季經會計師查核簽證或核閱之財務報告，並發函詢問各環境保護局，以及查閱相關主管機關往來函文，該公司並無因環境污染情事而經有關機關命令停工、停業、歇業或撤銷污染相關許可證之情事。 5.經查閱該公司與主管機關往來文件，並詢問該公司管理階層，並參酌經兆國際法律事務所林聖鈞律師出具之律師意見書，該公司並無將廢棄物任意廢棄或未依相關規定貯存、清除、處理或於處理過程中造成環境重大污染，因而有致人於死或致重傷或危害人體健康導致疾病之情事。 6.經參酌經兆國際法律事務所林聖鈞律師出具之律師意見書及查詢行政院環保署公告資料，該公司非屬中央主管機關指定公告之事業，其土地亦無因污染土壤或地下水而被公告為控制場址或整治場址之情事。 7.經查閱該公司與主管機關往來函文、詢問其管理階層，並取具經兆國際法律事務所林聖鈞律師出具之律師意見書，該公司並		

項 目	就上市審查準則暨其補充規定 逐項評估情形	是否適 宜上市	備註
確定者。 (三)同款所規定「尚未改善者」，係指在本公司受理其股票上市申請案之日以後仍有上開情事者。 (四)但前(二)第 2 款之重大環境污染情事，以其已委託經環保機關認可之檢測機構，進行檢測及提出檢測結果報告書，並據以向環保機關申報污染改善完成報告書，於申報後三個月內未再續遭處罰者，作為是否改善之認定標準。	無製造、加工或輸入偽禁用藥之情事，且其負責人亦無因前述事件而遭判刑之情事。 (三)該公司並無前述情事，故不適用。 (四)該公司並無前(二)第 2 款之情事，故不適用。 綜上所述，截至目前為止該公司並無發生重大勞資糾紛或重大環境污染尚未改善之情事。		
四、經發現有重大非常規交易，尚未改善者。 (一)所規定「重大非常規交易」，係指申請公司有下列各款情事之一者，但公營事業依審計法規辦理者，不在此限： 1.進銷貨交易之目的、價格及條件，或其交易之發生，或其交易之實質與形式，或其交易之處理程序，與一般正常交易顯不相當或顯欠合理者。 2.依主管機關訂頒「公開發行公司取得或處	(一)該公司並無重大非常規交易，尚未改善者，其評估如下所述： 1.經查閱 110~112 年度及 113 年第二季經會計師查核簽證或核閱之財務報告，並抽核該公司與關係人及主要進銷貨往來客戶之進銷貨交易合約、憑證與傳票，並未發現該公司有進銷貨交易之目的、價格、條件，或其交易之發生，或其交易之實質與形式，或其交易之處理程序與一般正常交易有顯不相當或顯欠合理而尚未改善之情事。 2.該公司已遵循主管機關訂頒之「公開發行公司取得或處分資產處理準則」，訂定「取	是	

項 目	就上市審查準則暨其補充規定 逐項評估情形	是否適 宜上市	備註
分資產處理準則」，應行公告及申報之取得或處分資產交易行為，未能合理證明其內部決定過程之合法性，或其交易之必要性，或其有關報表揭露之充分性，暨價格與款項收付情形之合理性者。 3.以簽約日為計算基準，其最近五年內買賣不動產有下列情形之一者： (1)向關係人購買不動產，其按主管機關所訂頒「公開發行公司取得或處分資產處理準則」第十六條所列方法，評估不動產成本結果，均較實際交易價格為低，且未符合「公開發行公司取得或處分資產處理準則」第十七條規定者。 (2)出售不動產予關係人，其按主管機關所訂頒「公開發行公司取得或處分資產處理準則」第十六條所列方法，評估不動產成本結果，均較實際交易價格為高者。 (3)向關係人買賣不動產，收付款條件明顯異於一般交易，	得或處分資產處理程序」，且經董事會及股東會通過。經參閱該公司 110~112 年度及 113 年第二季經會計師查核簽證或核閱之財務報告、公開資訊觀測站公告紀錄、董事會及股東會議事錄，其取得或處分資產交易已依「公開發行公司取得或處分資產處理準則」之規定辦理，經檢視其內部決定過程之合法性、交易之必要性、報表揭露之充分性，暨價格與款項收付情形之合理性，尚無發現重大異常之情事。 3.經查閱該公司 108~112 年度及 113 年第二季經會計師查核簽證或核閱之財務報告、董事會、股東會議事錄及出具相關帳冊。該公司最近五年內並無向關係人買賣不動產之情事，故無左列非常規交易之情事。		

項 目	就上市審查準則暨其補充規定 逐項評估情形	是否適 宜上市	備註
而未有適當理由者。 (4)申請公司所買賣土地與關係人於相近時期買賣鄰近土地，價格有明顯差異而未有適當理由者。 (5)最近五個會計年度末一季銷貨或租賃不動產予關係人所產生之營業收入，逾年度營業收入百分之二十，而未有適當理由者。 (6)向非關係人買賣不動產，有其他資料顯示買賣不動產交易明顯異於一般交易而無適當理由者。 4.非因公司間業務交易行為有融通資金之必要，將大量資金貸與他人者。 5.其他各項關係人交易及財務業務往來，未能合理證明其交易必要性、決策過程合法性，暨價格與款項收付情形之合理性者。 (二)前項第三款關於向關係人買賣不動產之規定，對於最近五年內其交易對象之前手或前前手有關係人身分時，亦應比	4.經查閱該公司 110~112 年度及 113 年第二季經會計師查核簽證或核閱之財務報告、董事會議事錄及相關帳冊，該公司已於 108 年 5 月 27 日董事會通過不擬將資金貸與他人，故無資金貸與他人之情事。 5.經檢視該公司 110~112 年度及 113 年第二季經會計師查核簽證或核閱之財務報告與相關帳冊，以及抽核該公司其他各項關係人交易憑證與傳票，經評估該公司其他各項關係人交易及財務業務往來尚無未能合理證明其交易必要性、決策過程合法性，暨價格與款項收付情形之合理性者。 (二)該公司並無前項第 3 款所述情事，故不適用。		

項 目	就上市審查準則暨其補充規定 逐項評估情形	是否適 宜上市	備註
照適用之。但買賣不動產之交易，其交易對象簽約取得時間，至本次交易簽約日止超過五年者，可免適用之。 (三)前二項規定所涉之「關係人」，其範圍應依證券發行人財務報告編製準則第十八條定義，並包括下列各款情形，但申請公司能證明不具控制、聯合控制及重大影響者，不在此限： 1.申請公司及與申請公司為公司法第六章之一所稱之關係企業(下稱關係企業)，其持股超過百分之十之股東。 2.與申請公司之董事、監察人、經理人具有下列關係者： (1)與本人或其配偶(含相當於配偶之同居伴侶，本項以下同)具二親等以內關係之人員。 (2)本人係屬法人者，其母公司、子公司或與其受同一公司或個人股東控制之公司。 3.與申請公司之持股超過百分之十之股東或與關係企業之董事、監察人、經理人及持股超過百分之十之股東具有下列關係者： (1)配偶。	(三)經取得該公司 113 年前二季之前 20 大進銷貨交易名單、股東名冊、董事之親屬圖及轉投資聲明書；法人董事、關係企業之董事、監察人、經理人及持股超過百分之十之股東名單，並取得該公司出具之聲明書，該公司與左列「關係人」之交易及財務業務往來已於財務報告揭露。		

項 目	就上市審查準則暨其補充規定 逐項評估情形	是否適 宜上市	備註
(2)與本人或其配偶具二親等以內關係之人員。 (3)本人係屬法人者，其母公司、子公司或與其受同一公司或個人股東控制之公司。 4.申請公司、其母公司及其重要子公司之董事、監察人、經理人及持股超過百分之十之股東個別或與之具有配偶或前二款關係之人合計直接或間接持有表決數之股份總數或資本總額達二分之一以上之被投資公司及該被投資公司之子公司。 (四)申請公司有(一)所定情事，致獲得利益者，經將所獲得利益予以扣除設算後，其獲利能力仍應符合上市條件。 (五)所規定「尚未改善」，其改善之認定，係指符合下列各款情事之一者： 1.因非常規交易而致申請公司以外之人獲得利益者，該獲得利益之人已將所得利益歸還應得之人者。 2.該非常規交易行為經檢調或司法單位確定無犯罪情事。 3.該非常規交易已恢復原狀者。	(四)該公司並無重大非常規交易之情事，故不適用。 (五)該公司並無重大非常規交易之情事，故不適用。 綜上所述，該公司並無重大非常規交易迄申請時尚未改善之情事。		

項 目	就上市審查準則暨其補充規定 逐項評估情形	是否適 宜上市	備註																				
五、申請上市年度已辦理及辦理中之增資發行新股併入各年度之決算實收資本額計算，不符合上市規定條件者。 所規定之「已辦理」，係指已取得經濟部核准變更登記之核准函，並以核准函所載日期為準；「辦理中」，係指已向證券主管機關申請且經受理，而尚未取得變更後之核准函而言，且為辦理上市前之公開銷售，而辦理之現金增資案亦屬之；「增資發行新股」，係泛指所有現金增資、合併增資、盈餘轉增資及資本公積轉增資發行新股。	該公司係以「臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則」(簡稱：上市審查準則)第四條第三項多元上市方案申請上市，故不適用獲利能力之評估。茲針對之市值、營業收入及淨值標準評估如下： (一) 上市審查準則第四條第三項： 依「臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則補充規定」第 6-2 條規定，取該公司與證券承銷商共同議定之承銷價格及申請上市日前三十個、九十個、一百二十個營業日收盤平均價格孰低者，故擬 113 年 8 月 13 日(不含)前一百二十個營業日收盤平均價格 44.81 元乘上已發行股份總額 449,000 千股計算，共計 20,119,690 千元，已達新台幣六十億元以上。 (二) 最近一個會計年度營業收入大於新臺幣三十億元，且較前一會計年為佳。 該公司 111 年度及 112 年度營業收入分別為 1,314,827 千元及 12,468,336 千元，符合最近一個會計年度營業收入大於新臺幣三十億元，且較前一會計年度為佳。 (三) 最近期財務報告之淨值不低於財務報告所列示股本三分之二。 單位：新臺幣千元；% <table border="1"> <thead> <tr> <th>年度 項目</th><th>112 年度</th><th>113 年 截至第二季</th><th>預計股票 上市掛牌</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>實收資本額 (A)</td><td>4,490,000</td><td>4,490,000</td><td>4,595,300</td></tr> <tr> <td>實收資本額 三分之二</td><td>2,993,333</td><td>2,993,333</td><td>3,063,533</td></tr> <tr> <td>權益(B)</td><td>4,228,774</td><td>5,767,777</td><td>6,283,747</td></tr> <tr> <td>權益占實收 資本額比率 (B/A)</td><td>94.18%</td><td>128.46%</td><td>136.74%</td></tr> </tbody> </table> 資料來源：該公司 112 年度及 113 年第二季經會計師查核簽證或核閱之財務報告。 該公司 112 年度及 113 年截至第	年度 項目	112 年度	113 年 截至第二季	預計股票 上市掛牌	實收資本額 (A)	4,490,000	4,490,000	4,595,300	實收資本額 三分之二	2,993,333	2,993,333	3,063,533	權益(B)	4,228,774	5,767,777	6,283,747	權益占實收 資本額比率 (B/A)	94.18%	128.46%	136.74%	是	
年度 項目	112 年度	113 年 截至第二季	預計股票 上市掛牌																				
實收資本額 (A)	4,490,000	4,490,000	4,595,300																				
實收資本額 三分之二	2,993,333	2,993,333	3,063,533																				
權益(B)	4,228,774	5,767,777	6,283,747																				
權益占實收 資本額比率 (B/A)	94.18%	128.46%	136.74%																				

項 目	就上市審查準則暨其補充規定 逐項評估情形	是否適 宜上市	備註
	二季權益占實收資本額比率為 94.18% 及 128.46%，其淨值皆不低於財務報告所列示股本三分之二。 除此之外，該公司擬於股票申請改列上市案經主管機關審查通過後，辦理現金增資 10,530 千股，該公司與證券承銷商共同議定承銷價格為溢價發行，暫定為每股新台幣 49.00 元，預計股票上市掛牌時之實收資本額為 4,595,300 千元，不考慮保留盈餘及其他因素變動下，權益預計為 6,283,747 千元，權益占實收資本額比率為 136.74%，其淨值亦不低於財務報告所列示股本三分之二。 綜上所述，該公司之市值、營業收入及淨值均符合上市審查準則第四條第三項規定，故得排除適用申請上市獲利能力之規定。		
六、有迄未有效執行書面會計制度、內部控制制度、內部稽核制度，或不依有關法令及一般公認會計原則編製財務報告等情事，情節重大者。 (一)所規定「不依有關法令及一般公認會計原則編製財務報告」，係指有下列情事之一者： 1.財務報告未依有關法令及一般公認會計原則編製，經會計師出具否定意見或無法表示意見之查核報告書者，或經會計師出具保留意見之查核報告書而影響財務報告之允當表達者。 2.財務報告經主管機關函示	(一) 該公司是否依有關法令及一般公認會計原則編製財務報告之評估如下： 1.經查閱該公司 110~112 年度及 113 年第二季經會計師查核簽證或核閱之財務報告，均依「證券發行人財務報告編製準則」、金融監督管理委員會認可之國際財務報導準則、國際會計準則、解釋及解釋公告編製，且會計師均出具無保留意見之查核或核閱報告書。 2.經查閱該公司與主管機關之往來函	是	

項 目	就上市審查準則暨其補充規定 逐項評估情形	是否適 宜上市	備註
應改進而未改進者。 3.簽證會計師查核工作底稿，經臺灣證券交易所調閱後，發現有重大缺失，致無法確認財務報告是否允當表達者。 (二)所規定「迄未有效執行書面會計制度、內部控制制度、內部稽核制度」，係指有下列情事之一者： 1.在申請上市年度未依主管機關訂頒之各業別財務報告編製準則或內部控制相關法令規定，建立健全書面會計制度、內部控制制度、內部稽核制度。 2.經臺灣證券交易所實地查核，發現未依書面會計制度、內部控制制度、內部稽核制度合理運作者。	文及 110~112 年度及 113 年第二季經會計師查核簽證或核閱之財務報告，尚無發現該公司之財務報告有經主管機關函示應改進而未改進之情事。 3.經借閱會計師查核工作底稿，並未發現有重大缺失，致無法確認財務報告是否允當表達之情事。 (二)該公司是否迄未有效執行書面會計制度、內部控制制度、內部稽核制度之評估如下： 1.該公司已依「證券發行人財務報告編製準則」規定，建立書面會計制度及「公開發行公司建立內部控制制度處理準則」建立書面內部控制制度及內部稽核制度並經該公司董事會通過。 2.經取得該公司最近三年度經會計師出具之內部控制建議書，尚未發現有重大缺失尚未改善之情形，另該公司業已依規定委請會計師就其內部控制制度之設計與實際運作情形進行專案審查，並經會計師於 113 年 8 月 8 日出具無保留意見之內部控制制度專案審查報告，經評估該公司內部控制制度及內部稽核制度已健全建立且有效執行。		
七、所營事業嚴重衰退者。 (一)所規定「嚴重衰退」，係指有下列情事之一者，但申請股票上市公司最近一個會計年度之營業利益及稅前淨利占股本比率不低於百分之十二	是否有所營事業嚴重衰退評估如下： 該公司 112 年度之營業利益及稅前淨利分別為 2,368,425 千元及 2,288,039 千元，占當年度實收資本額 4,490,000 千元之比率分別為 52.75%及 50.96%，均高於 12%以上，故不適用本項之評估。	是	

項 目		就上市審查準則暨其補充規定 逐項評估情形							是否適 宜上市	備註
者，不適用之：										
項 目	年度 公司	110年度 金額	111年度 金額 成長率		112年度 金額 成長率		112年第二季 金額	113年第二季 金額 成長率		
營 業 收 入	台灣虎航	244,225	1,314,827	438.37	12,468,336	848.29	5,473,233	8,214,468	50.08	
	中華航空	138,841,403	150,722,471	8.56	184,816,790	22.62	89,885,005	98,913,425	10.04	
	長榮航空	103,872,359	138,068,607	32.92	200,356,523	45.11	93,035,038	107,289,352	15.32	
	星宇航空	(1,736,347)	(3,214,107)	(85.11)	3,921,149	222.00	9,881,188	16,332,628	65.29	
營 業 利 益	台灣虎航	(2,779,298)	(2,806,435)	(0.98)	2,368,425	184.39	1,082,587	2,107,886	94.71	
	中華航空	14,968,035	2,584,734	(82.73)	10,157,421	292.98	6,592,564	8,067,738	22.38	
	長榮航空	10,357,844	9,797,991	(5.41)	29,566,265	201.76	14,035,577	16,722,804	19.15	
	星宇航空	(3,186,634)	(5,104,012)	(60.17)	479,498	109.39	190,704	1,376,362	621.73	
稅 前 淨 利	台灣虎航	(2,821,253)	(3,576,511)	(26.77)	2,288,039	163.97	956,654	1,930,053	101.75	
	中華航空	11,126,605	2,660,760	(76.09)	9,305,472	249.73	5,938,713	8,844,265	48.93	
	長榮航空	7,802,489	9,468,566	21.35	28,839,755	204.58	13,907,738	16,730,419	20.30	
	星宇航空	(3,018,725)	(6,590,929)	(118.33)	(115,215)	98.25	66,996	900,405	1243.97	
1.最近一個會計年度或申請上市會計年度之營業收入及營業利益與同業比較，顯有重大衰退者。		1.該公司 112 年度之營業收入及營業利益較 111 年度分別成長 848.29% 及 184.39%，113 年第二季之營業收入及營業利益較去年同期成長 50.08% 及 94.71%。與採樣同業相較，該公司 112 年度及 113 年第二季之營業收入成長率及營業利益成長率皆介於採樣同業之間，故無重大衰退之情事。								
2.最近一個會計年度或申請上市會計年度之稅前淨利與同業比較，顯有重大衰退者。		2.該公司 112 年度之稅前淨利較 111 年度成長 163.97%，113 年第二季稅前淨利較去年同期成長 101.75%。與採樣同業相較，該公司 112 年度及 113 年第二季之稅前淨利成長率皆介於採樣同業之間，故無重大衰退之情事。								
3.最近三個會計年度之營業收入及營業利益，均連續呈現負成長情形者。		3.該公司 110~112 年度之營業收入分別為 244,225 千元、1,314,827 千元及 12,468,336 千元，成長率分別為 438.37% 及 848.29%；110~112 年度之營業利益分別為(2,779,298)千元、(2,806,435)千元及 2,368,425 千元，成長率分別為(0.98)%及 184.39%，均未有連續呈現負成長之情形。								
4.最近三個會計年度之稅前淨利，連續呈現負成長情形者。		4.該公司 110~112 年度之稅前淨利分別為(2,821,253)千元、(3,576,511)千元及 2,288,039 千元，成長率分別為(26.77)%及 163.97%，未有呈現連續負成長之情事。								

項 目	就上市審查準則暨其補充規定 逐項評估情形	是否適 宜上市	備註
5.產品或技術已過時，而未有改善計畫者。 (二)前項各款規定，對於依本準則第四條第二項、第三項或第五條規定申請股票上市公司，經提出合理性說明者，得不適用之。 (三)第一項第一、二款所規定「同業比較」，證券承銷商應評估說明所採樣同業之合理性。 (四)第一項第三、四款之規定，對於已有具體改善計畫並產生效益者，不適用之。	5.該公司為提供航空運輸服務，經取得該公司所屬產業相關報告，並檢視該公司目前機隊擴充及航線拓展情形，該公司110~112年度及113年第二季之營業收入持續大幅成長，尚未發現有產品或技術已過時，尚未有改善計畫之情形。 (二)詳前述之評估說明，該公司應無所營事業嚴重衰退之虞。此外，該公司係以「臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則」第四條第三項規定申請上市，請詳「五」相關說明，尚屬合理，亦得不適用之。 (三)該公司主要從事民用航空運輸業務，係航空運輸業，綜觀目前國內上市、上(興)櫃、及未上市、未上櫃之公開發行公司中，上市公司中以民用航空為主要業務內容者為中華航空股份有限公司(股票代號：2610，以下稱中華航空，以民用航空客運及貨運業務為主)及長榮航空股份有限公司(股票代號：2618，以下稱長榮航空，主要經營業務包含民用航空客運及貨運業務)，另興櫃公司為星宇航空股份有限公司(股票代號：2646，以下稱星宇航空，主要從事民用航空客運及貨運運輸業務)，故以中華航空、長榮航空及星宇航空作為該公司之採樣同業公司應屬合宜。 (四)該公司110~112年度及113年第二季並無營業收入、營業利益及稅前淨利連續呈現負成長之情形，故不適用。 綜上所述，該公司並無所營事業嚴重衰退之情事。		
八、申請公司於最近五年內，或		是	

項 目	就上市審查準則暨其補充規定 逐項評估情形	是否適 宜上市	備註
其現任董事、總經理或實質負責人於最近三年內，有違反誠信原則之行為者。 所規定「違反誠信原則之行為」，係指下列情事之一者： (一)公司部分： 1.所開立之支票存款戶經票據交換所公告為拒絕往來戶，或因簽發支票或以金融業為擔當付款人之票據，發生存款不足退票列入紀錄未經清償贖回註記者。 2.向金融機構貸款有逾期還款之情形者。但還款完畢已逾三年者，不在此限。 3.違反勞動基準法被處以刑罰確定者，但最近二年內經檢查機構複查已改善者，不在此限。 4.違反稅捐稽徵法經判決有罪確定者。 5.違反申請上市時所出具聲明書之聲明事項者。 6.有其他重大虛偽不實、違反法令或喪失公司債信情事，而有損害公司利益、股東權益或公眾利益者。	(一)公司部分： 1.經取得台灣票據交換所第二類票據信用資料查覆單、財團法人金融聯合徵信中心之信用報告、會計師查核簽證或核閱之財務報告及該公司出具之聲明書，並參酌經兆國際法律事務所林聖鈞律師出具之律師意見書，該公司並無所開立之支票存款戶，有經票據交換所公告為拒絕往來戶，或因簽發支票或以金融業為擔當付款人之票據，發生存款不足退票列入紀錄未經清償贖回註記之情事。 2.經取得財團法人金融聯合徵信中心之信用報告及該公司出具之聲明書，並參酌經兆國際法律事務所林聖鈞律師出具之律師意見書，該公司並無向金融機構貸款有逾期還款之情事。 3.經查閱該公司與主管機關之往來函文、查閱司法院法學資料檢索系統及取得該公司出具之聲明書，並參酌經兆國際法律事務所林聖鈞律師出具之律師意見書，該公司尚無違反勞動基準法被處以刑罰確定之情事。 4.經取得國稅局及稅捐稽徵機關出具之納稅義務人違章欠稅查復表、該公司與主管機關往來函文彙總表、該公司出具之聲明書及查閱司法院法學資料檢索系統，並參酌經兆國際法律事務所林聖鈞律師出具之律師意見書，該公司尚無違反稅捐稽徵法經判決有罪確定之情事。 5.經取得該公司出具之聲明書及參酌經兆國際法律事務所林聖鈞律師出具之律師意見書，該公司尚無違反申請上市時所出具聲明書之聲明事項之情事。 6.經參酌經兆國際法律事務所林聖鈞律師出具之律師意見書，查閱往來函文及董事會議事錄，並取得該公司出具之聲明書，該公司並未有其他重大虛偽不實、違反法令或喪失公司債信情事，而有損害公司利		

項 目	就上市審查準則暨其補充規定 逐項評估情形	是否適 宜上市	備註
(二)董事、總經理或實質負責人部分： 1.同前(一)第1至5目。但屬向金融機構貸款逾期還款者，倘逾期還款情節非屬重大或有合理事由者，不在此限。 2.犯公司法、銀行法、保險法、金融控股公司法、證券交易法、期貨交易法、商業會計法、票券金融管理法等商事法規定之罪，或犯貪污、瀆職、詐欺、背信、侵占等罪，經法院判決有期徒刑以上之罪者。 3.有經營其他公司涉及惡性倒閉或重大違反公司治理原則等不良行為者。 4.有其他重大違反法令或誠實信用原則之行為者。	益、股東權益或公眾利益之情事。 (二)董事、總經理或實質負責人部分： 1.經取得該公司董事及總經理之財團法人金融聯合徵信中心之信用報告、國稅局及稅捐稽徵機關出具之納稅義務人違章欠稅查復表及其出具之聲明書，並查閱司法院法學資料檢索系統，及參酌經兆國際法律事務所林聖鈞律師出具之律師意見書，該等人員最近三年內尚無所開立之支票存款戶，有經票據交換所公告為拒絕往來戶，或因簽發支票或以金融業為擔當付款人之票據，發生存款不足退票列入紀錄未經清償贖回註記者，或向金融機構貸款有逾期還款之情形者，或違反勞動基準法被處以刑罰確定者，或違反稅捐稽徵法經判決有罪確定者或違反申請上市時所出具聲明書之聲明事項者。 2.經取得該公司董事及總經理出具之聲明書，並查詢司法院法學資料檢索系統，及參酌經兆國際法律事務所林聖鈞律師律師出具之律師意見書，尚無發現該等人員最近三年內有犯公司法、銀行法、保險法、金融控股公司法、證券交易法、期貨交易法、商業會計法、票券金融管理法等商事法規定之罪，或犯貪污、瀆職、詐欺、背信、侵占等罪，經法院判決有期徒刑以上之罪者。 3.經取得該公司董事及總經理出具之聲明書，並參酌經兆國際法律事務所林聖鈞律師出具之律師意見書，尚無發現該等人員最近三年內有經營其他公司涉及惡性倒閉等不良經營行為者。 4.經取得該公司董事及總經理出具之聲明書，並參酌經兆國際法律事務所林聖鈞律師出具之律師意見書，尚無發現該等人員有其他重大違反法令或誠實信用原則之行為。 綜上所述，該公司或其現任董事、總經理或實質負責人於最近三年內，並未有違反誠信原則之情事。		
九、申請公司之董事會成員少於	經查閱該公司最近期經主管機關核准之變	是	

項 目	就上市審查準則暨其補充規定 逐項評估情形	是否適 宜上市	備註
五人或為單一性別，獨立董事人數少於三人或少於董事席次三分之一；其董事會有無法獨立執行其職務；或未依證券交易法第十四條之六及其相關規定設置薪資報酬委員會者。另所選任獨立董事其中至少一人須為會計或財務專業人士。 (一)擔任申請公司獨立董事，有不符合「公開發行公司獨立董事設置及應遵循事項辦法」所訂之要件者： 1.擔任申請公司獨立董事，應取得下列專業資格條件之一，並具備五年以上工作經驗： (1)商務、法務、財務、會計或公司業務所需相關科系之公私立大專院校講師以上。 (2)法官、檢察官、律師、會計師或其他與公司業務所需之國家考試及格領有證書之專門職業及技術人員。 (3)具有商務、法務、財	更登記事項卡，該公司設有董事九席，分別由八席男性董事及一席女性董事組成，其中三席獨立董事設置審計委員會代替監察人職能，該公司已符合董事會成員不得少於五席或單一性別，獨立董事席次不得少於三席或少於董事席次三分之一之規定。另該公司之獨立董事為陳以亨、曹勝雄及楊朝榮，其中楊朝榮畢業於國立政治大學會研所，並取得碩士學位，曾任台灣證券交易所副總經理及華南永昌綜合證券股份有限公司董事長，為大專以上學歷，會計、財務及商學相關科系畢業並具有金融、證券、財務、投顧、會計、審計等相關領域之工作經驗五年以上，故已具備會計或財務專長，符合申請公司之獨立董事中至少一人須為會計或財務專業人士之規定。又該公司業依證券交易法第十四條之六及其相關規定設置薪資報酬委員會，並任命獨立董事陳以亨、曹勝雄及楊朝榮擔任薪資報酬委員會委員。 (一)該公司獨立董事皆已符合「公開發行公司獨立董事設置及應遵循事項辦法」所訂之要件，其評估如下所述： 1.經取得該公司獨立董事之學歷及工作經歷資料，均具有五年以上之商務、法務、財務、會計或公司業務所需之工作經驗，茲分別說明如下： (1)獨立董事陳以亨，其畢業於美國紐約大學人力資源管理與組織發展所並取得博士學位，現為國立中山大學人力資源管理研究所兼任教授，考量人力資源管理為企業重要核心競爭力之一，為該公司業務所需相關科系，其已具有十二年以上商務、法務、財務、會計或公司業務所需相關科系之公私立大專院校講師以上之工作經驗，係符合左列第一點之規定及「民用航空運輸業公益性獨立董事設置及應遵循事項辦法」第3條之規定。		

項 目	就上市審查準則暨其補充規定 逐項評估情形	是否適 宜上市	備註
務、會計或公司業務所需之工作經驗。 2.有下列情事之一者，不得充任獨立董事，其已充任者，當然解任： (1)有公司法第三十條各款情事之一。 (2)依公司法第二十七條規定以政府、法人或其代表人當選。 (3)違反「公開發行公司獨立董事設置及應遵循事項辦法」所定獨立董事之資格。 3.擔任申請公司獨立董	(2).獨立董事曹勝雄，畢業於國立交通大學交通運輸研究所，並取得博士學位，曾擔任國立嘉義大學觀光休閒管理研究所所長，及行銷與觀光管理學系暨觀光休息管理碩、博士班終身特聘教授，現為銘傳大學觀光事業學系教授，考量觀光產業與該公司業務息息相關，為該公司業務所需相關科系，其已具備五年以上商務、法務、財務、會計或公司業務所需相關科系之公私立大專院校講師以上之經歷，係符合左列第一點之規定。 (3)獨立董事楊朝榮，畢業於國立政治大學會研所，並取得碩士學位，民國 94 年 9 月~民國 107 年 7 月於台灣證券交易所擔任副總經理一職，民國 107 年 7 月~108 年 7 月於華南永昌綜合證券股份有限公司擔任董事長一職，其已具備五年以上商務、法務、財務、會計或公司業務所需之工作經驗，係符合左列第三點之規定；另獨立董事楊朝榮已具備會計或財務專長，係符合「公開發行公司獨立董事設置及應遵循事項辦法」第五條第七款之規定。 2.經檢視該公司獨立董事所出具之聲明書，另經查閱該公司最近期經主管機關核准之變更登記事項卡，並取得臺灣票據交換所之第二類票據信用資料查覆單、財團法人金融聯合徵信中心個人信用查詢資料、國稅局無欠稅證明與稅捐稽徵處出具之無欠稅證明、查詢司法院網站裁判書及經經兆國際法律事務所林聖鈞律師所出具之法律意見書，該公司三席獨立董事並無公司法第三十條各款情事之一，亦非以公司法第二十七條規定以政府、法人或其代表人當選，或違反「公開發行公司獨立董事設置及應遵循事項辦法」所定獨立董事資格之情事。 3.該公司之獨立董事並無左列情事一，其評		

項 目	就上市審查準則暨其補充規定 逐項評估情形	是否適 宜上市	備註
事於選任前二年及任職期間無下列情事之一： (1)申請公司或其關係企業之受僱人。 (2)公司或其關係企業之董事、監察人。 (3)本人及其配偶、未成年子女或以他人名義持有公司已發行股份總額百分之一以上或持股前十名之自然人股東。 (4)第一款之經理人或前二款所列人員之配偶及二親等以內親屬或三親等以內直系血親親屬。 (5)直接持有申請公司已發行股份總額百分之五以上、持股前五名或依公司法第二十七條第一項或第二項指派代表人擔任公司董事或監察人之法人股東之董事、監察人或受僱人。 (6)公司與他公司之董事席次或有表決權之股份超過半數係由同一人控制，他公司之董事、監察人或受僱人。	估如下所述： (1)經查閱該公司員工名冊，並取得該公司獨立董事出具之聲明書及工作經歷相關資料，該公司獨立董事於選任前二年及任職期間並非該公司或其關係企業之受僱人。 (2)經取得該公司獨立董事出具之聲明書、轉投資明細表及工作經歷等資料，該公司獨立董事並無擔任該公司或其關係企業之董事、監察人之情事。 (3)經查閱該公司股東名冊及取得該公司獨立董事出具之聲明書、親屬表及轉投資明細表，該公司獨立董事於選任前二年及任職期間並無以本人及其配偶、未成年子女或以他人名義持有公司已發行股份總額百分之一以上或持股前十名之自然人股東之情事。 (4)經查閱該公司員工名冊、董事名單、股東名冊及取得該公司獨立董事出具之聲明書、親屬表、轉投資聲明書及其工作經歷相關資料，該公司獨立董事於選任前二年及任職期間並非前三款所列人員之配偶、二親等以內親屬或三親等以內直系血親親屬。 (5)經查閱該公司股東名冊及主要法人股東之董事名單，及取得該公司獨立董事出具之聲明書、轉投資明細表及工作經歷相關資料，該公司獨立董事於選任前二年及任職期間並非直接持有公司已發行股份總額百分之五以上法人股東之董事、監察人或受僱人，或持股前五名法人股東之董事、監察人或受僱人之情事。 (6)經取得該公司獨立董事出具之聲明書、轉投資明細表及工作經歷相關資料，並查閱符合左列條件之公司名單，該公司獨立董事於選任前二年及任職期間並無左列情事。		

項 目	就上市審查準則暨其補充規定 逐項評估情形	是否適 宜上市	備註
(7)公司與他公司或機構之董事長、總經理或相當職務者互為同一人或配偶，他公司或機構之董事(理事)、監察人(監事)或受僱人。 (8)與申請公司有財務或業務往來之特定公司或機構之董事(理事)、監察人(監事)、經理人或持股百分之五以上股東。 (9)為公司或關係企業提供審計或最近二年取得報酬累計金額逾新臺幣五十萬元之商務、法務、財務、會計等相關服務之專業人士、獨資、合夥、公司或機構之企業主、合夥人、董事(理事)、監察人(監事)、經理人及其配偶。但依本法或企業併購法相關法令履行職權之薪資報酬委員會、公開收購審議委員會或併購特別委員會成員，不在此限。 公司與其母公司、子公司或屬同一母公司之子公司依本法或當地國法令設置之獨立董事相互兼任者，不適用前項第二款、第五款至第七款及「公開發行公司獨立董事設置及應遵循事項辦法」第三條第四項第一款規定。	(7)經取得該公司獨立董事出具之聲明書、轉投資明細表及工作經歷相關資料，並查閱符合左列條件之公司名單，該公司獨立董事於選任前二年及任職期間並無左列情事。 (8)經取得該公司獨立董事出具之聲明書、轉投資明細表及工作經歷相關資料，該公司獨立董事於選任前二年及任職期間非為與公司有財務或業務往來之特定公司(中華航空)或機構之董事(理事)、監察人(監事)、經理人或持股百分之五以上股東。 (9)經詢問該公司管理階層，並取得該公司獨立董事出具之聲明書、轉投資明細表及工作經歷相關資料，另查閱該公司之勞務費用明細帳，該公司獨立董事於選任前二年及任職期間尚無為公司或關係企業提供審計或最近二年取得報酬累計金額逾新臺幣五十萬元之商務、法務、財務、會計等相關服務之專業人士、獨資、合夥、公司或機構之企業主、合夥人、董事(理事)、監察人(監事)、經理人及其配偶。		

項 目	就上市審查準則暨其補充規定 逐項評估情形	是否適 宜上市	備註
公司之獨立董事曾任3、(2)或(8)之公司或其關係企業或與公司有財務或業務往來之特定公司或機構之獨立董事而現已解任者，不適用3所述於選任前二年之規定。 4.兼任其他公開發行公司獨立董事不得逾三家。 5.公開發行公司獨立董事選舉，應依公司法第一百九十二條之一規定採候選人提名制度，並載明於章程，股東應就獨立董事候選人名單中選任之。 (二)擔任申請公司獨立董事者，未於該公司簽訂輔導契約當年度起進修法律、財務或會計專業知識每年達三小時以上且取得「上市上櫃公司董事進修推行要點」參、四(一)、(二)、(四)訂定之進修體系所出具之相關證明文件。 (三)申請公司之董事彼此間有超過半數之席次，具有下列關係之一： 1.配偶。 2.二親等以內之親屬。 3.同一法人之代表人。 前項第(三)款之規定，對於政府或法人為股東，以政府或法人身分當選為董事，而指派代表行使職務之自然人；暨由其代表人當選為董事之	4.經取得該公司獨立董事之工作經歷證明文件、轉投資明細表及出具之聲明書，該公司獨立董事並無兼任其他公開發行公司獨立董事逾三家之情事。 5.經查閱該公司之公司章程及股東會議事錄，業已載明其獨立董事採候選人提名制。且目前三名獨立董事皆於111年5月6日董事會審查通過，經111年6月24日股東會當選，故該公司獨立董事已依規定採候選人提名制選任之。 (二)該公司獨立董事已於該公司輔導期間進修法律、財務或會計專業知識每年達三小時以上且取得「上市上櫃公司董事進修推行要點」參、四(一)、(二)、(四)訂定之進修體系所出具之相關證明文件。 (二)經查閱該公司最近期之變更登記事項卡、董事之二親等親屬表等資料，該公司董事彼此間並無具有本款所列配偶或親屬關係，具同一法人代表人關係者共四席，占全體董事九席，並未超過半數，故該公司董事應能獨立執行其職務無虞。 綜上所述，該公司董事會並未有無法		

項 目	就上市審查準則暨其補充規定 逐項評估情形	是否適 宜上市	備註
代表人，亦適用之。 董事間有超過半數之席次 具有第(三)項第 3 點之關 係，經目的事業主管機關核 准者，不適用之。	獨立執行其職務之情事，且業依證券交易 法第十四條之六及其相關規定設置薪酬委 員會，故應無違反本項不宜之情事。		
十、申請公司於申請上市會計 年度及其最近一個會計年度 已登錄為證券商營業處所買 賣興櫃股票，於掛牌日起， 其現任董事及持股超過其發 行股份總額百分之十之股東 有未於興櫃股票市場而買賣 申請公司發行之股票情事 者。但因辦理本準則第十一 條之承銷事宜或有其他正當 事由者，不在此限。	該公司已於112年8月15日於證券交易所創 新板上市掛牌，故不適用此項之評估。	是	
十一、申請公司之股份為上市 (櫃)公司持有且合於下 列條件之一者，該 上市(櫃)公司最近三年內 為降低對申請公司之持股 比例所進行之股權移轉， 未採公司原有股東優先認 購或其他不損害公司股東 權益方式： (一)申請公司係屬上市(櫃)公司 進行分割後受讓營業或財產 之既存或新設公司。 (二)申請公司係屬上市(櫃)公司 子公司，於申請上市前三年 內，上市(櫃)公司降低對申 請公司直接或間接持股比例 累積達百分之二十以上。	(一)該公司非屬上市(櫃)公司進行分割後受 讓營業或財產之既存或新設公司，故不 適用本項評估。 (二)該公司係屬上市(櫃)公司中華航空之 子公司，惟中華航空未有於申請上市 前三年內降低對該公司直接或間接持 股比例累積達百分之二十以上之情事， 故不適用本項評估。	是	
十二、其他因事業範圍、性質或 特殊狀況，臺灣證券交易 所認為不宜上市者。	該公司尚無其他因事業、性質或特殊情況， 而有不宜上市之情事。	是	

主辦證券承銷商：台新綜合證券股份有限公司



評估人簽章：陳建志



張淑芬



王馨鈴



王鈺婷



劉瑋翎



陳祐得



卓重佑



單位主管簽章：葉盛弘



負責人簽章：郭嘉



中 華 民 國 113. 年 8 月 16 日

(本頁僅供台灣虎航股份有限公司股票申請創新板改列上市推薦證券商評估報告使用)

協辦證券承銷商：群益金鼎證券股份有限公司



評估人簽章：吳銘晃



單位主管簽章：邱璨曦



負責人簽章：周秀真



中 華 民 國 113 年 8 月 16 日

(本頁僅供台灣虎航股份有限公司股票申請創新板改列上市推薦證券商評估報告使用)

協辦證券承銷商：中國信託綜合證券股份有限公司



評估人簽章：謝明洋



單位主管簽章：曾珮琪



負責人簽章：謝載祥



中 華 民 國 113 年 8 月 16 日

(本頁僅供台灣虎航股份有限公司股票申請創新板改列上市推薦證券商評估報告使用)

附件十七

上市前現金增資發行新股證券承銷商評估報

台灣虎航股份有限公司

創新板改列上市前現金增資發行新股
證券承銷商評估報告

台新綜合證券股份有限公司



中 華 民 國 一 一 三 年 十 月 十 六 日

目錄

壹、承銷商總結意見.....	1
貳、產業概況及營運風險.....	2
一、發行公司所屬行業營運風險.....	2
二、發行公司營運風險及競爭地位.....	12
三、最近期及最近三個會計年度募集與發行有價證券籌資效益.....	32
參、發行人業務財務狀況.....	33
一、營業概況.....	33
二、財務狀況.....	91
肆、發行人前各次現金增資、併購或受讓他公司股份發行新股或發行公司債及私募有價證券計畫之執行情形.....	115
一、前各次現金增資、併購或受讓他公司股份發行新股或發行公司債及私募有價證券計畫尚未完成者之執行狀況，如執行進度未達預計目標者，應再具體評估其落後原因之合理性、對股東權益之影響及是否有具體改進計畫.....	115
二、前各次現金增資、併購或受讓他公司股份發行新股或發行公司債及私募有價證券計畫如經重大變更且尚未完成者，應說明其變更計畫內容、資金之來源與運用、變更原因及變更前後效益.....	115
三、計畫實際完成日距申報時未逾三年之前各次現金增資、併購或受讓他公司股份發行新股或發行公司債及私募有價證券計畫已完成者之原預計效益是否顯現，如執行效益未達預計目標者，應具體評估其原因之合理性及對股東權益之影響.....	115
四、曾發行公司債或舉借長期債務者，是否均如期還本付息，其契約對公司目前財務、業務或其他事項之重大限制條款，並說明最近期及最近三個會計年度有無財務週轉困難情事.....	118
五、是否確實依公開發行公司辦理私募有價證券應注意事項規定辦理資訊公開.....	118
伍、本次募集與發行有價證券之適法性.....	119
一、是否有「發行人募集與發行有價證券處理準則」第十三條第一項第二款所列之情事，如有，則應就其事項性質詳與評估對發行人財務狀況之影響及是否影響本次有價證券募集及發行.....	119
二、是否有「發行人募集與發行有價證券處理準則」第七條及第八條所列之情事.....	122
二之一、總括申報發行新股案件者，是否符合「發行人募集與發行有價證券處理準則」第十九條之一及十九之二所列情事.....	136
三、是否符合「中華民國證券商業同業公會承銷商會員輔導發行公司募集與發行有價證券自律規則」規定.....	136
四、法令之遵循及對公司營運影響.....	146
五、說明發行人是否已委請填報其案件檢查表並出具法律意見書之律師，於最近一年內未受法務部律師懲戒委員會懲戒，且不得與發行人、最近期財務報告簽證會計師及主辦證券承銷商具有下列關係之聲明書.....	156
陸、本次募集與發行有價證券計畫是否具有可行性、必要性及合理性蒐集資料，說明其查核程序及所獲致結論.....	157

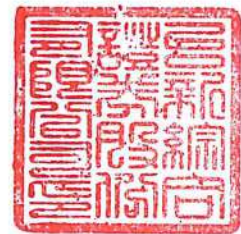
一、本次募集與發行有價證券資金運用計畫、預計進度及預計可能產生效益是否具有合理性.....	157
一之一、總括申報發行新股案件者，應另就下列事項提供評估說明.....	159
二、分析比較各種資金調度來源對發行人當年度每股盈餘稀釋、財務負擔、股權之可能稀釋情形及對現有股東權益之影響。發行人如辦理「發行人募集與發行有價證券處理準則」第六條第二項第二款規定之案件，得僅就發行新股對當年度每股盈餘稀釋情形進行評估.....	159
三、本次募集與發行有價證券資金計畫如用於轉投資、償債、充實營運資金、購買營建用地、支付營建工程款、購買未完工程並承受賣方未履行契約者，其必要性及合理性.....	162
三之一、本次增資計畫如非以現金出資時，其出資金額之合理性及取得資產之必要性.....	169
四、本次增資計畫如併同減資計畫辦理者，應評估其可行性與合理性.....	169
五、以低於票面金額辦理現金發行新股者，應評估未採用其他籌資方式之原因及其合理性、發行價格訂定方式及對股東權益之影響.....	169
六、發行人向金融監督管理委員會(以下簡稱金管會)申報募集與發行有價證券，發行辦法依規定採彈性訂定方式者，應評估事項.....	169
七、發行人申報發行人民幣債券者，應審慎評估到期償債資金來源計畫之可行性、必要性及合理性(至少應包括到期還款之來源及如何取得人民幣資金等).....	171
陸之一、是否確實依規定於公開說明書揭露推動永續發展相關事項.....	171
柒、就本次附認股權特別股、分離型附認股權特別股分離後之特別股及認股權憑證發行及認股辦法之下列各款之合理性及對原股東及附認股權特別股持有者權益之影響蒐集資料，說明其查核程序及所獲致結論.....	171
捌、就本次公司債發行(及轉換)辦法之下列各款之合理性及對原股東及轉換公司債持有者權益之影響蒐集資料，說明其查核程序及所獲致結論.....	171
玖、就本次附認股權公司債、分離型附認股權公司債分離後之公司債及認股權憑證發行及認股辦法之下列各款之合理性及對原股東及附認股權公司債持有者權益之影響蒐集資料，說明其查核程序及所獲致結論.....	171
拾、就本次發行公司債債權確保情形(列明有無擔保、擔保品種類與價值等)蒐集資料，說明其查核程序及其實際情形，如為經信用評等機構評等者，取得其相關項目及評等結果.....	171
拾壹、就本次轉換公司債設算理論價值之下列各款因素蒐集資料，說明其查核程序及所獲致結論.....	171
拾貳、就本次附認股權公司債、分離型附認股權公司債設算理論價值之下列各款因素蒐集資料，說明其查核程序及所獲致結論.....	171
拾參、就發行人其他必要補充說明事項蒐集資料，說明其查核程序及所獲致結論.....	172
拾肆、於公開說明書刊印日期，如有重大期後事項，亦應查明本要點各相關事項並加以更新說明與評估.....	172

壹、承銷商總結意見

台灣虎航股份有限公司(以下簡稱台灣虎航或該公司)本次為辦理改列上市前現金增資發行普通股 10,530 千股，每股面額新臺幣 10 元，按面額計算之募集金額為 105,300 千元整，依法向臺灣證券交易所股份有限公司提出申報。業經本承銷商採用必要之輔導及評估程序，包括實地了解該公司之營運狀況，與該公司董事、經理人、及其他相關人員面談或舉行會議，蒐集、整理、查證及比較分析相關資料等，予以審慎評估。特依金融監督管理委員會「發行人募集與發行有價證券處理準則」及中華民國證券商同業公會「發行人募集與發行有價證券承銷商評估報告應行記載事項要點」及「證券承銷商受託辦理發行人募集與發行有價證券承銷商評估報告之評估查核程序」規定，出具本承銷商總結意見。

依本承銷商之意見，台灣虎航本次募集與發行有價證券符合「發行人募集與發行有價證券處理準則」及相關法令之規定，暨其計畫具可行性及必要性，其資金用途、進度及預計可能產生效益亦具合理性。

台新綜合證券股份有限公司



負責人：郭嘉宏



承銷部門主管：葉盛弘



中 華 民 國 一 一 三 年 十 月 十六 日

貳、產業概況及營運風險

一、發行公司所屬行業營運風險

(一)業務範圍

1.主要業務內容：

台灣虎航股份有限公司(下稱台灣虎航或該公司)，股票代號 6757，成立於 103 年 4 月 21 日，係上市公司中華航空股份有限公司(2610)出資設立，主要從事民用航空運輸業及民用航空總代理業。茲就該公司目前主要產品類別、產品細項、主要用途與功能分述如下：

服務項目	概要說明
客運服務	旅客運輸服務及定期、不定期承攬國際包機業務。
貨運服務	貨物及包裹之運送服務。
地勤代理	•基本地面服務安排 •監督及協調航班動態 •燃料供應及加油服務 •組員及旅客落地簽證服務 •機上膳食安排 •機組/乘客住宿及交通安排

資料來源：該公司提供。

2.主要產品之營業比重：

單位：新臺幣千元；%

年度 產品名稱	110 年度		111 年度		112 年度		113 年第二季	
	營業收入 淨額	比重	營業收入 淨額	比重	營業收入 淨額	比重	營業收入 淨額	比重
客運收入	233,368	95.55	1,287,918	97.95	12,112,893	97.15	7,901,379	96.19
其他	10,857	4.45	26,909	2.05	355,443	2.85	313,089	3.81
合 計	244,225	100.00	1,314,827	100.00	12,468,336	100.00	8,214,468	100.00

資料來源：經會計師查核簽證或核閱之財務報告及該公司提供。

(二)產業概況

台灣虎航股份有限公司(以下簡稱台虎公司)設立於民國 103 年 4 月 21 日，主要係經營客運及貨運服務，提供旅客運輸服務及定期、不定期承攬國際包機業務與貨物及與包裹之運送服務；目前台灣虎航為國籍唯一低成本航空，客運服務航點遍布鄰近國家，包括：日本、韓國、菲律賓、澳門、及泰國等，提供 30 個航點、35 條航線，為臺灣出發最多航點選擇的低成本航空。

1.低成本航空市場概況

亞洲各國近年來競相發展低成本航空，亞洲地區的低成本航空航網綿密、機票便宜，加上鄰近各國境內消費親民，若民眾以相同的旅遊預算，出國旅遊之旅館等級可以住得更好，民眾出國意願相對的也會提升。我國的低成本航空載客量自民國 107 年旅客量突破千萬人次後，仍持續成長，至今已超過 20 家外籍低成本

航空進軍臺灣市場，是提升國際線旅客量的一大助力。此外，外籍低成本航空業者亦看好我國的低成本航空市場仍有很大的成長潛力，紛紛來臺搶客。目前低成本航空在臺營運，國籍航空僅有台灣虎航，其餘都是來自東南亞、日本及韓國的低成本航空業者。另若以 112 年度前十名航線載客人數觀之，前十名航線選擇，均在亞洲，這也符合低成本航空主要以區域航線為主，且能持續擴大市場占有率的預期。

112 年度臺灣地區前十大航線班機載客率統計

	航線	飛行架次(次)	座位總數(位)	載客人數(人)
1	香港	22,481	5,715,584	4,332,695
2	東京成田	12,889	3,288,639	2,895,373
3	大阪	11,350	2,906,798	2,552,356
4	首爾仁川	10,040	2,747,675	2,272,752
5	曼谷蘇凡納布	10,400	2,824,014	2,143,833
6	新加坡	7,147	2,271,183	1,866,478
7	東京羽田	7,238	1,797,461	1,563,135
8	胡志明市	8,553	2,161,723	1,507,920
9	馬尼拉	8,371	2,018,436	1,397,858
10	上海浦東	8,853	2,326,550	1,224,650

資料來源：112 年度民航局統計資料。

低成本航空的營運模式是以最低價格、單一機種、快速迴轉、密集班次、單點對飛、第二機場、簡化服務、扁平組織等策略為主，以取得獲利空間；近期又加入其他要素，例如廉價航廈、預購模式、分購模式、自助服務、網路策略等，經營方式相較傳統航空公司可更多元化。這些策略的選擇及執行關乎低成本航空賴以生存的兩大重要基礎「降低成本」與「航機利用」的成效，以下分項敘述之：

(1)場站策略：

低成本航空公司為降低成本，選擇用同一機場的廉價航廈，同時利用離峰時段，不使用空橋登機，以取得費率優惠。此外並選擇短程或區域航線營運，使航機快速迴轉，以提高航機的利用率。此做法亦簡化了證照查驗及語言溝通的複雜度。單點對飛透過直達航班連接每個起點和目的地，消除中間的停靠點，進而節省了大量總旅行時間並提高了飛機的使用率。

(2)購機策略：

許多低成本航空選用單一機種(例如台灣虎航公司選用空中巴士 A320 中短程雙引擎窄體客機)，以降低訓練前艙及後艙組員成本，並可收共用零件、簡化維修作業的效益。同時令地勤人員熟悉機型配置，有助於作業程序的順暢。

(3)組織策略：

為降低通訊成本，簡化溝通，並快速決策與執行，許多低成本航空採行扁平組織，簡化層級，且同處辦公的策略，並將主基地以外的機場經理職務(Station Manager)委外(亦即付費由地勤代理公司派任)，減少人力成本。

(4)價格策略：

低成本航空的主要精神在於「分購模式」，將傳統航空公司機票內含之機上餐飲、免費託運行李額度、輪椅服務等選項剔除，從而得以提供最低票價予旅客。此一模式包含機票需當班使用，否則不得退票之限制，保證旅客準時搭機，人數可以確實掌握，航空公司因此不須超賣而避免於機場處理拒絕旅客登機的延誤。

(5)行銷策略：

低成本航空重視數位工具的運用，著重網路行銷、訂位、購票，乃至其他的選項服務，如免費託運行李額度、預選座位等，故簡化或甚至不選定傳統航空公司主要行銷通路票務或團體總代理。此外致力經營網路社群，亦可鎖定自助旅遊背包客及年輕族群等客層，而單一艙等的規劃避免票價複雜化，有利於行銷活動的推廣。多數低成本航空導入「預購模式」將網路預購免費託運行李額度收費相較於機場購買之費用減半，呼應了後述「運務策略」，使機場裝載作業人員得以事先掌握行李重量，製作裝載平衡表，加速航機的快速迴轉。

(6)運務策略：

低成本航空運務策略的核心在於「決戰前端」及「簡化作業」，以促成航機快速迴轉，並精簡成本。舉例而言，預購模式提供免費託運行李額度預購價格為機場付費之半價，即為鼓勵旅客前端購買，事先取得託運行李總重量，可提前完成裝載平衡表；而機票購買後限當班搭乘，否則不得退票，亦是為統計旅客人數，從而不需超賣而於後端處理被拒絕登機旅客導致航班延誤，減少機場作業的複雜度。至於部份低成本航空所採取「先到先坐」的規定則能鼓勵旅客早到開口，加速登機流程，達成準時率表現。尤其不供餐飲、不做清艙，更能確保航機快速迴轉的要求。

2.航空業國際市場概況

依 IATA 統計整體全球客運收益旅客公里數(以下簡稱 RPK)及貨運噸公里(CTK)可知，113 年 4 月之全球數據較去年同期分別增加 11.0%及 11.1%，各國包含非洲、亞洲、歐洲、拉丁美洲、中東、北美等國家 RPK 亦較去年同期呈正成長趨勢(見表一及表二)，顯見隨著全球疫情趨於穩定和經濟活動的復甦，旅遊需求回升及商務旅行之恢復，加以隨著市場需求回升，航空公司恢復或擴展航班路線，增加整體的載客及貨運容量，使國際航空業的營收有望逐步增長。

表一 全球航空客運市場主要營運量指標年增率變化

Air passenger market in detail - April 2024

	World share ¹	April 2024 (% year-on-year)			
		RPK	ASK	PLF (%-pt)	PLF (level)
TOTAL MARKET	100.0%	11.0%	9.6%	1.0%	82.4%
Africa	2.1%	15.7%	11.6%	2.6%	73.4%
Asia Pacific	31.7%	17.4%	11.8%	3.9%	82.4%
Europe	27.1%	9.3%	9.2%	0.1%	83.8%
Latin America	5.5%	8.0%	7.2%	0.6%	82.2%
Middle East	9.4%	14.1%	9.7%	3.1%	79.2%
North America	24.2%	4.2%	7.6%	-2.7%	83.0%

資料來源：IATA Air Passenger Market Analysis , April 2024。

表二 全球航空貨運主要營運量指標年增率變化(相較於 2019 年度)

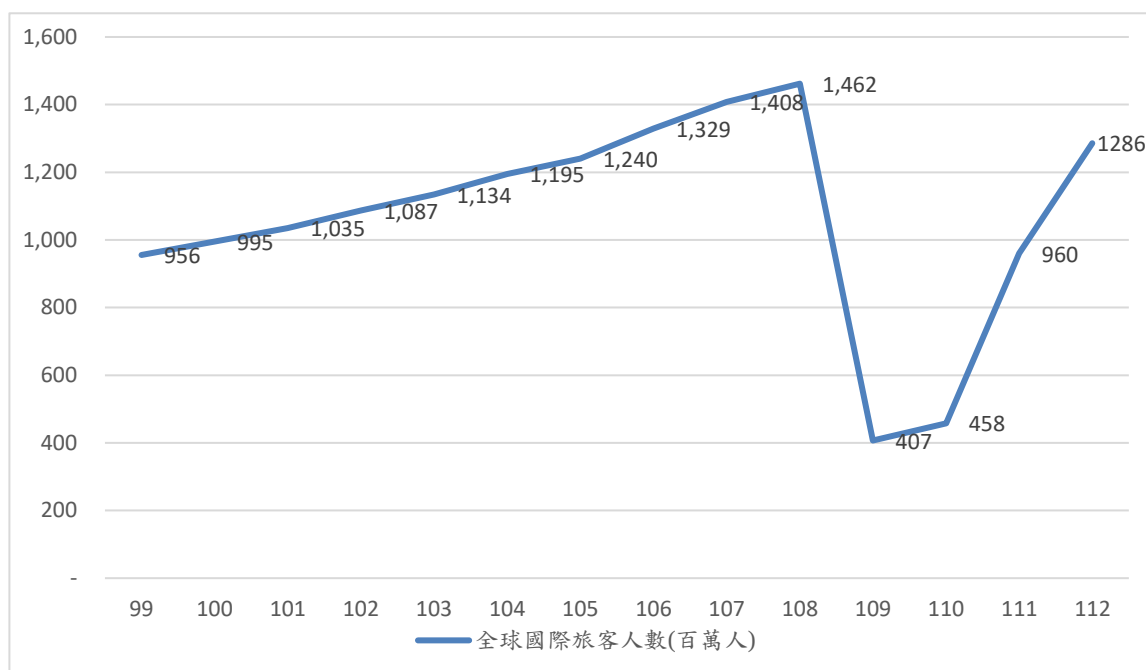
Air cargo market in detail - April 2024

	World share ¹	April 2024 (% year-on-year)			
		CTK	ACTK	CLF (%-pt)	CLF (level)
TOTAL MARKET	100.0%	11.1%	7.1%	1.6%	43.9%
Africa	2.0%	10.6%	18.7%	-3.1%	42.9%
Asia Pacific	33.3%	14.0%	7.8%	2.4%	44.5%
Europe	21.4%	12.7%	10.3%	1.1%	51.5%
Latin America	2.8%	11.7%	9.8%	0.6%	38.7%
Middle East	13.5%	9.4%	5.7%	1.5%	44.7%
North America	26.9%	7.0%	4.0%	1.1%	38.7%

資料來源：Air Cargo Market Analysis , April 2024。

另就需求面觀之，就全球旅遊業發展態勢觀之，旅遊業持續擴張且愈趨多樣化，逐漸成為全球最大且成長最為快速的行業。除了傳統受歡迎的歐洲及北美等旅遊國家外，亦有許多新興的旅遊目的地。自民國 107 年全球旅遊人數突破 14 億人大關，往後全球國際旅遊人數持續逐年成長，至 108 年疫情前全球旅遊人數已成長至 14.6 億人次，雖後續 109 年時受到疫情影響使旅遊人數下跌，惟 110 年度旅遊成長人次已有回升跡象，且截至 112 年度，旅遊人數已回升至 12.8 億人次，可見旅遊需求之復甦。

全球旅遊人數



資料來源：聯合國世界旅遊組織(UNWTO)、台新證券整理。

全球國際旅遊人數自民國 99 年至 108 年呈現持續成長趨勢，惟 109 年因新冠肺炎影響，致旅遊人數下滑，根據聯合國世界旅遊組織(UNWTO)報告指出，疫情前 108 年全球旅遊人數較 107 年成長約 3.8%，惟因疫情影響，109 年相較 108 年呈現(72.2)%負成長；從地區別觀之，108 年歐洲旅遊人次較 107 年維持高度正成長，地中海一帶仍不減其旅遊熱潮，歐洲國際旅客人數達到 7.42 億人次，較 107 年成長 3.6%。其次則為亞太地區 108 年國際旅客共有 3.60 億人次，成長率較 107 年達 3.6%；美洲地區 108 年國際旅客共有 2.193 億人次，僅較 107 年增長約 1.6%。雖 108 年全球旅遊人次均較 107 年成長，惟因新冠肺炎疫情影響，109 年全球各區域旅遊人次均較去年同期下滑；後續隨著疫苗施打，部分國家邊境開放，全球旅遊人次逐漸復甦，111 及 112 年全球旅遊人次較去年同期成長分別達 109.9%及 33.9%，其餘歐洲、亞太、美洲、非洲等地區 111 及 112 年旅遊人次較去年同期亦為正成長，顯現旅遊業復甦之情形可見。

全球國際旅遊人數概況(按地區)

地區別	年度(百萬人)							成長率(%)	
	99	107	108	109	110	111	112	111	112
全球	956	1,408	1,462	407	458	960	1286	109.9	33.9
已開發國家	515	762	776	221	240	532	708	121.3	33.3
新興經濟體	441	647	687	186	217	429	577	97.2	34.7
歐洲地區	491.2	716.3	742.4	239.7	301.3	596.8	700.4	98.1	17.4
北歐	57.6	81.0	82.1	23.8	21.9	67.5	80.8	207.8	19.7
西歐	154.4	200.2	205.1	83.5	87.6	169.5	199.3	93.5	17.6
中/東歐	102.2	146.5	150.9	44.1	52.9	94.2	112.9	78.0	19.9
南/地中海歐	177.1	288.6	304.2	88.4	138.9	265.7	307.4	91.3	15.7
EU27 國	357.6	524.2	539.2	182.8	222.3	441.7	519.6	98.6	17.6
亞太地區	208.2	347.5	360.1	59.1	24.6	91.5	233.4	272.0	155.1
東北亞	111.5	169.2	170.3	20.3	10.9	20.5	93.5	88.9	356.3

地區別	年度(百萬人)							成長率(%)	
	99	107	108	109	110	111	112	111	112
東南亞	70.5	128.6	138.6	25.5	3.0	41.6	97.6	1286.7	134.5
大洋洲	11.5	17.0	17.5	3.6	0.8	6.8	12.9	790.2	91.2
南亞	14.7	32.7	33.8	9.8	10.0	22.7	29.4	127.0	29.7
美洲地區	150.3	215.9	219.3	69.6	81.8	156.6	198.3	91.5	26.6
北美	99.5	142.2	146.6	46.5	57.2	102.0	126.9	78.3	24.4
加勒比	19.5	25.8	26.1	10.3	14.5	22.9	26.5	57.7	15.9
中美	7.8	10.8	10.9	3.1	4.7	9.3	11.5	97.6	24.3
南美	23.5	37.1	35.6	9.8	5.4	22.5	33.4	318.1	48.8
非洲地區	50.4	68.6	69.1	18.7	19.7	47.5	66.4	141.5	39.8
北非	19.7	24.1	25.6	5.6	6.6	19.1	26.8	190.8	40.3
撒哈拉以南	30.7	44.5	43.5	13.2	13.1	28.4	39.6	116.8	39.5
中東地區	56.1	60.1	71.3	19.4	30.2	67.8	87.1	124.5	28.5

資料來源：聯合國世界旅遊組織(UNWTO)、台新證券整理。

3.國內民用航空業務近況

根據交通部民航局統計，106 年度搭乘國籍航空的旅客人數突破三千萬人次後，107 年度來到 37,834,343 人次，成長率約 3.44%。108 年搭乘我國籍航空之旅客人數達到 38,422,747 人次，成長率約 1.56%，反映其受企業商務旅行、個人觀光旅遊等需求成長之拉力，惟 109 年起受到新冠肺炎疫情致旅客人數明顯減少，各國防疫措施加強力道，使載客人數下滑，由 108 年度的 38,422,747 人下降至 110 年度的 3,706,823 人，但隨國內疫苗施打覆蓋率增加，111 年度載客人數已回升至 8,980,581 人次，112 年度載客人數更回升至 31,267,537 人次，已恢復 108 年度的 81.38%，顯見航空業已擺脫疫情影響，旅遊市場已逐漸回溫。

國籍航空載客人數統計

單位：人次

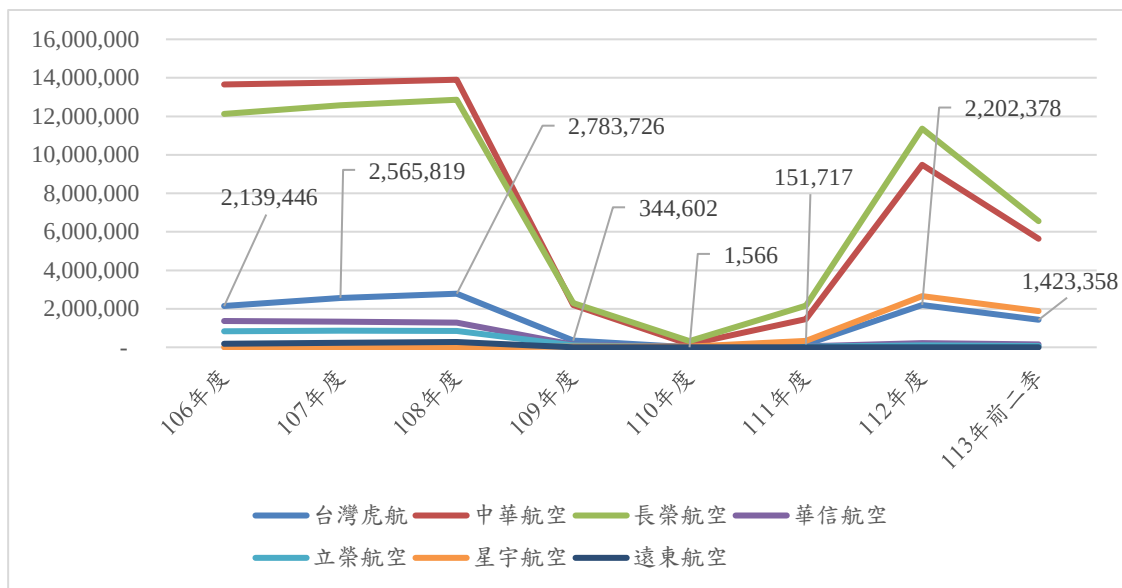
年度	台灣虎航	中華航空	長榮航空	華信航空	立榮航空	星宇航空	遠東航空	總計
106 年度	2,139,446	13,654,945	12,124,140	1,365,925	828,746	-	178,594	30,291,796
107 年度	2,565,819	13,760,385	12,567,686	1,326,234	863,192	-	226,246	31,309,562
108 年度	2,783,726	13,900,100	12,861,068	1,288,578	848,003	-	275,391	31,956,866
109 年度	344,602	2,187,962	2,301,003	125,795	95,866	34,985	-	5,090,213
110 年度	1,566	154,942	323,103	19,004	13,568	41,746	-	553,929
111 年度	151,717	1,472,545	2,156,895	49,011	27,507	329,541	-	4,187,216
112 年度	2,202,378	9,474,217	11,366,795	213,437	105,039	2,658,173	-	26,020,039
113 年前二季	1,423,358	5,645,813	6,553,468	154,657	65,776	1,871,935	-	15,715,007
總計	11,612,612	60,250,909	60,254,158	4,542,641	2,847,697	4,936,380	680,231	145,124,628

資料來源：民航局統計資訊。

註：星宇航空於109年開始首航；遠東航空於109年停飛。

國籍航空載客人數統計圖

單位：人次

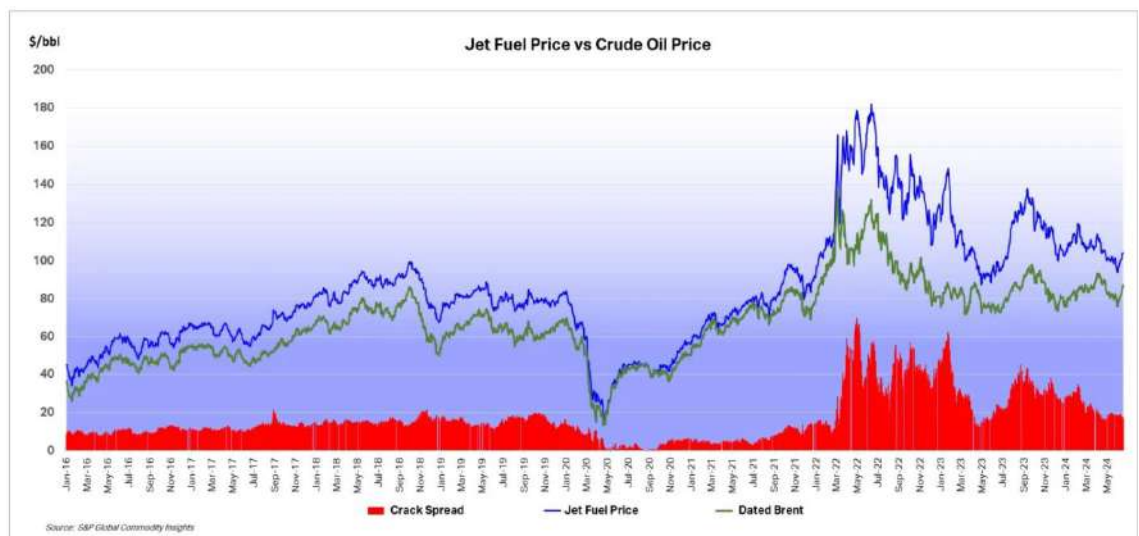


資料來源：民航局統計資訊。

註：星宇航空於109年開始首航；遠東航空於109年停飛。

4. 燃油成本影響

觀察近年國際油價變化，OPEC+雖於109年達成史上最大規模減產協議，每日總產量將降至970萬桶，但因仍遠不及市場需求下滑幅度，故儘管沙烏地阿拉伯、俄羅斯等OPEC+國家啟動減產計畫，並規劃提高每日產量縮減規模，然仍無力遏止油價跌勢，然隨著俄烏局勢影響，推升油價，國際原油交易大受影響，油價一路攀升，然七大工業國組織(G7)對俄羅斯石油價格設置上限，且因市場對經濟衰退的擔憂情緒壓過全球原油供應緊繃的衝擊致國際原油及航空燃油價格下跌，雖該公司其燃油成本雖有暴露於國際油價市場之風險，惟該公司之航程時間較短，油量較為精簡，受油價波動影響相對較小。



資料來源：IATA；Jet Fuel Price Monitor。

綜上所述，航空業經歷了全球性的疫情衝擊，面對前所未有的挑戰，然而逆境中也孕育了轉機與成長的契機，隨著疫情控制措施的實施和疫苗接種率的提高，乘客的信心逐步恢復，航空公司的業績開始展現出回升的跡象，而這段經歷也讓航空公司為未來的成長打下了堅實的基礎，在全球逐步擺脫疫情的情況下，航空業勢必將展現出更加強勁和可持續的發展態勢。

(三)該行業之營運風險

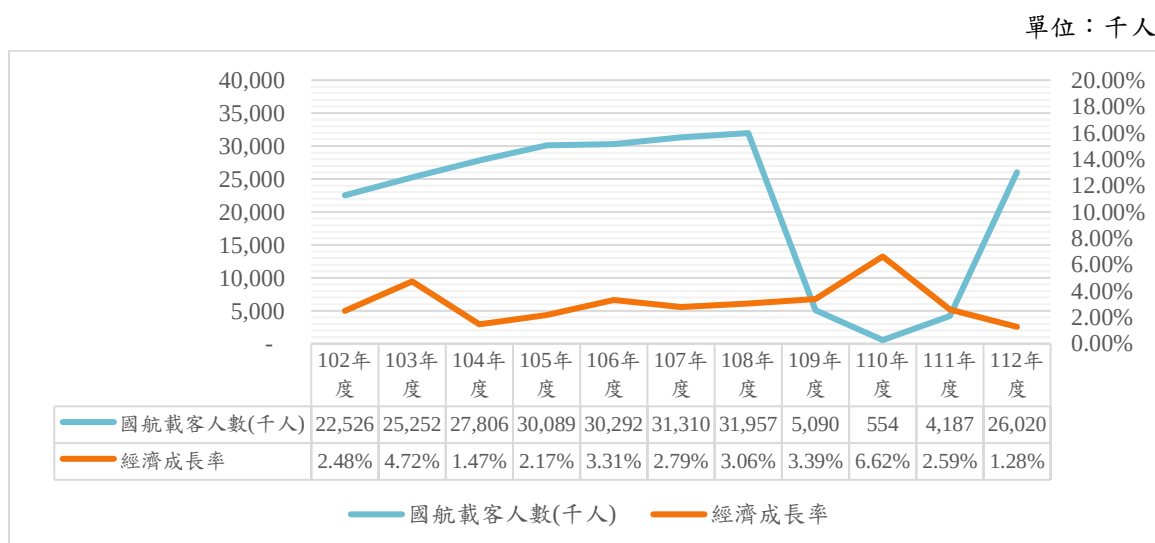
1.景氣循環之營運風險

民航運輸產業與本國經濟脈動息息相關，該產業整體會隨實體經濟衍生之運輸、生產製造等設備購置與使用需求擴張而持續成長，惟產業整體之營運績效亦不可避免的會反映實體經濟活動在不同期間的熱絡程度。

由國籍航空歷年度載客人數觀之，該數據在一定程度上反映當期國內整體經濟狀況，故在景氣相對活絡的時期，民航運輸業會有較顯著的成長性，並受惠於國際商務往來的開放及國人旅遊習慣逐漸形成等趨勢，表現出相對強勁成長動能。然109~110年度受到新冠肺炎疫情影響導致國籍航空載客人數顯著下降，但受惠於國際品牌手持行動裝置新品推出前的備貨效應，加上5G、物聯網、車用晶片等需求強勁，以及傳產貨品市場需求回升，原材物料價格上漲，帶動我國出口金額及製造業生產指數不斷成長，故經濟成長率維持在一定水準；111~112年度考量國際間已擺脫疫情影響，並帶動疫後出國旅遊潮，故雖經濟成長率趨緩，國籍航空載客人數仍呈攀升趨勢。

展望未來，隨著國際間已逐漸擺脫疫情影響，全球經濟活動穩定復甦，以及新興科技應用及企業數位轉型持續，加上國際各品牌消費性電子新品陸續上市，可望維繫我國外銷接單及製造業生產動能；零售業及餐飲業則隨國內疫情趨於穩定，政府鬆綁管控措施，且國際疫情趨緩，各國推動的觀光復甦計畫，將有助推升未來營收動能。

國籍航空載客人數及經濟成長率統計表



資料來源：行政院主計處中華民國統計資料網；民航局資訊統計網統計資料；台新證券整理。

註1：載客人數均包括過境旅客，並以進出臺灣地區國際機場之末站及首站為基準。

註2：統計範圍包含以定期班機管理之包機。

2.上、中、下游關聯圖

航空運輸服務業係以提供客運輸服務為主，而其營運有賴上、中、下游各相關產業的支援及配合才得以提供完善的服務流程並滿足客戶需求。茲將該公司之上、中、下游各產業關聯性，以圖示並說明如下：

(1)上游：

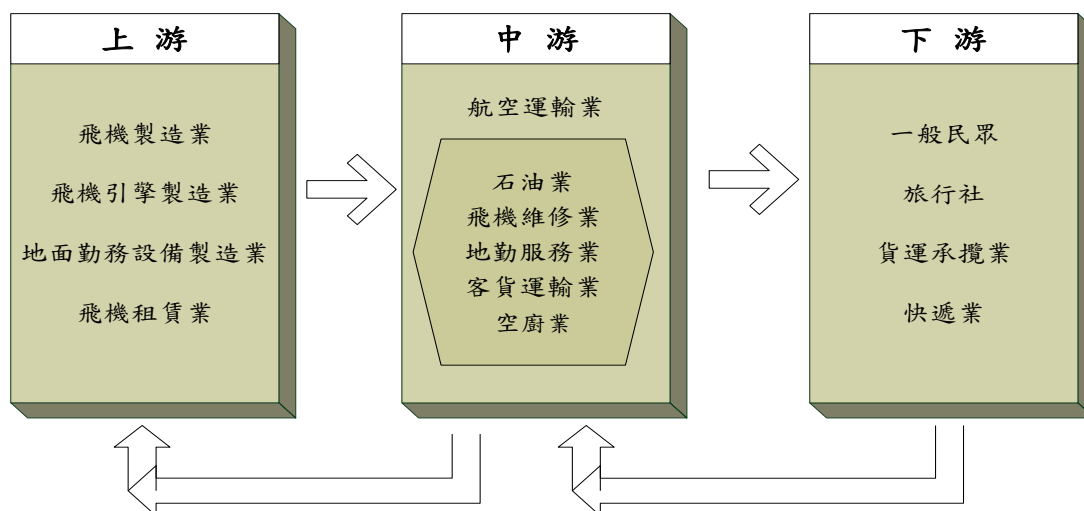
主要為飛機、引擎製造業及地面勤務設備（如機坪作業所需之拖曳、裝載車輛或機具等）製造業。而目前國內航空公司擴增機隊方式除自購外，亦透過租賃，故飛機租賃業亦為航空運輸業之上游。

(2)中游：

以航空公司本身及相關支援行業為主，如提供飛機燃油之石油業、提供航空公司飛機組件修護之飛機維修業及提供飛機上侍應品之空廚業等。因應下游需求之變動，航空運輸業之策略性調整營運規模、機隊組成或航網架構等，亦會影響上游產業之發展。

(3)下游：

為航空運輸業主要提供服務之對象，客運方面包括一般民眾及旅行社，而貨運方面則有快遞業以及貨運承攬業。身為航空運輸業者，下游客戶之需求為該公司規劃產品及服務之核心，並以提供安全、便捷、完善的服務為營運之宗旨。



資料來源：該公司提供。

3.行業上中下游變化之營運風險

(1)上游供應變化風險

低成本航空營運模式主要係向租賃公司承租飛機，因民航機之造價昂貴，實務上多採租賃公司直接向波音和空中巴士等製造商採購飛機後出租給航空公司。

台灣虎航其上游飛機租賃供應商主要為 Sky High XLVII Leasing Co Ltd(以下簡稱 Sky High)、Jackson Square Aviation (以下簡稱 JSA)、BOC Aviation(以下簡稱中銀航空)等。在資金融通上，該公司亦已與眾多金融機構建立期間不等的資金融通與借貸協議，故綜合考量該公司在航空產業佔有之地位、及其對自身供應鏈之穩健經營策略下，其不論在交易條件或資金與標的財產來源方面，皆尚無重大受制於上游業者之虞。

(2) 中游競爭對手之潛在威脅

在市場競爭方面，台灣虎航為國籍唯一低成本航空，客運服務航點遍布鄰近國家，包括：日本、韓國、菲律賓、澳門、泰國等，提供 30 個航點、35 條航線，為臺灣出發最多航點選擇的低成本航空，與其它目前在臺營運低成本航空業者如酷航航空、樂桃航空等相較，市佔極具競爭力，顯示該公司保持市場領導者地位，並通過持續設計新產品、拓展航點、穩固既有通路並強化對通路掌握度來因應潛在的同業競爭威脅。

(3) 下游客戶需求及外在環境改變風險

產業發展與實體經濟情況、消費者信心與偏好、乃至政府外交政策皆有相當程度之連結，故而衍生相關之旅客需求與外在環境改變風險。為降低業務發展受外在環境與旅客需求之循環性變動及短期波動影響，該公司在固守其短距離航線與東亞交通樞紐優勢、鞏固供應鏈並完善自身財務體質外，亦積極開拓新興業務，以分散核心業務相關之下游端風險並增益業務多樣性、布局多元的成長動能來源。

(四) 行業未來發展趨勢

1. 產品之發展趨勢

(1) 空運市場自由化，航空業者相繼投入運能

隨著全球航空市場一體化日趨成熟，空運自由化也開始向亞太地區進一步擴展。美國、紐西蘭、新加坡、馬來西亞、泰國及日本（除東京外）已對臺灣開放天空，近年韓國、越南及菲律賓航權大幅開放，進一步擴大服務航點與運能。然而，除既有業者持續擴充航網外，低成本與外籍業者陸續投入運能，使空運市場競爭日趨激烈。對此產業之趨勢變化，該公司充分掌握，以持續開創商機、擴大市場占有率。

(2) 網路時代，「零件式」的深度旅遊

過去旅遊業把破碎元件有秩序地排列，打包成行程賣給消費者；但近年卻反其道而行，將行程拆解回原先的單一零件。因應低成本航空興起、訂房網站如雨後春筍般出現，加上智慧型手機普及和電信漫遊資費平價化的推波助瀾，旅遊被拆解成機票、住宿與行程等等，解放了消費者的旅遊自由。社群媒體成為分享交流的討論平台，制式化行程不再受青睞，消費者主張自主規劃更合適的旅遊體驗。比起跟團走馬看花，大多數人更喜歡自行選擇想要的組合商品。改變過去點套餐的習慣，傾向自助餐式的選擇，量身訂作獨一無二的旅遊行程。

(3)臺灣桃園機場擴建，打造東亞轉運新樞紐

近年來政府為打造桃園機場為東亞轉運樞紐，除在軟體面之政策、航權積極拓展外，於 100 與 101 年分別頒布「臺灣桃園國際機場園區綱要計畫」與「實施計畫」，陸續推動第二航廈擴建、空側道面整建、第三航廈航站區暨衛星廊廳與第三跑道等計畫，該公司亦配合政府政策，逐步擴張機隊運能，打造東亞轉運新樞紐。

2.行業未來成長性

根據研調機構 MARKET RESEARCH FUTURE 表示，全球低成本航空公司營業規模，預期民國 119 年將達到 4,197.2 億美元；隨總體經濟成長，該等業務量亦會持續擴張，在 109 年至 119 年之間的複合年增長率預計可達到 8.96%，而消費者旅遊型態的改變與電商平台等新興商業型態的出現，則可望挹注額外的成長動能。

(五)產品可替代性

低成本民用航空業務，透過提高飛機使用率來降低成本及網路售票為主，自動化流程節省相關行政費用，並將傳統航空業者提供之各項服務轉為使用者付費之加值服務。由於國人自由行風氣逐漸盛行，對於旅遊預算規劃自主性強，故低成本航空提供之選配服務能使客戶保留較大的資金配置彈性，在旅遊業需求逐年增加的情形下，使相關民航產業穩健成長。

二、發行公司營運風險及競爭地位

有關該集團之營運風險，茲分別就業務、技術能力、研發、專利權、人力資源、財務等之營運風險列示說明：

(一)業務風險分析

1.市場未來供需變化情形

全球航空客運量復甦快速且需求強勁，根據國際航空運輸協會(IATA)所發布的數據顯示，112 年全球的旅客數幾乎已趨近新型冠狀病毒(COVID-19)疫情前的人次，預計至 113 年底，應可全面回升至疫前水準。且在搭機需求大增的情況下，各家航空公司也紛紛下訂客機訂單，以加大運輸量。預測 113 年及 114 年的新機需求，不論是產業或是亞太地區，預計需交機數量應可超越新型冠狀病毒(COVID-19)疫情前的需求。

然而，航空產業的發展與世界政經情勢直接相關，航空公司的營運情況極易受大環境變化影響，諸如國際情勢、全球經濟狀況、天然災害或疾病、戰爭或衝突等，均會直接影響航空產業之營運及發展。台灣虎航將持續觀察變化多端的大環境，但也仍樂觀看待未來的旅遊市場表現。台灣虎航將以低成本航空市場的領航者，開發多樣且有創意的行銷活動外，也將持續推出豐富且多元的產品及服務，滿足旅客需求。

2.與同業之競爭力分析

(1)主要競爭對手名稱及其營業項目或競爭項目

台灣虎航之主要業務為民用航空運輸，其產業範疇歸類係屬航空運輸業之一環。就臺北市航空運輸商業同業公會體系而言，各航空運輸業者背景如下。

體系	主要業務	家數	主要業者
華航集團	民用航空運輸業及民用航空總代理業	3	台灣虎航、中華航空、華信航空
長榮集團	民用航空運輸業及民用航空總代理業	3	長榮航空、立榮航空、星宇航空

資料來源：台北市租賃商業同業公會

目前國內以運輸業為主要業務之已上市櫃之公司，分別為華航(2610)、長榮航(2618)及星宇航空(2646)，其民國 112 年主要營業項目及營業收入比較如下：

公司 項目	台灣虎航	中華航空	長榮航空	星宇航空
主要業務	民用航空運輸業及民用航空總代理業	國際航線之定期及不定期航空客貨運輸業務	客運、貨運、郵運	民用航空運輸業
112 年度 合併營收組成	客運收入 97.15% 地勤代理收入 2.02% 貨運收入 0.42% 其他營業收入 0.41%	客運收入 62.61% 貨運收入 30.92% 其他營業收入 6.47%	客運收入 67.78% 貨運收入 20.65% 其他營業收入 11.57%	客運收入 87.87% 貨運收入 7.10% 其他營業收入 5.03%

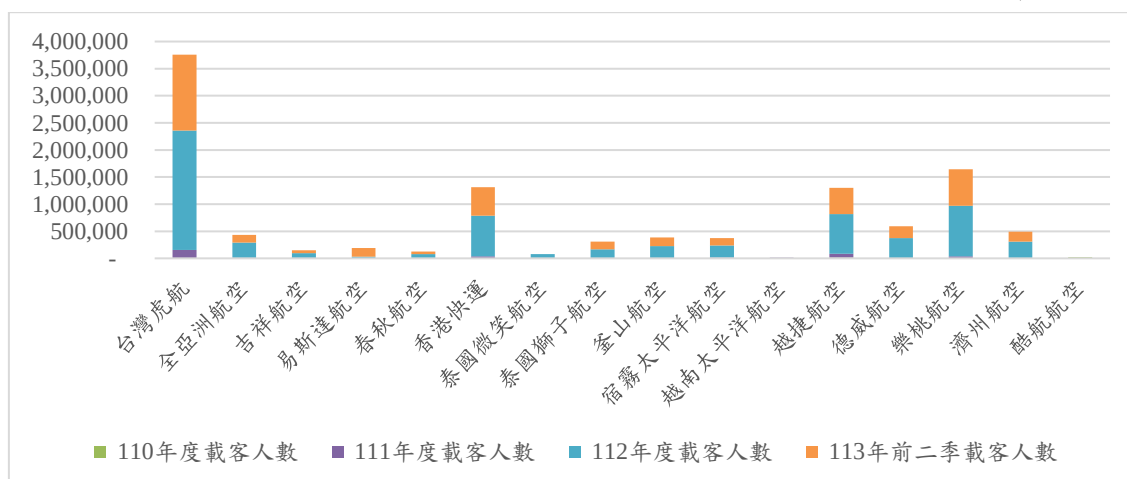
資料來源：各公司 112 年報與 112 年度經會計師查核簽證之財務報告。

(2)市場占有率

與本國籍其他航空公司比較市占率請詳「產業概況-國籍航空載客人數統計」；與其它目前在臺營運低成本航空業者相較，市佔極具競爭力。下圖為各國低成本航空公司在台灣地區載客人數市占率。

各低成本航空公司於台灣地區載客人數市場占有率計算表

單位：人次



資料來源：交通部民航局；台新證券整理。

註 1：越南太平洋航空原為捷星航空品牌系列之捷星太平洋航空，109 年度改名為越南太平洋航空。

註 2：載客人數均包括過境旅客，並以進出臺灣地區國際機場之末站及首站為基準。

註 3：統計範圍包含以定期班機管理之包機。

3.影響該公司未來發展之有利與不利因素及其相關因應措施

(1)有利因素

A.疫情後之旅遊需求復甦

國際航空運輸協會(IATA)的公布數據指出，航空產業在各區皆反應出強勁的市場需求，112年產業整體的載客率(Passenger Load Factor, PLF)為82.3%，幾乎貼近疫前(108年)的數據。受惠於旅運需求仍有機會維持強勁，市場的整體發展仍可期待。

B.營運據點位處於亞洲交通樞紐

臺灣地理區位是亞太地區低成本航空公司發展的一個關鍵因素，臺灣位處亞太中心，空運市場潛力無窮，適合發展空運中心。因此，政府於近年來逐步推動桃園機場擴建，打造亞洲轉運樞紐。

C.品牌價值

台灣虎航自106年起連續九年榮獲「讀者文摘信譽品牌」之認可，於低成本航空公司品類中獲得最高榮譽白金獎，是消費者心目中最值得信賴的品牌及最喜歡的品牌。

D.企業知名度

台灣虎航已於民國112年8月15日成為首家在臺灣證券交易所創新板掛牌的航空公司；此外，今年更將自創新板上市掛牌日起屆滿一年後，配合相關法令規定於適當時機向臺灣證券交易所股份有限公司申請股票改列一般板上市，未來除可充實營運資金、改善財務結構、提升企業知名度並攬絡優秀人才。

(2)不利因素及因應對策

A.景氣波動易受全球經濟、政治局勢影響

航空業的景氣與全球經濟脈動密不可分，且經營環境容易受到全球政治動盪與天然災害所影響，如：兩岸政治情勢、恐攻威脅、MERS疫情、新型冠狀病毒疫情等。

因應對策：

透過資訊蒐集與管理方式密切掌握全球政治及經濟脈動；為隨時因應變化莫測的營運市場，透過機動性之航班調整，以及航機之調派，彈性調整運能，提升航線之載客率及獲利率。

B.各國人口結構差異

各國人口與結構的改變，均會造成外人來臺與國人出國旅次變動，以及旅客特性的改變；對此，航空公司在運能、產品、行銷面均需調整，以迎合市場變化。

因應對策：

因應旅客結構改變與行動裝置的普及，該公司將順應多變的旅客需求，不定期地推出各種行銷活動，同時提供各式互動的資訊功能，精準行銷到目標客群，以強化該公司競爭能力。

C. 低成本航空公司家數成長快速

近年來的航權逐步開放，使國籍、外籍與低成本航空相繼投入市場，市場運能大增造成票價壓力，衝擊各航空公司整體營收。另外，伴隨著市場自由化，全球大型機場壅塞情形普遍，根據國際航空運輸協會(IATA) 統計，目前全球超過 170 座機場被歸類為第 3 級之過度擁擠機場，在短時間內難以紓解，使空運市場營運調度面臨挑戰。

因應對策：

該公司將積極開闢新航點/線，穩固區域航網領先地位，深耕並優化各地區航網，創造收益。強化運務策略，加速登機流程，達成準時率表現，以確保航機快速迴轉的要求，促成航機快速迴轉，並透過以下具體因應策略精簡成本。

(A) 低拓點與營運成本：佈點亞洲各國二、三線航點，如日本、韓國等熱門旅遊國家，其地方政府推動國際旅遊並實行補助，可降低擴點成本、停機成本、場站租金，且因二、三線機場跑道無擁擠問題，可降低班機候機時間與延誤班次之風險。

(B) 透過電商平台銷售各國家所屬的獨特產品，讓旅客從中回味旅程記憶。

(C) 增加旅遊附加價值：例如提供精緻機上餐，優化旅客體驗，讓台灣虎航在競爭激烈的機票價中找到自己特殊定位。

D. 國際石油價格波動

該公司因屬航空運輸產業，燃油成本為占營運成本重要之一環，然近期隨油價攀升，則油料成本比重亦相對提升，故外在不可控的油價變化會影響該公司營運結果。

因應對策：

(A) 選擇節油機型：

該公司自 110 年 3 月起~116 年進行機隊汰換計畫，預計引進 15 架 A320 neo 機型替換 A320ceo 機型，依據飛機製造商 Airbus 提供之油耗資訊，新機 A320 neo 較舊機省油 15%~20%。

(B) 區域航線減少耗油量：

油價變動雖為影響該公司營業成本因素之一，惟主要仍取決於用油量之多寡。因台灣虎航為區域航空，用油量不似國內其他具越太平洋、歐美航

線長航程的傳統航空公司，又或因烏俄戰爭須要繞道領空飛行，墊高燃油成本，而台灣虎航航程短，受影響衝擊相對小

(C)承作油料避險：

該公司觀察市場變化及預測，在該公司從事衍生性商品交易處理程序規定之每年需求量 30%以內承作油料避險。近期雖有市場對經濟衰退的擔憂情緒，但也擔心 OPEC 減產、烏俄戰爭動盪、罷工等使供應面緊張因素，該公司暫擬持續觀望油價走勢，適時以 Brent 原油或航空燃油作為避險標的，運用 Call Option、Collar 與 Swap 等零成本又符合避險工具建立油料避險部位。

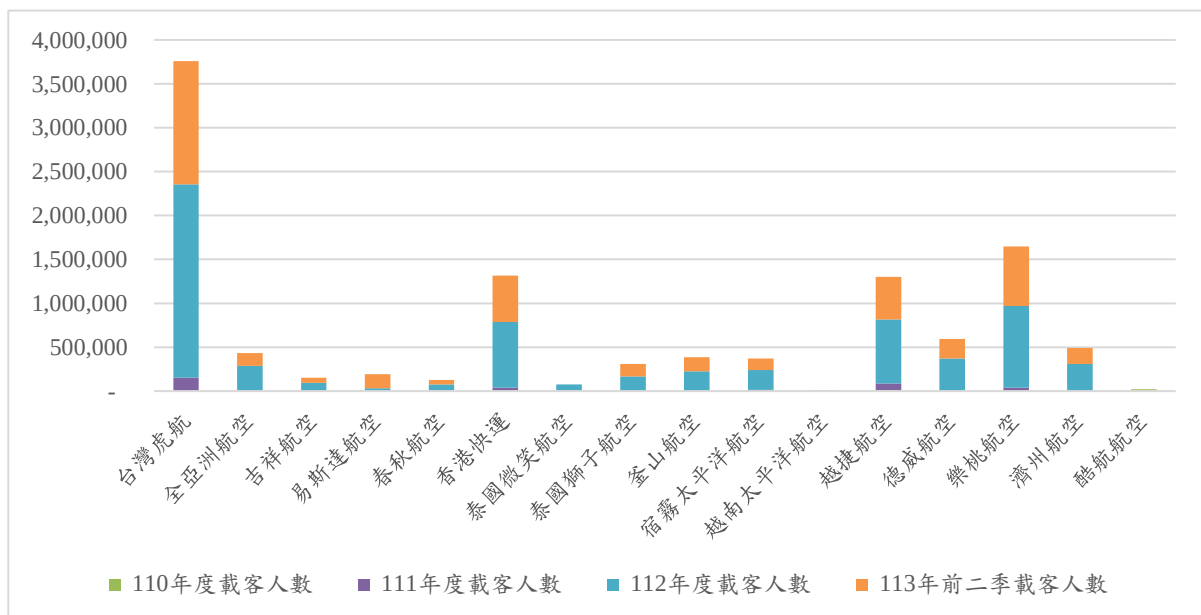
4.競爭利基

(1)航網密集

台灣虎航為國籍唯一低成本航空，客運服務航點遍布鄰近國家，包括：日本、韓國、澳門、泰國等，提供 30 個航點、35 條航線，為台灣出發最多航點選擇的低成本航空，與其它目前在台營運低成本航空業者相較，市占率最高。

各低成本航空於台灣地區載客人數市場占有率統計表

單位：人次



資料來源：交通部民航局；台新證券整理。

註 1：載客人數均包括過境旅客，並以進出臺灣地區國際機場之末站及首站為基準。

註 2：統計範圍包含以定期班機管理之包機。

(2)客群年輕

台灣虎航主要旅客年齡落在 20-39 歲區間，占整體旅客約 50.5%，平均年齡 35.3 歲，客群偏年輕，且普遍能接受低成本航空的旅遊模式，期待低成本航空不定期推出的優惠機票促銷，也傾向說走就走的旅行，甚至喜愛重覆造訪相同的旅遊航點。

(3)深度旅遊需求

隨著低成本航空的營運模式在台蓬勃發展，台灣虎航營運許多二、三線城市的航點，並且飛航獨家航線；如：岡山、花卷、佐賀、新潟、高知、福島、秋田、旭川、茨城等，讓旅客的選擇更多元，可避開觀光客眾多的景點，藉由拜訪二、三線城市，滿足深度的當地旅遊需求。

(4)低成本航空模式

台灣虎航為目前國籍唯一的低成本航空，旅客可視個人需求選擇所需的附加服務；包括：行李託運、機內餐食、機內座位等，自主安排行程，支付合理的金額規劃每一趟獨一無二的飛行體驗。

(二)發行公司技術能力、研發及專利權方面之營運風險

1.取得技術專家之評估意見佐證

本證券承銷商與該公司並未委請技術專家就其技術研發能力出具意見或報告，故不適用之。

2.取得發行公司研究發展部門之沿革、組織、人員、學經歷、研究成果及未來計畫等資料，以了解主要技術來源、技術報酬金或權利金支付方式及金額，暨研發工作未來發展方向，並分析最近期及最近三個會計年度研發部門人員之人數、平均年資、流動情形及離職率等資料，評估研發人員離職對發行公司之營運風險

該公司歷年來均投入相當程度之人力與財務資源，不斷研究與探索旅運市場之需求現況與趨勢、優化後勤與訂票系統，以追求更高的服務品質及使服務與產品切合客戶需求為目標持續精進，惟由於其業務本質上以客機載運服務為主，該公司並無設置專職研發部門，而研發之產品主係用於營運發展所需，其最近五年度重要研究成果如下：

年度	研發產品
108年度	IBE訂票官網改版專案
	MMB管理我的訂單功能擴充專案
	Itinerary廣告功能擴充專案
	台虎/Jetstar串飛合作專案(Dohop)
	旅客線上改期/退款申請系統
	航材採購系統開發
	航班準時率資訊電子化系統開發
	FOQA系統事件資料建置作業
	客艙組員換班自動化系統開發
	Tableau 資料分析軟體導入
	Payment Refund 自動化系統開發
109年度	智能客服
	旅行社同業訂位開票平台(skyagent)
	官網內容管理系統
	線上申請航班離到證明
	台虎VIP會員專區(tigerclub)
	信用卡綁卡快速支付
	台虎機加酒專區(tigertrip)

年度	研發產品
	虎禮選電商平台
	引進聯航登機手續服務系統
	FIT機場稅退稅作業自動化
	官網多幣別計價功能建置
110年度	旅客服務系統(PSS)升級
	免稅商品預購及宅配購之整合電商平台(虎禮選)
	免稅品入出庫管理系統
	機上免稅銷售POS系統建置
	旅客自助登機報到功能再提升
	引進旅客線上證照查驗功能
	航機維修管理系統整合(Maintenix)
111年度	全新IBE訂票官網
	全新MMB管理我的訂單功能
	促銷購票排隊等候區
	全新會員系統
	樂虎卡會員購票專區
	免稅預購提貨功能
	機上餐飲販售功能
	全通路3DS2升級
	因應防疫規定，完成國內外組員派遣混派警示
	員工購票平台
112年度	全新手機訂位APP(iOS & Andriod)
	全新LinePAY付款方式
	全新先享後付(Aftce)付款方式
	全新會員分級制度
	啟用前往日本、韓國、泰國旅客的自助報到功能
	開放團體票自助報到功能
	桃園機場第一航站報到櫃台「自助行李托運」
	介接台灣航空業者「旅客訂位及行程分析系統」
	越南旅客訂位紀錄報文功能
	澳門旅客訂位紀錄報文功能
	Airbus Skywise大數據平台整合應用
113年度	全新先享後付(Paidy)付款方式
	會員回饋金檢核機制
	PSS系統新一代API轉換
	特殊航班異動旅客自助更改航點
	新一代官網內容管理系統
	官網新增Diners & Discover付款方式
	官網新增銀聯卡付款方式
	新一代航空器追蹤系統

資料來源：該公司提供。

3.主要技術來源、技術報酬金或權利金支付方式

名稱	契約起迄日期	對象	金額	支付方式
Brand and Licence Agreement	103/05/21-123/05/20(註)	TIGER AIRWAYS HOLDINGS LIMITE	USD300,000	每年於新加坡虎航發出Invoice 30天內支付

註：該公司已於110年8月取得商標權，故嗣後無須支付權利金。

4.未來研發工作之發展方向

該公司所營業務主要為民航運輸業，其研發工作與發展方向主係旅運、貨運及其他客戶服務之研究與創新，其未來研發工作之發展方向如下：

- (1)持續優化網路機票銷售平台
- (2)持續優化旅客訂單管理平台
- (3)個人化官網資訊內容
- (4)會員系統優化及大數據應用
- (5)會員點數累積及抵用活化
- (6)智能客服系統
- (7)機加酒系統升級
- (8)旅客自助行李托運系統
- (9)旅客機場報到系統更新
- (10)旅行社業者介接API及管理機制
- (11)旅行社業者訂位開票平台
- (12)前後艙組員派遣系統
- (13)運務排班系統
- (14)前後艙組員訓練系統
- (15)航機派遣及管理系統
- (16)航機監控系統

5.目前已登記或取得之專利權、商標權及著作權之情形，有無涉及違反專利權、商標權及著作權等情事，暨因應措施是否合理有效

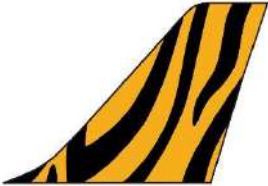
台灣虎航之品牌商標權係與新加坡虎航公司簽訂合約並定期繳納權利金，合約相關內容請詳「3.取得重要技術合作合約」明細，該品牌商標權已由台灣虎航於110年8月取得，除外經查詢司法院法學檢索系統之判決書公開資料，該公司尚無涉及其他違反專利權、商標權及著作權之情事，而該公司目前尚無註冊在案、權利期間尚未結束之商標權。

(1)專利權

該公司無已取得或申請中專利權。

(2)商標權

A.已取得之商標權

序號	商標	註冊地點	商標登記號	商品類別	專用期間
1		中華民國	01135313	第 039 類	94.01.01~113.12.31
2		中華民國	01135314	第 039 類	94.01.01~113.12.31
3		中華民國	02096130	第 035 類 第 039 類 第 043 類	109.10.16~119.10.15
4		中華民國	01686052	第 035 類 第 043 類	104.01.01~113.12.31
5		中華民國	01691531	第 035 類 第 039 類 第 043 類	104.02.01~114.01.31
6		中華民國	01691532	第 035 類 第 039 類 第 043 類	104.02.01~114.01.31
7		中華民國	01691533	第 035 類 第 039 類 第 043 類	104.02.01~114.01.31
8		中華民國	02346460	第 009 類 第 028 類 第 036 類	112.12.16~122.12.15
9		中華民國	02373580	第 039 類	113.05.01~123.04.30

資料來源：該公司提供。

B.申請中之商標權

該公司無申請中之商標權。

(3)著作權

該公司截至評估報告出具日止並無已登記或已取得之著作權，且無違反著作權之情事。

6.取得發行公司重要技術合作契約，就其內容評估對發行公司之營運風險

該公司所營業務主要為民用航空運輸業，故所提供之運輸服務並無須仰賴實質上之技術得以執行，故無需與他人進行技術合作。

7.以科技事業、文化創意事業或資訊軟體業申請股票上市者，應說明其產品生產開發技術之層次、來源、確保與提升，暨現在主要產品之競爭優勢、生命週期、持續發展性暨新產品之研究開發計畫、預計生產時程及成本、市場定位、需求及未來營收效益預測達成可能性及研究發展之內部控制暨保全措施。

該公司非屬以科技事業、文化創意事業、資訊軟體業申請股票上市或申請創新板上市，故不適用本項評估。

8.以科技事業、文化創意事業或資訊軟體業申請股票上市者，其參與經營決策之董事、監察人、持股5%以上股東，以專利權或專門技術出資之股東及掌握生產技術與技術開發經理人等之資歷、持股比例、最近三年度及申請年度內股權移轉變化暨實際投入經營之時間與情形等，以評估該等人員未來若未能繼續參與經營對公司之營運風險，及其因應之措施。

該公司非屬以科技事業、文化創意事業、資訊軟體業申請股票上市或申請創新板上市，故不適用本項評估。

9.依「臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則」第四條第二項或第三項或第二十八條之一第五項或第六項申請股票上市者，另應列示說明其營運模式及風險、未來發展計畫。

該公司係以「臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則」第四條第二項及第三項規定申請上市，茲將其營運模式及風險、未來發展計畫說明如下：

(1)營運模式

台灣虎航係一持續創新之航空公司，以「飛安第一」的營運及「誠信」為邁向永續經營的基石，跳脫傳統航空業的營運模式，不斷優化與創新，其在有別於傳統航空公司之經營模式下，將營運成本控制比傳統航空公司為低。以單一機隊有效人力資源調配、有效降低修護成本及零組件航材交替使用效率，藉以維持航機最高運能妥善比率，以及人力對於航機作業熟悉度穩定，以提升安全穩定標準及服務作業流程。對於機艙內維持全經濟艙設置，精準鎖定族群客層，以低成本航空服務流程標準統一化，節省服務流程操作因複雜、差異帶來組員服務訓練、服務流程等差異化，並反映於票價，以提升載客率及機隊使用率，產生正循環經營模式，提供更佳的營運績效，低成本航空公司經營原型及理念並非創新，首家低成本航空公司是西元1971年營運的美國西南航空，1990年代歐、亞、澳各國陸續放寬對航空業的管制實施及航權自由化後開始發展，與傳統航空公司競爭，提供旅客更多選擇。不過台灣虎航是註冊在台灣獨一無二的低成本國籍航空公司，在低成本航空公司經營原型及理念下，融合台灣在地文化、顧客旅遊取向及旅客結構，並創造優良營運績效實證，茲說明如下：

A.機型

為了獲得最低營運成本，低成本航空公司致力選用最新型客機，避免採用老舊且耗油量高的客機，多採用單走道的 A320 或波音 737。台灣虎航為發揮航機的高經濟效益性，選購單一且省油之 A320 機型客機，110 年更開始引進 A320neo 機型，neo 為「新引擎選擇（New Engine Option）」之縮寫。更大型且更有效率的新型發動機，油耗得以減少 15%，操作費用降低 8%，與更低的噪音與氮化物排放標準。

B.航線

專營亞洲區域航點，以 4 小時為最佳航程承載，精算旅客座位成本價值、搭配貨運承載，提高每一航班收益價值，靈活評估調整航網，檢視航線效益，搭配業者包機需求，增減航班調度，以航點串飛優勢，有效使用航機運能，完整覆蓋亞洲熱門區域航線與二三線城市搭配需求。並以特色航班時間帶、精準提供族群客層搭機需求，精打細算小資旅遊族群對於安排工作休假、旅館費用、旅遊時間長短主要係以減少支出及請假期間為考量，透過虎航特色夜間時間帶，有效滿足旅遊族群需求。

由於航線越長，客運收益公里數會隨之降低，台灣虎航航程通常在 4 小時之內，目的是提高飛機使用率，執行更多班次和載客量。而組員可執行當天來回航班，除降低外站住宿支出，無須組員駐留調度派遣，減少組員人力配置。

C.機票產品

台灣虎航為台灣唯一一家低成本航空，搭配主打經濟實惠、靈活彈性的行銷策略，提供旅客依各別需求加購選擇服務商品，包含行李托運、機上餐點、座位選擇等，藉以有效管控營運成本，除此之外，為國籍航空中唯一機上免稅品販售分潤模式以業績獎勵方式激勵航班組員，以活潑熱情行銷方式創造旅客消費機上免稅品及餐點等選購，提升附加營收收入，創造收益最大化的價值。

傳統航空公司票種相當複雜，包括不同艙等、天期、票價等級給予各種機票不同權限及使用限制；而低成本航空的機票種類單一，不能轉名或退票，更改日期須支付手續費，且台灣虎航多為區域航線，較少與他航聯營，不須轉機，故無須透過全球訂位分銷系統賣票，相較於傳統航空之票價受限於國際航班轉班限制，其國際票價無法靈活調整，該公司於票價制定上更具機動性及競爭力，且免收燃油附加費，降低旅客旅遊成本。

另飛航二三線城市，包括部分虎航獨飛航點，有效整合二三線城市縣廳、道廳行銷推廣旅遊資源的挹注，搭配主要航點，以獨有單點購票特性，滿足旅客 A 點進 B 點出的方便效率旅遊行程安排，藉以主要航點拉抬鄰近二三線航點，滿足/平衡各航線推廣力道，搭配獨飛航線當地觀光局推動經費資源，共同拉抬及推廣二三線城市，提升與日韓兩地互動及資源整合，創造三贏旅遊市場。以北海道為例，北中南（旭川、新千歲、函館）完整覆蓋並滿

足旅客無需走回頭路的高效率旅遊選擇，並同時拉抬旭川、函館的旅遊資源，並受到兩地縣廳高度重視及觀光資源補助，同時亦減緩新千歲單獨機場場站的負荷及對各航空業者的資源分配，進而提升虎航於日本縣廳重視的程度及獨有的資源。

D. 營銷通路

航空公司銷售通路包括官網、手機或電腦應用程式軟體 APP、實體旅行社、線上旅行社、機場、電話客服等，然傳統航空公司與低成本航空公司差異在於組成比率不同。台灣虎航機票透過網路及 APP 銷售比率較高，反之，傳統航空公司透過網路或 APP 比率低，為擴大客源主要透過全球旅行社開票、訂位，且須要能夠搭配其他機航空公司機票同步銷售，故透過串聯全球分銷系統（Global Distribution System, GDS）如 Sabre、Amadeus、Abacus 等營銷平台共同銷售為主要大宗，也因此產生高額分銷費用，台灣虎航之機票則透過自家網站直接銷售，大幅降低通路佣金費用。

E. 艙等及機上服務

該公司為全經濟艙艙等，提供單一化服務，配置輕型的座椅，減少航機載重。座椅距離比傳統航空公司的少，例如 32 吋座距的 A320 可搭載 150 人，但台灣虎航 A320 座距縮減到 29 吋搭載 180 人。機上服務採使用者付費加價購方式，如飲品、餐食、毛毯、劃位服務等需要額外支付費用。

F. 機場及場站設施

台灣虎航盡量不使用較貴的機場設施，例如以登機梯取代空橋供乘客上下機，或選擇低成本航空專用航廈，航班相接時間由組員進行基本的機艙清潔，縮短地停時間，以求航機使用的最大化。此外委託第三方代理地面作業，以取代派任職員至外站，以減少營運成本，且順應未來後疫情時代，計劃新增二、三線城市的機場，除可降低營運成本外，也可獲得機場或政府的營運或廣告宣傳等補貼，另以低度固定資產投入，降低損耗帶來維運等成本支出，以租賃替代購置，使用付費的概念有效控管成本（包含機場設備、場站、報到櫃檯、貴賓室、接駁巴士、修護工廠等設備投入成本）。

G. 組織架構

為達到低成本航空對於人事成本之控管，該公司組織扁平化，透過減少層級，簡化人事組織和減少不必要的作業流程，盡量以標準化作業委託外部廠商，使協調工作更具效率，更讓總部的決策及執行快速，降低人力需求，使人事成本相較其他傳統航空業更具競爭力。

本著全員以年輕熱忱活力作為營運精神及指標，機隊年輕化帶來設備及安全可靠率提升為宗旨下，人力精簡，組織扁平帶來決策效率高、應變靈活、同仁向心力、凝聚力高、投入工作項目培養年輕航空人材接觸更廣域工作型態內容，加深人員靈活調度、人力高度靈活使用，並降低成本、善用在地資源，委外代理營運，藉以降低無謂成本浪費，精算整合資源，爭取獲利空間。

H.航機修護委外

台灣虎航將修護工程管理與航機修護委託專業單位，公司專注於機隊委託維護管理，有助於組織人力精簡與修護品質管控。

(2)營運風險

A.客訴爭議

因對於低成本航空特性及其提供之服務認知有落差，故一般會認為台灣虎航會較傳統航空有更多客訴之說法。

因應措施：

該公司為低成本航空公司服務運營方式，並訂定運送條款載明資費(票價)包含項目，不包括餐點、零食、飲料或託運行李費用，並明訂行李及退款等規定，公佈於官網，公司內部有爭議案件作業辦法、航班異動作業辦法、退票作業辦法，規範控管並處理各式客訴案件狀況。

B.低成本航空公司家數成長快速

近年來的航權逐步開放，使國籍、外籍與低成本航空相繼投入市場，市場運能大增造成票價壓力，衝擊各航空公司整體營收。另外，伴隨著市場自由化，全球大型機場多呈現壅塞情形，在短時間內難以紓解，使空運市場營運調度面臨挑戰。

因應對策：

該公司將積極開闢新航點/線，穩固區域航網領先地位，深耕並優化各地區航網，創造收益。強化運務策略，加速登機流程，達成準時率表現，以確保航機快速迴轉的要求，促成航機快速迴轉，並透過以下具體因應策略精簡成本。

(A)低拓點與營運成本：佈點亞洲各國二、三線航點，如日本、韓國等熱門旅遊國家，其地方政府推動國際旅遊並實行補助，可降低擴點成本、停機成本、場站租金，且因二、三線機場跑道無擁擠問題，可降低班機候機時間與延誤班次之風險。

(B)透過電商平台銷售各國家所屬的獨特產品，讓旅客從中回味旅程記憶。

(C)增加旅遊附加價值：例如提供精緻機上餐，優化旅客體驗，讓台灣虎航在競爭激烈的機票價中找到自己特殊定位。

C.國際石油價格波動

該公司因屬航空運輸產業，燃油成本為占營運成本重要之一環，然近期隨油價攀升，則油料成本比重亦相對提升，故外在不可控的油價變化會影響該公司營運結果。

因應對策：

(A)選擇節油機型：

該公司自 110 年 3 月起~116 年度進行機隊汰換計畫，預計引進 15 架 A320 neo 機型替換 A320ceo 機型，依據飛機製造商 Airbus 提供之油耗資訊，新機 A320 neo 較舊機省油 15%~20%。

(B)區域航線減少耗油量：

油價變動雖為影響該公司營業成本因素之一，惟主要仍取決於用油量之多寡。因台灣虎航為區域航空，用油量不似國內其他具越太平洋、歐美航線長航程的傳統航空公司，又或因烏俄戰爭須要繞道領空飛行，墊高燃油成本，而台灣虎航程短，受影響衝擊相對小。

(C)承作油料避險：

該公司觀察市場變化及預測，在該公司從事衍生性商品交易處理程序規定之每年需求量 30%以內承作油料避險。近期雖有市場對經濟衰退的擔憂情緒，但也擔心 OPEC 減產、烏俄戰爭動盪、罷工等使供應面緊張因素，該公司暫擬持續觀望油價走勢，適時以 Brent 原油或航空燃油作為避險標的，運用 Call Option、Collar 與 Swap 等零成本又符合避險工具建立油料避險部位。

D.貨運市佔較低

機型選擇重點為客運，腹艙亦為承載旅客行李所選購，故僅能適用載運郵件。

因應措施：

以長期角度觀之，低成本航空公司經營模式在客運，無貨機貨運能量，利用客機腹艙剩餘空間，增加收益，並委託貨運代理銷售艙位。貨運收入比重相對小，故該公司目前以專精客運業務為主，並透過不斷優化與創新，來提升其載客率。

(3)未來發展計畫

- A.機隊汰舊換新：為持續加強服務品質及維持競爭力，民國 110 年至 116 年將陸續引進新機，除執行汰舊換新計畫外，亦可將現有機隊升級，維持機齡年輕化降低維修成本，亦可強化機隊運能。
- B.聯運服務：與它航合作，提供旅客一站式購買兩家航空公司的組合機票，讓旅客的航點選擇更多元，行程安排更流暢。
- C.一站式購票平台：於購票流程中提供旅客加價訂購飯店住宿、交通票券、門票、免稅品等選擇，讓旅客可享受一站式完成所有行程安排。
- D.機上娛樂服務：於機上設置內部網路系統，供旅客享用娛樂串流服務。
- E.開發潛力航點，優化航網布建：持續檢視疫後市場動態與機會，評估潛力市場並積極布局新航點，以強化整體航網接轉與市場競爭力，並因應自由行興起與深度旅遊需求及拓展新旅遊點，且持續增班現有航線並開發二、三線航點，提供更綿密的航網，以便利旅客不同點進出與行程規劃。

F.收益管理系統化：引進收益管理系統(Revenue Management System)並藉由分析平台有效擷取相關資料，同時評估市場的供需情況，為管理機位銷售提供有效的參考資訊，以達客運營收最大化。

G.精緻化機上餐點：藉由聯名合作將機上餐點融入台灣在地當季食材，設計出口味獨特又能凸顯台灣在地特色美味的機上餐點，提升低成本航空的機上餐層級，隨著機翼攀升至不同層次的味蕾。

H.持續維持品牌競爭力：透過隨時檢視現有航線與航班，以維持產品競爭性，帶動平均載客率並擴大市佔率，並適時優化班表，同時根據市場供需，藉由品牌好感度與信賴度，推出合適的產品及服務，以追求整體營收與獲利的最大化。

10.以創新板申請上市者，就其創新特點及營運模式，因重大技術、產品、政策、經營模式變化等可能導致之風險暨所採行之因應措施加以評估

該公司非屬申請創新版上市者，故不適用。

11.以創新板申請上市者，就其產品生產開發技術之層次、來源、確保與提升，暨現在主要產品之競爭優勢、生命週期、持續發展性暨新產品之研究開發計畫，預計生產時程及成本、市場定位、需求與未來營收效益預測達成可能性及研究發展之內部控制暨保全措施。

該公司非屬申請創新版上市者，故不適用。

12.以創新板申請上市者，其參與經營決策之董事、監察人、持股百分之五以上股東，以專利權或專門技術出資之股東及掌握生產技術開發經理人等之資歷(工作經驗、教育背景及職位年資)、持股比例、最近二個會計年度及申請年度內股權移轉變化情形暨該技術股東與經理人實際投入經營之時間與情形，並評估該等人員未來若未能繼續參與經營對發行公司財務業務之影響及其因應之措施。

該公司非屬申請創新版上市者，故不適用。

13.以創新板申請上市者，屬生技醫療業者，應就其核心產品之臨床試驗進度加以評估。

該公司非屬申請創新板上市者且非屬生技醫療業者，故不適用。

(三)人力資源風險分析

1.員工總人數、離職人員、資遣或退休人數、直接或間接人工數、平均年齡及平均服務年資等資料，以評估離職率之變化情形及其合理性以及對發行公司營運之風險

(1)員工人數及變動情形

單位：人；歲

年度		110 年度		111 年度		112 年度		113 年 截至 9 月 30 日	
員工 職能	直接人員	472		495		611		621	
	間接人員	174		180		199		195	
	合計	646		675		810		816	
平均年齡(歲)		35.70		36.04		35.44		36.00	
平均服務年資(年)		4.50		4.40		4.15		4.62	
員工 學歷 分布	學歷	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%
	博士	0	0.00	1	0.14	1	0.12	1	0.12
	碩士	81	12.54	81	12.00	92	11.36	94	11.52
	大學(專)	543	84.06	575	85.19	700	86.42	703	86.15
	高中(含)以下	22	3.40	18	2.67	17	2.10	18	2.21
	合計	646	100.00	675	100.00	810	100.00	816	100.00

資料來源：該公司提供

該公司民國 110~112 年度及 113 年截至 9 月底之員工人數分別為 646 人、675 人、810 人及 816 人，員工學歷分布以大學(專)以上為主，各該期間平均服務年資分別為 4.50 年、4.40 年、4.15 年及 4.62 年，而平均年齡為 35.70 歲、36.04 歲、35.44 歲及 36.00 歲。由於該公司主要提供民航運輸服務，其並未設有專責之技術研發部門，而其一般員工則可分為航空運輸器駕駛人員、旅客服務人員及修護人員等與所營業務核心活動直接相關者、及主要從事行政管理工作之間接人員。就學歷來看，考量民航運輸業務涉及相當之專業性，該公司的員工學歷約有 84%以上落在大專程度、並約有 11%以上達碩士程度。在員工人數變化部分，該公司 110 年度受新冠肺炎疫情影響公司營運，致員工人數較少，後續因疫情趨緩，旅遊復甦，故 111~112 年度新進人員招聘及人力資源調度較上期增加以因應未來發展需求；113 年截至 9 月底則較 112 年度變化不大，整體而言，111~113 年度及 113 年截至 9 月底員工人數其變化尚屬合理。

(2)離職率分析

單位：人

年度 \ 項目	上期 員工 人數	本期 新進 人數	本期員工減少人數							期末員工合計
			離職(離職率)(註)				資遣	退休	轉調	
			經理人	一般員工	合計	離職率				
110 年	728	14	1	92	93	12.53%	0	3	0	646
111 年	646	117	1	86	87	11.40%	0	1	0	675
112 年	675	254	1	115	116	12.49%	2	1	0	810
113 年截至 9 月	810	76	0	68	68	7.67%	1	1	0	816

註：離職率=本期離職人數/(本期期末人數+本期離職、資遣及退休人數)。

該公司 110 年~112 年度及 113 年截至 9 月底之離職員工人數分別為 93 人、87 人、116 人及 68 人，對應離職率分別為 12.53%、11.40%、12.49%及 7.67%，110~112 年度員工人數逐年增加，主係因疫情趨緩，旅遊復甦，行業展望良好，故新進員工人數較離職人數多，使員工人數逐年上升；113 年截至 9 月底員工人數則較 112 年度差異不大。最近三個會計年度及 113 年截至 9 月底為止，離職原因均與未能適應工作內容與壓力、個人因素、工作不適任或家庭因素等有關，其原因尚屬合理。整體而言，其員工離職對該公司營運尚無重大之影響。各年度經理人離職人數分別為 1 人、1 人、1 人及 0 人，經理人離職原因主係職涯另有規劃，該公司代理人制度完備，藉由增補有經驗之人員以因應營業所需，且該公司與員工簽訂之勞動契約皆有保密之義務，故尚不致對該公司產生重大不利之影響。

綜上所述，該公司 110~112 年度及 113 年截至 9 月之員工變化情形尚屬合理，並無重大異常之情事。

(四)各主要產品之成本分析

1.最近期及最近三個會計年度發行公司主要產品之原料、人工及製造費用，並分析各成本要素比率變化對發行公司營運之風險

單位：新臺幣千元；%

年度 \ 產品別	110 年度		111 年度		112 年度		112 年第二季		113 年第二季	
	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%
空運成本	1,869,664	69.38	2,583,619	69.96	5,979,530	66.21	2,672,996	67.45	3,492,086	62.97
場站及運務成本	125,090	3.96	220,485	5.97	1,495,268	16.56	613,950	15.49	980,813	17.69
旅客服務成本	106,811	4.64	122,941	3.33	258,846	2.87	110,265	2.78	163,231	2.94
維修成本	589,117	21.86	763,726	20.68	1,134,812	12.57	529,615	13.36	754,887	13.61
其他營業成本	3,981	0.16	2,248	0.06	162,588	1.79	36,172	0.92	154,565	2.79
合計	2,694,663	100.00	3,693,019	100.00	9,031,044	100.00	3,962,998	100.00	5,545,582	100.00

資料來源：經會計師查核簽證或核閱之合併財務報告。

該公司營業項目主係民航運輸業務，成本組成分為空運成本、場站及運務成本、旅客服務成本及維修成本，茲將其各項成本比率之變化情形分析說明如下：

(1)空運成本

該公司之空運成本主係民航機載客過程中所衍生之成本，包括飛行油料、還機準備、航空器及發動機折舊、飛行員薪資等等，111 至 112 年度及 113 年第二季空運成本均較去年同期增加，主係 110 年度因新冠肺炎疫情致飛航量能下降，惟 111 年度隨著疫苗施打率逐漸增加，民眾國內離島旅遊意願提升，加上關係企業華信航空國內載運運能不足，該公司因而濕租飛機予華信航空，並增加金門航線濕租班次，另政府於 111 年 10 月實施邊境開放措施，同時取消先前頒布之禁團令，該公司之國際航班開始逐步復飛，致使空運成本較去年同期上升；112 年度則隨著各國邊境開放政策頒布，放寬出入境之自主防疫、居家檢疫等措施，民眾參團出國意願增加，同時台灣對外國旅客開放觀光，使該公司之國際航班數增加，空運成本隨之攀升；113 年前二季則延續疫後旅遊需求增加之趨勢，國際旅遊人數攀升，該公司執飛國際航班架次同步上升，加以該公司配合旅遊趨勢動態調整航點及航線，新增福島、普吉島、富國島等航點，吸引東北亞及東南亞深度旅遊之客群，同時為積極拓展日本市場，而進行一系列推廣及行銷宣傳計劃，使得該公司營收進一步攀升，空運成本較去年同期隨之增加，且銷貨成本大致與銷貨收入呈現同步變化，其變化尚屬合理。

(2)場站及運務成本

主係地勤人員薪資及場站使用費等，其中場站使用費包含降落費、地勤場地設備使用費、空橋、接駁車使用費及航空站地勤機坪使用費等等。111 至 112 年度及 113 年第二季場站及運務成本均較去年同期增加，主係 110 年度因新冠肺炎疫情致飛航量能下降，惟 111 年度隨著疫苗施打率逐漸增加，民眾國內離島旅遊意願提升，加上關係企業華信航空國內載運運能不足，該公司因而濕租飛機予華信航空，並增加金門航線濕租班次，另政府於 111 年 10 月實施邊境開放措施，同時取消先前頒布之禁團令，該公司之國際航班開始逐步復飛，致使場站及運務成本較去年同期上升；112 年度則隨著各國邊境開放政策頒布，放寬出入境之自主防疫、居家檢疫等措施，民眾參團出國意願增加，同時台灣對外國旅客開放觀光，使該公司之國際航班數增加，場站及運務成本隨之攀升；113 年前二季則延續疫後旅遊需求增加之趨勢，國際旅遊人數攀升，該公司執飛國際航班架次同步上升，加以該公司配合旅遊趨勢動態調整航點及航線，新增福島、普吉島、富國島等航點，吸引東北亞及東南亞深度旅遊之客群，同時為積極拓展日本市場，而進行一系列推廣及行銷宣傳計劃，使得該公司營收進一步攀升，場站及運務成本較去年同期隨之增加，且銷貨成本大致與銷貨收入呈現同步變化，其變化尚屬合理。

(3)旅客服務成本

主係空服人員薪資費用，111 至 112 年度及 113 年第二季旅客服務成本均較去年同期增加，主係 110 年度因新冠肺炎疫情致飛航量能下降，惟 111 年度隨著疫苗施打率逐漸增加，民眾國內離島旅遊意願提升，加上關係企業華信航空國內載運運能不足，該公司因而濕租飛機予華信航空，並增加金門航線濕租班次，另

政府於 111 年 10 月實施邊境開放措施，同時取消先前頒布之禁團令，該公司之國際航班開始逐步復飛，致使旅客服務成本較去年同期上升；112 年度則隨著各國邊境開放政策頒布，放寬出入境之自主防疫、居家檢疫等措施，民眾參團出國意願增加，同時台灣對外國旅客開放觀光，使該公司之國際航班數增加，旅客服務成本隨之攀升；113 年前二季則延續疫後旅遊需求增加之趨勢，國際旅遊人數攀升，該公司執飛國際航班架次同步上升，加以該公司配合旅遊趨勢動態調整航點及航線，新增福島、普吉島、富國島等航點，吸引東北亞及東南亞深度旅遊之客群，同時為積極拓展日本市場，而進行一系列推廣及行銷宣傳計劃，使得該公司營收進一步攀升，旅客服務成本較去年同期隨之增加，且銷貨成本大致與銷貨收入呈現同步變化，其變化尚屬合理。

(4)維修成本

維修成本係為該公司維持航空器飛航安全之合理且必要支出，主要包含修護人員薪資及機身修護費等直接修護費用，維修成本之變化與機隊飛行時數直接相關，111 至 112 年度及 113 年第二季維修成本均較去年同期增加，主係 111 年 3 月、7 月及 112 年 9、12 月租賃之航空器已陸續交機，使機隊數上升，加以隨著疫苗施打率逐漸提升，國際航班開始逐步復飛，使該公司機隊飛行小時數同步增加，致 111~112 年度及 113 年第二季維修成本均較去年同期增加，且銷貨成本大致與銷貨收入呈現同步變化，其變化尚屬合理。

綜上所述，該公司 110~112 年度及 113 年第二季各營業成本之變化情形尚屬合理。

- 2.符合「有價證券上市審查準則」第十六條規定之公司申請股票上市者，取得當(鄰)地行情報導、同業資料及政府機關提供之房地價格比例(如評定現值及公告現值比例或房屋造價及地價比例等)，以評估合建分售、合建分屋或合建分成者，發行公司與地主之分配比例是否合理

該公司非屬「有價證券上市審查準則」第十六條規定之建設公司申請股票上市，故不適用本項評估。

(五)匯率變動情形

- 1.發行公司最近期及最近三個會計年度外幣金融資產、金融負債之金額及比例

(1)金融資產

單位：新臺幣千元；%

幣別 \ 年度	110 年度		111 年度		112 年度		113 年度第二季	
	金額	比重	金額	比重	金額	比重	金額	比重
USD：TWD	991,985	93.83	2,339,947	86.67	4,156,450	85.38	6,380,028	97.17
RMB：TWD	—	—	113,363	4.20	498,325	10.24	—	—
JPY：TWD	29,546	2.79	211,170	7.82	112,523	2.31	126,472	1.93
KRW：TWD	35,685	3.38	35,249	1.31	31,367	0.64	35,859	0.55
SGD：TWD	—	—	—	—	69,678	1.43	23,581	0.35
合計	1,057,216	100.00	2,699,729	100.00	4,868,343	100.00	6,565,940	100.00

資料來源：經會計師查核簽證或核閱之財務報告及該公司提供。

(2)金融負債

單位：新臺幣千元；%

幣別 \ 年度	110 年度		111 年度		112 年度		113 年度第二季	
	金額	比重	金額	比重	金額	比重	金額	比重
USD：TWD	6,018,273	99.98	7,773,650	99.05	8,126,003	97.76	9,054,607	97.76
JPY：TWD	999	0.02	74,245	0.95	186,024	2.24	207,444	2.24
合計	6,019,272	100.00	7,847,895	100.00	8,312,027	100.00	9,262,051	100.00

資料來源：經會計師查核簽證或核閱之財務報告及該公司提供。

該公司在民國 110 年~112 年度及 113 年第二季產生之兌換損益主要來自於外幣金融資產及負債所存在之外匯曝險。該公司最近三年度及最近期之外幣金融資產約當新臺幣金額分別為 1,057,216 千元、2,699,729 千元、4,868,343 千元及 6,565,940 千元；外幣金融負債約當新臺幣金額分別為 6,019,272 千元、7,847,895 千元、8,312,027 千元及 9,262,051 千元，該公司外幣金融資產及負債金額占總資產比例分別為 7.87%、18.66%、26.98%及 32.76%；44.79%、54.25%、46.07%及 46.22%，該公司外匯持有部位占總資產金額有相當之比重，故匯率變化仍將對該公司之各期間損益造成影響；故該公司因應外幣支出之匯率風險，而簽訂遠期外匯合約加以避險。

2.最近期及最近三個會計年度之兌換損益情形

營業收入及營業利益之比率

單位：新臺幣千元；%

項目 \ 年度	110 年度	111 年度	112 年度	113 年前二季
兌換(損)益(A)	100,216	(582,457)	(11,028)	(188,955)
營業收入淨額(B)	244,225	1,314,827	12,468,336	8,214,468
營業淨利(損)(C)	(2,779,298)	(2,806,435)	2,368,425	2,107,886
(A)/(B) (%)	41.03	(44.30)	(0.09)	(2.30)
(A)/(C) (%)	(3.61)	20.75	(0.47)	(8.96)

資料來源：經會計師查核簽證或核閱之財務報告及該公司提供。

該公司收入之主要衡量貨幣及功能性貨幣皆為新臺幣，民國 110~112 年度及 113 年第二季之兌換利益(損失)分別為新臺幣 100,216 千元、(582,457)千元(11,028)千元、及(188,955)千元，占營業收入的比例分別為 41.03%、(44.30)%、(0.09)%及 (2.30)%，占營業淨利(損)比例分別為 (3.61)%、20.75%、(0.47)%及(8.96)%。

該公司營運主體所在地為台灣，營業收入之主要衡量貨幣及功能性貨幣皆以新臺幣為主，惟營業支出如維修成本、油料成本、租機成本及場站設施及服務等成本多以美元為主，另租賃負債-飛機租金等，於換算時亦產生外幣兌換損益。110 年度因台灣外銷歐美之訂單持續創高，使新臺幣匯率逐步走強，致產生淨兌換利益 100,216 千元；111 年度則因美國聯準會升息使美元走強，致該公司產生淨兌換損失(582,457)千元；112 年度因持續受美國聯準會持息影響，美元兌台幣匯率於當年度前十個月份逐步走揚，並呈現峰值後下滑，故其美元匯率走勢雖有成長惟未有去

年同期強勢，使該年度外幣兌換損失降至(11,028)千元；113 年前二季美元匯率於上半年則呈現強勢攀升之走勢，致 113 年前二季外幣兌換損失(188,955)千元較 112 年前二季之(70,790)千元增加，該公司將持續觀察總體經濟情勢對於匯率之影響，並綜合判斷匯率變動情形以決定外幣兌換時機，藉以管理外幣資產及負債並規避匯率風險。

3.因應匯率變動所採取之避險措施

該公司銷售以新臺幣計價為主，採購主要以美元支付因此產生外幣負債部位；另由於美元進貨金額較銷貨金額高，在外幣應收付款項互相沖抵後，仍有美元負債淨部位，故外幣匯率波動亦會產生匯兌損益，該公司採取下列因應措施以降低匯率變動對其產生之影響。

- (1)匯率風險用外幣資產及負債自然避險為主，對於銷貨、進貨及資本支出均有一定比重以外幣計價，其整體對於匯率變動之影響可達到部分相互平衡之效果。
- (2)財務單位因應金融市場變化，隨時彙集相關資訊，判斷趨勢及風險評估，熟悉金融產品及法令規定，考量該公司整體相關部位，編製操作策略方案，為規避風險之依據。
- (3)財務單位依授權權限，進行各項避險交易，就公司之已持有之外幣資產及負債部位，以及預期未來之外幣資產及負債部位，評估後與金融機構議定遠期外匯合約，以降低匯率波動風險對公司營運產生之影響。
- (4)該公司訂有「取得或處分資產處理程序」，規範有關衍生性金融商品之交易原則與方針、風險管理措施等作業程序，並經股東會決議通過，作為從事衍生性金融商品相關作業之依據必要措施。

綜上所述，該公司之匯兌損益占營業收入及營業利益比重尚屬合理，雖未來可能外幣負債部位逐漸提高，致其承受之匯率風險相對增加，然亦可相對增加換匯換利合約之承作等措施加以避險，故綜觀該公司目前匯兌損益金額、相應匯率曝險與因應措施，其所採對於匯率風險之控管尚屬適切有效，應能有助於減少匯率波動對其營運績效之衝擊程度。

三、最近期及最近三個會計年度募集與發行有價證券籌資效益

請詳本評估報告「肆、發行人前各次現金增資、併購或受讓他公司股份發行新股或發行公司債及私募有價證券計畫之執行情形」之說明。

參、發行人業務財務狀況

一、營業概況

(一)最近期及最近三個會計年度主要銷售對象及供應商(年度前十名或占年度營業收入淨額或進貨淨額百分之五以上者)之變化分析

1.最近期及最近三個會計年度主要銷售對象(年度前十名或占年度營業收入淨額或進貨淨額百分之五以上者)之名稱、金額及占年度營業收入比例，主要銷售對象變化情形之原因並分析是否合理，是否有銷售集中之風險，並簡述發行公司之銷售政策

(1)最近期及最近三個會計年度主要銷售對象之名稱、銷貨金額及占年度營業收入比例

單位：新臺幣千元

項目	110 年度				111 年度				112 年度				113 年截至前二季			
	名稱	金額	占整體金額比率(%)	與發行人之關係	名稱	金額	占整體金額比率(%)	與發行人之關係	名稱	金額	占整體金額比率(%)	與發行人之關係	名稱	金額	占整體金額比率(%)	與發行人之關係
1	華信	164,165	67.22	母公司之子公司	華信	488,496	37.15	母公司之子公司	旅天下	618,149	4.96	無	旅天下	449,065	5.47	無
2	台灣樂天	13,050	5.34	無	易遊網	27,411	2.08	無	易飛網	562,818	4.51	無	台鋼燦星	284,677	3.47	無
3	台塑網	12,267	5.02	無	易飛網	22,984	1.75	無	易遊網	426,005	3.42	無	喜美	266,630	3.25	無
4	易飛網	7,006	2.87	無	旅天下	19,442	1.48	無	五福	360,370	2.89	無	易遊網	263,605	3.21	無
5	華航	4,373	1.79	母公司	亞大運通	18,318	1.39	無	台鋼燦星	299,058	2.40	無	杭州捷運	258,585	3.15	無
6	Pacific Airlines	2,284	0.94	無	杭州捷運	17,590	1.34	無	杭州捷運	255,789	2.05	無	五福	237,167	2.89	無
7	杭州捷運	1,887	0.77	無	台塑網	17,147	1.30	無	大榮	235,623	1.89	無	易飛網	218,723	2.66	無
8	中華籃協	1,500	0.61	無	台灣樂天	13,050	0.99	無	飛買家	217,574	1.75	無	飛買家	154,830	1.88	無
9	韓商濟州	1,434	0.59	無	酷遊天	12,431	0.95	無	可樂旅遊	215,909	1.73	無	大榮	143,687	1.75	無
10	酷遊天	1,215	0.50	無	北京華美逸達	11,843	0.90	無	華信	211,676	1.70	母公司之子公司	可樂旅遊	132,622	1.61	無
	其他	35,044	14.35	—	其他	666,115	50.67	—	其他	9,065,365	72.70	—	其他	5,804,877	70.66	—
	合計	244,225	100.00	—	合計	1,314,827	100.00	—	合計	12,468,336	100.00	—	合計	8,214,468	100.00	—

資料來源：該公司提供。

(2)主要銷售對象變化情形之原因並分析是否合理

該公司係屬航空服務業，其 110~112 年度及 113 年第二季營業收入分別為 244,225 千元、1,314,827 千元、12,468,336 千元及 8,214,468 千元，該公司主要營業項目為旅客運輸服務及定期、不定期承攬國際包機業務與貨物及包裹之運送服務，其終端消費者為市場上之一般大眾，依其提供之服務可分為客運收入、貨運收入及其他收入，客運收入依其樣態可區分為與旅行業者合作、與線上票券代訂業者之合作等，貨運收入主係貨物及包裹之運送服務，其他收入則係為提供機場運務及裝載管制服務、貨運作業等地勤代理服務，該公司最近期及最近三個會計年度依其收入樣態觀之，係以客運收入為大宗，占各該期間營收淨額達九成以上，茲就該公司最近期及最近三個會計年度前十大銷售客戶之變化情形及變動原因說明如下：

A.華信

華信航空股份有限公司(以下簡稱：華信)，負責人：高星漢，資本額：新臺幣 4,000,000 千元，公司地址：臺北市松山區敦化北路 405 巷 123 弄 3 號，公司網址：<https://www.mandarin-airlines.com>。

華信成立於民國 80 年度，其係中華航空之轉投資子公司，主要業務為國內與兩岸間旅客航空運輸及國際或國內間貨物及快遞、郵件、包裹之運送、其他空運業務代理(包括旅客服務、航機修護)、航空站地勤服務及航空機票銷售等，該公司最近三年度及 113 年第二季該公司對華信之銷貨交易金額分別為 164,165 千元 488,496 千元、211,676 千元及 0 千元，占各年度銷貨比重分別為 67.22%、37.15%、1.70%及 0%，該公司因 109 年度起受新型冠狀病毒肺炎疫情影響，部分國家旅遊警示升級第三級警告，配合中央流行疫情指揮中心取消或縮減澳門、菲律賓、泰國、韓國及日本之航班，致該公司國際航班收入銳減，加上為配合政府復甦國內旅遊之政策，華信因礙於機型受限之故，故向台灣虎航採濕租方式執飛離島旅遊航線，該公司為因應市場變化積極尋求營收商機，調整 A320 空中巴士客機濕租給華信航空執飛澎湖、金門航線，因而產生對華信之營業收入。111 年度該公司對華信銷貨收入較去年同期增加，主係隨國內疫苗施打覆蓋率攀升，國人國內旅遊意願漸增，帶動離島旅遊風潮所，使台虎對華信濕租收入大幅提升，112 年度則因國門開放，海外旅遊已復甦，考量國際航線多已恢復，故減少濕租予華信之航機，給予台虎本身國際航線使用，致 112 年度台虎對華信之濕租收入下滑；113 年前二季疫後海外旅遊市場已恢復熱潮，加以該公司考量國際航班調度需求，將資源利用最大化，因而決定停止對華信之濕租業務，致該公司 113 年第二季未對華信航空產生營業收入，整體而言，台灣虎航對該客戶 110~112 年度及 113 年第二季之營業收入變化情形尚屬合理。

B. 樂天棒球

台灣樂天棒球股份有限公司(以下簡稱：樂天棒球)，負責人：森井誠之，資本額：新臺幣 1,105,000 千元，公司地址：臺北市中山區民生東路 3 段 49 號 11 樓，公司網址：<https://monkeys.rakuten.com.tw>。

樂天棒球成立於民國 93 年度，係台灣知名棒球隊 Rakuten 桃猿隊(Rakuten Monkeys)之公司，前身為 Lamigo Monkeys 職業棒球隊，曾拿下總冠軍三連霸，在最高峰後於 109 年由 Rakuten 株式會社接手經營。最近三年度及 113 年第二季該公司對樂天棒球之交易金額分別為 13,050 千元、13,050 千元、13,590 千元及 25,225 千元，占該年度銷貨比重分別為 5.34%、0.99%、0.11%及 0.31%。該公司自 110 年起與樂天棒球開始廣告異業合作，為鞏固台灣虎航其既有之市場地位，並在此既得市場地位上再深入開發潛在市場，除維持消費者對台虎品牌之熟悉度與好感度，並開發新市場，強化新客群對台虎品牌之印象及提升認識程度外，並讓潛在消費者產生購買興趣並增強品牌記憶度以擴大該公司之市場版圖，故該公司藉由與樂天棒球進行廣告異業合作，進行雙邊廣告資源交換，由台虎進行飛機彩繪、官網首頁廣告、機內雜誌等廣告刊登，樂天棒球則提供春訓球衣左胸前廣告、外野全壘打牆廣告、LED 大螢幕播放影片、球場小飛機等廣告刊登，期待透過雙方相互之廣告宣傳，獲得最大化之行動廣告曝光，並拓產潛在市場，110~111 年度其廣告交換收入依合約訂定，交易金額均為 13,050 千元；112 年度交易金額增加，主係自 110 年起該公司與樂天棒球雙邊廣告資源互惠合作後，疫情期間有效提升台灣虎航知名度與品牌好感度，故於 112 年 6 月樂天桃猿球隊將前往仙台研修時，樂天棒球進一步以球場內廣告資源交換該公司機票之方式進行商業合作；另 113 年因先前簽訂之廣告交換合約已到期，為維持雙邊廣告互惠合作，故重新簽訂廣告交換合約，並進一步增加廣告版面以擴增台虎品牌知名度及廣告效益，致該年度認列銷貨金額均較前三年度增加，整體而言，台灣虎航對該客戶 110~112 年度及 113 年第二季之營業收入變化情形尚屬合理。

C. 台塑網

台塑網旅行社股份有限公司(以下簡稱：台塑網)，負責人：藍偉成，資本額：新臺幣 15,000 千元，公司地址：臺北市內湖區南京東路 6 段 390 之 1 號 1 樓，公司網址：<https://www.fpgtravel.com.tw>。

台塑網成立於民國 96 年度，係上市公司(股票代碼：1301)台灣塑膠工業股份有限公司之關係企業台塑網科技股份有限公司所成立，提供國內外團體、個人自由行、一般旅客接待、網路票務服務、機關團體旅遊行程之規劃之國內旅遊業者，該公司對台塑網主要交易內容係機位之販售。最近三年度及 113 年第二季該公司對台塑網之交易金額分別為 12,267 千元、17,147 千元、46,881 千元及 18,190 千元，占該年度銷貨比重分別為 5.02%、1.30%、0.38%及 0.22%，該公司自 110 年起與台塑網開始交易，主係台灣虎航承接

台商返鄉與返工之包機業務專案，因台塑集團有此需求，故其集團旅行社子公司委託該公司進行包機返鄉業務，由於 110~111 年度因國內疫情爆發，全國提升至第三級防疫警戒，加以禁團令等防疫政策，使海外旅遊市場限縮，相對使台塑網該兩年度進入銷貨前十大名單，後續隨著疫情趨緩，觀光旅遊業逐漸復甦，國外旅遊人數開始增加，112 年度及 113 年前二季台虎對該客戶銷貨收入雖然較去年同期均有同步成長(112 年前二季台灣虎航對台塑網交易金額為 16,958 千元)，惟其業務為承接台商返鄉與返工之包機業務專案為主，故其營收成長率低於其他以海外旅遊包團為主之旅行社，致銷貨比重下滑並退出銷貨前十大名單，整體而言，台灣虎航對該客戶 110~112 年度及 113 年第二季之營業收入變化情形尚屬合理。

D. 易飛網

易飛網國際旅行社股份有限公司(以下簡稱：易飛網)，負責人：周昀生，資本額：新臺幣 422,598 千元，公司地址：臺北市中正區衡陽路 51 號 2 樓之 1，公司網址：<https://www.ezfly.com>。

易飛網成立於民國 88 年度，為國內首先建立台灣地區網路購票訂位機制之業者，主要業務為透過網站提供旅客便利的機票購票與即時訂位服務，銷售國內外團體及個人機票、國內外訂房、主題式專案旅遊、國內高鐵假期旅遊、國內巴士旅遊、國內外主題票券、歐日國鐵票券、簽證代辦等各樣旅遊產品服務，消費者可透過其網站一站購足。最近三年度及 113 年第二季該公司對易飛網之交易金額分別為 7,006 千元、22,984 千元、562,818 千元及 218,723 千元，占該年度銷貨比重分別為 2.87%、1.57%、4.51%及 2.66%。由於該客戶為線上旅遊業者，其主力銷售項目為線上各項旅遊機票及票券之銷售，110~112 年度台灣虎航對該客戶銷售額呈上升趨勢，主係 108 年起於中國大陸武漢地區陸續有病患感染「不明原因」肺炎發病，專家檢測出肺炎是由「新型冠狀病毒」所導致，世界各地陸續傳出確診案例，台灣中央流行疫情指揮中心並於 109 年 3 月 19 日起禁止出團以及接待國外旅遊團，為防堵疫情，交通部觀光局持續暫停旅行業組團赴國外旅遊及接待來台觀光團體之入境，111 年第四季起各國逐步放寬邊境管理後，於 112 年起客運動能轉趨活絡，帶動旅遊業迅速復甦，且該公司持續調整航線、航網並增開航點及航班，使 112 年度營業收入逐年攀升；113 年前二季雖台灣虎航對該客戶之營業收入微幅下滑，惟仍在銷貨前十大名單內，整體而言，台灣虎航對該客戶 110~112 年度及 113 年第二季之營業收入變化情形尚屬合理。

E. 華航

中華航空股份有限公司(以下簡稱：華航)，負責人：謝世謙，資本額：新臺幣 60,515,407 千元，公司地址：桃園市大園區埔心里 16 鄰航站南路 1 號，公司網址：<https://www.china-airlines.com/tw/zh>。

華航成立於民國 48 年度，為國內上市航運業掛牌公司(股票代碼：2610)，其係台灣虎航之母公司，其業務主係提供航空客運運輸及定期、不定期承攬國際包機業務，該公司對華航主要交易內容主係簽轉收入、訓練服務業務、貨運業務及工程管理承攬合約之補貼收入；簽轉收入為當下台灣虎航航班異常時，地勤會以是否有跟台虎簽署簽轉的航空公司，就最近時間及有無空位安排旅客簽轉，除華航外，本年度也有簽轉至長榮航空與星宇航空；訓練服務則係因華航於 110 年度引進 A321neo 機型飛機，惟其並無執飛 A321neo 機型相關經驗，故由台灣虎航提供華航機師訓練服務，並收取訓練服務收入；貨運業務則係因受疫情影響航班銳減，其腹艙載貨之貨運總代理提前於 110 年 10 月底與該公司解約，該公司為充份有效利用定期航班之腹艙載貨空間，故於尚未完成遴選貨運總代理前，與中華航空進行短期合作貨運服務；工程管理承攬合約補貼收入主係該公司於 110 年 12 月與華航簽署 A320 機隊工程管理承攬合約，將該公司之機隊工程管理業務，如專案管理、工程管理、維護排程與管制、技術管理、品質管理等外包予華航，其中該公司之 A320neo 機型於 110 年 4 月開始由華航承接，而 A320ceo 機型因與原外包商 SIAEC 之合約尚未到期，故計畫遲至 112 年 3 月開始由華航承接，惟華航因內部作業安排相關問題，而無法如計畫承接 A320ceo 機型之機隊管理業務，使該公司需繼續委託原外包商 SIAEC 進行，然原向華航委託之機隊數量較多，達合約中較低價格之門檻，若 A320ceo 機型外包予外包商 SIAEC 則未能達成，使該公司機隊工程管理之成本增加，經與華航協調，其同意補償該公司目前委託數量之價格門檻與達較低價格門檻之差額，自 113 年至 119 年採逐月補貼之方式，致該公司 113 年第二季對華航產生補貼收入。最近三年度及 113 年第二季該公司對華航之交易金額分別為 4,373 千元、1,835 千元、(260)千元及 4,256 千元，占該年度銷貨比重分別為 1.79%、0.14%、0.00%及 0.05%。該客戶 110 年度進入銷貨前十大客戶名單，主係由於 110 年度因國內疫情爆發，全國提升至第三級防疫警戒，加以禁團令等防疫政策，使海外旅遊市場限縮，相對使華航該年度進入銷貨前十大名單；後續隨著台灣虎航與華航短期合作貨運服務之結束，以及提供華航機師訓練服務階段性任務之結束，加以疫情趨緩，觀光旅遊業逐漸復甦，國外旅遊人數開始增加，111~112 年度及 113 年前二季台虎對該客戶銷貨比重下滑並退出銷貨前十大名單；另 112 年度該公司對華航銷貨收入為(260)千元，主係該年度台灣虎航取消航班，為顧及旅客權益，故該公司協助客戶簽轉搭華航航班，以免影響旅客後續行程，由於該公司對華航轉簽的部分係帳入營業收入之減項，致該公司對華航銷貨收入為負數；整體而言，台灣虎航對該客戶 110~112 年度及 113 年第二季之營業收入變化情形尚屬合理。

F. Pacific Airlines

Pacific Airlines，負責人：Trịnh Hồng Quang，資本額：USD 2,470 千元，公司地址：112 Hong Ha street, Ward 2, Tan Binh District, HCMC, Vietnam，公司網址：<https://www.pacific-airlines.com>。

該客戶原名 Jetstar Pacific(捷星太平洋航空)，係越南之低成本航空公司，並於 109 年結束與捷星集團合作，正式更名為 Pacific Airlines (太平洋航空)，其主要業務為以越南胡志明市的新山國際機場為樞紐，經營國內和國際定期客運和貨運航班服務，並提供國內外包機服務，該公司最近三年度及 113 年第二季對 Pacific Airlines 之銷貨交易金額分別為 2,284 千元、155 千元、0 千元及 0 千元，占各年度銷貨比重分別為 0.94%、0.01%、0.00%及 0.00%，該客戶原由遠東航空協助地勤代理業務，因 108 年底遠東航空結束營運，Pacific Airlines 緊急委託該公司承接地勤代理業務，故於該年度開始交易，加以各旅行社因疫情影響故與該公司之營收金額下滑，相對使該公司 110 年度對 Pacific Airlines 之營收占比提升，並進入銷貨前十大名單；111 年度該客戶銷售金額較 110 年度下滑，主係雖 110 年 5 月中旬起，因國內疫情爆發，全國提升至第三級防疫警戒，國際旅遊航班全面停飛，其地勤代理服務之業務量也相對縮減，惟 110 年度有執行撤僑航班，致 111 年度台虎對該客戶之銷貨金額較 110 年低；112 年度及 113 年前二季，台虎對該客戶均無銷貨金額，主係 Pacific Airlines 因實施機隊重組以增加其營運效率，故目前暫時停止運營國際航班所致，整體而言，台灣虎航對該客戶 110~112 年度及 113 年第二季之營業收入變化情形尚屬合理。

G. 杭州捷運

杭州捷運航空票務有限公司(以下簡稱：杭州捷運)，負責人：成琦，資本額：人民幣 1,500 千元，公司地址：杭州市下城區延安路 398-408 號(雙號)2 幢 1301 室。

杭州捷運成立於民國 100 年，總部位於中國杭州，係提供代訂機票、車票等服務之業者，該公司對杭州捷運主要交易內容係機位之販售，其售票客群多以往返兩地之台商為主。最近三年度及 113 年第二季該公司對杭州捷運之交易金額分別為 1,887 千元、17,590 千元、255,789 千元及 258,585 千元，占該年度銷貨比重分別為 0.77%、1.34%、2.05%及 3.15%。110~112 年度及 113 年前二季台灣虎航對該客戶銷售額呈上升趨勢，主係 108 年起於中國大陸武漢地區陸續有病患感染「不明原因」肺炎發病，專家檢測出肺炎是由「新型冠狀病毒」所導致，世界各地陸續傳出確診案例，致兩岸往返航班減少，使得台灣虎航對該客戶於疫情時之 110 年度為銷貨收入之低點，111~112 年度至 113 年前二季則隨國際間疫苗施打覆蓋率增加，疫情趨緩後，兩岸台商往來已逐漸恢復以往之態勢，該公司並於 112 年度陸續恢復台中及高雄機場往返澳門之航線，使台灣虎航對該客戶之銷售金額於疫情緩和後開始逐年攀升，整體而言，台灣虎航對該客戶 110~112 年度及 113 年第二季之營業收入變化情形尚屬合理。

H. 中華籃協

中華民國籃球協會(以下簡稱：中華籃協)，主任委員：謝典林，公司地址：臺北市中山區力行里朱崙街 20 號 6 樓 603 室，公司網址：<https://www.basketball-tpe.org>。

中華民國籃球協會前身為於民國 43 年成立的「中華民國籃球委員會」，嗣於民國 62 年 7 月 1 日依據內政部人民團體法更名為「中華民國籃球協會」，負責推展全國籃運及參加國際比賽等事宜。該公司最近三年度及 113 年第二季該公司對中華籃協之銷貨交易金額分別為 1,500 千元、2,500 千元、0 千元及 0 千元，占各年度銷貨比重分別為 0.61%、0.19%、0.00%及 0.00%，該公司自 110 年起與中華籃協開始交易，主係自該年度開始，台虎承接台商返鄉與返工的包機業務，後因亞洲盃資格賽國家隊因防疫準備而有 110 年度第一窗亞洲盃資格賽及 111 年度第二窗亞洲盃資格賽包機需求，故與該公司進行包機專案，加以各旅行社因疫情影響故與該公司之營收金額下滑，相對使該公司對中華籃協之營收占比提升，故 110 年度進入銷貨前十大客戶名單，後續因已無亞洲盃資格賽包機專案，故 112 年度及 113 年前二季台虎對該客戶並無銷貨金額，整體而言，台灣虎航對該客戶 110~112 年度及 113 年第二季之營業收入變化情形尚屬合理。

I. 韓商濟州

韓商濟州航空股份有限公司(以下簡稱：韓商濟州)，負責人：朴星郁，資本額：新臺幣 1,000 千元，公司地址：臺北市松山區南京東路 3 段 346 號 12 樓之 6，公司網址：<https://www.jejuair.net>。

韓商濟州成立於民國 105 年，係韓國航空公司 JEJU Air Co.,Ltd 於台灣成立之外國公司，主要從事客運和貨運航空運輸業務，提供包括國際航班服務，及供應飛行餐點、配送免稅商品和旅遊服務等，該公司對韓商濟州主要交易內容係地勤代理。最近三年度及 113 年第二季該公司對韓商濟州之交易金額分別為 1,434 千元、0 千元、71,669 千元及 42,424 千元，占該年度銷貨比重分別為 0.59%、0%、0.57%及 0.52%，該公司自 107 年底起開始與韓商濟州交易，主係韓商濟州航空其地勤業務原為中華航空所代理，惟因其代理之航空公司為低成本航空，其班機時間與台灣虎航較為相同，基於成本效益考量，故將其運務、航務、裝載等地面勤務及機下勤務皆委由該公司負責。110 年度台灣虎航雖與該客戶之銷貨收入金額不高，惟因疫情影響各家旅行社與該公司交易量略減，致該年度韓商濟州進入銷貨前十大客戶名單；111 年度該客戶因疫情影響，未有航班來台，故未有地勤代理收入，致該年度退出銷貨前十大排行；112 年度及 113 年前二季則隨國際間疫苗施打覆蓋率增加，疫情趨緩後，全球旅客間往來已逐漸恢復以往之態勢，致台灣虎航與該客戶又重啟地勤代理服務，加以搭上疫後海外旅遊潮之熱度，使 113 年前二季台灣虎航對該客戶年化後之銷貨收入較 112 年度增加，整體而言，台灣虎航對該客戶 110~112 年度及 113 年第二季之營業收入變化情形尚屬合理。

J. 酷遊天

酷遊天股份有限公司(以下簡稱：酷遊天)，負責人：陳明明，資本額：新臺幣 1,028,000 千元，公司地址：臺北市內湖區新湖一路 128 巷 15 號 5 樓，公司網址：<https://www.kkday.com>。

酷遊天成立於民國 103 年度，為專門提供旅遊體驗與行程的線上平台，平台目前蒐集的旅遊行程與體驗超過二萬種，遍佈全球八十個國家、五百個城市，該公司對酷遊天主要交易內容係廣告欄位承租及商品銷售分潤之收入。最近三年度及 113 年第二季該公司對酷遊天之交易金額分別為 1,215 千元、12,431 千元、25,321 千元及 10,775 千元，占該年度銷貨比重分別為 0.50%、0.95%、0.20%及 0.13%。台灣虎航對該客戶之交易係商品銷售分潤及官網之廣告欄位租予酷遊天放置其 KKDAY 品牌之廣告置入，並收取對價。110~111 年度該客戶進入銷貨前十大客戶名單，主係因 108 年起於中國大陸武漢地區陸續有病患感染「不明原因」肺炎發病，專家檢測出肺炎是由「新型冠狀病毒」所導致，世界各地陸續傳出確診案例，台灣中央流行疫情指揮中心並於 109 年 3 月 19 日起禁止出團以及接待國外旅遊團，為防堵疫情，交通部觀光局持續暫停旅行業組團赴國外旅遊及接待來台觀光團體之入境，直至 111 年 10 月 13 日起甫開放旅行業組團赴國外旅遊及接待來臺旅遊團體，故雖台灣虎航對該客戶 110 及 111 年度因防疫政策影響，航班機票銷售量低迷，連帶使商品分潤收入隨之下滑，惟其他旅行業者與台灣虎航之交易量衰退幅度更大，致使 110 及 111 年度該客戶進入銷貨前十大客戶名單；112 年度因政府放寬防疫政策，並受後疫情時代旅遊需求增加之趨勢，國際旅遊人數攀升，使台灣虎航對該客戶之銷貨收入較去年同期增加；另 113 年度前二季雖台灣虎航對該客戶之銷貨收入較去年同期之 15,845 千元差異不大，惟其他旅行業者因海外旅遊熱度已恢復，故紛紛恢復與台灣虎航之合作，致使該客戶於 112 年度及 113 年前二季退出銷貨前十大客戶名單，整體而言，台灣虎航對該客戶 110~112 年度及 113 年第二季之營業收入變化情形尚屬合理。

K. 易遊網

易遊網旅行社股份有限公司(以下簡稱：易遊網)，負責人：陳甫彥，資本額：新臺幣 148,000 千元，公司地址：臺北市中山區民生東路 3 段 51 號 4 樓，公司網址：<https://www.eztravel.com.tw>。

易遊網成立於民國 89 年度，其業務主係於網路上提供全方位的線上訂位及線上付款服務，其產品含括各項國內外團體旅遊、自由行、訂房、代辦簽證、旅遊周邊商品及其他票券等代訂等，該公司對易遊網主要交易內容係機位之販售。最近三年度及 113 年第二季該公司對易遊網之交易金額分別為 9 千元、27,411 千元、426,005 千元及 263,605 千元，占該年度銷貨比重分別為 0.00%、2.08%、3.42%及 3.21%。110~112 年度及 113 年前二季台灣虎航對該客戶銷售額呈上升趨勢，主係 108 年起於中國大陸武漢地區陸續有病患感染「不明原因」肺炎發病，專家檢測出肺炎是由「新型冠狀病毒」

所導致，世界各地陸續傳出確診案例，台灣中央流行疫情指揮中心並於 109 年 3 月 19 日起禁止出團以及接待國外旅遊團，為防堵疫情，交通部觀光局持續暫停旅行業組團赴國外旅遊及接待來台觀光團體之入境，直至 111 年 10 月 13 日起甫開放旅行業組團赴國外旅遊及接待來臺旅遊團體，112 年度至 113 年前二季則隨國際間疫苗施打覆蓋率增加，疫情趨緩後，全球旅客間往來已逐漸恢復以往之態勢，且該公司亦配合旅遊趨勢動態調整航點及航線，新增金浦、新瀉、高知、秋田、富國島、福島等航點，吸引東北亞及東南亞深度旅遊之客群，同時積極拓展日本市場，進行一系列推廣及行銷宣傳計劃，使得台灣虎航對該客戶於疫情時之 110 年度為銷貨收入之低點，並於 111 年度政府放寬防疫措施後開始逐年攀升，且除 110 年度因受疫情影響外，其餘 111~112 年度及 113 年前二季該客戶均於銷貨前十大客戶名單內，整體而言，台灣虎航對該客戶 110~112 年度及 113 年第二季之營業收入變化情形尚屬合理。

L. 旅天下

旅天下聯合國際旅行社股份有限公司(原名：雙獅聯合國際旅行社股份有限公司，以下簡稱：旅天下)，負責人：李嘉寅，資本額：新臺幣 202,000 千元，公司地址：臺北市中山區民生東路 3 段 10 號 6 樓，公司網址：<https://www.gounitravel.com>。

旅天下成立於民國 104 年度，係上市觀光業掛牌公司雄獅旅行社股份有限公司(股票代碼：2731)之關係企業，其業務主係搭配外籍航空公司及國內低成本航空公司規劃特色行程商品並提供團體旅遊、半自助旅遊和自由行國內外團體、自由行、票券代訂、護照簽證及訂房等服務，該公司對旅天下主要交易內容係機位之販售。最近三年度及 113 年第二季該公司對旅天下之交易金額分別為 0 千元、19,442 千元、618,149 千元及 449,065 千元，占該年度銷貨比重分別為 0.00%、1.48%、4.96%及 5.47%。110~112 年度及 113 年前二季台灣虎航對該客戶銷售額呈上升趨勢，主係 108 年起於中國大陸武漢地區陸續有病患感染「不明原因」肺炎發病，專家檢測出肺炎是由「新型冠狀病毒」所導致，世界各地陸續傳出確診案例，台灣中央流行疫情指揮中心並於 109 年 3 月 19 日起禁止出團以及接待國外旅遊團，為防堵疫情，交通部觀光局持續暫停旅行業組團赴國外旅遊及接待來台觀光團體之入境，直至 111 年 10 月 13 日起甫開放旅行業組團赴國外旅遊及接待來臺旅遊團體，112 年度至 113 年前二季則隨國際間疫苗施打覆蓋率增加，疫情趨緩後，全球旅客間往來已逐漸恢復以往之態勢，且該公司亦配合旅遊趨勢動態調整航點及航線，新增金浦、新瀉、高知、秋田、富國島、福島等航點，吸引東北亞及東南亞深度旅遊之客群，同時積極拓展日本市場，進行一系列推廣及行銷宣傳計劃，使得台灣虎航對該客戶於疫情時之 110 年度為銷貨收入之低點，並於 111 年度政府放寬防疫措施後開始逐年攀升，且除 110 年度因受疫情影響外，其餘 111~112 年度及 113 年前二季該客戶均於銷貨前十大客戶名單內，整體而言，台灣虎航對該客戶 110~112 年度及 113 年第二季之營業收入變化情形尚屬合理。

M.亞大運通

亞大運通有限公司(以下簡稱：亞大運通)，負責人：ONG JYH JONG，資本總額：新臺幣 40,000 千元，公司地址：臺北市松山區南京東路 5 段 160 號 1 樓。

亞大運通成立於民國 61 年度，主要業務為航空貨運承攬，該公司最近三年度及 113 年第二季對亞大運通之銷貨交易金額分別為 0 千元、18,318 千元、52,781 千元及 22,162 千元，占各年度銷貨比重分別為 0.00%、1.39%、0.42%及 0.27%。該公司對亞大運通主要交易內容係承包飛機貨艙艙位之航空貨物運輸，由於因疫情影響，致該公司航班數銳減，載客量下滑，針對疫情時代，客運量未恢復前，該公司為積極搶攻航空貨運商機並增加營收，故自 111 年開始與亞大運通合作承包貨運業務，藉以提升該公司之貨運量，減緩疫情對營收之衝擊，加以因防疫政策限縮海外旅遊，該年度各家旅行社與台灣虎航之交易量大幅衰退，相對使 111 年度台虎對該客戶之營收占比提升並進入銷貨前十大客戶名單；112 年度及 113 年前二季雖政府放寬防疫政策，並受後疫情時代旅遊需求增加之趨勢，國際旅遊人數攀升，使台灣虎航對該客戶之銷貨收入金額均有增加，惟其他旅行業者因海外旅遊熱度已恢復，故紛紛恢復與台灣虎航之合作，致使該客戶退出銷貨前十大客戶名單，整體而言，台灣虎航對該客戶 110~112 年度及 113 年第二季之營業收入變化情形尚屬合理。

N.北京華美

北京華美逸達國際旅行社有限公司(以下簡稱：北京華美)，負責人：盛秀英，資本額：人民幣 3,500 千元，公司地址：北京市房山區勝景新苑小區勝景路 5 號院 5 號樓 109 號。

北京華美系中國華美集團旗下之旅行社，總部位於中國北京，成立於民國 103 年，係提供自由行用戶和商務人士國外旅行或出差之線上旅遊網站業者，該公司對北京華美主要交易內容係機位之販售，其售票客群多以往返兩地之台商為主。最近三年度及 113 年第二季該公司對北京華美之交易金額分別為 32 千元、11,843 千元、19,639 千元及 0 千元，占該年度銷貨比重分別為 0.01%、0.90%、0.16%及 0.00%。該公司 110~112 年度對北京華美之銷售金額逐年增加，主係 108 年起於中國大陸武漢地區陸續有病患感染「不明原因」肺炎發病，專家檢測出肺炎是由「新型冠狀病毒」所導致，世界各地陸續傳出確診案例，致兩岸往返航班減少，使得台灣虎航對該客戶於疫情時之 110 年度為銷貨收入之低點；後續 111 年度後則隨國際間疫苗施打覆蓋率增加，疫情趨緩後，兩岸台商往來已逐漸恢復以往之態勢，該公司並於 112 年度陸續恢復台中及高雄機場往返澳門之航線，使得 111~112 年度台灣虎航對該客戶之銷售金額均較去年同期增加；113 年度台灣虎航對該客戶並無銷售金額，主係該客戶疫情期間逐漸進行業務移轉，並於 112 年底已註銷所致。整體而言，台灣虎航對該客戶 110~112 年度及 113 年第二季之營業收入變化情形尚屬合理。

O. 台鋼燦星

台鋼燦星國際旅行社股份有限公司(原名燦星旅遊網股份有限公司)，負責人：侯佑霖，資本額：新臺幣 687,421 千元，公司地址：臺南市南區健康路 2 段 545 號 2 樓，為上櫃旅公司(股票代碼：2719)，公司網址：<https://www.startravel.com.tw>。台鋼燦星成立於民國 92 年度，其所提供之旅遊產品與相關服務範圍涵蓋國內外團體及個人之套裝行程與自由行產品、代訂國內(際)機票及飯店、各類旅遊票券銷售及旅遊相關手續服務及各項旅遊相關手續服務等，該公司對台鋼燦星主要交易內容係機位之販售。最近三年度及 113 年第二季該公司對台鋼燦星之交易金額分別為 0 千元、2,909 千元、299,058 千元及 284,677 千元，占該年度銷貨比重分別為 0.00%、0.22%、2.40%及 3.47%。該客戶為旅遊業者，其經營模式係透過選取藍海旅遊市場，佐以機票及飯店資源，開拓新市場藉以增加市場佔有率及毛利，其旅遊範圍除原有的普吉島及日本高知、秋田等包機外，並持續關注其他日本二線城市及東南亞其他旅遊地點的包機可能性以提供消費者新的旅遊選擇。該客戶自 111 年度開始與台灣虎航交易，並於 112 年 5 月至 10 月開始承包台灣虎航日本高知及泰國普吉島之包機銷售合作以及同年 12 月新增之日本秋田航班包機，使其營收貢獻大幅成長；另 113 年前二季銷貨金額為 284,677 千元，與去年同期之銷貨收入 87 千元相較，成長率已達 327,114.94%，主係因該期間尚未適逢暑假旅遊熱潮，加以該客戶近期包機銷售合作均於下半年開始，待下半年暑期旅遊熱潮開始，以及該年度 5 月底開始之泰國普吉島之包機銷售合作後，台灣虎航對該客戶 113 年底營收有望超越去年同期，整體而言，台灣虎航對該客戶 110~112 年度及 113 年第二季之營業收入變化情形尚屬合理。

P. 五福

五福旅行社股份有限公司(以下簡稱：五福)，負責人：許順富，資本額：新臺幣 338,085 千元，公司地址：高雄市三民區博愛一路 28 號 2 樓、3 樓，公司網址：<https://www.lifetour.com.tw>。

五福成立於民國 77 年度，為國內上櫃觀光事業掛牌公司(股票代碼：2745)，五福主要業務係提供系列旅遊產品、自由行、商務差旅及量身訂做包團，包括商務會議團、研習團、特殊主題旅遊、畢業旅行、學術參訪、獎勵旅遊等，並為旅客安排國內外旅遊食宿、受託代售國內外運輸事業之客票、代客購買國內外客票、代辦出入境簽證手續等業務。該公司對五福主要交易內容係機位之銷售，最近三年度及 113 年第二季對該客戶交易金額分別為 0 千元、4,923 千元、360,370 千元及 237,167 千元，占該年度銷貨比重分別為 0.00%、0.37%、2.89%及 2.89%。110~112 年度及 113 年前二季台灣虎航對該客戶銷售額呈上升趨勢，主係 108 年起於中國大陸武漢地區陸續有病患感染「不明原因」肺炎發病，專家檢測出肺炎是由「新型冠狀病毒」所導致，世界各地陸續傳出確診案例，台灣中央流行疫情指揮中心並於 109 年 3 月 19 日起禁止出團以及接待國外旅遊團，為防堵疫情，交通部觀光局

持續暫停旅行業組團赴國外旅遊及接待來台觀光團體之入境，直至 111 年 10 月 13 日起甫開放旅行業組團赴國外旅遊及接待來臺旅遊團體，112 年度至 113 年前二季則隨國際間疫苗施打覆蓋率增加，疫情趨緩後，全球旅客間往來已逐漸恢復以往之態勢，且該公司亦配合旅遊趨勢動態調整航點及航線，陸續新增金浦、新瀉、高知、秋田、富國島、福島等航點，吸引東北亞及東南亞深度旅遊之客群，同時積極拓展日本市場，進行一系列推廣及行銷宣傳計劃，使得台灣虎航對該客戶於疫情時之 110 年度為銷貨收入之低點，並於 111 年度政府放寬防疫措施後開始逐年攀升，且除 110~111 年度因受疫情影響外，112 年度及 113 年前二季該客戶均於銷貨前十大客戶名單內，整體而言，台灣虎航對該客戶 110~112 年度及 113 年第二季之營業收入變化情形尚屬合理。

Q.飛買家

飛買家股份有限公司(以下簡稱：飛買家)，負責人：周育蔚，資本額：新臺幣 210,000 千元，公司地址：臺北市中正區衡陽路 51 號 13 樓之 3，公司網址：<https://www.traveltobuys.com>。

飛買家成立於民國 104 年度，主要業務係以電子商城方式經營販售散客旅行 WIFI 機、SIM 卡、捷運票、高鐵票之業務。飛買家主係為台灣虎航機上免稅品及電子商城產品的代理廠商，其主係負責機上免稅品、餐飲等挑選及供應鏈管理，並為其制定價格，飛買家與台灣虎航間係以分潤方式進行合作，最近三年度及 113 年第二季對該客戶交易金額分別為 937 千元、5,949 千元、217,574 千元及 154,830 千元，占該年度銷貨比重分別為 0.38%、0.45%、1.75%及 1.88%。110~112 年度及 113 年前二季台灣虎航對該客戶銷售額呈上升趨勢，主係 108 年起於中國大陸武漢地區陸續有病患感染「不明原因」肺炎發病，專家檢測出肺炎是由「新型冠狀病毒」所導致，世界各地陸續傳出確診案例，台灣中央流行疫情指揮中心並於 109 年 3 月 19 日起禁止出團以及接待國外旅遊團，為防堵疫情，交通部觀光局持續暫停旅行業組團赴國外旅遊及接待來台觀光團體之入境，致 110 年度執飛航班數較少，使相關機上免稅品、餐飲等銷售額較低，分潤金額為近期低點；直至 111 年 10 月 13 日起開放旅行業組團赴國外旅遊及接待來臺旅遊團體，以及 112 年度至 113 年前二季隨國際間疫苗施打覆蓋率增加，疫情趨緩後，全球旅客間往來已逐漸恢復以往之態勢，且該公司亦配合旅遊趨勢動態調整航點及航線，陸續新增金浦、新瀉、高知、秋田、富國島、福島等航點，吸引東北亞及東南亞深度旅遊之客群，同時積極拓展日本市場，進行一系列推廣及行銷宣傳計劃，使得隨著執飛航班數增加，相關機上免稅品、餐飲等銷售額亦同步上升，使得台灣虎航對該客戶於疫情時之 110 年度為銷貨收入之低點，並於 111 年度政府放寬防疫措施後開始逐年攀升，且除 110~111 年度因受疫情影響外，其餘 112 年度及 113 年前二季該客戶均於銷貨前十大客戶名單內，整體而言，台灣虎航對該客戶 110~112 年度及 113 年第二季之營業收入變化情形尚屬合理。

I. 可樂旅遊

可樂旅遊旅行社股份有限公司(原名康福旅行社股份有限公司，以下簡稱：可樂旅遊)，負責人：黃明峰，資本額：新臺幣 812,689 千元，公司地址：臺北市中山區南京東路 2 段 85、87 號 9 樓、10 樓、13 樓，公司網址：<https://www.colatour.com.tw>。

可樂旅遊成立於民國 63 年度，係提供國內外團體、自由行、票券代訂、護照簽證、訂房等服務之國內旅遊業者，該公司對可樂旅遊主要交易內容係機位之販售。最近三年度及 113 年第二季該公司對可樂旅遊之交易金額分別為 10 千元、7,163 千元、215,909 千元及 132,622 千元，占該年度銷貨比重分別為 0.00%、0.54%、1.73%及 1.61%。110~112 年度及 113 年前二季台灣虎航對該客戶銷售額呈上升趨勢，主係 108 年起於中國大陸武漢地區陸續有病患感染「不明原因」肺炎發病，專家檢測出肺炎是由「新型冠狀病毒」所導致，世界各地陸續傳出確診案例，台灣中央流行疫情指揮中心並於 109 年 3 月 19 日起禁止出團以及接待國外旅遊團，為防堵疫情，交通部觀光局持續暫停旅行業組團赴國外旅遊及接待來台觀光團體之入境，直至 111 年 10 月 13 日起甫開放旅行業組團赴國外旅遊及接待來臺旅遊團體，112 年度至 113 年前二季則隨國際間疫苗施打覆蓋率增加，疫情趨緩後，全球旅客間往來已逐漸恢復以往之態勢，且該公司亦配合旅遊趨勢動態調整航點及航線，陸續新增金浦、新瀉、高知、秋田、富國島、福島等航點，吸引東北亞及東南亞深度旅遊之客群，同時積極拓展日本市場，進行一系列推廣及行銷宣傳計劃，使得台灣虎航對該客戶於疫情時之 110 年度為銷貨收入之低點，並於 111 年度政府放寬防疫措施後開始逐年攀升，且除 110~111 年度因受疫情影響外，112 年度及 113 年前二季該客戶均於銷貨前十大客戶名單內，整體而言，台灣虎航對該客戶 110~112 年度及 113 年第二季之營業收入變化情形尚屬合理。

J. 大榮

大榮國際旅行社股份有限公司(以下簡稱：大榮)，負責人：郭文瑞，資本額：新臺幣 40,000 千元，公司地址：臺北市中山區南京東路 2 段 66 號 12 樓之 3，公司網址：<https://www.dtsgroup.com.tw>。

大榮成立於民國 97 年度，主係深耕亞洲及日本地區之旅遊事業，其業務係提供國外團體、自由行、票券代訂、護照簽證、訂房、租車與行動上網租用等服務，該公司對大榮主要交易內容係機位之銷售。最近三年度及 113 年第二季對該客戶交易金額分別為 0 千元、4,587 千元、235,623 千元及 143,687 千元，占該年度銷貨比重分別為 0.00%、0.35%、1.89%及 1.75%。110~112 年度及 113 年前二季台灣虎航對該客戶銷售額呈上升趨勢，主係 108 年起於中國大陸武漢地區陸續有病患感染「不明原因」肺炎發病，專家檢測出肺炎是由「新型冠狀病毒」所導致，世界各地陸續傳出確診案例，台灣中央流行疫情指揮中心並於 109 年 3 月 19 日起禁止出團以及接待國外旅遊團，為防堵疫情，交通部觀光局持續暫停旅行業組團赴國外旅遊及接待來台觀光團體之入境，直至 111 年 10 月 13 日起甫開放旅行業組團赴國外旅

遊及接待來臺旅遊團體，112 年度至 113 年前二季則隨國際間疫苗施打覆蓋率增加，疫情趨緩後，全球旅客間往來已逐漸恢復以往之態勢，且該公司亦配合旅遊趨勢動態調整航點及航線，陸續新增金浦、新瀉、高知、秋田、富國島、福島等航點，吸引東北亞及東南亞深度旅遊之客群，同時積極拓展日本市場，進行一系列推廣及行銷宣傳計劃，使得台灣虎航對該客戶於疫情時之 110 年度為銷貨收入之低點，並於 111 年度政府放寬防疫措施後開始逐年攀升，且除 110~111 年度因受疫情影響外，112 年度及 113 年前二季該客戶均於銷貨前十大客戶名單內，整體而言，台灣虎航對該客戶 110~112 年度及 113 年第二季之營業收入變化情形尚屬合理。

K.喜美

喜美旅行社股份有限公司(以下簡稱：喜美)，負責人：林巧雨，資本額：新臺幣 39,000 千元，公司地址：臺北市中山區建國北路 2 段 33 號 15 樓之 1，公司網址：<https://www.gloriatravel.com.tw>。

喜美成立於民國 64 年度，在業界擁有 30 多年的旅行社歷史經驗，並與台灣虎航自 112 年度開始交易，其主打以包機形式包裝經濟實惠、價格穩定的團體旅遊商品做販售，其產品範圍從原先的東南亞、跨足中南半島，近來再積極開拓日本市場，後續預計將再開發日本滑雪主題旅遊團體，將其產品線慢慢拓展往亞洲各地區，該公司對喜美主要交易內容係機位之銷售，最近三年度及 113 年第二季對該客戶交易金額分別為 0 千元、0 千元、956 千元及 266,630 千元，占該年度銷貨比重分別為 0.00%、0.00%、0.01%及 3.25%。該客戶原先帶團範圍多以東南亞、中南半島為主，後續因疫情影響，為防堵疫情，交通部觀光局持續暫停旅行業組團赴國外旅遊及接待來台觀光團體之入境，該客戶雖遭逢疫情受創，惟仍趁疫情時積極轉型，除維持東南亞之地域外，另將產品線慢慢拓展往日本市場，逐步開拓亞洲各地區，故於 112 年開始與台虎交易，並於轉型後積極搶攻台虎新增之越南峴港、越南富國島、日本福島等定期航班之包銷，使得 113 年第二季進入銷貨前十大客戶名單，整體而言，台灣虎航對該客戶 110~112 年度及 113 年第二季之營業收入變化情形尚屬合理。

(3)是否有銷售集中之風險

該公司之主要業務項目係屬航空業週邊之下游產業，由於航空運輸服務業屬大眾運輸之一環，其銷售對象為一般消費大眾、旅遊業者及快遞業者，往來客戶眾多，且單一銷貨客戶除華信航空外均無占當年度承作業務金額 10%以上者。110 及 111 年度因新冠肺炎疫情影響，該公司為保障股東權益，因應市場變化積極調整營運模式，致使對華信航空銷貨占營業收入比率上升，惟該部分係疫情影響所致之暫時性情事，111 年 10 月起邊境開放，國際航班復飛，疫苗覆蓋率提升及疫情回穩後，華信於 112 年度已退出銷貨前十大客戶名單，顯見 110 及 111 年度營業收入過度集中於華信航空為疫情影響暫時性之情事，且 112 年度起單一銷售客戶占比均不超過 10%，故無營運中斷之風險，亦無損及股東權益之疑慮。

(4)發行公司之銷售政策

110 及 111 年度受到嚴重特殊傳染性肺炎疫情影響，全球航空業遭受到首波衝擊，該公司也受到嚴重影響，故其盡可能減少運力以降低成本，同時也採取相關應變措施，包括執行包機航班，以創造營收，此外，也著手研擬市場回暖執行計畫。由於航空運輸業是經濟復甦中至關重要之環節，該公司已做好萬全準備，並隨著疫苗接種率的上升及旅行限制的逐步解除，航空業迎來了復甦和成長，並隨著經濟重振的曙光，恢復旅遊市場的榮景。

為持續加強服務品質及維持競爭力，該公司將於民國 110 年至 116 年間陸續引進新機，新機隊運能將運用於拓展新旅遊點，且持續增班現有航線並開發二、三線航點，為旅客提供更綿密的航網，以便利其不同點進出與行程規劃，並調整航線與航班來優化班表，提升產品競爭性，帶動平均載客率並擴大市佔率；同時，根據市場供需，藉品牌好感度與信賴度，調整票價以追求整體營收與獲利的最大化。另配合該公司機隊規劃引進時程，陸續調整機型，除執行汰舊換新計畫外，亦可將現有機隊升級，維持機齡年輕化降低維修成本，亦可強化機隊運能；同時，該公司亦積極拓展網路行銷，促進旅客消費之便捷性，以吸引更多網路消費者，並與旅行社業者合作經營不定期包機業務，於旅遊旺季期間視市場需求酌予增班，且持續推廣台灣虎航精緻旅遊及強化個人旅遊產品內容及服務品質。

3.最近期及最近三個會計年度各主要供應商名稱、進貨淨額占當年度進貨淨額百分比及其金額，並分析主要供應商之變化情形

(1)各主要供應商名稱、進貨淨額占當年度進貨淨額百分比及其金額

單位：新臺幣千元；%

項目	110 年度				111 年度				112 年度				113 年截至第二季			
	名稱	金額	%	與發行人關係	名稱	金額	%	與發行人關係	名稱	金額	%	與發行人關係	名稱	金額	%	與發行人關係
01	Sky High XLVII	352,636	16.16	無	Sky High XLVII	407,608	12.95	無	台灣中油	1,361,255	18.06	無	台灣中油	877,084	17.54	無
02	中銀航空租賃	246,837	11.31	無	Sky High 117	323,631	10.28	無	ENEOS	608,075	8.07	無	ENEOS	378,013	7.56	無
03	酷航	212,807	9.75	無	中銀航空租賃	274,306	8.72	無	Sky High XLVII	498,163	6.61	無	桃園航勤	263,379	5.27	母 公 司 之 子 公 司
04	Sky High 117	138,206	6.33	無	中華航空	244,831	7.78	母 公 司	Sky High 117	446,742	5.93	無	Sky High XLVII	258,811	5.17	無
05	中華航空	137,296	6.29	母 公 司	酷航	240,628	7.65	無	中華航空	355,805	4.72	母 公 司	中華航空	245,973	4.92	母 公 司
06	YALL	122,885	5.63	無	台灣中油	172,553	5.48	無	桃園航勤	343,167	4.55	母 公 司 之 子 公 司	日本航空	234,914	4.70	無
07	JSA	120,213	5.51	無	YALL	134,805	4.28	無	日本航空	317,582	4.21	無	Idemitsu	198,269	3.96	無
08	Sky High LV	115,303	5.28	無	JSA	132,591	4.21	無	中銀航空租賃	293,570	3.90	無	Sky High 117	195,962	3.92	無
09	SIA	81,282	3.73	無	Sky High LV	131,876	4.19	無	Cosmo	254,675	3.38	無	Vmo	187,053	3.74	無
10	Navitaire	72,839	3.34	無	SIA	128,701	4.09	無	Idemitsu	236,740	3.14	無	Sky High 119	144,494	2.89	無
	小計	1,600,304	73.33	-	小計	2,191,530	69.63	-	小計	4,715,774	62.57	-	小計	2,983,952	59.67	-
	其他	581,633	26.67	-	其他	955,739	30.37	-	其他	2,820,003	37.43	-	其他	2,017,405	40.33	-
	進貨淨額	2,181,937	100.00	-	進貨淨額	3,147,269	100.00	-	進貨淨額	7,535,777	100.00	-	進貨淨額	5,001,357	100.00	-

資料來源：該公司提供。

(2)最近期及最近三個會計年度各主要供應商之變化情形

台灣虎航公司屬於民用航空運輸業，主要提供客運服務、貨運服務、及地勤代理等，而上述服務之主要採購項目則包括航空燃料、航空器租賃、航空器修護、地勤服務、航空站機坪作業、航空站起降落及領空飛越權等。110~112 年度及 113 年截至第二季進貨淨額分別為 2,181,937 千元、3,147,269 千元、7,535,777 千元及 5,001,357 千元，前十大供應商之進貨金額占各年度進貨淨額之比重分別為 73.33%、69.63%、62.57%及 59.67%，茲就該公司 110~112 年度及 113 年截至第二季之前十大供應商變化情形分析如下：

A. Sky High XLVII Leasing Company Limited (以下簡稱 Sky High XLVII)，負責人：Zhidong Wang，資本額：1 歐元，公司地址：2 Grand Canal Square, Grand Canal Harbour, Dublin 2 Grand Canal Harbour, 662881, Ireland。

Sky High XLVII 於民國 104 年 6 月 30 日創立，Sky High XLVII 為中國工商銀行(股票代號上交所：601398)旗下子公司，主要從事飛機租賃業務，因低成本航空營運模式主要係向租賃公司承租飛機，因民航機之造價昂貴，實務上多採租賃公司直接向波音和空中巴士等製造商採購飛機後租給航空公司，故該公司向中國工商銀行旗下子公司 SKY High XLVII 承租營業用飛機，該公司民國 104 年度與其開始交易。

該公司對其採購之項目為三架租機，分別為空中巴士 A-320 機號 B-50008、B-50011 及 B-50015，110~112 年度及 113 年截至第二季對 Sky High XLVII 進貨金額分別為 352,636 千元、407,608 千元、498,163 千元及 258,811 千元，占各年度進貨淨額比例分別為 16.16%、12.95%、6.61%及 5.17%，110~112 年度及 113 年截至第二季分別為第一大、第一大、第三大及第四大供應商，變化金額主要受到美金匯率、航班數、機齡及利率影響，主係因租金為美金計價且受利率影響，又該公司進貨金額含維修準備金，其費用與航班數及機齡相關。111 年度進貨金額較 110 年度增加，主係因執飛濕租國內離島航線班次增加再加上 111 年 10 月國境開放致航班數提升導致維修成本提高以及美元升值影響，惟航空燃油因航班復飛逐漸成為該公司主要採購項目，致占比下降；112 年度進貨金額較 111 年度增加，主係受惠旅遊需求大復甦航班數大幅增加導致維修如機身檢查及換件等相關成本提高，惟同上述航空燃油之說明致占比及排名下降；113 年截至第二季進貨金額較去年同期 240,417 千元增加，主係該公司航班數持續增加導致維修成本提高及 113 年起美元受波動升值影響，亦同上述航空燃油之說明致占比及排名下降。整體而言，該公司對 Sky High XLVII 其進貨金額之變化主係受到航班數及總體經濟之影響，經評估其變化情形尚屬合理。

B. BOC Aviation Limited (以下簡稱中銀航空租賃)，負責人：ZHANG Xiaolu (張曉路)，資本額：美元 1,157,791 千元，公司地址：79 Robinson Road #15-01 Singapore 068897，公司網址：<https://www.bocaviation.com>。

Vmo Aircraft Leasing 38 (Ireland) Limited(以下簡稱 Vmo)，負責人：Deirdre Ní Chearbhaill，資本額：1 歐元，公司地址：57 Adelaide Road, First Floor, Dublin 2, DUBLIN, Ireland，公司網址：<https://vmoair.com/contact/>。

中銀航空租賃成立於民國 82 年，中銀航空租賃(股票代號港交所:2588)從中國銀行分拆而獨立上市，為亞洲最大的飛機租賃公司及全球第五大飛機租賃公司，目前擁有機型主要為空中巴士 A-320 系列及波音 737 系列，包括配備新技術的 A-320NEO 及 737 MAX 8 機型，並租賃予航空公司，該公司於民國 104 年度與其開始交易。

Vmo 於民國 112 年 9 月 4 日創立，為 Vmo Aircraft Leasing LLC 旗下子公司，主要從事飛機租賃業務，因低成本航空營運模式主要係向租賃公司承租飛機，因民航機之造價昂貴，實務上多採租賃公司直接向波音和空中巴士等製造商採購飛機後租給航空公司，故該公司向 Vmo Aircraft Leasing LLC 承租營業用飛機，該公司於民國 112 年度與其開始交易。

該公司對中銀航空租賃採購之項目為二架租機，分別為空中巴士 A-320 機號 B-50017 及 B-50018，110~112 年度及 113 年截至第二季對其進貨金額分別為 246,837 千元、274,306 千元、293,570 千元及 0 千元，占各年度進貨淨額比例分別為 11.31%、8.72%、3.90%及 0.00%，最近三年度及 113 年截至第二季分別為第二大、第三大、第八大供應商及退出前十大供應商，變化金額主要受到美金匯率、航班數、機齡及利率影響，主係因租金為美金計價且受利率影響，又該公司進貨金額含維修準備金，其費用與航班數及機齡相關。111 年度進貨金額較 110 年度增加，主係因執飛濕租國內離島航線班次增加再加上 111 年 10 月國境開放致航班數提升導致維修成本提高以及美元升值影響，惟航空燃油因航班復飛逐漸成為該公司主要採購項目，致占比及排名下降；112 年度進貨金額較 111 年度增加，主係受惠旅遊需求大復甦航班數大幅增加導致維修如機身檢查及換件等相關成本提高，惟同上述航空燃油之說明致占比及排名下降；113 年截至第二季進貨金額較去年同期 161,659 千元減少，主係中銀航空租賃將上述該公司承租 2 架飛機所有權於 112 年 11 月移轉予 113 年截至第二季第九大供應商 Vmo，惟此二架飛機將仍依原租約所訂條件繼續租予該公司營運至原租期屆滿，故租賃之出租人異動而使得該公司對中銀航空租賃之進貨淨額、占比下降且退出前十大供應商。整體而言，該公司對中銀航空租賃其進貨金額之變化主係受到航班數及總體經濟以及出租人異動之因素，經評估其變化情形尚屬合理。

110~112 年度及 113 年截至第二季對 Vmo 進貨金額分別為 0 千元、0 千元、46,999 千元及 187,053 千元，占各年度進貨淨額比例分別為 0%、

0%、0.62%及 3.74%，為 113 年截至第二季第九大供應商。112 年度進貨金額較 111 年度增加，主係中銀航空租賃將上述該公司承租二架飛機所有權於 112 年 11 月移轉予 Vmo，故租賃之出租人異動而使得該公司對 Vmo 之進貨淨額及占比上升；113 年進貨金額截至第二季較去年同期 0 千元增加，主係同上述出租人異動之因素致進貨淨額、占比及排名上升。整體而言，該公司對 Vmo 其進貨金額之變化主係出租人異動之因素，經評估其變化情形尚屬合理。

C. Scoot Pte. Ltd. (前身為欣豐虎航 Tiger Airways Singapore Pte Ltd；以下簡稱酷航)，負責人：Leslie Thng，公司地址：4 Airline Road Changi Airport Singapore 819825，公司網址：[https:// www.flyscoot.com](https://www.flyscoot.com)。

酷航及欣豐虎航係新加坡航空旗下之低成本航空公司，酷航成立於民國 100 年 11 月 1 日，專營自新加坡出發之中長途航線，另欣豐虎航成立於民國 102 年 12 月 12 日，主要經營新加坡出發之短中途航線。民國 102 年 12 月華航集團宣布將進軍低成本航空市場，為藉重欣豐虎航在低成本航空經營之經驗，故與欣豐虎航合資成立台灣虎航，惟為使華航集團綜效最大化及合理運用資源，華航與欣豐虎航於民國 106 年 1 月達成協議，由華航購回欣豐虎航持有台灣虎航 10% 股權；後續新加坡航空為整合集團資源，於民國 106 年 7 月 25 日將旗下子公司欣豐虎航與酷航合併，合併後欣豐虎航結束營業並以酷航之單一品牌營運，該公司於民國 103 年度與其開始交易。

該公司對其採購之項目為二架租機，分別為空中巴士 A-320 機號 B-50003 及 B-50007，110~112 年度及 113 年截至第二季對酷航進貨金額分別為 212,807 千元、240,628 千元、145,033 千元及 0 千元，占各年度進貨淨額比例分別為 9.75%、7.65%、1.92%及 0.00%，110 年度及 111 年度分別為第三大、第五大供應商，自 112 年度起退出前十大供應商，變化金額主要受到美金匯率、航班數、機齡及利率影響，主係因租金為美金計價且受利率影響，又該公司進貨金額含維修準備金，其費用與航班數及機齡相關。111 年度進貨金額較 110 年度增加，主係因執飛濕租國內離島航線班次增加再加上 111 年 10 月國境開放致航班數提升導致維修成本提高以及美元升值影響，惟航空燃油因航班復飛逐漸成為該公司主要採購項目，致占比及排名下降；112 年度進貨金額較 111 年度減少且占比下降及退出前十大，主係機號 B-50003 及 B-50007 分別於 112 年 8 月及 10 月租期屆滿不再續租所致。整體而言，該公司對酷航其進貨金額之變化主係受到航班數及總體經濟以及租期屆滿所致，經評估其變化情形尚屬合理。

D. Sky High 117 Leasing Company Limited (以下簡稱 Sky High 117)，負責人：Zhidong Wang，資本額：1 歐元，公司地址：2 Grand Canal Square, Grand Canal Harbour, Dublin 2 Grand Canal Harbour, 662881, Ireland。

Sky High 117 於民國 109 年 1 月 21 日創立，Sky High 117 為中國工商銀行旗下子公司，主要從事飛機租賃業務，因低成本航空營運模式主要係向租賃公司承租飛機，因民航機之造價昂貴，實務上多採租賃公司直接向波音和空中巴士等製造商採購飛機後租予航空公司，故該公司向中國工商銀行旗下子公司 Sky High 117 承租營業用飛機，該公司民國 110 年度與其開始交易。

該公司向其承租三架新型空中巴士 A-320neo，機號為 B-50021、B-50022 及 B-50025，分別於 110 年 3 月、7 月交機及 111 年 7 月交機，110~112 年度及 113 年截至第二季進貨金額為 138,206 千元、323,631 千元、446,742 千元及 195,962 千元，占各年度進貨淨額比例為 6.33%、10.28%、5.93%及 3.92%，最近三年度及 113 年截至第二季分別為該公司第四大、第二大、第四大及第八大供應商，變化金額主要受到美金匯率、航班數、機齡及利率影響，主係因租金為美金計價且受利率影響，又該公司進貨金額含維修準備金，其費用與航班數及機齡相關。111 年度進貨金額較 110 年度增加，且占比及排名上升，主係陸續承租空中巴士致租金支出提高，且執飛濕租國內離島航線班次增加再加上 111 年 10 月國境開放致航班數提升導致維修成本提高暨美元升值影響；112 年度進貨金額較 111 年度增加，主係同上述陸續承租空中巴士致租金支出提高，且受惠旅遊需求大復甦航班數大幅增加導致維修如機身檢查及換件等相關成本提高，惟航空燃油因航班復飛逐漸成為該公司主要採購項目，致占比及排名下降；113 年截至第二季進貨金額較去年同期 187,397 千元增加，主係該公司航班數持續增加導致維修成本提高及 113 年起美元受波動升值影響，亦同上述航空燃油之說明致占比及排名下降。整體而言，該公司對 Sky High 117 其進貨金額之變化主係陸續承租空中巴士及受到航班數以及總體經濟之影響，經評估其變化情形尚屬合理。

E. 中華航空股份有限公司(以下簡稱中華航空)，負責人：謝世謙，資本額：新臺幣 60,515,407 千元，公司地址：桃園市大園區埔心里 16 鄰航站南路 1 號，公司網址：<https://www.china-airlines.com/>。

中華航空(股票代號：2610)於民國 48 年 09 月 17 日成立，係中華民國國籍航空公司之一，也是臺灣最大民用航空業者上市公司。主要轉運樞紐為桃園國際機場，總部則設於鄰近桃園國際機場的華航園區。目前以經營國際航線及兩岸航線為主（包含客運與貨運），航點遍布 30 個以上國家及地區，該公司民國 103 年度與其開始交易，係為該公司之母公司。

該公司與中華航空交易內容主要為航空器修護及其零件零售相關合營成本、修護成本、地勤成本及其他成本。110~112 年度及 113 年截至第二季該公司對中華航空進貨金額分別為 137,296 千元、244,831 千元、355,805 千元及 245,973 千元，占各年度進貨淨額比例分別為 6.29%、7.78%、4.72%及 4.92%，最近三年度及 113 年截至第二季分別為第五大、第四大、第五大及第五大供應商。111 年度進貨金額較 110 年度增加，且占比及排名上升，主係因執飛濕租國內離島航線班次增加再加上 111 年 10 月國境開放，相關維修保養隨之增加所致；112 年度進貨金額較 111 年度增加，主係受惠旅遊需求大復甦，各航點復飛，相關修護及地勤成本隨之增加所致，惟航空燃油因航班復飛逐漸成為該公司主要採購項目，致占比及排名下降；113 年進貨金額截至第二季較去年同期 161,464 千元增加，主係該公司持續增加航班數，同上述相關修護及地勤成本隨之增加所致，惟占比變動不重大且維持第五大供應商。整體而言，該公司對中華航空其進貨金額之變化主係航線班次增加之因素，進而導致相關修護及地勤成本隨之增加，經評估其變化情形尚屬合理。

- F. Yanshui Aviation Leasing Limited (以下簡稱 YALL)，負責人：ROB MORGAN，公司地址：32 Molesworth Street Dublin 2 Ireland，公司網址：<https://www.smbc.aero/>。

YALL 為 Sky Aviation Leasing International Limited(後更名為 CHRONOS LEASING HOLDCO LTD)旗下之孫公司，於民國 107 年由 SMBC Aviation Capital Limited (以下簡稱：SMBC) 之子公司 Goshawk Managemant Ltd (以下簡稱：Goshawk) 收購。SMBC 為全球最大的飛機租賃公司之一，總部位於都柏林國際金融服務中心，並全球設有分支機構，擁有 300 多名員工；而 Goshawk 則為商用飛機租賃的公司，在愛爾蘭都柏林和香港設有辦事處，於民國 111 年由 SMBC 收購。該公司於民國 104 年度與其開始交易。

該公司對其採購之項目為一架租機，為空中巴士 A-320 機號 B-50005，於 113 年 4 月 2 日起因 SMBC 集團整併調整，該架飛機直接由 SMBC 持有，依原租約所訂條件繼續租予該公司。110~112 年度及 113 年截至第二季對 YALL 進貨金額分別為 122,885 千元、134,805 千元、191,252 千元及 91,593 千元，占各年度進貨淨額比例分別為 5.63%、4.28%、2.54%及 1.83%，110 年度及 111 年度分別為第六大、第七大供應商，自 112 年度起退出前十大供應商，變化金額主要受到美金匯率、航班數、機齡及利率影響，主係因租金為美金計價且受利率影響，又該公司進貨金額含維修準備金，其費用與航班數及機齡相關。111 年度進貨金額較 110 年度增加，主係因執飛濕租國內離島航線班次增加再加上 111 年 10 月國境開放致航班數提升導致維修成本提高暨美元升值影響，惟航空燃油因航班復飛逐漸成為該公司主要採購項目，致占比及排名下降；112 年度進貨金額較 111 年度增加，主係受惠旅遊需求大復甦航班數大幅增加導致維修如機身檢查及換件等

相關成本提高，惟同上述航空燃油之說明致占比下降且退出前十大供應商；113 年進貨金額截至第二季較去年同期 57,176 千元上升，主係該公司航班數持續增加導致維修成本提高及 113 年起美元受波動升值影響，惟占比變動不重大。整體而言，該公司對 YALL 其進貨金額之變化主係受到航班數以及總體經濟之影響，經評估其變化情形尚屬合理。

G. JSA INTERNATIONAL U.S. HOLDINGS, LLC.(以下簡稱 JSA)，負責人：Kevin McDonald，公司地址：909 Montgomery Street Suite 500 San Francisco, CA 94133，公司網址：<https://www.jsa.com>。

JSA 為三菱日聯金融集團旗下之孫公司(股票代號東證 1 部：8306)，提供商用飛機出租之全方位服務，在舊金山、都柏林、圖盧茲、新加坡、北京和利馬，JSA 管理的機隊超過 228 架飛機，其中包含空中巴士及波音，在 28 個國家地區，租賃給 55 家的航空公司，該公司於民國 104 年度與其開始交易。

該公司對其採購之項目為一架租機，為空中巴士 A-320 機號 B-50006，110~112 年度及 113 年截至第二季對 JSA 進貨金額分別為 120,213 千元、132,591 千元、179,806 千元及 94,971 千元，占各年度進貨淨額比例分別為 5.51%、4.21%、2.39%及 1.90%，110 年度及 111 年度分別為第七大、第八大供應商，自 112 年度起退出前十大供應商，變化金額主要受到美金匯率、航班數、機齡及利率影響，主係因租金為美金計價且受利率影響，又該公司進貨金額含維修準備金，其費用與航班數及機齡相關。111 年度進貨金額較 110 年度增加，主係因執飛濕租國內離島航線班次增加再加上 111 年 10 月國境開放致航班數提升導致維修成本提高暨美元升值影響，惟航空燃油因航班復飛逐漸成為該公司主要採購項目，致占比及排名下降；112 年度進貨金額較 111 年度增加，主係受惠旅遊需求大復甦航班數大幅增加導致維修如機身檢查及換件等相關成本提高，惟同上述航空燃油之說明致占比且退出前十大供應商；113 年截至第二季進貨金額較去年同期 83,294 千元上升，主係該公司航班數持續增加導致維修成本提高及 113 年起美元受波動升值影響，惟占比變動不重大。整體而言，該公司對 JSA 其進貨金額之變化主係受到航班數以及總體經濟之影響，經評估其變化情形尚屬合理。

H. Sky High LV Leasing Company Limited (以下簡稱 Sky High LV)，負責人：HE XINRAN，資本額：1 歐元，公司地址：2 Grand Canal Square, Grand Canal Harbour, Dublin 2 Grand Canal Harbour, 662881, Ireland。

Sky High LV 於民國 104 年 9 月 25 日創立，Sky High LV 為中國工商銀行旗下子公司，主要從事飛機租賃業務，因低成本航空營運模式主要係向租賃公司承租飛機，因民航機之造價昂貴，實務上多採租賃公司直接向波音和空中巴士等製造商採購飛機後租給航空公司，故該公司向中國工商銀行旗下子公司 Sky High LV 承租營業用飛機，該公司民國 105 年度與其開始交易。

該公司對其採購之項目為一架租機，為空中巴士 A-320 機號 B-50016，110~112 年度及 113 年截至第二季對 Sky High LV 進貨金額分別為 115,303 千元、131,876 千元、171,352 千元及 82,696 千元，占各年度進貨淨額比例分別為 5.28%、4.19%、2.27%及 1.65%，110 年度及 111 年度分別為第八大、第九大供應商，自 112 年度起退出前十大供應商，變化金額主要受到美金匯率、航班數、機齡及利率影響，主係因租金為美金計價且受利率影響，又該公司進貨金額含維修準備金，其費用與航班數及機齡相關。111 年度進貨金額較 110 年度增加，主係因執飛濕租國內離島航線班次增加再加上 111 年 10 月國境開放致航班數提升導致維修成本提高暨美元升值影響，惟航空燃油因航班復飛逐漸成為該公司主要採購項目，致占比及排名下降；112 年度較 111 年度增加，主係受惠旅遊需求大復甦航班數大幅增加導致維修如機身檢查及換件等相關成本提高，惟同上述航空燃油之說明致占比下降且退出前十大供應商；113 年截至第二季進貨金額較去年同期 82,200 千元差異及占比變動不重大。整體而言，該公司對 Sky High LV 其進貨金額之變化主係受到航班數以及總體經濟之影響，經評估其變化情形尚屬合理。

- I. Sia Engineering Company Limited(以下簡稱 SIA)，負責人：TANG KIN FEI，資本額：新幣 420,044 千元，公司地址：31 Airline Road, Singapore 819831，公司網址：<https://www.siaec.com.sg/>。

新航工程有限公司(股票代號新交所：S59)成立於民國 81 年，為飛機維護、維修及檢修之業界領導公司，擁有 20 多個適航機構的認證，包括新加坡的 6 個機庫和菲律賓的 3 個機庫，為全球超過 80 家航空公司的飛機提供服務。為新加坡上市公司。

該公司對其採購之項目為飛機工程管理規劃及航材修護，110~112 年度及 113 年截至第二季對 SIA 進貨金額分別為 81,282 千元、128,701 千元、127,772 千元及 80,140 千元，占各年度進貨淨額比例分別為 3.73%、4.09%、1.70%及 1.60%，110 年度及 111 年度分別為第九大、第十大供應商，自 112 年度起退出前十大供應商。111 年度進貨金額較 110 年度增加，主係因 111 年度 3 月及 7 月交付二架新型空中巴士 A-320neo 機號 B-50023 及 B-50025 致該公司客機提升至 15 架，故提高維修保養需求，惟航空燃油因航班復飛逐漸成為該公司主要採購項目，致排名下降，惟占比變動不重大；112 年度進貨金額與 111 年度差異不重大，惟同上述航空燃油之說明致占比下降且退出前十大供應商；113 年截至第二季進貨金額較去年同期 63,264 千元增加，主係因 112 年度 9 月及 12 月交付二架新型空中巴士 A-320neo 機號 B-50026 及 B-50027 進行汰舊換新，維修保養金額隨之提升，惟占比變動不重大。整體而言，對 SIA 之進貨金額變動主要隨飛機保養修護之排程及飛機架數變動，經評估其變化情形尚屬合理。

J. Navitaire LLC (以下簡稱 Navitaire)，負責人：Helene Eingel，公司地址：333 South 7th Street Suite 1700 Minneapolis, MN 55402-2443 United States，公司網址：<https://www.siaec.com.sg/>。

Navitaire 成立於民國 82 年，是跨國 IT 提供商 Amadeus IT 集團的運輸行業技術服務子公司。Navitaire 主要為航空公司和鐵路公司提供旅客預訂，旅行商務，輔助收入和商品銷售以及收入核算和收入管理系統，該公司民國 103 年度與其開始交易。

該公司對其採購之項目為票務管理系統，110~112 年度及 113 年截至第二季對 Navitaire 進貨金額分別為 72,839 千元、67,678 千元、101,017 千元及 52,076 千元，占各年度進貨淨額比例分別為 3.34%、2.15%、1.34%及 1.04%，110 年度為第十大供應商，自 111 年度起退出前十大供應商。111 年度進貨金額較 110 年度減少，主係因 110 年度系統升級額外支付相關費用，111 年度回歸正常基本費率收費，惟航空燃油因航班復飛逐漸成為該公司主要採購項目，致占比下降且退出前十大供應商；112 年度進貨金額較 111 年度增加，主係因國境開放，旅客訂票踴躍，故其收費因流量提升而增加，惟占比變動不重大；113 年截至第二季進貨金額較去年同期 43,421 千元增加，主係該公司業績持續增長，訂票成長所致，惟占比變動不重大。整體而言，其變化情形主要依旅客訂票流量相關，經評估其變化情形尚屬合理。

K. 台灣中油股份有限公司(以下簡稱台灣中油)，資本額：新臺幣 130,100,000 千元，公司地址：高雄市楠梓區宏南里左楠路 2 號，公司網址：<https://www.cpc.com.tw>。

台灣中油(股票代號：1328)成立於民國 35 年，台灣中油是臺灣規模最大的石化能源公司，為中華民國經濟部所屬之國營事業機構，其事業版圖橫跨石油與天然氣的開採、煉製、產品行銷等完整供應鏈，該公司民國 104 年度與其開始交易。

該公司為航空服務業，台灣中油主要提供該公司客運貨機所需之航空燃油，於桃園機場設置之油槽，透過地下油管方式進行加油，空運成本主要來自於航空燃油，110~112 年度及 113 年截至第二季對台灣中油進貨金額分別為 20,609 千元、172,553 千元、1,361,255 千元及 877,084 千元，占各年度進貨淨額比例分別為 0.94%、5.48%、18.06%及 17.54%，110 年度因疫情影響台灣中油並未擠身前十大供應商之列，111 年度、112 年度及 113 年截至第二季分別為第六大、第一大及第一大供應商；111 年度進貨金額較 110 年度增加，且占比及排名上升，主係因執飛濕租國內離島航線班次增加再加上 111 年 10 月國境開放致航空燃油需求增加；112 年度進貨金額較 111 年度增加，且占比及排名上升，主係受惠旅遊需求大復甦，各航點復飛，航空燃油需求大幅增加所致；113 年截至第二季進貨金額較去年同期 538,029 千元增加，主係該公司持續增加航班數，同上述航空燃油需求

增加所致，惟占比變動不重大且維持第一大供應商。整體而言，其增減變動與航班數呈同向變動，經評估其變化情形尚屬合理。

- L. ENEOS Corporation(ENEOS 株式會社；前身為 JXTG Nippon Oil & Energy Corporation；以下簡稱 ENEOS)，負責人：Yamaguchi Atsuji，資本額：日圓 30,000,000 千元，公司地址：1-1-2 Otemachi, Chiyoda-ku, Tokyo 100-8162, Japan，公司網址：<https://www.eneos.co.jp/>。

ENEOS(股票代號東證 1 部：5001)，前身為民國前 23 年成立之日本石油(NIPPON OIL CORPORATION)，於民國 106 年與三菱石油(Mitshubishi Oil)整合為 JXTG Nippon Oil & Energy Corporation，並於在民國 109 年 6 月 27 日更名為 ENEOS。ENEOS 是日本最大的石油進口商和營銷商，也是日本第一大的石油精煉公司，擁有 9 家煉油平台，石油提煉能力每天超過 130 萬桶。ENEOS 在日本汽油市場占有 23% 的市占率，經營 13,100 多個加油站，該公司於民國 104 年度與其開始交易。

該公司對 ENEOS 採購項目為航空燃油，主要加油機場為日本國家之東京成田、東京羽田、新千歲、仁川國際、茨城百里、花卷國際、佐賀國際、及旭川機場，韓國國家之釜山金海國際及濟州國際機場，110~112 年度及 113 年截至第二季對新日本石油公司進貨金額分別為 0 千元、64,563 千元、608,075 千元及 378,013 千元，占該年度進貨淨額比例分別為 0%、2.05%、8.07%及 7.56%，110 年度因該公司因疫情政策暫緩飛往日本航班因此未採購航空燃油，自 112 年度起進入前十大供應商，皆為第二大供應商。111 年度進貨金額較 110 年度增加，且占比上升，主係因 111 年 10 月國境開放，日本旅遊需求年底提升，致航空燃油需求增加；112 年度進貨金額較 111 年度增加，且占比及排名上升，主係受惠旅遊需求大復甦，日本各航點復飛，航空燃油需求大幅增加所致；113 年進貨金額截至第二季較去年同期 258,270 千元增加，主係該公司持續增加日本航班，同上述航空燃油需求增加所致，惟占比變動不重大且維持第二大供應商。整體而言，其增減變動與航班數呈同向變動，經評估其變化情形尚屬合理。

- M. 桃園航勤股份有限公司(以下簡稱桃園航勤)，負責人：林祥生，資本額：新臺幣 700,000 千元，公司地址：桃園市大園區埔心里 16 鄰航勤北路 15 號，公司網址：<https://www.tias.com.tw>。

桃園航勤於民國 67 年 11 月 8 日成立，桃園航勤是臺灣目前最大的機場地勤服務公司，由中華民國交通部與中華航空、美國 UPS 航空（股份比為 45%、49%、6%）共同投資組成，主要負責桃園國際機場的地勤服務，在地勤業率先取得 ISO 9001 認證外，亦為國際航空運輸協會地勤委員會（GROUND HANDLING COUNCIL）會員公司，該公司於民國 103 年度與其開始交易。係為該公司母公司中華航空之子公司。

該公司對其採購之項目為桃園國際機場之地勤服務，110~112 年度及 113 年截至第二季對桃園航勤進貨金額分別為 12,967 千元、27,669 千元、343,167 千元及 263,379 千元，占各年度進貨淨額比例分別為 0.59%、0.88%、4.55%及 5.27%，自 112 年度起進入前十大供應商，分別為第六大及第三大供應商，變化金額主係因該公司將航機貨物、行李、郵件裝卸載、客艙內部清潔及服務用品整理等機下地勤服務委由桃園航勤，故與航班數同向變動。111 年度進貨金額較 110 年度增加，主係因執飛濕租國內離島航線班次增加再加上 111 年 10 月國境開放致航班數提升導致相關地勤服務需求增加，惟占比變動不大；112 年度進貨金額較 111 年度增加，且占比及排名上升，主係受惠旅遊需求大復甦航班數大幅增加導致相關地勤服務需求大幅增加；113 年截至第二季進貨金額較去年同期 106,056 千元增加，且排名上升，主係同上述地勤服務需求增加所致，惟占比變動不重大。整體而言，其增減變動與航班數呈同向變動，經評估其變化情形尚屬合理。

N. Japan Airlines Co., Ltd (日本航空株式会社；以下簡稱日本航空)，負責人：Mitsuko TOTTORI，資本額：日圓 539,541 百萬元，公司地址：Nomura Real Estate Bldg., 2-4-11 Higashi-Shinagawa, Shinagawa-ku, Tokyo，公司網址：<https://www.jal.co.jp/>。

日本航空公司(股票代號東證 1 部：9201)成立於民國 40 年，民國 42 年成為日本國家航空公司，主要提供業務為航班運輸服務、非預定運輸服務、飛機維修服務、地勤代理以及其他有關空運和飛機維護的業務，日本航空現時航點覆蓋亞洲、美洲、歐洲及大洋洲。日航四大樞紐分別是東京國際機場、大阪國際機場(國內線)，成田國際機場、關西國際機場(國際線)，該公司於民國 104 年度與其開始交易。

該公司對其採購之項目為航空站運務代理及機坪作業，110~112 年度及 113 年截至第二季對日本航空進貨金額分別為 943 千元、5,770 千元、317,582 及 234,914 千元，占各年度進貨淨額比例分別為 0.04%、0.18%、4.21%及 4.70%，自 112 年度起進入前十大供應商，分別為第七大及第六大供應商，其變化金額主係與日本航班數呈同向變動 111 年度進貨金額較 110 年度增加，主係因 111 年 10 月國境開放致日本航班數提升且該公司新增新千歲機場航點導致相關服務需求增加，惟占比變動不重大；112 年度進貨金額較 111 年度增加，且占比及排名上升，主係受惠旅遊需求大復甦，日本航班數大幅增加且新增新潟機場、高知機場及秋田機場等航點導致相關服務需求大幅增加；113 年截至第二季進貨金額較去年同期 77,008 千元增加，且排名上升，主係同上述日本航班數增加及新增福島機場航點致相關服務需求增加，惟占比變動不重大。整體而言，其增減變動與日本航班數及航點呈同向變動，經評估其變化情形尚屬合理。

O. Cosmo Oil Marketing Co., Ltd.(コスモ石油マーケティング株式会社；以下簡稱 Cosmo)，負責人：森田幸二，資本額：日圓 1,000,000 千元，公司地址：1-1-1, Shibaura, Minato-ku, Tokyo, Japan，公司網址：[https :
//www.cosmo-energy.co.jp/ja/top.html](https://www.cosmo-energy.co.jp/ja/top.html)。

Cosmo 成立於民國 104 年，負責油品銷售及車輛租賃，係日本上市掛牌公司 Cosmo Energy Holdings Co Ltd(股票代碼東證 1 部：5021)之子公司，總部設在日本東京，母公司為日本第三大石油精煉公司，是一家集原油開採、提煉、運輸、生產及銷售於一體的大型企業，主要經營石油和原油產品、精煉石油、潤滑油和原油產品、銷售原油產品，以及運輸服務供應等事業，該公司於民國 104 年度與其開始交易。

該公司對 Cosmo 採購項目為航空燃油，主要加油機場為大阪關西、名古屋中部及高知機場，該公司 110~112 年度及 113 年截至第二季對 Cosmo 進貨金額分別為 0 千元、25,178 千元、254,675 千元及 132,006 千元，占各年度進貨淨額比例分別為 0%、0.80%、3.38%及 2.64%，110 年度因該公司因疫情政策暫緩飛往日本航班因此未採購航空燃油，為 112 年度第九大供應商。111 年度進貨金額較 110 年度增加，主係因 111 年 10 月國境開放，日本旅遊需求年底提升，致航空燃油需求增加，惟占比變動不重大；112 年度進貨金額較 111 年度增加，且占比及排名上升，主係受惠旅遊需求大復甦，日本各航點復飛，航空燃油需求大幅增加所致；113 年進貨金額截至第二季較去年同期 122,013 千元增加，主係該公司持續增加日本航班，同上述航空燃油需求增加所致，惟占比變動不重大僅排名下降。整體而言，其增減變動與日本航班數呈同向變動，經評估其變化情形尚屬合理。

P. Idemitsu Kosan Co., Ltd.(出光興産株式会社；以下簡稱 Idemitsu)，負責人：Shunichi Kito，資本額：日圓 1683 億元，公司地址：1-2-1 Otemachi, Chiyoda-ku, Tokyo 100-8321，公司網址：[https :
//www.idemitsu.com/en/index.html](https://www.idemitsu.com/en/index.html)。

Idemitsu(股票代號東證 1 部：5019)成立於民國 29 年，總部位於日本東京，為日本第二大石油精煉公司。公司運營五大部門，燃料油部門、基礎化學品部門、高性能材料及高性能化學品部門、電力/可再生能源部門及礦產資源部門等，其中主要燃料油部門從事原油採購、石油煉製及成品油銷售、加油站/加氫站運營，產品包含汽油、煤油、重油、汽車潤滑油、工業用煤油、飛機及船舶用燃料等，該公司於民國 107 年度與其開始交易。

該公司對 Idemitsu 採購項目為航空燃油，主要加油機場為福岡、函館、岡山桃太郎、沖繩那霸、仙台、新潟、小松國際、秋田及福島機場，該公司 110~112 年度及 113 年截至第二季對 Idemitsu 進貨金額分別為 0 千元、4,185 千元、236,740 千元及 198,269 千元，占各年度進貨淨額比例分別為 0%、0.13%、3.14%及 3.96%，110 年度因該公司因疫情政策暫緩飛往日本航班因此未採購航空燃油，自 112 年度起進入前十大供應商，分別為第十

大及第七大供應商。111 年度進貨金額較 110 年度增加，主係因 111 年 10 月國境開放，日本旅遊需求年底提升，致航空燃油需求增加，惟占比變動不重大；112 年度進貨金額較 111 年度增加，且占比及排名上升，主係受惠旅遊需求大復甦，日本各航點復飛，航空燃油需求大幅增加所致；113 年截至第二季較去年同期 122,013 千元增加，且排名上升，主係該公司持續增加日本航班，同上述航空燃油需求增加所致，惟占比變動不重大。整體而言，其增減變動與日本航班數呈同向變動，經評估其變化情形尚屬合理。

Q. Sky High 119 Leasing Company Limited (以下簡稱 Sky High 119)，負責人：Zhidong Wang，資本額：1 歐元，公司地址：2 Grand Canal Square, Grand Canal Harbour, Dublin 2 Ireland, Dublin 2。

Sky High 119 於民國 109 年 1 月 20 日創立，Sky High 119 為中國工商銀行(股票代號上交所：601398)旗下子公司，主要從事飛機租賃業務，因低成本航空營運模式主要係向租賃公司承租飛機，因民航機之造價昂貴，實務上多採租賃公司直接向波音和空中巴士等製造商採購飛機後租給航空公司，故該公司向中國工商銀行旗下子公司 Sky High 119 承租營業用飛機，該公司民國 112 年度與其開始交易。

該公司對其採購之項目為二架租機，分別為空中巴士 A-320neo 機號 B-50026 及 B-50027，110~112 年度及 113 年截至第二季對 Sky High 119 進貨金額分別為 0 千元、0 千元、83,057 千元及 114,494 千元，占各年度進貨淨額比例分別為 0%、0%、1.10%及 2.89%，為 113 年截至第二季第十大供應商。110 年度及 111 年度主係未向 Sky High 119 承租營業用飛機；112 年度進貨金額較 111 年度增加，且占比上升，主係於 112 年度 9 月及 12 月交付二架新型空中巴士 A-320neo 機號 B-50026 及 B-50027 所致；113 年截至第二季進貨金額較去年同期 0 千元增加，且占比及排名上升，主係上述交付二架新型空中巴士之因素。整體而言，該公司對 Sky High 119 其進貨金額之變化主係承租營業用飛機之因素，經評估其變化情形尚屬合理。

(3)最近三年度及申請年度截至最近期止各主要供應商價格及條件之變化原因

該公司主要採購項目包括航空燃油、租機、機上/機下地勤服務、飛機修護、航空站起降落及領空飛越權費用等。航空燃油價格主要係受地緣政治、供給需求面及貨幣匯率等影響，租機價格依照合約執行主要受貨幣匯率影響，航空站起降落及領空飛越權費用價格依照當地政府規定辦理之，機上地勤服務、飛機修護價格主要係受飛行次數因素所影響，另除航空燃油外該公司經由評估市場行情及參酌過去採購紀錄，定期與供應商協商以爭取更有利的價格，並以品質、成本及交貨穩定性為優先衡量指標選擇適合之供應商，應尚無重大異常情事。

在交易條件方面，該公司與主要供應商均維持良好之合作關係，租機供應商交易條件主要為預付租機款；航空燃油、機上/機下地勤服務、飛機修護、航空站起降落及領空飛越權費用與主要供應商議定之付款天數則為預付或介於 15~60 天，交易條件尚無重大變化，且經抽核進貨交易相關憑證，尚未有交易條件訂定異常或未符合交易條件之情形，應尚無重大異常之情事。

(4) 是否有進貨集中風險

該公司為民用航空運輸業，主要採購項目包括航空燃料、航空器租賃、航空器修護、地勤服務、航空站機坪作業、航空站起降落及領空飛越權等，其中進貨項目為航空燃油、航空器租賃及修護為大宗；就航空燃油供應而言，110~112 年度及 113 年截至第二季對最大供應商為台灣中油，進貨金額分別為 20,609 千元、172,553 千元、1,361,255 千元及 877,084 千元，占各年度進貨淨額比例分別為 0.94%、5.48%、18.06%及 17.54%，該公司除國內機場如桃園、台中及高雄機場係由台灣石油供應飛行油料外，其餘則由各航線所至之國家地區機場向當地油品供應商購置燃油；就航空器租賃及修護而言，110~112 年度及 113 年截至第二季對最大供應商 Sky High XLVII 進貨金額分別為 352,636 千元、407,608 千元、498,163 千元及 258,811 千元，占各年度進貨淨額比例分別為 16.16%、12.95%、6.61%及 5.17%，主係在所有租機供應商中，向 Sky High XLVII 承租最多三架航空器且機齡相對高，惟該公司擁有多家租機供應商；就地勤服務、航空站機坪作業、航空站起降落及領空飛越權等相關項目而言，由於目前該公司飛機航點為國內、日本、韓國、澳門及東南亞，因此皆由各航線抵達地之航勤公司提供相關服務。故整體而言，該公司均維持二家以上之供應商，應尚無產生進貨集中風險之情事。

(5) 申請公司之進貨政策

該公司進貨政策主要來自於航空業務產生實際需求為主，其中航空燃油部分，於國內機場及各航線當地機場補充燃油；航空器租賃及修護則依使用年限及實際需求進行維修；地勤服務、航空站機坪作業、航空站起降落及領空飛越權等相關作業，則依航班實際飛機起降支付相關費用，部分供應商為特許行業且該公司均保持二家以上之供應商配合，應無供貨中斷風險，該公司最近三年度及 113 年截至第二季未有供貨中斷或短缺之情事，其進貨政策尚屬允當。

(二)最近期及最近三個會計年度，發行公司之財務報告及個體財務報告應收款項變動之合理性、備抵呆帳提列之適足性及收回可能性之評估，並與同業比較評估

1.最近期及最近三個會計年度發行公司之財務報告應收款項變動之合理性評估

該公司主要營業項目為旅客運輸服務及定期、不定期承攬國際包機業務與貨物及包裹之運送服務，該公司旗下並無其他子公司，故 110~112 年度及 113 年第二季之應收款項主要來自於該公司本身。

該公司為航空服務業，提供之客、貨運輸服務主要對象為旅遊業者及一般社會大眾，該公司對旅遊業者之服務提供多採預收制度之方式收款；對一般社會大眾則以現金或信用卡方式做收款，故應收帳款之對象主係對關係人華信航空濕租收入及對大型信用卡公司及地勤代理之應收款項。以下茲就最近期及最近三個會計年度財務報告之應收款項加以評估：

單位：新臺幣千元；%；次；天

項目 \ 年度	110年度(註)	111年度	112年度	113年第二季
營業收入淨額	244,225	1,314,827	12,468,336	8,214,468
應收票據	-	-	-	-
應收帳款	723	76,188	211,022	308,590
應收帳款-關係人	910	55,299	60	863
應收款項總額	1,633	131,487	211,082	309,453
備抵呆帳提列數	-	-	-	-
應收款項淨額	1,633	131,487	211,082	309,453
備抵損失提列比率(%)	-	-	-	-
應收款項週轉率(次)	33.96	19.75	72.79	63.12
應收款項週轉天數(天)	11	19	6	6
授信條件	1.一般客戶：預收~月結 30 天收款。 2.關係人：平均收款期間為一至兩個月不等			

資料來源：該公司經會計師查核簽證或核閱之財務報告。

註：110年度由於該公司對京艷國際1,040千元之其他應收款提列足額備抵呆帳，故有其他應收款-備抵呆帳1,040千元。

(1)財務報告

該公司 110~112 年度及 113 年第二季之營業收入淨額分別為 244,225 千元、1,314,827 千元、12,468,336 千元及 8,214,468 千元；應收款項總額則分別為 1,633 千元、131,487 千元、211,082 千元及 309,453 千元。該公司主係從事旅客運輸服務及定期、不定期承攬國際包機業務及貨物及包裹之運送服務，111~112 年度及 113 年前二季營業收入較去年同期之成長率分別為 438.37%、848.29%及 50.08%，皆呈現上漲趨勢，主係 110 年度因受新型冠狀肺炎疫情影響，中央流行疫情指揮中心將亞洲各國旅遊疫情提升至第三級警告，要求國內航空配合政府政策進行停飛或減班，並限制觀光組團赴國外旅遊及接待來台觀光團體入境，致該公司航班幾乎全面取消，該公司雖進行濕租營運、

企業包機、微旅行及航空體驗營等開源措施，仍無法大幅提升營收，加上 110 年 5 月中旬起，因國內疫情爆發，全國提升至第三級防疫警戒，僅保留維生、秩序維持、必要性服務、醫療及公務所需之外，其餘營業及公共場域關閉，國內濕租需求大幅減少，故該公司航班搭乘人次由 109 年度 344,602 人次下滑至 110 年度 1,566 人次；111 年度則開始隨著疫苗施打率逐漸提升，民眾國內離島旅遊意願增加，加上關係企業華信航空國內載運運能不足，該公司因而濕租飛機予華信航空，並增加金門航線濕租班次，致使營業收入較去年同期成長，應收款項亦相對去年同期上升，增加至 131,487 千元；112 年度則隨著疫情趨緩，觀光旅遊業逐漸復甦，國外旅遊人數開始增加，根據民航局統計資料顯示，該公司航班搭乘人次由 111 年度 151,717 人次增加至 112 年度 2,202,378 人次，加以受日本機場因邊境開放初期人力不足影響，各航空公司可執飛之航班數有限，在需求大於供給下，票價亦相對上漲，加以各航班陸續復飛，使該公司地勤代理業務收入亦隨之回升，致該公司 112 年度營業收入較去年同期大幅增加，應收帳款亦隨之增加至 211,082 千元，足見旅客的航班需求明顯提升；113 年前二季則延續疫情後時代旅遊需求增加之趨勢，國際旅遊人數攀升，該公司執飛國際航班架次同步上升，依據民航統計年報該公司之飛行架次由 112 年 6 月之 6,033 架次，成長至 113 年 6 月之 9,099 架次，載客數則由 112 年 6 月之 883,749 人次，成長至 113 年 6 月之 1,423,358 人次，另該公司亦配合旅遊趨勢動態調整航點及航線，新增台北-福島、高雄-茨城、高雄-那霸等日本航線，以及東南亞區域加開普吉島、富國島等航點，吸引東北亞及東南亞深度旅遊之客群，同時為積極拓展日本市場，而進行一系列推廣及行銷宣傳計劃，並邀請日本知名女星擔任日本品牌大使，致該公司 113 年前二季之營業收入較去年同期增加，應收帳款亦由 112 年第二季之 145,028 千元增加至 113 年第二季之 309,453 千元，其中應收信用卡款項金額為 222,505 千元，占該期應收帳款 71.90%，顯見台灣虎航之航點擴增及行銷宣傳帶動整體機票銷售之應收款項成長。整體而言，隨國際間疫苗施打覆蓋率增加，疫情趨緩後，全球旅客間往來已逐漸恢復以往之態勢，同時疫情期間該公司亦展現了其適應和恢復能力，也為未來的發展奠定了堅實基礎。

該公司 110~112 年度及 113 年前二季之應收款項週轉率與收款天數分別為 33.96 次、19.75 次、72.79 次及 63.12 次與 11 天、19 天、6 天及 6 天。該公司 111 年度較 110 年度應收款項週轉率減少，主係該年度雖仍受疫情影響，惟隨著疫苗施打率逐漸提升，民眾國內離島旅遊意願提升，加上關係企業華信航空國內載運運能不足，該公司因而濕租飛機予華信航空，並增加金門航線濕租班次，致使營業收入及應收帳款較去年同期成長，惟應收帳款成長幅度高於營業收入所致；加以政府於 111 年 9 月下旬頒布邊境開放措施，入境旅客僅須 7 天自主防疫，不須居家檢疫，同時取消先前頒布之禁團令，民眾可以參團出國，同時對外國旅客開放觀光，致該公司購票平台機票訂購量增加，應收信用卡款同步上升，惟部分航班係屬明年執飛之航班故未於年底全數認列銷貨收入，使 111 年度該公司應收款項週轉率下降至 19.75 次，週轉天

數上升至 19 天。112 年度則隨著疫情需緩，國外旅遊人數漸增加，使該公司機票營收大幅增加，由於該公司為航空服務業，提供之客、貨運輸服務主要對象為旅遊業者及一般社會大眾，對旅遊業者之收款多採預收制，一般社會大眾則以現金或信用卡方式收款，且信用卡款於 T+2 日即可收回款項，故雖該公司 112 年度之營收較去年同期上升，惟收款多以預收、現金及信用卡款項為主，致營業收入增加幅度遠大於應收帳款增加幅度，使 112 年度應收款項週轉率較增加至 72.79 次，應收款項週轉天數則下降至 6 天；113 年第二季則隨該公司配合旅遊趨勢動態調整航點及航線，新增高知、秋田、富國島、福島等航點，吸引東北亞及東南亞深度旅遊之客群，同時積極拓展日本市場使銷貨收入增加，惟銷貨收入增加幅度略低於應收帳款增加幅度，致使 113 年第二季應收帳款週轉率些微下滑。整體而言，該公司 110~112 年度及 113 年前二季之應收款項週轉率與收款天數變化情形尚屬合理。

綜上所述，該公司 110~112 年度及 113 年第二季隨著新冠疫情疫苗施打覆蓋率增加以及疫情趨緩，加以國門開放及禁團令之解除，以及航點及航線之積極擴張，使該公司已逐漸恢復過往之營運水準，其變化尚屬合理。

(2)與同業比較

該公司主要營業項目為旅客運輸服務及定期、不定期承攬國際包機業務及貨物及包裹之運送服務，考量該公司所處產業、業務性質及營業規模等因素，選擇從事客運、貨運、郵運之上市公司中華航空股份有限公司(股票代碼 2610；以下簡稱中華航空)；從事國際航線之定期及不定期航空客貨運輸業務之長榮航空股份有限公司(股票代碼 2618；以下簡稱長榮航空)；以及從事民用航空運輸業務之興櫃公司星宇航空股份有限公司(股票代碼 2646；以下簡稱星宇航空)，作為該公司之採樣同業。前述同業主要營業項目與該公司較為相近，皆有從事客運業務，作為該公司之採樣同業應屬合宜，茲分別就應收款項及週轉率比較分析如下：

單位：新臺幣千元

項目 \ 年度		110 年度		111 年度		112 年度		113 年前二季	
		個體	合併	個體	合併	個體	合併	個體	合併
營業收入淨額	台灣虎航	244,225	244,225	1,314,827	1,314,827	12,468,336	12,468,336	8,214,468	8,214,468
	中華航空	132,140,248	138,841,403	141,069,849	150,722,471	161,675,533	184,816,790	註	98,913,425
	長榮航空	95,331,905	103,872,359	127,142,232	138,068,607	187,812,709	200,356,523	註	107,289,352
	星宇航空	795,857	795,857	3,362,135	3,362,135	22,472,128	22,472,128	16,332,628	16,332,628
應收款項總額	台灣虎航	1,633	1,633	131,487	131,487	211,082	211,082	309,453	309,453
	中華航空	13,249,354	13,711,401	10,890,692	11,392,936	9,422,125	10,274,361	註	10,789,978
	長榮航空	8,723,261	10,217,552	8,426,740	10,463,954	9,412,360	12,056,847	註	13,467,101
	星宇航空	7,718	7,718	475,384	475,384	751,891	751,891	1,187,869	1,187,869

應收款項週轉率(次)	台灣虎航	33.96	33.96	19.75	19.75	72.79	72.79	63.12	63.12
	中華航空	11.63	11.76	11.69	12.01	15.92	17.06	註	18.78
	長榮航空	13.33	12.14	14.83	13.35	21.06	17.79	註	16.81
	星宇航空	158.96	154.91	13.92	13.92	36.62	36.62	33.68	33.68
應收款項週轉天數(天)	台灣虎航	11	11	19	19	6	6	6	6
	中華航空	32	32	32	31	23	22	註	20
	長榮航空	28	31	25	28	18	21	註	22
	星宇航空	3	3	27	27	10	10	11	11

資料來源：各公司經會計師查核簽證或核閱之財務報告。

註：採樣同業113年第二季並未出具會計師核閱之個體財務報告。

該公司 110~112 年度及 113 年第二季之營業收入淨額分別為 244,225 千元、1,314,827 千元、12,468,336 千元及 8,214,468 千元；應收款項總額則分別為 1,633 千元、131,487 千元、211,082 千元及 309,453 千元，與採樣同業相較，由於該公司資本額較採樣同業尚低，營運規模與其他採樣同業相較較小，故營業收入淨額與應收帳款總額較採樣同業低，尚無重大異常，另該公司 110~112 年度及 113 年第二季應收款項週轉率分別為 33.96 次、19.75 次、72.79 次及 63.12 次，應收款項收款日數分別為 11 天、19 天、6 天及 6 天。110~112 年度及 113 年前二季個體及合併應收款項週轉率均高於或介於採樣同業間，主係中華航空、長榮航空及星宇航空除客運業務外，尚有輔以貨運等其他業務，因其業務之多樣性之故，致其收款天數較長。該公司由於營收以客運為大宗，業務種類單純，加以該公司對旅行業者多採預收制，旅行社須先行預付定額之款項方再行預定所需之航班。整體而言，應收款項週轉率變動因各公司之營運模式及銷售市場並不完全相同，使得收款條件上略有差異，應尚屬合理，亦無重大異常之情形。

2.應收款項備抵損失提列之適足性

(1)備抵損失提列政策

該公司應收款項備抵呆帳之評估與提列係依據國際財務報導準則第九號之規定、依歷史經驗、信用評估及前瞻性資訊所做之分析，評估預期信用損失，並根據共同信用風險特性，將應收帳款分組評估如下：

A.信用卡公司、關係人、政府機關及其他，皆於每一報導日依據前條之規定進行評估。

B.該公司亦針對非信用卡公司及政府機關之款項進行個別評估，對已逾期之帳款考量收回之不確定性，逐筆討論預期信用損失。

C.綜合上述計算後，合計應認列減損損失=(A)+(B)

該公司為因應國際財務報導準則第九號適用，其應收票據及應收帳款之金融資產減損納入前瞻性資訊，亦即以應收帳款存續期間信用損失衡量，綜合評估整體應收款項可能減損之風險，若有減損跡象之款項，則依實際狀況作個別評估。經評估該公司訂有授信擔保品管理作業辦法，內含完整徵授信流程，以制定合理授信期間，並視交易現況調整，且客戶群歷年來收款情形良好，實際

發生呆帳金額甚微，故就該公司之營運情形及收款特性，經評估備抵呆帳提列政策尚屬合理。

(2)備抵損失提列之適足性

單位：新臺幣千元

項目	年度	110 年度(註一)		111 年度		112 年度		113 年第二季	
		個體	合併	個體	合併	個體	合併	個體	合併
備抵呆帳	台灣虎航	-	-	-	-	-	-	-	-
	中華航空	(204,481)	(235,560)	(230,350)	(261,445)	(225,830)	(257,453)	註二	(257,046)
	長榮航空	(10,139)	(140,940)	(4,928)	(42,797)	(9,867)	(118,278)	註二	(13,471)
	星宇航空	-	-	-	-	-	-	(305)	(305)
應收款項 總額	台灣虎航	1,633	1,633	131,487	131,487	211,082	211,082	309,453	309,453
	中華航空	13,249,354	13,711,401	10,890,692	11,392,936	9,422,125	10,274,361	註二	10,789,978
	長榮航空	8,723,261	10,217,552	8,426,740	10,463,954	9,412,360	12,056,847	註二	13,467,101
	星宇航空	7,718	7,718	475,384	475,384	751,891	751,891	1,187,869	1,187,869
備抵呆帳占應收帳 款總額比率(%)	台灣虎航	-	-	-	-	-	-	-	-
	中華航空	1.54%	1.72%	2.12%	2.29%	2.40%	2.51%	註二	2.38%
	長榮航空	0.12%	1.38%	0.06%	0.41%	0.10%	0.98%	註二	0.10%
	星宇航空	-	-	-	-	-	-	0.03%	0.03%

資料來源：各公司經會計師查核簽證或核閱之財務報告。

註一：110年度由於該公司對京艷國際1,040千元之其他應收款提列足額備抵呆帳，故有其他應收款-備抵呆帳1,040千元。

註二：採樣同業113年第二季並未出具會計師核閱之個體財務報告。

A.備抵呆帳提列之適足性

該公司 110~112 年度及 113 年第二季備抵呆帳金額均為 0 千元，占應收款項總額之比例均為 0%，主係由於該公司係屬航空產業，因其行業特性，主要服務對象為旅遊業者及一般社會大眾，該公司對旅遊業者多採預收制度之方式收款；對一般社會大眾則以現金或信用卡方式收款，故應收帳款主係對大型信用卡公司之應收信用卡款及對其他航空業者之地勤代理收入應收款為主，該公司 110~112 年度及 113 年第二季應收款項收款情形尚屬良好，主要客戶往來穩定，且過去發生呆帳之機率偏低，銷售客戶亦遵循往來應收帳款管理作業辦法進行管理，並嚴密控管期後收款，綜上所述，該公司備抵呆帳提列情形應尚屬適足。

B.與同業比較

與同業相較，該公司 110~112 年度及 113 年第二季之備抵呆帳餘額及備抵呆帳餘額占應收款項之比例均低於採樣同業中華航空、長榮航空及星宇航空，主係因該公司提供之客、貨運輸服務主要對象為旅遊業者及一般社會大眾，旅遊業者多採預收制，一般社會大眾則多以現金或信用卡方式支付為主，其款項收回無虞，故備抵呆帳餘額及備抵呆帳餘額占應收款項之比例較低，而星宇航空主營業務雖有客運及貨運，惟仍以客運收入為大宗，故 110~112 年度備抵呆帳餘額占應收款項比例與台虎

一致，而 113 年前二季雖有提列備抵呆帳，惟備抵呆帳餘額占應收款項之比例相對仍低於中華航空及長榮航空，另採樣同業中華航空及長榮航空除客運業務外，尚有貨運等其他業務，因其業務之多樣性，加上各公司營運規模、經營模式、歷史應收款項管理經驗及預期信用損失等相異所致，就該公司應收款項品質尚屬穩定，尚無發生重大無法收回之情事，故其備抵損失提列比率與採樣公司相較，並無重大異常之情事。

3.應收款項回收可能性之評估

單位：新臺幣千元

項目	113 年 6 月底金額	截至 113.9.30 之收回情形		截至 113.9.30 之未收回情形	
		金額	%	金額	%
應收票據	—	—	—	—	—
應收帳款	309,453	309,453	100.00	—	—
合計	309,453	309,453	100.00	—	—

資料來源：該公司提供

該公司113年6月30日之應收款項截至113年9月30日止已全數收回，經評估對該公司並未有財務業務上重大不利影響，故該公司應收款項收回情形，尚無重大異常情事。

(三)最近期及最近三個會計年度發行人之財務報告及個體財務報告存貨淨額變動之合理性、母子公司備抵存貨跌價損失與呆滯損失提列之適足性評估，並與同業比較評估。

1.最近期及最近三個會計年度存貨淨額變動之合理性

單位：新臺幣千元；次；天

年度 項目		110 年度	111 年度	112 年度	113 年 截至第二季
營業收入淨額(註 1)		1,740	153	193	—
營業成本		1,499	112	171	—
期末存 貨總額	商品存貨	63	5	4	—
備抵存貨跌價及呆滯 損失		—	—	—	—
期末存貨淨額		63	5	4	—
存貨週轉率(次)(註 2)		3.88	3.29	38.00	—
存貨週轉天數(天)		95	111	10	—

資料來源：該公司提供；110~112 年度及 113 年第二季經會計師查核簽證或核閱之個體財務報告。

註 1：營業收入及營業成本為存貨相關收入及成本，由該公司提供。

註 2：存貨週轉率及天數採年化方式。

該公司主要係屬航空服務業，主要業務項目係以航空客運為主，因受新冠肺炎疫情影響，該公司於 109 年 10 月份起增加商品存貨，並於網路通路販賣印有自有商標之商品，其存貨組成皆為商品存貨，且該公司尚無轉投資公司，以下茲就該公司 110~112 年度及 113 年截至第二季個體財務報告之存貨淨額變動合理性說明：

(1)最近期及最近三個會計年度發行公司財務報告存貨淨額變動之合理性

該公司於 109 年 10 月份起增加商品存貨，109 年 10 月前該公司免稅品委由樂陶負責，該公司僅提供飛機上的販售平台，以抽佣金的模式合作，因受疫情影響，部分班機停飛，機上旅客銳減，免稅品銷售停滯，為維持與客戶之間連結及增加曝光度，因此該公司將部分印有自有商標商品透過虎禮選平台販售。該公司 110~112 年度及 113 年截至第二季之存貨淨額分別為 63 千元、5 千元、4 千元及 0 千元，111 年度較 110 年度減少 58 千元，變動幅度為(92.06)%；112 年度較 111 年度減少 1 千元，變動幅度為(20.00)%；113 年截至第二季較 112 年度減少 4 千元，變動幅度為(100.00)%。其商品存貨內容起初主要為紀念商品、飛機模型及聯名款商品，112 年底僅為印有台灣虎航 logo 之口罩，113 年截至第二季已無商品存貨。主係該公司起初因疫情關係為維持與客戶之間連結及增加曝光度，因此將部分印有公司之商標商品透過虎禮選線上平台販售，因而產生存貨，隨著疫情逐漸趨緩，自 111 年 10 月 13 日起入境人員免除居家檢疫，班機復飛，為維持與客戶之間連結及增加曝光度透過線上販賣台灣虎航商標產品之目的已達成，未來將專注於客運服務、貨運服務及地勤代理。

存貨週轉率方面，110~112 年度及 113 年截至第二季之存貨週轉率分別為 3.88 次、3.29 次、38.00 次及 0.00 次，存貨週轉天數分別為 95 天、111 天、10 天及 0 天，111 年之存貨週轉率較 110 年度下降，平均銷貨天數上升，主係因該公司受疫情影響減少國際航班，品牌曝光效果有限，致存貨週轉率下降，存貨週轉天數上升；112 年之存貨週轉率較 111 年度上升，平均銷貨天數下降，因國境開放，班機復飛，疫情期間為維持與客戶之間連結及增加曝光度透過線上販賣台灣虎航商標產品之目的已達成，故庫存存貨已所剩無幾，惟因年中還有商品進出銷售導致相關成本有所變動再加上平均存貨金額極小所致；113 年第二季之存貨週轉率較 112 年度下降，平均銷貨天數上升，因基本無存貨及相關成本變動且 113 年截至第二季止已無商品存貨所致。

綜上所述，該公司 110~112 年度及 113 年第二季存貨淨額之變動及存貨週轉率暨週轉天數變化情形尚屬合理，經評估尚無重大異常之情形。

(2)與同業比較

單位：新臺幣千元；次；天

項目 \ 年度		110 年度		111 年度		112 年度		113 年 截至第二季	
		個體	合併(註 2)	個體	合併(註 2)	個體	合併(註 2)	個體	合併(註 2)
銷貨成本	台灣虎航 (註 1)	1,499	1,499	112	112	171	171	—	—
	中華航空	106,229,554	115,486,946	128,089,348	139,352,258	144,040,004	160,986,016	註 5	83,379,116
	長榮航空	77,641,840	84,547,735	110,113,767	118,356,717	149,908,637	157,079,650	註 5	83,268,149
	星宇航空	2,532,204	2,532,204	6,576,242	6,576,242	18,550,979	18,550,979	12,915,844	12,915,844
期末存貨總額	台灣虎航	63	63	5	5	4	4	—	—
	中華航空	9,814,900	註 3	12,061,474	註 3	12,951,840	註 3	註 5	註 3
	長榮航空	2,031,824	註 3	1,992,151	註 3	2,300,784	註 3	註 5	註 3
	星宇航空	266,648	266,648	399,081	399,081	1,080,863	1,080,863	註 3	註 3
期末存貨淨額	台灣虎航	63	63	5	5	4	4	—	—
	中華航空	8,380,327	8,814,975	10,568,039	10,775,467	10,476,961	10,678,706	註 5	10,880,897
	長榮航空	1,169,678	3,248,010	1,152,878	3,676,304	1,422,406	4,095,995	註 5	4,323,016
	星宇航空	266,648	266,648	399,081	399,081	1,080,863	1,080,863	1,309,472	1,309,472
存貨週轉率 (次)	台灣虎航	3.88	3.88	3.29	3.29	38.00	38.00	—	—
	中華航空	註 4	註 4	註 4	註 4	註 4	註 4	註 5	註 4
	長榮航空	註 4	註 4	註 4	註 4	註 4	註 4	註 5	註 4
	星宇航空	10.29	10.29	19.76	19.76	25.07	25.07	21.61	21.61
存貨週轉天數 (天)	台灣虎航	95	95	111	111	10	10	—	—
	中華航空	註 4	註 4	註 4	註 4	註 4	註 4	註 5	註 4
	長榮航空	註 4	註 4	註 4	註 4	註 4	註 4	註 5	註 4
	星宇航空	36	36	19	19	15	15	17	17

資料來源：該公司提供；各家公司 110~112 年度及 113 年第二季經會計師查核簽證或核閱之合併及個體財務報告。

註 1：該公司營業成本為商品存貨相關成本，由該公司提供。

註 2：該公司及星宇航空尚無轉投資公司，無編製合併財務報告，故合併財務報告欄位亦填列個體報告之金額。

註 3：採樣同業 110~112 年度及 113 年第二季經會計師查核簽證或核閱之合併或個體財務報告之期末存貨採淨額方式表達，無法取得備抵存貨跌價及呆滯損失相關資料。

註 4：採樣同業係屬航空運輸服務業，其存貨內容多屬維修之航空器材，並無與主要業務相關之存貨，故不適用存貨週轉率之計算。

註 5：採樣同業 113 年度第二季尚未出具經會計師核閱之個體財務報告。

與採樣同業相比，中華航空及長榮航空係屬航空運輸服務業及航空週邊產業，其存貨內容多屬自用之航空器材，並無與主要業務相關之存貨，故不適用存貨週轉率之計算。另該公司除 112 年度存貨週轉率及平均銷貨天數優於星宇航空，其餘年度均劣於星宇航空。惟星宇航空存貨分為機務用品、客艙服務用品及地勤用品與該公司透過網路販賣的自有商標商品性質不同，故無法比較，且該公司疫情後商品存貨庫存金額所剩不多，經評估尚無重大異常之情事。

2. 備抵存貨跌價損失及呆滯損失提列政策合理性及適足性之評估

(1) 備抵存貨跌價損失及呆滯損失之提列政策

該公司之存貨係以取得成本為入帳基礎，期末存貨評價除以庫齡評估呆滯損失外，亦以成本與淨變現價值孰低比較，並採逐項比較法，存貨減損評估以成本與淨變現價值孰低衡量。存貨自成本沖減至淨變現價值之金額，應於沖減時認列為費損。淨變現價值係指正常營業下之估計售價減除完成出售所需之估計成本後之餘額。茲將該公司之備抵存貨呆滯損失提列政策列示如下：

項目	存貨庫齡	
	<2 年	>2 年
商品存貨	成本與淨變現價值孰低	100%

資料來源：該公司提供。

該公司為嚴謹評估存貨價值，已於 109 年增訂「存貨之備抵跌價損失提列政策」。基於穩健保守及考量該公司銷售型態，存貨庫齡低於 2 年，於每月評估以成本與淨變現價值孰低衡量，並提列跌價損失，持有 2 年以上則將全額提列呆滯損失。綜合上述，該公司之備抵存貨跌價或呆滯損失之提列政策係考量商品特性及存貨使用狀態而得之，其提列政策應屬適當。

(2) 備抵存貨跌價及呆滯損失提列適足性之評估

單位：新臺幣千元；%

項目 \ 年度	110 年度	111 年度	112 年度	113 年 截至第二季
備抵存貨跌價及呆滯損失(A)	—	—	—	—
期末存貨總額(B)	63	5	4	—
提列比率(%) (A)/(B)	—	—	—	—

資料來源：該公司提供；110~112 年度及 113 年第二季經會計師查核簽證或核閱之財務報告。

該公司 110~112 年度及 113 年截至第二季備抵存貨跌價及呆滯損失提列比率皆為 0%。該公司存貨呆滯係依庫齡評價，其中存貨為商品存貨，730 天以下採淨變現價值評價，經評估其淨變現價值均高於存貨成本，故不擬提列

存貨跌價金額；且該公司並無庫齡二年以上商品，且 113 年截至第二季止已無商品存貨，故該公司尚無提列呆滯損失，應尚無重大異常。

經取得該公司之存貨成本與淨變現價值孰低法計算表及存貨庫齡明細，並依該公司所訂之呆滯提列比率核算，該公司無需提列備抵存貨跌價及呆滯損失，經評估尚屬合理。

(3)與同業比較

單位：新臺幣千元；%

項目	年度	110 年度		111 年度		112 年度		113 年 截至第二季	
		個體	合併(註 1)	個體	合併(註 1)	個體	合併(註 1)	個體	合併(註 1)
備抵存貨跌價及呆滯損失	台灣虎航	—	—	—	—	—	—	—	—
	中華航空	1,434,573	註 2	1,493,435	註 2	2,474,879	註 2	註 3	註 2
	長榮航空	862,146	註 2	839,273	註 2	878,378	註 2	註 3	註 2
	星宇航空	—	—	—	—	—	—	註 2	註 2
期末存貨總額	台灣虎航	63	63	5	5	4	4	—	—
	中華航空	9,814,900	註 2	12,061,474	註 2	12,951,840	註 2	註 3	註 2
	長榮航空	2,031,824	註 2	1,992,151	註 2	2,300,784	註 2	註 3	註 2
	星宇航空	266,648	266,648	399,081	399,081	1,080,863	1,080,863	註 2	註 2
期末存貨淨額	台灣虎航	63	63	5	5	4	4	—	—
	中華航空	8,380,327	8,814,975	10,568,039	10,775,467	10,476,961	10,678,706	註 3	10,880,897
	長榮航空	1,169,678	3,248,010	1,152,878	3,676,304	1,422,406	4,095,995	註 3	4,323,016
	星宇航空	266,648	266,648	399,081	399,081	1,080,863	1,080,863	1,309,472	1,309,472
提列比率(%)	台灣虎航	—	—	—	—	—	—	—	—
	中華航空	14.62	註 2	12.38	註 2	19.11	註 2	註 3	註 2
	長榮航空	42.43	註 2	42.13	註 2	38.18	註 2	註 3	註 2
	星宇航空	—	—	—	—	—	—	註 2	註 2

資料來源：該公司提供；各家公司 110~112 年度及 113 年第二季經會計師查核簽證或核閱之合併及個體財務報告。

註 1：該公司及星宇航空尚無轉投資公司，無編製合併財務報告，故合併財務報告欄位亦填列個體報告之金額。

註 2：採樣同業 110~112 年度及 113 年第二季經會計師查核簽證或核閱之合併或個體財務報告之期末存貨採淨額方式表達，無法取得備抵存貨跌價及呆滯損失相關資料。

註 3：採樣同業於 113 年度第二季尚未出具經會計師核閱之個體財務報告。

與採樣同業相比，該公司與星宇航空皆無提列備抵存貨跌價及呆滯損失，而中華航空及長榮航空個體財務報告雖有提列備抵存貨跌價及呆滯損失，惟其存貨內容多屬自用之航空器材，並無與主要業務相關之存貨，與該公司之存貨性質不同；另該公司疫情後商品存貨庫存金額所剩不多，經評估尚無重大異常之情事。

(4)存貨去化情形評估

該公司 113 年截至第二季止已無商品存貨，故不適用存貨去化情形評估。

綜上評估，該公司 110~112 年度及 113 年截至第二季存貨淨額、存貨週轉率及存貨週轉天數之變動情形尚屬合理、備抵存貨跌價損失及呆滯損失提列之適足性尚屬合理，經與同業相比尚無重大異常情事。

(四)發行人最近期及最近三個會計年度財務報告之業績概況

1.列表並說明最近期及最近三個會計年度財務報告營業收入、營業毛利及營業利益與同業比較情形

單位：新臺幣千元；%

分析項目	年度	110 年度	111 年度		112 年度		112 年 第二季	113 年 第二季	
	公司	金額	金額	成長率%	金額	成長率%	金額	金額	成長率%
營業收入	台灣虎航	244,225	1,314,827	438.37	12,468,336	848.29	5,473,233	8,214,468	50.08
	中華航空	138,841,403	150,722,471	8.56	184,816,790	22.62	89,885,005	98,913,425	10.04
	長榮航空	103,872,359	138,068,607	32.92	200,356,523	45.11	93,035,038	107,289,352	15.32
	星宇航空	795,857	3,362,135	322.45	22,472,128	568.39	9,881,188	16,332,628	65.29
營業毛利	台灣虎航	(2,450,438)	(2,378,192)	2.95	3,437,292	244.53	1,510,235	2,668,886	76.72
	中華航空	23,354,457	11,370,213	(51.31)	23,830,774	109.59	13,204,596	15,534,309	17.64
	長榮航空	19,324,624	19,711,890	2.00	43,276,873	119.55	20,515,731	24,021,203	17.09
	星宇航空	(1,736,347)	(3,214,107)	(85.11)	3,921,149	222.00	1,839,360	3,416,784	85.76
營業利益	台灣虎航	(2,779,298)	(2,806,435)	(0.98)	2,368,425	184.39	1,082,587	2,107,886	94.71
	中華航空	14,968,035	2,584,734	(82.73)	10,157,421	292.98	6,592,564	8,067,738	22.38
	長榮航空	10,357,844	9,797,991	(5.41)	29,566,265	201.76	14,035,577	16,722,804	19.15
	星宇航空	(3,186,634)	(5,104,012)	(60.17)	479,498	109.39	190,704	1,376,362	621.73

資料來源：各公司經會計師查核簽證或核閱之財務報告。

該公司成立於 103 年 4 月 21 日，主要從事民用航空運輸業務，係航空運輸業，綜觀目前國內上市、上(興)櫃、及未上市、未上櫃之公開發行公司中，上市公司中以民用航空為主要業務內容者為中華航空股份有限公司(股票代號：2610，以下稱中華航空，以民用航空客運及貨運業務為主)及長榮航空股份有限公司(股票代號：2618，以下稱長榮航空，主要經營業務包含民用航空客運及貨運業務)，另興櫃公司為星宇航空股份有限公司(股票代號：2646，以下稱星宇航空，主要從事民用航空客運及貨運運輸業務)，故以中華航空、長榮航空及星宇航空作為該公司之採樣同業公司。茲就該公司與同業中華航空、長榮航空及星宇航空之營業收入、營業毛利及營業利益比較說明如下：

(1)營業收入

該公司 110~112 年度及 113 年前二季之營業收入分別為 244,225 千元、1,314,827 千元、12,468,336 千元及 8,214,468 千元，成長率分別為 438.37%、848.29%及 50.08%。該公司 111 年度之營業收入較 110 年度增加，主係 111 年度隨著疫苗施打率逐漸提升，且政府為復甦旅遊產業而提供國內旅遊補助，民眾國內離島旅遊意願增加，加上關係企業華信航空國內載運運能不足，該公司因而濕租飛機予華信航空，並增加金門航線濕租班次，另政府於 111 年 10 月實施邊境開放措施，同時取消先前頒布之禁團令，該公司之國際航班開始逐步復飛，依據民航統計年報該公司飛行架次由 110 年度之 27 架次，增加至 111 年度之 1,385

架次，而載客數亦較去年同期成長，由 110 年度之 1,566 人，增加至 111 年度之 151,717 人，致該公司營業收入較去年同期成長，成長幅度為 438.37%；112 年度隨著各國邊境開放政策頒布，放寬出入境之自主防疫、居家檢疫等措施，民眾參團出國意願增加，同時台灣對外國旅客開放觀光，使該公司之國際航班數增加，依據民航統計年報該公司之飛行架次由 111 年度之 1,385 架次，成長至 112 年度之 14,121 架次，而載客數則由 111 年度之 151,717 人，成長至 112 年度之 2,202,378 人，然受日本機場因邊境開放初期人力不足影響，各航空公司可執飛之航班數有限，在需求大於供給下，票價亦相對上漲，致該公司 112 年度營業收入較去年同期大幅增加 11,153,509 千元，成長幅度為 848.29%；113 年前二季則延續疫後旅遊需求增加之趨勢，國際旅遊人數攀升，該公司執飛國際航班架次同步上升，依據民航統計年報該公司之飛行架次由 112 年 6 月之 6,033 架次，成長至 113 年 6 月之 9,099 架次，載客數則由 112 年 6 月之 883,749 人，成長至 113 年 6 月之 1,423,358 人，另該公司配合旅遊趨勢動態調整航點及航線，新增台北-福島、高雄-茨城、高雄-那霸等日本航線，以及東南亞區域加開普吉島、富國島等航點，吸引東北亞及東南亞深度旅遊之客群，同時為積極拓展日本市場，而進行一系列推廣及行銷宣傳計劃，並邀請日本知名女星擔任日本品牌大使，使該公司 113 年前二季之營業收入較 112 年前二季增加 2,741,235 千元，增加幅度為 50.08%。該公司最近三年度及最近期營業收入變動原因尚屬合理，尚無重大異常情事。

與採樣同業相較，該公司 110~112 年度及 113 年前二季之營業收入成長率高於採樣同業，主係因該公司主要專飛東北亞及東南亞四小時以內航程之地區，且機隊編成均為客運用途，受疫情影響營收規模大幅縮小，隨著 111 年第四季開始我國及日韓等國邊境開放，該公司國際航班陸續復航，雖採樣同業中華航空、長榮航空及星宇航空之營收皆呈成長趨勢，惟該公司營收規模較小致使其成長率提升幅度較採樣同業為高。

(2)營業毛利

單位：新臺幣千元；%

公司 \ 年度	110 年度		111 年度		112 年度		113 年第二季	
	營業毛利	毛利率	營業毛利	毛利率	營業毛利	毛利率	營業毛利	毛利率
台灣虎航	(2,450,438)	(1,003.35)	(2,378,192)	(180.87)	3,437,292	27.57	2,668,886	32.49
中華航空	23,354,457	16.82	11,370,213	7.54	23,830,774	12.89	15,534,309	15.70
長榮航空	19,324,624	18.60	19,711,890	14.28	43,276,873	21.60	24,021,203	22.39
星宇航空	(1,736,347)	(218.17)	(3,214,107)	(95.60)	3,921,149	17.45	3,416,784	20.92

資料來源：各公司經會計師查核簽證或核閱之財務報告。

該公司 110~112 年度及 113 年前二季之營業毛利分別為(2,450,438)千元、(2,378,192)千元、3,437,292 千元及 2,668,886 千元，營業毛利率分別為(1,003.35)%、(180.87)%、27.57%及 32.49%，該公司 111 年度因疫苗施打率逐漸提升，且政府為復甦旅遊產業而提供相關旅遊補助，民眾國內離島旅遊意願增加，使該公司濕租飛機予關係企業華信航空班次增加，另政府於 111 年 10 月實施邊境開放措施，同時取消先前頒布之禁團令，該公司之國際航班開始逐步復

飛，客運量較去年同期成長，致 111 年度營業收入成長，惟其營收增加之幅度尚無法支應人員薪資、油料、維修保養等營運所需相關成本，且國際油價因俄烏戰爭及疫後復甦需求增加而上漲，加上該公司於 111 年 3 月及 7 月新增兩架租賃機使營業成本增加，致 111 年度產生營業毛損，惟營收增加幅度大於營業成本增加之幅度，毛損率因而較 110 年度減少；112 年度隨著各國邊境開放政策頒布，放寬出入境之自主防疫、居家檢疫等措施，民眾參團出國意願增加，同時台灣對外國旅客開放觀光，該公司之國際航班數增加，然日本機場因邊境開放初期人力不足，各航空公司可執飛之航班有限，在需求大於供給下，票價亦相對上漲，單位售價較 111 年度上升 200.88%，使該公司 112 年度營業收入較去年同期大幅成長，而營業成本隨營業收入同向增加，且美國聯邦準備局為抑制通膨而多次升息，使美元匯率於 112 年 1~10 月間逐漸走強，推升該公司以美元計價之油料成本，惟在營收增加幅度大於營業成本增加之幅度下，毛利率隨之大幅提升；113 年前二季則延續疫後旅遊需求增加之趨勢，國際旅遊人數攀升，該公司執飛國際航班架次同步上升，且配合旅遊趨勢動態調整航點及航線，新增台北-福島、高雄-茨城、高雄-那霸等日本航線，以及東南亞區域加開普吉島、富國島等航點，吸引東北亞及東南亞深度旅遊之客群，同時為積極拓展日本市場，而進行一系列推廣及行銷宣傳計劃，並邀請日本知名女星擔任日本品牌大使，使營業收入較去年同期大幅增加，另因載客數增加使平均單位固定成本下降，113 年前二季營業成本占營收占比因而較去年同期下降，在營收增加幅度大於營業成本增加之幅度下，致 113 年前二季之毛利率較上年度增加。

與採樣同業相較，110 年度及 111 年度呈現營業毛損，毛利率皆低於採樣同業，主要係因該公司主要專飛東北亞及東南亞四小時以內航程之地區，且機隊編成均為客運用途，而採樣同業中華航空、長榮航空及星宇航空雖亦受新冠肺炎疫情影響營運，惟其航線遍及全球各大城市，另隨總體經濟復甦、資通訊設備運送需求及疫苗運送商機湧現，因對貨機機組人員實施更嚴格之防疫管制，且航線縮減供給減少又市場需求強勁，貨運價格大漲，因此可降低疫情對客運收入減少之衝擊；112 年度毛利率則優於採樣同業，主要係隨國際邊境開放，加上日本機場因邊境開放初期人力不足，各航空公司可執飛之航班有限，在需求大於供給下，票價亦相對上漲，致使該公司與採樣同業毛利率提升，然該公司目前復航執飛國際航線以日本為主，毛利率提升幅度因而較為顯著；113 年前二季之毛利率優於同業，主係該公司配合旅遊趨勢動態調整航點及航線，並進行一系列推廣及行銷宣傳計劃，使營業收入較去年同期大幅增加，因載客數增加使平均單位固定成本下降，致毛利率隨之上升。

(3)營業利益

單位：新臺幣千元；%

公司 \ 年度	110 年度		111 年度		112 年度		113 年第二季	
	營業利益	營業利益率	營業利益	營業利益率	營業利益	營業利益率	營業利益	營業利益率
台灣虎航	(2,779,298)	(1,138.01)	(2,806,435)	(213.45)	2,368,425	19.00	2,107,886	25.66
中華航空	14,968,035	10.78	2,584,734	1.71	10,157,421	5.50	8,067,738	8.16
長榮航空	10,357,844	9.97	9,797,991	7.10	29,566,265	14.76	16,722,804	15.59
星宇航空	(3,186,634)	(400.40)	(5,104,012)	(151.81)	479,498	2.13	1,376,362	8.43

資料來源：各公司經會計師查核簽證或核閱之財務報告。

該公司 110~112 年度及 113 年第二季之營業利益分別為(2,779,298)千元、(2,806,435)千元、2,368,425 千元及 2,107,886 千元，營業利益率分別為(1,138.01)%、(213.45)%、19.00%及 25.66%；營業費用分別為 328,860 千元、428,243 千元、1,068,867 千元及 561,000 千元，營業費用率分別為 134.65%、32.57%、8.57%及 6.83%。該公司 111 年度因疫苗施打率逐漸提升，且政府為復甦旅遊產業而提供相關旅遊補助，民眾國內離島旅遊意願增加，使後勤人員薪資、差旅等相關管理費用增加，另 111 年 10 月後實施邊境開放措施，該公司陸續展開行銷活動，使推銷費用增加，整體營業費用較 110 年度增加 30.22%，惟在營業費用增加幅度小於營業收入增加幅度下，營業利益率由(1,138.01)%提升至(213.45)%；112 年度該公司國際航班陸續復航，因訂位數增加使相關佣金及信用卡、銀行手續費等費用隨之增加，並配合航班復航持續進行推廣業務，使推銷費用增加，加上提撥盈餘獎金及認列現金增資員工認股評價費用等，整體營業費用因而增加，惟在營業費用增加幅度小於營業收入增加幅度下，營業利益率由(213.45)%提升至 19.00%；113 年第二季延續疫後旅遊需求增加之趨勢，國際旅遊人數攀升，且該公司配合旅遊趨勢動態調整航點及航線，新增台北-福島、高雄-茨城、高雄-那霸等日本航線，以及東南亞區域加開普吉島、富國島等航點，使營業收入較去年同期上升，信用卡手續費、訂位平台費等費用隨營收上升而增加，另該公司為拓展日本市場進行一系列推廣及行銷宣傳計劃，並邀請日本知名女星擔任日本品牌大使，使行銷活動費、廣告費等推銷費用增加，該公司 113 年前二季之營業費用因而較去年同期增加，惟在營業費用增加幅度小於營業收入增加幅度下，營業利益率由 19.00%提升至 25.66%。與採樣公司比較，該公司 110 年度及 111 年度因採樣同業中華航空及長榮航空雖同受新冠肺炎疫情影響營運，惟其航線遍及全球各大城市，另隨總體經濟復甦、資通訊設備運送需求及疫苗運送商機湧現，因對貨機機組人員實施更嚴格之防疫管制，且航線縮減供給減少又市場需求強勁，貨運價格大漲，因此可降低疫情對客運收入減少之衝擊，而該公司主要專飛東北亞及東南亞四小時以內航程之地區，且機隊編成均為客運用途，因而使營業利益率低於採樣同業，惟隨 111 年第四季起我國及日韓等國邊境陸續開放，該公司國際航線復航，111 年度之營業淨損率已較前一年度減少；112 年度及 113 年第二季營業利益率則優於採樣同業，主要係因我國邊境開放、民眾出國意願大幅提升、日本機場人力不足等因素，在需求大於供給下，票價亦相對上漲，使營業毛利提升，營業利益率亦因此成長，採樣同業中華航空、長榮航空及星宇航空亦呈現成長趨勢。

綜上所述，該公司 110~112 年度及 113 年前二季之營業收入、營業毛利及營業利益之變動情形及其原因，並與同業相較尚無重大異常之情事。

2. 最近期及最近三個會計年度以「部門別」或「主要產品別」之營業收入、營業成本及營業毛利之變化情形是否合理。

(1)最近期及最近兩個會計年度主要產品別之營業收入變動表

單位：新臺幣千元；%

年度 產品別	110 年度		111 年度		112 年度		113 年第二季	
	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%
客運	233,368	95.55	1,287,918	97.95	12,112,893	97.15	7,901,379	96.19
其他	10,857	4.45	26,909	2.05	355,443	2.85	313,089	3.81
合計	244,225	100.00	1,314,827	100.00	12,468,336	100.00	8,214,468	100.00

資料來源：該公司提供。

(2)最近期及最近兩個會計年度主要產品別之營業成本變動表

單位：新臺幣千元；%

年度 產品別	110 年度		111 年度		112 年度		113 年第二季	
	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%
客運	2,690,683	99.85	3,688,730	99.88	8,846,071	97.95	5,391,016	97.21
其他	3,980	0.15	4,289	0.12	184,973	2.05	154,566	2.79
合計	2,694,663	100.00	3,693,019	100.00	9,031,044	100.00	5,545,582	100.00

資料來源：該公司提供。

(3)最近期及最近兩個會計年度主要產品別之營業毛利變動表

單位：新臺幣千元；%

年度 產品別	110 年度		111 年度		112 年度		113 年第二季	
	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%
客運	(2,457,315)	100.28	(2,400,812)	100.95	3,266,822	95.04	2,510,363	94.06
其他	6,877	(0.28)	22,620	(0.95)	170,470	4.96	158,523	5.94
合計	(2,450,438)	100.00	(2,378,192)	100.00	3,437,292	100.00	2,668,886	100.00

資料來源：該公司提供。

(4)主要部門別之營業收入、營業成本及營業毛利之變動情形

A.客運

客運收入於 110~112 年度及 113 年前二季之營業收入分別為 233,368 千元、1,287,918 千元、12,112,893 千元及 7,901,379 千元，占營業收入比重分別為 95.55%、97.95%、97.15%及 96.19%。依據民航統計年報該公司 110~112 年度及 113 年 6 月之飛行架數分別為 27 次、1,385 次及 14,121 次及 9,099 次，載客人數分別為 1,566 人、151,717 人及 2,202,378 人及 1,423,358 人。111 年度隨著疫苗施打率逐漸提升，且政府為復甦旅遊產業而提供相關旅遊補助，民眾國內離島旅遊意願增加，加上關係企業華信航空國內載運運能不足，該公司因而濕租飛機予華信航空，並增加金門航線濕租班次，另政府於 111 年 10 月實施邊境開放措施，同時取消先前頒布之禁團令，該公司之國際

航班開始逐步復飛，客運量較去年同期成長，致使該公司客運營業收入較去年同期成長；112 年度隨著各國邊境開放政策頒布，放寬出入境之自主防疫、居家檢疫等措施，民眾參團出國意願增加，同時台灣對外國旅客開放觀光，該公司之國際航班數增加，然日本機場因邊境開放初期人力不足，各航空公司可執飛之航班有限，在需求大於供給下，票價亦相對上漲，致該公司 112 年度客運營業收入較去年同期大幅成長 10,824,975 千元，成長幅度為 840.50%；113 年前二季則延續疫後旅遊需求增加之趨勢，國際旅遊人數攀升，該公司執飛國際航班架次同步上升，且該公司配合旅遊趨勢動態調整航點及航線，新增福島、普吉島、富國島等航點，吸引東北亞及東南亞深度旅遊之客群，同時為積極拓展日本市場，而進行一系列推廣及行銷宣傳計劃，並邀請日本知名女星擔任日本品牌大使，使該公司 113 年前二季之客運營業收入較 112 年前二季增加。該公司最近三年度及最近期客運營業收入變動原因尚屬合理，尚無重大異常情事。

另就客運業務之營業成本及營業毛利分析，110~112 年度及 113 年第二季營業成本分別為 2,690,683 千元、3,688,730 千元、8,846,071 千元及 5,391,016 千元，營業毛利分別為(2,457,315)千元、(2,400,812)千元、3,266,822 千元及 2,510,363 千元，毛利率分別為(1,052.98)%、(186.41)%、26.97%及 31.77%。111 年度因疫苗施打率逐漸提升，且政府為復甦旅遊產業而提供相關旅遊補助，民眾國內離島旅遊意願增加，使該公司濕租飛機予關係企業華信航空班次增加，111 年度客運營業收入因而成長，惟其營收增加之幅度尚無法支應人員薪資、油料、維修保養等營運所需相關成本，且國際油價因俄烏戰爭及疫後復甦需求增加而上漲，加上該公司於 111 年 3 月及 7 月新增兩架租賃機使營業成本增加，致 111 年度產生營業毛損，惟營收增加幅度大於營業成本增加之幅度，毛損率因而較 110 年度減少；112 年度隨著各國邊境開放政策頒布，放寬出入境之自主防疫、居家檢疫等措施，民眾參團出國意願增加，同時台灣對外國旅客開放觀光，該公司之國際航班數增加，然日本機場因邊境開放初期人力不足，各航空公司可執飛之航班有限，在需求大於供給下，票價亦相對上漲，單位售價較 111 年度增加 200.88%，使該公司 112 年度營業收入較去年同期大幅成長，而營業成本隨營業收入同向增加，且美國聯邦準備局為抑制通膨而多次升息，使美元匯率於 112 年 1~10 月間逐漸走強，推升該公司以美元計價之油料成本，惟營收增加幅度大於營業成本增加之幅度下，致該公司之毛利率同步上升；113 年前二季則延續疫後旅遊需求增加之趨勢，國際旅遊人數攀升，該公司執飛國際航班架次同步上升，且該公司配合旅遊趨勢動態調整航點及航線，新增福島、普吉島、富國島等航點，吸引東北亞及東南亞深度旅遊之客群，同時為積極拓展日本市場，而進行一系列推廣及行銷宣傳計劃，並邀請日本知名女星擔任日本品牌大使，使營業收入較去年同期大幅增加，另因載客數增加使平均單位固定成本下降，使 113 年前二季營業成本增加幅度較去年同期下降，在營收增加幅度大於營業成本增加之幅度下，致 113 年前二季之毛利率較上年度增加。

綜上所述，該公司110~112年度及113年前二季客運業務之銷貨收入、銷貨成本與銷貨毛利變化尚屬合理。

B.其他

其他業務主要係客運業務之附屬收入，包括地勤代理、客機腹艙載貨所產生之貨運收入、機上免稅品分潤收入及機上廣告分潤收入等，110~112 年度及 113 年第二季之營業收入分別為 10,857 千元、26,909 千元、355,443 千元及 313,089 千元，占營業收入比重分別為 4.45%、2.05%、2.85%及 3.81%。該公司最近三年度及最近期其他業務占營收比重維持在 2.05%~4.45%之間，占營收比重不高。111 年度其他業務之營收增加，主要係因隨著第四季邊境開放，該公司國際航班開始逐步復飛，貨運、機上免稅品及機上廣告等收入受航班增加影響而成長所致；112 年度及 113 年前二季逐年成長，主係隨著各國邊境開放，國際航班復飛班次增加，使貨運、機上免稅品及機上廣告等收入隨之增加，加上地勤代理收入亦受到各航空公司航班增加而成長所致。

另就營業成本及營業毛利分析，110~112 年度及 113 年第二季營業成本分別為 3,980 千元、4,289 千元、184,973 千元及 154,566 千元，營業毛利分別為 6,877 千元、22,620 千元、170,470 千元及 158,523 千元，營業毛利率分別為 63.34%、84.06%、47.96%及 50.63%。該公司其他業務主要係客運業務之附屬收入及地勤代理作業收入，其中機上免稅品及機上廣告所產生之收入為分潤收入，無相關之營業成本，而客機腹艙載貨尚包含關務及倉儲等作業，該公司委託華儲協助，地勤代理作業包含地面勤務作業及機下勤務作業，該公司將機下勤務委由臺灣航勤及桃園航勤，故產生相關營業成本，111 年度因委託該公司進行地勤代理業務之航空公司航班減少，使毛利較低之地勤代理收入占比下降，貨運、機上免稅品及機上廣告等毛利較高之收入增加，因而使其他業務之毛利率較 110 年度提升；112 年度及 113 年前二季其他收入因國際航班陸續復航，雖使毛利較高之貨運、機上免稅品及機上廣告收入金額提高，然毛利較低之地勤代理業務金額亦大幅增加使占比提升，致使其他業務之毛利率較去年同期下降。

綜上所述，該公司 110~112 年度及 113 年前二季各主要產品之營業收入及營業成本之變化情形尚稱合理。

3.最近期及最近三個會計年度營業收入或毛利率變動達百分之二十以上者，應做價量分析變動原因，並敘明是否合理

(1)最近期及最近三個會計年度營業收入或毛利率變動情形

單位：新臺幣千元；%

項目 \ 年度	110 年度	111 年度		112 年度		112 年 前二季	113 年 前二季	
	金額	金額	變動率%	金額	變動率%	金額	金額	變動率%
營業收入	244,225	1,314,827	438.37	12,468,336	848.29	5,473,233	8,214,468	50.08
營業毛利	(2,450,438)	(2,378,192)	2.95	3,437,292	244.53	1,510,235	2,668,886	76.72
毛利率(%)	(1,003.35)	(180.87)	81.97	27.57	115.24	27.59	32.49	17.75

資料來源：該公司 110~112 年度及 113 年第二季經會計師查核簽證或核閱之財務報告。

由上表得知，該公司最近三年度及最近期營業收入較前期變動之比例分別為 438.37%、848.29%及 50.08%；營業毛利率較前期變動之比例分別為 81.97%、115.24%及 17.75%，故需就 110 與 111 年度、111 與 112 年度及 112 年第二季與 113 年第二季之主要產品進行價量分析，惟考量該公司其他類主要係客運業務之附屬收入，包括地勤代理、客機腹艙載貨所產生之貨運收入、機上免稅品分潤收入及機上廣告分潤收入等，因占營業收入比重微小，加上其種類繁多且單位及單價不一，故不予分析，故僅就主要產品「客運收入」進行價量分析如下：

單位：新臺幣千元

主要產品	分析項目	110 年度~111 年度	111 年度~112 年度	112 年第二季~ 113 年第二季
客運 收入	(一)銷貨收入差異分析：			
	P (Q' - Q)	509,922	2,738,014	3,272,017
	Q' (P' - P)	544,628	8,086,961	(729,411)
	P'Q' - PQ	1,054,550	10,824,975	2,542,606
	(二)銷貨成本差異分析：			
	P (Q' - Q)	5,879,287	7,841,954	2,397,684
	Q' (P' - P)	(4,881,240)	(2,684,613)	(933,495)
	P'Q' - PQ	998,047	5,157,341	1,464,189
	(三)銷貨毛利變動金額：	56,503	5,667,634	1,078,417

資料來源：該公司提供。

A.110 年度及 111 年度之價量分析

該公司 111 年度隨著疫苗施打率逐漸提升，且政府為復甦旅遊產業而提供相關旅遊補助，民眾國內離島旅遊意願增加，加上關係企業華信航空國內載運運能不足，該公司因而濕租飛機予華信航空，並增加金門航線濕租班次，另政府於 111 年 10 月實施邊境開放措施，同時取消先前頒布之禁團令，該公司之國際航班開始逐步復飛，致客運量較去年同期成長，因而產生營業收入有利量差 509,922 千元，又 110 年 5 月中旬起，因國內疫情爆發，全國提升至第三級防疫警戒，僅保留維生、秩序維持、必要性服務、醫療及公務所需之外，其餘營業及公共場域關閉，國內濕租需求大幅減少，客運量因而較少，111 年度隨著第四季起邊境開放，國際旅遊人數因而較去年同期增加，使單價較高之國際航線占比增加，平均單價

因而較 110 年度提升 73.27%，故產生營業收入有利價差 544,628 千元，綜合影響下，該公司 111 年度客運之銷貨收入較 110 年度增加 1,054,550 千元。

在銷售成本方面，該公司 111 年度因客運量大幅增加，因而產生營業成本不利量差 5,879,287 千元，然因受到飛航班次增加，飛機租金、人員薪資、油料、維修保養等營運所需相關成本分攤基礎增加，使單位成本較 110 年度下降 56.96%，因而產生營業成本有利價差 4,881,240 千元，綜合影響下，該公司 111 年度客運之營業成本較 110 年度增加 998,047 千元。整體而言，銷貨收入增加金額大於成本增加金額，故銷貨毛損較 110 年度減少 56,503 千元。

B.111 年度及 112 年度之價量分析

該公司 112 年度隨著各國邊境開放政策頒布，放寬出入境之自主防疫、居家檢疫等措施，民眾參團出國意願增加，同時台灣對外國旅客開放觀光，致使該公司國際航班數及客運量均較去年同期成長，因而產生營業收入有利量差 2,738,014 千元，然日本機場因邊境開放初期人力不足，各航空公司可執飛之航班有限，因此在需求大於供給下，票價亦相對上漲，加上 111 年度以濕租執飛單價較低之國內航線為主，因此 112 年度平均售價因而較去年同期增加 200.88%，故產生營業收入有利價差 8,086,961 千元，綜合影響下，該公司 112 年度客運之銷貨收入較 111 年度增加 10,824,975 千元。

在銷售成本方面，該公司 112 年度因客運量大幅增加，因而產生營業成本不利量差 7,841,954 千元，然因受到飛航班次增加，飛機租金、人員薪資、維修保養等營運所需相關成本分攤基礎增加，使單位成本較 111 年度下降 23.28%，因而產生營業成本有利價差 2,684,613 千元，綜合影響下，該公司 112 年度客運之營業成本較 111 年度增加 5,157,341 千元。整體而言，銷貨收入增加金額大於成本增加金額，故銷貨毛利較 111 年度增加 5,667,634 千元。

C.112 年前二季及 113 年前二季之價量分析

113 年前二季則延續疫後旅遊需求增加之趨勢，國際旅遊人數攀升，該公司執飛國際航班架次同步上升，且該公司配合旅遊趨勢動態調整航點及航線，新增台北-福島、高雄-茨城、高雄-那霸等日本航線，以及東南亞區域加開普吉島、富國島等航點，吸引東北亞及東南亞深度旅遊之客群，同時為積極拓展日本市場，而進行一系列推廣及行銷宣傳計劃，並邀請日本知名女星擔任日本品牌大使，使營業收入較去年同期大幅增加，因而產生營業收入有利量差 3,272,017 千元，另 112 年前二季因日本機場邊境開放初期人力不足，各航空公司可執飛之航班有限，因此在需求大於供給下，票價亦相對上漲，113 年第二季平均售價因而較去年同期下降 8.45%，故產生營業收入不利價差 729,411 千元，綜合影響下，該公司 113 年第二季客運之銷貨收入較 112 年第二季增加 2,542,606 千元。

在銷售成本方面，該公司 113 年第二季因客運量大幅增加，因而產生營業成本不利量差 2,397,684 千元，然因受到飛航班次增加，飛機租金、人員薪資、維修保養等營運所需相關固定成本分攤基礎增加，使單位成本較 112 年第二季下降，因而產生營業成本有利價差 933,495 千元，綜合影響下，該公司 113 年第二季客運之營業成本較 112 年第二季增加 1,464,189 千元。整體而言，銷貨收入增加金額大於成本增加金額，故銷貨毛利較 112 年第二季增加 1,078,417 千元。

(五)最近三個會計年度及截至承銷商評估報告出具日止，發行人及其各子公司(包括母子公司間交易事項)與關係人交易之評估

1.與關係人間業務交易往來情形，以評估其有無涉及非常規交易情事，如屬銷貨予關係人者，則再評估授信政策、交易條件、款項收回、所售產品關係人後續投入生產或再銷售之情形及其合理性，如未符一般交易常規，其差異之原因及合理性。

(1)該公司之關係人名稱及與其關係

關係人名稱	簡稱	與該公司之關係
中華航空(股)有限公司	中華航空	母公司
華信航空(股)有限公司	華信航空	母公司之子公司
華膳空廚(股)有限公司	華膳空廚	母公司採權益法評價之被投資公司
華夏航科國際(股)有限公司	華夏	母公司之子公司
桃園航勤(股)有限公司	桃園航勤	母公司之子公司
臺灣航勤(股)有限公司	臺灣航勤	母公司之子公司
華航大飯店(股)有限公司	華航大飯店	母公司之子公司
華儲(股)有限公司	華儲	母公司之子公司
高雄空廚(股)有限公司	高雄空廚	母公司之子公司
臺灣飛機維修(股)有限公司	臺飛	母公司之子公司
華潔洗滌股份有限公司	華潔	母公司採權益法評價之被投資公司

資料來源：各期經會計師查核簽證或核閱之個別財務報告。

(2)與關係人間之重大交易事項

A.該公司對關係人之營業收入及應收帳款

對關係人之營業收入

單位：新台幣千元；%

名稱 \ 年度	110 年度		111 年度		112 年度		113 年前二季	
	金額	比例	金額	比例	金額	比例	金額	比例
中華航空	4,373	2.60	1,835	0.37	(260) (註 1)	(0.12)	4,256 (註 2)	99.79
華信航空	164,165	97.40	488,496	99.53	211,676	100.11	—	—
臺飛	—	—	555	0.10	—	—	—	—
華潔	—	—	14	0.00	28	0.01	9	0.21
合 計	168,538	100.00	490,900	100.00	211,444	100.00	4,265	100.00

資料來源：各期經會計師查核簽證或核閱之財務報告及該公司提供。

註 1：該公司之航班臨時取消，旅客安排轉搭華航之航班致產生收入減項。

註 2：因補助收入未即時入帳等情形進行金額調整，故合計金額與財報數略有差異。

對關係人之應收帳款

單位：新台幣千元；%

名稱 \ 年度	110 年度		111 年度		112 年度		113 年前二季	
	金額	比例	金額	比例	金額	比例	金額	比例
中華航空	892	98.02	70	0.13	—	—	803	93.05
華信航空	17	1.87	54,647	98.82	—	—	—	—
臺灣航勤	1	0.01	—	—	60	100.00	60	6.95
臺飛	—	—	582	1.05	—	—	—	—
合 計	910	100.00	55,299	100.00	60	100.00	863	100.00

資料來源：各期經會計師查核簽證或核閱之財務報告及該公司提供。

(A) 中華航空

中華航空銷貨收入之明細

單位：新台幣千元；%

性質 \ 年度	110 年度	111 年度	112 年度	113 年前二季
客運收入	—	—	(260)	—
地勤代理收入	—	—	—	—
其他收入	4,373	1,835	—	4,265
合 計	4,373	1,835	(260)	4,265

資料來源：該公司提供。

該公司 110~112 年度及 113 年前二季對中華航空營業收入金額分別為 4,373 千元、1,835 千元、(260)千元及 4,265 千元；中華航空主要業務為國際間旅客航空運輸及定期、不定期承攬國際包機業務、國際間貨物及快遞、郵件、包裹之運送、其他空運業務代理(包括旅客服務、航機修護)及機上免稅品銷售、航空站地勤服務及航空機票銷售等。

該公司與中華航空之其他收入內容主要係機師訓練服務收入、貨運收入及補貼收入。其中機師訓練服務收入主係因中華航空考量亞洲鄰近機場運能及運量，審慎自航機經效、航務操作、機務維護、財務配套、環境影響及安全性等面向，配合其航網發展，兼顧航機汰換時程，因而於 110 年度引進 A321neo 機型飛機，惟中華航空並無執飛 A321neo 機型相關經驗，因此由台灣虎航提供中華航空 A321neo 之機師訓練服務，因而產生相關收入，後因訓練課程陸續完成致相關收入下降。

而貨運收入主係因受疫情影響航班銳減，其腹艙載貨之貨運總代理 AGSA(Airtropolis GSA Service(S) Pte Ltd.，簡稱 AGSA)提前於 110 年 10 月底與該公司解約，該公司為充份有效利用定期航班之腹艙載貨空間，故於尚未完成遴選貨運總代理前，與中華航空於 110 年底至 111 年 6 月進行短期合作貨運服務，因而對中華航空產生貨運收入。

補貼收入主係該公司於 110 年 12 月與華航簽署 A320 機隊工程管理承攬合約，將該公司之機隊工程管理業務，如專案管理、工程管理、維護

排程與管制、技術管理、品質管理等外包予華航，其中該公司之 A320neo 機型於 110 年 4 月開始由華航承接，而 A320ceo 機型因與原外包商 SIA Engineering Company(以下簡稱 SIA)之合約尚未到期，故計畫遲至 112 年 3 月開始由華航承接，惟華航因內部作業安排等相關問題，而無法如計畫承接 A320ceo 機型之機隊管理業務，使該公司需繼續委託原外包商 SIA 進行，然原向華航委託之機隊數量較多，達合約中較低價格之門檻，若 A320ceo 機型外包予外包商 SIA 則未能達成，使該公司機隊工程管理的成本增加，經與華航協調，其同意補償該公司目前委託數量之價格門檻與達較低價格門檻之差額，自 113 年至 119 年採逐月補貼之方式，致該公司 113 年第二季對華航產生補貼收入。

最近三年度及最近期對中華航空之營業收入主係向中華航空收取 A321neo 之機師訓練服務相關費用而產生其他收入，及短期貨運合作服務而產生之貨運收入，其金額變化主係隨合作期間變化，另補貼收入主係依合約約定之期間而產生其他收入。

該公司與中華航空營業收入之交易價格及交易條件，經抽核交易相關憑證，其銷貨程序、價格及收款條件與一般客戶相較並無重大異常。

(B)華信航空

該公司 110~112 年度及 113 年前二季對華信航空營業收入金額分別為 164,165 千元、488,496 千元、211,676 千元及 0 千元。華信航空主要業務為國內與兩岸間旅客航空運輸及國際或國內間貨物及快遞、郵件、包裹之運送、其他空運業務代理(包括旅客服務、航機修護)、航空站地勤服務及航空機票銷售等。該公司與華信航空之交易主要係因新型冠狀病毒疫情影響，部分國家旅遊警示升級第三級警告，配合中央流行疫情指揮中心取消或縮減澳門、菲律賓、泰國、韓國及日本之航班，致該公司國際航班收入銳減，加上為配合政府復甦國內旅遊之政策，華信因礙於機型受限之故，故向該公司採濕租方式執飛離島旅遊航線，該公司為因應市場變化積極尋求營收商機，遂調整 A320 空中巴士客機濕租給華信航空執飛澎湖、金門等國內航線，因而產生對華信之營業收入。111 年度隨著疫情趨緩，民眾疫苗施打率逐漸提升，且政府為復甦旅遊產業而提供相關旅遊補助，使國內離島旅遊意願上升，該公司遂增加金門航線濕租班次予華信，致該公司 111 年度對華信之營業收入增加；112 年度隨著各國邊境開放政策頒布，放寬出入境之自主防疫、居家檢疫等措施，民眾參團出國意願增加，同時台灣對外國旅客開放觀光，使該公司之國際航班數增加，國內離島旅遊人數因而減少，致該公司 112 年度對華信航空營業收入金額較 111 年度減少；113 年前二季則延續疫後旅遊需求增加之趨勢，國際旅遊人數攀升，該公司執飛國際航班架次同步上升，另該公司配合旅遊趨勢動態調整航點及航線，新增福島、普吉島、富國島等航點，吸引東北亞及東南亞深度旅遊之客群，同時為積極拓展日本市場，而進行一

系列推廣及行銷宣傳計劃，並邀請日本知名女星擔任日本品牌大使，該公司為將資源利用最大化，因而決定停止對華信之濕租業務，致該公司 113 年第二季未對華信航空產生營業收入。

該公司與華信航空營業收入之交易價格及交易條件，經抽核交易相關憑證，其銷貨程序、價格及收款條件與一般客戶相較並無重大異常。

(C) 臺飛、華潔

該公司 110~112 年度及 113 年前二季對臺飛之營業收入金額分別為 0 千元、555 千元、0 千元及 0 千元，臺飛主要經營業務係提供停機線檢修、場站維修、額外維護服務及顧客物件倉儲等。該公司 111 年度對臺飛之營業收入主係臺飛為進行 A320 之維修訓練課程，而向該公司租借未派用或停機修護之飛機，因該訓練課程非為常態性課程，故該公司僅有 111 年度對臺飛產生營業收入。

該公司 110~112 年度及 113 年前二季對華潔之營業收入金額分別為 0 千元、14 千元、28 千元及 9 千元，華潔主要經營業務係提供布品洗滌服務。該公司對華潔之營業收入主係華潔為進行員工機票抽獎活動，而向該公司購買機票。

該公司與臺飛及華潔營業收入之交易價格及交易條件，經抽核交易相關憑證，其銷貨程序、價格及收款條件與一般客戶相較並無重大異常。

B. 該公司對關係人之營業成本與應付帳款

對關係人之營業成本

單位：新台幣千元；%

名稱 \ 年度	110 年度		111 年度		112 年度		113 年前二季	
	金額	比例	金額	比例	金額	比例	金額	比例
中華航空	137,296	66.07	244,831	86.14	355,805	43.64	245,973	39.76
華信航空	2,714	1.31	9,016	3.17	8,079	0.99	3,999	0.65
華膳空廚	1,486	0.72	553	0.20	1,937	0.24	1,222	0.20
臺灣航勤	2,417	1.16	3,334	1.17	101,080	12.40	98,748	15.96
桃園航勤	12,967	6.24	27,694	9.74	343,167	42.09	263,379	42.57
華夏	1,057	0.51	1,147	0.40	1,165	0.14	673	0.10
高雄空廚	12	0.00	12	0.00	249	0.03	201	0.03
臺飛(註)	49,862	23.99	(2,346)	(0.82)	64	0.01	—	—
華潔	—	—	4	0.00	—	—	—	—
華儲	—	—	—	—	3,820	0.46	4,432	0.72
華航大飯店	—	—	—	—	13	0.00	13	0.01
合 計	207,811	100.00	284,245	100.00	815,379	100.00	618,640	100.00

資料來源：各期經會計師查核簽證或核閱之個體財務報告及該公司提供。

註：該公司委託臺飛於 110 年間維修該公司之飛機，於期末依已發生但尚未收到請款文件估算可能發生費用，於 111 年度與台飛就維修尾款達成共識，故迴轉原高估維修費用，致營業成本產生負數。

對關係人之應付帳款

單位：新台幣千元；%

名稱 \ 年度	110 年度		111 年度		112 年度		113 年前二季	
	金額	比例	金額	比例	金額	比例	金額	比例
中華航空	19,518	60.73	21,022	64.24	32,750	25.98	38,835	24.12
華信航空	131	0.41	712	2.18	1,622	1.29	2,046	1.27
華膳空廚	258	0.80	114	0.35	222	0.18	216	0.14
臺灣航勤	881	2.74	2,271	6.94	11,633	9.23	30,694	19.06
桃園航勤	2,052	6.39	8,360	25.55	78,904	62.60	88,988	55.27
華夏	200	0.62	235	0.72	222	0.18	200	0.12
高雄空廚	2	—	10	0.02	20	0.01	40	0.02
華儲	—	—	—	—	663	0.53	—	—
臺飛	9,097	28.31	—	—	—	—	—	—
合 計	32,139	100.00	32,724	100.00	126,036	100.00	161,019	100.00

資料來源：各期經會計師查核簽證或核閱之個體財務報告及該公司提供。

(A)中華航空

中華航空營業成本之明細

單位：新台幣千元；%

性質 \ 年度	110 年度	111 年度	112 年度	113 年前二季
修護成本	134,632	236,427	330,193	222,616
地勤成本	2,664	8,404	25,612	23,357
合 計	137,296	244,831	355,805	245,973

資料來源：該公司提供。

該公司 110~112 年度及 113 年前二季對中華航空之交易金額，分別為 137,296 千元、244,831 千元、355,805 千元及 245,973 千元，中華航空主要業務為國際間旅客航空運輸及定期、不定期承攬國際包機業務、國際間貨物及快遞、郵件、包裹之運送、其他空運業務代理(包括旅客服務、航機修護)及機上免稅品銷售、航空站地勤服務及航空機票銷售等。該公司與中華航空交易內容主要為修護成本及地勤成本。最近三年度及最近期該公司對中華航空之修護成本及地勤成本逐漸增加，主係隨著疫苗施打率逐漸提升，各國逐步放寬出入境之邊境檢疫措施及入境防疫等規定，使民眾出國旅遊意願增加，相關維修保養、旅客服務及貨物運輸成本隨之增加所致。

修護成本

台灣虎航之桃園站、台中站及高雄站在停機線所進行的一般性維護。例如飛行前、中、後、過境、每日檢查，加油、打氣、一般零組件定期或非例行性故障更換、修理、或維護工作，或故障研判等進行的維修動作等等。主要係委由中華航空之華航修護工廠，另該公司飛機的簽放修護及飛機進廠修護，亦是委由中華航空之華航修護工廠。

地勤成本

該公司高雄站之旅客服務、貨物運輸、航務簽派等地勤服務委由中華航空代理。

該公司最近三年度及最近期對華航之成本變化係隨營運狀況變化，經抽核相關憑證，其進貨程序及付款條件與一般供應商相較並無重大異常。

(B) 華信航空

該公司 110~112 年度及 113 年前二季對華信航空之交易金額，分別為 2,714 千元、9,016 千元、8,079 千元及 3,999 千元，華信航空為中華民國籍之航空公司，為中華航空旗下子公司之一，主要航線為臺灣至中國大陸沿海城市航點之兩岸航線及國內航線，提供旅客航空運輸、貨物運輸、其他空運業務代理(包括旅客服務、航機修護)及機上免稅品銷售、航空站地勤服務及航空機票銷售等。該公司與華信航空之交易主要係地勤代理成本及隨機簽放修護費用，該公司將台中站之旅客服務、貨物運輸、航務簽派等地勤服務委由華信航空代理，澎湖、金門等離島隨機簽放人員亦係委由華信航空，上述交易皆依飛行趟數收取相關成本，111 年度營業成本較 110 年度增加，主要係 111 年度隨著疫情趨緩，民眾疫苗施打率逐漸提升，且政府為復甦旅遊產業而提供相關旅遊補助，使國內離島旅遊意願上升，該公司濕租國內離島航線班次增加，離島隨機簽放修護等需求增加所致；112 年度及 113 年前二季逐漸減少，主係 112 年度隨著各國邊境開放政策頒布，放寬出入境之自主防疫、居家檢疫等措施，民眾參團出國意願增加，同時台灣對外國旅客開放觀光，使民眾出國旅遊意願增加，國內離島旅遊因而減少，致該公司濕租國內離島航線班次減少所致。

該公司最近三年度及最近期對華信航空之成本變化係隨營運狀況變化，經抽核相關憑證，其進貨程序及付款條件與一般供應商相較並無重大異常。

(C) 華膳空廚

該公司 110~112 年度及 113 年前二季對華膳空廚之交易金額，分別為 1,486 千元、553 千元、1,937 千元及 1,222 千元。華膳空廚主要由中華航空與太古集團合資成立，主要係提供中華航空集團空中餐品與免稅商品及國泰航空部分台港航線餐品之勤務。該公司與華膳空廚之交易，主要係採購機上補充用品及支付倉儲費用，或是班機異常時向華膳空廚採購餐點補償旅客之費用。111 年度主係因該公司將機上免稅品業務外包予非關信人廠商，使機上免稅品之倉儲需求減少，致 111 年度該公司對華膳之進貨金額減少；112 年度及 113 年前二季對華膳之進貨金額增加，主要係隨 112 年度各國邊境開放政策頒布，放寬出入境之自主防疫、居家檢疫等措施，民眾參團出國意願增加，同時台灣對外國旅客開放觀光，使該公司之國際航

班數增加所致。應無重大異常之情事，經抽核相關憑證，其進貨程序及付款條件與一般供應商相較並無重大異常。

(D)臺灣航勤及桃園航勤

該公司 110~112 年度及 113 年前二季對臺灣航勤之交易金額為 2,417 千元、3,334 千元、101,080 千元及 98,748 千元，對桃園航勤之交易金額為 12,967 千元、27,694 千元、343,167 千元及 263,379 千元。臺灣航勤是台灣第一家機場地勤服務公司，設立初期承攬臺北松山機場航站客貨地勤業務，後擴展業務範圍至高雄國際機場及臺中清泉崗機場。桃園航勤是臺灣目前最大的機場地勤服務公司，主要負責桃園國際機場的地勤服務。該公司主要係將航機貨物、行李、郵件裝卸載、客艙內部清潔及服務用品整理等機下地勤服務委由臺灣航勤及桃園航勤。最近三年度及最近期之交易金額主要係隨該公司營運規模有所增減，應無重大異常之情事，經抽核相關憑證，其進貨程序及付款條件與一般供應商相較並無重大異常。

(E)華夏、高雄空廚、臺飛、華潔、華儲及華航大飯店

華夏主要係提供飛機過夜內清、定期深度清潔、飛機機外清潔、影視系統檢查、地勤裝備維護等服務，該公司主要係委由華夏承接航機內外艙例行性、深度清潔及空服用品維修(餐車維修、手提鋁箱維修)。高雄空廚主要係提供高雄國際機場航班之空中餐飲服務，該公司主要係向高雄空廚採購機上用品(飲用水)補充費用及倉租費用。臺飛主要係提供波音 777、波音 737、空中巴士 A320 及空中巴士 A350 等機型修護，該公司主要係委由臺飛執行過境、過夜、飛行前檢查及非計畫性維修。華潔主要提供布品洗滌服務。華儲主要係提供該公司進/出口班機之貨運文件作業，服務內容為艙單製作、EDI 傳輸、提單收/發作業、貨運隨機文件接/送作業、危險貨物接收、貨物及文件異常處理等。華航大飯店主要係提供該公司班機異常時，前艙組員臨時休息飯店服務。最近三年度及最近期該公司對華夏、高雄空廚、臺飛、華潔、華儲及華航大飯店等關係人進貨成本之變化主係因應營運所需藉以支出之相關營運成本，其相關成本發生原因及變化尚屬允當；經抽核相關憑證，其進貨程序及付款條件與一般供應商相較並無重大異常。

C.該公司對關係人之營業費用/應付費用

單位：新台幣千元；%

名稱 \ 年度	110 年度		111 年度		112 年度		113 年前二季	
	金額	比例	金額	比例	金額	比例	金額	比例
中華航空	9,075 (註 1)	84.02	8,726	81.46	9,426	79.74	4,736 (註 1)	78.59
華信航空	2	0.02	—	—	—	—	—	—
華夏	1,220	11.30	1,563	14.59	2,354	19.91	1,149	19.07
華航大飯店(註 2)	8	0.07	(8)	(0.07)	19	0.16	139	2.30
桃園航勤	115	1.06	398	3.72	—	—	—	—
台灣航勤	—	—	9	0.08	—	—	—	—
臺飛	381	3.53	—	—	—	—	—	—
華膳	—	—	24	0.22	15	0.13	1	0.02
華潔	—	—	—	—	7	0.06	1	0.02
合 計	10,801	100.00	10,712	100.00	11,821	100.00	6,026	100.00

資料來源：各期經會計師查核簽證或核閱之個體財務報告及該公司提供。

註 1：因租金、管理費用延遲入帳及未即時沖帳等情形進行金額調整，故合計金額與財報數略有差異。

註 2：因支付股東會場地訂金之預付(暫付)未沖銷，於跨年度後發現，作費用減項而產生負數。

(A)中華航空

單位：新台幣千元；%

名稱 \ 年度	110 年度		111 年度		112 年度		113 年前二季	
	金額	比例	金額	比例	金額	比例	金額	比例
租金費用/折舊-使用權資產	7,088	78.10	6,210	71.17	6,964	73.88	3,580	75.59
雜費	1,987	21.90	2,516	28.83	2,462	26.12	1,156	24.41
合 計	9,075	100.00	8,726	100.00	9,426	100.00	4,736	100.00

資料來源：該公司提供。

該公司 110~112 年度及 113 年前二季對中華航空產生之營業費用分別為 9,075 千元、8,726 千元、9,426 千元及 4,736 千元，係以租金費用/折舊-使用權資產及雜費為主，租金費用/折舊-使用權資產主要係台灣虎航向中華航空承租松山辦公室及高雄辦公室，111 年度略為下降主要係因取得政府租金補助款所致，112 年度略為增加主要係因該公司向中華航空增租倉庫以及隨公告地價調整微幅調漲租金所致，113 年前二季租金增加主係該公司向中華航空增租辦公空間及教室所致；雜費主要係該公司因營運所需所產生之關係人交易，係以支付中華航空背書保證手續費、松山辦公室分攤的水電費用為主。經抽核相關交易憑證，其交易應屬合理。

(B)其他

該公司 110~112 年度及 113 年前二季對華信航空、華夏、華航大飯店、桃園航勤、臺飛、華膳及華潔等關係人產生之營業費用，金額微小，主係以雜費為主，如該公司對華信航空以業務合作顧問費及線下廣告等

雜費為主，該公司之員工出差時委由華旅代訂其他航空公司之機票款、支付華夏松山辦公室之清潔費及主管租賃車之租金、支付桃園航勤因應疫情產生之航機消毒費用、支付臺飛線下廣告費及華膳機上餐盒行銷廣告費等。經抽核相關交易憑證，其交易應屬合理。

D.對關係人之被背書保證

中華航空對該公司背書保證金額彙總

單位：新台幣千元；%

名稱	110 年度		111 年度		112 年度		113 年第二季	
	額度	動支	額度	動支	額度	動支	額度	動支
租賃飛機	789,806	186,718	874,601	206,765	877,292	207,402	—	—
購買飛機	1,800,554	71,736	1,993,865	79,437	2,000,000	81,657	2,110,390	296,364
合計	2,590,360	258,454	2,868,466	286,202	2,877,292	289,059	2,110,390	296,364

資料來源：各期經會計師查核簽證或核閱之個體財務報告及該公司提供。

經查閱該公司 110~112 年度及 113 年前第二季經會計師查核簽證或核閱之財務報告，以及各期間中華航空公開資訊觀測站背書保證資訊明細表資訊，該公司係因業務需要，由中華航空提供背書保證，進行租賃及採購飛機，主要係航空業之設備以飛機為主，因大型飛機造價昂貴，飛機製造廠商及飛機租賃公司交易對象多以國際航空公司為主，該公司係屬中華航空之子公司，因此飛機製造廠商及飛機租賃公司要求中華航空提供背書保證，110~112 年度及 113 年第二季中華航空對該公司之背書保證金額差異主係受到美金匯率變動影響，另 113 年第二季未有租賃飛機之背書保證額度，主係受華航背書保證之租賃機(共一架)，因機主更換而需重新簽約，該公司經考量營運狀況及未來規劃，故取消華航之背書保證。

綜上所述，該公司 110~112 年度及 113 年前二季，與關係人間之價格決定與付款條件均與非關係人相當，其往來尚無涉及非常規交易之情事。

2.發行人與同屬關係企業公司之主要業務或產品(指最近二個會計年度均占各該年度總營業收入百分之三十以上者)，有無相互競爭之情形

(1)同屬關係企業公司之名稱及其主要業務項目

該公司及其同屬集團企業公司之主要業務或產品列示如下：

序號	集團企業名稱	主要業務或主要商品
1	中華航空股份有限公司	民用航空運輸業與相關業務
2	華美投資公司	控股與投資
3	中美企業公司	房地產投資、大樓管理與租賃
4	夏威夷酒店股份有限公司	旅館業務及當地旅遊事業
5	華航(亞洲)股份有限公司	控股與投資
6	華夏航科國際股份有限公司	航空站地勤業、住宅及建築清潔服務、病媒防治業
7	華航園區股份有限公司	不動產租賃、停車場經營

序號	集團企業名稱	主要業務或主要商品
8	華航大飯店股份有限公司	一般旅館業
9	臺灣飛機維修股份有限公司	飛機維修業務
10	華信航空股份有限公司	民用航空運輸業與相關業務
11	先啟資訊系統股份有限公司	電腦軟硬體之設計銷售與服務、電腦終端機及週邊設備之租售與維護
12	華儲股份有限公司	航空貨物集散與倉儲
13	高雄空廚股份有限公司	空廚與食品製造加工買賣
14	桃園航勤股份有限公司	航空站地勤業
15	臺灣航勤股份有限公司	航空站地勤業
16	臺灣航勤(薩摩亞)有限公司	控股與投資
17	全球聯運股份有限公司	航空貨運承攬與倉儲
18	華潔洗滌股份有限公司	洗滌與相關業務
19	華膳空廚股份有限公司	空廚與食品製造加工買賣

(2)主要業務或產品有無相互競爭之情形

該公司係從事客運服務、貨運服務、及地勤代理等業務，此外，除該公司以外之集團企業，其最近三年度及申請年度截至目前為止有實際營運者，大都從事航空站地勤業、飛機維修業務、旅館業務及當地旅遊事業、空廚與食品製造加工買賣等項，與該公司業務型態並不相同，而其中與該公司同屬集團企業而有客運收入且占最近二年度營業收入 30%以上之公司有中華航空股份有限公司(以下簡稱中華航空)及華信航空股份有限公司(以下簡稱華信航空)，中華航空及華信航空雖係從事民用航空運輸業務，惟華信航空係以國內航線與海峽兩岸服務為主，與該公司執飛東北亞及東南亞四小時航程以內之特色航點的策略有相當大之差異；另中華航空之部分以執飛之航點及營運模式分別說明，執飛之航點部分，該公司作為低成本航空公司，主要執飛東北亞及東南亞四小時航程以內之航點，且機場航站多以二、三線機場，以降低營運成本為主，而中華航空主係為傳統全方位航空公司，主要執飛全球航點，並以起降一線機場為主，就航線來分析有所差異；另營運模式部分，該公司係為低成本航空公司，主要以成本控管為考量，因此行李、機上位置、機上設施及機上餐食等皆需額外付費，並為銷售更多機位採全經濟艙模式，而中華航空係為傳統航空公司，除行李、選位、機上設施、機上餐飲皆包含於票價中，另亦有更名及改期等服務，故就營運模式比較亦有相當大之差異。綜上，該公司主要執飛東北亞及東南亞四小時航程以內之航點，且機場航站多以二、三線機場為主，加以其票價係讓消費者自由選擇加購之模式，自由度較高外，價格亦較傳統航空彈性，故該公司與傳統航空中華航空吸引之客群有相當之差異。

綜上所述，除前述中華航空及華信航空與該公司皆有客運收入之收入類型，惟因航點航線、營運模式等不同而有所區隔，除此之外，該公司之集團企業其最近二年度及申請年度截至目前為止有實際營運者，大都從事航空站地勤業、飛機維修業務、旅館業務及當地旅遊事業、空廚與食品製造加工買賣等項，與該公司業務型態並不相同，故台灣虎航與集團企業間並無業務或產品相互競爭之情形。

二、財務狀況

(一)發行人最近期及最近三個會計年度經會計師核閱或查核簽證財務報告之損益狀況及財務比率，並作變動分析與同業比較

1.最近期及最近三年度經會計師核閱或查核簽證財務報告之之損益狀況、變動分析與同業比較

單位：新臺幣千元；%

項目	公司	年度		111 年度			112 年度			112 年 第二季	113 年第二季		
		110 年度		111 年度			112 年度			112 年 第二季	113 年第二季		
		金額		金額	變動金額	變動比率 %	金額	變動金額	變動比率 %	金額	金額	變動金額	變動比 率%
營業 收入	台灣虎航	244,225		1,314,827	1,070,602	438.37	12,468,336	11,153,509	848.29	5,473,233	8,214,468	2,741,235	50.08
	中華航空	138,841,403		150,722,471	11,881,068	8.56	184,816,790	34,094,319	22.62	89,885,005	98,913,425	9,028,420	10.04
	長榮航空	103,872,359		138,068,607	34,196,248	32.92	200,356,523	62,287,916	45.11	93,035,038	107,289,352	14,254,314	15.32
	星宇航空	795,857		3,362,135	2,566,278	322.45	22,472,128	19,109,993	568.39	9,881,188	16,332,628	6,451,440	65.29
營業 成本	台灣虎航	2,694,663		3,693,019	998,356	37.05	9,031,044	5,338,025	144.54	3,962,998	5,545,582	1,582,584	39.93
	中華航空	115,486,946		139,352,258	23,865,312	20.66	160,986,016	21,633,758	15.52	76,680,409	83,379,116	6,698,707	8.74
	長榮航空	84,547,735		118,356,717	33,808,982	39.99	157,079,650	38,722,933	32.72	72,519,307	83,268,149	10,748,842	14.82
	星宇航空	2,532,204		6,576,242	4,044,038	159.70	18,550,979	11,974,737	182.09	8,041,828	12,915,844	4,874,016	60.61
營業 毛利	台灣虎航	(2,450,438)		(2,378,192)	72,246	2.95	3,437,292	5,815,484	244.53	1,510,235	2,668,886	1,158,651	76.72
	中華航空	23,354,457		11,370,213	(11,984,244)	(51.31)	23,830,774	12,460,561	109.59	13,204,596	15,534,309	2,329,713	17.64
	長榮航空	19,324,624		19,711,890	387,266	2.00	43,276,873	23,564,983	119.55	20,515,731	24,021,203	3,505,472	17.09
	星宇航空	(1,736,347)		(3,214,107)	(1,477,760)	(85.11)	3,921,149	7,135,256	222.00	1,839,360	3,416,784	1,577,424	85.76
營業 費用	台灣虎航	328,860		428,243	99,383	30.22	1,068,867	640,624	149.59	427,648	561,000	133,352	31.18
	中華航空	8,386,422		8,785,479	399,057	4.76	13,673,353	4,887,874	55.64	6,612,032	7,466,571	854,539	12.92
	長榮航空	8,966,780		9,913,899	947,119	10.56	13,710,608	3,796,709	38.30	6,480,154	7,298,399	818,245	12.63
	星宇航空	1,450,287		1,889,905	439,618	30.31	3,441,651	1,551,746	82.11	1,648,656	2,040,422	391,766	23.76
營業 (損)益	台灣虎航	(2,779,298)		(2,806,435)	(27,137)	(0.98)	2,368,425	5,174,860	184.39	1,082,587	2,107,886	1,025,299	94.71
	中華航空	14,968,035		2,584,734	(12,383,301)	(82.73)	10,157,421	7,572,687	292.98	6,592,564	8,067,738	1,475,174	22.38
	長榮航空	10,357,844		9,797,991	(559,853)	(5.41)	29,566,265	19,768,274	201.76	14,035,577	16,722,804	2,687,227	19.15
	星宇航空	(3,186,634)		(5,104,012)	(1,917,378)	(60.17)	479,498	5,583,510	109.39	190,704	1,376,362	1,185,658	621.73
營業外收 入及支出	台灣虎航	(41,955)		(770,076)	(728,121)	(1735.48)	(80,386)	689,690	89.56	(125,933)	(177,833)	(51,900)	(41.21)
	中華航空	(3,841,430)		76,026	3,917,456	101.98	(851,949)	(927,975)	(1220.60)	(653,851)	776,527	1,430,378	218.76
	長榮航空	(2,555,355)		(329,425)	2,225,930	87.11	(726,510)	(397,085)	(120.54)	(127,839)	7,615	135,454	105.96
	星宇航空	167,909		(1,486,917)	(1,654,826)	(985.55)	(594,713)	892,204	60.00	(123,708)	(475,957)	(352,249)	(284.74)
本期淨利 (損)	台灣虎航	(2,269,379)		(2,849,792)	(580,413)	(25.58)	1,826,847	4,676,639	164.10	764,698	1,533,701	769,003	100.56
	中華航空	8,956,664		2,245,401	(6,711,263)	(74.93)	7,471,201	5,225,800	232.73	4,860,985	7,140,986	2,280,001	46.90
	長榮航空	6,680,261		7,823,616	1,143,355	17.12	23,103,254	15,279,638	195.30	11,218,073	13,386,695	2,168,622	19.33
	星宇航空	(3,018,725)		(5,270,893)	(2,252,168)	(74.61)	149,196	5,420,089	102.83	331,329	900,405	569,076	171.76
本期其他 綜合(損) 益	台灣虎航	1,495		5,440	3,945	263.88	(3,723)	(9,163)	(168.44)	1,332	5,302	3,970	298.05
	中華航空	30,581		(3,043,929)	(3,074,510)	(10053.66)	(902,960)	2,140,969	70.34	(273,854)	(457,143)	(183,289)	(66.93)
	長榮航空	2,222,183		(5,462,661)	(7,684,844)	(345.82)	285,517	5,748,178	105.23	(251,682)	(2,443,186)	(2,191,504)	(870.74)
	星宇航空	-		(556,003)	(556,003)	-	(208,283)	347,720	62.54	(567,776)	(1,353,778)	(786,002)	(138.44)
本期綜合 損益總額	台灣虎航	(2,267,884)		(2,844,352)	(576,468)	(25.42)	1,823,124	4,667,476	164.10	766,030	1,539,003	772,973	100.91
	中華航空	8,987,245		(798,528)	(9,785,773)	(108.89)	6,568,241	7,366,769	922.54	4,587,131	6,683,843	2,096,712	45.71
	長榮航空	8,902,444		2,360,955	(6,541,489)	(73.48)	23,388,771	21,027,816	890.65	10,966,391	10,943,509	(22,882)	(0.21)
	星宇航空	(3,018,725)		(5,826,896)	(2,808,171)	(93.03)	(59,087)	5,767,809	98.99	(236,447)	(453,373)	(216,926)	(91.74)

資料來源：各公司各年度經會計師查核簽證之財務報告。

(1)營業收入、營業成本、營業毛利、營業費用及營業利益之變化情形

請參閱本評估報告「參、一、(四)發行人最近期及最近三個會計年度財務報告之業績概況」之說明。

(2)營業外收支

單位：新臺幣千元；%

項目 \ 年度		110 年度		111 年度		112 年度		112 年度第二季		113 年度第二季	
		金額	%	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%
其他收入	利息收入	6,597	2.70	26,618	2.02	134,272	1.08	50,181	0.92	134,556	1.64
	其他	56,702	23.22	28,288	2.15	41,770	0.34	19,216	0.35	19,428	0.24
	小計	63,299	25.92	54,906	4.18	176,042	1.41	69,397	1.27	153,984	1.87
其他利益及損失	外幣兌換(損失)利益淨額	100,216	41.03	(582,457)	(44.30)	(11,028)	(0.09)	(70,790)	(1.29)	(188,955)	(2.30)
	其他	(2,202)	(0.90)	(2,283)	(0.17)	(1,742)	(0.01)	(1,315)	(0.02)	(1,619)	(0.02)
	小計	98,014	40.13	(584,740)	(44.47)	(12,770)	(0.10)	(72,105)	(1.32)	(190,574)	(2.32)
財務成本	利息費用-銀行借款	(35,542)	(14.55)	(44,946)	(3.42)	(33,816)	(0.27)	(25,187)	(0.46)	(3,087)	(0.04)
	利息費用-租賃負債	(167,726)	(68.68)	(195,296)	(14.85)	(209,842)	(1.68)	(98,038)	(1.79)	(138,156)	(1.68)
	小計	(203,268)	(83.23)	(240,242)	(18.27)	(243,658)	(1.95)	(123,225)	(2.25)	(141,243)	(1.72)
合計		(41,955)	17.18	(770,076)	(58.57)	(80,386)	(0.64)	(125,933)	(2.30)	(177,833)	(2.16)

資料來源：各年度經會計師查核簽證之財務報告

該公司 110~112 年度及 113 年第二季之營業外收入及支出淨額分別為 (41,955)千元、(770,076)千元、(80,386)及(177,833)千元，占營收比重分別為 17.18%、(58.57)%、(0.64)及(2.16)%，包含利息收入、其他收入、其他利益及損失以及財務成本等項目，111 年度營業外收入及支出淨額較 110 年度減少，主要係因該公司外幣交易主要來自油料採購、維修費用及租機費用等且美元兌台幣匯率自 111 年初開始走強，故外幣兌換損失增加，再加上該公司 111 年 3 月及 7 月新增兩架租賃機，使租賃負債利息增加，又部分因疫情所產生之政府租金補助款，因政府部門之預算已用盡，故停止補助，使其他收入-其他亦同減少所致；112 年度營業外收入及支出淨額較 111 年度增加，主係美元兌台幣匯率波動相對平穩，因而外幣兌換損失減少，又因國境開放，客運市場需求仍高漲，該公司營收增加且旅客仍踴躍訂票致現金水位增加，利息收入亦同步增加所致；113 年第二季營業外收入及支出淨額較 112 年同期減少，主係美元兌台幣匯率自 113 年初受波動開始走強，故外幣兌換損失增加，再加上該公司 112 年 9 月及 12 月新增兩架租賃機進行汰舊換新，使租賃負債利息增加所致。

單位：%

公司 \ 年度	110 年度		111 年度		112 年度		112 年度第二季		113 年度第二季	
	營業外收入及支出	佔營收比率%	營業外收入及支出	佔營收比率%	營業外收入及支出	佔營收比率%	營業外收入及支出	佔營收比率%	營業外收入及支出	佔營收比率%
台灣虎航	(41,955)	(17.18)	(770,076)	(58.57)	(80,386)	(0.64)	(125,933)	(2.30)	(177,833)	(2.16)
中華航空	(3,841,430)	(2.77)	76,026	0.05	(851,949)	(0.46)	(653,851)	(0.73)	776,527	0.79
長榮航空	(2,555,355)	(2.46)	(329,425)	(0.24)	(726,510)	(0.36)	(127,839)	(0.14)	7,615	0.01
星宇航空	167,909	21.10	(1,486,917)	(44.23)	(594,713)	(2.65)	(123,708)	(1.25)	(475,957)	(2.91)

資料來源：各公司各年度經會計師查核簽證之財務報告

與採樣同業相較，該公司 110 年度及 111 年度營業外收入及支出淨額占營業收入比重高於採樣同業；112 年度及 113 年第二季介於同業。110 年度及 111 年度該公司業外收入及支出占收入比率較高，主係相較採樣同業有貨運之挹注致營收相對較低，且採樣同業貨運多以美金收款，故有自然避險之效果，匯率波動對其影響較低所致，而該公司因認列租賃負債之利息費用及受到美元匯率持續走升造成外幣兌換損失，致營業外收入及支出淨額占營業收入比重高於同業；自 112 年度起因國境開放，旅遊需求大復甦，該公司營收大幅成長，且截至最近期客運市場需求仍強勁，使營業外收入及支出淨額占營業收入比重介於同業間。經評估尚無重大異常之情事。

(3)本期淨利及綜合損益

單位：新臺幣千元；%

項目	公司名稱	本期淨利(損)率/本期綜合損益利率				
		110 年度	111 年度	112 年度	112 年度第二季	113 年度第二季
本期稅後淨利(損)占營業收入比率	台灣虎航	(929.22)	(216.74)	14.65	13.97	18.67
	中華航空	6.45	1.49	4.04	5.41	7.22
	長榮航空	6.43	5.67	11.53	12.06	12.48
	星宇航空	(379.30)	(156.77)	0.66	3.35	5.51
本期綜合損益占營業收入比率	台灣虎航	(928.60)	(216.33)	14.62	14.00	18.74
	中華航空	6.47	(0.53)	3.55	5.10	6.76
	長榮航空	8.57	1.71	11.67	11.79	10.20
	星宇航空	(379.30)	(173.31)	(0.26)	(2.39)	(2.78)

資料來源：各公司各年度經會計師查核簽證之財務報告

該公司 110~112 年度及 113 年第二季之本期淨利(損)分別為(2,269,379)千元、(2,849,792)千元、1,826,847 千元及 1,533,701 千元，而本期綜合損益則為(2,267,884)千元、(2,844,352)千元、1,823,124 千元及 1,539,003 千元；主係隨營業毛利、營業利益及營業外收入及支出變化而變動。

與採樣同業相較，該公司 110 年度及 111 年度本期淨利(損)率及本期綜合損益利率皆低於採樣同業；112 年度及 113 年第二季皆高於採樣同業。110~111 年度係因採樣同業雖受新冠肺炎疫情影響營運，惟其航線遍及全球各大城市，另隨總體經濟復甦、資通訊設備運送需求及疫苗運送商機湧現，因對貨機機組人員實施更嚴格之防疫管制，且航線縮減供給減少又市場需求強勁，貨運價格大漲，因此可降低疫情對客運收入減少之衝擊。自 112 年度起因國境開放，旅遊需求大復甦，該公司營收大幅成長，且該公司以客運為主要業務，機隊編成均為客運用途，主要專飛東北亞及東南亞四小時以內航程之地區，其營運成本及費用較同業為低。

整體而言，該公司 110~112 年度及 113 年第二季之本期淨利(損)及本期綜合損益占營業收入比率，除 110 年度及 111 年度受疫情影響較深以致本期稅後淨利(損)占營業收入比重較同業低外，自 112 年度起已高於採樣同業，經評估尚無重大異常情事。

2.最近期及最近三個會計年度之財務比率分析及與同業之比較

分析項目		年 度 公 司 別	110 年度	111 年度	112 年度	113 年 截至第二季
財務結構 (%)	負債占資產 比率	台灣虎航	71.95	93.60	76.56	71.22
		中華航空	73.80	75.39	73.40	74.00
		長榮航空	71.50	69.88	64.56	66.15
		星宇航空	81.82	89.65	86.00	79.45
		同業平均	72.60	72.52	68.70	註 1
	長期資金占 不動產、廠房 及設備比率	台灣虎航	781.20	767.67	1,112.06	1,376.86
		中華航空	186.28	174.06	163.12	165.95
		長榮航空	204.29	195.71	179.59	181.23
		星宇航空	717.18	504.97	254.60	251.82
		同業平均	195.51	184.69	171.75	註 1
償債能力 (%)	流動比率	台灣虎航	117.38	57.67	95.34	133.31
		中華航空	161.25	97.99	77.40	87.89
		長榮航空	139.76	109.15	100.36	106.60
		星宇航空	47.14	31.30	53.99	70.58
		同業平均	151.22	103.81	88.63	註 1
	速動比率	台灣虎航	115.52	56.27	93.20	130.78
		中華航空	144.08	81.48	64.73	75.15
		長榮航空	131.50	103.82	94.82	101.96
		星宇航空	33.58	23.53	42.51	58.35
		同業平均	138.52	93.25	79.60	註 1
	利息保障倍 數(倍)	台灣虎航	(12.88)	(13.89)	10.39	14.66
		中華航空	5.66	1.94	4.07	7.87
		長榮航空	3.64	4.32	11.11	10.16
		星宇航空	(26.01)	(12.50)	0.73	3.00
		同業平均	3.95	2.91	7.28	註 1

分析項目		年 度 公 司 別	110 年度	111 年度	112 年度	113 年 截至第二季
經營能力	應收款項週 轉率(次)(總 額)(註3)	台灣虎航	33.96	19.75	72.79	63.12
		中華航空	11.76	12.01	17.06	18.78
		長榮航空	12.14	13.35	17.79	16.81
		星宇航空	154.91	13.92	36.62	33.68
		同業平均	11.92	12.61	17.43	註1
	應收款項收 現天數(天) (註3)	台灣虎航	11	19	6	6
		中華航空	32	31	22	20
		長榮航空	31	28	21	22
		星宇航空	3	27	10	11
		同業平均	31	29	21	註1
	存貨週轉率 (次)(淨額) (註3)	台灣虎航	3.88	3.29	38.00	-
		中華航空	註2	註2	註2	註2
		長榮航空	註2	註2	註2	註2
		星宇航空	10.29	19.76	25.07	21.61
		同業平均	註2	註2	註2	註2
	平均銷貨天 數(天)(註3)	台灣虎航	95	111	10	-
		中華航空	註2	註2	註2	註2
		長榮航空	註2	註2	註2	註2
		星宇航空	36	19	15	17
		同業平均	註2	註2	註2	註2
	不動產、廠房 及設備週轉 率(次)(註3)	台灣虎航	0.20	1.06	11.38	16.42
		中華航空	1.02	1.17	1.47	1.57
		長榮航空	0.77	1.06	1.54	1.58
		星宇航空	0.38	0.57	1.35	1.22
		同業平均	0.90	1.12	1.51	註1
	總資產週轉 率(次)(註3)	台灣虎航	0.02	0.09	0.77	0.86
		中華航空	0.48	0.51	0.63	0.66
		長榮航空	0.32	0.43	0.62	0.63
		星宇航空	0.04	0.08	0.33	0.38
		同業平均	0.39	0.47	0.62	註1
獲利能力	資產報酬率 (%)(註3)	台灣虎航	(16.77)	(19.05)	12.44	17.30
		中華航空	3.76	1.45	3.26	5.47
		長榮航空	3.02	3.37	7.97	8.78
		星宇航空	(13.88)	(11.91)	1.40	2.96
		同業平均	3.37	2.45	5.74	註1
	權益報酬率 (%)(註3)	台灣虎航	(66.68)	(121.38)	70.89	61.37
		中華航空	12.99	3.00	9.97	18.17
		長榮航空	7.89	8.28	21.67	22.86
		星宇航空	(67.79)	(101.96)	1.76	12.07
		同業平均	10.18	5.95	16.84	註1

分析項目		年 度 公 司 別	110 年度	111 年度	112 年度	113 年 截至第二季
	營業利益占 實收資本額 比率(%) (註 3)	台灣虎航	(69.48)	(70.16)	52.75	93.89
		中華航空	25.19	4.30	16.79	26.66
		長榮航空	19.97	18.29	54.75	61.93
		星宇航空	(28.03)	(28.17)	2.30	10.84
		同業平均	註 4	註 4	註 4	註 4
	稅前純益占 實收資本額 比率(%) (註 3)	台灣虎航	(70.53)	(89.41)	50.96	85.97
		中華航空	18.73	4.42	15.38	29.23
		長榮航空	15.04	17.66	53.40	61.96
		星宇航空	(26.56)	(36.38)	(0.55)	7.09
		同業平均	註 4	註 4	註 4	註 4
	純益率(%)	台灣虎航	(929.22)	(216.74)	14.65	18.67
		中華航空	6.45	1.49	4.04	7.22
		長榮航空	6.43	5.67	11.53	12.48
		星宇航空	(379.30)	(156.77)	0.66	5.51
		同業平均	6.44	3.49	7.94	註 1
	稅後每股盈 餘(元)	台灣虎航	(7.19)	(7.12)	4.27	3.42
		中華航空	1.67	0.48	1.13	1.08
		長榮航空	1.31	1.34	4.01	2.31
		星宇航空	(2.69)	(3.47)	0.08	0.39
		同業平均	註 4	註 4	註 4	註 4
現金流量	現金流量比 率(%)	台灣虎航	註 5	11.68	93.42	54.68
		中華航空	93.70	65.75	62.02	26.87
		長榮航空	74.99	81.36	79.05	30.73
		星宇航空	註 5	註 5	46.69	33.79
		同業平均	84.97	73.89	70.35	註 1
	淨現金流量 允當比率(%)	台灣虎航	41.37	註 5	235.64	343.02
		中華航空	825.91	678.90	764.39	798.61
		長榮航空	120.26	202.26	236.48	264.43
		星宇航空	註 5	註 5	10.26	19.36
		同業平均	註 4	註 4	註 4	註 4

分析項目		年 度 公 司 別	110 年度	111 年度	112 年度	113 年 截至第二季
現金再投資 比率(%)		台灣虎航	註 5	50.39	166.07	59.34
		中華航空	15.20	13.23	19.12	8.98
		長榮航空	13.20	23.77	23.76	11.27
		星宇航空	註 5	註 5	28.93	14.17
		同業平均	14.53	18.12	21.68	註 1
槓桿度	營運槓桿度	台灣虎航	0.16	0.81	2.52	1.91
		中華航空	3.11	13.40	4.20	註 6
		長榮航空	5.40	6.17	3.14	註 6
		星宇航空	(0.00)	(0.08)	23.13	註 6
		同業平均	註 4	註 4	註 4	註 4
	財務槓桿度	台灣虎航	0.93	0.92	1.11	1.07
		中華航空	1.19	58.82	1.35	1.19
		長榮航空	1.63	1.63	1.13	1.12
		星宇航空	0.98	0.92	(1.49)	1.48
		同業平均	註 4	註 4	註 4	註 4

資料來源：該公司提供；該公司及採樣公司經會計師查核簽證或核閱之合併或個體財務報告；該公司及採樣公司股東會年報；暨台新證券計算及整理。同業平均係參考財團法人金融聯合徵信中心出版「中華民國台灣地區主要行業財務比率」及「財務結構資訊」之「H51 航空運輸業」暨台新證券計算及整理。

註 1：截至評估報告出具日止，財團法人金融聯合徵信中心尚未出版該年度之主要行業財務比率。

註 2：因行業特性，不適用該項財務比率之評估。

註 3：113 年截至第二季之經營能力及獲利能力之資產報酬率、權益報酬率、營業利益及稅前純益占實收資本額比率均予以年化以利比較。

註 4：財團法人金融聯合徵信中心出版之主要行業財務比率並未涵蓋該比率之資料。

註 5：若營業資金為負數，則現金流量相關比率不予計算表達。

註 6：財務分析計算公式：

1.財務結構

(1)負債占資產比率=負債總額/資產總額

(2)長期資金占不動產、廠房及設備比率=(股東權益淨額+長期負債)/不動產、廠房及設備淨額

2.償債能力

(1)流動比率=流動資產/流動負債

(2)速動比率=(流動資產-存貨-預付費用)/流動負債

(3)利息保障倍數=所得稅及利息費用前純益/本期利息支出

3.經營能力

(1)應收款項週轉率=營業收入淨額/平均應收款項總額

(2)存貨週轉率=與存貨相關之銷貨成本/平均存貨金額

(3)不動產、廠房及設備週轉率=銷貨淨額/平均不動產、廠房及設備淨額

(4)總資產週轉率=銷貨淨額/平均資產總額

4.獲利能力

(1)資產報酬率=〔稅後損益+利息費用×(1-稅率)〕/平均資產總額

(2)股東權益報酬率=稅後損益/平均股東權益總額

(3)營業利益占實收資本額比率=營業利益/期末實收資本額

(4)稅前純益占實收資本額比率=稅前損益/期末實收資本額

(5)純益率=稅後損益/銷貨淨額

(6)每股盈餘=稅後損益/加權平均已發行普通股股數

5.現金流量

(1)現金流量比率=營業活動淨現金流量/流動負債

(2)現金流量允當比率=最近五年度營業活動淨現金流量/最近五年度(資本支出+存貨增加額+現金股利)；存貨如為減少數，則以0計算

(3)現金再投資比率=(營業活動現金流量－現金股利)/(不動產、廠房及設備毛額+長期投資+其他資產+營運資金)

6.槓桿度

(1)營運槓桿度=(營業收入淨額－變動營業成本及費用)/營業利益。

(2)財務槓桿度=營業利益/(營業利益－利息費用)。

(1)財務結構

A.負債占資產比率

該公司 110~112 年度及 113 年截至第二季之負債占資產比率分別為 71.95%、93.60%、76.56%及 71.22%，111 年度之負債占資產比率較 110 年度上升，主係因該公司新增租賃兩架 A-320neo 客機(B-50023 及 B-50025)，於 111 年 3 月及 7 月交機，依國際財務報導準則第 16 號租賃公報，認列使用權資產及租賃負債，致使用權資產與流動及非流動租賃負債分別增加 743,622 千元及 1,539,793 千元，以及 111 年 10 月國境開放，該公司開放賣票，消費者購票踴躍，致應收帳款(包含關係人)增加 129,854 千元，惟由於該公司載客的履約義務尚未滿足致使合約負債增加 1,539,630 千元，導致總資產及總負債分別增加 1,029,199 千元及 3,873,542 千元，惟總資產成長幅度 7.11%小於總負債 28.61%所致；112 年度之負債占資產比率較 111 年度下降，主係因 112 年度辦理兩次現金增資(募集總金額為 1,453,800 千元)以及受惠旅遊需求大復甦致預收票款增加，帶動現金及約當現金增加 2,531,073 千元，合約負債亦增加 1,230,802 千元，再加上該公司新增租賃兩架 A-320neo 客機(B-50026 及 B-50027)進行汰舊換新，於 112 年 9 月及 12 月交機，致使用權資產與流動及非流動租賃負債分別增加 1,105,396 千元及 1,042,922 千元，惟該公司因自有資金充足償還銀行借款致短期借款及長期借款(包含一年或一營業週期內到期)分別減少 800,000 千元及 2,294,546 千元，在總負債無重大變動情況下，總資產增加 3,576,298 千元所致；113 年截至第二季之負債占資產比率較 112 年度下降，主係該公司持續增加航點及航班，營運持續穩健上升，航班量及訂票量也較 112 年同期增加，帶動現金及約當現金增加 3,085,070 千元，在總負債無重大變動情況下，總資產較 112 年度增加 1,997,722 千元所致。

與採樣同業及同業平均相比，航空業因高固定支出如租購機等，故負債占資產比率相較一般行業而言普遍較高，111 年度負債占資產比率高於採樣公司及同業平均；其餘年度均介於採樣公司及同業平均之間。111 年度負債比高於同業，主係上述該公司新增租賃兩架 A-320neo 客機(B-50023 及 B-50025)因素以及國境未開放時受新冠肺炎疫情影響，該公司因客運為主要業務，機隊

旗下無貨機發展國際貨運，許多國家對旅客採取較嚴格的出入境管制措施，該公司受疫情影響較其他同業為高，雖同年 10 月國境開放後購票踴躍然尚未載客所致。自 112 年度起因現金增資和營運穩健上升致負債占資產比率回復至同業之間，經評估尚無重大異常之情事。

B.長期資金占不動產、廠房及設備比率

該公司 110~112 年度及 113 年截至第二季之長期資金占不動產、廠房及設備比率分別為 781.20%、767.67%、1,112.06%及 1,376.86%，111 年度長期資金占不動產、廠房及設備比率較 110 年度下降，主係該公司因新冠肺炎疫情影響，減少國際航班，雖國境於 111 年 10 月開放，惟航空公司固定成本較高，致營業虧損增大，在非流動負債及不動產、廠房及設備無重大變動情況下，總權益減少 28,844,343 千元所致；112 年度長期資金占不動產、廠房及設備比率較 111 年度上升，主係因國境開放，該公司受惠旅遊需求大復甦，該公司營運狀況好轉，售票情況良好，在非流動負債及不動產、廠房及設備無重大變動情況下，總權益較 111 年度增加 3,303,205 千元所致；113 年截至第二季長期資金占不動產、廠房及設備比率較 112 年度上升，主係該公司持續增加航點及航班，營運持續穩健上升，航班量及訂票量也較 112 年同期增加，在非流動負債及不動產、廠房及設備無重大變動情況下，總權益較 112 年度增加 1,539,003 千元所致。

與採樣公司及同業平均相比，該公司之長期資金占不動產、廠房及設備比率於 110~111 年度及 113 年截至第二季均高於所有採樣公司及同業平均，該公司為低成本航空公司，有別於傳統航空運輸業擁大型機隊，顯示其尚無仰賴短期資金支應資本支出情事，經評估尚無重大異常之情事。

綜上分析，該公司 110~112 年度及 113 年截至第二季之財務結構相關比率變動尚屬合理，與採樣公司及同業平均相較，亦尚無重大異常之情事。

(2)償債能力

A.流動比率及速動比率

該公司 110~112 年度及 113 年截至第二季之流動比率及速動比率分別為 117.38%、57.67%、95.34%及 133.31%；115.52%、56.27%、93.20%及 130.78%。111 年度流動比率及速動比率較 110 年度下降，主係受疫情停飛部分國際航班，營收短少致虧損導致現金及約當現金降低 475,316 千元，又因 111 年 10 月國境開放，消費者購票踴躍然尚未載客致使合約負債增加 1,539,630 千元，再加上為支應相關營運所需而舉借華南銀行政府紓困貸款致一年內到期之長期借款增加 500,000 千元，故流動資產降低 223,289 千元而流動負債增加 2,685,519 千元所致；112 年度流動比率及速動比率較 111 年度上升，主係因 112 年度辦理兩次現金增資(募集總金額為 1,453,800 千元)以及受惠旅遊需求大復甦致預收票款增加，帶動現金及約當現金增加 2,531,073 千元，致流動資產增加 2,890,120 千元，雖然該公司因消費者訂票增加，期末出售機票還未載

客致合約負債增加 1,230,802 千元，致流動負債增加 798,041 千元，惟流動資產成長幅度 88.63% 大於流動負債 14.12% 所致；113 年截至第二季流動比率及速動比率較 112 年度上升，主係該公司持續增加航點及航班，營運持續穩健上升，航班量及訂票量也較 112 年同期增加，帶動現金及約當現金增加 3,085,070 千元，在流動負債無重大變化情況下，流動資產較 112 年度增加 2,973,709 千元所致。

與採樣公司及同業平均相比，該公司 110~112 年度流動比率及速動比率均介於採樣公司及同業平均之間；113 年截至第二季高於採樣公司。自 112 年度起因現金增資和營運穩健上升，二者比率隨之提升，尚無重大異常之情事。

B. 利息保障倍數

該公司 110~112 年度及 113 年截至第二季之利息保障倍數分別為(12.88)倍、(13.89)倍、10.39 倍及 14.66 倍。111 年度利息保障倍數較 110 年度下降且為負數，雖營業收入較 110 年度增加 1,070,602 千元，惟其營收增加之幅度尚無法支應人員薪資、油料、維修保養等營運所需相關成本且該公司新增租賃 A-320neo 客機(B-50023 及 B-50025)致營業成本增加 998,356 千元，再加上美元兌台幣自 111 年初開始走強，故外幣兌換(損)益淨額減少 682,673 千元，在利息支出無重大變動情況下，稅前虧損增加 755,258 千元所致；112 年度利息保障倍數較 111 年度上升且由負轉正，主係受惠旅遊需求大復甦，該公司營運好轉，在利息支出無重大變動情況下，稅前淨利增加 5,864,550 千元所致；113 年截至第二季利息保障倍數較 112 年度上升，主係該公司持續增加航點及航班，營運持續穩健上升，航班量及訂票量也較 112 年同期增加，在年化後利息支出無重大變動情況下，113 年截至第二季年化後稅前淨利較 112 年度增加 1,572,067 千元所致。

與採樣公司及同業平均相比，該公司 111 年度利息保障倍數低於採樣公司及同業平均；110 年度及 112 年度均介於採樣公司及同業平均之間；113 年截至第二季高於採樣公司及同業平均。110 及 111 年度為負數主係因新冠肺炎疫情影響，該公司以客運為主要業務，機隊旗下無貨機發展國際貨運，許多國家對旅客採取較嚴格的出入境管制措施，該公司受疫情影響與其他同業比較高大。自 112 年起因疫情解封且客運市場需求仍強勁，該公司已有獲利致利息保障倍數轉向正數，經評估尚無重大異常之情事。

綜上分析，該公司 110~112 年度及 113 年截至第二季之償債能力各項指標變動情形尚屬合理，與採樣公司及同業平均相較，亦尚無重大異常之情事。

(3) 經營能力

A. 應收款項週轉率及收現天數

該公司 110~112 年度及 113 年截至第二季之應收款項週轉率與收現天數分別為 33.96 次、19.75 次、72.79 次及 63.12 次與 11 天、19 天、6 天及 6 天。111 年度應收款項週轉率較 110 年度下降，收現天數上升，主係雖 111 年度隨

著疫苗施打率逐漸提升，民眾國內離島旅遊意願提升，加上關係企業華信航空國內載運運能不足，該公司因而濕租飛機予華信航空，並增加金門航線濕租班次，且 111 年 10 月實施邊境開放措施，同時取消先前頒布之禁團令，該公司之國際航班開始逐步復飛，致營業收入及應收帳款較 110 年度增加 1,070,602 千元及 129,854 千元，惟營業收入成長幅度 438.37% 小於平均應收款項 825.47% 所致；112 年度之應收款項週轉率較 111 年度上升，收現天數下降，主係因國境開放，旅遊需求大復甦，致該公司航班量及訂票量較 111 年度增加，再加上該公司之票價提升，使 112 年度營業收入較 111 年度增加 11,153,509 千元，成長幅度為 848.29%，而該公司收款尚屬穩健，應收款項雖亦增加 79,595 千元，平均應收款項成長幅度僅 52.20% 所致；113 年截至第二季之應收款項週轉較 112 年度些微下滑，收現天數差異不大，主係該公司營運穩健向上且收款尚維持與 112 年度水準。

與採樣公司相比，該公司 110 年度應收款項週轉率及收現天數介於採樣公司及同業平均之間，其餘年度均優於採樣公司及同業平均。主係其他同業除客運業務外，尚有貨運等其他業務，因其業務之多樣性之故，致其收款天數較長。此外該公司對旅行業者多採預收制，旅行社須先行預付定額之款項方再行預定所需之航班，收款尚屬穩健，且營運規模與其他同業相比較小，故營業收入與應收款項與其他同業相比較低。整體而言，應收款項週轉率變動因各公司之營運模式及銷售市場並不完全相同，使得收款條件上略有差異，經評估尚無重大異常之情事。

B. 存貨週轉率及平均銷貨天數

因受先前新冠肺炎疫情影響，該公司於 109 年 10 月起增加商品存貨，於網路等通路販賣印有該公司之商標商品，故其存貨組成皆為商品存貨。該公司 110~112 年度及 113 年截至第二季之存貨週轉率分別為 3.88 次、3.29 次、38.00 次及 0.00 次，存貨週轉天數分別為 95 天、111 天、10 天及 0 天，111 年之存貨週轉率較 110 年度下降，平均銷貨天數上升，主係因該公司受疫情影響減少國際航班，品牌曝光效果有限，致存貨週轉率下降，存貨週轉天數上升；112 年之存貨週轉率較 111 年度上升，平均銷貨天數下降，因國境開放，班機復飛，疫情期間為維持與客戶之間連結及增加曝光度透過線上販賣台灣虎航商標產品之目的已達成，故庫存存貨已所剩無幾，惟因年中還有商品進出銷售導致相關成本有所變動再加上平均存貨金額極小所致；113 年截至第二季之存貨週轉率較 112 年度下降，平均銷貨天數上升，因基本無存貨及相關成本變動且 113 年截至第二季止已無商品存貨所致。

與採樣公司及同業平均相比，中華航空及長榮航空存貨內容多屬自用之航空器材，並無與主要業務相關之存貨，故不適用存貨週轉率之計算。另該公司除 112 年度存貨週轉率及平均銷貨天數優於星宇航空，其餘年度均劣於星宇航空。惟星宇航空存貨分為機務用品、客艙服務用品及地勤用品與該公司透過網路販賣的自有商標商品性質不同，故無法比較，且該公司 113 年截至

第二季止已無商品存貨，經評估尚無重大異常之情事。

C.不動產、廠房及設備週轉率

該公司 110~112 年度及 113 年截至第二季之不動產、廠房及設備週轉率分別為 0.20 次、1.06 次、11.38 次及 16.42 次。111 年度之不動產、廠房及設備週轉率較 110 年度上升，主係因 111 年度民眾國內離島旅遊意願提升，加上關係企業華信航空國內載運運能不足，濕租飛機予華信航空並增加金門航線濕租班次，且 111 年 10 月實施邊境開放措施，同時取消先前頒布之禁團令，該公司之國際航班開始逐步復飛，在不動產、廠房及設備無重大變動情況下，111 年度營業收入較 110 年度增加 1,070,602 千元所致。112 年度之不動產、廠房及設備週轉率較 111 年度上升，主係因國境開放，旅遊需求大復甦，該公司航班量及訂票量較 111 年度增加，加上該公司之票價提升，在不動產、廠房及設備無重大變動情況下，112 年度營業收入較 111 年度增加 11,153,509 千元所致；113 年截至第二季之不動產、廠房及設備週轉率較 112 年度上升，主係該公司持續增加航點及航班，營運持續穩健上升，航班量及訂票量也較 112 年同期增加，在不動產、廠房及設備無重大變動情況下，113 年截至第二季年化後營業收入較 112 年度增加 3,960,600 千元所致。

與採樣公司及同業平均相比，該公司 110 年度及 111 年度之不動產、廠房及設備週轉率分別低於及介於採樣公司及同業平均；其餘年度該比率均高於採樣公司及同業平均。110 年度及 111 年度主係因新冠肺炎疫情影響，該公司以客運為主要業務，機隊旗下無貨機發展國際貨運，許多國家對旅客採取較嚴格的出入境管制措施，該公司受疫情影響與其他同業相比較高。自 112 年起因疫情解封且客運市場需求仍強勁，該公司營收逐漸成長，致不動產、廠房及設備週轉率有所提升，經評估尚無重大異常之情事。

D.總資產週轉率

該公司 110~112 年度及 113 年截至第二季年化之總資產週轉率分別為 0.02 次、0.09 次、0.77 次及 0.86 次，111 年度之總資產週轉率較 110 年度上升，主係 111 年度因民眾國內離島旅遊意願提升，加上關係企業華信航空國內載運運能不足，濕租飛機予華信航空並增加金門航線濕租班次，且 111 年 10 月實施邊境開放措施，同時取消先前頒布之禁團令，該公司之國際航班開始逐步復飛，在總資產無重大變動情況下，111 年度營業收入較 110 年度增加 1,070,602 千元所致；112 年度之總資產週轉率較 111 年度上升，主係 112 年度因國境開放，旅遊需求大復甦，該公司航班量及訂票量較 111 年度增加，加上該公司之票價提升，112 年度營業收入較 111 年度增加 11,153,509 千元，雖然因 112 年度辦理兩次現金增資(募集總金額為 1,453,800 千元)以及受惠旅遊需求大復甦致預收票款增加，帶動現金及約當現金增加 2,531,073 千元，再加上該公司新增租賃兩架 A-320neo 客機(B-50026 及 B-50027)進行汰舊換新，於 112 年 9 月及 12 月交機，使用權資產增加 1,105,396 千元，導致總資產增加 3,576,298 千元，惟營業收入成長幅度 848.29%大於平均總資產 16.50%所

致；113 年截至第二季之總資產週轉率較 112 年度上升，主係該公司持續增加航點及航班，營運持續穩健上升，航班量及訂票量也較 112 年同期增加，在總資產無重大變動情況下，113 年截至第二季年化後營業收入較 112 年度增加 3,960,600 千元所致。

與採樣公司及同業平均相比，該公司 110 年度及 111 年度之總資產週轉率分別低於及介於採樣公司及同業平均，其餘年度該比率均高於採樣公司及同業平均。110 年度及 111 年度主係因新冠肺炎疫情影響，該公司以客運為主要業務，機隊旗下無貨機發展國際貨運，許多國家對旅客採取較嚴格的出入境管制措施，該公司受疫情影響與其他同業相比較高。自 112 年起因疫情解封且客運市場需求仍強勁，該公司營收逐漸成長，致總資產週轉率有所提升，經評估尚無重大異常之情事。

綜上分析，該公司 110~112 年度及 113 年截至第二季之經營能力相關比率變動尚屬合理，與採樣公司及同業平均相比，亦尚無重大異常之情事。

(4)獲利能力

A. 資產報酬率及權益報酬率

該公司 110~112 年度及 113 年截至第二季之資產報酬率及權益報酬率分別為(16.77)%、(19.05)%、12.44%及 17.30%；(66.68)%、(121.38)%、70.89%及 61.37%。111 年度資產報酬率及權益報酬率較 110 年度下降且比率為負，雖 111 年營業收入較 110 年度增加 1,070,602 千元，惟其營收增加之幅度尚無法支應人員薪資、油料、維修保養等營運所需相關成本且新增租賃新客機 A-320neo 客機(B-50023 及 B-50025)致 111 年度營業成本較 110 年度增加 998,356 千元，另該公司外幣交易主要來自油料採購、維修費用及租機費用等且美元兌台幣自 111 年初開始走強，台幣匯率相對走貶，故外幣兌換(損)益淨額減少 682,673 千元，在平均總資產及平均總權益無重大變動情況下，稅後虧損增加 580,413 千元所致；112 年度資產報酬率及權益報酬率較 111 年度上升且轉負為正，主係因國境開放，旅遊需求大復甦，該公司航班量及訂票量較 111 年度增加，加上該公司之票價提升，營業收入較 111 年度增加 11,153,509 千元致營業毛利增加 5,815,484 千元，所得稅費用亦增加 1,187,911 千元，雖然平均總資產及平均總權益因 112 年度辦理兩次現金增資及獲利保留盈餘有一定程度上之變動，惟稅後淨利增加 4,676,639 千元且轉虧為盈所致；113 年截至第二季資產報酬率及權益報酬率較 112 年度上升，主係該公司持續增加航點及航班，營運持續穩健上升，航班量及訂票量也較 112 年同期增加，致年化後營業收入較 112 年度增加 3,960,600 千元，再加上因載客數增加使平均單位固定成本下降，導致年化後營業毛利較 112 年度增加 1,900,480 千元及毛利率從 27.57%提升至 32.49%，雖然因美元兌台幣自 113 年初受波動開始走強，年化後外幣兌換(損)益淨額較 112 年度減少 366,882 千元，另獲利提高致年化後所得稅費用亦增加 331,512 千元，惟在平均總資產及平均總權益無重大變動情況下，113 年截至第二季年化稅後淨利較 112 年度增加 1,240,555 千元所致。

與採樣公司及同業平均相比，該公司 110 年度及 111 年度之資產報酬率低於採樣公司及同業平均；110 年度及 111 年度之權益報酬率分別低於及介於採樣公司及同業平均；其餘年度二者比率均高於採樣公司及同業平均。110 年度及 111 年度主係因新冠肺炎疫情影響，該公司以客運為主要業務，機隊旗下無貨機發展國際貨運，許多國家對旅客採取較嚴格的出入境管制措施，該公司受疫情影響與其他同業相比較高。自 112 年起因疫情解封且客運市場需求仍強勁，該公司已有獲利，致資產報酬率及權益報酬率有所提升，經評估尚無重大異常之情事。

B.營業利益占實收資本額比率及稅前純益占實收資本額比率

該公司 110~112 年度及 113 年截至第二季之營業利益(損失)占實收資本額比率及稅前純益(損)占實收資本額比率分別為(69.48)%、(70.16)%、52.75%及 93.89%；(70.53)%、(89.41)%、50.96%及 85.97%。111 年度二者比率較 110 年度下降且比率為負，雖 111 年營業收入較 110 年度增加 1,070,602 千元，惟其營收增加之幅度尚無法支應人員薪資、油料、維修保養等營運所需相關成本且新增租賃新客機 A-320neo 客機(B-50023 及 B-50025)致 111 年度營業成本較 110 年度增加 998,356 千元，又因營收成長，相關手續費及售票網站使用費增加 47,967 千元，在實收資本額無重大變動情況下，營業淨損增加 27,137 千元所致，除此之外，又因該公司外幣交易主要來自油料採購、維修費用及租機費用等且美元兌台幣自 111 年初開始走強，台幣匯率相對走貶，外幣兌換(損)益淨額減少 682,673 千元，在實收資本額無重大變動情況下，111 年度稅前淨損增加 755,258 千元所致；112 年度二者比率較 111 年度上升且轉負為正，主係因國境開放，旅遊需求大復甦，該公司航班量及訂票量較 111 年度增加，加上該公司之票價提升，營業收入較 111 年度增加 11,153,509 千元致營業毛利增加 5,815,484 千元，雖然銷貨相關手續費及售票網站使用費增加 179,636 千元及該公司管理薪資費用增加 337,609 千元，惟在實收資本額無重大變動情況下，營業淨利增加 5,174,860 千元所致，除此之外，又因 112 年度美元兌台幣匯率波動相對平穩，外幣兌換(損)益淨額較 111 年度增加 571,429 千元，在實收資本額無重大變動情況下，112 年度稅前淨利增加 5,864,550 千元所致；113 年截至第二季二者比率較 112 年度上升，主係該公司持續增加航點及航班，營運持續穩健上升，航班量及訂票量也較 112 年同期增加，再加上因載客數增加使平均單位固定成本下降，導致年化後營業毛利較 112 年度增加 1,900,480 千元及毛利率從 27.57%提升至 32.49%，在實收資本額無重大變動情況下，年化後營業淨利較 112 年度增加 1,847,347 千元所致，除此之外，又因美元兌台幣自 113 年初受波動開始走強，年化後外幣兌換(損)益淨額較 112 年度減少 366,882 千元，在實收資本額無重大變動情況下，年化後稅前淨利較 112 年度增加 1,572,067 千元所致。

與採樣公司及同業平均相比，該公司 110 年度及 111 年度之營業利益(損失)占實收資本額比率及稅前純益(損)占實收資本額比率低於採樣公司及同業

平均；112 年度二者比率介於採樣公司及同業平均；113 年截至第二季二者比率高於採樣公司及同業平均。110 年度及 111 年度主係受到新冠肺炎疫情影響，該公司以客運為主要業務，機隊旗下無貨機發展國際貨運，許多國家對旅客採取較嚴格的出入境管制措施，該公司受疫情影響與其他同業相比較高。自 112 年起因疫情解封且客運市場需求仍強勁，該公司已有獲利，又實收資本額規模較採樣公司小，致二者比率有所提升且成長幅度大，經評估尚無重大異常情事。

C.純益率及每股盈餘

該公司 110~112 年度及 113 年截至第二季之稅後純益(損)率及稅後每股盈餘(虧)分別為(929.22)%、(216.74)%、14.65%及 18.67%；(7.19)元、(7.12)元、4.27 元及 3.42 元。111 年度之純損率及稅後每股盈虧較 110 年度下降且為負數，主係 111 年度因民眾國內離島旅遊意願提升，加上關係企業華信航空國內載運運能不足，濕租飛機予華信航空並增加金門航線濕租班次，且 111 年 10 月實施邊境開放措施，同時取消先前頒布之禁團令，該公司之國際航班開始逐步復飛，故營業收入較 110 年度增加 1,070,602 千元，惟其營收增加之幅度尚無法支應人員薪資、油料、維修保養等營運所需相關成本且新增租賃新客機 A-320neo 客機(B-50023 及 B-50025)致 111 年度營業成本較 110 年度增加 998,356 千元，另因主係美元兌台幣自 111 年初開始走強，台幣匯率相對走貶，外幣兌換(損)益淨額減少 682,673 千元，致稅後虧損增加 580,413 千元，故稅後虧損成長幅度 25.58%小於營業收入 438.37%所致，除此之外，又該公司於 110 年 10 月辦理現金增資 120,000 千股，股本增加至 400,000 千股，故 111 年度平均流通在外股本 400,000 千股大於 110 年度 315,836 千股所致；112 年度純益率及稅後每股盈餘較 111 年度上升且轉負為正，主係因國境開放，旅遊需求大復甦，該公司航班量及訂票量較 111 年度增加，加上該公司之票價提升，營業收入較 111 年度增加 11,153,509 千元致營業毛利增加 5,815,484 千元，所得稅費用亦增加 1,187,911 千元，導致稅後淨利增加 4,676,639 千元轉虧為盈所致；113 年截至第二季純益率及稅後每股盈餘較 112 年度上升，主係該公司持續增加航點及航班，營運持續穩健上升，航班量及訂票量也較 112 年同期增加，致年化後營業收入較 112 年度增加 3,960,600 千元，再加上因載客數增加使平均單位固定成本下降，導致年化後營業毛利較 112 年度增加 1,900,480 千元及毛利率從 27.57%提升至 32.49%，雖然因美元兌台幣自 113 年初受波動開始走強，年化後外幣兌換(損)益淨額較 112 年度減少 366,882 千元，另獲利提高致年化後所得稅費用亦增加 331,512 千元，而年化後稅後淨利較 112 年度增加 1,240,555 千元，故年化後稅後淨利成長幅度 100.93%大於營業收入 64.20%所致，除此之外，又該公司 113 年截至第二季平均流通在外股本 449,000 千股大於 112 年度 427,778 千股所致。

與採樣公司及同業平均相比，該公司 110 年度及 111 年度之稅後純益(損)率及稅後每股盈餘(虧)低於採樣公司及同業平均；其餘年度稅後純益率及稅後

每股盈餘均高於採樣公司及同業平均。110 年度及 111 年度主係因新冠肺炎疫情影響，該公司以客運為主要業務，機隊旗下無貨機發展國際貨運，許多國家對旅客採取較嚴格的出入境管制措施，該公司受疫情影響與其他同業相比較高。自 112 年起因疫情解封且客運市場需求仍強勁，該公司已有獲利，致稅後純益率及稅後每股盈餘有所提升，經評估尚無重大異常之情事。

綜上所述，該公司 110~112 年度及 113 年截至第二季之獲利能力變動尚屬合理，尚無重大異常之情事。

(5)現金流量

A.現金流量比率

該公司 110 年度之現金流量比率為負數，111 年度、112 年度及 113 年截至第二季之現金流量比率分別為 11.68%、93.42%及 54.68%。111 年度現金流量比率由負轉正，主係因國境於 111 年 10 月開放，該公司售票增加惟尚未載客致合約負債淨現金流入較 110 年度增加 1,532,750 千元，帶動營運活動淨現金由流出 1,404,623 千元轉流入 660,366 千元所致；112 年度現金流量比率較 111 年度上升，主係因國境開放，旅遊需求大復甦，該公司航班量及訂票量較 111 年度增加，加上該公司之票價提升，致稅前淨利淨現金流入較 111 年度增加 5,864,550 千元，帶動營運活動淨現金從流入 660,366 千元提升至流入 6,027,569 千元所致；113 年度現金流量比率較 112 年度下降，該公司持續增加航點及航班，營運持續穩健上升，現金流視該公司運營狀況有所調整，惟為淨現金流入，尚無重大異常之情事。

與採樣公司及同業平均相比，該公司 110 年度之現金流量比率低於採樣公司及同業平均；111 年度介於採樣公司及同業平均；其餘年度高於採樣公司及同業平均。該公司 110 年度受到新冠肺炎疫情影響，營運活動淨現金流出，相較採樣公司，該公司以客運為主要業務，機隊旗下無貨機發展國際貨運，許多國家對旅客採取較嚴格的出入境管制措施，該公司受疫情影響與其他同業相比較高。自 111 年度起因 111 年 10 月國境開放，疫情解封且客運市場需求仍強勁，該公司已有獲利，致現金流量比率有所提升，且該公司流動負債規模較同業低，成長幅度較大，經評估尚無重大異常之情事。

B.現金流量允當比率

該公司 111 年度之現金流量允當比率為負數，110 年度、112 年度及 113 年截至第二季之現金流量允當比率分別為 41.37%、235.64%及 343.02%。111 年度現金流量比率由正轉負，主係自 109 年 1 月至 111 年 10 月因新冠肺炎疫情因素，我國中央流行疫情指揮中心持續執行「邊境嚴管」措施，未持有效居留證的非本國籍人士仍暫緩入境，取消航班致營收減少，導致最近 5 年度營業活動累計淨現金流量從流入 857,840 千元轉為流出 123,670 千元；112 年度現金流量允當比率由負轉正，主係因 111 年 10 月國境開放，旅遊需求大復甦，該公司航班量及訂票量增加，加上該公司之票價提升，致 112 年營業活

動之淨現金流入 6,027,569 千元，導致最近 5 年度營業活動累計淨現金流量從流出 123,670 千元轉為流入 4,740,152 千元所致。113 年截至第二季現金流量允當比率較 112 年度上升，主係該公司持續增加航點及航班，營運持續穩健上升，致最近 5 年度營業活動累計淨現金流入持續增加。

與採樣公司相比，該公司 110~112 年度及 113 年截至第二季之現金流量允當比率均介於採樣公司之間。111 年度現金流量允當比率為負數，主係過去受到新冠肺炎疫情影響，相較採樣公司，該公司以客運為主要業務，機隊旗下無貨機發展國際貨運，許多國家對旅客採取較嚴格的出入境管制措施，該公司受疫情影響與其他同業相比較高。自 112 年度起，因疫情解封且客運市場需求仍強勁，該公司已有獲利，致稅現金流量允當比率有所提升，且該公司因以客運為主體且無存貨，故相關資本支出及存貨增加額較同業低，成長幅度較大，經評估尚無重大異常之情事。

C.現金再投資比率

該公司 110 年度之現金再投資比率為負數，111 年度、112 年度及 113 年截至第二季之現金再投資比率分別為 50.39%、166.07%及 59.34 %。111 年度現金再投資比率由負轉正，主係 111 年度因國境於 111 年 10 月開放，該公司售票增加惟尚未載客致合約負債淨現金流入較 110 年度增加 1,532,750 千元，帶動營運活動淨現金由流出 1,404,623 千元轉流入 660,366 千元所致；112 年度現金再投資比率較 111 年度上升，主係因國境開放，旅遊需求大復甦，該公司航班量及訂票量較 111 年度增加，加上該公司之票價提升，致稅前淨利淨現金流入較 111 年度增加 5,864,550 千元，帶動營運活動淨現金從流入 660,366 千元提升至流入 6,027,569 千元所致；113 年截至第二季現金再投資比率較 112 年度下降，該公司持續增加航點及航班，營運持續穩健上升，現金流視該公司運營狀況有所調整，惟為淨現金流入，尚無重大異常之情事。

與採樣公司及同業平均相比，該公司 110 年度之現金流量比率低於採樣公司及同業平均；其餘年度高於採樣公司及同業平均。該公司 110 年度受到新冠肺炎疫情影響，營運活動淨現金流出，相較採樣公司，該公司以客運為主要業務，機隊旗下無貨機發展國際貨運，許多國家對旅客採取較嚴格的出入境管制措施，該公司受疫情影響與其他同業相比較高。自 111 年度起因 111 年 10 月國境開放，疫情解封且客運市場需求仍強勁，該公司已有獲利，致現金再投資比率有所提升，且該公司無轉投資公司，再加上投資規模較同業低，成長幅度較大，經評估尚無重大異常之情事。

綜上所述，該公司 110~112 年度及 113 年截至第二季之現金流量變動尚屬合理，尚無重大異常之情事。

(6) 槓桿度

A. 營運槓桿度

該公司 110~112 年度及 113 年截至第二季之營運槓桿度分別為 0.16、0.81、2.52 及 1.91，航空產業因固定成本占總成本的比例高，存在高度營運槓桿程度，該公司 110 年度及 111 年度因疫情影響使營業利益為負數致營運槓桿度小於 1。111 年度營運槓桿度較 110 年度上升，主係 111 年度因民眾國內離島旅遊意願提升，加上關係企業華信航空國內載運運能不足，濕租飛機予華信航空並增加金門航線濕租班次，且 111 年 10 月實施邊境開放措施，同時取消先前頒布之禁團令，該公司之國際航班開始逐步復飛，在固定成本無重大變動下，營業收入較 110 年度增加 1,070,602 千元惟營業淨損僅增加 27,137 千元所致；112 年度營運槓桿度較 111 年度上升，主係因國境開放，旅遊需求大復甦，該公司航班量及訂票量較 111 年度增加，加上該公司之票價提升，在固定成本無重大變動下，營業收入及營業淨利較 111 年度增加 11,153,509 千元及 5,174,860 千元所致；113 年截至第二季營運槓桿度較 112 年度下降，主係該公司持續增加航點及航班，營運持續穩健上升，航班量及訂票量也較 112 年同期增加，在固定成本無重大變動下，年化後營業收入及營業淨利較 112 年度分別增加 3,960,600 千元及 1,847,347 千元所致，年化後營業收入成長幅度 31.77% 小於營業淨利 78.00%，亦即固定成本占總成本之比率降低，營運槓桿風險下降。

與採樣公司相比，該公司 110~111 年度之營運槓桿度均介於採樣公司；112 年度低於採樣公司；113 年截至第二季因無法取得同業變動營業成本及費用，不予計算，故無比較標準。該公司 110 年度及 111 年度受到新冠肺炎疫情影響，係為營業損失，致營運槓桿度不佳，自 112 年度起，疫情解封且客運市場需求仍強勁，該公司營業利益增加，致營運槓桿度有所提升，且該公司係為客運為主，相較其他同業發展國際貨運，固定成本較小故對營運槓桿風險較小，經評估尚無重大異常之情事。

B. 財務槓桿度

該公司 110~112 年度及 113 年截至第二季之財務槓桿度分別為 0.93、0.92、1.11 及 1.07，以航空業之行業特性而言，IFRS16 之施行，需評估租賃負債之利息，又飛機採購改裝等資本支出等多以銀行中長期借款因應，故利息支出對航空產業影響重大。該公司 110 年及 111 年度因疫情影響，在利息費用無重大情況下，導致營業損失致財務槓桿度小於 1 且差異不大；112 年度財務槓桿度較 111 年度上升，主係因國境開放，旅遊需求大復甦，該公司航班量及訂票量較 111 年度增加，加上該公司之票價提升，在利息費用變動無重大情況下，營業淨利較 111 年度增加 5,174,860 千元所致；113 年截至第二季財務槓桿度較 112 年度下降，主係該公司持續增加航點及航班，營運持續穩健上升，航班量及訂票量也較 112 年同期增加，在年化後利息費用變動無重大情況下，年化後營業淨利較 112 年度增加 1,847,347 千元，亦即利息費用

占營業淨利之比率降低，財務槓桿風險下降。

與採樣公司相比，該公司 110~112 年度及 113 年截至第二季財務槓桿度均低於採樣公司。該公司 110~111 年度受到新冠肺炎疫情影響，係為營業損失，致財務槓桿度皆低於採樣公司。自 112 年度起，疫情解封且客運市場需求仍強勁，該公司營業利益增加，致財務槓桿度有所提升，而其財務槓桿度亦皆低於採樣公司，主係該公司以自有資金為主，較無向銀行借款，利息費用占營業淨利之比率小於同業且對財務槓桿風險較小，經評估尚無重大異常之情事。

綜上所述，該公司 110~112 年度及 113 年截至第二季之槓桿度變動尚屬合理，尚無重大異常之情事。

(二)發行公司及其各子公司(包括母子公司間交易事項)之最近期及最近三個會計年度背書保證、重大承諾及資金貸與他人、衍生性商品交易及重大資產交易之情形，並評估其對發行公司財務狀況之影響

1.背書保證

該公司不擬為他人背書保證，故依據公開發行公司資金貸與及背書保證處理準則第十一條第三項規定，「公開發行公司不擬為他人背書或提供保證者，得提報董事會通過後，免予訂定背書保證作業程序」，該公司於 108 年 5 月 27 日董事會通過免訂「背書保證作業程序」，經評估，對財務狀況應無重大不利之影響。

2.重大承諾

經參閱該公司 110~112 年度及 113 年第二季經會計師查核簽證或核閱之財務報告，茲將該公司最近期及最近三個會計年度之重大承諾事項彙總列示如下：

承 諾 事 項	原 由	對公司財務狀況影響之評估
台灣虎航於民國 108 年 10 月與法國空中巴士公司簽屬採購七架 A320neo 客機，每架交易牌告價為約為美金 104,249 千元，總交易牌告價約為美金 729,746 千元；並簽署二架選購權，每架交易牌告價約為美金 104,249 千元，總交易牌告價為美金 208,499 千元，截至民國 113 年 6 月 30 日已預付美金 36,740 千元(新臺幣 1,143,957 千元，帳列預付設備款)，預計於民國 115 年至 116 年間陸續交機。	航機汰舊換新及擴充機隊，提升營運效率及規模。	由於該公司係屬航運業，汰換機隊乃屬維持公司正常營運之相關承諾，該公司已對其編列相關所需預算，對財務狀況無重大影響。
該公司於民國 108 年 12 月與 International Aero Engines ,LLC 簽訂購買兩部 A320 neo 備份發動機，總交易牌告價為美金 27,345 千元，其中一部已於民國 110 年 7 月完成接收，第二部備份發動機預定民國 114 年交貨。	供航機維護使用，提升營運效率及規模。	由於該公司係屬航運業，購買發動機乃屬維持公司正常營運之相關承諾，該公司已對其編列相關所需預算，對財務狀況無重大影響。
該公司已於民國 109 年 2 月分別與 Sky High 117 Leasing Company Limited 租賃公司承租三架，Sky High 118 Leasing Company Limited	航機汰舊換新及擴充機隊，提	由於該公司係屬航運業，汰換機隊乃屬維持公司正常營運之相關承諾，該公

承 諾 事 項	原 由	對公司財務狀況影響之評估
租賃公司承租一架，Sky High 119 Leasing Company Limited 租賃公司承租二架及 ky High 120 Leasing Company Limited 租賃公司承租二架之 A320-neo 客機，總交易牌告價約為美金 250,000 千元，租賃款項將依照實際年度調幅變動。其中向 Sky High 117 Leasing Company Limited 簽訂客機，已於民國 110 年 3 月、7 月及民國 111 年 7 月各交機 1 架，向 Sky High 118 Leasing Company Limited 簽訂客機，已於民國 111 年 3 月交機 1 架，向 Sky High 119 Leasing Company Limited 簽訂客機，已於民國 112 年 9 月及 12 月各交機一架，其餘於民國 114 年間陸續交機。	升營運效率及規模。	司已對其編列相關所需預算，對財務狀況無重大影響。

綜上所述，該公司之重大承諾均因正常營運行為而產生，故尚不致對該公司財務狀況產生重大不利影響。

3. 資金貸與他人

該公司不擬將資金貸與他人，故依據公開發行公司資金貸與及背書保證處理準則第八條第三項規定，「公開發行公司不擬將資金貸與他人者，得提報董事會通過後，免予訂定資金貸與他人作業程序」，該公司於 108 年 5 月 27 日董事會通過免訂「資金貸與他人作業程序」，經評估，對財務狀況應無重大不利之影響。

4. 衍生性商品交易

該公司業已訂定「從事衍生性商品交易處理程序」，並提報 108 年 6 月 18 日董事會及 108 年 6 月 28 日股東會修訂通過以作為從事衍生性商品交易事項之依據。經參閱該公司 110~112 年度及 113 年第二季經會計師查核簽證或核閱之財務報告，該公司最近期及最近三個會計年度因外匯及油料避險需求而有遠期外匯合約及油料交換合約之衍生性商品交易情事。茲列示各該期間期末持有之衍生性商品交易內容如下：

單位：新臺幣千元；外幣千元

期間	公司	衍生性金融商品類型	合約金額 (外幣千元)	到期日	帳面價值	公平價值
110 年度	台灣虎航	遠期外匯	USD 7,785	111/04/29~111/12/23	(449)	(449)
111 年度	台灣虎航	遠期外匯	USD 4,510	112/01/18~112/08/25	(198)	(198)
112 年度	台灣虎航	遠期外匯	USD 8,178	113/01/26~113/11/27	(2,720)	(2,720)
113 年 第二季	台灣虎航	遠期外匯	USD 2,674	113/08/08~113/11/27	3,159	3,159
		油料交換	USD 400	113/10/07	748	748

資料來源：該公司經會計師查核簽證或核閱之財務報告。

另經參閱該公司 110~112 年度及 113 年第二季經會計師查核簽證或核閱之財務報告，該公司之油料避險策略係以從事油料交換合約來規避油料價格波動

所產生之風險，並選擇與被避險項目價格變動高度相關之衍生性金融商品作為避險工具，且以避險期間之平均市價結算並於交割日以現金淨額交割，截至 113 年第二季其油料交換合約尚未交割之。另該公司於 110~112 年度及 113 年第二季因避險目的而從事衍生性金融商品交易損益及外幣兌換損益列示如下：

單位：新台幣千元

項目/期間	110 年度	111 年度	112 年度	113 年 第二季
當期認列於其他綜合(損)益之金額	2,450	200	(2,018)	5,302
自權益重分類至其他利益及損失金額	(5,113)	24,701	5,797	11,092
合 計	(2,663)	24,901	3,779	16,394
外幣兌換(損)益	100,216	(582,457)	(11,028)	(188,955)

資料來源：該公司經會計師查核簽證或核閱之財務報告及該公司提供。

該公司 110~112 年度及 113 年第二季因避險目的從事之衍生性金融商品交易，並當期調整其他綜合(損)益之金額分別為 2,450 千元、200 千元、(2,018) 千元以及 5,302 千元，110~112 年度及 113 年第二季美金兌新臺幣之外幣金融資產金額分別約為美金 35,811 千元、美金 76,282 千元、美金 135,085 千元及美金 196,505 千元；負債金額則分別約為美金 217,260 千元、美金 253,421 千元、美金 264,095 千元及美金 272,882 千元，因該公司美金外匯部位之曝險，故隨外匯走勢而產生兌換損益，110~112 年度及 113 年第二季產生外幣兌換(損)益金額分別為 100,216 千元、(582,457)千元、(11,028) 千元及(188,955)千元。

111 年度外幣兌換損益較 110 年度下滑，主係美元兌台幣自 111 年初開始走強，台幣匯率相對走貶，故外幣兌換損失增加，112 年度起則受美國聯準會持續升息影響，美元兌台幣匯率於當年度前十個月份逐步走揚，並呈現峰值後一路下滑，故其美元匯率走勢雖有成長惟未有去年同期強勢，使該年度外幣兌換損失較 111 年度減少；113 年前二季美元匯率於上半年則呈現強勢攀升之走勢，致 113 年前二季外幣兌換損失(188,955)千元較 112 年前二季之(70,790)千元下滑。而遠期外匯則因美元兌台幣匯率變動之故，使得 110~112 年度及 113 年前二季其認列於其他綜合(損)益之金額及自權益重分類至其他利益及損失金額合計數與外幣兌換損益均呈反向之變動，整體而言，相關損益變化主係受匯率變動影響，應無重大異常之情事。

由於該公司從事衍生性交易主要目的係為規避匯率及油料波動之風險，加上該公司往來交易之對象均為信用良好之金融機構，信用風險亦微，該公司均有依據「從事衍生性商品交易處理程序」經提請董事會通過後辦理，且自公開發行後，亦依相關規定於公開資訊觀測站公告，故對該公司之財務狀況應不致有重大不利之影響。

5.重大資產交易

該公司業已訂定「取得或處分資產處理程序」並提報 111 年 3 月 11 日董事會及 111 年 6 月 24 日股東會修訂通過以作為從事重大資產交易事項之依據。經

參閱該公司 110~112 年度及 113 年第二季經會計師查核簽證或核閱之財務報告，其取得或處分資產之交易金額達新臺幣三億元或實收資本額 20% 以上者如下：

取得或處分重大資產情形—營業資產

單位：新臺幣千元；外幣千元

年度	交易類型	資產名稱	交易對象	關係	交易金額	價格依據
108	租賃	A320neo 客機八架	Sky High Leasing Company Limited	無	不超過 USD 250,000	市場價格
108	購入	A320neo 客機七架	法國空中巴士	無	不超過 USD 729,746	市場價格
108	購入	A320neo 備份發動機	International Aero Engines Company	無	不超過 USD 27,345	市場價格
113	租賃	A320ceo 客機二架	SMBC Aviation Capital Limited/JSA International US Holdings, LLC	無	約 USD \$5,794 /約 USD\$7,073	市場價格

資料來源：該公司經會計師查核簽證或核閱之財務報告及該公司提供。

該公司為提升營運效率及規模，航機汰舊換新及擴充機隊，於 108 年 8 月 16 日董事會通過與飛航器租賃公司 Sky High Leasing Company Limited 承租八架 A320neo 客機，使用權資產總額共計不超過美金 250,000 千元，並將依照實際狀況年度調幅變動，目前已於民國 110 年 3 月、7 月、民國 111 年 3 月、7 月各交機 1 架、民國 112 年 9 月、12 月各交機 1 架，其餘於民國 114 年間陸續交機。前述重大資產採購係為因應該公司飛航業務所需，經該公司董事會通過，並依相關規定於公開資訊觀測站公告，應無重大異常情事。另該公司為提升營運效率及規模，航機汰舊換新及擴充機隊，同時於 108 年 8 月 16 日董事會通過與法國空中巴士購買七架 A320neo 客機，交易總金額不超過美金 729,746 千元，預計於民國 115 年至 116 年間陸續交機。另該公司為配合航機營運需求，於 108 年 10 月 16 日董事會通過與 International Aero Engines Company 購買 2 部 A320neo 備份發動機，交易金額共計不超過美金 27,345 千元，其中一部已於民國 110 年 7 月完成接收，第二部備份發動機預定民國 113 年交貨。另該公司 113 年原依機隊計畫執行進度案，計以 15 架航機運能運營，然受 Airbus 新租機交機延誤，產生運力之缺口，故透過先行延租兩架航機以維持航機之運能。前述重大資產採購係為因應該公司飛航業務所需，經該公司董事會通過，並依相關規定於公開資訊觀測站公告，應無重大異常情事。

綜上所述，該公司最近期及最近三個會計年度並無從事背書保證及資金貸與他人、而重大承諾、衍生性商品交易及重大資產交易情形尚無重大異常情事，對該公司之財務狀況並不致產生重大不利之影響。

(三)發行人最近期及最近三個會計年度資金募集及每股盈餘變化情形

1.最近期及最近三個會計年度資金募集及每股盈餘變化資料

單位：新臺幣千元

項目	110 年度	111 年度	112 年度	113 度第二季
期初股本	2,800,000	4,000,000	4,000,000	4,490,000
合併發行新股	-	-	-	-
資本公積轉增資	-	-	-	-
現金增資	1,200,000	-	490,000	-
減資彌補虧損	-	-	-	-
員工執行認股權	-	-	-	-
期末股本	4,000,000	4,000,000	4,490,000	4,490,000
營業收入	244,225	1,314,827	12,468,336	8,214,468
本期淨利	(2,269,379)	(2,849,792)	1,826,847	1,533,701
每股盈餘(元)	(7.19)	(7.12)	4.27	3.42

資料來源：經會計師查核簽證之財務報告

2.整體分析評估所募集資金是否允當運用並產生合理效益

請參閱本評估報告「肆、就發行人前各次現金增資、併購或受讓他公司股份發行新股或發行公司債及私募有價證券計畫之執行情形蒐集資料，說明其查核程序及所獲致結論」之說明，尚屬合理，應無重大異常情事。

3.對每股盈餘稀釋之影響

該公司 110 年度辦理現金增資募集 3,000,000 千元；112 年度辦理 2 次現金增資共募集 1,453,800 千元；餘各年度並無辦理募集資金之情形。

該公司 110~112 年度及 113 年截至第二季之本期淨利(損)分別為(2,269,379)千元、(2,849,792)千元、1,826,847 千元及 1,533,701 千元，每股稅後盈餘分別(7.19)元、(7.12)元、4.27 元及 3.42 元，該公司每股盈餘主要隨營收變化而變動。111 年度稅後每股盈虧較 110 年度下降且為負數，主係 111 年度因民眾國內離島旅遊意願提升，加上關係企業華信航空國內載運運能不足，濕租飛機予華信航空並增加金門航線濕租班次，且 111 年 10 月實施邊境開放措施，同時取消先前頒布之禁團令，該公司之國際航班開始逐步復飛，故營業收入較 110 年度增加 1,070,602 千元，惟其營收增加之幅度尚無法支應人員薪資、油料、維修保養等營運所需相關成本且新增租賃新客機 A-320neo 客機(B-50023 及 B-50025)致 111 年度營業成本較 110 年度增加 998,356 千元，另因主係美元兌台幣自 111 年初開始走強，台幣匯率相對走貶，外幣兌換(損)益淨額減少 682,673 千元，致稅後虧損增加 580,413 千元，故稅後虧損成長幅度 25.58%小於營業收入 438.37%所致，除此之外，又該公司於 110 年 10 月辦理現金增資 120,000 千股，股本增加至 400,000 千股，故 111 年度平均流通在外股本 400,000 千股大於 110 年度 315,836 千股所致；112 年度稅後每股盈餘較 111 年度上升且轉負為正，主係因國境開放，旅遊需求大復甦，該公司航班量及訂票量較 111 年度增加，加上該公司之票價提升，營業收入較 111 年度增加 11,153,509 千元致營業毛利增加 5,815,484 千元，所得稅費用亦增加

1,187,911 千元，導致稅後淨利增加 4,676,639 千元轉虧為盈所致；113 年截至第二季純益率及稅後每股盈餘較 112 年度上升，主係該公司持續增加航點及航班，營運持續穩健上升，航班量及訂票量也較 112 年同期增加，致年化後營業收入較 112 年度增加 3,960,600 千元，再加上因載客數增加使平均單位固定成本下降，導致年化後營業毛利較 112 年度增加 1,900,480 千元及毛利率從 27.57% 提升至 32.49%，雖然因美元兌台幣自 113 年初受波動開始走強，年化後外幣兌換(損)益淨額較 112 年度減少 366,882 千元，另獲利提高致年化後所得稅費用亦增加 331,512 千元，而年化後稅後淨利較 112 年度增加 1,240,555 千元，故年化後稅後淨利成長幅度 100.93% 大於營業收入 64.20% 所致，除此之外，又該公司 113 年截至第二季平均流通在外股本 449,000 千股大於 112 年度 427,778 千股所致。整體而言，該公司最近期及最近三個會計年度之股本因 110 年度及 112 年度辦理增資而有所變動，惟基本每股盈餘主要係隨公司獲利能力起伏變化，故該公司並未有對外公開募集資金或配股而使股本過度膨脹、獲利稀釋而損及股東權益之情事。

綜上所述，該公司最近三個會計年度之資金募資及每股盈餘變化情形尚無重大異常之情事。

- (四)本次募資計畫如用於償債或用於充實營運資金者，現金收支預測表中，未來如有重大資本支出及長期股權投資合計之金額達本次募資金額百分之六十者，其資金來源、用途及預計效益。前各次現金增資、併購或受讓他公司股份發行新股或發行公司債計劃實際完成日距本次申報時尚未逾三年，且增資計畫係用於償債或用於充實營運資金者，前所提現金收支預測表中之重大資本支出及長期股權投資項目預計效益之達成情形

該公司本次募資計畫用於充實營運資金，依其編製之 113 及 114 年度現金收支預測表，113 年 1~9 月係實際數，而 113 年 10 月至 114 年 9 月係預估數，113 年 10 月~114 年 12 月預計未來之資本支出及長期股權投資分別為 0 千元及 1,286,886 千元，合計金額為 1,286,886 千元，已達本次募及金額 494,910 千元之 60%，其資金來源、用途及預計效益請參閱本評估報告「陸、三、(二)、(6)本次募集與發行有價證券資金計畫之可行性評估」之說明。

- (五)發行人其他特殊財務狀況

經查閱該公司最近三年度經會計師查核簽證之財務報告，尚無發現其他特殊財務狀況之情事。

肆、發行人前各次現金增資、併購或受讓他公司股份發行新股或發行公司債及私募有價證券計畫之執行情形

本承銷商依「中華民國證券商業同業公會證券承銷商受託辦理發行人募集與發行有價證券承銷商評估報告之評估查核程序」第參之四條規定查核完畢，所獲致結論如下：

- 一、前各次現金增資、併購或受讓他公司股份發行新股或發行公司債及私募有價證券計畫尚未完成者之執行狀況，如執行進度未達預計目標者，應再具體評估其落後原因之合理性、對股東權益之影響及是否有具體改進計畫

該公司截至評估報告出具日止，並無辦理併購、受讓他公司股份發行新股、發行公司債及私募有價證券之情事，且該公司前各次現金增資計畫均已執行完畢，故不適用本項目之評估。

- 二、前各次現金增資、併購或受讓他公司股份發行新股或發行公司債及私募有價證券計畫如經重大變更且尚未完成者，應說明其變更計畫內容、資金之來源與運用、變更原因及變更前後效益

該公司截至評估報告出具日止，並無併購、受讓他公司股份發行新股、發行公司債及私募有價證券之情事，而前各次現金增資並未有經重大變更且尚未完成之情事，故不適用本項目之評估。

- 三、計畫實際完成日距申報時未逾三年之前各次現金增資、併購或受讓他公司股份發行新股或發行公司債及私募有價證券計畫已完成者之原預計效益是否顯現，如執行效益未達預計目標者，應具體評估其原因之合理性及對股東權益之影響

該公司並無併購、受讓他公司股份發行新股、發行公司債及私募有價證券之情事，前各次現金增資計畫實際完成日距本次計畫申報時未逾三年者，為 112 年度現金增資案及 112 年創黑板上市前現金增資案，茲就其計畫內容、執行情形及產生效益分別說明如下：

(一)112 年度現金增資

- 1.主管機關核准日期及文號：112 年 3 月 10 日金管證發字第 1120334178 號函核准。
- 2.計畫所需資金總額：900,000 千元。
- 3.資金來源：現金增資發行普通股 36,000 千股，每股面額新台幣 10 元，發行價格為每股新台幣 25 元，募集總金額新台幣 900,000 千元。
- 4.計畫項目、預計進度及預計效益：

單位：新台幣千元

計畫項目	預計完成日期	所需資金總額	預計資金運用進度
充實營運資金	112 年第二季	900,000	112 年第二季
預計效益	本次現增預計募集 900,000 千元用以充實營運資金，除可增加資金靈活運用空間、提高公司中長期競爭力外，更能強化財務結構，以因應未來營運規模擴充及業務成長所產生之資金需求。		

5.計畫執行情形

單位：新台幣千元；%

計畫項目	執行狀況			進度超前或落後之原因及改進計畫
充實營運資金	支用金額	預計	900,000	已依計畫於 112 年第二季全部執行完畢。
		實際	900,000	
	執行進度	預計	100.00	
		實際	100.00	

6.效益評估

單位：新臺幣千元；%

項目		年度	111 年 12 月 31 日 (籌資前)	112 年 6 月 30 日 (籌資後)
財務結構	負債比率		93.60	83.66
	長期資金占不動產、廠房及設備比率		767.67	793.43
償債能力	流動比率		57.67	76.15
	速動比率		56.27	74.61
基本財務資料	總資產		14,466,840	16,042,368
	總負債		13,541,271	13,421,488
	流動資產		3,260,824	5,813,075
	流動負債		5,653,822	7,633,540

資料來源：111 年度經會計師查核簽證之財務報告及該公司自結。

就財務結構而言，該公司負債比率從募資前之 93.60%下降至募資後之 83.66%、長期資金占不動產、廠房及設備比率從募資前之 767.67%上升至募資後之 793.43%。流動比率募資前之 57.67%上升至募資後之 76.15%及速動比率由募資前之 56.27%上升至 74.61%。該公司募資後的負債比率較募資前下降，長期資金占固定資產比率、流動比率及速動比率皆較募資前上升，顯示該公司充實營運資金後，長期資金尚顯充裕，並足以支應不動產、廠房及設備之變化，故該公司償債能力及財務結構自籌資後確實有所改善。

綜上所述，該公司於 112 年第二季完成募集，於 112 年第二季開始將資金用於支應該公司未來營運所需之相關資金需求，進而強化長期競爭力，募資後之財務結構及償債能力各項指標皆較募資前提升，實對企業之經營及健全財務結構具有正面之助益，故其效益應屬顯現。

(二)112 年度初次創黑板上市前現金增資

- 1.主管機關核准日期及文號：112 年 7 月 3 日臺灣證券交易所臺證上一字第 1121803033 號函核准。
- 2.計畫所需資金總額：553,800 千元。
- 3.資金來源：現金增資發行普通股 13,000 千股，每股面額新台幣 10 元，發行價格為每股新台幣 42.6 元，募集總金額新台幣 553,800 千元。

4.計畫項目、預計進度及預計效益：

單位：新台幣千元

計畫項目	預計完成日期	所需資金總額	預計資金運用進度
充實營運資金	112 年第三季	553,800	112 年第三季
預計效益	本次現增預計募集 553,800 千元將全數用於充實營運資金，係考量公司長期發展及未來成長性，運用於營運規模持續成長所需之營運資金，將可使該公司之自有資金更為充裕，對該公司整體營運發展及強化財務結構並對提升償債能力均有正面助益。		

5.計畫執行情形

單位：新台幣千元；%

計畫項目	執行狀況			進度超前或落後之原因及改進計畫
充實營運資金	支用金額	預計	553,800	已依計畫於 112 年第三季全部執行完畢。
		實際	553,800	
	執行進度	預計	100.00	
		實際	100.00	

6.效益評估

單位：新台幣千元；%

項目 \ 年度		112 年第一季 (籌資前)	112 年第三季 (籌資後)
償債能力	流動比率	70.71	92.26
	速動比率	68.80	89.50
財務結構	長期資金占固定資產比率	802.15	975.57
	負債比率	90.73	77.48

資料來源：該公司經會計師核閱之財務報告。

由上表得知，該公司現金增資計畫完成後將可強化財務結構並提升償債能力，該公司流動比率及速動比率將由籌資前之 70.71%及 68.80%，攀升至籌資後之 92.26%及 89.50%，長期資金占不動產、廠房及設備比率由 802.15%上升至 975.57%，而負債比率將由籌資前之 90.73%降至籌資後之 77.48%；此外可增加經營之應變能力及提升財務調度靈活度，對該公司整體營運發展、健全財務結構有正面助益，並藉以提升市場整理競爭力，有助於公司長期發展，故其增資效益應屬合理。

四、曾發行公司債或舉借長期債務者，是否均如期還本付息，其契約對公司目前財務、業務或其他事項之重大限制條款，並說明最近期及最近三個會計年度有無財務週轉困難情事

經檢視該公司最近三個會計年度及最近期經會計師查核簽證之財務報告、董事會及股東會議紀錄、公開資訊觀測站之公告資訊，並取得該公司所簽訂之借款合同，截至評估報告出具日止，該公司並未發行公司債，其舉借長期債務均如期還本付息。令該公司所簽訂之借款契約並無對目前財務、業務或其他事項有重大限制條款之情事，此外，該公司最近期及最近三個會計年度並無財務週轉困難之情事。

五、是否確實依公開發行公司辦理私募有價證券應注意事項規定辦理資訊公開

該公司截至評估報告出具日止未曾有辦理私募有價證券之情事，故無本查核程序應評估之事項。

伍、本次募集與發行有價證券之適法性

一、是否有「發行人募集與發行有價證券處理準則」第十三條第一項第二款所列之情事，如有，則應就其事項性質詳與評估對發行人財務狀況之影響及是否影響本次有價證券募集及發行

該公司本次係依「發行人募集與發行有價證券處理準則」第十三條第一項第二款所列情事之承銷商審查意見如下：

審查情事	有無下列情事			評估依據
	有	無	不適用	
1.前次因辦理第六條第二項各款規定之案件，曾經金管會退回、不予核准、撤銷或廢止。但自申報生效或申請核准通知到達之日起，尚未募足並收足現金款項而經金管會撤銷或廢止，不在此限。		✓		經查閱該公司之董事會議記錄、其與主管機關之往來函文及證期局網站資料，並取具該公司所出具之聲明書，該公司未有因辦理「發行人募集與發行有價證券處理準則」第六條第二項各款規定之案件經金融監督管理委員會退回、不予核准、撤銷或廢止者。
2.發行人申報年度及前一年度違反本法及相關法令規定受金管會依本法第一百七十八條處分達二次以上。		✓		經查閱該公司董事會議事錄、與金管會往來函文，並查閱該公司本次募集與發行有價證券所委任律師所出具之法律意見書。該公司 112 年度及 113 年截至評估報告出具日止，並未發現有因違反證券交易法及相關法令而遭金管會依證券交易法第一百七十八條處分達二次以上之情事。
3.發行人最近二年度之營業利益或稅前純益連續虧損或最近期財務報告顯示每股淨值低於面額。		✓		經查閱該公司最近二年度經會計師查核簽證之財務報告，111 及 112 年度之營業利益分別為(2,806,435)千元及 2,368,425 千元；稅前純益分別為(3,576,511)千元及 2,288,039 千元，未有連續二年度產生營業損失或稅前淨損之情事；且另檢視該公司 113 年第二季經會計師核閱之財務報告，其普通股之每股淨值為 12.85 元，高於每股面額 10 元，並未有低於面額之情事。
4.發行人涉及非常規交易應提列特別盈餘公積，尚未解除。		✓		經檢視該公司 111~112 年度及 113 年第二季經會計師查核簽證或核閱

審查情事	有無下列情事			評估依據
	有	無	不適用	
				之財務報告、111~112 年度及 113 年截至本評估報告出具日止之董事會及股東會議事錄，該公司並未有涉及非常規交易，致應提列特別盈餘公積而尚未解除之情事。
5.申報年度及前二年度發生公司法第一百八十五條情事或有以部分營業、研發成果移轉予他公司。但移轉項目之營業收入、資產及累計已投入研發費用均未達移轉時點前一年度財務報告營業收入、資產總額及同期間研發費用之百分之十，不在此限。		✓		經核閱該公司 111~112 年度及 113 年第二季經會計師查核簽證或核閱之財務報告、111~112 年度及 113 年截至評估報告出具日止之董事會及股東會議事錄、律師出具之法律意見書，並取具該公司聲明書，該公司尚無發生公司法第一百八十五條情事或有以部分營業、研發成果移轉予他公司之情事。
6.申報年度及前二年度三分之一以上董事發生變動且有下列情形之一。但發行人於前開變動前後，其董事席次有超過半數係由原主要股東控制者，不在此限：		✓		經參閱該公司 111~112 年及 113 年截至評估報告出具日止之股東常會議事錄、董事會議事錄、變更登記事項卡及公告資訊，該公司董事截至評估報告出具日止，其變動情形如下： 於 111 年 6 月 24 日召開股東會全面改選董事，其中法人董事代表人王薇女士、代表人李榮輝先生、董事蕭博仁先生、董事許楊哲先生、獨立董事范宏書先生均解任，同日法人董事代表人彭寶珠女士、代表人彭榮敏先生、董事盧衍良先生、董事范宏書先生及獨立董事曹勝雄先生就任，另法人董事代表人王正明先生於 112 年 5 月 31 日解任，並於 112 年 10 月 12 日改派張明瑋為新任法人代表人；另於 113 年 1 月 9 日辭任其法人代表人彭榮敏，並於同日改派王薇為新任法人代表人；又本公司為因應主管機關強化董事會運作及職能，及依臺灣證券交易所修訂「有價證券上市審查準則」第 9 條第 9 款規定，同時配合

審查情事	有無下列情事			評估依據
	有	無	不適用	
				本公司之營運規劃，本公司於 113 年 3 月 1 日董事會及 113 年 6 月 19 日股東決議通過修訂章程，修訂後章程之董事席次為 9~13 席，同時將本公司第 4 屆董事席次由 13 席縮減為 9 席，並取得張明瑋董事、王薇董事、饒世湛董事及盧衍良董事，共計 4 名董事之辭任書，其 4 名董事已於 113 年 7 月 31 日辭任。依金融監督管理委員會 111 年 8 月 11 日金管證發字第 1110382817 號函令該公司之董事席次變動認定為 7 席，達三分之一以上董事發生變動。另經查閱該公司 111~112 年度及 113 年第二季經會計查核簽證或核閱之財務報告，該公司無下列(1)~(3)所述之情事發生，故無違反左列情事。
(1)所檢送之財務報告顯示有增加主要產品(指該產品所產生之營業收入占營業收入百分之二十以上)且來自該增加主要產品之營業收入合計或營業利益合計占各該年度同一項目達百分之五十以上。但主要產品營業收入前後二期相較增加未達百分之五十以上，該主要產品得不計入。		✓		經檢視該公司 111~112 年度及 113 年第二季經會計師查核簽證或核閱之財務報告，該公司並未有增加主要產品之情事，故無左列之情事。
(2)所檢送之財務報告顯示取得在建或已完工之營建個案，且來自該營建個案之營業收入或營業利益達各該年度同一項目之百分之三十。		✓		經查閱該公司 111~112 年度及 113 年第二季經會計師查核簽證或核閱之財務報告，該公司並無取得在建或已完工之營建個案之營業收入或營業利益達各該年度同一項目之百分之三十者情事。
(3)所檢送之財務報告顯示受讓聯屬公司以外之他公司部分營業、研發成果，且來自該部分營業、研發成果之營業收入或		✓		經查閱該公司 111~112 年度及 113 年第二季經會計師查核簽證或核閱之財務報告，公司並無受讓他公司部份營業、研發成果之情形。

審查情事	有無下列情事			評估依據
	有	無	不適用	
營業利益達各該年度同一項目之百分之三十。				
7.證券承銷商於發行人申報時最近一年內經金管會、證券交易所、財團法人中華民國證券櫃檯買賣中心及中華民國證券商業同業公會處記缺點累計達五點以上者。		✓		經查閱中華民國證券商業同業公會之證券商承銷有價證券缺失記點公告，截至評估報告出具日止，本承銷商並未有於發行人申報時最近一年內經金管會、證券交易所、財團法人中華民國證券櫃檯買賣中心及中華民國證券商業同業公會處記缺點累計達五點以上之情事。

綜上評估，該公司尚無依「發行人募集與發行有價證券處理準則」第十三條第一項第二款所列之情事，故依同條文第二項第四款規定，本次募集與發行有價證券案應適用申報生效七日制。

二、是否有「發行人募集與發行有價證券處理準則」第七條及第八條所列之情事

該公司並未有「發行人募集與發行有價證券處理準則」第七條及第八條所列情事，詳細評估內容如下所述：

(一)「發行人募集與發行有價證券處理準則」第七條所列之情事，承銷商審查意見

審查情事	有無左列情事			評估依據
	有	無	不適用	
1.簽證會計師出具無法表示意見或否定意見之查核報告者。		✓		經取得該公司 110~112 年度及 113 年第二季經會計師查核簽證或核閱之財務報告，尚無左列情事。
2.簽證會計師出具保留意見之查核報告，其保留意見影響財務報告之允當表達者。		✓		經取得該公司 110~112 年度及 113 年第二季經會計師查核簽證或核閱之財務報告，尚無左列情事。
3.發行人填報、簽證會計師複核或主辦證券承銷商出具之案件檢查表，顯示有違反法令或公司章程，致影響有價證券之募集與發行者。			✓	該公司本次辦理現金增資發行新股，係供改列上市前公開承銷之案件，依法無須檢附發行人填報、簽證會計師複核或主辦證券承銷商出具之案件檢查表，故不適用左列之評估。
4.律師出具之法律意見書，表示有違反法令，致影響有價證券之募集與發行者。		✓		經取具翰辰法律事務所邱雅文律師出具之法律意見書，該公司並無違反法令而致影響本次現金增資發行普通股之募集與發行。

審查情事	有無左列情事			評估依據
	有	無	不適用	
5.證券承銷商出具之評估報告，未明確表示本次募集與發行有價證券計畫之可行性、必要性及合理性者。		✓		本證券承銷商所出具之評估報告已明確評估本次募集與發行有價證券計畫之可行性、必要性及合理性，請詳本評估報告「陸」之說明，故尚無左列情事。
6.經金管會退回、撤銷、廢止或自行撤回其依「發行人募集與發行有價證券處理準則」申報(請)案件，發行人自接獲金管會通知即日起三個月內辦理前條第二項規定之案件者。但本次辦理合併發行新股、受讓他公司股份發行新股、依法律規定進行收購或分割發行新股者，不在此限。		✓		經參閱該公司與金管會之往來文件、董事會及股東會議事錄暨證期局受理案件申報(請)情形，該公司申報本次募資計劃前三個月內，並無左列之經金管會退回、撤銷、廢止或自行撤回申報(請)案件之情事。
7.申報現金增資或發行公司債案件，直接或間接赴大陸地區投資金額違反經濟部投資審議委員會規定者。但其資金用途係用於國內購置不動產、廠房及設備並承諾不再增加對大陸地區投資，不在此限。		✓		經檢視該公司本次現金增資之董事會議事錄，該公司本次募集資金之運用計畫為充實營運資金，並非規劃之直接或間接赴大陸地區投資，另經查閱該公司 110~112 年度及 113 年第二季經會計師查核簽證或核閱之財務報告，該公司並無直接或間接赴大陸地區投資，故無左列情事。
8.上市、上櫃公司或興櫃股票公司未依本法第十四條之六第一項規定設置薪資報酬委員會或未依相關法令規定辦理，情節重大者。		✓		經查閱該公司董事會議事錄、公開資訊觀測站公告及薪資報酬委員會議事錄，該公司已依法設置薪資報酬委員會，其成員資格及職權行使業依相關法令規定辦理，且不定期召開會議，故無左列情事。
9.未依公司法第一百七十七條之一第一項但書規定將電子方式列為表決權行使管道之一者。		✓		經查閱該公司之公司章程，該公司已於章程中載明將電子方式列為股東行使表決權方式之一，故無左列情事。
10.違反或不履行申請股票上市或在證券商營業處所買賣時之承諾事項，情節重大者。		✓		經參酌該公司與主管機關之往來函文、董事會議紀錄及公開資訊觀測站資訊，並取得該公司出具之聲

審查情事	有無左列情事			評估依據
	有	無	不適用	
				明書，截至本評估報告出具日止，尚未發現該公司有違反或不履行申請股票在證券交易所買賣時之承諾事項，有情節重大之情事。
11.經金管會發現有違反法令，情節重大者。		✓		經參閱該公司與金管會之往來文件、董事會議事錄及翰辰法律事務所邱雅文律師出具之法律意見書，該公司截至評估報告出具日止，尚無左列之情事。

綜上評估，該公司並無「發行人募集與發行有價證券處理準則」第七條所列之情事。

(二)依「發行人募集與發行有價證券處理準則」第八條所列情事之承銷商審查意見

審查情事	有無左列情事			評估依據
	有	無	不適用	
1.申報年度及前二年度公司董事變動達二分之一，且其股東取得股份有違反本法第四十三條之一規定。但於申報日前已完成補正者，不在此限。		✓		經參閱該公司 111~112 年及 113 年截至評估報告出具日止之股東常會議事錄、董事會議事錄、變更登記事項卡及公告資訊，該公司董事截至評估報告出具日止，其變動情形如下： 於 111 年 6 月 24 日召開股東會全面改選董事，其中法人董事代表人王薇女士、代表人李榮輝先生、董事蕭博仁先生、董事許楊哲先生、獨立董事范宏書先生均解任，同日法人董事代表人彭寶珠女士、代表人彭榮敏先生、董事盧衍良先生、董事范宏書先生及獨立董事曹勝雄先生就任，另法人董事代表人王正明先生於 112 年 5 月 31 日解任，並於 112 年 10 月 12 日改派張明璋為新任法人代表人；另於 113 年 1 月 9 日辭任其法人代表人彭榮敏，並於同日改派王薇為新任法人代表人；又本公司為因應主管機關強化董事會運作及職能，及依臺灣證

審查情事	有無左列情事			評估依據
	有	無	不適用	
				券交易所修訂「有價證券上市審查準則」第9條第9款規定，同時配合本公司之營運規劃，本公司於113年3月1日董事會及113年6月19日股東決議通過修訂章程，修訂後章程之董事席次為9~13席，同時將本公司第4屆董事席次由13席縮減為9席，並取得張明璋董事、王薇董事、饒世湛董事及盧衍良董事，共計4名董事之辭任書，其4名董事已於113年7月31日辭任。依金融監督管理委員會111年8月11日金管證發字第1110382817號函令該公司之董事席次變動認定為7席，達二分之一以上董事發生變動。另經檢視該公司111年至截至評估報告出具日止之內部人持股異動申報、主管機關往來函文及取得該公司聲明書，尚無發現其股東取得股份時，有違反證券交易法第四十三條之一規定之情事。
2.上市或上櫃公司有本法第一百五十六條各款情事之一者。但依本法第一百三十九條第二項規定限制其上市買賣，不在此限。				
(1)發行該有價證券之公司遇有訴訟事件或非訟事件，其結果足使公司解散或變動其組織、資本、業務計畫、財務狀況或停頓生產，而有影響市場秩序或損害公益之虞者。		✓		經查閱該公司110~112年度及113年截至評估報告出具日止之董事會、股東會議事錄、股東會年報及110~112年度及113年第二季經會計師查核簽證之財務報告，詢問該公司管理階層及參酌律師出具之法律意見書，並取得該公司出具之聲明書，該公司目前尚在繫屬中之訴訟及非訟事件，請參閱本評估報告伍、四、(三)之說明，其結果尚不致使該公司有解散或變動其組

審查情事	有無左列情事			評估依據
	有	無	不適用	
				織、資本、業務計劃、財務狀況或停頓生產，而有影響市場秩序或損害公益之虞者。
(2)發行該有價證券之公司，遇有重大災害，簽訂重要契約，發生特殊事故，改變業務計畫之重要內容或退票，其結果足使公司之財務狀況有顯著重大之變更，而有影響市場秩序或損害公益之虞者。		✓		經查閱該公司 110~112 年度及 113 年截至評估報告出具日止之董事會與股東會議事錄、經會計師查核簽證之財務報告、存續有效之重要契約、詢問該公司管理階層及參酌律師出具之法律意見書，並取得該公司出具之聲明書，並向台灣票據交換所及財團法人金融聯合徵信中心查詢該公司退票紀錄，尚無發現該公司有左列情事。
(3)發行該有價證券公司之行為，有虛偽不實或違法情事，足以影響其證券價格，而及於市場秩序或損害公益之虞者。		✓		經查閱該公司 110~112 年度及 113 年截至評估報告出具日止與主管機關往來函文、律師出具之法律意見書、該公司聲明書及詢問該公司管理階層，並未發現該公司有虛偽不實或違法情事，足以影響其證券價格，而及於市場秩序或損害公益之虞者。
(4)該有價證券之市場價格，發生連續暴漲或暴跌情事，並使他種有價證券隨同為非正常之漲跌，而有影響市場秩序或損害公益之虞者。		✓		經查閱該公司申報日前三個月平均收盤價之變動趨勢，並查閱臺灣證券交易所公布注意股票及處置股票資訊，未發現該公司之有價證券市場價格有發生連續暴漲或暴跌情事，並使他種有價證券隨同為非正常之漲跌，經評估尚無影響市場秩序或損害公益之虞。
(5)發行該有價證券之公司發生重大公害或食品藥物安全事件，而有影響市場秩序或損害公益之虞者。		✓		經查閱該公司 110~112 年度及 113 年截至本評估報告出具日止與主管機關往來函文、翰辰法律事務所邱雅文律師出具之法律意見書、該公司聲明書及詢問該公司相關人員，並未發現該公司曾發生重大公害或食品藥物安全事件，而影響市場秩序或損害公益之虞者。
(6)其他重大情事。		✓		經核閱該公司 110~112 年度及

審查情事	有無左列情事			評估依據
	有	無	不適用	
				1133 年截至評估報告出具日止與主管機關往來函文，該公司經會計師查核簽證之財務報告、董事會與股東會議事錄，暨翰辰法律事務所邱雅文律師出具之法律意見書及檢查表並詢問該公司相關人員及取具該公司聲明書，並未發現該公司有其他重大情事發生，而有影響市場秩序或損害公益之虞之情事。
3.本次募集與發行有價證券計畫不具可行性、必要性及合理性者。		✓		該公司本次募集與發行有價證券計畫，經本承銷商審慎評估後，本次發行計畫應具可行性，其資金用途、運用進度與預計可能產生效益亦具合理性，而因該公司本次係辦理現金增資發行新股作為改列上市前公開承銷案件，故不適用關於必要性之評估。評估過程請詳評估報告「陸」之說明。
4.前各次募集與發行及私募有價證券計畫之執行有下列情事之一，迄未改善者：				
(1)無正當理由執行進度嚴重落後，且尚未完成。		✓		經查閱該公司於公開資訊觀測站投資專區公告之資料，該公司未曾發行公司債亦無辦理私募有價證券之情事，而該公司前各次募集與發行有價證券計畫均已執行完畢，故無左列情事，相關說明請參閱本評估報告「肆」之說明。
(2)無正當理由計畫經重大變更。但計畫實際完成日距申報時已逾三年，不在此限。		✓		該公司未曾發行公司債亦無辦理私募有價證券，另該公司前各次現金增資計畫已執行完畢，並無經重大變更之情事，相關說明請參閱本評估報告「肆」之說明。
(3)募集與發行有價證券計畫經重大變更，尚未提報股東會通過。			✓	該公司未曾發行公司債亦無辦理私募有價證券，另該公司前各次現金增資計畫已執行完畢，尚無計畫經重大變更而需提報股東會通過之情事，相關說明請參閱本評估報

審查情事	有無左列情事			評估依據
	有	無	不適用	
				告「肆」之說明。
(4)最近一年內未確實依「發行人募集與發行有價證券處理準則」第九條第一項第四款至第九款及「發行人募集與發行海外有價證券處理準則」第十一條規定辦理。		✓		經查閱該公司與主管機關往來函文、公開資訊觀測站公告事項及該公司 112 年度年報，該公司最近一年度已依「發行人募集與發行有價證券處理準則」第九條第一項第四款至第九款規定辦理，且該公司並無募集與發行海外有價證券之情事，故不適用。
A.公司債發行前應與證券集中保管事業簽訂合約書，同意提供發行資料及配合銷除前手辦理還本付息等作業。			✓	該公司最近一年內未曾發行過公司債，不適用左列評估事項。
B.辦理現金增資或發行公司債者，在其現金增資或發行公司債運用計畫完成前，應於年報中揭露計畫執行進度；發行公司債者，應於資金募集完成後二日內及公司債發行期間每月十日前，於金管會指定之資訊申報網站輸入公司債發行相關資料。		✓		該公司最近一年內未曾發行公司債，另該公司於 112 年 3 月 10 日核准之現金增資案及 112 年 7 月 3 日核准之創新板上市前現金增資案，已於 112 年度年報中揭露計畫執行進度。
C.應依金管會規定於每季結束後十日內，將現金增資或發行公司債計畫及資金運用情形季報表輸入金管會指定之資訊申報網站。		✓		該公司最近一年內未曾發行公司債，另該公司於 112 年 3 月 10 日核准之現金增資案及 112 年 7 月 3 日核准之創新板上市前現金增資案，已將現金增資計畫及資金運用情形季報表輸入金管會指定之資訊申報網站。
D.上市或上櫃公司辦理現金增資或發行公司債者，應按季洽請原主辦承銷商或簽證會計師對資金執行進度、未支用資金用途之合理性及是否涉及計畫變更出具評估意見，於每季結束後十日內，併同前款資訊輸入金管會指定之資訊申報網站。		✓		該公司 112 年度辦理現金增資及創新板上市前現金增資案之募資計畫，已依規定按季洽請原主辦承銷商對資金執行進度、未支用資金用途之合理性及是否涉及計畫變更出具評估意見，於每季結束後十日內，併同前款資訊輸入金管會指定之資訊申報網。

審查情事	有無左列情事			評估依據
	有	無	不適用	
E.上市或上櫃公司合併發行新股、受讓他公司股份發行新股、依法律規定進行收購或分割發行新股者，應於完成登記後一年內於每季結束後十日內洽請原主辦承銷商就合併、受讓他公司股份、收購或分割事項對發行人財務、業務及股東權益之影響出具評估意見，並輸入金管會指定之資訊申報網站。			✓	該公司最近一年內並無辦理合併發行新股、受讓他公司股份發行新股、依法律規定進行收購或分割發行新股，故不適用左列之評估。
F. 現金增資或發行公司債計畫項目變更或個別項目金額調整，而致原個別項目所需資金減少金額合計數或增加金額合計數，達所募集資金總額之百分之二十以上者，應辦理計畫變更，於董事會決議通過之日起二日內辦理公告，並提報股東會追認；其以外幣計價之公司債，所募資金應以外幣保留或全部以換匯或換匯換利交易方式兌換為新臺幣使用，否則應報經中央銀行核准。上市或上櫃公司並應於變更時及嗣後每季結束後十日內，洽請原主辦承銷商對資金執行進度及未支用資金用途之合理性出具評估意見，併同第六款資訊輸入金管會指定之資訊申報網站。			✓	該公司最近一年內未曾發行公司債，另該公司於 112 年 3 月 10 日核准之現金增資案及 112 年 7 月 3 日核准之創新板上市前現金增資案並無計畫項目變更或個別項目金額調整之情事，故不適用左列之評估。
G.發行人募集與發行海外有價證券處理準則第十一條： (A)依發行當地國證券法令規定所編製之公開說明書，應上傳至本會指定之資訊申報網站。但發行海			✓	該公司最近一年內並未募集與發行海外有價證券，故不適用本項評估。

審查情事	有無左列情事			評估依據
	有	無	不適用	
外存託憑證供海外公司債轉換或認購者，得免上傳。 (B)在其資金運用計畫完成前，應於年報中揭露計畫執行進度；發行海外公司債者，應於資金募集完成後二日內及海外公司債發行期間每月十日前，於本會指定之資訊申報網站輸入公司債發行相關資料。 (C)應依本會規定於每季結束後十日內，將資金運用計畫及資金運用情形季報表輸入本會指定之資訊申報網站。 (D)上市或上櫃公司應按季洽請原證券承銷商或簽證會計師對資金執行進度、未支用資金用途之合理性及是否涉及計畫變更出具評估意見，於每季結束後十日內，併同前款資訊輸入本會指定之資訊申報網站。 (E)以增資發行新股參與發行海外存託憑證方式，合併外國公司、受讓外國公司股份，或依法律規定收購或分割外國公司者，應於完成登記後一年內按季洽請原證券承銷商就該事項對發行人財務、業務及股東權益之影響出具評估意見，並輸入本會指定之資訊申報網站。 (F)資金運用計畫項目變更或個別項目金額調整，而致原個別項目所需資金減少				

審查情事	有無左列情事			評估依據
	有	無	不適用	
金額合計數或增加金額合計數，達所募集資金總額之百分之二十以上者，應報中央銀行核准後，辦理計畫變更，於董事會決議通過之日起二日內將相關資訊於本會指定之資訊申報網站辦理公告，並提報股東會追認。資金運用計畫變更時及嗣後每季結束後十日內，應洽請原證券承銷商對資金執行進度及未支用資金用途之合理性出具評估意見，併同第三款資訊輸入。 (G)發生依上市地國政府法令及其證券交易所規章之規定即時公告或申報之重大情事者，應同時輸入本會指定之資訊申報網站。 海外有價證券如有特定人或策略性投資人認購者，應將認購名單及其個別認購價格及數量，揭露於公開說明書並輸入本會指定之資訊申報網站。 前二項規定，對於依第十二條之一規定申報發行海外存託憑證者，不適用之。 發行人募集與發行海外有價證券，如遇有上市地國之證券主管機關函詢情事時，發行人應於接獲函詢之日起二日內及提供資料之同時向本會申報。				
(5)未確實依公開發行公司辦理私募有價證券應注意事項規定辦理，情節重大。			✓	該公司截至評估報告出具日止，未曾辦理私募有價證券，故尚不適用左列規定。

審查情事	有無左列情事			評估依據
	有	無	不適用	
(6)未能產生合理效益且無正當理由者。但計畫實際完成日距申報時已逾三年，不在此限。		✓		該公司前各次募集與發行有價證券案件經評估無左列情事，相關說明請參閱本評估報告「肆」之說明。
5.本次募集與發行有價證券計畫之重要內容(如發行辦法、資金來源、計畫項目、預定進度及預計可能產生效益等)未經列成議案，依公司法及章程提董事會或股東會討論並決議通過者。		✓		本次募集計畫及相關重要內容，業已列成議案於 113 年 9 月 27 日提請董事會討論並決議通過，故無左列情事。
6.非因公司間或與行號間業務交易行為有融通資金之必要，將大量資金貸與他人，迄未改善，而辦理現金增資或發行公司債者。		✓		經查閱該公司 110~112 年度及 113 年截至評估報告出具日止之董事會及股東會議事錄、110~112 年度及 113 年第二季經會計師查核簽證或核閱之財務報告、公開資訊觀測站相關資訊，截至評估報告日止，該公司並未有資金貸與他人之情形，故應無左列情事。
7.有重大非常規交易，迄未改善者。		✓		經查閱該公司 110~112 年度及 113 年第二季經會計師查核簽證或核閱之財務報告、110~112 年度及 113 年度截至評估報告出具日止之董事會及股東會議事錄，並未發現該公司有重大非常規交易迄未改善之情事。
8.持有具流動性質之金融資產投資、閒置性資產或投資性不動產而未有處分或積極開發計畫，達最近期經會計師查核簽證或核閱之財務報告歸屬於母公司業主之權益之百分之四十或本次申報現金增資或發行公司債募集總金額之百分之六十，而辦理現金增資或發行公司債者。但所募得資金用途係用於購買不動產、廠房及設備且有具體募資計畫佐證其募集資金之必要性，不在此限。			✓	該公司本次募資係依「發行人募集與發行有價證券處理準則」第六條第二項第三款之規定，辦理現金增資發行新股以供辦理改列上市前公開承銷使用，依「發行人募集與發行有價證券處理準則」第八條第四項規定，不適用左列之評估。

審查情事	有無左列情事			評估依據
	有	無	不適用	
9.本次現金增資或發行公司債計畫之用途為轉投資以買賣有價證券為主要業務之公司或籌設證券商或證券服務事業者。		✓		該公司本次辦理現金增資發行新股之資金運用計畫為充實營運資金，並非轉投資以買賣有價證券為主要業務之公司或籌設證券商或證券服務是業者，故無左列之情事。
10.不依有關法令及一般公認會計原則編製財務報告，情節重大者。		✓		經查閱該公司 110~112 年度及 113 年第二季經會計師查核簽證或核閱之財務報告，其均依有關法令及一般公認會計原則編製財務報告，故無左列之情事。
11.違反「發行人募集與發行有價證券處理準則」第五條第二項規定情事者。		✓		該公司已出具承諾書，承諾於申報日起至申報生效前，除依法令發布之資訊外，不得對特定人或不特定人說明或發布財務業務之預測性資訊。
12.內部控制制度之設計或執行有重大缺失者。		✓		經參閱該公司之內部稽核報告、內部控制聲明書、最近三年度會計師出具之內部控制制度建議書及 113 年 8 月 8 日會計師出具之內部控制制度專案審查確信報告等，尚未發現該公司內部控制制度之設計或執行有重大缺失之情事。
13.申報日前一個月，其股價變化異常者。		✓		經查詢最近一個月臺灣證券交易所公告之公布注意有價證券資訊及處置有價證券資訊，該公司申報日前一個月間並無股價變化異常情事，故應無左列之情事。
14.公司全體董事或監察人持股有下列情形之一者：				
(1)違反本法第二十六條規定，經通知補足持股尚未補足。		✓		截至評估報告出具日，該公司已發行普通股股數為 449,000,000 股，經查閱該公司截至 113 年 9 月 30 日止之董事持股資料，全體董事(不含獨立董事)持股總數為 300,879,050 股，占該公司已發行股份總數之 67.01%，已符合「公開發行公司董事、監察人股權成數及查

審查情事	有無左列情事			評估依據
	有	無	不適用	
				核實施規則」第二條所規範之最低持股比率限制，另經查詢公開資訊觀測站「董事、監察人持股不足法定成數彙總表」，該公司亦無左列之情事。
(2)加計本次申報發行股份後，未符本法第二十六條規定。但經全體董事或監察人承諾於募集完成時，補足持股，不在此限。		✓		該公司加計本次預計發行之普通股 10,530 千股，增資後全體董事持股成數仍符合「公開發行公司董事監察人股權成數及查核實施規則」之相關規定。
(3)申報年度及前一年度公司全體董事或監察人未依承諾補足持股。			✓	該公司 112 年度及 113 年截至評估日止，並無全體董事持股不足之情事，故不適用左列評估。
15.發行人或其現任董事長、總經理或實質負責人於最近三年內，因違反本法、公司法、銀行法、金融控股公司法、商業會計法等工商管理法律，或因犯貪污、瀆職、詐欺、背信、侵占等違反誠信之罪，經法院判決有期徒刑以上之罪者。		✓		經查閱該公司 110~112 年度及 113 年度截至評估報告出具日止董事會與股東會議事錄、律師出具之法律意見書並取具該公司、董事長及總經理之聲明書，該公司及其現任董事長、總經理於最近三年內並無左列之情事。
16.因違反證券交易法，經法院判決確定須負擔損害賠償義務，迄未依法履行者。		✓		經核閱該公司 110~112 年度及 113 年度截至評估報告出具日止之董事會與股東會議事錄、律師出具之法律意見書並取具該公司聲明書，截至評估報告出具日止，該公司並無因違反證交法，經法院判決確定須負擔損害賠償義務，而迄未依法履行之情事。
17.為他人借款提供擔保，違反公開發行公司資金貸與及背書保證處理準則第五條規定，情節重大，迄未改善者。		✓		經參閱該公司 110~112 年度及 113 年第二季經會計師查核簽證或核閱之財務報告、董事會記錄、股東會議事錄等，另參閱公開資訊觀測站資金貸與及背書保證公告資訊，截至評估報告出具日止，該公司並無為他人借款提供擔保，故無違反公開發行公司資金貸與及背書保證處理準則第五條之情事。

審查情事	有無左列情事			評估依據
	有	無	不適用	
18.合併發行新股、受讓他公司股份發行新股、依法律規定進行收購或分割發行新股者，而有下列情形之一： (1)違反金管會公開發行公司取得或處分資產處理準則第二章第五節規定，情節重大。 (2)受讓或併購之股份非為他公司新發行之股份、所持有非流動之股權投資或他公司股東持有之已發行股份。 (3)受讓之股份或收購之營業或財產有限制買賣等權利受損或受限制之情事。 (4)違反公司法第一百六十七條第三項及第四項規定。 (5)被合併公司最近一年度之財務報告非經會計師出具無保留意見之查核報告。但經出具保留意見之查核報告，其資產負債表經出具無保留意見，不在此限。			✓	該公司本次係辦理現金增資發行普通股案件，並非合併發行新股、受讓他公司股份發行新股、依法律規定進行收購或分割發行新股，故不適用。
19.有第十三條第一項第二款第六目規定之情事，且有下列情形之一： (1)申報現金發行新股，公司董事、監察人及持有股份超過股份總額百分之十之股東未承諾將一定成數股份送交證券集中保管事業保管。 (2)申報發行轉換公司債或附認股權公司債，未於發行辦法明定應募人應自前揭公司債發行日起將公司債及嗣後所轉換或認購之股份送交證券集中保管事業保管一年。			✓	該公司並無「發行人募集與發行有價證券處理準則」第十三條第一項第二款第六目規定之情事，故不適用本項評估。
20.證券承銷商於發行人申報時最近一年內經金管會、證券交		✓		經查詢中華民國證券商業同業公會網站之證券商承銷有價證券缺

審查情事	有無左列情事			評估依據
	有	無	不適用	
易所、財團法人中華民國證券櫃檯買賣中心及中華民國證券商業同業公會處記缺點累計達十點以上，且自被處記缺點累計達十點之日起未逾三個月。但興櫃股票公司辦理現金發行新股為初次上市、上櫃公開銷售者，不在此限。				失記點公告，本證券承銷商於該公司申報時最近一年內經金管會、證券交易所、財團法人中華民國證券櫃檯買賣中心及中華民國證券商業同業公會處記缺點累計未達十點以上，故無左列情事。
21.其他金管會為保護公益認為有必要者。		✓		經查閱該公司與金管會之往來函文，截至評估報告出具日止，尚未發現有左列情事。

綜上所述，該公司並無「發行人募集與發行有價證券處理準則」第八條所列之情事。

二之一、總括申報發行新股案件者，是否符合「發行人募集與發行有價證券處理準則」第十九條之一及十九之二所列情事

該公司本次辦理現金增資發行新股以供改列上市前公開承銷使用，並非屬總括申報發行新股案件者，故不適用「發行人募集與發行有價證券處理準則」第十九條之一及第十九條之二所列情事之評估。

三、是否符合「中華民國證券商業同業公會承銷商會員輔導發行公司募集與發行有價證券自律規則」規定

自律規則條款	說明
第一條： 為推動有價證券之發行，並保障投資，除其他法令另有規定外，本公會承銷商會員輔導發行公司或外國發行人辦理募集與發行有價證券事宜時應遵守本自律規則。	本承銷商辦理該公司現金增資發行新股案件，謹遵守本自律規則辦理。
第二條： 承銷商輔導發行公司或外國發行人募集與發行有價證券時，主辦承銷商與發行公司或外國發行人間不得有下列情事： 一、任何一方與其母公司、母公司之全部子公司，合計持有對方股份總額百分之十以上者。 二、任何一方與其子公司派任於對方之董事，超過對方董事總席次半數者。 三、任何一方董事長或總經理與對方之董事長或總經理為同一人，或具有配偶、二親等以內親屬關係者。 四、任何一方股份總額百分之二十以上之股份為相同之股	經查閱該公司董事名單、113年第二季經會計師核閱之財務報告，並取得該公司及本承銷商針對左列各款所出具之聲明書，該公司與本承銷商間並無左列各款之情事。

自律規則條款	說明
東持有者。 五、任何一方董事或監察人與對方之董事或監察人半數以上相同者。其計算方式係包括該等人員之配偶、子女及具二親等以內之親屬關係者在內。 六、任何一方與其關係人總計持有他方已發行股份總額百分之五十以上者。但證券承銷商為金融機構或金融控股公司之證券子公司時，如其母公司、母公司之全部子公司總計持有發行公司股份未逾發行公司已發行股份總額百分之十，且擔任發行公司董事或監察人席次分別未逾三分之一者，不在此限。 七、雙方依相關法令規定，應申請結合者或申報後未經公平交易委員會禁止結合者。 八、其他法令規定或事實證明任何一方直接或間接控制他方之人事、財務、業務經營或雙方有重大業務往來關係，致有失其獨立性之情事者。 發行公司或外國發行人發行普通公司債及未涉及股權之金融債券，如銷售對象僅限於證券櫃檯買賣中心外幣計價國際債券管理規則所定之專業投資人，其主辦承銷商得不受前項規定之限制，發行公司或外國發行人如具證券承銷商之資格者，亦得擔任主辦承銷商。 本條所稱母公司及子公司，應依證券商財務報告編製準則規定認定之。	
第二之一條： 承銷商輔導發行公司或外國發行人募集與發行有價證券應取得填報檢查表並出具法律意見書之律師，於最近一年內未受法務部律師懲戒委員會懲戒，且不得與發行公司或外國發行人、會計師及證券商具有下列關係之聲明書： 一、財務會計準則公報第六號規定之關係人關係。 二、其他法令規定或事實證明任何一方直接或間接控制他方之人事、財務或業務經營者。 依發行人募集與發行海外有價證券處理準則或外國發行人募集與發行有價證券處理準則規定出具海外存託憑證、海外股票或海外公司債發行辦法與金融監督管理委員會同意生效內容無重大差異意見書中文本之律師，亦應符合前項之規定。	經取具該公司洽請本次填報檢查表並出具法律意見書之翰辰法律事務所邱雅文律師所出具之聲明書，其內容業已聲明其最近一年內未受法務部律師懲戒委員會懲戒，且與發行公司、會計師及證券商並未具有左列之關係。
第三條： 承銷商輔導發行公司或外國發行人募集與發行有價證券，應於向本公會申報承銷契約副本時，檢送有關承銷商與發行公司或外國發行人於向金管會或其委託之機構申報案件	本承銷商於向券商公會申報承銷契約副本時，將依左列規定辦理。

自律規則條款	說明
至繳款截止日止，其相關宣傳或資訊揭露應以公開說明書所載內容為限之聲明書；總括申報追補發行新股案件，前開聲明書之聲明期間為自承銷商出具評估總結意見之日起至繳款截止日止，承銷商並應複核發行公司或外國發行人有無違反前開規定。 前項聲明書之聲明事項，應增列有關不得對特定人或不特定人說明或發布除依金管會「公開發行公司公開財務預測資訊處理準則」辦理公告之財務預測資訊內容以外之其他財務業務預測性資訊。 經主管機關依證券交易法第二十二條第一項核定免向金管會申報生效者，第一項聲明書之聲明期間以向金管會申請案件至繳款截止日止。	
第四條： 承銷商輔導發行公司或外國發行人申報發行具有普通股轉換(認購)權之各種有價證券(員工認股權憑證除外)，加計其前各次(含其所私募者)上述有價證券流通在外餘額依各別轉換(認購)價格設算轉換(認購)後所增加之股數，不得逾已發行股數之百分之五十。 發行公司或外國發行人以已發行之股份做為轉換(認購)之用者，其做為轉換(認購)用之已發行股份不列入前項增加股數之計算。	該公司本次係辦理改列上市前現金增資發行新股案件，故不適用左列規定。
第四條之一： 承銷商輔導發行公司申報發行具有普通股轉換(認購)權之各種有價證券，以新發行之股份履行轉換義務或履約者，承銷商應加強輔導發行公司採取股票無實體發行之制度，惟自九十五年七月一日起，上市、上櫃及興櫃股票公司發行股票或公司債應採帳簿劃撥交付，不印製實體方式為之。 承銷商輔導外國發行人募集與發行有價證券之交付，除外國發行人註冊地國另有規定外，應以帳簿劃撥方式為之。	該公司本次係辦改列上市前現金增資發行新股案件，故不適用左列規定。
第四條之二： 承銷商輔導發行公司或外國發行人申報發行具有普通股轉換(認購)權之各種有價證券，應注意發行公司之發行與轉換(認購)辦法中應訂明「自發行公司無償配股停止過戶日、現金股息停止過戶日或現金增資認股停止過戶日前十五個營業日起，至權利分派基準日止，辦理減資之減資基準日起至減資換發股票開始交易日前一日止，辦理股票變更面額之停止轉換(認購)起始日至新股換發股票開始交易日前一日止，不得請求轉換(認購)」規定；另應注意避免現金增資認股停止過戶日前十五個營業日、股票變更面額之停止轉換	該公司本次係辦理改列上市前現金增資發行新股案件，故不適用左列規定。

自律規則條款	說明
(認購)起始日起暫停轉換(認購)期間與前各次具轉換(認股、交換)有價證券到期日前之停止轉換(認股、交換)期間接續，及已發行流通在外之轉換公司債其轉換股份時先交付股票再辦理變更登記者，如遇普通股除息、除權或現金增資認股時，應符合證交所「營業細則」及櫃檯中心「證券商營業處所買賣有價證券業務規則」第十條有關二階段公告規定。前項變更面額之停止轉換(認購)起始日係指向經濟部申請變更登記之前一個營業日。發行公司並應於該起始日前四個營業日公告停止轉換(認購)期間。	
第四條之三： 承銷商輔導發行公司或外國發行人申報發行具有普通股轉換(認購、交換)權之各種有價證券，自發行日後屆滿一定期間起，除依法暫停過戶期間外，持有人得依發行人所定之發行及轉換(認股、交換)辦法請求轉換(認股、交換)；但發行公司或外國發行人為未上市(櫃)、未登錄興櫃之公開發行公司者，轉換(認股、交換)期間自發行日後屆滿一定期間至到期日前十日止為限。 前項所稱一定期間不得少於三個月，並應由發行人或外國發行人於轉換(認購、交換)辦法中訂定之。	該公司本次係辦理改列上市前現金增資發行新股案件，故不適用左列規定。
第四條之四：(刪除)	
第四條之五： 承銷商輔導發行公司或外國發行人申報發行具股權轉換(交換、認購)性質之各種有價證券，應就發行年期、發行價格、贖回時點、轉換溢價率、收益率、賣回時點、擔保狀況、分券狀況等因素綜合評估其發行條件訂定之合理性。 對於發行條件顯不相當者，承銷商應輔導發行公司或外國發行人於重新合理訂定發行條件後，再行送件。	該公司本次係辦理改列上市前現金增資發行新股案件，故不適用左列規定。
第四條之六： 承銷商輔導發行公司或外國發行人申報發行海外有價證券，其按發行價格計算之發行金額，應高於二千萬美元。但發行公司確有外幣需求或外國發行人確有特殊需求，且發行條件合理者，不受此限。	該公司本次係辦理改列上市前現金增資發行新股案件，非發行海外有價證券，故不適用左列規定。
第四條之七： 承銷商輔導發行公司或外國發行人申報發行具有普通股轉換(認購)權之各種有價證券，應注意發行公司或外國發行人之發行與轉換(認購)辦法中應訂明發行公司或外國發行人依發行與轉換(認購)辦法所定反稀釋調整公式計算其調整後轉換價格時，其公式中之已發行股數應加計已私募股數。承銷商輔導發行公司或外國發行人申報(請)發行具有普通	該公司本次係辦理改列上市前現金增資發行新股案件，故不適用左列規定。

自律規則條款	說明
股轉換(認購)權之各種有價證券，應注意發行公司或外國發行人之發行與轉換(認購)辦法中應訂明發行公司或外國發行人發行具有普通股轉換(認購)權之各種有價證券後，除發行公司或外國發行人所私募具有普通股轉換權或認股權之各種有價證券換發普通股股份者外，發行公司或外國發行人遇有私募普通股股份增加時，或遇有以低於每股時價之轉換或認股價格再私募具有普通股轉換權或認股權之各種有價證券時，發行公司或外國發行人應比照該發行與轉換(認購)辦法所定於遇有已發行普通股股份增加時，或遇有以低於每股時價之轉換或認股價格再發行具有普通股轉換權或認股權之各種有價證券時之轉換價格調整公式，計算其調整後轉換價格(向下調整，向上則不予調整)並函請證交所或櫃檯買賣中心公告，於私募有價證券交付日調整之。 依第二項計算調整後轉換價格時，如須訂定每股時價，應以私募有價證券交付日前一、三、五個營業日擇一計算之普通股收盤價之簡單算術平均數為準。	
第四條之八： 承銷商輔導發行公司或外國發行人申報發行具股權轉換(交換、認購)性質之各種有價證券，公開說明書中應充分揭露當次發行有價證券之發行條件及該發行條件對股權稀釋、股東權益之影響。	該公司本次係辦理改列上市前現金增資發行新股案件，故不適用左列規定。
第四條之九： 除上市(櫃)公司、興櫃公司辦理現金增資發行普通股採公開申購配售辦理案件外，發行公司或外國發行人得先行印製價格以區間方式揭露之公開說明書寄交投資人，並於該公開說明書封面顯著處註明提醒投資人上網查詢、參閱承銷商配售通知之實際承銷價格並依承銷商之通知繳交價款。承銷商應注意交寄當日發行公司或外國發行人須將該公開說明書電子檔傳送至金管會指定之網站，另價格確定後二日內須將完整公開說電子檔傳送至金管會指定之網站。 第一項公開說明書上揭露之價格區間應與承銷商辦理詢價公告之預計承銷價格之可能範圍一致。	該公司本次係辦理改列上市前現金增資發行新股案件，將採競價拍賣搭配公開申購配售方式辦理公開承銷，將依左列規定辦理。
第四條之十： 承銷商輔導發行公司或外國發行人申報發行具有股權轉換(認購、交換)性質之各種有價證券，應注意發行與轉換(認購、交換)辦法中應訂明下列事項： 一、債券到期還本付息之款項支付日。 二、發行條件中包含債券持有人之賣回權者，應訂明行使賣回權之款項支付日。	該公司本次係辦理改列上市前現金增資發行新股案件，故不適用左列規定。

自律規則條款	說明
三、發行條件中包含發行公司之收回權者，應訂明行使收回權利之款項或有價證券交付日。 四、發行條件中包含交換權者，應訂明投資人行使交換權之有價證券交付日。	
第四條之十一： 承銷商輔導發行公司或外國發行人申報發行具股權性質之各種公司債，應注意發行公司或外國發行人應依財務會計準則公報第 34 及 36 號規定設算應負擔年息總額是否符合公司法第 249 條第 2 款及第 250 條第 2 款之規定。	該公司本次係辦理改列上市前現金增資發行新股案件，故不適用左列規定。
第四條之十二： 承銷商輔導發行公司或外國發行人辦理申報募資案件時，應輔導發行公司或外國發行人於申報案件時出具承諾書，承諾自申報日起至該有價證券掛牌後三個月內不得買回本公司股份。 現金增資發行新股案件，前項承諾書應承諾自申報日起至股票掛牌後一個月內不得買回本公司股份。 總括申報發行新股案件，第一項承諾書應承諾首次發行自申報日起及各次追補發行自承銷商出具評估總結意見之日起，至股票掛牌後一個月內不得買回本公司股份。	該公司本次係辦理改列上市前現金增資發行新股案件，該公司已出具承諾書，承諾自申報日起至該有價證券掛牌後一個月內不得買回該公司股份。
第四條之十三： 承銷商輔導發行公司或外國發行人辦理申報募集人民幣計價海外公司債時，應輔導發行公司或外國發行人於申報案件時出具承諾書及到期償債資金來源之計畫，承諾海外募得人民幣資金係供海外營運實體使用，不得以任何方式匯回臺灣。	該公司本次係辦理改列上市前現金增資發行新股案件，非辦理申報募集人民幣計價之海外公司債，故不適用左列規定。
第四條之十四： 承銷商輔導發行公司或外國發行人辦理申報募資案件時，應輔導發行公司或外國發行人於公開說明書記載發行公司、發行公司之董事、監察人、總經理、財務長以及與發行公司辦理募資案件有關之經理人、受僱人，絕無要求或收取承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予發行公司及上開所列人員或其關係人或其指定之人等之聲明書，並依「公司募集發行有價證券公開說明書應行記載事項準則」編製公開說明書及簡式公開說明書，且於申報募資案件及向本公會申報承銷契約前，檢核上傳之公開說明書電子檔已確實用印且內容具完整性。	該公司本次係辦理改列上市前現金增資發行新股案件，本承銷商業已針對左列規定出具聲明書，另取具發行公司及其董事、總經理、財務主管及與發行公司辦理募資案件有關之經理人、受僱人所出具聲明書，並已於公開說明書揭露，並謹遵左列規定辦理。
第四條之十五： 承銷商輔導外國發行人辦理申報「外國發行人募集與發行有價證券處理準則」第六條第一項第一款至第三款募資案	該公司非屬外國發行人，故不適用左列規定。

自律規則條款	說明
件時，應於募集完成年度及其後二個會計年度，協助其遵循中華民國證券相關法令。 承銷商輔導有重要子公司位於中國大陸之外國發行人辦理申報募資案，應輔導外國發行人於申報案件時出具承諾書，承諾應將在臺所募資金存放於台資銀行或其海外子(分)行並依計劃支用。承銷商並應將前揭資金控管情形納入每季之募資計畫執行情形併予評估。 承銷商依前項輔導外國發行人申報在臺募集與發行公司債案件，擔保銀行及受託銀行限於在我國設有營業據點之銀行。	
第四條之十六： 承銷商輔導發行公司或外國發行人辦理申報募資案件時，應就發行公司或外國發行人之財務業務狀況製作檢查表，並於發行公司或外國發行人向金管會申報案件前五個營業日，向證交所或櫃買中心申報。	該公司本次係辦理改列上市前現金增資發行新股案件，故不適用左列規定。
第四條之十七： 承銷商輔導發行公司或外國發行人申報發行具有普通股轉換(認購、交換)權之各種有價證券，若發行條件中訂有收回條款者，應注意發行公司或外國發行人之發行與轉換(認股、交換)辦法中應訂明債券持有人請求轉換(認股、交換)之最後期限為終止櫃檯買賣日後第二個營業日。	該公司本次係辦理改列上市前現金增資發行新股案件，故不適用左列規定。
第四條之十八： 承銷商輔導發行公司或外國發行人辦理申報募資案件時，應將發行公司或外國發行人辦理永續發展相關事項納入輔導評估流程，並協助其依規定於公開說明書揭露推動永續發展相關事項。	該公司本次辦理改列上市前現金增資發行新股案，本承銷商已將該公司辦理永續發展相關事項納入輔導評估流程，該公司業已依規定於公開說明書揭露推動永續發展相關事項。
第四條之十九： 承銷商輔導發行公司或外國發行人申報募資案件時，應出具發行公司或外國發行人是否應依中國證券監督管理委員會發布之「境內企業境外發行證券和上市管理試行辦法」，向中國證券監督管理委員會辦理備案之意見。 承銷商應取得發行公司之說明意見，且發行公司應出具說明內容無虛偽、隱匿之聲明。	業已取得該公司出具之評估意見及無虛偽、隱匿之聲明，該公司無須向中國證券監督管理委員會辦理備案，符合左列規定。
第五條： 承銷商輔導上市(櫃)公司、創新板上市公司辦理現金增資發行普通股，應於申報案件時出具發行公司或外國發行人之	該公司未有子公司，故不適用左列規定。

自律規則條款	說明
子公司不得參與新股認購之承諾書，如屬總括申報發行新股案件，並應承諾不得參與首次發行及各次追補發行之新股認購。	
第五條之一： 承銷商輔導上市(櫃)公司、創新板上市公司、興櫃公司辦理現金增資發行普通股，如申請延長募集期間且其財務預測無重大變動者，應檢送由發行公司或外國發行人出具經會計師複核之財務預測仍屬有效性聲明書。	該公司本次係辦理改列上市前現金增資發行新股案件，無需公佈財務預測，故不適用左列之規定。
第五條之二： 承銷商輔導發行公司或外國發行人以現金增資發行普通股申請初次上市(櫃)案件、股票申請創新板初次上市案件，除另有規定外，向金管會或其委託之機構申報案件時應以合理之方式訂定暫定價格，如有興櫃交易者，暫定價格不得低於向金管會或其委託之機構申報案件前興櫃有成交之十個營業日其成交均價簡單算術平均數之七成；如經股東會決議原股東全數放棄優先認股者，得採股數區間方式辦理申報，並敘明實際發行價格或股數如有變動，導致募集資金不足時之處理或募集資金增加時之資金用途及預計效益，承銷商並應就其適法性及合理性評估。 承銷商應輔導發行公司或外國發行人於實際發行價格確認後，於公開資訊觀測站中公告實際發行計畫，並更新公開說明書相關內容。 以現金增資發行新股辦理股票初次上市、上櫃、股票申請創新板上市前之承銷案件，主辦承銷商應與發行公司或外國發行人約定，由發行公司或外國發行人協調股東按該次現金增資對外公開銷售之一定比例之已發行普通股股票，供主辦承銷商於承銷期間進行過額配售，並應依本公會「承銷商辦理初次上市(櫃)案件承銷作業應行注意事項要點」辦理。	該公司本次辦理現金增資發行普通股，係作為申請改列上市公開承銷之用，故不適用左列之規定。 該公司與本承銷商間業已依合理之方式制定暫定之承銷價格，且亦於評估報告中敘明實際發行價格如有變動，導致募集資金不足時之處理或募集資金增加時之資金用途及預計效益，請參閱本評估報告「陸」之說明；待本案實際發行價格依中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法第 7、8 及 17 條訂定後，本承銷商將輔導公司於公開資訊觀測站中公告實際發行計畫，並更新公開說明書相關內容。 另該公司本次辦理現金增資發行普通股作為申請改列上市公開承銷之用，不適用左列過額配售之規定。
第六條： 承銷商輔導上市(櫃)承銷商輔導上市(櫃)公司、創新板上市公司辦理現金增資發行普通股如採公開申購配售辦理承銷，其發行價格之訂定，於向金管會申報案件及除權交易日前五個營業日，皆不得低於其前一、三、五個營業日擇一計	該公司本次辦理改列上市前現金增資發行新股案件，故不適用左列第一項之規定。

自律規則條款	說明
算之普通股收盤價簡單算術平均數扣除無償配股除權(或減資除權)及除息後平均股價之七成。 承銷商輔導興櫃公司辦理現金增資發行普通股採公開申購配售辦理承銷，其發行價格除不低於最近期經會計師查核簽證或核閱之財務報告每股淨值外，應參考向本公會報備承銷契約前三十個營業日興櫃股票電腦議價點選系統內該興櫃股票普通股之每一營業日成交金額之總和除以每一營業日成交股數之總和計算之均價，並應提出合理說明。 承銷商輔導發行公司或外國發行人向金管會申報案件時，應載明暫定發行價格及因市場變動實際發行價格須依第一項規定調整，並敘明募集資金不足時之處理或募集資金增加時之資金用途及預計效益，承銷商並應就其適法性及合理性評估。 承銷商應輔導發行公司或外國發行人於實際發行價格確認後，於公開資訊觀測站中公告實際發行計畫，並更新公開說明書相關內容。	該公司係上市公司，非屬興櫃公司，故不適用左列第二項規定。 該公司與本承銷商間業已依合理之方式制定暫定之承銷價格，且亦於評估報告中敘明實際發行價格如有變動，導致募集資金不足時之處理或募集資金增加時之資金用途及預計效益，請參閱本評估報告「陸」之說明；待本案實際發行價格依中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法第 7、8 及 17 條訂定後，本承銷商將輔導公司於公開資訊觀測站中公告實際發行計畫，並更新公開說明書相關內容。
第六條之一： 承銷商輔導上市(櫃)公司、創新板上市公司、興櫃公司辦理現金增資發行普通股，如發行公司依證券交易法第二十八條之一第三項規定，決議提撥發行新股總額超過百分之十對外採公開申購配售辦理承銷，其發行價格訂定方式應提報公司股東會。	該公司本次辦理改列上市前現金增資發行新股案件，全數對外採競價拍賣搭配公開申購配售方式辦理承銷，故不適用左列規定。
第七條： 承銷商輔導上市(櫃)公司辦理現金增資發行普通股經股東會決議原股東全數放棄優先認股者，如採詢價圈購方式辦理承銷，其發行價格之訂定，於向金管會申報案件、向本公會申報詢價圈購約定書及向本公會申報承銷契約時，皆不得低於其前一、三、五個營業日擇一計算之普通股收盤價之簡單算術平均數扣除無償配股除權(或減資除權)及除息後平均股價之九成；如採競價拍賣方式辦理承銷，其發行價格之訂定，於向金管會申報案件、向本公會申報辦理競價拍賣公告時，皆不得低於其前一、三、五個營業日擇一計算之普通股收盤價之簡單算術平均數扣除無償配股除權(或減資除權)及除息後平均股價之九成。 承銷商輔導創新板上市公司辦理現金增資發行普通股經股	該公司本次辦理改列上市前現金增資發行新股案件，係採競價拍賣搭配公開申購配售方式辦理承銷，故不適用左列規定。

自律規則條款	說明
東會決議原股東全數放棄優先認股者，其發行價格之訂定，於向金管會申報案件、向本公會申報詢價圈購約定書及向本公會申報承銷契約時，皆不得低於其前一、三、五個營業日擇一計算之普通股收盤價之簡單算術平均數扣除無償配股除權(或減資除權)及除息後平均股價之九成。 承銷商輔導發行公司或外國發行人向金管會申報案件時，應載明暫定發行價格、股數區間及因市場變動實際發行價格須依第一項規定調整，並敘明募集資金不足時之處理或募集資金增加時之資金用途及預計效益，承銷商並應就其適法性及合理性評估。 承銷商應輔導發行公司或外國發行人於實際發行價格及股數確認後，於公開資訊觀測站中公告實際發行計畫，並更新公開說明書相關內容。	
第七條之一： 承銷商輔導上櫃(市)公司申請轉上市(櫃)為達股權分散標準辦理現金增資發行新股之承銷案件經股東會決議原股東全數放棄優先認股，採公開申購方式辦理承銷，其發行價格之訂定，於向金管會申報案件、向本公會申報辦理公開申購公告時，皆不得低於其前一、三、五個營業日擇一計算之普通股收盤價之簡單算術平均數扣除無償配股除權(或減資除權)及除息後平均股價之九成。 承銷商輔導發行公司向金管會申報案件時，應載明暫定發行價格、股數區間及因市場變動實際發行價格須依第一項規定調整，並敘明募集資金不足時之處理或募集資金增加時之資金用途及預計效益，承銷商並應就其適法性及合理性評估。 承銷商應輔導發行公司於實際發行價格及股數確認後，於公開資訊觀測站中公告實際發行計畫，並更新公開說明書相關內容。	該公司本次辦理改列上市前現金增資發行新股案件，非屬上櫃(市)公司申請轉上市(櫃)為達股權分散標準而辦理，故不適用左列規定。
第八條： 採詢價圈購配售辦理之承銷案件，於承銷契約報本公會前，如發行價格偏離市場價格過大者，應重新辦理詢價，並於詢價後，隨即進行承銷作業。 承銷商於向本公會申報承銷契約時，應一併檢送下列資料：一、詢價圈購之相關資料(含詢價期間、詢價範圍、各圈購價格及其圈購股數、詢價公告暫訂發行價格占詢價公告日前一、三、五個營業日擇一計算之普通股收盤價之簡單算術平均數扣除無償配股除權(或減資除權)及除息後平均股價之成數等資料)。	該公司本次辦理改列上市前現金增資發行新股案件，係採競價拍賣搭配公開申購配售方式辦理承銷，故不適用左列規定。

自律規則條款	說明
二、配售原則及預計配售予自然人、法人及本公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法第三十六條第一項第一款至第七款有關董事、監察人、大股東、關係人等之股數及配售比率。 承銷商於向本公會申報承銷契約後，應隨即辦理承銷公告及相關承銷事宜。	
第八條之一： 承銷商輔導上市(櫃)公司辦理總括申報發行新股案件，準用第六條、第六條之一、第七條及第八條規定。	該公司本次係辦理改列上市前現金增資發行新股案件，非總括申報發行新股案件，故不適用左列規定。
第九條： 承銷商輔導上市(櫃)公司辦理現金增資發行新股參與發行海外存託憑證，其發行價格之訂定方式及依公司法第二百六十七條第一項保留員、工承購股份於員、工未認購時之處理方式，均應列成議案經股東會討論並決議通過。 承銷商輔導上市(櫃)公司向金管會申報案件，暫訂發行價格不得低於其前一、三、五個營業日擇一計算之普通股收盤價之簡單算術平均數扣除無償配股除權(或減資除權)及除息後平均股價之八成。 實際發行價格不得低於訂價日收盤價、訂價日前一、三、五個營業日擇一計算之普通股收盤價之簡單算術平均數扣除無償配股除權(或減資除權)及除息後平均股價之八成。 前項實際發行價格低於九成者，海外存託憑證持有人不得於發行後三個月內請求兌回，承銷商並應輔導上市(櫃)公司於發行計畫及存託契約中載明。 創板上市公司辦理現金增資發行新股參與發行海外存託憑證案件，前各項規定準用之。	該公司本次係辦理改列上市前現金增資發行新股案件，非參與發行海外存託憑證之用，故不適用左列規定。

綜上評估，經查核該公司募資相關書件、董事會議事錄及該公司章程等相關資料，該公司本次辦理現金增資新股案件，符合「中華民國證券商業同業公會承銷商會員輔導發行公司募集與發行有價證券自律規則」之規定。

四、法令之遵循及對公司營運影響

- (一)發行人是否符合公司法第一百二十九條、第一百三十條、第一百五十六條第五項、第一百六十七條第三項及第四項、第二百四十六條、第二百四十七條及證券交易法第二十八條之四規定，且無公司法第二百四十九條及第二百五十條、第二百六十九條及第二百七十條規定之情事。

評估項目	是否符合規定			說明
	是	否	不適用	
1.公司法第 129 條 發起人應以全體之同意訂立章程，載明下列各款事項，並簽名或蓋章： (1)公司名稱。 (2)所營事業。 (3)採行票面金額股者，股份總數及每股金額；採行無票面金額股者，股份總數。 (4)本公司所在地。 (5)董事及監察人之人數及任期。 (6)訂立章程之年、月、日。	✓			該公司之公司章程已載明公司名稱、所營事業、股份總數及每股金額、公司所在地、董事人數及任期與章程訂定日，故符合公司法第 129 條規定。
2.公司法第 130 條 下列各款情事，非經載明於章程者，不生效力： (1)分公司之設立。 (2)解散之事由。 (3)特別股之種類及其權利義務。 (4)發起人所得受之特別利益及受益者之姓名。 前項第四款發起人所得受之特別利益，股東會得修改或撤銷之。但不得侵及發起人既得之利益。	✓			該公司已於章程內載明公司法第 130 條第一項第一款之事項，且自該公司設立以來尚無解散、發行特別股與發起人所得受特別利益，故無違反公司法第 130 條規定。
3.公司法第 156 條第 5 項 股東之出資，除現金外，得以對公司所有之貨幣債權、公司事業所需之財產或技術抵充之；其抵充之數額需經董事會決議。			✓	該公司本次辦理現金增資發行普通股，係以現金出資，故不適用公司法第 156 條第 5 項規定之情事。
4.公司法第 167 條第 3 項及第 4 項 被持有已發行有表決權之股份總數或資本總額超過半數之從屬公司，不得將控制公司之股份收買或收為質物。	✓			經查閱該公司 110~112 年度及 113 年第二季經會計師查核簽證或核閱之財務報告、年報及公開說明書等。該公司並無持有已發行有表決權之

評估項目	是否符合規定			說明
	是	否	不適用	
前項控制公司及其從屬公司直接或間接持有他公司已發行有表決權之股份總數或資本總額合計超過半數者，他公司亦不得將控制公司及其從屬公司之股份收買或收為質物。				股份總數或資本總額超過半數之從屬公司，故無將控制公司之股份收買或收為質物之情形，另該公司並無直接或間接持有已發行有表決權之股份總數超過半數之他公司，故並未有將該公司及其從屬公司之股份收買或收為質物之情事，綜上所述該公司尚無違反公司法第 167 條第 3 項及第 4 項之規定。
5.公司法第 246 條 公司經董事會決議後，得募集公司債。但須將募集公司債之原因及有關事項報告股東會。 前項決議，應由三分之二以上董事之出席，及出席董事過半數之同意行之。			✓	該公司本次係辦理現金增資發行新股，故不適用公司法第 246 條之規定。
6.公司法第 247 條 公開發行股票公司之公司債總額，不得逾公司現有全部資產減去全部負債後之餘額。 無擔保公司債之總額，不得逾前項餘額二分之一。			✓	該公司本次係辦理現金增資發行新股，故不適用公司法第 247 條之規定。
7.證券交易法第 28 條之 4 已依本法發行股票之公司，募集與發行公司債，其發行總額，除經主管機關徵詢目的事業中央主管機關同意者外，依下列規定辦理，不受公司法第二百四十七條規定之限制： 一、有擔保公司債、轉換公司債或附認股權公司債，其發行總額，不得逾全部資產減去全部負債餘額之百分之二百。 二、前款以外之無擔保公司債，其發行總額，不得逾全部資產減去全部負債餘額之二分之一。			✓	該公司本次係辦理現金增資發行新股，故不適用證券交易法第 28 條之 4 規定。

評估項目	是否符合規定			說明
	是	否	不適用	
8.公司法第 249 條 公司有下列情形之一者，不得發行無擔保公司債： (1)對於前已發行之公司債或其他債務，曾有違約或遲延支付本息之事實已了結，自了結之日起三年內。 (2)最近三年或開業不及三年之開業年度課稅後之平均淨利，未達原定發行之公司債，應負擔年息總額之百分之一百五十。			✓	該公司本次係辦理現金增資發行新股，故不適用公司法第 249 條之規定。
9.公司法第 250 條 公司有下列情形之一者，不得發行公司債： (1)對於前已發行之公司債或其他債務有違約或遲延支付本息之事實，尚在繼續中者。 (2)最近三年或開業不及三年之開業年度課稅後之平均淨利，未達原定發行之公司債應負擔年息總額之百分之一百者。但經銀行保證發行之公司債不受限制。			✓	該公司本次係辦理現金增資發行新股，故不適用公司法第 250 條之規定。
10.公司法第 269 條 公司有下列情形之一者，不得公開發行具有優先權利之特別股： (1)最近三年或開業不及三年之開業年度課稅後之平均淨利，不足支付已發行及擬發行之特別股股息者。 (2)對於已發行之特別股約定股息，未能按期支付者。			✓	該公司本次係辦理現金增資發行新股，故不適用公司法第 269 條之規定。
11.公司法第 270 條 公司有下列情形之一者，不得公開發行新股： (1)最近連續二年有虧損者。但	✓			經檢視該公司111~112年度經會計師查核簽證之財務報告，該公司111年及112年度稅後純益分別為

評估項目	是否符合規定			說明
	是	否	不適用	
依其事業性質，須有較長準備期間或具有健全之營業計畫，確能改善營利能力者，不在此限。 (2)資產不足抵償債務者。				(2,849,792) 千元及1,826,847千元，並無最近連續二年有虧損之情事，且經檢視該公司113年第二季經會計師核閱之財務報告，資產總額為20,040,860千元，大於負債總額14,273,083千元，尚無資產不足抵償債務之情形，故無違反左列之規定。

綜上評估，該公司對上述各項應遵循之法令並未有違反情事，故對該公司之營運及本次有價證券之募集與發行尚不致產生不利之影響。

(二)發行人是否有證券交易法第一百五十六條第一項各款情事

經參閱該公司最近三年度及本年度截至評估日止之董事會及股東會議事錄、與主管機關之往來函文、經會計師查核簽證或核閱之財務報告，並參閱律師出具之法律意見書，該公司尚無證券交易法第一百五十六條第一項各款情事。

(三)發行人及其現任董事、監察人、持股比例達百分之十以上之大股東、負責人、總經理或實質負責人與從屬公司最近三個會計年度至刊印日止繫屬中之重大訴訟、非訟或行政爭訟事件

經查閱 110~112 年度及 113 年截至評估報告出具日止，與主管機關之往來函文、經會計師查核簽證或核閱之財務報告、董事會及股東會議事錄及年報，並參酌律師出具之法律意見書，及該公司所出具聲明書等相關資料，該公司及其現任董事、持股比例達百分之十以上之大股東、負責人、總經理或實質負責人與從屬公司，於 110~112 年度及 113 年截至評估報告出具日止，除下列訴訟案件外，並無繫屬中之重大訴訟、非訟或行政爭訟事件，其結果可能對股東權益或證券價格有重大影響者，茲說明如下：

法人董事中華航空與交通部民用航空局(下稱民航局)間之無仲裁協議，中華航空淨就雙方間於民國 78 年至 82 年間六架飛機之租賃合約（下稱系爭飛機租約）之溢付租金爭議，向中華民國仲裁協會聲請仲裁，請求民航局返還溢付之飛機租金，本案雖經仲裁庭於 99 年 4 月 16 日作成 97 年度仲聲字第 26 號仲裁判斷書（下稱系爭仲裁判斷），命民航局給付中華航空新臺幣（下同）15 億 2991 萬 6900 元及加計自 97 年 4 月 9 日起算之法定遲延利息，惟民航局以系爭仲裁判斷有仲裁協議未成立、逾越仲裁範圍、未附理由、命當事人為法律所不許之行為及仲裁庭之組成或仲裁程序之進行違反法律規定等情事，依仲裁法第四十條第一項第一款、第二款、第四款規定，求為撤銷系爭仲裁判斷之判決。本案經台北地方法院、臺灣高等法院駁回民航局之訴後，民航局再提上訴，經最高法院判決發回更審；後經臺灣高等法院更一審判決，判決中華航空敗訴；中華航空再上訴最高法院。最高法院於 104 年 3 月 4 日以 104 年台上字第 312 號判決駁回中華航空上訴，系爭仲裁判斷確定遭到撤銷，故中華航空於 105 年 8 月 31 日向臺灣台北地方法院遞交民事起訴狀對民航局提起

民事訴訟，返還前述溢付租金，本案一審臺北地方法院駁回該公司請求，又該公司上訴二審後，二審法院於 108 年 10 月 29 日宣判，高等法院駁回該公司上訴，然幾乎完全沿用一審判決，並未詳列審酌理由，中華航空已於 108 年 11 月 27 日提起三審全部上訴，最高法院 109 年度台上字第 3152 號於 110 年 6 月 16 日則判決廢棄原審判決並發回更審，更審法院台灣高等法院 110 年度重上更一字第 127 號於 111 年 3 月 16 日判決改命民航局應給付中華航空新臺幣 178,728,146 元，而駁回其餘請求，中華航空及民航局均對該判決不服，提起第三審上訴，經最高法院 111 年台上字第 1850 號民事裁定駁回兩造之上訴，民航局已於 111 年 10 月份支付上開判決金額，本案終結。

台灣虎航於民國 111 年 12 月收受張本皓向臺灣桃園地方法院起訴主張略以：「其向虎航公司購買機票，嗣因虎航公司取消航班，導致其須另外支付其他費用等財產上損害及非財產上之損害。」等語，起訴請求台灣虎航支付 9 萬 1,378 元之損害賠償，本案一審法院於民國 113 年 3 月 26 日判決本公司勝訴。原告不服提起上訴，於 113 年 7 月 8 日桃園地方法院判決本公司勝訴確定。

台灣虎航提出刑事告發，告發意旨略以：「被告 Chen Xuan（下稱陳君）與旅客係於 Facebook 社團『101 機票旅館促銷情報』結識結識，雙方約定由陳君代為向台灣虎航購買實際價額為 17,763 元之台灣與札幌間之來回機票，並約定以 6.5 折，要求旅客以匯款方式交付 11,000 元至被告指定之銀行帳戶內。旅客取得陳君提供之來回機票訂位代碼後，遂於 112 年 2 月 20 日匯款 11,000 元至陳君前定帳戶中。嗣後，台灣虎航於 112 年 3 月 6 日收受銀行通知，系爭信用卡持卡人申請就兩筆款項之申請止付（註：信用卡持卡人身分不明，無從查證）；台灣虎航旋於 112 年 3 月 9 日向銀行表示拒絕止付並提起仲裁，惟最終銀行仍通知台灣虎航所拒絕止付失敗。台灣虎航除販售機票之對價新台幣 17,763 元遭全數扣回外，並因此負擔美金 1,000（折合約新台幣 32,170 元）之程序費用，致台灣虎航損失共計約新台幣 49,933 元。」本案已於 113 年 1 月 16 日向台灣台北地方法院檢察署進行告發，現由台北市政府警察局松山分局調查中，嗣移轉由桃園地檢處以 113 年他字第 5243 號偵查中。

台灣虎航與京豔國際有限公司及其連帶債務人朱彥蓉等於 110 年 5 月 6 日至臺灣臺北地方法院所屬民間公證人吳育芬事務所就還款協議書完成公證事宜，雙方約定載明京豔國際若於 110 年 12 月 31 日前未償還本金 1,040,246 元，則台灣虎航得逕付強制執行其與其連帶債務人朱彥蓉（下稱「朱君」），藉以清償本案全部款項共 1,315,500 元（含滯納金）及其中 1,040,246 元自 110 年 5 月 1 日起計，以年利率百分之一所計之利息。惟至 110 年 12 月 31 日還款期屆至止，連帶債務人京豔國際有限公司未向台灣虎航清償任何欠款。又經台灣虎航於 113 年 5 月 20 日查調其等財產時，發現連帶債務人朱君有對第三人之薪資債權，故於 113 年 6 月 4 日向台北地方法院聲請強制執行中。

台灣虎航對行政院內政部移民署之行政處分不服，其處分內容略以：「內政部移民署事務大隊於 112 年 9 月 7 日逕將未具備入境許可文件之旅客交由台灣虎航看顧，又因旅客以難以預料之方式逃脫，而遭移民署逕認台灣虎航未履行移民法第 47 條第 1 項之協力義務，嗣於 112 年 11 月 2 日依移民法第 83 條以內授移(裁)字第

1120038460 號處分書處分台灣虎航罰鍰 2 萬元。」，台灣虎航遂於 112 年 11 月 17 日向行政院提起訴願，本案目前尚在審理中。

台灣虎航對桃園市政府之行政處分不服，其處分內容略以：「桃園市政府於 113 年 1 月 19 日派員前往台灣虎航進行勞動檢查，認為台灣虎航並未與勞工有達成國定假日挪移之合意，故認定台灣虎航就勞工國定假日出勤，並未依據勞動基準法第 39 條加付一日工資，而於 113 年 2 月 26 日以勞府檢字第 1130043096 號裁處書處分台灣虎航。」，台灣虎航嗣於 113 年 3 月 25 日向勞動部提起訴願，本案目前尚在審理中。

台灣虎航對桃園市政府之行政處分不服，其處分內容略以：「桃園市政府於 113 年 6 月 20 日派員前往台灣虎航進行勞動檢查，認為台灣虎航就勞工國定假日出勤給付之薪資有低於法定標準違反勞動基準法第 39 條規定，而於 113 年 8 月 13 日以勞府檢字第 1130222642 號裁處書處分台灣虎航。」，台灣虎航嗣於 113 年 9 月 10 日向勞動部提起訴願，本案目前尚在審理中。

台灣虎航對桃園市政府之行政處分不服，其處分內容略以：「桃園市政府於 113 年 6 月 20 日派員前往台灣虎航進行勞動檢查，認為台灣虎航就勞工國定假日出勤給付之薪資有低於法定標準違反勞動基準法第 39 條規定，而於 113 年 8 月 13 日以勞府檢字第 1130222642 號裁處書處分台灣虎航。」，台灣虎航嗣於 113 年 9 月 10 日向勞動部提起訴願，本案目前尚在審理中。

除中華航空及台灣虎航分別有上述返還溢付飛機租金訴訟案、強制執行案件、刑事告發案件及訴願案件外，該公司及現任董事、獨立董事、總經理、持股百分之十以上之股東及實質負責人並無尚在繫屬中之重大訴訟、非訟或行政爭訟事件，惟中華航空雖有前開訴訟，其對於中華航空之財務與業務應無立即發生重大影響，再者，此為中華航空本身之訴訟而與台灣虎航無涉，故該案之訴訟結果亦不會對台灣虎航之財務、業務生重大影響；另台灣虎航雖有上開強制執行案件、刑事告發案件及訴願案件，其中強制執行案台灣虎航係債權人，且此係為確保該公司債權所進行之程序，而刑事告發案台灣虎航係原告，且損失金額非屬重大，又訴願案之相關罰款已支付，且金額非屬重大，故對該公司財務業務尚無重大不利之影響，從而亦不致對該公司股東權益或證券價格有重大影響。

(四)發行人或其現任董事、監察人、負責人、總經理或實質負責人最近三個會計年度至刊印日止是否經法院判決有期徒刑以上之罪者

經核閱該公司 110~112 年度及 113 年截至評估報告出具日止之董事會議事錄、股東會議事錄、經會計師查核簽證之財務報告、與主管機關往來函文，並取得該公司及其現任董事、負責人、總經理或實質負責人出具之聲明書，另參酌律師所出具之法律意見書及檢查表，該公司或其現任董事、負責人、總經理或實質負責人最近三個會計年度及申報年度截至評估報告出具日止，尚無經法院判決有期徒刑以上之罪之情事。

(五)發行人及其各子公司目前仍有效存續、最近一個會計年度到期之供銷契約、技術合作契約、工程契約及其他足以影響投資人權益之重要契約。

契約性質	當事人	契約起訖日期	主要內容	限制條款
租賃契約	SMBC AVIATION CAPITAL LIMITED	104/01/22 - 115/09/25	A320 航空器租賃	-
租賃契約	JSA International U.S. Holdings, LLC	104/01/22 - 116/03/26	A320 航空器租賃	-
租賃契約	VMO AIRCRAFT LEASING 38 (IRELAND) LIMITED	104/12/30 - 116/02/15	A320 航空器租賃	-
租賃契約	VMO AIRCRAFT LEASING 38 (IRELAND) LIMITED	104/12/30 - 116/12/07	A320 航空器租賃	-
租賃契約	SKY High XLVII Leasing Company Limited	104/07/17 - 114/08/24	A320 航空器租賃	-
租賃契約	SKY High XLVII Leasing Company Limited	104/07/17 - 115/01/23	A320 航空器租賃	-
租賃契約	SKY High XLVII Leasing Company Limited	104/07/17 - 115/02/22	A320 航空器租賃	-
租賃契約	SKY High LV Leasing Company Limited	104/11/12 - 115/06/27	A320 航空器租賃	-
買賣契約	Airbus S.A.S	108/10/16 -有效	A320 航空器購買	-
租賃契約	SKY HIGH 117 LEASING COMPANY LIMITED	109/02/03-120/03/26	A320 航空器租賃	-
租賃契約	SKY HIGH 117 LEASING COMPANY LIMITED	109/02/03-120/07/30	A320 航空器租賃	-
租賃契約	SKY HIGH 117 LEASING COMPANY LIMITED	109/02/03-121/07/08	A320 航空器租賃	-
租賃契約	SKY HIGH 118 LEASING COMPANY LIMITED	109/02/03-121/03/31	A320 航空器租賃	-
租賃契約	SKY HIGH 119 LEASING COMPANY LIMITED	109/02/03-122/09/28	A320 航空器租賃	-
租賃契約	SKY HIGH 119 LEASING COMPANY LIMITED	109/02/03-122/12/01	A320 航空器租賃	-
租賃契約	SKY HIGH 120 LEASING COMPANY LIMITED	109/02/03-自接機日起算10年	A320 航空器租賃	-
租賃契約	SKY HIGH 120 LEASING COMPANY LIMITED	109/02/03-自接機日起算10年	A320 航空器租賃	-
維修契約	中華航空股份有限公司	110/01/01 -114/12/03	航材物料支援	-
維修契約	中華航空股份有限公司	110/04/01 - 有效	航線修護代理	-
維修契約	IAE International Aero Engine AG	105/12/21 - 116/12	發動機維修、管理	-
維修及備發採購契約	INTERNATIONAL AERO ENGINES, LLC	108/12/24 - 126/10	發動機維修、管理及備發採購	-
機隊管理契約	中華航空股份有限公司	109/12/16 - 119/12/31	A320 機隊工程管理合約	-

契約性質	當事人	契約起訖日期	主要內容	限制條款
借款契約	台灣銀行	104/03 - 116/03	長期借款	-
供油契約	台灣中油股份有限公司	112/01 - 114/12	航油合約（國內）	-
供油契約	台灣中油股份有限公司	113/01 - 113/12	航油合約（國際）	-
移轉契約	Tiger Airways Holdings Pte. Ltd.	110/07/10	Tigerair 商標移轉	-

經查閱該公司目前仍有效存續之重要契約、取具該公司出具之聲明書及律師出具之法律意見書及檢查表，該公司目前仍有效存續之各項重要契約皆係因應公司正常營運需求而簽訂之契約，對該公司營運及業績成長具正面影響，故該公司目前仍有效存續之各項重要契約並無足以影響投資人權益之重大情事。

(六)發行人及其各子公司是否有重大勞資糾紛或污染環境事件

經取得該公司出具之聲明書及行政院勞動部與桃園市政府環境保護局之函覆資料，並參酌律師出具之法律意見書，該公司截至評估報告出具日止，除以下非屬重大之勞資爭議外，尚無有重大勞資糾紛或污染環境事件。

- 1.111 年 6 月 2 日台灣虎航前員工吳員服務未滿一定年限即離職而違反與該公司間之培訓機師聘僱契約，故該公司寄發存證信函予吳員請求依約返還訓練費新台幣 450 萬元，惟吳員未給付培訓費用，該公司遂於 111 年 10 月對吳員及其連帶保證人向法院起訴請求上開訓練費用，本案於 112 年 2 月 20 日經臺灣臺北地方法院調解成立，業已終結。
- 2.111 年 6 月 2 日台灣虎航前員工陳員服務未滿一定年限即離職而違反與該公司間之培訓機師聘僱契約，故該公司寄發存證信函予陳員請求依約返還訓練費新台幣 450 萬元，惟陳員遲未給付上開費用，該公司遂於 111 年 11 月對陳員及其連帶保證人向法院起訴請求上開培訓費用，本案於 112 年 4 月 10 日經臺灣臺北地方法院調解成立，業已終結。
- 3.111 年 12 月蔡員與台灣虎航之間因蔡員不服降職懲戒處分而繼續曠職，後蔡員向法院起訴台灣虎航請求給付慰問金，本案於 111 年 12 月 5 日經臺灣臺北地方法院調解成立，業已終結。
- 4.徐員與台灣虎航之間因徐員不服由空勤轉調地勤，後徐員向法院起訴台灣虎航請求確認調動命令無效及回復原職，本案因徐員已於 112 年 5 月 22 日撤回起訴，業已終結。
- 5.桃園市空服員職業工會(以下簡稱空職工)於 112 年 12 月 26 日經其會員代表大會臨時會議，經會員提案授權並於 112 年 12 月 29 日向桃園市政府提出調整工資爭議，請求台灣虎航應跟進華航集團 112 年 9 月調薪新台幣\$2,000 元所生之勞資爭議。兩造於 113 年 1 月 15 日進行勞資調解會議，其主張認為相較其他航運皆已陸續公布調薪幅度，惟台灣虎航目前尚未公布具體年度調薪幅度，故申請調整工資爭議調解；台灣虎航於會議上陳述，該公司 109 年度至 110 年度，因受疫情影響連續虧損，感謝同仁在數年疫情間並肩同行，為了善盡照顧員工，連年虧損中，仍於 111

年平均調薪約 4 %、 112 年平均調薪約 4% ，112 年度起邁入疫後復甦，該公司將持續秉持照顧員工、重視員工並分享經營成果之理念，於 112 年 8 月發放 112 年度年中績效獎金 1 個月加 2 萬元；於 112 年 12 月再度發放 112 年度績效獎金 2 個月。且台灣虎航經董事會決議 113 年平均調薪 4%外加定額新台幣\$3,000 元且於 113 年 1 月 15 日以郵件向全體員工說明調薪方案。故台灣虎航認為調薪方案，已優於勞方主張之調薪幅度，兩造雙方已無實質爭議，建議空職工撤回調解申請，惟空職工主張本爭議應調解成立。經調解，兩造仍無法達成共識，本爭議視同調解不成立，目前無後續請求或主張。

6.台灣虎航企業工會(以下簡稱企工)於 113 年 6 月 4 日向桃園市政府提出調整休假爭議調解，請求公司優於勞基法給予全體員工年度保證休假 116 日，如於國定假日出勤應額外給予雙倍薪資。兩造於 113 年 7 月 18 日進行勞資調解會議，本公司強調就此議題皆依法辦理，兩造雙方經充分溝通，仍無法達成共識，調解不成立。

7.訓練中之機師林員與台灣虎航間因林員訓練未通過，而與該公司終止訓練關係，後林員為申請失業補助金，故向台北市政府勞動局申請勞資調解，請求台灣虎航開立非自願離職證明書，雙方嗣於 113 年 9 月 3 日進行勞資調解，基於機師具高度專業性而於訓練期無給付勞務之可能，及依據訓練協議書之約定，雙方自無從成立聘僱關係，故該公司難以同意林員之主張及請求，雙方無法達成共識，調解不成立。

上開事件均非重大勞資爭議且目前皆經該公司與員工達成和(調)解或員工已撤回起訴或目前尚無後續之請求或主張，應不致對該公司財務業務產生重大影響。

(七)發行人之資金用途須經目的事業主管機關同意者，其核准之附帶事項是否有影響本次募集與發行有價證券之情事

該公司本次所募資金係用於充實營運資金及強化財務結構，已依規定取得民航局 113 年 10 月 9 日空運計字第 1130028641 號函核准，經檢視該核准函，其核准之附帶事項尚無影響本次募集與發行有價證券之情事。

(七之一)承銷商因前項之評估需要，若有洽請律師出具意見者，應說明所洽律師未具有下列情事：

(1)與發行人常年法律顧問、發行人委請填報其募資案件法律事項檢查表之律師或最近期財務報告簽證會計師為同一人或隸屬具實質合作關係之事務所。

(2)於最近一年內曾受法務部律師懲戒委員會懲戒。

(3)與發行人、最近期財務報告簽證會計師及主辦證券承銷商間具有下列關係之一：

A.依主管機關訂頒之各業別財務報告編製準則所規範之關係人關係。

B.其他法令規定或事實證明任何一方直接或間接控制他方之人事、財務或業務經營者。

該公司本次辦理現金增資發行普通股，本承銷商並未洽請律師出具意見，故不適用本項評估。

五、說明發行人是否已委請填報其案件檢查表並出具法律意見書之律師，於最近一年內未受法務部律師懲戒委員會懲戒，且不得與發行人、最近期財務報告簽證會計師及主辦證券承銷商具有下列關係之聲明書

(一)於最近一年內曾受法務部律師懲戒委員會懲戒。

(二)與發行人、最近期財務報告簽證會計師及主辦證券承銷商間具有下列關係之一：

1.依主管機關訂頒之各業別財務報告編製準則所規範之關係人關係。

2.其他法令規定或事實證明任何一方直接或間接控制他方之人事、財務或業務經營者。

該公司本次辦理現金增資發行普通股，係取得發行人委請填報案件檢查表並出具法律意見書之律師為翰辰法律事務所邱雅文律師所提供之聲明書，聲明該律師於最近一年內未受法務部律師懲戒委員會懲戒，且與發行人、會計師及證券商未具有上列所述之關係。

綜上所述，該公司本次辦理募集與發行有價證券已符合相關法令規定，尚無未符合或違反相關法令之重大異常情事。

陸、本次募集與發行有價證券計畫是否具有可行性、必要性及合理性蒐集資料，說明其查核程序及所獲致結論

本承銷商係依「中華民國證券商業同業公會證券承銷商受託辦理發行人募集與發行有價證券承銷商評估報告之評估查核程序」進行查核，所獲致結論如下：

一、本次募集與發行有價證券資金運用計畫、預計進度及預計可能產生效益是否具有合理性

(一)本次募集與發行有價證券資金運用計畫、預計進度及預計可能產生效益

1. 本次計畫所需資金總額：新臺幣 494,910 千元

2. 本次計畫資金來源：現金增資發行普通股 10,530 千股，每股面額新臺幣 10 元，每股發行價格暫定為新臺幣 47 元，預計募集總金額為新臺幣 494,910 千元。本次現金增資發行普通股，如每股實際發行價格因市場變動而與暫訂發行價格不同，致募集資金不足時，將減少充實營運資金之金額；惟若致募集資金增加時，則將全數用以充實營運資金。

3. 計畫項目、預定資金運用進度：

單位：新臺幣千元

計畫項目	預計完成日期	所需資金總額	預計資金運用進度
			113 年第四季
充實營運資金	113 年第四季	494,910	494,910
合計		494,910	494,910

資料來源：該公司提供

4. 預計可能產生之效益

該公司本次預計募集資金新臺幣 494,910 千元，將全數用於充實營運資金，係考量公司長期發展及未來成長性，運用於營運規模持續成長所需之營運資金，將可使該公司之自有資金更為充裕，對該公司整體營運發展及強化財務結構並對提升償債能力均有正面助益。

(二)本次募集與發行有價證券資金計畫之可行性評估

1. 法定程序上之可行性評估

該公司本次辦理現金增資發行新股案，業經該公司 113 年 3 月 1 日董事會及 113 年 6 月 19 日股東會決議通過辦理改列上市前現金增資提撥公開承銷案，並於 113 年 9 月 27 日董事會決議通過本次現金增資股票發行計畫，且授權董事長全權處理相關增資事宜，經查閱其內容及決議程序，均符合「公司法」、「證券交易法」、「發行人募集與發行有價證券處理準則」及「中華民國證券商業同業公會承銷商會員輔導發行公司募集與發行有價證券自律規則」等相關法令之規定。另參酌該公司委任之翰辰法律事務所邱雅文律師對本次現金增資發行新股出具之法律意見書，其本次計畫之相關內容確實符合相關法令之規定，故本次計畫於法定程序上應屬可行。

2. 資金募集完成之可行性

該公司預計現金增資計畫發行普通股 10,530 千股，每股面額 10 元，暫訂每股 47 元發行，預計總募集資金 494,910 千元。除依公司法 267 條規定，保留 15%，計 1,579 千股由員工認購，其餘 85%，計 8,951 千股則依據「臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則」第 40 條及「臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則補充規定」第 17 條之 1 規定，以現金增資發行新股方式委託證券承銷商辦理上市前公開銷售，並按證券交易法第 28 條之 1 規定，於 113 年 6 月 19 日股東常會決議通過原股東全數放棄優先認購權，排除公司法第 267 條第 3 項原股東優先分認之適用。

本次辦理現金增資發行新股同時採競價拍賣及公開申購方式辦理，員工認購不足或放棄認購部分，經該公司 113 年 9 月 27 日董事會授權董事長洽特定人認購之；而對外公開承銷認購不足部分，則依「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」規定辦理，應可確保資金募集完成，故該公司本次現金增資之募集完成應具可行性。

3. 本次資金運用計畫之可行性評估

該公司本次現金增資計畫預計募集資金為新臺幣 494,910 千元，將全數用以充實公司營運資金，以因應公司營運週轉及業務成長所需之資金需求，使公司財務結構更加健全，提升資金調度靈活性。經考量主管機關審查時間及該公司實際作業時程所需，預計於 113 年第四季募集完成，旋即可將資金挹注於營運週轉需求，故本次資金運用計畫應屬可行。

綜上所述，該公司本次募集與發行現金增資計畫，經評估其法定程序、資金募集完成及資金運用計畫等各方面均具可行性，故整體而言，該公司本次辦理現金增資發行普通股計畫應屬可行。

(三) 本次募集與發行有價證券資金計畫之必要性評估

本次辦理現金增資發行新股係依「臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則」第 40 條規定，以現金增資發行新股方式委託證券承銷商辦理改列上市前公開承銷，另依「發行人募集與發行有價證券處理準則」第八條第三項及「中華民國證券商業同業公會發行人募集與發行有價證券承銷商評估報告應行記載事項要點」規定，得不適用有關募集資金計畫必要性之規定。

(四) 本次募集與發行有價證券資金運用計畫、預計進度及預計可能產生效益之合理性

1. 資金運用計畫與進度之合理性

該公司本次辦理現金增資發行普通股係做為辦理改列上市前公開承銷之用，預計募得資金總額新臺幣 494,910 千元，擬全數用於充實營運資金，增加自有資本，以強化公司競爭力。經考量現金增資計畫內容、主管機關審查時間、公開承銷期間及繳款作業等因素，預計本次現金增資可於 113 年第四季募集完成，即按進度於 113 年第四季投入充實營運資金，故該公司本次資金運用計畫與預計進度尚屬合理。

2. 預計可能產生效益之合理性

該公司本次辦理現金增資預計募集 494,910 千元，預計於 113 年第四季募集完成後隨即投入充實營運資金，預估該公司本次募集資金的挹注之下，其籌資後的財務結構及償債能力均較籌資前為佳，並可提升該公司資金靈活調度之彈性，該公司預估本次現金增資募集完成後，113 年第四季之財務結構及償債能力之相關指標如下表：

單位：%

項目/年度		募集資金前	募集資金後(註)
		113 年第二季	113 年第四季(預估)
償債能力	流動比率	133.31	140.54
	速動比率	130.78	138.02
財務結構	長期資金占不動產、 廠房及設備比率	1,376.86	1,428.50
	負債比率	71.22	69.50

資料來源：該公司提供。

註：本次籌資後各項財務比率係以 113 年第二季經會計師核閱之財務報告設算。

由上表得知，該公司現金增資計畫完成後將可強化財務結構並提升償債能力，該公司流動比率及速動比率將由籌資前之 133.31%及 130.78%，攀升至籌資後之 140.54%及 138.02%，長期資金占不動產、廠房及設備比率由 1,376.86%上升至 1,428.50%，而負債比率將由籌資前之 71.22%降至籌資後之 69.50%；此外可增加經營之應變能力及提升財務調度靈活度，對該公司整體營運發展、健全財務結構有正面助益，並藉以提升市場整理競爭力，有助於公司長期發展，故其增資效益應屬合理。

一之一、總括申報發行新股案件者，應另就下列事項提供評估說明

- (一)採行總括申報發行新股之原因、預定計畫用途、預定發行新股總額度及預定發行期間。另預定計畫用途如有修正者，應說明其原因。
- (二)總括申報案件各次發行新股情形及執行情形。
- (三)首次發行及各次追補發行計畫經重大變更者，應說明其變更計畫內容、資金之來源與運用、變更原因及變更前後效益。

該公司本次係辦理改列上市前現金增資發行普通股供上市前公開承銷，非以總括申報發行新股案件者，故不適用。

二、分析比較各種資金調度來源對發行人當年度每股盈餘稀釋、財務負擔、股權之可能稀釋情形及對現有股東權益之影響。發行人如辦理「發行人募集與發行有價證券處理準則」第六條第二項第二款規定之案件，得僅就發行新股對當年度每股盈餘稀釋情形進行評估

(一)各種資金調度來源之分析比較：

綜觀上市(櫃)公司主要資金調度之方式大致可分為兩種，一為與股權有關之籌資工具，如：現金增資發行新股及海外存託憑證(ADR、GDR)，後者為與債權有關之籌資工具，如國內、國外可轉換公司債及一般公司債與銀行借款國內、國外可轉換公司債及一

般公司債與銀行借款等。茲就各種資金調度來源比較分析有利及不利因素彙總如下：

項目		有利因素	不利因素
股	現金增資 發行新股	1.提高自有資本比率，改善財務結構，減少利息支出，降低財務風險，並提升市場競爭力。 2.為目前市場最普遍之金融商品，一般投資者接受程度高，資金募集計畫較易順利進行。 3.依法應保留 10%-15%由公司員工承購，員工成為公司股東之一份子，可提高員工對公司之認同感及向心力。	1.獲利水準易因股本膨脹而被稀釋，公司經營階層承受壓力提升。 2.對於股權較不集中的公司，其經營權易受威脅。 3.原股東有認股資金需求之壓力。
	發行海外 存託憑證 (GDR 或 ADR)	1.藉海外市場募集資金動作，可拓展公司海外知名度。 2.發行價格一般高於發行海外存託憑證之普通股價格，相當於以較高價格溢價發行股票，籌集資金較多。 3.籌募對象以國外法人為主，可避免增資新股或老股釋出之籌碼過多，對股價產生不利影響。 4.可提高自有資本率，改善財務結構。	1.公司海外知名度高低與其產業成長性，影響資金募集計畫成功與否。 2.獲利水準易因股本膨脹而被稀釋，致公司經營階層承受較大壓力。 3.固定發行成本較高，為符合經濟規模，募集額度不宜過低。 4.持有人要求海外存託憑證兌回，須花費作業時間及作業成本，且兌回後之賣出價格不確定。
債	轉換公司債	1.因其附有「轉換權」，票面利率較長期性借款為低，故其資金募集成本較低。 2.轉換公司債轉換成普通股之轉換價格，一般皆高於發行轉換公司債時普通股之時價，發行公司相當於以較高價格溢價發行股票。 3.未轉換前，稀釋盈餘壓力較低，對經營控制權影響較小。 4.轉換公司債經債權人請求轉換後，即由負債轉變成資本除可節省利息支出外，亦可避免到期還本之龐大資金壓力。	1.依目前市場發行之轉換公司債，轉換債轉換與否之主權屬債權人，發行公司較無法訂定一套準確資金調度計畫。 2.轉換公司債未全數轉換前，仍屬債務性質，對財務結構改善有限。 3.債權人要求贖回或到期無人轉換，公司將面臨較大資金壓力。
	普通公司債	1.每股盈餘未有被稀釋之顧慮。 2.公司債之債權人對公司沒有管理權，對公司之經營權掌握，不會造成重大影響。 3.公司債利息為費用，有節稅效果。 4.可取得中、長期穩定之資金。	1.利息負擔大幅增加，易侵蝕公司獲利。 2.易致財務結構惡化，降低同業競爭力。 3.因國內目前未有客觀之債信評等，致市場流通性不高，資金募集計畫不易順利完成。 4.公司債期限屆滿時，公司即再度面臨龐大資金籌措壓力。
	金融機構借款 或發行承兌匯 票	1.資金挹注能暫時解決公司現金需求。 2.若能有效運用財務槓桿，公司可用較少之成本，創造較高的利潤。 3.資金籌措不須經主管機關審核，故所需籌資時間相對較短。 4.資金額度運用之彈性較大。	1.負債增加，利息費用將侵蝕公司獲利。 2.短期借款到期後，需另籌措資金，增加資金的調度壓力。 3.負債增加易造成財務結構惡化，增加營運風險，相對亦增加公司舉債困難度及資金成本。 4.融通期限較短，且需提供大量擔保品設定予金融機構。

(二)分析比較各種資金調度來源對發行人當年度每股盈餘稀釋、財務負擔、股權之可能稀釋情形及對現有股東權益之影響

該公司本次募資計畫係依據「臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則」第 40 條第二項之規定，以現金增資發行新股方式辦理改列上市前之公開銷售作業，故僅就發行新股對本年度每股盈餘稀釋情形進行評估。

1.對每股盈餘稀釋之影響

該公司本次辦理現金增資係委託本承銷商辦理改列上市前之公開銷售，預計將於 113 年第四季募集完成，該公司截至 113 年第二季流通在外股數為 449,000 千股，加計本次預計發行新股 10,530 千股，其股本增加比率為 2.35%，預估本次辦理現金增資對每股盈餘之影響約 2.29% (10,530 千股/459,530 千股)，對其每股盈餘之稀釋影響尚屬有限，尚不致對現有股東權益產生重大不利之影響。

2.對發行人財務負擔之影響

若該公司未來持續以銀行借款或發行債權相關之商品籌集資金，則利息負擔將會有增無減，導致財務結構惡化及營運風險提高，而若以發行海外存託憑證之方式籌資，因涉及國外發行市場作業，相關程序繁複，且發行成本較高，將加重公司之財務負擔。故該公司以現金增資預計募集金額 494,910 千元，將可取得長期、穩定、成本低廉之資金，可減輕利息負擔，強化財務結構，短期雖造成每股盈餘之稀釋，惟就長期而言應有健全財務之正面助益。因此，為降低公司之財務風險，以現金增資方式募集資金以健全公司經營體質，應為較佳之籌資方式。

3.對股權稀釋及股東權益之影響

如前所述，該公司本次辦理現金增資將使期末股數略高，惟股本膨脹程度尚可接受，相較於以銀行借款或普通公司債籌資，雖未使股本膨脹，然因其資金成本較高，該公司必須負擔龐大之利息支出，將造成對獲利之侵蝕，在負債增加且盈餘減少之下，無法增加自有資本，對股東權益並無助益。就現金增資及發行轉換公司債而言，發行轉換公司債若未轉換，其對股權稀釋及股東權益之影響與其他債權商品相同，若全部轉換則將使得 113 年度起股本增加，故轉換公司債全數轉換後將與現金增資之股權稀釋程度約當。但因現金增資可提高自有資本率，對股東權益較為有利，並能有效降低負債比率，而轉換公司債因需要負擔利息支出及提列利息補償金，資金成本高於現金增資，容易侵蝕獲利導致股東權益下降，故整體而言轉換公司債對股東權益之助益有限。故該公司本次辦理現金增資募集資金，將有助於提升股東權益，並可改善財務結構，同時增加財務結構調度之彈性，因此以現金增資作為籌資工具應為合理且必要。

整體而言，在考量不增加該公司營運風險及強化財務結構與經營體質下，以現金增資作為資金調度來源應較為合適。

三、本次募集與發行有價證券資金計畫如用於轉投資、償債、充實營運資金、購買營建用地、支付營建工程款、購買未完工程並承受賣方未履行契約者，其必要性及合理性

(一)本次募集與發行有價證券資金計畫如用於轉投資者之評估

該公司本次辦理現金增資之資金計畫非用於轉投資，故不適用本項評估。

(二)本次募集與發行有價證券資金計畫如用於充實營運資金者之評估

- 1.查閱發行人最近一個會計年度個體財務報告暨申報年度及預計未來一年度各月份之現金收支預測表，以了解發行人之營業特性、應收帳款收款、應付帳款付款政策、資本支出計畫與前揭現金收支預測表編製基礎之合理性及與財務預測之關聯性，並分析本次增資計畫對發行人資金需求狀況、資金不足時點與原因相關影響之必要性及合理性。前述現金收支預測表中，未來如有重大資本支出及長期股權投資合計之金額達本次募資金額百分之六十者，其資金來源、用途及預計效益。

該公司本次辦理改列上市前現金增資發行新股 10,530 千股，每股面額 10 元，每股發行價格暫定為新台幣 47 元，共可募集資金總額為新台幣 494,910 千元，擬用以充實營運資金。茲就其營業特性、應收帳款收款、應付帳款付款政策及資本支出計畫，逐項分析與 113、114 年度現金收支預測表編製基礎之合理性及與財務預測關聯性：

(1)營業特性

該公司係屬於民用航空運輸業，其業務經營型態以提供民用航空運輸服務並向旅客收取費用為主，就其營業特性而言，該公司之營運活動所產生之現金流入主要係以機票款收現為主，主要現金流出則主要係以支付油料、場站、維修及飛機租金等成本為主，其所編製之 113 年度及 114 年度現金收支預測表，係依據 113 年 1 月~9 月之實際數，並參酌未來航班銷售狀況、與未來行銷政策，同時考量過去營運成長情形，與整體市場變化，作為預估 113 年 10 月~12 月及 114 年度各月份現金收支預測表之基本假設，故其編製申報年度及預計未來一年度各月份之現金收支預測表之編製基礎尚屬合理。

(2)應收帳款收款與應付帳款付款政策

A.應收帳款收款政策

應收帳款政策主要考量客戶信用、市場供需及同業競爭等因素，再參考同業收款條件，以衡量予客戶的應收帳款政策；該公司客運主要為國際間旅客航空運輸及定期、不定期承攬國際包機業務，貨運主要為國際間貨物及快遞、郵件、包裹之運送。本公司提供之客、貨運輸服務主要對象為不特定之社會公眾，其主要以現金或信用卡方式支付；其他之應收帳款對象包括代理航、旅行社等旅遊業者、貨運承攬業與快遞業者，由於國內外航空公司眾多，市場競爭亦較激烈，以及考量客戶關係維護，故收款政策大多採預收或月結 60 天收款，係以此基礎推估 113 年 10~12 月及 114 年度之應收款項收現天數，其編製之假設基礎尚屬合理。

B.應付帳款付款政策

該公司主要採購項目為航空燃油，主要往來供應商為中油、ENOS等油料公司，上列供應商其內部自有其應收帳款政策，而該公司因長期與上列供應商交易往來，已建立深厚信任基礎而提供較佳的收款條件，該公司與主要供應商之付款條件為次月付款，113年10~12月及114年度之平均付款天數則以此為基礎推估，其編製之假設基礎尚屬合理。

(3)資本支出及長期投資計畫

該公司之資本支出及長期投資計畫之擬定，主要係依產業特性、經營策略、市場需求配置等規劃，主要資本支出為購機及備份發動機等固定資產預付款，另該公司並無長期投資計劃，依據 113 年 1~9 月之實際情形，並預估 113 年 10~12 及 114 年度之資本支出計畫編制而成，預估 113 年 10~12 月及 114 年度資本支出計畫分別為 0 千元及 1,286,886 千元，經評估其編製假設基礎尚屬合理。

(4)申報年度及預計未來一年度各月份之現金收支預測表編製基礎之合理性及與財務預測之關聯性

經檢視該公司編製之 113 年度現金收支預測表，其中 1~9 月份為自結實際數，10~12 月為預估數；114 年度現金收支預測表皆為預估數，其金額皆係參酌往年之營運實績、各項成本及費用支出情形，並考量未來之經濟環境、市場供需情況等因素編製而成。

經核 113 年度期初現金餘額與 112 年度財務報表期末現金餘額相符，此外，本次籌資款項之預計現金流入及資金運用進度與本次籌資計畫一致。整體而言，就該公司 113~114 年度各月份之現金收支預測表編制基礎尚稱合理。另該公司尚無公開財務預測，故不適用申報年度及預計未來一年度各月份之現金收支預測表與財務預測編製關聯性之評估。

(5)分析本次增資計畫對發行人資金需求狀況、資金不足時點與原因相關影響之必要性及合理性。

就該公司編制 113 年度及 114 年度各月份之現金收支預測表觀之，該公司自有資金尚稱充足，惟為配合承銷制度之規定，爰依「臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則」第 40 條及「臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則補充規定」第 17 條之 1 規定，以現金增資發行新股方式委託承銷商辦理改列上市前公開銷售，故該公司本次現金增資計畫係有其必要性及合理性。另該公司本次現金增資募集資金用於充實營運資金，將可增加該公司營運資金調度之靈活度、強化整體財務結構，藉以提升競爭力及降低企業經營風險，故本次增資計畫時有其必要性及合理性。

(6)現金收支預測表中，未來如有重大資本支出及長期股權投資合計之金額達本次募資金額百分之六十者，其資金來源、用途及預計效益

經檢視該公司 113 年 10 月~114 年 12 月現金收支預測表，該公司並無長期投資計畫，另未來重大之資本支出預估為 1,286,886 千元，已達本次募資金額 494,910 千元之 60%，113 年 10 月~114 年 12 月之重大資本支出，主要為 114~116 年將因引進自有機之預付款，及購買新世代發動機之款項，茲將明細列示如下：

項目	金額	說明
A320neo 航空器	852,886	A320neo 航空器之預付款
A320neo 備份發動機	434,000	A320neo 備份發動機之預付款及尾款
合計	1,286,886	

資料來源：該公司提供。

該公司經 108 年度董事會通過機隊汰舊換新計畫，以計畫租賃 8 架、購買 7 架，合計共 15 架，並採前租後購方式，汰換現有 11 架 A320 ceo 機隊，該計畫已分別於 111 及 112 年度引進 2 架租賃機，預計於 114 年度引進 2 架租賃機、115~116 年度引進 7 架自有機，茲就該公司未來重大資本支出之資金來源、用途及預計效益分述如下：

A. A320neo 航空器

為維持市場佔有率及保持公司之競爭力，考量該公司於疫情前，每年之平均載客率已達 83.70%，且每架航空器平均使用率達每日近 12 小時，為拓展營業規模，該公司經 108 年度董事會通過機隊汰舊及擴充計畫，該計畫預計將於 112~114 年度引進 4 架租賃機、115~116 年度引進 7 架自有機。

整體計畫係於 108 年 6 月 18 日第二屆第二次臨時董事會通過評估機隊計畫及航空器採購委任案，並於同年 8 月 16 日第二屆第十二次董事會係考量新型 A320neo 航空器搭配新世代引擎，除可節省 15%~20% 的油耗並減少二氧化碳排放量外 (AIRBUS 官網資訊)，可降低維修保養成本及其座位數、租金、組員配置與訓練成本等因素，爰評選 A320neo 航空器為該公司最適機型，並以租賃 8 架及購買 7 架 A320neo 之方式引進(110~112 年每年增加 2 架，及 114 年增加 2 架，共計 8 架為租賃機；115~116 年共計增加 7 架自有機)並陸續汰換舊有 11 架 A320 ceo 機隊。以 110 年平均機齡 5.8 年計算，執行汰舊換新計畫後，至 117 年平均機齡可降至 4.6 年，並強化機隊運能。

在機型更新、機隊運能擴充下，隨著航點航網布局，預估整體營業規模擴大、營收及獲利將隨之增加，負債比則隨著租賃機陸續還機，採租賃機之占比逐漸降低，使得租賃負債逐年減少，加上現金增資及自有盈餘使權益項金額逐漸增加，負債比率可望逐年降低。另考量航機酬載及航線特性，假設於 115 年度引進後，預估每年客運收入成長率以 1% 計算，115~117 年度有效架次分別為 1.58 架、5.25 架及 7 架(118 年度後度皆同 117 年度為 7 架)，並編製資金預估回收期間如下表：

單位：新臺幣千元

年度	營業收入	營業淨利(A)	折舊費用(B)	現金流量 (C)=(A)+(B)	累計現金流入
	(註 1)	(註 2)	(註 3)		
115	1,617,431	323,486	216,409	539,896	539,896
116	5,428,120	1,085,624	719,082	1,804,706	2,344,602
117	7,237,494	1,447,499	958,776	2,406,275	4,750,877
118	7,309,869	1,461,974	958,776	2,420,750	7,171,626
119	7,382,968	1,476,594	958,776	2,435,370	9,606,996
120	7,456,797	1,491,359	958,776	2,450,135	12,057,131
121	7,531,365	1,506,273	958,776	2,465,049	14,522,180

資料來源：該公司提供。

註 1：依 113 年每架機所創造之營業客運收入情況估計，各年客運收入隨自有機有效架次增加並以每年 1%成長率推估。

註 2：參考 112 年度及 113 年前二季之營業淨利率估計為 20%。

註 3：折舊費用依公司折舊政策約 16 年攤提。

經檢視上表，依 113 年每架機所創造之營業客運收入情況估計 115 年度有效架次 1.58 架機之營業收入為 1,617,431 千元，另參考 112 年度及 113 年前二季之營業淨利率分別為 19.00%及 25.66%，預估 115 年度之營業淨利率為 20%，估算當年度營業淨利約為 323,486 千元，隨後每年依自有機有效架次及每年 1.0%客運收入成長率，預估 115~121 年度之累計現金流入，預計至 121 年度之累計現金流入為 14,522,180 千元。

B. A320neo 備份發動機

該公司預計 113 年 10 月~114 年 12 月採購 A320neo 備用發動機資本支出金額共 434,000 千元，其資金來源主係以自有資金支應，主要係因應新機引進、機隊擴充，故為維持其適航性及安全性，隨時實施各種檢查、修理及更換，以確保飛航安全，防止意外事故之發生，故該公司須投資購買充足之發動機以備用，藉以維持飛機之良好狀態以確保飛航安全與品質之必要性支出。

綜上所述，該公司依據其過去經驗、數據及會計政策，評估未來購買 7 架 A320neo 機之預計效益尚屬合理，另該公司預計 113 年 10 月~114 年 12 月採購 A320neo 備用發動機資本支出金額共 434,000 千元，其用途及預計效益主係為維持飛航安全及品質及正常營運活動所需，藉以維持飛機良好狀態以確保飛航安全等之必要性支出，使該公司近年飛航安全皆享有穩定之高品質，希望以實際行動確保飛航安全，提供旅客最優質、信賴的服務。

113 年度現金收支預測表

單位：新臺幣千元

	1 月	2 月	3 月	4 月	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月	10 月	11 月	12 月	合計
期初現金及約當現金餘額(1)	5,388,841	5,721,965	6,159,185	6,894,518	7,295,120	7,798,740	8,473,906	9,036,218	9,057,428	9,278,343	9,278,756	9,706,087	5,388,841
加:非融資性收入													
機票款流入	1,365,977	1,168,419	1,714,153	1,448,025	1,355,579	1,674,910	1,735,717	1,344,544	1,260,980	1,165,464	1,124,046	1,294,743	16,652,557
濕租款流入	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
其他營業收入	148,820	127,359	159,426	267,883	150,795	132,765	148,397	91,221	52,139	80,587	80,724	95,587	1,535,703
合計(2)	1,514,797	1,295,778	1,873,579	1,715,908	1,506,374	1,807,675	1,884,114	1,435,765	1,313,119	1,246,051	1,204,770	1,390,330	18,188,260
減:非融資性支出													
油料成本	199,603	196,296	241,977	286,918	267,426	379,981	374,627	341,688	336,794	322,044	342,070	347,792	3,637,216
場站成本	322,467	276,201	343,477	377,306	330,831	341,676	385,152	394,269	351,831	385,170	381,833	380,080	4,270,293
維修成本	148,636	138,924	113,167	180,011	124,589	97,742	110,743	175,273	118,115	197,483	198,947	197,044	1,800,674
人事成本	293,838	95,069	92,618	91,894	98,576	92,917	97,921	102,366	99,992	109,836	107,457	201,325	1,483,809
飛機租金成本	127,901	133,319	175,276	161,733	138,987	143,198	142,313	156,362	155,063	139,159	139,986	170,206	1,783,503
機票款退款	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
購機及備發預付款	0	0	83,718	124,105	0	0	0	0	0	0	0	0	207,823
開立保函質押現金	(12,769)	(75,235)	(3,785)	0	0	0	77,922	0	(76,677)	0	0	0	(90,544)
支付股利	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
其他支出(包含保險、廣告等支出)	77,295	93,471	91,798	68,686	41,805	76,995	108,527	244,597	82,536	91,531	102,056	105,371	1,184,668
合計(3)	1,156,971	858,045	1,138,246	1,290,653	1,002,214	1,132,509	1,297,205	1,414,555	1,067,654	1,245,223	1,272,349	1,401,818	14,277,442
要求最低現金餘額(4)	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000
所需資金總額(5)=(3)+(4)	2,356,971	2,058,045	2,338,246	2,490,653	2,202,214	2,332,509	2,497,205	2,614,555	2,267,654	2,445,223	2,472,349	2,601,818	15,324,737
融資前可供之用現金餘額(短絀) (6)=(1)+(2)-(5)	4,546,667	4,959,698	5,694,518	6,119,773	6,599,280	7,273,906	7,860,815	7,857,428	8,102,893	8,079,171	8,011,177	8,494,599	8,099,659
融資淨額													
現金增資	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	494,910	0	494,910
借款增加	0	0	0	0	100,000	0	0	0	0	0	0	0	100,000
借款還本付息	(24,702)	(513)	0	(24,653)	(100,540)	0	(24,597)	0	(24,550)	(415)	0	(24,467)	(224,437)
合計(7)	(24,702)	(513)	0	(24,653)	(540)	0	(24,597)	0	(24,550)	(415)	494,910	(24,467)	370,473
期末現金餘額(8)=(1)+(2)-(3)+(7)	5,721,965	6,159,185	6,894,518	7,295,120	7,798,740	8,473,906	9,036,218	9,057,428	9,278,343	9,278,756	9,706,087	9,670,132	9,670,132

資料來源：該公司提供

114 年度現金收支預測表

單位：新臺幣千元

	1 月	2 月	3 月	4 月	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月	10 月	11 月	12 月	合計
期初現金及約當現金餘額(1)	9,670,132	9,511,320	9,674,656	9,772,894	9,767,082	9,907,938	9,923,379	10,245,399	10,243,870	9,137,831	9,014,469	8,891,772	9,670,132
加:非融資性收入													
機票款流入	1,332,713	1,469,286	1,469,286	1,332,713	1,494,743	1,638,952	1,578,217	1,316,260	1,411,765	1,268,427	1,310,704	1,366,320	16,989,386
濕租款流入	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
其他營業收入	81,724	83,549	84,779	83,537	83,537	99,779	83,549	85,046	85,035	83,781	85,139	98,897	1,038,352
合計(2)	1,414,437	1,552,835	1,554,065	1,416,250	1,578,280	1,738,731	1,661,766	1,401,306	1,496,800	1,352,208	1,395,843	1,465,217	18,027,738
減:非融資性支出													
油料成本	353,449	363,883	376,086	363,183	363,183	376,086	363,883	375,190	375,888	363,159	376,508	377,879	4,428,377
場站成本	371,853	370,459	376,709	377,327	377,327	386,709	380,459	375,070	376,871	367,735	377,534	367,771	4,505,824
維修成本	211,937	229,681	217,728	217,728	229,681	211,937	221,154	221,199	216,539	220,703	224,525	234,733	2,657,545
人事成本	403,333	113,687	116,648	116,648	113,687	113,333	148,219	111,315	114,496	112,913	111,115	208,397	1,783,791
飛機租金成本	139,159	139,986	170,206	139,159	139,986	170,206	139,159	153,035	196,306	165,259	163,397	196,306	1,912,164
機票款退款	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
購機及備發預付款	0	80,279	86,800	120,419	122,410	347,200	0	80,279	123,405	162,549	163,545	0	1,286,886
開立保函質押現金	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
支付股利	0	0	0	0	0	0	0	0	1,085,858	0	0	0	1,085,858
其他支出(包含保險、廣告等支出)	93,518	91,150	87,266	87,266	91,150	93,518	86,582	86,747	89,258	83,003	101,916	108,558	1,099,932
合計(3)	1,573,249	1,389,125	1,431,443	1,421,730	1,437,424	1,698,989	1,339,456	1,402,835	2,578,621	1,475,321	1,518,540	1,493,644	18,760,377
要求最低現金餘額(4)	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000
所需資金總額(5)=(3)+(4)	2,773,249	2,589,125	2,631,443	2,621,730	2,637,424	2,898,989	2,539,456	2,602,835	3,778,621	2,675,321	2,718,540	2,693,644	19,960,377
融資前可供之用現金餘額(短絀) (6)=(1)+(2)-(5)	8,311,320	8,475,030	8,597,278	8,567,414	8,707,938	8,747,680	9,045,689	9,043,870	7,962,049	7,814,718	7,691,772	7,663,345	7,737,493
融資淨額													
現金增資	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
借款增加	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
借款還本付息	0	(374)	(24,384)	(332)	0	(24,301)	(291)	0	(24,218)	(249)	0	(24,135)	(98,284)
合計(7)	0	(374)	(24,384)	(332)	0	(24,301)	(291)	0	(24,218)	(249)	0	(24,135)	(98,284)
期末現金餘額(8)=(1)+(2)-(3)+(7)	9,511,320	9,674,656	9,772,894	9,767,082	9,907,938	9,923,379	10,245,399	10,243,870	9,137,831	9,014,469	8,891,772	8,839,210	8,839,209

資料來源：該公司提供

2.就對發行人申報年度財務槓桿、負債比率(或自有資產與風險性資產比率)、營業收入、獲利能力及每股盈餘稀釋等相關影響，了解本次增資計畫之必要性及合理性

該公司本次係辦理現金增資發行新股作為改列上市公開承銷案件，故不適用必要性之評。

單位：新台幣千元

項目 \ 期間		112 年度	113 年第二季
財務槓桿度(倍)		1.11	1.07
負債比率(%)		76.56	71.22
營業收入淨額		12,468,336	8,214,468
獲利能力	稅後淨利	1,826,847	1,533,701
	每股盈餘(元)	4.27	3.42

資料來源：經會計師查核簽證或核閱之財務報告。

(1)財務槓桿度及負債比率

財務槓桿度係為衡量公司舉債經營之財務風險指標，評估利息變動對於營業利益之影響程度，該項指標數值愈高，表示公司所承擔之財務風險愈大，若公司係以自有資金支應，財務槓桿度為 1，反之若公司舉債經營，則財務槓桿度提高，若維持正數，顯示舉債經營仍屬有利。該公司 112 年度及 113 年第二季之財務槓桿度分別為 1.11 及 1.07 倍，113 年第二季之財務槓桿度略低於 112 年度，主要係因 113 年前二季延續疫後旅遊需求增加，且該公司配合旅遊趨勢動態調整航點及航線，使整體營業利益增加所致。由於本次辦理現金增資發行普通股，係用於充實營運資金及強化財務結構，可望降低營運風險，因此計畫經執行後將對該公司之財務槓桿應無重大負面影響。

就負債比率而言，本次辦理現金增資發行普通股擬用於充實營運資金，該公司 112 年度及 113 年第二季之負債比率分別為 76.56%及 71.22%，預計本次辦理現金增資發行新股用以償還銀行借款及充實營運資金後，負債比率可望降低，除增加資金靈活調度之彈性外，亦強化該公司財務結構，顯見本次辦理募資計畫對該公司財務結構改善應屬可行及合理。

(2)營業收入、獲利能力及每股盈餘稀釋

該公司 112 年度及 113 年前二季之營業收入分別為 12,468,336 千元及 8,214,468 千元，稅後淨利分別為 1,826,847 千元及 1,533,701 千元，該公司營運狀況及獲利表現尚屬良好，藉由本次辦理現金增資充實營運資金，有助於營運成長更加穩健，進而提升公司競爭力。另就獲利能力之影響而言，該公司本次辦理現金增資發行新股籌措之資金，將於 113 年第四季募足股款後即用以充實營運資金，屆時將可提高資金靈活調度之彈性及強化財務結構，有助於降低未來經營風險，因此該公司本次籌資計畫對獲利能力應有正面之貢獻。該公司本次辦理現金增資發行普通股，預計於 113 年第四季募足股款，目前流通在外股數為 449,000 千股，本次擬發行 10,530 千股，增資後股數為 459,530 千股，股權稀釋比例為 2.29%，惟在該公

司營運規模持續成長下，本次現金增資發行普通股充實營運資金，除可提升股東權益外，亦可改善該公司財務結構，將對公司業績之持續成長有所助益，故預計未來獲利能力不致因股本膨脹而對股東權益產生重大不利之影響。

綜上所述，該公司本次辦理現金增資發行普通股用以充實營運資金及強化財務結構，對該公司財務槓桿、負債比率、營業收入及獲利能力皆有正面效益，且對每股盈餘稀釋效果尚無重大影響，故本次籌資對該公司長期發展而言，確有其合理性。

(三)本次增資計畫如用於償債者，取得該公司償債之相關明細，以了解原借款用途之必要性、合理性及顯現之效益

該公司本次辦理現金增資發行普通股計畫並非用於償債，故不適用本項評估。

(四)本次募集與發行有價證券資金計畫如用於購買營建用地或支付營建工程款者，就預計自購置土地至營建個案銷售完竣所需之資金總額、不足資金之來源及各階段資金投入及工程進度，並就認列損益之時點與金額，評估可能產生效益是否具有合理性

該公司本次辦理現金增資發行普通股計畫，並無用於購買營建用地或支付營建工程款之情事，故不適用本項評估。

(五)本次募集與發行有價證券資金計畫如用於購買未完工程並承受賣方未履行契約者，應評估其賣方轉讓之理由、受讓價格之依據及其合理性，受讓過程是否適法及對契約相對人權利義務之影響

該公司本次辦理現金增資發行普通股計畫，並無用於購買未完工程並承受賣方未履行契約之情事，故不適用本項評估。

三之一、本次增資計畫如非以現金出資時，其出資金額之合理性及取得資產之必要性

該公司本次辦理現金增資發行普通股計畫，係採現金出資，故不適用本項評估。

四、本次增資計畫如併同減資計畫辦理者，應評估其可行性與合理性

該公司本次辦理現金增資發行普通股計畫並未併同減資計畫辦理，故不適用本項評估。

五、以低於票面金額辦理現金發行新股者，應評估未採用其他籌資方式之原因及其合理性、發行價格訂定方式及對股東權益之影響

該公司本次現金增資發行普通股計畫，並非以低於票面金額辦理，故不適用本項評估。

六、發行人向金融監督管理委員會(以下簡稱金管會)申報募集與發行有價證券，發行辦法依規定採彈性訂定方式者，應評估事項

(一)已上市(櫃)公司辦理現金增資發行普通股原股東未放棄優先認股，採公開申購配售方式辦理承銷者，應載明暫定發行價格及因市場變動實際發行價格須依「承銷商會員輔導發行公司募集與發行有價證券自律規則」第六條第一項規定調整，並敘明募集資金不足時之處理或募集資金增加時之資金用途及預計效益，及其適法性及合理性

該公司為申請股票改列上市公司，且已於 113 年 6 月 19 日股東會決議通過原股東全數放棄優先認購權，故不適用此評估項目。

- (二)已上市(櫃)公司辦理現金增資，經股東會已決議原股東全數放棄優先認購，採全數詢價圈購或競價拍賣方式辦理承銷者，應載明暫定發行價格、股數區間及因市場變動實際發行須依「承銷商會員輔導發行公司募集與發行有價證券自律規則」第七條第一項規定調整，並敘明募集資金不足時之處理或募集資金增加時之資金用途及預計效益，及其適法性及合理性。及暫定發行股數區間是否符合公司法第一百二十九條第三款規定之情事

該公司本次係採競價拍賣搭配公開申購之方式辦理現金增資發行新股以供股票改列上市公開承銷，故不適用本項評估。

- (三)以現金增資發行普通股申請初次上市(櫃)案件向金管會申報案件時應以合理之方式訂定暫定價格，並敘明實際發行價格如有變動，導致募集資金不足時之處理或募集資金增加時之資金用途及預計效益，其適法性及合理性

1.暫定價格之訂定

該公司於 113 年 9 月 27 日經董事會決議通過辦理現金增資發行新股 10,530,000 股，每股面額新臺幣 10 元，目前暫定以每股新臺幣 47 元溢價發行，其係依一般市場承銷價格訂定方式，參考本益比、股價淨值比等股價評價方法以及該公司近一個月之創新板市場平均收盤價等方式，以推算合理之承銷價格，作為該公司辦理股票承銷之參考價格訂定依據；再參酌該公司所處產業、經營績效、發行市場環境及同業之市場狀況等因素後，由本承銷商與該公司共同議定之。而實際每股發行價格待主管機關核准後，依「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」規定，並依該公司實際營運情形、當時股票市場狀況與該公司另行議定之。

2.募集資金不足時之處理或募集資金增加時之資金用途、預計效益，及其適法性與合理性

該公司本次現金增資計畫相關之發行價格、發行條件及其他相關事宜，如因主管機關指示或基於客觀環境變更而需修正時，業經該公司 113 年 9 月 27 日之董事會決議通過授權該公司董事長全權處理，故本次現金增資於法定程序應屬可行。

若該公司於本案件生效後，實際發行價格低於暫定發行價格，該公司將減少充實營運資金之金額。若該公司實際發行價格高於暫定承銷價格，擬將高於原預定募集總金額部分用以充實營運資金，增加其自有資金，以備未來因應營業規模成長而增加之資金需求，並可強化財務結構及提升競爭力與降低經營風險，故本次現金增資實際發行價格如有調增，其所導致募集資金增加時之資金用途及預計效益亦應屬合理。

綜上所述，本次現金增資募集資金不足時之處理或募集資金增加時之資金用途及預計效益，皆具適法性及合理性。

(四)公司債未足額發行者，需就募集資金不足時之處理方式之合理性予以說明

該公司本次係辦理現金增資發行普通股，故不適用本項評估。

七、發行人申報發行人民幣債券者，應審慎評估到期償債資金來源計畫之可行性、必要性及合理性(至少應包括到期還款之來源及如何取得人民幣資金等)

本計畫係辦理現金增資發行普通股，非發行人民幣債券，故不適用本項評估。

陸之一、是否確實依規定於公開說明書揭露推動永續發展相關事項

該公司本次辦理改列上市前現金增資發行新股案件，本承銷商已將該公司辦理永續發展相關事項納入輔導評估流程，該公司業已依規定於公開說明書揭露推動永續發展相關事項。

柒、就本次附認股權特別股、分離型附認股權特別股分離後之特別股及認股權憑證發行及認股辦法之下列各款之合理性及對原股東及附認股權特別股持有者權益之影響蒐集資料，說明其查核程序及所獲致結論

該公司本次辦理改列上市前現金增資發行新股案件，故不適用本項評估。

捌、就本次公司債發行(及轉換)辦法之下列各款之合理性及對原股東及轉換公司債持有者權益之影響蒐集資料，說明其查核程序及所獲致結論

該公司本次辦理改列上市前現金增資發行新股案件，故不適用本項評估。

玖、就本次附認股權公司債、分離型附認股權公司債分離後之公司債及認股權憑證發行及認股辦法之下列各款之合理性及對原股東及附認股權公司債持有者權益之影響蒐集資料，說明其查核程序及所獲致結論

該公司本次辦理改列上市前現金增資發行新股案件，故不適用本項評估。

拾、就本次發行公司債債權確保情形(列明有無擔保、擔保品種類與價值等)蒐集資料，說明其查核程序及其實際情形，如為經信用評等機構評等者，取得其相關項目及評等結果

該公司本次辦理改列上市前現金增資發行新股案件，故不適用本項評估。

拾壹、就本次轉換公司債設算理論價值之下列各款因素蒐集資料，說明其查核程序及所獲致結論

該公司本次辦理改列上市前現金增資發行新股案件，故不適用本項評估。

拾貳、就本次附認股權公司債、分離型附認股權公司債設算理論價值之下列各款因素蒐集資料，說明其查核程序及所獲致結論

該公司本次辦理改列上市前現金增資發行新股案件，故不適用本項評估。

拾參、就發行人其他必要補充說明事項蒐集資料，說明其查核程序及所獲致結論

一、依「境內企業境外發行證券和上市管理試行辦法」第十五條規定，發行人同時符合下列兩項情形，認定為境內企業間接境外發行上市，且遵循實質重於形式的原則，應向大陸證監會進行項目備案

(一)境內企業最近一個會計年度的營業收入、利潤總額、總資產或者淨資產，任一指標占發行人同期經審計合併財務報表相關資料的比例超過 50%。

(二)經營活動的主要環節在境內開展或者主要場所位於境內，或者負責經營管理的高級管理人員多數為中國公民或者經常居住地位於境內。

該公司本次為辦理現金增資募集與發行普通股一案，該公司非屬中國境內公司，且不符合中國「境內企業境外發行證券和上市管理試行辦法」認定境內企業間接境外發行上市之規定，另該公司所在地點均非位於香港及中國境內，該公司亦無經濟活動主要於中國境內開展或主要場所位於中國境內，以及高階管理人員多為中國公民之情事，故本次募集與發行有價證券毋須向中國證券監督管理委員會進行備案。

拾肆、於公開說明書刊印日期，如有重大期後事項，亦應查明本要點各相關事項並加以更新說明與評估

無。

證 券 承 銷 商：台新綜合證券股份有限公司



負 責 人：郭嘉



中 華 民 國 一 一 三 年 十 月 十 六 日

(僅限於台灣虎航股份有限公司辦理改列上市前現金增資發行新股乙案證券承銷商評估報告使用)

台灣虎航股份有限公司



負責人：陳漢銘

