



台灣虎航股份有限公司

股票代號：6757

TIGERAIR TAIWAN CO., LTD.

公開說明書

(現金增資發行新股辦理上市前公開承銷暨股票初次上市用)

- 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上市前公開承銷暨股票初次上市用
 - (一) 發行新股來源：現金增資發行新股。
 - (二) 發行種類：記名式普通股，每股面額新台幣壹拾元整。
 - (三) 發行股數：13,000,000 股。
 - (四) 發行金額：每股面額 10 元，計新台幣 130,000,000 元整。
 - (五) 發行條件：
 1. 本次現金增資發行股數計13,000,000股，每股面額新台幣10元，每股發行價格為新台幣42.6元溢價發行。
 2. 本次現金增資發行新股，依公司法第267條規定，保留發行新股總數15%之股份，計1,950,000股予本公司員工認購，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，並依證交法第28條之1規定，其餘85%計11,050,000股全數委託證券承銷商辦理上市前公開承銷。
 3. 本次現金增資發行之新股，其權利義務與原已發行之普通股相同。
 - (六) 公開承銷比例：本次現金增資發行新股之 85%，計 11,050,000 股。
 - (七) 承銷及配售方式：採全數詢價圈購方式辦理承銷。
- 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 78 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 500 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 410 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 5~20 頁。
- 八、本公開說明書，適用於初次申請有價證券創板上市，並計劃以現金增資發行新股委託證券承銷商辦理創板上市前之公開銷售。
- 九、本公司係創板上市公司，相關營運風險較高。
- 十、本公司係依上市審查準則第二十九條第一項之規定申請股票在創板上市之公司，並未被要求獲利之上市條件，且所營業務具有相當之風險性，僅限符合資格之合格投資人買賣，請投資人特別注意。
- 十一、本公司於掛牌上市年度及其後三個會計年度內，繼續委任主辦證券承銷商協助本公司遵循中華民國證券法令、臺灣證券交易所章則暨公告事項及上市契約等規章規範；如上市掛牌期間生與主辦證券承銷商終止委任關係時，應於終止委任生效日一個月內委任其他證券承銷商繼任。
- 十二、本公司 110 及 111 年度之稅後虧損分別為 2,269,379 千元及 2,849,792 千元，截至 112 年第一季累積虧損為新台幣 2,645,651 千元，每股淨值 3.46 元。
- 十三、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

中華民國一十二年六月十七日刊印

本公司申請已公開發行普通股 400,000,000 股上市乙案，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，同意俟股票公開銷售完畢後，同意列為創新板上市股票，並以 112 年 3 月 3 日臺證上一字 1121800786 號函報金融監督管理委員會備查，另經 112 年 3 月 10 日金管證發字第 1120334178 號函核准現金增資發行普通股 36,000,000 股，故本次發行前已公開發行普通股共計 436,000,000 股。

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	45.87
發 行 新 股	800,000,000	18.35
發 行 新 股	1,200,000,000	27.52
發 行 新 股	360,000,000	8.26
合 計	4,360,000,000	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	電話：(02)2181-5888
名稱：富邦綜合證券股份有限公司	網址： www.fubon-ebroker.com.tw
地址：台北市大安區仁愛路四段 169 號 3、4 樓	電話：(02)8771-6888
名稱：第一金證券股份有限公司	網址： www.firstsec.com.tw
地址：台北市長安東路一段 22 號 4 樓	電話：(02)2563-6262
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：中國信託證券股份有限公司	網址： www.ctbcsec.win168.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：林恒昇會計師、于紀隆會計師

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：行銷暨公關部經理

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)全球航空客運景氣有望復甦

根據國際航空運輸協會(International Air Transportation Association, IATA)的數據，雖然中國內地持續關閉邊境，使其國際旅客人數平均為疫前的 2%至 3%，但是日本於民國（以下同）112 年 10 月 11 日恢復免簽證自由行、韓國於 11 月 1 日恢復免簽證自由行、我國也在 10 月 13 日恢復免簽證自由行，全球航空業預計到 112 年底可恢復到 108 年的 93%左右，樂觀預期在 113 年恢復到疫前水準。

日本自邊境規定即將鬆綁的消息傳出後，睽違已久的自由行終於可以成真，日本觀光的網路討論隨之升溫，但仍有不少彼此提醒並建議要做好足夠且確實的防疫措施討論，顯見仍有不少旅客對於疫後的旅遊觀光持保留態度。即便如此，IATA 總幹事沃爾許（Willie Walsh）在「未來航空論壇」（Future Aviation Forum）中仍表示，雖然航空業面對包括高油價、通膨壓力和人力短缺等新問題，全球業界更為此調漲票價，但旅客人數仍不斷增加，因此對近期航空展望仍維持正面看法。相信在全球陸續解除防疫限制下，讓過去兩年被壓抑的航空旅遊期待被釋放，促使航班需求大增。

因應對策：

衡酌各國及我國邊境已穩健開放，本公司 112 年第一季隨著邊境開放，國際航班陸續復航，並適逢農曆新年及二二八連假等假期，因應入出境需求，我國入境人數也已全面放寬，取消每週入境人數上限限制。綜觀亞太地區的鬆綁邊境政策，東南亞及東北亞各國已適當開放觀光，現將致力於拉抬民眾旅遊消費意願，以抵銷負面衝擊。疫後觀光生態持續面臨轉型課題，不論是提升服務品質、升級數位化，亦或是規劃精緻旅遊，在在皆為轉型方向，才能使整體產業在危機中找到轉機，以迎接疫後未來的國際觀光客。

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，以強化本公司競爭能力。

(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. 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：藉與《小小廚神美國版》第八季冠軍得主台裔女童 Liya(朱如茵)合作，推出在比賽中獲得好評的兩道料理進行改良後，作為台灣虎航的全新機上餐，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。
4. 動態調整航務：因台灣離島旅遊熱，本公司將飛機濕租給華信航空，以及向民航局提交客艙載貨的申請，成為國內首家使用單走道客機執行客艙載貨的航空公司。

(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。

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：4,360,000,000 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：不適用		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 代理發言人：于煥永		職稱：商務長暨發言人 職稱：行銷暨公關部經理			
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：富邦綜合證券股份有限公司 地址：台北市大安區仁愛路四段 169 號 3、4 樓 名稱：第一金證券股份有限公司 地址：台北市長安東路一段 22 號 4 樓 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.fubon-ebroker.com.tw 電話：(02)8771-6888 網址：www.firstsec.com.tw 電話：(02)2563-6262 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 林恒昇會計師、于紀隆會計師			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：77.44%（112 年 5 月 16 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：(112 年 5 月 16 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	77.44%	董 事	盧衍良	0%
	陳漢銘	0%			
董 事	中華航空股份有限公司	77.44%	董 事	饒世湛	0%
	陳奕傑	0%			
董 事	中華航空股份有限公司	77.44%	董 事	顏信輝	0%
	彭寶珠	0%			
董 事	中華航空股份有限公司	77.44%	公益性 獨立董事	陳以亨	0%
	張程皓	0%			
董 事	中華航空股份有限公司	77.44%	獨立董事	曹勝雄	0%
	彭榮敏	0%			
董 事	中華航空股份有限公司	77.44%	獨立董事	楊朝榮	0%
	-	-			
董 事	范宏書	0%	大 股 東	中華航空股份有限公司	77.44%
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(111 年度)：客運 97.95%、貨運 1.5%及其他 0.55%。					第 49 頁
風險事項：請詳本公開說明書公司概况之風險事項說明					參閱本文之頁次
去(111)年度 營業收入：1,314,827 千元、稅前純益(虧損)：(3,576,511)千元、每股盈餘(損)：(7.12)元					第 5~20 頁
去(111)年度 營業收入：1,314,827 千元、稅前純益(虧損)：(3,576,511)千元、每股盈餘(損)：(7.12)元					第 89 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 78 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：112 年 6 月 20 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初次上市用		
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	9
(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查核簽證財務報表規則第二條之一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	9
(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	9
(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	9
(七)其他重要事項	20
三、公司組織	21
(一)組織系統	21
(二)關係企業	22
(三)總經理、副總經理、協理、各部門及分支機構主管	23
(四)董事及獨立董事資料	25
(五)發起人資料	32
(六)最近年度給付董事、監察人、總經理及副總經理等之酬金	33
(七)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	41
(八)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	41
四、資本及股份	42
(一)股份種類	42
(二)股本形成經過	42

(三) 最近股權分散情形.....	42
(四) 最近二年度每股市價、淨值、盈餘、股利及相關資料.....	46
(五) 公司股利政策及執行狀況.....	46
(六) 本次股東會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。.....	47
(七) 員工及董事酬勞.....	47
(八) 公司買回本公司股份情形.....	47
五、公司債（含海外公司債）辦理情形.....	47
六、特別股辦理情形.....	48
七、參與發行海外存託憑證之辦理情形.....	48
八、員工認股權憑證辦理情形.....	48
九、限制員工權利新股辦理情形.....	48
十、併購辦理情形.....	48
十一、受讓他公司股份發行新股辦理情形.....	48
貳、營運概況.....	49
一、公司之經營.....	49
(一)業務內容.....	49
(二)市場及產銷狀況.....	55
(三)最近二年度從業員工人數.....	63
(四)環保支出資訊.....	63
(五)勞資關係.....	63
(六)資通安全管理.....	65
(七)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，應增列下列事項.....	67
(八)有無因應景氣變動之能力.....	71
(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.....	71
二、不動產、廠房及設備、其他不動產或其使用權資產.....	72
(一)自有資產.....	72
(二)使用權資產.....	72
(三)各生產工廠現況及最近二年度設備產能利用率.....	73
三、轉投資事業.....	73
(一)轉投資事業概況.....	73
(二)綜合持股比例.....	73
(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.....	73
(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.....	73
四、 重要契約.....	73
參、發行計畫及執行情形.....	75
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.....	75
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.....	78
三、 本次受讓他公司股份發行新股應記載事項.....	87
四、 本次併購發行新股應記載事項.....	87
肆、財務概況.....	88
一、最近五年度簡明財務資料.....	88
(一) 簡明合併資產負債表及綜合損益表.....	88
(二) 影響上述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.....	89
(三) 最近五年度簽證會計師姓名及查核意見.....	89
(四) 財務分析.....	90
(五) 會計項目重大變動說明.....	93
二、財務報告應記載事項.....	95
(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.....	95
(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.....	95
(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.....	95
三、財務概況及其他重要事項應記載事項.....	95
(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.....	95
(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：.....	95
(三) 期後事項.....	95
(四) 其他.....	95
四、財務狀況及經營結果檢討分析.....	96
(一) 財務狀況.....	96
(二) 財務績效.....	97
(三) 現金流量.....	98
(四) 最近年度(111 年度)重大資本支出對財務業務之影響：最近年度無影響財務業務之重大資本支出.....	98
(五) 最近年度(111 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	99
(六)其他重要事項	99
伍、特別記載事項	99
一、內部控制制度執行狀況	99
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	99
三、證券承銷商評估總結意	99
四、律師法律意見書	99
五、由發行人填寫並經會計師複核之案件檢查表彙總意見	99
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	99
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	99
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	99
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	99
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	99
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	100
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	100
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	100
十四、發行公司之公司治理運作情形	100
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	103
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	103
十七、發行公司是否有與其他公司共同使用申請貸款額度	103
十八、發行公司有無因非正當理由仍有大量資金貸與他人	103
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	103
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	103
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	103
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	103
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	103
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	103
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	104
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	104
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	104
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抵觸，致未能增訂於公司章程或組織文件之重大差異充分揭露	104
二十九、其他基於有關規定應出具之書面承諾或聲	104
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	104
三十一、其他必要補充說明事項	104
三十二、上市上櫃公司應就公司治理運作情形應記載事項	104
(一) 董事會運作情形	104
(二) 審計委員會運作情形或監察人參與董事會運作情形	111
(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	117
(四) 薪酬委員會運作情形	120
(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	121
(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	126
(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	128
(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	128
(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	128
陸、重要決議、公司章程及相關法規	133
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)	133

二、未來股利發放政策	133
三、未來辦理增資計畫及其對獲利能力稀釋作用之影響	133
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	133
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 年度第一季財務報告暨會計師核閱報告	
附件三：內部控制制度聲明書	
附件四：內部控制制度審查報告	
附件五：證券承銷商評估總結意見	
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：不得配售予關係人及內部人等對象之聲明書	
附件九：承銷商應對出具不實聲明事項之圈購人收取違約金承諾書	
附件十：財務業務往來無非常規交易情事之聲明書	
附件十一：承銷價格計算書	
附件十二：其他基於有關規定出具之書面承諾或聲明	
附件十三：與本次發行有關之決議文	
附件十四：公司章程及章程新舊條文對照表	
附件十五：民國 111 年度盈餘分配表	
附件十六：其他必要補充說明事項	
附件十七：股票初次上市證券承銷商評估報告	
附件十八：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

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 111 年及民國 112 年第一季之利息收(支)淨額分別為(213,624)千元及(49,924)千元，主係為銀行存款之利息收入及借款之財務成本，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 日台灣邊境的開放，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，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機所產生之租賃負債之付息負債受利率波動而影響之風險。美金借款利率上升導致使用權資產及租賃負債增加折舊費用及利息費用之影響。

(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 111 年及民國 112 年第一季之兌換利益(損失)淨額分別為(582,457)千元及 29,046 千元。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)。另自民國 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(67,000 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) 旅客訂位、訂單管理 APP
- (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

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。最近年度及截至年報刊印日止，於民國 111 年 10 月 13 日前，指揮中心因新型冠狀肺炎流行，將全球國際旅遊疫情建議等級列為第三級，國人應避免全球所有非必要旅遊，影響公司主營業務；惟自民國 111 年 10 月 13 日後，已將疫情建議等級降為第二級，新型冠狀肺炎防疫解封，開放國門，並取消入境旅客人數上限，故對本公司主營業務影響程度下降。

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)本公司隨時注意所處產業之環境發展演變，並掌握市場脈動及同業訊息，適時調整服務以符合市場需求，維持本公司競爭力。因應國境解封後所帶來的旅遊安全規範，本公司積極投入以下開發項目：
 - A. 旅客證照查驗
 - B. 旅客檢疫查驗
 - C. 旅客自助報到系統
 - D. 行李自助托運系統

(2)資安風險評估分析：

資訊科技日新月異，因應推陳出新的資訊安全事件手法，本公司已成立專責資安組織，並加入如因應 TTWCERT 等資安聯盟共享資安情資，以提升資安係數。

另本公司已訂定電腦化資訊循環控制文件，以落實內控制度與維護資訊安全政策。透過每年檢視和評估其安全規章及程序，持續強化機密性、完整性、可用性。

資訊部門執行作業依本公司規定程序均能落實執行，確保資料完整性與安全性，風險評估結果尚屬良好，故最近年度及截止公開說明書刊印日止，科技改變(包括資通安全風險)對公司資訊安全並無重大不利影響且無重大營運風險。

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，其中進貨項目為航空燃油為大宗，就航空燃油供應而言，本公司除桃園機場係由台灣石油供應飛行油料外，其餘則由全球各航線所至之地向當地油品供應商購置燃油料；另就地勤服務而言，由於飛機航點遍及世界各地，因此皆由各航線抵達地之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，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，本公司之銷貨對象為一般消費大眾及旅遊業者，惟最近期因新冠肺炎疫情影響，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，無因營業收入過度集中華信航空而產生營運中斷之風險，亦無損及股東權益之疑慮，隨疫苗覆蓋率提升及疫情回穩，其營運動能可望回穩，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，並無董事、持股超過百分之十之大股東股權大量移轉或更換之情事。

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：無。

(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：

台灣虎航與京豔國際有限公司(下稱京豔公司)於民國 107 年訂有台灣虎航媒體廣告代理契約，因京豔公司積欠款項未付，台灣虎航乃與京豔公司於民國 110 年 5 月 6 日簽訂還款協議書，約定京豔公司應於民國 110 年 12 月 31 前給付台灣虎航新臺幣 1,040,246 元及其利息，若到期不履行台灣虎航得逕為強制執行，並由京豔公司法定代理人朱彥蓉擔任京豔公司之連帶保證人，並於同日經公證人就該還款協議書作成公證書。因京豔公司到期未還款，台灣虎航對京豔公司及朱彥蓉聲請強制執行，本案目前業已終結。

另台灣虎航於民國 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，本案現進行訴訟程序中。

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查核簽證財務報表規則第二條之一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：無。
- (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：無。
- (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：

1. 關鍵核心技術及創新經營模式

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，其中關鍵核心技術及創新經營模式分為兩階段：

第一階段創新：台灣虎航係台灣第一且唯一擺脫傳統航空公司營運模式，以有效創新思維管控營運成本，將所提供飛航服務定義為由旅客決定購買選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建立佳績並獲獎無數。

LCC 航空之定義：

- (1) 就消費者而言，可選擇其商務旅遊過程所想購買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。
- (2) 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必須要求下，控管各項運營成本達到最低以獲取最大之成本節省，創造獲利。

第二階段創新：2019 年 Covid-19 疫情嚴重影響全球航空業，但台灣虎航在此之際，更積極展開第二階創新，結合原有之廣大會員(消費者)基礎，運用網路及 AI 技術，結合許多異業以建立實體及網路平台之「複合式空中商城」。

台灣虎航是台灣唯一低成本國籍航空公司，但要領先其他國籍低成本航空公司，須在降低成本及增加收益面不斷創新突破。台灣虎航創新經營模式，是將 15 架機以低成本航空營運模型打好營運績效基礎，但不以 15 架機營收(機票、餐點、機上免稅品、超重行李、選位、廣告等附帶收入、貨運收入)為限，藉由低成本航空網路銷售機票的特性，於官網整合多元電商平台(簡稱大平台)，透過品牌行銷，結合線上「官網」與線下「飛機」兩大流量通路，使營收多元化，造就台灣虎航獨有之「複合式空中商城」經營藍圖，創造「15+1」無限收益的機會。就低成本航空營運模型結合品牌價值及官網大平台說明如下：

(1)第一階段創新：首先採用以LCC航空運營

台灣虎航是台灣唯一低成本國籍航空公司，之所以稱為低成本航空公司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效率，藉以維持航機最高運能妥善比率，以及人力（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。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

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，並已於 Covid-19 疫情前以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、旅遊時間長短皆為旅客精打細算的元素，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。

111 年底以台灣北(桃園)、中(台中)、南(高雄)三機場為中心，飛往日本(旭川、札幌、函館、花卷、仙台、茨城、成田、羽田、名古屋、小松、岡山、大阪、福岡、佐賀、沖繩)、韓國(首爾、釜山、大邱、濟洲)、澳門、泰國(曼谷)、菲律賓(長灘島、巴拉望)、越南(峴港)等 26 個航點、33 條航線。目前超過 4 小時航程只有札幌及旭川兩航線，為熱門自由行旅遊航線。

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，本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。台灣虎航透過網路及 APP 銷售比率高達 66%，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 66% 透過自家網站直接銷售，大幅降低通路佣金費用。而台灣虎航除同於一般低成本航空主要採網路銷售方式外，更有以下創新的營銷手法：

- 創建會員忠誠模式，增加消費者回購率。
- 擁有浮動式票價策略，離出發日越遠票價相對優惠。
- 擁有許多國籍航空未飛行之獨特航點，強化不同點進出之彈性行程規畫。
- 抓準自由行趨勢，提供早出晚歸班次。
- 順應市場風潮，深耕東北亞日韓市場，新增機隊準備開拓年輕族群喜愛的東南亞市場，平衡東亞航線並串聯點對點之接駁。

E. 艙等及機上服務

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，本公司組織扁平化，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，以 790 位員工 15 架航機執行 33 航點、遍及日本、韓國、泰國、菲律賓、越南、澳門等航線，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。舉例來說，為國籍航空中飛航日本城市最多的台灣虎航，在日本無派任員工，藉由投標形式與當地 GSA 代理公司合作，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)第二階段創新：提升品牌價值及發展成為複合式空中商城

A.Tigerair 品牌塑造與推廣

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，藉由期間限定、低票價製造限時搶購風潮，藉以穩固維繫旅客品牌忠誠及粉絲人數，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。另台灣虎航飛航日韓最多航點，除有效帶給旅客旅遊便利之外，更整合集結日韓兩國觀光資源，舉例來說，虎航在台推廣日本旅遊行銷活動，屢次皆可動員日本 16 縣廳對活動的支持，韓國濟州獨飛也受到濟州市府及觀光局處、機場等重視。另履行企業社會責任並經營品牌提升品牌知名度，各項行動列舉如下：

- (A)順應國際生態保育趨勢，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。
- (B)六週年慶時適逢疫情期間，安排世界知名大提琴家張正傑、鋼琴家呂冠亭及單簧管教父陳威稜，在同屬華航集團的臺灣飛機維修公司棚廠內舉辦「隨著音樂環遊世界」公益音樂會，邀請桃園市社福團體及機場相關單位共享音樂饗宴，藉以強調台灣虎航以修護安全為第一優先，並透過音樂來鼓勵、安慰大家疫情期間的心靈。
- (C)疫情期間也不忘推廣台灣之美，109 年 7 月邀請「台灣最美的歌聲」—來自屏東瑪家鄉 PUZANGALAN 希望兒童合唱團，以純淨嘹亮的歌聲作為台灣虎航未來機上音樂，旅客登機時便能在航機內聽到來自台灣的國際級天籟美聲。

(D)111 年初推出「虎虎生風」機，是由台灣當代重要藝術家董陽孜老師創作，是亞洲地區的首架文字彩繪機，以書法線條作為重要創作元素，向各國旅客宣揚文字藝術之美。

B.Tigerair 品牌價值與獲獎實績

在多年來持續不斷 Tigerair 品牌經營下，獲得旅客認同及業界獲獎成效：

(A)105 年《30》young 世代品牌大調查，台灣虎航 Tigerair 於「廉價航空公司」品項中獲得「最常使用品牌」與「最理想品牌」獲得雙料冠軍。

(B)107 年首度入圍「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。

(C)111 年首家且連續 7 年獲得讀者文摘信譽品牌最高榮譽白金獎項認證的國籍低成本航空。此獎項在全球五大洲、30 個國家中舉辦，每年透過消費者研究調查，了解消費者心目中最值得信賴的品牌及最喜歡的品牌為何，長久以來已在國際間建立卓越的聲譽。

C.Tigerair 自有品牌自由發揮

台灣虎航透過品牌結合創造更多更新族群的認同與認識，舉例：透過日本樂天棒球隊彩繪機聯名合作，交換虎航於桃園棒球主場及球隊廣告置入，大量曝光虎航品牌，亦藉由虎航亞洲航點推廣日本樂天品牌，知名度能見度提升、跨界跨族群認同，超越旅遊族群的認識並獲得更多潛在消費族群的支持及透過與台灣知名書法藝術大師董陽孜老師於航機上題字虎虎生風，為董老師畢生書寫最大幅的移動式裝置藝術，創造更多年輕文青族群話題，此航機更被譽為本年度最具文藝氣息的移動裝置藝術，並與知名餐點合作，創造機上餐點多元化並吸引旅客消費，首創米其林餐點大腕燒肉登上航機，主打餐廳訂位一位難求，搭機隨手可得的餐點提供，與台灣第一家鹹酥雞合作，創造台式經典宵夜良伴於航機上服務紅眼航班複製旅客宵夜餐點體驗，與旅美台籍 Liya 合作 Liya 參賽美國頂級小小廚神奪冠餐點登上虎航航機，除表達對台灣之光的支持並提升虎航餐點價值，吸引旅客嚐鮮體驗，近期更與連續獲得兩年畢比登美食評分得主「小小樹食」合作推廣機上蔬食（素食）餐點，擴及各餐點族群旅客喜好，增加附加營收收入，提高每座位收益價值。

Tigerair 品牌在台灣及國際間已具有高度價值，考量企業永續經營及品牌效益，已於 110 年 7 月完成「台灣虎航 Tigerair」品牌購回，台灣虎航成為全球唯一 Tigerair 商標使用者。台灣虎航未來品牌活動就不需要再向授權方報告，並以自有品牌自由發揮並拓展 Tigerair 國際知名度。並透過與樂天集團之合作以加深品牌理念。

(A)尋求策略夥伴，強化日本市場知名度：

台灣虎航多達 19 條赴日航線為主力營收來源，尋求日本策略夥伴，強化日本市場知名度。策略夥伴日本樂天集團多角化經營，包含金融業務、手機通訊、樂天旅遊、球隊等事業體，建構強大消費生態圈，現集團已達 15 億會員，有助於開拓日本市場。

(B)持續加深與樂天集團之合作，接軌樂天集團日本市場資源：

- 109 年與樂天桃猿棒球隊合作聯名彩繪機。
- 109 年與球員及樂天女孩高空互動的聯名微旅行。
- 111 年與台灣樂天信用卡合作推出聯名信用卡。

D.Tigerair 企業品牌發行 NFT-走進年輕族群新世代

111 年台灣虎航為加持品牌形象，提升新世代對台灣虎航品牌好感度，領先推出航空業界首發限量 NFT，並成功操作市場話題。

E.台灣虎航官網大平台藍圖-發展成為「複合式空中商城」創新經營模式

台灣虎航為抓準年輕族群衝動消費力，透過創意行銷及時事話題引起共鳴及關注，即訂即開、改票收費、不退票規則，制定族群消費默契及共識，由旅客自行透過網路、官網、APP 購票，簡化客服流程及需求，提升購票效率，並以新穎購票平台提升網路購票服務，結合附加消費的推廣，增加收益來源，例如:透過平台主動式推廣飯店、租車、票券、保險等服務，或透過平台推播廣告，增加合作夥伴於平台上的曝光程度，透過日韓深厚資源，增加機+酒消費模式，提供旅客便利選擇，透過套票票券形式銷售推廣，創造多張機票一次購的消費模式，提升收入並提供長期旅遊型態旅客族群對虎航品牌黏著度的依賴。

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，在旅客曾經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。

(A)大平台目的

- a.整合原購票網站、手機或電腦應用程式軟體 APP 之多家平台供應商，突破各供應商之系統架構，解決跨平台功能規劃之重工成本及溝通效率。
- b.將機票商品、非機票商品(免稅品、機上餐、訂房、保險、旅遊行程、宅配等)、線上與機上商品，連同會員資料進行跨平台整合。
- c.應用人工智慧(AI)技術分析交叉銷售，推薦銷售商品，達成精準行銷與多元服務之目的。
- d.再輔以會員系統深度整合，進而放大回饋機制效益，增加客戶黏著度。
- e.提升台灣虎航網站使用者介面與使用者體驗之品質，藉以提升轉換率。
- f.機場報到作業自動化，以及優化機上銷售功能與流程，提升旅客體驗，協助行銷決策。

(B)大平台整合優化後功能

- a.機票系統：更彈性的售票流程、全自動改票流程、團體系列票自動化計價、融入 AI 推薦銷售。

- b.機上免稅銷售系統：更友善的使用者介面、支援機上點數累積與折抵、預載航班旅客資訊、讓訂單與使用者關聯、更緊密的數據統計、離線折抵、連線授權降低偽卡風險、加點數價值與使用渠道。
- c.支援機上餐飲(BoB, Beverage on Board) 庫存管理。
- d.差價尋品。
- e.整合宅配與免稅預購商城：單一購買入口減少旅客混亂、AI 智慧交叉銷售、單一購物車，單一支付，讓使用者全部一起購買。
- f.串接不同的 Whitelabel 渠道：包括官網、旅行社 OTA(Online Travel Agent)、福利網、信用卡優惠等購票一次搞定。
- g.AI 改票機器人
- h.Dynamic Packaging 清倉打包：系統即時搜尋清倉剩餘機票，搭配飯店網綁銷售，在不損及已購票者之價格信心下，創造最大營收。
- i.AI 數據分析：包括消費者行為塑模(得知台虎會員的喜好)、電商導流(完成搜尋引擎引流至商城)、電商選品推薦(蒐集商城與機上 POS 機數據提供線上、機上選品建議)、交叉與推薦銷售(關聯會員資料做到精準行銷)。

2.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

(1)一般營運風險

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：

本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.油匯波動影響

本公司 Covid-19 疫情前的 108 年、109 年正常營運期間，油價(MOPS，註)約美金 87/桶，油料成本約佔本公司營業成本 28%~30%；111 年因烏俄戰爭油價第四季攀升至 MOPS 美金 123/桶，油料成本比重提升為 35%，惟轉入 112 年第一季，油價漸趨穩至 MOPS 美金 111/桶，油料成本約佔營業成本 30%；另本公司約 55%營運支出採美金付款或美金計價台幣付款，又本公司因租機產生平均約美金 2.33 億元租賃負債部位，故外在不可控的油匯變化會影響公司營運結果。

(註)MOPS 航空燃油現貨，係新加坡普氏市場 MOPS (Mean Of Platts Singapore) 為基價。

因應措施-油價：

- (A)選擇節油機型：110 年 3 月起~106 年 10 月止，進行 8 租 7 購機隊汰換計畫，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%，並執行經濟帶油，因為台灣虎航航程短，考量酬載及油耗效益後，在油價相對較低台灣攜帶回程燃油量。
- (B)票價機動調整機制：傳統航空公司以收取燃油附加費之方式因應，依據中油每月公告國際航空燃油牌價變化及民航局規範之調整機制(註)，報請民航局轉報交通部備查。然低成本航空公司票價單純為 base fare，無收取附加費機制，但會隨市場票價及附加費總額機動調整 base fare。
- (註)民航局規範之燃油附加費收取機制，係自油價每桶 USD40 起跳，每 USD10 一個級距至 USD180，共計 18 個級距，短程線每個級距徵收 USD2.5/人，長程線每個級距徵收 USD6.5/人。民航局於每月月初公佈連續 2 個月平均數，航空公司就差異級距據報局收取燃油附加費。
- (C)承作油料避險：觀察市場變化及預測，在本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。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，111 年國際油價多數時間會維持在高檔區間盤整。暫擬持續觀望 112 年油價走勢有呈現緩步下滑態勢，惟本公司將適時以 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。油價變動雖為影響本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，疫情前(以 108 年度為例)用油量約為 90 萬桶，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，加上近年陸續引進節油效益 15%~20% A320neo 機型，受影響衝擊相對小。

因應措施-匯率：

- (A)建立美金資產部位中和：本公司目前 15 架機僅 1 架自有外，其餘皆為租賃。依據 IFRS16 租賃準則公報將租期內租金於引進時帳列新台幣租賃資產及美元租賃負債，隨每期租金支付攤還本金及利息。截至 112 年 3 月底美金租賃負債約餘 2.33 億元，採建立美金資產部位中和匯兌影響，惟受限於央行換匯額度限制，截至五月底建立美元資產部位約 9,000 萬元。
- (B)承作匯率避險：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外，並依外匯市場之走勢操作遠匯衍生性商品交易，以期將匯率變動對公司損益之影響減至最低。

C.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：

長期來說，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，108 年貨運收入約台幣 2,000 萬元，僅佔總體營收支 0.2%。為提升收益，112 年已與台灣地區貨運代理業者簽訂合約，加強貨運收入的成長。

D.疫情影響載客人數

因應措施：

(A)疫情期間之因應措施

近期新冠肺炎 Omicron 變種病毒肆虐全球，及不時有新型變種病毒出現，部分國家重啟嚴控邊境措施，對航空產業造成影響，疫情反覆成為全球經濟復甦之隱憂，目前各國航空公司多半依靠政府紓困計畫支撐營運，航空公司在取得支持及補貼下，必須同意不進行大規模裁員或盈餘分派。隨著各國不斷關閉邊境期間，許多航空公司也開始大幅削減運力，甚至停飛，全球客運營收明顯減少。台灣虎航為減緩疫情之衝擊，透過相關疫情因應措施達成節省成本、增加營收、提高品牌深度及其影響力之效益，以撐過這波疫情谷底，並持續累積疫情復甦後營收成長之動能，待國際旅遊逐步重啟後即能以最快速度重拾疫情前營運水準。

因應方式	效益
主管調整薪資，鼓勵休假	節省成本
檢視預算，爭取紓困補助	節省成本
商標購回，強化品牌，永續經營	節省成本/品牌深度結合
企業台商返工包機及中華籃協包機	增加營收
單走道客機執行客艙載貨	增加營收
飛機濕租華信航空執飛國內航線	增加營收
執飛微旅行航班	1.品牌深度結合/媒體效益 2.增加營收
舉辦航空體驗營	1.品牌深度結合 2.增加營收
推出樂天聯名卡	1.品牌深度結合/媒體效益 2.強化品牌日本市場知名度 3.提升會員黏著度
虎禮選搶進電商平台	增加營收
樂天桃猿聯名彩繪機	1.開發新客群 2.品牌深度結合
於樂天桃園棒球場舉辦「台虎遊樂猿」主題日活動	1.增加會員 2.品牌深度結合

(B)疫情後之復甦力道

目前政府已於 111 年 9 月下旬頒布 111 年 10 月 13 日邊境開放措施，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，以國境解封後，依民航局月報觀之，112 年第一季平均載客率，台灣虎航平均各航線載客率為 81.01%，為所有本國籍航空業者排名第二，可見本公司之疫情復甦之成長力道強勁。

E.創新經營模式是否符合民航及飛安管理規定

因應措施：

台灣虎航依據民航法規建立安全管理系統，並訂定安全管理手冊報局核備，該系統具有以下功能：

- (A)辨識安全危險因子。
- (B)確保維持可接受安全等級之必要改正措施已實施。
- (C)提供持續監督及定期評估達到安全等級。
- (D)以持續增進整體性安全等級為目標。

該安全管理系統清楚界定公司各層級組織所應負之安全責任，並針對各項業務進行及改變進行風險評估管控，在創新業務同時確保安全運行。

F.對面臨全球包括臺灣人力短缺的計劃策略

因應措施：

公司針對人力，尤其是關鍵技術人力之補充，有完整配套計畫並定期檢視調整，以達到人力彈性運用效益及分散風險。

- (A)飛行員招募透過以下自訓及本國與外籍招募等多重管道同步進行，得以保持人力充足
 - a.將培訓生名額增加，以符合外國人從事就業服務法，可增加招募外籍機師額度。
 - b.檢視外籍機師人材庫及宣導外籍機師介紹外籍優秀組員。
 - c.與在地模擬機訓練中心合作 CPL 機師招募合作案。
 - d.善用購租機之 credit，將新進學員送往原廠受訓以加速組員完訓。
- (B)維修人員透過以下委外及不同供應商選商等方式，進行航機委託維護，可確保維修人力符合需求。
 - a.桃園主要營運機場委託華航執行停機線維護及大檢維修。
 - b.國外場站委託當地維修代理執行過境維護。
 - c.華航無法支援部分，以召開國際標尋求最佳維修供應商執行大檢維修。
 - d.公司維持部分停機線隨機機務執行二、三線航點航機簽放。

(2)第一階段創新之營運風險

台灣虎航已商轉多年，目前已係台灣唯一一家以低成本營運方式之航空公司，其以往年度營運成果均已穩定，其他航空公司欲再成立相同低成本航空公司加入競爭，除設立成本更高且運營方式截然不同，台灣虎航相關風險業可掌控。

(3)第二階段創新之營運風險

A.電商與平台產業競爭加劇

因應措施：

在電子商務蓬勃發展及疫情催化下，全球電商平台百家爭鳴，各類型產品與服務商都建置購物網站或 APP，台灣虎航以航空運輸服務產品為基底，以及 Tigerair「熱情、溫暖、真誠」品牌形象，持續與消費者對話，推出多項微旅行和體驗營活動，滿足航空迷的興趣和想飛的欲望，也持續跨界合作並推陳出新，積極打造台灣虎航獨有之「複合式空中商城」，提供一站式購物體驗，帶領旅客與消費者體驗飛行與便利，提升競爭力。

B.旅客及消費者資訊安全風險

因應措施：

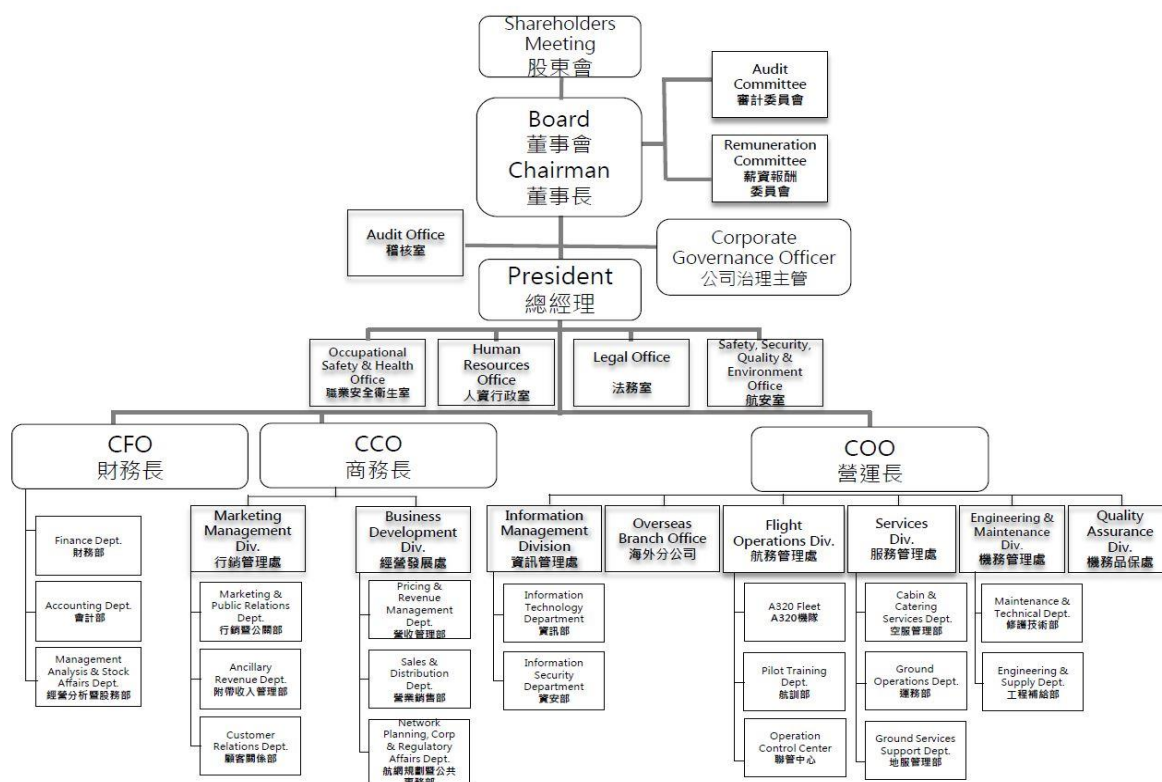
本公司已訂定相關內部保全措施以管控檔案及設備之安全，並維護公司內各項系統、資料、設備、儲存媒體之完整性、機密性及可用性規範，並強化資通安全防護及個人資料管理，降低因人為疏失、蓄意、外部入侵或天然災害等導致之資訊資料遭竊、不當使用、洩漏、竄改或破壞等風險，確保資通安全，進而建立妥善的資訊環境，另為保護會員個資以維護會員權益，透過制定資通安全管理辦法及個人資料事故應變管理程序，強化本公司資通安全防護及個人資料管理，降低資訊外洩之可能，並建立個資事故發生時之應變程序及措施，以提高會員資訊之保全，且為保障會員的權益，亦有於官網建置網路安全事件專區，提醒會員提高警覺及聯繫公司的方式，故對消費者資訊之保全措施亦有完整之建立。

(七) 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

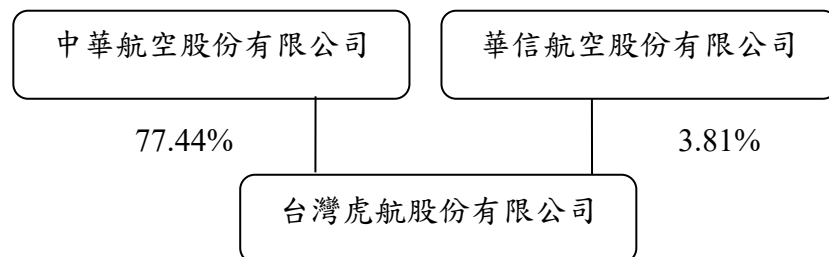
主要部門	主要業務職掌
稽核室	負責稽核內部控制制度、年度業務計畫之執行成效。
法務室	負責各類合約審閱、修正、擬撰；爭議處理；機隊租約行政管理及公司相關保險業務。
航安室	負責規劃與維護公司安全、保安、品保、環境及緊急應變管理系統，包括訓練、調查、分析、評估、查核及演練等作業，並協調辦理政府機構及民航管理單位之安全、保安、品保、環境及緊急應變等相關業務。
職業安全衛生室	負責職業安全衛生計畫擬定與執行、職業安全衛生施行紀錄管理與職業安全衛生實行成效評估。
人資行政室	配合公司營運發展，規劃薪酬政策/組織設計/員工選訓用退/訓練計畫/員工福利/勞資議題與行政總務事務處理。
財務長轄屬部門	建立健全財務管理制度，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。

主要部門	主要業務職掌
經營發展處	負責航線規劃、申請、飛機註冊(含國外)，機票銷售代理及旅行社合作售票、擴展 OTA 線上銷售通路，及制定票價、貨運代理合約與督導貨運營業承攬、辦理聯營與簽轉合作、與營業收入分析與管理。
行銷管理處	負責非屬售票收入之其他營業收入、FIT 銷售通路的拓展及優化、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。
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：

112 年 5 月 16 日



2. 與關係企業之關係及相互持股情形：

112 年 5 月 16 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	337,624	77.44%	—	—	—
華信航空股份有限公司	母公司之子公司	16,613	3.81%	—	—	—

(三) 總經理、副總經理、協理、各部門及分支機構主管

112 年 5 月 16 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	張明瑋	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	—	—
前任稽核室總稽核	鍾朝端(註1)	男	中華民國	108/11/16	—	—	—	—	—	—	華航總稽核室總稽核，華航名古屋、高雄、新加坡等三分公司總經理，台灣航勤公司董事長 東吳大學會計系學士	無	無	無	無	—	—
稽核室總稽核	宋仲奮(註2)	男	中華民國	111/08/06	29,521	—	—	—	—	—	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	39,008	—	—	—	—	—	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(註3)	男	中華民國	105/05/03	21,874	—	—	—	—	—	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/財務處預算管制部/財務處稅務暨股務部經理 Eastern Washington University企管所碩士	無	無	無	無	—	—
前任航安室協理	雷治中(註4)	男	中華民國	107/12/06	26,621	—	—	—	—	—	華航企安室安保部經理、華航航務處航設部經理、華航總稽核室稽核 克蘭菲爾德大學航空運輸管理碩士	無	無	無	無	—	—
航安室協理	何立己(註5)	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		
行銷管理處協理	林巧琬	女	中華民國	106/07/01	24,967	—	—	—	—	—	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	39,046	—	—	—	—	—	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6)	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：鍾朝端總稽核於民國 111 年 08 月 05 日辭任。

註 2：宋仲奮總稽核於民國 111 年 08 月 06 日就任。

註 3：許致遠商務長於民國 111 年 11 月 01 日真除。

註 4：雷治中協理於民國 111 年 08 月 31 日辭任。

註 5：何立己協理於民國 111 年 10 月 03 日就任。

註 6：劉義峰協理於民國 111 年 10 月 03 日就任。

註 7：與總經理或職務相當者與董事長為同一人、互為配偶或一等親屬者，應說明其原因、合理性、必要性及因應措施之相關資訊。

(四) 董事及獨立董事資料

1. 董事及獨立董事資料

112 年 05 月 16 日；單位：股；%

職稱	姓名	性別/ 年齡 區間	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	中華航空股份有限公司	男 41-50	中華民國	103/04/21	111/06/24	3 年	313,631,656	78.41	337,624,477	77.44	—	—	—	—	源津開發股份有限公司董事 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	中華航空股份有限公司董事 博宇開發股份有限公司董事長 勤泰軸承股份有限公司董事	—	—	—	—
	代表人： 陳漢銘						—	—	—	—	—	—	—	—						
董事	中華航空股份有限公司	男 51-60	中華民國	103/04/21	111/06/24	3 年	313,631,656	78.41	337,624,477	77.44	—	—	—	—	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	中華航空股份有限公司資深副總經理 臺灣飛機維修股份有限公司董事 華信航空股份有限公司董事 高雄空廚股份有限公司董事長 桃園航勤股份有限公司董事	—	—	—	—
	代表人： 陳奕傑						—	—	—	—	—	—	—	—						
董事	中華航空股份有限公司	男 51-60	中華民國	103/04/21	111/06/24	3 年	313,631,656	78.41	337,624,477	77.44	—	—	—	—	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	中華航空股份有限公司企業發展室處長 華儲股份有限公司董事 全球聯運股份有限公司董事	—	—	—	—
	代表人： 張程皓						—	—	—	—	—	—	—	—						
董事 (註 1)	中華航空股份有限公司	女 51-60	中華民國	111/6/24	111/6/24	3 年	313,631,656	78.41	337,624,477	77.44	—	—	—	—	中華航空股份有限公司客運處處長 中華航空(股)公司企業發展室副總經理 中華航空(股)公司客運	中華航空股份有限公司資深副總經理 先啟資訊系統股份有限公司董事 Everest Investment Holdings Ltd. 董事	—	—	—	—
	代表人： 彭寶珠						—	—	—	—	—	—	—	—						

職稱	姓名	性別/ 年齡 區間	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 (註 2)	中華航空股份有限公司	男 61-70	中 華 民 國	111/6/24	111/6/24	3 年	313,631,656	78.41	337,624,477	77.44	—	—	—	—	處協理 國立臺灣大學外文系	華信航空股份有限公司董事兼總經理	—	—	—	—
	代表人： 彭榮敏						—	—	—	—	—	—	—	—						
董事 (註 3)	中華航空股份有限公司	男 61-70	中 華 民 國	103/04/21	111/06/24	3 年	313,631,656	78.41	337,624,477	77.44	—	—	—	—	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	中華航空股份有限公司資深副總經理 華航大飯店股份有限公司董事 臺灣飛機維修股份有限公司董事 華航(亞洲)股份有限公司董事兼總經理 華信航空股份有限公司董事 華儲股份有限公司董事長 桃園航勤股份有限公司董事長 元翔空運貨站(廈門)有限公司董事長 元翔空運貨服(廈門)有限公司董事長	—	—	—	—
	代表人： 王正明						1,638	—	1,763	—	—	—	—	—						
董事 (註 4)	中華航空股份有限公司	女 51-60	中 華 民 國	103/04/21	108/11/11	3 年	140,256,275	70.13	337,624,477	77.44	—	—	—	—	中華航空公司企業發展 室協理 中華航空公司奧地利分 公司總經理 中華航空公司財務處協 理 美國喬治華盛頓大學國 際企業研究所	中華航空股份有限公司財務處處長 華夏航科股份有限公司監察人 華信航空股份有限公司監察人 桃園航勤股份有限公司監察人 華儲股份有限公司監察人 華潔洗滌股份有限公司監察人	—	—	—	—
	代表人： 王薇						—	—	—	—	—	—	—	—						

職稱	姓名	性別/ 年齡 區間	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 (註 5)	中華航空股份有限公司	男 51-60	中 華 民 國	103/04/21	108/11/11	3 年	140,256,275	70.13	337,624,477	77.44	—	—	—	—	華信航空總經理 機務工程處副總經理 修護工廠協理 私立大同大學機械工程 研究所	修護工廠總廠長 華夏航科股份有限公司董事長 臺灣飛機維修股份有限公司董事 諾騰亞洲股份有限公司董事	—	—	—	—
	代表人： 李榮輝						—	—	—	—	—	—	—							
董事	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 美達科技股份有限公司獨立董事 國票金融控股公司獨立董事 八方雲集國際股份有限公司獨立董 事 博信資產管理股份有限公司顧問	—	—	—	—
董事	顏信輝	男 51-60	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 晶睿通訊股份有限公司獨立董事	—	—	—	—
董事 (註 6)	盧衍良	男 41-50	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 (註 7)	范宏書	男 51-60	中 華 民 國	108/11/11	111/6/24	3 年	—	—	—	—	—	—	—	—	輔仁大學會計系主任 國立台灣大學商學研究	輔仁大學會計系教授兼管理學院副 院長	—	—	—	—

職稱	姓名	性別/ 年齡 區間	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	
															所會計組博士	台灣半導體股份有限公司獨立董事				
董事 (註 8)	蕭博仁	男 51-60	中華民國	108/11/11	108/11/11	3 年	—	—	—	—	—	—	—	—	良友旅行社(股)公司 業務主任 嘉義市旅行商業同業公 會理事長 台灣省旅行商業同業公 會聯合會理事長 中華民國旅行業品質保 障協會副理事長 中華民國旅行商業同業 公會全國聯合會副理事 長 陸軍技術學校	中華民國旅行商業同業公會全國聯 合會理事長 大磐旅行社董事長 中華民國旅館商業同業公會全國聯 合會顧問 嘉義市商業會監事會副理事長 財團法人台灣海峽兩岸觀光旅遊協 會董事 財團法人臺港經濟文化合作策進會 董事 峻能科技(股)公司董事 茵寶貝觀光工廠董事 九龍茶園文化園區董事 大埔曾文育樂公司副董事長	—	—	—	—
董事 (註 9)	許楊哲	男 61-70	中華民國	108/11/11	108/11/11	3 年	—	—	—	—	—	—	—	—	台北市旅行商業同業公 會理事長 旅行商業同業公會總會 理事長 私立真理大學觀光學系	中華民國旅行業品質保障協會理事 長 天擎旅行社董事長	—	—	—	—
公益性 獨立 董事	陳以亨	男 61-70	中華民國	108/11/11	111/6/24	3 年	—	—	—	—	—	—	—	—	國立中山大學企業管理 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 寬宏藝術經紀股份有限公司獨立董 事 長興材料工業股份有限公司獨立董 事 尚同傳媒資訊股份有限公司董事	—	—	—	—
獨立 董事	楊朝榮	男 61-70	中華民國	108/11/11	111/6/24	3 年	—	—	—	—	—	—	—	—	華南永昌綜合證券 (股)公司董事長	聯茂電子股份有限公司獨立董事 中華民國證券期貨分析協會理事	—	—	—	—

職稱	姓名	性別/ 年齡 區間	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	
														臺灣證券交易所副總經理 財團法人中華民國證券 櫃檯買賣中心主任祕書 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	京站實業股份有限公司獨立董事					
獨立 董事 (註 10)	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	國立嘉義大學行銷與觀光管理學系 暨觀光休閒管理碩、博士班終身特 聘教授	—	—	—	—	

註 1: 法人代表人董事彭寶珠女士於民國 111 年 06 月 24 日就任(111 年度股東常會改選董事)。

註 2: 法人代表人董事彭榮敏先生於民國 111 年 06 月 24 日就任(111 年度股東常會改選董事)。

註 3: 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 4: 法人代表人董事王薇女士於民國 111 年 06 月 24 日解任(111 年度股東常會改選董事)。

註 5: 法人代表人董事李榮輝先生於民國 111 年 06 月 24 日解任(111 年度股東常會改選董事)。

註 6: 董事盧衍良先生於民國 111 年 06 月 24 日就任(111 年度股東常會改選董事)。

註 7: 董事范宏書先生於民國 111 年 06 月 24 日(111 年度股東常會改選董事)解任獨立董事；同日就任董事。

註 8: 董事蕭博仁先生於民國 111 年 06 月 24 日解任(111 年度股東常會改選董事)。

註 9: 董事許楊哲先生於民國 111 年 06 月 24 日解任(111 年度股東常會改選董事)。

註 10: 獨立董事曹勝雄先生於民國 111 年 06 月 24 日就任(111 年度股東常會改選董事)。

2. 法人股東之主要股東：

112 年 4 月 2 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(31.05%)、行政院國家發展基金管理會(8.64%)、新制勞工退休基金(0.97%)、美商摩根大通銀行台北分行受託保管先進星光基金公司之系列基金先進總合國際股票指數基金投資專戶(0.62%)、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(0.60%)、美商摩根大通銀行託管挪威中央銀行投資專戶(0.49%)、萬海航運股份有限公司(0.46%)、美商摩根大通銀行台北分行受託保管梵加德集團公司經理之梵加德新興市場股票指數基金投資專戶(0.41%)、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(0.31%)

3. 法人股東之主要股東為法人者其主要股東

112 年 4 月 2 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(31.05%)	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(8.64%)	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	善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 (註 1)	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 2)	航空客運及媒體經營經驗豐富。		0
董事 王正明 (註 3)	航空產業經驗豐富，且具備客貨運營業經驗。		0
董事 王 薇 (註 4)	善長航空產業財務分析		0
董事 李榮輝 (註 5)	熟悉航空產業，且具備機務工程相關經驗		0
董事 饒世湛	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。		1
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 (註 7)	產業會計及財務分析能力並有教學等經驗。		1
董事 蕭博仁 (註 8)	旅遊及觀光業經驗豐富		0
董事 許楊哲 (註 9)	旅遊及觀光業經驗豐富		0
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 9)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。	2
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 (註 10)	航空產業知識能力並有教學等經驗。		0

註 1：法人代表人董事彭寶珠女士於民國 111 年 06 月 24 日就任(111 年度股東常會改選董事)。

註 2：法人代表人董事彭榮敏先生於民國 111 年 06 月 24 日就任(111 年度股東常會改選董事)。

註 3：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4：法人代表人董事王薇女士於民國111年06月24日解任(111年度股東常會改選董事)。
- 註5：法人代表人董事李榮輝先生於民國111年06月24日解任(111年度股東常會改選董事)。
- 註6：董事盧衍良先生於民國111年06月24日就任(111年度股東常會改選董事)。
- 註7：董事范宏書先生於民國111年06月24日(111年度股東常會改選董事)解任獨立董事；同日就任董事。
- 註8：董事蕭博仁先生於民國111年06月24日解任(111年度股東常會改選董事)。
- 註9：董事許楊哲先生於民國111年06月24日解任(111年度股東常會改選董事)。
- 註10：獨立董事曹勝雄先生於民國111年06月24日就任(111年度股東常會改選董事)。
- 註11：(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

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

現任董事成員共 12 位，包含 3 位獨立董事、1 位女性董事。2 位董事年齡在 41-50 歲、5 位董事年齡在 51-60 歲及 5 位董事年齡在 60 歲以上，其中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 25-29 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

日期：111 年 12 月 31 日；單位：新台幣千元

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 現金 金額	本公司 股票 金額	財務報告內 所有公司 現金 金額	財務報告內 所有公司 股票 金額	本 公 司	財務報 告內所有 公司	
董事長	中華航空(股)公司 代表人：陳漢銘	3,191	3,191	-	-	-	-	292	292	3,483 (0.12)%	3,483 (0.12)%	-	-	-	-	-	-	-	-	3,483 (0.12)%	3,483 (0.12)%	520
董事	中華航空(股)公司 代表人：陳奕傑	360	360	-	-	-	-	-	-	360 (0.01)%	360 (0.01)%	-	-	-	-	-	-	-	-	360 (0.01)%	360 (0.01)%	5,208
董事	中華航空(股)公司 代表人：張程皓	360	360	-	-	-	-	-	-	360 (0.01)%	360 (0.01)%	-	-	-	-	-	-	-	-	360 (0.01)%	360 (0.01)%	3,554
董事 (註 8)	中華航空(股)公司 代表人：彭寶珠	187	187	-	-	-	-	-	-	187 (0.01)%	187 (0.01)%	-	-	-	-	-	-	-	-	187 (0.01)%	187 (0.01)%	3,504
董事 (註 9)	中華航空(股)公司 代表人：彭榮敏	187	187	-	-	-	-	-	-	187 (0.01)%	187 (0.01)%	-	-	-	-	-	-	-	-	187 (0.01)%	187 (0.01)%	3,881
董事 (註 10)	中華航空(股)公司 代表人：王正明	360	360	-	-	-	-	-	-	360 (0.01)%	360 (0.01)%	-	-	-	-	-	-	-	-	360 (0.01)%	360 (0.01)%	5,692
董事 (註 11)	中華航空(股)公司 代表人：王薇	174	174	-	-	-	-	-	-	174 (0.00)%	174 (0.00)%	-	-	-	-	-	-	-	-	174 (0.00)%	174 (0.00)%	3,911
董事 (註 12)	中華航空(股)公司 代表人：李榮輝	174	174	-	-	-	-	-	-	174 (0.00)%	174 (0.00)%	-	-	-	-	-	-	-	-	174 (0.00)%	174 (0.00)%	3,495
董事	饒世湛	360	360	-	-	-	-	-	-	360 (0.01)%	360 (0.01)%	-	-	-	-	-	-	-	-	360 (0.01)%	360 (0.01)%	-
董事	顏信輝	360	360	-	-	-	-	-	-	360 (0.01)%	360 (0.01)%	-	-	-	-	-	-	-	-	360 (0.01)%	360 (0.01)%	-
董事 (註 13)	盧衍良	187	187	-	-	-	-	-	-	187 (0.01)%	187 (0.01)%	-	-	-	-	-	-	-	-	187 (0.01)%	187 (0.01)%	-

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	
董事 (註 14)	范宏書	418	418	-	-	-	-	6	6	424 (0.02)%	424 (0.02)%	-	-	-	-	-	-	-	-	424 (0.02)%	424 (0.02)%	-
董事 (註 15)	蕭博仁	174	174	-	-	-	-	-	-	174 (0.00)%	174 (0.00)%	-	-	-	-	-	-	-	-	174 (0.00)%	174 (0.00)%	-
董事 (註 16)	許楊哲	174	174	-	-	-	-	-	-	174 (0.00)%	174 (0.00)%	-	-	-	-	-	-	-	-	174 (0.00)%	174 (0.00)%	-
公益性 獨立 董事	陳以亨	480	480	-	-	-	-	4	4	484 (0.02)%	484 (0.02)%	-	-	-	-	-	-	-	-	484 (0.02)%	484 (0.02)%	-
獨立 董事	楊朝榮	480	480	-	-	-	-	12	12	492 (0.03)%	492 (0.03)%	-	-	-	-	-	-	-	-	492 (0.03)%	492 (0.03)%	-
獨立 董事 (註 17)	曹勝雄	249	249	-	-	-	-	6	6	255 (0.02)%	255 (0.02)%	-	-	-	-	-	-	-	-	255 (0.02)%	255 (0.02)%	-
總 計		7,875	7,875	-	-	-	-	320	320	8,195 (0.29)%	8,195 (0.29)%	-	-	-	-	-	-	-	-	8,195 (0.29)%	8,195 (0.29)%	29,765
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，最近年度公司董事為財務報告內所有公司提供服務(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816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。本公司無董事兼任員工之情事。

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。本公司無董事兼任員工之情事。

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：法人代表人董事彭寶珠女士於民國111年06月24日就任。

註 9：法人代表人董事彭榮敏先生於民國 111 年 06 月 24 日就任。
註 10：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 11：法人代表人董事王薇女士於民國 111 年 06 月 24 日解任。
註 12：法人代表人董事李榮輝先生於民國 111 年 06 月 24 日解任。
註 13：盧衍良董事於民國 111 年 06 月 24 日就任。
註 14：范宏書董事原為獨立董事，經民國 111 年 06 月 24 日股東會改選為董事。
註 15：蕭博仁董事於民國 111 年 06 月 24 日解任。
註 16：許禔哲董事於民國 111 年 06 月 24 日解任。
註 17：曹勝雄獨立董事於民國 111 年 06 月 24 日就任。

*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	陳奕傑、張程皓、彭寶珠、彭榮敏、王正明、王薇、李榮輝、饒世湛、顏信輝、盧衍良、范宏書、蕭博仁、許楊哲、陳以亨、楊朝榮、曹勝雄	陳奕傑、張程皓、彭寶珠、彭榮敏、王正明、王薇、李榮輝、饒世湛、顏信輝、盧衍良、范宏書、蕭博仁、許楊哲、陳以亨、楊朝榮、曹勝雄	陳奕傑、張程皓、彭寶珠、彭榮敏、王正明、王薇、李榮輝、饒世湛、顏信輝、盧衍良、范宏書、蕭博仁、許楊哲、陳以亨、楊朝榮、曹勝雄	陳奕傑、張程皓、彭寶珠、彭榮敏、王正明、王薇、李榮輝、饒世湛、顏信輝、盧衍良、范宏書、蕭博仁、許楊哲、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)	陳漢銘	陳漢銘	陳漢銘	陳漢銘
3,500,000 元(含)~5,000,000 元(不含)	-	-	-	-
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	17 人	17 人	17 人	17 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

日期：111 年 12 月 31 日；單位：新台幣千元

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	2,592	2,592	108	108	408	408	-	-	-	-	3,108 (0.11)%	3,108 (0.11)%	-
營運長	賴俊迪	2,402	2,402	108	108	407	407	-	-	-	-	2,917 (0.10)%	2,917 (0.10)%	-
商務長	許致遠	2,198	2,198	108	108	567	567	-	-	-	-	2,873 (0.10)%	2,873 (0.10)%	-
財務長兼公司 治理主管(註 6)	徐心怡	1,779	1,779	107	107	205	205	-	-	-	-	2,091 (0.08)%	2,091 (0.08)%	-
總 計		8,971	8,971	431	431	1,587	1,587					10,989 (0.39)%	10,989 (0.39)%	

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 712 千元。

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 111 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。

註 6：財務長徐心怡女士於民國 111 年 3 月 12 日兼任公司治理主管。

*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）	張明瑋、賴俊迪、許致遠、徐心怡	張明瑋、賴俊迪、許致遠、徐心怡
3,500,000 元（含）～5,000,000 元（不含）	-	-
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

日期：111 年 12 月 31 日；單位：新台幣千元

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	7,248	7,248	108	108	830	830	-	-	-	-	8,186 (0.29)%	8,186 (0.29)%	-
總經理	張明璋	2,592	2,592	108	108	408	408	-	-	-	-	3,108 (0.11)%	3,108 (0.11)%	-
營運長	賴俊迪	2,402	2,402	108	108	407	407	-	-	-	-	2,917 (0.10)%	2,917 (0.10)%	-
商務長	許致遠	2,198	2,198	108	108	567	567	-	-	-	-	2,873 (0.10)%	2,873 (0.10)%	-
總稽核	宋仲奮	1,873	1,873	108	108	171	171	-	-	-	-	2,152 (0.08)%	2,152 (0.08)%	-

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 712 千元。

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 111 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(111 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 111 年度稅後純益之比例(%)
總經理	張明璋	-	-	-	-
前任協理 現任總稽核	宋仲奮(111 年 08 月 06 日轉任)				
前任總稽核	鍾朝端(111 年 08 月 05 日辭任)				
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	雷治中(111 年 08 月 31 日辭任)				
協理	林巧琬				
協理	林天助				
協理	許耿雄				
協理	何立己(111 年 10 月 03 日就任)				
協理	劉義峰(111 年 10 月 03 日就任)				

2. 分別比較說明本公司及合併報表所有公司於最近二年度給付本公司董事、監察人、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：新台幣千元；%

項目 職稱	110 年度				111 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	8,116	8,116	(0.36)%	(0.36)%	8,195	8,195	(0.29)%	(0.29)%
總經理及副總經理	10,865	10,865	(0.49)%	(0.49)%	10,989	10,989	(0.39)%	(0.39)%

(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：

A.給付酬金之政策、標準與組合、訂定酬金之程序

依公司章程規定，董事及獨立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；總經理之報酬依照公司法第 29 條規定，由董事會決議後行之，各項獎金的發放依公司相關規定及視公司整體經營績效及個人績效達成率，作為給付之參考。董事及經理人之報酬，由本公司薪資報酬委員會定期評估及訂定薪資報酬，並提送董事會通過後辦理。

B.與經營績效及未來風險之關聯性

本公司董事、總經理及副總經理酬金係同時考量公司營運績效、未來產業景氣波動之風險，以及本公司未來經營可能面臨之營運風險、交易風險、財務風險等因素訂定酬金之金額。整體董事會係衡量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 5 大面向，共 11 個項目。個別董事成員係依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 6 大面向，共 18 個項目。總經理及副總經理酬金係衡量績效目標及領導統御、執行能力、工作創新、成本控制、人才培育等五大職能。

- (七) 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。

- (八) 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

姓名	部門及職稱	最高學歷	工作經歷
張明璋	總經理	輔仁大學英國語文學系	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
賴俊迪	營運長	逢甲大學航空工程學系	華信航空副總經理
許致遠	商務長	紐約大學資訊工程學系碩士	威航航空公司商務長、復興航空公司經理、Juxgold Group (Australia) 專案經理
徐心怡	財務長兼公司治理主管	Eastern Washington University 企管所碩士	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/財務處預算管制部/財務處稅務暨股務部經理

四、資本及股份

(一)股份種類

112 年 5 月 16 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	436,000,000	164,000,000	600,000,000	興櫃股票

(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
103.04	10	200,000,000	2,000,000,000	200,000,000	2,000,000,000	設立登記股本	無	註 1
106.06	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
112.05	25	600,000,000	6,000,000,000	436,000,000	4,360,000,000	發行新股	無	註 5

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。

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

112 年 5 月 16 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	8	52	5,544	15	5,619
持 有 股 數	0	10,200,636	374,303,691	48,803,937	2,691,736	436,000,000
持 股 比 例	0.00%	2.34%	85.85%	11.19%	0.62%	100.00%

2.股權分散情形

112年5月16日；單位：人；股；%

持股分級	股東人數	持有股數	持股比例
1 至 999	1,078	208,000	0.05%
1,000 至 5,000	2,872	5,654,378	1.30%
5,001 至 10,000	741	5,580,579	1.28%
10,001 至 15,000	331	3,925,444	0.90%
15,001 至 20,000	160	2,765,685	0.63%
20,001 至 30,000	126	3,042,702	0.70%
30,001 至 40,000	70	2,362,253	0.54%
40,001 至 50,000	42	1,874,508	0.43%
50,001 至 100,000	87	6,080,493	1.39%
100,001 至 200,000	54	7,361,427	1.69%
200,001 至 400,000	26	6,972,560	1.60%
400,001 至 600,000	13	6,318,278	1.45%
600,001 至 800,000	5	3,355,627	0.77%
800,001 至 1,000,000	1	839,670	0.19%
1,000,001 股以上	13	379,658,396	87.08%
合 計	5,619	436,000,000	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：

112年5月16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	77.44%
華信航空股份有限公司		16,613,624	3.81%
國泰人壽保險股份有限公司		8,180,537	1.88%
中國信託創業投資股份有限公司		3,875,400	0.89%
雄獅旅行社股份有限公司		2,153,000	0.49%
臺企銀創業投資股份有限公司		2,003,366	0.46%
鳳凰國際旅行社股份有限公司		1,711,248	0.39%
元大壹創業投資股份有限公司		1,557,695	0.36%
兆豐國際商業銀行股份有限公司		1,340,242	0.31%
黃承國		1,312,253	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：無此情形。

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、現任技術股股東及技術、研究發展人員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	110 年度		111 年度		112 年度 截至 5 月 16 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	101,211,610	—	—	—	23,992,821	—
董事長	陳漢銘	—	—	—	—	—	—
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 (111年06月24日就任)	—	—	—	—	—	—
法人代表 人董事	彭榮敏 (111年06月24日就任)	—	—	—	—	—	—
法人代表 人董事	王正明 (112年05月31日解任)	437	—	—	—	125	—
法人代表 人董事	王薇 (110年03月25日就任、 111年06月24日解任)	—	—	—	—	—	—
法人代表 人董事	李榮輝 (110年07月01日就任、 111年06月24日解任)	—	—	—	—	—	—
法人代表 人董事	張揚 (110年02月01日解任)	—	—	—	—	—	—
法人代表 人董事	曹志芬 (110年06月30日解任)	—	—	—	—	—	—
董事	饒世湛	—	—	—	—	—	—
董事	顏信輝	—	—	—	—	—	—
董事	盧衍良 (111年06月24日就任)	—	—	—	—	—	—
董事	范宏書 (原為獨立董事，經111 年06月24日股東會改選 為董事)	—	—	—	—	—	—
董事	蕭博仁 (111年06月24日解任)	—	—	—	—	—	—
董事	許禔哲 (111年06月24日解任)	—	—	—	—	—	—
公益性 獨立董事	陳以亨	—	—	—	—	—	—

職稱	姓 名	110 年度		111 年度		112 年度 截至 5 月 16 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
獨立董事	楊朝榮	—	—	—	—	—	—
獨立董事	曹勝雄 (111年06月24日就任)	—	—	—	—	—	—
總經理	張明璋	—	—	—	—	—	—
前任 總稽核	鍾朝端 (111年08月05日辭任)	—	—	—	—	—	—
總稽核	宋仲奮 (原為協理，經111年08月05日董事會通過調任為總稽核)	12,000	—	(2,000)	—	9,521	—
營運長	賴俊迪	10,000	—	—	—	19,008	—
商務長	許致遠 (111年11月01日真除)	—	—	—	—	19,874	—
財務長兼 公司治理 主管	徐心怡 (110年09月01日就任)	—	—	—	—	—	—
前任 財務長	王靜婷 (110年08月31日辭任)	—	—	—	—	—	—
協理	李佩玲 (110年11月30日辭任)	—	—	—	—	—	—
協理	雷治中 (111年08月31日辭任)	(1,655)	—	—	—	1,891	—
協理	何立己 (111年10月03日就任)	—	—	—	—	11,000	—
協理	劉義峰 (111年10月03日就任)	—	—	—	—	11,000	—
協理	林巧琬	10,000	—	(8,000)	—	16,967	—
協理	林天助	—	—	—	—	—	—
協理	許耿雄	34,738	—	(12,000)	—	11,308	—

(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：無。

(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		110 年度	111 年度	當年度截至 112 年 3 月 31 日(註 6)
	最 高	最 低			
每股市價	最 高	最 低	未上市(櫃)	未上市(櫃)	未上市(櫃)
	最 低	最 低	未上市(櫃)	未上市(櫃)	未上市(櫃)
	平 均	平 均	未上市(櫃)	未上市(櫃)	未上市(櫃)
每股淨值 (註 5)	分 配 前		9.42	2.31	3.46
	分 配 後		9.42	2.31	3.46
每股盈餘	加權平均股數(千股)		315,836	400,000	400,000
	每股盈餘(註 1)		(7.19)	(7.12)	1.07
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)	未上市(櫃)	未上市(櫃)
	本利比(註 3)		未上市(櫃)	未上市(櫃)	未上市(櫃)
	現金股利殖利率(註 4)		未上市(櫃)	未上市(櫃)	未上市(櫃)

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：現金股利殖利率＝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年報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年報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 112 年 2 月 13 日第 4 屆董事會第 6 次會議，決議 111 年度擬不分配股利，並提請 112 年股東常會承認。

(六)本次股東會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 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。

(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 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。

4.股東會報告分派酬勞情形及結果：

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。

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 110 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)轉換公司債資料：無。

(三)總括申報發行公司債情形：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且得認購金額達新台幣三仟萬元以上員工之姓名、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	110 年度		111 年度		112 年度第一季	
	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	233,368	95.56%	1,287,918	97.95%	2,538,836	98.17%
貨運收入	589	0.24%	19,755	1.50%	22,708	0.88%
其 他	10,268	4.20%	7,154	0.55%	24,680	0.95%
合 計	244,225	100.00%	1,314,827	100.00%	2,586,224	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. 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 Tableau 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。
- 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。

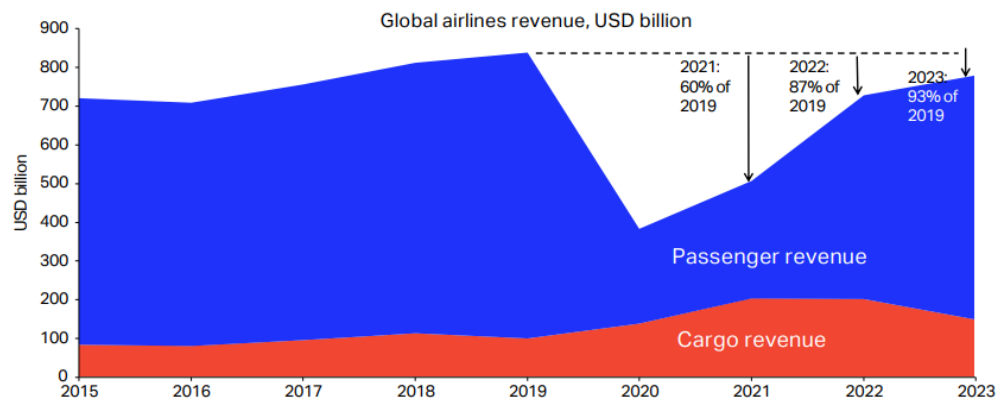
2. 產業概況

(1) 產業現況與發展

鑑於政府防疫管制措施已大幅放寬，國人出國與外出消費意願增加，再加上基本工資與基本生活費調高等因素，挹注家庭可支配所得增加，也帶動跨境旅遊消費動能。行政院主計處初步統計，111年第4季國人在國外之消費成長4.6倍。根據IHS Markit 2月最新預測，112年全球經濟成長可望上看2.0%。然而111年主要經濟體為抑制通膨而陸續升息，各國製造業活動雖已明顯放緩，但據台灣經濟研究院及行政院主計處公告之最新預測，112年民間消費成長率為4.32%、全年經濟成長率2.45%。

根據國際航空運輸協會於去(111)年12月6日公告的相關報告顯示，111年全球航空業預計淨虧損69億美元，遠好於110年的虧損420億美元及109年的虧損1,377億美元，顯示全球航空業的虧損逐漸收窄(圖一)。此外，在各國陸續解封的情況下，人們對自由旅行、互連互通的渴望及需求也隨之增加，儘管今年的客運量僅佔108年的70%，但仍然可以看到國際客運的訂位量逐漸在攀升(圖二)。

圖一 全球客運市場營收狀況趨勢



資料來源：IATA Economics

圖二 全球客運市場旅運量走勢



資料來源：IATA Economics based on data from DDS

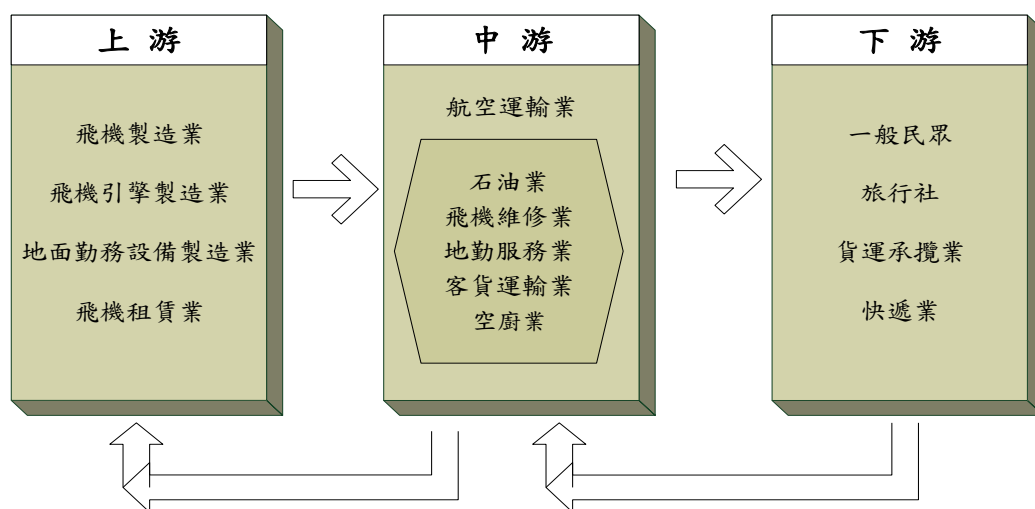
在疫苗、藥物相繼問世，社會群體免疫力也逐漸被建立，預計全球將朝恢復正常生活邁進。此外，隨著亞洲各國放寬旅遊及邊境限制，使客運相關的需求隨之增加，惟因受烏俄戰情動盪，原油價格大幅提升，考量油料成本為航空業經營成本之大宗，油價未來對航空業經營仍存在不確定性，亦可能致使航空公司在營運上的成本直接增加。

國際貨幣基金組織(IMF)也預測，在各國政府及央行政策的支持下，再加上疫情的影響力終將消退，111 年全球經濟預計可強勁復甦，並有望重返正常水平。中華經濟研究院亦預測我國 111 年經濟成長率為 3.96%。然而，大環境受到烏俄戰爭的影響，國際貨幣基金組織(IMF)亦提出警告，假定各國於 111 年持續因制裁俄羅斯的石油及天然氣，進而帶動全球原油價格再漲，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。此外，各國旅遊觀光產業因長時間受疫情影響而有斷鏈的情況，且部份區域的機場人力及設備仍未完全到位，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。

國際航空運輸協會首席經濟分析師歐文湯姆森(Marie Owens-Thomsen)表示，儘管通膨高檔且利率不斷上升，但全球就業人數仍在創紀錄高點，相信這將持續推升航空業營收。此外，亞洲地區的客運量持續回升，雖仍較其它地區慢，但仍樂觀預估全球航空業於 112 年淨利可上看 47 億美元，此淨利數字雖不到 108 年淨利水準的五分之一，但仍是受到疫情干擾以來令人樂見的進展。與此同時，台灣虎航仍持續汰舊換新機隊，引進空中巴士 A320neo 客機，且於疫情間全面盤點 29 條航線及評估市場需求，進而優化航網及航班，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轉運樞紐，除在軟體面之政策、航權積極拓展外，於民國 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，本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。

D.航空產業數位轉型，迎接疫後市場復甦

自民國 109 年因應疫情影響，促使無接觸經濟快速發展，其中包括電子文件、電子簽章、身分認證、文件簽署等使用需求提升，於現今數位時代、網路與電子設備普及的時空背景下加速熟成。本公司亦全面推動網路報到服務，配合桃園機場新設置的「One ID 臉部辨識系統」，旅客可藉智慧化服務，加速登機流程，更有助於維持社交距離，重建旅客返回享受自由空中旅行之信心。

(4)競爭情形

本公司主要提供客運航空運輸及相關服務，依據民航局統計資料顯示，以 111 年度台灣國籍航空公司乘載國際及兩岸航線旅客人數及市占率，本公司為台灣國籍航空公司中第四大航空公司，顯示本公司在該產業擁有一定之競爭地位。

臺灣地區 111 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	37.52%
中華	25.62%
星宇	5.73%
台灣虎航	2.64%
華信	0.85%
立榮	0.48%

資料來源：民航局 111 年度統計-國籍航空公司國際及兩岸航線客運市占率

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	107 年度	108 年度	109 年度	110 年度	111 年度
金額	102,186	102,385	95,535	110,042	131,045

(4) 最近五年度開發成功之技術或產品

年度	研發產品
107 年度	行動版官網
	員工優待票系統 (Staff Portal)
	團體入名單開退票系統建置 (tigerlink)
	引進電子公文管理系統
	T'way 共用班號網站銷售機制建立

年度	研發產品
	航班動態查詢
	預辦登機系統建置
	碳排放查詢系統
	台灣虎航緊急應變系統開發案
	台灣、日本、菲律賓地區現金支付
	分攤作業系統化
	CMP專屬購票專區
	票價搜尋優化
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)
	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

年度	研發產品
	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

4.長、短期業務發展計畫

(1)短期發展計畫

受到嚴重特殊傳染性肺炎疫情影響，全球航空業為衝擊首波，台灣虎航也受到影響，儘可能減少運力以降低成本，同時也採取相關應變措施，包括執行客艙載貨、異業合作、電商平台、濕租專案、撤僑或台商專案包機等，以創造營收，此外，也著手研擬市場回暖執行計畫。航空運輸業是經濟復甦中至關重要的環節，台灣虎航作好萬全的準備，當重振經濟的曙光再現時，將齊心協力把經濟拉回正軌，恢復旅遊市場榮景。

台灣虎航隨時檢視現有航線與航班，為維持產品競爭性，帶動平均載客率並擴大市占率，將適時優化班表；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，民國 110 年至 116 年起將陸續引進新機，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。

(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	110 年度			111 年度			112 年度第一季		
	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	-	-	-	123,157	251	695	329,154	659	2,223
澳 門	543	0.5	6	450	0.5	7	-	-	-
東 南 亞	2,183	4	60	18,672	47	98	50,899	111	253
大 陸	-	-	-	-	-	-	-	-	-
台 灣	-	-	164	-	-	488	-	-	71
微 旅 行	391	0.9	3	-	-	-	-	-	-
總 計	3,117	5.4	233	151,279	298.5	1,288	380,053	770	2,547

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)。

(2)市場占有率

臺灣地區 111 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	37.52
中華	25.62
星宇	5.73
台灣虎航	2.64
華信	0.85
立榮	0.48

資料來源：民航局 111 年度統計-國籍航空公司國際及兩岸航線客運市占率

(3)市場未來供需狀況與成長性

回顧我國航空運輸業表現，因受到嚴重特殊傳染性肺炎疫情影響，在客運方面，各國政府採取旅行限制，國際間航空運輸往來幾乎停滯，載客人次與 108 年同期相比，減少了約 98.3%。然而，111 年下半年開始，香港於 9 月開始結束強制隔離政策、日本於 10 月 11 日恢復免簽證自由行、韓國於 11 月 1 日恢復免簽證自由行、我國也在 10 月 13 日恢復免簽證自由行，復甦之路逐漸浮現。

本公司除按市場需求滾動式調節航線運能，旅遊限制陸續放寬後，仍可樂觀預期疫後的旅遊市場景氣回彈。國際航空運輸協會 (IATA) 亦預測，111 年全國航空公司的虧損將會收窄，航空旅客總人數也將隨放寬後陸續增加，本公司也樂觀看待未來的旅遊市場表現。

於此同時，它航已開始布局明年航線復飛，台灣虎航除陸續恢復外，也計劃以線上活動的方式推出機票促銷等活動，相信國際旅遊市場的曙光即將出現。

(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、菲律賓、澳門、泰國等，提供 26 個航點、33 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，佔整體旅客約 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、茨城、濟州島等，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

- 台灣虎航組織較扁平且可迅速反應市場變化，考量到客運市場受到疫情影響，旅客人次驟減，貨運市場卻因一般貨物、醫療相關物資、防疫用品及原物料等相互輸送而蓬勃發展，台灣虎航亦彈性靈活應變執行客艙載貨以創造營收。
- 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。
- 在疫情的衝擊下，航空業出現大規模破產或是停業潮，疫情後航空市場面臨重新洗牌，台灣虎航受惠於營運模式及機隊規模，可彈性調整營運策略，積極規劃最佳營收方程式。
- 休閒旅遊需求於疫情期間因防疫需求而受到壓制，各地區隨著接種率的提升，而陸續解封、放寬隔離政策，進而釋放觀光需求。借鏡歐美市場的復甦趨勢，最大的受益者即是靈巧、現金流強勁、以區域航線為主的低成本航空。

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，即時反應並轉嫁在對整體營運成本的影響上，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，如遇日幣持續走高看漲，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。
- 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。
- 因應疫後市場，台灣虎航持續布局，以永續經營的角度落實機隊汰舊換新的計畫，自 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，新機隊內裝全面更新、更節省燃油，期能提供旅客更愉悅、精彩的飛行體驗。
- 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(31 條)，其飛航的國際航線僅以大都會；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（青森、秋田、高知、熊本..），提升競爭優勢。

		台灣虎航	樂桃	酷航
日本	桃園-旭川	●		
	桃園-新千歲	●	●	●
	桃園-函館	●		
	桃園-花卷	●		
	桃園-仙台	●	●	
	桃園-新潟	●		
	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-福岡	●	●	
	桃園-佐賀	●		
	桃園-琉球	●	●	
	高雄-東京成田	●	●	
	高雄-大阪	●	●	●
	高雄-名古屋	●		
	高雄-福岡	●		
	高雄-琉球	●	●	
韓國	桃園-首爾仁川	●		●
	桃園-釜山	●		
	桃園-大邱	●		
	桃園-濟州	●		
航線合計		25	9	4

(B) 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，但也因應與深耕市場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。

(C) 會員獎勵計劃：大部分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。本公司透過品牌行銷，現有 60 多萬會員，旅客可藉購票可累積點數，在搭配樂天聯名信用卡，除了旅客於前、中、後的消費享優惠，也可累積會員點數。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	折抵機票、附加服務	-	哩程兌換機票

方式			或升等
更多運用	會員分級 折抵虎禮選宅配商 品、免稅品	-	-

(D)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。

a.微旅行 - 第一家實施微旅行米其林空中饗宴 => 機上餐點：第一家鹽酥雞、小小廚神聯名熱餐、小小樹食素餐。

b.NFT - 第一家辦 NFT 航空公司，且與 Airbus 合作參訪新機交接引進、比照員工票無限次空位搭乘 => 套票產品。

c.物產品推廣 - 與日本縣廳合作推當地物產 => 虎禮選宅配伴手禮。

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，以往為航空燃油所占比例最高。本公司除桃園機場係由台灣中油公司供應飛行用油外，並於全球各航線所至之地向各國際知名油商簽有供油合約，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(%)
110 年度	244,225	(2,450,438)	(1,003.35)	81.97
111 年度	1,314,827	(2,378,192)	(180.87)	

(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 110 年度受嚴重特殊傳染性肺炎疫情影響縮減客貨航班所致，111 年度第四季因開放邊境免居隔，故恢復正常國際航班，營業收入亦隨之上升，惟收入成長幅度大於毛損增加幅度，致使毛損率減小。

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	110 年度				111 年度				112 年度第一季			
	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	352,636	16.16	無	Sky High XLVII Leasing Company Limited	407,608	12.95	無	ENEOS Corporation (原名：JX Nippon Oil & Energy Corporation)	272,549	16.87	無
2	BOC Aviation Limited	246,837	11.31	無	Sky High 117 Leasing Company Limited	323,631	10.28	無	台灣中油(股)公司	224,825	13.92	無
3	其他	1,582,464	72.53		其他	2,416,030	76.77		其他	1,117,877	69.21	
	進貨淨額	2,181,937	100.00		進貨淨額	3,147,269	100.00		進貨淨額	1,615,251	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，主要係因受嚴重特殊傳染性肺炎疫情影響，民國 111 年國際運輸航班大幅取消，故依市場之需求變動而進貨結構變化。

(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	110 年度				111 年度				112 年度第一季			
	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	164,165	67.22	其他關係人	華信	488,496	37.15	其他關係人	華信	71,486	2.76	其他關係人
2	其他	80,060	32.78		其他	826,331	62.85		其他	2,514,738	97.24	
	銷貨淨額	244,225	100.00		銷貨淨額	1,314,827	100.00		銷貨淨額	2,586,224	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，主要係因受嚴重特殊傳染性肺炎疫情影響，民國 109 年起與華信航空簽訂濕租飛機合約，故因疫情影響而使銷貨對象變化。

6. 近二年度生產量值表

年 度	110 年度	111 年度	增(減)率
供給量及載運量			
可售座位公里(千) Available Seat Kilometers (ASK)	14,508	234,778	1,518.27%
酬載旅客延人公里(千) Revenue Passenger kilometers (RPK)	5,808	172,935	2,877.53%
載客率 (%)	40.00%	73.66%	33.66ppt

註 1：以上數據包括定期航班、包機、加班機。

增減變動原因：

民國 109 年 3 月起因受嚴重特殊傳染性肺炎疫情影響，本公司 110 年度國際運輸航班持續大幅取消，於 111 年第 3 季因解封逐步恢復航班，故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	110 年度		111 年度	
	RPK/FRTK	金額	RPK/FRTK	金額
客運收入	5,808	233,368	172,935	1,287,918
貨運收入	16	589	1,180	19,755
其他營業收入	—	10,268	—	7,154
合計	—	244,225	—	1,314,827

註 1：以上數據包括定期航班、包機、加班機。

變動分析：

在民國 109 年至民國 111 年 10 月 13 日間，因受嚴重特殊傳染性肺炎疫情影響，本公司酬載旅客延人公里(RPK)減少，於 111 年第 3 季因解封逐步恢復，致營業收入同步增加。

(三) 最近二年度從業員工人數

單位：人；年

年度		110 年度	111 年度	112 年 5 月 31 日
員工人數	經理人	10	10	10
	一般職員	636	665	780
	合計	646	675	790
平均年歲		34.3	36	35.3
平均服務年資(年)		3	4.4	4
學歷分布比率 (%)	博士	0%	0%	0%
	碩士	13%	12%	11%
	大專	84%	85%	87%
	高中	3%	3%	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，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 110 年度針對噪音防治費支出 462 千元、廢棄物處理費 3 千元。。

(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，其中包括新進人員訓練、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 111 年更開設達人分享課程(課程詳列如下)，邀請跨部門同仁/主管分享其專業知識和特殊專案，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。

111 年度跨部門達人分享課程：

111/02/18 【虎怕 WHO!保護自家虎!—購回商標後之跨國品牌法務管理】

111/03/17 【民航飛行實務分享_第 1 場】

111/05/04 【Web3.0、元宇宙與 NFT_第 1 場】(視訊課程)

111/05/05 【Web3.0、元宇宙與 NFT_第 2 場】(視訊課程)

111/08/23 【民航飛行實務分享_第 2 場】

111/09/05 【NFT 賦能-法國接機行程經驗分享】

111/12/20 【該健檢囉~- 淺談飛機維護計劃】

111年度及112年度第一季累積員工進修、訓練實施情形

112年3月31日；單位：新台幣千元

類 別	時 數	人 次	受訓時數/人次	總 經 費
1.營 運	6,474.5	4,011	1.61	22,691
2.空 勤	84,944	994	85.46	
3.修 護	307	18	17.06	
4.其 他	2,233.5	1,254	1.78	
總 計	91,945	5,044	18.23	

(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本公司因員工服務未滿一定年限即離職而違反與本公司間之培訓機師聘僱契約，乃對其起訴請求返還訓練費用共計 2 件，該 2 件均已達成調解，故案件應已終結，對本公司財務業務無重大影響；本公司因空服員違反訓練協議書，聲請新北地方法院發支付命令命員工依據訓練協議書給付違約金有 1 件，惟其已達成調解，故本案應已終結；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勞資爭議有 1 件，惟已透過法院達成調解，故案件應已終結；本公司因員工不同意調動命令，乃向臺北地方法院訴請調動無效並要求返回原職有 1 件，惟該員工已撤回起訴，故本案應已終結。除上述情事並無發生重大糾紛或損失情事，今後本公司仍將持續加強勞資間溝通，促進勞資關係、共創企業經營佳績。

(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本公司資通安全政策、計畫及技術規範之研議、建置及評估等事項，由資訊管理處辦理。
- ②資訊系統之安全需求研議、管理及保護等事項，由資訊管理處協同業務單位共同評估辦理。
- ③個人資料管理政策擬定由法務室研擬修訂，資訊管理處配合資通安全控管程序進行資料安全保護及控制。

(2)資通安全政策：

為強化本公司資通安全防護及個人資料管理，降低因人為疏失、蓄意、外部入侵或天然災害等導致之資訊資料遭竊、不當使用、洩漏、竄改或破壞等風險，訂立「確保資訊資產之機密性、完整性、可用性，進而建立妥善的資訊環境」之資訊安全政策。本公司全體同仁，與本公司有業務往來之第三方協力廠商及訪客等，皆應遵守本政策及相關管理機制之規範與程序。

(3)具體管理方案：

防護面向	防護機制
網路安全	▶建置防火牆分區防護，並強化入侵偵測防禦機制以防範網路攻擊 ▶加入 TWCERT 等資安聯盟，獲取各項資安情資藉以提升資安防護能量 ▶資安日誌偵測與分析，強化內、外部威脅情資掌握
端點安全	▶佈署端點裝置防護軟體，提升裝置安全性 ▶定期軟體更新 ▶定期變更密碼及複雜強度要求，強化密碼安全
應用系統安全	▶制定軟體開發流程及設計規範，管理版本變更 ▶執行弱點掃描，防範漏洞威脅
人力資源安全	▶社交工程攻擊演練及資安宣導，強化員工對資安威脅警覺性並提升資安意識

(4)投入資通安全管理之資源：

投入面向	說明
資安模擬演練	▶社交工程演練 ▶資安事件演練
稽核作業	▶內外部稽核 ▶主管單位查核
訓練/宣導	▶全體員工資安宣導 ▶資訊人員外部培訓
資訊安全風險、評鑑	▶執行內外部資安議題風險評估及管理作業
資通安全通報管理	▶制定並依外部環境要求改善資通安全通報流程

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本公司於 111 年 7 月 22 日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，同時與外部資安公司技術專家協同處理，並已通報政府執法部門與資安單位。

②本次駭客事件對公司營運無重大影響，且於查知駭客網路攻擊事件時，立即啟動資安相關防禦機制與應變作業，並於公司官網張貼「反詐騙聲明」，共同防制網路詐騙，亦持續強化網路與資訊管控以確保資料安全。

(七) 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，應增列下列事項

1. 市場及產銷部分，應增列產品核心技術分析暨持續發展之研究發展計畫

(1) 產品生產開發技術之層次、來源、確保(專利權及所受法律保護狀況)與提升

台灣虎航以低成本航空模式經營，為了降低成本同時給予旅客較佳之載客體驗，因應不同客群的需求提供不同的產品，其讓旅客自行選擇搭機時所需要的服務，以降低其他非必要成本，並同時創造出與傳統航空不同的客製化體驗，並將省下的成本回饋予旅客，且主打飛航區域線為主，以達產品區隔化，為台灣的民航市場提供更多選擇，並於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，發展一套屬於台灣虎航創新版低成本航空公司經營模組，並在低成本航空公司經營原型及理念下，賦予善用資訊科技、融合台灣在地文化及顧客取向、靈活行銷策略及營收管理經驗、積極開發非航空收益，提升台灣虎航競爭力，以創造台灣虎航品牌之新價值。本公司過去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，由於虎航因其品牌策略，於106年與酷航合併後使用Scoot商標。疫情間因Tigerair Australia受到疫情影響而終止營運，台灣虎航成為全球唯一Tigerair商標使用者，評估其母公司新加坡航空於疫情間亦有財務壓力，台灣虎航為避免長期支付高額且逐年增長之授權費用，並已考量若不繼續使用商標，本公司自創品牌亦將衍生更名、轉換的人力與時間費用，故採取品牌購買行動，以達品牌再造，永續經營的效益，該品牌商標權已由台灣虎航於110年8月取得，並配合台灣虎航會員暨旅客回饋機制，及透過與樂天集團旗下企業，進行橫跨金融、通信、旅遊、不動產、運動等領域，藉由與其旗下品牌的多元合作，包括Rakuten Monkeys聯名彩繪機、台虎遊樂猿主題日，以及與樂天信用卡推出樂虎卡等，藉由雙品牌加持的行銷利基，成功擴展台灣虎航的潛在客戶群，增加品牌的知名度及好感度。

台灣虎航是註冊在台灣獨一無二的低成本國籍航空公司，但要領先其他國籍低成本航空公司，須在降低成本及增加收益面不斷創新突破。台灣虎航創新經營模式，是將15架機以低成本航空營運模型打好營運績效基礎，但不以15架機營收為限，藉以低成本航空網路銷售機票的特性，於官網整合多元電商平台(簡稱大平台)，透過品牌行銷，結合線上「官網」與線下「飛機」兩大流量通路，使營收多元化，造就台灣虎航獨有之「複合式空中商城」經營藍圖，創造「15+1」無限收益的機會。並透過他人不易複製的經營技術層次來強化公司的營運層面，分述如下：

A. 航空產業專業及資本投入門檻高

由於本公司為民用航空運輸業，上游主要供應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，航業別屬於特許行業，故進入本航業須特定技術門檻外，進入後則受主管機關高度監理。

本公司為國內唯一低成本航空公司，與國內其他國際傳統航空經營差異顯著，國內其他國際傳統航空公司無論機隊規模、航網佈局、客機服務及機票產品、銷售通路、人力組織架構等組合之重要經營模式已投入定型且為高成本，無法去化轉為與本公司相同之低成本經營模式。

至於國內再新創立低成本航空公司之可能性低，除航空公司經營除航務、機務、行銷通路、財務等專業與一般產業不同且受制於台灣及國際間航空器營運認證與規範外，國內經歷多家航空公司因嚴重虧損停運倒閉後，交通部民用航空局於107年3月8日修訂民用航空運輸管理規則，鑑於國際航空市場變化迅速，民用航空運輸業之經營更具挑戰性，調高業者財力、專業團隊、飛安專業能力及營運規模，經營國際航線運輸業務者，實收資本額不得低於新臺幣六十億元，資本投入門檻高。

B.高效率且低成本之委外管理

台灣虎航為華航集團之子公司，華航集團係以航空運輸產業為核心的企業，由中華航空為首，旗下涉足包括飛機維修、貨運、航勤、航機清洗、機上餐點侍應品免稅品、飯店業、旅行業等航空產業上、下游業務。集團資源豐富、協作溝通順暢，對於低成本航空公司人力組織精簡，委外操作等主要運營行為有相當之助益。

重要如經營航空公司首要之航機維修，包括每日運營機邊維修，航機務監控、航材管理與補給、航機機身大修等，委由中華航空公司下之位於桃園國際機場周圍之修護組織負責，節省維修調度及協調時間，且台灣虎航A320機型與中華航空機對其一機型相同，共同管理維修，提升航機維修安全，增加集團經營綜效，此集團互利經營型態，非單純可被立即模仿取代。

C.效率經營團隊運作制度

(A)專業經營團隊：經營團隊主要來自航空業各專業領域下經歷豐富者。

(B)扁平有效率組織架構及指揮體系：經營團隊包括董事長、總經理及以三長為首之航機務、商務、財務團隊，在每周兩次固定分別由董事長及總經理主持之交流會議提出問題或策略目的、各團隊轄下風險評估後，由董事長及總經理裁定明確作業計畫，並落實執行與追蹤以達到效率溝通及明確指揮。

(C)靈活的行銷策略：即使歷經三年COVID-19新冠肺炎期間，全面暫停國際定期航班，仍積極創造話題博得版面，打響名號，快速吸引消費者目光。創新行銷，開發各項收益，例如新創虎大位、「台虎元旦號及新年號」微旅行，發展電商平台「虎禮選」，爭取中華男籃包機、台塑越南廠包機，與樂天集團棒球隊及信用卡合作，提升曝光度，打開日本市場。更甚者跟上Web3.0的元宇宙潮流，領先推出我國航空業界首發超限量NFT。把虛實概念結合，將實際交機體驗融入虛擬的世界，掀起時下青年人的話題，提升品牌認同。此外，台灣虎航擁有許多其他航空業者未飛行之獨特航點，所以強調不同點進出之彈性行程規劃亦是行銷策略之一。

(D)機動有效營收管理：價格競爭有賴機動與積極之營收管理，藉由台灣虎航營收管理經驗值及訂位系統數據，分析市場統計潛在客源及追蹤競爭者價格，鎖定target audience 及target market，輔以票價或活動行銷，藉以提升其市占之競爭力。

(2)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發展計劃

A.主要產品之競爭優勢

本公司係為低成本航空，採取單一機種做為主力機型，藉以降低飛機維修及人員培訓成本，並簡化服務流程，降低地面作業時間，藉以增加飛機調度週轉率，讓機票價格能夠有效降低，同時仍擁有一定程度之獲利，故其經營層面、機務面、航務面、空服面等相較其他傳統航空有其競爭優勢，並藉由其優勢結合疫情後的旅遊需求、經濟發展、多元化旅遊型態、短程航線規劃、低成本控管等，來創造其具持續發展性的新政策，在後疫情時代，將會是主要復甦與成長的動能，如後疫情時代台灣虎航將融入防疫觀念，透過綿密的航點，直飛二、三線城市，使旅客能更有效率免交通中轉抵達目的地。

B.生命週期

就全球國際旅遊人數觀之，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4.1%，惟因疫情影響，109年相較108年呈現(72.1)%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7.46 億人次，較107 年成長4.1%。其次則為亞太地區108年國際旅客共有3.595億人次，成長率較107年達3.45%；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；110年隨著疫苗施打，部分國家邊境開放，全球旅遊人次逐漸復甦，110年全球旅遊人次較109年度成長達9.0%；另根據台灣觀光協會最新數據顯示，111年國際旅客人次恢復到疫情前的63%，其中歐洲和中東處於領先地位，隨著全球旅客逐步重拾信心，顯現旅遊業生命週期居於疫情谷底下滑後的成長階段。

C.持續發展性暨新產品之研究開發計畫

本公司 11 架 A320ceo 機隊 10 年租期將陸續到期退還外，因每年之平均載客率已達 86.20%，且每架航空器平均使用率達每日近 12 小時，為維持市場佔有率及保持公司之競爭力，增設新航點優化航網，增加航班強化旅客便捷彈性，拓展營業規模，自 110 年起租賃 8 架、購買 7 架，合計共 15 架並汰換現有 11 架 A320 ceo 機隊。其短、中長期目標如下：

(A)短期目標：

- a.112 年計劃新增日本-青森、秋田、新瀉、福島、高知、熊本、鹿兒島，計 7 個日本航點。並因應散客深度旅遊及不同點進出搭配的需求，強化日本二或三線航點，如：青森、秋田、島根等。此外開發潛力旅遊與島嶼航點，如：越南(芽莊、富國島)、吳哥窟、檳城等航線。
- b.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。
- c.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。

(B)中長期目標：

- a.持續優化現有航線，針對獲利的日本、韓國及澳門航線增加航班，提升航班密度與航網完整性。
 - b.將 15 架機以低成本航空營運模型打好營運績效基礎，但不以 15 架機營收為限，擴展航空品牌創造無限收益機會。創建 Tigerair「熱情、溫暖、真誠」航空品牌，提升品牌價值與聲量，藉以網路銷售機票的特性，利用台灣虎航獨一無二規劃的官網大平台工具，整合多元電商平台，透過品牌行銷，建構「複合式空中商城」創新經營模式，以獲取更大收益。
 - c.藉由與台灣樂天桃猿棒球隊及樂天信用卡在台發卡量達 3 萬張的成功績效，續與日本樂天總社洽談在日本市場的推廣，長期目標為與日本的樂天旅遊合作，藉由其在地高市占率，協助台灣虎航與日本市場串接，導購台灣虎航機票以及提供目前發卡量超過 2,600 萬張之日本樂天信用卡卡友購票優惠，透過推台灣虎航之搭乘優惠，藉此與日本民眾拉近台灣虎航之品牌距離，並可透過台灣虎航擴增之日本二、三線城市直飛航點，免除二、三線城市民眾來台需轉乘航班之轉機成本，促進日本旅客搭乘台灣虎航來台交流之意願，並同時接軌日本樂天之市場資源，提升本公司在日本在地品牌知名度及市佔率。
 - d.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。
 - e.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。
 - 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。
- 2.如係屬生技醫療業者，應增列其核心產品之臨床實驗進度資訊：不適用。
- 3.最近二年度從業員工人數部分，增列經理人、技術及研究發展人員暨其他員工之流動情形：請參閱本公開說明書「貳、一、(三)最近二年度及截至公開說明書刊印日止從業員工人數」。

(八) 有無因應景氣變動之能力

降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 112 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價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：

112年3月31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	526,778	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：

112年3月31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 (B50003)	架	1	103.11-112.08	Scoot Pte., Ltd.	490,928	45,983	註	無
A320-200 (B50007)	架	1	104.06-112.10	Scoot Pte., Ltd.	510,401	18,586	註	無
A320-200 (B50005)	架	1	104.03-114.03	Yanshui Aviation Leasing Limited	726,733	231,432	註	無
A320-200 (B50006)	架	1	104.05-114.05	JSA International US Holdings, LLC	756,786	254,690	註	無
A320-200 (B50008)	架	1	104.08-114.08	Sky High XLVII Leasing Company Limited	775,343	279,637	註	無
A320-200 (B50011)	架	1	104.12-115.01	Sky High XLVII Leasing Company Limited	808,027	321,666	註	無
A320-200 (B50015)	架	1	105.01-115.02	Sky High XLVII Leasing Company Limited	806,089	326,386	註	無
A320-200 (B50016)	架	1	105.06-115.06	Sky High LVLeasing Company Limited	841,608	364,007	註	無
A320-200 (B50017)	架	1	106.02-116.02	BOC Aviation Ltd	931,062	444,045	註	無
A320-200 (B50018)	架	1	106.12-116.12	BOC Aviation Ltd	1,039,041	544,859	註	無
A320-neo (B50021)	架	1	110.03-120.03	Sky High 117 Leasing Company Limited	980,557	776,274	註	無
A320-neo (B50022)	架	1	110.07-120.07	Sky High 117 Leasing Company Limited	970,856	800,956	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 (B50023)	架	1	111.03-121.03	Sky High 118 Leasing Company Limited	1,081,108	963,988	註	無
A320-neo (B50025)	架	1	111.07-121.07	Sky High 117 Leasing Company Limited	1,162,666	1,075,773	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 112 年 3 月 31 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 112 年 3 月 31 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	Scoot Pte., Ltd.	103/11/05 - 112/09/10	A320 航空器租賃	-
租賃契約	Yanshui Aviation Leasing Limited	104/01/22 - 114/03/25	A320 航空器租賃	-
租賃契約	JSA International U.S. Holdings, LLC	104/01/22 - 114/05/26	A320 航空器租賃	-
租賃契約	Scoot Pte., Ltd.	104/05/07 - 112/05/23	A320 航空器租賃	-
租賃契約	BOC Aviation Limited	104/12/30 - 116/02/15	A320 航空器租賃	-
租賃契約	BOC Aviation 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	-

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	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-自接機日起算10年	A320 航空器租賃	-
租賃契約	SKY HIGH 119 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	-
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	-
借款契約	兆豐銀行	109/05 - 113/05	長期借款	政府紓困借款
借款契約	兆豐銀行	109/07 - 112/07	長期借款	-
借款契約	華南商業銀行	110/07 - 112/07	長期借款	政府紓困借款
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	112/01 - 112/12	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) 109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：109年9月3日金管證發字第1090356896號

(2)本次計畫所需資金總額：新台幣2,000,000千元。

(3)資金來源：現金增資發行普通股80,000千股，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2,000,000千元。

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
			109年第四季
充實營運資金	109年第四季	2,000,000	2,000,000

3.預計可能產生效益：本次所募集資金之新台幣2,000,000千元，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，藉由本次現金增資改善財務結構及充實營運資金。

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	2,000,000	該計畫已於民國109年第四季執行完畢。
		實際	2,000,000	
	執行進度(%)	預定	100.00%	
		實際	100.00%	

單位：%

項目 \ 年度		109年第二季	109年度
財務結構	負債佔資產比率	83.81	74.03
	長期資金佔固定資產比率	660.93	812.96
償債能力	流動比率	91.81	142.28
	速動比率	90.18	138.67

本次現金增資所募集之資金係用於充實營運資金，並陸續投入營運支出所需資金。由上表可知，增資後流動比率增加為142.28%、速動比率上升至138.67%及負債比率亦從83.81%降為74.03%。本次增資後讓營運資金更加充沛並為各項營運計畫作準備，顯示本次增資計畫已達預期效益。

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) 110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：110年7月6日金管證發字第1100348437號

(2)本次計畫所需資金總額：新台幣3,000,000千元。

(3)資金來源：現金增資發行普通股120,000千股，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3,000,000千元。

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
			110年第三季
充實營運資金	110年第三季	3,000,000	3,000,000

3.預計可能產生效益：本公司本次預計募集3,000,000千元，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
充實營運資金	支用金額	預定	3,000,000	3,000,000	該計畫已於民國110年第三季執行完畢。
		實際	3,000,000	3,000,000	
	執行進度(%)	預定	100.00%	100.00%	
		實際	100.00%	100.00%	

單位：%

項目		年度	110年第二季	110年第三季
財務結構	負債佔資產比率		82.48	68.80
	長期資金佔固定資產比率		737.23	833.16
償債能力	流動比率		75.92	149.71
	速動比率		73.37	146.84

本公司本次所募集資金之新台幣3,000,000千元，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。

(三) 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：112年3月10日金管證發字第1120334178號
- (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
充實營運資金	支用金額	預定	900,000	該計畫預計於民國112年第二季執行完畢。
		實際	900,000	
	執行進度(%)	預定	100.00%	
		實際	100.00%	

單位：%

項目		年度	111年	112年五月自結數
財務結構	負債佔資產比率		93.60	84.90
	長期資金佔固定資產比率		767.67	772.66
償債能力	流動比率		57.67	73.13
	速動比率		56.27	71.48

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、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 553,800 千元

2. 本次計畫資金來源：現金增資發行普通股 13,000 千股，每股面額新臺幣 10 元，每股發行價格為新臺幣 42.6 元，預計募集總金額為新臺幣 553,800 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
			112 年第三季
充實營運資金	112 年第三季	553,800	553,800
合計		553,800	553,800

4. 預計可能產生之效益

本公司本次預計募集資金新臺幣 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。

(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 112 年 5 月 5 日董事會及 111 年 6 月 1 日股東會決議通過，作為初次上市前公開承銷之股份來源，且本公司於 112 年 5 月 5 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 13,000 千股，每股面額 10 元，每股 42.6 元溢價發行，預計總募集資金 553,800 千元。除依公司法 267 條規定，保留 15%，計 1,950 千股由員工認購，其餘 11,050 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 36 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 112 年 6 月 1 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採全數詢價圈購方式辦理，員工認購不足或放棄認購部分，經本公司 112 年 5 月 5 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預計募集資金為新臺幣 553,800 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，提升公司資金調度靈活性。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 112 年第三季募集完成，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 36 條規定，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承銷，另依「發行人募集與發行有價證券處理準則」第 8 條第 3 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劃必要性之規定。

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初次上市前公開承銷之用，預計募得資金總額新臺幣 553,800 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 112 年第三季募集完成，即按進度於 112 年第三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預計募集 553,800 千元，預計於 112 年第三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，112 年第三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)
		112 年第一季	112 年第三季(預估)
償債能力	流動比率	70.71	79.86
	速動比率	68.80	77.95
財務結構	長期資金占固定資產比率	802.15	852.19
	負債比率	90.73	87.49

註：未包含本公司 112 年 5 月份之現金增資 36,000 千股，每股發行價格新台幣 25 元，實收股款總計新台幣 900,000,000 元。

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 70.71%及 68.80%，攀升至籌資後之 79.86%及 77.95%，長期資金占固定資產比率由 802.15%上升至 852.19%，而負債比率將由籌資前之 90.73%降至籌資後之 87.49%；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

本公司本次係屬辦理「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辦理現金增資發行新股，並委託證券承銷商辦理初次上市前之公開銷售，故僅就發行新股對當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 112 年第三季募集股款完成，其目前流通在外股數為 436,000 千股，對股權之最大稀釋程度為 2.90%【預計發行 13,000 千股/(13,000 千股+目前實收資本股數 436,000 千股)】，故預估對 112 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：

請參閱本公開說明書之附件十一：承銷價格計算書。

(十)資金運用改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
			112 年第三季
充實營運資金	112 年第三季	553,800	553,800
合計		553,800	553,800

C. 申報年度及未來一年度各月份之現金收支預測表

112 年度現金收支預測表

單位：新臺幣千元

年份/月份 項目	112 年 1 月	112 年 2 月	112 年 3 月	112 年 4 月	112 年 5 月	112 年 6 月	112 年 7 月	112 年 8 月	112 年 9 月	112 年 10 月	112 年 11 月	112 年 12 月	112 年 合計
期初現金及約當現金餘額(1)	2,857,768	3,151,029	3,515,744	3,820,135	4,031,078	5,206,082	5,300,355	5,276,882	5,776,291	5,553,540	5,353,820	5,221,701	2,857,768
加:非融資性收入													
機票款流入	802,201	1,163,343	1,301,440	1,017,329	1,380,566	1,226,544	1,145,610	951,802	922,854	934,816	945,887	1,165,046	12,957,438
濕租款流入	55,953	28,938	21,987	24,136	0	56,100	25,863	28,549	28,549	0	25,981	0	296,056
其他營業收入	4,532	40,774	39,441	46,348	28,291	42,105	28,855	31,035	41,614	41,140	42,187	43,830	430,152
合計(2)	862,686	1,233,055	1,362,868	1,087,813	1,408,857	1,324,749	1,200,328	1,011,386	993,017	975,956	1,014,055	1,208,876	13,683,646
減:非融資性支出													
油料成本	143,203	180,525	173,740	175,543	185,431	192,595	200,815	202,529	201,592	202,964	201,553	200,812	2,261,302
場站成本	58,845	114,231	197,687	163,153	177,864	180,026	188,988	211,005	210,157	210,525	211,089	215,335	2,138,905
維修成本	67,506	114,882	139,809	138,222	145,184	124,098	239,880	150,497	170,973	79,087	146,991	146,762	1,663,891
人事成本	94,464	76,423	67,206	72,229	76,543	84,788	85,967	95,956	95,155	102,080	101,388	102,950	1,055,149
飛機租金成本	123,449	124,242	179,049	93,190	115,811	148,656	118,439	119,243	151,313	121,096	121,900	162,585	1,578,973
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	0	0	79,682	0	0	0	0	0	79,761	199,404	358,847
開立保函質押現金	(6,135)	1,204	0	0	0	6,622	0	(102,375)	0	0	(101,812)	0	(202,496)
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)	59,192	53,607	71,620	60,840	70,717	66,392	86,528	86,182	84,929	83,785	84,035	83,600	891,427
合計(3)	540,524	665,114	829,111	703,177	851,232	803,177	920,617	763,037	914,119	799,537	844,905	1,111,448	9,745,998
要求最低現金餘額(4)	800,000	800,000	800,000	800,000	800,000	800,000	800,000	800,000	800,000	800,000	800,000	800,000	800,000
所需資金總額(5)=(3)+(4)	1,340,524	1,465,114	1,629,111	1,503,177	1,651,232	1,603,177	1,720,617	1,563,037	1,714,119	1,599,537	1,644,905	1,911,448	10,545,998
融資前可供之用現金餘額(短絀) (6)=(1)+(2)-(5)	2,379,930	2,918,970	3,249,501	3,404,771	3,788,703	4,927,654	4,780,066	4,725,231	5,055,189	4,929,959	4,722,970	4,519,129	5,995,416
融資淨額													
現金增資	0	0	0	79,819	820,181	0	0	553,800	0	0	0	0	1,453,800
借款增加	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
借款還本付息	(28,901)	(203,226)	(229,366)	(253,512)	(202,802)	(427,299)	(303,184)	(302,740)	(301,649)	(376,139)	(301,269)	(200,296)	(3,130,383)
合計(7)	(28,901)	(203,226)	(229,366)	(173,693)	617,379	(427,299)	(303,184)	251,060	(301,649)	(376,139)	(301,269)	(200,296)	(1,676,583)
期末現金餘額(8)=(1)+(2)-(3)+(7)	3,151,029	3,515,744	3,820,135	4,031,078	5,206,082	5,300,355	5,276,882	5,776,291	5,553,540	5,353,820	5,221,701	5,118,833	5,118,833

113 年度現金收支預測表

單位：新臺幣千元

年份/月份 項目	113 年 1 月	113 年 2 月	113 年 3 月	113 年 4 月	113 年 5 月	113 年 6 月	113 年 7 月	113 年 8 月	113 年 9 月	113 年 10 月	113 年 11 月	113 年 12 月	113 年 合計
期初現金及約當現金餘額(1)	5,118,833	5,597,966	5,973,599	6,141,610	6,206,333	6,271,236	6,194,906	6,558,824	6,674,864	6,826,694	6,760,837	6,763,975	5,118,833
加:非融資性收入													
機票款流入	1,354,173	1,199,447	1,200,675	1,086,098	1,110,780	1,345,033	1,329,761	1,056,481	1,177,092	1,004,009	1,032,671	1,005,070	13,901,290
濕租款流入	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
其他營業收入	44,578	54,325	52,203	54,325	53,618	54,825	53,618	54,325	54,325	53,618	54,325	54,118	638,203
合計(2)	1,398,751	1,253,772	1,252,878	1,140,423	1,164,398	1,399,858	1,383,379	1,110,806	1,231,417	1,057,627	1,086,996	1,059,188	14,539,493
減:非融資性支出													
油料成本	203,328	201,174	203,185	202,260	200,739	200,318	201,504	200,038	200,300	200,945	200,201	203,395	2,417,387
場站成本	216,120	216,306	268,821	267,421	266,779	276,583	287,637	286,359	286,637	287,059	286,587	288,001	3,234,310
維修成本	150,469	134,638	166,809	174,067	185,766	176,032	179,603	181,260	174,207	185,730	178,243	189,106	2,075,930
人事成本	109,326	109,326	109,326	109,326	109,326	109,326	109,326	109,326	109,326	109,326	109,326	109,326	1,311,912
飛機租金成本	132,368	133,172	162,585	132,368	133,172	162,585	132,368	133,172	162,585	132,368	144,444	185,130	1,746,317
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	91,134	81,739	119,642	467,752	0	0	39,881	122,609	79,762	279,644	1,282,163
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	0	0	0	0	0
其他支出(包含保險、廣告等支出)	83,306	83,010	83,007	83,897	83,598	83,592	84,479	84,177	82,581	85,053	84,901	90,554	1,012,155
合計(3)	894,917	877,626	1,084,867	1,051,078	1,099,022	1,476,188	994,917	994,332	1,055,517	1,123,090	1,083,464	1,345,156	13,080,174
要求最低現金餘額(4)	800,000	800,000	800,000	800,000	800,000	800,000	800,000	800,000	800,000	800,000	800,000	800,000	800,000
所需資金總額(5)=(3)+(4)	1,694,917	1,677,626	1,884,867	1,851,078	1,899,022	2,276,188	1,794,917	1,794,332	1,855,517	1,923,090	1,883,464	2,145,156	13,880,174
融資前可供之用現金餘額(短絀) (6)=(1)+(2)-(5)	4,822,667	5,174,112	5,341,610	5,430,955	5,471,709	5,394,906	5,783,368	5,875,298	6,050,764	5,961,231	5,964,369	5,678,007	5,778,152
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	(24,701)	(513)	0	(24,622)	(473)	0	(24,544)	(434)	(24,070)	(394)	(394)	(24,031)	(124,176)
合計(7)	(24,701)	(513)	0	(24,622)	(473)	0	(24,544)	(434)	(24,070)	(394)	(394)	(24,031)	(124,176)
期末現金餘額(8)=(1)+(2)-(3)+(7)	5,597,966	5,973,599	6,141,610	6,206,333	6,271,236	6,194,906	6,558,824	6,674,864	6,826,694	6,760,837	6,763,975	6,453,976	6,453,976

- (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；本公司客戶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112年度及113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，惟油料公司內部收款政策轉趨嚴謹，致本公司支付購油款之期間縮短，本公司與主要供應商之付款條件為次月付款，112年度及113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畫，依據112年1~5月之實際情形，並預估112年6月~113年度之資本支出計畫編制而成，預估112年度及113年度資本支出計畫分別為358,847千元及1,282,162千元，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	111 年度	112 年第一季
財務槓桿度(倍)	-(註)	1.14
負債比率(%)	93.60	90.73

註：由於財務槓桿度計算公式為【營業利益/(營業利益-利息費用)】，而營業利益為負數，故不予計算。

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，若營業利益為負數或營業利益小於利息費用，財務槓桿度雖會小於1，但財務風險其實更大，因此111年度之營業淨利為負數，財務槓桿度不具意義，而不予計算。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112年第一季之90.73%下降至87.49%，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 112 年 6 月~113 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 1,561,328 千元，已達本次募資金額 553,800 千元之 60%，112 年-113 年重大資本支出，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： 新台幣千元

項目	金額	說明
A320neo航空器	1,292,610	A320neo航空器之預付款
A320neo備份發動機	268,718	A320neo備份發動機之預付款及尾款
合計	1,561,328	

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 112~113 年度引進 4 架租賃機、114~116 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，考量該公司於疫情前，每年之平均載客率已達 86.20%，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 112~113 年度引進 4 架租賃機、114~116 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 年到 113 年每年增加 2 架，共計 8 架為租賃機；114 年到 116 年共計增加 7 架自有機)並陸續汰換舊有 11 架 A320 ceo 機隊，至 116 年本公司機隊計有 15 架，使機隊平均機齡從 5.6 年降至 3.5 年，以強化機隊運能。

依據 111 年 12 月初國際航空運輸協會(IATA)未來航空市場報告，112 年全球客運需求將達 108 年(疫情前)的 84%，而亞太區的客運需求將增加 59.8%，並達到 108 年的 70.8%，又中國亦已宣布於 112 年 1 月 8 日解除旅遊限令，亞太地區中短程航線將受惠各國開放邊境及解除防疫限制，旅遊需求大增，本公司營運之短程-亞洲航線可較早復甦；另外 Airbus 則估計區域旅遊將會在 112 年至 114 年間恢復至 108 年水平。

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。

考量航機酬載及航線特性，假設 114 年度引進後，預估每年客運收入成長率以 1% 計算，114 年度有效架次約 0.75 架客機，產生客運收入估計約 626,590 千元，115 年度至 117 年度有效架次分別約 4.24 架、6.25 架及 7 架(118 年度到 123 年度同 117 年度)，至 123 年達 7 架自有機規模時，客運收入約為 6,396,056 千元。

其獲利能力已反應 neo 機具備之節油效益及因航機較佳性能降低之維修成本，114 年度採平均營業淨利率 12% 估算營業淨利約 75,191 千元，隨後每年依 neo 機有效架次及每年 1.0% 客運收入成長率，預估該 7 架 A320neo 機回收年限約 10 年，並可於 123 年度全數回收資金。

單位：新臺幣千元

年度	營業收入 (註 1)	營業淨利(A) (註 2)	折舊費用(B) (註 3)	現金流量 (C)=(A)+(B)	累計現金流入
114	626,590	75,191	102,726	177,917	177,917
115	3,726,815	447,218	604,942	1,052,160	1,230,077
116	5,326,533	639,184	856,050	1,495,234	2,725,311
117	6,025,374	723,045	958,776	1,681,821	4,407,132
118	6,085,628	730,275	958,776	1,689,051	6,096,183
119	6,146,484	737,578	958,776	1,696,354	7,792,537
120	6,207,949	744,954	958,776	1,703,730	9,496,267
121	6,270,029	752,403	958,776	1,711,179	11,207,446
122	6,332,729	759,927	958,776	1,718,703	12,926,150
123	6,396,056	767,527	958,776	1,726,303	14,652,453

註 1：由於 109 年至 111 年受疫情影響，故以疫情前 108 年每架機所創造之營業客運收入情況估計，各年客運收入隨有效架次增加並以每年 1% 成長率推估。

註 2：營業淨利率估計為 12%。

註 3：折舊費用依公司折舊政策約 16 年攤提。

B. A320neo 備份發動機

本公司預計 112 年 6 月~113 年 12 月採購 A320neo 備用發動機資本支出金額共 268,718 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，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 112 年 6 月~113 年 12 月採購 A320neo 備用發動機資本支出金額共 268,718 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：新台幣千元

項 目	年 度	最 近 五 年 度 財 務 資 料					當年度截至 112年3月 31日財務 資料
		107年	108年	109年	110年	111年	
流動資產		3,980,999	4,723,902	3,499,567	3,484,113	3,260,824	4,280,257
不動產、廠房及設備		1,442,909	1,275,393	1,135,966	1,340,163	1,148,026	1,106,692
無形資產		28,222	28,659	29,682	195,409	170,796	165,237
使用權資產		-	6,577,510	5,438,118	6,122,602	6,866,224	6,472,319
其他資產(註1)		454,655	731,629	1,591,279	2,295,354	3,020,970	2,906,169
資產總額		5,906,785	13,337,093	11,694,612	13,437,641	14,466,840	14,930,674
流 動 負 債	分配前	3,163,893	4,523,701	2,459,658	2,968,303	5,653,822	6,053,334
	分配後	3,163,893	4,923,701	2,459,658	2,968,303	5,653,822	6,053,334
非流動負債		736,313	6,011,048	6,197,825	6,699,426	7,887,449	7,493,510
負 債 總 額	分配前	3,900,206	10,534,749	8,657,483	9,667,729	13,541,271	13,546,844
	分配後	3,900,206	10,934,749	8,657,483	9,667,729	13,541,271	13,546,844
歸屬於母公司業主之權益		2,006,579	2,802,344	3,037,129	3,769,912	925,569	1,383,830
股 本		2,000,000	2,000,000	2,800,000	4,000,000	4,000,000	4,000,000
資本公積		—	—	1,200,224	2,040,605	9	29,290
保 留 盈 餘	分配前	2,394	809,106	(960,286)	(2,270,334)	(3,074,281)	(2,645,651)
	分配後	2,394	409,106	(960,286)	(2,270,334)	(3,074,281)	(2,645,651)
其他權益		4,185	(6,762)	(2,809)	(359)	(159)	191
庫藏股票		—	—	—	—	—	—
非控制權益		—	—	—	—	—	—
權 益 總 額	分配前	2,006,579	2,802,344	3,037,129	3,769,912	925,569	1,383,830
	分配後	2,006,579	2,402,344	3,037,129	3,769,912	925,569	1,383,830

資料來源：經會計師查核簽證或核閱之財務報告。

註1：包含遞延所得稅資產、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 112 年 3 月 31 日財務資料
	107 年	108 年	109 年	110 年	111 年	
營業收入	8,775,354	9,513,321	1,880,636	244,225	1,314,827	2,586,224
營業毛利(損)	1,383,923	1,724,974	(1,470,750)	(2,450,438)	(2,378,192)	772,377
營業損益	846,617	1,087,316	(1,808,558)	(2,779,298)	(2,806,435)	552,125
營業外收入及支出	147,858	(75,100)	56,975	(41,955)	(770,076)	(15,603)
稅前淨利(損)	994,475	1,012,216	(1,751,583)	(2,821,253)	(3,576,511)	536,522
繼續營業單位本期淨利(損)	981,713	808,718	(1,371,056)	(2,269,379)	(2,849,792)	428,630
停業單位損失	—	—	—	—	—	—
本期淨利(損)	981,713	808,718	(1,371,056)	(2,269,379)	(2,849,792)	428,630
本期其他綜合損益(稅後淨額)	8,049	(12,953)	5,617	1,495	5,440	350
本期綜合損益總額	989,762	795,765	(1,365,439)	(2,267,884)	(2,844,352)	428,980
淨利(損)歸屬於母公司業主	981,713	808,718	(1,371,056)	(2,269,379)	(2,849,792)	428,630
淨利歸屬於非控制權益	—	—	—	—	—	—
綜合損益總額歸屬於母公司業主	989,762	795,765	(1,365,439)	(2,267,884)	(2,844,352)	428,980
綜合損益總額歸屬於非控制權益	—	—	—	—	—	—
每股盈餘	4.91	4.04	(6.45)	(7.19)	(7.12)	1.07

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
107 年度	安侯建業聯合會計師事務所	于紀隆、林恒昇	無保留意見
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 第一季	安侯建業聯合會計師事務所	林恒昇、于紀隆	無保留意見

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	當事人	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)

年 度		最 近 五 年 度 財 務 分 析					當年度截至 112 年 3 月 31 日財務資料
		107 年	108 年	109 年	110 年	111 年	
財務 結構 %	負債占資產比率	66.03	78.99	74.03	71.95	93.60	90.73
	長期資金占不動產、廠房及設備比率	190.09	691.03	812.96	781.20	767.67	802.15
償債 能力 %	流動比率	125.83	104.43	142.28	117.38	57.67	70.71
	速動比率	115.86	103.27	138.67	115.52	56.27	68.80
	利息保障倍數	77.99	5.06	(6.97)	(12.88)	(13.89)	8.84
經營 能力	應收款項週轉率 (次)	59.76	64.02	23.36	33.96	19.75	81.49
	平均收現日數	7	6	16	11	19	4.48
	存貨週轉率 (次)	不適用	不適用	2.66	3.88	3.29	0.89
	應付款項週轉率 (次)	13.98	14.23	9.77	19.40	14.36	15.86
	平均銷貨日數	不適用	不適用	138	95	111	410

分析項目	年 度	最 近 五 年 度 財 務 分 析					當年度截至 112 年 3 月 31 日財務資料
		107 年	108 年	109 年	110 年	111 年	
	不動產、廠房及設備週轉率 (次)	6.38	7.00	1.56	0.20	1.06	9.18
	總資產週轉率(次)	1.63	0.99	0.15	0.02	0.09	0.70
獲利能力	資產報酬率(%)	18.40	10.48	(9.55)	(16.77)	(19.05)	13.15
	權益報酬率(%)	64.94	33.63	(46.96)	(66.68)	(121.38)	148.48
	稅前純益佔實收資本比率 (%)	49.72	50.61	(62.56)	(70.53)	(89.41)	53.65
	純益率(%)	11.19	8.50	(72.90)	(929.22)	(216.74)	16.57
	每股盈餘(元)	4.91	4.04	(6.45)	(7.19)	(7.12)	1.07
現金 流量	現金流量比率(%)	36.78	61.11	註 2	註 2	11.68	30.37
	現金流量允當比率(%)	150.66	562.29	118.11	41.37	註 2	註 2
	現金再投資比率(%)	36.26	96.31	註 2	註 2	50.39	95.16
槓桿 度	營運槓桿度	3.94	3.49	(0.25)	0.16	0.81	2.51
	財務槓桿度	1.02	1.30	0.89	0.93	0.92	1.14

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) 負債占資產比率：主係民國 111 年度新增兩架 A320 neo 租賃機致租賃負債提高，又配合行政院及流疫情指揮中心於民國 111 年 9 月 22 日宣布邊境分階段解封，0+7 政策預計 10 月 13 日上路，將開放外國人「一般性社會訪問」，同時取消禁團令(中港澳除外)，本公司隨即於民國 111 年 9 月 22 日開放賣票，購票踴躍，致使合約負債增加，故負債占資產比率增加。
- (二) 流動比率及速動比率：因租賃新客機致租賃負債-流動增加及一年內到期之長期借款增加，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，購票踴躍致使合約負債增加，導致流動負債增加致比率減少。
- (三) 應收款項週轉率：主係民國 111 年度第四季起受邊境居隔管制 0+7 政策開始販售搭乘期間於民國 111 年 10 月 1 日至 112 年 3 月 25 日之航班，使平均應收帳款增加大於營業收入增加幅度，致應收帳款週轉率減少。
- (四) 應付帳款週轉率：主係民國 111 年度第四季起受邊境居隔管制 0+7 政策開始全航線增班，使平均應付帳款增加小於營業成本增加幅度，致應付帳款週轉率增加。
- (五) 不動產、廠房及設備週轉率及總資產週轉率：主係民國 111 年度第四季起受邊境居隔管制 0+7 政策後開始全航線增班，使民國 111 年營業收入增加，致不動產、廠房及設備週轉率及總資產週轉率增加。
- (六) 權益報酬率及稅前純益佔實收資本比率：主係 110~111 年度皆為稅後淨損，除因受疫情影響而產生之營業虧損外，本公司租賃新客機 A320neo，於 111 年 3 月及 7 月交機，亦致營業成本提高，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，故外幣兌換損失增加導致稅前虧損增加。
- (七) 純損率：除因受疫情影響而產生之營業虧損外，本公司租賃新客機 A320neo，於 111 年 3 月及 7 月交機，亦致營業成本提高，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，故外幣兌換損失增加導致稅前虧損增加，惟 111 年 10 月邊境開放，本公司復飛部分航點，營收亦同增加，致純損率下降。
- (八) 現金流量比率及現金再投資比率：主係民國 111 年度第四季起受邊境居隔管制 0+7 政策

分析項目	年 度	最 近 五 年 度 財 務 分 析					當年度截至 112 年 3 月 31 日財務資料
		107 年	108 年	109 年	110 年	111 年	
開始販售搭乘期間於民國 111 年 10 月 1 日至民國 112 年 3 月 25 日之航班，使營業活動淨現金流入增加，致現金流量比率及現金再投資比率增加。							
(九) 營運槓桿度：主係民國 111 年度第四季起受邊境居隔管制 0+7 政策開始增加國際線航班，因此較民國 110 年度營業收入大幅上升，大於民國 111 年度較民國 110 年度營業淨損加增加數，致營運槓桿度增加。							

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	110 年度		111 年度		增減變動		說 明
	金額	%	金額	%	金額	%	
現金及約當現金	3,333,084	25	2,857,768	20	(475,316)	(14)	主係 111 年度受疫情影響持續虧損，仍需支付日常營運相關費用，而使現金水位下降所致。
不動產、廠房及設備	1,340,163	10	1,148,026	8	(192,137)	(14)	主係備用發動機折舊所致。
使用權資產	6,122,602	46	6,866,224	47	743,622	12	主係 111 年交付 2 架 A320neo 租賃機，依 IFRS16 認列使用權資產及租賃負債所致。
無形資產	195,409	1	170,796	1	(24,613)	(13)	主係 110 年購入商標權，而致無形資產增加，111 年係因依年限攤銷所致。
遞延所得稅資產-非流動	1,010,793	8	1,671,422	12	660,629	65	主係 111 年認列虧損扣抵等遞延所得稅利益而增加所得稅資產。
合約負債-流動	28,002	-	1,567,632	11	1,539,630	5498	主係 111 年第四季起受邊境隔離管制放寬影響，國際線航班增加，使客運售票之預收款項合約負債大幅上升所致。
應付帳款	113,774	1	335,614	2	221,840	195	主係 111 年第四季起受邊境隔離管制放寬影響，國際線航班增加，應付供應商款項隨之上升。
租賃負債-流動	1,201,261	9	1,498,200	10	296,939	25	主係 111 年交付 2 架 A320neo 租賃機，依 IFRS16 認列使用權資產及租賃負債所致。
一年內到期長期借款	318,182	2	818,182	6	500,000	157	主係疫情紓困貸款部位於 111 年底動用所致。
其他流動負債	63,678	-	346,135	2	282,457	444	主係 111 年第四季起受邊境隔離管制放寬影響，國際線航班增加，因此代收各場站款項及暫收款上升所致。
租賃負債-非流動	4,569,813	35	5,812,667	40	1,242,854	27	主係 111 年交付 2 架 A320neo 租賃機，依 IFRS16 認列使用權資產及租賃負債所致。
資本公積	2,040,605	15	9	-	(2,040,596)	(100)	主係 111 年 6 月份股東會通過資本公積彌補虧損所致。

保留盈餘	(2,270,334)	(17)	(3,074,281)	(21)	(803,947)	(35)	主係 111 年度受疫情影響持續虧損所致。
營業收入	244,225	100	1,314,827	100	1,070,602	438	主係民國 111 年度第四季起受邊境居隔管制 0+7 政策，開始增加國際線航班，營業收入隨國際往來航班恢復增加，因此較民國 110 年度營業收入大幅上升所致。
營業成本	2,694,663	1,103	3,693,019	281	998,356	37	主係民國 111 年度第四季起受邊境居隔管制 0+7 政策，開始增加國際線航班，隨國際航班增加，油料、維修保養等相關飛航成本亦隨之上升。
稅前淨利	(2,821,253)	(1,155)	(3,576,511)	(272)	(755,258)	(27)	主係 111 年度前三季持續受邊境管制影響，造成營業損失外，又以美元計價之應付帳款及租賃負債等，受到美元匯率持續走升造成外幣兌換損失，使業外支出增加所致。
所得稅費用	(551,874)	(226)	(726,719)	(55)	(174,845)	(32)	主係因 111 年度虧損增加所致。
本年度淨利(損)	(2,269,379)	(929)	(2,849,792)	(217)	(580,413)	(26)	主係 111 年度前三季持續受邊境管制影響，造成營業損失外，又以美元計價之應付帳款及租賃負債等，受到美元匯率持續走升造成外幣兌換損失，使業外支出增加所致。
本年度綜合損益總額	(2,267,884)	(928)	(2,844,352)	(217)	(576,468)	(25)	

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 年度第一季經會計師核閱之財務報告：請參閱附件二。

(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	110 年度	111 年度	差 異	
				金 額	%
流動資產		3,484,113	3,260,824	(223,289)	(6.41)
不動產、廠房及設備		1,340,163	1,148,026	(192,137)	(14.34)
無形資產		195,409	170,796	(24,613)	(12.6)
使用權資產		6,122,602	6,866,224	743,622	12.15
其他資產		2,295,354	3,020,970	725,616	31.61
資產總額		13,437,641	14,466,840	1,029,199	7.66
流動負債		2,968,303	5,653,822	2,685,519	90.74
非流動負債		6,699,426	7,887,449	1,188,023	17.73
負債總額		9,667,729	13,541,271	3,873,542	40.07
股本		4,000,000	4,000,000	0	0
資本公積		2,040,605	9	(2,040,596)	(100.00)
保留盈餘		(2,270,334)	(3,074,281)	(803,947)	(35.41)
其他權益		(359)	(159)	200	55.71
非控制權益		—	—	—	—
權益總額		3,769,912	925,569	(2,844,343)	(75.45)
重大變動項目說明(前後期變動比例達百分之二十以上，且變動金額達新台幣一仟萬元者)：					
1. 其他資產增加：主係因 111 年度受疫情影響持續虧損，使遞延所得稅資產增加所致。					
2. 流動負債、負債總額增加：民國 111 年度新增兩架 A320 neo 租賃機，致租賃負債及負債總額增加。又配合行政院及流疫情指揮中心於民國 111 年 9 月 22 日宣布邊境分階段解封，0+7 政策預計 10 月 13 日上路，將開放外國人「一般性社會訪問」，同時取消禁團令(中港澳除外)，本公司隨即於民國 111 年 9 月 22 日開放賣票，購票踴躍，致使合約負債增加。本公司於民國 112 年第一季至第二季將透過營運復甦及現金增資改善財務結構。					
3. 資本公積、權益總額減少：主係民國 111 年股東會通過資本公積彌補虧損所致。					
4. 保留盈餘減少：主係民國 111 年度受疫情影響持續虧損所致。					

(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	110 年度	111 年度	增減金額	變動比例(%)
營業收入淨額	244,225	1,314,827	1,070,602	438.37
營業毛利(損)	(2,450,438)	2,378,192)	72,246	(2.95)
營業損益	(2,779,298)	(2,806,435)	(27,137)	(0.98)
營業外收入及支出	(41,955)	(770,076)	(728,121)	(1,735.48)
稅前淨利(損)	(2,821,253)	(3,576,511)	(755,258)	(26.77)
繼續營業單位本期淨利	(2,269,379)	(2,849,792)	(580,413)	(25.58)
停業單位損失	—	—	—	—
本期淨利(損)	(2,269,379)	(2,849,792)	(580,413)	(25.58)
本期其他綜合損益（稅後淨額）	1,495	5,440	3,945	263.88
本期綜合損益總額	(2,267,884)	(2,844,352)	(576,468)	(25.42)
淨利歸屬於母公司業主	(2,269,379)	(2,849,792)	(580,413)	(25.58)
淨利歸屬於非控制權益	—	—	—	—
綜合損益總額歸屬於母公司業主	(2,267,884)	(2,844,352)	(576,468)	(25.42)
綜合損益總額歸屬於非控制權益	—	—	—	—
重大變動項目說明(前後期變動比例達百分之二十以上，且變動金額達新台幣一仟萬元者)：				
1. 營業收入增加：主係民國 111 年度第四季起受邊境居隔管制 0+7 政策，開始增加國際線航班，營業收入隨國際往來航班恢復增加，因此較民國 110 年度營業收入大幅上升所致。				
2. 營業外收入及支出減少：主係受民國 111 年新增 2 架 A320neo 租賃機，認列使租賃負債增加，該部位因匯率影響致兌換利益減少及租賃負債利息費用、銀行借款利息支出增加所致。				
3. 稅前淨損、本期淨損、本期綜合損益總額、淨利歸屬於母公司業主及綜合損益總額歸屬於母公司業主增加：主係民國 111 年度受嚴重特殊傳染性肺炎疫情影響，民國 111 年前三季持續縮減客貨航班致營業淨利虧損，又受匯率損失影響業外收支淨額所致。				

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：

- (1) 預期銷售數量與其依據：本公司依據產業環境及市場外來供需狀況，並考量目前邊境已無強制居家隔離管制做為評估依據，預期民國 112 年度營業收入將持續上升。
- (2) 對公司未來財務業務之可能影響及因應計畫：本公司將致力於產能及財務資金有效運用，以因應業務成長之需。相關產業之現況與發展請參閱本公開說明書「貳、一(二)市場及產銷概況」內容說明。

(三)現金流量

1.最近年度(111 年度)現金流量變動之分析說明

單位：新台幣千元

項目 \ 年度	110 年度	111 年度	增(減)金額
營業活動流入(流出)	(1,404,623)	660,366	2,064,989
投資活動流入(流出)	(508,775)	(95,200)	413,575
融資活動流入(流出)	1,892,802	(1,125,827)	(3,018,629)
匯率變動影響數	148,068	85,345	(62,723)
淨現金流入(流出)數	127,472	(475,316)	(602,788)
現金流量變動情形分析：			
1.營業活動淨現金流入增加：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逐步恢復致預收機票款增加所致，故來自營業活動淨現金流入增加。			
2.投資活動淨現金流出減少：民國 110 年度配合新型 A320neo 航空器引進所支付備用發動機款項所致，民國 111 年度無此情事，故來自投資活動淨現金流出減少。			
3.融資活動淨現金流入減少：民國 110 年度續受嚴重特殊傳染性肺炎疫情影響，本公司為改善財務結構辦理現金增資所致，民國 111 年度無增資計畫，惟仍須支付航空器租賃本金，故來自融資活動淨現金由流入轉變為流出。			
綜上所述，民國 111 年度淨現金流入較民國 110 年度減少。			

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(112 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
2,857,768	3,937,648	(1,676,583)	5,118,833	—	—
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的逐步恢復致預收機票款增加，故全年營業活動為淨現金流入。					
(2)投資活動：配合修護計劃作業，向租機公司請領回維修準備金款項及支付空巴購機預付款項。					
(3)融資活動：為改善財務結構及新股掛牌上市，擬辦理現金增資及清償原受嚴重特殊傳染性肺炎疫情影響之政府紓困貸款所致。					
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(111 年度)重大資本支出對財務業務之影響：最近年度無影響財務業務之重大資本支出。

(五)最近年度(111 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
109	無	—
110	無	—
111	無	—

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：附件三。

(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：附件四。

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：附件五

四、律師法律意見書：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：不適用。

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：附件八、附件九。

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：請參閱附件三及附件四。

十四、發行公司之公司治理運作情形。

初次申請有價證券在創新板上市公司之公司治理相關資訊揭露情形：

項目	是否已執行	簡述執行情形	未執行之原因	改善計畫或因應措施	備註
一、公司治理架構及規則					
(一) 公司是否建置公司治理制度並涵蓋主要治理原則	是	本公司已依據「上市上櫃公司治理實務守則」訂定「台灣虎航股份有限公司治理守則」並經董事會決議通過。	—	—	—
(二) 公司是否建立完備之內部控制制度並有效執行	是	本公司考量本身之營運活動，依據「公開發行公司建立內部控制制度處理準則」之規定，設計並確實執行內部控制制度，且隨時檢討改進，稽核單位並依照年度稽核計畫執行內部稽核工作，以確保內控制度之設計及執行持續有效。	—	—	—
二、公司股權結構及股東權益					
(一) 公司是否訂有股東會議事規則	是	本公司已訂定「股東會議事規則」並經股東會決議通過，其內容與「股東會議事規則參考範例」無重大差異。	—	—	—
(二) 公司是否設有專責人員處理股東建議或糾紛等問題	是	本公司已於公開資訊觀測站揭露發言人、代理發言人及股務單位聯繫窗口及聯繫方式，以處理股東建議、疑義或糾紛等事宜。	—	—	—

項目	是否 已執行	簡述執行情形	未執行 之原因	改善計畫或 因應措施	備 註
(三) 公司是否隨時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	是	本公司已掌握董事、經理人及持股10%以上大股東之持股情形，每月並依規定申報其股權異動資訊。	—	—	—
(四) 公司是否揭露主要股東有關質押、增加或減少公司股份等重要事項	是	本公司已依相關法令規定，申報董事、經理人及大股東之持股、轉讓及質押情形。	—	—	—
(五) 公司與關係企業是否建立適當風險控管機制及防火牆	是	本公司已訂定「特定公司、集團企業及關係人交易作業辦法」之內部控制制度，並依規定程序執行。	—	—	—
三、董事會結構及獨立性					
(一) 公司是否設置二席以上獨立董事	是	本公司設有十三席董事，其中有三席為獨立董事。	—	—	—
(二) 公司董事會是否設審計委員會	是	本公司設有審計委員會，由三位獨立董事組成。	—	—	—
(三) 公司董事長、總經理是否由不同人擔任，或是否無配偶或一等親之關係	是	本公司之董事長與總經理由不同人擔任，且彼此間非為配偶或一等親之關係。	—	—	—
(四) 董事對於有利害關係議案之迴避是否確實執行	是	本公司董事會議事規範中載明董事對於會議事項，與其自身或其代表之法人有利害關係之重要內容，如有害於公司利益之虞時，不得加入討論及表決，並不得代理其他董事行使其表決權，董事對於董事會議案有利害關係者，已確實執行利益迴避。	—	—	—
四、董事會及經理人之職責					
(一) 公司是否訂有董事會議事規則	是	本公司已訂定「董事會議事規範」並落實相關規範。	—	—	—
(二) 公司是否訂定各專門委員會行使職權規章	是	本公司已設置薪資報酬委員會及審計委員會，並分別訂定「薪資報酬委員會組織規程」、「審計委員會組織規程」以資遵循。	—	—	—

項目	是否 已執行	簡述執行情形	未執行 之原因	改善計畫或 因應措施	備 註
(三) 公司董事會是否定期評估簽證會計師之獨立性	是	本公司現已由審計委員會及董事會每年一次評估簽證會計師獨立性，且於審計委員會及董事會審議並通過簽證會計師之獨立性。	—	—	—
(四) 公司是否有為董事購買責任保險	是	本公司已為董事購買責任險，以降低及分散董事因錯誤或疏失而造成公司股東重大損害之風險。	—	—	—
(五) 公司是否訂有董事進修制度	是	本公司係依據「上市上櫃公司董事、監察人進修推行要點」辦理董事進修事宜。	—	—	—
(六) 公司是否訂定風險管理政策及風險衡量標準並落實執行	是	本公司為執行風險控管，已訂定「取得或處分資產處理程序」，對公司財務及業務面所面臨之風險明訂適當風險限額及監控機制，內部稽核亦持續對政策之遵循進行覆核，以確認相關作業已依規定辦理。	—	—	—
五、監察人之組成、職責及獨立性					
(一) 公司是否設置一席以上獨立監察人	不適用	不適用。	—	—	—
(二) 監察人與公司之員工、股東及利害關係人是否建立溝通管道	不適用	不適用。	—	—	—
(三) 公司是否成立監察人會或訂定議事規則	不適用	不適用。	—	—	—
(四) 公司是否有為監察人購買責任保險	不適用	不適用。	—	—	—
(五) 公司是否訂有監察人進修制度	不適用	不適用。	—	—	—
六、利害關係人之權利及關係					
(一) 公司是否建立與利害關係人之溝通管道	是	本公司已於官網建立利害關係人專區，設有聯絡人及電子郵件之溝通管道，以妥善處理對於利害關係人所關切之重要企業社會責任等議題。	—	—	—

項目	是否 已執行	簡述執行情形	未執行 之原因	改善計畫或 因應措施	備 註
(二) 公司是否重視公司之社會責任	是	本公司已訂定「企業社會責任守則」並落實相關規範，以實踐社會責任，提升永續競爭力。	—	—	—
(三) 公司是否訂定保護消費者或客戶之政策並定期考核其執行情形	是	本公司已訂定「爭議案件作業辦法」，並設有顧客關係部與旅客進行溝通協調，以妥善處理旅客意見。	—	—	—
七、資訊公開					
(一) 公司是否指定專人負責公司資訊蒐集及揭露工作	是	本公司依循主管機關有關資訊公開之規定，由專人負責揭露資訊公布於公司網站及公開資訊觀測站。	—	—	—
(二) 公司是否建立發言人制度	是	本公司設有發言人制度處理投資人相關事宜。	—	—	—
(三) 公司是否架設網站，揭露財務業務及公司治理資訊	是	本公司已架設公司網站(https://www.tigerairtw.com)，定期揭露公司財務業務及公司治理相關資訊並指派專人維護更新。	—	—	—
八、其他應揭露事項：無。					

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：附件十。

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：附件十一。

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：附件十二。

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：附件十六。

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 111 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 12 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	12	-	100%	
董 事	中華航空(股)公司 代表人：陳奕傑	9	3	80%	
董 事	中華航空(股)公司 代表人：張程皓	12	-	100%	
董 事	中華航空(股)公司 代表人：彭寶珠	9	-	100%	111年06月24日新任
董 事	中華航空(股)公司	9	-	100%	111年06月24日新任

	代表人：彭榮敏				
董 事	中華航空(股)公司 代表人：王正明	10	1	90%	112年05月31日解任
董 事	中華航空(股)公司 代表人：王薇	3	-	100%	110年03月25日新任； 111年06月24日解任
董 事	中華航空(股)公司 代表人：李榮輝	3	-	100%	110年07月01日新任； 111年06月24日解任
董 事	饒世湛	12	-	100%	
董 事	顏信輝	12	-	100%	
董 事	盧衍良	9		100%	111年06月24日新任
董 事	范宏書	12	-	100%	111年06月24日解任獨立董事；同日就任董事
董 事	蕭博仁	3	-	100%	111年06月24日解任
董 事	許楊哲	1	-	33.3%	111年06月24日解任
公益性 獨立董事	陳以亨	12	-	100%	
獨立董事	曹勝雄	9	-	100%	111年06月24日新任
獨立董事	楊朝榮	12	-	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：

開會日期	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
111年01月21日第3屆 董事會第18次會議	1. 金融機構提供授信及金融商品交易額度案。 2. 員工 111 年度調薪暨 110 年激勵金發放案。 3. 董事長、總經理及經理人 111 年度調薪暨 110 年激勵金發放案。	所有獨立董事 同意通過
111年03月11日第3屆 董事會第19次會議	1. 民國 110 年度營業報告書。 2. 民國 110 年度財務報表案。 3. 民國 110 年度虧損撥補案。 4. 提報民國 110 年度內部控制制度聲明書。 5. 委任安侯建業聯合會計師事務所辦理民國 111 年財稅報查核簽證及公費案。 6. 設置公司治理主管案。 7. 修訂本公司之內部控制相關作業辦法。 8. 修訂「公司章程」。 9. 本公司擬與華航濕租 A321neo 航機。 10. 本公司與董事中華航空股份有限公司（下稱「華航」）間相關合約之追認。 11. 配合本公司初次上市前發行新股公開承銷案，提請原股東放棄優先認股權利。 12. 全面改選董事案。 13. 民國 111 年股東常會召集事由。	

111年05月06日第3屆董事會第20次會議	1. 金融機構提供保證及金融商品交易額度。 2. 修訂本公司之內部控制相關作業辦法。 3. 本公司與董事中華航空股份有限公司（下稱「華航」）間相關合約之追認。 4. 董事會提名暨確認董事（含獨立董事）名單。 5. 解除新任董事及其代表人競業行為之限制案。 6. 修訂民國 111 年股東常會召集事由。	
111年06月24日第4屆董事會第1次會議	1. 推選本公司第四屆董事會董事長。 2. 擬委任三名獨立董事為第二屆審計委員會及薪資報酬委員會委員。 3. 與國立中山大學、國立嘉義大學簽訂產學合作及學術回饋機制契約。	
111年08月05日第4屆董事會第2次會議	1. 金融機構提供授信及金融商品交易額度。 2. 本公司與董事中華航空股份有限公司（下稱「華航」）間相關合約之追認。 3. 修訂本公司之內部控制相關作業辦法。 4. 總稽核人事調整案。	
111年10月21日第4屆董事會第3次會議	1. 金融機構提供授信及金融商品交易額度。 2. 配合股票上市申請同意內部控制制度聲明書。 3. 修訂本公司之內部控制相關作業辦法。 4. 修訂「董事會議事規範」。 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。	
111年12月19日第4屆董事會第4次會議	1. 配合股票上市申請同意內部控制制度聲明書。 2. 本公司申請股票創黑板上市。	
112年01月11日第4屆董事會第5次會議	1. 員工 112 年度調薪暨 111 年激勵金發放案 2. 董事長、總經理及經理人 112 年度調薪暨 111 年激勵金發放案 3. 修訂本公司之內部控制相關作業辦法	
112年02月13日第4屆董事會第6次會議	1. 111 年度營業報告書 2. 111 年度財務報表案 3. 111 年度虧損撥補案 4. 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 8. 配合本公司初次上市前發行新股公開承銷案，提請原股東放棄優先認股權利 9. 112 年股東常會召集事由	
111年05月05日第4屆董事會第8次會議	1. 金融機構提供授信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	
111年08月03日第4屆董事會第9次會議	1. 金融機構提供授信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. 為發放 112 年中績效獎金案 4. 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 5. 修訂本公司之內部控制相關作業辦法			
(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
111年01月21日 第3屆董事會第18次會議	董事長、總經理及經理人 111 年度調薪暨 110 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。
111年03月11日 第3屆董事會第19次會議	本公司擬於華航濕租 A321neo 航機。	陳漢銘董事長、 王正明董事、 陳奕傑董事、 張程皓董事、 王薇董事、 李榮輝董事	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。
	本公司與董事中華航空股份有限公司（下稱「華航」）間相關合約之追認。	陳漢銘董事長、 王正明董事、 陳奕傑董事、 張程皓董事、 王薇董事、 李榮輝董事	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。
111年05月06日 第3屆董事會第20次會議	本公司與董事中華航空股份有限公司（下稱「華航」）間相關合約之追認。	陳漢銘董事長、 王正明董事、 陳奕傑董事(委託王薇董事代理出席)、 張程皓董事、 王薇董事、 李榮輝董事	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。

	董事會提名暨確認董事（含獨立董事）名單。	陳漢銘董事長、王正明董事、陳奕傑董事(委託王薇董事代理出席)、張程皓董事、饒世湛董事、顏信輝董事、陳以亨獨立董事、范宏書獨立董事、楊朝榮獨立董事	有自身利益關係	除關係人依法迴避未參與表決外，餘出席董事同意通過。
	解除新任董事及其代表人競業行為之限制案。	陳漢銘董事長、王正明董事、陳奕傑董事(委託王薇董事代理出席)、張程皓董事、	有自身利益關係	除關係人依法迴避未參與表決外，餘出席董事同意通過。
111年06月24日 第4屆董事會第1次會議	與國立中山大學、國立嘉義大學簽訂產學合作及學術回饋機制契約	陳以亨獨立董事、曹勝雄獨立董事	有自身利益關係	除陳以亨獨立董事、曹勝雄獨立董事因涉及所任職大學，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。
111年08月05日 第4屆董事會第2次會議	本公司與董事中華航空股份有限公司（下稱「華航」）間相關合約之追認。	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。
111年10月21日 第4屆董事會第3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。
111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。

111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。

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	111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 111 年度董事會績效自評，評估結果並提送民國 112 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)111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▲)

111 年度	3-18 111.01.21	3-19 111.03.11	3-20 111.05.06	4-1 111.06.24	4-2 111.08.05	4-3 111.10.21	4-4 111.12.19
陳以亨	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
范宏書 (註1)	✓	✓	✓	-	-	-	-
楊朝榮	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
曹勝雄 (註2)	-	-	-	✓	✓	✓	✓

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
陳以亨	✓	✓	✓	✓	✓
楊朝榮	✓	✓	✓	✓	✓
曹勝雄	✓	✓	✓	✓	✓

註1: 董事范宏書先生於民國111年06月24日解任獨立董事；同日就任董事。

註2: 獨立董事曹勝雄先生於民國111年06月24日就任。

(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 111 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	范宏書(註1)	3	0	100.00%	
獨立董事	楊朝榮	10	0	100.00%	
獨立董事	曹勝雄(註2)	7	0	100.00%	

註1: 董事范宏書先生於民國111年06月24日解任獨立董事；同日就任董事。

註2: 獨立董事曹勝雄先生於民國111年06月24日就任。

註3: 公益性獨立董事陳以亨先生與獨立董事楊朝榮先生於民國111年06月24日連任。

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、所有獨立董事意見及公司對獨立董事意見之處理：

(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
111年01月21日 第3屆董事會審計委員會第14次會議	1.金融機構提供授信及金融商品交易額度案。	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。
111年03月11日 第3屆董事會審計委員會第15次會議	1.民國 110 年度營業報告書。 2.民國 110 年度財務報表案。 3.民國 110 年度虧損撥補案。 4.提報民國 110 年度內部控制制度聲明書。 5.委任安侯建業聯合會計師事務所辦理民國 111 年財稅報查核簽證及公費案。 6.修訂本公司之內部控制相關作業辦法。 7.修訂「公司章程」。 8.本公司擬與華航濕租 A321neo 航機。 9.本公司與董事中華航空股份有限公司（下稱「華航」）間相關合約之追認。 10.修訂「董事會議事規範」「取得或處分資產處理程序」及訂定「企業永續發展作業辦法」。	經全體出席委員同意提報董事會	1案至7案經全體出席董事同意通過。 8案及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、王正明董事、陳奕傑董事、張程皓董事、王薇董事、李榮輝董事進行利益迴避，經其餘出席董事同意通過。
111年05月06日 第3屆董事會審	1.金融機構提供保證及金融商品交易額度。	經全體出席委員同意提報董	1案、2案及4案 經全體出席董事

計委員會第16次會議		2.修訂本公司之內部控制相關作業辦法。 3.本公司與董事中華航空股份有限公司（下稱「華航」）間相關合約之追認。 4.修訂「台灣虎航股份有限公司永續發展守則」、「永續發展作業辦法」及「股東會議事規則」。 5.董事會提名暨確認董事（含獨立董事）名單。 6.解除新任董事及其代表人競業行為之限制案。	事會	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、王正明董事、張程皓董事、王薇董事(代理陳奕傑董事)、李榮輝董事進行利益迴避，經其餘出席董事同意通過。 5案及6案利害關係董事依法依次離席迴避自身提名之討論及表決未參與表決外，餘出席董事同意通過。	
111年08月05日第4屆董事會審計委員會第1次會議		1.金融機構提供保證及金融商品交易額度。 2.本公司與董事中華航空股份有限公司（下稱「華航」）間相關合約之追認。 3.修訂本公司之內部控制相關作業辦法。 4.總稽核人事調整案。	經全體出席委員同意提報董事會	1案、3案及4案經全體出席董事同意通過。 2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。	

111年10月21日 第4屆董事會審計委員會第2次會議	1.金融機構提供保證及金融商品交易額度 2.配合股票上市同意內部控制制度聲明書。 3.修訂本公司之內部控制相關作業辦法。 4.修訂「董事會議事規範」。 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。	經全體出席委員同意提報董事會	1案至4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、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。
111年12月19日 第4屆董事會審計委員會第3次會議	1. 配合股票上市申請同意內部控制制度聲明書。 2. 本公司申請股票創新板上市。	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. 111 年度營業報告書。 2. 111 年度財務報表案。 3. 111 年度虧損撥補案。 4. 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。

			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. 金融機構提供授信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. 金融機構提供授信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。
(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111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，於會計年度結束後所召開之審計委員會議前，將單獨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111年1月21日召開查核前會議說明查核計畫、民國111年3月10日說明110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111年度尚無特殊狀況，獨立董事與簽證會計師溝通管道暢通且狀況良好。

(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 110年2月26日第3屆董事會第11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 人利用市場上未公開資訊買賣有 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112年5月5日第4屆董事會第8次會議決議會計師之委任事宜。	無差異
四、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。	不適用
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. 本公司薪資報酬委員會成員計 3 人，皆由獨立董事組成，成員資料可參「三、公司組織(四)董事及獨立董事資料」。
2. 本屆委員任期：111年06月24日至114年06月23日，111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7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 (註 1)	7	0	100.00%	召集人
獨 立 董 事	范宏書 (註 1)	2	0	100.00%	
獨 立 董 事	楊朝榮 (註 1)	7	0	100.00%	
獨 立 董 事	曹勝雄 (註 1)	5	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。 三、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： (一)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。 (二)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。 註1:獨立董事曹勝雄先生於民國111年06月24日就任(111年度股東常會改選)；公益性獨立董事陳以亨先生、獨立董事楊朝榮先生為連任。獨立董事范宏書先生為舊任。					

本公司 111 年度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
3-8 111 年 1 月 21 日	1.董事長、總經理及經理人 111 年度調薪暨 110 年激勵金發放案。	1.無異議照案通過	1.依決議辦理
3-9 111 年 3 月 11 日	1.公司治理主管兼任案薪資報酬建議。	1.無異議照案通過	1.依決議辦理
4-1 111 年 10 月 21 日	1.本公司代理商務長真除案之薪資報酬建議。	1.無異議照案通過	1.依決議辦理
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	1.無異議照案通過	1.依決議辦理
4-3 112 年 02 月 13 日	1.111 年董事會績效評估結果報告	1.無異議照案通過	1.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	1.無異議照案通過 2.無異議照案通過	1.無異議照案通過 2.無異議照案通過

	配案。		過
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	1.無異議照案通過 2.無異議照案通過	1.無異議照案通過 2.無異議照案通過

3. 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？ (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(111 年於 4 月及 8 月、112 年於 1 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(112 年於 2 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	✓		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	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	
險管理政策或策略？ (公司應填報執行情形，非屬遵循或解釋。)			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。	
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		✓	(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)本公司配合法令逐步規劃制定溫室氣體排放管理與減量、用水	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							
水量及廢棄物總重量，並制定溫室氣體減量、減少用水或其他廢棄物管理之政策？			管理與減量及廢棄物管理與減量等政策。							
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)本公司配合法令逐步制定相關之管理政策與程序。 (二)本公司重視職場之平等，給予男女性公平晉升機會。目前女性主管占比約43%，而女性職員占比約57%。 (三) 1. 本公司重視飛安，同時也重視職安，我們確信員工是公司永續經營最珍貴的資源，每一位員工都是公司的資產，並以災害預防及防治為核心理念，對公司內的職安衛問題進行整合，提出有效對策，持續推動職業安全衛生文化，降低職災發生機率，我們尊重生命、關懷安全，務使每一位員工都能在安全又衛生的環境中工作。 2. 111年失能傷害頻率為0.73%，排除通勤職災共計1件，人數1人(占111年底員工總人數之0.15%)，雖未達成0件之目標，本公司仍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. 公司近二年職業安全衛生教育訓練與宣導： <table border="1"><tr><td>年度</td><td>教育訓練時數</td></tr><tr><td>110</td><td>2,079</td></tr><tr><td>111</td><td>865</td></tr></table>	年度	教育訓練時數	110	2,079	111	865	配合法令 逐步實施
年度	教育訓練時數									
110	2,079									
111	865									

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培訓計畫？ (五)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？			4. 本公司將著手規劃導入ISO或職業安全衛生相關認證。 (四)本公司不定時安排教育訓練課程，111年度開課種類涵蓋了航務、機務、行銷、法務等多元範疇。 (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？		✓	不適用	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、其他有助於瞭解企業社會責任運作情形之重要資訊（如公司對環保、社區參與、社會貢獻、社會服務、社會公益、消費者權益、人權、安全衛生與其他社會責任活動所採行之制度與措施及履行情形）： (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的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				

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	
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：不適用。

(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，本公司並承諾保護檢舉人不因檢舉情事而遭不當處	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	
			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

職 稱	姓 名	到任日期	辭任日期	辭職或解任原因
內部稽核主管	鍾朝端	108.11.16	111.08.05	合約期滿退休辭任

(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

- 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 111 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	111年05月09日	社團法人中華公司治理協會	全球風險認知-未來十年 機會與挑戰及2030/2050 淨零排放	3.0
		111年08月05日	社團法人中華公司治理協會	公司治理與證券法規	3.0
		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-案例 分析	3.0
董事	陳奕傑	110年01月21日	社團法人中華公司治理協會	公司治理與證券法規	3.0
		111年08月05日	社團法人中華公司治理協會	公司治理與證券法規	3.0
		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-案例 分析	3.0

職稱	姓名	進修日期	主辦單位	課程名稱	進修時數
董事	張程皓	110年01月21日	社團法人中華公司治理協會	公司治理與證券法規	3.0
		110年09月01日	金融監督管理委員會	第十三屆台北公司治理論壇上午場	3.0
		110年09月01日	金融監督管理委員會	第十三屆台北公司治理論壇下午場	3.0
		111年08月05日	社團法人中華公司治理協會	公司治理與證券法規	3.0
		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-案例分析	3.0
董事 (註1)	彭寶珠	111年08月05日	社團法人中華公司治理協會	公司治理與證券法規	3.0
		111年09月30日	社團法人中華公司治理協會	國際秩序變數與企業治理因應	3.0
		111年10月05日	社團法人中華公司治理協會	企業永續經營不二法門－外部創新	3.0
		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-案例分析	3.0
董事 (註2)	彭榮敏	111年08月05日	社團法人中華公司治理協會	公司治理與證券法規	3.0
		111年09月06日	社團法人中華公司治理協會	循環與低碳創新所創造的真實價值－看懂循環經濟與治理	3.0
		111年10月25日	社團法人中華公司治理協會	公司治理重要判決解讀：以董事責任為核心	3.0
		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-案例分析	3.0
董事 (註3)	王正明	110年01月21日	社團法人中華公司治理協會	公司治理與證券法規	3.0
		111年08月05日	社團法人中華公司治理協會	公司治理與證券法規	3.0
董事 (註4)	王薇	110年10月18日	證券櫃檯買賣中心	上櫃興櫃公司內部人股權宣導說明會	3.0
		110年11月11日	社團法人中華公司治理協會	公司治理與證券法規	3.0
董事 (註5)	李榮輝	110年10月18日	證券櫃檯買賣中心	上櫃興櫃公司內部人股權宣導說明會	3.0
		110年11月11日	社團法人中華公司治理協會	公司治理與證券法規	3.0
董事	饒世湛	110年01月21日	社團法人中華公司治理協會	公司治理與證券法規	3.0
		111年08月05日	社團法人中華公司治理協會	公司治理與證券法規	3.0
		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-案例分析	3.0

職稱	姓名	進修日期	主辦單位	課程名稱	進修時數
董事	顏信輝	110年01月14日	社團法人中華公司治理協會	大勢所趨CSR/ESG與永續治理	3.0
		110年01月21日	社團法人中華公司治理協會	公司治理與證券法規	3.0
		110年09月01日	金融監督管理委員會	第十三屆台北公司治理論壇上午場	3.0
		110年09月01日	金融監督管理委員會	第十三屆台北公司治理論壇下午場	3.0
		111年04月27日	社團法人中華公司治理協會	資訊安全治理的趨勢與挑戰	3.0
		111年08月03日	財團法人中華公司證券暨期貨市場發展基金會	永續發展路徑的挑戰與機會及溫室氣體盤查介紹	3.0
		111年08月05日	社團法人中華公司治理協會	公司治理與證券法規	3.0
		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-案例分析	3.0
董事 (註6)	盧衍良	111年08月05日	社團法人中華公司治理協會	公司治理與證券法規	3.0
		111年10月25日	社團法人中華公司治理協會	公司治理重要判決解讀：以董事責任為核心	3.0
		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-案例分析	3.0
董事 (註7)	范宏書	110年01月21日	社團法人中華公司治理協會	公司治理與證券法規	3.0
		110年09月01日	金融監督管理委員會	第十三屆台北公司治理論壇上午場	3.0
		110年09月01日	金融監督管理委員會	第十三屆台北公司治理論壇下午場	3.0
		111年08月05日	社團法人中華公司治理協會	公司治理與證券法規	3.0
		111年08月25日	證券櫃檯買賣中心	上櫃興櫃公司內部人股權宣導說明會	3.0
		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-案例分析	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
董事 (註8)	蕭博仁	110年01月21日	社團法人中華公司治理協會	公司治理與證券法規	3.0
董事 (註9)	許楊哲	110年01月21日	社團法人中華公司治理協會	公司治理與證券法規	3.0
獨立 董事	陳以亨	110年01月21日	社團法人中華公司治理協會	公司治理與證券法規	3.0
		110年09月01日	金融監督管理委員會	第十三屆台北公司治理論壇上午場	3.0
		111年08月05日	社團法人中華公司治理協會	公司治理與證券法規	3.0
		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-案例分析	3.0

職稱	姓名	進修日期	主辦單位	課程名稱	進修時數
獨立董事 (註10)	曹勝雄	111年08月05日	社團法人中華公司治理協會	公司治理與證券法規	3.0
		111年09月06日	社團法人中華公司治理協會	循環與低碳創新所創造的真實價值 - 看懂循環經濟與治理	3.0
		111年09月30日	社團法人中華公司治理協會	國際秩序變數與企業治理因應	3.0
		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-案例分析	3.0
獨立董事	楊朝榮	110年01月21日	社團法人中華公司治理協會	公司治理與證券法規	3.0
		110年09月01日	金融監督管理委員會	第十三屆台北公司治理論壇上午場	3.0
		110年09月01日	金融監督管理委員會	第十三屆台北公司治理論壇下午場	3.0
		110年10月15日	財團法人中華民國證券暨期貨市場發展基金會	內部人股權交易法律遵循宣導說明會	3.0
		110年11月05日	財團法人中華民國證券暨期貨市場發展基金會	防範內線交易宣導會	3.0
		111年05月20日	財團法人中華民國證券暨期貨市場發展基金會	111 年度防範內線交易宣導會	3.0
		111年08月05日	社團法人中華公司治理協會	公司治理與證券法規	3.0
		111年08月30日	社團法人中華公司治理協會	從法律觀點談投資併購的評估與執行	3.0
		111年09月16日	財團法人中華民國證券暨期貨市場發展基金會	董事與監察人(含獨立)實務進階研討會_董事最容易忽略的財務資訊	3.0
		111年09月23日	社團法人中華公司治理協會	虛擬世界大爆發_元宇宙與加密貨幣區塊鏈的未來發展	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

註1：法人代表人董事彭寶珠女士於民國111年06月24日就任(111年度股東常會改選董事)。

註2：法人代表人董事彭榮敏先生於民國111年06月24日就任(111年度股東常會改選董事)。

註3：法人代表人董事王正明先生於民國112年05月31日解任。

註4：法人代表人董事王薇女士於民國111年06月24日解任(111年度股東常會改選董事)。

註5：法人代表人董事李榮輝先生於民國111年06月24日解任(111年度股東常會改選董事)。

註6：董事盧衍良先生於民國111年06月24日就任(111年度股東常會改選董事)。

註7：董事范宏書先生於民國111年06月24日(111年度股東常會改選董事)解任獨立董事；同日就任董事。

註8：董事蕭博仁先生於民國111年06月24日解任(111年度股東常會改選董事)。

註9：董事許揚哲先生於民國111年06月24日解任(111年度股東常會改選董事)。

註10：獨立董事曹勝雄先生於民國111年06月24日就任(111年度股東常會改選董事)。

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，人選擇依多元化政策，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111年10月21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：附件十三。
- (二) 公司章程及新舊條文對照表：附件十四。
- (三) 盈餘分配表：附件十五。

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，其計畫內容及對獲利能力稀釋作用之影響尚無法揭露。

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

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

誠信聲明書

本會計師承辦台灣虎航股份有限公司申請有價證券創新板上市案，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

楊樹芝



會計師：

林恒昇



中華民國 一 一 二 年 月 日



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

台灣虎航股份有限公司

資產負債表

民國一一年及一〇年十二月三十一日

單位：新台幣千元

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

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



台灣虎航股份有限公司

綜合損益表

民國一十一年及一十〇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：張明璋



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

	<u>111.12.31</u>	<u>110.12.31</u>
現金流量避險：		
避險之金融負債－流動：		
遠期外匯合約	\$ <u>198</u>	<u>449</u>

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：

<u>111.12.31</u>				
	<u>合約金額</u>	<u>幣別</u>	<u>到期期間</u>	<u>平均行使價格</u>
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

<u>110.12.31</u>				
	<u>合約金額</u>	<u>幣別</u>	<u>到期期間</u>	<u>平均行使價格</u>
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：

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

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

	<u>111.12.31</u>	<u>110.12.31</u>
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	<u>-</u>	<u>(1,040)</u>
	\$ <u>168,424</u>	<u>23,310</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：

	<u>飛行設備</u>	<u>其他設備</u>	<u>總 計</u>
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	<u>(2,814)</u>	<u>(11,904)</u>	<u>(14,718)</u>
民國111年12月31日餘額	<u><u>\$ 2,334,958</u></u>	<u><u>19,000</u></u>	<u><u>2,353,958</u></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	<u>(7,737)</u>	<u>(4)</u>	<u>(7,741)</u>
重 分 類	<u>160,193</u>	<u>-</u>	<u>160,193</u>
民國110年12月31日餘額	<u><u>\$ 2,319,408</u></u>	<u><u>28,278</u></u>	<u><u>2,347,686</u></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	<u>(532)</u>	<u>(11,904)</u>	<u>(12,436)</u>
民國111年12月31日餘額	<u><u>\$ 1,191,829</u></u>	<u><u>14,103</u></u>	<u><u>1,205,932</u></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	<u>(5,541)</u>	<u>(4)</u>	<u>(5,545)</u>
民國110年12月31日餘額	<u><u>\$ 984,577</u></u>	<u><u>22,946</u></u>	<u><u>1,007,523</u></u>
帳面價值：			
民國111年12月31日	<u><u>\$ 1,143,129</u></u>	<u><u>4,897</u></u>	<u><u>1,148,026</u></u>
民國110年1月1日	<u><u>\$ 1,126,677</u></u>	<u><u>9,289</u></u>	<u><u>1,135,966</u></u>
民國110年12月31日	<u><u>\$ 1,334,831</u></u>	<u><u>5,332</u></u>	<u><u>1,340,163</u></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>

本公司分別於民國一十一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：

	111.12.31	110.12.31
負債總額	\$ 13,541,271	9,667,729
減：現金及約當現金	2,857,768	3,333,084
淨負債	\$ 10,683,503	6,334,645
權益總額	\$ 925,569	3,769,912
負債資本比率	92.03%	62.69%

(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：

		非現金之變動			
	111.1.1	現金流量	新租賃	匯率變動	租賃給付之變動
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	\$ 8,891,074	(1,124,039)	2,265,965	734,690	(31,368)

		非現金之變動			
	110.1.1	現金流量	新租賃	匯率變動	110.12.31
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	\$ 8,070,266	(1,106,002)	1,961,266	(34,456)	8,891,074

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：

關係人名稱	與本公司之關係
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)。

地 區 別	111年度	110年度
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

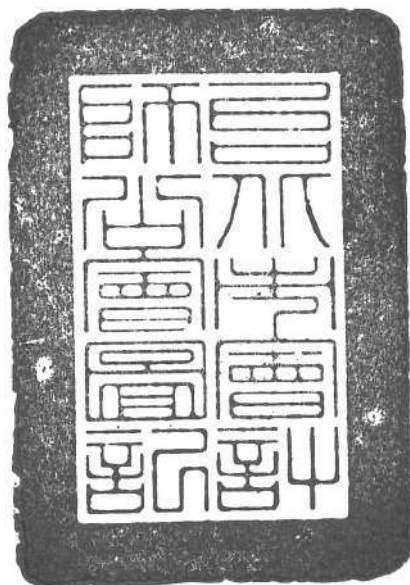
111 年 01 月 01 日 至
111 年度 (自民國 111 年 12 月 31 日) 財務報表之查核簽證。

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

112 年度第一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
民國一一二年及一一一年第一季

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
(四)重大會計政策之彙總說明	9
(五)重大會計判斷、估計及假設不確定性之主要來源	9
(六)重要會計項目之說明	10～25
(七)關係人交易	26～28
(八)質押之資產	28
(九)重大或有負債及未認列之合約承諾	28～29
(十)重大之災害損失	29
(十一)重大之期後事項	29
(十二)其 他	29
(十三)附註揭露事項	
1.重大交易事項相關資訊	30
2.轉投資事業相關資訊	30
3.大陸投資資訊	30
4.主要股東資訊	30
(十四)部門資訊	30



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一一二年及一一一年三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三月三十一日之綜合損益表、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一一二年及一一一年三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三月三十一日之財務績效及現金流量之情事。

安侯建業聯合會計師事務所

林恒昇



會計師：

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
民國一一二年五月五日

民國一十二年及一十一年三月三十一日僅經核閱，未依審計準則查核

台灣虎航股份有限公司

資產負債表

民國一十二年三月三十一日、一十一年十二月三十一日及三月三十一日

單位：新台幣千元

	112.3.31		111.12.31		111.3.31			112.3.31		111.12.31		111.3.31	
	金 額	%	金 額	%	金 額	%		金 額	%	金 額	%	金 額	%
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))	\$ 3,820,135	26	2,857,768	20	2,961,869	22	2100 短期借款(附註六(九))	\$ 400,000	3	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))	-	-	-	-	561	-	2126 避險之金融負債－流動(附註六(三))	-	-	198	-	-	-
1139 避險之金融資產－流動(附註六(三))	239	-	-	-	6,402	-	2130 合約負債－流動(附註六(十八))	2,081,751	14	1,567,632	11	24,273	-
1172 應收帳款(附註六(四)(十八))	98,769	1	76,188	1	408	-	2170 應付帳款	498,008	3	335,614	2	155,938	1
1181 應收帳款－關係人(附註六(四)(十八)及七)	23,632	-	55,299	-	22,344	-	2180 應付帳款－關係人(附註七)	48,459	-	32,724	-	20,950	-
1200 其他應收款(附註六(四))	25,720	-	36,937	-	31,464	-	2200 其他應付款(附註六(七))	122,484	1	116,090	1	65,285	-
1220 本期所得稅資產	4,818	-	3,008	-	4,707	-	2230 本期所得稅負債(附註六(十四))	15,125	-	29,061	-	58,121	-
1300 存貨	4	-	5	-	54	-	2250 負債準備－流動(附註六(十二))	161,918	1	109,986	1	99,664	1
1470 其他流動資產(附註六(八)及七)	306,940	2	231,619	2	127,192	1	2280 租賃負債－流動(附註(十一)及七)	1,445,053	10	1,498,200	10	1,417,884	10
流動資產合計	<u>4,280,257</u>	<u>29</u>	<u>3,260,824</u>	<u>23</u>	<u>3,155,001</u>	<u>23</u>	2322 一年內到期之長期借款(附註六(十)及八)	794,545	5	818,182	6	594,545	4
非流動資產：							2399 其他流動負債	485,991	4	346,135	2	72,668	1
1600 不動產、廠房及設備(附註六(五)及八)	1,106,692	8	1,148,026	8	1,294,770	10		<u>6,053,334</u>	<u>41</u>	<u>5,653,822</u>	<u>39</u>	<u>3,409,328</u>	<u>24</u>
1755 使用權資產(附註六(六))	6,472,319	43	6,866,224	47	6,859,667	49	非流動負債：						
1780 無形資產(附註六(七))	165,237	1	170,796	1	187,628	1	2540 長期借款(附註六(十)及八)	1,783,636	12	1,807,273	13	1,878,182	13
1840 遞延所得稅資產	1,564,079	10	1,671,422	12	1,152,812	8	2550 負債準備－非流動(附註六(十二))	292,480	2	257,991	2	142,361	1
1915 預付設備款(附註七及九)	565,977	4	565,893	4	565,642	4	2570 遞延所得稅負債	48	-	-	-	25,472	-
1920 存出保證金(附註六(十一))	316,336	2	319,186	2	299,641	2	2580 租賃負債－非流動(附註六(十一)及七)	5,406,723	36	5,812,667	40	5,415,900	39
1995 受限制資產(附註六(十一)及八)	459,777	3	464,469	3	434,389	3	2600 其他非流動負債(附註六(十三))	10,623	-	9,518	-	13,885	-
非流動資產合計	<u>10,650,417</u>	<u>71</u>	<u>11,206,016</u>	<u>77</u>	<u>10,794,549</u>	<u>77</u>	2670 本期所得稅負債－非流動(附註六(十四))	-	-	-	-	14,530	-
資產總計	<u>\$ 14,930,674</u>	<u>100</u>	<u>14,466,840</u>	<u>100</u>	<u>13,949,550</u>	<u>100</u>	非流動負債合計	<u>7,493,510</u>	<u>50</u>	<u>7,887,449</u>	<u>55</u>	<u>7,490,330</u>	<u>53</u>
							負債總計	<u>13,546,844</u>	<u>91</u>	<u>13,541,271</u>	<u>94</u>	<u>10,899,658</u>	<u>77</u>
							權益(附註六(十五)及(十六))：						
							3100 股本	4,000,000	27	4,000,000	27	4,000,000	29
							3200 資本公積	29,290	-	9	-	2,040,605	15
							保留盈餘：						
							3350 待彌補虧損	(2,645,651)	(18)	(3,074,281)	(21)	(2,995,835)	(21)
							保留盈餘小計	(2,645,651)	(18)	(3,074,281)	(21)	(2,995,835)	(21)
							3400 其他權益	191	-	(159)	-	5,122	-
							權益總計	<u>1,383,830</u>	<u>9</u>	<u>925,569</u>	<u>6</u>	<u>3,049,892</u>	<u>23</u>
							負債及權益總計	<u>\$ 14,930,674</u>	<u>100</u>	<u>14,466,840</u>	<u>100</u>	<u>13,949,550</u>	<u>100</u>

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



僅經核閱，未依審計準則查核
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三月三十一日

單位：新台幣千元

		112年1月至3月		111年1月至3月	
		金額	%	金額	%
4000	營業收入(附註六(十八)及七)	\$ 2,586,224	100	110,261	100
5000	營業成本(附註六(五)(六)(十一)(十二)(十三)七及十二)	1,813,847	70	722,414	655
	營業毛利(損)	772,377	30	(612,153)	(555)
	營業費用(附註六(五)(六)(七)(十一)(十三)(十六)七及十二)：				
6100	推銷費用	103,338	4	30,268	27
6200	管理費用	116,914	5	46,079	42
	營業費用合計	220,252	9	76,347	69
	營業淨利(損)	552,125	21	(688,500)	(624)
	營業外收入及支出(附註六(二十))：				
7100	利息收入	18,490	1	1,733	1
7010	其他收入(附註六(十)及十二)	6,036	-	9,099	8
7020	其他利益及損失	28,285	1	(184,086)	(167)
7050	財務成本(附註六(十一))	(68,414)	(3)	(47,705)	(43)
	營業外收入及支出合計	(15,603)	(1)	(220,959)	(201)
7900	稅前淨利(損)	536,522	20	(909,459)	(825)
7950	減：所得稅費用(利益)(附註六(十四))	107,892	4	(183,958)	(167)
	本期淨利(損)	428,630	16	(725,501)	(658)
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(三))	437	-	5,481	5
8399	減：與可能重分類之項目相關之所得稅	(87)	-	-	-
	後續可能重分類至損益之項目合計	350	-	5,481	5
8300	本期其他綜合損益(稅後淨額)	350	-	5,481	5
	本期綜合損益總額	\$ 428,980	16	(720,020)	(653)
	每股盈餘(元)(附註六(十七))				
	基本每股盈餘(元)	\$ 1.07		(1.81)	
	稀釋每股盈餘(元)	\$ 1.07		-	

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



僅經核閱，未依審計準則查核

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三月三十一日

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
本期淨損	-	-	(725,501)	-	(725,501)
本期其他綜合損益	-	-	-	5,481	5,481
本期綜合損益總額	-	-	(725,501)	5,481	(720,020)
民國一十一年三月三十一日餘額	\$ 4,000,000	2,040,605	(2,995,835)	5,122	3,049,892
民國一十二年一月一日餘額	\$ 4,000,000	9	(3,074,281)	(159)	925,569
盈餘指撥及分配：					
本期淨利	-	-	428,630	-	428,630
本期其他綜合損益	-	-	-	350	350
本期綜合損益總額	-	-	428,630	350	428,980
股份基礎給付交易	-	29,281	-	-	29,281
民國一十二年三月三十一日餘額	\$ 4,000,000	29,290	(2,645,651)	191	1,383,830

(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



僅經核閱，未依審計準則查核

台灣虎航股份有限公司

現金流量表

民國一十二年及一十一年一月一日至三月三十一日

單位：新台幣千元

	112年1月至3月	111年1月至3月
營業活動之現金流量：		
本期稅前淨利(淨損)	\$ 536,522	(909,459)
調整項目：		
收益費損項目		
折舊費用	444,300	398,025
攤銷費用	6,136	7,781
利息費用	68,414	47,705
利息收入	(18,490)	(1,733)
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	761	1,016
未實現外幣兌換(利益)損失	(34,386)	208,966
提列負債準備	88,071	40,651
收益費損項目合計	584,087	702,411
與營業活動相關之資產/負債淨變動數：		
應收帳款	(22,566)	315
應收帳款－關係人	31,667	(21,434)
其他應收款	11,778	(9,572)
存貨	1	9
其他流動資產	(75,323)	(4,714)
合約負債	514,119	(3,729)
應付帳款	162,294	41,967
應付帳款－關係人	15,735	(11,189)
其他應付款	6,394	(38,781)
其他流動負債	139,855	8,989
與營業活動相關之資產及負債之淨變動合計	783,954	(38,139)
營運產生之現金流入(流出)	1,904,563	(245,187)
收取之利息	18,490	1,733
支付之利息	(68,414)	(47,705)
支付之所得稅	(16,340)	(14,612)
營業活動之淨現金流入(流出)	1,838,299	(305,771)
投資活動之現金流量：		
取得不動產、廠房及設備	(9,822)	(9,278)
存出保證金增加	(390)	-
存出保證金減少	778	-
受限制資產減少	1,952	5,731
取得無形資產	(577)	(66,400)
預付設備款增加	(84)	(77)
投資活動之淨現金流出	(8,143)	(70,024)
籌資活動之現金流量：		
短期借款增加	300,000	-
短期借款減少	(700,000)	-
舉借長期借款	-	300,000
償還長期借款	(47,274)	(47,273)
存入保證金增加	3,103	1,300
存入保證金減少	(2,000)	(966)
租賃本金償還	(409,032)	(259,851)
籌資活動之淨現金流出	(855,203)	(6,790)
匯率變動對現金及約當現金之影響	(12,586)	11,370
本期現金及約當現金增加(減少)數	962,367	(371,215)
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	\$ 3,820,135	2,961,869

董事長：陳漢銘



經理人：張明瑋

(請詳閱後附財務報告附註)



會計主管：徐心怡



僅經核閱，未依審計準則查核
台灣虎航股份有限公司

財務報告附註

民國一一二年及一一一年第一季

(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五月五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」

(二)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

(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」)所編製之整份年度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一一一年度財務報告相同，相關資訊請參閱民國一一一年度財務報告附註四。

(二)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。

(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。

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一一一年度財務報告附註五一致。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

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一一一年度財務報告尚無重大差異，相關資訊請參閱民國一一一年度財務報告附註六。

(一)現金及約當現金

	112.3.31	111.12.31	111.3.31
庫存現金	\$ 227	227	191
銀行存款	2,444,582	1,755,998	2,845,215
約當現金			
定期存款	1,375,326	1,101,543	116,463
	<u>\$ 3,820,135</u>	<u>2,857,768</u>	<u>2,961,869</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

	112.3.31	111.12.31	111.3.31
外國政府公債	\$ -	-	561

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。

(三)避險之金融資產及負債

	112.3.31	111.12.31	111.3.31
現金流量避險：			
避險之金融資產—流動：			
遠期外匯合約	\$ 239	-	6,402
避險之金融負債—流動：			
遠期外匯合約	\$ -	198	-

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：

112.3.31				
	合約金額	幣 別	到期期間	平均行使價格
買入遠期外匯	美元 4,629 千元	新臺幣兌美元	112/04/10-112/09/27	29.631~30.702
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
111.3.31				
	合約金額	幣 別	到期期間	平均行使價格
買入遠期外匯	美元 9,055 千元	新臺幣兌美元	111/04/27-111/12/23	27.612~28.617

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及一一一年一月一日至三月三十一日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1月至3月	111年1月至3月
當期認列於其他綜合(損)益之金額	\$ <u>350</u>	<u>5,481</u>
當期自權益重分類至其他利益及(損失)	\$ <u>392</u>	<u>-</u>

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

	112.3.31	111.12.31	111.3.31
應收帳款	\$ 98,769	76,188	408
應收帳款－關係人	23,632	55,299	22,344
其他應收款	25,720	36,937	32,504
減：備抵損失	-	-	(1,040)
	<u>\$ 148,121</u>	<u>168,424</u>	<u>54,216</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(二十一)。

(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112年1月1日餘額	\$ 2,334,958	19,000	2,353,958
增 添	6,648	3,174	9,822
處 分	(954)	-	(954)
民國112年3月31日餘額	<u>\$ 2,340,652</u>	<u>22,174</u>	<u>2,362,826</u>
民國111年1月1日餘額	\$ 2,319,408	28,278	2,347,686
增 添	8,505	773	9,278
重 分 類	(1,363)	(108)	(1,471)
民國111年3月31日餘額	<u>\$ 2,326,550</u>	<u>28,943</u>	<u>2,355,493</u>
折舊：			
民國112年1月1日餘額	\$ 1,191,829	14,103	1,205,932
折 舊	49,604	791	50,395
處 分	(193)	-	(193)
民國112年3月31日餘額	<u>\$ 1,241,240</u>	<u>14,894</u>	<u>1,256,134</u>

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

	飛行設備	其他設備	總 計
民國111年1月1日餘額	\$ 984,577	22,946	1,007,523
折 舊	52,838	817	53,655
處 分	(347)	(108)	(455)
民國111年3月31日餘額	<u>\$ 1,037,068</u>	<u>23,655</u>	<u>1,060,723</u>
帳面價值：			
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3月31日	<u>\$ 1,099,412</u>	<u>7,280</u>	<u>1,106,692</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3月31日	<u>\$ 1,289,482</u>	<u>5,288</u>	<u>1,294,770</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。

(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112年3月31日餘額(即期初)	<u>\$ 74,644</u>	<u>11,849,837</u>	<u>11,924,481</u>
民國111年1月1日餘額	\$ 53,014	9,637,432	9,690,446
增 添	-	1,081,435	1,081,435
民國111年3月31日餘額	<u>\$ 53,014</u>	<u>10,718,867</u>	<u>10,771,881</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	3,081	390,824	393,905
民國112年3月31日餘額	<u>\$ 50,607</u>	<u>5,401,555</u>	<u>5,452,162</u>
民國111年1月1日餘額	\$ 35,745	3,532,099	3,567,844
本期折舊	3,086	341,284	344,370
民國111年3月31日餘額	<u>\$ 38,831</u>	<u>3,873,383</u>	<u>3,912,214</u>
帳面價值：			
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3月31日	<u>\$ 24,037</u>	<u>6,448,282</u>	<u>6,472,319</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3月31日	<u>\$ 14,183</u>	<u>6,845,484</u>	<u>6,859,667</u>

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

本公司於民國一一一年三月向Sky High 118 Leasing Company Limited交機取得一架租賃機，認列使用權資產計1,081,109千元，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。

(七)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	<u>577</u>	<u>-</u>	<u>577</u>
民國112年3月31日餘額	<u>\$ 67,935</u>	<u>168,280</u>	<u>236,215</u>
民國111年3月31日餘額(即期初)	<u>\$ 69,305</u>	<u>168,280</u>	<u>237,585</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	<u>2,900</u>	<u>3,236</u>	<u>6,136</u>
民國112年3月31日餘額	<u>\$ 49,404</u>	<u>21,574</u>	<u>70,978</u>
民國111年1月1日餘額	\$ 36,782	5,394	42,176
本期攤銷	<u>4,545</u>	<u>3,236</u>	<u>7,781</u>
民國111年3月31日餘額	<u>\$ 41,327</u>	<u>8,630</u>	<u>49,957</u>
帳面價值：			
民國112年1月1日	<u>\$ 20,854</u>	<u>149,942</u>	<u>170,796</u>
民國112年3月31日	<u>\$ 18,531</u>	<u>146,706</u>	<u>165,237</u>
民國111年1月1日	<u>\$ 32,523</u>	<u>162,886</u>	<u>195,409</u>
民國111年3月31日	<u>\$ 27,978</u>	<u>159,650</u>	<u>187,628</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，截至民國一一二年三月三十一日止，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」。

上述無形資產皆未有供作質押擔保之情形。

(八)其他流動資產

	112.3.31	111.12.31	111.3.31
預付油料款	\$ 80,389	52,782	29,366
暫付維修款	155,551	116,231	45,090
暫付稅款	19,878	14,241	10,851
其他	<u>51,122</u>	<u>48,365</u>	<u>41,885</u>
	<u>\$ 306,940</u>	<u>231,619</u>	<u>127,192</u>

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

(九)短期借款

	112.3.31	111.12.31	111.3.31
無擔保銀行借款	\$ <u>400,000</u>	<u>800,000</u>	<u>900,000</u>
尚未使用額度	\$ <u>1,740,715</u>	<u>1,444,435</u>	<u>1,360,301</u>
利率區間	<u>1.55%~1.71%</u>	<u>1.39%~1.90%</u>	<u>0.90%~1.35%</u>

上述銀行借款皆未有資產提供質押擔保之情形。

(十)長期借款

1.本公司長期借款之明細如下：

112.3.31				
	幣別	利率區間	到期年度	金 額
擔保銀行借款	台幣	1.612051%~1.88878%	112-116	\$ 2,138,181
無擔保銀行借款	台幣	1.612051%~1.61210%	112-113	440,000
減：一年內到期部份				(794,545)
合 計				\$ 1,783,636
尚未使用額度				\$ 300,000

111.12.31				
	幣別	利率區間	到期年度	金 額
擔保銀行借款	台幣	1.39922%-1.61210%	112-116	\$ 2,185,455
無擔保銀行借款	台幣	1.52500%-1.61210%	112-113	440,000
減：一年內到期部份				(818,182)
合 計				\$ 1,807,273
尚未使用額度				\$ 300,000

111.3.31				
	幣別	利率區間	到期年度	金 額
擔保銀行借款	台 幣	1.0574%-1.3208%	111-116	\$ 2,072,727
無擔保銀行借款	台 幣	1.0574%-1.3208%	111-113	400,000
減：一年內到期部份				(594,545)
合 計				<u>\$ 1,878,182</u>
尚未使用額度				<u>\$ 500,000</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。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

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，於民國一一二年三月三十一日、一一一年十二月三十一日及三月三十一日合計取得額度均為22億元，截至民國一一二年三月三十一日、一一一年十二月三十一日及三月三十一日止，本公司已動撥金額分別為22億元、22億元及20億元，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。於民國一一一年一月一日至三月三十一日取得政府利息補貼4,925千元，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：

	112.3.31	111.12.31	111.3.31
流動	\$ <u>1,445,053</u>	<u>1,498,200</u>	<u>1,417,884</u>
非流動	\$ <u>5,406,723</u>	<u>5,812,667</u>	<u>5,415,900</u>

認列於損益之金額如下：

	112年1月至3月	111年1月至3月
租賃負債之利息費用	\$ <u>54,817</u>	<u>39,105</u>
短期租賃之費用	\$ <u>127</u>	<u>577</u>

認列於現金流量表之金額如下：

	112年1月至3月	111年1月至3月
租賃之現金流出總額	\$ <u>463,976</u>	<u>299,533</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。

民國一一二年三月三十一日、一一一年十二月三十一日及三月三十一日，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，民國一一二年三月三十一日、一一一年十二月三十一日及三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>112年1月至3月</u>	<u>111年1月至3月</u>
負債準備—流動：		
期初餘額	\$ 109,986	82,206
本期新增	52,604	17,458
本期沖銷	-	-
匯率影響數	(672)	-
期末餘額	<u>\$ 161,918</u>	<u>99,664</u>
	<u>112年1月至3月</u>	<u>111年1月至3月</u>
負債準備—非流動：		
期初餘額	\$ 257,991	119,168
本期新增	35,467	23,193
匯率影響數	(978)	-
期末餘額	<u>\$ 292,480</u>	<u>142,361</u>

(十三)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，故本公司採用民國一一一年及一一〇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>112年1月至3月</u>	<u>111年1月至3月</u>
營業成本	<u>\$ 220</u>	<u>189</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，已提撥至勞工保險局：

	<u>112年1月至3月</u>	<u>111年1月至3月</u>
營業成本及營業費用	<u>\$ 7,816</u>	<u>7,146</u>

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

(十四)所得稅

1.本公司所得稅費用明細如下：

	<u>112年1月至3月</u>	<u>111年1月至3月</u>
當期所得稅費用		
當期產生	\$ 587	-
調整前期之當期所得稅	-	-
當期所得稅費用	<u>587</u>	<u>-</u>
遞延所得稅費用(利益)		
暫時性差異之發生及迴轉	<u>107,305</u>	<u>(183,958)</u>
所得稅費用(利益)	<u>\$ 107,892</u>	<u>(183,958)</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。

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一一〇年度。

(十五)資本及其他權益

除下列所述外，本公司於民國一一二年及一一一年一月一日至三月三十一日間資本及其他權益無重大變動，相關資訊請參閱民國一一〇年度財務報告附註六(十五)。

民國一一二年三月三十一日、一一一年十二月三十一日及三月三十一日，本公司額定股本均為6,000,000千元，每股面額10元，實際發行股份均為普通股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。截止民國一一二年三月三十一日尚未收取增資款及完成相關登記程序。

2.資本公積

本公司資本公積餘額內容如下：

	<u>112.3.31</u>	<u>111.12.31</u>	<u>111.3.31</u>
發行股票溢價	\$ -	-	2,039,715
員工認股權	29,281	-	186
已失效認股權	-	-	704
其 他	<u>9</u>	<u>9</u>	<u>-</u>
	<u>\$ 29,290</u>	<u>9</u>	<u>2,040,605</u>

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

本公司於民國一一二年二月十三日董事會擬議民國一一一年度虧損撥補案，以資本公積9千元彌補虧損，尚待股東會決議。本公司於民國一一一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，以資本公積2,040,605千元彌補虧損。

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，依法保留予員工認購，請詳附註六(十六)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。

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

本公司於民國一一二年二月十三日經董事會擬議民國一一一年度虧損撥補案，無盈餘分配，尚待股東會決議；本公司於民國一一一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，彌補虧損請詳附註六(十五)資本公積段落說明。

(十六)股份基礎給付

本公司於民國一一二年二月十三日經董事會決議辦理現金增資，保留5,400千股予員工認購，相關資訊如下：

	112年度
給與日	112年3月13日
給與數量	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-Sholes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5.4225元，於民國一一二年度認列酬勞成本29,281千元，列為營業費用項下，資本公積認列請參閱附註六(十五)。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

(十七)每股盈餘

本公司基本及稀釋每股盈餘之計算如下：

	112年1月至3月	111年1月至3月
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>428,630</u>	<u>(725,501)</u>
普通股加權平均流通在外股數(千股)	<u>400,000</u>	<u>400,000</u>
基本每股盈餘(元)	\$ <u>1.07</u>	<u>(1.81)</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>428,630</u>	
普通股加權平均流通在外股數(千股)	400,000	
具稀釋作用之潛在普通股影響		
員工股票酬勞之影響(千股)	1,140	
普通股加權平均流通在外股數(調整影響數後)(千股)	<u>401,140</u>	
稀釋每股盈餘(元)	\$ <u>1.07</u>	

(十八)客戶合約之收入

1.收入之細分

	112年1月至3月	111年1月至3月
主要地區市場：		
臺 灣	\$ 88,223	88,021
東北亞	2,244,435	5,337
東南亞	253,566	8,974
澳 門	-	7,929
	\$ <u>2,586,224</u>	<u>110,261</u>
主要服務：		
客運收入	\$ 2,538,836	107,637
貨運收入	22,708	1,377
地勤代理收入	16,409	155
其 他	8,271	1,092
	\$ <u>2,586,224</u>	<u>110,261</u>

2.合約餘額

	112.3.31	111.12.31	111.3.31
應收帳款	\$ 98,769	76,188	408
應收帳款—關係人	23,632	55,299	22,344
合 計	\$ <u>122,401</u>	<u>131,487</u>	<u>22,752</u>
合約負債-客運服務及顧客忠誠計畫	\$ <u>2,081,751</u>	<u>1,567,632</u>	<u>24,273</u>

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(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。

(十九)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及一一一年一月一日至三月三十一日營業費用。

本公司民國一一二年一月一日至三月三十一日為盈餘，惟扣除待彌補虧損後為累計虧損，民國一一一年一月一日至三月三十一日為虧損，故均無估列員工及董事酬勞。本公司民國一一一年及一一〇年度均為虧損，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：

	112年1月至3月	111年1月至3月
銀行存款利息	\$ 18,490	1,733

2.其他收入

本公司其他收入明細如下：

	112年1月至3月	111年1月至3月
其 他	\$ 6,036	9,099

3.其他利益及損失

本公司其他利益及(損失)明細如下：

	112年1月至3月	111年1月至3月
外幣兌換(損)益淨額	\$ 29,046	(183,070)
其 他	(761)	(1,016)
	\$ 28,285	(184,086)

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：

	<u>112年1月至3月</u>	<u>111年1月至3月</u>
利息費用：		
銀行借款	\$ 13,597	8,600
租賃負債利息	<u>54,817</u>	<u>39,105</u>
	<u>\$ 68,414</u>	<u>47,705</u>

(二十一)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一一一年度財務報告附註六(二十一)。

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。

	<u>帳面金額</u>	<u>合 約 現金流量</u>	<u>1年以內</u>	<u>1年以上 至5年</u>	<u>超過5年</u>
112年3月31日					
非衍生金融負債					
短期借款	\$ 400,000	401,584	401,584	-	-
長期借款(含一年內到期)	2,578,181	2,630,576	833,729	1,796,847	-
租賃負債	6,851,776	6,851,776	1,420,617	3,650,681	1,780,478
應付帳款(含關係人)	546,467	546,467	546,467	-	-
其他應付款	<u>122,484</u>	<u>122,484</u>	<u>122,484</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
合 計	<u>\$ 10,498,908</u>	<u>10,552,887</u>	<u>3,324,881</u>	<u>5,447,528</u>	<u>1,780,478</u>
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	<u>116,090</u>	<u>116,090</u>	<u>116,090</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
小 計	<u>11,220,750</u>	<u>11,935,736</u>	<u>3,829,889</u>	<u>6,100,693</u>	<u>2,005,154</u>
衍生金融負債					
避險目的之遠期外匯合約	<u>198</u>	<u>198</u>	<u>198</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
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>

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

111年3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	\$ 900,000	902,339	902,339	-	-
長期借款(含一年內到期)	2,472,727	2,531,539	622,171	1,909,368	-
租賃負債	6,833,784	7,391,438	1,585,871	4,195,231	1,610,336
應付帳款(含關係人)	176,888	176,888	176,888	-	-
其他應付款	65,285	65,285	65,285	-	-
合 計	<u>\$ 10,448,684</u>	<u>11,067,489</u>	<u>3,352,554</u>	<u>6,104,599</u>	<u>1,610,336</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。

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：

	112.3.31				111.12.31				111.3.31			
	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	\$ 84,696	美金/台幣	30.488	2,582,205	76,282	美金/台幣	30.675	2,339,947	39,484	美金/台幣	28.653	1,131,351
韓 元	1,493,171	韓元/台幣	0.024	35,224	1,451,791	韓元/台幣	0.024	35,249	1,512,117	韓元/台幣	0.024	35,746
人 民 幣	62,612	人民幣/台幣	4.441	278,029	25,688	人民幣/台幣	4.413	113,363	2,849	人民幣/台幣	4.509	12,845
日 幣	1,220,629	日幣/台幣	0.229	279,683	911,395	日幣/台幣	0.232	211,170	123,160	日幣/台幣	0.234	28,856
金融負債												
貨幣性項目												
美 金	253,468	美金/台幣	30.488	7,727,677	253,421	美金/台幣	30.675	7,773,650	239,137	美金/台幣	28.653	6,852,073
日 幣	530,473	日幣/台幣	0.229	121,547	320,437	日幣/台幣	0.232	74,245	10,064	日幣/台幣	0.234	2,358

(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三月三十一日當新台幣相對於美金、韓元、人民幣及日幣貶值或升值1%，而其他所有因素維持不變之情況下，民國一一二年及一一一年一月一日至三月三十一日之稅前淨損將分別變動49,539千元及56,458千元。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，本公司民國一一二年及一一一年一月一日至三月三十一日之稅前淨利將分別變動490千元及396千元，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：

112.3.31					
		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	\$ 239	-	239	-	239
按攤銷後成本衡量之金融資產：					
現金及約當現金	\$ 3,820,135	-	-	-	-
應收帳款(含關係人)	122,401	-	-	-	-
其他應收款	25,720	-	-	-	-
存出保證金	316,336	-	-	-	-
受限制資產	459,777	-	-	-	-
小 計	4,744,369	-	-	-	-
合 計	\$ 4,744,608	-	239	-	239
按攤銷後成本衡量之金融負債：					
短期借款	\$ 400,000	-	-	-	-
長期借款(含一年內到期)	2,578,181	-	-	-	-
租賃負債	6,851,776	-	-	-	-
應付帳款(含關係人)	546,467	-	-	-	-
其他應付款	122,484	-	-	-	-
合 計	\$ 10,498,908	-	-	-	-

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	-	-	-	-
避險之金融負債					
	\$ 198	-	198	-	198

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

		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	<u>\$ 11,220,948</u>	<u>-</u>	<u>198</u>	<u>-</u>	<u>198</u>
		111.3.31			
		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					
	\$ 6,402	-	6,402	-	6,402
按攤銷後成本衡量之金融資產：					
現金及約當現金	\$ 2,961,869	-	-	-	-
按攤銷後成本衡量之金融資產	561	-	-	-	-
應收帳款(含關係人)	22,752	-	-	-	-
其他應收款	31,464	-	-	-	-
存出保證金	299,641	-	-	-	-
受限制資產	434,389	-	-	-	-
小 計	3,750,676	-	-	-	-
合 計	<u>\$ 3,757,078</u>	<u>-</u>	<u>6,402</u>	<u>-</u>	<u>6,402</u>
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)	2,472,727	-	-	-	-
租賃負債	6,833,784	-	-	-	-
應付帳款(含關係人)	176,888	-	-	-	-
其他應付款	65,285	-	-	-	-
合 計	<u>\$ 10,448,684</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。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

(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

民國一一二年及一一一年一月一日至三月三十一日並無任何移轉。

(二十二) 財務風險管理

本公司財務風險管理目標及政策與民國一一一年度財務報告附註六(二十二)所揭露者無重大變動。

(二十三) 資本管理

本公司資本管理目標、政策及程序與民國一一一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一一一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一一一年度財務報告附註六(二十三)。

(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>112.1.1</u>	<u>現金流量</u>	<u>非現金之變動</u>		<u>112.3.31</u>
			<u>新租賃</u>	<u>匯率變動</u>	
短期借款	\$ 800,000	(400,000)	-	-	400,000
長期借款(含一年內到期)	2,625,455	(47,274)	-	-	2,578,181
租賃負債	7,310,867	(409,032)	-	(50,059)	6,851,776
籌資活動之負債總額	<u>\$10,736,322</u>	<u>(856,306)</u>	<u>-</u>	<u>(50,059)</u>	<u>9,829,957</u>

	<u>111.1.1</u>	<u>現金流量</u>	<u>非現金之變動</u>		<u>111.3.31</u>
			<u>新租賃</u>	<u>匯率變動</u>	
短期借款	\$ 900,000	-	-	-	900,000
長期借款(含一年內到期)	2,220,000	252,727	-	-	2,472,727
租賃負債	5,771,074	(259,851)	1,081,434	241,127	6,833,784
籌資活動之負債總額	<u>\$ 8,891,074</u>	<u>(7,124)</u>	<u>1,081,434</u>	<u>241,127</u>	<u>10,206,511</u>

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

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：

關係人名稱	與本公司之關係
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

(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	
	112年1月至3月	111年1月至3月
母公司—華航	\$ -	1,512
其他關係人—華信航空	71,486	86,784
其他關係人	28	-
	<u>\$ 71,514</u>	<u>88,296</u>

	營業成本	
	112年1月至3月	111年1月至3月
母公司—華航	\$ 76,404	49,979
其他關係人—桃園航勤	38,566	3,288
其他關係人	11,233	2,559
	<u>\$ 126,203</u>	<u>55,826</u>

民國一一二年及一一一年一月一日至三月三十一日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。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

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」，截至民國一一二年三月三十一日、一一一年十二月三十一日及三月三十一日止，帳列「其他流動資產」餘額分別22,983千元、11,978千元及22,457千元；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	112.3.31	111.12.31	111.3.31
應收帳款	母公司—華航	\$ -	70	956
應收帳款	其他關係人—華信航空	22,987	54,647	21,388
應收帳款	其他關係人	645	582	-
		<u>\$ 23,632</u>	<u>55,299</u>	<u>22,344</u>

3. 應付關係人款項

帳列項目	關係人類別	112.3.31	111.12.31	111.3.31
應付帳款	母公司—華航	\$ 23,612	21,022	13,205
應付帳款	其他關係人—桃園航勤	15,086	8,361	2,280
應付帳款	其他關係人—臺灣航勤	8,765	2,271	498
應付帳款	其他關係人—臺飛	-	-	3,912
應付帳款	其他關係人	996	1,070	1,055
		<u>\$ 48,459</u>	<u>32,724</u>	<u>20,950</u>

4. 營業費用

	112年1月至3月	111年1月至3月
母公司—華航	\$ 2,166	2,342
其他關係人	567	715
	<u>\$ 2,733</u>	<u>3,057</u>

本公司向關係人租賃辦公室，截至民國一一二年三月三十一日、一一一年十二月三十一日及三月三十一日之租賃負債餘額為3,720千元、4,954千元及8,633千元。

5. 背書保證

關係人類別	112.3.31		111.12.31		111.3.31	
	總額度	已動用	總額度	已動用	總額度	已動用
母公司—華航	<u>\$ 2,850,976</u>	<u>284,457</u>	<u>2,868,466</u>	<u>286,202</u>	<u>2,679,427</u>	<u>267,341</u>

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

- (1)本公司之母公司-華航於民國一一二年三月三十一日、一一一年十二月三十一日及三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。截至民國一一二年三月三十一日、一一一年十二月三十一日及三月三十一日止，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一一二年及一一一年一月一日至三月三十一日止，金額分別為307千元及348千元，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1月至3月	111年1月至3月
短期員工福利	\$ 4,778	4,711
股份基礎給付	432	-
	<u>\$ 5,210</u>	<u>4,711</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	112.3.31	111.12.31	111.3.31
不動產、廠房及設備	長期借款	\$ 526,778	546,000	604,279
已質押定存單(帳列受限制資產)	油料合約及信用狀保證	459,777	464,469	434,389
		<u>\$ 986,555</u>	<u>1,010,469</u>	<u>1,038,668</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，截至民國一一二年三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。

台灣虎航股份有限公司財務報告附註(續)

(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	112.3.31	111.12.31	111.3.31
已開立未使用之信用狀	\$ 440,959	445,889	491,005

十、重大之災害損失：無。

十一、重大之期後事項：無。

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1月至3月			111年1月至3月		
	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	177,137	85,516	262,653	99,213	20,146	119,359
勞健保費用	12,461	3,155	15,616	11,264	2,261	13,525
退休金費用	6,855	1,181	8,036	6,255	1,080	7,335
董事酬金	-	2,052	2,052	-	2,008	2,008
其他員工福利費用	510	1,458	1,968	182	1,286	1,468
折舊費用	440,748	3,552	444,300	394,410	3,615	398,025
攤銷費用	-	6,136	6,136	-	7,781	7,781

(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，民國一一一年一月一日至三月三十一日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11,437千元，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

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：無。
- 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。

附件三

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：112年02月13日

本公司民國111年度之內部控制制度，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. 資訊及溝通，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、本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111年12月31日的內部控制制度，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、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。
- 七、本聲明書業經本公司民國112年02月13日董事會通過，出席董事13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：陳漢銘

總經理：張以峰



附件四

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

專案審查報告

自民國一一一年四月一日至一一一年九月三十日

目 錄

<u>項 目</u>	<u>頁 次</u>
封 面	1
目 錄	2
內部控制制度審查報告	3-4
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

內部控制制度審查報告

後附台灣虎航股份有限公司民國一一一年十二月十九日謂經評估認為其與外部財務報導及保障資產安全有關之內部控制制度，於民國一一一年九月三十日係有效設計及執行之聲明書，業經本會計師審查竣事。維持有效之內部控制制度及評估其有效性係公司管理階層之責任，本會計師之責任則為根據審查結果對公司內部控制制度之有效性及上開公司之內部控制制度聲明書表示意見。

本會計師係依照「公開發行公司建立內部控制制度處理準則」及一般公認審計準則規劃並執行審查工作，以合理確信公司上述內部控制制度是否在所有重大方面維持有效性。此項審查工作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意見提供合理之依據。

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。



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，於民國一一一年九月三十日之設計及執行，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一一一年十二月十九日所出具謂經評估認為其上述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 林 恒 昇



會計師 于 紀 隆



中華民國一一一年十二月十九日

附件五

證券承銷商評估總結意見

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)本次為辦理創新板初次上市前現金增資發行普通股13,000,000股，每股面額新臺幣10元，合計發行總面額新臺幣130,000,000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」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，該公司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：陳 立



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為辦理台灣創新板上市前現金增資發行新股，募集與發行普通股 13,000,000 股，每股面額新台幣 10 元，發行總金額為新台幣 130,000,000 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 二 年 六 月 二 十 日

附件七

不得退還或收取承銷相關費用之聲明書

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申報募集與發行一一二年度現金增資發行新股乙案有關之經理人，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一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

- 一、 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。
- 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。

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 二 年 六 月 二 十 日

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申報募集與發行一一二年度現金增資發行新股乙案有關之經理人，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一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

- 一、 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。
- 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。

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

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 二 年 六 月 二 十 日

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申報募集與發行一一二年度現金增資發行新股乙案有關之經理人，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一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

- 一、 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。
- 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。

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

法人董事：中華航空股份有限公司

法人董事代表人：陳漢銘



中 華 民 國 一 一 二 年 六 月 二 十 日

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申報募集與發行一一二年度現金增資發行新股乙案有關之經理人，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一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

- 一、 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。
- 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。

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

法人董事：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 二 年 六 月 二十 日

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申報募集與發行一一二年度現金增資發行新股乙案有關之經理人，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一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

- 一、 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。
- 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。

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

法人董事：中華航空股份有限公司

法人董事代表人：張程皓



中 華 民 國 一 一 二 年 六 月 二 十 日

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申報募集與發行一一二年度現金增資發行新股乙案有關之經理人，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一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

- 一、 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。
- 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。

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

法人董事：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 二 年 六 月 二 十 日

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申報募集與發行一一二年度現金增資發行新股乙案有關之經理人，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一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

- 一、 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。
- 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。

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

法人董事：中華航空股份有限公司

法人董事代表人：彭榮敏



中 華 民 國 一 一 二 年 六 月 二 十 日

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申報募集與發行一一二年度現金增資發行新股乙案有關之經理人，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一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

- 一、 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。
- 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。

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

董事：饒世湛



中 華 民 國 一 一 二 年 六 月 二 十 日

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申報募集與發行一一二年度現金增資發行新股乙案有關之經理人，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一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

- 一、 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。
- 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。

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 二 年 六 月 二十 日

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申報募集與發行一一二年度現金增資發行新股乙案有關之經理人，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一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

- 一、 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。
- 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。

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

董事：盧衍良 

中 華 民 國 一 一 二 年 六 月 二 十 日

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申報募集與發行一一二年度現金增資發行新股乙案有關之經理人，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一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

- 一、 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。
- 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。

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 二 年 六 月 二 十 日

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申報募集與發行一一二年度現金增資發行新股乙案有關之經理人，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一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

- 一、 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。
- 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。

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



中 華 民 國 一 一 二 年 六 月 二 十 日

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申報募集與發行一一二年度現金增資發行新股乙案有關之經理人，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一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

- 一、 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。
- 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。

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 二 年 六 月 二 十 日

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申報募集與發行一一二年度現金增資發行新股乙案有關之經理人，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一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

- 一、 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。
- 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。

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

獨立董事：曹勝雄



中 華 民 國 一 一 二 年 六 月 二 十 日

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申報募集與發行一一二年度現金增資發行新股乙案有關之經理人，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一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

- 一、 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。
- 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。

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 一 一 二 年 六 月 二 十 日

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申報募集與發行一一二年度現金增資發行新股乙案有關之經理人，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一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

- 一、 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。
- 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。

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

經理人：宋仲奮



中 華 民 國 一 一 二 年 六 月 二 十 日

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申報募集與發行一一二年度現金增資發行新股乙案有關之經理人，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一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

- 一、 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。
- 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。

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

經理人：賴俊迪



中 華 民 國 一 一 二 年 六 月 二 十 日

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申報募集與發行一一二年度現金增資發行新股乙案有關之經理人，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一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

- 一、 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。
- 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。

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

經理人：許致遠



中 華 民 國 一 一 二 年 六 月 二 十 日

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申報募集與發行一一二年度現金增資發行新股乙案有關之經理人，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一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

- 一、 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。
- 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。

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

經理人：徐心怡



中 華 民 國 一 一 二 年 六 月 二 十 日

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申報募集與發行一一二年度現金增資發行新股乙案有關之經理人，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一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

- 一、 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。
- 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。

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 一 一 二 年 六 月 二 十 日

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申報募集與發行一一二年度現金增資發行新股乙案有關之經理人，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一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

- 一、 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。
- 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。

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

經理人：林巧琬



中 華 民 國 一 一 二 年 六 月 二 十 日

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申報募集與發行一一二年度現金增資發行新股乙案有關之經理人，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一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

- 一、 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。
- 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。

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 一 一 二 年 六 月 二 十 日

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申報募集與發行一一二年度現金增資發行新股乙案有關之經理人，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一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

- 一、 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。
- 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。

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

經理人：許耿雄



中 華 民 國 一 一 二 年 六 月 二 十 日

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申報募集與發行一一二年度現金增資發行新股乙案有關之經理人，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一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

- 一、 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。
- 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。

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

經理人：劉義峰



中 華 民 國 一 一 二 年 六 月 二 十 日

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申報募集與發行一一二年度現金增資發行新股乙案有關之經理人、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一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

- 一、 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。
- 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。

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

受僱人：賈瑋中



張晏萍



張高嫻

張高嫻

葉雅甄

葉雅甄

黃郁脩



中 華 民 國 一 一 二 年 六 月 二 十 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創新板初次上市前現金增資發行新股案，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

主辦證券商承銷商：台新綜合證券股份有限公司



負責人：郭



中 華 民 國 一 一 二 年 六 月 二 十 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創新板初次上市前現金增資發行新股案，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

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 二 年 六 月 二 十 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創新版初次上市前現金增資發行新股案，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

證券商承銷商：富邦綜合證券股份有限公司



負責人：韓蔚廷



中 華 民 國 一 一 二 年 六 月 二 十 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創新版初次上市前現金增資發行新股案，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

證券商承銷商：第一金證券股份有限公司



負責人：陳致全



中 華 民 國 一 一 二 年 六 月 二 十 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創新版初次上市前現金增資發行新股案，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

證券承銷商：群益金鼎證券股份有限公司

代表人：李文柱



中 華 民 國 一 一 二 年 六 月 二 十 日

誠信聲明書

本律師承辦台灣虎航股份有限公司申請台灣創新板上市案，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： 翰辰法律事務所

律師： 邱雅文 律師



中華民國 一 一 二 年 六 月 二十 日

誠信聲明書

本會計師承辦台灣虎航股份有限公司申請有價證券創新板上市案，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

林恒昇



會計師：

于紀隆



中華民國 一 一 二 年 六 月 二十 日

誠信聲明書

本會計師承辦台灣虎航股份有限公司申請有價證券創新板上市案，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

楊樹芝



會計師：

林恒昇



中華民國 一 一 二 年 八 月 七 日

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申報募集與發行一一二年度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。

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 二 年 六 月 二 十 日

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申報募集與發行一一二年度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。

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

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 二 年 六 月 二 十 日

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申報募集與發行一一二年度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。

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

法人董事：中華航空股份有限公司

法人董事代表人：陳漢銘



中 華 民 國 一 一 二 年 六 月 二 十 日

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申報募集與發行一一二年度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。

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

法人董事：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 二 年 六 月 二 十 日

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申報募集與發行一一二年度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。

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

法人董事：中華航空股份有限公司

法人董事代表人：張程皓



中 華 民 國 一 一 二 年 六 月 二 十 日

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申報募集與發行一一二年度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。

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

法人董事：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 二 年 六 月 二 十 日

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申報募集與發行一一二年度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。

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

法人董事：中華航空股份有限公司

法人董事代表人：彭榮敏



中 華 民 國 一 一 二 年 六 月 二 十 日

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申報募集與發行一一二年度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二十一條、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。

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

董事：饒世湛



中 華 民 國 一 一 二 年 六 月 二 十 日

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申報募集與發行一一二年度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二十二條、第二十二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。

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 二 年 六 月 二 十 日

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申報募集與發行一一二年度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条、第二十条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。

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

董事：盧衍良 

中 華 民 國 一 一 二 年 六 月 二 十 日

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申報募集與發行一一二年度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。

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 二 年 六 月 二 十 日

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申報募集與發行一一二年度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。

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



中 華 民 國 一 一 二 年 六 月 二 十 日

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申報募集與發行一一二年度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二十一條、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。

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 二 年 六 月 二 十 日

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申報募集與發行一一二年度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。

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

獨立董事：曹勝雄



中 華 民 國 一 一 二 年 六 月 二 十 日

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申報募集與發行一一二年度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。

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 一 一 二 年 六 月 二 十 日

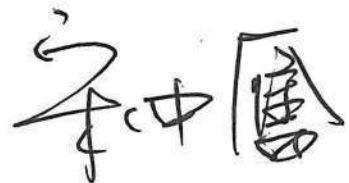
聲 明 書

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申報募集與發行一一二年度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。

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

經理人：宋仲奮



中 華 民 國 一 一 二 年 六 月 二 十 日

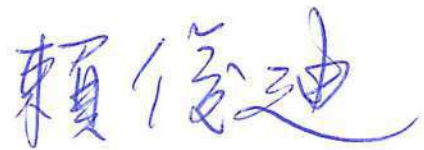
聲 明 書

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申報募集與發行一一二年度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二十一條、第二十一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。

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

經理人：賴俊迪



中 華 民 國 一 一 二 年 六 月 二 十 日

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申報募集與發行一一二年度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。

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

經理人：許致遠



中 華 民 國 一 一 二 年 六 月 二 十 日

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申報募集與發行一一二年度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。

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

經理人：徐心怡



中 華 民 國 一 一 二 年 六 月 二 十 日

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申報募集與發行一一二年度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二十二條、第二十二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。

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 一 一 二 年 六 月 二 十 日

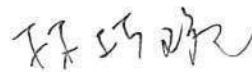
聲 明 書

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申報募集與發行一一二年度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二十二條、第二十二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。

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

經理人：林巧琬



中 華 民 國 一 一 二 年 六 月 二 十 日

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申報募集與發行一一二年度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。

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 一 一 二 年 六 月 二 十 日

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申報募集與發行一一二年度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。

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

經理人：許耿雄



中 華 民 國 一 一 二 年 六 月 二 十 日

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申報募集與發行一一二年度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。

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

經理人：劉義峰



中 華 民 國 一 一 二 年 六 月 二 十 日

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申報募集與發行一一二年度現金增資發行新股乙案有關之經理人、受僱人，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。

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

受僱人：賈瑋中



張晏萍



張高嫻

張高嫻

葉雅甄

葉雅甄

黃郁脩



中 華 民 國 一 一 二 年 六 月 二 十 日

聲明書

本公司受台灣虎航股份有限公司（下稱台灣虎航）委託，擔任台灣虎航申請創新板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。

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 二 年 六 月 二 十 日

聲明書

本公司受台灣虎航股份有限公司（下稱台灣虎航）委託，擔任台灣虎航申請
創新板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。

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 二 年 六 月 二 十 日

聲明書

本公司受台灣虎航股份有限公司（下稱台灣虎航）委託，擔任台灣虎航申請
創新板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。

證券承銷商：富邦綜合證券股份有限公司

負責人：韓蔚廷



中 華 民 國 一 一 二 年 六 月 二 十 日

聲明書

本公司受台灣虎航股份有限公司（下稱台灣虎航）委託，擔任台灣虎航申請創新版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。

證券承銷商：第一金證券股份有限公司

負責人：陳致全



中 華 民 國 一 一 二 年 六 月 二 十 日

聲明書

本公司受台灣虎航股份有限公司（下稱台灣虎航）委託，擔任台灣虎航申請創新版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。

證券承銷商：群益金鼎證券股份有限公司

代表人：李文柱



中華民國 一 一 二 年 六 月 二十 日

附件八

不得配售予關係人及內部人等對象之聲明書

聲 明 書

茲聲明本公司(以下或稱「發行公司」)本次辦理創新板上市前現金增資發行新股案，將不受理下列對象之圈購單：

- 一、發行公司之員工。
- 二、與承銷商有承銷業務往來公司之董事、監察人、經理人及其配偶及子女。
- 三、承銷商之母公司及子公司、承銷商本身所屬金融控股公司及該金融控股公司其他子公司；惟承銷商之證券投資信託子公司或同屬金融控股公司之證券投資信託公司募集之證券投資信託基金則不在此限。
- 四、承銷商之母公司及子公司、承銷商本身所屬金融控股公司及該金融控股公司其他子公司之董事、監察人、經理人及其配偶及子女。
- 五、與發行公司、承銷商具實質關係者。
- 六、發行公司簽證會計師、其事務所之其他會計師及其配偶。
- 七、就該承銷案件出具法律意見書之律師及其配偶。
- 八、發行公司(發行機構)採權益法評價之被投資公司。
- 九、對發行公司(發行機構)之投資採權益法評價之投資者。
- 十、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，或具有配偶或二親等關係者。
- 十一、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。
- 十二、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。
- 十三、發行公司(發行機構)之董事、監察人、總經理之配偶。
- 十四、發行公司(發行機構)之董事、監察人、總經理之二親等親屬。
- 十五、承銷團之董事、監察人、受僱人及其配偶、二親等親屬。
- 十六、臺灣存託憑證之存託機構及存託機構之董事、監察人、經理人、受僱人及其配偶及子女。
- 十七、股票申請創新板初次上市案件未具合格投資人資格者。
- 十八、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)。

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 二 年 六 月 二 十 日

聲 明 書

茲聲明本公司本次辦理台灣虎航股份有限公司(以下或稱「發行公司」)創新板上市前現金增資發行新股案，將不受理下列對象之圈購單：

- 一、發行公司之員工。
- 二、與承銷商有承銷業務往來公司之董事、監察人、經理人及其配偶及子女。
- 三、承銷商之母公司及子公司、承銷商本身所屬金融控股公司及該金融控股公司其他子公司；惟承銷商之證券投資信託子公司或同屬金融控股公司之證券投資信託公司募集之證券投資信託基金則不在此限。
- 四、承銷商之母公司及子公司、承銷商本身所屬金融控股公司及該金融控股公司其他子公司之董事、監察人、經理人及其配偶及子女。
- 五、與發行公司、承銷商具實質關係者。
- 六、發行公司簽證會計師、其事務所之其他會計師及其配偶。
- 七、就該承銷案件出具法律意見書之律師及其配偶。
- 八、發行公司(發行機構)採權益法評價之被投資公司。
- 九、對發行公司(發行機構)之投資採權益法評價之投資者。
- 十、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，或具有配偶或二親等關係者。
- 十一、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。
- 十二、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。
- 十三、發行公司(發行機構)之董事、監察人、總經理之配偶。
- 十四、發行公司(發行機構)之董事、監察人、總經理之二親等親屬。
- 十五、承銷團之董事、監察人、受僱人及其配偶、二親等親屬。
- 十六、臺灣存託憑證之存託機構及存託機構之董事、監察人、經理人、受僱人及其配偶及子女。
- 十七、股票申請創新板初次上市案件未具合格投資人資格者。
- 十八、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)。

特此聲明

此 致

臺灣證券交易所股份有限公司

發行人：台新綜合證券股份有限公司

負責人：郭嘉宏



中 華 民 國 一 一 二 年 六 月 二 十 日

聲 明 書

茲聲明本公司本次辦理台灣虎航股份有限公司(以下或稱「發行公司」)創新板上市前現金增資發行新股案，將不受理下列對象之圈購單：

- 一、發行公司之員工。
- 二、與承銷商有承銷業務往來公司之董事、監察人、經理人及其配偶及子女。
- 三、承銷商之母公司及子公司、承銷商本身所屬金融控股公司及該金融控股公司其他子公司；惟承銷商之證券投資信託子公司或同屬金融控股公司之證券投資信託公司募集之證券投資信託基金則不在此限。
- 四、承銷商之母公司及子公司、承銷商本身所屬金融控股公司及該金融控股公司其他子公司之董事、監察人、經理人及其配偶及子女。
- 五、與發行公司、承銷商具實質關係者。
- 六、發行公司簽證會計師、其事務所之其他會計師及其配偶。
- 七、就該承銷案件出具法律意見書之律師及其配偶。
- 八、發行公司(發行機構)採權益法評價之被投資公司。
- 九、對發行公司(發行機構)之投資採權益法評價之投資者。
- 十、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，或具有配偶或二親等關係者。
- 十一、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。
- 十二、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。
- 十三、發行公司(發行機構)之董事、監察人、總經理之配偶。
- 十四、發行公司(發行機構)之董事、監察人、總經理之二親等親屬。
- 十五、承銷團之董事、監察人、受僱人及其配偶、二親等親屬。
- 十六、臺灣存託憑證之存託機構及存託機構之董事、監察人、經理人、受僱人及其配偶及子女。
- 十七、股票申請創新板初次上市案件未具合格投資人資格者。
- 十八、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)。

特此聲明

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 二 年 六 月 二 十 日

聲 明 書

茲聲明本公司本次辦理台灣虎航股份有限公司(以下或稱「發行公司」)創新板上市前現金增資發行新股案，將不受理下列對象之圈購單：

- 一、發行公司之員工。
- 二、與承銷商有承銷業務往來公司之董事、監察人、經理人及其配偶及子女。
- 三、承銷商之母公司及子公司、承銷商本身所屬金融控股公司及該金融控股公司其他子公司；惟承銷商之證券投資信託子公司或同屬金融控股公司之證券投資信託公司募集之證券投資信託基金則不在此限。
- 四、承銷商之母公司及子公司、承銷商本身所屬金融控股公司及該金融控股公司其他子公司之董事、監察人、經理人及其配偶及子女。
- 五、與發行公司、承銷商具實質關係者。
- 六、發行公司簽證會計師、其事務所之其他會計師及其配偶。
- 七、就該承銷案件出具法律意見書之律師及其配偶。
- 八、發行公司(發行機構)採權益法評價之被投資公司。
- 九、對發行公司(發行機構)之投資採權益法評價之投資者。
- 十、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，或具有配偶或二親等關係者。
- 十一、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。
- 十二、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。
- 十三、發行公司(發行機構)之董事、監察人、總經理之配偶。
- 十四、發行公司(發行機構)之董事、監察人、總經理之二親等親屬。
- 十五、承銷團之董事、監察人、受僱人及其配偶、二親等親屬。
- 十六、臺灣存託憑證之存託機構及存託機構之董事、監察人、經理人、受僱人及其配偶及子女。
- 十七、股票申請創新板初次上市案件未具合格投資人資格者。
- 十八、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)。

特此聲明

此 致

臺灣證券交易所股份有限公司

聲明人：富邦綜合證券股份有限公司

負責人：韓蔚廷



聲 明 書

茲聲明本公司本次辦理台灣虎航股份有限公司(以下或稱「發行公司」)創新板上市前現金增資發行新股案，將不受理下列對象之圈購單：

- 一、發行公司之員工。
- 二、與承銷商有承銷業務往來公司之董事、監察人、經理人及其配偶及子女。
- 三、承銷商之母公司及子公司、承銷商本身所屬金融控股公司及該金融控股公司其他子公司；惟承銷商之證券投資信託子公司或同屬金融控股公司之證券投資信託公司募集之證券投資信託基金則不在此限。
- 四、承銷商之母公司及子公司、承銷商本身所屬金融控股公司及該金融控股公司其他子公司之董事、監察人、經理人及其配偶及子女。
- 五、與發行公司、承銷商具實質關係者。
- 六、發行公司簽證會計師、其事務所之其他會計師及其配偶。
- 七、就該承銷案件出具法律意見書之律師及其配偶。
- 八、發行公司(發行機構)採權益法評價之被投資公司。
- 九、對發行公司(發行機構)之投資採權益法評價之投資者。
- 十、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，或具有配偶或二親等關係者。
- 十一、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。
- 十二、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。
- 十三、發行公司(發行機構)之董事、監察人、總經理之配偶。
- 十四、發行公司(發行機構)之董事、監察人、總經理之二親等親屬。
- 十五、承銷團之董事、監察人、受僱人及其配偶、二親等親屬。
- 十六、臺灣存託憑證之存託機構及存託機構之董事、監察人、經理人、受僱人及其配偶及子女。
- 十七、股票申請創新板初次上市案件未具合格投資人資格者。
- 十八、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)。

特此聲明

此 致

臺灣證券交易所股份有限公司

聲明人：第一金證券股份有限公司

負責人：陳致全



聲 明 書

茲聲明本公司本次辦理台灣虎航股份有限公司(以下或稱「發行公司」)創新板上市前現金增資發行新股案，將不受理下列對象之圈購單：

- 一、發行公司之員工。
- 二、與承銷商有承銷業務往來公司之董事、監察人、經理人及其配偶及子女。
- 三、承銷商之母公司及子公司、承銷商本身所屬金融控股公司及該金融控股公司其他子公司；惟承銷商之證券投資信託子公司或同屬金融控股公司之證券投資信託公司募集之證券投資信託基金則不在此限。
- 四、承銷商之母公司及子公司、承銷商本身所屬金融控股公司及該金融控股公司其他子公司之董事、監察人、經理人及其配偶及子女。
- 五、與發行公司、承銷商具實質關係者。
- 六、發行公司簽證會計師、其事務所之其他會計師及其配偶。
- 七、就該承銷案件出具法律意見書之律師及其配偶。
- 八、發行公司(發行機構)採權益法評價之被投資公司。
- 九、對發行公司(發行機構)之投資採權益法評價之投資者。
- 十、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，或具有配偶或二親等關係者。
- 十一、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。
- 十二、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。
- 十三、發行公司(發行機構)之董事、監察人、總經理之配偶。
- 十四、發行公司(發行機構)之董事、監察人、總經理之二親等親屬。
- 十五、承銷團之董事、監察人、受僱人及其配偶、二親等親屬。
- 十六、臺灣存託憑證之存託機構及存託機構之董事、監察人、經理人、受僱人及其配偶及子女。
- 十七、股票申請創新板初次上市案件未具合格投資人資格者。
- 十八、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)。

特此聲明

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

代表人：李文柱



中 華 民 國 一 一 二 年 六 月 二 十 日

附件九

承銷商應對出具不實聲明事項之圈購人收取違約金承諾書

聲 明 書

為落實承銷商詢價圈購配售對象之檢核暨強化詢價圈購人誠實聲明之責，以維護募資案件之品質，本承銷商辦理台灣虎航股份有限公司創新板上市前現金增資發行新股案件，採詢價圈購方式辦理公開承銷時，承諾本承銷商應對出具不實聲明事項之圈購人收取違約金。

特此聲明

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 二 年 六 月 二 十 日

聲 明 書

為落實承銷商詢價圈購配售對象之檢核暨強化詢價圈購人誠實聲明之責，以維護募資案件之品質，本承銷商辦理台灣虎航股份有限公司創新板上市前現金增資發行新股案件，採詢價圈購方式辦理公開承銷時，承諾本承銷商應對出具不實聲明事項之圈購人收取違約金。

特此聲明

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 二 年 六 月 二 十 日

聲 明 書

為落實承銷商詢價圈購配售對象之檢核暨強化詢價圈購人誠實聲明之責，以維護募資案件之品質，本承銷商辦理台灣虎航股份有限公司創新板上市前現金增資發行新股案件，採詢價圈購方式辦理公開承銷時，承諾本承銷商應對出具不實聲明事項之圈購人收取違約金。

特此聲明

此 致

臺灣證券交易所股份有限公司

聲明人：富邦綜合證券股份有限公司

負責人：韓蔚廷



中 華 民 國 一 一 二 年 六 月 二 十 日

聲 明 書

為落實承銷商詢價圈購配售對象之檢核暨強化詢價圈購人誠實聲明之責，以維護募資案件之品質，本承銷商辦理台灣虎航股份有限公司創新板上市前現金增資發行新股案件，採詢價圈購方式辦理公開承銷時，承諾本承銷商應對出具不實聲明事項之圈購人收取違約金。

特此聲明

此 致

臺灣證券交易所股份有限公司

聲明人：第一金證券股份有限公司



負責人：陳致全



中 華 民 國 一 一 二 年 六 月 二 十 日

聲 明 書

為落實承銷商詢價圈購配售對象之檢核暨強化詢價圈購人誠實聲明之責，以維護募資案件之品質，本承銷商辦理台灣虎航股份有限公司創新板上市前現金增資發行新股案件，採詢價圈購方式辦理公開承銷時，承諾本承銷商應對出具不實聲明事項之圈購人收取違約金。

特此聲明

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

代表人：李文柱



中 華 民 國 一 一 二 年 六 月 二 十 日

附件十

發行人及其聯屬公司出具之財務業務往來無非常規交易情事
之書面承諾

聲 明 書

茲承諾本公司台灣虎航股份有限公司與集團企業(詳附表)，有財務、業務往來者，悉遵循常規辦理，並無非常規交易之情事，未來配合營運而有財務、業務往來之情形，承諾必遵循常規辦理，而無非常規交易之情事。

特此聲明

公司名稱：台灣虎航股份有限公司



負 責 人：陳 漢 銘



中 華 民 國 111 年 12 月 20 日

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	華旅網際旅行社股份有限公司(已解散)
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	華膳空廚股份有限公司
12	華潔洗滌股份有限公司

二、與本公司無財務、業務往來之集團企業

項目	公司名稱
1	華美投資公司
2	中美企業公司
3	夏威夷酒店股份有限公司.
4	華航(亞洲) 股份有限公司
5	華航園區股份有限公司
6	先啟資訊系統股份有限公司
7	華泉旅行社
8	臺灣航勤(薩摩亞)有限公司
9	全球聯運股份有限公司

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 111 年 12 月 20 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：高星潢



中 華 民 國 111 年 12 月 20 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 111 年 12 月 20 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：王正明



中 華 民 國 111 年 12 月 20 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 111 年 12 月 20 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 111 年 12 月 20 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：王 正 明



中 華 民 國 111 年 12 月 20 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：陳 奕 傑



中 華 民 國 111 年 12 月 20 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 111 年 12 月 20 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 111 年 12 月 20 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

111

年

12

月

20

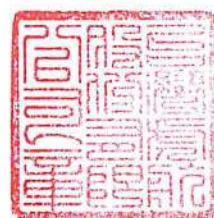
日

附件十一

股票承銷價格計算書

台灣虎航股份有限公司

股票承銷價格計算書



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)股票初次申請創新版上市時之實收資本額為新台幣(以下同)4,000,000,000 元，每股面額 10 元整，分為 400,000,000 股，另該公司於 112 年第一季辦理興櫃現金增資 36,000 千股，已於 112 年 5 月 16 日募足股款，截至目前為止該公司之實收資本額為 4,360,000,000 元，分為 436,000,000 股；該公司擬於股票初次申請創新版上市案經主管機關審查通過後，辦理現金增資 13,000 千股，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創新版上市前公開銷售，故預計股票創新版上市掛牌時之實收資本額為 4,490,000 千元、449,000 千股。

(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 36 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 條規定，公開發行公司初次申請股票在創新版上市時，至少應提出擬上市股份總額之百分之三之股份，且不得低於五十萬股，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及應提出主辦證券承銷商認購之股數後，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創新版上市前公開銷售。依上述規定，該公司預計辦理現金增資發行新股 13,000 千股，並依公司法第 267 條之規定，保留發行股份之 15%，計 1950 千股供員工認購，其餘 11,050 千股則依證券交易法第 28-1 條之規定，經 112 年 6 月 1 日股東常會決議通過，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 112 年 5 月 16 日之記名股東人數為 5,619 人，其中公司內部人及該等內部人持股逾 50%之法人以外記名股東為 5,604 人，所持股份總額合計 80,981,800 股，占發行股份總額 18.57%，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 29 條有關登錄創新版之股權分散標準。

(四) 綜上所述，該公司創新版上市掛牌前擬辦理現金增資發行新股 13,000 千股，扣除依公司法規定保留 15%予員工優先認購之 1,950 千股後，餘 11,050 千股依據「證券交易法」第 28-1 條規定，業經 112 年 6 月 1 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，目前證券投資分析較常使用之股票評價方法主要包括市場法、成本法與收益法。市場法如本益比法(Price/Earnings Ratio, P/E ratio)、股價淨值比法(Price/Book value ratio, P/B ratio)，皆係透過已公開的資訊與整個市場、產業性質相近的同業及被評價公司歷史軌跡比較，作為評量企業的價值，再依據被評價公司本身異於採樣公司之部分作折溢價的調整；成本法則以帳面歷史成本資料作為公司價值評定基礎的淨值法；收益法主係以未來利益流量(如：現金流量...等)作為公司價值之評估基礎。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	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

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
	的公司。			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興櫃市場之平均成交價等方式，以作為該公司辦理股票公開承銷之參考價格訂定依據，復參酌該公司最近二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、同業之市場狀況及興櫃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，以下簡稱中華航空，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，以下簡稱長榮航空，主要經營業務包含民用航空客運及貨運業務)及陽明海運股份有限公司(股票代號：2609，以下簡稱陽明海運，主要從事水上客運及貨運業務，並經營貨櫃集散場站等)，故以中華航空、長榮航空及陽明海運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，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

係參考被評價公司之盈餘水準，與市場上之同業盈餘進行比較，再參考同業之市場價格及流動性、知名度、公司規模等進行折溢價調整，因其乃以同業已公開之市場資訊作為基礎，客觀易懂又能貼近市場價值，是目前市場上最常用亦最為投資人接受之價格評定方式。但本益比法在比較基礎上，係以盈餘作為計算基礎，若盈餘為負值，則無法計算出合理價格，由於該公司 110~111 年度受新冠肺炎疫情影響致稅後淨利為虧損，以本益比法評估似乎無法反應該公司階段價值及考量航空運輸業疫情趨緩後之獲利能力，故不擬採用本益比法。

單位：新台幣千元

項目	110 年度	111 年度	112 年第一季
營業收入	244,225	1,314,827	2,586,224
稅後淨利(損)	(2,269,379)	(2,849,792)	428,630
期末實收資本額	4,000,000	4,000,000	4,000,000
每股盈餘(元)	(7.19)	(7.12)	1.07

資料來源：該公司 110~111 年度經會計師查核簽證之財務報告及 112 年第一季經會計師核閱之財務報告。

B. 股價淨值比法

茲就採樣公司、上市航運業類股及上市大盤平均最近六個月(112 年 1 月~112 年 6 月)之股價淨值比區間列示如下：

單位：倍

期間	中華航空	長榮航空	陽明海運	上市航運業類股	上市大盤
112/01	1.67	1.84	0.66	0.88	1.95
112/02	1.75	1.80	0.68	0.92	1.95
112/03	1.68	1.64	0.65	0.88	1.94
112/04	1.63	1.64	0.64	0.89	1.90
112/05	1.87	2.04	0.61	0.91	2.01
112/06	2.20	2.39	0.64	0.87	2.05
平均	1.80	1.89	0.65	0.89	1.97

資料來源：臺灣證券交易所網站。

該公司採樣同業公司、上市航運業類股及上市大盤最近六個月平均股價淨值比約 0.65~1.97 倍，以該公司 112 年 3 月 31 日經會計師核閱財務報告之權益 1,383,830 千元及依擬上市掛牌股數 449,000 千股計算之每股淨值 3.08 元為基礎計算，價格區間約為 2.00~6.07 元之間，惟考量該公司受新型冠狀病毒肺炎疫情影响，而處於虧損狀態，由於股價淨值比使用歷史性財務資料，無法反映公司未來成長性，且較常用於評估獲利波動度較大或有鉅額資產但股價偏低之公司，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。

以該公司 112 年第一季經會計師核閱之財務報告淨值為 1,383,830 千元，依擬掛牌股數 449,000 千股計算之每股淨值為 3.08 元，即為依成本法計算之參考價格，惟此價格與興櫃市場交易價格差異甚大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，故本推薦證券商不予採用此種評價方法。

(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

收益法主要假設目標企業之價值為未來各期創造之收益之折現值，以其加權平均資金成本作為折現率，將目標企業未來各期預期產生的收益予以折現後，即可得到目標企業之總體價值。又該公司經營具成長空間，故採用三階段現金流量折現，評價模式為：

$$P_0 = V_E / N = (V_0 - V_D) / \text{Shares}$$

$$V_0 = \sum_{t=1}^{t=n} \frac{FCFF_t}{(1+K1)^t} + \sum_{t=n+1}^{t=m} \frac{FCFF_t}{(1+K1)^n \times (1+K2)^{t-n}} + \frac{FCFF_m + 1}{(1+K1)^n \times (1+K2)^{m-n} \times (K3 - G)}$$

$$FCFF_t = EBIT_t \times (1 - \text{tax rate}_t) + Dep_t \& Amo_t - Capital Exp_t - \Delta NWC_t$$

$$Ki = D / (D + E) \times Kd(1 - \text{tax rate}) + E / (D + E) \times Ke$$

$$Ke = Rf + \beta j(Rm - Rf)$$

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449,000千股
$FCFF_t$	=	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：112年度～116年度
m	=	10 第二階段之經營年限：117年度～121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	$t \leq 5$	$5 < t \leq 10$	$t \geq 11$	依據該公司狀況分為三期間 期間 I：112-116 年度 期間 II：117-121 年度 期間 III：121 年度後(永續經營期)
$D/(D+E)$ (樂觀情境)	12.0608%	10.4733%	8.1392%	係以樂觀情境下，112-116 年度財測之平均計息負債比為參考值；期間 II 以 117-121 年度財測之平均計息負債比為參考值；期間 III 永續經營期則以 121 年度財測之計息負債比為參考值。公司因預計於 112 年度進行現金增資，加上隨著後疫情時代來臨，該公司航班陸續復飛，預估該公司之營收將逐年成長並由虧轉盈，股本及保留盈餘等金額將逐年增加，加上該公司因募資及營收增加，帳上現金將可償還部分銀行借款，使借款金額下降，D/A 之比率隨之下降。
$E/(D+E)$ (樂觀情境)	87.9392%	89.5267%	91.8608%	同上
$D/(D+E)$ (保守情境)	15.1412%	14.1165%	11.3924%	係以保守情境下，112-116 年度財測之平均計息負債比為參考值；期間 II 以 117-121 年度財測之平均計息負債比為參考值；期間 III 永續經營期則以 121 年度財測之計息負債比為參考值。公司因預計於 112 年度進行現金增資，加上隨著後疫情時代來臨，該公司航班陸續復飛，預估該公司之營收將逐年成長並由虧轉盈，股本及保留盈餘等金額將逐年增加，加上該公司因募資及營收增加，帳上現金將可償還部分銀行借款，使借款金額下降，D/A 之比率隨之下降。惟保守情境之 G 值較樂觀版為低，故 $D/(D+E)$ 值較樂觀版略高。

項目	期間 I	期間 II	期間 III	基本假設說明
E/(D+E) (保守情境)	84.8588%	85.8835%	88.6076%	同上
Kd	1.4138%	2.0470%	2.6802%	期間 I 以該公司最近一年度財務報告之平均借款利率預估負債資金成本率；期間 III 永續經營期則以近十年，五大行庫平均基準利率估計；期間 II 則取期間 I 與期間 III 之平均值。
tax rate (樂觀情境)	10.6095%	20.0000%	20.0000%	期間 I 因考量虧損扣抵因素，係以樂觀情境下該公司 112-116 年度財測之平均有效稅率預估期間 I 之有效稅率，以該公司 116-120 年度財測之平均有效稅率預估期間 II、期間 III 則以稅率 20% 預估。
tax rate (保守情境)	14.6132%	20.0000%	20.0000%	期間 I 因考量虧損扣抵因素，係以保守情境下該公司 112-116 年度財測之平均有效稅率預估期間 I 之有效稅率，以該公司 116-120 年度財測之平均有效稅率預估期間 II、期間 III 則以稅率 20% 預估。
Rf	1.0725%	1.1063%	1.1400%	期間 I 取證券櫃檯買賣中心，公債殖利率曲線圖於 112/5/15，5 年期公債殖利率報價，為 112 央債甲 6(剩餘年限約為 5 年)之 1.0725%，為無風險利率數值；期間 III 取證券櫃檯買賣中心，公債殖利率曲線圖於 112/5/15，10 年期公債殖利率報價，為 112 央債甲 7(剩餘年限約為 10 年)之 1.1400%，為無風險利率數值；期間 II 則取期間 I 與期間 III 之平均值。
Rm	11.5659%	10.9632%	10.3605%	期間 I 係以過去 5 年指數投資報酬率之平均數估計；期間 III 永續經營期則以過去 10 年度指數投資報酬率之平均數估計；期間 II 則取期間 I 與期間 III 之平均值。
Bj	1.0943	1.0472	1.0000	期間 I 係以同業類比公司之過去 5 年股價報酬率對發行量加權股價報酬指數之平均風險係數估計該公司之系統風險；而預期永續經營期之系統風險將逐步貼近市場之系統風險，故假設為 1；期間 II 之 Beta 值則取期間 I 與期間 III 之平均值。
Ke	12.5554%	11.4284%	10.3605%	$= Rf + \beta * (Rm - Rf)$ 。其中 Rf：無風險報酬率； β ：類股與大盤走勢之相關係數；Rm：市場風險報酬率

項目	期間 I	期間 II	期間 III	基本假設說明
Ki (樂觀情境)	11.2298%	10.4172%	9.6919%	樂觀情境下之加權平均資金成本
Ki (保守情境)	10.8807%	10.0655%	9.4247%	保守情境下之加權平均資金成本
G (樂觀情境)	160.0698%	1.9392%	0.0000%	樂觀情境預估之載客率約 86.0% 期間 I： 以公司根據樂觀情境下之市場概況所預期之 112-116 年度營收成長率做為營業收入淨額成長率之估計值。自 109 年 3 月起配合政府政策國際航班銳減，111 年 11 月 13 日我國邊境開放，國際航班逐漸復飛，使 112 年預估營收大幅成長，致前五年營收平均成長率較高。 期間 II： 以公司根據樂觀情境下之市場概況所預期之 117-121 年度營收成長率做為營業收入淨額成長率之估計值。波音預估未來 20 年間全球航空客運市場的年成長率約 2.7%，航空客運量 (RPK) 成長率將達 4%，另公司預估平均票價成長約 2%，因此預估五年營收平均成長率約為 1.93%。 期間 III： 永續經營期間預期公司將維持平穩，成長率為 0%
G (保守情境)	157.3045%	0.7000%	0.0000%	保守情境預估之載客率約 83.9% 期間 I： 以公司根據保守情境下之市場概況所預期之 112-116 年度營收成長率做為營業收入淨額成長率之估計值。自 109 年 3 月起配合政府政策國際航班銳減，111 年 11 月 13 日我國邊境開放，國際航班逐漸復飛，使 112 年預估營收大幅成長，致前五年營收平均成長率較高。 期間 II： 以公司根據保守情境下之市場概況所預期之 117-121 年度營收成長率做為營業收入淨額成長率之估計值。波音預估未來 20 年間全球航空客運市場的年成長率約 2.7%，航空客運

項目	期間 I	期間 II	期間 III	基本假設說明
				量 (RPK) 成長率將達 4%，另公司保守預估平均票價成長 0.65%，因此預估五年營收平均成長率約為 0.7%。 期間 III： 永續經營期間預期公司將維持平穩，成長率為 0%

C. 計算結果

樂觀情境：

$$\begin{aligned}
 P_0 &= (V_0 - V_D) / \text{Shares} \\
 &= (27,879,445 \text{ 仟元} + 5,214,135 \text{ 仟元} - 2,978,181 \text{ 仟元}) / 449,000 \text{ 仟股} \\
 &= 67.07 \text{ 元/股}
 \end{aligned}$$

保守情境：

$$\begin{aligned}
 P_0 &= (V_0 - V_D) / \text{Shares} \\
 &= (3,988,421 \text{ 仟元} + 5,214,135 \text{ 仟元} - 2,978,181 \text{ 仟元}) / 449,000 \text{ 仟股} \\
 &= 13.86 \text{ 元/股}
 \end{aligned}$$

依據上述之數據及公式，估計該公司之參考價格區間為 13.86 元至 67.07 元，考量此法主要係以未來各期創造之現金流量折現值合計數計算目前股東權益之價值，而該公司目前受到新型冠狀病毒疫情影響，造成營收停滯，隨著疫苗施打率逐漸提升，亞洲各國之防疫政策陸續階段性解封，日本及台灣政府宣布 111 年 10 月份起邊境開放，台灣入境改為「0+7」政策，全球經濟活動穩定復甦，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 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，因此未來之現金流量將可隨之增加，提升公司價值，故本承銷商擬採用此種評價方法。

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，本次選擇以收益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、長榮航空及陽明海運之財務狀況、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豬版之「中華民國台灣地區主要行業財務比率」中所列之「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	110 年度	111 年度	112 年 第一季
財務結構 (%)	負債占資產比率	台灣虎航	71.95	93.60	90.73
		中華航空	73.80	75.39	74.82
		長榮航空	71.50	69.88	69.73
		陽明海運	39.04	32.35	31.20
		同業平均	68.00	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	802.15
		中華航空	186.28	174.06	172.49
		長榮航空	204.29	195.71	196.40
		陽明海運	421.11	570.38	579.98
		同業平均	1.16	註 1	註 1
獲利能力 (%)	資產報酬率 (%)(註 2)	台灣虎航	(16.77)	(19.05)	13.15
		中華航空	3.76	1.45	2.66
		長榮航空	3.02	3.37	6.81
		陽明海運	57.87	40.99	3.13
		同業平均	(1.90)	註 1	註 1
	權益報酬率 (%)(註 2)	台灣虎航	(66.68)	(121.38)	148.48
		中華航空	12.99	3.00	7.62
		長榮航空	7.89	8.28	19.53
		陽明海運	122.37	62.62	4.01
		同業平均	(10.20)	註 1	註 1
	營業利益占實收資本額比率 (註 2)	台灣虎航	(69.48)	(70.16)	55.21
		中華航空	25.19	4.30	12.14
		長榮航空	19.97	18.29	46.79
		陽明海運	582.41	631.99	16.84
		同業平均	註 3	註 3	註 3
	稅前純益占實收資本額比(註 2)	台灣虎航	(70.53)	(89.41)	53.65
		中華航空	18.73	4.42	11.50
		長榮航空	15.04	17.66	44.09
		陽明海運	579.53	669.00	48.40
		同業平均	註 3	註 3	註 3
	純益率	台灣虎航	(929.22)	(216.74)	16.57
		中華航空	6.45	1.49	3.29
		長榮航空	6.43	5.67	10.70
		陽明海運	49.63	48.16	9.37
		同業平均	(227.60)	註 1	註 1
	每股稅後盈餘	台灣虎航	(7.19)	(7.12)	1.07

分析項目		年度	110 年度	111 年度	112 年 第一季
		公司			
	(元)	中華航空	1.67	0.48	0.22
		長榮航空	1.31	1.34	0.84
		陽明海運	48.73	51.71	0.97
		同業平均	註 3	註 3	註 3

資料來源：

- 1.各公司各年度之股東會年報、經會計師查核簽證或核閱之財務報告暨台新證券整理。
 - 2.同業平均係採用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」之「航空運輸業」。
- 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 2：112 年第一季之獲利能力之權益報酬率、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 3：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 110~111 年度及 112 年第一季之負債占總資產比率分別為 71.95%、93.60%及 90.73%，111 年之負債比較前一年度提高，係因該公司租賃新客機 A320neo，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，致租賃負債提高，國境尚未開放時受到新冠肺炎(COVID19)疫情影響，該公司減少國際航班，營收獲利減少使帳上權益下降，111 年 10 月國境開放，該公司開放賣票，購票踴躍致使合約負債增加，又疫情持續影響，為支付日常營運支出，該公司動撥銀行借款，使長短期借款增加，致整體負債比提高。112 年第一季之負債比較 111 年略為降低，係因國境開放，受惠旅遊需求大復甦，該公司營運狀況好轉，售票情形良好帶動現金增加，且該公司償還部分短期借款，使資產增加幅度略優於負債。

與採樣同業及同業平均比較，110 年度該比率均介於採樣同業及同業平均之間，111 年度及 112 年第一季負債比高於同業，主係因國境未開放時受新冠肺炎(COVID-19)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，該公司受疫情影響較其他提供貨運之同業為高，且該公司客機主要為租賃客機，故租賃負債占比較高，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 110~111 年度及 112 年第一季之長期資金占不動產、廠房及設備比率分別為 781.20%、767.67%及 802.15%，111 年該公司因新冠肺炎(COVID-19)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，權益總額減少 28,844,343 千元，使長期資金占不動產、廠房及設備比率下降。112 年第一季因國境開放，該公司受惠旅遊需求大復甦，

該公司營運狀況好轉，由虧轉盈，權益總額較 111 年增加 458,261 千元，在非流動負債及不動產、廠房及設備無重大變動情況下，長期資金占不動產、廠房及設備比率較 111 年增加。

與採樣同業及同業平均比較，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 112 年第一季均優於所有採樣同業及同業平均，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，顯示其並無仰賴短期資金支應資本支出情事，尚無重大異常。

(2)獲利能力

A. 權益報酬率

該公司 110~111 年度及 112 年第一季年化後之資產報酬率及權益報酬率分別為(16.77)%、(19.05)%及 13.15%；(66.68)%、(121.38)%及 148.48%，110~111 年度皆為稅後淨損，除因受疫情影響而產生之營業虧損外，該公司租賃新客機 A320neo，於 111 年 3 月及 7 月交機，亦致營業成本提高，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，故外幣兌換損失增加導致稅前虧損增加。112 年第一季因國境開放且受惠於春節連假及 228 連假，國人積極出遊，帶動該公司業績成長，且美金於 112 年第一季走跌，致該公司產生外幣兌換利益，稅後淨利由負轉正，致年化後之資產報酬率及權益報酬率較 111 年增加。

與採樣公司及同業平均相較，110 年度及 111 年度主係因新冠肺炎(COVID-19)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，該公司受疫情影響較其他提供貨運之同業為高。112 年第一季該比率則優於同業，主係因該公司機隊規模較其他二家航空業小，整體資產及權益規模較採樣同業輕盈，在稅後淨利大幅增長情況下，資產報酬率及權益報酬率優於採樣同業。整體而言該公司之資產報酬率及權益報酬率變化尚屬合理，無重大異常。

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 110~111 年度及 112 年第一季年化後之營業(損)益占實收資本額比率與稅前淨利(損)占實收資本額比率分別為(69.48)%、(70.16)%、55.21%及(70.53)%、(89.41)%及 53.65%，111 年除因受疫情影響而產生之營業虧損外，該公司租賃新客機 A320neo，於 111 年 3 月及 7 月交機，亦致營業成本提高，又因 111 年 10 月國境開放，手續費、廣告費及售票網站使用費增加，致營業(損)益占實收資本額比率略微下降，又營業外收入及支出之其他損失為 770,076 千元，主係因外幣兌換損益淨額所致，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，主要以美元計價，受美元升值、新臺幣回貶的影響，該公司外幣負債部位造成外幣兌換損失，致 111 年度稅前淨利(損)占實收資本額比率增加。112 年第一季因國境開放且受惠於春節連假及 228 連假，國人積極出遊，帶動該公司業績成長，且美金於 112 年第一季走跌，致該公司產生外幣

兌換利益，營業利益及稅後淨利由負轉正，致年化後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較 111 年增加。

與採樣公司及同業平均相比，該公司之營業(損)益占實收資本額比率及稅前純益(損)占實收資本額比率於 110 年度及 111 年度之該比率較採樣同業低，主係受到新冠肺炎(COVID19)疫情影響，相較採樣同業，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，該公司受疫情影響較其他提供貨運之同業為高，112 年第一季該比率則優於同業，主係因該公司以客運為主要業務，受惠於客運市場大幅成長，又實收資本額規模較採樣同業小，在營業利益及稅前純益大幅增長情況下，該比率優於同業，其變化尚屬合理，應無重大異常情事。

C. 純益率及每股稅後盈餘

該公司 110~111 年度及 112 年第一季之稅後純益率分別為(929.22)%、(216.74)%及 16.57%，而每股盈餘分別為(7.19) 元、(7.12)元及 1.07 元。111 年之純損率及每股盈虧下降，除因受疫情影響而產生之營業虧損外，該公司租賃新客機 A320neo，於 111 年 3 月及 7 月交機，亦致營業成本提高，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，故外幣兌換損失增加導致稅前虧損增加，惟 111 年 10 月邊境開放，該公司復飛部分航點，營收亦同增加，致純損率下降，另該公司於 110 年中辦理現金增資，股本增加至 4,000,000 千元，致 111 年平均流通在外股本較大，故每股盈虧較 110 年減少。112 年第一季因國境開放且受惠於春節連假及 228 連假，國人積極出遊，帶動該公司業績成長，且美金於 112 年第一季走跌，致該公司產生外幣兌換利益，營業利益及稅後淨利由負轉正，純益率及每股盈餘分別較 111 年增加。

與採樣公司及同業平均相比，110 年度及 111 年度該比率較採樣同業低，主係受到新冠肺炎(COVID19)疫情影響，相較採樣同業，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，該公司受疫情影響較其他提供貨運之同業為高。112 年第一季該比率則優於同業，主係因該公司以客運為主要業務，受惠於客運市場大幅成長，又股本規模較採樣同業小，在稅後純益大幅增長情況下，該比率優於同業，其變化尚屬合理，應無重大異常情事。

綜上所述，該公司 110~111 年度及 112 年第一季之獲利能力變動尚屬合理，尚無重大異常。

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

該公司最近一個月平均股價及成交量資料如下表：

單位：元；股

項目	112 年 7 月 5 日~112 年 8 月 4 日
平均股價(元)	47.26
成交量(股)	39,143,164

資料來源：財團法人中華民國證券櫃檯買賣中心。

(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，經考量該公司之所處產業、公司發展所處階段及未來潛在之獲利成長性、發行市場環境及同業市場狀況等因素，其承銷價格計算方式應以現金流量折現法計算為宜，依現金流量折現法評估該公司之每股企業價值為 13.86 元至 67.07 元，並參酌該公司最近一個月興櫃市場之平均成交價，以及 112 年 7 月 27 日向中華民國證券商業同業公會申報詢圈約定書前興櫃有成交之十個營業日(112 年 7 月 13 日至 7 月 26 日)之成交均價簡單算術平均數為 47.28 元之九成，為參考價格，以推算合理之承銷價格，與該公司共同議定承銷價格為每股新台幣 42.6 元，經核算已高於上述參考價格之九成，應尚屬合理。

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 二 年 八 月 七 日

(僅限於台灣虎航股份有限公司創新板上市前現金增資發行新股承銷價格計算書使用)

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 二 年 八 月 七 日

(僅限於台灣虎航股份有限公司創新板初次上市前現金增資發行新股承銷價格計算書使用)

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 二 年 八 月 七 日

(僅限於台灣虎航股份有限公司創新板初次上市前現金增資發行新股承銷價格計算書使用)

證券承銷商：富邦綜合證券股份有限公司



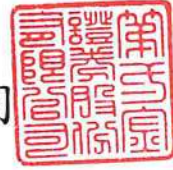
負責人：韓蔚廷



中 華 民 國 一 一 二 年 八 月 七 日

(僅限於台灣虎航股份有限公司創新版初次上市前現金增資發行新股承銷價格計算書使用)

證券承銷商：第一金證券股份有限公司



負責人：陳致全



中 華 民 國 一 一 二 年 八 月 七 日

(僅限於台灣虎航股份有限公司創新版初次上市前現金增資發行新股承銷價格計算書使用)

證券承銷商：群益金鼎證券股份有限公司

代表人：李文柱



中 華 民 國 一 一 二 年 八 月 七 日

(僅限於台灣虎航股份有限公司創新版初次上市前現金增資發行新股承銷價格計算書使用)

附件十二

其他基於有關規定應出具之書面承諾或聲明

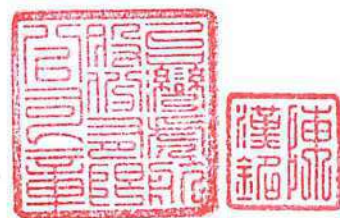
承諾書

本公司承諾事項如下：

- 一、本公司承諾將於上市掛牌前，取具會計師出具上市掛牌前每股淨值達 5 元以上之意見書，始辦理掛牌程序。
- 二、本公司於上市掛牌日起至其後三個會計年度止繼續委任主辦證券承銷商協助遵循中華民國證券法令及上市契約等規章規範，於 貴公司認有延長委任期間之必要時，願配合延長之。上市掛牌期間發生與主辦證券承銷商終止委任關係時，須在終止委任生效日起一個月內委任其他證券承銷商繼任。如依有價證券上市審查準則第四十條改列為上市公司、第一上市公司者，得予終止委任契約。
- 三、本公司於上市後次一年度起之三個會計年度內，於檢送書面年報時，一併於貴公司指定之網際網路資訊申報系統公開及以書面申報前一年度會計師專案審查報告。

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 一 一 二 年 五 月 九 日

附件十三

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 8 次會議議事錄(節錄版)

時間：112 年 05 月 05 日 上午 13 時 01 分

地點：501 華信教室

出席董事：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、饒世湛董事、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：劉淑瑩

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、會計部經理張晏萍、經分暨服務部經理賈瑋中、人資行政室副理盧美惠、財務部副理黃郁脩、台新證券王馨鈴、台新證券劉瑋翎

(以上略)

討論事項(二)

案由：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、 本公司股票初次上市申請案，業經臺灣證券交易所董事會於 112 年 2 月 21 日決議通過。
- 二、 依據本公司 111 年 6 月 24 日股東會（以及 112 年 6 月 1 日股東會討論案）決議，臺灣證券交易所通過本公司申請股票上市後，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 3,000,000-15,000,000 股，每股面額為新台幣 10 元整，計新台幣 30,000,000-150,000,000 元，依公司法第 267 條第 1 項規定，保留發行總數之 15%，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。其餘 85%，依證券交易法第 28-1 條與本公司 111 年 6 月 24 日股東會（以及 112 年 6 月 1 日股東會討論案）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。
- 四、 本次現金增資採溢價辦理發行，每股發行價格區間暫定為新台幣 30-43 元，資金用途為充實營運資金，惟實際發行股數、價格及公開承銷之方式，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」第 30 條、相關法令及當時市場情況與證券承銷商共同議定之。
- 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，包括但不限於發行股數、發行價格、發行條件、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6次會議審議後，同意續提董事會議決。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 112 年股東常會議事錄

時 間：民國 112 年 06 月 01 日(星期四)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 400,000,000 股，股東親自出席及委託代理人出席總股數為 349,320,211 股(包含以電子方式行使表決權之出席股數 6,414,129 股)，佔本公司已發行股份總數 87.33%。

出席董事：陳漢銘董事長、陳奕傑董事、彭寶珠董事、饒世湛董事、顏信輝董事、范宏書董事、盧衍良董事、陳以亨獨立董事、楊朝榮獨立董事、曹勝雄獨立董事

列席：張明瑋總經理、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、陳佑慈經理、孫德至律師、楊樹芝會計師

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)111 年度營業報告書，請參閱附件一(洽悉)。
- (二)111 年度審計委員會審查報告書，請參閱附件二(洽悉)。
- (三)111 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)本公司累積虧損達實收資本額二分之一報告，請詳議事手冊(洽悉)。
- (五)111 年度企業永續發展執行成果及 112 年度永續策略主軸與目標報告，請詳議事手冊(洽悉)。
- (六)修訂「董事會議事規範」，請詳議事手冊(洽悉)。

(七)修訂「道德行為準則」，請詳議事手冊（洽悉）。

四、承認事項

第一案（董事會提案）

案 由：111 年度營業報告書及財務報表案，謹請承認。

說 明：

- 一. 本公司 111 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林恒昇會計師及于紀隆會計師查核完竣，連同營業報告書經審計委員會審查竣事。
- 二. 111 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。

決 議：本議案投票表決結果如下：

表決時出席權數為 349,320,211 權

表決結果(含電子投票)	佔出席股東表決權數%
贊成權數為 348,604,001 權	99.79%
反對權數為 2,414 權	0.00%
無效權數為 0 權	0.00%
棄權/未投票權數為 713,796 權	0.20%

本案照原案表決通過。

第二案（董事會提案）

案 由：111 年度虧損撥補案，謹請承認。

說 明：本公司民國 111 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。

決 議：本議案投票表決結果如下：

表決時出席權數為 349,320,211 權

表決結果(含電子投票)	佔出席股東表決權數%
贊成權數為 348,565,890 權	99.78%
反對權數為 39,420 權	0.01%

無效權數為 0 權	0.00%
棄權/未投票權數為 714,901 權	0.20%

本案照原案表決通過。

五、討論事項

第一案（董事會提案）

案 由：配合本公司初次上市前發行新股公開承銷案，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 36 條及相關法令規定，於 112 年 2 月 21 日臺灣證券交易所董事會通過本公司上市申請案後，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。

決 議：本議案投票表決結果如下：

表決時出席權數為 349,320,211 權

表決結果(含電子投票)	佔出席股東表決權數%
贊成權數為 348,334,390 權	99.71%
反對權數為 266,299 權	0.07%

無效權數為 0 權	0.00%
棄權/未投票權數為 719,522 權	0.20%

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 23 分，主席宣佈散會。

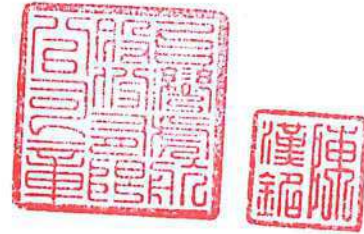
(本股東會議事錄僅載明會議進行要旨，會議進行內容及程序仍以會議影音紀錄為準。)

附件十四

公司章程及新舊條文對照表

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： 本公司設董事十一至十三人，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，設立獨立董事不少於三人，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，但公益性獨立董事連選連任以二次為限。

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。

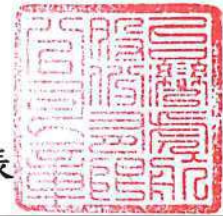
本公司股利之分派應於股東會決議通過股利分派議案之日起 120 個日曆天內完成。

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。

台灣虎航股份有限公司章程修訂對照表

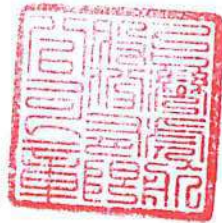


修訂後	修訂前	修訂原因
第十一條之一： 本公司股東會開會時，得以視訊會議或其他經中央主管機關公告之方式為之，但應符合之條件、作業程序及其他應遵行事項，證券主管機關另有規定者，從其規定。	(無，本條新增)	一、本條新增。 二、因應立法院修訂並公布施行《公司法》第 172 條之 2，公開發行股票之公司凡有章程訂明，股東會開會時即得以視訊會議或其他經主管機關公告之方式為之，惟就其應符合之條件、相關作業程序及其他應遵行事項，則依證券主管機關之規定。 三、為增進股東會開會之彈性、提供股東其他參與股東會之方式、促進公司治理之實踐，並因應疫情等不可抗力情事，爰配合前述修法，新增本條規定。
第三十條： 本章程訂立於民國 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。	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。	更新章程修訂日。

附件十五

盈餘分配表

台灣虎航股份有限公司
民國111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）	\$ (229,728,797)
加：111 年度稅後淨損	(2,849,791,598)
加：確定福利計畫之再衡量 負債減少	5,238,956
加：回轉權益減項特別盈餘公積	
期末待彌補虧損	\$ (3,074,281,439)
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	8,514
期末未分配盈餘（累積虧損）	\$ (3,074,272,925)

董事長：



經理人：



會計主管：



附件十六

其他必要補充說明事項

一、最近三年度及截至最近期業績變化之合理性

【公司說明】

一、最近三年度及截至最近期(111 年度)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：新台幣仟元，惟每股盈餘為元

年 度 項 目	最 近 三 年 度 財 務 資 料			110 年度 前三季 財務資料	111 年度 前三季 財務資料	111 年度 財務資料
	108 年	109 年	110 年			
營業收入	9,513,321	1,880,636	244,225	217,906	451,554	1,314,827
營業成本	7,788,347	3,351,386	2,694,663	1,999,861	2,366,009	3,693,019
營業毛利(損)	1,724,974	(1,470,750)	(2,450,438)	(1,781,955)	(1,914,455)	(2,378,192)
營業費用	637,658	337,808	328,860	222,122	252,453	428,243
營業損益	1,087,316	(1,808,558)	(2,779,298)	(2,004,077)	(2,166,908)	(2,806,435)
營業外收入及支出	(75,100)	56,975	(41,955)	(26,343)	(916,479)	(770,076)
稅前淨利(損)	1,012,216	(1,751,583)	(2,821,253)	(2,030,420)	(3,083,387)	(3,576,511)
繼續營業單位本期 淨利(損)	808,718	(1,371,056)	(2,269,379)	(1,638,738)	(2,460,221)	(2,849,792)
停業單位損失	—	—	—	—	—	—
本期淨利 (損)	808,718	(1,371,056)	(2,269,379)	(1,638,738)	(2,460,221)	(2,849,792)
本期其他綜合損益 (稅後淨額)	(12,953)	5,617	1,495	1,945	10,037	5,240
本期綜合損益總額	795,765	(1,365,439)	(2,267,884)	(1,636,793)	(2,450,184)	(2,844,352)
淨利歸屬於母公司 業主	808,718	(1,371,056)	(2,269,379)	(1,638,738)	(2,460,221)	(2,849,792)
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)	(1,636,793)	(2,450,184)	(2,844,352)
綜合損益總額歸屬 於非控制權益	—	—	—	—	—	—
每股盈餘	4.04	(6.45)	(7.19)	(5.70)	(6.15)	(7.12)

資料來源：經會計師查核簽證或核閱之財務報告。

營業收入：

108 至 111 年度營業收入分別為 9,513,321 千元、1,880,636 千元、244,225 千元及 1,314,827 千元。108 至 109 年度收入減少 7,632,685 千元，減少率為(80.23)%，主要係因自 109 年 3 月起受新型冠狀肺炎疫情影響，我國提升部分國家旅遊警示升

級為第三級警告，本公司配合取消或縮減澳門、菲律賓、泰國、韓國及日本之部分航班；110 年度營業收入較 109 年度減少 1,636,411 千元，減少率為(87.01)%，主係中央流行疫情指揮中心，持續將亞洲各國旅遊疫情列至第三級警告，並要求國內航空配合政府政策進行停飛或減班，限制觀光組團赴國外旅遊及接待來台觀光團體入境，致公司 110 年定期航班幾乎全面取消；111 年因鄰國逐漸開啟國門，政府亦於 111 年 9 月下旬頒布 111 年 10 月 13 日邊境開放措施，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，111 年度營業收入為 1,314,827 千元，較去年同期成長 1,070,602 千元，成長率達 438.37%。

營業成本與營業毛利：

營業成本主要為航油、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。

108 至 109 年成本減少率為(56.97)%，主因係 109 年 3 月後持續減少國際航班，減少幅度與同期業績減少比率呈相關性，因本公司定期航班減少，惟為維護每架航機之適航性，仍須保持航空標準之起降訓練及定期檢修，致 109 年度之毛利金額由正轉負。109 至 110 年成本減少率為(19.60)%，係因 110 年度因疫情延續，本公司航班幾乎全面取消，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，惟仍須支付人員薪資、油料、維修保養等營運所需相關成本，加上本公司於 110 年 3 月及 7 月新增兩架租賃機使營業成本增加，雖本公司嚴格管控支出，仍使 110 年度營業毛損增加。111 年度因疫苗施打率逐漸提升，且政府已於 111 年 9 月下旬頒布 111 年 10 月 13 日邊境開放措施，使 111 年度營業收入成長，連帶增加人員薪資、油料、維修保養等營運所需相關成本，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，較去年同期支出增加率為 37.05%，致 111 年度產生營業毛損。

營業費用與營業損益

本公司營業費用主為推銷費用及管理費用，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。108 年至 109 年下降，減少率為(47.02)%，主係 109 年自第一季後，受新冠肺炎疫情影響，航班架次、載客率、營收減少，並推動節流政策下，推銷費用相較降低，雖該公司竭力管控營業費用，惟因疫情影響使載客率大幅下降，因而產生營業毛損，營業利益仍較 108 年減少；109 年至 110 年持續下降，係本公司業務持續受疫情而導致影響 110 全年，故持續控管各項管理費用支出，惟減少率為(2.65%)較前年降幅低，主係本公司 110 年為推動永續經營計畫，推動申請股票上市及為復航復甦之行銷布局，故年度管理費用減少幅度較低，雖該公司竭力管控營業費用，營業損益仍較去年同期下滑。111 年度雖營業收入成長，惟連帶增加人員薪資、油料、維修保養等營運所需相關成本，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，加以本公司 111 年度員工調薪幅度約 2%-

3%，及持續推動上市計畫及推廣行銷活動，營業費用較去年同期增加 30.22%，致營業損益仍較去年同期些微下滑。

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。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。109 年度營業外收入及支出淨額較 108 年度增加，主係美元匯率走貶，因而外幣兌換利益增加所致；110 年度營業外收入及支出淨額較 109 年度減少，主係受疫情影響，本公司配合取消或縮減航班，使營收大幅縮減，帳上現金減少使銀行存款利息收入減少，加以美元匯率貶勢已趨緩，因而外幣兌換利益較 109 年度減少所致；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 111 年度台幣維持走貶值趨勢，造成兌換損失所致。

稅前損益：

本公司 108 年度至 110 年度稅前淨利呈下滑趨勢，主係因 109 年第一季起受疫情影響載客人數下滑，109 全年度稅前損益於第二季轉為負數，110 年度稅前淨損則較 109 年度增加 61.07%，本公司雖推行各項開源節流政策，惟亞洲各國邊境政策未開放旅遊觀光下，截至 110 年本公司仍為稅前虧損。

本公司因新型冠狀肺炎疫情影響，配合中央流行疫情指揮中心，自 109 年 3 月起取消或縮減澳門、菲律賓、泰國、韓國及日本之部分航班，惟本公司除在疫情時間努力拓展商機，爭取各種營收來源，110 年累計營收為 244,225 千元。轉入 111 年度，伴隨復飛日本東京、大阪定期航班及春節澳門返鄉航班，搭配執飛企業包機，另配合春節國內線疏運政策，執行華信國內線濕租航班，另加以政府頒布邊境開放措施，同時取消先前頒布之禁團令，致營業收入成長至 1,314,827 千元，超過 110 年度營收。本公司已逐漸擺脫疫情時期，轉為後疫情時代之航空復甦期。台灣自 111 年 10 月 13 日正式實施入境免居隔措施，隨著日本 10 月 11 日開放自由行旅客，台灣虎航就日本、韓國已開放機場、具有外國獨立旅客及貨運營收之航線，觀察航空業界訂位狀況，規劃航線與航班安排。台灣虎航將挾過往深耕日本 2、3 線城市，擁有其他國籍航空未飛行之獨特航點，順應後疫情時代自由行及遠離都市之可能旅遊趨勢，輔以主要機場早出晚歸班次、次要機場互補等特性，強化不同點進出，增加旅客旅遊時間與行程規劃的彈性，本公司營業收入之成長率將如同過往優於同業。

二、台灣虎航銷貨收入集中於關係人之原因

單位：新臺幣千元；%

項目/年度	108 年度 (疫情前)	109 年度 (疫情中)	110 年度 (疫情中)	110 年度 前三季 (疫情中)	111 年度 前三季 (疫情中)	111 年度 (開放後)
對關係人之銷貨金額	145,561	205,265	168,538	149,331	400,984	490,900
營業收入	9,513,321	1,880,636	244,225	217,906	451,554	1,314,827
對關係人之銷貨占營收 百分比(%)	1.53%	10.91%	69.01%	68.53%	88.80%	37.34%

資料來源：經會計師查核或核閱簽證之財務報告。

108~110 年度及 111 前三季本公司營業收入分別為 9,513,321 千元、1,880,636 千元、244,225 千元及 451,554 千元，來自關係人銷貨收入則分別為 145,561 千元、205,265 千元、168,538 千元及 400,984 千元，銷貨集中比率為 1.53%、10.91%、69.01%及 88.80%，台灣虎航於疫情前 108 年度對關係人之銷貨占營業收入百分比僅 1.53%，111 年截止第三季對關係人之銷貨占營業收入百分比則增加至 88.80%，主係本公司因自 109 年 3 月起受新型冠狀肺炎疫情影響至 110 年，我國提升部分國家旅遊警示升級為第三級警告，本公司配合取消或縮減澳門、菲律賓、泰國、韓國及日本之部分航班，惟本公司於疫情下，國際航班航班受疫情影響，我國及亞洲主要航點國於疫情爆發初期均實施邊境管制措施，時至疫情中期，我國因疫情控管得宜，使得本國人興起離島旅遊潮，為使國內旅運量能維持消化水位，故將專門飛航國際航班的 A320 機型及組員，租借給同集團的華信航空，以放大其離島航班機型，可於每班次同時段下載運更多旅客，有助於協助政府維護國內離島交通通暢之必要性。

目前政府已於 111 年 9 月下旬頒布 111 年 10 月 13 日邊境開放措施，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，截至 111 年 12 月底，本公司對關係人銷貨占營業收入比率已由 111 年 9 月底 88.80%下降至 111 年 12 月底 37.34%，且經檢視截至 111 年 12 月底止之預收情形，本公司至 112 年 3 月底之航班已預收 1,368,993 千元，待航班持續恢復，對關係人銷貨占營業收入比率將隨之往下，無銷貨集中之問題。

【承銷商說明】

一、最近三年度及截至最近期業績變化之合理性

單位：新台幣千元；%

分析項目	年度 公司	108 年度	109 年度		110 年度		111 年度	
		金額	金額	成長率%	金額	成長率%	金額	成長率%
營業收入	台灣虎航	9,513,321	1,880,636	(80.23)	244,225	(87.01)	1,314,827	438.37
	中華航空	168,444,160	115,250,550	(31.58)	138,841,403	20.47	150,722,471	8.56
	長榮航空	181,275,258	89,048,776	(50.88)	103,872,359	16.65	138,068,607	32.92
	陽明海運	149,181,262	151,276,683	1.40	333,687,395	120.58	375,899,874	12.65
營業毛利	台灣虎航	1,724,974	(1,470,750)	(185.26)	(2,450,438)	(66.61)	(2,378,192)	2.95
	中華航空	16,686,928	10,219,201	(38.76)	23,354,457	128.54	11,370,213	(51.31)
	長榮航空	22,827,135	8,557,105	(62.51)	19,324,624	125.83	19,711,890	2.00
	陽明海運	6,074,766	26,084,316	329.39	213,131,060	717.09	230,170,119	7.99
營業利益	台灣虎航	1,087,316	(1,808,558)	(266.33)	(2,779,298)	(53.67)	(2,806,435)	(0.98)
	中華航空	2,665,821	2,184,416	(18.06)	14,968,035	585.22	2,584,734	(82.73)
	長榮航空	9,442,727	(827,124)	(108.76)	10,357,844	1,352.27	9,797,991	(5.41)
	陽明海運	(1,014,685)	19,460,192	2,017.86	203,384,516	945.13	220,698,167	8.51

資料來源：各公司經會計師查核簽證之合併財務報告。

單位：新台幣千元；%

分析項目	年度 公司	110 年度 前三季	111 年度 前三季	
		金額	金額	成長率%
營業收入	台灣虎航	217,906	451,554	107.22
	中華航空	91,674,640	111,783,277	21.93
	長榮航空	69,655,836	98,626,887	41.59
	陽明海運	231,006,145	315,964,481	36.78
營業毛利	台灣虎航	(1,781,955)	(1,914,455)	(7.44)
	中華航空	10,068,103	9,877,153	(1.90)
	長榮航空	7,785,378	15,119,873	94.21
	陽明海運	140,582,771	208,045,197	47.99
營業利益	台灣虎航	(2,004,077)	(2,166,908)	(8.12)
	中華航空	4,722,127	4,248,959	(10.02)
	長榮航空	1,349,239	7,929,256	487.68
	陽明海運	133,958,752	201,269,251	50.25

資料來源：各公司經會計師核閱之合併財務報告。

該公司成立於 103 年 4 月 21 日，主要從事民用航空運輸業務，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)及陽明海運股份有限公司(股票代號：2609，以下稱陽明海運，

主要從事水上客運及貨運業務，並經營貨櫃集散場站等)，故以中華航空、長榮航空及陽明海運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。茲就該公司與同業中華航空、長榮航空及陽明海運之營業收入、營業毛利及營業利益比較說明如下：

1.營業收入

該公司 108~111 年度之營業收入分別為 9,513,321 千元、1,880,636 千元、244,225 千元及 1,314,827 千元，成長率分別為 (80.23)、(87.01)%及 438.37%。該公司 109 年度營業收入較 108 年度減少 7,632,685 千元，主要係因自 109 年 3 月起受新型冠狀肺炎疫情影響，部分國家旅遊警示升級第三級警告，該公司配合取消或縮減澳門、菲律賓、泰國、韓國及日本之部分航班，該公司雖進行客艙載貨、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，致 109 年度之營業收入較去年同期衰退；110 年度因持續受新型冠狀肺炎疫情影響，致該公司航班幾乎全面取消，加上 110 年 5 月起國內疫情爆發，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，致使營業收入較 109 年度大幅衰退；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，加以目前政府已於 111 年 9 月下旬頒布 111 年 10 月 13 日邊境開放措施，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，致使營業收入較去年同期成長。該公司最近三年度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 109 及 110 年度該公司之營業收入年成長率低於採樣同業，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及長榮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，陽明海運則受惠於貨運需求大增使營業收入隨之成長；111 年前三季及 111 年度之營業收入成長率高於採樣同業，主係因隨疫苗施打率提升、配合政府疏運政策及華信航空運能不足等因素，該公司濕租收入增加，雖採樣同業營收皆呈成長趨勢，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高。

2.營業毛利

單位：新台幣千元；%

公司 \ 年度	108 年度		109 年度		110 年度		111 年度	
	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	1,724,974	18.13	(1,470,750)	(78.20)	(2,450,438)	(1,003.35)	(2,378,192)	(180.87)
中華航空	16,686,928	9.91	10,219,201	8.87	23,354,457	16.82	11,370,213	7.54
長榮航空	22,827,135	12.59	8,557,105	9.61	19,324,624	18.60	19,711,890	14.28
陽明海運	6,074,766	4.07	26,084,316	17.24	213,131,060	63.87	230,170,119	61.23

資料來源：各公司經會計師查核簽證之合併財務報告。

單位：新台幣千元；%

公司 \ 年度	110 年度前三季		111 年度前三季	
	營業毛利	毛利率	營業毛利	毛利率
台灣虎航	(1,781,955)	(817.76)	(1,914,455)	(423.97)
中華航空	10,068,103	10.98	9,877,153	8.84
長榮航空	7,785,378	11.18	15,119,873	15.33
陽明海運	140,582,771	60.86	208,045,197	65.84

資料來源：各公司經會計師核閱之合併財務報告。

該公司 108~111 年度之營業毛利(損)分別為 1,724,974 千元、(1,470,750)千元、(2,450,438)千元及(2,378,192)千元，營業毛利率分別為 18.13%、(78.20)%、(1,003.35)% 及(180.87)%，該公司 109 年度因新型冠狀肺炎疫情影響，部分國家旅遊警示升級第三級警告，該公司配合取消或縮減澳門、菲律賓、泰國、韓國及日本之部分航班，加上旅客自由行需求減少，使載客率大幅下降，惟仍須支付飛機租金、人員薪資、油料、維修保養等營運所需相關成本，致 109 年度之毛利率由正轉負；110 年度因疫情延續，該公司航班幾乎全面取消，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，國內濕租需求亦大幅減少，惟仍須支付人員薪資、油料、維修保養等營運所需相關成本，加上該公司於 110 年 3 月及 7 月新增兩架租賃機使營業成本增加，雖該公司嚴格管控支出，仍使 110 年度營業毛損及毛損率增加；111 年度因疫苗施打率逐漸提升，且政府已於 111 年 9 月下旬頒布 111 年 10 月 13 日邊境開放措施，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，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。

與採樣同業相較，108 年度因該公司營業規模擴大，毛利率高於同業，顯見該公司獲利能力良好；109 年度、110 年度、111 年前三季及 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及長榮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，陽明海運則受惠於貨運需求大增使毛利大幅增加。

3.營業利益

單位：新台幣千元；%

公司 \ 年度	108 年度		109 年度		110 年度		111 年度	
	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	1,087,316	11.43	(1,808,558)	(96.17)	(2,779,298)	(1,138.01)	(2,806,435)	(213.45)
中華航空	2,665,821	1.58	2,184,416	1.90	14,968,035	10.78	2,584,734	1.71
長榮航空	9,442,727	5.21	(827,124)	(0.93)	10,357,844	9.97	9,797,991	7.10
陽明海運	(1,014,685)	(0.68)	19,460,192	12.86	203,384,516	60.95	220,698,167	58.71

資料來源：各公司經會計師查核簽證之合併財務報告。

單位：新台幣千元；%

公司 \ 年度	110 年度前三季		111 年度前三季	
	營業利益	營業利益率%	營業利益	營業利益率%
台灣虎航	(2,004,077)	(919.70)	(2,166,908)	(479.88)
中華航空	4,722,127	5.15	4,248,959	3.80
長榮航空	1,349,239	1.94	7,929,256	8.04
陽明海運	133,958,752	57.99	201,269,251	63.70

資料來源：各公司經會計師核閱之合併財務報告。

該公司 108~111 年度之營業利益分別為 1,087,316 千元、(1,808,558)千元、(2,779,298)千元及(2,806,435)千元，營業利益率分別為 11.43%、(96.17)%、(1,138.01)%及(213.45)%；營業費用率分別為 6.70%、17.96%、134.65%及 32.57%。該公司 109 年度因自當年度 3 月起受新型冠狀肺炎疫情影響，部分國家旅遊警示升級第三級警告，該公司配合取消或縮減澳門、菲律賓、泰國、韓國及日本之部分航班，加上旅客自由行動需求減少，使載客率大幅下降，因而產生營業毛損，雖該公司竭力管控營業費用，使 109 年度營業費用較 108 年度減少 47.02%，營業利益率仍下降至(96.17)%；110 年度新型冠狀肺炎疫情延續，該公司航班幾乎全面取消，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，國內濕租需求亦大幅減少，因而產生營業毛損，雖該公司竭力管控營業費用，使 110 年度營業費用較 109 年度減少 2.65%，營業利益率仍下降至(1,138.01)%；111 年度則因受到台灣及日本各國邊境政策逐漸開放的影響，該公司陸續展開行銷活動，使推銷費用增加，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)%。

與採樣公司比較，該公司 108 年度在營業收入及營業毛利持續成長帶動下，加上各項費用控管得宜，營業利益率優於採樣同業；109 年度、110 年度、111 年前三季及 111 年度因採樣同業中華航空及長榮航空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，陽明海運亦受惠於貨運需求大增使獲利大幅增加，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。

4.營業外收入及支出

單位：新台幣千元；%

項目 \ 年度		108 年度		109 年度		110 年度		111 年度	
		金額	%	金額	%	金額	%	金額	%
其他收入	利息收入	55,078	0.58	41,854	2.23	6,597	2.70	26,618	2.02
	其他	44,768	0.47	38,046	2.02	56,702	23.22	28,288	2.15
	小計	99,846	1.05	79,900	4.25	63,299	25.92	54,906	4.17
其他利益及損失	外幣兌換(損失)利益淨額	74,327	0.78	198,561	10.56	100,216	41.03	(582,457)	(44.30)
	其他	(31)	-	(1,621)	(0.09)	(2,202)	(0.90)	(2,283)	(0.17)
	小計	74,296	0.78	196,940	10.47	98,014	40.13	(584,740)	(44.47)

年度 項目		108 年度		109 年度		110 年度		111 年度	
		金額	%	金額	%	金額	%	金額	%
財務成本	利息費用-銀行借款	(9,798)	(0.10)	(24,726)	(1.31)	(35,542)	(14.55)	(44,946)	(3.42)
	利息費用-租賃負債	(239,444)	(2.52)	(195,139)	(10.38)	(167,726)	(68.68)	(195,296)	(14.85)
	小計	(249,242)	(2.62)	(219,865)	(11.69)	(203,268)	(83.23)	(240,242)	(18.27)
合計		(75,100)	(0.79)	56,975	3.03	(41,955)	17.18	(770,076)	(58.57)

資料來源：經會計師查核簽證之財務報告。

單位：新台幣千元；%

年度 項目		110 年度前三季		111 年度前三季	
		金額	%	金額	%
其他收入	利息收入	4,209	1.93	12,029	2.66
	其他	47,168	21.65	26,443	5.86
	小計	51,377	23.58	38,472	8.52
其他利益及損失	外幣兌換(損失)利益淨額	76,162	34.95	(782,816)	(173.36)
	其他	(7)	-	(1,271)	(0.28)
	小計	76,155	34.95	(784,087)	(173.64)
財務成本	利息費用-銀行借款	(27,344)	(12.55)	(30,977)	(6.86)
	利息費用-租賃負債	(126,531)	(58.07)	(139,887)	(30.98)
	小計	(153,875)	(70.62)	(170,864)	(37.84)
合計		(26,343)	(12.09)	(916,479)	(202.96)

資料來源：經會計師核閱之財務報告。

該公司 108~111 年度之營業外收入及支出淨額分別為(75,100)千元、56,975 千元、(41,955)千元及(770,076)千元，占營收比重分別為(0.79)%、3.03%、17.18%及(58.57)%，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，其他收入 108 年度主係代收付機場稅之手續費；109~111 年主係因疫情影響之政府利息及租金補助款。109 年度營業外收入及支出淨額較 108 年度增加，主係美元匯率走貶，因而外幣兌換利益增加所致；110 年度營業外收入及支出淨額較 109 年度減少，主要係因受新型冠狀肺炎疫情影響，該公司配合取消或縮減航班，使營收大幅縮減，帳上現金減少使銀行存款利息收入減少，且銀行借款增加使利息費用增加，加以美元匯率貶勢已趨緩，因而外幣兌換利益較 109 年度減少所致；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，加上該公司 111 年 3 月及 7 月新增兩架租賃機，使年化後之租賃負債利息增加所致。

單位：新台幣千元；%

公司	108 年度		109 年度		110 年度		111 年度	
	營業外收入及支出	占營收比率%	營業外收入及支出	占營收比率%	營業外收入及支出	占營收比率%	營業外收入及支出	占營收比率%
台灣虎航	(75,100)	(0.79)	56,975	3.03	(41,955)	(17.18)	(770,076)	(58.57)
中華航空	(2,762,638)	(1.64)	(2,838,213)	(2.46)	(3,841,430)	(2.77)	76,026	0.05
長榮航空	(3,384,378)	(1.87)	(3,491,812)	(3.92)	(2,555,355)	(2.46)	(329,425)	(0.24)
陽明海運	(2,573,130)	(1.72)	(3,310,149)	(2.19)	(1,007,771)	(0.30)	12,922,547	3.44

資料來源：各公司經會計師查核簽證之合併財務報告。

單位：新台幣千元；%

公司\年度	110 年度前三季		111 年度前三季	
	營業外收入及支出	占營收比率%	營業外收入及支出	占營收比率%
台灣虎航	(26,343)	(12.09)	(916,479)	(202.96)
中華航空	(3,452,052)	(3.76)	(407,046)	(0.36)
長榮航空	(2,068,019)	(2.97)	693,122	0.70
陽明海運	(414,914)	(0.18)	13,450,891	4.26

資料來源：各公司經會計師核閱之合併財務報告。

與同業相較，該公司 108 年度營業外收入及支出淨額占營業收入比重低於同業，而 109 年度、110 年度、111 年前三季及 111 年度高於採樣同業，主要係採樣同業之營收規模及機(船)隊規模差異所致，108 年度起因配合 IFRS 16 之規定，認列租賃負債之利息費用，因採樣同業機(船)隊規模較大，使採樣同業認列之租賃負債利息費用較高，造成採樣同業自 108 年度至 110 年度營業外收入及支出淨額皆為負數，而該公司機隊規模較為精實，認列之租賃負債利息費用較少；111 年前三季及 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。

5.稅前淨利及本期淨利

單位：%

公司\年度	稅前淨利率					
	108 年度	109 年度	110 年度	110 年度 前三季	111 年 前三季	111 年度
台灣虎航	10.64	(93.14)	(1,155.19)	(931.79)	(682.84)	(272.01)
中華航空	(0.06)	(0.57)	8.01	1.39	3.44	1.77
長榮航空	3.34	(4.85)	7.51	(1.03)	8.74	6.86
陽明海運	(2.41)	10.68	60.65	57.81	67.96	62.15

資料來源：各公司經會計師查核簽證或核閱之財務報告。

單位：%

公司\年度	本期淨利率					
	108 年度	109 年度	110 年度	110 年度 前三季	111 年 前三季	111 年度
台灣虎航	8.50	(72.90)	(929.22)	(752.04)	(544.83)	(216.74)
中華航空	(0.40)	(0.24)	6.45	1.20	2.81	1.49
長榮航空	2.68	(3.68)	6.43	(0.84)	7.02	5.67
陽明海運	(2.68)	8.06	49.63	47.66	52.60	48.16

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 108~111 年之稅前淨利(損)分別為 1,012,216 千元、(1,751,583)千元、(2,821,253)千元及(3,576,511)千元，本期淨利(損)則分別為 808,718 千元、(1,371,056)千元、(2,269,379)千元及(2,849,792)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。

與同業公司相較，該公司疫情前 108 年度稅前淨利率及本期淨利率皆優於同業，而 109 年度、110 年度、111 年前三季及 111 年度因採樣同業中華航空及長榮航空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，陽明海運亦受惠於貨運需求大增使獲利大幅增加，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，因而使稅前淨利率及本期淨利率低於採樣同業。

綜上所述，該公司 108~110 年度及 111 年度之營業收入、營業毛利、營業利益、營業外收入及支出與稅前淨利及本期淨利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、台灣虎航銷貨收入集中於關係人之原因

單位：新臺幣千元；%

項目/年度	108 年度 (疫情前)	109 年度 (疫情中)	110 年度 (疫情中)	110 年度 前三季 (疫情中)	111 年度 前三季 (疫情中)	111 年度 (開放後)
對關係人之銷貨金額	145,561	205,265	168,538	149,331	400,984	490,900
營業收入	9,513,321	1,880,636	244,225	217,906	451,554	1,314,827
對關係人之銷貨占營收百分比	1.53%	10.91%	69.01%	68.53%	88.80%	37.34%

資料來源：經會計師查核或核閱簽證之財務報告。

1. 配合政府推動國旅政策、離島旅遊需求上升

從上述表格可知，台灣虎航於疫情前 108 年度對關係人之銷貨占營業收入百分比僅 1.53%，111 年截止第三季對關係人之銷貨占營業收入百分比則增加至 88.80%，主係因 109 年度全球疫情持續延燒，惟台灣疫情控制相對平穩，民眾無法出國，旅遊需求全數轉移至國內各地景點。政府為了振興因為新型冠狀肺炎疫情而急速衰退的觀光業，推出多項旅遊補助，如：安心旅遊補助及振興三倍券等，加上暑期登場，國旅市場邁入高峰，使離島旅遊需求較去年同期增加 3 倍，台灣虎航為配合政府推動國旅政策，將 A320 空中巴士客機濕租給華信航空執飛澎湖、金門航線，增加離島的運能，以促進國內觀光旅遊業。

2. 增加台虎營運動能

國內新冠肺炎疫情趨緩，但全球確診人數仍不斷攀升，民眾無法出國，加上暑假旺季和澎湖花火節延後舉辦，造成離島旅遊大復甦，國內線航班一位難求。華信航空除增加航班數外，亦尋求增加每班的載客數量，為增加營運動能，華信航空於 109 年 7 月起向台灣虎航濕租 A320 空中巴士客機執飛離島航班。

改善措施：

由於台灣虎航是目前台灣唯一的低成本航空，提供往來東北亞、東南亞和澳門的客、貨運服務以及地勤代理服務，其銷貨對象為一般消費大眾及旅遊業者，108 年度對關係人銷貨占營業收入比率為 1.53%，由此比率可知銷貨予關係人非為台灣虎航主要之營收來源，111 年截止第三季台灣虎航對集團銷貨占營業收入比率達 88.80%，主要係受新冠

肺炎疫情影響，往來航班銳減，營業收入大幅下降，使前開比率上升；在疫情時間，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，於109年7月起濕租A320空中巴士客機與同屬華航集團的華信航空，使營業收入增加，以保障股東權益。

綜上所述，該公司之銷貨對象為一般消費大眾及旅遊業者，惟最近期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，致使對關係人銷貨占營業收入比率上升，目前政府已於111年9月下旬頒布111年10月13日邊境開放措施，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，截至111年12月底，該公司對關係人銷貨占營業收入比率已由111年9月底88.80%下降至111年12月底37.34%，且經檢視截至2022年12月底止之預收情形，本公司至2023年3月底之航班已預收1,368,993千元，待疫苗覆蓋率提升及疫情平穩後，其營運動能可望回穩，對關係人銷貨占營業收入比率隨之下降應屬可期，故無因營業收入過度集中於關係人而產生營運中斷之風險，亦無損及股東權益之疑慮。

【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111年前三季與111年度之業績變化情形如下表：

單位：新臺幣千元；%

分析項目	108年 (查核數)	109年 (查核數)	110年 (查核數)	111年 前三季 (核閱數)	111年 (查核數)
營業收入	9,513,321	1,880,636	244,225	451,554	1,314,827
營業成本	7,788,347	3,351,386	2,694,663	2,366,009	3,693,019
營業毛利(損)	1,724,974	(1,470,750)	(2,450,438)	(1,914,455)	(2,378,192)
營業毛利率(%)	18.13%	(78.20)%	(1,003.35)%	(423.97)%	(180.87)%

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

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108-109年度占整體營業收入70%以上；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，108年度澳門航線之營業收入亦平穩占整體營業收入之15%以上；東南亞航線則係台灣虎航公司近期積極拓展之旅遊航線，以年輕族群喜好景點為導引，開拓長灘島、巴拉望及公主島等旅遊航線，該等航線營業收入約占整體營業收入之7%。

惟自 109 年起受 COVID-19 疫情影響，各國均採邊境管制，為響應政府政策提升國內旅遊，故台灣虎航公司以濕租方式協助集團企業執行台灣離島航線之營運，故台灣航點之營業收入自 110 年度起占整體營業收入之 70%~90%。另，為服務台商，於 110 年起以包機方式協助台商，故東南亞航點之營業收入比率上列至 24%。茲將台灣虎航公司主要經營航線之市場列式如下表：

單位：新臺幣千元；%

航線市場/年度	108 年 (查核數)		109 年 (查核數)		110 年 (查核數)		111 年前三季 (核閱數)		111 年 (查核數)	
	營收淨額	%	營收淨額	%	營收淨額	%	營收淨額	%	營收淨額	%
台灣	201,261	2	244,035	13	178,142	73	402,748	89	492,729	37
東北亞	7,216,464	76	1,360,181	72	-	0	15,853	3	714,227	54
東南亞	622,421	7	149,049	8	59,765	24	25,024	6	99,942	8
澳門	1,405,049	15	118,966	6	6,318	3	7,929	2	7,929	1
中國	68,126	1	8,405	0	-	0	-	0	-	0
合計	9,513,321	100	1,880,636	100	244,225	100	451,554	100	1,314,827	100

資料來源：經會計師查核簽證或核閱之財務報告

綜觀台灣虎航公司營收表現，自 109 年三月起，因受 COVID-19 疫情影響，各國均採邊境管制政策，全球航空業客運營運表現因疫情而重挫，台灣虎航公司亦縮減或停飛絕大多數航班，台灣虎航公司係於疫情期間經營包機等不定期航班以作因應，至此營業收入及毛利率自 109 年起呈現下滑趨勢，截至 111 年第四季為止，各國雖已逐漸開放國境，但仍尚未恢復先前水準。

另一方面，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、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)，自 109 年三月起，因受 COVID-19 疫情影響，台灣虎航公司執飛班次與載客率降低，至此 109 年至 111 年之總營業成本因疫情影響營運尚未完全復甦，故仍未恢復 108 年水準。111 年整體營業成本較前一年度上升原因有二，一係台灣虎航公司 111 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；二為維修成本上升，疫情期間除因航機架次增加使計畫性維修成本及折舊費用上升外，亦因疫情所影響，航機使用率較低，為解決航機閒置產生之結構性問題且保持其適航性，使非計畫性維修成本較 COVID-19 疫情以前增加。

單位：新臺幣千元

分析項目	108 年 (查核數)	109 年 (查核數)	110 年 (查核數)	111 年 前三季 (核閱數)	111 年 (查核數)
空運成本	5,153,098	2,339,480	1,869,664	1,671,282	2,583,619
場站及運務成本	1,730,612	409,908	125,090	94,571	220,485
旅客服務成本	260,620	148,605	106,811	84,565	122,941
維修成本	581,689	431,463	589,118	514,869	763,726

其他營業成本	62,328	21,930	3,980	722	2,248
合計	7,788,347	3,351,386	2,694,663	2,366,009	3,693,019

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：新臺幣千元

分析項目	108 年(查核數)	109 年(查核數)	110 年(查核數)	111 年 前三季 (核閱數)	111 年 (查核數)
推銷費用	357,703	174,228	155,311	118,574	203,954
管理費用	279,955	162,699	173,389	133,886	224,296
預期信用減損損失	-	881	160	(7)	(7)
營業費用合計	637,658	337,808	328,860	252,453	428,243
利息收入	55,078	41,854	6,597	12,029	26,618
其他收入	44,768	38,046	56,702	26,443	28,288
其他利益及損失	74,296	196,940	98,014	(784,087)	(584,740)
財務成本	(249,242)	(219,865)	(203,268)	(170,864)	(240,242)
營業外收入及支出	(75,100)	56,975	(41,955)	(916,479)	(770,076)

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。109 年及 110 年推銷費用下降，主要受 COVID-19 疫情影響，航班架次與載客率減少，連帶反映推銷費用降低。111 年推銷費用較前一年度微幅上升，主係 111 年 10 月 13 日解封，國際航班逐步提供服務，使將推銷費用增加。

台灣虎航公司之管理費用主係管理部門薪資、勞務費用及折舊費用等。109 年及 110 年管理費用較前期大幅下降，主要係受 COVID-19 疫情影響，公司營運產生虧損，故各項獎金及員工酬勞等費用相較前期降低。111 年管理費用較前一年度微幅上升，主係 111 年 10 月 13 日解封，國際航班逐步恢復營運，使管理費用增加。

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，惟該財務成本係隨著租賃機租期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，評估該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、關係人交易必要性及合理性

經檢視台灣虎航公司銷貨與集團企業之金額及占比如下：

單位：新臺幣千元；%

年度	108 年 (查核數)	109 年 (查核數)	110 年 (查核數)	111 年前三季 (核閱數)	111 年 (查核數)
營業收入金額	9,513,321	1,880,636	244,225	451,554	1,314,827
向關係人 銷貨金額	145,561	205,265	168,538	400,984	490,900
占比(%)	1.53%	10.91%	69.01%	88.80%	37.34%

資料來源：經會計師查核簽證或核閱之財務報告

- 1.台灣虎航公司主要營業項目為國際航線運輸，主要航線為日本及韓國，108 年度營業收入為 9,513,321 千元，向關係人銷貨金額占營業收入之比例為 1.53%。109 年起受新冠疫情影響，各國開始管制國境，使其國際客運收入減少，致使其營業收入下降至 1,880,636 千元，向關係人銷貨金額占營業收入之比例為 10.91%。因此 108 年及 109 年度，集團關係人交易之金額占整體營收比例甚低。
- 2.台灣虎航公司於疫情期間因台灣及國際國境管制等產業特性限制，使其國際客運收入大幅下降，其雖積極基開拓服務台商，如：越南包機，及與消費者互動，如：銷售日本物品等活動，但 110 年及 111 年前三季營業收入仍係較低。時逢政府推出國內旅遊，台灣虎航配合交通部民航局之「確保國內線運輸充足及穩定之運能」政策，於 110 年及 111 年以濕租方式出租客機予華信航空公司，致使其對關係人之銷貨金額占營業收入之比例於 110 年及 111 年前三季上升至 50%以上。
- 3.據台灣虎航公司表示，台灣政府參酌國外防疫政策並採「兼顧經濟，與病毒共存，全體免疫，回歸正常生活」的新台灣防疫模式，且台灣虎航公司主要營業項目為國際航空運輸，提供關係企業濕租收入僅是一時非經常性之營運收入，另自 111 年 10 月 13 日起，入境人員免除居家檢疫，改「7 天自主防疫」，台灣虎航公司預估疫情後爆發出國旅遊潮及航空票價推升，營業收入將逐漸恢復過往正常營運之水平，故台灣虎航公司銷貨與集團企業之銷貨收入占整體銷貨收入之比例將因台灣虎航公司營運動能逐漸恢復而降低。依據台灣虎航公司提供之自結報表，台灣虎航公司截至 111 年 12 月止，向關係人銷貨金額占營業收入之自結數比例業已下降至 37.34%。

綜上，台灣虎航於 108 年度及 109 年度對關係人交易比重分別為 1.53%及 10.91%，而 110 年對關係人交易比重則增加至 69.01%，主係因受疫情影響，使其國際客運收入大幅下降，同時為配合交通部民航局之「確保國內線運輸充足及穩定之運能」政策，對關係人-華信航空以濕租方式出租航空器，以維持國內線運輸能量，因此對關係人之交易有其必要性。111 年 10 月 13 日解封，台灣及各國國境開放，故旅遊人數增加，台灣虎航公司之國際客運收入亦隨之增加，依據台灣虎航公司提供之自結報表，截至 111 年 12 月止，對關係人交易之比重亦下降至 37.34%。

二、110 年至 116 年間機隊汰舊及擴充計畫暨對財務業務之影響

【公司說明】

一、本公司機隊汰舊及擴充計劃：

(一) 機隊汰舊及擴充之必要性說明

為維持市場占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 86.20%，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，除增加航班外，亦計畫增設新航點優化航網，以強化旅客便捷彈性，而規劃擴增機隊及航網布局，截至 110 年底，現有之 11 架航空器將陸續汰舊及擴充，至 116 年將增加為 15 架，另因 A320 航空器機齡使用至 12 年之維修成本將大幅躍升，爰本公司租賃航空器之租約均訂為 10 年，故配合原有舊型 10 架 A320ceo 航空器 10 年租期將陸續到期退還時間，本公司於 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 年到 113 年每年增加 2 架，共計 8 架為租賃機；114 年到 116 年共計增加 7 架自有機)並陸續汰換舊有 11 架 A320 ceo 機隊，至 116 年本公司機隊計有 15 架，使機隊平均機齡從 5.6 年降至 3.5 年，以強化機隊運能，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
期初機隊	自購機	1	1	1	1	1	4	6
	租賃機	10	12	14	14	16	13	10
	小計	11	13	15	15	17	17	16
增加機隊	自購機	0	0	0	0	3	3	1
	時程					JUN NOV DEC	APR JUN NOV	OCT
	租賃機	2	2	2	2	0	0	0
	時程	MAR JUL	MAR JUL	JUN AUG	NOV DEC			
減少機隊	自購機	0	0	0	0	0	1	0
	時程						AUG	
	租賃機	0	0	2	0	3	3	2
	時程			MAY SEP		MAR MAY AUG	JAN FEB JUN	FEB DEC
期末機隊	自購機	1	1	1	1	4	6	7
	租賃機	12	14	14	16	13	10	8
	小計	13	15	15	17	17	16	15
平均機齡		5.6	5.7	5.9	5.7	5.0	3.6	3.5

(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. 購機優勢

租機皆為美金租金，美金租賃負債具匯兌及利率波動之風險。

2. 租機優勢

(1) 租機市場較快速取得新機，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 114 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。

(2) 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。

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，整體而言本公司採租賃機與自購機之比例，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	110 年 12 月	92	48	52%	44	48%
長榮航空	110 年 12 月	90	59	66%	31	34%
星宇航空	111 年 12 月	18	17	94%	1(註)	6%

註：星宇航空已於 108 年度與空中巴士簽約購買 17 架 A350 XWB，已交付 1 架。

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 之方式分年引進航空器。

二、機隊汰舊及擴充計畫對財務業務之影響

本公司機隊汰舊及擴充計畫預計將於 112~113 年度引進 4 架租賃機、114~116 年度引進 7 架自有機，以 112~116 年度之五年財務預測結果觀之，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，而 114~116 年將因引進自有機而有重大資本支出，本公司將以每年營業活動現金流入搭配現金增資及新台幣抵押借款方式支應，資金來源應屬無虞，茲將未來財務預測相關假設臚列如下：

(一) 營收、獲利隨機隊規模擴大而增加

1. 拓展未來航點航網之布局

交通部觀光局調查統計，國境解封後，111 年 10 月、11 月份出境人數將近 40 萬人，相較去年同期成長 10 倍，保險業者表示，投保旅平險的件數相較 8 月即跳躍成長近 4 倍，一路至 12 月，每月仍以雙位數幅度持續增長。《經濟學人》雜誌近期預測了 112 年全球 10 大趨勢，其中一項就是「報復性旅遊」。根據 111 年 7 月萬事達卡最新發布的「台灣旅遊復甦關鍵洞察」顯示，自今年初開始，國際休閒旅遊和商務旅行已增溫，短程國際休閒旅遊快速成長，相較新冠疫情爆發以來，111 年 2 月開始，短程國際休閒航班的預訂量開始成長；到 4 月底為止，短程國際休閒航班的預訂量更較 108 年高出 25%，「台灣旅遊復甦關鍵洞察」也顯示，有 35% 的台灣民眾將在台灣國際旅遊禁令開放後的半年內立馬就要出國去旅行，但面對疫情的不確定性，旅遊模式趨向自由行。而根據該調查顯示，民眾出國旅遊最想去的前三名國家/區域排行榜依序為日本、韓國，以及包含泰國在內等其他東南亞國家與歐洲。

因此本公司看好疫情後航空市場，商務拜訪模式將隨疫情及科技而改變型態，但親身體驗旅遊之經驗則具備不可替代性，所以疫後出國旅遊需求將大於商務出國需求。近期票價隨油價成本反映上漲，推估旅遊目的旅客於開放邊境政策後更精打細算，所以在航空公司選擇方面，將偏好票價上可拆分服務計價方式的航空公司，並更青睞二、三線旅遊航點(疫情無法清零下，暫時遠離傳統都會大城旅遊)，此類新型態旅遊，也將推升自由行旅客增加。

本公司因專營國際短程航點，評估疫後復甦及未來趨勢，旅客於開放觀光初期，將會避免長程旅遊飛行，首選較近(單程 3 個小時可抵達)旅遊國為主，隨著其他低成本航空公司相繼於疫情期間退出區域市場，台灣虎航在後疫情時代，將如同疫情前維持市占率第一，依據上述所列機會優勢，本公司除疫情前(108 年度)原 22 航點及 29 條航線外，隨著機隊規模擴增，擬定航點航網擴展及航班增加布局之兩大策略目標，預計將逐步擴展至 32 個航點 39 條航線，並將以增加航班鞏固現有優勢航線(日本)及拓展潛力景點(越南)做為未來主力發展之策略。

(1) 拓展航點航網

龔固既有優勢-日本航線：

根據線上訂房網站 Booking.com 所發布的「2019 年 8 大旅遊趨勢」，近 60% 的旅客認為深度旅遊比物質享受更重要。台灣虎航的客層以年輕族群為主，載運出國者以旅遊目的居多，因應散客深度旅遊喜愛不同點進出以減少陸地交通時間的需求習性，本公司在增開航點上，以直飛二或三線航點為主要策略，以貼合目標客群之消費習慣。

因日韓兩國對我國施行免簽證政策，對台灣旅客而言，造訪日韓已如同國內旅遊，疫後更將朝向深度旅遊發展，為滿足旅客搭配不同點進出的旅遊彈性，首要策略目標為開發日本二、三線城市，以豐富旅遊產品選擇性，創造旅遊自由度及獨特性，以利與其他國際航空形成市場區隔，增加競爭優勢。

在開發日本二、三線城市新航點時，將與旅行社業者進行配合，增加航點曝光度，藉此帶動旅客旅遊意願，提升航點知名度，對承包日本業務的旅行社業者來說，都會城市航點雖熱門，但旅客熟悉度高，多以自己規劃與安排為主，可不需旅行社服務(含團體旅遊)，故旅行社同業於疫情後，也會透過開發二、三線城市航點增加其產品特色，並同時與二、三線城市的縣廳、航空機場(空港)洽談獎勵旅行社承攬遊客的補貼，增加旅行社承包非熱門城市深度旅遊的意願。本公司在日、韓航線市場係經營最多航點的國籍航空公司，透過增加航點，將拉大台灣虎航的優勢，且積極尋求與日本樂天集團之策略合作，藉以增加日籍旅客對台灣虎航之認識，開拓日籍旅客市場。

發展潛力景點-越南：

本公司在增開航點上，以直飛二或三線航點為主要策略，因其他外籍低成本航空(例如樂桃、越捷)同時經營所屬國家之國內航線，故可延伸其國際班機轉接國內線(如日本、越南的國內航線)，為了與具有國內線之外籍低成本航空保持競爭優勢，本公司持續將東北亞策略優勢(以開發二、三線新旅遊點模式)擴展至東南亞，提升市場競爭性。

因東南亞旅遊國的交通不若東北亞國家發達健全，且環境衛生與安全也與東北亞國家有段差距，所以東南亞新航點拓展，傳統仍以旅行社包裝的團體旅遊為主，旅行社同業透過旅遊市場調查，並評估團體機位成本及其他包套成本後，對於拓展航點的看法與選擇，與本公司看法觀點一致，建議以該國政府有目標發展觀光旅遊的航點為優先。

依越南觀光單位統計，108 年到訪越南的旅客中，台灣排名第四(1.中國 2.韓國 3.日本)，相較前一年(107 年)成長率達 27.1%，可觀察出台灣旅客到訪越南的需求潛力與之增長，故可選擇「越南」為東南亞開發拓展的航點國。

峴港(DAD)，又稱東方的夏威夷，104 年為聯合國科教文組織認定為「全世界六大美麗沙灘之一」，自 20 世紀初法國規劃此區域為渡假村，隨處可見各式法式建築，成為許多旅客最喜歡遊覽的景點之一。富國島(PQC)，又稱越南的馬爾地夫，依據 111 年 Travel & Leisure 雜誌評選，在最佳海島旅遊排名中，富國島排名第 14 位(長灘島排名為第 9 名、巴拉望排名第 11 名)。

峴港及富國島的旅遊人口逐年成長，過去旅客都是搭到胡志明市轉機，隨著市場需求發展，各航空公司(包含新成立的星宇航空)都相繼開航直飛到該旅遊點。復甦初期，拓點選擇以旅行社套裝搭配，來培養旅遊市場，本公司擇定旅行社新闢新興旅遊地越南中的峴港(DAD)、富國島(PQC) 2 個東南亞航點。加以評估，此二地外籍低成本航空僅 Jetstar Pacific 有飛航峴港，相對競爭者較少，透過旅行社的包裝服務後，看好兩個新興旅遊點，將有需求與旅遊成長的空間，本公司於 111 年 12 月 24 日率先首航峴港航點，預計於 112 年 2 月開航富國島。

綜上，本公司擴增 4 架航機後，相較疫情前預計增開 10 個航點，在 111 年第四季已開航兩個新航點(札幌、峴港)；宣布 112 年 1 月一個新航點(新瀉)，112 年 2 月開航富國島。拓展新航點之達成率已 40%。新開航點在 112 年所增加之班次數較 108 年多 2,884 班(15.66%)，113 年所增加之班次數較 108 年多 3,342 班

(18.39%)；114 年所增加之班次數較 108 年多 3,338 班(18.37%)；115-116 年所各增加之班次數較 108 年多 3,334 班(18.35%)。

(2)增加航班

透過《KEYPO 大數據關鍵引擎》輿情分析系統，解封後第一個想去的東亞城市排名如下表，前十大城市中，本公司航點包含其中七個城市，對後疫情時代之旅遊動能應屬可期。

排名	城市	本公司既有航點
1	東京	V
2	首爾	V
3	新加坡	
4	曼谷	V
5	釜山	V
6	香港	
7	大阪	V
8	京都	V
9	沖繩	V
10	清邁	

資料來源：DailyView 網路溫度計透過 KEYPO 大數據關鍵引擎輿論分析系統統計。

根據國際訂房網站「Expedia」公布 109 年台灣旅客旅遊規劃行為調查報告，發現國人出國已有 50%是自由行行程，而台灣虎航的自由行旅客占比更高達 75%。為便利旅客行程安排，將持續優化現有班表，並針對疫情前獲利航線增加航班，提高市場占有率。

依據台灣虎航 108 年航線經濟效益排序（依營業利潤率），並檢視載客率及班表，經濟效益高的航線為維持市場競爭力將進行增班，預計也會增加獲利機會。

現有航點新增班數在 112 年所增加之班次數較 108 年多 1,103 班(6%)，113 年所增加之班次數較 108 年多 4,151 班(23%)；114 年所增加之班次數較 108 年多 4,139 班(23%)；115 年-116 年所各增加之班次數較 108 年多 4,153 班(23%)。

在機隊規模增加使運能提升下，配合本公司航網之優化，112 年增加之班次數較 108 年多 1,888 班(10%)；113 年增加之班次數較 108 年多 7,498 班(40%)；114 年增加之班次數較 108 年多 7,477 班(41%)；115 年-116 年增加之班次數較 108 年多 4,787 班(41%)。

2.市場票價呈走升趨勢

根據 111 年 7 月萬事達卡最新發布的「台灣旅遊復甦關鍵洞察」顯示，有近六成民眾表示，就算旅費上漲也要出國去玩，有近八成想要出國玩的民眾表示可以接受最多 25% 的漲幅。

112 年票價係參考航空市場進入後疫情旅遊出遊潮，及旅客疫後復甦出國願負擔價格統計之漲幅，並隨全服務航空調增燃油附加費及假設行李重量附加費後的平均票價，估計航線票價整體漲幅為 1.2 倍(+20%)，113 年~116 年主係假設平均票價因疫

後出遊潮趨於平穩，113 年票價相較 112 年將回落於平穩區間，114-116 年則依物價通膨估計逐年以 3%漲幅百分比估計。

3.預期燃油成本回穩

本公司預計租賃及採購之新型 A320neo 航空器搭配新世代引擎，可節省 15%-20%的油耗並降低維修保養成本，然 111 年第二季受烏俄戰爭影響，致不斷飆漲之國際原油及航空燃油價格，最高航空燃油價格超過每桶油(BBL)170 美金，雖近期國際航空燃油回檔至每桶油(BBL)115 美金以下，保守以每桶油(BBL) 129 美金估計第四季油價，113 年至 116 年預估近期高油價因素緩解，將恢復平穩，故以近五年平均航空燃油價格每桶油(BBL)85 美金假設。

4.五年期(112 年至 116 年)財務預測之其他變動因子彙整說明

變動因子	數值	說明
航點數	112 年為 32 個航點(新增 10 個航點)	參考疫情前已有 22 航點，112 年後隨機隊數擴充，將開航 10 個新航點。
航班(段)數	112 年為 20,053 班；113 年為 25,663 班；114 年為 25,642 班；115 年至 116 年每年為 25,652 班	參考疫情前年度(108 年)實際運能約 18,165 班數，隨航機數由 11 架機增為 15 架機，112 年後隨機隊數擴充後，預計搭配開航 10 新航點及既有航線的增班計畫規劃五年航班數。
載客率	各航線平均載客率如下：112 年為 85%；113 年至 116 年為 86%	參考疫情前收益旅客之載客率達 86.2%，依據現已洽商簽約之包銷、包機航班及開放邊境後之旅遊復甦潮預估載客率，本公司為全航線單一艙等，故載客率係以單航段載客人次/180 個座位數計算。
油價	112 年上半年每桶(BBL)油為 129 美金；112 年下半年每桶(BBL)油為 123 美金；113 年至 116 年以每桶(BBL)油為 85 美金。	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擔憂，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，近期油價因受烏俄戰爭影響，為近五年新高參考 EIA 及金融機構對油價最新預測 112 年每桶油(BBL)約 123 美金至 129 美金間，112 年上半年本公司保守估計暫以每桶(BBL)油 129 計算估計。113 年至 116 年預估近期高油價因素緩解，將恢復平穩，故以近五年平均航空燃油價格每桶油(BBL)85 美金假設。
匯率	112 年上半年美元兌新臺幣匯率為 1:30.86 為近期匯率；112 年下半年美元兌新臺幣匯率為 1:31；113 年至 116 年美元兌新臺幣匯率為 1:30	110 年取決於全球疫情的管制情況，經濟復甦的進度，美元相對平穩走跌，111 年隨著美聯儲加息 3 次，帶動美元前景上升，當前美元隨美國經濟回暖繼續走強後，應會維持近日的情勢穩定趨勢，故以最近收盤價假設(新臺幣匯率 30-31 間)，雖近期隨美國升息訊息，美金相較 111 年上半年持續走揚，但若以中長期(五年)評估，以匯率為

變動因子	數值	說明
		1：30 為假設基礎，輔助搭配財務預測參數，進行敏感度分析調整。
利率	依現行最新借款利率 1.3%-1.39%	111 年隨著美聯儲加息 3 次，台灣央行已召開第二季定期會議也再次跟進升息腳步，包括決議政策利率升息半碼，本次財務預測購機抵押貸款及其他利率，以現行所合作金融機構(台灣銀行)最新借款利率進行假設。

5.假設油價樂觀及悲觀情境下，五年期損益兩平載客率試算

另本公司假設以前開航點數、航班數、及匯率等變動因子不變下，油價分別以樂觀情境之每桶油(BBL)美金 86 元(近 5 年中油航空燃油平均價格)，及以悲觀情境之每桶油(BBL)132 元(近 12 個月中油航空燃油平均價格)假設下，損益兩平之載客率列示如下：

營運指標項目		112 年度 (預估)	113 年度 (預估)	114 年度 (預估)	115 年度 (預估)	116 年度 (預估)
航點數		32	32	32	32	32
航班數		20,053	25,663	25,642	25,652	25,652
匯率		上半年 30.86；下半年 31	30	30	30	30
本公司損益 兩平載客率 (BookedPax)	樂觀情境： 假設油價為每桶 (BBL)美金 86 元	約 7 至 8 成間				
	悲觀情境： 假設油價為每桶 (BBL)美金 132 元	約 9 成上下				

(二) 負債比率逐漸下降

截至 111 年第 3 季，本公司負債比率為 90.85%，其中租賃負債為 56%，依據本公司之新舊機汰換計畫，本公司原有 10 架租賃機將於 112~116 年間陸續汰換，並自 110 年度至 114 年度每年新增 2 架租賃機，尚未引進之 4 架租賃機係以 111 年 7 月引進之最新租賃機為假設依據，本公司預估因租機產生之美元租賃負債金額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，另將於 114~116 年度陸續採購 7 架自有機，部分預計以自有資金因應，部分預計延續 2015 年自有機模式，自 114 年度起可採新臺幣抵押借款方式進行，在租賃負債與銀行借款一減一增的情形下，本公司新舊機汰舊換新計畫相關之負債金額將維持在一定範圍間，然隨著本公司之現金增資及自有盈餘之產生，權益項之金額將逐漸增加，預估本公司之負債比率將呈現下降之趨勢。

(三) 114 年~116 年資本支出之資金來源規劃：

本公司機隊汰舊及擴充計畫預計將於 114~116 年度陸續引進 7 架自有機，在整體產業逐步恢復至完全正常營運後並依前述 111 年度至 116 年度之財務預測及其基礎假設進而編製之現金收支預測表，佐以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自資本市場所籌措之資金及金融機構往來(本公司尚有借款額度，亦可以自購機抵押方式取得新台幣借款)，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。

(四) 其他風險考量

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，本公司擬自 110 年度至 113 年度以每年增加 2 架租賃機方式引進並汰換舊有 10 架 A320ceo 租賃機，惟自 108 年度起因適用 IFRS16「租賃」認列之美元租賃負債，本公司受匯率之變動直接影響本公司未實現兌換損益數，預估本公司 111 年度至 116 年度若當新臺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 年度至 116 年度之稅前淨利預估變動金額低於新臺幣 55,000 千元。

另，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 2015 年度以航空器抵押貸款籌資新臺幣 1,000,000 千元外，本公司擬自 2025 年度至 116 年度機隊擴增購置 7 架 A320neo 航空器，搭配以航空器抵押貸款達資產運用籌資彈性試算 111 年度至 116 年度之航空器抵押貸款餘額，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 年度至 116 年度之稅前淨利預估變動金額低於 7,500 千元。

由前述租賃機及購機計畫之引進與汰換說明除考量新型 A320neo 航空器之 15 架機隊可增加載運動能、降低油耗外，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。

綜上評估本公司機隊變化在整體產業逐步恢復至完全正常營運後，並依本公司之財務預測及其基礎假設進而編製之現金收支預測表，佐以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，應足夠支應未來年度之租賃及購機計畫等投資活動，且其所產生之折舊費用及利息費用對於本公司財務報表之影響尚屬可控。另未來本公司將以自有資金及向國內銀行申請新臺幣抵押貸款支應購機款項，加上因適用 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。預期未來在增加新機隊，拓展新航點之後，將為本公司增加運能與客源，可望使營收與規模持續成長。

【承銷商說明】

一、機隊汰舊及擴充計劃之合理性

該公司之租賃及購機計劃期間自 110 年度至 116 年度，以租賃 8 架、購買 7 架之方式進行，合計共取得 15 架飛機，並於 112~116 年度間陸續淘汰原有 10 架租賃機及 1 架自有機，該計畫採用前租後購方式，即 110 年到 113 年每年增加 2 架共 8 架為租賃機，114 年到 116 年共增加 7 架自有機，已陸續於 110 年度引進 2 架租賃新機、111 年 3 月及 7 月再引進 2 架租賃新機，其租賃機係以定期支付租金的方式進行，而自有機的部分，交機前之總牌價 10%美金 72,975 千元為預付款，該公司已預付法國空中巴士公司美金 18,549 千元，剩餘預付款美金 54,426 千元將於 112 年度~116 年度陸續以自有資金支付，剩餘之購機款(成交價－牌價 10%)將以抵押借款之方式向金融機構融資支付，並定期還本付息。

經檢視該公司董事會議事錄、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，該公司 108 年度之收益載客率已達 86.20%，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 110 年至 116 年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，另經檢視該公司 109 年度及 110 年度油耗統計，110 年度引進 2 架 Neo 新機後，每輪檔飛時之油耗確有下降，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，經參閱該公司 108 年 6 月 18 日及 108 年 8 月 16 日之董事會議事錄，該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，經評估該公司之機隊汰舊及擴充計劃應尚屬合理。

二、機隊汰舊及擴充計畫暨對財務業務之影響

(一) 112 年度~116 年度之財務預測假設合理性

經取得該公司 112 年度~116 年度之財務預測，茲將該計畫對利息費用、美元負債淨部位、匯兌損益及折舊費用等財務報表之影響分述如下：

自 109 年 3 月起，因受新型冠狀肺炎疫情影響，造成旅遊人數及旅遊業收入下滑，各國進行嚴格邊境管控對航空產業造成影響，隨著全球疫苗施打率提升，防疫政策由清零轉為與病毒共存，世界各國逐步取消防疫管制措施，並預估航空產業將逐漸回復至 108 年度疫情前之水準，因此該公司之財務預測主要係以 108 年度之數據為基礎假設進行估算，茲就營業收入、營業成本、營業費用等分述如下：

1. 營業收入

該公司營業收入之假設包含客運收入、附加收入、貨運收入、地勤代理收入及濕租收入等，其中客運收入及附加收入係依據 108 年度之航班數、載客率、票價、附加收入金額等歷史資料，配合機隊由 11 架擴充至 15 架後之飛行量能與未來航班航點規劃，以及旅行業者規畫之航點安排，計算出 112 年度~116 年度之客運收入及附加收入；貨運收入則以該公司與貨運統包業者簽訂之各航線費率與預估航班數量計算；地勤代理收入則以 108 年度之代理航班數及與航空公司簽訂之地勤代理費率為基礎計算；濕租收入則以預估輪檔飛時及合約約定費率計算，至 112 年 3 月起考量未來

國際航線之飛航需求即不再進行濕租。

根據聯合國世界旅遊組織（UNWTO）統計，截至 111 年 6 月初，全球已有 45 個國家或地區（其中 31 個位於歐洲）全面取消防疫管制措施。111 年第一季國際遊客總數相較 110 年同期強勢增長 182%，顯示全球旅運復甦動能正逐步增強。UNWTO 於 111 年 6 月上調 111 全年展望，認為 111 年全球國際旅客規模有機會恢復至 108 年的 55%-70%，整體市場預估趨於樂觀；IATA 預期 111 年全球航空業營收 7,820 億美元，較去年成長 55%，達到 108 年營收的 93%。今年航空業營收約有 4,980 億美元來自航空旅客，較去年增加一倍，另有 1,910 億美元營收來自航空貨運；空中巴士客戶長 Christian Scherer 表示：「我們認為亞太地區防疫政策鬆綁後，飛航需求將成長最快，並帶領航空業恢復往日榮景。」他更樂觀指出在 112 年至 114 年間，亞太地區的航班需求就會重返 108 年的水準。

藉由上列各大機構組織對未來航空業及旅遊業之預測，該公司預估 112 年度之收益載客率為 85%，即回復到 108 年度收益載客率 99%之水準，113 年度~116 年度預估之收益載客率為 86%與 108 年度收益載客率相當，應尚屬合理。

航班預定網站 Hopper 之經濟學家 Adit Damodaran 表示，平均而言航空公司 30% 的營運成本來自燃料成本，航空燃油成本增加 10%將導致航空公司運營費用增加 3%。自 110 年初以來，航油成本上漲 113%，111 年機票價格勢必得漲。

天下雜誌報導表示機票變貴主要有三個原因。第一，需求增加，尤其是歐美市場。在歐美疫情逐漸緩和、民眾生活回歸正常之後，也越來越多在疫情期間被悶壞了的人，想出門旅遊，對機票的需求也因此增加。第二，疫情期間航空公司大幅縮減航班，目前班機數也都尚未恢復正常，《CNBC》報導引述旅遊產業分析師亨利·哈特菲（Henry Harteveltdt）的分析強調，雖然歐美目前的旅遊需求快速上升，但班機座位的量能仍比疫情前少了 6%。第三個原因是油價大幅上漲，根據國際航空運輸協會（IATA）的數據，航空燃油過去一年上漲了 150%。《彭博》也分析，航空燃油目前占航空公司平均成本的 38%，較 108 年之前占 27%大幅提高。

至於燃料成本與航空公司機票價格間的關係，加州州立大學富勒頓分校（CSUF）金融學教授蔣怡（Yi Jiang，音譯）經過研究後認為，平均機票價格會隨著燃料成本的上升而上升，但不會隨著燃料成本的下降而降價。

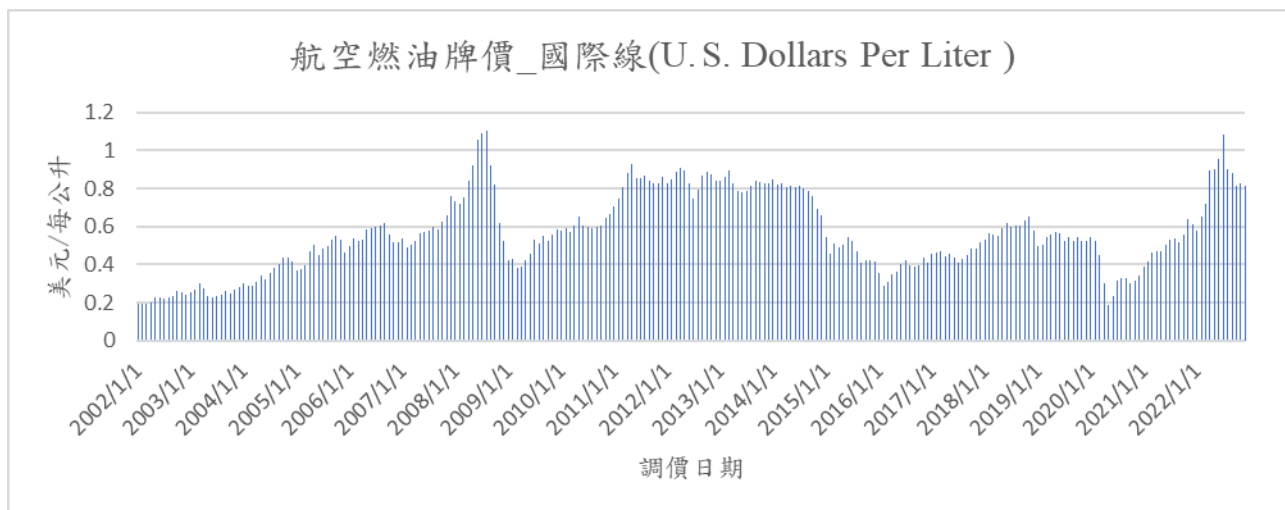
該公司 112 年度~116 年度預估之平均票價較 108 年度之平均票價漲幅介於 9%~21%之間，112 年度因預期報復性旅遊使需求大於供給，加上油料成本攀升，造成票價有較大幅的提升，與上述機構對機票價格之預估趨勢相符，113 年度公司則預估將逐漸恢復正常，票價將回復到過去之漲幅水準，並於 2024~115 年度逐漸提升，應尚屬合理。

綜上所述，經取得該公司提供 108 年度之載客率、平均票價、航班數、附加收入等歷史數據以及與貨運統包業者之合約、與航空公司之地勤代理合約、與旅行業者簽訂之包機合約等資料，並參酌 UNWTO、IATA 等旅遊及航空產業資訊，比對該公司 112 年度~116 年度財務預測之各項營業收入變動因子，該公司之假設應尚屬合理。

2.營業成本

該公司主要營業成本主要包括燃油成本、航機成本、場站運務成本、旅客服務成本、維修成本、前後艙組員薪資等，其營業成本之估計主要係依據各航班次數、飛行時數及載客數等，並考量固定成本及目前實際支出情形進行估算，其中燃油成本係以各航段輪檔飛時乘以預估航空燃油價格計算；航機成本包含自購資產折舊及租賃資產折舊等，係以過去資料為基礎，並依據各架飛機汰舊換新時程進行計算；場站運務成本包含機場設施使用費/著陸費/停機費及飛越領空費等，係依據年度各飛航班次乘以單位場站運務成本計算；旅客服務成本包括地勤代理成本及旅客訂位服務成本等，地勤代理成本係依據各年度飛航班次乘以單位地勤代理成本計算，而旅客訂位服務成本則以預估旅客人數乘以單位訂位服務成本計算；維修成本包含固定及變動之維修費用，係依據飛機架數、起落次數及輪檔飛時等進行計算；前後艙組員薪資則包括固定薪資及飛行加給，固定薪資以預估人員數乘以平均固定薪資計算，飛行加給成本則以預估人員數乘以飛行加給單位成本計算。

回顧近年航空燃油價格走勢，108 年疫情前約略在每桶 79.7 美元，至 109 年全球經濟活動急凍，邊境管制嚴峻，航空燃油價格驟降至每桶 46.6 美元，而 110 年其實航空燃油就已經來到與 108 年相當水準，每桶約 77.8 美元，今年(111 年)至 6 月航空燃油均價約為每桶 142.8 美元，IATA 對年度燃油價格預期則看是 125.5 美元。今年全球航空業整體支出較去年增加 44%至 7,960 億美元，其中最大成本來自燃料。IATA 以今年布蘭特原油期貨價平均值每桶 101.2 美元推算，今年航空業燃料成本 1,920 億美元，占整體支出比重達 24%，高於去年的 19%。



資料來源：台灣中油(股)公司航空燃油歷史價格。

經參酌台灣中油 91 年至 111 年之航空燃油價格走勢(如上圖)，91 年至 111 年之平均油價為每公升 0.561 美元(換算約為每桶 89.25 美元)，根據 [《BBC》](#) 報導，各國正在從新型冠狀病毒疫情中復甦經濟，燃油需求高，油價已上漲一波，又受到俄烏戰爭，各國抵制俄羅斯石油影響，進一步推算油價，最近 12 個月(111 年 1~12 月)平均航空燃油油價為每公升 0.835 美元(換算約為每桶 132.75 美元)，最近 3 個月(111 年 10 月~111 年 12 月)平均航空燃油油價則下降為每公升 0.818 美元(換算約為每桶 130.11 美元)，該公司 112 年上半度預估假設其航空燃油成本為每桶 129 美元，112 年下半

年度略為下降至每桶 123 美元，另假設油價將逐漸回穩，113 年~116 年度預估假設之燃油成本則為每桶 85 美元，與近五年(106 年至 111 年 12 月)之平均價格(每桶 86.68 美元)相當應尚屬合理。

該公司租賃機之折舊除依據各原有租賃機之折舊攤銷表計算外，預計引進之 4 架租賃機係依據 111 年 7 月新進租賃機之折舊攤銷表，並配合預計引進時程計算，另自有機及備用發動機之折舊亦以過去自有機及備用發動機之折舊攤銷比例及方式，配合購機合約及預計引進時程計算，應尚屬合理。

地勤代理成本及場站運務成本(機場設施使用費、著陸費、停機費及飛越領空費)等係依據該公司最近期飛航成田機場及關西機場之實際成本平均為單位成本之基礎，配合各年度預計之飛航班次計算，該公司因主要航點以日本地區為主，故以日本地區目前飛航航點為計算依據應尚屬合理。

該公司之維修成本分為固定維修成本及變動維修成本，固定維修成本係以 111 年度固定維修成本金額為依據，配合各年度預計飛機架數計算各年度之固定維修成本，變動維修成本則以預計各年度輪檔飛時及起降次數乘以單位變動維修成本計算，並細分為發動機、例行檢修、級別檢修及 APU(自動電力輔助系統)等項目，依據 110 年度及 111 年度之實際價格平均數取高者為其 112 年度之單位成本，並參考合約調幅以每年 3%之增幅調整各年度各項目單位成本，應尚屬合理。

前後艙組員薪資成本分為固定薪資及飛行加給，依據航空器飛航作業管理規則第 37 條之規定，飛航組員之飛航時間限度，其中國際航線其飛航時間不得超過十小時，如國際航線飛航時間未超過八小時，於執勤完畢後應給予連續十小時以上之休息，如國際航線飛航時間超過八小時，於執勤完畢後應給予連續十八小時以上之休息，以該公司平均每架飛機使用率約 12 小時，每日飛航約 2.5 個來回趟次計算，為了不超過規定之八小時，故加上排休輪替共需 5 組前後艙人員(每組前艙飛行員 2 人後艙空服員 4 人)，故飛行員及空服員與機隊數量應至少維持 1:10 及 1:20 之比例，因此該公司以 15 架飛機之基礎，預估飛行員及空服員人數分別為 150 人及 300 人，在固定薪資的部分，考量未來可能之薪資調整，分別以 108 年度平均薪資之 103%及 106%計算該公司 112~113 年度及 114~116 年度之前後艙組員固定薪資，並加計前後艙組員固定訓練成本，而飛行加給的部分，因預估未來航空業復甦快速，故依據 108 年度之歷史資料取飛行時數較高之月份為基礎，分別乘以預估飛行員及空服員人數計算，應尚屬合理。

綜上所述，經參酌市場資訊、飛航相關法規、取得公司過去年度數據、簽呈及相關合約等資料，該公司燃油成本、航機成本、場站運務成本、旅客服務成本、維修成本及前後艙組員薪資等營業成本之估計皆有其依據，經評估應尚屬合理。

3.營業費用

營業費用包括推銷費用、管理費用及房舍使用權資產折舊費用，在推銷費用的部分，雖 112 年度因管控預算而與 108 年度金額相當，自 113 年度起隨著公司營運規模擴大，配合航線航網布局，推銷費用係以 108 年度之推銷費用比例依據各年度預計之營業收入估算而得；在管理費用方面，則配合機隊數增加、航點航線及營運規模擴大，該公司盤點人力後增加編制 11 人，考量未來物價水準的提昇，以 108 年度平

均薪資之 103%及 106%計算該公司 112~113 年度及 114~116 年度之人員薪資，該公司預估 112 年度~116 年度之營業費用金額占各年度營業收入比率介於 6%~7%之間，與 2018 年度~108 年度之營業費用占營業收入之比率 6%~7%相當，其估計應尚屬合理。

4.營業外收入及支出

該公司營業外收入及支出主要係以 IFRS 16 租賃飛機產生之使用權資產利息費用、自購機銀行抵押借款產生之利息費用及銀行存款產生之利息收入為主，其中使用權資產之利息費用除依據各原有租賃機之折舊攤銷表公式計算外，預計引進之 4 架租賃機係依據 111 年 7 月新進租賃機之折舊攤銷表，並配合預計引進時程計算各期利息費用，而自購機除原有借款利息外，預計引進之自購機係依據合約付款時程、公司預估之營運狀況、自有資金水位等因素評估計算抵押借款金額，並以該公司現行之台灣銀行借款利率 1.39%為基礎計算利息費用，其估計應尚屬合理。

5.稅前淨利

因該公司受到新型冠狀肺炎疫情影響，配合中央流行疫情指揮中心，取消或縮減澳門、菲律賓、泰國、韓國及日本之部分航班，致使該公司營業收入大幅衰退，隨著疫苗施打率提升，各國逐漸開放邊境，該公司預計 112 年將逐漸回復至 108 年疫情前之水準，國際航班陸續復航及增加航班，並配合機隊增加及航點航網之布局，預估稅前淨利將逐年提升，其稅前淨利之估計尚屬合理。

綜上所述，該公司財務預測係依據過往歷史經驗，及公司未來航點航線之營運規劃等因素予以評估，故財務預測之基本假設尚屬合理。

(二) 對折舊費用之影響

折舊費用包含租賃機受 IFRS16 影響而認列使用權資產之折舊費用及自購機之折舊費用，112~114 年度新進租賃機以 111 年 7 月引進之租賃機數據為基礎，依據各年度預計之接機時程計算，114~116 年之新購機亦以該公司之自有機資料為基礎進行計算，111~116 年度隨著該公司擴充機隊及汰舊換新，折舊費用呈現上升之趨勢，惟依據該公司之財務預測，除 111 年度因 10 月份邊境方開，營收尚未恢復外，112~116 年度之折舊費用占該公司營業收入之比率約為 11~13%，占比尚屬穩定，並無大幅波動，因此對該公司之財務面影響尚屬有限。

(三) 對利息費用之影響

該公司於 104 年度以自有機抵押借款新台幣 1,000,000 千元，並預計於 114 年度~116 年度陸續採購 7 架自有機，部分預計以自有資金因應，部分預計延續 2015 年自有機模式，採抵押借款方式進行，並以原自有機相同條件試算借款，又 112~113 年度將新增 2 架租賃機，並於 112~116 年間陸續汰除舊有租賃機。

經取得該公司預估之自購機與租賃機利息費用，該公司 111~116 年度預計之自購機利息費用占營業收入比率皆未達 0.5%，占比微小，而租賃機所產生之利息費用，除 111 年度因 10 月份邊境方開，營收尚未恢復外，112~116 年度預計之租賃機利息費用占營業收入比率低於 2%，因此對該公司之財務報表影響應尚屬有限。

(四) 對美元負債淨部位及匯兌損益之影響

依據該公司之新舊機汰換計畫，該公司原有 10 架租賃機將於 112~116 年間陸續汰換，並自 110 年度至 114 年度每年新增 2 架租賃機，尚未引進之 4 架租賃機係以 111 年 7 月引進之最新租賃機為假設依據，該公司預估因租機產生之美元租賃負債金額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，且因匯率變動對該公司財務面的影響亦將逐漸減少。

(五) 對負債比之影響

依據該公司之新舊機汰換計畫，該公司原有 10 架租賃機將於 112~116 年間陸續汰換，並自 110 年度至 114 年度每年新增 2 架租賃機，尚未引進之 4 架租賃機係以 111 年 7 月引進之最新租賃機為假設依據，該公司預估因租機產生之美元租賃負債金額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，另將於 114~116 年度陸續採購 7 架自有機，部分預計以自有資金因應，部分預計延續 2015 年自有機模式，自 114 年度起採抵押借款方式進行，在租賃負債與銀行借款一減一增的情形下，該公司新舊機汰舊換新計畫相關之負債金額將維持在一定範圍間，然隨著該公司之現金增資及自有盈餘之產生，權益項之金額將逐漸增加，預估該公司之負債比率將呈現下降之趨勢。

(六) 擴充機隊之資金來源

經檢視該公司依據其 111 年度~116 年度財務預測所編制之現金收支預測表，係已考量各年度營收獲利情形、各項成本費用之支付、112 年度及 113 年度之現金增資、購機款項之支付、各年度股利發放、購機所需之借款等各項因素，而進行編制，截至 116 年底預估之帳上現金餘額尚屬無虞，該公司預計透過借款及盈餘以因應擴充機隊計畫應尚屬合理，應無資金短促之情事。

綜上所述，該公司之財務預測係以過往歷史經驗與數據、公司未來航點航線之營運規劃、現行有效合約為依據，並參酌旅遊與航空產業相關資訊所編制，其財務預測之假設應尚屬合理，依據該公司編制之財務預測，評估該公司機隊之汰舊及擴充計畫對該公司利息費用、折舊費用、匯兌損益及負債比率等之影響應尚屬有限，預計公司未來營運狀況以支應租賃及購機等營運資金需求應尚屬無虞。

【會計師說明】

一、機隊汰舊及擴充計畫

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，該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，並將自購航機以台幣融資，將可減少租機因認列 IFRS16 美金租賃負債所產生匯兌波動之風險。

台灣虎航公司已於 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 A320 neo 客機合約；另與 Sky High 117 Leasing Company Limited 等租賃公司簽署承租 8 架 A320 neo 客機合約，主要交易條件列表如下：

	租賃機	自購機
飛機架數	八架	七架
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)

本會計師經複核 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，另覆核台灣虎航公司 110 年度及 111 年前三季已交機之租賃機所認列之使用權資產取得成本與租賃負債，並核算上述資產之折舊費用、租賃負債利息費用及其入帳情形等資料，尚未發現重大異常之情事。

二、機隊汰舊及擴充計畫對財務業務之影響

台灣虎航公司於 108 年度評估以前租賃(8 架)後購買(7 架)方式引進並汰換舊有 11 架 A320 neo 機隊時，係考量未來擴增航點將增加自有資金流入，並規劃動撥借款額度及辦理現金增資籌措資金，台灣虎航公司評估未來營運狀況尚可支應未來飛機租金成本、購置新飛機及備份發動機之款項。台灣虎航公司評估 110 年至 116 年汰換及擴充機隊計畫主要業務及財務之影響說明如下：

(一) 營運資金之影響及因應

台灣虎航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，擬自 2025 年度至 116 年度以部分自購之航空器抵押貸款。經檢視台灣虎航公司編制之未來五年財務預測及現金收支預測表，公司預計於 112 年逐漸恢復疫情前營運狀況，以自有盈餘及自資本市場籌措之資金，先行償還短期借款共 1,100,000 千元，113 年及 114 年分別償還疫情紓困借款 1,500,000 千元及 700,000 千元；亦依據購新機

汰換舊機之計畫，將自 114 年度至 116 年度購置共 7 架 A320neo 航空器，抵押貸款共 2,800,000 千元並分期償還，截至 116 年底尚餘約 15 億元之資金得以動用。

依據該公司之新舊機汰換計畫，該公司原有 10 架租賃機將於 112~116 年間陸續汰換，並自 110 年度至 114 年度每年新增 2 架租賃機，未來財務預測係以 111 年 7 月引進之最新租賃機作為假設依據，該公司預估因租機產生之美元租賃負債金額隨著租賃新機的引進而逐年增加，續後原租賃機陸續淘汰，114 年度起租賃負債將逐年遞減；據台灣虎航公司表示，將於 114~116 年度採購 7 架自有機，部分資金預計以自有營運資金因應，部分預計自 114 年度起採抵押借款方式進行。綜上所述，據台灣虎航公司表示，因租賃負債與銀行借款有所增減，致台灣虎航公司負債金額將維持在一定範圍間，另考量公司預計辦理現金增資及營運資金增加，權益金額將逐漸增加，該公司之銀行借款及租賃負債占權益比率預估將呈現下降之趨勢。

(二) 飛機折舊成本之影響及因應

經檢視台灣虎航公司之飛機折舊費用係包含租賃機使用權資產折舊費用及自購機固定資產之折舊費用，據台灣虎航公司表示，未來五年財務預測 112~114 年度新進租賃機以 111 年 7 月引進之租賃機數據為基礎，依據各年度預計之交機時程計算，114~116 年之新購機亦以該公司之自有機資料為基礎進行計算。另外 111~116 年度隨著該公司租賃機及自有機之汰舊換新，折舊費用呈現上升之趨勢，惟依據該公司之財務預測，除 111 年度因 10 月份邊境方開營業收入尚未恢復外，112~116 年度之折舊費用占該公司營業收入之比率約為 11~13%，占比並無大幅波動，將不致對台灣虎航公司財務狀況造成重大影響。

(三) 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，且台灣虎航公司疫情影響前之營運活動流入數均足以支應利息支出流出數，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。

(四) 美元外幣負債敏感性分析之影響及因應

因台灣虎航公司於 108 年度適用 IFRS16 將租賃機認列美元租賃負債，故未來年度新增租賃機將受匯率波動影響未實現兌換損益，經檢視公司於 111 年度至 116 年度若當新臺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，對稅前淨利影響金額占營業收入總額比例約為 0.04%-3.86%，其占比甚小，故本會計師認為匯率波動對該公司之財務影響尚屬合理。

三、結論

據台灣虎航公司表示，台灣已於 111 年 10 月 13 日開始全面放寬隔離邊境政策，日本、韓國等亞洲國家亦於 111 年下半年起取消外國人入境隔離政策，中國亦宣布於 112 年 1 月初開放國境，台灣虎航公司運能與載客率均已於 111 年第四季冬季航班開賣後明顯上升，且各航線載客率係位居台灣國籍航空之冠。依據 IATA 國際運輸協會及其他專業機構針對區域旅客需求、恢復族群、旅客信心等分析指出，預計運能至 112 年底可完全恢復至疫情前水準(同 108 年度)，亦考量解封後的旅遊高峰期，輔以增加新機隊、新增航

點帶來的運能與客源增加，均可望使營收成長，並超過疫情前之水準。

經本會計師檢視 111 年 12 月初國際航空運輸協會(IATA)未來航空市場報告，112 年全球客運需求將達 108 年的 84%，而亞太區的客運需求將增加 59.8%，並達到 108 年的 70.8%。惟此預測係因預測亞太區受到中國旅遊限制的影響，而中國亦已宣布於 112 年 1 月 8 日解除旅遊限令，亞太地區中短程航線將受惠各國開放邊境及解除防疫限制，旅遊需求大增，台灣虎航公司營運之短程-亞洲航線可較早復甦；另外 Airbus 則估計區域旅遊將會在 112 年至 114 年間恢復至 108 年水平。經檢視台灣虎航公司未來五年財務預測主要係以 108 年預算為評估基礎，並經覆核及分析該公司估計 112~116 年度損益表各項之假設及說明，且目前預估整體市場恢復狀況與外部資料評估相近，故擬認為台灣虎航公司估計 112 年至 116 年之現金流量預測表尚無重大異常。

台灣虎航公司考量新型 A320neo 航空器之 15 架機隊每年可產生之盈餘，降低因適用 IFRS16「租賃」認列之美元租賃負債匯率風險，於 108 年間評估以前租賃(8 架)後購買(7 架)方式引進並汰換舊有 11 架 A320ceo 機隊，以其自有資金支及向銀行借款方式支應租賃款項及購機款項。經檢視台灣虎航公司 111 年度至 116 年度財務預測及其基礎假設編製之現金收支預測表，每年營業活動帶來流入的現金，尚足以支付未來年度之租賃及購機款項，另預計辦理現金增資計畫籌措資金亦可償付借款。綜上所述，台灣虎航公司未來營運狀況尚無不足以支應租賃及購機等營運資金之情事。

三、面對油價、匯率及利率波動之影響及因應措施

【公司說明】

一、面對油價波動之影響及因應措施：

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以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 111 年度國際原油及航空燃油價格變動趨勢圖如下：



回顧近年航空燃油價格走勢，108 年疫情前約略在每桶 85.05 美元，至 109 年全球經濟活動急凍，邊境管制嚴峻，航空燃油價格驟降至每桶 55.08 美元，而 110 年航空燃油就已經來到與 108 年相當水準，每桶約 80.97 美元，111 年受烏俄戰爭影響，航空燃油價格上漲至每桶 132.76 美元，截至目前為止，112 年 1 月公告航空燃油一桶價格約 118.83 美元。由上圖顯示，最近五年度除 111 年外油價均維持在 100 美元/桶以下，111 年因烏俄戰爭爆發，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，長期而言，除受國際情勢影響致油價上漲幅度較大外，油價均維持在平均水準，展望 112 年油價，標普全球 (S&P Global) 副董事長耶金 (Daniel Yergin) 表示，112 年油價預期將回到每桶 90 美元價位，因預期中國石油需求將年增 70 萬桶/日。Ninepoint Partners 資深投資組合經理納托爾 (Eric Nuttall) 則預估 112 年油價將達到每桶 100 美元，因中國防疫放寬、主要國家不再釋出戰略儲油，以及西方國家對俄制裁的影響。美國銀行 (Bank of American) 也預估 112 年油價將達到每桶 90 美元，因預期聯準會升息放緩，以及中國經濟重啟的影響。高盛 (Goldman Sachs) 最新報告預估也將 112 年布蘭特原油均價預估從每桶 110 美元下調至每桶 98 美元，西德州原油均價預估從每桶 105 美元下調至每桶 92 美元。

本公司 108 年度至 111 年度之油料成本分別為新臺幣 2,337,475 千元、410,909 千元、23,273 千元及 304,905 千元，2019 年度至 2022 年度油料成本占本公司營業成本比重分別為 30.01%、12.26%、0.86%及 8.26%。主係因自 109 年度起受嚴重特殊傳染性肺炎疫情影響，除航空燃油價格崩跌外，本公司亦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飛航班數致本公司航空燃油用量隨同減少，使油料成本占本公司營業成本比重大幅降低；雖自 111 年度起受烏俄戰爭影響致航空燃油價格暴漲，惟本

公司 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 111 年前三季航空燃油用油量未顯著增加，故油料成本占本公司營業成本比重亦未大幅增加，然我國邊境政策已自 10 月 13 日起開放，部分運能恢復國際航班增加，故本公司於 111 年第四季之航空燃油用油量較前三季顯著增加。

單位：新臺幣千元;美元/桶

	108 年度	109 年度	110 年度	111 年前三季	111 年度
油 料 成 本 A	2,337,475	410,909	23,273	41,363	304,905
營 業 成 本 B	7,788,347	3,351,386	2,694,663	2,366,009	3,693,019
占 比 C = A / B	30.01%	12.26%	0.86%	1.75%	8.26%
平 均 油 價	76.69	46.72	72.61	125.28	124.40

本公司 108 年度至 111 年度之航空燃油用油量分別為 901,474 桶、170,340 桶、10,011 桶及 83,927 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 108 年度至 111 年度之油料成本將變動新臺幣 27,071 千元、4,839 元、277 千元及 2,574 千元，108 年度~111 年度用油量隨疫情影響波動，109 年開始降低，於 110 年到谷底，111 年第四季開始回升。

單位：桶；新臺幣千元

	108 年度	109 年度	110 年度	111 年前三季	111 年度
實 際 用 油 量 (桶) A	901,474	170,340	10,011	10,540	83,927
結 帳 匯 率 B	30.0300	28.4091	27.7008	31.7460	30.6749
敏 感 性 分 析 (新 臺 幣) C = A * B	27,071	4,839	277	335	2,574

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，以每周及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，如減班、提高售價、實施經濟帶油等，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。

因應油價高漲，公司有以下四項因應措施：

- 1.票價機動調整機制：民航局規範之燃油附加費收取機制，係自油價每桶 USD40 起跳，每 USD10 一個級距至 USD180，共計 18 個級距，短程線每個級距徵收 USD2.5/人，長程線每個級距徵收 USD6.5/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價費致機票成本提升，則本公司隨市場調高票價，可緩和油價上漲的壓力。
- 2.選擇節油機型：本公司自 110 年 3 月至 116 年 10 月，進行機隊汰換計畫，逐步引進 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%。
- 3.經濟帶油：各機場購油價格不同，為節省用油成本，在油價相對較低的場站如台灣把回

程所需之燃油先加好，所以到高油價場站就不需再加油。

4.承作油料避險：因應為油價變動所產生之風險，依照本公司從事衍生性商品交易處理程序規定，得於每年外幣負債及未來一年之外幣實際淨需求 30%以內承作油料避險。每月觀察市場變化與預測，綜整市場分析，以近期為例，市場對經濟衰退的擔憂情緒衝擊石油需求致油價自高點回落 MOPS(燃油參考的現貨價 Mean Of Platt's Singapore，新加坡普氏平均價)每桶 100 美元~110 美元間。惟七大工業國(G7)開始實施對俄油限價措施及石油輸出國組織(OPEC+)擬不定期召開會議以穩定油價等因素，另市場預期烏俄戰爭有望於明年平息且 OPEC+最新決議不減產，預估 112 年國際油價維持在該區間盤整，故持續觀望油價走勢及銀行報價，待市場價位趨於目標，再適時以 Brent 原油為避險標的，運用 Call Option、Collar(賣權在 108 年平均 Brent 價位)與 Swap 等零成本工具建立油料避險部位。

預估本公司 112 年度至 116 年度之航空燃油用油量，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，其影響數占預估營業收入比例為 0.25%、0.27%、0.26%、0.26%及 0.25%。

二、面對匯率波動之影響及因應措施：

108~109 年美元兌台幣為 1 美元兌 29~31 台幣間，109 年起受疫情影響美國大幅降息，隨之國際美元走弱，美元兌新台幣貶值，然隨疫情趨緩，主要國家相繼放寬防疫措施，準備邁向群體免疫的新階段，回歸正常經濟活動，市場經濟活動復甦及通膨影響，美國聯準會強勢升息，資金回流美國，自 110 年 5 月到 111 年 9 月，美元指數漲幅達 27.58%。

美金兌換台幣匯率



資料來源：Google Finance

本公司營收主要來自於一般民眾於官網訂購機票，並與旅行社業者合作經營不定期包機業務，主要為台幣收款，然因營運所需，租賃機、油料及維修為外幣付款，因而產生兌換利益(損失)，108 年度至 111 年度之兌換利益(損失)分別為新臺幣 74,327 千元、198,561 千元、100,216 千元及(582,457)千元，108 年度至 111 年度兌換利益(損失)占本公司營業收入比重分別為 0.78%、10.56%、31.03%及(44.30)%。主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利益。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。

單位：新臺幣千元

	108 年度	109 年度	110 年度	111 年 前三季	111 年度
租賃負債餘額	6,406,390	5,079,357	5,771,074	8,070,217	7,310,667
已實現兌換(損)益 A	14,281	27,778	(66,670)	57,511	34,071
未實現兌換(損)益 B	60,046	170,783	166,886	(840,327)	(616,528)
小計 C = A + B	74,327	198,561	100,216	(782,816)	(582,457)
營業收入 D	9,513,321	1,880,636	244,225	451,554	1,314,827
占比 E = C / D	0.78%	10.56%	41.03%	(173.36)%	(44.30)%

本公司貨幣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，於兌換時產生外幣兌換損益，其中對匯率影響較大為美金租賃負債。108 年度至 111 年度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 108 年度至 111 年度之稅前淨利將變動新台幣(30,691)千元、(38,616)千元、(50,263)千元及(54,337)千元，108 年度至 111 年度暴露於美元匯率風險之金融資產及負債如下：

單位：美元千元；新臺幣千元

	108 年度	109 年度	110 年度	111 年 前三季	111 年度
金 融 資 產 (美 元) A	116,852	46,974	35,811	72,429	76,282
金 融 負 債 (美 元) B	219,053	182,901	217,260	256,446	253,421
美 元 淨 部 位 C = A - B	(102,201)	(135,927)	(181,449)	(184,017)	(177,139)
結 帳 匯 率 D	30.0300	28.4091	27.7008	31.7460	30.6749
敏 感 性 分 析 (新 臺 幣) = C * D * 1 %	(30,691)	(38,616)	(50,263)	(58,418)	(54,337)

因應美金升值，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，依本公司「從事衍生性商品交易處理程序」屬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。

單位：新臺幣千元

	108 年度	109 年度	110 年度	111 年 前三季	111 年度
當期認列於其他綜合損益之金額 A	(13,682)	3,953	2,450	10,037	200
當期自權益重分類至其他利益及損失金額 B	19,237	(11,908)	(5,113)	16,904	24,701
操作衍生性金融商品損益 C=A+B	5,555	(7,955)	(2,663)	26,941	24,901
衍生性金融商品操作損益占已實現及未實現兌換(損)益	10.08%	(3.78)%	(2.53)%	(3.37)%	(4.28)%

本公司依據 IFRS16 號公報須將租賃合約認列租賃負債以反映未來的租金支出，惟其金融負債將受匯率波動影響本公司損益，惟受限外匯管制及公司內控規定，僅一年以內之負債得以外幣資產部位調節，並於 30%額度內操作避險，一年內金融負債(美金租金)已納入一年內外幣實際淨需求部位承作避險；另一年以上金融負債因銀行無提供本公司承作一年以上之衍生性商品額度，故計劃以央行每年度 50,000 千元美元無單據換匯額度及持續購買美金轉定存或優惠活存，產生金融資產部位平衡，以達到自然避險。

單位：美元千元

	108 年度	109 年度	110 年度	111 年 前三季	111 年度
金 融 負 債 部 位 A	219,053	182,901	217,260	256,446	253,421
金融負債(一年以上)部位 B	178,085	142,430	164,791	200,225	188,928
自然避險-金融資產部位 C	116,852	46,974	35,811	72,429	76,282
衍生性金融商品操作部位 D	16,967	4,371	7,785	6,725	4,510
避 險 部 位 E = C + D	133,819	51,345	43,596	79,154	80,792
避險部位占金融負債比例 F=E/A	61.09%	28.07%	20.07%	30.87%	31.88%

本公司於 108 年度至 110 年度受新台幣走強及美元淨部位為負債等影響致本公司兌換利益逐年上升，反之遠期外匯衍生性商品之當期認列於其他綜合損益之金額及當期自權益重分類至其他利益及損失金額相對逐年下滑，故為將兌換損失影響減至最低，本公司隨之降低遠期外匯衍生性商品操作比例；於 110 年度年末至 111 年度係受美國聯準會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，惟本公司美元淨部位為負債緣故致本公司產生兌換損失，故本公司除隨之增加遠期外匯衍生性商品操作比例外，亦視實際資金需求逐步增加美元資產部位作自然避險，以達將兌換損失影響減至最低。

預估本公司 112 年度至 116 年度之暴露於美元匯率風險之金融資產及負債，若當新臺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，其影響數占預估營業收入比例為(0.35)%、(0.25)%、(0.04)%、0.14%及 0.29%。

三、面對利率波動之影響及因應措施：

歷經 97 年金融海嘯後，美國聯準會開始推出 QE 政策，印鈔票購買長期債券，提升美國長債價格並壓低利率，2016 年~2018 年間共升息 8 次，因經濟放緩，美國聯準會於 108 年決定降息 3 次，以帶給經濟新的提振，新冠肺炎疫情大流行到來，開啟了另一段趨近零利率的時代，隨著經濟減速，109 年 3 月聯準會在 13 天內的兩次緊急會議，大幅降息至趨近於零的目標區間，現隨疫情趨緩，主要國家相繼放寬防疫措施，準備邁向群體免疫的新階段，回歸正常經濟活動，市場經濟活動復甦及通膨影響，美國聯準會(Fed)於 111 年 3 月啟動升息循環，截至 111 年底累積升息 17 碼(425 bp)，而台灣央行的升息幅度遠小於美國截至 111 年底累積升息 2.5 碼(62.5 bp)，致台美利差逐漸擴大。

台灣美國利率比較



資料來源：財經 M 平方

本公司未來受利率變動影響之範圍為台幣之短期借款、台幣之長期借款(紓困)、台幣之長期借款(自購機抵押)及未來預計引進4架租賃飛機之美金租賃負債(利息費用)，另現有之架租賃飛機所產生之租賃負債之付息負債並不受利率波動而影響，主係因租賃機接機後初次適用 IFRS16(租賃)時的折現率已固定使用當時美國五年期公債殖利率，並不受未來利率變動之。

本公司 109 年度前並無向金融機構申請短期借款之情事，109 年度起係受嚴重特殊傳染性肺炎疫情影響致申貸，109 年度至 111 年度自行向金融機構申請之短期借款，餘額分別為 900,000 千元、900,000 千元及 800,000 千元，另依「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」向兆豐國際商業銀行及華南商業銀行分別申請新臺幣 1,500,000 千元及 700,000 千元之紓困貸款以維持營運所需支應人事及租機費用之專案融通貸款，由政府提撥專款並提供八成信用保證，預計將於 113 年及 114 年清償完畢。另，本公司為充裕營運資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，於 2015 年度以航空器抵押貸款籌資新臺幣 1,000,000 千元。108 年度至 111 年度航空器抵押貸款餘額分別為 685,454 千元、590,909 千元、520,000 千元及 425,454 千元。108 年度至 111 年度總借款合計數分別為 685,454 千元、2,990,909 千元、3,120,000 及 3,425,454 千元，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，影響數分別為 1,714 千元、7,477 千元、7,800 千元及 8,564 千元。

單位：新台幣千元

	108 年度	109 年度	110 年度	111 年 前三季	111 年度
短期借款餘額	-	900,000	900,000	1,100,000	800,000
平均借款利率	-	1.1237%	1.0926%	1.4538%	1.6846%
長期借款餘額 (紓 困)	-	1,500,000	1,700,000	2,200,000	2,200,000
利率區間	-	1.16%	0.95%-1.06%	1.35%-1.47%	1.47%-1.61%
長期借款餘額 (抵 押 機)	685,454	590,909	520,000	425,454	425,454
利率區間	1.30%	1.30%	1.30%	1.40%	1.40%
總借款合計數 A	685,454	2,990,909	3,120,000	3,725,454	3,425,454
利息費用合計	9,798	24,726	35,542	30,977	44,946
敏感性分析=A*0.25%	1,714	7,477	7,800	9,314	8,564

本公司預計於 112 年及 113 年分別引進兩架租賃機，共四架，是以本公司最近期於 111 年 7 月 8 日引進之租賃機(MSN10983)試算若當美國五年期公債殖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，單一架租賃機對財務相關影響說明如下：

單位：新臺幣千元；美金千元

	開帳/全部租期			第一年後/第一年租期		
	MSN10983	變動 1 碼 (0.25%)時	變動 1 碼 差異金額	MSN10983	變動 1 碼 (0.25%)時	變動 1 碼 差異金額
資產負債表：						
使用權資產餘額(台 幣)	1,162,520	1,149,026	(13,494)	1,046,268	1,034,124	(12,144)
租賃負債餘額 (美 金)	39,061	38,607	(454)	35,666	35,284	(382)
損益表：						
折舊費用(台幣)	1,162,520	1,149,026	(13,494)	116,252	114,902	(1,350)
利息費用(美金)	6,993	7,447	454	1,172	1,244	72

註：本公司之租賃機所產生之使用權資產及租賃負債，初次適用 IFRS16(租賃)時的折現率選用係經與會計師討論後係參考採用美國五年期公債殖利率進行折現。

因應升息，本公司已實施之措施及未來因應措施如下：

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(較低利率之金融機構)還舊(相對於虎航較高利率之金融機構)模式以降低利率變動對本公司損益造成之風險，並於 111 年 12 月 31 日前清償短期借款計新臺幣 300,000 仟元，其自行向金融機構申請之短期借款餘額已降至新臺幣 800,000

仟元，且現隨著 111 年 10 月 13 日台灣邊境的開放，本公司亦開賣 111 年冬季及 112 年夏季之定期及包機包銷合約航班產生營業活動現金流入，台幣借款將逐步減少，另 114 年至 116 年購入 7 架飛機代替租機，將以台幣抵押飛機借款避免美金利率上升之影響，另可避免美金借款利率上升導致使用權資產及租賃負債增加折舊費用及利息費用之影響

預估本公司預計於 112 年及 113 年引進四架租賃飛機，114 年至 116 年購入 7 架飛機，故以未來五年租賃負債之利息加部分購機以抵押借款試算，若當美國五年期公債殖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，其 112 年度至 116 年度影響數占預估營業收入比例為 0.07%、0.05%、0.08%、0.10%及 0.09%。

綜上所述，本公司針對油價高漲、美元升值及利率上升之影響，已採取相關因應措施，並試算相關影響數，占預估營業收入比例不大，應尚屬可控。

【承銷商說明】

一、該公司面對油價波動之影響及因應措施

誠如公司說明所述及抽核其油料供應合約，該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，並取得該公司 108 年度至 111 年度及 111 年前三季航空燃油成本，其四年度及 111 年前三季所占營業成本比重分別為 30.01%、12.26%、0.86%、8.26%及 1.75%，另經訪談該公司相關人員，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，用油量較為精簡，受油價波動影響較小，另該公司管理人員亦持續觀察市場價格變化，並依照市場行情做出因應措施，以降低油價波動對該公司之影響，且該公司於 108 年 6 月 18 日及 108 年 8 月 16 日董事會決議通過 110 年至 116 年引進新機及汰舊之計畫，以較為省油之 A320Neo 汰換現有 11 架 A320 Ceo 機隊，經檢視該公司 109 年、110 年及 111 年前三季之油耗量，確認汰換確實可降低油耗量。另經檢視該公司財務預測，油價上升影響數占該公司未來營收之比例較低，應尚屬可控，故該公司其油料價格之變動、因應措施及油價上升之影響數尚屬合理。

單位：新臺幣千元

	108 年度	109 年度	110 年度	111 年 前三季	111 年度
油 料 成 本	2,337,475	410,909	23,273	41,363	304,905
營 業 成 本	7,788,347	3,351,386	2,694,663	2,366,009	3,693,019
占 比	30.01%	12.26%	0.86%	1.75%	8.26%

資料來源：該公司提供。

二、該公司面對匯率波動之影響及因應措施

該公司收入之主要衡量貨幣及功能性貨幣皆為新臺幣，108 年度~111 年度之兌換利益(損失)分別為新臺幣 74,327 千元、198,561 千元、100,216 千元及(582,457)千元，占營業利益比例分別為 6.84%、(10.98)%、(3.61)%及 20.75%。該公司營運主體所在地為台灣，銷貨收入以新台幣為主，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。

單位：新臺幣千元

	108 年度	109 年度	110 年度	111 年 前三季	111 年度
已實現兌換損益	14,281	27,778	(66,670)	57,511	34,071
未實現兌換損益	60,046	170,783	166,886	(840,327)	(616,528)
兌換損益合計	74,327	198,561	100,216	(782,816)	(582,457)
營業利益	1,087,316	(1,808,558)	(2,779,298)	(2,166,908)	(2,806,435)
占 比	6.84%	(10.98)%	(3.61)%	36.13%	20.75%
結 帳 匯 率	30.0300	28.4091	27.7008	31.7460	30.6749

資料來源：該公司提供。

由上表可知，該公司之外幣兌換損益主要以未實現兌換損益為主，108 年度~111 年度已實現兌換損益分別為 14,281 千元、27,778 千元、(66,670)千元及 34,071 千元，占營業利益之比率分別為 1.31%、(1.53)%、2.40%及(1.21)%，占比較低，主要係因當期需以美金支付之相關成本及費用而產生，該公司業以操作遠匯衍生性商品交易進行避險，而未實現兌換損益主要係評價因應 IFRS16 所產生之外幣負債部位，受美金匯率波動影響，經參酌 108 年度至 111 年 11 月美金對台幣之匯率波動(如下圖)，108 年至 110 年美金匯率呈現下跌趨勢，使該公司 108 年度至 110 年度分別產生未實現兌換利益 60,046 千元、170,783 千元及 166,886 千元，然 111 年美金匯率大幅上漲，該公司因而產生未實現兌換損失 616,528 千元。



該公司銷售以新台幣計價為主，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，評估承購外幣資產進行自然避險，或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。惟該公司外幣負債主要係依 IFRS16 認列之長期美金租賃負債，受限於我國外匯管制，承做外匯交易須符合「實需原則」，當年度需有外匯實際收付交易，才可購買外幣資產或操作遠期外匯交易，另受企業每年 5,000 萬美元累積結匯金額限制，故大部分一年以上之長期美金負債欲操作避險仍受限制。
- 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。

經詢問該公司財務人員，該公司因於 110 年 10 月間依國內外金融機構提供之市場報告評估基於美國聯準會的升息預期，均預估支撐美元緩步走強並於 111 年第二季始新台幣對美元匯率不若 110 年強勢，可能將以 28 字頭為常態，故該公司立即規劃相關匯率避險操作，惟經向該公司可承作之匯率衍生性商品之金融機構詢價後，表示短期內價格仍受新冠疫情因素影響，短天期之遠匯報價除無減點外甚至有加點情事，因而於 111 年第一季並無該區間到期交割之遠匯衍生性商品，並於 111 年第二季起鎖住相關交割遠匯之匯率，然 111 年前三季對美元之匯率波動較大造成該公司兌換損失因而增加，111 年第四季美元兌台幣之匯率較 111 年第三季略微下降，故 111 年前四季之兌換損失較前三季下降。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，檢視該公司財務預測，因擴充機隊及汰舊換新計畫，該公司 114 年起租賃負債將逐年下降，致其承受之匯率風險將相對減少，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，雖有部分長期美金負債部位無法操作避險，惟該公司已依法規允許之範圍內採取適當之控管措施，應能有助於減少部分匯率波動對其營運績效之衝擊程度。

三、該公司面對利率波動之影響及因應措施

該公司對利率敏感之負債及預計負債主要分為三塊：

- 1.短期借款：主要係因自 109 年 3 月起，受到新型冠狀肺炎疫情影響，部分國家旅遊警示升級第三級警告，該公司配合取消或縮減澳門、菲律賓、泰國、韓國及日本之部分航班，對其營收造成影響，該公司為確保資金使用無虞，因而向金融機構申請短期貸款，截至 111 年底短期借款餘額為 800,000 千元。
- 2.長期借款-紓困：該公司依「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」向兆豐國際商業銀行及華南商業銀行分別申請新臺幣 1,500,000 千元及 700,000 千元以維持營運所需支應人事及租機費用之專案融通貸款，由政府提撥專款並提供八成信用保證，截至 111 年底長期借款餘額為 2,200,000 千元。
- 3.航空器抵押貸款：該公司 104 年購買自有飛機，以航空器抵押貸款籌資新臺幣 1,000,000 千元，截至 111 年底借款餘額為 425,455 千元，該公司擬自 114 年度至 116 年度機隊擴增購置 7 架 A320neo 航空器，將以航空器抵押貸款達資產運用籌資彈性。

單位：新臺幣千元

	108 年度	109 年度	110 年度	111 年 前三季	111 年度
短期借款餘額	-	900,000	900,000	1,100,000	800,000
平均借款利率	-	1.1237%	1.0926%	1.4538%	1.6846%
長期借款餘額 (紓困)	-	1,500,000	1,700,000	2,200,000	2,200,000
利率區間	-	1.16%	0.95%-1.06%	1.35%-1.47%	1.47%-1.61%
長期借款餘額 (抵押機)	685,454	590,909	520,000	425,454	425,454
利率區間	1.30%	1.30%	1.30%	1.40%	1.40%
利息費用合計	9,798	24,726	35,542	30,977	44,946

資料來源：該公司提供。

4.租賃機所產生之利息費用:該公司目前已引進之租賃機，因當初租賃機接機後適用 IFRS16(租賃)時的折現率已固定使用當時美國五年期公債殖利率，並不受未來利率變動而影響之，然未來預計引進 4 架租賃飛機之租賃負債及使用權資產入帳金額之計算及後續期間之折舊費用及利息費用將會受到美金利率波動之影響。

該公司 108 年度~111 年度因借款產生之利息費用分別為 9,798 千元、24,726 千元、35,542 千元及 44,946 千元，該公司受到新型冠狀肺炎疫情影響，營收大幅衰退，為支應日常營運所需，因而逐年增加借款，另隨著美聯儲升息影響，台灣中央銀行也跟著調升利率，致使 111 年之利率區間較 110 年度提升，致使利息費用自 109 年度起逐年上升。

該公司為降低利率上升對公司之影響，短期借款已於 111 年底前清償短期借款計 300,000 仟元，並於預計於 112 年底全數還清；另針對長期借款(紓困)，與承貸金融機構協商適時調降計息利率計算；航空器抵押貸款部分，該公司因與金融機構保持友好關係，航空器抵押貸款之利率區間並無大幅變動，108 年迄今僅增加 0.1%。另經檢視該公司 112 年度~116 年度預估利率變動 1 碼之敏感性分析，其變動金額占其預估營業收入比重約為 0.05%~0.10%，占比較小，應尚屬可控，綜上所述，該公司其利率之變動及其因應措施尚屬合理。

綜上所述，該公司針對油價高漲、美元升值及利率上升之影響，已採取相關因應措施，並試算相關影響數，尚屬可控制之合理範圍。

【會計師說明】

一、該公司面對油價波動之影響及因應措施

台灣虎航公司最近三年度、111 年前三季及 111 年度油料成本與油料占營業成本比例如下：

單位：新臺幣千元

	108 年度 (查核數)	109 年度 (查核數)	110 年度 (查核數)	111 年前三季 (核閱數)	111 年度 (查核數)
油 料 成 本	2,337,475	410,909	23,273	41,363	304,905
營 業 成 本	7,788,347	3,351,386	2,694,663	2,366,009	3,693,019
占 比	30.01%	12.26%	0.86%	1.75%	8.26%

台灣虎航公司 108 年度至 111 年油料成本占營業成本比重分別為 30.01%、12.26%、0.86%、1.75%及 8.26%。經詢問台灣虎航公司 109 年度平均油價較以往年度低，且自 109 年起因受 COVID-19 疫情影響，台灣虎航公司執飛航班數及航油使用量亦減少，導致油料成本及占比大幅降低；110 年度國際平均油價逐漸回復以往年度水平，於 111 年初起受烏俄戰爭爆發影響，油價大幅上升，110 年度至 111 年第三季因疫情尚未趨緩，航班數少，油料成本大幅減少，油料成本僅占營業成本比重約 0.8~2%。惟台灣於 111 年 10 月 13 日解封，故執飛班次增加，致 111 年度油料成本較 110 年度顯著增加，但尚未回復至 108 年度正常營運情形。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 108 年度、109 年度、110 年度、111 年第三季及 111 年度稅前淨利將分別變動 23,375 千元、4,109 千元、233 千元、414 千元及 3,049 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，維持機隊機齡年輕化；該公司亦由專責人員妥善規畫航機用油量，以當次航班狀況，預測估計航油使用量，亦因經營中短程區域航線，而實施經濟帶油。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，如調整票價或是調整航線規劃，以降低油價波動對公司之影響。

二、該公司面對匯率波動之影響及因應措施

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 108 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，請詳下表列式：

單位：新台幣千元

	108 年度	109 年度	110 年度	111 年 前三季	111 年度 (查核數)
美 元 資 產	116,852	46,974	35,811	72,429,	76,282
美 元 負 債	219,053	182,901	217,260	256,446	253,421
美 元 淨 部 位	(102,201)	(135,927)	(181,449)	(184,017)	(177,139)
美金兌換台幣之匯率	30.0300	28.4091	27.7008	31.7460	30.6749
兌 換 損 益 (新 台 幣 千 元)	74,327	198,561	100,216	(782,816)	(582,457)

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 108 年度、109 年度、110 年度、111 年第三季及 111 年度稅前淨利將分別變動 1,022 千元、1,359 千元、1,814 千元、1,840 千元及 1,771 千元。

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。

三、該公司面對利率波動之影響及因應措施

台灣虎航公司之計息負債主係為借款及租賃負債，其中租賃負債依據 IFRS16 第 37 段之規範：「租賃期間內每一期租賃負債之利息，其金額應為能使按租賃負債餘額計算之各期利率為固定者。各期利率係第 26 段(租賃負債之原始衡量)所述之折現率」。因此於租賃機簽約當下即決定租金及認列為租賃負債之折現率，不受利率變動影響。

而新租賃機引進時，租賃負債則須依據 IFRS16 第 26 段之規範：「若租賃隱含利率容易確認，租賃給付應使用該利率折現。若該利率並非容易確定，承租人應使用承租人增額借款利率。」，惟台灣虎航公司無法容易確定租賃隱含利率，故使用台灣虎航公司之增額借款利率計算現值，新租賃機之租賃負債會受增額借款利率影響。台灣虎航公司之增額借款利率係使用五年期美國公債殖利率加上台灣虎航公司之抵質押長期借款之風險貼水，由於台灣虎航公司之租賃機租期皆為 10 年，因租金給付頻率頻繁，如按季或按月支付時，其到期付款比例越趨近於 50%，故台灣虎航公司採用美國五年期公債殖利率作為無風險利率進行折現。而銀行借款為浮動利率，故擬彙總台灣虎航公司近五年度與最近期借款餘額、財務成本及借款條件如下：

單位：新台幣千元

分析項目	106 年 (查核數)	107 年 (查核數)	108 年 (查核數)	109 年 (查核數)	110 年 (查核數)	111 年 前三季 (核閱數)	111 年 (查核數)
短期借款	-	-	-	900,000	900,000	1,100,000	800,000
疫情紓困 長期借款(A)	-	-	-	1,500,000	1,700,000	2,200,000	2,200,000
航空器抵押 長期借款(B)	874,545	803,636	685,454	590,909	520,000	425,454	425,455
長期借款 (C=A+B)	874,545	803,636	685,454	2,090,909	2,220,000	2,625,454	2,625,455
短期借款 利息費用	-	-	-	8,848	11,659	7,531	11,759
長期借款 利息費用	16,015	12,917	9,798	15,878	23,883	23,446	33,187
利息費用合 計 D	16,015	12,917	9,798	24,726	35,542	30,977	44,946
短期借款 利率區間	-	-	-	0.95%~1.27%	0.90%~1.25%	1.25%~1.55%	1.39%~1.90%
長期借款 利率區間	1.72%	1.32%	1.30%	1.16%~1.30%	0.95%~1.3%	1.35%~1.48%	1.40%~1.61%
稅前淨利 E	564,172	994,475	1,012,216	(1,751,583)	(2,821,253)	(3,083,387)	(3,576,511)
銀行借款利 息保證倍數 (D+E)/D	36.23	77.99	104.30	-	-	-	-
營運活動 流入數	1,641,876	1,163,747	2,764,349	(3,307,509)	(1,404,623)	(464,045)	660,366

經檢視上表，台灣虎航公司受疫情影響前(106 年至 108 年)之銀行借款利息保證倍數介於 36 至 104 倍之間，且營運活動流入皆為正數，該公司可創造高於利息之盈餘，足以支應銀行借款所產生之利息支出，惟自 109 年起受嚴重特殊傳染性肺炎疫情影響，暫停大部分國際航線，111 年第三前三季間，雖開放部分航班，尚未完全恢復，但台灣於 111 年 10 月 13 日解封，故執飛航班次增加，致 111 年度營業活動流入數較 110 年度增加，109 年至 111 年均為稅前淨損、營運活動現金流量均為負數故借款利息保障倍數不予計算。

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，則 108 年度、109 年度、110 年度、111 年第三季及 111 年度稅前淨利將分別變動 1,714 千元、7,477 千元、7,800 千元、9,314 千元及 8,564 千元，稅前淨利影響金額占比甚小，故評估銀行借款利率波動對公司整體營運應尚屬可控。

據台灣虎航公司表示，為有效規避利率風險，台灣虎航公司對短期借款採借新還舊之模

式，以較低金融機構利率取代公司現行較高之借款利率，以降低利率變動對公司損益造成之風險；針對疫情紓困長期借款，公司與承貸金融機構調整計息利率方式，以節省利息支出；針對未來年度自購之航空器擬進行抵押借款，以爭取較佳之借款利率。

四、受疫情影響致財務結構不佳之具體改善措施

【公司說明】

一、財務結構不佳之原因

本公司截至 111 年底之負債比率為 93.60%，其中主要為長短期借款(占總資產比率為 23.70%)、租賃負債(占總資產比率為 50.43%)及合約負債(占總資產比率為 10.85%)，每股淨值為 2.31 元，負債比率提高且淨值下降之原因，茲彙總說明如下：

- 1.營業虧損：108 年底爆發全球性 Covid-19 疫情，造成全球性隔離，各國實施邊境管制甚至封鎖政策，全球航空業之營運自此進入急凍期，台灣虎航所營東北亞(日本、韓國)、東南亞(越南、泰國、菲律賓)、大陸(澳門)不例外，自 109 年 3 月 18 日起全面暫停定期航線情況下開始虧損，每股淨值在營業虧損情況下，雖經 109 年及 110 年兩次共計新台幣 50 億元增資，仍降至 111 年 2.31 元。
- 2.長短期借款增加：本公司在 109 年全面暫停定期航線前無短期借款，僅 1 架自有機抵押長期借款 6.85 億元，受疫情影響，為營運資金需求增加銀行長短期借款至 111 年底 34.25 億元。
- 3.租賃負債增加：因租賃新客機 A320 neo 陸續交機，致租賃負債至 111 年底增加為 73.11 億元。
- 4.合約負債增加：合約負債係因尚未執飛之預收機票款而產生，自 111 年 9 月宣布將於 10 月份開放邊境後，隨著本公司航班陸續復飛，旅客訂票踴躍，致合約負債至 111 年底增加至 15.68 億元，已恢復至 108 年底之 90%水準，顯見本公司之營運已快速步入軌道。

單位：新台幣千元；每股盈餘及淨值為元；負債比為%

年度	108 年度	109 年度	110 年度	111 年 前三季	111 年 第四季	111 年度
營業收入	9,513,321	1,880,636	244,225	451,554	863,273	1,314,827
營業毛利(損)	1,724,974	(1,470,750)	(2,450,438)	(1,914,455)	(463,737)	(2,378,192)
營業損益	1,087,316	(1,808,558)	(2,779,298)	(2,166,908)	(639,527)	(2,806,435)
營業外收(支)	(75,100)	56,975	(41,955)	(916,479)	146,403	(770,076)
稅前淨利(損)	1,012,216	(1,751,583)	(2,821,253)	(3,083,387)	(493,124)	(3,576,511)
稅後淨利(損)	808,718	(1,371,056)	(2,269,379)	(2,460,221)	(390,571)	(2,849,792)
每股盈餘	4.04	(6.45)	(7.19)	(6.15)	(0.97)	(7.12)
每股淨值	14.01	10.85	9.42	3.30	2.31	2.31
負債比	78.99%	74.03%	71.95%	90.85%	93.60%	93.60%

資料來源：108 年~110 年及 111 年第三季經會計師查核簽證或核閱之財務報告。

二、改善措施

1.營運改善：台灣虎航以成功之運營模式及創新行銷思維在 111 年 10 月 13 日國境解封後，快速恢復正常營運。例如 112 年 1 月，平均每人頭收益創歷史新高，營業內盈餘亦創歷史新高，顯見本公司營運逐步復甦，有望提升獲利之表現。

2.辦理兩次現金增資：

(1)第一次現金增資：為提升每股淨值，計劃 112 年上半年辦理現金增資 900,000 千元(36,000 千股)，增資後股數 436,000 千股，屆時可使每股淨值提升約 2.06 元。

(2)第二次現金增資：為新股上市預計於 112 年 8 月底前完成第二次現金增資，預計增資 494,000 千元(13,000 千股)，增資後股數 449,000 千股，屆時可使每股淨值提升 1.10 元。

另本公司已出具承諾書承諾本公司在上市掛牌前會取得會計師出具之每股淨值已達 5 元以上之意見書。

3.降低租賃負債與借款：隨機隊汰舊換新，由原 10 架舊租賃機逐步汰換為 8 架新租賃機及 7 架自購機後，租賃負債得以逐步降低；另隨營運改善轉虧為盈及辦理現金增資資金挹注後，將償還原長短期借款，屆時負債比可望降低至疫情前水準。

隨著邊境開放，航班逐漸復航，本公司營運狀況將逐步獲得改善，並藉由辦理現金增資、償還銀行長短期借款及機隊擴充及汰舊換新計畫降低租賃負債金額，可逐步改善本公司之財務結構。

【承銷商說明】

該公司截至 111 年第三季負債比率為 90.85%，每股淨值為 3.30 元，111 年度財務報告之負債比率為 93.60%，每股淨值為 2.31 元，該公司受到疫情影響，航班大量停飛造成營收衰退，使每股淨值大幅下降，該公司負債比率較高係因其負債結構主要由合約負債、租賃負債及長短期借款所組成，其合約負債係因出售機票而產生，111 年 9 月宣布於 10 月份開放邊境，因旅客購票踴躍致使合約負債增加，而租賃負債金額則因該公司租賃之 A320neo 新機於 110 年及 111 年每年各交機 2 架新機而提高，且受疫情影響使營收衰退，為支付日常營運支出，動撥銀行借款，使長短期借款增加，在合約負債、租賃負債及長短期借款皆增加的情況下，負債比率因而提高。

單位：%

	109 年度	110 年度	111 年前三季	111 年度
台灣虎航	74.03	71.95	90.85	93.60
中華航空	78.64	73.80	74.53	75.39
長榮航空	76.74	71.50	71.10	69.88
陽明海運	81.36	39.04	34.09	32.35
採樣同業平均	78.91	61.45	59.91	59.21

資料來源：各公司各年度之股東會年報、經會計師查核簽證或核閱之財務報告暨台新證券整理。

經檢視該公司採樣同業 109~110 年度及 111 年前三季之負債比率如上表，中華航空及長榮航空之負債比率皆超過 70%，可見較高之負債比率為航空業之產業特性，在改善負債比率方面，其合約負債係因出售機票而產生，無關流動性風險，而租賃負債的部分，隨著該公司機隊之汰舊換新計畫，租賃機比例將由 11 架下降至 8 架，預估自 114 年度起

租賃負債將逐年減少，並使資金成本(利息費用)降低，在長短期借款的部分，隨著邊境開放，該公司之航班逐漸復飛，營收隨之成長，加上預計之現金增資，將可逐步償還其長短期借款，與 111 年 9 月底相較，該公司 111 年 12 月底之長短期借款已減少約 323 千元，經檢視該公司 111 年 10 月~112 年 1 月份之營收狀況，呈現大幅成長之情形，112 年 1 月之營收獲利已較疫情前為高，另依據該公司之財務預測及預計之改善措施，其負債比率應可逐漸下降至採樣同業水準。

在改善每股淨值方面，除隨航班復飛、營收成長，預估獲利將逐漸恢復使淨值提升外，該公司將藉由 112 年 2 月 13 日董事會通過之興櫃現金增資 900,000 千元及依據上市審查準則第 33 條與第 36 條、上市審查準則補充規定第 17-1 條等規定於創新板上市前初次現金增資暫定約 494,000 千元，共計募資金額約新台幣 1,394,000 千元，應可有效提升該公司之淨值。

綜上所述，該公司隨航班復飛營運復甦，配合機隊汰舊換新計畫及現金增資等方式以降低負債比率並提升每股淨值，其財務結構之具體改善措施應尚屬合理。

【會計師說明】

一、財務結構

台灣虎航公司最近三年度及截至 111 年 9 月 30 日與 12 月 31 日財務結構比例之負債比如下，該公司之負債組成主係為租賃機所產生之租賃負債以及銀行借款：

單位：	108.12.31	109.12.31	110.12.31	111.9.30	111.12.31
新台幣千元	(查核數)	(查核數)	(查核數)	(核閱數)	(查核數)
資產總額 C	13,337,093	11,694,612	13,437,641	14,418,464	14,466,840
負債總額 D	10,534,749	8,657,483	9,667,729	13,098,727	13,541,271
負債比(D/C)	78.99%	74.03%	71.95%	90.85%	93.60%

台灣虎航公司受疫情影響前之財務報告，2017 年至 108 年負債比落在 66%~79%間，2017 年至 108 年營運現金活動均為流入，流入金額分別為 1,641,876 千元、1,163,747 千元及 2,764,349 千元。惟自 109 年起台灣虎航公司營運受疫情影響，致使該公司產生虧損，且依據台灣虎航公司新舊機汰換計畫，該公司分別於 111 年間及 110 年間各取得兩架租賃機，機隊總數量增加至十五架，致使 111 年度及 110 年度租賃負債金額分別增加 2,243,774 千元及 1,951,414 千元。另為因應營運資金所需，該公司持續與銀行機構洽談融資額度，109 年度至 111 年度分別動撥借款 24 億元、12 億元及 11.5 億元，致使負債金額增加。截至 111.12.31 止，台灣虎航公司因營運資金所需增加融資，以及租賃機新增，致使負債比率達到 93.60%。

二、未來具體改善財務結構之措施

1.充實營運資金

據台灣虎航公司表示，為充裕營運資金及提升現金水位，將於 112 年間辦理現金增資金額共 1,394,000 千元，藉此提升公司每股淨值。

2.營運計畫

據台灣虎航公司表示，隨著國境解封，國際旅遊恢復營運，輔以增加新機隊、新增航點帶來的運能與客源增加，均可望使營收成長，並超過疫情前之水準。經檢視台灣虎

航公司編制之未來五年財務預測及現金收支預測表，並覆核及分析各項估計假設及說明，且檢視國際航空運輸協會(IATA)未來航空市場報告等預估整體市場恢復狀況，該公司之預測與外部資料評估相似，台灣虎航公司 15 架機隊每年可產生之盈餘與營業活動帶來流入的現金，尚足以支付營運所需及償還負債之資金。

綜上評估，台灣虎航公司隨著國境開放，業績逐步回復，並考量擴增航機與航點將增加自有資金流入，該公司亦規劃於 112 年間辦理現金增資籌措資金，使該公司權益增加，並使負債比率下降，進而改善財務結構。

五、與委外廠商及異業合作之相關管理機制及消費者保護措施

【公司說明】

一、與委外廠商及異業合作之相關管理機制

(一)與委外廠商之相關管理機制

因航空業受各國政府機構高度監管，經營航空服務業務(如維修、地勤等)，除資本投入金額高，所需人力亦須具備高度專業性。因台灣虎航公司為低成本航空的經營策略模式，為減少人力成本及進行成本管控，除了空運服務以及地勤報到機上服務以外，其餘營運所需之航空服務，例如地勤服務、空廚、貨運集散、航空器維護等作業，多委託外部廠商執行，本公司則就符合國際及各國航空規範及認證許可的標準，如航空站地勤業管理規則、航空貨物集散站經營業管理規則、空廚業管理規則、航空產品與其各項裝備及零組件維修廠設立檢定管理規則等，設立供應商條件及作業規範進行供應商管理。

本公司訂有「供應商管理作業辦法」，就委外的供應商，事前依該辦法進行供應商的資格審核，合格成為提供服務廠商時，本公司皆另與其簽訂明定權利義務條款之合約，並經權責人員簽署。各合作供應廠商依該辦法每年將對其進行定期及不定期的履約管理及評估，以更新供應商管理資料。例如人資行政室或稽核室得視情況進行供應商抽檢，若於履約評估中，發現供應商有履約不良、財務不良、公司及其負責人因訴訟、非訟、行政處分、行政爭訟、假扣押、假處分或強制執行事件，對公司財務、業務有重大影響者，本公司將該等不通過者作出停權或註銷其供應商資格。

當本公司供應商如地勤服務廠商(如桃園航勤(股)公司)或飛機維修商(如華航修護工廠)發生無法提供機坪服務(航機拖曳、行李、貨物裝卸等)，或是無法按照維修計劃提供完善航機而延誤本公司提供旅運服務時，雖權責劃分非屬本公司責任，惟台灣虎航仍會善盡服務運輸服務的責任，維護旅客權益，透過協助旅客簽轉、改訂他日航班日期及退票服務等，以維護消費者權益。

(二)異業合作之相關管理機制

本公司擺脫傳統航空公司運營模式，以有效創新經營思維管控營運成本，持續在降低成本及增加收益面不斷創新突破，考量除其綿密日本與韓國航班之流量外，透過目標客群為擅用網路消費之年輕世代，配合高瀏覽量的官網，可利用官網之高流量創造額外營收。整體而言，主要是藉由低成本航空網路銷售機票的特性，於官網整合多元電商平台，透過品牌行銷，結合線上「官網」與線下「飛機」兩大流量通路，使營收多元化，造就台灣虎航獨有之「複合式空中商城」經營藍圖，創造「15+1」無限收

益的機會的獲利模式，本公司將航空運輸本業以外之業務委由廠商運營，除可有效減少人事成本外，以異業合作方式，可藉由異業合作廠商之專業意見，提供消費族群更適合之產品（如票券、飯店、保險、免稅品等產品）。

因異業合作方式而委外廠商，除提供旅客各式產品服務供選擇外，亦毋須投過多人事行政事務成本研究及開發各式產品以符合消費者需求；另就合作廠商方面觀之，採取分潤模式可有效促使銷售業績及利潤最大化，廠商為提升銷售業績故會戮力提供適合之產品與各式行銷活動，藉此達成雙贏之成效。

有關異業合作委外廠商的管控點如下，

- 1.合格異業合作廠商檢核面:依「HR-005 供應商管理作業辦法」進行合格供應商的評估與管理外，分潤模式訂有「AR-002 分潤營業模式內控辦法」，就委外分潤模式廠商須定期進行評鑑，保障消費者權益。
- 2.定期帳務檢核面:依「AR-002 分潤營業模式內控辦法」，本公司除有權管控廠商銷售產品及廣告內容外，每月進行銷售明細報表核對後，由本公司會計部依「AD-002 應收帳款作業辦法」製作傳票及取得發票或 Invoice，續由業務單位通知委外廠商匯款。
- 3.資安管理面:本公司訂有「ID-011 資通安全管理辦法」以建立安全及可信賴的資訊環境，以確保資訊資產的機密性、可用性與完整性，採取適當的控制措施，確保資訊的適當安置及資通安全實務作業的可行性與有效性。

本公司於異業合作模式中，皆充份揭露提供異業合作服務廠商資訊與聯繫方式，分別於購買網頁底部、購買成功的通知信件(由廠商名義發出)、開立收據知廠商名稱與聯繫電話，可確保消費者權益不受影響。惟本公司雖完整公告商品及敘明提供服務者非台灣虎航，依消費者權利義務關係而言與本公司無涉，然本公司仍將善盡關懷與照顧所有消費者之立場，定期管理及評鑑廠商業績及商品品質表現，管理服務品質。

二、針對消費者之保護，本公司採取之措施

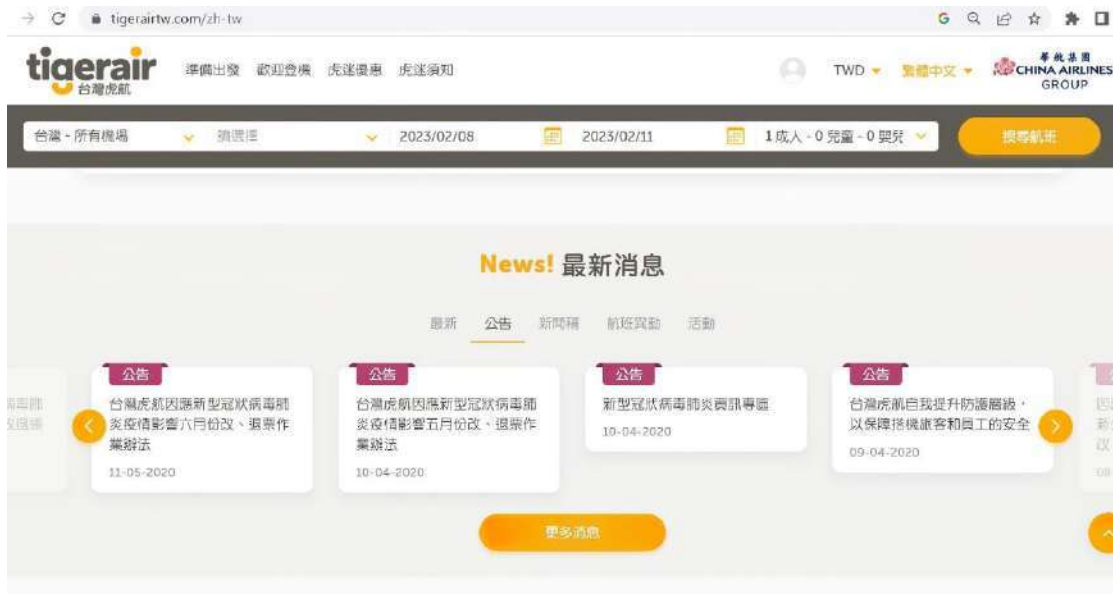
做為台灣唯一一家低成本航空公司，為維護消費者權益，本公司為兼顧永續經營及確保消費者保護上，適時循序漸進調整營運方針之具體營運管理作為，並採取保護措施如下：

(一)擁有密集之航班，快速因應航班異動及旅客疏運需求

在未受疫情影響而正常營運時，由於本公司之航班密集，倘有諸如天候、場站因素導致航班異動時，仍能立即尋找適當時段之航班疏運旅客。此外，倘無適當之本公司航班，本公司亦與其他航空公司合作簽轉旅客，在同業合作下將旅客安全疏運至目的地，或為保留旅客的票價及附加服務費等金額，以信用帳戶方式，讓旅客可於180天期間內重新訂位並完成搭乘。本公司於108~111年度僅108及111年內各發生一件消費糾紛衍生之訴訟案件，108年度案件業已於109年由法院駁回消費者之上訴，本公司獲全部勝訴（詳參臺灣臺北地方法院109年度小上字第2019號民事裁定）；另111年之消費爭議案件，尚於訴訟程序中。除上述兩件訴訟外，並無其他因消費糾紛衍生之訴訟案件，顯見本公司在運輸上對消費者之保護措施尚屬有效。

(二)以顯著之方式，於官網多處揭露相關契約內容及旅客須知，便利旅客了解及查看

本公司亦於官網首頁顯著處刊登最新公告，使旅客一進入本公司官網首頁時，即可以查看最新重要訊息（官網首頁網址 <https://www.tigerairtw.com/zh-tw>）。並且，本公司之運輸條款已完整揭載於官網，供旅客隨時查看相關約定（運送條款網址 <https://www.tigerairtw.com/zh-tw/useful-link/conditions-carriage>）。此外，為便利旅客快速了解常見之問題，本公司亦將常見旅客問題彙整於官網「常見問題」專區（常見問題網址 <https://www.tigerairtw.com/zh-tw/support/faq>）蒐羅包括報到、航班異常處理、申請退還位搭乘航段機場稅金等解答。





(三)友善的購票系統流程設計，善意提醒旅客相關運輸條款、隱私保護政策等條款，並確保旅客知悉及同意相關內容

如下圖所示，本公司於訂票系統購票流程中設計相關之頁面，以供旅客確認同意後主動勾選「我已經完全閱讀，理解並同意下述所有訊息。我(們)已詳閱並接受所有規定與條款，並會通知本定位記錄內所有同行乘客...『台灣虎航國際航線旅客及行李運輸條款』、『適用的資費規章與票價相關的條件』、『台灣虎航隱私保護政策』、『行李規範和航空公司相關規定細則』...」之欄位。

此外，購票頁面中之「台灣虎航國際航線旅客及行李運輸條款」、「適用的資費規章與票價相關的條件」、「台灣虎航隱私保護政策」、「行李規範和航空公司相關規定細則」區塊均設有超連結，旅客點選後將引導至相關頁面，迅速查看完整內容。

確認與付款

需付款金額

TWD 22,503

(以上金額未含訂位服務費)

請選擇折抵方式

抵用券

信用卡付款

會員信用卡綁定付款

0000 0000 0000 0000

VISA

AmEx

Master

银联

持卡人姓名

MM

YY

CVV

☐ 我已經完全閱讀、理解並同意下述所有訊息。

我們已詳細披露所有預定條款，並會通知本訂位紀錄內所有同行乘客。我們確認我們滿足適用該航空公司承運人的條件。如不符合，我/我們可以被拒絕登機，也因此將不會獲得退款；並了解我們若未能遵照航空公司的規定行事，航空公司保留拒絕搭乘我們/我的權利，屆時我/我們將要求退款。此項預訂不能取消、也不能退款。本機票/服務應行政府隨時交易解款電匯例外情事適用準則列為消費者若依該法第19條第1項之例外，不適用消費者保護法第19條七日猶豫期解約之規定。

台灣虎航國際航班旅客及行李運輸條款

適用的貨艙規章與乘機組員的條件

台灣虎航隱私保護政策

行李運輸和航空公司相關規定概則

去程

TPE → KIX

tigerlight

TPE - KIX IT210 2022/12/30 07:00-10:25

機上加值服務 [TPE - KIX]

TWD 750

TIGER TEST 小組

機上行李重量 15 公斤 TWD 750

票價

TWD 8,999

收入

TWD 8,999 x1

稅金與其他費用

TWD 500

台灣機場服務費 TWD 500 x1

小計

TWD 10,249

回程

KIX → TPE

tigersmart

KIX - TPE IT213 2023/01/01 18:35-20:55

機上加值服務 [KIX - TPE]

TWD 0

TIGER TEST 小組

機上行李重量 20 公斤 TWD 0

超值虎航獎 6E TWD 0

票價

TWD 10,499

收入

TWD 10,499 x1

稅金與其他費用

TWD 1,755

Combo TWD 850 x1

日本航空客運服務費 TWD 71 x1

日本航空客運服務使用費 TWD 513 x1

國際旅客觀光稅 TWD 221 x1

小計

TWD 12,254

總計金額

TWD 22,503

付款

(四) 官網提供多項聯繫方式，並提供多國語言客服服務

如下圖所示，本公司於官方網站「聯繫我們」專頁中，載明客服專線、服務時間等資訊（網址：<https://www.tigerairtw.com/zh-tw/useful-link/contact-us>），旅客可對應所需之語言服務，聯繫本公司客服中心。本公司客服中心除了提供中文及英文等國際通用語言之服務外，亦提供日語、韓語語言服務，涵蓋本公司之航點，確保本公司所有航線之旅客皆有適當之聯絡窗口。



聯繫我們	
您知道嗎？ 您可以從 管理訂單 查詢/變更/重新送出您的網路預訂 若您對我們的服務有任何疑問，可以從 常見問題 查詢我們設明的部份 查詢我們的最新航班的時刻表	
中文服務	時間
+886 2 7753 1088 線上與客服 Live Chat	每天上午9點至晚上9點(台灣當地時間)
+86 574 5619 6039 +86 574 5619 6036	週一至週五早上九點至下午六點(中國當地時間)
如您未收到行程確認單，請填寫 本表單 。	
日本聯絡服務	時間
03-6455-0242	每週一至週五早上十點至中午十二點 下午一點至下午五點 (日本當地時間)
+886 2 7753 1088 台灣境內請撥：02 7753 1088	每天上午9點至晚上9點 (台灣當地時間)
韓國聯絡服務	時間
TEL: 053-719-2885 / FAX: 053-719-2884 TEL: 051-467-2600 / FAX: 051-467-0202	週一至週五早上九點至下午六點 (韓國當地時間)
+886 2 7753 1088 台灣境內請撥：02 7753 1088	每天上午9點至晚上9點 (台灣當地時間)
英文服務	時間
+886 2 7753 1088 Live Chat	每天上午9點至晚上9點 (台灣當地時間)

(五)為保障旅客資訊安全，本公司持續提升員工資安意識、強化資訊環境安全及成立資安專責部門

本公司在機票販售上，是以官網購票系統提供自由行旅客訂購本公司機票之途徑。為確保旅客之資訊安全，本公司亦如下逐步強化資訊安全強度：

- 1.提升員工資安意識：藉由資通安全宣導（含資通安全教育訓練及網路保安事件）、資通安全演練、及社交工程演練，強化內部人員資訊安全意識。

2.強化資訊環境安全：與外部專業資安顧問團隊合作，持續針對本公司地端及雲端環境制定更完善的管理制度，亦陸續導入網路入侵、惡意威脅、端點防護、及異常事件偵測等防護機制。地端機房設有門禁管制，以加強資訊安全防護；而對於特權帳號之管控亦導入系統(特權帳號之使用需透過平台申請，核可後發給具有效期的密碼)，透過特權使用者帳號的集中管理、存取控管、行為監控，協助降低因特殊權限帳號的違規使用。

3.成立資安專責部門：為強化公司資安治理能量，本公司第4屆董事會第3次會議已議決通過，增加一級單位「資訊管理處」綜理資訊發展及資訊安全政策推動，轄下包括原「資訊部」及新增資安專責單位「資安部」，由資安部專門負責資訊安全相關工作或職務。

除上述消費者保護措施外，本公司亦會考量實際狀況顧及消費者權益，並進行其他保護消費者之具體營運管理作為，如本公司過去於疫情下亦採取優於運送條款之措施。109年航空業受到疫情影響，各航點除了受到當地的規範的限制，亦受到台灣本地的法規限制，本公司遂按航點逐步宣布取消航班。當時因無法確知疫情影響時間久暫，本公司率先提供優於運送條款之「全額退費」或是「免收手續費與票差改期一次」配套措施，提供旅客考量旅行異動規劃後進而自主選擇適用方案；然而，作業上部分旅客未在期限內提出申請，則資費將按運送條款予以轉為信用帳戶點數。其後，疫情持續惡化、影響時間遲遲未見終點，考量旅客於疫情影響下可改訂之航班受限，本公司與旅客持續保持溝通，並承諾信用帳戶點數可展延至國門重開後的半年。

時至111年下旬，各國疫情逐漸緩解，本公司航班逐漸恢復；然而各國在開放初期，仍受到諸如機場官方人力不足等不確定因素影響。在此期間，本公司除仍持續提供前述之旅客優於運送條款之「全額退費」或是「免收手續費與票差改期一次」選擇方案外，在相同航點無適當航班可供安排下，更提供受影響旅客「免收手續費與票差之替代航點」選擇。倘旅客未及時於期限內提出異動方案申請，事後聯繫欲將信用帳戶點數轉為退款或是更改訂位，本公司將視各航班具體情況、相關作業是否可執行（是否仍有空位、能否及時完成航班改訂作業等）等因素，進行後續異動及作業安排。

本公司在疫情及航班恢復期間額外採行優於運送條款之政策，包含「全額退費」或是「免收手續費與票差改期一次」等方案，以確保消費者之保護，以上之措施，均彰顯本公司在了解具體事實、傾聽顧客後，為兼顧永續經營及確保消費者保護上，適時循序漸進調整營運方針之具體營運管理作為。

【承銷商說明】

一、委外廠商及異業合作之相關管理機制

經檢視該公司提供之「供應商管理作業辦法」，其針對委外廠商明定需進行供應商的資格審核，該公司亦定期對於各合作供應廠商進行履約管理及評估；另針對異業合作之分潤模式，該公司除透過「供應商管理作業辦法」進行合格供應商的評估與管理外，亦訂有「分潤營業模式內控辦法」評估其商業模式並於市場中搜尋合適廠商、管控廠商銷售產品及廣告內容，並每月檢視銷售明細通知會計部製作傳票及取得發票或 Invoice 及通知廠商匯款，並定期評鑑廠商表現；對於資安管理層面，為建立安全及可信賴的資訊環境，以確保資訊資產的機密性、可用性與完整性，採取適當的控制措施，確保資訊的

適當安置及資通安全實務作業的可行性與有效性，該公司亦訂定「資通安全管理辦法」以強化該公司資通安全防護及個人資料管理，降低因人為疏失、蓄意、外部入侵或天然災害等導致之資訊資料遭竊、不當使用、洩漏、竄改或破壞等風險，確保資通安全，進而建立妥善的資訊環境，故該公司針對委外廠商及異業合作之廠商之相關管理機制，尚屬妥適。

二、 消費者保護措施：

經檢視該公司官網，相關運送條款、旅客常見問題彙總、隱私權保護政策等均以顯著方式揭露於網站，另亦於官網上載明客服專線、服務時間等資訊，並提供英、日、韓等多國語言服務，以確保搭乘該公司航線之旅客皆有適當之聯絡窗口以維護各國消費者權益。

該公司近期因疫情影響，故發生航班異動之情事，其對於消費者之保護措施，包含全額退費或是免收手續費與票差改期一次配套措施等，均優於運輸條款之方式，應足以保障消費者之權益。另經詢問該公司相關人員，該公司 108 及 111 年度發生消費糾紛衍生之訴訟案件，其均係購買機票產生之款項爭議，108 年之案件已於 109 年由法院駁回消費者之上訴，該公司勝訴；另 111 年之訴訟案則辦理中尚未終結，惟其未對該公司之財務業務有重大影響，故整體而言，該公司上述消費者相關保障措施，尚屬允當。

【律師說明】

一、 針對委外廠商及異業合作之管理機制：

該公司訂有「供應商管理作業辦法」，針對委外之供應商，事前依該辦法第 5 條進行供應商的資格審核，取得資格成為服務廠商時，該公司會與其簽訂合約，每年對委外廠商會進行定期及不定期的履約管理及評估。另針對因異業合作方式因採取分潤模式，主要希望透過異業合作促使銷售業績及利潤最大化，該公司針對異業合作之廠商，也會透過「HR-005 供應商管理作業辦法」進行合格供應商的評估與管理外，而分潤模式亦訂有「AR-002 分潤營業模式內控辦法」，就委外分潤模式廠商須定期進行評鑑，以保障虎航公司及消費者權益。另該公司亦制定有「ID-011 資通安全管理辦法」，以確保資訊資產的機密性及完整性，故該公司針對委外廠商及異業合作之廠商，已採取適當的控制措施，目前該管理措施，尚屬妥適。

二、 針對消費者保護：

- (一)該公司最近三年度及本年度，因為消費爭議所衍生之訴訟僅有 2 件訴訟，其中 1 件係判決該公司勝訴且已終結。另 1 件目前雖尚在法院審理中，但所牽涉之金額非屬重大，對該公司之財務、業務不生重大影響。
- (二)該公司於官網上針對相關契約主要內容，均以顯著方式提醒消費者，包含相關運輸條款、隱私權保護等，並確保旅客確實知悉且同意。而該公司針對航班異動，針對消費者之保護措施，包含免費改訂、保留等值金以信用帳戶方式退費，該公司於疫情期間及航班恢復前，該公司係採取包含全額退費、免收手續費與票差改期一次等配套措，均優於運輸條款之方式，應足以保障消費者之權益，故該公司上述消費者相關保障措施，尚屬允當。

附件十七

股票初次申請創新板上市證券承銷商評估報告

台灣虎航股份有限公司
股票初次申請創新板上市
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：

富邦綜合證券股份有限公司



中國信託綜合證券股份有限公司



第一金證券股份有限公司



群益金鼎證券股份有限公司



中 華 民 國

111.

年

12

月

20

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)全球航空客運景氣有望復甦

根據國際航空運輸協會(International Air Transportation Association, IATA)的數據，雖然中國內地持續關閉邊境，使其國際旅客人數平均為疫前的 2%至 3%，但是香港於 9 月開始結束強制隔離政策、日本於 10 月 11 日恢復免簽證自由行、我國也在 10 月 13 日恢復免簽證自由行，亞太地區的國際客運量，預計到年底可恢復到 2019 年的 73%左右，全球航空業可樂觀預期在 2024 年恢復到疫前水準。

日本自邊境規定即將鬆綁的消息傳出後，睽違已久的自由行終於可以成真，日本觀光的網路討論隨之升溫，但仍有不少彼此提醒並建議要做好足夠且確實的防疫措施討論，顯見仍有不少旅客對於疫後的旅遊觀光持保留態度。即便如此，IATA 總幹事沃爾許 (Willie Walsh) 在「未來航空論壇」(Future Aviation Forum) 中仍表示，雖然航空業面對包括高油價、通膨壓力和人力短缺等新問題，全球業界更為此調漲票價，但旅客人數仍不斷增加，因此對近期航空展望仍維持正面看法。相信在全球陸續解除防疫限制下，讓過去兩年被壓抑的航空旅遊期待被釋放，促使航班需求大增。

因應對策：

衡酌各國及我國邊境已穩健開放，且考量歲末年終、國外耶誕及農曆春節將至，因應入出境需求，我國入境人數也已全面放寬，取消每週入境人數上限限制。綜觀亞太地區的鬆綁邊境政策，東南亞已適當開放觀光，東北亞也已於下半年度宣布開放，現將致力於拉抬民眾旅遊消費意願，以抵銷負面衝擊。疫後觀光生態持續面臨轉型課題，不論是提升服務品質、升級數位化，亦或是規劃精緻旅遊，在在皆為轉型方向，才能使整體產業在危機中找到轉機，以迎接疫後未來國際觀光客。

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，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。
4. 動態調整航務：因台灣離島旅遊熱，該公司將飛機濕租給華信航空，以及向民航局提交客艙載貨的申請，成為國內首家使用單走道客機執行客艙載貨的航空公司。

(四)國際石油價格波動

該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 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 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.....	1
一、承銷總股數說明	1
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	2
三、承銷風險因素	10
四、總結	11
貳、產業狀況及營運風險.....	15
一、發行公司所屬行業營運風險	15
二、發行公司營運風險	29
參、業務狀況.....	63
一、營業概況	63
二、存貨概況	91
三、最近期及最近兩個會計年度之業績概況	96
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	103
肆、財務狀況.....	104
一、申請公司最近二年度及申請年度截至最近期止財務比率之分析，與同類別上櫃、上市公司及未上櫃、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、獲利能力與現金流量	104
二、發行公司及其各子公司(包括母子公司間交易事項)之最近期及最近二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	119
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	122
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	122
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	122
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。	122
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，及其對財務報告影響所表示之意見。	122
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。	123
九、承銷商應評估外國申請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。	123
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.....	124
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.....	124
一、發行公司是否違反相關法令規章.....	124
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.....	125
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.....	125
四、繫屬中之重大訴訟、非訟或行政爭訟事件.....	125
五、重大勞資糾紛或污染環境事件.....	126
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；或外國發行公司或其從屬公司有無同準則第二十八條之八各款所列不宜上市情事之評估意見；或申請創新板上市之發行公司有無同準則第三十一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、第二十八條之八第七款第二目或第三十一條第一項第十款第二目規定情事，另應列示說明下列事項.....	127
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」第三十一條第一項各款所列不宜上市情事之評估意見.....	128
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.....	128
捌、評估是否符合特定行業或組織型態公司之上市規定.....	129
一、評估是否符合特定行業或組織型態公司之上市規定.....	129
二、評估是否符合建設公司申請股票上市有關規定評估.....	136
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.....	136
玖、評估發行公司公司治理自評報告是否允當表達其公司治理運作情形.....	136
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.....	136
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.....	136
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，承銷商應就本國上市（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，及本國上市（櫃）公司為降低對該海外子公司之持股比例所進行之股權分散行為，其分散對象、價格之決定方式，是否有違反相關規定或明顯不合理而損及本國上市（櫃）公司之股東權益，應詳加評估說明.....	136
拾參、其他補充說明揭露事項.....	136

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.....	137

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)股票初次申請創新板上市時之實收資本額為新臺幣(以下同)4,000,000,000 元，每股面額 10 元整，分為 400,000,000 股；該公司擬於股票初次申請創新板上市案經主管機關審查通過後，辦理現金增資 72,000 千股(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創新板上市前公開銷售，故預計股票創新板上市掛牌時之實收資本額為 4,720,000 千元、472,000 千股。

(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 36 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 條規定，公開發行公司初次申請股票在創新板上市時，至少應提出擬上市股份總額之百分之三之股份，且不得低於五十萬股，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及應提出主辦證券承銷商認購之股數後，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創新板上市前公開銷售。依上述規定，該公司預計辦理現金增資發行新股 72,000 千股，並依公司法第 267 條之規定，保留發行股份之 10%，計 7,200 千股供員工認購，其餘 64,800 千股則依證券交易法第 28-1 條之規定，經 111 年 6 月 24 日股東常會決議通過，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 111 年 4 月 26 日之記名股東人數為 4,093 人，其中公司內部人及該等內部人持股逾 50%之法人以外記名股東為 4,080 人，所持股份總額合計 70,662,084 股，占發行股份總額 17.67%，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 29 條有關登錄創新板之股權分散標準。

(四)綜上所述，該公司上市掛牌前擬辦理現金增資發行新股 72,000 千股，扣除依公司法規定保留 10%予員工優先認購之 7,200 千股後，餘 64,800 千股依據「證券交易法」第 28-1 條規定，業經 111 年 6 月 24 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，目前證券投資分析較常使用之股票評價方法主要包括市場法、成本法與收益法。市場法如本益比法(Price/Earnings Ratio, P/E ratio)、股價淨值比法(Price/Book value ratio, P/B ratio)，皆係透過已公開的資訊與整個市場、產業性質相近的同業及被評價公司歷史軌跡比較，作為評量企業的價值，再依據被評價公司本身異於採樣公司之部分作折溢價的調整；成本法則以帳面歷史成本資料作為公司價值評定基礎的淨值法；收益法主係以未來利益流量(如：現金流量...等)作為公司價值之評估基礎。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興櫃市場之平均成交價等方式，以作為該公司辦理股票公開承銷之參考價格訂定依據，復參酌該公司最近二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、同業之市場狀況及興櫃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，以下簡稱中華航空，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，以下簡稱長榮航空，主要經營業務包含民用航空客運及貨運業務)及陽明海運股份有限公司(股票代號：2609，以下簡稱陽明海運，主要從事水上客運及貨運業務，並經營貨櫃集散場站等)，故以中華航空、長榮航空及陽明海運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，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

係參考被評價公司之盈餘水準，與市場上之同業盈餘進行比較，再參考同業之市場價格及流動性、知名度、公司規模等進行折溢價調整，因其乃以同業已公開之市場資訊作為基礎，客觀易懂又能貼近市場價值，是目前市場上最常用亦最為投資人接受之價格評定方式。但本益比法在比較基礎上，係以盈餘作為計算基礎，若盈餘為負值，則無法計算出合理價格，由於該公司109~110 年度及 111 年第三季受新冠肺炎疫情影響致稅後淨利為虧損，以本益比法評估似乎無法反應該公司階段價值及考量航空運輸業疫情趨緩後之獲利能力，故不擬採用本益比法。

單位：新臺幣千元

項目	109 年度	110 年度	111 年第三季
營業收入	1,880,636	244,225	451,554
稅後淨利	(1,371,056)	(2,269,379)	(2,460,221)
期末實收資本額	2,800,000	4,000,000	4,000,000
每股盈餘(元)	(6.45)	(7.19)	(6.15)

資料來源：該公司 109~110 年度經會計師查核簽證之財務報告及 111 年第三季經會計師核閱之財務報告。

B.股價淨值比法

茲就採樣公司、上市航運業類股及上市大盤平均最近六個月(111 年 6 月~111 年 11 月)之股價淨值比區間列示如下：

單位：倍

期間	中華航空	長榮航空	陽明海運	上市航運業類股	上市大盤
111/06	1.83	1.93	0.98	1.22	1.82
111/07	1.76	2.07	1.06	1.30	1.84
111/08	1.92	2.07	0.99	1.20	1.99
111/09	1.65	1.73	0.77	0.95	1.77
111/10	1.42	1.44	0.75	0.89	1.70
111/11	1.56	1.78	0.7	0.89	1.9
平均	1.69	1.84	0.88	1.08	1.84

資料來源：臺灣證券交易所網站。

該公司採樣同業公司、上市航運業類股及上市大盤最近六個月平均股價淨值比約 0.88~1.84 倍，以該公司 111 年 9 月 30 日經會計師核閱財務報告之權益 1,319,737 千元及依擬上市掛牌股數 472,000 千股計算之每股淨值 2.80 元為基礎計算，價格區間約為 2.46~5.15 元之間，惟考量該公司受新型冠狀病毒肺炎疫情影響，而處於虧損狀態，由於股價淨值比使用歷史性財務資料，無法反映公司未來成長性，且較常用於評估獲利波動度較大或有鉅額資產但股價偏低之公司，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。

(3)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。

以該公司 111 年第三季經會計師核閱之財務報告淨值為 1,319,737 千元，依擬掛牌股數 472,000 千股計算之每股淨值為 2.80 元，即為依成本法計算之參考價格，惟此價格與興櫃市場交易價格差異甚大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，故本推薦證券商不予採用此種評價方法。

(4)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

收益法主要假設目標企業之價值為未來各期創造之收益之折現值，以其加權平均資金成本作為折現率，將目標企業未來各期預期產生的收益予以折現後，即可得到目標企業之總體價值。又該公司經營具成長空間，故採用三階段現金流量折現，評價模式為：

$$P_0 = V_E / N = (V_0 - V_D) / \text{Shares}$$

$$V_0 = \sum_{t=1}^{t=n} \frac{FCFF_t}{(1+K1)^t} + \sum_{t=n+1}^{t=m} \frac{FCFF_t}{(1+K1)^n \times (1+K2)^{t-n}} + \frac{FCFF_m + 1}{(1+K1)^n \times (1+K2)^{m-n} \times (K3 - G)}$$

$$FCFF_t = EBIT_t \times (1 - \text{tax rate}_t) + Dep_t \& Amo_t - Capital Exp_t - \Delta NWC_t$$

$$Ki = \frac{D}{(D+E)} \times Kd(1 - \text{tax rate}) + \frac{E}{(D+E)} \times Ke$$

$$Ke = Rf + \beta j(Rm - Rf)$$

P_0	=	每股價值
V_0	=	企業總體價值 = $VE + VD$ = 股東權益價值 + 淨負債價值
N	=	擬上市股數 472,000 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：111 年度～115 年度
m	=	10 第二階段之經營年限：116 年度～120 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

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	$t \leq 5$	$5 < t \leq 10$	$t \geq 11$	依據該公司狀況分為三期間 期間 I：111-115 年度 期間 II：116-120 年度 期間 III：120 年度後(永續經營期)
D/(D+E) (樂觀情境)	43.9499%	36.9963%	31.3533%	係以樂觀情境下，111-115 年度財測之平均計息負債比為參考值；期間 II 以 116-120 年度財測之平均計息負債比為參考值；期間 III 永續經營期則以 120 年度財測之計息負債比為參考值。
E/(D+E) (樂觀情境)	56.0501%	63.0037%	68.6467%	同上
D/(D+E) (保守情境)	46.7625%	39.6574%	33.6802%	係以保守情境下，111-115 年度財測之平均計息負債比為參考值；期間 II 以 116-120 年度財測之平均計息負債比為參考值；期間 III 永續經營期則以 120 年度財測之計息負債比為參考值。
E/(D+E) (保守情境)	53.2375%	60.3426%	66.3198%	同上
Kd	1.4138%	2.0470%	2.6802%	期間 I 以該公司最近一年度財務報告之平均借款利率預估負債資金成本率；期間 III 永續經營期則以近十年，五大行庫平均基準利率估計；期間 II 則取期間 I 與期間 III 之平均值。
tax rate	14.0321%	20.0000%	20.0000%	期間 I 因考量虧損扣抵因素，以該公司 111-115 年度財測之平均有效稅率預估 期間 II、期間 III 則以稅率 20% 預估。
R_f	1.6628%	1.6628%	1.6628%	採用 111 年 12 月 6 日櫃買中心 10 年期以上公債殖利率加權平均。預計期間 II、期間 III 之利率將持平。
R_m	13.5491%	11.5061%	9.4630%	期間 I 係以過去 5 年指數投資報酬率之平均數估計；期間 III 永續經營期則以過去 10 年度指數投資報酬率之平均數估計；期間 II 則取期間 I 與期間 III 之平均值。

項目	期間 I	期間 II	期間 III	基本假設說明
Bj	1.1469	1.0735	1.0000	期間 I 係以同業類比公司之過去 5 年股價報酬率對發行量加權股價報酬指數之平均風險係數估計該公司之系統風險；而預期永續經營期之系統風險將逐步貼近市場之系統風險，故假設為 1；期間 II 之 Beta 值則取期間 I 與期間 III 之平均值。
Ke	15.2952%	12.2295%	9.4630%	$=R_f + \beta * (R_m - R_f)$ 。其中 R_f ：無風險報酬率； β ：類股與大盤走勢之相關係數； R_m ：市場風險報酬率
Ki (樂觀情境)	9.1072%	8.3109%	7.1683%	樂觀情境下之加權平均資金成本
Ki (保守情境)	8.7111%	8.0291%	6.9980%	保守情境下之加權平均資金成本
G (樂觀情境)	263.5092%	0.5068%	0.0000%	期間 I： 以公司根據樂觀情境下之市場概況所預期之 111-115 年度營收成長率做為營業收入淨額成長率之估計值。自 109 年 3 月起配合政府政策國際航班銳減，111 年 11 月 13 日我國邊境開放，國際航班逐漸復飛，使 112 年預估營收大幅成長，致前五年營收平均成長率較高。 期間 II： 以公司根據樂觀情境下之市場概況所預期之 116-120 年度營收成長率做為營業收入淨額成長率之估計值。 期間 III： 永續經營期間預期公司將維持平穩，成長率為 0%
G (保守情境)	263.5092%	0.5068%	0.0000%	期間 I： 以公司根據保守情境下之市場概況所預期之 111-115 年度營收成長率做為營業收入淨額成長率之估計值。自 109 年 3 月起配合政府政策國際航班銳減，111 年 11 月 13 日我國邊境開放，國際航班逐漸復飛，使 112 年預估營收大幅成長，致前五年營收平均成長率較高。 期間 II： 以公司根據保守情境下之市場概況所預期之 116-120 年度營收成長率做為營業收入淨額成長率之估計值。

項目	期間 I	期間 II	期間 III	基本假設說明
				期間 III： 永續經營期間預期公司將維持平穩，成長率為 0%

C.計算結果

樂觀情境：

$$\begin{aligned}
 P_0 &= (V_0 - V_D) / \text{Shares} \\
 &= (16,317,343 \text{ 千元} + 2,826,454 \text{ 千元} - 3,825,454 \text{ 千元}) / 472,000 \text{ 千股} \\
 &= 32.45 \text{ 元/股}
 \end{aligned}$$

保守情境：

$$\begin{aligned}
 P_0 &= (V_0 - V_D) / \text{Shares} \\
 &= (8,580,172 \text{ 千元} + 2,826,454 \text{ 千元} - 3,825,454 \text{ 千元}) / 472,000 \text{ 千股} \\
 &= 16.06 \text{ 元/股}
 \end{aligned}$$

依據上述之數據及公式，估計該公司之參考價格區間為 16.06 元~32.45 元，考量此法主要係以未來各期創造之現金流量折現值合計數計算目前股東權益之價值，而該公司目前受到新型冠狀病毒疫情影響，造成營收停滯，隨著疫苗施打率逐漸提升，亞洲各國之防疫政策陸續階段性解封，日本及台灣政府宣布 111 年 10 月份起邊境開放，台灣入境改為「0+7」政策，全球經濟活動穩定復甦，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，因此未來之現金流量將可隨之增加，提升公司價值，故本承銷商擬採用此種評價方法。

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，本次選擇以收益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

該公司最近一個月平均股價及成交量資料如下表：

單位：元；股

項目	111 年 11 月 1 日~111 年 11 月 30 日
平均股價(元)	27.62
成交量(股)	5,924,834

資料來源：財團法人中華民國證券櫃檯買賣中心。

(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，經考量該公司之所處產業、公司發展所處階段及未來潛在之獲利成長性、發行市場環境及同業市場狀況等因素，其承銷價格計算方式應以現金流量折現法計算為宜，依現金流量折現法評估該公司之每股企業價值為 16.06 元~32.45，並參酌該公司最近一個月興櫃市場之平均成交價，本證券承銷商與該公司共同議定之承銷價格暫定為每股 25 元，介於上列參考依據之間，本次公開承銷之價格應尚屬合理。

由於該公司未來之業務計畫及財務狀況等經營條件假設，可能受到不確定因素影響，致使實際結果與現在預期情形有所差異，故本證券承銷商擬於該公司申請股票初次創新板上市獲得證券主管機關同意後，於辦理公開銷售前，視當時整體經濟環境、產業前景及市場供需變化、公司營運狀況及其最近期財務報告等資訊，依採行之承銷方式發現市場價格後，再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如后：

(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。

然為使初次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，本推薦證券商在議定承銷價格時，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，加以評估調整而得，故本承銷價格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，以使該公司初次上市股票承銷價格合理化。

(二)穩定價格策略

因考量臺灣創新板僅限合格投資人交易之板塊，且增資新股對外承銷全數以詢價圈購辦理配售，爰初次於臺灣創新板上市買賣者，不適用上市買賣日起五個交易日採無升降幅度限制之規定。故申請創新板上市之公司不適用穩定價格策略，惟該公司仍依「臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則」第 35 條之規定提出強制集保之股份。

(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如律師、會計師出具意見、公開說明書印製等相關費用係由該公司負擔，其中律師及會計師等專家費用係由該等機構依據其收費標準收取，且公開說明書之印製費用金額不大，應不致造成公司之財務負擔；此外，相關承銷費用如承銷公告、寄發認購通知書、祝賀公告等，係由承銷商按承銷比例分攤。另承銷手續費係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

該公司本次申請股票上市預計辦理承銷，預計將辦理現金增資發行新股之股數為 72,000 千股(暫估)，加計目前已發行股數 400,000 千股，該公司股本將膨脹至 472,000 千股，對每股盈餘稀釋幅度約為 13.23%。惟本承銷商與該公司議定承銷價格時業已考量本次發行新股之稀釋效果，故應不致產生重大影響。

綜上所述，該公司已依法定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，扣除依公司法相關法定規定保留供公司員工承銷之股數後，委託證券承銷商辦理上市前公開承銷作業，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，另本證券承銷商已針對承銷價格擬定穩定價格策略，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) 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、新型冠狀病毒疫情及烏俄戰爭等。

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。

(2) 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。

(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 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 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。

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，民國 109~110 年度及 111 年度截至第三季之兌換利益(損失)分別為新臺幣 198,561 千元、100,216 千元及(782,816)千元，占營業淨利比例分別為 (10.98)%、(3.61)% 及 36.13%。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，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. 動態調整航務：因台灣離島旅遊熱，該公司將飛機濕租給華信航空，以及向民航局提交客艙載貨的申請，成為國內首家使用單走道客機執行客艙載貨的航空公司。

(2) 其他重要風險

請詳該公司公開說明書壹、二、(一)風險因素及證券承銷商評估報告「貳、二、發行公司營運風險」說明。

- (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，本證券承銷商針對該公司所處行業之營運風險、該公司之經營體質及其營運、財務風險和可能潛在風險綜合評估，該公司已經具備降低或分散風險之能力，且其擁有關鍵核心技術及創新營運模式，本證券承銷商並就該公司申請創新板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創新板上市。

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	109 年度		110 年度		111 年第三季	
	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	1,810,392	96.26	233,368	95.55	445,535	98.67
其他	70,244	3.74	10,857	4.45	6,019	1.33
合 計	1,880,636	100.00	244,225	100.00	451,554	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 24 個航點、31 條航線，為臺灣出發最多航點選擇的低成本航空。

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。另若以疫情前 108 年度前十名航線載客人數觀之，前十名航線選擇，幾乎都在亞洲，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。

108 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	39,740	10,365,297	8,102,521
2	東京成田	16,949	4,057,166	3,523,542
3	大阪	16,957	3,862,175	3,263,832
4	首爾仁川	13,095	3,538,996	3,069,182
5	上海浦東	10,408	2,763,449	2,242,755
6	新加坡	8,845	2,493,972	2,066,631
7	曼谷蘇凡納布	9,286	2,752,968	2,039,535
8	胡志明市	11,334	2,663,726	1,982,434
9	澳門	13,044	2,364,981	1,939,689
10	馬尼拉	9,619	2,317,781	1,779,528

資料來源:108 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：

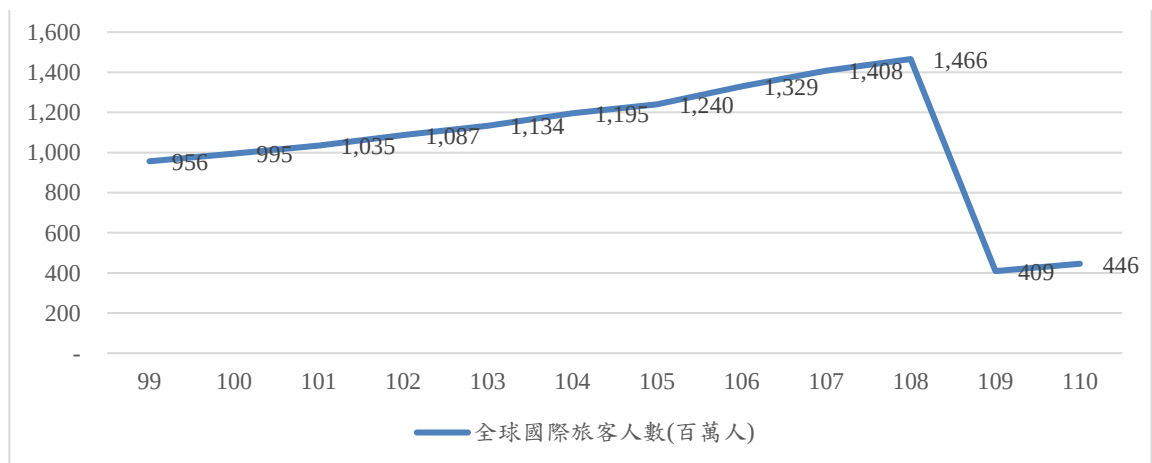
低成本航空重視數位工具的運用，著重網路行銷、訂位、購票，乃至其他的選項服務，如免費託運行李額度、預選座位等，故簡化或甚至不選定傳統航空公司主要行銷通路票務或團體總代理。此外致力經營網路社群，亦可鎖定自助旅遊背包客及年輕族群等客層，而單一艙等的規劃避免票價複雜化，有利於行銷活動的推廣。多數低成本航空導入「預購模式」將網路預購免費託運行李額度收費相較於機場購買之費用減半，呼應了後述「運務策略」，使機場裝載作業人員得以事先掌握行李重量，製作裝載平衡表，加速航機的快速迴轉。

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。

由需求面來看，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 101 年全球旅遊人數突破 10 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，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 4.1%，惟因疫情影響，109 年相較 108 年呈現(72.1)%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 7.46 億人次，較 107 年成長 4.1%。其次則為亞太地區 108 年國際旅客共有 3.595 億人次，成長率較 107 年達 3.45%；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；110 年隨著疫苗施打，部分國家邊境開放，全球旅遊人次逐漸復甦，110 年全球旅遊人次較 109 年度成長達 9.0%；就地區別觀之，歐洲地區 110 年度旅遊人次較 109 年度成長約 25.3%；美洲地區 110 年度旅遊人次亦較 109 年度成長約 17.9%；另亞太地區 110 年度旅遊人次雖較 109 年度仍呈負成長，惟其較 109 年時之負成長率已有收斂之趨勢，顯現旅遊業緩慢復甦之情形可見。

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	109	110
全球	956	1,408	1,466	409	446	(72.1)	9.0
已開發國家	515	762	777	222	242	(71.4)	9.0
新興經濟體	441	647	689	188	205	(72.7)	9.0
歐洲地區	491.2	716.3	746.0	241.9	303.1	(67.6)	25.3
北歐	57.6	81.0	83.7	23.3	22.3	(72.2)	(4.3)
西歐	154.4	200.2	205.1	83.5	87.6	(59.3)	4.9
中/東歐	102.2	146.5	153.3	46.7	54.5	(69.5)	16.7
南/地中海歐	177.1	288.6	303.9	88.3	138.7	(70.9)	57.1
EU27 國	357.6	524.2	541.3	185.1	224.5	(65.8)	21.3
亞太地區	208.2	347.5	359.5	59.2	20.6	(83.5)	(65.2)
東北亞	111.5	169.2	170.3	20.3	11.2	(88.1)	(44.8)
東南亞	70.5	128.6	138.0	25.5	2.9	(81.5)	(88.6)
大洋洲	11.5	17.0	17.4	3.6	0.8	(79.3)	(77.8)
南亞	14.7	32.7	33.7	9.8	5.7	(70.9)	(41.8)
美洲地區	150.3	215.9	219.3	69.8	82.3	(68.2)	17.9
北美	99.5	142.2	146.6	46.5	57.0	(68.3)	22.6
加勒比	19.5	25.8	26.3	10.3	15.0	(60.8)	45.6
中美	7.8	10.8	10.9	3.1	4.9	(71.6)	58.1
南美	23.5	37.1	35.4	9.9	5.4	(72.0)	(45.5)
非洲地區	50.4	68.6	68.1	18.8	18.9	(72.4)	0.5
北非	19.7	24.1	25.6	5.6	6.6	(78.1)	17.9
撒哈拉以南	30.7	44.5	42.5	13.2	12.3	(68.9)	(6.8)
中東地區	56.1	60.1	73.0	19.8	21.4	(72.9)	8.1

資料來源：聯合國世界旅遊組織(UNWTO)、台新證券整理

1.全球低成本航空產業近況

近期國際經濟情勢，新冠肺炎 Delta 變種病毒肆虐全球，部分國家重啟嚴控措施對航空產業造成影響，疫情反覆成為全球經濟復甦之隱憂，目前各國航空公司多半依靠政府紓困計畫支撐營運，但航空公司必須同意不進行大規模裁員或盈餘分派。雖然禁止大規模裁員限制了航空公司重組以應對截然不同的環境的能力。儘管如此，全球疫苗擴大施打及紓困計畫對航空公司及其員工來說仍是一劑強心針。新冠肺炎大流行後的經濟環境對低成本航空公司較為有利，主係因低成本航空的啟動成本較低，例如機隊維護與行政成本等。相較於歐美地區相對飽和的航空市場，亞洲地區的未來發展仍有許多可預期成長的空間。近 10 餘年 M 型社會發展下，搭機旅客漸朝兩極端發展，低成本航空漸嶄露頭角，臺灣地理位置介於東北亞與東南亞間，是一大優勢，也是業者願意拓展臺灣市場的重要因素。

2.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%，其中本國籍廉價航公司虎航 107 年及 108 年台灣機場載客數成長率分別 20.05%及 8.21%，亦反映其受企業商務旅行、個人觀光旅遊等需求成長之拉力。即便於 109 年度後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，惟隨國內疫苗施打覆蓋率增加，111 年前三季載客人數已回升至 5,136,399 人次，顯見待疫情緩解後，仍有長足成長空間。

國籍航空載客人數統計

單位：人次

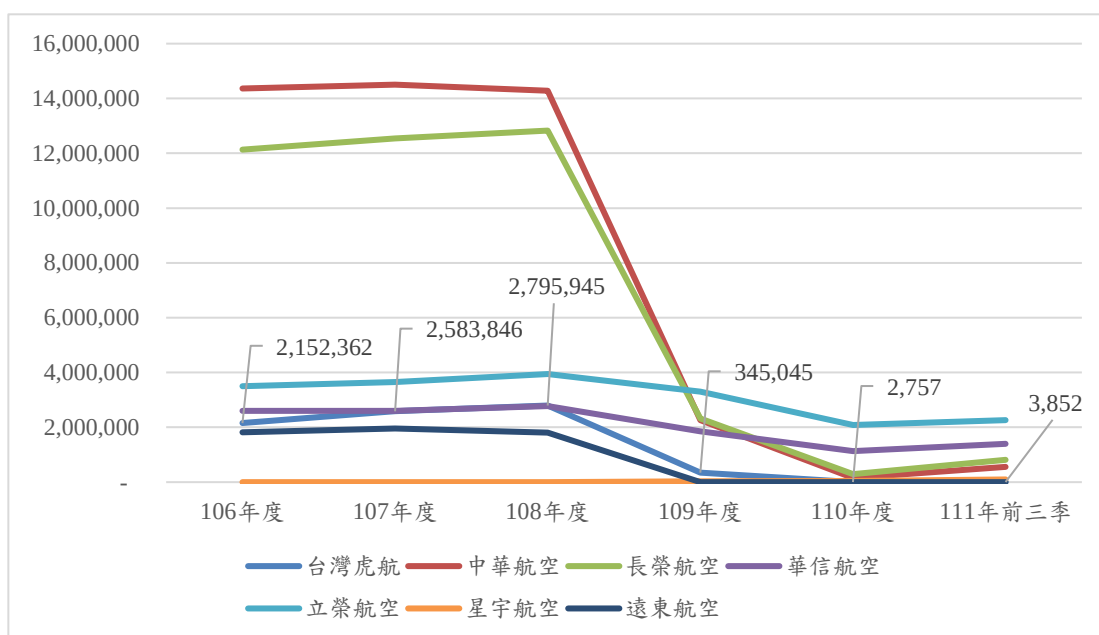
年度	台灣虎航	中華航空	長榮航空	華信航空	立榮航空	星宇航空	遠東航空	總計
106 年度	2,152,362	14,365,447	12,129,059	2,601,998	3,505,511	-	1,821,293	36,575,670
107 年度	2,583,846	14,504,114	12,541,877	2,597,747	3,648,892	-	1,957,867	37,834,343
108 年度	2,795,945	14,278,998	12,827,305	2,775,151	3,944,216	-	1,801,132	38,422,747
109 年度	345,045	2,259,563	2,323,088	1,854,366	3,296,368	34,784	-	10,113,214
110 年度	2,757	153,591	291,949	1,132,257	2,084,850	41,419	-	3,706,823
111 年 前三季	3,852	556,660	815,011	1,394,390	2,267,475	99,011	-	5,136,399
總計	7,883,807	46,118,373	40,928,289	12,355,909	18,747,312	175,214	5,580,292	131,789,196

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

3. 新冠肺炎疫情對於全球航空業的影響與展望

隨著全球苗覆蓋率持續提升，各國邊境解封有望加快，並重啟經濟，減緩疫情帶來之衝擊，依 111 年 11 月聯合國世界旅遊組織(UNTWO)報告中指出旅遊業復甦加速，隨著旅遊業繼續從疫情中反彈，到 111 年底，國際旅遊業有望回到大流行前水準的 65%。顯見 2023 年各國旅遊邊境解封進程可望加快，為國際航空客運復甦增加重要推力。

(1) 國際市場概況

依 IATA 統計較疫情前減少之整體客運收益旅客公里數(以下簡稱 RPK)可知，111 年 10 月之全球數據較 110 年度減幅收斂，反映部分國家鬆綁經濟政策所帶來的初期效益，但仍無法據此而樂觀，因總體需求較疫情前的 108 年度仍萎縮達 25.8%，部分國家維持邊界封閉，亦或採取相當嚴厲的檢疫措施以降低潛伏期患者搭機風險，然隨著疫苗施打程度擴大，111 年 10 月全球數據較 110 年度，其表現仍有復甦的跡象(見表一)；另就航空貨運觀之，110 年度受疫情影響，全球供應鏈物流壅塞，貨機機腹運能成長，全球航空貨運表現超越疫情前 108 年水準，惟 111 年截至 10 月全球航空貨運表現則較疫情前 108 年有下滑跡象(見表二)。

表一 全球航空客運市場主要營運量指標年增率變化(相較於 2019 年度)

Air passenger market in detail - October 2022

	World share ¹	October 2022 (% ch vs the same month in 2019)			
		RPK	ASK	PLF (%-pt) ²	PLF (level) ³
TOTAL MARKET	100.0%	-25.8%	-25.7%	-0.1%	82.0%
Africa	1.9%	-21.1%	-23.9%	2.6%	72.6%
Asia Pacific	27.5%	-53.1%	-49.4%	-6.0%	75.5%
Europe	25.0%	-16.2%	-15.1%	-1.1%	84.8%
Latin America	6.5%	-6.9%	-8.9%	1.7%	83.3%
Middle East	6.6%	-13.8%	-20.0%	5.7%	79.1%
North America	32.6%	-3.8%	-6.8%	2.6%	86.4%

Air passenger market in detail - December 2021

	World share in 2021 ¹	December 2021 (% ch vs the same month in 2019)			
		RPK	ASK	PLF (%-pt) ²	PLF (level) ³
TOTAL MARKET	100.0%	-45.1%	-37.6%	-9.8%	72.3%
Africa	1.9%	-57.1%	-52.1%	-7.6%	64.7%
Asia Pacific	27.5%	-65.6%	-55.0%	-19.1%	62.5%
Europe	24.9%	-37.4%	-30.4%	-8.5%	74.5%
Latin America	6.5%	-22.8%	-22.2%	-0.7%	81.6%
Middle East	6.5%	-49.6%	-41.3%	-11.0%	66.3%
North America	32.6%	-22.9%	-16.9%	-6.1%	79.3%

資料來源:IATA Air Passenger Market Analysis

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 - October 2022

	World share ¹	October 2022 (% year-on-year)				October 2022 (% ch vs the same month in 2019)			
		CTK	ACTK	CLF (%-pt) ²	CLF (level) ³	CTK	ACTK	CLF (%-pt) ²	CLF (level) ³
TOTAL MARKET	100.0%	-13.6%	-0.6%	-7.4%	48.7%	-6.2%	-8.5%	1.2%	48.7%
Africa	1.9%	-8.3%	-7.4%	-0.4%	43.7%	2.1%	-11.1%	5.7%	43.7%
Asia Pacific	32.6%	-14.7%	-2.8%	-7.8%	56.1%	-11.8%	-15.4%	2.3%	56.1%
Europe	22.8%	-18.8%	-5.2%	-9.3%	55.8%	-13.2%	-17.1%	2.5%	55.8%
Latin America	2.2%	-1.4%	19.2%	-8.1%	38.4%	-8.1%	-17.3%	3.9%	38.4%
Middle East	13.4%	-15.0%	1.0%	-9.0%	48.0%	-7.1%	-7.5%	0.2%	48.0%
North America	27.2%	-8.6%	2.4%	-4.8%	40.1%	8.8%	5.9%	1.1%	40.1%
International	87.0%	-13.5%	2.4%	-10.0%	54.2%	-5.6%	-6.9%	0.7%	54.2%
Africa	1.9%	-8.3%	-7.9%	-0.2%	44.7%	2.7%	-9.9%	5.5%	44.7%
Asia Pacific	29.5%	-13.1%	4.9%	-12.6%	60.8%	-8.0%	-7.2%	-0.5%	60.8%
Europe	22.4%	-19.0%	-5.5%	-9.7%	58.2%	-13.7%	-18.1%	3.0%	58.2%
Latin America	1.8%	0.3%	21.6%	-10.1%	47.7%	-5.4%	-11.0%	2.9%	47.7%
Middle East	13.4%	-14.9%	1.1%	-9.1%	48.3%	-7.0%	-7.5%	0.2%	48.3%
North America	18.0%	-8.4%	8.0%	-8.6%	48.2%	10.5%	8.7%	0.8%	48.2%

¹% of industry CTKs in 2021

²Change in load factor

³Load factor level

Note: the total industry and regional growth rates are based on a constant sample of airlines combining reported data and estimates for missing observations. Airline traffic is allocated according to the region in which the carrier is registered; it should not be considered as regional traffic. Historical statistics are subject to revision.

Air cargo market in detail - December 2021

	World share ¹	December 2021 (% ch vs the same month in 2019)				December 2021 (% year-on-year)			
		CTK	ACTK	CLF (%-pt) ²	CLF (level) ³	CTK	ACTK	CLF (%-pt) ²	CLF (level) ³
TOTAL MARKET	100.0%	8.9%	-4.7%	6.8%	54.2%	8.4%	12.1%	-1.8%	54.2%
Africa	1.9%	6.7%	-20.8%	12.9%	50.2%	15.4%	11.4%	1.7%	50.2%
Asia Pacific	32.4%	4.1%	-13.2%	10.5%	63.4%	9.6%	7.9%	1.0%	63.4%
Europe	22.9%	6.0%	-5.7%	6.9%	62.3%	10.5%	16.2%	-3.2%	62.3%
Latin America	2.2%	-2.4%	-26.9%	10.3%	41.3%	19.4%	15.7%	1.3%	41.3%
Middle East	13.4%	5.7%	-9.2%	7.6%	55.6%	3.2%	9.7%	-3.5%	55.6%
North America	27.2%	21.7%	11.1%	3.8%	43.0%	6.6%	14.0%	-3.0%	43.0%
International	87.2%	9.4%	-6.5%	9.0%	62.1%	10.2%	13.7%	-2.0%	62.1%
Africa	1.9%	7.6%	-19.4%	12.8%	51.0%	15.5%	11.6%	1.7%	51.0%
Asia Pacific	29.5%	8.8%	-10.0%	12.3%	71.3%	14.2%	18.5%	-2.7%	71.3%
Europe	22.5%	6.0%	-5.9%	7.2%	64.0%	10.7%	16.1%	-3.1%	64.0%
Latin America	1.8%	-2.9%	-26.1%	11.8%	49.5%	19.7%	14.5%	2.1%	49.5%
Middle East	13.4%	5.7%	-9.2%	7.9%	56.0%	3.2%	9.7%	-3.6%	56.0%
North America	18.0%	20.5%	6.2%	6.5%	54.7%	7.2%	8.3%	-0.6%	54.7%

¹% of industry CTKs in 2021

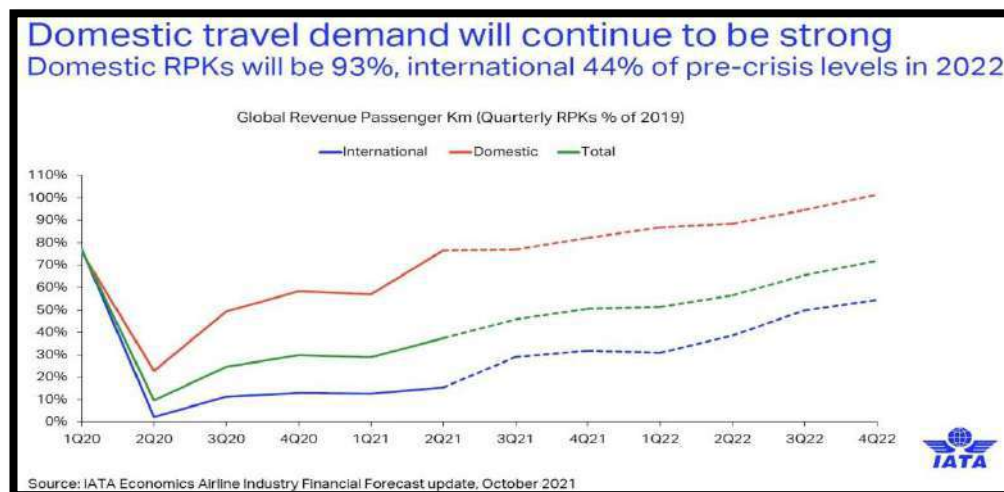
²Change in load factor vs same month in 2019

³Load factor level

Note: the total industry and regional growth rates are based on a constant sample of airlines combining reported data and estimates for missing observations. Airline traffic is allocated according to the region in which the carrier is registered; it should not be considered as regional traffic. Historical statistics are subject to revision.

資料來源：IATA Air Cargo Market Analysis

另國際航空運輸協會(IATA)於研究報告中指出，儘管新型冠狀病毒肺炎疫情(COVID-19)，迫使 109 年以來的全球航空客運需求盤整於歷史極低水準區段，惟由下圖可知，全球防疫政策之有效性預估將使客運收益公里數(RPK)指標逐漸回升。



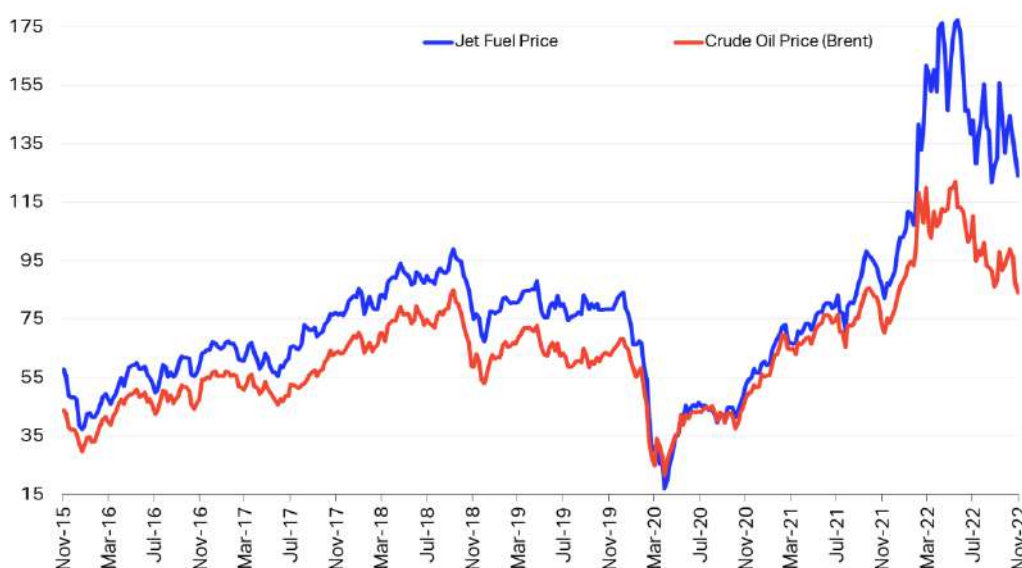
資料來源：IATA，台新證券整理

(2) 燃油成本變化

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縮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。

Jet Fuel & Crude Oil Price (\$/barrel)



Source: S&P Global, Refinitiv Eikon

資料來源：IATA；台新證券整理

綜上所述及歸納，我國現階段疫情雖不若國際嚴峻，然國人要重拾旅遊意願仍需待全球疫情明顯趨緩才可獲得轉圜契機，故國籍航空業者努力推動內需旅遊及異業品牌合作、創造題材，可見空運業受新冠肺炎影響下，已自疫情谷底並逐漸復甦。

(3) 國際防疫趨勢及疫苗取得情形

雖 Delta 變種病毒肆虐全球，惟受惠於強而有力的政策支持、有效 Covid-19 疫苗的推出以及許多經濟活動恢復的支持下，今年全球經濟已經明顯回升，不過許多國家的產出和就業差距仍然存在，特別是在疫苗接種率較低的新興市場和開發中經濟體。在國內方面，隨著全球經濟復甦，科技應用產品及傳產貨品需求熱絡，且國際原物料行情維持高檔，帶動相關產品出口與接單續揚，加以國內疫情獲得控制，拉抬民眾外出消費意願，加上政府陸續推出多項振興經濟和紓困政策，有助於抵銷部分負面衝擊。

下列為亞洲主要國家疫苗覆蓋情形及防疫現況：

location	date	People fully vaccinated	People fully vaccinated per hundred
China	2022-11-28	1,272,830,000	89.27
Japan	2022-12-05	103,014,777	83.11
South Korea	2022-12-06	44,703,003	86.27
Taiwan	2022-12-06	20,570,491	86.09
Thailand	2022-09-30	53,486,086	74.60
World	2022-11-13	2,147,483,647	63.10

A.中國(截至 111 年 11 月 4 日疫苗覆蓋率 89.22%)

(A)入境規範：

- a.持有效中國大陸工作類、私人事務類和團聚類居留許可的外籍人士入境，過期居留許可重新向駐外使館申辦簽證入境。
- b.暫停受理目前持有之簽證和入境證件。
- c.台籍旅客可持有效台胞證進入北京。
- d.暫停台籍旅客持過期台胞證加上台灣身份證，辦理落地簽（一次性台胞證）
- e.相關人員應按照各地區入境規範辦理

(B)檢疫措施：

- a.自 111 年 11 月 12 日起，入境旅客需接受 5 天防疫集中隔離及 3 天居家健康監測，居家監測期間不可外出。
- b.相關人員應按照各地區有關檢疫措施辦理。

B.日本(截至 111 年 11 月 10 日疫苗覆蓋率 83.06%)

(A)入境規範：

自 10 月 11 日(當地時間) 00:00 凌晨起，恢復 68 國免簽證待遇，無需申請簽證、eVISA。

(B)檢疫措施：

台灣出發旅客無論疫苗接種狀態，入境免隔離採檢。

C.南韓(截至 111 年 11 月 13 日疫苗覆蓋率 86.26%)

入境規範：

針對可免簽入境之外國旅客實施電子旅行許可制度(K-ETA)，自 111 年 11 月 01 日起，持續開放免簽國家申請。

D.泰國(截至 111 年 9 月 30 日疫苗覆蓋率 74.60%)

入境規範：

- a.自 111 年 10 月 1 日起，取消所有 COVID-19 入境措施。
- b.至 112 年 03 月 31 日止，符合免簽計畫旅客可在泰國停留期限延長至最多 45 天、落地簽停留期限延長至最多 30 天。

(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。

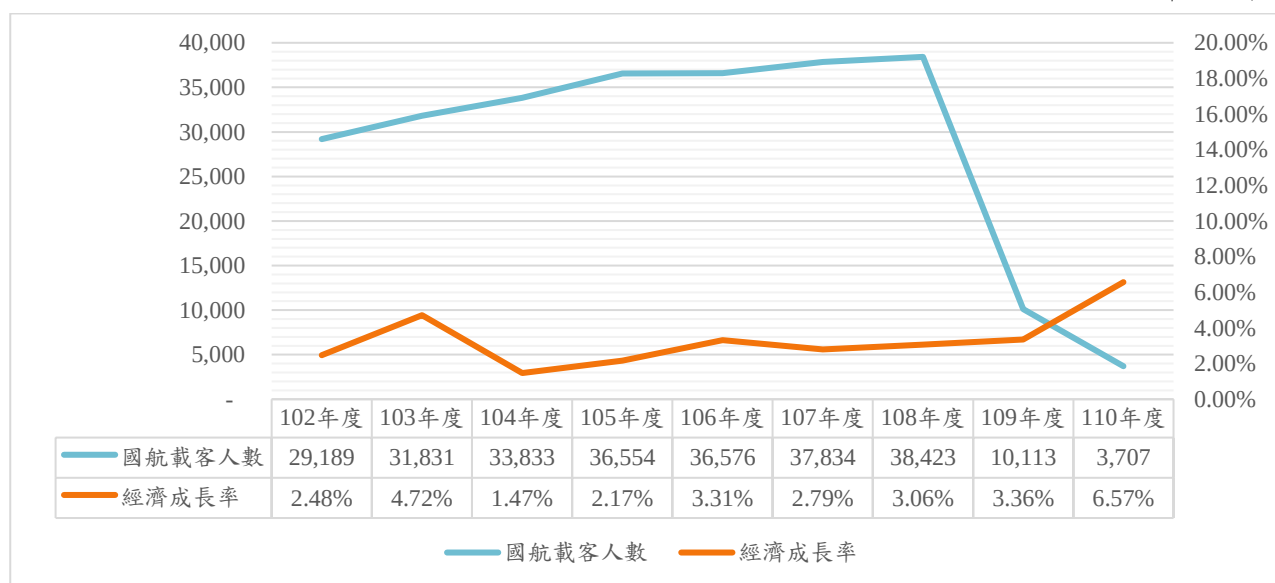
由國籍航空歷年度載客人數觀之，該數據在一定程度上反映當期國內整體經濟狀況，故在景氣相對活絡的時期，民航運輸業會有較顯著的成長性，並受惠於國際商務往來的開放及國人旅遊習慣逐漸形成等趨勢，表現出相對強勁成長動能。

然 109 年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。

展望未來，隨著疫苗接種率提升，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，政府逐漸鬆綁管控措施，且國際疫情有趨緩跡象，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

單位：千人



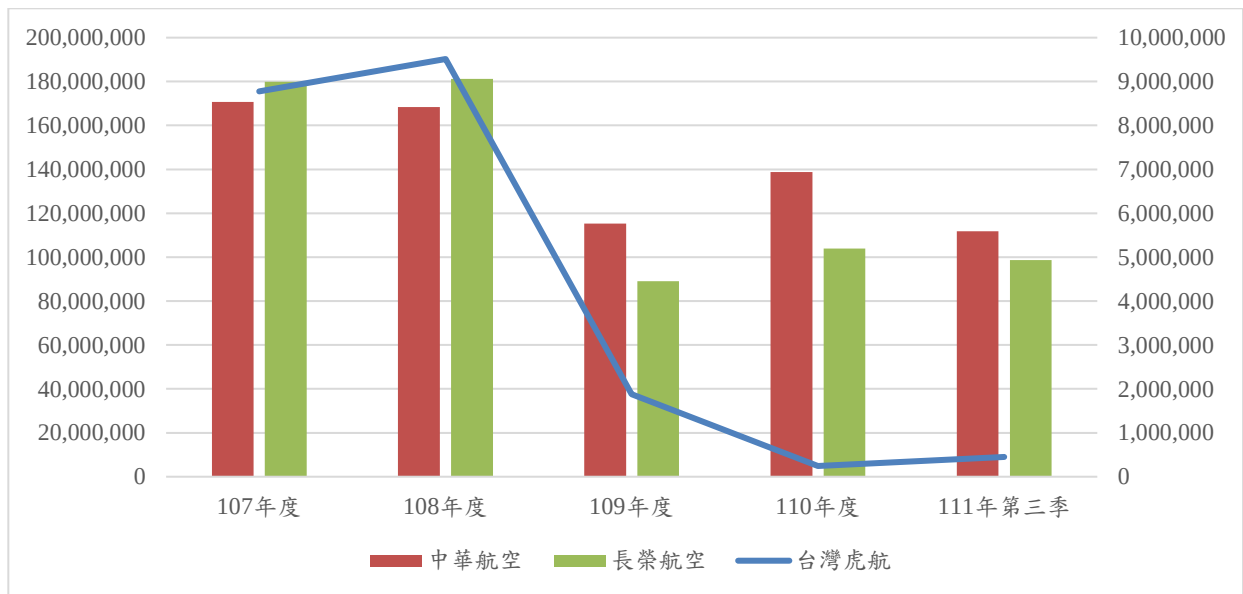
資料來源：行政院主計處中華民國統計資料網；民航局資訊統計網統計資料；台新證券整理。

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。

上市櫃航空公司歷年營收統計

單位：新臺幣千元



資料來源：公開資訊觀測站，台新證券整理。

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：

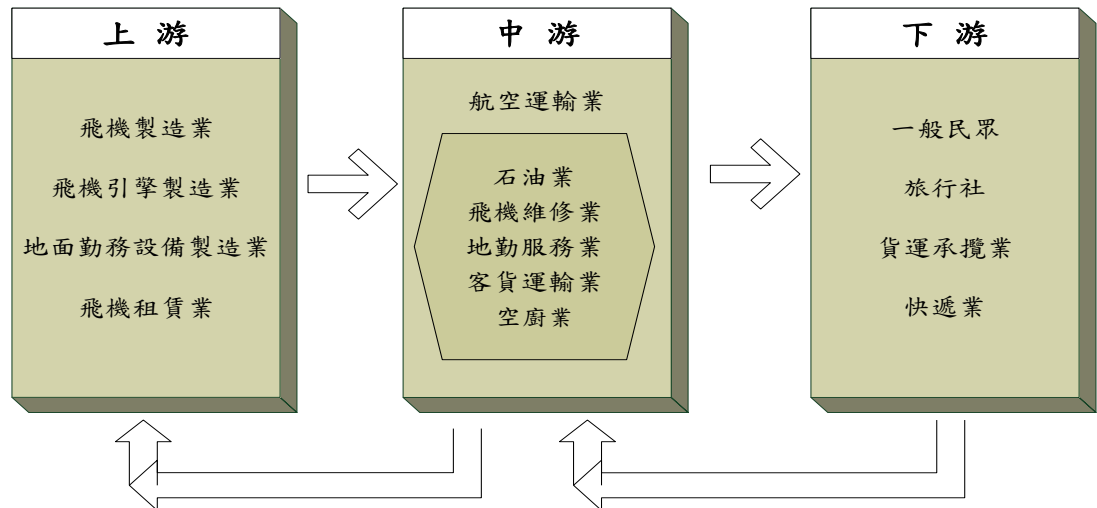
主要為飛機、引擎製造業及地面勤務設備（如機坪作業所需之拖曳、裝載車輛或機具等）製造業。而目前國內航空公司擴增機隊方式除自購外，亦透過租賃，故飛機租賃業亦為航空運輸業之上游。

(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 BOC)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 24 個航點、31 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，「零件事」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

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

回顧我國航空運輸業表現，因受到嚴重特殊傳染性肺炎疫情影響，在客運方面，各國政府採取旅行限制，國際間航空運輸往來幾乎停滯。然而，今年下半年開始，香港於 9 月開始結束強制隔離政策、日本於 10 月 11 日恢復免簽證自由行、我國也在 10 月 13 日恢復免簽證自由行，復甦之路逐漸浮現。

該公司除按市場需求滾動式調節航線運能，旅遊限制陸續放寬後，仍可樂觀預期疫後的旅遊市場景氣回彈。國際航空運輸協會(IATA)亦預測，111 年全國航空公司的虧損將會收窄，航空旅客總人數也將隨放寬後陸續增加，該公司也樂觀看待未來的旅遊市場表現。

於此同時，它航已開始布局明年航線復飛，台灣虎航除陸續恢復外，也計劃以線上活動的方式推出機票促銷等活動，相信國際旅遊市場的曙光即將出現。

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)及陽明海運(2609)，其民國 110 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	陽明海運
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	國內外水上貨運、客運業務之經營
110 年度 合併營收組成	客運收入 95.55% 地勤代理收入 1.55% 其他營業收入 2.65% 貨運收入 0.25%	貨運收入 89.70% 客運收入 4.37% 其他營業收入 5.93%	客運收入 7.47% 貨運收入 53.05% 其他營業收入 39.48%	貨運收入 94.12% 其他營業收入 4.22% 艙租收入 0.91% 船舶出租及傭船收入 0.75%

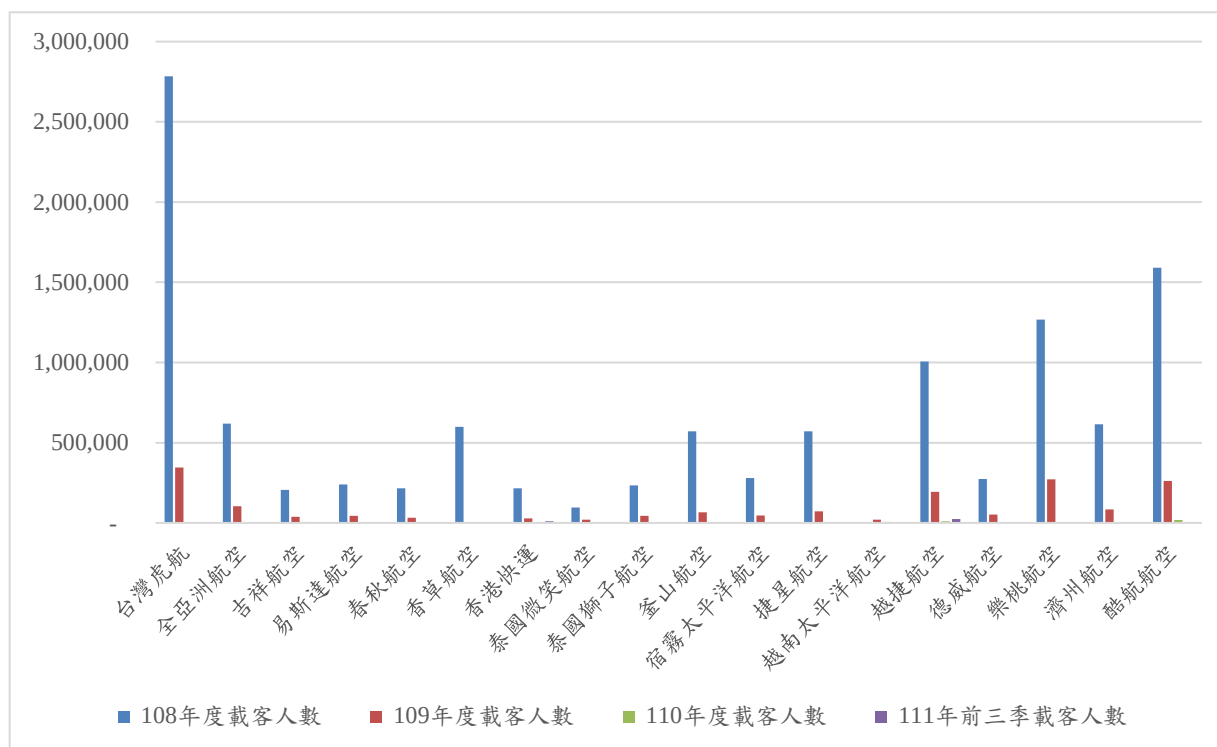
資料來源：各公司 110 年報與 110 年度經會計師查核簽證之財務報告。

(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：香草航空於 109 年度與樂桃航空合併

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. 組織簡化

台灣虎航組織較扁平且可迅速反應市場變化，考量到客運市場受到疫情影響，旅客人次驟減，貨運市場卻因一般貨物、醫療相關物資、防疫用品及原物料等需相互輸送而蓬勃發展，台灣虎航亦適時討論客艙載貨的可能性並模擬相關作法，以創造營收。

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. 營運策略具有彈性

在疫情的衝擊下，航空業出現大規模破產或是停業潮，疫情後航空市場面臨重新洗牌，台灣虎航受惠於營運模式及機隊規模，可彈性調整營運策略，積極規劃最佳營收方程式。

D. 旅遊需求復甦

休閒旅遊需求於疫情期間因防疫需求而受到壓制，各地區隨著接種率的提升，而陸續解封、放寬隔離政策，進而釋放觀光需求。借鏡歐美市場的復

趨勢，最大的受益者即是靈巧、現金流強勁、以區域航線為主的低成本航空。

(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)動態調整航務：因台灣離島旅遊熱，該公司將飛機濕租給華信航空，以及向民航局提交客艙載貨的申請，成為國內首家使用單走道客機執行客艙載貨的航空公司。

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 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 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。

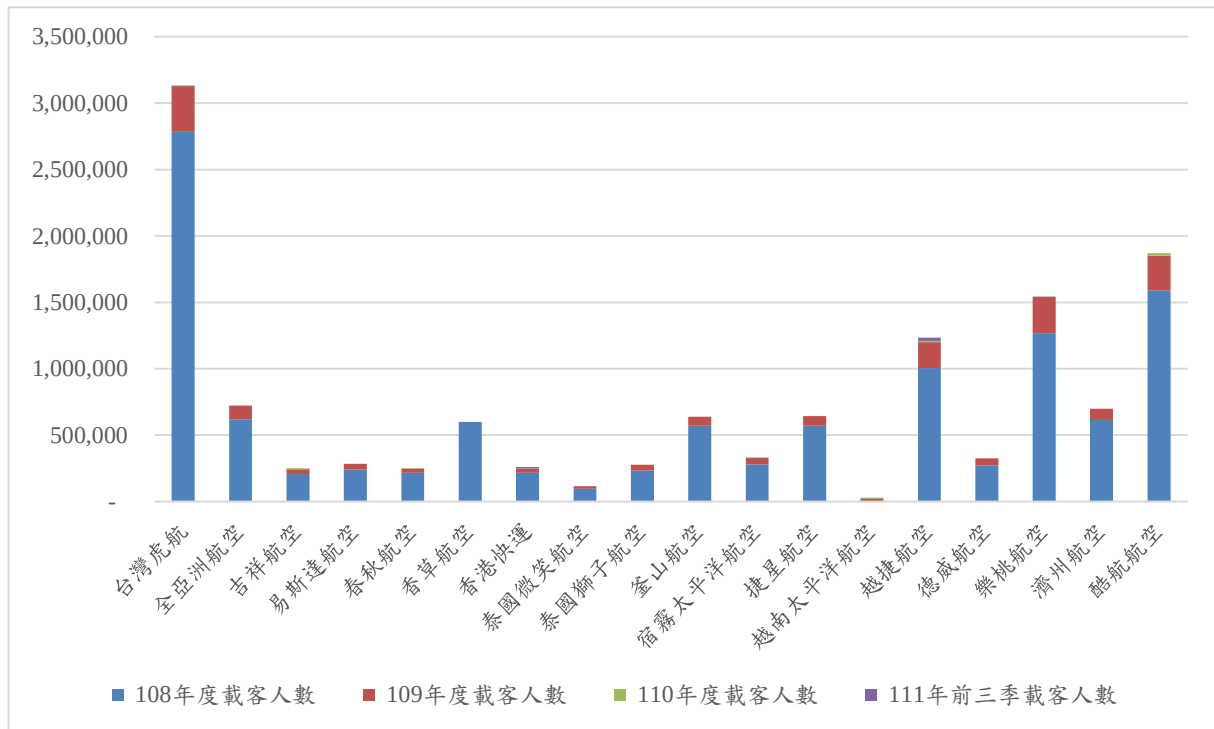
4.競爭利基

(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、菲律賓、澳門、泰國等，提供 24 個航點、31 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相較，市佔率最高。

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，佔整體旅客約 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臺蓬勃發展，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、茨城、濟州島等，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。

(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，該公司並無特定研發計畫及專責之研發部門與研發費用規劃。

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，故所提供之旅運、貨運及其他客戶服務之研究與創新具無形而難以具體衡量之本質，故其並無技術開發計畫。

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	104.01.01~113.12.31
6		中華民國	01691532	第 035 類 第 039 類 第 043 類	104.01.01~113.12.31

序號	商標	註冊地點	商標登記號	商品類別	專用期間
7		中華民國	01691533	第 035 類 第 039 類 第 043 類	104.01.01~113.12.31

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

(1)關鍵核心技術及創新經營模式

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，其中關鍵核心技術及創新經營模式分為兩階段：

第一階段創新：台灣虎航係台灣第一且唯一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，將所提供飛航服務定義為由旅客決定購買選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建立佳績並獲獎無數。

LCC航空之定義：

A.就消費者而言，可選擇其商務旅遊過程所想購買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。

B.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必須要求下，控管各項運營成本達到最低以獲取最大之成本節省，創造獲利。

第二階段創新：2019年Covid-19疫情嚴重影響全球航空業，但台灣虎航在此之際，更積極展開第二階創新，結合原有之廣大會員(消費者)基礎，運用網路及AI技術，結合許多異業以建立實體及網路平台之「複合式空中商城」。

台灣虎航是台灣唯一低成本國籍航空公司，但要領先其他國籍低成本航空公司，須在降低成本及增加收益面不斷創新突破。台灣虎航創新經營模式，是將15架機以低成本航空營運模型打好營運績效基礎，但不以15架機營收(機票、餐點、機上免稅品、超重行李、選位、廣告等附帶收入、貨運收入)為限，藉由低成本航空網路銷售機票的特性，於官網整合多元電商平台(簡稱大平台)，透過品牌行銷，結合線上「官網」與線下「飛機」兩大流量通路，使營收多元化，

造就台灣虎航獨有之「複合式空中商城」經營藍圖，創造「15+1」無限收益的機會。就低成本航空營運模型結合品牌價值及官網大平台說明如下：

A.第一階段創新：首先採用以LCC航空運營

台灣虎航是台灣唯一低成本國籍航空公司，之所以稱為低成本航空公司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效率，藉以維持航機最高運能妥善比率，以及人力（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。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

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，並已於Covid-19疫情前以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、旅遊時間長短皆為旅客精打細算的元素，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。

111 年底以台灣北(桃園)、中(台中)、南(高雄)三機場為中心，飛往日本(旭川、札幌、函館、花卷、仙台、茨城、成田、羽田、名古屋、小松、岡山、大阪、福岡、佐賀、沖繩)、韓國(首爾、釜山、大邱、濟洲)、澳門、泰國(曼谷)、菲律賓(長灘島、巴拉望)、越南(峴港)等 24 個航點、31 條航線。目前超過 4 小時航程只有札幌及旭川兩航線，為熱門自由行旅遊航線。

(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。台灣虎航透過網路及 APP 銷售比率高達 66%，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 66%透過自家網站直接銷售，大幅降低通路佣金費用。而台灣虎航除同於一般低成本航空主要採網路銷售方式外，更有以下創新的營銷手法：

- 創建會員忠誠模式，增加消費者回購率。
- 擁有浮動式票價策略，離出發日越遠票價相對優惠。
- 擁有許多國籍航空未飛行之獨特航點，強化不同點進出之彈性行程規劃。
- 抓準自由行趨勢，提供早出晚歸班次。
- 順應市場風潮，深耕東北亞日韓市場，新增機隊準備開拓年輕族群喜愛的東南亞市場，平衡東亞航線並串聯點對點之接駁。

(E)艙等及機上服務

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，以 650 位員工 15 架航機執行 31 航點、遍及日本、韓國、泰國、菲律賓、越南、澳門等航線，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。舉例來說，為國籍航空中飛航日本城市最多的台灣虎航，在日本無派任員工，藉由投標形式與當地 GSA 代理公司合作，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。

B.第二階段創新：提升品牌價值及發展成為複合式空中商城

(A)Tigerair品牌塑造與推廣

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，藉由期間限定、低票價製造限時搶購風潮，藉以穩固維繫旅客品牌忠誠及粉絲人數，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。另台灣虎航飛航日韓最多航點，除有效帶給旅客旅遊便利之外，更整合集結日韓兩國觀光資源，舉例來說，虎航在台推廣日本旅遊行銷活動，屢次皆可動員日本 16 縣廳對活動的支持，韓國濟州獨飛也受到濟州市府及觀光局處、機場等重視。另履行企業社會責任並經營品牌提升品牌知名度，各項行動列舉如下：

- a.順應國際生態保育趨勢，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。
- b.六週年慶時適逢疫情期間，安排世界知名大提琴家張正傑、鋼琴家呂冠亨及單簧管教父陳威稜，在同屬華航集團的臺灣飛機維修公司棚廠內舉辦「隨著音樂環遊世界」公益音樂會，邀請桃園市社福團體及機場相關單位共享音樂饗宴，藉以強調台灣虎航以修護安全為第一優先，並透過音樂來鼓勵、安慰大家疫情期間的心靈。
- c.疫情期間也不忘推廣台灣之美，109年7月邀請「台灣最美的歌聲」一來自屏東瑪家鄉PUZANGALAN希望兒童合唱團，以純淨嘹亮的歌聲

作為台灣虎航未來機上音樂，旅客登機時便能在航機內聽到來自台灣的國際級天籟美聲。

d.111年初推出「虎虎生風」機，是由台灣當代重要藝術家董陽孜老師創作，是亞洲地區的首架文字彩繪機，以書法線條作為重要創作元素，向各國旅客宣揚文字藝術之美。

(B)Tigerair品牌價值與獲獎實績

在多年來持續不斷 Tigerair 品牌經營下，獲得旅客認同及業界獲獎成效：

- a.105年《30》young 世代品牌大調查，台灣虎航Tigerair於「廉價航空公司」品項中獲得「最常使用品牌」與「最理想品牌」獲得雙料冠軍。
- b.107年首度入圍「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。
- c.111年首家且連續7年獲得讀者文摘信譽品牌最高榮譽白金獎項認證的國籍低成本航空。此獎項在全球五大洲、30個國家中舉辦，每年透過消費者研究調查，了解消費者心目中最值得信賴的品牌及最喜歡的品牌為何，長久以來已在國際間建立卓越的聲譽。

(C)Tigerair自有品牌自由發揮

台灣虎航透過品牌結合創造更多更新族群的認同與認識，舉例：透過日本樂天棒球隊彩繪機聯名合作，交換虎航於桃園棒球主場及球隊廣告置入，大量曝光虎航品牌，亦藉由虎航亞洲航點推廣日本樂天品牌，知名度能見度提升、跨界跨族群認同，超越旅遊族群的認識並獲得更多潛在消費族群的支持及透過與台灣知名書法藝術大師董陽孜老師於航機上題字虎虎生風，為董老師畢生書寫最大幅的移動式裝置藝術，創造更多年輕文青族群話題，此航機更被譽為本年度最具文藝氣息的移動裝置藝術，並與知名餐點合作，創造機上餐點多元化並吸引旅客消費，首創米其林餐點大腕燒肉登上航機，主打餐廳訂位一位難求，搭機隨手可得的餐點提供，與台灣第一家鹹酥雞合作，創造台式經典宵夜良伴於航機上服務紅眼航班複製旅客宵夜餐點體驗，與旅美台籍 Liya 合作 Liya 參賽美國頂級小小廚神奪冠餐點登上虎航航機，除表達對台灣之光的支持並提升虎航餐點價值，吸引旅客嚐鮮體驗，近期更與連續獲得兩年畢比登美食評分得主「小小樹食」合作推廣機上蔬食（素食）餐點，擴及各餐點族群旅客喜好，增加附加營收收入，提高每座位收益價值。

Tigerair 品牌在台灣及國際間已具有高度價值，考量企業永續經營及品牌效益，已於 110 年 7 月完成「台灣虎航 Tigerair」品牌購回，台灣虎航成為全球唯一 Tigerair 商標使用者。台灣虎航未來品牌活動就不需要再向授權方報告，並以自有品牌自由發揮及拓展 Tigerair 國際知名度，透過與樂天集團之合作以加深品牌理念。

a.尋求策略夥伴，強化日本市場知名度：

台灣虎航多達19條赴日航線為主力營收來源，尋求日本策略夥伴，強化日本市場知名度。策略夥伴日本樂天集團多角化經營，包含金融業務、手機通訊、樂天旅遊、球隊等事業體，建構強大消費生態圈，現集團已達15億會員，有助於開拓日本市場。

b.持續加深與樂天集團之合作，接軌樂天集團日本市場資源：

- 109 年與樂天桃猿棒球隊合作聯名彩繪機。
- 109 年與球員及樂天女孩高空互動的聯名微旅行。
- 111 年與台灣樂天信用卡合作推出聯名信用卡。

(D)Tigerair企業品牌發行 NFT-走進年輕族群新世代

111 年台灣虎航為加持品牌形象，提升新世代對台灣虎航品牌好感度，領先推出航空業界首發限量 NFT，並成功操作市場話題。

(E)台灣虎航官網大平台藍圖-發展成為「複合式空中商城」創新經營模式

台灣虎航為抓準年輕族群衝動消費力，透過創意行銷及時事話題引起共鳴及關注，即訂即開、改票收費、不退票規則，制定族群消費默契及共識，由旅客自行透過網路、官網、APP 購票，簡化客服流程及需求，提升購票效率，並以新穎購票平台提升網路購票服務，結合附加消費的推廣，增加收益來源，例如透過平台主動式推廣飯店、租車、票券、保險等服務，或透過平台推播廣告，增加合作夥伴於平台上的曝光程度，透過日韓深厚資源，增加機+酒消費模式，提供旅客便利選擇，透過套票票券形式銷售推廣，創造多張機票一次購的消費模式，提升收入並提供長期旅遊型態旅客族群對虎航品牌黏著度的依賴。

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，在旅客曾經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。

a.大平台目的

- (a)整合原購票網站、手機或電腦應用程式軟體APP之多家平台供應商，突破各供應商之系統架構，解決跨平台功能規劃之重工成本及溝通效率。
- (b)將機票商品、非機票商品(免稅品、機上餐、訂房、保險、旅遊行程、宅配等)、線上與機上商品，連同會員資料進行跨平台整合。
- (c)應用人工智慧(AI)技術分析交叉銷售，推薦銷售商品，達成精準行銷與多元服務之目的。
- (d)再輔以會員系統深度整合，進而放大回饋機制效益，增加客戶黏著度。

(e)提升台灣虎航網站使用者介面與使用者體驗之品質，藉以提升轉換率。

(f)機場報到作業自動化，以及優化機上銷售功能與流程，提升旅客體驗，協助行銷決策。

b.大平台整合優化後功能

(a)機票系統：更彈性的售票流程、全自動改票流程、團體系列票自動化計價、融入AI推薦銷售。

(b)機上免稅銷售系統：更友善的使用者介面、支援機上點數累積與折抵、預載航班旅客資訊、讓訂單與使用者關聯、更緊密的數據統計、離線折抵、連線授權降低偽卡風險、加點數價值與使用渠道。

(c)支援機上餐飲(BoB, Beverage on Board) 庫存管理。

(d)支援差價尋品。

(e)整合宅配與免稅預購商城：單一購買入口減少旅客混亂、AI 智慧交叉銷售、單一購物車，單一支付，讓使用者全部一起購買。

(f)串接不同的 Whitelabel 渠道：包括官網、旅行社 OTA(Online Travel Agent)、福利網、信用卡優惠等購票一次搞定。

(g)AI改票機器人

(h)Dynamic Packaging 清倉打包：系統即時搜尋清倉剩餘機票，搭配飯店網綁銷售，在不損及已購票者之價格信心下，創造最大營收。

(i)AI數據分析：包括消費者行為塑模(得知台虎會員的喜好)、電商導流(完成搜尋引擎引流至商城)、電商選品推薦(蒐集商城與機上POS機數據提供線上、機上選品建議)、交叉與推薦銷售(關聯會員資料做到精準行銷)。

(2)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

A.一般營運風險

(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)油匯波動影響

該公司 Covid-19 疫情前的 108 年、109 年正常營運期間，油價(MOPS, 註)約美金 87/桶，油料成本約佔該公司營業成本 28%~30%，然近期隨油價攀升至 MOPS 美金 123/桶，則油料成本比重提升為 35%；另該公

司約 55%營運支出採美金付款或美金計價台幣付款，又該公司因租機產生平均約美金 2.5 億元租賃負債部位，故外在不可控的油匯變化會影響公司營運結果。

(註)MOPS 航空燃油現貨價，以新加坡普氏市場 MOPS (Mean Of Platts Singapore) 為基價。

因應措施-油價：

- a. 選擇節油機型：110 年 3 月起~106 年 10 月止，進行 8 租 7 購機隊汰換計畫，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%，並執行經濟帶油，因為台灣虎航航程短，考量酬載及油耗效益後，在油價相對較低台灣攜帶回程燃油量。
- b. 票價機動調整機制：傳統航空公司以收取燃油附加費之方式因應，依據中油每月公告國際航空燃油牌價變化及民航局規範之調整機制(註)，報請民航局轉報交通部備查。然低成本航空公司票價單純為 base fare，無收取附加費機制，但會隨市場票價及附加費總額機動調整 base fare。(註)民航局規範之燃油附加費收取機制，係自油價每桶 USD40 起跳，每 USD10 一個級距至 USD180，共計 18 個級距，短程線每個級距徵收 USD2.5/人，長程線每個級距徵收 USD6.5/人。民航局於每月月初公佈連續 2 個月平均數，航空公司就差異級距據報局收取燃油附加費。
- c. 承作油料避險：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。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，預估 111 年國際油價多數時間會維持在高檔區間盤整。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。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，108 年度用油量約為 90 萬桶，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，加上近年陸續引進節油效益 15%~20% A320neo 機型，受影響衝擊相對小。

因應措施-匯率：

- a. 建立美金資產部位中和：該公司目前 15 架機僅 1 架自有外，其餘皆為租賃。依據 IFRS16 租賃準則公報將租期內租金於引進時帳列新臺幣租賃資產及美元租賃負債，隨每期租金支付攤還本金及利息。截至 111 年 9 月底美金租賃負債尚餘 2.51 億元，採建立美金資產部位中和匯兌影響，惟受限於央行換匯額度限制，目前建立美元資產部位約 7,200 萬元。

b. 承作匯率避險：為有效規避匯率風險，該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外，並依外匯市場之走勢操作遠匯衍生性商品交易，以期將匯率變動對公司損益之影響減至最低。

(C) 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：

長期來說，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，108 年貨運收入約台幣 2,000 萬元，僅佔總體營收支 0.2%。為提升收益，110 年底邀請台灣地區貨運代理業者重新招標，提升並確保貨運收入。

(D) 疫情影響載客人數

因應措施：

a. 疫情期間之因應措施

近期新冠肺炎 Omicron 變種病毒肆虐全球，及不時有新型變種病毒出現，部分國家重啟嚴控邊境措施，對航空產業造成影響，疫情反覆成為全球經濟復甦之隱憂，目前各國航空公司多半依靠政府紓困計畫支撐營運，航空公司在取得支持及補貼下，必須同意不進行大規模裁員或盈餘分派。隨著各國不斷關閉邊境期間，許多航空公司也開始大幅削減運力，甚至停飛，全球客運營收明顯減少。台灣虎航為減緩疫情之衝擊，透過相關疫情因應措施達成節省成本、增加營收、提高品牌深度及其影響力之效益，以撐過這波疫情谷底，並持續累積疫情復甦後營收成長之動能，待國際旅遊逐步重啟後即能以最快速度重拾疫情前營運水準。

因應方式	效益
主管調整薪資，鼓勵休假	節省成本
檢視預算，爭取紓困補助	節省成本
商標購回，強化品牌，永續經營	節省成本/品牌深度結合
企業台商返工包機及中華籃協包機	增加營收
單走道客機執行客艙載貨	增加營收
飛機濕租華信航空執飛國內航線	增加營收
執飛微旅行航班	1.品牌深度結合/媒體效益 2.增加營收
舉辦航空體驗營	1.品牌深度結合 2.增加營收
推出樂天聯名卡	1.品牌深度結合/媒體效益

因應方式	效益
	2.強化品牌日本市場知名度 3.提升會員黏著度
虎禮選搶進電商平台	增加營收
樂天桃園聯名彩繪機	1.開發新客群 2.品牌深度結合
於樂天桃園棒球場舉辦「台虎遊樂猿」主題日活動	1.增加會員 2.品牌深度結合

b.疫情後之復甦力道

目前政府已於 111 年 9 月下旬頒布 111 年 10 月 13 日邊境開放措施，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，以國境解封後之 111 年 10 月平均載客率觀之，台灣虎航平均各航線載客率為 47%，居於其他本國籍航空業者之冠：

航空公司	2022.10月載客率% (資料來源：民航局國際及兩岸定期航線班機載客率 - 按航線及航空公司分)										
	桃園 大阪	桃園 札幌	桃園 名古屋	桃園 東京成田	桃園 東京羽田	桃園 首爾仁川	桃園 琉球	桃園 曼谷 廊曼/蘇凡納布	桃園 福岡	桃園 榮市	平均
台灣虎航	55%	41%	30%	55%	50%	44%	49%	45%	45%	55%	47%
日本				64%							64%
酷航				60%		59%					60%
韓亞						48%					48%
樂桃	43%			44%							43%
長榮	37%			49%		38%		47%	18%		42%
星宇	34%	55%		43%			59%	50%	18%		42%
大韓						41%					41%
泰越捷								40%			40%
泰國								36%			36%
中華	33%	15%	12%	33%		39%	33%	44%	14%		33%
荷蘭皇家								19%			19%
平均	36%	33%	16%	46%	50%	41%	45%	45%	18%	55%	40%

且台灣虎航 111 年 10 月可供銷售運能為 2.8 萬人次，佔整體市場 43 萬人次(Capacity Share)為 6.5%，然台灣虎航實際銷售座位數佔整體市場座位數(Market Share)為 7.9%，超越市場；加以台灣虎航 111 年 11~12 月可供銷售運能 7 萬人次佔整體市場 46 萬人次(Capacity Share)為 11.7%，實際銷售座位數佔整體市場座位數(Market Share)則達到 14.2%，維持超越市場的表現，且經取得該公司截至 111 年 11 月底止之預收情形，該公司至 112 年 3 月底之冬季航班已預收 1,019,072 千元，可見該公司之疫情復甦之成長力道強勁。

B.第一階段創新之營運風險

台灣虎航已商轉多年，目前已係台灣唯一一家以低成本營運方式之航空公司，其以往年度營運成果均已穩定，其他航空公司欲再成立相同低成本航空公司加入競爭，除設立成本更高且運營方式截然不同，台灣虎航相關風險業可掌控。

C.第二階段創新之營運風險

(A)電商與平台產業競爭加劇

因應措施：

在電子商務蓬勃發展及疫情催化下，全球電商平台百家爭鳴，各類型產品與服務商都建置購物網站或 APP，台灣虎航以航空運輸服務產品為基底，以及 Tigerair「熱情、溫暖、真誠」品牌形象，持續與消費者對話，推出多項微旅行和體驗營活動，滿足航空迷的興趣和想飛的欲望，也持續跨界合作並推陳出新，積極打造台灣虎航獨有之「複合式空中商城」，提供一站式購物體驗，帶領旅客與消費者體驗飛行與便利，提升競爭力。

(B)旅客及消費者資訊安全風險

因應措施：

該公司已訂定相關內部保全措施以管控檔案及設備之安全，並維護公司內各項系統、資料、設備、儲存媒體之完整性、機密性及可用性規範，並強化資通安全防護及個人資料管理，降低因人為疏失、蓄意、外部入侵或天然災害等導致之資訊資料遭竊、不當使用、洩漏、竄改或破壞等風險，確保資通安全，進而建立妥善的資訊環境，另為保護會員個資以維護會員權益，透過制定資通安全管理辦法及個人資料事故應變管理程序，強化該公司資通安全防護及個人資料管理，降低資訊外洩之可能，並建立個資事故發生時之應變程序及措施，以提高會員資訊之保全，且為保障會員的權益，亦有於官網建置網路安全事件專區，提醒會員提高警覺及聯繫公司的方式，故對消費者資訊之保全措施亦有完整之建立。

- 8.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

(1)產品生產開發技術之層次、來源、確保與提升

台灣虎航以低成本航空模式經營，為了降低成本同時給予旅客較佳之載客體驗，因應不同客群的需求提供不同的產品，其讓旅客自行選擇搭機時所需要的服務，以降低其他非必要成本，並同時創造出與傳統航空不同的客製化體驗，並將省下的成本回饋予旅客，且主打飛航區域線為主，以達產品區隔化，為台灣的民航市場提供更多選擇，並於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，發展一套屬於台灣虎航創新版低成本航空公司經營模組，並在低成本航空公司經營原型及理念下，賦予善用資訊科技、融合台灣在地文化及顧客取向、靈活行銷策略及營收管理經驗、積極開發非航空收益，提升台灣虎航競爭力，以創造台灣虎航品牌之新價值。該公司過去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，由於虎航因其品牌策略，於106年與酷航合併後使用 Scoot 商標。疫情間因 Tigerair Australia 受到疫情影響而終止營運，台灣虎航成為全球唯一 Tigerair 商標使用者，評估其母

公司新加坡航空於疫情間亦有財務壓力，台灣虎航為避免長期支付高額且逐年增長之授權費用，並已考量若不繼續使用商標，該公司自創品牌亦將衍生更名、轉換的人力與時間費用，故採取品牌購買行動，以達品牌再造，永續經營的效益，該品牌商標權已由台灣虎航於110年8月取得，並配合台灣虎航會員暨旅客回饋機制及透過與樂天集團旗下企業，進行橫跨金融、通信、旅遊、不動產、運動等領域，藉由與其旗下品牌的多元合作，包括Rakuten Monkeys聯名彩繪機、台虎遊樂猿主題日，以及與樂天信用卡推出樂虎卡等，藉由雙品牌加持的行銷利基，成功擴展台灣虎航的潛在客戶群，增加品牌的知名度及好感度。

台灣虎航是註冊在台灣獨一無二的低成本國籍航空公司，但要領先其他國籍低成本航空公司，須在降低成本及增加收益面不斷創新突破。台灣虎航創新經營模式，是將15架機以低成本航空營運模型打好營運績效基礎，但不以15架機營收為限，藉以低成本航空網路銷售機票的特性，於官網整合多元電商平台(簡稱大平台)，透過品牌行銷，結合線上「官網」與線下「飛機」兩大流量通路，使營收多元化，造就台灣虎航獨有之「複合式空中商城」經營藍圖，創造「15+1」無限收益的機會。並透過他人不易複製的經營技術層次來強化公司的營運層面，分述如下：

A.航空產業專業及資本投入門檻高

由於該公司為民用航空運輸業，上游主要供應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，航業別屬於特許行業，故進入本航業須特定技術門檻外，進入後則受主管機關高度監理。

該公司為國內唯一低成本航空公司，與國內其他國際傳統航空經營差異顯著，國內其他國際傳統航空公司無論機隊規模、航網佈局、客機服務及機票產品、銷售通路、人力組織架構等組合之重要經營模式已投入定型且為高成本，無法去化轉為與該公司相同之低成本經營模式。

至於國內再新創立低成本航空公司之可能性低，除航空公司經營除航務、機務、行銷通路、財務等專業與一般產業不同且受制於台灣及國際間航空器營運認證與規範外，國內經歷多家航空公司因嚴重虧損停運倒閉後，交通部民用航空局於107年3月8日修訂民用航空運輸管理規則，鑑於國際航空市場變化迅速，民用航空運輸業之經營更具挑戰性，調高業者財力、專業團隊、飛安專業能力及營運規模，經營國際航線運輸業務者，實收資本額不得低於新臺幣六十億元，資本投入門檻高。

B.高效率且低成本之委外管理

台灣虎航為華航集團之子公司，華航集團係以航空運輸產業為核心的企業，由中華航空為首，旗下涉足包括飛機維修、貨運、航勤、航機清洗、機上餐點侍應品免稅品、飯店業、旅行業等航空產業上、下游業務。集團資源

豐富、協作溝通順暢，對於低成本航空公司人力組織精簡，委外操作等主要運營行為有相當之助益。

重要如經營航空公司首要之航機維修，包括每日運營機邊維修，航機務監控、航材管理與補給、航機機身大修等，委由中華航空公司下之位於桃園國際機場周圍之修護組織負責，節省維修調度及協調時間，且台灣虎航A320機型與中華航空機對其一機型相同，共同管理維修，提升航機維修安全，增加集團經營綜效，此集團互利經營型態，非單純可被立即模仿取代。

C.效率經營團隊運作制度

(A)專業經營團隊：經營團隊主要來自航空業各專業領域下經歷豐富者。

(B)扁平有效率組織架構及指揮體系：經營團隊包括董事長、總經理及以三長為首之航機務、商務、財務團隊，在每周兩次固定分別由董事長及總經理主持之交流會議提出問題或策略目的、各團隊轄下風險評估後，由董事長及總經理裁定明確作業計畫，並落實執行與追蹤以達到效率溝通及明確指揮。

(C)靈活的行銷策略：即使歷經三年COVID-19新冠肺炎期間，全面暫停國際定期航班，仍積極創造話題博得版面，打響名號，快速吸引消費者目光。創新行銷，開發各項收益，例如新創虎大位、「台虎元旦號及新年號」微旅行，發展電商平台「虎禮選」，爭取中華男籃包機、台塑越南廠包機，與樂天集團棒球隊及信用卡合作，提升曝光度，打開日本市場。更甚者跟上Web3.0的元宇宙潮流，領先推出我國航空業界首發超限量NFT。把虛實概念結合，將實際交機體驗融入虛擬的世界，掀起時下青年人的話題，提升品牌認同。此外，台灣虎航擁有許多其他航空業者未飛行之獨特航點，所以強調不同點進出之彈性行程規劃亦是行銷策略之一。

(D)機動有效營收管理：價格競爭有賴機動與積極之營收管理，藉由台灣虎航營收管理經驗值及訂位系統數據，分析市場統計潛在客源及追蹤競爭者價格，鎖定target audience 及target market，輔以票價或活動行銷，藉以提升其市占之競爭力。

(2)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

A.主要產品之競爭優勢

該公司係為低成本航空，採取單一機種做為主力機型，藉以降低飛機保修及人員培訓成本，並簡化服務流程，降低地面作業時間，藉以增加飛機調度週轉率，讓機票價格能夠有效降低，同時仍擁有一定程度之獲利，故其經營層面、機務面、航務面、空服面等相較其他傳統航空有其競爭優勢，並藉由其優勢結合疫情後的旅遊需求、經濟發展、多元化旅遊型態、短程航線規劃、低成本控管等，來創造其具持續發展性的新政策，在後疫情時代，將會是主要復甦與成長的動能，如後疫情時代台灣虎航將融入防疫觀念，透過綿密的航點，直飛二、三線城市，使旅客能更有效率免交通中轉抵達目的地。

B.生命週期

就全球國際旅遊人數觀之，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4.1%，惟因疫情影響，109年相較108年呈現(72.1)%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7.46億人次，較107年成長4.1%。其次則為亞太地區108年國際旅客共有3.595億人次，成長率較107年達3.45%；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；110年隨著疫苗施打，部分國家邊境開放，全球旅遊人次逐漸復甦，110年全球旅遊人次較109年度成長達9.0%；就地區別觀之，歐洲地區110年度旅遊人次較109年度成長約25.3%；美洲地區110年度旅遊人次亦較109年度成長約17.9%；另亞太地區110年度旅遊人次雖較109年度仍呈負成長，惟其較109年時之負成長率已有收斂之趨勢，顯現旅遊業緩慢復甦之情形可見，其生命週期居於疫情谷底下滑後的成長階段。

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	109	110
全球	956	1,408	1,466	409	446	(72.1)	9.0
歐洲地區	491.2	716.3	746.0	241.9	303.1	(67.6)	25.3
亞太地區	208.2	347.5	359.5	59.2	20.6	(83.5)	(65.2)
美洲地區	150.3	215.9	219.3	69.8	82.3	(68.2)	17.9
非洲地區	50.4	68.6	68.1	18.8	18.9	(72.4)	0.5
中東地區	56.1	60.1	73.0	19.8	21.4	(72.9)	8.1

資料來源：聯合國世界旅遊組織(UNWTO)、台新證券整理

C.持續發展性暨新產品之研究開發計畫

- (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)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。

(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。

(3)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

A.預計生產時程及成本

在台灣虎航獨有之「複合式空中商城」經營藍圖，創造「15+1」無限收益的機會，其中「+1多元電商平台(簡稱大平台)」，平台商品多元，將機票商品、非機票商品(免稅品、機上餐、訂房、保險、旅遊行程、宅配等)、線上與機上商品，連同會員資料進行跨平台整合。應用人工智慧(AI)技術分析交叉銷售，推薦銷售商品，達成精準行銷與多元服務之目的。再輔以會員系統深度整合，進而放大回饋機制效益，增加客戶黏著度。

該公司透過台灣虎航官網大平台藍圖整合原購票網站、手機或電腦應用程式軟體APP之多家平台供應商，突破各供應商之系統架構，解決跨平台功能規劃之重工成本及溝通效率，並將機票商品、非機票商品、線上與機上商品，連同會員資料進行跨平台整合，且應用人工智慧(AI)技術分析交叉銷售達成精準行銷與多元服務之目的，再輔以會員系統深度整合，進而放大回饋機制效益，增加客戶黏著度提升台灣虎航網站使用者介面與使用者體驗之品質，藉以提升轉換率，並加入機場報到作業自動化，以及優化機上銷售功能與流程，提升旅客體驗，使該公司發展成為「複合式空中商城」創新經營模式，

整體而言，台灣虎航「15+1」創新的「複合式空中商城」經營藍圖，提供旅客更經濟實惠的服務、更便利的出國、更輕鬆愉快消費，與支撐藍圖下低成本營運模式下，達到成本最小化、收入無限化經營目標，該公司台灣虎航官網大平台藍圖建置計劃自109年起為期四年，四年間各項功能依需求先後排程，按階段陸續完工。

B.市場定位

該公司為低成本航空公司，其與傳統航空公司市場定位不同，主係為降低成本同時給予旅客較佳之載客體驗，其營運模式為讓旅客自行選擇搭機時所需要的服務，以降低其他非必要成本，並同時創造出與傳統航空不同的客製化體驗，並將省下的成本回饋予旅客。

C.需求與未來營收效益預測達成可能性

就需求面以交通部民航局統計資料庫之國際及兩岸定期航班機載客人數觀之，自民國106年至108年呈現持續成長趨勢，惟109年因新冠肺炎影響，致

載客人數下滑，疫情前108年全球旅遊人數較107年成長約4.38%，惟因疫情影響，109年相較108年呈現(85.24)%負成長，惟隨著全球疫苗施打覆蓋率增加，111年截至10月份載客人數已有復甦跡象。

國際及兩岸定期載客人數

單位:人次

	106年度	107年度	108年度	109年度	110年度	111年 1-10月
人次	54,432,936	56,791,207	59,277,753	8,747,218	1,011,419	2,859,953

資料來源：交通部民航局

另交通部民用航空局國籍航空公司全球航線客貨運概況統計資料顯示，111年9月單月台灣虎航載客率為33.75%，111年10月單月已成長至47.47%，上漲幅度強勢，且經取得該公司截至111年11月底止之預收情形，該公司至112年3月底之冬季航班已預收1,019,072千元，顯見旅遊需求已逐步回升，加以各國邊境政策逐漸放寬，展望未來，該公司未來營收成長動能將持續增強。

(4)研究發展之內部控制暨保全措施

該公司訂定相關內部保全措施以管控檔案及設備之安全以維護公司內各項系統、資料、設備、儲存媒體之完整性、機密性及可用性規範，並強化該公司資通安全防護及個人資料管理，降低因人為疏失、蓄意、外部入侵或天然災害等導致之資訊資料遭竊、不當使用、洩漏、竄改或破壞等風險，確保資通安全，進而建立妥善的資訊環境。另該公司有建立台灣虎航tigerclub會員制度，為保護會員個資以維護會員權益，透過建立資通安全管理辦法及個人資料事故應變管理程序，強化該公司資通安全防護及個人資料管理，降低資訊外洩之可能，並建立個資事故發生時之應變程序及措施，以提高會員資訊之保全，且為保障會員的權益，該公司亦有於官網建置網路安全事件專區，提醒會員提高警覺及聯繫公司的方式，故對會員資訊之保全措施亦有完整之建立。

9.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

(1)台灣虎航之董事、持股百分之五以上股東及技術開發經理人等資歷、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

該公司為民用航空運輸業，上游主要供應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，航業別屬於特許行業，故進入本行業須特定技術門檻外，進入後另受主管

機關高度監理。該公司創新經營技術橫跨機隊管理、乘客服務、管理架構、銷售通路、航線經營、票價結構等面向，故無特定以技術出資之股東及掌握生產技術與技術開發經理人，茲就該公司董事、持股百分之五以上股東之資歷、持股比例、實際投入經營之時間與情形列表如下：

表一 董事、持股百分之五以上股東之資歷、持股比例

111年11月30日；單位：股；%

職稱	姓名	現在持有股數		主要經(學)歷	產業年資	公司服務年資
		股數	持股比率(%)			
董事長	中華航空股份有限公司	313,631,656	78.41	源津開發股份有限公司董事 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	20 年以上	3 年
	代表人：陳漢銘	—	—			
董事	中華航空股份有限公司	313,631,656	78.41	中華航空股份有限公司客運營業處副總經理兼任客運行銷處副總經理 中華航空股份有限公司韓國分公司總經理 私立逢甲大學機械工程系	30 年以上	5 年
	代表人：王正明	1,638	—			
董事	中華航空股份有限公司	313,631,656	78.41	中華航空股份有限公司財務處副總經理 中華航空股份有限公司投資發展管理處副總經理 中華航空股份有限公司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	30 年以上	3 年
	代表人：陳奕傑	—	—			
董事	中華航空股份有限公司	313,631,656	78.41	華儲(股份有限公司)總經理 中華航空股份有限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	30 年以上	4 年
	代表人：張程皓	—	—			
董事	中華航空股份有限公司	313,631,656	78.41	中華航空(股)公司企業發展室副總經理 中華航空(股)公司客運處協理 國立臺灣大學外文系	30 年以上	2.5 年
	代表人：彭寶珠					
董事	中華航空股份有限公司	313,631,656	78.41	臺灣航勤(股)公司董事兼總經理	30 年	0.5 年

職稱	姓名	現在持有股數		主要經(學)歷	產業年資	公司服務年資
		股數	持股比率(%)			
	代表人：彭榮敏			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	以上	
董事	盧衍良			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	20 年以上	0.5 年
董事	范宏書			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	30 年以上	3 年
董事	饒世湛	—	—	台新證券投資信託股份有限公司董事長 台新金融控股股份有限公司總經理 美商華美銀行股份有限公司執行長 University of Missouri-Columbia, Master of Business Administration	30 年以上	3 年
董事	顏信輝	—	—	台灣人壽保險股份有限公司獨立董事 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	30 年以上	3 年
公益性 獨立董事	陳以亨	—	—	國立中山大學企業管理學院副院長 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	30 年以上	3 年
獨立董事	曹勝雄	—	—	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	30 年以上	0.5 年

職稱	姓名	現在持有股數		主要經(學)歷	產業年資	公司服務年資
		股數	持股比率(%)			
獨立董事	楊朝榮	—	—	華南永昌綜合證券股份有限公司董事長 臺灣證券交易所副總經理 財團法人中華民國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 台航股份有限公司會計處課長 國立政治大學會計研究所	30 年以上	3 年
持股 5%股東	中華航空股份有限公司	313,631,656	78.41	—	—	—

表二 董事、持股百分之五以上大股東之股權變動情形

單位:股

職稱	姓 名	108 年度	109 年度			110 年度			111 年度截至 11 月 30 日止		
		期末股數	持有股數 增(減)數	質押股數 增(減)數	增減原因	持有股數 增(減)數	質押股數 增(減)數	增減原因	持有股數 增(減)數	質押股數 增(減)數	增減原因
大股東	中華航空股份有限公司	138,906,275	73,513,771	—	現金增資 認購	101,211,610	—	現金增資 認購	—	—	
董事長	陳漢銘	—	—	—		—	—		—	—	
法人代表人董事	王正明	897	304	—	現金增資 認購	437	—	現金增資 認購	—	—	
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	彭榮敏	—	—	—		—	—		—	—	
董事	饒世湛	—	—	—		—	—		—	—	
董事	顏信輝	—	—	—		—	—		—	—	
董事	盧衍良	—	—	—		—	—		—	—	
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	—	—	—		—	—		—	—	

(2)參與經營決策之董事、監察人、持股五％以上股東，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

該公司以獨立董事取代監察人，持股百分之五以上股東僅有法人中華航空股份有限公司，該公司創新經營技術橫跨機隊管理、乘客服務、管理架構、銷售通路、航線經營、票價結構等面向，因無特定以技術出資之股東及掌握生產技術與技術開發經理人，並無技術集中於特定人士或組織之情事，即便上述董事或經理人未來不繼續參與公司經營，然因公司重大決策與營運方針係由董事會決議，致使公司之治理仍能有效實施；另針對創新經營工作之延續，該公司訂有文件管制之相關作業程序，使機隊管理、乘客服務、管理架構、銷售通路、航線經營、票價結構等面向得以保留於公司內部，為日後追蹤與改善之依據；此外，該公司十分重視研發人才培訓，除規劃專業在職訓練、建立學習成長環境及持續吸取相關產業新知外，亦有完善之福利及績效評估機制，以吸引優秀人才加入公司團隊，強化各面向人員實力，應能有效降低上述人員異動對公司財務業務之影響。

10.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

該公司為非屬生技醫療業者，故不適用此項評估。

(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		109 年度		110 年度		111 年 截至 11 月 30 日	
員工 職能	直接人員	535		472		506	
	間接人員	193		174		176	
	合計	728		646		682	
平均年齡(歲)		34.30		35.70		35.90	
平均服務年資(年)		3.00		4.50		4.32	
員工 學歷 分布	學歷	人數	%	人數	%	人數	%
	博士	0	0.00	0	0.00	1	0.15
	碩士	90	12.36	81	12.54	78	11.40
	大學(專)	613	84.20	543	84.06	585	85.8
	高中(含)以下	25	3.43	22	3.40	18	2.63
	合計	728	100.00	646	100.00	682	100.00

資料來源：該公司提供

該公司於民國 109~110 年度及 111 年 11 月底之員工人數分別為 728 人、646 人及 682 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 3.00 年、4.5 年及 4.32 年，而平均年齡為 34.30 歲、35.70 歲及 35.90 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 85% 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 年度整體員工人數較 109 年度減少，主係受新冠肺炎疫情影響，新進人員招聘及人力資源調度趨於保守；111 年第三季則因預期疫情趨緩，旅遊復甦，故開始增加員工人數以因應未來發展需求，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				
109 年	711	86	2	66	68	8.53%	1	0	0	728
110 年	728	14	2	91	93	13.00%	0	3	0	646
111 年截至 11 月	646	114	1	76	77	10.13%	0	1	0	682

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 109 年~110 年度及申請年度之離職員工人數分別為 68 人、93 人及 15 人，對應離職率分別為 8.53%、13.00%及 2.15%，員工人數 110 年度較 109 年度減少主係適逢部分地勤人員聘僱契約期滿，加以受到新冠肺炎疫情影響，故離職人數及離職率皆較 109 年度增加，111 年第三季則因預期疫情趨緩，旅遊復甦，行業展望良好，故離職人數及離職率均較上期降低。因行業特性，空服員工個人支領報酬之多寡取決於航班飛行次數，最近二個會計年度及 111 年截至 11 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、工作不適任或薪酬不如預期等有關，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 2 人、1 人及 1 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 109~110 年度及 111 年截至 11 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.最近期及最近二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	109 年度		110 年度		110 年第三季		111 年第三季	
	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%
空運成本	2,339,480	69.81	1,869,664	69.38	1,379,429	68.98	1,671,282	70.64
場站及運務成本	409,908	12.23	106,811	3.96	91,698	4.58	94,571	4.00
旅客服務成本	148,605	4.43	125,090	4.64	81,119	4.06	84,565	3.57
維修成本	431,463	12.87	589,117	21.86	443,640	22.18	514,869	21.76
其他營業成本	21,930	0.66	3,980	0.15	3,974	0.20	722	0.03
合計	3,351,386	100.00	2,694,662	100.00	1,999,860	100.00	2,366,009	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、機身折舊等等，110 年度空運成本占營業成本比率及金額較 109 年度減少主係因新冠肺炎疫情致飛航量能下降，使該成本同步減少；111 年第三季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，致使空運成本較去年同期增加，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。

(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。該成本之變化，取決於航班數量多寡。110 年度較 109 年度減少主係因新冠肺炎疫情致飛航量能下降，使該成本同步減少；111 年第三季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，致使場站及運務成本較去年同期增加，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。

(3)旅客服務成本

主係空服人員薪資費用，110 年度較 109 年度減少主係因新冠肺炎疫情致飛航量能下降，使該成本同步減少；111 年第三季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，致使旅客服務成本較去年同期增加，且銷貨成本大致與銷貨收入呈現同步變化，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，110 年度較 109 年度增加，主係 110 年 3 月及 7 月租賃之航空器已交

機，使機隊數上升，維修成本整體增加所致；111 年第三季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，致使維修成本較去年同期增加，其變化尚屬合理。

綜上所述，該公司 109~110 年度及 111 年第三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二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	109 年度		110 年度		111 年度第三季	
	金額	比重	金額	比重	金額	比重
USD：TWD	1,345,948	98.81	991,985	93.83	2,299,328	96.91
RMB：TWD	3,564	0.26	-	-	-	-
JPY：TWD	12,637	0.93	29,546	2.79	40,487	1.71
KRW：TWD	-	-	35,685	3.38	32,899	1.38
合計	1,362,149	100.00	1,057,216	100.00	2,372,714	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	109 年度		110 年度		111 年度第三季	
	金額	比重	金額	比重	金額	比重
USD：TWD	5,240,723	99.86	6,018,273	99.98	8,141,139	99.97
RMB：TWD	80	0.00	-	-	-	-
JPY：TWD	7,214	0.14	999	0.02	2,186	0.03
KRW：TWD	-	-	-	-	-	-
合計	5,248,017	100.00	6,019,272	100.00	8,143,325	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 109 年~110 年度及 111 年第三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。該公司最近二年度及最近期之外幣金融資產約當新臺幣金額分別為 1,362,149 千元、1,057,216 千元及 2,372,714 千元；外幣金融負債約當新臺幣金額分別為 5,248,017 千元、6,019,272 千元及 8,143,325 千元，該公司外幣金融資產及負債金額占總資產比例分別 11.65%、7.87%及 16.46%；44.88%、44.79%及 56.48%，該公司外匯持有部位佔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. 最近期及最近二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	109 年度	110 年度	111 年第三季
兌換(損)益(A)	198,561	100,216	(782,816)
營業收入淨額(B)	1,880,636	244,225	451,554
營業淨利(損) (C)	(1,808,558)	(2,779,298)	(2,166,908)
(A)/(B) (%)	10.56	41.03	(173.36)
(A)/(C) (%)	(10.98)	(3.61)	36.13

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 109~110 年度及 111 年度第三季之兌換利益(損失)分別為新臺幣 198,561 千元、100,216 千元、及 (782,816)千元，占營業收入的比例分別為 10.56%、41.03%及(173.36)%，占營業淨利(損)比例分別為 (10.98)%、(3.61)%及 36.13%。

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油料、應收帳款(含關係人)、租賃負債-飛機租金等，於換算時產生外幣兌換損益。109 年度新臺幣兌換美金匯率雖較 108 年度升值，惟因該公司美元金融負債佔整體外幣部位較大，故產生淨兌換利益 198,561 千元；110 年因台灣外銷歐美之訂單持續創高，使新臺幣逐步走強，致產生淨兌換利益 100,216 千元；惟 111 年第三季因美國聯準會升息使美元走強，致該公司產生淨兌換損失 782,816 千元，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)最近期及最近二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.最近期及最近二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)最近期及最近二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	109 年度				110 年度				111 年截至第三季			
	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
1	華信	191,341	10.17	母公司之子公司	華信	164,165	67.22	母公司之子公司	華信	399,149	88.39	母公司之子公司
2	杭州捷運	78,293	4.16	無	樂天棒球	13,050	5.34	無	台塑網	16,247	3.60	無
3	旅天下(雙獅)	73,034	3.88	無	台塑網	12,267	5.02	無	樂天棒球	9,788	2.17	無
4	大榮	38,255	2.03	無	易飛網	7,006	2.87	無	佐賀空港推進協議會	2,813	0.62	無
5	山富	35,603	1.89	無	華航	4,373	1.79	母公司	中華籃協	2,500	0.55	無
6	雙向	31,257	1.66	無	Pacific Airlines	2,284	0.94	無	華航	1,835	0.41	母公司
7	五福	31,098	1.65	無	杭州捷運	1,887	0.77	無	杭州捷運	1,121	0.25	無
8	易遊網	27,954	1.49	無	中華籃協	1,500	0.61	無	亞大運通	936	0.21	無
9	康福	26,828	1.43	無	韓商濟州	1,434	0.59	無	酷遊天	857	0.19	無
10	易飛網	26,719	1.42	無	酷遊天	1,215	0.50	無	雲略國際	647	0.14	無
	其他	1,320,254	70.22	—	其他	35,044	14.35	—	其他	15,661	3.47	—
	合計	1,880,636	100.00	—	合計	244,225	100.00	—	合計	451,554	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 109~110 年度及 111 年第三季營業收入分別為 1,880,636 千元、244,225 千元及 451,554 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二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二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：高星潢，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，該公司最近二年度及 111 年第三季該公司對華信之銷貨交易金額分別為 191,341 千元、164,165 千元及 399,149 千元，占各年度銷貨比重分別為 10.17%、67.22%及 88.39%，109~110 年度及 111 年第三季皆為銷貨第一大客戶，109 年度起該公司因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。該公司 110 年度對華信濕租收入下降，主係因 110 年 5 月中旬起，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，致該公司對其營收下滑；111 年前三季該公司對華信銷貨收入較 110 年度增加，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致，另因受新型冠狀病毒肺炎疫情影響，國際航班收入銳減，使台虎對華信 110 年度及 111 年第三季銷貨占比分別大幅提升至 67.22%及 88.39%。整體而言，該公司 109~110 年度及 111 年第三季之營業收入變化情形尚屬合理。

B.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。

杭州捷運成立於西元 2011 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。最近二年度及 111 年第三季該公司對杭州捷運之交易金額分別為 78,293 千元、1,887 千元及 1,121 千元，占該年度銷貨比重分別為 4.16%、0.77%及 0.25%。該公司 109~110 年度及 111 年第三季台灣虎航對該客戶銷售額呈下滑趨勢，主係 108 年底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於 109 年 1 月 28 日宣布提升中國大陸(不含港澳)之旅遊疫情建議提升至第三級警告(Warning)，另於 109 年 3 月 19 日起將亞洲 19 國(包含日本)、東歐 1 國及美國 3 州之旅遊疫情建議提升至第三級警告(Warning)，後於 109 年 3 月 21 日起提升全球旅遊疫情建議至第三級警告(Warning)，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，另因 110 年 5 月中旬起，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，使其國際航班大幅銳減所致，惟該部分係疫情影響所致之暫時性情事，待此次新型冠狀肺炎疫情趨緩，國門開放後，該公司預期將可迅速恢復過往營運水準，各業者可望擁有足夠客群並迅速恢復過往與該公司之交易水準，整體而言，該公司 109~110 年度及 111 年第三季之營業收入變化情形尚屬合理。

C.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：王文傑，資本額：新臺幣 152,000 千元，公司地址：臺北市內湖區石潭路 151 號 4 樓，公司網址：<https://www.uplantravel.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。最近二年度及 111 年第三季該公司對旅天下之交易金額分別為 73,034 千元、0 千元及 0 千元，占該年度銷貨比重分別為 3.88%、0.00%及 0.00%。除 109 年度外，110 年度及 111 年第三季台灣虎航對該客戶無銷售額，主係 108 年底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於 109 年 1 月 28 日宣布提升中國大陸(不含港澳)之旅遊疫情

建議提升至第三級警告(Warning)，另於 109 年 3 月 19 日起將亞洲 19 國(包含日本)、東歐 1 國及美國 3 州之旅遊疫情建議提升至第三級警告(Warning)，後於 109 年 3 月 21 日起提升全球旅遊疫情建議至第三級警告(Warning)，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所致，惟該部分係疫情影響所致之暫時性情事，待此次新型冠狀肺炎疫情趨緩，國門開放後，該公司預期將可迅速恢復過往營運水準，各旅行社可望擁有足夠客群並迅速恢復過往與該公司之交易水準，整體而言，該公司 109~110 年度及 111 年第三季之營業收入變化情形尚屬合理。

D.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。最近二年度及 111 年第三季對該客戶交易金額分別為 38,255 千元、0 千元及 0 千元，占該年度銷貨比重分別為 2.03%、0.00%及 0.00%。除 109 年度外，110 年度及 111 年第三季台灣虎航對該客戶無銷售額，主係 108 年底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於 109 年 1 月 28 日宣布提升中國大陸(不含港澳)之旅遊疫情建議提升至第三級警告(Warning)，另於 109 年 3 月 19 日起將亞洲 19 國(包含日本)、東歐 1 國及美國 3 州之旅遊疫情建議提升至第三級警告(Warning)，後於 109 年 3 月 21 日起提升全球旅遊疫情建議至第三級警告(Warning)，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所致，惟該部分係疫情影響所致之暫時性情事，待此次新型冠狀肺炎疫情趨緩，國門開放後，該公司預期將可迅速恢復過往營運水準，各旅行社可望擁有足夠客群並迅速恢復過往與該公司之交易水準，整體而言，該公司 109~110 年度及 111 年第三季之營業收入變化情形尚屬合理。

E.山富

山富國際旅行社股份有限公司(以下簡稱：山富)，負責人：陳國森，資本額：新臺幣 320,317 千元，公司地址：臺北市中山區南京東路 2 段 85、87 號 4 樓，公司網址：<https://www.travel4u.com.tw>。

山富成立於民國 77 年度，為國內上櫃觀光業掛牌公司(股票代碼：2743)，其業務主係提供國內外出入境團體旅遊、自由行、企業差旅、會議參展、教育訓練、高鐵假期代理及國際遊輪等全方位產品，該公司對山富主要交易內容係機位之販售。最近二年度及 111 年第三季該公司對山富之交易金額分別為

35,603 千元、0 千元及 0 千元，占該年度銷貨比重分別為 1.89%、0.00%及 0.00%。除 109 年度外，110 年度及 111 年第三季台灣虎航對該客戶無銷售額，主係 108 年底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於 109 年 1 月 28 日宣布提升中國大陸(不含港澳)之旅遊疫情建議提升至第三級警告(Warning)，另於 109 年 3 月 19 日起將亞洲 19 國(包含日本)、東歐 1 國及美國 3 州之旅遊疫情建議提升至第三級警告(Warning)，後於 109 年 3 月 21 日起提升全球旅遊疫情建議至第三級警告(Warning)，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所致，惟該部分係疫情影響所致之暫時性情事，待此次新型冠狀肺炎疫情趨緩，國門開放後，該公司預期將可迅速恢復過往營運水準，各旅行社可望擁有足夠客群並迅速恢復過往與該公司之交易水準，整體而言，該公司 109~110 年度及 111 年第三季之營業收入變化情形尚屬合理。

F. 雙向

雙向國際旅行社股份有限公司(以下簡稱：雙向)，負責人：艾施鴻，資本額：新臺幣 60,000 千元，公司地址：臺北市內湖區內湖路 1 段 120 巷 15 弄 25 號 3 樓，公司網址：<http://www.sunshinetw.com.tw>。

雙向成立於民國 79 年度，係承辦國人出國團體旅遊行程及國內客製化旅遊行程及專營企業、員工旅遊、學生畢業旅行、個人自助旅遊、代訂機票住宿，提供完整的全套客製化服務之國內旅遊業者，該公司對雙向主要交易內容係機位之販售。最近二年度及 111 年第三季該公司對雙向之交易金額分別為 31,257 千元、0 千元及 0 千元，占該年度銷貨比重分別為 1.66%、0.00%及 0.00%。除 109 年度外，110 年度及 111 年第三季台灣虎航對該客戶無銷售額，主係 108 年底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於 109 年 1 月 28 日宣布提升中國大陸(不含港澳)之旅遊疫情建議提升至第三級警告(Warning)，另於 109 年 3 月 19 日起將亞洲 19 國(包含日本)、東歐 1 國及美國 3 州之旅遊疫情建議提升至第三級警告(Warning)，後於 109 年 3 月 21 日起提升全球旅遊疫情建議至第三級警告(Warning)，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所致，惟該部分係疫情影響所致之暫時性情事，待此次新型冠狀肺炎疫情趨緩，國門開放後，該公司預期將可迅速恢復過往營運水準，各旅行社可望擁有足夠客群並迅速恢復過往與該公司之交易水準，整體而言，該公司 109~110 年度及 111 年第三季之營業收入變化情形尚屬合理。

G.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 293,085 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，最近二年度及 111 年第三季對該客戶交易金額分別為 31,098 千元、0 千元及 0 千元，占該年度銷貨比重分別為 1.65%、0.00%及 0.00%。除 109 年度外，110 年度及 111 年第三季台灣虎航對該客戶無銷售額，主係 108 年底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於 109 年 1 月 28 日宣布提升中國大陸(不含港澳)之旅遊疫情建議提升至第三級警告(Warning)，另於 109 年 3 月 19 日起將亞洲 19 國(包含日本)、東歐 1 國及美國 3 州之旅遊疫情建議提升至第三級警告(Warning)，後於 109 年 3 月 21 日起提升全球旅遊疫情建議至第三級警告(Warning)，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所致，惟該部分係疫情影響所致之暫時性情事，待此次新型冠狀肺炎疫情趨緩，國門開放後，該公司預期將可迅速恢復過往營運水準，各旅行社可望擁有足夠客群並迅速恢復過往與該公司之交易水準，整體而言，該公司 109~110 年度及 111 年第三季之營業收入變化情形尚屬合理。

H.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。最近二年度及 111 年第三季該公司對易遊網之交易金額分別為 27,954 千元、9 千元 154 千元，占該年度銷貨比重分別為 1.49%、0.00%及 0.03%。該公司 109~110 年度對該客戶銷售額呈下滑趨勢，主係 108 年底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於 109 年 1 月 28 日宣布提升中國大陸(不含港澳)之旅遊疫情建議提升至第三級警告(Warning)，另於 109 年 3 月 19 日起將亞洲 19 國(包含日本)、東歐 1 國及美國

3 州之旅遊疫情建議提升至第三級警告(Warning)，後於 109 年 3 月 21 日起提升全球旅遊疫情建議至第三級警告(Warning)，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所致，111 年第三季台灣虎航對該客戶銷售額微幅上升，主係該年度年初受益於春節返鄉潮所致。惟疫情影響係暫時性情事，待此次新型冠狀肺炎疫情趨緩，國門開放後，該公司預期將可迅速恢復過往營運水準，各旅行社可望擁有足夠客群並迅速恢復過往與該公司之交易水準，整體而言，該公司 109~110 年度及 111 年第三季之營業收入變化情形尚屬合理。

I. 康福

康福旅行社股份有限公司(以下簡稱：康福)，負責人：黃明峰，資本額：新臺幣 1,280,000 千元，公司地址：台北市中山區南京東路 2 段 98 號 4 樓，公司網址：<https://www.colatour.com.tw>。

康福成立於民國 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，該公司對康福主要交易內容係機位之販售。最近二年度及 111 年第三季該公司對康福之交易金額分別為 26,828 千元、10 千元及 17 千元，占該年度銷貨比重分別為 1.43%、0.00%及 0.00%。該公司 109~110 年度對該客戶銷售額呈下滑趨勢，主係 108 年底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於 109 年 1 月 28 日宣布提升中國大陸(不含港澳)之旅遊疫情建議提升至第三級警告(Warning)，另於 109 年 3 月 19 日起將亞洲 19 國(包含日本)、東歐 1 國及美國 3 州之旅遊疫情建議提升至第三級警告(Warning)，後於 109 年 3 月 21 日起提升全球旅遊疫情建議至第三級警告(Warning)，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所致，惟該部分係疫情影響所致之暫時性情事，待此次新型冠狀肺炎疫情趨緩，國門開放後，該公司預期將可迅速恢復過往營運水準，各旅行社可望擁有足夠客群並迅速恢復過往與該公司之交易水準，整體而言，該公司 109~110 年度及 111 年第三季之營業收入變化情形尚屬合理。

J. 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 372,598 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。最近二年度及 111 年第三季該公司對易飛網之交易金額分別為 26,719 千元、7,006 千元及 7 千元，占該年度銷貨比重分別為 1.42%、2.87%及 0.00%。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，109~110 年度台灣虎航對該客戶銷售額呈下滑趨勢，主係 108 年底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於 109 年 1 月 28 日宣布提升中國大陸(不含港澳)之旅遊疫情建議提升至第三級警告(Warning)，另於 109 年 3 月 19 日起將亞洲 19 國(包含日本)、東歐 1 國及美國 3 州之旅遊疫情建議提升至第三級警告(Warning)，後於 109 年 3 月 21 日起提升全球旅遊疫情建議至第三級警告(Warning)，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所致；111 年第三季較 110 年度銷貨金額下降，主係 110 年度有限量微旅行活動於易飛網官網販售，111 年前三季並未有相關活動所致。惟該部分係疫情影響所致之暫時性情事，待此次新型冠狀肺炎疫情趨緩，國門開放後，該公司預期將可迅速恢復過往營運水準，各旅行社可望擁有足夠客群並迅速恢復過往與該公司之交易水準，整體而言，該公司 109~110 年度及 111 年第三季之營業收入變化情形尚屬合理。

K. 樂天棒球

台灣樂天棒球隊股份有限公司(以下簡稱：樂天棒球)，負責人：米田 陽介，資本額：新臺幣 980,000 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，後續並於拿下總冠軍三連霸，在最高峰後於 2020 年由 Rakuten 株式會社接手經營。最近二年度及 111 年第三季該公司對樂天棒球之交易金額分別為 0 千元、13,050 千元及 9,788 千元，占該年度銷貨比重分別為 0.00%、5.34%及 2.17%。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。111 年第三季銷貨金額較 110 年度低，主係其廣告交換收入為隨時間逐步認列，若年化後其金額則與 110 年度一致，整體而言，該公司 109~110 年度及 111 年第三季之營業收入變化情形尚屬合理。

L. 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：臺北市松山區民生東路 4 段 54 號 2 樓之 6，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。最近二年度及 111 年第三季該公司對台塑網之交易金額分別為 0 千元、12,267 千元及 16,247 千元，占該年度銷貨比重分別為 0%、5.02%及 3.60%，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，整體而言，該公司 109~110 年度及 111 年第三季之營業收入變化情形尚屬合理。

M. 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 60,135,374 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)，其餘台灣虎航之母公司，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係濕租、地勤代理、訓練服務業務、貨運業務，濕租係台灣虎航與中華航空於 106 年 9 月起合營無錫航線，以濕租方式向中華航空承租飛機，按飛行趟數支付租金，並收取合營之營業收入；地勤代理收入則係中華航空因營運所需或成本考量，將部分時段的旅客服務、貨物運輸、航務簽派等地勤服務委由台灣虎航代理，該公司並按飛行趟數向中華航空收取地勤代理收入；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。最近二年度及 111 年第三季該公司對華航之交易金額分別為 13,924 千元、4,373 千元及 1,835 千元，占該年度銷貨比重分別為 0.74%、1.79%及 0.41%。110 年度較 109 年度台灣虎航對該客戶銷售額呈下滑趨勢，主係 108 年底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於 109 年 1 月 28 日宣布提升中國大陸(不含港澳)之旅遊疫情建議提升至第三級警告(Warning)，並於 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致合營之無錫航線停飛所致；另 111 年

第三季該公司對華航銷貨金額下滑主係先前台灣虎航提供華航機師訓練服務課程已階段性完成，故 111 年提供之訓練服務減少所致。惟該部分係疫情影響所致之暫時性情事，待此次新型冠狀肺炎疫情趨緩，國門開放後，該公司預期將可迅速恢復過往營運水準，整體而言，該公司 109~110 年度及 111 年第三季之營業收入變化情形尚屬合理。

N. Pacific Airlines

Pacific Airlines，負責人：Dinh Van Tuan，資本額：越南盾 3,522,081,420 千元，公司地址：112 Hong Ha, 2nd Ward, Tan Binh District, Ho Chi Minh, City, Vietnam，公司網址：<https://www.pacificairlines.com/vn/en>。

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 2020 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，該公司最近二年度及 111 年第三季對 Pacific Airlines 之銷貨交易金額分別為 1,144 千元、2,284 千元及 155 千元，占各年度銷貨比重分別為 0.06%、0.94%及 0.03%，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 年度減少，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 年第三季台虎對該客戶之銷貨金額較 110 年降低。整體而言，該公司 109~110 年度及 111 年第三季之營業收入變化情形尚屬合理。

O. 中華籃協

中華民國籃球協會(以下簡稱：中華籃協)，負責人：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。該公司最近二年度及 111 年第三季該公司對中華籃協之銷貨交易金額分別為 0 千元、1,500 千元及 2,500 千元，占各年度銷貨比重分別為 0.00%、0.61%及 0.55%，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 年度及 111 年第三季進入銷貨前十大客戶名單，整體而言，該公司 109~110 年度及 111 年第三季之營業收入變化情形尚屬合理。

P.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：李承昱，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。最近二年度及 111 年第三季該公司對韓商濟州之交易金額分別為 18,531 千元、1,434 千元及 0 千元，占該年度銷貨比重分別為 0.99%、0.59% 及 0.00%，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。109~110 年度台灣虎航與該客戶之交易額因疫情影響呈下滑趨勢，惟各家旅行社亦受疫情影響，與該公司交易量減少，銷貨占比下滑，致 110 年度該客戶進入銷貨前十大客戶排行；另 111 年前三季該客戶未有航班來台，故未有地勤代理收入，致退出銷貨前十大排行。整體而言，該公司 109~110 年度及 111 年第三季之營業收入變化情形尚屬合理。

Q.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。最近二年度及 111 年第三季該公司對酷遊天之交易金額分別為 2,234 千元、1,215 千元及 857 千元，占該年度銷貨比重分別為 0.12%、0.50%及 0.19%，由於該公司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，因疫情影響，致台虎對其他旅行社等收入下滑，相對使該客戶之營收占比提升，致該客戶於 110 年度及 111 年第三季進入銷貨排行第十大客戶，整體而言，該公司 109~110 年度及 111 年第三季之營業收入變化情形尚屬合理。

R.佐賀空港推進協議會

九州佐賀國際空港活性化推進協議會(以下簡稱：佐賀空港推進協議會)，負責人：陣内 芳博，公司地址：840-8570 1-1-59, Jonai, Saga-shi, Saga。

佐賀空港推進協議會主係主要業務為負責九州佐賀當地區域之觀光推廣，該公司最近二年度及 111 年第三季對佐賀空港推進協議會之銷貨交易金額分別為 2,622 千元、0 千元及 2,813 千元，占各年度銷貨比重分別為 0.14%、0.00%

及 0.62%。109 年度為推廣台灣民眾前往日本九州佐賀地區觀光旅遊，故佐賀空港推進協議會委託該公司協助在台推展並行銷其觀光景點；110 年度因疫情影響，故觀光推廣活動暫停取消；111 年第三季因展望後疫情時代，預期旅遊潮將回溫，為未來台人前往日本旅遊優先做準備，重啟觀光推廣行銷活動，故 109 年度及 111 年第三季有銷貨收入 2,622 千元及 2,813 千元，110 年度則無銷貨金額，加以各家旅行社受疫情影響，與該公司交易量減少，銷貨占比下滑，故該客戶於 111 年第三季進入銷貨前十大客戶名單，整體而言，該公司 109~110 年度及 111 年第三季之營業收入變化情形尚屬合理。

S. 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，該公司最近二年度及 111 年第三季對亞大運通之銷貨交易金額分別為 0 千元、0 千元及 936 千元，占各年度銷貨比重分別為 0.00%、0.00%及 0.21%。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，致該公司航班數減少，載客量下滑，針對後疫情時代，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，相對使 111 年第三季台虎對該客戶之營收占比提升並進入銷貨前十大名單，整體而言，該公司 109~110 年度及 111 年第三季之營業收入變化情形尚屬合理。

T. 雲略國際

雲略國際物流有限公司(以下簡稱：雲略國際)，負責人：張道芃，資本總額：新臺幣 5,000 千元，公司地址：新北市新莊區中華路 2 段 9 號 6 樓。

雲略國際成立於民國 107 年度，主要業務為國際貨物運輸，該公司最近二年度及 111 年第三季對雲略國際之銷貨交易金額分別為 0 千元、90 千元及 647 千元，占各年度銷貨比重分別為 0.00%、0.04%及 0.14%。該公司對雲略國際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，致該公司航班數減少，載客量下滑，針對後疫情時代，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 110 年 12 月開始與雲略國際合作承包貨運業務，藉以提升該公司之貨運量，減緩疫情對營收之衝擊，相對使 111 年第三季台虎對該客戶之營收占比提升並進入銷貨前十大名單，整體而言，該公司 109~110 年度及 111 年第三季之營業收入變化情形尚屬合理。

該公司主要銷售對象以旅行社業者及一般大眾為主，而主要銷售對象、銷售金額及銷售比率之變化，係受旅遊觀光產業景氣榮枯及國內經濟狀況等因素而影響，致各年度間主要銷售客戶皆有所變動，其變化情形及變動原因尚屬合理。

(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。最近期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佔營業收入比率上升，惟該部分係疫情影響所致之暫時性情事，111 年 10 月 13 日邊境開放，國際航班復飛，該公司截至 111 年 11 月底止對華信銷貨收入占比已降至 56.46%，待疫苗覆蓋率提升及疫情回穩後，其營運動能可望成長，對華信航空銷貨佔營業收入比率隨之下降應屬可期，故無因營業收入過度集中華信航空而產生營運中斷之風險，亦無損及股東權益之疑慮。

(4)發行公司之銷售政策

受到嚴重特殊傳染性肺炎疫情影響，全球航空業為衝擊首波，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，當重振經濟之曙光再現時，將恢復旅遊市場榮景。

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.最近期及最近二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二個會計年度主要供應商之變化情形

(1)最近期及最近二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	109 年度				110 年度				111 年前三季			
	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
01	Sky High XLVII	408,051	14.88	無	Sky High XLVII	352,636	16.16	無	Sky High XLVII	284,277	14.44	無
02	台灣中油	367,861	13.41	無	中銀航空租賃	246,837	11.31	無	Sky High 117	216,999	11.02	無
03	中銀航空租賃	288,775	10.53	無	酷航	212,807	9.75	無	中銀航空租賃	202,600	10.29	無
04	酷航	251,370	9.17	無	Sky High 117	138,206	6.33	無	酷航	179,800	9.13	無
05	中華航空	210,419	7.67	母公司	中華航空	137,296	6.29	母公司	中華航空	174,367	8.86	母公司
06	日本航空	174,493	6.36	無	YALL	122,885	5.63	無	YALL	98,227	4.99	無
07	YAL	140,720	5.13	無	JSA	120,213	5.51	無	Sky High LV	97,850	4.97	無
08	Sky High LV	137,942	5.03	無	SKY HIGH LV	115,303	5.28	無	SIA	97,625	4.96	無
09	JSA	130,736	4.77	無	SIA	81,282	3.73	無	JSA	95,573	4.85	無
10	日本航空局	123,151	4.49	無	Navitaire	72,839	3.34	無	Sky High 118	74,799	3.80	無
	小計	2,233,518	81.44	-	小計	1,600,304	73.33	-	小計	1,522,117	77.31	-
	其他	509,107	18.56	-	其他	581,633	26.67	-	其他	446,831	22.69	-
	進貨淨額	2,742,625	100.00	-	進貨淨額	2,181,937	100.00	-	進貨淨額	1,968,948	100.00	-

資料來源：該公司提供。

(2)最近期及最近二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。109~110 年度及 111 年前三季進貨淨額分別為 2,742,625 千元、2,181,937 千元及 1,968,948 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 81.44%、73.33%及 77.31%，茲就該公司 109~110 年度及 111 年前三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 EUR，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-320-232 編號 6700、6917 及 6943，109~110 年度及 111 年前三季對 Sky High XLVII 進貨金額分別為 408,051 千元、352,636 千元及 284,277 千元，占各年度進貨淨額比例分別為 14.88%、16.16%及 14.44%，109、110 年度及 111 年前三季為第一大供應商，變化金額主要受到美金匯率、飛行時數及利率影響，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，其費用與飛行時數同步增加或減少；110 年較 109 年減少，主係因受疫情影響，飛行時數減少導致維修準備金亦同減少，另因疫情影響美國量化寬鬆政策，美金貶值所影響所致；111 年第三季進貨金額較去年同期略為上升，主係因匯率影響及飛機機齡逐漸成長導致維修成本略微提高。整體而言，該公司對 Sky High XLVII 其進貨金額之變化主要受到總體經濟之影響，最近二年度及 111 年前三季皆進入進貨前十大排行，其變化情形尚屬合理。

B.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>。

台灣中油成立於民國 35 年度，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，2018 年美國雜誌財富世界 500 大企業評比為第 436 名，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。該公司 109~110 年度及 111 年前三季對台灣中油進貨金額分別為 367,861 千元、20,609 千元及 33,863 千元，占各年度進貨淨額比例分別為 13.41%、0.94%及 1.72%，109 年度為該公司第二大供應商；110 年度及 111 年第三季因新冠肺炎持續蔓延，部分班機停飛，故其加油量大幅減少，致 110 年及 111 年前三季台灣中油並未擠身該公司前十大供應商之列，另 111 年前三季因受烏俄戰爭影響，油價上漲，致 111 年前三季進貨金額較前一年度增加，其變化情形尚屬合理。

C. BOC Aviation Limited (以下簡稱中銀航空租賃)，負責人：Robert Martin，資本總額：美元 1,157,791 千元，公司地址：Shenton Way, Room 1801 AXA Tower, Singapore 068811，公司網址：<https://www.bocaviation.com>。

中銀航空租賃成立於 1993 年，中銀航空租賃(2588.HK)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 A320 系列及波音 737 系列，包括配備新技術的 A320NEO 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。

該公司對其採購之項目為兩架租機，分別為空中巴士 A-320-200 編號 7491 及 7982，109~110 年度及 111 年前三季對中銀航空租賃進貨金額分別為 288,775 千元、246,837 千元及 202,600 千元，占各年度進貨淨額比例分別為 10.53%、11.31%及 10.29%，最近二年度及 111 年第三季分別為第三大、第二大及第三大供應商，最近二年度及最近期變化金額主要受到美金匯率、飛行時數及利率影響，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，其費用與飛行時數同步增加或減少；110 年較 109 年減少，主係因受疫情影響，飛行時數減少導致維修準備金亦同減少，另因疫情影響美國量化寬鬆政策，美金貶值所影響所致；111 年第三季進貨金額較去年同期略為上升，主係因匯率影響及飛機機齡逐漸成長導致維修成本略微提高。整體而言，該公司對中銀航空租賃其進貨金額之變化主要受到總體經濟之影響，最近二年度及 111 年前三季皆進入進貨前十大排行，其變化情形尚屬合理。

D. 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 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 102 年 12 月 12 日，主要經營新加坡出發之短中途航線。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 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 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兩架租機，分別為空中巴士 A-320-200 編號 4804 及 4874，109~110 年度及 111 年前三季對酷航進貨金額分別為 251,370 千元、212,807 千元及 179,800 千元，占各年度進貨淨額比例分別為 9.17%、9.75%及 9.13%，最近二年度及 111 年前三季分別為第四大、第三大及第四大供應商，變化金額主要受到美金匯率、飛行時數及利率影響，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，其費用與飛行時數同步增加或減少；110 年較 109 年減少，主係因受疫情影響，飛行時數減少導致維修準備金亦同減少，另因疫情影響美國量化寬鬆政策，美金貶值所影響所致；111 年第三季進貨金額較去年同期略為上升，主係因匯率影響及飛機機齡逐漸成長導致維修成本略微提高。整體而言，該公司對酷航其進貨金額之變化主要受到總體經濟之影響，最近二年度及 111 年前三季皆進入進貨前十大排行，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 56,713,177 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。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。

該公司與中華航空交易內容主要為合營成本、修護成本、地勤成本及其他成本。109~110 年度及 111 年前三季該公司對中華航空進貨金額分別為 210,419 千元、137,296 千元及 174,367 千元，占各年度進貨淨額比例分別為 7.67%、6.29%及 8.86%，最近兩年度及最近期皆為第五大供應商。110 年進貨較 109 年減少，主係因新冠肺炎持續蔓延，部分班機停飛，故其地勤成本大幅減少，對中華航空之進貨成本主要為航空器維修成本，111 年前三季該公司對中華航空進貨增加，主係因該公司執飛濕租國內離島航線班次增加，相關維修保養隨之增加所致，其進貨金額變化情形尚屬合理。

F. Japan Airlines Co., Ltd (以下簡稱日本航空)，負責人：Yuji Akasaka，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：<http://www.jal.com/>。

日本航空公司成立於 1951 年，1953 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，109~110 年度及 111 年前三季對日本航空進貨金額分別為 174,493 千元、943 千元及 1,920 千元，占各年度進貨淨額比例分別為 6.36%、0.04%及 0.10%，109 年度為該公司第六大供應商，110 年及 111 年前三季未名列供應商前十大排行，整體而言，該公司對日本航空其進貨金額之變化主要受到該公司飛往日本航班次數影響，109 年度及 110 年度進貨金額較前一年度減少，係因新冠肺炎疫情影響，飛往日本航班減少故進貨金額減少，111 年前三季因該公司復飛部分日本航班，致金額較去年同期略微提高，其變化情形尚屬合理。

G. Yanshui Aviation Leasing Limited (以下簡稱 YALL)，負責人：Julian Dunphy，公司地址：32 Molesworth Street Dublin 2 Ireland，公司網址：www.goshawk.aero。

YALL 為 Sky Aviation Leasing International Limited (以下簡稱：SALI) 旗下之孫公司，2018 年 Goshawk 收購愛爾蘭飛機租賃公司 SALI，SALI 成立於 2015 年，其擁有和承諾購置的機隊共有 51 架飛機，Goshawk Aviation Limited 是一家從事商用飛機租賃的公司。Goshawk 在愛爾蘭都柏林和香港設有辦事處，是新創建集團和周大福集團旗下公司。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-320-200 編號 6522，109~110 年度及 111 年前三季對 YALL 進貨金額分別為 140,720 千元、122,885 千元及 98,227 千元，占各年度進貨淨額比例分別為 5.13%、5.63%及 4.99%，109 年度、110 年度及 111 年前三季分別名列該公司第七大、第六大及第六大供應商，變化金額主要受到美金匯率、飛行時數及利率影響，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，其費用與飛行時數同步增加或減少；110 年較 109 年減少，主係因受疫情影響，飛行時數減少導致維修準備金亦同減少，另因疫情影響美國量化寬鬆政策，美金貶值所影響所致；111 年第三季進貨金額較去年同期略為上升，主係因匯率影響及飛機機齡逐漸成長導致維修成本略微提高。整體而言，該公司對 YALL 其進貨金額之變化主要受到總體經濟之影響，經評估 109 年度、110 年度及 111 年前三季進入進貨前十大排行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：Zhidong Wang，資本額：1 EUR，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-320-232 編號 7203，109~110 年度及 111 年前三季對 Sky High LV 進貨金額分別為 137,942 千元、115,303 千元及 97,850 千元，占各年度進貨淨額比例分別為 5.03%、5.28% 及 4.97%，109 年度、110 年度及 111 年前三季分別名列該公司第八大、第八大、第七大供應商，變化金額主要受到美金匯率、飛行時數及利率影響，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，其費用與飛行時數同步增加或減少；110 年較 109 年減少，主係因受疫情影響，飛行時數減少導致維修準備金亦同減少，另因疫情影響美國量化寬鬆政策，美金貶值所影響所致；111 年前三季進貨金額較去年同期略為上升，主係因利率影響及飛機機齡逐漸成長導致維修成本略微提高。整體而言，該公司對 Sky High LV 其進貨金額之變化主要受到總體經濟之影響，經評估 109 年度、110 年度及 111 年前三季皆進入進貨前十大排行，其變化情形尚屬合理。

I. 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:TYO 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-320-200 編號 6604，109~110 年度及 111 年前三季對 JSA 進貨金額分別為 130,736 千元、120,213 千元及 95,573 千元，占各年度進貨淨額比例分別為 4.77%、5.51% 及 4.85%，109 年度、110 年度及 111 年前三季名列該公司第九大、第七大及第九大供應商，變化金額主要受到美金匯率、飛行時數及利率影響，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，其費用與飛行時數同步增加或減少；110 年較 109 年減少，主係因受疫情影響，飛行時數減少導致維修準備金亦同減少，另因疫情影響美國量化寬鬆政策，美金貶值所影響所致；111 年第三季進貨金額較去年同期略為上升，主係因匯率影響及飛機機齡逐漸成長導致維修成本略微提高。整體而言，該公司對 JSA 其進貨金額之變化主要受到總體經濟之影響，經評估 109 年度、110 年度及 111 年前三季進入進貨前十大排行，其變化情形尚屬合理。

J. Japan Civil Aviation Bureau (以下簡稱日本航空局)，公司地址：Japan, 00-0013 Tokyo, Chiyoda City, Kasumigaseki, 2 Chome-1-3 中央合同庁舎第 3 号館，公司網址：<http://www.mlit.go.jp>。

日本航空局係日本國土交通省之直屬機關，負責管理日本境內之航空事業，包括航空運輸事業的相關許可，飛機的登記，噪音、環境對策、飛機師等航空從業員的資格證明與培育、航空管制等，該公司於民國 104 年度與其開始交易。

該公司對其採購項目為航空站起降落及領空飛越權費用，109~110 年度及 111 年前三季對日本航空局進貨金額分別為 123,151 千元、110 千元及 375 千元，占各年度進貨淨額比例分別為 4.49%、0.01%及 0.02%，109 年度名列該公司第七大，110 年及 111 年前三季則未名列供應商前十大排行，109 年度、110 年度進貨金額係因新冠肺炎疫情影響，飛往日本航班減少故進貨金額減少，其增減變動與往返日本航班次數同向變動，111 年前三季因該公司復飛部分日本航班，致金額較去年同期略微提高，其變化情形尚屬合理。

K.Sky High 117 Leasing Company Limited (以下簡稱 Sky High 117)，負責人：Zhidong Wang，資本額：1 EUR，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客機 A320neo，三架新機分別於 110 年 3 月及 7 月交機及 111 年 7 月交機，109 年度未與 Sky High 117 有交易，110 年度及 111 年前三季進貨金額為 138,206 千元及 216,999 千元，進貨淨額比例為 6.33%及 11.02%，110 年度及 111 年前三季分別為該公司第四大及第二大供應商，主要係為租機支出及維修準備金，111 年前三季因新增租機一架故對其進貨金額增加，其變化情形尚屬合理。

L.Sia Engineering Company Limited (以下簡稱 Sia)，負責人：Ng Chin Hwee，資本額：420,044 千元(新幣)，公司地址：31 Airline Road, Singapore 819831，公司網址：<https://www.siaec.com.sg/>。

新航工程有限公司為飛機維護、維修及檢修之業界領導公司，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，109~110 年度及 111 年前三季對 Sia 進貨金額分別為 48,217 千元、81,282 千元及 97,625 千元，占各年度進貨淨額比例分別為 1.76%、3.73%及 4.96%，109 年度未名列供應商前十大排行，110 年度、111 年前三季名列該公司第九大、第八大供應商，Sia 提供該公司工程管理及航材，110 年度因兩架新型客機 A320neo 交機，增加新機維修成本，並建置新機的管理系統，並隨著已交機之飛機機齡逐漸成長導致維修成本提高，111 年前三季對 Sia 之進貨變動，因 111 年前三季交付二架新型客機 A320neo，提高維修保養需求，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，其變化情形尚屬合理。

M.Navitaire LLC (以下簡稱 Navitaire)，負責人：Helene Eingel，公司地址：333 South 7th Street Suite 1800 Minneapolis, MN 55402 United States。

Navitaire 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，109~110 年度及 111 年前三季對 Navitaire 進貨金額分別為 68,150 千元、72,839 千元及 46,117 千元，占各年度進貨淨額比例分別為 2.48%、3.34%及 2.34%，109 年度及 111 年前三季未名列供應商前十大排行，110 年度名列該公司第十大，110 年較 109 年增加主係因系統升級額外支付相關費用，111 年前三季回歸正常基本費率收費，其變化情形尚屬合理。

N.Sky High 118 Leasing Company Limited (以下簡稱 Sky High 118)，負責人：Zhidong Wang，資本額：1 EUR，公司地址：2 Grand Canal Square, Grand Canal Harbour, Dublin 2 Grand Canal Harbour, 662881, Ireland。

Sky High 118 於民國 109 年 1 月 20 日創立，Sky High 118 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 118 承租營業用飛機，該公司民國 111 年度與其開始交易。

該公司向其承租一架新型客機 A320neo，111 年 3 月交機，109 年度及 110 年度未與 Sky High 118 有交易，111 年前三季進貨金額為 74,799 千元，占該年度進貨淨額比例為 3.80%，主要係為租機支出，111 年前三季為該公司第十大供應商，其變化情形尚屬合理。

該公司主要進貨廠商以航空燃料、航空器租賃及航空器修護為主，而主要進貨廠商、進貨金額及進貨比率之變化，係受旅遊觀光產業景氣榮枯及國內經濟狀況等因素造成飛航班次增減及公司引進租賃機時程而影響，致各年度間主要進貨廠商皆有所變動，其變化情形及變動原因尚屬合理。

(3)最近二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、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記錄，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，其中進貨項目為航空燃油、租機費用為大宗；109~110年度及111年第三季對主要台灣中油進貨金額分別為367,861千元、20,609千元及33,863千元，占各年度進貨淨額比例分別為13.41%、0.94%及1.72%，就航空燃油供應而言，該公司除桃園機場係由台灣石油供應飛行油料外，其餘則由全球各航線所至之地向當地油品供應商購置燃油料；就航空器租賃而言，109~110年度及111年前三季對Sky High XLVII進貨金額分別為408,051千元、352,636千元及284,277千元，占各年度進貨淨額比例分別為14.88%、16.16%及14.44%，該公司維持至少兩家以上之租機供應商，另就地勤服務而言，由於飛機航點遍及世界各地，因此皆由各航線抵達地之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；故整體而言，該公司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，其中航空燃料部分，飛機出發前於桃園機場及各航線當地機場補充燃料；航空器修護及保養則依使用年限進行修護；地勤服務及航空站機坪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保持兩家以上之供應商做配合，應無供貨中斷風險，該公司最近二年度及111年前三季未有供貨中斷或短缺之情事，其進貨政策尚屬允當。

(二)最近期及最近二個會計年度，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.最近期及最近二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 109~110 年度及 111 年第三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，故應收帳款主係對關係人華信航空濕租收入、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二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	109年度(註一)	110年度(註二)	111年第三季(註三)
營業收入淨額	1,880,636	244,225	451,554
應收票據	-	-	-
應收帳款	1,040	723	87,978
應收帳款-關係人	11,711	910	46,037
應收款項總額	12,751	1,633	134,015
備抵呆帳提列數	-	-	-
應收款項淨額	12,751	1,633	134,015
備抵損失提列比率(%)	-	-	-
應收款項週轉率(次)	23.70	33.96	8.88
應收款項週轉天數(天)	16	11	42
授信條件	1.一般客戶：預收~月結 30 天收款。 2.關係人：多採月結 30 天收款。		

資料來源：該公司經會計師查核簽證或核閱之財務報告。

註一:109年度由於該公司將京艷國際821千元及員工離職賠償款60千元之其他應收款提列備抵呆帳，故有其他應收款-備抵呆帳881千元。

註二:110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。

註三: 111年第三季由於該公司對京艷國際1,033千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1,033千元

(1)財務報告

該公司 109~110 年度及 111 年第三季之營業收入淨額分別為 1,880,636 千元、244,225 千元及 451,554 千元；應收款項總額則分別為 12,751 千元、1,633 千元及 134,015 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。該公司 110 年度之營業收入淨額較 109 年度下滑 1,636,411 千元，減少幅度達 87.01%，主係 110 年度因持續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 345,045 人下滑至 110 年度 2,757 人，應收款項金額也同步下滑；111 年第三季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，致使營業收入較去年同期成長，應收款項亦相對上升。整體而言，本次疫情之影響係暫時性之情事，待此次新型冠狀肺炎疫情趨緩，國門開放後，該公司預期將可迅速恢復過往營運水準。

該公司 109 年度、110 年度及 111 年前三季之應收款項週轉率與收款天數分別為 23.70 次、33.96 次及 8.88 次與 16 天、11 天及 42 天。110 年度應收款項週轉率較 109 年度上升，週轉天數下降，主係該公司因疫情影響，國際航班未執飛，致地勤代理及貨運等應收帳款下降所致；111 年第三季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 111 年 10 月 13 日邊境開放措施，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，惟於 9 月底前尚未執飛故未認列銷貨收入，故 111 年第三季該公司應收款項週轉率下降至 8.88 次，週轉天數上升至 42 天。整體而言，該公司 109 年度、110 年度及 111 年前三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 109~110 年度及 111 年度第三季則因受到 COVID-19 新冠肺炎疫情爆發影響致營運規模下滑，惟該部分係疫情影響所致之暫時性情事，待此次新型冠狀肺炎疫情趨緩，國門開放後，該公司預期將可迅速恢復過往營運水準，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)；以及從事國內外水上貨運、客運業務之經營業務之上市公司陽明海運股份有限公司(股票代碼 2609；以下簡稱陽明海運)，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		109 年度		110 年度		111 年第三季	
		個體	合併	個體	合併	個體	合併
營業收入淨額	台灣虎航	1,880,636	1,880,636	244,225	244,225	451,554	451,554
	中華航空	106,327,123	115,250,550	132,140,248	138,841,403	註	111,783,277
	長榮航空	79,602,529	89,048,776	95,331,905	103,872,359	註	98,626,887
	陽明海運	127,808,609	151,276,683	244,723,602	333,687,395	註	315,964,481
應收款項總額	台灣虎航	12,751	12,751	1,633	1,633	134,015	134,015
	中華航空	9,465,201	9,905,330	13,249,354	13,711,401	註	12,132,808
	長榮航空	5,584,480	6,894,681	8,723,261	10,217,552	註	12,020,320
	陽明海運	3,956,099	11,237,352	9,722,599	22,196,685	註	22,549,585
應收款項週轉率(次)	台灣虎航	23.70	23.70	33.96	33.96	8.88	8.88
	中華航空	12.10	12.36	11.63	11.76	註	11.53
	長榮航空	12.70	6.89	13.33	12.14	註	11.83
	陽明海運	25.51	14.14	35.78	19.96	註	18.83
應收款項週轉天數(天)	台灣虎航	16	16	11	11	42	42
	中華航空	31	30	32	32	註	32
	長榮航空	29	53	28	31	註	31
	陽明海運	15	26	11	19	註	20

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111年第三季並未出具會計師核閱之個體財務報告。

該公司 110 年度因持續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，致使營業收入較 109 年度衰退；111 年第三季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，致使營業收入較去年同期成長，惟疫情影響係暫時性之情事，待此次新型冠狀肺炎疫情趨緩，國門開放後，該公司預期將可迅速恢復過往營運水準，各旅行社可望擁有足夠客群並迅速恢復過往與該公司之交易水準。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。

該公司 109~110 年度及 111 年第三季應收款項週轉率分別為 23.70 次、33.96 次及 8.88 次，應收款項收款日數分別為 16 天、11 天及 42 天。110 年度應收款項週轉率則較 109 年度上升，週轉天數下降，主係該公司因疫情影響，國際航班未執飛，致地勤代理及貨運等應收帳款下降所致；111 年第三季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 111 年 10 月 13 日邊境開放措施，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，惟於 9 月底前尚未執飛故未認列銷貨收入，故 111 年第三季該公司應收款項週轉率下降至 8.88 次，週轉天數上升至 42 天。109~110 年度個體及合併應收款項週轉率均高於或介於採樣同業間，主係中華航空及長榮航空除客運業務外，尚有輔以貨運等其他業務，而陽明海運則多以貨運為主，因其業務之多樣性之故，致其收款天數較長，另 111 年第三季由於因預計 10 月開始之邊境開放政策致該公司網站機票訂購量增加、應收信用卡上升，惟於 9 月底前尚未執飛故未認列銷貨收入等因素致應收周轉率較採樣同業低。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	109 年度(註一)		110 年度(註二)		111 年第三季(註三)	
		個體	合併	個體	合併	個體	合併
備抵呆帳	台灣虎航	-	-	-	-	-	-
	中華航空	(165,722)	(206,152)	(204,481)	(235,560)	註四	(264,411)
	長榮航空	(54,576)	(215,412)	(10,139)	(140,940)	註四	(135,847)
	陽明海運	(13,247)	(51,238)	(54,079)	(136,577)	註四	(167,462)
應收款項 總額	台灣虎航	12,751	12,751	1,633	1,633	134,015	134,015
	中華航空	9,465,201	9,905,330	13,249,354	13,711,401	註四	12,132,808
	長榮航空	5,584,480	6,894,681	8,723,261	10,217,552	註四	12,020,320
	陽明海運	3,956,099	11,237,352	9,722,599	22,196,685	註四	22,549,585
備抵呆帳占應收帳 款總額比率(%)	台灣虎航	-	-	-	-	-	-
	中華航空	1.75%	2.08%	1.54%	1.72%	註四	2.18%
	長榮航空	0.98%	3.12%	0.12%	1.38%	註四	1.13%
	陽明海運	0.33%	0.46%	0.56%	0.62%	註四	0.74%

資料來源：各公司經會計師查核簽證或核閱之財務報告。

註一：109年度由於該公司將京艷國際821千元及員工離職賠償款60千元之其他應收款提列備抵呆帳，故有其他應收款-備抵呆帳881千元。

註二：110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。

註三：111年第三季由於該公司對京艷國際1,033千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1,033千元。

註四：採樣同業111年第三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 109~110 年度及 111 年第三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%，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，故該公司 109~110 年度及 111 年第三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 109~110 年度及 111 年第三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，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，加以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，而陽明海運則多以貨運為主，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	111 年 9 月底金額	截至 111.11.30 之收回情形		截至 111.11.30 之未收回情形	
		金額	%	金額	%
應收票據	-	-	-	-	-
應收帳款	134,015	134,015	100.00	-	-
合計	134,015	134,015	100.00	-	-

資料來源：該公司提供

該公司111年9月30日之應收款項截至111年11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。

二、存貨概況：

(一)最近期及最近二個會計年度，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

1.最近期及最近二個會計年度存貨淨額變動之合理性

單位：新臺幣千元

年度		109 年度	110 年度	111 年 截至第三季
項目				
營業收入淨額(註 1)		458	1,740	127
營業成本		236	1,499	90
期末存貨 總額	商品存貨	710	63	25
備抵存貨跌價及呆滯損失		-	0	0
期末存貨淨額		710	63	25
存貨週轉率(次)(註 2)		2.66	3.88	2.73
存貨週轉天數(天)		138	94	134

資料來源：該公司提供及其 109~110 年度及 111 年第三季經會計師查核簽證或核閱之財務報告

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：該公司存貨及銷售存貨始於 109 年度 10 月，故存貨週轉率及天數採年化方式，108 年度存貨為 0 元。

該公司主要係屬航空服務業，主要業務項目係以客運為主，因受疫情影響，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公司商標之商品，其存貨組成皆為商品存貨，以下茲就該公司 109 年度、110 年度及 111 年第三季財務報表之存貨淨額變動合理性說明：

(1)最近期及最近二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公司之商標商品透過虎禮選平台販售，因此僅就 109 年度、110 年度及 111 年截至第三季分析。該公司 109 年度、110 年度及 111 年截至第三季之存貨總額分別為 710 千元、63 千元及 25 千元，其商品存貨內容主要為紀念商品、飛機模型及聯名款商品，110 年度較 109 年度減少 647 千元，變動幅度為(91.13)%，係因與 Rakuten Monkeys 推出聯名商品，整體銷售成長，且 110 年度適逢 A320neo 交機，推出 A320neo 主題產品，致存貨去化幅度較高，111 年度截至第三季較 110 年度減少 38 千元，變動幅度為(60.32)%，該公司受疫情影響減少國際航班，多以線上平台販售其品牌商品，品牌曝光效果有限，影響存貨去化情形；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，因此該公司將部分印有公司之商標商品透過虎禮選平台販售，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，109 年度、110 年度及 111 年截至第三季之存貨週轉率分別為 2.66 次、3.88 次及 2.73 次，存貨週轉天數分別為 138 天、94 天及 134 天，該公司 110 年 3 月與 Rakuten Monkeys 合作推出彩繪機，台灣樂天的總公司位在日本，該公司飛航最多的航點也是日本，可增加彼此曝光度，並同時推出與 Rakuten Monkeys 之聯名商品，且 110 年度適逢 A320neo 交機，推出 A320neo 主題產品，使當年度存貨相關之營收成長，因此存貨週轉率上升，存貨週轉天數下降；111 年截至第三季之存貨週轉率下降，主係因該公司受疫情影響減少國際航班，多以線上平台販售其品牌商品，品牌曝光效果有限，致存貨週轉率下降，存貨週轉天數上升。整體而言，其變化情形尚屬合理。

綜上所述，該公司 109 年度、110 年度及 111 年截至第三季存貨總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

項目 \ 年度		109 年度		110 年度		111 年截至第三季	
		個體	合併	個體	合併	個體	合併
銷貨成本	台灣虎航 (註 3)	236	236	1,499	1,499	90	90
	中華航空	95,190,179	105,031,349	106,229,554	115,486,946	(註 5)	101,906,124
	長榮航空	73,088,704	80,491,671	77,641,840	84,547,735	(註 5)	83,507,014
	陽明海運	109,712,848	125,192,367	91,191,696	120,556,335	(註 5)	107,919,284
期末存貨總額	台灣虎航	710	710	63	63	25	25
	中華航空	(註 1)	(註 1)	(註 1)	(註 1)	(註 5)	(註 1)
	長榮航空	(註 1)	(註 1)	(註 1)	(註 1)	(註 5)	(註 1)
	陽明海運	-	-	-	-	-	-
期末存貨淨額	台灣虎航	710	710	63	63	25	25
	中華航空	8,093,152	8,788,105	8,380,327	8,814,975	(註 5)	10,228,901
	長榮航空	1,307,117	3,255,164	1,169,678	3,248,010	(註 5)	3,585,304
	陽明海運	-	-	-	-	-	-
存貨週轉率 (次)	台灣虎航	2.66(註 4)	2.66(註 4)	3.88	3.88	2.73	2.73
	中華航空	(註 2)	(註 2)	(註 2)	(註 2)	(註 2)	(註 2)
	長榮航空	(註 2)	(註 2)	(註 2)	(註 2)	(註 2)	(註 2)
	陽明海運	-	-	-	-	-	-
存貨週轉天數 (天)	台灣虎航	138(註 4)	138(註 4)	94	94	134	134
	中華航空	(註 2)	(註 2)	(註 2)	(註 2)	(註 2)	(註 2)
	長榮航空	(註 2)	(註 2)	(註 2)	(註 2)	(註 2)	(註 2)
	陽明海運	-	-	-	-	-	-

資料來源：該公司提供及其 109~110 年度及 111 年截至第三季經會計師查核簽證或核閱之財務報告

註 1：採樣同業之期末存貨金額係以淨額表達。

註 2：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 3：該公司營業成本為存貨相關收入及成本，由該公司提供。

註 4：該公司存貨及銷售存貨始於 109 年度 10 月，故存貨週轉率及天數採年化方式。

註 5：採樣同業 111 年度第三季並未出具經會計師核閱之個體財務報告。

與同業相較，該公司 109 年度、110 年度及 111 年截至第三季之存貨週轉率分別為 2.66 次、3.88 次及 2.73 次，存貨週轉天數分別為 138 天、94 天及 134

天，該公司 110 年 3 月與 Rakuten Monkeys 合作推出彩繪機，台灣樂天的總公司位在日本，該公司飛航最多的航點也是日本，可增加彼此曝光度，並同時推出與 Rakuten Monkeys 之聯名商品，且 110 年度適逢 A320neo 交機，推出 A320neo 主題產品，使當年度存貨相關之營收成長，因此存貨週轉率上升，存貨週轉天數下降；111 年截至第三季之存貨週轉率下降，主係因該公司受疫情影響減少國際航班，多以線上平台販售其品牌商品，致品牌曝光效果有限，致存貨週轉率下降，存貨週轉天數上升。與採樣同業水準相較，陽明未有存貨，其並無存貨週轉率相關數據，而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，無法取得存貨週轉率及存貨週轉天數做同業之比較。

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：

商品存貨、提列比率

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跌價。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，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	109 年度	110 年度	111 年截至第三季
備抵存貨跌價及呆滯損失(A)	-	-	-
期末存貨總額(B)	710	63	25
提列比率(%) (A)/(B)	-	-	-

資料來源：該公司提供及其 109~110 年度及 111 年截至第三季經會計師查核簽證或核閱之財務報告

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，故不擬提列存貨呆滯金額；且該公司並無庫齡二年以上商品，故該公司並無提列跌價損失，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。整體而言，經評估該公司備抵存貨跌價及呆滯損失之提列，主要係依庫齡及淨變現價值分別提列跌價及呆滯損失，已依據一般公認會計原則及其產品特性所制定，故評估其備抵存貨跌價及呆滯損失提列之適足性尚屬合理。

(3)與同業比較：

單位：新臺幣千元

項目 \ 年度		109 年度		110 年度		111 年 截至第三季	
		個體	合併	個體	合併	個體	合併
備抵存貨跌價及呆滯損失	台灣虎航	-	-	-	-	-	-
	中華航空	(註 1)	(註 1)	(註 1)	(註 1)	(註 2)	(註 1)
	長榮航空	(註 1)	(註 1)	(註 1)	(註 1)	(註 2)	(註 1)
	陽明海運	-	-	-	-	-	-
期末存貨總額	台灣虎航	710	710	63	63	25	25
	中華航空	(註 1)	(註 1)	(註 1)	(註 1)	(註 2)	(註 1)
	長榮航空	(註 1)	(註 1)	(註 1)	(註 1)	(註 2)	(註 1)
	陽明海運	-	-	-	-	-	-
期末存貨淨額	台灣虎航	710	710	63	63	25	25
	中華航空	8,093,152	8,788,105	8,380,327	8,814,975	(註 2)	10,228,901
	長榮航空	1,307,117	3,255,164	1,169,678	3,248,010	(註 2)	3,585,304
	陽明海運	-	-	-	-	-	-
提列比率(%)	台灣虎航	-	-	-	-	-	-
	中華航空	(註 1)	(註 1)	(註 1)	(註 1)	(註 2)	(註 1)
	長榮航空	(註 1)	(註 1)	(註 1)	(註 1)	(註 2)	(註 1)
	陽明海運	-	-	-	-	-	-

資料來源：該公司提供及其 109~110 年度及 111 年截至第三季經會計師查核簽證或核閱之財務報告。

註 1：採樣公司 109~110 年度及 111 年截至第三季經會計師查核簽證或核閱之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 2：採樣同業公司於 111 年度第三季並無公告經會計師核閱之個體財務報告，故無法列示

該公司 109 年度、110 年度及 111 年截至第三季備抵存貨及呆滯損失提列比率分別為 0%、0%及 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，故不擬提列存貨呆滯金額；且該公司並無庫齡二年以上商品，故該公司並無提列跌價損失，尚無重大異常。中華航空及長榮航空 109~110 年度及 111 年截至第三

季財報皆以淨額做揭露，無法取得合併備抵存貨及呆滯損失提列比率做同業之比。

綜上所述，該公司存貨及週轉率變化尚屬合理，備抵跌價及呆滯損失之提列應屬適足，與同業相較尚無重大異常情事。

(4)申請公司合併財務報表 111 年 9 月底存貨去化情形評估

單位：新臺幣千元

項目	111.09.30 存貨金額	截至 111.11.30 存貨去化情形		111 年 11 月 30 日 未去化餘額
		金額	比率(%)	
商品存貨	25	9	36.00%	16

資料來源：該公司提供

該公司 111 年 9 月底存貨總額為 25 千元，截至 111 年 11 月底止去化金額為 9 千元，去化比率達 36.00%，該公司商品販售係透過網路通路銷售，其需仰賴廣告傳播使消費者進入網站選購，因受疫情影響該公司尚無法透過機上廣告促使消費者了解其通路，僅就線上廣告方式發送，且當前出國旅行消費者銳減致整體購入飛航相關周邊產品意願降低，使商品去化較為緩慢，其原因尚屬合理。

經上述評估分析，該公司 111 年 11 月底存貨去化情形應尚無重大異常之情事。

三、最近期及最近兩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兩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	109 年度	110 年度		110 年 前三季	111 年 前三季	
	公司	金額	金額	成長率%	金額	金額	成長率%
營業收入	台灣虎航	1,880,636	244,225	(87.01)	217,906	451,554	107.22
	中華航空	115,250,550	138,841,403	20.47	91,674,640	111,783,277	21.93
	長榮航空	89,048,776	103,872,359	16.65	69,655,836	98,626,887	41.59
	陽明海運	151,276,683	333,687,395	120.58	231,006,145	315,964,481	36.78
營業毛利	台灣虎航	(1,470,750)	(2,450,438)	(66.61)	(1,781,955)	(1,914,455)	(7.44)
	中華航空	10,219,201	23,354,457	128.54	10,068,103	9,877,153	(1.90)
	長榮航空	8,557,105	19,324,624	125.83	7,785,378	15,119,873	94.21
	陽明海運	26,084,316	213,131,060	717.09	140,582,771	208,045,197	47.99
營業利益	台灣虎航	(1,808,558)	(2,779,298)	(53.67)	(2,004,077)	(2,166,908)	(8.12)
	中華航空	2,184,416	14,968,035	585.22	4,722,127	4,248,959	(10.02)
	長榮航空	(827,124)	10,357,844	1,352.27	1,349,239	7,929,256	487.68
	陽明海運	19,460,192	203,384,516	945.13	133,958,752	201,269,251	50.25

資料來源：各公司經會計師查核簽證或核閱之合併財務報告。

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)、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)及陽明海運股份有限公司(股票代號：2609，以下稱陽明海運，主要從事水上客運及貨運業務，並經營貨櫃集散場站等)，故以中華航空、長榮航空及陽明海運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。茲就該公司與同業中華航空、長榮航空及陽明海運之營業收入、營業毛利及營業利益比較說明如下：

1.營業收入

該公司 109~110 年度及 111 年前三季之營業收入分別為 1,880,636 千元、244,225 千元及 451,554 千元，成長率分別為 (87.01)%及 107.22%。該公司 110 年度因持續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，致使營業收入較 109 年度衰退；111 年前三季隨著疫

苗施打率逐漸提升，民眾國內離島旅遊意願提升，適逢春節及清明等假期為配合政府疏運政策，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。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 年度該公司之營業收入年成長率低於採樣同業，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及長榮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，陽明海運則受惠於貨運需求大增使營業收入隨之成長；111 年前三季之營業收入成長率高於採樣同業，主係因隨疫苗施打率提升、配合政府疏運政策及華信航空運能不足等因素，該公司濕租收入增加，雖採樣同業營收皆呈成長趨勢，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高。

2.營業毛利

單位：新臺幣千元；%

公司 \ 年度	109 年度		110 年度		111 年前三季	
	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	(1,470,750)	(78.20)	(2,450,438)	(1,003.35)	(1,914,455)	(423.97)
中華航空	10,219,201	8.87	23,354,457	16.82	9,877,153	8.84
長榮航空	8,557,105	9.61	19,324,624	18.60	15,119,873	15.33
陽明海運	26,084,316	17.24	213,131,060	63.87	208,045,197	65.84

資料來源：各公司經會計師查核簽證或核閱之合併財務報告。

該公司 109~110 年度及 111 年前三季之營業毛利分別為(1,470,750)千元、(2,450,428)千元及(1,914,455)千元，營業毛利率分別為(78.20)%、(1,003.35)%及(423.97)%，該公司 110 年度因新型冠狀肺炎疫情延續，該公司航班幾乎全面取消，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，國內濕租需求亦大幅減少，惟仍須支付人員薪資、油料、維修保養等營運所需相關成本，加上該公司於 110 年 3 月及 7 月新增兩架租賃機使營業成本增加，雖該公司嚴格管控支出，仍使 110 年度營業毛損及毛損率增加；111 年前三季因疫苗施打率逐漸提升，並適逢春節假期配合政府疏運政策等因素，使 111 年前三季營業收入成長，惟仍須支付人員薪資、油料、維修保養等營運所需相關成本，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，111 年前三季營業毛損因而增加，又因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。

與採樣同業相較，109 年度、110 年度及 111 年前三季呈現營業毛損，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及長榮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，陽明海運則受惠於貨運需求大增使毛利大幅增加。

3.營業利益

單位：新臺幣千元；%

公司 \ 年度	109 年度		110 年度		111 年前三季	
	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%
台灣虎航	(1,808,558)	(96.17)	(2,779,298)	(1,138.01)	(2,166,908)	(479.88)
中華航空	2,184,416	1.90	14,968,035	10.78	4,248,959	3.80
長榮航空	(827,124)	(0.93)	10,357,844	9.97	7,929,256	8.04
陽明海運	19,460,192	12.86	203,384,516	60.95	201,269,251	63.70

資料來源：各公司經會計師查核簽證或核閱之合併財務報告。

該公司 109~110 年度及 111 年前三季之營業利益分別為(1,808,558)千元、(2,779,298)千元及(2,166,908)千元，營業利益率分別為(96.17)%、(1,138.01)%及(479.88)%；營業費用率分別為 17.96%、134.65%及 55.91%。該公司 110 年度新型冠狀肺炎疫情延續，該公司航班幾乎全面取消，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，國內濕租需求亦大幅減少，因而產生營業毛損，雖該公司竭力管控營業費用，使 110 年度營業費用較 109 年度減少 2.65%，營業利益率仍下降至(1,138.01)%；111 年前三季則因受到台灣及日本各國邊境政策逐漸開放的影響，該公司陸續展開行銷活動，使推銷費用增加，年化後之營業費用較 110 年度略為增加 2.35%，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(479.88)%。

與採樣公司比較，該公司 109 年度、110 年度及 111 年前三季因採樣同業中華航空及長榮航空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，陽明海運亦受惠於貨運需求大增使獲利大幅增加，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，尚無重大異常之情形。

綜上所述，該公司 109~110 年度及 111 年前三季之營業收入、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)最近期及最近兩個會計年度以「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	109 年度		110 年度		111 年前三季	
	金額	%	金額	%	金額	%
客運	1,810,392	96.26	233,368	95.55	445,535	98.67
其他	70,244	3.74	10,857	4.45	6,019	1.33
合計	1,880,636	100.00	244,225	100.00	451,554	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	109 年度		110 年度		111 年前三季	
	金額	%	金額	%	金額	%
客運	3,329,457	99.25	2,690,683	99.85	2,364,994	99.96
其他	21,929	0.65	3,980	0.15	1,015	0.04
合計	3,351,386	100.00	2,694,663	100.00	2,366,009	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	109 年度		110 年度		111 年前三季	
	金額	%	金額	%	金額	%
客運	(1,519,065)	103.29	(2,457,315)	100.28	(1,919,459)	100.26
其他	48,316	(3.29)	6,877	(0.28)	5,004	(0.26)
合計	(1,470,750)	100.00	(2,450,438)	100.00	(1,914,455)	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 109~110 年度及 111 年前三季之營業收入分別為 1,810,392 千元、233,368 千元及 445,535 千元，佔營業收入比重分別為 96.26%、95.55%及 98.67%。依據民航統計年報該公司 109~110 年度及 111 年前三季之飛行架數及載客人數分別為 3,262 次、46 次、98 次及 345,045 人、2,757 人、3,852 人，110 年度因持續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，致使 110 年度營業收入衰退；111 年前三季隨著疫苗施打率逐漸提升，民眾國內離島旅遊意願提升，適逢春節及清明等假期為配合政府疏運政策，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。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。

另就客運業務之營業成本及營業毛利分析，109~110 年度及 111 年前三季營業成本分別為 3,329,457 千元、2,690,683 千元及 2,364,994 千元，營業毛利分別為 (1,519,065) 千元、(2,457,315) 千元及 (1,919,459) 千元，毛利率分別為 (83.91)%、(1,052.98)%及(430.82)%，依據民航統計年報該公司 109~110 年度及 111 年前三季之飛行架數及載客人數分別為 3,262 次、46 次、98 次及 345,045 人、2,757 人、3,852 人，由上述數據可知，110 年度之毛利率則因持續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，致該公司航班幾乎全面取消，載客率大幅下降，惟仍須支付人員薪資、油料、維修保養等營運所需相關成本，加上該公司於 110 年 3 月及 7 月新增兩架租賃機使營業成本增加，雖該公司嚴格管控支出，仍使 110 年度營業毛損及毛損率增加；111 年前三季因疫苗施打率逐漸提升，並適逢春節假期配合政府疏運政策等因素，使 111 年前三季營業收入成長，惟仍須支付人員薪資、油料、維修保養等營運所需相關成本，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，111 年前三季營業毛損因而增加，又因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。

綜上所述，該公司 109~110 年度及 111 年前三季客機業務之銷貨收入、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，109~110 年度及 111 年前三季之營業收入分別為 70,244 千元、10,857 千元及 6,019 千元，佔營業收入比重分別為 3.74%、4.45%及 1.33%。該公司最近二年度及最近期其他業

務佔營收比重皆維持在 1.33%~4.45%之間，佔營收比重不高。110 年度其他業務之營收大幅減少，主要係因持續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，致該公司航班幾乎全面取消，貨運、機上免稅品及機上廣告等分潤收入受到航班減少影響而大幅減少，加上地勤代理亦受到各航空公司航班縮減而減少所致。111 年前三季其他業務之營收減少，主要係因中華航空 A321neo 之機師訓練服務多於 110 年度完成，111 年前三季之金額下降，加上地勤代理業務因航空公司航班縮減而減少所致。

另就營業成本及營業毛利分析，109~110 年度及 111 年前三季營業成本分別為 21,929 千元、3,980 千元及 1,015 千元，營業毛利分別為 48,315 千元、6,877 千元及 5,004 千元，營業毛利率分別為 68.78%、63.34%及 83.14%。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，其中客機腹艙載貨、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，110 年度因貨運、機上免稅品及機上廣告等高毛利之分潤收入減少，加上地勤代理業務減少，未達經濟規模使毛利率下降，又該公司在疫情期間為維持與客戶之連接及增加曝光度，將部分印有公司商標之商品透過虎禮選平台販售，販售之產品毛利不如分潤收入，致使 110 年度其他業務之毛利率較 109 年度下降；111 年前三季其他收入因國際航班部分復航使毛利較高之貨運收入及廣告收入佔比提高，而地勤代理業務或販售商品等毛利較低之業務佔比下降，致使其他業務之毛利率較 110 年度提升。

綜上所述，該公司 109~110 年度及 111 年前三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)最近期及最近兩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.最近期及最近兩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		110 年 前三季	111 年 前三季	
	金額	金額	變動率%	金額	金額	變動%率
營業收入	1,880,636	244,225	(87.01)	217,906	451,554	107.22
營業毛利	(1,470,750)	(2,450,438)	(66.61)	(1,781,955)	(1,914,455)	(7.44)
毛利率(%)	(78.20)	(1,003.35)	(1,183.06)	(817.76)	(423.97)	48.15

資料來源：該公司 109~110 年度及 111 年前三季經會計師查核簽證或核閱之財務報告。

由上表得知，該公司最近二年度及最近期營業收入較前期變動之比例分別為 (87.01)%及 107.22%；營業毛利率較前期變動之比例分別為(1,183.06)%及 48.15%，故需就 109 與 110 年度及 110 年前三季與 111 年前三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，因佔營業收入比重微小，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	109 年度~110 年度	110 年前三季~ 111 年前三季
客運 收入	(一)銷貨收入差異分析：		
	P (Q' - Q)	(1,186,601)	391,435
	Q' (P' - P)	(390,423)	(155,698)
	P'Q' - PQ	(1,577,024)	235,737
	(二)銷貨成本差異分析：		
	P (Q' - Q)	(2,182,254)	3,723,869
	Q' (P' - P)	1,543,481	(3,354,762)
	P'Q' - PQ	(638,773)	369,107
	(三)銷貨毛利變動金額：	(938,251)	(133,370)

資料來源：該公司提供。

(1)109 年度及 110 年度之價量分析

該公司 110 年度因持續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，客運量因而較 109 年度減少，因而產生營業收入不利量差 1,186,601 千元，該公司 110 年度配合國旅需求，將 A320 飛機濕租給華信執飛澎湖、金門航線，讓航機運能充分運用，國內航線單價較國際航線為低，平均單價因而較 109 年度下降 62.59%，因而產生營業收入不利價差 390,423 千元，綜合影響下，該公司 110 年度客運之銷貨收入較 109 年度減少 1,577,024 千元。

在銷售成本方面，該公司 110 年度因客運量大幅減少，因而產生營業成本有利量差 2,182,254 千元，然因受到飛航班次減少，惟仍須支付飛機租金、人員薪資、油料、維修保養等營運所需相關成本，加上該公司於 110 年 3 月及 7 月新增兩架租賃機使營業成本增加，使單位成本較 109 年度增加 134.54%，因而產生營業成本不利價差 1,543,481 千元，綜合影響下，該公司 110 年度客運之營業成本較 109 年度減少 638,773 千元。整體而言，銷貨收入減少金額大於成本減少金額，故銷貨毛利較 109 年度減少 938,251 千元。

(2)110 年前三季及 111 年前三季之價量分析

該公司 111 年前三季隨著國內疫苗施打率逐漸提升，民眾國內離島旅遊意願提升，適逢春節及清明等假期為配合政府疏運政策，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，致使客運量較去年同期成長，因而產生營業收入有利量差 391,435 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 年前三季離島旅遊人數因而較去年同期增加，使單價較低之國內航線佔比增加，平均單價因而較 110 年前三季減少 25.90%，故產生營業收入不利價差 155,698 千元，綜合影響下，該公司 111 年前三季客運之銷貨收入較 110 年前三季增加 235,737 千元。

在銷售成本方面，該公司 111 年前三季因客運量大幅增加，因而產生營業成本不利量差 3,723,869 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 年前三季下降 58.65%，因而產生營業成本有利價差 3,354,762 千元，綜合影響下，該公司 111 年前三季客運之營業成本較 110 年前三季增加 369,107 千元。整體而言，銷貨收入增加金額小於成本增加金額，故銷貨毛利較 110 年前三季減少 133,370 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、申請公司最近二年度及申請年度截至最近期止財務比率之分析，與同類別上櫃、上市公司及未上櫃、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、獲利能力與現金流量。

(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)及陽明海運股份有限公司(股票代號：2609，以下稱陽明海運，主要從事水上客運及貨運業務，並經營貨櫃集散場站等)，故以中華航空、長榮航空及陽明海運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「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)最近二年度及申請年度截至最近期止財務比率分析與同業之比較

分析項目		年度	109 年度	110 年度	111 年 第三季
		公司			
財務結構 (%)	負債占資產比率	台灣虎航	74.03	71.95	90.85
		中華航空	78.64	73.80	74.53
		長榮航空	76.74	71.50	71.10
		陽明海運	81.36	39.04	34.09
		同業平均	77.70	68.00	註 1
	長期資金占不動產、廠房及設備比率	台灣虎航	812.96	781.20	817.47
		中華航空	156.59	186.28	176.16
		長榮航空	213.28	204.29	199.60
		陽明海運	183.57	421.11	575.90
		同業平均	0.76	1.16	註 1
償債能力 (%)	流動比率	台灣虎航	142.28	117.38	61.35
		中華航空	98.76	161.25	106.30
		長榮航空	123.11	139.76	114.71
		陽明海運	77.43	309.35	454.68
		同業平均	110.90	157.20	註 1
	速動比率	台灣虎航	138.67	115.52	59.85
		中華航空	84.18	144.08	88.61
		長榮航空	112.67	131.50	120.70
		陽明海運	72.90	303.32	453.60
		同業平均	97.80	149.40	註 1
	利息保障倍數(倍)	台灣虎航	(6.97)	(12.88)	(17.05)
		中華航空	0.75	5.66	3.08
		長榮航空	0.17	3.64	6.73
		陽明海運	5.54	79.67	125.20
		同業平均	0.46	(15.40)	註 1
經營能力 (次)	應收款項週轉率	台灣虎航	23.70	33.96	8.88
		中華航空	12.36	11.76	11.54
		長榮航空	6.89	12.14	11.83
		陽明海運	14.14	19.96	18.83
		同業平均	9.80	20.50	註 1
	存貨週轉率	台灣虎航	2.66(註 2)	3.88	2.73
		中華航空	註 3	註 3	註 3
		長榮航空	註 3	註 3	註 3
		陽明海運	註 3	註 3	註 3
		同業平均	註 3	註 3	註 3
	不動產、廠房及設備週轉率	台灣虎航	1.56	0.20	0.47
		中華航空	0.80	1.02	1.17
		長榮航空	0.66	0.77	1.00
		陽明海運	2.07	4.52	5.67
		同業平均	0.40	0.50	註 1
	總資產週轉率	台灣虎航	0.15	0.02	0.04
		中華航空	0.40	0.48	0.52
		長榮航空	0.26	0.32	0.41
		陽明海運	0.78	1.15	0.95
		同業平均	0.30	0.20	註 1
獲利能	資產報酬率(%)(註 4)	台灣虎航	(9.55)	(16.77)	(22.24)
		中華航空	0.75	3.76	2.13
		長榮航空	0.22	3.02	3.81
		陽明海運	7.79	57.87	50.32
		同業平均	0.40	(1.90)	註 1

分析項目		年度 公司	109 年度	110 年度	111 年 第三季
力 (%)	權益報酬率(%)(註 4)	台灣虎航	(46.96)	(66.68)	(128.90)
		中華航空	(0.46)	12.99	5.61
		長榮航空	(4.23)	7.89	9.98
		陽明海運	45.63	122.37	78.25
		同業平均	(2.30)	(10.20)	註 1
	營業利益占實收資本額比率(註 4)	台灣虎航	(64.59)	(69.48)	(72.23)
		中華航空	4.03	25.19	9.42
		長榮航空	(1.70)	19.97	19.74
		陽明海運	61.43	582.41	768.47
		同業平均	註 5	註 5	註 5
	稅前純益占實收資本額比(註 4)	台灣虎航	(62.56)	(70.53)	(102.78)
		中華航空	(1.21)	18.73	8.52
		長榮航空	(8.90)	15.04	21.46
		陽明海運	50.98	579.53	819.83
		同業平均	註 5	註 5	註 5
	純益率	台灣虎航	(72.90)	(929.22)	(544.83)
		中華航空	(0.24)	6.45	2.81
		長榮航空	(3.68)	6.43	7.02
		陽明海運	8.06	49.63	52.60
		同業平均	(1.90)	(227.60)	註 1
	每股稅後盈餘(元)	台灣虎航	(6.45)	(7.19)	(6.15)
		中華航空	0.03	1.67	0.59
		長榮航空	(0.69)	1.31	1.21
		陽明海運	4.51	48.73	46.97
		同業平均	註 5	註 5	註 5
現金 流 量 (%)	現金流量比率	台灣虎航	註 6	註 6	註 6
		中華航空	15.52	93.70	44.09
		長榮航空	11.82	74.99	65.25
		陽明海運	58.65	286.16	241.15
		同業平均	15.52	93.70	44.09
	現金流量允當比率	台灣虎航	118.11	41.37	註 6
		中華航空	579.28	825.91	147.74
		長榮航空	100.62	120.39	150.14
		陽明海運	164.02	951.40	431.13
		同業平均	註 5	註 5	註 5
	現金再投資比率 (註 6)	台灣虎航	註 6	註 6	註 6
		中華航空	2.98	15.20	8.66
		長榮航空	1.69	13.20	4.00
		陽明海運	19.22	57.88	43.84
		同業平均	1.20	(0.20)	註 1

資料來源：

- 1.各公司各年度之股東會年報、經會計師查核簽證或核閱之財務報告暨台新證券整理。
- 2.同業平均係採用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」之「航空運輸業」。

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：該公司存貨始於 109 年度 10 月，故存貨週轉率及天數採年化方式。

註 3：因行業特性，不適用該項財務比率之評估。

註 4：111 年第三季之經營能力及獲利能力之權益報酬率、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 5：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 6：若營業資金為負數，則現金流量相關比率不予計算表達。

註 7：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)股東權益報酬率=稅後純益/平均股東權益淨額

(2)營業利益占實收資本額比率=營業利益/期末實收資本額

(3)稅前純益占實收資本額比率=稅前純益/期末實收資本額

(4)純益率=稅後純益/銷貨淨額

(5)每股盈餘=稅後淨利/年底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)最近二年度及申請年度截至最近期止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 109~110 年度及 111 年第三季之負債占總資產比率分別為 74.03%、71.95%及 90.85%，110 年度之負債比較 109 年度降低，主係因 110 年現金增資發行 120,000 千股，增加股本及資本公積所致，111 年第三季之負債比提高，係因該公司租賃新客機 A320neo，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，致租賃負債提高，又受到新冠肺炎(COVID19)疫情影響，該公司減少國際航班，營收獲利減少使帳上權益下降，且因預期國境即將開放，該公司開放賣票，購票踴躍致使合約負債增加，又疫情持續影響，為支付日常營運支出，該公司動撥銀行借款，使長短期借款增加，致整體負債比提高。

與採樣同業及同業平均比較，該公司 110 年度負債占總資產比率優於採樣同業，110 年度該比率均介於採樣同業及同業平均之間，111 年第三季負債比高於同業，主係因新冠肺炎(COVID-19)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，該公司受疫情影響較其他提供貨運之同業為高，且該公司客機主要為租賃客機，故租賃負債占比較高，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 109~110 年度及 111 年第三季之長期資金占不動產、廠房及設備比率分別為 812.96%、781.20%及 817.47%，110 年度之長期資金占不動產、廠房及設備比率降低，因 110 年度 3 月及 7 月該公司迎接兩架客機 A320neo，認列租賃負債，又增資發行 120,000 千股，增加股本及資本公積，該公司權益總額增加 732,783 千元，非流動負債增加 501,601 千元，致長期資金增加 1,234,384 千元、上升 13.37%，另因購入備用發動機致使設備增加，不動產、廠房及設備增加 204,197 千元、上升 17.98%，在長期資金上升幅度低於不動產、廠房及設備之情況下，長期資金占不動產、廠房及設備比率下降。111 年第三季該公司因新冠肺炎(COVID-19)疫情影響，減少國際航班，營收短少致營業虧損增大，權益總額減少，又非流動負債增加 1,815,490 千元，主係因該公司租賃新客機 A320neo，於 111 年 3 月及 7 月交機，致租賃負債-非流動提高，致長期資金減少 691,639 千元、上升 0.68%，不動產、廠房及設備淨額因折舊減少 144,065 千元、下降 10.75%，在長期資金下降及不動產、廠房及設備下降之幅度較大的情況下，長期資金占不動產、廠房及設備比率上升。

與採樣同業及同業平均比較，該公司之長期資金占不動產、廠房及設備比率於 109~110 年度及 111 年第三季均優於所有採樣同業及同業平均，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，顯示其並無仰賴短期資金支應資本支出情事，尚無重大異常。

2.償債能力

(1)流動比率、速動比率

該公司 109~110 年度及 111 年第三季之流動比率分別為 142.28%、117.38% 及 61.35%，110 年度之流動比率較前一年度下降，當年度現金增資增加現金水位，但因新冠肺炎(COVID-19)疫情持續影響該公司，與華航合作之無錫-台灣航班停飛及機上廣告收入減少致關係人及其他應收帳款共減少 101,174 千元，又因預付維修款因維修完成轉列固定資產使其它流動資產減少，流動資產減少 15,454 千元、下降 0.44%，流動負債增加 508,645 千元、上升 20.68%，主係因租賃新客機致租賃負債-流動增加，且疫情紓困貸款部份原預計於 111 年到期，致一年內到期之長期借款增加，又因該公司購買商標致其他應付款增加 85,280 千元，因流動資產減少、流動負債增加之情況下，致流動比率降低；111 年第三季之流動比率下降，因流動資產減少、流動負債增加，主係受疫情停飛部分國際航班，營收短少致虧損而減少銀行存款水位，又因租賃新客機致租賃負債-流動增加及一年內到期之長期借款增加，且因預期國境即將開放，該公司開放賣票，購票踴躍致使合約負債增加，致流動比率減少。

與採樣同業及同業平均比較，該公司 109 年度該公司之流動比率高於採樣公司及同業平均，110 年度及 111 年第三季該比率低於採樣同業，因該公司以客運為主要業務，機隊旗下無貨機發展國際貨運，受疫情蔓延影響，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提供貨運之同業為高，整體而言尚無重大異常之情事。

該公司 109~110 年度及 111 年第三季之速動比率分別為 138.67%、116.24% 及 59.85%，其變動原因大致與流動比率相同。與採樣公司及同業平均相比，該公司 109 年度之速動比率高於採樣公司及同業，110 年度及 111 年第三季該比率低於採樣同業，整體而言尚無重大異常之情事。

(2)利息保障倍數

該公司 109~110 年度及 111 年前三季之利息保障倍數分別為 (6.97)倍、(12.88) 倍及(17.05)倍。110 年度該公司持續受疫情影響，配合政策進行停飛或減班，雖執飛國內濕租營運，未能大幅增加營收，又因 110 年 5 月中旬國內疫情爆發，全國提升至第三級防疫警戒，國內濕租營收減少，致該年度稅前淨損且利息保障倍數減少，111 年前三季因國境尚未開放，且該公司租賃新客機 A320neo，於 111 年 3 月及 7 月交機，致營業成本提高，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，故外幣兌換損失增加導致稅前虧損增加，致利息保障倍數為負數。

與採樣公司及同業平均相比，109~110 年度及 111 年前三季之利息保障倍數較傳統航空運輸同業低，主係因新冠肺炎(COVID-19)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，該公司受疫情影響較其他提供貨運之同業為高，整體而言尚無重大異常之情事。

綜上分析，該公司 109~110 年度及 111 年前三季之償債能力各項指標變動情形尚屬合理，其償債能力並無重大異常之情事。

3.經營能力

(1)應收款項週轉率

該公司於 109~110 年度及 111 年前三季年化之應收款項週轉率分別為 23.70 次、33.96 次及 8.88 次，應收款項收現天數則分別 16 天、11 天及 42 天。110 年度該公司持續受疫情影響，配合政策進行停飛或減班，雖執飛國內濕租營運，未能大幅增加營收，又因 110 年 5 月中旬國內疫情爆發，全國提升至第三級防疫警戒，國內濕租營收減少，110 年度營收減少 1,636,411 千元、下降 87.01%，平均應收款項減少 72,144 千元、下降 90.93%，在營收減幅少於平均應收款項減幅下，110 年度之應收款項週轉率上升，週轉天數減少；111 年前三季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 111 年 10 月 13 日邊境開放措施，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，惟於 9 月底前尚未執飛故未認列銷貨收入，故 111 年前三季該公司應收款項週轉率下降，週轉天數上升，最近二年度及最近期之應收款項週轉率及應收款項收現天數，尚無重大異常。

該公司除 111 年前三季外因開賣機票，應收信用卡款同步上升，惟於 9 月底前尚未執飛故未認列銷貨收入，故週轉率低於同業，109~110 年度之應收款項週轉率均優於採樣公司及同業平均，應收款項收現天數均低於採樣公司及同業平均，因該公司營收以航空客運為主，因客運營收多採預收制，致應收款項週轉率高，應收款項收現天數低，中華航空及長榮航空除客運外，尚經營貨運等其他業務，陽明海運以貨運為主要業務，故收款天數較長，該公司之應收款項週轉率及應收款項收現天數尚無重大異常。

(2)存貨週轉率

存貨週轉率代表公司銷貨成本相對於存貨金額的倍數，該公司主要係屬航空服務業，主要業務項目係以客運為主，因受疫情影響，該公司於 109 年 10 月份起增加商品存貨，於網路通路販賣印有公司之商標商品，其存貨組成皆為商品存貨，109 年度、110 年度及 111 年截至前三季之存貨週轉率分別為 2.66 次、3.88 次及 2.73 次，存貨週轉天數分別為 138 天、94 天及 134 天，該公司 110 年 3 月與 Rakuten Monkeys 合作推出彩繪機，台灣樂天的總公司位在日本，該公司飛航最多的航點也是日本，可增加彼此曝光度，並同時推出與 Rakuten Monkeys 之聯名商品，且 110 年度適逢 A320neo 交機，推出 A320neo 主題產品，使當年度存貨相關之營收成長，因此存貨週轉率上升，存貨週轉天數下降；111 年截至前三季之存貨週轉率下降，主係因該公司受疫情影響減少國際航班，多以線上平台販售其品牌商品，品牌曝光效果有限，致存貨週轉率下降，存貨

週轉天數上升。整體而言，其變化情形尚屬合理，109 年度、110 年度及 111 年前三季存貨總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。

與採樣同業相較，陽明海運未有存貨，其並無存貨週轉率相關數據，而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，無法取得存貨週轉率及存貨週轉天數做同業之比較。

(3)不動產、廠房及設備週轉率

該公司 109~110 年度及 111 年前三季年化之不動產、廠房及設備週轉率分別為 1.56 次、0.20 次及 0.47 次。110 年度之不動產、廠房及設備週轉率降低，主係因中央流行疫情指揮中心及亞洲各國持續執行「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，減少國際航班，該公司雖執飛國內濕租營運，未能大幅增加營收，又因 110 年 5 月中旬國內疫情爆發，全國提升至第三級防疫警戒，國內濕租營收減少情況下致該公司 110 年度營收減少，不動產、廠房及設備週轉率下降，111 年前三季該公司因疫情影響，部分國際航班執飛，且經營國內濕租航班貢獻營收，最近期營收為 451,554 千元，年化後為 602,072 千元，較 110 年度成長 246.52%，不動產、廠房及設備淨額因折舊減少 144,065 千元、下降 10.75%，致 111 年前三季之不動產、廠房及設備週轉率提高。

與採樣公司及同業平均相比，109 年度該公司之不動產、廠房及設備週轉率介於採樣公司及同業平均，110 年度、111 年前三季該比率低於採樣公司，主係因新冠肺炎(COVID-19)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，該公司受疫情影響較其他提供貨運之同業為高，尚無重大異常之情事。整體而言，該公司不動產、廠房及設備週轉率變化尚屬合理。

(4)總資產週轉率

該公司 109~110 年度及 111 年前三季年化之總資產週轉率分別為 0.15 次、0.02 次及 0.04 次，110 年度該比率下降，主係因中央流行疫情指揮中心及亞洲各國持續執行「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，減少國際航班，該公司雖執飛國內濕租營運，未能大幅增加營收，又因 110 年 5 月中旬國內疫情爆發，全國提升至第三級防疫警戒，國內濕租營收減少情況下致該公司 110 年度營收減少，致總資產週轉率下降，111 年前三季該公司因疫情影響，零星國際航班執飛，且經營國內濕租航班貢獻營收，致總資產週轉率提高。

與採樣公司及同業平均相較，109 年度、110 年度及 111 年前三季因受到新冠肺炎(COVID19)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，該公司受疫情影響較其他提供貨運之同業為高，尚無重大異常之情事。整體而言該比率較採樣公司低，整體而言，該公司之總資產週轉率變化尚無重大異常情事。

綜上分析，該公司 109~110 年度及 111 年第三季之經營能力相關比率變動

尚屬合理，與採樣同業及同業平均相較，亦無重大異常。

4.獲利能力

(1)權益報酬率

該公司 109~110 年度及 111 年前三季年化後之資產報酬率及權益報酬率分別為(9.55)%、(16.77)%及(22.24)%；(46.96)%、(66.68)%及(128.90)%，109 年度、110 年度及 111 年前三季皆為稅後淨損，110 年度之資產報酬率及權益報酬率下降，除了中央流行疫情指揮中心及亞洲各國持續執行「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外，又增資發行 120,000 千股，增加股本及資本公積所致，111 年前三季該公司因該公司復飛部分日本航班，且經營國內濕租航班貢獻營收，致營收較去年同期增加，惟該公司租賃新客機 A320neo，於 111 年 3 月及 7 月交機，致營業成本提高，導致稅前虧損，又因美金大幅升值，致該公司產生兌換損失，致年化後之資產報酬率及權益報酬率較 110 年下降。

與採樣公司、同業平均相較，109 年度、110 年度及 111 年前三季該公司之資產報酬率及權益報酬率較採樣同業低，主係受到新冠肺炎(COVID19)疫情影響，相較採樣同業，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，該公司受疫情影響較其他提供貨運之同業為高。整體而言該公司之資產報酬率及權益報酬率變化尚屬合理，無重大異常。

(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 109~110 年度及 111 年前三季年化後之營業(損)益占實收資本額比率與稅前淨利(損)占實收資本額比率分別為(64.59)%、(69.48)%、(72.23)%及(62.56)%、(70.53)%及(102.78)%，110 年度之營業(損)益占實收資本額比率與稅前淨利(損)占實收資本額比率增加，因中央流行疫情指揮中心及亞洲各國因疫情影響持續執行「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、營收減少外，該公司增資發行 120,000 千股，實收資本額增加，惟其營業淨損增加幅度較實收資本額幅度高；111 年前三季因疫情影響，執飛零星國際航班，並經營國內濕租航班，對營收貢獻有限，致營業(損)益占實收資本額比率略微回升，但營業外收入及支出之其他損失為 916,479 千元，主係因外幣兌換損益淨額所致，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，主要以美元計價，受美元升值、新臺幣回貶的影響，該公司外幣負債部位造成外幣兌換損失，致 111 年前三季稅前淨利(損)占實收資本額比率增加。

與採樣公司及同業平均相比，該公司之營業(損)益占實收資本額比率及稅前純益(損)占實收資本額比率於 109 年度、110 年度及 111 年前三季年化後之該比率較採樣同業高，主係受到新冠肺炎(COVID19)疫情影響，相較採樣同業，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，該公司受疫情影響較其他提供貨運之同業為高，其變化尚屬合理，應無重大異常情事。

(3)純益率及每股稅後盈餘

該公司 109~110 年度及 111 年前三季之稅後純益率分別為(72.90)%、(929.22)%及(544.83%)，而每股盈餘分別為(6.45)元、(7.19)元及(6.15)元。110 年之純損率及每股盈虧增加主係因中央流行疫情指揮中心及亞洲各國因疫情影響持續執行「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，又因 110 年 5 月中旬國內疫情爆發，全國提升至第三級防疫警戒，無論國外航線或國內濕租營收減少，111 年前三季因疫情持續蔓延，該公司僅執飛零星國際航班，有國內濕租航班，營收增加，惟上美元升值、新台幣回貶的影響，該公司外幣負債部位致外幣兌換損失，使 111 年前三季稅後淨損較 110 年增加，惟該公司於 110 年中辦理現金增資，股本增加至 4,000,000 千元，致 111 年前三季平均流通在外股本較大，故每股盈虧較 110 年減少，而純損率方面，雖淨損增加，但營收增加，致純損率下降。

與採樣公司及同業平均相比，109 年度、110 年度及 111 年前三季該比率較採樣同業低，主係受到新冠肺炎(COVID19)疫情影響，相較採樣同業，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，該公司受疫情影響較其他提供貨運之同業為高，整體而言無重大異常之情事。

綜上所述，該公司 109~110 年度及 111 年第三季之獲利能力變動尚屬合理，尚無重大異常。

5.現金流量

(1)現金流量比率

該公司 109 年度、110 年度及 111 年前三季之現金流量比率均因營業活動淨現金流出，故不予計算，109 年度、110 年度及 111 年前三季因受到新冠肺炎(COVID19)疫情影響，配合中央流行疫情指揮中心升級建議，縮減往來全球各地之客運航班，111 年前三季該公司因該公司復飛部分日本航班，且經營國內濕租航班貢獻營收，致營收較去年同期增加，但因疫情影響未能全面開放該公司主要國際航班下，營收短少致營業活動之現金流量減少，造成營業活動之淨現金流出。

與採樣同業及同業平均相較，該公司 109 年度、110 年度及 111 年前三季受到新冠肺炎(COVID19)疫情影響，營運活動現金流出，相較採樣同業，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，該公司受疫情影響較其他提供貨運之同業為高，整體而言，其現金流量比率因營業活動淨現金流出，不予計算，故無比較標準。

(2)現金流量允當比率

現金流量允當比率該公司 109~110 年度之現金流量允當比率，分別為 118.11%及 41.37%，111 年前三季因營業活動淨現金流出，不予計算，110 年度中央流行疫情指揮中心及亞洲各國因疫情影響持續執行「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、營收減少，因 110 年

5 月中旬國內疫情爆發，全國提升至第三級防疫警戒，國內濕租營收減少，使營業活動之現金流量流出致最近 5 年度營業活動淨現金流量下降，111 年前三季因疫情影響，執飛部分國際航班，雖有經營國內濕租航班，但營收貢獻有限，使營業活動之現金流量流出，致最近 5 年度營業活動淨現金流量下降，整體而言現金流量允當比率尚無重大異常。

與採樣同業相較，該公司 109 年度之現金流量允當比率介於採樣同業之間，110 年度之現金流量允當比率低於採樣公司，主係受到新冠肺炎(COVID19)疫情影響，相較採樣同業，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，該公司受疫情影響較其他提供貨運之同業為高，整體而言其現金流量比率尚無重大異常。

(3)現金再投資比率

該公司 109 年度、110 年度及 111 年前三季之現金再投資因營業活動淨現金流出，故不予計算，110 年度之營業活動淨現金流出，主係中央流行疫情指揮中心及亞洲各國因疫情影響持續執行「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，航班取消、營收減少致營業活動之現金流量流出，111 年前三季因疫情影響，執飛部分國際航班，雖有經營國內濕租航班，但營收貢獻有限，致營業活動之現金流量流出。

與採樣同業及同業平均相較，該公司 109 年度、110 年度及 111 年第三季受到新冠肺炎(COVID19)疫情影響，現金再投資比率因營業活動淨現金流出，不予計算，故無比較標準。

綜上分析，該公司 109~110 年及 111 年第三季之現金流量允當比率之變動情況尚屬合理，現金流量比率及現金再投資比率因營業活動淨現金流出，故不予計算，該公司 109 年度之現金流量允當比率優於或介於採樣公司，110 年度之現金流量允當比率低於採樣公司，係受到新冠肺炎(COVID19)疫情及取消航班影響，而現金流量比率及現金再投資比率因營業活動淨現金流出，不予計算，故無比較標準。

(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 4 條第 2 項或第 3 項或第 28 條之 1 第 5 項或第 6 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臺幣十元之發行人，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 4 條第 2 項或第 3 項或第 28 條之 1 第 5 項或第 6 項或科技事業或文化創意事業申請股票上市，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。(屬生物科技事業者，評估其是否有不低於百分之一百二十五足供上市掛牌後十二個月之營運資金)

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二十九條第一項第三款之規定，申請公司市值達新臺幣十億元以上，最近四季財務報告所示之營業收入合計不低於新臺幣一億元，且需證明有足供上市掛牌後十二個月之營運資金

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

單位：新臺幣千元

年度/月份	111.12(申請)	112.01	112.02	112.03	112.04	112.05	112.06(掛牌)
期初現金餘額(1)	2,802,656	2,927,613	2,961,538	3,062,483	3,298,188	3,425,296	3,527,243
加:非融資性收入							
機票款流入	719,086	783,898	757,801	961,274	920,378	939,847	1,272,565
濕租款流入	64,264	20,910	30,730	26,573	0	0	0
其他營業收入	27,645	21,422	8,747	8,172	8,724	46,759	47,531
合計(2)	810,995	826,230	797,278	996,018	929,102	986,606	1,320,095
減:非融資性支出							
油料成本	96,968	101,870	120,002	165,008	203,325	256,546	270,444
場站成本	92,559	93,604	103,918	93,077	98,122	136,914	163,178
維修成本	150,400	248,611	147,561	109,397	153,292	143,967	204,082
人事成本	118,264	122,076	113,105	120,978	128,112	126,231	125,915
飛機租金成本	158,245	127,831	128,641	158,245	127,831	128,641	160,967
購機及備發預付款	0	0	0	0	0	0	80,279
開立保函質押現金	(4,650)	(6,200)	0	0	0	0	0
支付股利	0	0	0	0	0	0	0
其他支出(包含保險、廣告等支出)	70,063	75,790	79,323	84,912	87,259	87,352	94,426
合計(3)	681,848	763,583	692,550	731,617	797,940	879,651	1,099,292
融資淨額							
現金增資	0	0	0	0	0	0	1,800,000
借款增加	0	0	0	0	0	0	0
借款還本付息	(4,189)	(28,722)	(3,784)	(28,696)	(4,054)	(5,008)	(28,100)
合計(4)	(4,189)	(28,722)	(3,784)	(28,696)	(4,054)	(5,008)	1,771,900
期末現金餘額(5)=(1)+(2)-(3)+(4)	2,927,613	2,961,538	3,062,483	3,298,188	3,425,296	3,527,243	5,519,947

資料來源：該公司提供。

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

單位：新臺幣千元

年度/月份	112.07	112.08	112.09	112.10	112.11	112.12	113.01	113.02	113.03	113.04	113.05	113.06
期初現金餘額(1)	5,519,947	5,872,572	6,045,836	6,145,850	6,093,963	6,139,748	5,898,629	6,120,320	6,207,151	6,196,582	6,035,369	4,375,270
加:非融資性收入												
機票款流入	1,239,617	1,102,556	1,199,412	1,097,011	1,148,835	1,165,046	1,354,173	1,199,447	1,200,675	1,086,098	1,110,780	1,345,033
濕租款流入	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
其他營業收入	46,959	47,731	47,731	47,159	47,931	47,159	47,531	50,336	48,143	50,336	49,605	50,636
合計(2)	1,286,576	1,150,287	1,247,143	1,144,170	1,196,766	1,212,205	1,401,704	1,249,783	1,248,818	1,136,434	1,160,384	1,395,668
減:非融資性支出												
油料成本	308,340	326,775	347,597	375,126	428,463	435,472	436,492	435,817	395,315	437,387	406,246	420,107
場站成本	187,655	248,738	245,753	250,562	257,640	253,256	261,016	285,929	277,536	287,070	296,266	286,397
維修成本	77,222	146,320	172,957	185,960	135,695	173,407	129,790	113,243	111,092	162,397	167,445	162,245
人事成本	124,063	124,762	125,891	138,111	128,883	138,342	119,635	119,635	119,635	119,635	119,635	119,635
飛機租金成本	130,553	142,708	163,641	133,228	134,037	163,641	133,228	134,037	163,641	133,228	134,037	163,641
購機及備發預付款	0	0	0	0	80,279	200,699	0	0	92,628	82,270	120,419	472,547
開立保函質押現金	0	(104,054)	0	0	(103,482)	0	0	0	0	0	0	0
支付股利	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)	101,544	87,200	87,235	84,502	85,053	84,318	71,694	70,174	71,382	71,299	71,939	71,569
合計(3)	929,377	972,449	1,143,075	1,167,489	1,146,569	1,449,135	1,151,855	1,158,835	1,231,229	1,293,286	1,315,986	1,696,141
融資淨額												
現金增資	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
借款還本付息	(4,573)	(4,573)	(4,054)	(28,568)	(4,412)	(4,189)	(28,158)	(4,117)	(28,158)	(4,361)	(1,504,496)	(26,173)
合計(4)	(4,573)	(4,573)	(4,054)	(28,568)	(4,412)	(4,189)	(28,158)	(4,117)	(28,158)	(4,361)	(1,504,496)	(26,173)
期末現金餘額(5)=(1)+(2)-(3)+(4)	5,872,572	6,045,836	6,145,850	6,093,963	6,139,748	5,898,629	6,120,320	6,207,151	6,196,582	6,035,369	4,375,270	4,048,625

資料來源：該公司提供。

該公司申請上市時股本為400,000,000股，承銷價格暫定為25元，申請上市日(暫以111.12.14為基準日) 前30個、90個、120個營業日電腦議價點選成交之興櫃收盤平均價格分別為28.39元、32.14元及34.67元，該公司最近四季(110年第四季~111年前三季)之營業收入為477,873千元，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二十九條之規定，故該公司申請創新板上市時市值已達新臺幣十億元以上，且最近四季財務報告所示營業收入大於100,000千元，需證明有足供上市掛牌後十二個月之營運資金。

經檢視該公司自112 年7 月(預計掛牌次月)至113 年6月(掛牌後十二個月)之現金收支預測表，該公司預計於掛牌後十二個月內之非融資性總支出為14,655,426千元，其編製原則主係以該公司之預計航班開航狀況，估算燃油成本、航機成本、場站運務成本、旅客服務成本、維修費用、前後艙組員薪資等與航空器維持運營有關項目，依據各該季航班次數、飛行時數、耗油量、航點及載客數等成本動因及其他固定支出進行估算編制，經檢視其編製底稿，尚屬合理。該公司預計112年6月掛牌，掛牌當月之現金增資金額係依據本次上市之暫定承銷價25 元及掛牌前預計現增股數72,000,000 股，故預計募資金額為1,800,000 千元，掛牌當月期初之現金及約當現金為3,527,243千元，掛牌後12個月(112/7~113/6)之非融資性收入為14,829,938千元，合計金額為18,357,181千元，佔掛牌後12個月(112/7~113/6)之非融資性支出14,655,426千元的125.26%。經評估，該公司已符合法規規定，未有重大異常之情事。

二、發行公司及其各子公司(包括母子公司間交易事項)之最近期及最近二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 109~110 年度及 111 年第三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二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；並簽署兩架選購權，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 111 年 9 月 30 日已預付美金 18,549 千元(新臺幣 562,128 千元，帳列預付設備款)，預計於民國 114 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 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 月交機一架，其餘於民國 112 年 6 月至 113 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 109~110 年度及 111 年第三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二個會計年度因外匯避險需求而有遠期外匯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
109 年度	台灣虎航	遠期外匯	USD 4,371	110/01/08~110/11/09	(3,512)	(3,512)
110 年度	台灣虎航	遠期外匯	USD 7,785	111/04/29~111/12/23	(449)	(449)
111 年 第三季	台灣虎航	遠期外匯	USD 6,725	111/10/27~112/08/25	12,097	12,097

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 109~110 年度及 111 年第三季經會計師查核簽證或核閱之財務報告，該公司於 109~110 年度及 111 年第三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：新臺幣千元

項目/期間	109 年度	110 年度	111 年 第三季
當期認列於其他綜合(損)益之金額	3,953	2,450	10,037
自權益重分類至其他利益及損失金額	(11,908)	(5,113)	16,904
合計	(7,955)	(2,663)	26,941
外幣兌換(損)益	198,561	100,216	(782,816)

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 109~110 年度及 111 年第三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 3,953 千元、2,450 千元以及 10,037 千元，109~110 年度及 111 年第三季美金兌新臺幣之外幣金融資產金額分別約為美金 46,974 千元、美金 35,811 千元及美金 72,429 千元；負債金額則分別約為美金 182,901 千元、美金 217,260 千元及美金 256,446 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，109~110 年度及 111 年第三季產生外幣兌換(損)益金額分別為 198,561 千元、100,216 千元及(782,816)千元。

110 年度雖美元走貶，惟該公司因疫情影響使航班數減少，致以外幣支付之石油進貨量隨之下滑，相對使外幣兌換利益較 109 年度下滑；111 年第三季外幣兌換損益則下降為(782,816)千元，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，而遠期外匯則因美元兌台幣匯率上升之故，使得 111 年

第三季認列於其他綜合(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相對較 110 年度上升。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 109~110 年度及 111 年第三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

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 月及民國 111 年 3 月、7 月各交機 1 架，其餘於民國 112 年 6 月至 113 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 114 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 114 年交貨。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二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臺幣五千萬元以上)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(若屬申請創新板上市者，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(若屬申請創新板上市者，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，或逾新臺幣五億元者，應就下列事項詳加評估說明；無面額或每股面額非屬新臺幣十元之發行人，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，及其對財務報告影響所表示之意見。

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、承銷商應評估外國申請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。

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

經參酌寰瀛法律事務所李立普律師之法律意見書，針對「該公司是否違反相關法令規章」、「現任董事、監察人、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。經參酌寰瀛法律事務所李立普律師出具之法律意見書、與主管機關往來函文及核閱該公司所出具之聲明書，該公司未依規定申報扣繳而違反所得稅法、因旅客違規而違反入出國及移民法或因作業疏失而違反民用航空法、航空器飛航作業管理規則及運輸工具進出口通關管理辦法等，另交通部民用航空局(下稱民航局)於111年1月間通知該公司有4名升訓正駕駛未實施年度航路考驗(110年4月30日屆期)，仍於110年5月各執行一次飛行任務，疑有違反航空器飛航作業管理規則第165條之規定，而命該公司說明。該公司於111年3月29日函覆民航局上開缺失係因該公司對航空器飛航作業管理規則第165條規定之理解不同所致，惟已依照民航局之指示進行改善並一併執行公司飛航組員之資格檢核，民航局嗣已函覆就該公司所提缺失改善報告予以備查。另該公司航機B-50001於108年12月25日於飛航中遭遇強烈亂流導致人員受傷與機內損壞，於桃園機場落地後，僅取出飛航資料紀錄器，未取出座艙通話紀錄器，以致未完整保留相關資料以備調查，違反航空器作業管理規則第186條，遭處新臺幣60萬元罰鍰，該公司擬於近日繳款或研議是否申訴，惟定將加強內部人員訓練，避免相類似之案件再發。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。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。

經參閱寰瀛法律事務所李立普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，且自公開發行日 108 年 9 月 18 日起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

經參閱寰瀛法律事務所李立普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

經參閱寰瀛法律事務所李立普律師出具之法律意見書，並取得上述人員之聲明書、無退票及無欠稅證明文件、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」之聲明並詢問該公司管理階層，以及參閱寰瀛法律事務所李立普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，並參閱寰瀛法律事務所李立普律師出具之法律意見書，截至評估報告出具日止，法人董事中華航空與交通部民用航空局(下稱民航局)間之仲裁協議，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。

另台灣虎航與京豔國際有限公司(下稱京豔公司)於 107 年訂有台灣虎航媒體廣告代理契約，因京豔公司積欠款項未付，台灣虎航乃與京豔公司於 110 年 5 月 6 日簽訂還款協議書，約定京豔公司應於 110 年 12 月 31 前給付台灣虎航新臺幣 1,040,246 元及其利息，若到期不履行台灣虎航得逕為強制執行，並由京豔公司法定代理人朱彥蓉擔任京豔公司之連帶保證人，並於同日經公證人就該還款協議書作成公證書。因京豔公司到期未還款，台灣虎航對京豔公司及朱彥蓉聲請強制執行，本案目前業已終結。

另台灣虎航於 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，本案預計 112 年 1 月進行調解程序。

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、強制執行案件及損害賠償案件外，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及損害賠償案件，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，而損害賠償案之請求金額非屬重大，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台北市政府環境保護局之函覆資料，並參酌寰瀛法律事務所李立普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.廖君因與該公司之間因廖員服務期間未達合約約定最低任職年限即離職，公司起訴請求返還合約所訂之訓練費用，故該公司對廖君請求損害賠償，並聲請對債務人廖志剛、蘇慧芬發支付命令，經台灣台北地方法院民事庭言詞辯論後和解成立。
- 2.該公司員工張君於 109 年 4 月就工資差額爭議對虎航公司聲請勞資爭議調解，惟雙方業於 109 年 5 月達成調解，故本案應已終結。
- 3.鄭君與台灣虎航之間因鄭員違反培訓機師聘僱契約約定，該公司乃對鄭君等人起訴請求損害賠償，案經臺灣臺北地方法院調解成立，故本案宣告終結。
- 4.黃君與台灣虎航之間因黃員違反培訓機師聘僱契約約定，該公司乃對黃員等起訴請求返還訓練費用，案經臺灣臺北地方法院調解成立，故本案宣告終結。
- 5.鍾君與台灣虎航之間因鍾員有違約情事，該公司乃對鍾員起訴請求給付違約金，案經臺灣臺北地方法院調解成立，故本案宣告終結。
- 6.吳君與台灣虎航之間因吳員違反培訓機師聘僱契約約定，該公司於 111 年 6 月 2 日寄發存證信函予吳員請求依約返還訓練費，惟吳員未給付，故該公司遂於 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，目前進行調解程序中，本案尚未終結。
- 7.陳君與台灣虎航之間因陳員違反培訓機師聘僱契約約定，該公司於 111 年 6 月 2 日寄發存證信函予陳員請求依約返還訓練費，惟陳員未給付，故該公司遂於 111 年 11 月對陳員及其連帶保證人向法院起訴請求上開訓練費用，本案尚未終結。
- 8.蔡君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，故本案宣告終結。
- 9.徐君與台灣虎航之間有契約、雇傭關係及其他爭議情事，本案截至 111 年 12 月尚在調解程序中，尚未終結。

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，復參酌寰瀛法律事務所李立普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；或外國發行公司或其從屬公司有無同準則第二十八條之八各款所列不宜上市情事之評估意見；或申請創新版上市之發行公司有無同準則第三十一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、第二十八條之八第七款第二目或第三十一條第一項第十款第二目規定情事，另應列示說明下列事項

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」第三十一條第一項各款所列不宜上市情事之評估意見

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」第三十一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十三席，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，其中楊朝榮董事具有會計、財務及商學相關科系畢業之學歷，並具備金融、證券、財務、投資、會計、審計等相關領域之工作經驗五年以上，為會計或財務專業人士。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，現為國立中山大學管理學院人力資源管理研究所教授，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，故已具備商務、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。
- 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，現為國立嘉義大學行銷與觀光管理學系暨觀光休閒管理碩、博士班終身特聘教授，考量觀光產業與該公司業務息息相關，故已具備商務、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。
- 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、投資、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。

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 110 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 78.41%)，故該公司之最終母公司應為中華航空。 2.另取得中華航空 110 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 110 年 12 月之關係企業資訊、110 年度及 111 年第三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 110 年 10 月 5 日及 111 年 7 月 5 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

集團企業之認定標準	符合左述條件者	說明
		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 110 年度及 111 年第三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 110 年度至 111 年 10 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 110 年度及 111 年第三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 110 年度及 111 年第三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，其對申請公司期末餘額為 2,968,635 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 110 年度及 111 年第三季經會計師查核簽證或核閱之個別財務報告及 110 年度年報股權及股東相關資料、111 年 7 月 5 日變更登記表及 111 年 6 月 24 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 78.41%，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 111 年第三季財務報告，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 110 年度年報之股權及股東相關資料、中華航空 110 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 110 年度及 111 年第三季經會計師查核簽證或核閱之個別或合併財務報

集團企業之認定標準	符合左述條件者	說明
		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.夏威夷酒店股份有限公司
- 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」第三十二條之規定，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

序號	集團企業名稱	主要業務或主要商品
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
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，主係該公司因應兩岸航線經營策略，以濕租方式向華航公司承租飛機，按飛行趟數支付租金，並收取合營之營業收入，另該公司亦提供地勤代理服務予母公司，經檢視該公司 109~110 年度及 111 年第三季經會計師查核簽證及核閱之個別財務報告，該公司 109 年~110 年度及 111 年第三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 10.91%、69.01%及 88.80%，其中 110 年度及 111 年第三季對集團銷售佔營業收入比率超過 50%，主要係受新冠肺炎疫情影響，往來航班銳減，營業收入大幅下降，使該公司對集團之銷售金額比率上升，且在疫情時間，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，於 109 年 7 月起濕租 A320 空中巴士客機與同屬華航集團的華信航空，使營業收入增加，以保障股東權益。另該公司大部分業務仍來自銷售機票予自然人、旅行社與國外代理商(Agent)，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 110 年度及 111 年第三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 207,811 千元及 192,257 千元，佔該公司當期進貨金額分別為 9.52%及 9.76%，該公司 110 年度及 111 年第三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，主係該公司因應兩岸航線經營策略，以濕租方式向華航公司承租飛機，按飛行趟數支付租金，並收取合營之營業收入，另該公司於 109 年 7 月起濕租 A320 空中巴士客機與同屬華航集團的華信航空。經檢視該公司 110 年度及 111 年第三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 110 年度及 111 年度第三季之銷售金額分別為 168,538 千元及 400,984 千元，分別佔該公司當期銷售金額為

69.01%及 88.80%，對集團銷貨佔營業收入比率皆超過 50%，主係因受新冠肺炎疫情影響，往來航班銳減，營業收入大幅下降，使該公司對集團之銷售金額比率上升，且在疫情時間，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，故於 109 年 7 月起濕租 A320 空中巴士客機與同屬華航集團的華信航空，使營業收入增加，以保障股東權益。

承前所述，就政府政策、市場供需狀況及產業特性之角度，評估台灣虎航於 110 年及 111 年第三季對關係人的銷貨收入占前述期間總營業收入達 50%以上，其原因應屬合理，符合上市審查準則第 32 條第 6 款但書之相關規定。此外，該公司雖有自集團企業公司之營業收入超過百分之五十之情事，惟該部分係疫情影響所致之暫時性情事，111 年 10 月 13 日邊境開放，國際航班復飛，該公司截至 111 年 11 月底止對關係人銷貨收入占比已逐漸下降至 56.69%，待疫苗覆蓋率提升及疫情回穩後，其營運動能可望成長，對關係人銷貨佔營業收入比率隨之下降應屬可期，故無因營業收入過度集中華信航空而產生營運中斷之風險，亦無損及股東權益之疑慮。

(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三十三條之相關規定，申請時屬於母子公司關係之子公司申請其股票於創新板上市，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. 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。

(1)經參閱中華航空 111 年第三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 78.41%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 82.33%發行總額，該公司已承諾擬於申請上市前現金增資發行新股，使其降至百分之七十。

2. 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核閱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 110 年第四季至 111 年第三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 110 及 111 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、評估發行公司公司治理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「110 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，包括股東權益、董事會職能、資訊透明度、內控內稽制度、經營策略及利害關係人與社會責任等項目，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，承銷商應就本國上市（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，及本國上市（櫃）公司為降低對該海外子公司之持股比例所進行之股權分散行為，其分散對象、價格之決定方式，是否有違反相關規定或明顯不合理而損及本國上市（櫃）公司之股東權益，應詳加評估說明

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

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109~110年度及111年第三季經會計師查核簽證或核閱之財務報告，109~110年度及111年截至評估日止之董事會、股東會議事錄、收發文紀錄、取得該公司所出具之聲明書，並取具寰瀛法律事務所李立普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)109~110年度及111年第三季經會計師查核簽證或核閱之財務報告，109~110年度及111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取得該公司所出具之聲明書，並取具寰瀛法律事務所李立普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109~110年度及111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，並取具寰瀛法律事務所李立普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。 依「財務或業務未能與他人獨立劃分」認定標準，逐項評估如下： (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109~110年度及111年第三季經會計師查核簽證或核閱之財務報告及相關帳冊，並詢問其管理階層及取得該公司出具聲明書，該公司並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，並參酌寰瀛法律事務所李立普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109~110年度及111年第三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，取得111年截至評估報告出具日止該公司往來銀行回函並詢問該公司管理階層，並未有	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。	與他人共同使用貸款額度之情事。 (四)經查閱該公司109~110年度及111 年第三季經會計師查核簽證或核閱之財務報告，該公司並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109~110年度及111 年第三季經會計師查核簽證或核閱之財務報告，該公司並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 109~110 年度及 111 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	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
	計師查核簽證或核閱之財務報告，並參閱震瀛法律事務所李立普律師出具之律師意見書，該公司於 109~110 年度及 111 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) 106 年間廖君與該公司之間因廖員服務期間未達合約約定最低任職年限即離職，公司起訴請求返還合約所訂之訓練費用，故該公司對廖君請求損害賠償，並於 107 年 1 月聲請對債務人廖君、蘇君發支付命令，於 108 年 3 月經台灣台北地方法院民事庭言詞辯論後和解成立，本案業已終結。 (2) 109 年 4 月該公司員工張君於就工資差額爭議對虎航公司聲請勞資爭議調解，惟雙方業於 109 年 5 月於勞資爭議調解程序達成調解，未進入訴訟程序，本案業已終結。 (3) 111 年 12 月蔡君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。 (4) 111 年 12 月徐君與台灣虎航之間有契約、僱傭關係及其他爭議情事，本案截至 111 年 12 月仍在調解程序中，本案尚未終結。 (5) 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 109 年 4 月、6 月及 8 月台虎公司依聘僱契約請求賠償金或返還訓練費、依訓練協議書請求給付違約金之訴訟共三件，案件均已終結。另 111 年 6 月則有違反聘僱契約請求返還訓練費之案件共二件，目		

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.因安全衛生設備不良而發生重大職業災害者；或違反勞工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。但經申請由檢查核構複查合格者，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	前尚未終結。 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 109~110 年度及 111 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 109~110 年度及 111 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，並參酌寰瀛法律事務所李立普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，或設置危險性機械、設備未檢查合格者。 3.經查閱該公司 109~110 年度及 111 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，該公司勞保費及健保費均有依投保金額投保，惟該公司於 111 年月 1 間因相關人員職務交接，致遲延繳納 1 天健保費，已隨即補繳滯納金外，虎航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		

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
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。 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	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 109~110 年度及 111 年第三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，並參酌寰瀛法律事務所李立普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。 3.經查閱該公司 109~110 年度及 111 年第三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，並參酌寰瀛法律事務所李立普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 109~110 年度及 111 年第三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，並參酌寰瀛法律事務所李立普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		

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
康導致疾病者。 6.經中央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。 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。	危害人體健康導致疾病之情事。 6.經參酌寰瀛法律事務所李立普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，並取具寰瀛法律事務所李立普律師出具之律師意見書，該公司並無製造、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	(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：	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
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	1.經查閱 109~110 年度及 111 年第三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.該公司訂有「取得或處分資產處理程序」，最新修正業於 110 年 5 月 20 日股東常會決議通過，其作業內容及程序符合相關法令之規定。該公司於 108 年 9 月 18 日經金管會核准公開發行後，依規定應行公告或申報之取得或處分資產交易行為，悉依主管機關訂頒之「公開發行公司取得或處分資產處理準則」規定辦理，另經取得該公司相關交易明細，並抽核相關憑證，其內部決定過程之合法性、交易之必要性、有關報表之充分揭露性，暨價格及款項收付情形之合理性，經查核尚無發現有重大異常或不合理之情事。 3.經查閱該公司 106~110 年度及 111 年第三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
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，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。			

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
(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.前項第 3 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。 6.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。 (二)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	4.經查閱該公司 109~110 年度及 111 年第三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.該公司並無前 3、(3)所述情事，故不適用。 6.該公司並無重大非常規交易之情事，故不適用。 (二)該公司並無重大非常規交易之情事，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
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。	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。		
五、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應改進而未改進者。 3.簽證會計師查核工作底稿，經本公司調閱後，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	(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109~110年度及111年第三季經會計師查核簽證之財務報告，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文及109~110年度及111年第三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	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
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。 2.經臺灣證券交易所股份有限公司實地查核，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。	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，並經該公司董事會通過。 2.台灣虎航係於108年9月18日公開發行，經查閱該公司108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111年12月19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。 綜上所述，該公司未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。		
六、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： 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。 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。	新型冠狀肺炎疫情爆發後，台灣政府於109年3月19日全面實施邊境管制限制非本國人士入境，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	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
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。 4.最近三個會計年度之稅前淨利，連續呈現負成長情形者。 5.產品或技術已過時，而未有改善計畫者。 (二)前項規定，對於依本準則第四條第二項、第三項或第五條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者，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。 (五)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三十二條第三項規定，經申請有價證券在創新板上市者提出合理性說明後，得不準用本條規定。	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，惟仍須支付飛機租金、人員薪資、油料、維修保養等營運所需相關成本，致使營業收入、營業利益及稅前淨利連續呈現負成長，其原因尚屬合理。又亞洲各國之防疫政策陸續階段性解封，日本及台灣政府宣布 111 年 10 月份起邊境開放，台灣入境改為「0+7」政策，該公司於 9 月份陸續進行促銷活動，積極爭取客源，國際航線逐漸增加，經取得該公司截至 111 年 11 月底止之預收情形，該公司至 112 年 3 月底之冬季航班已預收 1,019,072 千元，故相關民航客運業績回穩應屬可期。承前所述，該公司最近一個年度及最近其營業收入、營業利益及稅前淨利連續呈現負成長，其原因尚屬合理，故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三十二條第三項規定，得不準用本條規定。		
七、申請公司或其現任董事、總經理或實質負責人於最近三		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
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關複查已改善者，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，並參酌寰瀛法律事務所李立普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，並參酌寰瀛法律事務所李立普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，並參酌寰瀛法律事務所李立普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、該公司出具之聲明書及查閱司法院法學資料檢索系統，並參酌寰瀛法律事務所李立普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寰瀛法律事務所李立普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.經參酌寰瀛法律事務所李立普律師出具之律師意見書，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，而有損害公司利益、股東權益或公眾利益之情事。		

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
(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	(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，及參酌寰瀛法律事務所李立普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，及參酌寰瀛法律事務所李立普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，並參酌寰瀛法律事務所李立普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，並參酌寰瀛法律事務所李立普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。		
八、申請公司之董事會成員少於五人，獨立董事人數少於三人或少於董事席次五分之	經查閱該公司最近期經主管機關核准之變更登記事項卡，該公司設有董事十三席，其中三席獨立董事設置審計委員會代替監察	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
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。但本國發行公司申請股票上市前，其股票未登錄為興櫃股票櫃檯買賣者，經承諾至遲於股票上市買賣前完成獨立董事之選任及功能性委員會之設置者，不在此限。 (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、財務、會計或公司業務所需之工作經驗。	人職能，該公司並無董事會成員少於五人、獨立董事人數少於三人或少於董事席次五分之一之情事；該公司獨立董事為陳以亨、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。另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，現為國立中山大學管理學院人力資源管理研究所教授，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，故已具備商務、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。 (2)獨立董事曹勝雄畢業於國立交通大學運輸研究所，並取得博士學位，現為國立嘉義大學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，考量觀光產業與該公司業務息息相關，為該公司所需相關科系，故已具備商務、法務、財務、會計或公司業務所		

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.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或監察人。 (3)本人及其配偶、未成年子女或以他人	需相關科系之公私立大專院校講師以上之經歷。 (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、投資、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。 2.經查閱該公司最近期經主管機關核准之變更登記事項卡，取得該公司獨立董事出具之聲明書，並查詢法源法律網之裁判書及台灣票據交換所第一類票據信用資料查覆單、財團法人金融聯合徵信中心出具之信用報告及無欠稅證明，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		

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
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)前三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數百分之五以上、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。 (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。	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。 (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。		

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
(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。 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	(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。 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		

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、監察人進修推行要點」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。	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 日股東臨時會當選，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、監察人進修推行要點」參、四(一)、(二)、(四)訂定之進修體系所出具之相關證明文件。 (三)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六席，占全體董事十三席，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。		
九、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興櫃股票櫃檯買賣者，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	經查閱該公司內部人持股異動申報資料、公開資訊觀測站董監股權異動資料，該公司自 108 年 12 月 16 日登錄為證券商營業處所買賣興櫃股票起，迄截至評估報告出具日止，並未發現該公司於申請上市會計年度及其最近一個會計年度，其現任董事及	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
櫃股票市場而買賣申請公司發行之股票情事者。但因依第 36 條規定辦理之上市前公開銷售或有其他正當事由者，不在此限。	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買賣該公司股票之情事。		
十、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。 1.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	(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，為配合申請上市股權分散規劃，故於申請上市前三年內，中華航空降低對該公司直接或間接持股比例累積達 20.55%，其評估如下。 1.中華航空為配合該公司申請股票上市，於 108 年度分二階段進行股權分散，對象主要包含中華航空原股東、輔導推薦券商及國內外投資機構等。經取具申請公司之母公司中華航空審計委員會會議事錄、董事會議事錄、股東會議事錄、立本台灣聯合會計師事務所張書成會計師出具之價格合理性意見書、股東名冊及公開資訊觀測	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
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。 2.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	站公告，中華航空對台灣虎航之釋股規劃案業經中華航空 108 年 5 月 8 日及 108 年 11 月 7 日審計委員會、108 年 5 月 8 日及 108 年 11 月 7 日董事會通過並依法令進行相關公告事宜，且經 108 年 6 月 25 日股東會出席股東表決權數三分之二以上通過，以每股價格 41 元優先洽中華航空全體股東依認股基準日按持股比例認購，中華航空股東放棄認購之股分或認購不足部分，授權董事長洽特定人認購，前揭特定人為有助益業績成長之合作夥伴或穩定股權結構之長期投資人，經評估本次釋股應未有損害中華航空股東權益者之情事。 2.該公司最近三年並非以放棄認購發行公司現金增資股數之方式降低對發行公司持股，故不適用本項評估。 綜上所述，該上市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，並未有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
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。			
十一、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



劉瑋翎



陳祐得



秦維陽



鄭日傑



單位主管簽章：陳立國



負責人簽章：郭嘉



中 華 民 國 111. 年 12 月 20 日

(本頁僅供台灣虎航股份有限公司股票初次申請於創新板上市推薦證券商評估報告使用)

協辦證券承銷商：富邦綜合證券股份有限公司



評估人簽章：張智琳



單位主管簽章：吳春敏



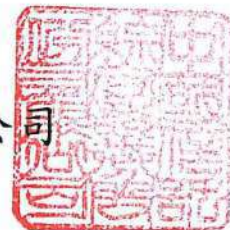
負責人簽章：韓蔚廷



中 華 民 國 111 年 12 月 20 日

(本頁僅供台灣虎航股份有限公司股票初次申請於創新板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：劉順敏



單位主管簽章：曾珮琪



負責人簽章：陸子元



中 華 民 國 111 年 12 月 20 日

(本頁僅供台灣虎航股份有限公司股票初次申請於創新板上市推薦證券商評估報告使用)

協辦證券承銷商：第一金證券股份有限公司



評估人簽章：盧慈徽



單位主管簽章：羅森和



負責人簽章：陳致全



中 華 民 國 111 年 12 月 20 日

(本頁僅供台灣虎航股份有限公司股票初次申請於創新板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：張嘉紋



負責人簽章：王濬智



中 華 民 國 111 年 12 月 20 日

(本頁僅供台灣虎航股份有限公司股票初次申請於創新板上市推薦證券商評估報告使用)

附件十八

上市前現金增資發行新股證券承銷商評估報告

台灣虎航股份有限公司

創新板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 二 年 六 月 二 十 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.....	15
三、最近期及最近二個會計年度募集與發行有價證券籌資效益.....	50
參、發行人業務財務狀況.....	51
一、營業概況.....	51
二、財務狀況.....	96
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.....	119
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.....	119
伍、本次募集與發行有價證券之適法性.....	120
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.....	120
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.....	120
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.....	132
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.....	132
四、法令之遵循及對公司營運影響.....	142
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.....	151
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.....	152

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.....	152
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.....	154
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.....	154
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.....	154
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.....	162
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.....	162
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.....	163
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.....	163
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).....	164
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.....	164
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.....	164
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.....	164
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.....	164
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.....	164
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.....	165
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.....	165
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.....	165
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.....	165

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)本次為辦理創新板初次上市前現金增資發行普通股 13,000,000 股，每股面額新臺幣 10 元，合計發行總面額新臺幣 130,000,000 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」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，該公司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：鄒 嘉 宏



承銷部門主管：陳 立 國



中 華 民 國 一 一 二 年 六 月 二十 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 年第一季	
	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	233,368	95.55	1,287,918	97.95	2,538,836	98.17
其他	10,857	4.45	26,909	2.05	47,388	1.83
合 計	244,225	100.00	1,314,827	100.00	2,586,224	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 26 個航點、33 條航線，為臺灣出發最多航點選擇的低成本航空。

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 111 年度前十名航線載客人數觀之，前十名航線選擇，幾乎都在亞洲，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。

111 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	曼谷蘇凡納布	3,287	1,008,974	438,629
2	胡志明市	2,540	726,429	371,907
3	新加坡	2,688	801,373	361,972
4	舊金山	1,671	583,681	361,308
5	東京成田	2,637	651,953	306,705
6	馬尼拉	2,635	683,738	294,115
7	河內	2,150	605,469	281,044
8	香港	3,191	791,022	271,588
9	首爾仁川	2,179	666,590	253,720
10	洛杉磯	1,202	404,129	249,485

資料來源:111 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：

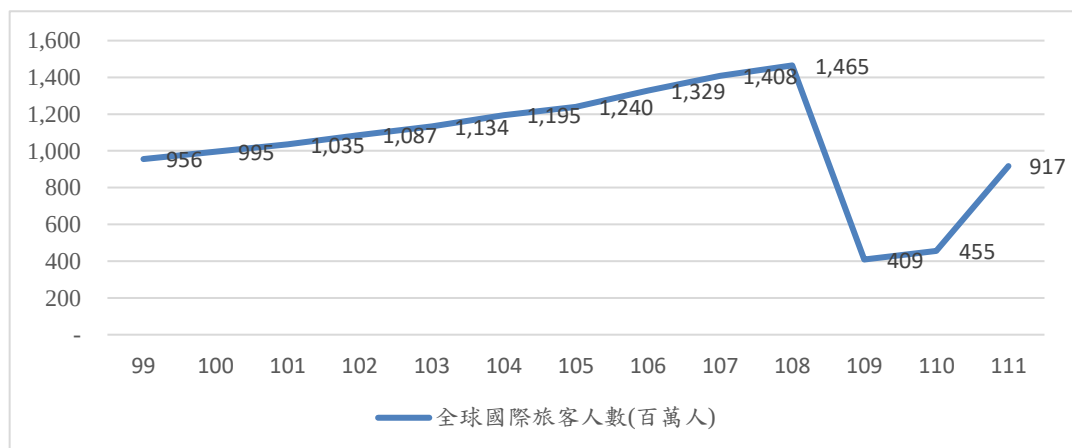
低成本航空重視數位工具的運用，著重網路行銷、訂位、購票，乃至其他的選項服務，如免費託運行李額度、預選座位等，故簡化或甚至不選定傳統航空公司主要行銷通路票務或團體總代理。此外致力經營網路社群，亦可鎖定自助旅遊背包客及年輕族群等客層，而單一艙等的規劃避免票價複雜化，有利於行銷活動的推廣。多數低成本航空導入「預購模式」將網路預購免費託運行李額度收費相較於機場購買之費用減半，呼應了後述「運務策略」，使機場裝載作業人員得以事先掌握行李重量，製作裝載平衡表，加速航機的快速迴轉。

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。

由需求面來看，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 101 年全球旅遊人數突破 10 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 111 年度旅遊成長人次已有回升跡象，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 4.0%，惟因疫情影響，109 年相較 108 年呈現(72.1)%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 7.445 億人次，較 107 年成長 3.9%。其次則為亞太地區 108 年國際旅客共有 3.596 億人次，成長率較 107 年達 3.5%；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；110 年隨著疫苗施打，部分國家邊境開放，110 年全球旅遊人次較 109 年度成長達 11.2%；就地區別觀之，歐洲地區 110 年度旅遊人次較 109 年度成長約 26.0%；美洲地區 110 年度旅遊人次亦較 109 年度成長約 16.6%；另亞太地區 110 年度旅遊人次雖較 109 年度仍呈負成長，惟其較 109 年時之負成長率已有收斂之趨勢；111 年全球旅遊人次已逐漸復甦，111 年全球旅遊人次較 110 年度成長達 101.6%；就地區別觀之，歐洲地區 111 年度旅遊人次較 110 年度成長約 92.0%；美洲地區 111 年度旅遊人次亦較 110 年度成長約 74.9%；另亞太地區 111 年度旅遊人次則較 110 年度成長 241.0%，顯現旅遊業緩慢復甦之情形可見。

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	109	110	111
全球	956	1,408	1,465	409	455	917	(72.1)	11.2	101.6
已開發國家	515	762	778	222	244	516	(71.5)	9.9	111.7
新興經濟體	441	647	688	187	211	401	(72.8)	12.7	90.0
歐洲地區	491.2	716.3	744.5	241.9	304.7	584.9	(67.5)	26.0	92.0
北歐	57.6	81.0	83.7	23.3	21.00	68.7	(72.1)	(9.8)	226.5
西歐	154.4	200.2	205.1	83.5	87.7	178.1	(59.3)	5.1	102.9
中/東歐	102.2	146.5	151.7	46.7	57.2	90.1	(69.2)	22.4	57.6
南/地中海歐	177.1	288.6	303.9	88.3	138.7	248.0	(70.9)	57.0	78.8
EU27 國	357.6	524.2	539.8	185.1	225.9	435.3	(65.7)	22.0	92.7
亞太地區	208.2	347.5	359.6	59.2	24.8	84.4	(83.5)	(58.2)	241.0
東北亞	111.5	169.2	170.3	20.3	11.2	17.7	(88.1)	(44.8)	58.5
東南亞	70.5	128.6	138.0	25.5	2.9	34.9	(81.5)	(88.5)	1,103.4
大洋洲	11.5	17.0	17.5	3.6	0.8	6.2	(79.2)	(79.1)	719.6
南亞	14.7	32.7	33.8	9.8	9.9	25.5	(71.1)	1.4	158.3
美洲地區	150.3	215.9	219.3	69.8	81.4	142.4	(68.2)	16.6	74.9
北美	99.5	142.2	146.6	46.5	57.0	92.1	(68.3)	22.7	61.5
加勒比	19.5	25.8	26.3	10.3	14.2	22.0	(60.8)	37.6	55.1
中美	7.8	10.8	10.9	3.1	4.7	8.6	(71.6)	51.1	83.6
南美	23.5	37.1	35.4	9.9	5.5	19.6	(72.0)	(44.9)	258.1
非洲地區	50.4	68.6	68.8	18.4	19.4	45.0	(73.2)	5.0	132.4
北非	19.7	24.1	25.6	5.6	6.6	19.1	(78.2)	18.8	189.1
撒哈拉以南	30.7	44.5	43.2	12.9	12.7	25.8	(70.2)	(1.0)	102.9
中東地區	56.1	60.1	73	19.8	24.7	60.3	(72.9)	24.4	144.4

資料來源：聯合國世界旅遊組織(UNWTO)、台新證券整理

1.全球低成本航空產業近況

近期國際經濟情勢，新冠肺炎 Delta 變種病毒肆虐全球，部分國家重啟嚴控措施對航空產業造成影響，疫情反覆成為全球經濟復甦之隱憂。儘管如此，全球疫苗擴大施打及紓困計劃對航空公司及其員工來說仍是一劑強心針。新冠肺炎大流行後的經濟環境對低成本航空公司較為有利，主係因低成本航空的啟動成本較低，例如機隊維護與行政成本等。相較於歐美地區相對飽和的航空市場，亞洲地區的未來發展仍有許多可預期成長的空間。近 10 餘年 M 型社會發展下，搭機旅客漸朝兩極端發展，低成本航空漸嶄露頭角，臺灣地理位置介於東北亞與東南亞間，是一大優勢，也是業者願意拓展臺灣市場的重要因素。

2.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%，其中本國籍廉價航公司虎航 107 年及 108 年台灣機場載客數成長率分別 20.05%及 8.21%，亦反映其受企業商務旅行、個人觀光旅遊等需求成長之拉力。即便於 109 年度後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，惟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，且 112 年第一季亦達到 6,049,473 人次，顯見待疫情緩解後，成長幅度極大。

國籍航空載客人數統計

單位：人次

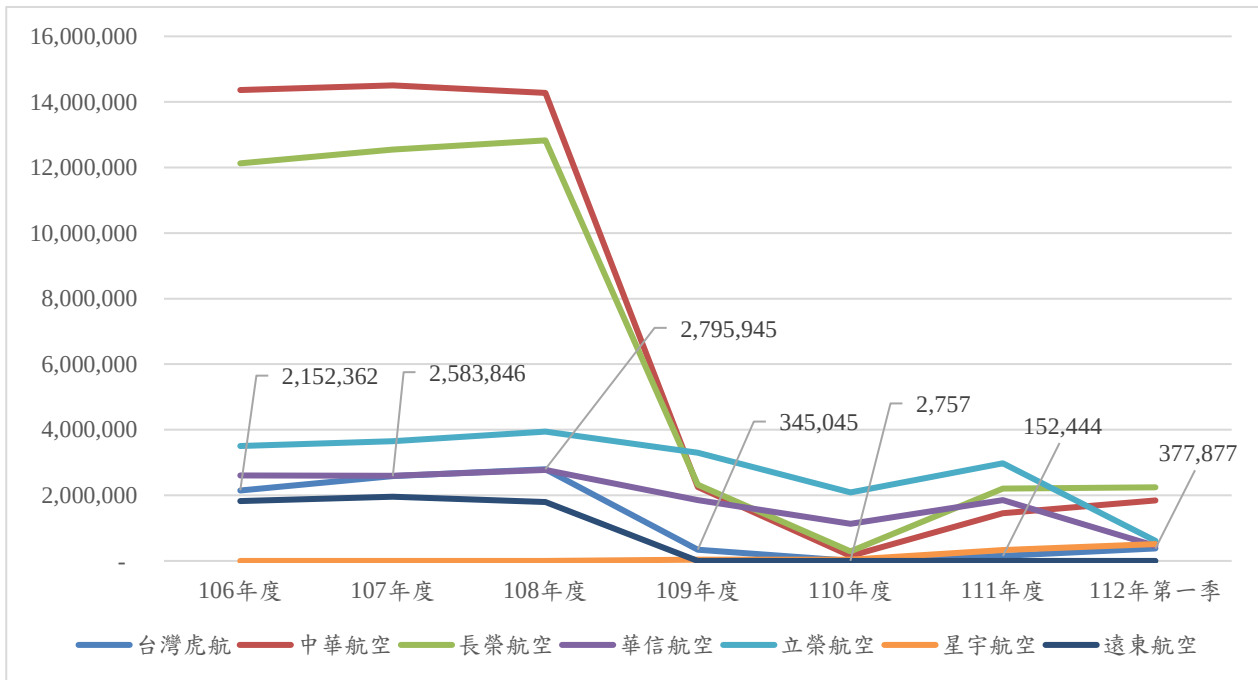
年度	台灣虎航	中華航空	長榮航空	華信航空	立榮航空	星宇航空	遠東航空	總計
106 年度	2,152,362	14,365,447	12,129,059	2,601,998	3,505,511	-	1,821,293	36,575,670
107 年度	2,583,846	14,504,114	12,541,877	2,597,747	3,648,892	-	1,957,867	37,834,343
108 年度	2,795,945	14,278,998	12,827,305	2,775,151	3,944,216	-	1,801,132	38,422,747
109 年度	345,045	2,259,563	2,323,088	1,854,366	3,296,368	34,784	-	10,113,214
110 年度	2,757	153,591	291,949	1,132,257	2,084,850	41,419	-	3,706,823
111 年度	152,444	1,453,866	2,206,355	1,857,842	2,980,284	329,790	-	8,980,581
112 年 第一季	377,877	1,845,640	2,241,286	457,709	612,846	514,115	-	6,049,473
總計	8,410,276	48,861,219	44,560,919	13,277,070	20,072,967	920,108	5,580,292	141,682,851

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

3. 新冠肺炎疫情對於全球航空業的影響與展望

隨著全球苗覆蓋率持續提升，各國邊境解封有望加快，並重啟經濟，減緩疫情帶來之衝擊，依 111 年 11 月聯合國世界旅遊組織(UNTWO)報告中指出旅遊業復甦加速，隨著旅遊業繼續從疫情中反彈，顯見 2023 年各國旅遊邊境解封進程可望加快，為國際航空客運復甦增加重要推力。

(1) 國際市場概況

依 IATA 統計較疫情前減少之整體客運收益旅客公里數(以下簡稱 RPK)可知，111 年度全球數據較 110 年度減幅收斂，反映部分國家鬆綁經濟政策所帶來的初期效益，但仍無法據此而樂觀，因總體需求較疫情前的 108 年度仍萎縮達 23.1%，然隨著疫苗施打程度擴大，111 年度全球數據較 110 年度，其表現仍有復甦的跡象(見表一)；另就航空貨運觀之，110 年度受疫情影響，全球供應鏈物流壅塞，貨機機腹運能成長，全球航空貨運表現超越疫情前 108 年水準，惟 111 年度全球航空貨運表現則較去年同期有下滑跡象(見表二)。

表一 全球航空客運市場主要營運量指標年增率變化(相較於 2019 年度)

Air passenger market in detail - December 2022

	World share ¹	December 2022 (% ch vs the same month in 2019)			
		RPK	ASK	PLF (%-pt) ²	PLF (level) ³
TOTAL MARKET	100.0%	-23.1%	-22.1%	-1.1%	81.1%
Africa	2.1%	-12.2%	-17.4%	4.6%	76.9%
Asia Pacific	22.4%	-43.5%	-40.2%	-4.4%	77.2%
Europe	30.4%	-13.5%	-14.0%	0.6%	83.6%
Latin America	6.4%	-10.5%	-6.2%	-3.8%	78.5%
Middle East	9.8%	-16.0%	-18.9%	2.7%	80.0%
North America	28.8%	-8.2%	-6.9%	-1.3%	84.2%

Air passenger market in detail - December 2021

	World share in 2021 ¹	December 2021 (% ch vs the same month in 2019)			
		RPK	ASK	PLF (%-pt) ²	PLF (level) ³
TOTAL MARKET	100.0%	-45.1%	-37.6%	-9.8%	72.3%
Africa	1.9%	-57.1%	-52.1%	-7.6%	64.7%
Asia Pacific	27.5%	-65.6%	-55.0%	-19.1%	62.5%
Europe	24.9%	-37.4%	-30.4%	-8.5%	74.5%
Latin America	6.5%	-22.8%	-22.2%	-0.7%	81.6%
Middle East	6.5%	-49.6%	-41.3%	-11.0%	66.3%
North America	32.6%	-22.9%	-16.9%	-6.1%	79.3%

資料來源:IATA Air Passenger Market Analysis

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 - December 2022

	World share ¹	December 2022 (% year-on-year)			
		CTK	ACTK	CLF (%-pt) ²	CLF (level) ³
TOTAL MARKET	100.0%	-15.3%	-2.2%	-7.3%	47.2%
Africa	2.0%	-10.0%	1.3%	-5.4%	43.2%
Asia Pacific	32.4%	-21.2%	-3.9%	-11.6%	52.8%
Europe	21.9%	-17.4%	-7.0%	-7.0%	55.9%
Latin America	2.7%	0.0%	27.6%	-8.9%	32.2%
Middle East	13.0%	-14.4%	2.8%	-9.2%	45.4%
North America	28.0%	-8.5%	-2.9%	-2.5%	40.6%
International	86.8%	-15.8%	-0.5%	-9.6%	52.7%
Africa	2.0%	-10.0%	0.2%	-5.0%	44.4%
Asia Pacific	29.7%	-20.4%	-1.4%	-13.8%	58.0%
Europe	21.5%	-17.9%	-7.4%	-7.3%	57.4%
Latin America	2.3%	2.3%	32.7%	-11.3%	38.0%
Middle East	13.0%	-14.4%	3.0%	-9.3%	45.7%
North America	18.4%	-8.5%	1.8%	-5.5%	49.5%

¹% of industry CTKs in 2022

²Change in load factor

³Load factor level

Air cargo market in detail - December 2021

	World share ¹	December 2021 (% ch vs the same month in 2019)				December 2021 (% year-on-year)			
		CTK	ACTK	CLF (%-pt) ²	CLF (level) ³	CTK	ACTK	CLF (%-pt) ²	CLF (level) ³
TOTAL MARKET	100.0%	8.9%	-4.7%	6.8%	54.2%	8.4%	12.1%	-1.8%	54.2%
Africa	1.9%	6.7%	-20.8%	12.9%	50.2%	15.4%	11.4%	1.7%	50.2%
Asia Pacific	32.4%	4.1%	-13.2%	10.5%	63.4%	9.6%	7.9%	1.0%	63.4%
Europe	22.9%	6.0%	-5.7%	6.9%	62.3%	10.5%	16.2%	-3.2%	62.3%
Latin America	2.2%	-2.4%	-26.9%	10.3%	41.3%	19.4%	15.7%	1.3%	41.3%
Middle East	13.4%	5.7%	-9.2%	7.8%	55.6%	3.2%	9.7%	-3.5%	55.6%
North America	27.2%	21.7%	11.1%	3.8%	43.0%	6.6%	14.0%	-3.0%	43.0%
International	87.2%	9.4%	-6.5%	9.0%	62.1%	10.2%	13.7%	-2.0%	62.1%
Africa	1.9%	7.6%	-19.4%	12.8%	51.0%	15.5%	11.6%	1.7%	51.0%
Asia Pacific	29.5%	8.8%	-10.0%	12.3%	71.3%	14.2%	18.5%	-2.7%	71.3%
Europe	22.5%	6.0%	-5.9%	7.2%	64.0%	10.7%	16.1%	-3.1%	64.0%
Latin America	1.8%	-2.9%	-26.1%	11.8%	49.5%	19.7%	14.5%	2.1%	49.5%
Middle East	13.4%	5.7%	-9.2%	7.9%	56.0%	3.2%	9.7%	-3.6%	56.0%
North America	18.0%	20.5%	6.2%	6.5%	54.7%	7.2%	8.3%	-0.6%	54.7%

¹% of industry CTKs in 2021

²Change in load factor vs same month in 2019

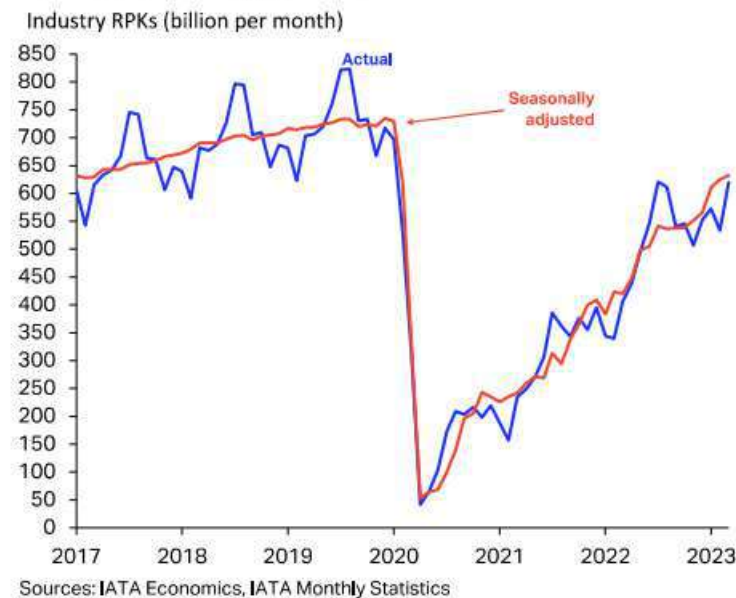
³Load factor level

Note: the total industry and regional growth rates are based on a constant sample of airlines combining reported data and estimates for missing observations. Airline traffic is allocated according to the region in which the carrier is registered; it should not be considered as regional traffic. Historical statistics are subject to revision.

資料來源：IATA Air Cargo Market Analysis

另國際航空運輸協會(IATA)於研究報告中指出，儘管新型冠狀病毒肺炎疫情(COVID-19)，迫使 109 年以來的全球航空客運需求盤整於歷史極低水準區段，惟由下圖可知，全球防疫政策之有效性預估將使客運收益公里數(RPK)指標逐漸回升。

Chart 1 – Global air passengers, revenue-passenger kilometers (RPKs), billions



資料來源：IATA Air Passenger Market Analysis

(2) 燃油成本變化

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。

Jet fuel price developments - longer term perspective

Jet Fuel & Crude Oil Price (\$/barrel)



Source: S&P Global, Macrobond

資料來源：IATA

綜上所述及歸納，隨疫苗逐漸普及下，國人出遊人潮逐步增長，加以國籍航空業者努力推動內需旅遊及異業品牌合作、創造題材，可見空運業受新冠肺炎影響下，已自疫情谷底並逐漸復甦。

(3) 國際防疫趨勢及疫苗取得情形

雖 Delta 變種病毒肆虐全球，惟受惠於強而有力的政策支持、有效 Covid-19 疫苗的推出以及許多經濟活動恢復的支持下，全球經濟已經明顯回升，不過許多國家的產出和就業差距仍然存在，特別是在疫苗接種率較低的新興市場和開發中經濟體。在國內方面，隨著全球經濟復甦，科技應用產品及傳產貨品需求熱絡，且國際原物料行情維持高檔，帶動相關產品出口與接單續揚，加以國內疫情獲得控制，拉抬民眾外出消費意願，加上政府陸續推出多項振興經濟和紓困政策，有助於抵銷部分負面衝擊。目前亞洲主要國家入境規範及檢疫措施均已放寬，現況如下：

A. 中國

(A) 入境規範：

a. 中國大陸可接受之入境外國人持用證件。

(a) 有效外國人永久居留身份證

(b) 有效簽證

(c) 有效外國人居留許可

(d) 有效實體 APEC 卡

b. 恢復台籍旅客持過期台胞證加上台灣身份證，辦理落地簽（一次性台胞證）。

(B) 檢疫措施：

自 112 年 01 月 08 日起，入境後無需隔離和集中觀察。

B. 日本

入境規範：

厚生勞動署宣布，自 112 年 04 月 29 日起，移除所有相關 COVID-19 措施。

C. 南韓

入境規範：

因應韓國觀光年，韓國政府宣佈自 112 年 04 月 01 日起至 113 年 12 月 31 日止，名單中 22 國家(含台灣)可免申請 K-ETA。

D. 泰國

入境規範：

a. 取消所有 COVID-19 入境措施。

b. 若旅客的啟程地為針對入境旅客有 PCR 要求之國家，則須購買在泰國停留天數+7 天的旅遊保險(保險範圍為 10,000 美金)。

(三) 該行業之營運風險

1. 景氣循環之營運風險

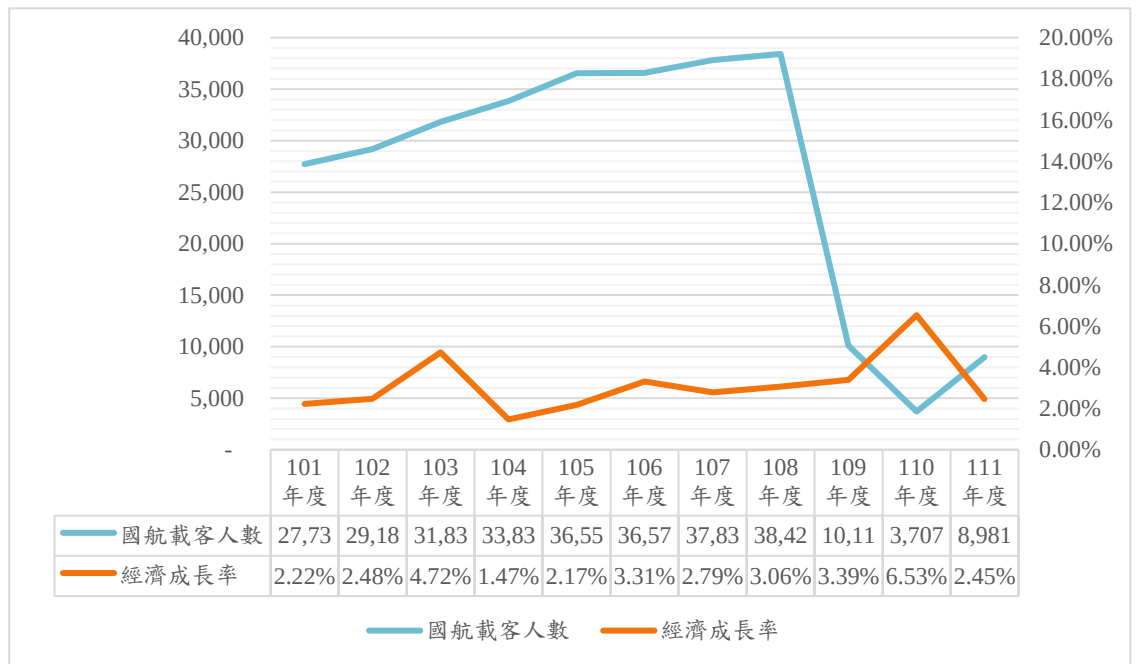
民航運輸產業與本國經濟脈動息息相關，該產業整體會隨實體經濟衍生之運輸、生產製造等設備購置與使用需求擴張而持續成長，惟產業整體之營運績效亦不可避免的會反映實體經濟活動在不同期間的熱絡程度。

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 年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。

展望未來，隨著疫苗接種率提升，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，政府逐漸鬆綁管控措施，且國際疫情有趨緩跡象，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

單位：千人



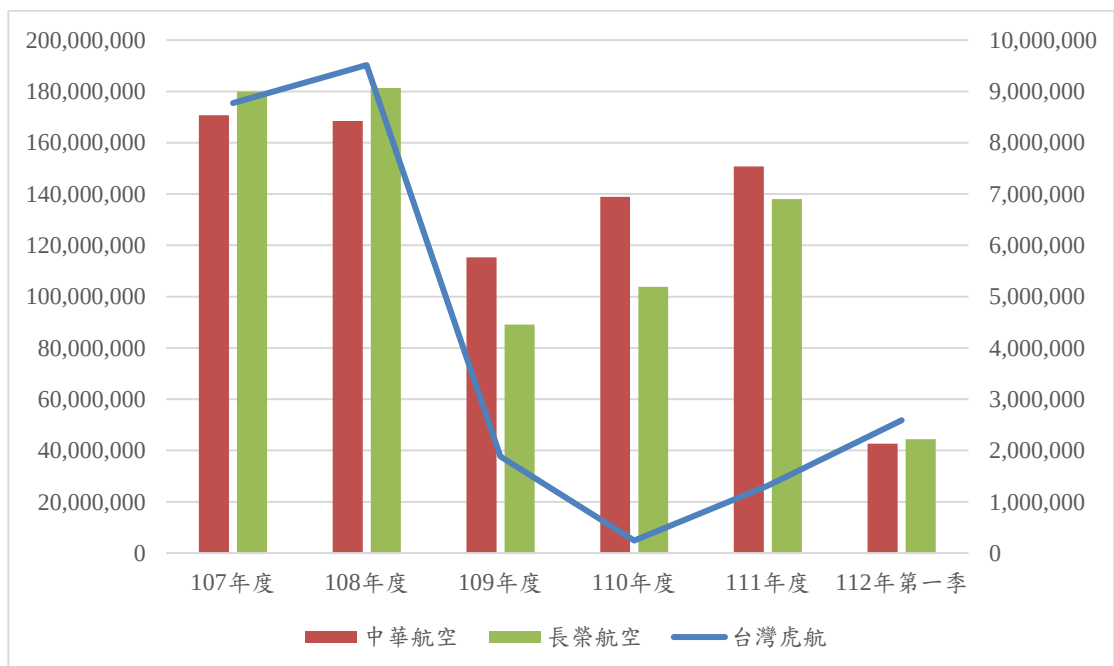
資料來源：行政院主計處中華民國統計資料網；民航局資訊統計網統計資料；台新證券整理。

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。

上市櫃航空公司歷年營收統計

單位：新臺幣千元



資料來源：公開資訊觀測站，台新證券整理。

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：

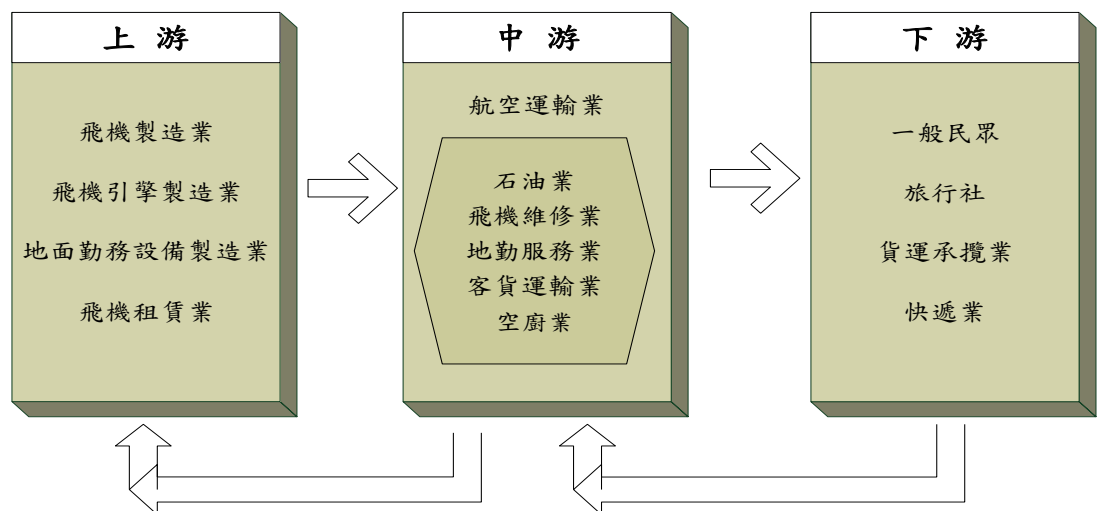
主要為飛機、引擎製造業及地面勤務設備（如機坪作業所需之拖曳、裝載車輛或機具等）製造業。而目前國內航空公司擴增機隊方式除自購外，亦透過租賃，故飛機租賃業亦為航空運輸業之上游。

(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 BOC)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 26 個航點、33 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

回顧我國航空運輸業表現，因受到嚴重特殊傳染性肺炎疫情影響，在客運方面，各國政府採取旅行限制，國際間航空運輸往來幾乎停滯，載客人次與 108 年同期相比，減少了約 98.3%。然而，111 年下半年開始，香港於 9 月開始結束強制隔離政策、日本於 10 月 11 日恢復免簽證自由行、韓國於 11 月 1 日恢復免簽證自由行、目前我國政府亦已於 111 年 9 月下旬頒布 111 年 10 月 13 日邊境開放措施，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，以國境解封後，依民航局月報觀之，112 年第一季平均載客率，台灣虎航平均各航線載客率為 81.01%，可見該公司之疫情復甦之成長力道強勁。

該公司除按市場需求滾動式調節航線運能，旅遊限制陸續放寬後，預期疫後的旅遊市場景氣回彈，航空旅客總人數也將隨放寬後陸續增加，該公司也樂觀看待未來的旅遊市場表現，台灣虎航除陸續恢復外，也計劃以線上活動的方式推出機票促銷等活動，隨著國際旅遊市場的疫情復甦之成長力道，航空業可望回到疫情前的榮景。

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)及陽明海運(2609)，其民國 111 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	陽明海運
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	國內外水上貨運、客運業務之經營
111 年度 合併營收組成	客運收入 97.95% 地勤代理收入 0.01% 其他營業收入 0.53% 貨運收入 1.51%	貨運收入 77.13% 客運收入 16.91% 其他營業收入 5.96%	客運收入 23.09% 貨運收入 65.40% 其他營業收入 11.51%	貨運收入 92.50% 其他營業收入 4.93% 艙租收入 1.68% 船舶出租及傭船收入 0.89%

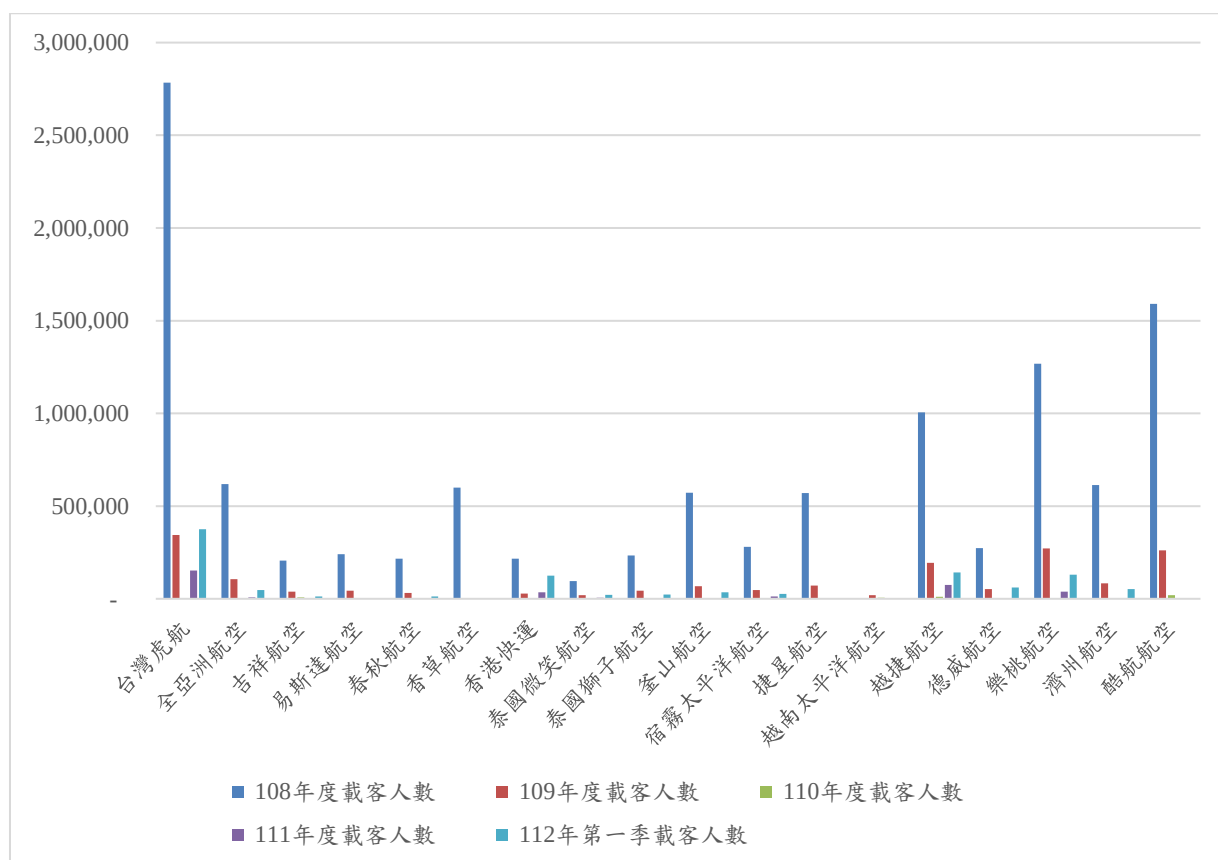
資料來源：各公司 111 年報與 111 年度經會計師查核簽證之財務報告。

(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：香草航空於 109 年度與樂桃航空合併

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.組織簡化

台灣虎航組織較扁平且可迅速反應市場變化，考量到客運市場受到疫情影響，旅客人次驟減，貨運市場卻因一般貨物、醫療相關物資、防疫用品及原物料等需相互輸送而蓬勃發展，台灣虎航亦適時討論客艙載貨的可能性並模擬相關作法，以創造營收。

B.營運據點位於亞洲交通樞紐

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.營運策略具有彈性

在疫情的衝擊下，航空業出現大規模破產或是停業潮，疫情後航空市場面臨重新洗牌，台灣虎航受惠於營運模式及機隊規模，可彈性調整營運策略，積極規劃最佳營收方程式。

D.旅遊需求復甦

休閒旅遊需求於疫情期間因防疫需求而受到壓制，各地區隨著接種率的提升，而陸續解封、放寬隔離政策，進而釋放觀光需求。借鏡歐美市場的復甦趨勢，最大的受益者即是靈巧、現金流強勁、以區域航線為主的低成本航空。

(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) 動態調整航務：因台灣離島旅遊熱，該公司將飛機濕租給華信航空，以及向民航局提交客艙載貨的申請，成為國內首家使用單走道客機執行客艙載貨的航空公司。

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 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 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。

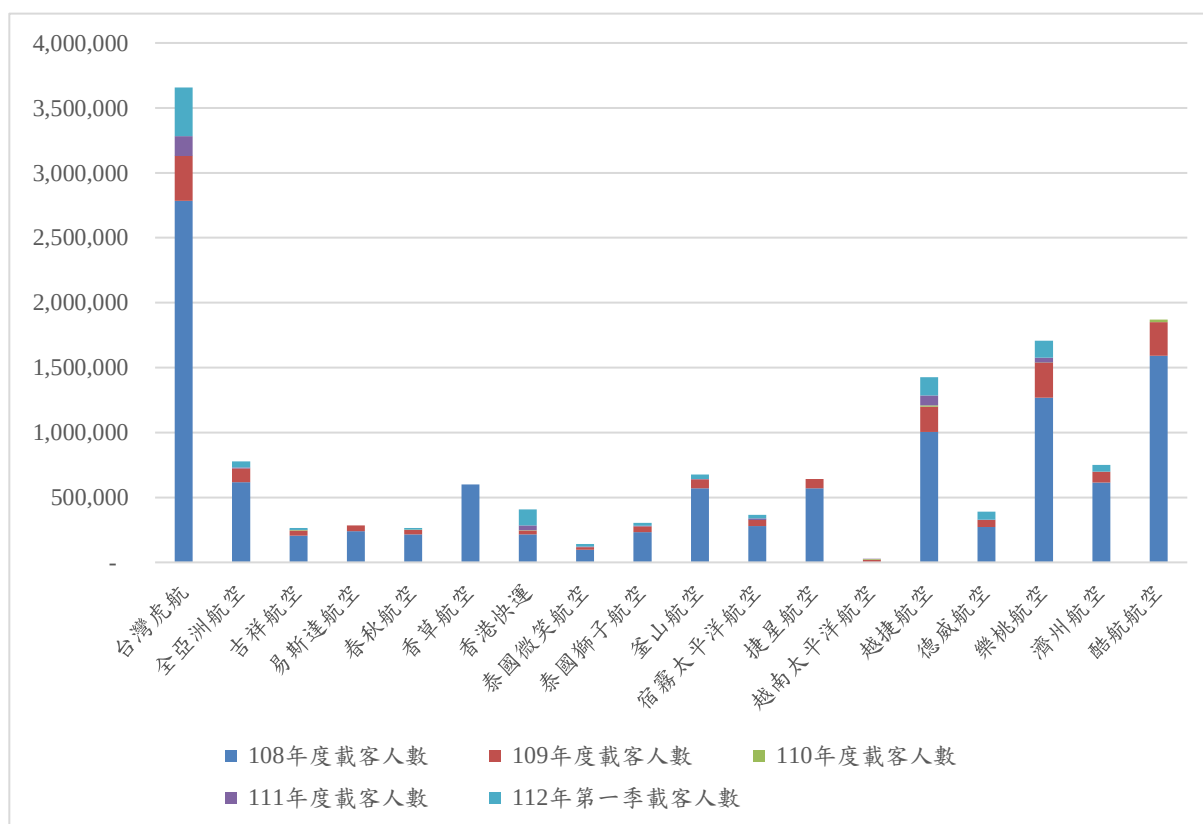
4.競爭利基

(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、菲律賓、澳門、泰國等，提供 26 個航點、33 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相較，市佔率最高。

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，佔整體旅客約 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臺蓬勃發展，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、茨城、濟州島等，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。

(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二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，該公司並無特定研發計畫及專責之研發部門與研發費用規劃。

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，故所提供之旅運、貨運及其他客戶服務之研究與創新具無形而難以具體衡量之本質，故其並無技術開發計畫。

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

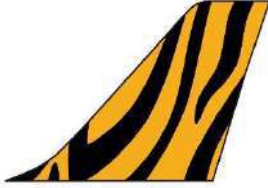
A.已取得之商標權

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	01686052	第 035 類 第 043 類	104.01.01~113.12.31
4		中華民國	01691531	第 035 類 第 039 類 第 043 類	104.02.01~114.01.31
5		中華民國	01691532	第 035 類 第 039 類 第 043 類	104.02.01~114.01.31
6		中華民國	01691533	第 035 類 第 039 類 第 043 類	104/02/01~114/01/31

序號	商標	註冊地點	商標登記號	商品類別	專用期間
7		中華民國	02096130	第 035 類 第 039 類 第 043 類	109.10.16~119.10.15

資料來源：該公司提供。

B.申請中之商標權

序號	商標	註冊地點	申請案號	商品類別	申請日期
1		中華民國	112018778	第 09 類 第 28 類 第 36 類	112.03.23
2		中華民國	112018779	第 039 類	112.03.23

資料來源：該公司提供。

(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

(1)關鍵核心技術及創新經營模式

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，其中關鍵核心技術及創新經營模式分為兩階段：

第一階段創新：台灣虎航係台灣第一且唯一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，將所提供飛航服務定義為由旅客決定購買選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建立佳績並獲獎無數。

LCC航空之定義：

- A.就消費者而言，可選擇其商務旅遊過程所想購買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。
- B.就公司營運面，在以提供人員交通運輸之目的且不影响飛安之基本必須要求下，控管各項運營成本達到最低以獲取最大之成本節省，創造獲利。

第二階段創新：2019年Covid-19疫情嚴重影響全球航空業，但台灣虎航在此之際，更積極展開第二階段創新，結合原有之廣大會員(消費者)基礎，運用網路及AI技術，結合許多異業以建立實體及網路平台之「複合式空中商城」。

台灣虎航是台灣唯一低成本國籍航空公司，但要領先其他國籍低成本航空公司，須在降低成本及增加收益面不斷創新突破。台灣虎航創新經營模式，是將15架機以低成本航空營運模型打好營運績效基礎，但不以15架機營收(機票、餐點、機上免稅品、超重行李、選位、廣告等附帶收入、貨運收入)為限，藉由低成本航空網路銷售機票的特性，於官網整合多元電商平台(簡稱大平台)，透過品牌行銷，結合線上「官網」與線下「飛機」兩大流量通路，使營收多元化，造就台灣虎航獨有之「複合式空中商城」經營藍圖，創造「15+1」無限收益的機會。就低成本航空營運模型結合品牌價值及官網大平台說明如下：

A.第一階段創新：首先採用以LCC航空運營

台灣虎航是台灣唯一低成本國籍航空公司，之所以稱為低成本航空公司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效率，藉以維持航機最高運能妥善比率，以及人力（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。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

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，並已於 Covid-19 疫情前以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、旅遊時間長短皆為旅客精打細算的元素，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。

112 年 5 月底以台灣北(桃園)、中(台中)、南(高雄)三機場為中心，飛往日本(旭川、札幌、新潟、函館、花卷、仙台、茨城、成田、羽田、名古屋、小松、岡山、大阪、福岡、佐賀、沖繩)、韓國(仁川、釜山、大邱、濟洲)、澳門、泰國(曼谷、普吉)、菲律賓(長灘島、巴拉望)、越南(峴港)等 26 個航點、33 條航線。

(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。台灣虎航透過網路及 APP 銷售比率高達 66%，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 66% 透過自家網站直接銷售，大幅降低通路佣金費用。而台灣虎航除同於一般低成本航空主要採網路銷售方式外，更有以下創新的營銷手法：

- 創建會員忠誠模式，增加消費者回購率。
- 擁有浮動式票價策略，離出發日越遠票價相對優惠。
- 擁有許多國籍航空未飛行之獨特航點，強化不同點進出之彈性行程規劃。
- 抓準自由行趨勢，提供早出晚歸班次。
- 順應市場風潮，深耕東北亞日韓市場，新增機隊準備開拓年輕族群喜愛的東南亞市場，平衡東亞航線並串聯點對點之接駁。

(E) 艙等及機上服務

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，以 790 位員工 15 架航機執行 33 航線、遍及日本、韓國、泰國、菲律賓、越南、澳門等航線，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。舉例來說，為國籍航空中飛航日本城市最多的台灣虎航，在日本無派任員工，藉由投標形式與當地 GSA 代理公司合作，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。

B.第二階段創新：提升品牌價值及發展成為複合式空中商城

(A)Tigerair品牌塑造與推廣

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，藉由期間限定、低票價製造限時搶購風潮，藉以穩固維繫旅客品牌忠誠及粉絲人數，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。另台灣虎航飛航日韓最多航點，除有效帶給旅客旅遊便利之外，更整合集結日韓兩國觀光資源，舉例來說，虎航在台推廣日本旅遊行銷活動，屢次皆可動員日本 16 縣廳對活動的支持，韓國濟州獨飛也受到濟州市府及觀光局處、機場等重視。另履行企業社會責任並經營品牌提升品牌知名度，各項行動列舉如下：

- a. 順應國際生態保育趨勢，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。
- b. 六週年慶時適逢疫情期間，安排世界知名大提琴家張正傑、鋼琴家呂冠亨及單簧管教父陳威稜，在同屬華航集團的臺灣飛機維修公司棚廠內舉辦「隨著音樂環遊世界」公益音樂會，邀請桃園市社福團體及機場相關單位共享音樂饗宴，藉以強調台灣虎航以修護安全為第一優先，並透過音樂來鼓勵、安慰大家疫情期間的心靈。
- c. 疫情期間也不忘推廣台灣之美，109年7月邀請「台灣最美的歌聲」—來自屏東瑪家鄉PUZANGALAN希望兒童合唱團，以純淨嘹亮的歌聲作為台灣虎航未來機上音樂，旅客登機時便能在航機內聽到來自台灣的國際級天籟美聲。
- d. 111年初推出「虎虎生風」機，是由台灣當代重要藝術家董陽孜老師創作，是亞洲地區的首架文字彩繪機，以書法線條作為重要創作元素，向各國旅客宣揚文字藝術之美。

(B) Tigerair 品牌價值與獲獎實績

在多年來持續不斷 Tigerair 品牌經營下，獲得旅客認同及業界獲獎成效：

- a. 105年《30》young 世代品牌大調查，台灣虎航Tigerair於「廉價航空公司」品項中獲得「最常使用品牌」與「最理想品牌」獲得雙料冠軍。
- b. 107年首度入圍「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。
- c. 111年首家且連續7年獲得讀者文摘信譽品牌最高榮譽白金獎項認證的國籍低成本航空。此獎項在全球五大洲、30個國家中舉辦，每年透過消費者研究調查，了解消費者心目中最值得信賴的品牌及最喜歡的品牌為何，長久以來已在國際間建立卓越的聲譽。

(C) Tigerair 自有品牌自由發揮

台灣虎航透過品牌結合創造更多更新族群的認同與認識，舉例：透過日本樂天棒球隊彩繪機聯名合作，交換虎航於桃園棒球主場及球隊廣告置入，大量曝光虎航品牌，亦藉由虎航亞洲航點推廣日本樂天品牌，知名度能見度提升、跨界跨族群認同，超越旅遊族群的認識並獲得更多潛在消費族群的支持及透過與台灣知名書法藝術大師董陽孜老師於航機上題字虎虎生風，為董老師畢生書寫最大幅的移動式裝置藝術，創造更多年輕文青族群話題，此航機更被譽為本年度最具文藝氣息的移動裝置藝術，並與知名餐點合作，創造機上餐點多元化並吸引旅客消費，首創米其林餐點大腕燒肉登上航機，主打餐廳訂位一位難求，搭機隨手可得的餐點提供，與台灣第一家鹹酥雞合作，創造台式經典宵夜良伴於航機上服務紅眼航班複製

旅客宵夜餐點體驗，與旅美台籍 Liya 合作 Liya 參賽美國頂級小小廚神奪冠餐點登上虎航航機，除表達對台灣之光的支持並提升虎航餐點價值，吸引旅客嚐鮮體驗，近期更與連續獲得兩年畢比登美食評分得主「小小樹食」合作推廣機上蔬食（素食）餐點，擴及各餐點族群旅客喜好，增加附加營收收入，提高每座位收益價值。

Tigerair 品牌在台灣及國際間已具有高度價值，考量企業永續經營及品牌效益，已於 110 年 7 月完成「台灣虎航 Tigerair」品牌購回，台灣虎航成為全球唯一 Tigerair 商標使用者。台灣虎航未來品牌活動就不需要再向授權方報告，並以自有品牌自由發揮及拓展 Tigerair 國際知名度，透過與樂天集團之合作以加深品牌理念。

a. 尋求策略夥伴，強化日本市場知名度：

台灣虎航多達 19 條赴日航線為主力營收來源，尋求日本策略夥伴，強化日本市場知名度。策略夥伴日本樂天集團多角化經營，包含金融業務、手機通訊、樂天旅遊、球隊等事業體，建構強大消費生態圈，現集團已達 15 億會員，有助於開拓日本市場。

b. 持續加深與樂天集團之合作，接軌樂天集團日本市場資源：

- 109 年與樂天桃猿棒球隊合作聯名彩繪機。
- 109 年與球員及樂天女孩高空互動的聯名微旅行。
- 111 年與台灣樂天信用卡合作推出聯名信用卡。

(D) Tigerair 企業品牌發行 NFT-走進年輕族群新世代

111 年台灣虎航為加持品牌形象，提升新世代對台灣虎航品牌好感度，領先推出航空業界首發限量 NFT，並成功操作市場話題。

(E) 台灣虎航官網大平台藍圖-發展成為「複合式空中商城」創新經營模式

台灣虎航為抓準年輕族群衝動消費力，透過創意行銷及時事話題引起共鳴及關注，即訂即開、改票收費、不退票規則，制定族群消費默契及共識，由旅客自行透過網路、官網、APP 購票，簡化客服流程及需求，提升購票效率，並以新穎購票平台提升網路購票服務，結合附加消費的推廣，增加收益來源，例如透過平台主動式推廣飯店、租車、票券、保險等服務，或透過平台推播廣告，增加合作夥伴於平台上的曝光程度，透過日韓深厚資源，增加機+酒消費模式，提供旅客便利選擇，透過套票票券形式銷售推廣，創造多張機票一次購的消費模式，提升收入並提供長期旅遊型態旅客族群對虎航品牌黏著度的依賴。

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，在旅客曾經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。

a.大平台目的

- (a)整合原購票網站、手機或電腦應用程式軟體APP之多家平台供應商，突破各供應商之系統架構，解決跨平台功能規劃之重工成本及溝通效率。
- (b)將機票商品、非機票商品(免稅品、機上餐、訂房、保險、旅遊行程、宅配等)、線上與機上商品，連同會員資料進行跨平台整合。
- (c)應用人工智慧(AI)技術分析交叉銷售，推薦銷售商品，達成精準行銷與多元服務之目的。
- (d)再輔以會員系統深度整合，進而放大回饋機制效益，增加客戶黏著度。
- (e)提升台灣虎航網站使用者介面與使用者體驗之品質，藉以提升轉換率。
- (f)機場報到作業自動化，以及優化機上銷售功能與流程，提升旅客體驗，協助行銷決策。

b.大平台整合優化後功能

- (a)機票系統：更彈性的售票流程、全自動改票流程、團體系列票自動化計價、融入AI推薦銷售。
- (b)機上免稅銷售系統：更友善的使用者介面、支援機上點數累積與折抵、預載航班旅客資訊、讓訂單與使用者關聯、更緊密的數據統計、離線折抵、連線授權降低偽卡風險、加點數價值與使用渠道。
- (c)支援機上餐飲(BoB, Beverage on Board) 庫存管理。
- (d)支援差價尋品。
- (e)整合宅配與免稅預購商城：單一購買入口減少旅客混亂、AI 智慧交叉銷售、單一購物車，單一支付，讓使用者全部一起購買。
- (f)串接不同的 Whitelabel 渠道：包括官網、旅行社 OTA(Online Travel Agent)、福利網、信用卡優惠等購票一次搞定。
- (g)AI改票機器人
- (h)Dynamic Packaging 清倉打包：系統即時搜尋清倉剩餘機票，搭配飯店網綁銷售，在不損及已購票者之價格信心下，創造最大營收。
- (i)AI數據分析：包括消費者行為塑模(得知台虎會員的喜好)、電商導流(完成搜尋引擎引流至商城)、電商選品推薦(蒐集商城與機上POS機數據提供線上、機上選品建議)、交叉與推薦銷售(關聯會員資料做到精準行銷)。

(2)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

A.一般營運風險

(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)油匯波動影響

該公司 Covid-19 疫情前的 108 年、109 年正常營運期間，油價 (MOPS，註)約美金 87/桶，油料成本約佔該公司營業成本 28%~30%，然近期隨油價攀升至 MOPS 美金 123/桶，則油料成本比重提升為 35%；另該公司約 55%營運支出採美金付款或美金計價台幣付款，又該公司因租機產生平均約美金 2.33 億元租賃負債部位，故外在不可控的油匯變化會影響公司營運結果。

(註)MOPS 航空燃油現貨價，以新加坡普氏市場 MOPS (Mean Of Platts Singapore) 為基價。

因應措施-油價：

- a.選擇節油機型：110 年 3 月起~116 年 10 月止，進行 8 租 7 購機隊汰換計畫，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%，並執行經濟帶油，因為台灣虎航航程短，考量酬載及油耗效益後，在油價相對較低台灣攜帶回程燃油量。
- b.票價機動調整機制：傳統航空公司以收取燃油附加費之方式因應，依據中油每月公告國際航空燃油牌價變化及民航局規範之調整機制(註)，報請民航局轉報交通部備查。然低成本航空公司票價單純為 base fare，無收取附加費機制，但會隨市場票價及附加費總額機動調整 base fare。
(註)民航局規範之燃油附加費收取機制，係自油價每桶 USD40 起跳，每 USD10 一個級距至 USD180，共計 18 個級距，短程線每個級距徵收 USD2.5/人，長程線每個級距徵收 USD6.5/人。民航局於每月月初公佈連續 2 個月平均數，航空公司就差異級距據報局收取燃油附加費。
- c.承作油料避險：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。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，預估近期國際油價多數時間會維持在高檔區間盤整。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。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，108 年度用油量約為 90 萬桶，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，加上近年陸續引進節油效益 15%~20% A320neo 機型，受影響衝擊相對小。

因應措施-匯率：

- a.建立美金資產部位中和：該公司目前 15 架機僅 1 架自有外，其餘皆為租賃。依據 IFRS16 租賃準則公報將租期內租金於引進時帳列新臺幣租賃資產及美元租賃負債，隨每期租金支付攤還本金及利息。截至 112 年 3 月底美金租賃負債約餘 2.33 億元，採建立美金資產部位中和匯兌影響，惟受限於央行換匯額度限制，目前(五月底)建立美元資產部位約 9,000 萬元。
- b.承作匯率避險：為有效規避匯率風險，該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外，並依外匯市場之走勢操作遠匯衍生性商品交易，以期將匯率變動對公司損益之影響減至最低。

(C)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：

長期來說，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，108 年貨運收入約台幣 2,000 萬元，僅佔總體營收支 0.2%。為提升收益，110 年底邀請台灣地區貨運代理業者重新招標，提升並確保貨運收入。

(D)疫情影響載客人數

因應措施：

a.疫情期間之因應措施

近期新冠肺炎 Omicron 變種病毒肆虐全球，及不時有新型變種病毒出現，部分國家重啟嚴控邊境措施，對航空產業造成影響，疫情反覆成為全球經濟復甦之隱憂，目前各國航空公司多半依靠政府紓困計畫支撐營運，航空公司在取得支持及補貼下，必須同意不進行大規模裁員或盈餘分派。隨著各國不斷關閉邊境期間，許多航空公司也開始大幅削減運力，甚至停飛，全球客運營收明顯減少。台灣虎航為減緩疫情之衝擊，透過相關疫情因應措施達成節省成本、增加營收、提高品牌深度及其影響力之效益，以撐過這波疫情谷底，並持續累積疫情復甦後營收成長之動能，待國際旅遊逐步重啟後即能以最快速度重拾疫情前營運水準。

因應方式	效益
主管調整薪資，鼓勵休假	節省成本
檢視預算，爭取紓困補助	節省成本
商標購回，強化品牌，永續經營	節省成本/品牌深度結合
企業台商返工包機及中華籃協包機	增加營收
單走道客機執行客艙載貨	增加營收
飛機濕租華信航空執飛國內航線	增加營收
執飛微旅行航班	1.品牌深度結合/媒體效益 2.增加營收
舉辦航空體驗營	1.品牌深度結合 2.增加營收
推出樂天聯名卡	1.品牌深度結合/媒體效益 2.強化品牌日本市場知名度 3.提升會員黏著度
虎禮選搶進電商平台	增加營收
樂天桃猿聯名彩繪機	1.開發新客群 2.品牌深度結合
於樂天桃園棒球場舉辦「台虎遊樂猿」主題日活動	1.增加會員 2.品牌深度結合

b.疫情後之復甦力道

目前政府已於 111 年 9 月下旬頒布 111 年 10 月 13 日邊境開放措施，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，以國境解封後，依民航局月報觀之，112 年第一季平均載客率，台灣虎航平均各航線載客率為 81.01%，為所有本國籍航空業者排名第二，可見該公司之疫情復甦之成長力道強勁。

(E)創新經營模式是否符合民航及飛安管理規定

因應措施：

台灣虎航依據民航法規建立安全管理系統，並訂定安全管理手冊報局核備，該系統具有以下功能：

- a.辨識安全危險因子。
- b.確保維持可接受安全等級之必要改正措施已實施。
- c.提供持續監督及定期評估達到安全等級。
- d.以持續增進整體性安全等級為目標。

該安全管理系統清楚界定公司各層級組織所應負之安全責任，並針對各項業務進行及改變進行風險評估管控，在創新業務同時確保安全運行。

(F)對面臨全球包括臺灣人力短缺的計劃策略

因應措施：

該公司針對人力，尤其是關鍵技術人力之補充，有完整配套計畫並定期檢視調整，以達到人力彈性運用效益及分散風險。

a.飛行員招募透過以下自訓及本國與外籍招募等多重管道同步進行，得以保持人力充足

(a)將培訓生名額增加，以符合外國人從事就業服務法，可增加招募外籍機師額度。

(b)檢視外籍機師人材庫及宣導外籍機師介紹外籍優秀組員。

(c)與在地模擬機訓練中心合作 CPL 機師招募合作案。

(d)善用購租機之 credit，將新進學員送往原廠受訓以加速組員完訓。

b.維修人員透過以下委外及不同供應商選商等方式，進行航機委託維護，可確保維修人力符合需求。

(a)桃園主要營運機場委託華航執行停機線維護及大檢維修

(b)國外場站委託當地維修代理執行過境維護

(c)華航無法支援部分，以召開國際標尋求最佳維修供應商執行大檢維修。

(d)該公司維持部分停機線隨機機務執行二、三線航點航機簽放。

B.第一階段創新之營運風險

台灣虎航已商轉多年，目前已係台灣唯一一家以低成本營運方式之航空公司，其以往年度營運成果均已穩定，其他航空公司欲再成立相同低成本航空公司加入競爭，除設立成本更高且運營方式截然不同，台灣虎航相關風險業可掌控。

C.第二階段創新之營運風險

(A)電商與平台產業競爭加劇

因應措施：

在電子商務蓬勃發展及疫情催化下，全球電商平台百家爭鳴，各類型產品與服務商都建置購物網站或 APP，台灣虎航以航空運輸服務產品為基底，以及 Tigerair「熱情、溫暖、真誠」品牌形象，持續與消費者對話，推出多項微旅行和體驗營活動，滿足航空迷的興趣和想飛的欲望，也持續跨界合作並推陳出新，積極打造台灣虎航獨有之「複合式空中商城」，提供一站式購物體驗，帶領旅客與消費者體驗飛行與便利，提升競爭力。

(B)旅客及消費者資訊安全風險

因應措施：

該公司已訂定相關內部保全措施以管控檔案及設備之安全，並維護公司內各項系統、資料、設備、儲存媒體之完整性、機密性及可用性規範，並強化資通安全防護及個人資料管理，降低因人為疏失、蓄意、外部入侵或天然災害等導致之資訊資料遭竊、不當使用、洩漏、竄改或破壞等風險，確保資通安全，進而建立妥善的資訊環境，另為保護會員個資以維護會員權益，透過制定資通安全管理辦法及個人資料事故應變管理程序，強化該公司資通安全防護及個人資料管理，降低資訊外洩之可能，並建立個資事故發生時之應變程序及措施，以提高會員資訊之保全，且為保障會員的權益，亦有於官網建置網路安全事件專區，提醒會員提高警覺及聯繫公司的方式，故對消費者資訊之保全措施亦有完整之建立。

- 8.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

(1)產品生產開發技術之層次、來源、確保與提升

台灣虎航以低成本航空模式經營，為了降低成本同時給予旅客較佳之載客體驗，因應不同客群的需求提供不同的產品，其讓旅客自行選擇搭機時所需要的服務，以降低其他非必要成本，並同時創造出與傳統航空不同的客製化體驗，並將省下的成本回饋予旅客，且主打飛航區域線為主，以達產品區隔化，為台灣的民航市場提供更多選擇，並於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，發展一套屬於台灣虎航創新版低成本航空公司經營模組，並在低成本航空公司經營原型及理念下，賦予善用資訊科技、融合台灣在地文化及顧客取向、靈活行銷策略及營收管理經驗、積極開發非航空收益，提升台灣虎航競爭力，以創造台灣虎航品牌之新價值。該公司過去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，由於虎航因其品牌策略，於106年與酷航合併後使用Scoot商標。疫情間因Tigerair Australia受到疫情影響而終止營運，台灣虎航成為全球唯一Tigerair商標使用者，評估其母公司新加坡航空於疫情間亦有財務壓力，台灣虎航為避免長期支付高額且逐年增長之授權費用，並已考量若不繼續使用商標，該公司自創品牌亦將衍生更名、轉換的人力與時間費用，故採取品牌購買行動，以達品牌再造，永續經營的效益，該品牌商標權已由台灣虎航於110年8月取得，並配合台灣虎航會員暨旅客回饋機制及透過與樂天集團旗下企業，進行橫跨金融、通信、旅遊、不動產、運動等領域，藉由與其旗下品牌的多元合作，包括Rakuten Monkeys聯名彩繪機、台虎遊樂猿主題日，以及與樂天信用卡推出樂虎卡等，藉由雙品牌加持的行銷利基，成功擴展台灣虎航的潛在客戶群，增加品牌的知名度及好感度。

台灣虎航是註冊在台灣獨一無二的低成本國籍航空公司，但要領先其他國籍低成本航空公司，須在降低成本及增加收益面不斷創新突破。台灣虎航創新經營模式，是將15架機以低成本航空營運模型打好營運績效基礎，但不以15架機營收為限，藉以低成本航空網路銷售機票的特性，於官網整合多元電商平台(簡稱大平台)，透過品牌行銷，結合線上「官網」與線下「飛機」兩大流量通路，使營收多元化，造就台灣虎航獨有之「複合式空中商城」經營藍圖，創造「15+1」無限收益的機會。並透過他人不易複製的經營技術層次來強化公司的營運層面，分述如下：

A.航空產業專業及資本投入門檻高

由於該公司為民用航空運輸業，上游主要供應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，航業別屬於特許行業，故進入本航業須特定技術門檻外，進入後則受主管機關高度監理。

該公司為國內唯一低成本航空公司，與國內其他國際傳統航空經營差異顯著，國內其他國際傳統航空公司無論機隊規模、航網佈局、客機服務及機票產品、銷售通路、人力組織架構等組合之重要經營模式已投入定型且為高成本，無法去化轉為與該公司相同之低成本經營模式。

至於國內再新創立低成本航空公司之可能性低，除航空公司經營除航務、機務、行銷通路、財務等專業與一般產業不同且受制於台灣及國際間航空器營運認證與規範外，國內經歷多家航空公司因嚴重虧損停運倒閉後，交通部民用航空局於107年3月8日修訂民用航空運輸管理規則，鑑於國際航空市場變化迅速，民用航空運輸業之經營更具挑戰性，調高業者財力、專業團隊、飛安專業能力及營運規模，經營國際航線運輸業務者，實收資本額不得低於新臺幣六十億元，資本投入門檻高。

B.高效率且低成本之委外管理

台灣虎航為華航集團之子公司，華航集團係以航空運輸產業為核心的企業，由中華航空為首，旗下涉足包括飛機維修、貨運、航勤、航機清洗、機上餐點侍應品免稅品、飯店業、旅行業等航空產業上、下游業務。集團資源豐富、協作溝通順暢，對於低成本航空公司人力組織精簡，委外操作等主要運營行為有相當之助益。

重要如經營航空公司首要之航機維修，包括每日運營機邊維修，航機務監控、航材管理與補給、航機機身大修等，委由中華航空公司下之位於桃園國際機場周圍之修護組織負責，節省維修調度及協調時間，且台灣虎航A320機型與中華航空機對其一機型相同，共同管理維修，提升航機維修安全，增加集團經營綜效，此集團互利經營型態，非單純可被立即模仿取代。

C.效率經營團隊運作制度

- (A)專業經營團隊：經營團隊主要來自航空業各專業領域下經歷豐富者。
- (B)扁平有效率組織架構及指揮體系：經營團隊包括董事長、總經理及以三長為首之航機務、商務、財務團隊，在每周兩次固定分別由董事長及總經理主持之交流會議提出問題或策略目的、各團隊轄下風險評估後，由董事長及總經理裁定明確作業計畫，並落實執行與追蹤以達到效率溝通及明確指揮。
- (C)靈活的行銷策略：即使歷經三年COVID-19 新冠肺炎期間，全面暫停國際定期航班，仍積極創造話題博得版面，打響名號，快速吸引消費者目光。創新行銷，開發各項收益，例如新創虎大位、「台虎元旦號及新年號」微旅行，發展電商平台「虎禮選」，爭取中華男籃包機、台塑越南廠包機，與樂天集團棒球隊及信用卡合作，提升曝光度，打開日本市場。更甚者跟上Web3.0 的元宇宙潮流，領先推出我國航空業界首發超限量NFT。把虛實概念結合，將實際交機體驗融入虛擬的世界，掀起時下青年人的話題，提升品牌認同。此外，台灣虎航擁有許多其他航空業者未飛行之獨特航點，所以強調不同點進出之彈性行程規劃亦是行銷策略之一。
- (D)機動有效營收管理：價格競爭有賴機動與積極之營收管理，藉由台灣虎航營收管理經驗值及訂位系統數據，分析市場統計潛在客源及追蹤競爭者價格，鎖定target audience 及target market，輔以票價或活動行銷，藉以提升其市占之競爭力。

(2)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

A.主要產品之競爭優勢

該公司係為低成本航空，採取單一機種做為主力機型，藉以降低飛機保修及人員培訓成本，並簡化服務流程，降低地面作業時間，藉以增加飛機調度週轉率，讓機票價格能夠有效降低，同時仍擁有一定程度之獲利，故其經營層面、機務面、航務面、空服面等相較其他傳統航空有其競爭優勢，並藉由其優勢結合疫情後的旅遊需求、經濟發展、多元化旅遊型態、短程航線規劃、低成本控管等，來創造其具持續發展性的新政策，在後疫情時代，將會是主要復甦與成長的動能，如後疫情時代台灣虎航將融入防疫觀念，透過綿密的航點，直飛二、三線城市，使旅客能更有效率免交通中轉抵達目的地。

B.生命週期

就全球國際旅遊人數觀之，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4.0%，惟因疫情影響，109年相較108年呈現(72.1)%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7.445億人次，較107 年成長3.9%。其次則為亞太地區108年國際旅客共有

3.596億人次，成長率較107年達3.5%；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；110年隨著疫苗施打，部分國家邊境開放，110年全球旅遊人次較109年度成長達11.2%；就地區別觀之，歐洲地區110年度旅遊人次較109年度成長約26.0%；美洲地區110年度旅遊人次亦較109年度成長約16.6%；另亞太地區110年度旅遊人次雖較109年度仍呈負成長，惟其較109年時之負成長率已有收斂之趨勢；111年全球旅遊人次已逐漸復甦，111年全球旅遊人次較110年度成長達101.6%；就地區別觀之，歐洲地區111年度旅遊人次較110年度成長約92.0%；美洲地區111年度旅遊人次亦較110年度成長約74.9%；另亞太地區111年度旅遊人次則較110年度成長241.0%，顯現旅遊業緩慢復甦之情形可見。

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	109	110	111
全球	956	1,408	1,465	409	455	917	(72.1)	11.2	101.6
歐洲地區	491.2	716.3	744.5	241.9	304.7	584.9	(67.5)	26.0	92.0
亞太地區	208.2	347.5	359.6	59.2	24.8	84.4	(83.5)	(58.2)	241.0
美洲地區	150.3	215.9	219.3	69.8	81.4	142.4	(68.2)	16.6	74.9
非洲地區	50.4	68.6	68.8	18.4	19.4	45.0	(73.2)	5.0	132.4
中東地區	56.1	60.1	73.0	19.8	24.7	60.3	(72.9)	24.4	144.4

資料來源：聯合國世界旅遊組織(UNWTO)、台新證券整理

C.持續發展性暨新產品之研究開發計畫

該公司 11 架 A320ceo 機隊 10 年租期將陸續到期退還外，因每年之平均載客率已達 86.20%，且每架航空器平均使用率達每日近 12 小時，為維持市場佔有率及保持公司之競爭力，增設新航點優化航網，增加航班強化旅客便捷彈性，拓展營業規模，自 110 年起租賃 8 架、購買 7 架，合計共 15 架並汰換現有 11 架 A320 ceo 機隊。其短、中長期目標如下：

(A)短期目標：

- 112 年計劃新增日本-青森、秋田、新瀉、福島、高知、熊本、鹿兒島，計 7 個日本航點。並因應散客深度旅遊及不同點進出搭配的需求，強化日本二或三線航點，如：青森、秋田、島根等。此外開發潛力旅遊與島嶼航點，如：越南(芽莊、富國島)、吳哥窟、檳城等航線。
- 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。
- 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。

(B)中長期目標：

- a.持續優化現有航線，針對獲利的日本、韓國及澳門航線增加航班，提升航班密度與航網完整性。
- b.將 15 架機以低成本航空營運模型打好營運績效基礎，但不以 15 架機營收為限，擴展航空品牌創造無限收益機會。創建 Tigerair「熱情、溫暖、真誠」航空品牌，提升品牌價值與聲量，藉以網路銷售機票的特性，利用台灣虎航獨一無二規劃的官網大平台工具，整合多元電商平台，透過品牌行銷，建構「複合式空中商城」創新經營模式，以獲取更大收益。
- c.藉由與台灣樂天桃猿棒球隊及樂天信用卡在台發卡量達 3 萬張的成功績效，續與日本樂天總社洽談在日本市場的推廣，長期目標為與日本的樂天旅遊合作，藉由其在地高市占率，協助台灣虎航與日本市場串接，導購台灣虎航機票以及提供目前發卡量超過 2,600 萬張之日本樂天信用卡卡友購票優惠，透過推台灣虎航之搭乘優惠，藉此與日本民眾拉近台灣虎航之品牌距離，並可透過台灣虎航擴增之日本二、三線城市直飛航點，免除二、三線城市民眾來台需轉乘航班之轉機成本，促進日本旅客搭乘台灣虎航來台交流之意願，並同時接軌日本樂天之市場資源，提升該公司在日本在地品牌知名度及市佔率。
- d.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。
- e.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。
- 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。

(3)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

A.預計生產時程及成本

在台灣虎航獨有之「複合式空中商城」經營藍圖，創造「15+1」無限收益的機會，其中「+1多元電商平台(簡稱大平台)」，平台商品多元，將機票商品、非機票商品(免稅品、機上餐、訂房、保險、旅遊行程、宅配等)、線上與機上商品，連同會員資料進行跨平台整合。應用人工智慧(AI)技術分析交叉銷售，推薦銷售商品，達成精準行銷與多元服務之目的。再輔以會員系統深度整合，進而放大回饋機制效益，增加客戶黏著度。

該公司透過台灣虎航官網大平台藍圖整合原購票網站、手機或電腦應用程式軟體APP之多家平台供應商，突破各供應商之系統架構，解決跨平台功能規劃之重工成本及溝通效率，並將機票商品、非機票商品、線上與機上商品，連同會員資料進行跨平台整合，且應用人工智慧(AI)技術分析交叉銷售達成精準行銷與多元服務之目的，再輔以會員系統深度整合，進而放大回饋機制效益，增加客戶黏著度提升台灣虎航網站使用者介面與使用者體驗之品質，藉以提升轉換率，並加入機場報到作業自動化，以及優化機上銷售功能與流程，提升旅客體驗，使該公司發展成為「複合式空中商城」創新經營模式。

整體而言，台灣虎航「15+1」創新的「複合式空中商城」經營藍圖，提供旅客更經濟實惠的服務、更便利的出國、更輕鬆愉快消費，與支撐藍圖下低成本營運模式下，達到成本最小化、收入無限化經營目標，該公司台灣虎航官網大平台藍圖建置計劃自110年起為期四年，四年間各項功能依需求先後排程，按階段陸續完工。

B.市場定位

該公司為低成本航空公司，其與傳統航空公司市場定位不同，主係為降低成本同時給予旅客較佳之載客體驗，其營運模式為讓旅客自行選擇搭機時所需要的服務，以降低其他非必要成本，並同時創造出與傳統航空不同的客製化體驗，並將省下的成本回饋予旅客。

C.需求與未來營收效益預測達成可能性

就需求面以交通部民航局統計資料庫之國際及兩岸定期航班機載客人數觀之，自民國106年至108年呈現持續成長趨勢，惟109年因新冠肺炎影響，致載客人數下滑，疫情前108年全球旅遊人數較107年成長約4.38%，惟因疫情影響，109年相較108年呈現(85.24)%負成長，惟隨著全球疫苗施打覆蓋率增加，112年第一季載客人數已有復甦跡象。

國際及兩岸定期載客人數

單位:人次

	106年度	107年度	108年度	109年度	110年度	111年度	112年第一季
人次	54,432,936	56,791,207	59,277,753	8,747,218	1,011,419	5,748,478	7,430,868

資料來源：交通部民航局

另交通部民用航空局國籍航空公司全球航線客貨運概況統計資料顯示，111年12月單月台灣虎航載客率為74.26%，112年3月單月已成長至85.10%，上漲幅度強勢，顯見旅遊需求已逐步回升，加以各國邊境政策逐漸放寬，展望未來，該公司未來營收成長動能將持續增強。

(4)研究發展之內部控制暨保全措施

該公司訂定相關內部保全措施以管控檔案及設備之安全以維護公司內各項系統、資料、設備、儲存媒體之完整性、機密性及可用性規範，並強化該公司資通安全防護及個人資料管理，降低因人為疏失、蓄意、外部入侵或天然災害等導致之資訊資料遭竊、不當使用、洩漏、竄改或破壞等風險，確保資通安全，進而建立妥善的資訊環境。另該公司有建立台灣虎航tigerclub會員制度，為保護會員個資以維護會員權益，透過建立資通安全管理辦法及個人資料事故應變管理程序，強化該公司資通安全防護及個人資料管理，降低資訊外洩之可能，並建立個資事故發生時之應變程序及措施，以提高會員資訊之保全，且為保障會員的權益，該公司亦有於官網建置網路安全事件專區，提醒會員提高警覺及聯繫公司的方式，故對會員資訊之保全措施亦有完整之建立。

9.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

(1)台灣虎航之董事、持股百分之五以上股東及技術開發經理人等資歷、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

該公司為民用航空運輸業，上游主要供應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，航業別屬於特許行業，故進入本行業須特定技術門檻外，進入後另受主管機關高度監理。該公司創新經營技術橫跨機隊管理、乘客服務、管理架構、銷售通路、航線經營、票價結構等面向，故無特定以技術出資之股東及掌握生產技術與技術開發經理人，茲就該公司董事、持股百分之五以上股東之資歷、持股比例、實際投入經營之時間與情形列表如下：

表一 董事、持股百分之五以上股東之資歷、持股比例

112年5月16日；單位：股；%

職稱	姓名	現在持有股數		主要經(學)歷	產業年資	公司服務年資
		股數	持股比率(%)			
董事長	中華航空股份有限公司	337,624,477	77.44	源津開發股份有限公司董事 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	20 年以上	3 年
	代表人：陳漢銘	—	—			
董事	中華航空股份有限公司	337,624,477	77.44	中華航空股份有限公司客運營業處副總經理兼任客運行銷處副總經理 中華航空股份有限公司韓國分公司總經理 私立逢甲大學機械工程系	30 年以上	5 年
	代表人：王正明(註 1)	1,763	—			
董事	中華航空股份有限公司	337,624,477	77.44	中華航空股份有限公司財務處副總經理 中華航空股份有限公司投資發展管理處副總經理 中華航空股份有限公司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	30 年以上	3 年
	代表人：陳奕傑	—	—			
董事	中華航空股份有限公司	337,624,477	77.44	華儲(股份有限公司)總經理 中華航空股份有限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	30 年以上	4 年
	代表人：張程皓	—	—			
董事	中華航空股份有限公司	337,624,477	77.44	中華航空(股)公司企業發展室副總經理 中華航空(股)公司客運處協理 國立臺灣大學外文系	30 年以上	2.5 年
	代表人：彭寶珠	—	—			
董事	中華航空股份有限公司	337,624,477	77.44	臺灣航勤(股)公司董事兼總經理	30 年	0.5 年

職稱	姓名	現在持有股數		主要經(學)歷	產業年資	公司服務年資
		股數	持股比率(%)			
	代表人：彭榮敏	—	—	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	以上	
董事	盧衍良	—	—	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	20 年以上	0.5 年
董事	范宏書	—	—	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	30 年以上	3 年
董事	饒世湛	—	—	台新證券投資信託股份有限公司董事長 台新金融控股股份有限公司總經理 美商華美銀行股份有限公司執行長 University of Missouri-Columbia, Master of Business Administration	30 年以上	3 年
董事	顏信輝	—	—	台灣人壽保險股份有限公司獨立董事 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	30 年以上	3 年
公益性 獨立董事	陳以亨	—	—	國立中山大學企業管理學院副院長 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	30 年以上	3 年
獨立董事	曹勝雄	—	—	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	30 年以上	0.5 年

職稱	姓名	現在持有股數		主要經(學)歷	產業年資	公司服務年資
		股數	持股比率(%)			
獨立董事	楊朝榮	—	—	華南永昌綜合證券股份有限公司董事長 臺灣證券交易所副總經理 財團法人中華民國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 台航股份有限公司會計處課長 國立政治大學會計研究所	30 年以上	3 年
持股 5%股東	中華航空股份有限公司	337,624,477	77.44	—	—	—

註1: 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)。

表二 董事、持股百分之五以上大股東之股權變動情形

單位:股

職稱	姓 名	109 年度	110 年度			111 年度			112 年度截至 5 月 16 日止		
		期末股數	持有股數 增(減)數	質押股數 增(減)數	增減原因	持有股數 增(減)數	質押股數 增(減)數	增減原因	持有股數 增(減)數	質押股數 增(減)數	增減原因
大股東	中華航空股份有限公司	212,420,046	101,211,610	—	現金增資 認購	—	—		23,992,821	—	現金增資 認購
董事長	陳漢銘	—	—	—		—	—		—	—	
法人代表人董事	王正明 (註1)	1,201	437	—	現金增資 認購	—	—		125	—	現金增資 認購
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	彭榮敏	—	—	—		—	—		—	—	
董事	饒世湛	—	—	—		—	—		—	—	
董事	顏信輝	—	—	—		—	—		—	—	
董事	盧衍良	—	—	—		—	—		—	—	
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: 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)。

(2)參與經營決策之董事、監察人、持股五％以上股東，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

該公司以獨立董事取代監察人，持股百分之五以上股東僅有法人中華航空股份有限公司，該公司創新經營技術橫跨機隊管理、乘客服務、管理架構、銷售通路、航線經營、票價結構等面向，因無特定以技術出資之股東及掌握生產技術與技術開發經理人，並無技術集中於特定人士或組織之情事，即便上述董事或經理人未來不繼續參與公司經營，然因公司重大決策與營運方針係由董事會決議，致使公司之治理仍能有效實施；另針對創新經營工作之延續，該公司訂有文件管制之相關作業程序，使機隊管理、乘客服務、管理架構、銷售通路、航線經營、票價結構等面向得以保留於公司內部，為日後追蹤與改善之依據；此外，該公司十分重視研發人才培訓，除規劃專業在職訓練、建立學習成長環境及持續吸取相關產業新知外，亦有完善之福利及績效評估機制，以吸引優秀人才加入公司團隊，強化各面向人員實力，應能有效降低上述人員異動對公司財務業務之影響。

10.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

該公司為非屬生技醫療業者，故不適用此項評估。

(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 截至 5 月 31 日	
員工 職能	直接人員	472		495		602	
	間接人員	174		180		188	
	合計	646		675		790	
平均年齡(歲)		35.70		36.04		35.30	
平均服務年資(年)		4.50		4.40		4.04	
員工 學歷 分布	學歷	人數	%	人數	%	人數	%
	博士	0	0.00	1	0.15%	1	0.13%
	碩士	81	12.54	81	12.00%	84	10.63%
	大學(專)	543	84.06	575	85.19%	688	87.09%
	高中(含)以下	22	3.40	18	2.66%	17	2.15%
	合計	646	100.00	675	100%	790	100.00%

資料來源：該公司提供

該公司於民國 110~111 年度及 112 年 5 月底之員工人數分別為 646 人、675 人及 790 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 年及 4.04 年，而平均年齡為 35.70 歲、36.04 歲及 35.30 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 10% 以上達碩士程度。在員工人數變化部分，該公司 111 年度及 112 年截至 5 月底整體員工人數均較上期增加，主係因預期疫情趨緩，旅遊復甦，故開始增加員工人數以因應未來發展需求，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 年截至 5 月	675	166	0	51	51	6.06%	0	0	0	790

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~111 年度及申請年度之離職員工人數分別為 93 人、87 人及 51 人，對應離職率分別為 12.53%、11.40%及 6.06%，員工人數 111 年度及 112 年截至 5 月均較上期增加主係因預期疫情趨緩，旅遊復甦，行業展望良好，故離職人數及離職率均較上期降低。因行業特性，空服員工個人支領報酬之多寡取決於航班飛行次數，最近二個會計年度及 112 年截至 5 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、工作不適任或薪酬不如預期等有關，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 110~111 年度及 112 年截至 5 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.最近期及最近二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；%

產品別	110 年度		111 年度		111 年第一季		112 年第一季	
	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%
空運成本	1,869,664	69.38	2,583,619	69.96	505,790	70.01	1,267,572	69.88
場站及運務成本	106,811	3.96	220,485	5.97	32,472	4.49	258,704	14.26
旅客服務成本	125,090	4.64	122,941	3.33	26,492	3.67	48,833	2.69
維修成本	589,117	21.86	763,726	20.68	157,231	21.77	228,103	12.58
其他營業成本	3,980	0.15	2,248	0.06	429	0.06	10,635	0.59
合計	2,694,662	100.00	3,693,019	100.00	722,414	100	1,813,847	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、機身折舊等等，111 年度空運成本占營業成本比率及金額較 110 年度增加主係 111 年度引進 2 架租賃機，加以因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，致使空運成本較去年同期增加；112 年第一季空運成本較 111 年第一季提升，主係因 111 年 10 月 13 日邊境開放措施施行，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，致該公司航班增加，空運成本同步上升，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。該成本之變化，取決於航班數量多寡。111 年度較 110 年度減少主係因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，致使場站及運務成本較去年同期增加；112 年第一季場站及運務成本較 111 年第一季提升，主係因 111 年 10 月 13 日邊境開放措施施行，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，致該公司航班增加，場站及運務成本同步上升，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 年度較 110 年度減少主係因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，致使旅客服務成本較去年同期增加；112 年第一季旅客服務成本較 111 年第一季提升，主係因 111 年 10 月 13 日邊境開放措施施行，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，致該公司航班增加，旅客服務成本同步上升，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 年度較 110 年度增加，主係 111 年度引進 2 架租賃機，加以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，致使維修成本較去年同期增加；112 年第一季維修成本較 111 年第一季提升，主係因 111 年 10 月 13 日邊境開放措施施行，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，致該公司航班增加，維修成本同步上升，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 110~111 年度及 112 年第一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二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 年度第一季	
	金額	比重	金額	比重	金額	比重
USD : TWD	991,985	93.83	2,339,947	90.47	2,582,205	81.33
RMB : TWD	-	-	-	-	278,029	8.76
JPY : TWD	29,546	2.79	211,170	8.16	279,683	8.81
KRW : TWD	35,685	3.38	35,249	1.37	35,224	1.10
合計	1,057,216	100.00	2,586,366	100.00	3,175,141	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 年度第一季	
	金額	比重	金額	比重	金額	比重
USD：TWD	6,018,273	99.98	7,773,650	99.05	7,727,677	98.45
RMB：TWD	-	-	-	-	-	-
JPY：TWD	999	0.02	74,245	0.95	121,547	1.55
KRW：TWD	-	-	-	-	-	-
合計	6,019,272	100.00	7,847,895	100.00	7,849,224	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~111 年度及 112 年第一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。該公司最近二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、2,586,366 千元及 3,175,141 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 千元及 7,849,224 千元，該公司外幣金融資產及負債金額占總資產比例分別 7.87%、17.88%及 21.27%；44.79%、54.25%及 52.57%，該公司外匯持有部位佔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.最近期及最近二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 年第一季
兌換(損)益(A)	100,216	(582,457)	29,046
營業收入淨額(B)	244,225	1,314,827	2,586,224
營業淨利(損)(C)	(2,779,298)	(2,806,435)	552,125
(A)/(B) (%)	41.03	(44.30)	1.12
(A)/(C) (%)	(3.61)	20.75	5.26

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 110~111 年度及 112 年度第一季之兌換利益(損失)分別為新臺幣 100,216 千元、(582,457)千元及 29,046 千元，占營業收入的比例分別為 41.03%、(44.30)%及 1.12%，占營業淨利(損)比例分別為(3.61)%、20.75%及 5.26%。

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油料、應收帳款(含關係人)、租賃負債-飛機租金等，於換算時產生外幣兌換損益。110 年因台灣外銷歐美之訂單持續創高，使新臺幣逐步走強，致產生淨兌換利益 100,216 千元；惟 111 年度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 年第一季與 111 年度相較，匯率波動相對較小，致兌換損益波動不大，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。

三、最近期及最近二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)最近期及最近二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.最近期及最近二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)最近期及最近二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 年截至第一季			
	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
1	華信	164,165	67.22	兄弟公司	華信	488,496	37.15	兄弟公司	易遊網	110,556	4.27	無
2	樂天棒球	13,050	5.34	無	易飛網	27,672	2.10	無	旅天下	102,238	3.95	無
3	台塑網	12,267	5.02	無	易遊網	27,411	2.08	無	易飛網	100,902	3.90	無
4	易飛網	7,006	2.87	無	旅天下	19,442	1.48	無	華信	71,486	2.76	兄弟公司
5	華航	4,373	1.79	母公司	亞大運通	18,318	1.39	無	五福	63,057	2.44	無
6	Pacific Airlines	2,284	0.94	無	杭州捷運	17,636	1.34	無	杭州捷運	50,061	1.94	無
7	杭州捷運	1,887	0.77	無	台塑網	17,147	1.30	無	鳳凰國際	37,727	1.46	無
8	中華籃協	1,500	0.61	無	樂天棒球	13,050	0.99	無	康福	36,640	1.42	無
9	韓商濟州	1,434	0.59	無	酷遊天	12,824	0.98	無	大榮	30,756	1.19	無
10	酷遊天	1,215	0.50	無	北京華美	11,843	0.90	無	北京保盛	26,700	1.03	無
	其他	35,044	14.35	—	其他	660,988	50.27	—	其他	1,956,101	75.64	—
	合計	244,225	100.00	—	合計	1,314,827	100.00	—	合計	2,586,224	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 110~111 年度及 112 年第一季營業收入分別為 244,225 千元、1,314,827 千元及 2,586,224 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二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二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：高星潢，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，該公司最近二年度及 112 年第一季該公司對華信之銷貨交易金額分別為 164,165 千元、488,496 千元及 71,486 千元，占各年度銷貨比重分別為 67.22%、37.15%及 2.76%，110~111 年度為銷貨第一大客戶，112 年第一季為銷貨第四大客戶，109 年度起該公司因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。該公司 111 年度該公司對華信銷貨收入較 110 年度增加，主係隨國內疫苗施打覆蓋率攀升，帶動離島旅遊風潮所致，另因受新型冠狀病毒肺炎疫情影響，國際航班收入銳減，使台虎對華信 111 年度銷貨金額大幅提升至 488,496 千元；112 年第一季則隨著全球新型冠狀病毒肺炎疫情呈現緩和趨勢，各國觀光及商務入境簽證規定放寬，國人外國旅遊意願漸增，使離島旅遊人數下降，致該公司 112 年第一季對華信之年化銷貨收入較 111 年度減少。整體而言，該公司 110~111 年度及 112 年第一季之營業收入變化情形尚屬合理。

B. 樂天棒球

台灣樂天棒球隊股份有限公司(以下簡稱：樂天棒球)，負責人：米田 陽介，資本額：新臺幣 980,000 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，後續並於拿下總冠軍三連霸，在最高峰後於 2020 年由 Rakuten 株式會社接手經營。最近二年度及 112 年第一季該公司對樂天棒球之交易金額分別為 13,050 千元、13,050 千元及 3,263 千元，占該年度銷貨比重分別為 5.34%、0.99%及 0.13%。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。112 年第一季銷貨金額較 111 年度低，主係其廣告交換收入為隨時間逐步認列，若年化後其金額則與 111 年度一致，整體而言，該公司 110~111 年度及 112 年第一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：臺北市松山區民生東路 4 段 54 號 2 樓之 6，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。最近二年度及 112 年第一季該公司對台塑網之交易金額分別為 12,267 千元、17,147 千元及 8,456 千元，占該年度銷貨比重分別為 5.02%、1.30%及 0.33%，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，整體而言，該公司 110~111 年度及 112 年第一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。最近二年度及 112 年第一季該公司對易飛網之交易金額分別為 7,006 千元、27,672 千元及 100,902 千元，占該年度銷貨比重分別為 2.87%、2.10%及 3.90%。該公司 111 年度及 112 年第一季對易飛網之銷售金額逐年增加，主係隨國內疫苗施打覆蓋率攀升，且全球新型冠狀病毒肺炎疫情呈現緩和趨勢，再加上多數國家放寬或取消旅行限制，帶動國外旅遊需求增加所致，而 112 年第一季大幅增加主係政府宣布邊境開放措施，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，致該公司航班數增加所致。整體而言，該公司 110~111 年度及 112 年第一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 60,135,374 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，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係訓練服務業務及貨運業務，訓練服務係因華航於 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。最近二年度及 112 年第一季該公司對華航之交易金額分別為 4,373 千元、1,835 千元及 0 千元，占該年度銷貨比重分別為 1.79%、0.14%及 0.00%。111 年度該公司對華航銷貨金額下滑主係先前台灣虎航提供華航機師訓練服務課程已階段性完成，故 111 年提供之訓練服務減少所致；112 年第一季由於該公司與提供華航機師訓練服務課程已無執行，加以貨運總代理已遴選完成，故 112 年第一季對華航銷貨金額為 0 元。整體而言，該公司 110~111 年度及 112 年第一季之營業收入變化情形尚屬合理。

F. Pacific Airlines

Pacific Airlines，負責人：Dinh Van Tuan，資本額：越南盾 3,522,081,420 千元，公司地址：112 Hong Ha, 2nd Ward, Tan Binh District, Ho Chi Minh, City, Vietnam，公司網址：<https://www.pacificairlines.com/vn/en>。

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 2020 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，該公司最近二年度及 112 年第一季對 Pacific Airlines 之銷貨交易金額分別為 2,284 千元、155 千元及 0 千元，占各年度銷貨比重分別為 0.94%、0.01%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。111 年度該客戶銷售金額較 110 年度減少，主係 110 年度期間該客戶有執行撤僑航班，111 年度地勤代理服務之業務量則因疫情影響相對縮減，另 112 年第一季該客戶復飛速度未如其他航空快，故該年度無地勤代理之銷貨金額。整體而言，該公司 110~111 年度及 112 年第一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。

杭州捷運成立於西元 2011 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。最近二年度及 112 年第一季該公司對杭州捷運之交易金額分別為 1,887 千元、17,636 千元及 50,061 千元，占該年度銷貨比重分別為 0.77%、1.34%及 1.94%。該公司 111 年度及 112 年第一季對杭州捷運之銷售金額逐年增加，主係隨國內疫苗施打覆蓋率攀升，且全球新型冠狀病毒肺炎疫情呈現緩和趨勢，多數國家放寬或取消旅行限制，加以政府宣布邊境開放措施，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，致該公司航班數增加所致。整體而言，該公司 110~111 年度及 112 年第一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)，負責人：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。該公司最近二年度及 112 年第一季該公司對

中華籃協之銷貨交易金額分別為 1,500 千元、2,500 千元及 0 千元，占各年度銷貨比重分別為 0.61%、0.19%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；112 年第一季因無包機專案，故無銷貨金額。整體而言，該公司 110~111 年度及 112 年第一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：李承昱，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。最近二年度及 112 年第一季該公司對韓商濟州之交易金額分別為 1,434 千元、0 千元及 11,393 千元，占該年度銷貨比重分別為 0.59%、0%、及 0.44%，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。111 年度該客戶未有航班來台，故未有地勤代理收入，致退出銷貨前十大排行；112 年第一季隨國內疫苗施打覆蓋率攀升，且全球新型冠狀病毒肺炎疫情呈現緩和趨勢，再加上多數國家放寬或取消旅行限制，帶動國外旅遊需求增加，致該公司對韓商濟州之地勤代理收入增加。整體而言，該公司 110~111 年度及 112 年第一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。最近二年度及 112 年第一季該公司對酷遊天之交易金額分別為 1,215 千元、12,824 千元及 8,902 千元，占該年度銷貨比重分別為 0.50%、0.98%及 0.34%，由於該公司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，因疫情影響，致台虎對其他旅行社等收入下滑，相對使該客戶之營收占比提升，致該客戶於 110 年度進入銷貨排行第十大客戶；111 年及 112 年第一季國內疫苗施打覆蓋率攀升，且全球新型冠狀病毒肺炎疫情呈現緩和趨勢，再加上多數國家放寬或取消旅行限制，帶動國外旅遊需求增加，致該公司對酷遊天之商品

銷售分潤收入較去年同期增加。整體而言，該公司 110~111 年度及 112 年第一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。最近二年度及 112 年第一季該公司對易遊網之交易金額分別為 9 千元、27,411 千元及 110,556 千元，占該年度銷貨比重分別為 0.00%、2.08%及 4.27%。該公司 111 年度及 112 年第一季對易飛網之銷售金額逐年增加，主係隨國內疫苗施打覆蓋率攀升，且全球新型冠狀病毒肺炎疫情呈現緩和趨勢，再加上多數國家放寬或取消旅行限制，帶動國外旅遊需求增加所致，而 112 年第一季大幅增加主係政府宣布邊境開放措施，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，致該公司航班數增加所致。整體而言，該公司 110~111 年度及 112 年第一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：王文傑，資本額：新臺幣 152,000 千元，公司地址：臺北市內湖區石潭路 151 號 4 樓，公司網址：<https://www.uplantravel.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。最近二年度及 112 年第一季該公司對旅天下之交易金額分別為 0 千元、19,442 千元及 102,238 千元，占該年度銷貨比重分別為 0.00%、1.48%及 3.95%。該公司 111 年度及 112 年第一季對旅天下之銷售金額呈上升趨勢，主係隨國內疫苗施打覆蓋率攀升，且全球新型冠狀病毒肺炎疫情呈現緩和趨勢，再加上多數國家放寬或取消旅行限制，帶動國外旅遊需求增加，使該公司對旅天下之銷貨收入漸增，而 112 年第一季大幅增加主係政府宣布邊境開放措施，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，致該公司航班數增加所致。整體而言，該公司 110~111 年度及 112 年第一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，該公司最近二年度及 112 年第一季對亞大運通之銷貨交易金額分別為 0 千元、18,318 千元及 22,708 千元，占各年度銷貨比重分別為 0.00%、1.39%及 0.88%。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，針對後疫情時代，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，因而使 111 年度該公司對亞大運通之銷貨收入上升；112 年第一季則係隨國內疫苗施打覆蓋率攀升，且全球新型冠狀病毒肺炎疫情呈現緩和趨勢，再加上多數國家放寬或取消旅行限制，帶動國外旅遊需求增加，使該公司航班數增加，該公司對亞大運通之貨運業務亦隨之增加。整體而言，該公司 110~111 年度及 112 年第一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：中國北京市朝陽區廣渠門外大街 8 號 11 層西座 1107，公司網址：<https://www.himyttrip.com>。

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，成立於西元 2014 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。最近二年度及 111 年第一季該公司對北京華美之交易金額分別為 32 千元、11,843 千元及 18,891 千元，占該年度銷貨比重分別為 0.01%、0.90%及 0.73%。該公司 111 年度及 112 年第一季對北京華美之銷售金額逐年增加，主係隨國內疫苗施打覆蓋率攀升，且全球新型冠狀病毒肺炎疫情呈現緩和趨勢，再加上多數國家放寬或取消旅行限制，加以政府宣布邊境開放措施，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，致該公司航班數增加所致。整體而言，該公司 110~111 年度及 112 年第一季之營業收入變化情形尚屬合理。

O.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，最近二年度及 112 年第一季對該客戶交易金額分別為 0 千元、4,923 千元及 63,057 千元，占該年度銷貨比重分別為 0.00%、0.37%及 2.44%。該公司 111 年度及 112 年第一季對五福之銷售金額呈上升趨勢，主係隨國內疫苗施打覆蓋率攀升，且全球新型冠狀病毒肺炎疫情呈現緩和趨勢，再加上多數國家放寬或取消旅行限制，帶動國外旅遊需求增加，使該公司對其之銷貨收入漸增；而 112 年第一季大幅增加主係政府宣布邊境開放措施，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，致該公司航班數增加，使該公司 112 年第一季對其銷售金額較 111 年度增加 58,134 千元，增加幅度達 1,180.87%。整體而言，該公司 110~111 年度及 112 年第一季之營業收入變化情形尚屬合理。

P.鳳凰國際

鳳凰國際旅行社股份有限公司(以下簡稱：鳳凰國際)，負責人：張巍耀，資本額：新臺幣 1,000,000 千元，公司地址：臺北市中山區長安東路 1 段 25 號 4 樓，公司網址：<https://www.travel.com.tw>。

鳳凰國際成立於民國 46 年度，為國內上市觀光事業掛牌公司(股票代碼：5706)，鳳凰國際的前身為亞洲旅行社，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。該公司對鳳凰國際主要交易內容係機位之銷售，最近二年度及 112 年第一季對該客戶交易金額分別為 0 千元、7,153 千元及 37,727 千元，占該年度銷貨比重分別為 0.00%、0.54%及 1.46%。該公司 111 年度及 112 年第一季對鳳凰國際之銷售金額呈上升趨勢，主係隨國內疫苗施打覆蓋率攀升，且全球新型冠狀病毒肺炎疫情呈現緩和趨勢，再加上多數國家放寬或取消旅行限制，帶動國外旅遊需求增加，使該公司對其之銷貨收入漸增，而 112 年第一季大幅增加主係政府宣布邊境開放措施，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，致該公司航班數增加，使該公司 112 年第一季對其銷售金額較 111 年度增加 30,574 千元，增加幅度達 427.43%。整體而言，該公司 110~111 年度及 112 年第一季之營業收入變化情形尚屬合理。

Q.康福

康福旅行社股份有限公司(以下簡稱：康福)，負責人：黃明峰，資本額：新臺幣 1,280,000 千元，公司地址：台北市中山區南京東路 2 段 98 號 4 樓，公司網址：<https://www.colatour.com.tw>。

康福成立於民國 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，該公司對康福主要交易內容係機位之販售。最近二年度及 112 年第一季該公司對康福之交易金額分別為 10 千元、7,163 千元及 36,640 千元，占該年度銷貨比重分別為 0.00%、0.54%及 1.42%。該公司 111 年度

及 112 年第一季對康福之銷售金額呈上升趨勢，主係隨國內疫苗施打覆蓋率攀升，且全球新型冠狀病毒肺炎疫情呈現緩和趨勢，再加上多數國家放寬或取消旅行限制，帶動國外旅遊需求增加，使該公司對其之銷貨收入漸增；而 112 年第一季大幅增加主係政府宣布邊境開放措施，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，致該公司航班數增加，使該公司 112 年第一季對其銷售金額較 111 年度增加。整體而言，該公司 110~111 年度及 112 年第一季之營業收入變化情形尚屬合理。

R.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。最近二年度及 112 年第一季對該客戶交易金額分別為 0 千元、4,587 千元及 30,756 千元，占該年度銷貨比重分別為 0.00%、0.35%及 1.19%。該公司 111 年度及 112 年隨國內疫苗施打覆蓋率攀升，且全球新型冠狀病毒肺炎疫情呈現緩和趨勢，再加上多數國家放寬或取消旅行限制，帶動國外旅遊需求增加，使該公司對其之銷貨收入漸增，而 112 年第一季大幅增加主係政府宣布邊境開放措施，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，致該公司航班數增加，使該公司 112 年第一季對其銷售金額較 111 年度增加。整體而言，該公司 110~111 年度及 112 年第一季之營業收入變化情形尚屬合理。

S.北京保盛易行

北京保盛易行航空服務有限公司(以下簡稱：北京保盛易行)，負責人：王豔華，資本額：人民幣 3,000 千元，公司地址：北京市朝陽區吉慶里 6 號樓 901 室。

北京保盛易行航空服務有限公司原為北京保盛航空服務有限公司之直屬銷售部門，為針對顧客市場展開銷售，方便更多消費者能享受到保盛的優惠機票產品，並提倡服務企業用戶的概念，為企業客戶量身打造方便、舒適、安全、優惠的機票產品，故於 2009 年將直屬銷售部正式註冊並成立了北京保盛易行航空服務有限公司，總部位於中國北京，主要業務為提供航空機票代訂服務，該公司對北京保盛易行主要交易內容係機位之販售。該公司最近二年度及 112 年第一季對北京保盛易行之銷貨交易金額分別為 8 千元、8,311 千元及 26,700 千元，占各年度銷貨比重分別為 0.00%、0.63%及 1.03%。該公司 111 年度及 112 年隨國內疫苗施打覆蓋率攀升，且全球新型冠狀病毒肺炎疫情呈現緩和趨勢，再加上多數國家放寬或取消旅行限制，帶動國外旅遊需求增加，加以政府宣布邊境開放措施，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，致該公司航班數增加。整體而言，該公司 110~111 年度及 112 年第一季之營業收入變化情形尚屬合理。

該公司主要銷售對象以旅行社業者及一般大眾為主，而主要銷售對象、銷售金額及銷售比率之變化，係受旅遊觀光產業景氣榮枯及國內經濟狀況等因素而影響，致各年度間主要銷售客戶皆有所變動，其變化情形及變動原因尚屬合理。

(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佔營業收入比率上升，惟 111 年第四季開始各國入境管控政策逐漸鬆綁，國際航班復飛，使該公司 112 年第一季對華信銷貨收入占比已降至 2.76%，應無因營業收入過度集中華信航空而產生營運中斷之風險，亦無損及股東權益之疑慮。

(4)發行公司之銷售政策

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。

3.最近期及最近二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 年度第一季			
	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
01	Sky High XLVII	352,636	16.16	無	Sky High XLVII	407,608	12.95	無	台灣中油	247,790	15.34	無
02	中銀航空租賃	246,837	11.31	無	Sky High 117	323,631	10.28	無	ENEOS	123,866	7.67	無
03	酷航	212,807	9.75	無	中銀航空租賃	274,306	8.72	無	Sky High XLVII	116,062	7.19	無
04	Sky High 117	138,206	6.33	無	中華航空	244,831	7.78	母公司	Sky High 117	94,873	5.87	無
05	中華航空	137,296	6.29	母公司	酷航	240,628	7.65	無	中銀航空租賃	76,631	4.74	無
06	YALL	122,885	5.63	無	台灣中油	172,553	5.48	無	中華航空	76,404	4.73	母公司
07	JSA	120,213	5.51	無	YALL	134,805	4.28	無	Cosmo	60,108	3.72	無
08	Sky High LV	115,303	5.28	無	JSA	132,591	4.21	無	酷航	52,338	3.24	無
09	SIA	81,282	3.73	無	Sky High LV	131,876	4.19	無	Sky High LV	40,292	2.50	無
10	Navitaire	72,839	3.34	無	SIA	128,701	4.09	無	JSA	39,873	2.47	無
	小計	1,600,304	73.33	-	小計	2,191,530	69.63	-	小計	928,237	57.47	
	其他	581,633	26.67	-	其他	955,739	30.37	-	其他	687,014	42.53	
	進貨淨額	2,181,937	100.00	-	進貨淨額	3,147,269	100.00	-	進貨淨額	1,615,251	100.00	

資料來源：該公司提供

(2)最近期及最近二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。110~111 年度及 112 年第一季進貨淨額分別為 2,181,937 千元、3,147,269 千元及 1,615,251 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%、68.58%及 63.91%，茲就該公司 110~111 年度及 112 年第一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 EUR，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-320-232 編號 6700、6917 及 6943，110~111 年度及 112 年第一季對 Sky High XLVII 進貨金額分別為 352,636 千元、407,608 千元及 116,062 千元，占各年度進貨淨額比例分別為 16.16%、12.95%及 7.19%，110~111 年度及 112 年第一季分別為第一大、第一大及第三大供應商，變化金額主要受到美金匯率、飛行時數及利率影響，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，其費用與飛行時數同步增加或減少；111 年及 112 年第一季均較去年同期增加主係因美元升值、飛機機齡逐漸成長及飛行時數增加導致維修成本略微提高。整體而言，該公司對 Sky High XLVII 其進貨金額之變化主要受到總體經濟之影響，最近二年度及 112 年第一季皆進入進貨前十大排行，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：Robert Martin，資本總額：美元 1,157,791 千元，公司地址：Shenton Way, Room 1801 AXA Tower, Singapore 068811，公司網址：<https://www.bocaviation.com>。

中銀航空租賃成立於 1993 年，中銀航空租賃(2588.HK)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 A320 系列及波音 737 系列，包括配備新技術的 A320NEO 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。

該公司對其採購之項目為為兩架租機，分別為空中巴士 A-320-200 編號 7491 及 7982，110~111 年度及 112 年第一季對中銀航空租賃進貨金額分

別為 246,837 千元、274,306 千元及 76,631 千元，占各年度進貨淨額比例分別為 11.31%、8.72%及 4.74%，最近二年度及 112 年第一季分別為第三大、第三大及第五大供應商，最近二年度及最近期變化金額主要受到美金匯率、飛行時數及利率影響，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，其費用與飛行時數同步增加或減少；111 年及 112 年第一季均較去年同期增加主係因美元升值、飛機機齡逐漸成長及飛行時數增加導致維修成本略微提高。整體而言，該公司對中銀航空租賃其進貨金額之變化主要受到總體經濟之影響，最近二年度及 112 年第一季皆進入進貨前十大排行，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 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 102 年 12 月 12 日，主要經營新加坡出發之短中途航線。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 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 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兩架租機，分別為空中巴士 A-320-200 編號 4804 及 4874，110~111 年度及 112 年第一季對酷航進貨金額分別為 212,807 千元、240,682 千元及 52,338 千元，占各年度進貨淨額比例分別為 9.75%、7.65%及 3.24%，最近二年度及 112 年第一季分別為第三大、第五大及第八大供應商，變化金額主要受到美金匯率、飛行時數及利率影響，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，其費用與飛行時數同步增加或減少；111 年及 112 年第一季均較去年同期增加主係因美元升值。整體而言，該公司對酷航其進貨金額之變化主要受到總體經濟之影響，最近二年度及 112 年第一季皆進入進貨前十大排行，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 EUR，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客機 A320neo，三架新機分別於 110 年 3 月及 7 月交機及 111 年 7 月交機，110~111 年度及 112 年第一季進貨金額為 138,206 千元、323,631 千元及 94,873 千元，進貨淨額比例為 6.33%、10.28% 及 5.87%，最近二年度及 112 年第一季分別為該公司第四大、第二大及第四大供應商，主要係為租機支出及維修準備金，111 年及 112 年第一季分別較去年同期增加主係因 111 年 7 月新增租機一架故對其進貨金額增加，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 56,713,177 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。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。

該公司與中華航空交易內容主要為合營成本、修護成本、地勤成本及其他成本。110~111 年度及 112 年第一季該公司對中華航空進貨金額分別為 137,296 千元、244,831 千元及 76,404 千元，占各年度進貨淨額比例分別為 6.29%、7.78%及 4.73%，最近二年度及 112 年第一季分別為第五大、第四大及第六大供應商。111 年進貨較 110 年增加，主係因該公司執飛濕租國內離島航線班次增加，相關維修保養隨之增加所致；112 年第一季較去年同期進貨增加，主係因國境開放，各航點復飛，相關修護成本及地勤成本隨之增加所致，其進貨金額變化情形尚屬合理。

F. Yanshui Aviation Leasing Limited (以下簡稱 YALL)，負責人：Julian Dunphy，公司地址：32 Molesworth Street Dublin 2 Ireland，公司網址：www.goshawk.aero。

YALL 為 Sky Aviation Leasing International Limited (以下簡稱：SALI) 旗下之孫公司，2018 年 Goshawk 收購愛爾蘭飛機租賃公司 SALI，SALI 成立於 2015 年，其擁有和承諾購置的機隊共有 51 架飛機，Goshawk Aviation Limited 是一家從事商用飛機租賃的公司。Goshawk 在愛爾蘭都柏林和香港設有辦事處，是新創建集團和周大福集團旗下公司。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-320-200 編號 6522，110~111 年度及 112 年第一季對 YALL 進貨金額分別為 122,885 千元、134,805 千元及 38,879 千元，占各年度進貨淨額比例分別為 5.63%、4.28%及 2.41%，112 年第一季未名列供應商前十大排行，110 年度及 111 年度分別名列該公司第六大及第七大供應商，變化金額主要受到美金匯率、飛行時數及利率影響，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，其費用與飛行時數同步增加或減少；最近二年度及最近期變化金額主要受

到美金匯率、飛行時數及利率影響，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，其費用與飛行時數同步增加或減少；111 年及 112 年第一季均較去年同期增加主係因美元升值、飛機機齡逐漸成長及飛行時數增加導致維修成本略微提高。整體而言，該公司對 YALL 其進貨金額之變化主要受到總體經濟之影響，其進貨金額變化情形尚屬合理。

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:TYO 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-320-200 編號 6604，110~111 年度及 112 年第一季對 JSA 進貨金額分別為 120,213 千元、132,591 千元及 39,973 千元，占各年度進貨淨額比例分別為 5.51%、4.21%及 2.47%，110 年度、111 年度及 112 年第一季名列該公司第七大、第八大及第十大供應商，變化金額主要受到美金匯率、飛行時數及利率影響，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，其費用與飛行時數同步增加或減少；111 年及 112 年第一季均較去年同期增加主係因美元升值、飛機機齡逐漸成長及飛行時數增加導致維修成本略微提高。整體而言，該公司對 JSA 其進貨金額之變化主要受到總體經濟之影響，經評估 110 年度、111 年度及 112 年第一季皆進入進貨前十大排行，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：Zhidong Wang，資本額：1 EUR，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-320-232 編號 7203，110~111 年度及 112 年第一季對 Sky High LV 進貨金額分別為 115,303 千元、131,876 千元及 40,292 千元，占各年度進貨淨額比例分別為 5.28%、4.19%及 2.50%，110 年度、111 年度及 112 年第一季分別名列該公司第八大、第九大、第九大供應商，變化金額主要受到美金匯率、飛行時數及利率影響，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，其費用與飛行時數同步增加或減少；111 年及 112 年第一季均較去年同期增加主係因美元升值、飛機機齡逐漸成長及飛行時數增加導致維修成本略微提

高。整體而言，該公司對 Sky High LV 其進貨金額之變化主要受到總體經濟之影響，經評估 110 年度、111 年度及 112 年第一季皆進入進貨前十大排行，其變化情形尚屬合理。

I. Sia Engineering Company Limited (以下簡稱 Sia)，負責人：Ng Chin Hwee，資本額：420,044 千元(新幣)，公司地址：31 Airline Road, Singapore 819831，公司網址：<https://www.siaec.com.sg/>。

新航工程有限公司為飛機維護、維修及檢修之業界領導公司，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，110~111 年度及 112 年第一季對 Sia 進貨金額分別為 81,282 千元、128,701 千元及 20,984 千元，占各年度進貨淨額比例分別為 3.73%、4.09%及 1.30%，112 年第一季未名列供應商前十大排行，110 年度及 111 年度分別名列該公司第九大及第十大供應商，Sia 提供該公司工程管理及航材，111 年及 112 年第一季對 Sia 之進貨均較去年同期增加增加，係因 111 年交付二架新型客機 A320neo，提高維修保養需求，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，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 1800 Minneapolis, MN 55402 United States。

Navitaire 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，110~111 年度及 112 年第一季對 Navitaire 進貨金額分別為 72,839 千元、67,678 千元及 30,184 千元，占各年度進貨淨額比例分別為 3.34%、2.15%及 1.87%，111 年度及 112 年第一季未名列供應商前十大排行，110 年度名列該公司第十大，111 年較 110 年減少主係因 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；112 年第一季進貨金額較去年同期增加，主係因國境開放，旅客訂票踴躍，故其收費因流量增加而隨之增加，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>。

台灣中油成立於民國 35 年度，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。該公司 110~111 年度及 112 年第一季對台灣中油進貨金額

分別為 20,609 千元、172,553 千元及 247,790 千元，占各年度進貨淨額比例分別為 0.94%、5.48%及 15.34%，110 年度因疫情影響台灣中油並未擠身該公司前十大供應商之列，111 年及 112 年第一季分別為該公司第六大及第一大供應商；111 年及 112 年第一季均前去年同期增加主係因 111 年 10 月國境開放，各航點復飛，航空燃油需求增加，故增加對台灣中油之進貨，其增減變動與國際原油價格及航班數呈同向變動，其變化情形尚屬合理。

L. ENEOS Corporation (前身為 JXTG Nippon Oil & Energy Corporation；以下簡稱 ENEOS)，負責人：Saito Takeshi，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 成立於 1999 年，日本石油(NIPPON OIL CORPORATION)與三菱石油(Mitsubishi Oil)合併，並於在 2002 年 6 月 27 日更名為 ENEOS。新 ENEOS 是日本最大的石油進口商和營銷商，也是日本最大的石油精煉商，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，主要加油機場為東京成田、旭川、茨城百里、佐賀、東京羽田、花卷及福岡機場，110~111 年度及 112 年第一季對新日本石油公司進貨金額分別為 0 千元、64,563 千元及 123,866 千元，占該年度進貨淨額比例分別為 0%、2.05%及 7.67%，112 年第一季名列該公司第二大供應商，111 年度未進入前十大，110 年度因該公司暫停飛往日本航班因此未採購航空燃油，111 年及 112 年第一季均前去年同期增加主係因 111 年 10 月國境開放，各航點復飛，航空燃油需求增加，故增加對 ENEOS 之進貨，其增減變動與往返日本航班及國際原油價格呈同向變動，其變化情形尚屬合理。

M. Cosmo Oil Marketing Co., Ltd. (以下簡稱 Cosmo)，負責人：Koji Moriyama，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.coc.cosmo-oil.co.jp>。

Cosmo 成立於 1986 年，係日本上市掛牌公司 Cosmo Energy Holdings Co Ltd(股票代碼:TYO5021)子公司，總部設在日本東京，為日本第四大煉油公司，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，主要加油機場為名古屋中部、大阪關西及仙台，該公司 110~111 年度及 112 年第一季對 Cosmo 進貨金額分別為 0 千元、37,101 千元及 60,108 千元，占該年度進貨淨額比例分別為 0%、1.18%及 3.72%，110 年度及 111 年度未名列供應商前十大排行，112 年第一季名列該公司第七大供應商，110 年度因該公司暫停飛往日本航班因此未採購航空燃油，111 年及 112 年第一季均前去年同期增加主係因 111 年 10

月國境開放，各航點復飛，航空燃油需求增加，故增加對 Cosmo 之進貨，其增減變動與往返日本航班及國際原油價格呈同向變動，其變化情形尚屬合理。

(3)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，其中進貨項目為航空燃油、租機費用為大宗；110~111 年度及 112 年第一季對主要台灣中油進貨金額分別為 20,609 千元、172,553 千元及 247,790 千元，占各年度進貨淨額比例分別為 0.94%、5.48%及 15.34%，就航空燃油供應而言，該公司除桃園機場係由台灣石油供應飛行油料外，其餘則由全球各航線所至之地向當地油品供應商購置燃油料；就航空器租賃而言，110~111 年度及 112 年第一季對 Sky High XLVII 進貨金額分別為 408,051 千元、352,636 千元及 284,277 千元，占各年度進貨淨額比例分別為 16.16%、12.95%及 7.19%，該公司維持至少兩家以上之租機供應商，另就地勤服務而言，由於飛機航點遍及世界各地，因此皆由各航線抵達地之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；故整體而言，該公司應尚無產生進貨集中風險之情事。

(4)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，其中航空燃料部分，飛機出發前於桃園機場及各航線當地機場補充燃料；航空器修護及保養則依使用年限進行修護；地勤服務及航空站機坪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保持兩家以上之供應商做配合，應無供貨中斷風險，該公司最近二年度及 112 年第一季未有供貨中斷或短缺之情事，其進貨政策尚屬允當。

(二)最近期及最近二個會計年度發行人之財務報告及個體財務報告應收款項變動之合理性、母子公司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.最近期及最近二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 110~111 年度及 112 年第一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，故應收帳款主係對關係人華信航空濕租收入、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二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1)	111年度	112年第一季
營業收入淨額	244,225	1,314,827	2,586,224
應收票據	—	—	—
應收帳款	723	76,188	98,769
應收帳款-關係人	910	55,299	23,632
應收款項總額	1,633	131,487	122,401
備抵呆帳提列數	—	—	—
應收款項淨額	1,633	131,487	122,401
備抵損失提列比率(%)	—	—	—
應收款項週轉率(次)	33.96	19.75	81.49
應收款項週轉天數(天)	11	19	5
授信條件	1.一般客戶：預收~月結 30 天收款。 2.關係人：多採月結 30 天收款。		

資料來源：該公司經會計師查核簽證或核閱之財務報告。

註1：110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 110~111 年度及 112 年第一季之營業收入淨額分別為 244,225 千元、1,314,827 千元及 2,586,224 千元；應收款項總額則分別為 1,633 千元、131,487 千元及 122,401 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。該公司 111 年度之應收帳款總額較 110 年度上升 129,854 千元，增加幅度達 7,951.87%，主係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，致使營業收入較去年同期成長，應收款項亦相對上升；112 年第一季則因日本及

台灣政府宣布 111 年 10 月份起邊境開放，同時取消先前頒布之禁團令，旅客訂票意願大幅提升，且適逢農曆新年假期及 228 連假，出國旅客人數增加，加上該公司之票價提升，使營業收入較 111 年度增加，惟 112 年第一季因國際航線需求提升，國內航線需求隨之減少，該公司因而減少濕租飛機予華信航空，使應收帳款關係人金額下降，致 112 年第一季之應收帳款金額較 111 年度減少。

該公司 110~111 年度及 112 年第一季之應收款項週轉率與收款天數分別為 33.96 次、19.75 次及 81.49 次與 11 天、19 天及 5 天。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，致營業收入及應收帳款較 110 年度成長，惟應收帳款成長幅度高於營業收入，故應收週轉率下降，週轉天數上升至 18 天；112 年第一季之應收款項週轉率較 111 年度大幅上升 61.74%，主係因日本及台灣政府宣布 111 年 10 月份起邊境開放，同時取消先前頒布之禁團令，旅客訂票意願大幅提升，且適逢農曆新年假期及 228 連假，出國旅客人數增加，加上該公司之票價提升，使 112 年第一季營業收入較去年同期增加 2,475,963 千元，上升幅度為 2,245.55%，又 112 年第一季年化後之營業收入增加幅度高於平均應收款項增加幅度，致 112 年第一季應收帳款週轉率較 111 年上升，而週轉天數下降至 5 天。整體而言，該公司 110 及 111 年度及 112 年第一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 及 111 年度及 112 年第一季因新冠肺炎疫情趨緩，全球出入境限制放寬，使該公司整體應收帳款隨銷售之主要客群不同而變化，其變化情形尚屬合理。

(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)；以及從事國內外水上貨運、客運業務之經營業務之上市公司陽明海運股份有限公司(股票代碼 2609；以下簡稱陽明海運)，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 年第一季	
		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	2,586,224	2,586,224
	中華航空	132,140,248	138,841,403	141,069,849	150,722,471	註	42,691,908
	長榮航空	95,331,905	103,872,359	127,142,232	138,068,607	註	44,425,772
	陽明海運	244,723,602	333,687,395	261,012,906	375,899,874	註	36,953,438
應收款項總額	台灣虎航	1,633	1,633	131,487	131,487	122,401	122,401
	中華航空	13,249,354	13,711,401	10,890,692	11,392,936	註	11,174,936
	長榮航空	8,723,261	10,217,552	8,426,740	10,463,954	註	11,730,277
	陽明海運	9,722,599	22,196,685	3,320,671	10,745,168	註	8,442,088
應收款項週轉率(次)	台灣虎航	33.96	33.96	19.75	19.75	20.37	81.49
	中華航空	11.63	11.76	11.69	12.01	註	15.13
	長榮航空	13.33	12.14	14.83	13.35	註	16.01
	陽明海運	35.78	19.96	40.02	22.82	註	15.41
應收款項週轉天數(天)	台灣虎航	11	11	19	19	18	5
	中華航空	32	32	32	31	註	25
	長榮航空	28	31	25	28	註	23
	陽明海運	11	19	10	16	註	24

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112年第一季並未出具會計師核閱之個體財務報告。

由上表所示，該公司 110~111 年度及 112 年第一季應收款項週轉率分別為 33.96 次、19.75 次及 81.49 次，應收款項收款日數分別為 11 天、19 天及 5 天。與採樣同業相較，該公司 110~111 年度及 112 年第一季之個體及合併應收款項週轉率均介於或高於採樣同業間，主係所營業務及客戶型態差異所致。中華航空及長榮航空除客運業務外，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，而陽明海運多以貨運為主，該公司之營收則以客運為大宗，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，且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。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 1)		1111 年度		112 年第一季	
		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)	註 2	(261,336)
	長榮航空	(10,139)	(140,940)	(4,928)	(42,797)	註 2	(62,255)
	陽明海運	(54,079)	(136,577)	(17,155)	(102,773)	註 2	(97,006)
應收款項 總額	台灣虎航	1,633	1,633	131,487	131,487	134,015	122,401
	中華航空	13,249,354	13,711,401	10,890,692	11,392,936	註 2	11,174,936
	長榮航空	8,723,261	10,217,552	8,426,740	10,463,954	註 2	11,730,277
	陽明海運	9,722,599	22,196,685	3,320,671	10,745,168	註 2	8,442,088
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%	註 2	2.34%
	長榮航空	0.12%	1.38%	0.06%	0.41%	註 2	0.53%
	陽明海運	0.56%	0.62%	0.52%	0.96%	註 2	1.15%

資料來源：各公司經會計師查核簽證或核閱之財務報告。

註1：110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2：採樣同業112年第一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 110~111 年度及 112 年第一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%，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 110~111 年度及 112 年第一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 110~111 年度及 112 年第一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，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，加以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，而陽明海運則多以貨運為主，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	112 年 3 月底金額	截至 112.5.31 之收回情形		截至 112.5.31 之未收回情形	
		金額	%	金額	%
應收票據	—	—	—	—	—
應收帳款	122,401	119,867	98.02%	2,423	1.98%
合計	122,401	119,867	98.02%	2,423	1.98%

資料來源：該公司提供

該公司112年3月31日之應收款項截至112年5月31日止已收回98.02%，尚未收回之款項主係因發票開立延遲使收款期間延長所致，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)最近期及最近二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.最近期及最近二個會計年度，發行公司之財務報告存貨淨額變動之合理性

單位：新臺幣千元

年度		110 年度	111 年	112 年第一季
項目				
營業收入淨額(註 1)		1,740	153	2
營業成本		1,499	112	1
期末存貨 總額	商品存貨	63	5	4
備抵存貨跌價及呆滯損失		0	0	0
期末存貨淨額		63	5	4
存貨週轉率(次)		3.88	3.29	0.89
存貨週轉天數(天)		94	111	410

資料來源：該公司提供及其 110~111 年度及 112 年第一季經會計師查核簽證或核閱之財務報告

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。

該公司主要係屬航空服務業，主要業務項目係以客運為主，因受疫情影響，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公司商標之商品，其存貨組成皆為商品存貨，以下茲就該公司 110 年度、111 年度及 112 年第一季財務報表之存貨淨額變動合理性說明：

(1)最近期及最近二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公司之商標商品透過虎禮選平台販售。該公司 110 年度、111 年度及 112 年第一季之存貨總額分別為 63 千元、5 千元及 4 千元，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，現為台灣虎航 logo 之口罩，111 年較 110 年度減少 58 千元，變動幅度為(92.06)%，而 112 年第一季較 111 年減少 1 千元，變動幅度為(20)%，111 年該公司受疫情影響減少國際航班，多以線上平台販售其品牌商品，品牌曝光效果有限，影響存貨去化情形；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，因此該公司將部分印有公司之商標商品透過虎禮選平台販售，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 年度、111 年度及 112 年第一季之存貨週轉率分別為 3.88 次、3.29 次及 0.89 次，存貨週轉天數分別為 94 天、111 天及 410 天，111 年之存貨週轉率下降，主係因該公司受疫情影響減少國際航班，多以線上平台販售其品牌商品，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 年第一季因國境開放，班機復飛，該公司專注於客運服務、貨運服務及地勤代理，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，致存貨週轉率下降，存貨週轉天數上升。整體而言，其變化情形尚屬合理。

綜上所述，該公司 110 年度、111 年度及 112 年第一季存貨總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

項目 \ 年度		110 年度		111 年度		112 年第一季	
		個體	合併	個體	合併	個體	合併
銷貨成本	台灣虎航 (註 3)	1,499	1,499	112	112	1	1
	中華航空	106,229,554	115,486,946	128,089,348	139,352,258	(註 4)	37,493,621
	長榮航空	77,641,840	84,547,735	110,113,767	118,356,717	(註 4)	35,202,071
	陽明海運	91,191,696	120,556,335	89,950,003	145,729,755	(註 4)	
期末存貨總額	台灣虎航	63	63	5	5	4	4
	中華航空	(註 1)	(註 1)	(註 1)	(註 1)	(註 4)	(註 1)
	長榮航空	(註 1)	(註 1)	(註 1)	(註 1)	(註 4)	(註 1)
	陽明海運	-	-	-	-	(註 4)	-
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	(註 4)	10,865,968
	長榮航空	1,169,678	3,248,010	1,152,878	3,676,304	(註 4)	3,821,303
	陽明海運	-	-	-	-	-	-
存貨週轉率 (次)	台灣虎航	3.88	3.88	3.29	3.29	0.89	0.89
	中華航空	(註 2)	(註 2)	(註 2)	(註 2)	(註 2)	(註 2)
	長榮航空	(註 2)	(註 2)	(註 2)	(註 2)	(註 2)	(註 2)
	陽明海運	-	-	-	-	-	-
存貨週轉天數(天)	台灣虎航	94	94	111	111	410	410
	中華航空	(註 2)	(註 2)	(註 2)	(註 2)	(註 2)	(註 2)
	長榮航空	(註 2)	(註 2)	(註 2)	(註 2)	(註 2)	(註 2)
	陽明海運	-	-	-	-	-	-

資料來源：該公司提供及其 110~111 年度及 112 年第一季經會計師查核簽證或核閱之財務報告。

註 1：採樣同業之期末存貨金額係以淨額表達。

註 2：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 3：該公司營業成本為存貨相關收入及成本，由該公司提供。

註 4：採樣同業 112 年度第一季並未出具經會計師核閱之個體財務報告。

與同業相較，該公司 110 年度、111 年度及 112 年第一季之存貨週轉率分別為 3.88 次、3.29 次及 0.89 次，存貨週轉天數分別為 94 天、111 天及 410

天，111 年之存貨週轉率下降，主係因該公司受疫情影響減少國際航班，多以線上平台販售其品牌商品，致品牌曝光效果有限，致存貨週轉率下降，存貨週轉天數上升；112 年第一季因國境開放，班機復飛，該公司專注於客運服務、貨運服務及地勤代理，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，致存貨週轉率下降，存貨週轉天數上升。與採樣同業水準相較，陽明未有存貨，其並無存貨週轉率相關數據，而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，無法取得存貨週轉率及存貨週轉天數做同業之比較。

2. 備抵存貨跌價損失與呆滯損失提列之適足性評估

(1) 備抵存貨跌價損失及呆滯損失提列政策

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：

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跌價。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，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 年第一季
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：該公司提供及其 110~111 年度及 112 年第一季經會計師查核簽證或核閱之財務報告

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，故不擬提列存貨呆滯金額；且該公司並無庫齡二年以上商品，故該公司並無提列跌價損失，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。整體而言，經評估該公司備抵存貨跌價及呆滯損失之提列，主要係依庫齡及淨變現價值分別提列跌價及呆滯損失，已依據一般公認會計原則及其產品特性所制定，故評估其備抵存貨跌價及呆滯損失提列之適足性尚屬合理。

(3)與同業比較

單位：新臺幣千元

項目	年度	110 年度		111 年度		112 年第一季	
		個體	合併	個體	合併	個體	合併
備抵存貨跌價及呆滯損失	台灣虎航	-	-	-	-	-	-
	中華航空	(註 1)	(註 1)	(註 1)	(註 1)	(註 2)	(註 1)
	長榮航空	(註 1)	(註 1)	(註 1)	(註 1)	(註 2)	(註 1)
	陽明海運	-	-	-	-	-	-
期末存貨總額	台灣虎航	63	63	5	5	4	4
	中華航空	(註 1)	(註 1)	(註 1)	(註 1)	(註 2)	(註 1)
	長榮航空	(註 1)	(註 1)	(註 1)	(註 1)	(註 2)	(註 1)
	陽明海運	-	-	-	-	-	-
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	(註 2)	10,865,968
	長榮航空	1,169,678	3,248,010	1,152,878	3,676,304	(註 2)	3,821,303
	陽明海運	-	-	-	-	-	-
提列比率(%)	台灣虎航	-	-	-	-	-	-
	中華航空	(註 1)	(註 1)	(註 1)	(註 1)	(註 2)	(註 1)
	長榮航空	(註 1)	(註 1)	(註 1)	(註 1)	(註 2)	(註 1)
	陽明海運	-	-	-	-	-	-

資料來源：該公司提供及其 110~111 年度及 112 年第一季經會計師查核簽證或核閱之財務報告。

註 1：採樣公司 110~111 年度及 112 年第一季經會計師查核簽證或核閱之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 2：採樣同業公司於 112 年度第一季並無公告經會計師核閱之個體財務報告，故無法列示

該公司 110 年度、111 年度及 112 年第一季備抵存貨及呆滯損失提列比率分別為 0%、0%及 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，故不擬提列存貨呆滯金額；且該公司並無庫齡二年以上商品，故該公司並無提列跌價損失，尚無重大異常。中華航空及長榮航空 110~111 年度及 112 年第一季財報皆以淨額做揭露，無法取得合併備抵存貨及呆滯損失提列比率做同業之比。

綜上所述，該公司存貨及週轉率變化尚屬合理，備抵跌價及呆滯損失之提列應屬適足，與同業相較尚無重大異常情事。

(四)發行人最近期及最近二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二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：新台幣千元；%

分析項目	年度 公司	110 年度	111 年度		111 年 第一季	112 年 前一季	
		金額	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	110,261	2,586,224	2,245.55
	中華航空	138,841,403	150,722,471	8.56	37,233,283	42,691,908	14.66
	長榮航空	103,872,359	138,068,607	32.92	30,090,446	44,425,772	47.64
	陽明海運	333,687,395	375,899,874	12.65	106,704,172	36,953,438	(65.37)
營業毛利	台灣虎航	(2,450,438)	(2,378,192)	(2.95)	(612,153)	772,377	226.17
	中華航空	23,354,457	11,370,213	(51.31)	5,499,081	5,198,287	(5.47)
	長榮航空	19,324,624	19,711,890	2.00	6,492,304	9,223,701	42.07
	陽明海運	213,131,060	230,170,119	7.99	75,315,072	3,416,527	(95.46)
營業利益	台灣虎航	(2,779,298)	(2,806,435)	(0.98)	(688,500)	552,125	180.19
	中華航空	14,968,035	2,584,734	(82.73)	3,626,029	1,825,759	(49.65)
	長榮航空	10,357,844	9,797,991	(5.41)	4,205,015	6,272,905	49.18
	陽明海運	203,384,516	220,698,167	8.51	72,305,431	1,469,814	(97.97)

資料來源：各公司經會計師查核簽證或核閱之合併財務報告。

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)、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)及陽明海運股份有限公司(股票代號：2609，以下稱陽明海運，主要從事水上客運及貨運業務，並經營貨櫃集散場站等)，故以中華航空、長榮航空及陽明海運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。茲就該公司與同業中華航空、長榮航空及陽明海運之營業收入、營業毛利及營業利益比較說明如下：

(1)營業收入

該公司 110~111 年度及 112 年第一季之營業收入分別為 244,225 千元、1,314,827 千元及 2,586,224 千元，成長率分別為 438.37%及 2,245.55%。該公司 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，加以政府於 111 年 9 月下旬頒布 111 年 10 月 13 日邊境開放措施，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，該公司之國際航班開始逐步復飛，致使營業收入較去年同期成長；112 年第一季隨著邊境開放，該公司國際航班陸續復航，並適逢農曆新年及二二八連假等假期，民眾出國需求增加，票價亦相對上漲，致使營業收入較去年同期成長。該公司最近二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 111 年度及 112 年第一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及長榮航空營收皆呈成長趨勢，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，而陽明海運 112 年第一季則因受到烏俄戰火延續、美國聯準會升息及客戶現有庫存影響，致使全球貨運市場需求下降，加上塞港情況大幅紓緩之下，現貨運價大幅走低，價量俱跌之下，使營業收入較去年同期衰退。

(2)營業毛利

單位：新台幣千元；%

公司 \ 年度	110 年度		111 年度		112 年第一季	
	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)	772,377	29.87
中華航空	23,354,457	16.82	11,370,213	7.54	5,198,287	12.18
長榮航空	19,324,624	18.60	19,711,890	14.28	9,223,701	20.76
陽明海運	213,131,060	63.87	230,170,119	61.23	3,416,527	9.25

資料來源：各公司經會計師查核簽證或核閱之合併財務報告。

該公司 110~111 年度及 112 年第一季之營業毛利分別為(2,450,428)千元、(2,378,192)千元及 772,377 千元，營業毛利率分別為(1,003.35)%、(180.87)%及 29.87%，該公司 111 年度因疫苗施打率逐漸提升，且政府已於 111 年 9 月下旬頒布 111 年 10 月 13 日邊境開放措施，該公司之國際航班開始逐步復飛，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，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 年第一季因該公司國際航班陸續復航，並適逢農曆新年及二二八連假等假期，民眾出國需求增加，在需求大於供給下，票價亦相對上漲，致使該公司毛利率大幅提升。

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及長榮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，陽明海運則受惠於貨運需求大增使毛利大幅增加；112 年第一季毛利率則優於採樣同業，主要係因我國邊境開放，且適逢假期民眾出國意願大幅提升，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，陽明海運則因全球貨運市場需求下降，加上塞港情況大幅紓緩之下，現貨運價大幅走低，價量俱跌之下，毛利率因而衰退。

(3)營業利益

單位：新台幣千元；%

公司 \ 年度	110 年度		111 年度		112 年第一季	
	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%
台灣虎航	(2,779,298)	(1,138.01)	(2,806,435)	(213.45)	552,125	21.35
中華航空	14,968,035	10.78	2,584,734	1.71	1,825,759	4.28
長榮航空	10,357,844	9.97	9,797,991	7.10	6,272,905	14.12
陽明海運	203,384,516	60.95	220,698,167	58.71	1,469,814	3.98

資料來源：各公司經會計師查核簽證或核閱之合併財務報告。

該公司 110~111 年度及 112 年第一季之營業利益分別為(2,779,298)千元、(2,806,435)千元及 552,125 千元，營業利益率分別為(1,138.01)%、(213.45)%及 21.35%；營業費用率分別為 134.65%、32.57%及 8.52%。該公司 110 年度因受到台灣及日本各國邊境政策逐漸開放的影響，該公司陸續展開行銷活動，使推銷費用增加，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(213.44)%；112 年第一季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(213.44)%提升至 21.35%。

與採樣公司比較，該公司 110 年度、111 年度因採樣同業中華航空及長榮航空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，陽明海運亦受惠於貨運需求大增使獲利大幅增加，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 年第一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，使營業毛利提升，營業利益率亦因此成

長，採樣同業中華航空及長榮航空亦呈現成長趨勢，陽明海運則因全球貨運市場需求下降，加上塞港情況大幅紓緩之下，現貨運價大幅走低，價量俱跌之下，毛利率衰退使營業利益率亦衰退。

綜上所述，該公司 110~111 年度及 112 年第一季之營業收入、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)最近期及最近二個會計年度以「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. 最近期及最近二個會計年度財務報告主要產品別營業收入變動表

單位：新台幣千元；%

年度 產品別	110 年度		111 年度		112 年第一季	
	金額	%	金額	%	金額	%
客運	233,368	95.55	1,287,918	97.95	2,538,836	98.17
其他	10,857	4.45	26,909	2.05	47,388	1.83
合計	244,225	100.00	1,314,827	100.00	2,586,224	100.00

資料來源：該公司提供。

2. 最近期及最近三個會計年度財務報告主要產品別營業成本變動表

單位：新台幣千元；%

年度 產品別	110 年度		111 年度		112 年第一季	
	金額	%	金額	%	金額	%
客運	2,690,086	99.83	3,688,730	99.88	1,799,318	99.20
其他	4,577	0.17	4,289	0.12	14,529	0.80
合計	2,694,663	100.00	3,693,019	100.00	1,813,847	100.00

資料來源：該公司提供。

3. 最近期及最近三個會計年度財務報告主要產品別營業毛利變動表

單位：新台幣千元；%

年度 產品別	110 年度		111 年度		112 年第一季	
	金額	%	金額	%	金額	%
客運	(2,456,718)	100.26	(2,400,812)	100.95	739,518	95.75
其他	6,280	(0.26)	22,620	(0.95)	32,859	4.25
合計	(2,450,438)	100.00	(2,378,192)	100.00	772,377	100.00

資料來源：該公司提供。

4.最近期及最近二個會計年度主要產品別之營業收入、營業成本及營業毛利之變動情形

(1) 客運

客運收入於 110~111 年度及 112 年第一季之營業收入分別為 233,368 千元、1,287,918 千元及 2,538,836 千元，佔營業收入比重分別為 95.55%、97.95%及 98.17%。依據民航統計年報該公司 110~111 年度及 112 年第一季之飛行架數及載客人數分別為 46 次、1,392 次、2,623 次及 2,757 人、152,444

人、377,877 人，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，加以政府於 111 年 9 月下旬頒布 111 年 10 月 13 日邊境開放措施，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，該公司之國際航班開始逐步復飛，致使營業收入較去年同期成長；112 年第一季隨著邊境開放，該公司國際航班陸續復航，並適逢農曆新年及二二八連假等假期，民眾出國需求增加，票價亦相對上漲，致使營業收入較去年同期成長。該公司最近二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。

另就客運業務之營業成本及營業毛利分析，110~111 年度及 112 年第一季營業成本分別為 2,690,086 千元、3,688,730 千元及 1,799,318 千元，營業毛利分別為(2,456,718)千元、(2,400,812)千元及 739,518 千元，毛利率分別為(1,052.72)%、(186.41)%及 29.13%，依據民航統計年報該公司 110~111 年度及 112 年第一季之飛行架數及載客人數分別為 46 次、1,392 次、2,623 次及 2,757 人、152,444 人、377,877 人，由上述數據可知，111 年度因疫苗施打率逐漸提升，且政府已於 111 年 9 月下旬頒布 111 年 10 月 13 日邊境開放措施，使 111 年度營業收入成長，載客率提升至 62.39%，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，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 年第一季因該公司國際航班陸續復航，並適逢農曆新年及二二八連假等假期，民眾出國需求增加，在需求大於供給下，票價亦相對上漲，載客率提升之 81.01%，致使該公司毛利率大幅提升且由負轉正。

綜上所述，該公司 110~111 年度及 112 年第一季客機業務之銷貨收入、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，110~111 年度及 112 年第一季之營業收入分別為 10,857 千元、26,909 千元及 47,388 千元，佔營業收入比重分別為 4.45%、2.05%及 1.83%。該公司最近二年度及最近期其他業務佔營收比重維持在 1.83%~4.45%之間，佔營收比重不高。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 年第一季其他業務之營收增加，主要係因航班復飛班次增加，使貨運、機上免稅品及機上廣告等收入增加，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，110~111 年度及 112 年第一季營業成本分別為 4,577 千元、2,246 千元及 10,928 千元，營業毛利分別為 6,280 千元、22,620 千元及 32,859 千元，營業毛利率分別為 57.84%、84.06%及 69.34%。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 年第一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 111 年度下降。

綜上所述，該公司 110~111 年度及 112 年第一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)最近期及最近二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

最近期及最近二個會計年度營業收入或毛利率變動情形如下：

單位：新台幣千元；%

項目	年度	110 年度		111 年度		111 年 第一季	112 年 第一季	
		金額	金額	變動率%	金額	金額	變動率%	金額
營業收入		244,225	1,314,827	438.37	110,261	2,586,224	2,245.55	
營業毛利		(2,450,438)	(2,378,192)	2.95	(612,153)	772,377	226.17	
毛利率(%)		(1,003.35)	(180.87)	81.97	(555.19)	29.87	105.38	

資料來源：該公司 109~110 年度及 111 年前三季經會計師查核簽證或核閱之財務報告。

由上表得知，該公司最近二年度及最近期營業收入較前期變動之比例分別為 438.37%及 2,245.55%；營業毛利率較前期變動之比例分別為 81.97%及 105.38%，故需就 110 與 111 年度及 111 年第一季與 112 年第一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，因佔營業收入比重微小，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：新台幣千元

主要產品	分析項目	110 年度~111 年度	111 年第一季~ 112 年第一季
客運 收入	(一)銷貨收入差異分析：		
	P (Q' - Q)	634,944	355,046
	Q' (P' - P)	419,606	2,076,153
	P'Q' - PQ	1,054,550	2,431,199
	(二)銷貨成本差異分析：		
	P (Q' - Q)	7,319,146	2,380,538
	Q' (P' - P)	(6,320,502)	(1,302,912)
	P'Q' - PQ	998,644	1,077,626
	(三)銷貨毛利變動金額：	55,906	1,353,573

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 年度隨著國內疫苗施打率逐漸提升，民眾國內離島旅遊意願提升，適逢春節及清明等假期為配合政府疏運政策，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，加以政府於 111 年 9 月下旬頒布 111 年 10 月 13 日邊境開放措施，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，該公司之國際航班開始逐步復飛，致使客運量較去年同期成長，因而產生營業收入有利量差 634,944 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佔比增加，平均單價因而較 110 年度提升 48.32%，故產生營業收入有利價差 419,606 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 7,319,146 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 63.15%，因而產生營業成本有利價差 6,320,501 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 998,644 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 55,906 千元。

2. 111年第一季及112年第一季之價量分析

該公司 112 年第一季隨著邊境開放，該公司國際航班陸續復航，並適逢農曆新年及二二八連假等假期，民眾出國需求增加，致使客運量較去年同期成長，因而產生營業收入有利量差 355,046 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 年第一季以濕租執飛單價較低之國內航線為主，因此 112 年第一季平均單價因而較去年同期增加 448.74%，故產生營業收入有利價差 2,076,153 千元，綜合影響下，該公司 112 年第一季客運之銷貨收入較 111 年第一季增加 2,431,199 千元。

在銷售成本方面，該公司 112 年第一季因客運量大幅增加，因而產生營業成本不利量差 2,380,538 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 111 年第一季下降 42.00%，因而產生營業成本有利價差 1,302,912 千元，綜合影響下，該公司 112 年第一季客運之營業成本較 111 年第一季增加 1,077,626 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 年第一季增加 1,353,573 千元。

(五)最近二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)關係人之名稱及關係如下：

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)與關係人間重大交易事項

A. 該公司對關係人之營業成本

營業成本

單位：新台幣千元；%

名稱 \ 年度	110 年度		111 年度		112 年第一季	
	金額	比例	金額	比例	金額	比例
中華航空	137,296	5.09	244,831	6.63	76,404	4.21
華信航空	2,714	0.10	9,016	0.24	1,084	0.06
華膳空廚	1,486	0.06	554	0.02	323	0.02
臺灣航勤	2,417	0.09	3,334	0.09	9,472	0.52
桃園航勤	12,967	0.48	27,694	0.75	38,566	2.13
華夏	1,057	0.04	1,147	0.03	306	0.02
高雄空廚	12	-	12	-	46	-
臺飛	49,862	1.85	(註)(2,346)	(0.06)	-	-
華儲	-	-	-	-	2	-
華潔	-	-	3	-	-	-
合計	207,811	7.71	284,245	7.70	126,203	6.96

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：該公司委託台飛於 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。

應付帳款

單位：新台幣千元；%

名稱 \ 年度	110 年度		111 年度		112 年第一季	
	金額	比例	金額	比例	金額	比例
中華航空	19,518	60.73	21,022	64.24	23,612	48.73
華信航空	131	0.41	712	2.17	601	1.24
華膳空廚	258	0.80	114	0.35	216	0.45
臺灣航勤	881	2.74	2,270	6.94	8,765	18.09
桃園航勤	2,052	6.39	8,361	25.55	15,086	31.13
華夏	200	0.62	235	0.72	162	0.33
高雄空廚	2	-	10	0.03	17	0.03
臺飛	9,097	28.31	-	-	-	-
合 計	32,139	100.00	32,724	100.00	48,459	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。

該公司航空服務流程委託關係人部分，對象係包括中華航空、華信航空、華膳空廚、臺灣航勤、桃園航勤、華夏、高雄空廚、臺飛、華儲及華潔，茲分別說明如下：

(A) 中華航空

單位：新台幣千元；%

性質 \ 年度	110 年度	111 年度	112 年第一季
修護成本	134,632	236,427	73,020
地勤成本	2,664	8,404	3,384
合 計	137,296	244,831	76,404

資料來源：該公司提供。

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 110~111 年度及 112 年第一季對中華航空之交易金額，分別為 137,296 千元、244,831 千元及 76,404 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。111 年度營業成本較 110 年度增加，主要係因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，加以政府於 111 年 9 月下旬頒布 111 年 10 月 13 日邊境開放措施，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，該公司之國際航班開始逐步復飛，執飛航班增加，連帶使修護及地勤成本亦大幅增加所致；112 年第一季營業成本較去年同期增加，主要係該公司隨著邊境開放，該公司國際航班陸續復航，並適逢農曆新年及二二八連假等假期，執飛航班增加，相關維修保養及地勤成本隨之增加所致。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 110~111 年度及 112 年第一季對華信航空之交易金額，分別為 2,714 千元、9,016 千元及 1,084 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，福岡場站及澎湖、金門等離島隨機簽放人員亦委由華信航空，上述交易皆依飛行趟數收取相關成本，111 年度營業成本大幅增加主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 年第一季營業成本較去年同期減少，主要係該公司濕租國內離島航線班次減少所致，故最近二年度及最近期之成本變化係隨該公司之營運狀況變化，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 110~111 年度及 112 年第一季對華膳空廚之交易金額，分別為 1,486 千元、554 千元及 323 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，最近二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。

(D) 臺灣航勤及桃園航勤

該公司 110~111 年度及 112 年第一季對臺灣航勤及桃園航勤之交易金額，分別為 2,417 千元、3,334 千元、9,472 千元及 12,967 千元、27,694 千元、38,566 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。最近二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、華儲及華潔

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。華儲主要係提供進、出、轉口空運貨物倉儲服務及航空公司之貨服代理業務，該公司主要係委由華儲進行航材、貨運之關務及倉儲等作業。華潔主要提供布品洗滌服務。最近二年度及最近期該公司對華夏、高雄空廚、臺飛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。

B. 該公司對關係人之營業收入及應收帳款

營業收入

單位：新台幣千元；%

名稱 \ 年度	110 年度		111 年度		112 年第一季	
	金額	比例	金額	比例	金額	比例
中華航空	4,373	1.79	1,835	0.14	-	-
華信航空	164,165	67.22	488,496	37.15	71,486	2.77
臺飛	-	-	555	0.04	-	-
華潔	-	-	14	-	28	-
合計	168,538	69.01	490,900	37.34	71,514	2.77

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。

應收帳款

單位：新台幣千元；%

名稱 \ 年度	110 年度		111 年度		112 年第一季	
	金額	比例	金額	比例	金額	比例
中華航空	892	98.02	70	0.13	-	-
華信航空	17	1.87	54,647	98.82	22,987	97.27
臺灣航勤	1	0.01	-	-	63	0.27

名稱 \ 年度	110 年度		111 年度		112 年第一季	
	金額	比例	金額	比例	金額	比例
臺飛	-	-	582	1.05	582	2.46
合計	910	100.00	55,299	100.00	23,632	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

該公司 110~111 年度及 112 年第一季對中華航空營業收入金額分別為 4,373 千元、1,835 千元及 0 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 110~111 年度及 112 年第一季對中華航空之收入以提供機師訓練服務及小量貨運收入為主。

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，因而於 110 年度產生相關收入，111 年度因訓練已告一段落而使相關收入減少。台灣虎航目前僅提供中華航空相關訓練服務，故無同性質之銷貨對象可以比價。

另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，該公司亦於此期間與雲略國際(雲略國際物流有限公司，簡稱雲略國際)簽訂台北澳門間之貨運銷售合約，該公司另自 111 年 7 月 1 日起委由亞大運通(亞大運通有限公司，簡稱亞大運通)負責其貨運承攬業務，該公司對中華航空貨物收入計算方式係以約定價格及實際重量計算，而對雲略物流及亞大通運則以保底加超重的方式計算，經抽核相關表單進行比價，該公司對中華航空之每公斤單價較雲略國際及亞大通運略高，主要係因雲略國際及亞大通運皆有保底，單趟收取之金額較中華航空為多，故議價能力較好，應尚屬合理。

(B) 華信航空

該公司 110~111 年度及 112 年第一季對華信航空營業收入金額分別為 164,165 千元、488,496 千元及 71,486 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 110~111 年度及 112 年第一季

季交易主要係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，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 年度隨著疫苗施打率逐漸提升，民眾國內離島旅遊意願提升，適逢春節及清明等假期為配合政府疏運政策，並增加金門航線濕租班次，致使對華信之營業收入增加，112 年第一季因邊境開放加上民眾出國意願提升，相對國內航線需求減少，該公司濕租華信班次亦同樣減少所致。

台灣虎航目前僅提供華信航空濕租飛機，並無濕租予非關係人，故無同性質之銷貨對象可以比價，其銷貨程序及收款條件與一般客戶相較並無重大異常。另經取得該公司向華信航空濕租飛機之報價簽呈，該公司係以 108 年各項成本為依據，加計因國內航線飛時較短對後續修復及其他成本產生可能之影響數後，向華信航空收取濕租費用，並考量過往修護合約之平均漲幅等因素調整 110 年度及 111 年度濕租費率，另經計算該公司向華信航空收取之濕租費用已超過其所負擔之變動成本，故應可有效分攤固定成本支出，且同時可維持機師證照有效性，以符合一定期間內起降次數之需求，並減少一定期間內停機維護檢查之長地停維修成本支出，故其價格之訂定應尚屬合理。

(C) 臺飛及華潔

該公司 111 年度對臺飛之營業收入為 555 千元，該公司 111 年度及 112 年第一季對華潔之營業收入分別為 14 千元及 28 千元，該公司對臺飛之營業收入主要係出租航機供其進行 A320 PTR(Practical Training Record))訓練使用，該公司目前僅提供臺飛租賃飛機，僅臺飛短期訓練需求，並無租賃飛機予非關係人，故無同性質之銷貨對象可以比價，然臺飛租用飛機時段以未派用或停機修護之飛機為主，經取得該公司簽呈，係已考量相關成本，其價格之訂定應尚屬合理，而對華潔之營業收入主要係華潔提供該公司之機票供員工抽獎使用，其機票價格與官網售價一般，並無重大差異。

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 年第一季	
	金額	比例	金額	比例	金額	比例
中華航空(註 2)	9,075	2.76	9,124	2.13	2,649	1.21
華信航空	2	-	-	-	-	-
華夏	1,220	0.37	1,563	0.36	552	0.25
華航大飯店	8	-	(註 1)(8)	-	8	-

名稱 \ 年度	110 年度		111 年度		112 年第一季	
	金額	比例	金額	比例	金額	比例
桃園航勤	115	0.03	398	0.09	-	-
台灣航勤	-	-	9	-	-	-
臺飛	381	0.12	-	-	-	-
華膳	-	-	24	0.01	7	-
合 計	10,801	3.28	11,110	2.59	3,216	1.46

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。

註 2：因租金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。

(A) 中華航空

單位：新台幣千元；%

名稱 \ 年度	110 年度		111 年度		112 年第一季	
	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	6,607	71.41	2,282	86.15
雜費	1,987	21.90	2,517	27.59	367	13.85
合 計	9,075	100.00	9,124	100.00	2,649	100.00

資料來源：該公司提供。

該公司 110 年度~111 年度及 112 年第一季對中華航空產生之營業費用分別為 9,075 千元、9,124 千元及 2,649 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取得政府租金補助款所致，112 年第一季增加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，惟已無政府租金補助款所致；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，111 年度之雜費較 110 年度增加，主要係 111 年度背書保證手續費隨美元匯率上漲而增加，以及因業務需求搭乘航班所產生之旅費增加所致，112 年第一季雜費減少主要係背書保證手續費隨美元匯率下跌而減少所致。經抽核相關交易憑證，其交易應屬合理。

(B) 其他

該公司 110~111 年度及 112 年第一季對華信航空、華夏、華航大飯店、桃園航勤、臺飛及華膳等關係人產生之營業費用，金額微小，佔營業費用金額皆未超過 0.4%，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，該公司支付華夏松山辦公室之清潔費及主管租賃車之租金、支付華航大飯店股東會場地訂金、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. 該公司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 年第一季	
	額度	動支	額度	動支	額度	動支
租賃飛機	789,806	186,718	874,601	206,765	869,268	205,504
購買飛機	1,800,554	71,736	1,993,865	79,437	1,981,707	78,953
合計	2,590,360	258,454	2,868,466	286,202	2,850,975	284,457

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 年度~111 年度及 112 年第一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 年度~111 年度及 112 年第一季中華航空對該公司之背書保證金額差異係受到美金匯率變動影響所致。

綜上所述，該公司 110~111 年度及 112 年第一季止，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
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，主要以執飛一線機場及全球航點為其策略；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。

二、財務狀況

(一)發行人最近期及最近二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.最近期及最近二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	110 年度	111 年度			111 年度 第一季	112 年度第一季		
		金額	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	110,261	2,586,224	2,475,963	2245.55
	中華航空	138,841,403	150,722,471	11,881,068	8.56	37,233,283	42,691,908	5,458,625	14.66
	長榮航空	103,872,359	138,068,607	34,196,248	32.92	30,090,446	44,425,772	14,335,326	47.64
	陽明海運	333,687,395	375,899,874	42,212,479	12.65	106,704,172	36,953,438	(69,750,734)	(65.37)
營業成本	台灣虎航	2,694,663	3,693,019	998,356	37.05	722,414	1,813,847	1,091,433	151.08
	中華航空	115,486,946	139,352,258	23,865,312	20.66	31,734,202	37,493,621	5,759,419	18.15
	長榮航空	84,547,735	118,356,717	33,808,982	39.99	23,598,142	35,202,071	11,603,929	49.17
	陽明海運	120,556,335	145,729,755	25,173,420	20.88	31,389,100	33,536,911	2,147,811	6.84
營業毛利	台灣虎航	(2,450,438)	(2,378,192)	72,246	(2.95)	(612,153)	772,377	1,384,530	226.17
	中華航空	23,354,457	11,370,213	(11,984,244)	(51.31)	5,499,081	5,198,287	(300,794)	(5.47)
	長榮航空	19,324,624	19,711,890	387,266	2.00	6,492,304	9,223,701	2,731,397	42.07
	陽明海運	213,131,060	230,170,119	17,039,059	7.99	75,315,072	3,416,527	(71,898,545)	(95.46)
營業費用	台灣虎航	328,860	428,243	99,383	30.22	76,347	220,252	143,905	188.49
	中華航空	8,386,422	8,785,479	399,057	4.76	1,873,052	3,372,528	1,499,476	80.06
	長榮航空	8,966,780	9,913,899	947,119	10.56	2,287,289	2,950,796	663,507	29.01
	陽明海運	9,975,759	11,375,818	1,400,059	14.03	3,063,622	1,955,646	(1,107,976)	(36.17)
營業(損)益	台灣虎航	(2,779,298)	(2,806,435)	(27,137)	(0.98)	(688,500)	552,125	1,240,625	180.19
	中華航空	14,968,035	2,584,734	(12,383,301)	(82.73)	3,626,029	1,825,759	(1,800,270)	(49.65)
	長榮航空	10,357,844	9,797,991	(559,853)	(5.41)	4,205,015	6,272,905	2,067,890	49.18
	陽明海運	203,384,516	220,698,167	17,313,651	8.51	72,305,431	1,469,814	(70,835,617)	(97.97)
營業外收入及支出	台灣虎航	(41,955)	(770,076)	(728,121)	(1735.48)	(220,959)	(15,603)	205,356	92.94
	中華航空	(3,841,430)	76,026	3,917,456	101.98	(73,677)	(96,947)	(23,270)	(31.58)
	長榮航空	(2,555,355)	(329,425)	2,225,930	87.11	31,320	(361,859)	(393,179)	(1255.36)
	陽明海運	(1,007,771)	12,922,547	13,930,318	1382.29	4,224,413	2,755,708	(1,468,705)	(34.77)
本期淨利(損)	台灣虎航	(2,269,379)	(2,849,792)	(580,413)	(25.58)	(725,501)	428,630	1,154,131	159.08
	中華航空	8,956,664	2,245,401	(6,711,263)	(74.93)	2,810,731	1,396,484	(1,414,247)	(50.32)
	長榮航空	6,680,261	7,823,616	1,143,355	17.12	3,416,887	4,751,970	1,335,083	39.07
	陽明海運	165,601,881	181,015,569	15,413,688	9.31	60,682,493	3,461,700	(57,220,793)	(94.30)
本期其他綜合(損)益	台灣虎航	1,495	5,440	3,945	263.88	5,481	350	(5,131)	(93.61)
	中華航空	30,581	(3,043,929)	(3,074,510)	(10053.66)	(890,542)	176,217	1,066,759	119.79
	長榮航空	2,222,183	(5,462,661)	(7,684,844)	(345.82)	(1,775,364)	557,739	2,333,103	131.42
	陽明海運	1,785,301	(1,512,483)	(3,297,784)	(184.72)	(337,077)	(569,963)	(232,886)	(69.09)
本期綜合損益總額	台灣虎航	(2,267,884)	(2,844,352)	(576,468)	(25.42)	(720,020)	428,980	1,149,000	159.58
	中華航空	8,987,245	(798,528)	(9,785,773)	(108.89)	1,920,189	1,572,701	(347,488)	(18.10)
	長榮航空	8,902,444	2,360,955	(6,541,489)	(73.48)	1,641,523	5,309,709	3,668,186	223.46
	陽明海運	167,387,182	179,503,086	12,115,904	7.24	60,345,416	2,891,737	(57,453,679)	(95.21)

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、業務狀況(四)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		111 年度第一季		112 年度第一季	
		金額	%	金額	%	金額	%	金額	%
其他收入	利息收入	6,597	2.70	26,618	2.02	1,733	1.57	18,490	0.71
	其他	56,702	23.22	28,288	2.15	9,099	8.25	6,036	0.23
	小計	63,299	25.92	54,906	4.18	10,832	9.82	24,526	0.95
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)	(183,070)	(166.03)	29,046	1.12
	其他	(2,202)	(0.90)	(2,283)	(0.17)	(1,016)	(0.92)	(761)	(0.03)
	小計	98,014	40.13	(584,740)	(44.47)	(184,086)	(166.95)	28,285	1.09
財務成本	利息費用-銀行借款	(35,542)	(14.55)	(44,946)	(3.42)	(8,600)	(7.80)	(13,597)	(0.53)
	利息費用-租賃負債	(167,726)	(68.68)	(195,296)	(14.85)	(39,105)	(35.47)	(54,817)	(2.12)
	小計	(203,268)	(83.23)	(240,242)	(18.27)	(47,705)	(43.27)	(68,414)	(2.65)
合計		(41,955)	17.18	(770,076)	(58.57)	(220,959)	(200.40)	(15,603)	(0.60)

資料來源：各年度經會計師查核簽證之財務報告

該公司 110~111 年度及 112 年第一季之營業外收入及支出淨額分別為(41,955)千元、(770,076)千元及(15,603)千元，占營收比重分別為 17.18%、(58.57)%及 (0.60)%，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，加上該公司 111 年 3 月及 7 月新增兩架租賃機，使年化後之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。112 年第一季營業外收入及支出淨額較去年同期增加，主係美元匯率走貶，因而外幣兌換利益增加所致，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。

該公司與採樣同業，營業外收入及支出占營業收入比率

單位：%

公司 \ 年度	110 年度		111 年度		111 年度第一季		112 年度第一季	
	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%
台灣虎航	(41,955)	(17.18)	(770,076)	(58.57)	(220,959)	(200.40)	(15,603)	(0.60)
中華航空	(3,841,430)	(2.77)	76,026	0.05	(73,677)	(0.20)	(96,947)	(0.23)
長榮航空	(2,555,355)	(2.46)	(329,425)	(0.24)	31,320	0.10	(361,859)	(0.81)
陽明海運	(1,007,771)	(0.30)	12,922,547	3.44	4,224,413	3.96	2,755,708	7.46

資料來源：各公司各年度經會計師查核簽證之財務報告

與同業相較，該公司 112 年第一季營業外收入及支出淨額占營業收入比重介於同業，而 110 年度及 111 年度高於採樣同業，110 年度及 111 年度該公司營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；112 年第一季因國境開放，旅遊需求大復甦，並受惠於農曆連假及 228 連假，該公司營收大幅成長，使營業外收入及支出淨額占營業收入比重介於同業間。

(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			
		110 年度	111 年度	111 年度 第一季	112 年度 第一季
本期稅後淨利 (損)占營業收 入比率	台灣虎航	(929.22)	(216.74)	(657.99)	16.57
	中華航空	6.45	1.49	7.55	3.27
	長榮航空	6.43	5.67	11.36	10.70
	陽明海運	49.63	48.16	56.87	9.37
本期綜合損益 占營業收入比 率	台灣虎航	(928.60)	(216.33)	(653.01)	16.59
	中華航空	6.47	(0.53)	5.16	3.68
	長榮航空	8.57	1.71	5.46	11.95
	陽明海運	50.16	47.75	56.55	7.83

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 110~111 年度及 112 年第一季之本期淨利(損)分別為(2,269,379)千元、(2,849,792)千元及 428,630 千元，而本期綜合損益則為(2,267,884)千元、(2,844,352)千元及 428,980 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。

與同業公司相較，該公司國境開放後 112 年第一季本期淨利率及本期綜合損益利率皆優於同業，主係因該公司以客運為主要業務，受惠於客運市場大幅成長，而同業因貨運市場隨著全球經濟放緩、終端需求低迷，無論是海運或空運，運價均不復見以往的歷史天價，持續處下跌趨勢影響；而 110~111 年度因採樣同業中華航空及長榮航空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，陽明海運亦受惠於貨運需求大增使獲利大幅增加，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，因而使本期淨利率及本期綜合損益利率低於採樣同業。

整體而言，該公司 110~111 年度及 112 年第一季之本期淨利(損)及本期綜合損益占營業收入比率，除 110~111 年該公司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差外，112 年第一季已優於採樣同業，經評估尚無重大異常情事。

2.最近期及最近二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	110 年度	111 年度	112 年第一季
財務結構 (%)	負債占資產比率	台灣虎航	71.95	93.60	90.73
		中華航空	73.80	75.39	74.82
		長榮航空	71.50	69.88	69.73
		陽明海運	39.04	32.35	31.20
		同業平均	68.00	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	802.15
		中華航空	186.28	174.06	172.49
		長榮航空	204.29	195.71	196.40
		陽明海運	421.11	570.38	579.98
		同業平均	1.16	註 1	註 1
償債能力 (%)	流動比率	台灣虎航	117.38	57.67	70.71
		中華航空	161.25	97.99	94.34
		長榮航空	139.76	109.15	109.24
		陽明海運	309.35	445.91	461.28
		同業平均	157.20	註 1	註 1
	速動比率	台灣虎航	115.52	56.27	68.80
		中華航空	144.08	81.48	79.18
		長榮航空	131.50	103.82	120.70
		陽明海運	303.32	438.28	460.18
		同業平均	149.40	註 1	註 1
	利息保障倍數(倍)	台灣虎航	(12.88)	(13.89)	8.84
		中華航空	5.66	1.94	3.47
		長榮航空	3.64	4.31	7.39
		陽明海運	79.67	98.43	7.71
		同業平均	(15.40)	註 1	註 1
經營能力 (次)	應收款項週轉率	台灣虎航	33.96	19.75	81.49
		中華航空	11.76	12.01	15.13
		長榮航空	12.14	13.35	16.01
		陽明海運	19.96	22.82	15.41
		同業平均	20.50	註 1	註 1
	存貨週轉率	台灣虎航	3.88	3.29	0.89
		中華航空	註 2	註 2	註 2
		長榮航空	註 2	註 2	註 2
		陽明海運	註 2	註 2	註 2
		同業平均	註 2	註 2	註 2
	不動產、廠房及設備週轉率	台灣虎航	0.20	1.06	9.18
		中華航空	1.02	1.17	1.34
		長榮航空	0.77	1.06	1.45
		陽明海運	4.52	5.02	1.97
		同業平均	0.50	註 1	註 1
	總資產週轉率	台灣虎航	0.02	0.09	0.70
		中華航空	0.48	0.51	0.58
		長榮航空	0.32	0.43	0.55
		陽明海運	1.15	0.84	0.29
		同業平均	0.20	註 1	註 1
獲利	資產報酬率(%)(註 3)	台灣虎航	(16.77)	(19.05)	13.15
		中華航空	3.76	1.45	2.66
		長榮航空	3.02	3.37	6.81

分析項目		年度	110 年度	111 年度	112 年第一季
		公司			
能力 (%)		陽明海運	57.87	40.99	3.13
		同業平均	(1.90)	註 1	註 1
		台灣虎航	(66.68)	(121.38)	148.48
	權益報酬率(%) (註 3)	中華航空	12.99	3.00	7.62
		長榮航空	7.89	8.28	19.53
		陽明海運	122.37	62.62	4.01
		同業平均	(10.20)	註 1	註 1
		台灣虎航	(69.48)	(70.16)	55.21
	營業利益占實收資本額比率(註 3)	中華航空	25.19	4.30	12.14
		長榮航空	19.97	18.29	46.79
		陽明海運	582.41	631.99	16.84
		同業平均	註 4	註 4	註 4
		台灣虎航	(70.53)	(89.41)	53.65
	稅前純益占實收資本額比(註 3)	中華航空	18.73	4.42	11.50
		長榮航空	15.04	17.66	44.09
		陽明海運	579.53	669.00	48.40
		同業平均	註 4	註 4	註 4
		台灣虎航	(929.22)	(216.74)	16.57
	純益率	中華航空	6.45	1.49	3.29
		長榮航空	6.43	5.67	10.70
		陽明海運	49.63	48.16	9.37
		同業平均	(227.60)	註 1	註 1
		台灣虎航	(7.19)	(7.12)	1.07
	每股稅後盈餘(元)	中華航空	1.67	0.48	0.22
		長榮航空	1.31	1.34	0.84
		陽明海運	48.73	51.71	0.97
		同業平均	註 4	註 4	註 4
		台灣虎航	註 5	11.68	30.37
現金 流量 量 (%)	現金流量比率	中華航空	93.70	65.75	18.23
		長榮航空	74.99	81.36	19.45
		陽明海運	286.16	276.66	10.61
		同業平均	93.70	註 1	註 1
		台灣虎航	41.37	註 5	35.84
	現金流量允當比率	中華航空	825.91	678.90	182.49
		長榮航空	120.39	202.26	239.89
		陽明海運	951.40	445.66	487.36
		同業平均	註 4	註 4	註 4
		台灣虎航	註 5	50.39	95.16
	現金再投資比率 (註 6)	中華航空	15.20	13.23	4.47
		長榮航空	13.20	23.77	5.15
		陽明海運	57.88	28.53	1.90
		同業平均	(0.20)	註 1	註 1
		台灣虎航	0.16	0.81	2.51
槓 桿 度	營運槓桿度	中華航空	2.46	5.82	註 6
		長榮航空	5.40	6.17	註 6
		陽明海運	1.16	1.16	註 6
		同業平均	註 4	註 4	註 4
		台灣虎航	0.93	0.92	1.14
	財務槓桿度	中華航空	1.13	1.60	1.62

分析項目		年度	110 年度	111 年度	112 年第一季
		公司			
		長榮航空	1.63	1.63	1.17
		陽明海運	1.01	1.01	1.75
		同業平均	註 4	註 4	註 4

資料來源：

1.各公司各年度之股東會年報、經會計師查核簽證或核閱之財務報告暨台新證券整理。

2.同業平均係採用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」之「航空運輸業」。

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 3：112 年第一季之經營能力及獲利能力之權益報酬率、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：因無法取得同業變動營業成本及費用，不予計算。

註 7：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)股東權益報酬率=稅後純益/平均股東權益淨額

(2)營業利益占實收資本額比率=營業利益/期末實收資本額

(3)稅前純益占實收資本額比率=稅前純益/期末實收資本額

(4)純益率=稅後純益/銷貨淨額

(5)每股盈餘=稅後淨利/年底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 110~111 年度及 112 年第一季之負債占總資產比率分別為 71.95%、93.60%及 90.73%，111 年之負債比較前一年度提高，係因該公司租賃新客機 A320neo，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，致租賃負債提高，國境尚未開放時受到新冠肺炎

炎(COVID19)疫情影響，該公司減少國際航班，營收獲利減少使帳上權益下降，111 年 10 月國境開放，該公司開放賣票，購票踴躍致使合約負債增加，又疫情持續影響，為支付日常營運支出，該公司動撥銀行借款，使長短期借款增加，致整體負債比提高。112 年第一季之負債比較 111 年略為降低，係因國境開放，受惠旅遊需求大復甦，該公司營運狀況好轉，售票情形良好帶動現金增加，且該公司償還部分短期借款，使資產增加幅度略優於負債。

與採樣同業及同業平均比較，110 年度該比率均介於採樣同業及同業平均之間，111 年度負債比高於同業，主係因國境未開放時受新冠肺炎(COVID-19)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，該公司受疫情影響較其他提供貨運之同業為高，112 年第一季負債比高於同業因該公司客機主要為租賃客機，故租賃負債占比較高，使該公司負債比高於同業，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 110~111 年度及 112 年第一季之長期資金占不動產、廠房及設備比率分別為 781.20%、767.67%及 802.15%，111 年該公司因新冠肺炎(COVID-19)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，權益總額減少 28,844,343 千元，使長期資金占不動產、廠房及設備比率下降。112 年第一季因國境開放，該公司受惠旅遊需求大復甦，該公司營運狀況好轉，由虧轉盈，權益總額較 111 年增加 458,261 千元，在非流動負債及不動產、廠房及設備無重大變動情況下，長期資金占不動產、廠房及設備比率較 111 年增加。

與採樣同業及同業平均比較，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 112 年第一季均優於所有採樣同業及同業平均，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，顯示其並無仰賴短期資金支應資本支出情事，尚無重大異常。

綜上分析，該公司 110~111 年度及 112 年第一季之財務結構相關比率變動尚屬合理，與採樣同業及同業平均相較，亦無重大異常。

(2)償債能力

A.流動比率及速動比率

該公司 110~111 年度及 112 年第一季之流動比率分別為 117.38%、57.67%及 70.71%，111 年度流動比率下降，因流動資產減少、流動負債增加，主係受疫情停飛部分國際航班，營收短少致虧損而減少銀行存款水位，又因租賃新客機致租賃負債-流動增加及一年內到期之長期借款增加，且因 111 年 10 月國境開放，該公司開放賣票，購票踴躍致使合約負債增加，又因相關營運支出增加使應付帳款增加，致流動比率減少。112 年第一季流動比率增加，係因國境開放，受惠旅遊需求大復甦，該公司營運狀況好轉，售票情形良好帶動現金增加，又該公司償還部分短期借款，使短期借款下降。

與採樣同業及同業平均比較，該公司 110 年度、111 年度及 112 年第一季該比率低於採樣同業，因疫情期間，該公司以客運為主要業務，機隊旗下無貨機發展國際貨運，受疫情蔓延影響，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提供貨運之同業為高，整體而言尚無重大異常之情事。

該公司 110~111 年度及 112 年第一季之速動比率分別為 115.52%、56.27% 及 68.80%，其變動原因大致與流動比率相同。與採樣公司及同業平均相比，該公司 110~111 年度及 112 年第一季之速動比率低於採樣公司及同業，整體而言尚無重大異常之情事。

B.利息保障倍數

該公司 110~111 年度及 112 年第一季之利息保障倍數分別為 (12.88)倍、(13.89) 倍及 8.44 倍。111 年度利息保障倍數負成長，除因受疫情影響而產生之營業虧損外，該公司租賃新客機 A320neo，於 111 年 3 月及 7 月交機，亦致營業成本提高，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，故外幣兌換損失增加導致稅前虧損增加，致利息保障倍數為負數。112 年第一季因國境開放且受惠於春節連假及 228 連假，國人積極出遊，帶動該公司業績成長，且美金於 112 年第一季走跌，致該公司產生外幣兌換利益，112 年第一季利息保障倍數由負轉正。

與採樣公司及同業平均相比，110~111 年度之利息保障倍數較傳統航空運輸同業低，主係因新冠肺炎(COVID-19)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，該公司受疫情影響較其他提供貨運之同業為高；112 年第一季之利息保障倍數較傳統航空運輸同業高，係因該公司以客運為主要業務，而 112 年客運市場需求強勁所致，整體而言尚無重大異常之情事。

綜上分析，該公司 110~111 年度及 112 年第一季之償債能力各項指標變動情形尚屬合理，其償債能力並無重大異常之情事。

(3)經營能力

A.應收款項週轉率及應收款項收現天數

該公司 110~111 年度及 112 年第一季之應收款項週轉率與收款天數分別為 33.96 次、19.75 次及 81.49 次與 11 天、19 天及 5 天。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，致營業收入及應收帳款較 110 年度成長，惟應收帳款成長幅度高於營業收入，故應收週轉率下降，週轉天數上升至 18 天；112 年第一季之應收款項週轉率較 111 年度大幅上升 61.74%，主係因日本及台灣政府宣布 111 年 10 月份起邊境開放，同時取消先前頒布之禁團令，旅客訂票意願大幅提升，且適逢農曆新年假期及 228 連假，出國旅客人數增加，加上該公司之票價提升，使 112 年第一季營業收入較去年同期增加 2,475,963 千元，上升幅度為 2,245.55%，又

112 年第一季年化後之營業收入增加幅度高於平均應收款項增加幅度，致 112 年第一季應收帳款週轉率較 111 年上升，而週轉天數下降至 5 天。整體而言，該公司 110 及 111 年度及 112 年第一季之應收款項週轉率與收款天數變化情形尚屬合理。

與採樣同業相較，該公司 110~111 年度及 112 年第一季之個體及合併應收款項週轉率均介於或高於採樣同業間，主係所營業務及客戶型態差異所致。中華航空及長榮航空除客運業務外，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，而陽明海運多以貨運為主，該公司之營收則以客運為大宗，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，且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。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。

B.存貨週轉率及平均銷貨天數

存貨週轉率代表公司銷貨成本相對於存貨金額的倍數，該公司主要係屬航空服務業，主要業務項目係以客運為主，因受疫情影響，該公司於 109 年 10 月份起增加商品存貨，於網路通路販賣印有公司之商標商品，其存貨組成皆為商品存貨，該公司 110 年度、111 年度及 112 年第一季之存貨週轉率分別為 3.88 次、3.29 次及 0.89 次，存貨週轉天數分別為 94 天、111 天及 410 天，111 年之存貨週轉率下降，主係因該公司受疫情影響減少國際航班，多以線上平台販售其品牌商品，致品牌曝光效果有限，致存貨週轉率下降，存貨週轉天數上升；112 年第一季因國境開放，班機復飛，該公司專注於客運服務、貨運服務及地勤代理，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，致存貨週轉率下降，存貨週轉天數上升。整體而言，其變化情形尚屬合理，110 年度、111 年度及 112 年第一季存貨總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。

與採樣同業相較，陽明海運未有存貨，其並無存貨週轉率相關數據，而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，無法取得存貨週轉率及存貨週轉天數做同業之比較。

C.不動產、廠房及設備週轉率

該公司 110~111 年度及 112 年第一季年化之不動產、廠房及設備週轉率分別為 0.20 次、1.06 次及 9.18 次。111 年度之不動產、廠房及設備週轉率增加，主係因 111 年 10 月國境開放，該公司復飛部分航點，民眾購票踴躍致 111 年第四季營收較前一年度大幅增加，在不動產、廠房及設備未大幅變動情況下，不動產、廠房及設備週轉率增加。112 年第一季該公司因國境開放，旅遊需求大復甦，並受惠於農曆連假及 228 連假，該公司營收大幅成長，致 112 年第一季之不動產、廠房及設備週轉率提高。

與採樣公司及同業平均相比，110 年度及 111 年度該公司之不動產、廠房及設備週轉率分別低於及介於採樣公司及同業平均，112 年第一季該比率高於採樣公司，110 年度及 111 年度主係因新冠肺炎(COVID-19)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，該公司受疫情影響較其他提供貨運之同業為高。112 年第一季因該公司客機主要為租賃客機(帳列使用權資產)，不動產、廠房及設備金額較採樣同業低，在營收大幅增長情況下，不動產、廠房及設備週轉率優於採樣同業，尚無重大異常之情事。整體而言，該公司不動產、廠房及設備週轉率變化尚屬合理。

D.總資產週轉率

該公司 110~111 年度及 112 年第一季年化之總資產週轉率分別為(16.77)次、(19.05)次及 13.15 次，111 年度該比率下降，除因受疫情影響而產生之營業虧損外，該公司租賃新客機 A320neo，於 111 年 3 月及 7 月交機，亦致營業成本提高，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，故外幣兌換損失增加導致稅前虧損增加，致總資產週轉率下降，112 年第一季該公司因國境開放，旅遊需求大復甦，並受惠於農曆連假及 228 連假，該公司營收大幅成長，致總資產週轉率提高。

與採樣公司及同業平均相較，110 年度及 111 年度主係因新冠肺炎(COVID-19)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，該公司受疫情影響較其他提供貨運之同業為高。112 年第一季該比率則優於同業，主係因該公司機隊規模較其他二家航空業小，整體資產規模較採樣同業輕盈，在營收大幅增長情況下，總資產週轉率優於採樣同業。整體而言，該公司之總資產週轉率變化尚無重大異常情事。

綜上分析，該公司 110~111 年度及 112 年第一季之經營能力相關比率變動尚屬合理，與採樣同業及同業平均相較，亦無重大異常。

(4)獲利能力

A.資產報酬率及權益報酬率

該公司 110~111 年度及 112 年第一季年化後之資產報酬率及權益報酬率分別為(16.77)%、(19.05)%及 13.15%；(66.68)%、(121.38)%及 148.48%，110~111 年度皆為稅後淨損，除因受疫情影響而產生之營業虧損外，該公司租賃新客機 A320neo，於 111 年 3 月及 7 月交機，亦致營業成本提高，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，故外幣兌換損失增加導致稅前虧損增加。112 年第一季因國境開放且受惠於春節連假及 228 連假，國人積極出遊，帶動該公司業績成長，且美金於 112 年第一季走跌，致該公司產生外幣兌換利益，稅後淨利由負轉正，致年化後之資產報酬率及權益報酬率較 111 年增加。

與採樣公司及同業平均相較，110 年度及 111 年度主係因新冠肺炎(COVID-19)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，該公司受疫情影響較其他提供貨運之同業為高。112 年第一季該比率則優於同業，主係因該公司機隊規模較其他二家航空業小，整體資產及權益規模較採樣同業輕盈，在稅後淨利大幅增長情況下，資產報酬率及權益報酬率優於採樣同業。整體而言該公司之資產報酬率及權益報酬率變化尚屬合理，無重大異常。

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 110~111 年度及 112 年第一季年化後之營業(損)益占實收資本額比率與稅前淨利(損)占實收資本額比率分別為(69.48)%、(70.16)%、55.21%及(70.53)%、(89.41)%及 53.65%，111 年除因受疫情影響而產生之營業虧損外，該公司租賃新客機 A320neo，於 111 年 3 月及 7 月交機，亦致營業成本提高，又因 111 年 10 月國境開放，手續費、廣告費及售票網站使用費增加，致營業(損)益占實收資本額比率略微下降，又營業外收入及支出之其他損失為 770,076 千元，主係因外幣兌換損益淨額所致，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，主要以美元計價，受美元升值、新臺幣回貶的影響，該公司外幣負債部位造成外幣兌換損失，致 111 年度稅前淨利(損)占實收資本額比率增加。112 年第一季因國境開放且受惠於春節連假及 228 連假，國人積極出遊，帶動該公司業績成長，且美金於 112 年第一季走跌，致該公司產生外幣兌換利益，營業利益及稅後淨利由負轉正，致年化後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較 111 年增加。

與採樣公司及同業平均相比，該公司之營業(損)益占實收資本額比率及稅前純益(損)占實收資本額比率於 110 年度及 111 年度之該比率較採樣同業低，主係受到新冠肺炎(COVID19)疫情影響，相較採樣同業，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，該公司受疫情影響較其他提供貨運之同業為高，112 年第一季該比率則優於同業，主係因該公司以客運為主要業務，受惠於客運市場大幅成長，又實收資本額規模較採樣同業小，在營業利益及稅前純益大幅增長情況下，該比率優於同業，其變化尚屬合理，應無重大異常情事。

C.純益率及每股盈餘

該公司 110~111 年度及 112 年第一季之稅後純益率分別為(929.22)%、(216.74)%及 16.57%，而每股盈餘分別為(7.19) 元、(7.12)元及 1.07 元。111 年之純損率及每股盈虧下降，除因受疫情影響而產生之營業虧損外，該公司租賃新客機 A320neo，於 111 年 3 月及 7 月交機，亦致營業成本提高，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，故外幣兌換損失增加導致稅前虧損增加，惟 111 年 10 月邊境開放，該公司復飛部分航點，營收亦同增加，致純損率下降，另該公司於 110 年中辦理現金增資，股本增加至 4,000,000 千元，致 111 年平均流通在外股本較大，故每股盈虧較 110 年減少。112 年第一季因國境開放且受惠於春節連假及 228 連假，國人積極出遊，帶動該公司業績成長，且美金於 112 年第一季走跌，致該公司產生外幣兌換利益，營業利益及稅後淨利由負轉正，純益率及每股盈餘分別較 111 年增加。

與採樣公司及同業平均相比，110 年度及 111 年度該比率較採樣同業低，主係受到新冠肺炎(COVID19)疫情影響，相較採樣同業，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，該公司受疫情影響較其他提供貨運之同業為高。112 年第一季該比率則優於同業，主係因該公司以客運為主要業務，受惠於客運市場大幅成長，又股本規模較採樣同業小，在稅後純益大幅增長情況下，該比率優於同業，其變化尚屬合理，應無重大異常情事。

綜上所述，該公司 110~111 年度及 112 年第一季之獲利能力變動尚屬合理，尚無重大異常。

(5)現金流量

A.現金流量比率

該公司 111 年度及 112 年第一季之現金流量比率分別為 11.68%及 30.37%，110 年因營業活動淨現金流出，不予計算，111 年度因國境於 111 年 10 月開放，該公司開放賣票，合約負債增加致營運活動現流由負轉正，現金流量比率較前一年度增加。112 年第一季流動負債雖因合約負債較 111 年增加，惟 112 年第一季因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營業活動之淨現金流入增加，在營運活動現金流入成長幅度較流動負債大，使現金流量比率較前一年度增加。

與採樣同業及同業平均相較，該公司 110 年度受到新冠肺炎(COVID19)疫情影響，營運活動現金流出，相較採樣同業，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，該公司受疫情影響較其他提供貨運之同業為高，整體而言，其現金流量比率因營業活動淨現金流出，不予計算，故無比較標準，111 年度因國境開放時間為第三季，該公司前三季仍受疫情影響故該比率較同業低，112 年第一季因該公司受惠於空運市場蓬勃發展，且該公司流動負債規模較同業低，故 112 年第一季該比率優於同業，其變化尚屬合理，應無重大異常情事。

B.現金流量允當比率

該公司 110 及 112 年第一季度之現金流量允當比率分別為 41.37%及 35.84%，111 年因最近五年度營業活動淨現金流出，不予計算，截至 111 年度 10 月，自 109 年起中央流行疫情指揮中心因疫情影響持續執行「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、營收減少，使營業活動之現金流量流出致最近 5 年度營業活動淨現金流量轉為負數。112 年第一季因國境開放，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營業活動之淨現金流入增加，致最近 5 年度營業活動淨現金流量由負轉正，整體而言現金流量允當比率尚無重大異常。

與採樣同業相較，該公司 110 及 112 年第一季度之現金流量允當比率低於採樣同業之間，主係過去受到新冠肺炎(COVID19)疫情影響，相較採樣同業，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，該公司受疫情影響較其他提供貨運之同業為高，整體而言其現金流量比率尚無重大異常。

C.現金再投資比率

該公司 111 年度及 112 年第一季之現金再投資比率分別為 50.39%及 95.16%，110 年因營業活動淨現金流出，不予計算，111 年度因國境於 111 年 10 月開放，該公司開放賣票，合約負債增加致營運活動現流由負轉正，現金再投資比率亦由負轉正。112 年第一季因國境開放，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營業活動之淨現金流入增加，在不動產、廠房及設備毛額、其他非流動資產、營運資金增幅小於營業活動之淨現金流入情況下，112 年第一季現金再投資比率較 111 年度增加。

與採樣同業及同業平均相較，該公司 110 年度受到新冠肺炎(COVID19)疫情影響，現金再投資比率因營業活動淨現金流出，不予計算，故無比較標準，而 111 年度及 112 年第一季因該公司客機主要為租賃客機(帳列使用權資產)，不動產、廠房及設備金額較採樣同業低，在營業活動之淨現金流入增加情況下，現金再投資比率優於採樣同業，其變化尚屬合理，應無重大異常情事。

綜上所述，該公司 110~111 年度及 112 年第一季之現金流量變動尚屬合理，尚無重大異常。

(6)槓桿度

A.營運槓桿度

該公司 110~111 年度及 112 年第一季之營運槓桿度分別為 0.16、0.81 及 2.51，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 110-111 年度因疫情影響使營業利益為負數致營運槓桿度小於 1。112 年第一季國境開放，該公司受惠於客運市場需求增加，營業利益由負轉正，營運槓桿度雖增加至 2.51，惟比率較高係屬航空產業常態，整體而言營運槓桿度尚無重大異常。

與採樣同業及同業平均相較，該公司 110-111 年度受到新冠肺炎(COVID19)疫情影響，營業利益為負數，致營運槓桿度皆低於採樣同業，112 年第一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，其變化尚屬合理，應無重大異常情事。

B.財務槓桿度

該公司 110~111 年度及 112 年第一季之財務槓桿度分別為 0.93、0.92 及 1.14，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 110-111 年度因疫情影響使營業利益為負數致財務槓桿度小於 1，而 112 年第一季國境開放，該公司受惠於客運市場需求增加，營

業利益由負轉正，財務槓桿度增加至 1.14。

與採樣同業及同業平均相較，該公司 110-111 年度受到新冠肺炎 (COVID19) 疫情影響，營業利益為負數，致財務槓桿度皆低於採樣同業，而 112 年第一季，該公司營業利益由負轉正，而其財務槓桿度亦皆低於採樣同業，主係因該公司營業利益率較高，利息費用佔比相較小於同業，故其財務槓桿度低於採樣同業，其變化尚屬合理，應無重大異常情事。

綜上所述，該公司 110~111 年度及 112 年第一季之槓桿度變動尚屬合理，尚無重大異常。

(二)發行人及其各子公司(包括母子公司間交易事項)最近期及最近二個會計年度背書保證、重大承諾、資金貸與他人、衍生性金融商品交易之情形及重大資產交易之情形，並評估其對公司財務狀況之影響

1.背書保證情形

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.重大承諾事項

經參閱該公司 110~111 年度及 112 年第一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二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；並簽署兩架選購權，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 112 年 3 月 31 日已預付美金 18,549 千元(新臺幣 562,128 千元，帳列預付設備款)，預計於民國 114 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 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 月交機一架，其餘於民國 112 年至 113 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。

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. 衍生性金融商品交易

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 110~111 年度及 112 年第一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二個會計年度因外匯避險需求而有遠期外匯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 第一季	台灣虎航	遠期外匯	USD 4,629	112/04/10~112/09/27	6,402	6,402

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 110~111 年度及 112 年第一季經會計師查核簽證或核閱之財務報告，該公司於 110~111 年度及 112 年第一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：新臺幣千元

項目/期間	110 年度	111 年度	112 年 第一季
當期認列於其他綜合(損)益之金額	2,450	200	350
自權益重分類至其他利益及損失金額	(5,113)	24,701	392
合 計	(2,663)	24,901	742
外幣兌換(損)益	100,216	(582,457)	29,046

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 110~111 年度及 112 年第一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 千元以及 350 千元，110~111 年度及 112 年第一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 千元及美金 84,696 千元；負債金額則分別約為美金 217,260 千元、美金 253,421 千元及美金 253,468 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，110~111 年度及 112 年第一季產生外幣兌換(損)益金額分別為 100,216 千元、(582,457)千元及 29,046 千元。

111 年度外幣兌換損益相較去年同期下降為(582,457)千元，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，而遠期外匯則因美元兌台幣匯率上升之故，使得 111 年度認列於其他綜合(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相對較 110 年度上升；112 年第一季外幣兌換損益

則上升為 29,046 千元，主係美元兌台幣匯率自 112 年初微幅上升，惟匯率波動度仍低於 111 年度，故產生外幣兌換利益，而遠期外匯則因匯率波動不大，使得 112 年第一季認列於其他綜合(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相對較 111 年度下滑。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 110~111 年度及 112 年第一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

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 月及民國 111 年 3 月、7 月各交機 1 架，其餘於民國 112 年度至 113 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 114 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 114 年交貨。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二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二個會計年度資金募集及每股盈餘變化情形

單位：新臺幣千元

項目	110 年度	111 年度	112 年度第一季
期初股本	2,800,000	4,000,000	4,000,000
合併發行新股	-	-	-
資本公積轉增資	-	-	-
現金增資	1,200,000	-	-
減資彌補虧損	-	-	-
員工執行認股權	-	-	-
期末股本	4,000,000	4,000,000	4,000,000
營業收入	244,225	1,314,827	2,586,224
本期淨利	(2,269,379)	(2,849,792)	428,630
每股盈餘(元)	(7.19)	(7.12)	1.06

資料來源：經會計師查核簽證之財務報告

該公司 110 年度辦理現金增資募集 3,000,000 千元，餘各年度並無辦理募集資金之情形，110~111 年度及 112 年度第一季每股盈餘分別為(7.19)元、(7.12)元及 1.06 元，每股盈隨疫情趨緩逐漸改善，111 年之純損率下降，除因受疫情影響而產生之營業虧損外，該公司租賃新客機 A320neo，於 111 年 3 月及 7 月交機，亦致營業成本提高，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，故外幣兌換損失增加導致稅前虧損增加，惟該公司於 110 年中辦理現金增資，股本增加至 4,000,000 千元，致 111 年平均流通在外股本較大，故每股盈虧較 110 年減少。112 年第一季因國境開放且受惠於春節連假及 228 連假，國人積極出遊，帶動該公司業績成長，且美金於 112 年第一季走跌，致該公司產生外幣兌換利益，營業利益及稅後淨利由負轉正，每股盈餘較 111 年增加，其變化尚屬合理，應無重大異常情事。

(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 112 及 113 年度現金收支預測表，112 年 1~5 月係實際數，而 112 年 6 月至 113 年 12 月係預估數，112~113 年預計未來之資本支出及長期股權投資分別為 1,641,009 千元及 0 千元，合計金額為 1,641,009 千元，已達本次募及金額 494,000 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)」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，並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 109 年度現金增資案、110 年度現金增資案及 112 年度現金增資案，茲就其計畫內容、執行情形及產生效益分別說明如下：

(一)109 年度現金增資

- 1.主管機關核准日期及文號：109 年 9 月 3 日金管證發字第 1090356896 號函核准。
- 2.計畫所需資金總額：2,000,000 千元。
- 3.資金來源：現金增資發行普通股 80,000 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 2,000,000 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	109 年第四季	2,000,000	109 年第四季
預計效益	本次現增預計募集 2,000,000 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	2,000,000	已依計畫於 109 年第四季全部執行完畢。
		實際	2,000,000	
	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		109 年 06 月 30 日 (籌資前)	109 年 12 月 31 日 (籌資後)
財務結構	負債比率	83.81	74.03
	長期資金占不動產、廠房及設備比率	660.93	812.96
償債能力	流動比率	91.81	142.28
	速動比率	90.18	138.67
基本財務資料	總資產	11,344,059	11,694,612
	總負債	9,507,704	8,657,483
	流動資產	3,137,021	3,499,567
	流動負債	3,416,819	2,459,658

資料來源：109 年第二季及 109 年度經會計師查核簽證或核閱之財務報告。

就財務結構而言，該公司負債比率從募資前之 83.81%下降至募資後之 74.03%、長期資金占不動產、廠房及設備比率從募資前之 660.93%上升至募資後之 812.96%。流動比率募資前之 91.81%上升至募資後之 142.28%及速動比率由募資前之 90.18%上升至 138.67%。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 109 年第四季完成募集，於 109 年第四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)110 年度現金增資

- 1.主管機關核准日期及文號：110 年 7 月 6 日金管證發字第 1100348437 號函核准。
- 2.計畫所需資金總額：3,000,000 千元。
- 3.資金來源：現金增資發行普通股 120,000 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 3,000,000 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	110 年第三季	3,000,000	110 年第三季
預計效益	本次現增預計募集 3,000,000 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	3,000,000	已依計畫於 110 年第三季全部執行完畢。
		實際	3,000,000	
	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		110 年 06 月 30 日 (籌資前)	110 年 9 月 30 日 (籌資後)
財務結構	負債比率	82.48	68.80
	長期資金占不動產、廠房及設備比率	737.23	833.16
償債能力	流動比率	75.92	149.71
	速動比率	73.37	148.35
基本財務資料	總資產	11,139,639	14,104,184
	總負債	9,187,468	9,703,181
	流動資產	2,068,183	3,981,531
	流動負債	2,723,992	2,659,421

資料來源：110 年第二季及 110 年第三季經會計師核閱之財務報告。

就財務結構而言，該公司負債比率從募資前之 82.48%下降至募資後之 68.80%、長期資金占不動產、廠房及設備比率從募資前之 737.23%上升至募資後之 833.16%。流動比率募資前之 75.92%上升至募資後之 149.71%及速動比率由募資前之 73.37%上升至 148.35%。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 110 年第三季完成募集，於 110 年第三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。

(三)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 5 月 31 日 (籌資後)
財務結構	負債比率	93.60	84.90
	長期資金占不動產、廠房及設備比率	767.67	772.66
償債能力	流動比率	57.67	73.13
	速動比率	56.27	71.48
基本財務資料	總資產	14,466,840	16,087,692
	總負債	13,541,271	13,659,124
	流動資產	3,260,824	5,685,358
	流動負債	5,653,822	7,774,743

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 84.90%、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 772.66%。流動比率募資前之 57.67%上升至募資後之 73.13%及速動比率由募資前之 56.27%上升至 71.48%。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。

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

經檢視該公司最近二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二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」第六條第二項第二款之規定，辦理現金增資發行新股以供上市前公開承銷，非依同準則第六條第二項第一款或第四款募集與發行有價證券，故不適用本項「發行人募集與發行有價證券處理準則」第十三條第二項所列情事之評估。

- 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 110~111 年度及 112 年第一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 110~111 年度及 112 年第一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，係供初次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。
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。

審查情事	有無左列情事			評估依據
	有	無	不適用	
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 111 年度及 112 年第一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

審查情事	有無左列情事			評估依據
	有	無	不適用	
				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 110、111 年及 112 年截至評估報告出具日止之股東常會議事錄及變更登記事項卡，該公司目前共有董事席次 13 席(包括 3 名獨立董事)，法人董事代表人張揚先生於 110 年 2 月 1 日解任，由王薇女士就任，法人董事代表人曹志芬女士於 110 年 6 月 30 日解任，由李榮輝先生就任，由於該公司因董事任期屆期，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，該公司最近二年度及申請年度法人董事中華航空股份有限公司於 110 年 8 月 12 日股東常會全面改選董事，此前中華航空股份有限公司並未有三分之一董事變動，故 110 年 2 月 1 日及 6 月 30 日之法人董事代表人變動不納入計算，依金融監督管理委員會 111 年 8 月 11 日金管證發字第

審查情事	有無左列情事			評估依據
	有	無	不適用	
				1110382817 號函令該公司之董事席次變動認定為 6 席，未有董事席次變動達二分之一之情事，另經檢視該公司 110 年截至評估報告出具日止之內部人持股異動申報及主管機關往來函文，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。		✓		經查閱該公司 110~111 年度及 112 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 110~111 年度及 112 年第一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，改變業務計劃之重要內容，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 110~111 年度及 112 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，		✓		經查閱該公司 110~111 年度及 112

審查情事	有無左列情事			評估依據
	有	無	不適用	
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。				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一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 110~111 年度及 112 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 110~111 年度及 112 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

審查情事	有無左列情事			評估依據
	有	無	不適用	
				理現金增資發行新股作為初次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上公告之資料，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告「肆」之說明。
(4)最近一年內未確實依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 111 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		✓		該公司最近一年內未曾發行公司

審查情事	有無左列情事			評估依據
	有	無	不適用	
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。				債，另該公司於 112 年 3 月 10 日核准之現金增資案，已於 111 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，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。			✓	該公司非上市或上櫃公司辦理現金增資或發行公司債者，無須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，故不適用左列評估事項。
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。

審查情事	有無左列情事			評估依據
	有	無	不適用	
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：			✓	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。
(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。
(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 112 年 5 月 5 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			✓	經查閱該公司 110~111 年度及 112

審查情事	有無左列情事			評估依據
	有	無	不適用	
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。				年截至評估報告出具日止之董事會及股東會議事錄、110~111 年度及 112 年第一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，故不適用左列規定。
7.有重大非常規交易，迄未改善者。		✓		經查閱該公司 110~111 年度及 112 年第一季經會計師查核簽證或核閱之財務報告、110~111 年度及 112 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初次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。
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 110~111 年度及 112 年第一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。

審查情事	有無左列情事			評估依據
	有	無	不適用	
11.違反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、最近二年度會計師出具之內部控制制度建議書及 111 年 12 月 19 日會計師出具之內部控制專案審查報告等，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。		✓		經查詢財團法人中華民國證券櫃檯買賣中心網頁市場公告之興櫃股價異常達通知、注意股票及處置股票資訊，該公司於申報日前一個月並無股價異常變化之情事。
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 436,000,000 股，經查閱該公司截至 112 年 5 月 31 日止之董事持股資料，全體董事（不含獨立董事）持股總數為 337,624,477 股，占該公司已發行股份總數之 77.44%，已符合「公開發行公司董事、監察人股權成數及查核實施規則」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 13,000 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			✓	該公司 111 年度及 112 年截至評估

審查情事	有無左列情事			評估依據
	有	無	不適用	
體董事或監察人未依承諾補足持股。				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二年內，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，經法院判決有有期徒刑以上之罪者。		✓		經查閱該公司 110~111 年度及 112 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、總經理於最近二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 110~111 年度及 112 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 110~111 年度及 112 年第一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。
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。			✓	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。

審查情事	有無左列情事			評估依據
	有	無	不適用	
(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。				
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。			✓	該公司本次係辦理現金增資發行新股，作為初次上市前辦理公開承銷之股份來源，屬「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所列之案件，非屬「發行人募集與發行有價證券處理準則」第六條第二項第一款或第四款之案件，故不適用第十三條第一項第二款第六目之評估。
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。			✓	該公司本次係辦理現金增資發行新股作為初次上市前公開承銷案件，故不適用左列之規定。
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，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初次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」第十九條之一及十九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。	經查閱該公司董事名單、112年第一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
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。	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
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。	該公司本次係辦理創新板初次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。	該公司本次係辦理創新板初次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(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。	該公司本次係辦理創新板初次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	該公司本次係辦理創新板初次上市前現金增資發行

自律規則條款	說明
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。	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。	該公司本次係辦理創新板初次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。	該公司本次係辦理創新板初次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	該公司本次係辦理創新板初次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
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。	該公司本次係辦理創新板初次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。	該公司本次係辦理創新板初次上市前現金增資發行新股案件，擬採詢價圈購方式辦理公開承銷，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。 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。	該公司本次係辦理創新板初次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。	該公司本次係辦理創新板初次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，	該公司本次係辦理創新板初次上市前現金增資發行

自律規則條款	說明
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。	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。	該公司本次係辦理創新板初次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。	該公司本次係辦理創新板初次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。	該公司非屬外國發行人，故不適用左列規定。
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，	該公司本次係辦理創新板

自律規則條款	說明
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。	初次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。	該公司本次係辦理創新板初次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。	該公司本次辦理創新版初次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。	該公司非屬上市（櫃）公司、創新板上市公司，本次係辦理創新板初次上市前現金增資發行新股案件，故不適用左列規定。
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、戰略新板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。	該公司本次係辦理創新板初次上市前現金增資發行新股案件，無需公布財務預測，故不適用左列規定。
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，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10個營業日其成交均價簡單算術平均數之七成，股票申請創新板初次上市案件不得低於向金管會或其委託之機構申報案件前興櫃（或戰略新板興櫃公司）有成交之十個營業日其成交均價（或戰略新板興櫃公司收盤價）簡單算術平均數之九成；如經股東會決議原股東全	該公司本次辦理現金增資發行普通股，係作為申請創新板初次上市公開承銷之用，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

自律規則條款	說明
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。 除股票申請創新板上市案件外，以現金增資發行新股辦理股票初次上市、上櫃前之承銷案件、創新板上市公司轉列上市、上櫃公司案件，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。	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確定後，本承銷商謹遵循本自律規則之規定，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，另該公司係申請創新板上市，不適用左列過額配售之規定。
第六條： 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。 戰略新板興櫃公司現金增資發行普通股採公開申購配售辦理承銷，其發行價格準用前項規定，惟用以計算之價格採戰略新板興櫃公司股票之收盤價。 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。	該公司本次係辦理創新板初次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
第六條之一： 承銷商輔導上市(櫃)公司、創新板上市公司、興櫃公司及戰略新板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。	該公司本次係辦理創新板初次上市前現金增資發行新股案件，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。 承銷商輔導戰略新板興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，其發行價格準用第六條第三項規定，惟用以計算之價格採戰略新板興櫃公司股票之收盤價。 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。	該公司非為上市(櫃)公司、創新板上市公司及戰略新板興櫃公司，且本次係辦理創新板初次上市前現金增資發行新股案件，故不適用左列規定。
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	該公司本次係辦理創新板初次上市前現金增資發行

自律規則條款	說明
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。	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)。 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。	該公司本次係辦理初次創 新板上市前現金增資發行 普通股案件，全數採詢價圈 購方式辦理公開承銷，將依 左列規定辦理。
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。	該公司非以總括申報發行 新股，故不適用左列之規 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	該公司非為上市(櫃)公司、 創新板上市公司，且本次非 辦理現金增資發行新股參 與發行海外存託憑證，故不 適用左列規定。

自律規則條款	說明
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。	

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：	✓			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

評估項目	是否符合規定			說明
	是	否	不適用	
(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。 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。	✓			經查閱該公司 110~111 年度及 112 年第一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。

評估項目	是否符合規定			說明
	是	否	不適用	
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。
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)對於前已發行公司債或其他債務有違約或遲延支付本息之			✓	該公司本次係辦理現金增資發行新股，故不適用公司法第 250 條之規定。

評估項目	是否符合規定			說明
	是	否	不適用	
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。				
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，故不適用公司法第二百六十九條之規定。
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。	✓			經參閱該公司最近二年度經會計師查核簽證之財務報告，其110年度及111年度之稅後純益分別為(2,269,379)千元及(2,849,792)千元，最近連續二年呈現虧損。另參閱該公司111年度經會計師查核簽證之財務報告，其資產總額為14,466,840千元，大於負債總額13,541,271元，尚無資產不足抵償債務之情形。 該公司為民用航空運輸業，新型冠狀肺炎疫情爆發後，台灣政府於109年3月19日全面實施邊境管限制非本國人士入境，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

評估項目	是否符合規定			說明
	是	否	不適用	
				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，惟仍須支付飛機租金、人員薪資、油料、維修保養等營運所需相關成本，致使 110 年度呈現虧損，111 年度雖亞洲各國之防疫政策陸續階段性解封，日本及台灣政府宣布 111 年 10 月份起邊境開放，台灣入境改為「0+7」政策，該公司於 9 月份陸續進行促銷活動，積極爭取客源，國際航線逐漸增加，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，111 年度因而仍呈現虧損，經取得該公司健全營業計劃書，該公司規劃於國際航班陸續復航並新闢日本及東南亞航線航點後，可望轉虧為盈，經查閱該公司 112 年第一季經會計師核閱之財務報告，本期淨利為 428,630 千元，已轉虧為盈，其營運改善計畫尚屬合理可行。經評估，如該公司營運改善計畫順利執行時，應可提升該公司獲利情形，進而改善其財務狀況，故應不會影響本次有價證券募集與發行。

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

經參閱該公司最近二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 110~111 年度及 112 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 110~111 年度及 112 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，更審法院臺灣高等法院 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。

台灣虎航與京豔國際有限公司(下稱京豔公司)於民國 107 年訂有台灣虎航媒體廣告代理契約，因京豔公司積欠款項未付，台灣虎航乃與京豔公司於民國 110 年 5 月 6 日簽訂還款協議書，約定京豔公司應於民國 110 年 12 月 31 前給付台灣虎航新臺幣 1,040,246 元及其利息，若到期不履行台灣虎航得逕為強制執行，並由京豔公司法定代理人朱彥蓉擔任京豔公司之連帶保證人，並於同日經公證人就該還款協議書作成公證書。因京豔公司到期未還款，台灣虎航對京豔公司及朱彥蓉聲請強制執行，本案目前業已終結。

另台灣虎航於民國 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，本案法院定 112 年 1 月 4 日進行調解，調解結果不成立；後續將進行訴訟程序。

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、強制執行案件及損害賠償案件外，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及損害賠償案件，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，而損害賠償案之請求金額非屬重大，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 110~111 年度及 112 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二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	Scoot Pte., Ltd.	103/11/05 - 112/09/10	A320 航空器租賃	-
租賃契約	Yanshui Aviation Leasing Limited	104/01/22 - 114/03/25	A320 航空器租賃	-
租賃契約	JSA International U.S. Holdings, LLC	104/01/22 - 114/05/26	A320 航空器租賃	-
租賃契約	Scoot Pte., Ltd.	104/05/07 - 112/05/23	A320 航空器租賃	-
租賃契約	BOC Aviation Limited	104/12/30 - 116/02/15	A320 航空器租賃	-
租賃契約	BOC Aviation 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	-

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	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-自接機日起算10年	A320 航空器租賃	-
租賃契約	SKY HIGH 119 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	-
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	-

契約性質	當事人	契約起訖日期	主要內容	限制條款
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	-
借款契約	兆豐銀行	109/05 - 113/05	長期借款	政府紓困借款
借款契約	兆豐銀行	109/07 - 112/07	長期借款	-
借款契約	華南商業銀行	110/07 - 112/07	長期借款	政府紓困借款
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	112/01 - 112/12	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台北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.該公司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 111 年 11 月 7 日經臺灣臺北地方法院調解成立，業已終結。
- 2.該公司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.蔡君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，故本案宣告終結。

4.徐員與台灣虎航之間因徐員不服由空勤轉調地勤，後徐員向法院起訴虎航公司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。

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。

(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 112 年 6 月 14 日空運計字第 1125013900 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。

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，本承銷商並未洽請律師出具意見，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 494,000 千元
2. 本次計畫資金來源：現金增資發行普通股 13,000 千股，每股面額新臺幣 10 元，每股發行價格暫定為新臺幣 38 元，預計募集總金額為新臺幣 494,000 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
			112 年第三季
充實營運資金	112 年第三季	494,000	494,000
合計		494,000	494,000

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 494,000 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 112 年 5 月 5 日董事會及 111 年 6 月 1 日股東會決議通過，作為初次上市前公開承銷之股份來源，且該公司於 112 年 5 月 5 日董事會決議通過本次現金增資發行股票計畫，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 13,000 千股，每股面額 10 元，暫訂每股 32 元發行，預計總募集資金 494,000 千元。除依公司法 267 條規定，保留 15%，計 1,950 千股由員工認購，其餘 11,050 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 36 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 112 年 6 月 1 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採全數詢價圈購方式辦理，員工認購不足或放棄認購部分，經該公司 112 年 5 月 5 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 494,000 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，提升公司資金調度靈活性。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 112 年第三季募集完成，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 36 條規定，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承銷，另依「發行人募集與發行有價證券處理準則」第 8 條第 3 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劃必要性之規定。

(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初次上市前公開承銷之用，預計募得資金總額新臺幣 480,000 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 112 年第三季募集完成，即按進度於 112 年第三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 494,000 千元，預計於 112 年第三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，112 年第三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)
		112 年第一季	112 年第三季(預估)
償債能力	流動比率	70.71	78.87
	速動比率	66.48	74.64
財務結構	長期資金占不動產、 廠房及設備比率	802.15	846.79
	負債比率	90.73	87.83

資料來源：該公司提供。

註：未包含該公司 112 年 5 月份之現金增資 36,000 千股，每股發行價格新台幣 25 元，實收股款總計新台幣 900,000,000 元。

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 66.48%，攀升至籌資後之 78.87%及 74.64%，長期資金占不動產、廠房及設備比率由 802.15%上升至 846.79%，而負債比率將由籌資前之 90.73%降至籌資後之 87.83%；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。

該公司本次係辦理初次創新板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

該公司本次係屬辦理「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辦理現金增資發行新股，並委託證券承銷商辦理初次上市前之公開銷售，故僅就發行新股對當年度每股盈餘稀釋情形進行評估。該公司本次辦理現金增資發行新股，預計於 112 年第三季募集股款完成，其目前流通在外股數為 436,000 千股，對股權之最大稀釋程度為 2.90%【預計發行 13,000 千股/(13,000 千股+目前實收資本股數 436,000 千股)】，故預估對 112 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。

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制基礎之合理性與財務預測之關聯性。

112 年度現金收支預測表

單位：新臺幣千元

年份/月份 項目	112 年 1 月	112 年 2 月	112 年 3 月	112 年 4 月	112 年 5 月	112 年 6 月	112 年 7 月	112 年 8 月	112 年 9 月	112 年 10 月	112 年 11 月	112 年 12 月	112 年 合計
期初現金及約當現金餘額(1)	2,857,768	3,151,029	3,515,744	3,820,135	4,031,078	5,206,082	5,300,355	5,276,882	5,716,491	5,493,740	5,294,020	5,161,901	2,857,768
加:非融資性收入													
機票款流入	802,201	1,163,343	1,301,440	1,017,329	1,380,566	1,226,544	1,145,610	951,802	922,854	934,816	945,887	1,165,046	12,957,438
濕租款流入	55,953	28,938	21,987	24,136	0	56,100	25,863	28,549	28,549	0	25,981	0	296,056
其他營業收入	4,532	40,774	39,441	46,348	28,291	42,105	28,855	31,035	41,614	41,140	42,187	43,830	430,152
合計(2)	862,686	1,233,055	1,362,868	1,087,813	1,408,857	1,324,749	1,200,328	1,011,386	993,017	975,956	1,014,055	1,208,876	13,683,646
減:非融資性支出													
油料成本	143,203	180,525	173,740	175,543	185,431	192,595	200,815	202,529	201,592	202,964	201,553	200,812	2,261,302
場站成本	58,845	114,231	197,687	163,153	177,864	180,026	188,988	211,005	210,157	210,525	211,089	215,335	2,138,905
維修成本	67,506	114,882	139,809	138,222	145,184	124,098	239,880	150,497	170,973	79,087	146,991	146,762	1,663,891
人事成本	94,464	76,423	67,206	72,229	76,543	84,788	85,967	95,956	95,155	102,080	101,388	102,950	1,055,149
飛機租金成本	123,449	124,242	179,049	93,190	115,811	148,656	118,439	119,243	151,313	121,096	121,900	162,585	1,578,973
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	0	0	79,682	0	0	0	0	0	79,761	199,404	358,847
開立保函質押現金	(6,135)	1,204	0	0	0	6,622	0	(102,375)	0	0	(101,812)	0	(202,496)
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)	59,192	53,607	71,620	60,840	70,717	66,392	86,528	86,182	84,929	83,785	84,035	83,600	891,427
合計(3)	540,524	665,114	829,111	703,177	851,232	803,177	920,617	763,037	914,119	799,537	844,905	1,111,448	9,745,998
要求最低現金餘額(4)	800,000	800,000	800,000	800,000	800,000	800,000	800,000	800,000	800,000	800,000	800,000	800,000	800,000
所需資金總額(5)=(3)+(4)	1,340,524	1,465,114	1,629,111	1,503,177	1,651,232	1,603,177	1,720,617	1,563,037	1,714,119	1,599,537	1,644,905	1,911,448	10,545,998
融資前可供之用現金餘額(短絀) (6)=(1)+(2)-(5)	2,379,930	2,918,970	3,249,501	3,404,771	3,788,703	4,927,654	4,780,066	4,725,231	4,995,389	4,870,159	4,663,170	4,459,329	5,995,416
融資淨額													
現金增資	0	0	0	79,819	820,181	0	0	494,000	0	0	0	0	1,394,000
借款增加	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
借款還本付息	(28,901)	(203,226)	(229,366)	(253,512)	(202,802)	(427,299)	(303,184)	(302,740)	(301,649)	(376,139)	(301,269)	(200,296)	(3,130,383)
合計(7)	(28,901)	(203,226)	(229,366)	(173,693)	617,379	(427,299)	(303,184)	191,260	(301,649)	(376,139)	(301,269)	(200,296)	(1,736,383)
期末現金餘額(8)=(1)+(2)- (3)+(7)	3,151,029	3,515,744	3,820,135	4,031,078	5,206,082	5,300,355	5,276,882	5,716,491	5,493,740	5,294,020	5,161,901	5,059,033	5,059,033

資料來源：該公司提供

113 年度現金收支預測表

單位：新臺幣千元

年份/月份 項目	113 年 1 月	113 年 2 月	113 年 3 月	113 年 4 月	113 年 5 月	113 年 6 月	113 年 7 月	113 年 8 月	113 年 9 月	113 年 10 月	113 年 11 月	113 年 12 月	113 年 合計
期初現金及約當現金餘額(1)	5,059,033	5,538,166	5,913,799	6,081,810	6,146,533	6,211,436	6,135,106	6,499,024	6,615,064	6,766,894	6,701,037	6,704,175	5,059,033
加:非融資性收入													
機票款流入	1,354,173	1,199,447	1,200,675	1,086,098	1,110,780	1,345,033	1,329,761	1,056,481	1,177,092	1,004,009	1,032,671	1,005,070	13,901,290
濕租款流入	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
其他營業收入	44,578	54,325	52,203	54,325	53,618	54,825	53,618	54,325	54,325	53,618	54,325	54,118	638,203
合計(2)	1,398,751	1,253,772	1,252,878	1,140,423	1,164,398	1,399,858	1,383,379	1,110,806	1,231,417	1,057,627	1,086,996	1,059,188	14,539,493
減:非融資性支出													
油料成本	203,328	201,174	203,185	202,260	200,739	200,318	201,504	200,038	200,300	200,945	200,201	203,395	2,417,387
場站成本	216,120	216,306	268,821	267,421	266,779	276,583	287,637	286,359	286,637	287,059	286,587	288,001	3,234,310
維修成本	150,469	134,638	166,809	174,067	185,766	176,032	179,603	181,260	174,207	185,730	178,243	189,106	2,075,930
人事成本	109,326	109,326	109,326	109,326	109,326	109,326	109,326	109,326	109,326	109,326	109,326	109,326	1,311,912
飛機租金成本	132,368	133,172	162,585	132,368	133,172	162,585	132,368	133,172	162,585	132,368	144,444	185,130	1,746,317
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	91,134	81,739	119,642	467,752	0	0	39,881	122,609	79,762	279,644	1,282,163
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	0	0	0	0	0
其他支出(包含保險、廣告等支出)	83,306	83,010	83,007	83,897	83,598	83,592	84,479	84,177	82,581	85,053	84,901	90,554	1,012,155
合計(3)	894,917	877,626	1,084,867	1,051,078	1,099,022	1,476,188	994,917	994,332	1,055,517	1,123,090	1,083,464	1,345,156	13,080,174
要求最低現金餘額(4)	800,000	800,000	800,000	800,000	800,000	800,000	800,000	800,000	800,000	800,000	800,000	800,000	800,000
所需資金總額(5)=(3)+(4)	1,694,917	1,677,626	1,884,867	1,851,078	1,899,022	2,276,188	1,794,917	1,794,332	1,855,517	1,923,090	1,883,464	2,145,156	13,880,174
融資前可供之用現金餘額(短絀) (6)=(1)+(2)-(5)	4,762,867	5,114,312	5,281,810	5,371,155	5,411,909	5,335,106	5,723,568	5,815,498	5,990,964	5,901,431	5,904,569	5,618,207	5,718,352
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	(24,701)	(513)	0	(24,622)	(473)	0	(24,544)	(434)	(24,070)	(394)	(394)	(24,031)	(124,176)
合計(7)	(24,701)	(513)	0	(24,622)	(473)	0	(24,544)	(434)	(24,070)	(394)	(394)	(24,031)	(124,176)
期末現金餘額(8)=(1)+(2)- (3)+(7)	5,538,166	5,913,799	6,081,810	6,146,533	6,211,436	6,135,106	6,499,024	6,615,064	6,766,894	6,701,037	6,704,175	6,394,176	6,394,176

資料來源：該公司提供

(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，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。

(2)應收帳款收款與應付帳款付款政策

● 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；該公司客戶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112年度及113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

該公司主要採購項目為航空燃油，主要往來供應商為中油等油料公司，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，惟油料公司內部收款政策轉趨嚴謹，致該公司支付購油款之期間縮短，該公司與主要供應商之付款條件為次月付款，112年度及113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畫，依據112年1~5月之實際情形，並預估112年6月~113年度之資本支出計畫編制而成，預估112年度及113年度資本支出計畫分別為358,847千元及1,282,162千元，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112年度現金收支預測表，其中1~5月份為自結實際數，6~12月為預估數；113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112年度期初現金餘額與111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 112~113 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。

2.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 112 年度及 113 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上市審查準則」第 36 條及「臺灣證券交易所股份有限公司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。

3.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 112 年 6 月~113 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 1,561,328 千元，已達本次募資金額 494,000 千元之 60%，112 年-113 年重大資本支出，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	1,292,610	A320neo航空器之預付款
A320neo備份發動機	268,718	A320now備份發動機之預付款及尾款
合計	1,561,328	

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及擴充計畫，該計畫預計將於 112~113 年度引進 4 架租賃機、114~116 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 86.20%，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 112~113 年度引進 4 架租賃機、114~116 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 年到 113 年每年增加 2 架，共計 8 架為租賃機；114 年到

116 年共計增加 7 架自有機)並陸續汰換舊有 11 架 A320 ceo 機隊，至 116 年該公司機隊計有 15 架，使機隊平均機齡從 5.6 年降至 3.5 年，以強化機隊運能。

依據 111 年 12 月初國際航空運輸協會(IATA)未來航空市場報告，112 年全球客運需求將達 108 年(疫情前)的 84%，而亞太區的客運需求將增加 59.8%，並達到 108 年的 70.8%，又中國亦已宣布於 112 年 1 月 8 日解除旅遊限令，亞太地區中短程航線將受惠各國開放邊境及解除防疫限制，旅遊需求大增，該公司營運之短程-亞洲航線可較早復甦；另外 Airbus 則估計區域旅遊將會在 112 年至 114 年間恢復至 108 年水平。

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。

考量航機酬載及航線特性，假設 114 年度引進後，預估每年客運收入成長率以 1%計算，114 年度有效架次約 0.75 架客機，產生客運收入估計約 626,590 千元，115 年度至 117 年度有架次分別約 4.24 架、6.25 架及 7 架(118 年度到 123 年度同 117 年度)，至 123 年達 7 架自有機規模時，客運收入約為 6,396,056 千元。

其獲利能力已反應 neo 機具備之節油效益及因航機較佳性能降低之維修成本，114 年度採平均營業淨利率 12%估算營業淨利約 75,191 千元，隨後每年依 neo 機有效架次及每年 1.0%客運收入成長率，預估該 7 架 A320neo 機回收年限約 10 年，並可於 123 年度全數回收資金。

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)		
114	626,590	75,191	102,726	177,917	177,917
115	3,726,815	447,218	604,942	1,052,160	1,230,077
116	5,326,533	639,184	856,050	1,495,234	2,725,311
117	6,025,374	723,045	958,776	1,681,821	4,407,132
118	6,085,628	730,275	958,776	1,689,051	6,096,183
119	6,146,484	737,578	958,776	1,696,354	7,792,537
120	6,207,949	744,954	958,776	1,703,730	9,496,267
121	6,270,029	752,403	958,776	1,711,179	11,207,446
122	6,332,729	759,927	958,776	1,718,703	12,926,150
123	6,396,056	767,527	958,776	1,726,303	14,652,453

資料來源：該公司提供。

註 1：由於 109 年至 111 年受疫情影響，故以疫情前 108 年每架機所創造之營業客運收入情況估計，各年客運收入隨有效架次增加並以每年 1%成長率推估。

註 2：營業淨利率估計為 12%。

註 3：折舊費用依公司折舊政策約 16 年攤提。

B. A320neo 備份發動機

該公司預計 112 年 6 月~113 年 12 月採購 A320neo 備用發動機資本支出金額共 268,718 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 112 年 6 月~113 年 12 月採購 A320neo 備用發動機資本支出金額共 268,718 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。

4.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初次上市公開承銷案件，故不適用必要性之評估。

單位：新台幣千元

項目 \ 期間		111 年度	112 年第一季
財務槓桿度(倍)		-(註)	1.14
負債比率(%)		93.60	90.73
營業收入淨額		1,314,827	2,586,224
獲利能力	稅後淨利	(2,849,792)	428,630
	每股盈餘(元)	(7.12)	1.07

資料來源：該公司提供

註：由於財務槓桿度計算公式為【營業利益/(營業利益-利息費用)】，而營業利益為負數，故不予計算。

(1)財務槓桿度及負債比率

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，若營業利益為負數或營業利益小於利息費用，財務槓桿度雖會小於 1，但財務風險其實更大，因此 111 年度之營業淨利為負數，財務槓桿度不具意義，而不予計算。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，預估負債比率可由 112 年第一季之 90.73%下降至 87.83%，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

該公司近年營業收入及獲利能力表現，111 年度因受新冠肺炎疫情影響，國際航班大幅銳減，惟仍須支付相關營運所需成本及費用，致產生稅後淨損，然 111 年 10 月邊境開放，同時取消先前頒布之禁團令，民眾可以參團出國，112 年第一季隨著邊境開放，該公司國際航班陸續復航，並適逢農曆新年及二二八連假等假期，民眾出國需求增加，票價亦相對上漲，致使營業收入大幅成長，稅後損益亦由虧轉盈。該公司本次辦理現金增資發行普通股，預計於 112 年第三季募足股款，目前流通在外股數為 436,000 千股，本次擬發行 13,000 千股，增資後股數為 449,000 千股，股權稀釋比例為 2.90%，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

該公司本次係辦理初次創新板上市前現金增資發行普通股案件，已於 112 年 6 月 1 日股東會決議通過原股東全數放棄優先認購權，故不適用本項評估。

(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

該公司本次係辦理現金增資發行普通股以供股票初次上市公開承銷，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

該公司於 112 年 5 月 5 日經董事會決議通過辦理現金增資發行新股 13,000,000 股，每股面額新臺幣 10 元，目前暫定以每股新臺幣 38 元溢價發行，其主係參考現金流量折現法以及該公司近期興櫃市場平均成交價等方式，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、市場地位、經營績效、發行市場環境以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經主管機關核准後，依「中華民國證券商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況及當時股票市場狀況，與該公司另行議定。

本次現金增資之重要內容，包括但不限於發行價格、發行條件及其他有關事項，如因法律規定或主管機關要求、基於營運評估或客觀環境需予修正變更時，已於 112 年 5 月 5 日董事會授權董事長全權處理，故本次現金增資於法定程序應屬可行，另基於該公司本次現金增資發行股數 13,000,000 股維持不變動之原則下，若因每股實際發行價格低於本次暫定發行價格致募集金額較預定不足時，其差額將以自有資金及銀行借款支應；每股實際發行價格高於本次暫定發行價格而致募集資金增加時，多餘資金

將用以充實營運資金，以備未來因營運規模擴增而增加之資金需求。由於該公司所處產業未來仍呈現成長趨勢，故本次現金增資發行新股計畫應具效益及合理性。

綜上，該公司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

該公司本次辦理創新板初次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

該公司本次辦理創新板初次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

該公司本次辦理創新板初次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

該公司本次辦理創新板初次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

該公司本次辦理創新板初次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

該公司本次辦理創新板初次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

該公司本次辦理創新板初次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

無。

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。

主辦承銷商：台新綜合證券股份有限公司



負責人：郭嘉



中 華 民 國 一 一 二 年 六 月 二 十 日

(僅限於台灣虎航股份有限公司創新板上市前現金增資發行新股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

