



長榮航太科技股份有限公司

EVERGREEN AVIATION TECHNOLOGIES CORPORATION

公開說明書

(現金增資發行新股辦理股票上市前公開承銷暨股票初次上市用)

- 一、公司名稱：長榮航太科技股份有限公司
- 二、本公開說明書編印目的：現金增資發行新股辦理股票上市前公開承銷暨股票初次上市用。
 - (一)股票來源：現金增資發行新股。
 - (二)股份種類：記名式普通股，每股面額新台幣壹拾元整。
 - (三)股數：現金增資發行新股21,764,000股。
 - (四)金額：新台幣217,640,000元整。
 - (五)發行條件：
 1. 本次現金增資發行新股21,764,000股，每股面額新台幣10元，計新台幣217,640千元，競價拍賣最低承銷價格係以向中華民國證券商同業公會申報競價拍賣約定書前興櫃有成交之三十個營業日其成交均價扣除無償配股除權(或減資除權)及除息後簡單算術平均數之七成為上限，最低承銷價格訂為每股新台幣57.63元，依投標價格高者優先得標，每一得標人應依其得標價格認購；公開承銷價格則以各得標單之價格及其數量加權平均所得之價格82.94元為之，並以最低承銷價格之1.18倍為計算每股發行價格，惟均價高於最低承銷價格之1.18倍，故公開申購承銷價格以每股新台幣68元溢價發行。
 2. 依公司法第267條規定，保留發行新股15%計3,264,000股由本公司員工認購，本公司員工認購不足或放棄認購之部分，授權董事長洽特定人認購之，其餘85%計18,500,000股全數委託證券承銷商對外辦理公開承銷。
 3. 本次現金增資發行新股，其權利義務與原發行之普通股股份相同，並採無實體發行。
 - (六)公開承銷比例：本次現金增資發行新股總數之85%，共計18,500,000股。
 - (七)承銷及配售方式：同時以競價拍賣及公開申購方式辦理承銷。
- 三、本次資金運用計劃之用途及預計可能產生效益之概要：請參閱本公開說明書第74~81頁。
- 四、本次發行之相關費用：
 - (一)承銷費用：包括輔導費用及承銷手續費用，合計約新台幣500萬元。
 - (二)上市審查費：新台幣50萬元。
 - (三)其他費用：包含會計師、律師及印刷等費用，合計約新台幣230萬元整。
- 五、本公開說明書，適用於初次申請有價證券上市，並計畫以現金增資發行新股委託證券承銷商辦理上市前之公開銷售。
- 六、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。
- 七、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。
- 八、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發行說明書之內容，並應注意本公司之風險事項；請參閱本公開發行說明書第3~9頁。
- 九、初次上市承銷案件，掛牌後首五個交易日應無漲跌幅限制，投資人應注意交易之風險。
- 十、本次現金增資所發行之股票，為因應證券市場價格之變動，證券承銷商必要時得依規定進行安定操作。
- 十一、公司揭露公開說明書相關資料網址：<https://www.egat.com.tw/>
- 十二、查詢本公開說明書之網址：公開資訊觀測站(<http://mops.twse.com.tw>)

長榮航太科技股份有限公司 編製

中華民國112年2月24日刊印



本公司申請已公開發行普通股352,806,962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」審查後同意列為上市股票，並經臺灣證券交易所於111年12月28日以臺證上一字第1111806515號函報請金融監督管理委員會證券期貨局備查。

一、本次發行前實收資本之來源：

單位：新台幣元；%

實收資本來源	金額	占實收資本額比率
設立資本額	2,500,000,000	70.86%
盈餘轉增資	3,861,606,400	109.45%
合併增資發行新股	166,463,220	4.72%
減資	(3,000,000,000)	(85.03%)
合計	3,528,069,620	100.00%

二、公開發行說明書之分送計劃：

- (一).陳列處所：依規定函送有關單位外，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方式辦理。
- (三).索取方式：請上網至公開資訊觀測站(<http://mops.twse.com.tw>)查詢及下載。

三、證券承銷商名稱、地址、網址及電話：

- 名稱：凱基證券股份有限公司 電話：(02)2181-8888
- 地址：台北市明水路700號3樓 網址：<http://www.kgi.com>
- 名稱：國泰綜合證券股份有限公司 電話：(02)2326-9888
- 地址：台北市敦化南路二段333號20樓 網址：<https://www.cathaysec.com.tw>
- 名稱：第一金證券股份有限公司 電話：(02)2563-6262
- 地址：台北市中山區長安東路一段22號4樓 網址：<https://www.firstsec.com.tw>

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：不適用。

七、辦理股票過戶機構之名稱、地址、網址及電話：

- 名稱：凱基證券股份有限公司股務代理部 網址：<http://www.kgi.com/>
- 地址：台北市中正區重慶南路一段2號5樓 電話：(02)2389-2999

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：唐嘉鍵、黃明宏會計師
- 事務所名稱：安侯建業聯合會計師事務所 網址：<http://home.kpmg/tw>
- 地址：台北市信義區信義路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
- 事務所名稱：翰辰法律事務所 網址：<http://www.fsi-law.com>
- 地址：台北市信義區松德路6號12樓 電話：(02)2345-0016

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：郭勝義 代理發言人姓名：陳啓民
- 職稱：總經理 職稱：財務部協理
- 電話：(03)383-3268 電話：(03)383-3268
- 電子郵件信箱：spokesman@egat.com.tw 電子郵件信箱：spokesman@egat.com.tw

十三、公司網址：<https://www.egat.com.tw>

本公司之產業、營運及其他重要風險

一、產業風險

(一)市場環境受不可控制因素影響，以致飛航需求下降進而減少維修需求

航空業與全球景氣及經濟脈動密不可分，其市場環境亦受到不可控制因素影響(例如：新冠肺炎疫情重創航空客運、烏俄戰爭引發區域性風險等)；本公司109年起受新冠肺炎疫情影響，航空公司多數客機航線已減班甚或停飛，致使飛機維修時程及業務量皆向後遞延或取消，依據國際航空運輸協會(IATA)預測，全球航空業之客運量至少要到113年才會完全恢復到疫情前的客運水準。

因應對策：

透過資訊蒐集密切掌握產業趨勢與市場脈動，持續發展客機及貨機維修業務，並提升維修技術層次、產品製造與開發能力，並視市場需求彈性調整客機及貨機維修產能，以利及時掌握商機；持續開拓全球新客戶，使客戶擴及亞洲、美洲及歐洲等地區，最近兩年度持續有新增歐美維修客戶，以避免因區域性的政經因素變化影響本公司整體業務。

(二)航太供應鏈面臨其他市場競爭者、新興國家投入培植而面臨低價競爭及訂單移轉風險

A. 維修業務

本公司競爭對手主要分布於東南亞、南亞及香港、中國大陸，例如：香港飛機維修集團(HAECO)所屬的 HAECO-廈門、新航航太集團(ST Engineering Aerospace)所屬的 ST Aerospace Co. (SASCO)等，此些競爭者因各有所屬之航太集團的優勢，亦為本公司航空器維修之長期競爭對手。另於新興國家方面，由於新興國家普遍擁有較歐美地區更為低廉之土地與人工等成本優勢，再加上各國政府亦致力於發展航太工業，使得新興地區(例如：越南、菲律賓)逐漸形成新的航空業供應鏈聚落，致航太業者面臨低價競爭及訂單移轉之壓力。

B. 製造業務

全球飛機製造大廠為降低生產成本以爭取市場訂單，近年來調整其供應鏈採購策略，於世界各國建立零組件供應鏈體系，透過專業分工，以利降低成本。目前隨著新興市場區域經濟成長，開始發展航空製造工業，擁有較歐美地區更為低廉之土地及人工等成本優勢，及政府的支持下以較低生產成本爭取零件加工等項目，在新興地區逐漸形成新航空產業製造聚落，形成低價競爭之威脅。

因應對策：

A. 維修業務

(a) 本公司藉由標準化的維修作業程序、嚴謹的維修品質管理程序及高準交率，提供客戶優異的維修技術與高品質之服務，有助於提升客戶對本公司之倚賴程度及穩定性。另本公司與波音飛機製造公司、奇異公司、Spirit 等國際大廠保持長期而緊密的合作關係，透過相互之交流、派遣工程師到國外原廠受訓提升及深化員工之技術水平，並取得原廠之認可。

(b) 本公司與國際航空運輸公司先後建立長期性合作關係、簽訂中短期機體維修

合約，本公司憑藉優異及豐富的維修技術與品質，除了與既有客戶培養長期緊密良好之合作默契外，並持續開拓全球新客戶，使客戶擴及亞洲、美洲及歐洲等地區。

(c)基於風險分散及提升競爭力，本公司積極朝未來 10~20 年的新世代機種 A321neo、B737MAX、A350、787 之維修能量布局。

B. 製造業務

(a)本公司持續維持與飛機原製造廠之長期合作緊密關係，並持續開發其相關國內外下游供應鏈為合作對象。

(b)隨時掌握產業趨勢與市場變化，持續投入製程技術開發，提升技術層次與產品開發能力，以爭取需要更精密、複雜技術支援的產品訂單(例如：需要高精密及技術之產品如：機體段、與客艙門相關產品等，而本公司目前已有能力製造及組裝此類產品如：波音 737 客機改貨機之貨艙門)，並引進高性能之自動化設備，藉由優化產品製程以降低成本，同時提升產品品質管理及高準交率，並持續取得航太製程認證，以提升市場競爭力，及爭取獲得長期且穩定之訂單。

二、營運風險

(一)維修人力培養不易，且面臨科技業搶奪國內專業人才

近年國內科技產業(如半導體產業)蓬勃發展，各家科技公司求才若渴呈現與航太維修產業搶才態勢；由於本公司維修人員需長期培養及訓練，養成期間長，無法於短時間內速成，再加上人才招募不易，可能造成人才缺口之潛在風險。

因應對策：

在人才招募方面，本公司藉由各式產學合作管道，使學生於求學階段即透過產學合作活動了解航太產業需求，強化產學無縫接軌。在留才方面，本公司制訂透明的升遷管理制度，搭配定期與不定期的獎酬制度，與員工分享公司獲利盈餘；輔以員工福利政策，包括各項補助措施、身心健康促進活動，以凝聚員工向心力。在育才方面，本公司設有訓練部門，定期安排員工機型維修之內外部培訓及證照取得，透過組織管理、傳承及教導培育人才，以厚植航太維修實力以降低人才流動風險。

(二)受疫情影響，航運費價格及原物料運送交貨時間較不穩定

本公司進貨以空運為主，受新冠肺炎疫情打亂全球貨物運輸秩序，造成貨物運輸成本上升；而隨著歐美疫情趨緩，國外貨物需求急速上升，使得貨物運輸量吃緊，進而導致國際原物料運送交貨時間較不穩定，可能對未來營運獲利產生不確定性。

因應對策：

持續與飛機、發動機製造商及其供料商保持溝通，針對相關政策修訂方向，以預先規劃因應方案。

三、其他重要風險

請參閱本公開說明書第 3~9 頁說明。

長榮航太科技股份有限公司公開說明書摘要

實收資本額：新台幣3,528,069,620元		公司地址：桃園市大園區航站南路6號		電話：(03)351-9854	
設立日期：86年11月10日			網址：http://www.egat.com.tw		
上市日期：不適用		上櫃日期：不適用		公開發行日期：110年11月17日	
負責人員：董事長 黃南宏 總經理 郭勝義、李緯章		發言人 姓名：郭勝義 職稱：總經理 代理發言人 姓名：陳啓民 職稱：財務部協理			
股票過戶機構：凱基證券股份有限公司股務代理部		電話：(02)2389-2999 網址：https://www.kgi.com/ 地址：台北市中正區重慶南路一段2號5樓			
股票承銷機構： 凱基證券股份有限公司		電話：(02)2181-8888 網址：http://www.kgi.com 地址：台北市明水路700號3樓			
國泰綜合證券股份有限公司		電話：(02)2326-9888 網址：https://www.cathaysec.com.tw 地址：台北市敦化南路二段333號20樓			
第一金證券股份有限公司		電話：(02)2563-6262 網址：https://www.firstsec.com.tw 地址：台北市中山區長安東路一段22號4樓			
最近年度簽證會計師：安侯建業聯合會計師事務所 唐嘉鍵、黃明宏會計師		電話：(02)8101-6666 網址：http://home.kpmg/tw 地址：台北市信義區信義路五段7號68樓			
複核律師：翰辰法律事務所 邱雅文律師		電話：(02)2345-0016 網址：http://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：不適用 網址：不適用 地址：不適用			
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1月12日，任期：3年			監察人選任日期：不適用		
全體董事持股比例：72.87%			全體監察人持股比率：不適用		
董事、獨立董事及持股超過10%股東及其持股比例：72.87% (111年7月16日)					
職稱	姓名	持股比例	職稱	姓名	持股比例
董事長	長榮航空(股)公司	58.44%	董事	順安產業(股)公司	0.01%
	代表人：黃南宏	0.01%		代表人：陳成邦	0.00%
董事	長榮航空(股)公司	58.44%	獨立董事	許妙靜	0.00%
	代表人：林寶水	0.00%	獨立董事	鄧衍森	0.00%
董事	長榮航空(股)公司	58.44%	獨立董事	周雍強	0.00%
	代表人：孫嘉明	0.00%	持股超過10%股東	長榮航空(股)公司	58.44%
董事	立榮航空(股)公司	14.41%	持股超過10%股東	立榮航空(股)公司	14.41%
	代表人：鄭靜芬	0.00%			
董事	立榮航空(股)公司	14.41%			
	代表人：葉佳全	0.00%			
工廠地址：桃園市大園區航站南路6號 桃園市大園區航站南路2號 桃園市大園區航站北路600巷8號 桃園市觀音區成功路一段528號			電話：03-3519500 03-3519500 03-3519500 03-2826688		
主要產品： 機體、零組件、發動機維修及零組件製造、組裝等			市場結構(110年度)： 內銷39.63% 外銷及外國客戶60.37%		參閱本文第54頁
風險事項	請參閱本公開說明書：壹、公司概況之風險事項				參閱本文第3~9頁
去(110)年度	營業收入：9,616,931千元 稅前純益：1,081,037仟元 每股盈餘(稅後)：2.50元				參閱本文第83頁
本次募集發行有價證券種類及金額			請詳本公開說明書封面。		
發行條件			請詳本公開說明書封面。		
募集資金用途及預計產生效益概述			請詳本公開說明書第74~81頁。		
主辦證券承銷商執行過額配售及價格之相關訊息			本公司已與主辦證券承銷商簽訂過額配售協議書約定相關事宜。		
本次公開發行說明書刊印日期：112年2月24日			刊印目的：現金增資發行新股辦理股票上市前公開承銷暨股票初次上市用。		
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、公司概况.....	1
一、公司簡介.....	1
(一)設立日期.....	1
(二)總公司、分公司及工廠之地址及電話.....	1
(三)公司沿革.....	1
二、風險事項.....	3
(一)風險因素.....	3
(二)訴訟或非訴訟事件.....	7
(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發行說明書刊印日止，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.....	8
(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)其他重要事項.....	9
三、公司組織.....	10
(一)組織系統.....	10
(二)關係企業圖.....	13
(三)總經理、副總經理、協理及各部門及分支機構主管資料.....	14
(四)董事及監察人資料.....	17
(五)發起人資料.....	26
(六)最近年度(110年度)支付董事、監察人、總經理及副總經理之酬金.....	26
(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.....	31
四、資本及股份.....	31
(一)股份種類.....	31
(二)股本形成經過.....	32
(三)最近股權分散情形.....	32
(四)最近二年度每股市價、淨值、盈餘、股利及相關資料.....	40
(五)公司股利政策及執行狀況.....	40
(六)本年度擬議之無償配股對公司營業績效及每股盈餘之影響.....	41
(七)員工、董事及監察人酬勞.....	41
(八)公司買回本公司股份情形.....	41
五、公司債(含海外公司債)辦理情形.....	42

六、特別股辦理情形.....	42
七、參與發行海外存託憑證之辦理情形.....	42
八、員工認股權憑證辦理情形.....	42
九、限制員工權利新股辦理情形.....	42
十、併購辦理情形.....	42
十一、受讓他公司股份發行新股辦理情形.....	42
貳、營運概況.....	43
一、公司之經營.....	43
(一)業務內容.....	43
(二)市場及產銷概況.....	54
(三)最近二年度及截至公開發行說明書刊印日止從業員工人數.....	62
(四)環保支出資訊.....	63
(五)勞資關係.....	64
(六)資通安全管理.....	67
(七)有無因應景氣變動之能力.....	69
(八)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.....	69
二、不動產、廠房及設備及其他不動產.....	69
(一)自有資產.....	69
(二)使用權資產.....	70
(三)各生產工廠現況及最近二年度設備產能利用率.....	70
三、轉投資事業.....	71
(一)轉投資事業概況.....	71
(二)綜合持股比例.....	71
(三)上市或上櫃公司最近二年度及截至公開發行說明書刊印日止，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.....	71
(四)最近二年度及截至公開發行說明書刊印日止，發生公司法第一百八十五條情事或有以部份營業、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.....	71
四、重要契約.....	72
參、發行計畫及執行情形.....	74
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.....	74
二、本次現金增資，發行公司債，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.....	74
三、本次受讓他公司股份發行新股應記載事項.....	81
四、本次併購發行新股應記載事項.....	81
肆、財務概況.....	82
一、最近五年度簡明財務資料.....	82

(一)簡明資產負債表及綜合損益表.....	82
(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告之影響.....	84
(三)最近五年度簽證會計師姓名及查核意見.....	84
(四)財務分析.....	85
(五)會計項目重大變動說明.....	87
二、財務報告應記載事項.....	88
(一)發行人申報募集發行有價證券時之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.....	88
(二)最近二年度發行人經會計師查核簽證之年度個體財務報告，但不包括重要會計項目明細表.....	88
(三)發行人申報募集發行有價證券後，截至公開發行說明書刊印日前，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.....	88
三、財務概況其他重要事項應記載事項.....	88
(一)公司及其關係企業最近二年度及截至公開發行說明書刊印日止，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.....	88
(二)最近二年度及截至公開發行說明書刊印日止，有發生公司法第一百八十五條情事者，應揭露之相關資訊.....	88
(三)期後事項.....	88
(四)其他.....	88
四、財務狀況及經營結果檢討分析應記載事項如下.....	89
(一)財務狀況.....	89
(二)財務績效.....	89
(三)現金流量.....	90
(四)最近年度重大資本支出對財務業務之影響.....	91
(五)最近年度轉投資政策、其獲利或虧損之主要原因、改善計劃及未來一年投資計劃.....	91
(六)其他重要事項.....	91
伍、特別記載事項.....	92
一、內部控制制度執行狀況.....	92
(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.....	92
(二)內部控制聲明書.....	92
(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.....	92
二、委託經行政院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.....	92
三、證券承銷商評估總結意見.....	92
四、律師法律意見書.....	92
五、由發行人填寫並經會計師複核之案件檢查表彙總意見.....	92
六、前次募集與發行有價證券於申報生效時(申請核准)經金融監督管理委員會通知應自行改進事項之改進情形.....	92

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.....	92
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，於公開發行說明書中揭露之聲明書或承諾事項及其目前執行情形.....	92
九、最近年度及截至公開發行說明書刊印日止，董事或監察人對董事會通過重要決議有不同意見且有紀錄或書面聲明者，其主要內容.....	92
十、最近年度及截至公開發行說明書刊印日止，公司及其內部人員依法被處罰、公司對其內部人員違反內部控制制度規定之處罰、主要缺失與改善情形.....	92
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.....	92
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.....	92
十三、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.....	93
十四、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.....	93
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.....	93
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.....	93
十七、發行公司是否有與其他公司共同使用申請貸款額度.....	93
十八、發行公司有無因非正當理由仍有大量資金貸與他人.....	93
十九、具有上市審查準則第六條之一所規定申請之公司者，應記載事項.....	93
二十、具有上市審查準則第十六條所規定之公司者，應記載事項.....	93
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.....	93
二十二、本國發行公司為普通申請公司債上市者，應記載事項.....	93
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.....	93
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.....	93
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.....	93
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.....	93

二十七、本國發行公司或外國發行人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.....	93
二十八、其他基於有關規定應出具之書面承諾或聲明.....	94
二十九、發行公司之公司治理運作情形.....	94
三十、其他必要補充說明事項.....	115
陸、重要決議、公司章程及相關法規.....	137
一、重要決議應記載與本次發行有關之決議文(含章程新舊文對照表及盈餘分配表)..	137
(一)與本次發行有關之決議文.....	137
(二)公司章程及新舊條文對照表.....	137
(三)盈餘分配表.....	137
二、未來股利發放政策.....	137
三、未來增資計劃及其獲利能力稀釋作用之影響事項.....	137
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.....	137

附件

附件一、內部控制制度聲明書	
附件二、內部控制制度專案審查報告	
附件三、證券承銷商評估總結意見	
附件四、律師法律意見書	
附件五、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	
附件六、發行人及其聯屬公司各出具之財務業務往來無非常規交易情事之書面承諾	
附件七、盈餘分配表	
附件八、公司章程	
附件九、章程條文修訂對照表	
附件十、109年度財務報告暨會計師查核報告	
附件十一、110年度財務報告暨會計師查核報告	
附件十二、111年第三季財務報告暨會計師核閱報告	
附件十三、與本次發行有關之決議文	
附件十四、誠信聲明書	
附件十五、禁止投標聲明書	
附件十六、股票初次上市證券承銷商評估報告	
附件十七、股票上市前現金增資發行新股之證券承銷商評估報告	
附件十八、股票承銷價格計算書	

壹、公司概況

一、公司簡介

(一)設立日期：中華民國86年11月10日。

(二)總公司、分公司及工廠之地址及電話

單位	地址	電話
總公司	桃園市大園區航站南路6號	(03)351-9500
分公司	桃園市觀音區成功路1段528號	(03)282-6688
工廠	桃園市大園區航站南路6號	(03)351-9500
	桃園市大園區航站南路2號	(03)351-9500
	桃園市大園區航站北路600巷8號	(03)351-9500
	桃園市觀音區成功路1段528號	(03)282-6688

(三)公司沿革

年度	重要紀事
86年	<ul style="list-style-type: none">● 本公司原為長榮航空股份有限公司機務本部，於86年11月10日設立「長安航太科技股份有限公司」，資本額為新台幣25億元。● 董事會決議向長榮航空股份有限公司購買一號飛機修護廠及發動機試車台工廠。● 取得ISO 9001認證。
88年	<ul style="list-style-type: none">● 更名為「長榮航太科技股份有限公司」。
92年	<ul style="list-style-type: none">● 辦理盈餘轉增資新台幣1億元，增資後實收資本額達新台幣26億元。● 辦理盈餘轉增資新台幣2億元，增資後實收資本額達新台幣28億元。
93年	<ul style="list-style-type: none">● 辦理盈餘轉增資新台幣2億元，增資後實收資本額達新台幣30億元。● 二號飛機修護廠建造完成。
94年	<ul style="list-style-type: none">● 辦理盈餘轉增資新台幣2億100萬元，增資後實收資本額達新台幣32億100萬元。● 承接Boeing公司超大型貨機改裝(Large cargo freighter, LCF)。
95年	<ul style="list-style-type: none">● 辦理盈餘轉增資新台幣2億元，增資後實收資本額達新台幣34億100萬元。
96年	<ul style="list-style-type: none">● 辦理盈餘轉增資新台幣3億4,010萬元，增資後實收資本額達新台幣37億4,110萬元。● 三號飛機修護廠建造完成。
97年	<ul style="list-style-type: none">● 辦理盈餘轉增資新台幣2億元，增資後實收資本額達新台幣39億4,110萬元。
99年	<ul style="list-style-type: none">● 辦理盈餘轉增資新台幣1億9,705萬5千元，增資後實收資本額達新台幣41億3,815萬5千元。
100年	<ul style="list-style-type: none">● 辦理盈餘轉增資新台幣2億690萬7,750元，增資後實收資本額達新台幣43億4,506萬2,750元。● 榮獲美國Atlas Air Worldwide機體維修之最佳策略夥伴。● 榮獲英國UBM Aviation亞洲最佳飛機修護廠(MRO)。
101年	<ul style="list-style-type: none">● 辦理盈餘轉增資新台幣4億3,450萬6,280元，增資後實收資本額達新台幣47億7,956萬9,030元。● 取得AS9100認證

年度	重要紀事
102年	<ul style="list-style-type: none"> ● 辦理盈餘轉增資新台幣4億7,795萬6,910元，增資後實收資本額達新台幣52億5,752萬5,940元。 ● 榮獲韓亞航空之最佳維修廠。
103年	<ul style="list-style-type: none"> ● 與美國奇異公司「GE Pacific (Mauritius) Ltd.」(以下簡稱GE)合資設立發動機維修公司-長異發動機維修股份有限公司，本公司19.9%股權，投資金額為新台幣9,048萬1,650元。 ● 辦理盈餘轉增資新台幣5億2,575萬2,600元，增資後實收資本額達新台幣57億8,327萬8,540元。
104年	<ul style="list-style-type: none"> ● 辦理盈餘轉增資新台幣5億7,832萬7,860元，增資後實收資本額達新台幣63億6,160萬6,400元。 ● 榮獲UPS航空之卓越合作夥伴。
106年	<ul style="list-style-type: none"> ● 完成全日空(All Nippon Airways，簡稱ANA)機型B787之第一次維修紀錄，持續提供高質量、準時和安全的維修服務，支持ANA維持卓越的飛行。 ● 四號飛機修護廠建造完成。
107年	<ul style="list-style-type: none"> ● 取得國際AS 9110認證。
108年	<ul style="list-style-type: none"> ● 與「長榮航宇精密股份有限公司」合併，本公司為存續公司，合併後資本額為新台幣65億2,806萬9,620元。 ● 新發動機工廠建造完成。 ● 觀音廠西側增建完成。 ● 榮獲Aviation Week Network之全球前十大最佳機體維修廠(MRO)。 ● 新增投資「長異發動機維修股份有限公司」新台幣19億4,236萬3,800元，持股比例增加至49%。 ● 出售發動機工廠、試車台工廠、機器及其他設備等資產予長異發動機維修股份有限公司，總價合計為新台幣19億2,204萬990元。 ● 取得國際AS 9100D認證。
109年	<ul style="list-style-type: none"> ● 觀音廠北東側增建完成。 ● 完成天馬航空(Skymark Airlines)第200架次機身維修服務。 ● 完成全日空(All Nippon Airways)第200架次機身維修服務。
110年	<ul style="list-style-type: none"> ● 辦理現金減資新台幣30億元，減資後實收資本額為新台幣35億2,806萬9,620元。 ● 觀音零組件工廠建造完成。 ● 母公司長榮航空股份有限公司及持股超過百分之十之大股東立榮航空股份有限公司辦理股權轉讓作業，累計持股比例由79.42%及20.58%降至58.44%及14.41%。 ● 與美國客機結構製造商Spirit AeroSystems International Holdings, Inc.合資成立結構件MRO公司「長銳航材股份有限公司」，本公司取得49%股權，投資金額為新台幣1,369萬5,165元。 ● 經財團法人中華民國證券櫃檯買賣中心核准成為公開發行公司。 ● 與「艾姆勒車電股份有限公司」及「匯鑽科技股份有限公司」合資成立「長鑽科技股份有限公司」，並取得35%股權，投資金額為新台幣6,300萬元。
111年	<ul style="list-style-type: none"> ● 經財團法人中華民國證券櫃檯買賣中心核准登錄興櫃市場買賣。 ● 新增投資「長銳航材股份有限公司」新台幣9,785萬6,640元，持股比例維持49%。

年度	重要紀事
	<ul style="list-style-type: none"> ● 取得ISO 45001職業安全衛生管理系統認證。 ● 取得ISO 14001環境管理系統認證 ● 榮獲波音「111年度績優供應商(Boeing Supply Chain)」之「開拓者(Pathfinder)」獎項肯定。

註：資本額變動年度月份係為經濟部核准通過日。

二、風險事項

(一)風險因素

1.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)利率方面

單位：新台幣千元

項目	年度	110年度		111年前三季	
		金額	占營業收入淨額比率	金額	占營業收入淨額比率
利息收入		21,905	0.23%	25,215	0.28%
利息支出		124,324	1.29%	97,170	1.09%

資料來源：本公司經會計師查核簽證或核閱之財務報告。

本公司110年度及111年前三季利息收入占營業收入淨額比重分別為0.23%及0.28%，另利息支出占營業收入淨額比重分別為1.29%及1.09%，本公司利息收入及利息支出與營業收入淨額占比不大，另利息支出占稅前淨利比重分別為11.50%及5.42%；本公司長短期借款主要係因應營運需求所舉借，相關利息支出占稅前淨利比重係隨借款金額及利率變動，對本公司影響尚屬有限。

因應措施：

本公司與金融機構維持良好信用關係，觀察了解市場利率變化走勢，以取得優惠利率條件；亦將藉由健全之財務規劃，適當利用其他財務工具，降低利率變動之風險。

(2)匯率方面

單位：新台幣千元

項目	年度	110年	111年前三季
兌換(損)益淨額(A)		(87,687)	426,854
營業收入(B)		9,616,931	8,884,134
營業利益(C)		1,152,007	1,207,261
占營業收入比例(A/B)		(0.91%)	4.80%
占營業利益比例(A/C)		(7.61%)	35.36%

資料來源：本公司經會計師查核簽證或核閱之財務報告。

本公司110年度及111年前三季之兌換(損)益分別為(87,687)千元及426,854千元，占各年度營業收入比率分別為(0.91)%及4.80%，占各年度營業利益比率分別為(7.61)%及35.36%。本公司110年度及111年前三季產生之兌換損益主要係美金計價之進銷貨與美元存款所產生，110年度美元仍維持於相對弱勢，以致當

期產生兌換損失87,687千元；111年前三季因美國聯準會加快升息步調，進而擴大與其他國家之利差，同時美國經濟成長在全球市場中相對穩定，造成資金向美國移動，使美金對台幣大幅升值，致當期產生兌換利益426,854千元。本公司將適時採取必要之避險措施，以防止兌換(損)益影響獲利水準。

因應措施：

本公司對匯率變動風險採取自然避險原則，為加強風險管理及降低其對獲利之影響，本公司採取下列所述之避險措施：

- (1)財務單位與往來金融機構保持密切聯繫，隨時掌握蒐集匯率變化之相關資訊，且持續關注國際匯市及國際金融情勢，掌握匯率走勢及匯率變化之情形，以適時調整外幣部位，以降低匯率波動風險對公司營運產生的影響。
- (2)視實際資金需求及匯率水準，適時調節外幣部位，以規避相關匯率風險。
- (3)注意國際匯市各主要貨幣之走勢及非經濟因素之國際情勢變化，以掌握匯率走勢得以及時應變，同時於產品報價過程中，考量因匯率變動所產生之風險，適時調整售價，以保障應有之利潤。
- (4)定期取得金融機構之財經資訊、外匯報告，以綜合判斷匯率、利率變動趨勢，靈活調整外匯、資金策略。

綜上所述，本公司將隨時掌握匯率走勢及變化資訊，以降低匯率變動對本公司所產生之財務風險。

(3)通貨膨脹

本公司與客戶及供應商保持密切且良好之互動關係，並密切關注原物料及維修零組件價格波動及通貨膨脹情形，對客戶報價時充分與客戶協商，採取即時因應市場波動之機動調整措施，以降低通貨膨脹變動之影響。

2.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：

本公司一向專注本業發展同時秉持務實原則經營事業，財務政策也以穩健保守為原則，並無從事高風險、高槓桿之投資，另本公司已訂定「資金貸與及背書保證作業程序」及「取得或處分資產處理程序」等作業程序，作為本公司從事相關行為之遵循依據。

風險項目	執行情形	政策及因應措施
高風險、高槓桿投資	本公司最近年度及截至公開說明書刊印日止，並無從事高風險、高槓桿投資之情事。	本公司專注於本業經營，資金並無用於高風險、高槓桿之投資。
資金貸與他人	本公司最近年度及截至公開說明書刊印日止，並無資金貸與他人之情事。	本公司未來若有進行資金貸與他人，將依本公司訂定之「資金貸與及背書保證作業程序」辦理，並依法令規定進行公告申報作業。

風險項目	執行情形	政策及因應措施
背書保證	本公司最近年度及截至公開說明書刊印日止，並無從事背書保證之情事。	本公司未來若有進行為他人背書保證，將依本公司訂定之「資金貸與及背書保證作業程序」辦理，並依法令規定進行公告申報作業。
衍生性金融商品交易	本公司最近年度及截至公開說明書刊印日止，並無從事衍生性金融商品交易之情事。	本公司未來若有進行衍生性商品交易，將依本公司訂定之「從事衍生性商品交易處理程序」辦理，並依法令規定進行公告申報作業。

3.未來研發計畫及預計投入之研發費用：

(1)未來研發計畫

本公司製造事業體已設立技研部，專責執行航太零部件產品製程開發優化業務，未來除將持續針對現有產品進行品質提升、製程優化及成本改善。

(2)預計投入之研發費用

本公司技研部主要研發工作為執行航太零部件產品製程開發優化業務，而研發費用主要係製程開發費用及人工依專案時間投入之相關成本。本公司預計之研發費用將依製程投入、開發測試及客戶新產品需求而編列。

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：

本公司日常營運均依循國內外相關法令規定辦理外，並隨時注意國內外政策發展趨勢及法規變動情況，以充份掌握並因應市場環境變化，配合調整公司內部相關制度，已充分掌握並因應市場環境變化，最近年度及截至公開發行說明書刊印日止，本公司並無因國內外政策及法律變動而對財務業務產生重大不利影響之情事。

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：

本公司隨時注意所屬產業之科技改變及技術發展之變化，並透過與客戶密切合作過程掌握產業最新發展趨勢及市場資訊，隨時收集產業相關技術改變與趨勢變化之相關資訊，提供經營階層決策參考，以調整營運策略並擬訂因應措施。本公司最近年度及截至公開發行說明書刊印日止，尚無因科技改變及產業變化而對本公司財務業務產生重大影響之情事。

6.企業形象改變對企業危機管理之影響及因應措施：

本公司為追求穩固的飛安、地安、人安；憑藉專業化與標準化的維修作業及積極、適職、訓練有素的工作同仁，提供客戶專業技術與高品質的飛機、發動機及零組件之維修服務以及零組件製造及零組件組裝。強化內部管理，提昇品質及績效，並致力維持企業優良形象，並秉持著「安全第一、品質至上」公司之品質安全政策，提供顧客最佳的服務及保障。

本公司通過台灣ISO 45001職業安全衛生管理系統認證，確實遵守職業安全衛生法規及善盡相關責任與義務，除持續改善工作環境並不斷實施作業環境檢測與

危險性機械設備之自動檢查，落實員工職業安全衛生教育訓練及相關受訓取證，以消除勞動場所的危害、降低工安事件，預防職業災害的發生，並積極推動員工身心健康促進活動，朝職場健康平安的目標邁進。

本公司最近年度及截至公開發行說明書刊印日止，並無發生因企業形象改變而造成公司營運危機之情事。惟若本公司企業危機發生時，本公司將持續遵守各項公司治理之要求，並提出相關應變計劃，以降低企業危機於本公司財務業務之影響力。

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發行說明書刊印日止並無進行併購之情事，惟將來若有進行併購之計劃時，將依本公司「取得或處分資產處理程序」等相關辦法及法令規定執行，並秉持審慎評估之態度考量合併是否能為公司帶來具體綜效，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，尚無擴廠計畫。

9. 進貨或銷貨集中所面臨之風險及因應措施：

(1) 維修事業體：

① 進貨集中風險：

本公司維修事業體主要進貨目的為供航機、發動機及其零組件維修所需之物料，內容包含飛機零組件、生料、化學品、維修裝備工具等，常用物料並建立有安全庫存，降低臨時缺料風險。主要進貨對象為可提供民航主管機關授權認可適航文件之飛機製造商如波音及空中巴士、引擎製造商如奇異或其授權之零組件製造廠。目前客戶委託維修航機多為現有市場上主力機種如777、A330，且航空公司機型轉換亦有零組件釋出至市場，故物料供貨無虞。如遇緊急性缺料，亦可透過波音及空中巴士設有之緊急物料供應機構取得所需之物料。故最近年度及截至公開說明書刊印日止，尚無進貨集中之風險，並未供貨短缺或中斷以致影響本公司業務之情事。

② 銷貨集中風險：

本公司維修客戶除了長榮航空、立榮航空，遍及全球各大洲，最近年度及截至公開發行說明書刊印日止，尚無單一客戶銷貨集中之風險，且維修業務穩定發展，積極開發新客戶，創造公司營收。

(2) 製造事業體：

① 進貨集中風險：

製造事業體以生產製造航太產品為主，由於產業特性，所生產製造係屬高品質及高穩定度產品，客戶對產品安全規範要求嚴格，主要直接材料須向客戶指定之合格供應商採購，相關供應商交貨狀況尚屬良好，故最近年度及截至公開發行書刊印日止，尚無進貨集中風險，並未有供貨短缺或中斷以致

影響本公司業務之情事。

②銷貨集中風險：

本公司108~110年度及111年前三季對單一銷售客戶之銷售比重最高分別為70.70%、25.97%、28.40%及24.47%，除108年度仍有發動機維修業務，而發動機維修材料及銷售價格較高導致對單一客戶發動機銷售業務金額高使當年度第一大客戶占比較高之外，無對單一銷售客戶之銷售額占該年度營收淨額比率達30%以上之情形。本公司航空器維修及製造業務受客戶委託執行航機維修/改裝或零組件維修服務，需取得各國民航主管機關之認證，而目前維修客戶除了長榮航空、立榮航空，遍及全球各大洲，尚無單一客戶銷貨集中之風險，且維修業務穩定發展，積極開發新客戶，故整體而言，本公司尚無過度依賴單一客戶或客源過度集中之風險。

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發行說明書刊印日止，董事、監察人或持股超過百分之十之大股東移轉本公司之股份，係為要符合未來申請上市時股權分散之法令規定，另本公司為配合未來申請上市櫃規劃，於111年1月12日召開111年第一次臨時股東會提前全面改選董事9席(含獨立董事3席)並選任獨立董事，對本公司尚無任何重大影響及風險。

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發行說明書刊印日止，並無經營權改變之情事。

12.其他重要風險及因應措施：無。

(二)訴訟或非訴訟事件

1.公司最近二年度及截至公開發行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：

(1)本公司員工黃○○於107年因與本公司間解雇程序造成爭議，雙方經桃園市政府調解委員會進行調解不成立，該員於107年8月10日向桃園地方法院提出對本公司之民事訴訟。本案經一審、二審程序，於109年12月8日臺灣高等法院民事庭判決上訴駁回，其後該員於法定期間內未再提起上訴，故本案確定終結。

(2)本公司前員工黃○○於104年3月2日到職，最後工作日為110年7月16日，依雙方簽訂之僱傭合約所載，黃○○接受本公司所提供之相關訓練，訓練期間若為一個月以上未滿三個月，自完訓日起算，黃○○服務若未滿兩年，須賠償本公司新臺幣15萬元之違約金，因黃○○自訓練結束後服務僅滿半年，本公司依約請求15萬元之違約金，本公司聲請對黃○○發支付命令，本件於第一審前即與本公司成立調解，故本案終結。

(3)本公司前員工楊○○於105年3月1日到職，最後工作日為111年1月11日，依雙方簽訂之僱傭合約所載，楊○○接受本公司所提供之相關訓練，訓練期間若為一個月以上未滿三個月，自完訓日起算，服務若未滿兩年，須賠償本公司新臺幣

15萬元之違約金，惟楊○○於110年9月6日起至110年11月22日訓練結束後，於111年1月11日自請離職，本公司依約請求15萬元之違約金，本公司聲請對○○發支付命令，請求給付15萬元，本案目前尚在臺灣新北地方法院第一審審理中，尚未終結。

上述案件相關金額對公司之營收占比甚微，且其最終結果對本公司之財務或業務尚不致產生重大不利影響，而除前述事項外，最近二年度及截至公開說明書刊印日止尚無在繫屬中之重大訴訟、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。

- 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發行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：

本公司董事、總經理、持股比例超過百分之十之大股東及從屬公司，除獨立董事周雍強先生及法人董事代表人林寶水先生有以下訴訟外，本公司其他董事、持股比例超過百分之十以上股東、負責人、總經理與從屬公司最近二年度至本公開說明書刊印日止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：

- (1)周雍強獨立董事與王○○同為臺大工工所教授，王○○因針對台大校內事務對周雍強處置有疑義，於104、105年間數次對周雍強犯傷害、妨害自由、誹謗、公然侮辱等罪，案經周雍強提出刑事告訴，檢察官對王○○提起公訴，共提出3案。其中第一案經臺北地方法院於106年7月判決王○○拘役110日，臺灣高等法院106年12月維持原判，其後王○○於法定期間內未再提起上訴，故本案確定終結；第二案經臺灣士林地方法院於107年12月判決王○○拘役95日，臺灣高等法院108年7月維持原判，其後王○○於法定期間內未再提起上訴，故本案確定終結；第三案經臺北地方法院於109年5月簡易判決王○○拘役120日，其後王○○於法定期間內未再提起上訴，故本案確定終結。
- (2)董事林寶水，因擔任財團法人張榮發基金會之董事職務，該基金會之捐助人張國政，認該基金會第11屆全體董事（含林寶水等14人）之董事職務，已於教育局函文命一個月改選期限屆滿而當然解任，故向法院提起確認張榮發基金會與林寶水等14人間董事關係自109年3月9日起不存在之訴。本案經第一審、第二審法院判決駁回張國政之請求後，嗣張君不服，對該判決提起第三審上訴，目前尚在最高法院審理中。

上述訴訟案件已委任律師處理，且上開案件屬於董事本身之訴訟案件，與本公司無涉，其最終結果對本公司之財務或業務尚不致產生重大不利影響，故其結果亦不致對本公司股東權益或證券價格有重大影響。

- 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發行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：無。

(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

開發行說明書刊印日止，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：無此情事。

(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：本公司110年度及111年截至公開發行說明書刊印日止，並無子公司，故不適用。

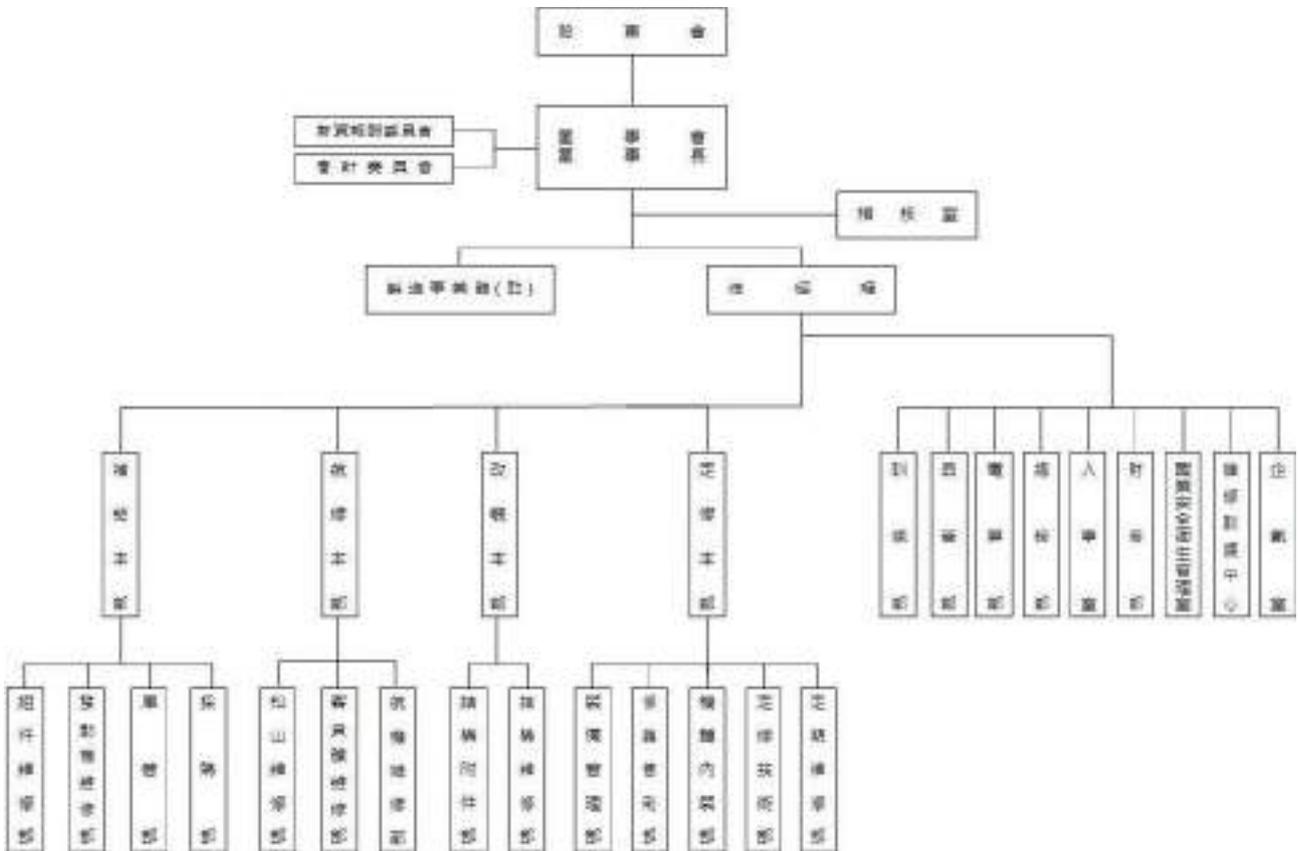
(五)外國發行公司應增列敘明外國發行公司註冊地國及主要營運地國之總體經濟、政經環境變動、外匯管制、租稅及相關法令，暨是否承認我國法院民事確定判決效力之情形等風險事項，並說明所採行之因應措施：不適用。

(六)其他重要事項：不適用。

三、公司組織

(一)組織系統

1.組織結構可分為兩個事業體：維修事業體及製造事業體



註：製造事業體組織圖詳下列示：



2. 主要部門所營業務

(1) 維修事業體

主要部門	各部門主要職掌
企劃室	公司願景與年度營運目標訂定、市場趨勢預估與營業策略規劃、承攬國外他航之機體改裝、機體維修、發動機維修、及合約審閱與管理等業務。
維修訓練中心	監控維修訓練品質並確保其滿足航空維修訓練機構管理規則之所有要求。
稽核室	內部控制稽核、飛機維修安全稽核等業務。
職業安全衛生管理室	廠區保安查核及勞工安全衛生管理事項。
財務部	會計帳務、稅務申報、資金調度、財務規劃預測及管理、公司治理等業務。
人事室	人力資源相關管理政策制定與執行、人才培育與發展規劃執行，組織編制之規劃、職工福利制度之擬定與執行、人員招募、異動、晉升、考核、獎懲、退休金等業務。
總務部	勞健保、固定資產採購管理、文具用品採購、文件收發、庶務管理及員工門診醫療服務等業務。
電算部	各系統整體規劃及開發、辦公室自動化系統整體規劃與線上系統維護、資料庫管理及電腦容量規劃等業務。
品管部	各民航機關法規及查核、能量審核及維修紀錄保存、精密量具測量及校驗、及各類維修檢驗等業務。
訓練部	訓練計畫規劃、維修證照管理及管制、新進維修人員基礎訓練、共通性專業訓練及飛機維修實作訓練等業務。
定修本部	<ol style="list-style-type: none"> 1. 定期維修部：負責航機重大檢修(HMV)等業務。 2. 定修技術部：負責航機重大檢修(HMV)飛機儀電系統維修業務。 3. 機體內裝部：負責飛機機體噴漆及內裝維修等業務。 4. 修護管制部：負責客戶維修計劃釐訂及發佈、綜整客戶維修計劃、維修人力協調及緊急狀況通報等業務。 5. 裝備管理部：負責棚廠各類地面裝備、新建工程等業務。
改裝本部	<ol style="list-style-type: none"> 1. 結構維修部：負責飛機結構白鐵維修等業務。 2. 結構附件部：負責飛機附件(結構、管件、飛機複材、整流罩等)檢修等業務。
航修本部	<ol style="list-style-type: none"> 1. 航機維修部：負責桃園地區航機飛行線上之起飛前/過境/每日檢查及故障排除等業務。 2. 客貨艙維修部：負責停機線各機型娛樂系統客艙維修及A級定期維修等業務。 3. 松山維修部：負責桃園地區以外之國內各站航機飛行前/過境/每日檢查及故障排除等業務。

主要部門	各部門主要職掌
補給本部	1. 採購部：負責備品採購及零組件外修等業務。 2. 庫管部：負責庫存管理等業務。 3. 發動機維修部：負責發動機維修、軍機商維及與發動機組件相關之內視鏡檢查等業務。 4. 組件維修部：負責飛機組件(液壓、氣動、電器類、客艙內裝件、電子通訊、導航及輪胎裝備等)檢修業務。

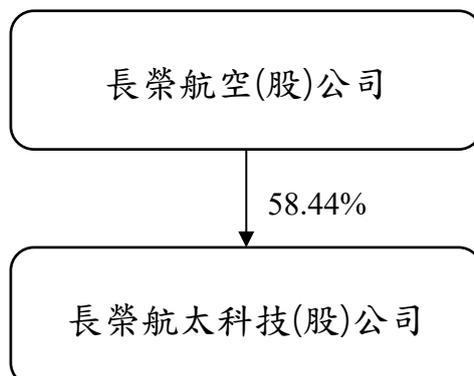
(2)製造事業體

主要部門	各部門主要職掌
監理部	製造廠組織編制之規劃、福利制度之擬定、人員招募、晉升、考核、獎懲、薪資發放及固定資產採購管理、文具用品採購、文件收發、庶務管理、廠房設施維護等業務。
營業部	製造廠經營企劃、業務推廣、報價、合約管理、顧客服務等業務。
技研部	統籌公司研發資源、產品開發跨部協調、新型技術研究佈署、技術文件控管、產品型態管理與工程變更管理等業務。
生產管制部	產能規劃與制定生產計劃、排程、物料管理、產線進度、交期管控等業務。
特製部	放電加工、熱處理、化學處理等業務。
製造部	機械加工業務。
組裝部	結構組裝、白鐵次組件、機身件、機身段組裝等業務。
物料部	物料採購、庫存管理等業務。
品保部	產品量測、產品包裝、功能測試、品保系統、品質系統認證等業務。

(二)關係企業圖

1.關係企業關聯圖

111年9月30日



2.公司與關係企業間之關係、相互持股比例、股份及實際投資金額

111年9月30日；單位：新台幣千元/千股

關係企業名稱	與本公司關係	本公司持有關係企業股份			關係企業持有本公司股份		
		持股比例	股數	投資金額	持股比例	股數	投資金額
長榮航空(股)公司	母公司	-	-	-	58.44%	206,189	0 (註)

註：係因辦理現金減資所致。

(三) 總經理、副總經理、協理及各部門及分支機構主管資料

111年7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(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	郭勝義	男	中華民國	109.01.01	35,000	0.01%	0	0.00%	0	0.00%	(經)長榮航太科技品管本部副總經理 (學)高雄海專 輪機科	長銳航材董事	無	無	無	無	-
總經理	李緯章	男	中華民國	109.01.01	40,000	0.01%	0	0.00%	0	0.00%	(經)長榮航太科技精密製造本部副總經理 (學)成功大學 造船工程系學士	無	無	無	無	無	-
企劃室副總經理	張健恆	男	馬來西亞	102.07.01	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	(經)長榮航太科技補給部 協理 (學)英國劍橋大學 熱力學博士	無	無	無	無	無	-
企劃室副總經理	王正顯	男	中華民國	109.01.01	33,000	0.01%	0	0.00%	0	0.00%	(經)長榮航太科技發動機本部動機一部 協理 (學)中央大學 高階主管企管碩士	長吳發動機維修副總經理	無	無	無	無	-
定修本部副總經理	徐創昱	男	中華民國	109.06.01	33,000	0.01%	0	0.00%	0	0.00%	(經)長榮航太科技定修本部定期維修部 協理 (學)淡江大學 輪機系學士	無	無	無	無	無	-
補給本部副總經理	方天懷	男	中華民國	105.01.01	9,000	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	(經)長榮航太科技補給部 協理 (學)淡江大學 輪機系學士	無	無	無	無	無	-
製造事業體副總經理	謝新文	男	中華民國	110.01.01	33,000	0.01%	0	0.00%	0	0.00%	(經)長榮航太科技航修本部副總經理 (學)臺灣工業技術學院 電機工程系學士	無	無	無	無	無	-
企劃室協理	陳興義	男	中華民國	110.01.01	16,000	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	(經)長榮航太科技改裝本部結構維修部副協理 (學)成功大學 航空太空研究所碩士	無	無	無	無	無	-
稽核室協理	林佳蓁	女	中華民國	111.01.01	25,000	0.01%	0	0.00%	0	0.00%	(經)長榮航太科技稽核室經理 (學)逢甲大學 會計學系	無	無	無	無	無	-
財務部協理(財務/會計主管)	陳啓民	男	中華民國	107.01.01	10,000	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	(經)長榮航太科技財務部副協理 (學)政治大學 財稅系學士	長銳航材監察人 長鑽科技監察人	無	無	無	無	-
人事室協理	簡明和	男	中華民國	105.01.01	16,000	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	(經)長榮航太科技人事室副協理 (學)文化大學 政治系學士	無	無	無	無	無	-
總務部協理	李昌有	男	中華民國	105.01.01	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	(經)長榮航太科技總務部副協理 (學)淡江大學 航空工程系學士	無	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(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		
電算部協理	郭炯展	男	中華民國	105.06.01	28,000	0.01%	0	0.00%	0	0.00%	(經)長榮航太科技資訊部副協理 (學)中興大學企業管理系學士	無	無	無	無	-	
電算部協理	陳明聰	男	中華民國	108.01.01	25,000	0.01%	0	0.00%	0	0.00%	(經)長榮航太科技電算部經理 (學)逢甲大學資訊工程系學士	無	無	無	無	-	
品管部協理	鄭維和	男	中華民國	107.01.01	28,000	0.01%	0	0.00%	0	0.00%	(經)長榮航太科技品管本部品管部副協理 (學)淡江大學航空工程系學士	無	無	無	無	-	
品管部協理	簡憲榮	男	中華民國	108.01.01	28,000	0.01%	0	0.00%	0	0.00%	(經)長榮航太科技定期維修部副協理 (學)臺灣海洋大學輪機技術系學士	無	無	無	無	-	
訓練部協理	陳國銘	男	中華民國	106.01.01	28,000	0.01%	0	0.00%	0	0.00%	(經)長榮航太科技品管本部訓練部副協理 (學)淡江大學輪機工程系學士	無	無	無	無	-	
定修本部定期維修部協理	劉永斌	男	中華民國	110.07.01	2,000	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	(經)長榮航太科技定修本部定修技術部副協理 (學)臺灣工業技術學院電子系學士	無	無	無	無	-	
定修本部定期維修部協理	王克銘	男	中華民國	111.01.01	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	(經)長榮航太科技定修本部定期維修部經理 (學)臺灣科技大學機械系	無	無	無	無	-	
定修本部定修技術部協理	賴思漢	男	中華民國	94.01.01	5,000	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	(經)長榮航太科技定修本部修護管制部副協理 (學)香港東南無線電專科學校無線電及電視工程科	無	無	無	無	-	
定修本部機體內裝部協理	黃成輝	男	中華民國	109.01.01	28,000	0.01%	0	0.00%	0	0.00%	(經)長榮航太科技定修本部定期維修部副協理 (學)成功大學航空工程系學士	無	無	無	無	-	
定修本部修護管制部協理	楊永祥	男	中華民國	111.01.01	12,000	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	(經)長榮航太科技定修本部修護管制部經理 (學)雲林科技大學機械系	無	無	無	無	-	
定修本部裝備管理部協理	鄭傳宗	男	中華民國	109.12.07	10,000	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	(經)長榮航太科技定修本部機體維修部副協理 (學)海洋學院輪機系學士	無	無	無	無	-	
改裝本部結構維修部協理	洪實忠	男	中華民國	110.07.01	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	(經)長榮航太科技定修本部改裝維修部副協理 (學)陸軍技術生飛修科	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(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		
改裝本部結構維修部協理	陳仁基	男	中華民國	111.01.01	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	(經)長榮航太科技改裝本部結構維修部經理 (學)臺灣大學造船工程學系	無	無	無	無	-	
改裝本部結構附件部協理	鍾民強	男	中華民國	109.01.01	28,000	0.01%	0	0.00%	0	0.00%	(經)長榮航太科技改裝本部結構附件部副協理 (學)高雄海專造船工程科	無	無	無	無	-	
航修本部航機維修部協理	黃鳳詔	男	中華民國	109.01.01	28,000	0.01%	0	0.00%	0	0.00%	(經)長榮航太科技補給本部補給部副協理 (學)臺灣工業技術學院電機工程系學士	無	無	無	無	-	
航修本部客貨艙維修部協理	林元彬	男	中華民國	108.01.01	28,000	0.01%	0	0.00%	0	0.00%	(經)長榮航太科技改裝本部結構附件部副協理 (學)英國萊斯特大學企業管理系碩士	無	無	無	無	-	
航修本部松山維修部協理	李志中	男	中華民國	106.07.17	5,000	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	(經)立榮航空機務本部品管部經理 (學)臺北大學企業管理系碩士	無	無	無	無	-	
補給本部採購部協理	林俊良	男	中華民國	109.08.01	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	(經)長榮航太科技企劃室協理 (學)成功大學航空工程系學士	無	無	無	無	-	
補給本部庫管部協理	曾建成	男	中華民國	109.01.01	13,000	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	(經)長榮航太科技航修本部航機維修部副協理 (學)華夏工專電機科	無	無	無	無	-	
補給本部組件維修部協理	徐治平	男	中華民國	110.07.01	28,000	0.01%	0	0.00%	0	0.00%	(經)長榮航太科技定修本部修護管制部副協理 (學)中原大學電機工程系學士	無	無	無	無	-	
營業部協理	蔡乃清	男	中華民國	111.01.01	25,000	0.01%	0	0.00%	0	0.00%	(經)長榮航太科技組裝部經理 (學)元智大學製造工程與管理技術系	無	無	無	無	-	
生產管制部協理	張憲	男	中華民國	110.01.01	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	(經)長榮航太科技品管部副協理 (學)海洋學院輪機系學士	無	無	無	無	-	
組裝部協理	劉世德	男	中華民國	111.01.01	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	(經)長榮航太科技營業部經理 (學)元智大學工業工程管理所	無	無	無	無	-	
品保部協理	邱得智	男	中華民國	110.01.01	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	(經)長榮航太科技製造部副協理 (學)明新工專機工設計科	無	無	無	無	-	

註：總經理或相當職務者(最高經理人)與董事長為同一人、互為配偶或一親等親屬時，應揭露其原因、合理性、必要性及因應措施(例如增加獨立董事席次，並應有過半數董事未兼任員工或經理人等方式)之相關資訊：無此情形。

(四)董事及監察人資料

1.董事及監察人姓名、性別、國籍或註冊地、經(學)歷、持有股份及性質

111年11月30日；單位：股

職稱	姓名	性別 年齡	國籍 或註冊地	初次選任 日期	選任 日期	任期	選任時持有股份 (註2)		現在持有股數 (註2)		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	長榮航空 (股)公司	不適用	中華民國	86.11.03	111.01.12	3年	228,985,241	64.90%	206,189,241	58.44%	不適用		0	0.00%	不適用	—	不適用			無
	代表人： 黃南宏	男 61~70歲	中華民國	100.03.22	111.01.12	3年	不適用		45,000	0.01%	0	0.00%	0	0.00%	(經)本公司總經理 (學)教育部學力鑑定二專飛 機工程科	董事：長興發動機維修、長 銳航材、長鑽科技	無	無	無	無
董事	長榮航空 (股)公司	不適用	中華民國	86.11.03	111.01.12	3年	228,985,241	64.90%	206,189,241	58.44%	不適用		0	0.00%	不適用	—	不適用			無
	代表人： 林寶水	男 71~80歲	中華民國	94.05.18 (註1)	111.01.12	3年	不適用		0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	(經)長榮鋼鐵董事長 (學)淡江大學電算系學士	長榮航空董事長 翔利投資董事長 董事：長榮空廚、立榮航 空、長榮空運倉儲、 長榮航勤、關貿網 路、長興發動機維修	無	無	無	無
	代表人： 孫嘉明	男 51~60歲	中華民國	107.01.01	111.01.12	3年	不適用		1,679	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	(經)長榮航空客運管理本部 副總經理 (學)文化大學國際貿易系學 士	長榮航空董事暨總經理 董事：長榮空運倉儲、翔利 投資	無	無	無	無
董事	立榮航空 (股)公司	不適用	中華民國	111.01.12	111.01.12	3年	50,847,721	14.41%	50,847,721	14.41%	不適用		0	0.00%	不適用	—	不適用			無
	代表人： 鄭靜芬	女 61~70歲	中華民國	111.10.20	111.10.20	2.23年	不適用		0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	(經)中央再保險總經理 (學)中華大學工業工程與管 理碩士	中央再保險董事	無	無	無	新任 於111 年10 月20 日改 派

職稱	姓名	性別 年齡	國籍 或註冊地	初次選任 日期	選任 日期	任期	選任時持有股份 (註2)		現在持有股數 (註2)		配偶、未成 年子女現在 持有股份		利用他人名 義持有股份		主要經(學)歷	目前兼任本公司 及其他公司之職務	具配偶或二親等 以內關係之其他 主管、董事或監 察人			備註
							股數	持股 比率	股數	持股 比率	股數	持股 比率	股數	持股 比率			職稱	姓名	關係	
董事	代表人： 葉佳全	男 61~70 歲	中華民國	111.10.20	111.10.20	2.23年	不適用		28,005	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	(經)長榮鋼鐵財務部副總經理 (學)元智大學管理研究所碩士	—	無	無	無	新任 於111 年10 月20 日改 派
董事	順安產業 (股)公司	不適用	中華民國	111.01.12	111.01.12	3年	50,000		0.01%	50,000	不適用		0	0.00%	不適用	—	不適用			無
	代表人： 陳成邦	男 61~70歲	中華民國	111.10.20	111.10.20	2.23年	不適用		0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	(經)Italia Marittima S.p.A.協 理 (學)東吳大學會計、經濟系 學士	順安產業監察人 長榮國際儲運財務部副總 經理	無	無	無	新任 於111 年10 月20 日改 派
獨立 董事	許妙靜	女 61~70歲	中華民國	111.01.12	111.01.12	3年	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	(經)南山人壽保險總經理/資 深副總兼財務長 中國信託商業銀行資深 副總經理 資誠聯合會計師事務所 合夥人 法國里昂信貸銀行台北 分行會計部協理 中央信託局信託處三等 專員 (學)美國聖約翰大學企業管 理碩士(MBA) 臺灣大學法學院商學系 銀行組學士	南港輪胎獨立董事 中國信託商業銀行董事	無	無	無	無
獨立 董事	鄧衍森	男 71~80歲	中華民國	111.01.12	111.01.12	3年	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	(經)監察院國家人權委員會 諮詢顧問(現任) 行政院人權保障推動小 組委員(現任) 法務部人權工作小組委	—	無	無	無	無

職稱	姓名	性別 年齡	國籍 或註冊地	初次選任 日期	選任 日期	任期	選任時持有股份 (註2)		現在持有股數 (註2)		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	
														員(現任) 新北市政府勞資爭議主 任仲裁委員(現任) 東吳大學法律系講座教 授(現任) 總統府人權諮詢委員會 委員 東吳大學主任秘書 東吳大學法律系專任教 授 (學)英國諾丁漢大學哲學碩 士(MPhil) 英國諾丁漢大學法學碩 士(LLM) 東吳大學法律學研究所 碩士						
獨立 董事	周雍強	男 61~70歲	中華 民國	111.01.12	111.01.12	3年	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	(經)美國麻州州立大學副教 授、助理教授 臺灣大學工業工程研究 所所長、教授、副教授 (學)美國普渡大學工業工程 博士 美國俄亥俄州立大學工 業與系統工程碩士 清華大學工業工程學士	臺灣大學工業工程所教授 英屬開曼群島商裕慶金屬獨 立董事	無	無	無	無

註1：林寶水先生於94年5月18日~101年3月12日及105年3月15日迄今擔任本公司董事。

註2：本屆董事選任時(111年1月12日)及截至111年11月30日止，本公司已發行股份總數為352,806,962股。

註3：董事長與總經理或相當職務者(最高經理人)為同一人、互為配偶或一親等親屬時，應揭露其原因、合理性、必要性及因應措施(例如增加獨立董事席次，並應有過半數董事未兼任員工或經理人等方式)之相關資訊：無此情形。

2.法人股東之主要股東

表一：法人股東之主要股東

111年7月16日

法人股東名稱	法人股東之主要股東
長榮航空股份有限公司	長榮海運股份有限公司(14.69%) 長榮國際股份有限公司(10.39%) 中國信託商業銀行受託保管華光投資公司投資專戶(9.09%) 長榮鋼鐵股份有限公司(3.87%) 張榮發(2.50%)(已歿) 新制勞工退休基金(1.83%) 張國政(1.75%) 匯豐託管三菱UFJ摩根士丹利證券交易戶(1.45%) 國泰人壽保險股份有限公司(1.15%) 長榮國際儲運股份有限公司(0.93%)
立榮航空股份有限公司	長榮國際股份有限公司(23.48%) 英屬維京群島商雲杉公司(19.90%) 長榮鋼鐵股份有限公司(14.99%) 長榮航空股份有限公司(9.98%) 英屬維京群島商友華國際投資公司(9.95%) 長榮國際儲運股份有限公司(4.17%) 星宇投資有限公司(4.00%) 星威投資開發有限公司(4.00%) 田新股份有限公司(3.26%) 英屬維京群島商華光投資公司(1.95%)
順安產業股份有限公司	長榮國際儲運股份有限公司(100%)

註：為各法人股東提供之資料、經濟部商業司及公開資訊觀測站之公開資料。

表二：主要股東為法人者其主要股東

111年7月16日

法人名稱	法人名稱	法人之主要股東(註)
長榮航空股份有限公司	長榮海運股份有限公司	巴拿馬商長榮國際有限公司(7.40%) 長榮國際股份有限公司(4.96%) 張榮發(3.28%)(已歿) 張國華(3.02%) 國泰世華商業銀行受託張國華信託財產專戶(3.02%) 張國明(1.46%) 元大台灣高股息基金專戶(1.11%) 永豐商業銀行受託保管長友控股有限公司投資專戶(0.97%) 國泰世華商業銀行受託楊美珍信託財產專

法人名稱	法人名稱	法人之主要股東(註)
		戶(0.89%) 陳惠珠(0.74%)
	長榮國際股份有限公司	財團法人張榮發基金會(28.86%) 聖世股份有限公司(18.00%) 張國明(17.99%) 李玉美(7.14%) 張國華(6.46%) 國泰世華商業銀行受託張國華信託財產專戶(6.44%) 財團法人張榮發慈善基金會(5.00%) 張榮發(5.00%)(已歿) 楊美珍(2.55%) 國泰世華商業銀行受託楊美珍信託財產專戶(2.05%)
	中國信託商業銀行受託保管華光投資公司投資專戶	不適用
	長榮鋼鐵股份有限公司	長榮國際股份有限公司(21.69%) 長榮航空股份有限公司(9.10%) 張國明(6.61%) 大陸工程股份有限公司(6.11%) 張國華(5.95%) 張國政(5.95%) 財團法人張榮發基金會(5.95%) 維達開發股份有限公司(3.05%) 台橡股份有限公司(2.89%) 長穎開發有限公司(2.13%)
	新制勞工退休基金	不適用
	匯豐託管三菱UFJ摩根士丹利證券交易戶	不適用
	國泰人壽保險股份有限公司	國泰金融控股股份有限公司(100%)
	長榮國際儲運股份有限公司	長榮海運股份有限公司(40.36%) 長榮國際股份有限公司(8.45%) 張國政(2.80%) 張國華(1.82%) 張國明(1.76%) 楊美珍(1.04%) 張榮發(0.95%)(已歿) 王莊岩(0.90%) 陳惠珠(0.74%) 永豐商業銀行受託保管長友控股有限公司投資專戶(0.72%)

法人名稱	法人名稱	法人之主要股東(註)
立榮航空股份有限公司	長榮國際股份有限公司	財團法人張榮發基金會(28.86%) 聖世股份有限公司(18.00%) 張國明(17.99%) 李玉美(7.14%) 張國華(6.46%) 國泰世華商業銀行受託張國華信託財產專戶(6.44%) 財團法人張榮發慈善基金會(5.00%) 張榮發(5.00%)(已歿) 楊美珍(2.55%) 國泰世華商業銀行受託楊美珍信託財產專戶(2.05%)
	英屬維京群島商雲杉公司	張國煒(100%)
	長榮鋼鐵股份有限公司	長榮國際股份有限公司(21.69%) 長榮航空股份有限公司(9.10%) 張國明(6.61%) 大陸工程股份有限公司(6.11%) 張國華(5.95%) 張國政(5.95%) 財團法人張榮發基金會(5.95%) 維達開發股份有限公司(3.05%) 台橡股份有限公司(2.89%) 長穎開發有限公司(2.13%)
	長榮航空股份有限公司	長榮海運股份有限公司(14.69%) 長榮國際股份有限公司(10.39%) 中國信託商業銀行受託保管華光投資公司投資專戶(9.09%) 長榮鋼鐵股份有限公司(3.87%) 張榮發(2.50%)(已歿) 新制勞工退休基金(1.83%) 張國政(1.75%) 匯豐託管三菱UFJ摩根士丹利證券交易戶(1.45%) 國泰人壽保險股份有限公司(1.15%) 長榮國際儲運股份有限公司(0.93%)
	英屬維京群島商友華國際投資公司	張國煒(100%)
	長榮國際儲運股份有限公司	長榮海運股份有限公司(40.36%) 長榮國際股份有限公司(8.45%) 張國政(2.80%) 張國華(1.82%) 張國明(1.76%) 楊美珍(1.04%)

法人名稱	法人名稱	法人之主要股東(註)
		張榮發(0.95%)(已歿) 王莊岩(0.90%) 陳惠珠(0.74%) 永豐商業銀行受託保管長友控股有限公司 投資專戶(0.72%)
	星宇投資有限公司	張國煒(98.75%) 張聖宏(0.625%) 張聖威(0.625%)
	星威投資開發有限公司	張國煒(98%)
	田新股份有限公司	曾瓊慧(2.06%)
	英屬維京群島商華光投資公司	Star Range Holdings Limited(100%)
順安產業股份有限公司	長榮國際儲運股份有限公司	長榮海運股份有限公司(40.36%) 長榮國際股份有限公司(8.45%) 張國政(2.80%) 張國華(1.82%) 張國明(1.76%) 楊美珍(1.04%) 張榮發(0.95%)(已歿) 王莊岩(0.90%) 陳惠珠(0.74%) 永豐商業銀行受託保管長友控股有限公司 投資專戶(0.72%)

註：為各法人股東提供之資料或經濟部商業司及公開資訊觀測站之公開資料。

3.董事及監察人專業資格及獨立董事獨立性資訊揭露

姓名	條件	專業資格與經驗 (註 1)	獨立性情形	兼任其他公開發行公司獨立董事或薪資報酬委員會成員家數
董事長 長榮航空(股)公司 代表人:黃南宏		現任本公司董事長，且曾任本公司總經理。	不適用	0
董事 長榮航空(股)公司 代表人:林寶水		現任長榮航空(股)公司董事長、翔利投資(股)公司董事長，且曾任長榮鋼鐵(股)公司董事長。	不適用	0
董事 長榮航空(股)公司 代表人:孫嘉明		現任長榮航空(股)公司董事暨總經理，且曾任長榮航空(股)公司客運管理本部副總經理。	不適用	0
董事 立榮航空(股)公司 代表人:鄭靜芬		現任中央再保險(股)公司董事，且曾任中央再保險(股)公司總經理。	不適用	0
董事 立榮航空(股)公司 代表人:葉佳全		曾任長榮鋼鐵(股)公司財務部副總經理。	不適用	0
董事 順安產業(股)公司 代表人:陳成邦		現任長榮國際儲運(股)公司財務部副總經理，且曾任 Italia Marittima S.p.A.財務部協理。	不適用	0
獨立董事 許妙靜 (審計委員會召集人、薪資報酬委員會委員)		具備台灣及美國會計師(CPA)專業資格，曾任南山人壽保險(股)公司總經理/資深副總經理兼財務長、中國信託商業銀行(股)公司資深副總經理、資誠聯合會計師事務所合夥人、法國里昂信貸銀行台北分行會計部協理、中央信託局信託處三等專員。	本公司三位獨立董事均符合「公開發行公司獨立董事設置及應遵循事項辦法」之獨立性規定。(註2)	1 (擔任「南港輪胎(股)公司」之獨立董事暨薪資報酬委員會委員)
獨立董事 鄧衍森 (薪資報酬委員會召集人、審計委員會委員)		現任監察院國家人權委員會諮詢顧問、行政院人權保障推動小組委員、法務部人權工作小組委員、新北市政府勞資爭議主任仲裁委員、東吳大學法律系講座教授，且曾擔任總統府人權諮詢委員會委員、東吳大學主任秘書、東吳大學法律系專任教授。		0
獨立董事 周雍強 (審計委員會委員、薪資報酬委員會委員)		現任臺灣大學工業工程所教授，且曾擔任美國麻州州立大學副教授、助理教授、臺灣大學工業工程研究所所長。		0
<p>註 1：本公司所有董事均無公司法第 30 條所列各款情事。</p> <p>註 2：本公司定期(1 年 1 次)檢視獨立董事之資格條件。</p> <p>本公司 3 位獨立董事本人、配偶、二親等以內親屬、三親等以內直系血親親屬，均非本公司持股 1%或持股前 10 名之自然人股東，亦非本公司及關係企業之董事、監察人、受僱人；另 3 位獨立董事未擔任「公開發行公司獨立董事設置及應遵循事項辦法」第 3 條第 1 項第 5~8 款所列公司之董事、監察人或受僱人，且除擔任本公司之獨立董事及功能性委員會委員外，未為本公司提供審計或其他專業服務。依前述，3 位獨立董事均符合獨立性規定。</p>				

4.董事會多元化及獨立性

(1) 董事會多元化：

- A. 本公司「公司治理守則」第 23 條第 3 項規定董事會成員之組成應考量多元化；同條第 4 項規定董事會成員應普遍具備執行職務所必須之知識、技能及素養。本公司董事具備經營管理、運輸管理、財務會計、法律... 等不同領域之專長，可提高董事會決策之專業性，並對公司營運及長期發展有所助益。
- B. 本公司董事會由 9 名董事組成，3 名為獨立董事(占比 33.33%)，董事皆為本國籍。
- C. 本公司注重董事會成員組成之性別平等，女性董事比率目標為 10% 以上。目前有 2 名女性董事，女性董事比率為 22.22%。
- D. 本公司未來將視董事會運作實際情形及需求適時增修多元化政策，以達公司治理之理想目標。
- E. 本公司落實董事會成員多元化政策之情形如下：

職稱	姓名	性別	經營管理	運輸管理	財務會計	金融保險	法律	資訊科技	風險管理	政府與監管
董事長	黃南宏	男	✓	✓						
董事	林寶水	男	✓	✓				✓		
董事	孫嘉明	男	✓	✓						
董事	鄭靜芬	女	✓		✓	✓				
董事	葉佳全	男	✓	✓	✓					
董事	陳成邦	男	✓	✓	✓					
獨立董事	許妙靜	女	✓		✓	✓			✓	
獨立董事	鄧衍森	男					✓			✓
獨立董事	周雍強	男						✓		

(2) 董事會獨立性：

- A. 本公司董事人數共 9 名，其中 3 名為獨立董事，占董事總席次比例 33.33%。為強化董事會獨立性及運作效能，本公司已訂定「獨立董事職責範疇規則」，獨立董事均依「獨立董事職責範疇規則」執行職務，且任職期間均未與管理階層或本公司關係人發生會損及公司利益或有失公正判斷的關係，3 位獨立董事均能獨立且有效監督董事會之運作。
- B. 本公司全體董事彼此間均無配偶及二親等以內親屬關係，且董事會會議事項若涉及董事利害關係時，董事均迴避該議案之討論及表決，以確保董事會能獨立客觀執行職務。

(五)發起人資料

不適用。

(六)最近年度(110年度)支付董事、監察人、總經理及副總經理之酬金

(1)董事之酬金

110年度；單位：新台幣千元

職稱	姓名	董事酬金								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		領取來自子公司以外投資或轉業公司酬金		
		報酬(A)		退職退休金(B)		董事酬勞(C)		業務執行費用(D)		A、B、C及D等四項總額及占稅後純益之比例		薪資、獎金及特支費等(E)		退職退休金(F)		員工酬勞(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	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	股票金額	現金金額	股票金額		現金金額	本公司
董事長	長榮航空(股)公司 代表人：黃南宏	3,899	3,899	—	—	7,000	7,000	—	—	10,899 /1.24 %	10,899/ 1.24%	7,215	7,215	—	—	—	—	—	—	18,114/ 2.06%	18,114/ 2.06%	15,550
董事	長榮航空(股)公司 代表人：林寶水																					
董事	長榮航空(股)公司 代表人：孫嘉明																					
董事	立榮航空(股)公司 代表人：戴錦銓																					
董事	立榮航空(股)公司 代表人：郭勝義																					
董事	順安產業(股)公司 代表人：李緯章																					

1.請敘明獨立董事給付政策、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：

本公司係於111年1月12日臨時股東會全面改選董事9席(含獨立董事3席)，於110年度尚無獨立董事。

本公司獨立董事兼任審計委員會委員及薪酬委員會委員，依公司章程及董事酬金給付辦法、經薪資報酬委員會檢討、提報董事會及股東會同意。董事酬勞金額及分配方式如下：

一、總額：依公司章程規定，公司年度如有獲利，應提撥董事酬勞不得高於百分之二。但公司尚有累積虧損時，應預先保留彌補數額後，再提撥董事酬勞。

二、個別酬勞：在董事酬勞總額內參酌各董事對公司營運參與度及貢獻價值分配，惟獨立董事不參與董事酬勞之分配。董事酬勞以現金給付之。獨立董事每月領取薪津。另本公司得依公司營運結果及各獨立董事對公司營運之參與及貢獻，核發獎金予獨立董事。

2.除上表揭露外，最近年度董事提供服務(如擔任母公司/財務報告內所有公司/轉投資非屬員工之顧問等)領取之酬金:無。

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 H	本公司	母公司及所有轉投資事業 I
低於1,000,000元	-	-	-	-
1,000,000元(含)~2,000,000元(不含)	長榮航空(股)公司代表人：林寶水、孫嘉明、戴錦銓、郭勝義、李緯章	長榮航空(股)公司代表人：林寶水、孫嘉明、戴錦銓、郭勝義、李緯章	長榮航空(股)公司代表人：林寶水、孫嘉明、戴錦銓	-
2,000,000元(含)~3,500,000元(不含)	-	-	-	長榮航空(股)公司代表人：戴錦銓
3,500,000元(含)~5,000,000元(不含)	-	-	長榮航空(股)公司代表人：郭勝義、李緯章	長榮航空(股)公司代表人：郭勝義、李緯章
5,000,000元(含)~10,000,000元(不含)	長榮航空(股)公司代表人：黃南宏	長榮航空(股)公司代表人：黃南宏	長榮航空(股)公司代表人：黃南宏	長榮航空(股)公司代表人：黃南宏、林寶水、孫嘉明
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	6人	6人	6人	6人

(2)監察人之酬金

110年度；單位：新台幣千元

職稱	姓名	監察人酬金						A、B及C等三項總額及占稅後純益之比例		領取來自子公司以外轉投資事業或母公司酬金
		報酬(A)		酬勞(B)		業務執行費用(C)		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			
監察人	柯麗卿	-	-	838	838	-	-	0.1%	0.1%	5,280
監察人	蔡大煒	-	-	838	838	-	-	0.1%	0.1%	5,280

酬金級距表

給付本公司各個監察人酬金級距	監察人姓名	
	前三項酬金總額(A+B+C)	
	本公司	母公司及所有轉投資事業
低於1,000,000元	立榮航空(股)公司代表人：柯麗卿、蔡大煒	
1,000,000元(含)~2,000,000元(不含)	-	立榮航空(股)公司代表人：柯麗卿
2,000,000元(含)~3,500,000元(不含)	-	-
3,500,000元(含)~5,000,000元(不含)	-	立榮航空(股)公司代表人：蔡大煒
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	2人	2人

(3)總經理及副總經理之酬金

110年度；單位：新台幣千元

職稱	姓名	薪資(A)		退職退休金(B)		獎金及特支費等(C)		員工酬勞金額(D)				A、B、C及D等四項總額及占稅後純益之比例(%)		領取來自子公司以外轉投資事業或母公司酬金
		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(註5)		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	郭勝義	27,059	27,059	1,032	1,032	-	-	69	-	69	-	28,160/ 3.20%	28,160/ 3.20%	無
總經理	李緯章													
副總經理	張健恆													
副總經理	王正顯													
副總經理	徐創昱													
副總經理	林朝全													
副總經理	謝新文													
副總經理	方天懷													

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)	林朝全、張健恆、徐創昱、王正顯	林朝全、張健恆、徐創昱、王正顯
3,500,000元(含)~5,000,000元(不含)	郭勝義、李緯章、方天懷、謝新文	郭勝義、李緯章、方天懷、謝新文
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	8人	8人

(4)分派員工酬勞之經理人姓名及分派情形

110年度；單位：新台幣千元

職稱		姓名	股票金額	現金金額	總計	總額占稅後純益之比例(%)
經 理 人	副總經理	張健恆	-	355	355	0.04%
	副總經理	王正顯				
	副總經理	徐創昱				
	副總經理	方天懷				
	副總經理	謝新文				
	協理	陳興義				
	協理(財務及會計主管)	陳啓民				
	協理	簡明和				
	協理	李昌有				
	協理	郭炯展				
	協理	賴思漢				
	協理	鄭維和				
	協理	陳國銘				
	協理	黃成輝				
	協理	洪實忠				
	協理	林俊良				
	協理	張憲				
	協理	邱得智				
	協理	陳明聰				
	協理	簡憲榮				
	協理	劉永斌				
	協理	徐治平				
	協理	曾建成				
	協理	林元彬				
	協理	李志中				
	協理	黃鳳詔				
協理	鍾民強					
協理	鄭傳宗					
副總經理	林朝全 (解任日期:111.8.30)					
協理	唐德銘 (解任日期:111.8.1)					
協理	陳錦桐 (解任日期:111.1.29)					

註1：係依本公司111年3月11日董事會通過分派經理人之110年度員工酬勞金額，已於111年3月18日發放。

註2：稅後純益係指110年度經會計師查核簽證財務報告之稅後純益。

(5)分別比較說明本公司及合併報告所有公司於最近二年度給付本公司董事、監察人、總經理及副總經理之酬金總額占個體或個別財務報告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聯性

①本公司於最近二年度支付本公司董事、監察人、總經理及副總經理酬金總額占稅後純益比例之分析：

職稱	本公司		財務報告內所有公司	
	109 年度	110 年度	109 年度	110 年度
董事	1.37%	2.06%	1.37%	2.06%
監察人	0.04%	0.10%	0.04%	0.10%
總經理及副總經理	2.03%	3.20%	2.03%	3.20%

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

本公司董事之報酬，依本公司目前章程第24條及第27條之規定，本公司年度如有獲利，應提撥董事酬勞不得高於百分之二，但公司尚有累積虧損時，應預先保留彌補數額後，再依前述原則提撥董事酬勞；另在董事酬勞總額內，參酌董事對公司營運參與度及貢獻價值分配個別董事酬勞，本公司得依個別董事對公司之營運參與度及貢獻價值，並參酌同業通常水準給予合理之報酬。

總經理之報酬係由董事會決議，依本公司薪資結構標準核給；副總經理之報酬係依本公司薪資表標準辦理，獎金之發放則視公司整體營運績效及個人的績效達成率，作為給付之參考。

給付予上述人員之報酬，係依公司章程及薪資管理相關規定辦理，提交薪資報酬委員會建議後，並經董事會決議通過。

(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

本公司除依法選任之董事外，並無其他實質上執行董事職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職務之非董事，故不適用。

四、資本及股份

(一)股份種類

111年7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	
記名式普通股	352,806,962	497,193,038	850,000,000	興櫃股票

(二)股本形成經過

1.最近五年度及截至公開發行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	核定股本		實收股本		備註		
		股數	金額	股數	金額	股本來源	以現金以外之財產抵充股款者	其他
108年4月	每股10元	850,000,000	8,500,000,000	652,806,962	6,528,069,620	合併存續之股份轉換發行新股增資 166,463,220元	股權轉換	註1
110年1月	每股10元	850,000,000	8,500,000,000	352,806,962	3,528,069,620	現金減資 3,000,000,000元	無	註2

註1：經濟部108年04月03日經授商字第10801030120號函核准。

註2：經濟部110年01月04日經授商字第10901245550號函核准。

2.最近三年度及截至公開發行說明書刊印日止，私募普通股辦理情形：無此情事。

(三)最近股權分散情形

1.股東結構

111年7月16日

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(人)	0	2	90	5,033	10	5,135
持有股數(股)	0	13,780,000	310,270,318	24,214,793	4,541,851	352,806,962
持股比例(%)	0	3.91	87.94	6.86	1.29	100

2.股權分散情形

111年7月16日

持股分級	股東人數(人)	持有股數(股)	持股比例(%)
1 至 999	809	155,902	0.04
1,000 至 5,000	3,517	6,559,494	1.86
5,001 至 10,000	397	3,130,057	0.89
10,001 至 15,000	123	1,577,534	0.45
15,001 至 20,000	79	1,483,363	0.42
20,001 至 30,000	74	1,913,451	0.54
30,001 至 40,000	26	913,848	0.26
40,001 至 50,000	22	1,015,001	0.29
50,001 至 100,000	22	1,704,740	0.48
100,001 至 200,000	15	2,059,792	0.58
200,001 至 400,000	4	1,051,000	0.30
400,001 至 600,000	4	2,053,000	0.58
600,001 至 800,000	7	4,917,766	1.39
800,001 至 1,000,000	9	8,559,000	2.43
1,000,001以上	27	315,713,014	89.49
合計	5,135	352,806,962	100.00

3.主要股東名單

111年7月16日

主要股東名稱	股份 持有股數(股)	持股比例(%)
長榮航空股份有限公司	206,189,241	58.44
立榮航空股份有限公司	50,847,721	14.41
富邦人壽保險股份有限公司	10,580,000	3.00
中國信託創業投資股份有限公司	4,300,000	1.22
中華開發創業投資股份有限公司	3,891,000	1.10
保富投資顧問(香港)有限公司投資專戶	3,700,000	1.05
國泰人壽保險股份有限公司	3,200,000	0.91
台達資本股份有限公司	3,000,000	0.85
中華開發優勢創業投資有限合夥	3,000,000	0.85
台灣育成中小企業開發股份有限公司	2,363,000	0.67

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之股東放棄現金增資認股之情形：

- (1)董事、監察人及持股比例百分之十之大股東放棄現金增資認股情形：本公司109~110年度及111年截至公開發行說明書刊印日止，未辦理現金增資。
- (2)董事監察人及持股比例超過百分之十之股東所放棄之現金增資洽關係人認購情形：無此情事。

5.最近二年度及截至公開發行說明書刊印日止，董事、監察人、經理人及持股超過百分之十之股東股權移轉及股權質押變動情形

(1)董事、監察人、經理人及大股東股權移轉及股權質押變動情形

單位：股

職稱	姓名	109年度		110年度		111年度截至11月30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
現任董事(任期111.1.12~114.1.11)							
董事長	長榮航空(股)公司	(238,251,455)	0	(51,204,000)	0	(22,796,000)	0
	代表人：黃南宏	0	0	45,000	0	0	0
董事	長榮航空(股)公司	(238,251,455)	0	(51,204,000)	0	(22,796,000)	0
	代表人：林寶水	0	0	0	0	0	0
	代表人：孫嘉明	0	0	1,679	0	0	0
董事	立榮航空(股)公司	(61,748,545)	0	(21,770,000)	0	0	0
	代表人：鄭靜芬 (就任日期：111.10.20)	0	0	0	0	0	0
	代表人：葉佳全 (就任日期：111.10.20)	0	0	0	0	0	0
	代表人：戴錦銓 (解任日期：111.10.20) (就任日期：111.10.3) (解任日期：111.4.15)	0	0	0	0	0	0
	代表人：李緯章 (解任日期：111.10.20) (就任日期：111.10.3)	0	0	40,000	0	0	0
	代表人：張國煒 (解任日期：111.10.3) (就任日期：111.4.15)	0	0	0	0	0	0
	代表人：翟健華 (解任日期：111.10.3) (就任日期：111.4.15)	0	0	0	0	0	0
	代表人：郭勝義 (解任日期：111.4.15)	0	0	35,000	0	0	0
董事	順安產業(股)公司	0	0	50,000	0	0	0
	代表人：陳成邦 (就任日期：111.10.20)	0	0	0	0	0	0
	代表人：郭勝義 (解任日期：111.10.20) (就任日期：111.4.15)	0	0	35,000	0	0	0
	代表人：李緯章 (解任日期：111.4.15)	0	0	40,000	0	0	0
獨立董事	許妙靜	0	0	0	0	0	0
	鄧衍森	0	0	0	0	0	0
	周雍強	0	0	0	0	0	0
111.1.12股東臨時會改選前之董事及監察人(任期109.4.24~111.1.12)							
董事長	長榮航空(股)公司	(238,251,455)	0	(51,204,000)	0	(22,796,000)	0
	代表人：黃南宏	0	0	45,000	0	0	0
董事	長榮航空(股)公司	(238,251,455)	0	(51,204,000)	0	(22,796,000)	0

職稱	姓名	109年度		110年度		111年度截至11月30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
	代表人：林寶水	0	0	0	0	0	0
	代表人：孫嘉明	0	0	1,679	0	0	0
	代表人：戴錦銓	0	0	0	0	0	0
	代表人：郭勝義	0	0	35,000	0	0	0
	代表人：李緯章	0	0	40,000	0	0	0
監察人	立榮航空(股)公司	(61,748,545)	0	(21,770,000)	0	0	0
	代表人：蔡大煒	0	0	1,422	0	0	0
	代表人：柯麗卿	0	0	0	0	0	0
大股東	長榮航空(股)公司	(238,251,455)	0	(51,204,000)	0	(22,796,000)	0
大股東	立榮航空(股)公司	(61,748,545)	0	(21,770,000)	0	0	0
總經理	郭勝義	0	0	35,000	0	0	0
總經理	李緯章	0	0	40,000	0	0	0
企劃室 副總經理	張健恆	0	0	0	0	0	0
企劃室 副總經理	王正顯	0	0	33,000	0	0	0
定修本部 副總經理	徐創昱	0	0	33,000	0	0	0
補給本部 副總經理	方天懷	0	0	9,000	0	0	0
製造事業體 副總經理	謝新文	0	0	33,000	0	0	0
企劃室 協理	陳興義	0	0	16,000	0	0	0
稽核室 協理	林佳蓁(註2)	0	0	25,000	0	0	0
財務部協理 (財務及會計主管)	陳啓民	0	0	10,000	0	0	0
人事室 協理	簡明和	0	0	16,000	0	0	0
總務部 協理	李昌有	0	0	0	0	0	0
電算部 協理	郭炯展	0	0	28,000	0	0	0
電算部 協理	陳明聰	0	0	25,000	0	0	0
品管部 協理	鄭維和	0	0	28,000	0	0	0
品管部 協理	簡憲榮	0	0	28,000	0	0	0
訓練部 協理	陳國銘	0	0	28,000	0	0	0
定修本部 定期維修部 協理	劉永斌	0	0	2,000	0	0	0
定修本部 定期維修部	王克銘(註2)	0	0	0	0	0	0

職稱	姓名	109年度		110年度		111年度截至11月30日止	
		持有股數增 (減)數	質押股數增 (減)數	持有股數增 (減)數	質押股數增 (減)數	持有股數增 (減)數	質押股數增 (減)數
協理							
定修本部 定修技術部 協理	賴思漢	0	0	5,000	0	0	0
定修本部 機體內裝部 協理	黃成輝	0	0	28,000	0	0	0
定修本部 修護管制部 協理	楊永祥(註2)	0	0	12,000	0	0	0
定修本部 裝備管理部 協理	鄭傳宗	0	0	10,000	0	0	0
改裝本部 結構維修部 協理	洪實忠	0	0	0	0	0	0
改裝本部 結構維修部 協理	陳仁基(註2)	0	0	0	0	0	0
改裝本部 結構附件部 協理	鍾民強	0	0	28,000	0	0	0
航修本部 航機維修部 協理	黃鳳詔	0	0	28,000	0	0	0
航修本部 客貨艙維修部 協理	林元彬	0	0	28,000	0	0	0
航修本部 松山維修部 協理	李志中	0	0	5,000	0	0	0
補給本部 採購部 協理	林俊良	0	0	0	0	0	0
補給本部 庫管部 協理	曾建成	0	0	13,000	0	0	0
補給本部 組件維修部 協理	徐治平	0	0	28,000	0	0	0
營業部 協理	蔡乃清(註2)	0	0	25,000	0	0	0
生產管制部 協理	張憲	0	0	0	0	0	0
組裝部 協理	劉世德(註2)	0	0	0	0	0	0
品保部 協理	邱得智	0	0	0	0	0	0

職稱	姓名	109年度		110年度		111年度截至11月30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
改裝本部 副總經理	林朝全 (解任日期：111.8.30)	0	0	0	0	0	0
航修本部 航機維修部 協理	唐德銘 (解任日期：111.8.1)	0	0	28,000	0	0	0
補給本部 發動機維修部 協理	陳錦桐 (解任日期：111.1.29)	0	0	28,000	0	0	0

註1：本公司於109年度辦理現金減資退還股款(減資基準日為109年12月10日；經濟部核准日為110年1月4日)，致股東持股減少。

註2：於111年1月1日升任經理人。

(2)股權移轉之相對人為關係人資訊

單位：股；新台幣元

姓名	股權移轉原因	交易日期	交易相對人	交易相對人與公司、 董事、監察人及持股 比例百分之十以上股 東之關係	股數(股)	交易價格(元)
董事暨持 股比例超 過10%之 大股東長 榮航空(股) 公司	配合本公司申請 股票上市，辦理 本公司股份股權 分散作業	110.11.12	順安產業(股)公司	本公司法人董事	50,000	62
			黃南宏(註2)	本公司董事長	45,000	62
			孫嘉明(註1)	本公司董事	1,679	62
			郭勝義(註2)	本公司總經理	35,000	62
			李緯章(註2)	本公司總經理	40,000	62
			王正顯(註2)	本公司經理人	33,000	62
			徐創昱(註2)	本公司經理人	33,000	62
			方天懷(註2)	本公司經理人	9,000	62
			謝新文(註2)	本公司經理人	33,000	62
			陳興義(註2)	本公司經理人	16,000	62
			林佳蓁(註2)	本公司經理人	25,000	62
			陳啓民(註2)	本公司經理人	10,000	62
			簡明和(註2)	本公司經理人	16,000	62
			郭炯展(註2)	本公司經理人	28,000	62
			陳明聰(註2)	本公司經理人	25,000	62
			鄭維和(註2)	本公司經理人	28,000	62
			簡憲榮(註2)	本公司經理人	28,000	62
			陳國銘(註2)	本公司經理人	28,000	62
			劉永斌(註2)	本公司經理人	2,000	62
			賴思漢(註2)	本公司經理人	5,000	62
黃成輝(註2)	本公司經理人	28,000	62			
楊永祥(註2)	本公司經理人	12,000	62			
鄭傳宗(註2)	本公司經理人	10,000	62			
鍾民強(註2)	本公司經理人	28,000	62			
黃鳳詔(註2)	本公司經理人	28,000	62			
林元彬(註2)	本公司經理人	28,000	62			
李志中(註2)	本公司經理人	5,000	62			

姓名	股權移轉原因	交易日期	交易相對人	交易相對人與公司、董事、監察人及持股比例百分之十以上股東之關係	股數(股)	交易價格(元)
			曾建成(註2)	本公司經理人	13,000	62
			徐治平(註2)	本公司經理人	28,000	62
			蔡乃清(註2)	本公司經理人	25,000	62
			唐德銘(註2) (解任日期：111.8.1)	本公司經理人	28,000	62
			陳錦桐 (解任日期：111.1.29)	本公司經理人	28,000	62
			何慶生(註1)	母公司經理人	6,072	62
			廖至維(註1)	母公司經理人	1,562	62
			蔡大煒(註1)	母公司經理人	1,422	62
			張建滄(註1)	母公司經理人	3,055	62
			葉時忠(註1)	母公司經理人	1,924	62
			吳淑馨(註1)	母公司經理人	1,054	62
			劉瑛(註1)	母公司經理人	1,258	62
			何麗真(註1)	母公司經理人	1,026	62
			劉信政(註1)	母公司經理人	1,154	62
			方國憲(註1) (解任日期：111.1.31)	母公司經理人	3,517	62

註1：配合本公司申請股票上市櫃規劃，本公司大股東長榮航空依規定以其原有股東優先認購方式辦理股權分散，交易相對人係以長榮航空原有股東身分優先認購而取得股份。

註2：承註1，長榮航空原有股東放棄認購或認購不足部分之股份洽特定人(本公司董事長、員工)認購，交易相對人係以特定人身分認購而取得股份。

(3)股權質押之相對人為關係人資訊：無此情事。

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

111年7月16日；單位：股；%

姓名(註1)	本人持有股份		配偶、未成年子女持有股份		利用他人名義合計持有股份		前十大股東相互間具有關係人或為配偶、二親等以內之親屬關係者，其名稱或姓名及關係。(註3)		備註
	股數	持股比例	股數	持股比例	股數	持股比例	名稱(或姓名)	關係	
長榮航空股份有限公司 代表人：林寶水	206,189,241	58.44	不適用		0	0.00	立榮航空	長榮航空為立榮航空之監察人	無
	0	0.00	0	0.00	0	0.00	無	無	
立榮航空股份有限公司 代表人：林志忠	50,847,721	14.41	不適用		0	0.00	長榮航空	立榮航空之監察人	無
	0	0.00	0	0.00	0	0.00	林寶水	立榮航空之董事	
富邦人壽保險股份有限公司 代表人：蔡明興	10,580,000	3.00	不適用		0	0.00	無	無	無
	0	0.00	0	0.00	0	0.00	無	無	無
中國信託創業投資股份有限公司 代表人：王志剛	4,300,000	1.22	不適用		0	0.00	無	無	無
	0	0.00	0	0.00	0	0.00	無	無	無
中華開發創業投資股份有限公司 代表人：何俊輝	3,891,000	1.10	不適用		0	0.00	無	無	無
	0	0.00	0	0.00	0	0.00	中華開發資本管理顧問股份有限公司	何俊輝為中華開發資本管理顧問股份有限公司之代表人	無
保富投資顧問(香港)有限公司投資專戶	3,700,000	1.05	不適用		0	0.00	無	無	無
國泰人壽保險股份有限公司 代表人：黃調貴	3,200,000	0.91	不適用		0	0.00	無	無	無
	0	0.00	0	0.00	0	0.00	無	無	無
台達資本股份有限公司 代表人：劉亮甫	3,000,000	0.85	不適用		0	0.00	無	無	無
	0	0.00	0	0.00	0	0.00	無	無	無
中華開發優勢創業投資有限合夥 代表人：中華開發資本管理顧問股份有限公司	3,000,000	0.85	不適用		0	0.00	無	無	無
	0	0.00	不適用		0	0.00	何俊輝	中華開發資本管理顧問股份有限公司之代表人	無
台灣育成中小企業開發股份有限公司 代表人：李成家	2,363,000	0.67	不適用		0	0.00	無	無	無
	0	0.00	0	0.00	0	0.00	無	無	無

註1：應將前十名股東全部列示，屬法人股東者應將法人股東名稱及代表人姓名分別列示。

註2：持股比例之計算係指分別以自己名義、配偶、未成年子女或利用他人名義計算持股比例。

註3：將前揭所列示之股東包括法人及自然人，應揭露彼此間之關係。

(四)最近二年度每股市價、淨值、盈餘、股利及相關資料

單位：元；千股

項目	年度		109年 (110年分配)	110年 (111年分配)	111年截至 9月30日
	每股市價	最高		未上市櫃	未上市櫃
最低			未上市櫃	未上市櫃	未上市櫃
平均			未上市櫃	未上市櫃	未上市櫃
每股淨值	分配前		28.21	27.58	29.85
	分配後		25.21	25.58	註3
每股盈餘	加權平均股數		634,774	352,807	352,807
	每股盈餘		1.85	2.50	4.07
每股股利	現金股利		3(註1)	2(註2)	註3
	無償配股	盈餘配股	-	-	註3
		資本公積配股	-	-	註3
	累積未付股利		-	-	註3
投資報酬分析	本益比		未上市櫃	未上市櫃	未上市櫃
	本利比		未上市櫃	未上市櫃	未上市櫃
	現金股利殖利率		未上市櫃	未上市櫃	未上市櫃

資料來源：經會計師查核或核閱之財務報告。

註1：本公司110年4月29日股東常會決議分配現金股利每股3元。

註2：本公司111年6月10日股東常會決議分配現金股利每股2元。

註3：111年度盈餘分派尚未決議。

(五)公司股利政策及執行狀況

1. 公司章程所訂之股利政策

本公司年度結算如有盈餘，除依法提繳所得稅外，應先彌補以往年度虧損，次就餘額提出百分之十為法定盈餘公積，並依規定提列或迴轉特別盈餘公積，加計前期累積未分配盈餘後，由董事會擬定盈餘分配案，提請股東會通過後分配之。但以現金股利發放股東紅利之全部或一部者，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。

前項特別盈餘公積之提列，屬前期累積未提足之部分，應先自前期未分配盈餘提列相同數額之特別盈餘公積，如仍有不足時，再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提列。

本公司處於穩定成長期，為配合公司營運規劃並兼顧股東權益，董事會應依下列原則擬定盈餘分配案：

- (1) 每年提撥不低於當期稅後淨利百分之五十為股東紅利。
- (2) 股東紅利得全數為現金，或兼採現金及股票，惟現金股利至少應為股利總額百分之五十。

2. 本年度股東會決議股利分配之情形

本公司經111年6月10日股東會決議通過自110年度可分配盈餘中每股配發現金股

利2元，共計新台幣705,613,924元。

(六)本年度擬議之無償配股對公司營業績效及每股盈餘之影響

本年度無此情形，故不適用。

(七)員工、董事及監察人酬勞

1.公司章程所載員工、董事及監察人酬勞之成數或範圍

本公司年度如有獲利，應提撥員工酬勞不得低於1%及董事酬勞不得高於2%，但公司尚有累積虧損時，應預先保留彌補數額後，再依前述原則提撥員工酬勞及董事酬勞。前述所稱之獲利，係為當年度稅前淨利扣除分派員工酬勞及董事酬勞前之利益。此外，員工酬勞得以股票或現金為之；董事酬勞限以現金為之。

2.本期估列員工紅利及董事、監察人酬勞金額之估列基礎、配發股票紅利之股數計算基礎及實際配發金額若與估列數有差異之會計處理

本公司依據章程擬訂定之員工、董事及監察人酬勞分派成數為估計基礎，並列報為當年度之營業成本及營業費用。若實際分派金額與估列數存有差異時，則依會計估計變動處理，將該差異認列為決議年度之損益。

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、監察人酬勞金額。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110年度員工酬勞及董事、監察人酬勞分配案，業經111年3月11日董事會通過，配發員工酬勞30,702,100元及董事、監察人酬勞7,838,350元，全數以現金為之。董事會通過之員工酬勞及董事、監察人酬勞與110年財務報告估列金額無差異。

(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總額合計數之比例：無。

4.股東會報告分派酬勞情形及結果

111年6月10日股東會報告配發員工酬勞30,702,100元與董監事酬勞7,838,350元，與董事會擬議分配金額無異。

5.前一年度員工、董事及監察人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、董事及監察人酬勞有差異者並應敘明差異數、原因及處理情形

本公司109年度員工酬勞及董事、監察人酬勞分配案，業經110年3月12日董事會決議配發員工酬勞38,325,300元及董事、監察人酬勞7,188,525元，全數以現金為之。董事會通過之員工酬勞及董事、監察人酬勞與109年度財務報告估列金額相差(22,896,275)元視為估計變動，列入110年度之損益。

(八)公司買回本公司股份情形：無此情形。

- 五、公司債(含海外公司債)辦理情形：無此情形。
- 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：無此情形。
- 九、限制員工權利新股辦理情形：無此情形。
- 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

本公司主要業務範圍包括機體、零組件、發動機之維修及機體、發動機零組件之製造、加工及銷售等業務。

所營業務之主要內容：

營業項目代碼	營業項目
CD01060	航空器及其零件製造業
F114070	航空器及其零件批發業
F214070	航空器及其零件零售業
F401010	國際貿易業
I103060	管理顧問業
JA02990	其他修理業
J201051	民用航空人員訓練業
ZZ99999	除許可業務外，得經營法令非禁止或限制之業務

(2)營業比重

單位：新台幣千元；%

產品	年度	109年度		110年度		111年前三季	
		營收淨額	比重	營收淨額	比重	營收淨額	比重
航空器維修-機體		6,599,879	61.75	6,104,800	63.48	5,664,095	63.76
航空器維修-發動機		1,462,340	13.68	518,524	5.39	440,405	4.95
航空器維修-零組件及其他		1,581,997	14.81	1,246,180	12.96	957,411	10.78
航空器之零件製造及機體組裝銷售及其他		1,043,662	9.76	1,747,427	18.17	1,822,223	20.51
合計		10,687,878	100.00	9,616,931	100.00	8,884,134	100.00

(3)公司目前之主要商品(服務)項目

- ①機體維修：停機線維修、重大機體維修、機體改裝、結構維修。
- ②發動機維修：GE90檢修、T700維修。
- ③零組件維修：導航、電子、電氣、航儀、液壓、機械、複合材、逃生裝備。
- ④零件製造：機械加工、鋁合金加工、特殊製程。
- ⑤機體組裝：結構、線束、複合材組裝。
- ⑥其他：航材補給、緊急人力支援。

飛機自原廠(波音、空中巴士)出廠開始執行飛航任務後，必須定期或不定期執行維護工作，衍生機體、發動機及零附件的維修業務。航太維修業務主要包括維護保養(Maintenance)、修理(Repair)與翻修(Overhaul)，簡稱MRO維修廠，主要內容詳述如下：

- 維護保養：主要是依據設備製造原廠維修手冊之規定程序及時程，實施航空器保養工作。
- 修理工作：主要是更換零組件或委外修理，須具備檢驗、修理、組裝、平衡及校驗之能力。
- 翻修工作：主要是將系統組件進行性能提升或性能恢復，所需技術層次要求較高。

本公司目前已取得中華民國交通部民用航空局 CIVIL AERONAUTICS ADMINISTRATION (以下簡稱CAA)、美國聯邦航空局 FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION (以下簡稱FAA)、歐洲航空安全組織 EUROPEAN UNION AVIATION SAFETY AGENCY (以下簡稱EASA)、日本民航局 JAPAN CIVIL AVIATION BUREAU(以下簡稱JCAB)、韓國民航局 KOREA OFFICE OF CIVIL AVIATION (以下簡稱KOCA)等主要國家民航機構認證。現有國際客戶業務占總營業額約七成，國內則負責長榮航空及立榮航空機隊的維護任務。

本公司機體維修營運規模已名列全球前十大維修廠，在108年維修產能已達330萬Man Hour排名第8；當年總營業額占全球年度產值2.2% (資料來源：國際期刊 AVIATION WEEK)。目前公司維修業績詳述如下：

- 機體定期維修交機逾3,000架次
- 發動機維修出廠逾2,000具
- 超大型貨機改裝 LCF B747-400
- 全球唯一波音超大型貨機改裝廠，94~99年共4架改裝出廠，用以運載波音夢幻客機B787機身段與機翼結構。

在AVIATION WEEK評等中也多次獲得肯定，從98~108年多次獲頒航空公司卓越合作夥伴。長榮航太具備技術領先優勢，目前持續增加國際維修競爭能見度，期盼擴增市場占有率。

本公司以飛機及發動機維修為基礎，跨足零組件製造製程研發，生產飛機引擎零組件及機體結構組裝等OEM產品予波音、奇異等原廠，無論是在該零組件之功能、運作環境、組配界面等，目前本公司零組件製造銷售實績詳述如下：

- 波音777貨機防撞牆出廠逾100套。
- 開發GE熱門引擎Leap系列之發動機燃燒室效率領先全球。
- 新型熱門引擎GE9X發動機擴散器之全球唯一供應商。
- 品質系統具備AS9100 & ISO9001，及客戶認證之特殊製程Nadcap認證。
- 全方位服務：產品設計、開發、製造、組裝、出貨。

(4)計劃開發之新商品(服務)項目：無。

2. 產業概況

(1) 產業之現況與發展

依經濟部航太產業發展推動小組資料顯示，航太產業之供應鏈體系涵蓋以飛機為中心之設計及製造業、維修服務業、軍用航空工業等，飛機系統整合技術與品質管理等流程相當繁雜，需航太供應鏈間相互密切配合。其業務內容係包含航空器及其零組件、發動機及其零組件產品之製造、機體維護、維修及整修服務，以及飛航訓練與模擬等項目，航太產業必須仰賴許多相關工業之支援，舉凡電機、機械、電子、電腦、通訊、化工、材料、飛航安全檢測等高科技產業，故眾多先進國家多以發展航太產業以驅動其國內相關產業之技術水準與附加價值。另航太產業為典型勞力密集、技術密集、經驗密集及資本密集之產業，因航太產業之發展對國家經濟競爭優勢、國防安全實力及基礎產業技術提升有相當之影響，具高附加價值之特性，使得全球各國政府越來越重視並支持航太產業永續發展。而本公司擁有飛機機體、發動機零組件之製造、加工與組裝等能力，以及飛機機體、零組件、發動機維修等能量，為亞太地區少數兼具製造、系統整合、測試及維修能量之航太產業供應商。

① 台灣國內航太產業概況

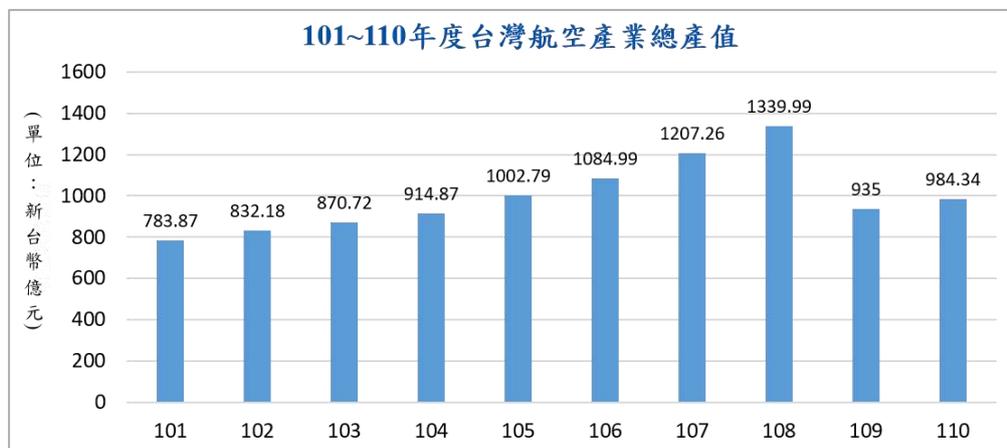
國內航太產業製造供應鏈可分為以下類別及業務內容：

類別	廠商	業務內容
航太維修	長榮航太、華航、漢翔、亞航、安博航太等	廣體/窄體客機、軍機、直升機等機體、發動機、附件、航儀電維修及客機改貨機等。
發動機	漢翔、長榮航太、長亨、晟田、寶一、千附、駐龍、豐達科等	壓縮段、燃燒室、機匣、葉片、擴散器、環狀件、扣件、管件等製造業務。
機體結構	漢翔、長榮航太、千附、駐龍、晟田等	軍機機體結構、單走道飛機機身段、商務飛機機尾段、直升機座艙段、飛機艙門、飛行控制面、引擎派龍、飛機起落架零組件等各式金屬與複材結構系統/零組件等製造業務。
航空電子	台灣國際航電、克瑞電子、台灣貝克、利翔、群創、芳興等	駕駛艙顯示面板、電源轉換器、客艙資訊娛樂系統、微電子電路、連接器、觸控面板、客艙無線智慧控制系統、飛機天線等製造業務。
飛機內裝	漢翔、拓凱、福基、懷霖、崇仁等	飛機客艙座椅、座椅結構件、客艙編織物、航空貨櫃/貨盤/貨網、氧氣面罩等製造業務。

資料來源：經濟部航空產業發展推動小組。

歷年來台灣航太產業於經濟部工業局推動下，已成功切入機體結構、發動機、內裝及電子等領域之製造與維修業務，為協助國內航太業者開拓國際市場商機，經濟部積極協助國內廠商籌建航太專業製造及維修能量，目前台灣航空產業已建構相關民用航空產品之供應鏈體系，並與波音、空中巴士、龐巴迪、奇異、普惠、史奈克瑪等世界知名航太大廠建立合作夥伴關係。台

灣航空產業總產值於109年新冠肺炎疫情爆發前呈現平穩增長的趨勢，在108年度產值達到新台幣(以下同)1,340億元歷史新高，99~108年度年均複合成長率(CAGR)為7.90%，109年度則因受新冠肺炎影響，產值降至935億元較前一年衰退30.22%，110年度隨著疫苗普及與全球航空運輸需求回升，國內航空產業有逐漸復甦跡象，總產值回升至新台幣984.34億元。



資料來源：經濟部航太產業發展推動小組(111年)。

② 新冠肺炎對航太產業的影響及陸續復甦之狀況

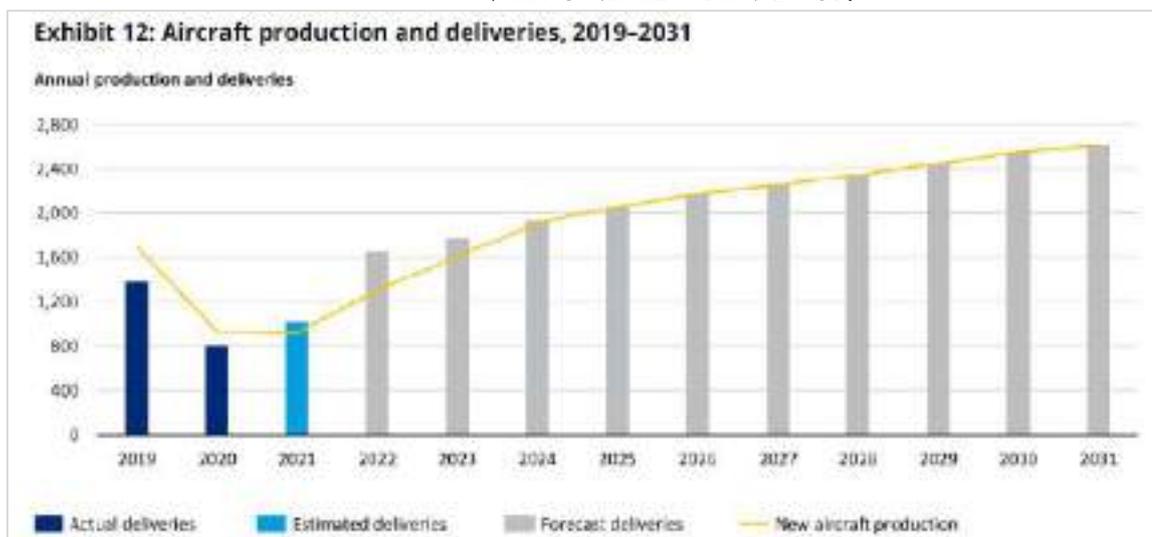
109年度因新型冠狀病毒(COVID-19)蔓延全球，各國實施邊境管制，航空客運遭受重創，根據國際民航組織(International Civil Aviation Organization，下稱ICAO)110年發佈之統計報告指出，108~109年度全球載客量由45億人急降至18.1億人次，年減60%，使得航空公司多數航線停飛甚或減班，致飛機維修時程及業務量皆向後遞延或取消、新飛機需求隨之下降，而航太大廠如波音、空中巴士、奇異、勞斯萊斯等相繼施行減少生產量計畫，例如：波音於109年4月宣佈因應航空市場表現疲軟，縮減787 Dreamliner廣體客機之產量，從109年的每月14架降低至10架，並預計111年時進一步縮減至7架，而787 Dreamliner廣體客機係採用GE或勞斯萊斯開發的引擎，致勞斯萊斯此機型引擎產量隨之下滑；另空中巴士A330系列寬體飛機之產量預計將保持在每月2~3架之間，低於107年的每月5架，致使該機型飛機零組件及維修需求減少。

110年開始隨著全球新冠肺炎疫苗接種逐漸普及，各國政府陸續鬆綁嚴格的邊境管制，IATA於110年10月4日召開第77屆IATA年度大會，預計國際航空旅行需求將在111年成長一倍，達到108年疫情前水準的44%，而國內航空旅行方面，111年需求則將回到108年的93%，較110年上升了20%。航空業度過疫情所帶來之危機，復甦之路已正在浮現，依照國際知名策略顧問公司Roland Berger評估，預期市場復甦將出現顯著的地區差異，亞太地區航空產業將呈現最快反彈，預計111年底將恢復到108年的客運水平；而拉丁美洲與非洲的復甦前景仍不明朗；另由於全球商務旅行者轉向遠距工作，故預期歐洲及北美航空公司至少要到113年及114年才能完全恢復至108年的客運水準。

國際知名市場分析機構Oliver Wyman 111年研究報告顯示，109年新冠肺炎疫情重創航空產業，以致飛機新機生產及交付量大幅衰減，110~111年隨著

疫苗施打率逐步上升，預期111~120年度新機製造及交付量將呈現平緩上升之態勢。另因全球各國朝向與新冠肺炎病毒共存，全球經濟活動呈現穩定復甦，使得航空市場逐步恢復需求中，根據IATA預估，111年航空公司客運水準將可恢復至108年的83%，112年可回到94%，113年則可超越疫情前達103%，隨著航空客運需求持續攀升，兩大飛機製造商波音與空中巴士皆預期未來客機訂單將逐步回升，而相關飛機維修及零組件製造業者也可望同步受惠。

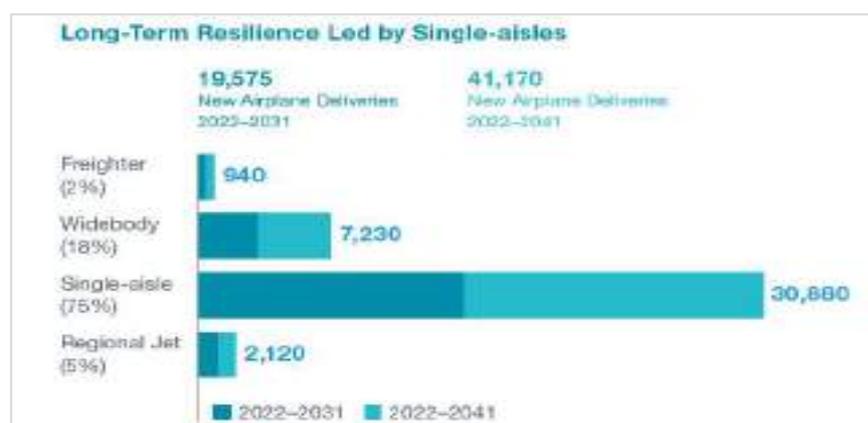
108~120 年度飛機生產及交付量趨勢



資料來源：Oliver Wyman Analysis (111 年)。

美國飛機製造商波音於111年7月發布之商用民航市場展望(Boeing Commercial Market Outlook, CMO)報告中指出，考量俄烏戰爭因素及製造商何時能再次向俄羅斯航空業銷售飛機之不確定性，預期未來20年全球航空公司將需要41,170架新飛機，其中一半將用於汰換飛機，此外，單走道飛機(即窄體客機)將約占新機需求的75%，在排除俄羅斯飛機需求市場影響後，波音預期近期的飛機需求仍顯強勁，並將未來10年之飛機需求預測小幅上修至19,575架。

飛機新機需求預測



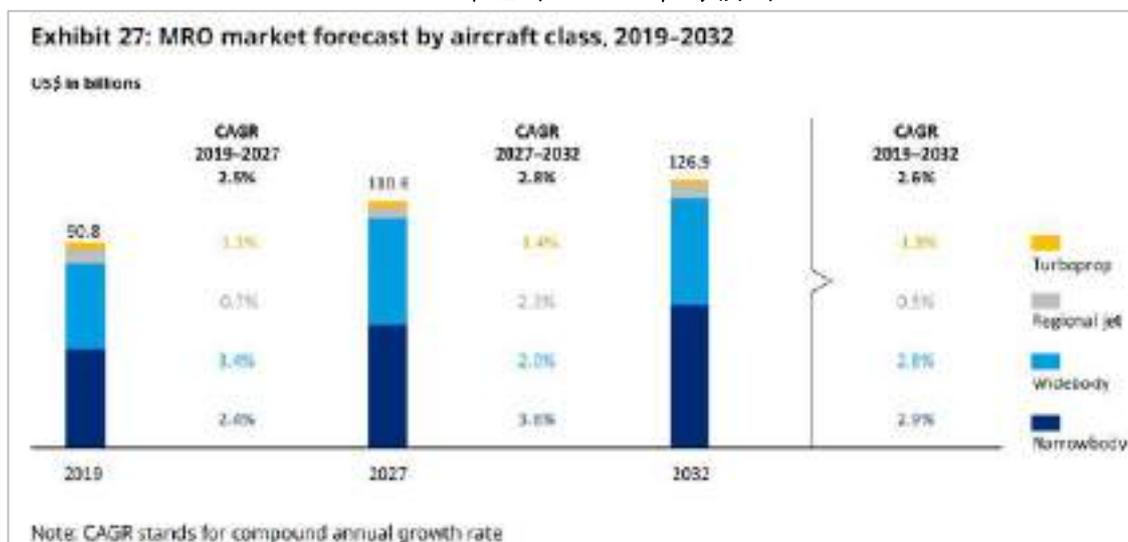
資料來源：Boeing Commercial Market Outlook 111-130年(111年7月)。

③全球航太維修業(MRO)概況

根據Market Research Report於111年7月市場調查報告顯示，全球飛機

MRO市場規模110年為美金718億元，預估111年~115年將以6.3%的年複合成長率增長，至115年將達到美金1,066億元。根據國際知名市場分析機構Oliver Wyman於111年研究報告顯示，全球機隊規模將由109年的27,884架飛機增加至116年的32,521架，並於121年達到38,189架，預期109~116年年均複合成長率為2.2%，116~121年年均複合成長率為3.3%。

109~121 年全球 MRO 市場預測

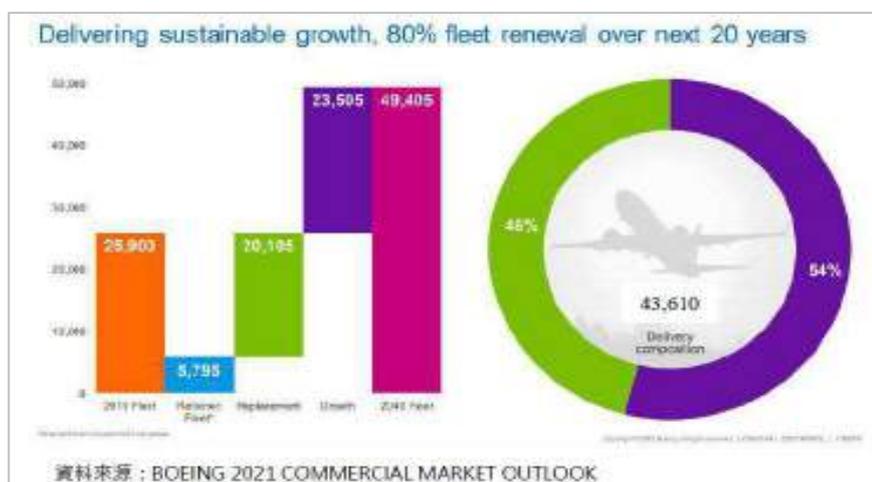


資料來源：Oliver Wyman Analysis (111年)。

④全球航太製造業概況

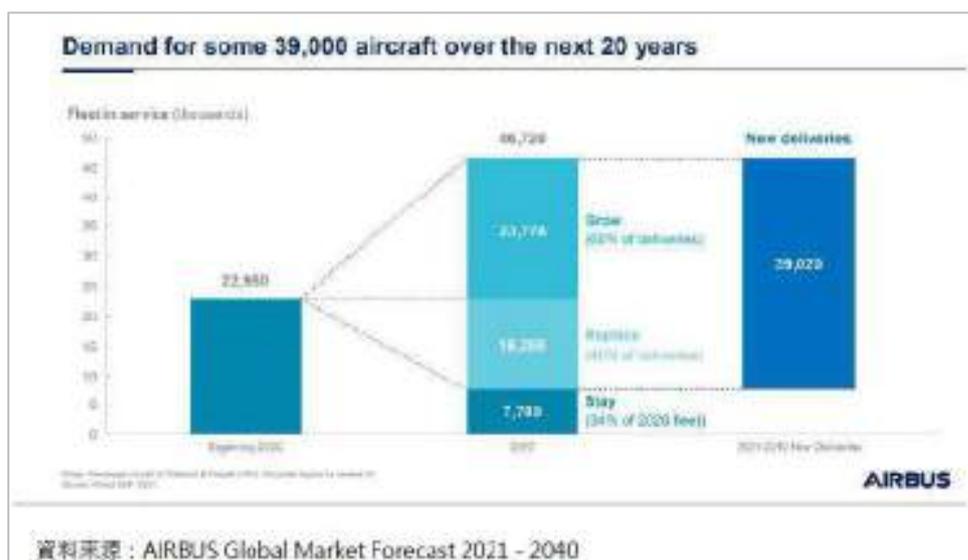
依據Grand View Research分析報告顯示，至119年全球航太零組件製造市場規模預計將增長至美金12,332億元，111~119年度年複合增長率預計將達到4.0%，另飛機複合材料趨勢加速新一代機型之開發，這將對飛機零組件需求增長產生正面助益。根據波音及空中巴士對未來20年(110~129年)全球航空業發展預測資訊指出，預估市場新機需求量及汰舊換新需求量分別為43,610架及39,020架，顯示未來20年航空產業仍呈穩定成長趨勢，並帶動航太零組件製造市場持續增長。

預測未來 20 年(110~129 年)對機隊之汰舊換新



資料來源：Boeing 110 年 Commercial Market Outlook (110 年)。

預測未來 20 年(110~129 年)對飛機新機需求量



資料來源：Airbus Global Market Forecast 110~129 (110 年)。

(2) 產業上、中、下游之關聯性

航空產業主要涵蓋航空整機產業、航空系統與零組件製造產業、航太維修產業及航空運輸產業等四大體系，其上游主要為飛機、引擎製造商，及經原廠認證之材料或零組件合格供應商，主要係銷售飛機或引擎予航空公司，及提供航空器零組件予航空器維修廠商；中游為飛機或發動機之合格維修商，主要係供應飛機維修服務；下游則為依政府採購作業規範之政府單位或國內外航空運輸業。本公司以提供航太維修服務及零組件製造與銷售為主要業務，屬於該產業中游及上游階段，茲將上、中、下游關聯性圖示如下：

航空產業之上、中、下游關聯圖

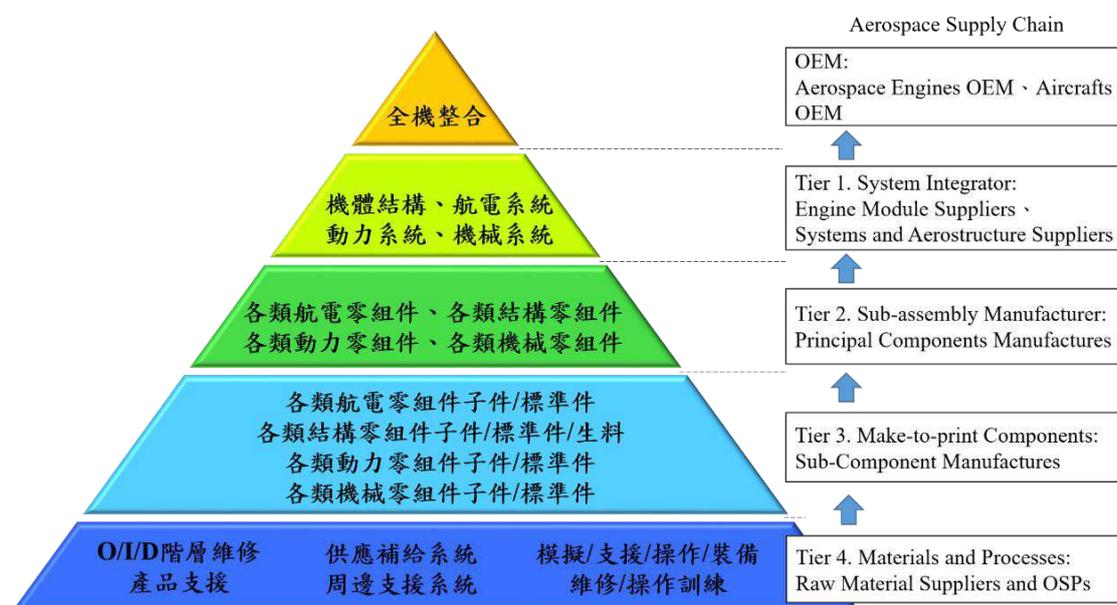


資料來源：凱基證券整理。

另以航太價值鏈垂直分工體系觀之，其分為以下五階層：Tier 4階層為材料與製造支援服務供應商，主要負責提供金屬材料或成形、處理(鍛造、鑄造、化學處理、熱處理、表面處理、精密加工、焊接、檢驗與測試等)。Tier 3階層為各類零組件供應商，主要係依據客戶(一般為第二階廠商)需求，製造完成次系統所需的零組件，並供應給Tier 1、Tier 2或其他Tier 3廠商。Tier 2階層為機上設施與次系統供應製造廠商(如機載設備、模組段特殊關鍵性零件)，主要負責設計與組裝飛機主要設備、次系統與功能模組，其將次系統供應給第一階廠商。Tier 1階層為機體主結構、推進、飛航系統及主要零組件製造商(如發動機供應商)，主要

負責設計、建造、組裝完整飛機主要系統，並交付給飛機製造廠商，此階層廠商係掌握完整之飛機次系統與零組件規格制訂及驗證權力。最上層則為機體結構全機整合和飛機整機製造等原廠(OEM)，主要負責研發、設計、建造完整飛機或引擎，並銷售與交付飛機予客戶。而本公司維修業務及製造業務分別屬於Tier4及Tier1，茲將航太價值鏈垂直分工體系圖示如下：

航太價值鏈垂直分工體系圖



資料來源：凱基證券整理。

目前全球商用飛機係由美國波音公司及法國空中巴士公司掌握大部分民航機訂單，主要負責全機整合業務，而兩大飛機製造商之飛機機體結構製造主要為 SPIRIT 及 STELIA 等公司承包，引擎則多由 SAFRAN AIRCRAFT ENGINES 和 奇異公司(GE Aviation)合資成立之CFM 公司、奇異公司(GE Aviation)、勞斯萊斯公司(Rolls-Royce)、賽峰集團(Safran Group)、普惠公司(Pratt & Whitney)及漢尼威爾公司(Honeywell)等引擎製造商包辦。

(3)產品之各種發展趨勢與競爭情形

①產品之各種發展趨勢

A. 亞洲地區已成為全球航空工業重鎮

歐美航空公司近年來考慮節省維修營運成本，開始將飛機送往亞洲飛機維修廠執行維修。亞洲地區主要飛機維修廠有近20家，中國大陸、香港、新加坡、越南及菲律賓等國家均有獨立維修廠。長榮航太結合母公司長榮航空機隊發展，拓展飛機機型維修能量，維修能力結合航空機隊經驗累積及其他客戶執行時機而強化。航空公司選擇維修廠主要考慮因素品質、成本及時間，另外還有地理位置、航空聯盟等因素，本公司因位於亞太運輸樞紐要道、且因維修人工費率相較歐美國家為低，具成本優勢，並擁有豐富的國際航空合作經驗及符合國際航空水準的維修技術及品質管理等優勢。

B.環保節能成為國際趨勢

在全球經濟快速發展下，世界各國相繼消耗石油、煤礦等資源，隨著能源價格上漲、全球暖化與氣候變遷等議題，全球對於節能減碳之環保意識日益重視，促使各國政府陸續制定空氣污染與噪音防制法規，而全球飛機製造業者為因應國際民用航空工業訴求節能減碳、飛行器減重、降低噪音及廢氣排放等環保趨勢，故積極投入綠色生產技術與推出新型省油、省電機種來響應環保，例如：在生產過程中降低或棄用對環境或人體有害之原材料、化學物品與製劑，以降低因製造環節所產生之環境汙染或能源消耗，並擴大使用鈦合金、鋁鎂合金、複合材料等輕量化材料與產品，藉以提高飛機燃油效率、減少油耗量及二氧化碳排放量，故綠色製造技術已成為未來之發展趨勢。

本公司多年前即建置新一代787飛機複合材料之維修能力，另於製造業務已建置符合客戶規格要求之高性能機台及能量，如無塵室、熱壓爐、自動化超音波滲透檢驗等，可應用於大型機體複合材料零件之生產製程，本公司已準備好相關製造能量以因應未來生產及維修需求。

C.航太製造產業建立全球零組件供應體系

全球飛機製造大廠為降低生產成本，於世界各國建立零組件供應鏈體系，透過專業分工，以利降低成本。目前新興國家在政府的支持下以較低生產成本爭取零件加工等項目，形成低價競爭之威脅，為避免新興國家的低價競爭威脅，本公司除了積極爭取核心組裝件等附加價值高的產品外，於產品開發初期便以相關豐富經驗讓產品最大效益化，並持續取得航太製程認證，改善製程以降低成本，增加市場競爭力。航空相關製造業者尋求高品質、高準交率及成本持續優化之OEM，並引進高性能之自動化設備優化製程並節省人力成本。

②競爭情形

目前主要國內航太製造及維修廠商如表列示：

廠商	業務內容	110年度各產品別營收占比
長榮航太	機體、零組件、發動機之維修及機體、發動機零組件之製造、加工及銷售等業務	● 航空器維修81.83% ● 航空器之零件製造及機體組裝銷售及其他18.17%
漢翔公司	國內外軍用、民用航空及相關工業產品之發展、製造、裝修及銷售	● 飛機及航空器維修類62.61% ● 引擎類35.02% ● 工業技術服務類 2.37%
亞航公司	航空器與有關裝備之維修、租賃與買賣	● 零附件維修類(自修)35.53% ● 委外送修及航材買賣29.27% ● 飛機維修19.8% ● 機隊維持及修護補給裝機計價15.40%
駐龍公司	大型飛機機身結構零組件之生產及銷售	● 飛機結構零組件銷售95.96% ● 模具及其他收入4.04%
晟田	航太零組件及機械零組件之製造加工與銷售	● 航太零組件47.41% ● 半導體設備零組件39.39% ● 其他13.20%

亞洲地區主要飛機維修廠分布在中國大陸、新加坡、越南及菲律賓，依據108年度國際航空期刊Aviation Week(因受新冠肺炎影響未有新年度資訊)，本公司機體維修人力工時為330萬，位居全球之MRO公司排名第8名。本公司與國內外航空公司往來多年，其維修技術與交貨品質均深獲客戶信賴，為客戶高度信賴之策略合作夥伴，故在業界具有獨特之地位。

108年度前十大飛機維修廠

2019 Top 10 Airframe MROs*			
	AIRFRAME MANHOURS** (in millions)	TOTAL MRO MANHOURS (in millions)	TOTAL REVENUE (in U.S. \$ billions)
ST Engineering, Aerospace	13.0	not disclosed	\$1.9
HAECO Group	11.1	13.7	1.9
MRO Holdings	6.7	6.7	not disclosed
Lufthansa Technik	5.6	25.0	5.2
AAR	4.9	5.7	not disclosed
AFI KLM E&M	3.7	not disclosed	4.9
Ameco Beijing	3.6	9.1	0.3***
Ganeco	3.2	5.9	not disclosed
Evergreen Aviation Technologies (EGAT)	3.3	5.3	1.4
Aviation Technical Services	3.1	3.6	not disclosed

*Includes only MROs that shared information. **Includes third-party and parent airline figures, if applicable, but excludes line maintenance. ***Revenue for third-party customers.
Source: Aviation Week/Aviation Week

資料來源：Aviation Week (108年度)。

3.技術及研發概況

(1)所營業務之技術層次及研究發展概況

航空製造所須具備之技術能量既廣且深，包括：產品開發、精密機械加工、金屬材料調質、金屬表面處理、特殊加工製程、非破壞檢驗、精密量測、結構組裝及材料試驗等，本公司除具備上述完整能量，並擁有超過65項之航太特殊製程原廠及NADCAP國際認證，同時與BOEING、AIRBUS、GE等國際航太大廠採用相同之產品開發及型態管理系統平台，可與國際大廠無縫接軌執行協同開發作業。本公司亦投入研發資源，強化智慧製造技術，打造全自動放電加工智慧產線及大型機體結構自動鉚釘組裝線，有效確保生產效率及產品良率。

(2)研究發展人員與其學經歷

單位：人；%

學歷 \ 年度	109 年度		110 年度		111 年 11 月底止	
	人數	比例	人數	比例	人數	比例
博士	0	0.00	0	0.00	0	0.00
碩士以上	9	40.91	8	38.10	6	30.00
大學	13	59.09	13	61.90	13	65.00
高中	0	0.00	0	0.00	1	5.00
合計	22	100.00	21	100.00	20	100.00

(3)最近五年度每年投入之研發費用

單位：新台幣千元

年度 項目	106年度	107年度	108年度	109年度	110年度	111年 前三季
研發費用 (註1)	註2	註2	114,867	29,566	2,340	23,012

資料來源：本公司經會計師查核簽證或核閱之財務報告。

註1：本公司之研發費用係指航空器零組件製造之製程開發費用。

註2：本公司106~107年度無研發費用係因108年度合併長榮航宇後才產生相關費用。

(4)最近五年度開發成功之技術或產品

年度	開發成功之技術或產品
106年度	無
107年度	無
108年度	建立放電加工全自動智慧產線技術 建立航太級磷酸陽極表面處理技術
109年度	建立金屬複材真空袋/熱壓爐膠合成型技術 建立UT C-SCAN超音波非破壞檢驗技術 完成767貨機金屬複材防撞牆(RCB)產品開發
110年度	完成GE9X燃燒室模組產品開發 建置機體結構自動組裝技術能量 建置異質金屬焊接技術能量 建置局部熱處理技術能量 建置鋅鎳電鍍能量

4.長、短期業務發展計畫

(1)短期業務發展計畫

A.航空器維修：

- ①深化策略性夥伴關係：鞏固與原廠(如：飛機商波音、發動機製造商GE)之策略性夥伴關係，持續取得各機種維修之能量、因應客戶之新機型導入派員至原廠接受新機型維修訓練與原廠維持密切關係並獲得飛機原廠技術指導籌備相關維修能量，包含人員培訓以及維修設備建置。配合客戶交機時程，本公司亦會派員前往原廠做監造工作，同時培養員工對新機型結構之瞭解。
- ②人才培訓：積極培養專業人才維修技術，鼓勵與輔導員工取得證照，以提昇員工在民航證照之比例，強化修護水準，以提升維修技術能力與能量。
- ③持續開拓國際市場：除深耕現有以亞洲及北美地區為主之客戶以維持長久業務關係外，將積極拓展歐洲與亞洲維修業務。

B.航空器之零組件製造銷售：

- ①生產製造方面：嚴格控管生產製程，並持續優化製程及導入自動化生產，以強化製程品質穩定及提高生產效率並降低生產成本，以提高市場競爭力為目標。
- ②持續開拓國際市場：憑藉現有優異之產品品質、技術、特殊製程能量、準確交期、具競爭力之價格等競爭優勢，透過適當之宣傳、參與原廠OEM大會交流活動及主要客戶之引薦等方式，戮力爭取下一代新開發飛機零組件訂單或其它飛機製造廠如空中巴士、勞斯萊斯等業務。

(2)長期業務發展計畫

A.航空器維修：

- ①憑藉多年來累積的維修能量與專業人才，持續發展同業結盟，尋求水平整合或垂直整合之業務合作機會。
- ②強化國際市場能力，增進國際客戶的合作關係

B.航空器之零組件製造銷售：

- ①以現有國際訂單累積製造經驗，並開發歐洲新客戶，以擴展全球飛機製造商之事業版圖。

(二)市場及產銷概況

1.市場分析

(1)主要產品(服務)之銷售提供地區

單位：新台幣千元；%

銷售地區 \ 年度	109年度		110年度		111年前三季	
	銷售額	比率(%)	銷售額	比率(%)	銷售額	比率(%)
內銷	4,413,245	41.29%	3,811,275	39.63%	3,127,456	35.20%
外銷	6,274,633	58.71%	5,805,656	60.37%	5,756,678	64.80%
合計	10,687,878	100.00%	9,616,931	100.00%	8,884,134	100.00%

註：外銷包含維修業務之國際客戶收入。

(2)市場占有率

依據經濟部航空產業發展推動小組統計，台灣航空產業110年度總產值為984億元，若以本公司110年度營收淨額96.17億元推估，本公司產品之市場占有率約占當年度國內航空產業產值9.77%。根據Market Research Report於111年7月市場調查報告指出，110年全球飛機MRO市場規模為美金718億元，本公司110年度維修業務之營業額占全球維修(MRO)業務市場規模為0.40%。另依據108年度國際航空期刊Aviation Week(因受新冠肺炎影響未有新年度資訊)，以維修產能觀之，本公司108年機體人力工時為330萬，位居全球之MRO公司排名第8。

(3)市場未來之供需狀況與成長性

航太產業的供需變化主要受航空運輸需求影響，因航空運輸需求與全球景氣及經濟脈動密不可分，隨著全球經濟發展及生活水準提升，民眾消費能力逐漸

提高，使得國際商務與休閒旅遊、跨境網購消費等風氣興起，帶動全球航空運輸市場熱絡及區域型航空需求成長，航空公司對於飛機維修需求亦持續上升，依據 Market Research Report 111年市場調查報告指出，全球飛機MRO市場規模110年為美金718億元，預估111年~115年將以6.3%的年複合成長率增長，再加上歐美航空公司近年來因考量節省維修營運成本，逐步將飛機送往亞太地區之飛機維修廠進行維修，此有利於我國航空維修業者與歐美航空公司進行合作，進而帶給國內航空維修廠商龐大商機。另航空公司對於新飛機之需求持續增加，依據Boeing(波音)於110年所發布之110~129年民用航空市場預測報告顯示，未來20年新機需求量約為43,610架，需求主力為單走道客機，而Airbus(空中巴士)則預測，未來20年(110~129)全球對商用飛機總需求約為39,020架，其中亞洲的客運量增長最快，在全球對新機需求持續增長下，進而推升飛機相關零組件製造及維修之需求。

(4)競爭利基

①與國際知名公司長期合作，為客戶信賴合作夥伴

本公司與國際航空公司建立長期性合作關係或中短期機體維修合約，除了長榮航空、立榮航空，維修客戶遍及全球各大洲，本公司已與既有客戶培養良好之合作默契，並持續開拓國際維修市場、擴充產能及以提升高附加價值技術優勢。

②維修團隊具專業證照且經驗豐富

本公司積極培養航太科技專業人材，深化專業人才維修技術，鼓勵與輔導員工取得證照，以提昇員工在民航證照之比例，強化修護水準，111年11月底員工年資超過10年者占比為50.34%，維修經驗相當豐富，另與波音飛機製造公司、奇異公司、Spirit等世界大廠保持長期而緊密的合作關係，透過相互之交流、派遣工程師到國外原廠受訓以提升及深化員工之技術水平，建構維修零組件供應鏈，並取得原廠之認可，以提升維修技術能力與能量。

③優異的維修品質並取得全球主要民航機構認證

本公司接受全球主要民航主管機構每年之廠區審查，並取得國際ISO9001品質管理系統及AS9100航太維修品質管理系統認證，強化品質系統符合國際最嚴格之標準；另擁有各國民航局頒發之維修執照，獲得中華民國交通部民用航空局(CAA)、美國(FAA)、歐盟(EASA)、日本(JCAB)、韓國(KOCA)，並於108年獲得國際期刊Aviation Week亞洲最佳飛機修護廠之肯定，本公司在追求高品質與安全的前提下，累積各項維修專業之Know How，提升維修技術及品質，其維修技術及品質深獲國際航空公司肯定，本公司截至110年底已累計重大機體維修交機逾3,000架次、發動機出廠逾2,000具，藉由標準化的維修作業及嚴謹的品質管理程序，提供客戶專業技術與高品質的產品與服務，有助於提升客戶對本公司之倚賴程度及穩定性。

④取得多項國際原廠認證

本公司製造事業體專注於航太製造事業發展，以配合客戶藍圖，依循客

戶技術規範，客製開發製造航太產品為業務主軸，飛機機體、發動機、零組件之製造需取得原製造廠之認可，本公司已取得 Boeing(波音)、GE(奇異)等國際原廠認證，並獲得合格供應商資格，藉此與國際原廠建立良好夥伴關係，另取得國際航太與國防工業供應商認證(NADCAP, National Aerospace and Defense Contractors Accreditation Program)等，本公司主要技術競爭優勢為跨領域複雜製程整合能力，已積極投入相關技術領域研究。

⑤擁有超大型貨機改裝能力

本公司與飛機及發動機製造商維持緊密技術合作，於 94~99 年間陸續與波音製造公司完成全球唯一波音超大型貨機改裝，共 4 架波音 B747-400 超大型貨機改裝出廠，用以運載波音夢幻客機 B787 機身段與機翼結構，106~108 年完成 10 架 Boeing 767-300 客機改貨機業務，領先台灣航太產業，跨足客貨機改裝領域。

(5)發展遠景之有利及不利因素與因應對策

①有利因素：

A.航空器維修

a.歐美航空維修(MRO)業務逐漸移轉至亞太地區

歐美航空公司近年來考慮節省維修營運成本，逐步將飛機送往亞太地區之飛機維修廠進行維修，由於台灣身處亞太地區高經濟成長樞紐位置，有利於我國航空維修業者與歐美航空公司進行合作，進而帶給國內航空維修廠商龐大商機；本公司擁有豐富的國際航空合作經驗，及符合國際航空水準的維修技術及品質管理等優勢，可受惠於此亞太市場成長之商機。

b.航空貨運市場穩定成長，帶動貨機維修業務市場需求

新冠肺炎疫情(COVID-19)加速改變消費者購物習慣，宅經濟興盛帶動跨境網購持續成長，使航空貨運需求上升，根據 Research and Markets 報告顯示，預估 109~115 年全球航空貨運市場年複合成長率達 4.5%，隨著國際貨運市場需求逐漸升高，貨機業者持續增加飛機運載，帶動貨機維修業務需求持續增長。

c.因應航空公司添購新一代飛機機型架次，複合材料維修需求提升

因應未來新一代飛機機型注重節能減碳、飛行器減重、降低噪音及廢氣排放等環保趨勢下，由於複合材料具備低重量、高機械強度與耐候性特性，可提高飛機發動機之效率並降低耗油量，故飛機採用多樣性複合材料製造已成目前趨勢，航太複合材料可應用於客貨機、直升機、滑翔機等飛機的螺旋槳、座椅、機翼、旋翼、儀表等。依據市場調查報告書指出，開發節油飛機之需求日益增加，航空公司逐漸採用新型飛機或零組件，以提高飛機的負載能力及成本效率，複合材料逐漸廣泛應用於

航太產業，驅動增加新一代機型之開發，而本公司已建置複合材料維修能量，可望帶動本公司複合材料之維修業務量。

B.航空器之零組件製造銷售

a.航空產業為國家發展之重要產業

政府已將航空產業列為國內產業發展項目，且經濟部工業局持續輔導國內航太廠商精進技術能力與切入國際大廠供應鏈(例如：成立經濟部航太產業發展推動小組，由該小組推動航太產業輔導，如 AS9100 航空品質系統輔導、NADCAP 航空特殊製程認證輔導等)，以帶領國內業者共同開拓國際合作市場，並推動整合國內廠商間之互補能量(例如：國內業者漢翔公司、駐龍公司皆與本公司互補合作)，建立高附加價值之系統製造與維修體系，以帶領國內業者共同開拓國際航太市場。此外，本公司製造事業體與財團法人金屬工業研究發展中心、台灣大學等研究單位或學術界均有簽定研究計畫，透過不斷投入製程優化與產品研發，有助於技術突破或縮短開發時程，以爭取更多國際大廠訂單。

b.商用飛機需求持續成長，且產品延續性長，約可維持 30 年以上

由於航太製造商從原廠接到新件製程開發到進入量產時間較長(約 1.5~2 年)，且產品皆須經過原製造廠長時間的測試與認證後，始可獲得合格供應商資格，因飛機的機型(客貨機)一般使用年限平均為 20~30 年，使得航太零組件產品擁有產品延續性較長之特性，而本公司目前已進入國際航太主要大廠波音、奇異供應鏈，在商用飛機需求持續成長下，可望推動本公司製造業務出貨量持續穩定增長。

c.航太製造產業進入門檻高

航太製造廠初期需投入鉅額資本支出，包含建置精密製造及加工產線，及新件開發相關人力成本及費用。而進入量產產品前，仍須經原廠認證程序，再加上後期新產品製程開發仍須持續投入資金，故航太製造產業特型存在技術突破較難、進入門檻高、成本回收慢等，故不易被取代，一旦切入供應鏈後可望獲得長期且穩定之訂單，有助於後市營運及獲利穩定成長。

②不利因素：

A.航空器維修

a.市場環境受不可控制因素影響，以致飛航需求下降進而減少維修需求

航空業與全球景氣及經濟脈動密不可分，其市場環境亦受到不可控制因素影響(例如：新冠肺炎疫情重創航空客運、烏俄戰爭引發區域性風險等)；本公司 109 年起受新冠肺炎疫情影響，航空公司多數客機航線已減班甚或停飛，致使飛機維修時程及業務量皆向後遞延或取消，依據國際航空運輸協會(IATA)預測，全球航空業之客運量至少要到 113 年才會

完全恢復到疫情前的客運水準。

因應對策：

- (a)透過資訊蒐集密切掌握產業趨勢與市場脈動，持續發展客機及貨機維修業務，並提升維修技術層次，並視市場需求彈性調整客機及貨機維修產能，以利及時掌握商機。
 - (b)持續開拓全球新客戶，使客戶擴及亞洲、美洲及歐洲等地區，最近兩年度持續有新增歐美維修客戶，以避免因區域性的政經因素變化影響本公司整體業務。
- b.航太供應鏈面臨其他市場競爭者、新興國家投入培植，而面臨低價競爭及訂單移轉風險

本公司競爭對手主要分布於東南亞、南亞及香港、中國大陸，例如：香港飛機維修集團(HAECO)所屬的 HAECO-廈門、新航航太集團(ST Engineering Aerospace)所屬的 ST Aerospace Co. (SASCO)等，此些競爭者因各有所屬之航太集團的優勢，亦為本公司航空器維修之長期競爭對手。另於新興國家方面，由於新興國家普遍擁有較歐美地區更為低廉之土地與人工等成本優勢，再加上各國政府亦致力於發展航太工業，使得新興地區(例如：越南、菲律賓)逐漸形成新的航空業供應鏈聚落，致航太業者面臨低價競爭及訂單移轉之壓力。

因應對策：

- (a)本公司藉由標準化的維修作業程序、嚴謹的維修品質管理程序及高準交率，提供客戶優異的維修技術與高品質之服務，有助於提升客戶對本公司之倚賴程度及穩定性。另本公司與波音飛機製造公司、奇異公司、Spirit 等國際大廠保持長期而緊密的合作關係，透過相互之交流、派遣工程師到國外原廠受訓提升及深化員工之技術水平，並取得原廠之認可。
 - (b)本公司與國際航空運輸公司先後建立長期性合作關係、簽訂中短期機體維修合約，本公司憑藉優異及豐富的維修技術與品質，除了與既有客戶培養長期緊密良好之合作默契外，並持續開拓全球新客戶，使客戶擴及亞洲、美洲及歐洲等地區。
 - (c)基於風險分散及提升競爭力，本公司積極朝未來 10~20 年的新世代機種 A321neo、B737MAX、A350、787 之維修能量布局。
- c.維修人力培養不易，且面臨科技業搶奪國內專業人才

近年國內科技產業(如半導體產業)蓬勃發展，各家科技公司求才若渴呈現與航太維修產業搶才態勢；由於本公司維修人員需長期培養及訓練，養成期間長，無法於短時間內速成，再加上人才召募不易，可能造成人才缺口之潛在風險。

因應對策：

在人才招募方面，本公司藉由各式產學合作管道，使學生於求學階段即透過產學合作活動了解航太產業需求，強化產學無縫接軌。在留才方面，本公司制訂透明的升遷管理制度，搭配定期與不定期的獎酬制度，與員工分享公司獲利盈餘；輔以員工福利政策，包括各項補助措施、身心健康促進活動，以凝聚員工向心力。在育才方面，本公司設有訓練部門，定期安排員工機型維修之內外部培訓及證照取得，透過組織管理、傳承及教導培育人才，以厚植航太維修實力以降低人才流動風險。

B.航空器之零組件製造銷售

a.受疫情影響，航運費價格及原物料運送交貨時間較不穩定

本公司進貨以空運為主，受新冠肺炎疫情打亂全球貨物運輸秩序，造成貨物運輸成本上升；而隨著歐美疫情趨緩，國外貨物需求急速上升，使得貨物運輸量吃緊，進而導致國際原物料運送交貨時間較不穩定，可能對未來營運獲利產生不確定性。

因應對策：

持續與飛機、發動機製造商及其供料商保持溝通，針對相關政策修訂方向，以預先規劃因應方案。

b.航太供應鏈面臨其他市場競爭者、新興國家投入培植，而面臨低價競爭及訂單移轉風險

全球飛機製造大廠為降低生產成本以爭取市場訂單，近年來調整其供應鏈採購策略，於世界各國建立零組件供應鏈體系，透過專業分工，以利降低成本。目前隨著新興市場區域經濟成長，開始發展航空製造工業，擁有較歐美地區更為低廉之土地及人工等成本優勢，及政府的支持下以較低生產成本爭取零件加工等項目，在新興地區逐漸形成新航空產業製造聚落，形成低價競爭之威脅。

因應對策：

(a) 本公司持續維持與飛機原製造廠之長期合作緊密關係，並持續開發其相關國內外下游供應鏈為合作對象。

(b) 隨時掌握產業趨勢與市場變化，持續投入製程技術開發，提升技術層次與產品開發能力，以爭取需要更精密、複雜技術支援的產品訂單，並引進高性能之自動化設備，藉由優化產品製程以降低成本，同時提升產品品質管理及高準交率，並持續取得航太製程認證，以提升市場競爭力，及爭取獲得長期且穩定之訂單。

2.主要產品之用途及產製過程

(1)主要產品之用途

A.航空器維修：

本公司主要營業項目為提供航空器與有關設備之修護及改裝等，飛機自原廠(波音、空中巴士)出廠開始執行飛航任務後，為確保飛航安全與適航性，必須定期或不定期執行維護工作，衍生機體、發動機及附件維護保養(Maintenance)、修理(Repair)與翻修(Overhaul)，其主要用途在維繫並保障航空器之飛航安全。

B.航空器之零組件製造銷售：

①機體組裝主力產品：B777/ B767貨艙防撞牆隔板(Rigid Cargo Barrier)、B737貨艙門(Main Deck Cargo Door)、B777X主機翼前緣整流及落地燈蒙皮段(Strakelets)。

②發動機零組件主力產品：Leap 1A/1B燃燒筒匣(Combustor Diffuser Nozzle)、GE9X發動機擴散器(Diffuser)、Leap 1A/1B燃燒室內、外支撐架(Outer/Inner Supports)、Leap 1A/1B後緣支架(After Hangar)、PP20鈦合金鈹(Ti-panel)。

(2)主要產品之製產過程

A.航空器維修：

機體、發動機及附件維護保養(Maintenance)、修理(Repair)與翻修(Overhaul)都必需經過以下的程序：初步測試－拆解－檢查－零件更換或修理－回裝－操作與測試－發行適航文件。

B.航空器之零組件製造銷售：

原物料採購→機械加工製造→特殊製程處理→組裝人力作業→包裝運送。

3.主要原料之供應狀況

A.航空器維修：

主要原料	主要供應商	供應狀況
飛機修護零件	波音	良好

B.航空器之零組件製造銷售：

主要原料	主要供應商	供應狀況
鋁合金	波音指定供應商	良好
鍛件/鑄件	奇異指定供應商	良好

4.最近二年度主要產品別或部門別毛利率及其重大變動原因之說明(毛利率較前一年度變動達百分之二十者，應分析造成價量變化之關鍵因素及對毛利率之影響)

(1)最近二年度毛利率變動情形

單位：新台幣千元

年度	109年度			110年度			毛利率變動率(%)
	部門別	營業收入	營業毛利	毛利率(%)	營業收入	營業毛利	
維修部門	9,644,216	2,281,032	23.65	7,869,504	1,748,676	22.22	(6.05)
製造部門	1,043,662	(273,520)	(26.21)	1,747,427	(157,315)	(9.00)	65.66

(2)毛利率變動說明

110年度維修部門之毛利率較109年度變動未達20%；110年製造部門因波音737 MAX機型飛機於各國家陸續取得適航許可，相關產線逐漸回復到停工前產能，使原廠增產、飛機零組件產品需求增加，進而正面影響波音B737 MAX及空中巴士A320訂單量，引擎型號Leap-1B及CFM56訂單陸續增加，導致營收增加，毛利率相對提高。

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及其增減變動原因

單位：新台幣千元

年度	109年度				110年度				111年前三季				
	項目	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		波音	319,015	12.57	無	波音	278,089	11.07	無	波音	390,789	14.03	無
2		BDHK	268,641	10.59	無	BDHK	253,498	10.09	無	BDHK	106,080	3.81	無
3		其他	1,949,774	76.84	無	其他	1,981,110	78.84	無	其他	2,288,381	82.16	無
		進貨淨額	2,537,430	100.00		進貨淨額	2,512,697	100.00		進貨淨額	2,785,250	100.00	

變動原因：

A.波音：110年除受到全球疫情因素影響全球航機維修需求較低外，因波音推出新型客機之複合材料其穩定度高，致整體航材需求減少，進貨金額降低。111前三季因疫情衍生之貨運需求暢旺及海外商務旅行之需求復甦，故進貨金額較110年度同期大幅增加。

B.BDHK：109~110年度對BDHK之採購量相當。111年前三季對BDHK公司採購金額下滑，主係因維修軍方引擎之料件，依供應商要求改向其他地區供應商商購買所致。

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

單位：新台幣千元

項目	109年度				110年度				111年前三季			
	名稱	金額	占全年度銷貨淨額比率(%)	與發行人之關係	名稱	金額	占全年度銷貨淨額比率(%)	與發行人之關係	名稱	金額	占全年度銷貨淨額比率(%)	與發行人之關係
1	長榮航空	2,775,584	25.97	母公司	長榮航空	2,731,324	28.40	母公司	長榮航空	2,174,039	24.47	母公司
2	A公司	459,504	4.30	無	A公司	950,331	9.88	無	A公司	992,955	11.18	無

項目	109年度				110年度				111年前三季			
	名稱	金額	占全年 度銷貨 淨額比 率(%)	與發行人 之關係	名稱	金額	占全年 度銷貨 淨額比 率(%)	與發行人 之關係	名稱	金額	占全年 度銷貨 淨額比 率(%)	與發行人 之關係
3	其他	7,452,790	69.73	無	其他	5,935,276	61.72	無	其他	5,717,140	64.35	無
	銷貨淨額	10,687,878	100.00		銷貨淨額	9,616,931	100.00		銷貨淨額	8,884,134	100.00	

變動原因：

A.長榮航空：長榮航空全機隊之維修需求皆由本公司負責，其因應疫情影響彈性調度客貨機隊，致109~111前三季之維修業務量維持穩定。

B. A公司：110年起因波音737 MAX機型飛機經全球多國主管機關准許復飛，供應鏈產線逐步恢復營運，使得相關零組件需求回升所致。

6.最近二年度生產量值

單位：件數；新台幣千元

主要商品	年度	109年度			110年度		
		產能	產量	產值	產能	產量	產值
航空器維修(註1)		不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用
航空器之零組件製造銷售(註2)		219,742	101,864	1,299,502	171,784	85,210	1,539,308

註1：本公司航空器維修業務，係為勞務提供之業務性質，故不適用。

註2：本公司航空器之零組件製造銷售業務，其產品主要依客戶訂單需求生產，且部分生產設備屬於共用性質，生產量值隨訂單內容不一而有所變化。

7.最近二年度銷售量值

單位：新台幣千元

主要商品	年度	109年度				110年度			
		內銷		外銷		內銷		外銷	
		量	值	量	值	量	值	量	值
航空器維修		不適用	4,379,704	不適用	5,264,512	不適用	3,767,295	不適用	4,102,209
航空器之零組件製造銷售		不適用(註1)	33,541	88,926	1,010,121	不適用(註1)	43,980	97,523	1,703,447
合計			4,413,245		6,274,633		3,811,275		5,805,656

註1：內銷主要為加工收入，故不適用。

(三)最近二年度及截至公開發行說明書刊印日止從業員工人數

單位：人

項目	年度	109年度	110年度	111年度 截至11月30日止
		經理人	33	31
員工 人數 (人)	一般職員	140	162	166
	行銷人員	12	12	12
	製造人員	2,781	2,732	2,566
	合計	2,966	2,937	2,780
	平均年歲(歲)	37.9	37.2	33.3
	平均服務年資(年)	11.82	12.47	12.74
	博士	0.17	0.14	0.14

項目	年度	109年度	110年度	111年度 截至11月30日止
	學歷分 布比率 (%)	碩士	4.99	4.90
大專		86.58	86.43	85.40
高中		8.19	8.40	9.65
高中以下		0.10	0.10	0.10

(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、繳納或及設立情形之說明

(1)污染設施設置許可證、污染排放許可證

廠別	種類	許可證字號	有效期限
大園廠	固定污染源設置許可證	設證字第 H4519-01 號	107/6/20~112/6/19
	固定污染源操作許可證	操證字第 H6024-02 號	109/5/4~112/9/3
	水污染防治措施計畫 及水污染防治許可證	桃市環排許字第 H4590-00 號	110/1/7~115/1/6
觀音廠	水污染防治措施計畫 及水污染防治許可證	桃市環排許字第 H4454-01 號	111/3/18~116/3/17

● 各廠皆依法令要求完成污染設施之排放許可證申請。

(2)最近兩年度繳納之污染防治費用

單位：新台幣千元

類別/年度	廠區	109 年度	110 年度
空氣污染防制費	大園廠	288	175
	觀音廠	157	2
廢水納管費用	大園廠	0	1
	觀音廠	224	314
廢棄物處理費用	大園廠	15,489	12,012
	觀音廠	5,530	5,295
合計		21,688	17,799

● 各廠皆依法令要求繳納相關處理費用。

(3)設立環保專責單位人員

廠別	類別
大園廠	乙級廢水處理專責人員一名
	乙級廢棄物專業技術人員二名
觀音廠	甲級廢水處理專責人員一名
	乙級廢棄物專業技術人員一名
	乙級毒性及關注化學物質專業技術管理人員一名

● 各廠皆依法令要求完成專責人員及代理人之設置。

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

111年9月30日；單位：新台幣千元

設備名稱	數量	取得年月	投資成本	未折減餘額	用途及預計可能產生效益
汗水處理廠擴建改善工程 /B12007000100001	1	109/07	2,640	1,434	增加儲存量/加快汗水處理

3.說明最近二年度及截至公開發行說明書刊印日止，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。

4.說明最近二年度及截至公開說明書刊印日止，公司因污染環境所遭受之損失(包括賠償及環境保護稽查結果違反環保法規事項，應列明處分日期、處分字號、違反法規條文、違反法規內容、處分內容)，並揭露目前及未來可能發生之估計金額與因應措施，如無法合理估計者，應說明其無法合理估計之事實)。

處分日期	賠償及環境保護稽查結果違反環保法規事項(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)	目前及未來可能發生之估計金額與因應措施
109/8/25	北區督察大隊於109年8月25日以環署督字第1090062897號裁處書說明，因本公司飛機修護棚廠擴建計畫於施工期間未執行部分期程之環境監測，及建築物實際開發規模與環說書內容不符等事項，致違反環境影響評估法第17條，裁處罰鍰135萬元及環境教育講習。	本公司已繳納罰鍰及派員完成環境教育講習，並提出環說書變更送交主管機關核備及持續執行環境監測。本案無後續支出及損失。
110/7/15	桃園市政府環保局於110年7月20日以字第40-110-070042號裁處書說明，因本公司發動機廠有未申請事業廢棄物清理計畫書並經桃園市政府核准即逕行營運行為，致違反廢棄物清理法第31條第1項第1款規定，處罰鍰6千元及環境教育講習。	本公司已繳納罰鍰及派員完成環境教育講習，並提送廢棄物清理計畫書予主管機關核備。本案無後續支出及損失。

5.說明目前污染狀況及其改善對公司盈餘、競爭地位及資本支出之影響及其未來二年度預計之重大環保資本支出。

本公司最近二年度及截至公開說明書刊印日止並無因污染而有損失之情事。

(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)員工福利措施與實施情形：

- A. 依法成立職工福利委員會，辦理員工婚喪補助、年節慰勞及生日禮等福利措施。
- B. 依法辦理勞工保險、全民健康保險，另投保團體保險，以保障員工人身安全及工作安全。
- C. 特別休假：本公司員工服務滿一定期間者，依勞基法規定給予特別休假。
- D. 年終獎金、員工酬勞：視公司整體營運狀況予以發放。
- E. 員工入股、現金增資認股：依公司員工認股辦法辦理。
- F. 保健：提供專業醫師醫療諮詢、一般醫療就診及依法令規定定期免費健康檢查。

G. 膳食及交通：免費供應工作時段之午/晚餐，及提供上下班定點至公司免費交通車。

H. 優待機票：員工於本公司繼續工作滿一定期間者，提供國際定期航班優待機票福利。

(2) 員工進修與訓練與其實施情形：

本公司為培養航太科技專業人材，制訂員工「教育訓練辦法」，讓員工依其職務及職能所需接受適當訓練，提昇其專業職能及生產力，以增進工作效能，亦鼓勵同仁參加外部訓練，以提昇工作上之專業度；此外，為鼓勵員工提升英文能力，亦提供免費英語線上學習平台以利語言進修，提升公司競爭力。本公司110年有關員工進修及訓練內容列示如下：

序號	訓練類別	總訓練人次	總訓練時數
1	新進人員訓練	298	20,859
2	安全衛生在職教育訓練	234	714
3	航空保安訓練	1,300	1,300
4	專業職能訓練	30,137	40,835
合計		31,969	63,708

(3) 退休制度與其實施情形：

A. 本公司自94年7月1日起，依法實施勞工退休金條例，針對選擇新制之員工，依月投保金額的百分之六提繳於勞保局設立之勞工退休金個人專戶。

B. 本公司已訂定符合勞基法之退休相關制度，並確實遵循，以落實照顧員工的社會責任。

(4) 勞資間之協議與各項員工權益維護措施情形：

A. 勞資間之協議情形：

為營造和諧之勞資關係，本公司設立勞資會議及員工申訴信箱等申訴管道，此外各部門亦定期召開會議，讓員工申訴之管道順暢，故自公司成立至今勞資關係和諧。

B. 各項員工權益維護措施情形：

本公司除依法令規定制定員工工作手冊，以明確規範各項勞動條件，保障員工權益外，並依法令規定設立勞資會議、職工福利委員會、員工申訴信箱等，員工之各項權益可透過上述各項管道取得公平合理之處理。

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：

(1) 勞資糾紛：

日期	內容	處分字號	對本公司財務業務之影響
108/8/16 108/10/23 109/8/27	林姓工作人員屬於外包人員(本公司為承攬人)於108年3月6日發生職業災害，因職災補償等事項所生之勞資爭議申請調解，另於109年8月4日以遭受主管職場霸凌、強迫特休、失能給付因勞保低報而有差額及其他因職災所生費用尚未釐清、職災賠償金額及後續醫療事宜申請調解，於109年8月27日召開調解會議調解不成立，並於109年10月16日之協調會議中成立和解，和解條件最終以資方(航旺國際企業)再給付勞方220萬元，勞方撤回本案所有刑事告訴。	無	無重大影響
109~111年	本公司前詹姓、王姓、藍姓、邱姓、王姓、羅姓、黃姓、蔡姓、楊姓及胡姓員工於接受國內外專業訓練後，因個人因素未達僱傭合約服務年間即辦理離職，依本公司內部教育訓練辦法規定求償離職員工新台幣105~300千元不等之爭議。	無	無重大影響
109/4/21	吳姓工作人員因109年3月份工作時數僅有52小時等事項，而主張剝削勞工權益，以本公司為相對人申請調解，惟本公司與其未有僱傭關係，本公司已轉知其僱主歷新國際(有)公司調解日期，嗣吳姓工作人員於調解期日前已撤回調解申請。	無	無重大影響
109/12/8	本公司前黃姓員工於107年因恢復僱傭關係等事項向桃園市政府勞動局申請勞資爭議調解，並對本公司提起訴訟，因勞資雙方各有主張，無法達成共識，致調解不成立，另經第一審經臺灣桃園地方法院判決黃姓員工敗訴，及第二審經臺灣高等法院判決駁回黃姓員工之上訴，因雙方均未上訴而終結。	無	無重大影響
110/7/14	本公司前溫姓員工於110年因工作導致免疫功能失調及感染肺炎，請求本公司開具非自願離職證明書及資遣費而向桃園市政府勞動局申請勞資爭議調解，嗣溫姓員工於調解期日前已撤回調解申請。	無	無重大影響

(2)違反勞安法令：

日期	內容	處分字號	對本公司財務業務之影響
109/10/29	本公司於109年10月21日受桃園市政府勞動檢查處實施職業災害調查，發現有違反「機械設備器具安全標準第60條第1款、第2款」，及「職業安全衛生法第6條第1項」之規定，處罰鍰60千元，本公司已繳納罰鍰並已提出改善措施。	桃檢製字第1090021519號 府勞檢字第1090274815號	無重大影響
110/9/29	本公司於110年9月16日受桃園市政府勞動檢查處實施職業災害調查，發現有違反「職業安全衛生設施規則第21條」、「職業安全衛生法第6條第1項」、「職業安全衛生管理辦法第12條之1第1項」，及「職業安全衛生法第23條第1項」之規定，處罰鍰60千元，本公司已繳納罰鍰並已提出改善措施。	桃檢製字第1100012902號 府勞檢字第1100246537號	無重大影響

(3)違反職業安全衛生法：

日期	內容	處分字號	對本公司財務業務之影響
110/9/27	本公司於110年9月13日受桃園市政府勞動檢查處實施職業災害調查，發現有違反、「職業安全衛生設施規則第225條第1項」、「職業安全衛生設施規則第22條第2項」、「職業安全衛生設施規則第287條」，及「職業安全衛生法第6條第1項」之規定，處罰鍰30千元，本公司已繳納罰鍰並已提出改善措施。	桃檢製字第1100012984號 府勞檢字第1100243237號	無重大影響

(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

為確保本公司各項資通安全，本公司由人事室、稽核室、電算部之最高主管組成「資訊安全委員會」，下設「標準規範組」、「訓練宣導組」，及「應變處理組」執行資訊安全相關工作，並由各單位之資安代表協助推行之。

(2)資通安全政策

近年來，各種智慧型犯罪層出不窮，對資訊安全的威脅日益嚴重。為保護本公司各項資訊資產包括硬體設施、軟體系統、實體環境、其他資訊資產等安全，避免因外在的威脅或內部人員的不當使用，遭受破壞、洩密或遺失等風險，特制定本公司資通安全政策，供全體同仁共同遵守：

- (a) 本公司各項作業流程均應符合資訊安全管理制度的要求。
- (b) 建立資訊安全管理制度，包括人員、設備、系統、網路、環境及報表資料等，在符合相關法規的要求下，確保本公司各項資訊資產的機密性、可用性、及完整性。
- (c) 透過持續的教育與宣導，建立同仁資訊安全意識，落實資訊安全工作。
- (d) 評估各種人為或天然災害對資通資產的威脅，訂定資通安全事件通報、處理機制，降低事件對營運的衝擊，確保本公司的持續運作。
- (e) 員工如違反資通安全相關規定，將視其情節輕重，依本公司人事管理規則第十章第五條予以懲處。

(3)具體管理方案及投入資通安全管理之資源

【具體管理方案】

(a)多層次資安防護

- 網路安全

- 導入先進技術執行電腦掃描與系統軟體更新。
- 強化邊界防火牆與網路存取控制，檢測並攔阻可疑威脅連線。
- 定期進行評估或測試網路系統安全，適時修復網路運作環境安全性風險及漏洞。
- 配置上網行為管理與過濾的設備以管控網際網路存取，禁止訪問有害或政策不允許的網路位址與內容，強化網路安全並防止頻寬資源被不當占用。

- 裝置安全

- 建置電腦設備連網機制，防止未經授權設備進入公司網路。
- 建置端點防毒措施，強化惡意軟體行為偵測。
- 回收端末設備管理者權限，避免特權帳號不當使用並遏阻惡意軟體散播安裝之可能性。

- 應用系統安全。
- 依據最小特權原則賦予系統使用者依據業務功能，完成執行工作職能所需之最低授權存取，並於人員調離職後刪除。
- 定期進行源碼檢測找出網頁程式安全弱點與資安漏洞確保系統上線服務安全性。
- 落實系統帳號密碼變更、存取監控與日誌查核作業，避免帳號遭有心人士盜用。
- 資料保護安全
 - 針對機敏性資料管理及儲存建立處理規範，設置外寄郵件控管、存取權限以及資料加密遮蔽等適當防護措施。
 - 強化可攜式儲存媒體管控、使用規則及定期審查機制，防止資料蓄意竊取、遺失或惡意程式入侵。
 - 資訊設備報廢前需先將儲存媒介拔除後予以物理破壞銷毀再依相關處理程序處理，避免洩漏個人資料及業務機密。
- 應變復原機制
 - 定期檢視緊急應變計劃。
 - 每年重要系統定期演練系統復原。
 - 建立系統備份機制，落實異地備份。

(b) 檢討與持續改善

- 資安威脅與技術掌握

擬於111年導入威脅偵測回應代管服務及資通安全威脅偵測管理機制(SOC)，進行全天候持續的自動化監控，針對可疑行為交由專家確認進行適當的應處作為。

- 資訊安全教育訓練與宣導

- 定期宣導資訊安全資訊及舉辦資訊安全教育訓練課程，提升員工資安意識。
- 定期舉辦社交工程演練，加強員工對郵件社交工程攻擊的警覺性。

【投入資通安全管理之資源】

- (a) 參加資訊安全會議計 2 場。
- (b) 發布重大資安通告計 14 則，讓員工隨時接收最新資安相關訊息。
- (c) 110 年度完成 2,827 名員工資訊安全線上教育訓練課程，宣導包括疫情期間的資訊安全威脅趨勢、資訊安全基本概念與公司資訊安全規範等重要內容。
- (d) 進行年度社交工程演練，強化員工對釣魚郵件的防護意識。
- (e) 完成資訊資產盤點季風險評估作業。

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

本公司最近二年度及截至公開說明書刊印日止並未因重大資通安全事件而遭受損失。

(七)有無因應景氣變動之能力

本公司擁有專業經營團隊，對維修服務及產品之策略與定位均有豐富經驗，亦隨時注意相關產業之訊息及原物料價格變動趨勢，並與客戶保持密切溝通聯繫，以掌握產業景氣動態並迅速因應，將景氣變動對公司營運的風險降至最低；本公司持續厚植維修技術能力與能量及優化產品製程，以強化本公司之競爭力，持續強化深耕國際性航空運輸客戶，並積極開發新客戶，以降低個別客戶動或區域波動對本公司營運之影響。

(八)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

本公司與關係人間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或核閱之財務報告附註說明。

二、不動產、廠房及設備及其他不動產

(一)自有資產

- 1.列明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、廠房及設備名稱、數量、取得日期、取得成本、重估增值及未折減餘額，並揭露其使用及保險情形、設定擔保及權利受限制之其他情事

111年9月30日；單位：新台幣千元

不動產、廠房及設備名稱	單位	數量	取得年月日	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		
一號棚廠	平方公尺	55,472.90	87/8/31	3,069,830	-	787,136	全公司	-	-	全險	-
二號棚廠	平方公尺	17,121.73	94/2/28	561,585	-	284,693	全公司	-	-	全險	-
三號棚廠	平方公尺	26,433.74	97/10/31	641,755	-	392,400	全公司	-	-	全險	抵押借款
四號棚廠- 土建工程	平方公尺	21,689.39	106/7/31	1,099,063	-	940,638	全公司	-	-	全險	抵押借款
四號棚廠- 機電工程	平方公尺		106/7/31	351,387	-	174,357	全公司	-	-	全險	抵押借款
新發動機工廠- 土建工程	平方公尺	20,382.07	108/4/30	531,051	-	479,878	全公司	-	-	全險	抵押借款
新發動機工廠- 機電工程	平方公尺		108/4/30	345,890	-	238,932	全公司	-	-	全險	抵押借款
觀音零組件工廠	平方公尺	32,432.00	110/5/28	422,025	-	406,830	-	有	-	全險	抵押借款
觀音製造廠	平方公尺	31,705	104/3/31	601,013	-	474,411	全公司	-	-	全險	抵押借款
觀音製造廠土地 觀音工業區段三 小段188-0000地號	平方公尺	33,378	102/3/1	698,976	-	698,976	全公司	-	-	-	抵押借款
觀音零組件工廠 土地 觀音工業區段三 小段188- 0007.0008.0009.00 11地號	平方公尺	15,913	102/8/31	354,062	-	354,062	-	有	-	-	抵押借款

2.列明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名稱、面積、座落地點、取得日期、取得成本、重估增值、未折減餘額、公告現值或房屋評定價值、公允價值及預計未來處分或開發計畫：無。

(二)使用權資產

1.列明金額達實收資本額百分之二十或新臺幣三億元以上之使用權資產租賃標的名稱、數量、租賃期間、出租人名稱、原始帳面金額、未折減餘額，並揭露其保險情形及租約之重要約定事項

111年9月30日；單位：新台幣千元

租賃標的名稱	單位	數量	租賃期間	出租人	原始帳面金額	未折減餘額	保險情形	租約之其他重要約定事項
一號棚廠土地	平方公尺	28,324.40	110年1月-119年12月	桃園國際機場公司	382,431	329,245	地上建物投保財產全險	合約十年(調漲不受限)
二號棚廠土地	平方公尺	21,820.54	110年1月-119年12月	桃園國際機場公司	449,631	410,288	地上建物投保財產全險	合約十年(調漲不受限)
三號棚廠土地	平方公尺	20,261.00	110年1月-119年12月	桃園國際機場公司	464,263	428,551	地上建物投保財產全險	合約十年(調漲不受限)
四號棚廠土地	平方公尺	21,614.00	106年6月-121年6月	桃園國際機場公司	690,763	613,438	地上建物投保財產全險	合約十年(調漲不受限)

(三)各生產工廠現況及最近二年度設備產能利用率

1.各生產工廠現況

111年11月30日

工廠	項目	建物面積(平方公尺)	員工人數(人)	生產商品種類	目前使用狀況
維修廠		143,833.37	2,480	航空器維修	正常
製造廠		31,705.35	300	航空器之零組件製造銷售	正常

2.最近二年度設備產能利用率

單位：件數；新台幣千元

主要商品	年度	109年度				110年度			
		產能	產量	工作率/產能利用率	產值	產能	產量	工作率/產能利用率	產值
航空器維修(註1)		不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用
航空器之零組件製造銷售(註2)		219,742	101,864	46%	1,009,852	171,784	85,210	50%	1,747,427

註1：本公司航空器維修業務，係為勞務提供之業務性質，故不適用。

註2：本公司航空器之零組件製造銷售業務，其產品主要依客戶訂單需求生產，且部分生產設備屬於共用性質，生產量值隨訂單內容不一而有所變化。

三、轉投資事業

(一)轉投資事業概況

111年9月30日；單位：新台幣千元；千股

轉投資事業	主要營業	投資成本	帳面價值	投資股份		股權淨值	市價	會計處理方法	最近年度(110)投資報酬		持有公司股份數額
				股數	股權比例				投資損益	分配股利	
長異發動機維修(股)公司	發動機及發動機零件維修、製造及銷售	2,032,845	1,746,938	203,285	49%	4,553,315	不適用	權益法	41,696	31,550	-
長銳航材(股)公司	航空器及其零件之維修、製造及銷售	111,552	104,158	11,155	49%	212,578	不適用	權益法	(1,381)	-	-
長鑽科技(股)公司	金屬製品表面化學處理業務	63,000	45,428	6,300	35%	129,795	不適用	權益法	(4,581)	-	-

註：資料來源：係經會計師查核及核閱之個別財務報表。

(二)綜合持股比例

111年9月30日；單位：千股；%

轉投資事業	本公司投資		董事、監察人、經理人及直接或間接控制事業之投資		綜合投資	
	股數	持股比例(%)	股數	持股比例(%)	股數	持股比例(%)
長異發動機維修(股)公司	203,285	49%	0	0%	203,285	49%
長銳航材(股)公司	11,155	49%	0	0%	11,155	49%
長鑽科技(股)公司	6,300	35%	0	0%	6,300	35%

(三)上市或上櫃公司最近二年度及截至公開發行說明書刊印日止，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：不適用。

(四)最近二年度及截至公開發行說明書刊印日止，發生公司法第一百八十五條情事或有以部份營業、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

截至公開說明書刊印日止仍有效存續及最近一年度到期之供銷契約、技術合作契約、工程契約、長期借款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
中長期借款	台灣銀行	104/7/17-119/7/17	抵押借款	無
中長期借款	合作金庫	105/1/30-120/1/30	抵押借款	無
中長期借款	凱基銀行	107/12/27-112/12/27	抵押借款	無
中長期借款	華南銀行	108/10/31-123/10/31	抵押借款	無
中長期借款	台灣銀行	111/4/25-126/4/25	抵押借款	無
中長期借款	彰化銀行	108/6/10-113/6/10	信用借款	無
中長期借款	上海銀行	107/12/27-111/12/27	信用借款	無
中長期借款	元大銀行	110/4/23-113/4/23	信用借款	無
中長期借款	中國輸出入銀行	109/9/15-114/9/15	信用借款	無
中長期借款	陽信銀行	109/9/23-112/9/23	信用借款	無
中長期借款	國泰世華銀行	106/12/20-111/12/20	信用借款	無
中長期借款	國泰世華銀行	110/2/19-113/2/19	信用借款	無
中長期借款	王道銀行	110/12/9-113/12/9	信用借款	無
中長期借款	玉山銀行	110/8/20-113/8/20	信用借款	無
中長期借款	凱基銀行	110/2/19-113/2/16	信用借款	無
中長期借款	兆豐銀行	107/1/2-112/1/2	信用借款	無
中長期借款	遠東銀行	109/4/28-112/3/31	信用借款	無
中長期借款	高雄銀行	107/12/27-112/12/27	信用借款	無
中長期借款	高雄銀行	111/3/25-116/3/25	信用借款	無
中長期借款	台灣銀行	109/2/21-114/2/21	信用借款	無
中長期借款	農業金庫	108/6/14-113/6/14	信用借款	無
中長期借款	安泰銀行	110/8/27-113/8/27	信用借款	無
中長期借款	日盛銀行	110/8/27-113/8/27	信用借款	無
中長期借款	合作金庫	107/3/26-112/3/26	信用借款	無
短期借款	瑞穗銀行	110/12/20~111/12/20	信用借款	無
短期借款	國泰世華銀行	110/12/31~111/12/31	信用借款	無
短期借款	遠東商銀	111/5/25~112/5/25	信用借款	無
短期借款	兆豐商銀	111/6/1~112/5/31	信用借款	無
短期借款	彰化銀行	111/7/1~112/6/30	信用借款	無
維修合約	長榮航空(股)公司	97/9/01(註)	維修服務	無
銷售合約	A 公司	104/01/01~115/12/31	銷售服務	無
航材採購合約	The Boeing Company	109/2/01~112/2/01	採購合約	無
觀音工程合約	長友營造	108/6/12-110/02/24	工程合約	無
租賃契約	桃園機場公司	110/01/01-119/12/31	租賃契約(土地-273 地號)	無

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	桃園機場公司	109/01/01-111/12/31	租賃契約(土地-C9-C10 機坪)	無
租賃契約	桃園機場公司	109/01/01-111/12/31	租賃契(辦公室)	無
租賃契約	桃園機場公司	106/06/29 -121/06/30	租賃契約(土地-242、250地號)	無
委託研究契約	財團法人金屬工業研究發展中心	111/3/1~112/9/30	電化學加工技術製程研究	無
委託研究契約	國立臺灣大學	111/3/1~112/9/30	複合製程產線智慧排程系統研究	無
合資契約	General Electric Company	102/12/30~合意終止	成立合資企業	無
合資契約	SPIRIT AEROSYSTEMS ONTERNATIONAL HOLDINGS, INC.	110/3/30~合意終止	成立合資企業	競業禁止
合資契約	艾姆勒車電(股)公司 匯鑽科技(股)公司	110/11/22~合意終止	成立合資企業	無

註：合約雙方無異議即自動展延。

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：

本公司最近三年內並無辦理現金增資、併購或受讓他公司股份發行新股或發行公司債之情形。

二、本次現金增資，發行公司債，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)本次計畫之資金來源、計畫項目、預計進度及預計可能產生效益

1.本次計畫所需資金總額：新台幣1,701,121千元。

2.本次計畫資金來源

本次現金增資發行普通股21,764千股，每股面額新臺幣10元，競價拍賣最低承銷價格為每股新臺幣57.63元，依投標價格高者優先得標，每一得標人應依其得標價格認購；公開申購承銷價格則以各得標單之價格及數量加權平均所得之價格新臺幣82.94元為之，惟該均價高於最低承銷價格之1.18倍，故公開申購承銷價格以每股新臺幣68元溢價發行，募集總金額為新臺幣1,701,121千元。

3.計畫項目、預定資金運用進度

單位：新台幣千元

計畫項目	預定完成日期	所需資金總額	預定資金運用進度	
			112年第一季	112年第二季
充實營運資金	112年第二季	1,701,121	701,121	1,000,000

4.預計可能產生效益

本公司預計本次募集資金新台幣1,701,121千元，用以充實營運資金，係考量本公司未來長期發展，使自有資金更加充裕，增加長期資金穩定度並健全財務結構，提高中長期競爭力，對公司業務成長及營運發展有正面助益，故本公司本次現金增資發行新股所募集資金用於充實營運資金，應可強化本公司財務結構、提升資金調度之靈活彈性，藉以提升競爭力及降低企業經營風險。

5.本次募集之資金如有不足，其籌措方法及來源

本次現金增資發行普通股計畫如每股實際發行價格因市場價格變動而調整，至募集資金不足時，其差額將減少充實營運資金；如實際募集資金金額高於預計募集資金金額時，增加之部分亦將全數用以充實營運資金。

(二)本次發行公司債者，應參照公司法第248條之規定，揭露有關事項及其償債款項之籌集計畫與保管方法：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157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：本次辦理現金增資發行新股係供辦理初次上市公開承銷，故不適用。
- (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及其合理性暨所沖減資本公積或保留盈餘之數額

1.本次募資計畫之可行性

(1)法定程序之可行性

本公司本次辦理現金增資發行新股之相關內容，業經本公司111年12月19日之董事會決議通過；另現金增資計畫相關之發行價格、發行條件及其他相關事宜，如因主管機關指示或基於客觀環境變更而需修正時，已授權本公司董事長全權處理。另核閱本公司本次現金增資發行計畫，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」、「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」及其他相關法令之規定，且本公司亦已洽請律師針對本次現金增資發行新股計畫出具法律意見書，顯示該計畫之相關內容未有違反法令致影響有價證券募集與發行之情事，故本公司本次辦理現金增資發行新股計畫，於法定程序上係屬適法可行。

(2)募集資金完成之可行性

本公司本次現金增資發行新股21,764千股，其中依公司法第267條規定保留15%，計3,264千股由員工認購，餘18,500千股則依「臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則」第11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111年6月10日股東常會決議通過，排除公司法第267條第3項原股東優先分認之適用。本次辦理現金增資發行新股預計採取部分公開申購，部分競價拍賣之方式辦理，員工認購不足或放棄認購部分，授權董事長洽特定人認購，對外公開承銷認購不足部分，則擬依「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，應足以確保本次資金募集完成，故本次募集與發行有價證券應具可行性。

(3)資金運用計畫之可行性

本公司預計本次募集資金新台幣1,701,121千元，預計全數用於充實營運資金，以因應本公司未來營業規模成長之資金調度所需及強化公司財務結構與償債能力，提升資金靈活調度之彈性，故本次增資用於充實營運資金之計畫應屬合理可行。

綜上所述，本公司本次現金增資計畫發行新股，就其法定程序、資金募集完成及資金運用計畫等各方面評估均具可行性，故整體而言，本次現金增資計畫應屬可行。

2. 本次募資計畫之必要性

本公司本次辦理現金增資發行新股依「臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則」第十一條及「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，故依據「發行人募集與發行有價證券處理準則」第八條第三項，本次現金增資計畫得不適用有關募集資金計畫必要性之規定。

3. 本次募資之資金運用計畫、預定進度及預計可能產生效益之合理性

(1) 資金運用計畫及預計進度之合理性

本公司本次辦理現金增資發行新股係作為辦理初次上市前公開承銷，預計募集資金為1,701,121千元。經考量本次向主管機關申報、審查時間、公開承銷期間及繳款作業等因素，預計於112年第一季可收足股款，俟資金募集完成後，便可將本次現金增資所籌措之款項作為公司充實營運資金之用。透過本次現金增資發行普通股，除強化本公司財務結構外，適時挹注營運資金以增加資金靈活運用之彈性，更可有效提升本公司之競爭力，降低營運及財務風險，故本次資金運用計畫及預計進度應屬合理。

(2) 預計可能產生效益之合理性

項目		111年9月底 (增資前)	112年第一季 (籌資後-預估數)
財務結構	負債比率(%)	53.46	49.73
	長期資金占不動產、廠房及設備比率(%)	280.17	305.63
償債能力	流動比率(%)	267.47	305.29
	速動比率(%)	211.78	249.60

註：以111年9月個別數字為基礎，按充實營運資金1,701,121千元後設算。

本公司為因應營運規模持續擴大，本次辦理現金增資1,701,121千元將用於充實營運資金，預估本次現金增資於112年第一季募集完成並挹注本公司營運資金後，財報之負債比率可由增資前之53.46%降為增資後之49.73%，長期資金占不動產、廠房及設備比率可由增資前之280.17%增加為305.63%，而流動比率及速動比率亦將由增資前之267.47%及211.78%提高至增資後之305.29%及249.60%，財務結構及償債能力均較增資前提升，故本次現金增資發行新股用以充實營運資金預計可能產生之效益經評估應屬合理。

4. 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之影響

本公司本次係屬依「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案件，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擬發行21,764千股，占本公司增資後總股數374,571千股之5.81%，考量

本次現金增資之資金挹注將可充實營運資金，增加競爭力，擴大營運規模並帶動本公司未來營收成長動能，故本次辦理現金增資發行新股對每股盈餘稀釋之影響尚屬有限。

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)說明本次發行價格、轉換價格、交換價格或認股價格之訂定方式

請詳附件十六、股票承銷價格計算書。

(十)資金運用概算及可能產生之效益

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

2.轉投資其他公司，應列明相關事項：不適用。

3.充實營運資金、償還債務者，應列明下列事項：

(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：請參閱本公開說明書111年度及112年度現金收支預測表

C.所需之資金額度及預計運用情形

單位：新台幣千元

計畫項目	預定完成日期	所需資金總額	預定資金運用進度	
			112年第一季	112年第二季
充實營運資金	112年第二季	1,701,121	701,121	1,000,000

111 年度現金收支預測表

單位：新臺幣千元

項目/月份	1 月份	2 月份	3 月份	4 月份	5 月份	6 月份	7 月份	8 月份	9 月份	10 月份	11 月份	12 月份	合計
	(實際數)												
期初現金餘額(1)	6,009,054	5,920,224	6,054,639	6,051,694	5,894,656	5,977,677	5,521,238	5,357,993	4,818,101	5,008,001	4,980,665	4,955,395	6,009,054
加：非融資性收入													
應收帳款收現	824,342	645,234	759,518	871,594	900,160	945,636	1,079,360	1,217,062	1,133,050	1,099,728	879,427	1,009,927	11,365,038
其他	3,265	15,390	3,502	19,669	5,655	20,804	4,644	30,700	5,979	47,919	10,662	106,577	274,766
現金股利	-	-	-	-	-	-	-	31,550	-	-	-	-	31,550
處分不動產	-	-	-	-	-	-	-	-	-	47,066	-	-	47,066
合計(2)	827,607	660,624	763,020	891,263	905,815	966,440	1,084,004	1,279,312	1,139,029	1,194,713	890,089	1,116,504	11,718,420
減：非融資性支出													
購料付現	215,407	209,648	215,597	330,342	273,402	360,978	373,048	334,519	350,369	346,408	346,677	364,006	3,720,401
資本性支出	19,809	3,066	4,034	2,633	4,775	71,763	19,325	9,297	19,611	6,009	13,875	8,947	183,144
薪資及員工/董監酬勞	215,831	200,805	239,208	204,565	216,888	199,002	201,556	200,510	207,885	199,155	198,855	618,739	2,902,999
長期股權投資	-	-	-	-	-	-	97,857	-	-	-	-	-	97,857
應付款項付現	256,091	253,998	262,734	254,872	304,369	301,807	342,436	323,411	291,770	419,917	329,061	340,026	3,680,492
稅捐	-	-	-	-	-	182,887	-	2,832	-	-	1,610	5,053	192,382
其他	6,382	6,935	9,583	7,139	10,035	8,407	8,443	11,111	8,746	9,139	10,565	9,097	105,582
合計(3)	713,520	674,452	731,156	799,551	809,469	1,124,844	1,042,665	881,680	878,381	980,628	900,643	1,345,868	10,882,857
要求最低現金餘額(4)	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000
所需資金總額(5)=(3)+(4)	1,913,520	1,874,452	1,931,156	1,999,551	2,009,469	2,324,844	2,242,665	2,081,680	2,078,381	2,180,628	2,100,643	2,545,868	12,082,857
融資前可供支用現金餘額 (短絀)(6)=(1)+(2)-(5)	4,923,141	4,706,396	4,886,503	4,943,406	4,791,002	4,619,273	4,362,577	4,555,625	3,878,749	4,022,086	3,770,111	3,526,031	5,644,617
融資淨額													
現金增資													
銀行借款(還款)	(202,917)	148,243	(34,809)	(248,750)	(13,325)	(298,035)	(204,584)	(231,910)	(70,748)	(241,421)	(14,716)	(484,316)	(1,897,288)
支付股利	-	-	-	-	-	-	-	(705,614)	-	-	-	-	(705,614)
合計(7)	(202,917)	148,243	(34,809)	(248,750)	(13,325)	(298,035)	(204,584)	(937,524)	(70,748)	(241,421)	(14,716)	(484,316)	(2,602,902)
期末現金餘額 (8)=(1)+(2)-(3)+(7)	5,920,224	6,054,639	6,051,694	5,894,656	5,977,677	5,521,238	5,357,993	4,818,101	5,008,001	4,980,665	4,955,395	4,241,715	4,241,715

資料來源：本公司提供。

112 年度現金收支預測表

單位：新臺幣千元

項目/月份	1 月份	2 月份	3 月份	4 月份	5 月份	6 月份	7 月份	8 月份	9 月份	10 月份	11 月份	12 月份	合計
	(實際數)	(預計數)	(預計數)	(預計數)	(預計數)	(預計數)							
期初現金餘額(1)	4,241,715	4,141,548	3,787,669	5,203,422	5,410,067	4,945,031	5,043,584	5,187,186	3,971,312	3,733,846	3,993,714	4,115,661	4,241,715
加：非融資性收入													
應收帳款收現	972,880	841,334	650,062	1,083,080	957,085	1,065,709	1,129,479	1,045,208	948,279	1,094,098	910,408	973,209	11,670,831
應收退稅款	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
現金股利	-	-	-	-	-	-	-	168,806	-	-	-	-	168,806
處分不動產	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
其他	8,389	32,012	8,414	8,416	8,409	8,411	8,830	8,415	8,410	8,419	8,415	8,415	124,955
合計(2)	981,269	873,346	658,476	1,091,496	965,494	1,074,120	1,138,309	1,222,429	956,689	1,102,517	918,823	981,624	11,964,592
減：非融資性支出													
購料付現	293,606	400,924	400,076	377,901	338,727	324,496	312,252	358,303	318,005	275,890	297,328	273,404	3,970,912
資本性支出	5,355	45,345	33,730	22,428	10,498	30,725	18,294	11,205	10,416	13,366	17,199	5,111	223,672
薪資及員工/董監酬勞	260,713	204,318	204,318	204,318	204,318	283,466	209,276	209,276	209,276	209,276	209,276	488,776	2,896,607
長期股權投資	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
應付款項付現	318,429	363,893	299,927	306,600	653,552	266,245	429,844	300,646	434,458	319,280	262,398	280,057	4,235,329
稅捐	-	3,454	-	-	309,842	-	-	-	154,921	-	-	-	468,217
其他	10,026	10,958	9,326	9,381	10,869	9,687	9,452	10,888	9,460	9,243	10,675	9,195	119,160
合計(3)	888,129	1,028,892	947,377	920,628	1,527,806	914,619	979,118	890,318	1,136,536	827,055	796,876	1,056,543	11,913,897
要求最低現金餘額(4)	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000
所需資金總額(5)=(3)+(4)	2,088,129	2,228,892	2,147,377	2,120,628	2,727,806	2,114,619	2,179,118	2,090,318	2,336,536	2,027,055	1,996,876	2,256,543	13,113,897
融資前可供支用現金餘額 (短絀)(6)=(1)+(2)-(5)	3,134,855	2,786,002	2,298,768	4,174,290	3,647,755	3,904,532	4,002,775	4,319,297	2,591,465	2,809,308	2,915,661	2,840,742	3,092,410
融資淨額													
現金增資	-	-	1,701,121	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,701,121
銀行借款(還款)	(193,307)	(198,333)	3,533	35,777	97,276	(60,948)	(15,589)	(49,701)	(57,619)	(15,594)	-	(113,456)	(567,961)
支付股利	-	-	-	-	-	-	-	(1,498,284)	-	-	-	-	(1,498,284)
合計(7)	(193,307)	(198,333)	1,704,654	35,777	97,276	(60,948)	(15,589)	(1,547,985)	(57,619)	(15,594)	-	(113,456)	(365,124)
期末現金餘額 (8)=(1)+(2)-(3)+(7)	4,141,548	3,787,669	5,203,422	5,410,067	4,945,031	5,043,584	5,187,186	3,971,312	3,733,846	3,993,714	4,115,661	3,927,286	3,927,286

資料來源：本公司提供。

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

A.應收帳款收款與應付帳款付款政策

本公司在應收帳款收款政策方面，係根據個別客戶之信用狀況、歷史交易情形、營運規模及財務狀況情形等因素而給予適當之授信額度及收款條件，每月應收款項收現數之編制基礎係以本公司對主要客戶之收款條件為參考依據。而本公司所編製 111 年度及 112 年度之應收帳款收現數編列，主要以目前實際收款情形及考量未來預估之維修及銷售情形、主要客戶之授信條件，且未來對客戶之收款政策變化不大，作為假設基礎預估，其編製之假設基礎尚屬合理。

在應付帳款付款政策方面，本公司應付帳款主要係參酌對主要供應商之付款期間，其所編製之 111 年度及 112 年度現金收支預測表之各月應付款項及費用付款情形，主要係依本公司之付款政策及目前公司實際付款情形為參考依據，並預估未來薪資、勞務及營業費用等支付情形預估未來每月應付款項付現之基礎，故編製之假設基礎尚屬合理。

B.資本支出計畫

本公司資本支出計畫主係依未來經營策略及營運計畫予以擬定，本公司 111 年 12 月及 112 年度預計之資本支出主係購置或汰換維修或研發所需之機器及儀器、廠房設備等，以強化公司產能所需之設備，提高市場競爭力，其資金來源係以公司自有資金支應，其編製基礎尚屬合理。

C.財務槓桿及負債比率

項目 \ 年度	109年底	110年底	111年9月30日
財務槓桿度(倍)	1.12	1.12	1.09
負債比率(%)	58.25	56.66	53.46

財務槓桿係為衡量公司舉債經營之財務風險指標，評估利息變動對於營業利益之影響程度，財務槓桿度愈高表示利息費用占本公司營業利益比重越大，公司所承擔之財務風險愈大。本公司 109 年底及 110 年底之財務槓桿度均為 1.12 倍，至 111 年 9 月底降為 1.09 倍，顯示本公司之財務風險控管尚屬穩健；另就財務結構而言，負債比率用以衡量公司財務結構與財務風險，本公司 109 年底、110 年底及 111 年 9 月底負債比率分別為 58.25%、56.66%及 53.46%，預計本次辦理現金增資充實營運資金後，負債比率將可降低至 50.18%，有助於改善本公司財務結構，且基於本公司未來年度營運規模預將持續成長，對於營運資金之需求勢必進一步增加，若以銀行借款支應，利息負擔及負債比率較高之財務結構將直接影響公司資金運用之靈活度與穩定性，使財務風險日益升高。故本公司本次現金增資實有其必要性及合理。

(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。若原借款係用以購買營建用地、支付營建工程款或承攬工程，應對預計自購置該營建用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，說明原借款原因，並就認列損益之時點、金額說明預計可能產生效益及其達成情形

本公司本次辦理現金增資發行新股用於充實營運資金，故不適用本項評估。

(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

依本公司111~112年度各月份現金收支預測表，本公司111年12月~112年12月尚無重大資本支出及長期投資合計金額達本次募集金額百分之六十以上之情形，故不適用本項評估。

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)簡明資產負債表及綜合損益表

1.簡明資產負債表-採用國際財務報導準則

單位：新台幣千元

項目	年度	最近五年度財務資料					111年度
		106年	107年	108年	109年	110年	截至9月30日
流動資產		18,689,816	22,680,256	22,152,488	10,960,088	10,074,863	10,467,491
不動產、廠房及設備(註1)		5,563,356	9,104,781	8,433,044	8,616,585	7,147,455	6,681,493
無形資產		7,708	161,174	108,252	61,924	39,253	26,736
其他資產(註1)		1,300,327	1,022,701	4,482,776	4,198,249	5,188,321	5,457,068
資產總額		25,561,207	32,968,912	35,176,560	23,836,846	22,449,892	22,632,788
流動負債	分配前	6,990,239	7,659,856	9,037,773	3,456,975	3,522,180	3,913,465
	分配後	6,354,078	6,680,646	7,079,352	2,398,554	2,816,566	註2
非流動負債		7,842,461	12,472,149	12,325,710	10,427,777	9,198,375	8,186,771
負債總額	分配前	14,832,700	20,132,005	21,363,483	13,884,752	12,720,555	12,100,236
	分配後	14,196,539	19,152,795	19,404,762	12,826,331	12,014,941	註2
歸屬於母公司業主之權益		10,728,507	12,069,150	13,813,077	9,952,094	9,729,337	10,532,552
股本		6,361,606	6,361,606	6,528,069	3,528,069	3,528,069	3,528,069
資本公積		-	-	565,262	565,262	565,262	565,262
保留盈餘	分配前	4,379,227	5,712,183	6,727,566	5,908,456	5,708,775	6,441,668
	分配後	3,743,066	4,732,973	4,769,145	4,850,035	5,003,161	註2
其他權益		(12,326)	(4,639)	(7,820)	(49,693)	(72,769)	(2,447)
庫藏股票		-	-	-	-	-	-
非控制權益		-	767,757	-	-	-	-
權益總額	分配前	10,728,507	12,836,907	13,813,077	9,952,094	9,729,337	10,532,552
	分配後	10,092,346	11,857,697	11,854,656	8,893,673	9,023,723	註2

資料來源：經會計師查核簽證或核閱之個別財務報告。

註1：最近五年度未辦理資產重估價。

註2：111年度盈餘分配尚未經股東會決議。

2.簡明綜合損益表-採用國際財務報導準則

單位：除每股盈餘為元外，餘為新台幣千元

項 目	最近五年度財務資料					111年度 截至9月30日
	106年	107年	108年	109年	110年	
營業收入	40,268,007	46,035,631	46,679,694	10,687,878	9,616,931	8,884,134
營業毛利	2,425,126	2,336,875	2,764,933	2,007,512	1,591,361	1,626,850
營業損益	2,088,558	1,713,013	2,027,347	1,484,231	1,152,007	1,207,261
營業外收入及支出	(426,292)	455,266	344,294	(89,960)	(70,970)	586,656
稅前淨利	1,662,266	2,168,279	2,371,641	1,394,271	1,081,037	1,793,917
繼續營業單位 本期淨利	1,353,063	1,605,782	1,981,718	1,173,028	880,785	1,435,133
停業單位損失	-	-	-	-	-	-
本期淨利(損)	1,353,063	1,605,782	1,981,718	1,173,028	880,785	1,435,133
本期其他綜合損益 (稅後淨額)	(196,147)	(16,883)	(31,068)	(75,590)	(45,121)	73,696
本期綜合損益總額	1,156,916	1,588,899	1,950,650	1,097,438	835,664	1,508,829
淨利歸屬於 母公司業主	1,353,063	1,993,732	2,022,480	1,173,028	880,785	1,435,133
淨利歸屬於非控制 權益	-	(387,950)	(40,762)	-	-	-
綜合損益總額歸屬 於母公司業主	1,156,916	1,976,804	1,991,412	1,097,438	835,664	1,508,829
綜合損益總額歸屬 於非控制權益	-	(387,905)	(40,762)	-	-	-
每股盈餘	2.13	3.13	3.11	1.85	2.50	4.07

資料來源：經會計師查核簽證或核閱之個別財務報告。

(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告之影響：

1.本公司於108年1月1日首次適用國際財務報導準則第16號「租賃」規範租賃協議之辨認與出租人會計處理，對108年1月1日資產、負債及權益項目影響如下：

單位：新台幣元

會計科目	項目	108年1月1日 重編前金額	首次適用 之調整	108年1月1日 重編後金額
使用權資產		-	2,457,816	2,457,816
資產影響		-	2,457,816	2,457,816
租賃負債		-	2,457,816	2,457,816
負債影響		-	2,457,816	2,457,816

資料來源：經會計師查核簽證之個別財務報告。

2.為整合資源及擴大營運規模，以提升營運效能及強化全球市場競爭力，本公司於民國108年度因合併長榮航宇精密股份有限公司而發行新股16,646千股並增加股本166,463千元，及因合併長榮航宇精密股份有限公司，而組織重整增加資本公積560,532千元。

(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姓名及查核意見

年 度	會計師事務所	會計師姓名	查 核 意 見
106	安侯建業聯合會計師事務所	陳雅琳	無保留意見
107	安侯建業聯合會計師事務所	陳雅琳	無保留意見
108	安侯建業聯合會計師事務所	唐嘉鍵、黃明宏	無保留意見
109	安侯建業聯合會計師事務所	唐嘉鍵、黃明宏	無保留意見
110	安侯建業聯合會計師事務所	唐嘉鍵、黃明宏	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：會計師事務所內部職務輪調。

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：

本公司自110年11月17日核准公開發行，截至本公開說明書刊印日止並未超過七年，故不適用。

(四)財務分析

財務分析-國際財務報導準則

分析項目(註2)		最近五年度財務分析					111年度 截至9月30日
		106年	107年	108年	109年	110年	
財務結構 (%)	負債占資產比率	58.03	61.06	60.73	58.25	56.66	53.46
	長期資金占不動產、廠房及設備比率	333.81	277.98	309.96	236.52	264.82	280.17
償債能力 %	流動比率	267.37	296.09	245.11	317.04	286.04	267.47
	速動比率	160.17	253.41	225.66	266.03	232.22	211.78
	利息保障倍數	1603.97	1370.35	1243.84	1001.45	969.53	1,946.16
經營能力	應收款項週轉率(次)(註2)	5.82	5.35	4.24	1.52	5.64	5.26
	平均收現日數	63	68	86	240	65	69
	存貨週轉率(次)(註2)	4.41	6.18	10.46	2.80	2.98	3.66
	應付款項週轉率(次)	14.67	13.97	11.17	3.53	20.80	16.73
	平均銷貨日數	83	59	35	130	122	100
	不動產、廠房及設備週轉率(次)	7.76	6.28	5.32	1.25	1.22	1.71
	總資產週轉率(次)	1.66	1.57	1.37	0.36	0.42	0.53
獲利能力	資產報酬率(%)	5.95	5.95	6.30	4.39	4.24	8.95
	權益報酬率(%)	12.93	13.63	14.87	9.87	8.95	18.89
	稅前純益占實收資本比率(%) (註6)	26.13	34.08	36.33	39.52	30.64	67.8
	純益率(%)	3.36	3.49	4.25	10.98	9.16	16.15
	每股盈餘(元)	2.13	3.13	3.11	1.85	2.50	4.07
現金流量	現金流量比率(%)	12.50	21.52	62.21	229.10	44.01	40.41
	現金流量允當比率(%)	126.73	103.95	147.95	183.93	179.42	223.03
	現金再投資比率(%)	0.94	3.10	15.32	23.66	2.10	3.69
槓桿度	營運槓桿度	2.55	3.27	1.42	3.04	3.37	3.05
	財務槓桿度	1.06	1.11	1.11	1.12	1.12	1.09

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)

- 應收款項週轉率及平均收現日數：109年應收款項週轉率大幅下降，主係109年度營業收入因發動機維修業務移轉而大幅減少，惟期初應收款項仍含發動機業務致營收下降幅度大於平均應收款項下降幅度，110年度之平均應收款項不含發動機業務故較109年度大幅下降，致週轉率大幅提升。
- 應付款項週轉率：主係109年度起因發動機維修業務減少，採購相對減少，惟期初應付款項仍含發動機業務致營業成本下降幅度大於平均應付款項下降幅度，110年度之平均應付款項不含發動機業務故較109年度大幅下降，致應付款項減少。
- 稅前純益佔實收資本比率：主係110年度受新冠疫情影響，稅前純益減少所致。
- 每股盈餘增加：主係109年12月辦理現金減資致110年度之加權平均流通在外股數較109年度大幅減少所致。
- 現金流量比率及現金再投資比率減少：主係營業活動淨現金流量減少。

註1：財務資料均經會計師查核簽證及核閱之個別財務報告。

註2：應收款項週轉率及存貨週轉率均以總額計算。

註3：公開發行說明書本表末端，應列示如下之計算公式：

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=(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。(註3)

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)。(註4)

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(註5)。

(2)財務槓桿度=營業利益/(營業利益-利息費用)。

註3：前項每股盈餘之計算公式，在衡量時應特別注意下列事項：

1.以加權平均普通股股數為準，而非以年底已發行股數為基礎。

2.凡有現金增資或庫藏股交易者，應考慮其流通期間，計算加權平均股數。

3.凡有盈餘轉增資或資本公積轉增資者，在計算以往年度及半年度之每股盈餘時，應按增資比例追溯調整，無庸考慮該增資之發行期間。

4.若特別股為不可轉換之累積特別股，其當年度股利(不論是否發放)應自稅後淨利減除或增加稅後淨損。特別股若為非累積性質，在有稅後淨利之情況，特別股股利應自稅後淨利減除；如為虧損，則不必調整。

註4：現金流量分析在衡量時應特別注意下列事項：

1.營業活動淨現金流量係指現金流量表中營業活動淨現金流入數。

2.資本支出係指每年資本投資之現金流出數。

3.存貨增加數僅在期末餘額大於期初餘額時方予計入，若年底存貨減少，則以零計算。

4.現金股利包括普通股及特別股之現金股利。

5.不動產、廠房及設備毛額係指扣除累計折舊前的不動產、廠房及設備總額。

註5：發行人應將各項營業成本及營業費用依性質區分為固定及變動，如有涉及估計或主觀判斷，應注意其合理性並維持一致。

註6：公司股票為無面額或每股面額非屬新臺幣十元者，前開有關占實收資本比率計算，則改以資產負債表歸屬於母公司業主之權益比率計算之。

(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，應詳予分析其變動原因：

單位：新台幣千元

會計項目	109年度		110年度		增減變動		差異說明
	金額	% (註1)	金額	% (註1)	金額	% (註2)	
現金及約當現金	7,070,958	29.66	6,009,054	26.77	(1,061,904)	(15.02)	主係因110年受新冠肺炎持續蔓延影響稅前淨利減少及因發動機業務移轉後應收款項收現數減少，使營業活動淨現金流入大幅減少所致。
應收票據及帳款淨額	774,875	3.25	1,024,756	4.56	249,881	32.25	主係110年製造業務銷貨增加，致應收帳款淨額增加。
不動產、廠房及設備	8,616,585	36.15	7,147,455	31.84	(1,469,130)	(17.05)	主係因位於觀音廠之廠房及土地出租給長異公司使用，110年重分類至投資性不動產982,457千元，房屋及建物與機器設備及其他設備新增218,567千元、處分107,115千元及提列折舊611,117千元所致。
投資性不動產淨額	0	0	1,065,850	4.75	1,065,850	100.00	主係因不動產、廠房及設備重分類至投資性不動產982,457千元所致。
其他應付款	733,825	3.08	501,246	2.23	(232,579)	(31.69)	主係110年維修事業體維修業務減少，其他應付款相對減少所致。
長期借款	8,148,475	34.18	6,906,307	30.76	(1,242,168)	(15.24)	主係陸續償還長期借款所致。
營業收入	10,687,878	100.00	9,616,931	100.00	(1,070,947)	(10.02)	主係110年受疫情持續蔓延影響維修業務減少，營業收入及營業成本相對減少所致。
營業毛利	2,007,512	18.78	1,591,361	16.55	(416,151)	(20.73)	主係110年受疫情持

會計項目	109年度		110年度		增減變動		差異說明
	金額	%(註1)	金額	%(註1)	金額	%(註2)	
營業淨利	1,484,231	13.89	1,152,007	11.98	(332,224)	(22.38)	續蔓延影響維修架次及引擎具數減少所致。
稅前淨利	1,394,271	13.05	1,081,037	11.24	(313,234)	(22.47)	主係110年受疫情持續蔓延影響維修架次及引擎具數減少所致。
本期淨利	1,173,028	10.98	880,785	9.16	(292,243)	(24.91)	
本期綜合損益總額	1,097,438	10.27	835,664	8.69	(261,774)	(23.85)	

註1：%指該項目於各相關報表之同型比率。

註2：%指以前一年度為100%所計算出之變動比率。

註3：財務資料均經會計師查核簽證。

二、財務報告應記載事項

(一)發行人申報募集發行有價證券時之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

1.109年度個別財務報告暨會計師查核報告：請詳附件十。

2.110年度個別財務報告暨會計師查核報告：請詳附件十一。

3.111年第三季個別財務報告暨會計師核閱報告：請詳附件十二。

(二)最近二年度發行人經會計師查核簽證之年度個體財務報告，但不包括重要會計項目明細表：請詳附件十~十二。

(三)發行人申報募集發行有價證券後，截至公開發行說明書刊印日前，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發行說明書刊印日止，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發行說明書刊印日止，有發生公司法第一百八十五條情事者，應揭露之相關資訊：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應記載事項如下

(一)財務狀況

單位：新台幣千元

項目	年度	109年	110年	差異	
				金額	%
流動資產		10,960,088	10,074,863	(885,225)	(8.08)
採用權益法之投資		1,542,194	1,582,449	40,255	2.61
不動產、廠房及設備		8,616,585	7,147,455	(1,469,130)	(17.05)
使用權資產		2,169,764	2,179,974	10,210	0.47
投資性不動產		-	1,065,850	1,065,850	-
無形資產		61,924	39,253	(22,671)	(36.61)
其他資產		486,291	360,048	(126,243)	(25.96)
資產總額		23,836,846	22,449,892	(1,386,954)	(5.82)
流動負債		3,456,975	3,522,180	65,205	1.89
非流動負債		10,427,777	9,198,375	(1,229,402)	(11.79)
負債總額		13,884,752	12,720,555	(1,164,197)	(8.38)
股本		3,528,069	3,528,069	-	-
資本公積		565,262	565,262	-	-
保留盈餘		5,908,456	5,708,775	(199,681)	(3.38)
其他權益		(49,693)	(72,769)	(23,076)	(46.44)
權益總額		9,952,094	9,729,337	(222,757)	(2.24)
重大變動分析說明(前後期變動達百分之二十以上，且變動金額達新台幣一千萬元者): 1. 投資性不動產增加：主要為不動產、廠房及設備重分類至投資性不動產。 2. 無形資產減少：主要為電腦軟體減少。 3. 其他資產減少：主要為遞延所得稅資產減少。 4. 其他權益減少：主要為國外營運機構財務報表換算之兌換差額減少。					

(二)財務績效

1.經營結果比較分析表

單位：新台幣千元

項目	年度	109年	110年	增(減)金額	變動比率(%)
營業成本	8,680,366	8,025,570	(654,796)	(7.54)	
營業毛利	2,007,512	1,591,361	(416,151)	(20.73)	
營業費用	523,281	439,354	(83,927)	(16.04)	
營業淨利	1,484,231	1,152,007	(332,224)	(22.38)	
營業外收入及支出	(89,960)	(70,970)	18,990	(21.11)	
稅前淨利	1,394,271	1,081,037	(313,234)	(22.47)	
所得稅費用	221,243	200,252	(20,991)	(9.49)	
本期淨利	1,173,028	880,785	(292,243)	(24.91)	

項目	年度	109年	110年	增(減)金額	變動比率(%)
本期其他綜合損益(稅後淨額)		(75,590)	(45,121)	30,469	(40.31)
本期綜合損益總額		1,097,438	835,664	(261,774)	(23.85)
本期淨利歸屬於母公司業主		1,173,028	880,785	(292,243)	(24.91)
綜合損益總額歸屬於母公司業主		1,097,438	835,664	(261,774)	(23.85)
重大變動分析說明(前後期變動達百分之二十以上，且變動金額達新台幣一千萬元者):					
1. 營業毛利、營業淨利、稅前淨利、本期淨利、本期綜合損益總額、本期淨利歸屬於母公司業主、綜合損益總額歸屬於母公司業主：主係110年受疫情持續蔓延影響維修架次及引擎具數減少。					
2. 營業外收入及支出增加：主係110年利息費用及外幣兌換損失減少。					
3. 本期其他綜合損益(稅後淨額)減少：主係110年國外營運機構財務報表換算之兌換差額減少。					

2. 預期銷售數量與其依據，對公司未來財務業務可能影響及因應計畫：因未編制財務預測，故不適用。

(三)現金流量：最近年度現金流量變動之分析說明、流動性不足之改善計畫及未來一年現金流動性分析。

1. 最近年度現金流量變動情形分析

單位：新台幣千元

項目	年度	109年度	110年度	增(減)變動	增(減)比例
營業活動之淨現金流量		7,919,957	1,550,251	(6,369,706)	(80.43)
投資活動之淨現金流量		(710,319)	(298,084)	412,235	(58.04)
籌資活動之淨現金流量		(7,685,655)	(2,314,071)	5,371,584	(69.89)
增減比例變動達百分之二十以上者之分析說明：					
1. 營業活動之淨現金流入：主係110獲利下降及應收款項收回減少所致。					
2. 投資活動之淨現金流出：主係本公司取得不動產廠房及設備減少所致。					
3. 籌資活動之淨現金流出：主係本公司109年辦理減資及償還較多長期借款所致。					

2. 流動性不足之改善計畫：本公司110年度營業活動之現金流量為淨流入，資金尚屬充裕，尚無流動性不足之情事。

3.未來一年(111年)現金流動性分析

本公司營運資金尚屬充裕，預期未來一年現金流量佳，並無現金不足之情形。

單位：新台幣千元

期初現金餘額	預計全年來自營業活動淨現金流量	全年來自投資活動現金流入(出)量	全年來自籌資活動現金流入(出)量	預計現金剩餘數額	預計現金不足額之補救措施	
					投資計畫	理財計畫
6,009,504	3,449,683	(273,324)	(514,786)	8,670,627	-	-

1.現金流量變動情形分析

- (1)營業活動：主要係獲利增加產生現金流入
 (2)投資活動：主要係購買航材及非航材等資本支出
 (3)籌資活動：主要係發放股利及償還借款

2.預計現金不足額之補救措施：不適用

(四)最近年度重大資本支出對財務業務之影響：無。

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

單位：新台幣千元

轉投資公司	110年度認列之投資(損)益	主要營業項目	獲利或虧損之主要原因	改善計畫	未來一年投資計畫
長昇發動機維修股份有限公司	41,696	航空器發動機及其零件之維修、製造及銷售	維修業務成長帶來獲利成長	無	無
長銳航材股份有限公司(註1)	(1,381)	航空器及其零件之維修、製造及銷售	於111年10月始正式營運，因營運初期業務量尚低致產生虧損	控管費用	無
長鑽科技股份有限公司(註2)	(4,581)	金屬製品表面化學處理業務	於111年7月始正式營運，因營運初期業務量尚低致產生虧損	控管費用	無

註1：係本公司與美國客機結構製造商 Spirit AeroSystems International Holdings, Inc.合資成立構件 MRO 公司，於 110 年投資金額新台幣 1,369 萬 5,165 元、111 年 7 月挹注新台幣 9,785 萬 6,640 元，計取得 49% 股權。

註2：本公司於 110 年 11 月注資新台幣 6,300 萬元，取得長鑽科技 35% 股權，另外兩家股東分別為「艾姆勒車電(股)公司」及「匯鑽科技(股)公司」。

(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：無。
- 2.最近三年度內部稽核發現重大缺失之改善情形：無。

本公司之內部稽核人員並未發現足以影響本公司營運之重大缺失。

(二)內部控制聲明書：請參閱附件一。

(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：本公司為申請股票初次上市，委託會計師專案審查內部控制，未有缺失事項，會計師審查意見請參閱附件二。

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

三、證券承銷商評估總結意見：請參閱附件三。

四、律師法律意見書：請參閱附件四。

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(申請核准)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，於公開發行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發行說明書刊印日止，董事或監察人對董事會通過重要決議有不同意見且有紀錄或書面聲明者，其主要內容：無。

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。

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：請參閱附件五。

十二、發行人辦理現金增資或募集具股權性質之公司債，並採詢價圈購對外公開承銷之案件，證券承銷商及發行人等出具不得配售予關係人及內部人等對象之聲明書：不適用。

- 十三、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。
- 十四、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：請參閱附件一及附件二。
- 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：請參閱附件六。
- 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：無此情事。
- 十七、發行公司是否有與其他公司共同使用申請貸款額度：無此情事。
- 十八、發行公司有無因非正當理由仍有大量資金貸與他人：無此情事。
- 十九、具有上市審查準則第六條之一所規定申請之公司者，應記載事項：不適用。
- 二十、具有上市審查準則第十六條所規定之公司者，應記載事項：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：不適用。
- 二十二、本國發行公司為普通申請公司債上市者，應記載事項：不適用。
- 二十三、充分揭露發行公司與證券承銷商共同訂定承銷價格之依據及方式：請參閱附件十八。
- 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：本公司未有發行員工認股權憑證，故無此情事。
- 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人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、其他基於有關規定應出具之書面承諾或聲明：請參閱附件十四。

二十九、發行公司之公司治理運作情形

(一)董事會運作情形

110年1月1日起至111年1月12日股東臨時會全面改選日前，董事會開會8次(A)；111年1月12日起至公開說明書刊印日止，董事會開會6次(A)，董事及監察人出席情形如下：

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
111.1.12股東臨時會選任之董事					
董事長	長榮航空(股)公司 代表人：黃南宏	6	0	100%	連任 改選日期:111.1.12
董事	長榮航空(股)公司 代表人：林寶水	6	0	100%	
董事	長榮航空(股)公司 代表人：孫嘉明	6	0	100%	
董事	立榮航空(股)公司 代表人：鄭靜芬	2	0	100%	新任 就任日期:111.10.20 應出席次數：2次
董事	立榮航空(股)公司 代表人：葉佳全	2	0	100%	
董事	順安產業(股)公司 代表人：陳成邦	2	0	100%	
董事	順安產業(股)公司 代表人：郭勝義	2	0	100%	解任日期:111.10.20 應出席次數：2次
董事	立榮航空(股)公司 代表人：張國煒	1	1	50%	解任日期:111.10.3 應出席次數：2次
董事	立榮航空(股)公司 代表人：翟健華	2	0	100%	解任日期:111.4.15 應出席次數：2次
董事	立榮航空(股)公司 代表人：戴錦銓	2	0	100%	
董事	立榮航空(股)公司 代表人：郭勝義	2	0	100%	
董事	順安產業(股)公司 代表人：李緯章	2	0	100%	
獨立董事	許妙靜	6	0	100%	新任 改選日期:111.1.12
獨立董事	鄧衍森	6	0	100%	
獨立董事	周雍強	6	0	100%	

職稱	姓名	實際出(列)席 次數(B)	委託出 席次數	實際出(列)席 率 (B/A)	備註
前任董監事(111.1.12股東臨時會改選前)					
董事長	長榮航空(股)公司 代表人：黃南宏	8	0	100%	應出席次數：8次
董事	長榮航空(股)公司 代表人：林寶水	8	0	100%	
董事	長榮航空(股)公司 代表人：孫嘉明	8	0	100%	
董事	長榮航空(股)公司 代表人：戴錦銓	8	0	100%	
董事	長榮航空(股)公司 代表人：郭勝義	8	0	100%	
董事	長榮航空(股)公司 代表人：李緯章	8	0	100%	
監察人	立榮航空(股)公司 代表人：柯麗卿	0	0	0%	解任日期:111.1.12 應出席次數：7次
監察人	立榮航空(股)公司 代表人：蔡大煒	7	0	87.5%	解任日期:111.1.12 應出席次數：8次
其他應記載事項：					
<p>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：</p> <p>(一)證券交易法第 14 條之 3 所列事項：本公司已設置審計委員會，故不適用證券交易法第 14 條之 3 規定。</p> <p>(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。</p> <p>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：請詳下表「(二)審計委員會運作情形」說明。</p> <p>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，並填列董事會評鑑執行情形：不適用。</p> <p>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、提昇資訊透明度等)與執行情形評估。</p> <p>(一)本公司已投保「董監事暨重要職員責任保險，以分散董事及監察人法律責任風險，並提升公司治理能力。</p> <p>(二)本公司目前設置3名獨立董事，並訂有「獨立董事之職責範疇規則」，俾利獨立董事行使職權，並已於111年1月12日起設置審計委員會強化董事會職能，訂定「審計委員會組織規程」，明定審計委員會之職權、議事規則及行使職權時公司應提供之資源，以確實監督公司內部控制之有效實施與財務報表之編製。</p> <p>(三)為提升董事專業知能與落實公司治理，本公司定期(每年二次)為董事安排公司治理及經營所需課程。</p> <p>(四)本公司依證券交易法第14條之6規定，訂定「薪資報酬委員會組織規程」，明文規範關於薪資報酬委員會之成員組成、人數及職權，並完成薪資報酬委員會之委員聘任及設置，以協助董事會執行及評估公司整體薪酬與福利制度。</p> <p>(五)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，本公司爰依「上市上櫃公司治理實務守則」第37條規定訂定「董事會績效評估辦法」，依照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以及內部控制等項目，評估董事成員之績效，並將結果作為本公司董事</p>					

職稱	姓名	實際出席(列)席 次數(B)	委託出 席次數	實際出席(列)席 率 (B/A)	備註
會遴選或提名獨立董事時之參考依據。					
(六)本公司重大議案經董事會通過後均依相關法令及主管機關要求登載於公開資訊觀測站以維護股東權益並提升資訊透明度，使投資大眾均可及時獲得資訊。					

(二) 審計委員會運作情形及監察人參與董事會運作情形

1. 審計委員會運作情形

本公司於 111 年 1 月 12 日由全體獨立董事組成審計委員會，截至公開說明書刊印日止，審計委員會開會 5 次(A)，獨立董事出席(列)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
獨立董事 (召集人)	許妙靜	5	0	100%	新任 改選日期： 111.1.12
獨立董事	鄧衍森	5	0	100%	
獨立董事	周雍強	5	0	100%	

其他應記載事項：

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

(一) 證券交易法第 14 條之 5 所列事項：

董事會議 日期及期別	重要議案	審計委員會/ 薪資報酬委員會 會議日期、期別、獨立 董事之意見及審議結果	公司對審 計委員會/ 薪資報酬 委員會意 見之處理
111.1.13 (111年 第1次)	1. 重新推選董事長。 2. 決議設置薪資報酬委員會並委任第一屆委員。	—	—
111.3.11 (111年 第2次)	1. 訂定「董事酬金給付辦法」。 2. 訂定「經理人酬金給付辦法」。 3. 決議董事長111年度薪津費用。 <u>董事利益迴避及議案表決情形：</u> ● 因黃董事長南宏就本案有自身利害關係，故須依法迴避。 ● 除依法迴避未參與討論及表決之董事外，其餘出席之8名董事同意，本案照案通過。 4. 決議本屆獨立董事以外之董事每次出席董事會會議之車馬費。 5. 決議本屆獨立董事之報酬及出席功能性委員會會議之車馬費。	111.3.11 111年第1次薪資報酬委員會 1. 審議結果：全體出席委員同意通過。 2. 獨立董事提出反對、保留意見或重大建議：無。	無

		<p><u>董事利益迴避及議案表決情形：</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 因許獨立董事妙靜、鄧獨立董事衍森及周獨立董事雍強就本案有自身利害關係，故須依法迴避。 ● 除依法迴避未參與討論及表決之董事外，其餘出席之6名董事同意，本案照案通過。 <p>6. 決議110年度員工酬勞。 7. 決議110年度董監事酬勞。 8. 訂定「董事會績效評估辦法」。</p>		
		<p>9. 決議與國立臺灣大學簽署產學合作契約書及學術回饋金契約書。 <u>董事利益迴避及議案表決情形：</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 因周獨立董事雍強就本案有自身利害關係，故須依法迴避。 ● 除依法迴避未參與討論及表決之董事外，其餘出席之8名董事同意，本案照案通過。 <p>10. 通過110年度營業報告。 11. 通過110年度財務報告。 12. 通過110年度盈餘分配。 13. 通過110年度「內部控制制度聲明書」。 14. 決議向臺灣證券交易所(股)公司申請股票上市。 15. 決議辦理現金增資發行新股暨提請原股東全數放棄新股認購權。 16. 委任會計師執行內部控制專案審查。 17. 委任111年度簽證會計師及並決議其報酬。 18. 修訂「取得或處分資產處理程序」。</p>	<p>111.3.11 111年第1次審計委員會 1. 審議結果：全體出席委員同意通過。 2. 獨立董事提出反對、保留意見或重大建議：無。</p>	<p>無</p>
		<p>19. 修訂公司「章程」。 20. 訂定「公司治理守則」。 21. 訂定「企業永續發展實務守則」。 22. 訂定「子公司監理辦法」。 23. 設置公司治理主管。 24. 變更本公司主辦會計。 25. 指定本公司保管背書保證專用印鑑章之專責人員。 26. 決議召開111年股東常會。</p>	<p>—</p>	<p>—</p>

111.5.4 (111年 第3次)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 追認向「桃園國際機場(股)公司」續租土地。 2. 通過111年第1季財務報表。 3. 通過「公司自行編製財務報告評估表」。 4. 修訂「取得或處分資產及其他財務事項核決權限表」。 5. 修訂「會計制度」。 6. 修訂「內部控制制度」及「內部稽核實施細則」。 	111.5.4 111年第2次審計委員會 1. 審議結果：全體出席委員同意通過。 2. 獨立董事提出反對、保留意見或重大建議：無。	無
	<ol style="list-style-type: none"> 7. 變更本公司衍生性商品交易之授權交易人員。 8. 訂定「處理董事要求之標準作業程序」。 9. 修訂「誠信經營守則」。 10. 修訂「誠信經營作業程序及行為指南」。 11. 修訂「道德行為準則」。 	—	—
111.8.1 (111年 第4次)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 通過「內部控制制度聲明書」。 2. 通過財務報告編製能力評估。 3. 通過111年第2季財務報告。 4. 解除經理人競業限制。 <u>董事利益迴避及議案表決情形：</u> ● 因郭董事勝義就本案有自身利害關係，故須依法迴避。 ● 除依法迴避未參與討論及表決之董事外，其餘出席之8名董事同意，本案照案通過。 	111.8.1 111年第3次審計委員會 1. 審議結果：全體出席委員同意通過。 2. 獨立董事提出反對、保留意見或重大建議：無。	無
	5. 討論與主辦承銷商凱基證券(股)公司簽訂過額配售協議書。	—	—
111.10.31 (111年 第5次)	1. 通過111年第3季財務報告。	111.10.31 111年第4次審計委員會 1. 審議結果：全體出席委員同意通過。 2. 獨立董事提出反對、保留意見或重大建議：無。	無
	2. 修正「董事會議事規則」。	—	—
111.12.19 (111年 第6次)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 訂定本公司股票上市前現金增資之「員工認股資格及可認股數分配原則」。 2. 決議經理人111年度年終獎金。 3. 決議經理人112年度薪津。 4. 決議董事長111年度年終獎金。 	111.12.19 111年第2次薪資報酬委員會 1. 審議結果：全體出席委員同意通過。 2. 獨立董事提出反對、	無

	<p>董事利益迴避及議案表決情形：</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 因黃董事長南宏就本案有自身利害關係，故須依法迴避。 ● 除依法迴避未參與討論及表決之董事外，其餘出席之8名董事同意，本案照案通過。 <p>5. 決議董事長112年度薪津及業務執行費用。</p> <p>董事利益迴避及議案表決情形：</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 因黃董事長南宏就本案有自身利害關係，故須依法迴避。 ● 除依法迴避未參與討論及表決之董事外，其餘出席之8名董事同意，本案照案通過。 	保留意見或重大建議：無。	
	<p>6. 辦理現金增資發行新股以供本公司股票上市前公開承銷。</p> <p>7. 委任112年度簽證會計師並決議其報酬。</p> <p>8. 訂定「預先核准非確信服務之政策」。</p>	<p>111.12.19 111年第5次審計委員會</p> <p>1. 審議結果：全體出席委員同意通過。</p> <p>2. 獨立董事提出反對、保留意見或重大建議：無。</p>	無
	<p>9. 訂定「112年度內部稽核計畫」案。</p> <p>10. 修正「內部重大資訊處理作業程序」。</p> <p>11. 變更本公司保管背書保證董事長印鑑章之專責人員。</p> <p>12. 通過112年度營業計畫及預算。</p>	—	—

(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。

二、獨立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：請詳上述一、(一)說明。

三、獨立董事與內部稽核主管及會計師溝通情形(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)與內部稽核主管之溝通情形：

1. 溝通方式

獨立董事與內部稽核主管每年至少召開4次單獨溝通會議。111年度截至公開說明書刊印日止，獨立董事與內部稽核主管共召開5次單獨溝通會議，內部稽核主管就本公司內部稽核執行狀況及內控運作情形提出報告。

2. 111年度截至公開說明書刊印日止，歷次溝通情形摘要：

序號	日期	溝通重點	處理執行結果
1	03.11 審計委員會	1. 110年10-12月內部稽核業務執行報告 2. 110年度內部控制制度聲明書	1. 提報董事會 2. 審議通過後提請董事會同意
2	05.04 審計委員會	1. 111年1-3月內部稽核業務執行報告 2. 修訂「內部控制制度」及「內部稽核實施細則」案	1. 提報董事會 2. 審議通過後提請董事會同意
3	07.29 溝通會議	1. 111年1-6月內部稽核業務重點報告 2. 稽核主管對獨立董事所詢事項進行討論及溝通	無意見
4	08.01 審計委員會	1. 111年4-6月內部稽核業務執行報告 2. 內部控制制度聲明書	1. 提報董事會 2. 審議通過後提請董事會同意
5	10.31 審計委員會	1. 111年7-9月內部稽核業務執行報告	提報董事會
6	12.19 審計委員會	1. 無稽核相關之議案	-

(二) 與會計師之溝通情形：

1. 溝通方式：

獨立董事與會計師每年至少召開4次單獨溝通會議；若遇重大異常事項時得隨時召集會議。111年度截至公開說明書刊印日止，獨立董事與會計師共6次單獨溝通會議，由會計師就本公司之財務狀況及查核(核閱)結果等向獨立董事報告，並針對有無重大調整分錄及法令修訂之影響充分溝通。

2. 111年度截至公開說明書刊印日止，歷次溝通情形摘要：

序號	日期	溝通重點	處理執行結果
1	02.23 溝通會議	1. 會計師報告：111年度查核規劃 2. 會計師對獨立董事所提問題進行討論及溝通	無意見
2	03.08 溝通會議	1. 會計師報告：110年度財務報告之查核範圍及結果及重要法規更新 2. 會計師對獨立董事所提問題進行討論及溝通	無意見
3	04.27 溝通會議	1. 會計師報告：111年第一季財務報表之核閱範圍及結果 2. 會計師對獨立董事所提問題進行討論及溝通	無意見
4	06.10 溝通會議	1. 會計師報告：應收帳款評估流程 2. 會計師對獨立董事所提問題進行討論及溝通	無意見
5	07.29 溝通會議	1. 會計師報告：111年第二季財務報告核閱範圍及結果及重要法規更新	無意見

		2.會計師對獨立董事所提問題進行討論及溝通	
6	10.28 溝通會議	1.會計師報告：111年第三季財務報告核閱範圍及結果及重要法規更新 2.會計師對獨立董事所提問題進行討論及溝通	無意見

2.監察人參與董事會運作情形

最近年度(110年度)至111年1月12日股東臨時會改選董事止，董事會開會8次(A)，監察人列席情形如下：

職稱	姓名	實際列席次數 (B)	實際列席率 (B/A)	備註
監察人	立榮航空(股)公司 代表人：柯麗卿	0	0%	新任 補選日期:110.4.29 應出席次數：7次
監察人	立榮航空(股)公司 代表人：蔡大煒	7	87.5%	無

其他應記載事項：

一、監察人之組成及職責：

(一) 監察人與公司員工及股東之溝通情形（例如溝通管道、方式等）：

員工及股東得以書面、口頭或E-Mail直接或間接方式向監察人提出建議。

(二) 監察人與內部稽核主管及會計師之溝通情形（例如就公司財務、業務狀況進行溝通之事項、方式及結果等）：

稽核主管定期將稽核報告送監察人審閱，會計師定期向監察人報告本公司之查核情形，以利監察人隨時了解公司財務及業務執行情形。

二、監察人列席董事會如有陳述意見，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監察人陳述意見之處理：無。

(三) 公司治理運作情形及其與上市上櫃公司治理實務守則差異情形及原因

評估項目	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？	✓		本公司業經董事會決議訂定「公司治理守則」，就保障股東權益、強化董事會職能、尊重利害關係人權益、提升資訊透明度等皆有相關規範，並揭露於公司網站及公開資訊觀測站。	無差異

評估項目	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
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？	✓		(一)本公司提供發言人、代理發言人及公司網站等管道，處理股東建議或糾紛等問題；對於股東依法提起之訴訟情事，則由法務單位依程序處理。	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？	✓		(二)本公司對於內部人(董事、經理人及持股超過10%之大股東)之持股變動情形，均依法按月於「公開資訊觀測站」申報。	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？	✓		(三)本公司已於內部控制作業程序中訂定「關係人交易之管理」，其內容包含「關係企業相互間財務業務相關作業」、「關係人、特定公司及集團企業交易管理」等相關規範，以建立、執行與關係企業間之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？	✓		(四)1.本公司業經董事會決議訂定「內部重大資訊處理作業程序」，並於內部控制作業程序中訂有「防範內線交易之管理」，藉以規範內部人之有價證券買賣行為。 2.本公司除每月提醒內部人股權轉讓之重要規定外，同時提供「禁止內線交易疑義問答」予董事、經理人，亦不定期轉發主管機關之「防範內線交易」宣導函令，俾利董事、經理人即時且全面掌握「內線交易」相關規範，111年度董事參加「防範內線交易」之相關課程詳如公開資訊觀測站。 3.本公司對新進員工於到任時宣導道德行為準則及員工行為守則等相關規範，並將相關條文揭露於員工入口網站。	無差異
三、董事會之組成及職責				

評估項目	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)董事會是否擬訂多元化政策、具體管理目標及落實執行？ (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？	✓	✓	(一)本公司董事會成員組成之多元化政策、具體管理目標及落實執行請參閱第25頁。 (二)本公司目前未自願設置其他各類功能性委員會。	無差異 本公司目前雖僅設置審計委員會及薪資報酬委員會，但董事會行使職權均依照法令、公司章程規定、股東會決議及公司治理精神辦理。
(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參考？	✓		(三)1.本公司業經董事會決議訂定「董事會績效評估辦法」，並揭露於公司網站及公開資訊觀測站。 2.本公司董事會績效評估辦法規定，董事會每年應至少執行一次內部董事會績效評估；另每三年得執行一次外部績效評估。 3.每年度之董事績效評估結果得為個別董事薪酬及提名董事之衡酌依據。	無差異
(四)公司是否定期評估簽證會計師獨立性？	✓		(四)1.本公司所委任之簽證會計師非為本公司或關係企業之董事、監察人、經理人、受僱人、股東，確認其非利害關係人，符合主管機關獨立性判斷之規定。(簽證會計師獨立性評估表詳註1) 2.本公司每年皆定期評估(一年一次)簽證會計師之專業性及獨立性，且簽證會計師亦已就受託查核作業出具獨立性聲明書；112年度財務及稅務簽證會計師之委任及報酬業經111年12月19日董事會決議通過。	無差異
四、上市上櫃公司是否配置適任及適當人數之公司治理人員，並指定	✓		(一)本公司經111年3月11日董事會決議通過，指定財務部最高主管為公司	無差異

評估項目	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	
<p>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)?</p>			<p>治理主管，並於其下配置充足之專業公司治理人員，以保障股東權益並強化董事會職能。本公司之公司治理主管具有公開發行公司財務主管經驗達3年以上，資格條件符合法令規定。</p> <p>(二)公司治理主管主要職責如下： 1.依法辦理董事會及股東會之會議相關事宜。 2.製作董事會及股東會議事錄。 3.協助董事就任及持續進修。 4.提供董事執行業務所需之資料。 5.協助董事遵循法令。</p> <p>(三)111年度業務執行情形如下： 1.協助董事執行職務所需資料及法令並安排董事進修： (1)不定期提供公司治理相關之最新法令規章予各董事。 (2)提供董事執行職務所需之公司資訊，維持董事和各部門主管溝通順暢。 2.依法辦理各功能性委員會、董事會及股東會議之召開： (1)擬訂各項會議議程於7日前通知董事並提供會議資料，董事須利益迴避之議案，予以事前提醒，並於會後20天內寄發董事會議事錄。 (2)會後協助董事會重要決議之重大訊息發布事宜，確保重訊內容之適法性及正確性，以保障投資人交易資訊對等。 (3)依法辦理股東會日期事先登記、法定期限內製作開會通知、議事手冊及議事錄。</p> <p>(四)111年度公司治理主管進修情形詳註2。</p>
<p>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</p>	✓		<p>本公司業於公司網站設置「利害關係人專區」，分由相關部門專人負責與利害</p> <p>無差異</p>

評估項目	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	
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？			關係人溝通，提供投資人、供應商、客戶及員工等利害關係人雙向溝通之管道。	
六、公司是否委任專業股務代辦機構辦理股東會事務？	✓		本公司委任專業股務代理機構「凱基證券(股)公司股務代理部」辦理股東會事務。	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？	✓		(一)1. 揭露財務、業務資訊情形： 分由相關人員負責維護本公司網站，揭露營運、行銷、財務及業務相關等資訊以提供消費者、供應商及股東詳實正確之公司資訊。 2. 揭露公司治理資訊情形： 本公司已於公司網站揭露公司章程及重要作業程序，並揭露董事會重大決議。	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）？	✓		(二)本公司已設置英文版網站，且由專人負責公司資訊之蒐集及揭露，並建立發言人制度；另於網站揭露歷年已召開或受邀之法人說明會相關資訊。	無差異
(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？	✓		(三)本公司皆依規定於期限內公告並申報年度財務報告，然本公司為興櫃公司，依規定僅須公告第二季、年度財務報告及各月份營運情形，有關上述資訊之揭露請參考公開資訊觀測站。	無差異
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？				
(一)員工權益及僱員關懷	✓		(一)請參閱本公開說明書貳、營運概況之勞資關係說明。	無差異
(二)投資者關係	✓		(二)本公司於公司網站上設有「投資人專區」，並依相關規定即時於「公開資訊觀測站」公告有關財務業務、內部人持股異動等訊息，提供投資人關於營運及財務面之參考資	無差異

評估項目	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)供應商關係及利害關係人之權利	✓		訊。 (三)本公司業於公司網站設置「利害關係人專區」，分由相關部門專人負責與利害關係人溝通，提供投資人、供應商、客戶及員工等利害關係人雙向溝通之管道。	無差異
(四)董事進修情形	✓		(四)本公司董事相關進修內容已揭露於公開資訊觀測站。	無差異
(五)風險管理政策及風險衡量標準之執行情形	✓		(五)風險管理政策及風險衡量標準之執行情形：依法訂定相關內部規章及制度，進行風險管理與評估。	無差異
(六)公司為董事購買責任保險之情形	✓		(六)本公司自111年起為董事投保責任保險且投保情形報告於董事會，並於每年定期評估投保額度。	無差異
九、請就臺灣證券交易所股份有限公司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(未列入受評公司者無需填列)：本公司非上市櫃公司，未列入受評公司，故不適用。				

註 1：簽證會計師獨立性評估表

項次	項目	公司評估	唐嘉鍵 會計師 聲明	黃明宏 會計師 聲明
1	簽證會計師及其家屬未持有本公司直接或間接重大財務利益。	符合	符合	符合
2	簽證會計師或其家屬與本公司或本公司董監事、經理人間，未有影響獨立性之商業關係。	符合	符合	符合
3	簽證會計師目前或最近兩年內未擔任本公司董監事、經理人或對本公司有重大影響之職務；亦未有承諾擔任前述相關職務之情事。	符合	符合	符合
4	在審計期間，簽證會計師之家屬未擔任本公司之董監事、經理人或對審計工作有直接且重大影響之職務。	符合	符合	符合
5	在審計期間，簽證會計師與本公司之董監事或經理人未有直系血親、直系姻親或二親等內旁系血親之關係。(或在審計期間，簽證會計師之近親有擔任審計客戶之董監事、經理人或對審計工作有直接且重大影響職務之情事，惟其違反獨立性程度已降低至可接受程度。)	符合	符合	符合
6	簽證會計師未收受本公司或本公司董監事、經理人或主要股東價值重大之餽贈或禮物(其價值未超越一般社交禮儀標準)。	符合	符合	符合

註 2：公司治理主管進修情形：

進修日期	主辦單位	課程名稱	進修時數
111/1/17	社團法人中華公司治理協會	公司治理與證券法規	3
111/7/28	財團法人台灣永續能源研究基金會	邁向淨零排放(Net-Zero)的碳管理趨勢與因應之道	3
111/10/5	社團法人中華公司治理協會	資安公司治理－建構上市櫃公司資安防護策略	3
111/10/25	財團法人證券暨期貨市場發展基金會	公司治理與證券法規	3
111年度截至公開說明書刊印日止進修總時數			12

(四)本公司薪資報酬委員會之組成、職責及運作情形

1. 薪資報酬委員會成員資料

本公司薪資報酬委員會全體委員皆為獨立董事，其專業資格與經驗、獨立性情形、兼任其他公開發行公司薪資報酬委員會成員家數等資訊，請詳閱第 24 頁。

2. 薪資報酬委員會運作情形資訊

(1) 本公司之薪資報酬委員會委員計 3 人。

(2) 配合本公司 111 年 1 月 12 日股東臨時會改選董事，本公司董事會業於 111 年 1 月 13 日委任第一屆薪資報酬委員會委員，本屆委員任期 111 年 1 月 13 日至 114 年 1 月 11 日。

(3) 111 年度截至公開說明書刊印日止，薪資報酬委員會開會 2 次(A)，議決事項請參閱第 96 頁至第 98 頁，委員出席情形如下：

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
召集人	鄧衍森	2	0	100%	新任 改選日期： 111.1.12
委員	許妙靜	2	0	100%	
委員	周雍強	2	0	100%	

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(如董事會通過之薪資報酬優於薪資報酬委員會之建議，應敘明其差異情形及原因)：無。
- 二、薪資報酬委員會之議決事項，如成員有反對或保留意見且有紀錄或書面聲明者，應敘明薪資報酬委員會日期、期別、議案內容、所有成員意見及對成員意見之處理：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

推動項目	執行情形(註1)			與上市上櫃公司永續發展實務守則差異情形及原因
	是	否	摘要說明	
一、公司是否建立推動永續發展之治理架構，且設置推動永續發展專(兼)職單位，並由董事會授權高階管理階層處理，及董事會督導情形？ (上市上櫃公司應填報執行情形，非屬遵循或解釋。)		✓	本公司已訂定永續發展實務守則，並持續規劃設置永續發展單位，定期宣導並檢視實施成效。	尚未設置治理架構
二、公司是否依重大性原則，進行與公司營運相關之環境、社會及公司治理議題之風險評估，並訂定相關風險管理政策或策略？(註2) (上市上櫃公司應填報執行情形，非屬遵循或解釋。)	✓		本公司已訂定永續發展實務守則，並依重大性原則，進行與公司營運相關之環境、社會及公司治理議題之風險評估，並訂定相關風險管理政策或策略，且執行員工、社區、環境等面向之具體推動計畫，相關資訊已揭露於本公司網站。	無重大差異
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？	✓		1.本公司生產作業皆依空氣污染防制法、毒性及關注化學物質管理法、廢棄物清理法等相關規定辦理，制度面上依照法令制訂公司內部控制程序及相關工作指導書，以利公司全體遵循。作業面上已取得環保局核發許可證，購置污染防治設備、定期申報至環保局系統及繳納空污費；毒化物皆申報環保局核准，並將輸入、使用、結餘資料，每月定期申報於環保局系統；廢棄物處理則定期向環保局提交廢棄物清理計畫書後始為之。以上皆依規定執行環境監測計畫，並提報主管機關同意後備查。 2.本公司已於111年正式取得ISO14001環境管理系統認證，認證範圍為桃園、觀音、松山廠區。針對可能危害環境之危險因子予以辨識、評估、管理及控制，包括對於當前生產活動和產品服務，以確保公司永續經營。	無重大差異
(二)公司是否致力於提升能源使用效率，及使用對環	✓		1.提升能源使用效率，依據季節溫度變化及公司產能用電需求，彈性調整最適台電契約容量，除節省電費支出，也讓能源更有效率的利用，統計108年全年用電28,208,841度，至110年在公司營收持	無重大差異

推動項目	執行情形(註1)			與上市上櫃公司永續發展實務守則差異情形及原因
	是	否	摘要說明	
境負荷衝擊低之再生物料?			<p>續增加下，用電度數降為23,535,299度，節省467.3萬度電(降幅-16.6%)。</p> <p>2.公司已設置太陽能發電設備系統，發電容量250瓩，並於未發電時段申請使用備用電力。除電費收益外，有效遮蔽日光照射，降低廠房內部溫度，有利於空間溫溼度調節及人員身心健康。</p>	
(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?	✓		<p>氣候變遷之潛在風險最終對營運成本之影響：</p> <p>1. 再生能源法之需求提高，將逐年提高再生能源使用比例，營運成本將增加。 <u>因應措施</u>：遵循政府政策提高再生能源比例或採購碳權。</p> <p>2. 未來低碳產品使用比例將增加以避免碳稅課徵，此將增加營運成本。 <u>因應措施</u>：設備材料採購選擇以具環境標章、環保標章之產品。</p> <p>3. 碳排量強制申報，需增加溫室氣體排放量監測設備及第三方查證，此將增加營運成本。 <u>因應措施</u>：遵循政府政策設置及申報。</p> <p>4. 新技術、新設備投資，以達到減碳目的，此將增加營運成本。 <u>因應措施</u>：遵循政府政策適時投資。</p> <p>5. 颱風、水災等天然災害造成廠房建築物維修損失，此將增加營運成本。 <u>因應措施</u>：強化廠房建築平時之維護，定期疏濬排水系統。</p> <p>氣候變遷對企業之潛在機會：</p> <p>1. 新商機，飛機為提升飛行效率及降低燃油耗損，勢必減少飛行旅程而增加飛機維修頻率，此將增加公司營收。 <u>因應措施</u>：強化廠房設施，提供最佳後勤支援。</p> <p>2. 節能廠房，開發廠務能源管理系統，以人工智慧技術對廠房設施實施最佳化設定降低營運成本。 <u>因應措施</u>：規劃建置智慧中央監控系統。</p>	無重大差異

推動項目	執行情形(註1)			與上市上櫃公司永續發展實務守則差異情形及原因
	是	否	摘要說明	
			3. 能源效率提升，降低能源使用成本。 <u>因應措施：定期檢視廠區能源管理現況。</u>	
(四) 公司是否統計過去兩年溫室氣體排放量、用水量及廢棄物總重量，並制定溫室氣體減量、減少用水或其他廢棄物管理之政策？		✓	1.敘明下列項目最近兩年之統計數據、密集度(如:以每單位產品、服務或營業額計算)及資料涵蓋範圍(如:所有廠區及子公司): (1)溫室氣體：本公司生產製程並無使用燃燒源，因此並無範疇一之排放量統計。至於範疇二所使用之能源為外購電力，消耗之能源主要係用在生產產品製程。惟未統計排放量，擬建置相關統計； (2)用水量：用水來源僅為自來水(主要為生活用水)，無使用地表水、地下水、水利設施等，故未進行取水量之統計； (3)廢棄物：一般生活廢棄物均有合法清除及處理機構辦理；製程產出對環境無害之事業廢棄物如廢金屬及廢木板裁等，均已委託合格處理機構辦理清除；製程產出其他對環境有害之事業廢棄物，悉依照環保法規辦理毒化物申報及委託合格機構以化學處理或物理方式處理，並以掩埋為最終處置；事業廢棄物之污泥依照廢棄物性質，委託合格處理機構合法處理，處理後進行掩埋最終處置。上述皆依環保法令規定辦理，以降低對環境產生衝擊。	規劃建置相關統計
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？	✓		1. 本公司制訂的管理政策與規章程序，均依照相關法規訂定，且遵循勞動法規，保障內部員工之合法權益，尊重國際公認之基本勞動人權原則，從未雇用童工。 2. 為防治工作場所性騷擾，維護性別工作平等及人格尊嚴，特依「工作場所性騷擾防治措施申訴及懲戒辦法訂定準則」制定「工作場所性騷擾防治措施、申訴及懲戒辦法」，公告於電子資訊平台供員工參閱，同時也設立「性騷擾專案調查小組」負責處理相關申訴案件。 3. 本公司嚴格遵守「身心障礙者權益保障法」所規定任用具有就業能力之身心障礙者，且保障及尊重原住民就業及相關權利，絕對無任何歧視行為，符合國際人權公約，尊重人權、不歧視。	無重大差異
(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	✓		本公司訂有合理完善的員工福利措施並據以實施，包括高於法定最低工資及參酌生活水平與同業水準制定之薪資報酬(標準係依學經歷、專業技能、工作性質與職務擔當核敘，不因性別、區域、種族、	無重大差異

推動項目	執行情形(註1)			與上市上櫃公司永續發展實務守則差異情形及原因
	是	否	摘要說明	
福利等)，並將經營績效或成果適當反映於員工薪酬？			政治立場等有所不同)；符合勞動基準法之工時/休假制度與加班費/未休假工資核算；職工福利委員會提供婚/喪補助、節慶/生日禮品禮金等；其他如膳食、團體保險、醫療保健/體檢等福利措施俱全；另年度如有獲利，依公司章程提撥員工酬勞；視營運績效及個人工作表現核發年終獎金及現場作業獎金等，以獎勵員工。	
(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？	✓		<p>1.依職業安全衛生法及勞動部公告相關指引，建立對應之計畫，並依計畫實施及每年績效評估確認計畫之有效性；勞工安全衛生教育訓練皆依職業安全衛生教育訓練規則辦理，因訓練項目種類繁多，故以電子系統控管人員複訓屆期狀況，於屆期前三個月自動通知職安室及當事人，由職安室安排複訓，以確保訓練之有效性。</p> <p>上述除本公司內部不定期查核各單位實施狀況外，亦於每年度由ISO45001稽核員實施稽查。</p> <p>2.本公司已依職業安全衛生管理辦法，於111年正式取得ISO45001職業安全衛生管理系統認證，認證範圍為桃園、觀音、松山廠區。</p> <p>3.本公司110年職災共12次，職災人數12人佔總人數2,982人、員工總人數比率0.4%，職業災害發生皆依職安署規定，會同勞工代表現場會勘調查，並依各職災狀況，擬定改善措施，並定期追蹤改善措施是否有效持續進行。</p>	無重大差異
(四) 公司是否為員工建立有效之職涯能力發展培訓計畫？	✓		<p>本公司提供多元化的教育訓練，包括新進人員訓練、通識性訓練、專業性訓練（業務需要及為特定活動組織安排的教育訓練）、主管人員訓練等。</p> <p>每年規劃教育訓練課程，讓同仁參與與自身工作相關之內部或外部專業訓練課程，員工藉由相關專業性訓練，除提升本身專業能力外，另可協助公司取得專案業務、承包資格及專業認證，藉由多元化的學習資源，協助員工增進專業能力與開發潛能，並強化員工持續提升職能。</p>	無重大差異
(五) 針對產品與服務之顧客健康與安全、客戶隱私、行銷及標示等議題，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	✓		<p>1. 本公司制定相關程序係依照民航機構民航法規，及各航空公司客戶的規範，包括維修記錄的保密與保存期限。</p> <p>2. 實施客戶訴願作業與客戶滿意度調查程序，確保顧客的申訴權益與及時回應。在客戶需求下，設立專責委員會對於飛機能即時問題處理，定期及長期的健康監控都屬於產品安全的服務範疇。</p>	無重大差異

推動項目	執行情形(註1)			與上市上櫃公司永續發展實務守則差異情形及原因
	是	否	摘要說明	
或客戶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？	✓		本公司依據民航法規之要求，制定有廠商審查管理辦法，明訂各類型廠商須具備之資格及條件。針對新廠商，即已於申請時，針對我方所制定之Supplier Code of Conduct，內容包含勞動人權、營業道德、環保、職業安全衛生、永續供應鏈管理等具體要求，請廠商配合研讀后簽署，以確認其符合相關規範。	無重大差異
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？		✓	本公司將於112年編製永續報告書。	將於112年編制永續報告書
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： 本公司業於111年3月11日董事會通過訂定「永續發展實務守則」，未來將依守則之理念實踐企業社會責任，以更高標準自我期許並創造更大之價值貢獻社會。				
七、其他有助於瞭解推動永續發展執行情形之重要資訊： 本公司於公司網站已設置企業社會責任專區，將依實際運作情形將相關資訊揭露於公司網站。				

(六) 公司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

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		
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？	✓		本公司於111年5月24日業經董事會通過訂定「誠信經營守則」並且揭露於公司網頁。以誠信經營為公司永續經營之最高宗旨，俾使董事、經營團隊及全體員工之行為符合道德標準，奉行誠信務實之經營理念；俾使利害關係人更加了解公司的道德行為準則，以茲共同遵循及落實，共創永續發展臻於真善美。	無重大差異
	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？	✓		本公司於111年5月24日業經董事會通過訂定「誠信經營作業程序及行為指南」，制定相關防範不誠信行為之具體措施，以利相關人員遵循，若有違反則依公司懲戒制度執行。	無重大差異
	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？	✓		本公司已訂定「誠信經營作業程序及行為指南」，以規範董事、管理階層及員工行為，且承諾落實執行。	無重大差異
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訂誠信行為條款？	✓		本公司與交易對象建立商業關係前，會評估往來對象之合理性、以及是否有不誠信行為之紀錄，並於契約中明訂誠信行為條款。	無重大差異
	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營政策與防範不誠信行為方案及監督執行情形？	✓		本公司指定誠信經營小組為專責單位，隸屬於董事會，負責誠信經營政策與防範方案之制定及監督執行，辦理作業程序及行為指南之修訂、執行、解釋、諮詢服務暨通報內容登錄建檔等相關作業及監督執行，並應定期(至少一年一次)向董事會報告。	無重大差異

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	
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？	✓		本公司已制定「誠信經營作業程序及行為指南」，作為員工執行業務時應注意之事項，另於公司網站設置電子信箱作為陳述管道。	無重大差異
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？	✓		本公司已建立有效之會計制度及內部控制制度，並隨時檢討，以確保該制度之設計及執行持續有效。內部稽核人員並定期查核前述制度之遵循情形，並做成稽核報告提報董事會。	無重大差異
五、公司是否定期舉辦誠信經營之內、外部之教育訓練？	✓		本公司之誠信經營訓練每年定期以e-learning方式舉辦。	無重大差異
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？	✓	一、本公司於「誠信經營作業程序及行為指南」，明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、本公司於「誠信經營作業程序及行為指南」訂定受理檢舉事項之調查標準作業程序及相關保密機制。 三、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份及檢舉內容予以保密，並承諾保護檢舉人不因檢舉情事而遭不當處置。	無重大差異
	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？	✓		無重大差異
	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？	✓		無重大差異
加強資訊揭露	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？	✓	本公司網站及公開資訊觀測站已揭露「誠信經營守則」及「誠信經營作業程序及行為指南」，另於公司網站揭露已揭露誠信經營相關資訊情形。	無重大差異
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。				
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)：無。				

(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：

本公司於111年3月11日業經董事會通過訂定「公司治理守則」，已上傳「公司治理守則」規章至公司網站及公開資訊觀測站。

(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、內部稽核主管及研發主管等辭職解任情形之彙總：無。

(九) 其他足以增進對公司治理運作情形之瞭解的重要資訊：

本公司對於重大訊息均即時揭露，並依規定輸入公開資訊觀測站。

三十、其他必要補充說明事項：

依臺灣證券交易所股份有限公司 111 年 12 月 28 日臺證上一字第 1111806515 號函，應於公開說明書特別記載事項乙節中揭露下列事項：

(一) 最近三年度與截至最近期業績變化之合理性：

單位：新台幣千元

	108 年度		109 年度		110 年度		110 年上半年度		111 年上半年度	
營業收入	46,679,694	100.00	10,687,878	100.00	9,616,931	100.00	4,787,954	100.00	5,816,761	100.00
營業成本	43,914,761	94.08	8,680,366	81.22	8,025,570	83.45	3,944,564	82.39	4,788,122	82.32
營業毛利	2,764,933	5.92	2,007,512	18.78	1,591,361	16.55	843,390	17.61	1,028,639	17.68
營業費用	737,586	1.58	523,281	4.90	439,354	4.57	225,921	4.72	273,469	4.70
營業利益	2,027,347	4.34	1,484,231	13.89	1,152,007	11.98	617,469	12.90	755,170	12.98
營業外收入及支出	344,294	0.74	(89,960)	(0.84)	(70,970)	(0.74)	(71,382)	(1.49)	261,601	4.50
稅前淨利	2,371,641	5.08	1,394,271	13.05	1,081,037	11.24	546,087	11.41	1,016,771	17.48
本期淨利	1,981,718	4.25	1,173,028	10.98	880,785	9.16	436,870	9.12	813,417	13.98
每股盈餘(元)	3.11		1.85		2.50		1.24		2.31	

資料來源：各期間經會計師查核簽證或核閱之財務報告。

公司說明：

1、營業收入變化及合理性說明

本公司營收變化原因及合理性，茲依主要產品、銷售對象變化予以說明：

(1) 最近三年度及申請年度最近期產品別營業收入變化情形

本公司最近三年度及最近期產品別營業收入變動表

單位：新台幣千元

項目	108 年度		109 年度		110 年度		110 年上半年度		111 年上半年度	
	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%
航空器維修-機體	7,575,885	16.23	6,599,879	61.75	6,104,800	63.48	3,178,212	66.38	3,743,966	64.37
航空器維修-發	34,899,080	74.76	1,462,340	13.68	518,524	5.39	164,423	3.44	291,082	5.00

項目 \ 年度	108 年度		109 年度		110 年度		110 年 上半年度		111 年 上半年度	
	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%
動機										
航空器維修-零組件及其他	1,351,644	2.90	1,581,997	14.81	1,246,180	12.96	691,818	14.45	565,023	9.72
航空器之零件製造	2,253,336	4.83	544,277	5.09	1,130,402	11.75	505,162	10.55	872,483	15.00
航空器之機體組裝銷售及其他	599,749	1.28	499,385	4.67	617,025	6.42	248,339	5.18	344,207	5.91
合計	46,679,694	100.00	10,687,878	100.00	9,616,931	100.00	4,787,954	100	5,816,761	100

資料來源：各期間經會計師查核簽證或核閱之財務報告。

本公司主要從事機體、零組件、發動機之維修及機體、發動機零組件之製造、加工及銷售等業務，目前擁有維修及製造兩廠區，維修廠區主要設施包含飛機維修棚廠、發動機及零組件修護廠；製造廠區以航大產品及組件的生產製造為主，包含機械加工、放電加工自動產線、化學表面處理產線、電子束焊等之特殊製程等。

綜上所述，本公司主要產品可區分為航空器維修-機體、航空器維修-發動機、航空器維修-零組件及其他、航空器之零件製造及航空器之機體組裝銷售及其他等，茲就本公司產品別合併營業收入說明如下：

A、航空器維修-機體

本公司「航空器維修-機體」主要維修項目包含停機線維修及重大機體維修等，108~110 年度及 111 年上半年度其營業收入分別為 7,575,885 千元、6,599,879 千元、6,104,800 千元及 3,743,966 千元，占各年度營業收入比重分別為 16.23%、61.75%、63.48%及 64.37%。109 年度「航空器維修-機體」之營業收入較 108 年度減少 976,006 千元，減少幅度為 12.88%，主係當年度受新冠肺炎疫情影響，各國間之出入境檢疫政策頻繁變化，使跨國旅遊不便性增加，客機需求下降致航空公司紛紛暫停航班，進而減少相關之重大機體維修及停機線維修所致，其中重大機體維修減少主係部分客戶因疫情影響皆在日本國內進行維修進而減少營收；110 年度「航空器維修-機體」之營業收入較 109 年度減少 495,079 千元，減少幅度為 7.50%，主係當年度仍受到全球新冠肺炎疫情影響，使國際飛航需求持續低迷，重大機體維修及停機線維修減少所致，其中重大機體維修減少，主係受部分客戶於日本國內進行維修所致，惟亦因疫情帶動家庭網路消費及因海運需求量大增而有所停滯進而造成全球航空貨運量增加，致部分以航空貨運為主之客戶維修進場數量增加，致當年度機體維修營業收入衰退程度減緩；111 年上半年度「航空器維修-機體」之營業收入較去年同期增加 565,754 千元，增加幅度為 17.80%，主係因新冠肺炎疫情對航空產業影響逐步放緩，重大機體維修業務回穩使其營收較去年同期增加，其中前十大客戶中因本身貨運業務量穩定上升，使其貨機進廠維修

量增加致本公司對其銷售金額增加，另對長榮航空之部分機型提供航材補給服務增加約 1.1 億所致。

B、航空器維修-發動機

本公司「航空器維修-發動機」主要維修項目包含 CF6 系列發動機、奇異公司 GE90 系列發動機、T700 系列發動機等，108~110 年度及 111 年上半年度其營業收入分別為 34,899,080 千元、1,462,340 千元、518,524 千元及 291,082 千元，占各年度營業收入比重分別為 74.76%、13.68%、5.39%及 5.00%。109 年度「航空器維修-發動機」之營業收入較 108 年度減少 33,436,740 千元，減少幅度為 95.81%，主係本公司依 2013 年與奇異公司之合資契約約定，於 108 年底出售發動機廠房及設備等相關資產予長異公司後，發動機維修業務量減少，而發動機維修材料及維修單價相較機體、零組件為高導致整體發動機銷售業務金額較高，故 109 年度發動機業務營業收入大幅下降；110 年度「航空器維修-發動機」之營業收入較 109 年度減少 943,816 千元，減少幅度為 64.54%，主係因全球仍持續受新冠肺炎疫情影響，各國政府仍執行嚴格邊境防疫隔離政策致增跨國旅行之不便，航空公司持續降低值勤班次，整體飛航需求下降進而減少相關之發動機維修需求，使本公司發動機維修業務之營業收入持續下降；111 年上半年度「航空器維修-發動機」之營業收入較去年同期增加 126,659 千元，增加幅度為 77.03%，主係因軍用發動機維修進廠量增加，故營業收入增加。

C、航空器維修-零組件及其他

本公司「航空器維修-零組件及其他」中，「零組件」主要維修項目包含電氣、航儀、機械及複合材，「其他」主係航材銷售等，108~110 年度及 111 年上半年度其營業收入分別為 1,351,644 千元、1,581,997 千元、1,246,180 千元及 565,023 千元，占各年度營業收入比重分別為 2.90%、14.81%、12.96%及 9.72%。本公司移轉長異業務前，發動機零組件之維修，其分類在航空器維修-發動機中，移轉後長異將部分發動機零組件維修業務下包至本公司維修，其分類在航空器維修-零組件及其他，109 年度「航空器維修-零組件及其他」之營業收入較 108 年度增加 230,353 千元，成長幅度為 17.04%，主係長異公司將發動機零組件之部分零組件委外至本公司維修，致本公司零組件維修收入增加；110 年度「航空器維修-零組件及其他」之營業收入較 109 年度減少 335,817 千元，減少幅度為 21.23%，主係因長異公司發動機業務進廠維修量受疫情影響減少，致委外至本公司零組件維修之進廠量同步減少約 1.71 億，而長榮航空整流罩及其他零組件進廠維修量亦受疫情影響減少約 1.19 億元，111 年上半年度「航空器維修-零組件及其他」之營業收入較去年同期減少 126,795 千元，減少幅度為 18.33%，主係因長異公司當期發動機零組件進廠維修量減少致營業收入下降。

D、航空器之零件製造

本公司「航空器之零件製造」主要銷售項目包含發動機零件製造，主要利用機械加工、鋁合金加工、特殊製程以進行最終零件產品之生產，108~110 年度及 111 年上半年度其營業收入分別為 2,253,336 千元、544,277 千元、1,130,402 千元

及 872,483 千元，占各年度營業收入比重分別為 4.83%、5.09%、11.75% 及 15.00%。109 年度「航空器之零件製造」之營業收入較 108 年度減少 1,709,059 千元，減少幅度為 75.85%，主係 108 年度受波音 737 MAX 機型飛機停飛事件影響，且因受新冠疫情影響各航空公司終端航機訂購需求，進而影響原廠下修產量，故本公司航空器之零件製造業務營收大幅衰退；110 年度「航空器之零件製造」之營業收入較 109 年度增加 586,125 千元，增加幅度為 107.69%，主係因波音 737 MAX 機型飛機於各國家陸續取得適航許可，該機型之供應鏈產線逐步恢復營運，原廠增產、飛機零組件產品需求增加，相關產品製造業務銷售回升所致；111 年上半年度之營業收入較去年同期增加 367,321 千元，成長幅度達 72.71%，主係受惠於全球航空市場復甦，波音飛機訂單陸續回升致相關零組件需求上升，其中引擎零組件屬於售價較高之產品數量增加較多，致 111 年上半年度「航空器之零件製造」之營業收入較去年同期增加所致。

E、航空器之機體組裝銷售及其他

本公司「航空器之機體組裝銷售及其他」主要銷售項目包含機體組裝如貨艙門、防撞牆、結構、線束、複合材之組裝，其他則係加工收入及存貨備抵跌價損失，108~110 年度及 111 年上半年度其營業收入分別為 599,749 千元、499,385 千元、617,025 千元及 344,207 千元，占各年度營業收入比重分別為 1.28%、4.67%、6.42% 及 5.91%。109 年度「航空器之機體組裝銷售及其他」之營業收入較 108 年度減少 100,364 千元，減少幅度為 16.73%，主係 108 年度公司承接波音 787 夢幻客機之機體零件組裝訂單受客戶 787 客機產線生產技術適航問題交貨遞延影響，相關機體零組件銷售數量減少致營收減少；110 年度「航空器之機體組裝銷售及其他」之營業收入較 109 年度增加 117,640 千元，增加幅度為 23.56%，主係因受新冠肺炎疫情影響，全球電子商務興盛使相關貨運量增加致客戶貨機需求及客機改貨機需求增加所致；111 年上半年度之營業收入較去年同期增加 95,868 千元，成長幅度達 38.60%，主係因後疫情電子商務興盛及全球物流受海運塞港因素影響，貨品多改以空運方式運送使航空貨運需求熱絡，貨機需求與客機改貨機需求增加，機體組裝業務之貨機防撞牆及貨艙門銷售數量增加，致 111 年上半年度「航空器之機體組裝銷售及其他」之營業收入較去年同期增加。

2. 營業成本與毛利變化原因及合理性說明

本公司 108~110 年度及 111 年上半年度營業成本分別為 43,914,761 千元、8,680,366 千元、8,025,570 千元及 4,788,122 千元，營業毛利分別為 2,764,933 千元、2,007,512 千元、1,591,361 千元及 1,028,639 千元，毛利率分別為 5.92%、18.78%、16.55% 及 17.68%。茲分析本公司主要產品之營業成本及毛利變化情形如下：

(1)最近三年度及申請年度最近期營業成本變動表

單位：新台幣千元

項目	108 年度		109 年度		110 年度		110 年 上半年度		111 年 上半年度	
	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%
航空器維修-機體	5,766,629	13.13	5,111,247	58.88	4,809,041	59.92	2,482,477	62.93	2,927,077	61.13
航空器維修-發動機	33,704,980	76.75	1,018,043	11.73	484,119	6.03	162,789	4.13	275,418	5.75
航空器維修-零組件及其他	1,701,435	3.88	1,233,894	14.22	827,668	10.31	451,216	11.44	398,602	8.32
航空器之零件製造	2,111,127	4.81	771,325	8.89	1,313,983	16.37	596,480	15.12	880,830	18.40
航空器之機體組裝銷售及其他	630,590	1.43	545,857	6.28	590,759	7.37	251,602	6.38	306,195	6.40
合計	43,914,761	100.00	8,680,366	100.00	8,025,570	100.00	3,944,564	100	4,788,122	100.00

資料來源：各期間經會計師查核簽證或核閱之財務報告。

(2)最近三年度及申請年度最近期營業毛利變動表

單位：新台幣千元

項目	108 年度		109 年度		110 年度		110 年 上半年度		111 年 上半年度	
	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%
航空器維修-機體	1,809,256	65.43	1,488,632	74.15	1,295,759	81.43	695,735	82.5	816,889	79.42
航空器維修-發動機	1,194,100	43.19	444,297	22.13	34,405	2.16	1,634	0.19	15,664	1.52
航空器維修-零組件及其他	(349,791)	(12.70)	348,103	17.34	418,513	26.30	240,602	28.53	166,421	16.18
航空器之零件製造	142,209	5.14	(227,048)	(11.31)	(183,581)	(11.54)	(91,318)	(10.83)	(8,347)	(0.81)
航空器之機體組裝銷售及其他	(30,841)	(1.11)	(46,472)	(2.31)	26,265	1.65	(3,263)	(0.39)	38,012	3.69
合計	2,764,933	100.00	2,007,512	100.00	1,591,361	100.00	843,390	100.00	1,028,639	100.00

資料來源：各期間經會計師查核簽證或核閱之財務報告。

(3)最近三年度及申請年度主要產品營業成本及毛利變化情形

A、航空器維修-機體

本公司 108~110 年度及 111 年上半年度「航空器維修-機體」之營業成本分別為 5,766,629 千元、5,111,247 千元、4,809,041 千元及 2,927,077 千元，營業毛利分別為 1,809,256 千元、1,488,632 千元、1,295,759 千元及 816,889 千元，營業毛利率分別為 23.88%、22.56%、21.23% 及 21.82%。本公司 109 年度「航空器維修-機體」之營業毛利率較 108 年度小幅下滑主係受新冠肺炎疫情影響使機體維修業務量減

少，因機體維修工序較為繁瑣，包含拆解、清潔、檢查、修理、組裝及測試等作業，屬勞力密集產業，而維修人員培養不易，本公司仍維持一定量之人力水平，故人工及製造費用占成本比重仍高所致；110 年度營業毛利率較 109 年度下滑至 21.23%，主係本公司持續受到疫情影響整體飛機進廠維修業務量，故相關之原料成本亦減少，而人力成本及製造費用同前述原因而持續維持相近水平致整體營業成本較去年度略為減少，惟當年度機體維修業務營業收入減少幅度仍大於營業成本減少幅度致營業毛利率仍持續減少；111 年上半年度營業毛利率回升至 21.82%，主係受惠於新冠肺炎疫情影響對航空產業影響逐步放緩，使客戶進廠執行機體維修量回升所致。

B、航空器維修-發動機

本公司 108~110 年度及 111 年上半年度「航空器維修-發動機」之營業成本分別為 33,704,980 千元、1,018,043 千元、484,119 千元及 275,418 千元，營業毛利分別為 1,194,100 千元、444,297 千元、34,405 千元及 15,664 千元，營業毛利率分別為 3.42%、30.38%、6.64%及 5.38%。本公司 109 年度「航空器維修-發動機」之營業毛利率較 108 年度上升至 30.38%，主係因本公司於 108 年底將大部分之發動機維修業務改由長異承接，本公司相關發動機業務應負的維修責任已完成，109 年度實際數與估計數不同，致產生毛利差異數，該差額視為會計估計變動於在 109 年隨各具發動機完工後認列(註)，另發動業務移轉後，發動機維修集中於 GE90 與 T700，而 T700 因有構型更改之專案需求，其平均毛利率相較原 108 年度維修之發動機型號 CF6 毛利較高所致；110 年度營業毛利率較 109 年度下降至 6.63%，主係發動機維修業務之毛利率 110 年因 T700 維修量較多，T700 毛利率較 GE90 高所致；111 年上半年度營業毛利率下降至 5.38%，主係雖上半年度因軍用發動機 T700 進廠維修量增加，然已無發動機構型更改專案，致當期毛利率下降。

(註：74 具發動機尚未完工之部分，因各具發動機的維修進度不同，且實際維修範圍因仍在維修過程中，依本公司收入認列之會計政策，依據 108 年底業務結算時可掌握統計資料之方式推估，分別估列維修收入和維修成本，惟到 109 年發動機陸續完工時，因各具發動機的維修係由本公司與長異共同完成，故依實際投入維修的比例計算分攤的維修收入及維修成本，與 108 年 12 月 31 日估列數之差異主係實際發生之維修材料及外修金額與估計數不同，致毛利較暫估高)

C、航空器維修-零組件及其他

本公司 108~110 年度及 111 年上半年度「航空器維修-零組件及其他」之營業成本分別為 1,701,435 千元、1,233,894 千元、827,668 千元及 398,602 千元，營業毛利分別為(349,791)千元、348,103 千元、418,513 千元及 166,421 千元，營業毛利率分別為(25.88)%、22.00%、33.58%及 29.45%，其毛利率變動則係各期間維修品項之組成不同而影響。本公司 109 年度「航空器維修-零組件及其他」之營業毛利率較 108 年度上升至 22.00%，主係因 109 年度發動機業務移轉長異後，本公司發動機相關之維修零組件減少所致，且無 108 年度將大批航材銷售之影響，其餘則因維修零配件品項之組成不同而影響毛利率變動；110 年度營業毛利率較 109 年

度上升至 33.58%，主係當年度毛利率較高之零組件(航電線束等)進廠維修之數量較多所致；111 年上半年度下降至 29.45%，主係前期毛利率相對較高之航電線束進廠維修量減少所致。

D、航空器之零件製造

本公司 108~110 年度及 111 年上半年度「航空器之零件製造」之營業成本分別為 2,111,127 千元、771,325 千元、1,313,983 千元及 880,830 千元，營業毛利分別為 142,209 千元、(227,048)千元、(183,581)千元及(8,347)千元，營業毛利率分別為 6.31%、(41.72)%、(16.24)%及(0.96)%。本公司 109 年度航空器之零件製造之營業毛利率較 108 年度下滑至(41.72)%，由於 109 年度零件製造業務受波音 737 MAX 機型停飛事件及疫情影響，引擎零組件產品客戶訂單需求減少，致銷售數量大幅減少，其中以高單價產品數量減少較多，由於製造廠之廠房、機器設備資本投入金額高，致固定攤提之折舊費用較高，產量低未達經濟規模故產生虧損；110 年度波音 737MAX 機型復飛，相關引擎等零組件需求增加，產量增加分攤固定成本惟仍未達損益兩平點，致營業毛損率較 109 年度縮小至(16.24)%；111 年上半年度營業毛利率較去年同期上升至(0.96)%，主係當期受惠於全球航空市場之復甦，相關製造需求回升致產量大幅提升，且本公司持續優化製程以提升生產效率，使單位生產成本降低，致毛利率持續回升。

E、航空器之機體組裝銷售及其他

本公司 108~110 年度及 111 年上半年度「航空器之機體組裝銷售及其他」之營業成本分別為 630,590 千元、545,857 千元、590,759 千元及 306,195 千元，營業毛利分別為(30,841)千元、(46,472)千元、26,265 千元及 38,012 千元，營業毛利率分別為(5.14)%、(9.31)%、4.26%及 11.04%。本公司 109 年度航空器之機體組裝銷售及其他之營業毛利率較 108 年度下滑至(9.31)%，由於 109 年度受前述客戶客機產線生產技術適航問題交貨遞延影響致 787 客機機體零件銷售數量大幅減少，故營業毛利率持續下降；110 年度主係因受新冠肺炎疫情影響，全球電子商務興盛使相關貨運量增加致客戶貨機需求及客機改貨機需求增加，其中 737 機型主貨艙門經由精進優化加入自動鉚釘機製程，縮短工時及提高效率以降低成本，致營業毛利率較 109 年度回升至 4.26%；111 年上半年度營業毛利率較去年同期上升至 11.04%，主係因後疫情電子商務興盛及全球物流受海運塞港因素影響，貨品多改以空運方式運送使航空貨運需求熱絡，貨機需求與客機改貨機需求增加，其中高附加價值之 737 系列主貨艙門及 767 系列防撞牆數量增加較多致毛利率持續提升。

3、營業費用及營業利益變化原因及合理性說明

(1)最近三年度及申請年度最近期營業費用變化情形

單位：新台幣千元

項目	108 年度		109 年度		110 年度		110 年 上半年度		111 年 上半年度	
	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%
銷管費用	592,705	1.27	493,715	4.62	467,014	4.86	217,987	4.55	258,660	4.45
研究發展費用	114,867	0.25	29,566	0.28	2,340	0.02	7,934	0.17	14,809	0.25
預期信用減損損失 (利益)	30,014	0.06	-	-	(30,000)	(0.31)	-	-	-	-
營業費用合計	737,586	1.58	523,281	4.90	439,354	4.57	225,921	4.72	273,469	4.70
營業利益	2,027,347	4.34	1,484,231	13.89	1,152,007	11.98	617,469	12.90	755,170	12.98

資料來源：各期間經會計師查核簽證或核閱之財務報告。

本公司最近三年度及申請年度之營業費用分別為 737,586 千元、523,281 千元、439,354 千元及 273,469 千元，占營業收入淨額比率分別為 1.58%、4.90%、4.57%及 4.70%，包括銷管費用、研究發展費用及預期信用減損損失（利益）。本公司銷管費用主要包括薪資費用、折舊費用、修繕費、勞務費及資訊費用等，最近三年度及申請年度之銷管費用分別為 592,705 千元、493,715 千元、467,014 千元及 258,660 千元，各占年度營業收入淨額之 1.27%、4.62%、4.86%及 4.45%。109 年度之銷管費用較 108 年度減少 98,990 千元，主要係當年度員工酬勞及獎金減少所致，110 年度之銷管費用亦較 109 年度減少 26,701 千元，主要係當年度薪資費用減少所致，111 年上半年度銷管費用較 110 年上半年度增加 40,673 千元，主要係當期發放員工酬勞及預估獎金增加所致。本公司研究發展費用主要係製程開發費用及人工依專案時間投入之相關成本，最近三年度及申請年度之研究發展費用分別為 114,867 千元、29,566 千元、2,340 千元及 14,809 千元，各占年度營業收入淨額之 0.25%、0.28%、0.02%及 0.25%。109 年度之研究發展費用較 108 年度減少 85,301 千元，主係因 108 年度因部分產品依客戶需求設計變更及新產品製程開發測試故金額較高，後續業已完成測試轉入量產，故研發費用降低，110 年度之研究發展費用亦較 109 年度減少 27,226 千元，主要係配合部分新產品開發，客戶會依合約約定提供開發費用補貼故研發費用所致，111 年上半年度研究發展費用較 110 年上半年度增加 6,875 千元，主要係受惠於專案訂單需求，致研發費用增加。本公司預期信用減損損失（利益）主要係因應 IFRS 9 簡化作法按存續期間預期信用損失認列應收帳款之備抵損失，108~110 年度及 111 年上半年度認列預期信用減損損失（利益）金額分別為 30,014 千元、0 千元、(30,000)及 0 千元，於 108 年度認列減損損失主係考量部分客戶付款情形較不穩定故予以提列，而 110 年因該客戶付款情形改善故迴轉相關減損損失。

(2)最近三年度及申請年度最近期營業利益變化情形

本公司最近三年度及申請年度最近期之營業利益分別為 2,027,347 千元、1,484,231 千元、1,152,007 千元及 755,170 千元，占各年度營業收入淨額比重分別為 4.34%、13.89%、11.98%及 12.98%，109 年度營業利益金額較 108 年度減少，主係因

本公司移轉發動機業務後減少相關之人事成本及費用，使營業利益率提升至 13.89%；110 年度營業利益金額及營業利益率因本公司持續受全球新冠肺炎疫情影響營收規模下降造成毛利衰退，致其皆較 109 年度下降；111 年上半年度營業利益及營業利益率較去年同期增加，本公司維修業務及製造業務皆成長主係受惠於新冠肺炎疫情對航空產業影響逐步放緩，且相關之銷管費用控管得宜，營業費用增加幅度小於營業收入增加幅度所致。綜上所述，本公司 108~110 年度及 111 年上半年度之營業費用與營業淨利變化尚屬合理。

4、營業外淨收支變化情形及合理性說明

單位：新台幣千元

項目	年度				
	108 年度	109 年度	110 年度	110 年 上半年度	111 年 上半年度
利息收入	158,788	59,138	21,905	11,580	13,095
其他收入	3,873	2,167	1,384	688	690
其他利益及損失淨額	398,188	(139,218)	(5,669)	(38,760)	256,133
財務成本淨額	(207,341)	(154,669)	(124,324)	(61,664)	(62,490)
採用權益法認列之關聯企業及合 資損益之份額淨額	(9,214)	142,622	35,734	16,774	54,173
合計	344,294	(89,960)	(70,970)	(71,382)	261,601

資料來源：各期間經會計師查核簽證或核閱之財務報告。

本公司最近三年度及申請年度最近期之營業外收入及支出分別為 344,294 千元、(89,960)千元、(70,970)千元及 261,601 千元，占營業收入比例分別為 0.74%、(0.84)%、(0.74)%及 4.50%，主要包含利息收入、租金收入、處分不動產、廠房及設備利益淨額、外幣兌換利益(損失)淨額、利息費用及採用權益法認列之關聯企業及合資損益之份額淨額等。

(1)利息收入

108~110 年度及 111 年上半年度利息收入分別為 158,788 千元、59,138 千元、21,905 千元及 13,095 千元。109 年度利息收入較 108 年度減少 99,650 千元、110 年度利息收入較 109 年度減少 37,233 千元，及 111 年上半年度較 110 年同期增加 1,515 千元，主係因配合營運資金調度並償還銀行借款、辦理現金減資及因營運活動產生現金流入等，致銀行活期存款及定期存款等利息收入減少或增加所致。

(2)其他收入

本公司最近三年度及最近期之其它收入主係租金收入等，108~110 年度及 111 年上半年度租金收入分別為 3,873 千元、1,298 千元、1,384 千元及 690 千元，主係對電信公司行動電話機房之租金。

(3)其他利益及損失

108~110 年度及 111 年上半年度其他利益及損失分別為 398,188 千元、(139,218)千元、(5,669)千元及 256,133 千元，108 年度主係出售發動機廠房及設備等相關資產予

長異公司認列處分不動產、廠房及設備利益 637,823 千元所致；餘主係美金計價之進銷貨與美元存款所產生之外幣兌換利益(損失)。

(4)財務成本

本公司 108~110 年度及 111 年上半年度之財務成本分別為 207,341 千元、154,669 千元、124,324 千元及 62,490 千元，主係因供營運需求所需而有中長期借款之利息費用，利息費用逐年減少主係因陸續償還長期借款所致。

(5)採用權益法認列之關聯企業及合資損益之份額淨額

本公司最近三年度及申請年度最近期之採用權益法認列之關聯企業及合資損益之份額淨額分別為(9,214)千元、142,622 千元、35,734 千元及 54,173 千元，主係認列本公司之轉投資公司長異、長銳及長鑽損益金額，各年度認列之金額則視當年度營運狀況而有所增減變化，其中以長異之占比較高。

整體而言，本公司最近三年度及申請年度最近期之營業外收入及支出變化原因並無重大異常情事，故其變化情形尚屬合理。

5、稅後淨利變化情形及合理性說明

單位：新台幣千元

項目	108 年度		109 年度		110 年度		110 年 上半年度		111 年 上半年度	
	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%
稅前淨利	2,371,641	5.08	1,394,271	13.05	1,081,037	11.24	546,087	11.41	1,016,771	17.48
稅後淨利	1,981,718	4.25	1,173,028	10.98	880,785	9.16	436,870	9.12	813,417	13.98
每股盈餘	3.11		1.85		2.50		1.24		2.31	

資料來源：各期間經會計師查核簽證或核閱之財務報告。

本公司最近三年度及申請年度最近期之稅後淨利分別為 1,981,718 千元、1,173,028 千元、880,785 千元及 813,417 千元，稅後淨利占營業收入比重分別為 4.25%、10.98%、9.16%及 13.98%。

本公司 109 年度稅後淨利相較 108 年度減少，主係本公司於 108 年底出售發動機廠房及設備等相關資產予長異公司後，發動機維修業務量減少，及受疫情影響致營收規模大幅下降營業毛利及營業利益隨之減少，及當年度未認列處分及報廢不動廠、廠房及設備利益，致當年度稅前淨利較去年同期減少，致整體稅後淨利較 108 年度減少 808,690 千元。

本公司 110 年度稅後淨利相較 109 年度減少 292,243 千元，主係因本公司持續受全球新冠肺炎疫情影響，營收規模下降且並無進行裁員進而造成營利衰退，雖營業外淨支出率亦下降，惟其下降幅度 21.11%小於營業淨利率下降幅度 22.38%所致。

本公司 111 年上半年度稅後淨利相較 110 年上半年度增加 376,547 千元，主係因新冠肺炎疫情對航空產業影響逐步放緩，本公司維修業務及製造業務皆受惠而回穩使營收較去年同期增加，且因 111 年初美金對台幣匯率持續走強，致 111 年上半年度外幣兌換利益淨額較去年同期增加 281,834 千元所致。

承銷商說明：

申請公司主要從事機體、零組件、發動機之維修及機體、發動機零組件之製造、加工及銷售等業務，目前擁有維修及製造兩廠區，維修廠區主要設施包含飛機維修棚廠、發動機及零組件修護廠；製造廠區以航太產品及組件的生產製造為主，包含機械加工、放電加工自動產線、化學表面處理產線、電子束焊等之特殊製程等。茲就申請公司最近三年度及最近期之業績變化比較分析如下：

1.營業收入

申請公司 108~110 年度及 111 年上半年度之營業收入分別為 46,679,694 千元、10,687,878 千元、9,616,931 千元及 5,816,761 千元，各年度之成長率分別為(77.10)%、(10.02)%及 21.49%，其變動主要係隨申請公司之業務策略調整、整體航空產業之景氣、旅遊業及航空貨運業起迭及各航空公司擁有機隊規模及營運狀況影響，申請公司維修業務主要是根據航空或貨運公司客戶給予之年度維修計畫據以排定申請公司之年度維修數量及排程，製造業務則根據上游原廠訂單需求量及交貨時程進行生產排程。申請公司 109 年度營業收入較 108 年度減少 35,991,816 千元、衰退 77.10%，主要係申請公司依原於 2013 年與奇異公司之合資契約約定，於 108 年底出售發動機廠房及設備等相關資產予長異公司後，發動機維修業務量減少，由於發動機維修材料及維修單價較高致業務移轉後維修營業收入大幅下降，另製造業務因多國民航主管機關停飛波音 737 MAX 機型飛機致原廠及其代工廠停產及持續受全球新冠肺炎疫情影響，飛機零組件產品需求下降導致營收減少。

110 年度營業收入較 109 年度減少 1,070,947 千元、衰退 10.02%，在維修業務部分主係因全球仍受新冠肺炎疫情影響，各國間之出入境檢疫政策頻繁變化及其嚴格性差異甚大使跨國旅遊不便性增加，全球航空產業市場及需求持續不振，各航空公司之航班陸續停飛因而減少相關之進廠定期維修及停機線維修等需求，而製造業務因 110 年波音 737 MAX 機型飛機陸續復飛，該機型之供應鏈產線逐步恢復營運，因 737 MAX 機型飛機係採用 GE 之發動機，故客戶 GE 訂單需求逐漸回升，致營收增加，致 110 年度營業收入衰退程度減緩。

111 年上半年度營業收入較去年同期增加 1,028,807 千元、成長 21.49%，主係因各國新冠疫苗施打普及後逐步放寬邊界管制，各航空公司之客機逐步復航，且空運業務延續 110 年之需求強勁貨機進廠維修量增加，申請公司維修業務之重大機體維修業務回穩、使其營收較去年同期增加，另製造業務因客戶訂單需求受惠於全球航空市場之復甦、波音 737 MAX 機型飛機復飛、貨機及客改貨機需求增加使相關使相關零組件需求回升致營業收入增加。

2.營業毛利及毛利率

申請公司 108~110 年度及 111 年上半年度之營業毛利分別為 2,764,933 千元、2,007,512 千元、1,591,361 千元及 1,028,639 千元；營業毛利率則分別為 5.92%、18.78 %、16.55%及 17.68%。109 年度營業毛利較去年同期減少 757,421 千元、營業毛利率成長至 18.78%，主係因當年度申請公司依原於 2013 年與奇異公司之合資契約約定，於 108 年底出售發動機廠房及設備等相關資產予長異公司後，發動機維修業務量減少，而發動機維修材料及維修單價相較機體、零組件為高導致整體發動機銷售業務金額較高，且其對應之營業成本金額亦高，使 108 年度之整體營業毛利金額較高，致 109 年度營業毛利金額雖較去年同期減少，

營業毛利率卻較 108 年度上升；110 年度營業毛利較 109 年度減少 416,151 千元、營業毛利率下滑至 16.55%，主係因雖營收規模下降惟仍有固定成本支出如薪資、水電等銷管費用，同時因飛機維修工序較為繁瑣，屬勞力密集產業，而維修人員培養不易，申請公司對於人工成本仍維持一定的水平，故人工及製造費用占成本比重仍高；111 年上半年度營業毛利較去年同期增加 185,249 千元、營業毛利率成長至 17.68%，主係申請公司毛利率較高之軍用發動機維修進廠量增加，且製造業務受惠於終端需求增加使其接單量上升致每單位固定成本下降，使得當期毛利率成長回升。

3.營業利益及營業利益率

申請公司 108~110 年度及 111 年上半年度之營業利益分別為 2,027,347 千元、1,484,231 千元、1,152,007 千元及 755,170 千元；營業利益率分別為 4.34%、13.89%、11.98% 及 12.98%。109 年度營業利益金額雖較 108 年度減少，惟營業利益率較 108 年度增加，主係因申請公司移轉發動機業務後整體毛利率提升，及減少發動機業務相關之人事成本及費用，使營業利益率提升至 13.89%；2 年度營業利益金額及營業利益率皆較 109 年度下降，主係因申請公司持續受全球新冠肺炎疫情影響營收規模下降造成毛利衰退所致；111 年上半年度營業利益及營業利益率較去年同期增加，主係受惠於新冠肺炎疫情對航空產業影響逐步放緩，申請公司維修業務及製造業務皆成長，且相關之銷管費用控管得宜，營業費用增加幅度小於營業收入增加幅度所致。

4.營業外收入及支出變動分析

申請公司 108~110 年度及 111 年上半年度之營業外收入及支出分別為 344,294 千元、(89,960)千元、(70,970)千元及 261,601 千元，占營業收入比例分別為 0.74%、(0.84)%、(0.74)% 及 4.50%，主要包含利息收入、租金收入、處分不動產、廠房及設備利益淨額、外幣兌換利益(損失)淨額、利息費用及採用權益法認列之關聯企業及合資損益之份額淨額等。108 年度因出售發動機廠房及設備等相關資產予長異致處分不動產、廠房及設備利益淨額認列利益 637,823 千元，致營業外收入相對較高；109~110 年度則因台幣升值，外幣兌換利益(損失)淨額為負致營業外損失；111 年上半年度則因美國聯準會積極升息使台幣貶值致當期營業外收入增加。

5.稅前純益及每股稅後純益變動分析

申請公司 108~110 年度及 111 年上半年度之稅前淨利分別為 2,371,641 千元、1,394,271 千元、1,081,037 千元及 1,016,771 千元，稅前淨利占營業收入比重分別為 5.08%、13.05%、11.24% 及 17.48%，每股盈餘分別為 3.11 元、1.85 元、2.50 元及 2.31 元，109 年度稅前淨利較去年同期減少主要係因申請公司於 108 年底出售發動機廠房及設備等相關資產予長異公司後，發動機維修業務量減少，及受疫情影響致營收規模大幅下降，營業毛利及營業利益隨之減少及當年度未認列處分及報廢不動廠、廠房及設備利益，致當年度稅前淨利較去年同期減少，惟當年度稅前淨利率 13.05% 較去年同期 5.08% 成長；110 年度之稅前淨利較去年同期減少主係因申請公司持續受全球新冠肺炎疫情影響，營收規模下降且並無進行裁員進而造成營利衰退，雖營業外淨支出率亦下降，惟其下降幅度 21.11% 小於營業淨利率下降幅度 22.38%，致申請公司整體稅前淨利較去年同期減少；111 年上半年度受惠於新冠肺炎疫情對航空產業影響逐步放緩，申請公司維修業務及製造業務回穩使營收較去年同期增

加，且因 111 年上半年度因美國聯準會持續升息，美金對台幣匯率持續走強，致 111 年上半年度外幣兌換利益淨額較去年同期增加 281,834 千元所致。整體而言，經評估其業績變化合理性，申請公司 108~110 年度及 111 年上半年度之營業收入、營業成本、毛利率、營業費用、營業利益、營業外淨收支及稅後損益之變動情形及原因，尚屬合理，應無重大異常之情事。

(二)母公司長榮航空過去二年度迄今為最大客戶，業務往來之必要性及合理性暨雙方財務業務獨立性：

公司說明：

1.本公司與長榮航空業務往來之必要性及合理性之說明

本公司原為長榮航空股份有限公司(下稱長榮航空，股票代號：2618)之機務本部，於 86 年間長榮航空考量政府積極推動亞太營運中心政策且相當重視對航太工業之發展，亞太地區航空運輸業務持續領先世界其他各區域，並帶動亞太地區航空器維修商機之發展，為掌握先機並於未來結合專業航太科技廠商進行策略聯盟，故長榮航空與國際航空器製造廠之 General Electric Company(下稱 GE)合作聯盟，將現有維修部門獨立為一專業航太維修事業，GE 並曾於 88~103 年間為本公司股東。是以，本公司成立初衷即係提供包含長榮航空及亞太地區航空公司維修服務。本公司與長榮航空主要業務往來分為銷貨交易、共同投保及資訊系統共用三類，茲就各項目之必要性及合理性說明如下：

(1)銷貨交易之必要性及合理性說明

本公司最近三年度及 111 年上半年度來自長榮航空之營業收入分別為 3,435,495 千元、2,759,968 千元及 2,749,445 千元及 1,391,610 千元，占各年度營業收入之比重分別為 7.36%、25.82%、28.59%及 23.92%，銷貨占比均未超過 30%，主要交易分為航空器維修服務及非維修類服務。

A.計價方式及價格考量因素

航空維修業的計價模式一般是按實際維修過程中，維修人員投入工時(工)和實際領用的航材(料)來計算，其中，工時計價的模式為：

A.固定計價(Fixed Price)：按工時費率 X 合約議定工時來計算

B.額外計價(Additional)：按工時費率 X 實際投入工時來計算

而實際用料則是以航材定價(CLP，Catalog Price，原廠目錄價格)X(1+ Mark Up Rate)，工時費率和 Mark Up Rate 會依市場區域水準、客戶信用條件、業務量、市場競爭強度、雙方業務往來關係等因素而有不同的價格/費率。本公司對於長榮航空提供的維修服務眾多，且各項服務均有不同計價方式。

機體維修市場上，因國內航空業的生態只有兩家大型航空公司，故主要的競爭對手為台灣周邊外國維修廠，如大陸、越南、香港和新加坡。其中香港和新加坡在航機維修業務已發展多年，且較台灣早，其業務規模也遠大於本公司，而近幾年大陸、越南也積極開展航空維修業務，挾人力成本更便宜的優勢，也吸引了不少航

空公司的訂單。

另依本公司銷售原則，考量各客戶所屬地區維修價格、業務競爭強度及業務量之多寡有所不同，會給予客戶之原始定價或銷貨折扣有所差異，且給予銷貨折扣係以個案處理，非全數客戶會提供銷售折扣。而本公司因提供長榮航空服務內容眾多，並隨著長榮航空機隊的擴張，維修量能需求大，故本公司對長榮航空的費率，主要是依照市場行情並考量當時的業務量及營運成本等因素而制定出來的，隨著長榮航空機隊的擴大、更新或退租還機等因素，經雙方商議增訂或修訂固定計價(FIXED PRICE)費率，相較其他一般客戶給予本公司維修的飛機架次較少且項目較為單一(以 C-check 為主)，產生計價方式有所差異，其差異係因飛機維修係全球性之服務，比起其他航空公司僅委託少部分機隊，且其他航空公司亦有可能因市場因素或是營運狀況的改變取消或推遲維修，長榮航空可提供本公司長期且穩定之營收，而其他航空公司則會有分散至其他維修廠之情事。

B.來自長榮航空各年度營收貢獻

本公司 108~110 年度及 111 年上半年度來自維修業務總營業收入金額分別為 10,134,035 千元(扣除改由長異承接之發動機維修業務)、9,644,216 千元、7,869,504 千元及 4,600,071 千元。長榮航空的業務貢獻度一直是長榮航太穩定且最大的營收來源，即使因受新冠疫情影響，其他客戶的業務量減少幅度相當大，而對長榮航空的營業金額並未有明顯差異，因此本公司考量長榮航空對於長榮航太的營收貢獻度、忠誠度以及個別客戶的競爭條件等因素提供評估給予銷貨折扣尚屬合理。

C.對長榮航空與其他非關係人毛利率之比較

本公司最近三年度及 111 年上半年度來自長榮航空之毛利率區間，相較與來自其他非關係人客戶毛利率區間互有高低，主係本公司對每家客戶給與計價係專案管理，且實際維修後之總工時會依實際維修狀況產生差異，而經統計最近三年度及 111 年上半年度來自長榮航空之毛利率區間，係落在來自排行前五大非關係人客戶(屬維修業務)之平均毛利率區間，故尚無異常之情形。

(2)共同投保之必要性及合理性說明

本公司與長榮航空共同投保航空責任險之背景在於，按航空產業之保險市場，主要以航空公司為主體來評估及計算費率，就其通常營運之整體風險(含維修、地勤等)，多已有所考量並反映在基本費率中，而各家航空公司基於個別營運規劃，為數不少(如長榮航空、德航等)會選擇將轄下各業務單位如維修、倉儲、航勤部門單獨另成立公司來經營，惟此變化就保險公司評估整體風險而言差異不大。加上本公司諸多客戶基於特定機場公司之規範(如台灣民航法)，會要求維修廠責任險之保額應不低於一定金額，以降低及分攤風險。由於長榮航空自身承保財產(包含飛機、備用發動機等)價值總額遠高於本公司，為爭取及保留更多客戶，本公司與長榮航空共同投保財產(備品)險，在保費費率上可共同爭取之優惠幅度較大。

另在支付保費方式，本公司係每年將保費支付給長榮航空，再由長榮航空支付給保險公司，本公司已與保險公司協調 112 年度之保費預計於 111 年第四季由保險公司單獨開立發票給本公司，並由本公司直接支付。本公司評估就單獨保險時，其保費

金額較高，保費將增加為目前之兩倍，會增加公司額外的支出，且公司評估歷年來理賠狀況頻率低且金額小，故以共保方式進行符合成本效益並有相當範圍的保障。

(3)資訊系統共用之必要性及合理性說明

本公司之財務系統使用 Oracle 系統，係自行獨立購買，故並無與他人共用財務系統之情形。

核心業務所使用之機務系統係與 Swiss Aviation Software Ltd.(下稱 Swiss 公司)簽訂授權建置新機務系統(AMOS)，AMOS 能有效管理維護工程及物流需求，並能確保遵循相關之航空法規規範，其中包含 8 個主要核心模組及 2 個額外功能，包含航材管理、工程、規劃、生產、維護控制、零組件維護、專業技術人力資源、品質控制、財務管理及其他模組。AMOS 適用於所有飛機機型，所涵蓋之業務亦適用於各種規模與類型之航空公司及各種規模之獨立 MRO 廠商。本公司考量到該系統使用頻率較長榮航空及立榮航空頻繁，且參酌使用者人數(本公司、長榮航空及立榮航空分別為 1,561 人、300 人及 56 人)比重，本公司受長榮航空與立榮航空委託代表與 Swiss 公司進行合約商議及主導後續系統的建置及維護，而合約中明定三家公司(長榮航太、長榮航空及立榮航空)分別支付 License Fee 給 Swiss 公司取得系統的使用權，由本公司對外代表進行簽約及相關款項之支付，再向長榮航空及立榮航空簽訂資訊服務合約並收款。

機務系統(AMOS)主要由本公司技術管理部門、維修部門、補給部門及財務部門以及長榮航空及立榮航空之機務本部使用，以下分別依公司別說明使用 AMOS 的系統功能列示如下：

公司別	系統分類	主要使用功能
長榮航太	MRO 模組	採購循環(供應商管理、請購單、採購單驗收單、存貨及固定資產取得、處分、維護、保管與記錄)、銷貨、生產循環(開立工單、投入人工成本資料)、總帳模組 GL 及請款模組 AP，並包含包含航材管理(Material management)、維護控制(Maintenance Control)、零組件維護(Component maintenance)、品質控制(Quality assurance)等模組。
長榮航空、立榮航空	Airline 模組	機隊管理、飛機構型管理、機隊可靠度分析(Reliability)、航機飛行時數/落地次數/屆期日管理(Counter Management)、發動機監控、油耗管理、技術文件評估、工程指令工單作業(Modification Control)、載重平衡管理、維護計畫管理(Maintenance Requirement)、航機維修計畫時程管制(Planning)、航機結構損傷紀錄及管制(Structure Damage)、航機適航資料維護。

另外本公司非核心業務項下相關的其他系統包含 AFMS (AMOS 財務作業中介管理系統)、PMS (Production Management System 生產管理系統)、WMS (倉儲作業管理系統) 及 OA (Office Automation, 辦公自動化)，其功能上屬於輔助資料系統，相關共用說明如下列示：

資訊系統	主要使用功能	共用說明
AFMS (AMOS 財務作業中介管理系統)	AMOS AP&GL 帳務資料與三家公司財務系統的中介處理系統	處理各家公司(本公司、長榮航空與立榮航空)航材採購、維修、庫存管理等各項業務所衍生出的財務相關作業；由各家公司財務人員自行進行資料轉檔與匯入財務系統。登入係使用個人 AD 帳號，並按公司別(Entity)區分權限。

PMS (Production Management System 生產管理系統)	現場維修工單排程派工與工時刷工管理	長榮航空或立榮航空並無使用。
WMS (倉儲作業管理系統)	庫房倉儲相關作業管理	僅本公司有使用權限，依據合約長榮航空及立榮航空委託本公司統一採購及管理航材，並向長榮航空或立榮航空收費。
OA (Office Automation, 辦公自動化)	辦公室管理系統	本公司提供長榮航空及立榮航空資訊系統服務，故長榮航空或立榮航空以此系統提交電子流程申請單。

由於機務系統主機及資料庫係由 3 家公司使用、統一由本公司管理，故系統建置及維護成本分攤由本公司、長榮航空及立榮航空共同分攤，分攤原則主要係以系統功能、機隊架數比例、使用者數量綜合考量作為分攤基礎。本公司另與長榮航空及立榮航空簽訂資訊服務契約，提供相關系統維護服務等，計價方式除 AMOS 系統分攤費，其餘由本公司則依投入人力計算人力服務費。本公司為主要系統管理者有原始修改權限，並由機務管理室進行系統權限管理，長榮航空及立榮航空因與本公司有簽訂委託管理系統契約，故系統權限管理係由本公司統籌管理。長榮航空及立榮航空均無法存取本公司應用軟體系統資料，故於資訊系統上應屬獨立。另因本公司作為系統統籌者，資料庫備份於大園廠並異地備份於觀音廠，資料庫備份係以整體資料庫進行備份，長榮航空及立榮航空因本公司有與其簽定相關系統維護合約，故取得備份需與本公司申請並由該申請者帳號進入進行存取。

2. 本公司與長榮航空間財務業務獨立性之說明

(1) 財務獨立性

本公司具備獨立之會計、財務、資金調度、稅務申報功能及銀行授信額度，與長榮航空集團間未有共用貸款額度、共用銀行帳戶、相互資金貸與或背書保證之情事。本公司就業務性質及經營型態已訂定具體完善之書面制度，並依核決權限經董事會或股東會通過「關係人交易」作業辦法、「取得或處分資產程序」及「資金貸與及背書保證作業程序」，確實規範與集團間之作業，未有無法明確劃分之情事。

(2) 業務獨立性

① 具有獨立行銷之開發能力

本公司維修事業體設有企劃室，製造事業體設有營業部，由前述部門負責業務之開發及維持客戶關係、具獨立業務決策能力，業務拓展並未受他公司控制或影響情事，另本公司與長榮航空各自遵循雙方所訂定之銷貨及收款循環、採購及付款循環內部控制制度辦理進銷貨作業，本公司已具備獨立之客戶開發、報價接單、銷售及收款之能力，雙方並未有客戶重疊之情形，長榮航空客戶主要來自消費者，與本公司客戶為航空客機及貨機營運公司明顯不同，故已具有獨立行銷之開發能力。

② 與長榮航空銷貨交易之金額小於 30%，營運依賴度未過於集中

本公司最近三年度及 111 年上半年度來自長榮航空之營業收入分別為 3,435,495 千元、2,759,968 千元及 2,749,445 千元及 1,391,610 千元，占各年度營業收入之比重分別為 7.36%、25.82%、28.59% 及 23.92%，銷貨占比均未超過 30%，主要交易航空器維修服務為主，內容包含機體維修、航空器發動機維修、航空器零組件維修、維修材料銷售、發動機統包、補給服務如備料評估、採購及管理、清潔服務及資

訊服務等服務。

(3)研發及專利權獨立性

本公司維修業務主要包括維護保養（Maintenance）、修理（Repair）與翻修（Overhaul）（下稱 MRO），因業務特性無須專責之研發部門；零組件製造業務主要係幫國際大廠如波音、奇異等 OEM 生產飛機零組件，因產製特性相關研發工作由製造廠技研部負責，主要係著重於產品製程開發，本公司產品製程開發係由本公司自行完成，未有與長榮航空集團共用研發人員之情事；另本公司因產業特性無需取得專利權，故並無與他人共用專利之情形。

(4)行政管理獨立性

本公司設有人資及行政單位，針對經常性之事務，諸如員工差勤、薪資則以獨立之作業系統辦理，故有關人事及行政等相關事務係由本公司相關人員依核決權限執行，與長榮航空無涉；另本公司設有法務單位，故依據本公司內控制度、核決權限表及印鑑管理辦法，由本公司自行辦理法律文件之用印事宜，最終決策及作業程序係由本公司人員決定及執行，故應具充分之獨立性。

(5)人力資源獨立性

本公司部分經理人曾任職於長榮航空，惟該些員工到長榮航太之任職平均時間已超過 20 年；本公司各部門係獨立運作，本公司之經理人並無同時兼任長榮航空經理人或員工情事；本公司之總經理係由董事會委任，並非由長榮航空所指派；本公司相關帳務處理亦係由本公司財會部獨立運行，且本公司設有人事單位，對於人力資源事務皆由本公司自行辦理，另本公司已於 110 年 12 月 16 日董事會決議通過薪資報酬委員會組織規程，並於 111 年 1 月 13 日董事會決議通過委任三位獨立董事為薪資報酬委員會成員，本公司現行經理人薪酬結構、發放政策及獎金等亦須提報薪資報酬委員會審議通過，故本公司人力資源應屬獨立。

(6)工作區域之劃分

大園廠區係由本公司與桃園機場公司承租，觀音廠區則由本公司持有，廠房、倉庫及辦公區域皆設有獨立門禁管制，故可獨立劃分。

(7)關係人交易內部控制制度控管措施

本公司訂有「關係人交易」作業辦法作為本公司與關係人間交易之依據，與關係人之銷貨、進貨之交易管理，係依相關內控作業之規定處理。本公司與關係人、集團企業及特定公司間之業務往來，均明確訂定價格條件與支付方式，且交易之目的、價格、條件、交易之實質與形式及相關處理程序，均本於公平合理之原則訂定規範，未有與非關係人之正常交易或市場價格有明顯不相當或明顯欠合理之情事。若有特殊因素或具有優良條件不同於一般廠商，可依合理約定給予優惠之價格或付款條件，除此之外其價格及付款條件比照一般廠商。另本公司與關係人間之資產交易、背書保證及資金貸與他人，則係依照本公司「取得或處分資產處理程序」及「資金貸與及背書保證作業程序」辦理。

在內部控制及稽核執行上，本公司將依據前述關係人交易辦法之規定，就關係

人往來之合理性與必要性妥善留存資料，內部稽核亦將於每年度對於關係人交易進行稽核作業，對關係人往來之各項交易，就服務之對價、採購之定價、或其他往來內容之價格，以及交易條件進行稽查，從而強化本公司對關係人交易之管理。

(8)董事會獨立性

本公司之母公司長榮航空(股)公司(股票代號：2618)，111年1月12日股東臨時會改選時，長榮航空持有本公司股份61.91%。而申請上市時，長榮航空持有本公司股份為58.44%，對本公司仍具控制力，且編列至長榮航空之合併報表中之子公司，故本公司之董事係由母公司指派代表人擔任三席董事席次。本公司自成立以來之董事長、總經理及經營團隊皆由專業經理人擔任，並傳承了長榮集團一貫的優良管理制度，且公司原係長榮航空的重要子公司，故已依上市公司規範訂定相關規定，並提交董事會或股東會核准後，由經營團隊據以執行；而公司經營績效之良窳繫於經營團隊，本公司之核心競爭力之一：擁有專業且經驗豐富之經營團隊，多年來於航太產業深耕，客戶群遍及全球40餘家知名航空運輸公司，於國際航太維修市場佔有一席之地，歷年來經營狀況穩定，最近3年EPS約為1.85~3.11元，每年發放現金股利為每股2~3元。

綜上所述，本公司與長榮航空財務業務有區隔且財務業務係獨立運作。

承銷商說明：

1.申請公司與長榮航空業務往來之必要性及合理性之說明

經訪談申請公司管理階層，長榮航空最初考量政府積極推動亞太營運中心政策且評估亞太地區航空運輸業務將持續領先世界其他各區域，並帶動亞太地區航空器維修商機之發展，長榮航空為掌握先機故與國際航空器製造廠GE合作聯盟，將長榮航空之機務本部獨立成為一專業航太維修事業。申請公司與長榮航空主要業務往來共有三類，分別為銷貨交易、共同投保及資訊系統共用，茲就各項目之必要性及合理性說明如下：

(1)銷貨交易之必要性及合理性說明

申請公司主要業務為航空器維修服務，致申請公司與長榮航空有業務往來之需求，屬於一般業務往來故有其必要性，並無重大異常之情事。另經查閱申請公司最近三年度及111年上半年度銷貨明細、銷貨合約及經會計師查核簽證或核閱之財務報告、抽核申請公司對長榮航空之銷貨交易相關憑證，並抽核長榮航空與非關係人銷貨價格及交易條件合理性，經訪談申請公司財務協理及企劃室協理，了解申請公司之定價原則及銷貨政策，申請公司維修業務對於每家客戶係以各別專案管理亦會參考國際行情。然因各家客戶進場維修之飛機機型及保養狀態不同，且各客戶別給申請公司維修的項目不同，考量各客戶所屬地區維修價格及業務競爭強度及業務量之多寡有所不同進而導致定價有所差異。

相較其他非關係人給予申請公司維修的項目較為單一，申請公司提供長榮航空維修服務較為多元，故其與長榮航空之維修價格係整體服務綜合考量。經檢視申請公司最近三年度及111年上半年度來自長榮航空之毛利率區間，係落在來自排行前五大客戶非關係人客戶(屬維修業務)之平均毛利率區間中，故申請公司與長榮航空之交易價

格應尚無重大異常之情事。

(2)共同投保之必要性及合理性說明

經訪談申請公司法務經理並檢視申請公司與長榮航空及其他客戶之維修合約、長榮航空保單合約、長榮航太簽呈及長榮航太保險證明，申請公司因航空器維修業務需求，須投保相關責任保險。另經檢視長榮航空 110 年度經會計師查核簽證之財務報告，存貨價值係長榮航空遠高於申請公司，故與長榮航空共同投保，係可提升申請公司存貨保障，災害發生時該保險足以防止業務停頓及經營中止，並可降低保費成本。而經訪談長榮航空法務經理，與航空公司共同投保航空責任險保單實屬有其必要性且分擔有其依據。經網路查詢臺灣產物保險股份有限公司航空保險商品說明，航空保險係屬客製化保單，主要以機隊方式投保，再擴及其他相關航空產業之責任保險，且航空保險費率受飛安損失記錄影響甚鉅，故長榮航空為保險主體並加入長榮航空旗下航空作業相關轉投資公司，實屬實務上作法，經評估其分攤保費之原則係有其依據。依照現有共同保險合約內容，申請公司有權自行向保險公司申請理賠，並曾有實際理賠紀錄，且申請公司已於 111 年 5 月與保險公司協調自 112 年度始，保費將由申請公司直接支付，經抽核相關交易，款項收付尚無重大異常情事。

(3)資訊系統共用之必要性及合理性說明

經訪談申請公司財務主管及電算部經理，並檢視財務系統 Oracle 與機務系統 AMOS 合約，申請公司係自行獨立購買 Oracle 財務系統，故並無與他人共用財務系統之情形。而申請公司核心業務所使用之機務系統(AMOS)則由申請公司、長榮航空與立榮航空為使用單位，考量系統使用頻率及使用量之多寡，由三方共用及分攤。AMOS 系統係由申請公司負責維護及管理，申請公司自行管理資訊系統新增、刪改及核准之使用權限藉由使用者帳號及密碼進行管理，若未在申請公司網域環境下作業，則無法進入申請公司系統入口；另申請公司與長榮航空及立榮航空簽訂資訊服務合約，約定由申請公司為長榮航空、立榮航空提供系統維護資訊服務，故長榮航空及立榮航空均無法擅自存取申請公司應用軟體系統資料。經實地檢視及抽核申請公司及長榮航空及立榮航空員工之系統登入權限，申請公司可自行管理其 ERP 系統權限，故申請公司於資訊系統上應具獨立性，尚無重大異常之情事。

另經查閱申請公司系統合約、簽呈、與長榮航空及立榮航空簽訂之資訊服務合約，計價方式包含建置費用及年度維護費用，而三家公司分攤原則主要係以系統功能、使用者數量作為分攤基礎，係有其依據且分攤金額尚屬合理。經抽核相關憑證，尚無重大異常之情事。

2.長榮航太與母公司間財務業務獨立性之說明

(1)財務獨立性

經本承銷商檢視申請公司最近三年度及 111 年上半年度經會計師查核簽證或核閱之財務報告、董事會議事錄、股東會議事錄、現行有效重要契約，並抽核主要內控循環表單，申請公司於資金運用、財務會計人員、收付款作業等，均無與長榮航空企業公司共用之情事，故申請公司與長榮航空財務面均為獨立運作之個體。另經檢視申請公司用印管理辦法，申請公司係依其相關辦法及各具核決權限之人保管印

鑑，並未有異常之情事。

申請公司之籌資決策、資金取得及重大契約，係由申請公司管理階層及董事會核決，申請公司九席董事(含獨立董事)席次中，長榮航空僅取得三席董事席次，故長榮航空並無法決定申請公司籌資決策、資金取得及重大契約之簽訂。另經查閱申請公司最近三年度及 111 年截至 8 月底之資金貸與備查簿、背書保證備查簿、合約清冊、銀行授信合約及借款合同，申請公司與長榮航空間未有相互資金貸與、背書保證或共同使用貸款額度之情事。

(2)業務獨立性

經查閱申請公司內控制度、抽核進銷貨等相關表單，申請公司與長榮航空之進銷貨等相關交易係依循其「關係人交易」及其他相關規章之規定辦理，其交易條件及收付款條件及銷貨與採購程序與一般進銷貨客戶相當；另於銷售客戶上，長榮航空係航空公司，主要客戶為一般大眾，申請公司則為航空器維修及航空器零組件製造與銷售公司，主要客戶為航空公司及航空器製造原廠，雙方主要客戶群不同。經抽核申請公司最近三年度及 111 年上半年度與長榮航空進銷貨交易及其他性質往來如資產交易及勞務交易等關係人交易，並檢視各筆樣本之相關憑證、合約或報價單，申請公司與長榮航空間之交易係依內控制度及合約規範進行，並未有異常之情事。

另經訪談申請公司經營團隊，申請公司維修事業體設有企劃室，製造事業體設有營業部，由前述部門負責業務之開發暨維繫客戶關係、具獨立業務決策能力，業務拓展並未受他公司控制或影響情事。另經檢視申請公司最近三年度及 111 年上半年度經會計師查核簽證或核閱之財務報告，申請公司來自長榮航空之營收占當年度銷貨金額 7.36%、25.82%、28.59%及 23.92%，皆未超過三成，另檢視申請公司之客戶名單，客戶數量眾多皆係國際知名之航空公司或貨物運輸公司，且多數維持長期往來關係，申請公司憑藉其豐富之維修能量與維修技術，贏得國際籍客戶之肯定，顯示申請公司應具有獨立接單及營運之能力。

(3)研發及專利權獨立性

經訪談申請公司經營團隊，申請公司維修業務主要包括維護保養 (Maintenance)、修理 (Repair) 與翻修 (Overhaul)，因業務特性無須專責之研發部門，僅製造部門設有協助原廠如波音、奇異等 OEM 生產飛機零組件因產製特性相關研發工作所需之技研部，經檢視申請公司技研部人員名單，其皆為專職設置，並無與長榮航空共用人員之情形；另經訪談申請公司技研部主管，並查詢同業專利權取得狀況，亞航(業務以維修服務為主)並無專利權；駐龍(業務以飛機零組件為主)，因航太零組件屬於客戶來圖加工(Build to Print)性質，由上游客戶負責設計，駐龍公司則主要在於將模型解讀進行製程開發設計與檢測工作，有關於製程設計部份其所有權為駐龍所有，因此尚無侵犯專利與智慧財產權之疑慮，與申請公司製造廠狀況相同，故申請公司因產業特性無需取得專利權，故並無與他人共用專利之情形，故其專利獨立性尚無疑慮。

(4)行政管理獨立性

經詢問申請公司人事主管、查閱申請公司內控制度及抽核薪工循環相關作業，

申請公司設有人資及行政單位，針對經常性之事務，則以獨立作業系統辦理，故有關人事及行政等相關事務係由申請公司相關人員依核決權限執行，與長榮航空無涉；另申請公司企劃室下設有法務單位，一切事務皆依據申請公司內控制度、核決權限表及印鑑管理辦法執行，由申請公司獨立辦理法律文件之用印事宜，最終決策及作業程序係由申請公司人員決定及執行，故申請公司於行政管理上應屬獨立。

(5)人力資源獨立性

經詢問申請公司人事主管、查閱申請公司內控制度及抽核薪工循環相關作業，申請公司人事作業均由申請公司人事自行處理，係遵循申請公司內部控制制度，非由長榮航空所指派，經檢視申請公司之員工清冊，未有長榮航空員工兼任申請公司員工之情事，另檢視申請公司薪資報酬委員會議事錄及薪資報酬委員會組織規程，申請公司現行經理人薪酬結構、發放政策及獎金等亦須提報薪資報酬委員會審議通過，故申請公司於人事作業上係屬獨立。

(6)工作區域之劃分

經實地訪查並抽核相關憑證，申請公司維修廠位於大園廠區，係由申請公司與桃園機場公司承租，觀音廠區則由申請公司自行持有，其廠房、倉庫及辦公區域皆設有獨立門禁管制，其皆可獨立劃分而無與長榮航空共同使用之情事，故申請公司於工作區域之劃分上係屬獨立。

(7)關係人交易內部控制制度控管措施

經訪談申請公司財務主管、查閱申請公司內控制度及「關係人交易」作業辦法並抽核相關之關係人交易，申請公司與關係人間之交易已明確訂定價格條件與支付方式，尚無重大異常之情事。

(8)董事會獨立性

申請公司董事人數共9席，由母公司擔任其董事為3席，另有其中3席為獨立董事。經檢視申請公司之董事學經歷背景，分別具備經營管理、運輸管理、財務會計等不同領域之專長，可提高董事會決策之專業性，並對公司營運及長期發展有所助益。申請公司全體董事彼此間均無配偶及二親等以內親屬關係，且董事會會議事項若涉及董事利害關係時，董事均迴避該議案之討論及表決，以確保董事會能獨立客觀執行職務。另經檢視申請公司近三年度之董事會議事錄，各部門皆按本職提出相關議案，並由申請公司董事會成員無異議通過，顯示董事會歷年來對經營團隊各項決策給予相當的支持，使得專業經理人經營績效得以充分發揮，為股東創造最大利益，持續朝公司永續發展經營進行，同時藉由申請上市透過資訊透明化，加強公司治理運作。

綜上所述，申請公司與長榮航空財務業務有區隔且財務業務係獨立運作。

會計師說明：

長榮航空因機隊基地位於台灣，長榮航空考量維修的品質、成本效益及維修之便利性，將所有機隊及零組件皆交由長榮航太維修，對長榮航太之營收及淨利具有正面助益，並提

供長期且穩定之營收，經檢視 109 年度~110 年度及 111 年上半年度之關係人交易，長榮航太對長榮航空之營業收入分別為 2,759,968 千元、2,749,445 千元及 1,391,610 千元，占各年度營業收入總金額之比重分別為 25.82%、28.59% 及 23.92%，顯示長榮航空為長榮航太穩定且忠誠之客戶。

另長榮航太對長榮航空之交易條件為 60 天，與一般客戶及廠商無顯著不同。針對交易價格，因長榮航空為長榮航太穩定且忠誠之客戶，且提供長榮航空服務內容眾多，並隨著長榮航空機隊的擴張，維修量能需求增加，故長榮航太給予長榮航空部分業務折扣，主要是依照市場行情並考量業務量及營運成本等因素而制定，經檢視長榮航太最近三年度及 111 年上半年度來自長榮航空之毛利率，落在來自非關係人客戶之毛利率區間中，尚無發現重大異常，另經檢視長榮航太 110 年度移轉訂價報告，長榮航太與關係人 110 年度之成本及營業費用淨利率(註)約 13.9%，同時移轉訂價報告選取全球 9 間與長榮航太相似之公司，例如台灣之亞洲航空、加拿大之 HEROUX-DEVTEK INC 及美國之 AAR CORP 等可比較對象，其可比較對象三年加權平均成本及營業費用淨利率(註)之四分位中段區間介於 2.5% 至 15.2% 之間，中位數為 7.8%。長榮航太與關係人 110 年度之成本及營業費用淨利率為 13.9%，落於常規交易範圍之內，應可視為符合常規交易原則。

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(含章程新舊文對照表及盈餘分配表)

- (一)與本次發行有關之決議文：請參閱附件十三。
- (二)公司章程及新舊條文對照表：請參閱附件八及附件九。
- (三)盈餘分配表：請參閱附件七。

二、未來股利發放政策

依本公司章程規定，本公司年度決算如有盈餘，除提付應納稅款外，應先彌補以往年度虧損，次就其餘額提出百分之十為法定盈餘公積，並依規定提列或迴轉特別盈餘公積，加計前期累積未分配盈餘後，由董事會擬定盈餘分配案，提請股東會通過後分配之。但以現金股利發放股東紅利之全部或一部者，得經董事會以三分之二以上董事之出席，及出席董事過半之決議後分配之，並報告股東會。前述特別盈餘公積之提列，屬前期累積未提足之部分，應先自前期未分配盈餘提列相同數額之特別盈餘公積，如仍有不足時，再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提列。

本公司處於穩定成長期，為配合公司營運規劃並兼顧股東權益，董事會應依下列原則擬定盈餘分配案：

- 1.每年提撥不低於當期稅後淨利百分之五十為股東紅利。
- 2.股東紅利採現金股利及股票股利互相配合方式發放，其中現金股利至少應為股利總額百分之五十。

三、未來增資計劃及其獲利能力稀釋作用之影響事項

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，並經董事會議定之。惟本公司目前當處於穩定成長階段，對未來營收及獲利狀況尚屬可期，故未來本公司辦理現金增資對每股獲利能力之稀釋程度應尚屬有限。

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

附件一、內部控制制度聲明書

長榮航太科技股份有限公司

內部控制制度聲明書

日期：民國111年8月1日

本公司民國110年7月1日至111年6月30日之內部控制制度，依據自行評估的結果，謹聲明如下：

- 一、本公司確知建立、實施和維護內部控制制度係本公司董事會及經理人之責任，本公司業已建立此一制度。其目的係在對營運之效果及效率(含獲利、績效及保障資產安全等)、報導具可靠性、及時性、透明性及符合相關規範暨相關法令規章之遵循等目標的達成，提供合理的確保。
- 二、內部控制制度有其先天限制，不論設計如何完善，有效之內部控制制度亦僅能對上述三項目標之達成提供合理的確保；而且，由於環境、情況之改變，內部控制制度之有效性可能隨之改變。惟本公司之內部控制制度設有自我監督之機制，缺失一經辨認，本公司即採取更正之行動。
- 三、本公司係依據「公開發行公司建立內部控制制度處理準則」(以下簡稱「處理準則」)規定之內部控制制度有效性之判斷項目，判斷內部控制制度之設計及執行是否有效。該「處理準則」所採用之內部控制制度判斷項目，係為依管理控制之過程，將內部控制制度劃分為五個組成要素：1.控制環境，2.風險評估，3.控制作業，4.資訊及溝通，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6月30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、為申請上市之需要，本公司依據「台灣證券交易所股份有限公司審查有價證券上市作業程序」第六條之規定，委託會計師專案審查上開期間與外部財務報導之可靠性及與保障資產安全(使資產不致在未經授權之情況下取得、使用或處分)有關的內部控制制度，如前項所述，其設計及執行係屬有效，並無影響財務資訊之記錄、處理、彙總及報告可靠性之重大缺失，亦無影響保障資產安全，使資產在未經授權之情況下逕行取得、使用或處分之重大缺失。
- 七、本聲明書將成為本公司年報及公開說明書之主要內容，並對外公開。上述公開之內容如有虛偽、隱匿等不法情事，將涉及證券交易法第二十條、第三十二條、第一百七十一條及第一百七十四條等之法律責任。
- 八、本聲明書業經本公司民國111年8月1日董事會通過，出席董事9人中，有0人持反對意見，餘均同意本聲明書之內容，併此聲明。

長榮航太科技股份有限公司

董事長：黃南宏 簽章

黃南宏

維修事業體總經理：郭勝義 簽章

郭勝義

製造事業體總經理：李緯章 簽章

李緯章



附件二、內部控制制度專案審查報告

內部控制制度審查報告

後附長榮航太科技股份有限公司民國一一一年八月一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，於民國一一一年六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，故長榮航太科技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，長榮航太科技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，於民國一一一年六月三十日之設計及執行，在所有重大方面可維持有效性；長榮航太科技股份有限公司於民國一一一年八月一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

唐嘉鏗
黃明宏

民國一一一年九月十四日



附件三、證券承銷商評估總結意見

承銷商總結意見

長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱長榮航太或該公司)本次為辦理現金增資發行普通股 21,764,000 股，每股面額新臺幣 10 元，合計發行總金額新臺幣 217,640,000 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，長榮航太科技股份有限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。

凱基證券股份有限公司



負責人：許道義



承銷部門主管：林能顯



中華民國 一 一 一 年 十二 月 二十九 日

附件四、律師法律意見書

律師法律意見書

長榮航太科技股份有限公司本次為申請股票上市，向臺灣證券交易所股份有限公司提出申請股票上市交易。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。特依台灣證券交易所股份有限公司「有價證券上市審查準則」、「上市審查準則補充規定」、「審查有價證券上市作業程序」、「初次申請有價證券上市公開說明書應行記載事項準則」及「公司募集發行有價證券公開說明書應行記載事項準則」等規定，出具本律師法律意見書。

依本律師意見，長榮航太科技股份有限公司本次向臺灣證券交易所股份有限公司申請股票上市，並未發現有違反法令致影響股票上市之情事。

此致

長榮航太科技股份有限公司

翰辰法律事務所
邱雅文律師



中華民國 一一一 年 十二 月 二十九 日

律師法律意見書

長榮航太科技股份有限公司本次為辦理初次上市前現金增資發行新股，募集與發行普通股 21,764,000 股，每股面額新台幣 10 元，發行總金額為新台幣 217,640,000 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，長榮航太科技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

長榮航太科技股份有限公司

翰辰法律事務所

邱雅文律師



中華民國 一一一 年 十二 月 二十九 日

附件五、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

聲明書

本公司、本公司之董事及監察人、總經理、財務或會計主管以及與本公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案有關之經理人，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予本公司及上開所列人員或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

發行人：長榮航太科技股份有限公司



負責人：黃南宏



中華民國一一年十二月二十九日

聲明書

本公司係長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱「該公司」)之法人董事，就該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予該公司及該公司之董事及監察人、總經理、財務或會計主管以及與該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案有關之經理人或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

法人董事：長榮航空股份有限公司

負責人：林寶水



中 華 民 國 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

本人係長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱「該公司」)之法人董事代表人，就該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予該公司及該公司之董事、總經理、財務或會計主管以及與該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案有關之經理人或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

法人董事代表人：黃南宏 

中華民國 一 一 一 年 十 二 月 二十九 日

聲明書

本人係長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱「該公司」)之法人董事代表人，就該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予該公司及該公司之董事、總經理、財務或會計主管以及與該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案有關之經理人或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

法人董事代表人：林寶水



中 華 民 國 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

本人係長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱「該公司」)之法人董事代表人，就該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予該公司及該公司之董事、總經理、財務或會計主管以及與該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案有關之經理人或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

法人董事代表人：孫嘉明



中 華 民 國 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

本公司係長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱「該公司」)之法人董事，就該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予該公司及該公司之董事及監察人、總經理、財務或會計主管以及與該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案有關之經理人或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。



法人董事：立榮航空股份有限公司



負責人：林志忠

中華民國一一年十二月二十九日

聲明書

本人係長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱「該公司」)之法人董事代表人，就該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予該公司及該公司之董事、總經理、財務或會計主管以及與該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案有關之經理人或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

法人董事代表人：鄭靜芬



中華民國一一年十二月二十九日

聲明書

本人係長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱「該公司」)之法人董事代表人，就該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予該公司及該公司之董事、總經理、財務或會計主管以及與該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案有關之經理人或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

法人董事代表人：葉佳全



中 華 民 國 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

本公司係長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱「該公司」)之法人董事，就該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予該公司及該公司之董事及監察人、總經理、財務或會計主管以及與該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案有關之經理人或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

法人董事：順安產業股份有限公司



負責人：陳義忠

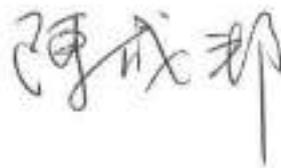


中 華 民 國 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

本人係長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱「該公司」)之法人董事代表人，就該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予該公司及該公司之董事、總經理、財務或會計主管以及與該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案有關之經理人或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

法人董事代表人：陳成邦

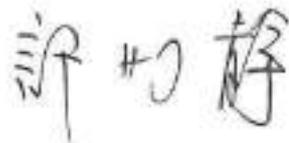


中 華 民 國 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

本人係長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱「該公司」)之獨立董事，就該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予該公司及該公司之董事、總經理、財務或會計主管以及與該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案有關之經理人或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

獨立董事：許妙靜



中 華 民 國 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

本人係長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱「該公司」)之獨立董事，就該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予該公司及該公司之董事、總經理、財務或會計主管以及與該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案有關之經理人或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

獨立董事：鄧衍森



中 華 民 國 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

本人係長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱「該公司」)之獨立董事，就該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予該公司及該公司之董事、總經理、財務或會計主管以及與該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案有關之經理人或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

獨立董事：周雍強



中 華 民 國 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

本人係長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱「該公司」)之董事長，就該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予該公司及該公司之董事、總經理、財務或會計主管以及與該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案有關之經理人或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

董事長：黃南宏 

中 華 民 國 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

本人係長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱「該公司」)之總經理，就該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予該公司及該公司之董事、總經理、財務或會計主管以及與該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案有關之經理人或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

總經理：郭勝義 

中 華 民 國 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

本人係長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱「該公司」)之總經理，就該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予該公司及該公司之董事、總經理、財務或會計主管以及與該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案有關之經理人或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

總經理：李緯章

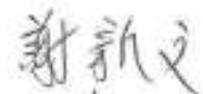


中 華 民 國 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

本人係長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱「該公司」)之經理人，就該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予該公司及該公司之董事、總經理、財務或會計主管以及與該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案有關之經理人或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

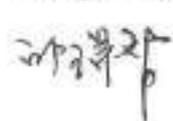
經理人：謝新文



經理人：張憲



經理人：邱得智



經理人：蔡乃清



經理人：劉世德



中華民國一一年十二月二十九日

聲明書

本人係長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱「該公司」)之經理人，就該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予該公司及該公司之董事、總經理、財務或會計主管以及與該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案有關之經理人或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

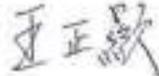
經理人：張健恆



中 華 民 國 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

本人係長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱「該公司」)之經理人，就該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予該公司及該公司之董事、總經理、財務或會計主管以及與該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案有關之經理人或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

經理人：王正顯 

中 華 民 國 一 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

本人係長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱「該公司」)之經理人，就該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予該公司及該公司之董事、總經理、財務或會計主管以及與該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案有關之經理人或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

經理人：徐創昱

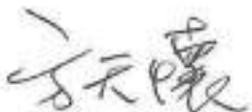


中 華 民 國 一 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

本人係長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱「該公司」)之經理人，就該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予該公司及該公司之董事、總經理、財務或會計主管以及與該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案有關之經理人或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

經理人：方天懷



中 華 民 國 一 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

本人係長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱「該公司」)之經理人，就該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予該公司及該公司之董事、總經理、財務或會計主管以及與該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案有關之經理人或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

經理人： 陳興義



中 華 民 國 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

本人係長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱「該公司」)之經理人，就該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予該公司及該公司之董事、總經理、財務或會計主管以及與該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案有關之經理人或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

經理人： 林佳蓁



中 華 民 國 一 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

本人係長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱「該公司」)之經理人，就該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予該公司及該公司之董事、總經理、財務或會計主管以及與該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案有關之經理人或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

經理人：陳啓民



中 華 民 國 一 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

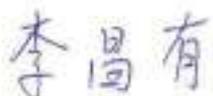
本人係長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱「該公司」)之經理人，就該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予該公司及該公司之董事、總經理、財務或會計主管以及與該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案有關之經理人或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

經理人：簡明和 簡明和

中 華 民 國 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

本人係長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱「該公司」)之經理人，就該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予該公司及該公司之董事、總經理、財務或會計主管以及與該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案有關之經理人或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

經理人：李昌有 

中 華 民 國 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

本人係長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱「該公司」)之經理人，就該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予該公司及該公司之董事、總經理、財務或會計主管以及與該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案有關之經理人或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

經理人： 郭炯展



中 華 民 國 一 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

本人係長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱「該公司」)之經理人，就該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予該公司及該公司之董事、總經理、財務或會計主管以及與該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案有關之經理人或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

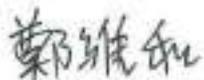
經理人： 陳明聰



中 華 民 國 一 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

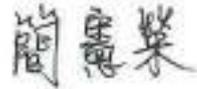
本人係長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱「該公司」)之經理人，就該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予該公司及該公司之董事、總經理、財務或會計主管以及與該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案有關之經理人或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

經理人：鄭維和 

中 華 民 國 一 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

本人係長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱「該公司」)之經理人，就該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予該公司及該公司之董事、總經理、財務或會計主管以及與該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案有關之經理人或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

經理人：簡憲榮 

中 華 民 國 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

本人係長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱「該公司」)之經理人，就該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予該公司及該公司之董事、總經理、財務或會計主管以及與該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案有關之經理人或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

經理人： 陳國銘 

中 華 民 國 一 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

本人係長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱「該公司」)之經理人，就該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予該公司及該公司之董事、總經理、財務或會計主管以及與該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案有關之經理人或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

經理人：劉永斌 

中 華 民 國 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

本人係長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱「該公司」)之經理人，就該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予該公司及該公司之董事、總經理、財務或會計主管以及與該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案有關之經理人或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

經理人：王克銘



中 華 民 國 一 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

本人係長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱「該公司」)之經理人，就該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予該公司及該公司之董事、總經理、財務或會計主管以及與該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案有關之經理人或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

經理人： 賴思漢



中 華 民 國 一 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

本人係長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱「該公司」)之經理人，就該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予該公司及該公司之董事、總經理、財務或會計主管以及與該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案有關之經理人或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

經理人：黃成輝



中 華 民 國 一 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

本人係長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱「該公司」)之經理人，就該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予該公司及該公司之董事、總經理、財務或會計主管以及與該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案有關之經理人或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

經理人：楊永祥



中 華 民 國 一 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

本人係長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱「該公司」)之經理人，就該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予該公司及該公司之董事、總經理、財務或會計主管以及與該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案有關之經理人或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

經理人：鄭傳宗



中 華 民 國 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

本人係長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱「該公司」)之經理人，就該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予該公司及該公司之董事、總經理、財務或會計主管以及與該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案有關之經理人或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

經理人： 洪實忠



中 華 民 國 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

本人係長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱「該公司」)之經理人，就該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予該公司及該公司之董事、總經理、財務或會計主管以及與該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案有關之經理人或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

經理人：

陳仁基

中 華 民 國 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

本人係長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱「該公司」)之經理人，就該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予該公司及該公司之董事、總經理、財務或會計主管以及與該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案有關之經理人或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

經理人：鍾民強 

中 華 民 國 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

本人係長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱「該公司」)之經理人，就該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予該公司及該公司之董事、總經理、財務或會計主管以及與該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案有關之經理人或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

經理人：黃鳳韶

中 華 民 國 一 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

本人係長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱「該公司」)之經理人，就該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予該公司及該公司之董事、總經理、財務或會計主管以及與該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案有關之經理人或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

經理人：林元彬



中 華 民 國 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

本人係長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱「該公司」)之經理人，就該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予該公司及該公司之董事、總經理、財務或會計主管以及與該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案有關之經理人或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

經理人：李志中



中 華 民 國 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

本人係長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱「該公司」)之經理人，就該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予該公司及該公司之董事、總經理、財務或會計主管以及與該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案有關之經理人或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

經理人：林俊良



中 華 民 國 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

本人係長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱「該公司」)之經理人，就該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予該公司及該公司之董事、總經理、財務或會計主管以及與該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案有關之經理人或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

經理人：曾建成



中 華 民 國 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

本人係長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱「該公司」)之經理人，就該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求證券承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予該公司及該公司之董事、總經理、財務或會計主管以及與該公司申報募集與發行初次上市前現金增資發行新股乙案有關之經理人或其關係人或其指定之人等，絕無虛偽或隱匿之情事，如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條、第二十條之一及第三十二條等規定，應負證券交易法第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

經理人：徐治平 

中 華 民 國 一 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

本公司受長榮航太科技股份有限公司（下稱長榮航太公司）委託，擔任長榮航太公司初次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、長榮航太公司本次募集與發行有價證券價格之訂定及相關作業程序，應遵守「中華民國證券商業同業公會承銷商會員輔導發行公司募集與發行有價證券自律規則」及「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」等相關規定。
- 二、本公司絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且承銷相關費用之收取，不以其他方式或名目補償或退還予發行人或其關係人或前二者所指定之人等。
- 三、如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條及第三十二條等規定，除依中華民國證券商業同業公會訂定之相關規定處理，並應負證券交易法第五十六條、第六十六條、第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

證券承銷商：凱基證券股份有限公司

負責人：許道義



中華民國 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

本公司受長榮航太科技股份有限公司（下稱長榮航太公司）委託，擔任長榮航太公司初次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、長榮航太公司本次募集與發行有價證券價格之訂定及相關作業程序，應遵守「中華民國證券商業同業公會承銷商會員輔導發行公司募集與發行有價證券自律規則」及「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」等相關規定。
- 二、本公司絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且承銷相關費用之收取，不以其他方式或名目補償或退還予發行人或其關係人或前二者所指定之人等。
- 三、如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條及第三十二條等規定，除依中華民國證券商業同業公會訂定之相關規定處理，並應負證券交易法第五十六條、第六十六條、第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

證券承銷商：國泰綜合證券股份有限公司

負責人：莊順裕



中 華 民 國 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

本公司受長榮航太科技股份有限公司（下稱長榮航太公司）委託，擔任長榮航太公司初次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、長榮航太公司本次募集與發行有價證券價格之訂定及相關作業程序，應遵守「中華民國證券商業同業公會承銷商會員輔導發行公司募集與發行有價證券自律規則」及「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」等相關規定。
- 二、本公司絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且承銷相關費用之收取，不以其他方式或名目補償或退還予發行人或其關係人或前二者所指定之人等。
- 三、如有上開情事者，涉及違反證券交易法第二十條及第三十二條等規定，除依中華民國證券商業同業公會訂定之相關規定處理，並應負證券交易法第五十六條、第六十六條、第一百七十一條、第一百七十四條及其他相關法律責任。

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 一 年 十 二 月 二 十 九 日

附件六、發行人及其聯屬公司各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

茲承諾本公司長榮航太科技股份有限公司與集團企業(詳附表)間，有財務、業務往來者，悉依本公司之財務業務往來規範辦理，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，將依本公司之財務業務往來規範辦理，並承諾將無非常規交易之情事。

特此聲明

立聲明書人：長榮航太科技股份有限公司

代表人：黃南宏



中 華 民 國 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 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	長榮航空股份有限公司
2	長榮航勤股份有限公司
3	長榮空廚股份有限公司
4	長榮空運倉儲股份有限公司
5	長汎旅行社股份有限公司
6	立榮航空股份有限公司
7	EVA Flight Training Academy

二、與本公司無財務、業務往來之集團企業

項目	公司名稱
1	翔利投資股份有限公司
2	Sky Castle Investment Ltd.
3	Evergreen Airways Service (Macau) Ltd.
4	PT Perdana Andalan Air Service

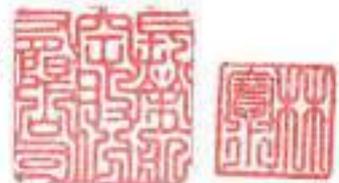
聲 明 書

茲聲明本公司與長榮航太科技股份有限公司之財務業務往來情事，悉依本公司之財務業務往來規範辦理，並無非常規交易情事。

特此聲明

立聲明書人：長榮航空股份有限公司

代表人：林寶水



中 華 民 國 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲 明 書

茲聲明本公司與長榮航太科技股份有限公司之財務業務往來情事，悉依本公司之財務業務往來規範辦理，並無非常規交易情事。

特此聲明

立聲明書人：長榮航勤股份有限公司

代表人：陳有玉



中 華 民 國 ——— 年 十二 月 二十九 日

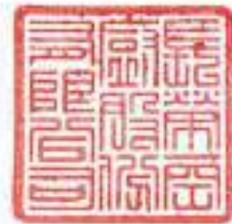
聲 明 書

茲聲明本公司與長榮航太科技股份有限公司之財務業務往來情事，悉依本公司之財務業務往來規範辦理，並無非常規交易情事。

特此聲明

立聲明書人：長榮空廚股份有限公司

代表人：柯金成



中 華 民 國 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲 明 書

茲聲明本公司與長榮航太科技股份有限公司之財務業務往來情事，悉依本公司之財務業務往來規範辦理，並無非常規交易情事。

特此聲明

立聲明書人：長榮空運倉儲股份有限公司

代表人：李士亮



中 華 民 國 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲 明 書

茲聲明本公司與長榮航太科技股份有限公司之財務業務往來情事，悉依本公司之財務業務往來規範辦理，並無非常規交易情事。

特此聲明

立聲明書人：長汎旅行社股份有限公司



代表人：陳憲弘



中 華 民 國 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲 明 書

茲聲明本公司與長榮航太科技股份有限公司之財務業務往來情事，悉依本公司之財務業務往來規範辦理，並無非常規交易情事。

特此聲明

立聲明書人：立榮航空股份有限公司

代表人：林志忠



中 華 民 國 一 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲 明 書

茲聲明本公司與長榮航太科技股份有限公司之財務業務往來情事，悉依本公司之財務業務往來規範辦理，並無非常規交易情事。

特此聲明

立聲明書人：EVA Flight Training Academy

代表人：林寶水



中 華 民 國 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

附件七、盈餘分配表

長榮航太科投股份有限公司

盈餘分配表

中華民國110年度

單位：新台幣元

項目	金額
期初未分配餘額	3,222,492,598
減：精算損益本期變動數(註1)	(22,045,240)
加：本期稅後淨利	880,785,383
減：特別盈餘公積(註2)	(72,769,659)
減：法定盈餘公積(註3)	(85,874,014)
本年度可供分配盈餘	3,922,589,068
分配項目	
股東紅利-現金股利(2元/股)(註4)	705,613,924
本年度未分配盈餘	\$3,216,975,144

說明：

註1:公司提列法定盈餘公積係以「本期稅後淨利」為提列基礎，依經商字第10802432410號解釋函，應以「本期稅後淨利加計本期稅後淨利以外項目計入當年度未分配盈餘之數額」作為法定盈餘公積之提列基礎。精算損益屬不重分類至損益之項目，故加計至當年度未分配盈餘之數額中。

註2:特別盈餘公積係依據金管證發字第1090150022號令規定提列之。

註3:法定盈餘公積係依據公司法第237條規定提列之。

註4:本年度之盈餘分配以110年度盈餘優先分配。

附件八、公司章程

長榮航太科技股份有限公司章程



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，定名為長榮航太科技股份有限公司。(英文名稱EVERGREEN AVIATION TECHNOLOGIES CORPORATION)

第二條：本公司所營事業如下：

- 一、CD01060 航空器及其零件製造業。
- 二、F114070 航空器及其零件批發業。
- 三、F214070 航空器及其零件零售業。
- 四、F401010 國際貿易業。
- 五、I103060 管理顧問業。
- 六、JA02990 其他修理業。
- 七、J201051 民用航空人員訓練業。
- 八、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辦事處。

第四條：本公司所有投資總額得不受公司法第十三條不得超過本公司實收股本百分之四十之限制。

本公司得對外擔任保證人。

第二章 股份

第五條：本公司資本總額新台幣捌拾伍億元，分為捌億伍仟萬股，每股新台幣壹拾元，其中未發行股份，授權董事會分次發行。

第五條之一：本公司依法買回股份轉讓與員工、發放員工認股權憑證、發行限制員工權利新股、現金增資發行新股保留供員工承購股份，其對象得包括符合一定條件之控制或從屬公司員工，該一定條件由董事會訂定之。

第六條：本公司發行之股份得免印製股票，並應洽證券集中保管事業機構登錄。

第七條：股份轉讓之登記，於股東常會開會前六十日內，股東臨時會開會前三十日內，或公司決定分派股息及紅利或其他利益之基準日前五日內，不得為之。

第三章 股東會

第八條：本公司股東會分常會及臨時會二種：

一、股東常會於每會計年度終了後六個月內召開之。

二、股東臨時會於必要時依法召開之。

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。

股東會開會時，如以視訊會議為之，以視訊方式參與會議之股東，視為親自出席。

第九條：股東常會之召集應於三十日前，臨時會應於十五日前將開會之日期、地點及召集事由通知各股東。

第十條：本公司股東除有公司法第一百七十九條規定之股份無表決權之情形外，每股有一表決權。

第十一條：股東因故不能親自出席股東會時，得出具公司印發之委託書載明授權範圍委託代理人出席。

本公司召開股東會時，應將電子方式列為股東行使表決權方式之一，其相關事宜悉依公司法及相關法令規定辦理。

第十二條：股東會之決議，除公司法及相關法令另有規定外，應有代表已發行股份總數過半數之股東出席，而以出席股東表決權過半數之同意行之。

第十三條：股東會由董事會召集者，其主席依公司法第二百零八條規定辦理；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，應互推一人擔任之。

第十四條：股東會之議決事項應作成議事錄，內容及分發方式等依公司法第一百八十三條規定辦理。

第四章 董事及經理人

第十五條：本公司設董事七至九人。

本公司董事之選任，採公司法第一百九十二條之一規定，之候選人提名制度，股東應就本公司公告之候選人名單中選任之，其應遵行事項依相關法令辦理。

第一項全體董事應持有之股份總額，依照證券管理機關之規定。

第十六條：前條所定董事名額中，其中三名為獨立董事。

獨立董事與非獨立董事應一併進行選舉，分別計算當選名額。

獨立董事之專業資格、持股與兼職限制、獨立性認定、提名與選任方式、職權行使及其他應遵行事項，依證券交易法及相關法令辦理。

第十七條：董事任期為三年，連選得連任，但得依公司法第一百九十九條規定，由股東會之決議隨時解任。

第十八條：董事缺額達三分之一時，董事會應自事實發生之日起六十日內，召開股東會補選之，其任期以補足原任之期間為限。

獨立董事因故解任，致人數不足第十六條第一項規定者，應於最近一次股東會補選之。獨立董事均解任時，董事會應自事實發生之日起六十日內，召開股東會補選之。

第十九條：董事組織董事會，由三分之二以上董事之出席及出席董事過半數之同意互選一人為董事長，另得選一人為副董事長，董事長對內為股東會及董事會主席，對外代表公司。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。

第二十條：本公司業務之執行，除相關法令或本章程另有規定應由股東會決議之事項外，均應由董事會決議行之。

第二十一條：本公司董事會之召集，應載明事由，於七日前通知各董事。但遇有緊急情事時，得隨時召集之。

前項召集之通知，得以書面、電子郵件或傳真方式為之。

董事會開會時，如以視訊會議為之，其董事以視訊參與會議者，視為親自出席。

董事因故不能出席董事會時，得出具委託書列舉召集事由之授權範圍，委託其他董事代理出席。

第二十二條：董事會之決議，除相關法令或本章程另有規定外，以過半數董事之出席，出席董事過半數之同意行之。

第二十三條：本公司依證券交易法第十四條之四規定設置審計委員會。審計委員會及其成員之職權行使及相關事項，依證券交易法及相關法令辦理。

董事會得依法令規定或視需要設置各類功能性委員會，其組織規程由董事會另訂之。

第二十四條：董事之報酬，授權董事會依其對本公司之營運參與度及貢獻價值，並參酌同業通常水準議定之。

為分散董事法律責任風險，以提昇公司治理能力，本公司應為全體董事及本公司派任於轉投資公司擔任董事、監察人之代表人於其任期內投保責任保險。

第二十五條：本公司得設經理人，其委任、解任及報酬依照公司法第二十九條規定辦理。

第五章 會計

第二十六條：每會計年度終了，董事會應編造下列各項表冊，並依法定程序提請股東常會承認：

- 一、營業報告書。
- 二、財務報表。
- 三、盈餘分派或虧損撥補之議案。

第二十七條：本公司年度如有獲利，應提撥員工酬勞不得低於百分之一及董事酬勞不得高於百分之二。但公司尚有累積虧損時，應預先保留彌補數額後，再依前述原則提撥員工酬勞及董事酬勞。

前項所稱之獲利，係為當年度稅前利益扣除分派員工酬勞及董事酬勞前之利益。

員工酬勞得以股票或現金為之；董事酬勞限以現金為之。

員工酬勞及董事酬勞之金額連同員工酬勞之發放方式，應由董事會以董事三分之二以上之出席及出席董事過半數同意之決議行之，並報告股東會。

員工酬勞發給之對象得包括符合一定條件之控制或從屬公司員工，該一定條件由董事會訂定之。

第二十七條之一：本公司年終結算如有盈餘，除提付應納稅款外，應先彌補以往年度虧損，次就其餘額提出百分之十為法定盈餘公積，並依規定提列或迴轉特別盈餘公積，加計前期累積未分配盈餘後，由董事會擬定盈餘分配案，提請股東會通過後分配之。但以現金股利發放股東紅利之全部或一部者，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。

前項特別盈餘公積之提列，屬前期累積未提足之部分，應先自前期末分配盈餘提列相同數額之特別盈餘公積，如仍有不足時，再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提列。

本公司處於穩定成長期，為配合公司營運規劃並兼顧股東權益，董事會應依下列原則擬定盈餘分配案：

- 一、每年提撥不低於當期稅後淨利百分之五十為股東紅利。
- 二、股東紅利得全數為現金，或兼採現金及股票，惟現金股利至少應為股利總額百分之五十。

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。

第六章 附 則

第二十八條：本公司組織規章及各項作業程序由董事會另訂之。

第二十九條：本章程未盡事宜，概依公司法及相關法令辦理。

第三十條：本章程訂立於中華民國八十六年十一月三日，第一次修訂於八十七年元月二十日，第二次修訂於中華民國八十七年十二月十八日，第三次修訂於中華民國八十八年四月二十七日，第四次修正於中華民國九十一年六月二十一日，第五次修正於中華民國九十三年五月二十日，第六次修正於中華民國九十四年五月十八日，第七次修正於中華民國九十七年六月十六日，第八次修正於中華民國九十八年六月二十六日，第九次修正於中華民國一〇一年六月八日，第十次修正於中華民國一〇二年六月七日，第十一次修正於中華民國一〇四年五月十四日，第十二次修正於中華民國一〇四年七月七日，第十四次修正於中華民國一〇六年五月二十六日，第十五次修正於中華民國一〇九年四月二十四日，第十六次修正於中華民國一一〇年四月二十九日，本次修正之第十二條將自本公司股票公開發行時起適用，第十七次修正於中華民國一一〇年十月十三日，第十八次修正於中華民國一一一年一月十二日。第十九次修正於中華民國一一一年六月十日。

長榮航太科技股份有限公司



董 事 長 黃 南 宏



附件九、章程條文修訂對照表

長榮航太科技股份有限公司

「章程」修訂前後對照表

修訂條文	現行條文	修訂理由
<p>第五條之一</p> <p>本公司<u>依法買回股份轉讓與員工、發放員工認股權憑證、發行限制員工權利新股、現金增資發行新股保留供員工承購股份</u>，其對象得包括符合一定條件之控制或從屬公司員工，該一定條件由董事會訂定之。</p>	<p>第五條之一</p> <p>本公司發行新股時，得承購新股之員工包括符合一定條件之控制或從屬公司員工，該一定條件由董事會訂定之。</p>	<p>依公司法第 167 條之 1、167 條之 2 及 267 條，修訂本公司得分配予控制或從屬公司員工之員工獎勵工具範圍。</p>
<p>第八條</p> <p>本公司股東會分常會及臨時會二種：</p> <p>一、股東常會於每會計年度終了後六個月內召開之。</p> <p>二、股東臨時會於必要時依法召開之。</p> <p>本公司股東會開會時，得<u>以視訊會議或其他經中央主管機關公告之方式為之。</u></p> <p><u>股東會開會時，如以視訊會議為之，以視訊方式參與會議之股東，視為親自出席。</u></p>	<p>第八條</p> <p>本公司股東會分常會及臨時會二種：</p> <p>一、股東常會於每會計年度終了後六個月內召開之。</p> <p>二、股東臨時會於必要時依法召開之。</p>	<p>為增加本公司召開股東會方式之彈性，爰依公司法第 172 條之 2 規定，修訂本條：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 增訂第 2 項，明定股東會開會時，得以視訊會議或其他經中央主管機關公告之方式為之。 2. 增訂第 3 項，明定股東以視訊方式參與股東會者，視為親自出席。
<p>第三十條</p> <p>本章程訂立於中華民國</p>	<p>第三十條</p> <p>本章程訂立於中華民國</p>	<p>增列修訂日期。</p>

修訂條文	現行條文	修訂理由
八十六年十一月三日，… … <u>第十九次修正於中華民國一一一年六月十日</u> 。	八十六年十一月三日，… …第十八次修正於中華民國一一一年一月十二日。	

附件十、109年度財務報告暨會計師查核報告

長榮航太科技股份有限公司
個別財務報告暨會計師查核報告
民國一〇九年度及一〇八年度

公司地址：桃園市大園區航站南路6號
電話：886-3-351-9852

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、個別財務報告附註	
(一)公司沿革	8
(二)通過財務報告之日期及程序	8
(三)新發布及修訂準則及解釋之適用	8~9
(四)重大會計政策之彙總說明	9~22
(五)重大會計判斷、估計及假設不確定性之主要來源	22
(六)重要會計項目之說明	23~46
(七)關係人交易	46~49
(八)質押之資產	50
(九)重大或有負債及未認列之合約承諾	50
(十)重大之災害損失	50
(十一)重大之期後事項	50
(十二)其 他	50
(十三)附註揭露事項	
1.重大交易事項相關資訊	51~52
2.轉投資事業相關資訊	52
3.大陸投資資訊	52
(十四)部門資訊	52~54
九、重要會計項目明細表	55~62

會計師查核報告

長榮航太科技股份有限公司董事會 公鑒：

查核意見

長榮航太科技股份有限公司民國一〇九年及一〇八年十二月三十一日之資產負債表，暨民國一〇九年及一〇八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，足以允當表達長榮航太科技股份有限公司民國一〇九年及一〇八年十二月三十一日之財務狀況，暨民國一〇九年及一〇八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一般公認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，與長榮航太科技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。

管理階層與治理單位對個別財務報告之責任

管理階層之責任係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長榮航太科技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長榮航太科技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。

長榮航太科技股份有限公司之治理單位(含監察人)負有監督財務報導流程之責任。

會計師查核個別財務報告之責任

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，惟依照一般公認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。如不實表達之個別金額或彙總數可合理預期將影響個別財務報告使用者所作之經濟決策，則被認為具有重大性。

本會計師依照一般公認審計準則查核時，運用專業判斷並保持專業上之懷疑。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、不實聲明或濫越內部控制，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，惟其目的非對長榮航太科技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，以及使長榮航太科技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長榮航太科技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。
- 6.對於採用權益法之被投資公司之財務資訊取得足夠及適切之查核證據，以對個別財務報告表示意見。本會計師負責查核案件之指導、監督及執行，並負責形成長榮航太科技股份有限公司之查核意見。

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)。

安侯建業聯合會計師事務所

會計師：唐聶鏗
黃明宏



證券主管機關：金管證審字第1080303300號
核准簽證文號：金管證審字第1060005191號
民國一一〇年三月十二日

長榮航太科技股份有限公司

資產負債表

民國一〇九年及一〇八年十二月三十一日

單位：新台幣千元

資 產	109.12.31		108.12.31		負債及權益	109.12.31		108.12.31	
	金 額	%	金 額	%		金 額	%	金 額	%
流動資產：					流動負債：				
1100 現金及約當現金(附註六(一))	\$ 7,070,958	30	7,546,975	22	2130 合約負債—流動(附註六(十五))	\$ 122,932	1	112,881	1
1140 合約資產—流動(附註六(十五))	516,406	2	399,044	1	2280 租賃負債—流動(附註六(十一))	73,658	-	99,672	-
1170 應收票據及帳款淨額(附註六(二)及(十五))	774,875	3	11,512,513	33	2170 應付帳款	246,055	1	4,533,902	13
1180 應收帳款—關係人淨額(附註六(二)、(十五)及七)	715,770	3	764,591	2	2180 應付帳款—關係人(附註七)	87,221	-	44,222	-
1200 其他應收款(附註六(三))	3,269	-	38,403	-	2200 其他應付款(附註六(十七))	733,825	3	1,304,141	4
1210 其他應收款—關係人(附註六(三)及七)	22,116	-	21,796	-	2220 其他應付款—關係人(附註七)	7,867	-	49,626	-
130X 存貨(附註六(四)及(六))	1,701,575	7	1,694,515	5	2230 本期所得稅負債	122,827	1	7,411	-
1470 其他流動資產(附註六(九))	155,119	1	174,651	-	2320 一年或一營業週期內到期長期負債(附註六(十)及八)	2,040,997	8	2,815,961	8
流動資產合計	10,960,088	46	22,152,488	63	2300 其他流動負債	21,593	-	69,957	-
非流動資產：					流動負債合計	3,456,975	14	9,037,773	26
1550 採用權益法之投資(附註六(五))	1,542,194	7	1,411,860	4	非流動負債：				
1600 不動產、廠房及設備(附註六(六)、七及八)	8,616,585	36	8,433,044	24	2540 長期借款(附註六(十)及八)	8,148,475	34	9,889,067	28
1755 使用權資產(附註六(七))	2,169,764	9	2,328,914	7	2580 租賃負債—非流動(附註六(十一))	2,096,796	9	2,243,298	6
1780 無形資產(附註六(八))	61,924	-	108,252	-	2640 淨確定福利負債—非流動(附註六(十二))	182,306	1	193,145	1
1840 遞延所得稅資產(附註六(十三))	473,828	2	565,532	2	2645 存入保證金	200	-	200	-
1900 其他非流動資產(附註六(六)、(九)及八)	12,463	-	176,470	-	非流動負債合計	10,427,777	44	12,325,710	35
非流動資產合計	12,876,758	54	13,024,072	37	負債總計	13,884,752	58	21,363,483	61
資產總計	\$ 23,836,846	100	35,176,560	100	權益(附註六(五)、(十三)、(十四)及(廿三))：				
					3100 股本	3,528,069	15	6,528,069	18
					3200 資本公積	565,262	2	565,262	2
					3300 保留盈餘	5,908,456	25	6,727,566	19
					3400 其他權益	(49,693)	-	(7,820)	-
					權益總計	9,952,094	42	13,813,077	39
					負債及權益總計	\$ 23,836,846	100	35,176,560	100

(請詳閱後附個別財務報告附註)

董事長：黃南宏

經理人：郭勝義、李緯章

會計主管：陳啓民

長榮航太科技股份有限公司

綜合損益表

民國一〇九年及一〇八年一月一日至十二月三十一日

單位：新台幣千元

	109年度		108年度	
	金額	%	金額	%
4000 營業收入(附註六(十五)及七)	\$ 10,687,878	100	46,679,694	100
5000 營業成本(附註六(四)、(六)、(七)、(八)、(十二)、(十七)及七)	(8,680,366)	(81)	(43,914,761)	(94)
營業毛利	2,007,512	19	2,764,933	6
營業費用(附註六(二)、(六)、(七)、(八)、(十一)、(十二)、(十七)及七)：				
6200 銷管費用	493,715	5	592,705	2
6300 研究發展費用	29,566	-	114,867	-
6450 預期信用減損損失	-	-	30,014	-
營業費用合計	523,281	5	737,586	2
營業淨利	1,484,231	14	2,027,347	4
營業外收入及支出(附註六(五)、(六)、(十一)、(十八)及七)：				
7010 其他收入	2,167	-	3,873	-
7100 利息收入	59,138	1	158,788	-
7020 其他利益及損失	(172,995)	(2)	398,188	1
7050 財務成本	(154,669)	(1)	(207,341)	-
7060 採用權益法認列之關聯企業利益(損失)之份額	176,399	2	(9,214)	-
營業外收入及支出合計	(89,960)	-	344,294	1
7900 稅前淨利	1,394,271	14	2,371,641	5
7950 所得稅費用(附註六(十三))	(221,243)	(3)	(389,923)	(1)
本期淨利	1,173,028	11	1,981,718	4
8300 其他綜合損益(附註六(五)、(十二)、(十三)及(十四))：				
8310 不重分類至損益之項目：				
8311 確定福利計畫之再衡量數	(38,717)	-	(34,169)	-
8320 採用權益法認列之關聯企業及合資之其他綜合損益之份額	(4,191)	-	-	-
8349 與不重分類之項目相關之所得稅	9,191	-	6,282	-
不重分類至損益之項目合計	(33,717)	-	(27,887)	-
8360 後續可能重分類至損益之項目				
8370 採用權益法認列之關聯企業之其他綜合損益之份額	(41,873)	-	(3,181)	-
8399 與可能重分類之項目相關之所得稅	-	-	-	-
後續可能重分類至損益之項目合計	(41,873)	-	(3,181)	-
8300 本期其他綜合損益(稅後淨額)	(75,590)	-	(31,068)	-
本期綜合損益總額	\$ 1,097,438	11	1,950,650	4
本期淨利歸屬於：				
母公司業主	\$ 1,173,028	11	2,022,480	4
共同控制下前手權益	-	-	(23,293)	-
非控制權益	-	-	(17,469)	-
	\$ 1,173,028	11	1,981,718	4
綜合損益總額歸屬於：				
母公司業主	\$ 1,097,438	11	1,991,412	4
共同控制下前手權益	-	-	(23,293)	-
非控制權益	-	-	(17,469)	-
	\$ 1,097,438	11	1,950,650	4
每股盈餘(附註六(十六))				
9750 基本每股盈餘(單位：新台幣元)	\$ 1.85		3.11	
9850 稀釋每股盈餘(單位：新台幣元)	\$ 1.84		3.09	

(請詳閱後附個別財務報告附註)

董事長：黃南宏



經理人：郭勝義、李緯章



會計主管：陳啓民



長榮航太科技股份有限公司

權益變動表

民國一〇九年及一〇八年一月一日至十二月三十一日

單位：新台幣千元

歸屬於母公司業主之權益

	股本	資本公積	保留盈餘		合計	其他權益	歸屬於母 公司業主 之權益小計	共同控制下 前手權益	合併前非屬 共同控制股權	權益總計
			法定盈 餘公積	未分配 盈餘		國外營運機構 財務報表換算 之兌換差額				
民國一〇八年一月一日餘額	\$ 6,361,606	-	1,114,779	4,597,404	5,712,183	(4,639)	12,069,150	438,718	329,039	12,836,907
盈餘指撥及分配：										
法定盈餘公積	-	-	199,373	(199,373)	-	-	-	-	-	-
普通股現金股利	-	-	-	(979,210)	(979,210)	-	(979,210)	-	-	(979,210)
	-	-	199,373	(1,178,583)	(979,210)	-	(979,210)	-	-	(979,210)
本期淨利(損)	-	-	-	2,022,480	2,022,480	-	2,022,480	(23,293)	(17,469)	1,981,718
本期其他綜合損益	-	-	-	(27,887)	(27,887)	(3,181)	(31,068)	-	-	(31,068)
本期綜合損益總額	-	-	-	1,994,593	1,994,593	(3,181)	1,991,412	(23,293)	(17,469)	1,950,650
組織重組	166,463	560,532	-	-	-	-	726,995	(415,425)	(311,570)	-
對關聯企業所有權權益變動	-	4,730	-	-	-	-	4,730	-	-	4,730
民國一〇八年十二月三十一日餘額	6,528,069	565,262	1,314,152	5,413,414	6,727,566	(7,820)	13,813,077	-	-	13,813,077
盈餘指撥及分配：										
法定盈餘公積	-	-	199,459	(199,459)	-	-	-	-	-	-
普通股現金股利	-	-	-	(1,958,421)	(1,958,421)	-	(1,958,421)	-	-	(1,958,421)
	-	-	199,459	(2,157,880)	(1,958,421)	-	(1,958,421)	-	-	(1,958,421)
本期淨利	-	-	-	1,173,028	1,173,028	-	1,173,028	-	-	1,173,028
本期其他綜合損益	-	-	-	(33,717)	(33,717)	(41,873)	(75,590)	-	-	(75,590)
本期綜合損益總額	-	-	-	1,139,311	1,139,311	(41,873)	1,097,438	-	-	1,097,438
現金減資	(3,000,000)	-	-	-	-	-	(3,000,000)	-	-	(3,000,000)
民國一〇九年十二月三十一日餘額	\$ 3,528,069	565,262	1,513,611	4,394,845	5,908,456	(49,693)	9,952,094	-	-	9,952,094

(請詳閱後附個別財務報告附註)

董事長：黃南宏



經理人：郭勝義、李緯章



會計主管：陳啓民



長榮航太科技股份有限公司

現金流量表

民國一〇九年及一〇八年一月一日至十二月三十一日

單位：新台幣千元

	109年度	108年度
營業活動之現金流量：		
本期稅前淨利	\$ 1,394,271	2,371,641
調整項目：		
收益費損項目		
折舊費用	850,759	946,269
攤銷費用	50,301	68,030
預期信用減損損失	-	30,014
利息費用	154,669	207,341
利息收入	(59,138)	(158,788)
採用權益法認列之關聯企業(利益)損失之份額	(176,399)	9,214
處分及報廢不動產、廠房及設備損失(利益)淨額	3,718	(637,823)
不動產、廠房及設備轉列費用數	-	259
租賃修改利益	(246)	-
其他	(73,351)	-
收益費損項目合計	<u>750,313</u>	<u>464,516</u>
與營業活動相關之資產及負債變動數：		
與營業活動相關之資產之淨變動：		
合約資產	(117,362)	3,667,976
應收票據及帳款淨額(含關係人)	10,786,459	(2,860,038)
其他應收款(含關係人)	34,217	(16,077)
存貨	(6,638)	1,303,291
其他流動資產	21,056	169,254
與營業活動相關之資產之淨變動合計	<u>10,717,732</u>	<u>2,264,406</u>
與營業活動相關之負債之淨變動：		
合約負債	10,051	(1,822)
應付帳款(含關係人)	(4,244,848)	1,308,910
其他應付款(含關係人)	(605,581)	272,223
其他流動負債	(48,364)	(39,442)
淨確定福利負債	(49,556)	(275,438)
與營業活動相關之負債之淨變動合計	<u>(4,938,298)</u>	<u>1,264,431</u>
與營業活動相關之資產及負債之淨變動合計	<u>5,779,434</u>	<u>3,528,837</u>
調整項目合計	<u>6,529,747</u>	<u>3,993,353</u>
營運產生之現金流入	7,924,018	6,364,994
支付之所得稅	(4,061)	(742,856)
營業活動之淨現金流入	<u>7,919,957</u>	<u>5,622,138</u>

董事長：黃南宏



(請詳閱後附個別財務報告附註)

經理人：郭勝義、李緯章 會計主管：陳啓民



~7~



長榮航太科技股份有限公司

現金流量表(續)

民國一〇九年及一〇八年一月一日至十二月三十一日

單位:新台幣千元

	109年度	108年度
投資活動之現金流量：		
取得採用權益法之投資	\$ -	(1,942,364)
取得不動產、廠房及設備	(655,064)	(509,376)
處分不動產、廠房及設備	15,783	1,930,971
取得無形資產	(3,973)	(15,108)
其他非流動資產(增加)減少	(3,950)	29,467
預付設備款增加	(122,422)	(328,570)
收取之利息	59,307	163,655
收取之股利	-	74,294
投資活動之淨現金流出	<u>(710,319)</u>	<u>(597,031)</u>
籌資活動之現金流量：		
短期借款增加	300,000	600,000
短期借款減少	(300,000)	(600,000)
舉借長期借款	3,200,000	4,300,000
償還長期借款	(5,715,931)	(6,231,930)
租賃本金償還	(52,971)	(116,149)
發放現金股利	(1,958,421)	(979,210)
現金減資	(3,000,000)	-
支付之利息	(158,332)	(217,279)
籌資活動之淨現金流出	<u>(7,685,655)</u>	<u>(3,244,568)</u>
本期現金及約當現金(減少)增加數	(476,017)	1,780,539
期初現金及約當現金餘額	<u>7,546,975</u>	<u>5,766,436</u>
期末現金及約當現金餘額	<u>\$ 7,070,958</u>	<u>7,546,975</u>

董事長：黃南宏



(請詳閱後附個別財務報告附註)

經理人：郭勝義、李緯章 會計主管：陳啓民

~7-1~



長榮航太科技股份有限公司
個別財務報告附註
民國一〇九年度及一〇八年度
(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

長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱本公司，原名長安航太科技股份有限公司)於民國八十六年十一月十日核准設立，本公司主要營業項目包括：(一)機體、發動機、飛機零組件之維修(二)機體、發動機、飛機零組件之製造、加工及銷售(三)前項產品之技術諮詢服務及其管理顧問(四)前項產品之進出口貿易業務(五)民用航空人員訓練業。

二、通過財務報告之日期及程序

本個別財務報告已於民國一一〇年三月十二日經董事會通過。

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

本公司自民國一〇九年一月一日起開始適用下列新修正之國際財務報導準則，影響說明如下：

1.國際財務報導準則第十六號之修正「新型冠狀病毒肺炎相關租金減讓」

此修正提供一項實務權宜作法，對符合特定條件之租金減讓，承租人得選擇不評估其是否係租賃修改，而係將租賃給付之變動數認列於損益。該修正於民國一〇九年七月經金融監督管理委員會(以下稱金管會)認可，並得提前自民國一〇九年一月一日適用。會計政策詳附註四(十)。

本公司選擇提前於民國一〇九年一月一日開始，針對所有符合條件之租金減讓適用該實務權宜作法，此項會計變動對初次適用日並無影響，於民國一〇九年度認列於損益之金額為73,351千元。

2.其 他

下列新修正準則亦係自民國一〇九年一月一日起生效，惟對個別財務報告未造成重大影響：

- 國際財務報導準則第三號之修正「業務之定義」
- 國際財務報導準則第九號、國際會計準則第三十九號及國際財務報導準則第七號之修正「利率指標變革」
- 國際會計準則第一號及國際會計準則第八號之修正「重大之定義」

(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一一〇年一月一日起生效之新修正之國際財務報導準則，將不致對個別財務報告造成重大影響。

- 國際財務報導準則第四號之修正「暫時豁免適用國際財務報導準則第九號之延長」

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

- 國際財務報導準則第九號、國際會計準則第三十九號、國際財務報導準則第七號、國際財務報導準則第四號及國際財務報導準則第十六號之修正「利率指標變革－第二階段」

(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個別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」
- 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「會計估計之定義」

四、重大會計政策之彙總說明

本個別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

本個別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」)編製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

除資產負債表之淨確定福利負債，係依確定福利義務現值減除退休基金資產之公允價值衡量外，本個別財務報告係依歷史成本為基礎編製。

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。本個別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。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

(三)外幣

1.外幣交易

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，惟以下情況係認列於其他綜合損益：

- (1)指定為透過其他綜合損益按公允價值衡量之權益工具；
- (2)指定為國外營運機構淨投資避險之金融負債於避險有效範圍內；或
- (3)合格之現金流量避險於避險有效範圍內。

2.國外營運機構

國外營運機構之資產及負債，包括收購時產生之商譽及公允價值調整，係依報導日之匯率換算為新台幣；收益及費損項目係依當期平均匯率換算為新台幣，所產生之兌換差額均認列為其他綜合損益。

當處分國外營運機構致喪失控制、共同控制或重大影響時，與該國外營運機構相關之累計兌換差額係全數重分類為損益。部分處分含有國外營運機構之子公司時，相關累計兌換差額係按比例重新歸屬至非控制權益。部分處分含有國外營運機構之關聯企業或合資之投資時，相關累計兌換差額則按比例重分類至損益。

對國外營運機構之貨幣性應收或應付項目，若尚無清償計畫且不可能於可預見之未來予以清償時，其所產生之外幣兌換損益視為對該國外營運機構淨投資之一部分而認列為其他綜合損益。

(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.預期將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。

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

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

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銀行存款。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

應收帳款及所發行之債務證券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、透過其他綜合損益按公允價值衡量之權益投資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。

(2)透過其他綜合損益按公允價值衡量之金融資產

債務工具投資同時符合下列條件，且未指定為透過損益按公允價值衡量時，係透過其他綜合損益按公允價值衡量：

- 係在以收取合約現金流量及出售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。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

本公司於原始認列時，可作一不可撤銷之選擇，將非持有供交易之權益工具投資後續公允價值變動列報於其他綜合損益。前述選擇係按逐項工具基礎所作成。

屬債務工具投資者後續按公允價值衡量。按有效利息法計算之利息收入、外幣兌換損益及減損損失認列於損益，其餘淨利益或損失係認列為其他綜合損益。於除列時，累計之其他綜合損益金額重分類至損益。

屬權益工具投資者後續按公允價值衡量。股利收入(除非明顯代表部分投資成本之回收)係認列於損益。其餘淨利益或損失係認列為其他綜合損益且不重分類至損益。

權益投資之股利收入於本公司有權利收取股利之日認列(通常係除息日)。

(3)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或透過其他綜合損益按公允價值衡量之金融資產，係透過損益按公允價值衡量，包括衍生性金融資產。本公司於原始認列時，為消除或重大減少會計配比不當，得不可撤銷地將符合按攤銷後成本衡量或透過其他綜合損益按公允價值衡量條件之金融資產，指定為透過損益按公允價值衡量之金融資產。

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。

(4)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、應收票據及應收帳款、其他應收款、存出保證金及其他金融資產等)及合約資產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：

- 判定債務證券於報導日之信用風險低；及
- 其他債務證券及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。

應收帳款及合約資產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。

若合約款項逾期超過三十天，本公司假設金融資產之信用風險已顯著增加。

若合約款項逾期超過三百六十五天，或借款人不太可能履行其信用義務支付全額款項予本公司時，本公司視為該金融資產發生違約。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

本公司持有之定期存款，交易對象及履約他方為信用良好之金融機構，故視為信用風險低。

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及透過其他綜合損益按公允價值衡量之債務證券是否有信用減損。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：

- 借款人或發行人之重大財務困難；
- 違約，諸如延滯或逾期超過六十天；
- 因與借款人之財務困難相關之經濟或合約理由，本公司給予借款人原本不會考量之讓步；
- 借款人很有可能會聲請破產或進行其他財務重整；或
- 由於財務困難而使該金融資產之活絡市場消失。

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。透過其他綜合損益按公允價值衡量債務工具投資之備抵損失調整損益及係認列於其他綜合損益(而不減少資產之帳面金額)。

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。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。

(5)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，或既未移轉亦未保留所有權之幾乎所有風險及報酬且未保留該金融資產之控制時，始將金融資產除列。

本公司簽訂移轉金融資產之交易，若保留已移轉資產所有權之所有或幾乎所有風險及報酬，則仍持續認列於資產負債表。

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。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

(2)金融負債

金融負債係分類為攤銷後成本衡量。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。

(3)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。

(4)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。

(七)存 貨

存貨係以成本與淨變現價值孰低衡量。成本包括使其達可供使用的地點及狀態所發生之取得、產製或加工成本及其他成本，並採加權平均法計算。製成品及在製品存貨之成本包括依適當比例按正常產能分攤之製造費用。

淨變現價值係指正常營業下之估計售價減除估計完工尚需投入之估計成本及完成出售所需之估計成本後之餘額。

(八)投資關聯企業

關聯企業係指本公司對其財務及營運政策具有重大影響，但非控制或聯合控制者。

本公司對於關聯企業之權益採用權益法處理。權益法下，原始取得時係依成本認列，投資成本包含交易之成本。投資關聯企業之帳面金額包括原始投資時所辨認之商譽，減除任何累計減損損失。

個別財務報告包括自具有重大影響之日起至喪失重大影響之日止，於進行與本公司會計政策一致性之調整後，本公司依權益比例認列各該投資關聯企業之損益及其他綜合損益之金額。當關聯企業發生非損益及其他綜合損益之權益變動且不影響本公司對其之持股比例時，本公司將歸屬於本公司可享有關聯企業份額下之權益變動按持股比例認列為資本公積。

本公司與關聯企業間之交易所產生之未實現利益及損失，僅在與投資者對關聯企業之權益無關之範圍內，認列於企業財務報表。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

當本公司依比例應認列關聯企業之損失份額等於或超過其在關聯企業之權益時，即停止認列其損失，而僅於發生法定義務、推定義務或已代該被投資公司支付款項之範圍內，認列額外之損失及相關負債。

關聯企業發行新股時，若本公司未按持股比例認購，致使持股比例發生變動，並因而使投資之股權淨值發生增減時，其增減數調整資本公積及採用權益法之投資；若此項調整係沖減資本公積，但由採用權益法之投資所產生之資本公積餘額不足時，其差額則借記保留盈餘。惟若屬本公司未按持股比例認購，致使其對關聯企業之所有權權益減少者，先前於其他綜合損益中所認列與該關聯企業有關之金額係按減少比例重分類，其會計處理之基礎與關聯企業若直接處分相關資產或負債所必須遵循之基礎相同。

(九)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。

土地不予提列折舊。

當期及比較期間之估計耐用年限如下：

- | | |
|--------------|-------|
| (1)房屋及建築 | 5~35年 |
| (2)機器設備及其他設備 | 3~15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。

(十)租 賃

1.租賃之判斷

本公司係於合約成立日評估合約是否係屬或包含租賃，若合約轉讓對已辨認資產之使用之控制權一段時間以換得對價，則合約係屬或包含租賃。為評估合約是否係屬租賃，本公司針對以下項目評估：

- (1)該合約涉及使用一項已辨認資產，該已辨認資產係於合約中被明確指定或藉由於可供使用之時被隱含指定，其實體可區分或可代表實質所有產能。若供應者具有可替換該資產之實質性權利，則該資產並非已辨認資產；且

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

(2)於整個使用期間具有取得來自使用已辨認資產之幾乎所有經濟效益之權利；且

(3)於符合下列情況之一時，取得主導已辨認資產之使用之權利：

- 客戶在整個使用期間具有主導已辨認資產之使用方式及使用目的之權利。
- 有關該資產之使用方式及使用目的之攸關決策係預先決定，且：
 - 客戶在整個使用期間具有操作該資產之權利，且供應者並無改變該等操作指示之權利；或
 - 客戶設計該資產之方式已預先決定其整個使用期間之使用方式及使用目的。

於租賃成立日或重評估合約是否包含租賃時，本公司係以相對單獨價格為基礎將合約中之對價分攤至個別租賃組成部份。惟，於承租土地及建物時，本公司選擇不區分非租賃組成部分而將租賃組成部分及非租賃組成部分視為單一租賃組成部分處理。

2. 承租人

本公司於租賃開始日認列使用權資產及租賃負債，使用權資產係以成本為原始衡量，該成本包含租賃負債之原始衡量金額，調整租賃開始日或之前支付之任何租賃給付，並加計所發生之原始直接成本及為拆卸、移除標的資產及復原其所在地點或標的資產之估計成本，同時減除收取之任何租賃誘因。

使用權資產後續於租賃開始日至使用權資產之耐用年限屆滿時或租賃期間屆滿時兩者之較早者以直線法提列折舊。此外，本公司定期評估使用權資產是否發生減損並處理任何已發生之減損損失，並於租賃負債發生再衡量的情況下配合調整使用權資產。

租賃負債係以租賃開始日尚未支付之租賃給付之現值為原始衡量。若租賃隱含利率容易確定，則折現率為該利率，若並非容易確定，則使用本公司之增額借款利率。一般而言，本公司係採用其增額借款利率為折現率。

計入租賃負債衡量之租賃給付包括：

- (1)固定給付，包括實質固定給付；
- (2)取決於某項指數或費率之變動租賃給付，採用租賃開始日之指數或費率為原始衡量；
- (3)預期支付之殘值保證金額；及
- (4)於合理確定將行使購買選擇權或租賃終止選擇權時之行使價格或所須支付之罰款。

租賃負債後續係以有效利息法計提利息，並於發生以下情況時再衡量其金額：

- (1)用以決定租賃給付之指數或費率變動導致未來租賃給付有變動；
- (2)預期支付之殘值保證金額有變動；
- (3)標的資產購買選擇權之評估有變動；
- (4)對是否行使延長或終止選擇權之估計有所變動，而更改對租賃期間之評估；

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

(5)租賃標的、範圍或其他條款之修改。

租賃負債因前述用以決定租賃給付之指數或費率變動、殘值保證金額有變動以及購買、延長或終止選擇權之評估變動而再衡量時，係相對應調整使用權資產之帳面金額，並於使用權資產之帳面金額減至零時，將剩餘之再衡量金額認列於損益中。

對於減少租賃範圍之租賃修改，則係減少使用權資產之帳面金額以反映租賃之部分或全面終止，並將其與租賃負債再衡量金額間之差額則認列於損益中。

本公司將不符合投資性不動產定義之使用權資產及租賃負債分別以單行項目表達於資產負債表中。

針對辦公及維修設備之短期租賃及低價值標的資產租賃，本公司選擇不認列使用權資產及租賃負債，而係將相關租賃給付依直線基礎於租賃期間內認列為費用。

本公司針對所有承租不動產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一一〇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。

3.出租人

本公司為出租人之交易，係於租賃成立日將租賃合約依其是否移轉附屬於標的資產所有權之幾乎所有風險與報酬分類，若是則分類為融資租賃，否則分類為營業租賃。於評估時，本公司考量包括租賃期間是否涵蓋標的資產經濟年限之主要部分等相關特定指標。

若本公司為轉租出租人，則係分別處理主租賃及轉租交易，並以主租賃所產生之使用權資產評估轉租交易之分類。若主租賃為短期租賃並適用認列豁免，則應將其轉租交易分類為營業租賃。

若協議包含租賃及非租賃組成部分，本公司使用國際財務報導準則第十五號之規定分攤合約中之對價。

(十一)無形資產

1.認列及衡量

本公司取得其他有限耐用年限之無形資產，包括電腦軟體等，係以成本減除累計攤銷與累計減損衡量後之金額衡量。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

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，包括內部發展之商譽及品牌。

3.攤銷

除商譽外，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、合約資產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，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。

商譽減損損失不予迴轉。商譽以外之非金融資產則僅在不超過該資產若未於以前年度認列減損損失時所決定之帳面金額(減除折舊或攤銷)之範圍內迴轉。

(十三)收入之認列

1.客戶合約之收入

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)維修服務

本公司提供維修服務，並於提供勞務之財務報導期間認列相關收入。固定價格合約係以截至報導日實際已提供服務占總服務之比例為基礎認列收入，該比例係以已履行勞務量占全部應履行勞務量之百分比決定。

若情況改變，將修正對收入、成本及完成程度之估計，並於管理階層得知情況改變而作修正之期間將造成之增減變動反映於損益。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

固定價格合約下，客戶依約定之時程支付固定金額之款項。已提供之勞務超過支付款時，認列合約資產；支付款超過已提供之勞務，則認列合約負債。

若合約依提供勞務之時數計價，係以本公司有權開立發票之金額認列收入。本公司每月向客戶請款，開立發票後可收取對價。

(2)銷售商品

本公司係於對產品之控制移轉時認列收入。該產品之控制移轉係指產品已交付給客戶，客戶能完全裁決產品之使用，且已無會影響客戶接受該產品之未履行義務。交付係發生於產品運送至特定地點，其陳舊過時及損失風險已移轉予客戶，及客戶已依據銷售合約接受產品，驗收條款已失效，或本公司有客觀證據認為已滿足所有驗收條件時。

本公司於交付商品時認列應收帳款，因本公司在該時點具無條件收取對價之權利。

(3)財務組成部分

本公司預期所有客戶合約移轉商品或勞務予客戶之時間與客戶為該商品或勞務付款之時間間隔皆不超過一年，因此，本公司不調整交易價格之貨幣時間價值。

2.客戶合約之成本

(1)取得合約之增額成本

本公司若預期可回收其取得客戶合約之增額成本，係將該等成本認列為資產。取得合約之增額成本係為取得客戶合約所發生且若未取得該合約則不會發生之成本。無論合約是否取得均會發生之取得合約成本係於發生時認列為費用，除非該等成本係無論合約是否已取得均明確可向客戶收取。

本公司採用準則之實務權宜作法，若取得合約之增額成本認列為資產且該資產之攤銷期間為一年以內，係於該增額成本發生時將其認列為費用。

(2)履行合約之成本

履行客戶合約所發生之成本若非屬其他準則範圍內(國際會計準則第二號「存貨」、國際會計準則第十六號「不動產、廠房及設備」或國際會計準則第三十八號「無形資產」)，本公司僅於該等成本與合約或可明確辨認之預期合約直接相關、會產生或強化未來將被用於滿足(或持續滿足)履約義務之資源，且預期可回收時，始將該等成本認列為資產。

一般及管理成本、用以履行合約但未反映於合約價格之浪費之原料、人工或其他資源成本、與已滿足(或已部分滿足)履約義務相關之成本，以及無法區分究係與未滿足履約義務或已滿足(或已部分滿足)履約義務相關之成本，係於發生時認列為費用。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

(十四)政府補助

本公司係於可收到與相關之政府補助時，將該未附帶條件之補助認列為費用減項。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相關之費用同期認列於損益。

(十五)員工福利

1.確定提撥計畫

確定提撥退休金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

本公司對確定福利退休金計畫下之淨義務係分別針對各項福利計畫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，並減除任何計畫資產之公允價值。

確定福利義務每年由合格精算師以預計單位福利法精算。當計算結果對本公司可能有利時，認列資產係以從該計畫退還之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需求。

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(資產)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(資產)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。

3.短期員工福利

短期員工福利義務係於服務提供時認列為費用。若係因員工過去提供服務而使本公司負有現時之法定或推定支付義務，且該義務能可靠估計時，將該金額認列為負債。

(十六)所得稅

所得稅包括當期及遞延所得稅。除與企業合併、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。其金額係反映所得稅相關不確定性後，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。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

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。下列情況產生之暫時性差異不予認列遞延所得稅：

- 1.非屬企業合併之交易原始認列之資產或負債，且於交易當時不影響會計利潤及課稅所得(損失)者；
- 2.因投資子公司、關聯企業及合資權益所產生之暫時性差異，本公司可控制暫時性差異迴轉之時點且很有可能於可預見之未來不會迴轉者；以及
- 3.商譽原始認列所產生之應課稅暫時性差異。

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。

本公司僅於同時符合下列條件時，始將遞延所得稅資產及遞延所得稅負債互抵：

- 1.有法定執行權將當期所得稅資產及當期所得稅負債互抵；且
- 2.遞延所得稅資產及遞延所得稅負債與下列由同一稅捐機關課徵所得稅之納稅主體之一有關：
 - (1)同一納稅主體；或
 - (2)不同納稅主體，惟各主體意圖在重大金額之遞延所得稅資產預期回收及遞延所得稅負債預期清償之每一未來期間，將當期所得稅負債及資產以淨額基礎清償，或同時實現資產及清償負債。

對於未使用之課稅損失及未使用所得稅抵減遞轉後期，與可減除暫時性差異，在很有可能未來課稅所得可供使用之範圍內，認列為遞延所得稅資產。並於每一報導日予以重評估，就相關所得稅利益非屬很有可能實現之範圍內予以調減；或在變成很有可能足額課稅所得之範圍內迴轉原已減少之金額。

(十七)組織重整

依財團法人中華民國會計研究發展基金會於民國一〇七年十月二十六日IFRS問答集發布「共同控制下企業合併之會計處理疑義」之規定，由於國際財務報導準則第三號「企業合併」對於共同控制下之企業合併並無明確規定，故仍適用我國已發布之相關解釋函之規定，有關共同控制下企業合併之會計處理，採用帳面價值法，並視為自始合併而重編前期比較財務報表。

依我國已發布之相關解釋函之規定，將該被投資公司視為自始即已合併並重編以前年度財務報表，並將原投資公司所持有股權於編製比較資產負債表時，歸屬於「共同控制下前手權益」及「合併前非屬共同控制股權」；於編製比較綜合損益表時，原將原投資公司認列之損益，歸屬於「共同控制下前手權益淨損」及「非控制權益淨損」。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

(十八)每股盈餘

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

(十九)部門資訊

營運部門係本公司之組成部分，從事可能賺得收入並發生費用(包括與本公司內其他組成部分間交易相關之收入及費用)之經營活動。所有營運部門之營運結果均定期由本公司主要營運決策者複核，以制定分配資源予該部門之決策並評量其績效。各營運部門均具單獨之財務資訊。

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財務報導準則編製本個別財務報告時，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。

管理階層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。

本個別財務報告並無涉及重大判斷之資訊。

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)應收帳款之備抵損失

本公司應收帳款之備抵損失，係以違約風險及預期損失率之假設為基礎估計。本公司於每一報導日考量歷史經驗、目前市場狀況及前瞻性估計，以判斷計算減損時須採用之假設及選擇之輸入值。相關假設及輸入值之詳細說明請詳附註六(二)。

(二)存貨之評價

由於存貨須以成本與淨變現價值孰低衡量，本公司評估報導日存貨因正常損耗、過時陳舊或無市場銷售價值之金額，並將存貨成本沖減至淨變現價值。此存貨評價主要係依未來特定期間內之產品需求為估計基礎，故可能因產業快速變遷而產生重大變動。存貨評價估列情形請詳附註六(四)。

(三)收入之認列

本公司係參照維修合約之完成程度隨時間經過認列收入，固定價格合約係以截至報導日實際已提供服務占總服務之比例為基礎認列收入，該比例係以已履行勞務量占全部應履行勞務量之百分比決定。若情況改變，將修正對收入、成本及完成程度之估計，並於管理階層得知情況改變而作修正之期間將造成之增減變動反映於損益。任何上述估計基礎之變動，可能造成該估計金額之重大調整。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

六、重要會計項目之說明

(一)現金及約當現金

	<u>109.12.31</u>	<u>108.12.31</u>
庫存現金及週轉金	\$ 1,693	1,840
銀行存款	2,131,345	5,205,195
定期存款	<u>4,937,920</u>	<u>2,339,940</u>
現金及約當現金	<u>\$ 7,070,958</u>	<u>7,546,975</u>

本公司金融資產及負債之利率風險及敏感度分析之揭露請詳附註六(十九)。

(二)應收票據及應收帳款

	<u>109.12.31</u>	<u>108.12.31</u>
應收票據	\$ 5,526	1,008
應收帳款(含關係人)	1,641,435	12,432,412
減：備抵損失	<u>(156,316)</u>	<u>(156,316)</u>
	<u>\$ 1,490,645</u>	<u>12,277,104</u>

本公司針對所有應收票據及應收帳款採用簡化作法估計預期信用損失，亦即使用存續期間預期信用損失衡量，為此衡量目的，該等應收票據及應收帳款係按代表客戶依據合約條款支付所有到期金額能力之共同信用風險特性予以分組，並已納入前瞻性之資訊，包括總體經濟及相關產業資訊。本公司民國一〇九年及一〇八年十二月三十一日應收票據及應收帳款之預期信用損失分析如下：

	<u>109.12.31</u>		
	應收票據及應收帳款(含關係人)帳面金額	加權平均預期信用損失率	備抵存續期間預期信用損失
未逾期	\$ 1,529,966	0%~2.90%	44,316
逾期1~30天	80,031	0%~93.76%	75,036
逾期31~60天	23,480	100%	23,480
逾期61~一年	12,724	100%	12,724
逾期超過一年	<u>760</u>	100%	<u>760</u>
合計	<u>\$ 1,646,961</u>		<u>156,316</u>
	<u>108.12.31</u>		
	應收票據及應收帳款(含關係人)帳面金額	加權平均預期信用損失率	備抵存續期間預期信用損失
未逾期	\$ 12,229,550	-	-
逾期1~30天	164,653	0%~84.44%	117,970
逾期31~60天	37,083	0%~100%	37,064
逾期61~一年	<u>2,134</u>	3.07%~100%	<u>1,282</u>
合計	<u>\$ 12,433,420</u>		<u>156,316</u>

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

本公司應收票據及應收帳款之備抵損失變動表如下：

	109年度	108年度
期初餘額	\$ 156,316	126,302
認列之減損損失	-	30,014
期末餘額	\$ 156,316	156,316

於民國一〇九年及一〇八年十二月三十一日，本公司之應收票據及應收帳款並未有供質押擔保之情事。

其餘信用風險資訊請詳附註六(十九)。

(三)其他應收款

	109.12.31	108.12.31
其他應收款	\$ 3,269	38,403
其他應收款—關係人	22,116	21,796
減：備抵損失	-	-
	\$ 25,385	60,199

上述金融資產未有供質押擔保之情事，其餘信用風險資訊請詳附註六(十九)。

本公司民國一〇九年度及一〇八年度之其他應收款均未提列備抵損失。

(四)存 貨

1.其明細如下：

	109.12.31	108.12.31
維修零配件	\$ 91,395	261,042
原料	674,795	613,664
在製品	484,807	536,944
製成品	450,578	282,865
	\$ 1,701,575	1,694,515

2.除列為已銷售成本及費用之存貨成本外，相關費損明細如下：

	109年度	108年度
存貨跌價、呆滯及報廢損失(回升利益)	\$ (521,939)	(453,309)
未攤銷之固定製造成本	269,532	266,829
盤(盈)虧淨額	24	32
下腳收入	(1,479)	(7,773)
	\$ (253,862)	(194,221)

於民國一〇九年及一〇八年十二月三十一日，本公司之存貨均未有提供作質押擔保之情形。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

(五)採用權益法之投資

1.本公司採用權益法之投資列示如下：

	109.12.31	108.12.31
關聯企業	\$ 1,542,194	1,411,860

2.關聯企業

關聯企業名稱	與本公司間 關係之性質	主要營業場所/ 公司註冊之國家	所有權權益及表 決權之比例	
			109.12.31	108.12.31
長榮航宇精密股份有限公司(註1)	主要業務為航空器及發動機之零件製造，為本公司維修業務之合作夥伴。	中華民國	- %	- %
長異發動機維修股份有限公司	主要業務為發動機之維修，為本公司維修業務之合作夥伴。	中華民國	49.00 %	49.00 %

註1：本公司與長榮航宇精密股份有限公司於民國一〇七年八月十三日分別召開董事會，決議通過兩家公司合併案，合併後本公司為存續公司，合併基準日訂為民國一〇八年二月二十八日。

對本公司具重大性之關聯企業其彙總性財務資訊如下，該等財務資訊已調整各關聯企業之國際財務報導準則個體財務報告中所包含之金額，以反映本公司於取得關聯企業股權時所作之公允價值調整及就會計政策差異所作之調整：

(1)長榮航宇精密股份有限公司之彙總性財務資訊：

	108.2.28
流動資產	\$ 2,048,884
非流動資產	3,502,216
流動負債	(1,466,715)
非流動負債	(3,045,820)
淨資產	\$ 1,038,565
	108年1月至2月
營業收入	\$ 398,990
繼續營業單位本期淨損	\$ (58,231)
其他綜合損益	-
綜合損益總額	\$ (58,231)

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

	<u>108年1月至2月</u>
期初本公司對關聯企業淨資產所享份額	\$ 329,039
本期歸屬於本公司之綜合損益總額	<u>(17,469)</u>
期末本公司對關聯企業淨資產所享份額	311,570
減：組織重組	<u>(311,570)</u>
本公司對關聯企業權益之期末帳面金額	<u>\$ -</u>

(2)長興發動機維修股份有限公司之彙總性財務資訊：

	<u>109.12.31</u>	<u>108.12.31</u>
流動資產	\$ 4,396,851	2,124,562
非流動資產	3,108,528	2,867,427
流動負債	(2,642,077)	(598,647)
非流動負債	<u>(502,424)</u>	<u>(228,388)</u>
淨資產	<u>\$ 4,360,878</u>	<u>4,164,954</u>

	<u>109年度</u>	<u>108年度</u>
營業收入	\$ <u>15,218,141</u>	<u>1,146,055</u>
繼續營業單位本期淨利(損)	\$ 289,933	(50,078)
其他綜合損益	<u>(94,009)</u>	<u>(15,987)</u>
綜合損益總額	<u>\$ 195,924</u>	<u>(66,065)</u>

	<u>109年度</u>	<u>108年度</u>
期初本公司對關聯企業淨資產所享份額	\$ 2,040,827	181,175
本期歸屬於本公司之綜合損益總額	96,003	(13,148)
本期增加	-	1,942,364
不等比例投資增加資本公積	-	4,730
本期自關聯企業所收取之股利	<u>-</u>	<u>(74,294)</u>
期末本公司對關聯企業淨資產所享份額	2,136,830	2,040,827
減：順流交易未實現利益沖銷	<u>(594,636)</u>	<u>(628,967)</u>
本公司對關聯企業權益之期末帳面金額	<u>\$ 1,542,194</u>	<u>1,411,860</u>

3.擔保

於民國一〇九年及一〇八年十二月三十一日，本公司之採用權益法之關聯企業投資均未有提供作質押、擔保或其限制之情形。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

(六)不動產、廠房及設備

本公司不動產、廠房及設備之成本及折舊變動明細如下：

	土 地	房屋及 建 築	機器設備 及其他設備	未完工程	總 計
成本：					
民國一〇九年一月一日	\$ 1,113,595	8,889,246	5,516,808	74,331	15,593,980
本期增添	-	101,383	97,121	459,230	657,734
本期處分	-	(263,397)	(128,292)	-	(391,689)
重分類(註)	-	-	282,675	-	282,675
民國一〇九年十二月三十一日	<u>\$ 1,113,595</u>	<u>8,727,232</u>	<u>5,768,312</u>	<u>533,561</u>	<u>16,142,700</u>
民國一〇八年一月一日	\$ 1,113,595	9,124,163	6,363,416	659,210	17,260,384
本期增添	-	98,906	211,762	202,584	513,252
本期處分	-	(1,121,286)	(1,351,790)	-	(2,473,076)
重分類(註)	-	787,463	293,420	(787,463)	293,420
民國一〇八年十二月三十一日	<u>\$ 1,113,595</u>	<u>8,889,246</u>	<u>5,516,808</u>	<u>74,331</u>	<u>15,593,980</u>
折舊：					
民國一〇九年一月一日	\$ -	3,781,566	3,379,370	-	7,160,936
本期提列折舊	-	323,075	416,284	-	739,359
本期處分	-	(263,397)	(108,791)	-	(372,188)
重分類(註)	-	-	(1,992)	-	(1,992)
民國一〇九年十二月三十一日	<u>\$ -</u>	<u>3,841,244</u>	<u>3,684,871</u>	<u>-</u>	<u>7,526,115</u>
民國一〇八年一月一日	\$ -	4,115,463	4,040,140	-	8,155,603
本期提列折舊	-	346,964	469,100	-	816,064
本期處分	-	(680,861)	(1,111,049)	-	(1,791,910)
重分類(註)	-	-	(18,821)	-	(18,821)
民國一〇八年十二月三十一日	<u>\$ -</u>	<u>3,781,566</u>	<u>3,379,370</u>	<u>-</u>	<u>7,160,936</u>
帳面金額：					
民國一〇九年十二月三十一日	<u>\$ 1,113,595</u>	<u>4,885,988</u>	<u>2,083,441</u>	<u>533,561</u>	<u>8,616,585</u>
民國一〇八年一月一日	<u>\$ 1,113,595</u>	<u>5,008,700</u>	<u>2,323,276</u>	<u>659,210</u>	<u>9,104,781</u>
民國一〇八年十二月三十一日	<u>\$ 1,113,595</u>	<u>5,107,680</u>	<u>2,137,438</u>	<u>74,331</u>	<u>8,433,044</u>

(註)重分類主係轉列營業費用、存貨轉入(出)及自預付設備款轉入。

1.擔 保

於民國一〇九年及一〇八年十二月三十一日本公司之不動產、廠房及設備提供作質押擔保之情形，請詳附註八。

2.建造中之財產、廠房及設備

本公司進行發動機廠房及零件修護廠房之興建；截至民國一〇九年及一〇八年十二月三十一日，已發生支出金額分別為483,673千元及819,395千元，此金額包含資本化之借款成本。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

3.以他人名義登記之土地

本公司於民國一〇四年度以公司董事之名義購置地目屬農地之桃園市大園區埔心段土地作為停車場用地，價款總計60,558千元。本公司業已設定抵押權作為適當之保全措施。

4.本公司民國一〇九年度利息資本化金額為2,802千元，其資本化月利率為0.08%~0.11%，民國一〇八年度利息資本金額為6,145千元，其資本化月利率約為0.11%~0.13%。

5.本公司於民國一〇八年度出售房屋及建築與機器設備予關聯企業長異發動機維修股份有限公司，請詳附註七。

(七)使用權資產

本公司承租廠房及倉儲地點等之成本、折舊及減損損失，其變動明細如下：

	土 地	房 屋 及 建 築	總 計
使用權資產成本：			
民國109年1月1日餘額	\$ 2,418,550	40,569	2,459,119
減 少	<u>(47,750)</u>	<u>-</u>	<u>(47,750)</u>
民國109年12月31日餘額	<u>\$ 2,370,800</u>	<u>40,569</u>	<u>2,411,369</u>
民國108年1月1日餘額	\$ -	-	-
追溯適用IFRS16之影響數	<u>2,417,247</u>	<u>40,569</u>	<u>2,457,816</u>
民國108年1月1日重編後餘額	2,417,247	40,569	2,457,816
增 添	<u>1,303</u>	<u>-</u>	<u>1,303</u>
民國108年12月31日餘額	<u>\$ 2,418,550</u>	<u>40,569</u>	<u>2,459,119</u>
使用權資產之折舊及減損損失：			
民國109年1月1日餘額	\$ 120,063	10,142	130,205
提列折舊	<u>101,258</u>	<u>10,142</u>	<u>111,400</u>
民國109年12月31日餘額	<u>\$ 221,321</u>	<u>20,284</u>	<u>241,605</u>
民國108年1月1日餘額	\$ -	-	-
提列折舊	<u>120,063</u>	<u>10,142</u>	<u>130,205</u>
民國108年12月31日餘額	<u>\$ 120,063</u>	<u>10,142</u>	<u>130,205</u>
帳面價值：			
民國109年12月31日	<u>\$ 2,149,479</u>	<u>20,285</u>	<u>2,169,764</u>
民國108年12月31日	<u>\$ 2,298,487</u>	<u>30,427</u>	<u>2,328,914</u>

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

(八)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>
成本：	
民國一〇九年一月一日	\$ 281,434
單獨取得	3,973
處分	<u>(88,007)</u>
民國一〇九年十二月三十一日	<u>\$ 197,400</u>
民國一〇八年一月一日	\$ 282,784
單獨取得	15,108
處分	<u>(16,458)</u>
民國一〇八年十二月三十一日	<u>\$ 281,434</u>
攤銷：	
民國一〇九年一月一日	\$ 173,182
本期攤銷	50,301
處分	<u>(88,007)</u>
民國一〇九年十二月三十一日	<u>\$ 135,476</u>
民國一〇八年一月一日	\$ 121,610
本期攤銷	68,030
處分	<u>(16,458)</u>
民國一〇八年十二月三十一日	<u>\$ 173,182</u>
帳面金額：	
民國一〇九年十二月三十一日	<u>\$ 61,924</u>
民國一〇八年一月一日	<u>\$ 161,174</u>
民國一〇八年十二月三十一日	<u>\$ 108,252</u>

1.認列之攤銷

民國一〇九年度及一〇八年度無形資產之攤銷費用分別列於綜合損益表之營業成本及營業費用項下。

2.擔保

於民國一〇九年及一〇八年十二月三十一日，本公司之無形資產均未有提供作質押擔保之情形。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

(九)其他流動資產及其他非流動資產

本公司其他流動資產之明細如下：

	<u>109.12.31</u>	<u>108.12.31</u>
代付款項	\$ 93,092	105,887
預付款項	62,027	63,197
其他	-	5,567
	<u>\$ 155,119</u>	<u>174,651</u>

本公司其他非流動資產之明細如下：

	<u>109.12.31</u>	<u>108.12.31</u>
質押定期存款	\$ 1,979	1,375
存出保證金	1,121	1,945
預付設備款	5,193	173,150
其他	4,170	-
	<u>\$ 12,463</u>	<u>176,470</u>

(十)長期借款

本公司長期借款之明細、條件與條款如下：

<u>109.12.31</u>				
	<u>幣別</u>	<u>利率區間</u>	<u>到期年度</u>	<u>金額</u>
無擔保借款	台幣	0.9%~1.08%	110~114	\$ 8,262,300
擔保借款	台幣	1.04%~1.11%	110~123	1,927,172
小計				10,189,472
減：一年或一營業週期內到期長期負債				2,040,997
合計				<u>\$ 8,148,475</u>
<u>108.12.31</u>				
	<u>幣別</u>	<u>利率區間</u>	<u>到期年度</u>	<u>金額</u>
無擔保銀行借款	台幣	1.129%~1.328%	109~113	\$ 10,275,637
擔保銀行借款	台幣	1.29%~1.34%	109~123	2,429,391
小計				12,705,028
減：一年或一營業週期內到期長期負債				2,815,961
合計				<u>\$ 9,889,067</u>

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

有關本公司利率及流動性風險之暴險資訊，請詳附註六(十九)。

1. 銀行借款之擔保品

本公司以資產設定抵押供銀行借款之擔保情形請詳附註八。

2. 尚未使用之額度

於民國一〇九年及一〇八年十二月三十一日，本公司尚未使用之長短期借款額度皆為1,600,000千元。

(十一) 租賃負債

本公司租賃負債之帳面金額如下：

	109.12.31	108.12.31
流動	\$ 73,658	99,672
非流動	\$ 2,096,796	2,243,298

到期分析請詳附註六(十九)金融工具。

租賃認列於損益之金額如下：

	109年度	108年度
租賃負債之利息費用	\$ 29,111	30,481
短期租賃之費用	\$ 42,394	54,205
新型冠狀病毒肺炎相關租金減讓(認列為使用權資產折舊費用之減少)	\$ 73,351	-

租賃認列於現金流量表之金額如下：

	109年度	108年度
租賃之現金流出總額	\$ 124,476	200,835

土地、房屋及建築之租賃

本公司民國一〇九年及一〇八年十二月三十一日承租土地，土地之租賃期間最長為三十五年，房屋及建築之租賃期間通常為四年，部分租賃包含在租賃期間屆滿時得延長與原合約相同期間之選擇權。

(十二) 員工福利

1. 確定福利計畫

本公司確定福利義務現值與計畫資產公允價值之調節如下：

	109.12.31	108.12.31
確定福利義務現值	\$ 2,293,580	2,250,343
計畫資產之公允價值	(2,111,274)	(2,057,198)
淨確定福利負債	\$ 182,306	193,145

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

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，本公司之於民國一〇九年及一〇八年十二月三十一日勞工退休準備金專戶餘額分別為2,111,274千元及2,057,198千元。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，請詳勞動部勞動基金運用局網站公布之資訊。

(2) 確定福利義務現值之變動

本公司民國一〇九年度及一〇八年度確定福利義務現值變動如下：

	<u>109年度</u>	<u>108年度</u>
期初確定福利義務	\$ 2,250,343	2,383,821
當期服務成本及利息	50,169	62,192
淨確定福利負債再衡量數	98,660	97,682
縮減利益	-	(232,616)
計畫支付之福利	<u>(105,592)</u>	<u>(60,736)</u>
期末確定福利義務	<u>\$ 2,293,580</u>	<u>2,250,343</u>

(3) 計畫資產公允價值之變動

本公司民國一〇九年度及一〇八年度確定福利計畫資產公允價值之變動如下：

	<u>109年度</u>	<u>108年度</u>
期初計畫資產之公允價值	\$ 2,057,198	1,949,407
計畫資產預計報酬	19,827	21,116
淨確定福利負債再衡量數		
— 計畫資產報酬(不含當期利息)	59,943	63,513
已提撥至計畫之金額	61,600	77,655
計畫已支付之福利	<u>(87,294)</u>	<u>(54,493)</u>
期末計畫資產之公允價值	<u>\$ 2,111,274</u>	<u>2,057,198</u>

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

(4)認列為損益之費用

本公司民國一〇九年度及一〇八年度列報為費用之明細如下：

	109年度	108年度
當期服務成本	\$ 27,967	35,759
淨確定福利負債之淨利息	2,375	5,317
	\$ 30,342	41,076
營業成本	\$ 27,063	36,895
營業費用	3,279	4,181
	\$ 30,342	41,076

(5)認列為其他綜合損益之淨確定福利負債之再衡量數

本公司民國一〇九年度及一〇八年度，累積認列於其他綜合損益之淨確定福利負債之再衡量數變動如下：

	109年度	108年度
期初累積損失餘額	\$ 1,409,412	1,375,243
本期認列損失	38,717	34,169
期末累積損失餘額	\$ 1,448,129	1,409,412

(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：

	109.12.31	108.12.31
折現率	0.625%	1%
未來薪資增加	3%	3%

本公司預計於民國一〇九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36,475千元。

確定福利計畫之加權平均存續期間為12.31~12.32年。

(7)敏感度分析

民國一〇九年及一〇八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：

	對確定福利義務之影響	
	有利變動	不利變動
109年12月31日		
折現率(變動0.25%)	(61,185)	63,355
未來薪資增加(變動0.25%)	(58,586)	60,470
108年12月31日		
折現率(變動0.25%)	(62,027)	63,615
未來薪資增加(變動0.25%)	(59,697)	60,802

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

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。

本公司民國一〇九年度及一〇八年度確定提撥退休金辦法下之退休金費用分別為130,029千元及145,180千元，已提撥至勞工保險局。

(十三) 所得稅

1. 所得稅費用

本公司民國一〇九年度及一〇八年度之所得稅費用明細如下：

	<u>109年度</u>	<u>108年度</u>
當期所得稅費用	\$ 120,348	323,207
遞延所得稅費用	<u>100,895</u>	<u>66,716</u>
所得稅費用	<u>\$ 221,243</u>	<u>389,923</u>

本公司民國一〇九年度及一〇八年度認列於其他綜合損益之下之的所得稅利益明細如下：

	<u>109年度</u>	<u>108年度</u>
不重分類至損益之項目：		
確定福利計畫之再衡量數	<u>\$ 9,191</u>	<u>6,282</u>

本公司民國一〇九年度及一〇八年度之所得稅費用與稅前淨利之關係調節如下：

	<u>109年度</u>	<u>108年度</u>
稅前淨利	<u>\$ 1,394,271</u>	<u>2,371,641</u>
依本公司所在地國內稅率計算之所得稅	\$ 278,854	474,328
未分配盈餘加徵	-	39,526
免稅所得	(18,960)	-
未認列可減除暫時性差異之變動	(43,710)	9,021
已實現投資損失	-	(133,200)
虧損扣抵	-	(19,968)
其他	<u>5,059</u>	<u>20,216</u>
合計	<u>\$ 221,243</u>	<u>389,923</u>

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

2.遞延所得稅資產及負債

(1)本公司未認列遞延所得稅資產之項目如下：

	<u>109.12.31</u>	<u>108.12.31</u>
未認列遞延所得稅資產：		
可減除暫時性差異	\$ <u> -</u>	<u> 46,648</u>

(2)已認列遞延所得稅資產

遞延所得稅資產之變動如下：

	<u>備抵存貨 跌價損失</u>	<u>確定福利 計 畫</u>	<u>其 他</u>	<u>合 計</u>
遞延所得稅資產：				
民國109年1月1日	\$ 316,234	83,299	165,999	565,532
貸記(借記)損益表	(87,135)	(9,091)	(4,669)	(100,895)
貸記(借記)其他綜合損益	<u> -</u>	<u> 9,191</u>	<u> -</u>	<u> 9,191</u>
民國109年12月31日	<u>\$ 229,099</u>	<u>83,399</u>	<u>161,330</u>	<u>473,828</u>
民國108年1月1日	\$ 410,329	85,753	129,884	625,966
貸記(借記)損益表	(94,095)	(8,736)	36,115	(66,716)
貸記(借記)其他綜合損益	<u> -</u>	<u> 6,282</u>	<u> -</u>	<u> 6,282</u>
民國108年12月31日	<u>\$ 316,234</u>	<u>83,299</u>	<u>165,999</u>	<u>565,532</u>

3.本公司民國一〇九年度及一〇八年度未有未認列之遞延所得稅負債。

4.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一〇七年度。

(十四)資本及其他權益

民國一〇九年及一〇八年十二月三十一日，本公司額定股本總額均為7,500,000千元，每股面額10元，分為750,000千股。實收資本額分別為3,528,069千元及6,528,069千元。

1.股 本

本公司於民國一〇八年度因合併長榮航宇精密股份有限公司而發行新股16,646千股。民國一〇九年十二月四日經董事會決議辦理現金減資3,000,000千元，銷除股份300,000千股，並以民國一〇九年十二月十日為減資基準日，相關法定登記程序已辦理完竣。

2.資本公積

本公司資本公積餘額內容如下：

	<u>109.12.31</u>	<u>108.12.31</u>
組織重組	\$ 560,532	560,532
採用權益法認列關聯企業股權淨值之變動數	<u> 4,730</u>	<u> 4,730</u>
合 計	<u>\$ 565,262</u>	<u>565,262</u>

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

本公司於民國一〇八年度因合併長榮航宇精密股份有限公司，而組織重組增加資本公積560,532千元。

本公司民國一〇八年度因長異發動機維修股份有限公司現金增資，本公司未按持股比例認購，使投資之股權淨值增加4,730千元列入資本公積。

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，年度決算如有盈餘，除依法提繳所得稅後，應先彌補以往年度虧損，次就餘額提出百分之十為法定盈餘公積，並依規定提列或迴轉特別盈餘公積，加計前期累積未分配盈餘後，由董事會擬定盈餘分配案提請股東會通過後分配之。

(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。

(2)盈餘分配

本公司分別於民國一〇九年四月二十四日及民國一〇八年五月十七日經股東常會決議民國一〇八年度及一〇七年度盈餘分配案，有關分派予業主之股利如下：

	108年度		107年度	
	配股率(元)	金額	配股率(元)	金額
分派予普通股業主之股利：				
現金	\$ 3.0	<u>1,958,421</u>	1.50	<u>979,210</u>

本公司於民國一一〇年三月十二日經董事會擬議民國一〇九年度盈餘分配案，有關分派予業主之金額如下：

	109年度	
	配股率(元)	金額
分派予普通股業主之股利：		
現金	\$ 3.00	<u>1,058,421</u>

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

(3)其他權益

	國外營運機構 財務報表換算 之兌換差額
民國一〇九年一月一日餘額	\$ (7,820)
採用權益法之關聯企業之換算差額之份額	<u>(41,873)</u>
民國一〇九年十二月三十一日餘額	<u>\$ (49,693)</u>
民國一〇八年一月一日餘額	\$ (4,639)
採用權益法之關聯企業之換算差額之份額	<u>(3,181)</u>
民國一〇八年十二月三十一日餘額	<u>\$ (7,820)</u>

(十五)客戶合約之收入

1.收入之細分

	109年度	108年度
主要地區市場：		
臺灣	\$ 4,413,245	4,992,252
亞洲	2,001,380	3,870,395
北美洲	3,554,764	37,335,437
歐洲	628,659	349,944
其他國家	<u>89,830</u>	<u>131,666</u>
	<u>\$ 10,687,878</u>	<u>46,679,694</u>
主要產品/服務線：		
航空器維修	\$ 9,678,026	43,837,262
航空器之零組件製造銷售	<u>1,009,852</u>	<u>2,842,432</u>
	<u>\$ 10,687,878</u>	<u>46,679,694</u>

2.合約餘額

	109.12.31	108.12.31	108.1.1
應收票據及帳款(含關係人)	\$ 1,646,961	12,433,420	9,588,894
減：備抵損失	<u>(156,316)</u>	<u>(156,316)</u>	<u>(126,302)</u>
合計	<u>\$ 1,490,645</u>	<u>12,277,104</u>	<u>9,462,592</u>
合約資產—維修服務	<u>\$ 516,406</u>	<u>399,044</u>	<u>4,067,020</u>
合約負債—維修服務	<u>\$ 122,932</u>	<u>112,881</u>	<u>114,703</u>

應收票據及應收帳款(含關係人)及其減損之揭露請詳附註六(二)。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

民國一〇九年及一〇八年一月一日合約負債期初餘額於民國一〇九年度及一〇八年度認列為收入之金額分別為47,584千元及114,703千元。

合約資產主要係因已認列維修作業之收入，惟於報導日尚未完工所產生。本公司對於該對價有無條件之權利時，將轉列應收帳款。

合約負債主要係因預收維修作業款項但尚未完工所產生，本公司將於移轉商品或勞務予客戶時轉列收入。

合約資產及合約負債之變動主要係源自本公司移轉商品或勞務予客戶而滿足履約義務之時點與客戶付款時點之差異。

維修服務之合約存續期間為一年以內，故本公司採用準則之實務權宜作法未揭露該等合約分擔至尚未履行之履約義務之交易價格。

(十六)每股盈餘

民國一〇九年度及一〇八年度基本每股盈餘及稀釋每股盈餘之計算如下：

	109年度	108年度
基本每股盈餘		
歸屬於本公司之本期淨利	\$ <u>1,173,028</u>	<u>2,022,480</u>
普通股加權平均流通在外股數(千股)	\$ <u>634,774</u>	<u>650,116</u>
基本每股盈餘(元)	\$ <u>1.85</u>	<u>3.11</u>
稀釋每股盈餘		
歸屬於本公司之本期淨利	\$ <u>1,173,028</u>	<u>2,022,480</u>
普通股加權平均流通在外股數(千股)	634,774	650,116
具稀釋作用之潛在普通股之影響		
員工酬勞之影響	<u>2,888</u>	<u>4,720</u>
普通股加權平均流通在外股數(調整稀釋性潛在普通股影響數後)(千股)	<u>637,662</u>	<u>654,836</u>
稀釋每股盈餘(元)	\$ <u>1.84</u>	<u>3.09</u>

(十七)員工及董事、監察人酬勞

依本公司擬訂章程規定，年度如有獲利，應提撥不得低於1%為員工酬勞及不高於2%為董監事酬勞。但公司尚有累積虧損時，應預先保留彌補數額。

本公司民國一〇九年度及一〇八年度員工酬勞提列金額分別為61,910千元及85,892千元，董事及監察人酬勞估列金額分別為6,500千元及6,500千元，係以本公司各該段期間之稅前淨利扣除員工酬勞及董事、監察人酬勞前之金額乘上公司章程所訂員工酬勞及董事、監察人酬勞分派成數為估計基礎，並列報為民國一〇九年度及一〇八年度之營業成本或營業費用。若次年度通過發布財務報告日後有變動，則依會計估計變動處理，並將該變動之影響認列為次年度之損益。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

民國一〇八年度員工酬勞及董事、監察人酬勞實際配發情形與本公司民國一〇八年度財務報告估列金額相差(10,307)千元；民國一〇九年度員工酬勞及董事、監察人酬勞董事會決議金額與民國一〇九年度財報估列金額相差(22,896)千元，主要係董事會決議之調整，本公司依會計估計變動處理，並將該差異認列為民國一〇九年度及一一〇年度之損益。

(十八)營業外收入及支出

1.利息收入

	109年度	108年度
銀行存款利息	\$ 59,138	158,788

2.其他收入

	109年度	108年度
租金收入	\$ 1,298	3,873
其他	869	-
	\$ 2,167	3,873

3.其他利益及損失

	109年度	108年度
外幣兌換利益(損失)淨額	\$ (175,176)	(284,613)
處分及報廢不動產、廠房及設備損益淨額	(3,718)	637,823
其他	5,899	44,978
	\$ (172,995)	398,188

4.財務成本

	109年度	108年度
利息費用—借款	\$ 128,360	183,005
利息費用—租賃	29,111	30,481
減：利息資本化	(2,802)	(6,145)
	\$ 154,669	207,341

(十九)金融工具

1.信用風險

(1)信用風險之暴險

金融資產及合約資產之帳面金額代表最大信用暴險金額。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

(2)信用風險集中情況

本公司主要潛在信用風險係源自於應收帳款類金融商品，銷貨對象集中少數客戶進行交易，故應收帳款之信用風險有顯著集中之虞。為減低應收帳款之信用風險，本公司持續地評估客戶之財務狀況，並要求其出具還款計劃。本公司定期評估應收帳款回收之可能性並提列備抵損失，而減損損失總在管理當局預期之內。截至民國一〇九年及一〇八年十二月三十一日止，本公司應收帳款總額分別有79%及83%由3家及1家客戶組成。

(3)應收款項及債務證券之信用風險

應收票據及應收帳款之信用風險暴險資訊請詳附註六(二)。

其他按攤銷後成本衡量之金融資產包括其他應收款及定期存單等。

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並包含估計利息：

	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
109年12月31日					
非衍生金融負債					
長期借款(含一年或一營業週期內 到期者)	\$ 10,189,472	10,439,578	2,135,429	7,704,637	599,512
租賃負債	2,170,454	2,529,152	101,482	475,588	1,952,082
應付帳款(含關係人)	333,276	333,276	333,276	-	-
其他應付款(含關係人)	741,692	741,692	741,692	-	-
存入保證金	200	200	200	-	-
合 計	<u>\$ 13,435,094</u>	<u>14,043,898</u>	<u>3,312,079</u>	<u>8,180,225</u>	<u>2,551,594</u>
108年12月31日					
非衍生金融負債					
長期借款(含一年或一營業週期內 到期者)	\$ 12,705,028	13,093,229	2,961,645	9,129,688	1,001,896
租賃負債	2,342,970	2,741,645	129,398	494,500	2,117,747
應付帳款(含關係人)	4,578,124	4,578,124	4,578,124	-	-
其他應付款(含關係人)	1,086,157	1,086,157	1,086,157	-	-
存入保證金	200	200	200	-	-
合 計	<u>\$ 20,712,479</u>	<u>21,499,355</u>	<u>8,755,524</u>	<u>9,624,188</u>	<u>3,119,643</u>

本公司並不預期到期日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。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(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：

	109.12.31			108.12.31		
	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	\$ 134,180	28.48	<u>3,821,450</u>	524,059	29.98	<u>15,711,293</u>
<u>非貨幣性項目</u>						
美金	\$ 54,150	28.48	<u>1,542,194</u>	47,093	29.98	<u>1,411,860</u>
<u>金融負債</u>						
<u>貨幣性項目</u>						
美金	\$ 4,009	28.48	<u>114,179</u>	134,444	29.98	<u>4,030,627</u>

(2) 敏感性分析

本公司之匯率風險主要來自於以外幣計價之現金及約當現金、應收票據、應收帳款(含關係人)、應付帳款(含關係人)及其他應付款等，於換算時產生外幣兌換損益。民國一〇九年及一〇八年十二月三十一日當新台幣相對於美金貶值或升值1%，而其他所有因素維持不變之情況下，民國一〇九年度及一〇八年度之稅前淨利將分別變動37,073千元及116,807千元。權益將因國外營運機構換算變動15,422千元及14,119千元。兩期分析係採用相同基礎。

由於本公司外幣項目種類繁多，故採彙整方式揭露貨幣性項目之兌換損益資訊，民國一〇九年度及一〇八年度外幣兌換損益淨額(含已實現及未實現)分別為損失175,176千元及損失284,613千元。

4. 利率分析

本公司之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。本公司內部向主要管理階層報告利率時所使用之變動率為利率增加或減少1%，此亦代表管理階層對利率之合理可能變動範圍之評估。

若利率增加或減少1%，在所有其他變數維持不變之情況下，本公司民國一〇九年度及一〇八年度之稅前淨利將分別變動101,895千元及127,050千元，主係因公司之浮動利率借款。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(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，及於活絡市場無報價且公允價值無法可靠衡量之權益工具投資，依規定無須揭露公允價值資訊)列示如下：

		109.12.31			
		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	\$ 7,070,958	-	-	-	
應收票據、應收帳款及其他應收款 (含關係人)	1,516,030	-	-	-	
其他非流動資產	3,100	-	-	-	
合 計	\$ 8,590,088	-	-	-	
按攤銷後成本衡量之金融負債					
應付帳款(含關係人)	\$ 333,276	-	-	-	
其他應付款(含關係人)	741,692	-	-	-	
長期借款(含一年或一營業週期內到 期者)	10,189,472	-	10,189,472	10,189,472	
租賃負債	2,170,454	-	-	-	
存入保證金	200	-	-	-	
合 計	\$ 13,435,094	-	10,189,472	10,189,472	
		108.12.31			
		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	\$ 7,546,975	-	-	-	
應收票據、應收帳款及其他應收款 (含關係人)	12,337,303	-	-	-	
其他非流動資產	3,320	-	-	-	
合 計	\$ 19,887,598	-	-	-	
按攤銷後成本衡量之金融負債					
應付帳款(含關係人)	\$ 4,578,124	-	-	-	
其他應付款(含關係人)	1,086,157	-	-	-	
長期借款(含一年或一營業週期內到 期者)	12,705,028	-	12,705,028	12,705,028	
租賃負債	2,342,970	-	-	-	
存入保證金	200	-	-	-	
合 計	\$ 20,712,479	-	12,705,028	12,705,028	

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

(2)按公允價值衡量金融工具之公允價值評價技術

(2.1)非衍生金融工具

金融工具如有活絡市場公開報價時，則以活絡市場之公開報價為公允價值。主要交易所及經判斷為熱門券之中央政府債券櫃台買賣中心公告之市價，皆屬上市(櫃)權益工具及有活絡市場公開報價之債務工具公允價值之基礎。

若能及時且經常自交易所、經紀商、承銷商、產業公會、訂價服務機構或主管機關取得金融工具之公開報價，且該價格代表實際且經常發生之公平市場交易者，則該金融工具有活絡市場公開報價。如上述條件並未達成，則該市場視為不活絡。一般而言，買賣價差甚大、買賣價差顯著增加或交易量甚少，皆為不活絡市場之指標。

本公司持有之金融工具如屬有活絡市場者，其公允價值依類別及屬性列示如下：

- 上市(櫃)公司股票係具標準條款與條件並於活絡市場交易之金融資產，其公允價值係分別參照市場報價決定。

除上述有活絡市場之金融工具外，其餘金融工具之公允價值係以評價技術取得。透過評價技術所取得之公允價值可參照其他實質上條件及特性相似之金融工具之現時公允價值、現金流量折現法或以其他評價技術。

本公司持有之金融工具如屬無活絡市場者，其公允價值依類別及屬性列示如下：

- 無公開報價之權益工具：係使用市場可比公司法估算公允價值，其主要假設係參考可比上市(櫃)公司市場報價以及每股淨值比例之盈餘乘數為基礎，該估計數已調整該權益證券缺乏市場流通性之折價影響。

(2.2)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。

(3)第一等級與第二等級間之移轉：無。

(4)第三等級間之變動明細：無。

(二十)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

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

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個別財務報告各該附註。

2. 風險管理架構

董事會負責監督本公司之風險管理架構。本公司由各部門主管組成跨部門之經營管理會議，負責控管本公司之各風險管理政策，並定期向董事會報告其運作。

本公司之風險管理政策係為辨認及分析本公司所面臨之風險，及設定因外部因素導致營運風險之限額及管控，並監督營運風險及其風險限額之遵循。跨部門之經營管理會議係定期覆核外部因素對營運之衝擊以及時反映市場情況並適時調整合併公司運作以因應市場變化。本公司透過訓練、管理辦法及作業程序，使所有員工了解其角色及義務。

本公司之監察人監督管理階層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監察人扮演監督角色。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監察人。

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帳款及證券投資。

(1) 應收票據及帳款與其他應收款

本公司銷貨對象集中少數客戶進行交易，故應收帳款之信用風險有顯著集中之虞。為減低應收帳款之信用風險，本公司持續地評估客戶之財務狀況，並要求其出具還款計劃。本公司定期評估應收帳款回收之可能性並提列備抵減損失，而備抵減損失總在管理當局預期之內。

(2) 投資

銀行存款、固定收益投資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，無重大之履約疑慮，故無重大之信用風險。

(3) 保證

本公司於民國一〇九年及一〇八年十二月三十一日未提供任何背書保證。

4. 流動性風險

本公司係透過管理及維持足夠部位之現金及約當現金以支應本公司營運並減輕現金流量波動之影響。本公司管理人員監督銀行融資額度使用狀況並確保借款合同條款之遵循。

銀行借款對本公司而言係一項重要流動性來源。民國一〇九年及一〇八年十二月三十一日，本公司未動用之長短期銀行融資額度皆為1,600,000千元。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

5.市場風險

市場風險係指因市場價格變動，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。

(1)匯率風險

本公司暴露於非功能性貨幣計價之銷售及採購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。該等交易主要之計價貨幣為美金。

(2)利率風險

本公司之借款多採浮動利率基礎，本公司並未有透過簽訂利率交換合約將浮動利率轉為固定利率之情形。本公司因應利率變動風險之措施，主要採定期評估銀行及各幣別借款利率，並與往來之金融機構保持良好關係，以取得較低之融資成本，同時配合強化營運資金管理等方式，降低對銀行借款之依存度，分散利率變動之風險。

(廿一)資本管理

董事會之政策係維持健全之資本基礎，以維繫投資人、債權人及市場之信心以及支持未來營運之發展，為企業永續經營目標，資本管理會同時兼顧未來營運規劃及股東股利水準。本公司係以負債資本比率為基礎控管資本。該比率係以淨負債除以資本總額計算。淨負債係資產負債表所列示之負債總額減去現金及約當現金。資本總額係權益之全部組成部分(亦即股本、資本公積、保留盈餘及其他權益)。

於民國一〇九年十二月三十一日，本公司資本管理之方式並未改變。

報導日之負債資本比率如下：

	109.12.31	108.12.31
負債總額	\$ 13,884,752	21,363,483
減：現金及約當現金	7,070,958	7,546,975
淨負債	\$ 6,813,794	13,816,508
權益總額	\$ 9,952,094	13,813,077
負債資本比率	68.47%	100.00%

(廿二)非現金交易之投資及籌資活動

本公司於民國一〇九年度及一〇八年度之非現金交易籌資活動如下：

來自籌資活動之負債之調節如下表：

	109.1.1	現金流量	非現金之變動		109.12.31
			使用權資產	其他	
長期借款	\$ 12,705,028	(2,515,931)	-	375	10,189,472
租賃負債	2,342,970	(52,971)	(47,996)	(71,549)	2,170,454
存入保證金	200	-	-	-	200
來自籌資活動之負債總額	\$ 15,048,198	(2,568,902)	(47,996)	(71,174)	12,360,126

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

	108.1.1	現金流量	非現金之變動		108.12.31
			使用權資產	其他	
長期借款	\$ 14,636,935	(1,931,930)	-	23	12,705,028
租賃負債	2,457,816	(116,149)	1,303	-	2,342,970
存入保證金	200	-	-	-	200
來自籌資活動之負債總額	<u>\$ 17,094,951</u>	<u>(2,048,079)</u>	<u>1,303</u>	<u>23</u>	<u>15,048,198</u>

(廿三)共同控制下前手權益

- 1.本公司及長榮航宇精密股份有限公司(以下簡稱「長榮航宇」)同為長榮航空股份有限公司(以下簡稱「長榮航空」)之子公司，為整合資源擬進行合併，本公司於民國一〇七年八月十三日經董事會通過，擬透過發行新股與長榮航空及立榮航空股份有限公司(以下簡稱「立榮航空」)交換股權取得長榮航宇，合併基準日為民國一〇八年二月二十八日。
- 2.(1)因本公司與長榮航宇係屬長榮航空集團共同控制下之個體，本公司取得長榮航宇100%之股權，屬組織重組，採用帳面價值法並視為自始即合併而重編前期比較個別財務報表。
- (2)本公司編製比較個別資產負債表時已將原屬長榮航空所持有對長榮航宇之股權歸屬予「共同控制下前手權益」及原屬立榮航空所持有對長榮航宇之股權歸屬予「合併前非屬共同控制股權」；於編製比較個別綜合損益表時，已將本公司損益中原屬長榮航空所享有之份額歸屬予「共同控制下前手權益」及原屬立榮航空所享有之份額歸屬予「非控制權益」。

七、關係人交易

(一)母公司與最終控制者

長榮航空股份有限公司為本公司之母公司及所歸屬集團之最終控制者，持有本公司流通在外普通股股份之79.42%。長榮航空股份有限公司已編製供大眾使用之合併財務報告。

(二)關係人之名稱及關係

關係人名稱	與本公司之關係
長榮航空股份有限公司	本公司之母公司
立榮航空股份有限公司	本公司之法人股東
長榮航勤股份有限公司	本公司母公司之子公司
長榮空廚股份有限公司	本公司母公司之子公司
長榮空運倉儲股份有限公司	本公司母公司之子公司
長榮警備保全股份有限公司	本公司母公司採權益法評價之被投資公司
EVA Flight Training Academy	本公司母公司之子公司
長汎旅行社股份有限公司	本公司母公司採權益法評價之被投資公司

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

關係人名稱	與本公司之關係
長榮國際股份有限公司	本公司母公司之法人股東
長榮國際儲運股份有限公司	本公司母公司之法人股東
長友營造股份有限公司	本公司母公司之法人股東之轉投資公司
財團法人張榮發基金會	本公司母公司之法人股東之主要股東
長異發動機維修股份有限公司	採權益法評價之被投資公司

(三)與關係人間之重大交易事項

1.營業收入

本公司對關係人之重大銷售金額如下：

	109年度	108年度
母公司—長榮航空股份有限公司	\$ 2,759,968	3,435,495
關聯企業—長異發動機維修股份有限公司	607,620	1,132,179
其他關係人	332,988	336,301
	<u>\$ 3,700,576</u>	<u>4,903,975</u>

銷售予關係人之銷貨條件則與一般銷售價格無顯著不同。其收款期限均為一至四個月，與一般銷貨無顯著不同。關係人間之應收款項並未收受擔保品。

2.營業成本

本公司與關係人交易而發生之營業成本如下：

	109年度	108年度
母公司—長榮航空股份有限公司	\$ 54,563	127,171
其他關係人	253,554	256,409
	<u>\$ 308,117</u>	<u>383,580</u>

本公司對關係人之交易價格與本公司向一般廠商之交易價格無顯著不同。其付款期限均為一至三個月，與一般廠商並無顯著不同。

3.營業費用

本公司與關係人交易而發生之營業費用如下：

	109年度	108年度
母公司—長榮航空股份有限公司	\$ 3,435	9,723
其他關係人	11,916	11,893
	<u>\$ 15,351</u>	<u>21,616</u>

本公司對關係人之交易價格與本公司向一般廠商之交易價格無顯著不同。其付款期限均為一至三個月，與一般廠商並無顯著不同。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

4. 財產交易

本公司興建廠房及購入維修零配件及設備明細彙總如下：

	109年度	108年度
母公司—長榮航空股份有限公司	\$ 44,141	88,368
其他關係人：		
長友營造股份有限公司	498,029	326,593
其 他	2,946	8,686
	\$ 545,116	423,647

本公司出售不動產、廠房及設備予關係人明細彙總如下：

關係人類別	109年度	
	處分價款	處分利益
母公司—長榮航空股份有限公司	\$ 1,537	195
關聯企業—長異發動機維修股份有限公司	4,555	369
其他關係人		
立榮航空股份有限公司	3,437	418
其 他	270	270
	\$ 9,799	1,252

關係人類別	108年度		
	處分價款	處分利益	遞延利益(註)
長異發動機維修股份有限公司	\$ 1,922,041	636,961	611,982

註：此遞延處分利益帳列採用權益法之投資項下。

本公司於民國一〇八年十二月出售建物(桃園市大園區中正段87建號、110建號)、機器及其他設備等資產予長異發動機維修股份有限公司，建物面積7,951.03坪，總價為1,293,722千元，機器及其他設備總價為628,319千元，合計1,922,041千元，截至民國一〇九年十二月三十一日止，所有款項業已收訖，民國一〇九年一月十五日止，過戶手續已全部完成，建物、機器及其他設備之處分價格係參考專業機構出具之鑑價報告，其他說明請詳附註六(六)。

5. 本公司於民國一〇八年十月因新建零件修護工廠工程委託長友營造股份有限公司承攬工程價款為370,700千元，之後因配合機電工程需求規劃，故於民國一〇九年五月修正為634,719千元，截至民國一〇九年十二月三十一日及一〇八年十二月三十一日止，已依約支付之價款分別為415,411千元及31,880千元。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

6.應收關係人款項

本公司應收關係人款項明細如下：

帳列項目	關係人類別	109.12.31	108.12.31
應收帳款	母公司—長榮航空股份有限公司	\$ 472,541	653,963
應收帳款	關聯企業—長異發動機維修股份有限公司	115,381	129
	其他關係人	127,848	110,499
其他應收款	母公司長榮航空股份有限公司	1,024	6,959
其他應收款	關聯企業—長異發動機維修股份有限公司	20,329	
	其他關係人	763	14,837
		<u>\$ 737,886</u>	<u>786,387</u>

7.應付關係人款項

本公司應付關係人款項明細如下：

帳列項目	關係人類別	109.12.31	108.12.31
應付帳款	母公司—長榮航空股份有限公司	\$ 3,329	7,721
應付帳款	關聯企業—長異發動機維修股份有限公司	888	-
應付帳款	其他關係人：		
	長友營造股份有限公司	57,943	15,026
	其他	25,061	21,475
其他應付款	母公司—長榮航空股份有限公司	4,013	40,148
其他應付款	其他關係人	3,854	9,478
		<u>\$ 95,088</u>	<u>93,848</u>

(四)主要管理階層人員交易

主要管理階層人員報酬包括：

	109年度	108年度
短期員工福利	\$ 31,998	37,423
退職後福利	1,957	2,368
	<u>\$ 33,955</u>	<u>39,791</u>

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

八、質押之資產

本公司提供質押擔保之資產帳面價值明細如下：

資產名稱	質押擔保標的	109.12.31	108.12.31
不動產、廠房及設備	長期借款	\$ 4,206,855	4,642,563
定期存款—列入其他非流動資產項下	T700案保證	-	-
"	海關保稅倉設立保證	1,879	1,275
"	華儲(股)公司保證	100	100
		\$ 1,979	1,375

九、重大或有負債及未認列之合約承諾

本公司已開立而未使用之信用狀明細如下：

	109.12.31	108.12.31
已開立未使用之信用狀	\$ 147,420	219,288

十、重大之災害損失：無。

十一、重大之期後事項：無。

十二、其他

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	109年度			108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	2,457,847	203,084	2,660,931	3,213,156	225,137	3,438,293
勞健保費用	226,876	16,708	243,584	278,346	23,807	302,153
退休金費用	143,286	17,085	160,371	173,668	12,588	186,256
董事酬金	-	6,000	6,000	-	6,000	6,000
其他員工福利費用	250,463	21,000	271,463	327,347	17,092	344,439
折舊費用(註)	684,729	92,679	777,408	856,635	89,634	946,269
攤銷費用	9,144	41,157	50,301	11,957	56,073	68,030

(註)民國一〇九年度折舊費用提列數為850,759千元，並扣除租金減讓73,351千元。

本公司民國一〇九年度及一〇八年度員工人數分別為3,075人及3,756人，其中未兼任員工之董事人數分別為4人及4人。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

十三、附註揭露事項

(一)重大交易事項相關資訊

民國一〇九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：

單位：新台幣千元

取得之公司	財產名稱	交易日或事實發生日	交易金額	價款支付情形	交易對象	關係	交易對象為關係人者，其前次移轉資料				價格決定之參考依據	取得目的及使用情况	其他約定事項
							所有人	與發行人之關係	移轉日期	金額			
本公司	新發動機工廠	106.2.22 106.7.28 109.2.6	813,750	813,750	長友營造(股)公司	本公司之法人股東之轉投資公司	-	-	-	-	自地委建，董事會決議。	因應發動機維修業務增長，暨發展發動機零件維修能量，增加公司產值。	無
本公司	零件修護工廠	108.10.24 109.5.22	634,719	415,411	長友營造(股)公司	本公司之法人股東之轉投資公司	-	-	-	-	自地委建，董事會決議。	因應零件修護業務增長，暨發展零件維修能量，增加公司產值。	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%	
長榮航太科技(股)公司	長榮航空(股)公司	本公司之母公司	銷貨	2,759,968	25.82	60天	-	-	472,541	31.70	-
"	長興發動機維修(股)公司	本公司之轉投資公司	銷貨	607,620	5.69	120天	-	-	115,381	7.74	-
"	立榮航空(股)公司	本公司之法人股東	銷貨	331,286	3.10	60天	-	-	127,848	8.58	-

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：

帳列應收款項之公司	交易對象	關係	應收關係人款項餘額	週轉率%	逾期應收關係人款項		應收關係人款項逾期收回金額	提列備抵呆帳金額
					金額	處理方式		
長榮航太科技(股)公司	長榮航空(股)公司	本公司之母公司	473,565	4.87	-	無	473,565	-
"	長興發動機維修(股)公司	本公司之轉投資公司	135,710	8.09	-	無	135,710	-
"	立榮航空(股)公司	本公司之法人股東	128,024	2.78	-	無	128,024	-

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

9.從事衍生工具交易：無。

10.母子公司間業務關係及重要交易往來情形：無。

(二)轉投資事業相關資訊：

民國一〇九年度本公司之轉投資事業資訊如下(不包含大陸被投資公司)：

投資公司名稱	被投資公司名稱	所在地區	主要營業項目	原始投資金額		期末持有			被投資公司本期損益	本期認列之投資損益	備註
				本期期末	上期期末	股數	比率	帳面金額			
長榮航太科技(股)公司	長興發動機維修(股)公司	桃園市大園區 航站南路8號	航空器及其零件之維修、製造及銷售	2,032,845	2,032,845	203,285	49.00 %	1,542,194	289,933	176,399	註1

註1：本公司採用權益法之投資。

(三)大陸投資資訊：無。

十四、部門資訊

(一)一般性資訊

本公司報導部門及其營運如下：

- 1.維修部門：係機體、發動機、飛機零組件之維修。
- 2.製造部門：係機體、發動機、飛機零組件之製造、加工及銷售。

本公司之報導部門及係以提供不同產品及勞務之事業單位。由於單一事業單位需要不同技術及行銷策略，故須分別管理。

(二)應報導部門損益、資產、負債及其衡量基礎與調節之資訊

本公司係以主要營運決策者複核之內部管理報告之部門稅前損益，作為管理階層資源分配與評估績效之基礎。由於所得稅係以集團為基礎進行管理，故本公司未分攤所得稅費用(利益)至應報導部門。報導之金額與營運決策者使用之報告一致。

營運部門之會計政策皆與附註四所述之「重要會計政策彙總說明」相同。

本公司將部門間之銷售及移轉，視為與第三人間之交易。

本公司營運部門資訊及調節如下：

	109年度			
	維修部門	製造部門	調整及銷除	合計
來自外部客戶收入	\$ 9,644,216	1,043,662	-	10,687,878
部門間收入	6,204	8,720	(14,924)	-
利息收入	57,575	1,563	-	59,138
收入合計	\$ 9,707,995	1,053,945	(14,924)	10,747,016
利息費用	\$ 98,193	56,476	-	154,669
折舊與攤銷	584,602	243,107	-	827,709
投資收益	\$ 176,399	-	-	176,399
部門(損)益	\$ 1,903,390	(509,119)	-	1,394,271

民國一〇九年度應報導部門資訊重大調節項目應報導部門收入合計數應銷除部門間收入14,924千元。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

	108年度			合 計
	維修部門	製造部門	調整及銷除	
來自外部客戶收入	\$ 43,826,609	2,853,085	-	46,679,694
部門間收入	26,599	21,960	(48,559)	-
利息收入	155,620	3,168	-	158,788
收入合計	<u>\$ 44,008,828</u>	<u>2,878,213</u>	<u>(48,559)</u>	<u>46,838,482</u>
利息費用	<u>\$ 148,668</u>	<u>58,673</u>	<u>-</u>	<u>207,341</u>
折舊與攤銷	<u>774,262</u>	<u>240,037</u>	<u>-</u>	<u>1,014,299</u>
投資收益(損失)	<u>\$ (9,214)</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>(9,214)</u>
部門(損)益	<u>\$ 2,610,784</u>	<u>(239,143)</u>	<u>-</u>	<u>2,371,641</u>

民國一〇八年度應報導部門資訊重大調節項目應報導部門收入合計數應銷除部門間收入48,559千元。

(三)企業整體資訊

1.產品別及勞務別資訊：

本公司來自外部客戶收入資訊如下：

產品及勞務名稱	109年度	108年度
航空器維修	\$ 9,678,026	43,837,262
航空器之零組件製造銷售	1,009,852	2,842,432
	<u>\$ 10,687,878</u>	<u>46,679,694</u>

2.地區別資訊

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。

來自外部客戶收入：

地 區	109年度	108年度
台灣	\$ 4,413,245	4,992,252
歐洲	628,659	349,944
亞洲	2,001,380	3,870,395
美洲	3,554,764	37,335,437
其他	89,830	131,666
	<u>\$ 10,687,878</u>	<u>46,679,694</u>

非流動資產：

地 區	109.12.31	108.12.31
台灣	<u>\$ 10,858,757</u>	<u>11,045,305</u>

非流動資產包含不動產、廠房及設備、使用權資產、無形資產及其他資產，惟不包含金融工具、遞延所得稅資產及由保險合約產生之權利之非流動資產。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

3.重要客戶資訊

	<u>109年度</u>	<u>108年度</u>
客戶E	\$ 2,759,968	3,435,495
客戶G	<u>791,602</u>	<u>36,426,926</u>
	<u>\$ 3,551,570</u>	<u>39,862,421</u>

長榮航太科技股份有限公司

現金及約當現金明細表

民國一〇九年十二月三十一日

單位：新台幣千元

項 目	摘 要	金 額
庫存現金		\$ 152
週轉金		1,541
支票存款		62
外幣存款	(USD 45,249,630.14 , 匯率1 : 28.48)	1,288,709
活期存款		842,574
定期存款(註)		3,400,000
外幣定期存款(註)	(USD54,000,000.00 , 匯率1 : 28.48)	<u>1,537,920</u>
		<u>\$ 7,070,958</u>

註：定期存款之期間皆為一個月，年利率區間為0.32%~0.55%。

應收票據及帳款明細表

客戶名稱	摘 要	金 額	備 註
A公司	營業產生	\$ 324,420	
B公司	"	152,504	
C公司	"	137,997	
D公司	"	46,948	
E公司	"	45,660	
F公司	"	40,665	
其他(金額小於本科目5%者)	"	182,997	
減：備抵減損損失		<u>(156,316)</u>	
		<u>\$ 774,875</u>	

長榮航太科技股份有限公司

存貨明細表

民國一〇九年十二月三十一日

單位：新台幣千元

項 目	金 額		備 註
	成 本	淨變現價值	
維修零配件	\$ 1,145,650	710,846	
原料	674,795	674,795	註1
在製品	571,964	511,973	註2
製成品	<u>450,578</u>	<u>414,147</u>	
	2,842,987	<u><u>2,311,761</u></u>	
減：備抵存貨跌價損失	<u>(1,141,412)</u>		
合 計	<u><u>\$ 1,701,575</u></u>		

註1：本項存貨係採購價為基礎，故以其成本列為市價。

註2：本項存貨係製成品市價為基礎，以提列存貨跌價損失後之金額為市價。

長榮航太科技股份有限公司
採用權益法之投資變動明細表
民國一〇九年一月一日至十二月三十一日

單位：新台幣千元/千股

名 稱	期 初 餘 額		本 期 增 加		本 期 減 少		被投資公司 財務報表 換算調整數 本期調整	確定福利 計畫之再 衡量數	期 末 餘 額			市價或股權淨值		提供擔保或 質押情形
	股 數	金 額	股 數	金 額	股 數	金 額			股 數	持 股 比 例	金 額	單 價	總 價	
長興發動機維修股份有限公司	203,285	\$ 1,411,860	-	176,399	-	-	(41,873)	(4,192)	203,285	49 %	1,542,194	-	2,136,830	無

長榮航太科技股份有限公司

應付帳款明細表

民國一〇九年十二月三十一日

單位：新台幣千元

項 目	金 額
X公司	\$ 61,434
Y公司	21,513
Z公司	13,022
其他(金額小於本科目餘額5%者)	<u>150,086</u>
	<u>\$ 246,055</u>

其他應付款明細表

項 目	金 額
應付購料款	\$ 53,019
應付退休金	50,780
應付員工酬勞	61,910
應付不休假獎金	144,272
應付保固成本	55,830
其他(金額小於本科目餘額5%者)	<u>368,014</u>
	<u>\$ 733,825</u>

其他流動負債明細表

項 目	金 額
應付代收款	\$ 17,943
其他(金額小於本科目餘額5%者)	<u>3,650</u>
	<u>\$ 21,593</u>

長榮航太科技股份有限公司

長期借款明細表

民國一〇九年十二月三十一日

單位：新台幣千元

項目	銀行別	利率區間	契約期間	借款金額
中長期信用貸款	上海商業銀行儲蓄	0.95%~1.30%	107/12/27~111/6/27	\$ 225,000
"	中國輸出入銀行	0.93%~0.93%	109/9/15~114/9/15	1,500,000
"	元大銀行	1.08%~1.28%	108/1/30~110/10/30	100,000
"	日盛銀行	0.99%~1.19%	108/3/1~111/3/13	300,000
"	王道銀行	1.08%~1.08%	109/8/5~111/12/9	750,000
"	臺灣銀行	1.00%~1.28%	109/2/20~114/2/20	500,000
"	臺灣銀行	1.01%~1.29%	107/9/17~112/4/10	416,667
"	永豐銀行	0.98%~1.17%	107/7/20~112/7/20	206,250
"	玉山銀行	1.01%~1.28%	108/9/2~111/9/2	500,000
"	兆豐銀行	1.04%~1.31%	107/1/2~112/1/2	150,000
"	合作金庫銀行	1.08%~1.30%	107/3/26~112/3/26	451,883
"	高雄銀行	1.00%~1.27%	107/12/27~112/9/27	275,000
"	國泰世華銀行	1.00%~1.19%	106/12/20~111/12/20	210,000
"	華南銀行	1.02%~1.27%	106/7/31~111/7/31	340,000
"	華南銀行	1.02%~1.27%	108/7/4~111/7/4	300,000
"	陽信銀行	0.95%~0.95%	109/9/23~112/9/23	200,000
"	全國農業金庫	0.90%~1.25%	108/6/14~113/6/14	437,500
"	彰化銀行	1.04%~1.29%	106/9/30~111/9/30	200,000
"	彰化銀行	1.04%~1.29%	108/6/10~113/6/10	500,000
"	遠東銀行	1.00%~1.19%	109/4/28~112/3/31	700,000
	小計			<u>8,262,300</u>
建物抵押貸款	臺灣銀行	1.01%~1.30%	104/7/17~119/7/17	747,500
"	凱基銀行	1.11%~1.30%	107/12/27~112/12/27	375,000
"	華南銀行	1.04%~1.29%	108/10/31~123/10/31	360,000
"	合作金庫銀行	1.08%~1.30%	105/1/30~120/1/30	444,672
	小計			<u>1,927,172</u>
	合計			10,189,472
	減：一年內到期部份			<u>(2,040,997)</u>
	總計			<u>\$ 8,148,475</u>

長榮航太科技股份有限公司

租賃負債明細表

民國一〇九年十二月三十一日

單位：新台幣千元

項 目	租賃期間	折現率	期末餘額
土地	14~34年	1.3%	\$ 2,149,773
房屋及建築	3年	1.3%	20,681
減：一年內到期部分			(73,658)
			<u>\$ 2,096,796</u>

營業收入明細表

民國一〇九年一月一日至十二月三十一日

項 目	金 額
營業收入：	
航空器維修	\$ 9,734,666
航空器之零組件製造銷售	<u>1,085,515</u>
小 計	10,820,181
減：銷貨退回	(31,852)
銷貨折讓	<u>(100,451)</u>
合 計	<u>\$ 10,687,878</u>

長榮航太科技股份有限公司

營業成本明細表

民國一〇九年一月一日至十二月三十一日

單位：新台幣千元

項 目	金 額
原料	
期初存料	\$ 613,664
加：本期進料	541,783
減：期末原料	(674,795)
盤虧	(23)
其他	(10,159)
本期原料耗用	470,470
直接人工	186,108
製造費用	318,724
製造成本	975,302
期初在製品	604,243
加：本期進料	175,050
減：期末在製品	(571,964)
盤虧	(1)
其他	(5,247)
製成品成本	1,177,383
期初製成品	297,748
減：期末製成品	(450,578)
自製商品銷售成本	1,024,553
加：產銷成本	6,790
買賣銷貨成本	6,790
營業成本	1,031,343
加：盤虧	24
存貨跌價回升利益	(521,939)
出售下腳及廢料	(1,479)
維修人員費用	2,855,816
維修材料費用	2,243,439
外包費用	746,463
其他成本	2,326,699
其他營業成本	7,649,023
營業成本	<u>\$ 8,680,366</u>

長榮航太科技股份有限公司

營業費用明細表

民國一〇九年一月一日至十二月三十一日

單位：新台幣千元

項 目	銷管費用	研究發展費用
薪資支出	\$ 197,236	5,848
折舊費用	92,679	-
各項攤提	41,157	-
資訊費用	32,417	-
其他費用(均小於本科目餘額5%者)	130,226	23,718
	<u>\$ 493,715</u>	<u>29,566</u>

應收帳款－關係人及應付帳款－關係人明細表，請詳個別財務報告附註七。

其他應收款－關係人及其他應付款－關係人明細表，請詳個別財務報告附註七。

不動產、廠房及設備變動明細表，請詳個別財務報告附註六(六)。

使用權資產變動明細表，請詳個別財務報告附註六(七)。

無形資產變動明細表，請詳個別財務報告附註六(八)。

其他流動資產及其他非流動資產明細表，請詳個別財務報告附註六(九)。

遞延所得稅資產明細表，請詳個別財務報告附註六(十三)。

其他收入及其他利益及損失明細表，請詳個別財務報告附註六(十八)。

財務成本明細表，請詳個別財務報告附註六(十八)。

附件十一、110年度財務報告暨會計師查核報告

長榮航太科技股份有限公司
個別財務報告暨會計師查核報告
民國一一〇年度及一〇九年度

公司地址：桃園市大園區航站南路6號
電話：886-3-351-9852

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、個別財務報告附註	
(一)公司沿革	8
(二)通過財務報告之日期及程序	8
(三)新發布及修訂準則及解釋之適用	8~9
(四)重大會計政策之彙總說明	9~21
(五)重大會計判斷、估計及假設不確定性之主要來源	21
(六)重要會計項目之說明	21~45
(七)關係人交易	46~50
(八)質押之資產	50
(九)重大或有負債及未認列之合約承諾	50
(十)重大之災害損失	50
(十一)重大之期後事項	50
(十二)其 他	51
(十三)附註揭露事項	
1.重大交易事項相關資訊	51~52
2.轉投資事業相關資訊	52
3.大陸投資資訊	52
(十四)部門資訊	52~54
九、重要會計項目明細表	55~63



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 home.kpmg/tw

會計師查核報告

長榮航太科技股份有限公司董事會 公鑒：

查核意見

長榮航太科技股份有限公司民國一一〇年及一〇九年十二月三十一日之資產負債表，暨民國一一〇年及一〇九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，足以允當表達長榮航太科技股份有限公司民國一一〇年及一〇九年十二月三十一日之財務狀況，暨民國一一〇年及一〇九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一般公認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，與長榮航太科技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，對長榮航太科技股份有限公司民國一一〇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、存貨之評價

有關存貨之會計政策請詳個別財務報告附註四(七)存貨；存貨評價之會計估計及假設不確定性，請詳個別財務報告附註五。存貨跌價損失之提列情形，請詳個別財務報告附註六(四)存貨。

關鍵查核事項之說明：

長榮航太科技股份有限公司因所處產業為維修航空器及其零組件維修、製造及銷售，其存貨金額遠財務報表之重大性，於財務報告日前未必能獲取存貨去化之足夠資訊，故亦為查核重點項目，公司為滿足客戶需求所備置之維修材料可能因航空器機種之汰換等因素導致失去其原有效益，故存貨可能存在超過其淨變現價值之風險，故存貨之評價列為本會計師執行長榮航太科技股份有限公司財務報告之查核主要評估事項之一。

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瞭解管理階層進行存貨評價所採用之淨變現價值並抽核原始交易憑證；檢視存貨庫齡報表，分析兩期存貨庫齡變化情形，並執行抽樣程序以檢查存貨庫齡報表之正確性；評估長榮航太科技股份有限公司對存貨備抵損失相關資訊之揭露是否允當。

二、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(十四)收入認列；收入認列評估之會計估計及假設不確定性，請詳個別財務報告附註五；收入認列之說明，請詳個別財務報告附註六(十七)客戶合約之收入。

關鍵查核事項之說明：

長榮航太科技股份有限公司因所屬產業航空器維修係採用隨時間逐步滿足履約義務並認列收入，以勞務衡量履約義務之完成程度。因衡量完成程度涉及管理階層之重大判斷，故收入認列為本會計師執行長榮航太科技股份有限公司財務報告查核重要的評估事項之一。

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並測試收入認列有關內部控制設計及執行之有效性；選取重大合約為樣本，檢視合約之收入認列要件，抽核驗單維修材料投入及維修工時提供之正確性，以及驗算收入認列金額之正確性；檢視長榮航太科技股份有限公司過去衡量毛利率之準確性，以評估本期之衡量方法是否允當；評估長榮航太科技股份有限公司對收入認列相關資訊之揭露是否允當。

管理階層與治理單位對個別財務報告之責任

管理階層之責任係依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長榮航太科技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長榮航太科技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。

長榮航太科技股份有限公司之治理單位(含監察人或審計委員會)負有監督財務報導流程之責任。

會計師查核個別財務報告之責任

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，惟依照一般公認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。如不實表達之個別金額或彙總數可合理預期將影響個別財務報告使用者所作之經濟決策，則被認為具有重大性。

本會計師依照一般公認審計準則查核時，運用專業判斷並保持專業上之懷疑。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、不實聲明或逾越內部控制，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，惟其目的非對長榮航太科技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，以及使長榮航太科技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長榮航太科技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。
6. 對於採用權益法之被投資公司之財務資訊取得足夠及適切之查核證據，以對個別財務報告表示意見。本會計師負責查核案件之指導、監督及執行，並負責形成長榮航太科技股份有限公司之查核意見。

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，決定對長榮航太科技股份有限公司民國一一〇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載明該等事項，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。

安核建業聯合會計師事務所

會計師：
唐嘉鍊
黃明宏



證券主管機關：金管證審字第1080303300號
核准簽證文號：金管證審字第1060005191號
民國一一一年三月十一日

長榮航太科技股份有限公司

資產負債表

民國一〇九年十二月三十一日

單位：新台幣千元



科目	110.12.31		109.12.31		負債及權益	110.12.31		109.12.31	
	金額	%	金額	%		金額	%	金額	%
流動資產 -					流動負債：				
1100 現金及存款總額(附註六(一))	4,009,054	27	2,070,958	28	2170 合約負債—運輸(附註六(十七))	46,707	-	122,912	1
1180 合約資產—運輸(附註六(十七))	476,803	2	316,406	2	2180 租賃負債—運輸(附註六(十八))	28,173	-	33,658	-
1170 應收票據及帳款淨額(附註六(二)及(十七))	1,029,786	5	374,875	3	2172 應付帳款	404,469	2	246,053	1
1180 應收帳款—關聯人淨額(附註六(二)、(十七)及七)	680,425	3	713,779	3	2180 應付帳款—關聯人(附註七)	33,334	-	87,221	-
1200 其他應收款(附註六(三))	3,164	-	3,389	-	2200 其他應付帳(附註六(十九))	508,246	3	333,825	3
1210 其他應收款—關聯人(附註六(三)及七)	8,585	-	22,819	-	2220 其他應付帳—關聯人(附註七)	13,941	-	7,867	-
1300 存貨(附註六(四)及(六))	1,861,747	8	1,701,575	7	2230 未開辦事件案件	238,246	1	122,827	1
1470 其他流動資產(附註六(十))	40,329	-	355,119	1	2230 一年內到期長期負債(附註六(十一)及八)	2,174,987	10	2,990,397	8
流動資產合計	80,074,863	45	16,966,081	46	2290 其他流動負債	26,037	-	21,593	-
非流動資產 -					流動負債合計	5,522,180	16	3,456,272	14
1550 採用權益法之投資(附註六(五))	1,562,449	3	1,541,194	3	非流動負債：				
1600 不動產、廠房及設備(附註六(六)、(七)及八)	2,147,455	32	8,616,587	36	2540 長期應付(附註六(十一)及八)	6,906,307	31	8,148,475	34
1755 使用權資產(附註六(七))	2,179,974	10	2,169,764	9	2580 租賃負債—非流動(附註六(十八))	2,182,117	9	2,046,104	9
1760 投資性不動產(附註六(六)及(八))	1,065,150	5	-	-	2640 淨確定福利負債—非流動(附註六(十四))	179,127	1	182,104	1
1780 無形資產(附註六(九))	84,253	-	61,924	-	2645 淨人等項上	824	-	209	-
1840 遞延所得稅資產(附註六(十五))	348,010	1	473,828	2	非流動負債合計	9,809,315	41	10,423,777	44
1900 其他非流動資產(附註六(六)、(十)及八)	12,058	-	12,363	-	負債總計	13,330,555	57	13,880,049	58
非流動資產合計	12,376,029	55	12,876,758	54	權益(附註六(五)、(十四)、(十五)及(十六))：				
					3100 股本	1,528,069	14	3,528,009	15
					3200 資本公積	563,262	2	563,262	2
					3300 保留盈餘	5,701,775	25	5,968,816	25
					3400 其他權益	172,160	-	(49,028)	-
					權益總計	9,952,331	43	9,952,094	42
資產總計	92,450,892	100	29,842,839	100	負債及權益總計	23,282,886	100	23,832,143	100

董事長：黃南宏



(請詳閱附註及財務報告附註)

經理人：鄧勝義、李煒豪



會計主管：陳勝民



長榮航太科技股份有限公司

綜合損益表

民國一一〇年度及一〇九年一月一日至十二月三十一日

單位：新台幣千元

	110年度		109年度	
	金額	%	金額	%
4000 營業收入(附註六(十五)、(十七)及七)	\$ 9,616,951	100	10,687,878	100
5000 營業成本(附註六(四)、(六)、(七)、(九)、(十四)、(十九)及七)	<u>(8,025,570)</u>	<u>(83)</u>	<u>(8,680,366)</u>	<u>(81)</u>
營業毛利	<u>1,591,381</u>	<u>17</u>	<u>2,007,512</u>	<u>19</u>
營業費用(附註六(二)、(六)、(七)、(八)、(九)、(十二)、(十四)、(十九)及七)：				
6200 銷售費用	467,014	5	495,715	5
6300 研究發展費用	2,340	-	29,566	-
6400 預期信用減損損失(遞轉利益)	<u>(30,000)</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
營業費用合計	<u>439,354</u>	<u>5</u>	<u>525,281</u>	<u>5</u>
營業淨利	<u>1,152,027</u>	<u>12</u>	<u>1,484,231</u>	<u>14</u>
營業外收入及支出(附註六(五)、(六)、(十二)、(二十)及七)：				
7010 其他收入	1,384	-	2,167	-
7100 利息收入	21,905	-	59,138	1
7020 其他利益及損失	(5,469)	-	(139,218)	(1)
7050 財務成本	(124,324)	(1)	(154,669)	(1)
7060 採用權益法認列之關聯企業利益(損失)之份額	<u>35,734</u>	<u>-</u>	<u>142,622</u>	<u>1</u>
營業外收入及支出合計	<u>(70,970)</u>	<u>(1)</u>	<u>(89,960)</u>	<u>-</u>
7900 稅前淨利	1,081,057	11	1,394,271	14
7951 所得稅費用(附註六(十五))	<u>(200,252)</u>	<u>(2)</u>	<u>(221,243)</u>	<u>(2)</u>
本期淨利	<u>880,785</u>	<u>9</u>	<u>1,173,028</u>	<u>11</u>
8300 其他綜合損益(附註六(五)、(十四)、(十五)及(十六))：				
8310 不重分類至損益之項目：				
8311 確定福利計畫之再衡量數	(17,857)	-	(38,717)	-
8320 採用權益法認列之關聯企業及合資之其他綜合損益之份額	(7,759)	-	(4,191)	-
8340 與不重分類之項目相關之所得稅	<u>3,571</u>	<u>-</u>	<u>9,191</u>	<u>-</u>
不重分類至損益之項目合計	<u>(22,045)</u>	<u>-</u>	<u>(33,717)</u>	<u>-</u>
8360 後續可能重分類至損益之項目				
8370 採用權益法認列之關聯企業之其他綜合損益之份額	(23,076)	-	(41,873)	-
8399 與可能重分類之項目相關之所得稅	-	-	-	-
後續可能重分類至損益之項目合計	<u>(23,076)</u>	<u>-</u>	<u>(41,873)</u>	<u>-</u>
8300 本期其他綜合損益(稅後淨額)	<u>(45,121)</u>	<u>-</u>	<u>(74,590)</u>	<u>-</u>
本期綜合損益總額	<u>\$ 835,664</u>	<u>9</u>	<u>1,098,438</u>	<u>11</u>
每股盈餘(附註六(十八))				
9750 基本每股盈餘(單位：新台幣元)	<u>\$ 2.50</u>		<u>1.85</u>	
9750 稀釋每股盈餘(單位：新台幣元)	<u>\$ 2.49</u>		<u>1.84</u>	

董事長：黃南宏



(請詳閱後附個別財務報告附註)
經理人：郭勝義、李峰東

~ 5 ~

會計主管：陳啓民



長榮航太科技股份有限公司

權益變動表

民國一〇九年及一〇九年一月一日至十二月三十一日

單位：新台幣千元

	股本	資本公積	保留盈餘		合計	其他權益	權益總計
			法定盈餘公積	未分配盈餘		國外營運機構財務報表換算之兌換差額	
民國一〇九年一月一日餘額	\$ 6,528,069	565,262	1,314,132	5,413,414	6,227,566	(7,820)	13,813,077
盈餘指撥及分配：							
法定盈餘公積	-	-	199,459	(199,459)	-	-	-
普通股現金股利	-	-	-	(1,958,421)	(1,958,421)	-	(1,958,421)
	-	-	199,459	(2,157,880)	(1,958,421)	-	(1,958,421)
本期淨利	-	-	-	1,173,028	1,173,028	-	1,173,028
本期其他綜合損益	-	-	-	(33,717)	(33,717)	(41,873)	(75,590)
本期綜合損益總額	-	-	-	1,139,311	1,139,311	(41,873)	1,097,438
現金流資	(3,000,000)	-	-	-	-	-	(3,000,000)
民國一〇九年十二月三十一日餘額	3,528,069	565,262	1,513,611	4,394,845	5,908,456	(49,693)	9,952,094
盈餘指撥及分配：							
法定盈餘公積	-	-	113,931	(113,931)	-	-	-
普通股現金股利	-	-	-	(1,058,421)	(1,058,421)	-	(1,058,421)
	-	-	113,931	(1,172,352)	(1,058,421)	-	(1,058,421)
本期淨利	-	-	-	880,785	880,785	-	880,785
本期其他綜合損益	-	-	-	(22,045)	(22,045)	(23,076)	(45,121)
本期綜合損益總額	-	-	-	858,740	858,740	(23,076)	835,664
民國一〇九年十二月三十一日餘額	\$ 3,528,069	565,262	1,627,542	4,081,233	5,708,775	(72,769)	9,229,337

董事長：黃南宏



(請詳閱後附個別財務報告附註)

經理人：郭勝義、李維東



會計主管：陳啓民



長榮航太科技股份有限公司

現金流量表

民國一〇一〇年度及一〇〇九年一月一日至十二月三十一日

單位：新台幣千元

	110年度	109年度
營業活動之現金流量：		
本期稅前淨利	\$ 1,081,037	1,394,271
調整項目：		
收益費損項目		
折舊費用	856,360	850,759
攤銷費用	32,197	50,301
預期信用減損迴轉利益	(30,000)	-
利息費用	124,324	154,669
利息收入	(21,905)	(59,138)
採用權益法認列之關聯企業利益之份額	(35,734)	(142,622)
處分及報廢不動產、廠房及設備(利益)損失淨額	(2,168)	3,718
不動產、廠房及設備轉列費用數	7,202	-
租賃修改利益	-	(246)
其他	(144,214)	(107,128)
收益費損項目合計	786,062	750,313
與營業活動相關之資產及負債變動數：		
與營業活動相關之資產之淨變動：		
合約資產	39,603	(117,362)
應收票據及帳款淨額(含關係人)	(114,536)	10,786,459
其他應收款(含關係人)	13,650	34,217
存貨	(159,956)	(6,638)
其他流動資產	74,790	21,056
與營業活動相關之資產之淨變動合計	(136,449)	10,717,732
與營業活動相關之負債之淨變動：		
合約負債	(76,235)	10,051
應付帳款(含關係人)	104,977	(4,244,848)
其他應付款(含關係人)	(115,987)	(605,581)
其他流動負債	5,334	(48,364)
淨確定福利負債	(21,036)	(49,556)
與營業活動相關之負債之淨變動合計	(102,937)	(4,938,728)
與營業活動相關之資產及負債之淨變動合計	(249,386)	5,779,004
調整項目合計	536,676	6,529,747
營運產生之現金流入	1,617,713	7,924,018
支付之所得稅	(67,462)	(4,061)
營業活動之淨現金流入	1,550,251	7,919,957

董事長：黃南宏



(請詳閱該附錄財務報告附註)

經理人：郭勝義、李峰章 會計主管：陳啓凡



長榮航太科技股份有限公司

現金流量表(續)

民國一一〇年度及一〇九年一月一日至十二月三十一日

單位：新台幣千元

	110年度	109年度
投資活動之現金流量：		
取得採用權益法之投資	\$ 476,695	-
取得不動產、廠房及設備	(216,144)	(655,064)
處分不動產、廠房及設備	7,869	15,783
取得無形資產	(9,526)	(3,973)
取得投資性不動產	(109,134)	-
其他非流動資產增加	(3,444)	(3,950)
預付設備款增加	(14,909)	(122,422)
收取之利息	21,891	59,307
收取之股利	102,008	-
投資活動之淨現金流出	(298,084)	(710,319)
籌資活動之現金流量：		
短期借款增加	-	300,000
短期借款減少	-	(300,000)
取得長期借款	2,737,500	3,200,000
償還長期借款	(3,845,678)	(5,715,931)
存入保證金增加	624	-
租賃本金償還	(21,217)	(52,971)
發放現金股利	(1,058,421)	(1,958,421)
現金減資	-	(3,000,000)
支付之利息	(126,879)	(158,332)
籌資活動之淨現金流出	(2,314,071)	(7,685,655)
本期現金及約當現金減少數	(1,061,904)	(476,017)
期初現金及約當現金餘額	7,070,958	7,546,975
期末現金及約當現金餘額	\$ 6,009,054	7,070,958

董事長：黃南宏



(請詳閱後附個別財務報告附註)

經理人：韓勝義、李緯章 會計主管：陳啓民



長榮航太科技股份有限公司
個別財務報告附註
民國一一〇年度及一〇九年度
(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

長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱本公司，原名長安航太科技股份有限公司)於民國八十六年十一月十日核准設立，本公司主要營業項目包括：(一)機體、發動機、飛機零組件之維修(二)機體、發動機、飛機零組件之製造、加工及銷售(三)前項產品之技術諮詢服務及其管理顧問(四)前項產品之進出口貿易業務(五)民用航空人員訓練業。

二、通過財務報告之日期及程序

本個別財務報告已於民國一一一年三月十一日經董事會通過發布。

三、新發布及修訂準則及解釋之適用

(一)已採用金融監督管理委員會認可之新發布及修訂後準則及解釋之影響

本公司自民國一一〇年一月一日起開始適用下列新修正之國際財務報導準則，且對個別財務報告未造成重大影響。

- 國際財務報導準則第四號之修正「暫時豁免適用國際財務報導準則第九號之延長」
- 國際財務報導準則第九號、國際會計準則第三十九號、國際財務報導準則第七號、國際財務報導準則第四號及國際財務報導準則第十六號之修正「利率指標變革—第二階段」

本公司自民國一一〇年四月一日起開始適用下列新修正之國際財務報導準則，且對個別財務報告未造成重大影響。

- 國際財務報導準則第十六號之修正「民國一一〇年六月三十日後之新型冠狀病毒肺炎相關租金減讓」

(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一一一年一月一日起生效之新修正之國際財務報導準則，將不致對個別財務報告造成重大影響。

- 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借款」
- 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」

長發航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

(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個別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「會計政策之揭露」
- 國際會計準則第八號之修正「會計估計之定義」
- 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」

四、重大會計政策之彙總說明

本個別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

本個別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」)編製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

除資產負債表之淨確定福利負債，係依確定福利義務現值減除退休基金資產之公允價值衡量外，本個別財務報告係依歷史成本為基礎編製。

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。本個別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

1. 外幣交易

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。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

換算所產生之外幣兌換差異通常係認列於損益，惟以下情況係認列於其他綜合損益：

- (1)指定為透過其他綜合損益按公允價值衡量之權益工具；
- (2)指定為國外營運機構淨投資避險之金融負債於避險有效範圍內；或
- (3)合格之現金流量避險於避險有效範圍內。

2. 國外營運機構

國外營運機構之資產及負債，包括收購時產生之商譽及公允價值調整，係依報導日之匯率換算為新台幣；收益及費項項目係依當期平均匯率換算為新台幣，所產生之兌換差額均認列為其他綜合損益。

當處分國外營運機構喪失控制、共同控制或重大影響時，與該國外營運機構相關之累計兌換差額係全數重分類為損益，部分處分含有國外營運機構之子公司時，相關累計兌換差額係按比例重新歸屬至非控制權益，部分處分含有國外營運機構之關聯企業或合資之投資時，相關累計兌換差額則按比例重分類至損益。

對國外營運機構之貨幣性應收或應付項目，若尚無清償計畫且不可能於可預見之未來予以清償時，其所產生之外幣兌換損益視為對該國外營運機構淨投資之一部分而認列為其他綜合損益。

(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. 預期將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。

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銀行存款，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。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

(六)金融工具

應收帳款及所發行之債務證券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、透過其他綜合損益按公允價值衡量之權益投資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新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。

(2)透過其他綜合損益按公允價值衡量之金融資產

債務工具投資同時符合下列條件，且未指定為透過損益按公允價值衡量時，係透過其他綜合損益按公允價值衡量：

- 係在以收取合約現金流量及出售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。

本公司於原始認列時，可作一不可撤銷之選擇，將非持有供交易之權益工具投資後續公允價值變動列報於其他綜合損益。前述選擇係按逐項工具基礎所作成。

屬債務工具投資者後續按公允價值衡量。按有效利息法計算之利息收入、外幣兌換損益及減損損失認列於損益，其餘淨利益或損失係認列為其他綜合損益。於除列時，累計之其他綜合損益金額重新分類至損益。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

屬權益工具投資者後續按公允價值衡量，股利收入(除非明顯代表部分投資成本之回收)係認列於損益，其餘淨利益或損失係認列為其他綜合損益且不重分類至損益。

權益投資之股利收入於本公司有權利收取股利之日認列(通常係除息日)。

(3)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或透過其他綜合損益按公允價值衡量之金融資產，係透過損益按公允價值衡量，包括衍生性金融資產。本公司於原始認列時，為消除或重大減少會計配比不當，得不可撤銷地將符合按攤銷後成本衡量或透過其他綜合損益按公允價值衡量條件之金融資產，指定為透過損益按公允價值衡量之金融資產。

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。

(4)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、應收票據及應收帳款、其他應收款、存出保證金及其他金融資產等)及合約資產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：

- 判定債務證券於報導日之信用風險低；及
- 其他債務證券及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。

應收帳款及合約資產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。

若合約款項逾期超過三十天，本公司假設金融資產之信用風險已顯著增加。

若合約款項逾期超過三百六十五天，或借款人不太可能履行其信用義務支付全額款項予本公司時，本公司視為該金融資產發生違約。

本公司持有之定期存款，交易對象及履約他方為信用良好之金融機構，故視為信用風險低。

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。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

於每一報導日本公司評估按攤銷後成本衡量金融資產及透過其他綜合損益按公允價值衡量之債務證券是否有信用減損。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：

- 借款人或發行人之重大財務困難；
- 違約，諸如延滯或逾期超過六十天；
- 因與借款人之財務困難相關之經濟或合約理由，本公司給予借款人原本不會考量之讓步；
- 借款人很有可能會聲請破產或進行其他財務重整；或
- 由於財務困難而使該金融資產之活絡市場消失。

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，透過其他綜合損益按公允價值衡量債務工具投資之備抵損失調整損益及係認列於其他綜合損益(而不減少資產之帳面金額)。

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。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。

(5) 金融資產之除列

本公司僅於對象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，或既未移轉亦未保留所有權之幾乎所有風險及報酬且未保留該金融資產之控制時，始將金融資產除列。

本公司簽訂移轉金融資產之交易，若保留已移轉資產所有權之所有或幾乎所有風險及報酬，則仍持續認列於資產負債表。

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) 金融負債

金融負債係分類為攤銷後成本衡量。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。

(3) 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。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

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。

(4)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。

(七)存 貨

存貨係以成本與淨變現價值孰低衡量。成本包括使其達可供使用的地點及狀態所發生之取得、產製或加工成本及其他成本，並採加權平均法計算。製成品及在製品存貨之成本包括依適當比例按正常產能分攤之製造費用。

淨變現價值係指正常營業下之估計售價減除估計完工尚需投入之估計成本及完成出售所需之估計成本後之餘額。

(八)投資關聯企業

關聯企業係指本公司對其財務及營運政策具有重大影響，但非控制或聯合控制者。

本公司對於關聯企業之權益採用權益法處理。權益法下，原始取得時係依成本認列，投資成本包含交易之成本。投資關聯企業之帳面金額包括原始投資時所辨認之商譽，減除任何累計減損損失。

個別財務報告包括自具有重大影響之日起至喪失重大影響之日止，於進行與本公司會計政策一致性之調整後，本公司依權益比例認列各該投資關聯企業之損益及其他綜合損益之金額。當關聯企業發生非損益及其他綜合損益之權益變動且影響本公司對其之持股比例時，本公司將歸屬於本公司可享有關聯企業份額下之權益變動按持股比例認列為資本公積。

本公司與關聯企業間之交易所產生之未實現利益及損失，僅在與投資者對關聯企業之權益無關之範圍內，認列於企業財務報表。

當本公司依比例應認列關聯企業之損失份額等於或超過其在關聯企業之權益時，即停止認列其損失，而僅於發生法定義務、推定義務或已代該被投資公司支付款項之範圍內，認列額外之損失及相關負債。

關聯企業發行新股時，若本公司未按持股比例認購，致使持股比例發生變動，並因而使投資之股權淨值發生增減時，其增減數調整資本公積及採用權益法之投資；若此項調整係沖減資本公積，但由採用權益法之投資所產生之資本公積餘額不足時，其差額則借記保留盈餘。惟若屬本公司未按持股比例認購，致使其對關聯企業之所有權權益減少者，先於其他綜合損益中所認列與該關聯企業有關之金額按減少比例重分類，其會計處理之基礎與關聯企業若直接處分相關資產或負債所必須遵循之基礎相同。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

(九)投資性不動產

投資性不動產係指持有供賺取租金或資產增值或二者兼具，而非供正常營業出售、用於生產、提供商品或勞務或作為行政管理目的之不動產。投資性不動產原始認列時以成本衡量，後續以成本減累計折舊及累計減損衡量，其折舊方法、耐用年限及殘值比照不動產、廠房及設備規定處理。

投資性不動產處分利益或損失（以淨處分價款與該項目之帳面金額間之差額計算）係認列於損益。

投資性不動產之租金收益係於租賃期間按直線法認列於營業收入，給與之租賃誘因係於租賃期間認列為租賃收益之一部分。

(十)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。

土地不予提列折舊。

首期及比較期間之估計耐用年限如下：

(1)房屋及建築	4~35年
(2)機器設備及其他設備	3~32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。

(十一)租 賃

本公司係於合約成立日評估合約是否係屬或包含租賃，若合約轉讓對已辨識資產之使用之控制權一段時間以換得對價，則合約係屬或包含租賃。

1.承租人

本公司於租賃開始日認列使用權資產及租賃負債，使用權資產係以成本為原始衡量，該成本包含租賃負債之原始衡量金額，調整租賃開始日或之前支付之任何租賃給付，並加計所發生之原始直接成本及為拆卸、移除標的資產及復原其所在地點或標的資產之估計成本，同時減除收取之任何租賃誘因。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

使用權資產後續於租賃開始日至使用權資產之耐用年限屆滿時或租賃期間屆滿時兩者之較早者以直線法提列折舊。此外，本公司定期評估使用權資產是否發生減損並處理任何已發生之減損損失，並於租賃負債發生再衡量的情況下配合調整使用權資產。

租賃負債係以租賃開始日尚未支付之租賃給付之現值為原始衡量，若租賃隱含利率容易確定，則折現率為該利率，若並非容易確定，則使用本公司之增額借款利率。一般而言，本公司係採用其增額借款利率為折現率。

計入租賃負債衡量之租賃給付包括：

- (1) 固定給付，包括實質固定給付；
- (2) 取決於某項指數或費率之變動租賃給付，採用租賃開始日之指數或費率為原始衡量；
- (3) 預期支付之殘值保證金額；及
- (4) 於合理確定將行使購買選擇權或租賃終止選擇權時之行使價格或所須支付之罰款。

租賃負債後續係以有效利息法計算利息，並於發生以下情況時再衡量其金額：

- (1) 用以決定租賃給付之指數或費率變動導致未來租賃給付有變動；
- (2) 預期支付之殘值保證金額有變動；
- (3) 標的資產購買選擇權之評估有變動；
- (4) 對是否行使延長或終止選擇權之估計有所變動，而更改對租賃期間之評估；
- (5) 租賃標的、範圍或其他條款之修改。

租賃負債因前述用以決定租賃給付之指數或費率變動、殘值保證金額有變動以及購買、延長或終止選擇權之評估變動而再衡量時，係相對應調整使用權資產之帳面金額，並於使用權資產之帳面金額減至零時，將剩餘之再衡量金額認列於損益中。

對於減少租賃範圍之租賃修改，則係減少使用權資產之帳面金額以反映租賃之部分或全面終止，並將其與租賃負債再衡量金額間之差額則認列於損益中。

本公司將不符合投資性不動產定義之使用權資產及租賃負債分別以單行項目表達於資產負債表中。

針對辦公及維修設備之短期租賃及低價值標的資產租賃，本公司選擇不認列使用權資產及租賃負債，而係將相關租賃給付依直線基礎於租賃期間內認列為費用。

本公司針對所有承租不動產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；

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

(3)租賃給付之任何減少僅影響原於民國一十一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。

2.出租人

本公司為出租人之交易，係於租賃成立日將租賃合約依其是否移轉附屬於標的資產所有權之幾乎所有風險與報酬分類，若是則分類為融資租賃，否則分類為營業租賃。於評估時，本公司考量包括租賃期間是否涵蓋標的資產經濟年限之主要部分等相關特定指標。

若本公司為轉租出租人，則係分別處理主租賃及轉租交易，並以主租賃所產生之使用權資產評估轉租交易之分類。若主租賃為短期租賃並適用認列豁免，則應將其轉租交易分類為營業租賃。

若協議包含租賃及非租賃組成部分，本公司使用國際財務報導準則第十五號之規定分拆合約中之對價。

(十二)無形資產

1.認列及衡量

本公司取得其他有限耐用年限之無形資產，包括電腦軟體等，係以成本減除累計攤銷與累計減損衡量後之金額衡量。

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，包括內部發展之商譽及品牌。

3.攤 銷

除商譽外，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。

(十三)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、合約資產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。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

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，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。

商譽減損損失不予迴轉。商譽以外之非金融資產則僅在不超過該資產若未於以前年度認列減損損失時所決定之帳面金額(減除折舊或攤銷)之範圍內迴轉。

(十四)收入之認列

1. 客戶合約之收入

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) 維修服務

本公司提供維修服務，並於提供勞務之財務報學期間認列相關收入。固定價格合約係以截至報導日實際已提供服務占總服務之比例為基礎認列收入，該比例係以已履行勞務量占全部應履行勞務量之百分比決定。

若情況改變，將修正對收入、成本及完成程度之估計，並於管理階層得知情況改變而作修正之期間將達成之增減變動反映於損益。

固定價格合約下，客戶依約定之時程支付固定金額之款項。已提供之勞務超過支付款時，認列合約資產；支付款超過已提供之勞務，則認列合約負債。

若合約依提供勞務之時數計價，係以本公司有權開立發票之金額認列收入。本公司每月向客戶請款，開立發票後可收取對價。

(2) 銷售商品

本公司係於對產品之控制移轉時認列收入。該產品之控制移轉係指產品已交付給客戶，客戶能完全裁決產品之使用，且已無會影響客戶接受該產品之未履行義務。交付係發生於產品運送至特定地點，其陳管過時及損失風險已移轉予客戶，及客戶已依據銷售合約接受產品，驗收條款已失效，或本公司有客觀證據認為已滿足所有驗收條件時。

本公司於交付商品時認列應收帳款，因本公司在該時點具無條件收取對價之權利。

(3) 財務組成部分

本公司預期所有客戶合約移轉商品或勞務予客戶之時間與客戶為該商品或勞務付款之時間間隔皆不超過一年，因此，本公司不調整交易價格之貨幣時間價值。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

2. 客戶合約之成本

取得合約之增額成本

本公司若預期可回收其取得客戶合約之增額成本，係將該等成本認列為資產。取得合約之增額成本係為取得客戶合約所發生且若未取得該合約則不會發生之成本，無論合約是否取得均會發生之取得合約成本係於發生時認列為費用，除非該等成本係無論合約是否已取得均明確可向客戶收取。

本公司採用準則之實務權宜作法，若取得合約之增額成本認列為資產且該資產之攤銷期間為一年以內，係於該增額成本發生時將其認列為費用。

(十五) 政府補助

本公司係於可收到與相關之政府補助時，將該未附帶條件之補助認列為費用減項。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相關之費用同期認列於損益。

(十六) 員工福利

1. 確定提撥計畫

確定提撥退休金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

本公司對確定福利退休金計畫下之淨義務係分別針對各項福利計畫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，並減除任何計畫資產之公允價值。

確定福利義務每年由合格精算師以預計單位福利法精算。當計算結果對本公司可能有利時，認列資產係以從該計畫退還之提撥金或對該計畫減少未來提撥金之形式或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需求。

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(資產)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(資產)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。

3. 短期員工福利

短期員工福利義務係於服務提供時認列為費用。若係因員工過去提供服務而使本公司負有現時之法定或推定支付義務，且該義務能可靠估計時，將該金額認列為負債。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

(十七)所得稅

所得稅包括當期及遞延所得稅。除與企業合併、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。其金額係反映所得稅相關不確定性後，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。下列情況產生之暫時性差異不予認列遞延所得稅：

- 1.非屬企業合併之交易原始認列之資產或負債，且於交易當時不影響會計利潤及課稅所得(損失)者。
- 2.因投資子公司、關聯企業及合資權益所產生之暫時性差異，本公司可控制暫時性差異迴轉之時點且很有可能於可預見之未來不會迴轉者；以及
- 3.商譽原始認列所產生之應課稅暫時性差異。

對於未使用之課稅損失及未使用所得稅抵減遞轉後期，與可減除暫時性差異，在很有可能未來課稅所得可供使用之範圍內，認列為遞延所得稅資產。並於每一報導日予以重評估，就相關所得稅利益非屬很有可能實現之範圍內予以調減；或在變成很有可能足夠課稅所得之範圍內迴轉原已減少之金額。

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。

本公司僅於同時符合下列條件時，始將遞延所得稅資產及遞延所得稅負債互抵：

- 1.有法定執行權將當期所得稅資產及當期所得稅負債互抵；且
- 2.遞延所得稅資產及遞延所得稅負債與下列由同一稅捐機關課徵所得稅之納稅主體之一有關：
 - (1)同一納稅主體；或
 - (2)不同納稅主體，惟各主體意圖在重大金額之遞延所得稅資產預期回收及遞延所得稅負債預期清償之每一未來期間，將當期所得稅負債及資產以淨額基礎清償，或同時實現資產及清償負債。

(十八)每股盈餘

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

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

(十九)部門資訊

營運部門係本公司之組成部分，從事可能賺得收入並發生費用(包括與本公司內其他組成部分間交易相關之收入及費用)之經營活動。所有營運部門之營運結果均定期由本公司主要營運決策者覆核，以制定分配資源予該部門之決策並評量其績效。各營運部門均具單獨之財務資訊。

五、重大會計判斷、估計及假設不確定性之主要來源

管理階層編製本個別財務報告時，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。

管理階層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。

本個別財務報告並無涉及重大判斷之資訊。

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)應收帳款之備抵損失

本公司應收帳款之備抵損失，係以違約風險及預期損失率之假設為基礎估計。本公司於每一報導日考量歷史經驗、目前市場狀況及前瞻性估計，以判斷計算減損時須採用之假設及選擇之輸入值。相關假設及輸入值之詳細說明請詳附註六(二)。

(二)存貨之評價

由於存貨須以成本與淨變現價值孰低衡量，本公司評估報導日存貨因正常損耗、過時陳舊或無市場銷售價值之金額，並將存貨成本沖減至淨變現價值。此存貨評價主要係依未來特定期間內之產品需求為估計基礎，故可能因產業快速變遷而產生重大變動。存貨評價估列情形請詳附註六(四)。

(三)收入之認列

本公司係依照維修合約之完成程度隨時間經過認列收入，固定價格合約係以截至報導日實際已提供服務占總服務之比例為基礎認列收入，該比例係以已履行勞務量占全部應履行勞務量之百分比決定。若情況改變，將修正對收入、成本及完成程度之估計，並於管理階層得知情況改變而作修正之期間將造成之增減變動反映於損益。任何上述估計基礎之變動，可能造成該估計金額之重大調整。

六、重要會計項目之說明

(一)現金及約當現金

	110.12.31	109.12.31
庫存現金及週轉金	\$ 1,517	1,693
銀行存款	1,670,897	2,131,345
定期存款	4,336,640	4,937,920
現金及約當現金	<u>\$ 6,009,054</u>	<u>7,070,958</u>

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

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(廿一)。

(二)應收票據及應收帳款

	<u>110.12.31</u>	<u>109.12.31</u>
應收票據	\$ 1,408	5,526
應收帳款(含關係人)	1,760,089	1,641,435
減：備抵損失	<u>(126,316)</u>	<u>(156,316)</u>
	<u>\$ 1,635,181</u>	<u>1,490,645</u>

本公司針對所有應收票據及應收帳款採用簡化作法估計預期信用損失，亦即使用存續期間預期信用損失衡量，為此衡量目的，該等應收票據及應收帳款係按代表客戶依據合約條款支付所有到期金額能力之共同信用風險特性予以分組，並已納入前瞻性之資訊，包括總體經濟及相關產業資訊。本公司應收票據及應收帳款之預期信用損失分析如下：

	<u>110.12.31</u>		
	<u>應收票據及應收帳款(含關係人)帳面金額</u>	<u>加權平均預期信用損失率</u>	<u>備抵存續期間預期信用損失</u>
未逾期	\$ 1,691,523	0%~3.34%	56,342
逾期1-30天	64,151	100%	64,151
逾期31-60天	3,245	100%	3,245
逾期61-一年	204	100%	204
逾期超過一年	<u>2,374</u>	100%	<u>2,374</u>
合計	<u>\$ 1,761,497</u>		<u>126,316</u>
	<u>109.12.31</u>		
	<u>應收票據及應收帳款(含關係人)帳面金額</u>	<u>加權平均預期信用損失率</u>	<u>備抵存續期間預期信用損失</u>
未逾期	\$ 1,529,966	0%~2.90%	44,316
逾期1-30天	80,031	0%~93.76%	75,036
逾期31-60天	23,480	100%	23,480
逾期61-一年	12,724	100%	12,724
逾期超過一年	<u>760</u>	100%	<u>760</u>
合計	<u>\$ 1,646,961</u>		<u>156,316</u>

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

本公司應收票據及應收帳款之備抵損失變動表如下：

	110年度	109年度
期初餘額	\$ 156,316	156,316
減損損失迴轉	(30,000)	-
期末餘額	<u>\$ 126,316</u>	<u>156,316</u>

於民國一一〇年及一〇九年十二月三十一日，本公司之應收票據及應收帳款並未
有供質押擔保之情事。

其餘信用風險資訊請詳附註六(廿一)。

(三)其他應收款

	110.12.31	109.12.31
其他應收款	\$ 3,164	3,269
其他應收款—關係人	8,585	22,116
減：備抵損失	-	-
	<u>\$ 11,749</u>	<u>25,385</u>

上述金融資產未有供質押擔保之情事，其餘信用風險資訊請詳附註六(廿一)。

本公司民國一一〇年度及一〇九年度之其他應收款均未提列備抵損失。

(四)存 貨

1.其明細如下：

	110.12.31	109.12.31
維修零配件	\$ 358,819	91,395
原料	727,210	674,795
在製品	517,950	484,807
製成品	<u>257,768</u>	<u>450,578</u>
	<u>\$ 1,861,747</u>	<u>1,701,575</u>

2.除列為已銷售成本及費用之存貨成本外，相關費損明細如下：

	110年度	109年度
存貨跌價及報廢損失(回升利益)	\$ (452,137)	(521,939)
未攤銷之固定製造成本	243,602	269,532
盤(盈)虧淨額	(16)	24
下腳收入	<u>(6,933)</u>	<u>(1,479)</u>
	<u>\$ (215,484)</u>	<u>(253,862)</u>

上述存貨跌價回升利益係原提列跌價損失之存貨去化所致。

3.於民國一一〇年及一〇九年十二月三十一日，本公司之存貨均未提供作質押擔保
之情形。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

(五)採用權益法之投資

1.本公司採用權益法之投資列示如下：

	110.12.31	109.12.31
關聯企業	\$ <u>1,582,449</u>	<u>1,542,194</u>

2.關聯企業

關聯企業名稱	與本公司間 關係之性質	主要營業場所/ 公司註冊之國家	所有權權益及表 決權之比例	
			110.12.31	109.12.31
長興發動機維修股份有限公司	主要業務為飛機、發動機及發動機零件維修、製造及銷售，為本公司維修業務之合作夥伴。	中華民國	49.00 %	49.00 %
長航航材股份有限公司	主要業務為航空器、發動機、零組件維修、製造及銷售，為本公司維修業務之合作夥伴。	中華民國	49.00 %	-
長輝科技股份有限公司	主要業務為金屬製品表面化學處理，為本公司維修業務之合作夥伴。	中華民國	35.00 %	-

對本公司具重大性之關聯企業其彙總性財務資訊如下，該等財務資訊已調整各關聯企業之國際財務報導準則個別財務報告中所包含之金額，以反映本公司於取得關聯企業股權時所作之公允價值調整及就會計政策差異所作之調整：

(1)長興發動機維修股份有限公司之彙總性財務資訊：

	110.12.31	109.12.31
流動資產	\$ 4,214,812	4,396,851
非流動資產	3,549,967	3,108,528
流動負債	(2,851,231)	(2,642,077)
非流動負債	(738,684)	(502,424)
淨資產	\$ <u>4,174,864</u>	<u>4,360,878</u>
	110年度	109年度
營業收入	\$ <u>15,162,486</u>	<u>15,218,141</u>
繼續營業單位本期淨利	85,094	289,933
其他綜合損益	(62,930)	(94,009)
綜合損益總額	\$ <u>22,164</u>	<u>195,924</u>

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

	<u>110年度</u>	<u>109年度</u>
期初本公司對關聯企業淨資產所享份額	\$ 2,136,830	2,040,827
本期歸屬於本公司之綜合損益總額	10,861	96,003
本期自關聯企業所收取之股利	<u>(102,008)</u>	<u>-</u>
期末本公司對關聯企業淨資產所享份額	2,045,683	2,136,830
減：順流交易未實現利益沖銷	<u>(533,967)</u>	<u>(594,636)</u>
本公司對關聯企業權益之期末帳面金額	<u>\$ 1,511,716</u>	<u>1,542,194</u>

本公司採用權益法之關聯企業屬個別不重大者，其彙總財務資訊如下，該等財務資訊係於本公司之財務報告中所包含之金額：

	<u>110.12.31</u>	<u>109.12.31</u>
個別不重大關聯企業之權益之期末彙總帳面金額	<u>\$ 70,733</u>	<u>-</u>
歸屬於本公司之份額：		
繼續營業單位本期淨損	<u>\$ (5,962)</u>	<u>-</u>
其他綜合損益	<u>-</u>	<u>-</u>
綜合損益總額	<u>\$ (5,962)</u>	<u>-</u>

3.擔保

於民國一一〇年及一〇九年十二月三十一日，本公司之採用權益法之關聯企業投資均未提供作質押、擔保或其限制之情形。

(六)不動產、廠房及設備

本公司不動產、廠房及設備之成本及折舊變動明細如下：

成本	<table> <tr> <th style="text-align: center;"><u>土地</u></th> <th style="text-align: center;"><u>房屋及建築</u></th> <th style="text-align: center;"><u>機器設備及其他設備</u></th> <th style="text-align: center;"><u>未完工額</u></th> <th style="text-align: center;"><u>總計</u></th> </tr> </table>					<u>土地</u>	<u>房屋及建築</u>	<u>機器設備及其他設備</u>	<u>未完工額</u>	<u>總計</u>
	<u>土地</u>	<u>房屋及建築</u>	<u>機器設備及其他設備</u>	<u>未完工額</u>	<u>總計</u>					
民國一一〇年一月一日	\$ 1,113,595	2,727,232	5,768,312	533,561	16,142,700					
本期增添	-	150	71,383	147,034	218,567					
本期處分	-	(1,160)	(105,955)	-	(107,115)					
重分類(註)	<u>(354,061)</u>	<u>1,680</u>	<u>59,211</u>	<u>(678,065)</u>	<u>(970,635)</u>					
民國一一〇年十二月三十一日	<u>\$ 759,534</u>	<u>2,727,902</u>	<u>5,793,551</u>	<u>2,530</u>	<u>15,283,517</u>					
民國一〇九年一月一日	\$ 1,113,595	2,889,246	5,516,808	74,331	15,593,980					
本期增添	-	101,383	97,121	459,270	657,774					
本期處分	-	(263,397)	(128,292)	-	(391,689)					
重分類(註)	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>282,675</u>	<u>-</u>	<u>282,675</u>					
民國一〇九年十二月三十一日	<u>\$ 1,113,595</u>	<u>2,727,232</u>	<u>5,768,312</u>	<u>533,561</u>	<u>16,142,700</u>					

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

	土 地	廠房及 建 築	機器設備 及其他設備	未完工費	總 計
如前：					
民國一一〇年一月一日	\$ -	3,841,244	3,684,871	-	7,526,115
本期購列新增	-	320,967	391,564	-	712,531
本期處分	-	(210)	(101,204)	-	(101,414)
重分類(註)	-	-	(1,170)	-	(1,170)
民國一一〇年十二月三十一日	\$ -	<u>4,162,001</u>	<u>3,974,061</u>	-	<u>8,136,062</u>
民國一〇九年一月一日	\$ -	3,741,566	3,379,370	-	7,160,936
本期購列新增	-	323,075	416,284	-	739,359
本期處分	-	(243,397)	(108,791)	-	(352,188)
重分類(註)	-	-	(1,992)	-	(1,992)
民國一〇九年十二月三十一日	\$ -	<u>3,841,244</u>	<u>3,684,871</u>	-	<u>7,526,115</u>
帳面金額：					
民國一一〇年十二月三十一日	\$ <u>759,534</u>	<u>4,565,991</u>	<u>1,832,499</u>	<u>2,539</u>	<u>7,147,455</u>
民國一〇九年一月一日	\$ <u>1,113,595</u>	<u>5,107,689</u>	<u>2,137,439</u>	<u>74,331</u>	<u>8,433,044</u>
民國一〇九年十二月三十一日	\$ <u>1,113,595</u>	<u>4,855,969</u>	<u>2,083,441</u>	<u>433,561</u>	<u>8,616,585</u>

(註)重分類主係轉列投資性不動產、營業費用、存貨轉入(出)及自預付設備款轉入。

1.擔 保

於民國一一〇年及一〇九年十二月三十一日本公司之不動產、廠房及設備提供作抵押擔保之情形，請詳附註八。

2.建造中之財產、廠房及設備

本公司進行觀音零件修護廠房之興建，已於一一〇年第二季完工；截至民國一〇九年十二月三十一日，已發生支出金額分別為418,133千元，此金額包含資本化之借款成本。

3.以他人名義登記之土地

本公司於民國一〇四年度以公司董事之名義購置地自屬農地之桃園市大園區埔心段土地作為停車場連接道路用地，借款總計60,558千元，本公司業已設定抵押權作為適當之保全措施。

4.本公司民國一一〇年度及一〇九年度利息資本化金額分別為2,440千元及2,802千元，其資本化月利率分別為0.08%及0.08%-0.11%。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

(七)使用權資產

本公司承租廠房及倉儲地點等之成本、折舊及減損損失，其變動明細如下：

	土 地	房 屋 及 建 築	總 計
使用權資產成本：			
民國110年1月1日餘額	\$ 2,370,800	40,569	2,411,369
增 添	128,298	-	128,298
民國110年12月31日餘額	\$ <u>2,499,098</u>	<u>40,569</u>	<u>2,539,667</u>
民國109年1月1日餘額	\$ 2,418,550	40,569	2,459,119
減 少	(47,750)	-	(47,750)
民國109年12月31日餘額	\$ <u>2,370,800</u>	<u>40,569</u>	<u>2,411,369</u>
使用權資產之折舊及減損損失：			
民國110年1月1日餘額	\$ 221,321	20,284	241,605
提列折舊	107,946	10,142	118,088
民國110年12月31日餘額	\$ <u>329,267</u>	<u>30,426</u>	<u>359,693</u>
民國109年1月1日餘額	\$ 120,063	10,142	130,205
提列折舊	101,258	10,142	111,400
民國109年12月31日餘額	\$ <u>221,321</u>	<u>20,284</u>	<u>241,605</u>
帳面價值：			
民國110年12月31日	\$ <u>2,169,831</u>	<u>10,143</u>	<u>2,179,974</u>
民國109年12月31日	\$ <u>2,149,479</u>	<u>20,285</u>	<u>2,169,764</u>

(八)投資性不動產

投資性不動產包含本公司所持有之自有資產、以營業租賃出租予第三方之土地及廠房。出租之投資性不動產其原始不可取消期間為十年，部分租賃合約約定承租人於屆滿時具有延長期間選擇權。

已出租之投資性不動產其租金收益均為固定金額。

本公司投資性不動產之變動明細如下：

	土 地	房屋及建築	總 計
成 本：			
民國一一〇年一月一日	\$ -	-	-
本期增添	-	109,134	109,134
自不動產、廠房及設備轉入	354,061	628,396	982,457
民國一一〇年十二月三十一日	\$ <u>354,061</u>	<u>737,530</u>	<u>1,091,591</u>
累計折舊：			
民國一一〇年一月一日	\$ -	-	-
本期提列折舊	-	25,741	25,741
民國一一〇年十二月三十一日	\$ <u>-</u>	<u>25,741</u>	<u>25,741</u>

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

	<u>土 地</u>	<u>房屋及建築</u>	<u>總 計</u>
帳面金額：			
民國一一〇年一月一日	\$ -	-	-
民國一一〇年十二月三十一日	\$ <u>354,061</u>	<u>711,789</u>	<u>1,065,850</u>
公允價值：			
民國一一〇年十二月三十一日			\$ <u>1,393,802</u>

投資性不動產公允價值係由獨立評價人員(具備經認可之相關專業資格，並對所評價之投資性不動產之區位及類型於近期內有相關經驗)之評價為基礎，其公允價值評價技術所使用之輸入值係屬第三等級。

公允價值之評價係以成本法及比較法進行。

於民國一一〇年十二月三十一日，本公司之投資性不動產未有提供作抵押擔保之情形。

(九)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>
成 本：	
民國一一〇年一月一日	\$ 197,400
單獨取得	9,526
處 分	<u>(6,669)</u>
民國一一〇年十二月三十一日	\$ <u>200,257</u>
民國一〇九年一月一日	\$ 281,434
單獨取得	3,973
處 分	<u>(88,007)</u>
民國一〇九年十二月三十一日	\$ <u>197,400</u>
攤 銷：	
民國一一〇年一月一日	\$ 135,476
本期攤銷	32,197
處 分	<u>(6,669)</u>
民國一一〇年十二月三十一日	\$ <u>161,004</u>
民國一〇九年一月一日	\$ 173,182
本期攤銷	50,301
處 分	<u>(88,007)</u>
民國一〇九年十二月三十一日	\$ <u>135,476</u>
帳面金額：	
民國一一〇年十二月三十一日	\$ <u>39,253</u>
民國一〇九年一月一日	\$ <u>108,252</u>
民國一〇九年十二月三十一日	\$ <u>61,924</u>

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

1. 認列之攤銷

民國一一〇年度及一〇九年度無形資產之攤銷費用分別列於綜合損益表之營業成本及營業費用項下。

2. 擔保

上述無形資產均未有提供作抵押擔保之情形。

(十) 其他流動資產及其他非流動資產

本公司其他流動資產之明細如下：

	<u>110.12.31</u>	<u>109.12.31</u>
代付款項	\$ 46,461	93,092
預付款項	33,868	62,027
	<u>\$ 80,329</u>	<u>155,119</u>

本公司其他非流動資產之明細如下：

	<u>110.12.31</u>	<u>109.12.31</u>
質押定期存款	\$ 1,982	1,979
存出保證金	732	1,121
預付設備款	1,324	5,193
其他	8,000	4,170
	<u>\$ 12,038</u>	<u>12,463</u>

(十一) 長期借款

本公司長期借款之明細、條件與條款如下：

	<u>110.12.31</u>			
	<u>幣別</u>	<u>利率區間</u>	<u>到期年度</u>	<u>金額</u>
無擔保借款	台幣	0.9%~1.08%	111~114	\$ 7,437,758
擔保借款	台幣	1.01%~1.11%	111~123	1,643,536
小計				9,081,294
減：一年內到期長期負債				2,174,987
合計				<u>\$ 6,906,307</u>

	<u>109.12.31</u>			
	<u>幣別</u>	<u>利率區間</u>	<u>到期年度</u>	<u>金額</u>
無擔保借款	台幣	0.9%~1.08%	110~114	\$ 8,262,300
擔保借款	台幣	1.04%~1.11%	110~123	1,927,172
小計				10,189,472
減：一年內到期長期負債				2,040,997
合計				<u>\$ 8,148,475</u>

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

於民國一一〇年十二月三十一日，本公司長期借款未來償還期間及金額明細如下：

期 間	金 額
111.1.1~111.12.31	\$ 2,174,987
112.1.1~115.12.31	6,312,883
116.1.1以後	593,424
	<u>\$ 9,081,294</u>

有關本公司利率及流動性風險之暴險資訊，請詳附註六(廿一)。

1. 銀行借款之擔保品

本公司以資產設定抵押供銀行借款之擔保情形請詳附註八。

2. 尚未使用之額度

於民國一一〇年及一〇九年十二月三十一日，本公司尚未使用之長短期借款額度分別為1,500,000千元及1,600,000千元。

(十二) 租賃負債

本公司租賃負債之帳面金額如下：

	110.12.31	109.12.31
流動	\$ <u>81,873</u>	<u>73,658</u>
非流動	\$ <u>2,112,117</u>	<u>2,096,796</u>

到期分析請詳附註六(廿一)金融工具。

租賃認列於損益之金額如下：

	110年度	109年度
租賃負債之利息費用	\$ <u>29,448</u>	<u>29,111</u>
短期租賃之費用	\$ <u>32,033</u>	<u>42,394</u>
新型冠狀病毒肺炎相關租金減讓(認列為使用權資產折舊費用之減少)	\$ <u>83,545</u>	<u>73,351</u>

租賃認列於現金流量表之金額如下：

	110年度	109年度
租賃之現金流出總額	\$ <u>82,698</u>	<u>124,476</u>

土地、房屋及建築之租賃

本公司承租土地、房屋及建築，土地之租賃期間最長為三十五年，房屋及建築之租賃期間通常為四年，部分租賃包含在租賃期間屆滿時得延長與原合約相同期間之選擇權。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

(十三)營業租賃

本公司出租其投資性不動產，由於並未移轉付屬於標的資產所有權之幾乎所有風險與報酬，該等租賃合約係分類為營業租賃，請詳附註六(八)投資性不動產。

租賃給付之到期分析以報導日後將收取之未折現租賃給付總額列示如下表：

	<u>110.12.31</u>
低於一年	\$ 16,649
一至二年	16,816
二至三年	16,984
三至四年	17,154
四至五年	17,325
五年以上	<u>269,889</u>
未折現租賃給付總額	<u>\$ 354,817</u>

民國一一〇年度投資性不動產之租金收入為9,739千元，民國一〇九年度無是項交易。

(十四)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>110.12.31</u>	<u>109.12.31</u>
確定福利義務現值	\$ 2,311,701	2,293,580
計畫資產之公允價值	<u>(2,132,574)</u>	<u>(2,111,274)</u>
淨確定福利負債	<u>\$ 179,127</u>	<u>182,306</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期定期存款利率計算之收益。

截至報導日，本公司於民國一一〇年及一〇九年十二月三十一日勞工退休準備金專戶餘額分別為2,132,574千元及2,111,274千元。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，請詳勞動部勞動基金運用局網站公布之資訊。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

(2)確定福利義務現值之變動

本公司民國一一〇年度及一〇九年度確定福利義務現值變動如下：

	<u>110年度</u>	<u>109年度</u>
期初確定福利義務	\$ 2,293,580	2,250,343
當期服務成本及利息	40,567	50,169
淨確定福利負債再衡量數	41,642	98,660
計畫支付之福利	<u>(64,088)</u>	<u>(105,592)</u>
期末確定福利義務	<u>\$ 2,311,701</u>	<u>2,293,580</u>

(3)計畫資產公允價值之變動

本公司民國一一〇年度及一〇九年度確定福利計畫資產公允價值之變動如下：

	<u>110年度</u>	<u>109年度</u>
期初計畫資產之公允價值	\$ 2,111,274	2,057,198
計畫資產預計報酬	12,618	19,827
淨確定福利負債再衡量數		
- 計畫資產報酬(不含當期利息)	23,785	59,943
已提撥至計畫之金額	43,578	61,600
計畫已支付之福利	<u>(58,681)</u>	<u>(87,294)</u>
期末計畫資產之公允價值	<u>\$ 2,132,574</u>	<u>2,111,274</u>

(4)認列為損益之費用

本公司民國一一〇年度及一〇九年度列報為費用之明細如下：

	<u>110年度</u>	<u>109年度</u>
當期服務成本	\$ 26,407	27,967
淨確定福利負債之淨利息	<u>1,542</u>	<u>2,375</u>
	<u>\$ 27,949</u>	<u>30,342</u>
營業成本	\$ 24,828	27,063
營業費用	<u>3,121</u>	<u>3,279</u>
	<u>\$ 27,949</u>	<u>30,342</u>

(5)認列為其他綜合損益之淨確定福利負債之再衡量數

本公司民國一一〇年度及一〇九年度，累積認列於其他綜合損益之淨確定福利負債之再衡量數變動如下：

	<u>110年度</u>	<u>109年度</u>
期初累積損失餘額	\$ 1,448,129	1,409,412
本期認列損失	<u>17,857</u>	<u>38,717</u>
期末累積損失餘額	<u>\$ 1,465,986</u>	<u>1,448,129</u>

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

(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>110.12.31</u>	<u>109.12.31</u>
折現率	0.625%	0.625%
未來薪資增加	3%	3%

本公司預計於民國一一〇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35,301千元。

確定福利計畫之加權平均存續期間為11.15~11.90年。

(7)敏感度分析

民國一一〇年及一〇九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>對確定福利義務之影響</u>	
	<u>有利變動</u>	<u>不利變動</u>
110年12月31日		
折現率(變動0.25%)	(58,221)	60,335
未來薪資增加率(變動0.25%)	(55,705)	57,385
109年12月31日		
折現率(變動0.25%)	(61,185)	63,355
未來薪資增加率(變動0.25%)	(58,586)	60,470

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%之提撥率，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。

本公司民國一一〇年度及一〇九年度確定提撥退休金辦法下之退休金費用分別為121,385千元及130,029千元，已提撥至勞工保險局。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

(十五)所得稅

1.所得稅費用

本公司所得稅費用明細如下：

	<u>110年度</u>	<u>109年度</u>
當期所得稅費用	\$ 70,863	120,348
遞延所得稅費用	129,389	100,895
當期所得稅費用	<u>\$ 200,252</u>	<u>221,243</u>

2.本公司民國一一〇年度及一〇九年度認列於其他綜合損益之下的所得稅利益如下：

	<u>110年度</u>	<u>109年度</u>
不重分類至損益之項目：		
確定福利計畫之再衡量數	<u>\$ 3,571</u>	<u>9,191</u>

本公司民國一一〇年度及一〇九年度之所得稅費用與稅前淨利之關係調節如下：

	<u>110年度</u>	<u>109年度</u>
稅前淨利	<u>\$ 1,081,037</u>	<u>1,394,271</u>
依本公司所在地國內稅率計算之所得稅	\$ 216,207	278,854
免稅所得	(16,771)	(18,960)
未認列可減除暫時性差異之變動	-	(43,710)
其他	816	5,059
合計	<u>\$ 200,252</u>	<u>221,243</u>

3.遞延所得稅資產及負債

(1)已認列遞延所得稅資產

遞延所得稅資產之變動如下：

	<u>備抵存貨 跌價損失</u>	<u>確定福利 計畫</u>	<u>其他</u>	<u>合計</u>
遞延所得稅資產：				
民國110年1月1日	\$ 229,099	83,399	161,330	473,828
貸記(借記)損益表	(91,244)	(4,203)	(33,942)	(129,389)
貸記(借記)其他綜合損益	-	3,571	-	3,571
民國110年12月31日	<u>\$ 137,855</u>	<u>82,767</u>	<u>127,388</u>	<u>348,010</u>
民國109年1月1日	\$ 316,234	83,299	165,999	565,532
貸記(借記)損益表	(87,135)	(9,091)	(4,669)	(100,895)
貸記(借記)其他綜合損益	-	9,191	-	9,191
民國109年12月31日	<u>\$ 229,099</u>	<u>83,399</u>	<u>161,330</u>	<u>473,828</u>

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

(2)本公司民國一一〇年度及一〇九年度未有未認列之遞延所得稅負債。

4.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一〇八年度。

(十六)資本及其他權益

1.股本

民國一〇九年十二月四日經董事會決議辦理現金減資3,000,000千元，銷除股份300,000千股，並以民國一〇九年十二月十日為減資基準日，相關法定登記程序已辦理完竣。

民國一一〇年及一〇九年十二月三十一日，本公司額定股本總額分別為8,500,000千元及7,500,000千元，每股面額10元，分別為850,000千股及750,000千股，實收資本額均為3,528,069千元。

2.資本公積

本公司資本公積除額內容如下：

	110.12.31	109.12.31
組織重組	\$ 560,532	560,532
採用權益法認列關聯企業股權淨值之變動數	4,730	4,730
合計	\$ <u>565,262</u>	<u>565,262</u>

依公司法規定，資本公積應優先填補虧損後，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，年度決算如有盈餘，除依法提撥所得稅後，應先彌補以往年度虧損，次就餘額提出百分之十為法定盈餘公積，並依規定提列或迴轉特別盈餘公積，加計前期累積未分配盈餘後，由董事會擬定盈餘分配案提請股東會通過後分配之。

(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。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

(2)盈餘分配

本公司分別於民國一一〇年四月二十九日及民國一〇九年四月二十四日經股東常會決議民國一〇九年度及一〇八年度盈餘分配案，有關分派予業主之股利如下：

	109年度		108年度	
	配股率(元)	金額	配股率(元)	金額
分派予普通股業主之股利：				
現金	\$ 3.00	<u>1,058,421</u>	3.00	<u>1,958,421</u>

本公司於民國一一一年三月十一日經董事會擬議民國一一〇年度盈餘分配案，有關分派予業主之金額如下：

	110年度	
	配股率(元)	金額
分派予普通股業主之股利：		
現金	\$ 2.00	<u>705,614</u>

4.其他權益

	國外營運機構 財務報表換算 之兌換差額
民國一一〇年一月一日餘額	\$ (49,693)
採用權益法之關聯企業之換算差額之份額	<u>(23,076)</u>
民國一一〇年十二月三十一日餘額	\$ <u>(72,769)</u>
民國一〇九年一月一日餘額	\$ (7,820)
採用權益法之關聯企業之換算差額之份額	<u>(41,873)</u>
民國一〇九年十二月三十一日餘額	\$ <u>(49,693)</u>

(十七)客戶合約之收入

1.收入之細分

主要地區市場：	110年度	109年度
臺灣	\$ 3,811,275	4,413,245
亞洲	1,692,398	2,001,380
北美洲	3,720,548	3,554,764
歐洲	367,467	628,659
其他國家	<u>25,243</u>	<u>89,830</u>
	\$ <u>9,616,931</u>	<u>10,687,878</u>

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

	<u>110年度</u>	<u>109年度</u>
主要產品/服務線：		
航空器維修	\$ 7,859,765	9,678,026
航空器之零組件製造銷售	1,747,427	1,009,852
其他	9,739	.
	<u>\$ 9,616,931</u>	<u>10,687,878</u>

2. 合約餘額

	<u>110.12.31</u>	<u>109.12.31</u>	<u>109.1.1</u>
應收票據及帳款(含關係人)	\$ 1,761,497	1,646,961	12,433,420
減：備抵損失	(126,316)	(156,316)	(156,316)
合計	<u>\$ 1,635,181</u>	<u>1,490,645</u>	<u>12,277,104</u>
合約資產—維修服務	<u>\$ 476,803</u>	<u>516,406</u>	<u>399,044</u>
合約負債—維修服務	<u>\$ 46,707</u>	<u>122,932</u>	<u>112,881</u>

應收票據及應收帳款(含關係人)及其減損之揭露請詳附註六(二)。

民國一一〇年及一〇九年一月一日合約負債期初餘額於民國一一〇年度及一〇九年度認列為收入之金額分別為122,932千元及47,584千元。

合約資產主要係因已認列維修作業之收入，惟於報導日尚未完工所產生。本公司對於該對價有無條件之權利時，將轉列應收帳款。

合約負債主要係因預收維修作業款項但尚未完工所產生，本公司將於移轉商品或勞務予客戶時轉列收入。

合約資產及合約負債之變動主要係源自本公司移轉商品或勞務予客戶而滿足履約義務之時間與客戶付款時間之差異。

維修服務之合約存續期間為一年以內，故本公司採用準則之實務推定作法未揭露該等合約分歸至尚未履行之履約義務之交易價格。

(十八) 每股盈餘

本公司基本每股盈餘及稀釋每股盈餘之計算如下：

	<u>110年度</u>	<u>109年度</u>
基本每股盈餘		
歸屬於本公司之本期淨利	<u>\$ 880,785</u>	<u>1,173,023</u>
普通股加權平均流通在外股數(千股)	<u>352,807</u>	<u>634,774</u>
基本每股盈餘(元)	<u>\$ 2.50</u>	<u>1.85</u>

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

	110年度	109年度
稀釋每股盈餘		
歸屬於本公司之本期淨利	\$ 880,785	1,173,028
普通股加權平均流通在外股數(千股)	352,807	634,774
具稀釋作用之潛在普通股之影響		
員工酬勞之影響(千股)	1,539	2,888
普通股加權平均流通在外股數(調整稀釋性 潛在普通股影響數後)(千股)	354,346	637,662
稀釋每股盈餘(元)	\$ 2.49	1.84

(十九)員工及董事、監察人酬勞

依本公司擬訂章程規定，年度如有獲利，應提撥不得低於1%為員工酬勞及不高於2%為董監事酬勞，但公司尚有累積虧損時，應預先保留彌補數額。

本公司民國一一〇年度及一〇九年度員工酬勞提列金額分別為30,702千元及61,910千元，董事及監察人酬勞估列金額分別為7,838千元及6,500千元，列入營業成本或營業費用項下。若次年度通過發布財務報告日後有變動，則依會計估計變動處理，並將該變動之影響認列為次年度之損益。

民國一〇九年度員工酬勞及董事、監察人酬勞實際配發情形與本公司民國一〇九年度財務報告估列金額相差(22,896)千元，主要係董事會決議之調整，本公司依會計估計變動處理，並將該差異認列為民國一一〇年度；民國一一〇年度員工酬勞及董事、監察人酬勞董事會決議金額與民國一一〇年度財報估列金額並無差異。

(二十)營業外收入及支出

1.利息收入

	110年度	109年度
銀行存款利息	\$ 21,905	59,138

2.其他收入

	110年度	109年度
租金收入	\$ 1,384	1,298
其他	-	869
	\$ 1,384	2,167

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

3.其他利益及損失

	<u>110年度</u>	<u>109年度</u>
外幣兌換利益(損失)淨額	\$ (87,687)	(175,176)
處分不動產、廠房及設備(損)益淨額	2,168	(3,718)
其 他	<u>79,850</u>	<u>39,676</u>
	<u>\$ (5,669)</u>	<u>(139,218)</u>

4.財務成本

	<u>110年度</u>	<u>109年度</u>
利息費用—借款	\$ 97,313	128,360
利息費用—租賃	29,448	29,111
其 他	3	-
減：利息資本化	<u>(2,440)</u>	<u>(2,802)</u>
	<u>\$ 124,324</u>	<u>154,669</u>

(廿一)金融工具

1.信用風險

(1)信用風險之暴險

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

本公司主要潛在信用風險係源自於應收帳款類金融商品，銷貨對象集中少數客戶進行交易，故應收帳款之信用風險有顯著集中之虞。為減低應收帳款之信用風險，本公司持續地評估客戶之財務狀況，本公司定期評估應收帳款回收之可能性並提列備抵損失，而減損損失總在管理當局預期之內，截至民國一一〇年及一〇九年十二月三十一日止，本公司應收帳款總額分別有79%由3家客戶組成。

(3)應收款項及債務證券之信用風險

應收票據及應收帳款之信用風險暴險資訊請詳附註六(二)。

其他按攤銷後成本衡量之金融資產包括其他應收款及定期存單等。

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))。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

2. 流動性風險

下表為金融負債之合約到期日並包含估計利息：

	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
110年12月31日					
非衍生金融負債					
長期借款(含一年內到期者)	\$ 9,081,294	9,292,644	2,255,219	6,436,804	600,622
租賃負債	2,193,990	2,581,718	109,940	494,263	1,977,515
應付帳款(含關聯人)	434,253	436,233	438,253	-	-
其他應付款(含關聯人)	515,187	515,187	515,187	-	-
存入保證金	324	324	324	-	-
合計	\$ 12,229,548	12,788,826	3,319,823	6,931,066	2,538,127
109年12月31日					
非衍生金融負債					
長期借款(含一年內到期者)	\$ 10,189,472	10,439,578	2,135,429	7,704,637	599,512
租賃負債	2,170,454	2,529,152	101,482	435,588	1,952,082
應付帳款(含關聯人)	333,276	333,276	333,276	-	-
其他應付款(含關聯人)	741,692	741,692	741,692	-	-
存入保證金	200	200	200	-	-
合計	\$ 13,435,094	14,043,898	3,312,079	8,140,215	2,551,599

本公司並不預期到期日之現金流量發生時點會顯著提早，或實際金額會有顯著不同。

3. 匯率風險

(1) 匯率風險之暴險

本公司暴露於重大外幣匯率風險之金融資產及負債如下：

	110.12.31			109.12.31		
	外幣 (千元)	匯率	台幣	外幣 (千元)	匯率	台幣
金融資產						
貨幣性項目						
美金	\$ 78,254	27.63	<u>2,166,960</u>	134,180	28.48	<u>3,821,450</u>
非貨幣性項目						
美金	\$ 54,614	27.63	<u>1,511,716</u>	54,150	28.48	<u>1,542,194</u>
金融負債						
貨幣性項目						
美金	\$ 3,633	27.63	<u>101,940</u>	4,009	28.48	<u>114,179</u>

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

(2) 敏感性分析

本公司之匯率風險主要來自於以外幣計價之現金及約當現金、應收票據、應收帳款(含關係人)、應付帳款(含關係人)及其他應付款等，於換算時產生外幣兌換損益。民國一一〇年及一〇九年十二月三十一日當新台幣相對於美金貶值或升值1%，而其他所有因素維持不變之情況下，民國一一〇年度及一〇九年度之稅前淨利將分別變動20,641千元及37,073千元。權益將因國外營運機構換算變動15,117千元及15,422千元，兩期分析係採用相同基礎。

由於本公司外幣項目種類繁多，故採彙整方式揭露貨幣性項目之兌換損益資訊，民國一一〇年度及一〇九年度外幣兌換損益淨額(含已實現及未實現)分別為損失87,687千元及175,176千元。

4. 利率分析

本公司之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。本公司內部向主要管理階層報告利率時所使用之變動率為利率增加或減少1%，此亦代表管理階層對利率之合理可能變動範圍之評估。

若利率增加或減少1%，在所有其他變數維持不變之情況下，本公司民國一一〇年度及一〇九年度之稅前淨利將分別變動90,813千元及101,895千元，主係因公司之浮動利率借款。

5. 公允價值資訊

(1) 金融工具之種類及公允價值

本公司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，及於活絡市場無報價且公允價值無法可靠衡量之權益工具投資，依規定無須揭露公允價值資訊)列示如下：

	110.12.31				
	帳面金額	公允價值			合計
		第一級	第二級	第三級	
按攤銷成本衡量之金融資產					
現金及約當現金	\$ 6,009,054	-	-	-	-
應收票據、應收帳款及其他應收款 (含關係人)	1,646,930	-	-	-	-
其他非流動資產	2,714	-	-	-	-
合計	\$ 7,658,698	-	-	-	-

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

	110.12.31				
	帳面金額	公允價值			合計
		第一級	第二級	第三級	
按攤銷後成本衡量之金融負債					
應付帳款(含關係人)	\$ 438,253	-	-	-	-
其他應付款(含關係人)	515,187	-	-	-	-
長期借款(含一年內到期者)	9,081,294	-	-	-	-
租賃負債	2,193,990	-	-	-	-
存入保證金	824	-	-	-	-
合計	\$ 12,229,548	-	-	-	-
	109.12.31				
	帳面金額	公允價值			合計
		第一級	第二級	第三級	
按攤銷後成本衡量之金融資產					
現金及約當現金	\$ 7,070,958	-	-	-	-
應收票據、應收帳款及其他應收款 (含關係人)	1,516,030	-	-	-	-
其他非流動資產	3,100	-	-	-	-
合計	\$ 8,590,088	-	-	-	-
按攤銷後成本衡量之金融負債					
應付帳款(含關係人)	\$ 333,276	-	-	-	-
其他應付款(含關係人)	741,692	-	-	-	-
長期借款(含一年內到期者)	10,189,472	-	-	-	-
租賃負債	2,170,454	-	-	-	-
存入保證金	200	-	-	-	-
合計	\$ 13,435,094	-	-	-	-

(2)按公允價值衡量金融工具之公允價值評價技術

(2.1)非衍生金融工具

金融工具如有活絡市場公開報價時，則以活絡市場之公開報價為公允價值，主要交易所及經判斷為熱門券之中央政府債券櫃台買賣中心公告之市價，皆屬上市(櫃)權益工具及有活絡市場公開報價之債務工具公允價值之基礎。

若能及時且經常自交易所、經紀商、承銷商、產業公會、訂價服務機構或主管機關取得金融工具之公開報價，且該價格代表實際且經常發生之公平市場交易者，則該金融工具有活絡市場公開報價。如上述條件並未達成，則該市場視為不活絡。一般而言，買賣價差甚大、買賣價差顯著增加或交易量甚少，皆為不活絡市場之指標。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

本公司持有之金融工具如屬有活絡市場者，其公允價值依類別及屬性列示如下：

• 上市(櫃)公司股票係具標準條款與條件並於活絡市場交易之金融資產，其公允價值係分別參照市場報價決定。

除上述有活絡市場之金融工具外，其餘金融工具之公允價值係以評價技術取得。透過評價技術所取得之公允價值可參照其他實質上條件及特性相似之金融工具之現時公允價值、現金流量折現法或以其他評價技術。

本公司持有之金融工具如屬無活絡市場者，其公允價值依類別及屬性列示如下：

• 無公開報價之權益工具：係使用市場可比公司法估算公允價值，其主要數據係參考可比上市(櫃)公司市場報價以及每股淨值比例之盈餘乘數為基礎，該估計數已調整該權益證券缺乏市場流通性之折價影響。

(2.2)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。

(3)第一等級與第二等級間之移轉：無。

(4)第三等級間之變動明細：無。

(廿二)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露資訊，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個別財務報告各該附註。

2.風險管理架構

董事會負責監督本公司之風險管理架構，本公司由各部門主管組成跨部門之經營管理會議，負責控管本公司之各風險管理政策，並定期向董事會報告其運作。

本公司之風險管理政策係為辨認及分析本公司所面臨之風險，及設定因外部因素導致營運風險之限額及管控，並監督營運風險及其風險限額之遵循。跨部門之經營管理會議係定期覆核外部因素對營運之衝擊以及時反映市場情況並適時調整合併公司運作以因應市場變化。本公司透過訓練、管理辦法及作業程序，使所有員工了解其角色及義務。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

本公司之監察人或審計委員會監督管理階層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監察人或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，並將覆核結果報告于監察人或審計委員會。

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帳款及證券投資。

(1)應收票據及帳款與其他應收款

本公司銷售對象集中少數客戶進行交易，故應收帳款之信用風險有顯著集中之虞。為減輕應收帳款之信用風險，本公司持續地評估客戶之財務狀況，並要求其出具還款計劃。本公司定期評估應收帳款回收之可能性並提列備抵減損損失，而備抵減損損失在管理當局預期之內。

(2)投 資

銀行存款、固定收益投資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地方均係信用良好之銀行，無重大之履約疑慮，故無重大之信用風險。

(3)保 證

本公司於民國一一〇年度及一〇九年度未提供任何背書保證。

4.流動性風險

本公司係透過管理及維持足夠部位之現金及約當現金以支應本公司營運並減輕現金流量波動之影響。本公司管理人員監督銀行融資額度使用狀況並確保借款合約條款之遵循。

銀行借款對本公司而言係一項重要流動性來源。民國一一〇年及一〇九年十二月三十一日，本公司未動用之長短期銀行融資額度分別為1,500,000千元及1,600,000千元。

5.市場風險

市場風險係指因市場價格變動，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露程度在可承受範圍內，並將投資報酬最佳化。

(1)匯率風險

本公司暴露於非功能性貨幣計價之銷售及採購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。該等交易主要之計價貨幣為美金。

長榮航大科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

(2)利率風險

本公司之借款多採浮動利率基礎，本公司並未透過簽訂利率交換合約將浮動利率轉為固定利率之情形。本公司因應利率變動風險之措施，主要採定期評估銀行及各幣別借款利率，並與往來之金融機構保持良好關係，以取得較低之融資成本，同時配合強化營運資金管理等方式，降低對銀行借款之依存度，分散利率變動之風險。

(廿三)資本管理

董事會之政策係維持健全之資本基礎，以推擊投資人、債權人及市場之信心以及支持未來營運之發展，為企業永續經營目標，資本管理會同時兼顧未來營運規劃及股東股利水準。本公司係以負債資本比率為基礎控管資本。該比率係以淨負債除以資本總額計算。淨負債係資產負債表所列示之負債總額減去現金及約當現金。資本總額係權益之全部組成部分(亦即股本、資本公積、保留盈餘及其他權益)。

於民國一一〇年十二月三十一日，本公司資本管理之方式並未改變。

報導日之負債資本比率如下：

	<u>110.12.31</u>	<u>109.12.31</u>
負債總額	\$ 12,720,555	13,884,752
減：現金及約當現金	<u>6,009,054</u>	<u>7,070,958</u>
淨負債	<u>\$ 6,711,501</u>	<u>6,813,794</u>
權益總額	<u>\$ 9,729,337</u>	<u>9,952,094</u>
負債資本比率	<u>68.98%</u>	<u>68.47%</u>

(廿四)非現金交易之投資及籌資活動

本公司於民國一一〇年度及一〇九年度之非現金交易籌資活動如下：

來自籌資活動之負債之調節如下表：

	<u>110.1.1</u>	現金流量	非現金之變動		<u>110.12.31</u>
			使用權資產	其他	
長期借款	\$ 10,189,472	(1,106,178)	-	-	9,083,294
租賃負債	2,170,454	(21,217)	128,298	(83,545)	2,193,990
存入保證金	<u>200</u>	<u>624</u>	-	-	824
來自籌資活動之負債總額	<u>\$ 12,360,126</u>	<u>(1,728,771)</u>	<u>128,298</u>	<u>(83,545)</u>	<u>11,276,108</u>
	<u>109.1.1</u>	現金流量	非現金之變動		<u>109.12.31</u>
長期借款	\$ 12,705,028	(2,513,931)	-	375	10,189,472
租賃負債	2,342,970	(52,971)	(47,996)	(71,349)	2,170,454
存入保證金	<u>200</u>	-	-	-	200
來自籌資活動之負債總額	<u>\$ 15,048,198</u>	<u>(2,566,902)</u>	<u>(47,996)</u>	<u>(71,374)</u>	<u>12,360,126</u>

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

七、關係人交易

(一) 母公司與最終控制者

長榮航空股份有限公司為本公司之母公司及所轄屬集團之最終控制者，於一一〇年度及一〇九年度十二月三十一日持有本公司流通在外普通股股份占比分別為64.90%及79.42%。長榮航空股份有限公司已編製供大眾使用之合併財務報告。

(二) 關係人之名稱及關係

於本個別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
長榮航空股份有限公司	本公司之母公司
立榮航空股份有限公司	本公司之法人股東
長興發動機維修股份有限公司	關聯企業
長觀航材股份有限公司	關聯企業
長鑽科技股份有限公司	關聯企業
長榮航勤股份有限公司	其他關係人
長榮空廚股份有限公司	其他關係人
長榮空運倉儲股份有限公司	其他關係人
長榮警備保全股份有限公司	其他關係人
長榮物流股份有限公司	其他關係人
長汎旅行社股份有限公司	其他關係人
長榮國際股份有限公司	其他關係人
長榮國際儲運股份有限公司	其他關係人
長文營造股份有限公司	其他關係人
欣榮企業股份有限公司	其他關係人
永興工程企業股份有限公司	其他關係人
關貿網絡股份有限公司	其他關係人

(三) 與關係人間之重大交易事項

1. 營業收入

本公司對關係人之重大銷售金額如下：

	110年度	109年度
母公司—長榮航空股份有限公司	\$ 2,749,445	2,759,968
關聯企業—長興發動機維修股份有限公司	415,577	607,620
關聯企業—其他	2,932	-
其他關係人	317,478	332,988
	<u>\$ 3,485,432</u>	<u>3,700,576</u>

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

銷售予關係人之銷售條件則與一般銷售價格無顯著不同。其收款期限均為一至四個月，與一般銷售無顯著不同。關係人間之應收款項並未收受擔保品。

2.營業成本

本公司與關係人交易而發生之營業成本如下：

	<u>110年度</u>	<u>109年度</u>
母公司—長榮航空股份有限公司	\$ 48,088	54,563
其他關係人：		
長榮航勤股份有限公司	82,972	92,876
長榮空廚股份有限公司	88,430	8,281
長榮物流股份有限公司	87,202	38,500
其他	<u>115,884</u>	<u>113,897</u>
	<u>\$ 422,576</u>	<u>308,117</u>

本公司對關係人之交易價格與本公司向一般廠商之交易價格無顯著不同。其付款期限均為一至三個月，與一般廠商並無顯著不同。

3.營業費用

本公司與關係人交易而發生之營業費用如下：

	<u>110年度</u>	<u>109年度</u>
母公司—長榮航空股份有限公司	\$ 3,521	3,435
其他關係人		
長榮空廚股份有限公司	6,266	593
其他	<u>9,595</u>	<u>11,323</u>
	<u>\$ 19,382</u>	<u>15,351</u>

本公司對關係人之交易價格與本公司向一般廠商之交易價格無顯著不同。其付款期限均為一至三個月，與一般廠商並無顯著不同。

4.財產交易

(1)本公司興建廠房及購入維修零配件及設備明細彙總如下：

	<u>110年度</u>	<u>109年度</u>
母公司—長榮航空股份有限公司	\$ 16,114	44,141
其他關係人：		
長友管達股份有限公司	222,066	498,029
其他	<u>109</u>	<u>2,946</u>
	<u>\$ 238,289</u>	<u>545,116</u>

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

(2)本公司出售不動產、廠房及設備予關係人明細彙總如下：

關係人類別	110年度	
	處分價款	處分利益
母公司—長榮航空股份有限公司	\$ 3,493	856
法人股東—立榮航空股份有限公司	20	-
	<u>\$ 3,513</u>	<u>856</u>

關係人類別	109年度	
	處分價款	處分利益
母公司—長榮航空股份有限公司	\$ 1,537	195
關聯企業—長興發動機維修股份有限公司	4,555	369
法人股東—立榮航空股份有限公司	3,437	418
其他關係人	270	270
	<u>\$ 9,799</u>	<u>1,252</u>

(3)其他：

本公司於民國一〇八年十二月出售建物(桃園市大園區中正段87建號、110建號)、機器及其他設備等資產予長興發動機維修股份有限公司，相關處分利益業已遞延，明細如下：

	遞延處分利益(註)	
	110.12.31	109.12.31
長興發動機維修股份有限公司	\$ 533,967	594,636

註：此遞延處分利益帳列採用權益法之投資項下。

5.本公司於民國一〇八年十月因新建零件修理工廠工程委託長友營造股份有限公司承攬工程價款為370,700千元，之後因配合機電工程需求規劃，故於民國一〇九年五月修正為634,719千元，截至民國一一〇年及一〇九年十二月三十一日止，已依約支付之價款分別為634,719千元及415,411千元。

6.租 賃

本公司出租廠房予關聯企業—長興發動機維修股份有限公司，並參考鄰近地區廠房租金行情，按月收取租金收入，民國一一〇年度帳列營業收入為9,739千元，前述款項截至民國一一〇年十二月三十一日止業已收訖，民國一〇九年度無是項交易。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

7. 應收關係人款項

本公司應收關係人款項明細如下：

帳列項目	關係人類別	110.12.31	109.12.31
應收帳款	母公司—長榮航空股份有限公司	\$ 466,359	472,541
應收帳款	關聯企業—長興發動機維修股份有限公司	48,890	115,381
	法人股東—立榮航空股份有限公司	94,340	127,848
	其他關係人	836	-
小計		610,425	715,770
其他應收款	母公司長榮航空股份有限公司	1,042	1,024
其他應收款	關聯企業—長興發動機維修股份有限公司	7,174	20,329
	其他關係人	369	763
小計		8,585	22,116
		<u>\$ 619,010</u>	<u>737,886</u>

8. 應付關係人款項

本公司應付關係人款項明細如下：

帳列項目	關係人類別	110.12.31	109.12.31
應付帳款	母公司—長榮航空股份有限公司	\$ 5,509	3,329
應付帳款	關聯企業—長興發動機維修股份有限公司	6	888
應付帳款	其他關係人：		
	長友營造股份有限公司	3,356	57,943
	長榮空廚股份有限公司	6,893	4,157
	長榮航勤股份有限公司	7,870	8,339
	其他	10,150	12,565
小計		33,784	87,221
其他應付款	母公司—長榮航空股份有限公司	8,086	4,013
其他應付款	其他關係人	5,855	3,854
小計		13,941	7,867
		<u>\$ 47,725</u>	<u>95,088</u>

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

(四)主要管理階層人員交易

1.主要管理階層人員報酬包括：

	110年度	109年度
短期員工福利	\$ 38,968	31,998
退職後福利	1,032	1,957
	<u>\$ 40,000</u>	<u>33,955</u>

2.本公司為申請股票上市，並符合「台灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則」規定，本公司之母公司長榮航空股份有限公司(以下稱長榮航空)於民國一一〇年七月十六日經股東常會決議通過辦理對本公司釋股規劃，由長榮航空股東依認股基準日按持股比例認購，原股東放棄認購之股份或認購不足部分，授權長榮航空董事長洽特定人認購之。截至民國一一〇年十二月三十一日止，因上述釋股規劃案，本公司之主要管理階層人員合計向長榮航空認購231千股，認股價格為每股62元~63元，交易價格係參考專業機構出具之合理性意見書。民國一〇九年度無此項交易。

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：

資產名類	質押擔保標的	110.12.31	109.12.31
不動產、廠房及設備	長期借款	\$ 4,005,164	4,206,855
定期存款—列入其他非流動資產項下	海關保稅倉設立保單	1,882	1,879
	華聯(股)公司保單	100	100
		<u>\$ 1,982</u>	<u>1,979</u>

九、重大或有負債及未認列之合約承諾

本公司已開立而未使用之信用狀明細如下：

	110.12.31	109.12.31
已開立未使用之信用狀	\$ <u>172,200</u>	<u>147,420</u>

十、重大之災害損失：無。

十一、重大之期後事項：無。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

十二、其他

員工福利、折舊、折耗及攤銷費用功能別彙總如下：

性質別	110年度			109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	2,361,740	179,216	2,540,956	2,457,847	203,084	2,660,931
勞健保費用	235,847	15,392	251,239	226,876	16,708	243,584
退休金費用	138,841	10,493	149,334	143,286	17,085	160,371
董事酬金	-	7,089	7,089	-	6,000	6,000
其他員工福利費用	207,018	19,124	226,142	250,463	21,000	271,463
折舊費用(註)	659,136	113,679	772,815	684,729	92,679	777,408
攤銷費用	4,382	27,815	32,197	9,144	41,157	50,301

(註)民國一一〇年度及一〇九年度折舊費用提列數分別為856,360千元及850,759千元，並分別扣除租金減讓83,545千元及73,351千元。

本公司民國一一〇年度及一〇九年度員工人數分別為2,921人及3,075人，其中未兼任員工之董事人數均為4人。

十三、附註揭露事項

(一)重大交易事項相關資訊

民國一一〇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：

單位：新台幣千元

取得之公司名稱	取得日期	交易日期	交易金額	備註	交易對象	關係	交易對象為關係人者，為第六條所稱資料				價格決定之參考依據	取得目的及使用情形	其他約定事項
							交易對象之關係	取得日期	金額	金額			
長榮航太科技股份有限公司	108/10/24 109/5/22	634,719	634,719	長榮航空(股)公司	本公司之法人股東之附屬公司					由本公司、董事會決議	因應業務發展需要，暨發展存續經營計畫，增加公司成員。		

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。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

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處及其原因		進(銷)貨之數量、價值		備註
			進(銷)貨之金額	占總進(銷)貨之比率%	信用期間	票期	單價	進貨期間	數量	佔總進(銷)貨之比率%	
長榮航太科技(股)公司	長榮航空(股)公司 長榮客運(股)公司 長榮航空(股)公司	本公司之分公司	進貨	3,769,445	28.59	40天	-	-	466,350	28.52	
		本公司之分公司	銷貨	415,377	4.72	30天	-	-	48,890	7.99	
		本公司之分公司	進貨	317,892	3.30	60天	-	-	54,340	3.77	

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：

應收關係人之公司	交易對象	關係	應收關係人款項種類	應收年%	應收關係人款項之處理		關係人款項之收回金額	與附註五係金額
					金額	處理方式		
長榮航太科技(股)公司	長榮航空(股)公司	本公司之分公司	應收關係人款項	3.64	-	-	467,401	-

9.從事衍生工具交易：無。

10.母子公司間業務關係及重要交易往來情形：無。

(二)轉投資事業相關資訊：

民國一一〇年度本公司之轉投資事業資訊如下(不包含大陸被投資公司)：

單位：千股

被投資公司名稱	被投資公司名稱	所在地	主要業務	持股比例		被投資公司			被投資公司	本報列之投資額	備註
				本期期末	上期期末	總額	成本	帳面金額			
長榮航太科技(股)公司	長榮客運(股)公司	桃園市八德區	運輸 客運	1,012,895	2,492,815	703,285	45.00%	1,511,716	85,094	41,696	418
-	長榮航空(股)公司	桃園市桃園區	航空客運、貨運及物業	12,491	-	1,169	49.00%	12,314	12,319	17,248	341
-	長榮航空(股)公司	桃園市桃園區	航空客運、貨運及物業	65,990	-	6,500	25.00%	34,419	115,017	14,583	347

註1：本公司採用權益法之投資。

(三)大陸投資資訊：無。

十四、部門資訊

(一)一般性資訊

本公司報導部門及其營運如下：

- 1.維修部門：係機體、發動機、飛機零組件之維修。
- 2.製造部門：係機體、發動機、飛機零組件之製造、加工及銷售。

本公司之報導部門係以提供不同產品及勞務之事業單位。由於單一事業單位需要不同技術及行銷策略，故須分別管理。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

(二)應報導部門損益、資產、負債及其衡量基礎與調節之資訊

本公司係以主要營運決策者建構之內部管理報告之部門稅前損益，作為管理階層資源分配與評估績效之基礎。由於所得稅係以集團為基礎進行管理，故本公司未分攤所得稅費用(利益)至應報導部門，報導之金額與營運決策者使用之報告一致。

營運部門之會計政策皆與附註四所述之「重要會計政策彙總說明」相同。

本公司將部門間之銷售及移轉，視為與第三人間之交易。

本公司營運部門資訊及調節如下：

	110年度			
	維修部門	製造部門	調整及銷除	合計
來自外部客戶收入	\$ 7,869,504	1,747,427	-	9,616,931
部門間收入	12,309	3,452	(15,761)	-
利息收入	21,466	439	-	21,905
收入合計	\$ 7,903,279	1,751,318	(15,761)	9,638,836
利息費用	\$ 72,895	51,429	-	124,324
折舊與攤銷	\$ 589,790	215,222	-	805,012
投資收益	\$ 35,734	-	-	35,734
部門(損)益	\$ 1,418,579	(337,542)	-	1,081,037

民國一一〇年度應報導部門資訊重大調節項目應報導部門收入合計數應銷除部門間收入15,761千元。

	109年度			
	維修部門	製造部門	調整及銷除	合計
來自外部客戶收入	\$ 9,644,216	1,043,662	-	10,687,878
部門間收入	6,204	8,720	(14,924)	-
利息收入	57,575	1,563	-	59,138
收入合計	\$ 9,707,995	1,053,945	(14,924)	10,747,016
利息費用	\$ 98,193	56,476	-	154,669
折舊與攤銷	\$ 584,602	243,107	-	827,709
投資收益	\$ 176,399	-	-	176,399
部門(損)益	\$ 1,903,390	(509,119)	-	1,394,271

民國一〇九年度應報導部門資訊重大調節項目應報導部門收入合計數應銷除部門間收入14,924千元。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

(三)企業整體資訊

1.產品別及業務別資訊：

本公司來自外部客戶收入資訊如下：

<u>產品及業務名稱</u>	<u>110年度</u>	<u>109年度</u>
航空器維修	\$ 7,859,765	9,678,026
航空器之零組件製造銷售	1,747,427	1,009,852
其他	9,739	-
	<u>\$ 9,616,931</u>	<u>10,687,878</u>

2.地區別資訊

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。

來自外部客戶收入：

<u>地 區</u>	<u>110年度</u>	<u>109年度</u>
台灣	\$ 3,811,275	4,413,245
歐洲	367,467	628,659
亞洲	1,692,398	2,001,380
北美洲	3,720,548	3,554,764
其他	25,243	89,830
	<u>\$ 9,616,931</u>	<u>10,687,878</u>

非流動資產：

<u>地 區</u>	<u>110.12.31</u>	<u>109.12.31</u>
台灣	\$ <u>10,441,856</u>	<u>10,859,757</u>

非流動資產包含不動產、廠房及設備、使用權資產、投資性不動產、無形資產及其他資產，惟不包含金融工具、遞延所得稅資產及由保險合約產生之權利之非流動資產。

3.重要客戶資訊

	<u>110年度</u>
客戶E	\$ 2,749,445
客戶G	1,179,973
	<u>\$ 3,929,418</u>
	<u>109年度</u>
客戶E	\$ 2,759,968
客戶G	791,602
	<u>\$ 3,551,570</u>

長榮航太科技股份有限公司

現金及約當現金明細表

民國一一〇年十二月三十一日

單位：新台幣千元

項 目	摘 要	金 額
庫存現金		\$ 138
週轉金		1,379
支票存款		36
外幣存款	(USD 14,347,995.95，匯率1：27.68)	397,152
外幣存款	(JYP 80,128.00，匯率1：0.2405)	19
活期存款		1,273,690
定期存款(註)		3,700,000
外幣定期存款(註)	(USD 23,000,000.00，匯率1：27.68)	<u>636,640</u>
		<u>\$ 6,009,054</u>

註：定期存款之期間為一個月至三個月，年利率區間為0.27%~0.35%。

應收票據及帳款明細表

客戶名稱	摘 要	金 額	備 註
A公司	營業產生	\$ 498,144	
B公司	"	117,803	
C公司	"	195,129	
其他(金額小於本科目5%者)	"	339,996	
減：備抵減損損失		<u>(126,316)</u>	
		<u>\$ 1,024,756</u>	

長榮航太科技股份有限公司

其他應收款明細表

民國一一〇年十二月三十一日

單位：新台幣千元

<u>項 目</u>	<u>金 額</u>
應收利息款	\$ 678
其他	2,486
	<u>\$ 3,164</u>

長榮航太科技股份有限公司

存貨明細表

民國一一〇年十二月三十一日

單位：新台幣千元

項 目	金 額		備 註
	成 本	淨變現價值	
維修零配件	\$ 960,937	747,050	
原料	609,046	609,046	註1
在製品	598,515	560,176	註2
製成品	257,768	243,427	
在途存貨	124,756	124,756	註1
	2,551,022	2,284,455	
減：備抵存貨跌價損失	(689,275)		
合 計	\$ 1,861,747		

註1：本項存貨係採購價為基礎，故以其成本列為市價。

註2：本項存貨係製成品市價為基礎，以提列存貨跌價損失後之金額為市價。

長榮航運股份有限公司

採用權益法之投資變動明細表

民國一〇〇一年一月一日至十二月三十一日

單位：新台幣千元/千股

名 稱	原始投資		本期增加		本期減少		帳務公司 取得權益 應有權益 未實現盈餘	帳務公司 取得之股 份數量	佔 有 權 益 比 例	股 數	市價法調整		調整後 實際權益
	原 價	溢 價	現 金	應 收	原 價	溢 價					原 價	溢 價	
長榮航運股份有限公司	-	-	1,170	15,605	-	-	-	-	24.5%	12,113	-	-	12,113
長榮航運股份有限公司	-	-	6,300	63,000	-	-	4,581	-	24.7%	58,419	-	-	58,419
長榮航運股份有限公司	204,185	-	-	102,262	-	-	14,029	12,740	40%	1,211,210	-	-	5,843,652
合 計	-	-	7,470	179,867	-	-	18,610	12,740	-	1,281,542	-	-	3,414,184

長榮航太科技股份有限公司

應付帳款明細表

民國一一〇年十二月三十一日

單位：新台幣千元

<u>項 目</u>	<u>金 額</u>
Z公司	\$ 21,598
F公司	42,132
其他(金額小於本科目餘額5%者)	340,739
	<u>\$ 404,469</u>

其他應付款明細表

<u>項 目</u>	<u>金 額</u>
應付員工酬勞	\$ 30,702
應付不休假獎金	154,776
應付保固成本	55,830
其他(金額小於本科目餘額5%者)	259,938
	<u>\$ 501,246</u>

其他流動負債明細表

<u>項 目</u>	<u>金 額</u>
應付代收款	\$ 18,236
其他(金額小於本科目餘額5%者)	8,691
	<u>\$ 26,927</u>

長榮航太科技股份有限公司

長期借款明細表

民國一一〇年十二月三十一日

單位：新台幣千元

項目	總行別	利率區間	契約期間	借款金額
中長期信用貸款	上海商業銀行儲蓄	0.95%	107/12/27~111/12/27	\$ 150,000
"	中國輸出入銀行	0.93%	109/9/15~114/9/15	1,500,000
"	元大銀行	1.00%-1.01%	110/4/23~113/4/23	440,000
"	日盛銀行	0.98%	110/8/27~113/8/27	300,000
"	玉蓮銀行	1.02%	110/12/9~113/12/9	750,000
"	臺灣銀行	1.01%	107/9/17~112/4/10	250,000
"	臺灣銀行	1.00%	109/2/21~114/2/21	500,000
"	永豐銀行	0.98%	107/7/20~112/7/20	131,250
"	玉山銀行	1.01%	110/8/20~113/8/20	500,000
"	兆豐銀行	1.04%	107/1/2~112/1/2	112,500
"	合作金庫銀行	1.08%	107/3/26~112/3/26	199,841
"	高雄銀行	1.00%	107/12/27~112/9/27	175,000
"	國泰世華銀行	1.00%	106/12/20~111/12/20	150,000
"	國泰世華銀行	1.00%	110/2/19~113/2/19	300,000
"	安泰銀行	1.00%	110/8/27~113/8/27	50,000
"	陽信銀行	0.95%	109/9/23~112/9/23	200,000
"	全國農業金庫	0.90%	108/6/14~113/6/14	312,500
"	彰化銀行	1.04%	108/6/10~113/6/10	416,667
"	凱基銀行	0.99%	110/2/19~113/2/16	475,000
"	遠東銀行	0.92%	109/4/28~112/3/31	525,000
	小計			<u>7,437,753</u>
建物抵押貸款	臺灣銀行	1.01%	104/7/17~119/7/17	670,833
"	凱基銀行	1.11%	107/12/27~112/12/27	250,000
"	華南銀行	1.04%	108/10/31~123/10/31	320,000
"	合作金庫銀行	1.03%	105/1/30~120/1/30	402,703
	小計			<u>1,643,536</u>
	合計			9,081,294
	減：一年內到期部份			<u>(2,174,987)</u>
	總計			<u>\$ 6,906,307</u>

長榮航太科技股份有限公司

租賃負債明細表

民國一一〇年十二月三十一日

單位：新台幣千元

項 目	租賃期間	折現率	期末餘額
土地	14~34年	1.3%	\$ 2,184,450
房屋及建築	4年	1.3%	9,540
減：一年內到期部分			(81,873)
			<u>\$ 2,112,117</u>

營業收入明細表

民國一一〇年一月一日至十二月三十一日

項 目	數 量	金 額
營業收入：		
航空器維修		\$ 7,963,248
航空器之零組件製造銷售	90,757 件	1,694,795
其他		<u>9,738</u>
減：銷貨退回	21 件	(5,538)
銷貨折讓		<u>(45,312)</u>
合 計		<u>\$ 9,616,931</u>

長榮航太科技股份有限公司

營業成本明細表

民國一一〇年一月一日至十二月三十一日

單位：新台幣千元

項 目	金 額
原料	
期初存料	\$ 674,795
加：本期進料	649,850
盤盈	16
減：期末原料	(609,046)
其他	<u>(3,350)</u>
本期原料耗用	712,265
直接人工	186,786
製造費用	<u>426,846</u>
製造成本	1,325,897
期初在製品	571,964
加：本期進料	186,564
減：期末在製品	(598,515)
其他	<u>(1,754)</u>
製成品成本	1,484,156
期初製成品	450,578
減：期末製成品	<u>(257,768)</u>
自製商品銷售成本	<u>1,676,966</u>
加：產銷成本	<u>4,000</u>
買賣銷貨成本	<u>4,000</u>
營業成本	<u>1,680,966</u>
加：盤盈	(16)
存貨跌價回升利益	(452,137)
出售下腳及廢料	(6,933)
維修人員費用	2,720,609
維修材料費用	1,600,113
外包費用	402,325
其他成本	<u>2,080,643</u>
其他營業成本	<u>6,344,604</u>
營業成本	<u>\$ 8,025,570</u>

長榮航太科技股份有限公司

營業費用明細表

民國一一〇年一月一日至十二月三十一日

單位：新台幣千元

項 目	銷管費用	研究發展費用	預期信用減損 損失(利益)
薪資支出	\$ 177,301	1,915	-
折舊費用	113,679	-	-
各項攤提	27,815	-	-
資訊費用	34,105	-	-
預期信用減損損失(迴轉利益)	-	-	(30,000)
研發費用	-	425	-
其他費用(均小於本科目前餘額5%者)	114,114	-	-
	<u>\$ 467,014</u>	<u>2,340</u>	<u>(30,000)</u>

應收帳款—關係人及應付帳款—關係人明細表，請詳個別財務報告附註七。

其他應收款—關係人及其他應付款—關係人明細表，請詳個別財務報告附註七。

不動產、廠房及設備變動明細表，請詳個別財務報告附註六(六)。

使用權資產變動明細表，請詳個別財務報告附註六(七)。

投資性不動產明細表，請詳個別財務報告附註六(八)。

無形資產變動明細表，請詳個別財務報告附註六(九)。

其他流動資產及其他非流動資產明細表，請詳個別財務報告附註六(十)。

淨確定福利負債-非流動明細表請詳個別財務報告附註六(十四)。

遞延所得稅資產明細表，請詳個別財務報告附註六(十五)。

合約資產及負債明細表請詳個別財務報告附註六(十七)。

其他收入及其他利益及損失明細表，請詳個別財務報告附註六(二十)。

財務成本明細表，請詳個別財務報告附註六(二十)。

社團法人台北市/社團法人台灣省會計師公會會員印鑑證明書

會員姓名：(1) 唐嘉鍊 北市財環字第 1110981 號
 (2) 黃明宏

事務所名稱：安侯建業聯合會計師事務所 事務所統一編號：04016004

事務所地址：台北市信義路五段七號六十八樓 委託人統一編號：16097775

事務所電話：(02)81016666

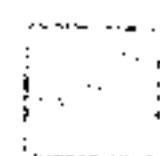
會員證書字號：(1) 北市會證字第四一四九號

(2) 北市會證字第三九八八號

印鑑證明書用途：辦理 長榮航太科技股份有限公司

一一〇年度(自民國 一一〇年 一 月 一 日至

一一〇年 十二月 三十一日)財務報表之查核簽證。

簽名式(一)	唐嘉鍊	存會印鑑(一)	
簽名式(二)	黃明宏	存會印鑑(二)	

理事長：

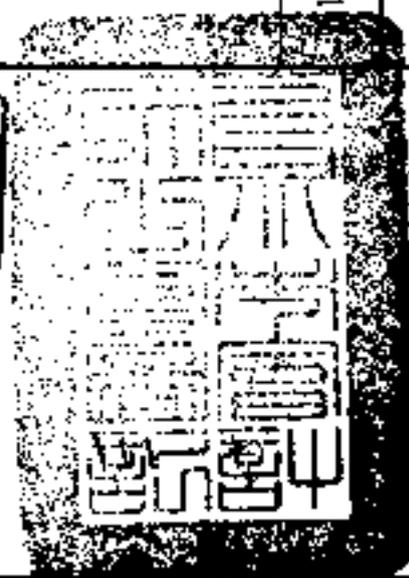


代理人：



中 華 民 國

月 23 日



裝 訂 線

附件十二、111年第三季財務報告暨會計師核閱報告

股票代碼：2645

長榮航太科技股份有限公司
個別財務報告暨會計師核閱報告
民國一一年及一〇年第三季

公司地址：桃園市大園區航站南路6號
電話：886-3-351-9852

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、個別財務報告附註	
(一)公司沿革	8
(二)通過財務報告之日期及程序	8
(三)新發布及修訂準則及解釋之適用	8~9
(四)重大會計政策之彙總說明	9
(五)重大會計判斷、估計及假設不確定性之主要來源	9~10
(六)重要會計項目之說明	10~30
(七)關係人交易	30~36
(八)質押之資產	36
(九)重大或有負債及未認列之合約承諾	36
(十)重大之災害損失	36
(十一)重大之期後事項	36
(十二)其 他	37
(十三)附註揭露事項	
1.重大交易事項相關資訊	38
2.轉投資事業相關資訊	39
3.大陸投資資訊	39
4.主要股東資訊	39
(十四)部門資訊	39~40



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 home.kpmg/tw

會計師核閱報告

長榮航太科技股份有限公司董事會 公鑒：

前言

長榮航太科技股份有限公司民國一一一年及一一〇年九月三十日之資產負債表，暨民國一一一年及一一〇年七月一日至九月三十日及一一一年及一一〇年一月一日至九月三十日之綜合損益表，暨民國一一一年及一一〇年一月一日至九月三十日之權益變動表及現金流量表，以及個別財務報告附註(包括重大會計政策彙總)，業經本會計師核閱竣事。依證券發行人財務報告編製準則及金融監督管理委員會認可並發布生效之國際會計準則第三十四號「期中財務報導」編製允當表達之個別財務報告係管理階層之責任，本會計師之責任係依據核閱結果對個別財務報告作成結論。

範圍

本會計師係依照審計準則公報第六十五號「財務報表之核閱」執行核閱工作。核閱個別財務報告時所執行之程序包括查詢(主要向負責財務與會計事務之人員查詢)、分析性程序及其他核閱程序。核閱工作之範圍明顯小於查核工作之範圍，因此本會計師可能無法察覺所有可藉由查核工作辨認之重大事項，故無法表示查核意見。

結論

依本會計師核閱結果，並未發現上開個別財務報告在所有重大方面有未依照證券發行人財務報告編製準則及金融監督管理委員會認可並發布生效之國際會計準則第三十四號「期中財務報導」編製，致無法允當表達長榮航太科技股份有限公司民國一一一年及一一〇年九月三十日之財務狀況，與民國一一一年及一一〇年七月一日至九月三十日及一一一年及一一〇年一月一日至九月三十日之財務績效，暨民國一一一年及一一〇年一月一日至九月三十日之現金流量之情事。

安侯建業聯合會計師事務所

會計師：

唐嘉緯



黃明宏



證券主管機關：金管證審字第1080303300號
核准簽證文號：金管證審字第1060005191號
民國一一一年十月三十一日

民國一〇一一年及一〇一〇年九月三十日及九月三十日
長發網科及服務有限公司
資產負債表

民國一〇一一年九月三十日及一〇一〇年九月三十日及九月三十日

單位：新台幣千元

資產	111.9.30		110.12.31		110.9.30		負債及權益	111.9.30		110.12.31		110.9.30	
	金額	%	金額	%	金額	%		金額	%	金額	%	金額	%
流動資產：							流動負債：						
1100 現金及約當現金(附註六(一))	5,508,001	22	6,009,054	27	6,730,180	28	2130 合約負債—流動(附註六(十七))	5,148,889	1	46,707	-	327,033	1
1140 合約資產—流動(附註六(十七))	590,076	3	476,803	2	657,248	3	2280 租賃負債—流動(附註六(十二))	99,387	-	81,873	-	99,822	-
1170 應收票據及帳款淨額(附註六(二)及(十七))	1,919,075	9	1,024,756	5	1,317,259	6	2170 應付帳款	682,838	3	404,469	2	467,295	2
1180 應收帳款—關係人淨額(附註六(二)、(十七)及(七))	696,628	3	610,425	3	479,386	2	2180 應付帳款—關係人(附註七)	35,479	-	33,784	-	36,524	-
1200 其他應收款(附註六(三))	38,561	-	3,164	-	18,658	-	2200 其他應付款(附註六(十九))	540,930	2	501,246	3	667,212	3
1210 其他應收款—關係人(附註六(三)及(七))	14,731	-	8,585	-	187,780	1	2220 其他應付款—關係人(附註七)	18,262	-	13,941	-	28,786	-
130X 存貨(附註六(四)及(六))	2,131,212	9	1,861,747	8	1,657,589	7	2230 未到期所得稅負債	416,261	2	238,246	1	343,607	2
1470 其他流動資產(附註六(十))	69,202	-	80,129	-	85,204	-	2320 一年內到期長期負債(附註六(十一)及(八))	1,929,363	9	2,174,987	10	2,324,866	10
流動資產合計	10,467,891	46	10,074,863	45	11,133,304	47	2399 其他流動負債	33,056	-	26,927	-	34,425	-
非流動資產：							流動負債合計	3,913,465	17	3,522,180	16	4,327,570	18
1550 採用權益法之投資(附註六(五)及(七))	1,896,524	8	1,582,449	7	1,500,701	7	2540 長期借款(附註六(十一)及(八))	5,994,907	26	6,906,307	31	7,479,941	32
1600 不動產、廠房及設備(附註六(六)、(七)及(八))	6,681,493	30	7,147,455	32	7,292,298	31	2580 租賃負債—非流動(附註六(十二))	2,039,621	9	2,112,117	9	2,139,009	9
1755 使用權資產(附註六(七))	2,091,907	9	2,179,974	10	2,209,495	9	2640 淨確定福利負債—非流動	151,419	1	179,127	1	183,514	1
1760 投資性不動產(附註六(六)~(八)及(八))	1,086,876	5	1,065,850	5	995,586	4	2645 存入保證金	824	-	824	-	824	-
1780 無形資產(附註六(九))	26,736	-	39,255	-	42,117	-	非流動負債合計	8,186,721	36	9,198,375	41	9,893,288	42
1840 遞延所得稅資產	348,010	2	348,010	1	473,828	2	負債總計	12,100,236	53	12,720,555	57	14,130,858	60
1900 其他非流動資產(附註六(六)、(十)及(八))	34,251	-	12,038	-	13,034	-	權益(附註六(五)及(十六))：						
非流動資產合計	12,165,297	54	12,375,029	55	12,527,039	55	3100 股本	3,528,069	16	3,528,069	16	3,528,069	15
資產總計	5,22,632,788	100	22,449,892	100	23,660,363	100	3200 資本公積	565,262	3	565,262	2	565,262	3
							3300 保留盈餘	6,441,668	28	5,708,775	25	5,507,840	23
							3400 其他權益	(2,847)	-	(72,769)	-	(71,660)	-
							權益總計	10,532,512	47	9,729,337	43	9,529,505	40
							負債及權益總計	8,22,632,788	100	22,449,892	100	23,660,363	100

董事長：黃南宏



經理人：郭勝義、李維章



會計主管：陳啓民



(請詳閱後附個別財務報告)

僅經核閱，未作任何保證，準則查核

長榮航空科技股份有限公司

綜合損益表

民國一一年及一〇年七月一日至九月三十日及一〇年一月一日至九月三十日

單位：新台幣千元

	111年7月至9月		110年7月至9月		111年1月至9月		110年1月至9月	
	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%
4000 營業收入(附註六(十二)、(十七)及七)	\$ 3,067,373	100	2,514,813	100	8,884,134	100	7,303,767	100
5000 營業成本(附註六(四)、(六)、(七)、(九)、(十四)、(十九)、七及十二)	(2,469,162)	(80)	(2,133,966)	(85)	(7,257,264)	(82)	(6,078,530)	(83)
營業毛利	598,211	20	380,847	15	1,626,870	18	1,224,237	17
營業費用(附註六(六)、(七)、(八)、(九)、(十二)、(十四)、(十九)、七及十二)								
6200 銷售費用	137,917	4	115,270	5	396,577	4	353,257	5
6500 研究發展費用	8,203	-	2,732	-	23,012	-	10,666	-
營業費用合計	146,120	4	118,002	5	419,589	4	343,923	5
營業淨利	452,091	16	262,845	10	1,207,281	14	880,314	12
營業外收入及支出(附註六(五)、(六)、(十二)、(二十)及七)：								
7010 其他收入	350	-	350	-	1,040	-	1,038	-
7100 利息收入	12,120	-	4,869	-	25,215	-	16,549	-
7020 其他利益及損失	277,147	9	31,750	1	533,280	6	(7,010)	-
7050 財務成本	(34,680)	(1)	(31,688)	(1)	(97,170)	(1)	(93,352)	(1)
7060 採用權益法認列之關聯企業利益之份額	76,118	2	7,944	-	124,291	1	24,718	-
營業外收入及支出合計	325,055	10	13,325	-	586,656	6	(58,057)	(1)
7900 稅前淨利	777,146	26	276,170	10	1,793,937	20	822,257	11
7951 所得稅費用(附註六(十五))	(155,430)	(5)	(55,235)	(3)	(358,784)	(4)	(164,452)	(2)
本期淨利	621,716	21	220,935	7	1,435,153	16	657,805	9
8100 其他綜合損益(附註六(五)及(十六))：								
8110 不重分類至損益之項目：								
8120 採用權益法認列之關聯企業之其他綜合損益之份額	-	-	-	-	3,374	-	-	-
不重分類至損益之項目合計	-	-	-	-	3,374	-	-	-
8160 後續可能重分類至損益之項目								
8170 採用權益法認列之關聯企業之其他綜合損益之份額	22,465	1	(6,682)	-	70,322	1	(21,973)	-
8199 與可能重分類之項目相關之所得稅	-	-	-	-	-	-	-	-
後續可能重分類至損益之項目合計	22,465	1	(6,682)	-	70,322	1	(21,973)	-
8300 本期其他綜合損益(稅後淨額)	22,465	1	(6,682)	-	73,696	1	(21,973)	-
本期綜合損益總額	\$ 644,181	22	214,253	7	1,508,849	17	635,832	9
每股盈餘(附註六(十八))								
9720 基本每股盈餘(單位：新台幣元)	\$ 1.76		0.63		4.07		1.86	
9820 稀釋每股盈餘(單位：新台幣元)	\$ 1.76		0.62		4.05		1.85	

董事長：黃南宏



(請詳閱後附個別財務報告附註)
經理人：郭勝義、李煒章



會計主管：陳啓民



僅經核閱，並未按公認會計準則查核
長榮航運科技股份有限公司



民國一十一年及十一年一月一日至九月三十日

單位：新台幣千元

	保留盈餘					其他權益		
	股本	資本公積	法定盈餘公積	特別盈餘公積	未分配盈餘	合計	國外營運機構財務報表換算之兌換差額	權益總計
民國一十一年一月一日餘額	\$ 3,528,069	565,262	1,513,611	-	4,394,845	5,908,456	(49,693)	9,952,094
盈餘指撥及分配：								
法定盈餘公積	-	-	113,931	-	(113,931)	-	-	-
普通股現金股利	-	-	-	-	(1,058,421)	(1,058,421)	-	(1,058,421)
	-	-	113,931	-	(1,172,352)	(1,058,421)	-	(1,058,421)
本期淨利	-	-	-	-	657,805	657,805	-	657,805
本期其他綜合損益	-	-	-	-	-	-	(21,973)	(21,973)
本期綜合損益總額	-	-	-	-	657,805	657,805	(21,973)	635,832
民國一十一年九月三十日餘額	\$ 3,528,069	565,262	1,627,542	-	3,880,298	5,507,840	(71,666)	9,529,505
民國一十一年一月一日餘額	\$ 3,528,069	565,262	1,627,542	-	4,081,233	5,708,775	(72,769)	9,729,337
盈餘指撥及分配：								
法定盈餘公積	-	-	85,874	-	(85,874)	-	-	-
特別盈餘公積	-	-	-	72,769	(72,769)	-	-	-
普通股現金股利	-	-	-	-	(705,614)	(705,614)	-	(705,614)
	-	-	85,874	72,769	(864,257)	(705,614)	-	(705,614)
本期淨利	-	-	-	-	1,435,133	1,435,133	-	1,435,133
本期其他綜合損益	-	-	-	-	3,374	3,374	70,322	73,696
本期綜合損益總額	-	-	-	-	1,438,507	1,438,507	70,322	1,508,829
民國一十一年九月三十日餘額	\$ 3,528,069	565,262	1,713,416	72,769	4,655,483	6,441,668	(2,447)	10,532,552

董事長：黃南宏



(請詳閱後附個別財務報表)
經理人：郭勝義、李緯章



會計主管：陳啓民



僅經核閱，未表示對會計準則查核
長榮航運股份有限公司

現金流量表

民國一十一年及一十二年一月一日至九月三十日

單位：新台幣千元

	111年1月至9月	110年1月至9月
營業活動之現金流量：		
本期稅前淨利	\$ 1,793,917	822,257
調整項目：		
收益費損項目		
折舊費用	644,327	637,205
攤銷費用	17,366	25,486
利息費用	97,170	93,352
利息收入	(25,215)	(16,549)
採用權益法認列之關聯企業利益之份額	(124,291)	(24,718)
處分及報廢不動產、廠房及設備利益淨額	(7,070)	(2,246)
不動產、廠房及設備轉列費用數	-	37
其他	(49,655)	(88,800)
收益費損項目合計	552,632	623,767
與營業活動相關之資產及負債變動數：		
與營業活動相關之資產之淨變動：		
合約資產	(113,273)	(140,842)
應收票據及帳款淨額(含關係人)	(980,522)	(306,000)
其他應收款(含關係人)	(41,146)	(180,977)
存貨	(269,398)	44,152
其他流動資產	11,122	73,767
與營業活動相關之資產之淨變動合計	(1,393,217)	(509,900)
與營業活動相關之負債之淨變動：		
合約負債	102,182	204,101
應付帳款(含關係人)	280,064	170,543
其他應付款(含關係人)	52,838	64,334
其他流動負債	6,129	12,832
淨確定福利負債	(27,708)	1,208
與營業活動相關之負債之淨變動合計	413,505	453,018
與營業活動相關之資產及負債之淨變動合計	(979,712)	(56,882)
調整項目合計	(427,080)	566,885
營運產生之現金流入	1,366,837	1,389,142
支付之所得稅	(180,769)	(56,489)
營業活動之淨現金流入	1,186,068	1,332,653

董事長：黃南宏



(請詳閱後附個別財務報告附註)

經理人：郭勝義、李緯章 會計主管：陳啓民



僅經核閱，未表示對公司會計準則查核

長榮航運股份有限公司

現金流量表(續)

民國一十一年及一十二年一月一日至九月三十日

單位:新台幣千元

	111年1月至9月	110年1月至9月
投資活動之現金流量：		
取得採用權益法之投資	\$ (97,857)	(13,695)
取得不動產、廠房及設備	(74,912)	(183,331)
處分不動產、廠房及設備	34,074	7,280
取得無形資產	(4,849)	(5,679)
取得投資性不動產	(54,393)	(28,507)
其他非流動資產減少(增加)	1,809	(2,267)
預付設備款增加	(32,735)	(8,686)
收取之利息	24,818	16,474
收取之股利	31,550	102,008
投資活動之淨現金流出	<u>(172,495)</u>	<u>(116,403)</u>
籌資活動之現金流量：		
舉借長期借款	950,000	2,000,000
償還長期借款	(2,107,024)	(2,384,665)
存入保證金增加	-	624
租賃本金償還	(54,982)	(18,248)
發放現金股利	(705,614)	(1,058,421)
支付之利息	<u>(97,006)</u>	<u>(96,318)</u>
籌資活動之淨現金流出	<u>(2,014,626)</u>	<u>(1,557,028)</u>
本期現金及約當現金減少數	(1,001,053)	(340,778)
期初現金及約當現金餘額	6,009,054	7,070,958
期末現金及約當現金餘額	<u>\$ 5,008,001</u>	<u>6,730,180</u>

董事長：黃南宏



(請詳閱後附個別財務報告附註)

經理人：郭勝義、李緯章

會計主管：陳啓民

~7-1~



僅經核閱，未依一般公認審計準則查核

長榮航太科技股份有限公司

個別財務報告附註

民國一一年及一〇年第三季

(除另有註明者外，所有金額均以新台幣千元為單位)

一、公司沿革

長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱本公司，原名長安航太科技股份有限公司)於民國八十六年十一月十日核准設立，本公司主要營業項目包括：(一)機體、發動機、飛機零組件之維修(二)機體、發動機、飛機零組件之製造、加工及銷售(三)前項產品之技術諮詢服務及其管理顧問(四)前項產品之進出口貿易業務(五)民用航空人員訓練業。

二、通過財務報告之日期及程序

本個別財務報告已於民國一一年十月三十一日經董事會通過發布。

三、新發布及修訂準則及解釋之適用

(一)已採用金融監督管理委員會認可之新發布及修訂後準則及解釋之影響

本公司自民國一一年一月一日起開始適用下列新修正之國際財務報導準則，且對個別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，將不致對個別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」

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

(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個別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」

四、重大會計政策之彙總說明

除下列所述外，本個別財務報告所採用之重大會計政策與民國一一〇年度個別財務報告相同，相關資訊請參閱民國一一〇年度個別財務報告附註四。

(一)遵循聲明

本個別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。本個別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」)所編製之整份年度個別財務報告應揭露之全部必要資訊。

(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，並全數認列為當期所得稅費用。

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」編製本個別財務報告時，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。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

編製個別財務報告時，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一一〇年度個別財務報告附註五一致。

六、重要會計項目之說明

除下列所述外，本個別財務報告重要會計項目之說明與民國一一〇年度個別財務報告尚無重大差異，相關資訊請參閱民國一一〇年度個別財務報告附註六。

(一)現金及約當現金

	111.9.30	110.12.31	110.9.30
庫存現金及週轉金	\$ 1,588	1,517	1,528
銀行存款	1,071,413	1,670,897	2,371,652
定期存款	3,935,000	4,336,640	4,357,000
現金及約當現金	\$ 5,008,001	6,009,054	6,730,180

本公司金融工具之匯率風險及敏感度分析之揭露請詳附註六(二十一)。

(二)應收票據及應收帳款

	111.9.30	110.12.31	110.9.30
應收票據	\$ 688	1,408	3,297
應收帳款(含關係人)	2,741,331	1,760,089	1,949,664
減：備抵損失	(126,316)	(126,316)	(156,316)
	\$ 2,615,703	1,635,181	1,796,645

本公司針對所有應收票據及應收帳款採用簡化作法估計預期信用損失，亦即使用存續期間預期信用損失衡量，為此衡量目的，該等應收票據及應收帳款係按代表客戶依據合約條款支付所有到期金額能力之共同信用風險特性予以分組，並已納入前瞻性之資訊，包括總體經濟及相關產業資訊。本公司應收票據及應收帳款之預期信用損失分析如下：

	111.9.30		
	應收票據及應收帳款(含關係人)帳面金額	加權平均預期信用損失率	備抵存續期間預期信用損失
未逾期	\$ 2,543,278	0%~3.71%	94,461
逾期1~30天	175,613	2.06%~72.76%	28,363
逾期31~60天	13,252	2.57%	341
逾期61天~一年	7,396	9.07%	671
逾期超過一年	2,480	100%	2,480
合計	\$ 2,742,019		126,316

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

110.12.31			
	應收票據及應 收帳款(含關係 人)帳面金額	加權平均預期 信用損失率	備抵存續期間 預期信用損失
未逾期	\$ 1,691,523	0%~3.34%	56,342
逾期1~30天	64,151	100%	64,151
逾期31~60天	3,245	100%	3,245
逾期61天~一年	204	100%	204
逾期超過一年	<u>2,374</u>	100%	<u>2,374</u>
合 計	<u>\$ 1,761,497</u>		<u>126,316</u>

110.9.30			
	應收票據及應 收帳款(含關係 人)帳面金額	加權平均預期 信用損失率	備抵存續期間 預期信用損失
未逾期	\$ 1,783,818	0%	-
逾期1~30天	132,394	0%~90.31%	119,567
逾期31~60天	32,358	100%	32,358
逾期61天~一年	2,035	100%	2,035
逾期超過一年	<u>2,356</u>	100%	<u>2,356</u>
合 計	<u>\$ 1,952,961</u>		<u>156,316</u>

本公司應收票據及應收帳款之備抵損失變動表如下：

	<u>111年1月至9月</u>	<u>110年1月至9月</u>
期末餘額(即期初餘額)	<u>\$ 126,316</u>	<u>156,316</u>

於民國一〇一一年九月三十日、一〇一〇年十二月三十一日及九月三十日，本公司之應收票據及應收帳款並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)。

(三)其他應收款

	<u>111.9.30</u>	<u>110.12.31</u>	<u>110.9.30</u>
其他應收款	\$ 38,561	3,164	18,658
其他應收款—關係人	14,731	8,585	187,780
減：備抵損失	-	-	-
	<u>\$ 53,292</u>	<u>11,749</u>	<u>206,438</u>

上述金融資產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)。

本公司民國一〇一一年九月三十日、一〇一〇年十二月三十一日及九月三十日之其他應收款均未提列備抵損失。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

(四)存 貨

1.其明細如下：

	<u>111.9.30</u>	<u>110.12.31</u>	<u>110.9.30</u>
維修零配件	\$ 449,418	358,819	222,891
原料	735,038	727,210	661,651
在製品	657,340	517,950	568,846
製成品	<u>289,416</u>	<u>257,768</u>	<u>204,201</u>
	<u>\$ 2,131,212</u>	<u>1,861,747</u>	<u>1,657,589</u>

2.除列為已銷售成本及費用之存貨成本外，相關費損明細如下：

	<u>111年7月至9月</u>	<u>110年7月至9月</u>	<u>111年1月至9月</u>	<u>110年1月至9月</u>
存貨跌價損失(回升利益)	\$ (830)	(54,420)	(79,974)	(352,451)
未攤銷之固定製造成本	50,095	59,291	157,515	185,219
盤(盈)虧淨額	(5)	(19)	(4)	(15)
下腳收入	<u>(1,372)</u>	<u>(1,131)</u>	<u>(3,780)</u>	<u>(3,453)</u>
	<u>\$ 47,888</u>	<u>3,721</u>	<u>73,757</u>	<u>(170,700)</u>

上述存貨跌價回升利益係原提列跌價損失之存貨去化所致。

3.於民國一一一年九月三十日、一一〇年十二月三十一日及九月三十日，本公司之存貨均未有提供作質押擔保之情形。

(五)採用權益法之投資

1.本公司採用權益法之投資列示如下：

	<u>111.9.30</u>	<u>110.12.31</u>	<u>110.9.30</u>
關聯企業	<u>\$ 1,896,524</u>	<u>1,582,449</u>	<u>1,500,701</u>

2.關聯企業

關聯企業名稱	與本公司間 關係之性質	主要營業場所/ 公司註冊之國家	所有權權益及表 決權之比例		
			<u>111.9.30</u>	<u>110.12.31</u>	<u>110.9.30</u>
長異發動機維修股份有限公司	主要業務為機體、發動機及發動機零件維修、製造及銷售，為本公司維修業務之合作夥伴。	中華民國	49.00 %	49.00 %	49.00 %
長銳航材股份有限公司	主要業務為航空器、發動機、零組件維修、製造及銷售，為本公司維修業務之合作夥伴。	中華民國	49.00 %	49.00 %	49.00 %

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

關聯企業名稱	與本公司間 關係之性質	主要營業場所/ 公司註冊之國家	所有權權益及表 決權之比例		
			111.9.30	110.12.31	110.9.30
長鑽科技股份有限公司	主要業務為金屬製品 表面化學處理，為本 公司維修業務之合作 夥伴。	中華民國	35.00 %	35.00 %	-

本公司於民國一一〇年第三季以現金13,695千元取得長銳航材股份有限公司49%之股份，對該公司具有重大影響力。

本公司於民國一一一年第三季參與長銳航材股份有限公司之現金增資，依持股比例新增投資金額97,857千元。

對本公司具重大性之關聯企業其彙總性財務資訊如下，該等財務資訊已調整各關聯企業之國際財務報導準則個別財務報告中所包含之金額，以反映本公司於取得關聯企業股權時所作之公允價值調整及就會計政策差異所作之調整：

(1)長異發動機維修股份有限公司之彙總性財務資訊：

	111.9.30	110.12.31	110.9.30
流動資產	\$ 6,195,465	4,214,812	3,806,462
非流動資產	3,426,482	3,549,967	3,570,325
流動負債	(4,302,754)	(2,851,231)	(2,484,127)
非流動負債	(765,878)	(738,684)	(732,815)
淨資產	<u>\$ 4,553,315</u>	<u>4,174,864</u>	<u>4,159,845</u>

	111年7月至9月	110年7月至9月	111年1月至9月	110年1月至9月
營業收入	<u>\$ 4,762,363</u>	<u>4,037,734</u>	<u>12,971,631</u>	<u>11,132,389</u>
繼續營業單位本期淨利	\$ 159,166	17,755	292,438	51,988
其他綜合損益	45,847	(13,637)	150,400	(44,843)
綜合損益總額	<u>\$ 205,013</u>	<u>4,118</u>	<u>442,838</u>	<u>7,145</u>

	111年1月至9月	110年1月至9月
期初本公司對關聯企業淨資產所享份額	\$ 2,045,683	2,136,830
本期歸屬於本公司之綜合損益總額	216,990	3,501
本期自關聯企業所收取之股利	(31,550)	(102,008)
期末本公司對關聯企業淨資產所享份額	2,231,123	2,038,323
減：順流交易未實現利益沖銷	(484,185)	(550,561)
本公司對關聯企業權益之期末帳面金額	<u>\$ 1,746,938</u>	<u>1,487,762</u>

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

本公司採用權益法之關聯企業屬個別不重大者，其彙總財務資訊如下，該等財務資訊係於本公司之財務報告中所包含之金額：

	111.9.30	110.12.31	110.9.30
個別不重大關聯企業之權益之期末彙總帳面金額	\$ 149,586	70,733	12,939

歸屬於本公司之份額：

	111年7月至9月	110年7月至9月	111年1月至9月	110年1月至9月
繼續營業單位本期淨損	\$ (7,873)	(756)	(19,003)	(756)
其他綜合損益	-	-	-	-
綜合損益總額	\$ (7,873)	(756)	(19,003)	(756)

3.擔保

於民國一十一年九月三十日、一一〇年十二月三十一日及九月三十日，本公司之採用權益法之關聯企業投資均未有提供作質押、擔保或其限制之情形。

(六)不動產、廠房及設備

本公司不動產、廠房及設備之成本及折舊變動明細如下：

	土地	房屋及 建築	機器設備 及其他設備	未完工程	總計
成本：					
民國一十一年一月一日	\$ 759,534	8,727,902	5,793,551	2,530	15,283,517
本期增添	-	-	65,185	9,727	74,912
本期處分	-	-	(99,639)	-	(99,639)
重分類(註)	-	-	10,779	(2,531)	8,248
民國一十一年九月三十日	\$ 759,534	8,727,902	5,769,876	9,726	15,267,038
民國一一〇年一月一日	\$ 1,113,595	8,727,232	5,768,312	533,561	16,142,700
本期增添	-	150	40,881	144,723	185,754
本期處分	-	(1,160)	(99,552)	-	(100,712)
重分類(註)	(354,061)	-	9,909	(628,396)	(972,548)
民國一一〇年九月三十日	\$ 759,534	8,726,222	5,719,550	49,888	15,255,194
折舊：					
民國一十一年一月一日	\$ -	4,162,001	3,974,061	-	8,136,062
本期提列折舊	-	236,604	285,789	-	522,393
本期處分	-	-	(72,635)	-	(72,635)
重分類(註)	-	-	(275)	-	(275)
民國一十一年九月三十日	\$ -	4,398,605	4,186,940	-	8,585,545
民國一一〇年一月一日	\$ -	3,841,244	3,684,871	-	7,526,115
本期提列折舊	-	241,318	291,942	-	533,260
本期處分	-	(209)	(95,469)	-	(95,678)
重分類(註)	-	-	(801)	-	(801)
民國一一〇年九月三十日	\$ -	4,082,353	3,880,543	-	7,962,896
帳面金額：					
民國一十一年一月一日	\$ 759,534	4,565,901	1,819,490	2,530	7,147,455
民國一十一年九月三十日	\$ 759,534	4,329,297	1,582,936	9,726	6,681,493
民國一一〇年一月一日	\$ 1,113,595	4,885,988	2,083,441	533,561	8,616,585
民國一一〇年九月三十日	\$ 759,534	4,643,869	1,839,007	49,888	7,292,298

(註)重分類主係轉列投資性不動產、營業費用、存貨轉入(出)及自預付設備款轉入。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

1.擔保

於民國一一年九月三十日、一〇年十二月三十一日及九月三十日本公司之不動產、廠房及設備提供作抵押擔保之情形，請詳附註八。

2.建造中之財產、廠房及設備

本公司進行觀音零件修護廠房之興建，已於民國一〇年第二季完工；截至民國一〇年九月三十日，已發生支出金額為568,157千元，此金額包含資本化之借款成本。

3.以他人名義登記之土地

本公司於民國一〇四年度以公司董事之名義購置地目屬農地之桃園市大園區埔心段土地作為停車場連接道路用地，價款總計60,558千元。本公司業已設定抵押權作為適當之保全措施。

4.本公司民國一〇年七月一日至九月三十日及一月一日至九月三十日利息資本化金額分別為0元及2,440千元，其資本化月利率為0.08%。民國一一年七月一日至九月三十日及一月一日至九月三十日無此事項。

(七)使用權資產

本公司承租廠房及倉儲地點等之成本及折舊，其變動明細如下：

	土 地	房 屋 及 建 築	總 計
使用權資產成本：			
民國一一年九月三十日餘額 (即期初餘額)	\$ <u>2,499,098</u>	<u>40,569</u>	<u>2,539,667</u>
民國一〇年一月一日餘額	\$ 2,370,800	40,569	2,411,369
增 添	<u>128,298</u>	<u>-</u>	<u>128,298</u>
民國一〇年九月三十日餘額	\$ <u>2,499,098</u>	<u>40,569</u>	<u>2,539,667</u>
使用權資產之折舊：			
民國一一年一月一日餘額	\$ 329,267	30,426	359,693
提列折舊	<u>80,960</u>	<u>7,607</u>	<u>88,567</u>
民國一一年九月三十日餘額	\$ <u>410,227</u>	<u>38,033</u>	<u>448,260</u>
民國一〇年一月一日餘額	\$ 221,321	20,284	241,605
提列折舊	<u>80,960</u>	<u>7,607</u>	<u>88,567</u>
民國一〇年九月三十日餘額	\$ <u>302,281</u>	<u>27,891</u>	<u>330,172</u>
帳面價值：			
民國一一年一月一日	\$ <u>2,169,831</u>	<u>10,143</u>	<u>2,179,974</u>
民國一一年九月三十日	\$ <u>2,088,871</u>	<u>2,536</u>	<u>2,091,407</u>
民國一〇年一月一日	\$ <u>2,149,479</u>	<u>20,285</u>	<u>2,169,764</u>
民國一〇年九月三十日	\$ <u>2,196,817</u>	<u>12,678</u>	<u>2,209,495</u>

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

(八)投資性不動產

投資性不動產包含本公司所持有之自有資產、以營業租賃出租予第三方之土地及廠房。出租之投資性不動產其原始不可取消期間為十年，部分租賃合約約定承租人於屆滿時具有延長期間選擇權。

已出租之投資性不動產其租金收益均為固定金額。

本公司投資性不動產之變動明細如下：

	<u>土 地</u>	<u>房屋及建築</u>	<u>總 計</u>
成 本：			
民國一一年一月一日	\$ 354,061	737,530	1,091,591
本期增添	-	54,393	54,393
民國一一年九月三十日	<u>\$ 354,061</u>	<u>791,923</u>	<u>1,145,984</u>
民國一〇年一月一日餘額	\$ -	-	-
本期增添	-	28,507	28,507
自不動產、廠房及設備轉入	354,061	628,396	982,457
民國一〇年九月三十日餘額	<u>\$ 354,061</u>	<u>656,903</u>	<u>1,010,964</u>
累計折舊：			
民國一一年一月一日	\$ -	25,741	25,741
本期提列折舊	-	33,367	33,367
民國一一年九月三十日	<u>\$ -</u>	<u>59,108</u>	<u>59,108</u>
民國一〇年一月一日餘額	\$ -	-	-
本年度折舊	-	15,378	15,378
民國一〇年九月三十日餘額	<u>\$ -</u>	<u>15,378</u>	<u>15,378</u>
帳面金額：			
民國一一年一月一日	<u>\$ 354,061</u>	<u>711,789</u>	<u>1,065,850</u>
民國一一年九月三十日	<u>\$ 354,061</u>	<u>732,815</u>	<u>1,086,876</u>
民國一〇年一月一日	<u>\$ -</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
民國一〇年九月三十日	<u>\$ 354,061</u>	<u>641,525</u>	<u>995,586</u>
公允價值：			
民國一一年一月一日			<u>\$ 1,393,802</u>
民國一一年九月三十日			<u>\$ 1,466,045</u>
民國一〇年一月一日			<u>\$ -</u>
民國一〇年九月三十日			<u>\$ 1,376,477</u>

投資性不動產公允價值係由獨立評價人員(具備經認可之相關專業資格，並對所評價之投資性不動產之區位及類型於近期內有相關經驗)之評價為基礎。其公允價值評價技術所使用之輸入值係屬第三等級。

公允價值之評價係以成本法及比較法進行。

於民國一一年九月三十日、一〇年十二月三十一日及九月三十日本公司之投資性不動產提供作抵押擔保之情形，請詳附註八。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

(九)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>
成本：	
民國一一年一月一日	\$ 200,257
單獨取得	4,849
處分	<u>(3,948)</u>
民國一一年九月三十日	<u>\$ 201,158</u>
民國一〇年一月一日	\$ 197,400
單獨取得	5,679
處分	<u>(6,669)</u>
民國一〇年九月三十日	<u>\$ 196,410</u>
攤銷：	
民國一一年一月一日	\$ 161,004
本期攤銷	17,366
處分	<u>(3,948)</u>
民國一一年九月三十日	<u>\$ 174,422</u>
民國一〇年一月一日	\$ 135,476
本期攤銷	25,486
處分	<u>(6,669)</u>
民國一〇年九月三十日	<u>\$ 154,293</u>
帳面金額：	
民國一一年一月一日	<u>\$ 39,253</u>
民國一一年九月三十日	<u>\$ 26,736</u>
民國一〇年一月一日	<u>\$ 61,924</u>
民國一〇年九月三十日	<u>\$ 42,117</u>

1.認列之攤銷

民國一一年及一〇年一月一日至九月三十日無形資產之攤銷費用分別列於綜合損益表之營業成本及營業費用項下。

2.擔保

上述無形資產均未有提供作抵押擔保之情形。

(十)其他流動資產及其他非流動資產

本公司其他流動資產之明細如下：

	<u>111.9.30</u>	<u>110.12.31</u>	<u>110.9.30</u>
代付款項	\$ -	46,461	35,436
預付款項	48,373	33,868	38,060
應收營業稅退稅款	<u>20,834</u>	<u>-</u>	<u>11,708</u>
	<u>\$ 69,207</u>	<u>80,329</u>	<u>85,204</u>

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

本公司其他非流動資產之明細如下：

	<u>111.9.30</u>	<u>110.12.31</u>	<u>110.9.30</u>
質押定期存款	\$ 1,985	1,982	1,982
存出保證金	781	732	794
預付設備款	25,345	1,324	3,497
其他	6,140	8,000	6,761
	<u>\$ 34,251</u>	<u>12,038</u>	<u>13,034</u>

(十一)長期借款

本公司長期借款之明細、條件與條款如下：

<u>111.9.30</u>				
	<u>幣別</u>	<u>利率區間</u>	<u>到期年度</u>	<u>金額</u>
無擔保借款	台幣	1.22%~1.56%	111~116	\$ 6,424,073
擔保借款	台幣	1.43%~1.64%	111~126	<u>1,500,197</u>
小計				7,924,270
減：一年內到期長期負債				<u>1,929,363</u>
合計				<u>\$ 5,994,907</u>
<u>110.12.31</u>				
	<u>幣別</u>	<u>利率區間</u>	<u>到期年度</u>	<u>金額</u>
無擔保借款	台幣	0.9%~1.08%	111~114	\$ 7,437,758
擔保借款	台幣	1.01%~1.11%	111~123	<u>1,643,536</u>
小計				9,081,294
減：一年內到期長期負債				<u>2,174,987</u>
合計				<u>\$ 6,906,307</u>
<u>110.9.30</u>				
	<u>幣別</u>	<u>利率區間</u>	<u>到期年度</u>	<u>金額</u>
無擔保借款	台幣	0.9%~1.08%	110~114	\$ 7,996,570
擔保借款	台幣	1.01%~1.11%	110~123	<u>1,808,237</u>
小計				9,804,807
減：一年內到期長期負債				<u>2,324,866</u>
合計				<u>\$ 7,479,941</u>

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

於民國一一年九月三十日，本公司長期借款未來償還期間及金額明細如下：

期 間	金 額
111.10.1~112.9.30	\$ 1,929,363
112.10.1~113.9.30	1,923,025
113.10.1~114.9.30	3,037,012
114.10.1~115.9.30	253,919
115.10.1~116.9.30	263,748
116.10.1以後	517,203
	\$ 7,924,270

有關本公司利率及流動性風險之暴險資訊，請詳附註六(二十一)。

1. 銀行借款之擔保品

本公司以資產設定抵押供銀行借款之擔保情形請詳附註八。

2. 尚未使用之額度

於民國一一年九月三十日、一〇年十二月三十一日及九月三十日，本公司尚未使用之長短期借款額度分別為1,280,000千元、1,500,000千元及1,320,000千元。

(十二) 租賃負債

本公司租賃負債之帳面金額如下：

	111.9.30	110.12.31	110.9.30
流動	\$ 99,387	81,873	99,822
非流動	\$ 2,039,621	2,112,117	2,139,009

到期分析請詳附註六(二十一)金融工具。

租賃認列於損益之金額如下：

	111年7月至9月	110年7月至9月	111年1月至9月	110年1月至9月
租賃負債之利息費用	\$ 6,973	7,319	21,180	22,215
短期租賃之費用	\$ 10,898	9,042	35,788	21,382
新型冠狀病毒肺炎相關 租金減讓(認列為使 用權資產折舊費用之 減少)	\$ -	1,117	-	44,725

租賃認列於現金流量表之金額如下：

	111年1月至9月	110年1月至9月
租賃之現金流出總額	\$ 111,950	61,845

土地、房屋及建築之租賃：

本公司承租土地、房屋及建築，土地之租賃期間最長為三十五年，房屋及建築之租賃期間通常為四年，部分租賃包含在租賃期間屆滿時得延長與原合約相同期間之選擇權。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

(十三)營業租賃

本公司出租其投資性不動產，由於並未移轉付屬於標的資產所有權之幾乎所有風險與報酬，該等租賃合約係分類為營業租賃，請詳附註六(八)投資性不動產。

租賃給付之到期分析以報導日後將收取之未折現租賃給付總額列示如下表：

	<u>111.9.30</u>
低於一年	\$ 19,240
一至二年	19,433
二至三年	19,627
三至四年	19,823
四至五年	20,022
五年以上	<u>294,540</u>
未折現租賃給付總額	<u>\$ 392,685</u>

於民國一十一年及一〇九年七月一日至九月三十日及一十一年及一〇九年一月一日至九月三十日，本公司投資性不動產之租金收入分別為4,521千元、4,183千元、13,052千元及5,577千元。

(十四)員工福利

1.確定福利計畫

因前一年度報導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，故本公司採用民國一〇九年及一〇九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>111年7月至9月</u>	<u>110年7月至9月</u>	<u>111年1月至9月</u>	<u>110年1月至9月</u>
營業成本及費用	\$ <u>6,282</u>	<u>7,086</u>	<u>18,845</u>	<u>20,962</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>111年7月至9月</u>	<u>110年7月至9月</u>	<u>111年1月至9月</u>	<u>110年1月至9月</u>
營業成本及費用	\$ <u>31,546</u>	<u>30,053</u>	<u>90,630</u>	<u>90,899</u>

(十五)所得稅

1.所得稅費用

本公司所得稅費用明細如下：

	<u>111年7月至9月</u>	<u>110年7月至9月</u>	<u>111年1月至9月</u>	<u>110年1月至9月</u>
當期所得稅費用	\$ <u>155,430</u>	<u>55,235</u>	<u>358,784</u>	<u>164,452</u>

2.本公司民國一十一年及一〇九年七月一日至九月三十日及一十一年及一〇九年一月一日至九月三十日均無認列於其他綜合損益之下的所得稅費用。

3.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。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

(十六)資本及其他權益

除下列所述外，民國一一年及一一〇年一月一日至九月三十日間資本及其他權益無重大變動，相關資訊請參閱民國一一〇年度個別財務報告附註六(十六)。

1.保留盈餘

依本公司章程規定，年度決算如有盈餘，除依法提繳所得稅後，應先彌補以往年度虧損，次就餘額提出百分之十為法定盈餘公積，並依規定提列或迴轉特別盈餘公積，加計前期累積未分配盈餘後，由董事會擬定盈餘分配案提請股東會通過後分配之。但以現金股利發放股東紅利之全部或一部者，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。

(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。

(2)盈餘分配

本公司處於穩定成長期，為配合公司營運規劃並兼顧股東權益，董事會應依下列原則擬定盈餘分配案：

A.每年提撥不低於當期稅後淨利百分之五十為股東紅利。

B.股東紅利得全數為現金，或兼採現金股利至少應為股利總額百分之五十。

本公司分別於民國一一年六月十日及民國一一〇年四月二十九日經股東常會決議民國一一〇年度及一〇九年度盈餘分配案，有關分派予業主之股利如下：

	110年度		109年度	
	配股率(元)	金額	配股率(元)	金額
分派予普通股業主之股利：				
現金	\$ 2.00	705,614	3.00	1,058,421

2.其他權益

	國外營運機構 財務報表換算 之兌換差額
民國一一年一月一日餘額	\$ (72,769)
採用權益法之關聯企業之換算差額之份額	70,322
民國一一年九月三十日餘額	\$ (2,447)
民國一一〇年一月一日餘額	\$ (49,693)
採用權益法之關聯企業之換算差額之份額	(21,973)
民國一一〇年九月三十日餘額	\$ (71,666)

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

(十七)客戶合約之收入

1.收入之細分

	<u>111年7月至9月</u>	<u>110年7月至9月</u>	<u>111年1月至9月</u>	<u>110年1月至9月</u>
主要地區市場：				
臺灣	\$ 1,108,110	924,686	3,127,456	2,729,847
亞洲	369,018	375,871	1,324,883	1,338,226
北美洲	1,152,805	1,038,815	3,560,655	2,924,628
歐洲	437,380	166,241	794,169	294,022
其他國家	60	9,200	76,971	16,044
	<u>\$ 3,067,373</u>	<u>2,514,813</u>	<u>8,884,134</u>	<u>7,302,767</u>
主要產品/服務線：				
航空器維修	\$ 2,457,319	1,971,998	7,048,859	6,032,753
航空器之零組件				
製造銷售	605,533	538,632	1,822,223	1,264,437
其他	4,521	4,183	13,052	5,577
	<u>\$ 3,067,373</u>	<u>2,514,813</u>	<u>8,884,134</u>	<u>7,302,767</u>

2.合約餘額

	<u>111.9.30</u>	<u>110.12.31</u>	<u>110.9.30</u>
應收票據及帳款(含關係人)	\$ 2,742,019	1,761,497	1,952,961
減：備抵損失	(126,316)	(126,316)	(156,316)
合計	<u>\$ 2,615,703</u>	<u>1,635,181</u>	<u>1,796,645</u>
合約資產—維修服務	<u>\$ 590,076</u>	<u>476,803</u>	<u>657,248</u>
合約負債—維修服務	<u>\$ 148,889</u>	<u>46,707</u>	<u>327,033</u>

應收票據及帳款(含關係人)及其減損之揭露請詳附註六(二)。

民國一一一年及一一〇年一月一日合約負債期初餘額於民國一一一年及一一〇年一月一日至九月三十日認列為收入之金額分別為87千元及42,239千元。

合約資產主要係因已認列維修作業之收入，惟於報導日尚未完工所產生。本公司對於該對價有無條件之權利時，將轉列應收帳款。

合約負債主要係因預收維修作業款項但尚未完工所產生，本公司將於移轉商品或勞務予客戶時轉列收入。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

合約資產及合約負債之變動主要係源自本公司移轉商品或勞務予客戶而滿足履約義務之時點與客戶付款時點之差異。

維修服務之合約存續期間為一年以內，故本公司採用準則之實務權宜作法未揭露該等合約分擔至尚未履行之履約義務之交易價格。

(十八)每股盈餘

本公司基本每股盈餘及稀釋每股盈餘之計算如下：

	<u>111年7月至9月</u>	<u>110年7月至9月</u>	<u>111年1月至9月</u>	<u>110年1月至9月</u>
基本每股盈餘				
歸屬於本公司之本期淨利	\$ <u>621,716</u>	<u>220,935</u>	<u>1,435,133</u>	<u>657,805</u>
普通股加權平均流通在外 股數(千股)	<u>352,807</u>	<u>352,807</u>	<u>352,807</u>	<u>352,807</u>
基本每股盈餘(元)	\$ <u>1.76</u>	<u>0.63</u>	<u>4.07</u>	<u>1.86</u>
稀釋每股盈餘				
歸屬於本公司之本期淨利	\$ <u>621,716</u>	<u>220,935</u>	<u>1,435,133</u>	<u>657,805</u>
普通股加權平均流通在外 股數(千股)	352,807	352,807	352,807	352,807
具稀釋作用之潛在普通股 之影響				
員工酬勞之影響(千股)	966	1,295	1,251	1,865
普通股加權平均流通在 外股數(調整稀釋性 潛在普通股影響數 後)(千股)	<u>353,773</u>	<u>354,102</u>	<u>354,058</u>	<u>354,672</u>
稀釋每股盈餘(元)	\$ <u>1.76</u>	<u>0.62</u>	<u>4.05</u>	<u>1.85</u>

(十九)員工及董事、監察人酬勞

依本公司擬訂章程規定，年度如有獲利，應提撥不得低於1%為員工酬勞及不高於2%為董監事酬勞。但公司尚有累積虧損時，應預先保留彌補數額。

本公司員工酬勞及董事酬勞估列金額如下：

	<u>111年7月至9月</u>	<u>110年7月至9月</u>	<u>111年1月至9月</u>	<u>110年1月至9月</u>
員工酬勞	\$ 7,852	11,434	28,830	34,966
董監事酬勞	1,751	2,001	5,248	5,836
	\$ <u>9,603</u>	<u>13,435</u>	<u>34,078</u>	<u>40,802</u>

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

若次年度實際分派金額與估列數有差異時，則依會計估計變動處理，並將該段差異認列為次年度損益。

民國一〇九年度員工酬勞及董事、監察人酬勞實際配發情形與本公司民國一〇九年度財務報告估列金額相差(22,896)千元，主要係董事會決議之調整，本公司依會計估計變動處理，並將該差異認列為民國一一〇年度之損益；民國一一〇年度員工酬勞、董事及監察人酬勞與董事會決議並無差異，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

	<u>111年7月至9月</u>	<u>110年7月至9月</u>	<u>111年1月至9月</u>	<u>110年1月至9月</u>
銀行存款利息	\$ <u>12,120</u>	<u>4,969</u>	<u>25,215</u>	<u>16,549</u>

2.其他收入

	<u>111年7月至9月</u>	<u>110年7月至9月</u>	<u>111年1月至9月</u>	<u>110年1月至9月</u>
租金收入	\$ <u>350</u>	<u>350</u>	<u>1,040</u>	<u>1,038</u>

3.其他利益及損失

	<u>111年7月至9月</u>	<u>110年7月至9月</u>	<u>111年1月至9月</u>	<u>110年1月至9月</u>
外幣兌換利益(損失)淨額	\$ 216,556	(3,558)	426,854	(75,094)
處分不動產、廠房及設	6,083	(1,169)	7,070	2,246
備利益淨額(損失)				
其他	<u>54,508</u>	<u>36,477</u>	<u>99,356</u>	<u>65,838</u>
	<u>\$ 277,147</u>	<u>31,750</u>	<u>533,280</u>	<u>(7,010)</u>

4.財務成本

	<u>111年7月至9月</u>	<u>110年7月至9月</u>	<u>111年1月至9月</u>	<u>110年1月至9月</u>
利息費用—借款	\$ 27,707	24,369	75,990	73,577
利息費用—租賃	6,973	7,319	21,180	22,215
減：利息資本化	-	-	-	(2,440)
	<u>\$ 34,680</u>	<u>31,688</u>	<u>97,170</u>	<u>93,352</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一一〇年度合併財務報告附註六(二十一)。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

1.信用風險

(1)信用風險之暴險

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

本公司主要潛在信用風險係源自於應收帳款類金融商品，銷貨對象集中少數客戶進行交易，故應收帳款之信用風險有顯著集中之虞。為減低應收帳款之信用風險，本公司持續地評估客戶之財務狀況。本公司定期評估應收帳款回收之可能性並提列備抵損失，而減損損失總在管理當局預期之內。截至民國一一一年九月三十日、一一〇年十二月三十一日及九月三十日止，本公司應收帳款總額分別有50%、79%及62%由2家、3家及3家客戶組成。

(3)應收款項及債務證券之信用風險

應收票據及應收帳款之信用風險暴險資訊請詳附註六(二)。

其他按攤銷後成本衡量之金融資產包括其他應收款及定期存單等。

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民國一一〇年度個別財務報告附註四(六)）。

2.流動性風險

下表為金融負債之合約到期日並包含估計利息：

	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9月30日					
非衍生金融負債					
長期借款(含一年內到期者)	\$ 7,924,270	8,178,031	2,025,596	5,614,457	537,978
租賃負債	2,139,008	2,465,556	126,452	494,263	1,844,841
應付帳款(含關係人)	718,317	718,317	718,317	-	-
其他應付款(含關係人)	568,192	568,192	568,192	-	-
存入保證金	824	824	824	-	-
合 計	<u>\$ 11,350,611</u>	<u>11,930,920</u>	<u>3,439,381</u>	<u>6,108,720</u>	<u>2,382,819</u>
110年12月31日					
非衍生金融負債					
長期借款(含一年內到期者)	\$ 9,081,294	9,292,644	2,255,219	6,436,803	600,622
租賃負債	2,193,990	2,541,718	109,940	494,263	1,937,515
應付帳款(含關係人)	438,253	438,253	438,253	-	-
其他應付款(含關係人)	515,187	515,187	515,187	-	-
存入保證金	824	824	824	-	-
合 計	<u>\$ 12,229,548</u>	<u>12,788,626</u>	<u>3,319,423</u>	<u>6,931,066</u>	<u>2,538,137</u>

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

110年9月30日	帳面金額	合 約		1年以內	1年以上 至5年	超過5年
		現金	流量			
非衍生金融負債						
長期借款(含一年內到期者)	\$ 9,804,807	10,018,282	2,409,399	7,164,120	444,763	
租賃負債	2,238,831	2,593,792	128,236	497,150	1,968,406	
應付帳款(含關係人)	503,819	503,819	503,819	-	-	
其他應付款(含關係人)	693,998	693,998	693,998	-	-	
存入保證金	824	824	824	-	-	
合 計	<u>\$ 13,242,279</u>	<u>13,810,715</u>	<u>3,736,276</u>	<u>7,661,270</u>	<u>2,413,169</u>	

本公司並不預期到期日之現金流量發生時點會顯著提早，或實際金額會有顯著不同。

3.匯率風險

(1)匯率風險之暴險

本公司暴露於重大外幣匯率風險之金融資產及負債如下：

	111.9.30			110.12.31			110.9.30		
	外幣 (千元)	匯率	台幣	外幣 (千元)	匯率	台幣	外幣 (千元)	匯率	台幣
金融資產									
貨幣性項目									
美 金	\$ 94,491	31.75	<u>3,000,089</u>	78,254	27.68	<u>2,166,060</u>	85,471	27.85	<u>2,380,374</u>
非貨幣性項目									
美 金	\$ 55,022	31.75	<u>1,746,938</u>	54,614	27.68	<u>1,511,716</u>	53,421	27.85	<u>1,487,762</u>
金融負債									
貨幣性項目									
美 金	\$ 6,613	31.75	<u>209,953</u>	3,683	27.68	<u>101,940</u>	5,751	27.85	<u>160,164</u>

(2)敏感性分析

本公司之匯率風險主要來自於以外幣計價之現金及約當現金、應收票據、應收帳款(含關係人)、應付帳款(含關係人)及其他應付款等，於換算時產生外幣兌換損益。民國一一一年及一一〇年九月三十日當新台幣相對於美金貶值或升值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九月三十日之稅前淨利將分別變動27,901千元及22,202千元。權益將因國外營運機構換算變動17,469千元及14,878千元。兩期分析係採用相同基礎。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

由於本公司外幣項目種類繁多，故採彙整方式揭露貨幣性項目之兌換損益資訊，民國一一一年及一一〇年七月一日至九月三十日及一一一年及一一〇年一月一日至九月三十日外幣兌換損益淨額(含已實現及未實現)分別為利益216,556千元、損失3,558千元、利益426,854千元及損失75,094千元。

4.利率分析

本公司之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。本公司內部向主要管理階層報告利率時所使用之變動率為利率增加或減少1%，此亦代表管理階層對利率之合理可能變動範圍之評估。

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及一一〇年一月一日至九月三十日之稅前淨利將分別變動59,432千元及73,536千元，主係因公司之浮動利率借款。

5.公允價值資訊

(1)金融工具之種類及公允價值

本公司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，及於活絡市場無報價且公允價值無法可靠衡量之權益工具投資，依規定無須揭露公允價值資訊)列示如下：

	帳面金額	111.9.30 公允價值			合計
		第一級	第二級	第三級	
按攤銷後成本衡量之金融資產					
現金及約當現金	\$ 5,008,001	-	-	-	-
應收票據、應收帳款及其他應收款 (含關係人)	2,668,995	-	-	-	-
其他非流動資產	2,766	-	-	-	-
合計	<u>\$ 7,679,762</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
按攤銷後成本衡量之金融負債					
應付帳款(含關係人)	\$ 718,317	-	-	-	-
其他應付款(含關係人)	568,192	-	-	-	-
長期借款(含一年內到期者)	7,924,270	-	-	-	-
租賃負債	2,139,008	-	-	-	-
存入保證金	824	-	-	-	-
合計	<u>\$ 11,350,611</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

110.12.31					
	帳面金額	公允價值			合計
		第一級	第二級	第三級	
按攤銷後成本衡量之金融資產					
現金及約當現金	\$ 6,009,054	-	-	-	-
應收票據、應收帳款及其他應收款 (含關係人)	1,646,930	-	-	-	-
其他非流動資產	2,714	-	-	-	-
合計	<u>\$ 7,658,698</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
按攤銷後成本衡量之金融負債					
應付帳款(含關係人)	\$ 438,253	-	-	-	-
其他應付款(含關係人)	515,187	-	-	-	-
長期借款(含一年內到期者)	9,081,294	-	-	-	-
租賃負債	2,193,990	-	-	-	-
存入保證金	824	-	-	-	-
合計	<u>\$ 12,229,548</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
110.9.30					
	帳面金額	公允價值			合計
		第一級	第二級	第三級	
按攤銷後成本衡量之金融資產					
現金及約當現金	\$ 6,730,180	-	-	-	-
應收票據、應收帳款及其他應收款 (含關係人)	2,003,083	-	-	-	-
其他非流動資產	2,776	-	-	-	-
合計	<u>\$ 8,736,039</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
按攤銷後成本衡量之金融負債					
應付帳款(含關係人)	\$ 503,819	-	-	-	-
其他應付款(含關係人)	693,998	-	-	-	-
長期借款(含一年內到期者)	9,804,807	-	-	-	-
租賃負債	2,238,831	-	-	-	-
存入保證金	824	-	-	-	-
合計	<u>\$ 13,242,279</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>

(2)按公允價值衡量金融工具之公允價值評價技術

(2.1)非衍生金融工具

金融工具如有活絡市場公開報價時，則以活絡市場之公開報價為公允價值。主要交易所及經判斷為熱門券之中央政府債券櫃台買賣中心公告之市價，皆屬上市(櫃)權益工具及有活絡市場公開報價之債務工具公允價值之基礎。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

若能及時且經常自交易所、經紀商、承銷商、產業公會、訂價服務機構或主管機關取得金融工具之公開報價，且該價格代表實際且經常發生之公平市場交易者，則該金融工具有活絡市場公開報價。如上述條件並未達成，則該市場視為不活絡。一般而言，買賣價差甚大、買賣價差顯著增加或交易量甚少，皆為不活絡市場之指標。

本公司持有之金融工具如屬有活絡市場者，其公允價值依類別及屬性列示如下：

- 上市(櫃)公司股票係具標準條款與條件並於活絡市場交易之金融資產，其公允價值係分別參照市場報價決定。

除上述有活絡市場之金融工具外，其餘金融工具之公允價值係以評價技術取得。透過評價技術所取得之公允價值可參照其他實質上條件及特性相似之金融工具之現時公允價值、現金流量折現法或以其他評價技術。

本公司持有之金融工具如屬無活絡市場者，其公允價值依類別及屬性列示如下：

- 無公開報價之權益工具：係使用市場可比公司法估算公允價值，其主要假設係參考可比上市(櫃)公司市場報價以及每股淨值比例之盈餘乘數為基礎，該估計數已調整該權益證券缺乏市場流通性之折價影響。

(2.2) 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。

(3) 第一等級與第二等級間之移轉：無。

(4) 第三等級間之變動明細：無。

(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一一〇年度個別財務報告附註六(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、政策及程序民國一一〇年度個別財務報告所揭露者一致。相關資訊請參閱民國一一〇年度個別財務報告附註六(二十三)。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

(二十四)非現金交易之投資及籌資活動

本公司於民國一一年及一一〇年一月一日至九月三十日之非現金交易籌資活動如下：

來自籌資活動之負債之調節如下表：

	111.1.1	現金流量	非現金之變動		111.9.30
			其他		
長期借款	\$ 9,081,294	(1,157,024)	-		7,924,270
租賃負債	2,193,990	(54,982)	-		2,139,008
存入保證金	824	-	-		824
來自籌資活動之負債總額	<u>\$ 11,276,108</u>	<u>(1,212,006)</u>	<u>-</u>		<u>10,064,102</u>

	110.1.1	現金流量	非現金之變動		110.9.30
			使用權資產	其他	
長期借款	\$ 10,189,472	(384,665)	-	-	9,804,807
租賃負債	2,170,454	(18,248)	128,298	(41,673)	2,238,831
存入保證金	200	624	-	-	824
來自籌資活動之負債總額	<u>\$ 12,360,126</u>	<u>(402,289)</u>	<u>128,298</u>	<u>(41,673)</u>	<u>12,044,462</u>

七、關係人交易

(一)母公司與最終控制者

長榮航空股份有限公司為本公司之母公司及所歸屬集團之最終控制者，於民國一一年九月三十日、一一〇年十二月三十一日及九月三十日持有本公司流通在外普通股股份占比分別為58.44%、64.90%及79.42%。長榮航空股份有限公司已編製供大眾使用之合併財務報告。

(二)關係人之名稱及關係

於本個別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
長榮航空股份有限公司	本公司之母公司
立榮航空股份有限公司	本公司之法人股東
長異發動機維修股份有限公司	關聯企業
長銳航材股份有限公司	關聯企業
長鑽科技股份有限公司	關聯企業
長榮航勤股份有限公司	其他關係人
長榮空廚股份有限公司	其他關係人
長榮空運倉儲股份有限公司	其他關係人
長榮警備保全股份有限公司	其他關係人
長榮物流股份有限公司	其他關係人
長汎旅行社股份有限公司	其他關係人
長榮國際股份有限公司	其他關係人
長榮國際儲運股份有限公司	其他關係人

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

關係人名稱	與本公司之關係
長榮海運股份有限公司	其他關係人
長友營造股份有限公司	其他關係人
欣榮企業股份有限公司	其他關係人
水美工程企業股份有限公司	其他關係人
關貿網路股份有限公司	其他關係人
星宇航空股份有限公司	其他關係人
財團法人張榮發基金會	其他關係人

(三)與關係人間之重大交易事項

1.營業收入

本公司對關係人之重大銷售金額如下：

	111年7月至9月	110年7月至9月	111年1月至9月	110年1月至9月
母公司—長榮航空股份有限公司	\$ 764,365	678,656	2,155,975	1,975,208
法人股東—立榮航空股份有限公司	79,995	59,322	237,499	224,430
關聯企業—長興發動機維修股份有限公司	119,505	65,493	283,876	340,198
關聯企業—其他	20,717	-	38,613	-
其他關係人	313	83	484	262
	<u>\$ 984,895</u>	<u>803,554</u>	<u>2,716,447</u>	<u>2,540,098</u>

銷售予關係人之銷貨條件則與一般銷售價格無顯著不同。其收款期限均為一至二個月，與一般銷貨無顯著不同。關係人間之應收款項並未收受擔保品。

2.營業成本

本公司與關係人交易而發生之營業成本如下：

	111年7月至9月	110年7月至9月	111年1月至9月	110年1月至9月
母公司—長榮航空股份有限公司	\$ 17,781	12,423	44,367	36,858
法人股東—立榮航空股份有限公司	77	91	184	413
關聯企業—長興發動機維修股份有限公司	-	1,628	1,697	2,912
其他關係人：				
長榮航勤股份有限公司	24,796	25,081	69,615	63,125
長榮空廚股份有限公司	26,591	22,400	73,205	67,159
長榮物流股份有限公司	22,499	20,906	68,629	58,512
長榮警備保全股份有限公司	10,135	10,116	30,505	30,195
其他	18,222	13,966	58,624	41,109
	<u>\$ 120,101</u>	<u>106,611</u>	<u>346,826</u>	<u>300,283</u>

本公司對關係人之交易價格與本公司向一般廠商之交易價格無顯著不同。其付款期限均為一至二個月，與一般廠商並無顯著不同。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

3.營業費用

本公司與關係人交易而發生之營業費用如下：

	<u>111年7月至9月</u>	<u>110年7月至9月</u>	<u>111年1月至9月</u>	<u>110年1月至9月</u>
母公司—長榮航空股份有限公司	\$ 1,022	1,488	2,443	2,838
其他關係人				
長榮空廚股份有限公司	1,868	1,556	5,325	4,591
長榮國際股份有限公司	539	368	1,742	792
長榮國際儲運股份有限公司	824	986	2,476	2,260
長榮警備保全股份有限公司	757	753	2,131	2,160
其他	1,989	313	3,759	934
	<u>\$ 6,999</u>	<u>5,464</u>	<u>17,876</u>	<u>13,575</u>

本公司對關係人之交易價格與本公司向一般廠商之交易價格無顯著不同。其付款期限均為一至二個月，與一般廠商並無顯著不同。

4.財產交易

(1)本公司興建廠房及購入維修零配件及設備明細彙總如下：

	<u>111年7月至9月</u>	<u>110年7月至9月</u>	<u>111年1月至9月</u>	<u>110年1月至9月</u>
母公司—長榮航空股份有限公司	\$ 5,795	2,536	13,360	16,114
其他關係人：				
長友營造股份有限公司	-	11,572	54,660	159,192
其他	137	14	4,199	89
	<u>\$ 5,932</u>	<u>14,122</u>	<u>72,219</u>	<u>175,395</u>

本公司於民國一〇八年十月因新建零件修護工廠工程委託長友營造股份有限公司承攬工程價款為370,700千元，之後因配合機電工程需求規劃，故於民國一一年五月修正為680,613千元，截至民國一一年九月三十日、一一〇年十二月三十一日及九月三十日止，已依約支付之價款分別為680,613千元、634,719千元及574,584千元。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

(2)本公司出售不動產、廠房及設備予關係人明細彙總如下：

關係人類別	111年7月至9月	
	處分價款	處分利益(損失)
母公司—長榮航空股份有限公司	\$ 248	125
關聯企業—長異發動機維修股份有限公司	4,055	3,140
關聯企業—長銳航材股份有限公司	25,229	3,265
	<u>\$ 29,532</u>	<u>6,530</u>

關係人類別	110年7月至9月	
	處分價款	處分利益(損失)
母公司—長榮航空股份有限公司	\$ 121	(47)

關係人類別	111年1月至9月	
	處分價款	處分利益(損失)
母公司—長榮航空股份有限公司	\$ 3,715	2,088
關聯企業—長異發動機維修股份有限公司	4,055	3,140
關聯企業—長銳航材股份有限公司	25,229	3,265
	<u>\$ 32,999</u>	<u>8,493</u>

關係人類別	110年1月至9月	
	處分價款	處分利益(損失)
母公司—長榮航空股份有限公司	\$ 3,224	705
法人股東—立榮航空股份有限公司	20	-
	<u>\$ 3,244</u>	<u>705</u>

(3)其他：

本公司於民國一〇八年十二月出售建物(桃園市大園區中正段87建號、110建號)、機器及其他設備等資產予長異發動機維修股份有限公司，相關處分利益業已遞延，明細如下：

	遞延處分利益(註)		
	111.9.30	110.12.31	110.9.30
長異發動機維修股份有限公司	<u>\$ 484,185</u>	<u>533,967</u>	<u>550,561</u>

註：此遞延處分利益帳列採用權益法之投資項下。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

5.租 賃

本公司出租廠房予關聯企業—長異發動機維修股份有限公司，並參考鄰近地區廠房租金行情，按月收取租金收入。民國一一一年及一一〇年七月一日至九月三十日及一一一年及一一〇年一月一日至九月三十日帳列營業收入分別為4,521千元、4,183千元、13,052千元及5,577千元。

6.應收關係人款項

本公司應收關係人款項明細如下：

帳列項目	關係人類別	111.9.30	110.12.31	110.9.30
應收帳款	母公司—長榮航空股份有 限公司	\$ 516,957	466,359	387,247
應收帳款	法人股東—立榮航空股份 有限公司	80,200	94,340	58,426
應收帳款	關聯企業	99,383	49,726	33,660
應收帳款	其他關係人	88	-	53
小計		<u>696,628</u>	<u>610,425</u>	<u>479,386</u>
其他應收款	母公司—長榮航空股份有 限公司	796	1,042	410
其他應收款	法人股東—立榮航空股份 有限公司	188	196	186
其他應收款	關聯企業—長異發動機維 修股份有限公司	3,782	7,174	186,995
其他應收款	關聯企業—長銳航材股份 有限公司	9,694	7	-
其他應收款	關聯企業—其他	95	-	-
其他應收款	其他關係人	176	166	189
小計		<u>14,731</u>	<u>8,585</u>	<u>187,780</u>
		<u>\$ 711,359</u>	<u>619,010</u>	<u>667,166</u>

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

7.應付關係人款項

本公司應付關係人款項明細如下：

帳列項目	關係人類別	111.9.30	110.12.31	110.9.30
應付帳款	母公司—長榮航空股份有 限公司	\$ 6,154	5,509	3,218
應付帳款	法人股東—立榮航空股份 有限公司	91	22	56
應付帳款	關聯企業	6	6	556
應付帳款	其他關係人：			
	長友營造股份有限公司	190	3,356	165
	長榮空廚股份有限公司	9,937	6,893	7,083
	長榮航勤股份有限公司	10,048	7,870	11,343
	長榮警備保全股份有限 公司	3,310	3,321	3,310
	長榮物流股份有限公司	729	1,807	4,618
	其 他	5,014	5,000	6,175
小計		35,479	33,784	36,524
其他應付款	母公司—長榮航空股份有 限公司	\$ 7,964	8,086	20,981
其他應付款	關聯企業	49	-	-
其他應付款	其他關係人：			
	長榮航勤股份有限公司	2,072	626	1,935
	長榮物流股份有限公司	4,857	2,228	1,427
	其 他	3,320	3,001	2,443
小計		18,262	13,941	26,786
		<u>\$ 53,741</u>	<u>47,725</u>	<u>63,310</u>

(四)主要管理階層人員交易

1.主要管理階層人員報酬包括：

	111年7月至9月	110年7月至9月	111年1月至9月	110年1月至9月
短期員工福利	\$ 9,725	8,735	30,690	27,895
退職後福利	244	259	751	772
	<u>\$ 9,969</u>	<u>8,994</u>	<u>31,441</u>	<u>28,667</u>

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

2.本公司為申請股票上市，並符合「台灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則」規定，本公司之母公司長榮航空股份有限公司(以下稱長榮航空)於民國一一〇年七月十六日經股東常會決議通過辦理對本公司釋股規劃，由長榮航空股東依認股基準日按持股比例認購，原股東放棄認購之股份或認購不足部分，授權長榮航空董事長洽特定人認購之。截至民國一一〇年十二月三十一日止，因上述釋股規劃案，本公司之主要管理階層人員合計向長榮航空認購231千股，認股價格為每股62元~63元，交易價格係參考專業機構出具之合理性意見書。民國一一一年一月一日至九月三十日無是項交易。

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	111.9.30	110.12.31	110.9.30
不動產、廠房及設備	長期借款	\$ 3,856,903	4,005,164	4,052,904
投資性不動產	長期借款	\$ 1,086,876	-	-
定期存款—列入其他非流 動資產項下	海關保稅倉設立保證	\$ 1,885	1,882	1,882
"	華儲(股)公司保證	100	100	100
		\$ 1,985	1,982	1,982

九、重大或有負債及未認列之合約承諾

本公司已開立而未使用之信用狀明細如下：

	111.9.30	110.12.31	110.9.30
已開立未使用之信用狀	\$ 158,074	172,200	155,876

十、重大之災害損失：無。

十一、重大之期後事項：無。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(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7月至9月			110年7月至9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	638,789	48,729	687,518	577,800	42,702	620,502
勞健保費用	57,473	3,955	61,428	56,982	3,740	60,722
退休金費用	35,210	2,618	37,828	34,550	2,589	37,139
董事酬金	-	3,503	3,503	-	1,750	1,750
其他員工福利費用	59,856	2,832	62,688	50,220	5,569	55,789
折舊費用(註)	174,306	39,588	213,894	180,279	32,135	212,414
攤銷費用	181	5,542	5,723	267	6,966	7,233

功 能 別 性 質 別	111年1月至9月			110年1月至9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	1,986,641	147,076	2,133,717	1,745,844	131,168	1,877,012
勞健保費用	170,627	11,581	182,208	174,031	11,453	185,484
退休金費用	101,739	7,736	109,475	103,951	7,910	111,861
董事酬金	-	10,502	10,502	-	5,939	5,939
其他員工福利費用	149,468	6,948	156,416	148,685	13,228	161,913
折舊費用(註)	536,052	108,275	644,327	510,081	82,399	592,480
攤銷費用	444	16,922	17,366	4,227	21,259	25,486

(註)民國一一〇年七月一日至九月三十日及一一〇年一月一日至九月三十日折舊費用提列數分別為213,531千元及637,205千元，並扣除租金減讓分別為1,117千元及44,725千元。民國一一一年七月一日至九月三十日及一一一年一月一日至九月三十日無此事項。

(二)營運之季節性：

本公司之營運不受季節性或週期性因素影響。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

十三、附註揭露事項

(一)重大交易事項相關資訊

民國一一年一月一日至九月三十日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：

單位：新台幣千元

取得之公司	財產名稱	交易日或事實發生日	交易金額	價款支付情形	交易對象	關係	交易對象為關係人者，其前次移轉資料				價格決定之參考依據	取得目的及使用情形	其他約定事項
							所有人	與發行人之關係	移轉日期	金額			
長榮航太科技(股)公司	零件修護工廠	108.10.24 109.5.22 111.5.5	680,613	680,613	長友營造(股)公司	本公司之法人股東之轉投資公司	-	-	-	-	自地委建，董事會決議	因應零件修護業務增長，暨發展零件維修能量，增加公司產值。	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%	
長榮航太科技(股)公司	長榮航空(股)公司	本公司之母公司	銷貨	2,155,975	24.27	60天	-		516,957	19.76	
"	長興發動機維修(股)公司	本公司之關聯企業	銷貨	283,876	3.20	30天	-		53,197	2.03	
"	立榮航空(股)公司	本公司之法人股東	銷貨	237,499	2.67	60天	-		80,200	3.07	

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：

帳列應收款項之公司	交易對象	關係	應收關係人款項餘額	週轉率%	逾期應收關係人款項		應收關係人款項期後收回金額	提列備抵呆帳金額
					金額	處理方式		
長榮航太科技(股)公司	長榮航空(股)公司	本公司之母公司	517,753	5.84	-		517,753	-

9. 從事衍生工具交易：無。
10. 母子公司間業務關係及重要交易往來情形：無。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

(二)轉投資事業相關資訊：

民國一一年一月一日至九月三十日本公司之轉投資事業資訊如下(不包含大陸被投資公司)：

單位：千股

投資公司名稱	被投資公司名稱	所在地區	主要營業項目	原始投資金額		期末持有			被投資公司本期損益	本期認列之投資損益	備註
				本期期末	上期期末	股數	比率	帳面金額			
長榮航太科技(股)公司	長昇發動機維修(股)公司	桃園市大園區航站南路8號	機體、發動機及發動機零件維修、製造及銷售	2,032,845	2,032,845	203,285	49.00 %	1,746,938	292,438	143,294	註1
"	長銳航材(股)公司	桃園市觀音區成功路一段528號3樓	航空器、發動機、零組件維修、製造及銷售	111,552	13,695	11,155	49.00 %	104,158	(12,270)	(6,012)	註1
"	長鑽科技(股)公司	桃園市觀音區成功路一段528號2樓	金屬製品表面化學處理業務	63,000	63,000	6,300	35.00 %	45,428	(37,118)	(12,991)	註1

註1：本公司採用權益法之投資。

(三)主要股東資訊：

主要股東名稱	股份	持有股數	持股比例
長榮航空股份有限公司		206,189,241	58.44 %
立榮航空股份有限公司		50,847,721	14.41 %

十四、部門資訊

本公司部門劃分及損益衡量基礎與民國一一年度個別財務報告一致，相關資訊請詳一一年個別財務報告附註十四。

本公司營運部門資訊及調節如下：

	111年7月至9月			
	維修部門	製造部門	調整及銷除	合計
來自外部客戶收入	\$ 2,461,840	605,533	-	3,067,373
部門間收入	2,229	740	(2,969)	-
收入合計	<u>\$ 2,464,069</u>	<u>606,273</u>	<u>(2,969)</u>	<u>3,067,373</u>
部門(損)益	<u>\$ 694,086</u>	<u>83,060</u>	<u>-</u>	<u>777,146</u>

民國一一年七月一日至九月三十日及應報導部門資訊重大調節項目應報導部門收入合計數應銷除部門間收入2,969千元。

長榮航太科技股份有限公司個別財務報告附註(續)

	110年7月至9月			
	維修部門	製造部門	調整及銷除	合計
來自外部客戶收入	\$ 2,003,877	510,936	-	2,514,813
部門間收入	3,055	909	(3,964)	-
收入合計	<u>\$ 2,006,932</u>	<u>511,845</u>	<u>(3,964)</u>	<u>2,514,813</u>
部門(損)益	<u>\$ 333,126</u>	<u>(56,956)</u>	<u>-</u>	<u>276,170</u>

民國一一〇年七月一日至九月三十日及應報導部門資訊重大調節項目應報導部門收入合計數應銷除部門間收入3,964千元。

	111年1月至9月			
	維修部門	製造部門	調整及銷除	合計
來自外部客戶收入	\$ 7,061,911	1,822,223	-	8,884,134
部門間收入	4,635	2,662	(7,297)	-
收入合計	<u>\$ 7,066,546</u>	<u>1,824,885</u>	<u>(7,297)</u>	<u>8,884,134</u>
部門(損)益	<u>\$ 1,702,494</u>	<u>91,423</u>	<u>-</u>	<u>1,793,917</u>

民國一一一年一月一日至九月三十日應報導部門資訊重大調節項目應報導部門收入合計數應銷除部門間收入7,297千元。

	110年1月至9月			
	維修部門	製造部門	調整及銷除	合計
來自外部客戶收入	\$ 6,038,330	1,264,437	-	7,302,767
部門間收入	8,885	2,584	(11,469)	-
收入合計	<u>\$ 6,047,215</u>	<u>1,267,021</u>	<u>(11,469)</u>	<u>7,302,767</u>
部門(損)益	<u>\$ 1,079,281</u>	<u>(257,024)</u>	<u>-</u>	<u>822,257</u>

民國一一〇年一月一日至九月三十日應報導部門資訊重大調節項目應報導部門收入合計數應銷除部門間收入11,469千元。

附件十三、與本次發行有關之決議文

長榮航太科技股份有限公司
111年第2次董事會議事錄(節錄)

時間：中華民國 111 年 3 月 11 日(星期五)，下午 4 時 21 分

地點：台北市民生東路二段 166 號 7 樓會議室

出席狀況：應出席董事計 9 人，實際出席董事 9 人，已逾法定開會人數。

出席－黃董事長南宏、許獨立董事妙靜、鄧獨立董事衍森、周獨立董事雍強、林董事寶水、孫董事嘉明、戴董事錦銓、郭董事勝義、李董事緯章

主席：黃董事長南宏

記錄：洪愉茹

壹、主席宣布開會：略。

貳、報告事項：略。

參、討論事項：

第十三案

財務部提案

案由：擬向「臺灣證券交易所(股)公司」(以下簡稱「證交所」)申請股票上市，提請討論案。

說明：

- 一、為增加本公司股票流通性並合理反應股權價值及拓展未來多元籌資管道，擬規劃向證交所申請股票上市。
- 二、有關股票上市之申請時程與相關事宜，擬授權董事長配合相關法令規定全權處理之，並

將相關執行情形提送最近一次董事會議報告。

三、本案業經審計委員會議決議通過。

決議：全體出席董事同意上市申請時程與相關事宜授權董事長決定，本案照案通過。

第十四案

財務部提案

案由：配合本公司申請股票上市，擬辦理現金增資發行新股暨提請原股東全數放棄新股認購權，提請討論案。

說明：

一、依「臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則」第 11 條規定，發行公司初次申請股票上市，應先將其上市申請書件所記載之股份總額，依證交所規定之提撥比率，辦理現金增資發行新股。

又依「臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則補充規定」第 17 條之 1 規定，公開發行公司初次申請股票上市時，至少應提出擬上市股份總額 10% 之股份，委託證券承銷商辦理公開銷售。但應提出承銷之股數超過 2,000 萬股以上者，得以不低於 2,000 萬股之股數辦理公開銷售。

二、為配合本公司申請股票上市，擬依上述規定於上市掛牌前辦理現金增資發行新股，作為初次上市提出公開承銷之股份來源，並依公司法第 267 條第 1 項規定保留增資新股之 10%~15% 供員工認購，員工未認購或認購不足之部分，擬授權董事長洽特定人認購。



- 三、除上述保留予員工認購之股份外，其餘85%~90%之股份應全數委託證券承銷商辦理上市前公開銷售，故擬依「發行人募集與發行有價證券處理準則」第17條及「證券交易法」第28條之1規定，提請本年股東常會同意原股東放棄認購權利，以供全數提撥辦理本公司上市前公開承銷之用。
- 四、本次增資發行計畫之一切相關事宜(包括發行價格、實際發行數量、發行條件、募集金額、承銷配售方式、預計進度及可能產生效益等相關事項)，暨本案其他未盡事宜，擬提請股東常會授權董事會全權處理之。
- 五、本次增資發行新股之權利義務與原發行股份相同。
- 六、本案擬於董事會議通過後，提送股東常會討論。
- 七、本案業經審計委員會議決議通過。

決議：全體出席董事同意通過。

(餘 略)

肆、臨時動議：無。

伍、散 會。

主席：黃南宏



記錄：洪愉茹



長榮航太科技股份有限公司

111年第4次董事會議事錄(節錄)

時間：中華民國 111 年 8 月 1 日(星期一)，下午 3 時 58 分

地點：台北市中山南路 11 號 10 樓 1008 會議室

出席狀況：應出席董事計 9 人，實際出席董事 9 人，已逾法定開會人數。

出席一黃董事長南宏、許獨立董事妙靜、鄧獨立董事衍森、周獨立董事雍強、林董事寶水、孫董事嘉明、郭董事勝義、張董事國煒(委託出席)、翟董事健華

主席：黃董事長南宏

記錄：洪愉茹

壹、主席宣布開會：略。

貳、報告事項：略。

參、討論事項：

第一案

財務部提案

案由：擬與主辦承銷商「凱基證券(股)公司」(下稱凱基)簽訂過額配售協議書(附件四)，提請討論案。

說明：

- 一、依「中華民國證券商業同業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」第二點規定，承銷商輔導發行公司以普通股辦理股票初次上市案件，應於向臺灣證

券交易所(股)公司(下稱證交所)申請初次上市前與發行公司簽訂協議，其協議主要內容如下：

- (一) 公司應協調股東就公開承銷股數之 15% 之額度內，提供已發行普通股股票供主辦承銷商辦理過額配售；惟主辦承銷商得依市場需求決定過額配售數量。
- (二) 公司應協助主辦承銷商取得特定股東就其所持有之已發行普通股股票，於掛牌日起三個月內，自願送存臺灣集中保管結算所(股)公司並不得賣出之承諾。

二、本公司預計於本年(111年)9月底前申請股票上市，故擬依前述規定，與凱基簽訂過額配售協議書。

三、擬授權董事長或其指定之人全權處理過額配售及股東自願集保相關事宜，並簽署相關文件。

決議：全體出席董事同意通過。

(餘 略)

肆、臨時動議：無。

伍、散 會。

主席：黃南宏



記錄：洪愉茹



長榮航太科技股份有限公司

111年第6次董事會議事錄(節錄)

時間：中華民國 111 年 12 月 19 日(星期一)，下午 3 時 56 分

地點：台北市信義區松壽路 2 號 3 樓(台北君悅酒店鳳鳴廳)

出席狀況：應出席董事計 9 人，實際出席董事 9 人，已逾法定開會人數。

出席－黃董事長南宏、許獨立董事妙靜、鄧獨立董事衍森、周獨立董事雍強、林董事寶水、孫董事嘉明、鄭董事靜芬、葉董事佳全、陳董事成邦

主席：黃董事長南宏

記錄：洪愉茹

壹、主席宣布開會：略。

貳、報告事項：略。

參、討論事項：

第一案

財務部提案

案由：擬辦理現金增資發行新股以供本公司股票上市前公開承銷，提請討論案。

說明：

- 一、依「臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則補充規定」第 17 條之 1 規定，公開發行公司初次申請股票上市時，至少應提出擬上市股份總額 10% 之股份，委託證券承銷商辦理公開銷售。但應提出承銷之股數

超過 2,000 萬股以上者，得以不低於 2,000 萬股之股數辦理公開銷售。

- 二、本公司擬辦理現金增資發行新股 21,764,000 股，每股面額 NTD 10，每股發行價格暫訂為 NTD65(附件五)，預計募集總金額為 NTD1,414,660,000。

授權董事長依上市前公開承銷相關證券法令及市場狀況，與主辦證券承銷商共同議定實際發行價格及公開承銷方式，惟每股實際發行價格應介於 NTD60~70 間，若屆時因市場狀況及其他因素以致每股實際發行價格無法介於此區間，將另行召開董事會議定之。

- 三、本次現金增資除依「公司法」第 267 條規定，保留發行新股總數 15%計 3,264,000 股予本公司員工認購外，其餘 85%計 18,500,000 股，業經本公司 111 年股東常會決議原股東放棄新股優先認購權，全數委由推薦證券承銷商辦理上市前公開承銷。

員工放棄認購或認購不足之部分，授權由董事長洽特定人認購，對外公開承銷未募足之部分，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」由推薦證券承銷商洽特定人或其他規定方式辦理(附件六)。

- 四、本次增資發行新股之權利義務與原發行股份相同。
- 五、本次現金增資之資金運用計畫為充實營運資金，預計計畫項目、預定進度及預計可能產生效益如附件七。
- 六、本次增資發行新股之發行股數、發行價格、



發行條件及方式、募集金額、資金計畫之用途、運用進度與預計產生效益及其他本次發行之相關事項，如因法令規定、主管機關核定或基於營運評估及客觀環境等因素須調整修正時，授權董事長全權處理之。

- 七、本案俟陳請證交所申報生效後，授權董事長訂定增資基準日及股款繳納期間等發行新股相關事宜。
- 八、本公司上市前之相關事宜，含終止與櫃轉上市掛牌，授權董事長全權處理之。
- 九、本案擬於通過後，依規定於「公開資訊觀測站」辦理公告申報。
- 十、本案業經審計委員會議決議將授權董事長訂定每股實際發行價格區間從「NTD60~70」修正為「NTD56~71」，並照案通過。

決議：全體出席董事同意依審計委員會議之決議照案通過。

(餘 略)

肆、臨時動議：無。

伍、散 會。

主席：黃南宏



記錄：洪愉茹



長榮航太科技股份有限公司
111 年股東常會議事錄(節錄)

召開方式：實體會議

時間：中華民國 111 年 6 月 10 日(星期五)上午 11 時正

地點：台北市中正區中山南路 11 號財團法人張榮發基金會國際會議中心 10 樓 1001 會議室

出席：本公司已發行股份總數為 352,806,962 股，出席股東代表股數為 302,687,203 股(包含電子出席及委託出席)，占已發行股份總數 85.79%，已逾法定開會股數。

主席：黃董事長南宏 記錄：陳怡君

列席：許獨立董事妙靜、鄧獨立董事衍森、周獨立董事雍強、孫董事嘉明、郭董事勝義、張董事國煒、翟董事健華、林律師曉玫、唐會計師嘉鍵

壹、報告出席股數。

貳、主席宣布開會及致詞：略。

參、報告事項：略。

肆、承認及討論事項：

第三案

董事會提案

案由：配合本公司股票初次上市前，辦理現金增資發行新股供公開承銷，擬提請原股東全

數放棄新股優先認購權，提請討論案。

說明：

一、依「臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則」第 11 條規定，發行公司初次申請股票上市，應先將其上市申請書件所記載之股份總額，依臺灣證券交易所股份有限公司規定之提撥比率，辦理現金增資發行新股。

又依「臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則補充規定」第 17 條之 1 規定，公開發行公司初次申請股票上市時，至少應提出擬上市股份總額 10% 之股份，委託證券承銷商辦理公開銷售。但應提出承銷之股數超過 2,000 萬股以上者，得以不低於 2,000 萬股之股數辦理公開銷售。

二、為配合本公司申請股票上市，擬依上述規定於上市掛牌前辦理現金增資發行新股，作為初次上市提出公開承銷之股份來源，並依公司法第 267 條第 1 項規定保留增資新股之 10%~15% 供員工認購，員工未認購或認購不足之部分，由董事長洽特定人認購。

三、除上述保留予員工認購之股份外，其餘 85%~90% 之股份應全數委託證券承銷商辦理上市前公開銷售，故擬依「發行人募集與發行有價證券處理準則」第 17 條及「證券交易法」第 28 條之 1 規定，提請本次股東常會同意原股東放棄認購權利，以供全數提撥辦理本公司上市前公開承銷之

用。

四、本次增資發行計畫之一切相關事宜(包括發行價格、實際發行數量、發行條件、募集中金額、承銷配售方式、預計進度及可能產生效益等相關事項)，暨本案其他未盡事宜，擬提請股東常會授權董事會全權處理之。

五、本次增資發行新股之權利義務與原發行股份相同。

決議：本案經表決照案通過。表決結果如下—

表決結果	電子投票權數	總權數 (含電子投票權數)	總權數占表決時 出席權數比例(%)
贊成	280,200,898	285,003,270	93.94
反對	68,692	68,692	0.02
無效票	0	0	0.00
棄權/未投票	3,725,867	18,315,241	6.03
合計	283,995,457	303,387,203	100.00

(餘 略)

伍、臨時動議：無。

陸、散 會。

備註1：本股東常會議事錄依公司法第183條第4項規定記載議事經過之要領及其結果，會議進行內容、程序及發言仍以會議影音紀錄為準。

備註2：贊成、反對、無效、棄權及未投票權數占表決時出席股東表決權數之比例，係計算至小數點後第二位無條件捨去，故可能有小數尾差，致其比例合計數不等於100.00%。

主席：黃南宏



記錄：陳怡君



附件十四、誠信聲明書

聲明書

本公司、本公司之董事、以及與本公司申請上市案有關之經理人、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 171 條、第 174 條及其他相關法律之責任。

- 一、切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予本公司及上開所列人員或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第 36 條及第 43 條之 1 有關承銷禁止參與對象之規定。

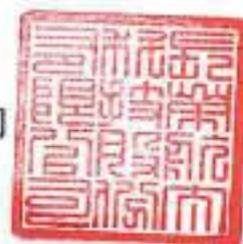
特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

申請人：長榮航太科技股份有限公司

負責人：黃南宏



中 華 民 國 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

本公司為長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱申請公司)之法人董事，茲承諾遵守下列事項，如有違反，願依 貴公司相關規定處理，並自負證券交易法第 171 條、第 174 條及其他相關法律之責任。

- 一、 切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予申請公司、申請公司之董事以及與申請公司申請上市案有關之經理人、受僱人或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、 知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第 36 條及第 43 條之 1 有關承銷禁止參與對象之規定。

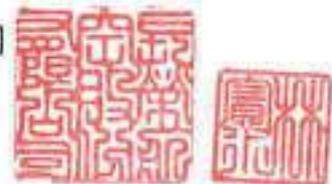
特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

立書人：長榮航空股份有限公司

代表人：林寶水



中 華 民 國 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

本人為長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱申請公司)之董事，茲承諾遵守下列事項，如有違反，願依 貴公司相關規定處理，並自負證券交易法第 171 條、第 174 條及其他相關法律之責任。

- 一、切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予申請公司、申請公司之董事以及與申請公司申請上市案有關之經理人、受僱人或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第 36 條及第 43 條之 1 有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

法人董事代表人：黃南宏 

中 華 民 國 一 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

本人為長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱申請公司)之董事，茲承諾遵守下列事項，如有違反，願依 貴公司相關規定處理，並自負證券交易法第 171 條、第 174 條及其他相關法律之責任。

- 一、 切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予申請公司、申請公司之董事以及與申請公司申請上市案有關之經理人、受僱人或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、 知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第 36 條及第 43 條之 1 有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

法人董事代表人：林寶水



中 華 民 國 一 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

本人為長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱申請公司)之董事，茲承諾遵守下列事項，如有違反，願依 貴公司相關規定處理，並自負證券交易法第 171 條、第 174 條及其他相關法律之責任。

- 一、切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予申請公司、申請公司之董事以及與申請公司申請上市案有關之經理人、受僱人或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第 36 條及第 43 條之 1 有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

法人董事代表人：孫嘉明



中 華 民 國 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

本公司為長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱申請公司)之法人董事，茲承諾遵守下列事項，如有違反，願依 貴公司相關規定處理，並自負證券交易法第 171 條、第 174 條及其他相關法律之責任。

- 一、 切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予申請公司、申請公司之董事以及與申請公司申請上市案有關之經理人、受僱人或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、 知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第 36 條及第 43 條之 1 有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

立書人：立榮航空股份有限公司

代表人：林志忠



中 華 民 國 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

本人為長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱申請公司)之董事，茲承諾遵守下列事項，如有違反，願依 貴公司相關規定處理，並自負證券交易法第 171 條、第 174 條及其他相關法律之責任。

- 一、 切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予申請公司、申請公司之董事以及與申請公司申請上市案有關之經理人、受僱人或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、 知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第 36 條及第 43 條之 1 有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

法人董事代表人：鄭靜芬



中 華 民 國 一 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

本人為長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱申請公司)之董事，茲承諾遵守下列事項，如有違反，願依 貴公司相關規定處理，並自負證券交易法第 171 條、第 174 條及其他相關法律之責任。

- 一、切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予申請公司、申請公司之董事以及與申請公司申請上市案有關之經理人、受僱人或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第 36 條及第 43 條之 1 有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

法人董事代表人：葉佳全



中 華 民 國 一 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

本公司為長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱申請公司)之法人董事，茲承諾遵守下列事項，如有違反，願依 貴公司相關規定處理，並自負證券交易法第 171 條、第 174 條及其他相關法律之責任。

- 一、 切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予申請公司、申請公司之董事以及與申請公司申請上市案有關之經理人、受僱人或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、 知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第 36 條及第 43 條之 1 有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

立書人：順安產業股份有限公司



代表人：陳義忠



中 華 民 國 一 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

本人為長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱申請公司)之董事，茲承諾遵守下列事項，如有違反，願依 貴公司相關規定處理，並自負證券交易法第 171 條、第 174 條及其他相關法律之責任。

- 一、 切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予申請公司、申請公司之董事以及與申請公司申請上市案有關之經理人、受僱人或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、 知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第 36 條及第 43 條之 1 有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

法人董事代表人：陳成邦



中 華 民 國 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

本人為長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱申請公司)之獨立董事，茲承諾遵守下列事項，如有違反，願依 貴公司相關規定處理，並自負證券交易法第 171 條、第 174 條及其他相關法律之責任。

- 一、 切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予申請公司、申請公司之董事以及與申請公司申請上市案有關之經理人、受僱人或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、 知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第 36 條及第 43 條之 1 有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

立書人：許妙靜



中 華 民 國 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

本人為長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱申請公司)之獨立董事，茲承諾遵守下列事項，如有違反，願依 貴公司相關規定處理，並自負證券交易法第 171 條、第 174 條及其他相關法律之責任。

- 一、 切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予申請公司、申請公司之董事以及與申請公司申請上市業有關之經理人、受僱人或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、 知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第 36 條及第 43 條之 1 有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

立書人：鄧衍森



中 華 民 國 一 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

本人為長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱申請公司)之獨立董事，茲承諾遵守下列事項，如有違反，願依 貴公司相關規定處理，並自負證券交易法第 171 條、第 174 條及其他相關法律之責任。

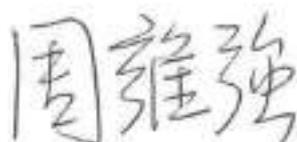
- 一、 切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予申請公司、申請公司之董事以及與申請公司申請上市案有關之經理人、受僱人或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、 知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第 36 條及第 43 條之 1 有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

立書人：周雍強



中 華 民 國 一 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

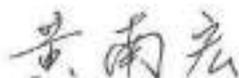
長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱申請公司)申請上市案有關之經理人，茲承諾遵守下列事項，如有違反，願依 貴公司相關規定處理，並自負證券交易法第 171 條、第 174 條及其他相關法律之責任。

- 一、 切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予申請公司、申請公司之董事以及與申請公司申請上市案有關之經理人、受僱人或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。。
- 二、 知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第 36 條及第 43 條之 1 有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

董事長：黃南宏 

中 華 民 國 一 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

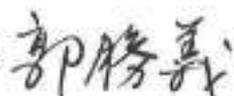
長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱申請公司)申請上市案有關之經理人，茲承諾遵守下列事項，如有違反，願依 貴公司相關規定處理，並自負證券交易法第 171 條、第 174 條及其他相關法律之責任。

- 一、切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予申請公司、申請公司之董事以及與申請公司申請上市案有關之經理人、受僱人或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第 36 條及第 43 條之 1 有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

總經理：郭勝義 

中華民國 一一一 年 十二 月 二十九 日

聲明書

長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱申請公司)申請上市案有關之經理人，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 171 條、第 174 條及其他相關法律之責任。

- 一、切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予申請公司、申請公司之董事以及與申請公司申請上市案有關之經理人、受僱人或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第 36 條及第 43 條之 1 有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

總經理：李緯章



經理人：謝新文

謝新文

經理人：蔡乃清



經理人：張憲

張憲

經理人：劉世德



經理人：邱得智

邱得智

中 華 民 國 一 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱申請公司)申請上市案有關之經理人，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171條、第174條及其他相關法律之責任。

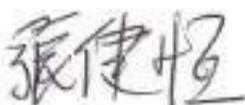
- 一、 切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予申請公司、申請公司之董事以及與申請公司申請上市案有關之經理人、受僱人或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。。
- 二、 知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第36條及第43條之1有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

經理人：張健恆



中 華 民 國 一 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

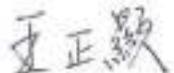
長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱申請公司)申請上市案有關之經理人，茲承諾遵守下列事項，如有違反，願依 貴公司相關規定處理，並自負證券交易法第 171 條、第 174 條及其他相關法律之責任。

- 一、 切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予申請公司、申請公司之董事以及與申請公司申請上市案有關之經理人、受僱人或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、 知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第 36 條及第 43 條之 1 有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

經理人：王正顯 

中 華 民 國 一 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱申請公司)申請上市案有關之經理人，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 171 條、第 174 條及其他相關法律之責任。

- 一、 切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予申請公司、申請公司之董事以及與申請公司申請上市案有關之經理人、受僱人或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、 知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第 36 條及第 43 條之 1 有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

經理人：徐創昱



中 華 民 國 一 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱申請公司)申請上市案有關之經理人，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 171 條、第 174 條及其他相關法律之責任。

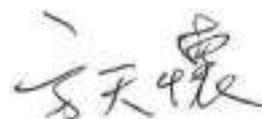
- 一、 切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予申請公司、申請公司之董事以及與申請公司申請上市案有關之經理人、受僱人或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、 知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第 36 條及第 43 條之 1 有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

經理人：方天懷



中 華 民 國 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱申請公司)申請上市案有關之經理人，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 171 條、第 174 條及其他相關法律之責任。

- 一、 切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予申請公司、申請公司之董事以及與申請公司申請上市案有關之經理人、受僱人或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、 知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第 36 條及第 43 條之 1 有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

經理人：陳興義



中 華 民 國 一 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱申請公司)申請上市案有關之經理人，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 171 條、第 174 條及其他相關法律之責任。

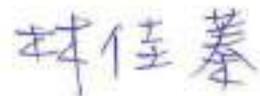
- 一、切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予申請公司、申請公司之董事以及與申請公司申請上市案有關之經理人、受僱人或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第 36 條及第 43 條之 1 有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

經理人：林佳蓁



中華民國 一一一 年 十二 月 二十九 日

聲明書

長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱申請公司)申請上市案有關之經理人，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171條、第174條及其他相關法律之責任。

- 一、 切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予申請公司、申請公司之董事以及與申請公司申請上市案有關之經理人、受僱人或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。。
- 二、 知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第36條及第43條之1有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

經理人： 陳啓民 

中 華 民 國 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

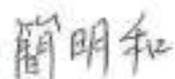
長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱申請公司)申請上市案有關之經理人，茲承諾遵守下列事項，如有違反，願依 貴公司相關規定處理，並自負證券交易法第171條、第174條及其他相關法律之責任。

- 一、 切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予申請公司、申請公司之董事以及與申請公司申請上市案有關之經理人、受僱人或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、 知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第36條及第43條之1有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

經理人：簡明和 

中華民國 一一一 年 十二 月 二十九 日

聲明書

長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱申請公司)申請上市案有關之經理人，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171條、第174條及其他相關法律之責任。

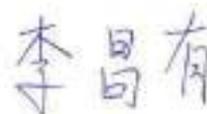
- 一、 切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予申請公司、申請公司之董事以及與申請公司申請上市案有關之經理人、受僱人或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、 知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第36條及第43條之1有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

經理人：李昌有



中 華 民 國 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱申請公司)申請上市案有關之經理人，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171條、第174條及其他相關法律之責任。

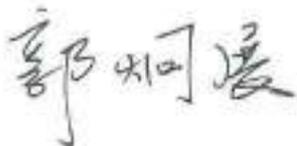
- 一、 切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予申請公司、申請公司之董事以及與申請公司申請上市案有關之經理人、受僱人或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、 知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第36條及第43條之1有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

經理人：郭炯展



中 華 民 國 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱申請公司)申請上市案有關之經理人，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171條、第174條及其他相關法律之責任。

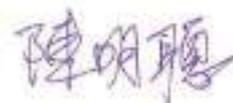
- 一、切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予申請公司、申請公司之董事以及與申請公司申請上市案有關之經理人、受僱人或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第36條及第43條之1有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

經理人：陳明聰



中 華 民 國 一 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱申請公司)申請上市案有關之經理人，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171條、第174條及其他相關法律之責任。

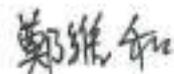
- 一、 切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予申請公司、申請公司之董事以及與申請公司申請上市案有關之經理人、受僱人或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、 知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第36條及第43條之1有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

經理人： 鄭維和



中 華 民 國 一 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱申請公司)申請上市案有關之經理人，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 171 條、第 174 條及其他相關法律之責任。

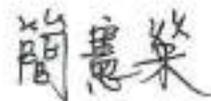
- 一、 切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予申請公司、申請公司之董事以及與申請公司申請上市案有關之經理人、受僱人或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、 知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第 36 條及第 43 條之 1 有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

經理人：簡憲榮



中 華 民 國 一 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱申請公司)申請上市案有關之經理人，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 171 條、第 174 條及其他相關法律之責任。

- 一、切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予申請公司、申請公司之董事以及與申請公司申請上市案有關之經理人、受僱人或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。。
- 二、知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第 36 條及第 43 條之 1 有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

經理人： 陳國銘



中 華 民 國 一 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

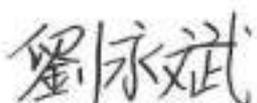
長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱申請公司)申請上市案有關之經理人，茲承諾遵守下列事項，如有違反，願依 貴公司相關規定處理，並自負證券交易法第171條、第174條及其他相關法律之責任。

- 一、 切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予申請公司、申請公司之董事以及與申請公司申請上市案有關之經理人、受僱人或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、 知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第36條及第43條之1有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

經理人： 劉永斌 

中 華 民 國 一 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱申請公司)申請上市案有關之經理人，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 171 條、第 174 條及其他相關法律之責任。

- 一、切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予申請公司、申請公司之董事以及與申請公司申請上市案有關之經理人、受僱人或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第 36 條及第 43 條之 1 有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

經理人：王克銘



中 華 民 國 一 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱申請公司)申請上市案有關之經理人，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171條、第174條及其他相關法律之責任。

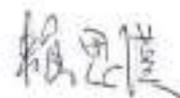
- 一、 切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予申請公司、申請公司之董事以及與申請公司申請上市案有關之經理人、受僱人或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、 知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第36條及第43條之1有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

經理人： 賴思漢



中 華 民 國 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱申請公司)申請上市案有關之經理人，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171條、第174條及其他相關法律之責任。

- 一、 切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予申請公司、申請公司之董事以及與申請公司申請上市案有關之經理人、受僱人或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、 知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第36條及第43條之1有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

經理人：黃成輝



中 華 民 國 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱申請公司)申請上市案有關之經理人，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 171 條、第 174 條及其他相關法律之責任。

- 一、 切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予申請公司、申請公司之董事以及與申請公司申請上市案有關之經理人、受僱人或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、 知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第 36 條及第 43 條之 1 有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

經理人：楊永祥 

中 華 民 國 一 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱申請公司)申請上市案有關之經理人，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171條、第174條及其他相關法律之責任。

- 一、 切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予申請公司、申請公司之董事以及與申請公司申請上市案有關之經理人、受僱人或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、 知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第36條及第43條之1有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

經理人：鄭傳宗 

中 華 民 國 一 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱申請公司)申請上市案有關之經理人，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 171 條、第 174 條及其他相關法律之責任。

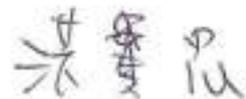
- 一、切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予申請公司、申請公司之董事以及與申請公司申請上市案有關之經理人、受僱人或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第 36 條及第 43 條之 1 有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

經理人：洪實忠



中 華 民 國 一 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱申請公司)申請上市案有關之經理人，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171條、第174條及其他相關法律之責任。

- 一、 切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予申請公司、申請公司之董事以及與申請公司申請上市案有關之經理人、受僱人或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、 知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第36條及第43條之1有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

經理人：陳仁基



中 華 民 國 一 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

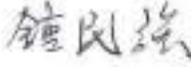
長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱申請公司)申請上市案有關之經理人，茲承諾遵守下列事項，如有違反，願依 貴公司相關規定處理，並自負證券交易法第 171 條、第 174 條及其他相關法律之責任。

- 一、 切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予申請公司、申請公司之董事以及與申請公司申請上市案有關之經理人、受僱人或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、 知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第 36 條及第 43 條之 1 有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

經理人：鍾民強 

中 華 民 國 一 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱申請公司)申請上市案有關之經理人，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171條、第174條及其他相關法律之責任。

- 一、切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予申請公司、申請公司之董事以及與申請公司申請上市案有關之經理人、受僱人或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第36條及第43條之1有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

經理人：

聲明書

長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱申請公司)申請上市案有關之經理人，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 171 條、第 174 條及其他相關法律之責任。

- 一、切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予申請公司、申請公司之董事以及與申請公司申請上市案有關之經理人、受僱人或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第 36 條及第 43 條之 1 有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

經理人：林元彬



中 華 民 國 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱申請公司)申請上市案有關之經理人，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 171 條、第 174 條及其他相關法律之責任。

- 一、切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予申請公司、申請公司之董事以及與申請公司申請上市案有關之經理人、受僱人或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第 36 條及第 43 條之 1 有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

經理人：李志中



中華民國 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱申請公司)申請上市案有關之經理人，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 171 條、第 174 條及其他相關法律之責任。

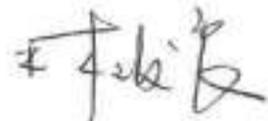
- 一、 切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予申請公司、申請公司之董事以及與申請公司申請上市案有關之經理人、受僱人或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、 知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第 36 條及第 43 條之 1 有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

經理人：林俊良



中 華 民 國 一 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱申請公司)申請上市案有關之經理人，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171條、第174條及其他相關法律之責任。

- 一、切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予申請公司、申請公司之董事以及與申請公司申請上市案有關之經理人、受僱人或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第36條及第43條之1有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

經理人：曾建成



中 華 民 國 一 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱申請公司)申請上市案有關之經理人，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 171 條、第 174 條及其他相關法律之責任。

- 一、 切實遵守「上市上櫃公司誠信經營守則」，絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且無收取或要求承銷商以任何方式或名目補償或退還承銷相關費用予申請公司、申請公司之董事以及與申請公司申請上市案有關之經理人、受僱人或其關係人或其指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。。
- 二、 知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第 36 條及第 43 條之 1 有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

經理人：徐治平



中 華 民 國 一 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

本公司及本公司相關人員輔導並承銷長榮航太科技股份有限公司申請有價證券上市案，茲承諾遵守下列事項，如有違反，願依 貴公司相關規定處理，並自負證券交易法第 56 條、第 66 條、第 171 條、第 174 條及其他相關法律之責任。

- 一、 本案絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且承銷相關費用之收取不以其他方式或名目補償或退還予發行人或其關係人或其所指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、 知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第 36 條及第 43 條之 1 有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

主辦證券承銷商：凱基證券股份有限公司

負責人：許道義



中 華 民 國 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

本公司及本公司相關人員輔導並承銷長榮航太科技股份有限公司申請有價證券上市案，茲承諾遵守下列事項，如有違反，願依 貴公司相關規定處理，並自負證券交易法第 56 條、第 66 條、第 171 條、第 174 條及其他相關法律之責任。

- 一、 本案絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且承銷相關費用之收取不以其他方式或名目補償或退還予發行人或其關係人或其所指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、 知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第 36 條及第 43 條之 1 有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

協辦證券承銷商：國泰綜合證券股份有限公司

負責人：莊順裕



中 華 民 國 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

本公司及本公司相關人員輔導並承銷長榮航太科技股份有限公司申請有價證券上市案，茲承諾遵守下列事項，如有違反，願依 貴公司相關規定處理，並自負證券交易法第 56 條、第 66 條、第 171 條、第 174 條及其他相關法律之責任。

- 一、 本案絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為，且承銷相關費用之收取不以其他方式或名目補償或退還予發行人或其關係人或其所指定之人等，亦絕無虛偽或隱匿之情事。
- 二、 知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第 36 條及第 43 條之 1 有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

協辦證券承銷商：第一金證券股份有限公司



負責人：陳致全



中 華 民 國 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

本會計師承辦長榮航太科技股份有限公司申請有價證券上市案，茲承諾遵守下列事項，如有違反，願自負法律責任。

- 一、絕對保持超然獨立之精神並本於誠信，本案審查期間絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為。
- 二、知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第36條及第43條之1有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

安侯建業聯合會計師事務所

唐嘉鍵



會計師：

黃明宏



中華民國 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲 明 書

本律師承辦長榮航太科技股份有限公司申請有價證券上市案，茲承諾遵守下列事項，如有違反，願自負法律責任。

- 一、絕對保持超然獨立之精神並本於誠信，本案審查期間絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為。
- 二、知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第36條及第43條之1有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此 致

臺灣證券交易所股份有限公司

聲明人：翰辰法律事務所

律 師：邱雅文律師



中 華 民 國 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲明書

本律師承辦長榮航太科技股份有限公司申請有價證券上市案，茲承諾遵守下列事項，如有違反，願自負法律責任。

- 一、絕對保持超然獨立之精神並本於誠信，本案審查期間絕無直接或間接要求、行求、期約、交付賄賂及收受賄賂之行為。
- 二、知悉並遵守「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」第36條及第43條之1有關承銷禁止參與對象之規定。

特此聲明

此致

臺灣證券交易所股份有限公司

事務所：莊植焜律師事務所



律師：莊植焜律師



中華民國 一一一 年 十二 月 二十九 日

附件十五、禁止投標聲明書

聲 明 書

茲聲明本公司本次辦理初次上市前現金增資發行新股將不受理下列對象之投標單：

- 一、發行公司（發行機構）採權益法評價之被投資公司。
- 二、對發行公司（發行機構）之投資採權益法評價之投資者。
- 三、公司之董事長或總經理與發行公司（發行機構）之董事長或總經理為同一人，或具有配偶關係者。
- 四、受發行公司（發行機構）捐贈之金額達其實收基金總額三分之一以上之財團法人。
- 五、發行公司（發行機構）之董事、監察人、總經理、副總經理、協理及直屬總經理之部門主管。
- 六、發行公司（發行機構）之董事、監察人、總經理之配偶。
- 七、承銷團之董事、監察人、受僱人及其配偶。
- 八、承銷團各證券商。
- 九、擔任興權股票公司辦理增資發行新股為初次上市（櫃）公開銷售時之推薦證券商。
- 十、前各款之人利用他人名義參與應募者（指具證券交易法施行細則第二條規定要件等之實質關係人）。

此 致

臺灣證券交易所股份有限公司

聲明人：長榮航太科技股份有限公司

負責人：黃南宏



中 華 民 國 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲 明 書

茲聲明本公司本次主辦長榮航太科技股份有限公司初次上市前現金增資發行新股將不受理下列對象之投標單：

- 一、發行公司（發行機構）採權益法評價之被投資公司。
- 二、對發行公司（發行機構）之投資採權益法評價之投資者。
- 三、公司之董事長或總經理與發行公司（發行機構）之董事長或總經理為同一人，或具有配偶關係者。
- 四、受發行公司（發行機構）捐贈之金額達其實收基金總額三分之一以上之財團法人。
- 五、發行公司（發行機構）之董事、監察人、總經理、副總經理、協理及直屬總經理之部門主管。
- 六、發行公司（發行機構）之董事、監察人、總經理之配偶。
- 七、承銷團之董事、監察人、受僱人及其配偶。
- 八、承銷團各證券商。
- 九、擔任興櫃股票公司辦理增資發行新股為初次上市（櫃）公開銷售時之推薦證券商。
- 十、前各款之人利用他人名義參與應募者（指具證券交易法施行細則第二條規定要件等之實質關係人）。

此 致

臺灣證券交易所股份有限公司

聲明人：凱基證券股份有限公司

負責人：許 道



中 華 民 國 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

聲 明 書

茲聲明本公司本次協辦長榮航太科技股份有限公司初次上市前現金增資發行新股將不受理下列對象之投標單：

- 一、發行公司（發行機構）採權益法評價之被投資公司。
- 二、對發行公司（發行機構）之投資採權益法評價之投資者。
- 三、公司之董事長或總經理與發行公司（發行機構）之董事長或總經理為同一人，或具有配偶關係者。
- 四、受發行公司（發行機構）捐贈之金額達其實收基金總額三分之一以上之財團法人。
- 五、發行公司（發行機構）之董事、監察人、總經理、副總經理、協理及直屬總經理之部門主管。
- 六、發行公司（發行機構）之董事、監察人、總經理之配偶。
- 七、承銷團之董事、監察人、受僱人及其配偶。
- 八、承銷團各證券商。
- 九、擔任興櫃股票公司辦理增資發行新股為初次上市（櫃）公開銷售時之推薦證券商。
- 十、前各款之人利用他人名義參與應募者（指具證券交易法施行細則第二條規定要件等之實質關係人）。

此 致

臺灣證券交易所股份有限公司

聲明人：國泰綜合證券股份有限公司

負責人：莊順裕



中 華 民 國 ——— 年 十 二 月 二 十 九 日

聲 明 書

茲聲明本公司本次協辦長榮航太科技股份有限公司初次上市前現金增資發行新股將不受理下列對象之投標單：

- 一、發行公司（發行機構）採權益法評價之被投資公司。
- 二、對發行公司（發行機構）之投資採權益法評價之投資者。
- 三、公司之董事長或總經理與發行公司（發行機構）之董事長或總經理為同一人，或具有配偶關係者。
- 四、受發行公司（發行機構）捐贈之金額達其實收基金總額三分之一以上之財團法人。
- 五、發行公司（發行機構）之董事、監察人、總經理、副總經理、協理及直屬總經理之部門主管。
- 六、發行公司（發行機構）之董事、監察人、總經理之配偶。
- 七、承銷團之董事、監察人、受僱人及其配偶。
- 八、承銷團各證券商。
- 九、擔任興櫃股票公司辦理增資發行新股為初次上市（櫃）公開銷售時之推薦證券商。
- 十、前各款之人利用他人名義參與應募者（指具證券交易法施行細則第二條規定要件等之實質關係人）。

此 致

臺灣證券交易所股份有限公司

聲明人：第一金證券股份有限公司

負責人：陳致全



中 華 民 國 一 一 一 年 十 二 月 二 十 九 日

附件十六、股票初次上市證券承銷商評估報告

長榮航太科技股份有限公司

股票初次申請上市
證券承銷商評估報告
(稿本)

主辦證券承銷商：凱基證券股份有限公司



協辦證券承銷商：國泰綜合證券股份有限公司



第一金證券股份有限公司



中華民國 111 年 9 月 20 日

長榮航太科技股份有限公司

產業、營運及其他重要風險

一、產業風險

(一)市場環境受不可控制因素影響，以致飛航需求下降進而減少維修需求

航空業與全球景氣及經濟脈動密不可分，其市場環境亦受到不可控制因素影響(例如：新冠肺炎疫情重創航空客運、烏俄戰爭引發區域性風險等)；該公司109年起受新冠肺炎疫情影響，航空公司多數客機航線已減班甚或停飛，致使飛機維修時程及業務量皆向後遞延或取消，依據國際航空運輸協會(IATA)預測，全球航空業之客運量至少要到113年才會完全恢復到疫情前的客運水準。

因應對策：

透過資訊蒐集密切掌握產業趨勢與市場脈動，持續發展客機及貨機維修業務，並提升維修技術層次、產品製造與開發能力，並視市場需求彈性調整客機及貨機維修產能，以利及時掌握商機；持續開拓全球新客戶，使客戶擴及亞洲、美洲及歐洲等地區，最近兩年度持續有新增歐美維修客戶，以避免因區域性的政經因素變化影響該公司整體業務。

二、營運風險

(一)維修人力培養不易，且面臨科技業搶奪國內專業人才

近年國內科技產業(如半導體產業)蓬勃發展，各家科技公司求才若渴呈現與航太維修產業搶才態勢；由於該公司維修人員需長期培養及訓練，養成期間長，無法於短時間內速成，再加上人才招募不易，可能造成人才缺口之潛在風險。

因應對策：

在人才招募方面，該公司藉由各式產學合作管道，使學生於求學階段即透過產學合作活動了解航太產業需求，強化產學無縫接軌。在留才方面，該公司制訂透明的升遷管理制度，搭配定期與不定期的獎酬制度，與員工分享公司獲利盈餘；輔以員工福利政策，包括各項補助措施、身心健康促進活動，以凝聚員工向心力。在育才方面，該公司設有訓練部門，定期安排員工機型維修之內外部培訓及證照取得，透過組織管理、傳承及教導培育人才，以厚植航太維修實力以降低人才流動風險。

(二)受疫情影響，航運費價格及原物料運送交貨時間較不穩定

該公司進貨以空運為主，受新冠肺炎疫情打亂全球貨物運輸秩序，造成貨物運輸成本上升；而隨著歐美疫情趨緩，國外貨物需求急速上升，使得貨物運輸量吃緊，進而導致國際原物料運送交貨時間較不穩定，可能對未來營運獲利產生不確定性。

因應對策：

持續與飛機、發動機製造商及其供料商保持溝通，針對相關政策修訂方向，以預先規劃因應方案。

三、其他重要風險

另其他有關產業現況及發展性以及公司營運風險請詳承銷商評估報告「貳、產業狀況及營運風險」之說明。

綜上所述，就該公司產業、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，各項因應措施應可有效降低相關風險。

目 錄

壹、評估報告總評.....	1
一、承銷總股數說明.....	1
二、承銷價格說明.....	2
三、承銷風險因素.....	13
四、總結.....	14
貳、產業狀況及營運風險.....	17
一、申請公司所屬行業營運風險.....	17
(一)產業現況.....	17
(二)所屬行業之營運風險.....	25
二、發行公司營運風險.....	28
(一)業務風險.....	28
(二)技術能力、研發及專利權之營運風險.....	33
(三)人力資源方面之營運風險.....	37
(四)各主要產品之成本分析.....	39
(五)匯率變動情形.....	42
參、業務概況.....	45
一、營業概況.....	45
(一)最近期及最近三個會計年度各主要銷售對象及供應商之變化分析.....	45
(二)最近期及最近三個會計年度，發行公司之財務報告及個體財務報告應收款項變動之合理性、備抵呆帳提列之適足性及收回可能性之評估，並與同業比較評估.....	65
二、存貨概況.....	70
(一)最近期及最近三個會計年度，發行公司之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.....	70
三、最近期及最近三個會計年度之業績概況.....	77
(一)列表並說明發行公司最近期及最近三個會計年度營業收入、營業毛利及營業利益與同業比較情形.....	77
(二)列表並說明最近期及最近三個會計年度以「部門別」或「主要產品別」之營業收入、營業成本及營業毛利之變化情形是否合理.....	81
(三)最近期及最近三個會計年度營業收入或毛利率變動達百分之二十以上者，應做價量分析變動原因，並敘明是否合理.....	86
肆、財務狀況.....	89
一、列表並說明最近期及最近三個會計年度財務比率之分析，與同類別上市公司及未上市同業財務比率之比較分析，應包括財務結構、償債能力、經營能力及獲利能力.....	89
二、發行人及其各子公司(包括母子公司間交易事項)最近期及最近三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及重大資產交易之資料，以評估對公司財務狀況之影響.....	101

(一)背書保證.....	101
(二)重大承諾事項.....	101
(三)資金貸與他人.....	101
(四)衍生性金融商品交易情形.....	101
(五)重大資產交易情形.....	102
三、列明申請年度截至最近期止擴廠計畫及資金來源、工作進度、預計效益，並評估其可行性.....	105
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.....	105
五、承銷商依臺灣證券交易所(股)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它重大異常情事之評估意見.....	109
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.....	109
七、公營事業申請股票上市時，其檢送之財務報告有未經會計師簽證者，應洽會計師就如適用一般公認會計原則與審計機關審定數之差異，及其對財務報告之影響表示意見.....	109
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.....	109
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其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.....	109
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.....	110
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、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.....	110
一、發行公司是否違反相關法令規章.....	110
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職務之行使.....	111
三、是否違反著作權、專利權、商標權或其他智慧財產權.....	112
四、繫屬中之重大訴訟、非訟或行政爭訟事件.....	112
五、重大勞資糾紛或污染環境事件.....	112
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；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.....	114
一、「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.....	114
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.....	114

捌、評估是否符合特定行業或組織型態公司之上市規定.....	115
一、評估是否符合集團企業申請股票上市之規定.....	115
(一)集團企業認定標準.....	115
(二)依「臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則」第十八條規定評估本國發行公司有無不宜上市情事.....	118
(三)申請時屬於母子公司關係之子公司申請其股票上市，除公營事業外，雖合於「臺灣證券交易所股份有限公司上市審查準則」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.....	119
(四)集團企業評估結論.....	122
二、評估是否符合「臺灣證券股份有限公司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.....	122
三、評估是否符合控股公司、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.....	122
玖、評估發行公司公司治理評鑑自評報告是否允當表達其公司治理運作情形.....	123
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.....	123
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.....	123
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，承銷商應就下列事項詳加評估說明.....	123
拾參、其他揭露事項.....	123
附件一、依「臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則」第九條第一項各款所列不宜上市情事之承銷商評估意見.....	124

壹、評估報告總評

一、承銷總股數說明

(一)已發行股份總數

長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱「長榮航太」或「該公司」)申請上市時之實收資本額為新臺幣 3,528,069,620 元，每股面額新臺幣 10 元，已發行股數為 352,806,962 股，該公司擬於股票初次申請上市案經主管機關審查通過後，辦理現金增資發行新股 21,764,000 股(暫定)，扣除依公司法相關法令規定保留供公司員工承購之股數後，全數委託證券承銷商辦理上市前公開銷售，預計股票上市掛牌時已發行股份總數為 374,570,962 股及實收資本額為 3,745,709,620 元。

(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 11 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，公開發行公司初次申請股票上市時，應至少提出擬上市股份總額 10%之股份，全數以現金增資發行新股之方式，於扣除依公司法相關法令規定保留供公司員工承購之股數後，依證券交易法第 71 條第 1 項包銷有價證券規定，全數委託證券承銷商辦理上市前公開銷售，但應提出承銷之股數超過二千萬股以上者，得以不低於二千萬股之股數辦理公開銷售。公開發行公司開始為興櫃股票櫃檯買賣未滿二年者，其所提出承銷之股數，得扣除其前已依法提出供興櫃股票推薦證券商認購之股數。但扣除之股數不得逾所應提出承銷總股數之 30%。

依前述規定，該公司擬於股票初次申請上市案經審查通過後，辦理現金增資發行新股 21,764,000 股(暫定)，並依公司法第 267 條規定，保留發行股份之 15%，計 3,264,000 股予員工認購，其餘 18,500,000 股則依證券交易法第 28 條之 1 規定，業經該公司 111 年 6 月 10 日股東常會通過，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，故該公司預計上市時之實收資本額為新台幣 3,745,709,620 元。

(三)過額配售

依據「中華民國證券商業同業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」第二點規定，主辦承銷商應要求發行公司協調其股東就當次依證交所或櫃檯買賣中心規定，應委託證券商辦理公開承銷股數之 15%之額度，提供已發行普通股股票供主辦承銷商辦理過額配售；惟主辦承銷商得依市場需求決定過額配售數量。該公司經 111 年 8 月 1 日董事會通過，已與主辦證券承銷商簽訂「過額配售協議書」，由其協調其股東就公開承銷股數之 15%之額度內，提供已發行普通股股票供主辦承銷商辦理過額配售，惟主辦承銷商得依市場需求決定過額配售數量。

(四)股權分散

該公司截至 111 年 7 月 16 日止，記名股東人數為 5,135 人，其中公司內部人及該等內部人持股逾百分之五十之法人以外之記名股東人數為 5,103 人，已達

500人以上，且其所持有股份合計占發行股份總額26.95%，符合股票初次申請上市之股權分散條件。

二、承銷價格說明

(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之方法、原則及計算方式

股票價值有多種評估方法，各有其優缺點，評估之結果亦有所差異，目前市場上常用之股票評價方法包括市場法(如：本益比法、股價淨值比法)、成本法(如：淨值法)及收益法(如：現金流量折現法)，其計算方式、優缺點及適用時機，茲分述如下：

方法	計算方式	優點	缺點	適用時機
市場法-本益比法	依據公司之財務資料，計算每股盈餘，並擇取上市櫃公司或產業性質相近之同業平均本益比估算股價，最後進行溢折價調整，以允當反應受評公司與同業公司間之差異。	1.最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，具有相當之參考價值。 2.所評價之價值與市場股價較接近。 3.較能反映市場研判多空氣氛及投資價值認定。 4.市場價格資料容易取得。	1.盈餘品質受會計方法之選擇所影響。 2.即使身處同一產業，不同公司間之本質上仍有相當差異。 3.企業虧損時不適用。	適用評估風險溢酬、成長率及股利政策穩定之公司。
市場法-股價淨值比法	依據公司之財務資料，計算每股淨值，並擇取上市櫃公司或產業性質相近之同業平均股價淨值比估算股價，最後再進行溢折價調整，以允當反應受評公司與同業公司間之差異。	1.淨值係長期且穩定之指標。 2.當評價公司為虧損時之替代評估方法。 3.市場價格資料容易取得。	1.帳面價值受會計方法之選擇所影響。 2.即使身處同一產業，不同公司間之本質上仍有相當差異。	適用於評價產業成熟型、穩定型及景氣循環明顯之公司。
成本法-淨值法	以帳面之歷史成本資料為公司價值之評估基礎，即以資產負債表之帳上資產總額減去負債總額。最後，再考量資產及負債之市場價格進行帳面價值之調整，以允當反應受評公司之價值。	1.資料容易取得。 2.使用財務報表資料，較客觀公正。	1.資產帳面價值與市場價值差距甚大。 2.未考量公司經營成效之優劣。 3.不同種類資產須使用不同分析方法，且部分資產價值計算較困難。	適合用於評估如傳統產業類股或公營事業。
收益法-現金流量折現法	根據公司預估之未來年度現金流量，並佐以風險等級相稱之折現率，進行折現加總，據以評估受評公司之公司價值。	1.符合學理上對價值的推論，能依不同關鍵變數的預期來評價公司。 2.較不受會計原則或會計政策不同影響。 3.反映企業之永續經營價值，並考量企業之成長性及風險。	1.使用程序繁瑣，需估計大量變數，花費成本大且不確定性高。 2.對於投資者，現金流量觀念不易瞭解。 3.預測期間較長。	1.當可取得公司詳確的現金流量與資金成本的預測時。 2.企業經營穩定且無鉅額資本支出。

資料來源：凱基證券整理。

上述股價評價之各種方法皆有其優缺點，評估之結果亦多有差異，其中因現金流量折現法係以未來各期所創造現金流量之折現值合計數認定為股東權益價值，由於未來之現金流量無法精確掌握，且評價使用之相關參數之參考價值相對較低下，國內實務上較少採用此方法，故本證券承銷商不擬採用此方法；另成本法-淨值法之評價方式係以歷史成本為計算之依據，忽略通貨膨脹

因素且無法表達資產實際經濟價值，且深受財務報表採行之會計原則與方法影響，並可能嚴重低估成長型公司之企業價值，實際上以成本法評價初次上市(櫃)公司之企業價值者不多見，故本證券承銷商亦不擬採用此種評價方法做為承銷價格之參考依據。因此，以市場法(本益比法、股價淨值比法)作為股價評價之基礎。

2.承銷價格訂定與適用國際慣用之市場法、成本法及收益法之比較

該公司主要從事機體、零組件、發動機之維修及機體、發動機零組件之製造、加工及銷售等業務，目前擁有維修及製造兩廠區，維修廠區主要設施包含飛機維修棚廠、發動機及零組件修護廠；製造廠區以航太產品及組件的生產製造為主，包含機械加工、放電加工自動產線、化學表面處理產線、電子束焊等之特殊製程等。綜觀目前國內上市櫃公司尚無業務性質、種類與該公司完全相同之同業公司，綜合考量產業之關聯性、業務內容相似性及營運模式等因素，考量上市公司漢翔航空工業股份有限公司(以下簡稱漢翔，股票代號 2634)主係從事國內外軍用、民用航空及相關工業產品之發展、製造、裝修及銷售、協助國內航空工業建立中心衛星體系與制度、提供對航空工業系統之規劃、製造、整合、發展及管理之技術服務；上市公司亞洲航空股份有限公司(以下簡稱亞航，股票代號 2630)主要從事航空器與有關裝備之維修、租賃與買賣、航空配件裝備之製造與裝配、精密工業設備之修理以及上述各項業務之代理與顧問，漢翔與亞航均有從事航空器及其有關之機體、發動機及零組件維修業務；另上市公司駐龍精密機械股份有限公司(以下簡稱駐龍，股票代號 4572)主要從事大型飛機機身結構零組件之生產及銷售、大型飛機引擎及起落架結構零組件之生產及銷售、特殊模治具之研發、生產及銷售；上櫃公司晟田科技工業股份有限公司(以下簡稱晟田，股票代號 4541)主要專注於航太產業發動機、起落架及其他次系統相關零組件、半導體設備及相關零組件、無菌食品充填設備產業及工業用自動化精密傳動相關零組件製造，駐龍與晟田均有從事航空器之零組件製造銷售業務，四家採樣公司之營運業務及產品和該公司相近，故選取漢翔、亞航、駐龍及晟田為比較同業，並進行下列之各項分析：

(1)市場法

A.本益比法

單位：倍

項目 期間	同業公司				上市	
	漢翔	亞航	駐龍	晟田	大盤平均	航運業類股
111年6月	25.87	158.82	35.30	20.19	10.86	2.41
111年7月	26.88	153.36	37.83	22.37	10.92	2.57
111年8月	28.02	156.36	34.30	23.89	10.95	2.07
平均	26.93	156.18	35.81	22.15	10.91	2.35

資料來源：臺灣證券交易所股份有限公司、財團法人中華民國證券櫃檯買賣中心。

註1：採樣同業6~8月之本益比係以最近四季(111年第三季~112年第二季)歸屬於母公司之稅後淨利重新試算。

該公司所取之採樣同業平均本益比約介於 22.15 倍至 156.18 倍之間，然為避免取樣區間受極端值之影響，剔除平均本益比為 156.18 倍之亞航，排除極端值後建構取樣之本益比區間約介於 22.15~35.81 倍，進行本案之價值評估。

若以該公司最近四季(110 年第三季至 111 年第二季)之稅後淨利為 1,257,332 千元，除以擬掛牌股數 374,570,962 股，推算每股盈餘為 3.36 元，按上述本益比區間計算其參考價格，每股參考股價區間約為 74.42~120.32 元之間。經考量該公司初次上市掛牌初期之成交量、流通性風險及股市環境等因素，將每股參考價格之區間予以 8 折，每股參考股價區間約為 59.54~96.26 元。本證券承銷商與該公司共同議定之暫訂承銷價格為 65 元，所商議之暫訂承銷價格亦落參考價格區間內，故經雙方議定之暫訂承銷價格應尚屬合理。

B. 股價淨值比法

單位：倍

項目 期間	同業公司				上市	
	漢翔	亞航	駐龍	晟田	大盤平均	航運業類股
111 年 6 月	2.16	1.39	2.53	1.06	1.82	1.22
111 年 7 月	2.24	1.34	2.71	1.17	1.84	1.30
111 年 8 月	2.29	1.35	2.60	1.25	1.99	1.20
平 均	2.23	1.36	2.61	1.16	1.88	1.24

資料來源：臺灣證券交易所股份有限公司、財團法人中華民國證券櫃檯買賣中心。

該公司之採樣同業公司股價淨值比介於 1.16 倍~2.61 倍之間，以此進行本案之價值評估。以該公司 111 年 6 月 30 日經會計師核閱之股東權益 9,888,371 千元，依申請上市時之股份總數 352,806,962 股計算之每股淨值 28.03 元為計算基礎，按上述股價淨值比區間計算其參考價格，暫訂承銷價格為 65 元，落在參考價格區間 32.51~73.25 元之間。

(2) 成本法

成本法近似重置成本的理論，所謂重置成本法，本指企業如要重置或重購相似資產所需花費之數額。以重置成本來估計資產之價值，即是以企業重置或重購相同獲利能力之資產所需花費之成本數額來估計其價值，且必須有相似且合理之資產價格可供參考，另外使用成本法的限制有下列四種：

- A. 無法表達目前真正及外來的經濟貢獻值；
- B. 忽略了技術經濟壽年；
- C. 技術廢舊及變革對於其所造成的風險無法預測；
- D. 成本法中對於折舊項目及金額有量化的困難。

由於上述種種限制，故國際上採成本法評估企業價值者並不多見，且該公司 111 年第二季經會計師核閱之財務報告之股東權益為 9,888,371 千元，依申請上市時之股份總數 352,806,962 股計算之每股淨值為 28.03 元，與興櫃市場交易價格差異甚大，且成本法並未考量公司成長性，較常用於評估傳

統產業類股或公營事業公司，因此本證券承銷商不擬採用此種方法作為承銷價格訂定之參考依據。

(3)現金流量折現法

現金流量折現法(Discounted Cash Flow Method)係認為企業價值應為未來營運可能創造淨現金流量之現值總和，其中又以自由現金流量折現模式(Free Cash Flow Model)最能反映合理之報酬率，其計算公式如下：

$$P_0 = \frac{V_E}{N} = \frac{V_0 - V_D}{\text{Shares}}$$

$$V_0 = \sum_{t=1}^n \frac{FCFF_t}{(1+K_1)^t} + \sum_{t=n+1}^m \frac{FCFF_t}{(1+K)^n \times (1+K_2)^{t-n}} + \frac{FCFF_{m+1}}{(1+K_2)^n \times (1+K_2)^{m-n} \times (K_3 - g)}$$

$$FCFF_t = EBIT_t \times (1 - \text{tax rate}) + Dep_{.t} - Capital Exp_{.t} - \Delta NWC_t \quad K_i = \frac{D}{(D+E)} \times$$

$$K_d \times (1 - \text{tax rate}) + \frac{E}{(D+E)} \times K_e$$

$$K_e = R_f + (R_m - R_f) \times \beta_j$$

P_0	=	每股價值
V_0	=	企業總體價值 = $V_E + V_D$
	=	股東權益價值 + 負債價值 (不含計入營業活動現金流量之負債)
N	=	擬上市(最大)股數 374,571 千股
$FCFF_t$	=	第 t 期之現金流量
K_i	=	加權平均資金成本 $i=1,2,3$
g	=	營業收入淨額成長率
n	=	3 第一階段之經營年限：111 年度~113 年度
m	=	5 第二階段之經營年限：114 年度~115 年度
$EBIT_t$	=	第 t 期之息前稅前淨利
tax rate_t	=	第 t 期之稅率
$Dep_{.t}$	=	第 t 期之折舊費用
$Capital Exp_{.t}$	=	第 t 期之資本支出
	=	第 t 期之購置固定資產支出 + 新增長期投資支出
ΔNWC_t	=	第 t 期之淨營運資金 - 第 t-1 期之淨營運資金
	=	(第 t 期之流動資產 - 不付息流動負債) - (第 t-1 期之流動資產 - 不付息流動負債)
$D/(D+E)$	=	付息負債占付息負債及權益比
$E/(D+E)$	=	權益占付息負債及權益比 = $1 - D/(D+E)$
K_d	=	付息負債資金成本率
K_e	=	權益資金成本率
R_f	=	無風險利率
R_m	=	市場平均報酬率
β_j	=	系統風險；衡量公司風險相對於市場風險之指標

A.加權平均資金成本之參數設定及計算結果

項目	期間 I	期間 II	期間 III	基本假設說明
t	$t \leq n, n=3$	$n+1 \leq t \leq m,$ $m=5$	$t \geq m+1$	依該公司及產業狀況分為三期間： 期間 I：111~113 年度。 期間 II：114~115 年度。 期間 III：116 年度後(永續經營)。
$D/(D+E)$	51.73%	48.25%	44.78%	期間 I：依該公司最近期之付息負債占(付息負債+權益)比率計算。 期間 II：採用期間 I 及期間 III 之平均數
$E/(D+E)$	48.27%	51.75%	55.22%	期間 III：採用採樣同業最近期付息負債占(付息負債+權益)比率之平均數。
K_d	1.30%	1.64%	1.99%	期間 I：以該公司最近期財務報告平均借款利率估計。 期間 II：假設為期間 I 及 III 之平均值。 期間 III：係採最近十年本國銀行之借款平均利率計算之。
$tax\ rate$	20.00%	20.00%	20.00%	以該公司目前營運地點適用稅率計算。
R_f	1.1071%	1.1071%	1.1071%	採用櫃檯買賣中心公告最近期發行之 10 年期中央政府公債甲 8(A11108)111 年 8 月份之加權平均殖利率。
R_m	10.56%	10.56%	10.56%	採最近 10 年度之加權股價指數報酬率平均值計算。
B_j	0.61	0.81	1.00	期間 I：係以臺灣經濟新報資料庫之各採樣同業最近 5 年度之資料計算。 期間 II：假設 B_j 為期間 I 及 III 之平均值。 期間 III：假設永續經營期個別資產之預期報酬率與指數同時發生變動的程度相當，故 B_j 趨近於 1。
K_e	6.90%	8.73%	10.56%	$=R_f + \beta * (R_m - R_f)$
K_i	3.87%	5.15%	6.54%	依上述模型介紹之計算公式得出加權平均資金成本
g (保守)	12.58%	7.64%	2.70%	期間 I：因 109 年度受新冠肺炎疫情影響航空產業甚鉅，故係以該公司 105~108 年度及 110 年度之營收成長率平均值 12.5824%。 期間 II：假定該比率為期間 I 及 III 之間之平均值。 期間 III：考量永續經營，係以 ITIS 公布(經凱基證券整理)之 106~110 年全球經濟成長率平均值估計。
g (樂觀)	12.58%	8.17%	3.75%	期間 I：因 109 年度受新冠肺炎疫情影響航空產業甚鉅，故係以該公司 105~108 年度及 110 年度之營收成長率

項目	期間 I	期間 II	期間 III	基本假設說明
				平均值 12.5824%。 期間 II：假定該比率為期間 I 及 III 之間之平均值。 期間 III：永續經營期之營收成長率係以主計處公布之 106~110 年經濟成長率平均值估計。

B. 計算結果

$$\begin{aligned} \text{(A) 保守情境 } P_0 &= (V_0 - VD) / \text{Shares} \\ &= (33,027,453 \text{ 千元} - 13,175,560 \text{ 千元}) / 374,571 \text{ 千股} \\ &= 53.00 \text{ 元/股} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{(B) 樂觀情境 } P_0 &= (V_0 - VD) / \text{Shares} \\ &= (43,788,101 \text{ 千元} - 13,175,560 \text{ 千元}) / 374,571 \text{ 千股} \\ &= 81.73 \text{ 元/股} \end{aligned}$$

依據上述假設及公式，該公司依自由現金流量折現法保守及樂觀情境假設計算之參考價格區間為53.00元~81.73元，暫定承銷價65元落於該價格區間內。由於此法主要係以未來各期創造現金流量之折現值合計認定為股東權益價值，然因未來之現金流量無法精確掌握，且評價使用之相關參數亦無一致標準，國內實務上較少採用。

在股價評價方法選擇上，考量收益法下如現金流量折現法因需推估公司未來數年之盈餘及現金流量作為評價之基礎，然而預測期間長，推估營收資料之困難度提高，不確定性風險相對高，亦不能合理評估公司應有之價值，故不予以採用。

(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

茲就該公司與採樣同業公司漢翔、亞航、駐龍及晟田之財務狀況、獲利情形及本益比之比較分析列式如下：

1. 該公司與已上市櫃同業之財務狀況與獲利情形

(1) 財務概況

分析項目		年度	108 年度	109 年度	110 年度	111 年 上半年度
		公司別				
財務 結構	負債占資產比率(%)	長榮航太	60.73	58.25	56.66	56.96
		漢翔	68.05	68.28	64.84	63.40
		亞航	64.71	62.68	58.98	60.39
		駐龍	14.86	12.16	13.08	24.76
		晟田	56.96	60.27	59.49	59.85
		同業平均	45.40	61.20	52.50	註
	長期資金占不動產、 廠房及設備與使用權 資產比率(%)	長榮航太	242.88	188.94	202.93	208.40
		漢翔	245.82	205.50	219.87	266.07
		亞航	286.44	256.03	257.26	260.32
		駐龍	381.93	381.63	371.73	281.05

分析項目	年度	108 年度	109 年度	110 年度	111 年 上半年度
	公司別				
	晟田	129.09	126.93	141.03	141.52
	同業平均	160.00	99.46	99.58	註

資料來源：各期比率係參照各公司經會計師查核簽證或核閱之合併/個別財務報告、各公司 110 年報及凱基證券整理(長榮航太與晟田因無出具合併財務報告，故參照其個別財務報告)。

同業資料則參考財團法人金融聯合徵信中心所出具「中華民國台灣地區主要行業財務比率」之行業財務比率，行業別分別為「C34 產業用機械設備維修及安裝業」。

註：財團法人金融聯合徵信中心尚未出具 111 年上半年度 IFRSs 合併財報財務比率之同業資料。

A. 負債占資產比率

該公司 108~110 年度及 111 年上半年度之負債占資產比率分別為 60.73%、58.25%、56.66% 及 56.96%。109 年度負債占資產比率較 108 年度微幅下降，在負債總額方面，主係 108 年底該公司依原於 102 年與奇異公司之合資契約約定，將大部分發動機維修業務移轉予長異公司，致 109 年度發動機維修業務減少，又因多國民航主管機關停飛波音 737 MAX 機型飛機進而導致原廠及其代工廠停產，致飛機零組件製造業務下滑，再加上全球新冠肺炎疫情蔓延，航空公司多數客機航線減班或停飛，導致飛機維修時程向後遞延甚或取消，致飛機維修業務量減少，因上述整體業績下滑使得該公司 109 年度採購及資金需求下降，以致 109 年底存貨總額、應付帳款(含關係人)及長期借款較 108 年底減少，另因維修業務減少致暫估發動機外修費用下滑，導致其他應付款(含關係人)下降；在資產總額方面，因該公司 109 年度辦理現金減資 30 億元及發動機業務移轉，使 109 年底現金及約當現金、應收帳款淨額減少，而因 109 年底負債總額減少高於資產總額減少幅度下，致使 109 年度之負債占資產比率些微下滑。

110 年度在負債總額方面，因新冠肺炎疫情持續衝擊全球航空產業市場，整體飛航需求下降進而減少相關之進廠定期維修及停機線維修等需求，以致該公司維修業務量下滑，採購及資金需求減少，加上長期借款陸續於一年內到期償還，以致長期借款 110 年底減少；

在資產總額方面，110 年因波音 737MAX 機型飛機重新取得適航許可製造廠業績回升使得 110 年度應收帳款增加，然 110 年度因整體維修業務減少使整體稅前淨利減少，致 110 年底現金及約當現金較 109 年底減少，在負債總額減少幅度高於資產總額減少幅度下，使 110 年度負債占資產比率較 109 年度微幅下降。111 年上半年度負債占資產比率較 110 年度略微增加，疫苗施打普及率提高世界各國逐步放寬邊界管制，航空運輸需求逐步提升帶動相關機體維修及零組件需求，致該公司上半年營收隨之成長，相關應收款項、存貨金額及應付款項隨之成長，另償還長期借款致現金及長期負債下降、及認列應付現金股利使 111 年 6 月底負債總額較 110 年底上升 2.87% 大於資產總額變動幅度 2.34%，使得 111 年上半年度之負債占資產比率微幅上揚。

與採樣同業及同業平均相較，該公司 108 年度負債占資產比率高於駐

龍、晟田及同業平均值，109~110 年度及 111 年上半年度僅高於駐龍，與其他採樣同業及同業平均互有高低，且該公司最近三年度及 111 年上半年度之營業活動皆產生現金流入，顯示其財務結構穩健，尚無重大異常情事。

B.長期資金占不動產、廠房及設備與使用權資產比率

該公司 108~110 年度及 111 年上半年度之長期資金占不動產、廠房及設備與使用權資產比率分別為 242.88%、188.94%、202.93%及 208.40%。該公司 108 年底將發動機維修業務移轉予長異公司下，考量營運資金需求減少，於 109 年辦理現金減資 30 億元致股東權益大幅下降，及償還長期借款，致 109 年底長期資金占不動產、廠房及設備比率下滑至 188.94%。110 年 6 月該公司將位於觀音廠之廠房及土地出租予長異公司使用，故將原帳列於不動產、廠房及設備科目之自用廠房及土地，重分類至投資性不動產科目，使不動產、廠房及設備金額大幅減少，致 110 年度長期資金占不動產、廠房及設備與使用權資產比率上升至 202.93%。111 年上半年度長期資金占不動產、廠房及設備與使用權資產比率較 110 年度微幅上升，主係該公司平均不動產、廠房及設備與使用權資產因 111 年上半年度折舊提列而下降所致，其變化情形尚屬合理。

經與採樣公司及同業平均相較，該公司最近三年度及 111 年上半年度之長期資金占不動產、廠房及設備與使用權資產比率僅高於晟田及同業平均值外，其餘年度均低於其他採樣同業，而該公司 108、110 年度及 111 年上半年度之長期資金占不動產、廠房及設備比率均在 200%以上，且該公司主要營運場所多為自有廠房與土地承租，並投資於以生產與維修用之機器設備等資本支出，顯示該公司長期資金足以支應資本支出所需，並無重大異常之情形。

綜上所述，該公司 108~110 年度及 111 年上半年度之財務結構各項指標變動情形尚屬合理，顯示該公司目前之長期資金足以支應資本支出運所需，並無重大異常之情形。

(2)獲利情形

分析項目		年度	108 年度	109 年度	110 年度	111 年 上半年度
		公司別				
獲利 能力	資產報酬率(%)	長榮航太	6.30	4.39	4.24	7.60
		漢翔	4.76	1.19	1.56	4.20
		亞航	1.56	1.42	2.12	0.56
		駐龍	11.27	1.53	2.69	9.04
		晟田	2.37	(1.37)	0.50	2.98
		同業平均	2.00	7.70	6.80	註 2
	權益報酬率(%)	長榮航太	14.87	9.87	8.95	16.59
		漢翔	12.99	2.75	3.94	10.98
		亞航	2.74	2.61	4.30	0.27
		駐龍	13.69	1.70	3.01	11.12

分析項目	年度	108 年度	109 年度	110 年度	111 年 上半年度
	公司別				
	晟田	3.99	(4.55)	0.01	6.23
	同業平均	3.10	16.80	14.00	註 2
營業利益占實收資本 額比率(%)	長榮航太	31.06	42.07	32.65	42.81
	漢翔	25.96	1.91	5.22	13.34
	亞航	6.56	(3.07)	0.47	0.63
	駐龍	79.91	13.26	16.90	48.88
	晟田	14.71	(23.14)	(5.64)	9.14
	同業平均	註 1	註 1	註 1	註 1
	同業平均	註 1	註 1	註 1	註 1
稅前純益占實收資本 額比率(%)	長榮航太	36.33	39.52	30.64	57.64
	漢翔	25.17	5.09	7.16	20.93
	亞航	4.94	2.53	5.17	0.41
	駐龍	79.42	11.96	17.97	62.68
	晟田	13.12	(17.62)	(1.85)	18.58
	同業平均	註 1	註 1	註 1	註 1
	同業平均	註 1	註 1	註 1	註 1
純益率(%)	長榮航太	4.25	10.98	9.16	13.98
	漢翔	6.56	1.88	2.35	6.11
	亞航	1.15	1.08	1.98	0.14
	駐龍	27.18	9.36	13.30	31.63
	晟田	4.47	(8.55)	0.01	7.79
	同業平均	1.70	11.80	9.70	註 2
	同業平均	註 1	註 1	註 1	註 1
每股稅後盈餘(元)	長榮航太	3.11	1.85	2.50	2.31
	漢翔	1.99	0.42	0.59	0.85
	亞航	0.37	0.32	0.53	0.02
	駐龍	6.74	0.92	1.50	2.60
	晟田	1.02	(1.13)	0.00	0.74
	同業平均	註 1	註 1	註 1	註 1
	同業平均	註 1	註 1	註 1	註 1

資料來源：各期比率係參照各公司經會計師查核簽證或核閱之合併/個別財務報告、各公司 110 年報及凱基證券整理(長榮航太與晟田因無出具合併財務報告，故參照其個別財務報告)。

同業資料則參考財團法人金融聯合徵信中心所出具「中華民國台灣地區主要行業財務比率」之行業財務比率，行業別分別為「C34 產業用機械設備維修及安裝業」

註 1：財團法人金融聯合徵信中心所出具之行業財務比率，未提供同業平均之營業利益占實收資本額比率、稅前利益占實收資本額比率、每股稅後盈餘及現金流量允當比率。

註 2：財團法人金融聯合徵信中心尚未出具 111 年上半年度 IFRSs 合併財報財務比率之同業資料。

註 3：除每股盈餘外，其餘計算之損益數字係以年化計算。

A. 資產報酬率及權益報酬率

該公司 108~110 年度及 111 年上半年度之資產報酬率分別為 6.30%、4.39%、4.24% 及 7.60%；權益報酬率分別為 14.87%、9.87%、8.95% 及 16.59%。108、109 及 110 年度資產報酬率與權益報酬率逐年下降，主係因發動機維修業務移轉，新冠肺炎疫情及波音 737 MAX 機型飛機停飛事件影響，致飛機維修及製造業務量逐年減少致稅後淨利逐年下降所致。而 111 年上半年度則因疫情影響趨緩及 737 MAX 機型飛機在各國陸續復飛下，業績成長致年化後之稅後淨利較 110 年度大幅成長故使資產報酬率與權益報酬率均較

110 年度大幅增加，尚無發現重大異常情形。

經與採樣公司及同業平均相較，該公司資產報酬率僅 108 年度及 111 年上半年度資產報酬率低於駐龍、109 年度及 110 年度僅低於同業平均外，其餘年度均優於其他採樣同業及同業平均。在權益報酬率方面，除 109 年度及 110 年度低於同業平均外，其餘期間皆優於採樣公司及同業平均，該公司將部分發動機維修業務移出後辦理現金減資，經營績效尚屬穩定，經評估尚無重大異常情事。

B.營業利益占實收資本額比率及稅前純益占實收資本額比率

該公司 108~110 年度及 111 年上半年度之營業利益占實收資本額比率分別為 31.06%、42.07%、32.65%及 42.81%；稅前純益占實收資本額比率分別為 36.33%、39.52%、30.64%及 57.64%。109 年度該公司將發動機維修業務移轉予長異公司，營運資金需求下降，進而辦理現金減資 30 億元，致 109 年底實收資本額較 108 年底減少 45.96%，於移轉發動機業務後，發動機業務營收大幅減少，再加上疫情使得飛機維修及零組件需求減緩，在該公司積極控管營業費用下，109 年度營業利益較 108 年度下滑 26.79%，另因於 108 年度處分發動機廠房及設備等資產而產生業外利益，致 109 年度稅前純益較 108 年度減少 41.21%，因實收資本額下降幅度高於營業利益、稅前純益下降幅度，致使 109 年度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 108 年度上升。110 年度因持續受疫情影響，致營收規模及營業毛利下降，雖擲節營業費用 110 年度營業利益及稅前純益仍較 109 年度下滑，故 110 年度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 109 年度下降。111 年上半年度之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均較 110 年度上升，主係因在實收資本額無異動情形下，111 年上半年度因該公司飛機維修業務與製造業務業績回升，再加上毛利率較高之軍用發動機維修進廠量增加，且製造業務受惠於終端需求增加使其接單量上升致每單位固定成本下降，使得當期營業毛利回升，而營業利益及稅前純益均隨之增加所致。

經與採樣公司及同業平均相較，該公司除 108 年度及 111 年上半年度之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僅低於駐龍外，其餘年度均優於採樣公司及同業平均，該公司在航空業受新冠肺炎疫情下，各項獲利能力指標仍維持穩定良好狀況且優於同業，經評估尚無重大異常情事。

C.純益率

該公司 108~110 年度及 111 年上半年度之純益率分別為 4.25%、10.98%、9.16%及 13.98%。109 年度純益率較 108 年度上升，主係 108 年度發動機維修業務整體營業毛利率較低，且因移轉發動機業務後，減少發動機業務相關之人事成本及費用，使純益率隨之上升。110 年度純益率較 109 年度下降，主係因疫情蔓延使得以客運為主之航空公司調整維修排程，進而減少相關

之停機線等維修需求，加上製造業務尚未達到規模經濟，產品前期開發資本投入較高，相關固定成本如折舊費用仍持續產生，造成稅後淨利減幅大於營收減幅所致。111 年上半年度純益率均較 110 年度上升，主係因 111 年上半年度飛機維修及相關零組件產品需求回升，帶動公司業績大幅成長，致純益率較 110 年度大幅上升。

經與採樣公司及同業平均相較，該公司純益率僅 108 年與 111 上半年低於駐龍、109 年低於同業平均、110 年低於駐龍及同業平均外，其餘年度均優於其他採樣同業及同業平均，該公司在航空業受新冠肺炎疫情下，各項獲利能力指標仍維持穩定良好狀況且優於同業，尚無重大異常之情事。

D.每股盈餘

該公司 108~110 年度及 111 年上半年度之每股盈餘分別為 3.11 元、1.85 元、2.50 元及 2.31 元。109 年度整體營收衰退，在該公司積極控管營業成本及費用下，歸屬母公司業主之稅後利益下滑 42.00%，另該公司於 109 年度辦理現金減資 30 億元，使其加權平均已發行股數較 108 年度僅略微減少 2.36%，因稅後利益減幅大於加權平均已發行股數減幅，致 109 年度每股盈餘下降。110 年度每股盈餘上升，主係因該公司於 109 年度辦理現金減資 30 億元，使得 110 年度加權平均已發行股數較 109 年度大幅下降高稅後淨利下降幅度所致。111 年上半年度受到整體業績成長，使得每股盈餘較去年同期增加至 2.31 元。

經與採樣公司及同業平均相較，該公司除 108 年度及 111 年上半年度每股盈餘僅低於駐龍外，其餘年度均優於採樣公司及同業平均，該公司在航空業受新冠肺炎疫情下，各項獲利能力指標仍維持穩定良好狀況且優於同業，經評估尚無重大異常情事。

整體而言，該公司之獲利能力指標表現穩定並介於採樣同業之間，尚無重大異常。

2.本益比

請參閱本評估報告「壹、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所議定之承銷價格，並未參考財務專家意見或鑑價機構之鑑價報告。

(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

月份	平均股價(元)	成交量(股)
111年8月	74.38	6,289,730

資料來源：證券櫃檯買賣中心網站。

該公司於興櫃市場掛牌之最近一個月(111年8月)之簡單算術平均股價為74.38

元，總成交量為6,289,730股。

(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

本證券承銷商與該公司共同商議之承銷價格暫訂為65元，主係考量該公司所處產業、經營績效、發行市場環境及同業之市場狀況等因素，及參考該公司採市場法(本益比法)之參考價格區間介於59.54 ~ 96.26元；採市場法(股價淨值比法)之參考價格區間介於32.51~73.25元；最近一個月(111年8月)興櫃股票市場之成交均價為74.38元等，以推算合理之承銷價格，做為該公司辦理股票承銷之參考價格訂定依據，本證券承銷商與該公司共同議定之承銷價格應尚屬合理。而實際承銷價格將屆辦理上市前股票公開承銷時，依所採行之承銷方式發現市場合理價格後，由本證券承銷商與該公司共同議定之。

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、本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四項分別評估說明如下：

(一)股價變化過鉅

為使本次訂定預計承銷價格時，能充分反映公司真實價值，本證券承銷商已依據國際間慣用之市場法計算承銷價格參考區間，再參酌上市櫃同業公司狀況及其興櫃市場價格，以確實表達承銷價格之合理性。惟依據「臺灣證券交易所股份有限公司營業細則」第63條第2項之規定：「初次上市普通股除上櫃轉上市者外，自上市買賣日起五個交易日採無升降幅度限制」，故該公司於掛牌後亦可能產生股價大幅波動之情況，惟本證券承銷商業已依「中華民國證券商業同業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」規定，與該公司簽訂「過額配售協議書」，約定該公司應視市場需求狀況，提出委託證券商辦理公開承銷股數之15%額度內之股份，供證券商辦理過額配售。另過額配售協議書中亦約定該公司除依規定應提出強制集保股份外，並應由該公司協調特定股東就其持有之已發行普通股，於掛牌前配合自願送存集保，且承諾於掛牌日起三個月內不得賣出，故應可降低股價變化過鉅之風險。

(二)穩定價格策略

1.過額配售機制

依據「中華民國證券商業同業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」之規定，主辦承銷商已與該公司簽訂「過額配售協議書」，就應委託證券商辦理公開承銷股數之15%之額度內，提供已發行普通股股票供主辦承銷商辦理過額配售，並由主辦承銷商負責規劃及執行穩定價格操作，如該公司股價出現異於大盤或同業表現而有跌破承銷價時，將適時執行買進該公司股票以反應其合理股價。

2.特定股東集保

依據「中華民國證券商業同業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」之規定，本證券承銷商已與該公司簽訂「過額配售協議書」，協議書中約定該公司除應提出強制集保股份外，並應由該公司協調特定股東就其持有之已發行普通股，於掛牌前自願辦理集中保管，且承諾於掛牌日起三個月內不得賣出，以維持其股票上市掛牌後價格穩定。

(三)承銷之相關費用及承銷手續費率

本次承銷相關費用如律師及會計師之勞務費、公開說明書印製費、辦理法人說明會等支出均已估列在該公司之年度財務預算中，對該公司之獲利並無顯著影響，另承銷手續費將參考未來辦理公開銷售時之市場行情議定。惟依國際財務報導準則實務指引(IFRS Manual of Accounting)及參酌 IAS 32 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掛牌依規定係以現金增資發行新股辦理公開銷售，預計該次現金增資發行新股之股數為 21,764,000 股(暫訂)，占該公司現金增資前股份總數 352,806,962 股之 6.17%，考量其未來年度業績與獲利之成長趨勢，對該公司獲利之稀釋影響應屬有限。

綜上說明，該公司已依法令規定提出應公開銷售股數，並全數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。經評估本次新股承銷之相關費用對其獲利之影響尚屬有限，股本膨脹對其每股盈餘之稀釋效果亦已於本次議定承銷價格時納入考量，本證券承銷商亦已針對承銷價格擬定穩定價格策略。整體而言，本次承銷風險應屬有限。

四、總結

本證券承銷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等如下：

(一)營運風險及潛在風險

1.市場環境受不可控制因素影響，以致飛航需求下降進而減少維修需求

航空業與全球景氣及經濟脈動密不可分，其市場環境亦受到不可控制因素影響(例如：新冠肺炎疫情重創航空客運、烏俄戰爭引發區域性風險等)；該公司 109 年起受新冠肺炎疫情影響，航空公司多數客機航線已減班甚或停飛，致使飛機維修時程及業務量皆向後遞延或取消，依據國際航空運輸協會(IATA)預測，全球航空業之客運量至少要到 113 年才會完全恢復到疫情前的客運水準。

因應對策：

透過資訊蒐集密切掌握產業趨勢與市場脈動，持續發展客機及貨機維修業務，並提升維修技術層次、產品製造與開發能力，並視市場需求彈性調整客機

及貨機維修產能，以利及時掌握商機；持續開拓全球新客戶，使客戶擴及亞洲、美洲及歐洲等地區，最近兩年度持續有新增歐美維修客戶，以避免因區域性的政經因素變化影響該公司整體業務。

2. 維修人力培養不易，且面臨科技業搶奪國內專業人才

近年國內科技產業(如半導體產業)蓬勃發展，各家科技公司求才若渴呈現與航太維修產業搶才態勢；由於該公司維修人員需長期培養及訓練，養成期間長，無法於短時間內速成，再加上人才召募不易，可能造成人才缺口之潛在風險。

因應對策：

在人才招募方面，該公司藉由各式產學合作管道，使學生於求學階段即透過產學合作活動了解航太產業需求，強化產學無縫接軌。在留才方面，該公司制訂透明的升遷管理制度，搭配定期與不定期的獎酬制度，與員工分享公司獲利益餘；輔以員工福利政策，包括各項補助措施、身心健康促進活動，以凝聚員工向心力。在育才方面，該公司設有訓練部門，定期安排員工機型維修之內外部培訓及證照取得，透過組織管理、傳承及教導培育人才，以厚植航太維修實力以降低人才流動風險。

3. 受疫情影響，航運費價格及原物料運送交貨時間較不穩定

該公司進貨以空運為主，受新冠肺炎疫情打亂全球貨物運輸秩序，造成貨物運輸成本上升；而隨著歐美疫情趨緩，國外貨物需求急速上升，使得貨物運輸量吃緊，進而導致國際原物料運送交貨時間較不穩定，可能對未來營運獲利產生不確定性。

因應對策：

持續與飛機、發動機製造商及其供料商保持溝通，針對相關政策修訂方向，以預先規劃因應方案。

(二) 財務風險

1. 匯率波動對獲利情形產生之影響

該公司銷貨及採購係以美元為主，部分外幣於應收、應付帳款相互沖抵可產生部分避險效果，惟仍有外幣淨資產部位產生匯兌損益，故匯率波動對該公司獲利仍有一定程度之影響。

因應對策：

為因應匯率變動可能產生之財務風險，該公司除持續透過經常性之外幣進銷貨交易，使其外幣債權及債務得以互相沖抵而產生自然避險效果外，尚採取下列具體因應措施：

1. 由財務人員依據國內外政經情勢發展，與金融機構保持密切聯繫並蒐集即時匯率資訊，以充分掌握匯率變動趨勢。

2. 財務人員依據匯率未來走勢維持適當之外匯部位，並判斷適當時機買賣及調節外幣，以降低匯率變動對該公司獲利之影響。
3. 取得金融機構之財經資訊、外匯報告，以綜合判斷匯率、利率變動趨勢，靈活調整外匯、資金策略。

2.利率波動對獲利情形產生之影響

該公司因供營運需求所需而有中長期借款，故利率波動對該公司獲利仍有一定程度之影響。

因應對策：

該公司因應利率變動風險之措施，主要係採定期評估借款利率，並與往來之金融機構保持良好關係以取得較低之融資成本，同時配合強化營運資金管理等方式降低對銀行借款之依存度以分散利率變動之風險。

綜上所述，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和財務風險綜合評估，該公司已具備降低或分散風險之能力，且其經營穩健、獲利情況穩定，企業體質良好，本證券承銷商並就該公司申請上市各項基本條件進行檢視及不宜上市條款之查核，據此評估該公司以符合「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樂觀，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，並藉此提高公司知名度及吸引優秀人才，對該公司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上市。

貳、產業狀況及營運風險

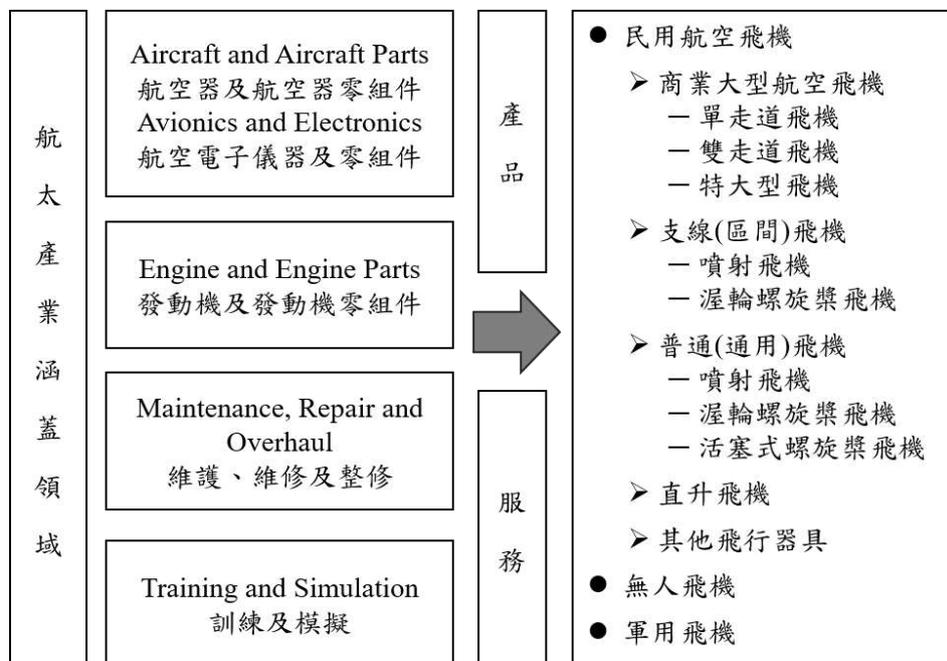
一、申請公司所屬行業營運風險

長榮航太主要從事機體、零組件、發動機之維修及機體、發動機零組件之製造、加工、組裝等業務，並以航太維修業務(Maintenance, Repair and Overhaul，簡稱 MRO)為主，茲就該公司所屬行業之產業現況與發展說明如下：

(一)產業現況

依經濟部航太產業發展推動小組資料顯示，航太產業之供應鏈體系涵蓋以飛機為中心之設計及製造業、維修服務業、軍用航空工業等，飛機系統整合技術與品質管理等流程相當繁雜，需航太供應鏈間相互密切配合。其業務內容係包含航空器及其零組件、發動機及其零組件產品之製造、機體維護、維修及整修服務，以及飛航訓練與模擬等項目，航太產業必須仰賴許多相關工業之支援，舉凡電機、機械、電子、電腦、通訊、化工、材料、飛航安全檢測等高科技產業，故眾多先進國家多以發展航太產業以驅動其國內相關產業之技術水準與附加價值。另航太產業為典型勞力密集、技術密集、經驗密集及資本密集之產業，因航太產業之發展對國家經濟競爭優勢、國防安全實力及基礎產業技術提升有相當之影響，具高附加價值之特性，使得全球各國政府越來越重視並支持航太產業永續發展。而長榮航太擁有飛機機體、發動機零組件之製造、加工與組裝等能力，以及飛機機體、零組件、發動機維修等能量，為亞太地區少數兼具製造、系統整合、測試及維修能量之航太產業供應商。

航太產業涵蓋領域



資料來源：凱基整理。

1.航太產業概況

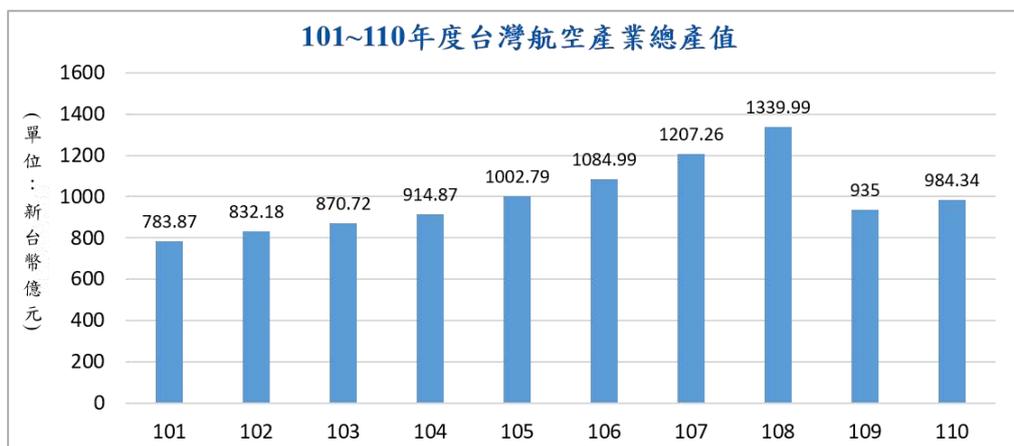
(1)台灣國內航太產業概況

國內航太產業供應鏈可分為以下類別及業務內容：

類別	廠商	業務內容
航太維修	長榮航太、華航、漢翔、亞航、安博航太等	廣體/窄體客機、軍機、直升機等機體、發動機、附件、航儀電維修及客機改貨機等。
發動機	漢翔、長榮航太、長亨、晟田、寶一、千附、駐龍、豐達科等	壓縮段、燃燒室、機匣、葉片、擴散器、環狀件、扣件、管件等製造業務。
機體結構	漢翔、長榮航太、千附、駐龍、晟田等	軍機機體結構、單走道飛機機身段、商務飛機機尾段、直升機座艙段、飛機艙門、飛行控制面、引擎派龍、飛機起落架零組件等各式金屬與複材結構系統/零組件等製造業務。
航空電子	台灣國際航電、克瑞電子、台灣貝克、利翔、群創、芳興等	駕駛艙顯示面板、電源轉換器、客艙資訊娛樂系統、微電子電路、連接器、觸控面板、客艙無線智慧控制系統、飛機天線等製造業務。
飛機內裝	漢翔、拓凱、福基、懷霖、崇仁等	飛機客艙座椅、座椅結構件、客艙編織物、航空貨櫃/貨盤/貨網、氧氣面罩等製造業務。

資料來源：經濟部航空產業發展推動小組。

歷年來台灣航太產業於經濟部工業局推動下，已成功切入機體結構、發動機、內裝及電子等領域之製造與維修業務，為協助國內航太業者開拓國際市場商機，經濟部積極協助國內廠商籌建航太專業製造及維修能量，目前台灣航空產業已建構相關民用航空產品之供應鏈體系，並與波音、空中巴士、龐巴迪、奇異、普惠、史奈克瑪等世界知名航太大廠建立合作夥伴關係。台灣航空產業總產值於109年新冠肺炎疫情爆發前呈現平穩增長的趨勢，在108年度產值達到新台幣(以下同)1,340億元歷史新高，99~108年度年均複合成長率(CAGR)為7.90%，109年度則因受新冠肺炎影響，產值降至935億元較前一年衰退30.22%，110年度隨著疫苗普及與全球航空運輸需求回升，國內航空產業有逐漸復甦跡象，總產值回升至新台幣984.34億元。

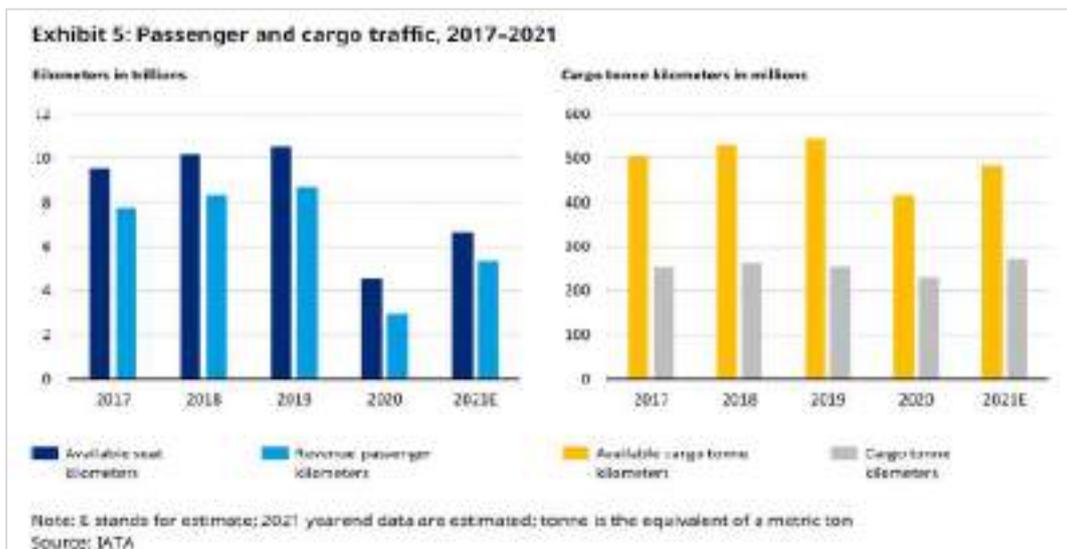


資料來源：經濟部航太產業發展推動小組(111年)。

(2)航空客貨運市場發展狀況

根據國際航空運輸協會(International Air Transport Association, 下稱 IATA)於 110 年統計數據(下圖左),以可售座位公里(Available Seat Kilometer, ASK)及收益旅客公里(Revenue Passenger Kilometer, RPK)衡量航空公司客運運能指標顯示,109 年度可售座位公里(ASK)及收益旅客公里(RPK)較 108 年度大幅衰退,導致客機新機與維修需求大幅下滑,而 110 年度雖兩個指標均有微幅上升,惟可售座位公里(ASK)仍為 108 年度水準的一半;依 IATA 於 110 年 10 月研究報告中指出,儘管疫情迫使 109 年以來的全球航空客運需求落於歷史極低水準區段,然隨著 110 年全球防疫政策已使客運收益公里數(RPK)指標逐漸回升,此將有助提升未來客運市場成長,進而帶動客機新機與維修市場之需求。109 年起由於新冠肺炎疫情加速改變消費者購物習慣,宅經濟的興盛帶動跨境網購持續增長,110 年受全球供應鏈物流壅塞影響,使得貨機運能大幅成長,加上全球各航空公司因客運航班大幅減少,轉而使用客機載貨方式來維持營運;依據 IATA 於 110 年統計數據(下圖右),以可售噸位公里(Available Cargo Tonne Kilometres, ACTK)及貨運噸公里(Cargo Tonne Kilometres, CTK)衡量航空公司貨運運能指標顯示,110 年可售噸位公里(ACTK)及貨運噸公里(CTK)均較 109 年度增加,IATA 預測 111 年度全球航空貨運需求仍持續保持強勁,111 年度全球航空貨運運能水準較疫情前的 108 年度將高出 13.20%;另根據 Research and Markets 報告顯示,預估 109~115 年全球航空貨運市場年複合成長率達 4.5%,隨著國際貨運市場需求逐漸升高,貨機業者持續增加飛機運載,帶動貨機維修業務需求持續增長。

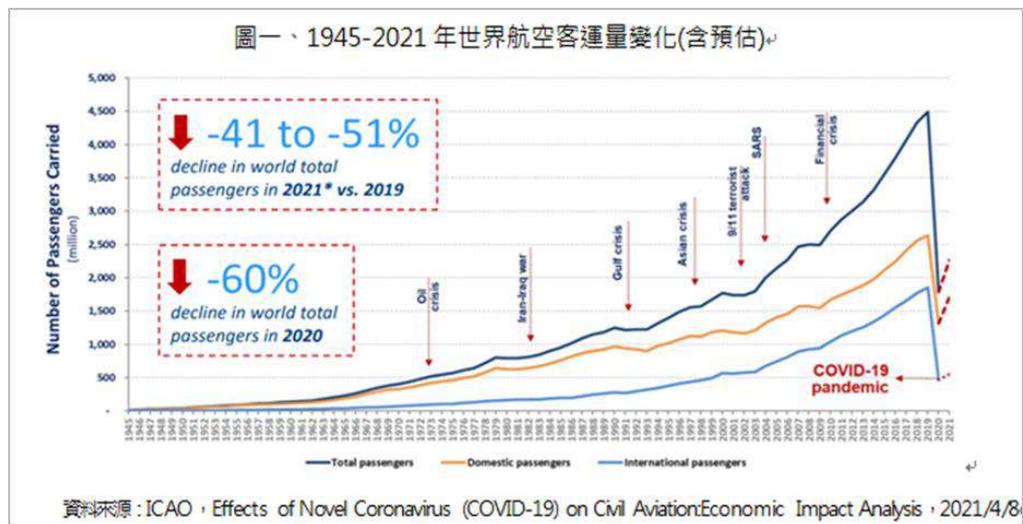
106~110 年度客運及貨運運量



資料來源：國際航空運輸協會(IATA) (110 年)。

(3) 新冠肺炎對航太產業的影響及陸續復甦之狀況

109 年度因新型冠狀病毒(COVID-19)蔓延全球，各國實施邊境管制，航空客運遭受重創，根據國際民航組織(International Civil Aviation Organization, 下稱 ICAO)110 年發佈之統計報告指出，108~109 年度全球載客量由 45 億人急降至 18.1 億人次，年減 60%，使得航空公司多數航線停飛甚或減班，致飛機維修時程及業務量皆向後遞延或取消、新飛機需求隨之下降，而航太大廠如波音、空中巴士、奇異、勞斯萊斯等相繼施行減少生產量計畫，例如：波音於 109 年 4 月宣佈因應航空市場表現疲軟，縮減 787 Dreamliner 廣體客機之產量，從 109 年的每月 14 架降低至 10 架，並預計 111 年時進一步縮減至 7 架，而 787 Dreamliner 廣體客機係採用 GE 或勞斯萊斯開發的引擎，致勞斯萊斯此機型引擎產量隨之下滑；另空中巴士 A330 系列寬體飛機之產量預計將保持在每月 2~3 架之間，低於 107 年的每月 5 架，致使該機型飛機零組件及維修需求減少。



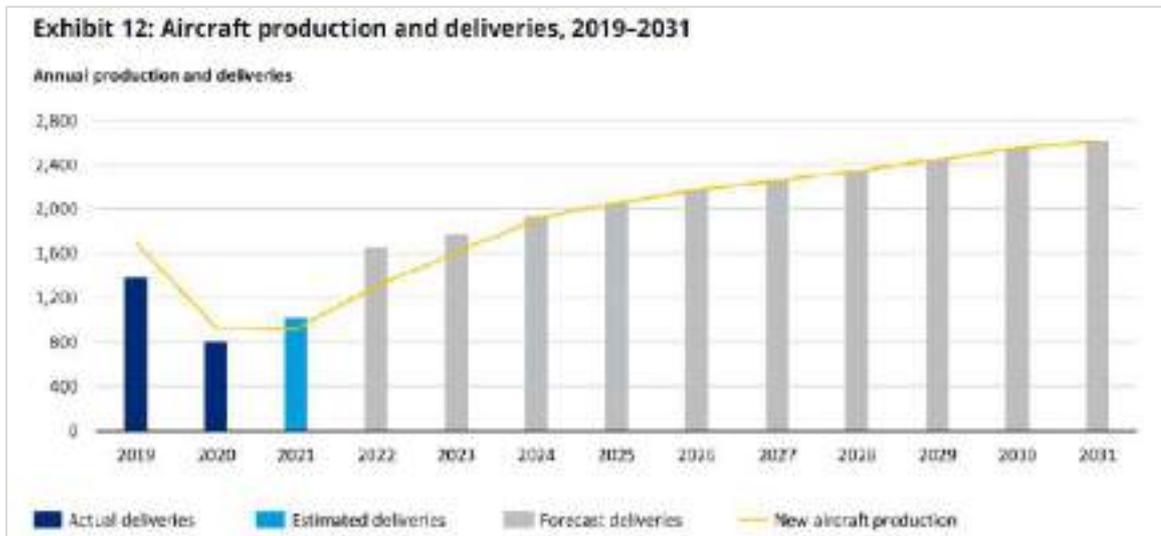
資料來源：國際民航組織(ICAO) (110 年 4 月)。

110 年開始隨著全球新冠肺炎疫苗接種逐漸普及，各國政府陸續鬆綁嚴格的邊境管制，IATA 於 110 年 10 月 4 日召開第 77 屆 IATA 年度大會，預計國際航空旅行需求將在 111 年成長一倍，達到 108 年疫情前水準的 44%，而國內航空旅行方面，111 年需求則將回到 108 年的 93%，較 110 年上升了 20%。航空業度過疫情所帶來之危機，復甦之路已正在浮現，依照國際知名策略顧問公司 Roland Berger 評估，預期市場復甦將出現顯著的地區差異，亞太地區航空產業將呈現最快反彈，預計 111 年底將恢復到 108 年的客運水平；而拉丁美洲與非洲的復甦前景仍不明朗；另由於全球商務旅行者轉向遠距工作，故預期歐洲及北美航空公司至少要到 113 年及 114 年才能完全恢復至 108 年的客運水準。

國際知名市場分析機構 Oliver Wyman 111 年研究報告顯示，109 年新冠肺炎疫情重創航空產業，以致飛機新機生產及交付量大幅衰減，110~111 年隨著疫苗施打率逐步上升，預期 111~120 年度新機製造及交付量將呈現平緩

上升之態勢。另因全球各國朝向與新冠肺炎病毒共存，全球經濟活動呈現穩定復甦，使得航空市場逐步恢復需求中，根據 IATA 預估，111 年航空公司客運水準將可恢復至 108 年的 83%，112 年可回到 94%，113 年則可超越疫情前達 103%，隨著航空客運需求持續攀升，兩大飛機製造商波音與空中巴士皆預期未來客機訂單將逐步回升，而相關飛機維修及零組件製造業者也可望同步受惠。

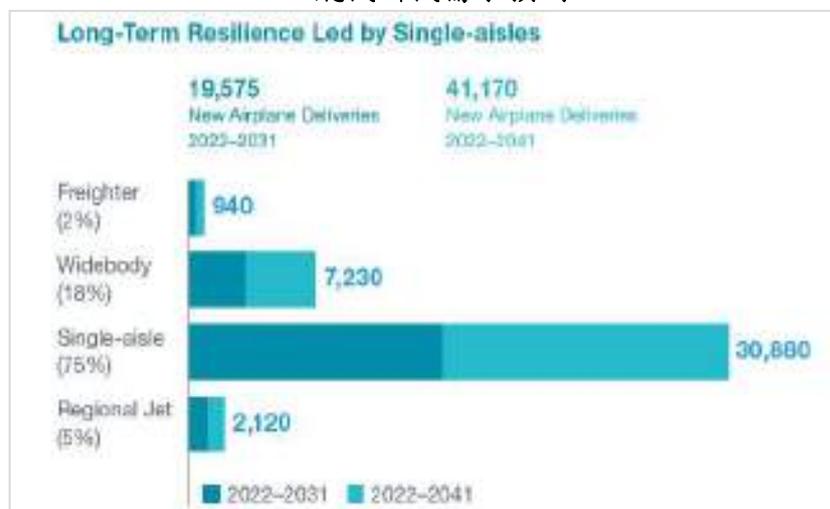
108~120 年度飛機生產及交付量趨勢



資料來源：Oliver Wyman Analysis (111 年)。

美國飛機製造商波音於 111 年 7 月發布之商用民航市場展望(Boeing Commercial Market Outlook, CMO)報告中指出，考量俄烏戰爭因素及製造商何時能再次向俄羅斯航空業銷售飛機之不確定性，預期未來 20 年全球航空公司將需要 41,170 架新飛機，其中一半將用於汰換飛機，此外，單走道飛機(即窄體客機)將約占新機需求的 75%，在排除俄羅斯飛機需求市場影響後，波音預期近期的飛機需求仍顯強勁，並將未來 10 年之飛機需求預測小幅上修至 19,575 架。

飛機新機需求預測



資料來源：Boeing Commercial Market Outlook 111-130 年(111 年 7 月)。

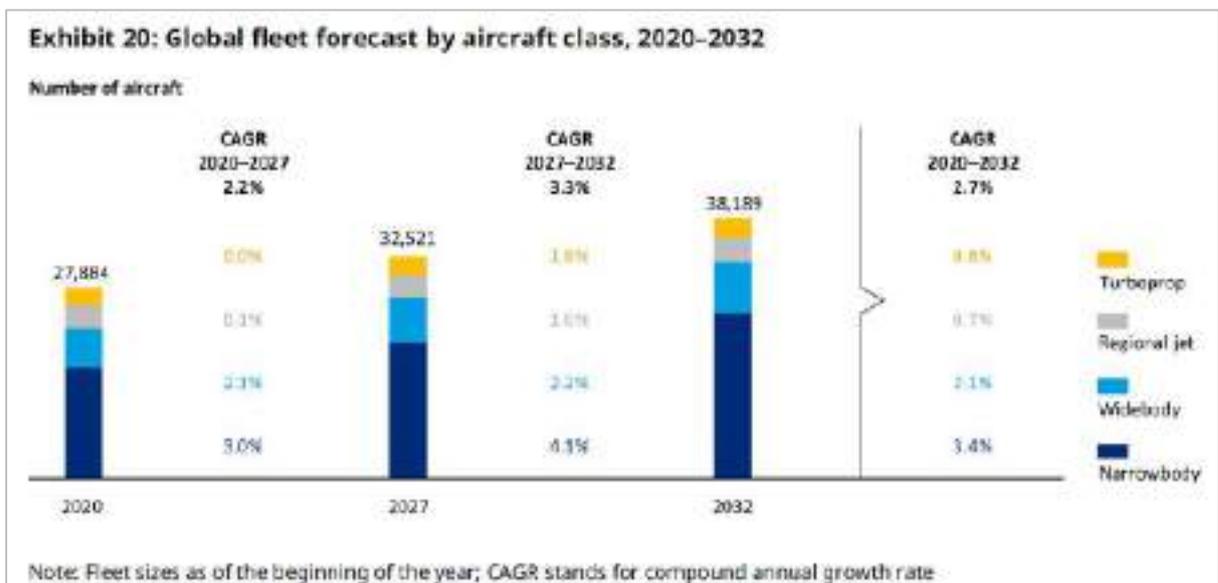
2.全球航太維修業(MRO)

飛機自原廠(波音、空中巴士)出廠交機啟航後，為確保飛航安全與適航性，必須定期或不定期執行維護工作，進而衍生機體、發動機及零組件之維修業務。航太維修業務(MRO)主要包括維護保養(Maintenance)、修理(Repair)與翻修(Overhaul)；維護保養(Maintenance)工作主要係依據設備製造原廠維修手冊之規定程序及時程，實施航空器保養工作，修理工作主要為更換零組件或委外修理，須具備檢驗、修理、組裝、平衡及校驗之能力，翻修工作主要是將系統組件進行性能提升或性能恢復，所需技術層次要求較高

根據 Market Research Report 於 111 年 7 月市場調查報告顯示，全球飛機 MRO 市場規模 110 年為美金 718 億元，預估 111 年~115 年將以 6.3% 的年複合成長率增長，至 115 年將達到美金 1,066 億元；另亦指出亞太地區較歐美地區擁有相對低廉的土地、人工及服務等成本，且擁有一定水準之航太技術與服務品質，使得亞太地區成為極具吸引力的 MRO 外包區域，而亞太運營商亦透過新興國家(如越南、泰國)的低廉勞動人力市場推動亞太區 MRO 市場持續上升。

亞太地區近年來經濟蓬勃發展，區域內國家如中國、菲律賓、印度等航空運量伴隨著經濟規模增長而快速成長，區域內航空運輸需求因此大幅上升，致使航空公司紛紛擴充機隊規模，亦提高對亞太地區航太維修之需求量，使得亞太地區已逐步成為國際航太維修廠商爭相競逐市場。根據國際知名市場分析機構 Oliver Wyman 於 111 年研究報告顯示，全球機隊規模將由 109 年的 27,884 架飛機增加至 116 年的 32,521 架，並於 121 年達到 38,189 架，預期 109~116 年年均複合成長率為 2.2%，116~121 年年均複合成長率為 3.3%。

109~121 年全球機隊預測

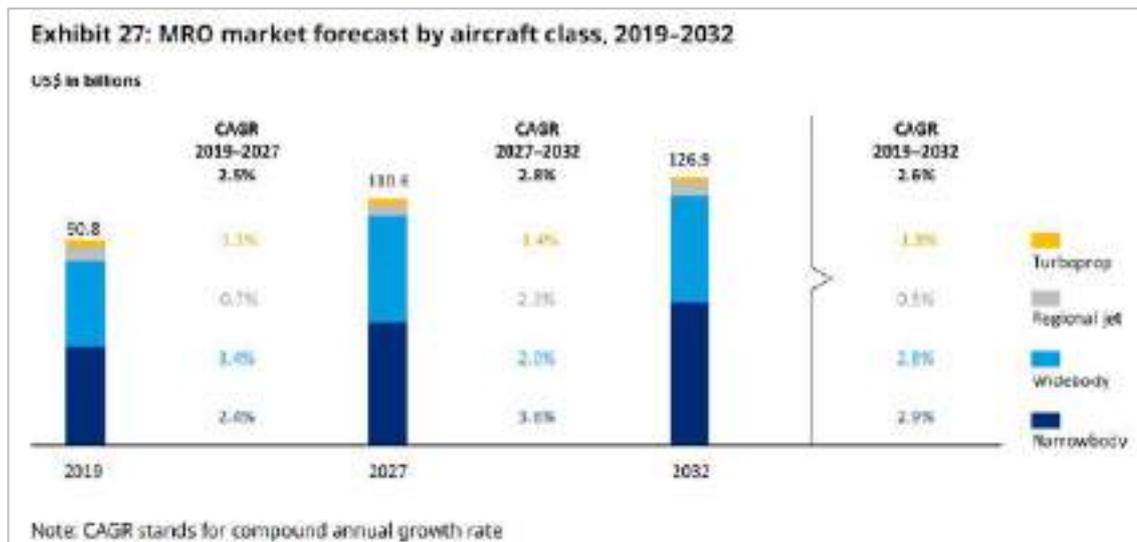


資料來源：Oliver Wyman Analysis (111 年)。

Oliver Wyman 亦於 111 年的研究報告中指出，全球航太維修市場將由 108 年的美金 908 億元成長至 116 年的美金 1,106 億元，並於 121 年達到美金 1,269 億元，預期 108~118 年年均複合成長率為 2.5%，118~121 年則為 2.8%，顯見

航太維修市場之發展前景可期。

108~121 年全球 MRO 市場預測



資料來源：Oliver Wyman Analysis (111 年)。

3. 全球航太製造業

航太製造業主要係依循製造原廠客戶(波音、空中巴士、奇異)技術規範開發與生產飛機零組件產品，並取得原製造廠之認證。飛機的生產與組裝係非常複雜且精密之工程，一架波音 747 需要將近 600 萬個零組件，而波音 767 和 777 則需要 300 多萬個零組件，飛機零組件主要包括機體結構(如單走道飛機機身段、商務飛機機尾段、飛機艙門、飛機起落架零組件等各式金屬與複材結構零組件)、內裝(如飛機客艙座椅、座椅結構零件、客艙編織物等)、發動機(如機匣、葉片、擴散器、扣件、管件等)、航電(如駕駛艙顯示面板、電源轉換器、連接器、飛機天線等)等部分。

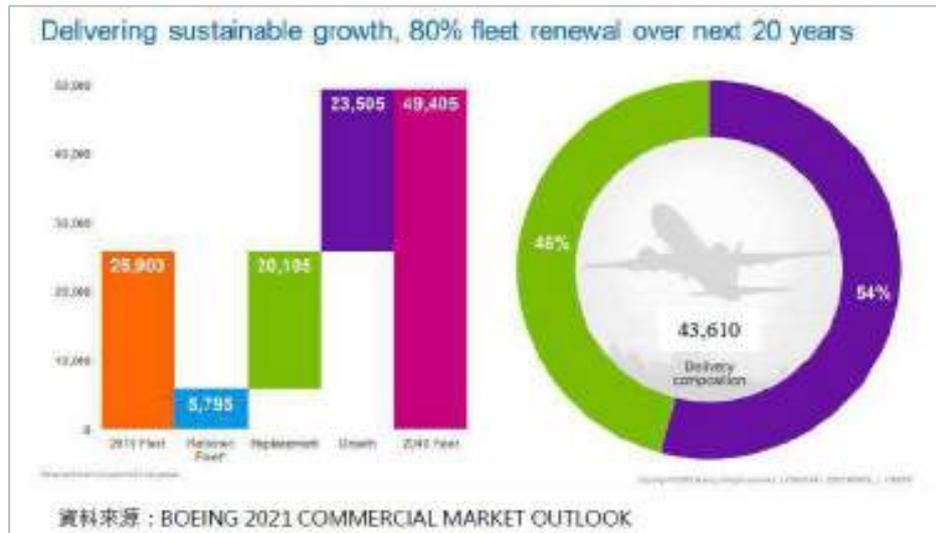
依據 Grand View Research 分析報告顯示，至 119 年全球航太零組件製造市場規模預計將增長至美金 12,332 億元，111~119 年度年複合增長率預計將達到 4.0%，另飛機複合材料趨勢加速新一代機型之開發，這將對飛機零組件需求增長產生正面助益。另依據 Market Research Report 111 年對各類型飛機零組件需求市調報告顯示，全球渦輪螺槳發動機市場規模於 111 年~115 年間以 5.24% 的年複合成長率增長，115 年將成長至美金 15 億元；全球飛機微型渦輪發動機市場規模預計由 111 年之美金 31.39 億元成長至 116 年之美金 43.52 億元；飛機防撞系統市場預估在 109~114 年間將以 3% 以上年複合成長率增長；110 年全球飛機剎車系統市場規模估計為美金 108.6 億元，預計 111 年將達到美金 115.8 億元、116 年將達到美金 162.0 億元；全球飛機補助動力設備變速箱市場規模於 111 年~115 年間以 5.18% 的年複合成長率增加，115 年將成長至美金 1.72 億元。

在節能減碳等環保議題、油價上漲之成本壓力下，輕量、省油及減排的綠能飛機與引擎已成為全球民用飛機的發展新趨勢，複合材料應用為重要關鍵，波音與空中巴士兩大飛機製造商陸續推出大量使用輕量複合材料之新機型以因應世界環保趨勢)，使得航太相關零組件之需求上升，航空材料的開發與加工技術

將帶動航太關聯產業發展。

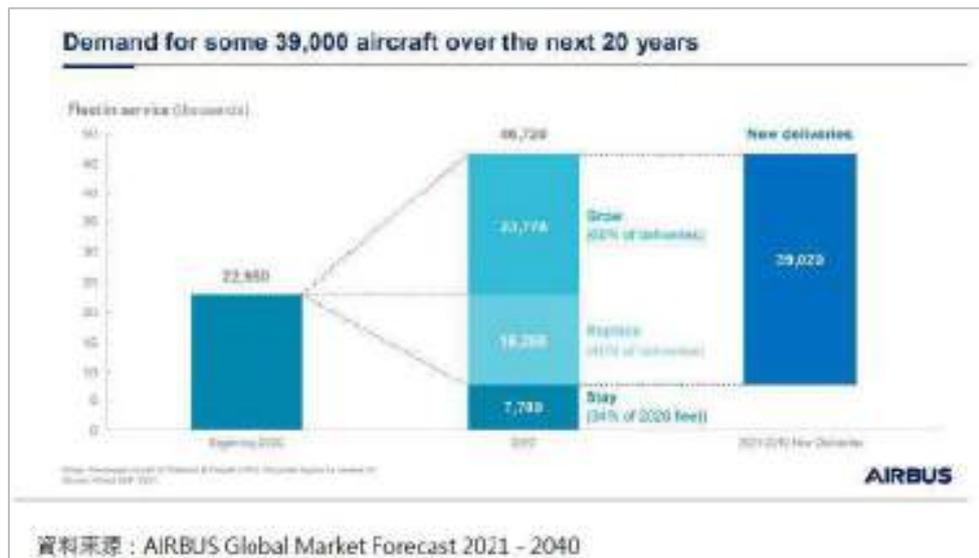
根據波音及空中巴士對未來 20 年(110~129 年)全球航空業發展預測資訊指出，預估市場新機需求量及汰舊換新需求量分別為 43,610 架及 39,020 架，顯示未來 20 年航空產業仍呈穩定成長趨勢，並帶動航太零組件製造市場持續增長。

預測未來 20 年(110~129 年)對機隊之汰舊換新



資料來源：Boeing 110 年 Commercial Market Outlook (110 年)。

預測未來 20 年(110~129 年)對飛機新機需求量



資料來源：Airbus Global Market Forecast 110~129 (110 年)。

波音是全球最大的商用飛機生產商之一，波音為 150 多國家客戶開發及製造飛機，並於 65 個國家或地區設立辦事處，超過一萬架波音飛機在全球服役，占全球機隊之五成，而由波音公開網站資訊統計截至 111 年 7 月底飛機在手訂單超過 5,000 架飛機，其中有 787 架飛機係採用奇異(GE)生產之發動機。由奇異(GE)官網公告資料顯示截至 111 年上半年度飛機商用發動機、LEAP 發動機及軍用發動機分別銷售 355 台、226 台及 131 台，與 110 年上半年度相較飛機商用發動機及軍用發動機均微幅下滑 28 台及 24 台、LEAP 發動機則增加 15 台。而長榮航太 110 年度 LEAP 發動機相關營收占其製造業務約 50%，受惠於 LEAP

發動機需求復甦趨勢，將帶動其 LEAP 發動機相關零組件需求持續成長。

(二)所屬行業之營運風險

茲就該公司所屬之行業，分別說明景氣循環、行業上下游變化、行業未來發展趨勢及產品可替代性等對其之營運風險如下：

1.景氣循環

整體航空產業受全球經濟景氣循環影響，於景氣較為熱絡時期，消費者消費能力提升，國際旅遊及商務往來等需求增加，帶動航空運輸量及新機需求增長，進而推升飛機維修及相關零組件製造之需求。109 年在新冠肺炎疫情肆虐下，世界各國紛紛採取關閉邊境措施，跨國旅遊大幅下降，導致全球航空載客量大減，惟由於疫情對全球帶來生活、消費者購物習慣及工作模式的轉變，讓宅經濟等市場需求爆發，也同時加速跨境網購市場需求成長，航空貨運需求上揚，使飛機相關零組件製造及維修需求仍維持於一定水準。茲就該公司航太維修業務、零組件製造業務所屬產業之景氣循環說明如下：

(1)航太維修業

航太維修業務主要係提供航空公司飛機機體、發動機及零組件定期或不定期維護服務，故維修業務之營運狀況係隨著航空公司飛機運用時機或需求而波動，因客機業者於春節或寒暑假期間(尤其歐美國家年底適逢長假期間)較頻繁使用客機於載客業務上，而貨機業者則於每年第四季將大部分之貨機投入於貨運市場，使得第四季為航空運輸量高峰期，故飛機維修業務則集中於上半年度執行，因此可概括歸納上半年度為飛機維修之傳統旺季，第四季則為傳統淡季，該公司近年來透過高品質服務及準時交機，持續保持維修服務之競爭力，並與客戶簽署中長期維修合約及保持長期而緊密的合作關係，以帶來長期穩定的營業收入。

(2)航太製造業

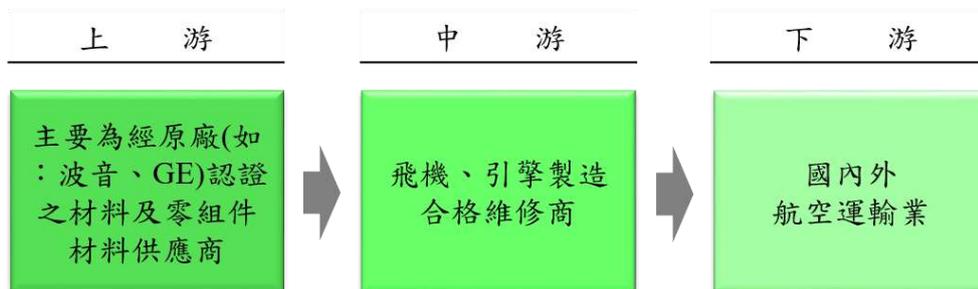
航太製造產業於生產製程、技術、品質控管、性能及安全檢測等方面，因需取得原製造廠認可，以獲得合格供應商資格，故於各生產及測試等階段均要求相當嚴格，再加上製造產業從接到原廠新件製程開發到進入量產時間較長、產品交期時間且產品延續性較長，惟若遇重大特殊事件，如新冠肺炎疫情、波音 737 MAX 事件停產、烏俄戰爭等特殊事件，可能導致航空公司因安全性考量或資金需求等因素而延長交機時間，進而影響此產業景氣循環外，綜覽近年全球航太產業，隨著全球經濟蓬勃發展，航空運量需求提升，帶動新飛機訂單及零組件需求成長，加上飛機廢氣排放量及燃油消耗率等環保議題，及飛機發動機與零組件之世代轉換，均驅動航太製造供應鏈之成長。

2.行業上下游變化之關聯性

航空產業主要涵蓋航空整機產業(如波音、空中巴士)、航空系統與零組件製造產業(如駐龍)、航太維修產業(如長榮航太)及航空運輸產業(如長榮航空、中華航空)等四大體系，其上游主要為飛機、引擎製造商，及經原廠認證之材料或零組件合格供應商，主要係銷售飛機或引擎予航空公司，及提供航空器零組件予航空器維修廠商；中游為飛機或發動機之合格維修商，主要係供應飛機維修服

務；下游則為依政府採購作業規範之政府單位或國內外航空運輸業；而該公司以提供航太維修服務及零組件製造與銷售為主要業務，屬於該產業中游及上游階段，茲將上、中、下游關聯性圖示如下：

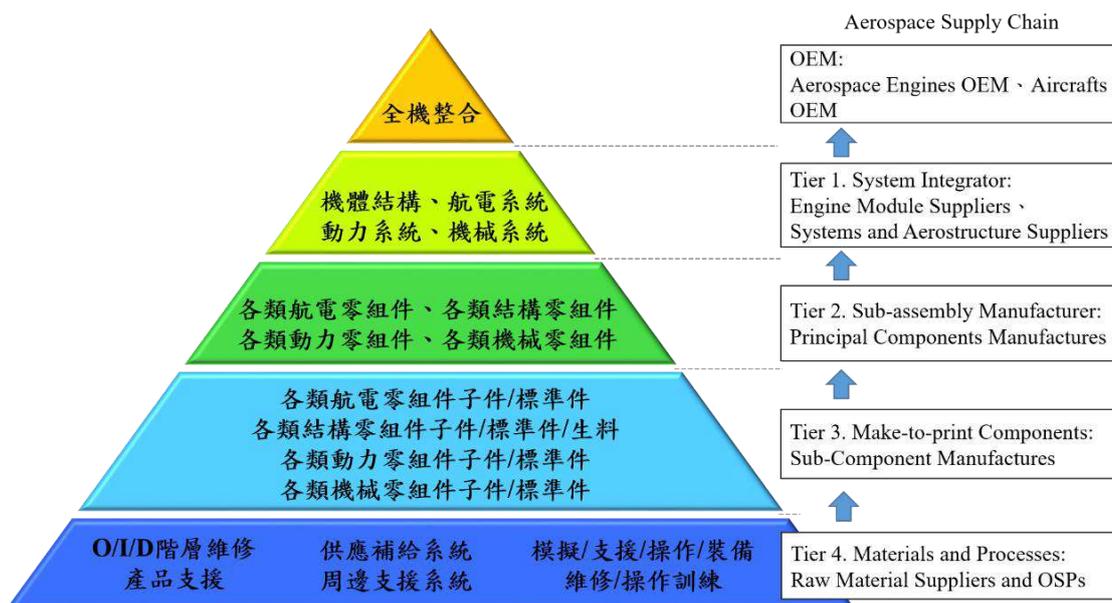
航空產業之上、中、下游關聯圖



資料來源：凱基證券整理。

另以航太價值鏈垂直分工體系觀之，其分為以下五階層：Tier 4 階層為材料與製造支援服務供應商，主要負責提供金屬材料或成形、處理(鍛造、鑄造、化學處理、熱處理、表面處理、精密加工、焊接、檢驗與測試等)。Tier 3 階層為各類零組件供應商，主要係依據客戶(一般為第二階廠商)需求，製造完成次系統所需的零組件，並供應給 Tier 1、Tier 2 或其他 Tier 3 廠商。Tier 2 階層為機上設施與次系統供應製造廠商(如機載設備、模組段特殊關鍵性零件)，主要負責設計與組裝飛機主要設備、次系統與功能模組，其將次系統供應給第一階廠商。Tier 1 階層為機體主結構、推進、飛航系統及主要零組件製造商(如發動機供應商)，主要負責設計、建造、組裝完整飛機主要系統，並交付給飛機製造廠商，此階層廠商係掌握完整之飛機次系統與零組件規格制訂及驗證權力。最上層則為機體結構全機整合和飛機整機製造等原廠(OEM)，主要負責研發、設計、建造完整飛機或引擎，並銷售與交付飛機予客戶。而該公司維修業務及製造業務分別屬於 Tier4 及 Tier1，茲將航太價值鏈垂直分工體系圖示如下：

航太價值鏈垂直分工體系圖



資料來源：凱基證券整理。

目前民航機訂單多由兩大飛機製造商美國波音(Boeing)與法國空中巴士(Airbus)所承接，主要係負責飛機全機整合業務；飛機機體結構製造主係由 Spirit 及 Stelias 等公司所承攬；而引擎則大部分由奇異公司(GE Aviation)、賽峰集團(Safran Group)、勞斯萊斯(Rolls-Royce)及普惠(Pratt & Whitney)等公司所承包。

3. 該行業未來發展

(1) 亞洲地區已成為全球航空維修工業重鎮

歐美航空公司近年來考慮節省維修營運成本，開始將飛機送往亞洲飛機維修廠執行維修。亞洲地區主要飛機維修廠有近 20 家，中國大陸、香港、新加坡、越南、菲律賓及印尼等國家均有獨立維修廠。長榮航太結合母公司長榮航空機隊發展，拓展飛機機型維修能量，維修能力結合航空機隊經驗累積及其他客戶執行時機而強化。航空公司選擇維修廠主要考慮因素為品質、成本及時間，另外還有地理位置、航空聯盟等因素，該公司因位於亞太運輸樞紐要道、且因維修人工費率相較歐美國家為低，具成本優勢，並擁有豐富的國際航空合作經驗及符合國際航空水準的維修技術及品質管理等優勢。

(2) 環保節能成為國際趨勢

在全球經濟快速發展下，世界各國相繼消耗石油、煤礦等資源，隨著能源價格上漲、全球暖化與氣候變遷等議題，全球對於節能減碳之環保意識日益重視，促使各國政府陸續制定空氣污染與噪音防制法規，而全球飛機製造業者為因應國際民用航空工業訴求節能減碳、飛行器減重、降低噪音及廢氣排放等環保趨勢，故積極投入綠色生產技術與推出新型省油、省電機種來響應環保並降低飛機運營成本，例如：在生產過程中降低或棄用對環境或人體有害之原材料、化學物品與製劑，以降低因製造環節所產生之環境汙染或能源消耗，並擴大使用鈦合金、鋁鎂合金、複合材料等輕量化材料與產品，藉以提高飛機燃油效率、減少油耗量及二氧化碳排放量，故綠色製造技術已成為未來之發展趨勢。

而該公司多年前即建置新一代 787 飛機複合材料之維修能力，另於製造業務已建置符合客戶規格要求之高性能機台及能量，如無塵室、熱壓爐、自動化超音波滲透檢驗等，可應用於大型機體複合材料零件之生產製程，該公司已準備好相關製造及維修能量以因應未來市場需求。

(3) 航太製造產業建立全球零組件供應體系

全球飛機製造大廠為降低生產成本，於世界各國建立零組件供應鏈體系，透過專業分工，以利降低成本。目前新興國家在政府的支持下以較低生產成本爭取零件加工等項目，形成低價競爭之威脅，為避免新興國家的低價競爭威脅，該公司除了積極爭取核心零組件等附加價值高的產品外，並持續取得航太製程之認證，改善製程以降低成本，增加市場競爭力。航空相關製造業者尋求高品質、高準交率及成本持續優化之 OEM，並引進高性能之自動化設備優化製程並節省人力成本。

4.產品可替代性

飛機為高度精密性產品且涉及飛航安全與適航性，其機身結構之製造與零組件供應、維修作業流程之複雜度極高；在維修業務上，因維修廠須具備較高層次之維修技術，並通過多個國家民航局對維修設備、人員資質及維修程序等嚴格審核程序，始能取得民航局核可之維修執照，又航太維修業務需投入大量資金於建置維修廠房、購置維修設備、培訓專業維修人員及採購航材等，鉅額的維修成本致使中小型航空公司之維修作業，以及大型航空公司未達經濟規模之維修項目，皆外包予專業維修廠進行維修，可知航太維修產業進入門檻高，故該公司維修服務可替代性風險較低；另在製造業務上，由於製造廠初期需投入鉅額資本支出以建置廠房、購置機器設備及研發設備等，再加上航太製造業須嚴謹的串連耐熱材料、鑄造、鍛造、超合金加工、真空熱處理、表面處理等技術及製程，其要求之技術與品質層次較高，又新產品製程開發須持續投入資金，且開發時間較長、原廠認證程序繁複且嚴格，且須經原廠審查程序通過後，才能取得原廠認證及列入合格供應商名單中，而該公司生產之產品為飛機不可或缺之零組件，且多數為客製化產品，故該公司製造業務可替代性風險較低。

二、發行公司營運風險

(一)業務風險

1.市場可能之供需變化影響

航太產業的供需變化主要受航空運輸需求影響，因航空運輸需求與全球景氣及經濟脈動密不可分，隨著全球經濟發展及生活水準提升，民眾消費能力逐漸提高，使得國際商務與休閒旅遊、跨境網購消費等風氣興起，帶動全球航空運輸市場熱絡及區域型航空需求成長，航空公司對於飛機維修需求亦持續上升，依據 Market Research Report 111 年市場調查報告指出，全球飛機 MRO 市場規模 110 年為美金 718 億元，預估 111 年~115 年將以 6.3% 的年複合成長率增長，再加上歐美航空公司近年來因考量節省維修營運成本，逐步將飛機送往亞太地區之飛機維修廠進行維修，此有利於我國航空維修業者與歐美航空公司進行合作，進而帶給國內航空維修廠商龐大商機。另航空公司對於新飛機之需求持續增加，依據 Boeing(波音)於 110 年所發布之 110~129 年民用航空市場預測報告顯示，未來 20 年新機需求量約為 43,610 架，需求主力為單走道客機，而 Airbus(空中巴士)則預測，未來 20 年(110~129)全球對商用飛機總需求約為 39,020 架，其中亞洲的客運量增長最快，在全球對新機需求持續增長下，進而推升飛機相關零組件製造及維修之需求。

2.影響該公司發展之有利與不利因素及其相關因應措施

(1)有利因素

A.航空器維修

①歐美航空維修(MRO)業務逐漸移轉至亞太地區

歐美航空公司近年來考慮節省維修營運成本，逐步將飛機送往亞

太地區之飛機維修廠進行維修，由於台灣身處亞太地區高經濟成長樞紐位置，有利於我國航空維修業者與歐美航空公司進行合作，進而帶給國內航空維修廠商龐大商機；該公司擁有豐富的國際航空合作經驗，及符合國際航空水準的維修技術及品質管理等優勢，可受惠於此亞太市場成長之商機。

②航空貨運市場穩定成長，帶動貨機維修業務市場需求

新冠肺炎疫情(COVID-19)加速改變消費者購物習慣，宅經濟興盛帶動跨境網購持續成長，使航空貨運需求上升，根據 Research and Markets 報告顯示，預估 109~115 年全球航空貨運市場年複合成長率達 4.5%，隨著國際貨運市場需求逐漸升高，貨機業者持續增加飛機運載，帶動貨機維修業務需求持續增長。

③因應航空公司添購新一代飛機機型架次，複合材料維修需求提升

因應未來新一代飛機機型注重節能減碳、飛行器減重、降低噪音及廢氣排放等環保趨勢下，由於複合材料具備低重量、高機械強度與耐候性特性，可提高飛機發動機之效率並降低耗油量，故飛機採用多樣性複合材料製造已成目前趨勢，航太複合材料可應用於客貨機、直升機、滑翔機等飛機的螺旋槳、座椅、機翼、旋翼、儀表等。依據市場調查報告書指出，開發節油飛機之需求日益增加，航空公司逐漸採用新型飛機或零組件，以提高飛機的負載能力及成本效率，複合材料逐漸廣泛應用於航太產業，驅動增加新一代機型之開發，而該公司已建置複合材料維修能量，可望帶動該公司複合材料之維修業務量。

B.航空器之零組件製造銷售

①航空產業為國家發展之重要產業

政府已將航空產業列為國內產業發展項目，且經濟部工業局持續輔導國內航太廠商精進技術能力與切入國際大廠供應鏈(例如：成立經濟部航太產業發展推動小組，由該小組推動航太產業輔導，如 AS9100 航空品質系統輔導、NADCAP 航空特殊製程認證輔導等)，以帶領國內業者共同開拓國際合作市場，並推動整合國內廠商間之互補能量(例如：國內業者漢翔公司、駐龍公司皆與該公司互補合作)，建立高附加價值之系統製造與維修體系，以帶領國內業者共同開拓國際航太市場。此外，該公司製造事業體與財團法人金屬工業研究發展中心、台灣大學等研究單位或學術界均有簽定研究計畫，透過不斷投入製程優化與產品研發，有助於技術突破或縮短開發時程，以爭取更多國際大廠訂單。

②商用飛機需求持續成長，且產品延續性長，約可維持 30 年以上

由於航太製造商從原廠接到新件製程開發到進入量產時間較長(約 1.5~2 年)，且產品皆須經過原製造廠長時間的測試與認證後，始可獲得合格供應商資格，因飛機的機型(客貨機)使用年限平均 20~30 年

以上，使得航太零組件產品擁有產品延續性較長之特性，而該公司目前已進入國際航太主要大廠波音、奇異供應鏈，在商用飛機需求持續成長下，可望推動該公司製造業務出貨量持續穩定增長。

③航太製造產業進入門檻高

航太製造廠初期需投入鉅額資本支出，包含建置精密製造及加工產線，及新件開發相關人力成本及費用。而進入量產產品前，仍須經原廠認證程序，再加上後期新產品製程開發仍須持續投入資金，故航太製造產業特型存在技術突破較難、進入門檻高、成本回收慢等，故不易被取代，一旦切入供應鏈後可望獲得長期且穩定之訂單，有助於後市營運及獲利穩定成長。

(2)不利因素及因應對策

A.航空器維修

①市場環境受不可控制因素影響，以致飛航需求下降進而減少維修需求

航空業與全球景氣及經濟脈動密不可分，其市場環境亦受到不可控制因素影響(例如：新冠肺炎疫情重創航空客運、烏俄戰爭引發區域性風險等)；該公司109年起受新冠肺炎疫情影響，航空公司多數客機航線已減班甚或停飛，致使飛機維修時程及業務量皆向後遞延或取消，依據國際航空運輸協會(IATA)預測，全球航空業之客運量至少要到113年才會完全恢復到疫情前的客運水準。

因應對策：

- ①透過資訊蒐集密切掌握產業趨勢與市場脈動，持續發展客機及貨機維修業務，並提升維修技術層次，並視市場需求彈性調整客機及貨機維修產能，以利及時掌握商機。
- ②持續開拓全球新客戶，使客戶擴及亞洲、美洲及歐洲等地區，最近兩年度持續有新增歐美維修客戶，以避免因區域性的政經因素變化影響該公司整體業務。

②維修人力培養不易，且面臨科技業搶奪國內專業人才

近年國內科技產業(如半導體產業)蓬勃發展，各家科技公司求才若渴呈現與航太維修產業搶才態勢；由於該公司維修人員需長期培養及訓練，養成期間長，無法於短時間內速成，再加上人才召募不易，可能造成人才缺口之潛在風險。

因應對策：

在人才招募方面，該公司藉由各式產學合作管道，使學生於求學階段即透過產學合作活動了解航太產業需求，強化產學無縫接軌。在留才方面，該公司制訂透明的升遷管理制度，搭配定期與不定期的獎勵制度，與員工分享公司獲利盈餘；輔以員工福利政策，包括各項補助

措施、身心健康促進活動，以凝聚員工向心力。在育才方面，該公司設有訓練部門，定期安排員工機型維修之內外部培訓及證照取得，透過組織管理、傳承及教導培育人才，以厚植航太維修實力以降低人才流動風險。

B.航空器之零組件製造銷售

①受疫情影響，航運費價格及原物料運送交貨時間較不穩定

該公司進貨以空運為主，受新冠肺炎疫情打亂全球貨物運輸秩序，造成貨物運輸成本上升；而隨著歐美疫情趨緩，國外貨物需求急速上升，使得貨物運輸量吃緊，進而導致國際原物料運送交貨時間較不穩定，可能對未來營運獲利產生不確定性。

因應對策：

持續與飛機、發動機製造商及其供料商保持溝通，針對相關政策修訂方向，以預先規劃因應方案。

3.該公司在同業之間的地位及市場占有率

(1)該公司在同業之間的地位

該公司專注於發展機體、發動機之維修及機體組裝、發動機零組件之製造及銷售等業務，其中又以維修業務(MRO)為銷售主軸，108~110 年度及 111 年上半年度維修業務(MRO)占營收淨額比重分別為 93.91%、90.55%、81.83%及 79.88%。亞洲地區主要飛機維修廠分布在中國大陸、新加坡、越南及菲律賓，依據 108 年度國際航空期刊 Aviation Week(因受新冠肺炎影響未有新年度資訊)，該公司機體維修人力工時為 330 萬，位居全球之 MRO 公司排名第 8 名。該公司與國內外航空公司往來多年，其維修技術與交貨品質均深獲客戶信賴，為客戶高度信賴之策略合作夥伴，故在業界具有獨特之地位。

108 年度前十大飛機維修廠

2019 Top 10 Airframe MROs*			
	AIRFRAME MAINTENANCE** (in millions)	TOTAL MRO MAINTENANCE (in millions)	TOTAL REVENUE (in U.S. \$ billions)
ST Engineering, Aerospace	13.0	not disclosed	\$1.9
HAECO Group	11.1	13.7	1.9
MRO Holdings	6.7	6.7	not disclosed
Lufthansa Technik	5.6	25.0	5.2
AAR	4.9	5.7	not disclosed
AFI KLM E&M	3.7	not disclosed	4.9
Ameco Beijing	3.6	9.1	0.3***
Gameco	3.2	5.9	not disclosed
Evergreen Aviation Technologies (EGAT)	3.3	5.3	1.4
Aviation Technical Services	3.1	3.6	not disclosed

*Includes only MROs that shared information. **Includes third-party and parent airline figures, if applicable, but excludes line maintenance. ***Revenue for third-party customers.
Source: Airside MRO/Aviation Week

資料來源：Aviation Week (108 年度)。

(2)市場約略占有率

依據經濟部航空產業發展推動小組統計數據顯示，110 年度台灣航空產業總產值為 984.34 億元，該公司 110 年度營收淨額為 9,616,931 千元，該公司產品之市場占有率約占當年度國內航空產業產值 9.77%；另根據 Market Research Report 於 111 年 7 月市場調查報告指出，全球飛機 MRO 市場規模 110 年為美金 718 億元，該公司 110 年度維修業務之營業額占全球維修(MRO)業務市場規模為 0.40%。

4.公司競爭之利基

(1)與國際知名公司長期合作，為客戶信賴合作夥伴

該公司與國際航空運輸公司先後建立長期性合作關係、簽訂中短期機體維修合約，除長榮航空、立榮航空外，維修客戶遍及全球各大洲，該公司憑藉其優異維修技術與品質，與既有客戶培養長期良好之合作默契，並持續開拓國際維修市場、擴充產能及高附加價值技術優勢的方向邁進。

(2)維修團隊具專業證照且經驗豐富

該公司積極培養航太科技專業人材，深化專業人才維修技術，鼓勵與輔導員工取得證照，以提昇員工在民航證照之比例，強化修護水準，111 年 7 月底員工年資超過 10 年者占比為 50.34%，維修經驗相當豐富，另與波音飛機製造公司、奇異公司、Spirit 等世界大廠保持長期而緊密的合作關係，透過相互之交流、派遣工程師到國外原廠受訓提升及深化員工之技術水平，建構維修零組件供應鏈，並取得原廠之認可，以提升維修技術能力與能量。

(3)優異的維修品質並取得全球主要民航機構認證

該公司接受全球主要民航主管機構每年之廠區審查，並取得國際 ISO9001 品質管理系統及 AS9110 航太維修品質管理系統認證，強化品質系統符合國際最嚴格之標準；另擁有各國民航局頒發之維修執照，獲得台灣民航局(CAA)、美國(FAA)、歐盟(EASA)、日本(JCAB)、韓國(KOCA)，並於 108 年獲得國際期刊 Aviation Week 亞洲最佳飛機修護廠之肯定，該公司在追求高品質與安全的前提下，累積各項維修專業之 Know How，提升維修技術及品質、各航太原製造廠授權之品質認證，其維修技術及品質深獲國際大廠肯定，該公司截至 110 年底已累計重大機體維修交機逾 3,000 架次、發動機出廠逾 2,000 具，藉由標準化的維修作業及嚴謹的品質管理程序，提供客戶專業技術與高品質的產品與服務，有助於提升客戶對該公司之倚賴程度及穩定性。

(4)取得多項國際原廠認證

該公司製造事業體專注於航太製造事業發展，以配合客戶藍圖，依循客戶技術規範，製造航太產品為業務主軸，飛機機體、發動機、零組件之製造需取得原製造廠之認可，該公司已取得 Boeing(波音)、GE(奇異)等國際原廠

認證，並獲得合格供應商資格，藉此與國際原廠建立良好夥伴關係，另取得國際航太與國防工業供應商認證(NADCAP, National Aerospace and Defense Contractors Accreditation Program)等。

(5)擁有超大型貨機改裝能力

該公司與飛機及發動機製造商維持緊密技術合作，於 94~99 年間陸續與波音製造公司完成全球唯一波音超大型貨機改裝，共 4 架波音 B747-400 超大型貨機改裝出廠，用以運載波音夢幻客機 B787 機身段與機翼結構，106~108 年完成 10 架 Boeing 767-300 客機改貨機業務，領先台灣航太產業，跨足客貨機改裝領域。

(二)技術能力、研發及專利權之營運風險

1.得取得技術專家之評估意見佐證

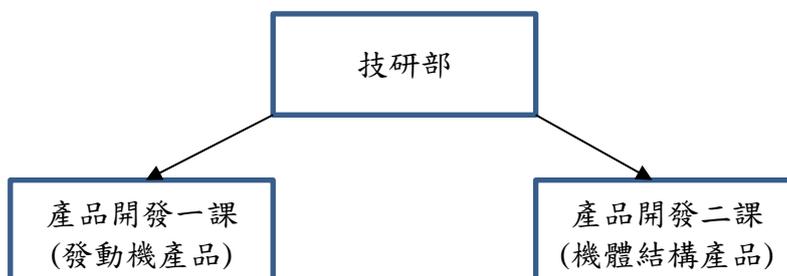
本承銷商並未委請技術專家就該公司技術研發能力出具意見或報告。

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

(1)研究發展部門之沿革及組織

長榮航太主要業務範圍包括機體、零組件、發動機之維修及機體、發動機、零組件之製造、加工及銷售，其中維修事業之技術類累積主要是依照機型之維修手冊進行維修，故未設專責之研發單位；零組件製造事業之之研發團隊位於觀音廠，在技研部下設有產品開發一課、產品開發二課，分別負責發動機零組件產品開發與機體零件產品開發，研發工作以配合客戶藍圖，依循客戶技術規範並著重於製程優化，提升產品品質與生產效率。茲將該公司研究發展部門組織圖及工作執掌列示如下：

①研發組織圖



②各單位執掌

單位名稱	職掌業務
技研部	1.統籌公司研發資源 2.產品開發跨部協調

	3.新型技術研究部署
產品開發一課	1.發動機零組件產品製程開發。 2.發動機零組件產品首件驗證。 3.發動機零組件產品試量產監控。 4.發動機零組件產品製程持續改善。
產品開發二課	1.飛機機體結構產品製程/組裝程序開發。 2.飛機機體結構產品製程/組裝程序首件驗證。 3.飛機機體結構產品製程/組裝程序試量產監控。 4.飛機機體結構產品製程/組裝程序持續改善。 5.產品型態管理。 6.產品追溯管理。 7.工程變更管制。

資料來源：該公司提供

(2)研究發展部門人員學歷分佈、平均年資及流動情形

①研究發展部門人員學歷分佈

單位：人；%

學歷	108 年度		109 年度		110 年度		111 年 8 月底止	
	人數	比例	人數	比例	人數	比例	人數	比例
博士	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
碩士以上	7	41.18	9	40.91	8	38.10	6	30.00
大學	9	52.94	13	59.09	13	61.90	14	70.00
高中	1	5.88	0	0.00	0	0.00	0	0.00
合計	17	100.00	22	100.00	21	100.00	20	100.00

資料來源：該公司提供

108~110 年度及 111 年 8 月底之研發人員分別有 17 人、22 人、21 人及 20 人，該公司製造業務之技研部主要功能為產品製程開發，另進行產品製程優化，改善產品品質與生產效率。研發人員中約 90% 以上為大學以上之學歷，且該公司研發人員多畢業於相關科系或具備產業實務經驗，研發團隊素質良好，而為因應專案需求之製程優化及製程認證需求，該公司 109 年度開始增列研發人員後續年度差異不大。

②研究發展部門人員平均年資及流動情形

單位：人

項目		108 年度	109 年度	110 年度	111 年 8 月底止
期初人數		16	17	22	21
新進人數	新 進	2	0	0	1
	調 職	1	7	2	-
減少人數	離 職	2	2	3	2
	調 職	-	-	-	-
	資遣及退休	-	-	-	-
期末人數		17	22	21	20
離職率(%)		10.53	8.33	12.50	9.09
平均服務年資(年)		6.9	9.5	12.1	12.6

資料來源：該公司提供

註：離職率=(離職人數+資遣及退休人數)÷(期末人數+離職人數+資遣及退休人數)

該公司 108~110 年度及 111 年截至 8 月底之離職率為 10.53%、8.33%、12.50%及 9.09%。該公司技研部最近三年度及申請年度截至 8 月底止之離職員工主要為資歷較淺之員工，非屬技研部核心研發製程人員，該公司已於 109 年進行人事調整，由組裝部現場技術人員(平均服務年資 12.7 年)調至技研部，故該公司製程研發工作應無影響。為降低離職率，該公司目前因應方式為招募新血培訓來滿足公司之人力需求，並持續增加員工間溝通頻率，期望藉此降低離職率。該公司與員工簽訂機密資訊之保密，研發人員在職期間之相關研發成果皆為該公司所擁有。而為避免人員流動造成研發中斷風險，研發工作之重要文件均妥善管理並保存，研發人員離職後之工作亦安排適任人員銜接，截至目前中高階研發人員在職情形穩定，相關研發工作均持續進行，對各項研究發展計畫執行並無重大影響，綜上所述，研發人員離職對該公司尚無產生重大營運風險。

(3)研發費用

單位：新臺幣千元；%

項目	108 年度	109 年度	110 年度	111 年上半年度
研究發展費用(A)(註)	114,867	29,566	2,340	14,809
營業收入淨額(B)	46,679,694	10,687,878	9,616,931	5,816,761
比例(A/B)	0.25	0.28	0.02	0.25

資料來源：該公司經會計師查核簽證或核閱之合併財務報告。

註：該公司之研發費用意指航空器之零組件製造之製程開發費用。

該公司 108~110 年度及 111 年上半年度之研發費用分別為 114,867 千元、29,566 千元、2,340 千元及 14,809 千元，占營業收入比例分別為 0.25%、0.28%、0.02%與 0.25%。該公司研發費用主要係製程開發費用及人工依專案時間投入之相關成本。該公司 108 年研發費用較高，主係因部分產品依客戶需求設計變更及新產品製程開發測試所致，而 109 年因已完成測試轉入量產，故研發費用降低。110 年研發費用係配合部分新產品開發，客戶會依合約約定提供開發費用補貼，故研發費用較 109 年減少。111 年受惠於 D 公司及 A 公司之專案訂單需求，致研發費用增加，經評估其變動情形尚屬合理，尚無重大異常之情事。

(4)研究成果

年度	歷年研發成果	應用領域
106	完成鎳基合金環型件產品開發	發動機產品
	建置精密孔加工技術能量	發動機產品/機體結構產品
	建置線切割加工技術能量	發動機產品
	建置深孔放電加工技術能量	發動機產品
	建置真空熱處理技術能量	發動機產品/機體結構產品
	建置珠擊應力釋除技術能量	發動機產品/機體結構產品
107	完成燃燒室擴散器產品開發	發動機產品
	完成 737 主貨門產品開發	機體結構產品
	建置多軸放電加工技術能量	發動機產品
	建置放電研磨技術能量	發動機產品
	建置流體研磨技術能量	發動機產品
108	完成 LEAP-X 燃燒室模組產品開發	發動機產品
	完成 787 機翼/機身結構產品開發	機體結構產品
	建置流量測試技術能量	發動機產品
	建置電子束焊技術能量	發動機產品
	建置磷酸陽極化技術能量	機體結構產品
109	完成燃燒室進氣頂板產品開發	發動機產品
	完成 B767 貨艙防撞複材結構產品開發	機體結構產品
	建置電漿噴塗技術能量	發動機產品
	建置多軸雷射鑽孔技術能量	發動機產品
	建置金屬蜂巢板熱壓膠合技術能量	機體結構產品
	建置 C-Scan 超音波檢驗技術能量	發動機產品/機體結構產品
	建置放電加工智慧產線	發動機產品
110	完成 GE9X 燃燒室模組產品開發	發動機產品
	建置機體結構自動組裝技術能量	機體結構產品
	建置異質金屬焊接技術能量	發動機產品
	建置局部熱處理技術能量	發動機產品

資料來源：該公司提供

3.主要技術來源、技術報酬金或權利金支付方式及金額

該公司主要技術來源係由研發團隊自行投入研發之成果，藉由製程改良提升相關技術及產品品質，以提高產品良率及降低成本。截至評估報告出具日止，該公司尚無支付他人技術報酬金或權利金之情事。

4.研發工作未來發展方向

該公司研發工作未來發展方向如下：

計劃開發項目	開發目的
1 開發精微電加工技術	整合多軸 ECM 電化學加工暨多軸 EDM 放電加工製程技術，強化新世代航空發動機擴散器產品製造效率。
2 開發 AI 製造技術	開發 AI 人工智慧技術，藉以強化製程開發效率、增加製程偏異預警暨智慧排程技術能量。

資料來源：該公司提供

5.重要技術合作契約及其內容對該公司之營運風險

合作對象	類別(技術移轉或合作開發)	合作項目或重要內容	重大限制條款	研究經費及付款方式
財團法人金屬工業研究發展中心	委託研究	電化學加工技術製程研究	無	計畫時程自 111 年 3 月至 112 年 9 月止，計畫經費合計新台幣 5,880 千元
國立臺灣大學	委託研究	複合製程產線智慧排程系統研究	無	計畫時程自 111 年 3 月至 112 年 9 月止，計畫經費合計新台幣 1,000 千元

資料來源：該公司提供

該公司為強化產品研發製程競爭力，整合運用學術界與產業界知識，加速新技術開發時程，該公司亦與學術機構進行合作開發。經評估該公司上述簽訂之技術合作開發合約對該公司有強化技術能力及發展產品加工製程，提高產品良率，故對該公司營運有正面幫助，並未發現重大異常情形。

- 6.目前已登記或取得專利權、商標權及著作權之情形，有無涉及違反專利權、商標權及著作權之情事，暨因應措施是否合理有效

截至評估報告出具日止，該公司並無已登記或取得之專利權及著作權，另經查詢司法院法學資料檢索系統，並查閱該公司往來函文及參閱律師意見書等相關資料，尚無發現該公司有涉及違反專利權、商標權及著作權之情事。

- 7.以科技事業、文化創意事業或資訊軟體業申請股票上市者，應說明其產品生產開發技術之層次、來源、確保與提升，暨現在主要產品之競爭優勢、生命週期、持續發展性暨新產品之研究開發計畫、預計生產時程及成本、市場定位、需求及未來營收效益預測達成可能性及研究發展之內部控制暨保全措施

該公司非以科技事業、文化創意事業或資訊軟體業申請股票上市者，故不適用。

- 8.以科技事業、文化創意事業或資訊軟體業申請股票上市者，取得參與經營決策之董事、持股五%以上股東，以專利權或專門技術出資之股東及掌握生產技術開發經理人等之資歷、持股比例、最近三年度及申請年度內股權移轉變化暨實際投入經營之時間與情形等，以評估該等人員未來若未能繼續參與經營對發行公司財務業務之影響及其因應之措施

該公司非以科技事業、文化創意事業或資訊軟體業申請股票上市者，故不適用。

(三)人力資源方面之營運風險

取得最近三年度及申請年度截至最近期為止員工總人數、離職人數、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公司營運之風險。

1. 員工人數及變動情形

單位：人；%

項目/年度		108 年度	109 年度	110 年度	111 年度 截至 8 月底	
期初人數		3694	3,714	2966	2937	
新進人數(註 1)		457	76	259	345	
減少 人數	離職(註 1)	413	792	269	412	
	資遣	0	0	0	0	
	退休	24	32	19	15	
期末人數		3,714	2,966	2,937	2,855	
期末 員工	經理人	38	33	31	36	
	一般職員	191	152	174	179	
	生產線 員工	直接人工	2,639	2,135	2,131	2,057
		間接人工	846	646	602	583
離職率(%)(註 2)		10.53%	21.74%	8.93%	13.01%	
員工 結構	平均年齡(歲)	36.2	37.9	37.2	33.3	
	平均年資(年)	10.53	11.82	12.47	12.74	

資料來源：該公司提供

註 1：新進及離職人員不包含試用期未滿即離職者。

註 2：離職率=(離職人數+資遣及退休人數)÷(期末人數+離職人數+資遣及退休人數)。

該公司 108~110 年度及 111 年度截至 8 月底之員工人數分別為 3,714 人、2,966 人、2,937 人及 2,855 人，該公司員工人數由 108 年底 3,714 人降至 109 年底 2,966 人，主係因出售發動機維修業務與長異，相關維修業務人員一併轉調至長異所致。110 年員工人數小幅減少主係基於個人及家庭等因素而離職。該公司 111 年 8 月底員工人數減少至 2,855 人，主係年資較淺之員工，轉往半導體業發展所致。整體而言，該公司 108~110 年度及 111 年 8 月底員工人數之變化情形，尚無發現重大異常情形。

2. 員工離職率分析

單位：人；%

項目/年度	108 年度			109 年度			110 年度			111 年度截至 8 月底		
	期末 人數	離職 人數	離職率 (註)	期末 人數	離職 人數	離職率 (註)	期末 人數	離職 人數	離職率 (註)	期末 人數	離職 人數	離職率 (註)
經理人	38	1	2.56%	33	5	13.16%	31	0	0.00%	36	0	0.00%
一般職員	191	8	4.02%	152	39	20.42%	174	6	6.95%	179	9	4.79%
生產線員工	3485	404	10.39%	2781	748	20.20%	2732	263	8.75%	2,640	403	13.24%
合計	3714	413	10.00%	2966	792	20.14%	2937	269	8.54%	2,855	412	12.61%

資料來源：該公司提供

註 1：離職率=離職人數÷(期末人數+離職人數)。

註 2：經理人係指經理級以上主管。

該公司 108~110 年度及 111 年截至 8 月底之離職人數分別為 413 人、792 人、269 人及 412 人，退休人數分別為 24 人、32 人、19 人及 15 人，離職率分別為 10.53%、21.74%、8.93%及 13.01%。109 年由於部分維修人員轉至長異，致離職之人數較多。該公司離職員工主要為生產線員工，大部份擔任非核心且替代性較高之職位，對於公司實質運作影響不大。而生產線主要多為維修人員，主要係因新進員

工及社會新鮮人因無法適應工作要求，或是職涯規劃或家庭因素而離職，由於上述人員資歷較淺，故尚無因人員離職而造成業務銜接困難之情事。另 108~110 年度及 111 年截至 8 月底該公司經理級以上主管離職人數分別為 1 人、5 人、0 人及 0 人，其中 109 年度經理級以上主管離職人數較高，主係轉至長異、退休及轉任關係企業所致，尚無重大異常情事，而針對經理級以上主管離職，該公司已安排適當人員與離職人員完成工作交接，因此經理級以上主管離職並未對該公司產生重大影響。該公司業務營運狀況良好，對於員工之薪資及福利制度，亦依政府法令與市場行情變動進行檢討與調整，故該公司離職率已逐步降低，對於整體營運尚無重大風險。

3. 員工學歷分析

單位：人；%

學歷/年度	108 年度		109 年度		110 年度		111 年度截至 8 月底	
	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%
博士	5	0.14%	5	0.17%	4	0.14%	4	0.14%
碩士	174	4.68%	148	4.99%	144	4.90%	133	4.66%
大專/大學	3,174	85.46%	2,568	86.58%	2,541	86.43%	2446	85.67%
高中以下	361	9.72%	245	8.26%	251	8.53%	272	9.53%
合計	3,714	100%	2,966	100%	2,940	100%	2855	100%

資料來源：該公司提供

該公司 108-110 年度及 111 年截至 8 月底員工學歷，各期間大專以上均占 90% 以上，生產作業人員之學歷主要為大專/大學及高中以下，而業務、行政、管理、財會、資訊人員等之學歷則多為大專/大學以上，該公司因應不同工作性質的需求，有效利用各種學歷員工之專業與技能，有助於強化企業經營管理效率，故對於整體營運應無重大風險。

(四) 各主要產品之成本分析

1. 取得最近三年度及申請年度截至最近期止主要產品之原料、人工及製造費用資料，並分析各成本要素之比率變化對申請公司營運之風險

單位：新台幣千元

產品別	年度	108 年度		109 年度		110 年度		111 年上半年度	
		金額	%	金額	%	金額	%	金額	%
航空器維修-機體	直接原料	1,419,793	24.62	1,329,418	26.01	1,208,729	25.13	846,873	28.93
	直接人工	1,903,557	33.01	1,689,557	33.06	1,593,816	33.14	899,750	30.74
	製造費用	2,443,278	42.37	2,092,272	40.93	2,006,496	41.72	1,180,454	40.33
	小計	5,766,629	100.00	5,111,247	100.00	4,809,041	100.00	2,927,077	100.00
航空器維修-發動機	直接原料	31,950,547	94.79	862,810	84.75	363,123	75.01	206,788	75.08
	直接人工	489,870	1.45	36,137	3.55	27,651	5.71	19,861	7.21
	製造費用	1,264,563	3.75	119,096	11.70	93,346	19.28	48,769	17.71
	小計	33,704,980	100.00	1,018,043	100.00	484,120	100.00	275,418	100.00
航空器維修-零組件及其他	直接原料	1,440,303	83.97	825,369	65.42	479,439	54.44	224,429	56.30
	直接人工	98,091	5.72	155,508	12.33	143,114	16.25	63,655	15.97
	製造費用	176,798	10.31	280,682	22.25	258,057	29.30	110,518	27.73
	小計	1,715,192	100.00	1,261,559	100.00	880,610	100.00	398,602	100.00

產品別		年度		108 年度		109 年度		110 年度		111 年上半年度	
		金額	%	金額	%	金額	%	金額	%		
航空器之零件 製造及機體組 裝銷售	直接原料	1,414,376	51.85	578,598	44.87	962,060	51.95	648,403	54.62		
	直接人工	105,778	3.88	82,902	6.43	95,407	5.15	57,868	4.88		
	製造費用	1,207,806	44.28	628,017	48.70	794,333	42.90	480,755	40.50		
	小計	2,727,960	100.00	1,289,517	100.00	1,851,800	100.00	1,187,026	100.00		
合計	直接原料	36,225,020	82.49	3,596,194	41.43	3,013,352	37.55	1,926,492	40.23		
	直接人工	2,597,296	5.91	1,964,104	22.63	1,859,988	23.18	1,041,134	21.74		
	製造費用	5,092,445	11.60	3,120,067	35.94	3,152,232	39.28	1,820,496	38.02		
	合計	43,914,761	100.00	8,680,366	100.00	8,025,571	100.00	4,788,122	100.00%		

資料來源：該公司提供。

該公司主要產品別分為航空器維修及航空器之零件製造及機體組裝，其中維修業務依主要維修服務項目區分為機體維修、發動機維修、零組件維修及其他等三類，製造業務則為零件製造及機體組裝，茲就各類產品別之原料、人工及製造費用之變動原因說明如下：

(1)航空器維修-機體

航空器維修-機體服務 108~110 年度及 111 年上半年度之原料占成本比重分別為 24.62%、26.01%、25.13%及 28.93%，人工占成本比重分別為 33.01%、33.06%、33.14%及 30.74%，製造費用占成本比重分別為 42.37%、40.93%、41.72%及 40.33%。該類維修服務主要為飛機停機線維修、重大機體維修、機體改裝及結構維修。該類維修工序較為繁瑣，包含拆解、清潔、檢查、修理、組裝及測試等作業，屬勞力密集產業，故人工及製造費用占成本比重較高，108~110 年該類維修服務原料、人工及製造費用成本占比並無顯著差異，尚無重大異常之情事。111 年上半年度之原料由於受到台幣貶值之影響，進口原料之成本增加，致原料占比小幅提高，人工及製造費用成本占比主要受到原料變動影響而降低，尚無重大異常之情事。

(2)航空器維修-發動機

航空器維修-發動機 108~110 年度及 111 年上半年度之原料占成本比重分別為 94.79%、84.75%、75.01%及 75.08%，人工占成本比重分別為 1.45%、3.55%、5.71%及 7.21%，製造費用占成本比重分別為 3.75%、11.70%、19.28%及 17.71%。該類維修服務主要為 CF6、GE90 檢修及 T700 維修，因發動機維修材料單價高，故原料占成本比重較大。109 年因該公司依 102 年與奇異公司之合資契約約定，將大部分發動機維修業務移轉予長異公司，使該公司發動機維修業務減少，原料需求降低，而移轉後之發動機業務以維修 GE90 及 T700 為主，其所需料件成本較移轉前業務為低，故原料占比降低。人工及製造費用成本占比提高，除受到發動機業務移轉長異，致原料成本下降影響成本占比外，亦因業務移轉後，維修業務集中於 GE90 與 T700，而 GE90 及 T700 相較 CF6 成本結構來看，所需工時較長，故直接人工占比上升，而發動機廠製造費用因移轉

後業務僅剩 GE90 及 T700，分攤基礎減少，致整體製造費用分攤率上升，製造費用占比提高。110 年原物料占比持續下降，主係全球仍持續受新冠肺炎疫情影響，航空產業市場及需求持續不振，導致 GE90 進廠量減少進而減少原料需求，而人工占比提高，主係 GE90 維修需求降低，而該發動機成本結構中，直接人工占比較 T700 為低，故 110 年 T700 維修占比較多，整體人工占比提高。110 年度「航空器維修-發動機」之營業收入減少幅度為 65.35%，整體產能利用率降低，致製造費用成本占比提高。111 年上半年度直接原料占比相較於 110 年，變動差異微小，尚無特定因素致成本結構改變，直接人工受到 H 公司軍用發動機 T700 維修進廠量增加影響，人力成本增加，致直接人工占比較 110 年微幅增加，而製造費用占比由於航空產業市場需求回溫及受到軍用發動機維修進廠量增加影響，整體產能利用率上升，致製造費用成本占比減少。

(3)航空器維修-零組件及其他

航空器維修-零組件及其他 108~110 年度及 111 年上半年度之原料占成本比重分別為 83.97%、65.42%、54.44%及 56.30%，人工占成本比重則分別為 5.72%、12.33%、16.25%及 15.97%，製造費用占成本比重則分別為 10.31%、22.25%、29.30%及 27.73%。該類維修服務主要為導航、電子、電氣、航儀、液壓、機械、複合材、逃生裝備維修及發動機相關模組等，其工序繁瑣，包含拆解、修理、組裝及測試等作業，多數零組件單價較高，故原料占成本比重較高。109 年原料占比較 108 年減少，係因受到發動機業務移轉長異，該公司發動機相關之維修零組件原料減少所致。109 年直接人工及製造費用占比較 108 年增加，除受到原料成本下降影響人工成本及製造費用占比外，主係因移轉長異業務前，發動機零組件之維修，其成本係分類在航空器維修-發動機中，移轉後長異將部分發動機零組件維修業務下包至該公司維修，其分類在航空器維修-零組件及其他，造成成本分類上之變化，致直接人工及製造費用占比增加。110 年該公司原料占比持續下降，主係因長異發動機業務進廠維修量受疫情影響減少，致委託該公司外修之零組件進廠量同步減少及長榮航空整流罩及其他零組件進廠維修量亦受疫情影響減少所致。直接人工占比提高，主係原料成本下降影響人工成本占比所致。而製造費用占比提高，主係疫情因素，間接導致客戶進廠維修量減少，整體產能利用率下降製造費用占比增加所致。111 年因零組件由長異委託該公司外修進廠維修量減少，料件需求減少，惟原料受到台幣貶值之影響，進口原料之成本增加，致整體原料占比小幅提高。111 年上半年度該類產品人工成本占比及製造費用並無顯著差異，其占比變化主係受到原料占比增減所致。

(4)航空器之零件製造及機體組裝銷售

航空器之零件製造及機體組裝 108~110 年度及 111 年上半年度之原料占成本比重分別為 51.85%、44.87%、51.95%及 54.62%，人工占成本比重則分別為 3.88%、6.43%、5.15%及 4.88%，製造費用占成本比重

則分別為 44.28%、48.70%、42.90%及 40.50%。該類零件製造及機體組裝銷售，以生產 A 公司發動機零組件及 D 公司機體、機門組裝為主，由於發動機本身需要之料件較為精細，故其原料成本較高。又該廠之產品項目為機械加工、放電加工自動產線、化學表面處理產線、電子束焊等之特殊製程等，其生產製程工序較為繁瑣，包含全自動放電加工智慧產線、大型機體結構自動鉚釘組裝線、非破壞檢測、陽極化處理等作業，故其製造費用占比亦較高。109 年原料占比較 108 年降低，主係因 108 年度波音 737 MAX 機型飛機停飛事件及受新冠疫情影響各航空公司終端航機訂購需求，致 D 公司下修產量，對該公司訂單減少。110 年由於波音 737 MAX 機型飛機率續於多國重新取得適航許可，波音 737MAX 機型飛機之產線逐漸回復到停工前產能，使 D 公司原廠增產、飛機零組件產品需求增加，故原料需求增加。111 年上半年度主係產品需求持續增加，該公司依生產排程持續投入產能，故相關原料占比上升。而 108~110 年及 111 年上半年度該類產品人工成本占比並無顯著差異，其占比變化主係受到原料占比增減所致。108~110 年及 111 年上半年度該類產品製造費用占比變化，主係隨業績變化影響之產能利用率所致。

綜上所述，該公司 108~110 年度及 111 年上半年度之成本結構主係隨著該公司業務發展及航空業產業環境而影響，尚無重大異常之情事。

(五)匯率變動情形

1.最近期及最近三個會計年度內外銷、內外購比率

(1)內外銷金額及比例

單位：新台幣千元

年度 項目	108 年度		109 年度		110 年度		111 年上半年度	
	金額	比例	金額	比例	金額	比例	金額	比例
內銷	4,992,252	10.69%	4,413,245	41.29%	3,811,275	39.63%	2,019,346	34.72%
外銷	41,687,442	89.31%	6,274,633	58.71%	5,805,656	60.37%	3,797,415	65.28%
合計	46,679,694	100.00%	10,687,878	100.00%	9,616,931	100.00%	5,816,761	100.00%

資料來源：該公司提供。

註：該公司維修業務因提供服務於國內，故內外銷統計係以客戶所在地區統計。

(2)內外購金額及比例

單位：新台幣千元

年度 項目	108 年度		109 年度		110 年度		111 年上半年度	
	金額	比例	金額	比例	金額	比例	金額	比例
內購	504,032	2.20	303,825	11.97	315,934	12.58	504,032	2.20
外購	22,403,482	97.80	2,233,605	88.03	2,196,286	87.42	22,403,482	97.80
合計	22,907,514	100.00	2,537,430	100.00	2,512,220	100.00	22,907,514	100.00

資料來源：該公司提供。

該公司主要從事機體、零組件、發動機之維修及機體、發動機、零組件之製造、加工及銷售等業務。該公司銷售客戶以台灣及美洲地區為主，其次為亞洲、歐洲等地區，國內客戶主係以台幣計價為主，國外客戶則係以美金

計價為主，108~110 年度及 111 年上半年度其國外客戶比重分別為 89.31%、58.71%、60.37%及 65.28%，除 108 年度因該公司仍有發動機維修業務致其對第一大國外客戶金額較高而使整體國外客戶比率達約 9 成外，109 年度該公司將大部分發動機業務轉由長異承接後，各年度國內外客戶比重尚無重大變化；隨國際間陸續解除因新冠肺炎疫情影響之邊境管制，致國外客戶進廠執行重大維修量回升；在採購方面，該公司產品主要原料包含飛機零組件、生料、化學品、維修裝備工具等，108~110 年度及 111 年上半年度其外購比重分別為 98.61%、88.74%、89.99%及 92.25%，除 108 年度亦因仍有發動機維修業務致採購其相關維修零配件之金額較高外，餘各年度尚無重大變化，交易幣別亦以美金付款為主。該公司以美金計價之銷貨金額遠高於以美元計價之採購金額，雖在外幣收入與外幣支出相互沖抵下，可產生自然避險效果，然由於各年度美元應收款項與美元應付款項間仍存有差異以致產生外幣淨部位，致匯率變動對該公司之損益仍具有影響性。

2.最近三年度及申請年度截至最近期止兌換損益情形

單位：新台幣千元

項目 \ 年度	108 年	109 年	110 年	111 年 上半年度
兌換(損)益淨額(A)	(284,613)	(175,176)	(87,687)	210,298
營業收入(B)	46,679,694	10,687,878	9,616,931	5,816,761
營業利益(C)	2,027,347	1,484,231	1,152,007	755,170
占營業收入比例(A/B)	(0.61%)	(1.64%)	(0.91%)	3.62%
占營業利益比例(A/C)	(14.04%)	(11.80%)	(7.61%)	27.85%

資料來源：該公司經會計師查核簽證或核閱之財務報告。

該公司 108~110 年度及 111 年上半年度之兌換(損)益分別為(284,613)千元、(175,176)千元、(87,687)千元及 210,298 千元，占各年度營業收入比率分別為(0.61)%、(1.64)%、(0.91)%及 3.62%，占各年度營業利益比率分別為(14.04)%、(11.80)%、(7.61)%及 27.85%。該公司最近三年度及 111 年最近期產生之兌換損益主要係美金計價之進銷貨與美元存款所產生，108 年度因美國聯邦準備理事會於下半年度降息，且受中美貿易戰影響，美金於下半年度對台幣為貶值，該公司收入認列是以完工當月匯率暫估，因 108 年上半年度維修出廠量係高峰，致使該年度產生兌換損失 284,613 千元；109 年度隨美國實質利率持續走低，資金大量流入新興市場，主要經濟體貨幣對美元多呈升值，新台幣對美元持續走升，致使該年度產生兌換損失 175,176 千元；110 年度美元仍維持於相對弱勢，以致當期產生兌換損失 87,687 千元；111 年上半年度因美國聯準會加快升息步調，進而擴大與其他國家之利差，同時美國經濟成長在全球市場中相對穩定，造成資金向美國移動，使美金對台幣大幅升值，致當期產生兌換利益 210,298 千元。該公司將適時採取必要之避險措施，以防止兌換(損)益影響獲利水準。整體而言，該公司兌換(損)益主要係隨美元匯率波動產生變化，尚屬合理。

3.該公司因應匯率變動之具體措施

該公司對匯率變動風險採取自然避險原則，為加強風險管理及降低其對獲

利之影響，該公司採取下列所述之避險措施：

- (1)財務單位與往來金融機構保持密切聯繫，隨時掌握蒐集匯率變化之相關資訊，且持續關注國際匯市及國際金融情勢，掌握匯率走勢及匯率變化之情形，以適時調整外幣部位，以降低匯率波動風險對公司營運產生的影響。
- (2)視實際資金需求及匯率水準，適時調節外幣部位，以規避相關匯率風險。
- (3)注意國際匯市各主要貨幣之走勢及非經濟因素之國際情勢變化，以掌握匯率走勢得以及時應變，同時於產品報價過程中，考量因匯率變動所產生之風險，適時調整售價，以保障應有之利潤。
- (4)定期取得金融機構之財經資訊、外匯報告，以綜合判斷匯率、利率變動趨勢，靈活調整外匯、資金策略。

綜上所述，該公司將隨時掌握匯率走勢及變化資訊，以降低匯率變動對該公司所產生之財務風險。

參、業務概況

一、營業概況

(一)最近期及最近三個會計年度各主要銷售對象及供應商之變化分析

1.最近期及最近三個會計年度各主要銷售對象之名稱、金額及占年度營業收入之比例，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)該公司最近期及最近三個會計年度主要銷售對象之名稱、金額及占年度營業收入之比例

單位：新臺幣千元

年度 名次	108 年度				109 年度				110 年度				111 年上半年度			
	公司名稱	銷售額	比率	關係	公司名稱	銷售額	比率	關係	公司名稱	銷售額	比率	關係	公司名稱	銷售額	比率	關係
1	A1 公司	33,000,967	70.70	無	長榮航空	2,775,584	25.97	註 1	長榮航空	2,731,324	28.40	註 1	長榮航空	1,375,203	23.64	註 1
2	長榮航空	3,301,279	7.07	註 1	E 公司	852,165	7.97	無	A 公司	950,331	9.88	無	A 公司	697,512	11.99	無
3	A 公司	1,688,933	3.62	無	A1 公司	834,041	7.80	無	E 公司	792,949	8.25	無	E 公司	479,490	8.24	無
4	B 公司	1,190,746	2.55	無	F 公司	695,251	6.51	無	B 公司	719,176	7.48	無	F 公司	471,515	8.10	無
5	長異	1,125,702	2.41	註 2	長異	607,140	5.68	註 2	F 公司	700,852	7.29	無	B 公司	395,283	6.80	無
6	C 公司	938,838	2.01	無	H 公司	559,845	5.24	無	D 公司	553,206	5.75	無	J 公司	302,366	5.20	無
7	D 公司	792,909	1.70	無	C 公司	554,862	5.19	無	G 公司	492,341	5.12	無	D 公司	297,585	5.12	無
8	E 公司	736,778	1.58	無	I 公司	501,198	4.69	無	長異	430,377	4.47	註 2	G 公司	285,360	4.91	無
9	F 公司	550,201	1.18	無	G 公司	484,308	4.53	無	J 公司	398,910	4.15	無	I 公司	267,344	4.60	無
10	G 公司	541,064	1.16	無	D 公司	466,117	4.36	無	立榮航空	313,011	3.25	註 3	H 公司	187,799	3.23	無
	小計	43,867,417	93.98	-	小計	8,330,511	77.94	-	小計	8,082,477	84.04	-	小計	4,759,457	81.83	-
	其他	2,812,277	6.02	-	其他	2,357,367	22.06	-	其他	1,534,454	15.96	-	其他	1,057,304	18.17	-
	銷貨淨額	46,679,694	100.00	-	銷貨淨額	10,687,878	100.00	-	銷貨淨額	9,616,931	100.00	-	銷貨淨額	5,816,761	100.00	-

資料來源：該公司提供。

註 1：長榮航空為該公司之母公司。

註 2：長異公司為該公司採權益法投資之公司。

註 3：立榮航空為該公司之法人股東。

(2)主要客戶之變化情形分析

長榮航太主要從事機體、零組件、發動機之維修及機體、發動機零組件之製造、加工及銷售等業務，維修業務占八成以上，以銷售地區分析，海外客戶約占七成，國內客戶則以長榮航空及立榮航空之機隊維護為主；飛機為確保飛航安全與適航性，必須定期或不定期執行維護工作，衍生機體、發動機及零附件的維修業務；製造業務以發動機及機體零組件的生產製造為主，包含機械加工、放電加工自動產線、化學表面處理產線、電子束焊等之特殊製程等。航太產業具獨特性，進入門檻高，不論維修或製造皆需取得相關認證才可執行相關作業，該公司陸續獲得臺灣民航局(CAA)、美國聯邦航空局(FAA)、歐洲航空安全組織(EASA)、日本民航局(JCAB)、韓國民航局(KOCA)等主要國家民航機構認證，並取得 OEM 原廠(GE 及 BOEING)的品質認證；該公司依國際財務報導準則第 15 號「客戶合約之收入」規範，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，其中固定價格合約係以截至結算日實際已提供服務占總服務之比例為基礎認列收入，該比例係以已履行勞務量占全部應履行勞務量之百分比決定，若情況改變，將修正對收入、成本及完成程度之估計，並於管理階層得知情況改變而作修正之期間將造成之增減變動反映於損益。固定價格合約下，客戶依約定之時程支付固定金額之款項。已提供之勞務超過支付款時，認列合約資產；支付款超過已提供之勞務，則認列合約負債。若合約依提供勞務之時數計價，係以該公司有權開立發票之金額認列收入。該公司每月向客戶請款，開立發票後可收取對價；製造業務則係於對產品之控制權移轉時認列收入。茲就該公司 108~110 年度及 111 年上半年度前十大主要銷售對象說明其變化原因如下：

A.A 集團

A 集團成立於民國前 33 年，係美國紐約證交所上市公司，是一家全球化且業務多元化之科技、媒體和金融服務公司。A 集團以生產發電設備、照明設備、工業自動化設備、醫療診斷及圖像設備等為業務項目。A 集團於 110 年陸續將集團組織重組，並專注於航空、醫療健康和能源領域等業務。該公司維修及製造業務均與 A 集團有交易往來。

(A) A 公司

A 集團轄下之航空事業體，主要產品為各類型之航空器發動機，是全世界最大的商用、民用及軍用航空器發動機製商，包含噴射及渦輪螺旋槳發動機及其零件。該公司於 98 年開始與 A 公司合作，主要為其製造 GE9X 系列發動機擴散器、Leap 系列發動機燃燒室組件、Leap 系列發動機內緣燃燒室支撐架、發動機鎳基合金環型件等零組件。108~110 年度及 111 年上半年度該公司對 A 公司銷貨金額分別為 1,688,933 千元、459,504 千元、950,331 千元及 697,511 千元，占銷貨比重分別為 3.62%、4.30%、9.88%及 11.99%，108 年度 A 公司名列

第三大客戶，109 年度主係因受到波音 737Max 機型停飛事件影響，此系列機型生產需求減少致 A 公司亦減少對該公司下單，故該公司製造業務對其銷售金額減少，因而於當年度退出十大客戶；110 年度因波音 737MAX 機型飛機經全球多國主管機關准許復飛，供應鏈產線逐步恢復營運，因 737MAX 機型飛機係採用 A 公司之發動機，相關零組件需求回升致 A 公司亦增加對該公司下單，故其重回第二大客戶；111 年上半年度因 737MAX 機型飛機終端需求持續上升，且因新冠肺炎疫情對航空產業影響逐步放緩，飛機製造商原廠新機訂單增加，故 A 公司各類發動機零配件需求亦增加，致該公司對其銷售金額大幅提升，使 A 公司當年度穩定名列第二大客戶。整體而言，該公司對 A 公司之銷售變化尚屬合理。

(B) A1 公司

A1 公司係屬美國紐約證交所上市公司 A 集團之子公司，主要營業項目為航空器發動機製造及維修，為全球最大的飛機發動機生產商，該公司於 87 年開始與 A1 公司合作，主要為其維修奇異商用系列發動機及相關零組件，108 年度(含)以前主要維修 CF6-80C2/CF6-80E1/GE_nx 系列發動機，109 年度後主要維修 GE90 及 T700 系列發動機。108~110 年度及 111 年上半年度該公司對 A1 公司銷貨金額分別為 33,000,967 千元、834,041 千元、178,413 千元及 30,050 千元，占銷貨比重分別為 70.70%、7.80%、1.86% 及 0.52%，108 年度名列該公司第一大客戶，而 109 年度對 A1 公司之銷售金額相較於 108 年度大幅下降主要係因該公司依 102 年與 A 集團之合資約定，於 108 年底將除 GE90 系列以外機種維修業務移轉至長異公司，致對 A1 公司銷貨金額下降，目前該公司僅保留 GE90 及軍用發動機 T700 及相關零組件維修業務，致對 A1 公司銷貨金額逐年遞減，惟 109 年度其仍名列該公司第三大客戶，並於 110 年度退出前十大客戶之列，主係受前述發動機維修業務移轉影響，對 A1 公司相關之維修業務持續減少所致。整體而言，該公司對 A1 公司之銷售變化尚屬合理。

(B) 長異發動機維修股份有限公司 (以下簡稱：長異；負責人：席慕剛；資本額：新台幣 4,149 百萬元；地址：桃園市大園區航站南路 8 號；授信條件：發票日後 30 天；網址：www.geevergreen.com)

長異成立於 103 年，由 A 集團與該公司合資成立、持股比例分別為 51% 與 49%，致力於商用客機發動機之維修及零件修護業務，客戶分布於全球五大洲，為 A 集團在亞太地區重要的引擎修護據點，於 110 年 10 月啟動第二廠房，提升零件修護產能。該公司為長異進行發動機及其零組件維修，108~110 年度及 111 年上半年度該公司對長異銷貨金額分別為 1,125,702 千元、607,140 千元、430,377 千元及 182,571 千元，占銷貨比重分別為 2.43%、5.69%、4.32% 及 2.83%，108 年度名列該公司第五大客戶，109 年度因移轉長異發動機維修業

務後，與長異之交易主要係長異將發動機維修零組件拆解後，部分維修業務外包至該公司維修，而當年度受國際疫情影響，使長異本身維修訂單數量漸少所致，惟仍名列該公司第五大客戶；110 年度因長異發動機業務進廠維修量受疫情影響減少，致委託該公司外修之零組件進廠量同步減少，致當年度退為第八大客戶；111 年上半年度由長異委託該公司外修進廠維修量減少致銷貨金額下降。整體而言，該公司對長異之銷售變化尚屬合理。

B.長榮航空股份有限公司（以下簡稱：長榮航空；負責人：林寶水；資本額：新台幣 53,462 百萬元；地址：桃園市蘆竹區新南路一段 376 號；授信條件：發票日次月 20 天；網址：<https://www.evaair.com>）

長榮航空成立於 78 年，為臺灣證券交易所上市公司(股票代號:2618)，主要經營業務為國際航線之定期及不定期航空客貨運輸業務，於 111 年獲 AirlineRating 網站評比為全球前十大安全航空公司，目前機隊規模達 90 餘架，飛航航點遍及亞、澳、歐、美四大洲六十多個城市，為星空聯盟(Star Alliance)成員之一，擁有卓越的飛航安全記錄，105 年至 110 年連續榮獲 Skytrax 評為五星級航空公司，為全球第八家獲此殊榮的航空公司，另亦曾獲頒 Skytrax 110 年第七名最佳航空公司。該公司自成立以來即為長榮航空進行停機線維修(Line check)、機體定期維修如 A check、重大維修檢測(HMV)如 C/D check、發動機及其零組件維修等服務，主要維修機型包含波音 777、787 及空中巴士 A320、A330 等客貨機。108~110 年度及 111 年上半年度該公司對長榮航空銷貨金額分別為 3,301,279 千元、2,775,584 千元、2,731,324 千元及 1,375,203 千元，占銷貨比重分別為 7.07%、25.97%、28.40% 及 23.64%，108 年度長榮航空名列該公司第二大客戶，109 年度該公司對其銷售金額因受國際疫情影響，各國政策多採取限制國際航班往來，因而使全球定期與不定期航班數量驟減，致長榮航空停機線維修、機體定期維修進廠維修量減少而下降，長榮航空因應疫情及市場變化，調整客貨機組合，積極以客機腹艙載貨、客機執飛貨機航點等全力支持貨運營運，故整體進廠維修仍具一定業務量，而因發動機業務移轉後成為第一大客戶；長榮航空 110 年客運持續受疫情影響而較前一年度衰退，惟隨著全球經濟復甦商品庫存回補顯現，及海運塞港外溢效應，因應航空貨運需求強勁擴充貨機機隊、利用客機客艙載貨等，致進廠維修量能仍維持與 109 年度相當，對長榮航空銷售金額與 109 年度相比差異不大，該年度仍名列第一大客戶；111 年上半年度因航空產業逐步復甦，該公司對長榮航空之維修業務量維持穩定，使其持續名列該公司第一大客戶。整體而言，該公司對長榮航空之銷售變化尚屬合理。

C. B 公司

B 公司成立於 77 年，是韓國交易所上市公司，公司總部位於首爾，係韓國前二大航空公司，成立之初是以飛航國內航線起家，為星空聯盟(Star Alliance)成員之一，主要營業項目為客貨運輸業務，目前已發展成為

擁有 80 餘架機隊規模並擁有約 100 個航點，是九間被 Skytrax 評為「五星級航空公司」之一，亦曾獲頒 Air Cargo News 評選次百萬噸級最佳航空貨運公司，其機隊的機種相當豐富。該公司於 92 年開始與 B 公司合作，主要為其進行停機線維修、機體定期維修及發動機維修，主要維修機型包含波音 767、747、777 和空中巴士 A330 等客貨機。108~110 年度及 111 年上半年度該公司對 B 公司銷貨金額分別為 1,190,746 千元、457,036 千元、719,176 千元及 395,283 千元，占銷貨比重分別為 2.55%、4.28%、7.48% 及 6.80%，108 年度名列第四大客戶，109 年度因原 V2500 發動機維修合約到期，致對其發動機維修收入減少，且受國際疫情影響，致 B 公司之飛機架次進廠維修量減少，因而於當年度退出十大客戶；110 年度 B 公司受惠於韓國放寬邊境管制使其業績相較於 109 年度回穩致其機體定期維修進廠量較 109 年度增加，故其重回第四大客戶；111 年上半年度因新冠肺炎疫情影響逐步放緩，B 公司之客、貨機運載量穩定回升，致其進廠維修量持續上升，惟因其他客戶銷售同步成長，致其下降為第五大客戶。整體而言，該公司對 B 公司之銷售變化尚屬合理。

D. C 公司

C 公司成立於 41 年，是日本東京證交所上市公司，公司總部位於東京，係日本前二大航空公司，為星空聯盟(Star Alliance)成員之一，於 110 年獲 Skytrax 評為「五星級航空公司」，是全球第 7 間獲此殊榮的航空公司，亦曾獲頒 AirlineRatings 評選 110 年第三名最佳航空公司，主要營業項目為客貨運輸業務，目前機隊規模約為 200 餘架，其中約九成為客機，航點包含國內線網絡，其幾乎覆蓋全日本，而國際線網絡則覆蓋中國大陸、香港、韓國、台灣、東南亞、美洲、澳洲及西歐等。該公司於 101 年開始與 C 公司合作，主要為其進行停機線維修、機體定期維修，主要維修飛機機型包含波音 767、747、777 及空中巴士 A330 等客貨機。108~110 年度及 111 年上半年度該公司對 C 公司銷貨金額分別為 938,838 千元、554,862 千元、64,913 千元及 33,011 千元，占銷貨比重分別為 2.01%、5.19%、0.67% 及 0.57%，108 年度 C 公司名列該公司第六大客戶，109 年度因受國際疫情影響，C 公司於當年度進廠維修數量減少致對其銷貨金額減少，惟因其他客戶均受疫情影響使維修收入減少，故 C 公司在 109 年度仍名列該公司第七大客戶；110 年度 C 公司退出前十大客戶主係因持續受新冠肺炎疫情影響，該客戶機隊皆在日本境內進行檢修所致。整體而言，該公司對 C 公司之銷售變化尚屬合理。

E. D 公司

D 公司係美國紐約證交所上市公司，是全球最大的商用飛機生產商之一，D 公司為 150 多國家客戶開發及製造飛機，並於 65 個國家或地區設立辦事處，超過一萬架 D 公司飛機在全球服役，占全球機隊之五成，而由 D 公司公開網站資訊統計截至 111 年 7 月底飛機在手訂單超過 5,000 架飛機。該公司維修部門於 94 年、製造部門於 102 年開始與 D 公司合作，主

要為其進行 747-400 LCF 改裝及製造 737/767/777/787 系列飛機機體組裝零組件，如 737 客機改貨機之貨艙門、767/777 貨機防撞牆、787 機翼/機身結構件等。108~110 年度及 111 年上半年度該公司對 D 公司銷貨金額分別為 792,909 千元、466,117 千元、553,206 千元及 297,585 千元，占銷貨比重分別為 1.70%、4.36%、5.75%及 5.12%，108 年度 D 公司名列第七大客戶，109 年度該公司維修業務因已於前一年度完成 D 公司客機改貨機服務，當年度無此項業務致對 D 公司營業收入較去年同期減少約 2 億元，且製造業務受原廠波音之 787 客機遭 FAA 調查適航問題致該機型遞延生產及交機，故 D 公司對該公司機體零件組裝訂單減少，因而於當年度退至第十大客戶；110 年度及 111 年上半年度因受客戶貨機及客改貨需求增加效應，帶動該公司對 D 公司銷貨金額上升，故其重回第六大客戶及第七大客戶。整體而言，該公司對 D 公司之銷售變化尚屬合理。

F. E 公司

E 公司成立於 81 年，係美國那斯達克交易所上市公司之子公司，其主要營業項目為航空貨運運輸業務，並提供飛機租賃業務，目前 E 公司機隊規模約為 120 餘架。該公司於 97 年開始與 E 公司合作，主要為其進行停機線維修、機體定期維修、零組件維修，主要維修機型包含波音 747、767、LCF 等貨機。108~110 年度及 111 年上半年度該公司對 E 公司銷貨金額分別為 736,778 千元、852,165 千元、792,949 千元及 479,490 千元，占銷貨比重分別為 1.58%、7.97%、8.25%及 8.24%，108 年度 E 公司名列該公司第七大客戶，109 年度因受疫情影響帶動網路消費及終端需求增加進而造成全球貨運量增加，E 公司因本身業務量增加且購入新貨機故維修需求量增加，致對 E 公司銷貨金額較 108 年度成長、排名上升為第二大客戶；110 年度該公司對 E 公司維修業務維持穩定，惟因其他客戶銷售同步成長，致 E 公司下降為第三大客戶；111 年上半年度 E 公司包機業務量穩定回升，致其進廠維修量持續上升，當年度仍為第三大客戶。整體而言，該公司對 E 公司之銷售變化尚屬合理。

G. F 公司

F 公司成立於民國前 4 年，是美國紐約證交所上市公司，為全球跨國大型快遞和包裹運送公司之一，而 F 公司營運範圍除傳統的包裹文件快遞外，尚擴及到物流、倉儲等業務，全球員工近 50 萬名，目前航機數量約有 290 餘架。該公司於 95 年開始與 F 公司合作，主要為其進行停機線維修、機體定期維修、零組件維修，主要維修機型包含波音 747、767 等貨機。108~110 年度及 111 年上半年度該公司對 F 公司銷貨金額分別為 550,201 千元、695,251 千元、700,852 千元及 471,515 千元，占銷貨比重分別為 1.18%、6.51%、7.29%及 8.10%，108 年度 F 公司名列該公司第八大客戶，109 年度因受疫情影響帶動網路消費及終端需求增加進而造成全球貨運量增加，F 公司之業務量亦同步增加，致其維修進廠數量增加，同時該客戶亦增加波音 747-8 新機型之維修需求量，進而對其銷售金額增

加，成為第四大客戶；110 年度空運需求維持強勁，該公司對 F 公司維修業務維持穩定，惟因其他客戶銷售成長，致 F 公司下降為第五大客戶；111 年上半年度因跨國貨運量持續暢旺致 F 公司業績增長，使其進廠維修量持續上升，當年度上升為第三大客戶。整體而言，該公司對 F 公司之銷售變化尚屬合理。

H. G 公司

G 公司成立於 85 年，總部位於日本東京，目前機隊規模約為 20 餘架，主要經營日本國內廉價航空運輸業務，並以穩定且迅捷的顧客服務著稱，另亦獲 OAG(Official Airline Guide)旅遊數據服務公司評選全球最準時低成本航空。該公司於 94 年開始與 G 公司合作，主要為其進行停機線維修、機體定期維修、零組件維修，主要維修機型為波音 737。108~110 年度及 111 年上半年度該公司對 G 公司銷貨金額分別為 541,064 千元、484,308 千元、492,341 千元及 285,360 千元，占銷貨比重分別為 1.16%、4.53%、5.12%及 4.91%，108 年度 G 公司名列該公司第十大客戶，109 年度 G 公司因受新冠肺炎影響使當年度業務量下滑致該公司對其銷售金額減少，惟其他客戶亦受疫情影響使維修收入減少，致其上升為第九大客戶；110 年度對 G 公司銷售金額與 109 年度相比差異不大，當年度名列第七大客戶；111 年上半年度日本國內航運量回升使 G 公司運載量亦穩定回升，致其進廠維修量持續上升，惟因其他客戶業績及進廠量亦回穩，致其當年度下滑至第八大客戶，該公司對其銷售金額之變化主係受客戶之維修排程異動所致，並無重大異常，屬長期穩定之客戶。整體而言，該公司對 G 公司之銷售變化尚屬合理。

I. H 公司

該公司承接 H 公司之業務包含軍用飛機之維修、性能提升等，於 93 年開始與其合作，主要為 H 公司進行 GE T700 系列發動機及其零組件維修。108~110 年度及 111 年上半年度該公司對 H 公司銷貨金額分別為 371,164 千元、559,845 千元、275,104 千元及 187,799 千元，占銷貨比重分別為 0.80%、5.24%、2.86%及 3.23%，108-110 年度及 111 年上半年度對 H 公司銷貨收入變化主係受當年度軍用發動機進廠維修量變化所致，該公司與 H 公司有簽訂長期維修契約且長期配合良好。整體而言，該公司對 H 公司之銷售變化尚屬合理。

J. I 公司

I 公司成立於 59 年，係盧森堡航空(Luxair S.A.)轉投資設立之貨運航空公司，為歐洲最大的定期全貨運航空公司之一，機隊全屬波音 747 全貨機，目前約有 30 架，航線遍及全球五大洲主要城市及歐洲大陸數十個主要城市。該公司於 104 年開始與 I 公司合作，主要為其進行機體定期維修，主要維修機型係波音 747 貨機。108~110 年度及 111 年上半年度該公司對 I 公司銷貨金額分別為 64,013 千元、501,198 千元、254,830 千元及

267,343 千元，占銷貨比重分別為 0.14%、4.69%、2.65%及 4.60%，109 年度 I 公司新進成為該公司第八大客戶，主要係因當年度受疫情影響帶動網路消費及終端需求增加進而造成全球貨運量增加，I 公司之業務量隨之增加，而該公司對其銷售金額亦增加所致；110 年度因配合該客戶機隊維修時程而退出前十大客戶，主係因 747 機型飛機維修週期一般約為 18 個月，再加上疫情及貨運運載量影響，相關之維修時程會隨時調整，使 I 公司當年度進廠維修量減少所致；111 年上半年度該公司對其銷售金額與 110 年度差異不大，因維修排程集中於上半年度，故於 111 年上半年度重回前十大客戶排名。整體而言，該公司對 I 公司之銷售變化尚屬合理。

K. J 公司

J 公司成立於 102 年，總部位於美國弗羅里達，係一家專職於貨運航空運輸業務之公司，其提供之服務亦包括飛機租賃，商業租賃和軍事租賃、航空貨運營運平台等，為全球多家知名航空公司、快遞公司、物流供應商、人道及救援組織，以及美國國防部提供服務。該公司於 110 年開始與 J 公司合作，主要為其進行機體定期維修，主要維修機型包含波音 747 貨機及 MD11 貨機。110 年度及 111 年上半年度該公司對 J 公司銷貨金額分別為 398,910 千元及 302,366 千元，占銷貨比重分別為 4.15%及 5.20%，J 公司 110 年度新增成為該公司九大客戶主要係因當年度受疫情影響帶動網路消費及終端需求增加進而造成全球貨運量增加，J 公司因本身業務量增加使飛機維修需求增加，因該公司於航太維修產業聲譽良好，致 J 公司於當年度開始與該公司合作；111 年上半年度 J 公司受惠於美國貨運需求興旺至本身貨運業務量穩定上升，使其貨機進廠維修量增加致該公司對其銷售金額增加，並上升為第六大客戶。整體而言，該公司對 J 公司之銷售變化尚屬合理。

L. 立榮航空股份有限公司（以下簡稱：立榮航空；負責人：張國煒；資本額：新台幣 3,768 百萬元；地址：臺北市中山區長安東路 2 段 117 號 8 樓；授信條件：發票日次月 20 號；網址：<https://www.uni-air.com.tw>）

立榮航空成立於 77 年，為中華民國公開發行公司（股票代號：2621），為台灣飛航國內航線最大的航空公司，其主要經營業務為民用航空運輸業，並以經營國內航線、兩岸航線與區域國際航線為主，目前機隊規模約 20 餘架。該公司主要為其進行停機線維修、機體定期維修及其零組件維修，主要維修機型為 ATR72 客機。108~110 年度及 111 年上半年度該公司對立榮航空銷貨金額分別為 332,349 千元、335,044 千元、313,011 千元及 156,983 千元，占銷貨比重分別為 0.71%、3.13%、3.25%及 2.70%，立榮航空於 110 年度新增為第十大客戶，主係當年度因新冠肺炎疫情持續影響國人出國意願，進而帶動國人國內旅遊需求增加，相對飛機進廠維修需求增加所致；111 年上半年度立榮航空持續受國內旅遊需求穩定，進廠維修量差異不大，惟因其他客戶因維修排程集中於上半年度，致其當年度退出前十大客戶。整體而言，該公司對立榮航空之銷售變化尚屬合理。

(3) 是否有銷貨集中之風險

長榮航太 108~110 年度及 111 年上半年度對單一銷售客戶之銷售比重最高分別為 70.70%、25.97%、28.40%及 23.64%，除 108 年度仍有發動機維修業務，而發動機維修材料及銷售價格較高導致對單一客戶發動機銷售業務金額高使當年度第一大客戶占比較高之外，無對單一銷售客戶之銷售額占該年度營收淨額比率達 30% 以上之情形。該公司航空器維修及製造業務受客戶委託執行航機維修/改裝或零組件維修服務，需取得各國民航主管機關之認證，而目前維修客戶遍及全球各大洲，亞洲如長榮航空、立榮航空；美洲如 F 公司、E 公司及歐洲客戶，尚無單一客戶銷貨集中之風險，且維修業務穩定發展，積極開發新客戶，故整體而言，該公司尚無過度依賴單一客戶或客源過度集中之風險。

(4) 該公司之銷售政策

該公司維修業務是以航空器機體、發動機、零組件及其他維修為主業，其係按客戶提供之維修排程並參酌公司自有維修量能安排整體維修計畫，該公司係透過主動參與投標、客戶主動接洽或介紹新客戶、參加每年定期舉辦的航空維修展覽、藉由提供非合約客戶緊急服務以獲取新客戶。而該公司製造業務係依據客戶藍圖要求及特定規範，訂定最終產品所需之材料清單及生產製作工序流程，並依客戶提供的預估需求數量進行備料、生產計畫，配合廠內產能彈性調整生產交期。該公司係與國際原廠建立良好夥伴關係，並將持續開拓國際市場，維持現有量產件訂單之市佔率，同時爭取其它飛機製造廠業務，並透過網站規劃或公司簡介宣傳、定期參加 OEM 原廠供應商大會的交流活動等持續提升市場能見度。

2.最近三年度及申請年度截至最近期止各主要供應商名稱、進貨淨額佔當年度進貨淨額百分比及其金額，並分析最近三年度及申請年度截至最近期止主要供應商名稱、價格及條件之變化原因是否合理，是否有進貨集中之風險，並簡述申請公司之進貨政策

(1)最近三年度及申請年度截至最近期止各供應商對象之名稱、金額及占年度進貨淨額比例

單位：新台幣千元

項目	108 年度				109 年度				110 年度				111 年上半年度			
	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	名稱	金額	占全年度進貨淨額比率 (%)	與發行人之關係
1	GE Engine	11,176,480	48.79	-	波音	319,015	12.57	-	波音	278,089	11.07	-	波音	239,526	13.91	-
2	BDHK(註)	6,197,152	27.05	-	BDHK(註)	268,641	10.59	-	BDHK(註)	253,498	10.09	-	BDHK(註)	78,844	4.58	-
3	GE AM	1,326,409	5.79	-	GE Engine	126,847	5.00	-	Schlosser Forge	95,093	3.79	-	Schlosser Forge	74,078	4.30	-
4	波音	299,529	1.31	-	PCC	65,413	2.58	-	The Gill	73,348	2.92	-	BDI	59,488	3.45	-
5	PCC	192,645	0.84	-	Honeywell SDN	58,742	2.32	-	Airbus	67,902	2.70	-	The Gill	54,958	3.19	-
6	Firth Rixson	177,834	0.78	-	Frisa Forjados,	58,412	2.30	-	GE Engines	64,645	2.57	-	McWilliams	50,671	2.94	-
7	Turbine Airmotive	158,807	0.69	-	Satair	56,198	2.21	-	BDSI	55,567	2.21	-	Howmet Castings	49,278	2.86	-
8	Turbine Engine	158,642	0.69	-	PPG	52,644	2.07	-	Honeywell SDN	52,195	2.08	-	Firth Rixson	43,288	2.51	-
9	Frisa Forjados,	143,147	0.62	-	BDSI	52,382	2.06	-	Rohr	49,147	1.96	-	PCC	38,726	2.25	-
10	UNISON	131,751	0.58	-	Airbus	50,845	2.00	-	PPG	48,361	1.93	-	Rohr,	35,823	2.08	-
	其他	2,945,118	12.86		其他	1,428,289	56.30		其他	1,474,375	58.68		其他	997,451	57.92	
	合計	22,907,514	100		合計	2,537,430	100		合計	2,512,220	100		合計	1,722,131	100.00	

資料來源：該公司提供。

註：該公司之供應商「BDHK」，原名為「Aviall Airstocks Limited」，於 110/6 月更名。

(2)分析主要供應商之變化情形

該公司維修業務及製造業務因業務內容不同，主要進貨品項亦有所差異，維修服務內容包含拆解、清潔、檢查、修理、組裝及測試等作業，故所需之主要進貨項目為飛機零組件、生料及化學品等；製造業務以飛機引擎零組件及機體結構組裝之生產製造為主，故主要進貨項目為製造發動機零組件的原料如鎳基合金及機體結構件的鋁基合金、螺栓及螺帽等。該公司 108~110 年度及 111 年上半年度進貨淨額分別為 22,907,514 千元、2,537,430 千元、2,512,220 千元及 1,722,131 千元，108~110 年度及 111 年上半年度前十大供應商進貨金額占年度進貨淨額比率分別為 87.14%、43.70%、41.32%及 42.08%，108 年度進貨金額較高，主係因當年度仍有維修發動機業務，且因發動機相關零組件金額高，而於 109 年度將發動機業務移轉後，前十大供應商進貨金額已下降至 43.70%，尚無重大異常之情事，茲將該公司最近三年度及 111 年上半年度前十大供應商之變化情形依進貨品項分別說明如下：

A. GE 集團

- (a)GE Engine Services Distribution LLC (簡稱「GE Engine」；網址：NA；資本額：NA；負責人：H. Lawrence Culp, Jr.；地址：1800 Donaldson Hwy, Erlanger, KY 41018, USA；付款天期：發票日後 60 天)

GE Engine成立於85年，位於美國，是美國紐約證交所上市公司GE之子公司。GE Engine係發動機零組件之供應商，主要業務為發動機零組件之製造及銷售，該公司向GE Engine採購之主要項目為發動機零組件。108~110年度及111年上半年度進貨金額分別為11,176,480千元、126,847千元、64,645千元及26,046千元，占該公司進貨淨額比重分別為48.79%、5.00%、2.57%及1.51%，109年度該公司對其進貨金額大幅下降，主係該公司依102年與GE之合資契約約定，於108年底將大部分發動機維修業務移轉予長異公司所致。業務移轉後該公司僅保留商用GE90及軍用T700發動機維修業務。110年度進貨金額持續降低，主係因疫情影響，原先由GE下包給該公司之GE90發動機PMI (Preventive Maintenance Inspection)預先維修檢查之業務量減少，故採購金額因需求減少而下降，111年上半年度因商用GE90之PMI維修需求未見反轉，故採購金額減少為26,046千元，退出十大供應商之列，經評估尚無重大異常之情事。

- (b)GE Aviation Materials, INC(簡稱「GE AM」；網址：NA；資本額：NA；負責人：H. Lawrence Culp, Jr.；地址：5 Necco St, Boston, MA 02210, USA；付款天期：發票日後 30 天)

GE AM成立於76年，位於美國，是美國紐約證交所上市公司GE之子公司。主要從事發動機二手零組件買賣。該公司向GE AM採購之主要項目為發動機維修二手零組件，108~110年度及111年上半年度進貨金額分別為1,326,409千元、10,176千元、28,089千元及1,809千元，占該公司進

貨淨額比重分別為5.79%、0.40%、1.12%及0.11%，109年度因發動機維修業務移轉至長異及受新冠疫情影響，該公司對於發動機二手零組件需求大減，致採購金額減少，退出十大供應商之列。110年度因協助客戶維修GE90引擎所需，向該供應商下訂高單價之風扇機匣二手件，故進貨金額增加。111年度因尚無引擎進廠維修僅部分發動機進場組裝，故進貨金額大幅下滑，經評估尚無重大異常之情事。

(c)Unison Industries LLC(簡稱「UNISON」；網址：<https://www.unisonindustries.com>；資本額：NA；負責人：Tom Hoferer；地址：7575 Baymeadows Way, Jacksonville, FL 32256, USA；付款天期：發票日後30天)

UNISON成立於69年，位於美國，是美國紐約證交所上市公司GE之子公司，主要從事飛機引擎和飛機機體之電氣、機械組件及系統的設計及製造。該公司向UNISON採購之主要項目為GE發動機維修零組件，108~110年度及111年上半年度進貨金額分別為131,751千元、8,540千元、4,548千元及4,005千元，占該公司進貨淨額比重分別為0.58%、0.34%、0.18%及0.23%，109年度起因發動機維修業務移轉至長異公司後，發動機維修零組件需求大減，故採購金額減少並退出十大供應商，經評估尚無重大異常之情事。

B. 波音集團

(a)The Boeing Company (簡稱「波音」；網址：<https://www.boeing.com>；資本額：14,113百萬美元；負責人：William Ampofo, II；地址：100 N Riverside Plaza, Chicago, IL 60606, USA；付款天期：發票日後30天)

波音成立於5年，總部位於美國，係美國紐約證交所上市公司(NYSE:BA)，是世界上最大的民用和軍用飛機製造商。該集團主要從事設計、開發、製造、銷售、服務且支援商用噴射機、軍機、衛星、飛彈防禦、太空飛行、發射系統等。該公司向波音採購之主要項目為737、747、767、777及787系列之機體維修零組件，108~110年度及111年上半年度對其採購金額分別為299,529千元、319,015千元、278,089千元及239,526千元，占該公司進貨淨額比重分別為1.31%、12.57%、11.07%及13.91%。109年度對波音採購金額較108年度增加，主係波音相關機型之零組件維修需求較多所致。而110年該公司除受到全球疫情因素影響航機維修需求較低，致整體航材需求減少，進貨金額降低。111年上半年度因疫情產生之貨運需求暢旺及海外商務旅行之需求復甦，故進貨金額較110年度大幅增加，經評估尚無重大異常之情事。

(b)Boeing Distribution Hong Kong. Limited (簡稱「BDHK」；網址：<https://shop.boeing.com/aviation-supply>；資本額：NA；負責人：David Chan；地址：Unit 2203, Global Gateway (Hong Kong), 168 Yeung Uk Rd, Tsuen Wan, Hong Kong；付款天期：發票日後60天)

BDHK成立於82年，位於香港，係美國紐約證交所上市公司波音之子公司。主要從事航材產品之銷售業務，為波音之香港分銷據點。該公司主要透過BDHK採購GE體系商用客機及軍用直升機發動機零組件之維修零件及飛機機體維修需求之標準件、五金件、生料及化學品之航材，108~110年度及111年上半年度進貨金額分別為6,197,152千元、268,641千元、253,498千元及78,844千元，占該公司進貨淨額比重分別為27.05%、10.59%、10.09%及4.58%，109年度起採購金額大幅降低，主係該公司商用發動機業務（CF6系列）移轉至轉投資公司長異承接所致，惟該公司仍保留GE90及T700維修能量，故110~111年上半年度仍對BDHK維持一定水準之採購量。111年上半年度該公司對其採購金額下滑，主係因維修軍方T700引擎之料件，依供應商要求改向其他供應商購買，故採購額下降，經評估尚無重大異常之情事。

(c)Boeing Distribution Services INC. (簡稱「BDSI」；網址：<https://www.boeingdistribution.com>；資本額：NA；負責人：Amin Joseph Khoury；地址：3760 W 108th St, Hialeah, FL 33018, USA；付款天期：發票日後45天)

BDSI成立於63年，位於美國，BDSI係美國紐約證交所上市公司波音之子公司，主要從事航材產品之銷售業務。該公司向BDSI採購之主要項目為飛機機體維修需求之標準件、五金件、生料及化學品之航材。108~110年度及111年上半年度進貨金額分別為78,811千元、52,382千元、55,567千元及35,688千元，占該公司進貨淨額比重分別為0.34%、2.06%、2.21%及2.07%。109年度進貨金額較108年度減少，主係因整體航空市場受到新冠肺炎影響，飛機飛航時數減少，故該公司原已於108年度備料後，109年度則減少備料所致；110年由於整體航空產業環境未有顯著復甦，該公司備料上較為保守，未有大幅進貨情形，故進貨金額與109年相較，無顯著差異，而111年上半年度整體航空貨運及客運市場需求陸續回升，該公司進而提高採購量，致對BDSI進貨金額增加，經評估尚無重大異常之情事。

(d)Boeing Distribution INC. (簡稱「BDI」；網址：<https://www.boeingdistribution.com/>；資本額：NA；負責人：Natalie N Rorem；地址：100 N Riverside Plaza, Chicago, IL 60606, USA；付款天期：發票日後30天)

BDI成立於82年，位於美國，係美國紐約證交所上市公司波音之子公司。主要從事航材產品之銷售業務，為波音分銷據點之一。該公司向BDI採購之主要項目為軍用飛機專案所需機體維修零組件。108~110年度及111年上半年度進貨金額分別為0千元、2,162千元、15,501千元及59,488千元，占該公司進貨淨額比重分別為0%、0.09%、0.62%及3.45%，該廠商主要係軍用飛機專案所需機體維修之航材供應商，111年上半年度進貨金額大幅增加且進入前十大供應商排名，主係因維修軍方T700引

擊之料件，依波音要求改向其進貨所致，經評估尚無重大異常之情事。

- C. PCC Structural Inc. (簡稱「PCC」；網址：<https://www.pccstructurals.com>；資本額：NA；負責人：Mike Kuiwa；地址：5001 SE Johnson Creek Blvd, Milwaukie, OR 97222, USA；付款天期：預付貨款)

PCC成立於85年，位於美國，為專業之高溫合金、鋁和鈦熔模鑄造製造商，其產品主要為引擎用鎳基高溫合金、鈦合金、不銹鋼和鋁鑄件等，應用於航空器、陸上風機、醫療及軍事裝備等領域。其母公司Precision Castparts Corp.(資本額:138百萬美元)是一家全球性、多元化之綜合型材料及零組件製造商，主要涵蓋三大產品業務，精密鑄造產品、鍛造產品及結構件產品，營業據點遍布全球，而該集團於105年被美國紐約證交所上市公司波克夏(Berkshire Hathaway Inc.；NYSE：BRK.B)收購，成為其子公司。該公司向PCC採購之主要項目為引擎零件鑄件，108~110年度及111年上半年度進貨金額分別為192,645千元、65,413千元、19,773千元及38,726千元，占該公司進貨淨額比重分別為0.84%、2.58%、0.79%及2.25%。PCC為銷貨客戶GE指定供應商，該供應商進貨金額之變化主係依GE專案訂單需求而變動，108~110年度之進貨金額逐年下降，主係波音737MAX機型停飛及受全球疫情影響，航空業衰退，間接影響GE訂單所致，111年上半年度貨運需求暢旺及海外商務旅行之需求復甦，致該公司GE訂單增加，整體對PCC進貨金額大幅上升，經評估尚無重大異常之情事。

- D. Howmet Aerospace 集團 (網址：<https://www.howmet.com>；資本額：4,768 百萬美元)

Howmet Aerospace Inc. (簡稱 Howmet Aerospace) 美國紐約證交所上市公司 (NYSE：HWM) 總部位於美國，該集團在亞洲、中國、歐洲、澳洲、北美及南美洲等地區皆有其營業據點，遍布全球 20 餘國，主要生產航空發動機部件、航天應用之緊固件、鈦結構件以及用於重型卡車的鍛造鋁輪。

- (a) Firth Rixson Forgings LLC (簡稱「Firth Rixson」；網址：<https://www.arconic.com/>；資本額：NA；負責人：Armand Lauzon；地址：93 Dunwoody Ct, Midway, GA 31320, USA；付款天期：發票日後 30 天)

Firth Rixson成立於98年，位於美國，係美國紐約證交所上市公司Howmet Aerospace 集團之子公司，Firth Rixson主要從事生產飛機引擎用之鎳基高溫合金等機匣鍛件。該公司向Firth Rixson採購之主要項目為引擎零件鍛件，108~110年度及111年上半年度對其採購金額分別為177,834千元、33,256千元、24,086千元及43,288千元，占該公司進貨淨額比重分別為0.78%、1.31%、0.96%及2.51%。Firth Rixson係該公司銷貨客戶GE之指定供應商，其所採購之料件主要用於Leap引擎，而該引擎係GE提供給波音機型使用。109年度起因波音737 Max停飛事件及疫情影響，造成客戶端需求驟減，故該公司對其採購金額減少，致退出十大供應商之列，而111年上半年度進貨金額回升，主係波音737MAX機型飛機

於110年起陸續獲多國許可復飛及疫情趨緩，致111上半年度料件需求增加，經評估尚無重大異常之情事。

(b)Schlosser Forge Company (簡稱「Schlosser Forge」；網址：NA；資本額：NA；負責人：Kaese Torben；地址：11711 Arrow Route, Rancho Cucamonga, CA 91730, USA；付款天期：發票日後30天)

Schlosser Forge成立於59年，位於美國，係美國紐約證券交易所上市公司Howmet Aerospace集團之子公司，為鍛造無縫軋製環製造商，主要生產飛機引擎用之鈦合金、鎳基高溫合金等機匣鍛件。該公司向Schlosser Forge採購之主要項目為Leap 1A及1B引擎燃燒機匣鍛件。108~110年度及111年上半年度進貨金額分別為122,322千元、7,739千元、95,093千元及74,078千元，占該公司進貨淨額比重分別為0.53%、0.30%、3.79%及4.30%。109年度因波音737MAX機型飛機停飛事件及疫情影響，致進貨金額大幅降低；110年因客戶對新型LEAP-1A及LEAP-1B發動機需求提升，及波音737MAX復飛影響，致整體進貨金額增加；111年上半年度新型發動機需求持續暢旺，致進貨金額持續增加，經評估尚無重大異常之情事。

(c)Howmet Castings and Services, Inc. (簡稱「Howmet Castings」；網址：<https://www.howmet.com/>；資本額：NA；負責人：M. Dirk Bauer；地址：201 Isabella St., Suite 200, Pittsburgh, PA 15212, USA；付款天期：發票日後30天)

Howmet Castings成立於93年，位於美國，為美國紐約證交所上市公司Howmet Aerospace集團之子公司。該公司向Howmet Castings採購之主要項目為PP20 (Passport turbofan)引擎零件之鑄造鈦板。108~110年度及111年上半年度進貨金額分別為0千元、2,162千元、15,501千元及49,278千元，占該公司進貨淨額比重分別為0%、0.09%、0.62%及2.86%。該公司111年上半年度對Howmet Castings之進貨金額大幅增加且進入前十大供應商主係該公司承接GE專案，開發轉量產所致，經評估尚無重大異常之情事。

E.Turbine Airmotive, Inc. (簡稱「Turbine Airmotive」；網址：<https://turbineairmotive.com>；資本額：NA；負責人：Ryan Vega；地址：541 North Carlisle Place, Orange, California 92869, USA；付款天期：發票日後30天)

Turbine Airmotive成立於108年，位於美國，主要從事發動機維修業務及為發動機維修提供航材之供應商，主要客戶有MTU航空引擎公司、紐西蘭航空公司、澳洲航空、海灣航空公司、卡達航空公司、阿提哈德航空公司、長榮航空和其他主要的GE發動機運營商等客戶提供服務。該公司主要是採購發動機維修使用之二手航材，108~110年度及111年上半年度對其採購金額分別為158,807千元、0千元、0千元及0千元，占該公司進貨淨額比重

分別為 0.69%、0%、0%及 0%。109 年度起因發動機維修業務移轉至長異，故退出前十大供應商，經評估尚無重大異常之情事。

F.Turbine Engine Components Technologies（簡稱「Turbine Engine」；網址：<https://www.whitcraft.com>；資本額：NA；負責人：Kenneth E.Glass；地址：1211 Albany Rd, Thomasville, GA 31792, USA；付款天期：發票日後 20 天）

Turbine Engine 成立於 90 年，位於美國，主要從事燃氣渦輪發動機製造及生產用於飛機和工業應用的葉片、鍛件、葉輪、葉盤和旋轉部件等，為燃氣渦輪發動機內部部件製造商。該公司向 Turbine Engine 採購之主要項目為鎳基高溫合金機匣鍛件，108~110 年度及 111 年上半年度進貨金額分別為 158,642 千元、39,211 千元、5,024 千元及 11,807 千元，占該公司進貨淨額比重分別為 0.69%、1.55%、0.20%及 0.69%。Turbine Engine 為 GE 指定供應商用料之一，故該公司對其採購金額，隨銷貨客戶 GE 之專案訂單需求而變動。109 年度起因波音 737 MAX 停飛事件及疫情影響，造成 GE 客戶端需求驟減，故該公司對其採購金額減少，致退出十大供應商之列，而 111 年上半年度進貨金額回升，主係波音 737 MAX 於 110 年起陸續獲多國許可復飛及疫情趨緩，該公司 GE 訂單增加，致 111 年上半年度對 Turbine Engine 料件需求增加，經評估尚無重大異常之情事。

G.Frisa Forjados, S.A. DE C.V.(簡稱「Frisa Forjados」；網址：<https://www.frisa.com>；資本額：356.38 百萬墨西哥披索；負責人：Eduardo Garza Fernandez；地址：Valentín G. Rivero 200, Los Treviño, 66150 Santa Catarina, N.L., Mexico；付款天期：發票日後 30 天）

Frisa Forjados 成立於 60 年，位於墨西哥，主要業務為生產應用在工業機械、航空、動力能源及半導體領域之原材料，如不鏽鋼、鋁、鈦、工具鋼及高溫和金等，與美國 PCC 集團及美國 Firth Rixson 集團等知名公司，並列全球航空鍛造巨頭。該公司向 Frisa Forjados 採購之主要項目為鎳基高溫合金機匣鍛件，108~110 年度及 111 年上半年度進貨金額分別為 143,147 千元、58,412 千元、46,582 千元及 17,515 千元，占該公司進貨淨額比重分別為 0.62%、2.30%、1.85%及 1.02%，109 年度因波音 737 MAX 機型飛機停飛事件及新冠肺炎疫情影響，致進貨金額大幅降低，於同年 GE 將此供應商從生料商清單中移除，故 110 年度進貨金額持續降低，致退出前十大供應商之列，111 年度由於 GE 於 110 年間將該供應商再次列為指定供應商，並預計於 111 下半年開始配合 GE 生產排程出貨，故上半年進貨金額較低，經評估尚無重大異常之情事。

H. Honeywell 集團

Honeywell International Inc（簡稱「Honeywell」）成立於民國前 5 年，總部位於美國，為美國紐約證券交易所上市公司。(NYSE:HON)，是一家全球性跨國企業，亦為安控產品領導品牌，提供航太產品與服務、控制、感應及安全技術、渦輪增壓器、汽車產品、特殊化學品、電子及先進材料、精

煉與石化產品處理技術，以及節能產品和解決方案。

(a)Honeywell International SDN BHD (簡稱「Honeywell SDN」；網址：<https://aerospace.honeywell.com/>；資本額：1,762.98 百萬馬來西亞令吉；負責人：WONG KING HUI；地址：Honeywell ASEAN Headquarters Suite 25-1, Level 25, The Vertical Avenue 10, Bangsar South City, UOA Corporate, 8, Jalan Kerinchi, 59200 Kuala Lumpur, Malaysia；付款天期：發票日後 30 天)

Honeywell SDN成立於104年，位於馬來西亞，為美國紐約證券交易所上市公司Honeywell集團之子公司，主要負責亞洲區業務。該公司向Honeywell採購之主要項目為GE體系之CF6-80C2 型發動機及機體維修零組件，108~110年度及111年上半年度進貨金額分別為21,932千元、58,742千元、52,195千元及26,977千元，占該公司進貨淨額比重分別為0.10%、2.32%、2.08%及1.57%。109年起因接獲客戶E公司機體組件維修訂單，故向該供應商購買維修組件之金額增加。110年因該公司維修之Honeywell零組件由長異委託該公司維修的總量減少，致交易金額微幅降低，111年上半年度因由長異公司委託該公司維修之組件量下降，故該公司購料金額降低，致退出十大供應商，經評估尚無重大異常之情事。

I. Airbus 集團

(a)Airbus SE (簡稱「Airbus」；網址：<https://www.airbus.com>；資本額：789 百萬歐元；負責人：René Obermann；地址：Mendelweg 30, 2333 CS Leiden, Netherlands；付款天期：發票日後 45 天)

Airbus 成立於 59 年，總部位於法國，目前係巴黎泛歐證交所上市公司 (EPA: AIR)，是一家由歐洲多國政府所合資、專營航空器與太空載具之開發及銷售的綜合企業，Airbus 是目前全世界僅有三間能生產大型廣體客機的製造商其中之一，與美國製造商波音共同主導全球的民用航空器市場，目前 Airbus 主要生產飛機型號窄體飛機如 A220、A320、A321 以及寬體客機如 A330、A350、A380。該公司向 Airbus 採購之主要項目為 Airbus 飛機機體維修需求之航材。108~110 年度及 111 年上半年度進貨金額分別為 57,302 千元、50,845 千元、67,902 千元及 19,425 千元，占該公司進貨淨額比重分別為 0.25%、2.00%、2.70% 及 1.13%。Airbus 為原廠之航材供應商，109 年度因疫情影響，Airbus 客機進場維修架次較 108 年度少，致整體進貨金額小幅降低，而 110 年度因客戶 B 公司更換高單價之機翼結構組件，致 110 年度整體對 Airbus 採購金額較 109 年增加。111 年上半年度因客戶之 Airbus 機型進廠維修數量減少，料件需求降低，致對 Airbus 進貨金額下降並使 Airbus 退出十大供應商之列，經評估尚無重大異常之情事。

(b)Satair PTE, LTD. (簡稱「Satair」；網址：<https://www.satair.com>；資本額：

6.4 百萬美元；負責人：Rene Frandsen；地址：12 Seletar Aerospace Link, Singapore 797553；付款天期：發票日後 30 天）

Satair 成立於 81 年，位於新加坡，為 Airbus 之子公司，Satair 與全球 300 多家飛機零部件製造商合作，從事各式飛機機體維修之航材供應及原廠航材代理商，服務範圍涵蓋全球，而該公司向 Satair 採購之主要項目為 Airbus 飛機機體維修需求之航材。108~110 年度及 111 年上半年度進貨金額分別為 53,554 千元、56,198 千元、35,737 千元及 34,056 千元，占該公司進貨淨額比重分別為 0.23%、2.21%、1.42% 及 1.98%，109 年度該公司對 Satair 進貨金額未有大幅變動情形，主係 109 年客戶維修需求係來自 108 年度之飛行時數影響，故該公司備料情形未有顯著差異。110 年因新冠肺炎疫情影響，航空公司之相關飛機架次飛航時數大幅減少，致航材需求較 109 年度大幅減少，致採購金額降低，退出前十大供應商之列。111 年上半年度因貨運市場暢旺及商務旅行市場逐步復甦影響，停機線及維修需求提升，故對 Satair 進貨金額增加，經評估尚無重大異常之情事。

J .PPG Coatings (Hong Kong) CO. LTD. (簡稱「PPG」；網址：<https://www.ppg.com>；資本額：21.8 百萬美元；負責人：SIU Man Wai；地址：Suites 1010-1015, 10/F., Cityplaza One, 1111 King's Rd, Quarry Bay, Hong Kong；付款天期：發票日後 45 天）

PPG 於 84 年成立，位於香港，為美國紐約證券交易所上市公司 PPG 工業集團 (PPG Industries, Inc.；NYSE：PPG) 之子公司，PPG 主要從事油漆、塗料、光學產品和特種材料的製造及研發，其營運據點涵蓋歐洲、中東、非洲、亞太地區及美洲等，為一全球性供應商。該公司向 PPG 採購之主要項目為飛機機體噴漆漆料及維修用膠類及清潔劑。108~110 年度及 111 年上半年度進貨金額分別為 46,787 千元、52,645 千元、48,361 千元及 25,128 千元，占該公司進貨淨額比重分別為 0.20%、2.07%、1.93% 及 1.46%。108~111 年上半年度之對 PPG 進貨金額變化，主要受進廠噴漆之機架數影響，由於機體外觀噴漆不受限於飛行時數，故受疫情影響有限，經評估尚無重大異常之情事。

K.The Gill Corporation (簡稱「The Gill」；網址：<https://www.thegillcorp.com>；資本額：NA；負責人：Stephen Gill；地址：4056 Easy St, El Monte, CA 91731, USA；付款天期：發票日後 60 天）

The Gill 成立於 35 年，位於美國，主要從事航天用複合材料製造，其產品包括層壓板、蜂窩夾層結構設計、貨艙及客艙地板內襯等，為波音 B767 貨機防撞牆之蜂窩夾層結構材料製造商之一。該公司向 The Gill 採購之主要項目為 B767 貨機防撞牆之蜂巢零件。108~110 年度及 111 年上半年度進貨金額分別為 37,897 千元、35,195 千元、73,348 千元及 54,958 千元，占該公司進貨淨額比重分別為 0.17%、1.39%、2.92% 及 3.19%。109 年採購金額微幅降低主係受到疫情初期影響，全球波音飛機生產供應鏈停擺，貨物運輸需

求有限，故貨機防撞牆之蜂巢零件需求較低，而 110 年航空公司因應貨運市場需求大增，將客機改為貨機，使波音公司客機改貨機訂單需求量提升，致該公司對 The Gill 採購金額增加。111 年上半年度延續客機改貨機訂單相關需求，致該公司對 The Gill 採購量持續增加，經評估尚無重大異常之情事。

L. Rohr, INC. (簡稱「Rohr」；網址：www.collinsaerospace.com；資本額：NA；負責人：Marc A. Duvall；地址：850 Lagoon Dr, Chula Vista, CA 91910, USA；付款天期：發票日後 30 天)

Rohr 成立於 58 年，位於美國，為美國紐約證券交易所上市公司雷神技術 (Raytheon Technologies；NYSE：RTX；資本額:37,445 百萬美元) 之子公司，RTX 集團主要經營項目包括飛機發動機、直升機、空調系統、燃料電池、電梯、滾梯、防火與安全設備、建築設備和其他工業設備，此外亦生產雷達、傳感器、太空業務、飛彈和高超音速武器，目前為美國政府軍火供應商之一。Rohr 主係從事研發及製造發動機相關部件，主要產品包括發動機短艙、推力反向器、軍用和商用飛機的安裝掛架及提供飛機系統的集成和管理進行諮詢服務，其他產品包括輔助動力裝置、飛行控制面和其他飛機零件。該公司向 Rohr 採購之主要項目為飛機發動機外罩系統及相關維修零組件。108~110 年度及 111 年上半年度進貨金額分別為 123,299 千元、31,955 千元、49,147 千元及 35,823 千元，占該公司進貨淨額比重分別為 0.54%、1.26%、1.96% 及 2.08%。109 年度因該公司發動機維修業務移轉至長異公司，故發動機維修相關料件採購金額下降。110 年起受惠於貨運市場暢旺，故發動機外罩維修料件需求增加，該公司對 Rohr 採購金額增加，經評估尚無重大異常之情事。

M. McWilliams forge Company (簡稱「McWilliams」；網址：<https://www.mcwilliamsforge.com>；資本額：NA；負責人：Mark Donegan；地址：387 Franklin Ave, Rockaway, NJ 07866, USA；付款天期：發票日後 30 天)

McWilliams 成立於 35 年，位於美國，為美國紐約證券交易所上市公司波克夏·海瑟威 (Berkshire Hathaway Inc.；NYSE：BRK；資本額:35,600 百萬美元) 之子公司，該上市公司主要從事投資控股業務，涵蓋財產與人身保險、公用事業、食品加工、餐館、航太、傳媒、消費品、網際網路、房地產等產業。而 McWilliams 主要從事設計及製造精密鍛件，應用於航天、醫療、發電及軍工產業。產品主係發動機零件及結構零件鍛件，發動機部分如渦輪葉輪、葉片轉子風扇盤和轉子壓縮機。結構部件包括機身部件、發動機懸置鍛件、襟翼軌道組件和主起落架油缸。該公司向 McWilliams 採購之主要項目為 Leap 1A 及 1B 引擎燃燒室擴散器鍛件。108~110 年度及 111 年上半年度進貨金額分別為 5,688 千元、0 千元、29,356 千元及 50,671 千元，占該公司進貨淨額比重分別為 0.02%、0%、1.17% 及 2.94%，於 111 年上半年進入前十大供應商排名主係因 McWilliams 為 GE 指定供應商之一，111 年上半年度新型發動機銷售需求持續提升，致該公司對 McWilliams 進貨金額增加，經評估尚無重大異常之情事

(3)是否有進貨集中之風險

該公司維修業務及製造業務所需之原料均需由飛機及發動機之國外原廠或經原廠授權認證之合格廠商提供。該公司 108~110 年度及 111 年上半年度進貨來自前十大供應商之進貨比重分別為 87.14%、43.70%、41.32%及 42.08%，108 年度進貨金額比重超過 50%，主係因當年度仍有維修發動機業務，且因發動機相關零組件金額高，108 年度前十大中進貨廠商為發動機零組件廠商之金額約為 19,372,309 千元，占總進貨金額比重為 84.57%，而於 109 年度將發動機業務移轉後，前十大供應商進貨金額已下降至 43.70%，且後續年度比重均小於 50%，尚無重大異常之情事。另外對單一供應商或集團，除 GE 集團外，均小於 30%，而該公司 108~110 年度及 111 年上半年度進貨來自 GE 集團之進貨比重分別為 54.58%、5.00%、2.57%及 1.51%，108 年度因前述發動機業務原因，向 GE 集團採購供維修使用之料件金額較高外，其餘年度之進貨比重皆在 30% 以下，尚無進貨集中之疑慮。該公司與供應商均長期合作多年，均能穩定供貨，尚未發生供貨短缺影響生產作業之情事，故評估該公司供貨來源尚屬穩定，不致有進貨集中之風險。

(4)該公司之進貨政策

該公司維修業務主要為客戶提供維修製程與服務，其進貨政策係依據航材之屬性、交貨期長短、貨物價格並搭配客戶航機進廠維修時程進行安全庫存備料之機制，予以事先備料，以維持維修客戶飛機機體所需航材之供應無虞。該公司製造業務主要為飛機零組件及發動機零件製造業，進貨政策係依據客戶訂單需求進行備料，綜合考量物料進貨價格、交貨時程及交貨品質擇定供應商，以滿足生產排程需求，經評估該公司之進貨政策尚屬合理。

(二)最近期及最近三個會計年度，發行公司之財務報告及個體財務報告應收款項變動之合理性、備抵呆帳提列之適足性及收回可能性之評估，並與同業比較評估

該公司依規定無須編製合併財務報告，故僅評估該公司最近三年度及申請年度截至最近期止個別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進行評估。

1.應收款項變動之合理性

單位：新台幣千元

項目	108 年度	109 年度	110 年度	111 年 上半年度	
營業收入淨額	46,679,694	10,687,878	9,616,931	5,816,761	
應收款 項總額	應收票據	1,008	5,526	1,408	1,013
	應收帳款	11,667,821	925,665	1,149,664	2,135,526
	應收帳款-關係人	764,591	715,770	610,425	551,045
	合計(A)	12,433,420	1,646,961	1,761,497	2,687,584
備抵損失提列數(B)	156,316	156,316	126,316	126,316	
應收款項淨額(A)-(B)	12,277,104	1,490,645	1,635,181	2,561,268	
備抵呆帳提列比率(B)/(A)%	1.26	9.49	7.17	4.70	
應收款項週轉率(次)	4.24	1.52	5.64	5.23	
應收款項收現日數(天)	86	240	65	70	
授信條件	考量個別客戶資本額、營運規模、財務狀況及以往銷貨情形、收款記錄等而給予不同之授信條件，其中關係人收款條件主要為發票日次月 20 號(約發票日後 20~50 天)至發票日次月 20 號(約發票日後 50~80 天)，非關係人收款條件主要為預收貨款或發票日後 30 天至發票日後 180 天。				

資料來源：該公司 108~110 年度及 111 年第二季經會計師查核簽證或核閱之財務報告。

該公司 108~110 年度及 111 年上半年度之營業收入淨額分別為 46,679,694 千元、10,687,878 千元、9,616,931 千元及 5,816,761 千元，期末應收款項總額分別為 12,433,420 千元、1,646,961 千元、1,761,497 千元及 2,687,584 千元。109 年度應收款項總額較 108 年度減少 10,786,459 千元，減少幅度為 86.75%，主要係因該公司依原於 102 年與奇異公司之合資契約約定，於 108 年底將大部分發動機維修業務移轉予長異公司，而發動機維修材料及維修價格較高故整體發動機銷售金額高，另製造部門受多國民航主管機關決策停飛波音 737MAX 機型進而導致原廠(OEM)停產及持續受全球新冠肺炎疫情影響，飛機零組件產品需求下降導致 109 年度營收減少，致應收帳款總額減少。110 年底應收款項金額較 109 年底增加 114,536 千元，增加幅度為 6.95%，主係因 109 年 11 月波音 737MAX 機型飛機重新取得適航許可，波音 737MAX 機型飛機之產線直到 110 年第四季逐漸回復到停工前產能，使原廠增產、飛機零組件產品需求增加，製造廠業績回穩，其 110 年度第 4 季營收較前一年度同期增加 186,162 千元，故其對客戶應收帳款增加所致；111 年 6 月底應收款項金額較 110 年底增加 926,087 千元，增加幅度為 52.57%，主係因維修業務客戶 H 公司於上半年度軍

用發動機進廠維修量增加，另隨國際邊境管制逐步放緩，帶動航空產業需求回升，主要客戶之客貨機進廠執行重大維修增加，相關營業收入隨之增加約 594,450 千元所致；而製造業務因波音 737MAX 機型飛機之供應鏈逐漸恢復產能，使飛機零組件產品需求增加，致 111 年第二季營收較 110 年 10~12 月增加 171,024 千元，故其對客戶應收帳款增加所致。

應收款項週轉率及平均收現天數方面，該公司 108~110 年底及 111 年上半年度之應收款項週轉率分別為 4.24 次、1.52 次、5.64 次及 5.23 次，週轉天數分別為 86 天、240 天、65 天及 70 天。109 年度應收款項週轉率呈現下降情形，主係同前述說明該公司 109 年度依合約移轉發動機維修業務，及製造部門受波音 737MAX 停產及疫情影響，產品需求下降，導致營收減少 77.10%，雖 109 年度期末應收款項總額隨營收下降而降低，惟期初應收款項仍含發動機業務而較高，故 109 年度之平均應收款項總額較 108 年度之平均應收款項總額下降 36.06%，小於營收減少幅度，致 109 年度之應收款項週轉率下降至 1.52 次；110 年度應收款項週轉率較 109 年度增加，主係該公司 110 年度之營業收入因新冠肺炎疫情影響旅遊及航空產業，致當年度飛機維修需求下降，營業收入較前一年度減少 10.02%，惟因 109 年期初應收款項因 108 年度業績仍含發動機業務影響而較高，故使 110 年平均應收款項總額較 109 年度大幅減少 75.79% 大於營收減少幅度之情形下，致 110 年度之應收款項週轉率上升至 5.64 次；111 年上半年度之營業收入成長致年化後之營業收入較去年成長 20.97%，惟因 6 月底應收帳款大幅增加，故 111 年上半年度平均應收款項總額較 110 年度增加 30.53% 大於營收增加幅度，致 111 年上半年應收款項週轉率下降至 5.23 次。108~110 年底及 111 年第二季底之週轉天數除 109 年底因前述原因致週轉天數較高外，其尚介於該公司授信天數 0~180 天正常期間內，帳款品質與回收狀況未有重大異常情形。

整體而言，該公司 108~110 年度及 111 年上半年度應收款項之變動主係受業績變動及發動機業務移轉而有所增減，而應收款項週轉天數除 109 年度因前述原因致週轉天數較高外，其均落於該公司主要授信期間之內，經評估應無重大異常之情事。

2. 備抵呆帳提列之適足性及收回可能性評估

該公司最近三年度及申請年度截至最近期止個別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進行評估。

(1) 備抵呆帳提列政策

A. 應收票據

該公司過去應收票據占應收款項總額比率甚低，且依據往年經驗，應收票據於到期時大多能順利收回貨款，故備抵損失提列政策係按期末應收票據餘額衡量其收回可能性後予以評估提列。

B. 應收帳款

依據國際財務報導準則第 9 號「金融工具」公報，該公司係採用預期信用損失模式，按存續期間預期信用損失衡量應收帳款減損損失金額。存續期間預期信用損失係使用準備矩陣計算，考量客戶過去違約紀錄與現時財務狀況、產業經濟情勢等，並同時考量產業展望。因該公司之信用損失歷史經驗顯示，不同客戶群之損失型態並無顯著差異，因此除客戶有無法支付全額款項給該公司之跡象時予以分別評估外，餘將所有的應收款項視為單一組合，準備矩陣未進一步區分客戶群，僅以應收帳款立帳天數訂定預期信用損失率。此外該公司於資產負債表日會逐一複核應收帳款之可回收金額，以確保無法回收之應收帳款已提列適當減損損失。該公司 108~110 年及 111 年 6 月底止之存續期間預期信用損失率如下：

帳齡		年度			
		預期信用損失率			
		108 年度	109 年度	110 年度	111 年上半年度
未逾期		0%	0%~2.90%	0%~3.34%	0%~2.16%
逾期	1-30 天	0%~84.44%	0%~93.76%	100.00%	3.03%~77.05%
	31-60 天	0%~100%	100.00%	100.00%	7.77%~77.05%
	61-一年	3.07%~100%	100.00%	100.00%	61.96%
	超過一年	100%	100.00%	100.00%	100.00%

資料來源：該公司提供。

綜上所述，該公司已針對各客戶之應收款項評估是否有減損疑慮，經參酌個別客戶之信用狀況、收款情形及過去有無實際發生無法回收之經驗後，於期末依應收款項存續期間預期信用損失率提列備抵損失，經評估其備抵損失提列政策尚屬合理。

(2) 備抵呆帳提列之適足性

單位：新台幣仟元；%

項目	108 年底	109 年底	110 年底	111 年 6 月底
備抵呆帳總額(A)	156,316	156,316	126,316	126,316
應收款項總額(B)	12,433,420	1,646,961	1,761,497	2,687,584
提列比率(A)/(B)	1.26	9.49	7.17	4.70

資料來源：該公司 108~110 年度及 111 年上半年度經會計師查核簽證或核閱之財務報告。

該公司 108~110 年度及 111 年 6 月底之備抵呆帳金額分別為 156,316 千元、156,316 千元、126,316 千元及 126,316 千元，占各當年度應收款項總額之比率分別為 1.26%、9.49%、7.17%及 4.70%。該公司 109 年度備抵呆帳提列比率較 108 年度增加，主係因發動機業務移轉給長異公司後使 109 年度應收帳款金額大幅減少，備抵呆帳提列金額與 108 年相同；110 年底備抵損失金額較 109 年底減少提列 30,000 千元，主係因該公司針對所有應收票據及應收帳款依據合約條款支付所有到期金額能力之共同信用風險

特性予以分組，並已納入前瞻性之資訊，包括總體經濟及相關產業資訊評估後，110 年度帳載之備抵預期信用損失高於應提列之備抵預期信用損失，故當年度備抵減損迴轉 30,000 千元，111 年 6 月底備抵呆帳金額相較 110 年底並無差異，主係因按前述作法評估後所提列之備抵呆帳金額尚屬足夠，故該公司備抵呆帳之提撥尚無不足之虞，經評估其提列情形尚無重大異常之情事。由於該公司備抵損失提列金額已依上述備抵損失政策執行，且 108~110 年度及 111 年 6 月底實際發生損失金額亦遠低於已提列之備抵損失，故該公司備抵損失之提列尚無不足之虞，經評估其提列情形尚無重大異常。

(3)應收款項之收回情形

單位：新台幣千元

項目	111 年 6 月 30 日金額	截至 111 年 8 月 31 日止 之收回情形		截至 111 年 8 月 31 日止 之未收回情形	
		金額	%	金額	%
應收票據	1,013	1,013	100.00	-	-
應收帳款	2,135,526	1,397,974	65.46	737,552	34.54
應收帳款-關係人	551,045	551,045	100.00	-	-
合計	2,687,584	1,950,032	72.56	737,552	27.44

資料來源：該公司提供。

A.應收票據

該公司 111 年 6 月底應收票據金額為 1,013 千元，截至 111 年 8 月底已全數收回，故尚無重大異常。

B.應收帳款(含關係人)

該公司 111 年 6 月底應收帳款金額為 2,686,571 千元，截至 111 年 8 月底已收回 1,949,019 千元，已收回比例為 72.55%，應收帳款未收回金額為 737,552 千元，未收回比例為 27.45%，其中逾期帳款為 63,888 千元，逾期比例占未收回金額為 8.66%，主係客戶帳務處理作業時間差異所產生之遞延，期後業已陸續收回款項，另有部分千屬於客戶破產清算中，該公司業已執行相關追討程序並已全數提列備抵呆帳，尚無重大異常。

3.與同業比較評估

單位：新台幣千元；%

項目	期間	108 年度	109 年度	110 年度	111 年 上半年度
		營業收入淨額	46,679,694	10,687,878	9,616,931
	長榮航太(註 3)	28,540,207	21,042,937	23,734,566	13,127,773
	漢翔	3,913,291	3,895,091	3,884,970	1,886,872
	亞航	814,961	350,169	403,919	294,563
	駐龍	1,586,789	902,462	1,060,189	645,829
	晟田(註 2)				

項目	期間	108 年度	109 年度	110 年度	111 年 上半年度
	應收款項 總額(A) (註 1)	長榮航太(註 3)	12,433,420	1,646,961	1,761,497
漢翔		14,099,920	8,915,517	8,552,812	9,211,194
亞航		1,225,403	1,093,570	1,420,423	1,094,318
駐龍		182,769	68,683	99,244	180,903
晟田(註 2)		387,726	162,156	241,707	330,933
備抵呆帳 提列數(B)	長榮航太(註 3)	156,316	156,316	126,316	126,316
	漢翔	4,430	1,702	120	22
	亞航	15,637	15,711	16,042	1,728
	駐龍	459	1,215	555	68
	晟田(註 2)	1,703	1,703	1,703	1,703
期末應收 款項淨額	長榮航太(註 3)	12,277,104	1,490,645	1,635,181	2,561,268
	漢翔	14,095,490	8,913,815	8,552,692	9,211,172
	亞航	1,209,766	1,077,859	1,404,381	1,092,590
	駐龍	182,310	67,468	98,689	180,835
	晟田(註 2)	386,023	160,453	240,004	329,230
備抵呆帳占應收款 項總額比例(% (B)/(A)	長榮航太(註 3)	1.26	9.49	7.17	4.70
	漢翔	0.03	0.02	0.00	0.00
	亞航	1.28	1.44	1.13	0.16
	駐龍	0.25	1.77	0.56	0.04
	晟田(註 2)	0.44	1.05	0.70	0.51
應收款項 週轉率(次)	長榮航太(註 3)	4.24	1.52	5.64	5.23
	漢翔	1.94	1.83	2.72	2.96
	亞航	3.81	3.36	3.09	3.00
	駐龍	3.81	2.79	4.81	4.21
	晟田(註 2)	4.35	3.28	5.25	4.51
應收款項 收款天數(天)	長榮航太(註 3)	86	240	65	70
	漢翔	188	199	134	123
	亞航	96	109	118	122
	駐龍	96	131	76	87
	晟田(註 2)	84	111	70	81

資料來源：各公司 108~110 年度及 111 年第二季經會計師查核簽證或核閱之財務報告。

註 1：應收款項總額含應收票據、應收帳款及應收帳款-關係人。

註 2：晟田係個別財務報告。

註 3：長榮航太係個別財務報告。

該公司 108~110 年度及 111 年上半年度之應收款項週轉率分別為 4.24 次、1.52 次、5.64 次及 5.23 次，應收款項收款天數分別為 86 天、240 天、65 天及 70 天。與採樣公司相較，該公司 110 年及 111 年上半年度之應收款項週轉率皆高於採樣同業，108 年度之應收款項週轉率介於採樣同業之間，109 年度之應收款項週轉率則低於採樣同業，同業間應收款項週轉率差異，主係因各公司之收款政策、客戶組成不同所致，經評估其變化原因尚屬合理，應無重大異常情事。

該公司 108~110 年底及 111 年 6 月底之備抵呆帳提列比率分別為 1.26%、9.49%、7.17% 及 4.70%。與採樣同業相較，108 年底備抵損失提列比率介於同

業之間，109~110 年底及 111 年 6 月底備抵損失提列比率皆高於同業，顯示該公司之備抵呆帳提列比率應無不足之虞，而備抵損失提列比率各家有所差異主係受到各公司客戶屬性及損失提列政策不同所導致，經評估備抵呆帳提列情形尚屬合理。

二、存貨概況

(一)最近期及最近三個會計年度，發行公司之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

該公司依規定無編制合併財務報告，故僅就該公司最近期及最近三個會計年度所出具之個別財務報告進行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.存貨淨額變動之合理性

單位：新臺幣千元

項目	108 年度	109 年度	110 年度	111 年 上半年度
營業收入淨額	46,679,694	10,687,878	9,616,931	5,816,761
營業成本	43,914,761	8,680,366	8,025,570	4,788,122
存貨總額	3,357,866	2,842,987	2,551,022	2,610,663
備抵存貨跌價及呆滯損失	(1,663,351)	(1,141,412)	(689,275)	(610,131)
存貨淨額	1,694,515	1,701,575	1,861,747	2,000,532
存貨週轉率(次)	10.37	2.80	2.98	3.71
存貨週轉天數(天)	35	130	122	98

資料來源：該公司 108~110 年度及 111 年第二季經會計師查核簽證或核閱之財務報告。

註：存貨週轉率係以營業成本除以平均存貨總額計算。

該公司維修業務主要提供航空器及其零組件之維護等服務，為確保飛航安全與適航性，航空器必須定期或不定期執行維護工作，進而衍生機體、發動機及附件維護保養、修理與翻修等需求，故主要進貨項目包含飛機零組件、生料及化學品等。而該公司製造業務以飛機發動機及機體結構零組件之生產製造及組裝為主，主要進貨項目為製造發動機零組件的原料如鎳基合金及機體結構件的鋁基合金、螺栓及螺帽等。在製品及製成品主要為發動機零組件及機門零組件。茲就存貨變動情形說明如下：

該公司 108~110 年底及 111 年 6 月底之存貨淨額分別為 1,694,515 千元、1,701,575 千元、1,861,747 千元及 2,000,532 千元，109 年底存貨淨額較 108 年底微幅增加 7,060 千元，增加幅度為 0.42%，主係因該公司於 108 年底發動機維修業務移轉至長異，相關發動機零配件出售予長異，而部分發動機零配件未移轉，留在該公司存貨，因無使用時機，基於保守穩健原則，故將此批航材全數提列備抵存貨跌價損失。另 737 MAX 機型自 108 年初因設計問題有飛安疑慮而全面停飛，相關製造產線全面暫停，且未知復工時間，製造部門評估若未來 737 MAX 全面停飛，其機型退役，相關零組件將幾乎沒有市場價值，故於 108 年底起將 737 MAX 機型相關零組件增加提列存貨備抵以反映此停工情事。該公司在發動機業務移轉後，於 109 年陸續將舊庫存及專案性特殊航材於二手

市場銷售，致使維修零配件存貨總額減少，而 737 MAX 機型於 109 年 11 月起，由於部分國家航空管理部門開始恢復 737 MAX 系列客機的飛行許可，故開始陸續去化。綜上因存貨去化增加，已提列之存貨備抵金額減少，故 109 年底存貨淨額較 108 年底微幅增加。而 110 年底存貨淨額較 109 年底增加 160,172 千元，增加幅度為 9.41%，主係 110 年底因波音 737MAX 重新取得多數國家適航許可並陸續復飛，客戶產品出貨需求增加，製成品存貨去化增加，致使期末製成品金額減少，另亦因該公司於 110 年出售已結案之越南航空 A330 機型專案採購之維修零配件，致期末維修零配件金額降低，由於上述去化影響，已提列之存貨備抵金額減少，致使 110 年底存貨淨額較 109 年底增加；111 年上半年度存貨淨額持續增加，主係各國家因新冠肺炎疫苗的普及，歐美航空市場步向復甦，亞洲國家也逐步朝解封開放的方向邁進，間接提高客機維修需求，航空貨運仍然維持高需求及發動機、機體結構零組件受惠於航空市場復甦，提高原物料之備貨量及配合客戶需求持續投產，致存貨淨額較 110 年度增加。綜上該公司 108~110 年度及 111 年上半年度之存貨淨額變動情形尚屬合理。

在存貨週轉率及存貨週轉天數方面，該公司 108~110 年度及 111 年上半年度之存貨週轉率分別為 10.37 次、2.80 次、2.98 次及 3.71 次，而存貨週轉天數分別為 35 天、130 天、123 天及 98 天。109 年度存貨週轉率下降，主係 109 年發動機維修業務已移轉至轉投資公司長異以及受波音 737 MAX 停產及疫情影響，使 109 年營業成本金額大幅減少 80.23%，而多數發動機相關存貨於 108 年移轉至長異，致 109 年底平均存貨總額僅較 108 年度減少 26.75%，由於營業成本下降幅度大於平均存貨總額下降幅度，致 109 年度之存貨週轉率較 108 度下降，存貨週轉天數亦由 35 天上升至 130 天。110 年度存貨週轉率增加，主係當年度營業成本隨整體業績微幅下降減少 7.54%，而 110 年受 737MAX 機型飛機發動機零組件出貨需求增加及出售越南航空 A330 專案備品影響，整體製成品庫存加速去化，致 110 年底平均存貨總額較 109 年度減少 13.01%，因營業成本下降幅度小於平均存貨下降幅度，故 110 年度之存貨週轉率較 109 度上升，存貨週轉天數由 130 天下降至 122 天。111 年上半年度之存貨週轉率較 110 年度上升，主係 111 年上半年度年化之營業成本隨業績成長較 110 年度增加 19.32%，而平均存貨餘額則因陸續將呆滯存貨去化後較 110 年下降，致 111 年上半年度之存貨週轉率較 110 年度上升，存貨週轉天數亦由 122 天減少至 98 天。

綜上所述，該公司最近三年度及最近期之存貨淨額、存貨週轉率及存貨週轉天數之變動尚屬合理，應無重大異常之情事。

2. 備抵存貨跌價損失與呆滯損失提列政策合理性暨提列適足性之評估

(1) 備抵存貨跌價及呆滯損失提列政策合理性

A. 備抵存貨跌價損失

該公司各項存貨成本係採移動平均法計算，存貨係以成本與淨變現價值孰低衡量，比較成本與淨變現價值時除同類別存貨外係以個別項目為基礎。淨變現價值係指在正常情況下之估計售價減除至完工尚需投入之估計成本及完成出售所需之估計成本後之餘額；另專案採購之航材因屬特殊規

格，在專案合約屆滿後相關存貨無法再轉供其他機型維修使用，故依專案合約年限的方式提列相關備抵存貨跌價損失

B.備抵存貨呆滯損失

a.108年~110年

項目	未滿3年	3~4年	4~5年	5年以上
維修零配件	0%	0%	0%	100%
航空公司除役 規劃之機型或 發動機型號	100%			
原物料	0%	100%		
在製品	0%	100%		
製成品	0%	100%		

資料來源：該公司提供。

長榮航太之維修零配件主要使用於提供航空器與相關設備之修護及改裝等，其材質多為鎳鋁合金，屬於基礎材料，不易因庫存時間的長短產生損耗進而影響其使用價值，參考同業亞航及駐龍呆滯存貨提列政策，針對庫齡超過5年以上者以及航空公司除役規劃之機型或發動機型號之維修零配件提列100%之存貨呆滯損失。另109及110年度國際客運航空公司因受疫情影響，為降低營運成本，將客機維修延後，造成航材需求減少，該公司109年起除依原訂存貨備抵提列政策，將5年以上未動用及已汰換機型的航材全額提列備抵外，另會再檢視實際庫齡超過1年以上未動用航材，增加提列備抵準備之額度。

而該公司之原物料組成主要係製造發動機零組件的原料如鎳基合金等及機體結構件的鋁基合金、螺栓及螺帽等，在製品及製成品主要係發動機零組件及機門零組件，屬於客製化產品，係依據客戶訂單需求進行備料，該公司考量產品生命週期主係依主要客戶之合約效期而定，大約為四至五年，而扣除一至兩年產品開發期後，評估三年以上之存貨較易產生呆滯之情事，故針對庫齡超過三年以上者提列100%之存貨呆滯損失。另製造業務之主要客戶D公司，108年初737MAX機型因有飛安疑慮而全面停飛，D公司相關製造產線全面暫停，且復工時間未知，該公司評估737MAX全面停飛，倘其機型退役，相關零組件將幾乎沒有市場價值，故將737MAX機型相關零組件全數提列100%存貨備抵。

b.111年以後

項目	未滿3年	3年以上
維修零配件	0%	100%
航空公司除役規 劃之機型或發動 機型號	100%	
原物料	0%	100%
在製品	0%	100%
製成品	0%	100%

資料來源：該公司提供。

該公司考量維修零配件主要係提供飛機機體維修使用，而主要客戶重大機體維修合約多為三至五年，而重大機體維修週期間隔約為一年以上，故依維修消耗紀錄，評估經兩個維修週期之重大機體維修後仍未動用者，較易形成呆滯庫存，故該公司自 111 年起，維修零配件若庫齡超過三年以上未動用者，則提列 100%之存貨呆滯損失。

綜上，該公司訂定之備抵存貨跌價損失與呆滯損失提列政策，除以存貨淨變現價值與庫齡做為評估標準外，另考量整體航空市場受新冠肺炎疫情之整體環境因素影響，透過定期檢視市場需求以判斷是否增加提列存貨損失，經評估尚屬合理。

(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	108 年底	109 年底	110 年底	111 年 上半年度
備抵存貨跌價及呆滯損失總額	1,663,351	1,141,412	689,275	610,131
存貨總額	3,357,866	2,842,987	2,551,022	2,610,663
備抵存貨跌價及呆滯損失比率(%)	49.54%	40.15%	27.02%	23.37%

資料來源：該公司提供。

該公司 108~110 年底及 111 年 6 月底之備抵存貨跌價及呆滯損失金額分別為 1,663,351 仟元、1,141,412 仟元、689,275 仟元及 610,131 仟元，占各期末存貨總額比例分別為 49.54%、40.15%、27.02%及 23.37%。該公司 108 年及 109 年度備抵存貨跌價及呆滯損失金額較高，主係該公司早期採購政策，為減少待料時間及提高飛機維修業務之即時性，符合客戶運營需求，故預備供維修用之航材庫存會較高，其中尤以發動機維修航材備貨較多，致存貨總額金額大。由於航空業者間之航材供應模式調整(原由維修廠提供維修航材之模式改由航空公司與航材供應商簽訂合約，航空公司依每月實際飛行時數付費，由供應商提供所需航材)，由維修廠備貨航材之需求量已較往年降低，故該公司除持續調整存貨的備料政策，嚴格審查及管控採購航材的需求及數量外，亦保守穩健檢視存貨價值。截至 108 年度之備抵存貨跌價及呆滯損失金額為 1,663,351 千元，占存貨總額比例達 49.54%(其中包含(1)該公司與韓亞航空適用 V2500 引擎之機隊維修合約於 108 年 3 月 31 年到期無再續約，相關舊機型三年以上未動用航材全數提列備抵存貨跌價損失。(2)108 年底發動機維修業務移轉至轉投資公司長異，部分發動機零配件未移轉，留在該公司存貨，因無使用時機，基於保守穩健原則，故此批相關航材全數提列備抵存貨跌價損失。(3)108 年初 737 MAX 機型因有飛安疑慮而全面停飛，波音公司相關製造產線全面暫停，且復工時間未知，該公司評估 737 MAX 全面停飛，倘其機型退役，相關零組件將幾乎沒有市場價值，故將 737 MAX 機型相關零組件全數提列 100%存貨備抵。(4)剩餘久儲未用生料、航材及除役機型料件，因品項繁雜且體積尺寸不一，經各維修單位評估後使用機率極低，故全數提列

備抵存貨跌價損失);109 年度新冠肺炎影響整體旅遊及航空產業之特殊事件，國際客運航空公司因受疫情影響，為降低營運成本，多將客機維修延後，造成航材需求減少，該公司 109 年起除依原訂存貨備抵提列政策，將 5 年以上未動用及已汰換機型的航材全額提列備抵外，因應疫情檢視實際庫齡超過 1 年以上未動用航材，增加提列備抵準備的額度。

110 年及 111 年上半年度因航空公司營運狀況持續受疫情影響，相關維修需求仍未恢復疫情前，而該公司為因應此狀況針對維修零配件檢視實際庫齡超過 1 年以上未動用航材，增加提列備抵準備之額度，相關存貨價值已依政策提列備抵存貨跌價及呆滯損失。該公司 109 年~110 年度及 111 年上半年度之備抵存貨跌價及呆滯損失金額及比率呈逐年減少趨勢，主係因該公司陸續將呆滯庫存及專案性特殊航材於二手市場銷售，以及波音 737 MAX 機型適航問題已解決且陸續取得多國的復飛許可，相關客戶訂單需求已逐漸回升，公司庫存依客戶需求持續去化中，致該公司備抵存貨跌價及呆滯損失金額及比率逐年下降。

綜上所述，該公司對於備抵存貨跌價及呆滯損失之提列係依該公司提列政策執行，其提列金額之合理性及適足性、存貨金額變動之情形業經會計師查核，經評估該公司備抵存貨跌價及呆滯損失提列金額尚屬允當，尚無重大異常情形。

3.111 年 8 月底存貨去化情形

111 年 8 月底之存貨去化情形

單位：新臺幣千元

項 目	111 年 06 月底存貨金額	截至 111.8.31 存貨去化情形		111.8.31 餘額
		金額	比率(%)	
維修零配件	955,652	180,094	18.85	775,558
原物料	809,430	396,739	49.01	412,691
在製品 (含半成品)	655,981	414,049	63.12	241,932
製成品	189,600	56,008	29.54	133,592
合 計	2,610,663	1,046,890	40.10	1,563,773

資料來源：該公司提供。

該公司 111 年 6 月底存貨總額為 2,610,663 千元，截至 111 年 8 月底存貨去化金額為 1,046,890 千元，整體去化比率為 40.10%。茲就該公司維修零配件、原物料、在製品及製成品分別說明其去化情形如下：

(1) 維修零配件

該公司 111 年 6 月底之維修零配件存貨金額為 955,652 千元，截至 111 年 8 月底止之存貨去化金額為 180,094 千元，去化比率為 18.85%，其餘尚未去化金額 775,558 千元，未去化比率為 81.15%。尚未去化之原因，主係受疫情影響，部分班機因飛時減少而延後執行維修，致減緩庫存之消耗，以及採購人員考量部分料品供應商要求之最低訂購量與該公司安全庫存量等因

素，故預先推估需求量進行備料，確保維修客戶其機隊之派飛率穩定，故去化速度受疫情影響有所延後。而一部分未去化則係庫齡較久之維修零組件，其中包含庫齡超過 3 年以上未動用零配件及已除役機型（V2500 發動機之航材），該公司已陸續於二手市場進行銷售並持續去化中。前述庫齡較長之維修零配件及除役機型已依政策提列備抵存貨跌價及呆滯損失。

(2)原物料

該公司 111 年 6 月底之原物料存貨金額為 809,430 千元，截至 111 年 8 月底止之存貨去化金額為 396,739 千元，去化比率為 49.01 %。尚未去化原物料組成包含依生產排程尚未投產、因應漲價或供應受限提前備料及庫齡 3 年以上之原物料(例如鎳基合金、螺栓螺帽等五金件)。因應供應商漲價或供應受限提前備料之原物料主要係因該公司針對高單價原料如貨機門零組件在調漲價格前提前備料，藉由以量制價控制材料成本，另供應商因市場缺料，有生產不足以供應需求之情形，故該公司針對主力產品如 LEAP 發動機零組件提前備料，以因應該公司生產排程，故整體原物料庫存去化速度較慢。而在庫齡 3 年以上之原物料多屬於舊機型發動機零組件之原物料，市場需求較少，該公司會配合銷售客戶 A 公司，依其終端客戶(航空公司)之維修時程向該公司提出採購需求，此類原物料去化速度受終端客戶影響較大，故去化較慢。前述庫齡較長之原物料已依政策提列備抵存貨跌價及呆滯損失。

(3)在製品(含半成品)

該公司 111 年 6 月底之在製品存貨金額為 655,981 千元，截至 111 年 8 月底止之存貨去化金額為 414,049 千元，去化比率為 63.12%。其中尚未去化之在製品包含半成品，主係該公司銷售客戶 D 公司及 A 公司通常給予訂單時，會提供未來一年以上之需求量及交貨時程，而該公司依此進行生產排程並依照最佳經濟生產規模，進行批量生產，故會產生預先製造之半成品，待下一階段完工後或待部分材料備齊後，再行加工，該公司機體組裝(客戶 D 公司)從原料投產到完工約需 6~12 個月，發動機零組件之製造(客戶 A 公司)從原料投產到完工約需 4~6 個月，然而客戶 A 公司因本身供應鏈問題，遞延向該公司下單致需求減少，故有部分在製品及半成品已完成到相關製程但仍未完工為製成品，此外部分原物料受到貨運塞港影響，以及由客戶供應之貨機門零組件原物料延遲到貨，相關在製品或半成品因未備齊材料無法完成製程，故尚未去化。截至 111 年 8 月底在製品(含半成品)尚未去化部分，將依照生產排程陸續去化。另庫齡較長之存貨，多屬於舊機型引擎零組件半成品，該公司已依政策提列備抵存貨跌價及呆滯損失。

(4)製成品

該公司 111 年 6 月底之製成品存貨金額為 189,600 千元，截至 111 年 8 月底止之存貨去化金額為 56,008 千元，去化比率為 29.54%，尚未去化之製成品主係 GE 發動機零組件產品。GE 通常會提供未來一年以上之需求量及交貨時程，而該公司依此進行生產排程並依照最佳經濟生產規模，進行批量

生產，故會產生部分製成品先完工待下批次製成品完工後，整批依 GE 交貨時程出貨，惟因 GE 供應鏈產能調配問題，調整內部生產排程，致原已生產完之發動機零組件產品出貨遞延。目前 GE 配合波音發動機訂單之需求，逐步增加該公司之發動機零組件交貨數量，持續去化中。庫齡較長之存貨中屬於舊機型發動機零組件產品，該公司會配合銷售客戶 A 公司，依其終端客戶(航空公司)之維修時程向該公司提出採購需求持續去化，該公司已依政策提列備抵存貨跌價及呆滯損失。

4.與同業比較評估

單位：新台幣千元

項目	公司名稱	108 年度	109 年度	110 年度	111 年 上半年度
期末存貨總額(A)	長榮航太	3,357,866	2,842,987	2,551,022	2,610,663
	漢翔	註	註	註	註
	亞航	註	註	註	註
	駐龍	325,406	347,514	327,274	388,631
	晟田	377,704	495,434	490,846	註
備抵存貨跌價及呆滯損失(B)	長榮航太	1,663,351	1,141,412	689,275	610,131
	漢翔	註	註	註	註
	亞航	註	註	註	註
	駐龍	15,428	30,579	41,739	38,776
	晟田	78,990	119,964	126,061	註
期末存貨淨額	長榮航太	1,694,515	1,701,575	1,861,747	2,000,532
	漢翔	9,820,034	12,196,505	11,955,772	13,536,481
	亞航	1,514,312	1,074,706	987,833	959,369
	駐龍	309,978	316,935	285,535	349,855
	晟田	298,714	375,470	364,785	389,202
備抵存貨跌價及呆滯損失提列比率(%)(B/A)	長榮航太	49.54	40.15	27.02	23.37
	漢翔	註	註	註	註
	亞航	註	註	註	註
	駐龍	4.74%	8.80%	12.75%	9.98%
	晟田	20.91%	24.21%	25.68%	註
存貨週轉率(%)	長榮航太	10.37	2.80	2.98	3.71
	漢翔	2.98	1.78	1.82	1.86
	亞航	2.77	2.86	3.55	3.66
	駐龍	1.43	0.73	0.78	0.93
	晟田	3.45	2.01	1.89	2.87
存貨週轉天數(天)	長榮航太	35	130	123	98
	漢翔	123	205	201	196
	亞航	132	128	103	100
	駐龍	254	501	468	391
	晟田	106	182	193	127

註:未揭露相關數據，存貨周轉率係以存貨淨額計算。

資料來源：各公司經會計師查核簽證之財務報告、公開資訊觀測站、該公司提供及凱基證券整理。

該公司 108~110 年度及 111 年上半年度之存貨週轉率分別為 10.37 次、2.80 次、2.98 次及 3.71 次，存貨週轉天數分別為 35 天、130 天、123 天及 98 天，備抵存貨跌價與呆滯損失提列比率分別為 49.54%、40.15%、27.02%及 23.37%。該公司 108~110 年度備抵存貨跌價與呆滯損失提列比率高於所有採樣同業，主係該公司是以維修為主要業務，約占 8.9 成，故因應維修需求，該公司備料較多，當客戶發生營運變化或產業環境改變時，航材需求降低，該公司易產生存貨跌價與呆滯損失。而 111 年上半年度該公司主營業務未有變動，故備抵存貨跌價與呆滯損失提列比率高於駐龍尚屬合理，其餘採樣同業 111 年上半年度財務報告中，存貨金額係以淨額表達，未揭露有關備抵存貨跌價及呆滯損失之金額，故無法進行比較。另在存貨週轉率及週轉天數方面，除 109 年及 110 年低於亞航外，其他年度均優於採樣同業，主係各採樣同業雖同為航太產業，惟營運規模及經營模式均有所不同，經檢視四家採樣同業型態，漢翔主要業務約有六成為飛機及航空器維修，有四成為航太引擎維修業務；亞航主要業務為飛機及零附件維修；晟田主要業務為航太發動機零組件加工約占五成，半導體設備零組件及其他精密設備之加工業務占比約五成；駐龍主要業務為大型飛機機身結構零組件之生產及銷售；該公司以維修業務為主，故每年備料時會準備各項機型維修需使用之相關航材，當維修需求發生時，能及時提供服務，提高維修效率及降低飛機地停的時間，故整體而言，該公司存貨週轉率及週轉天數與同業相較，尚無發現重大異常情形。

綜上所述，該公司依據過去年度存貨跌價及呆滯情形，同時考量行業特性、相關營運風險等因素後予以訂定存貨備抵跌價及呆滯損失之提列政策，並依政策提列存貨備抵跌價及呆滯損失，且其提列金額之合理性及適足性、存貨金額變動之情形業經會計師查核。經評估該公司存貨金額之變動情形、備抵存貨跌價及呆滯損失提列之金額及適足性，尚無重大異常情事。

三、最近期及最近三個會計年度之業績概況

(一)列表並說明發行公司最近期及最近三個會計年度營業收入、營業毛利及營業利益與同業比較情形

單位：新臺幣千元；%

分析項目	年度 公司別	108 年度	109 年度		110 年度		110 年 上半年度	111 年上半年度	
		金額	金額	成長率	金額	成長率	金額	金額	成長率 (註)
營業收入	長榮航太	46,679,694	10,687,878	(77.10)	9,616,931	(10.02)	4,787,954	5,816,761	21.49
	漢翔	28,540,207	21,042,937	(26.27)	23,734,566	12.79	10,624,212	13,127,773	23.56
	亞航	3,913,291	3,895,091	(0.47)	3,884,970	(0.26)	1,916,392	1,886,872	(1.54)
	駐龍	814,961	350,169	(57.03)	403,919	15.35	178,337	294,563	65.17
	晟田	1,586,789	902,462	(43.13)	1,060,189	17.48	484,352	645,829	33.34
營業毛利	長榮航太	2,764,933	2,007,512	(27.39)	1,591,361	(20.73)	843,390	1,028,639	21.96
	漢翔	3,810,641	1,402,101	(63.21)	1,771,473	26.34	367,204	1,251,449	240.80
	亞航	381,317	190,736	(49.98)	228,075	19.58	99,769	104,547	4.79
	駐龍	389,374	104,983	(73.04)	140,670	33.99	63,632	127,395	100.21
	晟田	297,113	26,039	(91.24)	126,036	384.03	28,616	104,692	265.85

分析項目	年度 公司別	108 年度	109 年度		110 年度		110 年 上半年度	111 年上半年度	
		金額	金額	成長率	金額	成長率	金額	金額	成長率 (註)
營業利益	長榮航太	2,027,347	1,484,231	(26.79)	1,152,007	(22.38)	617,469	755,170	22.30
	漢翔	2,445,366	179,824	(92.65)	491,341	173.23	(174,205)	628,048	460.52
	亞航	78,753	(40,241)	(151.10)	7,108	(117.66)	(9,093)	5,095	156.03
	駐龍	286,064	47,481	(83.40)	60,489	27.40	28,383	87,487	208.24
	晟田	102,240	(156,536)	(253.11)	(38,181)	(75.61)	(64,418)	30,898	147.96

資料來源：該公司及同業公司 108~110 年度及 111 年上半年度經會計師查核簽證或核閱之合併或個別財務報告，該公司及晟田公司僅出具個別財務報告。

註：係為與 110 年上半年度比較之成長率。

長榮航太主要從事機體、零組件、發動機之維修及機體、發動機零組件之製造、加工及銷售等業務，目前擁有維修及製造兩廠區，維修廠區主要設施包含飛機維修棚廠、發動機及零組件修護廠；製造廠區以航太產品及組件的生產製造為主，包含機械加工、放電加工自動產線、化學表面處理產線、電子束焊等之特殊製程等。綜觀目前國內上市櫃公司尚無業務性質、種類與該公司完全相同之同業公司，綜合考量產業之關聯性、業務內容相似性及營運模式等因素，考量上市公司漢翔航空工業股份有限公司(以下簡稱漢翔，股票代號 2634)主係從事國內軍用飛機之製造、維修、機隊商維、軍用引擎業務，民用飛機機體結構之設計加工及代工製造及國際民用飛機之引擎零組件設計加工及代工製造等；上市公司亞洲航空股份有限公司(以下簡稱亞航，股票代號 2630)主要從事航空器與有關裝備之維修、租賃與買賣、航空配件裝備之製造與裝配、精密工業設備之修理以及上述各項業務之代理與顧問，漢翔與亞航均有從事航空器及其有關之機體、發動機及零組件維修業務；另上市公司駐龍精密機械股份有限公司(以下簡稱駐龍，股票代號 4572)主要從事大型飛機機身、引擎及起落架結構零組件、特殊模治具之研發、生產及銷售；上櫃公司晟田科技工業股份有限公司(以下簡稱晟田，股票代號 4541)主要專注於航空器發動機、起落架及其他次系統相關零組件、半導體設備及相關零組件、無菌食品充填設備產業及工業用自動化精密傳動相關零組件製造，駐龍與晟田均有從事航空器之零組件製造銷售業務，四家採樣公司之營運業務及產品和該公司相近，故選取漢翔、亞航、駐龍及晟田為比較同業。茲就該公司最近三年度及 111 年上半年度之合併營業收入、營業毛利及營業利益與採樣同業之比較分析如下：

1. 營業收入

該公司 108~110 年度及 111 年上半年度之營業收入分別為 46,679,694 千元、10,687,878 千元、9,616,931 千元及 5,816,761 千元，各年度之成長率分別為(77.10)%、(10.02)%及 21.49%，其變動主要係隨該公司之業務策略調整、整體航空產業之景氣、旅遊業及航空貨運業起迭及各航空公司擁有機隊規模及營運狀況影響，該公司維修業務主要是根據航空或貨運公司客戶給予之年度維修計畫據以排定該公司之年度維修數量及排程，製造業務則根據上游原廠如 D 公司及 A 公司訂單需求量及交貨時程進行生產排程。該公司 109 年度營業收入較 108 年度減少 35,991,816 千元、衰退 77.10%，主要係該公司依原於 102 年與奇異公司之合資契約約定，於 108 年底將大部分發動機維修業務移轉

予長異公司，由於發動機維修材料及維修單價較高致業務移轉後維修營業收入大幅下降，另製造業務因多國民航主管機關停飛波音 737MAX 機型飛機致原廠及其代工廠停產及持續受全球新冠肺炎疫情影響，飛機零組件產品需求下降導致營收減少。

110 年度營業收入較 109 年度減少 1,070,947 千元、衰退 10.02%，在維修業務部分主係因全球仍受新冠肺炎疫情影響，各國間之出入境檢疫政策頻繁變化及其嚴格性差異甚大使跨國旅遊不便性增加，全球航空產業市場及需求持續不振，各航空公司之航班陸續停飛因而減少相關之進廠定期維修及停機線維修等需求，而製造業務因 110 年波音 737MAX 機型飛機陸續復飛，該機型之供應鏈產線逐步恢復營運，因 737MAX 機型飛機係採用 GE 之發動機，故客戶 A 公司訂單需求逐漸回升，致營收增加，致 110 年度營業收入衰退程度減緩。

111 年上半年度營業收入較去年同期增加 1,028,807 千元、成長 21.49%，主係因各國新冠疫苗施打普及後逐步放寬邊界管制，各航空公司之客機逐步復航，且空運業務延續 110 年之需求強勁貨機進廠維修量增加，該公司維修業務之重大機體維修業務回穩、使其營收較去年同期增加，另製造業務因客戶訂單需求受惠於全球航空市場之復甦、波音 737MAX 機型飛機復飛、貨機及客改貨機需求增加使相關使相關零組件需求回升致營業收入增加。

與採樣同業比較，就營業收入成長率觀之，109 年度該公司營收衰退 77.10% 劣於採樣同業，主係因該公司將大部分發動機維修業務移轉至長異公司致營收大幅減少，而採樣同業駐龍及晟田衰退幅度較高，主係因波音 737MAX 停飛事件，造成波音客機全球製造協力體系重大的衝擊影響；110 年度該公司營收成長率劣於採樣同業，主係因持續受到新冠肺炎疫情及製造業務收入未達經濟規模影響，而採樣同業中，亞航因商用機業務受防疫境管政策影響，使飛機延後進廠、收入遞延故營收較前一年度衰退外，漢翔、駐龍及晟田皆受原廠產量逐漸回升進而帶動相關零件需求增加，致營收成長率增加；111 年上上年度該公司營收成長率介於採樣同業之間，主係採樣同業亞航之委外送修及航材買賣減少致營業收入呈現衰退外，其餘採樣同業皆受惠於新冠肺炎疫情對航空產業影響逐步放緩使營收成長所致。整體而言，該公司最近三年度及最近期之營業收入之變化情形與同業相較尚屬合理，並無重大異常情事。

2. 營業毛利

單位：%

公司別 \ 年度	營業毛利率				
	108 年度	109 年度	110 年度	110 年 上半年度	111 年 上半年度
	毛利率	毛利率	毛利率	毛利率	毛利率
長榮航太	5.92	18.78	16.55	17.61	17.68
漢翔	13.35	6.66	7.46	3.46	9.53
亞航	9.74	4.90	5.87	5.21	5.54
駐龍	47.78	29.98	34.83	35.68	43.25
晟田	18.72	2.89	11.89	5.91	16.21

資料來源：各公司各期經會計師查核簽證或核閱之合併/個別財務報告。

該公司 108~110 年度及 111 年上半年度之營業毛利分別為 2,764,933 千元、2,007,512 千元、1,591,361 千元及 1,028,639 千元；營業毛利率則分別為 5.92%、18.78%、16.55% 及 17.68%。109 年度營業毛利較去年同期減少 757,421 千元、營業毛利率成長至 18.78%，主係因當年度該公司依原於 102 年與奇異公司之合資契約約定，將大部分發動機維修業務移轉予長異公司，而發動機維修材料及維修單價相較機體、零組件為高導致整體發動機銷售業務金額較高，且其對應之營業成本金額亦高，使 108 年度之整體營業毛利金額較高，致 109 年度營業毛利金額雖較去年同期減少，營業毛利率卻較 108 年度上升；110 年度營業毛利較 109 年度減少 416,151 千元、營業毛利率下滑至 16.55%，主係因雖營收規模下降惟仍有固定成本支出如薪資、水電等銷管費用，同時因飛機維修工序較為繁瑣，屬勞力密集產業，而維修人員培養不易，該公司對於人工成本仍維持一定的水平，故人工及製造費用占成本比重仍高；111 年上半年度營業毛利較去年同期增加 185,249 千元、營業毛利率成長至 17.68%，主係該公司毛利率較高之軍用發動機維修進廠量增加，且製造業務受惠於終端需求增加使其接單量上升致每單位固定成本下降，使得當期毛利率成長回升。

與採樣同業相較，由於該公司之營運模式與採樣同業不盡相同，除整體產業受新冠肺炎影響，亦因各公司營業項目及產品組成不同，故各家之毛利率表現不同，該公司除 108 年度毛利率均低於採樣同業外，109~110 年度及 111 年上半年度僅低於駐龍優於其他採樣同業。整體而言，該公司各年度營業毛利及毛利率之變動尚屬合理。

3.營業利益

單位：%

公司別 \ 年度	營業利益率							
	108 年度		109 年度		110 年度		111 年 上半年度	
	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
長榮航太	2,027,347	4.34	1,484,231	13.89	1,152,007	11.98	755,170	12.98
漢翔	2,445,366	8.57	179,824	0.85	491,341	2.07	628,048	4.78
亞航	78,753	2.01	(40,241)	(1.03)	7,108	0.18	5,095	0.27
駐龍	286,064	35.10	47,481	13.56	60,489	14.98	87,487	29.70
晟田	102,240	6.44	(156,536)	(17.35)	(38,181)	(3.60)	30,898	4.78

資料來源：各公司各期經會計師查核簽證或核閱之合併/個別財務報告。

該公司 108~110 年度及 111 年上半年度之營業利益分別為 2,027,347 千元、1,484,231 千元、1,152,007 千元及 755,170 千元；營業利益率分別為 4.34%、13.89%、11.98% 及 12.98%。109 年度營業利益金額雖較 108 年度減少，惟營業利益率較 108 年度增加，主係因該公司移轉發動機業務後整體毛利率提升，及減少發動機業務相關之人事成本及費用，使營業利益率提升至 13.89%；110 年度營業利益金額及營業利益率皆較 109 年度下降，主係因該公司持續受全球新冠肺炎疫情影響營收規模下降造成毛利衰退所致；111 年上半年度營業利

益及營業利益率較去年同期增加，主係受惠於新冠肺炎疫情對航空產業影響逐步放緩，該公司維修業務及製造業務皆成長，且相關之銷管費用控管得宜，營業費用增加幅度小於營業收入增加幅度所致。

與同業相較，該公司與採樣同業之營業規模、業務內容、產品結構、銷售市場比重及銷售模式等不盡相同，因此營業利益及營業利益率有所差異，該公司除 108 年度、110 年度及 111 年上半年度之營業利益率低於駐龍外，其餘期間之營業利益率均優於採樣同業；受新冠疫情影響航太產業景氣處於低迷，該公司持續控管銷管費用，營業利益率係隨營業毛利率增減而變動，其營業費用及營業利益之變化尚屬合理。整體而言，該公司 108~110 年度及 111 年上半年度之營業利益變動情形與同業相較，尚無發現重大異常情事。

(二)列表並說明最近期及最近三個會計年度以「部門別」或「主要產品別」之營業收入、營業成本及營業毛利之變化情形是否合理

1.最近期及最近三個會計年度營業收入變動表

單位：新臺幣千元

產品別	108年度		109年度		110年度		111年上半年度	
	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%
航空器維修-機體	7,575,885	16.23	6,599,879	61.75	6,104,800	63.48	3,743,966	64.37
航空器維修-發動機	34,899,080	74.76	1,462,340	13.68	518,524	5.39	291,082	5.00
航空器維修-零組件及其他	1,351,644	2.90	1,581,997	14.81	1,246,180	12.96	565,023	9.72
航空器之零件製造及機體組裝銷售及其他	2,853,085	6.11	1,043,662	9.76	1,747,427	18.17	1,216,690	20.91
合計	46,679,694	100.00	10,687,878	100.00	9,616,931	100.00	5,816,761	100.00

資料來源：該公司提供。

2.最近期及最近三個會計年度營業成本變動表

單位：新臺幣千元

產品別	108年度		109年度		110年度		111年上半年度	
	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%
航空器維修-機體	5,766,629	13.13	5,111,247	58.88	4,809,041	59.92	2,927,077	61.13
航空器維修-發動機	33,704,980	76.75	1,018,043	11.73	484,119	6.03	275,418	5.75
航空器維修-零組件及其他	1,701,435	3.88	1,233,894	14.22	827,668	10.31	398,602	8.32
航空器之零件製造及機體組裝銷售及其他	2,741,717	6.24	1,317,182	15.17	1,904,742	23.74	1,187,025	24.80
合計	43,914,761	100.00	8,680,366	100.00	8,025,570	100.00	4,788,122	100.00

資料來源：該公司提供。

3.最近期及最近三個會計年度營業毛利變動表

單位：新臺幣千元

年度 產品別	108年度		109年度		110年度		111年上半年度	
	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%
航空器維修-機體	1,809,256	65.43	1,488,632	74.15	1,295,759	81.43	816,889	79.42
航空器維修-發動機	1,194,100	43.19	444,297	22.13	34,405	2.16	15,664	1.52
航空器維修-零組件及其他	(349,791)	(12.65)	348,103	17.34	418,513	26.30	166,421	16.18
航空器之零件製造及機體組裝銷售及其他	111,368	4.03	(273,520)	(13.62)	(157,315)	(9.89)	29,665	2.88
合計	2,764,933	100.00	2,007,512	100.00	1,591,361	100.00	1,028,639	100.00

資料來源：該公司提供。

4. 最近期及最近三個會計年度主要產品別營業收入、營業成本及營業毛利變化情形說明

長榮航太主要從事業務範圍包括機體、零組件、發動機之維修及機體、發動機、零組件之製造、加工及銷售，民用航空人員訓練等，由該公司最近三年度之產品別營收比重觀之，航空器維修占比約 8 成以上，茲就該公司之產品別合併營業收入、成本及毛利分別說明如下：

(1) 航空器維修-機體

該公司「航空器維修-機體」主要維修項目包含停機線維修及重大機體維修等，108~110 年度及 111 年上半年度其營業收入分別為 7,575,885 千元、6,599,879 千元、6,104,800 千元及 3,743,966 千元，占各年度營業收入比重分別為 16.23%、61.75%、63.48%及 64.37%。109 年度「航空器維修-機體」之營業收入較 108 年度減少 976,006 千元，減少幅度為 12.88%，主係當年度受新冠肺炎疫情影響，各國間之出入境檢疫政策頻繁變化，使跨國旅遊不便性增加，客機需求下降致航空公司紛紛暫停航班進而減少相關之重大機體維修及停機線維修所致，其中重大機體維修減少主係 C 公司因疫情影響皆在日本國內進行維修進而減少營收；110 年度「航空器維修-機體」之營業收入較 109 年度減少 495,079 千元，減少幅度為 7.50%，主係當年度仍受到全球新冠肺炎疫情影響，使國際飛航需求持續低迷，重大機體維修及停機線維修減少所致，其中重大機體維修減少，主係受 C 公司於日本國內進行維修所致，惟亦因疫情帶動家庭網路消費及因海運需求量大增而有所停滯進而造成全球航空貨運量增加，致部分以航空貨運為主之客戶維修進場數量增加，致當年度機體維修營業收入衰退程度減緩；111 年上半年度「航空器維修-機體」之營業收入較去年同期增加 565,754 千元，增加幅度為 17.80%，主係因新冠肺炎疫情對航空產業影響逐步放緩，重大機體維修業務回穩使其營收較去年同期增加，其中前十大客戶中因本身貨運業務量穩定上升，使其貨機進廠維修量增加致該公司對其銷售金額增加，另對長榮航空之部分機型提供航材補給服務增加約 1.1 億所致。

在營業成本及營業毛利方面，該公司 108~110 年度及 111 年上半年度「航空器維修-機體」之營業成本分別為 5,766,629 千元、5,111,247 千元、

4,809,041 千元及 2,927,077 千元，營業毛利分別為 1,809,256 千元、1,488,632 千元、1,295,759 千元及 816,889 千元，營業毛利率分別為 23.88%、22.56%、21.23% 及 21.82%。該公司 109 年度「航空器維修-機體」之營業毛利率較 108 年度小幅下滑主係受新冠肺炎疫情影響使機體維修業務量減少，因機體維修工序較為繁瑣，包含拆解、清潔、檢查、修理、組裝及測試等作業，屬勞力密集產業，而維修人員培養不易，該公司仍維持一定量之人力水平，故人工及製造費用占成本比重仍高所致；110 年度營業毛利率較 109 年度下滑至 21.23%，主係該公司持續受到疫情影響整體飛機進廠維修業務量，故相關之原料成本亦減少，而人力成本及製造費用同前述原因而持續維持相近水平致整體營業成本較去年度略為減少，惟當年度機體維修業務營業收入減少幅度仍大於營業成本減少幅度致營業毛利率仍持續減少；111 年上半年度營業毛利率回升至 21.82%，主係受惠於新冠肺炎疫情影響對航空產業影響逐步放緩，使客戶進廠執行機體維修量回升所致。

(2) 航空器維修-發動機

該公司「航空器維修-發動機」主要維修項目包含 CF6 系列發動機、奇異公司 GE90 系列發動機、T700 系列發動機等，108~110 年度及 111 年上半年度其營業收入分別為 34,899,080 千元、1,462,340 千元、518,524 千元及 291,082 千元，占各年度營業收入比重分別為 74.76%、13.68%、5.39% 及 5.00%。109 年度「航空器維修-發動機」之營業收入較 108 年度減少 33,436,740 千元，減少幅度為 95.81%，主係該公司依 102 年與奇異公司之合資契約約定，於 108 年底將大部分發動機維修業務移轉予長異公司，而發動機維修材料及維修單價相較機體、零組件為高導致整體發動機銷售業務金額較高，故 109 年度發動機業務營業收入大幅下降；110 年度「航空器維修-發動機」之營業收入較 109 年度減少 943,816 千元，減少幅度為 64.54%，主係因全球仍持續受新冠肺炎疫情影響，各國政府仍執行嚴格邊境防疫隔離政策致增跨國旅行之不便，航空公司持續降低值勤班次，整體飛航需求下降進而減少相關之發動機維修需求，使該公司發動機維修業務之營業收入持續下降；111 年上半年度「航空器維修-發動機」之營業收入較去年同期增加 126,659 千元，增加幅度為 77.03%，主係因 H 公司軍用發動機維修進廠量增加，故營業收入增加。

在營業成本及營業毛利方面，該公司 108~110 年度及 111 年上半年度「航空器維修-發動機」之營業成本分別為 33,704,980 千元、1,018,043 千元、484,119 千元及 275,418 千元，營業毛利分別為 1,194,100 千元、444,297 千元、34,405 千元及 15,664 千元，營業毛利率分別為 3.42%、30.38%、6.64% 及 5.38%。該公司 109 年度「航空器維修-發動機」之營業毛利率較 108 年度上升至 30.38%，主係因該公司於 108 年底將大部分之發動機維修業務改由長異承接，該公司相關發動機業務應負的維修責任已完成，109 年度實際數與估計數不同，致產生毛利差異數，該差額視為會計估計變動於在 109 年隨各具發動機完工後認列(註)，另發動業務移轉後，發動機維修集中於 GE90

與 T700，而 T700 因有構型更改之專案需求，其平均毛利率相較原 108 年度維修之發動機型號 CF6 毛利較高所致；110 年度營業毛利率較 109 年度下降至 6.63%，主係發動機維修業務之毛利率 110 年因 T700 維修量較多，T700 毛利率較 GE90 高所致；111 年上半年度營業毛利率下降至 5.38%，主係雖上半年度因軍用發動機 T700 進廠維修量增加，然已無發動機構型更改專案，致當期毛利率下降。

(註:74 具發動機尚未完工之部分，因各具發動機的維修進度不同，且實際維修範圍因仍在維修過程中，依該公司收入認列之會計政策，依據 108 年底業務結算時可掌握統計資料之方式推估，分別估列維修收入和維修成本，惟到 109 年發動機陸續完工時，因各具發動機的維修係由該公司與長異共同完成，故依實際投入維修的比例計算分攤的維修收入及維修成本為，與 108 年 12 月 31 日估列數之差異主係實際發生之維修材料及外修金額與估計數不同，致毛利較暫估高)

(3)航空器維修-零組件及其他

該公司「航空器維修-零組件及其他」中，「零組件」主要維修項目包含電氣、航儀、機械及複合材，「其他」主係航材銷售等，108~110 年度及 111 年上半年度其營業收入分別為 1,351,644 千元、1,581,997 千元、1,246,180 千元及 565,023 千元，占各年度營業收入比重分別為 2.90%、14.81%、12.96% 及 9.72%。該公司移轉長異業務前，發動機零組件之維修，其分類在航空器維修-發動機中，移轉後長異將部分發動機零組件維修業務下包至該公司維修，其分類在航空器維修-零組件及其他，109 年度「航空器維修-零組件及其他」之營業收入較 108 年度增加 230,353 千元，成長幅度為 17.04%，主係長異公司將發動機零組件之部分零組件委外至該公司維修，致該公司零組件維修收入增加；110 年度「航空器維修-零組件及其他」之營業收入較 109 年度減少 335,817 千元，減少幅度為 21.23%，主係因長異公司發動機業務進廠維修量受疫情影響減少，致委外至該公司零組件維修之進廠量同步減少約 1.71 億，而長榮航空整流罩及其他零組件進廠維修量亦受疫情影響減少約 1.19 億元，111 年上半年度「航空器維修-零組件及其他」之營業收入較去年同期減少 126,795 千元，減少幅度為 18.33%，主係因長異公司當期發動機零組件進廠維修量減少致營業收入下降。

在營業成本及營業毛利方面，該公司 108~110 年度及 111 年上半年度「航空器維修-零組件及其他」之營業成本分別為 1,701,435 千元、1,233,894 千元、827,668 千元及 398,602 千元，營業毛利分別為(349,791)千元、348,103 千元、418,513 千元及 166,421 千元，營業毛利率分別為(25.88)%、22.00%、33.58% 及 29.45%，其毛利率變動則係各期間維修品項之組成不同而影響。該公司 109 年度「航空器維修-零組件及其他」之營業毛利率較 108 年度上升至 22.00%，主係因 109 年度發動機業務移轉長異後，該公司發動機相關之維修零組件減少所致，且無 108 年度將大批航材銷售之影響，其餘則因維修零配件品項之組成不同而影響毛利率變動；110 年度營業毛利率較 109

年度上升至 33.58%，主係當年度毛利率較高之零組件(航電線束等)進廠維修之數量較多所致；111 年上半年度下降至 29.45%，主係前期毛利率相對較高之航電線束進廠維修量減少所致。

(4)航空器之零件製造及機體組裝銷售及其他

該公司「航空器之零件製造及機體組裝銷售及其他」主要銷售項目包含零件製造及機體組裝如貨艙門、防撞牆等等，其中「零件製造」主要利用機械加工、鋁合金加工、特殊製程以進行最終零件產品之生產，機體組裝則如結構、線束、複合材之組裝，「其他」則係加工收入及存貨備抵跌價損失，108~110 年度及 111 年上半年度其營業收入分別為 2,853,085 千元、1,043,662 千元、1,747,427 千元及 1,216,690 千元，占各年度營業收入比重分別為 6.11%、9.76%、18.17% 及 20.91%。109 年度「航空器之零件製造及機體組裝銷售及其他」之營業收入較 108 年度減少 1,809,423 千元，減少幅度為 63.42%，主係 108 年度受波音 737 MAX 機型飛機停飛事件影響，且因受新冠疫情影響各航空公司終端航機訂購需求，進而影響原廠下修產量，故該公司製造業務營收大幅衰退；110 年度「航空器之零件製造及機體組裝銷售及其他」之營業收入較 109 年度增加 703,765 千元，增加幅度為 67.43%，主係因波音 737 MAX 機型飛機於各國家陸續取得適航許可，該機型之供應鏈產線逐步恢復營運，原廠增產、飛機零組件產品需求增加，製造業務銷售回升所致；111 年上半年度之營業收入較去年同期增加 463,189 千元，成長幅度達 61.47%，主係受惠於全球航空市場復甦，波音飛機訂單陸續回升致相關零組件需求上升，其中引擎零組件屬於售價較高之產品數量增加較多，致 111 年上半年度「航空器之零件製造及機體組裝銷售及其他」之營業收入較去年同期增加所致。

在營業成本及營業毛利方面，該公司 108~110 年度及 111 年上半年度「航空器之零件製造及機體組裝銷售及其他」之營業成本分別為 2,741,717 千元、1,317,182 千元、1,904,742 千元及 1,187,025 千元，營業毛利分別為 111,368 千元、(273,520)千元、(157,315)千元及 29,665 千元，營業毛利率分別為 3.90%、(26.21)%、(9.00)% 及 2.44%。該公司 109 年度製造事業體之營業毛利率較 108 年度下滑至(26.21)%，由於 109 年度零件製造業務受波音 737 MAX 機型停飛事件及疫情影響，引擎零組件產品客戶訂單需求減少，致銷售數量大幅減少，其中以高單價產品數量減少較多，由於製造廠之廠房、機器設備資本投入金額高，致固定攤提之折舊費用較高，產量低未達經濟規模故產生虧損；110 年度波音 737 MAX 機型復飛，相關引擎等零組件需求增加，產量增加分攤固定成本惟仍未達損益兩平點，致營業毛損率較 109 年度縮小至(9.00)%；111 年上半年度營業毛利率較去年同期上升至 2.44%，主係當期受惠於全球航空市場之復甦，相關製造需求回升致產量大提升，且該公司持續優化製程以提升生產效率，使單位生產成本降低，致毛利率轉正。

綜上評估，該公司最近三年度及 111 年上半年度主要產品別之營業收入、

營業成本及營業毛利之變化情形尚屬合理。

(三)最近期及最近三個會計年度營業收入或毛利率變動達百分之二十以上者，應做價量分析變動原因，並敘明是否合理

該公司最近三年度營業收入及毛利率變動情形如下：

單位：新台幣千元；%

項目 \ 年度	108 年度	109 年度	110 年度	110 年 上半年度	111 年 上半年度
營業收入淨額	46,679,694	10,687,878	9,616,931	4,787,954	5,816,761
營業收入變動率	-	(77.10)	(10.02)	-	21.49(註)
營業毛利	2,764,933	2,007,512	1,591,361	843,390	1,028,639
毛利率	5.92	18.78	16.55	17.61	17.68
毛利率變動率	-	217.11	(11.90)	-	0.39(註)

資料來源：該公司 108~110 年度、110 及 111 年第二季經會計師查核簽證或核閱之個別財務報告。

註：係為 110 年上半年度與 111 年上半年度變動比率。

由上表得知，該公司 108~110 年度及 111 年上半年度與比較同期之營業收入變動率分別為(77.10)%、(10.02)%及 21.49%，而毛利率變動率分別為 217.11%、(11.90)%及 0.39%，其中 109 年度營業收入及營業毛利及 111 年上半年度之營業收入較前一年度同期變動達 20%以上，擬針對 108 及 109 年度、110 年上半年度及 111 年上半年度進行產品別價量分析，惟考量該公司為一專業航空器機體、發動機及零組件之維修廠商，並有航空器之零件製造及機體組裝銷售業務，因應各型航空器機體、發動機及零組件維修之差異，針對客戶委託維修業務均以專案方式個別管理，各專案均依客戶之要求量身製造，所使用材料、設備或提供服務之方式不同，非屬大量連續性生產作業，並無相對價量關係，致各專案毛利率差異頗大，故實難在同一基礎上進行比較該公司之維修事業如「航空器維修-機體」、「航空器維修-發動機」及「航空器維修-零組件及其他」之營業收入或毛利率變動情形，故僅就「航空器之零件製造及機體組裝銷售及其他」之價量變動原因及合理性分析如下：

單位：新台幣千元

主要產品	分析項目	108~109年	110年上半年度~ 111年上半年度
航空器之零件 製造及機體組 裝銷售及其他 (註2)	(一) 營業收入差異分析：		
	$P(Q' - Q)$	(1,117,736)	(174,279)
	$Q(P' - P)$	(1,247,292)	1,110,901
	$\frac{(P' - P)(Q' - Q)}{P'Q' - PQ}$	532,448	(492,523)
	$P'Q' - PQ$	(1,832,580)	444,099
	(二) 營業成本差異分析：		
	$P(Q' - Q)$	(1,062,294)	(181,706)
	$Q(P' - P)$	(666,891)	940,052
	$\frac{(P' - P)(Q' - Q)}{P'Q' - PQ}$	294,763	(428,728)
	$P'Q' - PQ$	(1,434,421)	329,618
	(三) 營業毛利變動金額：	(398,160)	114,481

資料來源：該公司提供。

註1：P'Q'：最近年度單價、數量；PQ：上一年度單價、數量

註2：營業收入、營業成本及營業毛利不含「其他」，主係為加工收入及存貨備抵跌價損失，故無法進行價量分析。

(1)108 及 109 年度之價量分析：

A. 航空器之零件製造及機體組裝銷售及其他

該公司因 109 年度零件製造業務受波音 737MAX 機型停飛事件及疫情影響，發動機零組件產品客戶訂單需求減少，致銷售數量大幅減少，其中以高單價產品數量減少較多，進而造成銷售數量及單位售價相對減少，另該公司承接 D 公司 787 夢幻客機的機體零件組裝訂單，屬於銷售數量多且低單價之產品，109 年受客戶 787 客機產線生產技術適航問題交貨遞延影響，相關機體零組件銷售數量減少，致產生銷貨收入不利量差 1,117,736 千元及不利價差 1,247,292 千元；在銷貨成本方面，主要係前述因素致發動機零組件產品及 787 客機機體零件銷售數量大幅減少，致產生有利量差 1,062,294 千元，銷貨成本亦產生有利價差 666,891 千元；在銷貨組合方面，因銷貨數量減少，銷售單價減少且平均單位成本減少，致產生銷貨收入有利組合差異 532,448 千元及銷貨成本不利組合差異 294,763 千元；整體而言，109 年度航空器之零件製造及機體組裝銷售及其他產品之銷貨毛利較 108 年度減少 398,160 千元。

(2)110 年上半年度及 111 年上半年度之價量分析：

A. 航空器之零件製造及機體組裝銷售及其他

該公司 111 年上半年度 787 客機相關之引擎零組件及機體零件組裝產品銷售數量減少，該類產品因係屬銷售數量多且低單價之產品，致產生銷貨收入不利量差 174,279 千元，銷貨成本亦受銷貨數量減少而產生有利量差 181,706 千元；另該公司 111 年上半年度受惠於全球航空市場之復甦

以及波音 737 MAX 機型飛機復飛致相關零組件客戶需求回升，零件製造業務之相關引擎零組件銷售數量增加，其中屬於售價與製造成本高的產品數量增加較多，該公司亦同時受貨機與客機改貨機需求增加，機體組裝業務之貨機防撞牆及貨艙門銷售數量增加，該類產品因係屬高售價高成本，致產生銷貨收入有利價差 1,110,901 千元及銷貨成本不利價差 940,052 千元；在銷貨組合方面，因整體銷貨數量減少，銷售單價增加且平均單位成本增加，致產生銷貨收入不利組合差異 492,523 千元及銷貨成本有利組合差異 428,728 千元；整體而言，111 年上半年度度航空器之零件製造及機體組裝銷售及其他產品之銷貨毛利較去年同期增加 114,481 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

該公司截至評估報告出具日止，並無併購他公司尚未屆滿一完整會計年度之情形，故不適用本項評估。

肆、財務狀況

一、列表並說明最近期及最近三個會計年度財務比率之分析，與同類別上市公司及未上市同業財務比率之比較分析，應包括財務結構、償債能力、經營能力及獲利能力

(一)選擇採樣公司之理由

長榮航太主要業務範圍包括機體、零組件、發動機之維修及機體、發動機零組件之製造、加工、組裝等業務，其中又以維修業務為核心業務。檢視目前國內上市櫃公司並考量主要營運項目、營收規模及產品組合後，擬選擇上市航運類股中與該公司主要營業項目相似，同以航空器及其零組件維修為主之漢翔航空工業股份有限公司(以下簡稱「漢翔」，股票代號：2634)及亞洲航空股份有限公司(以下簡稱「亞航」，股票代號：2630)，另選擇與該公司製造業務相似，同以航空零組件製造為主之上市公司駐龍精密機械股份有限公司(以下簡稱「駐龍」，股票代號：4572)及上櫃公司晟田科技工業股份有限公司(以下簡稱「晟田」，股票代號：4541)之四家採樣公司做為比較同業。同業平均之財務比率資料則參考財團法人金融聯合徵信中心出版之「中華民國臺灣地區主要行業財務比率」中之「C34 產業用機械設備維修及安裝業」數據做為同業比較資料。

(二)最近期及最近三個會計年度之財務比率分析及與同業之比較表

分析項目		年度	108 年度	109 年度	110 年度	111 年 上半年度(註 5)
		公司				
財務結構	負債占資產比率(%)	長榮航太	60.73	58.25	56.66	56.96
		漢翔	68.05	68.28	64.84	63.40
		亞航	64.71	62.68	58.98	60.39
		駐龍	14.86	12.16	13.08	24.76
		晟田	56.96	60.27	59.49	59.85
		同業平均	45.40	61.20	52.50	註 3
	長期資金占不動產、 廠房及設備與使用權資產 比率(%)	長榮航太	242.88	188.94	202.93	208.40
		漢翔	245.82	205.50	219.87	266.07
		亞航	286.44	256.03	257.26	260.32
		駐龍	381.93	381.63	371.73	281.05
		晟田	129.09	126.93	141.03	141.52
		同業平均	160.00	99.46	99.58	註 3
償債能力	流動比率(%)	長榮航太	245.11	317.04	286.04	252.30
		漢翔	165.83	140.62	164.27	219.80
		亞航	192.10	167.98	160.46	160.11
		駐龍	1,117.98	1,847.61	1,666.30	492.48
		晟田	202.95	168.18	210.01	192.99
		同業平均	161.00	136.40	185.60	註 3
	速動比率(%)	長榮航太	225.66	266.03	232.22	204.25
		漢翔	76.39	68.37	76.07	93.72
		亞航	105.23	111.48	116.23	113.82
		駐龍	898.69	1,422.04	1,212.01	364.92

分析項目		年度	108 年度	109 年度	110 年度	111 年 上半年度(註 5)
		公司				
		晟田	158.63	124.49	159.93	146.91
		同業平均	140.20	130.70	142.70	註 3
	利息保障倍數(倍)	長榮航太	1,243.84	1,001.45	969.53	1,727.09
		漢翔	11.84	3.55	6.04	1,577.34
		亞航	377.13	224.00	412.45	124.42
		駐龍	129.02	30.31	42.71	14,727.51
		晟田	616.10	註 1	56.88	638.26
		同業平均	693.80	1,655.80	1,715.30	註 3
經營能力	應收款項週轉率(次) (註 4)	長榮航太	4.24	1.52	5.64	5.23
		漢翔	1.94	1.83	2.72	2.96
		亞航	3.81	3.36	3.09	3.00
		駐龍	3.81	2.79	4.81	4.21
		晟田	4.35	3.28	5.25	4.51
		同業平均	7.80	6.70	8.30	註 3
	存貨週轉率(次) (註 4)	長榮航太	10.37	2.80	2.98	3.71
		漢翔	2.98	1.78	1.82	1.86
		亞航	2.77	2.86	3.55	3.66
		駐龍	1.43	0.73	0.78	0.93
		晟田	3.45	2.01	1.89	2.87
		同業平均	24.00	19.10	12.40	註 3
	不動產、廠房及 設備與使用權資產週轉率 (次)	長榮航太	4.70	0.99	0.96	1.27
		漢翔	2.97	1.92	2.14	2.41
		亞航	4.65	4.05	4.07	3.94
		駐龍	1.61	0.64	0.78	1.00
		晟田	0.64	0.35	0.44	0.57
		同業平均	2.60	2.20	25.00	註 3
	總資產週轉率(次)	長榮航太	1.37	0.36	0.42	0.51
		漢翔	0.66	0.46	0.55	0.64
		亞航	0.98	0.87	0.85	0.79
		駐龍	0.41	0.15	0.19	0.28
		晟田	0.41	0.22	0.26	0.32
		同業平均	0.90	0.60	0.60	註 3
獲利能力	資產報酬率(%)	長榮航太	6.30	4.39	4.24	7.60
		漢翔	4.76	1.19	1.56	4.20
		亞航	1.56	1.42	2.12	0.56
		駐龍	11.27	1.53	2.69	9.04
		晟田	2.37	(1.37)	0.50	2.98
		同業平均	2.00	7.70	6.80	註 3
	權益報酬率(%)	長榮航太	14.87	9.87	8.95	16.59
		漢翔	12.99	2.75	3.94	10.98
		亞航	2.74	2.61	4.30	0.27

分析項目		年度	108 年度	109 年度	110 年度	111 年 上半年度(註 5)
		公司				
		駐龍	13.69	1.70	3.01	11.12
		晟田	3.99	(4.55)	0.01	6.23
		同業平均	3.10	16.80	14.00	註 3
	營業利益占 實收資本額比率(%)	長榮航太	31.06	42.07	32.65	42.81
		漢翔	25.96	1.91	5.22	13.34
		亞航	6.56	(3.07)	0.47	0.63
		駐龍	79.91	13.26	16.90	48.88
		晟田	14.71	(23.14)	(5.64)	9.14
		同業平均	註 2	註 2	註 2	註 2
		長榮航太	36.33	39.52	30.64	57.64
	稅前純益占 實收資本額比率(%)	漢翔	25.17	5.09	7.16	20.93
		亞航	4.94	2.53	5.17	0.41
		駐龍	79.42	11.96	17.97	62.68
		晟田	13.12	(17.62)	(1.85)	18.58
		同業平均	註 2	註 2	註 2	註 2
		長榮航太	4.25	10.98	9.16	13.98
	純益率(%)	漢翔	6.56	1.88	2.35	6.11
		亞航	1.15	1.08	1.98	0.14
		駐龍	27.18	9.36	13.30	31.63
		晟田	4.47	(8.55)	0.01	7.79
		同業平均	1.70	11.80	9.70	註 3
		長榮航太	3.11	1.85	2.50	2.31
	每股稅後盈餘(元)	漢翔	1.99	0.42	0.59	0.85
		亞航	0.37	0.32	0.53	0.02
駐龍		6.74	0.92	1.50	2.60	
晟田		1.02	(1.13)	0.00	0.74	
同業平均		註 2	註 2	註 2	註 2	
現金 流量		現金流量比率(%)	長榮航太	62.21	229.10	44.01
	漢翔		0.07	22.86	27.71	註 1
	亞航		註 1	10.83	註 1	21.93
	駐龍		159.22	139.82	52.22	31.87
	晟田		30.45	24.64	32.55	21.00
	同業平均		註 1	18.60	註 1	註 3
	現金流量允當比率(%)	長榮航太	147.95	183.93	179.42	235.33
		漢翔	50.54	58.45	65.67	註 6
		亞航	註 1	註 1	註 1	註 6
		駐龍	99.13	120.49	133.09	註 6
		晟田	48.04	61.03	70.82	註 6
		同業平均	註 2	註 2	註 2	註 2
現金再投資比率(%)	長榮航太	15.32	23.66	2.10	3.04	
	漢翔	—	10.22	11.07	註 6	

分析項目	年度	108 年度	109 年度	110 年度	111 年 上半年度(註 5)
	公司				
	亞航	註 1	6.45	註 1	註 6
	駐龍	5.59	3.70	1.65	註 6
	晟田	3.41	4.54	4.31	註 6
	同業平均	註 1	18.10	註 1	註 3

資料來源：各期比率係參照各公司經會計師查核簽證或核閱之合併/個別財務報告、各公司 110 年報及凱基證券整理(長榮航太與晟田因無出具合併財務報告，故參照其個別財務報告)。

同業資料則參考財團法人金融聯合徵信中心所出具「中華民國台灣地區主要行業財務比率」之行業財務比率，行業別分別為「C34 產業用機械設備維修及安裝業」。

註 1：利息保障倍數、現金流量比率、現金流量允當比率及現金再投資比率如為 0 或負數則不予以表達。

註 2：財團法人金融聯合徵信中心所出具之行業財務比率，未提供同業平均之營業利益占實收資本額比率、稅前利益占實收資本額比率、每股稅後盈餘及現金流量允當比率。

註 3：財團法人金融聯合徵信中心尚未出具 111 年上半年度 IFRSs 合併財報財務比率之同業資料。

註 4：應收帳款週轉率除同業平均係以淨額計算外，其餘以總額計算。108~110 年度存貨週轉率該公司係以總額計算、採樣同業存貨週轉率除未揭露存貨總額數據者係以存貨淨額計算外，其餘係以存貨總額計算、同業平均係以淨額計算；另 111 年上半年度除該公司以總額計算外，其餘同業因財務報告未揭露存貨總額，故以淨額表達列示。

註 5：除每股盈餘外，其餘計算之損益數字係以年化計算。

註 6：該公司年報未提供該數字或未能取得相關資訊予以計算。

註 7：各項財務分析比率之計算公式，列式如下：

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、廠房及設備與使用權資產比率 = (權益總額 + 非流動負債(含租賃負債-非流動)) / (不動產、廠房及設備淨額 + 使用權資產)。

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(次) = 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) 存貨週轉率(次) = 銷貨成本 / 平均存貨淨額。

(3) 不動產、廠房及設備與使用權資產週轉率(次) = 銷貨淨額 / 平均不動產、廠房及設備淨額與使用權資產。

(4) 總資產週轉率(次) = 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) 營業利益占實收資本額比率 = 營業利益 / 期末實收資本額。

(4) 稅前純益占實收資本額比率 = 稅前純益 / 期末實收資本額。

(5) 純益率 = 稅後損益 / 銷貨淨額。

(6) 每股盈餘 = (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) 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、廠房及設備總額 + 長期投資 + 其他非流動資產 + 營運資金)。

(三)最近期及最近三個會計年度財務比率與同業比較分析

1.財務結構

(1)負債占資產比率

該公司 108~110 年度及 111 年上半年度之負債占資產比率分別為 60.73%、58.25%、56.66%及 56.96%。109 年度負債占資產比率較 108 年度微幅下降，在負債總額方面，主係 108 年底該公司依原於 102 年與奇異公司之合資契約約定，將大部分發動機維修業務移轉予長異公司，致 109 年度發動機維修業務減少，又因多國民航主管機關停飛波音 737 MAX 機型飛機進而導致原廠及其代工廠停產，致飛機零組件製造業務下滑，再加上全球新冠肺炎疫情蔓延，航空公司多數客機航線減班或停飛，導致飛機維修時程向後遞延甚或取消，致飛機維修業務量減少，因上述整體業績下滑使得該公司 109 年度採購及資金需求下降，以致 109 年底存貨總額、應付帳款(含關係人)及長期借款較 108 年底減少，另因維修業務減少致暫估發動機外修費用下滑，導致其他應付款(含關係人)下降；在資產總額方面，因該公司 109 年度辦理現金減資 30 億元及發動機業務移轉，使 109 年底現金及約當現金、應收帳款淨額減少，而因 109 年底負債總額減少高於資產總額減少幅度下，致使 109 年度之負債占資產比率些微下滑。

110 年度在負債總額方面，因新冠肺炎疫情持續衝擊全球航空產業市場，整體飛航需求下降進而減少相關之進廠定期維修及停機線維修等需求，以致該公司維修業務量下滑，採購及資金需求減少，加上長期借款陸續於一年內到期償還，以致長期借款 110 年底減少；

在資產總額方面，110 年因波音 737MAX 機型飛機重新取得適航許可製造廠業績回升使得 110 年度應收帳款增加，然 110 年度因整體維修業務減少使整體稅前淨利減少，致 110 年底現金及約當現金較 109 年底減少，在負債總額減少幅度高於資產總額減少幅度下，使 110 年度負債占資產比率較 109 年度微幅下降。111 年上半年度負債占資產比率較 110 年度略微增加，疫苗施打普及率提高世界各國逐步放寬邊界管制，航空運輸需求逐步提升帶動相關機體維修及零組件需求，致該公司上半年營收隨之成長，相關應收款項、存貨金額及應付款項隨之成長，另償還長期借款致現金及長期負債下降、及認列應付現金股利使 111 年 6 月底負債總額較 110 年底上升 2.87%大於資產總額變動幅度 2.34%，使得 111 年上半年度之負債占資產比率微幅上揚。

與採樣同業及同業平均相較，該公司 108 年度負債占資產比率高於駐龍、晟田及同業平均值，109~110 年度及 111 年上半年度僅高於駐龍，與其他採樣同業及同業平均互有高低，且該公司最近三年度及 111 年上半年度之營業活動皆產生現金流入，顯示其財務結構穩健，尚無重大異常情事。

(2)長期資金占不動產、廠房及設備與使用權資產比率

該公司 108~110 年度及 111 年上半年度之長期資金占不動產、廠房及設備與使用權資產比率分別為 242.88%、188.94%、202.93%及 208.40%。該公司 108 年底將發動機維修業務移轉予長異公司下，考量營運資金需求減少，於 109 年辦理現金減資 30 億元致股東權益大幅下降，及償還長期借款，致 109 年底長期資金占不動產、廠房及設備比率下滑至 188.94%。110 年 6 月該公司將位於觀音廠之廠房及土地出租予長異公司使用，故將原帳列於不動產、廠房及設備科目之自用廠房及土地，重分類至投資性不動產科目，使不動產、廠房及設備金額大幅減少，致 110 年度長期資金占不動產、廠房及設備與使用權資產比率上升至 202.93%。111 年上半年度長期資金占不動產、廠房及設備與使用權資產比率較 110 年度微幅上升，主係該公司平均不動產、廠房及設備與使用權資產因 111 年上半年度折舊提列而下降所致，其變化情形尚屬合理。

經與採樣公司及同業平均相較，該公司最近三年度及 111 年上半年度之長期資金占不動產、廠房及設備與使用權資產比率僅高於晟田及同業平均值外，其餘年度均低於其他採樣同業，而該公司 108、110 年度及 111 年上半年度之長期資金占不動產、廠房及設備比率均在 200%以上，且該公司主要營運場所多為自有廠房與土地承租，並投資於以生產與維修用之機器設備等資本支出，顯示該公司長期資金足以支應資本支出所需，並無重大異常之情形。

綜上所述，該公司 108~110 年度及 111 年上半年度之財務結構各項指標變動情形尚屬合理，顯示該公司目前之長期資金足以支應資本支出運所需，並無重大異常之情形。

2.償債能力

(1)流動比率及速動比率

該公司 108~110 年度及 111 年上半年度之流動比率分別為 245.11%、317.04%、286.04%及 252.30%，速動比率分別為 225.66%、266.03%、232.22%及 204.25%。109 年度流動比率及速動比率皆較 108 年度上升，在流動負債方面，該公司 109 年度因發動機維修業務移轉，以致當年度發動機維修之營收大幅減少，另由於新冠肺炎疫情影響及製造業務受波音 737MAX 機型飛機停產，致飛機零組件產品及飛機維修業務需求下降，使得 109 年度整體營收獲利、採購及資金需求下降，導致 109 年底存貨總額、應付帳款(含關係人)、其他應付款(含關係人)及長期借款減少；而在流動資產方面，因上述整體業績下滑以致 109 年底應收帳款(含關係人)減少，再加上該公司 109 年度辦理現金減資 30 億元，以致 109 年底現金及約當現金減少，而因 109 年底流動資產及流動負債較 108 年底分別減少 50.52%及 61.75%，流動資產及速動資產減幅皆低於流動負債減幅所致。

110 年度流動比率及速動比率皆較 109 年度下降，在流動資產方面，主係因 110 年度受新冠肺炎疫情影響，以致飛機維修業務量減少，業績下

滑獲利衰退，致 110 年底現金及約當現金較 109 年底減少，惟 110 年因波音 737MAX 機型飛機重新取得適航許可製造廠業績回升使得 110 年度應收帳款增加，使得流動資產減少 8.08%，另扣除存貨及預付費用後之速動資產較 109 年底減少 11.06%；在流動負債方面，該公司製造廠因預期景氣復甦故提前備料，使應付購料款項增加，另因部份長期借款將於 111 年償還貸款本金而於 110 年轉列至一年到期之長期貸款，致 110 年底應付帳款及一年內到期之長期借款較 109 年底增加，使得流動負債增加 1.89% 所致。111 年上半年度受惠於疫情減緩帶動航空需求成長及波音 737MAX 復飛致該公司之營收成長，相關之應收款項、存貨及應付款項皆較 110 年底增加，另因償還長期借款致現金及約當現金下降，又 111 年 6 月底帳列於其他應付款(含關係人)之應付股利金額較 110 年底大幅上升，致 111 年 6 月底流動資產、速動資產較 110 年底增加 7.36%、及小於流動負債增加幅度 21.72%，在流動負債總額變動幅度高於流動資產、速動資產總額變動幅度下，使得 111 年上半年度之流動比率及速動比率較 110 年度下滑。

經與採樣公司及同業平均相較，該公司 108~110 年度及 111 年上半年度之流動比率及速動比率僅低於駐龍，其餘年度皆高於其他採樣同業及同業平均值，該公司最近三年度及 111 年上半年度之流動比率及速動比率各年度均大於 200%，且營運活動皆持續產生現金流入，該公司因應短期間突然出現之現金需求能力尚屬允當，經評估其短期資金應變能力應屬良好。

(2)利息保障倍數

該公司 108~110 年度及 111 年上半年度之利息保障倍數分別為 1,243.84 倍、1,001.45 倍、969.53 倍及 1,727.09 倍，108~110 年度呈逐年下降之態勢，主係 109 年起發動機業務移轉與新冠肺炎疫情衝擊航空市場，維修業務及飛機零組件需求減少，致獲利逐年下降，採購及營運資金需求下降，該公司陸續償還銀行借款，長期借款及利息支出呈逐年減少趨勢，109 及 110 年度之所得稅及利息費用前純益減幅分別為 39.94% 及 22.18%，利息支出減幅分別為 25.40% 及 19.62%，在所得稅及利息費用前純益減幅大於利息支出減幅下，致該公司利息保障倍數逐年下降。111 年上半年度利息保障倍數較 110 年度上升，主係因 111 年上半年度因全球邊境管制鬆綁，使得飛機維修架次、停機線檢修次數增加，加上波音 737MAX 飛機重新取得適航許可，相關製造業務需求回升業績增加，及美金升值致兌換利益增加使得 111 年上半年度年化後之稅前損益較 110 年度大幅上升，在 111 年上半年度年化後之所得稅及利息費用前純益增幅 79.08% 高於利息支出增幅下，致 111 年上半年度利息保障倍數上升至 1,727.09 倍。

經與採樣公司及同業平均相較，該公司除 109 年度及 110 年度利息保障倍數低於同業平均外，其餘均優於採樣同業及同業平均值，顯示其付息能力尚屬良好，尚無重大異常情事。

綜上所述，該公司 108~110 年度及 111 年上半年度之償債能力各項指標

變動情形尚屬合理，其償債能力尚無疑慮。

3.經營能力

(1)應收款項週轉率

該公司 108~110 年度及 111 年上半年度之應收款項週轉率分別為 4.24 次、1.52 次、5.64 次及 5.23 次，應收款項收現天數分別為 86 天、240 天、65 天及 70 天。109 年度應收款項週轉率較 108 年度下降，主係該公司 109 年度依合約移轉發動機維修業務予長異公司，發動機維修材料及維修價格較高，109 年度營收不含發動機維修業務，惟期初應收款項仍含前一年度發動機維修業務之餘額致金額較高，故營業收入下降幅度 77.10% 較 109 年度平均應收款項總額下降幅度 36.06%，致 109 年度之應收款項週轉率下降至 1.52 次。110 年度應收款項週轉率較 109 年度上升，主係該公司 110 年度整體營收受新冠肺炎疫情蔓延影響較 109 年度減少，惟因 109 平均應收款項總額受期初數含 108 年度發動機業務影響而較高，使得在 110 年度平均應收款項總額較 109 年度減幅 75.79% 高於營收減幅 10.02%，致 110 年度應收款項週轉率上升至 5.64 次。111 年上半年度應收款項週轉率較 110 年度下滑，主係該公司 111 年上半年度因各國邊境管制放緩使維修業務需求增加，加上波音 737 MAX 飛機重新取得適航許可使相關製造需求回升，致 111 年上半年度營業收入成長，亦使得 111 年 6 月底應收帳款大幅增加，在 111 年上半年度平均應收款項總額較 110 年度增加幅度大於年化後營收增加幅度之情形下，致應收款項週轉率下降至 5.23 次。

經與採樣公司及同業平均相較，該公司除 108 年度及 110 年度介於採樣同業及同業平均值間、109 年度低於採樣同業及同業平均值外，111 年上半年度之應收款項週轉率均優於採樣同業及同業平均值，同業間應收款項週轉率差異，主係因各公司之收款政策、客戶組成不同所致，經評估其變化原因尚屬合理，應無重大異常情事。

(2)存貨週轉率

該公司 108~110 年度及 111 年上半年度之存貨週轉率分別為 10.37 次、2.80 次、2.98 次及 3.71 次，存貨週轉天數分別為 35 天、130 天、122 天及 98 天。109 年度存貨週轉率較 108 年度下降，主係 109 年度將發動機維修業務移轉予長異公司，及受波音 737 MAX 停產與新冠肺炎疫情影響，使得 109 年度營業成本較前一年度大幅減少 80.23%，另因於 108 年底將存貨成本價值較高之發動機航材出售及備料需求減緩，致 109 年底平均存貨總額較 108 年度減少 26.75%，營業成本下降幅度高於平均存貨總額下降幅度，使 109 年度之存貨週轉率較 108 度下降，存貨週轉天數亦由 35 天上升至 130 天。110 年度存貨週轉率上升，主係 109 及 110 年度由於疫情蔓延，飛機維修及零組件需求遞延或下降，該公司備料需求減緩並積極控管存貨，年底存貨總額逐年漸減，致 110 年度平均存貨總額較 109 年度減少 13.01% 高於 110 年度營業成本隨整體業績下降幅度 7.54% 所致。111 年上半年度

存貨週轉率較 110 年度上升，主係 111 年上半年度年化之營業成本隨業績成長較 110 年度增加 19.32%，而平均存貨餘額則因陸續將呆滯存貨去化後較 110 年下降所致。

經與採樣公司及同業平均相較，108 年度高於採樣同業、低於同業平均值。另除 109 年度及 110 年度低於亞航及同業平均外，其餘年度皆高於採樣同業，存貨週轉率及週轉天數與同業相較，尚無發現重大異常情形。

(3)不動產、廠房及設備與使用權資產週轉率

該公司 108~110 年度及 111 年上半年度之不動產、廠房及設備與使用權資產週轉率分別為 4.70 次、0.99 次、0.96 次及 1.27 次。該公司主要從事飛機維修及零組件製造，需高資本投入以建置維修棚廠、製造廠房、購置維修及生產設備等，故其不動產、廠房及設備與使用權資產金額較高。108~110 年度不動產、廠房及設備與使用權資產週轉率逐年下降，主係因 109 年起將銷售單價較高之發動機維修業務移轉，及新冠肺炎疫情持續延燒導致維修架次具數逐年遞減，使得 109 及 110 年度之營收分別下降 77.10% 及 10.02%，雖平均不動產、廠房及設備淨額與使用權資產金額因將廠房出租轉列投資性不動產及提列折舊而下降，惟下降幅度仍低於營業收入減幅，致不動產、廠房及設備與使用權資產週轉率呈逐年遞減趨勢。111 年上半年度飛機維修架次及停機線檢修次數增加，以及 737MAX 復飛相關零組件需求增加製造業務營收上升，使 111 年上半年度年化後之營業收入較 110 年度增加 20.97%，而平均不動產、廠房及設備與使用權資產因提列折舊而下降所致。

經與採樣公司及同業平均相較，該公司之不動產、廠房及設備與使用權資產週轉率除 109 年度、110 年及 111 年上半年度低於漢翔、亞航及同業平均外，其餘年度均高於採樣同業及同業平均，經分析該公司各年度變化原因尚屬合理，尚無重大異常情事。

(4)總資產週轉率

該公司 108~110 年度及 111 年上半年度之總資產週轉率分別為 1.37 次、0.36 次、0.42 次及 0.51 次。109 年度總資產週轉率較 108 年度下降，主係 109 年底資產總額因發動機業務移轉致應收款項減少，及 108 年底將發動機業務相關之廠房設備出售於長異公司致平均資產總額減少 13.40% 低於 109 年度營收下降幅度 77.10% 所致。110 年度總資產週轉率較 109 年度上升，主係因 110 年底資產總額因整體業績下滑、應收款項收現數不含發動機業務使營業活動淨現金流入減少，現金及約當現金相對減少，致平均資產總額減少 21.57%，較營收淨額減少 10.02% 之減幅來得高所致。111 年上半年度總資產週轉率較 110 年度上升，主係因 111 年上半年度飛機維修業務與製造業務需求回升，使得 111 年上半年度年化後之營業收入較 110 年度增加 20.97% 高於平均資產總額變動幅度所致。

經與採樣公司及同業平均相較，該公司之總資產週轉率除 109 年度、

110 年及及 111 年上半年度低於漢翔、亞航及同業平均外，其餘年度均高於採樣同業及同業平均，其餘年度均優於採樣同業及同業平均值，顯示該公司對各項資產之運用效益尚屬良好，未發現重大異常之情事。

4.獲利能力

(1)資產報酬率及權益報酬率

該公司 108~110 年度及 111 年上半年度之資產報酬率分別為 6.30%、4.39%、4.24% 及 7.60%；權益報酬率分別為 14.87%、9.87%、8.95% 及 16.59%。108、109 及 110 年度資產報酬率與權益報酬率逐年下降，主係因發動機維修業務移轉，新冠肺炎疫情及波音 737 MAX 機型飛機停飛事件影響，致飛機維修及製造業務量逐年減少致稅後淨利逐年下降所致。而 111 年上半年度則因疫情影響趨緩及 737 MAX 機型飛機在各國陸續復飛下，業績成長致年化後之稅後淨利較 110 年度大幅成長故使資產報酬率與權益報酬率均較 110 年度大幅增加，尚無發現重大異常情形。

經與採樣公司及同業平均相較，該公司資產報酬率僅 108 年度及 111 年上半年度資產報酬率低於駐龍、109 年度及 110 年度僅低於同業平均外，其餘年度均優於其他採樣同業及同業平均。在權益報酬率方面，除 109 年度及 110 年度低於同業平均外，其餘期間皆優於採樣公司及同業平均，該公司將部分發動機維修業務移出後辦理現金減資，經營績效尚屬穩定，經評估尚無重大異常情事。

(2)營業利益占實收資本額比率及稅前純益占實收資本額比率

該公司 108~110 年度及 111 年上半年度之營業利益占實收資本額比率分別為 31.06%、42.07%、32.65% 及 42.81%；稅前純益占實收資本額比率分別為 36.33%、39.52%、30.64% 及 57.64%。109 年度該公司將發動機維修業務移轉予長異公司，營運資金需求下降，進而辦理現金減資 30 億元，致 109 年底實收資本額較 108 年底減少 45.96%，於移轉發動機業務後，發動機業務營收大幅減少，再加上疫情使得飛機維修及零組件需求減緩，在該公司積極控管營業費用下，109 年度營業利益較 108 年度下滑 26.79%，另因於 108 年度處分發動機廠房及設備等資產而產生業外利益，致 109 年度稅前純益較 108 年度減少 41.21%，因實收資本額下降幅度高於營業利益、稅前純益下降幅度，致使 109 年度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 108 年度上升。110 年度因持續受疫情影響，致營收規模及營業毛利下降，雖擲節營業費用 110 年度營業利益及稅前純益仍較 109 年度下滑，故 110 年度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 109 年度下降。111 年上半年度之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均較 110 年度上升，主係因在實收資本額無異動情形下，111 年上半年度因該公司飛機維修業務與製造業務業績回升，再加上毛利率較高之軍用發動機維修進廠量增加，且製造業務受惠於終端需求增加使其接單量上升致每單位固定成本下降，使得當期營業毛利回升，而營業利益及稅前純益均隨之增加所致。

經與採樣公司及同業平均相較，該公司除 108 年度及 111 年上半年度

之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僅低於駐龍外，其餘年度均優於採樣公司及同業平均，該公司在航空業受新冠肺炎疫情下，各項獲利能力指標仍維持穩定良好狀況且優於同業，經評估尚無重大異常情事。

(3)純益率

該公司 108~110 年度及 111 年上半年度之純益率分別為 4.25%、10.98%、9.16% 及 13.98%。109 年度純益率較 108 年度上升，主係 108 年度發動機維修業務整體營業毛利率較低，且因移轉發動機業務後，減少發動機業務相關之人事成本及費用，使純益率隨之上升。110 年度純益率較 109 年度下降，主係因疫情蔓延使得以客運為主之航空公司調整維修排程，進而減少相關之停機線等維修需求，加上製造業務尚未達到規模經濟，產品前期開發資本投入較高，相關固定成本如折舊費用仍持續產生，造成稅後淨利減幅大於營收減幅所致。111 年上半年度純益率均較 110 年度上升，主係因 111 年上半年度飛機維修及相關零組件產品需求回升，帶動公司業績大幅成長，致純益率較 110 年度大幅上升。

經與採樣公司及同業平均相較，該公司純益率僅 108 年與 111 上半年低於駐龍、109 年低於同業平均、110 年低於駐龍及同業平均外，其餘年度均優於其他採樣同業及同業平均，該公司在航空業受新冠肺炎疫情下，各項獲利能力指標仍維持穩定良好狀況且優於同業，尚無重大異常之情事。

(4)每股盈餘

該公司 108~110 年度及 111 年上半年度之每股盈餘分別為 3.11 元、1.85 元、2.50 元及 2.31 元。109 年度整體營收衰退，在該公司積極控管營業成本及費用下，歸屬母公司業主之稅後利益下滑 42.00%，另該公司於 109 年度辦理現金減資 30 億元，使其加權平均已發行股數較 108 年度僅略微減少 2.36%，因稅後利益減幅大於加權平均已發行股數減幅，致 109 年度每股盈餘下降。110 年度每股盈餘上升，主係因該公司於 109 年度辦理現金減資 30 億元，使得 110 年度加權平均已發行股數較 109 年度大幅下降高稅後淨利下降幅度所致。111 年上半年度受到整體業績成長，使得每股盈餘較去年同期增加至 2.31 元。

經與採樣公司及同業平均相較，該公司除 108 年度及 111 年上半年度每股盈餘僅低於駐龍外，其餘年度均優於採樣公司及同業平均，該公司在航空業受新冠肺炎疫情下，各項獲利能力指標仍維持穩定良好狀況且優於同業，經評估尚無重大異常情事。

5.現金流量

(1)現金流量比率、現金流量允當比率及現金再投資比率

該公司 108~110 年度及 111 年上半年度之營業活動現金流量分別為 5,622,138 千元、7,919,957 千元、1,550,251 千元及 357,741 千元；現金流量比率分別為 62.21%、229.10%、44.01% 及 16.69%；現金流量允當比率分別為 147.95%、183.93%、179.42% 及 235.33%；現金再投資比率分別為 15.32%、

23.66%、2.10%及 3.04%。

該公司 109 年度雖因部分發動機業務移轉及航空業受新冠肺炎疫情下，而使淨利下滑，惟期末應收款項不含發動機業務大幅減少，使得 109 年度營業活動現金淨流入增加，故現金流量比率、現金流量允當比率及現金再投資比率上升。110 年度現金流量比率較 109 年度下降，主係當年度淨利減少，加上因 108~109 年度兩期之應收款項及應付帳款因 108 年底發動機業務移轉變動幅度較大，使得 110 年度營業活動現金淨流入整體下降幅度較大，故現金流量比率、現金流量允當比率及現金再投資比率下滑。111 年上半年度現金流量比率較 110 年度呈下降情形，主係 111 年上半年度飛機維修及零組件產品訂單增加，帶動該公司業績大幅增長，使得相關之應收款項與合約資產等金額隨之增加，致 111 年上半年度營業活動現金淨流入減少，故當期現金流量比率及現金再投資比率較前一年度減少，惟營業活動現金流量仍為正數；另由於 111 年上半年度之最近五年度平均資本支出及存貨增加金額較 110 年度下降，致 111 年上半年度現金流量允當比率呈上升情形。與採樣同業相較，108~110 年度該公司之現金流量比率、現金流量允當比率及現金再投資比率除與駐龍互有高低外，優於其他採樣同業及同業平均，而 111 年上半年度現金流量比率則低於採樣同業，惟營業活動現金流量仍為正數，尚無重大異常。

整體而言，該公司 108~110 年度及 111 年上半年度各項現金流量指標皆為正數，顯示該公司之營運活動可產生足夠之現金流入以支付短期債務並支應公司營運所需資金，其現金流量管控能力尚屬良好穩健。

- (四)依「臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則」第四條第二項或第三項或第二十八條之一第五項或第六項或科技事業或文化創意事業申請股票上市者，應另列明其最近一個會計年度及最近期財務報告歸屬於母公司業主之權益，暨評估其申請上市年度及未來一年度歸屬於母公司業主之權益繼續達實收資本額三分之二以上之可能性

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」第四條第二項或第三項或第二十八條之一第五項或第六項或科技事業或文化創意事業申請股票上市，故不適用本項評估。

- (五)無面額或每股面額非屬新台幣十元之發行人，應評估未來一年度歸屬於母公司業主之權益低於股本加計資本公積一發行溢價之合計數三分之二之可能性

該公司非屬無面額或每股面額非屬新台幣十元之發行人，故不適用本項評估。

- (六)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 12 個月之各月份現金收支預測表，暨評估其是否符合「臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則」第二十九條第一項第三款之規定

該公司非屬創新板上市，故不適用本項評估。

二、發行人及其各子公司(包括母子公司間交易事項)最近期及最近三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及重大資產交易之資料，以評估對公司財務狀況之影響。

(一)背書保證

該公司訂有「資金貸與及背書保證作業程序」，並經董事會及股東會決議通過，以作為資金貸與及背書保證之依據。經參閱該公司 108~110 年度及 111 年第二季經會計師查核簽證或核閱之財務報告、董事會會議記錄、股東會會議記錄及公開資訊觀測站，該公司未有資金貸與及背書保證之情形。

(二)重大承諾事項

經參閱該公司 108~110 年度及 111 年第二季經會計師查核簽證或核閱之財務報告、董事會會議記錄、股東會會議記錄及相關合約等資料，最近期及最近三年度該公司之重大承諾事項列示如下：

1. 該公司為新建零件修護工廠，於民國 108 年 12 月 31 日止未支付之合約承諾金額為 338,820 千元，後因配合機電工程需求規劃，故於民國 109 年 5 月修正為 634,719 千元，截至 109 年 12 月 31 日止未支付之合約承諾金額為 219,308 千元。截至 110 年 12 月 31 日，工程款 634,719 千元已全數支付。
2. 該公司主係因應履約保證及維修保證之需求，開立信用狀支付，茲將其向國內銀行申請開立未使用之信用狀金額列示如下：

單位：新台幣千元

幣別	108 年底	109 年底	110 年底	111 年 6 月底
新台幣	219,288	147,420	172,200	130,151

資料來源：108~110 年度及 111 年第二季經會計師查核簽證或核閱之財務報告。

整體而言，上述重大承諾事項係因營運活動所產生，經抽樣檢視合約並無重大限制條款，對該公司財務狀況尚無重大不利影響之情事。

(三)資金貸與他人

該公司訂有「資金貸與及背書保證作業程序」，並經董事會及股東會決議通過，以作為資金貸與及背書保證之依據。經參閱該公司 108~110 年度及 111 年第二季經會計師查核簽證或核閱之財務報告、董事會會議記錄、股東會會議記錄及公開資訊觀測站，該公司未有資金貸與及背書保證之情形。

(四)衍生性金融商品交易情形

該公司制訂「從事衍生性商品交易處理程序」，並經董事會及股東會決議通過，作為辦理衍生性金融商品交易作業之依據。經參閱該公司 108~110 年度及 111 年第二季經會計師查核簽證及核閱之財務報告、董事會與股東會議事錄、公開資訊觀測站公告情形及衍生性金融商品備查簿等，該公司未從事衍生性金融商品交易。

(五)重大資產交易情形

該公司已訂有「取得或處分資產處理程序」，並經董事會及股東會通過，以作為該公司辦理重大資產交易之依據。經查閱該公司最近三年度及截至最近期止之董事會與股東會議事錄、公開資訊觀測站查詢申報內容，以及最近三年度及 111 年第二季經會計師查核簽證或核閱之財務報告，該公司最近三年度及 111 年上半年度取得或處分資產金額達實收資本額百分之二十或新臺幣三億元以上之交易情形列示如下：

1.處分資產

單位：新台幣千元

財產名稱	交易日或事實發生日	原取得日期	帳面價值	交易金額	價款收取情形	處分損益	交易對象	關係	處分目的	價格決定之參考依據	其他約定事項
試車台工廠 (桃園市大園區中正段 87 建號)	108.11.8	87.8.31	251,812	752,742	已收款	500,930	長異發動機維修(股)公司	該公司之轉投資公司	透過長異發動機維修(股)公司之產能及獲利率的提升，增加該公司轉投資效益。	鑑價報告	無
發動機工廠(桃園市大園區中正段 110 建號)	108.11.8	92.4.30	187,877	540,980	已收款	353,103	長異發動機維修(股)公司	該公司之轉投資公司	透過長異發動機維修(股)公司之產能及獲利率的提升，增加該公司轉投資效益。	鑑價報告	無

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。

該公司於 102 年 12 月與 A 公司簽訂 JV 協議，合資成立長異發動機維修(股)公司(下稱長異)，主要從事航空器之發動機維修業務，如 Genx1B、GENx-2B、CF6-80C 及 CF6-80E 系列之發動機引擎，並由 GE Mauritius Infrastructure Holding LTD.(下稱 GEMI，A 公司之子公司)及該公司分別持有長異股份 80.10%及 19.90%，由 A 公司提供 GENx 發動機的維修訓練與維修設備；而長異則於 104 年開始提供 GENx 發動機的部分維修服務，營運模式則係由 A1 公司向長異下單再委請該公司提供發動機維修服務。依 JV 協議合約，該公司應於 108 年 12 月 31 日以前，將其 CF6 發動機維修部門轉移至長異，改由長異直接提供 GENx 及 CF6 發動機維修業務。108 年度長異辦理現金增資由該公司及 GEMI 認購，增資後持股比例分別為 49.0%及 51.0%，而長異以取得之增資款，向該公司購買 CF6 發動機維修建物及維修設備，以利其後續業務推展，該公司後續則增加轉投資效益，請詳(五)、4 之說明。

該公司於 108 年 11 月 8 日經董事會通過出售建物給長異，依合資契約出售價格為建物總價為 1,293,722 千元。而該交易金額依「取得或處分資產處理程序」規定，由該公司聘請「安永財務管理諮詢服務公司」及由長異聘請「德勤財務顧問(股)

公司」以 108 年 9 月 30 日 為評價基準日出具資產評價報告，該公司交易金額均高於評價金額，依照取得或處分資產處理程序第 9 條第 1 項第 3 點之規定尚屬合理。經取得出售長異發動機資產之董事會議事錄、評估文件、合約及鑑價報告，該公司處分資產予長異公司皆係依據該公司訂定之「取得或處分資產處理程序」辦理，應無異常之情事。

2. 自/租地委建之交易

單位：新台幣千元

財產名稱	事實發生日	交易金額	價款支付情形	交易對象	關係	交易對象為關係人者 其前次移轉資料				價格決定之參考 依據	取得目的及使用情形	其他約定事項
						所有人	與發行人之關係	移轉日期	金額			
新發動機工廠建廠工程 (桃園市大園區中正段273地號)	106.2.22 106.7.28 109.02.06	841,441	841,441	長友營造(股)公司	該公司母公司之法人股東之轉投資公司	-	-	-	-	租地委建、董事會決議	因應發動機維修業務增長，暨發展發動機零件維修能量	無
零件修護工廠建廠工程 (桃園市觀音區成功路一段528號)	108.10.24 109.5.22 111.5.5	680,613	680,612	長友營造(股)公司	該公司母公司之法人股東之轉投資公司					自地委建、董事會決議	因應零件修護業務增長，暨發展零件維修能量	無

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。

該公司因維修業務量持續逐年成長，暨發展發動機零件修理能量，故於 106 年 2 月 22 日經董事會通過委託長友營造興建新發動機工廠，因修改工程設計而於 106 年 7 月 28 日簽訂追減預計工程總費用合約，後於 109 年 2 月 6 日簽訂新建工程增補合約確認變更之工程款及工程內容，完工後計算實際總工程費用，其總交易金額為 841,441 千元。經取得該公司董事會議事錄、工程合約及評估文件，均係依照「取得或處分資產處理程序」執行，尚未發現重大異常之情事。

該公司為擴充零組件修護設備，於 108 年 10 月 24 日經董事會通過委託長友營造新建零件修護工廠並通過土建工程之預算，後於 109 年 5 月 22 日董事會決議通過機電及空調工程之預算，並授權董事長進行後續核決程序。111 年 5 月 5 日新增部分工程項目，簽訂工程費用追加合約。上述工程費用總交易金額為 680,613 千元。經取得該公司董事會議事錄、工程合約及評估報告，上述交易均係依照「取得或處分資產處理程序」執行，尚未發現重大異常之情事。

3.取得使用權資產

單位：新台幣千元

租賃標的物	公告日	董事會決議日	租賃期間	租賃面積	租賃總價款	交易對象	與公司之關係	不動產估價報告
大園區桃園國際機場中正段 273 號土地	111/5/4	111/5/4	110/1/1~119/10/29	83,459 平方公尺	使用權資產金額為 1,798,114 千元;每月租金為 8,179 千元 (占實收資本額 50.97%)	桃園國際機場(股)公司	無	中華不動產估價師聯合事務所:估價金額為月租金 8,584 千元 城大不動產估價師聯合事務所:估價金額為月租金 8,962 千元

該公司位於桃園機場內營運用土地為自公司成立以來即是與民航局租賃取得，後因政府相關民航政策修訂，租約出租人改為桃園國際機場股份有限公司(以下稱桃機公司)，租賃價格係由桃機公司與民航局依「交通部民用航空局經管國際機場園區公有土地提供使用辦法」訂定，且租賃價格須經民航局核定許可。而該使用權資產存續期間為 110 年 1 月 1 日至 119 年 10 月 29 日，取得當下該公司雖非公開發行公司(110 年 11 月 17 日公開發行生效)，惟為求程序完備，於 111 年 5 月 4 日召開董事會決議通過，追認於 110 年 1 月與桃園機場公司續租之租賃合約，使用權資產金額為 1,798,114 千元，經檢視該公司董事會議事錄、土地租賃契約、鑑價報告(交易金額達新台幣十億元，符合「公開發行公司取得或處分資產處理準則」第九條規定須請二家以上之專業估價者估價)，該公司已依照「公開發行公司取得或處分資產處理準則」及公司內部控制制度規定之程序辦理，評估交易價格及內控流程尚無重大異常之情形。

4.認購轉投資股份

該公司之轉投資公司長異 108 年因擴大營運規模，辦理現金增資 3,693,932 千元，該公司考量發動機維修逐漸朝向運回原廠維修之趨勢，故於 108 年 11 月 8 日該公司董事會決議以現金 1,942,364 千元認購現金增資股數 194,236 千股，增資後持股比例由原先之 19.9% 增加為 49%。長異公司原實收資本額為 454,682 千元，增資後實收資本額為 4,148,613 千元。該公司依「取得或處分資產處理程序」規定，委請安永財務管理諮詢服務公司出具股權價值分析報告及經揚基會計師事務所出具之合理意見書，以 108 年 9 月 30 日為評價基準日，評估長異公司每股價格在 NTD10~13.1 元，該公司取得價格為新台幣 10 元，位於評價之合理區間。該公司權衡發動機維修業務之長期發展趨勢，持續與原廠 A 公司深化合作關係，透過長異公司之產能及獲利率的提升，增加未來轉投資收益，經評估此交易尚無重大異常之情事。

三、列明申請年度截至最近期止擴廠計畫及資金來源、工作進度、預計效益，並評估其可行性

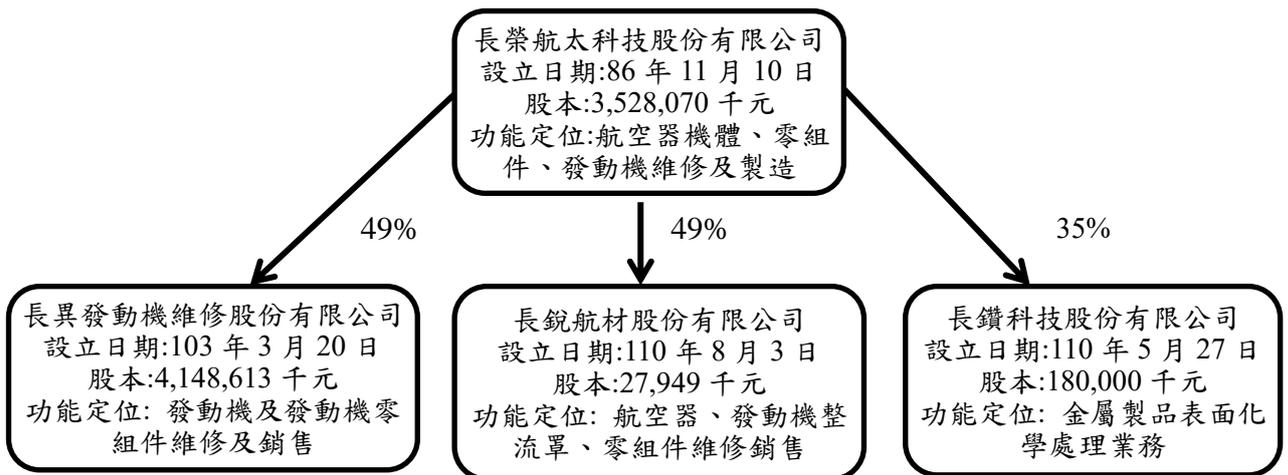
該公司於申請年度截至評估報告出具日止，並無預計執行之擴廠計畫，故不適用本項評估。

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。

1.轉投資事業概況

(1)轉投資架構圖



(2)重要轉投資事業

該公司主要業務範圍包括機體、零組件、發動機之維修及機體、發動機零組件之製造、加工及銷售。該公司直接轉投資事業計有長異發動機維修股份有限公司(以下簡稱長異)、長銳航材股份有限公司(以下簡稱長銳)、長鑽科技股份有限公司(以下簡稱長鑽)共3家，該公司與各轉投資公司依其功能別進行分工，茲就轉投資事業概況列示如下表：

單位：新臺幣千元；千股

轉投資事業名稱	所在地區	主要營業項目	投資年度	會計處理方式	原始投資			111年6月30日止		
					每股面額	投資金額	股數	帳面金額	股數	持股比例
長異	台灣	發動機及發動機零組件維修、及銷售	103	權益法	新台幣10元	2,032,845	203,285	1,629,888	203,285	49.00%
長銳	台灣	航空器、發動機、零組件維修、及銷售	110	權益法	新台幣10元	13,695	1,369	8,860	1,369	49.00%
長鑽	台灣	金屬製品表面化學處理業務	110	權益法	新台幣10元	63,000	6,300	50,743	6,300	35.00%

資料來源：該公司 111 年上半年度經會計師核閱之財務報告；該公司提供

2.重要轉投資事業投資過程(持股比例達百分之二十以上或帳面金額或原始投資金額達新台幣五千萬元以上)

單位：新臺幣千元；千股

轉投資事業名稱	原始投資			原始投資金額增減情形				111.6.30	
	年度	金額	股數	年度	變動原因	金額	股數	投資金額	股數
長異	103	90,481	9,049	108	增資	1,942,364	194,236	2,032,845	203,285
長銳	110	13,695	1,369	-	-	-	-	13,695	1,369
長鑽	110	63,000	6,300	-	-	-	-	63,000	6,300

資料來源：該公司 111 年上半年度經會計師核閱之財務報告；該公司提供

(1)長異

該公司於 102 年 12 月 17 日經董事會決議，並於同年 12 月 30 日與美國奇異公司 GE Electric Company(下稱 GE)、長榮航空簽訂合資協議擬成立合資公司，合資公司主要從事航空器之發動機維修業務。協議中敘明合資公司初期由 GE Mauritius Infrastructure Holding LTD.(下稱 GEMI，GE 之子公司)及長榮航太分別持股 80.1%及 19.9%，並由 GE 提供 GENx 發動機的維修訓練與維修設備；而長異則預計於 104 年開始提供 GENx 發動機的部分維修服務，營運模式則係由 A1 公司向長異下單，長異再委請長榮航太提供發動機維修服務。依照合資協議 108 年長異辦理現金增資，由該公司及 GEMI 認購，增資後股權比例分別為 49.0%及 51.0%，而長異則以取得之增資款，向該公司購買 CF6 發動機維修建物及維修設備，以利其後續業務推展。長異 108 年因擴大營運規模，辦理現金增資 3,693,932 千元，該公司考量發動機維修逐漸朝向運回原廠維修之趨勢，該公司於 108 年 11 月 8 日董事會決議以現金 1,942,364 千元認購現金增資股數，每股價格為面額 10 元，共計取得長異公司股權 194,236 千股，增資後持股比例由原先之 19.9% 增加為 49%。長異公司原實收資本額為 454,682 千元，增資後實收資本額為 4,148,613

千元。經取得轉投資事業登記資料、董事會議事錄，該公司截至 111 年 6 月 30 日止，投資長異共計 2,032,845 千元，持股比例為 49%，該公司轉投資長異之投資目的尚屬合理，而其投資決策與股權取得過程尚無發現重大異常情事。

(2)長銳

該公司於 107 年 11 月 20 日經董事會決議與 Spirit Aero Systems, Inc. (以下簡稱 Spirit) 合資設立長銳，主要係該公司為提高其發動機整流外罩及飛行操作面件等結構件之維修能量、結合 Spirit 之原廠優勢及共同擴展大型組件產品售後維修業務之市佔率。於 110 年 3 月 30 日該公司與 Spirit 由董事長核決簽署合資協議並於 110 年 4 月 29 日董事會決議通過，並將分階段由 Spirit 及該公司共同出資。經取得轉投資事業登記資料、董事會議事錄，該公司截至 111 年 6 月 30 日止，投資長銳共計 13,695 千元，持股比例為 49%，而該公司於 111 年 7 月底參與長銳現金增資每股新台幣 10 元，以美金 3,275 千元等值新台幣認購股數，增資後持股比例仍為 49% 不變。該公司轉投資長銳之投資目的尚屬合理，而其投資決策與股權取得過程尚無發現重大異常情事。

(3)長鑽

該公司於 110 年 11 月 22 日由董事長核決與艾姆勒車電(股)公司(下稱艾姆勒)及匯鑽科技(股)公司(下稱匯鑽)三方合資簽署合資協議成立長鑽公司並於 110 年 12 月 16 日經董事會決議通過。艾姆勒為一製造汽車散熱模組及零組件之公司，為了擴充產能，需增加散熱模組表面處理業務，又艾姆勒評估該公司觀音廠之廠區管理及廢水排放條件能符合其快速建置產線需求，故提議該公司與其合作，而該公司為增加車電產業之商業機會及充分利用觀音廠辦空間。經取得轉投資事業登記資料、董事會議事錄，該公司截至 111 年 6 月 30 日止，投資長鑽共計 63,000 千元，持股比例為 35%，艾姆勒及匯鑽分別持股 30% 及 35%，該公司轉投資長鑽之投資目的尚屬合理，而其投資決策與股權取得過程尚無發現重大異常情事。

綜上所述，該公司基於中長期發展及多角化布局等考量，其重要轉投資案係依照「取得或處分資產處理程序」等相關規定辦理，並經董事會核准，其整體投資決策及股權取得過程尚屬合理尚無發現重大異常情事。

3.重要轉投資事業最近期及最近一個會計年度之營運及獲利情形

單位：新臺幣千元

轉投資事業 名稱	110 年度			
	營業收入	營業(損)益	稅後(損)益	該公司認列之投資損益
長異	15,162,486	144,306	85,094	41,696
長銳	1,969	(2,831)	(2,819)	(1,381)
長鑽	-	(13,033)	(13,087)	(4,581)

資料來源：該公司提供

轉投資事業 名稱	111 年上半年度			
	營業收入	營業(損)益	稅後(損)益	該公司認列之投資損益
長異	8,209,268	148,558	133,272	65,303
長銳	12,324	(3,534)	(7,049)	(3,454)
長鑽	-	(22,140)	(21,931)	(7,676)

資料來源：該公司提供

茲就該公司各轉投資事業之營運情形及獲利能力說明如下：

(1)長異

長異係該公司直接持有 49% 股份之轉投資公司，主要業務為發動機及發動機零件維修、製造及銷售。110 年度及 111 年上半年度之營業收入、稅後損益分別為 15,162,486 千元、8,209,268 千元及 85,094 千元、133,272 千元，110 年營業收入主係因 109 年受到新冠肺炎影響，許多國家和地區實施了出入境限制，致旅客數量顯著減少、在飛機載客率低下及航班取消等因素下，對航空業產生影響，連帶著維修需求降低，致 110 年度之稅後損益較 109 年度大幅衰退。111 年上半年度因各國出入境限制陸續鬆綁，航班次數逐漸回升，連帶維修需求上升，因此 111 年上半年度稅後損益較去年同期成長。

(2)長銳

長銳係該公司直接持有 49% 股份之轉投資公司，主要業務為發動機整流外罩、飛行操作面件等結構件之維修。110 年度及 111 年上半年度營業收入分別為 1,969 千元及 12,324 千元、稅後損益分別為(2,819)千元及(7,049)千元，110 年度及 111 年上半年度由於設備及人員尚未到位，尚屬籌備期間，未開始正式運營，故呈現小幅虧損。

(3)長鑽

長鑽係該公司直接持有 35% 股份之轉投資公司，主要業務為金屬製品表面化學處理。110 年度及 111 年上半年度之之營業收入皆為 0 元、稅後純益分別(13,087)千元及(21,931)千元，110 年度及 111 年上半年度由於尚處於設立初期，產線仍在建置，故未有營業收入產生，致營運呈現虧損。

綜上所述，該公司之轉投資主係配合整體營運策略，並適時因應市場變化而調整其經營方向，截至目前為止之重要轉投資事業均正常營運中，尚無財務週轉困難，亦無對該公司財務狀況有重大不利之影響。

4. 最近期及最近三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)

被投資 事業	認列投資損益金額				股利分配情形				獲利匯回金額			
	108 年度	109 年度	110 年度	111 年 上半年度	108 年度	109 年度	110 年度	111 年 上半年度	108 年度	109 年度	110 年度	111 年 上半年度
長異	(10,520)	142,622	41,696	65,303	-	102,008	31,550	-	-	-	-	-
長銳	-	-	(1,381)	(3,454)	-	-	-	-	-	-	-	-
長鑽	-	-	(4,581)	(7,676)	-	-	-	-	-	-	-	-

資料來源：該公司 108~111 年上半年度經會計師查核/核閱簽證之財務報告；股利分配情形由該公司提供

5.轉投資事業給付申請公司技術報酬金情形

截至評估報告出具日止，該公司之轉投資事業並無給付該公司技術報酬金之情形。

6.截至最近一期，若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

截至評估報告出具日止，該公司並無轉投資事業發生營運或財務週轉困難之情事。

(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

截至評估報告出具日止，該公司並無赴大陸地區從事投資，故不適用。

(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，應詳加評估說明；無面額或每股面額非屬新臺幣十元之外國發行人，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

經查閱該公司各期經會計師查核簽證或核閱之財務報告、該公司董事會議事錄，該公司申請年度截至最近期止未有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，或逾新臺幣五億元尚未完成之投資案，故不適用。

五、承銷商依臺灣證券交易所(股)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它重大異常情事之評估意見

該公司未有重要子公司，故不適用。

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，該公司並無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，故不適用。

七、公營事業申請股票上市時，其檢送之財務報告有未經會計師簽證者，應洽會計師就如適用一般公認會計原則與審計機關審定數之差異，及其對財務報告之影響表示意見

該公司非屬公營事業申請股票上市，故不適用。

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。

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

該公司非屬外國申請公司，故不適用。

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

本承銷商並無委請專家出具審查意見，故不適用。

陸、法令之遵循及對本國發行公司營運影響由承銷商洽律師對本國發行公司、現任董事、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

經本證券承銷商委任莊植焜法律事務所莊植焜律師出具之法律意見書，針對「該公司是否違反相關法令規章」、「現任董事、總經理、持股百分之十以上股東及實質負責人等相關人員最近三年內是否違反相關法令，致使有違誠信原則或影響職務之行使」、「是否違反著作權、專利權、商標權或其他智慧財產權」、「繫屬中之重大訴訟、非訟或行政爭訟事件」、以及「重大勞資糾紛或污染環境事件」表示意見，茲將其意見書要旨及本承銷商評估對該公司營運之影響說明如下：

一、發行公司是否違反相關法令規章

(一)發行公司所屬行業之目的事業中央主管機關及影響該行業之重要法律與相關規章

該公司之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及相關規章有公司法、證券交易法、商業會計法、商業會計處理準則、勞動基準法、職業安全衛生法、所得稅法、加值型及非加值型營業稅法、公平交易法、著作權法、專利法、商標法及民用航空法等相關法令。經查詢該公司與主管機關往來函文，並參酌莊植焜律師事務所莊植焜律師出具之法律意見書，該公司及觀音分公司最近三年度及截至評估報告出具日曾有違反職業安全衛生法、勞動基準法、民用航空法、所得稅法等情事而遭主管機關處以罰鍰，除 108 年度有發生違反民用航空法及勞基法規定而罰款金額超過 100 千元之事件外(詳下表)，其餘罰鍰金額(依違反職業安全衛生法、勞動基準法、民用航空法、所得稅法等)合計分別為 300 千元、20 千元、120 千元及 38 千元，經查其缺失皆已改善，由於罰鍰金額並不重大並均繳納完畢，故不致對該公司有重大不利之影響(有關違反職業安全衛生法、勞動基準法、民用航空法、所得稅法說明，請詳附件一「臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則」第九條第一款及第三款之評估)。

違法受罰日期	違反之法令	處分單位	處罰情形	違法經過說明	改善情形
108/02/26	民用航空法第 23 條之 2 第 2 項	交通部民用航空局	180,000 元	該公司於 107 年 2 月 18 日航班發生空中關車事件後受委託維修作業未依維修手冊規定執行檢查。	該公司已繳納罰鍰，並加強內部員工宣導，避免相類似案件再發生。
108/2/26	勞基法第 32 條第 2 項	桃園市政府勞動局	罰鍰新台幣 80 萬元整	桃園市政府勞動局於 108 年 1 月 17 日至該公司進行勞動檢查，發現該公司員工於 107 年 10 月份出勤紀錄及個人加班明細表，因延長工作時間涉違反勞基法第 32 條第 2 項，桃園市政府 108 年 2 月 26 日裁處罰鍰新台幣 80 萬元。	內部加強宣導，工作平均分配避免集中於個人。

(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

經參酌莊植焜律師事務所莊植焜律師出具之法律意見書及查閱該公司108~110年度及111年截至評估報告出具日止與主管機關往來函文，並查詢公開資訊觀測站公告申報事項，尚無發現該公司有未依公開發行公司資訊公開相關法令規定辦理之情事。

(三)其他法令規章

經參酌莊植焜律師事務所莊植焜律師出具之法律意見書，並查閱該公司與主管機關往來函文及取得該公司聲明書，該公司最近三年度及截至評估報告出具日止曾有違反環境影響評估法、廢棄物清理法及水汙染防治法等情事而遭主管機關處以罰鍰，除108年度有發生違反環境影響評估法第17條規定而罰款金額超過100千元之事件外(詳下表)，其餘罰鍰金額(廢棄物清理法及水汙染防治法等)合計分別為66千元及28千元，經查其缺失皆已改善，由於罰鍰金額並不重大並均繳納完畢，故不致對該公司有重大不利之影響(有關違反違反環境影響評估法、廢棄物清理法及水汙染防治法之事件說明，請詳附件一「臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則」第九條第三款之評估)。另經取得該公司之聲明書，並參酌律師出具之法律意見書，截至評估報告出具日止，該公司尚無違反其他法令規章之情事。

違法受罰日期	違反之法令	處分單位	處罰情形	違法經過說明	改善情形
109/8/25	違反環境影響評估法第17條規定	行政院環保署	未執行部分期程之環境監測部分每季裁罰新台幣21萬，計新台幣105萬整，實際開發規模與環說內容不符部分裁罰新台幣30萬元整，總計裁罰新台幣135萬元整及環境講習8小時	行政院環保署於107年8月1日派員辦理「飛機修護棚廠擴建計畫影響說明書」開發案環境影響評估監督，發現該公司新發動機工廠於施工期間106年第2季至107年第2季，未執行部分期程之環境監測合計5季；另於108年3月5日續辦環境影響評估監督，發現新發動機廠實際開發規模與環境影響說明書內容不符，該公司因未依環說書所載之內容切實執行。	1.該公司已繳罰款，完成主管機關函示應改善之事項。 2.107年第3季起該公司委外辦理施工期間環境監測，另廠區增加汙水處理放流口；此外已於109年第3季起實施廠區營運環境監測。經取得相關報告，尚無重大異常之情事。 3.「飛機修護棚廠擴建計畫影響說明書第二次變更內容對照表」已於109年12月10日經環保署備查，未來擴廠將作重點評估。

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職務之行使

經參酌莊植焜律師事務所莊植焜律師出具之法律意見書，查閱司法院法學資料檢索系統，並取得該公司現任董事、總經理及持股百分之十以上股東出具之聲明書、無退票紀錄及無欠稅證明文件，該公司現任董事、總經理及持股百分之十以上股東截至評估日止，尚無因違反相關法令，致使有違誠信原則或影響職務行使之情事。

三、是否違反著作權、專利權、商標權或其他智慧財產權

經參酌莊植焜律師事務所莊植焜律師出具之法律意見書，查閱該公司 108~110 年度及 111 年截至評估報告出具日止之董事會及股東會議事錄、經會計師查核簽證或核閱之財務報告，並取得該公司出具之聲明書，該公司最近三年內尚無違反著作權、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

經參酌莊植焜律師事務所莊植焜律師出具之法律意見書、取得該公司及該公司董事、總經理及持股百分之十以上股東出具之聲明書、查閱該公司 108~110 年度及 111 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及查詢司法院法學資料檢索系統一裁判書查詢，該公司除因勞資爭議進入訴訟程序之案件外，請詳本章節之五(一)說明；其現任董事、總經理及持股百分之十以上股東，除下述董事張國煒、周雍強、林寶水之訴訟案件外(請詳附件一「臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則」第九條第八款之評估說明)，其他現任董事、總經理及持股百分之十以上股東並無繫屬中之重大訴訟、非訟或行政爭訟事件之情事。該公司之董事張國煒、周雍強、林寶水之訴訟案件已委任律師處理，且上開案件屬於董事本身之訴訟案件，與該公司無涉，不論其判決結果為何，均不致對該公司之財務、業務產生重大不利影響，也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

經參酌莊植焜律師事務所莊植焜律師出具之法律意見書，發函勞動部、勞工保險局、衛生福利部中央健康保險署、環境保護局，檢視該公司與主管機關往來函文，該公司 108~110 年度及 111 年截至評估報告出具日止，發生重大勞資糾紛或污染環境之情事如下彙總：

(一) 重大勞資糾紛

該公司最近三年度截至評估報告出具日止已結案之勞資糾紛計 12 件，各案所涉爭議金額占該公司營業收入比例甚微，且皆已與各該員工達成和解或已訴訟終結，對該公司並無重大影響。惟 4 件勞資糾紛尚未調解或進入訴訟程序，相關說明如下：

該公司員工黃員於 107 年因與該公司間解雇程序造成爭議，雙方經桃園市政府調解委員會進行調解不成立，該員於 107 年 8 月 10 日向桃園地方法院提出對該公司之民事訴訟。本案經一審、二審程序，於 109 年 12 月 8 日臺灣高等法院民事庭判決上訴駁回，其後該員於法定期間內未再提起上訴，故本案確定終結，經評估對公司無重大影響。

林姓工作人員屬於外包人員(該公司為承攬人，資方為航旺國際企業有限公司)於 108 年 3 月 6 日發生職業災害，因職災補償等事項所生之勞資爭議申請調解，另於 109 年 8 月 4 日要求後續職災補償及民事損害賠償申請調解，於 109 年 8 月 27 日召開調解會議調解不成立。後續 109 年 10 月 16 日資方與林

姓工作人員已達成和解，並協議撤回本案所有刑事告訴，且不得再對長榮航太為任何之主張等條件成立和解，故經評估對公司無重大影響。

該公司前員工黃員及楊員分別於 110 年 7 月及 111 年 1 月因對僱傭合約中之違約金產生爭議(依雙方簽訂之僱傭合約所載，楊員接受該公司所提供之相關訓練，訓練期間若為一個月以上未滿三個月，自完訓日起算服務若未滿兩年，須賠償該公司新臺幣 15 萬元之違約金)，雙方經桃園市政府調解委員會調解不成立，該公司聲請對黃員發支付命令，請求黃員及楊員給付 15 萬元，黃員及楊員均提出異議，本件第一審現繫屬臺灣桃園地方法院及臺灣新北地方法院審理中，然該公司主張之雙方均已簽訂合約，且相關金額對公司之營收占比甚微，經評估對公司無重大影響。

(二)汙染環境事件

請詳本章節之一(三)說明。

綜上所述，該公司、現任董事、總經理、持股百分之十以上股東及實質負責人於法令遵循方面尚無對該公司之營運產生重大不利影響之情事。

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；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、「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

該公司並無「臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則」第九條第一項各款所列不宜上市之情事，詳細說明請參閱「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

該公司於 111 年 1 月 12 日股東臨時會進行董事全面改選，董事總席次由原先 6 席增加為 9 席，其中周雍強先生、許妙靜女士及鄧衍森先生三席為獨立董事，於並 111 年 1 月 13 日召開董事會通過訂定薪資報酬委員會，及委任周雍強先生、許妙靜女士及鄧衍森先生為第一屆薪資報酬委員會之委員。茲將該公司獨立董事及薪資報酬委員會成員之專業資格、職權行使及相關事項評估說明如下：

(一)獨立董事

該公司 3 席獨立董事分別為周雍強先生、許妙靜女士及鄧衍森先生，經檢視其學經歷資料，三位獨立董事均具有五年以上之財務、會計或公司業務所需之工作經驗，另於選任前二年及任職期間並無違反獨立性之情形(請參閱附件一第九款之評估說明)，其資格條件均符合「公開發行公司獨立董事設置及應遵循事項辦法」之相關規範。另經查閱該公司董事會議事錄並以實地觀察方式了解董事會運作情形，獨立董事參與董事會之議案討論及表決，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。

(二)薪資報酬委員會

該公司現任薪資報酬委員會之委員為周雍強先生、許妙靜女士及鄧衍森先生，且同時為該公司之獨立董事，經檢視該公司之薪酬委員之學經歷資料，3 席委員均符合「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」第 5 條規定之專業資格條件。另經查閱薪資報酬委員會之會議記錄，該公司之薪資報酬委員會之運作應屬有效，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，故薪資報酬委員會之設置及運作皆符合「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」及相關法令規定。

綜上說明，該公司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已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、評估是否符合集團企業申請股票上市之規定

(一)集團企業認定標準

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：

集團企業認定標準	符合集團企業規範之公司	說明
(1)屬於母公司及其所有子公司關係者。	(1)長榮航空(股)公司(簡稱長榮航空) (2)長榮航勤(股)公司(簡稱長榮航勤) (3)長榮空廚(股)公司(簡稱長榮空廚) (4)長榮空運倉儲(股)公司(簡稱長榮空運倉儲) (5)翔利投資(股)公司(簡稱翔利投資) (6)Sky Castle Investment Ltd.(簡稱 Sky Castle Investment) (7)Evergreen Airways Service (Macau) Ltd.(簡稱 Evergreen Airways Service) (8)PT Perdana Andalan Air Service(簡稱 PT Perdana) (9)EVA Flight Training Academy(簡稱 EVA Flight Training)	1.經檢視該公司 110 年度及 111 年截至最近期止之變更登記表、股東名冊及長榮航空重大訊息公告、董事會與股東會議事錄，長榮航空於 110 年 8 月透過釋股作業將直接持有該公司之 79.42% 股權降至 58.44%，截至本評估報告出具日止長榮航空直接持有該公司股份比率為 58.44%，故為該公司之母公司，如左列第(1)項所示。 2.經查閱該公司 110 年度及 111 年第二季經會計師查核簽證或核閱之財務報告，該公司未有直接或間接持股超過百分之五十或具有控制力之轉投資公司。 3.經檢視該公司之母公司長榮航空 110 年度及 111 年第二季經會計師查核簽證或核閱之財務報告，長榮航空直接或間接持有之子公司，如左列第(2)~(9)項所示，共計 8 家子公司。
(2)申請公司直接或間接控制他公司之人事、財務或業務經營者；或他公司直接或間接控制申請公司之人事、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：		
A.取得對方過半數之董事席位者。	長榮航空	1.經檢視該公司 110 年度及 111 年截至最近期止之變更登記表，該公司董事席次於 111 年 1 月 12 日前均由母公司長榮航空指派(6 席董事皆由母公司長榮航空取得)，然該公司於 111 年 1 月 12 日股東臨

集團企業認定標準	符合集團企業規範之公司	說明
		<p>時會全面改選董事後，母公司長榮航空於 9 席董事中，僅取得 3 席董事，雖 111 年 1 月 12 日全面改選董事後已無長榮航空擔任該公司董事席位過半數情事，惟於 110 年度及申請年度仍有長榮航空取得該公司董事席位過半數之情事。</p> <p>2.經查閱該公司轉投資公司及擔任他公司董監事情形，該公司未有取得對方過半數董事席次之公司。</p>
B.指派人員獲聘為對方總經理者。	無	<p>經檢視該公司董事會議事錄及重大契約，該公司之總經理係由董事會決議委任，非為他公司所指派；另該公司並無指派人員獲聘為他公司總經理之情事。</p>
C.依合資經營契約規定擁有對方經營權者。	無	<p>經查閱該公司重大契約彙總表、董事會議事錄、110 年度及 111 年第二季經會計師查核簽證或核閱之財務報告，尚未發現有依合資經營契約規定擁有對方經營權或他公司擁有該公司經營權之情事。</p>
D.為對方資金融通金額達對方總資產之三分之一以上者。	無	<p>經查閱該公司董事會議事錄、110 年度及 111 年第二季經會計師查核簽證或核閱之財務報告，尚未發現該公司有資金融通他公司或向他公司資金融通金額達對方或該公司總資產之三分之一以上之情事。</p>
E.為對方背書保證金額達對方總資產之三分之一以上者。	無	<p>經查閱該公司 110 年度及 111 年第二季經會計師查核簽證或核閱之財務報告、董事會議事錄及公開資訊觀測站公告資訊，尚未發現該公司有為他公司背書保證金額達對方總資產之三分之一以上或他公司為該公司背書保證之金額達該公司總資產三分之一以上之情事。</p>
(3)申請公司與他公司相互投資各達對方有表決權之股份總數或資本總額三分之一以上者，並互可直接或間接控制對方之人事、財務或業務經營者。	無	<p>經參閱該公司之股東名冊、110 年度及 111 年第二季經會計師查核簽證或核閱之財務報告，該公司並無與他公司相互投資各達對方有表決權股份總數或資本總額三分之一以上者，並互可直接或間接控制對方之人事、財務或業務經營，故無符合本款認定標準之集團企業。</p>

2.具有下列各款情事之一者，認為申請公司與他公司間具有控制或從屬關係。但經檢具相關事證，證明無控制或從屬關係者，不在此限：

集團企業認定標準	符合集團企業規範之公司	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、子女及二親等以內之親屬關係者。	無	經檢視該公司董事及總經理之轉投資聲明書及其親屬表，尚未發現該公司之董事、總經理及包括該等人員之配偶、子女及具二親等以內之親屬有擔任他公司董事、監察人及總經理之職務，且合計有半數以上與該公司相同之情形。
(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)長榮空廚 (2)長榮航勤 (3)長榮空運倉儲 (4)翔利投資 (5)Sky Castle Investment Ltd. (6)Evergreen Airways Service (Macau) Ltd. (7)PT Perdana Andalan Air Service (8)EVA Flight Training Academy (9)長汎旅行社股份有限公司(簡稱長汎旅行社)	經取得該公司之股東名冊、董事及總經理之轉投資聲明書，以及該公司之母公司長榮航空 110 年度及 111 年第二季經會計師查核簽證或核閱之財務報告，該公司與他公司之已發行有表決權之股份總數或資本總額，均有半數以上相同之股東持有或出資者，如左列第(1)~(9)項所示。
(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。	(1)長榮航空 (2)立榮航空股份有限公司(簡稱立榮航空)	1.對該公司採權益法評價之他投資公司為長榮航空及立榮航空，經檢視該公司之股東名冊、查閱長榮航空及立榮航空 110 年度及 111 年最近期經會計師查核簽證或核閱之財務報告，長榮航空與其關係人總計持有該公司 72.88%；立榮航空與其關係人總計持有該公司 72.85%，超過半數之已發行有表決權股份。 2.經查閱該公司 110 年度及 111 年第二季經會計師查核簽證或核閱之財務報告，該公司採權益法評價之他投資公司為長異、長銳及長鑽，惟經檢視他投資公司之股東名冊，該公司與其關係人持有長異、長銳及長鑽總計均未持有超過半數之已發行有表決權股份。

綜上評估，符合集團企業認定標準之公司為長榮航空、長榮航勤、長榮空廚、長榮空運倉儲、翔利投資、Sky Castle Investment、Evergreen Airways Service、PT Perdana、EVA Flight Training、長汎旅行社及立榮航空，共計 11 家公司。

(二)依「臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則」第十八條規定評估本國發行公司有無不宜上市情事

集團企業中之發行公司申請股票上市，除公營事業外，雖符合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.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。

該公司主要從事機體、零組件、發動機之維修及機體、發動機零組件之製造、加工、組裝等業務，茲將該公司同屬集團企業公司之主要營業項目列示如下：

集團企業名稱	集團定位及業務政策	有無相互競爭
長榮航空	航空運輸業務	無
長榮航勤	航空站地勤業務	無
長榮空廚	供應航空旅客餐點之空中廚房業務及相關食品買賣業務	無
長榮空運倉儲	航空貨物集散站經營業務	無
翔利投資	一般投資業	無
Sky Castle Investment	一般投資業	無
Evergreen Airways Service	一般投資業	無
PT Perdana	代理航空公司客貨運業務	無
EVA Flight Training	飛行學校	無
長汎旅行社	旅行業	無
立榮航空	民用航空運輸業、航空站地勤業等相關業務	無

資料來源：長榮航空及立榮航空 110 年度年報、110 年度及 111 年第二季經會計師查核簽證或核閱之合併財務報告。

由上表可知，該公司之集團企業所從事之營業項目及產品類型與該公司皆不相同，且該公司組織部門設有航空器維修廠及航空器零組件製造廠，主要負責提供客戶維修服務、產品開發及製造，並由該公司業務部負責拓展市場及開發客戶，係具有獨立行銷之開發能力，故該公司與同屬集團企業之主要業務或產品並無相互競爭之情事。

- 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「關係人交易」作業辦法，以規範該公司與集團企業間財務業務往來事宜，並經董事會決議通過；此外，該公司與有財務業務往來之集團

企業公司雙方均已出具財務業務往來無非常規交易情事之書面聲明，而針對無財務業務往來之集團企業公司，該公司亦已出具承諾書，書面承諾日後有往來時必無非常規交易之情事。

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。

經參閱該公司之帳冊與會計師出具之內控專案審查報告，該公司與集團企業間之各項財務業務交易，尚依其內部控制制度及相關作業辦法予以執行，尚無發現重大異常情事。另該公司訂定之「關係人交易」作業辦法已參酌同業所制定之辦法，並考量本身業務經營狀況所訂定，與同業相較應無重大異常。

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。

經查閱該公司 110 年度及 111 年第二季經會計師查核簽證或核閱之財務報告及公司帳冊，該公司 110 年度及 111 年上半年度銷售予集團企業公司之金額分別為 3,044,354 千元及 1,531,914 千元，占各年度營收淨額比重為 31.66% 及 26.34%，主要係該公司提供航空器維修服務及航空零組件之銷售予集團企業公司；該公司憑藉其優異之維修技術與品質，於國際維修市場佔有一席之地，與多家國際級航空運輸客戶已建立中長期合作關係，並深獲國際航空公司及飛機製造商之肯定，應足以證明具有獨立行銷之開發潛力。

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。

經查閱該公司 110 年度及 111 年第二季經會計師查核簽證或核閱之財務報告及公司帳冊，該公司來自集團企業之進貨占總進貨之比重分別為 0.63% 及 0.58%，故該公司來自集團企業之進貨金額未有超過百分之七十之情事。

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。

經查閱該公司 110 年度及 111 年第二季經會計師查核簽證或核閱之財務報告及公司帳冊，該公司來自集團企業之營業收入占營收淨額比例分別為 31.66% 及 26.34%，而來自集團企業之營業利益占該公司營業利益比例分別為 44.84% 及 32.29%，另該公司未有利用集團企業公司提供之關鍵技術或資產之情事，故該公司來自集團企業之營業收入或營業利益金額未有超過百分之五十，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有超過百分之五十之情事。

綜上所述，該公司與其集團企業符合「臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則」第十八條規定之情事。

(三)申請時屬於母子公司關係之子公司申請其股票上市，除公營事業外，雖合於「臺灣證券交易所股份有限公司上市審查準則」有關規定，但不能符合下列各款情事

者，應不同意其股票上市。

- 1.應檢具母公司與其所有子公司依母公司所在地會計原則編製之合併財務報表，並應由中華民國會計師就中華民國與母公司所屬國所適用會計原則之差異及其對財務報表之影響表示意見。但申請公司係依第四條第二項或第三項、第五條、第六條或第六條之一規定申請上市，或於申請上市會計年度及其最近一個會計年度內與母公司間之進銷貨往來金額未達其進銷貨總金額百分之十者，得不適用之。

該公司母公司長榮航空(股票代號：2618)係屬國內上市公司，其合併財務報告已依相關規定於公開資訊觀測站定期對外公告；經檢視長榮航空及其子公司 110 年度及 111 年第二季經中華民國會計師查核簽證或核閱之合併財務報告，皆依據國際會計準則(IFRSs)所編制，故於所適用會計原則上並無差異。

- 2.依前款檢送之合併財務報表核計，最近一個會計年度之淨值總額應達新台幣十億元以上；且最近二個會計年度之稅前淨利占淨值總額之比率，均應達百分之三以上。但基於行業特性、市場供需狀況、政府政策或其他合理原因者，得不適用之。

(1)長榮航空淨值總額及稅前淨利占淨值總額比重

單位：新台幣千元

	109 年度	110 年度
歸屬於母公司業主之權益合計	70,797,388	85,657,277
繼續營業單位稅前淨利(淨損)	(4,318,936)	7,802,489
稅前淨利占淨值總額比重	(6.10)%	9.11%

資料來源：經會計師查核簽證之合併財務報告。

長榮航空 110 年度歸屬於母公司業主之權益合計 85,657,277 千元，淨值總額已達新台幣十億元以上；109 年度及 110 年度稅前淨利分別為 (4,318,936)千元及 7,802,489 千元，占淨值總額之比率(6.10)%及 9.11%，109 年度之稅前淨利占淨值總額之比率，未達百分之三以上，主係因 109 年度受各國防止新冠肺炎疫情擴散，採取封城、封閉邊境及限制人員活動等嚴格管制措施因素影響，導致航空業損失影響，根據 IATA 數據指出，109 年度全球航空業損失約 1,264 億美元，整體需求較 108 年衰退 66%，有 40 多家航空公司完全停止或暫停運營，故長榮航空 109 年度之稅前淨利呈現虧損；110 年度全球疫情反覆升溫，各國管境措施寬鬆不一，長榮航空機動調度機隊及航線，以及利用客機客艙載貨，滿足客貨運市場需求，故使長榮航空 110 年度之稅前淨利占淨值總額比率上升至 9.11%，致 110 年度稅前淨利占淨值總額之比率已達百分之三以上。

(2)長榮航太專注維修業務(MRO)核心業務與母公司之客貨運輸業務完全不同

該公司專注於發展機體、發動機之維修及機體組裝、發動機零組件之製造及銷售等業務，維修業務範疇包括機體、發動機及零組件之定期或不定期執行維護保養、修理與翻修，另航空製造業務則是依循客戶技術規範，客

製開發與製造航太產品，並取得原製造廠之認證；該公司除審慎要求維修與產品品質外，並引進高性能之自動化設備優化製程以提升製造廠之生產效率，屬於航空產業中之航空製造業(上游)、航空維修業(中游)體系，其主要客戶為航空公司及航空器製造原廠。

長榮航空主要業務為客運及貨運之航空運輸業務，經檢視長榮航空年報，108~110 年度客運及貨運業務占合併營收淨額比重分別為 69.51%、83.69%及 89.47%，其他則包含機上免稅商品之銷售及其他收入。長榮航空營運模式為提供航空運輸服務為主，屬於航空產業中之航空運輸業(下游)體系，其銷售對象為一般社會大眾，並無特定之主要銷貨對象。其他轉投資公司營業收入排除該公司外，各轉投資公司則各有其分工，包含地勤業務、空廚業務、航空貨物集散站經營業務等，均與該公司業務範圍不同。

綜上評估，雖 109 年度長榮航空稅前淨利占淨值總額比重未達百分之三，未符合第二款所訂獲利標準，惟該公司與長榮航空之營運模式、主要客戶、產品類型、生產製程與技術、所屬航空產業體系類別皆不相同，且從航空業產業鏈觀之，該公司係長榮航空之供應商，與長榮航空所營業務並不相同，母公司業務移轉或分配予子公司之可能性較低，故得不適用母公司合併財務報表獲利能力之規定。

3. 母公司及其所有子公司，以及前開公司之董事、監察人、代表人，暨持有公司股份超過股份總額百分之十之股東，與其關係人總計持有該申請公司之股份不得超過發行總額之百分之七十，超過者，應辦理上市前之股票公開銷售，使其降至百分之七十以下。但本款所訂持有股份總額限制對象以外之人持有申請公司股數達三億股以上者，不在此限。

經查閱該公司 111 年 7 月 16 日除息停止過戶日之股東名冊，該公司之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公司股份總額之 72.88%，已逾發行總額之 70%，惟該公司已出具聲明書，承諾於申請上市前之股票公開銷售時，使前述股東之持股比例降至 70%，以符合本款規定。

4. 母公司股票已在我國證券集中交易市場上市(櫃)買賣者，申請上市時最近四季未包括申請公司財務數據且經會計師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。

經核閱該公司之母公司長榮航空出具之最近四季(110 年 7 月 1 日~111 年 6 月 30 日)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，且母公司 109 及 110 年度亦未有重大客戶業務移轉之情事，故符合本項規定。

5. 子公司依前項但書規定申請上市者，於申請上市前三年內，母公司為降低對子

公司持股比例所進行之股權移轉行為，應採母公司原有股東優先認購或其他不損及公司股東權益方式為之。

長榮航太非以前款但書規定申請上市，惟該公司於申請上市前三年內，母公司長榮航空降低對長榮航太持股比例所進行之股權分散行為，包括處份持股及申請登錄興櫃提撥股份予推薦證券商，經參閱長榮航空 110 年 7 月 16 日股東常會議事錄、110 年 8 月 4 日長榮航空公告原股東優先認購之重大訊息、長榮航太之董事會議事錄及相關簽呈，為維護長榮航空之原有股東權益，長榮航空降低持股係採原股東優先認購，原股東東放棄認購或認購不足者，則授權董事長洽特定人認購之，故其降低持股之程序適法，且母公司降低持股之認股對象及價格尚屬合理，並無損及母公司股東權益之情事。

(四)集團企業評估結論

經依臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則及其補充規定所列各項具體認定標準逐項評估後，該公司應無違反集團企業申請股票上市規定之情事。

二、評估是否符合「臺灣證券股份有限公司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

該公司非屬建設公司，故不適用本項之評估。

三、評估是否符合控股公司、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，故不適用本項之評估。

玖、評估發行公司公司治評鑑自評報告是否允當表達其公司治運作情形

經檢視該公司出具之公司治評鑑自評報告，該公司已依公司治評鑑指標進行評估，包括維護股東權益及平等對待股東、強化董事會結構與運作、提升資訊透明度及推動永續發展等四項指標類別，經本承銷商逐條核閱該公司各評鑑指標之自我評估結果，該公司之公司治評鑑自評報告業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，該公司之公司治評鑑自評報告尚足以允當表達其公司治目前運作情形。

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

該公司並無上述所列之情事。

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

該公司非投資控股公司或金融控股公司，故不適用。

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，承銷商應就下列事項詳加評估說明

一、評估本國上市(櫃)公司決策過程之適法性、對其營運及財務狀況是否有重大不利之影響，及擬採行之因應措施

該公司非屬本國上市(櫃)公司之海外子公司申請其股票第一上市，故不適用本項之評估。

二、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

該公司非屬本國上市(櫃)公司之海外子公司申請其股票第一上市，故不適用本項之評估。

拾參、其他揭露事項

無。

附件一、依「臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則」第九條第一項各款所列不宜上市情事之承銷商評估意見

項目	就具體認定標準逐一評估情形	是否適宜上市	備註
<p>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。</p> <p>(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。</p>	<p>(一)經取得莊植焜法律事務所莊植焜律師出具之法律意見書及該公司出具之聲明書、參閱該公司 108~110 年度及 111 年度截至評估報告出具日止之董事會及股東會議事錄、主管機關往來函文、經會計師查核簽證或核閱之財務報告及相關明細帳，並查詢司法院法學資料檢索系統裁判書，該公司 108~110 年度及 111 年截至評估報告出具日止，除因勞資爭議產生訴訟事件，且其結果未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外，未有其他訴訟或非訟事件，茲說明如下：</p> <p>(1)該公司員工黃員於 107 年因與該公司間解雇程序造成爭議，雙方經桃園市政府調解委員會進行調解不成立，該員於 107 年 8 月 10 日向桃園地方法院提出對該公司之民事訴訟。本案經一審、二審程序，於 109 年 12 月 8 日臺灣高等法院民事庭判決上訴駁回，其後該員於法定期間內未再提起上訴，故本案確定終結，經評估對公司無重大影響。</p> <p>(2)林姓工作人員屬於外包人員（該公司為承攬人，資方為航旺國際企業有限公司）於 108 年 3 月 6 日發生職業災害，因職災補償等事項所生之勞資爭議申請調解，另於 109 年 8 月 4 日要求後續職災補償及民事損害賠償申請調解，於 109 年 8 月 27 日召開調解會議調解不成立。後續 109 年 10 月 16 日資方與林姓工作人員已達成和解，並協議撤回本案所有刑事告訴，且不得再對長榮航太為任何之主張等條件成立和解</p> <p>(3)該公司前員工黃員及楊員分別於 110 年 7 月及 111 年 1 月因對僱傭合約中之違約金產生</p>	是	

項目	就具體認定標準逐一評估情形	是否適宜上市	備註
<p>(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影響市場秩序或損害公益之虞者。</p> <p>(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。</p>	<p>爭議(依雙方簽訂之僱傭合約所載，楊員接受該公司所提供之相關訓練，訓練期間若為一個月以上未滿三個月，自完訓日起算服務若未滿兩年，須賠償該公司新臺幣 15 萬元之違約金)，雙方經桃園市政府調解委員會調解不成立，該公司聲請對黃員發支付命令，請求黃員及楊員給付 15 萬元，黃員及楊員均提出異議，本件第一審現繫屬臺灣桃園地方法院及臺灣新北地方法院審理中，然該公司主張雙方均已簽訂合約，且相關金額對公司之營收占比甚微，經評估對公司無重大影響。</p> <p>綜上所述，上述訴訟事件尚不足使該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。</p> <p>(二)經取具莊植焜法律事務所莊植焜律師出具之法律意見書、參閱該公司 108~110 年度及 111 年截至評估報告出具日止之董事會及股東會議事錄、目前存續有效之重要契約、經會計師查核簽證或核閱之財務報告及相關明細帳，並取得財團法人金融聯合徵信中心所出具之信用報告及該公司出具之聲明書，截至評估報告出具日止，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情事。</p> <p>(三)經取具莊植焜法律事務所莊植焜律師出具之法律意見書、參閱該公司 108~110 年度及 111 年截至評估報告出具日止之董事會及股東會議事錄、主管機關往來函文、搜尋相關網路媒體新聞資料、經會計師查核簽證或核閱之財務報告及相關明細帳，並取得該公司出具之聲明書，截至評估報告出具日止，該公司最近三年度及截至評估報告出具日曾有違反職業安全衛生法、勞動基準法、民用航空法、所得稅法、違反環境影響評估法、廢棄物清理法及水汙染防治法等等情事而遭主管機關處以罰鍰之情事，有關違反職業安全衛生法、勞動基準法環境影響評估法、廢棄物清理法及水汙染防治法等等情</p>		

項目	就具體認定標準逐一評估情形	是否適宜上市	備註
	<p>事(請詳本附件一不宜上市第三款之評估說明),而有關於民用航空法、所得稅法茲說明如下:</p> <p>1.民用航空法</p> <p>(1)申請公司於 2018 年 2 月 18 日長榮航空 A330-300 型機發生空中關車事件後受委託維修作業未依維修手冊規定執行檢查,違反民用航空法第 23 條之 2 第 2 項,處罰鍰 18 萬元,另對於維修人員謝員及陳員處停止簽放 2 個月,申請公司已繳納罰鍰,並加強內部員工宣導,避免相類似案件再發生。</p> <p>(2)申請公司於 2019 年 4 月 19 日未確實將長榮航空公司所委託之工程計畫與控管業務於規定時限內完成,致發生長榮航空公司 A330-200 型機適航指令 (CAA-2016-09-13)逾期執行,違反民用航空法第 23 條之 2 第 2 項,處罰鍰 6 萬元,申請公司已繳納罰鍰,並建立航班異動通告機制、加強內部員工宣導,避免相類似案件再發生。</p> <p>(3)長榮航空公司 A330-300 後貨艙門下後緣蓋板受損情況發生後,申請公司於 2020 年 8 月 29 日執行其受委託之維護,機構及其所屬人員未正確使用手冊程序執行飛機簽放作業,違反民用航空法第 23 條之 2 第 2 項,處申請公司警告處分,另對於維修人員黃員處停止執業一個月,申請公司已修訂工作指導書相關辦法,並加強內部員工宣導、安排訓練課程,避免相類似案件再發生。</p> <p>(4)申請公司維護之 B777F 型機 LATCH 未能確實依據航空器使用人所訂最低裝備需求手冊執行延遲改正,以致於 2021 年 2 月 4 日及 2021 年 3 月 12 日連續發生 2 起引用錯誤之最低裝備需求手冊項目執行適航簽放,違反民用航空法第 23 條之 2 第 2 項,處申請公司警告處分,另對於維修人員施員及塗員處停止執業一個月,申請公司已加強內部員工宣導、安排</p>		

項目	就具體認定標準逐一評估情形	是否適宜上市	備註
	<p>訓練課程，避免相類似案件再發生。</p> <p>(5)申請公司於 2022 年 1 月間受委託執行長榮航空公司 A330-300 空中回航事件後之維護作業，未依維修手冊之規定執行檢查，違反民用航空法第 114 條之 1 項第 4 款，處罰鍰 6 萬元，另對於維修人員賴員及鄭員處停止執業一個月，申請公司已修訂工作指導書相關辦法，並加強內部員工宣導、安排訓練課程，避免相類似案件再發生。</p> <p>(6)經民航局抽查長榮航太之工單發現： 1.2021/8/6 執行發動機之工單；維修人員並未註記該發動機適用 Pre MOD 或是 Post MOD。 2.2021/12/17 執行發動機之工單，維修人員註記該發動機為 Post SB，並將 Pre 部分 N/A，經查證後發現該發動機之 Combustor 為 Pre MOD。以上工單簽署不符長榮航空航空器維修能力手冊 3.5.5 Not Applicable(N/A)之規定，故民航局請申請公司全面檢查最近 1 次執行長榮航空各機型發動機之 BSI(內視鏡檢查)工作，並進行改正措施，要求所屬維修人員據實填寫工單內容，申請公司已全面檢查最近 1 次執行長榮航空各機型發動機之 BSI 工作，並進行改正措施，要求所屬維修人員據實填寫工單內容，另已修訂工作指導書相關辦法，並加強內部員工宣導、安排訓練課程，避免相類似案件再發生。</p> <p>(7)申請公司於 2021 年 4 月 21 日品管部進行內部審查發現其於 2018 年 12 月 23 日至 2020 年 7 月 2 日期間未經民航局核准即執行 GE90 型發動機風扇模組改裝作業，不符申請公司由民航局核准的維修廠維修品質手冊之規定，並於 2021 年 5 月 17 日發函通報民航局，故民航局於 2022 年 9 月 27 日依違反民用航空法第 23 條之 2 第 2 項規定之航空產品與其各項裝備及壹組件維修廠設立檢定管理規則第 29 條第 3 項，依法裁處罰鍰新台幣 10 萬元，</p>		

項目	就具體認定標準逐一評估情形	是否適宜上市	備註
	<p>申請公司已依規定完成維修能量表修訂，並報經民航局核准，避免相類似案件再發生。</p> <p>2.所得稅法</p> <p>該公司為所得稅法第 89 條第 1 項第 3 款規定之扣繳義務人，於 107 年~110 年間有未依照所得稅法第 92 條規定，於代扣稅款之日起 10 日內向國稅局申報扣繳憑單，處罰款 594 元~15,441 元不等。最近三年度前述及截至評估報告出具日罰鍰金額合計 38 千元，該公司已繳納罰鍰，並加強內部員工訓練。</p> <p>針對上述違反法令情事，經查其缺失皆已改善，由於罰鍰金額並不重大並均繳納完畢並實施各項改善作為，加強相關人員專業訓練及行政管理等一切必要措施，應可認為已改善完畢，故經評估尚無虛偽不實或違法情事，足以影響其證券價格者，而及於市場秩序或損害公益之虞。</p>		
<p>二、財務或業務未能與他人獨立劃分者。</p> <p>所規定「財務或業務未能與他人獨立劃分」，係指具有下列各款規定情事之一者：</p> <p>(一) 資金來源過度集中於非金融機構者。</p> <p>(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。</p> <p>(三) 與他人共同使用貸款額度而無法明確畫分者。但母子公司間共用貸款額度，不在此限。</p> <p>(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</p>	<p>(一)經查閱該公司 108~110 年度及 111 年截至評估報告出具日止經會計師查核簽證或核閱之財務報告、借款合同、相關會計科目明細帳，並取具該公司出具之聲明書，該公司未有資金來源過度集中於非金融機構之情事。</p> <p>(二)經查閱該公司 108~110 年度及 111 年截至評估報告出具日止之契約目錄、目前仍有效存續之重要契約、律師出具之法律意見書，取得該公司聲明書，該公司未有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。</p> <p>(三)經查閱該公司 108~110 年度及 111 年截至評估報告出具日止經會計師查核簽證或核閱之財務報告、借款合同，並取得該公司聲明書，該公司未有與他人共同使用貸款額度之情事。</p> <p>(四)該公司 110 年度及 111 年上半年度非屬集團企業公司之關係人進貨之對象為長異；110 年度</p>	是	

項目	就具體認定標準逐一評估情形	是否適宜上市	備註
<p>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。</p> <p>(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。</p>	<p>及 111 年上半年度非屬集團企業公司之關係人進貨比率分別為 0.02% 及 0.06%，故該公司未有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之情事。</p> <p>(五)該公司 110 年度及 111 年上半年度對非屬集團企業公司關係人之銷貨對象為長異、長銳、長鑽及長榮物流；110 年度及 111 年上半年度非屬集團企業公司之關係人營業收入占營業收入比率分別為 4.51% 及 3.47%，110 年度及 111 年上半年度非屬集團企業公司之關係人營業利益之對象為長異、長銳、長鑽、長榮物流、長友營造、長榮國際、長榮國際儲運、長榮警備保全、欣榮企業、水美工程及關貿網路；占營業利益比率分別為(0.38)%及(0.31)%，綜上，該公司未有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之情事，亦未有利用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。</p> <p>綜上評估，該公司並無財務業務未能與他人獨立劃分之情事。</p>		
<p>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。</p> <p>(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：</p> <p>1. 發生重大勞資爭議者。</p>	<p>(一)重大勞資糾紛之評估</p> <p>1. 經參酌莊植焜律師事務所莊植焜律師出具之法律意見書、查閱該公司最近三年度及 111 年度截至評估報告出具日止與主管機關往來函文、勞資會議記錄、相關會計帳冊及年報資料並訪談該公司之管理階層與員工，該公司最近三年度及 111 年度截至評估報告出具日止之勞資爭議案件彙總如下：</p> <p>(1)該公司員工黃員於 107 年因與該公司間解雇程序造成爭議，雙方經桃園市政府調解委員會進行調解不成立，該員於 107 年 8 月 10 日向桃園地方法院提出對該公司之民事訴訟。本案經一審、二審程序，於 109 年 12 月 8 日臺灣高等法院民事庭判</p>	是	

項目	就具體認定標準逐一評估情形	是否適宜上市	備註
	<p>決上訴駁回，其後該員於法定期間內未再提起上訴，故本案確定終結，經評估對公司無重大影響。</p> <p>(2) 該公司前趙姓員工於 108 年 5 月主張有專業加給津貼之爭議，請求長榮航太補償其損失而申請調解。趙姓員工與長榮航太於 108 年 6 月 11 日經調解不成立，趙姓員工現已於 108 年 8 月 13 日退休，亦未透過其他途徑請求。</p> <p>(3) 林姓工作人員屬於外包人員（該公司為承攬人，資方為航旺國際企業有限公司）於 108 年 3 月 6 日發生職業災害，因職災補償等事項所生之勞資爭議申請調解，另於 109 年 8 月 4 日要求後續職災補償及民事損害賠償申請調解，於 109 年 8 月 27 日召開調解會議調解不成立。後續 109 年 10 月 16 日資方與林姓工作人員已達成和解，並協議撤回本案所有刑事告訴，且不得再對長榮航太為任何之主張等條件成立和解，故經評估對公司無重大影響。</p> <p>(4) 詹姓人員於 108 年 8 月因薪資相關爭議，以該公司為相對人申請調解，經調解會議確認詹姓人員係受僱於艾瑪國際公司，故由艾瑪國際公司調解成立。</p> <p>(5) 該公司前詹姓、王姓、藍姓、邱姓、王姓、羅姓、蔡姓、胡姓員工受僱於該公司期間曾接受專業訓練，後續因個人因素未達僱傭合約服務年間即辦理離職，該公司依合約約定請求賠償違約金，前述事件雙方於 109 至 111 年間成立調解，員工同意給付 105~300 千元等金額予該公司，員工已付款結案或將分期付款結案。</p> <p>(6) 吳姓人員主張對工作總時數有爭議，並於 109 年 4 月以該公司為相對人申請調解，惟該公司與吳姓人員未有僱傭關係，由僱主歷新國際公司進行調解，嗣吳姓工作人員於 109 年 4 月 21 日已撤回調解申請。</p> <p>(7) 該公司前溫姓員工於 110 年有非自願離職及資遣費之爭議而向桃園市政府勞動局申請勞資爭議調解，嗣溫姓員工於 110 年</p>		

項目	就具體認定標準逐一評估情形	是否適宜上市	備註
<p>2. 因安全衛生設施不良而發生重大職業災害；或違反職業安全衛生法被處以部分或全部停工者；或設置危險性機械、設備未檢查合格者。但經申請由檢查機構複查合格者，不在此限。</p>	<p>7月22日調解期日前已撤回調解申請。</p> <p>(8) 該公司前員工黃員及楊員分別於110年7月及111年1月因對僱傭合約中之違約金產生爭議(依雙方簽訂之僱傭合約所載，員工接受該公司所提供之相關訓練，訓練期間若為一個月以上未滿三個月，自完訓日起算服務若未滿兩年，須賠償該公司新臺幣15萬元之違約金)，雙方經桃園市政府調解委員會調解不成立，該公司聲請對黃員及楊員發支付命令，請求黃員及楊員給付15萬元，黃員及楊員均提出異議，本件第一審現繫屬臺灣桃園地方法院及臺灣新北地方法院審理中，尚未終結，然該公司主張之雙方均已簽訂合約，且相關金額對公司之營收占比甚微，經評估對公司無重大影響。</p> <p>上述勞資糾紛之情事，經查詢該公司與主管機關往來函文並詢該公司管理人員，除部分員工未達服務年限即離職之事件尚在調解及審理外，其餘事件皆已結案，未有足以影響公司財務業務正常營運之重大勞資糾紛，且尚未改善之情事。</p> <p>2. 經查閱該公司最近三年度及111年截至評估報告出具日止經會計師查核簽證或核閱之財務報告、勞資會議記錄、相關會計帳冊資料、與主管機關往來函文、莊植焜律師事務所莊植焜律師出具之法律意見書、訪談相關管理階層，函詢勞動部，以及取得該公司聲明書，該公司除以下事件外，最近三年度及最近期並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，或設置危險性機械、設備未檢查合格之情事。</p> <p>(1) 查桃園市政府勞動局於107年12月11日實施勞動檢查發現，該公司所僱勞工有一日正常工作時間連同延長工時經扣除休息時間後超過12小時之情事，違反勞動基準法第32條第2項所定工時上限，故桃園市政府遂於108年1月9日處該公司罰鍰2萬元，該公司已繳納罰鍰，並加強</p>		

項目	就具體認定標準逐一評估情形	是否適宜上市	備註
	<p>公司內部宣導，避免超時加班。</p> <p>(2)查桃園市政府於 108 年 1 月 17 日實施勞動檢查發現，該公司所僱某勞工 107 年 10 月份有延長工作時間之情事，違反勞動基準法第 32 條第 2 項所定加班上限時數，故桃園市政府遂於 108 年 2 月 26 日處該公司罰鍰 80 萬元，該公司已繳納罰鍰，並內部加強宣導，工作平均分配避免集中於個人，避免超時加班。</p> <p>(3)查長榮航太公司桃園廠內所設衝剪機械（摺床），因未設置滑塊在閉合動中，遇身體之一部接近危險界限時，能使滑塊等停止動作之雷射感應式安全裝置，違反職業安全衛生法第 6 條第 1 項等規定，故經勞動部於 108 年 3 月 4 日裁處該公司罰鍰 6 萬元，該公司已繳納罰鍰，並已採購及設置符合職安法令且通過認證之動力衝剪機械。</p> <p>(4)查桃園市政府勞動檢查處於 108 年 3 月 8 日實施勞動檢查發現，該公司廠內高度在 2 公尺以上維修平台，因將平台開口之蓋版拆除，未使勞工使用安全帶等防墜措施，致林姓派遣勞工於平台作業時墜落受傷，違反職業安全衛生設施規則第 224 條第 2 項及職業安全衛生法第 6 條第 1 項等規定，故經桃園市政府於 108 年 3 月 19 日處該公司罰鍰 9 萬元，該公司已繳納罰鍰，並於尾架設置安全網，防止人員墜落等措施。</p> <p>(5)查桃園市政府勞動檢查處於 109 年 10 月 21 日實施勞動檢查發現，該公司未於桃園廠內木材加工用圓盤鋸設置鋸齒接觸預防裝置，導致所屬范姓勞工於同年月 19 日操作該圓盤鋸時，不慎右手被割受傷；另該圓盤鋸亦未設置反撥預防裝置，違反職業安全衛生法第 6 條第 1 項、機械設備器具安全標準第 60 條第 1 款及第 2 款等規定。故桃園市政府遂於 109 年 10 月 29 日處該公司罰鍰 6 萬元，該公司已繳納罰鍰，並將不合法之鋸台拆除，改採購驗證合格</p>		

項目	就具體認定標準逐一評估情形	是否適宜上市	備註
<p>3. 積欠勞工保險保費及滯納金，經依法追訴仍未繳納者。</p> <p>(二)所規定「足以影響財務業務正常營運之重大污染環境」，係指公司或其事業活動相關場廠有下列情事之一：</p> <p>1. 依法令應取得污染設置、操作或排放許可證而未取得者。</p>	<p>之大型鋸台，且於鋸台安裝防護裝置。</p> <p>(6)查桃園市政府勞動檢查處於110年9月13日實施職業災害調查發現，該公司有違反「職業安全衛生設施規則第225條第1項」、「職業安全衛生設施規則第22條第2項」、「職業安全衛生設施規則第287條」暨「職業安全衛生法第6條第1項」規定之情事，故於110年9月27日處該公司罰鍰3萬元，該公司已繳納罰鍰，並修訂現場製程工作指導書，且經訓練合格者才具備現場作業資格等措施。</p> <p>(7)查桃園市政府勞動檢查處於110年9月16日實施勞動檢查發現，該公司對於航機電子艙門檢修作業，未對使用之工作台採取預防勞工跌倒之必要措施，導致所僱王姓勞工於同年月10日作業時踩空跌落地面，違反職業安全衛生設施規則第21條及職業安全衛生法第6條第1項第13款規定。故桃園市政府遂於110年9月29日處該公司罰鍰6萬元，該公司已繳納罰鍰，並向員工進行改善措施之教育及宣導。</p> <p>經查上述缺失皆已改善，由於罰鍰金額並不重大並均繳納完畢，故不致對該公司有重大不利之影響</p> <p>3. 經查閱莊植焜律師事務所莊植焜律師出具之法律意見書、函詢勞動部勞工保險局及中央健康保險署，並抽核該公司申報、繳納勞工保險保費及全民健康保險費相關憑證，皆已依法辦理。截至評估報告出具日止，該公司未有積欠勞工保險保費、全民健康保險費及滯納金之情事。</p> <p>綜上評估，該公司未有足以影響其財務業務正常營運之重大勞資糾紛。</p> <p>(二)重大環境污染之評估</p> <p>1. 經詢問該公司管理當局、取得污染設置/操作或排放許可證、環保專責單位人員核備函及合格證書，該公司業已申請污染設施設置許</p>		

項目	就具體認定標準逐一評估情形	是否適宜上市	備註
<p>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。</p>	<p>可證、污染排放許可證 固定污染源操作許可證、固定污染源設置許可證、水污染防治許可證，並已設立環保專責單位人員。</p> <p>2. 經參閱該公司與主管機關之往來函文、莊植焜律師事務所莊植焜律師出具之法律意見書，訪談公司管理當局，函詢環境保護局，該公司除以下事件外，於申請上市會計年度或最近二會計年度並無因環境污染，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。</p> <p>(1) 查行政院環保署於 107 年 8 月 1 日派員辦理「飛機修護棚廠擴建計畫環境影響說明書」開發案評估監督，發現長榮航太公司新發動機工廠於 106 年第 2 季至 107 年第 2 季施工期間，有其中 5 季疏未執行環境監測，與本案環境影響說明書「環境監測計畫」不符；另該署復於 108 年 3 月 5 日續辦環境影響評估監督發現，長榮航太公司新發動機工廠實際開發規模與原審核通過之環境影響說明書內容不符，未依環說書所載內容切實執行，違反環境影響評估法第 17 條規定行政院環保署遂於 109 年 8 月 25 日，裁處該公司罰鍰 135 萬元及環境講習 8 小時，該公司已繳納罰鍰，並已於 109 年 12 月 10 日取得備查函，且對此「飛機維護棚廠擴建計畫」定期執行營運期間環境監測報告書。</p> <p>(2) 查長榮航太公司發包之廠房增建工程，由承包商長友公司承攬，經桃園市政府環境保護局發現，該工程在未檢具事業廢棄物清理計畫書即擅自動工，且未於規定期間以網路申報廢棄物產出、貯存及清理情形，分別違反廢棄物清理法第 31 條第 1 項第 1 款及第 2 款之規定，故經桃園市政府環境保護局於 108 年 5 月 9 日各裁罰長友公司罰鍰 3 萬元，而由於該工程合約採實作實算結算，依合約相關罰款、規費等費用需由該公司負擔，故該公司已代長友公司支付該罰鍰，該公司未來若有工程外包情事將與該公司法務人員研討將外包</p>		

項目	就具體認定標準逐一評估情形	是否適宜上市	備註
<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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</p>	<p>商違法受罰之風險回歸予外包商承擔。</p> <p>(3)查長榮航太公司之事業廠內廢水，因未經許可排放至工業區專用雨水下水道，違反水汙染防治法第 18 條規定，故經桃園市政府於 108 年 11 月 11 日裁處該公司罰鍰 2 萬 8,000 元，此罰款係該公司增建廠房之承包商長友公司於工程期間在該公司事業場內排放廢水所致，故此筆罰款係轉由長友公司支付，而非該公司所支付。</p> <p>(4)查桃園市政府環境保護局於 110 年 7 月 6 日稽查發現，長榮航太公司發動機廠遲於同年 7 月 8 日至「桃園市事業廢棄物網路申請審查管理系統」提送「事業廢棄物清理計畫書」，惟於未申請事業廢棄物清理計畫書並經該府核准即逕行營運，違反廢棄物清理法第 31 條第 1 項第 1 款規定，故經桃園市政府環境保護局於同年 7 月 20 日，裁處該公司罰鍰 6,000 元及環境講習 1 小時，該公司已繳納罰鍰，並提送廢棄物清理計畫書且已於 110 年 8 月 3 日取得核准許可。</p> <p>該公司雖有上述環境污染案件遭主管機關裁罰之情事，但該公司均已繳納罰鍰，並依據主管機關之指示改善完畢，故上述事件對該公司之財務、業務尚無重大影響。</p> <p>3. 經核閱該公司與主管機關往來函文、函詢環境保護局、取得該公司所出具之聲明書、參酌莊植焜律師事務所莊植焜律師出具之法律意見書，該公司除有上開第 2 項所述情事外，並未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之情事。</p> <p>4. 經核閱該公司與主管機關往來函文，函詢環境保護局，取得該公司所出具之聲明書，及參酌莊植焜律師事務所莊植焜律師出具之法律意見書，該公司並無因環境污染，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。</p> <p>5. 經核閱該公司與主管機關往來函文，函詢環境保護局，取得該公司所出具之聲明書，及</p>		

項目	就具體認定標準逐一評估情形	是否適宜上市	備註
<p>大污染，因而致人於死或致重傷或危害人體健康導致疾病者。</p> <p>6. 經土壤及地下水污染整治法主管機關指定公告之事業，其土地因污染土壤或地下水而被公告為控制場址或整治場址者。但污染控制計畫或調查及評估計畫經環保機關核定、整治費用已依一般公認會計原則認列且對營運無重大影響者，不在此限。</p> <p>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。</p> <p>(三)所規定「尚未改善者」，係指在臺灣證券交易所股份有限公司受理其股票上市申請案之日以後仍有上開情事者。</p> <p>(四)第二項第二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。</p>	<p>參酌莊植焜律師事務所莊植焜律師出具之法律意見書，該公司未有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，因而致人於死或重傷或危害人體健康導致疾病之情事。</p> <p>6. 經查詢土壤及地下水污染整治網之資料，該公司除有上開第 2 項所述情事外，並無經中央主管機關指定公告為控制場址或整治場址事業之情事。</p> <p>7. 經參閱該公司與主管機關之往來函文，並參酌莊植焜律師事務所莊植焜律師出具之法律意見書，該公司並無從事製造、加工、或輸入偽禁環境用藥情事。</p> <p>綜上評估，該公司截至評估報告出具日止，並無發生足以影響其財務業務正常營運之重大勞資糾紛或重大環境污染情事而尚未改善之情事。</p>		
<p>四、經發現重大非常規交易，尚未改善者。</p> <p>(一)所規定「重大非常規交易」，係指申請公司有下列各款情事之一者，但公營事業依審計法規辦理者，不在此限：</p> <p>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</p>	<p>(一)重大非常規交易之評估</p> <p>1. 進銷貨交易</p> <p>經查閱該公司最近三年度及申請年度經會計師查核簽證或核閱之財務報告，並抽核該公司關係人及主要進銷貨對象之交易相關表</p>	是	

項目	就具體認定標準逐一評估情形	是否適宜上市	備註
<p>般正常交易顯不相當或顯欠合理者。</p>	<p>單、憑證及收付款情形，並未發現該公司進銷貨交易之目的、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，有關該公司與關係人之進銷貨交易說明如下：</p> <p>(1)進貨</p> <p>該公司 108~110 年度及 111 年上半年度向關係人進貨對象為長榮航空、立榮航空及長異發動機維修，對其進貨金額分別為 59,491 千元、30,936 千元、16,246 千元及 11,044 千元。占該公司 108~111 年度及 111 年上半年度之進貨淨額分別為 0.26%、1.22%、0.65% 及 0.64%，該公司向關係人進貨，主係為因應其他航空公司維修中發現待修品之即時需求，故向關係人購置其既有之航材作即時性替換機上零組件，非屬該公司主要產品之常態性進貨。該公司交易價格依交易雙方政策而定與一般廠商並無重大差異，另經抽核相關交易樣本，款項支付方面亦無重大異常情事。</p> <p>(2)銷貨</p> <p>該公司 108~110 年度及 111 年上半年度向關係人銷貨對象為長榮航空、立榮航空、長榮航勤、長榮物流、星宇航空、長異、長銳、長鑽及 EVA Flight Training Academy，對前述關係人銷貨總金額(不含在修收入)分別為 4,903,975 千元、3,700,576 千元、3,485,432 千元及 1,731,552 千元，占營收淨額之比重分別為 1.30%、10.51%、34.62%、36.24% 及 29.77%；該公司向關係人銷貨，主係提供予長榮航空及立榮航空機體/發動機/零組件維修服務、提供予長榮航勤代理停機線維修服務、提供予長異整流罩維修/發動機零組件維修服務、提供予長銳整流罩維修服務、租賃廠房予長鑽、提供予長榮物流關務相關工作代理服務、提供予星宇航空維修技術支援及提供予 EVA Flight Training Academy 模擬機維修服務；該公司與關係人之交易價格係依交易雙方商談後，依合理利潤進行報價，與一般客戶</p>		

項目	就具體認定標準逐一評估情形	是否適宜上市	備註
<p>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。</p> <p>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：</p> <p>(1)向關係人購買不動產，其按主管機關所訂頒「公開發行公司取得或處分資產處理準則」第十六條所列方法，評估不動產成本結果，均較實際交易價格為低，且未符合「公開發行公司取得或處分資產處理準則」第十七條規定者。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p>	<p>並無重大差異，經抽核相關交易樣本，經評估應無重大異常情事。</p> <p>2.取得或處分資產</p> <p>該公司已依「公開發行公司取得或處分資產處理準則」訂定「取得或處分資產處理程序」，並經董事會、股東會通過。經核閱該公司最近三年度及申請年度經會計師查核簽證或核閱之財務報告、董事會議事錄、股東會議事錄、財產目錄、公告資訊及相關帳冊，其重大資產交易已依「公開發行公司取得或處分資產處理準則」辦理公告及申報，其內部決定過程之合法性、交易必要性、有關報表揭露之充分性，暨價格與款項收付情形，尚無重大異常或不合理之情形。</p> <p>3.不動產交易</p> <p>(1) 經參閱該公司 106~110 年度及 111 年度截至目前為止之董事會議事錄、經會計師查核簽證或核閱之財務報告、財產目錄及會計帳冊，該公司關於不動產之取得及處分均為自地委建或租地委建之建築或建築改良物，依公開發行公司取得或處分資產處理準則」第十六條第四項規定，免除適用第 16 條所列之方法，試算不動產成本。</p> <p>(2) 該公司於 108 年間出售不動產予關係人長異，該交易係因該公司分別於 86 年度及 92 年度委託長友營造興建發動機試車工廠、發動機維修工廠，屬於自地或租地委建之交易，其交易對象簽約取得時間(自地或租地委建)，至本次交易簽約日(出售不動產)止已超過五年，故得免除適用第 16 條所列之方法，試算不動產成本。</p> <p>(3)經核閱該公司最近三年度及申請年度截至最近期止之董事會及股東會議事錄及相關明細帳冊，與最近五年度及申請年度截至最近期止之經會計師查核簽證或核閱之財務報告，該公司於 108 年 11 月 8 日經董事會通過出售不動產予關係人長異公司，依</p>		

項目	就具體認定標準逐一評估情形	是否適宜上市	備註
<p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>前項第三款關於向關係人買賣不動產之規定，對於最近五年內其交易對象之前手或前前手有關係人身分時，亦應比照適用之。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，可免適用主管機關訂頒之涉有非常規交易認定標準。申請公司有第一項所定情事，致獲得利益</p>	<p>合資契約出售價格為 1,293,722 千元。而該交易金額依「取得或處分資產處理程序」規定，因交易金額達新臺幣十億元以上，應請二家以上之專業估價者，故由「安永財務管理諮詢服務公司」及「德勤財務顧問(股)公司」以 108 年 9 月 30 日為評價基準日出具資產評價報告，其交易金額均高於評價金額，依照取得或處分資產處理程序第 9 條第 1 項第 3 點之規定尚屬合理。另經檢視合約及收付款憑證，其交易之收付款條件並無異於一般交易。</p> <p>(4)經參閱該公司 106~110 年度及 111 年度截至目前為止之董事會議事錄、經會計師查核簽證或核閱之財務報告、財產目錄及會計帳冊，該公司最近五年度並無買賣土地之情事。</p> <p>(5) 經參閱該公司 106~110 年度及 111 年度截至目前為止之董事會議事錄、經會計師查核簽證或核閱之財務報告、財產目錄及會計帳冊，該公司於前述期間有銷貨不動產予關係人長異之情事及租賃不動產予關係人長榮航空、長異及長鑽，所產生之末一季營業收入未有逾年度營業收入百分之二十之情事。</p> <p>(6)經參閱該公司 106~110 年度及 111 年度截至目前為止之董事會議事錄、經會計師查核簽證之財務報告、財產目錄及會計帳冊，該公司與關係人之交易，除 108 年 11 月 8 日經董事會通過出售建物、機器及其他設備給長異公司外，其餘關係人交易皆為自地委建及租地委建，均依照長榮航太設施工程發包作業辦法進行未有向關係人買賣不動產異於一般交易之情形。另該公司 106~110 年度及 111 年度截至目前為止，除有建物改良交易之情事外(已依長榮航太設施工程發包作業辦法進行比價)，未有向非關係人買賣不動產之情事。</p>		

項目	就具體認定標準逐一評估情形	是否適宜上市	備註
<p>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</p> <p>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。</p> <p>5.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：</p> <p>(1)因非常規交易而致申請公司以外之人獲得利益者，該獲得利益之人已將所得利益歸還應得之人者。</p> <p>(2)該非常規交易行為經檢調或司法單位確定無犯罪情事。</p> <p>(3)該非常規交易已恢復原狀者。</p>	<p>4.該公司訂有「資金貸與他人作業程序」，經核閱該公司最近三年度及申請年度經會計師查核簽證或核閱之財務報告、董事會議事錄、相關明細帳冊及資金貸與備查簿，截至評估報告出具日止，尚無發現該公司有資金貸與他人之情事。</p> <p>5.該公司並無重大非常規交易，故不適用。</p> <p>綜上評估，該公司並無重大非常規交易迄申請時尚未改善之情事。</p>		
<p>五、申請上市年度已辦理及辦理中之增資發行新股併入各年度之決算實收資本額計算，不符合上市規定條件者。</p> <p>所謂「已辦理」，係指已取得經濟部核准變更登記之核准函，並以核准函所載日期為準；「辦理中」，係指已向證券主管機關申請且經受理，而尚未取得變更後之核准函而言，且為辦理上市前之公開銷售，而辦理之現金增資案亦屬之；「增資發行新股」，係泛指所有現金增資、合併增資、盈餘轉增資及資本公積轉增資發行新股。</p>	<p>經參閱該公司董事會及股東會議事錄、變更登記表，該公司目前資本總額為為 3,528,069 千元，已發行股數為 352,806,962 股，再加計擬於上市前辦理公開承銷之現金增資發行新股 21,764,000 股後，擬掛牌之實收資本額為 3,745,709 千元，擬掛牌之發行股數為 374,570,962 股，該公司 109 年度及 110 年度之稅前淨利分別為 1,394,271 千元及 1,081,037 千元，占增資發行新股後之資本額比率分別為 37.22% 及 28.86%，最近二個會計年度均達百分之六以上，且最近一個會計年度決算無累積虧損，故其獲利能力係符合上市標準。</p>	是	
<p>六、有迄未有效執行書面會計制度、內部控制制度、內部稽核制度，或不依有關法令及一般公認會計原則編製財務報告等情事，情節重大者。</p> <p>(一)所規定「不依有關法令及一</p>	<p>經核閱該公司現行書面會計制度、內部控制制度及內部稽核制度，茲就該公司會計制度、內部控制制度及內部稽核制度之執行及財務報告編製評估如下：</p> <p>(一)財務報告編製情形</p>	是	

項目	就具體認定標準逐一評估情形	是否適宜上市	備註
<p>般公認會計原則編製財務報告」，係指有下列情事之一者：</p> <ol style="list-style-type: none"> 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，經臺灣證券交易所股份有限公司調閱後，發現有重大缺失，致無法確認財務報告是否允當表達者。 <p>(二)所規定「迄未有效執行書面會計制度、內部控制制度、內部稽核制度」，係指有下列情事之一者：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.在申請上市年度未依主管機關訂頒之各業別財務報告編製準則或內部控制相關法令規定，建立健全書面會計制度、內部控制制度、內部稽核制度。 2.經臺灣證券交易所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。 	<ol style="list-style-type: none"> 1.經參閱該公司最近三個會計年度及申請年度截至評估報告出具日止經會計師查核簽證或核閱之財務報告，該公司之財務報告已依有關法令及一般公認會計原則編製，並無經會計師出具否定意見或無法表示意見之查核報告書，或經會計師出具保留意見之查核報告書而影響財務報表之允當表達者。 2.經查閱該公司之主管機關往來函文，未有經主管機關函示應改進而未改進之情事。 3.經借閱最近三個會計年度及截至最近期會計師財務報告查核及核閱之工作底稿，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。 <p>(二)內部控制、內部稽核及書面會計制度建立情形</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.經取得該公司之書面會計制度、內部控制制度及內部稽核制度，該公司已依「證券發行人財務報告編製準則」及「公開發行公司建立內部控制制度處理準則」規定，建立會計制度、內部控制制度及內部稽核制度，並經董事會通過。 2.經查閱該公司最近三年度會計師出具之內控建議函，並取得會計師依「公開發行公司建立內部控制制度處理準則」出具無保留意見之內部控制制度專案審查報告，該公司內部控制制度之設計及執行均屬有效。 <p>綜上評估，該公司已依相關法令及一般公認會計原則編製財務報告，內部控制、內部稽核及書面會計制度已經健全建立且有效執行。</p>		
<p>七、所營事業嚴重衰退者。</p> <p>(一)所規定「嚴重衰退」，係指有下列情形之一者，但申請股票上市公司最近一個會計年度之營業利益及</p>	<p>(一)嚴重衰退之評估</p> <p>經參閱該公司及採樣同業 108~110 年度及 111 年第二季經會計師查核簽證或核閱之財務報告，該公司 110 年度之營業利益及稅前淨</p>	是	

項目		就具體認定標準逐一評估情形							是否適宜上市	備註
稅前淨利占股本比率不低於百分之十二者，不適用之：		利分別為 1,152,007 千元及 1,081,037 千元，占 110 年底股本 3,528,069 千元之比率分別為 32.65% 及 30.64%，均大於 12% 以上。茲就該公司是否有所營事業嚴重衰退之情事，評估說明如下：								
單位：新臺幣千元；%										
分析項目	公司別	108 年度	109 年度		110 度		111 年上半年度 (註)			
		金額	金額	變動率	金額	變動率	金額	變動率		
營業收入	長榮航太	46,679,694	10,687,878	(77.10)	9,616,931	(10.02)	5,816,761	21.49		
	漢翔	28,540,207	21,042,937	(26.27)	23,734,566	12.79	13,127,773	23.56		
	亞航	3,913,291	3,895,091	(0.47)	3,884,970	(0.26)	1,886,872	(1.54)		
	駐龍	814,961	350,169	(57.03)	403,919	15.35	294,563	65.17		
	晟田	1,586,789	902,462	(43.13)	1,060,189	17.48	645,829	33.34		
營業利益	長榮航太	2,027,347	1,484,231	(26.79)	1,152,007	(22.38)	755,170	22.30		
	漢翔	2,445,366	179,824	(92.65)	491,341	173.23	628,048	460.52		
	亞航	78,753	(40,241)	(151.10)	7,108	117.66	5,095	156.03		
	駐龍	286,064	47,481	(83.40)	60,489	27.40	87,487	208.24		
	晟田	102,240	(156,536)	(253.11)	(38,181)	75.61	30,898	147.96		
稅前淨利	長榮航太	2,371,641	1,394,271	(41.21)	1,081,037	(22.47)	1,016,771	86.19		
	漢翔	2,371,537	479,623	(79.78)	674,696	40.67	985,432	351.43		
	亞航	59,412	33,228	(44.07)	77,971	134.65	2,607	(95.66)		
	駐龍	284,349	42,834	(84.94)	64,366	50.27	112,193	356.85		
	晟田	91,168	(119,165)	(230.71)	(12,528)	89.49	62,853	(221.26)		
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。										
註：111 年上半年度變動率係與 110 年上半年度比較。										
1.最近一個會計年度或申請上市會計年度之營業收入及營業利益與同業比較，顯有重大衰退者。		1.營業收入及營業利益與同業比較 (1)營業收入 該公司 110 年度及 111 年上半年度之營業收入分別較去年同期衰退 10.02% 及成長 21.49%，110 年度主係受國際新冠肺炎疫情影響，使該公司客戶進廠執行停機線維修及重大機體維修量同步受影響而減少，致該公司 110 年度營業收入較 109 年減少。與採樣同業相較，同樣以維修業務為主之亞航亦呈現衰退，而漢翔、駐龍及晟田則因製造業務占其營業收入之比重相較於該公司為高，受原廠產量逐漸回升進而帶動相關零件需求增加，故營收成長率皆優於該公司；111 年上半年度營業收入成長率介於同業之間，主係隨各國政府逐步放寬邊境管制進而帶動國際客運需求增加，使該公司客戶進廠執行停機線維修及重大機體維修量同步回升，該公司營業收入亦逐漸								

項目	就具體認定標準逐一評估情形	是否適宜上市	備註
<p>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。</p> <p>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。</p>	<p>回升所致。綜上所述，該公司之營業收入主係隨整體航空產業、旅遊業及航空貨運業之景氣影響，應無重大衰退之情事。</p> <p>(2)營業利益</p> <p>該公司 110 年度及 111 年上半年度之營業利益分別較去年同期衰退 22.38%及成長 22.30%，110 年度因受新冠疫情影響致呈現衰退，故該公司最近一個會計年度或申請上市會計年度之營業利益與同業比較，尚無重大衰退之情事。該公司各年度雖營業利益成長率均低於同業公司，然該公司 110 年度及 111 年上半年度之營業利率則分別為 11.98%及 12.98%，除低於駐龍以外，均高於同業(同業比率小於 5%)，應無重大衰退之情事。</p> <p>2.稅前淨利與同業比較</p> <p>該公司 110 年度及 111 年上半年度之稅前淨利分別較去年同期衰退 22.47%及成長及 86.19%，該公司 110 年度稅前淨利成長率均低於同業而 111 年上半年度則介於同業之間，然該公司 110 年度及 111 年上半年度之稅前淨利率則分別為 11.24%及 17.48%，除低於駐龍以外，均高於同業(同業比率小於 10%)，該公司之稅前淨利應無重大衰退之情事。</p> <p>3.營業收入及營業利益變化情形</p> <p>該公司 108 年度、109 年度及 110 年度之營業收入分別為 46,679,694 千元、10,687,878 千元與 9,616,931 千元，營業收入變動率分別為(77.10%)及(10.02%)；營業利益分別為 2,027,347 千元、1,484,231 千元與 1,152,007 千元，營業利益變動率分別為(26.79%)及(22.38%)，雖因該公司業務調整及整體航空市場低迷影響有呈現連續負成長之情形，惟 111 年在各國家因新冠肺炎疫苗的普及下，航空市場陸續復甦，截至 8 月底之營業收入為 6,751,232 千元，已較去年同期增加 20.35%，顯示該公司業績回穩可期。而營業利率於 109 年將部分發動機維修業務移出且公司進行資產輕量化後，該公司 109~110 年度及 111 年上半年度之營業利率均大於 10%以上，經營績效良好且尚屬穩定。</p>		

項目	就具體認定標準逐一評估情形	是否適宜上市	備註
<p>4.最近三個會計年度之稅前淨利，連續呈現負成長情形者。</p> <p>5.產品或技術已過時，而未有改善計畫者。</p> <p>(二)前項規定，對於依本準則第四條第二項、第三項或第五條規定申請股票上市公司，經提出合理性說明者，不適用之。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p>	<p>4.稅前淨利變化情形</p> <p>該公司 108 年度、109 年度及 110 年度之稅前淨利分別為 2,371,641 千元、1,394,271 千元與 1,081,037 千元，變動率分別為 (41.21%)及(22.47%)，呈現連續負成長之情形，該公司稅前利益率於 109 年將部分發動機維修業務移出且公司進行資產輕量化後，該公司 109~110 年度及 111 年上半年度之稅前淨利率仍維持大於 10%以上，經營績效良好且尚屬穩定。</p> <p>5.該公司因成立迄今歷史悠久，具備豐富產業經驗，且取得多項國際級專業認證，已建構完整與客製化之維修能量，國際航空旅行需求將逐步復甦，進而帶動航空維修產業恢復成長動能。另該公司製造業務已取得國際性航空器及其零附件製造原廠如波音及GE之認證而成為其供應鏈，故該公司產品及技術應無過時之虞。</p> <p>(二)該公司 110 年度之營業利益及稅前淨利分別為 1,152,007 千元及 1,081,037 千元，占當年度股本 3,528,069 千元之比率分別為 32.65%及 30.64%，均大於 12%，故不適用前項之評估，該公司應無所營事業嚴重衰退之虞。</p> <p>(三)該公司所採樣同業之選取理由已詳述於「肆、財務狀況一、(一)」之評估項目中。</p> <p>(四)請詳「七、(二)」之評估說明。</p> <p>綜上評估，該公司並無所營事業嚴重衰退之情事。</p>		
<p>八、申請公司於最近五年內，或其現任董事、總經理或實質負責人於最近三年內，有違反誠信原則之行為者。所規定「違反誠信原則之行為」，係指下列情事之一者：</p> <p>(一)公司部份：</p> <p>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</p>	<p>(一)公司部分</p> <p>1.經核閱該公司董事會議事錄、財團法人金融聯合徵信中心出具之信用報告，參酌莊植焜律師事務所莊植焜律師出具之法律意見書，並取得該公司出具之聲明書，該公司最近五年內並無所開立之支票存款戶公告為拒絕往</p>	是	

項目	就具體認定標準逐一評估情形	是否適宜上市	備註
<p>未經清償贖回註記者。</p> <p>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。</p> <p>3.違反勞動基準法被處以刑罰確定者，但最近二年內經檢查機構複查已改善者，不在此限。</p> <p>4.違反稅捐稽徵法經判決有罪確定者。</p> <p>5.違反申請上市時所出具聲明書之聲明事項者。</p> <p>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。</p> <p>(二)董事、總經理或實質負責人部分：</p> <p>1.同前款第 1、2、3、4 及 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。</p>	<p>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記錄未經清償贖回註記之情事。</p> <p>2.經取得該公司財團法人金融聯合徵信中心出具之信用報告，參酌莊植焜律師事務所莊植焜律師出具之法律意見書，並取得該公司出具之聲明書，該公司最近五年內並無向金融機構貸款有逾期還款之情事。</p> <p>3.經參酌莊植焜律師事務所莊植焜律師出具之法律意見書、查閱該公司與主管機關往來函文，並取得該公司之聲明書及查詢司法院法學資料檢索系統，該公司最近五年內並無因違反勞動基準法被處以刑罰確定之情事。</p> <p>4.經取得該公司向國稅局及稅捐稽徵處查詢之無欠稅證明，及該公司出具之聲明書，該公司最近五年內未有違反稅捐稽徵法經判決有罪確定之情事。</p> <p>5.經核閱該公司出具之聲明書，並參酌莊植焜律師事務所莊植焜律師出具之法律意見書，該公司最近五年內並無違反申請上市時所出具聲明書之聲明事項之情事。</p> <p>6.經核閱該公司出具之聲明書，並參酌莊植焜律師事務所莊植焜律師出具之法律意見書，該公司最近五年內並無其他重大虛偽不實或喪失公司債信情事，而有損害公司利益或股東權益或公眾利益之情事。</p> <p>(二)董事、總經理或實質負責人部分</p> <p>1.經取得該公司現任董事(含法人之代表人)、總經理或實質負責人出具之聲明書、財團法人金融聯合徵信中心出具之信用報告、國稅局與稅捐稽徵機關所出具之無違章欠稅記錄之回覆函，並參酌莊植焜律師事務所莊植焜律師出具之法律意見書，該公司現任董事、總經理或實質負責人(該公司負責人為黃南宏董事長，並無符合公司法第 8 條第 3 項所定義之實質負責人)最近三年內除董事長長榮航空因新冠肺炎疫情影響，已取得北區國稅局桃園分局同意得分期繳納 108 年度營所稅之核准函外，並無所開立之支票存款戶公告為拒絕往來戶，或因簽發支票或以金融業為擔</p>		

項目	就具體認定標準逐一評估情形	是否適宜上市	備註
<p>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。</p>	<p>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，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等情事。</p> <p>2.經取得該公司現任董事(含法人之代表人)、總經理或實質負責人出具之聲明書，查詢司法院法學資料檢索系統，並參酌莊植焜律師事務所莊植焜律師出具之法律意見書，該公司現任董事、總經理或實質負責人最近三年內並無犯公司法、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之情事。該公司董事周雍強、林寶水、張國煒有以下案件外，其他董事於最近年度及本年度截至申請時，並無繫屬中之重大訴訟、非訟或行政爭訟或行政調查之情事有繫屬中之訴訟案件，說明如下：</p> <p>(1)周雍強獨立董事與王 OO 同為臺大工工所教授，王 OO 因針對台大校內事務對周雍強處置有疑義，於 104、105 年間數次對周雍強犯傷害、妨害自由、誹謗、公然侮辱等罪，案經周雍強提出刑事告訴，檢察官對王 OO 提起公訴，共提出 3 案。其中第一案經臺北地方法院於 106 年 7 月判決王 OO 拘役 110 日，臺灣高等法院 106 年 12 月維持原判，其後王 OO 於法定期間內未再提起上訴，故本案確定終結；第二案經臺灣士林地方法院於 107 年 12 月判決王 OO 拘役 95 日，臺灣高等法院 108 年 7 月維持原判，其後王 OO 於法定期間內未再提起上訴，故本案確定終結；第三案經臺北地方法院於 109 年 5 月簡易判決王 OO 拘役 120 日，其後王 OO 於法定期間內未再提起上訴，故本案確定終結。</p> <p>(2)董事林寶水之訴訟案件：緣財團法人張榮發基金會（下稱：張榮發基金會或該基金會）之捐助人張國政，認該基金會第 11 屆</p>		

項目	就具體認定標準逐一評估情形	是否適宜上市	備註
<p>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。</p> <p>4.有其他重大違反法令或誠實信用原則之行為者。</p>	<p>全體董事(含林寶水等 14 人)之董事職務，已於教育局 109 年 2 月 5 日臺教社(三)字第 1090004762 號函所定命一個月改選期限屆滿而當然解任，故依民事訴訟法第 247 條規定，向臺灣臺北地方法院提起確認張榮發基金會與林寶水等 14 人間董事關係自 109 年 3 月 9 日起不存在之訴。本案經臺灣臺北地方法院審理後，認張國政主張無理由，駁回其請求。張國政不服，對該判決提起上訴，復經臺灣高等法院審理後判決駁回上訴。張君未提出第三審上訴，本案終結。</p> <p>(3)董事張國煒有一民事案件，該案係原告張國政為張國煒董事之兄，原告張國政主張其與被告張國煒之父親張榮發於製作遺囑時無遺囑能力，且上開遺囑因不符法定方式，不具證據能力，故提起確認遺囑無效之訴。本案第一審臺灣臺北地方法院已於 109 年 3 月判決原告張國政之訴駁回，張國政不服，對該判決提起上訴上，目前於臺灣高等法院審理中。</p> <p>經參閱莊植焜律師事務所莊植焜律師所出具之法律意見書評估以上訴訟，屬於董事本身之訴訟案件，與其是否違反誠信原則尚無關聯，且與該公司並無實質上或法律上之牽連關係，而審理程序及判決結果不致影響其執行該公司之董事職務。</p> <p>3.經取得該公司現任董事(含法人之代表人)、總經理或實質負責人出具之聲明書，及參酌莊植焜律師事務所莊植焜律師出具之法律意見書，該公司現任董事、總經理或實質負責人最近三年內並無經營其他公司涉及惡性倒閉等不良經營行為之情事。</p> <p>4.經取得該公司現任董事(含法人之代表人)、總經理或實質負責人出具之聲明書，及參酌莊植焜律師事務所莊植焜律師出具之法律意見書，該公司現任董事、總經理及實質負責人最近三年內並無其他重大違反法令或誠實信用原則之行為之情事。</p> <p>綜上所述，該公司最近五年內及現任董事(合法</p>		

項目	就具體認定標準逐一評估情形	是否適宜上市	備註
	人之代表人)、總經理或實質負責人於最近三年內並無違反誠信原則之行為。		
<p>九、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一；其董事會有無法獨立執行其職務；或未依證券交易法第十四條之六及其相關規定設置薪資報酬委員會者。另所選任獨立董事其中至少一人須為會計或財務專業人士。</p> <p>(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。</p> <p>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：</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(3)具有商務、法務、財務、</p>	<p>經檢視該公司最近期經濟部變更登記表、董事會議事錄及股東會議事錄，該公司設有9席董事，其中獨立董事計有3席，分別為周雍強先生、許妙靜女士及鄧衍森先生，業已符合申請公司之董事會成員至少五席，且獨立董事不得低於三席或少於董事席次五分之一之規定。</p> <p>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，並經董事會決議委任獨立董事周雍強先生、許妙靜女士及鄧衍森先生擔任薪資報酬委員會委員，其中獨立董事許妙靜小姐為會計或財務專業人士，符合獨立董事至少一人應具備會計或財務專長之規定。</p> <p>(一)該公司係依「公開發行公司獨立董事設置及應遵循事項辦法」所訂之程序及要件，選任周雍強先生、許妙靜女士及鄧衍森先生三席獨立董事，茲說明如下：</p> <p>1.取得獨立董事周雍強先生、許妙靜女士及鄧衍森先生之學經歷資料，並分別說明如下：</p> <p>(1)周雍強先生，係符合左列條件(1)，該董事於77年9月~84年7月擔任麻省理工工業工程與作業研究系助理教授/副教授、自84年8月擔任國立臺灣大學工業工程研究所所長、教授、副教授等職位至今，具備5年以上工業工程所教學經驗，符合公司業務所需相關科系之專業資格。</p> <p>(2)許妙靜女士，係符合左列條件(2)及(3)，該董事於79年7月~87年7月及88年12月~93年7月擔任資誠聯合會計師事務所合夥人、自93年7月~100年8月擔任中國信託商業銀行(股)公司資深副總經理、自100年8月~109年3月擔任南山人壽保險(股)公司總經理兼財務長，具備30年以上工作經驗，主要經歷擔任過會計師及大型金控總經理具備公司財務會計及審計實務經驗，並兼任南港輪胎(股)公司之獨立董事，係符合專業資格條件。</p> <p>(3)鄧衍森先生，係符合左列條件(1)，該董事</p>	是	

項目	就具體認定標準逐一評估情形	是否適宜上市	備註
<p>會計或公司業務所需之工作經驗。</p> <p>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：</p> <p>(1)有公司法第三十條各款情事之一。</p> <p>(2)依公司法第二十七條規定以政府、法人或其代表人當選。</p> <p>(3)違反本辦法所定獨立董事之資格。</p> <p>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：</p> <p>(1)申請公司或其關係企業之受僱人。</p> <p>(2)公司或其關係企業之董事、監察人。</p>	<p>於 109 年 12 月至今擔任監察院國家人權委員會諮詢顧問、自 109 年 7 月至今擔任法務部人權工作小組委員、自 109 年 5 月至今擔任新北市政府勞資爭議主任仲裁委員、自 95 年 8 月至 109 年 7 月擔任東吳大學法律系專任教授、自 109 年 8 月迄今擔任東吳大學法律系兼任教授具備 15 年以上法律教學經驗，其擔任大學法律教職，具備豐富之法律背景，係符合專業資格條件。</p> <p>綜上所述，該公司獨立董事均具有五年以上商務、法務、財務、會計或公司業務所需之工作經驗，且獨立董事許妙靜女士為會計或財務專業人士。</p> <p>2.經檢視該公司最近期經濟部變更登記事項表，並取得當選時之股東常會議事錄、獨立董事出具之聲明書、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，並未發現該公司獨立董事有公司法第三十條各款所列情事，且三位獨立董事皆以自然人身份當選，非為公司法第二十七條規定之法人或其代表人，亦無違反「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。</p> <p>3.茲就該公司獨立董事選任前二年及任職期間，評估是否符合「公開發行公司獨立董事設置及應遵循事項辦法」第三條第一項各款之獨立性規定：</p> <p>該公司之關係企業為長榮航空(股)公司、長榮航勤(股)公司、長榮空廚(股)公司、長榮空運倉儲(股)公司、翔利投資(股)公司、Sky Castle Investment Ltd.、Evergreen Airways Service(Macau)Ltd.、PT Perdana Andalan Air Service 及 EVA Flight Training Academy。</p> <p>(1)經取具獨立董事出具之聲明書、工作經歷、該公司之員工名冊，該公司之獨立董事於選任前二年及任職期間並非申請公司或其關係企業之受僱人。</p> <p>(2)經取具該公司及其關係企業之董事及監察人名單、獨立董事出具之聲明書、轉投資聲明書及工作經歷相關資料，該公司之獨立董事於選任前二年及任職期間並非</p>		

項目	就具體認定標準逐一評估情形	是否適宜上市	備註
<p>(3)本人及其配偶、未成年子女或以他人名義持有公司已發行股份總額百分之一以上或持股前十名之自然人股東。</p> <p>(4)第一款之經理人或前二款所列人員之配偶及二親等以內親屬或三親等以內直系血親親屬。</p> <p>(5)直接持有申請公司已發行股份總額百分之五以上、持股前五名或依公司法第二十七條第一項或第二項指派代表人擔任公司董事或監察人之法人股東之董事、監察人或受僱人。</p> <p>(6)申請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。</p> <p>(7)申請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。</p> <p>(8)與申請公司有財務或業</p>	<p>該公司或其關係企業之董事、監察人。</p> <p>(3)經取具該公司股東名冊、獨立董事出具之聲明書、親屬表及轉投資聲明書，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該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。</p> <p>(4)經取具該公司及其關係企業之董事及監察人名單、員工名冊、獨立董事出具之聲明書、親屬表及轉投資聲明書，該公司獨立董事於選任前二年及任職期間並非前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、該公司或其關係企業之經理人。</p> <p>(5)經取具該公司之員工名冊、獨立董事出具之聲明書、轉投資聲明書及工作經歷相關資料，並查閱該公司持股百分之五以上或持股前五名之法人股東、依公司法第二十七條第一項或第二項指派代表人之法人股東之董事及監察人名單，該公司獨立董事於選任前二年及任職期間並無左列之情事。</p> <p>(6)經取具董事及獨立董事出具之聲明書、轉投資聲明書及工作經歷相關資料，該公司與長榮航勤(股)公司、長榮空廚(股)公司、長榮空運倉儲(股)公司、翔利投資(股)公司、Sky Castle Investment Ltd.、Evergreen Airways Service(Macau)Ltd.、PT Perdana Andalan Air Service 及 EVA Flight Training Academy 之董事席次或有表決權之股份超過半數係由長榮航空(股)公司控制，該公司之獨立董事於選任前二年及任職期間未有擔任上述公司之董事、監察人或受僱人之情事。</p> <p>(7)經取具該公司董事及總經理出具之轉投資聲明書、獨立董事出具之聲明書、轉投資聲明書及工作經歷相關資料，該公司並無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之情事，故該公司之獨立董事於選任前二年及任職期間亦未有左列之情事。</p> <p>(8)該公司有財務業務往來之特定公司為長</p>		

項目	就具體認定標準逐一評估情形	是否適宜上市	備註
<p>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。</p> <p>(9)為申請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、會計等服務或諮詢之專業人士、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。</p> <p>公開發行公司與其母公司、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、第五款至第七款及第四項第一款規定。</p> <p>公開發行公司之獨立董事曾任第一項第二款或第八款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，不適用第一項於選任前二年之規定。</p>	<p>榮航空、立榮航空、長榮航勤、長榮空廚、長榮空運倉儲、長榮警備保全、長汎旅行社、關貿網路(前述均為他公司及其董事、監察人及持有股份超過股份總額百分之十之股東總計持有該公司已發行股份總額百分之三十以上，且雙方曾有財務或業務上之往來紀錄)經取具獨立董事出具之聲明書、轉投資聲明書及工作經歷相關資料，並查詢特定公司於經濟部商業司商工登記之董監事資料，該公司獨立董事於選任前二年及任職期間並無左列之情事。</p> <p>(9)經取具獨立董事之獨立性聲明書、轉投資聲明書及工作經歷相關資料，並查閱該公司提供商務、法務、財務、會計等服務或諮詢之專業人士彙總表及勞務費明細帳，該公司獨立董事選任前二年及任職期間並無左列之情事。</p>		

項目	就具體認定標準逐一評估情形	是否適宜上市	備註
<p>4.兼任其他公開發行公司之獨立董事合計超過三家以上。</p> <p>5.公司獨立董事選舉，應依公司法第一百九十二條之一規定採候選人提名制度，並載明於章程，股東應就獨立董事候選人名單中選任之。</p> <p>(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」第六條第一、二、四款訂定之進修體系所出具之相關證明文件。</p> <p>(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：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.配偶。 2.二親等以內之親屬。 3.同一法人之代表人。 <p>前(三)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。</p> <p>董事間有超過半數之席次具有(三)3.之關係，經目的事業主管機關核准者，不適用之。</p>	<p>4.經取具獨立董事之獨立性聲明書、轉投資聲明書及工作經歷證明文件，除許妙靜兼任南港輪胎(股)公司之獨立董事外，其餘獨立董事並無兼任他家公開發行公司獨立董事之情形，故該公司獨立董事並未有兼任其他公開發行公司獨立董事合計超過三家以上之情事。</p> <p>5.該公司之章程已明定董事之選舉採候選人提名制度，現任獨立董事係於 111 年 1 月 12 日股東臨時會依候選人提名制選任之。</p> <p>(二)經取得該公司獨立董事於「上市上櫃公司董事、監察人進修推行要點」第六條第一、二、四款訂定之進修體系所出具之相關證明文件，該公司獨立董事已於輔導期間進修法律、財務或會計專業知識每年達三小時以上，故該公司三位獨立董事已符合進修規定。</p> <p>(三)經檢視該公司董事親屬表及轉投資聲明書，並取具董事聲明書，該公司九席董事彼此間並無具有配偶、二親等以內親屬。該公司設有 9 席董事，其中董事席次中有同一法人代表人之董事，分別為長榮航空 3 席、立榮航空 2 席，經計算未有同一法人代表人之關係超過半數席次之情事。</p>		
<p>十、申請公司於申請上市會計年度及其最近一個會計年度已登錄為證券商營業處所買賣興櫃股票，於掛牌日起，其現任董事及持股超過其發行股份總額百分之十之股東有未</p>	<p>該公司自 111 年 2 月 18 日起登錄為證券商營業處所買賣興櫃股票。經取得該公司股務代理機構出具之股權轉讓通報表及取得該公司現任董事及持股超過其發行股份總額百分之十之股東聲明書，尚無現任董事及持股超過其發行股份總額百分之</p>	是	

項目	就具體認定標準逐一評估情形	是否適宜上市	備註																																	
<p>於興櫃股票市場而買賣申請公司發行之股票情事者。但因辦理本準則第十一條之承銷事宜或有其他正當事由者，不在此限。</p>	<p>十之股東，有未於興櫃股票市場買賣該公司發行之股票之情事。</p>																																			
<p>十一、申請公司之股份為上市(櫃)公司持有且合於下列條件之一者，該上市(櫃)公司最近三年內為降低對申請公司之持股比例所進行之股權移轉，未採公司原有股東優先認購或其他不損害公司股東權益方式：</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p>	<p>(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。</p> <p>(二)該公司係上市公司長榮航空之子公司，截至 107 年 12 月 31 日長榮航空及其關係人立榮航空(長榮航空之法人股東長榮國際之轉投資公司)對該公司持股比率分別為 80.00%及 20.00%，108 年初至目前為止長榮航空對該公司持股比例變動情形說明如下表：</p> <p style="text-align: right;">單位：千股；%</p> <table border="1" data-bbox="646 1417 1294 1785"> <thead> <tr> <th rowspan="2">年/月</th> <th rowspan="2">異動原因</th> <th rowspan="2">該公司股份總數</th> <th colspan="3">持有該公司股份比例</th> </tr> <tr> <th>長榮航空</th> <th>立榮航空</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>107/12</td> <td>總計持有該公司 636,160 千股</td> <td>636,160</td> <td>80.00</td> <td>20.00</td> <td>100.00</td> </tr> <tr> <td>108/3</td> <td>存續合併增資</td> <td>652,807</td> <td>79.42</td> <td>20.58</td> <td>100.00</td> </tr> <tr> <td>110/1</td> <td>現金減資</td> <td>352,807</td> <td>79.42</td> <td>20.58</td> <td>100.00</td> </tr> <tr> <td>111/2</td> <td>配合該公司股票上市櫃規劃進行股權轉讓</td> <td>352,807</td> <td>58.44</td> <td>14.41</td> <td>72.85</td> </tr> </tbody> </table> <p>資料來源：該公司提供</p> <p>110 年 8 月長榮航空為配合該公司股票上市規劃進行股權移轉，其持股比例下降 20.98%，於 111 年 2 月完成股權移轉作業後，長榮航空累計持股比例由 79.42%降至 58.44%。綜上，最近三年內長榮航空降低對該公司持股</p>	年/月	異動原因	該公司股份總數	持有該公司股份比例			長榮航空	立榮航空	合計	107/12	總計持有該公司 636,160 千股	636,160	80.00	20.00	100.00	108/3	存續合併增資	652,807	79.42	20.58	100.00	110/1	現金減資	352,807	79.42	20.58	100.00	111/2	配合該公司股票上市櫃規劃進行股權轉讓	352,807	58.44	14.41	72.85		
年/月	異動原因				該公司股份總數	持有該公司股份比例																														
		長榮航空	立榮航空	合計																																
107/12	總計持有該公司 636,160 千股	636,160	80.00	20.00	100.00																															
108/3	存續合併增資	652,807	79.42	20.58	100.00																															
110/1	現金減資	352,807	79.42	20.58	100.00																															
111/2	配合該公司股票上市櫃規劃進行股權轉讓	352,807	58.44	14.41	72.85																															

項目	就具體認定標準逐一評估情形	是否適宜上市	備註																	
	<p>比例累積超過 20%。母公司長榮航空於 110 年對長榮航空原股東、長榮航太員工及特定人之股權轉讓過程評估如下：</p> <p>1.長榮航空股權移轉對象合理性及適法性：</p> <p>經查閱該公司之母公司長榮航空之審計委員會議事錄、董事會議事錄及股東會會議事錄，長榮航空為配合長榮航太股票上市規劃進行股權移轉，由長榮航空提撥長榮航太股份合計 74,000 仟股辦理股權移轉，由長榮航空全體股東依 110 年 9 月 15 日認股基準日按股東名簿記載之股東持有股數，依其持股比例計算得認購長榮航太股份達 1 仟股以上者，始有參與認購權利；認購長榮航太股份未達一仟股之股東自行拼湊至整數張者，亦有參與認購權利，長榮航空股東放棄認購或認購不足部份，授權董事長洽特定人認購之。</p> <p>而原股東放棄認購或認購不足的部分，係依照董事會之決議，授權董事長洽特定人認購。董事長洽特定人認購的部分，以長榮航太員工、關係企業及其員工、對長榮航太營運發展有助益之策略性投資人或財務性投資人為原則，而實際認購後之特定人主係包括長榮航太員工、關係企業及其員工、對長榮航太營運發展有助益之策略性投資人或財務性投資人。長榮航空已於 111 年 3 月 14 日董事會報告實際股權轉讓對象、特定人名單及認購股數。</p> <p style="text-align: center;"><u>受讓對象及股數</u></p> <table border="1" data-bbox="651 1563 1294 2033"> <thead> <tr> <th>受讓對象</th> <th>受讓股數 (股)</th> <th>身份別及轉讓原因</th> <th>股權轉讓價格</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>長榮航空原股東</td> <td>6,761,600</td> <td>符合優先認購之原股東，依持股比例認購。</td> <td rowspan="3">每股新臺幣 62 元</td> </tr> <tr> <td>長榮航太經營團隊及一般員工等</td> <td>6,802,800</td> <td rowspan="2">原股東放棄認購或認購不足的部分，授權董事長</td> </tr> <tr> <td>順安產業股份有限公司</td> <td>50,000</td> </tr> <tr> <td>外部特定人-法人及一般自然人投資人</td> <td>58,884,600</td> <td></td> <td>每股新臺幣</td> </tr> </tbody> </table>	受讓對象	受讓股數 (股)	身份別及轉讓原因	股權轉讓價格	長榮航空原股東	6,761,600	符合優先認購之原股東，依持股比例認購。	每股新臺幣 62 元	長榮航太經營團隊及一般員工等	6,802,800	原股東放棄認購或認購不足的部分，授權董事長	順安產業股份有限公司	50,000	外部特定人-法人及一般自然人投資人	58,884,600		每股新臺幣		
受讓對象	受讓股數 (股)	身份別及轉讓原因	股權轉讓價格																	
長榮航空原股東	6,761,600	符合優先認購之原股東，依持股比例認購。	每股新臺幣 62 元																	
長榮航太經營團隊及一般員工等	6,802,800	原股東放棄認購或認購不足的部分，授權董事長																		
順安產業股份有限公司	50,000																			
外部特定人-法人及一般自然人投資人	58,884,600		每股新臺幣																	

項目	就具體認定標準逐一評估情形	是否適宜上市	備註								
	<table border="1" data-bbox="651 248 1294 353"> <tr> <td data-bbox="651 248 951 315">興櫃推薦券商及投保中心</td> <td data-bbox="951 248 1082 315">1,501,000</td> <td data-bbox="1082 248 1214 315">洽特定人認購之。</td> <td data-bbox="1214 248 1294 315">幣 63 元</td> </tr> <tr> <td data-bbox="651 315 951 353">合計</td> <td data-bbox="951 315 1082 353">74,000,000</td> <td data-bbox="1082 315 1214 353"></td> <td data-bbox="1214 315 1294 353"></td> </tr> </table> <p data-bbox="651 360 951 394">資料來源：該公司提供</p> <p data-bbox="715 416 1142 450">2.長榮航空股權移轉價格合理性：</p> <p data-bbox="746 472 1294 1077">長榮航空係以每股新臺幣 62 元整對長榮航空原股東及長榮航太員工進行股權轉讓，以每股新臺幣 63 元對創業投資機構及產業策略夥伴等外部特定人進行股權轉讓，業已洽請信佑聯合會計師事務所林昶佑會計師就交易價格合理性及對長榮航空股東權益之影響出具意見書，並取具華淵鑑價股份有限公司出具之股權價值評價報告書，且已提至長榮航空 110 年 8 月 4 日之審計委員會及董事會決議通過，故此次股權轉讓價格訂為每股新臺幣 62 元整及 63 元整，落於價格合理性意見書所述之 55.84 元至 67.18 元區間，尚屬合理。</p> <p data-bbox="639 1122 1294 1301">綜上所述，尚未發現該公司之母公司長榮航空最近三年內為降低對該公司之持股比例所進行之股權移轉，有未採公司原有股東優先認購或其他損害公司股東權益方式之情事。</p>	興櫃推薦券商及投保中心	1,501,000	洽特定人認購之。	幣 63 元	合計	74,000,000				
興櫃推薦券商及投保中心	1,501,000	洽特定人認購之。	幣 63 元								
合計	74,000,000										
十二、其他因事業範圍、性質或特殊狀況，臺灣證券交易所股份有限公司認為不宜上市者。	該公司尚無其他因事業範圍、性質或特殊情況，而有不宜上市之情事。	是									

主辦證券承銷商：凱基證券股份有限公司



評估人簽章：彭秀珍 

彭怡惠 

方彥博 

陳冠宇 

高慧茹 

單位主管簽章：林能顯 

負責人簽章：許道義 

中華民國 1 1 1 年 9 月 20 日
(僅限於長榮航太科技股份有限公司股票初次上市證券承銷商評估報告使用)

協辦證券承銷商：國泰綜合證券股份有限公司



評估人簽章：陳俊文



單位主管簽章：楊佳祥



負責人簽章：莊順裕



中 華 民 國 111 年 9 月 20 日
(僅限於長榮航太科技股份有限公司股票初次上市證券承銷商評估報告使用)

協辦證券承銷商：第一金證券股份有限公司



評估人簽章：曾冠樺



單位主管簽章：羅森和



負責人簽章：陳致全



中華民國 111 年 9 月 20 日
(僅限於長榮航太科技股份有限公司股票初次上市證券承銷商評估報告使用)

長榮航太科技股**份**有限公司

負責人：黃南宏



附件十七、股票上市前現金增資發行新股之證券承銷
商評估報告

長榮航太科技股份有限公司

初次上市現金增資發行新股案

證券承銷商評估報告

凱基證券股份有限公司



中華民國一一年十二月二十九日

目 錄

壹、承銷商總結意見.....	5
貳、評估報告內容摘要.....	6
一、產業概況.....	6
(一)產業現況.....	6
(二)該行業之特有循環性需求或可替代性產品及其影響.....	14
二、發行人之競爭地位.....	17
(一)該公司在同業之間的地位.....	17
(二)市場約略占有率.....	18
(三)公司競爭之利基.....	18
三、發行公司營運風險.....	20
(一)業務風險.....	20
(二)技術能力、研發及專利權之營運風險.....	23
(三)人力資源方面之營運風險.....	28
(四)各主要產品之成本分析.....	30
(五)匯率變動情形.....	32
四、最近期及最近三個會計年度募集與發行有價證券籌資效益.....	34
參、就發行人下列業務財務狀況蒐集資料，說明其查核程序及所獲致結論.....	35
一、業務狀況.....	35
(一)最近期及最近三個會計年度財務報告主要銷售對象及供應商(年度前十名或佔年度營業收入淨額或進貨淨額5%以上者)之變化分析.....	35
(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.....	55
(三)最近期及最近三個會計年度，發行公司之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.....	59
二、財務狀況.....	84
三、發行人及其各子公司(包括母子公司間交易事項)最近期及最近三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及重大資產交易之資料，以評估對公司財務狀況之影響。.....	100
(一)背書保證.....	100
(二)重大承諾事項.....	100
(三)資金貸與他人.....	100
(四)衍生性金融商品交易情形.....	100
(五)重大資產交易情形.....	101
肆、就發行人前各次現金增資、併購或受讓他公司股份發行新股或發行公司債及私募有價證券計畫之執行情形蒐集資料，說明其查核程序及所獲致結論.....	106
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。.....	106

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。.....	106
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。.....	106
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。.....	106
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。.....	106
伍、就本次募集與發行有價證券之適法性蒐集資料，說明其查核程序及所獲致結論.....	107
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.....	107
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.....	107
三、是否符合中華民國證券商業同業公會「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.....	115
四、法令之遵循及對公司營運影響.....	123
五、說明發行人委請填報其案件檢查表並出具法律意見書之律師未具有下列情事.....	129
陸、就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.....	130
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.....	130
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.....	132
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.....	132
四、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.....	138
五、本次增資計畫如併同減資計畫辦理者，應就下列事項評估其可行性與合理性.....	138
六、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.....	138
七、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，是否已評估左列事項.....	138
八、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).....	139
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	140
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	140
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.....	140
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.....	140
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.....	140
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各款因素蒐集資料，說明其查核程序及所獲致結論.....	140
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.....	140
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。.....	140

壹、承銷商總結意見

長榮航太科技股份有限公司本次為辦理現金增資發行新股普通股 21,764,000 股，每股面額新臺幣 10 元，合計發行總金額新臺幣 217,640,000 元整，依法向金融監督管理委員會提出申報。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，長榮航太科技股份有限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。

凱基證券股份有限公司



代表人：許育仁



承銷部門主管：林能顯



中華民國一一年十二月二十九日

貳、評估報告內容摘要

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評估報告之評估查核程序」規定辦理查核完竣，所獲致結論如下：

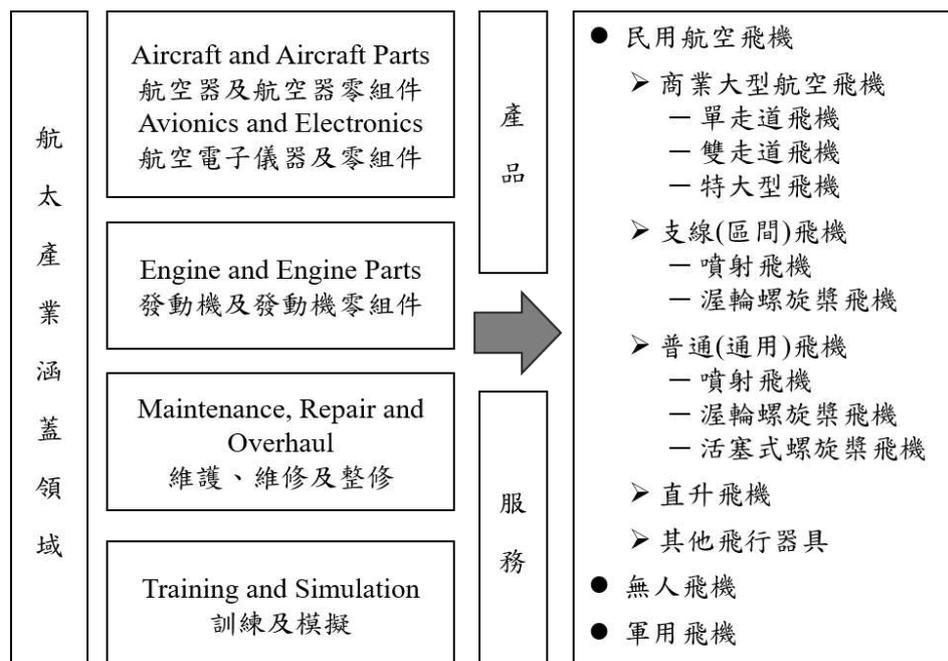
一、產業概況

長榮航太主要從事機體、零組件、發動機之維修及機體、發動機零組件之製造、加工、組裝等業務，並以航太維修業務(Maintenance, Repair and Overhaul，簡稱MRO)為主，茲就該公司所屬行業之產業現況與發展說明如下：

(一)產業現況

依經濟部航太產業發展推動小組資料顯示，航太產業之供應鏈體系涵蓋以飛機為中心之設計及製造業、維修服務業、軍用航空工業等，飛機系統整合技術與品質管理等流程相當繁雜，需航太供應鏈間相互密切配合。其業務內容係包含航空器及其零組件、發動機及其零組件產品之製造、機體維護、維修及整修服務，以及飛航訓練與模擬等項目，航太產業必須仰賴許多相關工業之支援，舉凡電機、機械、電子、電腦、通訊、化工、材料、飛航安全檢測等高科技產業，故眾多先進國家多以發展航太產業以驅動其國內相關產業之技術水準與附加價值。另航太產業為典型勞力密集、技術密集、經驗密集及資本密集之產業，因航太產業之發展對國家經濟競爭優勢、國防安全實力及基礎產業技術提升有相當之影響，具高附加價值之特性，使得全球各國政府越來越重視並支持航太產業永續發展。而長榮航太擁有飛機機體、發動機零組件之製造、加工與組裝等能力，以及飛機機體、零組件、發動機維修等能量，為亞太地區少數兼具製造、系統整合、測試及維修能量之航太產業供應商。

航太產業涵蓋領域



資料來源：凱基整理。

1.航太產業概況

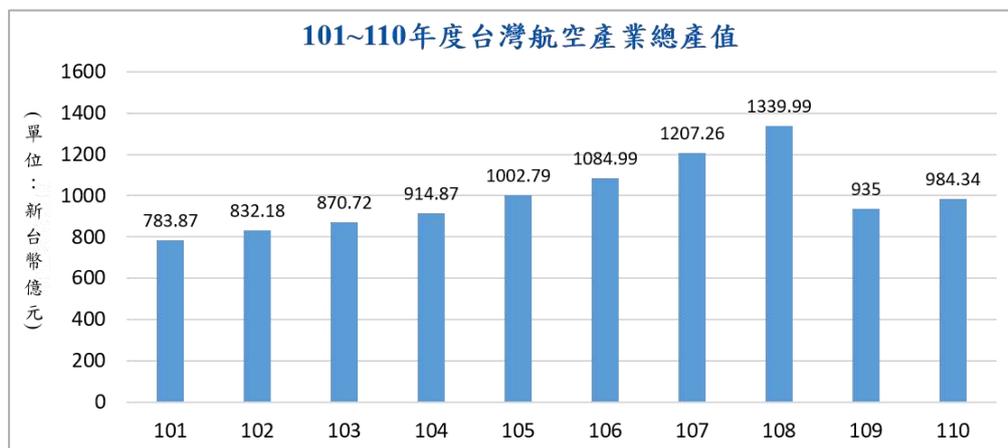
(1)台灣國內航太產業概況

國內航太產業供應鏈可分為以下類別及業務內容：

類別	廠商	業務內容
航太維修	長榮航太、華航、漢翔、亞航、安博航太等	廣體/窄體客機、軍機、直升機等機體、發動機、附件、航儀電維修及客機改貨機等。
發動機	漢翔、長榮航太、長亨、晟田、寶一、千附、駐龍、豐達科等	壓縮段、燃燒室、機匣、葉片、擴散器、環狀件、扣件、管件等製造業務。
機體結構	漢翔、長榮航太、千附、駐龍、晟田等	軍機機體結構、單走道飛機機身段、商務飛機機尾段、直升機座艙段、飛機艙門、飛行控制面、引擎派龍、飛機起落架零組件等各式金屬與複材結構系統/零組件等製造業務。
航空電子	台灣國際航電、克瑞電子、台灣貝克、利翔、群創、芳興等	駕駛艙顯示面板、電源轉換器、客艙資訊娛樂系統、微電子電路、連接器、觸控面板、客艙無線智慧控制系統、飛機天線等製造業務。
飛機內裝	漢翔、拓凱、福基、懷霖、崇仁等	飛機客艙座椅、座椅結構件、客艙編織物、航空貨櫃/貨盤/貨網、氧氣面罩等製造業務。

資料來源：經濟部航空產業發展推動小組。

歷年來台灣航太產業於經濟部工業局推動下，已成功切入機體結構、發動機、內裝及電子等領域之製造與維修業務，為協助國內航太業者開拓國際市場商機，經濟部積極協助國內廠商籌建航太專業製造及維修能量，目前台灣航空產業已建構相關民用航空產品之供應鏈體系，並與波音、空中巴士、龐巴迪、奇異、普惠、史奈克瑪等世界知名航太大廠建立合作夥伴關係。台灣航空產業總產值於109年新冠肺炎疫情爆發前呈現平穩增長的趨勢，在108年度產值達到新台幣(以下同)1,340億元歷史新高，99~108年度年均複合成長率(CAGR)為7.90%，109年度則因受新冠肺炎影響，產值降至935億元較前一年衰退30.22%，110年度隨著疫苗普及與全球航空運輸需求回升，國內航空產業有逐漸復甦跡象，總產值回升至新台幣984.34億元。

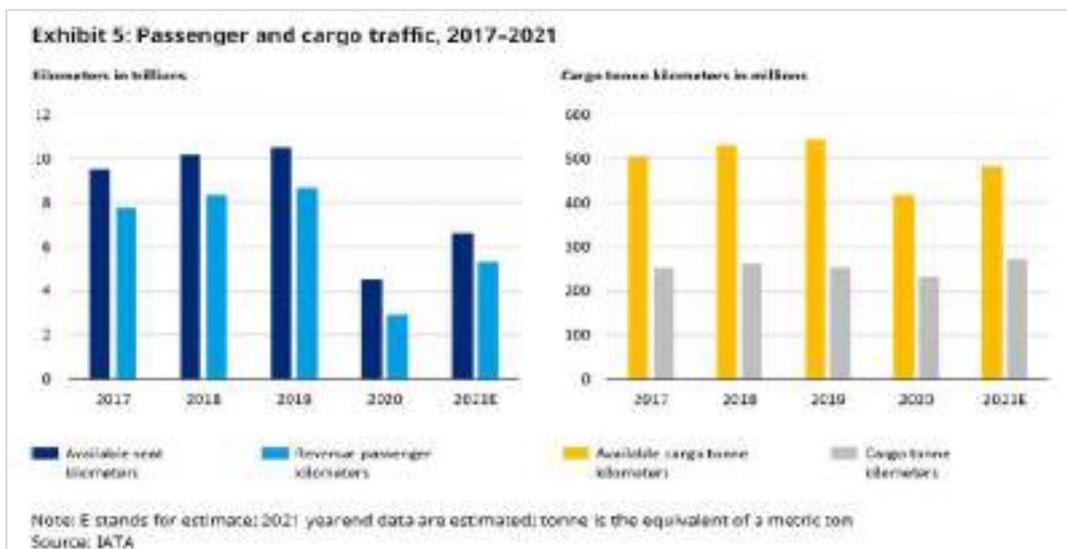


資料來源：經濟部航太產業發展推動小組(111年)。

(2)航空客貨運市場發展狀況

根據國際航空運輸協會(International Air Transport Association, 下稱 IATA)於 110 年統計數據(下圖左),以可售座位公里(Available Seat Kilometer, ASK)及收益旅客公里(Revenue Passenger Kilometer, RPK)衡量航空公司客運運能指標顯示,109 年度可售座位公里(ASK)及收益旅客公里(RPK)較 108 年度大幅衰退,導致客機新機與維修需求大幅下滑,而 110 年度雖兩個指標均有微幅上升,惟可售座位公里(ASK)仍為 108 年度水準的一半;依 IATA 於 110 年 10 月研究報告中指出,儘管疫情迫使 109 年以來的全球航空客運需求落於歷史極低水準區段,然隨著 110 年全球防疫政策已使客運收益公里數(RPK)指標逐漸回升,此將有助提升未來客運市場成長,進而帶動客機新機與維修市場之需求。109 年起由於新冠肺炎疫情加速改變消費者購物習慣,宅經濟的興盛帶動跨境網購持續增長,110 年受全球供應鏈物流壅塞影響,使得貨機運能大幅成長,加上全球各航空公司因客運航班大幅減少,轉而使用客機載貨方式來維持營運;依據 IATA 於 110 年統計數據(下圖右),以可售噸位公里(Available Cargo Tonne Kilometres, ACTK)及貨運噸公里(Cargo Tonne Kilometres, CTK)衡量航空公司貨運運能指標顯示,110 年可售噸位公里(ACTK)及貨運噸公里(CTK)均較 109 年度增加,IATA 預測 111 年度全球航空貨運需求仍持續保持強勁,111 年度全球航空貨運運能水準較疫情前的 108 年度將高出 13.20%;另根據 Research and Markets 報告顯示,預估 109~115 年全球航空貨運市場年複合成長率達 4.5%,隨著國際貨運市場需求逐漸升高,貨機業者持續增加飛機運載,帶動貨機維修業務需求持續增長。

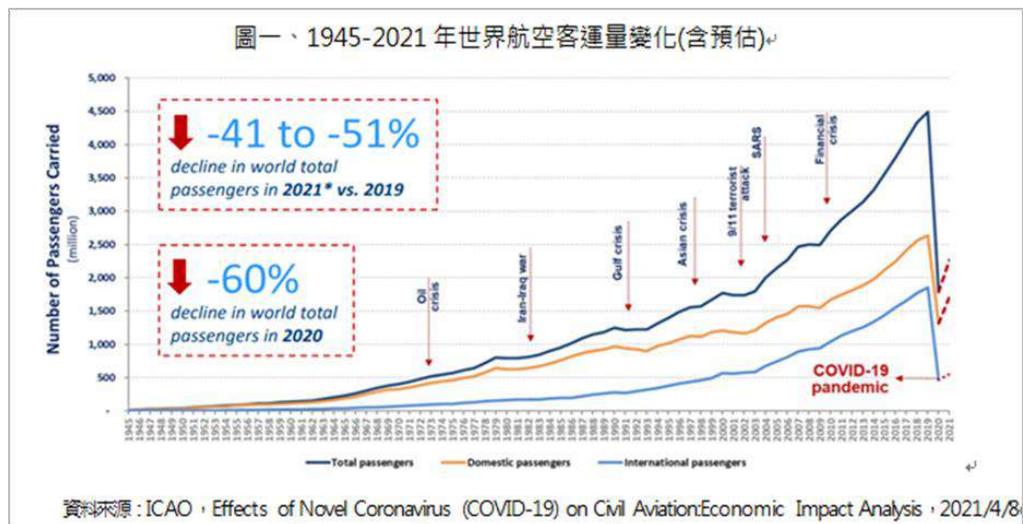
106~110 年度客運及貨運運量



資料來源：國際航空運輸協會(IATA) (110 年)。

(3) 新冠肺炎對航太產業的影響及陸續復甦之狀況

109 年度因新型冠狀病毒(COVID-19)蔓延全球，各國實施邊境管制，航空客運遭受重創，根據國際民航組織(International Civil Aviation Organization，下稱 ICAO)110 年發佈之統計報告指出，108~109 年度全球載客量由 45 億人急降至 18.1 億人次，年減 60%，使得航空公司多數航線停飛甚或減班，致飛機維修時程及業務量皆向後遞延或取消、新飛機需求隨之下降，而航太大廠如波音、空中巴士、奇異、勞斯萊斯等相繼施行減少生產量計畫，例如：波音於 109 年 4 月宣佈因應航空市場表現疲軟，縮減 787 Dreamliner 廣體客機之產量，從 109 年的每月 14 架降低至 10 架，並預計 111 年時進一步縮減至 7 架，而 787 Dreamliner 廣體客機係採用 GE 或勞斯萊斯開發的引擎，致勞斯萊斯此機型引擎產量隨之下滑；另空中巴士 A330 系列寬體飛機之產量預計將保持在每月 2~3 架之間，低於 107 年的每月 5 架，致使該機型飛機零組件及維修需求減少。



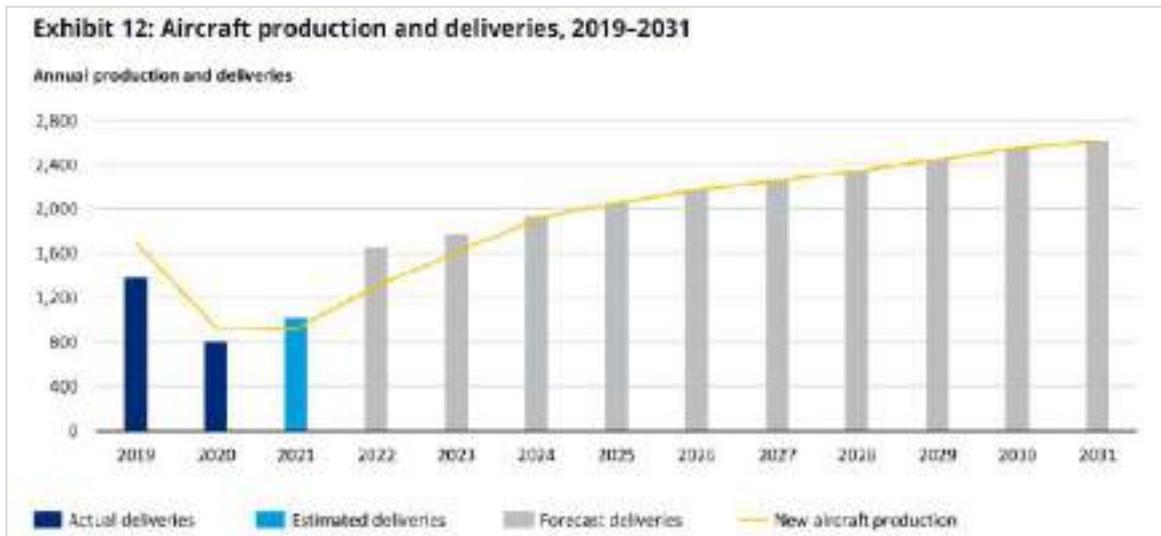
資料來源：國際民航組織(ICAO) (110 年 4 月)。

110 年開始隨著全球新冠肺炎疫苗接種逐漸普及，各國政府陸續鬆綁嚴格的邊境管制，IATA 於 110 年 10 月 4 日召開第 77 屆 IATA 年度大會，預計國際航空旅行需求將在 111 年成長一倍，達到 108 年疫情前水準的 44%，而國內航空旅行方面，111 年需求則將回到 108 年的 93%，較 110 年上升了 20%。航空業度過疫情所帶來之危機，復甦之路已正在浮現，依照國際知名策略顧問公司 Roland Berger 評估，預期市場復甦將出現顯著的地區差異，亞太地區航空產業將呈現最快反彈，預計 111 年底將恢復到 108 年的客運水平；而拉丁美洲與非洲的復甦前景仍不明朗；另由於全球商務旅行者轉向遠距工作，故預期歐洲及北美航空公司至少要到 113 年及 114 年才能完全恢復至 108 年的客運水準。

國際知名市場分析機構 Oliver Wyman 111 年研究報告顯示，109 年新冠肺炎疫情影响重創航空產業，以致飛機新機生產及交付量大幅衰減，110~111 年隨著疫苗施打率逐步上升，預期 111~120 年度新機製造及交付量將呈現

平緩上升之態勢。另因全球各國朝向與新冠肺炎病毒共存，全球經濟活動呈現穩定復甦，使得航空市場逐步恢復需求中，根據 IATA 預估，111 年航空公司客運水準將可恢復至 108 年的 83%，112 年可回到 94%，113 年則可超越疫情前達 103%，隨著航空客運需求持續攀升，兩大飛機製造商波音與空中巴士皆預期未來客機訂單將逐步回升，而相關飛機維修及零組件製造業者也可望同步受惠。

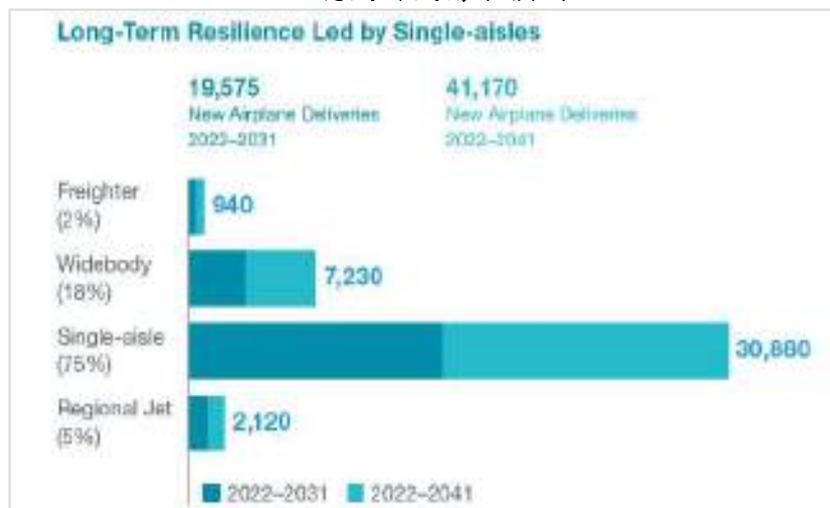
108~120 年度飛機生產及交付量趨勢



資料來源：Oliver Wyman Analysis (111 年)。

美國飛機製造商波音於 111 年 7 月發布之商用民航市場展望(Boeing Commercial Market Outlook, CMO)報告中指出，考量俄烏戰爭因素及製造商何時能再次向俄羅斯航空業銷售飛機之不確定性，預期未來 20 年全球航空公司將需要 41,170 架新飛機，其中一半將用於汰換飛機，此外，單走道飛機(即窄體客機)將約占新機需求的 75%，在排除俄羅斯飛機需求市場影響後，波音預期近期的飛機需求仍顯強勁，並將未來 10 年之飛機需求預測小幅上修至 19,575 架。

飛機新機需求預測



資料來源：Boeing Commercial Market Outlook 111-130 年(111 年 7 月)。

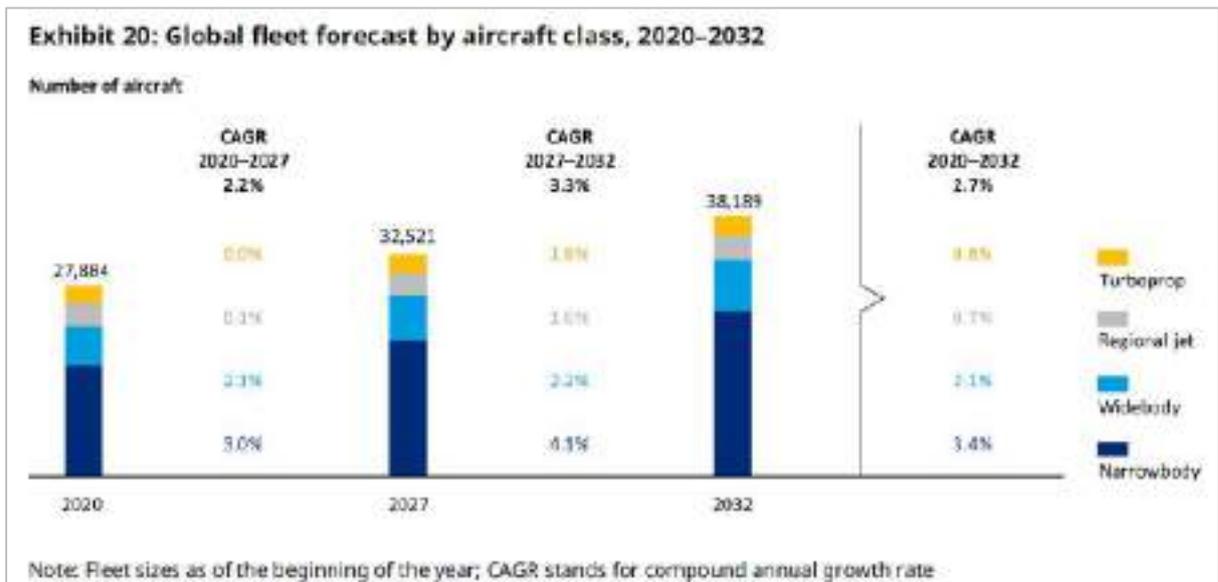
2.全球航太維修業(MRO)

飛機自原廠(波音、空中巴士)出廠交機啟航後，為確保飛航安全與適航性，必須定期或不定期執行維護工作，進而衍生機體、發動機及零組件之維修業務。航太維修業務(MRO)主要包括維護保養(Maintenance)、修理(Repair)與翻修(Overhaul)；維護保養(Maintenance)工作主要係依據設備製造原廠維修手冊之規定程序及時程，實施航空器保養工作，修理工作主要為更換零組件或委外修理，須具備檢驗、修理、組裝、平衡及校驗之能力，翻修工作主要是將系統組件進行性能提升或性能恢復，所需技術層次要求較高

根據 Market Research Report 於 111 年 7 月市場調查報告顯示，全球飛機 MRO 市場規模 110 年為美金 718 億元，預估 111 年~115 年將以 6.3% 的年複合成長率增長，至 115 年將達到美金 1,066 億元；另亦指出亞太地區較歐美地區擁有相對低廉的土地、人工及服務等成本，且擁有一定水準之航太技術與服務品質，使得亞太地區成為極具吸引力的 MRO 外包區域，而亞太運營商亦透過新興國家(如越南、泰國)的低廉勞動人力市場推動亞太區 MRO 市場持續上升。

亞太地區近年來經濟蓬勃發展，區域內國家如中國、菲律賓、印度等航空運量伴隨著經濟規模增長而快速成長，區域內航空運輸需求因此大幅上升，致使航空公司紛紛擴充機隊規模，亦提高對亞太地區航太維修之需求量，使得亞太地區已逐步成為國際航太維修廠商爭相競逐市場。根據國際知名市場分析機構 Oliver Wyman 於 111 年研究報告顯示，全球機隊規模將由 109 年的 27,884 架飛機增加至 116 年的 32,521 架，並於 121 年達到 38,189 架，預期 109~116 年年均複合成長率為 2.2%，116~121 年年均複合成長率為 3.3%。

109~121 年全球機隊預測

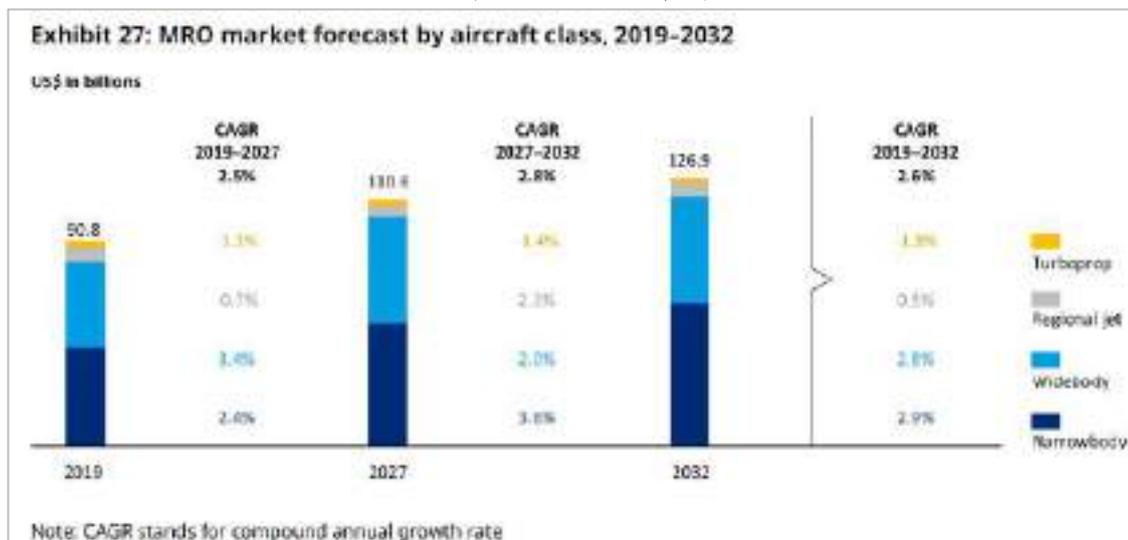


資料來源：Oliver Wyman Analysis (111 年)。

Oliver Wyman 亦於 111 年的研究報告中指出，全球航太維修市場將由 108 年的美金 908 億元成長至 116 年的美金 1,106 億元，並於 121 年達到美金 1,269

億元，預期 108~118 年年均複合成長率為 2.5%，118~121 年則為 2.8%，顯見航太維修市場之發展前景可期。

108~121 年全球 MRO 市場預測



資料來源：Oliver Wyman Analysis (111 年)。

3. 全球航太製造業

航太製造業主要係依循製造原廠客戶(波音、空中巴士、奇異)技術規範開發與生產飛機零組件產品，並取得原製造廠之認證。飛機的生產與組裝係非常複雜且精密之工程，一架波音 747 需要將近 600 萬個零組件，而波音 767 和 777 則需要 300 多萬個零組件，飛機零組件主要包括機體結構(如單走道飛機機身段、商務飛機機尾段、飛機艙門、飛機起落架零組件等各式金屬與複材結構零組件)、內裝(如飛機客艙座椅、座椅結構零件、客艙編織物等)、發動機(如機匣、葉片、擴散器、扣件、管件等)、航電(如駕駛艙顯示面板、電源轉換器、連接器、飛機天線等)等部分。

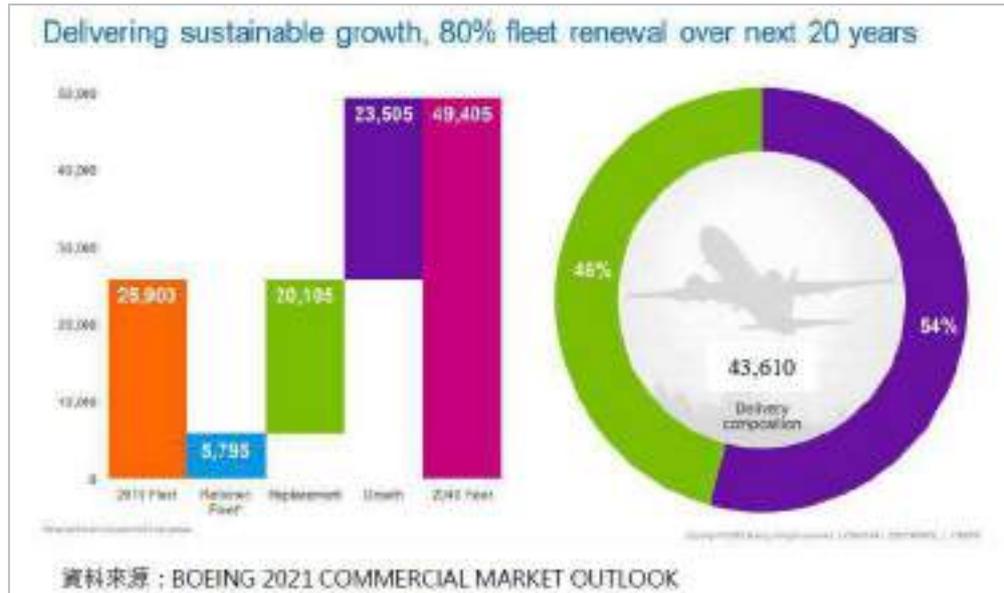
依據 Grand View Research 分析報告顯示，至 119 年全球航太零組件製造市場規模預計將增長至美金 12,332 億元，111~119 年度年複合增長率預計將達到 4.0%，另飛機複合材料趨勢加速新一代機型之開發，這將對飛機零組件需求增長產生正面助益。另依據 Market Research Report 111 年對各類型飛機零組件需求市調報告顯示，全球渦輪螺槳發動機市場規模於 111 年~115 年間以 5.24% 的年複合成長率增長，115 年將成長至美金 15 億元；全球飛機微型渦輪發動機市場規模預計由 111 年之美金 31.39 億元成長至 116 年之美金 43.52 億元；飛機防撞系統市場預估在 109~114 年間將以 3% 以上年複合成長率增長；110 年全球飛機剎車系統市場規模估計為美金 108.6 億元，預計 111 年將達到美金 115.8 億元、116 年將達到美金 162.0 億元；全球飛機補助動力設備變速箱市場規模於 111 年~115 年間以 5.18% 的年複合成長率增加，115 年將成長至美金 1.72 億元。

在節能減碳等環保議題、油價上漲之成本壓力下，輕量、省油及減排的綠能飛機與引擎已成為全球民用飛機的發展新趨勢，複合材料應用為重要關鍵，

波音與空中巴士兩大飛機製造商陸續推出大量使用輕量複合材料之新機型以因應世界環保趨勢，使得航太相關零組件之需求上升，航空材料的開發與加工技術將帶動航太關聯產業發展。

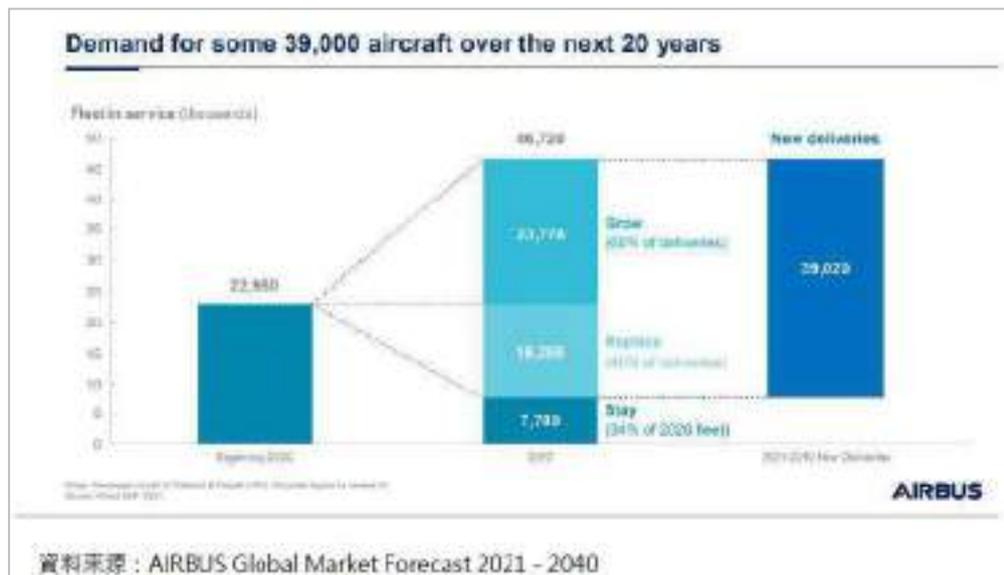
根據波音及空中巴士對未來 20 年(110~129 年)全球航空業發展預測資訊指出，預估市場新機需求量及汰舊換新需求量分別為 43,610 架及 39,020 架，顯示未來 20 年航空產業仍呈穩定成長趨勢，並帶動航太零組件製造市場持續增長。

預測未來 20 年(110~129 年)對機隊之汰舊換新



資料來源：Boeing 110 年 Commercial Market Outlook (110 年)。

預測未來 20 年(110~129 年)對飛機新機需求量



資料來源：Airbus Global Market Forecast 110~129 (110 年)。

波音是全球最大的商用飛機生產商之一，波音為 150 多國家客戶開發及製造飛機，並於 65 個國家或地區設立辦事處，超過一萬架波音飛機在全球服役，占全球機隊之五成，而由截至 111 年 10 月底飛機在手訂單超過 5,000 架飛機，

其中有 789 架飛機係採用奇異(GE)生產之發動機。由奇異(GE)官網公告資料顯示截至 111 年前三季飛機商用發動機、LEAP 發動機及軍用發動機分別銷售 489 台、347 台及 151 台，與 110 年前三季相較飛機商用發動機及 LEAP 發動機分別增加 112 台及 121 台，而軍用發動機則微幅下滑 3 台。而長榮航太 110 年度 LEAP 發動機相關營收占其製造業務約 50%，受惠於 LEAP 發動機需求復甦趨勢，將帶動其 LEAP 發動機相關零組件需求持續成長。

(二)該行業之特有循環性需求或可替代性產品及其影響

茲就該公司所屬之行業，分別說明景氣循環、行業上下游變化、行業未來發展趨勢及產品可替代性等對其之營運風險如下：

1. 景氣循環

整體航空產業受全球經濟景氣循環影響，於景氣較為熱絡時期，消費者消費能力提升，國際旅遊及商務往來等需求增加，帶動航空運輸量及新機需求增長，進而推升飛機維修及相關零組件製造之需求。109 年在新冠肺炎疫情肆虐下，世界各國紛紛採取關閉邊境措施，跨國旅遊大幅下降，導致全球航空載客量大幅衰減，惟由於疫情對全球帶來生活、消費者購物習慣及工作模式的轉變，讓宅經濟等市場需求爆發，也同時加速跨境網購市場需求成長，航空貨運需求上揚，使飛機相關零組件製造及維修需求仍維持於一定水準。茲就該公司航太維修業務、零組件製造業務所屬產業之景氣循環說明如下：

(1) 航太維修業

航太維修業務主要係提供航空公司飛機機體、發動機及零組件定期或不定期維護服務，故維修業務之營運狀況係隨著航空公司飛機運用時機或需求而波動，因客機業者於春節或寒暑假期間(尤其歐美國家年底適逢長假期間)較頻繁使用客機於載客業務上，而貨機業者則於每年第四季將大部分之貨機投入於貨運市場，使得第四季為航空運輸量高峰期，故飛機維修業務則集中於上半年度執行，因此可概括歸納上半年度為飛機維修之傳統旺季，第四季則為傳統淡季，該公司近年來透過高品質服務及準時交機，持續保持維修服務之競爭力，並與客戶簽署中長期維修合約及保持長期而緊密的關係，以帶來長期穩定的營業收入。

(2) 航太製造業

航太製造產業於生產製程、技術、品質控管、性能及安全檢測等方面，因需取得原製造廠認可，以獲得合格供應商資格，故於各生產及測試等階段均要求相當嚴格，再加上製造產業從接到原廠新件製程開發到進入量產時間較長、產品交期時間且產品延續性較長，惟若遇重大特殊事件，如新冠肺炎疫情、波音 737 MAX 事件停產、烏俄戰爭等特殊事件，可能導致航空公司因安全性考量或資金需求等因素而延長交機時間，進而影響此產業景氣循環外，綜覽近年全球航太產業，隨著全球經濟蓬勃發展，航空運量需求提升，帶動新飛機訂單及零組件需求成長，加上飛機廢氣排放量及燃油消耗率等環保議題，及飛機發動機與零組件之世代轉換，均驅動航太製造供應鏈之成長。

2. 行業上下游變化之關聯性

航空產業主要涵蓋航空整機產業(如波音、空中巴士)、航空系統與零組件製造產業(如駐龍)、航太維修產業(如長榮航太)及航空運輸產業(如長榮航空、中華航空)等四大體系，其上游主要為飛機、引擎製造商，及經原廠認證之材料或零組件合格供應商，主要係銷售飛機或引擎予航空公司，及提供航空器零組件予航空器維修廠商；中游為飛機或發動機之合格維修商，主要係供應飛機維修服務；下游則為依政府採購作業規範之政府單位或國內外航空運輸業；而該公司以提供航太維修服務及零組件製造與銷售為主要業務，屬於該產業中游及上游階段，茲將上、中、下游關聯性圖示如下：

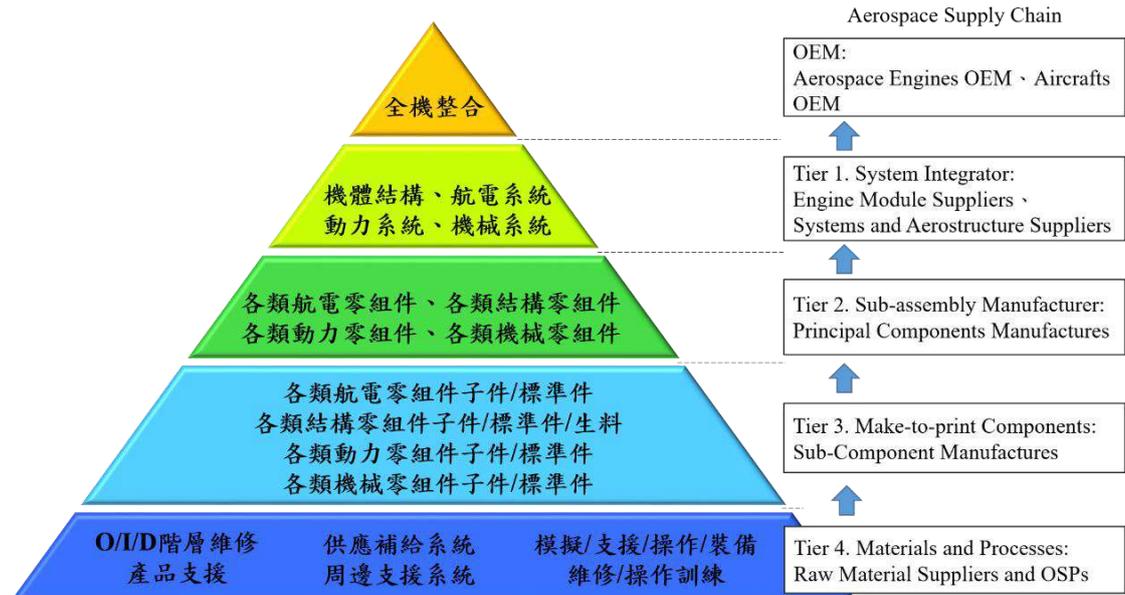
航空產業之上、中、下游關聯圖



資料來源：凱基證券整理。

另以航太價值鏈垂直分工體系觀之，其分為以下五階層：Tier 4 階層為材料與製造支援服務供應商，主要負責提供金屬材料或成形、處理(鍛造、鑄造、化學處理、熱處理、表面處理、精密加工、焊接、檢驗與測試等)。Tier 3 階層為各類零組件供應商，主要係依據客戶(一般為第二階廠商)需求，製造完成次系統所需的零組件，並供應給 Tier 1、Tier 2 或其他 Tier 3 廠商。Tier 2 階層為機上設施與次系統供應製造廠商(如機載設備、模組段特殊關鍵性零件)，主要負責設計與組裝飛機主要設備、次系統與功能模組，其將次系統供應給第一階廠商。Tier 1 階層為機體主結構、推進、飛航系統及主要零組件製造商(如發動機供應商)，主要負責設計、建造、組裝完整飛機主要系統，並交付給飛機製造廠商，此階層廠商係掌握完整之飛機次系統與零組件規格制訂及驗證權力。最上層則為機體結構全機整合和飛機整機製造等原廠(OEM)，主要負責研發、設計、建造完整飛機或引擎，並銷售與交付飛機予客戶。而該公司維修業務及製造業務分別屬於 Tier 4 及 Tier 1，茲將航太價值鏈垂直分工體系圖示如下：

航太價值鏈垂直分工體系圖



資料來源：凱基證券整理。

目前民航機訂單多由兩大飛機製造商美國波音(Boeing)與法國空中巴士(Airbus)所承接，主要係負責飛機全機整合業務；飛機機體結構製造主係由 Spirit 及 Stelias 等公司所承攬；而引擎則大部分由奇異公司(GE Aviation)、賽峰集團(Safran Group)、勞斯萊斯(Rolls-Royce)及普惠(Pratt & Whitney)等公司所承包。

3. 該行業未來發展

(1) 亞洲地區已成為全球航空維修工業重鎮

歐美航空公司近年來考慮節省維修營運成本，開始將飛機送往亞洲飛機維修廠執行維修。亞洲地區主要飛機維修廠有近 20 家，中國大陸、香港、新加坡、越南、菲律賓及印尼等國家均有獨立維修廠。長榮航太結合母公司長榮航空機隊發展，拓展飛機機型維修能量，維修能力結合航空機隊經驗累積及其他客戶執行時機而強化。航空公司選擇維修廠主要考慮因素為品質、成本及時間，另外還有地理位置、航空聯盟等因素，該公司因位於亞太運輸樞紐要道、且因維修人工費率相較歐美國家為低，具成本優勢，並擁有豐富的國際航空合作經驗及符合國際航空水準的維修技術及品質管理等優勢。

(2) 環保節能成為國際趨勢

在全球經濟快速發展下，世界各國相繼消耗石油、煤礦等資源，隨著能源價格上漲、全球暖化與氣候變遷等議題，全球對於節能減碳之環保意識日益重視，促使各國政府陸續制定空氣污染與噪音防制法規，而全球飛機製造業者為因應國際民用航空工業訴求節能減碳、飛行器減重、降低噪音及廢氣排放等環保趨勢，故積極投入綠色生產技術與推出新型省油、省電機種來響應環保並降低飛機運營成本，例如：在生產過程中降低或棄用

對環境或人體有害之原材料、化學物品與製劑，以降低因製造環節所產生之環境汙染或能源消耗，並擴大使用鈦合金、鋁鎂合金、複合材料等輕量化材料與產品，藉以提高飛機燃油效率、減少油耗量及二氧化碳排放量，故綠色製造技術已成為未來之發展趨勢。

而該公司多年前即建置新一代 787 飛機複合材料之維修能力，另於製造業務已建置符合客戶規格要求之高性能機台及能量，如無塵室、熱壓爐、自動化超音波滲透檢驗等，可應用於大型機體複合材料零件之生產製程，該公司已準備好相關製造及維修能量以因應未來市場需求。

(3)航太製造產業建立全球零組件供應體系

全球飛機製造大廠為降低生產成本，於世界各國建立零組件供應鏈體系，透過專業分工，以利降低成本。目前新興國家在政府的支持下以較低生產成本爭取零件加工等項目，形成低價競爭之威脅，為避免新興國家的低價競爭威脅，該公司除了積極爭取核心零組件等附加價值高的產品外，並持續取得航太製程之認證，改善製程以降低成本，增加市場競爭力。航空相關製造業者尋求高品質、高準交率及成本持續優化之 OEM，並引進高性能之自動化設備優化製程並節省人力成本。

4.產品可替代性

飛機為高度精密性產品且涉及飛航安全與適航性，其機身結構之製造與零組件供應、維修作業流程之複雜度極高；在維修業務上，因維修廠須具備較高層次之維修技術，並通過多個國家民航局對維修設備、人員資質及維修程序等嚴格審核程序，始能取得民航局核可之維修執照，又航太維修業務需投入大量資金於建置維修廠房、購置維修設備、培訓專業維修人員及採購航材等，鉅額的維修成本致使中小型航空公司之維修作業，以及大型航空公司未達經濟規模之維修項目，皆外包予專業維修廠進行維修，可知航太維修產業進入門檻高，故該公司維修服務可替代性風險較低；另在製造業務上，由於製造廠初期需投入鉅額資本支出以建置廠房、購置機器設備及研發設備等，再加上航太製造業須嚴謹的串連耐熱材料、鑄造、鍛造、超合金加工、真空熱處理、表面處理等技術及製程，其要求之技術與品質層次較高，又新產品製程開發須持續投入資金，且開發時間較長、原廠認證程序繁複且嚴格，且須經原廠審查程序通過後，才能取得原廠認證及列入合格供應商名單中，而該公司生產之產品為飛機不可或缺之零組件，且多數為客製化產品，故該公司製造業務可替代性風險較低。

二、發行人之競爭地位

(一)該公司在同業之間的地位

該公司專注於發展機體、發動機之維修及機體組裝、發動機零組件之製造及銷售等業務，其中又以維修業務(MRO)為銷售主軸，108~110 年度及 111 年前三季維修業務(MRO)占營收淨額比重分別為 93.91%、90.55%、81.83%及 79.49%。

亞洲地區主要飛機維修廠分布在中國大陸、新加坡、越南及菲律賓，依據 108 年度國際航空期刊 Aviation Week(因受新冠肺炎影響未有新年度資訊)，該公司機體維修人力工時為 330 萬，位居全球之 MRO 公司排名第 8 名。該公司與國內外航空公司往來多年，其維修技術與交貨品質均深獲客戶信賴，為客戶高度信賴之策略合作夥伴，故在業界具有獨特之地位。

108 年度前十大飛機維修廠

2019 Top 10 Airframe MROs*			
	AIRFRAME MANHOURS** (in millions)	TOTAL MRO MANHOURS (in millions)	TOTAL REVENUE (in U.S. \$ billions)
ST Engineering, Aerospace	13.0	not disclosed	\$1.9
HAECO Group	11.1	13.7	1.9
MRO Holdings	6.7	6.7	not disclosed
Lufthansa Technik	5.6	25.0	5.2
AAR	4.9	5.7	not disclosed
AFI KLM E&M	3.7	not disclosed	4.9
Ameco Beijing	3.6	9.1	0.3***
Gameco	3.2	5.9	not disclosed
Evergreen Aviation Technologies (EGAT)	3.3	5.3	1.4
Aviation Technical Services	3.1	3.6	not disclosed

*Includes only MROs that shared information. **Includes third-party and parent airline figures, if applicable, but excludes line maintenance. ***Revenue for third-party customers.
Source: Aviation MRO/Aviation Week

資料來源：Aviation Week (108 年度)。

(二)市場約略占有率

依據經濟部航空產業發展推動小組統計數據顯示，110 年度台灣航空產業總產值為 984.34 億元，該公司 110 年度營收淨額為 9,616,931 千元，該公司產品之市場占有率約占當年度國內航空產業產值 9.77%；另根據 Market Research Report 於 111 年 7 月市場調查報告指出，全球飛機 MRO 市場規模 110 年為美金 718 億元，該公司 110 年度維修業務之營業額占全球維修(MRO)業務市場規模為 0.40%。

(三)公司競爭之利基

1.與國際知名公司長期合作，為客戶信賴合作夥伴

該公司與國際航空運輸公司先後建立長期性合作關係、簽訂中短期機體維修合約，除了長榮航空、立榮航空，維修客戶遍及全球各大洲，該公司憑藉其優異維修技術與品質，與既有客戶培養長期良好之合作默契，並持續開拓國際維修市場、擴充產能及高附加價值技術優勢的方向邁進。

2.維修團隊具專業證照且經驗豐富

該公司積極培養航太科技專業人材，深化專業人才維修技術，鼓勵與輔導員工取得證照，以提昇員工在民航證照之比例，強化修護水準，111 年 11 月底員工年資超過 10 年者占比為 50.34%，維修經驗相當豐富，另與波音飛機製造公司、奇異公司、Spirit 等世界大廠保持長期而緊密的合作關係，透過相互之交流、派遣工程師到國外原廠受訓提升及深化員工之技術水平，建構維修零組件供應鏈，並取得原廠之認可，以提升維修技術能力與能量。

3.優異的維修品質並取得全球主要民航機構認證

該公司接受全球主要民航主管機構每年之廠區審查，並取得國際 ISO9001 品質管理系統及 AS9110 航太維修品質管理系統認證，強化品質系統符合國際最嚴格之標準；另擁有各國民航局頒發之維修執照，獲得台灣民航局(CAA)、美國(FAA)、歐盟(EASA)、日本(JCAB)、韓國(KOCA)，並於 108 年獲得國際期刊 Aviation Week 亞洲最佳飛機修護廠之肯定，該公司在追求高品質與安全的前提下，累積各項維修專業之 Know How，提升維修技術及品質、各航太原製造廠授權之品質認證，其維修技術及品質深獲國際大廠肯定，該公司截至 110 年底已累計重大機體維修交機逾 3,000 架次、發動機出廠逾 2,000 具，藉由標準化的維修作業及嚴謹的品質管理程序，提供客戶專業技術與高品質的產品與服務，有助於提升客戶對該公司之倚賴程度及穩定性。

4.取得多項國際原廠認證

該公司製造事業體專注於航太製造事業發展，以配合客戶藍圖，依循客戶技術規範，製造航太產品為業務主軸，飛機機體、發動機、零組件之製造需取得原製造廠之認可，該公司已取得 Boeing(波音)、GE(奇異)等國際原廠認證，並獲得合格供應商資格，藉此與國際原廠建立良好夥伴關係，另取得國際航太與國防工業供應商認證(NADCAP, National Aerospace and Defense Contractors Accreditation Program)等。

5.擁有超大型貨機改裝能力

該公司與飛機及發動機製造商維持緊密技術合作，於 94~99 年間陸續與波音製造公司完成全球唯一波音超大型貨機改裝，共 4 架波音 B747-400 超大型貨機改裝出廠，用以運載波音夢幻客機 B787 機身段與機翼結構，106~108 年完成 10 架 Boeing 767-300 客機改貨機業務，領先台灣航太產業，跨足客貨機改裝領域。

三、發行公司營運風險

(一)業務風險

1.市場可能之供需變化影響

航太產業的供需變化主要受航空運輸需求影響，因航空運輸需求與全球景氣及經濟脈動密不可分，隨著全球經濟發展及生活水準提升，民眾消費能力逐漸提高，使得國際商務與休閒旅遊、跨境網購消費等風氣興起，帶動全球航空運輸市場熱絡及區域型航空需求成長，航空公司對於飛機維修需求亦持續上升，依據 Market Research Report 111 年市場調查報告指出，全球飛機 MRO 市場規模 110 年為美金 718 億元，預估 111 年~115 年將以 6.3% 的年複合成長率增長，再加上歐美航空公司近年來因考量節省維修營運成本，逐步將飛機送往亞太地區之飛機維修廠進行維修，此有利於我國航空維修業者與歐美航空公司進行合作，進而帶給國內航空維修廠商龐大商機。另航空公司對於新飛機之需求持續增加，依據 Boeing(波音)於 110 年所發布之 110~129 年民用航空市場預測報告顯示，未來 20 年新機需求量約為 43,610 架，需求主力為單走道客機，而 Airbus(空中巴士)則預測，未來 20 年(110~129)全球對商用飛機總需求約為 39,020 架，其中亞洲的客運量增長最快，在全球對新機需求持續增長下，進而推升飛機相關零組件製造及維修之需求。

2.影響該公司發展之有利與不利因素及其相關因應措施

(1)有利因素

A.航空器維修

①歐美航空維修(MRO)業務逐漸移轉至亞太地區

歐美航空公司近年來考慮節省維修營運成本，逐步將飛機送往亞太地區之飛機維修廠進行維修，由於台灣身處亞太地區高經濟成長樞紐位置，有利於我國航空維修業者與歐美航空公司進行合作，進而帶給國內航空維修廠商龐大商機；該公司擁有豐富的國際航空合作經驗，及符合國際航空水準的維修技術及品質管理等優勢，可受惠於此亞太市場成長之商機。

②航空貨運市場穩定成長，帶動貨機維修業務市場需求

新冠肺炎疫情(COVID-19)加速改變消費者購物習慣，宅經濟興盛帶動跨境網購持續成長，使航空貨運需求上升，根據 Research and Markets 報告顯示，預估 109~115 年全球航空貨運市場年複合成長率達 4.5%，隨著國際貨運市場需求逐漸升高，貨機業者持續增加飛機運載，帶動貨機維修業務需求持續增長。

③因應航空公司添購新一代飛機機型架次，複合材料維修需求提升

因應未來新一代飛機機型注重節能減碳、飛行器減重、降低噪音及廢氣排放等環保趨勢下，由於複合材料具備低重量、高機械強度與耐候性特性，可提高飛機發動機之效率並降低耗油量，故飛機採用多

樣性複合材料製造已成目前趨勢，航太複合材料可應用於客貨機、直升機、滑翔機等飛機的螺旋槳、座椅、機翼、旋翼、儀表等。依據市場調查報告書指出，開發節油飛機之需求日益增加，航空公司逐漸採用新型飛機或零組件，以提高飛機的負載能力及成本效率，複合材料逐漸廣泛應用於航太產業，驅動增加新一代機型之開發，而該公司已建置複合材料維修能量，可望帶動該公司複合材料之維修業務量。

B.航空器之零組件製造銷售

①航空產業為國家發展之重要產業

政府已將航空產業列為國內產業發展項目，且經濟部工業局持續輔導國內航太廠商精進技術能力與切入國際大廠供應鏈(例如：成立經濟部航太產業發展推動小組，由該小組推動航太產業輔導，如 AS9100 航空品質系統輔導、NADCAP 航空特殊製程認證輔導等)，以帶領國內業者共同開拓國際合作市場，並推動整合國內廠商間之互補能量(例如：國內業者漢翔公司、駐龍公司皆與該公司互補合作)，建立高附加價值之系統製造與維修體系，以帶領國內業者共同開拓國際航太市場。此外，該公司製造事業體與財團法人金屬工業研究發展中心、台灣大學等研究單位或學術界均有簽定研究計畫，透過不斷投入製程優化與產品研發，有助於技術突破或縮短開發時程，以爭取更多國際大廠訂單。

②商用飛機需求持續成長，且產品延續性長，約可維持 30 年以上

由於航太製造商從原廠接到新件製程開發到進入量產時間較長(約 1.5~2 年)，且產品皆須經過原製造廠長時間的測試與認證後，始可獲得合格供應商資格，因飛機的機型(客貨機)使用年限平均 20~30 年以上，使得航太零組件產品擁有產品延續性較長之特性，而該公司目前已進入國際航太主要大廠波音、奇異供應鏈，在商用飛機需求持續成長下，可望推動該公司製造業務出貨量持續穩定增長。

③航太製造產業進入門檻高

航太製造廠初期需投入鉅額資本支出，包含建置精密製造及加工產線，及新件開發相關人力成本及費用。而進入量產產品前，仍須經原廠認證程序，再加上後期新產品製程開發仍須持續投入資金，故航太製造產業特型存在技術突破較難、進入門檻高、成本回收慢等，故不易被取代，一旦切入供應鏈後可望獲得長期且穩定之訂單，有助於後市營運及獲利穩定成長。

(2)不利因素及因應對策

A.航空器維修

①市場環境受不可控制因素影響，以致飛航需求下降進而減少維修需求

航空業與全球景氣及經濟脈動密不可分，其市場環境亦受到不可控制因素影響(例如：新冠肺炎疫情重創航空客運、烏俄戰爭引發區域

性風險等)；該公司 109 年起受新冠肺炎疫情影響，航空公司多數客機航線已減班甚或停飛，致使飛機維修時程及業務量皆向後遞延或取消，依據國際航空運輸協會(IATA)預測，全球航空業之客運量至少要到 113 年才會完全恢復到疫情前的客運水準。

因應對策：

- (a)透過資訊蒐集密切掌握產業趨勢與市場脈動，持續發展客機及貨機維修業務，並提升維修技術層次，並視市場需求彈性調整客機及貨機維修產能，以利及時掌握商機。
- (b)持續開拓全球新客戶，使客戶擴及亞洲、美洲及歐洲等地區，最近兩年度持續有新增歐美維修客戶，以避免因區域性的政經因素變化影響該公司整體業務。

②航太供應鏈面臨其他市場競爭者、新興國家投入培植，而面臨低價競爭及訂單移轉風險

該公司競爭對手主要分布於東南亞、香港、中國大陸，例如：香港飛機維修集團(HAECO)所屬的 HAECO-廈門、新航航太集團(ST Engineering Aerospace)所屬的 ST Aerospace Co. (SASCO)等，此些競爭者因各有所屬之航太集團的優勢，亦為該公司航空器維修之長期競爭對手。另於新興國家方面，由於新興國家普遍擁有較歐美地區更為低廉之土地與人工等成本優勢，再加上各國政府亦致力於發展航太工業，使得新興地區(例如：越南、菲律賓)逐漸形成新的航空業供應鏈聚落，致航太業者面臨低價競爭及訂單移轉之壓力。

因應對策：

- (a)該公司藉由標準化的維修作業程序、嚴謹的維修品質管理程序及高準交率，提供客戶優異的維修技術與高品質之服務，有助於提升客戶對該公司之倚賴程度及穩定性。另該公司與波音飛機製造公司、奇異公司、Spirit等國際大廠保持長期而緊密的合作關係，透過相互之交流、派遣工程師到國外原廠受訓提升及深化員工之技術水平，並取得原廠之認可。
- (b)該公司與國際航空運輸公司先後建立長期性合作關係、簽訂中短期機體維修合約，該公司憑藉優異及豐富的維修技術與品質，除了與既有客戶培養長期緊密良好之合作默契外，並持續開拓全球新客戶，使客戶擴及亞洲、美洲及歐洲等地區。
- (c)基於風險分散及提升競爭力，該公司積極朝未來10~20年的新世代機種A321neo、 B737 MAX、A350、787之維修能量布局。

③維修人力培養不易，且面臨科技業搶奪國內專業人才

近年國內科技產業(如半導體產業)蓬勃發展，各家科技公司求才若渴呈現與航太維修產業搶才態勢；由於該公司維修人員需長期培養

及訓練，養成期間長，無法於短時間內速成，再加上人才招募不易，可能造成人才缺口之潛在風險。

因應對策：

在人才招募方面，該公司藉由各式產學合作管道，使學生於求學階段即透過產學合作活動了解航太產業需求，強化產學無縫接軌。在留才方面，該公司制訂透明的升遷管理制度，搭配定期與不定期的獎勵制度，與員工分享公司獲利盈餘；輔以員工福利政策，包括各項補助措施、身心健康促進活動，以凝聚員工向心力。在育才方面，該公司設有訓練部門，定期安排員工機型維修之內外部培訓及證照取得，透過組織管理、傳承及教導培育人才，以厚植航太維修實力以降低人才流動風險。

B.航空器之零組件製造銷售

①受疫情影響，航運費價格及原物料運送交貨時間較不穩定

該公司進貨以空運為主，受新冠肺炎疫情打亂全球貨物運輸秩序，造成貨物運輸成本上升；而隨著歐美疫情趨緩，國外貨物需求急速上升，使得貨物運輸量吃緊，進而導致國際原物料運送交貨時間較不穩定，可能對未來營運獲利產生不確定性。

因應對策：

持續與飛機、發動機製造商及其供料商保持溝通，針對相關政策修訂方向，以預先規劃因應方案。

②航太供應鏈面臨其他市場競爭者、新興國家投入培植，而面臨低價競爭及訂單移轉風險

全球飛機製造大廠為降低生產成本以爭取市場訂單，近年來調整其供應鏈採購策略，於世界各國建立零組件供應鏈體系，透過專業分工，以利降低成本。目前隨著新興市場區域經濟成長，開始發展航空製造工業，擁有較歐美地區更為低廉之土地及人工等成本優勢，及政府的支持下以較低生產成本爭取零件加工等項目，在新興地區逐漸形成新航空產業製造聚落，形成低價競爭之威脅。

因應對策：

(a)該公司持續維持與飛機原製造廠之長期合作緊密關係，並持續開發其相關國內外下游供應鏈為合作對象。

(b)隨時掌握產業趨勢與市場變化，持續投入製程技術開發，提升技術層次與產品開發能力，以爭取需要更精密、複雜技術支援的產品訂單，並引進高性能之自動化設備，藉由優化產品製程以降低成本，同時提升產品品質管理及高準交率，並持續取得航太製程認證，以提升市場競爭力，及爭取獲得長期且穩定之訂單。

(二)技術能力、研發及專利權之營運風險

1.取得技術專家之評估意見佐證

本承銷商與該公司並未請技術專家就研發技術能力出具意見或報告，故不適用。

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

(1)研究發展部門之沿革及組織

長榮航太主要業務範圍包括機體、零組件、發動機之維修及機體、發動機、零組件之製造、加工及銷售，其中維修事業之技術類累積主要是依照機型之維修手冊進行維修，故未設專責之研發單位；零組件製造事業之研發團隊位於觀音廠，在技研部下設有產品開發一課、產品開發二課，分別負責發動機零組件產品開發與機體零件產品開發，研發工作以配合客戶藍圖，依循客戶技術規範並著重於製程優化，提升產品品質與生產效率。茲將該公司研究發展部門組織圖及工作執掌列示如下：

①研發組織圖



②各單位執掌

單位名稱	職掌業務
技研部	1.統籌公司研發資源 2.產品開發跨部協調 3.新型技術研究部署
產品開發一課	1.發動機零組件產品製程開發。 2.發動機零組件產品首件驗證。 3.發動機零組件產品試量產監控。 4.發動機零組件產品製程持續改善。
產品開發二課	1.飛機機體結構產品製程/組裝程序開發。 2.飛機機體結構產品製程/組裝程序首件驗證。 3.飛機機體結構產品製程/組裝程序試量產監控。 4.飛機機體結構產品製程/組裝程序持續改善。 5.產品型態管理。 6.產品追溯管理。 7.工程變更管制。

資料來源：該公司提供。

(2)研究發展部門人員學歷分佈、平均年資及流動情形

①研究發展部門人員學歷分佈

單位：人；%

學歷	108 年度		109 年度		110 年度		111 年 11 月底止	
	人數	比例	人數	比例	人數	比例	人數	比例
博士	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
碩士以上	7	41.18	9	40.91	8	38.10	6	30.00
大學	9	52.94	13	59.09	13	61.90	13	65.00
高中	1	5.88	0	0.00	0	0.00	1	5.00
合計	17	100.00	22	100.00	21	100.00	20	100.00

資料來源：該公司提供。

108~110 年度及 111 年 11 月底之研發人員分別有 17 人、22 人、21 人及 20 人，該公司製造業務之技研部主要功能為產品製程開發，另進行產品製程優化，改善產品品質與生產效率。研發人員中約 90% 以上為大學以上之學歷，且該公司研發人員多畢業於相關科系或具備產業實務經驗，研發團隊素質良好，而為因應專案需求之製程優化及製程認證需求，該公司 109 年度開始增列研發人員後續年度差異不大。

②研究發展部門人員平均年資及流動情形

單位：人

項目		108 年度	109 年度	110 年度	111 年 11 月底止
期初人數		16	17	22	21
新進人數	新 進	2	0	0	3
	調 職	1	7	2	0
減少人數	離 職	2	2	3	4
	調 職	-	-	-	0
	資遣及退休	-	-	-	0
期末人數		17	22	21	20
離職率(%)		10.53	8.33	12.50	16.67
平均服務年資(年)		6.9	9.5	12.1	12.5

資料來源：該公司提供。

註：離職率=(離職人數+資遣及退休人數)÷(期末人數+離職人數+資遣及退休人數)。

該公司 108~110 年度及 111 年截至 11 月底之離職率為 10.53%、8.33%、12.50% 及 16.67%。該公司技研部最近三年度及申請年度截至 11 月底止之離職員工主要為資歷較淺之員工，非屬技研部核心研發製程人員，該公司已於 109 年進行人事調整，由組裝部現場技術人員調至技研部，故該公司製程研發工作應無影響。為降低離職率，該公司目前因應方式為招募新血培訓來滿足公司之人力需求，並持續增加員工間溝通頻率，期望藉此降低離職率。該公司與員工簽訂機密資訊之保密，研發人員在

職期間之相關研發成果皆為該公司所擁有。而為避免人員流動造成研發中斷風險，研發工作之重要文件均妥善管理並保存，研發人員離職後之工作亦安排適任人員銜接，截至目前中高階研發人員在職情形穩定，相關研發工作均持續進行，對各項研究發展計畫執行並無重大影響，綜上所述，研發人員離職對該公司尚無產生重大營運風險。

(3)研發費用

單位：新台幣千元；%

項目	108 年度	109 年度	110 年度	111 年前三季
研究發展費用(A)(註)	114,867	29,566	2,340	23,012
營業收入淨額(B)	46,679,694	10,687,878	9,616,931	8,884,134
比例(A/B)	0.25	0.28	0.02	0.26

資料來源：該公司經會計師查核簽證或核閱之財務報告。

註：該公司之研發費用意指航空器之零組件製造之製程開發費用。

該公司 108~110 年度及 111 年前三季之研發費用分別為 114,867 千元、29,566 千元、2,340 千元及 23,012 千元，占營業收入比例分別為 0.25%、0.28%、0.02%與 0.26%。該公司研發費用主要係製程開發費用及人工依專案時間投入之相關成本。該公司 108 年研發費用較高，主係因部分產品依客戶需求設計變更及新產品製程開發測試所致，而 109 年因已完成測試轉入量產，故研發費用降低。110 年研發費用係配合部分新產品開發，客戶會依合約約定提供開發費用補貼，故研發費用較 109 年減少。111 年受惠於 D 公司及 A 公司之專案訂單需求，致研發費用增加，經評估其變動情形尚屬合理，尚無重大異常之情事。

(4)研究成果

年度	歷年研發成果	應用領域
106	完成鎳基合金環型件產品開發	發動機產品
	建置精密孔加工技術能量	發動機產品/機體結構產品
	建置線切割加工技術能量	發動機產品
	建置深孔放電加工技術能量	發動機產品
	建置真空熱處理技術能量	發動機產品/機體結構產品
	建置珠擊應力釋除技術能量	發動機產品/機體結構產品
107	完成燃燒室擴散器產品開發	發動機產品
	完成 737 主貨門產品開發	機體結構產品
	建置多軸放電加工技術能量	發動機產品
	建置放電研磨技術能量	發動機產品
	建置流體研磨技術能量	發動機產品
108	完成 LEAP-X 燃燒室模組產品開發	發動機產品
	完成 787 機翼/機身結構產品開發	機體結構產品
	建置流量測試技術能量	發動機產品
	建置電子束焊技術能量	發動機產品
	建置磷酸陽極化技術能量	機體結構產品

年度	歷年研發成果	應用領域
109	完成燃燒室進氣頂板產品開發	發動機產品
	完成 B767 貨艙防撞複材結構產品開發	機體結構產品
	建置電漿噴塗技術能量	發動機產品
	建置多軸雷射鑽孔技術能量	發動機產品
	建置金屬蜂巢板熱壓膠合技術能量	機體結構產品
	建置 C-Scan 超音波檢驗技術能量	發動機產品/機體結構產品
	建置放電加工智慧產線	發動機產品
110	完成 GE9X 燃燒室模組產品開發	發動機產品
	建置機體結構自動組裝技術能量	機體結構產品
	建置異質金屬焊接技術能量	發動機產品
	建置局部熱處理技術能量	發動機產品
111	完成 PP20 燃燒室模組產品開發	發動機產品
	完成 CF34 引擎吊掛產品開發	發動機產品
	建置鋅鎳電鍍能量	機體結構產品

資料來源：該公司提供。

3.主要技術來源、技術報酬金或權利金支付方式及金額

該公司主要技術來源係由研發團隊自行投入研發之成果，藉由製程改良提升相關技術及產品品質，以提高產品良率及降低成本。截至評估報告出具日止，該公司尚無支付他人技術報酬金或權利金之情事。

4.研發工作未來發展方向

該公司研發工作未來發展方向如下：

計劃開發項目	開發目的
1 開發精微電加工技術	整合多軸 ECM 電化學加工暨多軸 EDM 放電加工製程技術，強化新世代航空發動機擴散器產品製造效率。
2 開發 AI 製造技術	開發 AI 人工智慧技術，藉以強化製程開發效率、增加製程偏異預警暨智慧排程技術能量。

資料來源：該公司提供。

5.重要技術合作契約及其內容對該公司之營運風險

合作對象	類別(技術移轉或合作開發)	合作項目或重要內容	重大限制條款	研究經費及付款方式
財團法人金屬工業研究發展中心	委託研究	電化學加工技術製程研究	無	計畫時程自 111 年 3 月至 112 年 9 月止，計畫經費合計新台幣 5,880 千元
國立臺灣大學	委託研究	複合製程產線智慧排程系統研究	無	計畫時程自 111 年 3 月至 112 年 9 月止，計畫經費合計新台幣 1,000 千元

資料來源：該公司提供。

該公司為強化產品研發製程競爭力，整合運用學術界與產業界知識，加速新技術開發時程，該公司亦與學術機構進行合作開發。經評估該公司上述簽訂之技術合作開發合約對該公司有強化技術能力及發展產品加工製程，提高產品良率，故對該公司營運有正面幫助，並未發現重大異常情形。

6.目前已登記或取得專利權、商標權及著作權之情形，有無涉及違反專利權、商標權及著作權之情事，暨因應措施是否合理有效

截至評估報告出具日止，該公司並無已登記或取得之專利權及著作權，另經查詢司法院法學資料檢索系統，並查閱該公司往來函文及參閱律師意見書等相關資料，尚無發現該公司有涉及違反專利權、商標權及著作權之情事。

7.以科技事業、文化創意事業或資訊軟體業申請股票上市者，應說明其產品生產開發技術之層次、來源、確保與提升，暨現在主要產品之競爭優勢、生命週期、持續發展性暨新產品之研究開發計畫、預計生產時程及成本、市場定位、需求及未來營收效益預測達成可能性及研究發展之內部控制暨保全措施

該公司非以科技事業、文化創意事業或資訊軟體業申請股票上市者，故不適用。

8.以科技事業、文化創意事業或資訊軟體業申請股票上市者，取得參與經營決策之董事、持股五%以上股東，以專利權或專門技術出資之股東及掌握生產技術開發經理人等之資歷、持股比例、最近三年度及申請年度內股權移轉變化暨實際投入經營之時間與情形等，以評估該等人員未來若未能繼續參與經營對發行公司財務業務之影響及其因應之措施

該公司非以科技事業、文化創意事業或資訊軟體業申請股票上市者，故不適用。

(三)人力資源方面之營運風險

取得最近三年度及申請年度截至最近期為止員工總人數、離職人數、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公司營運之風險。

1.員工人數及變動情形

單位：人；%

項目/年度		108 年度	109 年度	110 年度	111 年度 截至 11 月底	
期初人數		3,694	3,714	2,966	2,937	
新進人數(註 1)		457	76	259	417	
減少 人數	離職(註 1)	413	792	269	551	
	資遣	0	0	0	0	
	退休	24	32	19	23	
期末人數		3,714	2,966	2,937	2,780	
期末 員工	經理人	38	33	30	36	
	一般職員	191	152	174	178	
	生產線 員工	直接人工	2,639	2,135	2,131	1,946
		間接人工	846	646	602	620
離職率(註 2)		10.53%	21.74%	8.93%	17.11%	
員工 結構	平均年齡(歲)	36.2	37.9	37.2	39.1	
	平均年資(年)	10.53	11.82	12.47	13.0	

資料來源：該公司提供。

註 1：新進及離職人員不包含試用期未滿即離職者。

註 2：離職率=(離職人數+資遣及退休人數)÷(期末人數+離職人數+資遣及退休人數)。

該公司 108~110 年度及 111 年度截至 11 月底之員工人數分別為 3,714 人、2,966 人、2,937 人及 2,780 人，該公司員工人數由 108 年底 3,714 人降至 109 年底 2,966 人，主係因出售發動機維修業務與長異，相關維修業務人員一併轉調至長異所致。110 年員工人數小幅減少主係基於個人及家庭等因素而離職。該公司 111 年 11 月底員工人數減少至 2,780 人，主係部分年資較淺之員工，因其他生涯規劃或轉往半導體業發展所致。整體而言，該公司 108~110 年度及 111 年 11 月底員工人數之變化情形，尚無發現重大異常情形。

2. 員工離職率分析

單位：人；%

項目/年度	108 年度			109 年度			110 年度			111 年度 截至 11 月底		
	期末 人數	離職 人數	離職率 (註)	期末 人數	離職 人數	離職率 (註)	期末 人數	離職 人數	離職率 (註)	期末 人數	離職 人數	離職率 (註)
經理人	38	1	2.56%	33	5	13.16%	30	0	0.00%	36	0	0.00%
一般職員	191	8	4.02%	152	39	20.42%	174	6	3.33%	178	11	5.82%
生產線員工	3,485	404	10.39%	2,781	748	21.20%	2,733	263	8.78%	2,566	540	17.39%
合計	3,714	413	10.01%	2,966	792	21.08%	2,937	269	8.39%	2,780	551	16.54%

資料來源：該公司提供。

註 1：離職率 = 離職人數 ÷ (期末人數 + 離職人數)。

註 2：經理人係指協理級以上主管。

該公司 108~110 年度及 111 年截至 11 月底之離職人數分別為 413 人、792 人、269 人及 551 人，離職率分別為 10.01%、21.08%、8.39% 及 16.54%。109 年由於部分維修人員轉至長異，致離職之人數較多。該公司離職員工主要為生產線員工，大部份擔任非核心且替代性較高之職位，對於公司實質運作影響不大。而生產線主要多為維修人員，主要係因新進員工及社會新鮮人因無法適應工作要求，或是職涯規劃或家庭因素而離職，由於上述人員資歷較淺，故尚無因人員離職而造成業務銜接困難之情事。另 108~110 年度及 111 年截至 11 月底該公司經理級以上主管離職人數分別為 1 人、5 人、0 人及 0 人，其中 109 年度經理級以上主管離職人數較高，主係轉至長異、退休及轉任關係企業所致，尚無重大異常情事，而針對經理級以上主管離職，該公司已安排適當人員與離職人員完成工作交接，因此經理級以上主管離職並未對該公司產生重大影響。該公司業務營運狀況良好，對於員工之薪資及福利制度，亦依政府法令與市場行情變動進行檢討與調整，故該公司離職率已逐步降低，對於整體營運尚無重大風險。

3. 員工學歷分析

單位：人；%

學歷/年度	108 年度		109 年度		110 年度		111 年度 截至 11 月底	
	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%
博士	5	0.14%	5	0.17%	4	0.14%	4	0.14%
碩士	174	4.68%	148	4.99%	144	4.90%	131	4.71%
大專/大學	3,174	85.46%	2,568	86.58%	2,538	86.41%	2,374	85.40%
高中以下	361	9.72%	245	8.26%	251	8.55%	271	9.75%
合計	3,714	100%	2,966	100%	2,937	100%	2,780	100%

資料來源：該公司提供。

該公司 108~110 年度及 111 年截至 11 月底員工學歷，各期間大專以上均占 90% 以上，生產作業人員之學歷主要為大專/大學及高中以下，而業務、行政、管理、財會、資訊人員等之學歷則多為大專/大學以上，該公司因應不同工作性質的需求，有效利用各種學歷員工之專業與技能，有助於強化企業經營管理效率，故對於整體營運應無重大風險。

(四)各主要產品之成本分析

1.取得最近三年度及申請年度截至最近期止主要產品之原料、人工及製造費用資料，並分析各成本要素之比率變化對申請公司營運之風險

單位：新台幣千元

產品別	年度	108 年度		109 年度		110 年度		111 年前三季	
		金額	%	金額	%	金額	%	金額	%
航空器維修-機體	直接原料	1,419,793	24.62	1,329,418	26.01	1,208,729	25.13	1,318,306	29.94
	直接人工	1,903,557	33.01	1,689,557	33.06	1,593,816	33.14	1,338,544	30.40
	製造費用	2,443,278	42.37	2,092,272	40.93	2,006,496	41.72	1,746,478	39.66
	小計	5,766,629	100.00	5,111,247	100.00	4,809,041	100.00	4,403,328	100.00
航空器維修-發動機	直接原料	31,950,547	94.79	862,810	84.75	363,123	75.01	314,356	78.12
	直接人工	489,870	1.45	36,137	3.55	27,651	5.71	18,749	4.66
	製造費用	1,264,563	3.75	119,096	11.70	93,346	19.28	69,307	17.22
	小計	33,704,980	100.00	1,018,043	100.00	484,120	100.00	402,412	100.00
航空器維修-零組件及其他	直接原料	1,440,303	83.97	825,369	65.42	479,439	54.44	417,237	59.85
	直接人工	98,091	5.72	155,508	12.33	143,114	16.25	96,040	13.78
	製造費用	176,798	10.31	280,682	22.25	258,057	29.30	183,901	26.38
	小計	1,715,192	100.00	1,261,559	100.00	880,610	100.00	697,179	100.00
航空器之零件製造及機體組裝銷售	直接原料	1,414,376	51.85	578,598	44.87	962,060	51.95	1,258,467	71.73
	直接人工	105,778	3.88	82,902	6.43	95,407	5.15	86,589	4.94
	製造費用	1,207,806	44.28	628,017	48.70	794,333	42.90	409,309	23.33
	小計	2,727,960	100.00	1,289,517	100.00	1,851,800	100.00	1,754,365	100.00
合計	直接原料	36,225,020	82.49	3,596,194	41.43	3,013,352	37.55	3,308,366	45.59
	直接人工	2,597,296	5.91	1,964,104	22.63	1,859,988	23.18	1,539,922	21.22
	製造費用	5,092,445	11.60	3,120,067	35.94	3,152,232	39.28	2,408,996	33.19
	合計	43,914,761	100.00	8,680,366	100.00	8,025,571	100.00	7,257,284	100.00

資料來源：該公司提供。

該公司主要產品別分為航空器維修及航空器之零件製造及機體組裝，其中維修業務依主要維修服務項目區分為機體維修、發動機維修、零組件維修及其他等三類，製造業務則為零件製造及機體組裝，茲就各類產品別之原料、人工及製造費用之變動原因說明如下：

(1)航空器維修-機體

航空器維修-機體服務 108~110 年度及 111 年前三季之原料占成本比重分別為 24.62%、26.01%、25.13%及 29.94%，人工占成本比重分別為 33.01%、33.06%、33.14%及 30.40%，製造費用占成本比重分別為 42.37%、40.93%、41.72%及 39.66%。該類維修服務主要為飛機停機線維修、重大機體維修、機體改裝及結構維修。該類維修工序較為繁瑣，包含拆解、清潔、

檢查、修理、組裝及測試等作業，屬勞力密集產業，故人工及製造費用占成本比重較高，108~110 年該類維修服務原料、人工及製造費用成本占比並無顯著差異，尚無重大異常之情事。111 年前三季之原料由於受到台幣貶值之影響，進口原料之成本增加，致原料占比小幅提高，人工及製造費用成本占比主要受到原料變動影響而降低，尚無重大異常之情事。

(2)航空器維修-發動機

航空器維修-發動機 108~110 年度及 111 年前三季之原料占成本比重分別為 94.79%、84.75%、75.01%及 78.12%，人工占成本比重分別為 1.45%、3.55%、5.71%及 4.66%，製造費用占成本比重分別為 3.75%、11.70%、19.28%及 17.22%。該類維修服務主要為 CF6、GE90 檢修及 T700 維修，因發動機維修材料單價高，故原料占成本比重較大。109 年因該公司依 102 年與奇異公司之合資契約約定，將大部分發動機維修業務移轉予長異公司，使該公司發動機維修業務減少，原料需求降低，而移轉後之發動機業務以維修 GE90 及 T700 為主，其所需料件成本較移轉前業務為低，故原料占比降低。人工及製造費用成本占比提高，除受到發動機業務移轉長異，致原料成本下降影響成本占比外，亦因業務移轉後，維修業務集中於 GE90 與 T700，而 GE90 及 T700 相較 CF6 成本結構來看，所需工時較長，故直接人工占比上升，而發動機廠製造費用因移轉後業務僅剩 GE90 及 T700，分攤基礎減少，致整體製造費用分攤率上升，製造費用占比提高。110 年原物料占比持續下降，主係全球仍持續受新冠肺炎疫情影響，航空產業市場及需求持續不振，導致 GE90 進廠量減少進而減少原料需求，而人工占比提高，主係 GE90 維修需求降低，而該發動機成本結構中，直接人工占比較 T700 為低，故 110 年 T700 維修占比較多，整體人工占比提高。110 年度「航空器維修-發動機」之營業收入減少幅度為 65.35%，整體產能利用率降低，致製造費用成本占比提高。111 年前三季直接原料占比相較於 110 年上升，係因航空產業市場需求回溫及受到軍用發動機維修進廠量增加影響，使得維修架次增加，以致原料需求增加；而直接人工及製造費用占比由於整體業績成長影響，整體產能利用率上升，致直接人工及製造費用成本占比減少。

(3)航空器維修-零組件及其他

航空器維修-零組件及其他 108~110 年度及 111 年前三季之原料占成本比重分別為 83.97%、65.42%、54.44%及 59.85%，人工占成本比重則分別為 5.72%、12.33%、16.25%及 13.78%，製造費用占成本比重則分別為 10.31%、22.25%、29.30%及 26.38%。該類維修服務主要為導航、電子、電氣、航儀、液壓、機械、複合材、逃生裝備維修及發動機相關模組等，其工序繁瑣，包含拆解、修理、組裝及測試等作業，多數零組件單價較高，故原料占成本比重較高。109 年原料占比較 108 年減少，係因受到發動機業務移轉長異，該公司發動機相關之維修零組件原料減少所致。109 年直接人工及製造費用占比較 108 年增加，除受到原料成本下降影響人工成本及製造費用占比外，主係因移轉長異業務前，發動機零組件之維修，其成本係分類在航空器維修-發動機中，移轉後長異將部分發動機零組件維修業務下包至該公司維修，其分類在航空器維修-零組件及其他，造成成本分類上之變化，致直接

人工及製造費用占比增加。110 年該公司原料占比持續下降，主係因長異發動機業務進廠維修量受疫情影響減少，致委託該公司外修之零組件進廠量同步減少及長榮航空整流罩及其他零組件進廠維修量亦受疫情影響減少所致。直接人工占比提高，主係原料成本下降影響人工成本占比所致。而製造費用占比提高，主係疫情因素，間接導致客戶進廠維修量減少，整體產能利用率下降製造費用占比增加所致。111 年前三季因零組件由長異委託該公司外修進廠維修量減少，料件需求減少，惟原料受到台幣貶值之影響，進口原料之成本增加，致整體原料占比小幅提高。111 年前三季該類產品人工成本占比及製造費用並無顯著差異，其占比變化主係受到原料占比增減所致。

(4)航空器之零件製造及機體組裝銷售

航空器之零件製造及機體組裝 108~110 年度及 111 年前三季之原料占成本比重分別為 51.85%、44.87%、51.95%及 71.73%，人工占成本比重則分別為 3.88%、6.43%、5.15%及 4.94%，製造費用占成本比重則分別為 44.28%、48.70%、42.90%及 23.33%。該類零件製造及機體組裝銷售，以生產 A 公司發動機零組件及 D 公司機體、機門組裝為主，由於發動機本身需要之料件較為精細，故其原料成本較高。又該廠之產品項目為機械加工、放電加工自動產線、化學表面處理產線、電子束焊等之特殊製程等，其生產製程工序較為繁瑣，包含全自動放電加工智慧產線、大型機體結構自動鉚釘組裝線、非破壞檢測、陽極化處理等作業，故其製造費用占比亦較高。109 年原料占比比較 108 年降低，主係因 108 年度波音 737 MAX 機型飛機停飛事件及受新冠疫情影響各航空公司終端航機訂購需求，致 D 公司下修產量，對該公司訂單減少。110 年由於波音 737 MAX 機型飛機率續於多國重新取得適航許可，波音 737 MAX 機型飛機之產線逐漸回復到停工前產能，使 D 公司原廠增產、飛機零組件產品需求增加，故原料需求增加。111 年前三季主係產品需求持續增加，該公司依生產排程持續投入產能，故相關原料占比上升。而 108~110 年及 111 年前三季該類產品人工成本占比並無顯著差異，其占比變化主係受到原料占比增減所致。108~110 年及 111 年前三季該類產品製造費用占比變化，主係隨業績變化影響之產能利用率所致。

綜上所述，該公司 108~110 年度及 111 年前三季之成本結構主係隨著該公司業務發展及航空業產業環境而影響，尚無重大異常之情事。

(五)匯率變動情形

1.最近期及最近三個會計年度內外銷、內外購比率

(1)內外銷金額及比例

單位：新台幣千元

年度 項目	108 年度		109 年度		110 年度		111 年前三季	
	金額	比例	金額	比例	金額	比例	金額	比例
內銷	4,992,252	10.69%	4,413,245	41.29%	3,811,275	39.63%	3,127,456	35.20%
外銷	41,687,442	89.31%	6,274,633	58.71%	5,805,656	60.37%	5,756,678	64.80%
合計	46,679,694	100.00%	10,687,878	100.00%	9,616,931	100.00%	8,884,134	100.00%

資料來源：該公司提供。

註：該公司維修業務因提供服務於國內，故內外銷統計係以客戶所在地區統計。

(2)內外購金額及比例

單位：新台幣千元

項目	108 年度		109 年度		110 年度		111 年前三季	
	金額	比例	金額	比例	金額	比例	金額	比例
內購	504,032	2.20%	303,825	11.97%	315,934	12.58%	298,750	10.70%
外購	22,403,482	97.80%	2,233,605	88.03%	2,196,286	87.42%	2,486,500	89.30%
合計	22,907,514	100.00%	2,537,430	100.00%	2,512,220	100.00%	2,785,250	100.00%

資料來源：該公司提供。

註：內購以支付台幣為主、外購以支付美金。

該公司主要從事機體、零組件、發動機之維修及機體、發動機、零組件之製造、加工及銷售等業務。該公司銷售客戶以台灣及美洲地區為主，其次為亞洲、歐洲等地區，國內客戶主係以台幣計價為主，國外客戶則係以美金計價為主，108~110 年度及 111 年前三季其國外客戶比重分別為 89.31%、58.71%、60.37%及 64.80%，除 108 年度因該公司仍有發動機維修業務致其對第一大國外客戶金額較高而使整體國外客戶比率達約 9 成外，109 年度該公司將大部分發動機業務轉由長異承接後，各年度國內外客戶比重尚無重大變化；隨國際間陸續解除因新冠肺炎疫情影響之邊境管制，致國外客戶進廠執行重大維修量回升；在採購方面，該公司產品主要原料包含飛機零組件、生料、化學品、維修裝備工具等，108~110 年度及 111 年前三季其外購比重分別為 97.80%、88.03%、87.42%及 89.30%，除 108 年度亦因仍有發動機維修業務致採購其相關維修零配件之金額較高外，餘各年度尚無重大變化，交易幣別亦以美金付款為主。該公司以美金計價之銷貨金額遠高於以美元計價之採購金額，雖在外幣收入與外幣支出相互沖抵下，可產生自然避險效果，然由於各年度美元應收款項與美元應付款項間仍存有差異以致產生外幣淨部位，致匯率變動對該公司之損益仍具有影響性。

2.最近三年度及申請年度截至最近期止兌換損益情形

單位：新台幣千元

項目	年度	108 年	109 年	110 年	111 年 前三季
	兌換(損)益淨額(A)		(284,613)	(175,176)	(87,687)
營業收入(B)		46,679,694	10,687,878	9,616,931	8,884,134
營業利益(C)		2,027,347	1,484,231	1,152,007	1,207,261
占營業收入比例(A/B)		(0.61)%	(1.64)%	(0.91)%	4.80%
占營業利益比例(A/C)		(14.04)%	(11.80)%	(7.61)%	35.36%

資料來源：該公司經會計師查核簽證或核閱之財務報告。

該公司 108~110 年度及 111 年前三季之兌換(損)益分別為(284,613)千元、(175,176)千元、(87,687)千元及 426,854 千元，占各年度營業收入比率分別為(0.61)%、(1.64)%、(0.91)%及 4.80%，占各年度營業利益比率分別為(14.04)%、(11.80)%、(7.61)%及 35.36%。該公司最近三年度及 111 年最近期產生之兌換損益主要係美金計價之進銷貨與美元存款所產生，108 年度因美國聯邦準備理事會於下半年度降息，且受中美貿易戰影響，美金於下半年度對台幣為貶值，該公司收入認列是以完工當月匯率暫估，因 108 年上半年度維修出廠量係高

峰，致使該年度產生兌換損失 284,613 千元；109 年度隨美國實質利率持續走低，資金大量流入新興市場，主要經濟體貨幣對美元多呈升值，新台幣對美元持續走升，致使該年度產生兌換損失 175,176 千元；110 年度美元仍維持於相對弱勢，以致當期產生兌換損失 87,687 千元；111 年前三季因美國聯準會加快升息步調，進而擴大與其他國家之利差，同時美國經濟成長在全球市場中相對穩定，造成資金向美國移動，使美金對台幣大幅升值，致當期產生兌換利益 426,854 千元。該公司將適時採取必要之避險措施，以防止兌換(損)益影響獲利水準。整體而言，該公司兌換(損)益主要係隨美元匯率波動產生變化，尚屬合理。

3.該公司因應匯率變動之具體措施

該公司對匯率變動風險採取自然避險原則，為加強風險管理及降低其對獲利之影響，該公司採取下列所述之避險措施：

- (1)財務單位與往來金融機構保持密切聯繫，隨時掌握蒐集匯率變化之相關資訊，且持續關注國際匯市及國際金融情勢，掌握匯率走勢及匯率變化之情形，以適時調整外幣部位，以降低匯率波動風險對公司營運產生的影響。
- (2)視實際資金需求及匯率水準，適時調節外幣部位，以規避相關匯率風險。
- (3)注意國際匯市各主要貨幣之走勢及非經濟因素之國際情勢變化，以掌握匯率走勢得以及時應變，同時於產品報價過程中，考量因匯率變動所產生之風險，適時調整售價，以保障應有之利潤。
- (4)定期取得金融機構之財經資訊、外匯報告，以綜合判斷匯率、利率變動趨勢，靈活調整外匯、資金策略。

綜上所述，該公司將隨時掌握匯率走勢及變化資訊，以降低匯率變動對該公司所產生之財務風險。

四、最近期及最近三個會計年度募集與發行有價證券籌資效益

該公司最近三個會計年度募集與發行有價證券之計畫內容、執行情形及籌資效益請參閱本評估報告「肆、發行人前各次募集與發行及私募有價證券計畫之執行情形」之說明。

參、就發行人下列業務財務狀況蒐集資料，說明其查核程序及所獲致結論

一、業務狀況

(一)最近期及最近三個會計年度財務報告主要銷售對象及供應商(年度前十名或佔年度營業收入淨額或進貨淨額五%以上者)之變化分析

1.最近期及最近三個會計年度主要銷售對象之名稱、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，並簡述發行人之銷售政策

(1)最近期及最近三個會計年度主要銷售對象之名稱、金額及占年度營業收入淨額比例

單位：新台幣千元

年度名次	108 年度				109 年度				110 年度				111 年前三季			
	公司名稱	銷售額	比率	關係	公司名稱	銷售額	比率	關係	公司名稱	銷售額	比率	關係	公司名稱	銷售額	比率	關係
1	A1 公司	33,000,967	70.70	無	長榮航空	2,775,584	25.97	註 1	長榮航空	2,731,324	28.40	註 1	長榮航空	2,174,039	24.47	註 1
2	長榮航空	3,301,279	7.07	註 1	E 公司	852,165	7.97	無	A 公司	950,331	9.88	無	A 公司	992,955	11.18	無
3	A 公司	1,688,933	3.62	無	A1 公司	834,041	7.80	無	E 公司	792,949	8.25	無	F 公司	717,932	8.08	無
4	B 公司	1,190,746	2.55	無	F 公司	695,251	6.51	無	B 公司	719,176	7.48	無	E 公司	593,663	6.68	無
5	長異	1,125,702	2.41	註 2	長異	607,140	5.68	註 2	F 公司	700,852	7.29	無	B 公司	590,609	6.65	無
6	C 公司	938,838	2.01	無	H 公司	559,845	5.24	無	D 公司	553,206	5.75	無	I 公司	520,032	5.85	無
7	D 公司	792,909	1.70	無	C 公司	554,862	5.19	無	G 公司	492,341	5.12	無	D 公司	493,615	5.56	無
8	E 公司	736,778	1.58	無	I 公司	501,198	4.69	無	長異	430,377	4.47	註 2	J 公司	477,905	5.38	無
9	F 公司	550,201	1.18	無	G 公司	484,308	4.53	無	J 公司	398,910	4.15	無	G 公司	421,456	4.74	無
10	G 公司	541,064	1.16	無	D 公司	466,117	4.36	無	立榮航空	313,011	3.25	註 3	長異	291,662	3.28	註 2
	小計	43,867,417	93.98	-	小計	8,330,511	77.94	-	小計	8,082,477	84.04	-	小計	7,273,868	81.87	-
	其他	2,812,277	6.02	-	其他	2,357,367	22.06	-	其他	1,534,454	15.96	-	其他	1,610,266	18.13	-
	銷貨淨額	46,679,694	100.00	-	銷貨淨額	10,687,878	100.00	-	銷貨淨額	9,616,931	100.00	-	銷貨淨額	8,884,134	100.00	-

資料來源：該公司提供。

註 1：長榮航空為該公司之母公司。

註 2：長異公司為該公司採權益法投資之公司。

註 3：立榮航空為該公司之法人股東。

(2)最近期及最近三個會計年度止主要銷售對象變化情形之分析

長榮航太主要從事機體、零組件、發動機之維修及機體、發動機零組件之製造、加工及銷售等業務，維修業務占八成以上，以銷售地區分析，海外客戶約占七成，國內客戶則以長榮航空及立榮航空之機隊維護為主；飛機為確保飛航安全與適航性，必須定期或不定期執行維護工作，衍生機體、發動機及零附件的維修業務；製造業務以發動機及機體零組件的生產製造為主，包含機械加工、放電加工自動產線、化學表面處理產線、電子束焊等之特殊製程等。航太產業具獨特性，進入門檻高，不論維修或製造皆需取得相關認證才可執行相關作業，該公司陸續獲得臺灣民航局(CAA)、美國聯邦航空局(FAA)、歐洲航空安全組織(EASA)、日本民航局(JCAB)、韓國民航局(KOCA)等主要國家民航機構認證，並取得 OEM 原廠(GE 及 BOEING)的品質認證；該公司依國際財務報導準則第 15 號「客戶合約之收入」規範，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，其中固定價格合約係以截至結算日實際已提供服務占總服務之比例為基礎認列收入，該比例係以已履行勞務量占全部應履行勞務量之百分比決定，若情況改變，將修正對收入、成本及完成程度之估計，並於管理階層得知情況改變而作修正之期間將造成之增減變動反映於損益。固定價格合約下，客戶依約定之時程支付固定金額之款項。已提供之勞務超過支付款時，認列合約資產；支付款超過已提供之勞務，則認列合約負債。若合約依提供勞務之時數計價，係以該公司有權開立發票之金額認列收入。該公司每月向客戶請款，開立發票後可收取對價；製造業務則係於對產品之控制權移轉時認列收入。茲就該公司 108~110 年度及 111 年前三季前十大主要銷售對象說明其變化原因如下：

A.A 集團

A 集團成立於民國前 33 年，係美國紐約證交所上市公司，是一家全球化且業務多元化之科技、媒體和金融服務公司。A 集團以生產發電設備、照明設備、工業自動化設備、醫療診斷及圖像設備等為業務項目。A 集團於 110 年陸續將集團組織重組，並專注於航空、醫療健康和能源領域等業務。該公司維修及製造業務均與 A 集團有交易往來。

(A) A 公司

A 集團轄下之航空事業體，主要產品為各類型之航空器發動機，是全世界最大的商用、民用及軍用航空器發動機製商，包含噴射及渦輪螺旋槳發動機及其零件。該公司於 98 年開始與 A 公司合作，主要為其製造 GE9X 系列發動機擴散器、Leap 系列發動機燃燒室組件、Leap 系列發動機內緣燃燒室支撐架、發動機鎳基合金環型件等零組件。108~110 年度及 111 年前三季該公司對 A 公司銷貨金額分別為 1,688,933 千元、459,504 千元、950,331 千元及 992,955 千元，占銷貨比重分別為 3.62%、4.30%、9.88%及 11.18%，108 年度 A 公司名列第三大客戶，109 年度主係因受到波音 737 MAX 機型停飛事件影響，

此系列機型生產需求減少致 A 公司亦減少對該公司下單，故該公司製造業務對其銷售金額減少，因而於當年度退出十大客戶；110 年度因波音 737 MAX 機型飛機經全球多國主管機關准許復飛，供應鏈產線逐步恢復營運，因 737 MAX 機型飛機係採用 A 公司之發動機，相關零組件需求回升致 A 公司亦增加對該公司下單，故其重回第二大客戶；111 年前三季因 737 MAX 機型飛機終端需求持續上升，且因新冠肺炎疫情對航空產業影響逐步放緩，飛機製造商原廠新機訂單增加，故 A 公司各類發動機零配件需求亦增加，致該公司對其銷售金額大幅提升，使 A 公司當年度穩定名列第二大客戶。整體而言，該公司對 A 公司之銷售變化尚屬合理。

(B) A1 公司

A1 公司係屬美國紐約證交所上市公司 A 集團之子公司，主要營業項目為航空器發動機製造及維修，為全球最大的飛機發動機生產商，該公司於 87 年開始與 A1 公司合作，主要為其維修奇異商用系列發動機及相關零組件，108 年度(含)以前主要維修 CF6-80C2/CF6-80E1/GENx 系列發動機，109 年度後主要維修 GE90 及 T700 系列發動機。108~110 年度及 111 年前三季該公司對 A1 公司銷貨金額分別為 33,000,967 千元、834,041 千元、178,413 千元及 87,594 千元，占銷貨比重分別為 70.70%、7.80%、1.86% 及 0.99%，108 年度名列該公司第一大客戶，而 109 年度對 A1 公司之銷售金額相較於 108 年度大幅下降主要係因該公司依 102 年與 A 集團之合資約定，於 108 年底將除 GE90 系列以外機種維修業務移轉至長異公司，致對 A1 公司銷貨金額下降，目前該公司僅保留 GE90 及軍用發動機 T700 及相關零組件維修業務，致對 A1 公司銷貨金額逐年遞減，惟 109 年度其仍名列該公司第三大客戶，並於 110 年度退出前十大客戶之列，主係受前述發動機維修業務移轉影響，對 A1 公司相關之維修業務持續減少所致。整體而言，該公司對 A1 公司之銷售變化尚屬合理。

(B)長異發動機維修股份有限公司 (以下簡稱：長異)

長異成立於 103 年，由 A 集團與該公司合資成立、持股比例分別為 51% 與 49%，致力於商用客機發動機之維修及零件修護業務，客戶分布於全球五大洲，為 A 集團在亞太地區重要的引擎修護據點，於 110 年 10 月啟動第二廠房，提升零件修護產能。該公司為長異進行發動機及其零組件維修，108~110 年度及 111 年前三季該公司對長異銷貨金額分別為 1,125,702 千元、607,140 千元、430,377 千元及 291,662 千元，占銷貨比重分別為 2.43%、5.69%、4.32% 及 3.28%，108 年度名列該公司第五大客戶，109 年度因移轉長異發動機維修業務後，與長異之交易主要係長異將發動機維修零組件拆解後，部分維修業務下包至該公司維修，而當年度受國際疫情影響，使長異本身維修訂單數量漸少所致，惟仍名列該公司第五大客戶；110 年度因長異

發動機業務進廠維修量受疫情影響減少，致委託該公司外修之零組件進廠量同步減少，致當年度退為第八大客戶；111年前三季由長異委託該公司外修之進廠維修量減少致銷貨金額持續下降，且其他客戶維修金額增加，致長異下降至第十大客戶。整體而言，該公司對長異之銷售變化尚屬合理。

B.長榮航空股份有限公司（以下簡稱：長榮航空）

長榮航空成立於78年，為臺灣證券交易所上市公司(股票代號:2618)，主要經營業務為國際航線之定期及不定期航空客貨運輸業務，於111年獲AirlineRating網站評比為全球前十大安全航空公司，目前機隊規模達90餘架，飛航航點遍及亞、澳、歐、美四大洲六十多個城市，為星空聯盟(Star Alliance)成員之一，擁有卓越的飛航安全記錄，105年至110年連續榮獲Skytrax評為五星級航空公司，為全球第八家獲此殊榮的航空公司，另亦曾獲頒Skytrax 110年第七名最佳航空公司。該公司自成立以來即為長榮航空進行停機線維修(Line check)、機體定期維修如A check、重大維修檢測(HMV)如C/D check、發動機及其零組件維修等服務，主要維修機型包含波音777、787及空中巴士A320、A330等客貨機。108~110年度及111年前三季該公司對長榮航空銷貨金額分別為3,301,279千元、2,775,584千元、2,731,324千元及2,174,039千元，占銷貨比重分別為7.07%、25.97%、28.40%及24.47%，108年度長榮航空名列該公司第二大客戶，109年度該公司對其銷售金額因受國際疫情影響，各國政策多採取限制國際航班往來，因而使全球定期與不定期航班數量驟減，致長榮航空停機線維修、機體定期維修進廠維修量減少而下降，長榮航空因應疫情及市場變化，調整客貨機組合，積極以客機腹艙載貨、客機執飛貨機航點等全力支持貨運營運，故整體進廠維修仍具一定業務量，而因發動機業務移轉後成為第一大客戶；長榮航空110年客運持續受疫情影響而較前一年度衰退，惟隨著全球經濟復甦商品庫存回補顯現，及海運塞港外溢效應，因應航空貨運需求強勁擴充貨機機隊、利用客機客艙載貨等，致進廠維修量能仍維持與109年度相當，對長榮航空銷售金額與109年度相比差異不大，該年度仍名列第一大客戶；111年前三季因航空產業逐步復甦，該公司對長榮航空之維修業務量維持穩定，使其持續名列該公司第一大客戶。整體而言，該公司對長榮航空之銷售變化尚屬合理。

C. B公司

B公司成立於77年，是韓國交易所上市公司，公司總部位於首爾，係韓國前二大航空公司，成立之初是以飛航國內航線起家，為星空聯盟(Star Alliance)成員之一，主要營業項目為客貨運輸業務，目前已發展成為擁有80餘架機隊規模並擁有約100個航點，是九間被Skytrax評為「五星級航空公司」之一，亦曾獲頒Air Cargo News評選次百萬噸級最佳航空貨運公司，其機隊的機種相當豐富。該公司於92年開始與B公司合作，主要為其進行停機線維修、機體定期維修及發動機維修，主要維修機型包

含波音 767、747、777 和空中巴士 A330 等客貨機。108~110 年度及 111 年前三季該公司對 B 公司銷貨金額分別為 1,190,746 千元、457,036 千元、719,176 千元及 590,609 千元，占銷貨比重分別為 2.55%、4.28%、7.48% 及 6.65%，108 年度名列第四大客戶，109 年度因原 V2500 發動機維修合約到期，致對其發動機維修收入減少，且受國際疫情影響，致 B 公司之飛機架次進廠維修量減少，因而於當年度退出十大客戶；110 年度 B 公司受惠於韓國放寬邊境管制使其業績相較於 109 年度回穩致其機體定期維修進廠量較 109 年度增加，故其重回第四大客戶；111 年前三季因新冠肺炎疫情影響逐步放緩，B 公司之客、貨機運載量穩定回升，致其進廠維修量持續上升，惟因其他客戶銷售同步成長，致其下降為第五大客戶。整體而言，該公司對 B 公司之銷售變化尚屬合理。

D. C 公司

C 公司成立於 41 年，是日本東京證交所上市公司，公司總部位於東京，係日本前二大航空公司，為星空聯盟(Star Alliance)成員之一，於 110 年獲 Skytrax 評為「五星級航空公司」，是全球第 7 間獲此殊榮的航空公司，亦曾獲頒 AirlineRatings 評選 110 年第三名最佳航空公司，主要營業項目為客貨運輸業務，目前機隊規模約為 200 餘架，其中約九成為客機，航點包含國內線網絡，其幾乎覆蓋全日本，而國際線網絡則覆蓋中國大陸、香港、韓國、台灣、東南亞、美洲、澳洲及西歐等。該公司於 101 年開始與 C 公司合作，主要為其進行停機線維修、機體定期維修，主要維修飛機機型包含波音 767、747、777 及空中巴士 A330 等客貨機。108~110 年度及 111 年前三季該公司對 C 公司銷貨金額分別為 938,838 千元、554,862 千元、64,913 千元及 77,035 千元，占銷貨比重分別為 2.01%、5.19%、0.67% 及 0.87%，108 年度 C 公司名列該公司第六大客戶，109 年度因受國際疫情影響，C 公司於當年度進廠維修數量減少致對其銷貨金額減少，惟因其他客戶均受疫情影響使維修收入減少，故 C 公司在 109 年度仍名列該公司第七大客戶；110 年度 C 公司退出前十大客戶主係因持續受新冠肺炎疫情影响，該客戶機隊皆在日本境內進行檢修所致。整體而言，該公司對 C 公司之銷售變化尚屬合理。

E. D 公司

D 公司係美國紐約證交所上市公司，是全球最大的商用飛機生產商之一，D 公司為 150 多國家客戶開發及製造飛機，並於 65 個國家或地區設立辦事處，超過一萬架 D 公司飛機在全球服役，占全球機隊之五成，而由 D 公司公開網站資訊統計截至 111 年 7 月底飛機在手訂單超過 5,000 架飛機。該公司維修部門於 94 年、製造部門於 102 年開始與 D 公司合作，主要為其進行 747-400 LCF 改裝及製造 737/767/777/787 系列飛機機體組裝零組件，如 737 客機改貨機之貨艙門、767/777 貨機防撞牆、787 機翼/機身結構件等。108~110 年度及 111 年前三季該公司對 D 公司銷貨金額分別為 792,909 千元、466,117 千元、553,206 千元及 493,615 千元，占銷貨比

重分別為 1.70%、4.36%、5.75%及 5.56%，108 年度 D 公司名列第七大客戶，109 年度該公司維修業務因已於前一年度完成 D 公司客機改貨機服務，當年度無此項業務致對 D 公司營業收入較去年同期減少約 2 億元，且製造業務受原廠波音之 787 客機遭 FAA 調查適航問題致該機型遞延生產及交機，故 D 公司對該公司機體零件組裝訂單減少，因而於當年度退至第十大客戶；110 年度及 111 年前三季因受客戶貨機及客改貨需求增加效應，帶動該公司對 D 公司銷貨金額上升，故其重回第六大客戶及第七大客戶。整體而言，該公司對 D 公司之銷售變化尚屬合理。

F. E 公司

E 公司成立於 81 年，係美國那斯達克交易所上市公司之子公司，其主要營業項目為航空貨運運輸業務，並提供飛機租賃業務，目前 E 公司機隊規模約為 120 餘架。該公司於 97 年開始與 E 公司合作，主要為其進行停機線維修、機體定期維修、零組件維修，主要維修機型包含波音 747、767、LCF 等貨機。108~110 年度及 111 年前三季該公司對 E 公司銷貨金額分別為 736,778 千元、852,165 千元、792,949 千元及 593,663 千元，占銷貨比重分別為 1.58%、7.97%、8.25%及 6.68%，108 年度 E 公司名列該公司第七大客戶，109 年度因受疫情影響帶動網路消費及終端需求增加進而造成全球貨運量增加，E 公司因本身業務量增加且購入新貨機故維修需求量增加，致對 E 公司銷貨金額較 108 年度成長、排名上升為第二大客戶；110 年度該公司對 E 公司維修業務維持穩定，惟因其他客戶銷售同步成長，致 E 公司下降為第三大客戶；111 年前三季 E 公司因適逢維修周期之低峰，故當年度退居為第四大客戶。整體而言，該公司對 E 公司之銷售變化尚屬合理。

G. F 公司

F 公司成立於民國前 4 年，是美國紐約證交所上市公司，為全球跨國大型快遞和包裹運送公司之一，而 F 公司營運範圍除傳統的包裹文件快遞外，尚擴及到物流、倉儲等業務，全球員工近 50 萬名，目前航機數量約有 290 餘架。該公司於 95 年開始與 F 公司合作，主要為其進行停機線維修、機體定期維修、零組件維修，主要維修機型包含波音 747、767 等貨機。108~110 年度及 111 年前三季該公司對 F 公司銷貨金額分別為 550,201 千元、695,251 千元、700,852 千元及 717,932 千元，占銷貨比重分別為 1.18%、6.51%、7.29%及 8.08%，108 年度 F 公司名列該公司第八大客戶，109 年度因受疫情影響帶動網路消費及終端需求增加進而造成全球貨運量增加，F 公司之業務量亦同步增加，致其維修進廠數量增加，同時該客戶亦增加波音 747-8 新機型之維修需求量，進而對其銷售金額增加，成為第四大客戶；110 年度空運需求維持強勁，該公司對 F 公司維修業務維持穩定，惟因其他客戶銷售成長，致 F 公司下降為第五大客戶；111 年前三季因跨國貨運量持續暢旺致 F 公司業績增長，使其進廠維修量持續上升，當年度上升為第三大客戶。整體而言，該公司對 F 公司之銷售變化尚屬合

理。

H. G 公司

G 公司成立於 85 年，總部位於日本東京，目前機隊規模約為 20 餘架，主要經營日本國內廉價航空運輸業務，並以穩定且迅捷的顧客服務著稱，另亦獲 OAG(Official Airline Guide)旅遊數據服務公司評選全球最準時低成本航空。該公司於 94 年開始與 G 公司合作，主要為其進行停機線維修、機體定期維修、零組件維修，主要維修機型為波音 737。108~110 年度及 111 年前三季該公司對 G 公司銷貨金額分別為 541,064 千元、484,308 千元、492,341 千元及 421,456 千元，占銷貨比重分別為 1.16%、4.53%、5.12%及 4.74%，108 年度 G 公司名列該公司第十大客戶，109 年度 G 公司因受新冠肺炎影響使當年度業務量下滑致該公司對其銷售金額減少，惟其他客戶亦受疫情影響使維修收入減少，致其上升為第九大客戶；110 年度對 G 公司銷售金額與 109 年度相比差異不大，當年度名列第七大客戶；111 年前三季日本國內航運量回升使 G 公司運載量亦穩定回升，致其進廠維修量持續上升，惟因其他客戶業績及進廠量亦回穩，致其當年度下滑至第九大客戶，該公司對其銷售金額之變化主係受客戶之維修排程異動所致，並無重大異常，屬長期穩定之客戶。整體而言，該公司對 G 公司之銷售變化尚屬合理。

I. H 公司

該公司承接 H 公司之業務包含軍用飛機之維修、性能提升等，於 93 年開始與其合作，主要為 H 公司進行 GE T700 系列發動機及其零組件維修。108~110 年度及 111 年前三季該公司對國防部銷貨金額分別為 371,164 千元、559,845 千元、275,104 千元及 249,490 千元，占銷貨比重分別為 0.80%、5.24%、2.86%及 2.81%，108~110 年度及 111 年前三季對 H 公司銷貨收入變化主係受當年度軍用發動機進廠維修量變化所致，該公司與 H 公司有簽訂長期維修契約且長期配合良好。整體而言，該公司對 H 公司之銷售變化尚屬合理。

J. I 公司

I 公司成立於 59 年，係盧森堡航空(Luxair S.A.)轉投資設立之貨運航空公司，為歐洲最大的定期全貨運航空公司之一，機隊全屬波音 747 全貨機，目前約有 30 架，航線遍及全球五大洲主要城市及歐洲大陸數十個主要城市。該公司於 104 年開始與 I 公司合作，主要為其進行機體定期維修，主要維修機型係波音 747 貨機。108~110 年度及 111 年前三季該公司對 I 公司銷貨金額分別為 64,013 千元、501,198 千元、254,830 千元及 520,032 千元，占銷貨比重分別為 0.14%、4.69%、2.65%及 5.85%，109 年度 I 公司新進成為該公司第八大客戶，主要係因當年度受疫情影響帶動網路消費及終端需求增加進而造成全球貨運量增加，I 公司之業務量隨之增加，而該公司對其銷售金額亦增加所致；110 年度因配合該客戶機隊維修

時程而退出前十大客戶，主係因 747 機型飛機維修週期一般約為 18 個月，再加上疫情及貨運運載量影響，相關之維修時程會隨時調整，使 I 公司當年度進廠維修量減少所致；111 年前三季該公司對 I 公司銷售因維修排程集中於上半年度，故於 111 年前三季度重回前十大客戶。整體而言，該公司對 I 公司之銷售變化尚屬合理。

K. J 公司

J 公司成立於 102 年，總部位於美國弗羅里達，係一家專職於貨運航空運輸業務之公司，其提供之服務亦包括飛機租賃，商業租賃和軍事租賃、航空貨運營運平台等，為全球多家知名航空公司、快遞公司、物流供應商、人道及救援組織，以及美國國防部提供服務。該公司於 110 年開始與 J 公司合作，主要為其進行機體定期維修，主要維修機型包含波音 747 貨機及 MD11 貨機。110 年度及 111 年前三季該公司對 J 公司銷貨金額分別為 398,910 千元及 477,905 千元，占銷貨比重分別為 4.15% 及 5.38%，J 公司 110 年度新增成為該公司九大客戶主要係因當年度受疫情影響帶動網路消費及終端需求增加進而造成全球貨運量增加，J 公司因本身業務量增加使飛機維修需求增加，因該公司於航太維修產業聲譽良好，致 J 公司於當年度開始與該公司合作；111 年前三季 J 公司受惠於美國貨運需求興旺致本身貨運業務量穩定上升，使其貨機進廠維修量增加致該公司對其銷售金額增加，並上升為第八大客戶。整體而言，該公司對 J 公司之銷售變化尚屬合理。

L. 立榮航空股份有限公司（以下簡稱：立榮航空）

立榮航空成立於 77 年，為中華民國公開發行公司(股票代號：2621)，為台灣飛航國內航線最大的航空公司，其主要經營業務為民用航空運輸業，並以經營國內航線、兩岸航線與區域國際航線為主，目前機隊規模約 20 餘架。該公司主要為其進行停機線維修、機體定期維修及其零組件維修，主要維修機型為 ATR72 客機。108~110 年度及 111 年前三季該公司對立榮航空銷貨金額分別為 332,349 千元、335,044 千元、313,011 千元及 241,579 千元，占銷貨比重分別為 0.71%、3.13%、3.25% 及 2.72%，立榮航空於 110 年度新增為第十大客戶，主係當年度因新冠肺炎疫情持續影響國人出國意願，進而帶動國人國內旅遊需求增加，相對飛機進廠維修需求增加所致；111 年前三季立榮航空持續受國內旅遊需求穩定，進廠維修量差異不大，惟因其他客戶因維修排程集中於前三季，致其當年度退出前十大客戶。整體而言，該公司對立榮航空之銷售變化尚屬合理。

(3) 是否有銷售集中之風險

長榮航太 108~110 年度及 111 年前三季對單一銷售客戶之銷售比重最高分別為 70.70%、25.97%、28.40% 及 24.47%，除 108 年度仍有發動機維修業務，而發動機維修材料及銷售價格較高導致對單一客戶發動機銷售業務金額高使當年度第一大客戶占比較高之外，無對單一銷售客戶之銷售額占該年

度營收淨額比率達 30% 以上之情形。該公司航空器維修及製造業務受客戶委託執行航機維修/改裝或零組件維修服務，需取得各國民航主管機關之認證，而目前維修客戶遍及全球各大洲，亞洲如長榮航空、立榮航空；美洲如 F 公司、E 公司及歐洲客戶，尚無單一客戶銷貨集中之風險，且維修業務穩定發展，積極開發新客戶，故整體而言，該公司尚無過度依賴單一客戶或客源過度集中之風險。

(4) 該公司之銷售政策

該公司維修業務是以航空器機體、發動機、零組件及其他維修為主業，其係按客戶提供之維修排程並參酌公司自有維修量能安排整體維修計畫，該公司係透過主動參與投標、客戶主動接洽或介紹新客戶、參加每年定期舉辦的航空維修展覽、藉由提供非合約客戶緊急服務以獲取新客戶。而該公司製造業務係依據客戶藍圖要求及特定規範，訂定最終產品所需之材料清單及生產製作工序流程，並依客戶提供的預估需求數量進行備料、生產計畫，配合廠內產能彈性調整生產交期。該公司係與國際原廠建立良好夥伴關係，並將持續開拓國際市場，維持現有量產件訂單之市佔率，同時爭取其它飛機製造廠業務，並透過網站規劃或公司簡介宣傳、定期參加 OEM 原廠供應商大會的交流活動等持續提升市場能見度。

2.最近三年度及申請年度截至最近期止各主要供應商名稱、進貨淨額佔當年度進貨淨額百分比及其金額，並分析最近三年度及申請年度截至最近期止主要供應商名稱、價格及條件之變化原因是否合理，是否有進貨集中之風險，並簡述申請公司之進貨政策

(1)最近三年度及申請年度截至最近期止各供應商對象之名稱、金額及占年度進貨淨額比例

單位：新台幣千元

項目	108 年度				109 年度				110 年度				111 年前三季			
	名稱	金額	占全年度進貨淨額比率 (%)	與發行人之關係	名稱	金額	占全年度進貨淨額比率 (%)	與發行人之關係	名稱	金額	占全年度進貨淨額比率 (%)	與發行人之關係	名稱	金額	占全年度進貨淨額比率 (%)	與發行人之關係
1	GE Engine	11,176,480	48.79	-	波音	319,015	12.57	-	波音	278,089	11.07	-	波音	390,789	14.03	-
2	BDHK	6,197,152	27.05	-	BDHK	268,641	10.59	-	BDHK	253,498	10.09	-	Schlosser Forge	111,865	4.02	-
3	GE AM	1,326,409	5.79	-	GE Engine	126,847	5.00	-	Schlosser Forge	95,093	3.79	-	BDHK	106,080	3.81	-
4	波音	299,529	1.31	-	PCC	65,413	2.58	-	The Gill	73,348	2.92	-	Howmet Castings	94,636	3.40	-
5	PCC	192,645	0.84	-	Honeywell SDN	58,742	2.32	-	Airbus	67,902	2.70	-	The Gill	82,997	2.98	-
6	Firth Rixson	177,834	0.78	-	Frisa Forjados,	58,412	2.30	-	GE Engines	64,645	2.57	-	BDI	77,499	2.78	-
7	Turbine Airmotive	158,807	0.69	-	Satair	56,198	2.21	-	BDSI	55,567	2.21	-	GEAS	74,762	2.68	-
8	Turbine Engine	158,642	0.69	-	PPG	52,644	2.07	-	Honeywell SDN	52,195	2.08	-	Firth Rixson	68,517	2.46	-
9	Frisa Forjados,	143,147	0.62	-	BDSI	52,382	2.06	-	Rohr	49,147	1.96	-	Guizhou Aviation	65,423	2.35	-
10	UNISON	131,751	0.58	-	Airbus	50,845	2.00	-	PPG	48,361	1.93	-	McWilliams	63,294	2.27	-
	其他	2,945,118	12.86		其他	1,428,289	56.30		其他	1,474,375	58.68		其他	1,649,388	59.22	
	合計	22,907,514	100		合計	2,537,430	100		合計	2,512,220	100		合計	2,785,250	100	

資料來源：該公司提供。

註：申請公司之供應商「BDHK」，原名為「Aviall Airstocks Limited」於 2021/6 月更名。

(2)分析主要供應商之變化情形

該公司維修業務及製造業務因業務內容不同，主要進貨品項亦有所差異，維修服務內容包含拆解、清潔、檢查、修理、組裝及測試等作業，故所需之主要進貨項目為飛機零組件、生料及化學品等；製造業務以飛機引擎零組件及機體結構組裝之生產製造為主，故主要進貨項目為製造發動機零組件的原料如鎳基合金及機體結構件的鋁基合金、螺栓及螺帽等。該公司 108~110 年度及 111 年前三季進貨淨額分別為 22,907,514 千元、2,537,430 千元、2,512,220 千元及 2,785,250 千元，108~110 年度及 111 年前三季前十大供應商進貨金額占年度進貨淨額比率分別為 87.14%、43.70%、41.32%及 40.78%，108 年度進貨金額較高，主係因當年度仍有維修發動機業務，且因發動機相關零組件金額高，而於 109 年度將發動機業務移轉後，前十大供應商進貨金額已下降至 43.70%，尚無重大異常之情事，茲將該公司最近三年度及 111 年前三季前十大供應商之變化情形依進貨品項分別說明如下：

A. GE 集團

(a)GE Engine Services Distribution LLC (簡稱「GE Engine」；網址：NA；資本額：NA；負責人：H. Lawrence Culp, Jr.；地址：1800 Donaldson Hwy, Erlanger, KY 41018, USA；付款天期：發票日後 60 天)

GE Engine成立於85年，位於美國，是美國紐約證交所上市公司GE之子公司。GE Engine係發動機零組件之供應商，主要業務為發動機零組件之製造及銷售，該公司向GE Engine採購之主要項目為發動機零組件。108~110年度及111年前三季進貨金額分別為11,176,480千元、126,847千元、64,645千元及42,299千元，占該公司進貨淨額比重分別為48.79%、5.00%、2.57%及1.52%，109年度該公司對其進貨金額大幅下降，主係該公司依102年與GE之合資契約約定，於108年底將大部分發動機維修業務移轉予長異公司所致。業務移轉後該公司僅保留商用GE90及軍用T700發動機維修業務。110年度進貨金額持續降低，主係因疫情影響，原先由GE下包給該公司之GE90發動機PMI (Preventive Maintenance Inspection) 預先維修檢查之業務量減少，故採購金額因需求減少而下降，111年前三季因商用GE90之PMI維修需求未見反轉，故採購金額減少為42,299千元，退出十大供應商之列，經評估尚無重大異常之情事。

(b)GE Aviation Materials, INC(簡稱「GE AM」；網址：NA；資本額：NA；負責人：H. Lawrence Culp, Jr.；地址：5 Necco St, Boston, MA 02210, USA；付款天期：發票日後 30 天)

GE AM成立於76年，位於美國，是美國紐約證交所上市公司GE之子公司。主要從事發動機二手零組件買賣。該公司向GE AM採購之主要項目為發動機維修二手零組件，108~110年度及111年前三季進貨金額分別為1,326,409千元、10,176千元、28,089千元及1,809千元，占該公司進貨淨額比重分別為5.79%、0.40%、1.12%及0.06%，109年度因發動機維修業

務移轉至長異及受新冠疫情影響，該公司對於發動機二手零組件需求大減，致採購金額減少，退出十大供應商之列。110年度因協助客戶維修GE90引擎所需，向該供應商下訂高單價之風扇機匣二手件，故進貨金額增加。111年前三季因尚無引擎進廠維修僅部分發動機進場組裝，故進貨金額大幅下滑，經評估尚無重大異常之情事。

(c) Unison Industries LLC (簡稱「UNISON」；網址：<https://www.unisonindustries.com>；資本額：NA；負責人：Tom Hoferer；地址：7575 Baymeadows Way, Jacksonville, FL 32256, USA；付款天期：發票日後 30 天)

UNISON成立於69年，位於美國，是美國紐約證交所上市公司GE之子公司，主要從事飛機引擎和飛機機體之電氣、機械組件及系統的設計及製造。該公司向UNISON採購之主要項目為GE發動機維修零組件，108~110年度及111年前三季進貨金額分別為131,751千元、8,540千元、4,548千元及5,073千元，占該公司進貨淨額比重分別為0.58%、0.34%、0.18%及0.18%，109年度起因發動機維修業務移轉至長異公司後，發動機維修零組件需求大減，故採購金額減少並退出十大供應商，經評估尚無重大異常之情事。

(d) GE Aviation (Suzhou) Co., Ltd. (簡稱「GEAS」；網址：NA；資本額：NA；負責人：H. Lawrence Culp；地址：蘇州工業園區出口加工區，蘇虹中路 200 號；付款天期：發票日後 30 天)

GEAS成立於98年，位於中國，是美國紐約證交所上市公司GE之子公司。主要從事飛機起落架、飛行控制器、麥克拉倫賽車底座等機械部件的生產與製造。該公司向GEAS採購之主要項目為生產製造Leap 1A/1B燃燒筒匣所需之鍛件，108~110年度及111年前三季進貨金額分別為108,561千元、5,095千元、11,418千元及74,762千元，占該公司進貨淨額比重分別為0.47%、0.20%、0.45%及2.68%，111年進貨金額大幅增加並成為該公司第七大供應商，主係因疫情趨緩後供應鏈產能尚未完全恢復，料件交期延長，考量到GE後續訂單需求，故增加備料，致進貨金額增加。

B. 波音集團

(a) The Boeing Company (簡稱「波音」；網址：<https://www.boeing.com>；資本額：14,113 百萬美元；負責人：William Ampofo, II；地址：100 N Riverside Plaza, Chicago, IL 60606, USA；付款天期：發票日後 30 天)

波音成立於5年，總部位於美國，係美國紐約證交所上市公司(NYSE: BA)，是世界上最大的民用和軍用飛機製造商。該集團主要從事設計、開發、製造、銷售、服務且支援商用噴射機、軍機、衛星、飛彈防禦、太空飛行、發射系統等。該公司向波音採購之主要項目為737、747、767、777及787系列之機體維修零組件，108~110年度及111年前三季對其採購金額分別為299,529千元、319,015千元、278,089千元及390,789千元，占該

公司進貨淨額比重分別為1.31%、12.57%、11.07%及14.03%。109年度對波音採購金額較108年度增加，主係波音相關機型之零組件維修需求較多所致。而110年該公司除受到全球疫情因素影響航機維修需求較低，致整體航材需求減少，進貨金額降低。111年前三季因疫情產生之貨運需求暢旺及海外商務旅行之需求復甦，故進貨金額較110年度大幅增加，經評估尚無重大異常之情事。

(b) Boeing Distribution Hong Kong, Limited (簡稱「BDHK」；網址：<https://shop.boeing.com/aviation-supply>；資本額：NA；負責人：David Chan；地址：Unit 2203, Global Gateway (Hong Kong), 168 Yeung Uk Rd, Tsuen Wan, Hong Kong；付款天期：發票日後 60 天)

BDHK成立於82年，位於香港，係美國紐約證交所上市公司波音之子公司。主要從事航材產品之銷售業務，為波音之香港分銷據點。該公司主要透過BDHK採購GE體系商用客機及軍用直升機發動機零組件之維修零件及飛機機體維修需求之標準件、五金件、生料及化學品之航材，108~110年度及111年前三季進貨金額分別為6,197,152千元、268,641千元、253,498千元及106,080千元，占該公司進貨淨額比重分別為27.05%、10.59%、10.09%及3.81%，109年度起採購金額大幅降低，主係該公司商用發動機業務(CF6系列)移轉至轉投資公司長異承接所致，惟該公司仍保留GE90及T700維修能量，故110~111年前三季仍對BDHK維持一定水準之採購量。111年前三季該公司對其採購金額下滑，主係因維修軍方T700引擎之料件，依供應商要求改向其他供應商購買，故採購額下降，經評估尚無重大異常之情事。

(c) Boeing Distribution Services INC. (簡稱「BDSI」；網址：<https://www.boeingdistribution.com>；資本額：NA；負責人：Amin Joseph Khoury；地址：3760 W 108th St, Hialeah, FL 33018, USA；付款天期：發票日後 45 天)

BDSI成立於63年，位於美國，BDSI係美國紐約證交所上市公司波音之子公司，主要從事航材產品之銷售業務。該公司向BDSI採購之主要項目為飛機機體維修需求之標準件、五金件、生料及化學品之航材。108~110年度及111年前三季進貨金額分別為78,811千元、52,382千元、55,567千元及55,803千元，占該公司進貨淨額比重分別為0.34%、2.06%、2.21%及2.00%。109年度進貨金額較108年度減少，主係因整體航空市場受到新冠肺炎影響，飛機飛航時數減少，故該公司原已於108年度備料後，109年度則減少備料所致；110年由於整體航空產業環境未有顯著復甦，該公司備料上較為保守，未有大幅進貨情形，故進貨金額與109年相較，無顯著差異，而111年前三季整體航空貨運及客運市場需求陸續回升，各國入境條件日益鬆綁，國際旅遊亦逐漸復甦，故該公司對BDSI進貨金額微幅增加，經評估尚無重大異常之情事。

(d) Boeing Distribution INC. (簡稱「BDI」；網址：<https://www.boeingdistribution.com/>；資本額：NA；負責人：Natalie N Rorem；地址：100 N Riverside Plaza, Chicago, IL 60606, USA；付款天期：發票日後 30 天)

BDI成立於82年，位於美國，係美國紐約證交所上市公司波音之子公司。主要從事航材產品之銷售業務，為波音分銷據點之一。該公司向BDI採購之主要項目為軍用飛機專案所需機體維修零組件。108~110年度及111年前三季進貨金額分別為0千元、2,162千元、15,501千元及77,499千元，占該公司進貨淨額比重分別為0%、0.09%、0.62%及2.78%，該廠商主要係軍用飛機專案所需機體維修之航材供應商，111年前三季進貨金額大幅增加且進入前十大供應商排名，主係因維修軍方T700引擎之料件，依波音要求改向其進貨所致，經評估尚無重大異常之情事。

C. PCC Structural Inc. (簡稱「PCC」；網址：https://www.pccstructurals.com；資本額：NA；負責人：Mike Kuiwa；地址：5001 SE Johnson Creek Blvd, Milwaukie, OR 97222, USA；付款天期：預付貨款)

PCC成立於85年，位於美國，為專業之高溫合金、鋁和鈦熔模鑄造製造商，其產品主要為引擎用鎳基高溫合金、鈦合金、不銹鋼和鋁鑄件等，應用於航空器、陸上風機、醫療及軍事裝備等領域。其母公司Precision Castparts Corp.(資本額:138百萬美元)是一家全球性、多元化之綜合型材料及零組件製造商，主要涵蓋三大產品業務，精密鑄造產品、鍛造產品及結構件產品，營業據點遍布全球，而該集團於105年被美國紐約證交所上市公司波克夏(Berkshire Hathaway Inc.；NYSE：BRK.B)收購，成為其子公司。該公司向PCC採購之主要項目為引擎零件鑄件，108~110年度及111年前三季進貨金額分別為192,645千元、65,413千元、19,773千元及47,729千元，占該公司進貨淨額比重分別為0.84%、2.58%、0.79%及1.71%。PCC為銷貨客戶GE指定供應商，該供應商進貨金額之變化主係依GE專案訂單需求而變動，108~110年度之進貨金額逐年下降，主係波音737 MAX機型停飛及受全球疫情影響，航空業衰退，間接影響GE訂單所致，111年前三季貨運需求暢旺及海外商務旅行之需求復甦，致該公司GE訂單增加，整體對PCC進貨金額大幅上升，經評估尚無重大異常之情事。

D. Howmet Aerospace 集團 (網址：https://www.howmet.com；資本額：4,768 百萬美元)

Howmet Aerospace Inc. (簡稱 Howmet Aerospace) 美國紐約證交所上市公司 (NYSE：HWM) 總部位於美國，該集團在亞洲、中國、歐洲、澳洲、北美及南美洲等地區皆有其營業據點，遍布全球 20 餘國，主要生產航空發動機部件、航天應用之緊固件、鈦結構件以及用於重型卡車的鍛造鋁輪。

(a) Firth Rixson Forgings LLC (簡稱「Firth Rixson」；網址：<https://www.arconic.com/>；資本額：NA；負責人：Armand Lauzon；地址：

93 Dunwoody Ct, Midway, GA 31320, USA；付款天期：發票日後 30 天)

Firth Rixson 成立於 98 年，位於美國，係美國紐約證交所上市公司 Howmet Aerospace 集團之子公司，Firth Rixson 主要從事生產飛機引擎用之鎳基高溫合金等機匣鍛件。該公司向 Firth Rixson 採購之主要項目為引擎零件鍛件，108~110 年度及 111 年前三季對其採購金額分別為 177,834 千元、33,256 千元、24,086 千元及 68,517 千元，占該公司進貨淨額比重分別為 0.78%、1.31%、0.96% 及 2.46%。Firth Rixson 係該公司銷貨客戶 GE 之指定供應商，其所採購之料件主要用於 Leap 引擎，而該引擎係 GE 提供給波音機型使用。109 年度起因波音 737 MAX 停飛事件及疫情影響，造成客戶端需求驟減，故該公司對其採購金額減少，致退出十大供應商之列，而 111 年前三季進貨金額回升，主係波音 737 MAX 機型飛機於 110 年起陸續獲多國許可復飛及疫情趨緩，致 111 年前三季料件需求增加，經評估尚無重大異常之情事。

(b) Schlosser Forge Company (簡稱「Schlosser Forge」；網址：NA；資本額：NA；負責人：Kaese Torben；地址：11711 Arrow Route, Rancho Cucamonga, CA 91730, USA；付款天期：發票日後 30 天)

Schlosser Forge 成立於 59 年，位於美國，係美國紐約證券交易所上市公司 Howmet Aerospace 集團之子公司，為鍛造無縫軋製環製造商，主要生產飛機引擎用之鈦合金、鎳基高溫合金等機匣鍛件。該公司向 Schlosser Forge 採購之主要項目為 Leap 1A 及 1B 引擎燃燒機匣鍛件。108~110 年度及 111 年前三季進貨金額分別為 122,322 千元、7,739 千元、95,093 千元及 111,865 千元，占該公司進貨淨額比重分別為 0.53%、0.30%、3.79% 及 4.02%。109 年度因波音 737 MAX 機型飛機停飛事件及疫情影響，致進貨金額大幅降低；110 年因客戶對新型 LEAP-1A 及 LEAP-1B 發動機需求提升，及波音 737 MAX 復飛影響，致整體進貨金額增加；111 年前三季新型發動機需求持續暢旺，致進貨金額持續增加，經評估尚無重大異常之情事。

(c) Howmet Castings and Services, Inc. (簡稱「Howmet Castings」；網址：<https://www.howmet.com/>；資本額：NA；負責人：M. Dirk Bauer；地址：201 Isabella St., Suite 200, Pittsburgh, PA 15212, USA；付款天期：發票日後 30 天)

Howmet Castings 成立於 93 年，位於美國，為美國紐約證交所上市公司 Howmet Aerospace 集團之子公司。該公司向 Howmet Castings 採購之主要項目為 PP20 (Passport turbofan) 引擎零件之鑄造鈦板。108~110 年度及 111 年前三季進貨金額分別為 0 千元、2,162 千元、15,501 千元及 94,636 千元，占該公司進貨淨額比重分別為 0%、0.09%、0.62% 及 3.40%。該公司 111 年前三季對 Howmet Castings 之進貨金額大幅增加且進入前十大供應商主係該公司承接 GE 專案，開發轉量產所致，經評估尚無重大異常之情事。

E. Turbine Airmotive, Inc. (簡稱「Turbine Airmotive」；網址：

<https://turbineairmotive.com>；資本額：NA；負責人：Ryan Vega；地址：541 North Carlisle Place, Orange, California 92869, USA；付款天期：發票日後 30 天)

Turbine Airmotive 成立於 108 年，位於美國，主要從事發動機維修業務及為發動機維修提供航材之供應商，主要客戶有 MTU 航空引擎公司、紐西蘭航空公司、澳洲航空、海灣航空公司、卡達航空公司、阿提哈德航空公司、長榮航空和其他主要的 GE 發動機運營商等客戶提供服務。該公司主要是採購發動機維修使用之二手航材，108~110 年度及 111 年前三季對其採購金額分別為 158,807 千元、0 千元、0 千元及 0 千元，占該公司進貨淨額比重分別為 0.69%、0 %、0%及 0%。109 年度起因發動機維修業務移轉至長異，故退出前十大供應商，經評估尚無重大異常之情事。

- F. Turbine Engine Components Technologies (簡稱「Turbine Engine」；網址：<https://www.whitcraft.com>；資本額：NA；負責人：Kenneth E.Glass；地址：1211 Albany Rd, Thomasville, GA 31792, USA；付款天期：發票日後 20 天)

Turbine Engine 成立於 90 年，位於美國，主要從事燃氣渦輪發動機製造及生產用於飛機和工業應用的葉片、鍛件、葉輪、葉盤和旋轉部件等，為燃氣渦輪發動機內部部件製造商。該公司向 Turbine Engine 採購之主要項目為鎳基高溫合金機匣鍛件，108~110 年度及 111 年前三季進貨金額分別為 158,642 千元、39,211 千元、5,024 千元及 11,807 千元，占該公司進貨淨額比重分別為 0.69%、1.55%、0.20%及 0.42%。Turbine Engine 為 GE 指定供應商用料之一，故該公司對其採購金額，隨銷貨客戶 GE 之專案訂單需求而變動。109 年度起因波音 737 MAX 停飛事件及疫情影響，造成 GE 客戶端需求驟減，故該公司對其採購金額減少，致退出十大供應商之列，而 111 年前三季進貨金額回升，主係波音 737 MAX 於 110 年起陸續獲多國許可復飛及疫情趨緩，該公司 GE 訂單增加，致 111 年前三季對 Turbine Engine 料件需求增加，經評估尚無重大異常之情事。

- G. Frisa Forjados, S.A. DE C.V. (簡稱「Frisa Forjados」；網址：<https://www.frisa.com>；資本額：356.38 百萬墨西哥披索；負責人：Eduardo Garza Fernandez；地址：Valentín G. Rivero 200, Los Treviño, 66150 Santa Catarina, N.L., Mexico；付款天期：發票日後 30 天)

Frisa Forjados 成立於 60 年，位於墨西哥，主要業務為生產應用在工業機械、航空、動力能源及半導體領域之原材料，如不鏽鋼、鋁、鈦、工具鋼及高溫和金等，與美國 PCC 集團及美國 Firth Rixson 集團等知名公司，並列全球航空鍛造巨頭。該公司向 Frisa Forjados 採購之主要項目為鎳基高溫合金機匣鍛件，108~110 年度及 111 年前三季進貨金額分別為 143,147 千元、58,412 千元、46,582 千元及 30,638 千元，占該公司進貨淨額比重分別為 0.62%、2.30%、1.85%及 1.10%，109 年度因波音 737 MAX 機型飛機停飛事件及新冠肺炎疫情影响，致進貨金額大幅降低，於同年 GE 將此供應商從

生料商清單中移除，故 110 年度進貨金額持續降低，致退出前十大供應商之列，111 年度由於 GE 於 110 年間將該供應商再次列為指定供應商，並預計於 111 第四季開始配合 GE 生產排程出貨，故前三季進貨金額較低，經評估尚無重大異常之情事。

H. Honeywell 集團

Honeywell International Inc（簡稱「Honeywell」）成立於民國前 5 年，總部位於美國，為美國紐約證券交易所上市公司。(NYSE:HON)，是一家全球性跨國企業，亦為安控產品領導品牌，提供航太產品與服務、控制、感應及安全技術、渦輪增壓器、汽車產品、特殊化學品、電子及先進材料、精煉與石化產品處理技術，以及節能產品和解決方案。

(a)Honeywell International SDN BHD（簡稱「Honeywell SDN」；網址：<https://aerospace.honeywell.com/>；資本額：1,762.98 百萬馬來西亞令吉；負責人：WONG KING HUI；地址：Honeywell ASEAN Headquarters Suite 25-1, Level 25, The Vertical Avenue 10, Bangsar South City, UOA Corporate, 8, Jalan Kerinchi, 59200 Kuala Lumpur, Malaysia；付款天期：發票日後 30 天）

Honeywell SDN 成立於 104 年，位於馬來西亞，為美國紐約證券交易所上市公司 Honeywell 集團之子公司，主要負責亞洲區業務。該公司向 Honeywell 採購之主要項目為 GE 體系之 CF6-80C2 型發動機及機體維修零組件，108~110 年度及 111 年前三季進貨金額分別為 21,932 千元、58,742 千元、52,195 千元及 43,943 千元，占該公司進貨淨額比重分別為 0.10%、2.32%、2.08% 及 1.58%。109 年起因接獲客戶 E 公司機體組件維修訂單，故向該供應商購買維修組件之金額增加。110 年因該公司維修之 Honeywell 零組件由長異委託該公司維修的總量減少，致交易金額微幅降低，111 年前三季因由長異公司委託該公司維修之組件量下降，故該公司購料金額降低，致退出十大供應商，經評估尚無重大異常之情事。

I. Airbus 集團

(a)Airbus SE（簡稱「Airbus」；網址：<https://www.airbus.com>；資本額：789 百萬歐元；負責人：René Obermann；地址：Mendelweg 30, 2333 CS Leiden, Netherlands；付款天期：發票日後 45 天）

Airbus 成立於 59 年，總部位於法國，目前係巴黎泛歐證交所上市公司（EPA:AIR），是一家由歐洲多國政府所合資、專營航空器與太空載具之開發及銷售的綜合企業，Airbus 是目前全世界僅有三間能生產大型廣體客機的製造商其中之一，與美國製造商波音共同主導全球的民用航空器市場，目前 Airbus 主要生產飛機型號窄體飛機如 A220、A320、A321 以及寬體客機如 A330、A350、A380。該公司向 Airbus 採購之主要項目為 Airbus 飛機機體維修需求之航材。108~110 年度及 111 年前三季進貨金額分別為 57,302 千元、50,845 千元、67,902 千元及 34,868 千元，占該公司進貨淨額比重分別為 0.25%、2.00%、2.70% 及 1.25%。Airbus 為原廠之航材供應商，109

年度因疫情影響，Airbus客機進場維修架次較108年度少，致整體進貨金額小幅降低，而110年度因客戶B公司更換高單價之機翼結構組件，致110年度整體對Airbus採購金額較109年增加。111年前三季因客戶之Airbus機型進廠維修數量減少，料件需求降低，致對Airbus進貨金額下降並使Airbus退出十大供應商之列，經評估尚無重大異常之情事。

- (b) Satair PTE, LTD. (簡稱「Satair」；網址：<https://www.satair.com>；資本額：6.4 百萬美元；負責人：Rene Frandsen；地址：12 Seletar Aerospace Link, Singapore 797553；付款天期：發票日後 30 天)

Satair成立於81年，位於新加坡，為Airbus之子公司，Satair與全球300多家飛機零部件製造商合作，從事各式飛機機體維修之航材供應及原廠航材代理商，服務範圍涵蓋全球，而該公司向Satair採購之主要項目為Airbus飛機機體維修需求之航材。108~110年度及111年前三季進貨金額分別為53,554千元、56,198千元、35,737千元及52,216千元，占該公司進貨淨額比重分別為0.23%、2.21%、1.42%及1.87%，109年度該公司對Satair進貨金額未有大幅變動情形，主係109年客戶維修需求係來自108年度之飛行時數影響，故該公司備料情形未有顯著差異。110年因新冠肺炎疫情影響，航空公司之相關飛機架次飛航時數大幅減少，致航材需求較109年度大幅減少，致採購金額降低，退出前十大供應商之列。111年前三季因貨運市場暢旺及商務旅行市場逐步復甦影響，停機線及維修需求提升，故對Satair進貨金額增加，經評估尚無重大異常之情事。

- J. PPG Coatings (Hong Kong) CO. LTD. (簡稱「PPG」；網址：<https://www.ppg.com>；資本額：21.8 百萬美元；負責人：SIU Man Wai；地址：Suites 1010-1015, 10/F., Cityplaza One, 1111 King's Rd, Quarry Bay, Hong Kong；付款天期：發票日後 45 天)

PPG於84年成立，位於香港，為美國紐約證券交易所上市公司PPG工業集團(PPG Industries, Inc.；NYSE：PPG)之子公司，PPG主要從事油漆、塗料、光學產品和特種材料的製造及研發，其營運據點涵蓋歐洲、中東、非洲、亞太地區及美洲等，為一全球性供應商。該公司向PPG採購之主要項目為飛機機體噴漆漆料及維修用膠類及清潔劑。108~110年度及111年前三季進貨金額分別為46,787千元、52,645千元、48,361千元及42,486千元，占該公司進貨淨額比重分別為0.20%、2.07%、1.93%及1.53%。108~111年前三季對PPG進貨金額變化，主要受進廠噴漆之機架數影響，由於機體外觀噴漆不受限於飛行時數，故受疫情影響有限，經評估尚無重大異常之情事。

- K. The Gill Corporation (簡稱「The Gill」；網址：<https://www.thegillcorp.com>；資本額：NA；負責人：Stephen Gill；地址：4056 Easy St, El Monte, CA 91731, USA；付款天期：發票日後 60 天)

The Gill成立於35年，位於美國，主要從事航天用複合材料製造，其

產品包括層壓板、蜂窩夾層結構設計、貨艙及客艙地板內襯等，為波音 B767 貨機防撞牆之蜂窩夾層結構材料製造商之一。該公司向 The Gill 採購之主要項目為 B767 貨機防撞牆之蜂巢零件。108~110 年度及 111 年前三季進貨金額分別為 37,897 千元、35,195 千元、73,348 千元 82,997 千元，占該公司進貨淨額比重分別為 0.17%、1.39%、2.92% 及 2.98%。109 年採購金額微幅降低主係受到疫情初期影響，全球波音飛機生產供應鏈停擺，貨物運輸需求有限，故貨機防撞牆之蜂巢零件需求較低，而 110 年航空公司因應貨運市場需求大增，將客機改為貨機，使波音公司客機改貨機訂單需求量提升，致該公司對 The Gill 採購金額增加。111 年前三季延續客機改貨機訂單相關需求，致該公司對 The Gill 採購量持續增加，經評估尚無重大異常之情事。

- L. Rohr, INC. (簡稱「Rohr」；網址：www.collinsaerospace.com；資本額：NA；負責人：Marc A. Duvall；地址：850 Lagoon Dr, Chula Vista, CA 91910, USA；付款天期：發票日後 30 天)

Rohr 成立於 58 年，位於美國，為美國紐約證券交易所上市公司雷神技術 (Raytheon Technologies；NYSE：RTX；資本額:37,445 百萬美元) 之子公司，RTX 集團主要經營項目包括飛機發動機、直升機、空調系統、燃料電池、電梯、滾梯、防火與安全設備、建築設備和其他工業設備，此外亦生產雷達、傳感器、太空業務、飛彈和高超音速武器，目前為美國政府軍火供應商之一。Rohr 主係從事研發及製造發動機相關部件，主要產品包括發動機短艙、推力反向器、軍用和商用飛機的安裝掛架及提供飛機系統的集成和管理進行諮詢服務，其他產品包括輔助動力裝置、飛行控制面和其他飛機零件。該公司向 Rohr 採購之主要項目為飛機發動機外罩系統及相關維修零組件。108~110 年度及 111 年前三季進貨金額分別為 123,299 千元、31,955 千元、49,147 千元及 51,484 千元，占該公司進貨淨額比重分別為 0.54%、1.26%、1.96% 及 1.85%。109 年度因該公司發動機維修業務移轉至長異公司，故發動機維修相關料件採購金額下降。110 年起受惠於貨運市場暢旺，故發動機外罩維修料件需求增加，該公司對 Rohr 採購金額增加，經評估尚無重大異常之情事。

- M. McWilliams forge Company (簡稱「McWilliams」；網址：<https://www.mcwilliamsforge.com>；資本額：NA；負責人：Mark Donegan；地址：387 Franklin Ave, Rockaway, NJ 07866, USA；付款天期：發票日後 30 天)

McWilliams 成立於 35 年，位於美國，為美國紐約證券交易所上市公司波克夏·海瑟威 (Berkshire Hathaway Inc.；NYSE：BRK；資本額:35,600 百萬美元) 之子公司，該上市公司主要從事投資控股業務，涵蓋財產與人身保險、公用事業、食品加工、餐館、航太、傳媒、消費品、網際網路、房地產等產業。而 McWilliams 主要從事設計及製造精密鍛件，應用於航天、醫療、發電及軍工產業。產品主係發動機零件及結構零件鍛件，發動機部分如渦輪葉輪、葉片轉子風扇盤和轉子壓縮機。結構部件包括機身部件、發動機懸置

鍛件、襟翼軌道組件和主起落架油缸。該公司向 McWilliams 採購之主要項目為 Leap 1A 及 1B 引擎燃燒室擴散器鍛件。108~110 年度及 111 年前三季進貨金額分別為 5,688 千元、0 千元、29,356 千元及 63,294 千元，占該公司進貨淨額比重分別為 0.02%、0%、1.17% 及 2.27%，於 111 年前三季進入前十大供應商排名主係因 McWilliams 為 GE 指定供應商之一，111 年前三季新型發動機銷售需求持續提升，致該公司對 McWilliams 進貨金額增加，經評估尚無重大異常之情事。

N. Guizhou Aviation Technical Development Co Ltd (簡稱「Guizhou Aviation」；網址：<http://cn.ttfly.com/com/gzhk/>；資本額：人民幣 167,087 萬元；負責人：郝照平；地址：貴州省貴陽市經濟技術開發區錦江路 110 號；付款天期：發票日後 30 天)

Guizhou Aviation 成立於 53 年，位於中國，主要從事飛機和航空發動機、航空機載設備、航空鍛件、鑄件、標準件、橡膠件、燃油泵、液壓泵、火箭發射器、各種航空電機、繼電器、開關、接插件、電動機構、電磁閥等製造及銷售。該公司向 Guizhou Aviation 採購之主要項目為 Leap 1A/1B 燃燒室外支撐架所需之環鍛零件。108~110 年度及 111 年前三季進貨金額分別為 114,188 千元、13,052 千元、34,946 千元及 65,423 千元，占該公司進貨淨額比重分別為 0.50%、0.51%、1.39% 及 2.35%，111 年進貨金額大幅增加並成為該公司第九大供應商，主係因疫情趨緩後供應鏈產能尚未完全恢復，料件交期延長，考量到 GE 後續訂單需求，故增加備料，致進貨金額增加。

(3) 是否有進貨集中之風險

該公司維修業務及製造業務所需之原料均需由飛機及發動機之國外原廠或經原廠授權認證之合格廠商提供。該公司 108~110 年度及 111 年前三季進貨來自前十大供應商之進貨比重分別為 87.14%、43.70%、41.32% 及 40.78%，108 年度進貨金額比重超過 50%，主係因當年度仍有維修發動機業務，且因發動機相關零組件金額高，108 年度前十大中進貨廠商為發動機零組件廠商之金額約為 19,372,309 千元，占總進貨金額比重為 84.57%，而於 109 年度將發動機業務移轉後，前十大供應商進貨金額已下降至 43.70%，且後續年度比重均小於 50%，尚無重大異常之情事。另外對單一供應商或集團，除 GE 集團外，均小於 30%，而該公司 108~110 年度及 111 年前三季進貨來自 GE 集團之進貨比重分別為 55.63%、5.94%、4.33% 及 4.45%，108 年度因前述發動機業務原因，向 GE 集團採購供維修使用之料件金額較高外，其餘年度之進貨比重皆在 30% 以下，尚無進貨集中之疑慮。該公司與供應商均長期合作多年，均能穩定供貨，尚未發生供貨短缺影響生產作業之情事，故評估該公司供貨來源尚屬穩定，不致有進貨集中之風險。

(4) 該公司之進貨政策

該公司維修業務主要為客戶提供維修製程與服務，其進貨政策係依據航材之屬性、交貨期長短、貨物價格並搭配客戶航機進廠維修時程進行安全庫存

備料之機制，予以事先備料，以維持維修客戶飛機機體所需航材之供應無虞。該公司製造業務主要為飛機零組件及發動機零件製造業，進貨政策係依據客戶訂單需求進行備料，綜合考量物料進貨價格、交貨時程及交貨品質擇定供應商，以滿足生產排程需求，經評估該公司之進貨政策尚屬合理。

(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

該公司依規定無須編製合併財務報告，故僅評估該公司最近期及最近二個會計年度個別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進行評估。

1.應收款項變動之合理性

單位：新台幣千元

項目	109 年度	110 年度	111 年 第三季	
營業收入淨額	10,687,878	9,616,931	8,884,134	
應收款 項總額	應收票據	5,526	1,408	688
	應收帳款	925,665	1,149,664	2,044,703
	應收帳款-關係人	715,770	610,425	696,628
	合計(A)	1,646,961	1,761,497	2,742,019
備抵損失提列數(B)	156,316	126,316	126,316	
應收款項淨額(A)-(B)	1,490,645	1,635,181	2,615,703	
備抵呆帳提列比率(B)/(A)%	9.49	7.17	4.61	
應收款項週轉率(次)	1.52	5.64	5.26	
應收款項收現日數(天)	240	65	69	
授信條件	考量個別客戶資本額、營運規模、財務狀況及以往銷貨情形、收款記錄等而給予不同之授信條件，其中關係人收款條件主要為發票日次月 20 號(約發票日後 20~50 天)至發票日次月 20 號(約發票日後 50~80 天)，非關係人收款條件主要為預收貨款或發票日後 30 天至發票日後 180 天。			

資料來源：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 109~110 年度及 111 年第三季之營業收入淨額分別為 10,687,878 千元、9,616,931 千元及 8,884,134 千元，期末應收款項總額分別為 1,646,961 千元、1,761,497 千元及 2,742,019 千元。109 年度應收款項總額較 108 年度減少 10,786,459 千元，減少幅度為 86.75%，主要係因該公司依原於 102 年與奇異公司之合資契約約定，於 108 年底將大部分發動機維修業務移轉予長異公司，而發動機維修材料及維修價格較高故整體發動機銷售金額高，另製造部門受多國民航主管機關決策停飛波音 737 MAX 機型進而導致原廠(OEM)停產及持續受全球新冠肺炎疫情影響，飛機零組件產品需求下降導致 109 年度營收減少，致應收帳款總額減少。110 年底應收款項金額較 109 年底增加 114,536 千元，增加幅度為 6.95%，主係因 109 年 11 月波音 737 MAX 機型飛機重新取得適航許

可，波音 737 MAX 機型飛機之產線直到 110 年第四季逐漸回復到停工前產能，使原廠增產、飛機零組件產品需求增加，製造廠業績回穩，其 110 年度第 4 季營收較前一年度同期增加 186,162 千元，故其對客戶應收帳款增加所致；111 年第三季應收款項金額較 110 年底增加 980,522 千元，增加幅度為 55.66%，主係因維修業務客戶 H 公司於前三季度軍用發動機進廠維修量增加，另隨國際邊境管制逐步放緩，帶動航空產業需求回升，主要客戶之客貨機進廠執行重大維修增加，相關營業收入隨之增加約 630,666 千元所致；而製造業務因波音 737 MAX 機型飛機之供應鏈逐漸恢復產能，使飛機零組件產品需求增加，致 111 年第三季營收較 110 年 10~12 月增加 122,543 千元，故其對客戶應收帳款增加所致。

應收款項週轉率及平均收現天數方面，該公司 109~110 年底及 111 年第三季之應收款項週轉率分別為 1.52 次、5.64 次及 5.26 次，週轉天數分別為 240 天、65 天及 69 天。110 年度應收款項週轉率較 109 年度增加，主係該公司 110 年度之營業收入因新冠肺炎疫情影響旅遊及航空產業，致當年度飛機維修需求下降，營業收入較前一年度減少 10.02%，惟因 109 年期初應收款項因 108 年度業績仍含發動機業務影響而較高，故使 110 年平均應收款項總額較 109 年度大幅減少 75.79% 大於營收減少幅度之情形下，致 110 年度之應收款項週轉率上升至 5.64 次；111 年前三季之營業收入成長致年化後之營業收入較去年成長 23.17%，惟因 9 月底應收帳款大幅增加，故 111 年第三季平均應收款項總額較 110 年度增加 55.66% 大於營收增加幅度，致 111 年第三季應收款項週轉率下降至 5.26 次。109~110 年底及 111 年第三季底之週轉天數除 109 年底因前述原因致週轉天數較高外，其尚介於該公司授信天數 0~180 天正常期間內，帳款品質與回收狀況未有重大異常情形。

整體而言，該公司 109~110 年度及 111 年第三季應收款項之變動主係受業績變動及發動機業務移轉而有所增減，而應收款項週轉天數除 109 年度因前述原因致週轉天數較高外，其均落於該公司主要授信期間之內，經評估應無重大異常之情事。

2. 備抵呆帳提列之適足性及收回可能性評估

該公司最近期及最近二個會計年度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進行評估。

(1) 備抵呆帳提列政策

A. 應收票據

該公司過去應收票據占應收款項總額比率甚低，且依據往年經驗，應收票據於到期時大多能順利收回貨款，故備抵損失提列政策係按期末應收票據餘額衡量其收回可能性後予以評估提列。

B. 應收帳款

依據國際財務報導準則第 9 號「金融工具」公報，該公司係採用預期信用損失模式，按存續期間預期信用損失衡量應收帳款減損損失金額。

存續期間預期信用損失係使用準備矩陣計算，考量客戶過去違約紀錄與現時財務狀況、產業經濟情勢等，並同時考量產業展望。因該公司之信用損失歷史經驗顯示，不同客戶群之損失型態並無顯著差異，因此除客戶有無法支付全額款項給該公司之跡象時予以分別評估外，餘將所有的應收款項視為單一組合，準備矩陣未進一步區分客戶群，僅以應收帳款立帳天數訂定預期信用損失率。此外該公司於資產負債表日會逐一複核應收帳款之可回收金額，以確保無法回收之應收帳款已提列適當減損損失。該公司 109~110 年及 111 年 9 月底止之存續期間預期信用損失率如下：

帳齡		年度		
		預期信用損失率		
		109 年度	110 年度	111 年第三季
未逾期		0%~2.90%	0%~3.34%	0%~3.71%
逾期	1-30 天	0%~93.76%	100.00%	2.06%~72.76%
	31-60 天	100.00%	100.00%	2.57%
	61-一年	100.00%	100.00%	9.07%
	超過一年	100.00%	100.00%	100.00%

資料來源：該公司提供。

綜上所述，該公司已針對各客戶之應收款項評估是否有減損疑慮，經參酌個別客戶之信用狀況、收款情形及過去有無實際發生無法回收之經驗後，於期末依應收款項存續期間預期信用損失率提列備抵損失，經評估其備抵損失提列政策尚屬合理。

(2)備抵呆帳提列之適足性

單位：新台幣仟元；%

項目	109 年底	110 年底	111 年 9 月底
年度			
備抵呆帳總額(A)	156,316	126,316	126,316
應收款項總額(B)	1,646,961	1,761,497	2,742,019
提列比率(A)/(B)	9.49	7.17	4.61

資料來源：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 109~110 年度及 111 年 9 月底之備抵呆帳金額分別為 156,316 千元、126,316 千元及 126,316 千元，占各當年度應收款項總額之比率分別為 9.49%、7.17%及 4.61%。該公司 110 年底備抵損失金額較 109 年底減少提列 30,000 千元，主係因該公司針對所有應收票據及應收帳款依據合約條款支付所有到期金額能力之共同信用風險特性予以分組，並已納入前瞻性之資訊，包括總體經濟及相關產業資訊評估後，110 度帳載之備抵預期信用損失高於應提列之備抵預期信用損失，故當年度備抵減損迴轉 30,000 千元，111 年 9 月底備抵呆帳金額相較 110 年底並無差異，主係因按前述作法評估後所提列之備抵呆帳金額尚屬足夠，故該公司備抵呆帳之提撥尚無

不足之虞，經評估其提列情形尚無重大異常之情事。由於該公司備抵損失提列金額已依上述備抵損失政策執行，且 109~110 年度及 111 年 9 月底實際發生損失金額亦遠低於已提列之備抵損失，故該公司備抵損失之提列尚無不足之虞，經評估其提列情形尚無重大異常。

(3) 應收款項之收回情形

單位：新台幣千元

項目	111 年 9 月 30 日金額	截至 111 年 11 月 30 日 止之收回情形		截至 111 年 11 月 30 日 止之未收回情形	
		金額	%	金額	%
應收票據	688	537	78.05	151	21.95
應收帳款	2,044,703	1,252,183	61.24	792,520	38.76
應收帳款-關係人	696,628	696,628	100.00	-	-
合計	2,742,019	1,949,348	71.09	792,671	28.91

資料來源：該公司提供。

A. 應收票據

該公司 111 年 9 月底應收票據金額為 688 千元，截至 111 年 11 月底已收回 537 千元，占應收票據總金額為 78.05%，未收回之應收票據已於 111 年 12 月 1 日收款，故尚無重大異常。

B. 應收帳款(含關係人)

該公司 111 年 9 月底應收帳款金額為 2,741,331 千元，截至 111 年 11 月底已收回 1,948,811 千元，已收回比例為 71.09%，應收帳款未收回金額為 792,520 千元，未收回比例為 28.91%，其中逾期帳款為 137,256 千元，逾期比例占未收回金額為 17.32%，主係客戶帳務處理作業時間差異所產生之遞延，期後業已陸續收回款項，另有部分屬於客戶債務重整中，該公司業已執行相關追討程序並已全數提列備抵呆帳，尚無重大異常。

3. 與同業比較評估

單位：新台幣千元；%

項目	期間	109 年度	110 年度	111 年 前三季
		營業收入 淨額	長榮航太(註 3)	10,687,878
	漢翔	21,042,937	23,734,566	21,284,127
	亞航	3,895,091	3,884,970	3,021,072
	駐龍	350,169	403,919	466,736
	晟田(註 2)	902,462	1,060,189	1,041,159
應收款項 總額(A) (註 1)	長榮航太(註 3)	1,646,961	1,761,497	2,742,019
	漢翔	8,915,517	8,552,812	10,074,821
	亞航	1,093,570	1,420,423	1,421,301
	駐龍	68,683	99,244	199,740
	晟田(註 2)	162,156	241,707	376,001

項目	期間	109 年度	110 年度	111 年 前三季
	備抵呆帳 提列數(B)	長榮航太(註 3)	156,316	126,316
漢翔		1,702	120	233
亞航		15,711	16,042	1,584
駐龍		1,215	555	56
晟田(註 2)		1,703	1,703	1,703
期末應收 款項淨額	長榮航太(註 3)	1,490,645	1,635,181	2,615,703
	漢翔	8,913,815	8,552,692	10,074,588
	亞航	1,077,859	1,404,381	1,419,717
	駐龍	67,468	98,689	199,684
	晟田(註 2)	160,453	240,004	374,298
備抵呆帳占應收款項 總額比例(% (B)/(A))	長榮航太(註 3)	9.49	7.17	4.61
	漢翔	0.02	0.00	0.00
	亞航	1.44	1.13	0.11
	駐龍	1.77	0.56	0.03
	晟田(註 2)	1.05	0.70	0.45
應收款項 週轉率(次)	長榮航太(註 3)	1.52	5.64	5.26
	漢翔	1.83	2.72	3.05
	亞航	3.36	3.09	2.83
	駐龍	2.79	4.81	4.16
	晟田(註 2)	3.28	5.25	4.49
應收款項 收款天數(天)	長榮航太(註 3)	240	65	69
	漢翔	199	134	120
	亞航	109	118	129
	駐龍	131	76	88
	晟田(註 2)	111	70	81

資料來源：各公司 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。

註 1：應收款項總額含應收票據、應收帳款及應收帳款-關係人。

註 2：晟田係個別財務報告。

註 3：長榮航太係個別財務報告。

該公司 109~110 年度及 111 年前三季之應收款項週轉率分別為 1.52 次、5.64 次及 5.26 次，應收款項收款天數分別為 240 天、65 天及 69 天。與採樣公司相較，該公司 110 年及 111 年前三季之應收款項週轉率皆高於採樣同業，109 年度之應收款項週轉率則低於採樣同業，同業間應收款項週轉率差異，主係因各公司之收款政策、客戶組成不同所致，經評估其變化原因尚屬合理，應無重大異常情事。

該公司 109~110 年底及 111 年 9 月底之備抵呆帳提列比率分別為 9.49%、7.17% 及 4.61%。與採樣同業相較，109~110 年底及 111 年 9 月底備抵損失提列比率皆高於同業，顯示該公司之備抵呆帳提列比率應無不足之虞，而備抵損失提列比率各家有所差異主係受到各公司客戶屬性及其損失提列政策不同所導致，經評估備抵呆帳提列情形尚屬合理。

(三)最近期及最近三個會計年度，發行公司之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

該公司依規定無編制合併財務報告，故僅就該公司最近期及最近三個會計年度所出具之個別財務報告進行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. 存貨淨額變動之合理性

單位：新臺幣千元

項目	108 年度	109 年度	110 年度	111 年 前三季
營業收入淨額	46,679,694	10,687,878	9,616,931	8,884,134
營業成本	43,914,761	8,680,366	8,025,570	7,257,284
存貨總額	3,357,866	2,842,987	2,551,022	2,740,513
備抵存貨跌價及呆滯損失	(1,663,351)	(1,141,412)	(689,275)	(609,301)
存貨淨額	1,694,515	1,701,575	1,861,747	2,131,212
存貨週轉率(次)	10.37	2.80	2.98	3.66
存貨週轉天數(天)	35	130	122	100

資料來源：該公司 108~110 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：存貨週轉率係以營業成本除以平均存貨總額計算。

該公司維修業務主要提供航空器及其零組件之維護等服務，為確保飛航安全與適航性，航空器必須定期或不定期執行維護工作，進而衍生機體、發動機及附件維護保養、修理與翻修等需求，故主要進貨項目包含飛機零組件、生料及化學品等。而該公司製造業務以飛機發動機及機體結構零組件之生產製造及組裝為主，主要進貨項目為製造發動機零組件的原料如鎳基合金及機體結構件的鋁基合金、螺栓及螺帽等。在製品及製成品主要為發動機零組件及機門零組件。茲就存貨變動情形說明如下：

該公司 108~110 年底及 111 年 9 月底之存貨淨額分別為 1,694,515 千元、1,701,575 千元、1,861,747 千元及 2,131,212 千元，109 年底存貨淨額較 108 年底微幅增加 7,060 千元，增加幅度為 0.42%，主係因該公司於 108 年底發動機維修業務移轉至長異，相關發動機零配件出售予長異，而部分發動機零配件未移轉，留在該公司存貨，因無使用時機，基於保守穩健原則，故將此批航材全數提列備抵存貨跌價損失。另 737 MAX 機型自 108 年初因設計問題有飛安疑慮而全面停飛，相關製造產線全面暫停，且未知復工時間，製造部門評估若未來 737 MAX 全面停飛，其機型退役，相關零組件將幾乎沒有市場價值，故於 108 年底起將 737 MAX 機型相關零組件增加提列存貨備抵以反映此停工情事。該公司在發動機業務移轉後，於 109 年陸續將舊庫存及專案性特殊航材於二手市場銷售，致使維修零配件存貨總額減少，而 737 MAX 機型於 109 年 11 月起，由於部分國家航空管理部門開始恢復 737 MAX 系列客機的飛行許可，故開始陸續去化。綜上因存貨去化增加，已提列之存貨備抵金額減少，故 109 年底存貨淨額較 108 年底微幅增加。而 110 年底存貨淨額較 109 年底增加 160,172 千元，增加幅度為 9.41%，主係 110 年底因波音 737 MAX 重新取得多數國家適航許可並陸續復飛，客戶產品出貨需求增加，製成品存貨去化增加，致使期末製成品金額減少，另亦因該公司於 110 年出售已結案之越南航空 A330 機型專案採購之維修零配件，致期末維修零配件金額降低，由於上述去化影響，已

提列之存貨備抵金額減少，致使 110 年底存貨淨額較 109 年底增加；111 年前三季存貨淨額持續增加，主係各國家因新冠肺炎疫苗的普及，歐美航空市場步向復甦，亞洲國家也逐步朝解封開放的方向邁進，間接提高客機維修需求，航空貨運仍然維持高需求及發動機、機體結構零組件受惠於航空市場復甦，提高原物料之備貨量及配合客戶需求持續投產，致存貨淨額較 110 年度增加。綜上該公司 108~110 年度及 111 年前三季之存貨淨額變動情形尚屬合理。

在存貨週轉率及存貨週轉天數方面，該公司 108~110 年度及 111 年前三季之存貨週轉率分別為 10.37 次、2.80 次、2.98 次及 3.66 次，而存貨週轉天數分別為 35 天、130 天、123 天及 100 天。109 年度存貨週轉率下降，主係 109 年發動機維修業務已移轉至轉投資公司長異以及受波音 737 MAX 停產及疫情影響，使 109 年營業成本金額大幅減少 80.23%，而多數發動機相關存貨於 108 年移轉至長異，致 109 年底平均存貨總額僅較 108 年度減少 26.75%，由於營業成本下降幅度大於平均存貨總額下降幅度，致 109 年度之存貨週轉率較 108 度下降，存貨週轉天數亦由 35 天上升至 130 天。110 年度存貨週轉率增加，主係當年度營業成本隨整體業績微幅下降減少 7.54%，而 110 年受 737 MAX 機型飛機發動機零組件出貨需求增加及出售越南航空 A330 專案備品影響，整體製成品庫存加速去化，致 110 年底平均存貨總額較 109 年度減少 13.01%，因營業成本下降幅度小於平均存貨下降幅度，故 110 年度之存貨週轉率較 109 度上升，存貨週轉天數由 130 天下降至 122 天。111 年前三季之存貨週轉率較 110 年度上升，主係 111 年前三季年化之營業成本隨業績成長較 110 年度增加 20.57%，而平均存貨餘額則因陸續將呆滯存貨去化後較 110 年下降，致 111 年前三季之存貨週轉率較 110 年度上升，存貨週轉天數亦由 122 天減少至 100 天。

綜上所述，該公司最近三年度及最近期之存貨淨額、存貨週轉率及存貨週轉天數之變動尚屬合理，應無重大異常之情事。

2. 備抵存貨跌價損失與呆滯損失提列政策合理性暨提列適足性之評估

(1) 備抵存貨跌價及呆滯損失提列政策合理性

A. 備抵存貨跌價損失

該公司各項存貨成本係採移動平均法計算，存貨係以成本與淨變現價值孰低衡量，比較成本與淨變現價值時除同類別存貨外係以個別項目為基礎。淨變現價值係指在正常情況下之估計售價減除至完工尚需投入之估計成本及完成出售所需之估計成本後之餘額；另專案採購之航材因屬特殊規格，在專案合約屆滿後相關存貨無法再轉供其他機型維修使用，故依專案合約年限的方式提列相關備抵存貨跌價損失

B. 備抵存貨呆滯損失

a. 108 年~110 年

項目	未滿 3 年	3~4 年	4~5 年	5 年以上
維修零配件	0%	0%	0%	100%
航空公司除役 規劃之機型或	100%			

項目	未滿3年	3~4年	4~5年	5年以上
發動機型號				
原物料	0%		100%	
在製品	0%		100%	
製成品	0%		100%	

資料來源：該公司提供。

長榮航太之維修零配件主要使用於提供航空器與相關設備之修護及改裝等，其材質多為鎳鋁合金，屬於基礎材料，不易因庫存時間的長短產生損耗進而影響其使用價值，參考同業亞航及駐龍呆滯存貨提列政策，針對庫齡超過5年以上者以及航空公司除役規劃之機型或發動機型號之維修零配件提列100%之存貨呆滯損失。另109及110年度國際客運航空公司因受疫情影響，為降低營運成本，將客機維修延後，造成航材需求減少，該公司109年起除依原訂存貨備抵提列政策，將5年以上未動用及已汰換機型的航材全額提列備抵外，另會再檢視實際庫齡超過1年以上未動用航材，增加提列備抵準備之額度。

而該公司之原物料組成主要係製造發動機零組件的原料如鎳基合金等及機體結構件的鋁基合金、螺絲及螺帽等，在製品及製成品主要係發動機零組件及機門零組件，屬於客製化產品，係依據客戶訂單需求進行備料，該公司考量產品生命週期主係依主要客戶之合約效期而定，大約為四至五年，而扣除一至兩年產品開發期後，評估三年以上之存貨較易產生呆滯之情事，故針對庫齡超過三年以上者提列100%之存貨呆滯損失。另製造業務之主要客戶D公司，108年初737 MAX機型因有飛安疑慮而全面停飛，D公司相關製造產線全面暫停，且復工時間未知，該公司評估737 MAX全面停飛，倘其機型退役，相關零組件將幾乎沒有市場價值，故將737 MAX機型相關零組件全數提列100%存貨備抵。

b.111年以後

項目	未滿3年	3年以上
維修零配件	0%	100%
航空公司除役規劃之機型或發動機型號	100%	
原物料	0%	100%
在製品	0%	100%
製成品	0%	100%

資料來源：該公司提供。

該公司考量維修零配件主要係提供飛機機體維修使用，而主要客戶重大機體維修合約多為三至五年，而重大機體維修週期間隔約為一年以上，故依維修消耗紀錄，評估經兩個維修週期之重大機體維修後仍未動用者，較易形成呆滯庫存，故該公司自111年起，維修零配件若庫齡超過三年以上未動用者，則提列100%之存貨呆滯損失。

綜上，該公司訂定之備抵存貨跌價損失與呆滯損失提列政策，除以存貨淨變現價值與庫齡做為評估標準外，另考量整體航空市場受新冠肺炎疫情

之整體環境因素影響，透過定期檢視市場需求以判斷是否增加提列存貨損失，經評估尚屬合理。

(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	108 年底	109 年底	110 年底	111 年 前三季
備抵存貨跌價及呆滯損失總額	1,663,351	1,141,412	689,275	609,301
存貨總額	3,357,866	2,842,987	2,551,022	2,740,513
備抵存貨跌價及呆滯損失比率(%)	49.54%	40.15%	27.02%	22.23%

資料來源：該公司提供。

該公司 108~110 年底及 111 年前三季之備抵存貨跌價及呆滯損失金額分別為 1,663,351 千元、1,141,412 千元、689,275 千元及 609,301 千元，占各期末存貨總額比例分別為 49.54%、40.15%、27.02%及 22.23%。該公司 108 年及 109 年度備抵存貨跌價及呆滯損失金額較高，主係該公司早期採購政策，為減少待料時間及提高飛機維修業務之即時性，符合客戶運營需求，故預備供維修用之航材庫存會較高，其中尤以發動機維修航材備貨較多，致存貨總額金額大。由於航空業者間之航材供應模式調整(原由維修廠提供維修航材之模式改由航空公司與航材供應商簽訂合約，航空公司依每月實際飛行時數付費，由供應商提供所需航材)，由維修廠備貨航材之需求量已較往年降低，故該公司除持續調整存貨的備料政策，嚴格審查及管控採購航材的需求及數量外，亦保守穩健檢視存貨價值。截至 108 年度之備抵存貨跌價及呆滯損失金額為 1,663,351 千元，占存貨總額比例達 49.54%(其中包含(1)該公司與韓亞航空適用 V2500 引擎之機隊維修合約於 108 年 3 月 31 年到期無再續約，相關舊機型三年以上未動用航材全數提列備抵存貨跌價損失。(2)108 年底發動機維修業務移轉至轉投資公司長異，部分發動機零配件未移轉，留在該公司存貨，因無使用時機，基於保守穩健原則，故此批相關航材全數提列備抵存貨跌價損失。(3)108 年初 737 MAX 機型因有飛安疑慮而全面停飛，波音公司相關製造產線全面暫停，且復工時間未知，該公司評估 737 MAX 全面停飛，倘其機型退役，相關零組件將幾乎沒有市場價值，故將 737 MAX 機型相關零組件全數提列 100%存貨備抵。(4)剩餘久儲未用生料、航材及除役機型料件，因品項繁雜且體積尺寸不一，經各維修單位評估後使用機率極低，故全數提列備抵存貨跌價損失);109 年度新冠肺炎影響整體旅遊及航空產業之特殊事件，國際客運航空公司因受疫情影響，為降低營運成本，多將客機維修延後，造成航材需求減少，該公司 109 年起除依原訂存貨備抵提列政策，將 5 年以上未動用及已汰換機型的航材全額提列備抵外，因應疫情檢視實際庫齡超過 1 年以上未動用航材，增加提列備抵準備的額度。

110 年及 111 年前三季因航空公司營運狀況持續受疫情影響，相關維修需求仍未恢復疫情前，而該公司為因應此狀況針對維修零配件檢視實際庫齡

超過 1 年以上未動用航材，增加提列備抵準備之額度，相關存貨價值已依政策提列備抵存貨跌價及呆滯損失。該公司 109 年~110 年度及 111 年前三季之備抵存貨跌價及呆滯損失金額及比率呈逐年減少趨勢，主係因該公司陸續將呆滯庫存及專案性特殊航材於二手市場銷售，以及波音 737 MAX 機型適航問題已解決且陸續取得多國的復飛許可，相關客戶訂單需求已逐漸回升，公司庫存依客戶需求持續去化中，致該公司備抵存貨跌價及呆滯損失金額及比率逐年下降。

綜上所述，該公司對於備抵存貨跌價及呆滯損失之提列係依該公司提列政策執行，其提列金額之合理性及適足性、存貨金額變動之情形業經會計師查核，經評估該公司備抵存貨跌價及呆滯損失提列金額尚屬允當，尚無重大異常情形。

3.111 年 11 月底存貨去化情形

111 年 11 月底之存貨去化情形

單位：新臺幣千元

項 目	111 年 09 月底存貨金額	截至 111.11.30 存貨去化情形		111.11.30 餘額
		金額	比率(%)	
維修零配件	921,445	165,994	18.01	755,451
原物料	796,343	323,283	40.60	473,060
在製品 (含半成品)	706,579	475,129	67.24	231,450
製成品	316,146	169,417	53.59	146,729
合 計	2,740,513	1,133,823	41.37	1,606,690

資料來源：該公司提供。

該公司 111 年 9 月底存貨總額為 2,740,513 千元，截至 111 年 11 月底存貨去化金額為 1,133,823 千元，整體去化比率為 41.37%。茲就該公司維修零配件、原物料、在製品及製成品分別說明其去化情形如下：

(1) 維修零配件

該公司 111 年 9 月底之維修零配件存貨金額為 921,445 千元，截至 111 年 11 月底止之存貨去化金額為 165,994 千元，去化比率為 18.01%，其餘尚未去化金額 755,451 千元，未去化比率為 81.99%。尚未去化之原因，主係受疫情影響，全球原料仍短缺，廠商供貨不穩定，以及採購人員考量該公司安全庫存量等因素，故預先推估需求量進行備料，確保維修客戶其機隊之派飛率穩定，故去化速度有所延後。而一部分未去化則係庫齡較久之維修零組件，其中包含庫齡超過 3 年以上未動用零配件及已除役機型（V2500 發動機之航材），該公司已陸續於二手市場進行銷售並持續去化中。前述庫齡較長之維修零配件及除役機型已依政策提列備抵存貨跌價及呆滯損失。

(2) 原物料

該公司 111 年 9 月底之原物料存貨金額為 796,343 千元，截至 111 年 11 月底止之存貨去化金額為 323,283 千元，去化比率為 40.60%。尚未去化

原物料組成包含依生產排程尚未投產、因應漲價或供應受限提前備料及庫齡3年以上之原物料(例如鎳基合金、螺栓螺帽等五金件)。因應供應商漲價或供應受限提前備料之原物料主要係因該公司針對高單價原料如貨機門零組件在調漲價格前提前備料,藉由以量制價控制材料成本,另供應商因市場缺料,有生產不足以供應需求之情形,故該公司針對主力產品如 LEAP 發動機零組件提前備料,以因應該公司生產排程,故整體原物料庫存去化速度較慢。而在庫齡3年以上之原物料多屬於舊機型發動機零組件之原物料,市場需求較少,該公司會配合銷售客戶 A 公司,依其終端客戶(航空公司)之維修時程向該公司提出採購需求,此類原物料去化速度受終端客戶影響較大,故去化較慢。前述庫齡較長之原物料已依政策提列備抵存貨跌價及呆滯損失。

(3)在製品(含半成品)

該公司 111 年 9 月底之在製品存貨金額為 706,579 千元,截至 111 年 11 月底止之存貨去化金額為 475,129 千元,去化比率為 67.24%。其中尚未去化之在製品包含半成品,主係該公司銷售客戶 D 公司及 A 公司通常給予訂單時,會提供未來一年以上之需求量及交貨時程,而該公司依此進行生產排程並依照最佳經濟生產規模,進行批量生產,故會產生預先製造之半成品,待下一階段完工後或待部分材料備齊後,再行加工,該公司機體組裝(客戶 D 公司)從原料投產到完工約需 6~12 個月,發動機零組件之製造(客戶 A 公司)從原料投產到完工約需 4~6 個月,然而客戶 A 公司因本身供應鏈問題,遞延向該公司下單致需求減少,故有部分在製品及半成品已完成到相關製程但仍未完工為製成品,此外由客戶供應之貨機門零組件原物料延遲到貨,相關在製品或半成品因未備齊材料無法完成製程,故尚未去化。截至 111 年 11 月底在製品(含半成品)尚未去化部分,將依照生產排程陸續去化。另庫齡較長之存貨,多屬於舊機型引擎零組件半成品,該公司已依政策提列備抵存貨跌價及呆滯損失。

(4)製成品

該公司 111 年 9 月底之製成品存貨金額為 316,146 千元,截至 111 年 11 月底止之存貨去化金額為 169,417 千元,去化比率為 53.59%,尚未去化之製成品主係 GE 發動機零組件產品。GE 通常會提供未來一年以上之需求量及交貨時程,而該公司依此進行生產排程並依照最佳經濟生產規模,進行批量生產,故會產生部分製成品先完工待下批次製成品完工後,整批依 GE 交貨時程出貨,惟因 GE 供應鏈產能調配問題,調整內部生產排程,致原已生產完之發動機零組件產品出貨遞延。目前 GE 配合波音發動機訂單之需求,逐步增加該公司之發動機零組件交貨數量,持續去化中。庫齡較長之存貨中屬於舊機型發動機零組件產品,該公司會配合銷售客戶 A 公司,依其終端客戶(航空公司)之維修時程向該公司提出採購需求持續去化,該公司已依政策提列備抵存貨跌價及呆滯損失。

4.與同業比較評估

單位：新台幣千元

項目	公司名稱	108 年度	109 年度	110 年度	111 年 前三季
期末存貨總額 (A)	長榮航太	3,357,866	2,842,987	2,551,022	2,740,513
	漢翔	註	註	註	註
	亞航	註	註	註	註
	駐龍	325,406	347,514	327,274	404,216
	晟田	377,704	495,434	490,846	註
備抵存貨跌價 及呆滯損失(B)	長榮航太	1,663,351	1,141,412	689,275	609,301
	漢翔	註	註	註	註
	亞航	註	註	註	註
	駐龍	15,428	30,579	41,739	42,810
	晟田	78,990	119,964	126,061	註
期末存貨淨額	長榮航太	1,694,515	1,701,575	1,861,747	2,131,212
	漢翔	9,820,034	12,196,505	11,955,772	13,989,299
	亞航	1,514,312	1,074,706	987,833	1,069,356
	駐龍	309,978	316,935	285,535	361,406
	晟田	298,714	375,470	364,785	379,809
備抵存貨跌價 及呆滯損失提 列比率 (%)(B/A)	長榮航太	49.54	40.15	27.02	22.23
	漢翔	註	註	註	註
	亞航	註	註	註	註
	駐龍	4.74%	8.80%	12.75%	10.59%
	晟田	20.91%	24.21%	25.68%	註
存貨週轉率(%)	長榮航太	10.37	2.80	2.98	3.66
	漢翔	2.98	1.78	1.82	1.99
	亞航	2.77	2.86	3.55	3.69
	駐龍	1.43	0.73	0.78	0.94
	晟田	3.45	2.01	1.89	3.14
存貨週轉天數 (天)	長榮航太	35	130	123	100
	漢翔	123	205	201	183
	亞航	132	128	103	99
	駐龍	254	501	468	388
	晟田	106	182	193	116

註:未揭露相關數據,存貨周轉率係以存貨淨額計算。

資料來源:各公司經會計師查核簽證之財務報告、公開資訊觀測站、該公司提供及凱基證券整理。

該公司 108~110 年度及 111 年前三季之存貨週轉率分別為 10.37 次、2.80 次、2.98 次及 3.66 次,存貨週轉天數分別為 35 天、130 天、123 天及 100 天,備抵存貨跌價與呆滯損失提列比率分別為 49.54%、40.15%、27.02%及 22.23%。該公司 108~110 年度及 111 年前三季備抵存貨跌價與呆滯損失提列比率高於採樣同業,主係該公司是以維修為主要業務,故因應維修需求,該公司備料較多,當客戶發生營運變化或產業環境改變時,航材需求降低,該公司易產生存貨跌價與呆滯損失。另在存貨週轉率及週轉天數方面,除 109 年、110 年及 111

年前三季低於亞航外，其他年度均優於採樣同業，主係各採樣同業雖同為航太產業，惟營運規模及經營模式均有所不同，經檢視四家採樣同業型態，漢翔主要業務約有六成為飛機及航空器維修，有四成為航太引擎維修業務；亞航主要業務為飛機及零附件維修；晟田主要業務為航太發動機零組件加工約占五成，半導體設備零組件及其他精密設備之加工業務占比約五成；駐龍主要業務為大型飛機機身結構零組件之生產及銷售；該公司以維修業務為主，故每年備料時會準備各項機型維修需使用之相關航材，當維修需求發生時，能及時提供服務，提高維修效率及降低飛機地停的時間，故整體而言，該公司存貨週轉率及週轉天數與同業相較，尚無發現重大異常情形。

綜上所述，該公司依據過去年度存貨跌價及呆滯情形，同時考量行業特性、相關營運風險等因素後予以訂定存貨備抵跌價及呆滯損失之提列政策，並依政策提列存貨備抵跌價及呆滯損失，且其提列金額之合理性及適足性、存貨金額變動之情形業經會計師查核。經評估該公司存貨金額之變動情形、備抵存貨跌價及呆滯損失提列之金額及適足性，尚無重大異常情事。

(四)發行人最近期及最近三個會計年度財務報告之業績概況

1.列表並說明最近期及最近三個會計年度財務報告營業收入、營業毛利及營業利益與同業比較情形

單位：新臺幣千元；%

分析項目	年度 公司別	108 年度		109 年度		110 年度		110 年 前三季		111 年 前三季	
		金額	金額	成長率	金額	成長率	金額	金額	成長率 (註)		
營業收入	長榮航太	46,679,694	10,687,878	(77.10)	9,616,931	(10.02)	7,302,767	8,884,134	21.65		
	漢翔	28,540,207	21,042,937	(26.27)	23,734,566	12.79	16,318,507	21,284,127	30.43		
	亞航	3,913,291	3,895,091	(0.47)	3,884,970	(0.26)	2,872,000	3,021,072	5.19		
	駐龍	814,961	350,169	(57.03)	403,919	15.35	298,236	466,736	56.50		
	晟田	1,586,789	902,462	(43.13)	1,060,189	17.48	761,343	1,041,159	36.75		
營業毛利	長榮航太	2,764,933	2,007,512	(27.39)	1,591,361	(20.73)	1,224,237	1,626,850	32.89		
	漢翔	3,810,641	1,402,101	(63.21)	1,771,473	26.34	919,297	1,949,131	112.02		
	亞航	381,317	190,736	(49.98)	228,075	19.58	154,916	171,298	10.57		
	駐龍	389,374	104,983	(73.04)	140,670	33.99	104,531	208,825	99.77		
	晟田	297,113	26,039	(91.24)	126,036	384.03	71,538	163,071	127.95		
營業利益	長榮航太	2,027,347	1,484,231	(26.79)	1,152,007	(22.38)	880,314	1,207,261	37.14		
	漢翔	2,445,366	179,824	(92.65)	491,341	173.23	86,740	1,026,583	1083.52		
	亞航	78,753	(40,241)	(151.10)	7,108	(117.66)	(11,340)	18,554	263.62		
	駐龍	286,064	47,481	(83.40)	60,489	27.40	46,132	144,365	212.94		
	晟田	102,240	(156,536)	(253.11)	(38,181)	(75.61)	(57,092)	51,615	190.41		

資料來源：該公司及同業公司 108~110 年度及 111 年第三季經會計師查核簽證或核閱之合併或個別財務報告，該公司及晟田公司僅出具個別財務報告。

註：係為 110 年前三季與 111 年前三季比較之成長率。

長榮航太主要從事機體、零組件、發動機之維修及機體、發動機零組件之製造、加工及銷售等業務，目前擁有維修及製造兩廠區，維修廠區主要設施包含飛機維修棚廠、發動機及零組件修護廠；製造廠區以航太產品及組件的生產製造

為主，包含機械加工、放電加工自動產線、化學表面處理產線、電子束焊等之特殊製程等。綜觀目前國內上市櫃公司尚無業務性質、種類與該公司完全相同之同業公司，綜合考量產業之關聯性、業務內容相似性及營運模式等因素，考量上市公司漢翔航空工業股份有限公司(以下簡稱漢翔，股票代號 2634)主係從事國內軍用飛機之製造、維修、機隊商維、軍用引擎業務，民用飛機機體結構之設計加工及代工製造及國際民用飛機之引擎零組件設計加工及代工製造等；上市公司亞洲航空股份有限公司(以下簡稱亞航，股票代號 2630)主要從事航空器與有關裝備之維修、租賃與買賣、航空配件裝備之製造與裝配、精密工業設備之修理以及上述各項業務之代理與顧問，漢翔與亞航均有從事航空器及其有關之機體、發動機及零組件維修業務；另上市公司駐龍精密機械股份有限公司(以下簡稱駐龍，股票代號 4572)主要從事大型飛機機身、引擎及起落架結構零組件、特殊模治具之研發、生產及銷售；上櫃公司晟田科技工業股份有限公司(以下簡稱晟田，股票代號 4541)主要專注於航空器發動機、起落架及其他次系統相關零組件、半導體設備及相關零組件、無菌食品充填設備產業及工業用自動化精密傳動相關零組件製造，駐龍與晟田均有從事航空器之零組件製造銷售業務，四家採樣公司之營運業務及產品和該公司相近，故選取漢翔、亞航、駐龍及晟田為比較同業。茲就該公司最近三年度及 111 年前三季之合併營業收入、營業毛利及營業利益與採樣同業之比較分析如下：

(1)營業收入

該公司 108~110 年度及 111 年前三季之營業收入分別為 46,679,694 千元、10,687,878 千元、9,616,931 千元及 8,884,134 千元，各年度之成長率分別為 (77.10)%、(10.02)%及 21.65%，其變動主要係隨該公司之業務策略調整、整體航空產業之景氣、旅遊業及航空貨運業起迭及各航空公司擁有機隊規模及營運狀況影響，該公司維修業務主要是根據航空或貨運公司客戶給予之年度維修計畫據以排定該公司之年度維修數量及排程，製造業務則根據上游原廠如 D 公司及 A 公司訂單需求量及交貨時程進行生產排程。該公司 109 年度營業收入較 108 年度減少 35,991,816 千元、衰退 77.10%，主要係該公司依原於 102 年與奇異公司之合資契約約定，於 108 年底將大部分發動機維修業務移轉予長異公司，由於發動機維修材料及維修單價較高致業務移轉後維修營業收入大幅下降，另製造業務因多國民航主管機關停飛波音 737 MAX 機型飛機致原廠及其代工廠停產及持續受全球新冠肺炎疫情影響，飛機零組件產品需求下降導致營收減少。

110 年度營業收入較 109 年度減少 1,070,947 千元、衰退 10.02%，在維修業務部分主係因全球仍受新冠肺炎疫情影響，各國間之出入境檢疫政策頻繁變化及其嚴格性差異甚大使跨國旅遊不便性增加，全球航空產業市場及需求持續不振，各航空公司之航班陸續停飛因而減少相關之進廠定期維修及停機線維修等需求，而製造業務因 110 年波音 737 MAX 機型飛機陸續復飛，該機型之供應鏈產線逐步恢復營運，因 737 MAX 機型飛機係採用 GE 之發動機，故客戶 A 公司訂單需求逐漸回升，致營收增加，致 110 年度營業收入衰退程度減緩。

111 年前三季營業收入較去年同期增加 1,581,367 千元、成長 21.65%，主

係因各國新冠疫苗施打普及後逐步放寬邊界管制，各航空公司之客機逐步復航，且空運業務延續 110 年之需求強勁貨機進廠維修量增加，該公司維修業務之重大機體維修業務回穩、使其營收較去年同期增加，另製造業務因客戶訂單需求受惠於全球航空市場之復甦、波音 737 MAX 機型飛機復飛、貨機及客改貨機需求增加使相關使相關零組件需求回升致營業收入增加。

與採樣同業比較，就營業收入成長率觀之，109 年度該公司營收衰退 77.10% 劣於採樣同業，主係因該公司將大部分發動機維修業務移轉至長異公司致營收大幅減少，而採樣同業駐龍及晟田衰退幅度較高，主係因波音 737MAX 停飛事件，造成波音客機全球製造協力體系重大的衝擊影響；110 年度該公司營收成長率劣於採樣同業，主係因持續受到新冠肺炎疫情及製造業務收入未達經濟規模影響，而採樣同業中，亞航因商用機業務受防疫境管政策影響，使飛機延後進廠、收入遞延故營收較前一年度衰退外，漢翔、駐龍及晟田皆受原廠產量逐漸回升進而帶動相關零件需求增加，致營收成長率增加；111 年前三季該公司營收成長率介於採樣同業之間，主係採樣同業皆受惠於新冠肺炎疫情對航空產業影響逐步放緩使營收各自成長不等程度所致。整體而言，該公司最近三年度及最近期之營業收入之變化情形與同業相較尚屬合理，並無重大異常情事。

(2) 營業毛利

單位：%

公司別	年度	營業毛利率				
		108 年度	109 年度	110 年度	110 年 前三季	111 年 前三季
		毛利率	毛利率	毛利率	毛利率	毛利率
長榮航太		5.92	18.78	16.55	16.76	18.31
漢翔		13.35	6.66	7.46	5.63	9.16
亞航		9.74	4.90	5.87	5.39	5.67
駐龍		47.78	29.98	34.83	35.05	44.74
晟田		18.72	2.89	11.89	9.40	15.66

資料來源：各公司各期經會計師查核簽證或核閱之合併/個別財務報告。

該公司 108~110 年度及 111 年前三季之營業毛利分別為 2,764,933 千元、2,007,512 千元、1,591,361 千元及 1,626,850 千元；營業毛利率則分別為 5.92%、18.78%、16.55% 及 18.31%。109 年度營業毛利較去年同期減少 757,421 千元、營業毛利率成長至 18.78%，主係因當年度該公司依原於 102 年與奇異公司之合資契約約定，將大部分發動機維修業務移轉予長異公司，而發動機維修材料及維修單價相較機體、零組件為高導致整體發動機銷售業務金額較高，且其對應之營業成本金額亦高，使 108 年度之整體營業毛利金額較高，致 109 年度營業毛利金額雖較去年同期減少，營業毛利率卻較 108 年度上升；110 年度營業毛利較 109 年度減少 416,151 千元、營業毛利率下滑至 16.55%，主係因雖營收規模下降惟仍有固定成本支出如薪資、水電等銷管費用，同時因飛機維修工序較為繁瑣，屬勞力密集產業，而維修人員培養不易，該公司對於人工成本仍維持一定的水平，故人工及製造費用占成本比重仍高；111 年前

三季營業毛利較去年同期增加 402,613 千元、營業毛利率成長至 18.31%，主係該公司毛利率較高之軍用發動機維修進廠量增加，且製造業務受惠於終端需求增加使其接單量上升致每單位固定成本下降，使得當期毛利率成長回升。

與採樣同業相較，由於該公司之營運模式與採樣同業不盡相同，除整體產業受新冠肺炎影響，亦因各公司營業項目及產品組成不同，故各家之毛利率表現不同，該公司除 108 年度毛利率均低於採樣同業外，109~110 年度及 111 年前三季僅低於駐龍，優於其他採樣同業。整體而言，該公司各年度營業毛利及毛利率之變動尚屬合理。

(3)營業利益

單位：%

公司別 \ 年度	營業利益率							
	108 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	營業利益	營業利益率
長榮航太	2,027,347	4.34	1,484,231	13.89	1,152,007	11.98	1,207,261	13.59
漢翔	2,445,366	8.57	179,824	0.85	491,341	2.07	1,026,583	4.82
亞航	78,753	2.01	(40,241)	(1.03)	7,108	0.18	18,554	0.61
駐龍	286,064	35.10	47,481	13.56	60,489	14.98	144,365	30.93
晟田	102,240	6.44	(156,536)	(17.35)	(38,181)	(3.60)	51,615	4.96

資料來源：各公司各期經會計師查核簽證或核閱之合併/個別財務報告。

該公司 108~110 年度及 111 年前三季之營業利益分別為 2,027,347 千元、1,484,231 千元、1,152,007 千元及 1,207,261 千元；營業利益率分別為 4.34%、13.89%、11.98% 及 13.59%。109 年度營業利益金額雖較 108 年度減少，惟營業利益率較 108 年度增加，主係因該公司移轉發動機業務後整體毛利率提升，及減少發動機業務相關之人事成本及費用，使營業利益率提升至 13.89%；110 年度營業利益金額及營業利益率皆較 109 年度下降，主係因該公司持續受全球新冠肺炎疫情影響營收規模下降造成毛利衰退所致；111 年前三季營業利益及營業利益率較去年同期增加，主係受惠於新冠肺炎疫情對航空產業影響逐步放緩，該公司維修業務及製造業務皆成長，且相關之營業成本及銷管費用控管得宜，營業成本增加幅度小於營業收入增加幅度所致。

與同業相較，該公司與採樣同業之營業規模、業務內容、產品結構、銷售市場比重及銷售模式等不盡相同，因此營業利益及營業利益率有所差異，該公司除 108 年度、110 年度及 111 年前三季之營業利益率低於駐龍外，其餘期間之營業利益率均優於採樣同業；受新冠疫情影響航太產業景氣處於低迷，該公司持續控管銷管費用，營業利益率係隨營業毛利率增減而變動，其營業費用及營業利益之變化尚屬合理。整體而言，該公司 108~110 年度及 111 年前三季之營業利益變動情形與同業相較，尚無發現重大異常情事。

2.列表並說明最近期及最近三個會計年度以「部門別」或「主要產品別」之營業收

八、營業成本及營業毛利之變化情形是否合理

(1)最近期及最近三個會計年度營業收入變動表

單位：新臺幣千元

產品別	年度	108年度		109年度		110年度		111年前三季	
		金額	%	金額	%	金額	%	金額	%
航空器維修-機體		7,575,885	16.23	6,599,879	61.75	6,104,800	63.48	5,664,095	63.76
航空器維修-發動機		34,899,080	74.76	1,462,340	13.68	518,524	5.39	440,405	4.95
航空器維修-零組件及其他		1,351,644	2.90	1,581,997	14.81	1,246,180	12.96	957,411	10.78
航空器之零件製造及機體組裝銷售及其他		2,853,085	6.11	1,043,662	9.76	1,747,427	18.17	1,822,223	20.51
合計		46,679,694	100.00	10,687,878	100.00	9,616,931	100.00	8,884,134	100.00

資料來源：該公司提供。

(2)最近期及最近三個會計年度營業成本變動表

單位：新臺幣千元

產品別	年度	108年度		109年度		110年度		111年前三季	
		金額	%	金額	%	金額	%	金額	%
航空器維修-機體		5,766,629	13.13	5,111,247	58.88	4,809,041	59.92	4,403,328	60.67
航空器維修-發動機		33,704,980	76.75	1,018,043	11.73	484,119	6.03	402,413	5.54
航空器維修-零組件及其他		1,701,435	3.88	1,233,894	14.22	827,668	10.31	697,179	9.61
航空器之零件製造及機體組裝銷售及其他		2,741,717	6.24	1,317,182	15.17	1,904,742	23.74	1,754,365	24.17
合計		43,914,761	100.00	8,680,366	100.00	8,025,570	100.00	7,257,284	100.00

資料來源：該公司提供。

(3)最近期及最近三個會計年度營業毛利變動表

單位：新臺幣千元

產品別	年度	108年度		109年度		110年度		111年前三季	
		金額	%	金額	%	金額	%	金額	%
航空器維修-機體		1,809,256	65.43	1,488,632	74.15	1,295,759	81.43	1,260,767	77.50
航空器維修-發動機		1,194,100	43.19	444,297	22.13	34,405	2.16	37,993	2.34
航空器維修-零組件及其他		(349,791)	(12.65)	348,103	17.34	418,513	26.30	260,232	16.00
航空器之零件製造及機體組裝銷售及其他		111,368	4.03	(273,520)	(13.62)	(157,315)	(9.89)	67,858	4.17
合計		2,764,933	100.00	2,007,512	100.00	1,591,361	100.00	1,626,850	100.00

資料來源：該公司提供。

(4)最近期及最近三個會計年度主要產品別營業收入、營業成本及營業毛利變化情形說明

長榮航太主要從事業務範圍包括機體、零組件、發動機之維修及機體、發動機、零組件之製造、加工及銷售，民用航空人員訓練等，由該公司最近三年度之產品別營收比重觀之，航空器維修占比約 8 成以上，茲就該公司之產品別合併營業收入、成本及毛利分別說明如下：

A.航空器維修-機體

該公司「航空器維修-機體」主要維修項目包含停機線維修及重大機體維修等，108~110 年度及 111 年前三季其營業收入分別為 7,575,885 千元、6,599,879 千元、6,104,800 千元及 5,664,095 千元，占各年度營業收入比重分別為 16.23%、61.75%、63.48%及 63.76%。109 年度「航空器維修-機體」之營業收入較 108 年度減少 976,006 千元，減少幅度為 12.88%，主係當年度受新冠肺炎疫情影響，各國間之出入境檢疫政策頻繁變化，使跨國旅遊不便性增加，客機需求下降致航空公司紛紛暫停航班進而減少相關之重大機體維修及停機線維修所致，其中重大機體維修減少主係 C 公司因疫情影響皆在日本國內進行維修進而減少營收；110 年度「航空器維修-機體」之營業收入較 109 年度減少 495,079 千元，減少幅度為 7.50%，主係當年度仍受到全球新冠肺炎疫情影響，使國際飛航需求持續低迷，重大機體維修及停機線維修減少所致，其中重大機體維修減少，主係受 C 公司於日本國內進行維修所致，惟亦因疫情帶動家庭網路消費及因海運需求量大增而有所停滯進而造成全球航空貨運量增加，致部分以航空貨運為主之客戶維修進場數量增加，致當年度機體維修營業收入衰退程度減緩；111 年前三季「航空器維修-機體」之營業收入較去年同期增加 922,828 千元，增加幅度為 19.46%，主係因新冠肺炎疫情對航空產業影響逐步放緩，重大機體維修業務回穩使其營收較去年同期增加，其中前十大客戶中因本身貨運業務量穩定上升，使其貨機進廠維修量增加致該公司對其銷售金額增加，另對長榮航空之部分機型提供航材補給服務增加所致。

在營業成本及營業毛利方面，該公司 108~110 年度及 111 年前三季「航空器維修-機體」之營業成本分別為 5,766,629 千元、5,111,247 千元、4,809,041 千元及 4,403,328 千元，營業毛利分別為 1,809,256 千元、1,488,632 千元、1,295,759 千元及 1,260,767 千元，營業毛利率分別為 23.88%、22.56%、21.23%及 22.26%。該公司 109 年度「航空器維修-機體」之營業毛利率較 108 年度小幅下滑主係受新冠肺炎疫情影響使機體維修業務量減少，因機體維修工序較為繁瑣，包含拆解、清潔、檢查、修理、組裝及測試等作業，屬勞力密集產業，而維修人員培養不易，該公司仍維持一定量之人力水平，故人工及製造費用占成本比重仍高所致；110 年度營業毛利率較 109 年度下滑至 21.23%，主係該公司持續受到疫情影響整體飛機進廠維修業務量，故相關之原料成本亦減少，而人力成本及製造費用同前述原因而持續維持相近水平致整體營業成本較上年度略為減少，惟當年度機體維修業務營業收入減少幅度仍大於營業成本減少幅度致營業毛利率仍持續減少；111 年前三季營業毛利率回升至 22.26%，主係受惠於新冠肺炎疫情影響對航空產

業影響逐步放緩，使客戶進廠執行機體維修量回升所致。

B.航空器維修-發動機

該公司「航空器維修-發動機」主要維修項目包含 CF6 系列發動機、奇異公司 GE90 系列發動機、T700 系列發動機等，108~110 年度及 111 年前三季其營業收入分別為 34,899,080 千元、1,462,340 千元、518,524 千元及 440,405 千元，占各年度營業收入比重分別為 74.76%、13.68%、5.39% 及 4.95%。109 年度「航空器維修-發動機」之營業收入較 108 年度減少 33,436,740 千元，減少幅度為 95.81%，主係該公司依 102 年與奇異公司之合資契約約定，於 108 年底將大部分發動機維修業務移轉予長異公司，而發動機維修材料及維修單價相較機體、零組件為高導致整體發動機銷售業務金額較高，故 109 年度發動機業務營業收入大幅下降；110 年度「航空器維修-發動機」之營業收入較 109 年度減少 943,816 千元，減少幅度為 64.54%，主係因全球仍持續受新冠肺炎疫情影響，各國政府仍執行嚴格邊境防疫隔離政策致增跨國旅行之不便，航空公司持續降低值勤班次，整體飛航需求下降進而減少相關之發動機維修需求，使該公司發動機維修業務之營業收入持續下降；111 較前三季「航空器維修-發動機」之營業收入較去年同期增加 94,358 千元，增加幅度為 27.27%，主係因 H 公司軍用發動機維修進廠量增加，故營業收入增加。

在營業成本及營業毛利方面，該公司 108~110 年度及 111 年前三季「航空器維修-發動機」之營業成本分別為 33,704,980 千元、1,018,043 千元、484,119 千元及 402,413 千元，營業毛利分別為 1,194,100 千元、444,297 千元、34,405 千元及 37,993 千元，營業毛利率分別為 3.42%、30.38%、6.64% 及 8.63%。該公司 109 年度「航空器維修-發動機」之營業毛利率較 108 年度上升至 30.38%，主係因該公司於 108 年底將大部分之發動機維修業務改由長異承接，該公司相關發動機業務應負的維修責任已完成，109 年度實際數與估計數不同，致產生毛利差異數，該差額視為會計估計變動於在 109 年隨各具發動機完工後認列(註)，另發動業務移轉後，發動機維修集中於 GE90 與 T700，而 T700 因有構型更改之專案需求，其平均毛利率相較原 108 年度維修之發動機型號 CF6 毛利較高所致；110 年度營業毛利率較 109 年度下降至 6.63%，主係發動機維修業務之毛利率 110 年因 T700 維修量較多，T700 毛利率較 GE90 高所致；111 年前三季營業毛利率上升至 8.63%，主係因軍用發動機 T700 進廠維修量增加。

(註:74 具發動機尚未完工之部分，因各具發動機的維修進度不同，且實際維修範圍因仍在維修過程中，依該公司收入認列之會計政策，依據 108 年底業務結算時可掌握統計資料之方式推估，分別估列維修收入和維修成本，惟到 109 年發動機陸續完工時，因各具發動機的維修係由該公司與長異共同完成，故依實際投入維修的比例計算分攤的維修收入及維修成本為，與 108 年 12 月 31 日估列數之差異主係實際發生之維修材料及外修金額與估計數不同，致毛利較暫估高)

C.航空器維修-零組件及其他

該公司「航空器維修-零組件及其他」中，「零組件」主要維修項目包含電氣、航儀、機械及複合材，「其他」主係航材銷售等，108~110年度及111年前三季其營業收入分別為1,351,644千元、1,581,997千元、1,246,180千元及957,411千元，占各年度營業收入比重分別為2.90%、14.81%、12.96%及10.78%。該公司移轉長異業務前，發動機零組件之維修，其分類在航空器維修-發動機中，移轉後長異將部分發動機零組件維修業務外包至該公司維修，其分類在航空器維修-零組件及其他，109年度「航空器維修-零組件及其他」之營業收入較108年度增加230,353千元，成長幅度為17.04%，主係長異公司將發動機零組件之部分零組件委外至該公司維修，致該公司零組件維修收入增加；110年度「航空器維修-零組件及其他」之營業收入較109年度減少335,817千元，減少幅度為21.23%，主係因長異公司發動機業務進廠維修量受疫情影響減少，致委外至該公司零組件維修之進廠量同步減少約1.71億，而長榮航空整流罩及其他零組件進廠維修量亦受疫情影響減少約1.19億元；111年前三季「航空器維修-零組件及其他」之營業收入較去年同期增加6,395千元，增加幅度為0.67%，主係因新增航材銷售專案致營業收入增加。

在營業成本及營業毛利方面，該公司108~110年度及111年前三季「航空器維修-零組件及其他」之營業成本分別為1,701,435千元、1,233,894千元、827,668千元及697,179千元，營業毛利分別為(349,791)千元、348,103千元、418,513千元及260,232千元，營業毛利率分別為(25.88)%、22.00%、33.58%及27.18%，其毛利率變動則係各期間維修品項之組成不同而影響。該公司109年度「航空器維修-零組件及其他」之營業毛利率較108年度上升至22.00%，主係因109年度發動機業務移轉長異後，該公司發動機相關之維修零組件減少所致，且無108年度將大批航材銷售之影響，其餘則因維修零配件品項之組成不同而影響毛利率變動；110年度營業毛利率較109年度上升至33.58%，主係當年度毛利率較高之零組件(航電線束等)進廠維修之數量較多所致；111年前三季下降至27.18%，主係前期毛利率相對較高之航電線束進廠維修量減少所致。

D.航空器之零件製造及機體組裝銷售及其他

該公司「航空器之零件製造及機體組裝銷售及其他」主要銷售項目包含零件製造及機體組裝如貨艙門、防撞牆等等，其中「零件製造」主要利用機械加工、鋁合金加工、特殊製程以進行最終零件產品之生產，機體組裝則如結構、線束、複合材之組裝，「其他」則係加工收入及存貨備抵跌價損失，108~110年度及111年前三季其營業收入分別為2,853,085千元、1,043,662千元、1,747,427千元及1,822,223千元，占各年度營業收入比重分別為6.11%、9.76%、18.17%及20.51%。109年度「航空器之零件製造及機體組裝銷售及其他」之營業收入較108年度減少1,809,423千元，減少幅度為63.42%，主係108年度受波音737 MAX機型飛機停飛事件影響，且

因受新冠疫情影響各航空公司終端航機訂購需求，進而影響原廠下修產量，故該公司製造業務營收大幅衰退；110 年度「航空器之零件製造及機體組裝銷售及其他」之營業收入較 109 年度增加 703,765 千元，增加幅度為 67.43%，主係因波音 737 MAX 機型飛機於各國家陸續取得適航許可，該機型之供應鏈產線逐步恢復營運，原廠增產、飛機零組件產品需求增加，製造業務銷售回升所致；111 年前三季之營業收入較去年同期增加 557,786 千元，成長幅度達 44.11%，主係受惠於全球航空市場復甦，波音飛機訂單陸續回升致相關零組件需求上升，其中引擎零組件屬於售價較高之產品數量增加較多，致 111 年前三季「航空器之零件製造及機體組裝銷售及其他」之營業收入較去年同期增加所致。

在營業成本及營業毛利方面，該公司 108~110 年度及 111 年前三季「航空器之零件製造及機體組裝銷售及其他」之營業成本分別為 2,741,717 千元、1,317,182 千元、1,904,742 千元及 1,754,365 千元，營業毛利分別為 111,368 千元、(273,520)千元、(157,315)千元及 67,858 千元，營業毛利率分別為 3.90%、(26.21)%、(9.00)%及 3.72%。該公司 109 年度製造事業體之營業毛利率較 108 年度下滑至(26.21)%，由於 109 年度零件製造業務受波音 737MAX 機型停飛事件及疫情影響，引擎零組件產品客戶訂單需求減少，致銷售數量大幅減少，其中以高單價產品數量減少較多，由於製造廠之廠房、機器設備資本投入金額高，致固定攤提之折舊費用較高，產量低未達經濟規模故產生虧損；110 年度波音 737MAX 機型復飛，相關引擎等零組件需求增加，產量增加分攤固定成本惟仍未達損益兩平點，致營業毛損率較 109 年度縮小至(9.00)%；111 年前三季營業毛利率較去年同期上升至 3.72%，主係當期受惠於全球航空市場之復甦，相關製造需求回升致產量大提升，且該公司持續優化製程以提升生產效率，使單位生產成本降低，致毛利率轉正。

綜上評估，該公司最近三年度及 111 年前三季主要產品別之營業收入、營業成本及營業毛利之變化情形尚屬合理。

3.最近期及最近三個會計年度財務報告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

該公司最近三年度營業收入及毛利率變動情形如下：

單位：新台幣千元；%

項目 \ 年度	108 年度	109 年度	110 年度	110 年 前三季	111 年 前三季
營業收入淨額	46,679,694	10,687,878	9,616,931	7,302,767	8,884,134
營業收入變動率	-	(77.10)	(10.02)	-	21.65 (註)
營業毛利	2,764,933	2,007,512	1,591,361	1,224,237	1,626,850
毛利率	5.92	18.78	16.55	16.76	18.31
毛利率變動率	-	217.11	(11.90)	-	9.23(註)

資料來源：該公司 108~110 年度、110 及 111 年第三季經會計師查核簽證或核閱之個別財務報告。

註：係為 110 年前三季與 111 年前三季變動比率。

由上表得知，該公司 108~110 年度及 111 年前三季與比較同期之營業收入變動率分別為(77.10)%、(10.02)%及 21.65%，而毛利率變動率分別為 217.11%、(11.90)%及 9.23%，其中 109 年度營業收入及營業毛利及 111 年前三季之營業收入較前一年度同期變動達 20%以上，擬針對 108 及 109 年度、110 年前三季及 111 年前三季進行產品別價量分析，惟考量該公司為一專業航空器機體、發動機及零組件之維修廠商，並有航空器之零件製造及機體組裝銷售業務，因應各型航空器機體、發動機及零組件維修之差異，針對客戶委託維修業務均以專案方式個別管理，各專案均依客戶之要求量身製造，所使用材料、設備或提供服務之方式不同，非屬大量連續性生產作業，並無相對價量關係，致各專案毛利率差異頗大，故實難在同一基礎上進行比較該公司之維修事業如「航空器維修-機體」、「航空器維修-發動機」及「航空器維修-零組件及其他」之營業收入或毛利率變動情形，故僅就「航空器之零件製造及機體組裝銷售及其他」之價量變動原因及合理性分析如下：

單位：新台幣千元

主要產品	分析項目	108~109 年	110 年前三季~ 111 年前三季
航空器之零件 製造及機體組 裝銷售及其他 (註 2)	(一) 營業收入差異分析：		
	$P(Q' - Q)$	(1,117,736)	(214,629)
	$Q(P' - P)$	(1,247,292)	1,183,146
	$\frac{(P' - P)(Q' - Q)}{P'Q' - PQ}$	532,448	(436,437)
	$P'Q' - PQ$	(1,832,580)	532,080
	(二) 營業成本差異分析：		
	$P(Q' - Q)$	(1,062,294)	(205,184)
	$Q(P' - P)$	(666,891)	926,527
	$\frac{(P' - P)(Q' - Q)}{P'Q' - PQ}$	294,763	(372,665)
	$P'Q' - PQ$	(1,434,421)	348,678
	(三) 營業毛利變動金額：	(398,160)	183,402

資料來源：該公司提供。

註 1：P'Q'：最近年度單價、數量；PQ：上一年度單價、數量

註 2：營業收入、營業成本及營業毛利不含「其他」，主係為加工收入及存貨備抵跌價損失，故無法進行價量分析。

(1)108 及 109 年度之價量分析：

A. 航空器之零件製造及機體組裝銷售及其他

該公司因 109 年度零件製造業務受波音 737MAX 機型停飛事件及疫情影響，發動機零組件產品客戶訂單需求減少，致銷售數量大幅減少，其中以高單價產品數量減少較多，進而造成銷售數量及單位售價相對減少，另該公司承接 D 公司 787 夢幻客機的機體零件組裝訂單，屬於銷售數量多且低單價之產品，109 年受客戶 787 客機產線生產技術適航問題交貨遞延影響，相關機體零組件銷售數量減少，致產生銷貨收入不利量差 1,117,736 千元及不利價差 1,247,292 千元；在銷貨成本方面，主要係前述

因素致發動機零組件產品及 787 客機機體零件銷售數量大幅減少，致產生有利量差 1,062,294 千元，銷貨成本亦產生有利價差 666,891 千元；在銷貨組合方面，因銷貨數量減少，銷售單價減少且平均單位成本減少，致產生銷貨收入有利組合差異 532,448 千元及銷貨成本不利組合差異 294,763 千元；整體而言，109 年度航空器之零件製造及機體組裝銷售及其他產品之銷貨毛利較 108 年度減少 398,160 千元。

(2)110 年前三季及 111 年前三季之價量分析：

A.航空器之零件製造及機體組裝銷售及其他

該公司 111 年前三季 787 客機相關之引擎零組件及機體零件組裝產品銷售數量減少，該類產品因係屬銷售數量多且低單價之產品，致產生銷貨收入不利量差 214,629 千元，銷貨成本亦受銷貨數量減少而產生有利量差 205,184 千元；另該公司 111 年前三季受惠於全球航空市場之復甦以及波音 737 MAX 機型飛機復飛致相關零組件客戶需求回升，零件製造業務之相關引擎零組件銷售數量增加，其中屬於售價與製造成本高的產品數量增加較多，該公司亦同時受貨機與客機改貨機需求增加，機體組裝業務之貨機防撞牆及貨艙門銷售數量增加，該類產品因係屬高售價高成本，致產生銷貨收入有利價差 1,183,146 千元及銷貨成本不利價差 926,527 千元；在銷貨組合方面，因整體銷貨數量減少，銷售單價增加且平均單位成本增加，致產生銷貨收入不利組合差異 436,437 千元及銷貨成本有利組合差異 372,665 千元；整體而言，111 年前三季航空器之零件製造及機體組裝銷售及其他產品之銷貨毛利較去年同期增加 183,402 千元。

(五)最近三個會計年度及截至承銷商評估報告出具日止，發行人及其各子公司（包括母子公司間交易事項）與關係人交易之評估

1.與關係人間業務交易往來情形，以評估其有無涉及非常規交易情事，如屬銷貨予關係人者，則再評估授信政策、交易條件、款項收回、所售產品關係人後續投入生產或再銷售之情形及其合理性，如未符一般交易常規，其差異之原因及合理性

(1)關係企業之名稱及其關係

關係人名稱	與該公司之關係
長榮航空股份有限公司(下稱長榮航空)	該公司之母公司
立榮航空股份有限公司(下稱立榮航空)	該公司之法人股東
長異發動機維修股份有限公司(下稱長異)	關聯企業
長銳航材股份有限公司(下稱長銳)	關聯企業
長鑽科技股份有限公司(下稱長鑽)	關聯企業
長榮航勤股份有限公司(下稱長榮航勤)	其他關係人
長榮空廚股份有限公司(下稱長榮空廚)	其他關係人
長榮空運倉儲股份有限公司(下稱長榮空運倉儲)	其他關係人
長榮警備保全股份有限公司(下稱長榮警備)	其他關係人

關係人名稱	與該公司之關係
保全)	
長榮物流股份有限公司(下稱長榮物流)	其他關係人
長汎旅行社股份有限公司(下稱長汎旅行社)	其他關係人
長榮國際股份有限公司(下稱長榮國際)	其他關係人
長榮國際儲運股份有限公司(下稱長榮國際儲運)	其他關係人
長榮海運股份有限公司(下稱長榮海運)	其他關係人
長友營造股份有限公司(下稱長友營造)	其他關係人
欣榮企業股份有限公司(下稱欣榮企業)	其他關係人
水美工程企業股份有限公司(下稱水美工程)	其他關係人
關貿網路股份有限公司(下稱關貿網路)	其他關係人
星宇航空股份有限公司(下稱星宇航空)	其他關係人
財團法人張榮發基金會(下稱張榮發基金會)	其他關係人

(2)與關係企業業務往來情形

A.營業收入

單位：新臺幣千元

公司名稱	交易往來對象	108 年度	109 年度	110 年度	111 年前三季
長榮航太	長榮航空	3,435,495	2,759,968	2,749,445	2,155,975
長榮航太	長異	1,125,702	607,140	430,377	283,876
長榮航太	立榮航空	331,731	331,286	317,198	237,499
長榮航太	長榮航勤	4,559	1,457	19	131
長榮航太	EVA Flight Training Academy	11	-	-	-
長榮航太	長銳	-	-	968	33,544
長榮航太	長鑽	-	-	1,964	5,069
長榮航太	長榮物流	-	245	261	-
長榮航太	星宇航空(註 2)	-	-	-	353

註 1:此處銷貨金額不包含在修收入。

註 2:星宇航空股份有限公司於 111 年 4 月至 10 月為長榮航太關係人

(a)必要性

該公司主要從事機體、零組件、發動機之維修及機體、發動機、零組件之製造、加工及銷售等業務，該公司向關係人銷貨，主係提供予長榮航空及立榮航空機體/發動機/零組件維修服務、提供予長榮航勤代理停機線維修服務、提供予長異整流罩維修/發動機零組件維修服務、提供予長銳整流罩維修服務、租賃廠房予長鑽、提供予長榮物流關務相關工作代理服務、提供予星宇航空維修技術支援及提供予 EVA Flight Training Academy 模擬機維修服務，前述銷貨交易往來係因應營運所需而產生，故該交易有其必要性。

(b)合理性

該公司對關係人提供維修業務，其計價模式係按實際維修過程中，維修人員投入工時和實際領用的航材來計算。該公司對於長榮航空、長異、立榮航空、長榮航勤、EVA Flight Training Academy、長銳提供的服務眾多，故均有不同計價方式，該公司與關係人之交易價格係依交易雙方商談後，依合理利潤進行報價，與一般客戶並無重大差異，經抽核相關交易樣本，經評估應無重大異常情事。另依該公司對長榮航空、立榮航空關係人收款天期為 60 天；長異則為 30 天；長榮航勤、EVA Flight Training Academy、長銳收款天期約為 30 天，均落在非關係人之收款天期 30~180 天，故尚屬合理。該公司對關係人長榮航空、長異、長鑽之倉庫或廠房收入係參考附近租金行情進行議價，其交易價格皆尚屬合理；另收款天期為 30-60 天，均落在非關係人之收款天期 30~180 天，故尚屬合理。該公司對關係人長榮物流之運費收入係按提單次數依費率計價，皆尚屬合理；另收款天期 30 天，均落在非關係人之收款天期 30~180 天，故尚屬合理。

(c)差異變動說明

對長榮航空、長異、立榮航空之銷貨收入自 109 年起，皆較 108 年下降，主要原因為 109 年起受全球新冠肺炎疫情影響，班機大幅減少，連帶各公司維修需求降低。

B.營業成本

單位：新臺幣千元

公司名稱	交易往來對象	108 年度	109 年度	110 年度	111 年 前三季
長榮航太	長榮航空	127,171	54,563	48,088	44,367
長榮航太	長榮航勤	114,632	92,876	82,972	69,615
長榮航太	長榮國際儲運	49,908	41,078	36,482	27,493
長榮航太	長榮警備保全	38,690	39,164	40,303	30,505
長榮航太	長榮空運倉儲	16,539	4,831	3,649	2,899
長榮航太	長榮國際	11,222	10,964	10,639	5,442
長榮航太	長友營造	10,708	5,629	1,863	10,337
長榮航太	長汎旅行社	10,457	1,891	4,295	2,452
長榮航太	長異	3,409	10,018	3,257	1,697
長榮航太	長榮空廚	669	8,281	88,430	73,205
長榮航太	立榮航空	175	322	467	184
長榮航太	長榮物流	-	38,500	87,202	68,629
長榮航太	欣榮企業	-	-	4,581	2,671
長榮航太	水美工程	-	-	9,100	6,384
長榮航太	關貿網路	-	-	1,248	741
長榮航太	星宇航空	-	-	-	205

(a)必要性

該公司對關係人長榮航空之營業成本主要係空運服務之貨運費用、員工優待機票權利金；對長榮航勤之營業成本主要係機坪地勤作業、維修人員制服洗滌、棚廠大樓清掃等費用；對長榮國際儲運之營業成本主要係員工交通車費用；對長榮警備保全之營業成本主要係廠區保全服務費用；對長榮空運倉儲之營業成本主要係貨運衍生之運雜費；對長榮國際之營業成本主要係購買其下所營農場食材供團膳使用、印刷費用；對長友營造之營業成本主要係廠區修繕工程費；對長汎旅行社之營業成本主要係出差人員差旅事宜代辦費用；對長異之營業成本主要係發動機零組件轉包予長異維修費用；對長榮空廚之營業成本主要係員工團膳費用；對立榮航空之營業成本主要係租借設備；對長榮物流之營業成本主要係國內外貨物運費；對欣榮企業之營業成本主要係廢棄物處理費；對水美工程之營業成本主要係廢棄漆渣溶劑處理費；對關貿網路之營業成本主要係關務處理服務費；對星宇航空之營業成本主要係租用星宇航空飛機相關進行現場人員維修訓練。前述交易往來皆因應公司營運所需而產生，且關係企業對公司需求之配合度較一般廠商高，故有其必要性。

(b)合理性

該公司與關係人往來之營業成本交易，皆依其服務內容及對公司需求之配合度評估價格合理性，因交易項目種類多且屬於日常營運業務所產生之費用為主，以主要交易做說明：對長榮航空之空運費用，經參考其他同業貨運站點報價比較，長榮航空運費價格多落在同業價格區間，係屬合理；對長榮航勤之地勤作業費，主係地勤作業有其產業特殊性及業者多為寡占市場，且近三年長榮航勤合約之報價，其價格未有重大異動，價格區間穩定，故選擇長榮航勤提供服務，係屬合理；對長榮空廚之員工團膳費，每人每餐之計價，考量長榮空廚可配合該公司每日大量午、晚團膳需求，且每餐餐費趨近民生市場伙食價格，故選擇長榮空廚提供團膳服務，係屬合理；對長榮物流之貨運費，經參考其他同業貨運站點報價比較，長榮物流運費價格多落在同業價格區間，係屬合理。另交易條件與一般廠商(發票日後 30~60 天)並無顯著差異。經抽核相關交易憑證，未有重大異常情事。

(c)差異變動說明

針對前後兩年度差異達新台幣 1,000 萬元且差異比率達 20% 以上項目說明：該公司 109 年對長榮航空營業成本較 108 年下降，主要原因係受全球新冠肺炎疫情影響，員工優待機票使用率大幅下降，機票權利金下降，111 年較 110 年上升，主要原因係空運需求提升，運費增加；該公司 109 年對長榮空運倉儲營業成本較 108 年下降，主要原因係 109 年起，原發動機工廠業務移轉至長異，其發動機及零組件倉

租費用皆轉由長異自行支付；該公司 109 年對長榮物流營業成本較 108 年上升、110 年較 109 年上升，主要原因係該公司自 109 年 6 月起始將長榮物流列入關係人；該公司 110 年對長榮空廚營業成本較 109 年上升，主要原因係該公司員工午、晚團膳自 109 年 12 月起委由長榮空廚承包；該公司 111 年對長友營造營業成本較 110 年上升，主要原因係 111 年前三季有廠區拆除工程。

C.營業費用

單位：新臺幣千元

公司名稱	交易往來對象	108 年度	109 年度	110 年度	111 年前三季
長榮航太	長榮航空	9,723	3,435	3,521	2,443
長榮航太	長榮國際	3,154	2,853	940	1,742
長榮航太	長榮國際儲運	3,137	2,933	3,074	2,476
長榮航太	長榮警備保全	3,048	3,117	2,847	2,131
長榮航太	長榮航勤	1,212	1,145	1,295	967
長榮航太	長汎旅行社	634	633	524	738
長榮航太	長友營造	411	641	17	669
長榮航太	長榮空廚	297	593	6,266	5,325
長榮航太	水美工程	-	-	650	1,014
長榮航太	欣榮企業	-	-	248	169
長榮航太	張榮發基金會	-	-	-	202
長榮航太	長榮物流	-	1	-	-

(a)必要性

該公司對關係人長榮航空之營業費用主要係員工優待機票權利金；對長榮國際之營業費用主要係公司廣告拍攝費；對長榮國際儲運之營業費用主要係員工交通車費用；對長榮警備保全之營業費用主要係廠區保全服務費用；對長榮航勤之營業費用主要係棚廠大樓清潔費；對長汎旅行社之營業費用主要係銷管人員出差之差旅代辦費用；對長友營造之營業費用主要係廠區修繕工程費；對長榮空廚之營業費用主要係員工團膳費用；對水美工程之營業費用主要係廢棄漆渣溶劑處理費；對欣榮企業之營業費用主要係廢棄物處理費；對張榮發基金會之營業費用主要係活動場地租借費用；對長榮物流之營業費用主要係總務用品運送費。前述交易往來皆因應公司營運所需而產生，故有其必要性。

(b)合理性

該公司與關係人往來之營業費用交易，皆依其服務內容及對公司需求之配合度評估價格合理性，因交易項目種類多且屬於日常營運業務所產生之費用為主，以主要交易做說明：對長榮航空之員工優待機

票權利金，是依搭乘班機開票地點、艙等、票別等明訂權利金價款，係屬合理；對長榮國際之公司廣告拍攝費，考量長榮國際之廣告拍攝費，係因該公司考量市面廣告商規模、價格、品質落差區間甚大，為確保廣告品質，委由長榮國際承包統籌；對長榮國際儲運之員工交通車費用，比對與一般客運業者之計價費率，長榮國際儲運之報價與市場價格差異不大，且能長期穩定提供派車服務，係屬合理；對長榮警備保全之廠區保全費用，依保全公司支付人員薪資及對客戶報價與同業比較，係屬合理。另交易條件與一般廠商(發票日後 30~60 天)並無顯著差異。經抽核相關交易憑證，未有重大異常情事。

(c)差異變動說明

對關係人之營業費用尚無前後兩年度差異達 1,000 萬且差異比率達 20% 以上項目，針對差異達 500 萬以上項目說明：該公司 109 年起對長榮航空營業費用較 108 年下降，主要原因係受全球新冠肺炎疫情影響，員工優待機票使用率大幅下降，機票權利金下降；該公司自 110 年起對長榮空廚營業費用較 109 年上升，主要原因係該公司員工午、晚團膳自 109 年 12 月起委由長榮空廚承包。

D.財產交易-興建廠房及購入維修零配件及設備

單位：新臺幣千元

公司名稱	交易往來對象	108 年度	109 年度	110 年度	111 年前三季
長榮航太	長友營造	326,593	498,029	222,066	54,660
長榮航太	長榮航空	88,368	44,141	16,114	13,360
長榮航太	長榮警備保全	3,590	2,446	37	3,766
長榮航太	長榮國際	2,768	-	-	-
長榮航太	立榮航空	2,328	500	72	433

(a)必要性

該公司對關係人長友營造之財產交易主要係新發動機工廠及零件修護工廠興建價款，該公司委託長期配合之專業營造廠商長友營造承攬，主係因為使工程進行順遂，有效縮短工期，並可全力配合並依循該公司要求執行各項作業，確有其必要性；對長榮航空、長榮警備保全、長榮國際、立榮航空之財產交易主要係購入維修零配件或設備，目的皆為滿足公司營運使用需求，確有其必要性。

(b)合理性

該公司委由關係人長友營造承包之工程報價，其工程估價單之工程項目報價均係由第三方廠商向長友營造之報價，長友營造對該公司工程項目之報價未有加價情形，而雙方已於合約中載明，工程項目報價總額加價率符合一般行情，尚屬合理；向長榮航空、長榮警備保全、長榮國際、立榮航空購入維修零配件或設備，購入金額以標的物

之帳面價值或市價計算，尚屬合理。經抽核相關交易憑證，未有重大異常情事。

(c)差異變動說明

針對前後兩年度差異達新台幣 1,000 萬元且差異比率達 20% 以上項目說明：該公司 109 年對長友營造財產交易較 108 年上升，主要原因係 108 年第四季起新增零件修護工廠工程，110 年起逐年減少，主要原因係新發動機工廠興建工程於 109 年結束、零件修護工廠興建工程於 111 年 5 月結束；該公司 109 年對長榮航空財產交易較 108 年減少、110 年較 109 年減少，主要原因係受全球新冠肺炎疫情影響，對維修零配件或設備需求降低。

E.財產交易-出售不動產、廠房及設備

單位：新臺幣千元

公司名稱	交易往來對象	108 年度	109 年度	110 年度	111 年前三季
長榮航太	長異	1,922,041	4,555	-	4,055
長榮航太	長榮航空	6,624	1,537	3,493	3,715
長榮航太	長銳	-	-	-	25,229
長榮航太	立榮航空	-	3,437	20	-
長榮航太	長榮空廚	-	270	-	-

(a)必要性

該公司對長異之財產交易，主係依據合資契約約定出售不動產、廠房及設備予長異，長異在取得發動機維修作業所需不動產、廠房及設備後方能正式營運，確有其必要性；對長榮航空、立榮航空、長榮空廚、長銳之設備出售，主係將一般行政或非核心業務使用之設備，如電源車、廚房設備等出售給關係人，為活化資產運用確有其必要性。

(b)合理性

該公司出售不動產、廠房及設備予長異，係經專業鑑價機構評估價款並出具鑑價報告，或以標的物之帳面價值或市價計算，具合理性；對長榮航空、立榮航空、長榮空廚之設備出售，出售金額以標的物之帳面價值或市價計算，具合理性。經抽核相關交易憑證，未有重大異常情事。

(c)差異變動說明

對前後兩年度差異達新台幣 1,000 萬元且差異比率達 20% 以上項目說明：該公司 109 年對長異財產交易較 108 年下降，主要原因係本公司於 108 年出售不動產、廠房及設備予長異；111 年對長銳財產交易上升，主要原因係本公司於 111 年出售設備予長銳。

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

該公司主要從事機體、零組件、發動機之維修及機體、發動機零組件之製造、加工、組裝等業務，茲將該公司同屬集團企業公司之主要營業項目列示如下：

集團企業名稱	集團定位及業務政策	有無相互競爭
長榮航空	航空運輸業務	無
長榮航勤	航空站地勤業務	無
長榮空廚	供應航空旅客餐點之空中廚房業務及相關食品買賣業務	無
長榮空運倉儲	航空貨物集散站經營業務	無
翔利投資	一般投資業	無
Sky Castle Investment	一般投資業	無
Evergreen Airways Service	一般投資業	無
PT Perdana	代理航空公司客貨運業務	無
EVA Flight Training	飛行學校	無
長汎旅行社	旅行業	無
立榮航空	民用航空運輸業、航空站地勤業等相關業務	無

資料來源：長榮航空及立榮航空 110 年度年報、110 年度及 111 年第三季經會計師查核簽證或核閱之合併財務報告。

由上表可知，該公司之集團企業所從事之營業項目及產品類型與該公司皆不相同，且該公司組織部門設有航空器維修廠及航空器零組件製造廠，主要負責提供客戶維修服務、產品開發及製造，並由該公司業務部負責拓展市場及開發客戶，係具有獨立行銷之開發能力，故該公司與同屬集團企業之主要業務或產品並無相互競爭之情事。

二、財務狀況

(一)應列明發行人最近期及最近三個會計年度經會計師核閱或查核簽證財務報告之損益狀況及財務比率，並作變動分析與同業比較

1.選擇採樣公司之理由

長榮航太主要業務範圍包括機體、零組件、發動機之維修及機體、發動機零組件之製造、加工、組裝等業務，其中又以維修業務為核心業務。檢視目前國內上市櫃公司並考量主要營運項目、營收規模及產品組合後，擬選擇上市航運類股中與該公司主要營業項目相似，同以航空器及其零組件維修為主之漢翔航空工業股份有限公司(以下簡稱「漢翔」，股票代號：2634)及亞洲航空股份有限公司(以下簡稱「亞航」，股票代號：2630)，另選擇與該公司製造業務相似，同以航空零組件製造為主之上市公司駐龍精密機械股份有限公司(以下簡稱「駐

龍」，股票代號：4572)及上櫃公司晟田科技工業股份有限公司(以下簡稱「晟田」，股票代號：4541)之四家採樣公司做為比較同業。同業平均之財務比率資料則參考財團法人金融聯合徵信中心出版之「中華民國臺灣地區主要行業財務比率」中之「C34 產業用機械設備維修及安裝業」數據做為同業比較資料。

2.最近期及最近三個會計年度經會計師核閱或查核簽證財務報告之損益狀況、變動分析及與同業之比較

單位：新台幣千元；%

分析項目	年度 公司別	108 年度	109 年度			110 年度			110年 前三季	111 年 前三季		
		金額	金額	增(減)金額 (註 1)	增(減)% (註 2)	金額	增(減)金額 (註 1)	增(減)% (註 2)	金額	金額	增(減)金額 (註 1)	增(減)% (註 2)
營業收入	長榮航太	46,679,694	10,687,878	(35,991,816)	(77.10)	9,616,931	(1,070,947)	(10.02)	7,302,767	8,884,134	1,581,367	21.65
	漢翔	28,540,207	21,042,937	(7,497,270)	(26.27)	23,734,566	2,691,629	12.79	16,318,507	21,284,127	4,965,620	30.43
	亞航	3,913,291	3,895,091	(18,200)	(0.47)	3,884,970	(10,121)	(0.26)	2,872,000	3,021,072	149,072	5.19
	駐龍	814,961	350,169	(464,792)	(57.03)	403,919	53,750	15.35	298,236	466,736	168,500	56.50
	晟田	1,586,789	902,462	(684,327)	(43.13)	1,060,189	157,727	17.48	761,343	1,041,159	279,816	36.75
營業成本	長榮航太	43,914,761	8,680,366	(35,234,395)	(80.23)	8,025,570	(654,796)	(7.54)	6,078,530	7,257,284	1,178,754	19.39
	漢翔	24,729,566	19,640,836	(5,088,730)	(20.58)	21,963,093	2,322,257	11.82	15,399,210	19,334,996	3,935,786	25.56
	亞航	3,531,974	3,704,355	172,381	4.88	3,656,895	(47,460)	(1.28)	2,717,084	2,849,774	132,690	4.88
	駐龍	425,587	245,186	(180,401)	(42.39)	263,249	18,063	7.37	193,705	257,911	64,206	33.15
	晟田	1,289,676	876,423	(413,253)	(32.04)	934,153	57,730	6.59	689,805	878,088	188,283	27.30
營業毛利	長榮航太	2,764,933	2,007,512	(757,421)	(27.39)	1,591,361	(416,151)	(20.73)	1,224,237	1,626,850	402,613	32.89
	漢翔	3,810,641	1,402,101	(2,408,540)	(63.21)	1,771,473	369,372	26.34	919,297	1,949,131	1,029,834	112.02
	亞航	381,317	190,736	(190,581)	(49.98)	228,075	37,339	19.58	154,916	171,298	16,382	10.57
	駐龍	389,374	104,983	(284,391)	(73.04)	140,670	35,687	33.99	104,531	208,825	104,294	99.77
	晟田	297,113	26,039	(271,074)	(91.24)	126,036	99,997	384.03	71,538	163,071	91,533	127.95
營業費用	長榮航太	737,586	523,281	(214,305)	(29.05)	439,354	(83,927)	(16.04)	343,923	419,589	75,666	22.00
	漢翔	1,365,275	1,222,277	(142,998)	(10.47)	1,280,132	57,855	4.73	832,557	922,548	89,991	10.81
	亞航	302,564	230,977	(71,587)	(23.66)	220,967	(10,010)	(4.33)	166,256	152,744	(13,512)	(8.13)
	駐龍	103,310	57,502	(45,808)	(44.34)	80,181	22,679	39.44	58,399	64,460	6,061	10.38
	晟田	194,873	182,575	(12,298)	(6.31)	164,217	(18,358)	(10.06)	128,630	111,456	(17,174)	(13.35)
營業(損)益	長榮航太	2,027,347	1,484,231	(543,116)	(26.79)	1,152,007	(332,224)	(22.38)	880,314	1,207,261	326,947	37.14
	漢翔	2,445,366	179,824	(2,265,542)	(92.65)	491,341	311,517	173.23	86,740	1,026,583	939,843	1,083.52
	亞航	78,753	(40,241)	(118,994)	(151.10)	7,108	47,349	117.66	(11,340)	18,554	29,894	263.62
	駐龍	286,064	47,481	(238,583)	(83.40)	60,489	13,008	27.40	46,132	144,365	98,233	212.94
	晟田	102,240	(156,536)	(258,776)	(253.11)	(38,181)	118,355	75.61	(57,092)	51,615	108,707	190.41
營業外收入及(支出)	長榮航太	344,294	(89,960)	(434,254)	(126.13)	(70,970)	18,990	21.11	(58,057)	586,656	644,713	1,110.48
	漢翔	(73,829)	299,799	373,628	506.07	183,355	(116,444)	(38.84)	396,472	697,421	300,949	75.91
	亞航	(19,341)	73,469	92,810	479.86	70,863	(2,606)	(3.55)	76,561	(7,451)	(84,012)	(109.73)
	駐龍	(1,715)	(4,647)	(2,932)	(170.96)	3,877	8,524	183.43	(256)	53,479	53,735	20,990.23
	晟田	(11,072)	37,371	48,443	437.53	25,653	(11,718)	(31.36)	28,723	74,637	45,914	159.85
本期淨利(損)	長榮航太	1,981,718	1,173,028	(808,690)	(40.81)	880,785	(292,243)	(24.91)	657,805	1,435,133	777,328	118.17
	漢翔	1,874,287	395,858	(1,478,429)	(78.88)	558,013	162,155	40.96	371,804	1,373,707	1,001,903	269.47
	亞航	45,011	42,388	(2,623)	(5.83)	76,984	34,596	81.62	59,757	8,776	(50,981)	(85.31)
	駐龍	221,524	32,788	(188,736)	(85.20)	53,739	20,951	63.90	38,619	161,346	122,727	317.79
	晟田	70,858	(77,141)	(147,999)	(208.87)	119	77,260	100.15	(12,640)	101,002	113,642	899.07

分析項目	年度 公司別	108 年度	109 年度			110 年度			110 年 前三季	111 年 前三季		
		金額	金額	增(減)金額 (註 1)	增(減)% (註 2)	金額	增(減)金額 (註 1)	增(減)% (註 2)	金額	金額	增(減)金額 (註 1)	增(減)% (註 2)
本期其他綜合損益(稅後淨額)	長榮航太	(31,068)	(75,590)	(44,522)	(143.31)	(45,121)	30,469	40.31	(21,973)	73,696	95,669	435.39
	漢翔	(22,216)	(34,350)	(12,134)	(54.62)	(9,225)	25,125	73.14	(28,542)	150,489	179,031	627.25
	亞航	(10,260)	(135)	10,125	98.68	331	466	345.19	216	16,122	15,906	7,363.89
	駐龍	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	晟田	(3,250)	(1,697)	1,553	47.78	585	2,282	134.47	—	—	—	—
本期綜合損益總額	長榮航太	1,950,650	1,097,438	(853,212)	(43.74)	835,664	(261,774)	(23.85)	635,832	1,508,829	872,997	137.30
	漢翔	1,852,071	361,508	(1,490,563)	(80.48)	548,788	187,280	51.81	343,262	1,524,196	1,180,934	344.03
	亞航	34,751	42,253	7,502	21.59	77,315	35,062	82.98	59,973	24,898	(35,075)	(58.48)
	駐龍	221,524	32,788	(188,736)	(85.20)	53,739	20,951	63.90	38,619	161,346	122,727	317.79
	晟田	67,608	(78,838)	(146,446)	(216.61)	704	79,542	100.89	(12,640)	101,002	113,642	899.07

資料來源：該公司及同業公司 108~110 年度及 111 年第三季經會計師查核簽證或核閱之合併或個別財務報告，該公司及晟田公司僅出具個別財務報告。

註 1：較前一年度相同期間之增減金額。

註 2：較前一年度相同期間之增減比率。

(1) 營業收入、營業毛利及營業利益

請參閱本評估報告「參、一、業務狀況(四)發行人最近期及最近三個會計年度財務報告之業績概況」之分析說明。

(2) 營業外收入及支出

單位：新台幣千元

年度	項目	108 年度	109 年度	110 年度	110 年 前三季	111 年 前三季
	利息收入	158,788	59,138	21,905	16,549	25,215
其他收入	租金收入	3,873	1,298	1,384	1,038	1,040
	其他	-	869	-	-	-
	小計	3,873	2,167	1,384	1,038	1,040
其他利益及損失淨額	處分不動產、廠房及設備利益淨額	637,823	(3,718)	2,168	2,246	7,070
	外幣兌換利益(損失)淨額	(284,613)	(175,176)	(87,687)	(75,094)	426,854
	其他	44,978	39,676	79,850	65,838	99,356
	小計	398,188	(139,218)	(5,669)	(7,010)	533,280
財務成本淨額	利息費用—借款	(183,005)	(128,360)	(97,313)	(73,577)	(75,990)
	利息費用—租賃	(30,481)	(29,111)	(29,448)	(22,215)	(21,180)
	其他	-	-	(3)	-	-
	利息資本化	6,145	2,802	2,440	2,440	-
	小計	(207,341)	(154,669)	(124,324)	(93,352)	(97,170)
	採用權益法認列之關聯企業及合資損益之份額淨額	(9,214)	142,622	35,734	24,718	124,291
	營業外收入及支出合計	344,294	(89,960)	(70,970)	(58,057)	586,656

資料來源：各期間經會計師查核簽證或核閱之財務報告。

該公司 108~110 年度及 111 年前三季營業外收入及支出分別為 344,294 千元、(89,960)千元、(70,970)千元及 586,656 千元，占營業收入比例分別為 0.74%、(0.84)%、(0.74)%及 6.60%，主要包含利息收入、租金收入、處分不

動產、廠房及設備利益淨額、外幣兌換利益(損失)淨額、利息費用及採用權益法認列之關聯企業及合資損益之份額淨額等。

A.利息收入

108~110 年度及 111 年前三季利息收入分別為 158,788 千元、59,138 千元、21,905 千元及 25,215 千元。109 年度利息收入較 108 年度減少 99,650 千元、110 年度利息收入較 109 年度減少 37,233 千元，及 111 年前三季較 110 年同期增加 8,666 千元，主係因配合營運資金調度並償還銀行借款、辦理現金減資及因營運活動產生現金流入等，致銀行活期存款及定期存款等利息收入減少或增加所致。

B.其他收入

該公司 108~110 年度及 111 年前三季其它收入主係租金收入等，108~110 年度及 111 年前三季租金收入分別為 3,873 千元、1,298 千元、1,384 千元及 1,040 千元，主係對電信公司行動電話機房之租金。

C.其他利益及損失

①處分不動產、廠房及設備利益淨額

該公司108~110年度及111年前三季處分不動產、廠房及設備利益淨額分別為637,823千元、(3,718)千元、2,168千元及7,070千元，108年度主係出售發動機廠房及設備等相關資產予長異公司所致。

②外幣兌換利益(損失)淨額

該公司108~110年度及111年前三季外幣兌換利益(損失)淨額分別為(284,613)千元、(175,176)千元、(87,687)千元及426,854千元，主要係美金計價之進銷貨與美元存款所產生，108年度因美國聯邦準備理事會於下半年度降息，且受中美貿易戰影響，美金於下半年度對台幣為貶值，本公司收入認列是以完工當月匯率暫估，因108年上半年度維修出廠量係高峰，致使該年度產生兌換損失284,613千元；2020年度隨美國實質利率持續走低，資金大量流入新興市場，主要經濟體貨幣對美元多呈升值，新台幣對美元持續走升，致使該年度產生兌換損失175,176千元；110年度美元仍維持於相對弱勢，以致當期產生兌換損失87,687千元；111年前三季因美國聯準會加快升息步調，進而擴大與其他國家之利差，同時美國經濟成長在全球市場中相對穩定，造成資金向美國移動，使美金對台幣大幅升值，致當期產生兌換利益426,854千元。

D.財務成本

該公司108~110年度及111年前三季財務成本分別為207,341千元、154,669千元、124,324千元及97,170千元，主係因供營運需求所需而有中長期借款之利息費用，利息費用逐年減少主係因陸續償還長期借款所致。

E.採用權益法認列之關聯企業及合資損益之份額淨額

該公司108~110年度及111年前三季採用權益法認列之關聯企業及合資(損)益之份額淨額分別為(9,214)千元、142,622千元、35,734千元及124,291千元，主係認列本公司之轉投資公司長異、長銳及長鑽損益金額，各年度認列之金額則視當年度營運狀況而有所增減變化，其中以長異之占比較高。

整體而言，本公司最近三年度及申請年度最近期之營業外收入及支出變化原因並無重大異常情事，故其變化情形尚屬合理。

(3)本期淨利及本期綜合損益

單位：新台幣千元；元

項目	年度	108 年度	109 年度	110 年度	110 年 前三季	111 年 前三季
	公司別					
本期淨利(損)	長榮航太	1,981,718	1,173,028	880,785	657,805	1,435,133
	漢翔	1,874,287	395,858	558,013	371,804	1,373,707
	亞航	45,011	42,388	76,984	59,757	8,776
	駐龍	221,524	32,788	53,739	38,619	161,346
	晟田	70,858	(77,141)	119	(12,640)	101,002
本期綜合 損益總額	長榮航太	1,950,650	1,097,438	835,664	635,832	1,508,829
	漢翔	1,852,071	361,508	548,788	343,262	1,524,196
	亞航	34,751	42,253	77,315	59,973	24,898
	駐龍	221,524	32,788	53,739	38,619	161,346
	晟田	67,608	(78,838)	704	(12,640)	101,002
每股稅後盈 餘(元)(註)	長榮航太	3.11	1.85	2.50	1.86	4.07
	漢翔	1.99	0.42	0.59	0.39	1.46
	亞航	0.37	0.32	0.53	0.39	0.05
	駐龍	6.74	0.92	1.50	1.08	4.51
	晟田	1.02	(1.13)	0.00	(0.19)	1.49

資料來源：該公司及同業公司 108~110 年度及 111 年第三季經會計師查核簽證或核閱之合併或個別財務報告，該公司及晟田公司僅出具個別財務報告。

註：每股稅後純益係以當年度加權平均流通在外之股數計算。

該公司 108~110 年度及 111 年前三季本期淨利分別為 1,981,718 千元、1,173,028 千元、880,785 千元及 1,435,133 千元；本期綜合損益分別為 1,950,650 千元、1,097,438 千元、835,664 千元及 1,508,829 千元。該公司 109 年度本期淨利相較 108 年度減少，主係本公司於 108 年底出售發動機廠房及設備等相關資產予長異公司後，發動機維修業務量減少，及受疫情影響致營收規模大幅下降營業毛利及營業利益隨之減少，及當年度未認列處分及報廢不動廠、廠房及設備利益，致當年度稅前淨利較去年同期減少，使得 109 年度整體稅後淨利及本期綜合損益均較 108 年度下降。該公司 110 年度本期淨利及本期綜合損益均較 109 年度減少，主係因該公司持續受全球新冠肺炎疫情影響，使營收規模下降，惟該公司為技術、資本及勞力密集產業，人力成本及製造費用占成本比重仍高，致獲利下滑。該公司 111 年前三季稅後淨利及本期綜合損益均較 110 年前三季增加，主係因新冠肺炎疫情對航空產業影響逐步放

緩，該公司維修業務及製造業務皆受惠而回穩使營收較去年同期增加，且因111年初美金對台幣匯率持續走強，致111年前三季外幣兌換利益淨額較去年同期增加所致。

與採樣同業相較，該公司除111年前三季之本期綜合損益僅低於漢翔外，其餘年度均優於採樣公司，由於該公司與採樣同業之營運策略及成本控制能力等經營狀況存有差異，故本期淨利及本期綜合損益差異較大；而該公司在航空業受新冠肺炎疫情下，本期淨利及本期綜合損益仍維持穩定良好狀況且優於同業，經評估尚無重大異常情事。

3.最近期及最近三個會計年度財務報告之財務比率分析及與同業之比較

分析項目		年度	108 年度	109 年度	110 年度	111 年 前三季(註5)
		公司				
財務結構	負債占資產比率(%)	長榮航太	60.73	58.25	56.66	53.46
		漢翔	68.05	68.28	64.84	62.46
		亞航	64.71	62.68	58.98	61.61
		駐龍	14.86	12.16	13.08	18.45
		晟田	56.96	60.27	59.49	59.27
		同業平均	45.40	61.20	52.50	註3
	長期資金占不動產、 廠房及設備與使用權資產 比率(%)	長榮航太	242.88	188.94	202.93	213.38
		漢翔	245.82	205.50	219.87	234.47
		亞航	286.44	256.03	257.26	255.23
		駐龍	381.93	381.63	371.73	296.37
		晟田	129.09	126.93	141.03	140.43
		同業平均	160.00	99.46	99.58	註3
償債能力	流動比率(%)	長榮航太	245.11	317.04	286.04	267.47
		漢翔	165.83	140.62	164.27	165.45
		亞航	192.10	167.98	160.46	152.09
		駐龍	1,117.98	1,847.61	1,666.30	1,012.63
		晟田	202.95	168.18	210.01	183.36
		同業平均	161.00	136.40	185.60	註3
	速動比率(%)	長榮航太	225.66	266.03	232.22	211.78
		漢翔	76.39	68.37	76.07	71.52
		亞航	105.23	111.48	116.23	106.79
		駐龍	898.69	1,422.04	1,212.01	729.08
		晟田	158.63	124.49	159.93	142.42
		同業平均	140.20	130.70	142.70	註3
	利息保障倍數(倍)	長榮航太	1,243.84	1,001.45	969.53	1,946.16
		漢翔	11.84	3.55	6.04	1,660.29
		亞航	377.13	224.00	412.45	154.02
		駐龍	129.02	30.31	42.71	14,124.03
		晟田	616.10	註1	56.88	787.28
		同業平均	693.80	1,655.80	1,715.30	註3

分析項目		年度	108 年度	109 年度	110 年度	111 年 前三季(註 5)
		公司				
經營能力	應收款項週轉率(次) (註 4)	長榮航太	4.24	1.52	5.64	5.26
		漢翔	1.94	1.83	2.72	3.05
		亞航	3.81	3.36	3.09	2.84
		駐龍	3.81	2.79	4.81	4.16
		晟田	4.35	3.28	5.25	4.49
		同業平均	7.80	6.70	8.30	註 3
		長榮航太	10.37	2.80	2.98	3.66
	存貨週轉率(次) (註 4)	漢翔	2.98	1.78	1.82	1.99
		亞航	2.77	2.86	3.55	3.69
		駐龍	1.43	0.73	0.78	0.94
		晟田	3.45	2.01	1.89	3.14
		同業平均	24.00	19.10	12.40	註 3
		長榮航太	4.70	0.99	0.96	1.31
	不動產、廠房及 設備與使用權資產週轉率 (次)	漢翔	2.97	1.92	2.14	2.62
		亞航	4.65	4.05	4.07	4.18
		駐龍	1.61	0.64	0.78	1.06
		晟田	0.64	0.35	0.44	0.61
		同業平均	2.60	2.20	25.00	註 3
		長榮航太	1.37	0.36	0.42	0.53
	總資產週轉率(次)	漢翔	0.66	0.46	0.55	0.69
		亞航	0.98	0.87	0.85	0.83
駐龍		0.41	0.15	0.19	0.31	
晟田		0.41	0.22	0.26	0.34	
同業平均		0.90	0.60	0.60	註 3	
長榮航太		6.30	4.39	4.24	8.95	
獲利能力	資產報酬率(%)	漢翔	4.76	1.19	1.56	4.75
		亞航	1.56	1.42	2.12	0.69
		駐龍	11.27	1.53	2.69	10.66
		晟田	2.37	(1.37)	0.50	3.82
		同業平均	2.00	7.70	6.80	註 3
		長榮航太	14.87	9.87	8.95	18.89
	權益報酬率(%)	漢翔	12.99	2.75	3.94	12.27
		亞航	2.74	2.61	4.30	0.60
		駐龍	13.69	1.70	3.01	12.58
		晟田	3.99	(4.55)	0.01	8.21
		同業平均	3.10	16.80	14.00	註 3
		長榮航太	31.06	42.07	32.65	45.62
	營業利益占 實收資本額比率(%)	漢翔	25.96	1.91	5.22	14.53
		亞航	6.56	(3.07)	0.47	1.53
		駐龍	79.91	13.26	16.90	53.77
		晟田	14.71	(23.14)	(5.64)	10.17
		同業平均	註 2	註 2	註 2	註 3

分析項目		年度	108 年度	109 年度	110 年度	111 年 前三季(註 5)
		公司				
	稅前純益占 實收資本額比率(%)	長榮航太	36.33	39.52	30.64	67.80
		漢翔	25.17	5.09	7.16	24.41
		亞航	4.94	2.53	5.17	0.91
		駐龍	79.42	11.96	17.97	73.68
		晟田	13.12	(17.62)	(1.85)	24.88
		同業平均	註 2	註 2	註 2	註 3
	純益率(%)	長榮航太	4.25	10.98	9.16	16.15
		漢翔	6.56	1.88	2.35	6.45
		亞航	1.15	1.08	1.98	0.29
		駐龍	27.18	9.36	13.30	34.57
		晟田	4.47	(8.55)	0.01	9.70
		同業平均	1.70	11.80	9.70	註 3
	每股稅後盈餘(元)	長榮航太	3.11	1.85	2.50	4.07
		漢翔	1.99	0.42	0.59	1.46
		亞航	0.37	0.32	0.53	0.05
		駐龍	6.74	0.92	1.50	4.51
		晟田	1.02	(1.13)	0.00	1.49
		同業平均	註 2	註 2	註 2	註 3
現金 流量	現金流量比率(%)	長榮航太	62.21	229.10	44.01	40.41
		漢翔	0.07	22.86	27.71	註 1
		亞航	註 1	10.83	註 1	註 1
		駐龍	159.22	139.82	52.22	120.27
		晟田	30.45	24.64	32.55	29.04
		同業平均	註 1	18.60	註 1	註 3
	現金流量允當比率(%)	長榮航太	147.95	183.93	179.42	223.03
		漢翔	50.54	58.45	65.67	註 6
		亞航	註 1	註 1	註 1	註 6
		駐龍	99.13	120.49	133.09	註 6
		晟田	48.04	61.03	70.82	註 6
		同業平均	註 2	註 2	註 2	註 3
	現金再投資比率(%)	長榮航太	15.32	23.66	2.10	3.69
		漢翔	—	10.22	11.07	註 6
		亞航	註 1	6.45	註 1	註 6
		駐龍	5.59	3.70	1.65	註 6
		晟田	3.41	4.54	4.31	註 6
		同業平均	註 1	18.10	註 1	註 3

資料來源：各期比率係參照各公司經會計師查核簽證或核閱之合併/個別財務報告、各公司 110 年報及凱基證券整理(長榮航太與晟田因無出具合併財務報告，故參照其個別財務報告)。

同業資料則參考財團法人金融聯合徵信中心所出具「中華民國台灣地區主要行業財務比率」之行業財務比率，行業別分別為「C34 產業用機械設備維修及安裝業」。

註 1：利息保障倍數、現金流量比率、現金流量允當比率及現金再投資比率如為 0 或負數則不予以表達。

註 2：財團法人金融聯合徵信中心所出具之行業財務比率，未提供同業平均之營業利益占實收資本額比率、稅前利益占實收資本額比率、每股稅後盈餘及現金流量允當比率。

- 註3：財團法人金融聯合徵信中心尚未出具111年前三季IFRSs合併財報財務比率之同業資料。
- 註4：應收帳款週轉率除同業平均係以淨額計算外，其餘以總額計算。108~110年度存貨週轉率該公司係以總額計算、採樣同業存貨週轉率除未揭露存貨總額數據者係以存貨淨額計算外，其餘係以存貨總額計算、同業平均係以淨額計算；另111年前三季除該公司以總額計算外，其餘同業因財務報告未揭露存貨總額，故以淨額表達列示。
- 註5：除每股盈餘外，其餘計算之損益數字係以年化計算。
- 註6：該公司年報未提供該數字或未能取得相關資訊予以計算。
- 註7：各項財務分析比率之計算公式，列式如下：

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、廠房及設備與使用權資產比率=(權益總額+非流動負債(含租賃負債-非流動))/ (不動產、廠房及設備淨額+使用權資產)。

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(次)=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)存貨週轉率(次)=銷貨成本/平均存貨淨額。
- (3)不動產、廠房及設備與使用權資產週轉率(次)=銷貨淨額/平均不動產、廠房及設備淨額與使用權資產。
- (4)總資產週轉率(次)=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)營業利益占實收資本額比率=營業利益/期末實收資本額。
- (4)稅前純益占實收資本額比率=稅前純益/期末實收資本額。
- (5)純益率=稅後損益/銷貨淨額。
- (6)每股盈餘=(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)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、廠房及設備總額+長期投資+其他非流動資產+營運資金)。

茲與採樣公司及同業財務比率之比較分析如下：

(1)財務結構

A.負債占資產比率

該公司108~110年度及111年前三季之負債占資產比率分別為60.73%、58.25%、56.66%及53.46%。109年度負債占資產比率較108年度微幅下降，在負債總額方面，主係108年底該公司依原於102年與奇異公司之合資契約約定，出售發動機廠房及設備等相關資產予長異公司後，致109年度發動機維修業務減少，又因多國民航主管機關停飛波音737 MAX機型飛機進而導致原廠及其代工廠停產，致飛機零組件製造業務下滑，再加上全球新冠肺炎疫情蔓延，航空公司多數客機航線減班或停飛，導致飛機維修時程向後遞延甚或取消，致飛機維修業務量減少，因上述整

體業績下滑使得該公司 109 年度採購及資金需求下降，以致 109 年底存貨總額、應付帳款(含關係人)及長期借款較 108 年底減少，另因維修業務減少致暫估發動機外修費用下滑，導致其他應付款(含關係人)下降；在資產總額方面，因該公司 109 年度辦理現金減資 30 億元及發動機業務量下降，使 109 年底現金及約當現金、應收帳款淨額減少，而因 109 年底負債總額減少高於資產總額減少幅度下，致使 109 年度之負債占資產比率些微下滑。

110 年度在負債總額方面，因新冠肺炎疫情持續衝擊全球航空產業市場，整體飛航需求下降進而減少相關之進廠定期維修及停機線維修等需求，以致該公司維修業務量下滑，採購及資金需求減少，加上長期借款陸續於一年內到期償還，以致長期借款 110 年底減少；在資產總額方面，110 年因波音 737MAX 機型飛機重新取得適航許可製造廠業績回升使得 110 年度應收帳款增加，然 110 年度因整體維修業務減少使整體稅前淨利減少，致 110 年底現金及約當現金較 109 年底減少，在負債總額減少幅度高於資產總額減少幅度下，使 110 年度負債占資產比率較 109 年度微幅下降。111 年前三季負債占資產比率較 110 年度微幅下降，主係因償還長期借款以致長期負債及一年內到期長期負債大幅減少所致。

與採樣同業及同業平均相較，該公司 108 年度負債占資產比率高於駐龍、晟田及同業平均值，109~110 年度及 111 年前三季僅高於駐龍，與其他採樣同業及同業平均互有高低，且該公司最近三年度及 111 年前三季之營業活動皆產生現金流入，顯示其財務結構穩健，尚無重大異常情事。

B. 長期資金占不動產、廠房及設備與使用權資產比率

該公司 108~110 年度及 111 年前三季之長期資金占不動產、廠房及設備與使用權資產比率分別為 242.88%、188.94%、202.93% 及 213.38%。該公司 108 年底出售發動機廠房及設備等相關資產予長異公司後，發動機維修業務量減少，考量營運資金需求減少，於 109 年辦理現金減資 30 億元致股東權益大幅下降，及償還長期借款，致 109 年底長期資金占不動產、廠房及設備比率下滑至 188.94%。110 年 6 月該公司將位於觀音廠之廠房及土地出租予長異公司使用，故將原帳列於不動產、廠房及設備科目之自用廠房及土地，重分類至投資性不動產科目，使不動產、廠房及設備金額大幅減少，致 110 年度長期資金占不動產、廠房及設備與使用權資產比率上升至 202.93%。111 年前三季長期資金占不動產、廠房及設備與使用權資產比率較 110 年度上升，主係該公司平均不動產、廠房及設備與使用權資產因 111 年前三季折舊提列而下降所致，其變化情形尚屬合理。

經與採樣公司及同業平均相較，該公司最近三年度及 111 年前三季之長期資金占不動產、廠房及設備與使用權資產比率僅高於晟田及同業平均值外，其餘年度均低於其他採樣同業，而該公司 108、110 年度及 111 年前三季之長期資金占不動產、廠房及設備比率均在 200% 以上，且該公司主要營運場所多為自有廠房與土地承租，並投資於以生產與維修用之機器設備等資本支出，顯示該公司長期資金足以支應資本支出所需，尚無重大異常之情形。

綜上所述，該公司 108~110 年度及 111 年前三季之財務結構各項指標變動情形尚屬合理，顯示該公司目前之長期資金足以支應資本支出運所需，應無重大異常之情形。

(2)償債能力

A.流動比率及速動比率

該公司 108~110 年度及 111 年前三季之流動比率分別為 245.11%、317.04%、286.04%及 267.47%，速動比率分別為 225.66%、266.03%、232.22%及 211.78%。109 年度流動比率及速動比率皆較 108 年度上升，在流動負債方面，該公司 109 年度因發動機維修業務減少，以致當年度發動機維修之營收大幅減少，另由於新冠肺炎疫情影響及製造業務受波音 737MAX 機型飛機停產，致飛機零組件產品及飛機維修業務需求下降，使得 109 年度整體營收獲利、採購及資金需求下降，導致 109 年底存貨總額、應付帳款(含關係人)、其他應付款(含關係人)及長期借款減少；而在流動資產方面，因上述整體業績下滑以致 109 年底應收帳款(含關係人)減少，再加上該公司 109 年度辦理現金減資 30 億元，以致 109 年底現金及約當現金減少，而因 109 年底流動資產及流動負債較 108 年底分別減少 50.52%及 61.75%，流動資產及速動資產減幅皆低於流動負債減幅所致。

110 年度流動比率及速動比率皆較 109 年度下降，在流動資產方面，主係因 110 年度受新冠肺炎疫情影響，以致飛機維修業務量減少，業績下滑獲利衰退，致 110 年底現金及約當現金較 109 年底減少，惟 110 年因波音 737MAX 機型飛機重新取得適航許可製造廠業績回升使得 110 年度應收帳款增加，使得流動資產減少 8.08%，另扣除存貨及預付費用後之速動資產較 109 年底減少 11.06%；在流動負債方面，該公司製造廠因預期景氣復甦故提前備料，使應付購料款項增加，另因部份長期借款將於 111 年償還貸款本金而於 110 年轉列至一年到期之長期貸款，致 110 年底應付帳款及一年內到期之長期借款較 109 年底增加，使得流動負債增加 1.89%所致。111 年前三季流動比率及速動比率均較 110 年度下滑，主係 111 年前三季亞州地區客戶飛機進廠維修架次較 110 年度增加，致使 111 年 9 月底合約負債-流動上升，另因 111 年前三季該公司整體營收與獲利成長、購料增加致 111 年 9 月底本期所得稅負債及應付帳款增加，又 111 年前三季維修事業體維修業務增加致暫估發動機外修費用上升，使 111 年 9 月底其他應付帳隨之上升，綜上以致流動負債總額增加幅度高於流動資產、速動資產總額變動幅度所致。

經與採樣公司及同業平均相較，該公司 108~110 年度及 111 年前三季之流動比率及速動比率僅低於駐龍，其餘年度皆高於其他採樣同業及同業平均值，該公司最近三年度及 111 年前三季之流動比率及速動比率各年度均大於 200%，且營運活動皆持續產生現金流入，該公司因應短期間突然出現之現金需求能力尚屬允當，經評估其短期資金應變能力應屬良好。

B.利息保障倍數

該公司 108~110 年度及 111 年前三季之利息保障倍數分別為 1,243.84

倍、1,001.45 倍、969.53 倍及 1,946.16 倍，108~110 年度呈逐年下降之態勢，主係 109 年起發動機業務量減少與新冠肺炎疫情衝擊航空市場，維修業務及飛機零組件需求減少，致獲利逐年下降，採購及營運資金需求下降，該公司陸續償還銀行借款，長期借款及利息支出呈逐年減少趨勢，109 及 110 年度之所得稅及利息費用前純益減幅分別為 39.94% 及 22.18%，利息支出減幅分別為 25.40% 及 19.62%，在所得稅及利息費用前純益減幅大於利息支出減幅下，致該公司利息保障倍數逐年下降。111 年前三季利息保障倍數較 110 年度上升，主係因 111 年前三季因全球邊境管制鬆綁，使得飛機維修架次、停機線檢修次數增加，加上波音 737 MAX 飛機重新取得適航許可，相關製造業務需求回升業績增加及美金升值致兌換利益增加，使得 111 年前三季年化後之稅前損益較 110 年度大幅上升，在 111 年前三季年化後之所得稅及利息費用前純益增幅高於利息支出增幅下，致 111 年前三季利息保障倍數上升至 1,946.16 倍。

經與採樣公司及同業平均相較，該公司除 109 年度及 110 年度利息保障倍數低於同業平均、111 年前三季低於駐龍外，其餘均優於採樣同業及同業平均值，顯示其付息能力尚屬良好，尚無重大異常情事。

綜上所述，該公司 108~110 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，其償債能力尚無疑慮。

3.經營能力

A.應收款項週轉率

該公司 108~110 年度及 111 年前三季之應收款項週轉率分別為 4.24 次、1.52 次、5.64 次及 5.26 次，應收款項收現天數分別為 86 天、240 天、65 天及 69 天。109 年度應收款項週轉率較 108 年度下降，主係該公司 109 年度出售發動機廠房及設備等相關資產予長異公司後，發動機維修業務減少，而因發動機維修材料及維修價格較高，109 年度營收不含發動機維修業務，惟期初應收款項仍含前一年度發動機維修業務之餘額致金額較高，故營業收入下降幅度 77.10% 較 109 年度平均應收款項總額下降幅度 36.06%，致 109 年度之應收款項週轉率下降至 1.52 次。110 年度應收款項週轉率較 109 年度上升，主係該公司 110 年度整體營收受新冠肺炎疫情蔓延影響較 109 年度減少，惟因 109 平均應收款項總額受期初數含 108 年度發動機業務影響而較高，使得在 110 年度平均應收款項總額較 109 年度減幅 75.79% 高於營收減幅 10.02%，致 110 年度應收款項週轉率上升至 5.64 次。111 年前三季應收款項週轉率較 110 年度下滑，主係該公司 111 年前三季因各國邊境管制放緩使維修業務需求增加，加上波音 737 MAX 飛機重新取得適航許可使相關製造需求回升，致 111 年前三季營業收入成長，亦使得 111 年 9 月底應收帳款大幅增加，在 111 年前三季平均應收款項總額較 110 年度增加幅度大於年化後營收增加幅度之情形下，致應收款項週轉率下降至 5.26 次。

經與採樣公司及同業平均相較，該公司除 108 年度及 110 年度介於採樣同業及同業平均值間、109 年度低於採樣同業及同業平均值外，111 年前

三季之應收款項週轉率均優於採樣同業及同業平均值，同業間應收款項週轉率差異，主係因各公司之收款政策、客戶組成不同所致，經評估其變化原因尚屬合理，應無重大異常情事。

B.存貨週轉率

該公司 108~110 年度及 111 年前三季之存貨週轉率分別為 10.37 次、2.80 次、2.98 次及 3.66 次，存貨週轉天數分別為 35 天、130 天、122 天及 100 天。109 年度存貨週轉率較 108 年度下降，主係 109 年度將發動機維修業務量減少，及受波音 737 MAX 停產與新冠肺炎疫情影響，使得 109 年度營業成本較前一年度大幅減少 80.23%，另因於 108 年底將存貨成本價值較高之發動機航材出售及備料需求減緩，致 109 年底平均存貨總額較 108 年度減少 26.75%，營業成本下降幅度高於平均存貨總額下降幅度，使 109 年度之存貨週轉率較 108 度下降，存貨週轉天數亦由 35 天上升至 130 天。110 年度存貨週轉率上升，主係 109 及 110 年度由於疫情蔓延，飛機維修及零組件需求遞延或下降，該公司備料需求減緩並積極控管存貨，年底存貨總額逐年漸減，致 110 年度平均存貨總額較 109 年度減少 13.01% 高於 110 年度營業成本隨整體業績下降幅度 7.54% 所致。111 年前三季存貨週轉率較 110 年度上升，主係 111 年前三季年化之營業成本隨業績成長較 110 年度增加 20.57%，而平均存貨餘額則因陸續將呆滯存貨去化後較 110 年下降所致。

經與採樣公司及同業平均相較，108 年度~110 年度及 111 年前三季存貨週轉率皆介於採樣同業及同業平均，存貨週轉率及週轉天數與同業相較，尚無發現重大異常情形。

C.不動產、廠房及設備與使用權資產週轉率

該公司 108~110 年度及 111 年前三季之不動產、廠房及設備與使用權資產週轉率分別為 4.70 次、0.99 次、0.96 次及 1.31 次。該公司主要從事飛機維修及零組件製造，需高資本投入以建置維修棚廠、製造廠房、購置維修及生產設備等，故其不動產、廠房及設備與使用權資產金額較高。108~110 年度不動產、廠房及設備與使用權資產週轉率逐年下降，主係因 109 年起銷售單價較高之發動機維修業務量減少，及新冠肺炎疫情持續延燒導致維修架次具數逐年遞減，使得 109 及 110 年度之營收分別下降 77.10% 及 10.02%，雖平均不動產、廠房及設備淨額與使用權資產金額因將廠房出租轉列投資性不動產及提列折舊而下降，惟下降幅度仍低於營業收入減幅，致不動產、廠房及設備與使用權資產週轉率呈逐年遞減趨勢。111 年前三季不動產、廠房及設備與使用權資產週轉率較 110 年度上升，主係因飛機維修架次及停機線檢修次數增加，以及 737MAX 復飛相關零組件需求上升致製造業務營收上升，使得 111 年前三季年化後之營業收入較 110 年度增加，而平均不動產、廠房及設備與使用權資產因提列折舊而下降所致。

經與採樣公司及同業平均相較，該公司之不動產、廠房及設備與使用

權資產週轉率除 108 年度高於採樣同業及同業平均，其餘年度均介於採樣同業及同業平均，經分析該公司各年度變化原因尚屬合理，尚無重大異常情事。

D. 總資產週轉率

該公司 108~110 年度及 111 年前三季之總資產週轉率分別為 1.37 次、0.36 次、0.42 次及 0.53 次。109 年度總資產週轉率較 108 年度下降，主係 109 年底資產總額因發動機業務移轉致應收款項減少，及 108 年底將發動機業務相關之廠房設備出售於長異公司致平均資產總額減少 13.40% 低於 109 年度營收下降幅度 77.10% 所致。110 年度總資產週轉率較 109 年度上升，主係因 110 年底資產總額因整體業績下滑、應收款項收現數不含發動機業務使營業活動淨現金流入減少，現金及約當現金相對減少，致平均資產總額減少 21.57%，較營收淨額減少 10.02% 之減幅來得高所致。111 年前三季總資產週轉率較 110 年度上升，主係因 111 年前三季飛機維修業務與製造業務需求回升，使得 111 年前三季年化後之營業收入較 110 年度增加所致。

經與採樣公司及同業平均相較，該公司之總資產週轉率除 108 年度高於採樣同業及同業平均，其餘年度介於採樣同業及同業平均值，顯示該公司對各項資產之運用效益尚屬良好，未發現重大異常之情事。

4. 獲利能力

A. 資產報酬率及權益報酬率

該公司 108~110 年度及 111 年前三季之資產報酬率分別為 6.30%、4.39%、4.24% 及 8.95%；權益報酬率分別為 14.87%、9.87%、8.95% 及 18.89%。108、109 及 110 年度資產報酬率與權益報酬率逐年下降，主係因發動機維修業務量下降，新冠肺炎疫情及波音 737 MAX 機型飛機停飛事件影響，致飛機維修及製造業務量逐年減少致稅後淨利逐年下降所致。而 111 年前三季則因疫情影響趨緩及 737 MAX 機型飛機在各國陸續復飛下，業績成長致年化後之稅後淨利較 110 年度大幅成長故使資產報酬率與權益報酬率均較 110 年度大幅增加，尚無發現重大異常情形。

經與採樣公司及同業平均相較，該公司資產報酬率僅 108 年度及 111 年前三季資產報酬率低於駐龍、109 年度及 110 年度僅低於同業平均外，其餘年度均優於其他採樣同業及同業平均。在權益報酬率方面，除 109 年度及 110 年度低於同業平均外，其餘期間皆優於採樣公司及同業平均，該公司將部分發動機維修業務移出後辦理現金減資，經營績效尚屬穩定，經評估尚無重大異常情事。

B. 營業利益占實收資本額比率及稅前純益占實收資本額比率

該公司 108~110 年度及 111 年前三季之營業利益占實收資本額比率分別為 31.06%、42.07%、32.65% 及 45.62%；稅前純益占實收資本額比率分別為 36.33%、39.52%、30.64% 及 67.80%。109 年度該公司發動機維修業務

量減少，營運資金需求下降，進而辦理現金減資 30 億元，致 109 年底實收資本額較 108 年底減少 45.96%，由於發動機業務營收大幅減少，再加上疫情使得飛機維修及零組件需求減緩，在該公司積極控管營業費用下，109 年度營業利益較 108 年度下滑 26.79%，另因於 108 年度處分發動機廠房及設備等資產而產生業外利益，致 109 年度稅前純益較 108 年度減少 41.21%，因實收資本額下降幅度高於營業利益、稅前純益下降幅度，致使 109 年度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 108 年度上升。110 年度因持續受疫情影響，致營收規模及營業毛利下降，雖擰節營業費用 110 年度營業利益及稅前純益仍較 109 年度下滑，故 110 年度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 109 年度下降。111 年前三季之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均較 110 年度上升，主係因在實收資本額無異動情形下，111 年前三季因該公司飛機維修業務與製造業務業績回升，再加上毛利率較高之軍用發動機維修進廠量增加，且製造業務受惠於終端需求增加使其接單量上升致每單位固定成本下降，使得 111 年前三季營業毛利回升，而營業利益及稅前純益均隨之增加所致。

經與採樣公司及同業平均相較，該公司除 108 年度及 111 年前三季之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僅低於駐龍外，其餘年度均優於採樣公司及同業平均，該公司在航空業受新冠肺炎疫情下，各項獲利能力指標仍維持穩定良好狀況且優於同業，經評估尚無重大異常情事。

C. 純益率

該公司 108~110 年度及 111 年前三季之純益率分別為 4.25%、10.98%、9.16% 及 16.15%。109 年度純益率較 108 年度上升，主係 108 年度發動機維修業務整體營業毛利率較低，且因 108 年底出售發動機廠房及設備等相關資產予長異公司後，減少發動機業務相關之人事成本及費用，使純益率隨之上升。110 年度純益率較 109 年度下降，主係因疫情蔓延使得以客運為主之航空公司調整維修排程，進而減少相關之停機線等維修需求，加上製造業務尚未達到規模經濟，產品前期開發資本投入較高，相關固定成本如折舊費用仍持續產生，造成稅後淨利減幅大於營收減幅所致。111 年前三季純益率均較 110 年度上升，主係因 111 年前三季飛機維修及相關零組件產品需求回升，帶動公司業績大幅成長，致純益率較 110 年度大幅上升。

經與採樣公司及同業平均相較，該公司純益率僅 108 年與 111 年前三季低於駐龍、109 年低於同業平均、110 年低於駐龍及同業平均外，其餘年度均優於其他採樣同業及同業平均，該公司在航空業受新冠肺炎疫情下，各項獲利能力指標仍維持穩定良好狀況且優於同業，尚無重大異常之情事。

D. 每股盈餘

該公司 108~110 年度及 111 年前三季之每股盈餘分別為 3.11 元、1.85 元、2.50 元及 4.07 元。109 年度整體營收衰退，在該公司積極控管營業成本及費用下，歸屬母公司業主之稅後利益下滑 42.00%，另該公司於 109 年

度辦理現金減資 30 億元，使其加權平均已發行股數較 108 年度僅略微減少 2.36%，因稅後利益減幅大於加權平均已發行股數減幅，致 109 年度每股盈餘下降。110 年度每股盈餘上升，主係因該公司於 109 年度辦理現金減資 30 億元，使得 110 年度加權平均已發行股數較 109 年度大幅下降高稅後淨利下降幅度所致。111 年前三季受到整體業績成長，使得每股盈餘較去年同期增加至 4.07 元。

經與採樣公司及同業平均相較，該公司除 108 年度及 111 年前三季每股盈餘僅低於駐龍外，其餘年度均優於採樣公司及同業平均，該公司在航空業受新冠肺炎疫情下，各項獲利能力指標仍維持穩定良好狀況且優於同業，經評估尚無重大異常情事。

5. 現金流量

A. 現金流量比率、現金流量允當比率及現金再投資比率

該公司 108~110 年度及 111 年前三季之營業活動現金流量分別為 5,622,138 千元、7,919,957 千元、1,550,251 千元及 1,186,068 千元；現金流量比率分別為 62.21%、229.10%、44.01%及 40.41%；現金流量允當比率分別為 147.95%、183.93%、179.42%及 223.03%；現金再投資比率分別為 15.32%、23.66%、2.10%及 3.69%。

該公司 109 年度雖因部分發動機業務量減少及航空業受新冠肺炎疫情下，而使淨利下滑，惟期末應收款項不含發動機業務大幅減少，使得 109 年度營業活動現金淨流入增加，故現金流量比率、現金流量允當比率及現金再投資比率上升。110 年度現金流量比率較 109 年度下降，主係當年度淨利減少，加上因 108~109 年度兩期之應收款項及應付帳款因 108 年底發動機業務量減少以致變動幅度較大，使得 110 年度營業活動現金淨流入整體下降幅度較大，故現金流量比率、現金流量允當比率及現金再投資比率下滑。

111 年前三季現金流量比率較 110 年度呈下降情形，主係 111 年前三季飛機維修及零組件產品訂單增加，帶動該公司業績大幅增長，使得相關之應收款項與應付帳款等金額隨之增加，致 111 年前三季營業活動現金淨流入減少，故當期現金流量比率較前一年度減少，惟營業活動現金流量仍為正數。另由於 111 年前三季之最近五年度平均資本支出及現金股利發放金額較 110 年度下降，致 111 年前三季現金流量允當比率呈上升情形。111 年前三季現金再投資比率較 110 年度呈上升情形，主係 110 年度因整體業績及稅後淨利較 109 年度下滑，致 111 年前三季發放之現金股利大幅減少，使得扣除現金股利後之營業活動現金淨流入增加所致。與採樣同業相較，108~110 年度該公司之現金流量比率、現金流量允當比率及現金再投資比率除與駐龍互有高低外，優於其他採樣同業及同業平均；111 年前三季現金流量比率除低於駐龍外，優於其他採樣同業；而該公司 108~110 年度及 111 年前三季之營業活動現金流量皆為正數，尚無重大異常情事。

整體而言，該公司 108~110 年度及 111 年前三季各項現金流量指標皆為正數，顯示該公司之營運活動可產生足夠之現金流入以支付短期債務並

支應公司營運所需資金，其現金流量管控能力尚屬良好穩健。

三、發行人及其各子公司(包括母子公司間交易事項)最近期及最近三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及重大資產交易之資料，以評估對公司財務狀況之影響。

(一)背書保證

該公司訂有「資金貸與及背書保證作業程序」，並經董事會及股東會決議通過，以作為資金貸與及背書保證之依據。經參閱該公司 108~110 年度及 111 年第三季經會計師查核簽證或核閱之財務報告、董事會會議記錄、股東會會議記錄及公開資訊觀測站，該公司未有資金貸與及背書保證之情形。

(二)重大承諾事項

經參閱該公司 108~110 年度及 111 年第三季經會計師查核簽證或核閱之財務報告、董事會會議記錄、股東會會議記錄及相關合約等資料，最近期及最近三年度該公司之重大承諾事項列示如下：

1. 該公司為新建零件修護工廠，於民國 108 年 12 月 31 日止未支付之合約承諾金額為 338,820 千元，後因配合機電工程需求規劃，故於民國 109 年 5 月修正為 634,719 千元，截至 109 年 12 月 31 日止未支付之合約承諾金額為 219,308 千元。截至 110 年 12 月 31 日，工程款 634,719 千元已全數支付。
2. 該公司主係因應履約保證及維修保證之需求，開立信用狀支付，茲將其向國內銀行申請開立未使用之信用狀金額列示如下：

單位：新台幣千元

幣別	108 年底	109 年底	110 年底	111 年 9 月底
新台幣	219,288	147,420	172,200	158,074

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

整體而言，上述重大承諾事項係因營運活動所產生，經抽樣檢視合約並無重大限制條款，對該公司財務狀況尚無重大不利影響之情事。

(三)資金貸與他人

該公司訂有「資金貸與及背書保證作業程序」，並經董事會及股東會決議通過，以作為資金貸與及背書保證之依據。經參閱該公司 108~110 年度及 111 年第三季經會計師查核簽證或核閱之財務報告、董事會會議記錄、股東會會議記錄及公開資訊觀測站，該公司未有資金貸與及背書保證之情形。

(四)衍生性金融商品交易情形

該公司制訂「從事衍生性商品交易處理程序」，並經董事會及股東會決議通過，作為辦理衍生性金融商品交易作業之依據。經參閱該公司 108~110 年度及 111 年第三季經會計師查核簽證及核閱之財務報告、董事會與股東會議事錄、公開資訊觀測站公告情形及衍生性金融商品備查簿等，該公司未從事衍生性金融商品交易。

(五)重大資產交易情形

該公司已訂有「取得或處分資產處理程序」，並經董事會及股東會通過，以作為該公司辦理重大資產交易之依據。經查閱該公司最近三年度及截至最近期止之董事會與股東會議事錄、公開資訊觀測站查詢申報內容，以及最近三年度及 111 年第三季經會計師查核簽證或核閱之財務報告，該公司最近三年度及 111 年前三季取得或處分資產金額達實收資本額百分之二十或新臺幣三億元以上之交易情形列示如下：

1.處分資產

單位：新台幣千元

財產名稱	交易日或事實發生日	原取得日期	帳面價值	交易金額	價款收取情形	處分損益	交易對象	關係	處分目的	價格決定之參考依據	其他約定事項
試車台工廠 (桃園市大園區中正段 87 建號)	108.11.8	87.8.31	251,812	752,742	已收款	500,930	長異發動機維修(股)公司	該公司之轉投資公司	透過長異發動機維修(股)公司之產能及獲利率的提升，增加該公司轉投資效益。	鑑價報告	無
發動機工廠(桃園市大園區中正段 110 建號)	108.11.8	92.4.30	187,877	540,980	已收款	353,103	長異發動機維修(股)公司	該公司之轉投資公司	透過長異發動機維修(股)公司之產能及獲利率的提升，增加該公司轉投資效益。	鑑價報告	無

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。

該公司於 102 年 12 月與 A 公司簽訂 JV 協議，合資成立長異發動機維修(股)公司(下稱長異)，主要從事航空器之發動機維修業務，如 Genx1B、GENx-2B、CF6-80C 及 CF6-80E 系列之發動機引擎，並由 GE Mauritius Infrastructure Holding LTD.(下稱 GEMI，A 公司之子公司)及該公司分別持有長異股份 80.10%及 19.90%，由 A 公司提供 GENx 發動機的維修訓練與維修設備；而長異則於 104 年開始提供 GENx 發動機的部分維修服務，營運模式則係由 A1 公司向長異下單再委請該公司提供發動機維修服務。依 JV 協議合約，該公司應於 108 年 12 月 31 日以前，將其 CF6 發動機維修部門轉移至長異，改由長異直接提供 GENx 及 CF6 發動機維修業務。108 年度長異辦理現金增資由該公司及 GEMI 認購，增資後持股比例分別為 49.0%及 51.0%，而長異以取得之增資款，向該公司購買 CF6 發動機維修建物及維修設備，以利其後續業務推展，該公司後續則增加轉投資效益，請詳(五)、4 之說明。

該公司於 108 年 11 月 8 日經董事會通過出售建物給長異，依合資契約出售價格為建物總價為 1,293,722 千元。而該交易金額依「取得或處分資產處理程序」規定，由該公司聘請「安永財務管理諮詢服務公司」及由長異聘請「德勤財務顧問(股)

公司」以 108 年 9 月 30 日 為評價基準日出具資產評價報告，該公司交易金額均高於評價金額，依照取得或處分資產處理程序第 9 條第 1 項第 3 點之規定尚屬合理。經取得出售長異發動機資產之董事會議事錄、評估文件、合約及鑑價報告，該公司處分資產予長異公司皆係依據該公司訂定之「取得或處分資產處理程序」辦理，應無異常之情事。

2. 自/租地委建之交易

單位：新台幣千元

財產名稱	事實發生日	交易金額	價款支付情形	交易對象	關係	交易對象為關係人者 其前次移轉資料				價格決定之參考 依據	取得目的及使用情形	其他約定事項
						所有人	與發行人之關係	移轉日期	金額			
新發動機工廠建廠工程 (桃園市大園區中正段273地號)	106.2.22 106.7.28 109.02.06	841,441	841,441	長友營造(股)公司	該公司母公司之法人股東之轉投資公司	-	-	-	-	租地委建、董事會決議	因應發動機維修業務增長，暨發展發動機零件維修能量	無
零件修護工廠建廠工程 (桃園市觀音區成功路一段528號)	108.10.24 109.5.22 111.5.5	680,613	680,612	長友營造(股)公司	該公司母公司之法人股東之轉投資公司					自地委建、董事會決議	因應零件修護業務增長，暨發展零件維修能量	無

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。

該公司因維修業務量持續逐年成長，暨發展發動機零件修理能量，故於 106 年 2 月 22 日經董事會通過委託長友營造興建新發動機工廠，因修改工程設計而於 106 年 7 月 28 日簽訂追減預計工程總費用合約，後於 109 年 2 月 6 日簽訂新建工程增補合約確認變更之工程款及工程內容，完工後計算實際總工程費用，其總交易金額為 841,441 千元。經取得該公司董事會議事錄、工程合約及評估文件，均係依照「取得或處分資產處理程序」執行，尚未發現重大異常之情事。

該公司為擴充零組件修護設備，於 108 年 10 月 24 日經董事會通過委託長友營造新建零件修護工廠並通過土建工程之預算，後於 109 年 5 月 22 日董事會決議通過機電及空調工程之預算，並授權董事長進行後續核決程序。111 年 5 月 5 日新增部分工程項目，簽訂工程費用追加合約。上述工程費用總交易金額為 680,613 千元。經取得該公司董事會議事錄、工程合約及評估報告，上述交易均係依照「取得或處分資產處理程序」執行，尚未發現重大異常之情事。

3.取得使用權資產

單位：新台幣千元

租賃標的物	公告日	董事會決議日	租賃期間	租賃面積	租賃總價款	交易對象	與公司之關係	不動產估價報告
大園區桃園國際機場中正段 273 號土地	111/5/4	111/5/4	110/1/1~119/10/29	83,459 平方公尺	使用權資產金額為 1,798,114 千元;每月租金為 8,179 千元 (占實收資本額 50.97%)	桃園國際機場(股)公司	無	中華不動產估價師聯合事務所:估價金額為月租金 8,584 千元 城大不動產估價師聯合事務所:估價金額為月租金 8,962 千元

該公司位於桃園機場內營運用土地為自公司成立以來即是與民航局租賃取得，後因政府相關民航政策修訂，租約出租人改為桃園國際機場股份有限公司(以下稱桃機公司)，租賃價格係由桃機公司與民航局依「交通部民用航空局經管國際機場園區公有土地提供使用辦法」訂定，且租賃價格須經民航局核定許可。而該使用權資產存續期間為 110 年 1 月 1 日至 119 年 10 月 29 日，取得當下該公司雖非公開發行公司(110 年 11 月 17 日公開發行生效)，惟為求程序完備，於 111 年 5 月 4 日召開董事會決議通過，追認於 110 年 1 月與桃園機場公司續租之租賃合約，使用權資產金額為 1,798,114 千元，經檢視該公司董事會議事錄、土地租賃契約、鑑價報告(交易金額達新台幣十億元，符合「公開發行公司取得或處分資產處理準則」第九條規定須請二家以上之專業估價者估價)，該公司已依照「公開發行公司取得或處分資產處理準則」及公司內部控制制度規定之程序辦理，評估交易價格及內控流程尚無重大異常之情形。

4.認購轉投資股份

該公司之轉投資公司長異 108 年因擴大營運規模，辦理現金增資 3,693,932 千元，該公司考量發動機維修逐漸朝向運回原廠維修之趨勢，故於 108 年 11 月 8 日該公司董事會決議以現金 1,942,364 千元認購現金增資股數 194,236 千股，增資後持股比例由原先之 19.9% 增加為 49%。長異公司原實收資本額為 454,682 千元，增資後實收資本額為 4,148,613 千元。該公司依「取得或處分資產處理程序」規定，委請安永財務管理諮詢服務公司出具股權價值分析報告及經揚基會計師事務所出具之合理意見書，以 108 年 9 月 30 日為評價基準日，評估長異公司每股價格在 NTD10~13.1 元，該公司取得價格為新台幣 10 元，位於評價之合理區間。該公司權衡發動機維修業務之長期發展趨勢，持續與原廠 A 公司深化合作關係，透過長異公司之產能及獲利率的提升，增加未來轉投資收益，經評估此交易尚無重大異常之情事

(三)發行人最近期及最近三個會計年度資金募集及每股盈餘變化情形

單位：新台幣千元

項目	年度	108 年度	109 年度	110 年度	111 年 前三季
期初股本		6,361,606	6,528,069	3,528,069	3,528,069
合併增資發行新股		166,463	—	—	—
現金減資		—	(3,000,000)	—	—
期末股本		6,528,069	3,528,069	3,528,069	3,528,069
營業收入		46,679,694	10,687,878	9,616,931	8,884,134
本期淨利		2,027,347	1,484,231	1,152,007	1,207,261
基本每股盈餘(元)(註)		3.11	1.85	2.50	4.07

資料來源：該公司 108~110 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：按當年度加權平均流通在外股數計算。

該公司 108 年初股本為 6,361,606 千元至 111 年前三季底股本為 3,528,069 千元，減少 2,833,537 千元，主係因 108 年度該公司與長榮航宇合併存續之股份轉換發行新股增資 166,463 千元，以及 109 年度辦理現金減資(3,000,000)千元。

該公司 108~110 年度及 111 年前三季之本期淨利分別為 2,027,347 千元、1,484,231 千元、1,152,007 千元及 1,207,261 千元，每股盈餘分別為 3.11 元、1.85 元、2.50 元及 4.07 元。該公司 109 年度本期淨利相較 108 年度減少，主係該公司於 108 年底出售發動機廠房及設備等相關資產予長異公司後，發動機維修業務量減少，及受疫情影響致營收規模大幅下降營業毛利及營業利益隨之減少，致當年度稅前淨利較去年同期減少，使每股盈餘隨之下降。該公司 110 年度本期淨利相較 109 年度減少，主係因該公司持續受全球新冠肺炎疫情影響，使營收規模下降，惟該公司為技術、資本及勞力密集產業，人力成本及製造費用占成本比重仍高，致獲利下滑，另由於發動機維修業務量減少，營運資金需求下降，進而於 109 年度辦理現金減資 30 億元，進行資產輕量化後，使得每股盈餘增加。該公司 111 年前三季本期淨利相較 110 年前三季增加，主係因新冠肺炎疫情對航空產業影響逐步放緩，該公司維修業務及製造業務皆受惠而回穩，使營收較去年同期增加，且因 111 年初美金對台幣匯率持續走強，致 111 年前三季外幣兌換利益淨額較去年同期增加，故每股盈餘增加。

綜上所述，該公司最近期及最近三個會計年度之獲利情形並無因辦理合併增資發行新股或現金減資，而有顯著稀釋每股盈餘之情事，故該公司最近期及最近三個會計年度資金募集及每股盈餘變化情形尚屬合理。

(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、併購或受讓其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

1.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。

該公司本次募資計畫係用於充實營運資金，經檢視其現金收支預測表中，本年度及未來一年度重大資本支出及長期股權投資金額合計數並未達本次募資金額百分之六十以上者，故不適用本項評估。

- 2.前各次募集與發行有價證券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。

請參閱本評估報告「肆、發行人前各次募集與發行及私募有價證券計畫之執行情形」之說明。

(五)發行人其他特殊財務狀況

經查閱該公司 108~110 年度及 111 年第三季經會計師查核簽證或核閱之財務報表，並無發現其他特殊財務狀況之情事。

肆、就發行人前各次現金增資、併購或受讓他公司股份發行新股或發行公司債及私募有價證券計畫之執行情形蒐集資料，說明其查核程序及所獲致結論

本承銷商已依「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。

該公司並無前各次現金增資、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，故不適用本項評估。

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。

該公司並無前各次現金增資、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經重大變更且尚未完成者，故不適用本項評估。

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。

該公司截至評估報告出具日止，並無計畫實際完成日距申報時未逾三年之前各次募集與發行及私募有價證券計畫，故不適用本項評估。

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。

經查閱該公司最近三個會計年度及申報年度截至評估報告出具日止經會計師查核或核閱之財務報告、董事會及股東會議事錄、聯徵中心信用報告等資料，該公司未曾有發行公司債及舉借長期債務未如期還本付息之情事，截至評估報告出具日止尚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。

該公司成立迄今未曾私募有價證券，故不適用本項評估。

伍、就本次募集與發行有價證券之適法性蒐集資料，說明其查核程序及所獲致結論

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三款募集與發行有價證券，故不適用「發行人募集與發行有價證券處理準則」第十三條第一項第二款所列情事之評估。

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

(一)依「發行人募集與發行有價證券處理準則」第七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	
一、簽證會計師出具無法表示意見或否定意見之查核報告者。		✓	經查閱該公司 108~110 年度及 111 年度第三季經會計師查核簽證或核閱之財務報告，並無出具無法表示意見或否定意見之查核報告者，故無左列情事。
二、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。		✓	經查閱該公司 108~110 年度及 111 年度第三季經會計師查核簽證或核閱之財務報告，並無出具保留意見之查核或核閱報告，故無左列之情事。
三、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。		不適用	該公司本次辦理現金增資發行新股以供初次上市公開承銷之案件，依法令規定無須檢附案件檢查表，故不適用左列之規定。
四、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。		✓	經查閱律師所出具之法律意見書，並未發現該公司有違反法令以致影響有價證券之募集與發行之情事。
五、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。		✓	該公司本次募集與發行有價證券計畫，業經本證券承銷商於評估報告中明確表示其可行性及合理性，詳細內容請參閱本評估報告「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」之說明。另該公司本次案件符合「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，依同準則第八條第三項規定，得不適用計畫必要性之規定，故無左列情事。

審查情事	有無左列情事		評估依據
	有	無	
六、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、受讓其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。		✓	經查閱該公司董事會議事錄及與金管會往來函文，並詢問該公司相關人員，該公司最近三個月內並無經金管會退回、不予核准、撤銷、廢止或自行撤回其申報(請)案件之情事，故尚無左列情事。
七、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。		✓	經檢視該公司董事會議事錄，本次辦理現金增資計畫之資金用途為充實營運資金，並無直接或間接赴大陸地區投資之情事，且截至評估報告出具日止該公司直接或間接赴大陸地區投資金額並無違反經濟部投資審議委員會規定，故無左列情事。
八、上市、上櫃公司或興櫃股票公司未依證券交易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與公開資訊觀測站相關資訊，該公司業已依法設置薪資報酬委員會，其成員資格、職權行使及會議召開業已依規定辦理，故無左列情事。
九、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。		✓	該公司已於公司章程第十一條明訂將電子方式列為表決權行使管道之一。
十、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。		✓	該公司於 111 年 2 月 18 日登錄興櫃股票，經查閱該公司與主管機關之往來函文、董事會議事錄及公開資訊觀測站之資訊，未有左列情事。
十一、經金管會發現有違反法令，情節重大者。		✓	經參閱律師對本次現金增資發行新股所出具之法律意見書及檢查表、董事會議事錄、與主管機關之往來函文，並取具公司聲明書，該公司截至評估報告出具日止，並無左列情事。

綜上，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	
一、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證券交易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。		✓		經查閱該公司 109~110 年度及 111 年截至評估報告出具日止之董事會、股東會議事錄及變更事項登記表，該公司於 111 年 1 月 12 日股東會全面改選董事，其董事變動已達二分之一，且經查詢該公司公告資訊，其股東取得股份並無違反證券交易法第四十三條之一之情形，故無左列所述情事。
二、上市或上櫃公司有證券交易法第一百五十六條各款情事之一者。但依證券交易法第一百三十九條第二項規定限制其上市買賣，不在此限。				
(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。		✓		經查閱該公司 108~110 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、現行有效契約、經會計師查核簽證或核閱之財務報告及律師出具之法律意見書、與主管機關往來函文，未發現該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。		✓		經查閱該公司 108~110 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、現行有效契約、經會計師查核簽證或核閱之財務報告及律師出具之法律意見書、與主管機關往來函文、目前簽訂之重要契約內容，並取具該公司無退票查詢記錄等，並未發現該公司有左列情事，其結果足使該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。
(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。		✓		經查閱該公司 108~110 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、現行有效契約、經會計師查核簽證或核閱之財務報告及律師出具之法律意見書、與主管機關往來函文，並取具該公司聲明書，並未發現該公司有左列情事，足以影響其證券價格，而有影響市場秩序或損害公益之虞者。
(四)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		✓		該公司截至本評估報告出具日止，僅登錄於興櫃市場，尚未於上市或上櫃市場

審查情事	有無左列情事			評估依據
	有	無	不適用	
價證券隨同為非正常之漲跌。				掛牌交易，故不適用左列事項之評估。
(五)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。		✓		經查閱該公司之董事會及股東會議事錄、經會計師查核簽證或核閱之財務報告、律師所出具之法律意見書，並取得該公司出具之聲明書，尚未發現該公司有發生重大公害或食品藥物安全事件。
(六)其他重大情事。		✓		經查閱該公司之董事會及股東會議事錄、經會計師查核簽證或核閱之財務報告、律師出具之法律意見書，並取得該公司出具之聲明書，尚未發現該公司有影響市場秩序或損害公益之虞之其他重大情事。
三、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，經本證券承銷商審慎評估後，本次募集與發行計畫應具可行性、及合理性，請詳本評估報告「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」之說明，另該公司本次案件符合「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，依同準則第八條第三項規定，得不適用計畫必要性之規定，故無左列情事。
四、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：				
(一)無正當理由執行進度嚴重落後，且尚未完成。			✓	該公司自公開發行後，未有募集與發行及私募有價證券計畫之情事，故不適用左列之規定。
(二)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。			✓	該公司自公開發行後，未有募集與發行及私募有價證券計畫之情事，故不適用左列之規定。
(三)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。			✓	該公司自公開發行後，未有募集與發行及私募有價證券計畫之情事，故不適用左列之規定。
(四)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。			✓	經查閱該公司之董事會、股東會議事錄及與主管機關之往來函文，該公司最近一年內未有需依「募集與發行有價證券處理準則」第九條第一項第四款至第九款及「發行人募集與發行海外有價證券處理準則」第十一條規定辦理之情事，故不適用左列事項之評估。

審查情事	有無左列情事			評估依據
	有	無	不適用	
(五)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。			✓	經查閱該公司董事會、股東會議事錄及與主管機關往來函文，並查詢公開資訊觀測站資料，該公司成立迄今並未有辦理私募有價證券，故不適用左列評估。
(六)未能產生合理效益且無正當理由。但計畫實際完成日距申報時已逾三年，不在此限。			✓	經查閱該公司董事會、股東會議事錄及與主管機關往來函文，並查詢公開資訊觀測站資料，該公司成立迄今並未有辦理私募有價證券，故不適用左列評估。
五、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。		✓		該公司本次現金增資提請原股東放棄優先認股權案業經 111 年 3 月 11 日董事會及 111 年 6 月 10 日之股東常會決議通過，另本次募集與發行有價證券之計畫及相關重要內容，業已列成議案經 111 年 12 月 19 日董事會討論並決議通過，故無左列之情事。
六、非因公司間或與行號間業務交易行為有融通資金之必要，將大量資金貸與他人，迄未改善，而辦理現金增資或發行公司債者。		✓		經核閱該公司 108~110 年度及 111 年截至評估報告出具日止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、公開資訊觀測站公告情形及資金貸與他人備查簿等，該公司未有資金貸與他人之情形，故無左列之情事。
七、有重大非常規交易，迄未改善者。		✓		經核閱該公司 108~110 年度及 111 年截至評估報告出具日止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，並未發現該公司有重大非常規交易之情事。
八、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、廠房及設備或用於合併非以買賣有價證券為主要業務之公司，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」第六條第二項第二款之規定，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。
九、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		✓		經查閱該公司董事會議事錄，該公司本次辦理上市前現金增資之資金用途係為

審查情事	有無左列情事			評估依據
	有	無	不適用	
證券為主要業務之公司或籌設證券商或證券服務事業者。				充實營運資金之用，故無左列情事。
十、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 108~110 年度及 111 年度第三季經會計師查核簽證或核閱之財務報告，該公司已依有關法令及一般公認會計原則編製財務報告，並無左列之情事。
十一、違反第五條第二項規定情事者。		✓		該公司已出具聲明書將依「發行人募集與發行有價證券處理準則」第五條第二項規定，自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。
十二、內部控制制度之設計或執行有重大缺失者。		✓		經查閱該公司之內部稽核報告、內部控制聲明書、會計師出具之內部控制制度建議書及 111 年 9 月 14 日出具之內部控制制度專案審查報告，並無發現該公司內部控制制度之設計或執行有重大缺失。
十三、申報日前一個月，其股價變化異常者。		✓		經查詢櫃檯買賣中心網站所公告之興櫃注意股票及處置股票資訊，該公司申報日前一個月間並無股價變化異常情事，故無左列之情事
十四、公司全體董事或監察人持股有下列情形之一者：				
(一)違反證券交易法第二十六條規定，經通知補足持股尚未補足。		✓		經查閱該公司截至評估日止，董事持股餘額明細資料，該公司選任三席獨立董事，設置審計委員會取代監察人，而全體董事持股總數為 257,161,646 股，占已發行股數 352,806,962 股之 72.89%，經計算後該公司符合「公開發行公司董事、監察人股權成數及查核實施規則」之規定，另經查閱該公司與主管機關往來函文及公開資訊觀測站中「董事、監察人持股不足法定成數彙總表」，該公司無左列之情事。
(二)加計本次申報發行股份後，未符證券交易法第二十六條規定。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現金增資股份後，股本總數將達 374,570,962 股，故預計增資後全體董事(包含獨立董事)持股比例降為 68.65%，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」持股成數之規定，並無左列情事。
(三)申報年度及前一年度公司全體董事或監察人未依承諾補足持			✓	經核閱該公司 110 年度及 111 年度截至評估報告出具日止與主管機關之往來函

審查情事	有無左列情事			評估依據
	有	無	不適用	
股。				文及全體董事持股資料，以及查詢公開資訊觀測站相關資料，該公司申報年度及前一年度公司全體董事或監察人持股成數均符合「公開發行公司董事、監察人股權成數及查核實施規則」之規定，故不適用左列評估。
十五、發行人或其現任董事長、總經理或實質負責人於最近三年內，因違反證券交易法、公司法、銀行法、金融控股公司法、商業會計法等工商管理法律，或因犯貪污、瀆職、詐欺、背信、侵占等違反誠信之罪，經法院判決有期徒刑以上之罪者。		✓		經核閱該公司 108~110 年度及 111 年截至評估報告出具日止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、律師所出具之法律意見書，並取具該公司、該公司現任董事長及總經理出具之聲明書，該公司及其現任董事長、總經理並無左列情事。
十六、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 108~110 年度及 111 年截至評估報告出具日止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、與主管機關往來函文及律師所出具之法律意見書，並取具該公司出具之聲明書，該公司並無左列情事。
十七、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 108~110 年度及 111 年截至評估報告日止經會計師查核簽證或核閱之財務報告、董事會議事錄，並無左列之情事。
十八、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： (一)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。 (二)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。 (三)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。 (四)違反公司法第一百六十七條第三項及第四項之規定。 (五)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			✓	該公司本次係辦理初次上市現金增資發行新股，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，故不適用左列評估。

審查情事	有無左列情事			評估依據
	有	無	不適用	
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。				
十九、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第六目規定之情事，且有下列情形之一： (一)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。 (二)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」第六條第二項第二款所列之案件，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三款之案件，故不適用第十三條第一項第二款第六目之評估。
二十、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。但發行人辦理現金發行新股為初次上市、上櫃公開銷售者，不在此限。			✓	本證券承銷商於該公司申報時最近一年內並未經金融監督管理委員會、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之情事。且該公司本次係依「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，與櫃公司辦理現金增資發行新股作為初次上市前辦理公開承銷之用，故不適用本項評估。
二十一、其他金管會為保護公益認為有必要者。		✓		經查閱該公司與主管機關之往來函文，截至本評估報告出具日止，並無左列情事。

綜上，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。

三、是否符合中華民國證券商業同業公會「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	說明
第一條	<p>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。</p>	<p>本證券承銷商本次輔導該公司辦理募集與發行有價證券相關事宜，謹遵守本自律規則辦理。</p>
第二條	<p>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：</p> <ol style="list-style-type: none"> 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。 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、財務或業務經營者，致有失其獨立性之情事者。 <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>經查閱該公司之董事及大股東名單、108~110年度及111年第三季經會計師查核簽證或核閱之財務報告，並取具該公司及本承銷商出具之聲明書，本承銷商與該公司間並無左列各款之情事。</p>
第二條之一	<p>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：</p> <ol style="list-style-type: none"> 一、財務會計準則公報第六號規定之關係人關係。 	<p>經取具律師所出具之聲明書，業已聲明最近一年內未受法務部律師懲戒委員會懲戒，且與該公司、會計師及本承銷</p>

	自律規則	說明
	<p>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。</p> <p>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行政院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。</p>	商並無左列關係之情事。
第三條	<p>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；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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	本證券承銷商將依規定向券商公會申報承銷契約副本時，檢送左列規定之聲明書。
第四條	<p>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。</p> <p>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。</p>	該公司本次係辦理現金增資發行新股，故不適用左列之規定。
第四條之一	<p>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。</p> <p>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。</p>	該公司本次係辦理現金增資發行新股，故不適用左列之規定。
第四條之二	<p>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</p>	該公司本次係辦理現金增資發行新股，故不適用左列之規定。

	自律規則	說明
	<p>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。</p> <p>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。</p>	
<p>第四條之三</p>	<p>承銷商輔導發行公司或外國發行人申報發行具有普通股轉換（認購、交換）權之各種有價證券，自發行日後屆滿一定期間起，除依法暫停過戶期間外，持有人得依發行人所定之發行及轉換（認股、交換）辦法請求轉換（認股、交換）；但發行公司或外國發行人為未上市（櫃）、未登錄興櫃之公開發行公司者，轉換（認股、交換）期間自發行日後屆滿一定期間至到期日前十日止為限。</p> <p>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。</p>	<p>該公司本次係辦理現金增資發行新股，故不適用左列之規定。</p>
<p>第四條之四</p>	<p>（刪除）</p>	
<p>第四條之五</p>	<p>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。</p>	<p>該公司本次係辦理現金增資發行新股，故不適用左列之規定。</p>
<p>第四條之六</p>	<p>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。</p>	<p>該公司本次非發行海外有價證券，故不適用左列規定。</p>
<p>第四條之七</p>	<p>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。</p> <p>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</p>	<p>該公司本次係辦理現金增資發行新股，故不適用左列之規定。</p>

	自律規則	說明
	<p>價之轉換或認股價格再私募具有普通股轉換權或認股權之各種有價證券時，發行公司或外國發行人應比照該發行與轉換（認購）辦法所定於遇有已發行普通股股份增加時，或遇有以低於每股時價之轉換或認股價格再發行具有普通股轉換權或認股權之各種有價證券時之轉換價格調整公式，計算其調整後轉換價格（向下調整，向上則不予調整）並函請證交所或櫃檯買賣中心公告，於私募有價證券交付日調整之。</p> <p>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。</p>	
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。	該公司本次係辦理現金增資發行新股，故不適用左列之規定。
第四條之九	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	該公司本次辦理現金增資發行普通股案件係供股票初次上市公開承銷之用，且擬採競價拍賣搭配公開申購配售方式辦理公開承銷，本承銷商謹遵守左列規定辦理。
第四條之十	<p>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：</p> <p>一、債券到期還本付息之款項支付日。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	該公司本次係辦理現金增資發行新股，故不適用左列之規定。
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。	該公司本次係辦理現金增資發行新股，故不適用左列之規定。
第四條之十二	承銷商輔導發行公司或外國發行人辦理申報募資案件時，應輔導發行公司或外國發行人於申報案件時出具承諾書，承諾自申報日起至該有價證券掛牌後三個月內不得買回本公司股份。	該公司已出具承諾書，承諾本次現金增資發行新股案於向主管機關申報之日起，至該有價證

自律規則		說明
	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。	券掛牌後一個月內不得買回該公司之股份，故符合左列規定。
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，不以任何方式匯回臺灣。	該公司本次係辦理現金增資發行新股，故不適用左列之規定。
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、該公司董事、總經理、會計主管以及與發行公司辦理募資案件有關之經理人及本承銷商均已出具相關聲明書並記載於公開說明書中，另亦已依「公司募集發行有價證券公開說明書應行記載事項準則」規定編製公開說明書及簡式公開說明書，且於本次申報募資案件及向證券商同業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。
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。	該公司非為外國人發行人，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，應就發行公司或外國發行人之財務業務狀況製作檢查表，並於發行公司或外國發行人向金管會申報案件前五個營業日，向證交所或櫃買中心申報。	該公司本次係辦理初次上市前之現金增資發行普通股案件，故不適用左列之規定。
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	該公司本次係辦理現金增資發行新股，故不適用左列之規定。

自律規則		說明
	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。	
第貳章 現金增資普通股		
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。	該公司並無子公司，故不適用左列之規定。
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。	截至評估報告出具日止，該公司並未公告財務預測相關資訊，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十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。	該公司本次現金增資發行普通股，係供申請初次上市前公開承銷之用，該公司與本承銷商間業已依合理之方式訂定暫定之承銷價格，且亦於評估報告中敘明實際發行價格如有變動，導致募集資金不足時之處理或募集資金增加時之資金用途及預計效益，請參閱本評估報告「陸、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」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，輔導該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。另本證券承銷商業已與該公司簽訂過額配售協議書並將依照「承銷商辦理初次上市(櫃)案件承銷作業應行注意事項要點」辦理相關作業。
第六條	承銷商輔導上市(櫃)承銷商輔導上市(櫃)公司、創新板上市公司辦理現金增資發行普通股如採公開申購配售辦理承銷，其發行價格之訂定，於向金管會申報案件及除權交易日前五個營業日，皆不得低於其前一、三、五個營業日擇一	截至評估報告出具日止，該公司尚屬興櫃公司而非上市(櫃)公司，且該公司本次辦理現金

	自律規則	說明
	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>增資發行普通股係供申請初次上市前公開承銷之用，故不適用左列之規定。</p>
第六條之一	<p>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。</p>	<p>截至評估報告出具日止，該公司尚屬興櫃公司而非上市(櫃)公司，且該公司本次辦理現金增資發行普通股係供申請初次上市前公開承銷之用，故不適用左列之規定。</p>
第七條	<p>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。</p> <p>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。</p>	<p>截至評估報告出具日止，該公司尚屬興櫃公司而非上市(櫃)公司，且該公司本次辦理現金增資發行普通股係供申請初次上市前公開承銷之用，故不適用左列之規定。</p>

	自律規則	說明
	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	
第七條之一	<p>承銷商輔導上櫃(市)公司申請轉上市(櫃)為達股權分散標準辦理現金增資發行新股之承銷案件經股東會決議原股東全數放棄優先認股，採公開申購方式辦理承銷，其發行價格之訂定，於向金管會申報案件、向本公會申報辦理公開申購公告時，皆不得低於其前一、三、五個營業日擇一計算之普通股收盤價之簡單算術平均數扣除無償配股除權(或減資除權)及除息後平均股價之九成。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	截至評估報告出具日止，該公司尚屬興櫃公司而非上市(櫃)公司，且該公司本次辦理現金增資發行普通股係供申請初次上市前公開承銷之用，故不適用左列之規定。
第八條	<p>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。</p> <p>承銷商於向本公會申報承銷契約時，應一併檢送下列資料：</p> <p>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)。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	本承銷商本次輔導該公司以現金增資發行普通股辦理股票初次上市前之承銷案件，係採部分競價拍賣，部分公開申購方式辦理公開承銷，故不適用左列之規定。
第八條之一	承銷商輔導上市(櫃)公司辦理總括申報發行新股案件，準用第六條、第六條之一、第七條及第八條規定。	該公司本次辦理現金增資發行新股，非採用總

自律規則		說明
		括申報發行新股，故不適用左列之規定。
第九條	<p>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。</p> <p>承銷商輔導上市(櫃)公司向金管會申報案件，暫訂發行價格不得低於其前一、三、五個營業日擇一計算之普通股收盤價之簡單算術平均數扣除無償配股除權(或減資除權)及除息後平均股價之八成。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	截至評估報告出具日止，該公司尚屬興櫃公司而非上市(櫃)公司，且該公司本次辦理現金增資發行普通股並非參與發行海外存託憑證，故不適用左列之規定。

綜上評估，該公司本次辦理現金增資發行普通股已符合「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」之相關規定。

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

法令	是否符合規定	評估依據
<p>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： 一、公司名稱。 二、所營事業。 三、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。 四、本公司所在地。 五、董事及監察人之人數及任期。 六、訂立章程之年、月、日。</p>	是	經檢視該公司之公司章程，業已於章程明定左列各款事項。

法令	是否符合規定	評估依據
<p>公司法第 130 條： 左列各款事項，非經載明於章程者，不生效力： 一、分公司之設立。 二、解散之事由。 三、特別股之種類及其權利義務。 四、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。</p>	是	該公司已於章程內載明公司法第 130 條第一項第一款之事項，且自該公司設立以來，尚無解散、發行特別股與發起人所得受之特別利益，故無違反公司法第 130 條之規定。。
<p>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。</p>	不適用	該公司本次募集與發行有價證券，係現金增資發行普通股，故不適用左列之規定。
<p>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。</p>	不適用	經查閱該公司 108~110 年度及 111 年截至評估日止經會計師查核或核閱之財務報告，該公司並無從屬公司，故不適用左列規定。
<p>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出席，及出席董事過半數之同意行之。</p>	不適用	該公司本次募集與發行有價證券，係現金增資發行普通股，故不適用左列之規定。
<p>公司法第 247 條： 公開發行股票公司之公司債總額，不得逾公司現有全部資產減去全部負債後之餘額。 無擔保公司債之總額，不得逾前項餘額二分之一。</p>	不適用	該公司本次募集與發行有價證券，係現金增資發行普通股，故不適用左列之規定。
<p>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：</p>	不適用	該公司本次募集與發行有價證券，係現金增資發行普通股，故不適用左列之規定。

法令	是否符合規定	評估依據
<p>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。</p> <p>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。</p>		
<p>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：</p> <p>一、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。</p> <p>二、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。</p>	不適用	該公司本次募集與發行有價證券，係現金增資發行普通股，故不適用左列之規定。
<p>公司法第 250 條： 公司有左列情形之一者，不得發行公司債：</p> <p>一、對於前已發行之公司債或其他債務有違約或遲延支付本息之事實，尚在繼續中者。</p> <p>二、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。</p>	不適用	該公司本次募集與發行有價證券，係現金增資發行普通股，故不適用左列之規定。
<p>公司法第 269 條： 公司有左列情形之一者，不得公開發行具有優先權利之特別股</p> <p>一、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。</p> <p>二、對於已發行之特別股約定股息，未能按期支付者。</p>	不適用	該公司本次募集與發行有價證券，係現金增資發行普通股，故不適用左列之規定。
<p>公司法第 270 條： 公司有下列情形之一者，不得公開發行新股：</p> <p>一、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。</p> <p>二、資產不足抵償債務者。</p>	是	該公司 109 及 110 年度之稅後淨利分別為 1,173,028 千元及 880,785 千元，並無連續二年虧損之情事。另該公司 111 年第三季經會計師核閱之財務報告，資產總額為 22,632,788 千元，負債總額為 12,100,236 千元，尚無資產不足抵償債務之情形，故無左列情事。

綜上，該公司對上述各項應遵循之法令並無違犯之情事，故對該公司之營運及本次募集與發行有價證券應無不利影響。

(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

經取具該公司出具之聲明書，參閱該公司存續有效契約、最近三年度及申請年度經會計師查核簽證或核閱之財務報告、董事會、股東會會議記錄及主管機關往來函文，並參酌律師出具之法律意見書及法律事項檢查表，該公司並無證券交易法第156條第1項各款之情事。相關評估請參閱伍之二、(二)之說明。

(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

經查閱該公司108~110年度及111年截至評估報告出具日止與主管機關之往來函文、董事會及股東會議事錄、股東會年報及律師出具之法律意見書，並取得該公司及其現任董事、負責人、持股比例達百分之十以上之大股東、總經理所出具之聲明書，該公司及其董事、總經理、持股比例超過百分之十之大股東及從屬公司，除該公司除因勞資爭議進入訴訟程序之案件外，請詳本章節之(六)說明，及法人董事代表人林寶水先生有以下訴訟外，該公司其他董事、持股比例達百分之十以上股東、負責人、總經理與從屬公司最近三個會計年度至刊印日止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：

董事林寶水，因擔任財團法人張榮發基金會之董事職務，該基金會之捐助人張國政，認該基金會第11屆全體董事（含林寶水等14人）之董事職務，已於教育局函文命一個月改選期限屆滿而當然解任，故向法院提起確認張榮發基金會與林寶水等14人間董事關係自109年3月9日起不存在之訴。本案經第一審、第二審法院判決駁回張國政之請求後，嗣張君不服，對該判決提起第三審上訴，目前尚在最高法院審理中。前述訴訟案件已委任律師處理，且屬於董事本身之訴訟案件，與本公司無涉，其最終結果對本公司之財務或業務尚不致產生重大不利影響。

(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

經取得該公司及其現任董事、監察人、負責人及總經理出具之聲明書、董事會議事錄及股東會議事錄，參閱律師出具之法律意見書及法律事項檢查表、108~110年度及111年第三季經會計師查核簽證或核閱之財務報告，並查詢司法院法學資料檢索系統，該公司及其現任董事、監察人、負責人及總經理或實質負責人最近三個會計年度評估報告出具日止，尚未發現有經法院判決有期徒刑以上之情事。

(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

經參閱該公司目前仍有效存續、最近一年度到期之重要契約為基於公司正常營運所需簽訂，其內容尚無對該公司營運有重大限制條款而影響投資人權益之情事，故整體而言，該公司現有之重要契約內容對該公司之營運及本次有價證券之募集

與發行應無不利影響。

契約性質	當事人	契約起訖日期	主要內容	限制條款
中長期借款	台灣銀行	104/7/17-119/7/17	抵押借款	無
中長期借款	合作金庫	105/1/30-120/1/30	抵押借款	無
中長期借款	凱基銀行	107/12/27-112/12/27	抵押借款	無
中長期借款	華南銀行	108/10/31-123/10/31	抵押借款	無
中長期借款	台灣銀行	111/4/25-126/4/25	抵押借款	無
中長期借款	彰化銀行	108/6/10-113/6/10	信用借款	無
中長期借款	上海銀行	107/12/27-111/12/27	信用借款	無
中長期借款	元大銀行	110/4/23-113/4/23	信用借款	無
中長期借款	中國輸出入銀行	109/9/15-114/9/15	信用借款	無
中長期借款	陽信銀行	109/9/23-112/9/23	信用借款	無
中長期借款	國泰世華銀行	106/12/20-111/12/20	信用借款	無
中長期借款	國泰世華銀行	110/2/19-113/2/19	信用借款	無
中長期借款	王道銀行	110/12/9-113/12/9	信用借款	無
中長期借款	玉山銀行	110/8/20-113/8/20	信用借款	無
中長期借款	凱基銀行	110/2/19-113/2/16	信用借款	無
中長期借款	兆豐銀行	107/1/2-112/1/2	信用借款	無
中長期借款	遠東銀行	109/4/28-112/3/31	信用借款	無
中長期借款	高雄銀行	107/12/27-112/12/27	信用借款	無
中長期借款	高雄銀行	111/3/25-116/3/25	信用借款	無
中長期借款	台灣銀行	109/2/21-114/2/21	信用借款	無
中長期借款	農業金庫	108/6/14-113/6/14	信用借款	無
中長期借款	安泰銀行	110/8/27-113/8/27	信用借款	無
中長期借款	日盛銀行	110/8/27-113/8/27	信用借款	無
中長期借款	合作金庫	107/3/26-112/3/26	信用借款	無
短期借款	瑞穗銀行	110/12/20~111/12/20	信用借款	無
短期借款	國泰世華銀行	110/12/31~111/12/31	信用借款	無
短期借款	遠東商銀	111/5/25~112/5/25	信用借款	無
短期借款	兆豐商銀	111/6/1~112/5/31	信用借款	無
短期借款	彰化銀行	111/7/1~112/6/30	信用借款	無
維修合約	長榮航空(股)公司	97/9/01(註)	維修服務	無
銷售合約	GE AVIATION	104/01/01~115/12/31	銷售服務	無
航材採購合約	The Boeing Company	109/2/01~112/2/01	採購合約	無
觀音工程合約	長友營造	108/6/12-110/02/24	工程合約	無
租賃契約	桃園機場公司	110/01/01-119/12/31	租賃契約(土地-273 地號)	無
租賃契約	桃園機場公司	109/01/01-111/12/31	租賃契約(土地-C9-C10 機坪)	無
租賃契約	桃園機場公司	109/01/01-111/12/31	租賃契(辦公室)	無

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	桃園機場公司	106/06/29 -121/06/30	租賃契約(土地-242、250地號)	無
委託研究契約	財團法人金屬工業研究發展中心	111/3/1~112/9/30	電化學加工技術製程研究	無
委託研究契約	國立臺灣大學	111/3/1~112/9/30	複合製程產線智慧排程系統研究	無
合資契約	General Electric Company	102/12/30~合意終止	成立合資企業	無
合資契約	SPIRIT AEROSYSTEMS ONTERNATIONAL HOLDINGS, INC.	110/3/30~合意終止	成立合資企業	競業禁止
合資契約	艾姆勒車電(股)公司 匯鑽科技(股)公司	110/11/22~合意終止	成立合資企業	無

註：合約雙方無異議即自動展延。

(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

經詢問該公司之管理階層、查閱最近三個會計年度與主管機關往來函文及經會計師查核簽證或核閱之財務報告、參酌律師出具之法律意見書及法律事項檢查表，並取得該公司出具之聲明書及函詢勞動及環保主管機關，該公司最近三年度及截至評估報告出具日止，勞資糾紛或污染環境事件說明如下

1.勞資糾紛

該公司最近三年度及截至評估報告出具日止已結案之勞資糾紛計 15 件，各案所涉爭議金額占該公司營業收入比例甚微，且皆已與各該員工達成和解或已訴訟終結，對該公司並無重大影響。惟 1 件勞資糾紛進入訴訟程序尚未結案，相關說明如下：

該公司前員工楊員於 111 年 1 月因對僱傭合約中之違約金產生爭議(依雙方簽訂之僱傭合約所載，楊員接受該公司所提供之相關訓練，訓練期間若為一個月以上未滿三個月，自完訓日起算服務若未滿兩年，須賠償該公司新臺幣 15 萬元之違約金)，雙方經桃園市政府調解委員會調解不成立，該公司聲請對楊員發支付命令，請求楊員給付 15 萬元，楊員提出異議，本件第一審現繫屬臺灣新北地方法院審理中，然該公司主張之雙方均已簽訂合約，且相關金額對公司之營收占比甚微，經評估對公司無重大影響。

2.汙染環境事件

該公司最近三年度及截至評估報告出具日止曾有違反環境影響評估法、廢棄物清理法及水汙染防治法等情事而遭主管機關處以罰鍰，除 108 年度有發生違反環境影響評估法第 17 條規定而罰款金額超過 100 千元之事件外(詳下表)，其餘罰鍰金額(廢棄物清理法及水汙染防治法等)合計分別為 66 千元及 28 千元，經查其缺失皆已改善，由於罰鍰金額並不重大並均繳納完畢，故不致對該公司有重大不利之

影響。

違法受罰日期	違反之法令	處分單位	處罰情形	違法經過說明	改善情形
109/8/25	違反環境影響評估法第17條規定	行政院環保署	未執行部分期程之環境監測部分每季裁罰新台幣21萬，計新台幣105萬整，實際開發規模與環說內容不符部分裁罰新台幣30萬元整，總計裁罰新台幣135萬元整及環境講習8小時	行政院環保署於107年8月1日派員辦理「飛機修護棚廠擴建計畫影響說明書」開發案環境影響評估監督，發現該公司新發動機工廠於施工期間106年第2季至107年第2季，未執行部分期程之環境監測合計5季；另於108年3月5日續辦環境影響評估監督，發現新發動機廠實際開發規模與環境影響說明書內容不符，該公司因未依環說書所載之內容切實執行。	經檢視該公司與環保署往來函文及附件、繳納罰款之憑證及完成8小時環境講習之證明文件，該公司已繳納監測費用105萬元及相關罰鍰新台幣30萬元，並取得環保署辦理變更內容之核定備查函。另經抽核營運期間環境監測報告書，該公司已於後續按季執行並提送營運期間環境監測報告書，業已依主管機關之指示改善完畢；另預防措施的部分，經訪談申請公司經營團隊，申請公司設有環保專責人員負責每月定期查詢法令更新與布達相關部門及其人員之紀錄，尚無重大異常情事。

(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

該公司本次辦理現金增資發行新股案件，資金用途為充實營運資金，無須經目的事業主管機關同意，故不適用本項評估。

(八)承銷商因前項之評估需要，若有洽請律師出具意見者，應說明事項：

本次並無洽請律師對前項評估出具意見，故本評估項目不適用。

五、說明發行人委請填報其案件檢查表並出具法律意見書之律師未具有下列情事

(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。

本承銷商已取具翰辰法律事務所邱雅文律師出具之於最近一年內未受法務部律師懲戒委員會懲戒，且未與發行公司、會計師及承銷商有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及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、財務或業務經營者關係之聲明書。

陸、就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

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

本承銷商已依「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、七規定查核完畢，所獲致結論如下：

(一)本次募資運用計畫、預計進度及預計可能產生效益內容

1. 本次計畫所需資金總額：新台幣 1,414,660 千元。

2. 資金來源

現金增資發行新股 21,764 千股，每股面額新台幣 10 元，每股發行價格暫訂為新台幣 65 元，預計募集資金總額為 1,414,660 千元。另本次每股實際發行價格因市場變動而調整，致資金募集不足時，將減少計畫金額，反之，如實際募集金額高於預計募集金額，增加之部分亦將全數用以充實營運資金。

3. 計畫項目及預計進度

單位：新台幣千元

計畫項目	預定完成日期	所需資金總額	預定資金運用進度	
			112 年第一季	112 年第二季
充實營運資金	112 年第二季	1,414,660	414,660	1,000,000

資料來源：該公司提供。

4. 預計可能產生效益

該公司預計本次募集資金新臺幣 1,414,660 千元，用以充實營運資金，係考量該公司未來長期發展，使自有資金更加充裕，增加長期資金穩定度並健全財務結構，提高中長期競爭力，對公司業務成長及營運發展有正面助益，故該公司本次現金增資發行新股所募集資金用於充實營運資金，應可強化該公司財務結構、提升資金調度之靈活彈性，有助於其因應未來景氣波動及市場風險，藉以提升競爭力及降低企業經營風險，對該公司未來整體營運發展及強化財務結構均有正面之助益。

(二)本次募資計畫之可行性評估

1. 法定程序之可行性

該公司本次辦理現金增資發行新股之相關內容，業經該公司 111 年 12 月 19 日之董事會決議通過；另現金增資計畫相關之發行價格、發行條件及其他相關事宜，如因主管機關指示或基於客觀環境變更而需修正時，已授權該公司董事長全權處理。另核閱該公司本次現金增資發行計畫，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」、「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」及其他相關法令之規定，且該公司亦已洽請律師針對本次現金增資發行新股計畫出具法律

意見書，顯示該計畫之相關內容未有違反法令致影響有價證券募集與發行之情事，故該公司本次辦理現金增資發行新股計畫，於法定程序上係屬適法可行。

2. 募集資金完成之可行性

該公司本次現金增資發行新股 21,764 千股，其中依公司法第 267 條規定保留 15%，計 3,264 千股由員工認購，餘 18,500 千股則依「臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則」第 11 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 111 年 6 月 10 日股東常會決議通過，排除公司法第 267 條第 3 項原股東優先分認之適用。本次辦理現金增資發行新股預計採取部分公開申購，部分競價拍賣之方式辦理，員工認購不足或放棄認購部分，授權董事長洽特定人認購，對外公開承銷認購不足部分，則擬依「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，應足以確保本次資金募集完成，故本次募集與發行有價證券應具可行性。

3. 資金運用計畫之可行性

該公司預計本次募集資金新台幣 1,414,660 千元，預計全數用於充實營運資金，以因應該公司未來營業規模成長之資金調度所需及強化公司財務結構與償債能力，提升資金靈活調度之彈性，故本次增資用於充實營運資金之計畫應屬合理可行。

綜上所述，該公司本次現金增資計畫發行新股，就其法定程序、資金募集完成及資金運用計畫等各方面評估均具可行性，故整體而言，本次現金增資計畫應屬可行。

(三) 本次募資計畫之必要性評估

該公司本次辦理現金增資發行新股依「臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則」第十一條及「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，故依據「發行人募集與發行有價證券處理準則」第八條第三項，本次現金增資計畫得不適用有關募集資金計畫必要性之規定。

(四) 本次募資之資金運用計畫、預定進度及預計可能產生效益之合理性

1. 資金運用計畫及預定進度之合理性

該公司本次辦理現金增資發行新股係作為辦理初次上市前公開承銷，預計募集資金為 1,414,660 千元。經考量本次向主管機關申報、審查時間、公開承銷期間及繳款作業等因素，預計於 112 年第一季可收足股款，俟資金募集完成後，便可將本次現金增資所籌措之款項作為公司充實營運資金之用。透過本次現金增資發行普通股，除強化該公司財務結構外，適時挹注營運資金以增加資金靈活運用之彈性，更可有效提升該公司之競爭力，降低營運及財務風險，故本次資金運用計畫及預計進度應屬合理。

2.預計可能產生效益之合理性

項目		111年9月底 (增資前)	112年第一季 (籌資後-預估數)
財務結構	負債比率(%)	53.46	50.32
	長期資金占不動產、廠房及設備比率(%)	280.17	301.34
償債能力	流動比率(%)	267.47	303.62
	速動比率(%)	211.78	247.93

資料來源：該公司提供。

註：112年第一季係以111年第三季經會計師核閱之財務數字設算籌資後情形算。

該公司為因應營運規模持續擴大，本次辦理現金增資 1,414,660 千元將用於充實營運資金，預估本次現金增資於 112 年第一季募集完成並挹注該公司營運資金後，財報之負債比率可由增資前之 53.46% 降為增資後之 50.32%，長期資金占不動產、廠房及設備比率可由增資前之 280.17% 增加為 301.34%，而流動比率及速動比率亦將由增資前之 267.47% 及 211.78% 提高至增資後之 303.62% 及 247.93%，財務結構及償債能力均較增資前提升，故本次現金增資發行新股用以充實營運資金預計可能產生之效益經評估應屬合理。

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案件，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擬發行 21,764 千股，占該公司增資後總股數 374,571 千股之 5.81%，考量本次現金增資之資金挹注將可充實營運資金，增加競爭力，擴大營運規模並帶動該公司未來營收成長動能，故本次辦理現金增資發行新股對 111 年度每股盈餘稀釋之影響尚屬有限。

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用於轉投資者之評估

該公司本次募集資金並非用於轉投資，故不適用本項評估。

(二)本次募集與發行有價證券資金計畫用於償債或充實營運資金者之評估

1.查閱發行人最近一個會計年度個體財務報告暨申報年度及預計未來一年度各月份之現金收支預測表，以了解發行人之營業特性、應收帳款收款、應付帳款付款政策、資本支出計畫與前揭現金收支預測表編製基礎之合理性及與財務

預測之關聯性，並分析本次增資計畫對發行人資金需求狀況、資金不足時點與原因相關影響之必要性及合理性。前述現金收支預測表中，未來如有重大資本支出及長期股權投資合計之金額達本次募資金額百分之六十者，其資金來源、用途及預計效益。

(1)營業特性

該公司主係從事機體、零組件、發動機之維修及機體、發動機零組件之製造、加工及銷售等業務，維修業務占八成以上，製造業務以發動機及機體零組件的生產製造為主。該公司現金流入主要為應收款項收現，現金支出主要為應付帳款及費用付現、薪資費用等。該公司於編製現金收支預測表時對未來年度之營業收入係以 111 年 1~11 月份之實際營運狀況為基礎，並考量所屬產業特性、目前及未來維修排程、目前已接單及預計未來接單情形、未來營運計畫及市場未來發展趨勢，基於該公司收付款政策，以作為編製申報年度及未來一年度各月份之收入與支出之依據，故該公司現金收支預測表中收入及支出之編制基礎尚屬合理。

(2)應收帳款收款及應付帳款付款政策

該公司在應收帳款收款政策方面，係根據個別客戶之信用狀況、歷史交易情形、營運規模及財務狀況情形等因素而給予適當之授信額度及收款條件，每月應收款項收現數之編制基礎係以該公司對主要客戶之收款條件為參考依據，其主要授信條件約為發票日後 30~180 天範圍區間內或預收貨款。預估 112 年度之應收帳款政策與 111 年度並無重大差異，現金收支預測表預估應收款項收現天數即以 111 年度實際收款情形及考量未來預估之維修及銷售情形為編製基礎，故 111 及 112 年度各月份應收款項收現之編制基礎尚屬合理。

在應付帳款付款政策方面，該公司應付帳款主要係支付維修飛機及零組件所使用飛機零組件、生料及化學品等，以及製造業務的原物料如鎳基合金及機體結構件的鋁基合金、螺栓及螺帽等，主要係依各原物料性質、交易金額及供應商授信情形等因素而定，對供應商付款條件多為月結 30~120 天，該公司所編製之 111 年度及 112 年度現金收支預測表之各月應付款項及費用付款情形，主要係依該公司之付款政策及目前公司實際付款情形為參考依據，並預估未來薪資、勞務及營業費用等支付情形預估未來每月應付款項付現之基礎，故編製之假設基礎尚屬合理。

(3)資本支出計畫

該公司資本支出計畫主係依未來經營策略及營運計畫予以擬定，該公司 111 年 12 月及 112 年度預計之資本支出主係購置或汰換維修、製造業務所需之研發或量產之機器及儀器、廠房設備等，以強化公司產能所需之設備，提高市場競爭力，111 年 1~11 月之資本支出實際數為 174,197 元，而 111 年 12 月及 112 年度預估之資本支出為 312,937 千元。此資本支出計畫主係因應營運所需並依據年度計畫需求進行編製，其資金來源係以公司自

有資金支應，其編製基礎尚屬合理。

(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

該公司 111 及 112 年度各月份現金收支預測表，其中 111 年 1~11 月份各項金額係依實際發生金額編製，111 年 12 月份及 112 年度則為預估數，其預估基礎係參酌產業發展趨勢、公司預計維修排程及接單情形、各供應商及一般客戶之收付款條件及資本支出計畫等因素編製。另經查該公司 111 年之期初現金餘額與 110 年底經會計師查核簽證之財務報告現金金額相符，111 年 11 月底現金餘額數與 111 年 11 月底該公司自結數現金餘額相同，另本次籌資預計之現金流入及資金運用進度與本次計畫一致，整體而言，該公司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尚屬合理。

另該公司並未對外公布財務預測，故不適用現金收支與財務預測關聯性之評估。

(5)本次募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

依據該公司編製 111 及 112 年度各月份之現金收支預測表觀之，考量該公司未來業績成長所需之營運資金將增加，並為強化財務結構，故本次現金增資計畫係用於充實營運資金，以提升財務調度靈活性，藉以增加其市場競爭力及降低企業財務風險。本次現金增資主要係依「臺灣證券交易所股份有限公司有價證券上市審查準則」第 11 條，及「發行人募集與發行有價證券處理準則」第 6 條第 2 項第 2 款之規定，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，故該公司本次增資計畫有其必要性及合理性。

(6)現金收支預測中，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 111 年 12 月至 112 年 12 月各月份現金收支預測表，其未來資本支出及長期投資合計金額為 312,937 千元，並未達本次募集金額 1,414,660 千元之百分之六十即 848,796 千元，該公司並未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，故不適用本項評估。

111 年度現金收支預測表

單位：新臺幣千元

項目/月份	1 月份	2 月份	3 月份	4 月份	5 月份	6 月份	7 月份	8 月份	9 月份	10 月份	11 月份	12 月份	合計
	(實際數)	(預計數)											
期初現金餘額(1)	6,009,054	5,920,224	6,054,639	6,051,694	5,894,656	5,977,677	5,521,238	5,357,993	4,818,101	5,008,001	4,980,665	4,955,395	6,009,054
加：非融資性收入													
應收帳款收現	824,342	645,234	759,518	871,594	900,160	945,636	1,079,360	1,217,062	1,133,050	1,099,728	879,427	914,567	11,269,678
其他	3,265	15,390	3,502	19,669	5,655	20,804	4,644	30,700	5,979	47,919	10,662	97,953	266,142
現金股利	-	-	-	-	-	-	-	31,550	-	-	-	-	31,550
處分不動產	-	-	-	-	-	-	-	-	-	47,066	-	-	47,066
合計(2)	827,607	660,624	763,020	891,263	905,815	966,440	1,084,004	1,279,312	1,139,029	1,194,713	890,089	1,012,520	11,614,436
減：非融資性支出													
購料付現	215,407	209,648	215,597	330,342	273,402	360,978	373,048	334,519	350,369	346,408	346,677	378,464	3,734,859
資本性支出	19,809	3,066	4,034	2,633	4,775	71,763	19,325	9,297	19,611	6,009	13,875	48,336	222,533
薪資及員工/董監酬勞	215,831	200,805	239,208	204,565	216,888	199,002	201,556	200,510	207,885	199,155	198,855	479,083	2,763,343
長期股權投資	-	-	-	-	-	-	97,857	-	-	-	-	-	97,857
應付款項付現	256,091	253,998	262,734	254,872	304,369	301,807	342,436	323,411	291,770	419,917	329,061	275,954	3,616,420
稅捐	-	-	-	-	-	182,887	-	2,832	-	-	1,610	5,053	192,382
其他	6,382	6,935	9,583	7,139	10,035	8,407	8,443	11,111	8,746	9,139	10,565	10,379	106,864
合計(3)	713,520	674,452	731,156	799,551	809,469	1,124,844	1,042,665	881,680	878,381	980,628	900,643	1,197,269	10,734,258
要求最低現金餘額(4)	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000
所需資金總額(5)=(3)+(4)	1,913,520	1,874,452	1,931,156	1,999,551	2,009,469	2,324,844	2,242,665	2,081,680	2,078,381	2,180,628	2,100,643	2,397,269	11,934,258
融資前可供支用現金餘額 (短絀)(6)=(1)+(2)-(5)	4,923,141	4,706,396	4,886,503	4,943,406	4,791,002	4,619,273	4,362,577	4,555,625	3,878,749	4,022,086	3,770,111	3,570,646	5,689,232
融資淨額													
現金增資													
銀行借款(還款)	(202,917)	148,243	(34,809)	(248,750)	(13,325)	(298,035)	(204,584)	(231,910)	(70,748)	(241,421)	(14,716)	(396,804)	(1,809,776)
支付股利	-	-	-	-	-	-	-	(705,614)	-	-	-	-	(705,614)
合計(7)	(202,917)	148,243	(34,809)	(248,750)	(13,325)	(298,035)	(204,584)	(937,524)	(70,748)	(241,421)	(14,716)	(396,804)	(2,515,390)
期末現金餘額 (8)=(1+2-3+7)	5,920,224	6,054,639	6,051,694	5,894,656	5,977,677	5,521,238	5,357,993	4,818,101	5,008,001	4,980,665	4,955,395	4,373,842	4,373,842

資料來源：該公司提供。

112 年度現金收支預測表

單位：新臺幣千元

項目/月份	1 月份	2 月份	3 月份	4 月份	5 月份	6 月份	7 月份	8 月份	9 月份	10 月份	11 月份	12 月份	合計
	(預計數)	(預計數)	(預計數)	(預計數)	(預計數)								
期初現金餘額(1)	4,373,842	4,090,032	3,787,031	5,342,216	5,395,974	5,031,010	4,926,594	5,036,859	4,187,885	4,175,377	4,275,673	4,421,475	4,373,842
加：非融資性收入													
應收帳款收現	924,766	923,317	1,086,316	1,005,517	982,401	977,451	1,078,735	1,079,175	1,045,900	992,966	1,048,610	1,005,630	12,150,784
應收退稅款	-	2,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,000
現金股利	-	-	-	-	-	-	-	168,806	-	-	-	-	168,806
處分不動產	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
其他	5,122	5,164	5,161	5,176	5,254	5,754	5,407	5,378	5,336	5,177	5,140	5,552	63,621
合計(2)	929,888	930,481	1,091,477	1,010,693	987,655	983,205	1,084,142	1,253,359	1,051,236	998,143	1,053,750	1,011,182	12,385,211
減：非融資性支出													
購料付現	397,011	466,594	386,662	374,722	398,389	350,724	335,899	380,171	260,147	296,766	274,108	276,118	4,197,311
資本性支出	53,254	19,455	11,669	29,502	13,550	15,240	19,899	6,805	9,532	10,641	17,346	57,708	264,601
薪資及員工/董監酬勞	244,511	225,427	218,674	220,466	221,098	300,477	223,379	221,098	221,566	219,318	219,681	540,429	3,076,124
長期股權投資	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
應付款項付現	295,959	298,501	314,937	297,443	313,255	299,483	309,840	309,638	307,357	286,931	284,318	287,755	3,605,417
稅捐	-	-	-	-	394,570	-	-	-	197,285	-	-	-	591,855
其他	10,380	10,416	10,461	10,605	10,402	10,758	10,658	11,215	10,246	9,984	11,130	9,744	125,999
合計(3)	1,001,115	1,020,393	942,403	932,738	1,351,264	976,682	899,675	928,927	1,006,133	823,640	806,583	1,171,754	11,861,307
要求最低現金餘額(4)	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000
所需資金總額(5)=(3)+(4)	2,201,115	2,220,393	2,142,403	2,132,738	2,551,264	2,176,682	2,099,675	2,128,927	2,206,133	2,023,640	2,006,583	2,371,754	13,061,307
融資前可供支用現金餘額 (短絀)(6)=(1)+(2)-(5)	3,102,615	2,800,120	2,736,105	4,220,171	3,832,365	3,837,533	3,911,061	4,161,291	3,032,988	3,149,880	3,322,840	3,060,903	3,697,746
融資淨額													
現金增資	-	-	1,414,660	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,414,660
銀行借款(還款)	(212,583)	(213,089)	(8,549)	(24,197)	(1,355)	(110,939)	(74,202)	(49,693)	(57,611)	(74,207)	(101,365)	(163,449)	(1,091,239)
支付股利	-	-	-	-	-	-	-	(1,123,713)	-	-	-	-	(1,123,713)
合計(7)	(212,583)	(213,089)	1,406,111	(24,197)	(1,355)	(110,939)	(74,202)	(1,173,406)	(57,611)	(74,207)	(101,365)	(163,449)	(800,292)
期末現金餘額 (8)=(1+2-3+7)	4,090,032	3,787,031	5,342,216	5,395,974	5,031,010	4,926,594	5,036,859	4,187,885	4,175,377	4,275,673	4,421,475	4,097,454	4,097,454

資料來源：該公司提供。

2.就對發行人申報年度財務槓桿、負債比率(或自有資產與風險性資產比率)、營業收入、獲利能力及每股盈餘稀釋等相關影響，了解本次增資計畫之必要性及合理性

該公司本次係辦理現金增資發行新股作為初次上市前公開承銷案件，故不適用必要性之評估。

單位：新台幣千元

項目 \ 年度	109 年底	110 年底	111 年 9 月 30 日
財務槓桿度(倍)	1.12	1.12	1.09
負債比率(%)	58.25	56.66	53.46
營業收入	10,687,878	9,616,931	8,884,134
本期淨利	1,173,028	880,785	1,435,133
每股盈餘	1.85	2.50	4.07

資料來源：109~110 年度及 111 年第三季經會計師查核簽證或核閱之個體財務報告，該公司提供。

(1)財務槓桿及負債比率

財務槓桿係為衡量公司舉債經營之財務風險指標，評估利息變動對於營業利益之影響程度，財務槓桿度愈高表示利息費用占該公司營業利益比重越大，公司所承擔之財務風險愈大。該公司 109 年底及 110 年底之財務槓桿度均為 1.12 倍，至 111 年 9 月底降為 1.09 倍，顯示該公司之財務風險控管尚屬穩健；另就財務結構而言，負債比率用以衡量公司財務結構與財務風險，該公司 109 年底、110 年底及 111 年 9 月底負債比率分別為 58.25%、56.66% 及 53.46%，預計本次辦理現金增資充實營運資金後，負債比率將可降低至 50.32%，有助於改善該公司財務結構，且基於該公司未來年度營運規模預將持續成長，對於營運資金之需求勢必進一步增加，若以銀行借款支應，利息負擔及負債比率較高之財務結構將直接影響公司資金運用之靈活度與穩定性，使財務風險日益升高。故該公司本次現金增資實有其必要性及合理。

(2)營業收入及獲利能力

該公司 109 年度、110 年度及 111 年前三季之營業收入分別為 10,687,878 千元、9,616,931 千元及 8,884,134 千元，本期淨利分別為 1,173,028 千元、880,785 千元及 1,435,133 千元，在該公司營運規模持續成長下，藉本次辦理現金增資發行新股用以充實營運資金，將提高資金靈活調度之彈性及強化財務結構，有助於提升該公司競爭力，使其營運成長更加穩健，故本次計畫對該公司營業收入成長、營運規模及獲利能力之提升應有正面助益。

(3)每股盈餘稀釋

該公司本次辦理現金增資發行新股係委託本承銷商辦理初次上市前之公開銷售，預計於 112 年第一季募集完成，若以該公司本次辦理現金增資

發行新股擬發行 21,764 千股，占該公司增資後總股數 374,571 千股之 5.81%，惟考量該公司未來整體營運應能呈成長趨勢，故本次辦理現金增資發行新股對該公司每股盈餘稀釋之影響應尚屬有限。

四、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新股係採現金出資方式，故不適用。

五、本次增資計畫如併同減資計畫辦理者，應就下列事項評估其可行性與合理性

該公司本次辦理現金增資發行新股並未併同減資計畫辦理，故不適用。

六、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

該公司本次辦理現金增資發行新股並無以低於票面金額辦理現金發行新股，故不適用。

七、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，是否已評估左列事項

(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

該公司本次係辦理現金增資發行新股申請股票初次上市案件，故不適用。

(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新股申請股票初次上市案件，故不適用。

(三)以現金增資發行普通股申請初次上市(櫃)案件向金管會申報案件時應以合理之方式訂定暫定價格，並敘明實際發行價格如有變動，導致募集資金不足時之處理或募集資金增加時之資金用途及預計效益，其適法性及合理性

1. 暫定價格之訂定

該公司於 111 年 12 月 19 日經董事會決議辦理現金增資發行新股 21,764 千股，每股面額 10 元，目前暫定承銷價格每股新台幣 65 元，係依一般市場承銷價格訂定方式，參考市價法等股價評價方法及該公司最近一個月之興櫃市場平均成交價等方式，推算合理之承銷價格，作為該公司辦理股票承銷之參考價格訂定依據。再參酌該公司所處產業、經營績效、競爭利基、產業未來發展前

景及未來投資人認購意願等因素後，由本承銷商與該公司共同議定之。而實際每股發行價格待主管機關核准後，依「中華民國證券商業同業公會證券商承銷或再行銷售有價證券處理辦法」規定，並依該公司實際營運情形、當時股票市場狀況及投資人競價拍賣結果，與該公司另行議定上市掛牌承銷價格。

2. 募集資金不足時之處理或募集資金增加時之資金用途、預計效益，及其適法性與合理性

本次現金增資每股發行金額、發行條件、計畫項目及其他有關事項，如經主管機關修正或因客觀環境變更需修正時，已由111年12月19日董事會決議通過授權董事長全權處理之，故本次現金增資於法定程序應屬可行。若該公司於本案件生效後，實際發行價格低於暫定發行價格，擬維持原預定募集股數21,764千股，其資金不足部分將減少計畫金額。若該公司實際發行價格高於暫定承銷價格，擬維持原預定募集股數，並將高於原預定募集總金額部分用以充實營運資金，增加其自有資金，以備未來因應營業規模成長而增加之資金需求，並可強化財務結構及提升競爭力與降低經營風險，故本次現金增資實際發行價格如有調增，其所導致募集資金增加時之資金用途及預計效益亦應屬合理。

(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新股，故不適用本項評估。

八、發行人申報發行人人民幣債券者，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）

該公司本次係辦理現金增資發行新股，故不適用本項評估。

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

該公司本次係辦理現金增資發行新股，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

該公司本次係辦理現金增資發行新股，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

該公司本次係辦理現金增資發行新股，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

該公司本次係辦理現金增資發行新股，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

該公司本次係辦理現金增資發行新股，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

該公司本次係辦理現金增資發行新股，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。

證券承銷商：凱基證券股份有限公司



負責人：許道義



中華民國一一年十二月二十九日

(僅限於長榮航太科技股份有限公司初次上市現金增資發行新股案證券承銷商評估報告使用)

附件十八、股票承銷價格計算書

長榮航太科技股份有限公司

股票初次上市承銷價格計算書

一、承銷總股數說明

(一)已發行股份總數

長榮航太科技股份有限公司(以下簡稱「長榮航太」或「該公司」)申請上市時之實收資本額為新臺幣3,528,069,620元，每股面額新臺幣10元，已發行股數為352,806,962股，該公司擬於股票初次申請上市案經主管機關審查通過後，辦理現金增資發行新股21,764,000股，扣除依公司法相關法令規定保留供公司員工承購之股數後，全數委託證券承銷商辦理上市前公開銷售，預計股票上市掛牌時已發行股份總數為374,570,962股及實收資本額為3,745,709,620元。

(二)公開承銷股數來源

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11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，公開發行公司初次申請股票上市時，應至少提出擬上市股份總額10%之股份，全數以現金增資發行新股之方式，於扣除依公司法相關法令規定保留供公司員工承購之股數後，依證券交易法第71條第1項包銷有價證券規定，全數委託證券承銷商辦理上市前公開銷售，但應提出承銷之股數超過二千萬股以上者，得以不低於二千萬股之股數辦理公開銷售。公開發行公司開始為興櫃股票櫃檯買賣未滿二年者，其所提出承銷之股數，得扣除其前已依法提出供興櫃股票推薦證券商認購之股數。但扣除之股數不得逾所應提出承銷總股數之30%。

依前述規定，該公司擬於股票初次申請上市案經審查通過後，辦理現金增資發行新股21,764,000股，並依公司法第267條規定，保留發行股份之15%，計3,264,000股予員工認購，其餘18,500,000股則依證券交易法第28條之1規定，業經該公司111年6月10日股東常會通過，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，故該公司預計上市時之實收資本額為新台幣3,745,709,620元。

(三)過額配售

依據「中華民國證券商業同業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」第二點規定，主辦承銷商應要求發行公司協調其股東就當次依證交所或櫃檯買賣中心規定，應委託證券商辦理公開承銷股數之15%之額度，提供已發行普通股股票供主辦承銷商辦理過額配售；惟主辦承銷商得依市場需求決定過額配售數量。該公司經111年8月1日董事會通過，已與主辦證券承銷商簽訂「過額配售協議書」，由其協調其股東就公開承銷股數之15%之額度內，提供已發行普通股股票供主辦承銷商辦理過額配售，惟主辦承銷商得依市場需求決定過額配

售數量。

(四)股權分散標準

該公司截至111年7月16日止，記名股東人數為5,135人，其中公司內部人及該等內部人持股逾百分之五十之法人以外之記名股東人數為5,103人，已達500人以上，且其所持有股份合計占發行股份總額26.95%，符合股票初次申請上市之股權分散條件。

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)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

股票價值有多種評估方法，各有其優缺點，評估之結果亦有所差異，目前市場上常用之股票評價方法包括市場法(如：本益比法、股價淨值比法)、成本法(如：淨值法)及收益法(如：現金流量折現法)，其計算方式、優缺點及適用時機，茲分述如下：

方法	計算方式	優點	缺點	適用時機
市場法-本益比法	依據公司之財務資料，計算每股盈餘，並擇取上市櫃公司或產業性質相近之同業平均本益比估算股價，最後進行溢折價調整，以允當反應受評公司與同業公司間之差異。	1.最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，具有相當之參考價值。 2.所評價之價值與市場股價較接近。 3.較能反映市場研判多空氣氛及投資價值認定。 4.市場價格資料容易取得。	1.盈餘品質受會計方法之選擇所影響。 2.即使身處同一產業，不同公司間之本質上仍有相當差異。 3.企業虧損時不適用。	適用評估風險溢酬、成長率及股利政策穩定之公司。
市場法-股價淨值比法	依據公司之財務資料，計算每股淨值，並擇取上市櫃公司或產業性質相近之同業平均股價淨值比估算股價，最後再進行溢折價調整，以允當反應受評公司與同業公司間之差異。	1.淨值係長期且穩定之指標。 2.當評價公司為虧損時之替代評估方法。 3.市場價格資料容易取得。	1.帳面價值受會計方法之選擇所影響。 2.即使身處同一產業，不同公司間之本質上仍有相當差異。	適用於評價產業成熟型、穩定型及景氣循環明顯之公司。
成本法-淨值法	以帳面之歷史成本資料為公司價值之評估基礎，即以資產負債表之帳上資產總額減去負債總額。最後，再考量資產及負債之市場價格進行帳面價值之調整，以允當反應受評公司之價值。	1.資料容易取得。 2.使用財務報表資料，較客觀公正。	1.資產帳面價值與市場價值差距甚大。 2.未考量公司經營成效之優劣。 3.不同種類資產須使用不同分析方法，且部分資產價值計算較困難。	適合用於評估如傳統產業類股或公營事業。
收益法-現金流量折現法	根據公司預估之未來年度現金流量，並佐以風險等級相稱之折現率，進行折現加總，據以評估受評公司之公司價值。	1.符合學理上對價值的推論，能依不同關鍵變數的預期來評價公司。 2.較不受會計原則或會計政策不同影響。	1.使用程序繁瑣，需估計大量變數，花費成本大且不確定性高。 2.對於投資者，現金流量觀念不易瞭解。	1.當可取得公司詳細的現金流量與資金成本的預測時。 2.企業經營穩定且

方法	計算方式	優點	缺點	適用時機
		3.反映企業之永續經營價值，並考量企業之成長性及風險。	3.預測期間較長。	無鉅額資本支出。

上述股價評價之各種方法皆有其優缺點，評估之結果亦多有差異，其中因現金流量折現法係以未來各期所創造現金流量之折現值合計數認定為股東權益價值，由於未來之現金流量無法精確掌握，且評價使用之相關參數之參考價值相對較低下，國內實務上較少採用此方法，故本證券承銷商不擬採用此方法；另成本法-淨值法之評價方式係以歷史成本為計算之依據，忽略通貨膨脹因素且無法表達資產實際經濟價值，且深受財務報表採行之會計原則與方法影響，並可能嚴重低估成長型公司之企業價值，實際上以成本法評價初次上市(櫃)公司之企業價值者不多見，故本證券承銷商亦不擬採用此種評價方法做為承銷價格之參考依據。因此，以市場法(本益比法、股價淨值比法)作為股價評價之基礎。

2.承銷價格訂定與國際慣用之市場法、成本法及收益法之比較

該公司主要從事機體、零組件、發動機之維修及機體、發動機零組件之製造、加工及銷售等業務，目前擁有維修及製造兩廠區，維修廠區主要設施包含飛機維修棚廠、發動機及零組件修護廠；製造廠區以航太產品及組件的生產製造為主，包含機械加工、放電加工自動產線、化學表面處理產線、電子束焊等之特殊製程等。綜觀目前國內上市櫃公司尚無業務性質、種類與該公司完全相同之同業公司，綜合考量產業之關聯性、業務內容相似性及營運模式等因素，考量上市公司漢翔航空工業股份有限公司(以下簡稱漢翔，股票代號2634)主係從事國內外軍用、民用航空及相關工業產品之發展、製造、裝修及銷售、協助國內航空工業建立中心衛星體系與制度、提供對航空工業系統之規劃、製造、整合、發展及管理之技術服務；上市公司亞洲航空股份有限公司(以下簡稱亞航，股票代號2630)主要從事航空器與有關裝備之維修、租賃與買賣、航空配件裝備之製造與裝配、精密工業設備之修理以及上述各項業務之代理與顧問，漢翔與亞航均有從事航空器及其有關之機體、發動機及零組件維修業務；另上市公司駐龍精密機械股份有限公司(以下簡稱駐龍，股票代號4572)主要從事大型飛機機身結構零組件之生產及銷售、大型飛機引擎及起落架結構零組件之生產及銷售、特殊模治具之研發、生產及銷售；上櫃公司晟田科技工業股份有限公司(以下簡稱晟田，股票代號4541)主要專注於航太產業發動機、起落架及其他次系統相關零組件、半導體設備及相關零組件、無菌食品充填設備產業及工業用自動化精密傳動相關零組件製造，駐龍與晟田均有從事航空器之零組件製造銷售業務，四家採樣公司之營運業務及產品和該公司相近，故選取漢翔、亞航、駐龍及晟田為比較同業，並進行下列之各項分析：

(1)市場法

A.本益比法

單位：倍

項目 期間	同業公司				上市	
	漢翔	亞航	駐龍	晟田	大盤平均	航運業類股
111年11月	19.13	111.20	23.16	17.17	10.92	1.75
111年12月	20.98	113.33	24.46	17.82	10.39	1.77
112年1月	20.99	111.13	25.28	17.67	11.23	1.72
平均	20.36	111.89	24.30	17.55	10.85	1.75

資料來源：臺灣證券交易所股份有限公司、財團法人中華民國證券櫃檯買賣中心。

註1：採樣同業111年11月~112年1月之本益比係以最近四季(110年第四季~111年第三季)歸屬於母公司之稅後淨利重新試算。

因航運業類股普遍屬景氣循環公司，整體本益比相對較低，另大盤則因包含各產業之公司因此相對不具可比性，故考量可比性及為避免取樣區間受極端值之影響而在計算承銷價格時予以排除。

該公司所取之採樣同業平均本益比約介於17.55倍至111.89倍之間，然為避免取樣區間受極端值之影響，剔除平均本益比為111.89倍之亞航，排除極端值後建構取樣之本益比區間約介於17.55~24.30倍，進行本案之價值評估。

若以該公司最近四季(110年第四季至111年第三季)之稅後淨利為1,658,113千元，除以擬掛牌股數374,570,962股，推算每股盈餘為4.43元，按上述本益比區間計算其參考價格，每股參考股價區間約為77.75~107.64元之間。經考量該公司初次上市掛牌初期之成交量、流通性風險及股市環境等因素，將每股參考價格之區間予以8折，每股參考股價區間約為62.20~86.11元。本證券承銷商與該公司共同議定之承銷價格為68元，所商議之承銷價格亦落參考價格區間內，故經雙方議定之承銷價格應尚屬合理。

B.股價淨值比法

單位：倍

項目 期間	同業公司				上市	
	漢翔	亞航	駐龍	晟田	大盤平均	航運業類股
111年11月	1.94	1.40	2.42	1.17	1.90	0.89
111年12月	2.11	1.43	2.53	1.21	1.80	0.90
112年1月	2.11	1.40	2.62	1.20	1.95	0.88
平均	2.05	1.41	2.52	1.19	1.88	0.89

資料來源：臺灣證券交易所股份有限公司、財團法人中華民國證券櫃檯買賣中心。

該公司之採樣同業公司、上市大盤平均及上市航運類股股價淨值比介於0.89倍~2.52倍之間，然為避免取樣區間受極端值之影響，剔除平均股價淨值比為0.89倍之上市航運業類股，排除極端值後建構取樣之股價淨值比區間約介於1.19倍~2.52倍，以此進行本案之價值評估。以該公司111年9月30

經會計師核閱之股東權益10,532,552千元，依申請上市時之股份總數352,806,962股計算之每股淨值29.85元為計算基礎，按上述股價淨值比區間計算其參考價格，承銷價格為68元，落在參考價格區間35.62~75.32元之間。

(2)成本法(帳面價值法)

成本法近似重置成本的理論，所謂重置成本法，本指企業如要重置或重購相似資產所需花費之數額。以重置成本來估計資產之價值，即是以企業重置或重購相同獲利能力之資產所需花費之成本數額來估計其價值，且必須有相似且合理之資產價格可供參考，另外使用成本法的限制有下列四種：

- A.無法表達目前真正及外來的經濟貢獻值；
- B.忽略了技術經濟壽年；
- C.技術廢舊及變革對於其所造成的風險無法預測；
- D.成本法中對於折舊項目及金額有量化的困難。

由於上述種種限制，故國際上採成本法評估企業價值者並不多見，且該公司111年第三季經會計師核閱之財務報告之股東權益為10,532,552千元，依申請上市時之股份總數352,806,962股計算之每股淨值為29.85元，與興櫃市場交易價格差異甚大，且成本法並未考量公司成長性，較常用於評估傳統產業類股或公營事業公司，因此本證券承銷商不擬採用此種方法作為承銷價格訂定之參考依據。

(3)現金流量折現法

現金流量折現法(Discounted Cash Flow Method)係認為企業價值應為未來營運可能創造淨現金流量之現值總和，其中又以自由現金流量折現模式(Free Cash Flow Model)最能反映合理之報酬率，其計算公式如下：

$$P_0 = \frac{V_E}{N} = \frac{V_0 - V_D}{\text{Shares}}$$

$$V_0 = \sum_{t=1}^n \frac{FCFF_t}{(1+K_1)^t} + \sum_{t=n+1}^m \frac{FCFF_t}{(1+K)^n \times (1+K_2)^{t-n}} + \frac{FCFF_{m+1}}{(1+K_2)^n \times (1+K_2)^{m-n} \times (K_3 - g)}$$

$$FCFF_t = EBIT_t \times (1 - \text{tax rate}) + Dep._t - Capital Exp._t - \Delta NWC_t$$

$$K_i = \frac{D}{(D+E)} \times K_d \times (1 - \text{tax rate}) + \frac{E}{(D+E)} \times K_e$$

$$K_e = R_f + (R_m - R_f) \times \beta_j$$

$$P_0 = \text{每股價值}$$

$$V_0 = \text{企業總體價值} = V_E + V_D$$

$$= \text{股東權益價值} + \text{負債價值 (不含計入營業活動現金流量之負債)}$$

$$N = \text{擬上市(最大)股數 } 374,571 \text{ 千股}$$

$$FCFF_t = \text{第 } t \text{ 期之現金流量}$$

K_i	=	加權平均資金成本 $i=1,2,3$
g	=	營業收入淨額成長率
n	=	3 第一階段之經營年限：111 年度~113 年度
m	=	5 第二階段之經營年限：114 年度~115 年度
$EBIT_t$	=	第 t 期之息前稅前淨利
$tax\ rate_t$	=	第 t 期之稅率
$Dep._t$	=	第 t 期之折舊費用
$Capital\ Exp._t$	=	第 t 期之資本支出
	=	第 t 期之購置固定資產支出+新增長期投資支出
ΔNWC_t	=	第 t 期之淨營運資金-第 $t-1$ 期之淨營運資金
	=	(第 t 期之流動資產-不付息流動負債) - (第 $t-1$ 期之流動資產-不付息流動負債)
$D/(D+E)$	=	付息負債占付息負債及權益比
$E/(D+E)$	=	權益占付息負債及權益比 $=1-D/(D+E)$
K_d	=	付息負債資金成本率
K_e	=	權益資金成本率
R_f	=	無風險利率
R_m	=	市場平均報酬率
β_j	=	系統風險；衡量公司風險相對於市場風險之指標

A.加權平均資金成本之參數設定及計算結果

項目	期間 I	期間 II	期間 III	基本假設說明
t	$t \leq n, n=3$	$n+1 \leq t \leq m,$ $m=5$	$t \geq m+1$	依該公司及產業狀況分為三期間： 期間 I：111~113 年度。 期間 II：114~115 年度。 期間 III：116 年度後(永續經營)。
$D/(D+E)$	48.86%	46.89%	44.92%	期間 I：依該公司最近期之付息負債占(付息負債+權益)比率計算。 期間 II：採用期間 I 及期間 III 之平均數
$E/(D+E)$	51.14%	53.11%	55.08%	期間 III：採用採樣同業最近期付息負債占(付息負債+權益)比率之平均數。
K_d	1.43%	1.71%	1.99%	期間 I：以該公司最近期財務報告平均借款利率估計。 期間 II：假設為期間 I 及 III 之平均值。 期間 III：係採最近十年本國銀行之借款平均利率計算之。
$tax\ rate$	20.00%	20.00%	20.00%	以該公司目前營運地點適用稅率計算。
R_f	2.3953%	2.3953%	2.3953%	採用櫃檯買賣中心公告最近期發行之 10 年期中央政府公債甲 11(A11111)111 年 11 月份之加權平均殖利率。

項目	期間 I	期間 II	期間 III	基本假設說明
R_m	10.56%	10.56%	10.56%	採最近 10 年度之加權股價指數報酬率平均值計算。
B_j	0.61	0.80	1.00	期間 I：係以臺灣經濟新報資料庫之各採樣同業最近 5 年度之資料計算。 期間 II：假設 B_j 為期間 I 及 III 之平均值。 期間 III：假設永續經營期個別資產之預期報酬率與指數同時發生變動的程度相當，故 B_j 趨近於 1。
K_e	7.36%	8.96%	10.56%	$=R_f + \beta * (R_m - R_f)$
K_i	4.32%	5.40%	6.53%	依上述模型介紹之計算公式得出加權平均資金成本
$g(\text{保守})$	12.58%	7.64%	2.70%	期間 I：因 109 年度受新冠肺炎疫情影響航空產業甚鉅，故係以該公司 105~108 年度及 110 年度之營收成長率平均值 12.5824%。 期間 II：假定該比率為期間 I 及 III 之間之平均值。 期間 III：考量永續經營，係以 ITIS 公布(經凱基證券整理)之 106~110 年全球經濟成長率平均值估計。
$g(\text{樂觀})$	12.58%	8.17%	3.75%	期間 I：因 109 年度受新冠肺炎疫情影響航空產業甚鉅，故係以該公司 105~108 年度及 110 年度之營收成長率平均值 12.5824%。 期間 II：假定該比率為期間 I 及 III 之間之平均值。 期間 III：永續經營期之營收成長率係以主計處公布之 106~110 年經濟成長率平均值估計。

B. 計算結果

$$\begin{aligned} \text{(A) 保守情境 } P_0 &= (V_0 - VD) / \text{Shares} \\ &= (32,563,453 \text{ 千元} - 13,175,560 \text{ 千元}) / 374,571 \text{ 千股} \\ &= 51.76 \text{ 元/股} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{(B) 樂觀情境 } P_0 &= (V_0 - VD) / \text{Shares} \\ &= (43,216,578 \text{ 千元} - 13,175,560 \text{ 千元}) / 374,571 \text{ 千股} \\ &= 80.20 \text{ 元/股} \end{aligned}$$

依據上述假設及公式，該公司依自由現金流量折現法保守及樂觀情境假設計算之參考價格區間為 51.76 元~80.20 元，承銷價 68 元落於該價格區間內。由於此法主要係以未來各期創造現金流量之折現值合計認定為股東權益價值，然因未來之現金流量無法精確掌握，且評價使用之相關參數亦無一致標準，國內實務上較少採用。

在股價評價方法選擇上，考量收益法下如現金流量折現法因需推估公司未來數年之盈餘及現金流量作為評價之基礎，然而預測期間長，推估營收資料之困難度提高，不確定性風險相對高，亦不能合理評估公司應有之價值，故不予以採用。

經綜合考量市場法(本益比法)之參考價格區間介於62.20~86.11元；採市場法(股價淨值比法)之參考價格區間介於35.62~75.32元，比較該公司此次與本推薦證券商議之承銷價格68元，所商議之承銷價格亦落參考價格區間內，故經雙方議定之承銷價格應尚屬合理。

(二)該公司與已上市、櫃同業之財務狀況、獲利情形及本益比之比較情形

茲就該公司與採樣同業公司之財務狀況、獲利情形及本益比之比較分析列示如下：

1.財務概況

分析項目		年度 公司別	108 年度	109 年度	110 年度	111 年 前三季
財務 結構	負債占資產比率(%)	長榮航太	60.73	58.25	56.66	53.46
		漢翔	68.05	68.28	64.84	62.46
		亞航	64.71	62.68	58.98	61.61
		駐龍	14.86	12.16	13.08	18.45
		晟田	56.96	60.27	59.49	59.27
		同業平均	45.40	61.20	52.50	註
	長期資金占不動產、 廠房及設備與使用權 資產比率(%)	長榮航太	242.88	188.94	202.93	213.38
		漢翔	245.82	205.50	219.87	234.47
		亞航	286.44	256.03	257.26	255.23
		駐龍	381.93	381.63	371.73	296.37
		晟田	129.09	126.93	141.03	140.43
		同業平均	160.00	99.46	99.58	註

資料來源：各期比率係參照各公司經會計師查核簽證或核閱之合併/個別財務報告、各公司 110 年報及凱基證券整理(長榮航太與晟田因無出具合併財務報告，故參照其個別財務報告)。同業資料則參考財團法人金融聯合徵信中心所出具「中華民國台灣地區主要行業財務比率」之行業財務比率，行業別分別為「C34 產業用機械設備維修及安裝業」。

註：財團法人金融聯合徵信中心尚未出具 111 年前三季 IFRSs 合併財報財務比率之同業資料。

(1)負債占資產比率

該公司 108~110 年度及 111 年前三季之負債占資產比率分別為 60.73%、58.25%、56.66% 及 53.46%。109 年度負債占資產比率較 108 年度微幅下降，在負債總額方面，主係 108 年底該公司依原於 102 年與奇異公司之合資契約約定，出售發動機廠房及設備等相關資產予長異公司後，致 109 年度發動機維修業務減少，又因多國民航主管機關停飛波音 737 MAX 機型飛機進而導致原廠及其代工廠停產，致飛機零組件製造業務下滑，再加上全球新冠肺炎疫情蔓延，航空公司多數客機航線減班或停飛，導致飛機維修時程向後遞延甚

或取消，致飛機維修業務量減少，因上述整體業績下滑使得該公司 109 年度採購及資金需求下降，以致 109 年底存貨總額、應付帳款(含關係人)及長期借款較 108 年底減少，另因維修業務減少致暫估發動機外修費用下滑，導致其他應付款(含關係人)下降；在資產總額方面，因該公司 109 年度辦理現金減資 30 億元及發動機業務量下降，使 109 年底現金及約當現金、應收帳款淨額減少，而因 109 年底負債總額減少高於資產總額減少幅度下，致使 109 年度之負債占資產比率些微下滑。

110 年度在負債總額方面，因新冠肺炎疫情持續衝擊全球航空產業市場，整體飛航需求下降進而減少相關之進廠定期維修及停機線維修等需求，以致該公司維修業務量下滑，採購及資金需求減少，加上長期借款陸續於一年內到期償還，以致長期借款 110 年底減少；在資產總額方面，110 年因波音 737MAX 機型飛機重新取得適航許可製造廠業績回升使得 110 年度應收帳款增加，然 110 年度因整體維修業務減少使整體稅前淨利減少，致 110 年底現金及約當現金較 109 年底減少，在負債總額減少幅度高於資產總額減少幅度下，使 110 年度負債占資產比率較 109 年度微幅下降。111 年前三季負債占資產比率較 110 年度微幅下降，主係因償還長期借款以致長期負債及一年內到期長期負債大幅減少所致。

與採樣同業及同業平均相較，該公司 108 年度負債占資產比率高於駐龍、晟田及同業平均值，109~110 年度及 111 年前三季僅高於駐龍，與其他採樣同業及同業平均互有高低，且該公司最近三年度及 111 年前三季之營業活動皆產生現金流入，顯示其財務結構穩健，尚無重大異常情事。

(2)長期資金占不動產、廠房及設備與使用權資產比率

該公司 108~110 年度及 111 年前三季之長期資金占不動產、廠房及設備與使用權資產比率分別為 242.88%、188.94%、202.93%及 213.38%。該公司 108 年底出售發動機廠房及設備等相關資產予長異公司後，發動機維修業務量減少，考量營運資金需求減少，於 109 年辦理現金減資 30 億元致股東權益大幅下降，及償還長期借款，致 109 年底長期資金占不動產、廠房及設備比率下滑至 188.94%。110 年 6 月該公司將位於觀音廠之廠房及土地出租予長異公司使用，故將原帳列於不動產、廠房及設備科目之自用廠房及土地，重分類至投資性不動產科目，使不動產、廠房及設備金額大幅減少，致 110 年度長期資金占不動產、廠房及設備與使用權資產比率上升至 202.93%。111 年前三季長期資金占不動產、廠房及設備與使用權資產比率較 110 年度上升，主係該公司平均不動產、廠房及設備與使用權資產因 111 年前三季折舊提列而下降所致，其變化情形尚屬合理。

經與採樣公司及同業平均相較，該公司最近三年度及 111 年前三季之長期資金占不動產、廠房及設備與使用權資產比率僅高於晟田及同業平均值外，其餘年度均低於其他採樣同業，而該公司 108、110 年度及 111 年前三季之長期資金占不動產、廠房及設備比率均在 200%以上，且該公司主要營運

場所多為自有廠房與土地承租，並投資於以生產與維修用之機器設備等資本支出，顯示該公司長期資金足以支應資本支出所需，尚無重大異常之情形。

綜上所述，該公司108~110年度及111年前三季之財務結構各項指標變動情形尚屬合理，顯示該公司目前之長期資金足以支應資本支出運所需，應無重大異常之情形。

2.獲利情形

分析項目		年度	108 年度	109 年度	110 年度	111 年 前三季
		公司別				
獲利 能力	資產報酬率(%)	長榮航太	6.30	4.39	4.24	8.95
		漢翔	4.76	1.19	1.56	4.75
		亞航	1.56	1.42	2.12	0.69
		駐龍	11.27	1.53	2.69	10.66
		晟田	2.37	(1.37)	0.50	3.82
		同業平均	2.00	7.70	6.80	註 1
	權益報酬率(%)	長榮航太	14.87	9.87	8.95	18.89
		漢翔	12.99	2.75	3.94	12.27
		亞航	2.74	2.61	4.30	0.60
		駐龍	13.69	1.70	3.01	12.58
		晟田	3.99	(4.55)	0.01	8.21
		同業平均	3.10	16.80	14.00	註 1
	營業利益占實收資本 額比率(%)	長榮航太	31.06	42.07	32.65	45.62
		漢翔	25.96	1.91	5.22	14.53
		亞航	6.56	(3.07)	0.47	1.53
		駐龍	79.91	13.26	16.90	53.77
		晟田	14.71	(23.14)	(5.64)	10.17
		同業平均	註 1	註 1	註 1	註 1
	稅前純益占實收資本 額比率(%)	長榮航太	36.33	39.52	30.64	67.80
		漢翔	25.17	5.09	7.16	24.41
		亞航	4.94	2.53	5.17	0.91
		駐龍	79.42	11.96	17.97	73.68
		晟田	13.12	(17.62)	(1.85)	24.88
		同業平均	註 1	註 1	註 1	註 1
純益率(%)	長榮航太	4.25	10.98	9.16	16.15	
	漢翔	6.56	1.88	2.35	6.45	
	亞航	1.15	1.08	1.98	0.29	
	駐龍	27.18	9.36	13.30	34.57	
	晟田	4.47	(8.55)	0.01	9.70	
	同業平均	1.70	11.80	9.70	註 1	
每股稅後盈餘(元)	長榮航太	3.11	1.85	2.50	4.07	
	漢翔	1.99	0.42	0.59	1.46	
	亞航	0.37	0.32	0.53	0.05	
	駐龍	6.74	0.92	1.50	4.51	

分析項目	公司別	年度			111年 前三季
		108年度	109年度	110年度	
	晟田	1.02	(1.13)	0.00	1.49
	同業平均	註 1	註 1	註 1	註 1

資料來源：各期比率係參照各公司經會計師查核簽證或核閱之合併/個別財務報告、各公司 110 年報及凱基證券整理(長榮航太與晟田因無出具合併財務報告，故參照其個別財務報告)。

同業資料則參考財團法人金融聯合徵信中心所出具「中華民國台灣地區主要行業財務比率」之行業財務比率，行業別分別為「C34 產業用機械設備維修及安裝業」

註 1：財團法人金融聯合徵信中心所出具之行業財務比率，未提供同業平均之營業利益占實收資本額比率、稅前利益占實收資本額比率、每股稅後盈餘及現金流量允當比率。

註 2：財團法人金融聯合徵信中心尚未出具 111 年前三季 IFRSs 合併財報財務比率之同業資料。

註 3：除每股盈餘外，其餘計算之損益數字係以年化計算。

(1) 資產報酬率及權益報酬率

該公司 108~110 年度及 111 年前三季之資產報酬率分別為 6.30%、4.39%、4.24% 及 8.95%；權益報酬率分別為 14.87%、9.87%、8.95% 及 18.89%。108、109 及 110 年度資產報酬率與權益報酬率逐年下降，主係因發動機維修業務量下降，新冠肺炎疫情及波音 737 MAX 機型飛機停飛事件影響，致飛機維修及製造業務量逐年減少致稅後淨利逐年下降所致。而 111 年前三季則因疫情影響趨緩及 737 MAX 機型飛機在各國陸續復飛下，業績成長致年化後之稅後淨利較 110 年度大幅成長故使資產報酬率與權益報酬率均較 110 年度大幅增加，尚無發現重大異常情形。

經與採樣公司及同業平均相較，該公司資產報酬率僅 108 年度及 111 年前三季資產報酬率低於駐龍、109 年度及 110 年度僅低於同業平均外，其餘年度均優於其他採樣同業及同業平均。在權益報酬率方面，除 109 年度及 110 年度低於同業平均外，其餘期間皆優於採樣公司及同業平均，該公司將部分發動機維修業務移出後辦理現金減資，經營績效尚屬穩定，經評估尚無重大異常情事。

(2) 營業利益占實收資本額比率及稅前純益占實收資本額比率

該公司 108~110 年度及 111 年前三季之營業利益占實收資本額比率分別為 31.06%、42.07%、32.65% 及 45.62%；稅前純益占實收資本額比率分別為 36.33%、39.52%、30.64% 及 67.80%。109 年度該公司發動機維修業務量減少，營運資金需求下降，進而辦理現金減資 30 億元，致 109 年底實收資本額較 108 年底減少 45.96%，由於發動機業務營收大幅減少，再加上疫情使得飛機維修及零組件需求減緩，在該公司積極控管營業費用下，109 年度營業利益較 108 年度下滑 26.79%，另因於 108 年度處分發動機廠房及設備等資產而產生業外利益，致 109 年度稅前純益較 108 年度減少 41.21%，因實收資本額下降幅度高於營業利益、稅前純益下降幅度，致使 109 年度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 108 年度上升。110 年度因持續受疫情影響，致營收規模及營業毛利下降，雖擰節營業費用 110 年度營業利益及稅前純益仍較 109 年度下滑，故 110 年度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 109 年度下降。111 年前三季之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均較 110 年度上升，主係因在實收資本額無異動情形下，111 年前三季因該公司飛機維修業務與製造業務業績回升，再加上毛利率較高之軍用發動機維修進廠量增加，且製造業務受惠於終端需求增加使其接單量上升致每單位固定成本下降，使得 111 年前三季營業毛利回升，而營業利益及稅前純益均隨之增加所致。

經與採樣公司及同業平均相較，該公司除 108 年度及 111 年前三季之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僅低於駐龍外，其餘年度均優於採樣公司及同業平均，該公司在航空業受新冠肺炎疫情下，各項獲利能力指標仍維持穩定良好狀況且優於同業，經評估尚無重大異常情事。

(3)純益率

該公司 108~110 年度及 111 年前三季之純益率分別為 4.25%、10.98%、9.16%及 16.15%。109 年度純益率較 108 年度上升，主係 108 年度發動機維修業務整體營業毛利率較低，且因 108 年底出售發動機廠房及設備等相關資產予長異公司後，減少發動機業務相關之人事成本及費用，使純益率隨之上升。110 年度純益率較 109 年度下降，主係因疫情蔓延使得以客運為主之航空公司調整維修排程，進而減少相關之停機線等維修需求，加上製造業務尚未達到規模經濟，產品前期開發資本投入較高，相關固定成本如折舊費用仍持續產生，造成稅後淨利減幅大於營收減幅所致。111 年前三季純益率均較 110 年度上升，主係因 111 年前三季飛機維修及相關零組件產品需求回升，帶動公司業績大幅成長，致純益率較 110 年度大幅上升。

經與採樣公司及同業平均相較，該公司純益率僅 108 年與 111 前三季低於駐龍、109 年低於同業平均、110 年低於駐龍及同業平均外，其餘年度均優於其他採樣同業及同業平均，該公司在航空業受新冠肺炎疫情下，各項獲利能力指標仍維持穩定良好狀況且優於同業，尚無重大異常之情事。

(4)每股盈餘

該公司 108~110 年度及 111 年前三季之每股盈餘分別為 3.11 元、1.85 元、2.50 元及 4.07 元。109 年度整體營收衰退，在該公司積極控管營業成本及費用下，歸屬母公司業主之稅後利益下滑 42.00%，另該公司於 109 年度辦理現金減資 30 億元，使其加權平均已發行股數較 108 年度僅略微減少 2.36%，因稅後利益減幅大於加權平均已發行股數減幅，致 109 年度每股盈餘下降。110 年度每股盈餘上升，主係因該公司於 109 年度辦理現金減資 30 億元，使得 110 年度加權平均已發行股數較 109 年度大幅下降高稅後淨利下降幅度所致。111 年前三季受到整體業績成長，使得每股盈餘較去年同期增加至 4.07 元。

經與採樣公司及同業平均相較，該公司除 108 年度及 111 年前三季每股盈餘僅低於駐龍外，其餘年度均優於採樣公司及同業平均，該公司在航空業

受新冠肺炎疫情下，各項獲利能力指標仍維持穩定良好狀況且優於同業，經評估尚無重大異常情事。

整體而言，該公司之獲利能力指標表現穩定並介於採樣同業之間，尚無重大異常。

3.本益比

請參閱本承銷價格計算書「二、(一)、1、(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所議定之承銷價格，並未參考財務專家意見或鑑價機構之鑑價報告。

(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

彙整該公司最近一個月於興櫃市場交易買賣平均股價及成交量資料如下表所示：

單位：新臺幣元；股

月份	平均股價(元)	成交量(股)
112年1月25日 ~112年2月23日	89.80	22,341,794

資料來源：證券櫃檯買賣中心網站。

該公司於興櫃市場掛牌之最近一個月(112年1月25日至112年2月23日)之簡單算術平均股價為89.80元，總成交量為22,341,794股。

(五)推薦證券商就其與申請公司所共同議定承銷價格合理性之評估意見

本證券承銷商依一般市場承銷價格訂定方式，參考採樣同業之本益比、股價淨值比及該公司最近一個月之興櫃市場平均成交價等方式，以推算合理之承銷價格，做為該公司辦理股票承銷之參考價格訂定依據。再參酌該公司之所處產業、經營績效、發行市場環境及同業之市場狀況等因素後，由本推薦證券商與該公司共同議定之。

該公司初次上市前現金增資案將採競價拍賣之承銷方式，依據「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」第八條及第十七條規定，應以申報競價拍賣約定書前興櫃有成交之30個營業日其成交均價扣除無償配股除權(或減資除權)及除息後簡單算術平均數之七成為最低承銷價格之上限，故以111年12月22日至112年2月14日興櫃有成交之30個營業日成交均價簡單算術平均數(84.29元)之七成59.00元為最低承銷價格(競價拍賣底標)之上限作為承銷價參考，爰最低承銷價格為新台幣57.63元，並以不高於最低承銷價格之1.30倍為上限，爰最低承銷價格之1.18倍，並依投標價格高者優先得標，每一得標人應依其得標價

格認購；公開申購承銷價格則以各得標單之價格及其數量加權平均所得之價格為每股新臺幣82.94元為之，惟該均價高於最低承銷價格之1.18倍，故承銷價格以每股新臺幣68元溢價發行，尚屬合理。

發行公司：長榮航太科技股份有限公司



負責人：黃南宏



(本用印頁僅限於長榮航太科技股份有限公司初次上市前現金增資案承銷價格計算書使用)

中 華 民 國 一 一 二 年 二 月 二 十 四 日

主辦承銷商：凱基證券股份有限公司



負責人：許道義



(本用印頁僅限於長榮航太科技股份有限公司初次上市前現金增資案股票承銷價格計算書使用)

中華民國 一一二 年 二 月 二十四 日

協辦承銷商：國泰綜合證券股份有限公司



負責人：莊順裕



(本用印頁僅限於長榮航太科技股份有限公司初次上市前現金增資案股票承銷價格計算書使用)

中 華 民 國 一 一 二 年 二 月 二 十 四 日

協辦承銷商：第一金證券股份有限公司



負責人：陳致全



(本用印頁僅限於長榮航太科技股份有限公司初次上市前現金增資案股票承銷價格計算書使用)

中 華 民 國 一 一 二 年 二 月 二 十 四 日

長榮航太科技股份有限公司



負責人：黃南宏

