

立法院第五屆第三會期經濟及能源委員會
中華民國九十二年四月三十日

漢翔航空工業股份有限公司
暨間接投資持股20%以上之公司
營運及績效報告

目 錄

一、漢翔公司簡介及經營績效分析

(一) 漢翔公司簡介-----2

(二) 漢翔公司九十一年度經營績效分析-----2

二、漢翔公司持股20%以上轉投資公司簡介及經營績效分析

(一) 國際渦輪引擎公司(ITEC)-----6

(二) 中捷航太公司 (IBIS) -----8

(三) 聯成航太股份有限公司-----11

三、附表

(一) 損益表-----15

(二) 產品銷售情況表-----16

(三) 國際渦輪引擎公司概況表-----17

(四) 中捷航太股份有限公司概況表-----19

(五) 聯成航太股份有限公司概況表-----21

一、漢翔公司簡介及經營績效分析：

(一)漢翔公司簡介

緣起：

漢翔前身為航發中心，成立於民國 58 年，原隸屬於空軍總部，民國 72 年改隸中山科學研究院。民國 85 年配合國家航太發展政策，航發中心從國防部改制為經濟部之國營企業漢翔公司。

公司概況：

現在的漢翔以市場為導向，正朝向企業化、民營化及國際化方向發展，經營策略也從軍用航空轉型為軍民通用，及多角化經營為目標。

漢翔在政府一貫政策支持下，以培育經驗豐富的人才，累積三十餘年的經驗，擁有軍機全機系統整合，民機區段研發、零組件製造與組裝能量為亞太地區少數兼具研發、系統整合測試及製造能量之航空供應商，已受到國際間航太產業的重視與讚許。

(二)漢翔公司九十一年度經營績效分析：

九十一年度實際經營結果收入合計 9,859,167 千元，其中營業收入 9,257,074 千元，營業外收入 602,093 千元；支

出合計 9,671,346 千元，其中營業成本 8,483,255 千元，營業費用 751,538 千元，營業外費用 436,553 千元。九十一年度稅前純益為 187,821 千元，較法定預算 24,468 千元增加 163,353 千元，達成率 767.62%(見附表一)主要內容分析說明如次：

1、九十一年度營運計畫執行情形：(見附表二)

(1) 軍用飛機類：

實際數 3,275,835 千元，預計銷值 4,107,235 千元，達成率 79.76%，主要係經國號戰機、AT-3 強漢計畫自製機種因空軍預算排擠因素致需求延後；劍二 A、萬劍案因中科院研發時程延後等因素影響致實際銷值未達預計。

(2) 民用飛機類：

實際數 804,771 千元，預計銷值 3,000,000 千元，達成率 26.83%，主要係受全球景氣衰退及 911 事件影響，致接單量未如預期，已簽約訂單客戶要求延後交運等因素，致實際銷值未達預計。

(3) 引擎類：

實際數 2,350,936 千元，預計銷值 3,300,000 千元，達成率 71.24%，主要係受全球景氣衰退、911 事件及

恩隆案影響，商用引擎銷售未如預期；另空軍因年度預算排擠因素需求延後等因素，致實際銷值未達預計

(4) 航電類：

實際數 253,209 千元，預計銷值 559,215 千元，達成率 45.28%，主要係受景氣衰退影響，接單不如預期，致實際銷值未達預計。

(5) 航空器維修類：

實際數 1,635,552 千元，預計銷值 728,977 千元，達成率 224.36%，主要係軍方維修案及器材供售案較預計增加，致實際銷值較預計增加。

(6) 工業技術服務類：

實際數 936,771 千元，預計銷值 1,646,573 千元，達成率 56.89%，主要係汽電共生業務延遲交運影響；另因景氣衰退因素，汽電共生及其他工業技術服務業務接單不如預期，致實際銷值未達預計。

2、固定資產投資計畫：

九十一年度固定資產投資計畫實際支用數 261,250 千元，預算數 294,591 千元，連同上

年度保留轉入數 18,861 千元，合計可支用數 313,452 千元，均為非計畫型資本支出，本年度執行數加計契約責任數 17,119 千元，執行率為 88.81%，未執行差異主要係部分工程案因投標家數不足及投標金額過高致多次流標，以及部份機具類型已停產，經重修訂規格重新招標費時，因此無法於年度內交貨驗收，致需辦預算保留

3、研究發展計畫：

九十一年度研究發展計畫實際執行，支出 363,228 千元，較預算數 85,950 千元增加 277,278 千元，主要係民機業務 BD-100 計畫參與國際合作案研究階段費用增加所致。

二、漢翔公司持股 20%以上轉投資公司簡介及經營績效分析：

(一)國際渦輪引擎公司(ITEC)

緣起：

1、根據行政院 69.2.2 第八次自立小組會議指示：

『由空軍航發中心負責燃氣渦輪引擎之發展，建立渦輪引擎之研究發展能力』，並於 70.8.31 行政院第十三次自立小組會議核定撥款二百二十萬元美金作為 TFE-1042 合作發展先期作業之用。

2、中美雙方合資之 ITEC 公司(INTERNATIONAL TURBINE ENGINE CORP.) 71 年 6 月 21 日在台北召開首次股東會議及董事會。

3、轉投資國際渦輪引擎公司(ITEC)初期目的係以建立國家『渦輪引擎之研究發展能力』之任務為導向。

公司概況：

ITEC 公司係由美國 Honeywell/Engines & System 及漢翔公司合組而成。其成立主要目的為發動機之研究開發，並保有研發結果之所有權。ITEC 並未設置生產或製造部門，其訂單係轉由 Honeywell/Engines & System 及漢翔公

司承接，故該公司無固定資產投資、資金轉投資等計畫。營運項目主要分為：引擎、備份件、支援裝備等三項硬體之生產交運及工程和整體後勤支援等兩項勞務合約之執行

經營績效分析：

九十一年度實際經營結果收入合計 2,032,708 千元，其中營業收入 2,024,799 千元，營業外收入 7,909 千元；支出合計 2,019,059 千元，其中營業成本 1,664,439 千元，營業費用 354,620 千元。九十一年度稅前純益為 13,649 千元(見附表三)(美元折算台幣以 34.76 計算)

911 事件之後，全球航太業大受影響，但在全員努力之下，仍達到預計營業目標，完成交運 12 具的 F124 引擎，供捷克 L-159 飛機使用、完成 3 具 F124/M346 飛試引擎交運給義大利 AerMacchi 公司，全年銷貨收入 58,250 仟美元，淨利為 392 仟美元。

目前該公司所有大型市場開發案，均透過中美雙方合組之董事會審查，通過後始能成案。本公司也透過派遣資深經理人擔任 ITEC 副總裁、工程主任及財務經理方式，長駐美國 ITEC 公司參與其平日實際運作，以確保我方股東之權益，另一方面也藉由外派幹部培養公司國際化人才

未來市場開發重點在參與義大利 M346/F124 飛機生產規畫、議約及歐盟市場開發，雖已與義大利 Aermachhi 公司簽署研發飛試合約，但目前仍在研發階段，將加速研發工作，努力開發新商機。

(二)中捷航太公司(IBIS)

緣起：

IBIS 航太公司成立於 1997 年 3 月 15 日，主要業務為進行 Ae270 通用運輸小飛機研發製造及全球市場之行銷業務。轉投資之主要目的在結合中華民國與捷克雙方之資源，技術與行銷管道，共同發揮兩國在歐洲與亞洲的地理優勢，期能切入全球航太市場。

公司概況：

IBIS 公司由漢翔公司(佔 48.5%)、全鋒公司(佔 1.5%)及捷克 Aero 公司(佔 50%)共同出資成立，總資本為 6400 萬美元。其中 Aero 於 1990~1997 年投入之研發作價 2300 萬美元，餘由三家合資股東出資共 4100 萬美元進行研發驗證、生產整備及行銷推廣等工作。

IBIS 公司之董事會依據公司章程計有六席董事，由漢翔與 Aero 各推派 3 人擔任，共同負責制定公司政策與經營策略。董事長任期三年，由雙方輪流擔任，董事會則每 3 個月召開一次。

現階段主要工作為推動 Ae270 通用運輸飛機研發及認證工作，漢翔公司負責機翼及風檔隔框之研製，其餘機體結構及全機組裝飛試由 Aero 公司負責。計畫完成 5 架原型機其中 2 架為地面測試機及 3 架為試飛認證機。

結合本公司參與開發之力量，與 Aero 公司既有之全球行銷網路，以具競爭力之價位及高品質之產品開拓北美、歐洲地區及中國大陸等主要行銷市場。目前各主要競爭廠家產品價格約在 180 萬至 250 萬之間，故採取低價策略，以確保市場競爭力。Ae270 可適用於偏遠地區一般貨運、人員運送及醫療用品之補給、歐美都會城鄉間小包貨件之快捷運送、國土保安、海岸巡防及走私監控。如能及早完成認證，將可在小飛機市場上搶佔一席之地。

經營績效分析：

九十一年度實際經營結果收入合計 5,103 千元，因 IBIS 公司尚無營業收入，故收入均來自營業外收入；支

出合計 53,807 千元，其中營業費用 53,769 千元，營業外費用 38 千元。九十一年度稅前純損為 48,704 千元(見附表四)(美元折算台幣以 34.76 計算)

中捷航太公司研發之 Ae270 正進行試飛中，雖已獲得 67 架之確認訂單，但仍需取得認證後方得交機，因此尚無實際飛機銷售之收入，目前該公司之營運資金主要用於研發費用之支出。

由於新飛機之開發需經由設計、製造、地面測試、飛行測試，並獲得適航認證之考驗後，進入量產以交機與客戶，交機後才有收入，方能達成短期損益平衡及長期獲利之目標。原計劃製造 P 構型及 HP 構型，由於市場上對 Ae270HP 構型反應較佳，因此規劃以此構型為銷售主軸，並針對客戶需求，加強航電、飛控設備及加裝商務型舒適座椅，以因應市場之趨勢。該公司九十一年度內完成 10 項地面測試、並安排 P3 機移境西班牙試飛以分擔 P5 機(HP 構型)之飛試工作、進行 P5 機之製造組裝等，未來應更積極投入並參與認證作業，以加速完成 FAA/CAA 認證

未來這一年(九十二年度)是 Ae270 專案承先啟後之一年，將以取得認證為最優先之任務，同時為滿足客戶之

需求，量產規劃也應同步展開。另藉由市場開發之努力，以儘速達到財務面損益平衡之目標。因此，嚴格管控進度、積極開發市場將是未來工作之重點。另後勤支援已成為市場購機需求重點評估項目，相關之規劃、系統建立及落實執行應同步展開，以建構一完整之產銷體系。

為有效降低年度各項費用及管制經費支出，IBIS 已採取如下措施：

- ✓ 評估各地區市場定位及潛力，訂定優先擴展之目標，以集中行銷資源於高潛力地區，減少行銷費用支出。
- ✓ 嚴格管制各辦公室經費支出，減少跨洲之差旅，改以越洋電話進行工作討論。
- ✓ 控管認證進度及時程，訂定分項分月訂定檢查點
- ✓ 工程研改(ECP)經審查核定後，設定分階段工作內容，依據完工項目分別計價付款。

(三)聯成航太股份有限公司

緣起：

為配合政府發展台灣成為亞太營運中心政策，以順利推動「亞太飛機及維修中心」計畫，並為提昇國內航太科技能量及維修業務之附加價值，本公司協同中華航空股份有限

公司、亞洲航空股份有限公司及長榮航太科技股份有限公司等四家公司，協議合資共同籌組聯成航太科技股份有限公司，整合運用國內航太維修、改裝及製造等資源，爭取國際合作，開拓飛機改裝業務，使我國成為亞太地區飛機改裝及維修重鎮，並進一步帶動整體維修產業之蓬勃發展

公司概況：

未來飛機維修產業將朝向專業化，一元化(One Stop Services)之方向整合。因此集合國內在維修、工程、製造及管理方面最具競爭力的廠家，以最大的優勢與波音公司飛機工程服務部門(Boeing Airplane Services, BAS)合作，以擴張國際維修市場之佔有率，是聯成航太公司之經營宗旨。

聯成航太公司與BAS合作之業務範圍包含飛機改裝業務，以及飛機改裝之補充型號認證(STC, Supplementary Type Certificate)開發與對BAS部門其他維修業務之承接等三大類。其中又以飛機改裝業務為主。包含客機改裝貨機、航電改裝及內裝改裝等三大項目。至於STC開發，則是為了帶動客機改裝貨機及建立工程技術能力，以順利

取得各項飛機改裝業務之必要手段。俟聯成航太公司建立了必要之工程能力後，除了帶動相關的飛機改裝業務而外，亦有機會承接 BAS 委外之維修或改裝相關之工程業務，以進一步擴大聯成航太公司與 BAS 合作的範圍，為投資公司爭取更多業務。

聯成航太公司經營之營業項目包括：

- ✓ 飛機維修及改裝國際工程承包
- ✓ 飛機維修及改裝工程設計及技術服務
- ✓ 飛機系統件及零組件製造、工程承包及進出口

經營績效分析：

九十一年度實際經營結果收入合計 65,493 千元，其中營業收入 55,114 千元，營業外收入 10,379 千元；支出合計 57,466 千元，其中營業成本 47,675 千元，營業費用 9,576 千元，營業外費用 215 千元。九十一年度稅前純益為 8,027 千元(見附表五)

聯成公司目前在合約談判方面，波音公司已同意將權利金由原訂之 10%降低至 7%，另有關 Program Launch 最低數量已獲 Goodrich 及 Boeing 同意由原先 25 架修改為 15 架量。由於 Goodrich 及 Boeing 公司參與本案至目前

仍處於持續虧損狀態，因此 Goodrich 公司在合作方面希望能降低投資額，也就是將來會調成為 ICAS 的次合約商方式，而整個合作計畫將由聯成公司來主導。

未來營運仍以改裝補充型號認證(STC)開發，飛機改裝維修與飛機改裝套件製造等三部份為主。911 事件以後，波音預估 B 737-300 與 400 未來 20 年貨機之改裝市場需求約有 312 架量，另預估 FedEx 公司未來 B-737 改裝成貨機的需求約有 150 架。

未來聯成與波音簽約後，聯成將成為 STC 之主要投資人，Goodrich 則成為聯成之下包/夥伴廠商，Goodrich 以大約 25%投資額換取 20 至 30 架之保證訂單，聯成則負責改裝工程設計及零組件製造，Goodrich 負責首架機之改裝認證及設施提供，Goodrich 將與聯成共同進行產品行銷。而聯成公司為因應航太業短期之不景氣，公司方面也進行精實計畫，目前公司員工將維持各成員公司代表性員工一名及一名專業會計人員之員額，以節省各項經費之支出。

漢翔航空工業股份有限公司

附表
一

九十一年度

損益計算表

單位：千元

| 科目名稱 | 金額 |
|-------|-----------|
| 營業收入 | 9,257,074 |
| 營業成本 | 8,483,255 |
| 營業毛利 | 773,819 |
| 營業費用 | 751,538 |
| 營業利益 | 22,281 |
| 營業外收入 | 602,093 |
| 營業外費用 | 436,553 |
| 營業外利益 | 165,540 |
| 稅前純益 | 187,821 |
| 所得稅費用 | 2,630 |
| 本期純益 | 185,191 |

漢翔航空工業股份有限公司

附表二

九十一年度

產品銷售情形表

單位：千元

| 項 目 | 實際數 | 預算數 | 達成率% |
|---------|-----------|------------|--------|
| 軍用飛機類 | 3,275,835 | 4,107,235 | 79.76 |
| 民用飛機類 | 804,771 | 3,000,000 | 26.83 |
| 引擎類 | 2,350,936 | 3,300,000 | 71.24 |
| 航電類 | 253,209 | 559,215 | 45.28 |
| 航空器維修類 | 1,635,552 | 728,977 | 224.36 |
| 工程技術服務類 | 936,771 | 1,646,573 | 56.89 |
| 合 計 | 9,257,074 | 13,342,000 | 69.38 |

| | | | | | |
|---------|-----------------|-----|--|------|---------------|
| 被投資事業名稱 | 國際渦輪引擎公司 | 地址 | 3131 E. Airline, Phoenix, AZ. 85253, U.S.A | 聯絡人 | Steve Bradley |
| 資本額 | 65,850美元 | 董事長 | Steve Loranger | 電話 | (602)231-3857 |
| 成立日期 | 71年6月21日 | 總經理 | Steve Bradley | 傳真機 | (602)231-4175 |
| 投資目的 | 建立航空引擎自主研發與製造能量 | | | 會計年度 | 採 1 月至12 月制 |

三、最近五年投資機關(基金)獲取股利情形：

單位：千美元

| 投資機關 | 年度 | | | | |
|--------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | 88年度決算 | 89年度決算 | 90年度決算 | 91年度決算 | 92年度預算 |
| 漢翔航空工業股份有限公司 | 189 | 161 | 0 | 0 | 0 |
| 現金股利 | | | | | |
| 股票股利 | | | | | |
| 現金股利 | | | | | |
| 股票股利 | | | | | |

一、歷年投資情形：

| 投資機關(基金) | 年度 | 金額 | 說明 |
|----------|----|-----|------|
| 漢翔公司 | 86 | 728 | 原始投資 |
| 合計 | | 728 | |

註：請填列最近四年度決算及最近一年度預算資料。

四、最近五年經營成果及財務狀況：

單位：千美元

| 項目 | 88年度決算 | 89年度決算 | 90年度決算 | 91年度決算 | 92年度預算 |
|----------|---------|---------|---------|--------|--------|
| 營業收入 | 56,281 | 63,538 | 63,463 | 58,251 | |
| 營業成本 | 47,492 | 56,500 | 53,835 | 47,884 | |
| 毛利 | 8,789 | 7,038 | 9,628 | 10,367 | |
| 營業費用 | 10,970 | 8,424 | 10,965 | 10,202 | |
| 營業利益 | (2,181) | (1,386) | (1,337) | 165 | |
| 營業外收支 | 2,478 | 2,009 | 817 | 228 | |
| 所得稅 | 114 | 240 | 0 | 106 | |
| 稅後淨利 | 183 | 383 | (520) | 287 | |
| 現金股利(每股) | 7.15 | 6.10 | 0 | 0 | |
| 股票股利 | 0 | 0 | 0 | 0 | |

二、被投資事業主要股東：

股數單位：萬股

| 股東名稱 | 92年3月31日 | |
|---------------|----------|--------|
| | 持有股數 | 占股權% |
| Honeywell-優先股 | 3.1331 | 47.64% |
| Honeywell-普通股 | 0.715 | 80.33% |
| 漢翔-優先股 | 2.6445 | 40.21% |
| 漢翔-普通股 | 0.1345 | 15.11% |
| 國防基金會-優先股 | 0.7985 | 12.14% |
| 國防基金會-普通股 | 0.0406 | 4.56% |

單位：千美元

| 項目 | 88年度決算 | 89年度決算 | 90年度決算 | 91年度決算 | 92年度預算 |
|------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------|
| 流動資產 | 42,401 | 39,506 | 27,121 | 9,913 | |
| 固定資產 | 12 | 18 | 116 | 23 | |
| 其他資產 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 合計 | 42,413 | 39,524 | 27,237 | 9,936 | |
| 流動負債 | 41,228 | 37,956 | 26,188 | 8,721 | |
| 長期負債 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 其他負債 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 股本 | 66 | 66 | 66 | 66 | |
| 資本公積 | 723,554 | 723,554 | 723,554 | 723,554 | |
| 保留盈餘 | (722,435) | (722,052) | (722,571) | (722,405) | |
| 合計 | 42,413 | 39,524 | 27,237 | 9,936 | |

註：88年至90年依據會計師簽證資料。

註：請填妥被投資事業最近四年度決算及最近一年度預算資料。

17

附 表 三 之 一

政府、國營事業及非營業基金投資民營事業概況表

被投資事業名稱：國際渦輪引擎公司 五、參與投資之成本效益檢討：

- 自ITEC公司獲取之股利,迄90年度為止,已高達美金\$12,814,557.74元,換算新台幣(1:32.50)則已超過四億元(NT\$416,473,127)。
- 雖然2001年ITEC營運虧損台幣27,007,500元,TFE1042引擎也已交運完畢,但ITEC自2002年將營業重心轉為:
 - A. 銷售TFE1042引擎備份件,營運目標2千2百萬美金,折合台幣7億4千8百萬美元
 - B. 銷售12具L-159/F124引擎及3具W-346/F124引擎,營運目標3千12萬美金,折合台幣9億7千8百9拾萬元

六、原參與投資之政策目的達成程度之檢討：

本公司與Honeywell(前身為AlliedSignal)公司合組之國際渦輪引擎公司(ITEC)因已完成325具之TFE1042引擎生產,當初設立ITEC公司研製國際戰機引擎之階段性任務亦已達成。然後續因引擎交運給中華民國空軍、捷克空軍或軍服役後產生的後勤及產品支援需求、維修及組件精進研究,仍需藉由ITEC公司完成。

七、與事業產銷密切程度之檢討：

- 本公司所屬發動機事業部目前仍負責空軍軍國戰機引擎維修及後勤支援,藉由被投資公司ITEC可以取得分工訂單及HONEYWELL在工程技術資源方面之協助,除增加本公司銷值外,還可有致短維修時間,對經國號戰機妥善率(戰力)有直接密切之關係。
- 本公司以股東身份派員參與ITEC公司運作,較易居中協助工作推展,整合空軍與美方之意見取得共識,提高顧客滿意度,售後服務通常構跨本公司及Honeywell公司兩方,ITEC可持續扮演協調整合角色推銷售後服務。

八、應否撤資(或讓售)之檢討：

- ITEC目前正努力拓展F124引擎商機,並已與義大利商AERMACCHI公司簽訂合約,預訂商機有高達1000具之多獲利可期。
- 本公司因合夥關係而分享來自ITEC公司及HONEYWELL集團訂單,據以往經驗顯示訂單獲利不錯,且與Honeywell集團因過去長期合作關係而取得之各項工程技術尤為可貴。
- 本公司宜在既有合作基礎上,協助ITEC積極開拓F124引擎市場,並藉由HONEYWELL集團之資源(如工業合作條件、世界各地業務據點、政府關係)提供TFE1042衍生產品之銷售競爭力,為本公司帶來訂單或商機。
- 精派員參與ITEC經營可獲得國際性航太業務運作之寶貴經驗。
- 可因合夥協定獲得ITEC自有品牌產品之高利潤訂單。
- 中美雙方合作的典範,可提供國內外合作模式並提昇本公司形象。
- 我方擁有ITEC公司全數優先股股票,未來商機看好情況下,本公司將可分配優渥之優先股利。

九、最近五年接受政府、國營事業及非營業基金委辦或補助之情形：

| 委託或補助機關(基金) | 年度 | | 金額 | 補助費 | 說明 |
|-------------|-----|-----|----|-----|----------------------------|
| | 委辦費 | 補助費 | | | |
| | | | | | 最近五年直接受政府、國營事業及非營業基金委辦或補助。 |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

註：請填列最近四年度決算及最近一年度預算,並以被投資事業會計年度為基準。
十、公股代表：

| 姓名 | 原服務機關及職務 | 擔任職務 | 核派日期 | 支領酬勞 | | 支領依據 |
|-----|---------------|------|---------|------|---------|-------|
| | | | | 名稱 | 金額(元/月) | |
| 彭元熙 | 漢翔公司副董事長 | 董事 | 80/4/26 | | 0 | 未支領酬勞 |
| 劉光進 | 漢翔公司發動機事業部執行長 | 董事 | 91/11/1 | | 0 | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |

附註：

| | | | | | |
|---------|---------------------|-----|---|-----|---------------------------|
| 被投資事業名稱 | 中捷航太股份有限公司(IBIS) | 地址 | Unit 18, Mill Mall Mickham's Cay P.O. Box 3339 Road Town Tortola BVI | 聯絡人 | 鄭登建先生(漢翔) |
| 資本額 | 64,000千美元 | 董事長 | 韓安東先生 | 電話 | (04)2707 0001 EXT: 502491 |
| 成立日期 | 1997年7月1日 | 總經理 | Mr. Jiri Fidransky | 傳真機 | (04)2284 2247 |
| 投資目的 | 合作發展通用小飛機製造、認證及銷售業務 | | | | |

一、歷年投資情形：

| 投資機關(基金) | 年度 | 金額(NT千元) | 說明 | 明 |
|----------|----|----------|-----------------------------|---|
| 漢翔公司 | 87 | 286,653 | 第一期股金9,700千美元 | |
| | 88 | 300,784 | 第二期股金8,800千美元 | |
| | 89 | 243,262 | 第三期股金4,800千美元，第四期股金2,840千美元 | |
| | 90 | 168,007 | 第五期股金4,900千美元 | |
| 合計 | | 978,706 | | |

二、被投資事業主要股東：

| 股東名稱 (請填持股數多之前十名) | 成立(或初次投資)時 (千元) | | 92年3月31日 (資本額：64,000千美元) | |
|----------------------|--------------------|--------|-----------------------------|--------|
| | 持有股數 | 占股權% | 持有股數 | 占股權% |
| AERO | 2,300 | 69.70% | 3,200 | 50.00% |
| 漢翔公司 | 970 | 29.40% | 3,104 | 48.50% |
| 金鋒公司 | 30 | 0.90% | 96 | 1.50% |
| 合計 | 978,706 | | 978,706 | |

股數單位：萬股

三、最近五年投資機關(基金)獲取股利情形：

| 項 | 年 | 88年度決算 | 89年度決算 | 90年度決算 | 91年度決算 | 92年度預算 |
|--------------|------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 投資機關 | 年度 | | | | | |
| 漢翔航空工業股份有限公司 | 現金股利 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 股份有限公司 | 股票股利 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 現金股利 | | | | | |
| | 股票股利 | | | | | |
| | 現金股利 | | | | | |
| | 股票股利 | | | | | |

單位：千美元

四、最近五年經營成果及財務狀況：

| 項目 | 年 | 88年度決算 | 89年度決算 | 90年度決算 | 91年度決算 | 92年度預算 |
|-------|----|---------|---------|---------|---------|--------|
| 營業收入 | 年度 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 營業成本 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 毛利 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 營業費用 | | 1,108 | 1,630 | 1,537 | 1,547 | |
| 營業利益 | | (1,108) | (1,630) | (1,537) | (1,547) | |
| 營業外收支 | | 233 | 219 | 178 | 146 | |
| 所得稅 | | | | | | |
| 稅後淨利 | | (875) | (1,411) | (1,359) | (1,401) | |
| 現金股利 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 股票股利 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

單位：千美元

五、最近五年投資機關(基金)獲取股利情形：

| 項目 | 年 | 88年度決算 | 89年度決算 | 90年度決算 | 91年度決算 | 92年度預算 |
|------|---|---------|---------|---------|---------|--------|
| 流動資產 | | 3,993 | 5,130 | 10,674 | 8,480 | |
| 固定資產 | | | | 12 | 59 | |
| 其他資產 | | 43,589 | 46,126 | 49,632 | 50,018 | |
| 合計 | | 47,582 | 51,256 | 60,318 | 58,557 | |
| 流動負債 | | 92 | 176 | 598 | 238 | |
| 長期負債 | | | | | | |
| 其他負債 | | | | | | |
| 股本 | | 49,000 | 54,000 | 64,000 | 64,000 | |
| 資本公積 | | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 保留盈餘 | | (1,510) | (2,920) | (4,280) | (5,681) | |
| 合計 | | 47,582 | 51,256 | 60,318 | 58,557 | |

單位：千美元

政府、國營事業及非營業基金投資民營事業概況表

被投資事業名稱：中捷航太股份有限公司(IBIS)

頁次：2/2

單位：千元

填表日期：92年3月31日

五、參與投資之成本效益檢討：

- 1. 推動AE-270通用運輸小飛機合作案之開發、製造、生產及全球行銷工作。
- 2. 配合政府航太政策，推動我國與捷克經濟與工業合作，並促進兩國實質關係。

六、原參與投資之政策目的達成程度之檢討：

IBIS公司之產品AE270尚在研發、試飛驗證及生產準備階段，雖已獲得多國採購訂單但仍需取得認證後方得交機，惟已達成配合政府航太政策，推動我國與捷克經濟與工業合作，並促進兩國實質關係之目的。

七、與事業產銷密切程度之檢討：

- 1. 本公司負責AE-270通用運輸小飛機機翼研發及生產，IBIS所獲訂單增加時，本公司所負責生產之機翼交貨量亦增加。
- 2. 本公司除增加東歐之商業合作夥伴，且能藉此進入國際航太市場。

八、應否撤資（或讓售）之檢討：

- 1. 本案現正進行試飛驗證中，目前已獲六十七架之訂單。
- 2. 原訂91年完成適航認證，由於客戶要求而新增航電、飛控裝備及加裝商務型舒適座椅等衍生設計變更，又因AV人力不足，所以認證進度稍有落後，計畫在92年底完成適航認證。目前首要之務務係加強專案進度管制，以期及早完成認證及交機。
- 3. 資金主要用於研費用之支出，目前財務報表表達暫為虧損，係因尚無實際機銷售之收入。
- 4. 綜合上述，建議現階段暫不考量撤資。

附表四之二

九、最近五年接受政府、國營事業及非營業基金委辦或補助之情形：

| 委辦或補助機關 (基金) | 金額 | | 說明 |
|--------------|-----|-----|----|
| | 委辦費 | 補助費 | |
| 年度 | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

註：請填列最近四年度決算及最近一年度預算，並以被投資事業會計年度為基準。

十、公股代表：

| 姓名 | 原服務機關及職務 | 擔任職務 | 核派日期 | 支領酬勞 | | 支領依據 |
|-----|--------------|------|----------|------|---------|-------|
| | | | | 名稱 | 金額(元/月) | |
| 韓安東 | 漢翔公司副總經理 | 董事長 | 89/6/14 | | 0 | |
| 夏友堯 | 漢翔公司副總經理 | 董事 | 88/12/16 | | 0 | |
| 毛曾奇 | 漢翔公司飛機事業部執行長 | 董事 | 91/11/11 | | 0 | 未支領酬勞 |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |

註：請填列最新資料

政府、國營事業及非營業基金投資民營事業概況表

被投資事業名稱：聯成航太股份有限公司
 頁次：2/2 單位：千元 填表日期：92年3月31日

九、最近五年接受政府、國營事業及非營業基金委辦或補助之情形：

| 委辦或補助機關 (基金) | 年度 | 金額 | | 說明 |
|--------------|----|-----|-----|----|
| | | 委辦費 | 補助費 | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

註：請填列最近四年度決算及最近一年度預算，並以被投資事業會計年度為基準。

十、公股代表：

| 姓名 | 原服務機關及職務 | 擔任職務 | 核派日期 | 支領酬勞 | | 支領依據 |
|-----|------------|------|---------|------|---------|-------|
| | | | | 名稱 | 金額(元/月) | |
| 馮家熾 | 漢翔公司國科部執行長 | 董事 | 91/11/1 | | 0 | 未支領酬勞 |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |

註：請填列最新資料

1. 本案原由聯成航太、波音、goodrich共同參與開發737客機改裝貨機，由於Goodrich及Boeing公司參與本案至目前仍處於持續虧損狀態，因此Goodrich公司在合作方面希望能降低投資額，也就是將來會調成為ICAS的式合約商方式，而整個合作計畫將由聯成公司來主導。

2. 未來聯成與波音簽約後，聯成將成為STC之主要投資人，Goodrich則成為聯成之下包/夥伴廠商，Goodrich以大約25%投資額換取20至30架之保證訂單，聯成則負責改裝工程設計及零件組件製造，Goodrich負責客機之改裝認證及設施提供，Goodrich將與聯成共同進行產品行銷。

六、原參與投資之政策目的達成程度之檢討：

1. 為配合政府發展台灣成為亞太營運中心政策，以順利推動亞太飛機及維修中心計畫，並為提升國內航太科技能量及維修業務之附加價值，結合國內航太飛機研發、維修、改裝及製造等各項資源，開發飛機維修市場，爭取飛機維修及改裝之商機，是以本(漢翔)公司與中華航空股份有限公司、亞洲航空股份有限公司、長榮航太科技股份有限公司，協議合資共同籌組成立聯成航太科技股份有限公司(International Consortium for airplane Services, ICAS)，期能以各家能量之優勢，共同爭取民航飛機改裝及維修等各項相關業務。

2. 未來營運仍以改裝補充型號認證(STC)開發，飛機改裝維修與飛機改裝零件製造等三部份為主。911事件以後，波音預估B 737-300與-400未來20年貨機之改裝市場需求約有312架量，另預估FedEx公司未來B-787改裝成貨機的靈求約有150架。

七、與事業產鏈密切程度之檢討：

本案若持續進行將為本公司帶來工程師的能量提升以及飛製廠的改裝業務零組件的生產製造。

八、應否撤資(或讓售)之檢討：

1. 目前以聯成公司為對外單一窗口向外接洽客機改裝貨機業務係配合政府政策。

2. 如達成董事會要求則繼續投資，否則將決定終止投資。