

2630

AIA ASIA 亞洲航空股份有限公司

Company Limited

2021 法人說明會



免責聲明

- 本簡報及同時發佈之相關訊息所提及之預測性資訊，包括營運情況、財務狀況及業績展望等內容，係本公司基於內部資料及外部整體經濟發展現況所得之資訊。
- 本公司未來實際產生的營運結果、財務狀況與業務成果，可能與預測性資訊有所差異，其原因可能來自各種因素，包括但不限於市場需求、各種政策法令與整體經濟現況之改變，以及其他本公司無法掌控之風險等因素。
- 本簡報中所提供之資訊，係反應本公司截至目前為止對於未來的看法，並未明示或暗示性地表達或保證其具有正確性、完整性或可靠性。對於簡報內容，未來若有任何變更或調整，本公司不負責更新或修正。



大綱

營運概況

商用業務展望

軍機業務展望

營運概況



綜合損益表

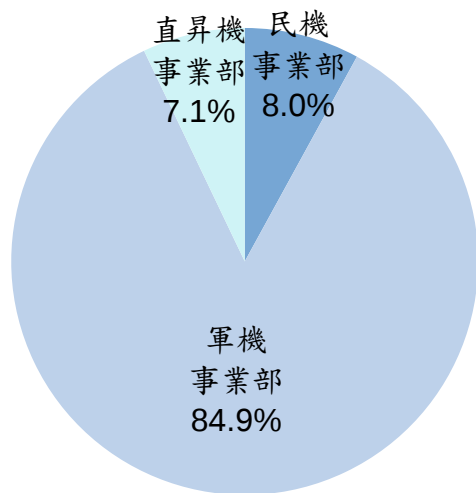
單位：新台幣仟元

科目	1H21	1H20	同期變化	2020年	2019年	同期變化
營業收入淨額	1,916,392	1,940,032	(23,640)	3,895,091	3,913,291	(18,200)
營業成本	1,816,623	1,817,226	(603)	3,704,355	3,531,974	172,381
營業毛利率(%)	5.2%	6.3%	-1.1%	4.9%	9.7%	-4.8%
營業費用	108,862	130,779	(21,917)	230,977	302,564	(71,587)
營業淨利率(%)	-0.5%	-0.4%	-0.1%	-1.0%	2.0%	-3.0%
營業外收入(支出)	76,435	16,740	59,695	73,469	(19,341)	92,810
本期淨利(損)	60,077	6,330	53,747	42,388	45,011	(2,623)
純益率(%)	3.1%	0.3%	2.8%	1.1%	1.2%	-0.1%
每股盈餘(新台幣元)	0.45	0.05	0.40	0.32	0.34	(0.02)
股東權益報酬率(%)	3.4%	0.4%	3.0%	2.6%	2.7%	-0.1%

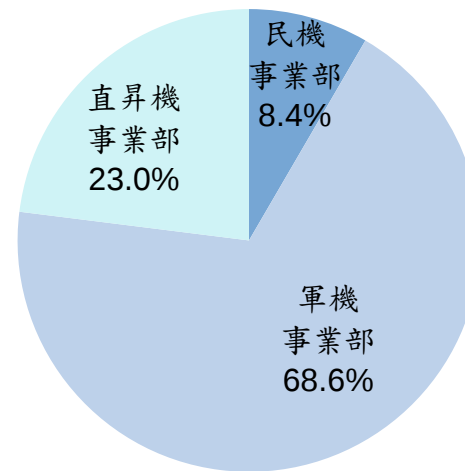


2021上半年銷售分析-事業部

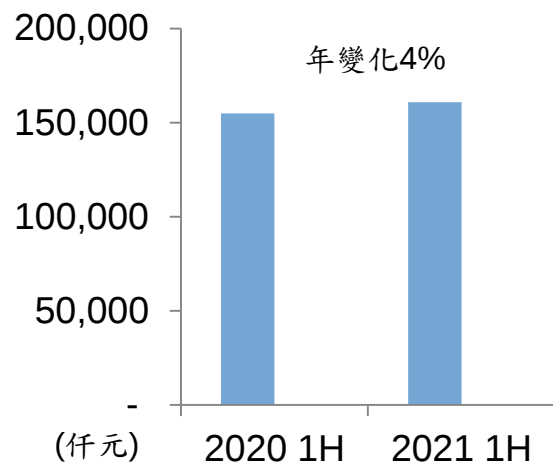
2020上半年-營收分布情形



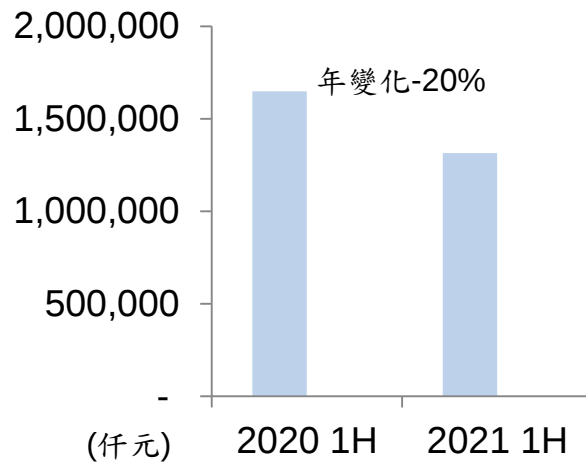
2021上半年-營收分布情形



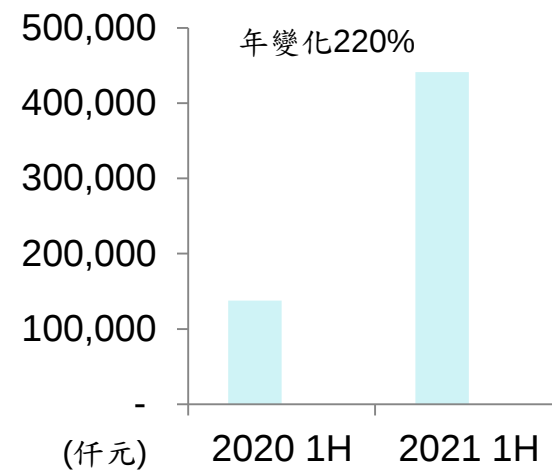
民機事業部-營業收入



軍機事業部-營業收入

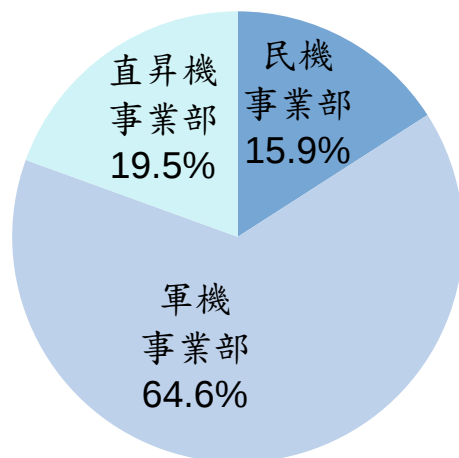


直昇機事業部-營業收入

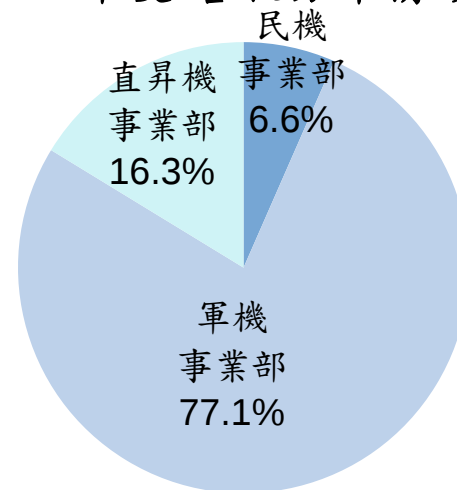


2020銷售分析-事業部

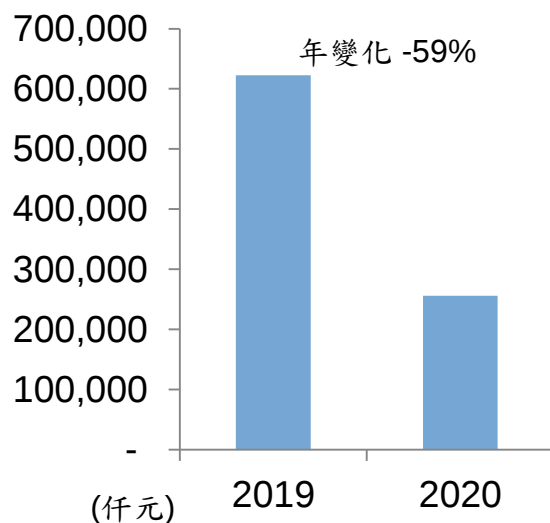
2019年度-營收分布情形



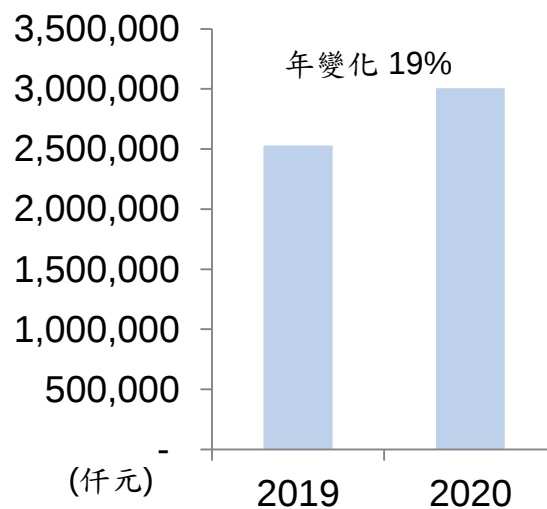
2020年度-營收分布情形



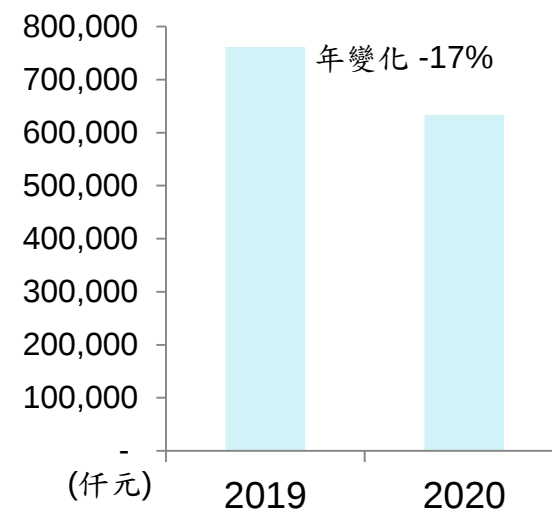
民機事業部-營業收入



軍機事業部-營業收入



直昇機事業部-營業收入



資產負債表及重要財務指標

單位：新台幣仟元

科目	1H21		1H20		2020年		2019年	
	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%
現金	309,654	7	303,763	6	158,454	4	145,757	3
合約資產	863,095	18	520,436	11	730,523	17	321,579	7
應收帳款	1,382,023	29	1,189,454	25	1,077,859	24	1,209,766	27
存貨	962,890	20	1,309,385	28	1,074,706	25	1,514,312	33
其他資產	1,217,338	26	1,422,284	30	1,343,805	30	1,354,099	30
資產總計	4,735,000	100	4,745,322	100	4,385,347	100	4,545,513	100
流動負債	2,345,204	49	1,989,609	42	1,949,088	44	1,757,907	40
非流動負債	467,647	10	1,155,277	23	799,868	18	1,183,858	25
負債總計	2,812,851	59	3,144,886	65	2,748,956	62	2,941,765	65
股東權益總計	1,922,149	41	1,600,436	35	1,636,391	38	1,603,748	35
負債及權益總計	4,735,000	100	4,745,322	100	4,385,347	100	4,545,513	100
重要財務指標								
流動比率(%)	157%		181%		168%		192%	
負債比率(%)	59%		66%		63%		65%	
應收帳款週轉率(次)	3.12		3.23		3.41		3.89	
存貨周轉率(次)	3.57		2.57		2.86		2.77	



執行中合約

軍機事業部	民機事業部	直昇機事業部
GOCO案 期間：107-111年 契約金額：133億 維修項目： 附件修理/飛機大檢 物料採購	空勤 King Air 200 商維 期間：109-113年 契約金額：0.8億	陸軍OH-58D商維 期間：106-113年 契約金額：16億
	廠級維修 • Aurora Airlines • Jeju Air • Peach Aviation • Transair Hawaii	陸軍TH-67商維 期間：105-112年 契約金額：14億
松案 期間：107-110年 契約金額：11億 維修項目： 機隊管理/修理 物料採購	飛機停駐機 • Air Bikini • BBAM Singapore • GE Capital Aviation	陸軍CH-47SD商維 期間：108-115年 契約金額：14億
		空勤UH-60M商維 期間：110-114年 契約金額：10.5億



可轉換公司債轉換情形

項目		亞航CB1	亞航CB2
發行日期		108/07/09~111/07/09，共3年	108/07/10~113/07/10，共5年
發行總額		2億元 (2,000張)	3億元 (3,000張)
票面利率		0%	0%
轉換價格		19元(自109年11月14日起)	19元(自109年11月14日起)
轉換期間		108/10/10~111/07/09 如遇停過期間則停止轉換	108/10/11~113/07/10 如遇停過期間則停止轉換
截至 110/7止 轉換情形	已轉換	已轉換公司債金額為1.11億元； 共計轉換普通股5,847,336股	已轉換公司債金額為1.43億元； 共計轉換普通股7,510,482股
	未轉換	尚未轉換公司債金額為0.89億元	尚未轉換公司債金額為1.57億元



營運規劃

➤ 因應「國防產業發展條例」，規劃申請廠商資格級別認證，公司擬建置安全查核系統如下：

- 入侵警監系統(intrusion detection system, IDS)

- 搭配全天候警衛，警報連線至主管機關指定地點。

- 導入ISO 27001資訊安全管理系統標準

- 分析現有管理程序、編寫資通手冊、改善資訊機房設施等作業。

➤ 附件廠之電鍍工廠能量擴充槽體改善規劃案

- 取得經國際航太工業一致認定之特殊產品NADCAP製程認證。

➤ 機型能量籌建：ATR 72雙螺旋槳、A320 Neo

- 除陸續完成人員教育訓練，並已規劃採購工具裝備及技令清冊，預劃2022年向民航局申請維修證書及能量，有效拓展市場。



商用業務展望



市場現況

- 2019年全球約有27,884架機執飛，2020年疫情期間，只剩13,000架機，數量不到前一年的一半。航空公司相關因應方式如下：
 - 舊機提早退役
 - 提前還機予租賃公司
 - 停機需求
 - 國際線復飛暫緩，以國內線為主
 - 疫情期間成長動能放緩，疫後預料將有爆發性需求
- 2021年已回復至23,700架，已逐漸走出疫情陰霾。
 - 2021上半年進場架數由去年同期23架上升至33架。

註：資料來源 Oliver Wyman “GLOBAL FLEET AND MRO MARKET FORECAST 2021-2031”

<https://www.oliverwyman.com/our-expertise/insights/2021/jan/global-fleet-and-mro-market-forecast-2021-2031.html>



行銷/銷售策略

- 2020年停機線若未受疫情影響全年總計為4,195航班，2021年1至7月份若不受疫情影響則已達3,061航班，全年預計約5,250航班，顯示停機線業務於2021年較2020年成長約25%。
- 疫情影響下，雖客機市場明顯受沖擊而停滯，然貨運市場則有明顯成長，除既有貨運客戶於此期間增加航班架次外（如順豐航空），經積極開發貨運航空市場亦有所收獲（PSI貨運航空），故疫情結束後，停機線的成長是可預期的。



行銷/銷售策略

➤ 固守既有長期機隊之合作客戶：

● 東北亞

- 俄羅斯 – Aurora Airlines
- 日本 – Peach Aviation
- 韓國 – t'way Air、Jeju Air、Hanseco University

● 美國

- Transair

➤ 積極搶攻東南亞市場，填補剩餘產能：

● 東南亞

- VietJet集團（越南、泰國）
- 泰國Nok Air
- 印尼Airfast



市場開發現況

➤ 與租賃公司接洽還機/停駐機需求：

- 與全球前25大租賃公司保持聯繫與合作

➤ 租賃公司

- GECAS持續安排客戶進亞航停駐機/還機大檢
- BBAM已進亞航停駐，執行機體封存及各級檢修
- 與Avolon租賃已簽訂General Terms Agreement, GTA



GECAS



業績成長戰略

➤ 2021年業務瓶頸與調整

- 因疫情影響，外籍航空公司取消原訂維修計畫或轉送當地維修廠
 - 為鼓勵現有外籍航空公司客戶持續安排進廠，協助處理其技術代表來台時相關防疫措施
 - 強化與國內航空公司合作（詮華航空、自強航空、飛特立航空、飛聖航空、安捷訓練中心、長榮商務中心）
 - 策略重心轉向與租賃公司合作

➤ 短期目標：強化國內市場、延伸觸角至租賃公司商談停駐機/還機大檢

➤ 中期目標：擴大客戶基數、擴大可服務機型

➤ 長期目標：建立門檻

- 提升服務品質 – 加強培訓、工廠數位化、與客戶定期品質會議



民機事業部業務展望



軍機業務展望



國內軍用市場

2021	2022	2023	2024
近程	中程	遠程	
海軍S-70C 旋翼片能籌	陸軍 『TH-67直升機策略性 機隊商維案』新約	陸軍 『OH-85D直升機策略性 機隊商維案』新約	
	空軍 『松指部修護補給隊委 託民間經營案』新約	空軍 『二指部軍工廠 委託民間經營案』續約	
	UH-60M旋翼片能籌		



軍機事業部業務展望

- 二案分包委購及附件廠：因長交期品項到貨及待料品項陸續完成交貨，下半年預估營收將持續成長，並致力於提高計修達成率支援軍方需求。
- 屏東廠：上半年受軍方各項任務影響，飛機進廠時程稍有遞延，現各型機已陸續進廠維修，產能穩定，另仍積極推動國內外民航機赴屏東執行噴漆及維修，以充分運用棚廠產能並增加營收。
- 松山廠：現行行政專機及查核機維修案將於110年底結束，新案招標中，依過往承攬實績，應可順利取得標案，維持穩定營收。



噴漆廠營運概況

- 全台第一家專業飛行器噴漆廠，擁有台南、屏東2座專業除、噴漆棚廠。具有軍/民機全機噴漆能量，另透過客戶授權，協助客製化設計專屬LOGO。
- 已完成空勤總隊6架UH-60M直昇機、BEECH定翼機之噴漆合約。



Ideal MRO you can trust



直昇機事業部業務展望

- 持續營運執行現有TH-67、OH-58、CH-47直昇機合約及空勤總隊UH-60M直昇機機隊商維案維保作業，穩固現有市場。
- 本公司為國際知名Breeze-Eastern吊掛公司授權之亞洲地區維修中心(日本與印度兩國除外)，除現有客戶空勤總隊及DAPA外，亦拓展韓國消防部門之直昇機吊掛業務。
- 爭取各型機之性能提升案，如緊急定位系統(ELT)加裝案。



直昇機事業部業務展望

- 依照國防自主指導，預劃完成各型機之主旋翼片能籌。
- 與ABS簽訂旋翼片策略聯盟，透過原廠技術移轉，期以拓展業務。

Aviation Blade Services, Inc. Announces S-70 Main and Tail Rotor Blade Maintenance Training and Services Partnership with the AMS Group and Air Asia Company Limited("AACL")

NEWS PROVIDED BY
Aviation Blade Services, Inc. →
Jun 25, 2021, 11:05 ET

SHARE THIS ARTICLE



KISSIMMEE, Fla., June 25, 2021 /PRNewswire/ -- Aviation Blade Services, Inc. ("ABS"), a wholly owned subsidiary of First Aviation Services Inc., announced today the commencement of a multi-year Inspection and Repair Training and Maintenance contract to support Main and Tail Rotor Blade repair for the Taiwanese fleet of S-70/UH-60 rotorcraft. The partnership with AMS Group and Air Asia Company Limited ("AACL") is another significant milestone for Aviation Blade Services in supporting operators worldwide.

註：資料來源 Prnewswire Aviation Blade Services, Inc. Announces S-70 Main and Tail Rotor Blade Maintenance Training and Services Partnership with the AMS Group and Air Asia

<https://www.prnewswire.com/news-releases/aviation-blade-services-inc-announces-s-70-main-and-tail-rotor-blade-maintenance-training-and-services-partnership-with-the-ams-group-and-air-asia-301320229.html>



2630

AIA ASIA 亞洲航空股份有限公司

Company Limited

敬請指教



Q&A

Q1:請問航空市場回復到疫情水準或是超過預計是甚麼時候?

Ans: 受到COVID-19影響，以現在疫苗的發展，還有新藥的研究發展來控制下，ICAO或IATA的的預估是要到2024年，但是亞航會持比較樂觀的看法，從2020年初受到COVID-19影響之後到了今年，從我們的報告裡頭可以看到，其實恢復的速度是蠻快的，以波音及空巴的交機量來看，除了恢復生產外，甚至提前交機。
在經歷2020年疫情影響最深的一年後，預期在航空業全面復飛以及國境陸續開放後，會恢復以往水準。

Q2:請問是否已具備C、D CHECK的能力

Ans: 亞航MRO為專業飛機維修廠，主要維修中華民國軍機及各國民航機，目前獲得世界14個國家民航局的機體能量認證，可維修機型達到13種以上，包含現在主流的B737系列跟320系列，飛機定期維護主要分為A、B、C、D檢，在各家航空公司的維修計畫，可能稱呼有所不同，那基本上A、B檢大部份會由航空公司自行來執行，飛機進到亞航原則上就是做C檢跟D檢兩個部分，C檢裡面會包含小部分的A跟B檢，所以亞航具備C、D檢能量，亞航目前也正持續籌建包含ATR-72、B737MAX及A320 NEO的維修能量。



Q&A

Q3: 想詢問民營事業下半年與2022年的展望，是否可以更加明確說明？

Ans: 2019年亞航民用飛機的交機量是100架，但受COVID-19疫情的影響，亞航2020年一整年交機量為40架，較2021截至年第三季止，將達到46架次，若第四季疫情獲得控制且國境開放，則2021年與2020年比較會增加。以此類推疫情控制下，維修市場在2022年將比這兩年有更充足的發展。

Q4: 請問亞航軍用跟民用的占比為何？

Ans: 過往軍、民機業務佔比約為8:2，在109年民機業務受疫情影響，佔比下降至9:1，但軍機維修業務有此穩定性，故109年營收未有明顯衰退。亞航未來的目標仍是軍、民機佔比達5:5，待航空市場復甦，未來可望逐年提高，也在民機業務成長下，帶動營收成長動能。

Q5: 軍用跟民用毛利率何者較高？

Ans: 毛利率視客戶委託項目有高低之分，平均而言，軍機因預算考量、公開招標競價之下，與民用機相比毛利率較低。民用機則因客戶來自國外，首重專業品質要求，故毛利表現較佳。未來在航空業復飛後民機占比可望逐年提高，挹注毛利率表現。



Q&A

Q6: 已可以進行C、D CHECK的機型?

Ans: 亞航MRO為專業飛機維修廠，主要維修中華民國軍機及各國民航機，目前具有主流機型包含B737-800、A320(A318/319/320/321)系列、Dash-8、KingAir、Fokker-50、MD-80/90、B727、B-1900、BN-2、Cessna 2087等13種以上不同機型能量

Q7請問亞航的機體封存是指什麼？年化可承接能量有多大？

Ans: 國外的民用航空公司，受到疫情的影響下無法營運，將飛機飛到亞航來停駐，執行一般的簡易維護進行封存以維持飛機狀況，之後所屬航空公司或是租機公司，可能準備把飛機還給租機公司，或者轉賣/租等等。

亞航目前在台南有3個棚廠，正常在飛機都停滿棚的情況下，波音或空巴的飛機可以有5架同時在廠，但在周轉調配最佳化下可以達7架，2019年一整年亞航就突破100架的維修量，相信亞航還可以再增加。另外亞航目前計畫準備在另外一個腹地上面再蓋1~2個棚廠，完成後大約可以容納3架飛機，所以對台南本廠來講，之後同時間可以有8~10架飛機進廠維修。另外亞航執行屏東機場第三方營運可以容納有1~2架飛機的維修空間。



Q&A

Q8: 亞航在軍民機維修上跟漢翔算是競爭者嗎?還是有產業分工的關係?

Ans: 漢翔在市場定位中主營製造及研發，亞航則以維修MRO專業為主軸。漢翔在軍機維修為產業中競爭對手，而亞航承攬的軍機維修合約如二案、松案中，累積多年經驗；民機維修則包含日本、韓國客戶，所以亞航以軍、民機維修業務為主，若有相關材料或技術需要，基於扶植國內產業，分工合作是必然。

Q9: 請問亞航是否已具備C、D CHECK能力，目前可以進行C、D CHECK的商用機型? 軍機也是要 C、D CHECK嗎?

Ans: 亞航目前獲得世界14個國家民航局的機體能量認證，所有可維修機種到達了13種以上機型，包含現在主流的B737系列跟320系列，飛機定期維護主要分為A、B、C、D檢，在各家航空公司因為他的維修計畫，所以稱呼可能有所不同，那基本上A、B檢大部份會由航空公司自行來執行，飛機進到亞航原則上班就是做C檢跟D檢兩個部分，C檢裡面會包含小部分的A跟B檢，所以亞航是具備C、D檢能量，亞航目前也正持續籌建包含ATR72、B737MAX及A320 NEO的維修能量。

軍機維修可分為I/O Level檢查以及D Level檢查，C、D CHECK就如同D Level檢查，亞航承攬的陸軍各型直升機、二案、松案都可以完成D Level檢查。亞航目前具有主流機型包含B737-800、A320(A318/319/320/321)系列、Dash-8、KingAir、Fokker-50、MD-80/90、B727、B-1900、BN-2、Cessna 2087等13種以上不同機型能量。



Q&A

Q10: 請問亞航在維修上可以達到什麼層級(如引擎維修)等?

Ans: 民機部份亞航具備B737系列、A320家族、Dash-8 Q300、400型機C Check維修能量，引擎部份僅有檢查能量。在軍機部份，亞航目前承修之軍機，包含C-130、P-3C、E-2K、T-34、FK-50、B-1900、TH-67、OH-58、CH-47、500MD型機，均具備工廠維修之能量，另有TH-67、OH-58、500MD等直昇機引擎之維修能量。

Q11: 請問在停機線維修跟C、D check的競爭優勢?

Ans: 飛機的維修一般會分為四類，第一是停機線，第二是附件維修，第三個是引擎維修，第四個就是機體維修，而停機線維修就是一架飛機飛進了機場，停留數小時之後再度飛走中間那一段時間，需執行停機線維修，亞航在桃園、台中、台南及高雄，亞航都有服務據點。臺灣目前還有兩家公司提供這樣的服務，一個就是長勤，另一家是桃勤。進廠的維修C和D檢，時間一般長達7天、14天，甚至一個月或兩個月，所以停機線跟C、D檢進廠維修並沒有衝突，亞航也同時跨這兩領域，華航及長榮其實也是跨這兩個領域。

如果以營收來講，C、D檢的營收是遠大於停機線，但是停機線的營收是靠快速的周轉，在沒有COVID-19影響的情況下，亞航已經跟東南亞及亞太地區的一些航空公司簽有停機線維護合約，初期將會以MRO客戶打入停機線業務，目標則是透過停機線的服務，帶動航空公司MRO維修的往來，但是因為COVI-19影響我們停機線的業務縮減，但將隨疫情趨緩而逐漸回復。

