

致理科技大學國際貿易系

國貿實務專題

以財務報表分析華航和長榮經營績效之研究

學 生：陳芳綸、朱貞臻、蘇庭穎  
楊紫晴、唐宇彤

中華民國一一三年十月

# 摘要

本研究聚焦於航空業，特別以中華航空與長榮航空為研究對象，探討航空業對觀光產業發展的影響。隨著全球化、知識經濟、交通便利性以及地球村概念的推動，觀光產業已成為 21 世紀重要的社會經濟指標。隨著經濟繁榮與生活水準的提高，我國對外航點的擴大開放，促使國際航運的便利性增加，並使人們對精神享受的需求逐漸提升。作為觀光旅遊的重要組成部分，航空業連結各國之間，促進旅遊流量和經濟發展，並帶動相關產業的產值提升。

然而，2020 年 COVID-19 大流行突如其來，對所有產業造成深遠影響，航空業更是受災最重的領域之一。各國封鎖、企業暫停旅行、取消會議以及旅客放棄假期等情況，對航空業產生了直接打擊。在某些國家，COVID-19 流行期間，航空活動幾乎完全停止。面對這些挑戰，許多航空公司開始控制成本並重新分配資源，並調整運營模式以穩定業務。隨著疫苗施打率提升，航空業逐漸走出低谷，並在疫情後的新時代迎來了多項變革。

本研究將通過對中華航空與長榮航空的財務報表及比率分析，探討航空業與觀光業發展之間的關聯。從財務角度出發，我們將深入瞭解兩大航空公司的財務狀況，並分析 2018 年至 2023 年間，疫情對航空業造成的衝擊，以及 2022 年下半年疫情趨緩後出國旅遊熱潮的出現，使航空業的復甦趨於明朗。

**關鍵字:**財務報表、財務比率、航空業、觀光產業、COVID-19

# 目錄

摘要.....	i
圖目錄.....	iv
表目錄.....	v
<b>第壹章 緒論.....</b>	<b>1</b>
第一節 研究動機.....	1
第二節 研究目的.....	3
第三節 研究範圍.....	3
第四節 研究流程.....	5
<b>第貳章 文獻探討.....</b>	<b>6</b>
第一節 財務理論.....	6
第二節 會計理論.....	9
<b>第參章 產業概況.....</b>	<b>11</b>
第一節 台灣旅遊概況.....	11
第二節 台灣航空產業概況.....	14
第三節 觀光與航空產業之關聯.....	15
<b>第肆章 研究方法.....</b>	<b>16</b>

第一節 研究方法概述.....	16
第二節 蒐集資料.....	17
第三節 分析指標.....	17
第四節 資料分析方法.....	18
<b>第伍章 實證分析.....</b>	<b>18</b>
第一節 財務報表分析.....	18
第二節 財務比率分析.....	30
<b>第陸章 結論.....</b>	<b>36</b>
參考文獻.....	38
中文文獻.....	39

## 圖目錄

圖 5-1 中華航空與長榮航空 2014 至 2023 年平均收入比率.....	30
圖 5-2 華航與長榮營業收入圖.....	30
圖 5-3 中華航空營業收入分析圖.....	31
圖 5-4 長榮航空營業收入分析圖.....	34
圖 5-5 2014 至 2023 年中華航空及長榮航空營業成本圖.....	35
圖 5-6 國際原油走勢圖 2014 年至 2023 年.....	
圖 5-7 華航與長榮流流動比率分析圖.....	
圖 5-8 速動比率比較圖.....	
圖 5-9 速動比率比較圖.....	
圖 5-10 毛利率比較圖.....	

## 表 目 錄

表 1-1 全國際航空公司全球航線客運概況.....	6
表 1-2 長榮航空公司全球航線客運概況.....	7
表 3-1 歷年來臺旅客統計.....	20
表 3-2 歷年來臺旅客活動統計.....	21
表 3-3 大陸來臺人數統計.....	22
表 5-1 華航流動資產與固定資產比例.....	28
表 5-2 華航流動負債、長期負債、股東權益比例.....	29
表 5-3 長榮航流動資產與固定資產比例.....	30
表 5-4 長榮航流動負債、長期負債、股東權益比例.....	31
表 5-5 中華航空與長榮航空資產結構比較.....	32
表 5-6 中華航空與長榮航空負債結構比較.....	33

# 第壹章 緒論

## 第一節 研究動機

隨著全球化潮流及知識經濟、交通便利性與地球村的概念形成等的推波助瀾下，觀光產業已經成為二十一世紀最具社會經濟指標的產業之一，至 2023 年，國內觀光產值約佔 GDP 3%(WTTC)。國人在經濟繁榮、生活富裕的條件下，開始朝向精神滿足，已經越來越重視觀光旅遊，也帶動相關產業的蓬勃發展與產值提昇。旅遊活動成為一種社會現象，亦是社會與經濟發展的產物，觀光旅遊的方式與型態，隨著時代進步、交通事業發達，日新月異，不僅縮短了國與國及人與人之間的距離，更滿足了人們的求知慾與好奇心，再加上旅行途中所提供的各項服務，包括住宿設施、餐飲供應、交通工具、旅遊公司等相關行業，都應運而生，帶動了整個國家或地區的繁榮。

航空業主要收入來源可歸類成三大塊，貨運、客運及營業外投資收入。客運量與觀光業成正相關係。於此專題，透過台灣兩大航空公司，華航與長榮以財務的角度來探討與觀光業發展之研究。

表 1-1 全國際航空公司全球航線客運概況

年份	載客人數	載客公里	可售座位公里	載客率(%)
2018 年	37,931,088	97,745,874,892	122,042,160,597	80.09%
2019 年	38,517,489	98,963,814,086	122,231,949,682	80.96%
2020 年	10,219,802	20,938,522,228	39,917,932,757	53.80%
2021 年	3,790,727	3,257,151,699	14,233,833,061	22.88%
2022 年	9,064,931	21,534,706,167	40,015,269,163	53.82%
2023 年	31,355,716	96,857,988,337	119,706,860,600	80.91%

(資料來源：交通部及本研究整理)

由圖表 1-1 可觀察出除了 110 年受到新冠狀病毒影響以外，載客人數均有穩定的成長。儘管全球經濟有短期的動盪，不過全球各主要市場連結只會更加緊密，而這也帶動了航空運輸的需求，空運網絡的健康發展不僅提供就業機會，亦確保了各區域市場之間人力、物資與商品的流通性。

表 1-2 長榮航空公司全球航線客運概況

年份	載客人數	載客公里	可售座位公里	載客率(%)
2023 年	11,271,219	50,620	60,905	83.11%

(資料來源：長榮航空官網)

由圖表 1-2 可觀察出長榮航空在 2023 年的載客人數達到 11,271,219 人，佔表 1-1 的三分之一，載客公里為 50,620，顯示出其在全球航空市場中的穩定表現。可售座位公里為 60,905，載客率達到 83.11%，這反映了該公司在航線管理和市場需求方面的有效策略。

綜合比較表 1-1 和表 1-2，可以看出長榮航空在整體航空市場中表現出色。特別是在 2023 年，航空市場已經逐步回暖，載客人數和載客率均顯示出增長的潛力，顯示了消費者對於航空旅遊的需求回升。這一趨勢不僅對長榮航空本身的營運有利，也對整體航空業的復甦提供了信心。



## 第二節 研究目的

台灣四面環海，對外交通與拓展經貿均仰賴海空運輸，地理位置適中，足以發展亞太地區空運轉運中心，亞太地區空運市場潛力無窮，發展空運中心可以掌握此商機，同時也可進一步暢通人與貨的進出，加強跨國企業在台設置營運中心的誘因，航空運輸對我國拓展經貿關亦扮演著相當重要之角色。

觀光產業的發展，必須充分發揮先天的特質，加上後天的規劃、建設及軟體服務，開發獨具當地特色的觀光資源，不斷創新、進步，才能擁有國際競爭力。近年來拜運輸科技快速發展所賜，國際間觀光旅遊活動日趨熱絡且成長迅速，世界各國無不處心積慮地加強觀光資源開發及行銷宣傳，以期吸引更多的國際觀光客到來，增加外匯收入。

台灣政府正努力積極推動國際化、自由化以重返國際舞臺，觀光事業的發展無疑是配合外交、經貿、新聞等途徑最有效軟性訴求。因此，由於航空業屬於觀光旅遊事業中的核心產業，故運用財報來分析中華航空及長榮航空，亦其重要性自不待言。

## 第三節 研究範圍

主要以台灣兩大航空業為主，長榮航空和中華航空，探討這兩家航空業的營運狀況和投資事業，例如影響主業或空運的因素等等，對台灣的觀光、經濟的影響。

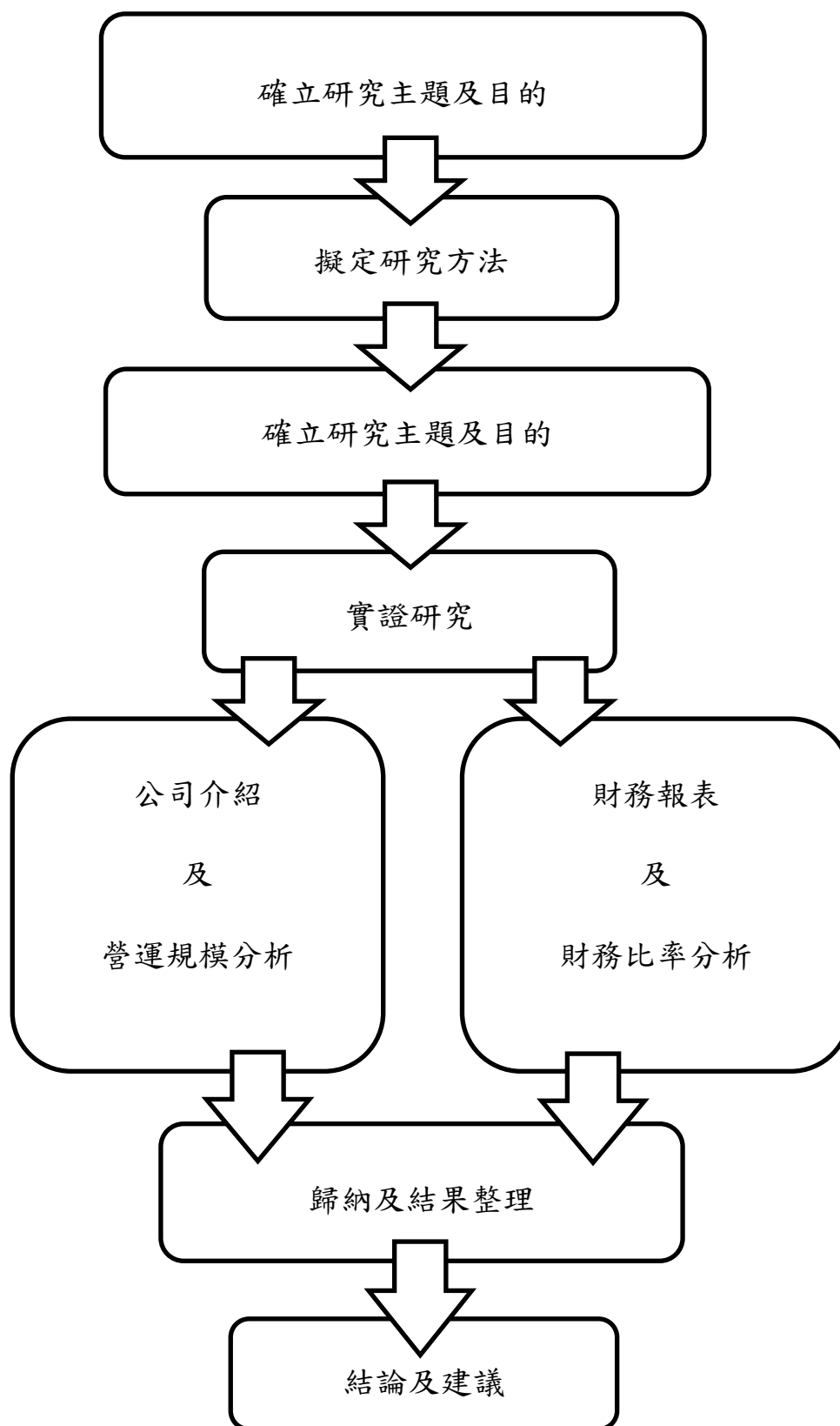
中華航空公司，也是臺灣規模最大的民用航空業者，為天合聯盟成員，以經營國際客運和貨運航線為主，航點遍佈亞洲、大洋洲、中東、歐洲和北美洲。其

總部與主要轉運中心設於桃園國際機場，在臺灣各大國際機場均有營運定期航班，航點佈及 29 個國家總共有 193 個航點。其子公司華信航空則經營國內航線與亞洲區域航線。此外在 2019 年中華航空被 IOSA 認證為最佳空服員第 10 名，還持續獲得了最佳機艙清潔、最佳整體服務、最佳進步獎，在 2009 年開始擴增許多中國大陸、日本等航點受到了國內外旅客的熱烈迴響。隨著全球經濟進程的加劇以及資訊科技的不斷進步，現今企業面臨激烈的競爭，面對這些趨勢和變化，企業各類關係人必須變得更加精明，掌握更多的相關資訊。

長榮航空自 1989 年創立之後，積極拓展空廚業務。總部位於桃園縣蘆竹鄉南崁，提供客運和貨運的服務，航點遍佈亞洲、澳洲、歐洲和北美洲。目前是臺灣第 2 大航空公司。繼最大競爭對手——中華航空加入天合聯盟後，長榮航空也積極加入國際航空聯盟；2012 年 3 月舉行入盟星空聯盟記者會，宣布 2013 年 6 月 18 日成為正式成員，亦成為第二間加入大型航空聯盟的台灣籍航空公司。在 2016 年至今，長榮航空獲得 Skytrax 認證為排名前十名的五星級航空公司，這是一個國際航空運輸評級組織，對其服務質量和艙內體驗給予高度評價。

故以 2018 年至 2023 年的中華航空及長榮航空財務報表、2018 年至 2023 年觀光人數及 2018 至 2023 年國際原油價格，探討航空業與觀光產業之關係。

## 第四節 研究流程



## 第貳章 文獻探討

充分的資訊使投資人能夠清楚了解企業之經營績效與財務狀況，更能作為決策者的外來決策依據，以追求最大報酬；對企業內部經營管理者而言，可運用財務指標，管理自我經營效率與資源應用做深入剖析與衡量，已提出適當之管理決策。公司的價值取決於公司的獲利性、成長性與風險性，其中又以獲利性為核心基礎。企業經營的主要目的在於獲利及永續經營，會計主要目的在於將營業活動數量化產生資料並加以運用，而財務報表則是會計資料的主要內容，但僅憑財務報表的內容是無法充分表達資料的重要性，需要進一步利用財務報表分析工具來解析，方能產生有意義的財務資訊。

### 第一節 財務理論

財務比率分析是一種重要的財務分析工具，透過對歷史數據的研究及預測性分析，幫助企業了解其經營獲利能力、償債能力及財務結構。鄭丁旺（1993）將比率分析分為經營獲利能力、短期償債能力、長期償債能力及市場價值等類別，並強調獲利性是公司價值的核心要素。本文將探討財務比率分析的基本概念、主要指標及其對企業經營績效的影響，並論述其在決策過程中的實際應用。

#### 一、財務比率的分類與意義

財務比率分析可依不同的分類方式進行，以便深入理解企業的財務狀況和經營成果。根據葉日武（1998）的研究，財務比率可分為獲利能力比率、流動性比率、槓桿比率及評價比率等。這些比率不僅能簡化財報數據，還能消除規模差異，使不同規模的企業之間能夠進行有效的比較。例如，獲利能力比率反映企業在市

場中的競爭力，流動性比率則顯示企業短期償債能力的穩健性。這些指標不僅能為投資者提供清晰的財務狀況視角，也能幫助管理層進行更有根據的決策。

在評估企業的財務結構時，財務結構比率主要用以判斷企業的財務穩健性，包括負債占資產比率和股東權益占資產比率等。這些指標能幫助投資者了解企業的資金來源及資金使用的風險。償債能力比率則評估企業在償還到期負債時的能力，包含流動比率及速動比率等。這些比率的分析對於了解企業的財務狀況和經營績效至關重要，因為它們直接影響企業的信用評級和融資成本，從而影響其未來的資本運作。

## 二、營運績效與獲利能力的分析

透過損益表分析毛利率、營業淨利率及純益率之關係，可以洞悉企業的獲利能力。企業的獲利穩定性與未來的獲利預測需進行長期趨勢分析。良好的淨利品質大多來自正常營運，且穩定的獲利對企業的永續經營至關重要。若營業外收益過高，可能掩蓋本業的獲利能力，因此，分析者應密切關注業外損失及非常損失對企業獲利的影響。

例如，營業淨利與純益間的差異在於營業外之收益與費損的影響，若利潤中大多涵蓋業外之投資收益，即使對企業有所助益，依然比不上來自本業的利益。穩定的業外轉投資固然對企業的獲利能力有幫助，但業外損失及非常損失的發生將削弱企業的獲利能力，因此必須仔細分析這些因素的影響。

此外，杜邦分析法提供了一個深入分析企業獲利能力的框架，通過將股東權益報酬率分解為純益率、資產週轉率及權益乘數，幫助管理層清晰了解各項指標之間的關聯性及其對企業績效的影響。這一分析方法不僅有助於評價企業的經營效率，還能為未來的資源配置提供依據。杜邦分析法的運用不僅限於歷史數據分

析，還能在預測未來表現時提供有力的支持，從而促進更高效的資源配置與業務發展。

### 三、共同比分析與結構性分析

根據謝劍平（2008）的研究，共同比分析能將各項財務數據以百分比形式呈現，使得不同規模的企業之間進行比較變得更加可行。此方法強調資產負債表及損益表中的各項目占總額的相對比重，從而識別企業的營運重心與關鍵因子。結構性分析則針對企業資產、負債及成本、費用占營業收入的百分比進行深入探討，揭示出企業運營中的關鍵因素。透過共同比分析，企業能夠更清楚地瞭解自己的財務狀況，並及時調整經營策略，以應對市場變化，這對於持續改進企業績效及增強競爭力至關重要。

財務比率分析不僅是企業財務健康狀況的重要指標，更是制定未來經營策略的基礎。透過對不同比率的綜合分析，企業能夠全面了解其財務狀況及績效表現。面對不斷變化的市場環境，採用多種分析方法結合財務報表的附註資料，將有助於提高分析的準確性和全面性。最終，這些分析不僅能夠為企業的長期發展提供指導，還能幫助管理層做出更加明智的決策，促進企業的可持續發展。這樣的分析結果可作為企業調整經營策略、開展新業務或進行資本配置的重要依據，使企業在競爭激烈的市場中始終保持領先地位。

## 第二節 會計理論

企業的財務報表包括四種主要類型：資產負債表（Balance sheet）、損益表（Income statement）、現金流量表（Statement of cash flows）及股東權益變動表（Statement of changes in stockholder's equity）。這些報表共同提供了一個全面的視角，幫助利益相關者評估企業的財務健康狀況及其經營績效。

### 一、資產負債表的構成與功能

資產負債表的主要構成要素為資產、負債及股東權益，其基本關係為「資產（資金用途）= 負債 + 股東權益（資金來源）」。從資金流量的觀點來看，資產負債表清晰地顯示了公司的資金用途（購置資產），以及購置這些資產的資金來源（負債及股東權益）。這一關係可以進一步轉化為「資產投資 = 債權人融資 + 股東融資」。基於此，資產負債表的主要功能包括五項：(1) 評估企業財務狀況；(2) 評估企業流動能力；(3) 評估企業取得長期資金的能力；(4) 評估企業的淨現金流量能力；(5) 評估企業資本變動情形。

資產負債表提供了一個靜態的視角，以歷史成本及存量的觀念呈現公司的資產結構與融資來源。它強調了資產總額、負債總額與股東權益總額之間的平衡，並利用各種財務比率對資產、負債及股東權益進行評估，以深入分析企業的財務狀況。

### 二、損益表的流量概念

企業的營運狀況及績效成果大多蘊含於財務報表內，損益表則是其中的重要組成部分。損益表屬於流量的概念，採用應計基礎而非現金基礎進行記錄。在損益表中，EBIT（稅息前利潤）之前的數據可顯示公司的營運能力，而 EBIT 以下

的數據則揭示了公司如何分配會計利潤。透過對企業在某個期間內各項收益、費用及損失的分析，可以評估企業的獲利能力。良好的獲利能力是企業永續經營的基石，損益表提供的信息能幫助企業管理層作出關鍵的經營決策。

### 三、現金流量表的重要性

現金流量表則是財務報表中的另一個重要部分，以現金基礎呈現企業資金的流向。現金流量表一般被分類為三大類別：營運活動、投資活動及融資活動。這些活動的分析不僅幫助管理層了解過去的資金流程，還能預測未來的現金流動，從而選擇出最佳的籌資方式，探討企業的資金需求。現金流量的健康狀況是企業能否持續運營的關鍵因素，管理層可以通過現金流量表評估企業的財務彈性和風險。

### 四、財務報表分析方法

一般使用的財務報表分析法為比較財務報表分析（comparative financial statement analysis），通過比較不同期間的財務報表，了解財務數據的變動趨勢、速度與幅度。根據謝劍平教授的研究，這種分析方法能夠提供有關企業運營狀況的寶貴信息。此外，常用的財務分析法為比率分析（ratio analysis），透過計算財務報表內的數據比較其他數據的比率，來衡量和評估企業的財務狀況、獲利能力及未來展望。

財務報表分析又稱為會計報表分析，這是一項整理和分析企業財務報表中相關數據的程序。其主要目的在於評估企業的過去及現在財務狀況與經營成果，並預測未來的發展潛力。這項分析對於不同資訊使用者（如投資者、債權人、政府機關及企業內部管理人員）來說，都具有不同的價值和意義。不同的資訊需求者會根據各自的需求選擇最合適的分析方法，以協助他們做出更加明智的決策。



總之，財務報表的有效分析對於理解企業的財務狀況及經營成果至關重要。透過資產負債表、損益表和現金流量表的綜合分析，企業能夠識別出自身的強項和弱項，制定相應的改進策略。在快速變化的市場環境中，企業必須靈活運用這些報表所提供的信息，以便做出最佳的決策，促進企業的可持續發展。因此，財務報表分析不僅是企業管理的重要工具，更是未來業務成功的基石。

## 第參章 產業概況

### 第一節 台灣旅遊概況

觀光產業為二十一世紀重要經濟指標的產業之一，亦為台灣政府重點推廣產業，2018 年則突破 1,100 萬人次，2019 年亦高達 1,186 萬人次，而 2020 年遭逢嚴重特殊傳染性肺炎疫情，邊境管制及隔離檢疫政策影響下，出入境人數大幅減少，2021 年持續下跌，僅有 14 萬人次，2022 年嚴重特殊傳染性肺炎疫情趨緩，來臺旅客增加至 89.6 萬人次。

表 3-1 歷年來臺旅客統計

歷年來臺旅客統計 Visitor Arrivals						
年別	人數	成長率	指數	觀光外匯收入(美元)	成長率	指數
2018 年	11,066,707	3.05%	596.75	13,705,000,000	11.29%	679.14
2019 年	11,864,105	7.21%	639.74	14,411,000,000	5.15%	714.12
2020 年	1,377,861	-88.39%	74.30	1,800,000,000	-87.51%	89.20
2021 年	140,479	-89.80%	7.58	745,000,000	-58.61%	36.92
2022 年	895,962	537.79%	48.31	1,781,000,000	139.06%	88.26
2023 年	6,486,951	624.02%	349.79	1,781,000,000	139.06%	

(資料來源：中華民國交通部觀光局)

國際旅客在臺旅遊消費、觀光及週邊產業都受惠，已為臺灣創造驚人的觀光外匯收入，且觀光產業為二十一世紀重要經濟指標的產業之一，亦為台灣政府重點推廣產業，於 2012 年，國內觀光產值約佔 GDP 3% (WTTC)，從中華民國交通部觀光局所提供的資料來看，歷年來台旅客人數的數量一直不斷的在成長，也跟著帶動外匯收入不斷地成長。

表 3-2 歷年來臺旅客活動統計

年別	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年
業務	738,027	746,115	81,324	11,937	96,620	435,743
觀光	7,594,251	8,444,024	694,187	156	254,686	4,316,832
探親	483,052	478,220	79,882	6,542	85,921	368,437
會議	73,529	76,308	3,831	102	5,893	41,130
求學	76,925	80,630	19,489	7,644	14,269	43,557
展覽	17,355	18,320	745	29	1,666	19,943
醫療	34,701	55,937	8,191	808	2,015	12,280
其他	2,048,867	1,964,551	490,212	113,261	434,892	1,249,029
總人數	11,066,707	11,864,105	1,377,861	140,479	895,962	6,486,951

(資料來源：中華民國交通部觀光局)

由交通部觀光局的來臺旅客消費及動向調查中可以粗略知道影響產業的範圍與影響程度，來台觀光人數逐年上升，此增加帶來顯著地巨大周邊效益，如：國際化程度、國際投資、旅館業、餐飲業等發展。

台灣屬於海島型國家，無法以陸運的方式載送旅客且海上觀光運輸並非主流，故觀光業之發展，首當其衝的就是航空業的承載量是否能與其一同成長，而航空航線、航點與機隊的投資更是航空業者需謹慎思考的問題。

中國大陸為開發中國家，近幾年來，經濟成長突飛猛進，出國人數逐年攀升，兩國語言相似、距離相近，台灣成為觀光旅遊首選，因此來台旅客數逐年增加，且中國大陸成為台灣第一大入境旅遊市場。在兩岸空運方面，經 101 年 12 月協商達成增加客貨運航班、航點之共識。客運方面，大陸客運航點達 49 個，我方客運航點達 10 個；各方營運班次由每週 279 班增為 308 班，雙方合計每週 616 班。

表 3-3 大陸來臺人數統計

年分	2018	2019	2020	2021	2022	2023
大陸來臺人數	2,695,615	2,714,065	111,050	13,267	24,378	226,269

(資料來源：中華民國交通部觀光局)

台灣旅遊市場，大陸是台灣第一大入境旅遊市場，台灣是大陸第三大入境旅遊市場，兩岸已形成互為重要客源市場的穩定格局。自 2008 年 7 月 18 日起全面開放陸客來台灣觀光。若依陸客來台每日平均人數調查結果來看自 2018 年迄 2023 年止，來台觀光團體陸客達 578 萬 4,644 人次。若依大陸觀光團體旅客人數、在台每人每日消費金額、平均停留夜數，及當年匯率乘計估算每年加總，來台觀光團體陸客帶來新台幣 3,236 億元(106.7 億美元)的外匯收入。台灣旅館部分共增加 524 家，投資金額超過 1,126 億元，觀光局預估，到 2016 年為止，台灣將再增 453 家旅館，投資金額可望超過 1,920 億元。

## 第二節 台灣航空產業概況

台灣的航空產業在全球航空市場中佔有一席之地，主要由中華航空及長榮航空等主要航空公司主導。隨著國際旅遊需求的回升及政策的放寬，台灣航空業正面臨著轉型與重整的機會。

### 一、 航空市場動向

根據 IATA 的統計，101 年全球航空客運市場全年增長 5.3%，比過去 20 年的平均增幅高出 5.3%，比過去 20 年的平均增幅高出 5%。其中『國際航空客運市場』部分增長 6%，大部份來自新興市場，包括中東地區的航空公司，增幅高達 15.4%。歐元區出現危機以及美國採取整合措施，歐洲和北美航空公司的國際客運市場的增長明顯放慢，101 年的增幅分別為 5.3% 和 1.3%，從資料中可知道，客運收入佔中華航空的收入 55%，佔長榮航空的收入 53%，由此可知觀光可提升航空業營業收入，所以希望能更深入探討觀光的成長與觀光政策如何影響航空業的財務面，如：投資決策、資本結構……等。

### 二、 航空政策影響

台灣政府對航空業的政策推動，包括開放航權及增設航班等，將進一步促進旅客的流動及航空運輸的發展。此外，根據美國商務部的預測，台美之間的免簽政策有望提升航班運量，進一步帶動航空業的增長。

若以台美免簽效應來看，越洋航線運量將有所提升。根據美國商務部預測，在無 VWP 的情況下，台美間旅客量於 101-105 年間平均每年將有 4.8% 的成長。而依目前台灣每年約有 40 萬人前往美國訪問觀光來看，估計每年約可增加近 2

萬旅客人次。另外，由過去韓國、新加坡等國的開放經驗來看，美國免簽計劃可刺激旅客訪美，運量成長幅度為 10%~24%。

### 第三節 觀光與航空產業之關聯

觀光產業與航空業之間存在著密切的相互依存關係。觀光業的發展直接影響航空運輸需求，而航空業的發展則為觀光業提供了基礎設施和服務。

#### 一、觀光業對航空業的影響

隨著國際旅遊的增加，航空公司需要根據觀光市場的變化調整航班及航線。來自不同國家的旅客對航班的需求差異，促使航空公司開發專屬的市場策略。觀光高峰季節的到來，將直接推動航空運量的增長，進而影響航空公司的收益。

#### 二、航空業對觀光業的支撐

航空業的發展不僅增加了國內外旅客的流動性，還提升了整體觀光產業的國際競爭力。隨著航空運輸的便利化，旅客選擇前往台灣旅遊的意願大幅增加，帶動了住宿、餐飲及其他旅遊相關產業的成長。

#### 三、觀光政策的協同效應

台灣政府的觀光政策和航空政策相輔相成，通過促進航權開放及增設航班，為觀光業創造了良好的環境。例如，針對特定國家的免簽政策，能顯著提高該國旅客來台的意願，進而刺激航空業的運輸量。

## 第肆章 研究方法

本研究採用實證研究法，以深入分析中華航空與長榮航空的經營績效。選擇此方法的主要原因在於這兩家公司均為公開上市的航空公司，具有透明的財務資訊來源，使得數據蒐集和分析具備可靠性和有效性。

### 第一節 研究方法概述

實證研究旨在從大量實際數據中提煉出具有普遍意義的結論或規律，並將這些結論應用於現實情況進行驗證。本研究將聚焦於中華航空和長榮航空在相同產業環境下的經營績效，特別是探索其在營運規模、經營效率、獲利能力和資金調度能力等方面的差異。

實證研究的核心在於運用數據來回答研究問題，這需要精確的數據蒐集、科學的分析方法，以及嚴謹的邏輯推理。本研究將重視每一個細節，以確保結論的可靠性。

### 第二節 蒐集資料

資料的準確性和完整性是實證研究的基礎，因此本研究的資料來源如下：

**財務報表:**獲取中華航空和長榮航空過去十年的年度財務報表，包括資產負債表、損益表和現金流量表。這些報表提供了公司財務狀況和經營成果的重要信息。

**公開資訊:**通過公開說明書及公開資訊觀測站，獲取相關的市場數據、業務報告和經營指標，確保數據的全面性。

**行業分析:**參考相關的行業報告和學術文獻，為研究提供背景信息，了解行業動態和競爭環境。

**市場調查:**進行市場需求和消費者行為的調查，收集旅客對航空服務的期望和滿意度，這對於分析航空公司的顧客應對能力至關重要。

### 第三節 分析指標

為了全面評估兩家航空公司的經營績效，本研究將採用以下指標：

**營運規模:**以營業收入和銷售據點數作為衡量指標，這不僅反映了市場佔有率，也反映了公司的擴展能力和市場影響力。

**經營效率:**通過毛利率、營業利益率、資產報酬率和股東權益報酬率等指標來評估資源的利用效率，揭示公司在資源配置上的優劣。

**獲利能力:**分析各項獲利指標，評估公司的獲利狀況及未來發展潛力，這包括對成本控制和收入增長策略的評價。

**資金調度能力:**使用流動比率及營運活動現金流量比率，評估公司的資金運用情況，確保其短期及長期的資金需求得以滿足。

**變動趨勢:**採用營收成長率和負債變動比率，評估公司在市場變遷中的適應能力，為未來的策略調整提供依據。

## 第四節 資料分析方法

本研究將採用定量分析方法，具體步驟如下：

**數據整理:**首先，對收集到的數據進行整理和清洗，以確保資料的完整性與準確性。這包括去除異常值、填補缺失數據，並標準化各類指標。

**比較分析:**對中華航空和長榮航空的各項指標進行比較，分析其經營績效的差異及背後原因，從而提出改進建議。

本章透過實證研究法，分析中華航空與長榮航空的經營績效。透過合理的資料蒐集和指標設定，本研究力求提供全面且客觀的結論，並為航空產業的未來發展提出可行的建議。

未來的改進方向將有助於提升研究的深度和廣度，增強對航空業經營績效的理解。透過不斷的資料更新和分析方法的改進，我們希望能夠為航空業的學術研究和實務應用提供更具價值的洞見。

## 第五章 實證分析

### 第一節 財務報表分析

#### 一、資產負債表

##### (一)「中華航空」資產負債表分析

根據表 5-1 的數據，中華航空在 2018 至 2023 年間的資產結構顯示，平均流動資產比例為 23.9%，固定資產比例為 42.4%。固定資產所占資產總額比重高，



符合航空業高固定資產的特性。流動資產方面，近幾年的變動幅度逐漸增加，尤其在 2021 年達到 858 億元，這一變化主要是因為新冠肺炎疫情的影響，導致流動資產迅速上升。

在 2018 至 2023 年間，平均固定資產為 1,275 億元。自 2018 年以來，固定資產於 2020 年至 2023 年期間急劇下降，顯示疫情帶來的重大衝擊。具體來看，固定資產在 2020 年及其後持平或下降，顯示出疫情對航空業的影響。

表 5-1 華航流動資產與固定資產比例 單位：新台幣億元

年份	2018	2019	2020	2021	2022	2023
流動資產	528	518	618	858	698	697
流動資產比例	23%	17.7%	21.8%	29.1%	23.7%	23.9%
固定資產	1,631	1,459	1,415	1,296	1,282	1,233
固定資產比例	70.9%	49.8%	49.8%	44%	43.5%	42.4%

(資料來源：公開資訊觀測站及本研究整理)

## (二)「中華航空」負債結構分析

根據表 5-2 的數據，中華航空在 2018 至 2023 年間的負債結構顯示，平均流動負債比例為 26.4%，長期負債比例為 33.4%，股東權益比例為 25.3%。這一結構反映出長期負債在總負債及股東權益中的重要地位，符合航空業高長期負債的特性。

在流動負債方面，自 2018 年以來，流動負債在 2021 年因疫情影響出現下降，之後於 2022 年和 2023 年再次增加。2023 年流動負債達到 900 億元，顯示航空業逐步復甦。2021 年流動負債減少 8%，主要原因是公司專注於貨運業務並償還 231 億元的負債。

長期負債方面，2018 至 2023 年間的長期負債平均為 1,001 億元。特別是在 2018 至 2021 年間，長期負債增加 336 億元，主要是因為舉借長期借款以購置固定資產。然而，2023 年長期負債降至 805 億元，反映出疫情後公司在資本支出上的謹慎。

表 5-2 華航流動負債、長期負債、股東權益比例 單位：新台幣億元

年份	2018	2019	2020	2021	2022	2023
流動負債	609	763	626	532	712	900
流動負債比例	26.5%	26.1%	22%	18.1%	24.2%	30.9%
長期負債	911	1,202	1,218	1,247	1,062	805
長期負債比例	39.6%	41%	42.9%	42.3%	36.1%	27.6%
股東權益總額	600	601	607	772	725	775
股東權益比例	26.1%	20.5%	21.4%	26.2%	24.6%	26.6%

(資料來源：公開資訊觀測站及本研究整理)

### (三)「長榮航空」資產負債表分析

根據表 5-3 的數據，長榮航空在 2018 至 2023 年間的資產結構顯示出顯著的行業特性。航空業對固定資產的需求極為強烈，這在長榮航空的資產比例中得以明顯體現。從 2018 年開始，長榮航空的流動資產平均比例為 33%，而固定資產的平均比例則為 42%，突顯了其在資本運用上的特點。

在流動資產方面，長榮航空的表現尤為突出，2018 至 2023 年期間的流動資產平均為 1449 億元。在這段時間內，流動資產的變動幅度逐漸擴大，尤其是在 2021 至 2022 年間，流動資產大幅增長了 2008 億元，顯示出長榮在市場波動中的靈活應對能力和良好的資金管理策略。此增長主要受到疫情影響下航空市場需求變化的推動，長榮航空成功地在挑戰中尋找到了機會。

回顧 2021 年，航空業面臨新冠肺炎、烏俄戰爭及通膨等多重挑戰，整體市場低迷。在航班載客數下降的情況下，長榮航空利用客機空間進行貨運，有效提升營收，展現其在危機中的適應能力與創新思維。

表 5-3 長榮航流動資產與固定資產比例 單位：億元

年份	2018	2019	2020	2021	2022	2023
流動資產	678	662	858	2,831	4,839	2,381
流動資產比例	29.6%	21.5%	25.7%	46.3%	54.5%	32.5%
固定資產	1,172	1,084	1,186	1,539	2,111	2,602
固定資產比例	51.2%	35.4%	35.5%	25.2%	23.8%	35.6%

(資料來源：公開資訊觀測站及本研究整理)

#### (四) 「長榮航空」負債結構分析

根據表 5-4 的數據，長榮航空在 2018 至 2023 年間的財務結構顯示出明顯的特徵。平均流動負債比例為 20%，長期負債比例為 28%，股東權益比例為 40%。在 2020 至 2022 年間，流動負債增加了 924 億元，這主要是由於新冠肺炎疫情爆發引發的多重影響，包括油價持續攀升、各國封城以防傳染、宅經濟的興起，以及各國的量化寬鬆政策導致的通貨膨脹疑慮。

到 2023 年，流動負債降低了 3.3%，這主要歸因於長榮在 2022 年實施的減資計畫，旨在應對股權成本高於債務成本的情況。長期負債在 2018 至 2023 年間的平均值為 749 億元。疫情前，由於激烈的價格競爭，長榮經常面臨虧損，2019 年的長期負債達到最高點，增加了 192 億元。然而，在疫情期間，長榮的獲利顯著改善，財務狀況得到緩解。

此外，2018 至 2023 年間的股東權益平均為 1903 億元。2022 年，長榮宣佈減資 60%，這不僅有助於股東節稅，還能有效優化資本結構，顯著提高每股獲利和淨值。值得注意的是，長榮的財務體質已大幅改善，負債比率降至近十年的新低，且帳上現金充沛。2022 年，貨櫃需求強勁，尤其受益於歐美市場的補庫存需求及海運供不應求的局面。

表 5-4 長榮航流動負債、長期負債、股東權益比例 單位：億元

年份	2018	2019	2020	2021	2022	2023
流動負債	500	634	724	1,090	1,648	1,117
流動負債比例	21.9%	20.7%	21.7%	17.9%	18.6%	15.3%
長期負債	930	1,122	998	569	532	449
長期負債比例	40.6%	36.6%	29.9%	9.31%	6%	6.13%
股東權益總額	710	736	1,015	3,573	5,826	4,708
股東權益比例	31%	24%	30.4%	58.5%	65.6%	64.3%

(資料來源：公開資訊觀測站及本研究整理)

## (五) 綜合比較

在上述中，我們將對中華航空和長榮航空在 2018 至 2023 年間的財務狀況進行綜合比較，重點分析流動資產、固定資產、負債結構及股東權益，並以表格形式呈現主要數據。

### 1. 資產結構比較

從表中可見，長榮航空的流動資產比例較中華航空高出 11 個百分點，顯示其在流動性管理上的靈活性。而中華航空的固定資產比例則較高，反映出其對固定資產的重視，符合航空業高固定資產的特性。

表 5-5 中華航空與長榮航空資產結構比較

指標	中華航空平均 (2018-2023)	長榮航空平均 (2018-2023)
流動資產比例	22%	33%
固定資產比例	55%	42%
流動資產(億元)	572	1449
固定資產(億元)	1398	1374

### 2. 負債結構比較

在負債結構方面，中華航空的流動負債比例高於長榮航空，顯示出其短期負債壓力較大。長榮航空的股東權益比例達 40%，顯示出其資本結構更為穩健，並能在面對市場波動時保持相對穩定。

表 5-6 中華航空與長榮航空負債結構比較

指標	中華航空平均 (2018-2023)	長榮航空平均 (2018-2023)
流動負債比例	26%	20%
長期負債比例	37%	28%
股東權益比例	25%	40%
流動負債(億元)	708	1185
長期負債(億元)	968	749

整體來看，中華航空與長榮航空在財務狀況上各有優劣。中華航空擁有較高的固定資產比例，顯示其在設備和基礎建設方面的投資；然而，流動負債的較高比例也意味著短期償債壓力。而長榮航空則在流動資產和股東權益方面具有更優的表現，使其在面對不確定性時具有更強的抗壓能力。

## 二、綜合損益表

### (一)營業收入結構

根據 2018 年至 2023 年中華航空與長榮航空的財務報表，航空業的營業收入主要來源於客運收入、貨運收入及其他收入。從圖 5-1 可見，兩家航空公司的平均收入中，客運收入占比最高，其次為貨運收入，顯示出航空業務以客運為主、貨運為輔的特徵。

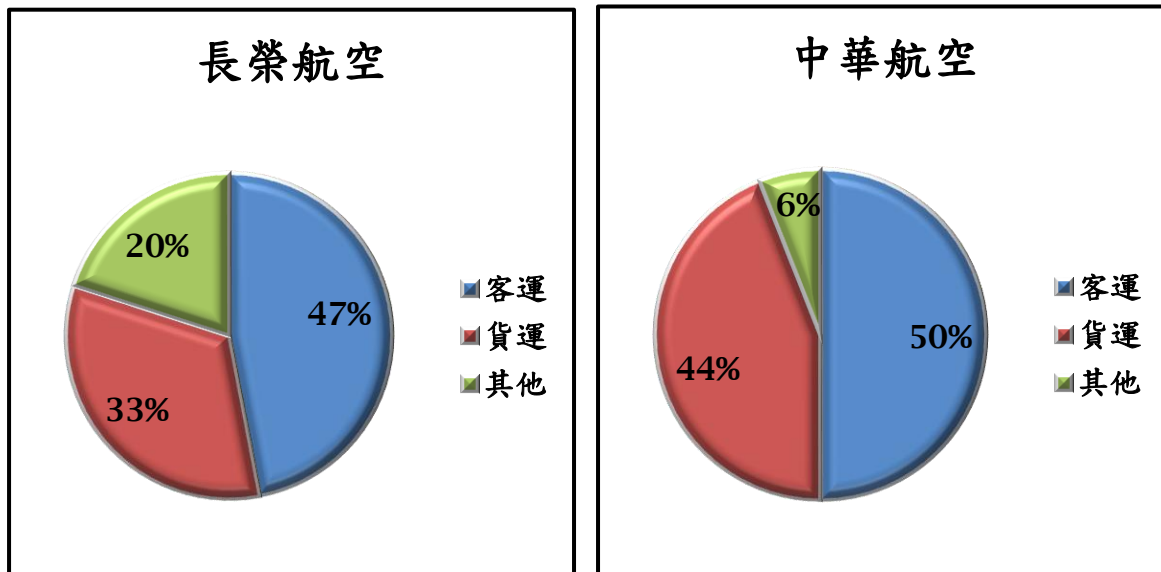


圖 5-1 中華航空與長榮航空 2018 至 2023 年平均收入比率

## (二) 營業收入變化

從圖 5-2 可見，中華航空在 2018 年至 2023 年間的平均營業收入為 1,521.63 億元，長榮航空為 1,471.03 億元。在 2018 年至 2019 年間，兩家公司均呈現穩定成長，營業收入在平均值上下波動。然而，2020 年新冠肺炎疫情導致我國航空運輸業受到重創，航空客運量大幅減少，國內外旅遊人數縮減，整體營業收入也受到嚴重影響。中華航空的營業收入從 2019 年的 1,684 億元驟降至 2020 年的 1,153 億元；長榮航空的營業收入同樣從 1,813 億元降至 890 億元。這一趨勢

顯示了疫情對航空業造成的重大挑戰，2020 年整體營收相較於 2019 年出現大幅度衰退的局面。

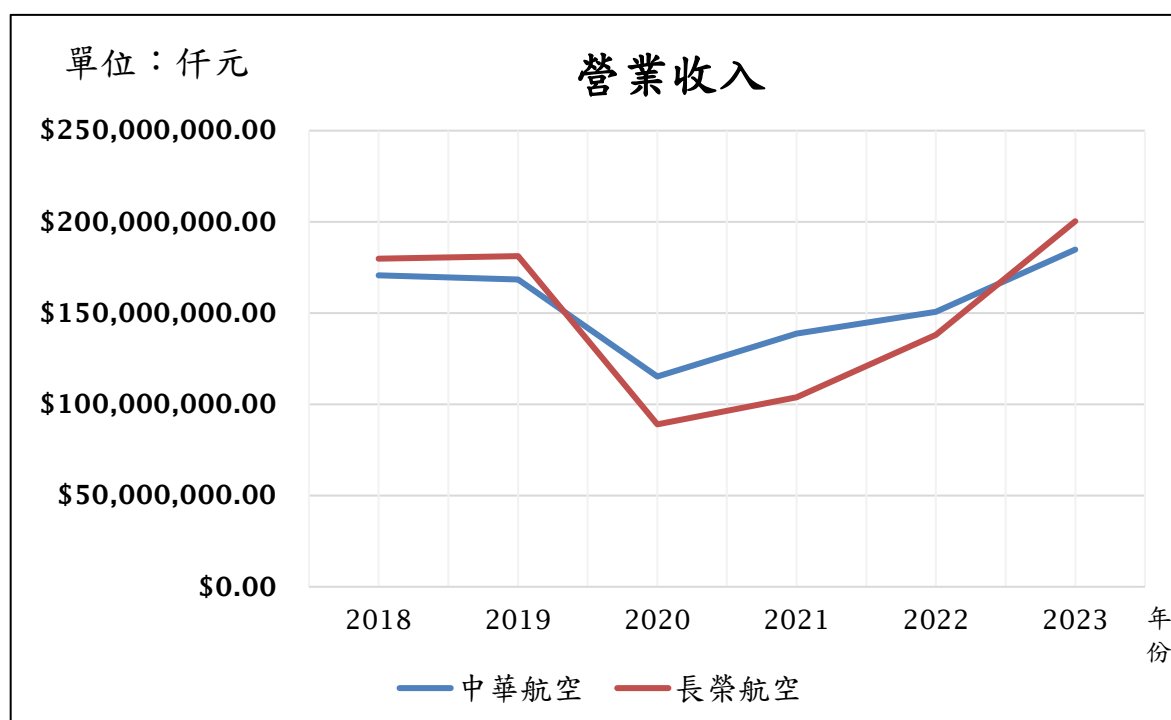


圖 5-2 華航與長榮營業收入圖

(資料來源：公開資訊觀測站及本研究整理)

### (三) 疫情影響與復甦

2021 年，疫情看似好轉，卻隨後再度掀起新一波浪潮，導致客運收入跌入谷底。根據上面圖 5-2 顯示，2020 年的客運收入大幅下降，中華航空的營業收入從 2019 年的新台幣 1,684 億元驟降至 2020 年的新台幣 1,153 億元；長榮航空的營業收入則從 2019 年的新台幣 1,813 億元降至 2020 年的新台幣 890 億元。這些變化顯示，新冠肺炎對航空業造成了嚴峻的考驗，導致 2020 年我國航空運輸整體營收相比 2019 年大幅衰退。



2022 年全球經濟逐漸復甦，根據圖 5-3 的數據，中華航空的營業收入達到新台幣 1,507 億元，較 2020 年的 1,153 億元成長 130%；根據圖 5-4 長榮航空的營業收入則為新台幣 1,381 億元，相較於 2020 年的 890 億元增長 155%。為了進一步推動觀光和航空產業的疫後復甦，觀光局推出了一系列措施，如境外獎勵旅遊團獎助、境外學生來台教育旅行補助和包機獎助，以吸引國際旅客來台旅遊或轉機。

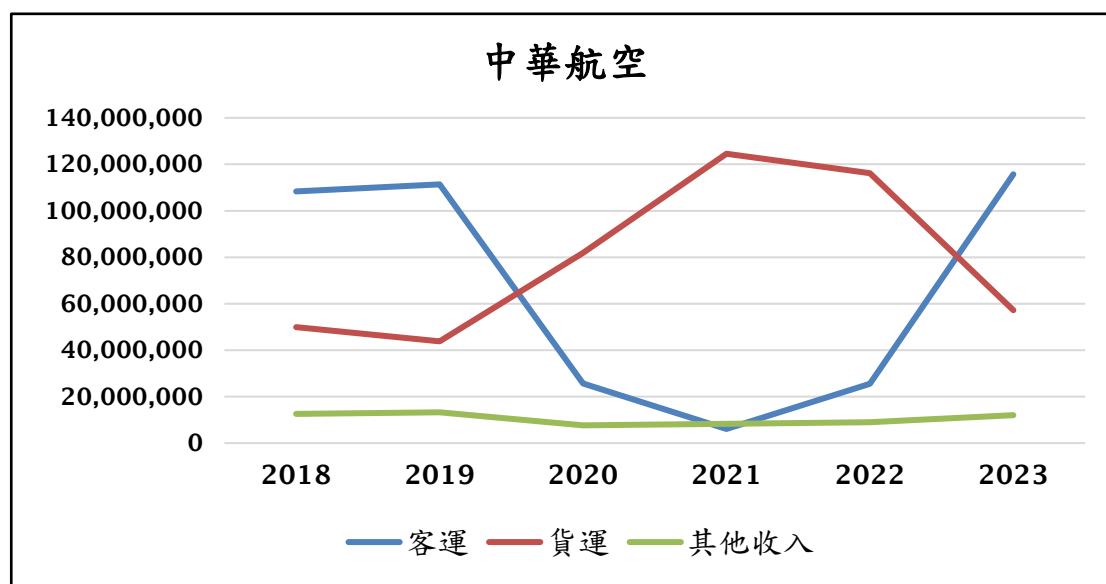


圖 5-3 中華航空營業收入分析圖

(資料來源：公開資訊觀測站及本研究整理)

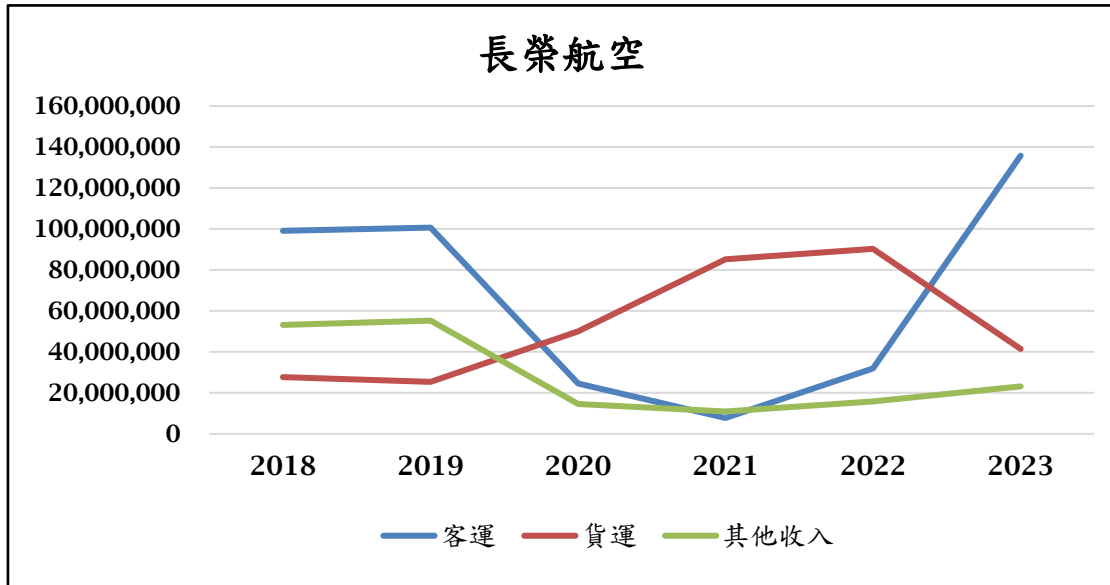


圖 5-4 長榮航空營業收入分析圖

地方政府和科技製造業也積極結合旅遊需求，推動包機飛航。同時，政府不斷擴展國際航權，已與 57 個國家或地區簽署雙邊通航協定，建立直達航網，連接 69 個城市，這些措施不僅提升了航空運輸需求，也促使票價上升，進一步增強了航空業的營業收入。

回顧 2021 年，兩大航空公司因 COVID-19 影響，客運營收大幅下降。中華航空的客運營收僅為 61 億元，較 2020 年減少 83.26%；長榮航空的客運營收為 78 億元，減少 21%。然而，這一期間兩家公司積極投入貨運市場，以「貨運為主、客運為輔」的策略，增加貨機航班和調整航線，成功提升了貨運收入。中華航空的貨運營收達 1245 億元，長榮航空則為 852 億元，顯示出在困境中的逆勢成長。

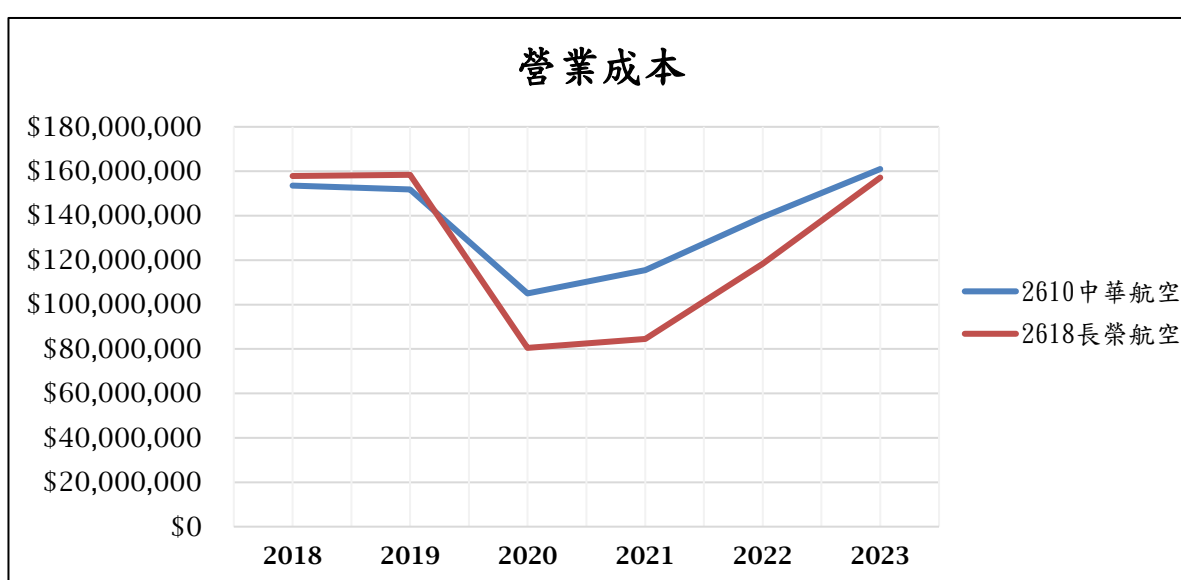
總體而言，隨著疫情緩解和經濟復甦的加速，航空業在 2022 年迎來了強勁的反彈，逐步擺脫 2020 年疫情帶來的經濟低迷影響。

#### (四) 成本控制與國際油價波動

航空業的營業成本主要來自空運成本、場站及運務成本、旅客服務成本、維修成本及其他營業成本，其中以空運成本佔比最大。由於航空運輸需要大量燃油，因此油價的漲跌對航空公司的營運影響深遠。

根據圖 5-4，中華航空與長榮航空在 2014 年至 2023 年十年間的營業成本變化顯示，中華航空的平均營業成本為新台幣 1,345.2 億元，而長榮航空則為新台幣 1,262.44 億元。中華航空因規模較大及機架數更多，因此在成本上與長榮航空存在差距。2016 年至 2018 年間，營業成本持續上升。中華航空的營業成本從 2016 年的新台幣 1,231 億元增加至 2018 年的新台幣 1,535 億元，增幅 304 億元；長榮航空則從 1,256 億元增至 1,578 億元，增幅 322 億元，這一增長主要受到國際原油價格波動的影響。

圖 5-5 2018 至 2023 年中華航空及長榮航空營業成本圖



在 2020 年，營業成本大幅降低，中華航空的成本從 2019 年的 1,518 億元降至 1,050 億元，減少 468 億元；長榮航空的成本則從 1,584 億元降至 804 億元，減少 780 億元。這一變化是由於新冠肺炎疫情導致全球景氣衰退以及國際原油需求降低，價格受到激烈波動的影響。

綜合來看，石油燃料是航空公司的重要成本，國際原油價格的變化與營業成本走勢大致相符，因此油價波動將直接影響航空公司的獲利水平。

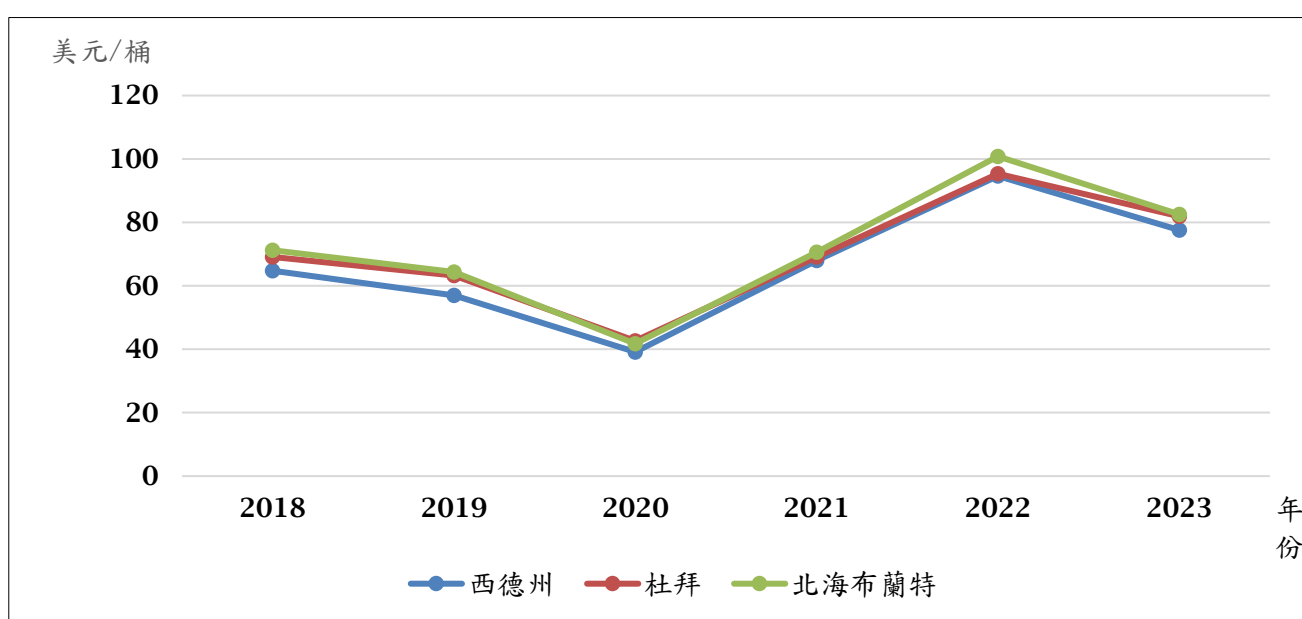


圖 5-6 國際原油走勢圖 2014 年至 2023 年

(資料來源：經濟部能源署)

## 第二節 財務比率分析

中華航空和長榮航空是台灣兩大主要航空公司，長期以來在航空市場中扮演著舉足輕重的角色。財務比率分析是一種重要的方法，用於評估公司在獲利能力、流動性、槓桿和運營效率方面的表現。通過對這些比率的詳細比較，我們可

以更清楚地了解這兩家公司在各個方面的優劣勢，從而為投資者和 management 層提供有價值的決策依據。以下將對華航和長榮航空的財務比率進行統整和分析，以期為讀者提供一個全面的財務視角。

### 一、流動比率

流動比率是評估公司短期償債能力的重要指標，計算公式為流動資產除以流動負債。流動比率越高，表示公司有更強的能力支付短期債務，相反，流動比率過低則可能意味著公司面臨短期資金周轉困難。以下是華航和長榮航空的流動比率分析：

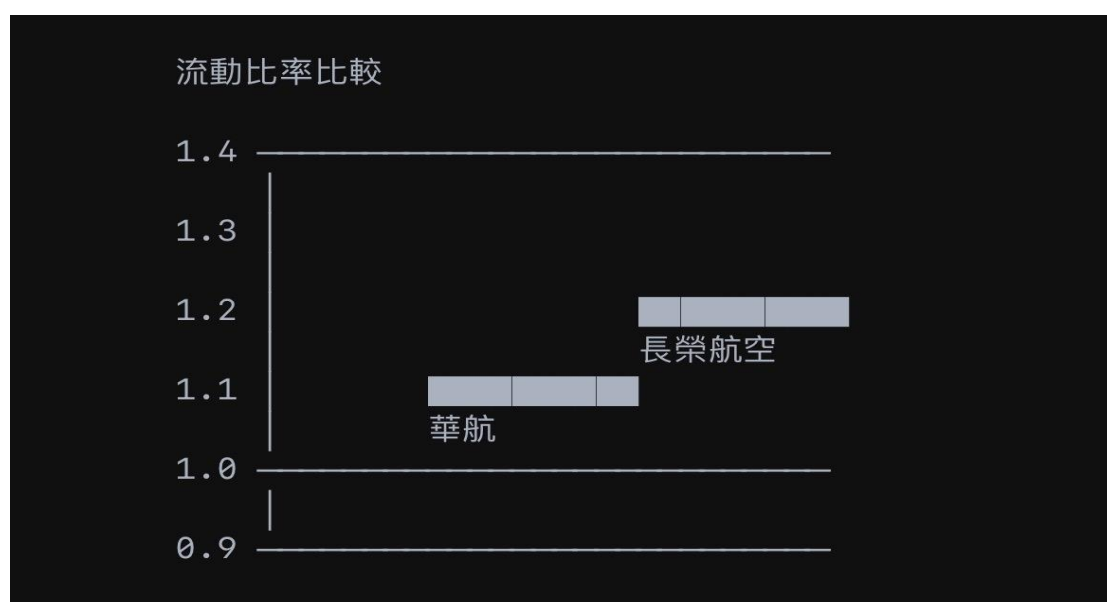


圖 5-7 華航與長榮流流動比率分析圖

我們已近年來的財務數據分析，中華航空根據 2023 年的財務數據，華航的流動比率為 1.1。這表示華航每 1 元的流動負債有 1.1 元的流動資產來償還。這一比率雖不算很高，但基本上可以滿足短期償債的需求。然而，略低的流動比率也顯示出華航可能在短期內面臨資金周轉的壓力。

長榮航空同樣根據 2023 年的財務數據，長榮航空的流動比率為 1.2。這意味著長榮每 1 元的流動負債有 1.2 元的流動資產來償還。相較於華航，長榮的流動比率稍高，表明其在短期償債能力方面略優於華航，顯示出長榮在資金周轉方面更為穩健。

綜合來看，長榮航空在流動比率方面略優於華航，顯示其短期償債能力較強。然而，兩家公司都應該持續關注流動比率的變化，確保在短期資金周轉方面不出現問題。透過提高流動資產或合理控制流動負債，可以進一步增強財務穩健性。這些財務比率分析提供了深入了解這兩家航空公司短期償債能力的重要資訊，有助於投資者和管理層做出更明智的決策。

## 二、 速動比率

速動比率是用來衡量公司短期償還流動負債能力的一個財務指標。他排除了存貨，因為存貨的變現速度通常較慢，不像現金和應收帳款那樣迅速變現。速動比率提供了更保守的短期償債能力評估。

長榮航空和華航的速動比率顯示了它們在短期償債能力上的差異。速動比率是衡量公司短期償還流動負債能力的一個關鍵指標，計算方式為速動資產除以流動負債。速動資產不包括存貨，這是因為存貨的流動性相對較低。

以下是長榮航空和華航速動比率的比較分析

## 以下是長榮航空和華航速動比率的比較：

航空公司	速動比率
長榮航空	1.95
華航	0.72

圖 5-8 速動比率比較圖

長榮航空的速動比率為 1.95，這表示其速動資產能夠覆蓋其流動負債的 1.95 倍。這個比率顯示出長榮航空在短期償還流動負債方面擁有較強的能力，因為它有充足的流動資源來應對短期財務需求。

而華航的速動比率為 0.72，這表示其速動資產僅能覆蓋其流動負債的 0.72 倍。這表明華航在短期償債方面的能力相對較弱，可能面臨較大的短期財務壓力。

根據以上數據顯示，長榮航空的速動比率顯著高於華航，顯示其短期償債能力更強。這可能意味著長榮航空在流動資產的管理上做得更好，或在面對經濟波動時具有更好的財務穩定性。

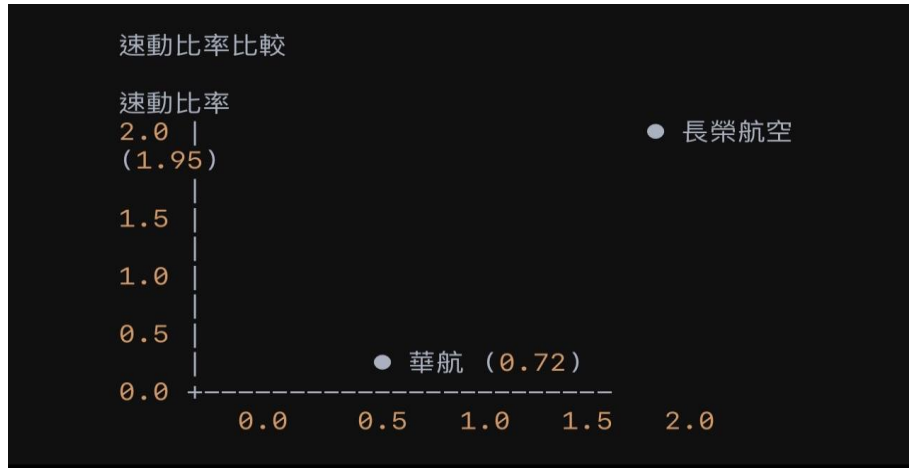


圖 5-9 簡單的圖表展示了兩家公司速動比率的直觀比較，長榮航空的比率顯著高於華航。

### 三、 毛利率

毛利率是衡量一家公司在扣除與銷售商品及服務相關的直接成本後剩餘利潤的方法。它可以說明公司在產生支出的情況下是否仍有收益。毛利率通常以百分比表示。利潤率百分比越高，說明公司管理層對每一美元成本的創收越有效。

根據中華航空近幾年的財務數據分析，華航的毛利率為 15%。這表示華航每賺取 1 元營業收入，扣除成本後剩餘 0.15 元。而長榮航空近年的財務數據分析出毛利率為 18%。這意味著長榮每賺取 1 元營業收入，扣除成本後剩餘 0.18 元。



我們將長榮及華航的毛利率做以下三點的比較分析:

### (一) 毛利率

長榮航空的毛利率為 18%，高於華航的 15%，顯示長榮在盈利能力方面略占優勢。

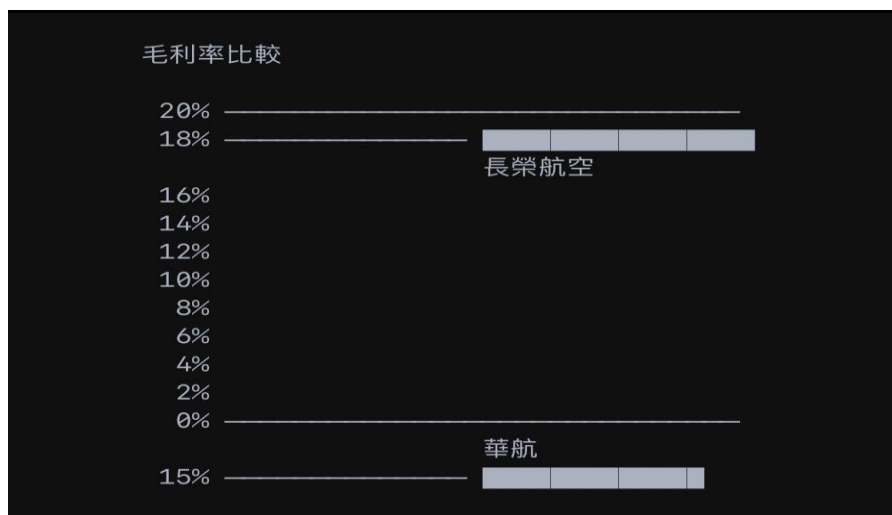
### (二) 成本控制

長榮略高的毛利率表明其在成本控制方面更為有效，能夠在收入中保留更多的利潤。

### (三) 盈利能力

毛利率的高低直接反映了公司的盈利能力，長榮航空在這方面表現優於華航。

綜合來看，長榮航空在毛利率方面略優於華航，顯示其盈利能力較強且成本控制更為有效。兩家公司都應該持續關注毛利率的變化，通過提升營收或降低成本來增強其財務健康狀況。



5-10 長榮及華航毛利率比較圖具有明顯差距

## 第陸章 結論

本研究以財務報表分析為基礎，深入探討中華航空與長榮航空的經營績效，揭示了兩家公司在面對挑戰與機遇時的不同應對策略。航空業作為台灣經濟的重要支柱，對於促進國際交流和經濟增長扮演著關鍵角色，因此本研究的意義不言而喻。

研究結果顯示，儘管疫情對航空業造成了深遠影響，但兩家公司均展現出相應的調整能力及回應市場需求的靈活性，反映出其經營管理的韌性與創新能力。長榮航空在營收及利潤率的增長上表現優於中華航空，這可能歸因於其更有效的成本控制措施及精準的市場定位，成功拓展國際航線，吸引大量國際旅客，從而提升市場份額和品牌影響力。

相較之下，中華航空則在國內市場上維持穩定的客運量，並透過提升客艙服務質量及推出數位化旅遊解決方案，來增強顧客體驗，這些策略也對其市場競爭力產生了正面影響。

2022 年，全球經濟的逐步復甦顯著提升了航空業的整體表現。中華航空和長榮航空的營業收入分別達到新台幣 1,507 億元和新台幣 1,381 億元，分別較 2020 年增長 130% 和 155%。這顯示出兩家公司在疫情後市場恢復中的強勁表現及其有效的業務擴展策略。

在應對 COVID-19 疫情所帶來的挑戰時，中華航空與長榮航空迅速調整營運策略，特別是在 2021 年將重心轉向貨運業務，成功緩解客運收入的減少，展現了其在市場變化中的靈活應對能力和資源調配的有效性。

隨著全球旅遊需求的回暖，兩家公司也將迎來重振業務的機會。消費者對航空旅遊的需求強勁增長，使得航空公司能夠逐步恢復航班，提升運營效率。同時，政府的支持政策及國際合作的加強，為航空業的持續發展奠定了堅實基礎。政府應推動相關政策，簡化入境手續，進一步吸引國際旅客，促進航空業及觀光產業的聯動發展。

總結而言，本研究強調了財務報表分析在評估航空公司經營績效中的重要性，並為未來經營決策提供了寶貴的見解。未來，中華航空與長榮航空應進一步加強品牌形象的建設，優化運營效率，並密切關注市場變化，以適應不斷演變的航空旅遊環境。此外，兩家公司應探索數位轉型及可持續發展的機會，透過科技提升客戶服務，增強顧客黏性。透過這些策略，兩家公司不僅能提升自身的競爭優勢，還能在未來的市場中穩步前行，持續為台灣的觀光產業貢獻力量。

# 參考文獻

## 中文文獻

### A、編輯的書籍

1. 鄭丁旺 (1993) 中級會計學·台北：鄭丁旺
2. 葉日武 (1998) 財務報表分析·台北：曉園出版
3. 黃俊德 (1998) 企業財務分析·華泰文化
4. 林惠真、李宗黎 (2008) 財務報表分析理論與應用·台北：証業出版
5. 謝劍平 (2008) 財務報表分析第五版·台北：致勝出版、(2013) 財務管理：新觀念與本土化第六版·台北：致勝出版
6. 郭敏華 (2009)。財務報表分析:評價應用。

### B、學位論文

1. 張惠雁· (2010) · 旅遊業營運效率之評估-以某旅遊業為例· 私立東吳大學
2. 沈沛樵· (2006) · 無形資產、組織承諾、跨部門整合與新產品開發績效關係之研究~以台灣旅遊業為例· 靜宜大學企業管理研究所碩士論文
3. 劉宏雄· (2022) 疫情下航空業的競爭優勢-以中華航空與長榮航空為例· 亞洲大學財務金融學系碩士論文
4. 張咸明 (2022) 走過新冠疫情幽谷-航空製造廠商之經營與發展策略分析-以 Airbus 商用客機為例· 國立臺灣大學碩士論文

5. 林宸甄 (2022) 探討 COVID-19 全球性傳染病對國內航線營運之影響與因應策略：以 A 公司為例· 國立臺灣師範大學碩士論文
6. 黃薇秦 (2021) COVID-19 後疫情時代對旅遊產業的影響研究· 義守大學碩士論文

## C、網站

1. 交通部民用航空局全球航線客運概況  
<https://www.caa.gov.tw/article.aspx?a=1738&lang=1>
2. 交通部觀光局觀光統計資料庫  
<https://admin.taiwan.net.tw/businessinfo/FilePage?a=118>
3. 公開資訊觀測站 財務報表  
<https://mops.twse.com.tw/mops/web/t146sb05>  
<https://mops.twse.com.tw/mops/web/t146sb05>
4. 中華航空 財務報表·年報·公開說明書  
<https://www.china-airlines.com/tw/zh/investor-relations/annual-report>
5. 長榮航空 財務報表·年報·公開說明書  
<https://www.evaair.com/zh-tw/about-eva-air/investor-relations/financial-reports/annual-reports/>
6. 經濟部能源局 國際原油價格統計  
<https://dmz26.moea.gov.tw/GA/common/Common.aspx?code=M&no>