

台灣聯合純網福利航空公司
籌設簡介

大漢航空事業研究協會

<http://sino-aviation-research.com>

目 錄

籌設台灣聯合純網福利航空股份有限公司	1
籌設成功的概念-----	4
台灣設立航空公司民航法規-----	6
什麼是純網福利航空公司?	7
有錢好辦事	9
航空雜項參考資料	11
鄧巴定律 Rule of 150	13
創新創業航空學院	14
全民福利基金會	15
飛機租賃投資信託	16
純網福利航空公司培育女性領導人為優先	18
Y、Z 世代—融合老中青三代共成大事	18
附錄	
附錄一、為何純網福利航空需要廉政-----	21
附錄二、各航線年度損益預劃範例及分析 (Capt.Chin 製作提供)-	27
附錄三、創新航空公司簡圖-----	29
附錄四、快速展店簡圖-----	29

籌設 台灣聯合純網科技福利航空股份有限公司

一.依台灣民航法規定：

設立台灣聯合純網福利航空公司，最低資本額為 60 億。

二.募資 60 億設立台灣聯合純網福利航空公司，獲准後在投資縣設分公司

三.由離島三縣：金門、馬公、馬祖(合為一分公司)；台灣東部偏鄉三縣：花蓮、宜蘭、台東(合為一分公司)，及雲林嘉義(合為一分公司)，8 地縣政府與民眾自由認股，只要有意願，不論認股多少，一元也可，營運後任何時間可再增資，股份有限公司投資報酬率設訂為 10%。總公司設址金門，由金門縣府提出申請，獲准後在投資縣市設分公司(含金門分公司)。以各縣投資股份，分享投資報酬(盈利)，為地方施政、環境永續及弱勢社群脫貧。

四.募資 30 億元 在雲林縣籌設創新創業航空學院，招訓全球各地青年，完訓後投資協助其返鄉，創設當地連鎖之純網福利航空公司。由雲林縣提申請，核准後在各有意願的縣市設立分學院，盈利作為各當地縣府施政之用。

五.各地公司分別儘快上市，集資開展長程航線所需之遠程飛機(每架約 5 億美金)。我們向縣民募資，不作天使募資，避免股份外流，而損縣民福利。

六.說明:

1. 台灣東部，花蓮宜蘭台東.(合作為一分公司)，偏鄉資源少，只有一條沿海公路，且常有事故而交通中斷。若要富，先修路，建設國際觀光航路，國際航班以花蓮站進出，帶進觀光客繁榮地方。
2. 台灣外島金門馬公馬祖(合作為一分公司)，為海上小島，交通不便，資源不多，若有自己的航空公司，即可自己以需求調配航班、免費接送旅外鄉親返國，有錢出錢，有力出力共同建設家園。國際航班以金門機場為進出站，並設全島為免稅，成為真正的觀光歡樂

園。

3. 台灣本島每為逢長假，高速公路即成大停車場，若有廉價航空，以略高於高鐵票價之空中區間交通，則可便民而減少民怨。雲嘉兩縣合作(為一分公司)恢復國內短程區間航線，為疏解地面交通服務。
4. 台灣觀光是一圈環島旅遊，接待國外旅客，從那裡進出多是一樣。花蓮金門兩機場設備不足之處，我們設法投資補足。
5. 申設台灣純網福利航空股份有限公司 公司地址註冊在金門，由金門縣府負責提申請，獲准後，在各投資縣市設分公司(含金門分公司)，各 B737-8 各三架，馬祖 50~70 人座飛機五架。各自獨立經營、自負盈虧，自辦福利。總公司支援提供飛機及維修、空勤組員、業務、純網科技、經營 Know how、及協助各分公司在其分配之航線上快速展店
6. 嘉義雲林合作為一分公司，以嘉義機場為母基地，除國外航線外，重啟國內區間航線。並於雲林設立: **創新創業航空學院**，其他參股縣市設分學院。並研究規畫雲林四條跑道大型國際機場附廉價航站之建設
7. 雲嘉分公司除國際航線的 **B737** 三架外，國內區間航線使用飛機，包括無人機、直升機、19 及 50~70 人座等小型飛機，機型及架數待評估，其票價以略高於高鐵，目的是補全島交通不足，貨運快遞及其他包機服務。
8. 國際航線區域劃分:
 1. **雲林嘉義分公司**: 琉球、塞班、關島、菲律賓、韓國、日本、南北美。
 2. **花蓮宜蘭台東分公司**: 向北西發展，青島、哈爾濱、朝鮮、海參威、(待機進入即將開發之西伯利亞)、烏魯木齊、中亞、沿一帶一路西進達北歐。
 3. **金門馬祖馬公分公司**: 向南西發展，海南、南寧、昆明、東南亞、MENA、歐洲; 澳洲、紐西蘭、以及沿途各觀光海島。 註:MENA

是中東北非 沙烏地阿拉伯、伊朗、以色列 埃及其所在的中東與北非地區

4. 策略:

- a. 我們在外面(全球) 設立航空公司，由外載客返台旅遊觀光;
- b. 創新創業航空學院全球招生，培育全球各地航空斜槓人才，完訓後協助其返鄉(投資)，設立連鎖純網福利航空公司。
- c. 台灣為孵卵器基地，製作模組複製各地。以航空事業盈利為地方環境永續及弱勢社群脫貧。福利航空公司帶領各企業及其產品國際化，飛到那，就帶到那。增加盈利，共同為地方福利奉獻，
- d. 組職編制創新及純網科技營運，節省成本甚多，採廉價高服務品質，使全球一般民眾均有能力優質出國旅遊，增加新知見識，促進鄉村國際化。
- e. 借力使力，利他合作雙贏，採 80/20 法則讓利。
- f. 各公司儘速上市，以大眾資源擴展遠程航線。
- g. 各公司增設廉政單位，各項區塊鏈記錄，以防腐。

五. 作業程序：(以 ChatGPT 不受國家語言限制對話式介面的模組，修改應用) 由本協會榮譽理事長，前民航局長張國政先生領導，與上述各縣政府諮商籌組意願(只要有意願，不論多少，一元也可)，願者指派代表，共同成立籌備處，研擬細部計畫，由我五階段專業小組備文，金門縣府代表向交通部提申請。待核准後，各投資縣市設分公司，各自自負盈虧，自做福利。總公司提供飛機、維修、空勤組員、旅客業務及經營 Know How 等，並協助營運，**保證開航即可賺錢。**

心理學家告訴我們成功法則：**凡事要讓心裡先有目標，每天唸著唸著，不停的想著唸著，即可 心想事成，美夢成真。**

量子糾纏已證明，心想確能事成：量子糾纏已證明事成之事，並獲得了諾貝爾物理學獎。因為量子糾纏的真實存在，第六感、心電感應、心念、靈魂、吸引力法則等這些東西竟然真的存在，簡直可怕極了。以後各位千萬不要去想不好的事，務必多想我有夢想，只要我日夜去想，一定能事成的高興歡樂之事，祝你心想事成，美夢成真。天下無難事，只怕有心人。

全球連鎖純網福利航空公司 **成功關的概念**

長話短說，為了容易聽懂，以下列五項簡述。

1. 要有做大事的心態。
2. 要有大膽的行動。
3. 要應變、要創新，不玩老把戲。
4. 別害怕失敗，大膽的去闖前無故人之路
5. 手上有料好談事，要讓利才能雙贏。
6. 航空公司主要的是飛機和空勤組員
7. 拆大成小，一時聚焦一件事。

一. 要有**做大事的心態**：

要做就做大的，先訂下想做大事的遠大目標，有了目標，就會去設法達成，且要日夜心想就能事成。在此階段不要怕不懂，像我們知道要節省成本，就要以純網科技營運，但我們不懂這些新玩意，怎辦？很簡單，去借別人的智慧，有人在這方面是專家，設法以更好的誘因，找理念相同的專家，聘請他們來運作，即可解決純網科技的問題，其他環境、福利廉政等問題類同。

二. 要有**大膽的行動**：

純網福利航空公司的展店計畫，是以每 2 年倍增式擬定，此大膽的成長率是基於我們有能力達成，因為我們有一個受過訓專責全球展店的小組，以擬訂之展店路線上各國重點地方同時分頭進行，專責協助(投資)當地政府設立(或併購當地航空公司改組)全球連鎖純網福利航空公司，並協助其自行展店，以 1 2 年遠程計畫，建立純網福利航空全球連鎖網。

三. **要變通**，變則通，通則久；**要創新**不玩老把戲：

社會環境、科技創新，當今變化之快，我們不可守舊存活，否則將被淘汰。我們深知變通的能量，將原有航空公司拆大變四小、專業專精、外包輕資產減風險、鄧巴 150 人定律團隊融合一心、以利他為企業文化、以 80-20 定律讓利合作等創新。創業不易，守成也難，科技進化之快，要懂得隨時代

隨科技應用變通，甚至做人也要即時變通，則你將會獲得快樂的成功。

四. 別怕失敗勇敢的去闖

萬事起頭難，你沒頭沒腦的去各國各地談以創新航空事業盈利，幫助地方政府，讓他們有自己的生產事業賺錢施政，有錢好辦事。外國人不會相信有那麼好康的事，定是台灣的詐騙集團來了。所以我們要以台灣為孵卵基地，製模組，複製全球。只要我們有行善的心，人家不能接受是緣分未到，所以不用害怕勇敢闖，路是人走出來的。幫助他人積德，好心會有好報。

五. 與人合作手上要有東西，方可雙贏達標。

我們除了有航空專業能賺大錢的創新 Know how 外，目前手上已有接受委託處理，國外某大航空公司數年前向 Boeing 訂購後而無法消化的 200 架 B738 飛機(2024 年 Boing 交機)，願以當初大批團購折扣價，以機作價投資及租機。該型機為先進省油型飛機，現在網上表價(List Price)每架約一億美元。我們預劃每分公司 10 架(含國外各公司)，配合 Boing 交機時間及架數分批引進，機到即開航。

六. 航空業只要有飛機及空勤組員，即可以包機賺錢。飛機已有，空勤組員以我們的航空全球人脈不難聘請，在籌設階段的 2 年中，已有計畫招聘正機師及自訓副機師，並超額預劃備足國外展店所需之空勤組員。在籌設期間，我們的展店小組就按計畫分頭出發，去國外各地設立純網福利航空公司，如果以購併他國現有的航空公司來改組，與地方政府合辦福利航空，則省時又省錢，並有可能，那些國外合作創設的航空公司，先載客飛回台灣。

七. 把大事細分成多個小事，就比較單純而容易做；一次聚焦只做一件事，則可將事做得快而好。

台灣設立航空公司民航法規定

一、台灣設立國際客貨運航空公司，民航法規定 要求條件如下：

(一) **資本額最少新台幣 60 億**。（如何取得？用借字訣）

1. 以借資金 60 億(參股)，定存銀行，核准後 60 億一分不少仍在銀行。
2. 設有效誘因，邀請民間企業共同參與投資。
3. 政府以不動產抵押，資金投資盈利大於借貸利息，是好的政策。
4. 邀國外合資，民航法規定，航空公司外資股份，最多為 49%;單一外資為 60 億的 25% (台幣 15 億)。創新創業航空學院之投資，無外資設限。

(二) **飛機 3 架**：(已有優惠租機)

(三) 總經理、飛安等 **各重要主管**。我們都有合格者，不必外找。待獲准設立後再以適任者替換，原籌設人員可留顧問職，以慰其創業不易之功

(四) 過夜停機位：金門、花蓮、台南亞航、及各國內外航點機場，採飛到那停到那策略。

什麼是純網福利航空公司？

什麼是純網福利航空公司？簡單的說是將航空事業作業放在電腦上作業運營，省了營業處、辦公室等場所營運。這是一個與目前完全不同的創新型航空公司，顧名思義，它是以純網科技營作以節省成本增加盈利，做社會福利，改善地方環境永續、協助弱勢社群脫貧均富為目的之航空公司。

一、為何要以純網科技營運？

以純網科技營運，是企業數位改革必走之路，5G與AI結合，物聯網的大時代甚多職位將被淘汰。應用純網、臉部辨識、機器人、雲端、大數據、元宇宙行銷、生成式AI等新科技，可大量節省成本，增加盈利。

(我們員工都要有寫程式能力，建立自製藝術化AI，以提升工作質效)

企業的成本的重要性，成本減一元=盈利增一元

茶杯店老闆請教教授，如何增加盈利？

教授回答：去買部製造茶杯的機器來生產，它可以省去工人又可默默不停的幫你生產，增加了品質，沒有罷工風險，又省去加班出差保險等人事費用。

老闆立即買了機器，製造出來的杯子品質優美，產量倍增。原本杯子成本為10元，以11元出售，用機器製造成本減為9元，售價仍為11元，每一杯子盈利增加了1元，成為2元。

是原本盈利的2倍。

此項計算僅是售出的營利增加，尚未列入減少員工的成本。

我們是純網作業營運，人家員工上千，我們只有百餘。

二、為何要做社會福利？

(一) **為環境永續**:當全球暖化，海洋溫度升高導致海平面上升，淹沒沿海低海拔地區。降水模式改變，助長極端天氣，包括熱浪、乾旱、森林大火、暴雨雪、水患、各種天災襲擊，全球造成嚴重的生命與財產損失。

我們要盡力為環境永續，並期望新潔能源(核融合發電)早日商轉。

(二) **為弱勢社群脫貧**：

1. 少子化台灣 109 年的出生兒為 16 萬 5249 人，死亡人數為 17 萬 3156 人，進入了新生兒低於死亡人口的負成長，形成老人愈來愈多且**無人**撫養。

2. **年金破產**：各類年金都有破產之日，造成活著無錢養老的悲慘生活。
3. **貧富差距**：有錢人以錢賺錢，愈滾愈大；無錢人物價上漲薪水不漲，
貧富差距擴大，形成社會問題。

在這裡說個真實故事：

洪蘭教授在路上與 84 歲教過她的老師不期而遇的對話
洪蘭見老師面色蒼白，
洪蘭問：老師近來可好？
老師說：我去醫院驗血要空腹，為了趕公車，頭有些昏。
洪蘭說：老師以後不要趕公車，空腹頭昏走路危險，叫計程車。
老師說：我那敢叫計程車，物價在漲，錢在變薄，退休金被砍，苦於不知自己能活多久，**怕人活著，錢卻用完，這真是一場醒不來的惡夢啊。**

- (一) 哈佛大學策略管理大師麥可、波特教授，在金融海嘯後省思資本主義的缺陷，於 2011 年倡議：創造共享價值(Creating Shared Value) 的觀念，認為企業的價值，應該充分結合社區及社會資源，讓競爭優勢來自社區與社會議題的解決，讓獲利來自於社會福利的達成，這將會是更高層次的資本主義。
- (二) 與地方合作設立創新型航空事業，以結合在地各企業，共同節能減碳，創造 RE100，協助全民脫貧均富。航空公司帶領各企業及其產品國際化，飛到那帶到那；鄉民以極廉價機票增智出遊，提高知識水平，促進鄉村國際化，大家富起來。實踐此一理念，其實是以利他(捨)，而後利己(得)，此一利益攸關群體導向---捨與得的經營思維，對於企業的發展與永續經營至為重要。亦即是 要利他，為人點燈，方能照亮我前。企業合作的利他捨得應用技巧，重點在盈利的分配，此一分配重點，在公司培訓員工自行創業中有所說明。大漢航空事業研究協會，是以解決上述諸項基念為主軸思考，創設了

1 全球連鎖純網福利航空公司

◇

有錢好辦事

- 一、地方施政均需要錢，否則再好的理想均無法執行，只能停於空想而已。**用借貸資金來做生產事業，事業盈利大於借貸利息，就是好的政策。**
- 二、2021年新冠疫情，各地封城之時，台灣華航稅後獲利 93.79 億；長榮 66.08 億。(此兩航空公司員工均超出萬人，人事成本很高)。
- 三、2011年12月在越南開航的廉價航空公司「越捷航空」，迄今僅11年已發展擁有200餘架飛機，目前每架新機價格均在近億美元，他們很會賺錢，我們以創新科技，減低成本營運，會比他們更會賺錢
- 四、2022年7月16日波音飛機廠在萬堡羅航展會上發佈，預估未來20年內將有41,170架新機需求。目前全球飛行的民航飛機總數約35,000架。
- 五. 我們以數位科技、元宇宙、人工智慧等，從編制、組職、營運模式、專業外包等將航空事業全面創新，以減低成本增加盈利做地方福利。

六. 創新的航空事業**與同業差異的14金句：**

1. 以利他為-----公司文化。
2. 以拆大分小為-----有效作業。
3. 以純網營運為-----減低成本。
4. 以科技創新為-----增加盈利。
5. 以借字訣為-----輕資產。
6. 以鄧巴定律150人編制為-----全員一心。
7. 以專業(**科技**)外包為-----專業專精。
8. 以環境永續地方福利為-----營利目的。
9. 以7-11式快速展店為-----快速做大遍及全球。
10. 以員工斜槓能力為-----員工不易被淘汰且增加收入。
11. 以鼓勵及協助員工創業(***1**)為-----員工培訓重點。
12. 以讓利結合同業與異業(***2**)合作為-----環境永續集結力量。
13. 以培訓全球各地觀念相同青年(***3**)為-----返鄉展店造福鄉里。
14. 以應用新科技創新-----適應時代營運模式製作模組複製全球。

To boldly go where no one has gone before

附註：

- *1. 協助員工創業：提供資源，設立（全球連鎖）純網福利航空公司。
- *2. 結合同業與異業：協助帶領其產品國際化，飛機飛到那帶到那，集結力量共同為地方福利盡力。
- *3. 招聘全球各地對飛行及航空事業有志趣青年，且願為其本鄉福利終身奉獻者，先培訓成為航空公司正機師（3年）月薪美金萬元以上，自己先富起來，再提供資源，協助其返鄉創業，造福鄉里。

大漢航空事業研究協會，已於2023年起，將電動飛機列入先期研究，待創新創業航空學院設立後，轉移至該院研究所接捧研究製造。並將最新的成長性（Chat GPT生成式預訓轉換器）導入航空創新事業營運中，隨其成長創新，以更有效節省成本，賺更多錢來多做地方福利。

航空雜項參考資料

一、根據民航局公布國籍民用航空運輸業 2021 年營運情況：

華航：稅後淨利為 93 億 7,990.5 萬元，大部份來自貨運。

長榮：稅後淨利為 66 億 849.6 萬元，部份來自貨運。

立榮：稅後淨利為 1 億 7,320.6 萬元

德安：稅後淨利為 73.2 萬元

二、核融合發電: 2022 年 12 月 5 日 0130 時，美國勞斯利佛國家實驗室成功造出了人類第一個人工太陽。目前全球有超過 30 家核融合發電新創各顯神通多數認為 2030 年代將可核融合發電商用，且因原料以氫硼代替了氘和氦，發電成本每度只要台幣 0.3 元(台灣火力發電是 4.15 元)。它是零碳排放，沒有核廢料，体积小、安全的設置在城市裡。這讓我們重新思考，環境永續是否先以減少炭排及大量綠化為優先執行。

三、股神巴菲特名言：

Be fearful when others are greedy and greedy when others are fearful.

在別人貪婪時我恐懼，在別人恐懼時我貪婪。

當景氣不好時，你可以輕易獲得你想要的人才及資源。但要手上有

子彈，且要有靈敏的觸覺及積極辦事能力，方能馬到成功。現在就是展店最好的時機，你在準備子彈了嗎？你有能力行動了嗎？

四、產業界人士表示：3D 列印下波看好進軍航太。以及生成式 AI 節省成本 3D 列印首波應用在醫療與醫材上十分成功，而下一波應用將在航太領域。主要航太追求輕薄短小，3D 列印現以發展汰合金、不銹鋼、鎳合金等材料粉末，有機會為航太工業應用可節省成本，尤以應用生成式 AI

作業，更可大量減低人事成本。

五、2022年7月16日波音飛機廠在萬堡羅航展會上發佈

預估未來20年內將有41,000架新機需求（目前全球在飛行的全部民航機約35,000架），預估其中半數作為汰舊換新，則還有2萬餘架新機，每架新機至少3組飛行人員，每組3員，則每機至少需9員飛行人員，總計需約2萬餘架新機×每機9員=180,000員。

你能提供多少適合新型飛機的飛行人員？飛機易得，飛行人員難求，必須未雨綢繆，及早培育。

我們設立 **創新創業航空學院**，培育新時代 航空純網斜槓飛行人才，以配合未來航空事業發展需求。招訓全球各地青年，完訓後投資其返鄉創業，設立全球連鎖的純網福利航空公司，為全球地方福利奉獻。

六、預估航空完全復甦要在2024~2025年

七、台灣申請設立航空公司至核准約為2年，若以我們五階段專業人士作業，事先充分準備，採多線分工作業可在2年內獲照，以時推算，2023年開始申請，2025年開飛，恰是航空業復甦起飛時機。

鄧巴定律 Rule of 150

一、巴鄧 150 定律

一個團體能維持緊密人際關係的人數上限，是 150 人，也即**維持在 150 人以下，是管理一群人最好最有效的方式**。如超過，彼此可能成為陌生人，而產生隔離而合作不良。

羅賓·鄧巴(Robin Dunbar) 是英國牛津大學的人類學家，他在倫敦大學研究「靈長類動物的腦容量」與「平均社會團體大小」之間的關係。他的理論是：

人類的社會是由一層一層的關係所造成的，而且每一層都環環相扣，表示出不同程度的友誼。例如：一個人有 1、2 個交心的朋友或伴侶、5 個親密摯友、15 個好朋友、50 個朋友、150 個點頭之交。能擁有 150 人社交關係，是我們的極限。

巴鄧讀過許多有關人數的文獻，發現 150 這數字一再出現，許多族群的平均人數為 148.4 人，約為 150 人。換句話說，

人類天生的腦容量限制了我們，只能夠擁有 150 人穩定的社交關係。

二、哈特派的法院案例：

哈特派是基督教孟諾教的一支，起源於瑞士被德國教派鬥爭所迫害，於 1870 年全部教徒遷至美國，現已消失。在哈特派法院的案例中，農莊人家維持在 150 人以下時，大家都能相安無事，也能遵守社區規範，一旦人數超過 150，社區就會突然分裂，彼此互不信任，只要逾越 150 人的引爆點，大家的行為和以往截然不同。

三、純網福利航空公司引用二頓巴 Rule150 人編組，再加純網的 5G+AI 萬物聯網、智慧機器人、雲端、大數據、元宇宙、生成式 AI、斜槓人才、專業外包、借力使力等營運，初步預估，全公司人數可降至 108 人，

全員聚焦目標，心往一點想，勁往一處使。

我們的編組，飛行訓練 3 人一戶； 4 戶一組，12 人共同創業。

創新創業航空學院

Innovation and Entrepreneurship Aviation Academy

航空學院以各地熱愛飛行，且願以航空事業，為全民福利終身奉獻者，培育其航空斜槓、創新、創業能力，協助其返鄉創辦純網福利航空事業為目的。學院附設青少年俱樂部。學院下列五個系：必須修滿至少兩系學分(斜槓能力)方可畢業。(可與現有的大學中合辦設立)

一、航空新科技應用系

二、航空地方福利系

三、航空區域全能樞紐系

四、航空空安、空服、空餐系

五. 航空創新創業飛行系:(附設航空副機師就業班)

六. 新型環保航空器研究所:(以訓練飛機及城市區間之小飛機為主)。

航空創新創業飛行系，每三月招生一期，不分國籍性別不限學歷，22~45歲、會寫程式、英語聽說佳、全英語教學，學期三年，學費台幣420萬，可學貸。畢業可獲得：航空學士學位、單座駕駛飛機飛行教師證、航空正機師執業證、航空斜槓工作證、航空創業等證照，學院協助返鄉創業。航空事業以飛行為主體，其領導人以航空正機師擔任為佳，因之是從飛行基礎開始，一路培訓至正機師就業(三年)，年薪NT.360萬元以上自己先富起來，再以大愛利他精神，協助組團返鄉與當地政府合作，創設全球連鎖的純網福利航空公司，為當地鄉民服務。

航空副機師就業班：每三月招生一班 不分國籍、不分性別、年齡20歲以上、學歷不限、英語TOEIC 800以上，國英雙語教學(有陸空英語通話課補強)，單、雙發動機飛機，飛國內外長程國際航線訓練。

學期：12個月(含機上實習4個月，發實習費每月5萬元)。學費：新台幣360萬可學貸 含住校食宿、飛行機師服裝及配件、單、雙動機飛機飛歐洲長程航線旅費食宿等一切費用。訓練飛時：300小時 含PPL證照、CPL單座駕駛飛機的飛行教師機師證照、MPL副機師證照及機型執業證照。飛行全程上孔飛行無階段考試，採教師機師責任制。保證畢業及任航空公司副機師職及航空斜槓工作，月薪20萬元

起。

說明：

1. **PPL** 飛行訓練 50 小時可自選訓練時間，但需在 2 個月內完成。
2. **MPL** 飛行訓練 300 小時，需住校，例假日放假，雙發動機飛機，飛歐亞國際航線密集培訓及航空斜槓能力訓練。同時培訓私人駕駛教師機師，取證後可兼職飛行俱樂部機師。
3. **機上實習 4 個月**合格後舉行畢業典禮，同時頒發副機師聘任證書。任職期間每月飛保證鐘點 50 小時，月薪 NT.20 萬元起。其他時間，擔任飛行俱樂部教師機師及斜槓工作，另計時給酬，並有兼職之績效紅利。
4. 飛行總時數滿 1,500 小時後(約 30 個月)，回校免費正機師訓練及機型執業證訓練，完訓後，保證正機師就業，(月薪 30 萬起)。任正機師職後如想自己創業，需再返校自費進修航空創業證照後，學院提供資源協助其自行創業。

附註：

1. 就學前，需自費通過航空甲等體檢 (13,000 元)，視力經校正後在 1.0 以上，其他均為正常體檢之標準。及飛行篩選 3 小時 (18,000 元)，**為免在訓練中，因體檢不及格或不適應飛行而遭淘汰**。進入訓練後，保證畢業，及就業副機師，月薪 20 萬元起；正機師月薪 30 萬元上。
2. 因故中途退學，扣除已使用之金額外(**有個人費用區塊鏈記錄**)，其餘全退。因飛行之時數各人需求不同，而費用不同。無階段考試**採飛行教師認定制**，以免考試緊張而遭淘汰。

全民福利基金會

自從人工智慧(AI)發展以來，以色列歷史學家哈拉瑞創造了一個非常不好聽的新名字：**國家養的無用階級老人**。

世界經濟論壇預言，將來人工智慧將淘汰 7,500 萬份工作，但也創造了 1.33 億個新工作。但這些新工作，是要有新科技基本功的人，方能勝任，不是人人都能擔負的。我們不要做哈拉瑞說的國家養的無用階級者，我們要有尊嚴的靠自己 輕鬆快樂的過幸福餘生，其最佳解方不是去學習新科技跟上時代，那樣對鄉親來說是太難了，太辛苦了。而是要成立 **全民福利基金會**，參股成為股東，聘年青科技者經營，幫鄉民賺錢，分享股息紅利，輕鬆快樂的以股東紅利歡度 **快樂有能力自主生活的長者**。

一、基金管理：

由地方政府、企業、及鄉民代表共同組成基金會。引進純網銀行，協辦飛機租賃投資信託及鄉民其他福利事項。

二、基金來源：(收入後以人頭，平均分給全體鄉民名下，含新生兒)

1. 地方政府每年編列 鄉民福利基金預算。
2. 全鄉每一企業，以 每季營業額至少 1%，捐獻給基金會。航空公司協助企業及其產品國際化，飛到那就帶到那。
3. 鄉民自己加碼，增加股份而多分股息。
4. 外鄉企業及民眾，自願出資入股者，給予榮譽鄉民證，享本鄉鄉民同等權利，辦法另訂。
5. 本鄉全民被動式強制以個人名義加入全民福利基金會 (每股 1,000 元)，成為股東。新生兒出生取名後由基金會基金中，提撥 10,000 元 (10 股)，成為股東。弱勢鄉民，起始投資資金，由福利基金會贈送每人 10,000 元 (10 股) 入股。

附註：

1. 當地企業採自由參股，以 100 股為一單位 (每股 1,000 元)。參股企業享有航空公司飛機帶其產品及展店國際化，飛到那，帶到那。並可獲我該地航空公司協助設店。其外籍員工也可參股，享有本地鄉民同等福利。
2. 外鄉企業也可參股，參股後，其員工可以個人名義投資入股，並發給榮譽鄉民証。享有當地鄉民之同等福利。(辦法另訂)

飛機租賃投資信託

A/C Leasing Investment Trust

此一投資信託觀念來自不動產投資信託(REITs)及股票零交易

為何要設立飛機租賃投資信託？(與銀行合辦)

一、為使一般民眾皆有經濟能力，參與投資飛機租賃，鼓勵民眾可以零用錢參與投資，養成儲蓄習慣。**致富不二法門是先存錢，再以錢賺錢**，逐漸脫貧致富。

二、純網福利航空，事業乃是快速發展，在全球各地設立小而美全球連鎖的航空公司，飛機需求量大，且公司為輕資產，人家員工上千我們只要百餘，飛機均由集團採團購方式與飛機製造廠議價，以較低價格購進，並以較低租金及讓利條件，以優惠租/購方式，提供給航空公司。

例如：

租機以每月先飛,月底結算全月之飛時後再付款、以減航空公司成本及風險。租期滿三年後，可以分期付款方式，購買該機等。

附註：

辦理飛機租賃投資信託，與純網銀行合作，辦理專案。以零股買賣方式，使一般民眾均有能力參與投資，獲取飛機**租金**與飛機**增值**帶來的獲利。(飛機每年增值約2~3%)。

本案在此僅供構想，尚待專業人士與銀行合作完成。

純網福利航空培育女性領導人為優先

一、收集大數據及專家學者研究分析資料摘要：

- ◆ 男生偏理性，女生偏感性 EQ 較高女性能提出更有效的領導策略
- ◆ 女性更願意授權與指導部屬女性更有彈性與創意的方式解決問題
- ◆ 男女性評估部屬客觀公平性好處理事
- ◆ 女性偏好處理人，女性比男性更有愛心
- ◆ 女性比較多跟部屬建立良好關係
- ◆ 女性更能在團隊或組織裡驅動正向的改革
- ◆ 女性更能夠受到追隨者的敬重，性溝通願景時更有效率

二、純網福利型航空公司，顧名思義我們是要以純網科技賺錢，做地方福利。公司 CEO 最主要的工作是對人（對投資人、員工及旅客），要有愛心。有了愛心才有慈悲為懷的心，心甘情願的操勞，為大眾而盡心盡力謀福利。航空學院將先培育 48 名社會科技女性，為航空創業先行領導人。（領導人必須是主修飛行的純網斜槓人才，先成為正機師）。

二、EQ (Emotional Intelligence) 情緒知商這個名字是 1990 年美國兩位心理學教授所創(耶魯大學 Peter Salovey 及新罕布夏大學 John D. mayer) 從 2000 年代以來，大量的相關研究共發表超過 4,300 份的科學研究。其結論點是 EQ 較高的人，在許多工作中表現良好，例如：業務、公關、客服與領導人。中國阿里巴巴創辦人馬雲在達沃世界經濟論壇(World Economic Forum) 說：阿里巴巴基層員工女性 49%，高層 37%。男生智商高而情商低，這種說法與現在一般的看法一致人們認為 EQ 是有效領導的核心特質

三、在眾多研究中發現領導人的智慧資本會影響到團隊績效，例如：

- ◆ 醫生領導醫院比商業或金融人士會獲得比較好的結果。
- ◆ 校長如果是學術背景，而不是行政職出身的，更有可能脫穎而出。
- ◆ 新上任的領導人技術知識，高於前領導人，團隊的士氣就會提升。
- ◆ 我說：女性飛行正機師領導航空公司，對飛安及公司較有幫助。

結論：

女性天生容易適合變化，喜歡變化；男性會把公司越做越大，

女性會把公司愈做越好。不論男女性，均要以商談取代命令，以親切取代嚴酷是得到他人支持最好的方式。

Y、Z 世代-融合老中青三代共成大事

一、Y 世代-1980~1995 年出生的人（現年約 43 歲以下）。

以（自我中心）形容 Y 世代的人，似乎是最適合不過的字眼。他們看事情皆由自己的角度出發，把自己看得很重。在職場上被指為我行我素，不受從指令的一群。在工作上，他們較關心自己所學到的技能與知識，希望自己能快速成長。對他們而言，前景及晉升機會是最大的推動力。期望透過肩負更多責任而獲得自主權，以證明自己的實力。他們有一套自己的思想，不論是工作模式或處事方法上，都有自己的見解，他們不會隱藏自己的想法，會思考並提出以自己方法去完成工作。他們樂於表達，希望自己能帶來啟發及貢獻，就是這種直接的個性給人感覺不禮貌或不懂規矩的誤會。

二、Z 世代-1995~2015 年後出生的人（現年約 30 歲以下）。

生於科技蓬勃發展的年代，他們從小接觸的不是說故事的書，而是那電子螢幕。自小對科技產品瞭如指掌，他們會善用科技的能力，無論在生活上工作上都能妥善運用，科技成為不可缺少的一部分，亦是他們自信的來源。科技發達，令 Z 世代對資訊的渴求大大提升，網絡之方便，透過互聯網獲取資訊是最拿手的事。在資訊豐富爆炸的世代，令 Z 世代的人培養獨特的思想。社交媒體的興盛，提供各式各樣許多事業發展空間，透過經營這些平台去塑造形象，甚至開設網店，更成就「網紅」等發展方向，他們追求的未必是高薪厚職，而更希望自己的能力改變世界，「不安於室」追求進步是他們的特點。

三、Y、Z 世代共同相似之處是：

他們都抱有衝勁，自己覺得在工作、思考、創新的能力上比人優，對自己充滿信心，相信用自己的能力能夠創一番事業。一旦遇上自己喜歡的事情就會奮不顧身，徹夜不眠的都要把事情做好。

結論：

我們應先瞭解他們，擊發他們內心對 腳踩白雲，頭頂藍天翱遊長空的強烈飛行慾望，以及改善地方環境及為弱勢社群脫貧，創造偉大的大同世界理想。將學飛年齡提升至 42 歲(屆齡退休 65 歲，還有 20 餘年可飛)培育他們老中青三代，各取其長處，成為世界頂尖航空斜槓事業的高階經營人才，組團創業，以應 2 年一倍指數型成長展店的人才所需。

快速展店兩大主要條件：要有足夠的飛機與機組人員

附 錄

- 一、純網福利航空公司為何需要廉政
- 二、航空公司航線年度損益預劃範例及分析
- 三、創新航空公司簡圖
- 四、快速展店簡圖

附錄一

為何純網福利航空公司需要廉政

純網福利航空公司導入廉政制度之必要性：

純網福利航空公司是台灣純網福利集團下設之一部，連鎖遍及全球，連結各業共同為地方環境永續及協助弱勢社群脫貧。其近、中、遠程展店計畫多數在開發中國家，且以純網科技營運，全球營運飛機數上百千架，一架飛機價格就要美金上億，營運資金龐大，為有效防制貪瀆賄絡事件發生，必須建立反貪賄管理系統 (Anti-bribery Management System) ABMS 以管理之。

企業社會責任蔚為趨勢

聯合國於 2004 年提出全球盟約 (Global Compact)，將人權、勞工、環境及反貪腐四項議題作為落實企業社會責任 (CSR) 之國際共通標準。經濟合作發展組織 (OECD)、世界經濟論壇 (WEF)、世界銀行 (WB)、世界貿易組織 (WTO) 和國際透明組織 (T I) 也都陸續提出企業應誠信經營的主張與商業經營規範，益見企業責任已蔚為國際趨勢。

建立 ISO 37001 防貪管理系統，及其操作程序

管理系統：

可以提供企業執行或評比採取應有之程序，有效防治貪污風險
ISO 國幾標準組織於 2016 年制定 ISO37001 防貪管理系統認證標準。

操作程序

- 1、評估企業營運貪瀆風險包括適切盡職調查
- 2、擬定及執行防貪政策計畫
- 3、建立誠信內外溝通管道包含所有相關員工商業夥伴等。

- 4、任命專人負責推動廉政防貪管理系統
- 5、定期執行適切的防貪培訓課程
- 6、評鑑考核各部門執行防貪管理成效
- 7、制定飲宴應酬請託關說贈受財物管理規範
- 8、推動財物採購及其他商業控制之內稽內控
- 9、建立舉報貪瀆不法之處理程序
- 10 成立專案小組處理貪瀆及其他不法事件檢舉調查

本廉政制度為前廉政署楊副署長石金先生協助提供。

我們期待五維世界的金融制度、GWWW 量子電腦、量子金融系

統等的早日來臨，即可澈底消除貪污腐敗的行為。快了。

附錄二、各航線年度損益預劃範例及分析 (Capt.Chin 製作提供)

0827-2009

14

Airline :	NEW
Region :	TAIWAN

航線年度損益預劃製作範本

本表為 2009 年資料僅作參考

Study Year	2009
Aircraft / Engine	A320-200 / CFM56-5
Fleet Size	1 Aircraft
Average Utilisation :	3881 Hours per annum
Fuel Price :	\$1.50 overridden
Maintenance Labour Efficiency	50 %

AIRCRAFT CHARACTERISTICS	TPE-SHG	REP-TPE	REP-HKG	REP-KMG	REP-TYO	Network Average
	2003	2003	2003	2003	2003	2003
Year of Manufacture (if not new)						
MTOW (Lbs)	162,040	162,040	162,040	162,040	162,040	162,040
MZFW (Lbs)	133,400	133,400	133,400	133,400	133,400	133,400
OEW (Lbs)	90,615	90,615	90,615	90,615	90,615	90,615
Fuel Burn (Gallons/Hour)	780.0	702.8	679.8	683.3	741.2	711.2
Maintenance cost per Hour	\$935	\$681	\$741	\$719	\$781	\$751
Seats	180	180	180	180	180	180
Flight Crew	2	2	2	2	2	2
Cabin Crew	4	4	4	4	4	4
Block Speed (Knots)	317.2	391.9	361.8	372.1	413.3	372.1
Hull Value (\$m)	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00
Monthly lease rate (\$'000s)	300	300	300	300	300	300
Insurance Premium % of Hull Value	3.00%	3.00%	3.00%	3.00%	3.00%	3.00%
Spares value per fleet (\$m)	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00
Spares access cost (% per month)	2.00%	2.00%	2.00%	2.00%	2.00%	2.00%
TRIP CHARACTERISTICS						
Average Round Trip (Km)	1900	5282	3242	3786	9500	1900
Average Block Hours per RT	3.23	7.28	4.84	5.49	12.26	3.23
Sectors per RT	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0
ASKs	342,000	950,760	583,560	581,480	1,710,000	342,000
Fuel Burn (US Gallons)	2,523	5,115	3,289	3,754	9,090	2,523
Sector Passengers	126	135	135	135	135	126
Passenger Load Factor %	70.0%	75.0%	75.0%	75.0%	75.0%	70.0%
Hard Currency Passenger Mix	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Soft Currency Passenger Mix						
Hard Currency Yield per Sector	\$100.00	\$90.00	\$70.00	\$90.00	\$180.00	\$100.00
Soft Currency Yield per Sector						
Average Pax Yield per Sector	\$100.00	\$90.00	\$70.00	\$90.00	\$180.00	\$100.00
Available cargo payload (Kg)	2942.7	2820.2	2820.2	2820.2	2820.2	#N/A
Cargo load (Kg) - out						#N/A
Cargo load (Kg) - in						#N/A
Cargo Yield (\$ per Kg) - out						#N/A
Cargo Yield (\$ per Kg) - in						#N/A
Cargo Load Factor - out						#N/A
Cargo Load Factor - in						#N/A
Percentage of MTOW required - out	77%	84%	80%	81%	93%	77%
Percentage of MTOW required - in	77%	84%	80%	81%	93%	77%
PARAMETRIC ANALYSIS						
Pax Revenue per RPK	10.53c					10.53c
Cargo Revenue per FTK						#N/A
Cost Per ASK	6.11c	3.17c	4.02c	4.01c	3.27c	6.11c
Cost per Sector Seat	\$58.02	\$83.61	\$85.21	\$75.99	\$155.45	\$58.02
Cost per Aircraft Km	\$10.99	\$5.70	\$7.24	\$7.23	\$5.89	\$10.99
ACM per Hour	\$2404	\$2133	\$2197	\$2182	\$2304	\$2404
Cost per Hour	\$8,487	\$4,136	\$4,882	\$4,980	\$4,563	\$8,487
Cost per Round Trip	\$29,886	\$30,401	\$23,437	\$21,368	\$45,362	\$29,886
Cost per Passenger	\$82.88	\$111.49	\$86.95	\$101.32	\$207.27	\$82.88
Revenue per Passenger	\$100.00	\$90.00	\$70.00	\$90.00	\$180.00	\$100.00
Operating Ratio	120.7	80.7	80.5	88.8	88.8	120.7
Break Even PLF (Pax only)	58.0%					58.0%
Break Even Passenger Load						

UNIT COSTS	TPE-SHG US\$	REP-TPE US\$	REP-HKG US\$	REP-KMG US\$	REP-TYO US\$	
Fuel per USG	1.5	1.1	1.1	1.3	1.3	
Flight Crew Salary per hour per head	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	
Cabin Crew Salary per hour per head	10.00	10.00	10.00	10.00	10.00	
Flight Crew Expenses per Sector	20.00	20.00	15.00	20.00	30.00	
Cabin Crew Expenses per Sector	10.00	20.00	15.00	20.00	30.00	
Crew Nightstop Costs per Slip					150.00	
Flight Crew Training per Hour	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	
Maintenance Labour per man hour	70.00	60.00	60.00	60.00	80.00	
Navigation per Sector	500.00	700.00	480.00	800.00	1000.00	
Landing Fees per MTOW	10.00	6.00	8.00	8.00	10.00	
Handling per seat	8.00	8.00	10.00	10.00	15.00	
Catering per Passenger	8.00	8.00	8.00	10.00	15.00	
Passenger Commission % Pax Rev.						
Reservations & Ticketing per Pax						
Cargo Commission % Cargo Rev.						
Cargo Expenses % Cargo Rev.						
Delay Costs / delay	1,800	5,000	5,000	5,000	10,000	
Diversion Costs / diversion	5,000	10,000	10,000	10,000	20,000	
Sub-charter cost / Hour						
Overheads per Block Hour	500	120	120	120	120	
Other Revenue per Passenger						
ROUND TRIP COSTS	US\$	US\$	US\$	US\$	US\$	US\$'000
Fuel	3,784	5,626	3,618	4,880	11,817	4,541.2
Flight Crew Salary	647	1,456	968	1,099	2,453	776.3
Cabin Crew Salary	129	291	194	220	491	155.3
Crew Allowances /Expenses	160	240	180	240	360	192.0
Crew Nightstop Costs					900	
Crew Training	65	146	97	110	245	77.6
Maintenance	2,424	3,607	2,686	2,933	7,308	2,908.6
Spare parts leasing	600	1,350	897	1,019	2,275	720.0
Navigation, En Route charges	1,000	1,400	960	1,600	2,000	1,200.0
Landing	1,473	884	1,178	1,178	1,473	1,767.7
Handling	2,880	2,880	3,600	3,600	5,400	3,456.0
Aircraft rental	3,000	6,750	4,487	5,095	11,375	3,600.0
Insurance	750	1,688	1,122	1,274	2,844	900.0
Catering	2,016	2,160	2,160	2,700	4,050	2,419.2
Passenger Tax						
Passenger Commissions						
Reservations & Ticketing						
Cargo Costs						
Diversion costs	250	500	500	500	1,000	300.0
Delay & Sub-charter costs	90	250	250	250	500	108.0
Overheads	1,617	873	581	659	1,472	1,940.7
TOTAL Costs per Round Trip	\$20,886	\$30,101	\$23,477	\$27,358	\$55,962	20,886.6
ANNUAL SUMMARY						Network Total
Round Trips	1200					1200
Block Hours	3881.4					3881
Sector Passengers	302,400					302,400
RPKs ('000)	287,280					287,280
ASKs ('000)	410,400					410,400
ATKs ('000)	44,248					44,248
TOTAL COSTS	25,062,660					\$25,062,660
Total Passenger Revenue	30,240,000					\$30,240,000
Total Cargo Revenue						
Total Other Revenue						
TOTAL REVENUE	30,240,000					\$30,240,000
ANNUAL CONTRIBUTION	5,177,340					\$5,177,340
			USD			

作新航線計畫時，以當地當時物價代入，參考此範例重新製作

以 2009 年當時台北上海來回機票 NT.15,000 元以上，2023 年肺炎疫情期間為 30,000 元以上。本表僅作為範例參考。在籌設新航空公司時，參考此範例，用現時各項成本金額代入，製作年度損益預劃表。

此收支平衡表，應用於各航線之精準訂價上，甚為重要。

Airbus 320 (180 人座) 台北松山---上海虹橋雙程 (來回)

ROUND TRIP DISTANCE 1,900 km BLOCK HOURS : 3.23 hr

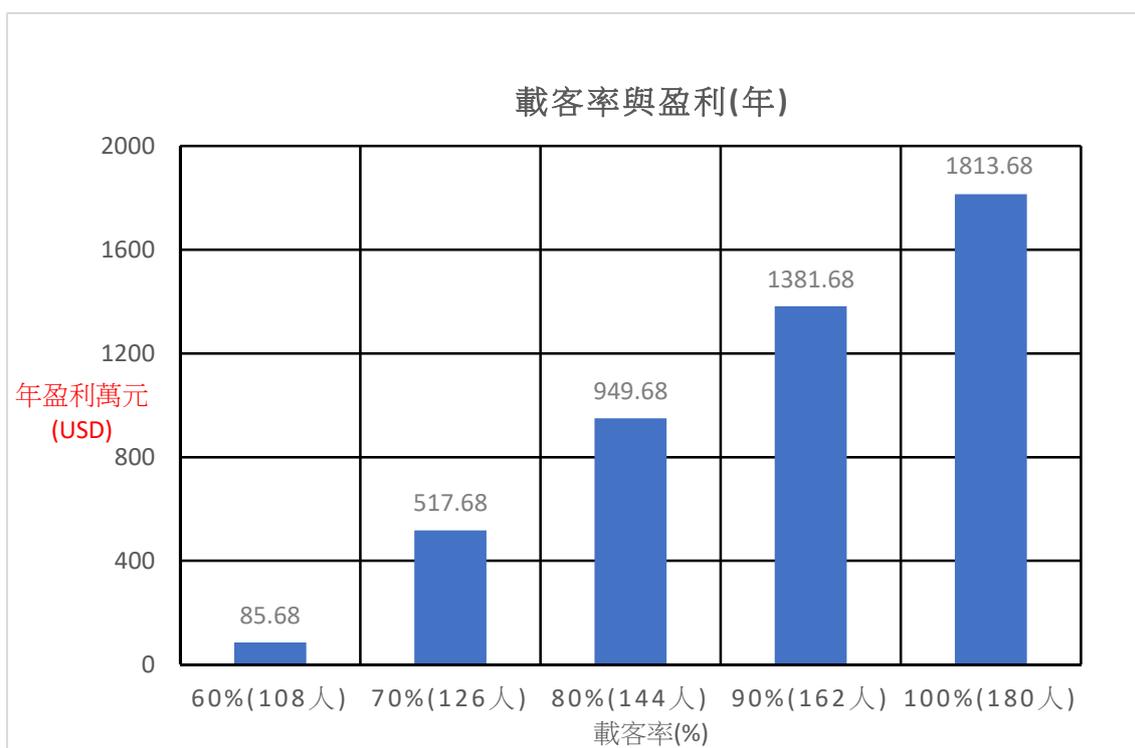
載客率與收支平衡之票價 (USD)

Break Even Fare In Used

Round Trip Costs	20,886 USD				
PAX. Load Factor	60%	70%	80%	90%	100%
Sector PAX.	108	126	144	163	180
ROUND TRIP Break Even Fare	193USD	165USD	145USD	128USD	117USD

你想賺多少，看你的本領。80 及格，90 可以，滿座有獎。

一架 A320 座位數 180 位 來回雙程票價 200 USD 各載容率一年的盈利							
載客率	人數	每人金額	收入金額	成本支出	每班收支相抵	全年來回	全年盈餘
60%	108 人	200	21,600	20,886	714	1,200	856,800
70%	126 人	200	25,200	20,886	4,314	1,200	5,176,800
80%	144 人	200	28,800	20,886	7,914	1,200	9,496,800
90%	162 人	200	32,400	20,886	11,514	1,200	13,816,800
100%	180 人	200	36,000	20,886	15,114	1,200	18,136,800



上述為一架 A-320，180 人座飛機，雙程(來回)票價 USD 200，年飛 1,200 來回資料。此表很有意思，有空想想用何方法還能增加盈利？70%票以廉

切將百分之 30 以後的旅客升等為微奢華自由行？如何精準訂價？

附錄三 創新航空公司簡圖

將現有巨大航空體制重新編組，以專業拆分四部，自負盈虧，集團調度資源分享。以防體大調頭不易之風險，採輕巧靈活 7/11 小而美，快速展店，先做大再做好，遍地開花遍全球之策略營運。



- 1、創新創業航空學院：培育航空純網科技 A⁺斜槓人才
- 2、超級航空樞紐共享平台：機務、場站、飛機及組員支援、公司代營等業務。
- 3、航空旅遊平台：謀合各航空公司剩餘飛時與各大旅行社旅客，推鄉民廉價增智遊。
- 4、純網福利航空公司：
 - ◆ 以盈利為環境永續及弱勢社群脫貧均富為目的。
 - ◆ 純網科技化營運：應用 5G、AI 萬物聯網、機器人、雲端、(大)數據元宇宙、生成式人工智慧等新科技，大量節省成本而增加盈利，來辦地方福利。

- 5、 創新斜槓純網經營模式：以輕資產、鄧巴法則 150 人全員聚焦業務、
專業(科技)外包、借力使力等，永續經營。
- 6、 業務行銷：客製化奢侈自由行旅遊，及鄉民增智旅遊極廉 雙票價政策。
- 7、 先做大：7-11 快速展店，遍地開花，航線密佈全球，相互連結經營。

我們要做到：

誠信、不說假話、永遠記得人家對我的好。
旅客要求：安全、舒適、簡速、價廉物美高 CP 值。
員工希望：高薪、福利、願景、尊重。
創高投資報酬率(地方政府經營)，事要簡，人要爽。
有錢好辦事，逐步按計畫完成政策。
地方環境永續、弱勢社群脫貧小康安樂。

要兼顧那麼多項目確是不易，但我們有信心。

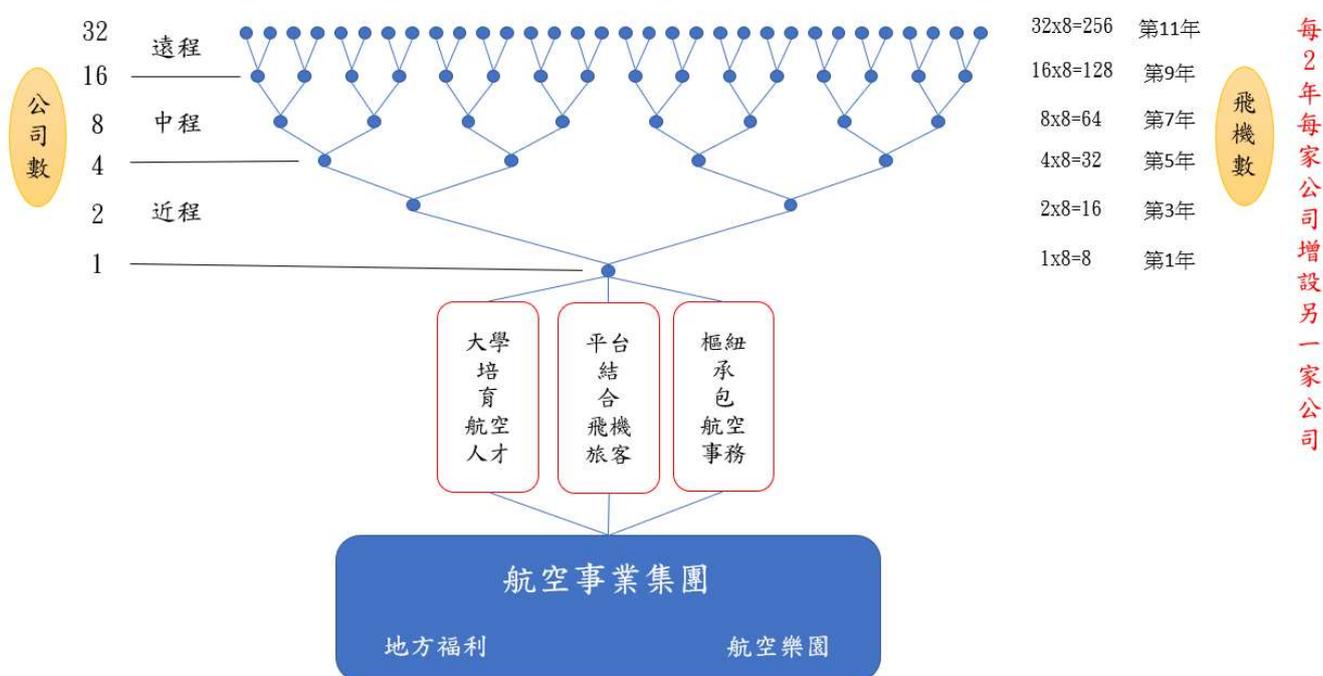
因為我們有本領做到：

對事簡、對人爽，以相對低的成本與票價來達成。

附錄四 快速展店簡圖

7-11 式小而美航空公司，以模組複製，先做大再做好，快速展店，12 年遍及全球，建立全球連鎖純網福利航空公司，以每兩年倍數展店，

亦即 每兩年，每一家，變兩家 之展店示意圖：



福利事業集團，以純網科技創新營運
創設：航空、農、漁、回教食物、朝聖等事業
萬一遇有風險，相互支援以避之。

報告完畢，敬請指教。