

M503航路對兩岸關係的多方位評估

空軍少校 李魚豪

提 要

“M503航路”，是中國大陸民用航空局，於2015年逕自開設並啟用南下航路，另於2018年開通啟用北上航路的一條國際飛航航路。因過於接近臺灣海峽中線(Median Line)西側，距離僅4.2海里(約7.8公里)，而引發臺北的不滿與嚴正抗議，因此民航事務攸關到兩岸關係與國家安全問題，牽動到兩岸互動走向。本研究透過M503航路的開通與變更，探討其對兩岸關係的多維度影響。該條航路自開通以來，一直是兩岸互動中的重要焦點，不僅涉及飛航安全、政治立場，也與經濟貿易、文化交流密切相關。本文將以航路的歷史背景，分析其對中華民國空軍使用空域變化的影響，並探討航路變更後對兩岸飛航安全、經濟與雙方關係發展的影響。同時，以國際社會對M503航路變更的反應，預測其對區域安全與國際關係的長期影響，並對未來兩岸關係的發展方向研究其指標性意義。

關鍵詞：「航行自由」、專屬海域、「中」俄聯合軍演、戰略意涵、海空軍力

緒 論

2015年3月29日，中國大陸(以下簡稱“大陸”)北京政府公布啟用M503航路的南下航路，並於2018年1月4日時，啟用其北上航路及銜接航線(W121、W122及W123，如圖1)。該國際民航航路的劃設，是大陸民航主管機關為了緩解航班極易堵塞的A470航路，提升空域運作效率、減少航班延誤、保障旅客權益。於2007時年與美國等多國航空專家，共同於臺灣海峽中線(Median Line)西側(但完全位於大陸方面的上海飛航情報區內)，完

成航線的設計及評估，並經國際民航組織(International Civil Aviation Organization，以下簡稱“ICAO”)的核准。¹

鑒於中華民國國防部認為此航線，過於接近臺灣海峽中線，距離僅4.2海里(約7.8公里)，評估恐減少臺北的空防預警時間，縮減中華民國空軍飛航空域，大幅增加空防成本。但因M503航路位於上海飛航情報區(Shanghai F.I.R)內，並未顯示將對臺北飛航情報區(Taipei F.I.R)內的航路及航機造成影響，所以我方無從置喙。但後續兩岸經管道協調後達成協議，將該條航路向西偏置6海里(約11.1公里)，以避

1 「中國片面改變M503航路飛行偏置等相關措施，已影響飛行安全，交通部民航局嚴正抗議並要求儘速協商」，中華民國交通部民用航空局，<https://www.caa.gov.tw/NewsPublish-Content.aspx?a=381&nid=2283&lang=1>(2024年1月31日)。



資料來源：「中國片面改變M503航路飛行偏置等相關措施，已影響飛行安全，交通部民航局嚴正抗議並要求儘速協商」，中華民國交通部民用航空局，<https://www.caa.gov.tw/NewsPublish-Content.aspx?a=381&nid=2283&lang=1>(2024年1月31日)。



免過度靠近臺海中線，使國家安全及飛航安全的爭議一度平息。

然而，於2024年1月30日時，大陸民航主管機關逕行宣布，取消兩岸於2015年針對M503、W122及W123三條航線達成的協議(M503南下航路的偏西飛行偏置，並啟用W122及W123由西向東飛航)，稱將增加運量與增進飛行安全。我方外交部表達抗議並譴責，稱此舉措事先未與臺北溝通，嚴重違反ICAO規定，並涉及改變臺海現狀，同時將影響飛航安全、區域穩定及兩岸互信。²

隨著M503航路的開通及其後的變更，兩岸之間的互動關係，勢必面臨全新的挑戰。畢竟這不僅是一條航路的問題，也是涉及政治敏感、國家安全、以及區域穩定的複雜議題。因此，本文將從飛航安全的角度探討M503航路，如何成為兩岸關係中的一個重要環節，以及該條航路如何影響兩岸間的關係，甚至是國際社會因此對臺海局勢的看法，並探討在當前國際地緣政治環境下，兩岸能否找到共同的解決方案，以確保區域的和平穩定與關係的友善發展。

M503航路對臺海地區安全之影響

在探討M503航路對臺海地區安全的脈絡下，本章將概述M503航路的劃設背景，及其對臺海地區安全所產生的影響。自2015年起，該條航路的啟用引發臺海地區安全與兩岸政治問題，不僅在國際法的框架內引起爭議，更在實際操作層面上，對臺灣的空中交通造成潛在的威脅。在進入本章從法源依據、飛航安全、以及區域安全三個面向之前，以整理有關M503航路的相關資訊並使其能理解後，再深入探討該條航路對臺海地區安全的多方位影響。

飛航距離全長734海里，呈東北-西南走向的“M503航路”，是北京為緩解大陸經濟最為發達的兩個地區(長江三角洲和珠江三角洲)，其航空運輸量及A470航路容量的快速成長，造成日漸堵塞等問題為由，於2007年時便計劃設立。下列附表1為作者參考《中國民航飛航指南》後自行整理，方便進一步理解該條航路的相關資訊。

此外，從圖2的大陸飛航航路圖中顯示，M503航路橫跨大陸三個飛航情報區(上海、廣州與香港)，且該條航路與A470航路的功用如出一轍，均是做為提供飛返廣州近場台(CHANGZHOU APP AREA)的R200航路而劃設的。³而作為M503航路銜

2 「外交部嚴厲譴責中國未與我國協商，片面宣布取消M503航線由北向南飛行偏置，以及擅自啟用W122及W123兩航線由西向東運行」，中華民國外交部，https://www.mofa.gov.tw/News_Content.aspx?n=95&s=116527(2024年1月31日)。

3 M503及A470兩條航路，南接香港與廣州兩個飛航情報服務區，均經R200航路進出廣州近場台，北接上海飛航情報服務區，其中M503航路往北經W13航路可進出寧波、上海近場台，A470航路往北則可進出杭州近場台；以下為三條航路於廣州飛航情報服務區的交接點資訊：R200航路與3 接續於下頁。

附表1 M503航路及W系列銜接航線資訊

航路名稱	航路強制報告點名稱	經緯度座標	距離（海里）	備考
M503	BEGMO	N28 00.0 E121 50.0	734 Nm	最北端航路報告點
	LELIM	N22 56.4 E117 18.7		最南端航路報告點 香港 F.I.R 強制飛越航路點
W121	DONGSHAN	N27 45.0 E120 37.8	119 Nm	無線電助航設施臺 “東山”
	UNDPO	N26 45.0 E121 04.3		航路報告點
W122	FUZHON	N25 56.6 E119 39.8	82 Nm	無線電助航設施臺 “福州”
	PONEN	N25 37.5 E120 24.0		航路報告點
W123	XINGLIN	N24 33.9 E118 00.9	94 Nm	無線電助航設施臺 “杏林”
	APAKA	N23 51.8 E 118 26.7		航路報告點

資料來源：「中國民航飛航指南」，eAip China，<https://www.caipchina.cn/Content/Vue/index.html#/>（2024年5月11日）。
<https://focustaiwan.tw/politics/202402020005>(February 2, 2024).

接功用的W系列航線，也僅有W123航路與A470航路相連接。由此可見，更加突顯M503航路最初劃設的目的，確實是為了緩解A470航路的容量問題。

一、M503航路劃設啟用的法源依據

大陸民航主管機關於2015年1月12日，片面發布關於M503、W121、W122與W123四條位於臺灣海峽之新航路的訊息。由於新航路貼近國際民航組織所劃設的「臺北飛航情報區」及所謂「臺

灣海峽中線」，以致臺北朝野輿論認為除了容易使大陸民航機因慣常發生的逸航、偏航而侵入「中華民國」領空、減少臺灣空防縱深外，也將影響目前空軍所使用的戰鬥訓練空域，形成嚴重的國安漏洞，因此齊聲加以反對。⁴

由於四條航路位於大陸的「上海飛航情報區」內，並未侵入臺灣可以主張的領海與鄰接

區。因此，大陸是享有飛航權利的，特別是近年以來，熟嫻國際法且為國際民航組織理事會成員的北京，絕對知之甚詳。即便在評估其發布新航路的規範，臺灣仍有部分專家學者，提出一個國際法觀念做為對付之策略：「不管採取哪一個關於臺灣國際法地位的論述，都不會影響臺灣海峽作為一個符合1982年《聯合國海洋法公約》（以下簡稱“1982年UNCLOS”）定義下「供國際航行」之海峽。」⁵

A470航路交接的航路報告點：BEBEM(經緯度座標N22 57.0,E116 21.6)，R200航路與M503航路交接的航路報告點：LAPUG(經緯度座標N22 59.7,E117 22.8)。

4 黃居正，「對中國片面發布M503等新航路的法律評估與因應建議」，新世紀智庫論壇，第69期（2015年3月30日），頁30。

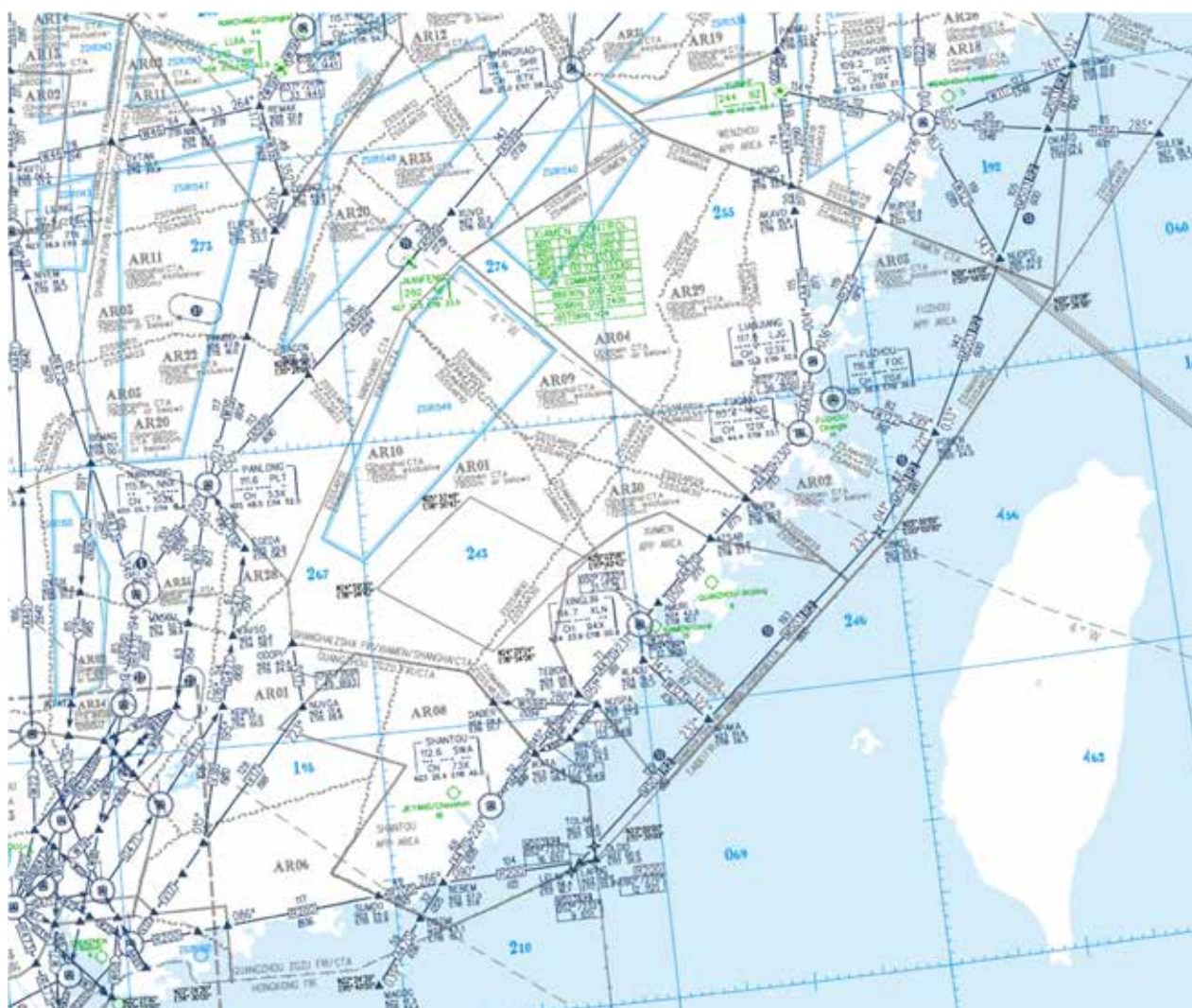


圖2 M503航路及W系列銜接航線航路圖

資料來源：「中國民航飛航指南」，eAip China，<https://www.caipchina.cn/Content/Vue/index.html#/>(2024年5月11日)。

而1982年UNCLOS內容條文提到：「在沿岸國領海以外的海峽之上(即公海或專屬經濟區的一個部分)，包括大陸在內之所有國家的船舶和航空器，均享有過境通行的權利，也就享有純以繼續不停和迅速過境為目的之航行與飛越自由，而且

任何國家都不能阻礙這種過境通行之自由。但如果海峽是由其沿岸國的一個島嶼和該國大陸形成，而且該島向海一面有在航行，和水文特徵方面同樣方便的一條穿過公海，或穿過專屬經濟區的航道，過境通行就不應適用。」⁶

5 同註解4。

6 「聯合國海洋法公約」，聯合國(1982年12月10日)，第37至38條。

但是，臺北與北京所處的兩岸，就法律立場而言，並非是國與國之間的關係。加上臺灣海峽上方，甚至是全球的飛行空域、飛航航路，都是可供國際飛航的區域。只要經民航公司或是民用航空器飛行員，預計規劃飛往其他國家或飛航情報區時，只要於地面作業階段時，向飛航服務總臺提出飛航報告書申請，並獲得外交同意許可證明，且遵照航空交通管制人員(以下簡稱“航管人員”)的引導指示飛航。只要飛航過程中不隨意、未經許可變換航向，導致不慎進入他國領空，或被空中監視單位鑑別成不明機或是敵機，理應不會肇生領海、公海、鄰接區、經濟海域等海上航行的相關問題。

再者，四條新航路早在2007年時，就與美國民用航空總署(Federal Aviation Administration，以下簡稱“FAA”)共同評估其安全性，並向ICAO提出申請新航路計畫獲得編碼。且航路完全位於「上海飛航情報區」，並未涉及他國主權空域，也未與其他飛航情報區內之航路重疊，形式上無須在ICAO委員會中與他國先行協商。加上臺灣並非ICAO會員國，因此訊

息是華府在獲知後，將該條航路的情報轉知給臺北當局的。⁷

如前述提及且最為重要的一點，乃《中華民國憲法》對於兩岸的意涵為「臺灣為中華民國領土主權之部分，在統一前，中華民國政府仍宣稱其主權涵蓋大陸地區」；而《中華人民共和國憲法》則明文律定「臺灣是中華人民共和國的神聖領土的一部分」。所以，依照臺北與北京各自的《憲法》解釋，兩岸定位類似於一個國家之下，擁有兩個政府，因此現況為「一個中國，兩個對等政治實體」，並以「主權互不承認，治權互不隸屬」之現狀維持來往。⁸

臺北飛行情報區每年服務超過150萬架次的航班，載運5,800多萬的旅客，儘管臺灣不是ICAO的成員，但仍嚴謹地遵守《芝加哥公約》以及相關規定。⁹因此，於1944年在美國芝加哥舉辦的國際民航會議中，為兩國間協商航空運輸簽訂沿用至今的公約條款內容，具體可區分為以下九種航權：¹⁰

(一)領空飛越權：飛越領空而不降落。

7 黃居正，「對中國片面發布M503等新航路的法律評估與因應建議」，新世紀智庫論壇，第69期，(2015年3月30日)，頁31。

8 陳偉華、邊光旭，「中國大陸開設M503航路：法律與航安觀點的評估」，全球政治評論，第62期(2018年4月)，頁84。

9 「淺談M503及亞洲民航淺談」，ASIA MARITIME TRANSPARENCY INITIATIVE，<https://amti.csis.org/%E6%B7%BA%E8%AB%87m503-%E5%8F%8A%E4%BA%9E%E6%B4%B2%E6%B0%91%E8%88%AA%E6%B7%BA%E8%AB%87/?lang=zh-hant>(2018年4月30日)。

10 「第一章航權及國際相關事務」，中華民國交通部民用航空局，<https://www.caa.gov.tw/FileAttach?lang=1&id=2787>(2024年)。



(二)技術經停權：飛往外國途中因技術需要而在協議國降落，但不得載、卸客／貨。

(三)目的地卸載權：本國飛到協議國。

(四)目的地裝載權：協議國飛到本國。

(五)中間點權：航程由開始或結束而有權途經兩個國家，並載、卸客／貨。

(六)橋樑權：在本國以非技術原因作人貨的中轉與停留。

(七)完全第三國運輸權：在境外接載客運而不用返回本國。

(八)境內運輸權：在協議國內的兩個或以上的機場間，可載卸客／貨航線而須以本國為起點或終點。

(九)完全境內運輸權：在協議國內兩個或以上的機場間航線，無須涉及本國。

藉由上述對「航權」的解釋，加上北京對於臺灣地位的定義，可得知兩岸並非屬於國與國之間的關係，故於飛航的立場上“或許”並不適用《芝加哥公約》的航權條款。且長期以來，北京並未正式公開否認「臺灣海峽中線」的存在(已於2024年3月對國際公開否認)；加上前總統馬英九先生任內，2008年11月與北京簽

署進行直航的《海峽兩岸空運協議》，其第一條空中航路之條文，¹¹才讓北京得以在國際法知識的基礎上，以客觀且完整的法律規定，於2024年2月1日，宣布取消M503航路自北向南飛行偏置的協議。¹²

二、M503航路對臺海飛航安全的影響

在國際民用航空領域上，設計航路所需考量的基本參數為「航路間距」(Route Spacing)，及航機之間飛航的「橫向安全距離」(Lateral Separation)，測算此二項參數所需考量因素眾多，包含地面航管使用的雷達性能、航機種類及配備的導航性能，全球定位系統以及航管人員的需求等影響變數。再者，兩項參數尚須依據ICAO使用規範第4444號文件—「飛航導航情報服務程序—飛航管理」(ICAO Doc4444)，並由各地區依需求特性建置「航道間距」及民用航空器的「橫向安全距離」。¹³

而陸委會於M503航路啟用當日發表嚴正聲明，表述「2015年雙方溝通時，對岸一再保證M503航路僅北向南單向飛行、W系列航路不啟用，何時啟用將在溝通後確認。惟對岸在未經雙方協商下逕行啟用，是完全沒有遵守國際民航規範、罔顧飛安與不尊重臺灣的草率做法；我政府

11 「海峽兩岸空運協議」，全國法規資料庫，<https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?PCODE=Q0070009>(2008年11月4日)。

12 「陸M503航線2月起恐更貼近海峽中線 國台辦表態了」，中時新聞網，<https://www.chinatimes.com/realtimenews/20240130004357-260409?chdtv>(2024年1月30日)。

13 International Civil Aviation Organization, Procedures for Navigation Services – Air Traffic Management (PANS-ATM), 16th Edition of Doc 4444 (ICAO, 2016).

呼籲各方勿使用此安全尚有嚴重疑慮的航路。」¹⁴因此，基於前述兩項分析，M503航路的啟用與協議的取消，對於臺北的飛航安全因素，有著以下兩點主要影響：

(一)飛航管制區域重疊

目前我方位於上海飛航情報區內，存有空域管制重疊部分，即金門、馬祖兩個終端管制區，尚義機場、南竿機場、北竿機場三個機場管制空域，及W2、W6、W8三條航路等(如圖3)。然而，依照飛航指南(以下簡稱eAIP)內有關航路的橫向限制規定為10海里(約18公里)，因此W122、W123航路，或多或少與W6、W8航路，以及終端管制區域和機場管制空域有交叉或重疊的情況。因此，兩岸將因為此點形成「一個區域內不同航線，區分兩個管制單位情況」。所以雙方的飛航管制權責為了避免衝突，與飛航安全風險增加，兩岸對於跨區域管制協調勢必要更加謹慎。¹⁵

(二)飛航高度接近疑慮

倘若臺北飛航情報區內的近場管制

塔臺，未與大陸的近場管制塔臺妥善協調，則飛航於W122和W123兩條航路的民用航空器，或將與飛航於W6、W8兩條航路的航機，造成飛行高度上的危安顧慮。雖然M503航路使用規範公告，所有飛機均應於航路西側4海里(約7.4公里)飛行，可用飛行高度區間雖為8,400公尺至12,500公尺(約27,560英尺至41,000英尺)，且飛航管制(ATC)通常僅同意9,200公尺(約30,200英尺)以上飛航高度的需求，其劃設之W122、W123等路徑，飛航高度亦與臺北一般國內航線(臺灣離島航線)設定之20,000英尺不同，兩者飛行高度差距遠高於ICAO規範之航機間垂直安全距離為1,000英尺。¹⁶但仍會增加管制上的難度，同時也考驗著航管人員的能力與素質，否則輕則發生飛航高度隔離不足、航機光點重疊、航空器空中接近，重則肇生一級到四級飛安事件。¹⁷

在《飛航管理程序》一般管制條文規定中，提到飛航服務之目的共有六項：

「一、防止航空器間之碰撞；二、防止操

14 「陸委會新聞稿編號第003 號」，中華民國大陸委員會，https://www.mac.gov.tw/News_Content.aspx?n=05B73310C5C3A632&sms=1A40B00E4C745211&s=33E92FA1B3515120(2018 年1 月4 日)。

15 「空域」，VATSIM 中國分部，<https://www.vatprc.net/fir>(2024年)。

16 陳偉華、邊光旭，「中國大陸開設M503航路：法律與航安觀點的評估」，全球政治評論，第62期，(2018年4月)，頁94。

17 中華民國國軍飛、航安事件等級分類，飛危事件等級分類：(一)一級事件：飛機損毀經評鑑為無修復價值，或金額超過該機購價65%(含)以上。(二)二級事件：1.飛機損毀狀況仍可修復，且金額到達該機購價35%(含)-65%(不含)。2.執行任務之空勤組員之一以上遭至二等殘以上之傷亡。(三)三級事件：1.飛機損毀金額到達該機購價3%(含)-35%(不含)。2.執行任務之空勤組員之一以上遭至三等殘或重、輕度機能障礙。3.空中接近事件。(四)四級事件：1.無論空中或地面飛機損毀金額到達該機購價0.1%(含)-3%(不含)。2.執行任務之空勤組員之一以上，遭至輕微受傷，未達機能障礙者。3.空中隔離不足事件 4.各項因直接支援飛行任務，而造成地面支援人員死亡。



空軍學術雙月刊第705期/2025年4月

作區內航空器與其他航空器及與障礙物間之碰撞；三、加速飛航流量，促使飛航有序；四、提供有助於飛航安全與效率之建議及資訊；五、航空器需要搜尋及救援時，通知適宜的單位並予以協助；六、對於距地表或水面不逾400呎之遙控無人機作業不提供航管服務。」¹⁸而管制職責之優先次序，則區分為「一、提供航管服務優先於提供飛航情報服務；二、提供安全警示為航管服務功能。」¹⁹

乍看之下，一般飛航安全的責任，或許落在了航管人員身上。畢竟，讓空中航道能快捷順暢，同時確保各航空器的安危、保持安全的間隔、協助其順利飛航，是航管人員的主要工作。但是，航管人員僅確保航空器能安全地飛航於航路內，雖然相對於飛航安全，發揮著舉足輕重的作用，但這項工作是屬於服務性質。維持飛航安全的主要責任及關鍵，並不在航管人員，而是在飛行員本身，尤其是擔任操控整架航空器的機長。由此可知，取消協議後的M503航路，其飛航安全維持的重責大任，除了航管人員外，民航公司的飛行員同樣也身負重擔。

三、M503航路的戰略影響與臺海安全考量

現今的國際體系下，國與國之間的「安全困境」(Security Dilemma)卻越來

越明顯。攻勢現實主義學者·米爾斯海默(John Mearsheimer)在《大國政治的悲劇》一書中提及：『一個國家用來增加自己安全的措施，常常會損傷他國的安全。因此，一個國家在不威脅其他國家的安全的情況下，增加自己的生存機會是困難的。』²⁰

在傳統上，國家安全研究重心集中於政治與軍事等安全領域，其對象是保護領土的完整性，以及國家的政治主權。但非傳統安全威脅的問題則更加廣泛，涉及到政治訴求、社會、經濟和環境等多方面。再者，當今國家面臨的安全威脅，早已遠超過傳統衝突。所以M503航路的劃設與啟用，對臺灣而言可歸類為「介於傳統安全威脅與非傳統安全威脅之間」的領域。臺北在面對北京的軍事威脅壓力下，同時又要考量到國家利益與區域安全，以致臺海的安全環境已然遭遇到嚴峻挑戰。

而大陸空軍自2013年劃設東海防空識別區，以及2015年M503航路啟用之後，為了突顯其戰略思維的改革與變化，從原先「領空防禦」的指導，朝向「周邊防禦與先發制人」的方向發展。因而於2015年起，派遣軍用航空器於臺灣本島周邊空域飛行，建立「繞飛臺灣本島」軍事活動模式。²¹而隨著兩岸關係不斷惡化，其空軍的軍事活動，逐漸朝向「穿越臺海

18 「飛航管理程序(ATMP)第17版」，中華民國交通部民用航空局(2023年11月30日)，頁2.1.1。

19 同註解18。

20 王義桅、唐小松譯，約翰·米爾斯海默著，大國政治的悲劇，(臺北：麥田出版，2023年5月)，頁83。

21 於下頁。



中線」與「飛越西南空域」等兩個模式發展。

M503航路距離臺灣海峽中線僅4.2海里，加上航路橫向10海里的限制，早已跨越中線以東，進入中華民國空軍所制定的戰備警戒，以及訓練空域之內。此外，距海峽中線最近的“後龍”無線電助航設施臺(HOULONG VOR / DME)，距離也不過約25海里(約46公里)。此數據意味著，中華民國空軍的飛行空域大小被迫限制。有鑒於此，地面警戒待命機及防空飛彈的預警時間或將遭到壓縮。

另於立法院第9屆第1會期第3次會議議案關係文書，中華民國國防部針對M503航路的報告中，列出以下三點評估分析：²²

(一)北京駐防於東南沿海地區輪戰基地空軍兵力，主要係熟習海上作戰環境，進駐後多於大陸沿海附近空域，執行巡邏任務。

(二)比較M503航路劃設前後，大陸空軍執行戰巡任務航線、活動時間、距離及高度等資料，多維持原有模式未發現有特殊變化。

(三)針對大陸軍機出海活動，國軍均依規定派遣各型防空飛彈與戰機，執行監控與警戒任務，由於活動模式與當前敵情

威脅並未改變，經研析未增加應處及監控成本。

此報告書呈報時，並未發生2023年10月，北京利用軍用航空器(型號：運-9)飛航於M503航路，肇生接近海峽中線的事件。因此，國防部當時評估並不需要增加成本，但如今臺海安全環境不同以往，故中華民國空軍勢必將人員的飛訓形態稍做變更。除了必須加強空中巡邏和警戒的飛行任務架次，地面防空飛彈部隊的警戒時間，亦將隨著大陸軍用航空器的活動而增加，亦使臺灣的空防成本有所提高。

再者，為防止大陸的軍用航空器或無人機，藉由飛航於M503航路的同時，接近臺灣防空識別區(Taiwan A.D.I.Z)，或突穿至12海里的領空邊緣。中華民國空軍亦要對此行徑進行驅離或攔截，雖極有可能提高空中衝突的風險，但若無相關作為，則極有可能對臺灣的空防安全、臺海地區安全穩定，以及臺灣公眾的心理安全造成嚴重的影響。

現今航路劃設並通行至今已10年，飛航於該航路的民航機，均依航管引導指示飛航，未聞有民航機逸航或偏航至臺灣海峽中線以東。且上述所提之運九於該航路飛航時，亦遵守航管引導及飛航規則保持高度隔離，亦未有相關偏航之報告。

21 「專訪：中國軍機擾台是為了熟悉對台作戰模式」，德國之聲，<https://www.dw.com/zh/%E4%B8%93%E8%AE%BF%E4%B8%AD%E5%9B%BD%E5%86%9B%E6%9C%BA%E6%89%B0%E5%8F%B0%E6%98%AF%E4%B8%BA%E4%BA%86%E7%86%9F%E6%82%89%E5%AF%B9%E5%8F%B0%E4%BD%9C%E6%88%98%E6%A8%A1%E5%BC%8F/a-56331630>(2021年1月25日)。

22 「國防部函，為105年度「教育訓練業務」於「作戰綜合作業」項下「業務費」預算凍結四分之一案，請列入議程，請查照案。」，立法院(2016年1月26日)，報566。

因此，M503航路對臺灣空防及臺海安全之影響相對甚小，不至於形成“國安漏洞”。

M503航路對兩岸的互動與國際的反應

在本章節中，將繼續探討M503航路對兩岸互動的影響，以及國際社會對此事件的反應。北京於2024年取消M503航路飛行偏置措施的協議，不僅是一項航空管理上的技術調整，同時也觸及兩岸關係的敏感神經，且引起以美國為首的國際社會關注。

但值得一提的，取消M503航路協議並非是政治層面的事件，如同本文第二章內文提到的，作為橫跨大陸兩個飛航情報區(上海與廣州)，用於提供飛返香港飛航情報區的R200航路，緩解A470航路的容量堵塞問題。就飛航層面的立場觀看該事件，純粹為新設航路、航點、離到場等程序問題，且位置與設計均符合ICAO的文件規範並獲其同意。

因此，將其過度解釋為政治事件，顯得有些過猶不及。即便如此，本文仍從兩岸航空互動的角度出發，分析M503航路變更背後的政治意涵，以及這一變化如何在國際政治舞臺上被解讀與回應。

一、航路對兩岸航空的互動

大陸民航主管機關於2024年1月30日一個「優化M503航線運行」的宣布中公開發表示，從2月1日起將取消M503航路自北向南運行的飛行偏置措施，後續其民航主管機關還將啟用M503航路W122、W123銜接航線由西向東運行，提升空域運行效率。而臺灣民航主管機關則對大陸民航主管機關的片面宣布，表達遺憾並嚴正抗議。²³

從M503航路劃設、全面啟用、取消航路偏置的整起事件中，臺北均主張北京違反了ICAO之慣例或精神。依後者，設置影響他國飛航安全之航路，應先與之協商。但這個說法的有效性，必須建立在臺灣是有別於大陸的主權獨立國家之前提上。可是事實上，不論是1971年以後的「中華民國」或是臺灣均不是ICAO的會員國，因此也無立場與大陸協商爭端。因為二者目前都不被國際社會承認：「一個擁有完整參加國際組織能力的國際法主體。」再者，ICAO於1974年舉辦的第二十一次大會中，就通過A21-38號決議，「承認中華人民共和國政府，是中國在國際民航組織中之唯一合法代表」，讓中華人民共和國「取代」了「中華民國」而成為代表「一個中國」的會員國。²⁴

23 「台灣抗議中國取消M503航線在海峽中線西側飛行；專家：北京發動法律戰意圖抹去台灣存在」，美國之音，<https://www.voachinese.com/a/taiwan-protested-to-chinas-unilateral-flight-routes-announcement-seen-as-beijings-lawfare-20240130/7463991.html>(2024年1月31日)。

24 黃居正，「對中國片面發布M503等新航路的法律評估與因應建議」，新世紀智庫論壇，第69期(2015年3月30日)，頁33。



然而，依照北京的立場，M503航路於劃設前的計畫階段，並非未事先向臺灣民航主管機關進行協商，使用位在臺北飛航情報區的L1過境航機替代航路，來緩解航路容量堵塞的A470航路。但考量到L1航路的路線，過於接近中華民國空軍的飛行空域(位於臺灣海峽中線東側約18海里，約33.3公里)，大陸欲使用該條航路的民航公司，應會企圖避免影響到中華民國空軍的飛行空域，增加空中管制協調的難度，和肇生飛安因素的風險；同時，也不願涉入臺北與北京的政治爭鬥，淪為兩岸衝突風險增加的關鍵，這不僅將帶來經濟上的損失，甚至成為造成兩岸關係緊張的原罪。因此於情與理，對北京而言均無法符合其國家利益。

而以臺北的立場，僅僅只能透過美國(如FAA組織)或邦交會員國，向ICAO申請飛航情報區內的航路增設、改道，以及獲得其他飛航情報區的相關資訊。況且，美國聲稱自己除了關切該區域的飛航安全外，本身之利益未受影響，所以依法依理都不可能介入。²⁵至於「中華民國」目前的邦交會員國，由於在地理位置與飛航需求上，都不會使用M503周邊航路，也無法主張與北京間有「就公約與其附件

之解釋或適用存有爭議且無法協商解決」之情形(《芝加哥公約》第84條)，要求協商該條航路不得靠近臺灣海峽中線。²⁶

此外，大陸國台辦發言人表示自2月1日起，M503航路取消自北向南飛行時向西偏置限制。近一個月來，該航線總體運行安全平穩，大陸、港澳地區及民航公司(中國國際、東方、上海、港龍、山東等公司)，平均每日飛行約65班次飛航(其中南下航班53架次，北上航班12架次)，各家民航公司均遵照航路規定飛航，未發現異常狀況。²⁷

而作者向臺灣地區的民航公司業者，以及於亞太區域飛航的民航機師進行訪查。其結果顯示，自大陸民航主管機關公布M503航路啟用以來，不曾有從臺北飛航情報區內起飛的航空器，直接進入該條航路的案例。且各家航空公司的飛行員，均遵守相關規定，以及依照航管人員的指引進行飛航作業。因此，並無肇生逸航、偏航等違反飛航安全規定的案例。

從2024年2月大陸官方提供的數據，以及臺灣國內民航業者提供的訊息得知，在完全遵守飛航相關法規的情況下，兩岸若能善用M503航路，其本身帶來的商業價值，想必能增加雙方經濟交流合作的機

25 黃居正，「對中國片面發布M503等新航路的法律評估與因應建議」，新世紀智庫論壇，第69期(2015年3月30日)，頁34。

26 ICAO, "Proceedings of the International Civil Aviation Conference", (1944/11/1-12/7), <https://www.icao.int/ChicagoConference/Pages/default.aspx>.

27 「M503航線新措施近一個月 陸國台辦：平均每天飛65架次」，聯合新聞網，<https://udn.com/news/story/7331/7797102>(2024年2月28日)。

會，同時有利於改善兩岸航班運營，進一步便利兩岸人員往來，符合雙方共同的利益」。有鑑於此，為避免兩岸因航路問題而肇致空中管制、飛安疑慮、空防安全等問題時。可依據前總統馬英九先生執政時期，與北京於2008年簽屬的《海峽兩岸空運協議》、及2009年的《海峽兩岸空運補充協議》，磋商開通其他更便捷的新航路，同時進行航班使用的運輸憑證及責任條款，是否繼續參照彼此的現行作業方式管理，亦可根據市場需求增開新的航點。²⁸

兩岸更可建立航空安全聯繫機制，相互提供一切及時和必要的協助，共同保障航空運輸的飛行安全，以及旅客的人身財產安全。倘若發生危及航空安全事件或威脅時，雙方應相互協助，採取適當的措施，以便迅速、安全地結束上述事件或威脅。綜上所述，兩岸可以此作為改善雙方關係的契機，消弭雙方公眾的誤會。²⁹

二、營造兩岸進程關係的發展

亞太地區由於人口、經濟成長，航空事業日漸發達，飛航航路不敷使用已是眾所周知的問題。尤其是臺灣地區獨特性的地理位置，每天過境的國際航班約為600架次，因此臺北飛航情報區內為了

緩解過境航空器的容量問題，由北太平洋往亞洲、以及亞太地區(西太平洋區)，劃設了「單向航道」的A1航路(西南向)及M750航路(東北向)，而臺灣海峽中線東側所劃設的L1過境航機替代航路，同樣也是緩解航路容量問題(如圖3)。³⁰

誠如第一章所述，大陸劃設M503航路的正當性，便是為緩解A470航路的容量堵塞問題。因此，臺北少數的官員及媒體一再強調，以色列曾以戰機隱藏在大飛機下實施突襲的例子，北京可能會將軍用航空器混進該條航路，並對臺灣上演如同「木馬屠城」的戲碼。大陸現有各型東風、東海導彈近兩千枚，防不勝防，何需戰機隱藏在大飛機下突襲臺灣地區？³¹顯見該想法不僅充分顯示對於現代國防的陌生，也未先瞭解航空管制的作業流程，便草率做出定論。

雖然在技術層面上旨在提升航班運行效率，但航路的劃設仍可朝兩岸關係正向發展的觀點探討。例如，在以不影響中華民國空軍飛行空域為前提下，兩岸民航主管機關可就臺北、上海兩個飛航情報區內的L1與M503航路，討論並協商如何有效地能為航班提供更多的選擇，藉以增加旅客與貨物的流動量。

28 「海峽兩岸空運補充協議」，全國法規資料庫，[https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?PCODE=Q0070014\(2009年4月26日\)](https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?PCODE=Q0070014(2009年4月26日))。

29 同註解28。

30 指當原定的航路因為某些原因無法使用時，航空管制單位會引導航空器使用另一條路徑飛行。這種情況通常發生在原有航路因為天氣、軍事演習、飛行測試或其他活動而暫時關閉時。

31 李貴發，「自由廣場」我對M503航路的意見，自由時報，[https://talk.ltn.com.tw/article/paper/863233\(2015年3月16日\)](https://talk.ltn.com.tw/article/paper/863233(2015年3月16日))。



目前臺灣民航業者飛返大陸地區，例如廈門翔安、廈門高崎、上海虹橋、上海浦東、香港赤臘角等國際機場，均是先飛抵臺北飛航情報區邊緣的航路強制位置報告點後，³²再交由上海、香港或廣州飛航情報區的管制人員，引導到大陸的國際機場。因此，不會使用到M503航路及W系列航線。倘若能善用該條航路，或許對於民航業者而言，勢必能節約成本效益。

再者，可向航班收取「過境航路服務費」，³³為兩岸促進經濟貿易與資金注入，帶來更具價值與緊密的商業聯繫。亦能經由此互動增加雙方文化交流的機會，促進相互理解與關係的改善，以消弭兩岸因政治立場與歷史背景帶來的差異。當然，從國家安全與戰略兩者層面考量，前述的談判行為將對兩岸關係的穩定造成威脅，或多或少將減少臺灣空防預警的時間。因此，兩岸若不能在這一問題上達成共識，則可能導致信任的進一步瓦解，並增加意外衝突的風險。

M503航路對兩岸關係的發展影響或許是把雙面刃，但以飛航管制和飛航安全為前提的考量下，兩岸民航主管機關，是否應考量降低民航業者的成本，並且摒除政治因素，將其列入兩岸再次直航的協商內容，相信對於促進兩岸交流及經濟成長的潛力，是有所幫助的。即便有可能成為

加劇緊張關係，破壞區域安全穩定的觸發點。但如何通過對話尋找平衡點，以確保航路的正面影響能夠得到最大化，至於能否使兩岸關係升溫或惡化，及消弭臺海區域安全穩定的潛在威脅，關鍵仍在於臺北與北京雙方，是否願意協商、談判和持續溝通。

三、國際社會對M503航路的反應

國際新聞媒體廣泛報導了有關M503航路變更的事件，並強調其對兩岸關係和區域安全的潛在危險因素。因為北京此舉，可能將加劇臺灣海峽的緊張局勢，並對兩岸之間的軍事和外交互動，產生關係惡化的影響。特別是隨著協議的取消，極有可能被視為改變區域力量平衡的關鍵因素，並影響到亞太地區的和平穩定。

即便當初大陸民航主管機關2015年向ICAO提交的申請文書，是以緩解大陸經濟最為發達兩個地區的航空運輸量(長江三角洲和珠江三角洲)，以及A470航路容量的快速成長，造成日漸堵塞等問題為由。且申請書的條文內容，也標註為了適應未來東北亞與東南亞之間的交通流量，必須盡快建立和實施替代航路，並採取逐步執行方式，只有對A470航路造成影響下，才會增加M503航路的飛行量。申請書亦強調該條航路，僅在上海及廣州飛航情報區內運行，並根據《芝加哥公約》

32 「飛航規則」，全國法規資料庫，第47條第1項，<https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?pcode=K0090014>(2021年3月25日)。

33 「使用國營航空站助航設備及相關設施收費標準」，中華民國交通部民用航空局(2023年3月23日)，第3條及第8條第8項。

與ICAO的程序，將受影響的飛航情報區採協調方式提交修訂建議。³⁴

但對於北京在臺灣的總統大選後做出取消M503航路協議的宣布，美國智庫外交關係協會研究員大衛·薩克斯(David Sacks)在接受美國之音(VOA)採訪時表示「這毫無疑問是北京對臺北發動的“法律戰”(Lawfare)，試圖以此抹去臺灣的存在，至於要如何達成這個目標，其中的方式就是透過民用航空和海運。而華府要管理臺灣週邊的空域及海域，但臺灣是大陸的一部分，它不是一個獨立國家。所以北京在走的這條路線，就是故意試圖矮化或磨滅臺灣的存在並改變現狀。」而北京這種做法令人擔憂，因為臺北並沒有什麼好選項來應對。³⁵

而美國參議院外交委員會主席本·卡丁(Ben Cardin)在一份聲明中表示「北京單方面決定調整臺灣海峽有爭議的飛行路線，是危險且具有挑釁性的，這是不遺餘力脅迫臺北的又一個令人擔憂的例子。臺灣在總統大選結束的幾週內，採取這一行動並非巧合，北京方面已充分明確表

示，選舉結果並非其所希望的結果。」³⁶

眾議院外交事務委員會主席邁克爾·麥考爾(Michael McCaul)則在網路平臺X(前稱“推特”)上表示「從軍事飛越到現在接近中線的民用航空器，北京繼續威脅臺北，並單方面改變臺灣海峽的現狀。」因此，許多專家學者認為，北京單方面改變靠近臺海中線的飛行路線，是為了進一步侵犯臺灣與大陸之間的臺海默認邊界，並在臺灣監視其附近空域時，對其施加更大的壓力。³⁷

法國外交部長斯特凡納·塞儒內(Stéphane Séjourné)則於法國參議院，答覆有關北京片面改變M503航路的質詢時重申「法國反對任何片面改變臺海現狀的作為，並反對以武力及脅迫改變現狀；此外，法國重視臺海航行及飛越的自由，並再次表明支持臺灣參與國際組織。」塞儒內外長為首位針對M503航線爭議發聲的歐洲國家外長。³⁸

總體來說，北京決定取消有關M503航路的協議，被視為臺海地區敏感且具有爭議性的話題。特別是美國與法國的反

34 International Civil Aviation Organization(ICAO), “IMPLEMENTATION OF ROUTE M503 ALONG THE SOUTHEAST COAST OF CHINA”, (19-20/01/2015), SCS-MTFRG/1?IP/03, pp. 1-2.

35 「台灣抗議中國取消M503航線在海峽中線西側飛行；專家：北京發動法律戰意圖抹去台灣存在」，美國之音，<https://www.voachinese.com/a/taiwan-protested-to-chinas-unilateral-flight-routes-announcement-seen-as-beijings-lawfare-20240130/7463991.html>(2024年1月31日)。

36 Focus Taiwan, “U.S. State Department critical of China's modified M503 flight path”, (02/02/2024), <https://focustaiwan.tw/politics/202402020005>.

37 同註解36。

38 「外交部感謝法國外長塞儒內就中國改變M503航路行徑，重申反對任何片面改變台海現狀的作為」，中華民國外交部，https://www.mofa.gov.tw/News_Content.aspx?n=95&s=116566(2024年2月8日)。



應，顯示出對北京單方面行動的擔憂，因為此事件突顯兩岸關係的脆弱性。同時國際社會或許將藉由此事對其保持警惕，即便當初是依照規定規範進行申請，但這也強調北京為了維護國家利益，可將亞太地區的安全與和平視若無睹。

結 論

本研究深入探討M503航路對兩岸關係的多方面影響，包括政治、軍事、安全和法律層面。透過對歷史背景、航路變動後的影響、以及國際社會反應的探討分析，可得出以下結論：

首先，M503航路的啟用和後續的協議取消，不僅是一項技術性的航空管理決策，更是兩岸關係中的重要政治象徵。北京單方面的決策，特別是在臺灣總統選舉後取消航路協議，被視為對臺灣存在的否認，並可能對區域安全構成威脅。而臺灣缺席ICAO舉辦的會議，除了突顯其並非ICAO的會員地位，同時也限制了在國際航空安全事務中的發言權。遭到排除在外的待遇，不僅不利於臺灣的國際生存空間，也對航空安全管理和區域穩定造成了潛在風險。

其次，在過去八年中，大陸領導層基本上拒絕兩岸所有形式的高層溝通，現在他們發現自己必須應對另一位臺灣領導人——一位比前任領導人更加不信任的對

象。特別是臺北於總統就職演說日之後，北京在經濟、軍事和政治方面等對臺政策上，肯定是會持續對臺灣施壓，以限制其國際空間。例如，2018年時將臺北排除在外的ICAO會議，即為北京想要的成果。³⁹

最後，即便M503航路事件在國際社會與兩岸之間，朝向政治層面的過度解讀。但就飛航安全立場而言，航路本身純粹是無涉意識形態且對臺海安全無虞的。誠如第二章第三節小結中所述，從2015年啟用至今的時間已過10年之餘，在兩岸民航主管機關航管人員的專業引導，以及飛行員優良的自我要求素養下，仍未聞違反飛航規定的案例出現，因此不至於形成國安漏洞。

綜上所述，兩岸關係的發展將繼續受到國際地緣政治的衝擊，特別是在當前全球政治環境日益動盪的背景下，對於區域安全的穩定勢必造成某種程度上的影響。綜觀「M503航路事件」，不僅反映出兩岸關係的複雜性，且突顯美國在兩岸事務中的重要角色。

況且航路啟用至今，未曾聽聞兩岸的民航業者有異議的聲音出現。再者，顯然當初預估的任何情況，如「木馬屠城」也均未發生。因此，再經歷過這些年國內外社會的回應，或許我們不該繼續以政治的角度判讀此事件，反而應考量相關的政

39 Thomas Shattuck. "China's New Civil Flight Routes: Implications for Cross-Strait Stability." Global Taiwan Institute, Vol. 9 Issue 5 2024, pp. 16.

策、立場及論述，適時地有所改變，這是不是值得大家省思的一件事呢？⁴⁰

當然，政府在處理兩岸事務時，必須考慮到政治層面的影響，否則會面臨重重阻礙。然而，有時候簡單的問題，將會變得非常複雜(李貴發，2015)。⁴¹因此在未來，如果臺北希望降低兩岸關係的緊張程度，可透過飛航安全此類較為技術層面的形式，與北京進行更多的溝通對談。然而，兩岸產生這種技術性對話的契機，在於衝突的悲劇不會發生。因為能否為臺海地區的安全環境，建立並提供更透明化的機制，將取決於兩岸是否願意放下政治成見，共同尋求合作與對話的途徑。再者，弱小政權面對區域強權的態度，不能靠蠻幹的武勇，而是要用智慧去應對。

然而，M503航路劃設至今雖對國家安全未造成重大影響，但在面對北京持續加大的臺海軍事壓力時，其象徵意義不容忽視。為確保臺灣永續發展並鞏固區域與國家安全，本文針對國軍未來經營國家安全的策略方向，提出以下建議：

一、提升軍事現代化水平

國軍應聚焦於提升現代化作戰能力，持續研改飛彈防禦系統的機動部署(如天弓三型飛彈機動化及偽裝部署)。同時以人工智慧為主體，結合如無人載具、巨量資料分析系統、網路資訊安全等系統

平臺，確保在未來戰場環境中居於主動地位，以應對北京不對稱戰力的威脅。

二、加強防空系統和預警能力

面對日益頻繁的空中威脅，應進一步完善防空與預警能力，包括於外離島部署長程防空系統，結合能發出信號源之偽裝中、短程防空武器，除可達到欺敵效果外，更可縮限大陸軍用航空器的航行範圍，有利於國軍掌握其動態趨勢，降低威脅。另可增加雷達的部署密度，以強化對高超音速飛行器及小型無人機的偵測能力，實現早期預警與快速反應。

三、優化防務資源配置

為避免軍事資源分配不均，應優化國防預算與軍事資源的利用，透過運籌與財管等專業人力資源，建立嚴格的監控機制，確保每一筆軍事開支都用於提高戰力。並完善後勤儲備，特別是彈藥、燃料及醫療資源的調度體系，確保軍隊若在日後發生武裝衝突時，具備持續作戰能力。此外，增加對國防科技的投資，扶持本土軍工產業，以減少對國際供應鏈的依賴。

四、鞏固國防與民防的協同合作

國防應與民間資源協同發展，共同形成堅實的防禦力量，包括提升關鍵基礎設施的防護能力，確保在衝突發生時能夠維持基本運作；並定期舉辦防災與國防教育活動，增強民眾應對突發事件的能力與

40 魯云湘，「你所不知道的M503航路」，台灣好報，<https://newstaiwan.net/2024/06/06/189759/> (2024年6月6日)。

41 李貴發，「自由廣場》我對M503航路的意見」，自由時報，<https://talk.ltn.com.tw/article/paper/863233> (2015年3月16日)。



危機意識。此外，應訓練國軍人員具備跨部門與跨文化的談判能力，用於協調政府、軍隊與企業資源，形成全社會參與的防禦力量。

若能透過以上多方面的努力，不僅可使國軍更有效地應對來自北京的安全威脅，還能夠維持區域和平與穩定做出貢獻。更進一步地，這些努力將強化國軍在地緣政治中的戰略地位，共同為中華民國的未來創造最有利的發展空間。

參考文獻

1. 中華民國憲法，(中華民國，1947年)。
2. 中華人民共和國憲法，(中華人民共和國，1982年)。
3. 聯合國海洋法公約，(聯合國，1982年12月10日)。
4. 使用國營航空站助航設備及相關設施收費標準，(中華民國交通部民用航空局，2023年)。
5. 飛航管理程序(ATMP)第17版，(中華民國交通部民用航空局，2023年)。
6. 王義桅、唐小松譯，約翰·米爾斯海默著，大國政治的悲劇，(臺北：麥田出版，2023年5月)。
7. 黃居正，「對中國片面發布M503等新航路的法律評估與因應建議」，新世紀智庫論壇，第69期(2015年5月)，頁30-39。
8. 陳偉華、邊光旭，「中國大陸開設M503航路：法律與航安觀點的評估」，全球政治評論，第62期(2018年4月)，頁75-104。
9. 立法院，「國防部函，為105年度「教育訓練業務」於「作戰綜合作業」項下「業務費」預算凍結四分之一案，請列入議程，請查照案。」，立法院議案關係文書(2016年3月4日)，報563-566。
10. 「中國片面改變M503航路飛行偏置等相關措施，已影響飛行安全，交通部民航局嚴正抗議並要求儘速協商」，中華民國交通部民用航空局，<https://www.caa.gov.tw/NewsPublish-Content.aspx?a=381&nid=2283&lang=1>(2024年1月31日)。
11. 「外交部嚴厲譴責中國未與我國協商，片面宣布取消M503航線由北向南飛行偏置，以及擅自啟用W122及123兩航線由西向東運行」，中華民國外交部，https://www.mofa.gov.tw/News_Content.aspx?n=95&s=116527(2024年1月31日)。
12. 「海峽兩岸空運協議」，全國法規資料庫，<https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?PCODE=Q0070009>(2008年11月4日)。
13. 「海峽兩岸空運補充協議」，全國法規資料庫，<https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?PCODE=Q0070014>(2009年4月26日)。
14. 「飛航規則」，全國法規資料庫，

- <https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?pcode=K0090014>(2021年3月25日)。
15. 「陸M503航線2月起恐更貼近海峽中線國台辦表態了」，中時新聞網，<https://www.chinatimes.com/realtimenews/20240130004357-260409?chdtv>(2024年1月30日)。
 16. 「陸委會新聞稿編號第003號」，中華民國大陸委員會，https://www.mac.gov.tw/News_Content.aspx?n=05B73310C5C3A632&sms=1A40B00E4C745211&s=33E92FA1B3515120(2018年1月4日)。
 17. 「飛航指南」，eAip，https://ais.caa.gov.tw/eaip/AIRAC%20AIP%20AMDT%2003-24_2024_05_16/index.html(2024年4月4日)。
 18. 「中國民航飛航指南」，eAip China，<https://www.caipchina.cn/Content/Vue/index.html#/>(2024年6月7日)。
 19. 「空域」，VATSIM中國分部，<https://www.vatprc.net/fir>(2024年)。
 20. 「專訪：中國軍機擾台是為了熟悉對台作戰模式」，德國之聲，<https://www.dw.com/zh/%E4%B8%93%E8%AE%BF%E4%B8%AD%E5%9B%BD%E5%86%9B%E6%9C%BA%E6%89%B0%E5%8F%B0%E6%98%AF%E4%B8%BA%E4%BA%86%E7%86%9F%E6%82%89%E5%AF%B9%E5%8F%B0%E4%BD%9C%E6%88%98%E6%A8%A1%E5%BC%8F/a-56331630>(2021年1月25日)。
 21. 「第一章航權及國際相關事務」，中華民國交通部民用航空局，<https://www.caa.gov.tw/FileAttach.aspx?lang=1&id=2787>(2024年)。
 22. 「淺談M503及亞洲民航淺談」，ASIA MARITIME TRANSPARENCY INITIATIVE，<https://amti.csis.org/%E6%B7%BA%E8%AB%87m503-%E5%8F%8A%E4%BA%9E%E6%B4%B2%E6%B0%91%E8%88%AA%E6%B7%BA%E8%AB%87/?lang=zh-hant>(2018年4月30日)。
 23. 「台灣抗議中國取消M503航線在海峽中線西側飛行；專家：北京發動法律戰意圖抹去台灣存在」，美國之音，<https://www.voachinese.com/a/taiwan-protested-to-chinas-unilateral-flight-routes-announcement-seen-as-beijings-lawfare-20240130/7463991.html>(2024年1月31日)。
 24. 「M503航線新措施近一個月陸國台辦：平均每天飛65架次」，聯合新聞網，<https://udn.com/news/story/7331/7797102>(2024年2月28日)。
 25. 「外交部感謝法國外長塞內就中國改變M503航路行徑，重申反對任何片面改變台海現狀的作為」，中華民國外交部，https://www.mofa.gov.tw/News_Content.aspx?n=95&s=116566(2024年2月8



日)。

26.魯云湘，「你所不知道的M503航路」，台灣好報，<https://newstaiwan.net/2024/06/06/189759/>(2024年6月6日)。

27.李貴發，「自由廣場》我對M503航路的意見」，自由時報，<https://talk.ltn.com.tw/article/paper/863233>(2015年3月16日)。

28.International Civil Aviation Organization (ICAO, 2016), “Procedures for Navigation Services – Air Traffic Management (PANS-ATM)”, 16th Edition of Doc 4444.

29.International Civil Aviation Organization(ICAO,2015), “IMPLEMENTATION OF ROUTE M503 ALONG THE SOUTHEAST COAST OF CHINA”, SCS-

MTFRG/1?IP/03, pp 1-2.

30.Thomas Shattuck (2024). “China's New Civil Flight Routes : Implications for Cross-Strait Stability.” Global Taiwan Institute, Vol. 9, Issue 5, pp. 1-16.

31.ICAO , “Proceedings of the International Civil Aviation Conference” ,<https://www.icao.int/ChicagoConference/Pages/default.aspx>(November 1 to December 7, 1944).

32.Focus Taiwan, “U.S. State Department critical of China's modified M503 flight path” , <https://focustaiwan.tw/politics/202402020005> (February 2, 2024).

作者簡介

李魚豪少校，國立政治大學外交學系戰略與國際事務在職專班研究生。



日本航空自衛隊F-400教練機(照片提供：張詠翔)