

# 台湾航空业发展及两岸航空业合作前景分析

郭红丽 王 华\*

航空运输是五大现代运输方式之一,航空运输业对于经济和社会发展起到关键的基础支撑作用。台湾地区作为外向型小型岛屿经济体,航空运输在其经济发展和对外联系中发挥了重要的客流和物流承载功能。近十几年来,受岛内需求萎缩和其它运输行业竞争的影响,台湾航空业面临日益严峻的营运压力,亟需寻找新的出路,而两岸“三通”的基本实现为其提供了空前的发展机遇。本文通过考察台湾民用航空运输业的发展现状,分析其市场竞争格局,探讨两岸航空业合作的发展前景。

## 一、台湾地区航空业的发展历程与营运概况

### (一)台湾地区航空业的发展历程

台湾地区的航空运输业始自1949年随国民党当局迁至台湾的民用航空运输队,后改组成立民航空运公司,但于1975年宣布解散。上世纪五、六十年代,复兴、远东、中华、大华、台湾、永兴(国华)航空公司相继成立并开辟岛内航线,之后20年间中华航空又不断增辟联外航线,逐渐跻身国际大型航空公司之列。1987年台湾开放航空市场后,台湾籍航空公司由之前的6家迅速增加到1997年的17家。但由于岛内市场有限,航班次增加导致市场供过于求而相对承载率下降,航空公司竞争十分激烈。在具商业优势的联外航线拓展不易、海峡两岸的直航市场又迟迟无法启动的状况下,岛内航空公司在90年代末出现合并趋势,开始朝着集团化、联盟化的方向发展<sup>[1]</sup>。通过并购小型航空公司或建立航空公司联盟,目前台湾籍航空公司仅存中华、长荣、华信、远东、立荣和复兴航空等6家<sup>[2]</sup>,另外有外籍航空公司20余家。

在基础设施建设和航线开拓方面,1962年以前台湾只有台北松山机场,之后几十年中各县市机场陆续起用。目前台湾地区已建成民用机场18个,包括桃园、高雄2个国际机场,台北松山、台中、嘉义、台南、马公、花莲、台东、屏东、新竹9个岛内机场,梨山、阿里山2个为直升机机场,以及兰屿、绿岛、小琉球、七美、望安5处离岛小型机场。到上世纪90年代初,台湾有岛内航线18条,联外航线97条,形成了较为细致完备的航空运输格局。<sup>[3]</sup>之后亦积极开拓联外航线,先后与澳大利亚、南非等45个国家或地区签订航约,目前台湾航空公司飞机飞行联外定期航线共计有28个国家(地区)与81个营运航点。

1998年以后,台湾航空市场景气一路下滑。一方面,台湾经济长期低迷,连带影响到航空业的市场需求。另一方面,台湾地域有限,各地之间距离较短,航空运输并无优势可言,岛内公路铁路迅速发展,对航空业造成巨大冲击。航空在岛内交通中不占主角地位,加之航线过度重叠,机队数量过多,航空市场呈饱和状态。载客人数以平均每年10%的速度递减不断下滑,多条航线停航,唯有东部航线和离岛航线尚可勉力维持。岛内6家航空公司中的4家飞岛内航线业者中,除复兴航空因为半数营业收入来自台澳航线外,其余公司均出现严重亏损。为此,各公司不断提升联外航线营运比重,大幅扩充航线运能,但又难免与主飞国际航线的外籍航空公司产生激烈竞争。

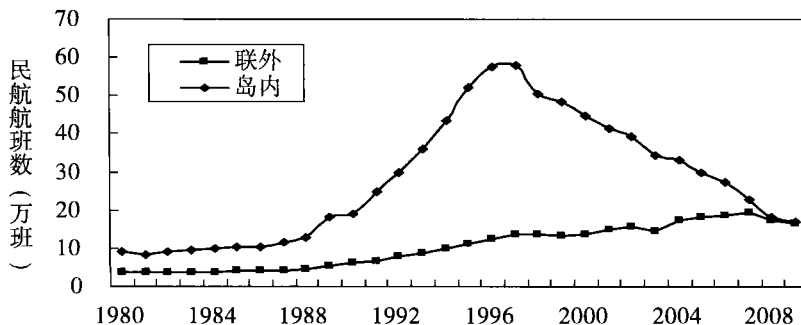
### (二)台湾地区航空业的运力投入情况

由图1所示近30年来台湾地区民航航班数可以看出,台湾地区境内的民航运力投入在1988年之后出现井喷之势,到1997年达到最高点,9年间航班数由13万班次增加到58万班次,增长了近3.5倍。然而在

\* 郭红丽为厦门大学经济学院助理教授、硕士生导师;王华为厦门大学台湾研究院副教授。

随后总体经济形势不佳、以及“国道”3号开通和高铁通车的双重挤压之下,运输市场的需求出现萎缩并极大分流,民航投入运力开始连年直线下滑,到2009年已降至16.9万班次。相比之下,联外航线的运力投入则以年均6.3%的比率逐年稳步增长,民航航班数由1980年的3.7万班次上升到2007年的19.3万班次,2008年以来受全球金融危机影响略呈下降趋势,至2009年调整为16.7万班次。<sup>[4]</sup>

图1 1980-2009年台湾地区民航航班总班次

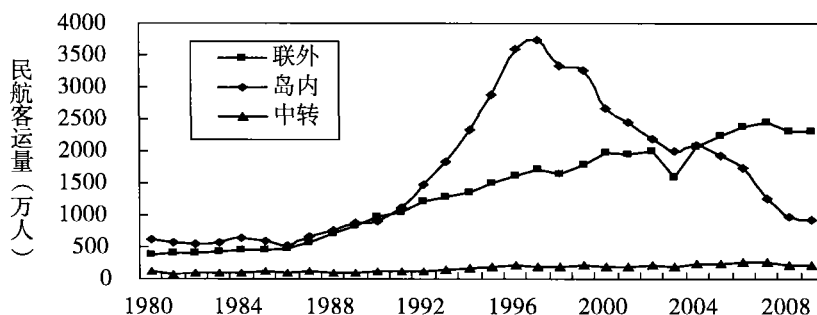


资料来源:图1-图3根据台湾地区2009年《民航统计年报》相关数据绘制

### (三) 台湾地区航空业承载客运量情况

在航空业实际承载的客运量方面,表现出与运力投入相同的演化趋势。如图2所示,20世纪80年代前期,台湾岛内航线客运量一直维持在600万人次上下;开放航空市场之后,岛内航线客运量开始呈指数型上升,到1997年达到最高峰,客运量高达3740万人次;之后客运量又开始迅速回落,到2009年尚余923万人次。而联外航线的客运量则以年均7.2%的比率逐年稳步增长,由1980年的376万人次上升到2007年的2443万人次;其间2003年受非典影响客运量剧降400万人次,2008年则受全球金融危机影响客运量略降至2320万人次。自2004年始,联外航线的客运量已经超过岛内航线,成为台湾航空业的主要营运方向。2009年,台湾地区各航空站进出旅客共3438万人次,较上年减少2.4%;其中联外航线、岛内航线与过境旅客三者的比重分别为67.2%、26.9%和6%,联外航线旅客占主要部分。在联外线和过境旅客中,由5家台湾航空公司承载的人数占60.6%,另有39.4%的旅客由外籍航空公司或祖国大陆航空公司承载。

图2 1980-2009年台湾地区民航客运量

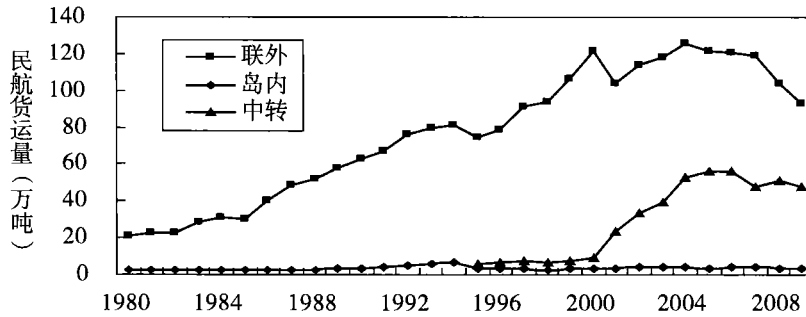


### (四) 台湾地区航空业承载货运量情况

与客运业务不同的是,以外向型经济为依托的台湾地区的民航货运业务则始终是以联外航运为主。如图3所示,近30年来,台湾地区航空货运量基本维持在5万吨以下。而早在1980年,联外航线的货运量已经达到21.2万吨,之后更以年均9.1%的比率稳步上升到2000年的121.5万吨;本世纪以来联外航线货运量基本在100至125万吨的区间内波动。除此之外,台湾航空业还承担了部分第三地中转货运业务,近年来中转货运量也超过50万吨。但总体来看,2004年至今,台湾地区航空货运(特别是联外航运部分)处于下行区

间,业务量有不断萎缩趋势,尤其 2008 年国际金融危机导致国际市场需求下降,台湾地区航空货运量也随之急剧下滑。2009 年,台湾地区各航空站装卸货运量为 144.5 万吨,较上年衰退 8.9%;其中联外航线、岛内航线和中转货运三者比重分别为 64.5%、2.6%和 32.9%,联外航线和中转货运量占绝大部分。在联外航线及中转货运量中,由 5 家台湾航空公司承载的运量占到 61.2%。

图 3 1980-2009 年台湾地区民航货运量



总体来看,台湾航空业经历了缓慢发展、急剧扩张,直到为应对市场激烈竞争而进行行业资源整合等几个阶段。在岛内航线客运市场上,台湾航空业不论从运力投入还是从承载客运量上看,都表现出先升后降的明显轨迹,市场需求萎缩也造成行业整体运力的严重过剩。在联外航线市场上,台湾航空业的营运成绩则表现出稳步提升的态势,但受国际社会突发事件的影响非常显著。

## 二、台湾地区航空业的市场竞争格局

### (一) 台湾地区航空业者总体情况

经过多年的市场竞争历练,目前台湾地区的几家航空公司在主营业务方面已经形成一定的差异化和互补格局,同时通过并购重组使行业资源得以优化配置。

作为目前台湾地区最大的航空公司,中华航空公司(简称华航)主要提供联外航线客货运服务,其主要收入来源于客运业务,但货运业务收入也占据近四成的份额。目前华航拥有亚太地区航空公司中最年轻的机队和全球最大的 B747-400F 全货机机队,已跻身为全球前七大航空货运公司。

成立于 1989 年的长荣航空公司是第二家经营联外航线的台湾籍航空公司。作为长荣集团海运事业的延伸,长荣航空成为集团整合海、陆、空一体化运输网路的重要组成部分。发展至今,长荣航空藉由与世界多家航空公司策略联营合作,形成全球客、货运航线网路。长荣的运输业务中客运与货运的收入比重相当,其中客运收入主要来源于亚洲及美洲地区,货运收入则主要来源于美洲地区。

华信航空公司系于 1991 年 6 月由中华航空公司及和信集团共同合资成立,目前则是华航的全资子公司。华信航空成立时以经营联外长程航线(加拿大温哥华、澳洲悉尼及布里斯班)为主,在将联外长程航线转交华航后,目前已转型为主要经营台湾岛内航线以及区域性短程联外航线。

立荣航空公司原名马公航空公司,成立于 1988 年,初期主要经营台北、高雄、马公之间的定期客运业务。1995 年,长荣航空购买马公航空 30% 的股权,同时全面导入联外航空公司之管理制度与系统;1996 年 3 月正式更名为立荣航空。立荣航空现主要经营台湾岛内航线和短距离联外航线;藉由航线网络的密集及机队调度弹性的便利性提升,立荣已成为目前岛内航线网路最密集的航空公司。

成立于 1951 年的复兴航空公司曾一度停航,在 1983 年由国产实业集团接掌改组后,于 1988 年 8 月方恢复岛内航线营运。目前复兴航空主要经营台湾岛内航线,联外航线相对较少。复兴航空除经营航空客运及货运外,还代理外籍航空公司(如美国大陆航空、泰国航空等)客货运地面服务及部分班级维修业务。

### (二) 台湾地区航空业者联外航线网络的开辟

2009年,台湾航空公司开通联外定期航线达28个国家(地区)的81个营运航点,其中包括15个亚洲国家(地区)的营运航点共54个,2个北美国家的营运航点13个,10个欧洲国家的营运航点12个,以及澳大利亚的营运航点2个。在经由台湾地区各机场出入境的联外定期航线中,中华航空公司开通18个国家(地区)的45个航点,长荣开通15个国家(地区)的37个航点,华信开通7个亚洲国家(地区)的17个航点,立荣开通6个亚洲国家(地区)的15个航点,复兴仅开通3个亚洲国家(地区)的7个航点,具体可如表1所示。在联外定期航线通航里程方面,中华航空和长荣航空主要经营中远程联外定期航线,其客运航线平均里程分别达到4093公里和3816公里,货运航线平均里程分别达到9450公里和7879公里;华信、复兴和立荣则主要经营区域性短程联外定期航线,客运航线平均里程分别仅为1108、1329和1571公里,另外华信航空还开辟了669公里的货运航线1条。

表1 2009年台湾地区航空公司联外航线开辟情况

航点及航线		中华	长荣	复兴	华信	立荣
联外定期航线营运航点(个)	中国大陆	8	8	4	9	9
	亚洲其他	26	21	3	8	6
	美欧澳洲	11	8			
联外定期航线数(条)	客运	56	43	9	13	10
	货运	30	24		1	
联外定期航线里程(公里)	客运	229188	164083	11961	14406	15705
	货运	283497	189088		669	

资料来源:表1-表4数据源自台湾地区2009年《民航统计年报》

### (三)台湾地区航空业者的飞行实力对比

截至2009年底,台湾航空公司共登记航空器191架,其中适航航空器175架,平均机龄8.8年;各航空公司所拥有适航航空器数量及其平均机龄则如表2所示。在具体机型方面,中华航空公司的机型主要为B747-409、B747-809、A330-300和A340-300,可提供客座13237位;长荣航空公司的机型主要为A330-203、B777-300ER和B747-45E等,可提供客座9128位;复兴航空公司的机型包括ATR-72、A320-232和A321-131,可提供客座1918位;立荣航空公司的机型包括MD-90和DHC-8-311,可提供客座1922位;华信航空公司的机型则都为ERJ-190。另外,远东航空公司拥有登记航空器13架,机型为MD-8和B757-200,但皆处停用状态。

2009年,台湾地区航空业各类从业人员共计19246人,其中包括航空器驾驶员1912人,维修员1663人,地面机械员2526人。具体到各航空业者,中华航空公司雇佣员工10053人,其中驾驶员974人,地面机械员及航空器维修人员2111人;长荣航空公司雇佣员工3596人,包括驾驶员634人,其维修业务则交由长荣集团下属的长荣航太公司操作,后者拥有地面机械员及航空器维修人员1388人;复兴航空公司雇佣员工1056人,包括驾驶员79人,地面机械员及航空器维修人员180人;华信航空公司雇佣员工535人,包括驾驶员66人,地面机械员及航空器维修人员61人;立荣航空公司雇佣员工845人,包括驾驶员100人,地面机械员及航空器维修人员220人。

表2 2009年台湾地区航空公司的飞行实力对比

航空器与相关人员	中华	长荣	复兴	华信	立荣
适航航空器数量(架)	64	51	16	8	16
适航航空器平均机龄(年)	7.1	8.2	11	1.8	13.1
驾驶员数量(人)	974	634	79	66	100
其中飞行时数超过5000小时的驾驶员	612	416	55	47	82
机械维修人员数量(人)	2111	1388	180	61	220

#### (四) 台湾地区航空业者联外航线的营运规模及市场份额

与各航空公司的飞行实力相关,2009年台湾地区联外航线的客货运输规模亦体现出类似的格局。如表3所示,在客运市场方面,5家台湾航空公司承载人数1475万人,占入出境旅客总人数的60.6%;其中中华航空的客运市场份额超过三成,长荣航空超过二成,复兴航空和华信航空的市场份额略超过2%,立荣航空则不足1%,其它外籍航空公司和中国大陆航空公司所占市场份额接近四成。在货运市场方面,5家台湾航空公司承载货运量85.3万吨,占进出口货运总量的61.2%;其中中华航空的客运市场份额接近35%,长荣航空略超25%,复兴航空、华信航空和立荣航空的市场份额合计仅为1%,其它外籍航空公司和中国大陆航空公司所占市场份额接近四成。而若考虑货运量中的转口部分,华航和长荣的市场份额甚至超过了五成和四成。可见,联外航线客货运输方面,华航和长荣占据了绝对的市场优势,但前者更领先一筹。

表3 台湾地区航空公司联外航线营运市场份额

客货运输及市场份额	中华	长荣	复兴	华信	立荣
联外航线飞行架次(次)	39837	28599	4879	3234	1262
联外航线旅客人数(千人)	7991	5508	608	489	154
联外航线客运市场份额(%)	32.83	22.63	2.50	2.01	0.63
联外航线货物运量(吨)	485403	353814	3199	8751	2093
其中转口货物运量(吨)	241862	195663	698	3628	1471
联外航线货运市场份额(%)	34.78	25.35	0.23	0.63	0.15
其中转口货运市场份额(%)	50.86	41.15	0.15	0.76	0.31

#### (五) 台湾地区航空业者联外航线的承载率

客货运承载率是反映航空业者营运效益的重要指标。如表4所示,2009年5家台湾航空公司联外航线的旅客周转量共计达556亿人公里,而可售周转量为729亿位公里,总载客率为76.35%。具体到各航空业者,长荣航空公司的载客率最高为77.41%,其次是中华航空公司的75.77%,复兴、立荣和华信三家公司的载客率分别为74.4%、74.25%和72.95%。5家台湾航空公司联外航线的货物周转量共计达86亿吨公里,而可售周转量为117亿吨公里,总载货率为73.29%。具体到各航空业者,长荣航空公司的载客率最高为79.77%,其次是中华航空公司的69.26%,立荣和复兴两家公司的载客率分别为49.38%和39.34%。在客货运(尤其是货运)承载率方面华航和长荣同样占据了显著的优势,而后者则更为突出。

表4 台湾地区航空公司联外航线载客率与载货率

客货周转量及承载率	中华	长荣	复兴	华信	立荣
联外航线旅客周转量(百万人公里)	30785	22711	1071	772	311
联外航线载客率(%)	75.77	77.41	74.40	72.95	74.25
联外航线货物周转量(百万吨公里)	4959	3631	5.3		2.9
联外航线载货率(%)	69.26	79.77	39.34		49.38

综上所述,台湾地区航空业的市场竞争格局在企业运力规模和主营航线等方面表现出清晰的对比模式,飞行实力占据绝对优势的中华和长荣航空公司主要经营中远程联外航线,规模较小的复兴、华信和立荣三家航空公司则主飞岛内航线。华航和长荣在联外航线上拥有更为密集的飞航网络、更大规模的运力投入和更丰富的营运经验,为其保持较高的市场份额与可观的客货运承载率提供了必要的保障。而中华航空与其全资子公司华信航空之间、长荣航空与其控股子公司立荣航空之间,在航线布局上形成明确分工与互补格局,从而在整体上保证了飞行资源的合理配置、企业竞争力的持续提升与营运效益的最大化。

### 三、两岸航空业的合作前景分析

#### (一)两岸航空业合作的既有成就

2003年至今,两岸空中通航先后经历了春节包机、节日包机、周末包机、平日包机直至定期航班等多个阶段,开通了北线和南线的三条双向直达航路,终于实现真正意义上的两岸空中直航。两岸航线“截弯取直”使两岸航空运输成本大为下降,因而带来旺盛的市场需求,两岸航线的航权分配也成为两岸航空业者竞争的焦点所在。目前大陆方面业已开放27个定期航班客运航点和2个定期航班货运航点,台湾方面则开放8个包机客运航点(包括2个定期航班航点)和2个定期航班货运航点;双方协定每周各执飞客运定期航班和包机135个往返班次,各执飞货运定期航班14个往返班次。

而自上世纪90年代起,台湾航空业界就已经开始了对大陆地区航空业投资的步伐,但主要集中在货运业务方面。如台湾中非航空货运公司通过美国分公司在上海设立办事处,台湾鸿霖航空货运公司与大陆、香港相关企业合资开办华力环球运输有限公司,长荣、华航、远东等航空公司在北京、上海等地设立办事处,台湾航勤(澳门)有限公司与厦门国际航空港集团合资建成厦门国际航空港空运货站有限公司,华航收购中国货运航空公司股权<sup>[9]</sup>,长荣航空与上海航空实现上海——澳门——台北航线航空货运联运合作、进而参股上海国际货运航空公司,华航入股扬子江快运航空公司等,不断开启两岸航空货运结盟的新局面。

两岸航空业者在客运方面的合作开展较晚,合作层次也较浅。除了1999年长荣航空通过属下的长荣航空服务(澳门)有限公司参股由中资绝对控股的澳门航空公司外,其它如2008年以来南方航空公司和东方航空公司与中华航空公司分别签署的战略合作协议,仅涉及在地面代理服务、客舱服务、维修服务、共享航班号、班机异常旅客签转、优惠联营票价等领域开展合作,合作的内容较多样化,形式也富有灵活性,但尚未上升到合资或相互交叉持股这样较高层面的企业战略联盟形式。

2009年6月台湾当局开放陆资赴台以来,大陆航空业者对台投资也取得了引人注目的成绩。截止2009年9月,在台湾经济主管部门核准的10家大陆企业当中,航空公司即占到8家之多。国航、南航、深航、东航、海航、厦航、山航及上航等8家航空公司先后在台湾设立了分公司,从事包括票务营销、机场服务等在内的经营类业务。

#### (二)两岸航空业者进一步深化合作的动因与条件

台湾地区的开放天空政策为航空业带来了近10年的高速发展,航空业者的运力规模也得到空前的扩充积累。而之后台湾的产业持续大规模外移、总体经济长期低迷、其它运输行业的剧烈竞争,则使台湾航空业者迅速面临岛内航空市场需求萎缩后的运力过剩问题。为此,远东、复兴、华信、立荣等岛内航空公司不得不撤出部分岛内航线以解决载客率过低的问题<sup>[10]</sup>,并通过出售、出租飞机的办法来降低机队数量和运营成本<sup>[11]</sup>,而开拓联外航线、经略海峡对岸航空市场则成为业界公认的根本出路。中国大陆地区吸纳了70%的台商制造业投资,众多台商频繁往来于海峡两岸,对于两岸航线客运业务具有极为迫切的需求;而外向型台资企业群聚大陆实际也将大量的联外航空货运需求同时转移到了大陆。此外,大陆地区长期稳定的经济增长态势、日益提高的居民消费支出能力、丰富的旅游资源,也无不预示着巨大的航空市场增长空间。如何把握两岸直接“三通”带来的发展契机,不断深化两岸航空业合作,则必然成为当前台湾航空业界思考的核心议题和追求的战略方向。

对大陆航空业而言,整个行业仍处于成长期,仍存在着区域发展不平衡、市场体系不成熟、企业经营不规范等多方面问题。在我国现行的民航运输业管理体制下,航空业尚未面临真正意义上的激烈市场竞争,民航企业严重缺乏市场竞争力。<sup>[12]</sup>航空业的发展保障能力不高,专业技术人员数量与质量、基础设施规模与水平、管理体制与机制,都无法适应大陆航空运输发展的速度和规模。当前全球航空运输自由化、区域化和航空企业联盟化方兴未艾,为了应对行业对外开放所带来的竞争和挑战,大陆航空业者同样具有积极参与两岸航空业合作的强烈动机。台湾航空业者具有规范的企业运营模式和丰富的国际竞争经验,可资作为大陆业者学

习借鉴的范本;通过建立战略联盟,开展全方位合作,有助于大陆业者以最快的速度、最小的成本来提升企业的国际竞争力。吸引台湾业者投资大陆航空公司,还可以解决后者在发展中资金不足、运力扩张缓慢的问题。而两岸空中直航后,赴台设点经营、与台湾同行开展业务合作,同样也是大陆航空业者巩固两岸航线市场份额、提升区域影响力的重要手段。

### (三)两岸航空业合作的趋势和前景

目前两岸航空业合作仍面临一定的政策法规限制。两岸当局对于航空业跨境投资都表现出“宽出严进”的政策设计倾向:双方对于航空业者对外投资都持鼓励态度,而对于本方航空业市场的开放则多有保留。在大陆方面,针对外商投资民用航空业仍有投资方式、投资领域和投资额度上的限制规定<sup>[9]</sup>,对台商投资则视同外资加以管理。在台湾方面,当局对陆资入岛在准入阶段和营运阶段都设有比对外资更为严格的诸多特别限制,如规定大陆航空业者直接投资台湾仅限于设立分公司或办事处,只能从事两岸直航航班的客货营销、机场服务和形象营销等基础业务,陆资参股台湾企业不得实质控制或影响公司经营管理等。<sup>[10]</sup>这些政策限制对两岸航空业开展深入而全方位的合作,无疑会带来诸多不利影响。两岸当局如何在最短时间内达成共识,尽快给予双方企业以“国民待遇”,是推动业者深入合作的关键基础前提。

随着两岸经贸交流关系的不断加深以及相关政策限制的逐步解除,两岸航空业可望在客货运输、航线整合、企业运营管理、飞行资源配置、机场管理、基础设施建设、专业人员培训等各个层面上开展深度合作,不断开拓并巩固互利共赢的局面,协同提升两岸航空业在全球航空市场中的竞争力。除了上述在两岸航空业者之间业已开展的客货运输联运合作形式外,通过合资经营或股权合作,不但促进大陆业者规范化经营,同时也扩展台湾业者参与大陆地区航空市场营运的挥洒空间;鼓励台湾业者不断开拓大陆地区二线城市的航空市场,完善大陆地区航线网络并促进各区域平衡发展;双方有效整合并延伸台湾——大陆——国际的客货运航线,充分发掘大陆地区的国际客货运输(尤其是货运)市场,提高航空运输效率和效益,协力应对外资航空业者在大陆市场的竞争。在此过程中,对两岸航空业界的飞行资源进行重新配置,转移和吸收台湾业者的多余运力,推动两岸专业技术人员培训合作以及证照的相互认证,吸引台籍航空器驾驶员、机械维修人员及相关专业技术人员赴大陆从业,从而缓解大陆航空公司在快速扩张过程中飞行实力无法及时增进的困局,奠定行业发展的人力资源基础。

#### 注释:

[1] 《航空发展史》,中国台湾网,[http://www.chinataiwan.org/twzlk/twgl/jt/hk/200606/t20060608\\_268018.htm](http://www.chinataiwan.org/twzlk/twgl/jt/hk/200606/t20060608_268018.htm)。

[2] 2008年远东航空公司爆发财务危机,遂向法院申请重整,债权债务遭全面冻结,目前尚未恢复实际营运。

[3] 《台湾地区》,百度百科,<http://baike.baidu.com/view/10920.htm>。

[4] 除非特殊说明,本文所采用数据均来源于台湾地区2009年《民航统计年报》。

[5] 王建民:《两岸在航空领域的合作》,中国网,<http://www.china.com.cn/chinese/zhuanli/170811.htm>。

[6] 《台湾岛内航线载客率仅有五成五》,新华网,[http://news.xinhuanet.com/newscenter/2003-02/14/content\\_729905.htm](http://news.xinhuanet.com/newscenter/2003-02/14/content_729905.htm)。

[7] 《台湾航空业面临飞机运能过剩问题》,中国航空网,[http://www.aerochina.com.cn/ac/ac0100/ac0101\\_content.asp?id=6071](http://www.aerochina.com.cn/ac/ac0100/ac0101_content.asp?id=6071)。

[8] 王彬:《航空业的现状与未来》,虹口科技网,<http://www.shk.gov.cn/shhkkw/infodetail/?InfoID=880d40ff-7ef0-4c51-beee-b2dd3c6df21d>。

[9] 参见中国民航总局及相关部门于2002年出台的《外商投资民用航空业规定》相关条款。

[10] 参见《海峡两岸包机会谈纪要》、《海峡两岸空运补充协议》以及台湾相关部门于2009年出台的《大陆地区人民来台投资许可办法》、《大陆地区人民来台投资业别项目——服务业》相关条款。

(责任编辑 胡石青)