

民进党市长“瓜分”机场

本报记者 陈晓星

“你飞台北吗？那得带上游泳圈、扇子、手电筒。”台北的朋友在电话中调侃。进入6月，台北桃园机场不得安宁，淹水、断电、漏雨……台湾新当局顺势撤了机场“前朝”的董事长和总经理，可是，行李的传送带又不转了，行李分拣系统停摆，旅客找不着行李团团转。无论旧董事长还是新总经理，机场一律不给面子，三天两头出麻烦。

更麻烦的是，民进党执政的桃园市、台中市、高雄市趁桃园机场之危一哄而上，都向新当局要机场，有的要权利，有的要升级，有的要扩建，抢机场大战在这些市长们之间展开。

桃园不让机场成“租界”

台湾最大的机场位于桃园市，民进党执政后“去蒋”，将过去的“中正”机场以地为名改为桃园机场。今年入夏，桃园机场变

身“水上机场”后，机场给出的解释是，机场周边地区下了2个小时的雷暴雨，机场旁边的埔心溪溪水暴涨，倒灌机场，且水中夹杂大量垃圾与浮木，造成排水障碍。因此，改善埔心溪防洪堤和闸门是关键。

埔心溪防洪设施归桃园市管辖，民进党籍桃园市长郑文灿听闻此言不干了，反击称“埔心溪未有溢堤状况”，机场淹水责任都在机场，“工程排水未臻完善，又逢急骤雨，造成排水溢流。”这还没完，郑文灿顺势提出，既然机场在桃园，彼此影响，管理部门应设置一个机场与桃园的平台，共同解决机场的问题，包括防灾、交通、安全、通关、检疫等，再也不能让机场在桃园“租界”下去了，“已经到了该改变的时候”。

机场不同于一般的地方管理，具有很强的专业性，过去桃园机场归属台湾交通部门，是“中正国际航空站”，马英九任上，航空站改制为股份制的公司，希望市场化为

机场带来新的发展和运营模式。现在机场水深火热，有人支招请外国团队来管理；有人称要全面民营化，管理部门不介入经营；现在桃园“地主”又出来要“管辖权”，机场管理的药方一时开不出来。

台中升格为“国际机场”

桃园机场淹水，台中市先以援机场为名出师，市长林佳龙对外宣称，鸡蛋不能放在一个篮子里，分散桃园机场的风险，就不能忽略台中。即使不遇暴雨等突发情况，桃园机场的承载量也到极限，投入建设台中机场正当其时。他声称台中市大动作争取机场升格绝非趁人之危，而是“我们帮桃园机场解围”。

很快，台中市透露，台当局已拍板定案台中原有的清泉岗机场升格为“台中国际机场”，交通管理部门将投资兴建跑道及停机坪，扩建机场设施。台中市也将投入配套建设，包括道路、地铁、轻轨等，将来机场到市区的车程将由2.5小时缩短为1小时。

台中清泉岗机场原为军用机场，因在淮海战役中阵亡的国民党中将邱清泉得名，曾是驻台美军的基地，2004年才转型为军民共用的机场，2010年扩建，2013年启用第二航站楼，现在又升格为“国际机场”，可谓三级跳。清泉岗机场几年内大发展，其实得益于两岸因素，因为大陆游客喜爱的日月潭、埔里、溪头、杉林溪等景点都在台湾中部，这提升了清泉岗机场的市场潜力。只是不知民进党籍的台中市市长，对于未来两岸关系的走向有何考虑。

高雄拿“南向”说事儿

高雄多年来一直在争取扩建机场，这次



暴雨后的台湾桃园机场，积水倒灌进机场，部分设施受损。新华社发

却让台中市跑赢了，火爆的高雄当然不肯罢休。在台北的高雄政治人物联合召开记者会，声称：“不反对台中变国际机场，但台中还在准备中，高雄早已准备好。”这话也并非全是造势，高雄小港机场的确比台中的机场资格老，是台湾的第二大机场，从上世纪60年代就转型民用，但因为小港机场位于市区，跑道不够长，不能起降新型号的大型飞机，再加上有噪音管控，实行宵禁，整夜不能起降，限制了机场的发展。高雄一直在争取台湾交通部门的支持，一是迁建机场，二是增加可起降的航班。

此次，高雄又拉着蔡英文“南向政策”的大旗说事儿，称现在落实蔡英文的政策是要务，交通部门应该响应“南向”，把台北南飞的航班拨到高雄来，否则中南部的人要去印尼、新加坡、马来西亚，还得先乘高铁北上，如果从高雄走，省时省钱。如果桃园机场过度拥挤，又不重视小港机场，就是忽略南部，是“天龙国（指台北）思维”。

政治拉不动飞机

对于民进党籍市长们的这场争抢，台湾

舆论指出，高雄要迁建机场，可现有的机场还没饱和，容量600多万人次的小港机场，平均每年只进出400多万人次。说到航线分流，更要算经济账，曾经有航空公司从高雄飞美国，因旅客太少而最终停飞。至于不确定的“南向”，倒真不如两岸航线更实惠，高雄自2008年起陆续开通直飞杭州、深圳、上海、福州、长沙、北京等航线，提升了小港机场的运营业绩。

虽说当下民进党当家，民进党籍市长们能够呼风唤雨，但拉动飞机的还是客源，而非政治。台交通部门指出，台湾已有17个机场，除桃园机场外，多数都使用率偏低，全在亏损中。仅台北、台中、高雄的3个机场营利，主要收入也非起降费，而是场租。航空公司不管你“南向”不“南向”，有旅客才会起降。

对于这场机场大战，有“老民航”投书媒体一针见血：应多些专业考量，跨越政党，尽量避免沦为派系分赃或空降庸庸的恶性轮回……



桃园机场也是台湾最大的货运空港。图为2011年台湾赠送大陆的长髯山羊和梅花鹿在此启运。本报记者 陈晓星摄

国台办发言人表示 打击电信诈骗受到两岸民众支持

新华社北京电（记者查文晔）针对台湾方面陆委会称，就柬埔寨将台湾电信诈骗嫌犯押往大陆一事，已通过两岸联系渠道向大陆方面表达了抗议，国台办发言人安峰山25日应询表示，5月20日后，因台湾方面未能确认

“九二共识”这一体现一个中国原则的共同政治基础，两岸联系沟通机制已经停摆。

安峰山表示，依法打击电信诈骗犯罪活动，保护受害人的权益，天经地义，受到两岸广大民众的支持。

京港艺术交流展在京开幕

新华社北京电（记者刘欢）在香港回归祖国19周年之际，为了增进北京和香港两地的艺术交流，由北京青年政治学院和香港艺术家杨素珊共同策划的“双城记”京港艺术交流展25日在北京开幕。

策展人杨素珊在展览开幕式上表示，京港艺术交流展为北京与香港艺术家提供了一次难得的切磋机会。参展的香港艺术家风格各异，将珍惜这次机会与北京艺术家进行深度交流。她说，希望通过这次展览，让观众者在欣赏艺术作品的同时，明白艺术家们对生命的探索、对人生的追求，并倾听

自己内心最纯粹的期盼。

知名艺术家、北京电影学院副院长尼跃红认为，北京与香港是两个文化气质完全不同的城市，但在某些方面却面临着相似的矛盾和困惑。这次两地艺术家相聚的机缘为大家搭建了一个艺术交流的桥梁，希望这座桥梁能够引导两地艺术家在持续的合作交流中相互砥砺，为促进两地的相互了解和艺术繁荣作出不懈努力。

本次展览将展出尼跃红、李孟军、杨素珊、李展辉等京港两地12位艺术家不同形式的作品，展览地点位于北京798艺术区桥艺术空间，展览时间将持续至7月3日。

两岸摄影家聚焦燕赵文化

新华社台北电（记者李来房、陈键兴）从巍峨雄伟的长城到天下第一关山海关，从清皇室陵寝到千年古桥赵州桥……参加“燕赵文化行”的两岸摄影家用镜头聚焦燕赵文化，呈现磅礴的历史和厚重的中华文化。

25日，由台北摄影学会和福建海风出版社合办的“燕赵文化行——两岸摄影家作品联展”在台北开幕，展出了两岸20多名摄影家去年9月在河北采风创作的百余幅优秀作品，吸引许多民众欣赏。

“两岸摄影家·两岸行”系列活动由海风出版社创办，至今已举办15年。两岸摄影家先后到福建、四川、安徽、上海、山东、贵州、河北和台湾等地采风，举办摄影作品联展16次，其中在台举办12次，出版了《凉州火把节》《荆楚文化行》《齐鲁文化

行》《多彩贵州》等12部画册。

海风出版社社长吕凤堂在展览开幕式上表示，15年来，两岸摄影家携手同行，走过了两岸山水水，感受了中华传统文化的博大精深和民俗风情的多姿多彩，通过摄影采风、举办展览和出版画册等，让两岸人民增进彼此了解。

参观展览的台北孙中山先生纪念馆馆长、文化学者高崇云说，今年是他第三次来参观两岸摄影家作品展，这项文化艺术活动非常有价值，将促进两岸交流合作。

“两岸同根同源，摄影展展现了大陆的锦绣河山和风土人情，可以让台湾民众了解到来自何处。两岸应加强交流合作，尤其是共同传承传统文化，共创中华民族的光明未来，振兴中华。”祖籍江苏的高崇云对记者说。

台少数民族青少年赛歌舞



以“活力·E起舞动”为主题的第十四届台湾“原住民”青少年歌舞剧竞赛近日落幕。在台北“国父纪念馆”举行的汇报演出中，获奖团队借鉴各族群的神话故事、传说、族群特色及古老的口述历史等，在舞台上进行了活灵活现的再现。图为花蓮海星中学的作品《七脚川的足迹》，再现了阿美人箬路蓝缕，在奇莱平原再造七脚社群的艰难历史，讴歌了部落勇士的勇敢和献身精神。本报记者 任成琦摄

本报新北6月26日电（记者任成琦、王尧）以“两岸同根，闽台一家”为主题的第八届“海峡百姓论坛”25日在台湾新北市举行。两岸近80个姓氏宗亲代表500多人汇聚一堂，再续“两岸一家亲”情谊。

主办方介绍，本届论坛期间，两岸姓氏宗亲团体将开展以姓对姓的各种恳亲联谊活动，成立“台湾中华武学会”，举办姓氏族谱文化学术研讨会，演示闽台族谱，开展宗祠对接活动。台湾百姓文化交流协会理事长、两岸和平发展论坛召集人吴荣元表示，通过开展姓氏文化探讨、族谱对接、寻根谒祖等民间交流活动，“两岸一家亲”的理念在历史和血缘关系中更加凸显。两岸的血缘亲情、文化传承，不是政治操弄所能切断的。

本届论坛由中华海外联谊会、中华文化学院、中华全国台湾同胞联谊会等机构主办，由福建省姓氏源流研究会、台湾百姓文化交流协会承办。自2007年创办以来，“海峡百姓论坛”已分别在闽台两地成功举办七届。

海峡百姓论坛「登台」

香港打车新招有争议

邵文欣

打车问题成了很多都市的难题，香港也不例外，打车难或宰客的新闻在香港时有所闻，香港特区政府为此计划推出“优质的士”。运输及房屋局局长张炳良对外介绍，优质的士不会超过600辆，定价也不会过高，但会高于现有的士，以满足消费者对优质出租车服务的需求。香港一项调查显示，如果出租车费用比现在高出六成，只要服务好，有3%的受访者表示会选择搭乘。

消息传出，反应最大的是的士司机。本周，有的士业团体到特区政府请愿，担心优质的士会影响出租车的生计，希望政府收回优质的士计划，督促业者改善服务。他们表示，现有的士有的也做到了“优质”，此计划对这些优质服务的司机不公平。请愿司机在过百

辆出租车上贴上“撤回的士专营”“反对的士专营”等口号，并向车身泼水，影射优质的士是向出租车行业“泼冷水”。请愿行动并未瘫痪交通，请愿者表示他们只是和平表达意见，并在递交请愿书后散去。

有香港议员对优质的士计划也不认同，航运交通界议员易志明认为此举不当，香港的士因地铁发展已不断萎缩，政府应协助现有的士改善服务，而不是发更多牌照，且与解决道路拥堵措施矛盾，还影响的士车主生计。议员田北辰建议优质的士内加装摄影机以监察是否优质服务。议员姚思荣和王国兴也忧虑优质的士造成行业不公平，造成恶性循环局面，“添砖添瓦、好心做坏事”。议员陈健波认为给现有的士转营优质的士的优先权比较公道。

对此，张炳良回应表示，优质的士不是抢饭碗，而是开拓高消费客源，正如航空公司设有经济舱，也有头等舱。现有的士牌照是永久买断，无法约束服务质量，只能通过《道路交通条例》执法。而优质的士的牌照将设期限，并且不能个人持有，只能公司经营，这样可从制度入手规范服务。优质的士虽然不能解决所有问题，但是一种尝试，也给不满现有的士服务的人群多一种选择。

就如同改善现有的士的服务，张炳良称现有1.8万辆的士仍是点对点交通的主力，一方面业界要自强，一方面政府正在研究放宽的士停车、放宽申请执照条件以吸引新人行入行等，为的士司机提供更多运营方便，激励他们改善服务。