无视民意观感 只顾派系争利

民进党初选厮杀“刀刀见骨”

本报记者 **任成琦**

在台湾，民进党近日针对高雄市长党内初选协调事宜召开会议，登记初选的“立委”陈其迈、管碧玲、林岱桦和赵天麟四人，都表达“积极参选意愿”。高雄市是民进党的大票仓。党内各家各派都抢着参选，甚至互不相让。在争先恐后的档口，几乎无人注意到台湾民意基金会的一项最新民调。它公布的数据显示，民进党的支持度从2016年6月的过半，一路下滑到如今的28%，形同腰斩。

退选背后有“看不见的手”

2018年底县市长选举，蓝绿县市长席次与得票率的变化，将对岛内主要政治势力消长和两年后的“大选”产生重要影响。民进党不敢掉以轻心，陆续召集宜兰县、嘉义县、台南市、高雄市提名初选参选人召开协调会议。

高雄市原本是五抢一，但“立委”刘世芳却在此前突然宣布退选了。没错，就是那个“世芳扯铃”的女主角。她在领表前一周的敏感时刻宣布退出，引发许多猜测。刘世芳主动透露说，她是被党内辈分极高的某大佬劝退的。虽然强调自己“提得起、放得下”，不情不愿还是溢于言表。

各阵营则“鸭子划水”，积极抢食原本力挺刘世芳的票源。四位参选人虽然同意“维持团结”，但现实却是一地鸡毛。操作放话、互相攻讦的剧情如期上演。同为党内同志，砍杀起来是“刀刀见骨”。同样的情形还有台南市，那里的民进党内初选是六抢一。

刘世芳现任民进党“立法院”党团书记长，从陈水扁时期就多有历练，是高雄市长陈菊的爱将。陈菊千方百计扶持她作自己卸任后的接班人。可惜事与愿违。从刘世芳透露的信息看，退选背后有“看不见的手”在操弄。民进党内的派系格局、私下交易和大佬文化若隐若现。

结盟又互斗的派系共治

刘世芳是民进党“新潮流系”的骁将。这是民进党内的最大派系，其成员主要来自过去“党外新生代”与从事社会运动的基层党工。而另外参选的两人赵天麟、管碧玲，为原“行政院长”、现“驻日代表”谢长廷的子弟兵，自然属于“谢系”。

都说国民党内斗内行，民进党其实不遑多让。派系共治一直是民进党的传统。有人说，蔡英文执政后，民进党权力结构就很清晰，执政的是英派加“正国会”（“正常国家促进会”）和“福利国连线”（资深派系之一）等，党内反对派较明显的是“新潮流”加上“苏系”（前民进党主席苏贞昌的人马）。

陈菊去年出版《花妈心内话》一书，本想为刘世芳造势，但因书内对派系人物的描写月旦，再度引爆党内派系昔日恩怨和对立情绪，尤其是招致“谢系”的强烈反弹。如今世芳扯铃，不，世芳折戟后，使雄心勃勃准备大干一场的的“新潮流系”蒙上阴影。

再回头看，高雄市长初选情势就清晰多了。无论是打“女性首长”牌，“年轻”牌或者“政治伦理”牌，都是浮云和说辞，背后关键是你属于哪一派。

大佬互动年底是观察点

陈菊是民进党内元老人物，自己力推的人马黯然下马，自然有难言苦衷，也揭开了党内派系与高层权斗的盖子。有人说，陈菊和台当局领导人蔡英文、台“行政院长”赖清德的权力互动关系，年底选举会是一个重要观察点。

如果民进党选得不理想，蔡英文被迫要交出民进党主席时，在初选中退一步、目前尚保有社会形象的陈菊，将有可能接任。 蔡英文近日抵台南参加活动，抗议者如影随形。随着民调走势越来越低，要求她只做一任“总统”的呼声再起，“新潮流系”等开始拱赖清德拼“大位”。

当初蔡英文同意赖清德当“阁揆”，一个主要目的是拉抬自己的声望。如今看来，却是为虎驱罴，反而更糟。如此格局下迈向2020年“大选”，对蔡英文和英派绝非好消息。

有台媒评论说，民进党最大敌人早已不是国民党，而是沦为“新威权”的自己。果不其然，选战还没开打，就只顾内部争利分肥，把对手和选民晾在一边。支持度在不到两年之内雪崩式下滑，表明民众对民进党“一党独大”和“多数暴力”手段的不认同。如果继续无视民意观感，距众叛亲离也不远了吧？

看台絮语

反怪大陆航空业者

台当局『甩锅』无下限

王 平

成功迫使大陆两家航空公司撤销春节加班机申请后，台“交通部长”贺陈旦竟说，没说过不予批准，是业者不沟通。台当局的“甩锅”绝技真是“百尺竿头更进一步”，到了“无下限”“无耻度”的至高境界。

1月29日是台方核准大陆东航、厦航176班春节加班机的最后期限。因为这波加班机最早一班的起飞时间是2月6日，按照2003年以来的惯例，台方核准至少需提前7天。两岸媒体此前一直强调这个“截止日”，但台“交通部”装聋作哑，在1月29日的发布会上仍称“暂不核准”。

既然已是截止日，还说什么“暂不”，干嘛不直说不批？显然，这是在为下一步的“甩锅”做准备。果不其然，次日东航、厦航被迫撤销加班机，贺陈旦马上打蛇随棍上，表示“从来没有说不予批准”“对方还没做好沟通准备，就说自己不申请，不能说是我方故意卡住的”。

之前，台当局官员已撂了一堆狠话，比如台“民航局”官员说“事关安全，没有核准空间”，陆委会主委张小月说“安全不容妥协”，不批加班机“已是最轻微处分”。台“民航局长”甚至威胁，不排除进一步取消两家航空公司的定期航班。等到木已成舟，台当局竟然好意思装无辜，还反过来怪大陆业者。

台当局的意思，难道是大陆航空公司要等到起飞前一天再告诉乘客航班没获台方核准？春运时期，事关数万乘客能否回家过团圆年，就是为何留出7天提前量会成为惯例的原因。道理台“交通部”当然懂，但只要锅能甩走，何妨装傻充愣，哪管前言不搭后语？

从所谓抗议M503航线开始，台当局连串作为都是在强行挑刺、转移焦点、推诿责任。台当局一直要大陆“坐下来谈”，就是要甩自己不认“九二共识”而致两岸官方沟通机制停摆的锅，把责任推到大陆头上。

“两岸事不定怨中共，岛内事不宁怪英九。”民进党自上台以来，施政出现任何问题，总是顺手把锅一甩，万事都是国民党和大陆的错，自己则清白溜溜，无辜得很。还是那句话，人在做，天在看，甩锅绝活再好，岂能长期有效？民进党老用同一招，不知是黔驴技穷，还是低估了台湾人民的智商？

更多评论请关注“港台腔”

台北年货大街热闹开卖

农历新年将至，为了方便民众置办年货，台北传统年货大街——迪化街2月1日火热开卖。本次年货大街热卖的时间为14天，商家准备了糖果、海鲜、干货、饮品等各种产品供台湾民众挑选，现场红灯笼及各种装饰，呈现着喜气洋洋的气氛。

图为商家在准备商品。

柴逸扉摄

福建：

“海空双拼”助台胞返台过年

据新华社福州2月1日电（记者**许雪毅、付敏、陈旺**）1日，春运启动。福建发挥海上航线和空中航线“双管齐下”优势，帮助台胞舒心踏上“回家”过年之路。

春运期间，与台湾一水之隔的福建，海上“小三通”客运运力全力保障。福建现有厦门至金门每天36个往返航班、泉州至金门每天10个往返航班、马尾至马祖每天2个往返航班和黄岐至马祖每天4个往返航班。4条“小三通”班轮航线每天52个往返航班，可提供约13340个客位，春运期间最多可提供超过59万个客位。

除了“小三通”，福建海上“大三通”客运运力平稳。目前有平潭至台北、台中，厦门至台中、基隆4条班轮航线，每周有18个往返航班，可提供约11700个客位，春运期间可提供6万个客位。

海上着力之外，福建加强空中运力，已与台湾相关航空公司协商，春节期间根据客流情况临时增加金门至台湾本岛航班班次。同时，福建将视情况增开福州、厦门和泉州等到香港、广州等对台直航地的临时中转航班。

机场和港口客运站将及时对外公布空中直航及经停或换乘抵达台湾的航线航班、“小三通”船舶船期及加班航班具体时间安排、剩余客位和天候情况等有关信息，方便台胞安排行程及办理订票事宜。机场和港口客运站将在乘客等候区提供茶水供应、爱心座位、急救药品、免费无线上网等一系列服务措施，让台胞充分感受“回家”的温暖。

澳门获国际展览业协会高度评价

本报澳门2月1日电（记者**苏宁**）澳门会展业作为特区政府重点培育和着力发展的重点行业之一，2017年在中央政府和内地“力挺”之下，举办的国际会议及专业展览数量有较大增长，打造出一批具国际影响力的品牌展会，进一步提升了澳门作为会展城市的知名度。

根据官方数据，2017年前三季澳门共举办会展活动1003项。从行业发展趋势来看，展览正处于从“数量”向“质量”发展的阶段，正在形成一些“品牌专业展”及“优质展销会”。目前澳门有会展场地约19万平方米，较2005年会展业发展之初增长近12倍。业界估计随着新的酒店项目陆续落成，到2020年澳门将提供超过21万平方米的会展场地。各类会展活动中，专业展会成长明显，2017年9月，国际展览业协会（UFI）将澳门评为过去5年亚洲区内表现最出色的展览市场。

目前有7个澳门展览得到国际展览业协会认可，涉及商贸、环保、汽车、游艇、航空等领域。“澳门国际贸易投资展览会”（MIF）被评为“2017年度中国十大影响力展览会”。

特区政府加强顶层设计，2016年确定“会议为先”的发展策略，强化政策扶持，不断提升会展活动的专业水平和成效。2017年修订了《会展活动激励计划》《国际性会议及专业展览支持计划》，并邀请有关知名及权威人士担任“会展大使”，协助争取更多会议落户澳门。

2017年初，中国贸促会与特区政府签署了《内地与澳门关于建立促进澳门发展会议展览业联合工作委员会的协议》，包括合作开展会展人才培养、培育澳门会议产业优先发展等内容，有力支持了澳门会展业发展。2017年底，《内地与澳门关于建立更紧密经贸关系的安排》（简称“CEPA”）升级，签署《CEPA投资协议》及《CEPA经济技术合作协议》的14个重点合作领域中，提出支持澳门培育若干个品牌会议、展览活动以及为内地赴澳参会参展人员办理出入境证件及签注提供进一步便利等措施，将助推澳门会展业进入发展快车道。

港铁主席马时亨：

望立法会早日通过“一地两检”

新华社香港电（记者**周雪婷、林宁**）香港铁路有限公司（港铁公司）主席马时亨日前接受采访时表示，广深港高铁香港段工程目前已经完成98%以上，现正进行装修的收尾工作。港铁公司准备于4月初对高铁列车初步试行，但不会载客。他希望“一地两检”在特区立法会早日立法通过，让香港市民享受坐高铁的便利。

香港特区政府与中国铁路总公司日前就广深港高铁香港段运营的准备工作签署了备忘录，就高铁各项财务及运营事宜达成原则性共识，高铁距开通更进一步。港铁公司作为广深港高铁香港段的规划者和兴建者，马时亨对高铁的开通充满期待。

马时亨说，广深港高铁香港段虽然只有26公里，但是这26公里连接的是中国2.5万公里的高速铁路网。现在已进入高铁时代，广深港高铁的开通不仅将方便香港市民，也将进一步提升香港国际交通枢纽的地位。

马时亨说，香港特区政府预计高铁开通初期每日客流量将达到10万人次。因为香港市民喜欢“尝鲜”，他预期高铁开通初期的人数会比10万人更多，但未来高铁的客流量还需视运营情况而定。但作为经常乘坐高铁的人士，马时亨认为高铁不受天气和航空管制的影响，时间好控制；加之高铁乘坐舒服，体验感好，他相信高铁会受到越来越多香港市民的欢迎。

马时亨还透露了自香港出发的高铁车厢与内地高铁车厢的一些不同之处。马时亨说，由于高铁分为短途列车和长途列车，到深圳、广州这些短途列车的座位相对狭窄，以容纳更多乘客；到北京、上海的长途列车座位则更宽敞一些。马时亨说，高铁香港段的时速是每小时150公里到200公里，他相信未来会进一步提速，以满足市民需要。

“一地两检”在广深港高铁总站西九龙站的实施是广深港高铁得以顺利开通的前提。马时亨表示，“一地两检”最大的意义在于便民，来往香港的旅客可以在西九龙站一个地方完成入关和出关的手续。“在香港实施‘一地两检’对我们来说没有plan B（第二计划），因为内地各高铁车站没有办法都专门开通香港市民的清关设施；而要实施‘两地两检’，市民要到另外的地方再上下车，很不方便，高铁的吸引力也将会大大降低。”

马时亨表示，高铁的开通将提升香港作为国际交通枢纽的竞争力。他说，香港联通国家的高铁网络之后，可以再通过国家高铁网络到海外。例如，广深港高铁有直达昆明的列车，香港市民可以乘高铁到昆明，再通过昆明乘高铁到泰国。而乘飞机来到香港的国际旅客也可以通过高铁直达内地的各个城市。

除高铁外，马时亨也分享了港铁公司的未来规划。“港铁公司要积极地走出去”，马时亨表示，港铁公司的未来布局将同时着眼内地和海外。除了运营香港本地的地铁外，港铁公司拿下了伦敦、瑞典和澳大利亚的地铁项目，同时也在运营北京、杭州和深圳等多个内地城市的地铁线路。他希望将港铁公司“地铁＋地产”的运营模式可以在更多的城市推广，为当地市民的方便出行和城市建设贡献力量。

广深港高铁香港段自2010年动工，由香港特区政府出资、委托港铁公司规划和兴建。高铁香港段全长约26公里，沿途不设站，列车最高运营时速为200公里。截至2017年年底，广深港高铁香港段工程已经完成约98.6%。