

眾議員痛斥參議院擱置莎拉彈劾案

本報訊：眾議員8月7日嚴厲譴責參議院將副總統莎拉·杜特地彈劾案封存的決定，尤其反對參議員艾米·馬科斯（Imee Marcos）在週三表決期間的言論。

參議院以壓倒性多數通過將杜特地彈劾案封存，遵循大法院阻止審判的裁決。

參議員艾倫·彼得·加耶丹諾（Alan Peter Cayetano）先前解釋，將彈劾訴狀封存意味視同撤案，但若大法院翻轉裁決仍可重啟。

提出彈劾案的眾議員表示，參議院應為其決定承擔後果。

眾議員阿西德雷說：「勿扭曲事實。眾議院恪盡職守且遵循程序。此刻需解釋的非本院而是參議院。不能透過攻擊另一政府分支機構來捍衛自身。」

他也指出，參議院的封存決定「既未解決爭議，更未消除民眾要求完整說明的聲

浪」。

他表示：「轉移焦點並非問責。參議院必須承擔自身決定造成的後果。」

副議長康孔眾議員（Jay Khonghun）則為眾議院彈劾程序辯護，強調過程經過適當審議。

他說：「我們從不輕率行事。此絕非倉促決策。」

參議員艾米·馬科斯於週三在參議院表決時，投票支持將杜特地彈劾案封存，並稱提案者是「被寵壞的任性巨嬰」（spoiled brat），指控其將程序作為政治武器。

她更建議眾議員與其罷免民選領導人，不如更換眾議長馬丁·羅麻禮斯（Martin Romualdez）。

她表示：「親愛的眾議員同僚，我有個建議...與其費心撤換人民選出、受愛戴的領袖，何不換掉你們自己選出的人？不如把你

們的眾議長換掉如何？」

眾議員嚴詞反駁參議員馬科斯的言論，並為羅麻禮斯辯護。

副議長奧特加（Jay-jay Suarez）強調：「激烈言論或許能搶版面，卻無助維護體制尊嚴...我們不該讓彈劾這類憲法程序淪為政治鬧劇。」

眾議員們指出，羅麻禮斯僅履行議場主持職責，從未干預表決意向。

阿西德雷嚴正聲明：「這些越界的危險言論該停止了。我們心知肚明這是問責問題，非關政治野心。眾議長主持的是憲法程序，非政治操作。」

奧特加表示：「要求撤換眾議長是忽視事實核心，並冒著將一個核心上是憲法程序的事情個人化的風險。讓我們拋開分歧，堅守法治。」

眾議員也警告小馬科斯參議員此舉已構

成「越界干預」另一院會事務。

康孔表示：「相關言論已非個人意見，而是公開挑撥。當參議員呼籲撤換眾議長，這已超越政治雜音，形同越界干預。」

眾議院高級副議長沙禮斯（Jay-jay Suarez）嚴正聲明：「無論地位或資歷，任何參議員都無權決定眾議院領導人選。此權限專屬本院的民選議員，而羅麻禮斯議長持續獲得我們壓倒性支持。」

由羅麻禮斯領導的第19屆國會眾議院，在215名議員聯署彈劾訴狀後，對副總統杜特地啟動彈劾程序。

但大法院以違反憲法「一年內不得重複彈劾」之規定及正當程序要求為由，裁定彈劾訴狀無效。

儘管眾議院已向大法院提出覆檢動議，參議院仍表決遵循「立即生效」但尚未終局的大法院裁決。

「交通煉獄」——菲律賓大都市堵車困局背後

董曉陽

一位菲律賓朋友曾告訴記者，馬尼拉的交通堪稱「煉獄」。作為菲律賓經濟心臟，這座城市卻像一位心律不齊的老人，交通隨時可能因一場事故、一輪大雨、一次施工而陷入癱瘓。在這裡和許多其他城市，交通失序與基礎設施滯後如同霧霾般籠罩著人們日常生活的每個角落。

在其他國家大刀闊斧推動基礎設施建設之時，菲律賓卻患上了無法持久協調開展國家建設的「慢性病」，即國家在行政治理方面缺乏能夠穿越選舉周期、打破派系博弈的有效制度。

難解決的擁堵，不落地的規劃

8月4日，清晨五點半，馬尼拉灣尚未褪盡夜色，大馬尼拉地區塔吉格市比庫坦一帶的公交站已排起長龍。三公里外一座高架橋下，嘈雜的吉普尼（菲律賓特有的一種公共交通工具，起源於吉普車改造）、摩托車、卡車與工程車擠作一團，發動機低啞呻吟。城市尚未甦醒，堵車卻已開始。

吉普尼在塵土中緩慢「爬行」，捷運列車因電力或信號故障一再延誤。有人諷刺說，馬尼拉的節奏不由鐘錶控制，而是由紅燈與故障列車決定。

根據統計數據和媒體報道，馬尼拉單程通勤時間平均超過50分鐘，一些上班族甚至超過兩小時。據荷蘭TomTom汽車導航公司發佈的2023交通指數，馬尼拉的交通擁堵狀況在全球387座城市中最嚴重。有機構估算，大馬尼拉地區每日因交通擁堵經濟損失高達35億菲律賓比索（約合6100萬美元），如果不採取干預措施，到2035年這一損失或達54億比索（9400萬美元）。菲律賓國家經濟發展署也承認，交通系統的低效率已成為制約國家生產力與吸引投資的頭號障礙。

菲律賓前任政府曾提出大力發展基礎設施的「建設，建設，建設」計劃，承諾每年至少把國內生產總值的5%用於基建；馬科斯領導的現政府則承諾「建設更好更多」的基礎設施，計劃投入9.5萬億比索（1656億美元）發展道路、鐵路、港口、機場與數字網絡。大馬尼拉地鐵、南北通勤鐵路、南呂宋高速等宏圖，似乎為這座城市描繪了脫胎換骨的未來。

然而，截至2025年年中，原定年底前完成測試並部分啟用的捷運列車MRT-7仍未完工，通車最快也要到2027年；曾備受矚目的馬卡蒂地鐵項目因管轄權糾紛而胎死腹中；原計劃2022年通車的機場高速橋因部分段權屬與徵地問題一再推遲。菲地方政府更迭、徵地糾紛、腐敗疑雲與工程管理能力不足，讓一個個計劃變得模糊。基礎設施成了自稱「規劃者國度」的菲律賓難以落地的政治承諾之一。

地鐵夢破碎：馬卡蒂地鐵的失敗

在大馬尼拉地區的心臟地帶，馬卡蒂市地鐵項目2018年就正式立項，被視為該市開啟基礎設施現代化新篇章的標誌。然而，7年過去，地面依舊擁堵，地下卻從未真正開始掘出一锹土。

故事最初始於激情與雄心。金融之都馬卡蒂希望在全菲首創由地方政府主導的地鐵系統，線路全長大約10公里，設站10個，配有現代化調度中心和車輛段。政府合作企業菲律賓基建開發控股公司從外國引入資金與技術，2020年前後已完成地質勘察與可行性評估。各方一度信心滿滿，甚至預測2025年通車試運營。然而，一場突如其來有關「邊界」的訴訟讓項目埋下衰亡的種子。

菲律賓最高法院2023年裁定：原地鐵路段及多個重要站點所處土地在法律上屬塔吉格市，而非馬卡蒂市。地鐵路線並非地圖上一條線那麼簡單，法院裁定意味著馬卡蒂不再擁有行政許可、財政撥款、基礎設施管理等關鍵權力，項目必須「重新設計與重構路線」。馬卡蒂失去了控制權，菲律賓基建開發控股公司也在這一刻看清了現實。

菲律賓基建開發控股公司今年5月2日正式宣佈退出與馬卡蒂市政府的合資協議，認定「項目在經濟與運營方面已不具可行性」，同月把馬卡蒂市政府告上新加坡國際仲裁中心，要求賠償。這份退出聲明，其實等同於馬卡蒂地鐵項目的公開詐告。

今年6月23日，馬卡蒂時任市長阿比·比奈在卸任前與這家企業簽訂一份無法確認數額的賠償協議，被媒體稱為「午夜協議」，即在權力交接臨界點草草收尾的政治和解。然而，新任市長、前任市長的親姐姐南希·比奈以「預算不足」為由撕毀協議。她在記者會上直言：「我們在90天內根本無力支付。」這番話在否定和解的同時，也宣告馬卡蒂市不願繼續背負這一項目的債務。

此刻的馬卡蒂地鐵項目，幾乎已完全喪失復活條件。四座大山壓頂：其一，菲律賓基建開發控股公司的退出與合同終止，等於宣判死刑；其二，法院裁定項目核心設施不再處於馬卡蒂市治下，使馬卡蒂市既無法簽發執照，也無法出資建設；其三，財政不可持續，新一屆政府拒絕履行高額賠償協議，本質上是拒絕承認上屆政府對項目的政治投資；其四，法律與仲裁風險將長久伴隨未來的任何重啟嘗試，足以嚇退任何理性投資者。

該項目的最終結果，可能只是一份廢棄的勘探報告、幾張精美的效果圖及一段在馬卡蒂大道地下尚未挖掘的路線。它是菲律賓基礎設施建設史上一條短命的線路，是資本與行政錯配的犧牲品，也是一個城市想要掙脫擁堵命運、卻最終敗給治理現實的哀傷故事。

制度碎片化：馬卡蒂只是冰山一角

馬卡蒂地鐵的命運並非孤立事件，它揭示了菲律賓基礎設施建設困境的制度根源：治理碎片化、財權與事權失衡、政府和社會資本合作（PPP）機制的結構性脆弱，以及城市發展缺乏一體化統籌的深層病灶。這並不是偶發的行政失誤，而是一系列結構性問題的集中爆發。

大馬尼拉地區由16個獨立城市與1個自治市組成，儘管在法律上享有地方自治保障，

卻形成了無法跨越的協調鴻溝。馬尼拉都市發展局本應發揮區域協調作用，卻缺乏立法權、財政權與執法權，只能在「協調共識」中前行。結果就是，任何跨市基礎設施項目都需談判，凡事「逐市審批」，地方議會、社區居民、土地權屬紛爭皆可能成為拖延藉口。菲律賓管理協會對此有過精準總結：這是一個沒有任何授權的發展局。

制度碎片化的背後，是財政制度的掣肘。1991年《地方政府法》雖然帶來了治理失去中心化，但地方政府卻長期依賴中央撥款。地方政府收入中超過八成來自中央政府劃撥，其稅收權限有限，難以獨立支撐大規模基礎建設。馬卡蒂擁有大都會中最強的財政實力，但即便如此也無法獨立承擔逾百億比索的建設資金，更難以面對項目風險和運營維護。因此，只能訴諸PPP機制，將建設和經營權外包給私營企業，以融資換設施。

菲律賓的PPP機制看似高效，實則漏洞叢生。眾多研究與經驗案例指出諸多問題：合約前期準備不足，風險劃分不清，政府缺乏監督能力，企業則往往能力不足或追逐短期回報。馬卡蒂地鐵就是一面鏡子：菲律賓基建開發控股公司宣稱掌握融資資源，但實際上其財務狀況屢遭外界質疑，嘗試引入外國企業和資金等多種合作結構，終未敲定。項目融資方案反覆修改，合約執行也顯得倉促和隱秘。當合作關係出現裂痕，市議會缺乏真正的制衡能力。最終，項目成了地方選舉周期中的政治賭注，一屆市長簽署「午夜協議」賠償，下一任卻以「財政不足」為由公開拒絕賠償。

在最基本的土地位面，問題更無解。菲律賓土地制度積弊已久，產權登記不清、私有與共有並存、徵地標準與補償機制缺失，導致每一塊土地都可能成為法律糾紛的雷區。馬卡蒂地鐵多個站點與車輛段用地至今仍未完全取得產權，最高法院的裁定進一步動搖了項目的法理基礎。一旦涉及跨市徵地，每一個議會、每一個社區的反對都可能讓項目陷入停滯。

馬卡蒂地鐵的失敗，不僅是一個市政項目流產，更是菲律賓都市治理體系的縮影：有夢想、有藍圖、有投資意向，但沒有有效制度、沒有強力協調、沒有健全法規，技術再先進、融資再龐大，地鐵也只會停留在紙上，如同一條未成形的隧道，穿不透治理的頑石，也抵不過政治的風浪。

核心缺陷：隱蔽卻致命

在菲各大城市，總能看到年久失修的路面上，一輛輛私家車、吉普尼、摩托車與巴士裹挾在黯淡的天色與尾氣之間。人們沉默而疲憊，臉上刻著長期困于路上的無聲共識：這不是暫時的技術性問題，而是被制度毀壞的日常生活。

事實上，菲律賓並不缺少戰略規劃。從阿基諾三世執政時力推基礎設施或公共服務項目的PPP機制，到現任政府「建設更好更多」的基礎設施計劃，國家層面對交通基礎設施的關注從未淡出政府文件與媒體版面。

國際資金也不曾缺席，國際組織以及鄰國貸款源源不斷地注入橋梁、鐵路與道路項目之中。正如相關報告所言：「菲律賓不是缺乏資金或戰略，而是缺乏長期治理定力與跨政府協作機制。」

這是一種更加隱蔽卻致命的障礙：規劃一旦更迭，文件束之高閣；地方與中央、部門與部門之間信息壁壘如牆；一個市長換屆，一個部長調職，一個執政聯盟動搖，足以讓原本設計周密的交通工程擱淺、變形甚至流產。

在許多國家，基建項目以十年、二十年為計，而在菲律賓，一項政策的生命周期一般只有幾年。不少當政者更傾向於推動能在自己任內剪綵的「快速項目」，而不是為後任鋪路的長期規劃。加之地方政治勢力割據，基礎設施建設缺乏全國一盤棋的調度能力。大馬尼拉地區至今沒有統一的交通管理權威，各城市各自為政，公共交通系統嚴重碎片化，軌道交通的銜接更像拼圖遊戲。

這種「缺乏治理定力」的表現，不僅體現在技術層面，更深埋于文化與制度習慣之中。菲律賓交通部一名前顧問曾形容：「我們像是在泥潭中建高速公路，用紙片拼火車系統。」不連續的治理使得原本技術上可行、資金上有保障的項目在執行過程中百孔千瘡。

此外，跨政府的協作機制匱乏更是長期頑疾。許多軌道交通項目的選址、徵地、審批過程需地方政府配合，而地方政府往往考慮選票、派系、家族利益等因素作政治權衡；企業與居民的反對、缺乏補償機制的協調機制，也讓許多項目陷入「永不動工」的循環。甚至在項目推進過程中，不同部門還不時出現「互不買賬」的情況——規劃與財政部門各自為政，交通管理機構與建設單位缺乏同步機制，共享信息與明確責任幾乎是奢望。在越南、泰國等周邊國家大刀闊斧鋪軌建橋之時，菲律賓卻患上了一種制度性「慢性病」：無法開展持久而協調的國家建設。這並非缺乏愛國者、缺乏工程師，而是國家在行政治理方面缺乏能夠穿越選舉周期、打破派系博弈的有效制度。

長久的被殖民經歷也留下了交通系統的基本缺陷。從圍繞美軍而設的道路，到以教堂和市政廳為軸心的市政規劃，菲律賓的城市格局早已註定了打造「現代化交通」之路的艱難。更可怕的是，制度並未真正更新。現代國家的骨架未被搭接，決策、規劃、執行之間的縫隙始終未被縫合。

城市像身體，交通則是血脈。在馬尼拉、宿務、達沃這樣的城市中，每天成千上萬人被困在路上，浪費的不只是時間和汽油，還包括國民經濟的效率、人民生活的尊嚴與國家前行的動力。要改變這一切，需要的不只是更多的橋梁、地鐵與高速公路，更關鍵的是「看不見的基礎設施」。它們不會出現在新聞圖片中，卻是決定這個國家能否擺脫「慢性病」的關鍵。

（作者為新華社駐馬尼拉記者）

小馬指南海爭議存在「不準確敘述」「並非所有主張都平等」

本報訊：小馬科斯總統強調，理念相近國家有必要「扮演更積極角色」，共同承擔維護與捍衛基於規則的國際秩序之責任。

馬科斯在國際智庫「觀察家研究基金會」舉辦的活動中發表外交政策演說時指出，某些強權正試圖利用一些將重心轉向國內事務的國家。「不幸的是，這類敘述時常主導輿論，模糊國際社會的判斷。」他週三在印度新德里麗笙皇宮酒店的演說中表示，此次演說係其印度之訪問行程之一。

馬科斯以南海問題為例，強調並非所有主張都具有同等效力。「舉例而言，南海複雜的主權爭議多年來被不幸且過度簡化為『南海爭端』，彷彿所有主張都平等。但事實並非如此。」他補充道。

總統表示，若干國家的主張「必須通過是否符合國際法的檢驗」，特別是《聯合國海洋法公約》及「具決定性、約束力的解釋，例如2016年南海仲裁案裁決」。

馬科斯表示：「這類錯誤資訊或不準確敘述，使我們難以明確指出這些行為的本質：即違反國際法的非法行徑。」

總統同時指出，存在某些勢力「時常以地緣政治為藉口，為挑撥行為辯護」。「同樣令人不安的是，有人試圖詆毀國際法律程序，否決具約束力的裁決，為模糊主張披上合法外衣。」

馬科斯雖未點名特定國家，但中國長期在南海（包括菲律賓西海大部分區域）提出廣泛主權聲索。

常設仲裁法院2016年裁決支持菲律賓主張，否定中國「九段線」的合法性，但中國至今拒絕承認該裁決。

總統呼籲印兩國作為戰略夥伴「共同彰顯國際法的明確性」。

總統強調：「作為基於規則的國際秩序共同奠基者，我們擁有可持續建構的堅實基礎。」



8月7日，菲律賓總醫院入口湧現大量病患。因急診室收治量已超載400%，院方暫停接收非危急病患，建議轉往其他醫院或門診就醫。