

馬尼拉垃圾費狂飆1100% 不是通脹是吸血 小商戶怒吼：垃圾車是黃金造的？

本報訊：馬尼拉多名商家發現，其垃圾清運稅較去年暴增最高達1100%，隨後紛紛透過社交媒體表達抗議。

此次垃圾清運費用調漲，源於馬尼拉市長莫仁諾（Isko Moreno）簽署通過的第9151號市律，該法令修訂了針對商業機構的垃圾清運收費標準。馬尼拉市政府表示，費用調整早已拖延很久，並指出當地垃圾處理費自2013年起便未再調整過。

商家們對此次大幅調漲提出質疑，稱不僅對漲幅規模感到震驚，也對當局未事先發布通知的做法表示不滿。

在馬尼拉經營超過30年的商家本尼迪克特·米克表示，其營業稅單上的垃圾處理費高達6萬披索，而去年該費用僅約5000披索，這一金額讓他大為震驚。

米克在臉書上寫道：「太離譜了！馬尼拉的垃圾清運費，一間小餐館竟要6萬多披索！難道垃圾車是黃金造的？如今的政府竟能如此貪婪！我們還沒賺到錢，反倒先虧損了。」

有網友評論道：「市長閣下，請體恤馬尼拉的小商家吧。如果連小生意都做不下去，我們的經濟要如何復蘇？」

另一名網友則寫道：「禍不單行！已經繳了稅，還要再繳垃圾清運費，這簡直荒謬至極。」

馬尼拉市政府官員表示，該法令的推出，旨在強化垃圾處理能力、提升服務品質，並應對不斷上漲的運營成本。

米克在接受採訪時表示，此次費用調漲

令人難以理解。

他說：「我們感到震驚，因為……費用比去年高出1100%……這個漲幅太離譜了！我完全看不出這一調整的合理性，也沒有任何計算依據能支持這樣的漲幅……除非，負責清運垃圾的車輛真的是用黃金打造的。」

馬尼拉市政府回應質疑

面對網絡上的反對聲浪，馬尼拉市長莫仁諾1月19日在《與民對話》節目直播中回應此事，為垃圾處理費調漲作出辯護，並表示每一披索的漲幅均有明確賬目可查。

莫仁諾解釋，此次垃圾處理費調整拖延已久，收費標準已與當前經濟形勢嚴重不符。

他說：「馬尼拉市上一次調漲垃圾處理費是在2013年，當時的原油價格為每公升39披索至43披索。而在今年1月16日，原油價格已漲至每公升56披索至59披索。」

他補充，大岷發展署建議馬尼拉市將垃圾運往黎剎省新仙馬特奧衛生垃圾填埋場處理，這也導致垃圾的運輸與處置成本大幅增加。

莫仁諾對商家提出的憂慮表示理解，他說：「大家的擔心都是事實，我完全能體會你們的心情。」

他進一步表示，若將調漲後的費用攤分至每日成本，帶來的負擔其實並不重。

他說：「假設你的商鋪需繳納1.2萬披索垃圾處理費，我們把這筆費用除以365天，最後算出的每日成本大概率僅在30披索、31披索或32披索之間。」

根據該法令文件內容，垃圾處理費按商業類型及垃圾產生量計收，垃圾產量越高，應繳費用也越高。

莫仁諾呼籲道：「我請求大家的配合，垃圾問題是全社會的共同責任，讓我們齊心協力……我也希望各位能在馬尼拉市順利經營、謀求生計。」

商家仍不滿意

儘管市長已作出解釋，但米克等商家認為，當局未事先展開諮詢是此次事件的核心問題。

他表示：「這件事的推進毫無徵兆，我們所有人都感到震驚。」他還補充，該法令實施前，當局既未發布公告，也未開展公眾諮詢。

環保組織馬尼拉反焚燒聯盟也對該法令提出批評，立場與商家一致，並質疑法令的合法性與透明度。

1月22日，馬尼拉反焚燒聯盟聯合發起方、綠色誓言組織協調員妮娜·埃斯特爾在聲明中表示：「費用明細模糊不清，而且該法令開創了危險先例，未來的垃圾焚燒發電項目或將讓民眾承受更多負擔——民眾還需為將數噸垃圾運往焚燒廠支付運輸費用，這令我們深感憂慮。」

該組織補充：「由於缺乏詳細信息，公眾無法判斷該項收費是否合理、適度，是否具備正當依據。這一缺陷並非小事。」

全球反焚燒聯盟亞太分部氣候與反焚燒運動人士、同時也是馬尼拉反焚燒聯盟聯合發起方的布雷克斯·阿雷瓦洛，要求馬尼

拉地方政府公開此次費用調漲的完整計算依據，他稱這次調漲「極度不公，且與馬尼拉民眾的利益相悖」。

馬尼拉反焚燒聯盟還指出，該法令與《第9003號共和國法令》或《2000年生態固體廢物管理法》相抵觸，理由是法令制定過程中缺乏公眾參與，且未做到公開透明。

事件後續走向如何？

馬尼拉地方政府堅持認為，第9151號法令合法且有必要實施，是解決當地垃圾處理難題的關鍵舉措；但批評者則強調，法令實施本應具備更高的透明度，且需事先開展公眾諮詢。

馬尼拉反焚燒聯盟表示：「相關收費的制定必須公開透明、合理適度，並與實際的減廢、垃圾分流項目明確掛鉤，包括廢物再利用、回收，以及建設其他非焚燒式資源回收設施等。若無法達到這些標準，不僅會違反相關法律，還會損害公眾信任，剝奪馬尼拉市民享有安全、健康環境的權利。」

目前商家表示，若想繼續營業，除了遵守法令外幾乎別無選擇。

米克說：「我們本想支持這座城市的發展，我們熱愛馬尼拉，在這裡長大……但如今的情況，實在太難了……我們在這裡創辦企業，本是為了助力城市發展，也希望政府能給予我們相應的支持。」

隨著該法令正式生效，這一問題仍是爭議焦點——馬尼拉市政府的垃圾處理治理目標，與本地商業界日益增長的不滿與憂慮形成了對立。

中國海警將繼續開展黃岩島周邊執法巡查

中新社北京1月30日電：中國海警局新聞發言人劉德軍30日表示，黃岩島是中國固有領土。中國政府公佈黃岩島領海基線是依法加強海洋管理的具體舉措，符合國際法和國際慣例。

當日，中國海警局在北京舉行海上執法專題訪談。劉德軍在訪談中表示，根據海警法、漁業法、海洋環境保護法等國內法和包括聯合國海洋法公約在內的國際法，中國海警對黃岩島領海及周邊區域開展執法巡查，依法依規跟蹤監視、警告驅離非法侵權滋擾的外籍船舶和飛機，及時救助周邊海域遇險船舶。

劉德軍說，就在上周，我們在黃岩島西北海域成功救助並向菲律賓海警移交17名遇險船員，充分展現我負責任大國形象。特別是黃岩島國家級自然保護區設立後，我們更加註重黃岩島周邊生態系統保護，積極清理海洋垃圾，管護海洋生態環境，去年發佈的《2025年黃岩島海域生態環境狀況調查評估報告》和《黃岩島珊瑚礁生態調查報告》顯示，目前黃岩島生態系統健康穩定，生物多樣性豐富。

劉德軍表示，下一步，中國海警將繼續依法開展黃岩島領海及周邊區域執法巡查，嚴厲打擊電毒炸魚和捕撈瀕危水生野生動物等違法行為，依法管控侵權滋擾船隻，維護相關海域的良好秩序和生態環境，堅決捍衛國家領土主權、安全和海洋權益。

中國在黃岩島巡邏次數翻倍

本報訊：1月29日發布的最新分析報告顯示，2025年中國海警在黃岩島的存在規模增加逾一倍。

數據顯示，隨著中方加強對這一處於菲律賓專屬經濟區內海域地點的管控，中國全年幾乎每天都在該海域開展巡邏活動。

美國戰略與國際研究中心轄下的亞洲海事透明倡議組織，通過總部位於華盛頓的分析商業機構星板海事情報公司（Starboard Maritime Intelligence）的船舶自動識別系統數據發現，2025年中國海警在黃岩島的巡邏船日達1099天，較2024年的516天大幅增加，全年有352個日曆日都能觀測到中方巡邏行動。

儘管中方在相關海域的整體巡邏船日從2024年的1939天增至2025年的2183天，但中方將巡邏資源集中於黃岩島及附近的仙賓礁。

同時減少了其他海域的巡邏力量——在仁愛礁的巡邏船日從288天降至131天，在中業島的巡邏船日則從281天銳減至51天。

報告指出，船舶自動識別系統數據顯示，中方平均每天有3艘海警船在黃岩島附近活動，而受信號中斷和應答器關閉等因素影響，中方實際的海上存在規模幾乎必然更高。

這些調查結果，與菲海岸警衛隊和菲武裝部隊2025年接連報告的中國船隻頻繁出沒的情況相吻合。

中國海警執法行動出現「最大變化」

報告顯示，中國海警在黃岩島增加巡邏的同時，在仙賓礁也出現了相似趨勢——當地巡邏船日從139天增至405天，幾乎翻了三倍，而且中方巡邏範圍向海擴展，覆蓋了半月礁等附近無人佔領的海域地點。

在九段線西南端海域，中國船隻將巡邏重點轉向馬來西亞海域，在該海域的活動達261個日曆日，而在萬安灘的活動僅為42天。

亞洲海事透明倡議組織表示，這些變化意味著「自2019年該組織開始對中國海警巡邏模式進行常態化船舶自動識別系統數據分析以來，中國海警的執法行動已有最大變化」。



外國遊客於週五在馬尼拉王城區騎乘竹製自行車。這項獨特的體驗讓他們能夠悠閒地騎行遊覽這座歷史悠久的「城牆之城」，該地曾是西班牙在菲律賓殖民統治的中心。

反華議員掌菲參院外委會 中菲關係會否生變？

香港中通社記者 吳一帆

最近，菲律賓24名參議員中的15人提出「第256號決議」，稱要將中國駐菲外交官列為「不受歡迎的人」。不過，該決議並未被菲外交部接受。29日，據菲媒報道，菲參議院證實，現任菲參議院外交關係委員會主席艾米·馬科斯（Imee Marcos）的職務將由參議員埃爾文·杜弗（Erwin Tulfo）接任。艾米是素來對華友好的菲政治家，也剛拒絕簽署「第256號決議」。那麼，此事會對中菲關係發展產生影響嗎？

與艾米不同，杜弗近日被菲媒評價為「反華議員」，也簽署了譴責中使館的菲參議院「第256號」決議。不過，中國暨南大學國際關係學院副院長、菲律賓研究中心主任代帆30日接受香港中通社採訪時表示，其實菲參議院在外交方面沒有發揮很大作用，因為它是一個立法部門。

所以，即便艾米不再擔任參議院外交關係委員會主席，也不至於對中菲關係發展產生實質性影響。

代帆還指出，最近一兩個月來，儘管中菲依然在涉南海議題上存在爭議，譬如菲海警發言人塔里埃拉頻繁污蔑抹黑中方，中國駐菲使館則進行反駁，但大方向上，中國外交官與菲官方有多次友好互動，雙方都表態要加強中菲關係。

菲外交部本月15日宣布，16日起，中國公民可免簽入境菲，停留時間最長為14天。

另據中國駐菲使館近日發布的消息，本月29日，中國外交部邊海司司長侯艷琪同菲外交部副部長艾雷拉·林、部長助理兼亞太司司長阿爾費雷斯在菲律賓宿務舉行雙邊會見，此係中菲雙方重啟已停滯一年多的政治

對話。雙方就涉海等共同關心的問題坦誠深入交換意見，同意繼續通過外交渠道保持溝通。

28日，中國駐菲大使井泉會見菲國家警察總監何塞·納塔特茲，雙方一致同意加強中菲執法合作，共同打擊跨國犯罪，保護在菲中國公民合法權益。

25日至27日，井泉先後走訪菲律賓宿務、達沃兩地，受到當地省、市政府，以及華僑華人、中資企業等熱烈歡迎和熱情接待。井泉分別會見宿務省省長巴里夸特羅、宿務市市長阿奇瓦、達沃市市長塞巴斯蒂安·杜特地及相關省、市議員和主要部門負責人。雙方一致認為應盡早穩定改善中菲關係，促進經貿、科技、人文等領域務實合作，為兩國人民帶來實實在在的好處。

代帆指出，當前中菲都表示要改善雙方關係的背景下，菲部分官員卻作出反華表態，可見菲國家內部存在不同政治力量博弈，有一些官員並不樂見對華關係改善。

代帆還關注到，就在25日，菲律賓駐美國大使何塞·羅慕爾德茲在《菲律賓星報》發表題為《擔任東盟輪值主席國是重啟對華接觸的契機》的文章。

文中寫道：「必須認清現實：中國就在這裡，是世界第二大經濟體、聯合國安理會常任理事國及菲律賓最大貿易夥伴。地理位置注定我們永為鄰邦」；「（菲）不需要在華盛頓和北京之間作選擇。二元世界觀對菲沒好處，我們受益於成為橋樑而非戰場」。

「這樣的公開表態顯示：菲希望抓住契機發展對華關係。而且從現實看，兩國高層的政治對話已經恢復了。」代帆說。

高院莎拉彈劾案裁決 不代表免卻相關責任

容作出。

卡斯特洛表示：「總統與本屆政府尊重大法院作出的任何判決。」

她補充：「我們從大法院的判決中可以看到，該判決的核心並非為相關事件中的責任問題脫罪。因此，正如總統所言，若存在相關責任，涉事人員就必須承擔相應責任。」

因輕軌7號線施工 乙沙大街北段封路

本報訊：大岷發展署1月30日宣布，為配合首都電車7號線（MRT-7）的施工，乙沙北大街（EDSA North Avenue）將實施一系列臨時封路措施。

根據大岷發展署公告，臨時封路將按以下時間表執行：

2026年2月1日至5月19日（晚間10時至凌晨4時）

——乙沙北大街（Landmark Trinoma至統一中央車站之間）

3月24日至4月29日（晚間10時至凌晨4時）

——西大街（West Ave）／乙沙大街

交通部表示，此次封路為施工所需，目的是在北大街與西大街附近的首都電車7號線折返段安裝大型鋼箱梁。

交通部副部長巴坦（TJ Batan）表示：「工程是為了建設首都電車7號線從北大街車站至西大街的終端區段。這一段軌道是列車的折返區，也是列車完成調頭作業的區域。」

本次施工將安裝三個鋼箱樑，每個鋼箱樑重量約50噸，總跨度達70米，為保障駕駛員與通勤民眾的安全，需實施臨時封路。

局部封路

此外，為配合塔架支撐結構的安裝與拆卸作業，將全天候實施局部封路：

2月1日至5月8日

——乙沙北大街（北向車道）部分路段：兩條車道全天候封閉

2月15日至5月18日

——乙沙北大街（南向車道）部分路段：兩條車道封閉

在安裝和吊裝大樑期間，相關車道還將全面封閉。

大岷發展署署長阿特斯（Don Artes）表示：「在鋼箱樑的吊裝和安裝過程中，相關車道會全封閉，但僅限晚間10時至凌晨4時……若在吊裝作業期間允許車輛通行，會對駕駛員造成極大安全風險，這些鋼箱樑重量極大，一旦墜落後果不堪設想。」

大岷發展署承認，全天候的局部車道封閉會對交通造成明顯影響，不過官員們指出，全封閉措施均安排在晚間車流量最小的時段執行。

大岷發展署稱，目前正與計順市地方政府密切協調，並已要求施工承包商安排交通引導人員、設置規範的交通標識，同時規劃替代行車路線。行駛在乙沙大街公交專用道的公交車，也需規避施工受影響路段。

交通部去年曾表示，這一歷經多次推遲的地首都電車7號線項目，已步入正軌，計劃於2027年上半年實現部分區段通車運營。

持無效文件經商 1中國人被捕

本報訊：一名中國籍人士因在南三寶瓏省無合法文件經營業務，被移民局執法人員逮捕。

移民局長維亞多（Joel Anthony M. Viado）確認，被捕外籍人士為52歲的劉建宏（Jianhong Liu音），他於1月20日在布格社桑帕吉塔描羅涯被捕。

維亞多表示，執法人員在一處商業經營場所逮捕劉某，他當時在該場所擔任管理職務，並直接與顧客開展業務往來。

移民局稱，正式實施逮捕行動前，劉某僅出示了護照的電子版本，並聲稱將實體護照遺留在馬尼拉市。