

外交部：“台独”势力已沦为彻头彻尾的民族败类

新华社北京6月2日电(记者 温馨 董雪)针对台湾当局肯定日菲所谓“海域划界谈判”，外交部发言人毛宁2日表示，海峡两岸同属一个中国，维护国家领土主权和海洋权益是两岸全体中国人的共同责任。民进党当局为了谋求政治私利，不惜出卖中华民族的整体利益，“台独”势力已经完全丧失民族立

场，沦为彻头彻尾的民族败类。

当日例行记者会上，有记者问：5月31日，针对外交部发言人日前关于日菲宣布启动“海域划界谈判”的表态，台湾当局外事部门发表言论称对日菲此举予以肯定，并质疑大陆对相关海域的主权权利。请问发言人对此有何评论？

“针对日菲宣布启动‘海域

划界谈判’，中方已阐明有关立场。我愿重申，此次日菲拟探讨划界的海域位于中国台湾岛以东。根据中国国内法和包括《联合国海洋法公约》在内的国际法，中方在上述海域拥有专属经济区和大陆架。”毛宁说，根据《联合国海洋法公约》，海岸相向或相邻国家间的专属经济区和大陆架界限应由有关国

家本着公平原则以协议划定。涉及台湾以东海域划界谈判，必须有中方参与。

“日菲绕开中方擅自启动所谓‘海域划界谈判’，严重违反包括《联合国海洋法公约》在内的国际法和国际关系基本准则，严重侵害中方海洋权益，中方决不允许。”毛宁说。

“海峡两岸同属一个中

国。维护国家领土主权和海洋权益，是两岸全体中国人的共同责任。民进党当局为了谋求政治私利，竟不惜出卖中华民族整体利益，数典忘祖、毫无底线。”毛宁说，这再次暴露出，“台独”势力已经完全丧失民族立场，沦为彻头彻尾的民族败类，必将遭到两岸同胞的唾弃和历史的清算。

外交部驳菲防长涉华谬论：望菲方严格约束官员言行

新华社北京6月2日电(记者 温馨 董雪)针对菲律宾防长日前在香格里拉对话会上发表涉华谬论，外交部发言人毛宁2日表示，希望菲方言行一致，严格约束官员言行。

当日例行记者会上，有记者问：据报道，菲律宾防长特

奥多罗在香格里拉对话会上称，中方曾向菲律宾提供化肥和燃料等物资，但未展现长期诚意，是包装和欺骗。不管如何粉饰对菲律宾的帮助都无济于事，不会改变马尼拉对中国的看法，并称菲律宾在领土和政治上均面临

中方“严重威胁”。中方对此有何评论？

“这位菲律宾防长多次发表涉华谬论。你刚才提到的他的有关最新表态再次表明，此人完全不顾菲民生福祉，完全没有任何知恩感恩之心，只有个人私利，甚至不

惜拿民生问题搞政治作秀，严重损害中菲关系和双方互信，也完全不符合菲国家和人民利益。菲方应当认真反思，如果放任这样的人为所欲为，中方如何继续向菲提供物资和援助？最终买单的是谁？损害的又是谁的利

益？”毛宁说。

她表示，菲方领导人多次表态愿同中方妥处分歧、推动双边关系缓和。希望菲方言行一致，严格约束官员言行，不要任由个别跳梁小丑一再破坏双方稳定关系的努力。

部分航空公司大比例“锁座”现象调查

因工作往来，北京的马先生时常搭乘飞机出行，可每次选座都让他倍感困扰。办理值机时，机舱安全出口前方的所有座位以及整机靠窗座位都会显示“已锁定”。想要挑选前排座位，就得额外付费升级舱位；若心仪靠窗席位，则需消耗里程兑换。马先生坦言，这类情况并非个例，近两年他搭乘多家航空公司航班，都频频碰到相同问题。

长期以来，民航领域推行付费选座的“潜规则”饱受诟病。有消费者反映，值机时若不付费选座，免费可选座位寥寥无几，甚至难以选择相邻座位；还有消费者发现，虽然航司小程序不能选座，但在某二手交易平台上“加价”却可以用比航司低的价格买到想要的位置。

民航“加价选座”是否合理，消费者在出行中的“自主选座权”如何保障？对此，新华每日电讯记者展开调查。

部分航司“加价选座”滋生二手“灰产”

今年4月底，北京市民张辉购买了从重庆江北机场到北京大兴机场的经济舱。临行前一天，张辉在航司APP选座时发现，前七排靠窗和紧急出口附近的座位，需要花费积分才可以选择，后排靠窗的优质座位则必须在线下值机才能选择。无奈之下，他只好选择后排的中间座位。

张辉的经历并非孤例。在多个社交平台上，不少旅客分享自己乘坐飞机时需要付费选座的经历。新华每日电讯记者搜索相关航司规定发现，针对这些需要付费的座位，有的航司将其列为“优选座位”，明确需使用积分购买；有的航司则解释是“细分服务层级”，会员权益越高，可选座位更多。

江苏省消保委2025年11月



新华社发 王鹏 作

发布的调查报告显示，线上约谈的10家航司经济舱购票阶段锁座比例在19.9%—62.1%，均值达38.7%，且锁定的多是经济舱前排、靠窗、靠过道等座位。

这些被锁定的优质座位，不仅给航司带来新的利润，也衍生了一些“灰色产业”。在二手交易平台“闲鱼”搜索“航司选座”“飞机前排”等关键词，便可以发现不少人在挂牌售卖“代选锁座座位”服务，售价大多在100元以内。新华每日电讯记者咨询一家名为“远东旅行”的商家，对方声称可以帮忙选择国内各大航空公司的第一排和安全出口座位，收费价格为90元/人，只需票号、姓名、日期、航班号即可代为操作。

为什么消费者自己选不了座，这些人却能选呢？长期从事航空相关诉讼业务的上海市汇业(常州)律师事务所律师朱开元分析，代选锁座座位，本质上是将自己的航司积分或里程，通过他人进行变现。

“各航司会员规则已明确，里程、积分仅限本人使用，禁止转让、出售、折现、代他人使用。这类销售行为可能导致其自身账号被封、被剥夺会员权益，也涉嫌不正当经营，扰乱市场秩序。”朱开元提示，消费者若采购此类服务，可能会面临被航司取消座位、被不良商家诈

骗等情况，且交易均通过网络完成，若出现纠纷，消费者维权难度极大。

过度“锁座”侵犯旅客选择权与知情权

一些航司用系统技术手段大面积“锁座”，将原本免费的座位划为“付费区”，人为拆分基础服务，把“先到先得”调整为“价高者得”，这是否合理？

北京瀛和律师事务所律师李杰分析，航空运输具有公共服务属性，消费者购买机票后，即与航空公司建立了航空运输合同关系，依法享有包括选择合适座位在内的基本服务权利。

不过，一些航司对此解释称，座位锁定是为了预留特殊旅客席位、保障应急处置需求、平衡飞行载重配载。

对此，朱开元分析，航司出于这些原因进行的“锁座”有一定合理性。例如，中秋节前后的“红眼航班”，大量消费者偏向于选择能看见月亮一侧的靠窗座位，这必然会导致飞机一侧重一侧轻的情况，因此，航司配载席位为保障飞行安全，会锁定一定数量的座位。此外，对使用轮椅或担架的残障人士、无陪儿童、孕妇等，航司都会根据内部规定

安排特殊座位进行“锁座”。

但是，优质座位被过度锁定、售票渠道信息不透明，显然不在合理范围之内。而且以安全保障名义锁定的座位，旅客只要付费便可轻松“解锁”，更是蹊跷。许多航空公司在“加价选座”方面的规定模糊，既不明确哪些座位需要加价，也不说明加价标准如何制定，导致消费者在购票时缺乏充分的信息支撑。

“航空公司无合理理由大面积锁定座位，且未在购票环节显著且清晰地告知，迫使旅客为选择心仪座位额外付费的行为，涉嫌侵犯消费者的知情权、自主选择权及公平交易权。”李杰说，特别是有的航司主要对靠窗等相对热门座位进行限制，仅开放舒适度较差的座位供免费选择，更是限缩了消费者的选择权。

航司“锁座”争议，折射出服务业市场化进程中“盈利诉求”与“权益保障”之间的深层平衡难题。航司究竟应如何制定合理的收费机制，是值得探讨的重要课题。

新华每日电讯记者调查发现，自去年11月江苏省消保委约谈十家航空公司后，多个航司的过度锁座现象有了明显改善，一些航司减少了锁座比例，并在提供选座服务时写明锁座规则。

今年1月29日，中国航空运输协会发布《公共航空运输企业航班预留座位规则(征求意见稿)》。征求意见稿提出，根据航班经济舱座位数量不同，国内航班免费可选座位应不少于经济舱总座位数的70%，国际及地区航班免费可选座位应不少于经济舱总座位数的65%。

李杰建议，在加强监管规定的同时，相关航司也可以进一步优化选座服务，比如在购票时说明航班免费可选座位的比例、选座时间等。此外可以针对病患、伤残旅客，与老人、儿童同行的家庭旅客等，设立“特殊需求旅客专用通道”，优先匹配适宜座位。

新华每日电讯记者 于也童 武江民 马浩然