

橫琴「一島兩制」新挑戰

□ 朱國斌

從區域發展層面觀之，批准澳門大學橫琴新校區是對澳門的一種支持，對珠海以及珠三角培養具有國際視野現代服務業人才也是件大好事。當然，這也對澳門大學的管理層提出了新的如何全面提升自己的素質、培養出「具有國際視野現代服務業人才」的挑戰。

十一屆全國人大常委會第九次會議6月27日通過決定，授權澳門特別行政區對設在橫琴島的澳門大學新校區實施管轄，橫琴島澳門大學新校區與橫琴島其他區域實行隔離式管理。這意味着，橫琴島將實行「一島兩制」。

人大常委會的決定包括以下內容：

1、自橫琴島澳門大學新校區啟用之日起，在本決定第三條規定的期限內，對新校區依照澳門特別行政區法律實施管轄。橫琴島澳門大學新校區與橫琴島的其他區域隔離管理，具體方式由國務院規定。

2、橫琴島澳門大學新校區位於廣東省珠海市橫琴口岸南側，橫琴環島東路和十字門水道兩岸之間，用地面積為1.0926平方千米，具體界址由國務院確定。在本決定規定第一條的期限內，不得變更新校區土地的用途。

3、澳門特別行政區政府以租賃方式取得橫琴島澳門大學新校區的土地使用權，租賃期限自新校區啟用之日起，至2049年12月19日止。租賃期屆滿，經全國人民代表大會常務委員會決定，可以續期。

創新「一國兩制」

人大常委會的授權決定附帶限制性：一是期限限制，該授權有效期至2049年12月19日止；二是地域限制，界址劃分由國務院另行規定之；三是用途限制，即劃撥土地用作澳門大學擴大辦學。

人大常委會決定通過後，各輿論進行了廣泛報道。有人稱這一做法是「創新一國兩制」。從其突破性上講，這的確是「創新」。由權力機構特別立法實際拓展特別行政區的管轄區域，我認為這是「以空間換繁榮發展」。澳門發展的瓶頸是地域狹小（這次被租賃的橫琴島面積86平方公里，是澳門現有面積的3倍）、業務專一（除了旅遊、賭場和蛋撻之外，不知還有什麼），長期發展受到制約。從制度創新上講，如果澳門能夠管理好一島之一半（我相信它可以管理好全島），到那時，不如再由人大常委會立法授權澳門特別行政區直接管理全島。

這次博弈的最大贏家是澳門特別行政區和澳門大學。該項目為澳門大學提供了廣闊的發展土地和在粵港澳合作平臺層次上的政策優勢。據報道，澳大新校區將設置6至9個學院，規劃校園容納約1.5萬人，擬採封閉式管理。的確，澳門大學將會變成區內規模較大的大學之一。從區域發展層面觀之，批准澳門大學橫琴新校區是對澳門的一種支持，對珠海以及珠三角培養具有國際視野現代服務業人才也是件大好事。當然，這也對澳門大學的管理層提出了新的如何全面提升自己的素質、培養出「具有國際視野現代服務業人才」的挑戰。

兩地協調發展

澳門「一國兩制」研究中心主任、澳門基本法委員會委員楊允中說，澳大方案具有前瞻性，

管理模式應該全面體現「先行先試、特事特辦」的精神。應該從創新思維理解「一國兩制」，而不是固定慣性思維。港澳保持資本主義制度是基本點，在這個基礎上「其他」並不是一成不變的，而是可以創新。如果做不到繁榮穩定才是錯誤理解，違背「一國兩制」。在我看來，這有點只問目的、不擇手段的意思。但從珠三角聯動發展來看，這樣作也無可厚非。

中央的這一具體決策是2009年初國務院正式批發《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要（2008—2020年）》的實施計劃的重要一環，希望它最終能帶

動橫琴開發取得實質性的突破。「先行先試、特事特辦」就是《綱要》的精神。

據報道，2008年，澳門大學向特區政府先後提交在橫琴建新校址的建議草案和初步概念性設計草圖。

今年6月初，由全國人大常委會副秘書長喬曉陽、全國人大外事委主任李肇星、華僑委主任高祀仁等組成的調研組赴珠海，就澳大橫琴校園建設施工及投入使用後的法律管轄等問題進行探討，橫琴澳大新校址自此進入中央視線。

澳門大學橫琴島新校址的構思是盡可能「澳門化」：橫琴校區與澳門「自由通行」，不受內地邊檢監管，校園內法規制度標準等一律使用澳門標準，僅在「嚴重事故或災難性事件時」由珠海公安及消防提供協助。

處理管轄分歧

問題是，上述建議仍然是「概念性設計草圖」而已，問題陸續有來。

首先，按照人大決定，澳門特別行政區政府以租賃方式取得橫琴島澳門大學新校區的土地使用權，租賃期限自新校區啟用之日起，至2049年12月19日止。也就是說，租賃期至澳門特別行政區合法存在日期為止。那之後呢？到時再說吧。

第二，在期限內不得變更該校區土地的用途。那麼，有誰來監督這條規定？若澳門大學以解決職工住房為名開發樓盤出售給與大學關聯者（教職員及其家屬），這算什麼？可以轉售嗎？

第三，最為根本的問題是法律衝突如何解決？島內兩地刑事犯罪管轄權如何解決，遣返引渡有否安排，同罪兩地法律的同不同應及其公平性，民事侵權哪裡起訴、受理、管轄等等。這一切夠澳門大學法學院研究的了。

第四，具體的制度設計安排如何保證「一島兩制」的成功。其實，很多觀察者已經看到口岸設置、出入境管理等問題了。相對而言，這倒可以參照香港特別行政區對深圳灣口岸港方口岸區的管理辦法。

第五，如何與珠海特區達成利益分配協議，也很關鍵。有報道說，澳門與珠海就24小時通關已經鬧得不愉快了，還要珠海犧牲更多？若真是這樣，對珠海也不公平呀。

下面就看澳門和珠海的合作表現了。

作者任教於城大法學院

吓！真得六優啊，你正棒！



高考放榜日
· 三 · 龍 ·

張超雄「漁翁得利」有了面子

□ 喬小橋



自公民黨會計界落選議員譚香文宣布退黨後，公民黨另一位落選議員張超雄會否步其後塵，已成為坊間關注的一個熱點。

張超雄近年的政壇命運與譚香文有一些相似。當初大家同為功能組別立法會議員，同樣因為在立法會手握一票，被盛情邀請入伙公民黨做創黨核心成員。同在一屆立法會選舉中落敗而失去議員席位；同樣因為成爲「落選議員」，在同一屆公民黨領導層改選中受到冷落。譚香文被一踩到底，剝奪了執委和司庫的要職，完全排斥於核心之外。張超雄稍微好些，只被撤換副主席職位而降級改任執委。最後，大家落魄而偕行，聯同醫學界郭家麒，三位前立法會議員組建了一個名爲「關懷香港」的政策關注組織，成爲「落選議員俱樂部」的核心成員。

牽頭「正言匯社」有人捧場

不過，其後兩人的命運卻大有不同了。日前，張超雄牽頭的民間組織「正言匯社」舉行成立典禮，公民黨多名重量級黨員均有出席捧場，包括黨魁余若薇、主席關信基、陳淑莊、吳靄儀及鄭宇碩等，可以說是給足了面。面對黨內如此多星級人物捧場，相信張超雄一定百感交集。因爲前一段他與譚香文兩位公民黨員組建「關懷香港」時，只有公民黨前秘書長鄭宇碩出席有關典禮，而公民黨核心人物及其他黨友，卻一個都不給面子。

當其時，「關懷香港」有兩個公民黨友，公民黨核心層都不給面子，現時「正言匯社」僅一個黨友，且是其中的同一人，卻面子十足。倒不是同人不同命，而是同人不同時候不同命，或者說是時來運轉。當然，說到底，張超雄之時來運轉其實是托譚香文的「福」，甚至是「漁翁得利」。

從「票房價值」看，譚香文於公民黨是走不足惜，但負面影響大，或許會引起連鎖的離心反應。張超雄就是「或許」的離心分子之一。有老記就譚香文出走探詢口氣時，他回應道：「我最近都好忙，很少介入黨組織工作。」

公民黨核心層「痛改前非」

已經「很少介入黨組織工作」的公民黨創黨黨員，絕非張超雄一人。中大政治及行政學系高級導師蔡子強指出，公民黨決策權太過集中於黨內四名大狀議員，是導致黨員出現離心的原因。他認識該黨多名學術界創黨黨員，但他們近期已逐步淡出。「當初公民黨成立時，很多創黨黨員都希望有所作爲，但結果卻是大失所望。」

大失所望則走。譚香文走了，如果再走個張超雄，公民黨就地震了。所以，張超雄搞「正言匯社」，公民黨核心層即時「痛改前非」，以最高禮遇安撫一番。「漁翁得利」而享受最高禮遇的張超雄，又豈能不爲此感謝譚香文之退黨。



「隱蔽」長者

□ 白沙



長者問題一直備受社會關注。最近嶺南大學亞太老年學研究中心對長者進行了一次調查，發現兩個頗爲嚴重的問題：一是隱蔽長者不願主動走進社會，二是外界（包括社工）對長者的關注不足。前者表現爲有高達80%長者存在着三種意識障礙而不願意主動與社會建立更多接觸：一，認爲自己的心態與社會脫節，難獲外界接受，與其強迫自己遷就他人興趣，不如閉門不出。二，社會有不少適合長者活動的場所，像長者中心便提供了包括娛樂、學習和運動等不少設施，一些長者由於不喜歡熱鬧而對有益身心健康的活動自我隔絕。三，子女對高齡父母的關心不足，生活壓力大固然是原因，欠缺主動性則是問題焦點。子女不應以工作忙忽視高齡父母的晚年精神生活需要。

調查發現的另一個問題是，有高達75%長者反映，他們不是喜歡自我隱蔽，而是因爲兩方面情況令他們卻步：一，很少社工或義工上門了解他們的需要，在不知有服務長者設施的情況下，只好自我隱蔽，不敢外出。二，多數長者的經濟來源不是靠積蓄便是靠社會援助，憤審花費的心態怕被人取笑。

香港人口老化問題越來越突出，香港長者人數將越來越多，除了政府必須強化長者福利政策，照顧長者需要之外，社會也可以作出更多相應支援行動。譬如參加長者中心活動的長者應主動關心不願意走出家門的隱蔽長者，鼓勵他們更多參與社會活動；譬如社工應主動了解更多隱蔽長者的訴求，經常上門探訪。不少隱蔽長者的心態其實很喜歡與人傾談，社工如果能夠由此誘導他們參加社會活動，可以解除他們心中的不少顧慮。

兌現承諾檢討「短加長減」

□ 梁安琪



的士司機遇劫或受滋擾的情況不斷發生，表面上看是接載乘客的服務危險性越來越高。有的士司機被同性戀者性騷擾，最近更有十二三歲未成年少女以坐車為名，持刀行劫爲實，連小妹妹在想快錢時都暈倒的士司機，可見這行風險之大。上周中環千諾道發生罕見5輛的士先後相撞意外，其中一名的士司機據說受到醉酒洋漢在旁騷擾以至車輛失控，終因撞車傷重死亡。事件引起民間討論，反應甚大。的士司機的人權與尊嚴值得社會人士加以關注。

安全問題顯得無奈

的士司機人身安全問題，部分業界人士顯得甚爲無奈。一位擁有三十多四十年駕駛的士經驗的司機向筆者透露，關於人身安全問題真是防不勝防，而以貌取人這個方案是行不通的。他透露多位行家被劫的經歷，上車打劫司機者不一定賊眉賊眼，最佳例子是早前發生的那個案例。有誰會想到三名滿臉稚氣的女童竟然是身懷利器的劫匪？業界人士當然希望政府和專家提供保安的措施。

其實在的士車廂內安裝閉路電視的做法，從實際收效的角度而言，對於防止罪案發生是可以構成一定阻嚇作用的，因爲有什麼證據確鑿得過有鏡頭在錄影？議而不決的原因，是人本爲「私隱」爲理由作出反對。港人有時濫言私隱已到了不可理喻的地步。的士是一種乘搭交通工具到達目的地之行爲。的士車廂可不是明星歌星的保姆車，四周拉上窗簾，讓有需要者能在內更衣換褲。在透明窗框內試問有什麼私隱？再說，如果講到有喜在的士內與伴侶作出親

熱舉動者是很缺德的行爲。有職業司機指出對乘客在車廂內「搞搞震」實在感到很討厭。事關坐車不是「開房」，旁若無人的親熱動作是缺德表現。是以倘若因安裝了閉路電視而使得情慾放蕩男女收斂，在私人地方才做私人的事，這不叫做侵犯私隱，這是有助重整社會風氣，值得大大贊成才對。錄影不收音就可以了。乘客在車廂中對話也好，講手提電話也好，一樣暢所欲言；不過既然不介意讓司機聽到內容，也就算不上是私隱了。故此，長遠計只要解決安裝費的成本問題，閉路電視絕對是解決車廂罪案的有效方法。

提到的士行業搵食艱難，業界認爲打劫、非禮和暴力滋擾屬於個別事件，最令他們有切膚之痛的莫過於去年底經行政會議通過的「短加長減」收費模式。不少行家有感「短加長減」的構思與資本主義制度多勞多得的理念背道而馳。不是嗎，駕車越長途自會越辛苦，但反而付出精神勞力越多收入越少，這真是「多勞少得」。政府最初推行這方案的原意是「增加行業競爭力」，這未免對民生了解不夠徹底。只要稍爲與業界資深或基層司機多作實際溝通調查，不難發現坐長途的士之客人都是有實際需要的一群，而無此需要者就算減了價也不會突然改變生活習慣來乘搭。是以，「短加長減」對職業司機生計造成嚴重打擊。

搵食不易生活困難

以這樣的一竹篙打一船人的方式來懲罰「八折黨」，也未免太本末倒置吧。去年政府曾表示，會在方案推行後三個月至半年作出檢討，現在明顯限期已過，應對業界兌現承諾。面對現實交代「短加長減」政策結果，以免的士司機生活越見百上加斤。據聞有司機因收入大減，家中長幼生病也缺錢就醫，莫說想有餐好飯吃了。

「短加長減」方案寫來是一字一辛酸。去年底新

界的士抗議此新收費標準，發起罷駛堵塞北大嶼山公路行動。事件引致十多名司機被捕，在還押監房兩周後，被裁判官重判分別入獄七星期至兩個月不等。本人對捍衛公眾秩序的行動是有所不便。但筆者在觀察整件事情之後，並不能認同裁判官所指這些司機是「針對性地慢有惡意，要脅迫政府作出某些對他們有利的行爲」。基層勞動大眾在面臨缺錢交租、餉口甚至養妻兒能力受損的恐懼擔憂時，難免失去理智。且看長年累月處心積慮欺騙司機者多人，只輕判社會服務令了事，有錢仔在公衆場所把看不過眼的人打至頭破血流也大模斯樣的不用坐監，反觀幾名一時衝動搞抗議的司機卻被重判入獄至兩個月。本人對這樣的法庭判決深表遺憾。

吃不到政府派的糖

就較早前財政司司長推出的加碼紓困措施，筆者也對一些職業司機作出過民意調查，看看他們可有受惠到。很多的答案都是由於他們沒有領紅包、生果金，非公屋居民，仔大女大亦用不着書簿津貼，收入太低退稅名單又沒有份兒，是一粒政府的糖都吃不到。當局倘若再不正視派現金利是或消費券的訴求，怕說不上有順應民意的心態。除了民生議題，筆者也向多名司機作出政治取向的諮詢，就以一位熱心司機爲例，我問他：「怎樣看普選？」他的反應相當冷淡，原來根本沒有登記做選民，冷眼看著政客執着小部分害群之馬司機的副手，火上加油來討好坊間討選票，但對司機的水深火熱卻不見，或感受不到有關愛的真心。這一刻我體驗到，爲什麼有幾百萬人仍未登記做選民。講多過做的政客多是這種貨色。

作者為時事評論員



從區域發展層面觀之，批准澳門大學橫琴新校區是對澳門的一種支持，對珠海以及珠三角培養具有國際視野現代服務業人才也是件大好事。當然，這也對澳門大學的管理層提出了新的如何全面提升自己的素質、培養出「具有國際視野現代服務業人才」的挑戰。

十一屆全國人大常委會第九次會議6月27日通過決定，授權澳門特別行政區對設在橫琴島的澳門大學新校區實施管轄，橫琴島澳門大學新校區與橫琴島其他區域實行隔離式管理。這意味着，橫琴島將實行「一島兩制」。

人大常委會的決定包括以下內容：

1、自橫琴島澳門大學新校區啟用之日起，在本決定第三條規定的期限內，對新校區依照澳門特別行政區法律實施管轄。橫琴島澳門大學新校區與橫琴島的其他區域隔離管理，具體方式由國務院規定。

2、橫琴島澳門大學新校區位於廣東省珠海市橫琴口岸南側，橫琴環島東路和十字門水道兩岸之間，用地面積為1.0926平方千米，具體界址由國務院確定。在本決定規定第一條的期限內