

編者按：去年9月《明報》大灣區專版面世，駐站記者報道灣區一手熱點政策、專家分析，亦有生活指南、休閒趣聞。創版一周年之際，正值國務院《南沙方案》頒布將近百日、《前海方案》亦已一周年，本版將連續3天刊載灣區三大創業熱土——廣州南沙、深圳前海和河套地區的最新建設進程和學者分析。未來亦將繼續為讀者呈現更多元、更實用的灣區資訊。

## 南沙方案頒布百日 搭通海運鐵路航運

# 南沙灣區中心 學者：未來應跳出廣州

灣區版  
一周年

國務院《廣州南沙深化面向世界的粵港澳全面合作總體方案》(以下簡稱《南沙方案》)出台已近百日，配套措施正相繼落地，外界關心新政是否能令發展多年仍「蓄勢待飛」的南沙真正插上翅膀。有學者表示，經歷早年「打基礎」階段，南沙的交通和產業逐漸成形，未來應跳出「廣州南沙」，從大灣區中心點的高度去定位和發展，構建面向RCEP的國際供應鏈樞紐，並要考慮如何與香港合作。【系列三之一】

明報記者 劉曉宇

2011年，開發深圳前海、廣州南沙、珠海橫琴作為「粵港澳合作的重點項目」被寫入國家「十二五」規劃綱要，三地從此被視為未來廣東轉型升級的三大重要平台。至2021年9月，國務院頒布《前海方案》和《橫琴方案》，9個月後頒布《南沙方案》，標誌着三地都獲得了國家層面的具體政策加持。

坊間流傳一句話，「廣州的今天在越秀和天河，明天在黃埔，後天是南沙」。廣東亞太創新經濟研究院副院長、廣州南

沙新區規委會城市規劃委員會專家鄭天祥指出，廣州版圖南北跨度超過200公里的特殊性，加上政府過去更着重廣佛同城建設和黃埔區開發，令南沙較難聚集政策和資源。曾參與南沙「十三五」、「十四五」規劃內容制訂的廣東亞太創新經濟研究院區域經濟所所長張志明亦表



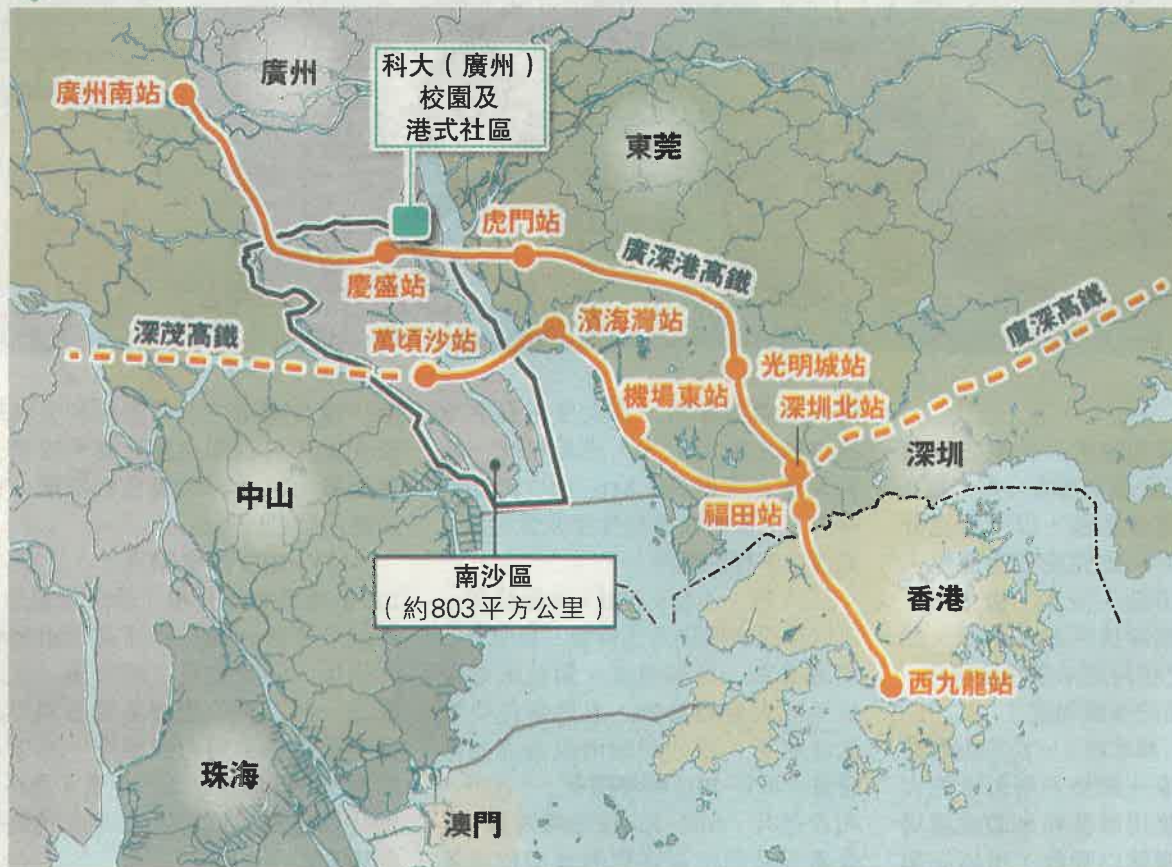
鄭天祥



張志明

### 南沙區高鐵線路圖

明報製圖



### 南沙發展歷程

古代	秦朝納入番禺縣版圖，東晉起屬寶安縣(唐後稱東莞縣)，南宋起北部改隸香山縣(今中山)，南部仍屬東莞。多處設炮台，鴉片戰爭時為主戰場
1959	中共建政後，整個南沙劃歸番禺
1987	霍英東首訪並提出開發南沙
1993	國家級南沙經濟技術開發區成立
2005	南沙區成立，不再隸屬番禺
2008	南沙保稅港區成立
2011	開發深圳前海、廣州南沙、珠海橫琴作為「粵港澳合作的重點項目」寫入「十二五」
2012	廣州將番禺的大崗、東涌、欖核三鎮劃歸南沙，南沙面積達到803平方公里，成為廣州第四大區，同年獲國務院批准成為國家級新區
2015	中國(廣東)自貿試驗區廣州南沙片區掛牌
2016	南沙被定為廣州市唯一副中心
2019	《粵港澳大灣區發展規劃綱要》將南沙定位為粵港澳全面合作示範區
2022	國務院發布《廣州南沙深化面向世界的粵港澳全面合作總體方案》

資料來源：明報資料室 明報製圖

沙的航運在大灣區已有一定競爭力，現在南沙港鐵路建好了，海運、鐵路、路運可以結合。(南沙到)深圳寶安機場最快半個多小時，廣州白雲機場1個多小時，可將它們視為南沙後備機場。從距離上說，南沙到深圳、珠海、中山灣區各地都很近，整合利用多種交通方式，就能達到1+1大於2的效益。」

「其實『後發』也是一個優勢。現在提到的雙循環、全國統一大市場，都是關於區域內的發展。放到更大的維度去看，南沙的優勢就出來了。」張志明強調，南沙「不應只是作為廣州的南沙，而要從大灣區中心點這樣的高度去考慮定位及發展」。

(2031至2035年)，『後天在南沙』的時代就來了」。

### 南沙GDP增速廣州第二

去年，南沙區GDP總量為2131.61億元人民幣，增長9.6%，增速位列廣州第二。從絕對值來看，南沙GDP在廣州各區僅排第七，是第一名天河區經濟總量的三分之一左右。鄭天祥表示，南沙此前引進的中鐵、中交、越秀等總部未能帶來實質的產業和總部經濟的繁榮，是因地產金融引起。他認為南沙應轉向高質量發展，發揮原來港口、汽車兩個優勢，將支柱產業做大，用新能源、智能科技進行綠色化改造，不再單強調吞吐量，而且強調質量。





出，廣州版圖南北跨度超過200公里的特殊性，加上政府過去更着重廣佛同城建設和黃埔區開發，令南沙較難聚集政策和資源。曾參與南沙「十三五」、「十四五」規劃內容制訂的廣東亞太創新經濟研究院區域經濟所所長張志明亦表示，「我們叫南沙『區域幾何中心』，但一直以來沒有發揮出它應有的效能。」

### 鐵路航運匯聚 學者：交通競爭力強

放諸整個大灣區，南沙是位於中心的天然港灣，地理位置和地形極佳。2012年，南沙獲批國家級新區，隨後幾年又逐漸擁有了廣東自貿區、粵港澳全面合作示範區、廣州市副中心的「三區一中心」定位。張志明憶述，此前大家對南沙的概念還是類似從化、增城等廣州郊區，「2012年開始整個戰略定位在逐步上升」。

頭銜來得快，真正產生實際的效果則需假以時日，產業、交通亦如是。2015年，中國鐵建等首批央企入駐南沙，設立華南或區域總部，城市基建相繼展開。「進入『十四五』，南沙城市格局、基礎設施建設已有一定的規模，現在應該就逐步邁入產生效益的階段。」近年來，南沙軌道交通發展迅速。廣州地鐵18號線去年延伸至萬頃沙，市中心半小時抵達南沙南端，未來還計劃延伸至中山和珠海。「未來從灣區互聯角度看，南沙的交通競爭力會非常強。」張志明指出，南沙應進一步整合各種交通資源，形成「多式聯運」。「南

展。放到更大的維度去看，南沙的優勢就出來了。」張志明強調，南沙「不應只是作為廣州的南沙，而要從大灣區中心點這樣的高度去考慮定位及發展」。

### 倡建多方合作 造就國際供應樞紐

今年1月，南沙發布全國首個對標RCEP、CPTPP自貿區創新政策，包括探索簡化海關程序，探索放寬服務業外資市場準入限制等。張志明表示，相較前海和橫琴與港澳對接的清晰定位，南沙的優勢在於可以跳出這種雙方合作框架，「變成三方甚至更多方合作」。他指出，全球化背景下，新冠疫情、中美摩擦、俄烏衝突都導致供應鏈一定程度斷裂，依託多式聯運的交通體系，南沙可以在RCEP框架下構建自主可控的國際供應鏈樞紐，「這樣的維度下，南沙站位會更高，市場會更廣」。此外，月初開學的香港科大（廣州）將帶來新一波人才和科研項目，「若能把科大和戰略帶來的優勢放大，整個南沙的產業可能會發生比較大的變化，會偏向於相對比較前沿型的科創」。

張志明補充，「產業的培育講10年一個周期，現在發展迭代愈來愈快，但3至5年還是需要的」。他認為，「十三五」（2016至2020年）是南沙產業搭基礎的階段，「十四五」（2021至2025年）期間可能會有一定的成效，「可能到『十五五』（2025至2030年）甚至到『十六五』

的產業和總部經濟的繁榮，是因地產金融引起。他認為南沙應轉向高質量發展，發揮原來港口、汽車兩個優勢，將支柱產業做大，用新能源、智能科技進行綠色化改造，不再單強調吞吐量，而是強調質量。

「南沙港本身是河海結合部，在起步階段設想大而全可以，但現在已經建設到第五期了，還要建六期；一味擴大規模是不行的」。他認為南沙的重點應是南北航線，吸收泛珠三角、中歐班列貨源，「這誰也爭不過你，是不是？」然而一直向外擴張就會吃力，因為河海港水深不夠，「香港最淺的地方港口都是15米了，它再挖一點就是17米，全球最大的班輪都可以進出。（南沙）這裏原來只有11米、10米，要挖到17米成本就太大，沒有必要」。

### 港口應研與港分工 不爭吞吐量

鄭天祥主張在灣區建立起兩個都市圈，一個以北部的廣州為中心，另一個以深圳、香港等南部城市為中心，「那麼南沙剛好是處在兩個中心交界的地方，區位在未來會非常好」。他還強調，南沙要做好與香港在港口方面的分工，不要搞競爭，香港發展高端航運、大船租賃和海事仲裁服務，南沙則可依現有的100多架租賃飛機、100多條船做面向內地的租賃，而不是去競賽減稅、爭吞吐量有多少，「南沙未來如何與香港及周邊合作，也是一個方向研究」。



廣東亞太創新經濟研究院區域經濟所所長張志明認為，南沙的航運在大灣區已有一定競爭力，南沙港（圖）鐵路建好後可做到海運、鐵路、路運結合。

（資料圖片）

## 「港人港稅」最先落實 網上申請退稅

國務院今年6月發布《廣州南沙深化面向世界的粵港澳全面合作總體方案》（下稱《南沙方案》），當中提到在南沙工作的港澳居民，可免徵個人所得稅稅負超過港澳稅負的部分。南沙區稅務局、南沙區財政局9月初公布諮詢草案，在南沙工作並取得收入的港澳居民，明年起可申報享受稅務優惠。

### 企業所得明年1月可享優惠 個人明年3月

根據南沙區稅務局、南沙區財政局發布的《2022年度廣州市南沙區港澳居民個人所得稅優惠政策申報指南（徵求意見稿）》，當中提到港澳居民（包括永久居民和非永久居民）今年在廣州南沙取得的綜合收入（包括薪金、勞務報酬、稿酬、特許權使用費等），可在明年3月1日至6月30日辦理個人所得稅年度匯算清繳申報，企業經營所得則可在明年1月1日至3月31日辦理匯算清繳時享受優惠。如獲得政府補貼，亦需一併申報為收入。

港澳居民可以自行計算港澳稅額及減免稅額後，透過網上辦理退稅，或郵寄資料到南沙區稅務局，亦可以委託單位或專業報稅機構辦理，但需提供授權委託書。申報時需提供誠信承諾書、身分證明、在南沙工作的證明、內地銀行帳戶、扣除項目和免稅項目證明等相關資料。

稅務優惠是《南沙方案》公布3個月以來最先出台落實細則的內容，據廣東省委常委、廣州市委書記林克慶7月表示，將「舉全市之力」推動南沙建設，細化、完善任務清單，落實《南沙方案》26個方面政策。廣東省長王偉中則於8月23日召開省政府常務會議，審議了廣東省貫徹落實《南沙方案》重點任務清單，並研究了廣州市需要省級支持的事項，預計未來會公布更多政策細則。

## 港式諮委會發展社區 「坐埋傾」促合作共贏

2021年4月，廣州南沙開發區管委會成立廣州南沙粵港合作諮詢委員會，採取接近香港的諮委會運作模式，聘任來自內地和香港政商學界的27名專家學者和專業人士，設9個專項工作組、秘書處和香港工作站，推動穗港合作及南沙發展。同年9月，一國兩制研究中心主任黃曉琳由香港赴南沙籌建粵港合作諮詢委員會服務中心，並且設立一國兩制研究中心在內地的代表處。在和廣東專家溝通的過程中，她體會到交流促進的學習和理解。

黃曉琳舉例，稱慶盛站旁1.64平方公里「港式社區」是粵港兩地共商、共建、共管的樣本。「內地規劃部門人員以前受到的訓練更多是前蘇聯式的、物理層面的，更少從人的角度去切入」，她表示，香港的規劃專家會指引內地規劃部門，讓他們設想自己住在這個社區中，會希望環境是怎麼樣的，譬如室外連廊的遮雨棚應該一路延伸等。

### 港專家指引內地部門 規劃更有人味

「參與的內地規劃部門朋友告訴我，過往其實很想借鑑港澳、國際經驗，苦於沒有途徑。現在大家就具體的項目、具體問題討論，大家在共同構思、溝通、調整、設計執行的狀態中，其實促成了一些兩地的規則的對接，一些標準的對接。」

黃曉琳表示，南沙港式社區是首個將生活、教育、交通、產業佈局事先規劃好的港人生活圈，前期設計環節均有香港專業人士參與，「有港式風味，期望可以讓在外探索一片天地的香港青年朋友多一個選擇」。她又強調，這種建立在彼此尊重、信任基礎上的交流，「方方面面如果可以這樣做，我相信效果會慢慢出來」。

### 在地參與半年 黃曉琳：感實事求是

黃曉琳還透露，在當地認識了《南沙方案》的起草者，「是駐紮南沙20年的政府官員」，來回拜訪很多次後，她感到對方「實事求是、不誇誇其談」。內地政府早前在修改港人南沙創業就業政策時也曾徵詢她意見，想知道如何調整才可以真正幫到港澳青年在當地發展。「我說要讓大家都參與感，不可以一談南沙，覺得是有身家背景的人才能夠來的。讓青年看到歷練、成長的機會，往往比錢更重要。」

她曾接觸到一個從香港減薪到南沙工作、從事工程建設的青年，現時負責港科大項目的建設管理。「他說他在香港可能10年的時間都耗在一個工程項目上還沒建完，但內地建設項目很多，周期相對比較短，可以在高速發展中獲得經驗，個人也可以快速成長。」

「過去半年，在地參與、見證兩地合作，最深體會是需要彼此尊重、充分信任，大家要坐埋一



一國兩制研究中心主任黃曉琳（圖）去年9月赴南沙籌建粵港合作諮詢委員會服務中心。粵港合作諮詢委員會由南沙開發區管委會成立，聘任來自內地和香港的專業人士及學者，共同推動穗港合作及南沙發展。（受訪者提供）

起去傾，讓當地感受到真心實意，為各自城市共贏，慢慢地，深層次的溝通才可以打開，規則的對接、標準的對接，才可以隨之發生。」她形容南沙「前20年都在打基礎，現在是飛機剛剛起飛，即將快速躍升」。