

有關位於路環標示編號 21202 地塊
基於城市規劃、產業和人才發展及社區需要之
土地開發可行性研究報告

石排灣馬路

地籍編號：1165.020

致：港昇（亞洲）有限公司

2026 年 7 月

目錄

摘要	4
1. 標的地塊	8
1.1 土地情況	8
1.2 土地用途	8
1.3 土地建築參數	11
1.4 其他建築指引及限制	13
1.5 土地使用情況	14
2. 石排灣社區	16
2.1 人口特徵	17
2.2 社區設施	20
2.3 交通路網	22
2.4 軌道交通經濟	25
2.5 社區周邊土地發展	27
3. 市場結構分析與地塊發展定位	28
3.1 主要經濟指標及產業情況	28
3.2 房地產市場指標及趨勢	31
3.2.1 酒店市場指標	31
3.2.2 住宅市場指標	35
3.2.3 商業市場指標	38
3.2.4 車位市場指標	40
3.3 政策導向的發展考量因素	43
3.3.1 整體經濟方向	43
3.3.2 人才及產業引進	45

3.3.3 旅遊簽證	47
3.3.4 橫琴商業及辦公樓改酒店政策.....	48
3.3.5 土地市場	49
3.4 土地資源概況	51
4. 土地開發規劃	57
4.1 土地開發理念及案例參考.....	59
4.2 土地開發條件及限制.....	73
4.3 過往規劃條件圖參考.....	79
4.4 土地開發測算	81
5. 總結	83

摘要

本報告旨在就位於路環石排灣、標示編號 **21202** 之地塊，從土地條件、社區人口結構、交通可達性、市場環境、政策導向及整體規劃等層面，評估其最具可行性的發展定位。研究結果顯示，該地塊位處石排灣社區核心，鄰近輕軌站，具備較成熟的開發條件，並屬澳門現時少數具短中期推進潛力的重要土地資源之一，在澳門土地資源日益稀缺的背景下，具有明顯的區位優勢及策略價值。

從土地條件及規劃制度而言，該地塊總面積約為 **9,044.85 平方米**，現行規劃條件容許作 **H2 類居住用地、C1 類商業用地及 TD1 類旅遊娛樂用地**，具備發展混合用途項目的法定基礎。惟報告亦指出，地塊有約 **2,608.02 平方米** 被劃作公共道路用途，約佔原土地面積 **28%**，令可實際發展樓面縮減，而現時 **10 倍地積比** 的規劃安排，未必已充分反映土地被公共用途扣減後所需的合理補償。就整體制度邏輯及周邊歷史可比案例而言，現有規劃條件仍存在優化及重新檢視的空間。

從社區背景分析，石排灣現有人口約 **2.4 萬人**，若連同 500 米生活半徑範圍，服務人口約達 **3.1 萬人**。該區以公共房屋住戶為主，當中長者比例偏高，已呈現高齡化社區特徵；與此同時，近年落成的私人住宅項目亦帶來較多年輕家庭及在職人口，形成「舊區高齡化」與「新區年輕化」並存的人口結構。研究認為，石排灣的核心問題並非單純人口不足，而是日間停留人口及不同年齡層的實際使用需求，與現有社區設施供應之間存在明顯落差。現時區內雖具備基本生活配套及零散商舖，但缺乏具規模、室內化、全天候及可服務不同年齡層的綜合活動空間，未能有效回應長者、家庭及青少年對日常休閒、運動及社區交流的需要。因此，報告認為在該地塊引入綜合活動及運動設施，具備明確而迫切的**社區公共服務意義**。

在此基礎上，考慮到澳門正積極推動「**1+4**」**經濟適度多元發展策略**，本研究進一步認為，該地塊除了承擔傳統社區配套功能外，亦具備條件引入與政策導向相結合的**新型產業元素**，特別是以高新科技、創新應用及展示交易平台為核心的企業或機構。透過在裙樓及低層空間設置科技展示、產品應用體驗及輕量化商業交流功能，不僅可為相關企業提供進入澳門市場的落腳點，亦有助提升區域對外吸引力，逐步培育非博彩及創新產業的活動場景。

從交通及城市結構角度而言，石排灣為路環北部三個主要住宅社區中，唯一設有輕軌站的社區。該地塊鄰近石排灣輕軌站，並具備與現有及未來行人天橋系統整合的條件，具有發展**公共交通導向發展（TOD）**的顯著潛力。配合上蓋人才公寓的發展模式，該地塊可形成「**產業 + 人才 + 生活**」的一體化發展結構，為引進及留住高端專業人才提供實質配套。同時，地塊鄰近輕軌站的區位優勢，亦使其具備發展為公共交通導向（TOD）節點的潛力，與澳門過往多數「先有社區、後有交通」的模式不同，本地塊尚未建成，故有條件在規劃初期便將軌道交通、步行系統、商業空間及社區設施整合設計，從而將原本單一的交通節點，轉化為兼具社區活動、公共服務、商業及對外吸引力的綜合節點，有利於將來自不同區域的人流有效導入該區，支撐科技展示、交流及相關商業活動，並有望成為澳門「輕軌經濟」的示範案例之一。

在市場分析方面，報告認為澳門整體經濟仍高度依賴外來需求及旅遊活動。**2025 年澳門本地生產總值約為 4,180 億澳門元，全年入境旅客約 4,007 萬人次，旅客非博彩總消費約 801 億澳門元**，顯示旅遊及非博彩消費仍為本地經濟的重要支柱。酒店市場方面，澳門整體酒店供應雖持續增加，但新增供應主要集中於高星級市場，而中低星級酒店供應相對偏少，且大多屬較早期落成的存量物業。從入住率、供需系數及平均房價表現分析，中低星級酒店的實際供應相對偏緊，尤其較能反映一般旅客真實住宿需求。基於地塊鄰近輕軌及主要交通節點的優勢，研究認為其具備發展**中低星級酒店**的條件，以承接一般旅客及功能性住宿需求，並可透過旅客人流為區內帶來更多活力及消費支撐。

住宅市場方面，報告指出澳門近年住宅成交持續偏弱，**2025 年住宅成交量約 3,245 宗，平均成交單價約每平方米 MOP 70,935，住宅空置率約 8.1%**，反映傳統私人住宅市場交投審慎。然而，研究同時指出，市場並非完全欠缺住宅需求，而是對一般商品住宅的吸納能力有限，對具政策導向及功能性的住房產品則仍存在結構性空間。配合澳門推動「**1+4**」經濟適度多元發展，以及未來醫療、科研、教育、高新科技等領域對專業人才的需求增加，報告認為在項目中引入一定比例的人才公寓 / 人才住房，具備明確政策意義及現實需要，亦可作為支持澳門人才引進及留澳發展的重要配套。

至於商業部分，報告認為澳門商舖市場近年成交量及價格均持續低迷，商舖投資需求結構性收縮，因此本地塊不宜採取傳統、大規模、純投資導向的商場模式。相反，商

業空間應被定位為整體混合發展中的配套元素，以集中式、場景化及活動導向的方式配置，服務住宅住戶、人才公寓住戶、酒店旅客及社區使用者，並與綜合活動空間、公共空間及酒店功能形成協同效應，而非單獨承擔市場去化壓力。

在土地利用及整體規劃層面，報告特別強調，該地塊不宜孤立發展，而應積極探討與南側剩餘地塊作**合併或協同開發**。若兩幅土地獨立發展，不僅會限制出入口配置、交通動線及平台接駁，亦會造成消防通道、升降機組及基礎設施重複配置，形成樓宇之間狹窄縫隙，影響採光、通風及整體城市景觀。研究估算，若兩塊土地分開發展，僅因重複設施及消防需求所產生的空間浪費，已可能相當於近 **200 間人才公寓或酒店客房** 的可建面積。相反，透過合併發展，整體可建樓面可由單一地塊約 **64,360 平方米** 提升至約 **95,700 平方米**，從而大幅改善規劃完整性、空間效率及發展可行性。

在財務與營運層面，研究指出，人才住房及綜合康體設施均屬帶有明顯公益屬性的用途，其建設及營運均需持續補貼，難以單靠自身現金流支持。因此，只有在較大規模的混合發展框架下，透過住宅、酒店及商業部分的收益作交叉補貼，方可令公益用途在財務上成立。例如，若部分新增住宅單位作為人才住房，並以低於市場租金方式提供予合資格人才，其建設及持續營運成本，便需依賴其餘可銷售或可營運物業支撐。同樣地，若綜合康體中心採取「低收費 + 指定時段補貼」模式，其營運亦需由整體項目現金流承托。報告因此認為，**公益用途並非不可行，而是必須依賴較大規模、合理用途組合及穩定現金流結構的混合發展模式，方可在長期營運上真正成立。**

綜合各項分析，本報告認為，石排灣 21202 地塊最具可行性的發展方向，應定位為一個以**私營主導、混合用途發展，並適度結合新型產業導入及公益元素**的綜合項目。建議發展內容包括：**住宅 / 人才公寓、中低星級酒店、適量商業裙樓、具規模的綜合活動及運動設施，以及配合「1+4」發展方向的產業及展示平台**。此一模式既可回應石排灣社區在長者服務、家庭休閒、青少年活動及全天候公共空間方面的明顯缺口，亦可透過引入高新科技及創新應用企業，配合人才公寓及輕軌接駁優勢，逐步形成具產業承載能力的社區型科技節點，從而同時支援澳門未來人才政策、旅遊分流、TOD 發展方向及土地資源高效利用的整體戰略。

從更長遠角度而言，該項目不僅是一項單一土地開發計劃，更具潛力成為澳門在土地高度稀缺背景下，透過公私協作模式，以發展權換取產業導入、人才配套及社區設施

的示範案例。透過在同一發展框架下整合經濟多元、社區服務及城市節點功能，項目有望成為帶動石排灣以至路環北部轉型升級的重要起點，並為澳門未來同類型土地釋放及發展提供具參考價值的方向指標。

1. 標的地塊

本地塊位於澳門路環石排灣，屬於石排灣社區內目前唯一具備條件申請動工並在短期內推進實質發展的土地。在整個石排灣社區範圍內，剩餘土地不具備即時開發條件，使本地塊在空間與時序上均具備相對明確的發展可行性。作為現階段少數仍可回應社區實際需求的發展用地，透過完善規劃可補充區內尚欠完善的功能與服務，填補既有發展所未能覆蓋的需求層面。

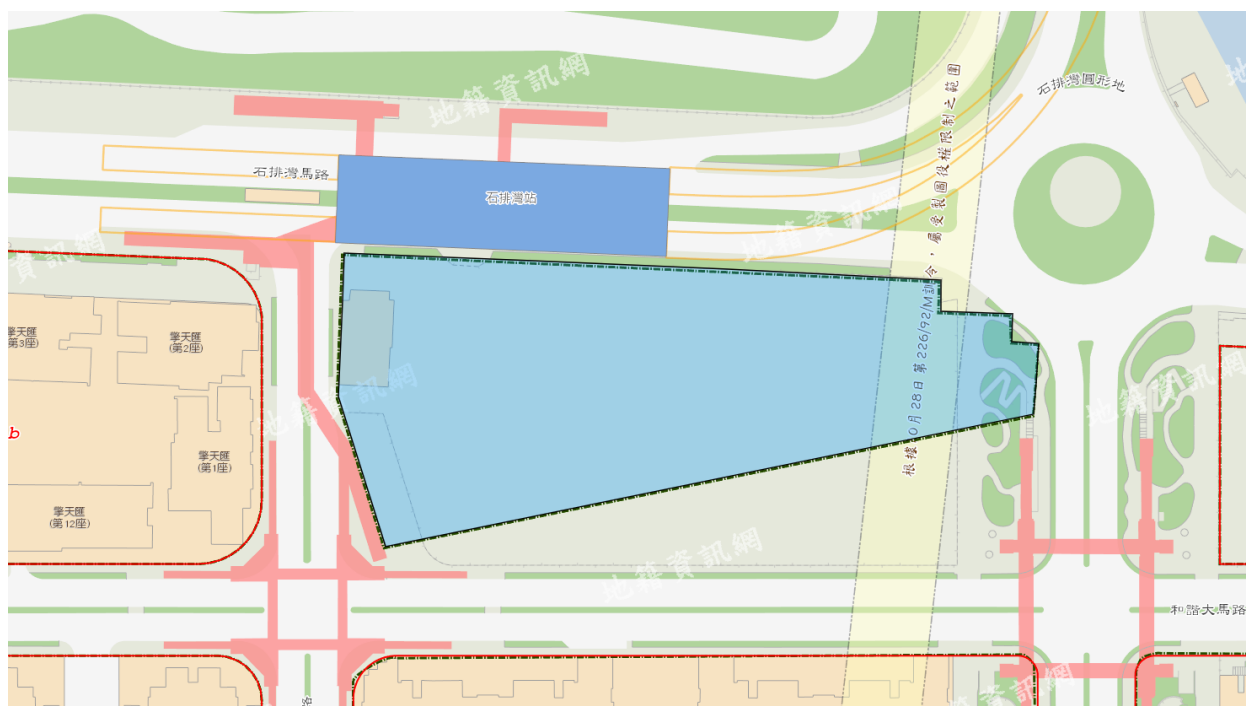


圖 – 本地塊邊界 (資料來源：澳門地籍局)

1.1 土地情況

位於澳門路環石排灣馬路、和諧廣場、和諧大馬路及和樂居大馬路交界的地塊，地籍編號為 1165.020，標示編號為 21202，房地產記錄編號 50456。土地法律制度為政府租賃批地，租賃期限由 2021 年 10 月 14 日起計 10 年。土地性質為都市用地，土地總面積為約 9,044.85 平方米。

1.2 土地用途

根據政府於 2024 年 9 月公布的規劃條件圖，該地塊容許作 H2 類居住用地、C1 類商業用地及 TD1 類旅遊娛樂用地，構成一個具高度彈性及多元用途導向的土地使用框架。

此規劃安排反映政府在該地段並非以單一功能發展為目標，而是透過引入多種相互協調的用途，促進土地的整體效益與長期可持續性。

在居住用途方面，H2 類居住用地主要容許發展多戶型住宅樓宇或複合用途建築，並明確規定居住用途的建築面積須佔總可建築面積百分之五十以上（不包括停車場面積）。容許 H2 類居住用途確立了地塊可發展居住功能的核心定位，確保項目能為社區提供穩定而具規模的常住人口及消費基礎。對於以公共房屋為主、人口結構正逐步老化的石排灣社區而言，此安排有助補充較年輕及具經濟活動能力的人口，從而優化社區整體人口結構。

同時，相關規劃條件亦容許引入與居住用途相兼容的商業及其他輔助用途，為居民提供日常生活所需的配套設施。透過在同一地塊內整合居住、商業及公用服務功能，有助提升社區的自給自足能力，減少跨區出行需求，並促進社區運作的整體完整性。此類以居住為主、配合多功能支援用途的發展模式，已成為高密度城市中提升社區質素及土地效益的普遍做法。

在此基礎上，地塊亦容許配置 C1 類商業用地用途，相關用途主要聚焦於零售、餐飲以及會議及展覽等商業活動。屬於可為社區及更廣泛使用人群提供服務的商業配套，有助引入具日常及跨區吸引力的消費及活動元素，並與居住發展形成互補關係。除傳統商業功能外，相關空間亦具備靈活引入符合澳門「1+4」發展方向之新型產業內容的條件，例如結合高新科技應用展示、產品體驗、輕量化交流及商貿活動等用途，進一步拓展商業空間的功能層次及對外吸引力。

結合區內人口結構特性及已有公共房屋與新建住宅並存的情況，社區內對綜合生活服務、零售、餐飲及社區型設施的需求具持續性與高使用頻率。透過在居住人口密集區域引入合適規模的商業配套，有助減少居民對外區商業的依賴，提升社區層面的自給能力，並與居住用途形成互補關係。

同時，該地塊鄰近輕軌站點的區位條件，使其具備發展「公共交通導向發展 (Transit-Oriented Development, TOD)」商圈的潛力。透過於輕軌站步行可達範圍內配置具

目的性的商業設施，可有效引導及整合來自區內與區外的人流，將原本以通勤為主的流動人口，轉化為具停留性及消費力的使用人群，從而提升商業空間的整體效率。

國際經驗顯示，成功的輕軌或地鐵站商圈並非單純追求商業規模，而是在居住、商業與交通之間建立平衡關係。例如日本東京多摩新城及橫濱港北新城沿線站點，均以中等規模的社區型商業作為核心，服務周邊居民之餘，同時吸引跨區使用者，避免對住宅環境造成過度干擾。類似模式亦有助確保商業活動在不同時段均具足夠人流支持，而非僅集中於通勤高峰時段。

此外，地塊亦被納入 TD1 類旅遊娛樂用地的容許範圍，該類用途容許設置依法規定的酒店業場所，以及相關法律所指的博彩經營場所。TD1 用途的納入，為地塊在功能層面上提供更高階及更具區域性的發展選項，使其在滿足本地居住及社區服務需求之餘，亦具條件承接具旅遊及休閒性質的活動，從而強化地塊與對外交通及整體城市功能網絡之間的連結。

根據《總體城市規劃》，石排灣一帶已被劃為以居住功能為主的住宅區，因此在該地塊引入居住用途，無論從法定規劃定位或實際社區結構而言，均屬合理且符合發展方向。隨着區內人口規模逐步形成，以住宅為主的土地發展有助回應實際居住需求，同時鞏固石排灣作為路環主要居住社區的角色。而在以居住為核心的前提下，配套性的商業設施亦屬居住所不可或缺的一部分，透過引入零售、餐飲及日常服務功能，可補充社區生活所需，提升區內便利性與自給能力，避免形成過度依賴跨區消費的單一格局。

進一步而言，規劃容許的酒店用途亦具備明顯的策略合理性。作為澳門整體旅遊經濟體系的一部分，石排灣雖非傳統核心旅遊區，但其地理位置具備一定優勢：一方面距離路氹金光大道並不遙遠，可透過輕軌等公共交通承接部分溢出或分流的旅客需求；另一方面，路環舊區及沿海一帶本身已是旅客常到的休閒及文化景點，而地塊亦可透過現有及已規劃的輕軌站與主要旅遊及交通節點形成有效接駁。在此背景下，酒店可作為引導外地遊客進入區內的切入點，將人流由傳統旅遊集中區引入較少被充分利用的生活型社區，從而帶動周邊商業及公共空間的活化。

此類「生活型社區 + 酒店」的結合模式，在外地亦具廣泛實踐經驗。例如日本多個近郊軌道站點，均透過中型或社區型酒店承接觀光、探訪及短期停留旅客，在不干擾住宅環境的前提下，為區內商業及服務設施提供穩定的補充客源。事實上，澳門過往也有成功案例顯示住宅與酒店用途在同一區域內並存，並不必然產生衝突，反而可形成互為補充的良性關係。當中具代表性的例子便是壹號湖畔住宅群與文華東方酒店的組合，兩者在清晰分隔動線與管理的前提下，共同塑造高品質的居住與接待環境，有效建立住宅與酒店共生的發展形態，亦提升整體區域價值。參考該類經驗，只要在規模、設計及功能配置上作出適切控制，酒店用途不僅不會削弱住宅環境，反而可為社區引入額外經濟動能及城市活力。

1.3 土地建築參數

根據規劃條件圖所訂明的發展參數，本地塊的建築最大許可高度為海拔 90 米，此高度水平與澳門一般中高密度住宅用地的常見控制標準相若。在不涉及地標式超高建築的前提下，該高度設定可支持具效率的樓面配置，同時亦有助維持與石排灣周邊既有住宅群相對一致的天際線尺度，避免對社區整體景觀及街影關係造成突兀影響，屬於審慎而合理的高度控制。

此外，規劃條件亦訂明本地塊的最大覆蓋率為 100%，顯示在法定層面上，地塊的任何地面範圍均具條件興建地上建築物。此項設定為發展方案在平面布局上提供高度彈性，使建築設計可更有效回應不規則用地形狀及周邊道路條件，同時亦反映規劃上已不再將地塊內部預設為必須保留空地用途，而是將相關公共空間或開放空間的配置，交由建築設計與整體發展方案一併統籌考慮。

在最近一次規劃條件圖中，本地塊部分土地擬被劃作公共道路開發用途，該部分土地歸還之面積為約 2,608.02 平方米，約佔原土地面積約 28%。

在檢視本地塊的發展強度時，有必要將其置於石排灣及周邊地段的歷史規劃背景下作整體比較。事實上，在較早期的規劃及審批實務中，地塊周邊不乏獲批接近 13 倍地積比的例子，尤其是在可發展條件較完整、且建築高度等級較高的地段。

根據《01/DSSOPT/2009 號行政指引》，地積比制度的評估是結合建築高度、地段類型（X/Y/Z 型）及用途組成而作出控制。當一項發展的地上實用面積（不包括停車場）中，用於住宅的比例少於 65%，有關建築便會被界定為多用途（混合式）建築。在此情況下，按照行政指引表 II 所反映的制度邏輯，於合適的高度等級下，混合式建築的最高淨地積比可達 15 倍，這相信正是過往部分地段能獲批接近或超過 13 倍地積比的制度依據所在。

回到本地塊的具體條件，根據現行規劃條件圖，其用途被界定可用作 H2 類居住用地。按照 H2 類用地的規劃要求，住宅用途需佔總建築面積的 50% 以上，即可符合相關用途定義，這意味在制度層面上，本地塊本身已具備明顯的混合用途彈性。換言之，即使在滿足 H2 類住宅主導用途的前提下，其發展模式依然可合理被視作政策上可接受的混合式建築，而非純住宅項目。

在此基礎上再作綜合分析，若按照《01/DSSOPT/2009 號行政指引》對混合式建築的最大發展強度理解，並結合周邊地段早年曾獲批接近 13 倍甚至更高地積比的實際案例，現時規劃條件圖所訂明的 10 倍地積比，似乎難以完全體現對本地塊因公共道路用途而被扣減可發展土地面積的補償效果。從制度邏輯與歷史可比性角度而言，10 倍地積比更接近一個偏保守的整體控制上限，而非一項已充分反映發展權被削減後的補償性安排。

表 II： 淨覆蓋率(ILOS)和淨地積比率(ILUS)

		住宅或部分住宅樓宇						非住宅或部分非住宅或多用途(混合式)樓宇					
樓宇總高度		淨覆蓋率 (ILOS)			淨地積比率 (ILUS)			淨覆蓋率 (ILOS)			淨地積比率 (ILUS)		
		X 型 地 段	Y 型 地 段	Z 型 地 段	X 型 地 段	Y 型 地 段	Z 型 地 段	X 型 地 段	Y 型 地 段	Z 型 地 段	X 型 地 段	Y 型 地 段	Z 型 地 段
所有 A 級和 MA 級樓宇 15 米及其以下的建築部分		66.6	75	80				100	100	100			
A1	20.5 以上至 24 米	52	58	63	4.2	4.6	5.0	92	92	92	7.4	7.4	7.4
	24 以上至 27 米	49	55	59	4.4	4.9	5.3	89	90	90	8.0	8.1	8.1
	27 以上至 31.5 米	46	52	55	4.6	5.2	5.5	85	87	88	8.5	8.7	8.8
A2	31.5 以上至 36 米	42	47.5	50	5.0	5.7	6.0	80	82.5	85	9.5	9.9	10.2
	36 以上至 42 米	39	44	47	5.4	6.1	6.5	75	77.5	80	10.5	10.8	11.2
	42 以上至 48 米	37	41	44	5.9	6.5	7.0	69	72.5	75	11.0	11.6	12.0
	48 以上至 50 米	35	39	42	6.3	7.0	7.5	64	67.5	70	11.5	12.1	12.6
MA	50 以上至 60 米	34	38	41	6.8	7.6	8.0	60	62.5	65	12.2	12.5	13.0
	60 米以上	33.33	37.5	40	8.0	9.0	10.0	60	62.5	65	15	15	15

圖表 – 01/DSSOPT/2009 號行政指引 表 5.2 (資料來源：澳門建築置業商會)

1.4 其他建築指引及限制

除樓宇最大高度、地積比及覆蓋率等主要發展參數外，規劃條件圖亦就本地塊訂定了一系列一般性及操作層面的限制要求，以確保發展在實施過程中能符合交通、安全及城市環境的整體考慮。當地塊涉及酒店或旅遊相關用途時，須依照相關法規及技術指引，配置符合標準的停車設施，包括滿足酒店用途所需的泊車數量，並預留足夠的停車出入口及排隊空間，以避免對周邊道路造成交通回堵或運作干擾。

規劃條件亦對裙樓部分設有高度限制，上限為 13.5 米，藉此控制建築在行人尺度下的體量及街道空間感，確保地面層及低層建築形態能與周邊城市環境相互協調，而主體樓塔則須在此基礎上向上發展。在涉及酒店用途的情況下，亦需特別考慮旅遊巴士的

實際運作需要，配置相應的旅遊車泊位及上下客空間，以支援團體旅客的接駁安排，並減低對公共道路及社區日常交通的影響。

1.5 土地使用情況

根據現場勘察，地塊目前已完整封閉，現時之封閉形狀是根據 2015 年發出之街道準線圖所示而作出；本地塊部分土地已被用作公共行人道路及綠化使用。



圖 – 本地塊衛星圖像 2019 年 (資料來源：GOOGLE)



圖 – 本地塊衛星圖像與地段規劃條件圖重疊 (資料來源：GOOGLE、土地工務運輸局)

地塊四周目前已鋪設公共行人道路，有較多綠化帶。而地塊內部正進行地平整工程。



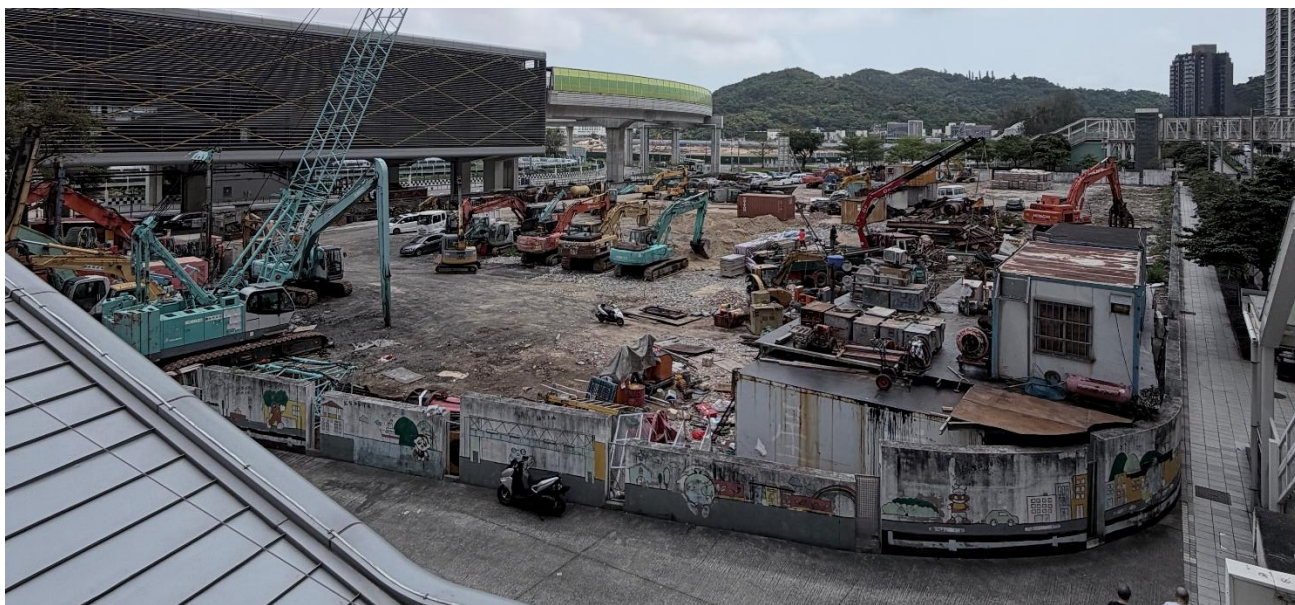


圖 – 本地塊現場照片 2026 年 4 月 (資料來源：Savills)

2. 石排灣社區

本地塊位處於石排灣社區，屬於路環主要社區之一，澳門路環北部現時主要包括三個不同發展階段與社區特性的居住區域，分別為石排灣一帶、金峰南岸一帶，以及蝴蝶谷一帶。三個社區在地理位置與交通連接上具備良好通達性，使其在實際使用層面上形成一定程度的互動關係。

石排灣一帶屬於該區內較早發展的住宅社區，初期以公共房屋項目為主要發展模式，承載了路環早期大規模住宅人口的安置需求。隨著區域發展逐步成熟，石排灣近年亦開始引入私人住宅項目，使社區的人口結構及住宅形態趨於多元化。現時石排灣一帶人口規模約為 2.4 萬人，具備相對完整的社區配套及公共設施，並在空間上位處金峰南岸與蝴蝶谷之間，成為連接不同社區的重要地理節點。

金峰南岸一帶則屬於單一住宅社區，以區內居民的日常生活需求為主要服務對象。該區住宅樓齡相對較新，社區設計及設施配置多集中於內部使用。現時金峰南岸一帶人口約為 7,500 人，整體社區規模較石排灣為小，但居住密度及居住品質較為集中。

蝴蝶谷一帶，則仍處於發展初期階段。現階段僅有兩個已建成並投入使用的住宅項目，人口規模仍然較小，估計不足 1,000 人。該區內仍有大量土地尚未開發，未來具備進一步住宅及城市功能拓展的潛力，其最終社區形態及人口承載規模仍有待後續規劃及落實。



圖 – 澳門石排灣一帶社區分佈 (資料來源：澳門地籍局, Savills)

2.1 人口特徵

石排灣社區人口約 2.4 萬人，連同 500 米生活半徑內的人口約 3.1 萬人，社區面積約 78 萬平方米，換算人口密度約為 4 萬人每平方公里。根據 2021 年澳門人口普查數據，澳門人口最高的統計區為澳門半島北區的黑沙環及祐漢、林茂塘及新橋等社區，人口密度達到約 14 萬至 15 萬人每平方公里，因此石排灣社區的人口密度以澳門水平而言仍屬低水平，具增長空間。

石排灣社區一帶主要由公共房屋構成，共約 1.9 萬人；其餘約 4 千人來自擎天匯，由學生及本地住戶組成；另外為金峰南岸約 7 千人，以及蝴蝶谷新興項目約不足 1 千人。

公共房屋約 1.9 萬人中，有約 20%人口為 65 歲或以上，佔比約 20%，以國際標準而言此百分比屬於超老齡社區。其次 0 至 14 歲的小童及青少年佔約 14%，其餘青壯年人口佔 66%。

擎天匯社區共約 4 千人中，近 94%為 15 至 64 歲的青壯年人口，僅得約 6%為其餘低齡及高齡人口。

而金峰南岸約 7 千人中，約 75%為 15 至 64 歲的青壯年人口，約 20%為 0 至 14 歲的小童及青少年，僅約 5%為老齡人口。

從不同住宅項目的人口結構可見，石排灣社區內部呈現出明顯的「新舊項目人口分化」現象。早期落成的公共房屋項目中，老齡人口比例顯著偏高，65 歲或以上人口約佔兩成，已達國際通行標準下的「超老齡社區」水平；相對而言，近年落成的擎天匯、金峰南岸及蝴蝶谷等私人或新型住宅項目，居民以 15 至 64 歲的青壯年人口為主，老齡人口比例明顯偏低，並伴隨較高比例的小童及青少年。

這種人口結構差異，直接影響社區在日常運作層面的實際使用模式。對於以就業為主青壯年人口而言，其日間活動多集中於社區以外（如外出通勤、上班或上學），工作日白天留在區內的時間相對有限；反之，小童、青少年及長者則屬於「高社區停留人口」，其日常生活、活動及服務需求高度依賴區內可步行範圍內的公共設施與社區配套。

因此，即使石排灣社區整體人口密度在澳門水平中仍屬相對偏低，其實際的設施需求結構並非單純由人口總量決定，而更取決於不同時段內留在社區的人口類型。公共房屋區內較高比例的長者人口，會對基礎醫療、藥房、長者服務中心、無障礙公共空間及日間休憩設施產生持續而穩定的需求；而新建住宅項目中相對年輕的家庭結構，則對幼兒教育、學位、遊樂、運動空間及家庭導向的社區服務形成中長期需求。

以香港為例，新界多個公共房屋為主的衛星城市（如天水圍、葵涌部分屋邨）在落成約 20 至 30 年後，均出現長者人口比例快速上升的情況。相關研究顯示，即使整體人口密度未必屬於全港最高，但由於長者屬於「高頻社區使用者」，其對基層醫療、社區

照護設施及日間活動空間的需求強度，遠高於以通勤為主的青壯年人口，從而產生「使用密度高於人口密度」的現象。

同樣的情況亦可見於日本的大型公共住宅區（如東京多摩新城、千葉縣部分團地）。這類社區在規劃初期多以年輕家庭為主要目標群體，但隨時間推移，大量居民選擇原區老化，導致社區白天人口以長者為主，公共空間、商業設施及服務設計亦需由原本的「通勤支援型」轉向「日間生活支援型」，包括增加社區醫療點、長者日間活動中心，以及將部分原本以零售為主的商業空間轉型為生活服務用途。

對照石排灣社區的情況，可觀察到類似的使用結構分化：公共房屋區內的老齡人口及小童，在工作日白天仍持續留於社區之中，成為公共空間與基層設施的主要使用者；而擎天匯、金峰南岸等項目中的青壯年居民，則在日間大量外流，社區功能主要在早晚及周末時段才被重新啟動。這種時段性使用不均意味著，社區在非繁忙時段看似人流不多，但實際上卻承載着對特定設施高度集中的需求。

歐洲近年提出的「15 分鐘生活圈」理念亦指出，人口結構老化的社區，並非單純需要更多設施，而是需要更貼近日常生活路徑的設施配置方式。以法國巴黎及巴塞羅那部分老城區為例，規劃重點不在於擴大大型公共設施，而是在住宅步行 5 至 10 分鐘範圍內，重組醫療、零售、休憩及社區服務網絡，使高停留人口能在低移動成本下完成日常生活。

從這一角度出發，石排灣社區即使在整體人口密度指標上仍低於澳門其他高密度舊區，其實已具備高社區使用強度的特徵。若未能及早回應不同世代居民在日間活動與生活節奏上的差異，社區空間將容易出現結構性錯配：一方面，硬件上仍保留過多以通勤人口為假設前提的設施配置；另一方面，實際使用者卻集中在長者與小童，導致空間效率與居民滿意度下降。

基於上述人口結構與社區使用模式的分析，可見石排灣社區的核心問題並非設施數量不足，而是缺乏一個能因應不同年齡層、不同使用時段、天氣而運作的核心公共空間。在長者及小童作為主要日間社區使用者的情況下，單靠零散的戶外設施或細小街舖，難以提供安全、連續及具吸引力的活動環境，亦未能有效發揮社區設施的整體效益。

因此，打造一個具規模、室內化、全年可使用，並可同時服務長者、家庭、青少年及在職人口的綜合活動及運動中心，具有明顯的必要性與迫切性。此類設施不僅可在平日白天承接長者康體、復康運動及社區活動的高頻使用需求，亦可在放學時段、晚上及週末轉換為青少年運動、家庭休閒及社區舉辦活動的主要場地，從而平衡不同時段的人流變化，提升整體空間使用率。同時，室內化及集中式設計亦有助應對澳門氣候特性，減少對天氣的依賴，並提升長者及行動不便人士的可達性。

在此基礎上，若能於相關核心節點周邊適度引入符合澳門「1+4」發展方向的新型產業元素，例如結合高新科技應用展示、創新服務體驗或輕量化交流活動等功能，將有助在不影響社區日常運作的前提下，為區內引入更多元的人流來源及活動內容。透過「社區設施 + 產業元素」的協同配置，不僅可提升空間使用效率，亦有助活化區內整體人流結構，減少單一時段依賴，逐步優化社區在日間與晚間的功能分布。透過將此類綜合及運動設施作為社區的核心節點，不但可回應當前人口結構所帶來的日間生活支援需求，亦有助促進不同世代之間的互動，強化居民對石排灣社區的歸屬感，成為支撐社區長遠穩定與活力的重要基礎設施。

2.2 社區設施

根據研究統計，石排灣社區內現有商舖約 89 間，整體規模屬於典型以住宅人口為主要服務對象的社區型商業配置，而非區域性或跨區商業中心。現有商戶組成以基本民生及日常服務為主，其中經營超市及綜合購物業務約 3 間，主要承擔區內居民日常食品及生活用品的採購需求；藥房業務約 4 間，配合區內較高比例的長者人口及家庭住戶，屬於高使用頻率的基礎配套；診所及社區衛生相關設施約 2 間，提供基礎醫療及簡單診症服務，滿足居民基本日常健康需要；銀行及金融服務網點約 4 間，主要處理基本存取款及帳務服務。餐飲方面，區內約有 12 間餐廳及食肆，類型以快餐、茶餐廳及家庭式餐飲為主，反映其主要客源仍以本地居民及附近上班族為核心。

值得注意的是，區內目前錄得約 20 間空置商舖，佔整體商舖數量超過兩成，反映區內人口眾多，但缺乏具有吸引力的消費場景。其餘商舖則多元分布於小型零售、生活服

務行業，或部分被非牟利組織（NGO）用作社區服務、支援及活動空間，反映社區在功能上承擔更多社會服務角色，而非單純消費型社區。

整體而言，石排灣的商業設施配置在數量與種類上基本滿足日常生活所需，但在層次與功能完整度方面仍顯不足。區內缺乏具規模的集中式商業空間，亦較少可支援社區活動、康體或跨年齡層互動的室內公共場所，導致居民在非基本消費或休閒活動上，仍需依賴跨區出行。這一特徵在平日工作時間或惡劣天氣情況下尤為明顯，亦間接影響區內商業空間的使用效率及吸引力。

從發展角度觀察，現有商業模式主要停留於傳統社區服務層面，缺乏具主題性或體驗導向的空間場景。在此情況下，若能透過引入符合澳門「1+4」發展方向的新型產業元素，例如結合高新科技應用展示、產品體驗及輕量化商業交流活動等功能，不僅可為現有商業形態注入新的內容，亦有助提升空置商舖及低效使用空間的再利用潛力，從而逐步活化區內商業氛圍，並促進人流結構由單一「居民導向」向「社區+外來使用者」的多元模式轉變。

在公共休憩設施方面，區內已有新近落成的業興休憩區及和諧廣場休憩區，為居民提供開放式、全天候可使用的戶外休憩空間，涵蓋基本綠化、步行、簡單健身及兒童遊樂設施，對提升社區環境質素及居民日常活動具正面作用。然而，相關設施主要屬於戶外休憩性質，其使用高度受天氣、時段及使用者身體狀況影響，對長者、幼童或需要穩定室內活動空間的居民而言，功能仍有一定局限。加上現有公園以分散布局為主，未能形成一個具集中效應的社區活動核心，亦限制了其在社區凝聚力及多元活動承載方面的潛力。



圖－石排灣社區商舖及設施(資料來源：Savills 及澳門政府)

2.3 交通路網

石排灣區的交通路網建設，主要分為區內社區連接及對外連接兩個層面。石排灣的交通角色既包括承載區內居民日常出行，亦涉及與氹仔、澳門半島及對外交通樞紐的聯繫。

在社區內部層面，石排灣的交通設計顯著以行人流動為導向。由於區內以公共房屋為主，居民日常活動高度集中於住宅、社區設施及交通節點之間，政府在規劃上設立了多條行人天橋及高架行人系統，將不同住宅群、公共設施、巴士站及輕軌站相互連接。這種以立體行人網絡為主的設計，有效減少行人與車輛之間的衝突，亦能提升長者、小童及行動不便人士在社區內移動時的安全性與便利性。

行人天橋系統同時彌補了石排灣地形起伏及道路尺度較大的限制，使居民可在不需長距離繞行或頻繁過馬路的情況下，於住宅與日常使用設施之間移動。

現時石排灣區內的行人天橋系統，主要功能仍停留在道路層面的行人過路連接，協助行人在不同道路及住宅群之間安全穿越，但尚未進一步延伸至直接連接建築物內部、公共設施或商業空間以形成完善連接的步行網絡。行人天橋雖然提升了交通安全及步行連通性，但在實際使用上，仍需頻繁上下樓層，或重新回到地面層才能進入目的設施，未能充分發揮立體行人系統在整合城市功能方面的潛力。

參考香港成熟市區的發展經驗，行人天橋及行人平台除了承擔基本的過路功能外，往往會直接銜接商場、公共設施、交通樞紐及大型發展項目的平台層，形成連續、具遮蔽性且高度可預期的步行網絡。此類設計能有效延長行人在立體層面的停留路徑，使居民及使用者可在不受天氣影響、無需頻繁垂直轉換動線的情況下，於住宅、交通節點及各類設施之間移動，從而提升整體步行體驗及空間使用效率。

對於長者及小童比例較高的石排灣社區而言，這種「建築物—設施—行人系統」一體化的橫向連接方式，尤具實際價值。一方面，可減少需要上下斜坡、樓梯或過馬路的次數，提升行動便利性與安全性；另一方面，亦有助將人流自然引導至指定的公共空間或社區設施，提高相關設施在日間時段的可達性及使用率。從土地發展角度而言，若未來在毗鄰行人天橋體系的位置引入具規模的綜合發展項目，並於規劃階段預留平台層與天橋系統的直接銜接，將有利於打造以步行為核心的社區節點，進一步減少對私家車及地面交通的依賴。

石排灣一帶的交通網絡完善有助出行

對外交通方面，在路環北區三個相對獨立的住宅社區之中，石排灣是目前唯一設有輕軌站的社區，其交通地位在路環北部各社區中尤為突出。石排灣站透過石排灣線與氹仔線銜接，使該區居民能夠迅速連接至多個澳門及區域層面的重要節點，包括橫琴口岸、路氹金光大道、澳門國際機場以及氹仔客運碼頭等主要出入境及旅遊樞紐。同時，經氹仔線延伸，亦可直接到達澳門半島媽閣一帶，進一步強化路環與澳門半島之間的軌道連接。

在運輸能力方面，澳門輕軌屬於中運量軌道交通系統，單向每小時最高可承載約8,000至14,000人次，具備承擔大型住宅區日常通勤及節假日旅客流動的能力。輕軌在區域

交通系統中發揮骨幹運輸角色，為路環北部居民提供相對高效且具容量彈性的公共交通選擇。

區內設有多個巴士站點，能提供往返氹仔市區、澳門半島及部分口岸的服務，對本地居民的日常通勤具有支撐作用。

相對而言，輕軌在可理解性、穩定性及使用體驗上具備明顯優勢。輕軌路線結構清晰、站點數量有限，且站名多直接對應主要目的地或區域節點，對於不熟悉澳門道路系統的旅客而言，更容易理解及規劃行程。同時，輕軌採用獨立路權運行，不受地面交通擠塞影響，能提供較為穩定且可預期的行車時間，特別適合連接口岸、機場、碼頭及大型旅遊或居住區，為區內引入其他社區的消費者以致遊客奠定重要基礎。

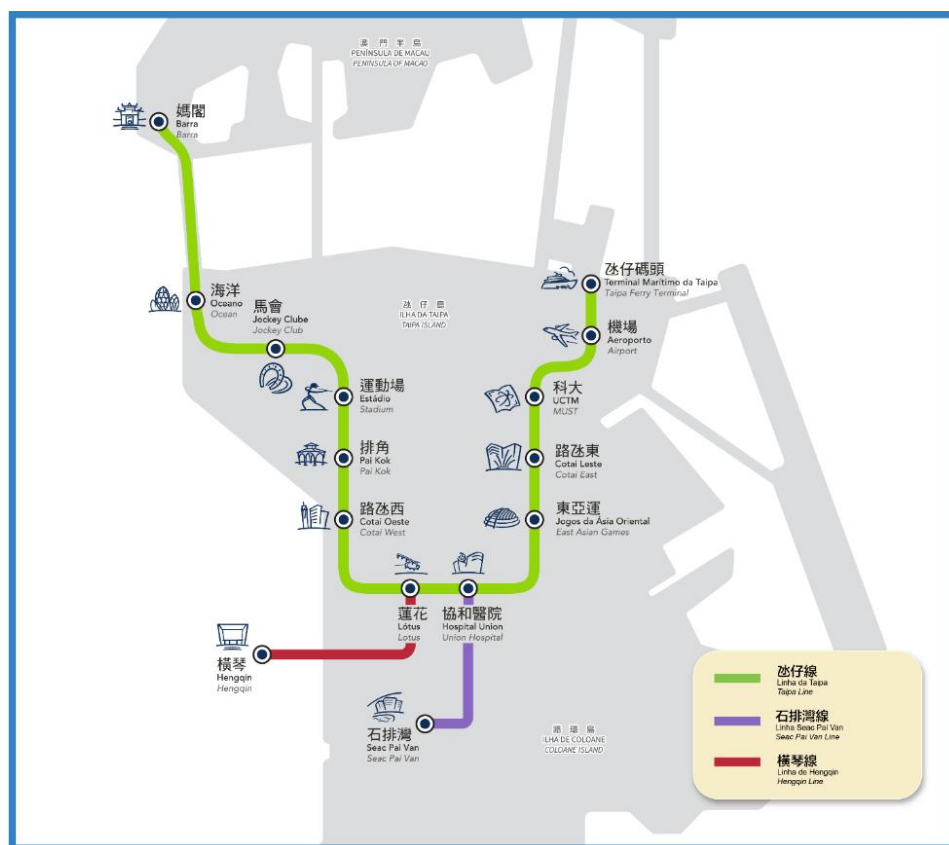


圖 – 澳門輕軌路線 (資料來源：澳門輕軌)

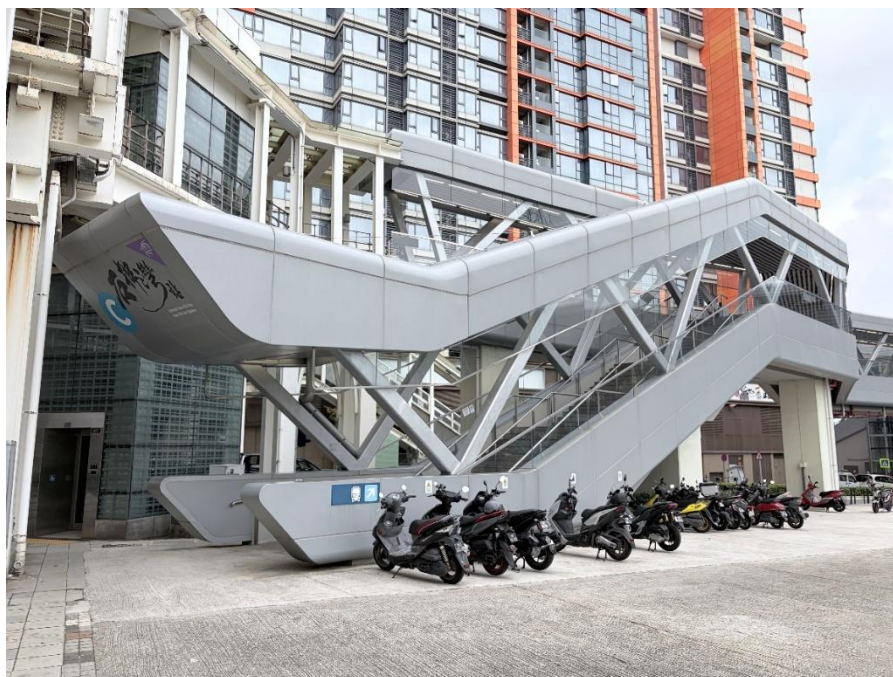


圖 – 石排灣輕軌站接駁天橋 (資料來源：Savills)

2.4 軌道交通經濟

雖然輕軌在路線清晰度及行車穩定性方面具備相對於巴士系統的優勢，但其實際使用量及長期營運成效，並不僅取決於是否「有站」或「有連接」，而在很大程度上取決於站點本身所能提供的功能與體驗。若輕軌站點僅被視為單一的上下車設施，缺乏配套及吸引力，乘客在完成基本通勤需求後便會迅速離開，站點難以形成穩定人流，長遠而言亦可能削弱整體乘搭意欲。

相反，若站點能結合較為豐富且多元的設施，包括商業配套、餐飲服務、日常零售、候車及公共休閒空間，以至清晰易用的導引與資訊系統，則有助提升使用者的整體體驗，使輕軌不再只是「必要時才乘搭」的交通工具，而成為日常生活內自然的一部分。對居民而言，站點可融入其日常活動路徑；對訪客而言，站點則可作為明確且易於辨識的活動起點。

從營運層面來看，站點使用率與輕軌系統的可持續性高度相關。穩定且持續的人流，不僅有助提高整體載客量，改善營運效益，亦可降低對單一時段或單一出行目的的依

賴。當站點本身具備吸引力，乘客的使用情境亦會由單純通勤，延伸至休閒、購物及社交等多重用途，從而提升整體使用頻率。

進一步而言，站點所帶動的並非僅是交通需求，而是具有更廣泛意義的站點經濟。在其他城市的發展經驗中，軌道交通站點往往同時承載交通、商業及社區活動功能，成為人流、消費及投資的匯聚點。透過在站點範圍內及其鄰近地段引入合適的土地利用及配套設施，交通節點可轉化為區域發展的推動力量，促進區內經濟活力的形成與循環。

澳門的城市經濟結構中，遊客始終佔據最重要的消費地位。無論是在零售、餐飲、文化體驗或休閒娛樂層面，旅遊人流對本地經濟的帶動作用皆遠高於單純依賴區內居民消費。然而，若遊客活動長期集中於少數傳統旅遊區，相關經濟效益便容易出現空間上的高度集中，未能有效惠及其他具潛力但尚未被充分認識的地區。

在此背景下，引導遊客進入非傳統遊客區，被視為提升整體經濟效益與擴闊旅遊活動版圖的重要方向。然而，遊客是否願意進入新的活動區域，往往並不取決於距離遠近本身，而是取決於交通方式是否直觀、可靠且容易理解。對外地遊客而言，若需要依賴複雜的巴士路線轉乘、或高度依賴即時查詢與本地經驗，其進入意願往往會大幅降低。

相較之下，輕軌具備極強的「引導功能」。其路線清晰、站點有限，且多連接明確的功能性節點，如口岸、渡假區、機場及大型居住區，能為遊客提供一條低門檻、具方向性的移動路徑。當非傳統遊客區能夠直接或間接透過輕軌連接，該區便有條件被重新納入遊客行程選擇之中，從而打破以往只圍繞核心景點活動的既定模式。

超前規劃交通配套，有助土地規劃發展，重新定義社區惠民、旅遊及商住發展的多樣性，有助流入區及優化居民日常動線

在此脈絡下，研究特別指出，本研究所涉及的地塊正正位處輕軌站鄰近範圍，具備成為真正「輕軌經濟」示範點的特殊條件。過往澳門的城市發展模式，多數屬於「先有社區、後有交通」：住宅項目及社區已成形多年，其後再透過輕軌或其他公共交通設施

作補充式接駁，交通系統的角色往往侷限於回應既有需求，而非主導土地利用及城市功能配置。在此情況下，即使設有輕軌站點，周邊土地用途、建築形態及社區活動模式亦已定型，難以充分發揮軌道交通作為城市發展引擎的潛力。

相較之下，本地塊尚未建成，使其能在規劃初期即能考慮輕軌站點，反向思考土地用途配置、人流組織及社區功能定位。透過於站點步行可達範圍內引入具吸引力且具有一定規模的功能組合——包括住宅、酒店及具社區導向的綜合活動與商業空間——可使輕軌由單純的運輸設施，升級為日常生活、社區活動及經濟行為的組織核心。

若能妥善規劃，該地塊不僅可為區內居民提供便利的出行選擇，亦有條件透過輕軌的清晰可達性，引導非區內使用者甚至外來訪客進入社區，形成穩定而多元的人流結構。作為一個以公共房屋及日常居住功能為主的新市鎮，石排灣原本並非以旅遊或消費體驗為導向，區內缺乏具吸引力的景點、活動或特色場景，對遊客而言既沒有明確的到訪動機，亦缺乏足夠的停留理由。然而，若能透過具規模且具方向性的土地整合發展，在輕軌站周邊引入明確定位的功能組合，透過重新組織現有及新增的商業與社區空間，不再以零散、單一用途的街鋪為主，而是打造具主題性及活動導向的空間場景，例如結合運動、家庭休閒、社區文化或特色餐飲的綜合活動空間，該區便可逐步形成一個「有理由到訪」的目的地，而非單純的居住社區。

在重新定位下，遊客的角色不是主導對象，而是與居民共用空間的次級使用者。對居民而言，相關設施首先服務其日常生活及休閒需要；而對外來訪客而言，該區則可憑藉輕軌的便利性，成為一個容易理解、容易抵達，並具備鮮明特色的延伸活動節點。這種以社區為本、同時具備對外吸引力的定位轉換，亦較符合澳門在旅遊活動空間分布上「去集中化」的長遠方向。

2.5 社區周邊土地發展

澳門特區政府正積極開展《路環石排灣都市化規劃（東側）調整研究》，針對石排灣東側早年被政府收回的土地進行方案擬定、優化及調整，該調整研究旨在對石排灣社區內尚未完成發展的土地進行優化及調整，重點檢視公用設施、綠地及公共開放空間用地，優化路網及行人設施布局，並調整地段的建設發展條件。

該區目前除兩幅已發展的私人住宅項目外，其餘大片土地均由政府掌握開發方案，尚未有完整詳細規劃。現有已明確的用途包括：無償批給澳門城市大學興建新校舍，以及原計劃在 SQ2 地段興建供北京協和醫院澳門醫學中心使用的專家住宅樓。不過，專家住宅樓項目後來因考量到黑沙環新填海區 P 地段暫住房已落成，為加快向協和醫院派駐專家提供住宿，政府已調整方案，優先使用 P 地段解決住宿需求，原 SQ2 地段專家住宅樓建造工程因此擱置或取消。其他尚未有具體方案的土地，目前政府持開放態度，相關職能部門或實體可申請臨時用地，經綜合審視後，若符合公共利益，可作康體、停車或其他臨時用途，以避免土地長期間置。

在上述規劃背景下，可預期石排灣社區未來人口規模仍將持續增長。一方面，區內現有的新建及在建住宅項目尚未完全入伙，社區人口結構仍在成形之中；另一方面，隨着政府對石排灣東側土地作中長期整合規劃，相關公用設施、教育及醫療用途逐步落實，將進一步提升社區生活及配套的整體吸引力，帶動人口及使用需求的自然增長。在此趨勢下，石排灣由單一居住社區逐步向具備更完整城市功能的綜合社區轉變，屬可預期發展方向。

本研究涉及的地塊位處石排灣社區的空間核心，同時亦是目前區內唯一緊鄰輕軌站點、具即時發展條件的重要土地資源，其角色不僅是單一發展項目的承載地，更有可能成為串聯周邊公共設施、住宅社區及交通節點的關鍵樞紐。在社區持續成長且整體規劃仍處於調整階段的情況下，宜及早對本地塊作整體及前瞻性的規劃考慮。

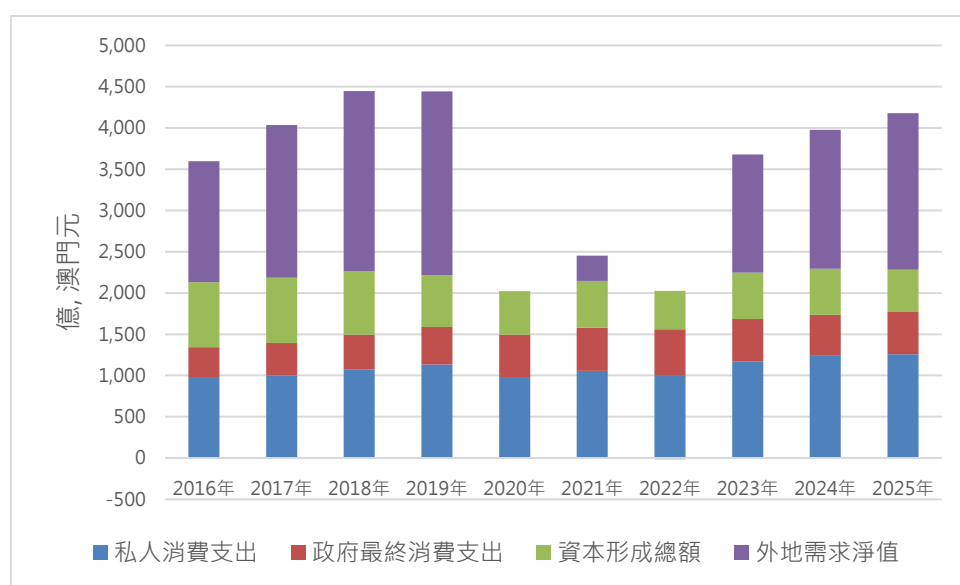
3.市場結構分析與地塊發展定位

3.1 主要經濟指標及產業情況

澳門經濟長期維持高度外向型結構，外地需求（主要反映旅遊及博彩相關活動）始終是推動本地生產總值的關鍵來源。從水平趨勢看，外地需求的波動幅度高於本地私人及政府消費，亦直接主導整體經濟擴張與收縮的節奏，反映內需基礎相對有限。

2025 年，本地生產總值約 4,180 億澳門元，其中外地需求淨值達約 1,899 億澳門元，處於近年相對高位，再次成為經濟增長的主要驅動力。相比之下，私人消費支出及政府最終消費支出雖維持穩定，但對整體增長的邊際貢獻相對有限，未能改變經濟高度依賴旅遊相關需求的基本格局。

對房地產市場而言，這種結構意味旅遊人流、外來消費及相關投資活動高度同步，在物業市場則是在商業、酒店、零售及投資型資產層面更為明顯。整體經濟與外地需求呈現高關聯性。



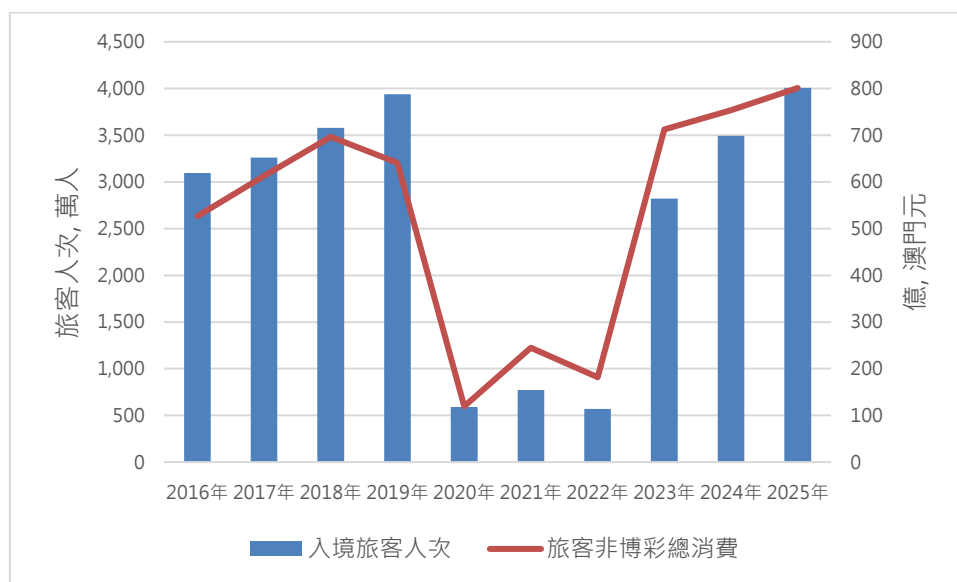
圖表 – 以當年價格按支出法計算的本地生產總值 (資料來源：澳門統計局)

旅遊指標方面，澳門經濟核心特徵在於「高人流密度」與「高消費集中度」並存。長期趨勢顯示，在旅遊環境正常期間，入境旅客人次可迅速成長至高基數水平，而旅客非博彩消費的上升則反映旅遊活動並不受限於單一娛樂導向，同步延伸至零售、餐飲及綜合消費場景，對城市商業空間的使用需求具直接影響。

2025 年，全年入境旅客錄得約 4,007 萬人次，創下歷史新高，顯示旅遊量已穩定達至高位水平；同期旅客非博彩總消費約 801 億澳門元，反映人流回升同時，消費價值亦維持於較高層次。此一組合意味旅遊市場對實體商業設施的需求，不僅取決於人次規模，亦取決於旅客在非博彩活動上的停留時間及消費深度。

從房地產角度觀察，高旅客量配合可觀的非博彩消費，有利於核心區零售物業、餐飲鋪位及酒店配套設施的經營基礎，同時亦強化澳門商用物業市場以旅遊流量帶動使用率與租值及酒店房價表現的基本邏輯。

在上述經濟結構背景下，雖然現時旅遊活動仍高度集中於澳門半島核心區及路氹金光大道一帶，但高旅客量與高非博彩消費水平，已反映市場並非僅支持傳統高度密集的博彩型場景，而是具備向更多元、分散及體驗導向空間延伸的潛在需求。石排灣地塊位處路氹與路環交界，並緊鄰輕軌站點，雖然現階段尚未形成旅遊目的地，但其區位條件使其具備承接部分非核心區消費活動的結構性潛力，特別是在餐飲、家庭休閒、運動康體及社區型活動等非博彩消費領域。若能透過合適的土地利用及功能組合，將該地塊塑造成一個以本地居民為主、同時具備吸引外來使用者條件的綜合活動節點，將有助擴闊非博彩消費的空間承載面，並配合澳門經濟在高旅客量基礎下，逐步提升停留時間及消費深度的發展方向。從此角度而言，石排灣地塊並非直接複製核心旅遊區的功能，而是可作為經濟結構演變下，新型非博彩活動空間的補充與延伸。



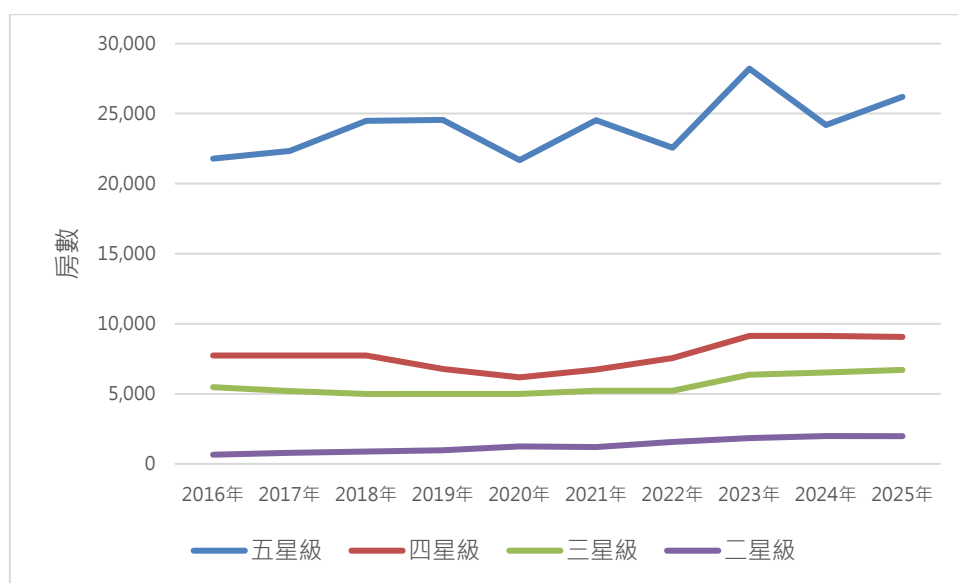
圖表 – 入境旅客人次及旅客非博彩總消費 (資料來源：澳門統計局)

3.2 房地產市場指標及趨勢

3.2.1 酒店市場指標

從酒店業供應面觀察，澳門近年客房數量整體呈現擴張趨勢，但增長節奏並非線性，而是隨大型綜合渡假項目落成與市場環境調整而出現階段性變化。長期而言，酒店客房供應的增加，反映市場對旅遊人流及過夜需求的中長期信心，同時亦顯示酒店資產在整體旅遊生態中佔據核心地位。

截至 2025 年，澳門酒店客房總數約 43,945 間，較早年水平明顯提升。其中，高星級酒店（五星及四星）仍佔供應主體，反映新增供應主要集中於綜合渡假村及高端市場定位項目，而中低端酒店的增幅則相對溫和。這種供應結構意味着市場競爭焦點更多集中於優質地段及品牌效應，低星級酒店供應則相對少，而且中低星級酒店大部分供應都已在早年落成，建築及設施相對較舊。

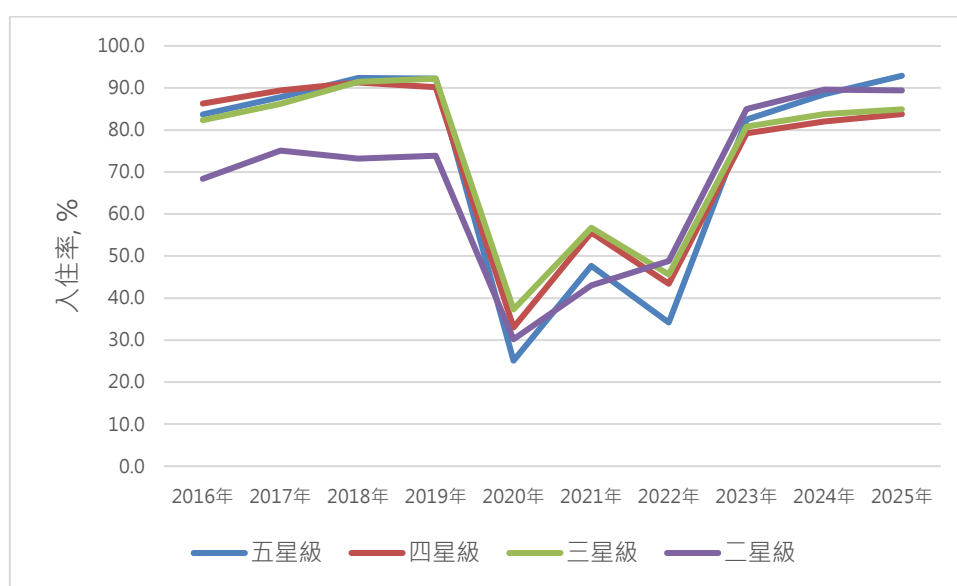


圖表 – 各星級酒店客房數量 (資料來源：澳門統計局)

入住率方面，澳門酒店市場在旅遊活動復常後逐步回復至高使用水平，反映實際住宿需求能夠有效吸納近年累積的客房供應。整體趨勢顯示，在旅客人流回升的同時，酒店入住率亦同步改善，且不同星級之間並未出現明顯結構性失衡，顯示住宿需求分佈相對全面。

值得注意的是，不同星級酒店的入住率，其背後需求來源並不完全一致。對於五星及四星酒店而言，相當比例的客房與娛樂場營運高度聯動，實際上需配合娛樂場的業務需要，為賭客及相關客戶預留房間，因此其入住率在在一定程度上受博彩活動安排及內部資源調配影響，未必完全反映即時的市場化住宿需求。

相比之下，三星及二星酒店的入住率則較為直接反映一般旅客的實質住宿需求，其表現主要受訪澳旅客數量、過夜意願及旅遊行程安排等因素推動。



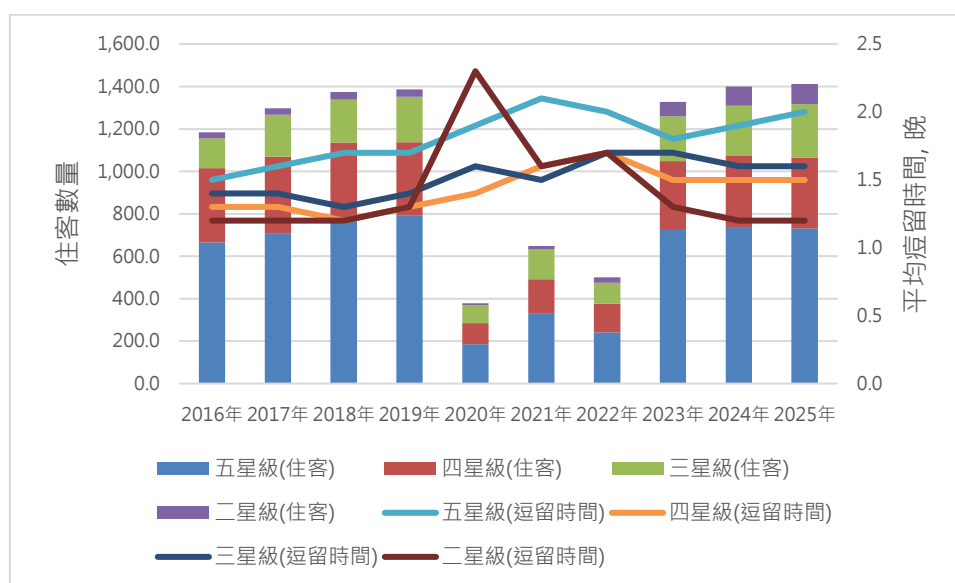
圖表 – 各星級酒店客房入住率(資料來源：澳門統計局)

綜合酒店住客數量、平均逗留時間及各星級客房供應規模，可進一步觀察澳門酒店市場的實際供需匹配情況。整體而言，澳門酒店市場仍然處於供應偏緊的狀態。

根據 2025 年數據，五星級酒店全年共接待住客約 731 萬人次，而同期可提供的酒店客房共約 26,195 間；根據以上數字推算，平均全年為約 956 萬五星級客房供應，對應共約 731 萬五星級酒店住客人次，供需系數約為 1.3，考慮到入住率約為 92.9%，扣除部分不對外開放、難以預約或不符合旅客需求的供應後，供應系數為約 1.21，數字愈小代表供應愈緊張。同樣的推算下，四星級酒店全年共約 330 萬房供應，對應共約 334 萬住客人次，入住率約 83.8%，供需系數約為 0.83；三星級酒店全年共約 244 萬房供應，對應共約 252 萬住客人次，入住率約 84.9%，供需系數約為 0.82；二星級

酒店全年共約 72 萬房供應，對應共約 94 萬住客人次，入住率約 89.4%，供需系數約為 0.68。

根據以上數據，可見二星級酒店的供需系數為各星級中最低，反映供應尤為緊張，而三星及四星酒店亦約為 0.82 至 0.83，相比五星級酒店的數值為 1.21，顯示中低星級酒店的供應消化情況實際上更為緊張。其中因為三星及二星酒店一般並不位於娛樂場及綜合渡假村內，需求主要源自一般旅客的真實住宿需要，並未受到娛樂場預留房間或非市場因素的支撐，其供需表現更直接反映實際人流及過夜需求。



圖表 - 各星級酒店接待旅客人次及平均逗留時間(資料來源：澳門統計局)

從長期房價走勢觀察，澳門酒店市場的定價能力在不同星級之間呈現出明顯分化，反映其客源結構及市場定位存在結構性差異。整體而言，高星級酒店房價表現相對穩定，而中端市場則出現更顯著的重新定價現象。

2025 年，五星級酒店平均房價約為 MOP 1,514，水平雖然維持穩定，但仍略低於過往高位，顯示高端酒店在供應規模擴大及市場競爭加劇的背景下，房價更多以維持穩定為主，而非持續向上突破。這亦反映五星級酒店在定價上需顧及娛樂場配套、客源結構及整體營運平衡因素。

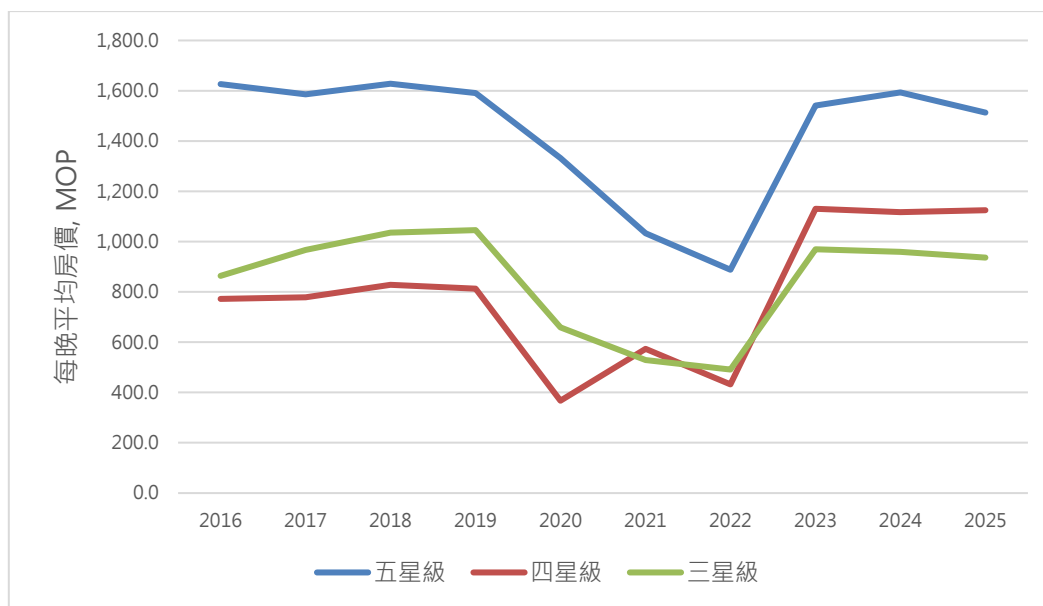
相比之下，四星級酒店房價表現明顯較為突出，2025 年平均房價約為 MOP 1,125，已高於過去歷史高位水平，顯示該市場層級具備較強的定價彈性。四星級酒店同時受惠於較廣泛的旅客客群，以及相對靈活的產品定位，使其能更直接捕捉旅遊需求變化，並將需求轉化為實際房價增長。

至於三星級酒店，2025 年平均房價約 MOP 936，整體仍受制於價格敏感型需求及市場競爭，定價表現相對溫和。整體而言，房價數據顯示澳門酒店市場並非均質發展，而是呈現由中端市場率先重新定價的特徵。

新開發協助舒緩新型旅客住宿需求，促進石排灣經濟流動，長遠能提升區內民生及旅遊業態多樣化

綜合上述供需、入住率及房價表現，石排灣地塊可被視為補充中低星級酒店供應的一個具策略意義的位置。大部分中低星級酒店已在早年落成，市場缺乏新供應以承接相關的旅客需求，而本地塊位處路氹與路環交界，鄰近輕軌站點，具備相對清晰而可預期的對外交通連接，既能滿足旅客對便利性的基本要求，又不與核心博彩及高端酒店區形成直接競爭。對於以價格及功能性為主要考量的一般旅客而言，住宿選擇並不一定要求位於最核心旅遊區，而更重視交通是否直觀、行程安排是否高效。石排灣透過輕軌可快速連接口岸、機場及主要旅遊節點，具備承接此類需求的基礎條件。

更重要的是，在石排灣地塊引入中低星級酒店，其作用不應僅被理解為增加客房數量，而是作為整體土地利用策略中的一個組成部分。配合人才公寓、社區導向的綜合活動及商業空間，中低星級酒店可為地塊及周邊帶來穩定而多元的人流，並在不同時段支持相關設施及商業空間的使用，從而提升整體發展的活躍度與可持續性。相比集中於單一高峰時段的旅遊設施，中低星級酒店的入住需求較為分散，亦有助平衡區內人流在平日及假日之間的差異。



圖表 – 各星級酒店平均房價(資料來源：澳門統計局)

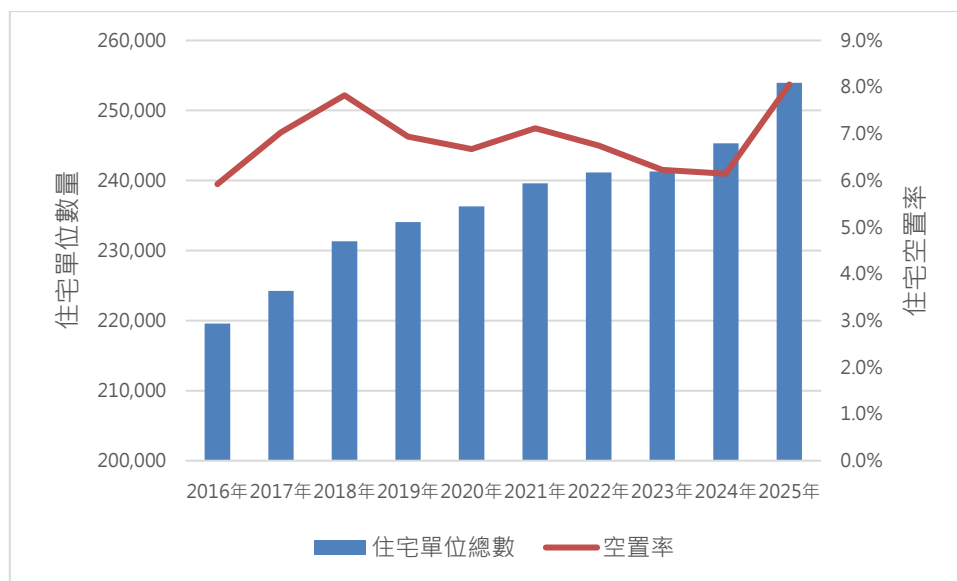
3.2.2 住宅市場指標

從近十年的數據看，澳門住宅供應呈現緩慢而持續增加的走勢，新增供應並非集中於單一年份，而是以累積方式逐步反映在樓宇單位總數之中。整體而言，住宅單位數量的增幅相對溫和，顯示市場長期受制於土地資源及發展節奏限制，新供應難以出現大幅跳升。

截至 2025 年，澳門住宅單位總數約為 253,971 個，較 2016 年增加約 3.4 萬個，反映過去十年間住宅供應雖然穩步上升，但整體增速有限。近年的供應增量相對較為集中，顯示住宅發展主要依賴個別項目的落成，而非持續性大量投放。這種供應模式意味市場在面對需求變化時，調節空間相對有限，住宅存量結構亦較難在短期內出現明顯轉變。

值得注意的是，近十年住宅單位總數的增長，主要由公共房屋落成所帶動，同期私人住宅實際新增供應規模僅約 6,000 至 8,000 個單位。

澳門住宅市場的空置情況整體維持於低至中等水平，至 2025 年，住宅空置率約為 8.1%，較前一年有所上升。

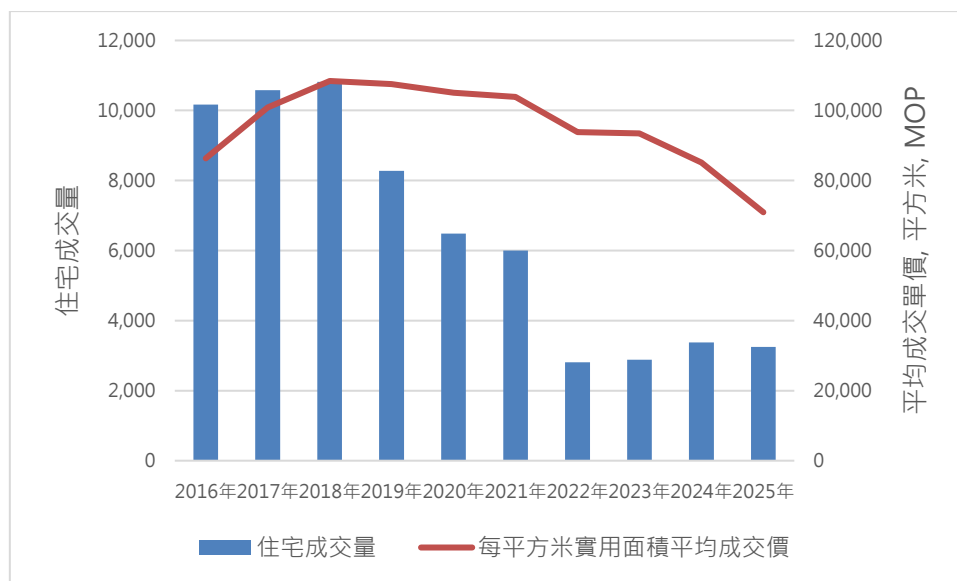


圖表 – 澳門住宅供應量 (資料來源：澳門統計局)

從近十年的住宅成交數據可見，澳門住宅市場成交活動呈現明顯收縮趨勢，成交量水平持續低於早年高位，反映交易層面的調整已維持一段較長時間。整體而言，住宅成交量由較高水平逐步回落，顯示市場交投意欲趨於審慎，買賣活動更多受實際需求主導，而非投資性推動。

與成交量走勢相比，住宅每平方米實用面積平均成交價的調整相對滯後。價格在過去數年維持於高位區間後逐步回落，反映市場在交投減少的情況下，價格更易受到集中成交影響，承受一定下行壓力。

至 2025 年，全年住宅成交量約 3,245 宗，仍處於近年偏低水平；同期住宅每平方米實用面積平均成交價約為 MOP 70,935，較過往高位明顯回落，成交活動持續低迷，而價格則在需求受限及供應累積的背景下，逐步向下尋找平衡。



圖表 – 澳門住宅成交量及成交單價 (資料來源：澳門統計局)

從近十年的住宅平均成交總價走勢可見，市場在單位總值層面曾經歷一段明顯上升週期，其後再逐步回落。平均成交總價由 2016 年約 577 萬澳門元持續上升，並於 2021 年達至約 679 萬澳門元的高峰，反映當時市場在價格及購買力層面均處於較高水平。然而，自高位回落後，平均成交總價逐步調整至約 600 萬澳門元左右，並於 2025 年進一步下調至約 472 萬澳門元，顯示住宅交易在總價承接力方面出現明顯收縮。

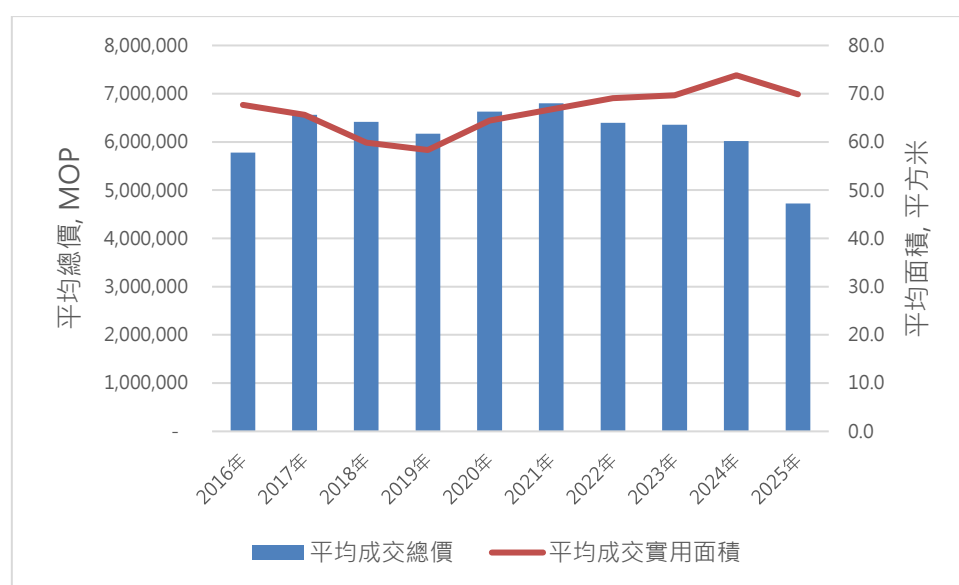
相比之下，平均成交面積多年來則維持於相對穩定的區間。2016 年平均成交面積約為 67.7 平方米，並未隨成交總價上升而顯著放大；反而在 2019 年房價處於較高水平時，平均成交面積一度回落至約 59 平方米，反映市場透過縮細購買單位面積以應對較高價格水平。其後，隨住宅總價逐步回調，平均成交面積回升至約 70 平方米左右，並維持於相對穩定狀態。

數據顯示澳門住宅市場的回調主要反映價格壓力與購買力修正，而非居住需求本身出現明顯萎縮。成交面積的穩定，說明市場需求仍以實際居住需要為核心，價格回落更多是為促成交易而進行的調整，而非住宅使用需求出現根本性改變。

在上述住宅市場背景下，石排灣地塊的住宅發展角色，可定位作回應實際居住需要。數據顯示，澳門住宅市場的調整主要反映價格與購買力的修正，而非居住需求本身出現結構性萎縮；成交面積長期維持穩定，說明市場需求仍以實際居住用途為核心。在

私人住宅新增供應長期偏低、而公共房屋成為主要增量來源的情況下，市場對具特定功能定位、非以銷售為導向的住宅類型（如租賃型或政策導向住房），反而存在結構性空間。

石排灣住宅存量以公共房屋及大型私人屋苑為主，社區人口結構已呈現出老齡化與年輕家庭並存的特徵。為迎接特區政府大力提倡經濟適度多元及產業升級的發展，以及E1區正積極開發的「澳門科技研發產業園」，澳門需要吸納國內外人才，在此情況下，該地塊適合部分承擔具功能性的居住用途，以補足現有住宅結構中尚未被有效滿足的需求。例如，以租賃形式為主、面向專業人士及特定產業人才的人才公寓，既可回應本地經濟及公共服務體系對穩定人力的長期需要，亦可避免與現有住宅市場形成直接競爭。



圖表 – 澳門住宅平均成交總價及平均成交面積 (資料來源：澳門統計局)

3.2.3 商業市場指標

從近十年的商舖成交數據可見，澳門商舖市場整體呈現明顯收縮趨勢，成交量水平較早年高位大幅回落，反映商用物業投資氣氛長期偏向審慎。成交活動在不同年份雖有波動，但整體交投仍然維持於較低水平，顯示市場以實際用途或個別機會性交易為主，而非廣泛性的投資需求。

價格表現方面，商舖平均成交單價（按每平方米計）及平均成交總價在過去高位後逐步回調，走勢與成交量同步轉弱。單價回落反映商舖租金表現及經營環境轉變，削弱了投資者對高價入市的承接意欲；而平均成交總價的下降，則顯示市場交易更集中於規模較細或定價較低的物業。

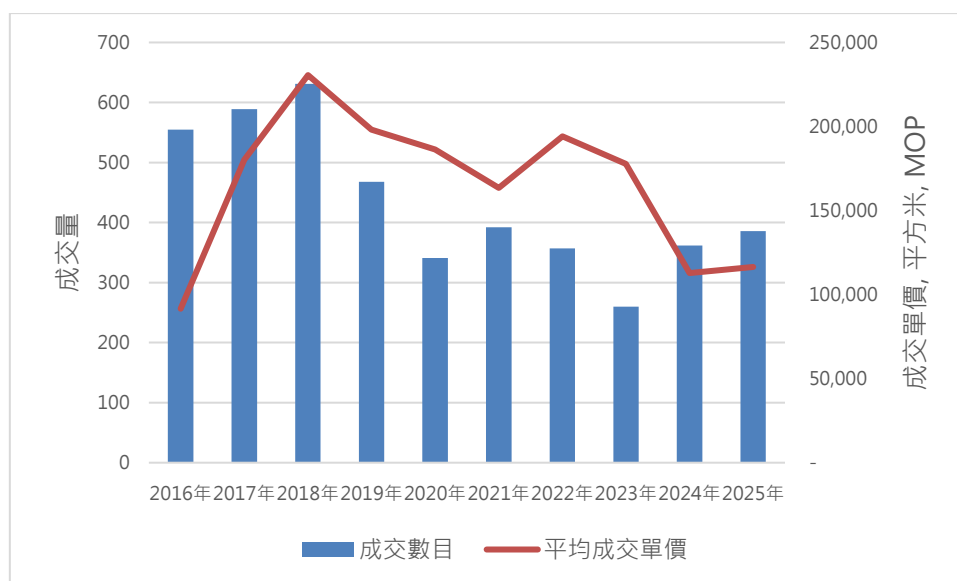
至 2025 年，全年商舖成交量約 386 宗，仍處於近年偏低水平。同期無論是平均成交單價或平均成交總價，皆維持於十年區間的相對低位，顯示商舖市場尚未出現明顯價格反彈。

石排灣地塊的商業空間若能整體混合發展，以集中式、場景化及活動導向的方式配置，將更有助提升其實際使用價值。

在上述商舖市場長期調整的背景下，石排灣地塊的商業功能定位，需明確有別於傳統以投資或資本增值為導向的商舖模式。數據顯示，澳門商舖市場成交量及價格已持續多年處於低位，反映商用物業投資需求結構性收縮，市場對純粹依賴租金回報或轉售增值的商舖承接力顯著減弱。

相反，石排灣地塊的商業功能更適宜從「使用導向」及「配套導向」角度出發，服務社區人口結構及整體土地利用策略，而非作為獨立投資產品。鑑於石排灣社區以居住功能為主，且長者及高社區停留人口比例偏高，其商業需求更多集中於日常生活服務、餐飲休憩、家庭及社區活動相關用途。同時，區內現有商業空間普遍規模較小、分布零散，難以形成具吸引力的人流節點，亦限制了商舖經營模式的多樣化及可持續性。

在此脈絡下，若能將石排灣地塊的商業空間，整合納入整體混合發展之中，並以集中式、場景化及活動導向的方式配置，將更有助提升其實際使用價值。例如，透過與新型產業、綜合活動及運動設施、公共空間及酒店功能產生協同效應，商業部分可承接日常人流、時段性活動及社區聚集需求，成為支撐整體項目運作的配套元素，而非單獨承擔市場去化壓力。此類商業模式較能回應當前商舖市場投資需求疲弱的現實，亦更符合石排灣作為社區型發展節點的定位。



圖表 – 澳門商舖成交量及平均成交單價 (資料來源：澳門統計局)

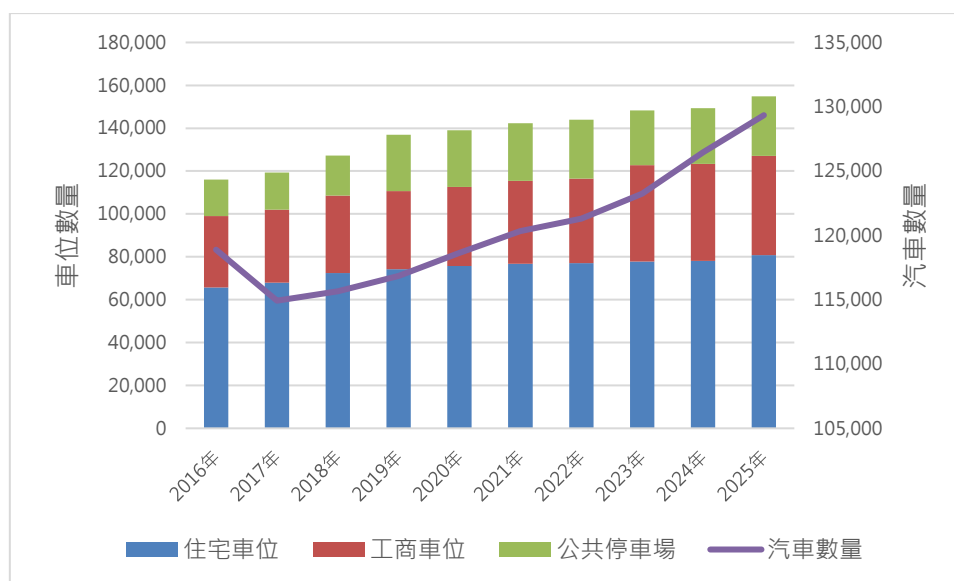
3.2.4 車位市場指標

從整體數量角度觀察，澳門停車位供應在總量上屬於充足水平。截至 2025 年，住宅、工商大廈及公共停車位合計接近 15 萬個，而同期汽車數量約 12.9 萬輛，單從數字上看，整體泊車供應足以覆蓋現有車輛規模。然而，實際泊車壓力並非源於總量不足，而是來自不同類型車位在空間分佈及使用功能上的結構性不匹配。

在住宅層面，住宅車位的增加解決了住戶的自用泊車需求，特別是在新建住宅項目中，泊車設施已成為標準配套。然而，澳門舊區住宅普遍缺乏泊車設施，歷史建成環境難以補充足夠車位，導致舊區住戶對住宅車位的結構性缺口長期存在。相對地，部分新發展區住宅項目則出現車位供應相對充裕、實際使用率不高的情況，造成區域之間的分化。

工商大廈車位則主要承擔商用車輛、辦公及部分通勤需求，其增長在一定程度上紓緩了商業活動對路邊泊車的依賴，屬於較為功能明確且相對有效的供應類型。

公共停車位方面，其角色更偏向補充性及流動性需求，包括舊區短時泊車、訪客泊車及跨區活動所產生的臨時需求。公共泊車設施的增加，有助於改善個別高密度地區的泊車周轉。



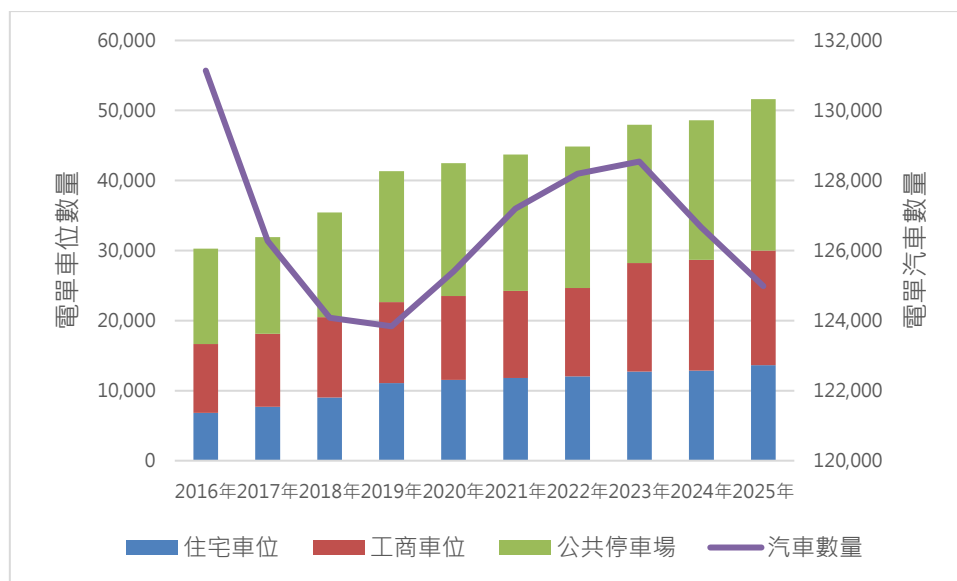
圖表 – 澳門車位數量及汽車數量 (資料來源：澳門統計局)

澳門電單車數量整體呈現輕微回落趨勢，由 2016 年約 13.1 萬輛 減少至 2025 年約 12.4 萬輛，顯示電單車作為主要代步工具的需求在近年已有所放緩。然而，與車輛數量變化相對照，電單車停泊設施的供應則持續擴張。

在住宅層面，住宅電單車位由 2016 年約 0.68 萬個 增加至 2025 年約 1.3 萬個，增幅明顯，顯示新建住宅項目逐步將電單車位納入標準配套，有助於紓緩部分住戶對路邊停泊的依賴。不過，與汽車泊位情況相似，舊區住宅受制於既有建築條件，仍然難以補足足夠的電單車位，住宅電單車位供應在區域之間的分化依然存在。

工商大廈方面，電單車位由 約 0.98 萬個 增加至 約 1.6 萬個，主要用以應對通勤、商用及短時間停泊需求，對吸納日間電單車流動具有一定作用，亦在一定程度上減低工商區對公共泊位及路邊空間的壓力。

公共電單車位的供應增幅顯著，由 2016 年約 1.3 萬個 增至 2025 年約 2.1 萬個，顯示政府持續透過公共停泊設施應對舊區、旅遊區及短暫訪客需求。



圖表 – 澳門電單車位數量及電單車數量 (資料來源：澳門統計局)

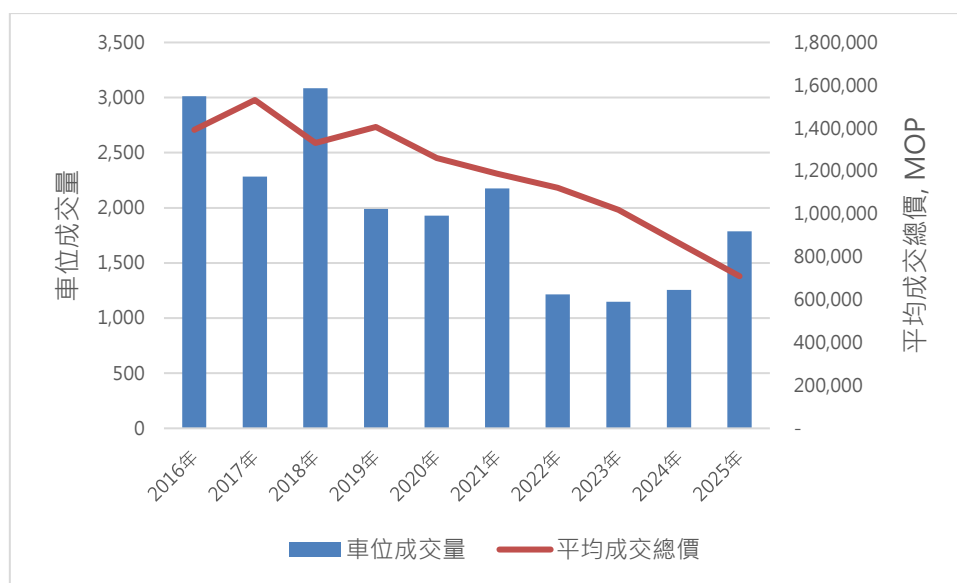
從近十年的數據觀察，澳門車位市場的成交活動整體呈現明顯回落趨勢，成交量較早年高位顯著下降，反映投資及投機需求已大幅收縮。車位作為非居住、非核心資產，其市場活躍度對整體經濟及消費信心變化尤為敏感，成交量的持續偏低顯示市場以自用需求為主，投資性交易明顯減少。

至 2025 年，車位成交量錄得明顯回升，全年成交約 1,788 宗，較前兩年顯著增加，顯示市場交投氣氛有所改善。成交量回升反映在價格調整後，車位作為配套型資產重新吸引部分實際使用需求入市，亦顯示部分買家對車位資產的承接能力有所恢復。

價格方面，車位平均成交總價自歷史高位持續回落，走勢與成交量變化一致，並於 2025 年維持於較低水平，一方面反映車位需求轉弱，另一方面亦顯示買家對車位資產的定價趨於審慎，顯示市場仍以價格消化供應及促進成交為主。

在上述全澳泊車供應結構的背景下，石排灣社區的情況相對具有明顯差異。石排灣區內住宅項目普遍為近十多年落成的新建樓宇，無論在私家車或電單車泊位配置上，均已納入現代住宅發展的標準配套，其住宅內部泊車供應在結構上較為完善。加上社區可發展土地面積相對充裕，區內路網及用地條件亦較有彈性，並不存在澳門舊區因歷史建成環境而導致泊車設施難以補充的先天限制。

因此，從理論上及結構上而言，石排灣並非一個整體泊車供應不足的地區。相反，區內泊車規劃更應著眼於如何配合不同土地用途及使用時段所產生的差異化需求，例如訪客泊車、短時停泊、社區設施及活動所帶來的階段性車流，而非單純追求泊位數量的最大化。在此情況下，若於石排灣地塊引入綜合活動、康體設施或酒店等功能，其泊車需求亦可透過整體規劃加以吸納，避免與住宅自用泊車形成直接競爭。



圖表 – 澳門車位成交量及平均成交總價 (資料來源：澳門統計局)

3.3 政策導向的發展考量因素

3.3.1 整體經濟方向

在經濟適度多元發展的大方向下，澳門近年明確提出以「1+4」作為中長期產業發展主軸，其中「1」指的是以綜合旅遊休閒業為核心的主體產業，「4」則包括現代金融、會展商貿及文化體育、中醫藥與大健康、以及科技及相關新興產業。這一發展模式的核心邏輯，並非以新產業取代旅遊，而是以旅遊作為平台和引擎，推動其他產業在澳門落地並形成實質經濟活動，從而在既有優勢基礎上提升經濟結構的多元性與抗風險能力。

在「1+4」框架下，旅遊被重新定位為一種場景型、平台型產業。透過澳門既有的國際旅遊品牌、大型綜合度假設施及高度集中的人流優勢，政府希望將旅遊人流進一步轉化為商流、資金流及資訊流，為其他產業提供穩定的需求及展示空間。例如，國際

會展、演唱會、體育賽事及文化盛事，既是吸引旅客的重要手段，同時也是推動會展商貿、文化創意及相關服務產業發展的載體。

由於城市規模有限，澳門難以透過傳統方式發展製造或大規模創科產業，而旅遊則是少數可以在有限空間內持續放大經濟效益的活動。透過提升旅遊內容、延長停留時間、提高消費層次，政府更傾向於走「質的升級」而非「量的擴張」，從而在不大幅增加基礎設施與人口負擔的情況下，維持整體經濟體量。同時，在科技及新興產業層面，發展方向亦逐步聚焦於「應用層、展示層及服務層」，而非以重資產、高用地需求的研發或製造為主，從而更符合澳門土地資源有限的現實條件。

在可見的中短期內，澳門仍將持續並且大力發展旅遊產業，未來澳門旅遊的發展方向，將不再以「新增硬件」為主要手段，而是轉向高頻活動化、內容密集化及場景多元化。具體而言，政府與大型綜合旅遊企業將持續透過國際演藝活動、體育賽事、展覽展會及節慶經濟，將澳門塑造成「全年不間斷發生事件的旅遊城市」，以活動帶動人流，而非單靠傳統景點或博彩目的。這類發展模式的優勢在於，即使城市面積與承载力有限，仍可藉由提升活動密度與到訪頻率，持續做大總客量。

與此同時，內地赴澳旅遊政策持續優化，亦為客量增長提供結構性支撐。一週一行、一簽多行、團進團出及免稅額提升等措施，實際上降低了來澳門的制度成本，並鼓勵更高頻、短途且重複的訪澳行為。在這一制度背景下，旅遊的定義不再等同於「一次性長途出行」，而逐漸轉向「生活圈內的高頻休閒活動」。對澳門而言，這意味著即使單次停留時間未必顯著拉長，整體訪澳人次仍具備持續增長條件。

在上述整體經濟與產業發展方向下，如何在非核心旅遊區域落實「1+4」相關產業，並將其轉化為具體可運作的空間載體，成為現階段規劃與土地配置中的關鍵課題。相較大型綜合渡假項目，本地塊所在的石排灣區，具備鄰近輕軌站、土地尚未開發及可於規劃階段整合多元功能的條件，使其有潛力成為承載新型產業應用及展示功能的節點之一。

透過在項目中引入與高新科技、會展交流及創新服務相關的應用場景，並配合人才公寓及社區型設施，可構建一個規模適中、以「應用 + 展示 + 交流」為主的產業載體模

式。在不依賴大規模土地及重資本投入的前提下，該模式更符合澳門現有資源條件，亦有助將「1+4」發展策略，由政策層面進一步轉化為可被實際感知及使用的城市空間，從而提升其落地性與持續性。

3.3.2 人才及產業引進

澳門正明確提出打造「新四大產業」的發展方向，包括大健康、現代金融、高新科技產業以及會展商貿與文化體育等，並將透過興建大型新產業園區、科研及創新載體，引導產業集聚與升級轉型。相關佈局勢必帶動對中高端專業人才、科研技術人員及產業管理人才的持續需求，人才引入規模與結構亦將較以往更為多元與密集。然而，在現行政策框架下，澳門尚未就上述新產業發展所衍生的人才住房需求建立具體而系統的配套安排，相關問題較多仍依賴市場自行調節。隨着區域競爭加劇，尤其是在粵港澳大灣區內其他城市已普遍將人才住房視為核心競爭工具的情況下，若澳門未能及早補足此一板塊，將直接削弱其在吸引及留住產業人才方面的相對優勢。相反，若能前瞻性地將人才住房納入新產業園區及周邊發展規劃之中，作為產業落地與人才政策的關鍵支撐，不僅有助提升澳門對外來人才的整體吸引力，亦可成為塑造城市長遠競爭力的重要政策槓桿之一。

近年來，澳門在經濟適度多元及產業升級的政策框架下，已逐步建立一套相對完整的人才引入制度，涵蓋高端人才、專業人才及高級技術人才等不同類別，並透過分級審核、聘用掛鈎及居留安排等方式，引導具特定專業背景的人士來澳發展。相關制度推行以來，已成功吸引一批來自醫療、教育、科研、金融及新興產業領域的專業人才落戶或長期在澳工作，顯示制度本身具備一定吸引力與實際成效。然而，隨着引入人才數量逐步增加，配套問題亦愈趨突出，其中尤以居住安排最為關鍵。對不少初來澳門、仍處於聘用或事業過渡期的人才而言，直接進入本地私人住宅市場，在成本、選擇及穩定性方面均存在現實困難，亦可能影響其長期留澳意願。

正因如此，「人才住房」在多個城市的實踐中，早已被視為人才政策不可或缺的一環。在中國內地，一線及新一線城市普遍在人才引入政策中，同步配置專用的人才住房或人才公寓，形式包括只租不售、限期使用、租金折讓、以服務年期換取居住權等，降

低其初期落腳成本，並為其在城市中建立穩定生活基礎創造條件。這類住房通常被嵌入成熟社區或產業節點之中，配合交通、商業及生活配套，使人才在工作與生活之間形成良性平衡，從而提高留任率與長期貢獻度。實務經驗顯示，若缺乏這類過渡性居住安排，單靠薪酬或職位吸引，往往難以支撐人才在高成本城市中長期發展。

對澳門而言，情況更具特殊性。城市規模細小、土地資源有限，使得人才一旦無法順利融入本地生活圈，其流失成本相對更高。政府雖已在制度層面成功引入人才，但若相關配套僅停留在個別機構自行解決住宿，或依賴零散的市場租賃安排，長遠而言並不足以支撐持續而有系統的人才政策。因此，將人才住房視為一項具公共政策意義的用途，並透過私營項目在合適地段加以承擔，反而更符合澳門的實際條件。一方面，私人開發可在不增加公共庫房長期負擔的情況下，較快回應需求；另一方面，透過將人才住房嵌入住宅、商業及交通節點構成的綜合發展之中，亦有助避免人才被集中於單一、相對隔離的設施，促進其與社區的自然融合。

其中，「澳門科技研發產業園」的規劃與落實，尤其凸顯人才住房配套的重要性。產業園初步擬選址於偉龍馬路一帶，以及涵蓋 E1 地塊西側等重點用地，區位上緊鄰大型交通幹道及綜合旅遊設施，並與橫琴粵澳深度合作區具備良好的空間銜接條件，被視為澳門承載高新科技研發、成果轉化及科技企業集聚的核心載體之一。按照其產業定位，園區未來將重點引入科研機構、高新技術企業、初創及成長型科技公司，對象包括科研人員、工程師、數據及資訊科技專才，以及具產業化經驗的管理與營運人才。此類人才群體具有高度流動性，對工作與居住距離、居住穩定性及整體生活環境尤為敏感。

然而，從現階段規劃方向觀察，偉龍馬路及 E1 地塊一帶的開發重心仍主要集中於科研辦公及產業功能本身，對人才在園區落地後「住在哪裡、如何過渡、能否形成穩定生活圈」的問題，尚未形成清晰而成體系的政策安排。若相關科研人員及專業技術人才需依賴跨區通勤，或全面承受路氹及周邊住宅市場相對高昂及供應有限的租住成本，將不利於科技研發這類需要長時間投入、團隊協作及知識沉澱的產業發展。長遠而言，這不僅影響單一企業的人才留任率，亦會削弱整個科技研發產業園在區域競爭中的吸引力。

相較之下，內地及大灣區其他科技園區的發展經驗顯示，「科研園區＋人才住房＋生活配套」的一體化規劃，已成為吸引科技人才的重要基礎設施。對澳門而言，若能在偉龍馬路及 E1 地塊相關發展中，前瞻性地引入具政策導向的人才住房元素，例如專供科技研發人員使用的出租型單位、與科研服務年期或聘用狀態掛鈎的居住安排，或透過私營發展項目提供具穩定性與可負擔性的過渡性居住空間，不僅可有效支持科技研發產業園的實際運作，亦可進一步強化澳門在高新科技領域「引得來、留得住、發展得好」的人才競爭力。

進一步而言，除政府主導的大型科研產業載體外，具市場導向及靈活運作模式的產業承接空間，同樣是完善整體生態的重要一環。相較以研發為核心的園區，本地塊所具備的區位及規模條件，更適合發展以「應用、展示、交流及商業轉化」為導向的產業功能，例如科技產品展示中心、創新應用體驗空間及輕量化商貿活動平台等。此類空間可作為科研成果由「研發階段」邁向「市場應用」的重要過渡載體，並為初創企業及成長型科技公司提供進入澳門市場的第一落腳點。

在此模式下，本地塊若結合人才公寓、商業配套及交通節點優勢，可形成一個與科研園區互補的「產業延伸節點」，在空間上承接部分未必需要全面進駐科研園區、但仍有實際營運及市場拓展需要的企業及人才。透過建立更緊密的「工作—居住—交流」關係，不僅可降低人才流動成本，提升留澳意願，亦有助形成更具活力及可持續的產業生態，從而補足單一大型園區在功能及使用情境上的局限。

從這個角度看，澳門科技研發產業園的成功與否，並不僅取決於硬件設施與產業定位，更在於能否同步構建一套由核心園區延伸至周邊節點、以多層次空間承載不同產業階段的完整體系，而本地塊正具備成為此類市場導向產業節點的條件與潛力。

3.3.3 旅遊簽證

目前，中國對內地居民赴澳門仍採取分城市、分功能、具差異化的簽證管理制度，而非全國統一安排。整體而言，政策呈現「大多數城市維持一次性個人遊、少數特定地區試行高頻往返」的結構。

在全國大部分省份及城市，包括廣東省內的廣州、深圳、佛山、東莞，以及其他省會與一線城市，居民赴澳門主要透過個人旅遊簽注（G 簽）來澳，個人遊旅遊簽注是澳門最大宗客群之一，約 1,544 萬人次，簽注形式多為三個月一次或一年一次，每次入境最多逗留 7 天，離境即失效，期間不可多次往返。此類安排本質上仍屬一次性旅遊制度，對旅客行為形成「來一次、多停留」的誘因。

在珠海市，中央自 2024 年底起實施赴澳門旅遊的一週一行政策，允許珠海戶籍居民每個自然週可赴澳一次、逗留最多 7 天，但同一週內不得重複往返，2025 年錄得約 213 萬人次。該政策提升了來澳頻率，但仍保留週期限制，未完全解除單次出行的制度成本。

在橫琴粵澳深度合作區，則實施目前最為開放的個人旅遊安排——「一簽多行」，2025 年旅客約 78 萬人次。符合條件的橫琴戶籍居民及居住證持有人，可在一年內不限次數往返澳門，每次逗留不超過 7 天，成為目前唯一在個人層面真正具備高頻自由往返能力的內地人群。

此外，對於內地團客，中國與澳門透過「團進團出」及「澳琴聯遊」機制，允許參加指定旅遊團的旅客在簽注有效期內多次經橫琴口岸往返澳門與橫琴。此制度突破了以往必須以澳門住宿作為行程核心的安排，標誌着團體旅遊層面首次制度性承認不住澳門亦可遊澳門。但整體上有條件實現多次進出澳門的旅客群體相對非常少，對澳門旅遊業尤其是酒店業影響並不大。

3.3.4 橫琴商業及辦公樓改酒店政策

2024 年 5 月，橫琴正式出台《關於促進合作區酒店業高質量發展的若干措施》及配套的《存量空間建築臨時改作酒店使用操作指引》，明確允許已完成竣工備案的空間商業及商務辦公物業，在不改變用地主體及規劃條件的前提下，臨時改作酒店用途，使用期限最少 8 年，可延至土地使用權剩餘期限為止，期間毋須重新辦理用地或規劃許可。

其後於 2024 年 7 月，橫琴進一步優化政策，擴大可申請「商改酒」的建築範圍，除商業與辦公外，亦涵蓋文化創意、高新技術及科研用地內的存量樓宇，只要項目被認定為「對文旅會展商貿產業具積極意義」，即可申請轉作酒店使用。

需要特別指出的是，橫琴並非因自身旅遊需求不足而推動酒店政策，而是主動承接制度紅利：一方面，「團進團出」與橫琴「一簽多行」政策，令旅客制度性具備住在橫琴、遊在澳門的能力；另一方面，澳門本身對酒店不設直接補貼、亦無鼓勵新增中低端住宿的政策。在此背景下，橫琴選擇以供給側方式迅速補位，成為澳門旅遊體系的「住宿外延」。

但從現階段制度安排與旅客實際行為來看，橫琴相關政策對澳門酒店市場的實質影響仍相當有限。關鍵原因在於，現行出入境與簽證制度下，大部分來澳旅客仍以單次入境澳門為主，並未普遍具備在行程中自由往返內地與澳門、再回澳門過夜的彈性。除少數已在珠海或橫琴停留的旅客，以及可由旅行社統一安排出入境節奏的團隊客外，多數以澳門為主要目的地的自由行旅客，實際上難以、也不傾向將住宿安排於橫琴。在此情況下，橫琴新增或轉作的酒店供應，更多是面向其自身及周邊的區域需求，尚未構成對澳門酒店業的正面競爭壓力，短期內亦無須過度擔心出現大規模「客源被分流」的情況。

3.3.5 土地市場

近年來，澳門的土地政策呈現出明顯的收縮與審慎取態。政府在司法與行政層面陸續回收了相當數量的閒置或未按合約發展的土地，在法律原則與公共利益層面，確立了政府對土地資源的最終主導權。然而，這一輪土地回收完成後，政府並未同步公布清晰、具體及可執行的土地用途規劃藍圖，使得市場對未來土地供應的方向、節奏與定位，處於不確定狀態。

從政策訊號來看，土地回收本身更多被視為一項風險治理與秩序整頓措施，而非新一輪城市發展或土地市場啟動的前奏。政府至今未就已回收土地提出整體性的用途分類，也未訂下明確的開發時間表，無論是用作公共設施、住宅、產業還是商業發展，皆缺乏具體路線圖。

近年澳門房地產市場顯著下行，成交量與投資意欲同步轉弱，整體經濟亦面臨增長放緩甚至停滯的壓力，不少本地及外來發展商已逐步淡出澳門市場，過往曾舉行的一次土地拍賣，其反應亦顯得相對冷淡，競投氣氛不足，成交結果未能對市場形成正面示範作用。拍賣表現不理想，某程度上反映並非單一地塊本身的吸引力問題，而是發展商及投資者對澳門土地制度風險、規劃不確定性及未來需求前景持謹慎態度。在缺乏清晰政策方向與穩定土地供應預期之下，市場資金傾向觀望，土地市場亦因此陷入實質停滯。

在當前經濟與市場環境下，土地開發若由單一主體——無論是政府或市場——單方面決定方向，其實都難以取得理想效果。實際上，澳門更迫切需要的，並非一套「由上而下」的指定發展藍圖，而是一種結合政府與發展商、以協作方式共同塑造土地開發條件的制度框架。在整體市況低迷、產業轉型尚未成形的階段，單靠市場自身判斷風險回報，往往難以促成具前瞻性與公共價值的投資；同時，若完全由政府單向設定用途與模式，亦容易與實際資本運作能力及產業需求脫節。

國際上愈來愈多成功案例顯示，土地作為發展工具，其效能取決於政府與市場能否在開發早期建立有效的溝通與共識形成機制。例如，在部分歐洲及日本城市的新區或產業用地發展中，政府並非先行拍板所有細節，而是透過前期諮詢、概念徵集或條件式合作安排，讓發展商、產業營運方及資金方共同參與項目構想的形成過程。政府的角色，在於界定公共目標、產業方向與基本底線，同時提供制度、程序及配套上的支援；而發展商則在此框架下，提出可行的開發方案，並引入自身掌握的產業資源、營運夥伴或外部資本，共同承擔發展責任。

例如，政府可在新土地或具整體規劃條件的地段上，先行提出政策目標與產業導向，並在金融、信貸、規劃彈性或審批程序上提供相應支援；同時，容許發展商在符合公共目標的前提下，主動提出具產業內容與資源整合能力的方案，而非僅以傳統地產開發思維回應。透過這種雙向互動，土地開發不再只是行政決定或市場投標，而是一個共同塑造城市未來功能的過程。若能在制度層面建立政府引導、市場參與、公共與私

人成果共享的開發模式，相信可更具條件為土地發展引入新產業、新資金與新人才，創造實質落腳點。

3.4 土地資源概況

根據澳門地籍局及城市總體規劃數據，澳門土地面積約為 33 平方公里，其中約 39% 為不可都市化地區，即現時都市化地區接近 20 平方公里。

澳門發展較早，大部分可都市化土地已於過往數十年內完成開發。現有都市用地普遍進入高度密集使用階段，基建及樓宇形態基本定型，新增用地主要集中於已規劃的新城填海區，而非傳統市區。

自新土地法實施以來，過往未按合同期限發展或長期閒置的批給土地陸續被宣告失效並由政府收回，進一步改變了土地持有結構。近年具一定規模、具連片或可整體規劃潛力的發展用地，已大多集中於政府手中，並主要透過公共房屋、公共設施或政策主導項目作出配置。

根據土地工務局數據，截至 2026 年 2 月，共收回 95 幅土地，涉及土地面積約 102 萬平方米，其中有 68 幅土地目前仍未有明確規劃或仍在跟進法律程序中，涉及土地面積約 79 萬平方米；另有 5 幅土地用作臨時用途，涉及土地面積約 2 萬平方米；其餘 22 幅土地則大部分用興建政府辦公大樓或公共設施，涉及土地面積約 21 萬平方米。

除被收回土地外，澳門其餘可發展土地散佈在澳門各區，其中大部分為規模較小之土地，土地面積不足 100 平方米之地塊。

在澳門各區之中，青洲區擁有較多尚未發展的土地，過去由於地塊零碎，而且部分地塊涉及青洲山保育及佔用等問題，未能有效開發。政府早年曾草擬青洲都市化整治計劃，近年再度推出 2024 年的更新版本，但由於部分地塊形狀較難開發，而且已和現行公共道路有衝突，需要與政府及鄰近地塊持有人協商才可尋求有效利用地塊。



圖－青洲區 (資料來源：澳門地籍局)

其次，位於南灣區有多幅土地在新土地法的法律制度下被政府收回，收回大部分土地已被用作公共用途。

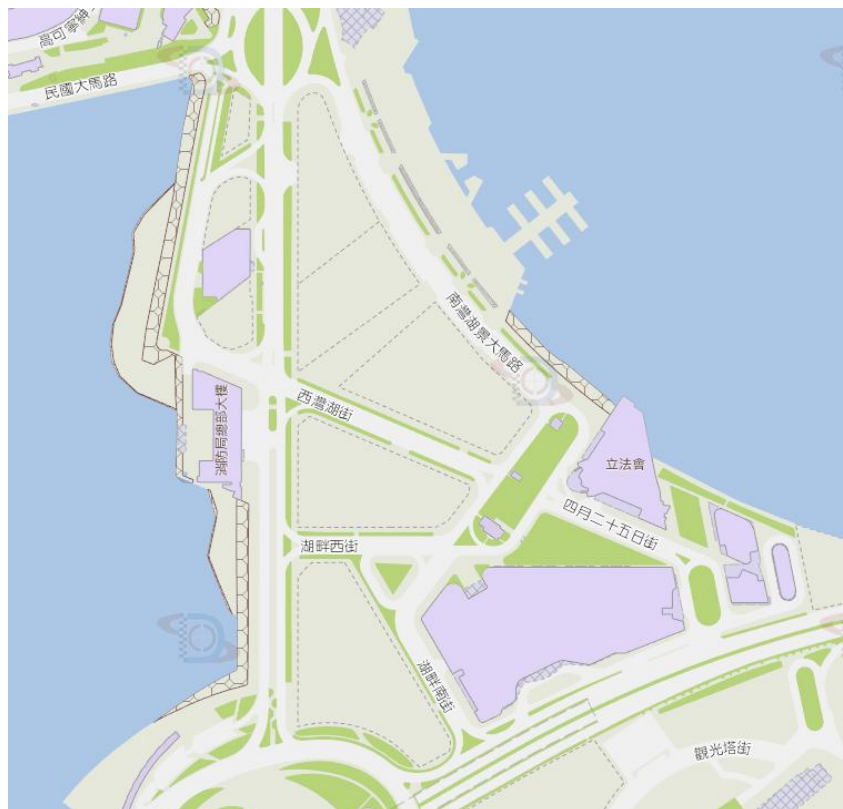


圖 – 南灣區 (資料來源：澳門地籍局)

氹仔市中心靠近賽馬場一帶有多幅地塊已被政府收回，其中 BT8 及 BT9a 地塊曾於 2023 年進行土地拍賣，但最終結果 BT8 地段並未獲得競投，BT9a 地段由一位投標者投得。其餘地塊目前尚未有推出之時間表。



圖 – 氹仔中心區 (資料來源：澳門地籍局)

氹仔卓家村路一帶有較多可發展用地，而且其中較多屬於私家地，但由於該區地塊零碎而且形狀不工整，難在固定有地界情況下開發道路，需要涉及地塊重整的補償或換地方案，甚至是多塊土地持有者之間進行協商。早年政府曾草擬氹仔市中心都市化整治計劃，針對卓家村路一帶的土地進行重整，但由於後期區內有樹木涉及了保育計劃，有關的公共道路需要重整，至今尚未有可行開發計劃。

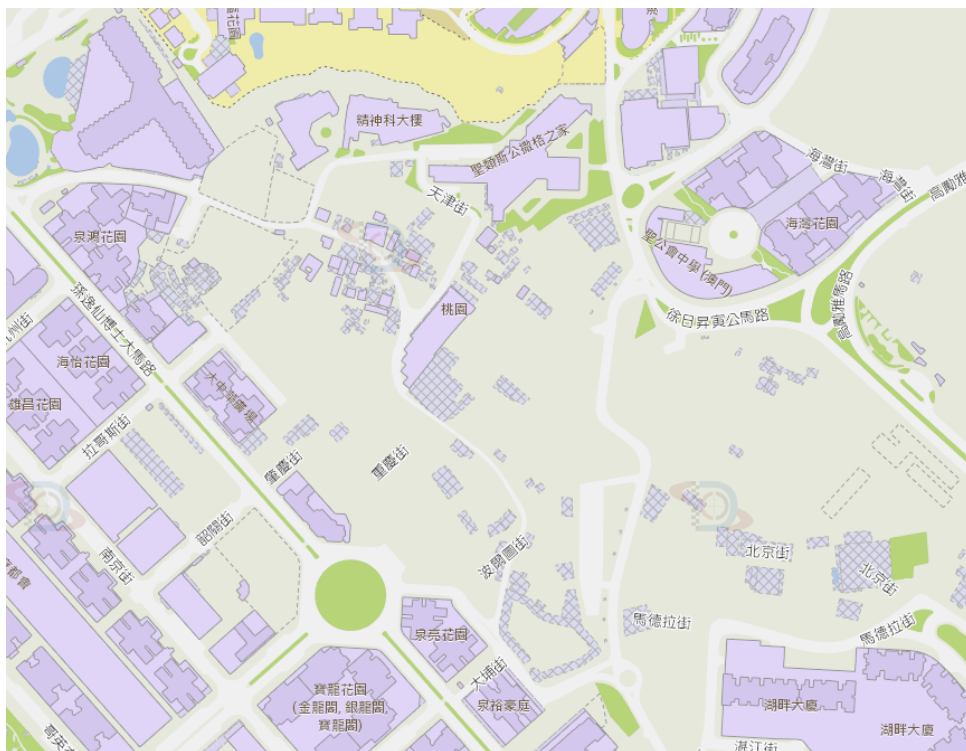


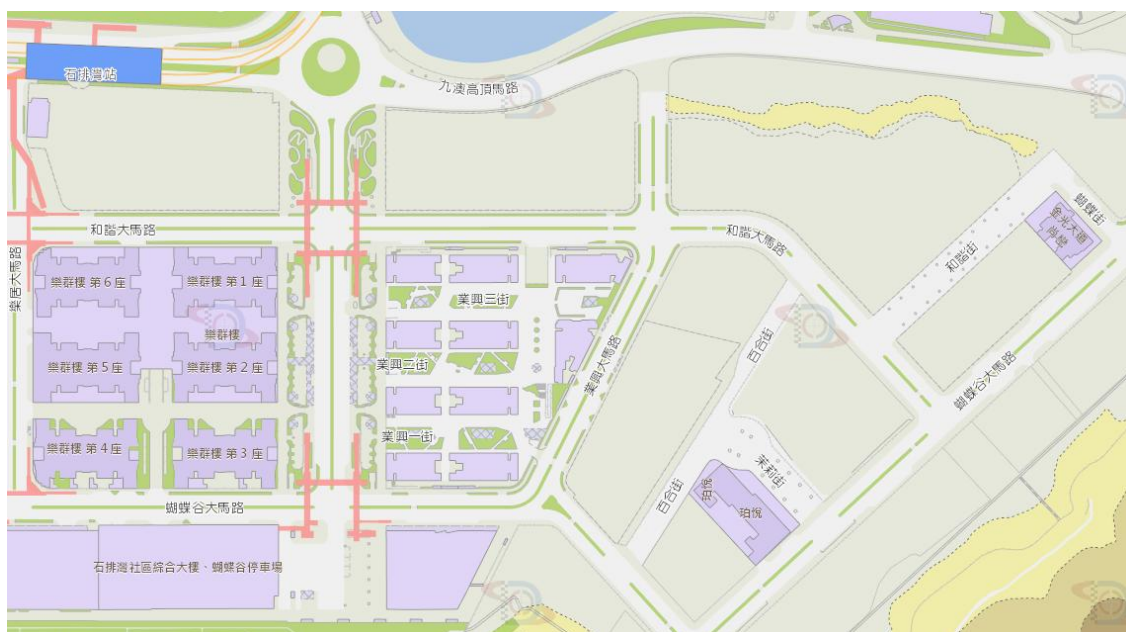
圖 – 氹仔卓家村路一帶 (資料來源：澳門地籍局)

氹仔北安區有多幅土地被政府收回，該區主要定位作工業用途，包括公共及私人工業活動，以及部分用作倉儲及政府辦公大樓等。



圖 – 氹仔北安區 (資料來源：澳門地籍局)

石排灣東區蝴蝶谷一帶，早年曾被納入石排灣一帶的都市化規劃構想，並配合相關規劃逐步完成道路、管線及公共設施等基建建設，為後續土地發展提供基本條件。蝴蝶谷周邊目前已有兩個住宅項目相繼落成並投入使用，近年政府亦正就石排灣東區範圍的發展構想進行檢視及更新。



圖－石排灣區(資料來源：澳門地籍局)

從現時澳門可發展土地的空間分佈來看，可以觀察到一個清晰的結構性特徵：具規模、具整體規劃潛力的土地，已高度集中於少數地段，且大多掌握於政府手中；相反，私營市場中仍具即時開發條件的土地，不但數量有限，且多屬零散或受限地塊。在此格局下，如何善用仍具整合條件的私營土地，以回應快速變化的社區及產業需求，成為土地政策中日益重要的一環。

因此，土地合併與整體規劃，不僅是一種提升土地使用效率的技術手段，更可被視為釋放私營土地公共價值的重要機制。當具條件的私營地塊能夠透過整合形成完整街廓，其可承載的功能便不再局限於單一用途，而可在同一發展框架下，同步配置住宅、商業、產業及公共服務設施，例如綜合康體中心、社區活動空間以至具政策導向的產業承載功能。此類用途若完全由政府土地承擔，往往需額外預留資源及時間進行規劃與

落實；但若能嵌入私營綜合發展之中，則可透過空間整合與功能疊加，在不額外佔用政府土地的前提下實現，並提高整體落地效率。

更重要的是，私營主導的整體開發，能在城市使用體驗上避免「公共設施與私人物業割裂」的常見問題。政府單獨開發的公共設施，往往因選址、管理及使用制度不同，而與周邊私營住宅或商業形成界線，實際使用率與社區融合度未必理想。相反，當公共用途在規劃初期已被納入私營項目的整體設計，其動線、界面及日常使用可自然融入居民生活路徑之中，形成真正的「生活型公共設施」，而非只在特定時段或特定人群中被使用的專項設施。

進一步而言，在澳門推動「1+4」經濟適度多元的背景下，私營土地亦可同時承擔部分產業空間的補充角色。相較於大型、由政府主導的產業園區，私營綜合發展項目在設計及營運上更具靈活性，適合引入以應用、展示及商業轉化為主的新型產業功能，並與住宅及人才公寓形成更緊密的空間聯繫。此類「居住+產業+社區」的複合模式，有助在不大幅增加土地負擔的前提下，回應人才引進與產業落地之間的實際銜接需求。

從土地政策的角度而言，當前澳門並非缺乏土地，而是缺乏能夠在短期內、以較低制度成本，回應社區及產業實際需求的整合式發展機會。具備條件的私營地塊，正正提供了一個可由市場主導、並在政策引導下承擔部分公共與產業功能的實施平台。透過在規劃條件中清楚界定公共目標、功能比例及營運原則，既可避免公共資源的過度投入，亦可在確保合理發展回報的前提下，引導私營市場更積極參與解決人才引進、產業發展、長者服務及社區康體等已具迫切性的結構性課題。

4. 土地開發規劃

根據 2025 年發出之規劃條件圖，本地塊可用作 H2 類居住用地、C1 類商業用地及 TD1 類旅遊娛樂用地，地積比最大限制為 10 倍。理論上本地塊最大開發面積可達 90,444 平方米，但在最新一份規劃條件圖中，地塊有約 2,608 平方米被劃作公共用途，剩餘約 6,436 平方米面積之用地，可建面積約為 64,360 平方米。

從單一用途發展角度分析，若將上述約 64,000 平方米樓面全面用作商業用途，其規模已相當於中型購物中心，與石排灣以居住為主的社區定位並不匹配。在缺乏穩定旅遊人流及跨區消費支撐的情況下，大規模、單一導向的傳統零售商業發展，難以形成可持續的經營基礎，亦可能導致招商困難及資源錯配。因此，將地塊全部用作商業用途，無論從市場吸納能力或區域定位而言，均並非合適發展方向。

更關鍵的是，從整體土地利用及社區發展角度考慮，本地塊的合理發展，並不應以單一用途最大化為目標，而應以回應社區及社會實際需要為前提，作出多元用途的平衡配置。具體而言，項目在規劃上需預留適當樓面面積，用作社區所需的商業配套、綜合活動及運動設施，以及配合澳門「1+4」發展方向的產業相關空間。

在此框架下，商業用途的角色，應從傳統以零售為主的獨立功能，轉化為支撐整體發展的配套元素。透過與社區活動空間、人才公寓及產業應用場景的整合設計，商業部分可承接日常人流及多時段活動需求，並與其他功能形成協同效應，從而提升整體空間的使用效率及持續運作能力。此類以混合用途為核心的發展模式，較能在市場可行性與公共效益之間取得平衡，亦更符合石排灣社區的實際發展需要。

住宅方面，按約 70 萬平方呎的可建樓面規模，並以近年市場平均住宅面積推算，項目理論上可提供接近 1,000 個住宅單位。然而，參考近年澳門新樓市場每年實際成交量僅約數百宗，此規模的住宅供應或需長達 3 至 5 年甚至更長時間方可完成市場消化，面臨一定去化壓力，亦反映現時市場對傳統商品住宅的吸納能力有限。在此情況下，若單純作為出售型住宅發展，其市場匹配度相對不足。

相比之下，住宅用途若結合功能性定位，例如轉化為人才公寓或租賃型住房，則可回應澳門在「1+4」產業發展背景下對專業人才居住配套的實際需求，並避免與現有住宅市場形成直接競爭。此類用途不僅具備較穩定的入住需求，亦有助建立「居住 + 產業」之間的直接聯繫，提升整體發展的長期可持續性。

酒店方面，考慮到社區的屬性及其周邊定位，參考市場上中低星級的酒店客房配置，約可供應客房超過 1,000 間，為目前相對較緊張的中低星級酒店市場補充供應。由於本

地塊鄰近輕軌站，可輕易接駁至金光大道等各處澳門景點，也方便旅客攜同行李出行。同時也可以為區內部分商業帶來轉型的機會。



圖－澳門商住混合項目 (資料來源：GOOGLE)

綜上考慮，若單一發展，均存在一定局限：住宅用途面對市場吸納能力約束，而酒店則需依賴周邊配套及活動場景支撐其長期競爭力。因此，從整體規劃角度出發，本地塊更適宜採取多元用途整合發展模式，透過結合人才公寓、酒店、適量商業、綜合活動設施及產業相關空間，形成彼此支撐的功能組合。

在此模式下，住宅（人才公寓）可支撐產業及長期人口；酒店可引入外來人流；商業及綜合活動設施則承接日常使用及社區需求，而配合高新科技及創新應用的產業空間，則可進一步提升整體項目的吸引力及功能層次。透過上述整合安排，不僅可提升各項用途的實際可行性，亦有助將原本單一導向的開發模式，轉化為具社區服務、產業承載及人流帶動功能的綜合發展節點。

4.1 土地開發理念及案例參考

本地塊為批租地，理論上發展用途可以僅考量私人利益，但考慮到社區及澳門整體社會的需要，本地塊開發適宜考慮將一部分開發用途撥作公共用途及支持產業發展，例如人才專用住房。雖然現階段澳門尚未出現一個在數量上已被明確量化的人才住房缺口，但從城市功能運作及中長期政策方向觀察，相關需求具備高度可預期性，其中以醫療體系及未來引進專業人才為最具代表性的例子。以北京協和醫院澳門醫學中心為

例，項目在早期規劃階段曾涉及接近四百名專家及醫護人員的住宿需求，最終雖因時序及土地安排等因素，改以黑沙環 P 地段的暫住房作為替代方案，解決了即時住宿問題，但相關安排亦反映出一個結構性現實：對於高度專業化、需要隨時候命的醫療人員而言，住宿距離與通勤時間本身就是支援體系的一部分。醫療服務的特殊性，在於其對「快速到位」及「非計劃性支援」的高度依賴，當住宿與工作地點相距過遠，或需要跨區通勤，實際上會削弱整體支援效率，亦增加人員長期留任的壓力。即使現時部分需求已獲替代性安排，相關潛在缺口並未真正消失，而是被延後或以次優方案暫時填補。

更重要的是，澳門近年推動的人才引進政策，本身即採取循序漸進的方式，無論是醫療、教育、科研，抑或「1+4」產業相關的專業人才，其數量在現階段仍未達到大規模集中釋放的水平。然而，正因為目前增量尚屬可控，城市在配套規劃上反而更有條件提前部署，而非被動回應。土地批給、設計、審批及建設本身屬高度長週期的公共與私營行為，一個由取得用地到建成可用的項目，往往需時數年甚至更長，一旦等到人才需求在數量上已清楚浮現，才開始尋找合適用地及推動建設，實際上已錯過最有效的配置時機。

從城市功能配置及長期發展角度觀察，本地塊具備發展人才公寓的多項結構性優勢。石排灣位處路氹與路環之間，並非傳統核心商業區，卻能透過輕軌系統快速連接醫療、教育及主要就業節點，對於醫療、科研、教育及公共服務相關的專業人員而言，可帶來通勤穩定性、時間可預期性，以及在繁忙工作節奏下能否迅速往返工作地點與住所。

參考國內土地發展成功案例，為澳門發展人才公寓開創先河

在中國內地，杭州的「寧巢·明石公寓」是近年最具代表性的人才住房案例之一。該項目由杭州市屬國企錢投集團開發及營運，提供超過一千四百個單位，採取「只租不售」制度，並按人才等級提供免租或大幅折讓租金。項目並非以最低成本建造，而是刻意引入共享辦公、康體、親子及社區商業配套，令人才在居住過渡期內能建立穩定生活圈。其制度設計的核心，在於將人才住房視為一項長期公共投資，而非短期福利。對澳門而言，該案例的可借鑒之處並非其龐大規模，而是其清晰的定位——將人才住房

嵌入成熟城市節點，由專業營運主體管理，並透過制度性租金折讓，換取人才長期留城的穩定性。澳門即使無法複製其數量，也可參考其高品質但非市場定價的邏輯。

杭州的「寧巢·明石公寓」之所以被視為成功的人才住房案例，關鍵並不在於其規模，而在於其選址與城市發展節奏的高度重疊。項目位於杭州市城東新城，該區並非傳統老城中心，但卻是杭州近十多年最重要的城市增長極之一，火車東站、高速路網及多條地鐵線在此交匯，使其成為連接全市與長三角的重要交通樞紐。這種「非老城核心、但高度可達」的區位，使城東新城迅速聚集大量新經濟產業、創科企業及年輕專業人口，形成實質上的城市熱點。寧巢公寓正是在這一背景下落地，其定位並非邊緣安置型住房，而是直接嵌入城市發展前沿，服務正於附近工作、科研或創業的人才群體。項目在設計與運作上刻意避免封閉式管理，透過底層架空、共享中庭、下沉商業與公共活動空間，將人才住房塑造成「城市生活的延伸」，而非一個只供居住的功能性盒子。這使得公寓不僅解決住宿問題，更成為人才社交、交流與長期留城的重要載體。



圖－杭州寧巢·明石公寓 (資料來源：Archdaily)

深圳的人才住房制度則提供了另一種可供參考的方向。深圳並非完全由政府自建所有人才房，而是透過土地出讓條件，要求發展商或國有平台在項目中配建一定比例的「只租不售」人才住房，並以地價、發展權或容積率作為平衡工具。2017 年推出的首

宗「只租不售」地塊，由深圳市人才安居集團競得，項目需長期自持並服務指定人才群體。這種模式的關鍵，在於政府並不直接承擔所有建設及營運成本，而是透過制度設計，將部分公共政策目標轉化為開發條件的一部分。對澳門而言，深圳案例的啟示在於：在土地資源有限的情況下，人才住房不一定要完全由政府興建，而可透過私人或半私營項目承擔，前提是清楚界定其公益屬性，並在規劃條件上給予合理補償。

深圳的做法說明，人才住房可以被視為城市核心發展策略的一部分，而非福利補貼。深圳首宗「只租不售」宅地位於龍華紅山片區，該區同樣並非傳統市中心，但卻位處深圳北站商務圈與紅山居住圈之間，是深圳軌道交通與新區發展最密集的節點之一。政府在出讓該地塊時，已清楚界定其城市角色，要求項目須全周期自持，並配建大比例人才住房，確保該地段的發展成果能直接服務於在附近工作的專業人員。值得注意的是，該項目並非由一般房地產企業以短期回報為導向競投，而是由深圳市人才安居集團取得，反映政府在制度設計上，已將人才住房視為一項長期城市資產，而非一次性政策工具。其成功之處，在於將好地段與非市場用途結合，避免人才住房被推向城市邊緣，從而提升其實際吸引力與使用效率。

這兩個案例的共同點在於，人才住房並未被安排於城市發展的次要位置，而是刻意放置於交通便利、產業集聚、且具持續增長潛力的區域，使住房支援與城市功能形成正向循環。對澳門而言，這一邏輯具有高度參考價值。石排灣的角色，與杭州城東新城或深圳紅山片區並不完全相同，但其作為輕軌節點、連接路氹與路環、並仍處於發展成長期的居住社區，同樣具備非核心但高連通性的特質。



圖－深圳人才房 安居瑞龍苑 (資料來源：深圳房地产信息网)

發展多元化的社會公益元素，滿足區內市民生活休閒需求，提升土地發展的社會意義

此外，區內居民曾多次反映缺少充足的康體空間，雖然現時區內已增設兩個社區公園，但由於社區公園僅為戶外使用，難以應對各種較差的天氣，如下雨天、夏季陽光直射及高溫、冬季寒冷及大風等，均會導致使用設施的可達性大減。有見石排灣社區未來人口擬增長至近 6 萬人，相比現時高出近 1 倍，未來對於康體活動的空間，以及不同年齡層對於共融空間的需求將會大增，現時設施相信難以滿足需求。雖然在石排灣東側蝴蝶谷一帶有較多閒置用地可供開發，但由於蝴蝶谷一帶交通網絡未完善，而且位置相對整個石排灣社區而言較偏遠，而且打造適切社區及居民共融使用的康體中心，會涉及較多營運及管理細節，一般並不會透過公共機構營運。綜合以上，本地塊位處石排灣中心，交通便捷，配合輕軌站及天橋接駁具有極強可達性，適宜打造符合各年齡層使用的綜合康體中心。

本項目康體中心設計概念可以「全齡共融、健康促進、社區連結」為發展核心，具備條件發展成一個同時服務不同年齡層、不同身體狀態、並能在日常生活中被高頻使用

的綜合型社區康體與健康支援空間。利用數萬平方呎的整體平面及多層空間條件，可打造一個全年齡、全天候、室內為主、同時結合一般運動、親子活動及長者友好設施的綜合活動中心，其公益價值將顯著高於任何單一功能設施。對兒童而言，該空間可提供安全、可監管、並不受天氣影響的活動場地；對一般居民而言，則可提供日常運動、健身及團體活動空間，使康體不再依賴外區設施；而對長者及行動能力開始下降的人群，則可在同一建築體系內，透過低衝擊運動、功能訓練及輔助設計，持續維持身體狀態，而無需被標籤化或與社區生活分離。

這種多世代共用、但各自適配的康體模式，其關鍵不在於單一設施的存在，而在於透過規模化空間配置，實現不同使用者之間的自然分流與互不干擾。足夠的平面面積，令項目可以在同一屋簷下，同時容納較高強度的一般運動空間、適合兒童活動的安全區域，以及更安靜、節奏較慢的長者友好運動與康復空間，而不必出現使用衝突。這種空間條件，正是政府於零散公共地段或單一用途土地上難以複製的。更重要的是，該類大型室內康體與健康支援設施，並非建成即完成的公共工程，而是一項高度依賴長期營運、人手配置及專業管理的服務型基礎設施。其使用價值，取決於日常開放時段、課程安排、使用引導及設施維護，而非單純的空間存在。政府即使掌握土地，亦往往傾向提供低營運密度、以場地為本的設施，而非承擔長期高營運成本與服務責任。相反，透過私人土地的綜合開發模式，營運者可利用住宅、酒店或其他具收益能力的用途，對此類收費受限但使用頻密的公益設施作內部交叉補貼，確保其能長期維持高使用率與穩定服務質素。

為強化公益屬性，中心可實行「混合運營模式」：部分核心設施如健身區基本時段、兒童活動室指定時段，免費或以象徵性費用開放給區內公屋居民及低收入家庭，並與市政署、體育局或社福機構合作，定期舉辦免費或優惠的社區課程，例如長者輕運動班、親子體能遊戲、青少年體育興趣小組及全齡健康講座，讓公益服務直接落地。私人住宅住戶可享有優先使用權或會員優惠，形成「項目內部便利 + 社區共享」的平衡，既提升住宅的居住吸引力與銷售價值，又真正回饋石排灣整體社區。運營上建議引入專業康體管理團隊或與政府夥伴合作，確保服務質素，並設立監察機制，定期公開使用數據及活動記錄，展現透明的社會貢獻。

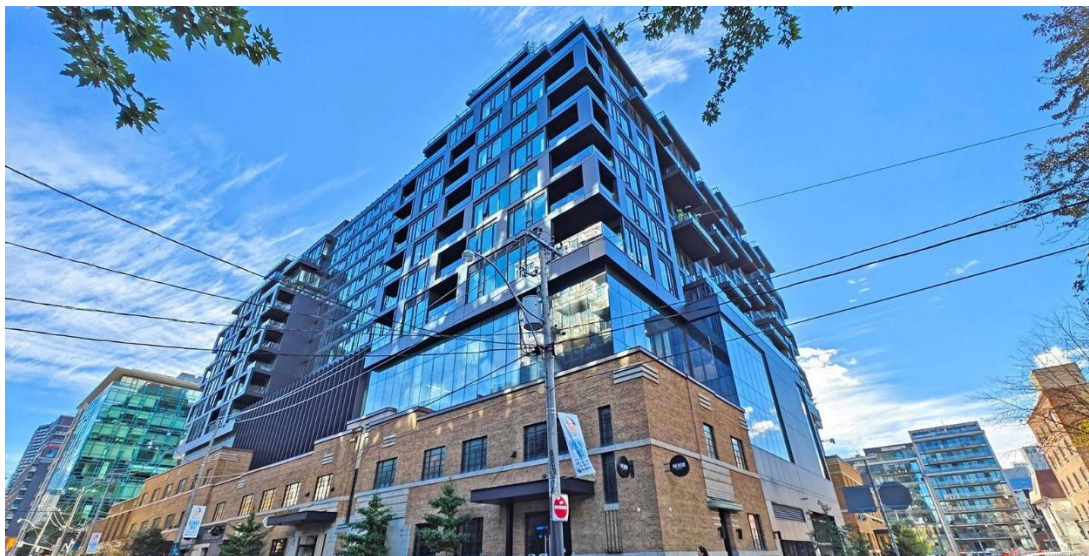


圖 – 加拿大多倫多 Waterworks 項目，上方塔樓興建了現代化住宅公寓，基座則為 YMCA 運動中心及多個社區服務空間 (資料來源：Strata)

參考國際矚目案例，融入國際視野，提升土地發展深度

多倫多 Waterworks 項目為一個極具代表性的政府引導、私人參與的混合發展案例，清楚展示如何在高密度城市環境下，透過「上層私營用途 + 基座公共設施」的整體規劃模式，有效平衡土地效率、公共服務供應及項目長期可行性。該項目位於多倫多市中心稀缺用地，原址為歷史市政供水建築，發展策略並非將公共功能拆散或外移，而是保留並活化原有基座，在其上興建多層現代化住宅公寓，透過較高發展強度承載高公共價值但營運成本偏高的社會設施。

Waterworks 的基座核心設施為一所大型 YMCA 運動及社區中心，內設室內游泳池、全尺寸體育館、健身及復康治療空間、長者與青少年活動設施，並配合其他社區服務用途，整體設施對公眾全面開放，而非僅限住戶使用；同時，基座亦融入一定規模的商業及公共活動空間，形成具有高度日常使用率的社區核心。此模式的關鍵在於，住宅公寓作為上層私營用途，為整體項目提供穩定的財務基礎，使運動、康復及社區服務等低回報但高需求的公共設施，得以在不依賴政府長期經常性撥款的情況下持續營運，從而將公共設施由單次建設項目，轉化為可長久運作的城市基礎服務。

Waterworks 的經驗對本地塊具有參考價值：在石排灣人口密集且呈現高齡化與家庭型住戶並存的背景下，對室內化、全天候的運動、康復及社區活動設施需求殷切，而若要求相關設施以獨立、低密度建築形式發展，將難以在有限土地條件下取得規模與營運可行性。相反，若如 Waterworks 般維持地塊完整性，並在混合發展框架下於基座集中配置具規模的運動、康體、復康及長者設施，再以住宅、人才公寓或酒店等上層用途提供空間及經濟支撐，將更有利於在單一項目內同時實現公共服務供應、私營項目回報及土地資源高效利用。本案例說明，公共屬性較重的設施並非高密度發展的負擔，反而正正需要依託高密度與混合收益結構，方可在土地資源緊張的城市中長期、穩定及具品質地運作。

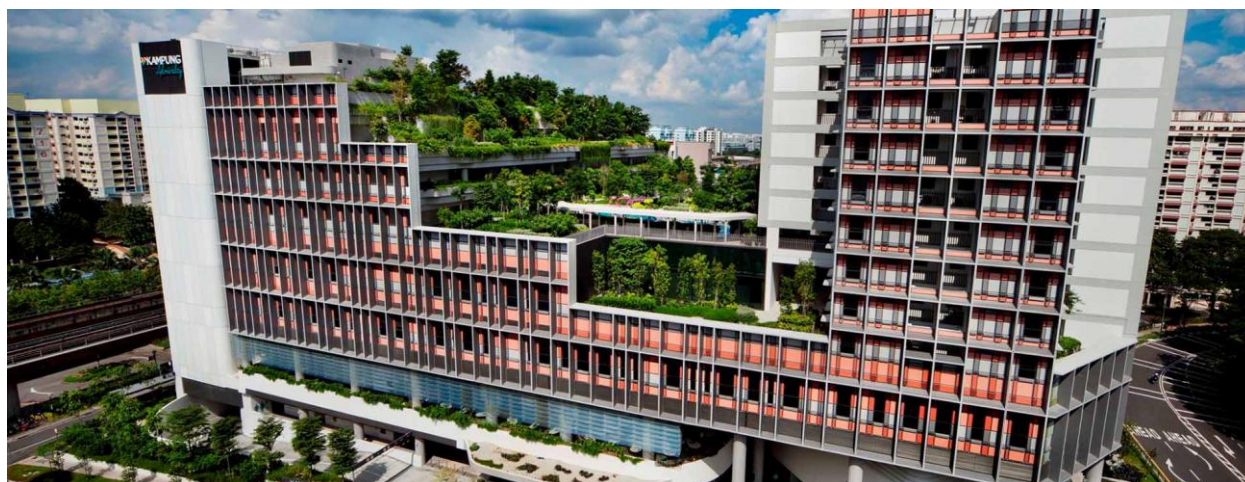


圖 – 新加坡 Kampung Admiralty 項目，結合了綜合康體中心、醫療中心與托兒所及商業中心 (資料來源：GOOGLE)

類似的理念亦可見於新加坡的「Kampung Admiralty」。Kampung Admiralty 為近年國際間廣受關注的垂直混合發展案例，其最大特點在於把住宅、醫療、康體、長者服務及公共空間高度整合於單一高密度發展之中，並以 podium 作為承載公共及社區功能的核心。項目由新加坡政府主導規劃，透過公共房屋政策及跨部門協作推動，在用地極為有限的市區環境下，將上層配置為高層公共住宅，而於建築基座及中低層集中整合廣泛的公共設施，包括普通科診所、社區護理及復康服務、長者日間照顧中心、室內運動及康體設施，以及對外開放的公共花園與活動空間。

與傳統把公共設施分散於不同地段或以獨立建築形式落成的做法不同，Kampung Admiralty 透過垂直分層及功能疊加，使高使用率、全天候且以長者及社區為主要服務對象的設施，直接嵌入住宅發展的基座及中層空間，形成一個「以公共服務為核心、住宅作為支撐」的立體社區。此模式不僅提升土地使用效率，亦大幅減低長者及居民在日常生活中的出行需要，強化社區內部的互動及支援網絡。

同時，該項目在功能上亦採取「同層共存、錯峰使用」的策略。平台層上的公共空間在不同時段承載不同活動：日間以長者活動、日常健康服務及家庭使用為主；傍晚及週末則轉為社區聚集、公共活動及跨世代互動場所。由於主要公共功能並非被分散至多個高層，場地在時間轉換上的彈性大幅提升，管理及營運上亦更具效率。這使 Kampung Admiralty 能避免公共設施特定人群專用或只在某時段活躍的問題，成為一個全天候、高頻使用的社區核心。

在土地利用與城市結構層面，Kampung Admiralty 展示了一種「公共設施作為發展核心，而非附屬配套」的模式。公共空間並非被安排在建築剩餘角落，而是作為組織人流、銜接住宅與周邊設施的核心節點。這一策略同樣適用於石排灣地塊，尤其是在輕軌站旁的區位條件下，若能以低層、水平展開的綜合公共設施作為整個發展的基座與樞紐，便可自然銜接行人天橋系統、輕軌站及周邊社區，形成以步行為主的日常生活路徑。



圖 – 加拿大溫哥華 Woodward's 項目，結合了住宅及公共用途 (資料來源：Kornfeld)

加拿大溫哥華的 Woodward's 重建項目，為一個具代表性的單一建築綜合發展案例，其核心參考價值，在於展示如何在同一建築體內，透過「基座承載公共及社區服務功能 + 上層配置住宅用途」的垂直整合模式，同時回應城市公共需求與發展可行性。該項目位於溫哥華市中心東區 (Downtown Eastside)，原址為歷史百貨公司，重建策略並非單純商業再開發，而是以公共服務及社區復興為核心導向，在同一建築內整合教育、社區支援、公共活動及住宅用途，形成一個具明確社會功能的城市節點。

在空間配置上，Woodward's 的低層基座集中承載多項公共及半公共設施，包括社區服務中心、非牟利機構辦公空間、教育用途 (如大學課程設施)、公共共享空間及一定比例的零售與餐飲設施。其中，開放式中庭及公共活動空間作為整體人流組織核心，不僅服務建築內使用者，亦對外開放，吸引周邊社區居民持續使用，使基座層成為高頻率運作的公共平台，而非單一商業空間。這種配置顯示，基座的功能可由傳統零售主導，轉化為以社區服務及公共活動為主，並以商業作為輔助支撐的複合結構。

在此基礎上，建築上層配置多種類型住宅，包括市場化住宅及社會住宅，形成多元人口結構，並透過垂直分層與獨立動線，確保住宅與公共設施之間既可共享區位優勢，

又不會互相干擾。上層住宅所帶來的穩定收入與長期人口基礎，為基座內公共及社區設施提供重要的經濟支撐，而基座層持續的人流及社區活動，則反向提升整體項目的活力與吸引力，構成一種「公共服務主導 + 住宅支持」的可持續發展模式。

Woodward's 的另一關鍵特點，在於其公共屬性並非附屬於商業，而是成為整體規劃的核心。項目的設計目標並不單是創造商業價值，而是回應弱勢社區對於教育、就業支援及公共空間的需求，透過將這些功能嵌入建築基座，使公共服務能在日常生活場景中被高頻使用。同時，透過一定比例的零售及餐飲設施，引入穩定人流及基本營運收入，使整體空間在具公共性的同時，仍具備長期運作能力。此種模式與單純依賴政府營運的公共設施不同，其可持續性來自多元收入來源的內部平衡，而非單一財政支持。

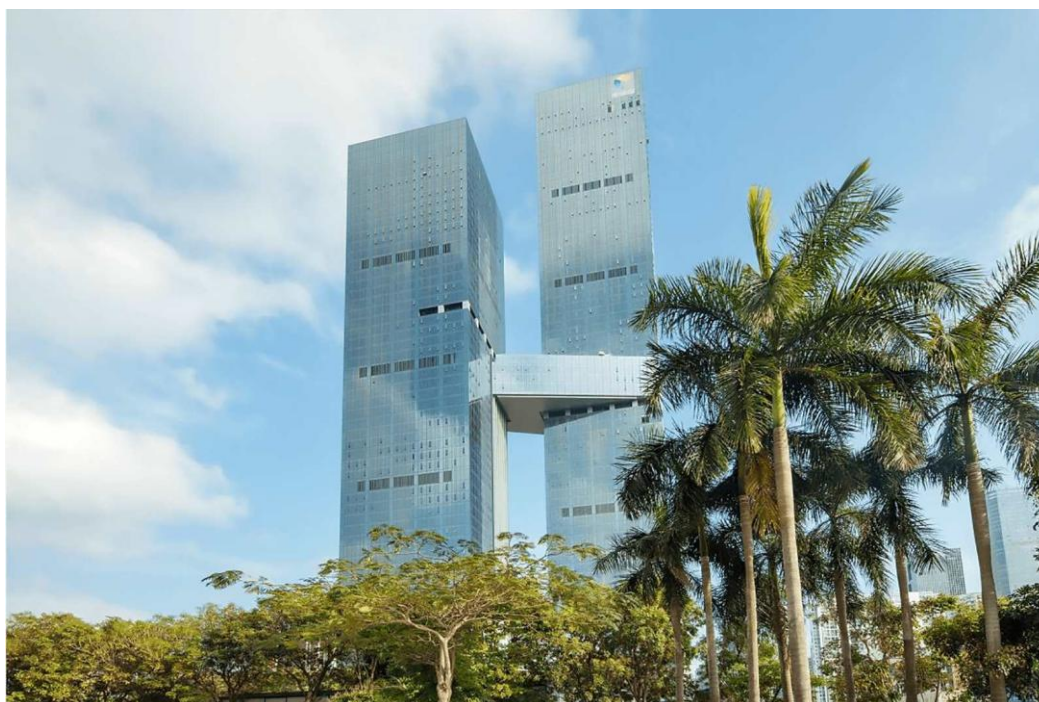
對石排灣地塊而言，Woodward's 提供了具針對性的啟示。在當地人口密集且對室內康體、社區活動及共融空間需求殷切的背景下，若僅以獨立公共設施形式提供服務，將難以兼顧規模、營運及土地效率；相反，若借鑑 Woodward's 的模式，於同一建築基座內集中整合康體中心、社區活動空間及支援設施，並配合適量商業元素引入人流及基本收益，同時以上層住宅為經濟支撐，將更有條件建立一個具持續營運能力的公共服務平台。此種「基座公共化 + 塔樓住宅化」的結構，不僅可提升土地使用效率，亦可使公共設施由一次性建設，轉化為長期運作且高頻使用的社區核心。

Woodward's 的經驗亦顯示，公共空間應在空間組織上成為人流樞紐，而非附屬設施。對石排灣而言，可透過基座層的大跨度空間及清晰動線設計，將康體設施、活動空間及商業用途整合於同一公共平台，並與輕軌站及行人系統銜接，使該空間不僅為目的地，更成為居民日常生活動線的一部分，從而提升使用頻率與社區連結。

綜合多倫多 Waterworks、新加坡 Kampung Admiralty 以及溫哥華 Woodward's 三個案例，可見在高密度城市中，「上層高密度住宅或辦公 + 基座整合商業與公共設施」已發展為一種成熟且具彈性的土地利用模式，但三者在功能整合及公共屬性上各有側重。Waterworks 展示了如何以大型室內康體及社區服務設施作為基座核心，透過上層住宅提供穩定經濟支撐，使高使用率但回報較低的公共設施得以長期運作；

Kampung Admiralty 則進一步將公共服務提升為發展主軸，透過垂直整合及錯峰使用，將醫療、康體、長者服務及公共空間緊密結合，形成全天候運作的立體社區；而 Woodward's 則從另一角度說明，基座可由公共服務主導，整合社區支援、教育及公共活動空間，並輔以適量商業用途以引入人流及營運支撐，同時以上層住宅（包括社會及市場住宅）提供穩定人口及經濟基礎，使公共服務能在非依賴政府持續投入的情況下長期運作。

三個案例共同顯示，基座空間最適合承載室內化、全天候且使用率高的運動及康體功能，並可在此基礎上適度延伸健康或復康相關用途，以提升整體社區效益。對石排灣地塊而言，其鄰近輕軌站、服務人口集中且對室內活動空間需求穩定，若在混合發展框架下維持地塊完整並容許足夠發展強度，善用基座集中整合具規模的運動及康體設施，不僅有助提升土地使用效率，更可形成清晰而具吸引力的人流節點，為社區帶來持續活力，同時兼顧項目的長遠營運與發展質素；相關國際經驗顯示，這種模式並非極端公共或純商業之選，而是一條在不同公共屬性強度之間可靈活調節、且具高度可操作性的發展路徑。



圖－深圳灣創新科技中心，融合了產業發展及居住等用途 (資料來源：咚咚網)

深圳灣創新科技中心位於深圳南山高新科技園核心區，是區內重點打造的創新產業載體之一。項目採用高密度綜合開發模式，總體樓面面積達數百萬平方呎，由多座塔樓組成，當中包括科研及辦公空間、服務式公寓以及商業配套設施，形成一個完整的創新活動與生活支援體系。其空間安排並非單純的功能分區，而是透過垂直整合方式，將科技企業、展示交流空間與人才居住空間集中於同一發展框架內，使不同使用者之間可以在同一場域內進行日常接觸與互動。

該項目的重要特點，在於其並未將住宅視為附屬或後置配置，而是作為支撐產業運作的重要組成部分。透過在園區內提供服務式公寓，針對科技企業員工及相關專業人才，項目有效縮短工作與居住之間的距離，降低通勤成本，同時提升人才在區內長期停留的意願。此外，商業空間及公共配套的引入，亦令整體發展不再局限於封閉式科研環境，而是逐步形成具一定對外吸引力的城市節點，讓科技活動可以與消費、交流及展示功能結合，提升空間的活躍程度及使用效率。

從發展模式上看，深圳灣創新科技中心代表了一種「高密度條件下的產業與城市融合」方向，即透過在有限土地內整合研發、居住及商業活動，構建一個具自我循環能力的創新生態。此類模式顯示，在土地資源受限的城市中，單一用途已難以支撐新興產業的長期發展，反而需要透過多功能整合，將人才、企業及市場活動凝聚於同一空間，使各項要素之間形成更高頻率的互動與轉化，從而提升整體發展效率及吸引力。



圖－新加坡 Science Park，融合了產業發展及居住等用途 (資料來源：CapitaLand)

新加坡 Science Park 作為亞洲最具代表性的科研園區之一，其近年的轉型方向，反映出創新產業空間由單一用途邁向混合用途的重要趨勢。該園區過去主要以科研辦公及實驗室為主，但隨着產業升級及人才需求轉變，近年逐步於園區內引入住宅、商業及公共空間發展，特別是 Geneo 創新園區及首個住宅項目的推出，標誌着其由「工作導向園區」轉型為「生活與創新並存的綜合社區」。

這一轉變的重要意義，在於政策層面已明確將「人才居住」納入創新產業發展的核心條件之一。透過在科研園區內提供居住選項，Science Park 能夠有效回應科研人員及專業人才對於居住穩定性及生活便利性的需求，從而減少對跨區通勤的依賴，提升產業運作的持續性。與此同時，住宅與商業及公共空間的整合，亦改變了園區原有以日間活動為主的使用模式，使其逐步發展為一個具全天候活力的城市節點，從而提升整體空間使用效率及社區感。

從規劃角度而言，Science Park 的發展經驗顯示，單一以科研為主的用地模式，難以全面支撐創新產業的長遠發展，只有透過引入居住、商業及公共活動等多元功能，方可形成具吸引力及可持續性的創新環境。此種「由單一產業載體轉型為綜合創新社區」

的發展路徑，已成為國際間科技園區升級的重要方向，亦反映出人才、產業與城市生活之間需要更緊密結合的空間趨勢。

4.2 土地開發條件及限制

目前開發地塊大致呈梯形，地塊西邊臨和諧廣場已用作綠化帶和小形行人廣場，地塊東邊臨樂居大馬路有約 60% 路段用作預留天橋接駁的行人廣場退縮路段，北邊臨石排灣馬路和南邊臨和諧大馬路相對並沒有退縮，與行車道路較接近。目前地塊雖然可以作獨立開發，但考慮到日後若採用混合私人住宅、酒店以及商業裙樓的混合形態，會出現私人住戶、遊客、商業營運者以及商業消費者等多種群體，加上停車場，理論上需要打造至少 4 個出入口，考慮到地塊目前西邊已用作綠化廣場，優先考慮保留，並使用其餘北邊、東邊部分路段及南邊作為出入口。

地段具備罕見的多面臨街條件，理論上可透過不同方向的街道界面，分別承擔公共出入口、商業界面及社區活動節點的功能。然而，若兩幅土地獨立開發，臨街面的設計將不可避免地被分割為兩套各自為政的出入口與立面策略。即使在技術上可透過建築退縮處理行人空間，實際上仍難以統籌四面街道的角色分工，考慮到私人住戶是長期居住，需要與短期停留的遊客和消費者分隔，以保障私隱及安全性，需要將兩者分隔開。而遊客由於是短期停留，與商業消費者的屬性相近，參考路氹金光大道一帶的綜合渡假村也有採用同樣做法，將酒店及消費者共同採用同一個出入口，最後再預留停車場出入口。

以現時地塊形狀及規劃條件圖所示，西邊受綠化廣場阻擋，不具備條件開發道路；而北邊及東邊具備一定條件開發；南邊目前與剩餘地塊連接，不具備與道路連接的條件。因此，假若以目前開發條件，整幅土地只有北邊及東邊具有一定確定性可作開發臨馬路出入口，南邊則視乎情況或可作窄巷出入口或不作出入口，西側則只可以作步行出入口。在此等條件下，本地塊將難以有效和合理地開發滿足各群體使用的混合建築，將必須犧牲部分用途，又或導致設計較不合理。



圖 – 地塊南側臨和諧大馬路 (資料來源：Savills)



圖 – 地塊東側臨和諧廣場 (資料來源：Savills)



圖 – 地塊西側臨樂居大馬路 (資料來源：Savills)



圖 – 地塊北側臨石排灣馬路(資料來源：Savills)

地塊鄰近輕軌站，並涉及未來行人天橋或立體步行系統的接駁可能性，商業裙樓或平台層可預留專屬接駁結構，與政府大力推動的石排灣空中走廊系統無縫連接，直接通

往輕軌石排灣站及周邊公屋及建築群。立體接駁設計能讓居民及項目住戶無需地面過馬路即可安全便捷地到達康體中心，更能大幅提升輕軌使用率，打造公共交通導向發展方向，將項目打造成石排灣輕軌上蓋社區活力樞紐。這類立體交通節點本身已具高度策略性，若缺乏整體用地層面的統籌，往往只能以「補丁式」方式接入單一項目。當土地分開開發時，各自只能從自身地界出發考慮接駁位置與標高，難以在平面與立體層面同時協調人流方向、進出動線及公共空間銜接。即使最終能完成連接，其效果亦較接近單一項目的附屬通道，而非成為一個自然延伸社區生活路徑的公共節點，從而限制輕軌與周邊設施之間的協同效應。

此外，本地塊南側的三角形剩餘地塊，若獨立開發，將導致本幅土地及剩餘土地的開發彈性大幅縮減，造成嚴重的土地資源低效利用。首先，每一幅土地可供選擇的出入口位置與數量均大幅減少，本地塊因失去南側完整臨路面，只能勉強在斜邊位置壓縮設置住宅或長者入口，空間受限且難以滿足無障礙及落客需求；而剩餘地塊，東側最窄處僅約 6 米、西側邊界已作綠化廣場，可用的有效臨路面極有限，幾乎無法獨立安排合理的出入口設計，導致整體項目在分配各群體動線時，選擇大幅受限，土地利用的效益大幅減少。

其次，每一幅土地各自獨立開發，必須分別滿足退縮、消防通道及無障礙規範等要求，原本可共用或優化的基礎設施及公共空間，現在均需重複配置，進一步壓縮可建樓面及提升建設成本。更為嚴重的是，若兩幅地塊各自興建樓宇，中間必然形成一條樓與樓之間的窄縫，將產生典型的負面效應：兩側高樓互相遮擋採光、通風及景觀，窄縫本身成為無法利用的死角，導致浪費土地資源，與政府現正開展的「路環石排灣都市化規劃（東側）調整研究」中強調「構建舒適、便利、綠意宜居社區」的目標嚴重背離。



圖－香港建築之間窄巷 (資料來源：GOOGLE)

根據第 10/2013 號法律土地法第 55 條注明，如土地屬興建或發展公用事業的設施，又或不以牟利為目的的體育事業或社會服務等，土地可獲豁免公開招標判給，而本地塊相信可適用於此條文，透過引入符合社區以致社會需要公共設施，將剩餘地塊合併發展，以更符合效益的方案發展。

土地合併開發，整體規劃更能優化地塊用途，私人開發商在發展住宅同時注入公益元素，提升社會意義

在中國內地，多個城市在吸引及留住專業人才方面，已形成相對清晰的住房介入模式，包括由政府直接興建人才住房，或在土地出讓階段，預先規定發展項目須保留一定比例作為人才房或只租不售單位。這類做法建基於內地城市具備較大土地儲備、行政主導力強，以及公共住房體系本身已高度制度化的背景，在短時間內確實能有效回應大規模人才流動所帶來的住宿需求。然而，上述模式的前提，在於內地城市同時具備大規模產業導入及就業機會，人才住房屬於配合產業發展而產生的「後端支撐」。

將這一模式直接套用於澳門，無論在制度條件或實際操作層面，均存在明顯限制。澳門土地資源高度稀缺，政府掌握的可發展土地有限，且土地用途往往需承擔多重公共

目標；若由政府全面主導興建人才住房，意味著需在公共房屋、醫療、教育及其他公共設施之間作出更為直接的取捨，制度成本與機會成本均相對較高。更關鍵的是，若缺乏具體的產業承載空間及就業場景，單純增加人才住房供應，未必能有效轉化為長期留澳的人才基礎。

在此情況下，由私人開發項目同時承擔產業空間與人才公寓兩者功能，反而更符合澳門現行的土地與規劃制度邏輯。一方面，透過在發展項目中引入與「1+4」發展方向相契合的新型產業空間，例如高新科技應用展示、創新服務平台或輕量化商貿交流節點，可為相關企業及專業人才提供實際的落腳點及營運場景；另一方面，配套設置的人才公寓，則可直接服務上述產業使用者，形成「產業導入—人才進駐—居住承接」的閉環結構。相較單純由政府提供住房，此種模式更能確保人才引進與實際產業活動之間具備緊密連結。

從空間整合角度而言，私人項目更容易以「嵌入式」方式，將產業空間、人才公寓與既有社區、商業、交通網絡及生活配套結合，使居住安排不再只是功能性的安置，而是成為支撐產業運作及人才融入城市的重要一環。對於醫療、教育及科研等需要長期留澳、但聘用性質未必永久化的專業人員而言，此類結合「工作場景與生活場景」的發展模式，較能提供穩定且具吸引力的居住及工作環境。

在人才公寓的設計與營運安排上，其核心並非以市場回報為導向，而是透過折讓方式，向特定專業人才提供明顯低於市場水平的租金，甚至在特定情況下提供免租居住安排，以降低人才初來澳門時的生活成本與不確定性。這類安排在實質上已偏離一般住宅或服務式公寓的商業模式，因為其定價並非由市場供求決定，而是受制於政策目標與公共利益考量。然而，正因為其服務對象直接來自項目內或相關產業活動，該類住房在功能上亦與產業運作形成直接連結，而非獨立存在的福利配置。

進一步而言，人才住房的公益性並不限於租金折讓本身，更體現在其與城市產業發展及人力資源策略的結合。可考慮在制度設計上，引入「服務年期或技術貢獻掛鉤」的安排，當人才在澳門完成一定年期的專業服務、或在科研、科技應用及創新服務領域實現具體產業成果後，透過預先訂明的機制，將部分居住單位以指定方式轉讓予該人

才。此類安排可將人才由短期使用者，逐步轉化為長期城市參與者，並與產業發展形成相互促進的關係。

從公共政策角度看，這種結合產業導入與人才居住的發展模式，其價值在於同時回應「經濟多元」與「人才積累」兩項核心目標。人才不再只是被動接受住宿支援，而是在具體產業場景中參與經濟活動，並透過制度設計逐步融入本地發展。對澳門而言，城市競爭力並不僅在於短期引才數量，而在於能否將專業能力沉澱為本地長期資本，而這必須以產業活動與居住安排的同步存在為前提。

然而，正因為上述安排在租金、轉讓條件及使用限制上，均顯著偏離市場邏輯，相關單位在財務模型上對發展商而言，實際上屬於低回報甚至非回報資產。同時，項目中若需配置一定比例樓面作為產業用途（例如展示、交流或非純商業空間），其租金水平及回報模式亦與傳統商業存在差異。換言之，無論是人才公寓或產業空間，均在不同程度上承擔了公共政策功能，其性質已超越一般市場用途。

在此情況下，若能在土地面積、地積比或其他規劃條件上提供相應補償，將有助此類「產業＋人才」綜合發展模式在財務上成立。透過合理的規劃彈性，將人才住房及產業空間所承擔的公共功能納入整體發展考量，並以發展權益上的補償方式平衡其經濟可行性，不但可降低政府直接興建及營運相關設施的財政壓力，亦可鼓勵更多私人項目在規劃初期，主動配合城市的產業與人才政策。此種以制度設計引導市場參與的方式，對土地資源高度受限且強調公私協作的澳門而言，將是一條更具可持續性的發展路徑。

兩塊土地獨立發未能充分發揮社會價值及效益

在善用土地資源方面同樣有相關考慮，現時本地塊實際上已根據 2015 年規劃封閉成一幅完整街廓的土地，若根據 2025 年規劃開發，本地塊開發後，將剩餘南側的一幅呈三角形地塊有待開發。首先，由於兩幅土地距離極近，根據消防法例，樓與樓之間至少需要約 3.5 米距離用作非操作消防通道，兩幅土地鄰接的長度約為 140 米，換算即代表有約 490 平方米的土地需要預留作消防通道，潛在建築面積可達 4900 平方米，換算可供應最多近 100 間人才公寓或客房。其次，獨立開發的兩塊土地其上之兩幢大

樓需要各自有獨立的基礎設施，包括供水、供電和消防等系統。以電梯為例，假若兩幅土地合併開發，可以共用電梯組，應對非高峰期及高峰期的客流量；但假如各自獨立開發，為應對高峰期需要，各自要安排足夠的電梯供應，在整體上便會需要花費更多的面積用作電梯間，而且還需要預留位置用作電梯前廳及檢測維修、消防用途等，預計每層約至少涉及約 40 平方米的面積，換算裙樓地上建築若為 20 層，即代表每台額外的電梯佔用了近 800 平方米的建築面積，假若為兩台電梯即等於約 1600 平方米，換算可供應最多近 32 至 34 間人才公寓或客房。此外，合併開發可以共用管理辦公室、共用後備電力等設施，優化走火通道等，這些條件在獨立開發的情況下都並不具備條件，將會額外浪費更多空間及面積。綜合以上，獨立開發兩幅土地或會導致浪費近 200 間人才公寓或客房相等的面積，以用作滿足建築需求。

在不改變既定發展參數的前提下，土地合併所帶來的最大價值，並非單純體現在可建樓面增加，而在於其對整體財務結構與風險承擔能力所產生的非線性改善。當項目由單一地塊的中型混合發展，提升至合併後具規模效應的綜合項目，其收入來源的穩定性、現金流結構及抗波動能力，均能大幅改善，這種轉變正是承擔人才住房等非市場化用途的前提條件。

首先，合併開發顯著改善了項目的成本攤分結構。對於任何大型發展項目而言，設計、顧問、審批、地庫、主機電系統、消防、垂直升降交通及項目管理等成本，均屬高度固定或半固定性質，其成本增幅遠低於樓面增幅。在單一地塊發展的情況下，這些成本需由較少的可售或可營運樓面承擔，令每平方米的邊際成本偏高；而在合併後，新增樓面可直接吸納上述固定成本，實際上形成單位成本下降。這種成本結構的改善，會在整體投資回報率及項目安全邊際上產生關鍵影響。

4.3 過往規劃條件圖參考

回顧相關地塊於過往規劃條件下的發展構想，其所反映的規劃邏輯在現時土地資源高度緊張的背景下，反而具備更高的參考價值。過往規劃條件以較為完整的地塊形態及較高的地積比作整體考量，不僅有助提升土地發展的靈活性與效率，更為在同一項目內平衡住宅、商業、公共設施及產業用途提供更具可操作性的空間基礎。在地塊保持

完整的情況下，項目可於整體規劃層面更有效地配置不同功能，避免因地塊分割而導致用途零散、空間碎片化以及公共及政策性用途難以整合落實的問題。

相關地塊在過去規劃條件下，曾以更完整的街廓形態作整體發展構想，其可用的單層平面面積由現時約 7 萬平方呎，提升至接近 10 萬平方呎水平。平面規模的顯著擴大，並非單純技術或設計層面的差異，而是在根本上改變了項目可承載功能的種類、規模及組合方式。較大的連續平面，能有效減少因柱網密度過高、動線割裂或結構受限而導致的空間浪費，使大型室內設施（如綜合運動空間）、跨用途整合場景（如產業展示及交流空間），以及結合商業與社區活動的多元公共節點得以實際落地，從而提升整體規劃的可行性及使用彈性。

此外，較高的地積比不僅意味着樓面面積的增加，更在本質上提升了項目的「功能承載能力」與「財務支撐能力」。在當前需同時引入人才公寓、社區設施及新型產業空間的發展模式下，單一用途已難以支撐整體項目的經濟可行性。透過適度提高發展強度，項目方可在同一發展框架內配置具規模的公益設施、社區功能以及政策導向用途，並由市場化部分（如住宅、酒店及商業）提供交叉補貼，促使整體方案在財務上成立。

更進一步而言，若需在項目中引入與「1+4」發展方向相符的產業功能，例如科技應用展示、創新服務平台或交流空間等，其空間需求與傳統零售或辦公用途並不完全相同，往往需要更大的樓面彈性及較高的整體空間配置能力。若發展強度或地塊完整性不足，相關產業功能容易被壓縮或邊緣化，難以形成具規模及影響力的產業節點，從而削弱項目在支援經濟多元及產業落地方面的實際作用。

相較於現行較為受限的發展條件，過往以完整地塊及較高地積比為基礎的規劃模式，更有利於支撐「住宅 + 產業 + 社區 + 公共功能」的多元整合發展。該模式不僅可提升土地利用效率，更能在同一項目內實現多項政策目標，包括社區服務完善、人才居住配套及新型產業導入。透過在規劃條件上提供適當彈性，使發展強度與功能需求相匹配，不但有助提升項目的整體可行性，亦可確保土地資源在長遠城市發展中的綜合效益得到更充分發揮。

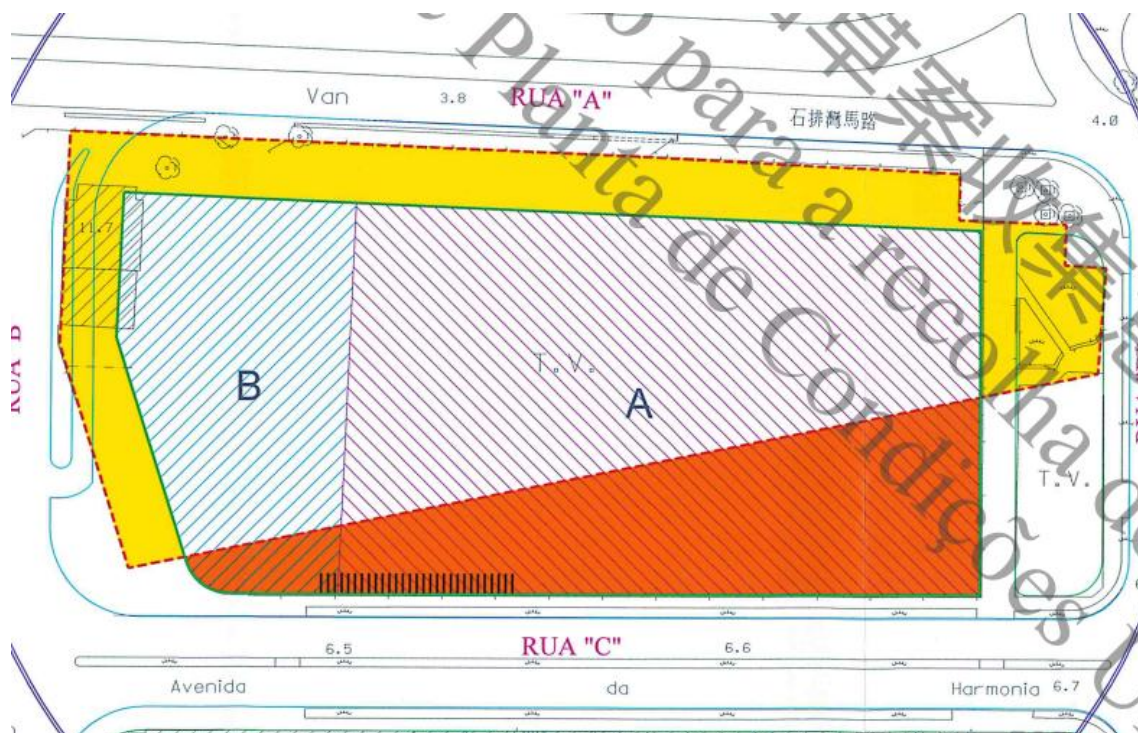


圖 – 過往規劃地塊邊界 (資料來源：澳門土地工務局)

4.4 土地開發測算

根據規劃條件圖，本地塊最大可建面積為約 64,360 平方米。假設以上述混合了私人住宅、酒店及商業的開發用途，根據市場同類案例，一般會興建約一至三層的商業裙樓及產業中心，考慮到土地面積及地積比減少，或會縮減至一至兩層，約 6,436 平方米至 12,872 平方米面積會被用作商業用途；而其餘樓上建築，假若涉及住宅用途，根據建築指引，H2 類住宅需要佔至少 50% 的開發面積，即其中至少 32,180 平方米會用作住宅用途，以近年市場平均較受歡迎的住宅單位建築面積約 50 平方米推算，換算可建約 643 個住宅單位；而其餘面積假若用作酒店用途，即約有 19,308 平方米至 25,744 平方米用作酒店用途，以市場中低星級客房面積約 30 平方米換算，扣除公共設施後，則約可提供 418 至 557 間客房。

假設可將剩餘地塊併入開發，整個地塊假設以同樣地積比開發，約可建 95,700 平方米。以同樣開發條件推算，商業裙樓面積可達約 9,570 平方米至 19,140 平方米。住宅可建約 47,850 平方米，換算約為 957 個住宅單位；而酒店則約 28,710 平方米至 38,280 平方米，即約 622 至 829 間客房。

以合併後新增約 300 多個住宅單位為基礎作推算，假設其中約 60% (約 180 個單位) 被指定為人才住房，假設這部分單位作全額租金減免，以每個住宅單位建築成本約 MOP 25,000 / 平方米、每單位建築面積約 50 平方米估算，每個單位的建築成本約為 MOP 125 萬，180 個單位即約 MOP 2.25 億。而假設考慮僅作部分租金減免，相信具有條件劃撥更多住宅單位作為人才住房使用，甚至將酒店用途轉作人才住房使用並將單位數量推至 300 個或以上。

土地上配置的公益設施，須審慎規劃平衡收支方能有助長遠發展

至於營運層面，人才住房的持續成本主要為物業管理、日常維修及能源等成本。假設管理管用及能源費用約為每呎每月共約 MOP 4，每單位每月約涉及 MOP 2,150，180 個單位每年約 MOP 464 萬營運成本。

從以上數字可見，用作公益用途的人才住房，將會涉及建造成本支出及持續的管理支出，屬於需要持續補貼的資產類，需要其餘可作公開銷售或租賃之住宅單位，又或酒店客房產生之現金流補貼。具體分配比例及數量，將視乎用作公益用途的人才住房的補貼比例及方案而定。

此外，項目仍需補貼另一項需要持續營運支出的公益用途康體中心及產業中心。康體中心及產業中心的成本結構，主要負擔來自人手、能源及日常管理，以及補貼予合資格市民使用各式設施。以本地塊規模估算，整個商業部分之建築、裝修及設施成本相信涉及約 MOP 8 億以上，假設劃撥其中部分面積用作給予補貼之用途，補貼租金之比例將視乎是否有利潤分成方案，以及將影響可劃撥用作公益用途之面積。與人才住房相似，用作公益用途的康體中心面積將涉及較多補貼支出，需要依靠其餘可出租或營運之商業部分產生之現金流作補貼。根據上述數字可見，劃撥作公益用途所帶來之財務負擔非常重，需要有大量現金流支撐才能維持低門檻、高使用率的公益定位。

從上述測算可見，無論是人才住房、產業中心或康體中心，一旦被劃撥為公益用途，其財務性質便與一般市場資產出現根本差異。這類資產的共同特點，在於其建築成本與營運成本並不會因「公益」而自動降低，但其收入能力卻因公益目標而被限制。土地上配置的公益設施，假若完全不具備任何收入能力，則其所有建築成本與後續營運

補貼，均需由其他可產生現金流的資產全額承擔，財務壓力將大幅上升，亦會迫使公益比例被相應壓縮。

若部分公益用途可調整其補貼承擔的比例，以人才住房為例，若採取部分租金減免或分階段優惠，其收入能力雖然有限，但已足以降低對整體補貼的依賴，亦為擴大人才住房數量提供了條件。康體中心及產業中心亦存在類似的設計選擇空間。若設施完全以免費或極低收費形式運作，其年度營運成本將幾乎全數轉化為補貼需求；但若在不影響公益定位的前提下，將部分設施（如健身、球類場地、課程制活動）設為低收費項目，並將長者或特定時段使用作重點補貼對象，則康體中心本身便可回收部分營運成本，而產業中心也可以收取部分租金，令實際所需補貼金額顯著下降。在此情況下，公益設施不再是零現金流資產，而是低回報、但可分擔成本的公共資產，其可接受比例自然隨之提高。

因此，將剩餘土地併入，並非單純用以堆疊更多面積，而是為整體發展提供一個公益用途比例管理工具。透過在新增土地上配置具一定收入能力的公益設施，並將其餘現金流資產比例控制在可承擔的範圍內，爭取項目實現能在不依賴政府長期撥款的前提下，穩定支撐公益設施如人才住房及康體設施的運作。換言之，公益用途並非不可行，而是必須在設計之初，便與其財務屬性一併考慮，避免將所有新增樓面一概視為只出不入的負擔。

5. 總結

綜合上述分析可見，在合併本地塊與南側剩餘地塊後，在私人發展的基礎上，引入具實質公益屬性的發展內容，並非僅屬概念性構想，而是在空間、財務及營運層面均具備可行性的發展路徑。關鍵不僅在於透過私營主導的整體開發模式引入公益用途，更在於能否將公益功能、產業空間與私人物業在同一發展框架下加以整合，使三者的空間使用、營運安排及現金流結構上形成互相支撐的關係，而非彼此割裂。透過此種整

合模式，項目不僅回應社區當前需求，亦可同時承載產業導入與人才發展等中長期政策目標，提升整體發展價值。

相較由政府單獨興建及營運公共設施，私營綜合開發在時序與效率上具備明顯優勢。公共工程往往需經歷較長的立項、設計、撥款及審批程序，從構想到落成需時多年，且設施完成後多以單一用途及行政主導方式運作，較難因應實際使用情況作出靈活調整。同時，相關建設及營運成本需由公共庫房長期承擔，在財政資源有限的情況下，亦會對其他公共政策形成壓力。相反，透過私人項目引入公益及產業用途，不但可縮短落實時間，亦可在不增加政府長期財政負擔的前提下，將部分公共服務及產業支撐功能前置至具備實際需求的社區節點之中。

更重要的是，私營主導的整體發展模式，可在城市層面上促進「產業、生活與社區」的深度融合。當人才住房、產業空間及康體設施等功能，與住宅、商業及酒店等私人物業共同構成一個完整街廓，其使用人群將不再被制度性區分為「公共」與「私人」或「工作」與「生活」，而是透過共享空間、分時使用及合理動線管理，形成一種更具連續性與包容性的城市使用模式。此類整合不僅有助提升公共設施的實際使用率，亦可為產業活動提供更具生活化與持續性的空間環境，從而提升整體區域的吸引力與活力。

從國際經驗觀察，近年城市發展模式已逐步由「單一功能導向」轉向「多功能整合」，並愈來愈依賴公私協作去落實公共及產業政策目標。無論是創新產業節點或新型社區發展，均傾向透過私人項目承載部分公共及產業功能，政府則在規劃條件、制度設計及監管層面提供引導與支持，使公共利益得以在市場機制中持續實現。此類模式的核心優勢，在於能夠將原本需由公共財政單獨承擔的功能，轉化為具備持續運作能力的空間及營運系統，從而提升政策落地的效率與可持續性。

在此脈絡下，本項目於合併地塊後探索引入人才住房、綜合康體設施及產業相關空間，實際上具備明確的示範意義。一方面，項目透過控制公益及產業用途比例，並引入部分具收入能力的半公益及商業空間，以住宅、酒店及商業部分所產生的現金流作內部交叉補貼，使整體發展在財務上具備可行性；另一方面，項目亦可在制度層面上為政

府提供一個可操作、可監管及具複製潛力的公私協作模式，作為未來在其他適合用地推動類似發展的參考基礎。

因此，合併南側剩餘地塊並結合公益與產業導向用途，其意義不僅在於提升單一項目的規劃完整性與市場可行性，更在於為澳門在土地資源有限、發展需求多元的背景下，探索一條以私營項目承載公共與產業功能的制度性路徑。透過在規劃條件中清楚界定發展目標、功能組合及營運原則，並配合適度的發展彈性與強度安排，使相關用途能在空間及財務層面合理落地，透過私人項目補貼公共用途，不但可減輕公共財政壓力，亦有助加快社區服務與產業支撐功能的落實，為澳門未來推動經濟適度多元及城市功能升級，建立更具前瞻性及可持續性的發展模式。

附件：物業登記書面報告 (查屋紙)

物業登記局
Conservatória do Registo Predial
物業登記書面報告
INFORMAÇÃO POR ESCRITO DO REGISTO PREDIAL

1/2 頁 Página
 電子版本
versão eletrónica

參考編號 Nº DE REFERÊNCIA: 21202

土地識別資料 PARTE IDENTIFICADORA DO TERRENO	標示編號 Nº DA DESCRIÇÃO: 21202
---	------------------------------------

位置 LOCALIZAÇÃO:

路環 COLOANE
石排灣馬路 ESTRADA DE SEAC PAI VAN S/N
, JUNTO A ESTA ESTRADA
N - COM A ESTRADA DE SIAC PAI VAN
S - COM O TERRENO DO ESTADO
E - COM O TERRENO DO ESTADO
W - COM TERRENO ARRENDADO À EMPRESA INDUSTRIAL DE MATERIAIS
DE CONSTRUÇÃO, LIMITADA

法律制度 REGIME JURÍDICO:

政府租賃批地 CONCESSÃO POR ARRENDAMENTO
租賃期限: 10年, 由14/10/2021 開始計算. PRAZO DA CONCESSÃO: 10 ANOS, A PARTIR DE 14/10/2021.

性質 NATUREZA:

都市用地 URBANO

面積 ÁREA:

總面積 ÁREA TOTAL: 9,044.8500 平方米 mq
覆蓋面積 ÁREA COBERTA: 1,893.5000 平方米 mq
無覆蓋面積 ÁREA DESCOBERTA: 7,151.3500 平方米 mq

組成部份 COMPOSIÇÃO:

PRÉDIO Nº1 DESTINADO A FABRICA

其他備考 OUTRAS REFERÊNCIAS:

房地產紀錄編號 MATRIZ: 50456

業權登錄資料 INSCRIÇÃO DE PROPRIEDADE
--

申請日期及編號 DATA E Nº DA APRESENTAÇÃO: 2005/08/22 - 12

登錄編號 Nº DA INSCRIÇÃO: 119873 G

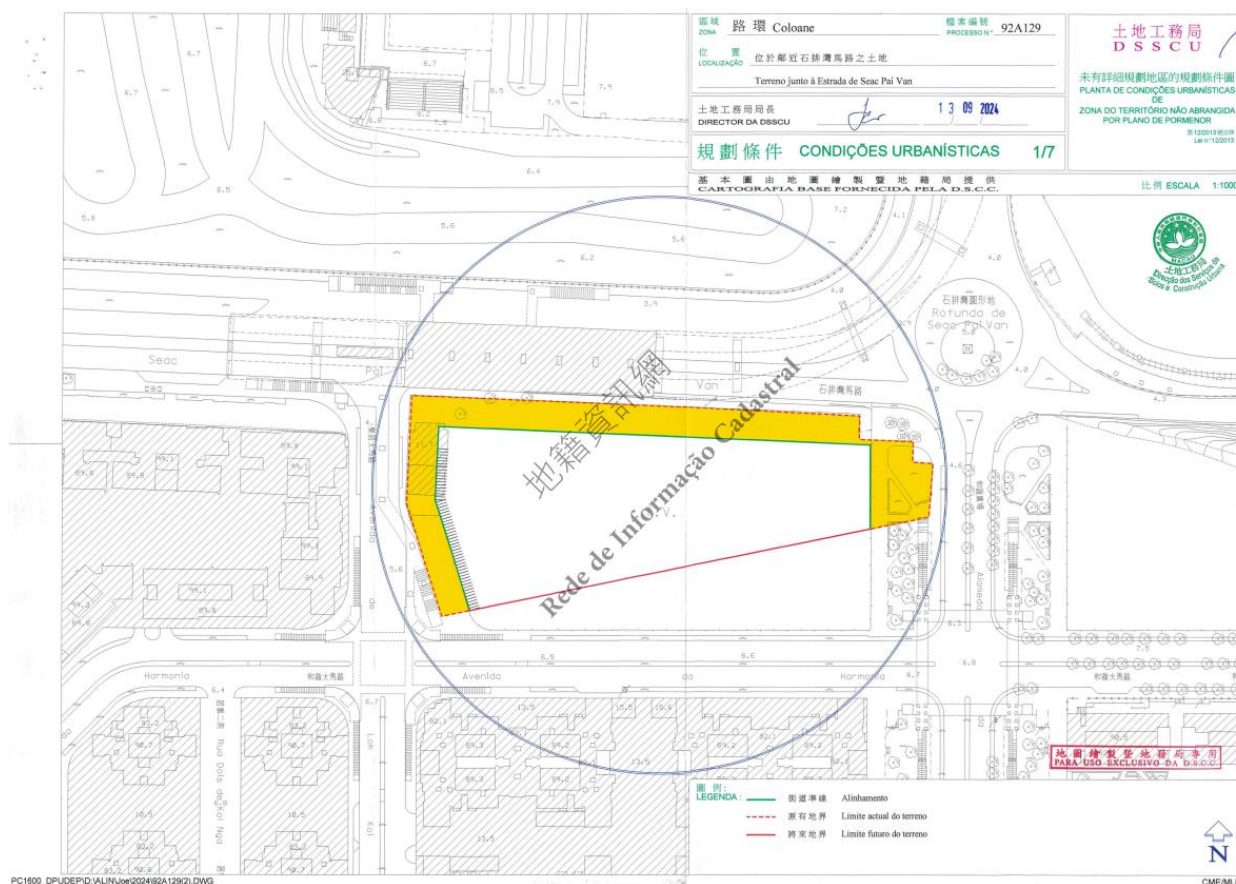
原因 CAUSA: 購買 COMPRA

業權人 PROPRIETÁRIO(S): 港昇(亞洲)有限公司 TOP REGENT(ASIA) LIMITED

2/2 頁 Página
 電子版本
versão eletrónica

備考索引 COTAS DE REFERÊNCIA		
申請日期及編號 DATA E Nº DA APRESENTAÇÃO	事由 FACTO	登錄編號 Nº DA INSCRIÇÃO
1976/11/08 - 2	租賃批地 COAR	8762 F9
2005/08/22 - 12	取得登記 AQUF	119873 G
----- 完 FIM -----		

附件：地塊規劃條件圖 2024 年



區域 ZONA 路環 Coloane 檔案編號 PROCESSO N.º 92A129 位置 LOCALIZAÇÃO 位於鄰近石排灣馬路之土地 Terreno junto à Estrada de Seac Pai Van	土地工務局 DSSCU 未有詳細規劃地區的規劃條件圖 PLANTA DE CONDIÇÕES URBANÍSTICAS DE ZONA DO TERRITÓRIO NÃO ABRANGIDA POR PLANO DE PORMENOR 第 12/2013 號法律 Lei n.º 12/2013																																																
土地工務局局長 DIRECTOR DA DSSCU 13 09 2024																																																	
規劃條件 CONDIÇÕES URBANÍSTICAS 2/7																																																	
用途：H2 類居住用地/C1 類商業用地/C2 類商業用地/TD1 類旅遊娛樂用地。 Finalidade: Solos de uso habitacional H2/ Solos de uso comercial C1/ Solos de uso comercial C2/ Solos de uso turístico e de diversões TD1. 用以計算該樓宇高度・垂直佔用空間之街寬和街影面積為如下： <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>街名</th> <th>樓宇高度</th> <th>垂直佔用空間</th> <th>街影面積</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>和諧廣場 (A 街)</td> <td>66.0 米</td> <td>不允許</td> <td>927 平方米</td> </tr> <tr> <td>石排灣馬路 (B 街)</td> <td>49.1 米</td> <td>不允許</td> <td>3545 平方米</td> </tr> <tr> <td>樂居大馬路 (C 街)</td> <td>32.3 米</td> <td>不允許</td> <td>1003 平方米</td> </tr> <tr> <td colspan="4">A 街及 B 街之間的補償面積：810 平方米。</td> </tr> <tr> <td colspan="4">B 街及 C 街之間的補償面積：376 平方米。</td> </tr> </tbody> </table> Para efeitos de cálculo da altura do edifício e da área em ocupação vertical, a largura das vias e as áreas de sombra projectada são as seguintes: <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>Nome da via</th> <th>Altura do edifício</th> <th>Área em ocupação vertical</th> <th>Área de sombra</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Alameda da Harmonia (Rua A)</td> <td>66,0 m</td> <td>Não se admite</td> <td>927 m²</td> </tr> <tr> <td>Estrada de Seac Pai Van (Rua B)</td> <td>49,1 m</td> <td>Não se admite</td> <td>3545 m²</td> </tr> <tr> <td>Avenida de Lok Kai (Rua C)</td> <td>32,3 m</td> <td>Não se admite</td> <td>1003 m²</td> </tr> <tr> <td colspan="4">Bónus entre a Rua A e a Rua B: 810 m².</td> </tr> <tr> <td colspan="4">Bónus entre a Rua B e a Rua C: 376 m².</td> </tr> </tbody> </table> 樓宇最大許可高度：海拔 90.0 米。 Altura máxima permitida do edifício: 90,0m N.M.M. 最大許可地積比率：10.0 倍。 Índice de utilização do solo máximo permitido: 10,0. 最大許可覆蓋率：100%。 Índice de ocupação do solo máximo permitido: 100%. 地圖繪製暨地籍局專用 PARA USO EXCLUSIVO DA D.S.C.C. 重型及輕型摩托車泊位數量不得少於法例規定的輕型汽車泊位數量之 25%。 O número de lugares de estacionamento para motociclos e ciclomotores não pode ser inferior a 25% do número de lugares de estacionamento para automóveis ligeiros previsto na legislação. 必須遵守《酒店及娛樂場停車場的車位數量計算指引》。 É obrigatório o cumprimento das disposições definidas no Método de Cálculo de Lugares de Estacionamento em Unidades de Hotelaria, Casino e Afins. 必須在地段範圍內提供足夠的車輛等候空間・避免車輛在公共道路上等候進入建築物的停車場。 Deve-se proporcionar no lote um espaço adequado de espera para veículos, no sentido de evitar que os mesmos impeçam o trânsito na via pública aquando da espera para acederem ao parque de estacionamento do referido edifício.		街名	樓宇高度	垂直佔用空間	街影面積	和諧廣場 (A 街)	66.0 米	不允許	927 平方米	石排灣馬路 (B 街)	49.1 米	不允許	3545 平方米	樂居大馬路 (C 街)	32.3 米	不允許	1003 平方米	A 街及 B 街之間的補償面積：810 平方米。				B 街及 C 街之間的補償面積：376 平方米。				Nome da via	Altura do edifício	Área em ocupação vertical	Área de sombra	Alameda da Harmonia (Rua A)	66,0 m	Não se admite	927 m²	Estrada de Seac Pai Van (Rua B)	49,1 m	Não se admite	3545 m²	Avenida de Lok Kai (Rua C)	32,3 m	Não se admite	1003 m²	Bónus entre a Rua A e a Rua B: 810 m².				Bónus entre a Rua B e a Rua C: 376 m².			
街名	樓宇高度	垂直佔用空間	街影面積																																														
和諧廣場 (A 街)	66.0 米	不允許	927 平方米																																														
石排灣馬路 (B 街)	49.1 米	不允許	3545 平方米																																														
樂居大馬路 (C 街)	32.3 米	不允許	1003 平方米																																														
A 街及 B 街之間的補償面積：810 平方米。																																																	
B 街及 C 街之間的補償面積：376 平方米。																																																	
Nome da via	Altura do edifício	Área em ocupação vertical	Área de sombra																																														
Alameda da Harmonia (Rua A)	66,0 m	Não se admite	927 m²																																														
Estrada de Seac Pai Van (Rua B)	49,1 m	Não se admite	3545 m²																																														
Avenida de Lok Kai (Rua C)	32,3 m	Não se admite	1003 m²																																														
Bónus entre a Rua A e a Rua B: 810 m².																																																	
Bónus entre a Rua B e a Rua C: 376 m².																																																	

PC1600 D:\P\EPD\1\AL\IN\low\2024\92A129\21.DWG

CMF/M M

區域 ZONA	路環 Coloane	檔案編號 PROCESSO N.º	92A129
位置 LOCALIZAÇÃO	位於鄰近石排灣馬路之土地 Terreno junto à Estrada de Seac Pai Van		
土地工務局局長 DIRECTOR DA DSSCU	13 09 2024		
規劃條件		CONDIÇÕES URBANÍSTICAS	3/7

土地工務局
DSSCU

未有詳細規劃地區的規劃條件圖
PLANTA DE CONDIÇÕES URBANÍSTICAS
DE
ZONA DO TERRITÓRIO NÃO ABRANGIDA
POR PLANO DE PORMENOR

第12/2013號法律
Lei n.º 12/2013

居住用途建築物的裙樓頂層除作垂直交通設施，尚須架空並預留作綠化及休憩空間，但裙樓底部可作聚會及休憩的共同區域，尤其是會所。

Nas edificações para habitação, os pisos ao nível da cobertura dos pódios, além de se destinarem a equipamentos de transporte vertical, têm de ser vazados e reservados para espaços verdes e de lazer, podendo, no entanto, a parte inferior das torres ser destinada a áreas comuns de convívio e lazer, designadamente clubes.

裙樓最大許可高度：13.5 米。
Altura máxima permitida do pódio: 13,5 m.

屬 A 級（高）及 MA 級（特高）的樓宇，塔樓間距不得少於塔樓高度的六分之一，且塔樓立面最大連續寬度不得大於 70 米。

Nos edifícios de classe A (alto) e MA (muito alto), o afastamento entre as torres não pode ser inferior a 1/6 da altura das mesmas, nem podendo a extensão contínua máxima das suas fachadas ser superior a 70 m.

如不能符合上款所指的任一條件，工程師制單案應附同空氣流通評估報告供具職權實體審議，以決定是否可豁免遵守有關條件。

Caso não seja possível cumprir qualquer das condições referidas no número anterior, o anteprojecto de obra deve ser instruído com um relatório de avaliação da circulação do ar para apreciação da entidade competente, para que esta decida a eventual dispensa do cumprimento da respectiva condição.

於建築物外牆安裝冷氣機應預留方案以收集產生的水並防止滴水到公共道路上；如安裝在牆面立面上，應作遮擋。

A instalação de aparelhos de ar-condicionado nas paredes exteriores das edificações deve prever soluções para captar a água produzida e impedir o gotejamento na via pública, devendo ser cobertos se forem instalados nas fachadas confinantes com a via.

土地工務局在經適當說明理由的情況下，可要求提交環境影響評估報告供具職權實體審議。

Em casos devidamente fundamentados, a Direcção dos Serviços de Solos e Construção Urbana pode exigir a apresentação de relatórios de avaliação do impacto ambiental para apreciação da entidade competente.

遵守澳門特別行政區現行之一切建築條例與法規，包括由土地工務局發出之行政指引。

Cumprimento da legislação geral e específica aplicável na RAEM, bem como das restantes normas reguladoras da construção, incluindo as circulares da DSSCU.

地圖繪製暨地籍局專用
PARA USO EXCLUSIVO DA D.S.C.C.

PC1600_DPUEPID: \ALIN\Joe\2024\92A129(2).DWG

CME/MLM

區域 ZONA	路環 Coloane	檔案編號 PROCESSO N.º	92A129
位置 LOCALIZAÇÃO	位於鄰近石排灣馬路之土地 Terreno junto à Estrada de Seac Pai Van		
土地工務局局長 DIRECTOR DA DSSCU	13 09 2024		
規劃條件		CONDIÇÕES URBANÍSTICAS	4/7

土地工務局
DSSCU

未有詳細規劃地區的規劃條件圖
PLANTA DE CONDIÇÕES URBANÍSTICAS
DE
ZONA DO TERRITÓRIO NÃO ABRANGIDA
POR PLANO DE PORMENOR

第 12/2013 號法律
Lei n.º 12/2013

圖例:
LEGENDAS:

此部分土地用作公共街道用途，應被騰空及歸入國有公產土地。土地承批人應負責設計及建造有關工程，有關計劃須先經本局審批。
Parcela de terreno destinada a via pública, devendo para o efeito ser desocupada e integrada no domínio público da Estado. O concessionário deve proceder à sua concepção e execução de obras, devendo o projecto deve ser submetido previamente para aprovação da DSSCU.

||||||| 車輛出入口的佈局如圖所示，但有技術理由需另設位置除外。
A disposição dos locais de entrada e saída de veículos é a assinalada na planta, salvo se motivos técnicos aconselharem outra localização.



地籍資訊網
Rede de Informação Cadastral

地圖繪製暨地籍局專用
PARA USO EXCLUSIVO DA D.S.C.C.

PC1600_DPUDEP/D:\ALIN\Joa\2024\92A129(2).DWG

CME/MLM

區域 ZONA	路環 Coloane	檔案編號 PROCESSO N.º	92A129
位置 LOCALIZAÇÃO	位於鄰近石排灣馬路之土地 Terreno junto à Estrada de Seac Pai Van		
土地工務局局長 DIRECTOR DA DSSCU	13 09 2024		
規劃條件		CONDIÇÕES URBANÍSTICAS	5/7

土地工務局
DSSCU

未有詳細規劃地區的規劃條件圖
PLANTA DE CONDIÇÕES URBANÍSTICAS DE
ZONA DO TERRITÓRIO NÃO ABRANGIDA
POR PLANO DE PORMENOR

第12/2013號法律
Lei n.º 12/2013

酒店業場所及娛樂場所之停車位數量計算指引
ORIENTAÇÕES PARA O CÁLCULO DO NÚMERO DE LUGARES DE ESTACIONAMENTO EM ESTABELECIMENTOS
DA INDÚSTRIA HOTELEIRA E ESTABELECIMENTOS DE DIVERSÕES

- 1 - 酒店、博彩、娛樂、會議及展覽設施場所，不論其等級，必須設置公共車輛停車區。
A obrigatoriedade de reserva de áreas de estacionamento em estabelecimentos de hotelaria e nos espaços destinados a casino, entretenimento, conferências ou de exposição é independente da classe de altura dos edifícios a tal fim destinados ou em que os referidos estabelecimentos se localizam.
- 2 - 樓宇級別第II組之3星級及以上酒店，應設有旅遊車及計程車候客車位及上落客區，其最小尺寸為：
旅遊車：3.5米x12米/計程車：3.5米x5米及需符合以下要求：
a) 該等場所之公共車輛停泊及上落客區應設於地段地界範圍以內。
b) 房間數量為50個或以上應設有最少1個旅遊車及1個計程車候客車位及上落客區。
c) 每增加200個或以上酒店房間應多設1個旅遊車及1個計程車候客車位。
d) 每增加400個或以上酒店房間應多設1個可容納旅遊車及1個計程車上落客區。
如下表：

酒店房間總數	旅遊車候客車位	計程車候客車位	旅遊車上落客區	計程車上落客區
50 - 199	1	1	1	1
200 - 399	2	2	1	1
400 - 599	3	3	2	2
600 - 799	4		2	2
800 - 999	5		3	3

* 備註：倘有例外情況及有適當理由解釋，上述表內所規定的車位數目可以減少。

Nas edificações do grupo de utilização II, de 3 estrelas ou acima, devem ser previstos para além dos lugares parque de veículos automóveis para autocarros de turismo e de transporte de utentes (taxis, etc) e ainda de uma zona de tomada e largada de passageiros, com as dimensões mínimas de 3,5m x 12,0m para autocarros de turismo e de 3,5m x 5,0m para taxis, e cumprir cumulativamente com as seguintes características:

- a) Tanto o lugar parque como a zona de tomada e de largada de utentes devem estar situados dentro dos limites do perímetro do lote.
- b) Com 50 ou mais quartos, devem ser previstos no mínimo de um lugar parque de veículos automóveis para autocarros de turismo e de transporte de utentes (taxis, etc) e ainda de uma zona de tomada e largada de passageiros.
- c) Por cada 200 quartos ou fracção a mais deve ter mais um lugar parque adicional para autocarro e para táxi.
- d) Por cada 400 quartos ou fracção a mais deve a zona de tomada e largada ser ampliada para a recepção de mais uma viatura quer para autocarro quer para táxi.

Exemplo:

Nº total do quarto	Lugar parque de veículos automóveis para autocarros de turismo	Lugar parque de veículos automóveis para taxis	Zona de tomada e largada de passageiros para autocarros de turismo	Zona de tomada e largada de passageiros para taxis
50 - 199	1	1	1	1
200 - 399	2	2	1	1
400 - 599	3	3	2	2
600 - 799	4	4	2	2
800 - 999	5	5	3	3

* Nota: Em casos excepcionais e devidamente justificados, o número de lugares parque indicado no quadro acima pode ser reduzido.

地圖繪製暨地籍局專用
PARA USO EXCLUSIVO DA D.S.C.C.

區域 ZONA	路環 Coloane	檔案編號 PROCESSO N.º	92A129
位置 LOCALIZAÇÃO	位於鄰近石排灣馬路之土地 Terreno junto à Estrada de Seac Pai Van		
土地工務局局長 DIRECTOR DA DSSCU	13.09.2024		
規劃條件		CONDIÇÕES URBANÍSTICAS	6/7

土地工務局
DSSCU

未有詳細規劃地區的規劃條件圖
PLANTA DE CONDIÇÕES URBANÍSTICAS
DE
ZONA DO TERRITÓRIO NÃO ABRANGIDA
POR PLANO DE PORMENOR

第12/2013號法律
Lei n.º 12/2013

酒店業場所及娛樂場所之停車位數量計算指引
ORIENTAÇÕES PARA O CÁLCULO DO NÚMERO DE LUGARES DE ESTACIONAMENTO EM ESTABELECIMENTOS
DA INDÚSTRIA HOTELEIRA E ESTABELECIMENTOS DE DIVERSÕES

3 - 博彩、娛樂、會議及展覽設施場所應每2000平方米建築面積設置1個旅遊車停車位(3.5米x8米)或每1000平方米建築面積設置1個小型旅遊車停車位。
Nos espaços destinados a casino, entretenimento, conferências ou de exposição deve ser previsto um lugar para autocarro por 2000m² de ABC ou um lugar para mini-autocarro (3,5m x 8,0m) por cada 1000m² de ABC.

4 - 需設置一定數量之電單車停車位。(由土地工務局作決定)
Necessário prever um certo número de lugares para estacionamento de motociclos. (A determinar pela DSSCU)

5 - 酒店用途部份輕型汽車停車位需按法例42/89/M, 以建築面積(ABC)而非樓面面積(ABP)計算。
Nas zonas destinadas ou não a quarto, o número de lugares parque deve ser o previsto na D.L. n.º 42/89/m, considerando ABC e não ABP.

6 - 為著明確上述法例車位計算方法, 其面積計算如下:
a) 設有房間樓層: 每1000平方米建築面積設有1個車位, 其面積不包括走廊、樓梯、大堂、服務區及隔火層。
b) 非設有房間樓層: 每1000平方米建築面積設有1個車位, 其面積包括商業、寫字樓或健身會所(包括有蓋或無蓋面積及泳池及其輔助設施), 但不包括走廊、樓梯、隔火層、衛生區、貨倉、儲物室及垃圾房。
Para clarificar o cálculo de lugares parque previsto na D.L. n.º 42/89/m deve observar o seguinte:
a) Zonas destinadas a quarto: 1 lugar / 1000m² de ABC, não incluindo corredores, caixas de escada, lobby, áreas de serviço e áreas de refúgio.
b) Zonas não destinadas a quarto: 1 lugar / 100m² de ABC para as zonas destinadas efectivamente a comércio ou escritório ou health clube (em recintos cobertos e descobertos incluindo piscinas respectivas áreas de apoio), excluindo corredores escadas, áreas de refúgio, de evacuação, armazém, arrecadação e caixa forte.

7 - 博彩、娛樂、會議及展覽設施場所每200平方米建築面積設置1個輕型汽車位。
Zonas destinadas a casino, entretenimento, salas de conferência, de exposição e similares: 1 lugar / 200m² de áreas bruta de construção.

地圖繪製暨地籍局專用
PARA USO EXCLUSIVO DA D.S.C.C.

PC1600_DPUDEPID:ALINJoel2024\92A129(2).DWG

CME/MLM



區域 ZONA	路環 Coloane	檔案編號 PROCESSO N.º	92A129
位置 LOCALIZAÇÃO	位於鄰近石排灣馬路之土地 Terreno junto à Estrada de Seac Pai Van		
土地工務運輸局局長 DIRECTOR DA DSSOPT	06 NOV 2015		
規劃條件		CONDIÇÕES URBANÍSTICAS	2/7

土地工務運輸局
DSSOPT

未有詳細規劃地區的規劃條件圖
PLANTA DE CONDIÇÕES URBANÍSTICAS
DE
ZONA DO TERRITÓRIO NÃO ABRANGIDA
POR PLANO DE PORMENOR

DI 12/2013 經函件
L 88/13/2013

用途:
Finalidade:

地塊 "A": 住宅
Parcela "A": Habitação.

地塊 "B": 酒店
Parcela "B": Hotel.

遵守有關街影計算條例 (都市建築總章程) 第 88 條。
Cumprimento do cálculo da área de sombra projectada estabelecido pelo artigo 88.º do RGCU.

用以計算該樓宇高度、垂直佔用空間之街寬和街影面積為如下:

街名	樓宇高度	垂直佔用空間	街影面積
石排灣馬路 (A 街)	49.2 米	不允許	3550 平方米
樂居大馬路 (B 街)	33.5 米	不允許	1164 平方米
和諧大馬路 (C 街)	23.0 米	不允許	1495 平方米
和諧廣場 (D 街)	66.3 米	不允許	2036 平方米

A 街及 B 街之間的補償面積: 380 平方米。 C 街及 D 街之間的補償面積: 382 平方米。
B 街及 C 街之間的補償面積: 250 平方米。 D 街及 A 街之間的補償面積: 774 平方米。

Para efeitos de cálculo da altura do edifício e da área em ocupação vertical, a largura das vias e as áreas de sombra projectada são as seguintes:

Nome da via	Altura do edifício	A área em ocupação vertical	Área de sombra
Estrada de Seac Pai Van (Rua A)	49,2 m	Não se admite	3550 m²
Avenida de Lok Koi (Rua B)	33,5 m	Não se admite	1164 m²
Avenida da Harmonia (Rua C)	23,0 m	Não se admite	1495 m²
Alameda da Harmonia (Rua D)	66,3 m	Não se admite	2036 m²

Bónus entre a Rua A e a Rua B : 380 m². Bónus entre a Rua C e a Rua D : 382 m².
Bónus entre a Rua B e a Rua C : 250 m². Bónus entre a Rua D e a Rua A : 774 m².

樓宇最大許可高度: 海拔 90 米 (地塊 A 及 B)。
Altura máxima permitida do edifício: 90 m NMM (Parcelas "A" e "B").

最大許可地積比率: 14.2 倍 (地塊 A 及 B)。
Índice de utilização do solo máximo permitido: 14,2 (Parcelas "A" e "B").

地塊 "A": 9.8 倍 (不包括地庫停車場)。
Parcela "A": 9,8 (não incluindo parque de estacionamento subterrâneo).

地塊 "B": 4.4 倍 (不包括地庫停車場)。
Parcela "B": 4,4 (não incluindo parque de estacionamento subterrâneo).

最大許可覆蓋率: 100 % (地塊 A 及 B)。
Índice de ocupação do solo máximo permitido: 100 % (Parcelas "A" e "B").

土地工務運輸局專用
PARA USO EXCLUSIVO DA D.S.S.O.P.T.

PC-894_DP/DEPID:VALIN/Leo/2015/92A129.DWG

PCI/MLM

區域 ZONA	路環 Coloane	檔案編號 PROCESSO N.º	92A129
位置 LOCALIZAÇÃO	位於鄰近石排灣馬路之土地 Terreno junto à Estrada de Seac Pai Van		
土地工務運輸局局長 DIRECTOR DA DSSOPT	 06 NOV 2015		
規劃條件		CONDIÇÕES URBANÍSTICAS	3/7

土地工務運輸局
DSSOPT

未有詳細規劃地區的規劃條件圖
PLANTA DE CONDIÇÕES URBANÍSTICAS
DE
ZONA DO TERRITÓRIO NÃO ABRANGIDA
POR PLANO DE PORMENOR

第 120013 號法律
Lei n.º 120013

必須遵守《酒店及娛樂場停車場的車位數量計算指引》（見背頁）。

É obrigatório o cumprimento das disposições definidas no Método de Cálculo de Lugares de Estacionamento em Unidades de Hotelaria, Casino e Afins (Vide Verso).

停車場出入口位置須遵照交通事務局的意見。

A localização do acesso de entrada e saída para veículos automóveis deverá ser ouvido o parecer da DSAT.

“A”及“MA”級之建築物，除了須符合1989年6月26日發出之第42/89/M號法令外，尚須提供摩托車車位。

其數量不可少於法定之屋宇汽車車位之25%。

Nos edifícios de classes “A” e “MA”, para além do cumprimento das disposições do Decreto-Lei n.º 42/89/M, de 26 de Junho, dever-se-á ainda reservar um número de lugares de estacionamento para motocicletas não inferior a 25% dos lugares de estacionamento legalmente estipulados para veículos legítimos.

樓樓最大許可高度：13.5米。

Altura máxima permitida do pódio : 13,5 m.

裙樓頂層除作垂直交通外，必須架空作綠化休憩區，但裙樓底部可作住宅的共同設施，如會所，而露天部分必須作綠化設計，植物種植面積不應少於露天面積的50%。

O piso no nível da cobertura do pódio, para além de se destinar a comunicações verticais, deve ser vazado e destinado a espaço verde e de lazer; no entanto, a parte inferior das torres pode destinar-se a instalações comuns, por exemplo, a clube, quanto à parte descoberta, deve estar sujeita a tratamento paisagístico, cuja área destinada a plantação não deve ser inferior a 50% da área descoberta.

倘若不能符合下列任一項條件，在遞交工程計劃草案時，須一併呈交“空氣流通”評估報告供相關部門審核：

Caso não se possa respeitar uma das seguintes restrições, será necessário submeter o relatório de avaliação de circulação do ar para apreciação dos respectivos serviços públicos aquando da apresentação do anteprojecto.

• 每座塔樓之間的距離不少於塔樓高度之1/6。

• O afastamento mínimo entre as torres não deve ser inferior a 1/6 da altura da torre.

• 塔樓立面最大連續寬度：70米。

• Extensão máxima contínua das fachadas da torre : 70m.

必須預留位置安裝冷氣機，用以解決冷氣機去水問題（倘在臨街立面上，則須作遮擋裝飾）。

Deverá prever soluções para instalação de aparelhos de ar condicionado por forma a evitar a projecção directa na via pública de água resultante do seu funcionamento (além disso, os aparelhos supramencionados deverão, caso estiverem instalados nas fachadas de edifício, ser cobertos com elementos decorativos).

當遞交工程計劃草案時，須一併呈交有關的環境影響評估報告，供環境保護局審核。

Deverá submeter o relatório de avaliação do impacto ambiental, caso seja necessário, aquando da apresentação à DSPA do anteprojecto para apreciação.

遵守澳門特別行政區現行之一切建築條例與法規，包括由土地工務運輸局發出之行政指引。

Cumprimento da legislação geral e específica aplicável na RAEM, bem como as restantes normas reguladoras da construção, incluindo as circulares da DSSOPT.

土地工務運輸局專用
PARA USO EXCLUSIVO DA DSSOPT

PC-894_DPUEP/DALIN/Leo/2015/92A129.DWG

PCL/MLM

區域 ZONA	路環 Coloane	檔案編號 PROCESSO N.º	92A129
位置 LOCALIZAÇÃO	位於鄰近石排灣馬路之土地 Terreno junto à Estrada de São Pai Van		
土地工務運輸局局長 DIRECTOR DA DSSOPT	06 NOV 2015		
規劃條件	CONDIÇÕES URBANÍSTICAS		4/7

土地工務運輸局
DSSOPT

未有詳細規劃地區的規劃條件圖
PLANTA DE CONDIÇÕES URBANÍSTICAS
DE
ZONA DO TERRITÓRIO NÃO ABRANGIDA
POR PLANO DE PORMENOR

第 12/2013/MU/DR
Lei n.º 12/2013



圖例:
LEGENDAS:

此部分土地用作公共街道用途，應被遷走及歸入澳門特別行政區公產土地。
Parcela de terreno destinada à via pública, devendo para o efeito ser desocupada e integrada no domínio público da RAEM.

為符合土地重整之要求，應向澳門特別行政區政府申請批給此地段。
A fim de obedecer às exigências da reorganização do terreno, deve-se solicitar à Administração a concessão da parcela de terreno em causa.

土地工務運輸局專用
PARA USO EXCLUSIVO DA DSSOPT

°C-894_DPUEPD:VALIN\leo12015\92A129.DWG

PCLMLM

區域 ZONA	路環 Coloane	檔案編號 PROCESSO N.º	92A129
位置 LOCALIZAÇÃO	位於鄰近石排灣馬路之土地 Terreno junto à Estrada de Saac Pai Van		
土地工務運輸局局長 DIRECTOR DA DSSOPT	06 NOV 2015		
規劃條件		CONDIÇÕES URBANÍSTICAS	5/7

土地工務運輸局
DSSOPT

未有詳細規劃地區的規劃條件圖
PLANTA DE CONDIÇÕES URBANÍSTICAS
DE
ZONA DO TERRITÓRIO NÃO ABRANGIDA
POR PLANO DE PORMENOR

12/05/13/15/17
Lm 12/05/13

酒店及娛樂場停車位數量計算指引
MÉTODO DE CÁLCULO DE LUGARES DE ESTACIONAMENTO EM UNIDADES DE HOTELARIA, CASINO E AFINS

- 酒店、博彩、娛樂、會議及展覽設施場所，不論其等級，必須設置公共車輛停車區。
A obrigatoriedade de reserva de áreas de estacionamento em estabelecimentos de hotelaria e nos espaços destinados a casino, entretenimento, conferências ou de exposição é independente da classe de altura dos edifícios a tal fim destinados ou em que os referidos estabelecimentos se localizam.
- 樓宇類別第II組之3星級及以上酒店，應該設有旅遊車及計程車候客車位及上落客區，其最小尺寸為：
旅遊車：3.5米x12米/計程車：3.5米x5米及需符合以下要求：
a) 該等場所之公共車輛停泊及上落客區應設於其地盤地界範圍以內。
b) 房間數量為50個或以上應設有最少1個旅遊車及1個計程車候客車位及上落客區。
c) 每增加200個或以上酒店房間應多設1個旅遊車及1個計程車候客車位。
d) 每增加400個或以上酒店房間應多設1個可容納旅遊車及1個計程車之上落客區。
如下表：

酒店房間總數	旅遊車候客車位	計程車候客車位	旅遊車上落客區	計程車上落客區
50 - 199	1	1	1	1
200 - 399	2	2	1	1
400 - 599	3	3	2	2
600 - 799	4	4	2	2
800 - 999	5	5	3	3

* 備註：倘有例外情況及有適當理由解釋下，上述表內所釐定的車位數目可以減少。

Nas edificações do grupo de utilização II, os hotéis de 3 estrelas ou acima, devem ser previstos para além dos lugares parque de veículos automóveis para autocarros de turismo e de táxis, e ainda de uma zona de tomada e largada de passageiros, com as dimensões, mínimas de 3,5m x 12,0m para autocarros de turismo e de 3,5m x 5,0m para táxis, e cumprir cumulativamente o seguinte:

- Tanto o lugar parque como a zona de tomada e de largada de passageiros devem estar situados dentro do lote.
- Quando o número de quartos for igual ou superior a 50, devem ser previstos no mínimo e um lugar parque para autocarros de turismo e um lugar parque para táxis, e ainda de uma zona de tomada e largada de passageiros.
- Por cada 200 quartos ou fracção a mais deve ter mais um lugar parque adicional para autocarro e para táxis.
- Por cada 400 quartos ou fracção a mais deve a zona de tomada e largada ser ampliada para a recepção de mais uma viatura quer para autocarro quer para táxis.

Exemplo:

Nº total de quartos	Lugar parque para autocarros de turismo	Lugar parque para táxis	Zona de tomada e largada de passageiros para autocarros de turismo	Zona de tomada e largada de passageiros para táxis
50 - 199	1	1	1	1
200 - 399	2	2	1	1
400 - 599	3	3	2	2
600 - 799	4	4	2	2
800 - 999	5	5	3	3

* Nota: Em casos excepcionais e devidamente justificados, o número de lugares parque indicado no quadro acima pode ser reduzido.

土地工務運輸局專用
PARA USO EXCLUSIVO DA DSSOPT

區域 ZONA	路環 Coloane	檔案編號 PROCESSO N.º	92A129
位置 LOCALIZAÇÃO	位於鄰近石排灣馬路之土地 Terreno junto à Estrada de Seac Pai Van		
土地工務運輸局局長 DIRECTOR DA DSSOPT	 06 NOV 2015		
規劃條件	CONDIÇÕES URBANÍSTICAS 6/7		

土地工務運輸局
DSSOPT

未有詳細規劃地區的規劃條件圖
PLANTA DE CONDIÇÕES URBANÍSTICAS
DE
ZONA DO TERRITÓRIO NÃO ABRANGIDA
POR PLANO DE PORMENOR
第 12/0013/95/GP
L.º 6.º/2001/5

酒店及娛樂場停車位數量計算指引

MÉTODO DE CÁLCULO DE LUGARES DE ESTACIONAMENTO EM UNIDADES DE HOTELARIA, CASINO E AFINS

3 - 博彩、娛樂、會議及展覽設施場所應每2000平方米建築面積設置1個旅遊車停車位(3.5m x 8m)或每1000平方米建築面積設置1個小型旅遊車停車位。
Nos espaços destinados a casino, entretenimento, conferências ou de exposição deve ser previsto um lugar para autocarro por 2000m² de ABC ou um lugar para mini-autocarro (3,5m x 8,0m) por cada 1000m² de ABC.

4 - 需設置一定數量之電車車停車位(由土地工務運輸局決定)。
É necessário prever um número de lugares para estacionamento de motocicletas (a determinar pela DSSOPT).

5 - 酒店用途部份輕型汽車停車位應按法例42/89/M以建築面積(ABC)與非樓面面積(ABP)計算。
Nas zonas destinadas ou não a quarto, o número de lugares parque deve calculado de acordo com o previsto no D.L. n.º 42/89/M, considerando ABC e não ABP (Área Bruta do Pavimento).

6 - 為明確上述法例車位計算方法,其面積計算如下:
a) 設有房間樓層:每1000平方米建築面積設有1個車位,其面積不包括走廊、樓梯、大堂、服務區及隔火層。
b) 非設有房間樓層:每100平方米建築面積設有1個車位,其面積包括商業、寫字樓或健身會所(包括有蓋或無蓋面積及泳池及其輔助設施),但不包括走廊、樓梯、隔火層、衛生區、貨倉、儲物室及垃圾房。
Para clarificar o cálculo de lugares parque previsto no D.L. n.º 42/89/M deve observar o seguinte:
a) Zonas destinadas a quarto: 1 lugar / 1000m² de ABC, não incluindo corredores, escadas, lobby, áreas de serviço e áreas de refúgio.
b) Zonas não destinadas a quarto: 1 lugar / 100m² de ABC para as zonas destinadas efectivamente a comércio ou escritório ou health clube (em recintos cobertos e descobertos incluindo piscinas e respectivas áreas de apoio), excluindo corredores, escadas, piso de refúgio, zona de evacuação, armazém, arrecadação e caixa de lixo.

7 - 博彩、娛樂、會議及展覽設施場所每200平方米建築面積設置1個輕型汽車位。
Zonas destinadas a casino, entretenimento, salas de conferência, de exposição e similares: 1 lugar / 200m² de áreas bruta de construção.



土地工務運輸局專用
PARA USO EXCLUSIVO DA DSSOPT

PC-894_DPUEPD\ALIN\Lea\2019\92A129.DWG

PCL/MLM

