

立法會參考資料摘要

海洋公園重新發展計劃

引言

在二零零五年十月二十五日的會議上，行政會議**建議**，署理行政長官**指令**通過海洋公園重新發展計劃（重新發展計劃），行政會議已獲悉重新發展計劃的財務安排。

理據

2. 有 28 年歷史的海洋公園有需要重新發展，加強該園作為公眾康樂及教育公園的法定功能，並維持該園對訪客的吸引力。本港市民和海外訪客對於康樂或娛樂設施的質素及設施內景點的類別期望日高。近年，海洋公園更要面對亞洲區內開設的主題公園和娛樂設施日益激烈的競爭。香港迪士尼樂園開幕，亦帶來新的挑戰。海洋公園預計在迪士尼開幕後，訪客人數會由二零零四至零五年度的 400 萬人次下降至二零零六至零七年度的 310 萬人次。雖然海洋公園公司已盡量推出新措施、增加景點和加插特備節目，以維持訪客人數，但園內很多現存設施皆建於一九七零及一九八零年代，實難與新建主題公園或娛樂設施競爭。沒有重新發展計劃，海洋公園長遠來說難以經營。

3. 海洋公園公司期望把海洋公園重新發展為全球首屈一指的海洋主題公園，與香港迪士尼樂園相輔相成。重新發展計劃將會加強香港作為區內家庭首選旅遊目的地的地位，並會帶來可觀的經濟收益。根據一些概略的假設，政府評估經重新發展的海洋公園在營運首 20 年可望帶來可量化淨經濟收益約 230 億至 280 億元，而在首 40 年約為 400 億至 480 億元。重新發展計劃亦有助加快改善港島南區的城市發展，以及發展香港仔區成為旅遊景點。

其他方案

4. 另一方案是讓海洋公園繼續以現行模式經營，不時在園內加插一些小型的設施、景點及節目。我們認為長此下去，海洋公園可能無法迎合訪客日益提高的期望，相對於區內其他競爭對手，很快便會失去吸引力。如上文第 2 段指出，沒有重新發展計劃，海洋公園長遠將難以經營。

重新發展計劃

5. 根據重新發展計劃，「海洋」和「動物全接觸」會繼續成為公園的

主題。重新發展的海洋公園將劃分為兩大部分，包括「海濱樂園」（原來的低地部分）及「高峰樂園」（原來的高地部分），當中蒐集超過70項景點及設施，公園內將設有合共七個主題區：「夢幻水都」、「雀鳥天地」、「威威天地」、「海洋天地」、「熱帶雨林天地」、「動感天地」、「冰極天地」。公園會建造高峰列車系統，既可作為一個機動遊戲，亦可連接園內的「海濱樂園」和「高峰樂園」，與現有的吊車系統相輔相成。

6. 根據重新發展計劃，建造工程會分期進行，第一期預計在二零零八年底完成，而第二期則在二零一零年竣工，工程將分期進行以便公園可於施工期間繼續開放。重新發展工程完成後，估計該園每年的訪客將由二零零四至零五年度的400萬人次增至二零一零至一一年度超過500萬人次，到二零二一至二零二二年度更會超逾700萬人次。重新發展費用估計約為55.5億元。

7. 重新發展計劃包括另一項興建三間酒店的獨立建議，海洋公園可選擇在未來發展有關建議，而有關建議並未計入預算費用或預算訪客人數內。由於酒店發展建議會令重新發展計劃變得複雜，因而阻延重新發展進度，政府目前的考慮只集中於公園的重新發展上，稍後才另行考慮酒店發展項目。海洋公園公司提供的重新發展計劃概覽，載於附件A。

政府對重新發展計劃的評估

8. 我們已審慎評估重新發展計劃各個環節，所得結論是該計劃在工程、技術、規劃、土地、交通、環境、財政或經濟各方面並沒有任何重大的問題。主要考慮範圍重點扼述於下。

土地及規劃事宜

9. 根據海洋公園公司的重新發展計劃，公園的範圍會擴展至包括目前由黃竹坑駕駛學院佔用的政府土地，以及一個公共運輸交匯處，佔地合共約27 000平方米，以便擴建入口廣場。海洋公園公司已於二零零五年八月三十一日向城市規劃委員會（城規會）提交申請，把該區由「政府、機構或社區」地帶重新劃為「其他指定用途」註明「海洋公園」地帶。我們支持擴展公園範圍的理據如下：

- (a) 海洋公園現址範圍內可供發展的平地有限；
- (b) 擴展公園範圍是為興建一幢三層的建築物，內設經改善的入口廣場、公共運輸交匯處和泊車處，以應付增加的訪客人次；及
- (c) 有了擴展區，重新發展工程進行期間，海洋公園可繼續對外開放，運作如常。

10. 受影響的駕駛學院校址，現以每季續訂的短期租約形式租予香港駕駛學院有限公司（駕駛學院）。該址須騰空以便進行重新發展計劃。當局已在鴨脷洲工業區另覓校址，設立新的駕駛學校。政府會先公開招標出租該幅土地，然後才會關閉黃竹坑駕駛學院。南區區議會贊成建議的校址。

11. 倘城規會通過海洋公園的改劃用途地帶申請，海洋公園將須申請批撥擴展區的用地。當局稍後會擬備文件，提請行政會議准以私人協約方式批地。

12. 至於海洋公園現有範圍以內的土地，海洋公園公司目前分租一幅面積約 4 000 平方米的土地給城巴有限公司（城巴）用作巴士車廠，並供通宵巴士停泊之用。海洋公園公司將要收回該地重新發展。由於現時上址的巴士服務對於南區提供有效率的專營巴士服務至為重要，所以實有需要在區內另覓新址，在二零零六年底前遷置有關設施。

交通事宜

13. 海洋公園公司所進行的交通影響評估顯示，到二零一一年重新發展計劃第二期竣工時，該重新發展項目不會對交通造成不可接受的不良影響。雖然評估報告顯示，遠至二零一六年區內交通網絡仍不會受重大影響，但若沒有地鐵南港島線(東段)⁽¹⁾，則預期香港仔隧道這條主要連接道路的情況會欠佳。就傍晚最繁忙時段經由香港仔隧道離開的交通而言，預期二零一一年的情況尚可容忍，但到了二零一六年行車便會十分緩慢。海洋公園公司估計，到二零二二年大部分時間經由香港仔隧道離開的交通都會處於其最高負荷狀態。

14. 運輸署對重新發展計劃的評估顯示，雖然預計海洋公園的訪客人次有所增加，但到二零一一年附近道路網絡和主要連接道路的交通負荷不會受到重大影響。到二零一六年，若沒有南港島線(東段)，經香港仔隧道北行的交通會有些擠塞，及在傍晚最繁忙時段有車龍。到二零二二年，若沒有南港島線(東段)，道路網絡將不勝負荷，屆時海洋公園公司將要實施一些管理措施，以免訪客在傍晚正常交通繁忙時段大批離開。雖然建議的南港島線(東段)會有助海洋公園重新發展，為訪客提供便捷的交通工具，而海洋公園亦會為南港島線(東段)帶來乘客，但我們需要小心考慮南港島線(東段)對政府造成的額外財政影響。

15. 另一方面，地鐵公司於二零零五年二月向政府提交南港島線修訂建議書。環境運輸及工務局現正審議修訂建議在經濟及交通方面的表現、對財政及其他公共交通運輸的影響、不斷轉變的社會需求，以及有關規劃參數的變化。政府決定南港島線應予檢討，並應視乎檢討將於二零零五年底完成的南區旅遊及商業發展項目規劃的結果，以及政府審議海洋公園重新發展計劃的結果，考慮南港島線的發展方向。

技術事宜

16. 從工程及技術的角度看來，建議的重新發展計劃可行，但須待當局審批環境影響評估報告，並確認規劃及設計細則。

⁽¹⁾ 規劃中的南港島線(東段)行走金鐘至海怡半島，沿途分停海洋公園、黃竹坑及利東三個車站。

17. 因為重新發展計劃涉及爆破部分高地的大規模挖掘工程，以及採用鑽挖及爆破方法建造高峰列車系統的隧道工程，土力及填料管理事宜兩大範疇須小心監察。上述工程亦須經輸送帶系統以躉船運走所挖出超過 100 萬立方米的石塊。當局已要求海洋公園公司進行詳細土力評估，並就填料管理事宜與土木工程拓展署填料管理部密切聯絡。

18. 除海洋公園內的建造工程外，政府認為有需要就改良排污系統進行配套公共工程，以符合經重新發展的海洋公園的需求。上述配套工程⁽²⁾的預算費用總額約為 2,500 萬至 3,800 萬元，但須視乎進一步可行性研究結果而定。有關部門認為把上述工程委託海洋公園連同重新發展計劃作綜合發展更為恰當。為配合重新發展計劃的推行計劃，我們打算在二零零六年中向立法會財務委員會尋求撥款。

法律事宜

19. 由於酒店發展建議會另行審議，法律意見認為重新發展海洋公園無須修訂現行《海洋公園公司條例》，理由如下：

- (a) 重新發展計劃不會牽涉與其他方面分享／分配利潤的問題；及
- (b) 海洋公園經重新發展後，會繼續以同一組織架構的非牟利機構形式營運。

20. 由於上述條例所訂明的海洋公園法定功能並不包括發展和經營酒店，因此該條例稍後可能需要修訂。我們現正研究有關酒店的發展建議，以及該條例所需的修訂事項。這將要行政會議另行審批，但不會影響海洋公園本身的重新發展。

經濟收益

21. 海洋公園公司所進行的經濟影響評估顯示，海洋公園重新發展項目在首 40 年以現價累計的經濟收益為 1,330 億元，估計在二零二一至二二年度所創造的職位總數介乎 13 100 至 16 000 個。

22. 政府根據重新發展計劃所定的概略假設，包括預算訪客人次及重新發展計劃費用，對該計劃進行了經濟評估。評估結果顯示，經重新發展的海洋公園在營運首 20 年會帶來以現價計可量化額外淨經濟收益約 230 億至 280 億元，而在首 40 年約為 400 億至 480 億元。這些概略估計顯示重新發展計劃在經濟上應屬可行。至於創造就業方面，重新發展計劃會在二零零八至零九年度第一期開幕後分別直接及間接製造約 2 600 個至 4 000 個等同全職的額外職位，在二零二一至二二年度更增至約 11 300 個至 12 800 個。

財政可行性和財務安排

⁽²⁾ 有關工程包括改良深灣道排污泵房及相關污水渠，以及黃竹坑一段污水渠。

23. 海洋公園公司估計重新發展計劃的六年經費約為 55.5 億元，預計在二零一七至一八年度前應有足夠現金清還貸款。在二零零八至零九年度第一期完成後每年入場人數和收入預測分別為 420 萬人次和 13 億元，在二零一零至一一年度第二期完成後分別為 505 萬人次和 21 億元。

24. 海洋公園公司建議向政府及商業市場借貸為重新發展計劃籌集 55.5 億元經費，詳情如下：

- (a) 政府附屬債項 27.75 億元，為期十年，息率年利率 2% 作為優惠；
- (b) 商業市場定期貸款 22.75 億元，為期四年，息率為香港銀行同業拆息加 2.5%；及
- (c) 商業市場循環信貸融資 5 億元，息率為香港銀行同業拆息加 1.25%。

25. 政府在一獨立財務顧問協助下，已檢討重新發展計劃的財務環節。財務顧問認為，海洋公園公司的預算工程費用 55.5 億元大致上合理，建造費用預算並無重大遺漏或低估情況。財務顧問亦已審慎研究訪客人次和收益預測，認為兩項預測均屬合理。總括而言，財務顧問認為重新發展計劃在財政上可行，而敏感度分析顯示即使偏離預測亦不會影響海洋公園公司償還貸款的能力，但清還貸款日期將會延遲，而海洋公園公司亦可透過採取適當措施應付問題。至於融資方面，財務顧問確認海洋公園公司如沒有政府以某種形式支持最少 50% 所需貸款，將不能獲取足夠的商業貸款。上述支持可以是以附屬貸款形式或商業貸款擔保，或兩者兼備。

26. 財務顧問已就財務安排建議四個方案如下：

- 方案 1：最多政府參與 - 貸款 55.5 億元
- 方案 2：完全風險承受 - 附屬貸款 27.75 億元，商業貸款擔保 27.75 億元
- 方案 3：部分風險承受 - 附屬貸款及擔保合共 27.75 億元
- 方案 4：最少政府參與 - 擔保合共 27.75 億元

27. 方案 1 及 2 會使政府承擔海洋公園公司全數借貸的百分百風險，這樣安排並不恰當，因為財務顧問的評估認為商業市場願意貸款達工程費用總額的 50%。從商業市場融資亦會為推行重新發展計劃的嚴謹過程加添一重保障。至於方案 3 及 4，費用差異主要視乎附屬政府貸款的條款而定，該等條款須待海洋公園公司與政府再行議定。

28. 鑑於財務顧問所作的評估，政府擬以擔保及附屬貸款形式支持海洋公園公司達致工程費用總額的一半（即方案 3，27.75 億元），當中 50% 為政府擔保的商業貸款，50% 屬附屬貸款。為容許最大程度的商業市場參與，我們建議工程費用總額的 75%（41.625 億元）應從商業市場融資，其餘 25%（13.875 億元）則以政府由貸款基金提供的附屬貸款。不過，為給予商業貸款支持，並確保條款合理從優，政府有需要擔保商業貸款三分之一的還款能力（即工程費用總額的 25%），因而與商業市場平分貸款風險。有關政府參與的詳細安排須與海洋公園公司再行議定，並須經立法會財務委員會審批。我們擬於二零零五年底或二零零六年初就財務安排徵求立法會財務委

員會批准。

財政影響

29. 在我們與海洋公園公司擬定融資細則後，我們會就所需財政支持對政府造成的財政影響作出評估。假如我們建議的整套計劃獲得接納，我們會承擔附屬貸款和部分商業貸款擔保合共 27.75 億元的風險。上述建議對政府不會造成經常性財政影響。我們會按照既定程序籌集資金進行配套公共工程，預算費用約為 2,500 萬至 3,800 萬元，而預算每年經常費用約為 20 萬元，視乎最終建造方案而定。

建議的其他影響

30. 重新發展計劃對公務員、環境和可持續發展會有影響，詳情載於附件 B。重新發展計劃符合《基本法》，包括有關人權的條文。此外，建議對生產力沒有影響。

公眾諮詢

31. 我們經已諮詢旅遊業策略小組、南區區議會及立法會經濟事務委員會，他們均支持重新發展計劃。我們亦已就黃竹坑駕駛學院遷至鴨脷洲一事諮詢南區區議會，他們支持有關計劃。我們亦已把遷校的詳細安排告知鴨脷洲分區委員會。

宣傳安排

32. 我們會發出新聞稿並安排發言人答覆傳媒的查詢。

背景

33. 海洋公園於一九七七年正式開放給市民使用。建造經費來自香港賽馬會，並獲政府以象徵式地價批撥土地。海洋公園自一九八七年七月一日起不再屬於香港賽馬會的附屬機構，而成爲非牟利機構海洋公園公司。海洋公園公司是根據《海洋公園公司條例》成立的法定機構，主要法定職能之一是把海洋公園管理成爲一個公共康樂及教育公園。

34. 立法會財務委員會於一九九九年五月二十一日批准撥款5億元，向海洋公園公司提供貸款進行低地部分重新發展計劃。不過，該項計劃其後被擱置，以待籌備整個公園的全面重新發展工作。海洋公園公司並未提取該筆獲批貸款。二零零二年五月，政府成立由財政司司長擔任主席的跨部門「海洋公園及香港仔旅遊景點重新發展督導小組」，負責督導海洋公園的日後規劃和其後發展香港仔旅遊計劃的工作。督導小組成立了發展工作組，由海洋公園公司董事局主席領導，負責擬備海洋公園日後發展和營運

的詳細建議。二零零五年二月，發展工作組把海洋公園的重新發展計劃提交督導小組審議。

查詢

35. 如有查詢，請致電 2810 3137 與經濟發展及勞工局旅遊事務助理專員蘇貝茜女士聯絡。

經濟發展及勞工局
二零零五年十月二十七日

概覽

引言

海洋公園自 1977 年開幕以來，一直都是本港市民及外地訪客必到的景點，至今接待訪客超過 7 000 萬人次，為大家帶來娛樂與教育兼備的旅遊體驗。因此，海洋公園已成為香港特色的一部份。然而，隨著香港迪士尼樂園開幕，預計訪港遊客人數將會大增，海洋公園有需要提高公園設施的質素，這樣既可進一步提升及豐富旅客的體驗，亦可吸引迪士尼樂園為香港帶來的旅客。故此，海洋公園有意將已經營 28 年的海洋公園，轉型為*全球首屈一指的海洋主題公園*。新海洋公園不單會配合香港迪士尼樂園，為訪港遊客提供多一個必到的景點，亦會繼續為香港市民提供一個極具自然保護及教育意義的*世界級消閒娛樂設施*。雖然這個重大轉變可令香港社會受惠，但必須在商業營運及財政方面可持續發展。

海洋公園發展工作組在 2003 年 6 月由財政司司長委任，負責監督海洋公園未來發展及營運詳細建議的擬備工作。發展工作組的目標，除保留海洋公園的特色外，更希望憑藉其優勢，發展成為*世界級著名必遊景點*，為大家提供一系列以海洋為主題的新奇刺激娛樂設施、表演節目及機動遊戲，務求迎合不同年紀的訪客，尤其著重家庭訪客及年青人市場。

以海洋公園公司主席為首的發展工作組，成員包括公司董事局成員、海洋公園管理層代表及政府高級官員。發展工作組獲來自不同界別的專業人士及海洋公園管理高層組成的顧問團協助，有關的專業範疇包括主題公園整體規劃及設計、娛樂景點及表演節目策劃、經濟效益評估及財政可行性分析、成本預算、法律、工程、規劃及土地使用等。

計劃書由發展工作組擬備，內容詳盡，不但包含全新發展藍圖，更詳列全新海洋公園景點及表演節目的設計概念，亦包括由獨立機構所進行的業務審查、專業估價、技術可行性報告、工程分期建議，以及對海洋公園現行組織架構及制度的檢討。此外，計劃書亦確定海洋公園可能會在中長期重整現行組織架構及制度，以配合已經轉變及正在轉變的種種因素，但須視乎在法律方面及政府進一步的檢討而定。

指引方針

發展工作組在擬備發展藍圖初期，已為海洋公園的未來發展擬訂了下列指引：

將海洋公園發展成爲*遊客必到的景點*：目的是把海洋公園建造成全球首屈一指的海洋主題公園，既受香港人歡迎，又在世界享負盛名，同時保留香港獨有的文化特色。

以「海洋」及「動物全接觸」作爲重要主題：基於海洋公園的歷史背景及優勢，海洋動物乃公園的重要特色，亦同時是跟香港迪士尼樂園最大的分別所在。這個重點主題將以嶄新及具感染力的方式呈現。公園內其他主題部分及景點，將會參考世界各地主題公園的發展趨勢和預期的遊客品味而設計。

日間及晚上的節目活動：海洋公園將會推出一系列日間及晚上的節目活動，使公園一年四季都適合遊覽及免受制於天氣變化的影響。此外，海洋公園將延長開放時間，讓遊客逗留在園內的時間較長，爲公園帶來更大的商機。

適當地加入酒店、零售、娛樂消閒發展等新元素，將有助海洋公園的發展，並能更有效地運用土地資源。海洋公園亦甚有潛質發展成爲本地市民夜間消閒的好去處和作爲私人機構舉辦活動之場地。

地鐵南港島線發展：全新海洋公園的規劃需考慮到地鐵可能興建的南港島線，假若南港島線計劃得以落實推行，地鐵服務將覆蓋重新發展後的海洋公園。新公園入口的設計，可連接及融入擬議的地鐵站，務求把日後興建地鐵站時的任何不便減至最低。

設計概念(請參閱附件的大綱圖)

全新海洋公園的理念是：「力求成爲一個具領導地位的世界級主題公園，爲訪客帶來愉快難忘的旅程，將人與大自然緊密連繫起來。」「海洋」及「動物全接觸」會繼續成爲新海洋公園的主題，更配以寓教育於娛樂的整體策略。

以此理念及方針作爲大前提，發展工作組及海洋公園管理層反覆檢討及研究後終於建議一系列設計概念，並進行了一連串成本預算和可行性分析。

以此理念及設計概念爲本的規劃，將海洋公園分爲兩大部分：*海濱樂園*（原來的低地部分）及*高峰樂園*（原來的高地部分），務求地盡其宜，讓訪客飽覽壯麗景色。現有吊車系統這個重要景點將會被保留，再加上擬議的更精進的高峰列車系統，貫通高低兩地。大樹灣與高地部分的斜度相差太大，對訪客流量造成一定影響，所以並不適宜在大樹灣發展新景點或加

添新機動遊戲設施。有鑑於此，現建議把這地區作為興建酒店之用，以配合公園重新建展，以及香港仔港灣旅遊區發展。

建議的新海洋公園，將會透過園內的教育項目和動物生態系統的經驗，以及當地的社區發展來推廣環保、保護海洋生態及愛護動物的意識。全新海洋公園將會分為多個區域，各具獨特主題。除以「海洋」作為重點主題外，其他主題部分還包括熱帶雨林天地、冰極天地、動感天地，以及青少年及家庭遊樂區。當中集合了超過 70 個具吸引力的景點和機動遊戲如雪橇過山車、立體及特別效果深海動感影院、至激機動遊戲等等。這個發展藍圖的基本理念，是要把海洋公園從一個地區性旅遊景點提升為一個各地遊客慕名而來的旅遊勝地，並提供充足的娛樂設施來配合香港其他旅遊景點，以迎合逗留多日遊客的需求。將來園內的機動遊戲、表演節目及其他娛樂設施在數量及質素上，足以令訪客在園內逗留長達八小時，同時亦能兼顧現時旅行團三小時行程的趨勢。

成本及可行性

整項工程將會分期進行，務求將對現有設施造成的影響減至最低，以現價計算的預算開支為 55.5 億港元，當中並不包括可令海洋公園吸引力大增的三間擬建主題酒店。每個項目的成本及技術支援都經發展工作組嚴格審核，以確保投資預算 55.5 億港元實際可行。獨立顧問所作的經濟及財務評估，亦肯定全新海洋公園的競爭定位及計劃書在財政上可行，並確認發展工作組的意見，同意全新海洋公園的長、中、短線營運模式均屬穩健持久。根據獨立顧問的報告分析，按入場人次及收入推算，這個項目的內部投資回報率高達 16%，當中更指出這項財務安排不會使海洋公園在營運及財政上承受過大壓力。

財務安排

根據海洋公園與多家商業銀行初步研究所得，預期初期最少有 50% 的資金需要政府提供擔保及／或附屬貸款，餘數則可在商業市場融資。

經濟及其他效益

海洋公園現時已為香港帶來可觀的經濟效益，而全新海洋公園將繼續對香港經濟作出重大貢獻。在新公園落成後的 40 年，以現價計算的總經濟效益預算為 1,330 億港元。此外，海洋公園可藉重新發展計劃提升香港的國際地位，吸引更多海外及內地遊客，並可透過教育及動植物生態接觸活動來

提高市民的環保意識，更可推動社區發展。海洋公園這次重新定位，亦可促進香港南區經濟增長，以及加快香港仔港灣旅遊區的發展。

擬議地鐵南港島線發展的重要性

全新海洋公園將受惠於地鐵南港島線的發展，南港島線可讓遊客從中環直達海洋公園，快捷方便。海洋公園亦會為地鐵帶來更多乘客，促進日後鐵路發展。

現時，每日往來海洋公園的旅遊巴士已達 800 架次之多。重新發展工程完成後，預計到訪遊客人數的增幅將更顯著。然而，隨著地鐵南港島線啓用，乘搭旅遊巴士到海洋公園的訪客將會相應減少，而訪客往來公園的旅程將會更加方便。此外，地鐵南港島線將配合政府的策略性發展計劃，將南區作為香港的花園，以及建設香港仔港灣旅遊區。同樣地，地鐵南港島線亦能為南區居民提供更為完善的交通網絡及「泊車轉乘」設施，疏導由香港仔隧道前往中環的交通。

推行計劃

當前的整體建議，即海洋公園的重新定位（不包括擬建的三間酒店），如能獲得有關決策局及政府部門的配合及批核，將可根據現行《海洋公園公司條例》及政府租契的條款落實推行。為要令訪客抵埗時更覺稱心滿意，以及擴大日後公園的車輛停泊及上落客區的服務，則必須擴大公園入口，但這將涉及兩幅目前分別由香港駕駛學院佔用，以及一個公共運輸交匯處佔用的政府土地(請參閱附件的規劃圖)，後者將重置於新公園的入口。此外，亦必須徵得城市規劃委員會通過申請，把上述兩址由「政府、機構或社區」地帶重新劃為「其他指定用途 - 海洋公園」地帶。

計劃書撮要

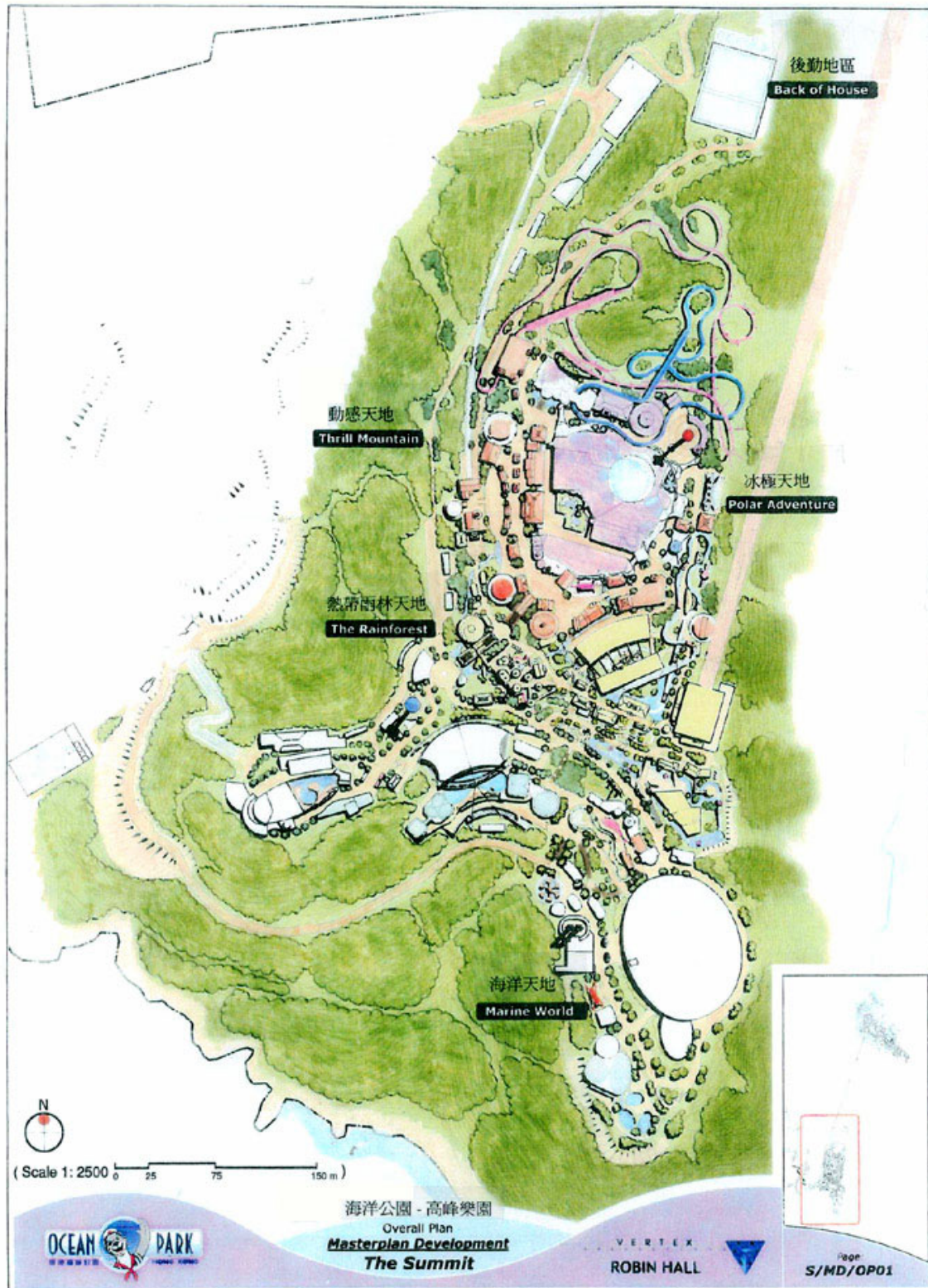
此計劃書是過去 18 個月努力的成果，是為海洋公園及香港提出最合適的發展方案，尤其是所提交的發展藍圖，不但保留海洋公園原來的精髓，還加設以海洋為主題的景點及機動遊戲，從而為香港市民及外地遊客建設一個世界級的海洋主題公園。大部分景點設於原來高地，沿海壯麗景色盡收眼底。新建的高峰列車系統，既可減少因天氣轉壞時吊車系統不能運作而造成不便，亦可紓緩人流增加時交通緊張的情況。此外，擬建的三間酒店可以為公園的遊客提供便利的住宿服務，但在新海洋公園的財政分析之內並未有納入這些酒店的利潤，故三間酒店的發展對新海洋公園的財政可行性沒有影響。但可以肯定的是，全新的海洋公園會跟大嶼山的香港迪士尼

樂園相輔相成，而非互相競爭。整個發展計劃會分兩期完成，第一期預計於 2008 年年底完成，第二期則於 2010 年完成。

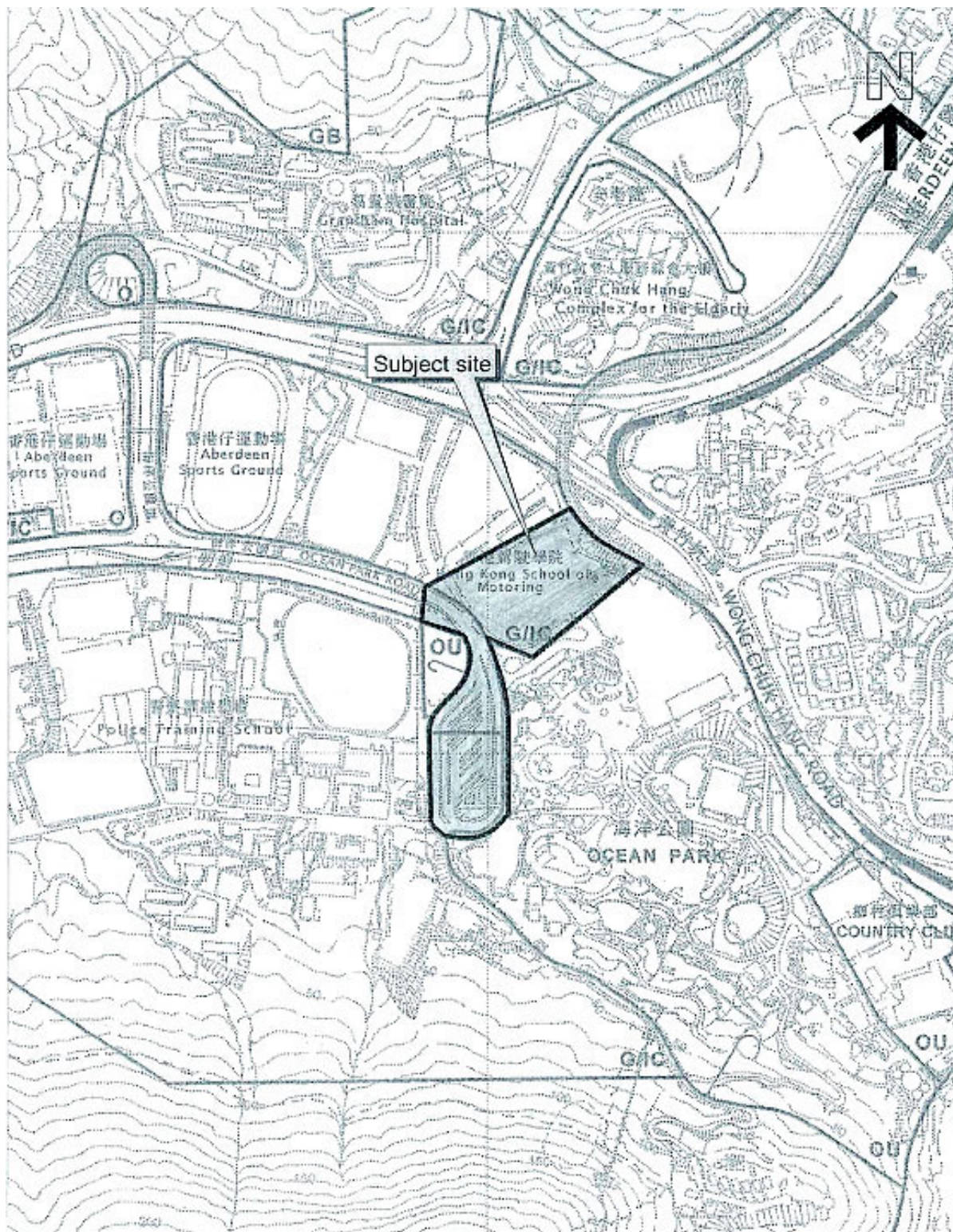
海洋公園及香港仔旅遊景點重新發展督導小組、相關決策局及海洋公園董事局，均有信心發展計劃不但能保證海洋公園的長遠發展，更能藉建立全球首屈一指的海洋主題公園鞏固香港作為亞洲區內其中一個首選的旅遊地方的地位。這個發展藍圖亦反映及肯定海洋公園持續參與社區事務，以及在香港推動保護自然生態及教育工作的不斷努力。最後，此發展計劃在商業營運及財政上均屬可持續發展。







摘錄自香港仔及鴨脷洲分區計劃大綱草



計劃的影響

對公務員的影響

1. 政府部門將須增加人手，以配合處理海洋公園重新發展計劃和配套公共工程的快速施工時間表，但人手需求不大。所需的額外人手已從 2005 年資源分配工作獲取，當中包括委聘四名非公務員合約工程師，由 2006-07 至 2010-11 年度工作。

對環境的影響

2. 建議的重新發展計劃是《環境影響評估條例》(第 499 章)的指定工程項目。海洋公園將須按照該條例的法定要求完成環境影響評估研究。當局已要求海洋公園預早小心留意因公園擴建和營業時間延長而可能造成的噪音及眩光影響，並於設計階段正視環保事宜。

對可持續發展的影響

3. 海洋公園重新發展的建議，會促進香港旅遊業發展，增強香港作為區內旅遊勝地的競爭力。重新發展計劃亦有助提高市民的海洋存護意識，並秉承可持續發展的原則，提升香港在文娛康體方面的活力。