

北部湾旅游股份有限公司  
北部湾国际海洋旅游服务基地项目  
可行性研究报告

二〇一六年十月

## 目录

一、总论	- 3 -
1.1 项目背景	- 3 -
1.2 项目规模及内容	- 4 -
1.3 项目综合评价	- 6 -
1.4 项目结论和建议	- 8 -
二、项目建设的宏观背景	- 9 -
2.1 广西北部湾经济区规划上升为国家战略，为旅游业发展提供了重大机遇	- 9 -
2.2 北海城市格局的优化为旅游发展提供了规划和政策优势条件	- 12 -
2.3 北部湾国际海洋旅游服务基地项目的重大战略意义	- 12 -
三、企业战略与运营能力	- 16 -
3.1 公司背景	- 16 -
3.2 公司发展战略及旅游战略意义	- 16 -
3.3 核心竞争优势	- 17 -
3.4 主营业务和主要服务	- 19 -
3.5 北部湾国际海洋旅游服务基地项目对公司重要的战略价值	- 20 -
四、项目市场分析和趋势预测	- 23 -
4.1 北海旅游市场分析和趋势	- 23 -
4.2 酒店市场分析	- 24 -
4.3 商业市场分析	- 27 -
五、项目建设条件评价	- 30 -
5.1 交通条件分析	- 30 -
5.2 旅游资源评价	- 31 -
5.3 开发基础条件	- 32 -
5.4 开发要解决的主要问题	- 34 -
六、定位策略	- 37 -
6.1 项目定位	- 37 -
6.2 项目主题定位	- 37 -
6.3 功能定位	- 37 -
6.4 产品定位	- 38 -

---

七、项目开发建设方案 .....	- 40 -
7.1 空间结构 .....	- 40 -
7.2 项目技术指标 .....	- 41 -
7.3 项目内容 .....	- 41 -
7.4 基础设施工程 .....	- 45 -
八、项目投资评价及结论 .....	- 49 -
8.1 测算前提指标 .....	- 49 -
8.2 风险分析及应对指标 .....	- 49 -
8.3 评估指标结果列示 .....	- 50 -
8.4 项目评价结论 .....	- 51 -
九、附件-测算表 .....	- 52 -
9.1 测算经济总表 .....	- 52 -
9.2 施工及经营计划 .....	- 53 -
9.3 成本投资 .....	- 54 -
9.4 经营收入 .....	- 55 -
9.5 来源与运用表 .....	- 60 -
9.6 利润表 .....	- 61 -
9.7 现金流量图 .....	- 62 -

# 一、总论

## 1.1 项目背景

### 1.1.1 项目名称

北部湾国际海洋旅游服务基地项目

### 1.1.2 项目业主

项目业主为北部湾旅游股份有限公司，公司隶属于新奥集团，自 2010 年更名为北部湾旅游股份有限公司后，已制定了适应北部湾地区尤其是适应北海旅游发展的发展战略。北部湾国际海洋旅游服务基地项目是企业发展扩张中的又一重点综合旅游项目。

### 1.1.3 项目概述

北部湾国际海洋旅游服务基地项目位于北海市银海区银滩度假旅游区北海国际客运港内。国际客运港目前主要涵盖了客运码头和航站功能，拥有北海到涠洲岛、海口的航线，是从北海到涠洲岛的唯一官方上岛渠道，年吞吐量约为 200 万人次左右，游客总量稳步增长。目前北海市旅游迅猛发展，国际客运码头作为北海重要的客运码头，目前仅具备候船和登船功能，现状基础设施和商业服务配套难以和旅游发展相匹配，且难以留住游客并促成游客二次消费，整体软硬件亟待升级。

同时，北部湾是企业践行海洋旅游和健康旅游战略的重要阵地，对形成“北有长岛、南有涠洲”的战略格局起着至关重要的作用，客运码头旅游服务功能的完善有利于进一步提升企业在旅

游产业方面的发展实力,扩大企业在北海的影响力,提升企业品牌价值。为此,公司筹划在国际客运港原址兴建旅游服务基地,为港口配备“吃、住、行、游、购、娱”的旅游全要素,延伸游客消费链条。因此,需要对北部湾国际海洋旅游服务基地项目进行可行性论证。

## 1.2 项目规模及内容

### 1.2.1 项目位置及开发范围

项目位于北海市侨港镇北海国际客运码头,属银滩国际旅游度假区中部,东邻银滩中路。总占地 89846 平方米。



图 1-1 项目位置图



### 1.2.3 项目开发期限

项目建设从 2017 年到 2019 年,2019 年下半年开始投入运营。

### 1.2.4 项目投资方式

35%投资为自有资金, 65%为融资贷款, 贷款利率 4.9%。

## 1.3 项目综合评价

### 1.3.1 战略意义重大

北海国际客运港是北涠航线在北海市的停靠码头,是游客登陆涠洲岛的唯一通道,亦是企业健康旅游板块中的重要战略项目。北部湾旅游股份有限公司一直致力于发展成为集旅游休闲度假、旅游交通运输、现代旅游营销等功能于一体的中国海洋旅游领军企业。在经济“新常态”下,抓住我国实施“一带一路”、“健康中国”和“互联网+”三大战略的历史机遇,依托资本优势和航运能力,快速布局稀缺旅游资源,推进海陆岛一体化开发与运营,是企业坚持的发展方向。本项目的开发有利于进一步创新海洋旅游业态,依托企业自有资源与健康养生体系,开发极致化的健康旅游产品,构建健康旅游服务平台。同时,本项目的开展将促进企业延展旅游产业链条,为游客提供高品质的旅游生活服务,形成海洋旅游、健康旅游和智慧旅游三大领域融合发展模式的示范区,推动公司全国复制化旅游发展战略的实施。

### 1.3.2 经济可行性

项目内部收益率为16.50%,静态投资回收期为9.41年;当折现

率取12%时，项目净现值14318万元，动态回收期15.05年，经济可行。

### 1.3.3 环境许可

项目将严格遵循生态旅游开发理念，强调生态保护，全面营造更为优美的旅游环境，实现项目区的可持续发展。项目对环境的冲击将严格控制在可接受的范围内。

### 1.3.4 市场机遇明显

**(1) 旅游市场机遇突出：**北海市旅游高速发展，2015年共接待国内游客2143.69万人次，同比增长20.2%。同时，北海动车组列车的相继开通缩短了北海与广西、广东省等重点城市的距离，有利于促进区域旅游人口的进一步增长，为企业在北海大力进行旅游发展奠定了良好的市场基础。

**(2) 客流市场支撑强大：**项目处于银滩景区、侨港以及涠洲岛三大资源的中央节点。其中，涠洲岛是中国最大、最年轻的火山岛，是北海核心景点之一，目前年游客量200万人次以上，且未来游客量有望进一步突破和提升。此外，银滩景区年游客量为1000万，侨港每年80万，码头2公里的辐射范围内常住人口20万人，均为本项目未来入市提供了潜在游客基数支撑。

**(3) 商业市场机会显著：**北海市旅游商业和酒店业处于发展初级阶段，整体休闲度假产品匮乏，欠缺休闲体验型项目和主题特色。本项目可通过文化主题融入和商业业态植入，填补北海风情旅游商业空白，成为银滩片区的商业核心和文化中心。

## 1.4 项目结论和建议

综上，北部湾国际海洋旅游服务基地项目顺应企业海洋旅游和健康旅游的发展战略，有助于企业在北海的战略布局，且具备良好的市场投资环境。同时项目土地产权目前归北部湾旅游股份有限公司所有，地块平整，基础市政条件已经具备，无补偿成本，不可预见因素的风险较低。根据初步估算，项目前期开发总投资成本约 4.39 亿元，静态投资回收期 9.41 年，内部收益率 16.50%，当折现率取 12% 时，项目净现值 14318 万元，动态回收期 15.05 年，全部为固定沉淀资产，从 2020 年进入全面运营期后年均净利润约 8996 万元。综上所述，建议投资开发本项目。

## 二、项目建设的宏观背景

### 2.1 广西北部湾经济区规划上升为国家战略，为旅游业发展提供了重大机遇

#### 2.1.1 广西北部湾经济区基本情况

广西北部湾经济区（以下简称“北部湾经济区”）地处我国沿海西南端，主要由南宁、北海、钦州、防城港四市所辖行政区域组成，另外加上玉林、崇左两个市物流区，即“4+2”区域。北部湾陆地国土面积 4.25 万平方公里，2006 年末总人口 1255 万人。土地面积 4.25 万平方公里，海域总面积近 13 万平方公里，海岸线长 1595 公里，人口 1240 多万。北部湾经济区占据国际性的战略要地，也是自治区增长能力最强的区域。同时，北部湾经济区地处国际性战略要地。广西北部湾经济区位于华南经济圈、西南经济圈和东盟经济圈的结合部，是我国西部大开发地区唯一的沿海区域，也是我国与东盟国家既有海上通道、又有陆地接壤的区域，区位优势明显，战略地位突出。北部湾作为我国西部地区唯一沿海的地区，处于中国 - 东盟自贸区、泛北部湾经济合作区、大湄公河次区域、中越“两廊一圈”、泛珠三角经济区、西南六省（区、市）协作等多个区域合作交汇点，背靠大西南，东连珠三角，面向东南亚，西南与越南接壤，是中国沿海与东盟国家进行陆上交往的枢纽，是促进中国与东盟全面合作的重要桥梁和基地，区位优势，战略地位突出，发展潜力巨大。此外，北海为北部湾经济区

与海南国际旅游岛的重要海上接口，属海南国际旅游岛板块，海南国际旅游岛建设的启动将对北海的资金、人流带来巨大效益。

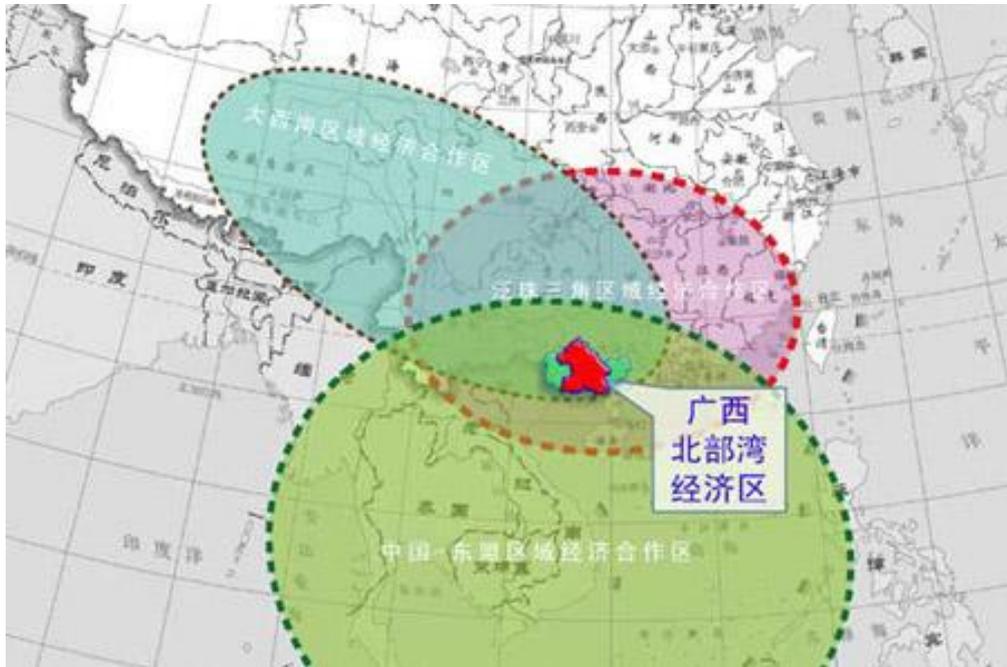


图 2-1 广西北部湾经济区位置

### 2.1.2 广西北部湾经济区上升为国家战略

2008 年，国务院批准实施《广西北部湾经济区发展规划》，北部湾经济区上升为国家战略。规划提出指导思想，要“努力把北部湾经济区建成我国沿海发展的新一极”，其功能定位为“立足北部湾、服务三南（西南、华南和中南）、沟通东中西、面向东南亚，充分发挥连接多区域的重要通道、交流桥梁和合作平台作用，以开放合作促开发建设，努力建成中国-东盟开放合作的物流基地、商贸基地、加工制造基地和信息交流中心，成为带动、支撑西部大开发的战略高地和开放度高、辐射力强、经济繁荣、社会和谐、生态良好的重要国际区域经济合作区。”

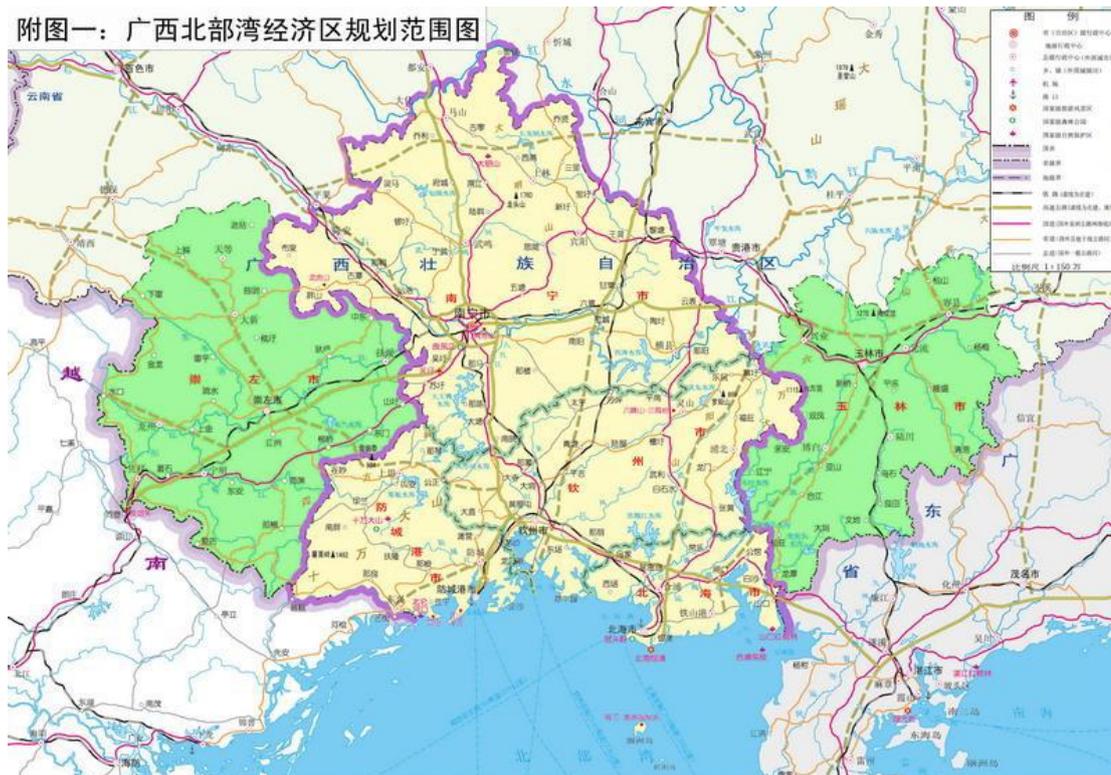


图 2-2 广西北部湾经济区范围

### 2.1.3 六大战略重点为旅游业发展提供了黄金条件

围绕实现上述功能定位，北部湾经济区确立了六大发展的战略重点，包括优化国土开发、完善产业格局、提升国际大通道水平、深化国际合作、加强社会建设、着力推进改革，创新开放合作的体制机制，为旅游业的进一步发展构建了高层次的发展平台，创造了旅游业发展的重大机遇和基本条件。

### 2.1.4 北海迎来旅游业跨越式发展的重大机遇

北海以特大城市规模为发展目标，为区域旅游中心提供了强有力的支撑。北部湾经济区上升为国家战略，也对北海提出相应定位，按照规划，北海市按照特大城市规模规划建设，2020年城市建成区人口发展到100~120万人，城市建成区建设用地控制在140平方公里以内。

北海组团是经济区内最重要的国际旅游业组团。规划在空间上提出五大组团，其中北海组团主要发挥亚热带滨海旅游资源优势，开发滨海旅游和跨国旅游业，重点发展电子信息、生物制药、海洋开发等高技术产业和出口加工业，拓展出口加工区保税物流功能，保护良好生态环境，成为人居环境优美舒适的海滨城市。

## 2.2 北海城市格局的优化为旅游发展提供了规划和政策优势条件

工业向东、休闲向南、人居向北。北海确定了新的城市空间布局，提出“工业向东、休闲向南、人居向北的新格局”。其中“休闲向南”，指积极推进银滩东、中、西区建设，发展旅游、会展和科教文卫体产业，打造“北部湾休闲之都”。“休闲向南”，是休闲娱乐产业向北部湾国际海洋旅游服务基地项目所在区域靠拢，从而为项目开发提供了重要条件。

大力提升旅游产业。北海提出要大力推动北海旅游由观光型向娱乐体验型、休闲度假型转变，逐步把北海建设成为国际滨海旅游目的地和游客集散地。2011年，《北海涠洲岛旅游区发展规划》获批，规划将涠洲岛定位为“国内一流、国际知名的休闲度假海岛”，作为涠洲岛海上通道的北部湾国际海洋旅游服务基地项目将获得重大发展机遇。

## 2.3 北部湾国际海洋旅游服务基地项目的重大战略意义

### 2.3.1 强化北部湾经济区战略目标和功能定位

北部湾国际海洋旅游服务基地项目将打通北部湾与南海间服

务流、旅游流的通道，形成北部湾经济区向海发展的重要服务基地，服务三南、沟通东中西，体现北部湾的战略地位，是“开放度高、辐射力强、经济繁荣、社会和谐、生态良好的重要国际区域经济合作区”战略构想的重要体现方面。此外，通过北部湾国际海洋旅游服务基地项目，还将在旅游业的领域内实现国家要求的北部湾与东盟间建立重要通道、交流桥梁和合作平台的战略要求，对接东南亚，实现中国北部湾经济区对东南亚地区的经济辐射作用。

### 2.3.2 推动北海旅游发展，促进第三产业在经济结构中的比例

北部湾国际海洋旅游服务基地项目地处北海滨海及海上旅游带的关键节点，起到承东联西，承地接海的重要作用，其每日经停的旅游人流以及由此所产生的重要旅游经济效应，将进一步扩大旅游业对北海市的经济推进作用，提高北海市第三产业在经济结构中的比例，优化北海市投资环境，放大北海市旅游业对就业的拉动作用，扩大北海市的城市影响力和城市竞争力。

### 2.3.3 从城市旅游格局上作为北海旅游集散功能的填补

目前北海缺乏旅游集散地和综合旅游项目，北部湾国际海洋旅游服务基地项目可以借助国际客运码头在北海旅游的重要作用和集散能力，通过进一步完善码头服务功能、旅游咨询和服务功能、商业服务配套功能和住宿功能，成为北海的亮点项目，也是银滩片区的一颗明珠，填补区域旅游集散地的空白。

### 2.3.4 促进区域旅游商业的繁荣发展

目前北海旅游商业匮乏并发展初级，商业内涵和体验缺失，本项目的商业配套将对北海原有商业业态进行升级和丰富，打造真正代言北海本地文化的特色，形成面向现代消费的旅游和都市休闲商业，从而促进区域旅游商业的繁荣发展。

### 2.3.5 注入海上丝绸之路文化和北海本地文化，扩大北海文化的影响力

北海是中国最早的海上丝绸之路始发港，本项目码头则是港口之一，名为高墩港，是汉代中外海上贸易和文化交流的门户之地，历史文化源远流长。“历史七大古珠池”青婴池位于本项目码头西侧，包含众多传说典故。此外，北海具备独特的疍家文化，形成了独特的疍家饮食、服饰、手工刺绣、咸水歌、船婚，尽显渔水风情。北部湾国际海洋旅游服务基地项目在策划过程中，最大程度的融入了当地历史文化内涵，未来将成为独具文化底蕴的旅游项目，传承民族特色文化。

### 2.3.6 构建北部湾经济区海上旅游坐标，促进北部湾旅游业进一步向海洋发展

北部湾国际海洋旅游服务基地项目将成为广西及北部湾经济区旅游业向海发展的重要标志，使广西城市旅游形成“北有桂林、南有北海”的格局，并将以此为标志确立北部湾经济区旅游业的海洋气质，推进北部湾经济区旅游业向海岸集中、向海洋发展的

战略方向，全面迎接中国海洋旅游发展的大时代，提升北海在广西乃至北部湾地区的经济地位，提高北海在全国乃至全球的旅游知名度。

### 2.3.7 契合“休闲往南”的城市发展规划，形成北海滨海城市休闲中心

项目面向游客及本地居民，发展城市商业与休憩产业，随着北海市城市空间的扩张，“休闲往南”成为北海市重要的发展战略，北部湾国际海洋旅游服务基地项目将成为北海市南部休闲的重要基地，形成为本地居民服务的重要场所，提升本市居民的休闲质量，提高城市民生水平。

## 三、企业战略与运营能力

### 3.1 公司背景

北部湾旅游股份有限公司主要从事北部湾区域海洋旅游运输及旅游服务业务，现已发展成为集组织招徕、接待服务、游览观光、海上旅游运输、旅游项目开发建设运营为一体的复合型旅游服务企业，向国际、国内旅游者提供一体化的优质旅游综合服务。企业不断巩固和发展现有业务，完成上市融资，实现北涠旅游航线、北琼旅游航线运营能力提升，并积极推进旅游航线业务的拓展。

公司前身为始自于 1952 年的广西最大海运企业——广西北海海运总公司，有六十多年的海洋业务底蕴。公司现运营北海-涠洲岛旅游航线、北海-海口旅游航线、蓬莱-长岛旅游航线，是目前国内拥有海洋旅游航线最多的海洋旅游公司之一。公司是北部湾地区船队规模最大、载客能力最强、海洋旅游航线最多的海洋旅游运输企业之一，目前共拥有 9 艘高速客船、10 艘客滚船、3 艘普通客船和 1 艘货船，总客位 9,600 多座。

### 3.2 公司发展战略及旅游战略意义

公司将凭借多年海上运营经验，以“海陆岛”联动开发的模式进行实体业务拓展；依托已有的实体旅行社网络和成熟的移动互联网技术，探索旅游营销网络的 O2O 模式(在线离线/线上到线下)；实现海洋旅游业务和旅游营销网络的有机互动，为客户提供高品

质的海洋旅游体验，将公司建设成为中国海洋旅游领军企业。

三年发展目标：

1、依托旅游航线业务，参与国内较为成熟的海岛旅游景区资源开发。

2、依托自有旅游资源，完善旅游目的地旅游接待服务体系，为游客提供高品质的海洋旅游体验，构建差异化的旅游服务能力。

3、大力发展在线旅游服务，与已有实体旅行社网络和船票代理网络，完成旅游营销网络 O2O 模式的搭建。

### 3.3 核心竞争优势

#### 3.3.1 区位优势

企业所在地北海市是“国家西部大开发计划”、“中国-东盟自由贸易区”、“广西北部湾经济区”、“海南国际旅游岛建设”、“泛珠三角区域合作”、“大湄公河次区域经济合作”等六大国家战略的交汇地，在国务院批准实施的《广西北部湾经济区发展规划》中，北海将重点发挥亚热带滨海旅游资源优势，开发滨海旅游和跨国旅游业，成为人居环境优美舒适的海滨城市，北部湾经济区的崛起为企业发展提供了新的机遇。

#### 3.3.2 资源优势

公司现运营北海-涠洲岛旅游航线、北海-海口旅游航线、蓬莱-长岛旅游航线，是目前国内拥有海洋旅游航线最多的海洋旅游公司之一。点线结合、各具特色的旅游航线是公司的主要优势，公

司可以围绕航线资源开发设计丰富的海洋旅游产品，满足不同层次游客多元化的需求。公司依托日益丰富的旅游航线资源，在整合国内沿海特别是广西、海南两省（区）及越南乃至东盟海洋旅游资源方面均占据先发优势。

### 3.3.3 海洋旅游运输运营优势

目前公司旅游运输船队是北部湾地区船队规模最大、载客能力最强、海洋旅游航线最多的海洋旅游运输企业之一。具有 60 余年丰富的海上旅游运输运营管理经验和健全的安全保障技术体系。通过科学管理、优质服务和合理调度提高船舶利用率、满载率，提升客户满意度，有力地促进了公司经营业绩的快速增长。

### 3.3.4 自有港口码头优势

公司自有的北海国际客运港是公司海洋旅游运输船舶的母港，地理位置优越，也是北海市仅有的两个可以避 12 级台风的客运港口之一，停泊条件良好，配套设施完备，为公司旅游运输船舶的调度、维修、保养提供了便利。公司间接控制的涠洲岛西角码头是目前涠洲岛唯一的客运码头，为公司旅游航线的运营和可持续发展提供了有力的保障。

### 3.3.5 市场网络覆盖优势

公司下属全资子公司新绎国旅拥有经营国内旅游、入境旅游、出境旅游、边境旅游等资质，在 12 个城市设立有旅行社子公司，涵盖和连通了全国主要的旅游客源地和旅游目的地。公司与国内

多家著名旅行社、商务服务网站、航空公司等大型旅游企业建立紧密的战略合作关系。并已完成电子商务网站的功能开发，目前正在对网站的功能和产品进行丰富。通过旅游目的地、旅游客源地之间的互动，以及各子公司旅游接待服务体系的协同和共享，形成了公司客源市场网络覆盖的优势。

### 3.3.6 安全保障及维修优势

公司建立了全面完善的旅游船舶管理、维修和保养体系，并在实际运营中严格执行。建立了完善的船舶安全管理体系（SMS），取得了符合证明（DOC），建立了船舶保安体系（ISSC），取得了国际船舶保安证书，设立了船舶营运可视 GPS 调度中心，实现了船舶营运的实时监控和调度指挥。公司下属船舶保障中心是广西修造船行业一类厂家，是北部湾地区规模最大、实力最强、配套最为完备的船厂之一，拥有较强的船舶维护能力。

## 3.4 主营业务和主要服务

### 3.4.1 海洋旅游运输服务

本公司主要从事海洋旅游运输业务，主要运营北海-涠洲岛、北海-海口、蓬莱-长岛海洋旅游航线。

公司是北部湾地区船队规模最大、载客能力最强、海洋旅游航线最多的海洋旅游运输企业之一，目前共拥有 9 艘高速客船、10 艘客滚船、3 艘普通客船和 1 艘货船，总客位 9,600 多座。近年来，公司通过及时新增更新船舶、合理调配航班、内部挖潜增效、

外部整合资源、打通旅游产业链上下游等一系列举措，旅游业务营业收入保持快速增长势头，盈利能力不断增强。

### 3.4.2 旅游服务业务

公司下属全资子公司新绎国旅拥有经营国内旅游、入境旅游、出境旅游、边境旅游、会议接待、旅游咨询、旅游策划业务的资质，在北京、杭州、广州、青岛、洛阳、长沙、葫芦岛、滁州、泉州、石家庄、盐城、廊坊等 12 个城市设立了 12 家旅行社子公司，并参股桂林大众国旅，涵盖和连通了全国主要的旅游客源地和旅游目的地。通过旅游目的地、旅游客源地之间的互动，以及各子公司旅游接待服务体系的协同和共享，形成了公司客源市场网络覆盖的优势，旅游服务业务成长迅速。

### 3.4.3 能源运输业务

公司具备从事国内沿海、长江中下游及珠江三角洲液化气船运输、榕江普通货船运输的资质。公司能源运输业务有 1 艘 1,908 吨级槽罐车滚装船，主要从事北海—涠洲岛 LNG/CNG 槽车运输业务。

## 3.5 北部湾国际海洋旅游服务基地项目对公司重要的战略价值

### 3.5.1 推动公司由单纯的海洋运输业务向旅游综合服务业务升级

按照公司战略，要从单纯的海洋运输业务向旅游综合服务业务升级，这其中，最重要的是建立一条整合公司旅游、客运、码头服务三大优势，体现北部湾战略价值的旅游产品线，北部湾国际

海洋旅游服务基地最能够将公司三大优势结合在一起，代表了海洋运输业务向旅游综合服务业升级的典型模式，是公司发展的关键一步。

### 3.5.2 加强企业在北海的领军地位，扩大企业在北部湾的影响力，提升企业品牌价值

公司现有资源已使其在北海旅游业中占据一定的地位，北部湾国际海洋旅游服务基地项目的开发，将使公司的资源优势显性化，这将打通北海旅游业向海发展的通道，充分体现码头对于北海旅游业的标志性意义和关键节点作用，从而确立公司在北海旅游业的龙头地位。

### 3.5.3 大幅提升公司的旅游综合服务能力，形成公司旅游服务的重要一环

北部湾国际海洋旅游服务基地项目将成为公司的海岸旅游服务基地，也是公司银滩一码头一涠洲岛旅游服务布局中的关键转换节点，是公司将旅客资源转化为游客资源的重要落脚点，项目的建设，将大幅提升公司的旅游服务接待能力，形成公司旅游服务的组合拳。

### 3.5.4 进一步提升公司盈利能力，构建多重盈利方式的集聚

北海国际客运码头目前就有年百万的游客通过，北部湾国际海洋旅游服务基地项目的开发目的，是将过客经济转化为游客经济，将单纯的客运管理转化为复合的商业运营，这将大幅提升公司的

盈利能力，从船票收入、基础旅游服务收入拓展为复合化的商业消费和旅游消费收入，扩展盈利渠道，实现公司业绩增长目标。

### 3.5.5 延展企业的旅游产业链条，成为海洋、健康、智慧融合发展的标志项目，促进复制化发展

北部湾国际海洋旅游服务基地项目依托企业自有海洋和文化资源与健康养生体系，致力于开发极致化的健康旅游产品，构建健康旅游服务平台。本项目的开展将促进企业延展和扩宽旅游产业链条，形成海洋旅游、健康旅游和智慧旅游三大领域融合发展的标志性项目，推动公司全国复制化旅游发展战略的实施。

## 四、项目市场分析和趋势预测

### 4.1 北海旅游市场分析和趋势

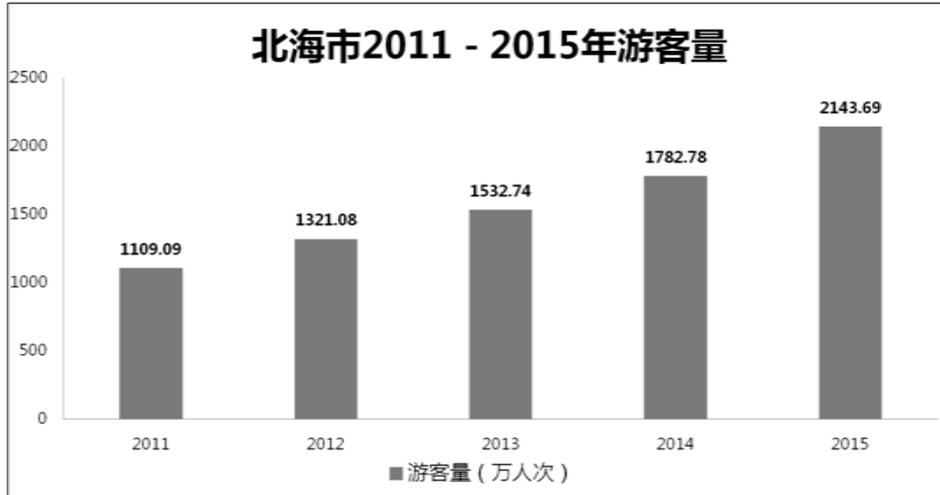


图 4-1 北海市近年游客数量

#### 4.1.1 北海市近年旅游发展火热，2015 年旅游人次相对 2011 年翻了一番

北海市 2015 年共接待国内游客 2143.69 万人次，同比增长 20.2%，年接待旅客数量相比 2011 年翻了一番，旅游增加人次约 1000 万人。2011-2015 年年均增长率保持在 15%以上，旅游市场处于高速发展阶段。

#### 4.1.2 动车组列车开通缩短了北海与周边相关城市的时间距离，将进一步促进区域旅游人口的增长

自 2013 年 12 月 30 日北海-桂林首列动车开通，至 2016 年 7 月 1 日北海-北京高铁开通，目前北海已运营动车组列车 64 趟，实现与南宁、广州、桂林、贺州等多城市的高速联系，其中南宁-北海的通行时间由原来的 6 小时缩短至 1.5 小时，有效缩减了南

宁客群往返两地的时间成本。

#### 4.1.3 涠洲岛游客数量限制存在突破空间，为项目发展提供了优势机遇

目前涠洲岛旅游区单日上岛人数限制为 7000 人，未来通过水资源相关处理设施的完善，旅游人数限制将有所放宽。

综上所述，在北海市旅游人次高速增长背景下，随着动车组列车逐步开通，以及未来涠洲岛游客数量限制的突破，将为本项目入市提供有力的游客支撑以及旅游发展基础。

## 4.2 酒店市场分析

北海市旅游业发展迅速，但酒店业总体仍处于初级发展阶段，难以契合旅游业的发展水平。目前北海市共有 1600 家酒店，其中 91% 为低端酒店，三星级以上酒店不足 10%。以三星级以上酒店经营情况较好，年均入住率可达 60% ~ 70% 以上；低端酒店市场竞争激烈，年均入住率仅为 40%，部分融入了一定主题特色的酒店经营情况相对较好，入住率可达 65% 以上。

本项目位于银滩片区，区域星级以上的品质酒店相对缺乏，本项目可依托银滩公园一线海景资源，以上下岛和家庭休闲等中高端客户为支撑，通过企业健康主题和文化内涵，以主题酒店入市，实现差异化发展，形成自身竞争力。

### 4.2.1 市场基础现状

北海市区酒店主要集中在银滩、老城片区、涠洲岛三个板块。

### (1) 老城片区:

主要分为两个板块，分别为外沙滨海板块和中心城区板块。其中:

外沙滨海板块拥有北部一线海景资源，但缺乏沙滩活动空间，客户体验性略差。片区客群以旅游及商务客户为主，旺季以游客居多，淡季（年底）商务客居多，两者占比约为 6: 4。

中心城区板块拥有城市中心的区位及配套优势，酒店众多，竞争较为激烈。客群以商务及旅游客户为主，两者占比相当，其中旅游客户主要集中在旺季，商务客户全年分布较为均匀。

### (2) 涠洲岛片区:

涠洲岛片区具有独特的沙滩及海景资源，由于上岛门票的限制，入住客群全部为上岛游客。目前区域共 725 家酒店，96% 以上为低端民宿酒店，配套设施薄弱，市场竞争激烈。目前仅 2 家星级酒店市场表现良好，入住率达 60% 以上。

### (3) 银滩片区:

银滩景区是银滩片区的核心吸引力，区域客户 80% 为旅游客户，其余为定点会议和培训客户。目前片区以低端酒店为主，此类旺季火爆，淡季惨淡，全年入住率不足 50%，竞争呈白热化状态，部分低质量酒店逐渐被市场淘汰。星级以上品质酒店相对匮乏，但市场表现良好，全年平均入住率基本保持在 65% 以上。

区域	档次	数量	典型酒店名称	星级	价格		入住率			配套
					淡季价格	旺季价格	全年平均	淡季	旺季	
					一般房间价格区间	一般房间价格区间				

银滩片区	高端酒店	1	金昌开元	准五星	550—650	825—975	50%	20%	100%	西餐厅、游泳池、健身房、会议室
	中端酒店	11	苏福比酒店	四星	238—298	650	60%	50%	100%	游泳池、图书馆、咖啡吧、餐厅、棋牌室
			方亚别墅酒店	三星准	238—268	588—658	60%	40%	100%	餐厅, 游泳池, 会议室、自助厨房
			辰茂酒店	四星	400	750	60%	50%	90%	养生餐厅、会议室、泳池、休闲屋、棋牌屋、汗蒸房
			路海大酒店	准三星	160—380	600—1280	70%	50%	90%	3个会议室（大中小规格）、餐厅
			喜莱逢海景大酒店	准三星	100-300	800	60%	15%	100%	泳池、餐厅、会议室、婚纱摄影
			金色维也纳	准四星	138—168	500—600	60%	50%	100%	餐厅
			明珠度假酒店	四星	220—268	600—800	60%	40%	100%	会议室、多功能厅、宴会厅、ktv、游泳池、保健中心等
			广西电网酒店	准四星	680—888	680—888	60%	40%	90%	会议室、餐厅、泳池
			金港酒店	三星	280	400—500	40%	10%	100%	餐厅、会议室
	低端旅馆	337	碧海阁酒店	——	50—100	300—400	40%	10%	70%	餐饮
			临海居客栈	——	70-100	300	50%	10%	80%	——

表 4-1 银滩片区酒店基本信息

#### 4.2.2 潜在供应

北海市酒店市场近五年土地出让总计为 19 万平，规划为六家酒店，但推进速度缓慢，且均未建成。目前市场规划酒店主要以普通五星级酒店为主。考虑到品质化的酒店在市场上存在较大的发展机遇，本项目可以品质型主题酒店入市进行差异化竞争发展。

(1) 北海酒店市场土地供应有限：北海近五年成交的住宿餐饮用地共 6 宗，其中 2016 年成交地块位于涠洲岛，与本项目不存在竞争关系；2014 年成交地块受让主体为北海渔业基地管理处，属非常规性市场经营酒店单位，与本项目竞争关系较小，故在土

地供应市场中本项目存在的潜在竞争相对有限，预计竞争体量约6.7万平方米。

区位	地块名称	规划用途	占地面积(公顷)	规划建筑面积(万m <sup>2</sup> )	出让方式	时间	受让单位
涠洲岛	西角水库西北角	住宿 餐饮 用地	2.89	2.9	挂牌 出让	2016	广西旅游投资集团 沿海投资开发有限 公司
北部湾	北海大道以西、 海景大道以北		4.7	9.4	协议 出让	2014	北海渔业基地管理 处
侨港	北海市侨港镇 港口西、海岸线 北		0.3	1.4	挂牌 出让	2013	北海东方雅高酒店 管理有限公司
	港口路以东、侨 四路以南		1.0	1.7	协议 出让	2011	北海东方雅高酒店 管理有限公司
北部湾	北海市海城区 北部湾东路北 侧		0.5	0.7	协议 出让	2011	广西有色金属集团 有限公司
新城板 块	南京路西侧、江 苏路以南		1.2	2.9	挂牌 出让	2011	北海腾达房地产开 发有限公司

表 4-2 近年酒店类土地市场供应

(2) 现有市场规划酒店以五星级酒店为主：目前有多家五星级酒店计划进驻北海，例如腾飞北海大酒店、北海之星大酒店、银滩皇冠假日酒店、恒大御景半岛酒店、金沙湾酒店等，目前尚处于初期动工或规划阶段，未来可能与本项目存在潜在竞争关系。考虑到未来标准五星级酒店的竞争压力，建议本项目以品质型主题特色酒店入市，获取市场竞争优势。

### 4.3 商业市场分析

城市商业发展初级，主要以传统百货为主，逐步显现体验型业态发展趋势。旅游商业发展相对落后，尚未形成规模化的特色商业，老街商业也仅仅是建筑文化的表达，整体商业内涵和体验缺

失。本项目可借助滨海资源，以情景化、体验性为核心，打造真正代言北海本土文化特色，面向现代消费者的旅游和都市休闲商业集聚地。

### 4.3.1 城市商业

(1) 现状商业处于起步阶段，以传统百货业态为主



图 4-2 北海商圈分布

北海城市商业处于起步阶段，呈现北部湾广场商圈单核心商圈格局，商业形式以传统百货及街铺为主，消费客群多为北海市民。

### **(2) 体验式业态发展趋势显现，以电影院和 KTV 等休闲娱乐业态经营良好**

休闲娱乐业态形式以电影院、ktv、电玩城等传统休闲娱乐业态为主，电影院、ktv 经营状况较好，受到北海市民青睐。目前，城市商业开始出现向体验式商业发展的趋势，以时尚桂成为例，通过多业态融合和特色融合，实现了市场热烈反响。

### **(3) 万达广场落户北海，本项目将以风情体验、文化特色业态为主要方向进行差异化竞争**

万达广场已正式落户北海，项目总规模约 10 万平方米，定位为集购物、餐饮、休闲等业态于一体的大型城市商业综合体，预计 2017 年 4 月开业。为避免同质化竞争，本项目将以体验式、风情化、主题文化业态为主打方向实现市场突破和差异化发展。

## **4.3.2 旅游商业**

旅游商业市场主要分为北海老街、侨港风情街、银滩商业三大板块。

### **(1) 北海老街以建筑风情为核心亮点，但商业业态缺乏特色，欺客现象严重**

北海老街是北海典型旅游商业项目，与银滩、涠洲岛共同成为北海市旅游必去的景点，以其百年历史、骑楼式建筑成为北海市代表旅游商业街。

老街目前共有 223 家店铺，零售：餐饮：休闲娱乐业态配比约为 80：12：5，零售业态占据绝对主力，但存在业态单一、档次低端、缺乏特色等问题。

零售业态以珍珠和文玩店为主，同质化程度较高；目前以欺客方式赚取高额利润的店铺经营较好，其余店铺经营较为惨淡。

餐饮业态以路边小铺为主，少量特色餐饮，品牌力、档次不高，餐饮类别有限，区分度较低。

休闲娱乐占比较少，目前经营较好的为捆绑文创商品销售的咖啡店和举办演艺活动的小酒吧，但未来发展受到居住属性限制。

## **（2）侨港风情街以侨民文化为特色，但业态单一，环境混杂**

侨港风情街因侨民文化和鲜明的当地特色而知名，同时由于距离银滩较近，颇受当地市民青睐，消费客群兼顾城市及旅游客群，目前业态以餐饮为主，主要为海鲜、糖水、米粉等当地特色餐饮。但街道内部交通拥堵、环境脏乱，业态分布混乱，整体就餐及购物体验性较差，不适宜情侣和小龄儿童家庭游客消费。

## **（3）银滩商业初级，尚未形成规模化商业**

商业发展较为初级，以点式特色产品零售、大排档餐饮及社区底商为主，区域规模化、特色化的正规经营商业存在空白。

# **五、项目建设条件评价**

## **5.1 交通条件分析**

地块东侧邻近银滩中路，银滩中路是北海城市主干道，可直达

银滩景区和老城区，同时随着小港北二路的全程通行，可与侨港片区形成直接联系。构成了项目与北海重点区域的便捷交通路网。目前项目周边已开通 3 路、21 路、银滩旅游专线等，可方便非驾车人士自主往返侨港、海滨公园、北部湾广场等区域。

## 5.2 旅游资源评价

项目周边旅游资源丰富，位于银滩景区、侨港风情街、及通往涠洲岛的码头三大资源的中央节点，且未来可以和周边多个景点进行联动。

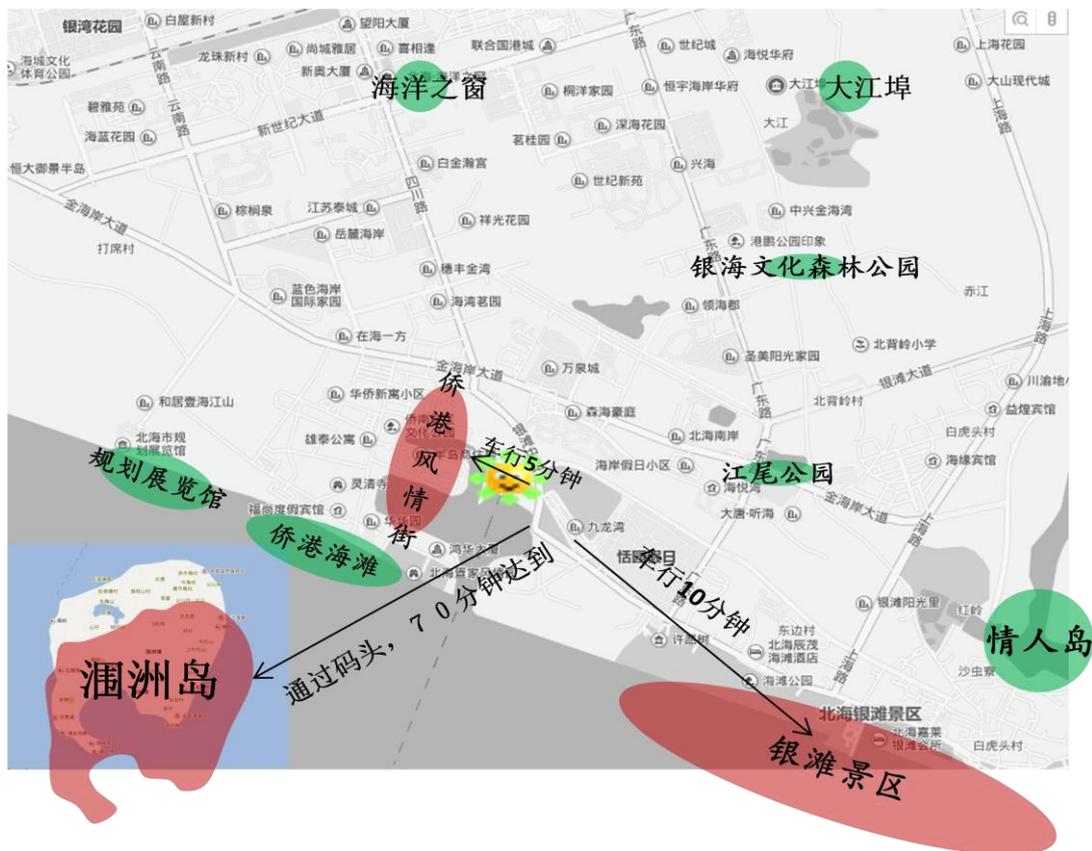


图 5-1 旅游资源分布

## 5.3 开发基础条件

### 5.3.1 场址土地权属类别

该项目用地性质为交通枢纽用地，土地属北海市国有土地，土地使用权现归北部湾旅游股份有限公司所有。

### 5.3.2 地形和地貌

北海地形由北东向南西拐弯呈反“L”型，是北、西、南三面环海的半岛，地形起伏不大，属开阔平坦的冲洪积滨海平原地貌，标高在 10~20m。项目南面和西面临海，整体为滨海平原地貌，地形较为平缓。

### 5.3.3 城市规划要求

项目选址符合《北海市城市总体规划（2008-2025）》的规划要求。按照北海市委市政府的布署，该地区是北海市“休闲向南”计划的重要落实区域，这一区域未来将规划建设成为南部沿海新的商业区和居住区，主力发展旅游、会展和科教文卫体产业，打造“北部湾休闲之都”。冠头岭——南万码头——侨港——银滩——白虎尖一线将进一步加大旅游开发力度，本项目位于此线的中段。银滩旅游度假区中区规划区中，以发展文化体验、娱乐康体、休闲度假、商业服务为主，本项目未来的发展定位顺应了区域发展规划，填补银滩中区的休闲娱乐空白，提升度假服务功能，成为商业核心和文化亮点。

### 5.3.4 周边建筑物与环境条件

本项目建设场址位于侨港镇内港以东，西部隔电建渔港与侨港文化公园、路海大酒店等旅游接待设施相望。北海市规划此区域要“依托银滩西区良好的景观资源优势 and 港口优势，大力发展港口客运，加快完善侨港地区的旅游配套服务设施，使之成为集旅游、休闲、居住、交通为一体的滨海休闲度假区”。随着各类配套服务设施的进一步完善，该片区将成为北海市的重要滨海旅游休闲度假区。

### 5.3.5 抗震设防

根据国家标准 GB50011-2001《建筑抗震设计规范》（2008 年版），北海市属于抗震设防烈度为 6 度的抗震设防区，按照国家标准 GB50223-2008《建筑抗震设防分类标准》划分，本项目工程抗震设防烈度为 6 度。

### 5.3.6 市政设施条件

#### （1）给排水

拟建项目供水可由侨港市政供水管网提供；生活污水经无害化处理后排入市政排水管道。

#### （2）电力

拟建项目供电可由市政电网接入提供。

### 5.3.7 施工条件

北部湾国际海洋旅游服务基地项目场址广阔，交通便利，具有

切实可行的施工场地；施工所需水电和运输道路均可利用现有的城市市政管线和道路，保证满足本项目的要求；本项目的建设所需的钢材、木材、水泥、砂石等建筑材料和内外装修材料均可以在本地购得，可以保障本项目施工需要。

## 5.4 开发要解决的主要问题

开发要解决的主要问题，是目前客货不分，安全堪虑，人流不畅，舒适感低。

### 5.4.1 客货不分，安全堪虑

北部湾国际海洋旅游服务基地项目所在的电建渔港为货轮、游轮及渔船共用港，目前码头综合了货运、客运及渔船补给、避风等多项功能。场地以北海国际客运港售票大厅为界，西侧主要为旅客候船厅及客运车辆停车场（露天），东侧则为货运通道及货运车辆停车场（露天）。但由于两者之间无明确界限，人与车的运动线路亦无科学化、规范化的限定，游客可在场地内的大部分地区无序行走，使得该区域内的人、车流间相互干扰强烈，影响了各自的流线通畅性。另外，该区域内行驶的货运车辆以承装液化气体罐车为主，车身長超过 10 米，具有很大的全轴距和转弯半径，对场地空间和场地安全有很高的要求，但目前项目区内并不具备足够面积的安全区域，使得货运车辆无法通畅的行驶和上下船，也不能有效地隔绝人流的干扰，这给货运带来了严重的安全隐患。而行人在此区域内行走，也须随时提防行经车辆，以免

发生交通事故，其生命安全亦受到威胁。

#### 5.4.2 人流不畅

出发乘客的等候区域及到达乘客的下客区域相互重叠，二者还需共用以栏杆围合的步行通道，导致游轮靠岸后的一段时间内，整个场地人流不畅，乘客行进道路壅塞，此现象在国庆节小长假等旅游高峰期尤为突出，在给游客造成极大的不便的同时，增加了游客心理上的焦虑感和烦乱感，使游客的旅游体验下降，破坏该区域甚至北海市的整体形象。

#### 5.4.3 基础设施较少，接待能力低，服务不足，亟待提升

目前，国际客运港年游客量以每年 25%到 30%的速度增长，但区域内针对过境游客的服务设施仅站前广场和候船厅的零售商业、取票机、售票机、取款机等服务设施，不但接待能力远远跟不上游客的增长速度，其贫乏的服务项目也使该区域无法满足游客对于旅游中“吃住行游购娱”六方面的要求。其次，对于周边居民及海鲜交易者而言，项目区内缺乏商业服务设施和旅游商业集散场地。北部湾海洋旅游服务基地项目区位于北海市南岸的中心地带，随着北海城市中心的南移，周边居民的增多，对商业设施的需求将急剧增加。而该区域内，相关设施还处于空白阶段。而渔船的靠岸，带来大量的新鲜海产，需要快速的集散，目前海鲜交易主要在岸边和公路边进行，缺乏集中的场地。本项目海鲜大排档处会设置集中的海鲜交易场所，将大幅提升区域的环境条件。

#### 5.4.4 建筑及景观杂乱，品质不高，形象不佳

北部湾国际海洋旅游服务基地项目内现有建筑有：北海国际客运港售票大厅，区域西侧的铁质临建和木质临建，而与这些简陋的建筑相对比的是该码头“国际客运港”的身份。该区域的现有建筑不但无法在功能上满足现有和未来的旅游服务需求，其品质也无法与该码头“国际客运港”的身份相匹配。本项目区的核心景观为西南侧停泊的大量红色渔船组成的独特景致，但由于渔船品质不一，排列杂乱，其美观程度也受到了一定的影响。且部分渔船紧靠在岸边，游人能够看到渔民的各种私密生活场景，给彼此都造成了心理上的不适。

#### 5.4.5 舒适感低

该区域内的地面铺装以水泥砖六角块为主，某些区域甚至无铺装，为裸露的沙地，既无法为项目区内行驶的液化气体罐车提供平整坚固的场地，也无法为游客提供舒适的行走空间。车身高超过10米，应具有很大的全轴距和转弯半径，对场地空间和场地安全有很高的要求。

## 六、定位策略

### 6.1 项目定位

全面升级客运港旅游集散及服务体系，填补北海品质化旅游商业空白，成为北海商业核心及文化亮点。

通过业态的合理布局，围绕“吃、住、行、游、娱、购”，满足游客一站式、全方位的旅游体验需求，通过高品质的商业服务吸引游客、扩大消费。最终，形成以“多功能、多业态、多元文化、特色风情”的新客运港口及特色休闲旅游码头。

### 6.2 项目主题定位

项目定位为“海丝港湾·青婴小镇”。项目主题融入了海上丝绸之路文化，表达了项目作为海上丝绸之路始发港的历史渊源，同时也凸显了项目符合国家宏观发展战略的高度。北海南珠文化源远流长，“历史七大古珠池”青婴池位于本项目码头西侧，以青婴小镇为定位表达项目的历史文化内涵，表达多功能、多业态、多元文化的融合，形成灵动、自由的特色商业聚集。

### 6.3 功能定位

结合项目本底资源条件和总体定位，功能业态完善布局，通过业态的合理布置，满足游客复合化的旅游体验需求。最终，形成涵盖航站楼、主题酒店、特色情景文化商街的完善功能体系。

## 6.4 产品定位

项目产品主要包括航站楼、商业街以及主题酒店：

1) **航站楼**：作为国际客运港国内外航线的综合集散和服务设施。建设全新航站楼，提升客运港口码头功能，进一步吸引项目人气。以满足国内 3000 人/国际 1000 人的旅客聚集量计算，航站楼规模为 12555 m<sup>2</sup>。

2) **商业街**：客户以上下岛客户和旅游休闲客户为主，兼顾部分本地消费客户和商务会奖客户。商业街业态以餐饮为主要业态，休闲娱乐、零售为重要业态，特色服务为补充业态的特色商业小镇。同时结合滨海特色融入文化表演、户外活动，引入客源地特色小吃，让游客感受返港归家的亲切。商业街项目包含了中央商业街区产品和位于项目西侧的滨海海鲜大排档产品。前者作为项目的核心商业产品，后者充分利用滨海特色，形成夜间消费特色产品。同时，为进一步提升项目商业运营能力，引入互联网经营理念，构建线上线下的交易平台，为游客提供多元旅游消费体验和便捷的购物方式，并扩充商业盈利渠道。

按日均商业坪效 30 元/天/平、人均消费 100 元和年均潜在消费人次约 308 万（其中上下岛客户 100 万人次、旅游休闲客户 800 万人次、城市客户 80 万人次，分别按 60%、30% 和 10% 的渗透率计算最终得区域潜在消费人次 308 万），预估本项目商业体量约为：

潜在消费量\*人均消费/预测日均坪效/365

$$=308*100/30/365$$

$$\approx 2.8 \text{ 万平米}$$

根据设计院强排方案修正，最终产品面积为 27838 m<sup>2</sup>。

3) **主题酒店**：主要满足中产阶级家庭休闲度假客户和中高端商务会奖客户，针对其短期度假的需求，打造具有海洋健康主题特色、强调体验性的主题酒店，并融入体验式配套。参考北海同类酒店和相关主题酒店的设置要求，本项目主题酒店最终建筑面积约为 22319 m<sup>2</sup>。

## 七、项目开发建设方案

### 7.1 空间结构

北部湾国际海洋旅游服务基地项目工程选址位于北海国际客运港，地处北海银滩国际度假区的核心地带，呈三角形卧于北部湾海岸，一角直插入北部湾，即相对独立又内外贯通，具有优越的旅游开发环境。

项目开发建设内容包括航站楼、商业街以及主题酒店。

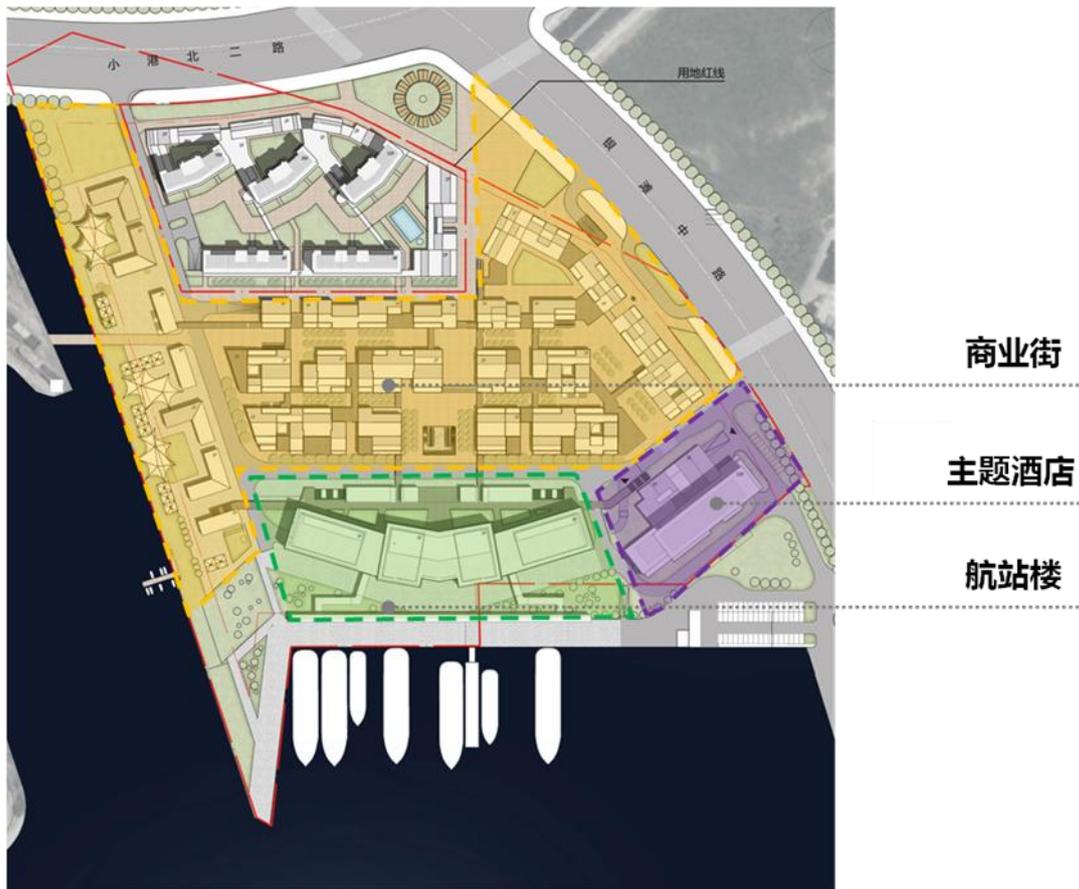


图 7-1 项目平面图



图 7-2 项目效果图

## 7.2 项目技术指标

项目技术指标如表 7-1。

技术指标		数值	单位
占地面积		89846	m <sup>2</sup>
容积率		0.7	
总建筑面积（不含地下）		62711	m <sup>2</sup>
地下面积（含酒店地下）		21858	m <sup>2</sup>
地上建筑面积	航站楼	12555	m <sup>2</sup>
	商业街	27838	m <sup>2</sup>
	主题酒店	22319	m <sup>2</sup>
地下建筑面积	架空层	223	m <sup>2</sup>
	地下其他空间	17535	m <sup>2</sup>
	主题酒店	4100	m <sup>2</sup>

表 7-2 项目基数指标

## 7.3 项目内容

### 7.3.1 航站楼

航站楼建筑面积 12555 平方米，航站楼采用一层公共大厅相连，

二层两两体量相连的方式进行组合,优点在于:1. 体量尺度减小,避免交通建筑中常见的大尺度大跨度的结构出现,节省造价;2. 体量尺度减少,可体现当地建筑风情,营造返港归家的温馨氛围;3. 航站楼分离设置,可在淡季时关闭闲置的站厅,节省空调及其他维护费用。



图 7-3 航站楼效果图



图 7-4 航站楼效果图



图 7-5 航站楼效果图

### 7.3.2 商业街

以北海市老街为设计灵感来源,与海岸线呈平行状态,居住建筑及店铺分设两侧,这种格局也向外辐射,构成了一个整体的街区。这种街区形态保证了一种高密度的繁荣的市井生活景象。行

人在街巷中购物，相遇，交谈，并且可以依据主次分明的道路网，方便快捷地寻找到所需的资源。

建筑面积 27838 平方米，包含街区产品与海鲜排档产品。

### (1) 商业街区产品

老街建筑立面呈现出强烈的连续拱廊骑楼特征，其 2-3 层大多为反映居住功能的条窗和拱形窗，建筑顶部的女儿墙形态各异，具有明显的西方建筑风格特色；老街建筑临街立面之后的建筑体量则为连续的坡屋面，从空中俯瞰尤为明显。本项目商业街区产品在街坊布局的基础上，设计采用 9 米的基本柱网单元，将街铺分为三种类型单元，80 平米的小铺，130-160 平米的中铺以及少量 200 平米以上的大铺，并且实现商铺可分可合，便于后续经营。



图 7-6 商业街效果图

### (2) 海鲜排档

外排挡空间的范围，使用景观类的膜结构进行遮蔽，分区域排布販售海鲜的售货棚，为西侧岸线的开放氛围提供各种可能。同

时，设置小型趸船码头集中管理可售卖海产品的渔船，增加游客与渔民的互动，为海鲜排挡提供有趣丰富的购买体验。



图 7-7 海鲜排挡效果图



图 7-8 海鲜排挡效果图

### 7.3.3 主题酒店

建筑面积 22319 平方米，主要针对中高端品质度假客户，打造具有海洋健康主题特色、强调体验性的主题酒店。内部包含有生活馆、特色餐饮、康乐等主题配套。



图 7-9 酒店效果图

## 7.4 基础设施工程

根据项目建设，应在项目开始之前做好道路交通、能源电信、给排水、环卫设施等相关基础设施和市政工程。

### 7.4.1 道路交通

基地道路系统主要开口面向银滩中路和规划道路小港北二路，自开口至地下停车场段道路为机动车道，区域内部为人行步道结合综合性广场交通为主，人行步道与商铺无缝连接，更方便游客进

入一层商业区域进行消费，设置地下停车场，并设计个功能区块的地下停车场相互连通，提高互通性和利用率。

#### 7.4.2 能源电信

充分利用现有供电设施和设备，本着经济实用的原则，作进一步的调整和完善，满足区域开发建设的需要，保证各项事业用电的要求；工程建设以不破坏自然环境、不影响景观为前提，尽量采用埋设地下电缆方式；本着因地制宜、就近供电、安全可靠的原则，充分满足项目区域内各项用电要求。供电线路架设尽量使用地下缆线，地下输电，如必须使用地上架线，尽量做到隐而不露，不破坏或少破坏树木。变压器架设也应选择隐蔽处，避开风景透视线。

#### 7.4.3 给排水

规划用地的给排水系统较为薄弱，生活污水直接注入港池，对海域造成严重污染，需要投资新建，提升其给排水能力。给水设施与北海市给水系统 DN300 管线相接，解决给水问题。排水系统接入侨港 5#污水泵站，集中处理污水。

#### 7.4.4 环卫设施

根据《北海市城市总体规划》中心城环卫设施规划，在侨港设立环卫管理机构，统一管理区域内的环卫工作，在项目开发建设的同时配套相关环卫设施，主要工程有：垃圾站 1 座，每个垃圾站配套先进的垃圾回收体系；垃圾桶若干，按服务半径 150 米散

布在规划区中；生态旅游厕所 1 座。

#### 7.4.5 环境保育工程

北部湾国际海洋旅游服务基地项目工程位于北部湾海岸，客船和货船的出入港都带来了大量的废气及噪音污染；而随着大规模旅游开发的发展，游客剧增，建筑大量增加，给景观环境和生态环境带来了巨大压力。为了实现项目区可持续发展、规避投资风险、保障投资回报，必须结合旅游项目建设开展相应的环境保育工程，主要包括水体资源环境保护、大气及声环境保护，以及区域绿化工程。

#### 7.4.6 水体资源环境保护

项目区滨临北部湾，是整个项目开发的重要环境元素。故此，在项目开发建设中，不仅要完善各种措施避免北部湾景观环境和生态环境的破坏行为，还要对原有环境进行整治，进一步美化、优化环境。水域环境治理的主要措施为：将污水引入污水处理厂统一处理排放，加强船舶污染物排放管理，及在宾馆、饭店等独立建筑物中推广使用节水设施。

#### 7.4.7 大气及声环境保护

大气环境保护措施主要有：调整燃料结构，推广使用清洁能源；在区域内提供环保型车辆和自行车租赁服务；禁止机动车、摩托车、助动车进入项目区内除停车场以外的区域。

声环境保护措施为：加强娱乐场所噪声污染管理。

#### 7.4.8 区域绿化工程

项目内部在规划和建设中对原有植被进行尽可能的保留,或对大型树木在区域内进行合理迁移;增加项目区内绿地面积和植被类型,种植榕树、椰树、芭蕉树、三角梅等乔木和灌木。

## 八、项目投资评价及结论

### 8.1 测算前提指标

#### 1) 成本类指标假设:

参考北海当地建设实际情况，以项目公司标准计算。

名称		数值	单位
前期投资单方成本:			
其中	航站楼	6507	元/平
	商业街	3739	元/平
	主题酒店	7492	元/平

表 8-1 项目经济评估成本信息

#### 2) 收益类指标假设:

产品类型	收益水平	备注
航站楼	3050 万元/年起	新建航站楼产生港口综合服务收入 3050 万元起，运营期前十年按 10% 递增，十年后按 5% 递增。
	10 元/平/天	航站楼商业租金以商街租金 2 倍计，年递增率 3%
	500 万元/年起	航站楼广告收益前 10 年按 500 万元/年计算，中间 10 年按 700 万元/年计算，20 年后按 1200 万元/年计算
商业街	5 元/平/天	根据市场商业租金并作合理预测取值，年增长率 3%
主题酒店	590 元/间/天起	参考北海当地星级酒店价格，以及酒店的运营经验，开业入住率 60%，以 3% 年增长率递增至 87% 保持稳定；酒店房价按照 5% 至 3% 年增长率递增，十五年后达 873 元并由于硬件老化房价逐年降低至 574 元
地下车位	900 元/月/个	按 30 元/天/辆标准计算，出租率 70%

表 8-2 项目各物业收益水平假设

### 8.2 风险分析及应对指标

结合公司在北部湾国际客运码头的运营经验，就有效降低风险建议如下:

### 1) 市场风险:

**风险因素:** 在进行经济测算时, 酒店房价、商业租金等均为根据市场调研结果综合评估的数据, 后期受北海市整体市场及其他项目影响可能会有所波动。

**应对措施:** 充分挖掘得天独厚的区位和庞大客源的价值, 经过项目的准确定位, 科学规划, 精细建设, 精准招商, 卓越运营实现各功能业态之间互补促进, 并与航线资源和岛上资源进行联动, 增强整体实力, 提升抗风险能力。

### 2) 资本风险

**风险因素:** 作为公司重大投资项目, 投资金额巨大, 对资本市场可能存在一定影响。

**应对措施:** 及时向股民公告项目相关信息, 给予股民信心。

### 3) 施工风险

**风险因素:** 项目建设地点临近海滩, 水位较高且地质条件较复杂, 对 $\pm 0$ 下施工有一定挑战。

**应对措施:** 委托专业的勘察设计单位进行地质勘察, 并根据勘察成果对施工条件进行专业评估, 提前给出风险规避预案。

## 8.3 评估指标结果列示

据此财务评价指标如下 (按照三十年测算)

序号	指标名称	单位	数值
1	前期开发总投资	万元	43973
2	静态投资回收期	年	9.41
3	动态投资回收期	年	15.05
4	内部收益率	——	16.50%

5	财务净现值 (i=12%)	万元	14318
6	经营期年均净利润	万元	8996
7	沉淀资产	亿元	4.40

表 8-3 财务评价指标

## 8.4 项目评价结论

经财务评价，北部湾国际海洋旅游服务基地项目是可行的。

## 九、附件-测算表

### 9.1 测算经济总表

序号	项目	合计	单位
1	总占地面积	89846	平方米
2	总建筑面积	62711	平方米
3	开发成本	43973	万元
4	销售&营业收入	641351	万元
5	运营税金及附加	296212	万元
6	利润总额	259868	万元
7	所得税	64967	万元
8	净利润	194901	万元
9	税前成本利润率	611.84%	30年利润
10	税后成本利润率	458.88%	30年利润
11	内部收益率	16.50%	——
12	财务净现值 (i=12%)	14318	万元
13	动态投资回收期	15.05	年
14	静态投资回收期	9.41	年

表 9-1 项目核心经济技术指标

## 9.2 施工及经营计划

序号	项目名称	总计	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	...	2045年
		实际进度	1	2	3	4	5	6	7	8	...	30
<b>1</b>	<b>施工安排</b>										...	
1.1	航站楼	100%	10%	50%	40%						...	
1.2	商业街	100%	10%	50%	40%						...	
1.3	酒店	100%		40%	40%	20%					...	
1.4	地下车库	100%	10%	50%	40%						...	
<b>2</b>	<b>经营安排</b>										...	
2.1	航站楼	12555				12555	12555	12555	12555	12555	...	12555
2.2	商业街	27838				27838	27838	27838	27838	27838	...	27838
2.3	酒店	26419				26419	26419	26419	26419	26419	...	26419
2.4	地下车库	485				485	485	485	485	485	...	485

表 9-2 项目排期表

### 9.3 成本投资

项目名称	面积(平方米)	单价(元/m <sup>2</sup> )	金额(万元)
土地成本	62711	287	1800
前期工程费	62711	475	2979
建筑安装工程费	62711	4789	30034
航站楼	12555	4679	5874
商业街	27838	2379	6623
酒店	22319	4779	10666
地下人防	10000	3300	3300
其他地下	7758	2700	2095
酒店地下	4100	3600	1476
基础设施及配套费	62711	269	1689
园林景观	62711	220	1380
管理费用	62711	181	1136
设备设施投入			1839
前期投入财务成本	62711	497	3116
建设投资	62711	6515	40857
项目开发总成本	62711	7012	43973

表 9-3 项目成本表

## 9.4 经营收入

### 9.4.1 航站楼收入

项目	合计	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	...	2045年
		1	2	3	4	5	6	7	8	...	30
经营收入	272858	0	0	0	3718	4077	4419	4795	5208	...	18148
<b>航站楼</b>	<b>272858</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3718</b>	<b>4077</b>	<b>4419</b>	<b>4795</b>	<b>5208</b>	<b>...</b>	<b>18148</b>
港口综合服务费	243738				3050	3355	3691	4060	4466	...	16484
商业收益	8720	0	0	0	168	222	228	235	242	...	464
面积(m <sup>2</sup> )		0	0	0	600	600	600	600	600	...	600
租金(元/m <sup>2</sup> /天)		10.0	10.3	10.6	10.9	11.3	11.6	11.9	12.3	...	23.6
出租率(%)					70%	90%	90%	90%	90%	...	90%
广告收入	20400				500	500	500	500	500	...	1200
经营相关税金及附加	123897	0	0	0	1859	2038	2209	2397	2604	...	8167
运营成本(50%)	123897	0	0	0	1859	2038	2209	2397	2604	...	8167
净收入	148961	0	0	0	1859	2038	2209	2397	2604	...	9981

表 9-4 航站楼经营收入表

### 9.4.2 商业街收入

项目	合计	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024	2045年
		1	2	3	4	5	6	7	8	•••	30
经营收入	202287	0	0	0	3886	5146	5301	5460	5623	•••	10775
商业街	202287	0	0	0	3886	5146	5301	5460	5623	•••	10775
面积(m <sup>2</sup> )		0	0	0	27838	27838	27838	27838	27838	•••	27838
租金(元/m <sup>2</sup> /天)		5.0	5.2	5.3	5.5	5.6	5.8	6.0	6.1	•••	11.8
出租率(%)					70%	90%	90%	90%	90%	•••	90%
经营相关税金及附加	67213	0	0	0	1291	1710	1761	1814	1868	•••	3580
商业运营费用及相关税费	67213	0	0	0	1291	1710	1761	1814	1868	•••	3580
运营费用	30343	0	0	0	583	772	795	819	844	•••	1616
房产税	24274	0	0	0	466	618	636	655	675	•••	1293
增值税(6%)	11450	0	0	0	220	291	300	309	318	•••	610
城建税	802	0	0	0	15	20	21	22	22	•••	43
教育费附加	344	0	0	0	7	9	9	9	10	•••	18
<b>净收入</b>	<b>135074</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2595</b>	<b>3436</b>	<b>3539</b>	<b>3646</b>	<b>3755</b>	<b>•••</b>	<b>7195</b>

表 9-5 商业街经营收入表

### 9.4.3 主题酒店收入

项目	合计	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	...	2045年
		1	2	3	4	5	6	7	8	...	30
<b>经营收入</b>	<b>161256</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1534</b>	<b>3383</b>	<b>3722</b>	<b>4085</b>	<b>4476</b>	<b>...</b>	<b>5770</b>
<b>酒店</b>	<b>161256</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1534</b>	<b>3383</b>	<b>3722</b>	<b>4085</b>	<b>4476</b>	<b>...</b>	<b>5770</b>
客房收入	113276	0	0	0	1227	2707	2977	3268	3581	...	3462
客房数(间)		0	0	0	190	190	190	190	190	...	190
客房单价(元/天/间)					590	620	650	683	717	...	574
入住率(%)					60%	63%	66%	69%	72%	...	87%
餐饮收入	12980	0	0	0	153	338	372	409	448	...	346
休闲生活馆	32621	0	0	0	146	321	354	388	425	...	1818
康乐收入	2379	0	0	0	8	17	19	20	22	...	144
<b>经营相关税金及附加</b>	<b>104079</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1248</b>	<b>2508</b>	<b>2738</b>	<b>2989</b>	<b>3261</b>	<b>...</b>	<b>3857</b>
<b>酒店运营费用及税费</b>	<b>104079</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1248</b>	<b>2508</b>	<b>2738</b>	<b>2989</b>	<b>3261</b>	<b>...</b>	<b>3857</b>
经营性成本	16481	0	0	0	151	333	367	402	441	...	612
客房成本(6%)	6797	0	0	0	74	162	179	196	215	...	208
餐饮成本(36%)	4673	0	0	0	55	122	134	147	161	...	125
生活馆成本(15%)	4893	0	0	0	22	48	53	58	64	...	273
康乐成本(5%)	119	0	0	0	0	1	1	1	1	...	7
经营性费用	65670	0	0	0	739	1627	1790	1968	2161	...	2453
人力成本	33419	0	0	0	432	951	1046	1150	1266	...	1299

能源物耗及维修	24188	0	0	0	230	507	558	613	671	•••	866
办公费及其他	8063	0	0	0	77	169	186	204	224	•••	289
经营管理费	8063	0	0	0	77	169	186	204	224	•••	289
经营相关税费（万元）	13865	0	0	0	281	378	396	415	435	•••	503
房产税	5418	0	0	0	201	201	201	201	201	•••	201
增值税(5%)	7679	0	0	0	73	161	177	195	213	•••	275
城建税		0	0	0	5	11	12	14	15	•••	19
教育费附加	230	0	0	0	2	5	5	6	6	•••	8
<b>净收入</b>	<b>57177</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>286</b>	<b>876</b>	<b>983</b>	<b>1096</b>	<b>1216</b>	<b>•••</b>	<b>1914</b>

表 9-6 主题酒店经营收入表

#### 9.4.4 车库经营收入

项目	合计	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	•••	2045年
		1	2	3	4	5	6	7	8	•••	30
经营收入	4950	0	0	0	183	183	183	183	183	•••	183
地下车库	4950	0	0	0	183	183	183	183	183	•••	183
车位数 (个)	243	0	0	0	243	243	243	243	243	•••	243
租金(元/ 辆/月)		900	900	900	900	900	900	900	900	•••	900
出租率(%)	70%				70%	70%	70%	70%	70%	•••	70%
经营相关 税金及附 加	1023	0	0	0	38	38	38	38	38	•••	38
运营费用	742	0	0	0	27	27	27	27	27	•••	27
增值税 (6%)	280	0	0	0	10	10	10	10	10	•••	10
车库运营 净收入	3927	0	0	0	145	145	145	145	145	•••	145

表 9-7 车库经营收入表

## 9.5 来源与运用表

项目名称	合计	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	...	2045年
		1	2	3	4	5	6	7	8	...	30
<b>资金来源</b>	<b>678951</b>	<b>2400</b>	<b>17900</b>	<b>16600</b>	<b>10021</b>	<b>12790</b>	<b>13625</b>	<b>14523</b>	<b>15491</b>	...	<b>34877</b>
经营活动产生的现金来源	641351	0	0	0	9321	12790	13625	14523	15491	...	34877
经营收入	641351	0	0	0	9321	12790	13625	14523	15491	...	34877
<b>开发筹资来源</b>	<b>37600</b>	<b>2400</b>	<b>17900</b>	<b>16600</b>	<b>700</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	...	<b>0</b>
自有资金	13000	800	6200	5800	200					...	
前期开发借款	24600	1600	11700	10800	500					...	
<b>资金运用</b>	<b>432902</b>	<b>2386</b>	<b>17846</b>	<b>16628</b>	<b>9989</b>	<b>12859</b>	<b>13553</b>	<b>14560</b>	<b>15069</b>	...	<b>20143</b>
建设投资成本	40857	2307	17195	15447	4348	60	60	60	60	...	60
航站楼	8169	743	3666	3435	12	12	12	12	12	...	12
商业街	10409	988	4832	3871	27	27	27	27	27	...	27
主题酒店	16722	21	5918	5918	4309	21	21	21	21	...	21
地下车库	5556	556	2778	2223	0	0	0			...	
开发期财务成本	3116	78	652	1181	1205					...	
运营相关成本	296212	0	0	0	4436	6294	6747	7238	7771	...	15641
所得税	64967	0	0	0	0	0	0	0	0	...	4442
财务费用(运营期借款利息)	3151					1205	946	662	338	...	0
本金偿还	24600	0	0	0	0	5300	5800	6600	6900	...	0
<b>盈余资金</b>	<b>246049</b>	<b>14</b>	<b>54</b>	<b>(28)</b>	<b>32</b>	<b>(70)</b>	<b>72</b>	<b>(37)</b>	<b>422</b>	...	<b>14734</b>
<b>累计盈余资金</b>		<b>14</b>	<b>68</b>	<b>40</b>	<b>72</b>	<b>3</b>	<b>74</b>	<b>38</b>	<b>460</b>	...	<b>246049</b>

表 9-8 来源与运用表

## 9.6 利润表

项 目	合计	2016 年	2017 年	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年	• • •	2045 年
		1	2	3	4	5	6	7	8	• • •	30
经营收入	641351	0	0	0	9321	12790	13625	14523	15491	• • •	34877
前期开发成本	42473	2386	17846	16628	5553	60				• • •	
运营费用、税金 及附加	296212	0	0	0	4436	6294	6747	7238	7771	• • •	15641
折旧	39648				1468	1468	1468	1468	1468	• • •	1468
营业利润	263018	(2386)	(17846)	(16628)	(2136)	4967	5409	5816	6251	• • •	17767
补前期亏损		0	0	0	0	3762	4463	5155	5913	• • •	
财务成本	3151	0	0	0	0	1205	946	662	338	• • •	0
<b>利润总额</b>	<b>259868</b>	(2386)	(17846)	(16628)	(2136)	3762	4463	5155	5913	• • •	17767
所得税	64967	0	0	0	0	0	0	0	0	• • •	4442
<b>净利润</b>	<b>194901</b>	(2386)	(17846)	(16628)	(2136)	3762	4463	5155	5913	• • •	13325
税前成本利润 率	611.84%										
税后成本利润 率	458.88%										

表 9-9 项目利润表

## 9.7 现金流量图

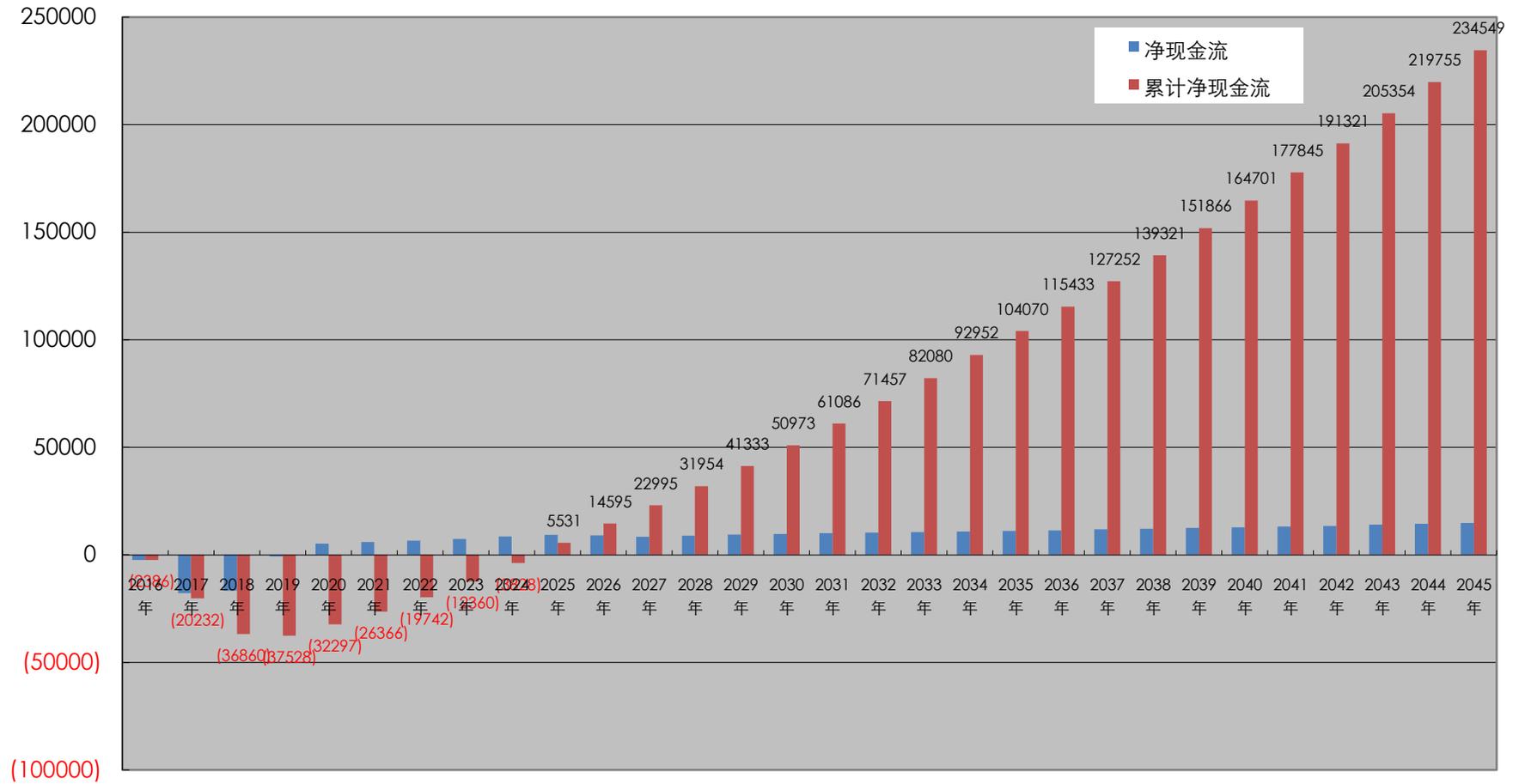


图 9-1 项目现金流量图