

湖北三峡旅游集团股份有限公司

(湖北省宜昌市港窑路 5 号)



长江三峡省际度假型游轮旅游

可行性研究报告

二〇二五年四月

一、项目概况

项目名称	长江三峡省际度假游轮项目
项目实施主体	宜昌交运长江游轮有限公司
项目建设内容	建设4艘省际度假型游轮
投产运营计划	建成投产的游轮将运行宜渝航线，即从湖北省宜昌市至重庆市的跨省度假型游轮旅游产品
项目总投资	106,300.70万元。其中，首批单艘游轮的投资为25,927.00万元，第二批单艘游轮的投资为27,223.35万元。
拟投入募集资金额	72,097.27万元
项目建设周期	单船建造期26个月
船型及预计载客量	船长150米的休闲度假游轮，单船400—700人

二、项目建设的背景和必要性

（一）长江三峡旅游升温

长江三峡是世界上唯一能乘船旅游的内河峡谷景观，具有雄奇俊秀的峡谷风光、丰富的人文景观和大国重器三峡工程等独具特色的优势资源，是极富魅力的国际游船旅游胜地。在商业化进程中，长江三峡旅游曾经历3次起落，分别是1992年三峡工程开工、1997年大江截流和2002年导流明渠截流三个节点。旅游市场的起起落落，直接影响到长江三峡旅游客运行业的可持续发展。自2000年到2006年，长江三峡旅游人数从187万人次下降到68万人次，减少了63.6%。之后，受国家旅游改革发展政策出台、长江沿线各地政府的大力支持、三峡工程全面竣工以及三峡升船机通航等利好条件影响，长江三峡旅游逐渐回温。根据重庆航交所披露，2024年，长江三峡省际游轮累计发船5,396艘次，累计完成客运量123.59万人。

（二）旅游消费政策支持

近年来，国家围绕扩大旅游消费、创新旅游业态、完善服务体系等领域，出台了一系列政策文件。国务院2019年发布的《关于进一步

激发文化和旅游消费潜力的意见》以及2022年印发的《“十四五”现代综合交通运输体系发展规划》中明确提出要大力推进内河游轮旅游发展，打造精品化旅游航线；国务院2021年《“十四五”旅游业发展规划》特别提出要推动内河旅游航道建设，支持在长江流域等有条件的江河湖泊发展内河游轮旅游；国务院2023年《关于释放旅游消费潜力推动旅游业高质量发展的若干措施》进一步要求“优化邮轮旅游发展环境”，鼓励完善游轮母港设施、简化通关流程、开发多样化航线；《国民旅游休闲发展纲要（2022—2030年）》也提出完善“水路旅游客运网络”，支持长江、珠江等流域开发主题游轮航线，推动“一程多站”式旅游消费。

（三）绿色航运趋势

2023年以来，中央和省出台了更多长江水生态环境保护的政策，2023年11月27日，中共中央政治局召开会议审议《关于进一步推动长江经济带高质量发展若干政策措施的意见》，会议强调，推动长江经济带高质量发展，根本上依赖于长江流域高质量的生态环境。要毫不动摇坚持共抓大保护、不搞大开发，在高水平保护上下更大功夫，守住管住生态红线，协同推进降碳、减污、扩绿、增长；2023年，湖北省政府印发《湖北省支持绿色智能船舶产业发展试点示范若干措施》，其中游轮是绿色智能船舶的应用场景之一，将重点支持发展纯电动游船游艇；2024年，湖北省政府印发《湖北长江高水平保护十大提质增效行动方案》，提出船舶和港口污染防治专项任务，要求补齐船舶和港口污染防治短板，持续提升船舶和港口污染防治能力和水平。绿色转型的重要性在政策层面得到进一步强化和升级。

（四）宜昌城市定位

宜昌市地处长江三峡最为秀丽壮观的西陵峡畔，是举世闻名的三峡工程和葛洲坝水电枢纽所在地，作为国家确定的中部地区区域性中心城市、全国性综合交通枢纽城市，也是《“十四五”旅游业发展规划》明确支持建设的重点旅游城市。同时湖北省委赋予宜昌建设“长江大保护典范城市”和“世界级宜昌”的重大使命，宜昌依托世界级山水、世界级工程、世界级文化，建设世界级旅游目的地城市成为关键战略布局。

1.世界级旅游目的地城市

2024年，宜昌市出台《宜昌市建设世界级旅游目的地城市实施方案》，提出要聚焦打造“两坝一峡”世界级旅游度假区和世界级旅游景区，打造世界内河游轮旅游最佳目的地。2024年，宜昌实现旅游综合收入1,180亿元，接待国内游客连续两年突破1亿人次大关。携程数据显示，宜昌游客总人次同比2023年增长10%，总量居全省第二，整体势头十分强劲。茅坪港是省际游轮在宜昌的主要始发（终点）港，2024年接待进出港游客91.30万人，上下水游客接待量基本持平，宜昌作为长江三峡旅游重要集散地的地位凸显。

2.长江大保护典范城市

宜昌的底色是绿色，优势是水电，未来在绿电。宜昌布局打造“长江大保护典范城市”，坚持“电化长江”、宜昌先行，充分发挥宜昌的航运、市场、产业、运营优势，努力争当“电化长江”的技术创造者、标准制定者、市场引领者。2022年3月，工信部高技术船舶科研项目、交通运输部交通强国试点项目，目前全球载电量最大智能化最先进、真正实现“零噪音、零污染、零排放”的新能源纯电动游轮“长江三峡1”在宜昌首航；2023年10月，中国（宜昌）绿色能源发展大会召开，全

国首艘氢燃料电池动力示范船“三峡氢舟1”号成功首航。新能源在游轮领域的投运，在中国国内和国际船舶界引起新能源热潮，彰显了宜昌“长江大保护典范城市”的责任担当。

三、项目必要性

(一) 符合区域经济高质量发展要求

长江三峡是长江内河游轮发展的主阵地，宜昌是长江三峡旅游重要的始发地和目的地之一，但本地企业在长江三峡旅游中所占市场份额较少，以宜昌为船籍港的度假型游轮一直空缺。通过长江三峡省际度假游轮项目的实施，宜昌籍游轮将游轮旅游服务范围由区域性“两坝一峡”延伸至广义性“长江三峡”，涵盖宜昌至重庆全区域，丰富了本地游轮旅游产品体系，增强了宜昌在长江三峡旅游市场中的吸引力和影响力。本项目的实施也将带动游轮相关产业链的发展，为区域经济注入新的活力，助推区域经济实现高质量发展。

(二) 符合绿色低碳发展要求

公司坚决响应中央与地方政府生态环境保护的相关政策，顺应绿色发展趋势，进一步加大探索省际游轮能源动力绿色转型的步伐。本项目针对全电模式不能完全满足长途游轮能源需求、LNG和氢能源不适用客船等特性，首批两艘创新使用插电式柴电+锂电的游轮混合动力模式，与传统的纯柴油推进相比，可以节省15%~20%的燃料，减少排放和脱碳20%~30%左右；第二批两艘将采用新能源+锂电的游轮混合动力模式，以新能源清洁能源甲醇替代柴油，在柴电+锂电减少排放和脱碳20%~30%的基础上，进一步减碳8%~10%左右。

(三) 符合旅游模式转型升级需求

根据国际惯例，当人均GDP超过3,000美元时，旅游方式将由观光

旅游向休闲和度假旅游转变。2023年，我国人均GDP已超过1.3万美元，游客已经不仅仅满足于观光旅游，更重视在产品消费的过程中获得“休闲体验互动感受”。近年来，长江内河游轮中高端客群占比在持续提升，省际航线、主题舱房、定制服务的需求持续增加，游客对游轮旅游的品质、体验和服务要求不断提高。本项目的实施高度契合当前旅游模式转型升级的需求。

（四）符合旅游产业利润支撑要求

经过多年的发展，公司旅游产业已构建形成了初具规模的现代综合旅游服务产业链，“两坝一峡”区域的市场主导地位已经巩固，但随着旅游市场的竞争加剧和消费者需求的多样化，公司亟需寻找新的利润增长点以支撑旅游产业的持续发展。本项目的实施是公司顺应市场趋势、拓展利润空间的重要举措，通过该项目的运营，公司能够进一步丰富旅游产品体系、完善游轮产品矩阵、拓展旅游市场，有助于提升公司整体盈利水平。

四、市场分析

（一）市场现状

1.游轮运力情况

（1）游轮分类及定位区分

游轮以主尺度为分类，120m 为分水岭，120m 以下称为中型游轮，120m 以上称大型游轮，船舶主尺度越大对应内河船舶建造检验规范中参数要求越高、造价呈几何上升。

130m 及以上豪华游轮因船舶品质和客源被业内称为高端游轮，主要运行宜渝航线；船舶主尺度较小、建造年份较早或船舶品质较差

的游轮被业内称为经济型游轮，部分运行宜渝航线、部分运行宜万、宜奉等航线。

(2) 现有游轮运力情况

截至 2024 年末，长江三峡区域省际游轮企业共有 13 家，省际游轮 47 艘，平均船龄 15.27 年，19,453 个客位。

(3) 游轮运力新增及退出情况

近年来，被列入老旧船舶的省际游轮逐渐下线，按“退三进一”运力置换政策，更新为新建省际游轮运力。未来五年内，长江三峡省际游轮将退出 10 艘，客位数合计 2,345 个。截至 2024 年末，经长江航务管理局批准的省际游轮新建运力有 20 艘，共 12,088 客位，其中有 9 艘游轮已开工建造，可在三年内陆续投入运营。

2. 游轮产品情况

产品名称	产品行程	运行周期（往返）	价格区间
宜渝产品	五天四夜（上水）/四天三夜（下水）	七天	1700-4200 元
宜万产品	三天二夜（单边）	六天或五天	900-1350 元
宜奉产品	三天二夜（单边）	四天或三天	600-900 元
宜奉宜产品	三天二夜	三天	700 元

3. 游客客源情况

2024 年，长江游轮客源地仍以国内为主，占比达 95.21%。江苏、浙江、四川、上海、广东、重庆等省（市）游客为基础市场，北京、辽宁、湖北、江西等省（市）的游客为补充市场。国（境）外游客主要来自中国香港、美国、德国、新加坡、马来西亚、中国台湾、澳大利亚为主，英国、韩国、加拿大等为补充。

4.消费构成情况

(1) 船票消费。

省际游轮的船票不仅是乘船凭证，还包含了吃、住、游、娱等基础服务内容。为了体现差异化服务，部分豪华游轮额外提供文化、康乐体验等免费项目，与观光游轮船票内容差别较大，与旅行社旅游产品套票类似。

(2) 二次消费。

二次消费是游客在享受省际游轮全套基础服务后，因个性化需求而产生的增值服务，主要有自费景点、房间升等、餐标升级、酒吧（免费时段外）、游泳池（规模较小，有人数限制）、自营超市以及外包的商业零售、摄影服务和保健按摩等。高端游轮企业更加注重以优良的硬件环境、软件服务来提升服务品质，以丰富的文化、体验类免费服务来打造市场口碑，二消收益的关注度和贡献度相对经济型游轮较低。

5.营销模式情况

(1) FIT 模式。

FIT（Foreign Individual Tourist 异地零散游客）模式的邮轮营销，是欧美发达国家邮轮产品销售的主要模式，主要是以小型的旅行代理机构或门店为主，且直达消费终端和零售商的邮轮销售代理商体系和格局已然成形，销售网点可直接为邮轮公司输送较为稳定的客源。因此，邮轮公司对市场的掌控性强，而收益管理也能做到了然于心，完全可以根据舱位的付款率进行动态收益管理。

(2) 零售包船模式。

零售包船模式是世界邮轮旅游业发展迄今，除了中国，在世界其

他地区绝无仅有的邮轮营销模式，零售包船模式分为全包、半包船及切舱模式，主要应用于出境邮轮市场。包船是旅行社与邮轮公司签订买断型包船协议，包船后，旅行社必须按合同的约定全额支付包船费用，同时可自行制定销售价格。对于包船商来说，包船可让旅行社掌握足够的资源，同时享有定价权，但同时也使包船商面临巨大的销售压力。

（3）区域市场分销代理模式。

区域市场分销代理模式与大部分景区资源营销模式较为类似。线下渠道实现精细的全国市场分区，并且按照不同市场制定不同的营销预算、任务目标、价格政策等，各片区的销售负责人长期驻外对接市场；线上渠道实现产品在所有 OTA 平台的全覆盖，通过与 OTA 平台的合作，提升产品排序与曝光，提升产品的品牌影响力。

（二）发展趋势

1.省际度假型游轮市场基本保持平稳

长江省际游轮现有豪华型、经济型两种类型，长江三峡省际游轮在营的 47 艘船舶中，豪华型游轮 36 艘、客位数合计 16,449 个，占市场总运力的 85%，运行宜渝（沪渝）航线；经济型游轮 11 艘、客位数 3,016 个，占市场总运力的 15%，运行宜万、宜奉、宜巫等航线。

根据重庆航交所披露，2024 年，长江三峡省际游轮累计发船 5,396 艘次，为 2023 年同期的 99.67%，为 2019 年同期的 94.40%；累计完成客运量 123.59 万人，为 2023 年同期的 89.81%，为 2019 年同期的 113.32%；游轮平均载客率（床位）为 74.41%，较 2023 年同期下降 7.64 个百分点，较 2019 年同期上升 5.28 个百分点。

2.游轮大型化是主流趋势

目前在运行的省际游轮船型参差不齐、大小不一、各具特色。目前各游轮企业拟设计、在建或新下水的船型以 150m 级为主，投资在 1.6 亿-2.5 亿元之间（长江参号约 2.5 亿元左右）。游轮船队规模化、大型化、专业化成为主流趋势，小规模船队的公司在宜渝线生存的空间明显受到挤压。根据目前各个公司市场运作情况来看，宜渝线上老旧、低端船舶淘汰至宜万、宜奉线运营，各公司之间进行船舶和运力之间的资源置换是目前普遍的市场操作手法。

3.市场格局面临新调整

省际游轮市场在过去的数年间，整体规模增幅不到 10%，远低于国内旅游发展的增长速度。但在近几年出现较大幅度增长，主要原因是受益于“东方之星”事故之后行业监管的力度加强，大批“老、旧、破”游轮被淘汰，高端游轮以相对优惠的价格迅速切入国内市场，获得了一定受众群体。目前，经济型游轮中老旧船舶不断下线或计划下线，新增省际游轮运力多趋于大型化，旅游市场格局将迎来新一轮调整。

四、经营模式

（一）船型选择

1.参数

适应宜昌至重庆的三峡库区、自然河段、急流河段，涵盖 A、B 级航区、J2 航段，船舶长度 150m 以内，游轮倒桅后的水面以上总高度不超过 17m。

2.航速

第一批 2 艘采用柴电+锂电的混合动力系统，第二批 2 艘采用新能源（甲醇）+锂电的混合动力系统，静水航速不低于 24km/h，在春

夏旺季洪水季节逆水航行时保障一定的巡航航速，满足运营需求。考虑到游轮动力系统配置和燃料消耗等因素，设计航速不高于27km/h。

3.载客

单船载客定额720人（其中加床180个），可根据市场票价、运营成本、船舶的主尺度及公共区域的布局综合平衡考虑。

4.服务

包括“食、住、行、游、购、娱”为一体，住宿房间至少包含总统套房、VIP客房、标准房，公共区域应包含阳光甲板、中餐厅、西餐厅、酒吧、健身房、美容院、影院、图书室、会议室等功能区域。

（二）运营模式

主要运行宜渝航线，全年运行9个月（270天），每7天一个上下行往返航班，单船全年运行38个往返航班、76个单边航次，2艘游轮对开。

（三）定价模式

参照本次新建游轮对应同类档次产品的运营价格，考虑市场竞争和营销渠道建设情况等因素，宜渝航线市场定价取2800-3000元/人，旅行社协议结算价格取2500元/人（淡旺季及各房型均价）。价格包含：船票、餐费、景点门票（丰都鬼城、神女溪、三峡大坝，赠送升船机）、导服、免费体验项目（酒会、康养讲座、观景平台、电影院、互动演艺等）、接转车等。

（四）营销模式

完善现有营销体系，建立统一销售平台，实现线上线下、区域代理与直销相结合的营销体系，最终实现全球销售。

1.海外市场

选择一家具有海外市场渠道的国内旅行社作为代理。

2.线上渠道

公司线上渠道全面统筹，采用直营模式与各大 OTA 合作。

3.线下渠道

采用区域代理制，根据代理商的实力和区域管控能力进行区域划分，对实力和区域管理能力较强的代理商可采用切位包销的模式。

4.渠道互助

针对“两坝一峡”和省际游轮旅游的市场结构性差异，远程市场和经济发达地区由省际游轮区域经理负责省际游轮旅游营销，并为“两坝一峡”旅游产品营销提供支持。华中区域市场由“两坝一峡”区域经理负责“两坝一峡”旅游产品营销，并为省际游轮旅游营销提供支持，形成两支营销团队，既有分工又有合作，工作各有侧重点。

5.品牌推广

建立“两坝一峡”和省际游轮旅游统一品牌推广部门，统筹旅游产品的品牌建设与推广。

五、经济分析

（一）项目投资及资金安排

长江三峡省际度假型游轮项目共建设4艘休闲度假型游轮，经估算4艘游轮的总投资额106,300.70万元，主要包括船舶设计费用、船舶建造费用、内部装饰费用及其他费用等。第一批单艘游轮的投资为25,927.00万元，第二批单艘游轮的投资为27,223.35万元。具体投资构成估算如下：

单位：万元

序号	项目	第一批（单艘）		第二批（单艘）	
		总金额	比例	总金额	比例
1	船舶设计费用	300.00	1.16%	400.00	1.47%

2	船舶建造费用	14,627.00	56.42%	15,823.35	58.12%
3	内部装饰费用	7,250.00	27.96%	7,250.00	26.63%
4	其他费用	3,750.00	14.46%	3,750.00	13.77%
投资合计		25,927.00	100.00%	27,223.35	100.00%

(二) 建设计划

本项目单船建造期为 26 个月，首批 2 艘游轮将分别于 2026 年 6 月、2026 年 12 月投放市场。第二批游轮将于 2028 年 6 月投放市场。

项目建造及投资计划见下表：

建设周期	首批游轮建造	首批游轮营运及二批轮建造
完工时间	第一艘 2026 年 6 月 第二艘 2026 年 12 月	2028 年 6 月
建造计划（艘）	2	2
投入计划（艘）	-	-
单船造价（万元）	25,927.00	27,223.35
建造投入资金（万元）	51,854.00	54,447.40
铺底资金（万元） （按造价 2.5% 计提）	2,593.00	-
小计（万元）	54,447.00	54,447.40

(三) 经济测算

长江三峡省际度假型游轮项目总投资额 106,300.70 万元，第二批游轮调整为新能源+锂电的混合动力系统后，将进一步降低燃料成本，投产后按照 15 年经营期计算，项目税后动态投资回收期为 11.90 年，税后财务内部收益率为 10.11%，具有良好的投资收益。省际游轮经济可行性测算情况如下：

序号	项目	修订前	修订后
1	静态投资回收期	10.61 年	10.11 年
2	动态投资回收期	12.66 年	11.90 年
3	税后内部收益率	9.63%	10.75%
4	15 年累计净现值	3.28 亿元	4.10 亿元
4	达产年份营业收入	3.95 亿元	3.95 亿元
5	达产年份净利润	0.96 亿元	1.00 亿元

六、可能存在的风险及应对措施

（一）市场风险

宜渝航线主要以境外游客和国内高端游客为潜在目标客户群体，现有的游轮公司已构建了相对完善的国内国外营销渠道。同时，因产品属性不同，度假型游轮以度假为主，“两坝一峡”游轮以观光为主，市场区域和渠道建设具有很大的差异，公司在销售渠道方面还存在一些短板。此外，宜万、宜奉航线旅游市场面临着一些低端“国内游船”低质低价的恶性市场竞争，对如何在细分市场中准确定位，迅速打开局面造成一定影响。公司将组建专业团队，在省际游轮建造之初即进入区域目标市场，做好前期的市场调研，选择优质的渠道商，设计符合区域市场的线路产品，做好区域产品品牌的推广，扩大市场影响力，确保在产品投放市场之际能够有成熟的渠道支撑。产品投入市场后，持续创新游轮服务内容与流程，让游客从“吃、住、行、游、娱、购”全方位体验高品质服务，打造市场口碑。

（二）安全风险

省际游轮旅游产业链长、覆盖行业广，集“食、住、行、游、购、娱”旅游六要素为一体，在营运过程中存在游客人身安全、船舶航行安全、食品安全和环境污染等安全和管理风险。公司自 1996 年至今一直从事高速船、旅游客船的经营管理，具有二十几年省际、省内客

船经营管理经验，拥有一批高素质技术船员和丰富水上运输管理经验的管理团队，能够有效管控相关安全和管理风险。

（三）投资风险

省际游轮旅游社会依赖性强，易受外力的冲击，特别易受国际经济形势、国内经济发展态势、卫生防疫状况以及自然灾害状况等因素的影响。同时，省际游轮建造审批流程复杂、建造周期长的特点，也会造成一定的投资风险。公司经营团队将秉持匠心打造高品质省际游轮产品的理念，认真做好产品运营以及市场渠道建设，稳扎稳打做好生产经营工作，最大程度降低投资风险。

七、项目审批/备案、环评情况

该项目由长江游轮公司向秭归发改局登记备案。本项目不涉及环评。

湖北三峡旅游集团股份有限公司

董 事 会

2025年4月18日