



중국리포트

KMI CHINA REPORT

한국해양수산개발원 중국연구센터 (Korea Maritime Institute China Research Center)
 中国上海市 长宁区 遵义路 100号 南丰城 A-1803
 Tel. +86-21-6090-0395~6, Fax. +86-21-6090-0397



제23-6호
 2023년 3월 31일

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2022년 중국 사회물류 총비용
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 크루즈시장 발전 전망 분석

■ 2022년 중국 물류산업 주요 지표

단위 : 조 위안, %

구분	금액	증가율
사회물류 총비용	17.8	4.4
운송비	9.6	4.0
보관비	6.0	5.3
관리비	2.3	3.7
사회물류총액	347.6	3.4
물류산업 총수입	12.7	4.7

자료 : 중국물류구매연합회

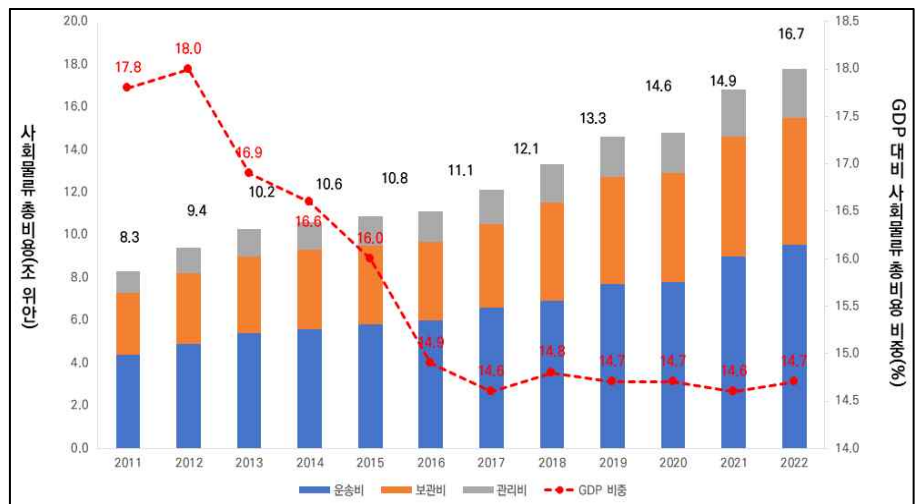
■ 사회물류 총비용과 사회물류 총액

- 사회물류 총비용(Total social logistics costs)은 '중국 내 상주하는 경제 주체들이 물류 활동 중 발생하는 모든 비용'으로 우리나라의 '국가물류비'에 해당
- 사회물류 총액(Total value of social logistics goods)은 중국 국내 수요영역에서 화물이 공급지에서 도착지까지의 실제 유동에서 발생하는 '가치 총액'으로, 물류서비스가 필요한 '상품 총 가치(Total value)'의 개념임(사회물류 총액 > 중국 GDP)

중국리포트 내용의 일부 혹은 전체를 인용하실 경우, 자료원을 「KMI 중국리포트」로 표기해 주시기 바랍니다.

Copyright © KMI All Rights Reserved.

통계로 보는 중국 : 2022년 중국 사회물류 총비용



자료 : 중국물류구매연합회, 연도별 "전국 물류운행 상황 통보"를 바탕으로 KMI 중국연구센터 작성

2022년 중국 물류 수요, 국가물류비 전년 대비 증가폭 감소

중국의 '국가물류수요'에 해당하는 사회물류 총액(社会物流总额)은 2022년 347.6조 위안(한화 약 6,567조 2,068억 원)으로 전년 대비 3.4% 증가했으나, 증가율은 전년 대비 5.8%p 감소했다. 이 중 공업품, 농산물,再生资源과 기관 및 주민 물품 물류 총액은 각각 309.2조 위안, 5.3조 위안, 3.1조 위안, 12.0조 위안으로 전년 대비 각각 3.6%, 4.1%, 18.5%와 3.4% 증가한 반면, 수입화물 물류 총액은 18.1조 위안으로 전년 대비 4.6% 감소했다.

한편, 중국의 '국가물류비'에 해당하는 사회물류 총비용(社会物流总费用)은 2022년 17.8조 위안(한화 약 336조 2,776억 원)을 기록하며 전년 대비 4.4% 증가했다. GDP 대비 비중은 14.7%로 전년 대비 0.1%p 소폭 증가해 물류 효율이 저하된 것으로 보인다. 사회물류 총비용 중 운송비용, 보관비용 및 관리비용은 각각 9.6조 위안, 6.0조 위안 및 2.3조 위안으로 운송비용이 여전히 가장 큰 비중을 차지한 가운데, 전년 대비 각각 4.0%, 5.3% 및 3.7% 증가했다.

2023년 중국 물류산업은 글로벌 경제 회복 부진, 운송비 부담 증가, 노동인구 감소 등의 도전에 직면해 있지만 중국 경제가 점차 정상화되면서 1차, 2차, 3차 산업의 물류 수요가 지속적으로 회복될 것으로 전망된다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2022년 중국 사회물류 총비용
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 크루즈 시장 발전 전망 분석

저자

상하이해사대학교 아시아크루즈학원
청취에하오(程爵浩) 교수

상하이현대서비스업연합회
크루즈경제서비스 전문위원회
장루청(张璐清) 부비서장

전문가 칼럼: 중국 크루즈 시장 발전 전망 분석¹⁾

2022년 12월 27일 중국 정부는 2023년 1월 8일부터 관리 조치를 최적화하여 공·항만을 비롯한 모든 통상구의 화물 수송을 빠른 시일 내에 코로나19 이전 수준으로 회복하고 여객 출입국도 단계적으로 정상화하겠다고 발표했다. 한편, 국제 크루즈 부문에 대해서는 먼저 시범사업을 시행한 후 단계적으로 개방할 것이라고 밝혔다.

이처럼 코로나19의 발발로 2020년 1월부터 중단됐던 크루즈 운항이 2022년 12월 '위드 코로나' 정책 시행과 더불어 재개가 예고되면서 중국의 크루즈 시장 회복에 대한 기대감도 점점 높아지고 있다.

이에 이번 '이슈 포커스'에서는 중국 크루즈 시장의 단계별 발전 과정, 최근 동향과 향후 전망에 대해 살펴보고 한국에 대한 몇 가지 시사점을 제시했다.

1 중국 크루즈 시장의 단계별 발전 과정

1) 뿡아 단계(2006~2009년)

중국 크루즈 산업은 2006년 7월 상하이 국제여객센터 크루즈 터미널이 중국의 크루즈 전용 터미널로는 중국에서 가장 먼저 개항하면서 막이 올랐다. 이탈리아 코스타 크루즈(Costa Cruise)사의 선박이 상하이에서 정식으로 출항하면서 중국 첫 번째 크루즈 모항 노선이 개통되었다. 이후 2009년에 이르러 상하이, 톈진, 선전, 광저우, 칭다오, 다롄, 하이커우 등 주요 연안 도시에서 크루즈 항만 건설 계획이 시행 단계로 진입하면서 크루즈 항만 클러스터 초기 형태가 형성되었다.

이 기간 중국 크루즈 항만은 방문항 기능을 수행했으며, 크루즈 산업은 국제 크루즈에 '입항 서비스를 제공'하는 단계에 머물러 있었다. 상하이, 쑤야, 샤먼 등 연안 도시는 국제 크루즈 노선의 신흥 거점으로 국제 크루즈 선사로부터 주목을 받았으며, 코스타 크루즈, 로열 캐리비안(Royal Caribbean) 등이 메이저 선사들이 중국 시장에 진출하면서 관련 정책들이 잇따라 수립·시행되어 크루즈 산업 환경도 지속적으로 개선되었다. 이에 따라 중국의 크루즈 시장 구도는 방문항 시대에서 '크루즈 입항 서비스와 모항 크루즈 여객 출국 서비스' 병행이라는 새로운 시대로 진입하기 시작했다.

2) 성장 단계(2010~2017년)

2010년에 들어서면서 중국 크루즈 시장의 잠재력이 한층 더 방출되었다. 스타 크루즈(Star Cruises), MSC 크루즈, 프린세스 크루즈(Princess Cruises), 노르웨이안 크루즈 라인(Norwegian Cruise Line), 드림 크루즈(Dream Cru

1) 이 칼럼은 집필진의 의견이며, KMI 중국연구센터의 공식의견이 아님을 밝힙니다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2022년 중국 사회물류 총비용
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 크루즈 시장 발전 전망 분석

ses) 등 국제 크루즈 선사가 중국 시장을 개척했으며, 톤수가 크고 선령이 낮은 맞춤형 크루즈 운송능력이 계속 추가되었다. 이는 중국 크루즈 수요 증대와 산업 호황을 자극해 중국 크루즈 산업을 '대선(大船) 시대'로 이끌었고, 중국은 일약 세계 2위의 크루즈 여객 공급시장으로 부상했다.

이 기간 중국의 크루즈 시장은 초고속으로 성장했으며, 크루즈 산업에 대한 정책 지원도 강화되었다. 이와 함께 「전국 연안 크루즈 항만 배치 계획」에 따라 상하이를 중심으로 한 창장삼각주 크루즈 항만 클러스터, 톈진을 중심으로 한 징진지(京津冀, 베이징·톈진·허베이) 크루즈 항만 클러스터, 광저우와 선전 크루즈 모항을 중심으로 한 중국 남부 크루즈 항만 클러스터 등 3대 크루즈 항만 클러스터가 형성되었다. 한편 중국계 자본이 투자된 크루즈 선대 구축과 크루즈선 설계 및 건조에 대한 모색으로 크루즈 산업사슬의 초기 형태가 형성되기 시작했다.

3) 조정 단계(2018-2019년)

2018년 이후 중국 크루즈 시장은 많은 제약 요인으로 국제 크루즈 선사들이 운송능력 배치 전략을 조정하면서 성장률이 크게 둔화되거나 심지어 감소했다. 이에 대해 중국 정부는 크루즈 산업 지원 정책을 강화하면서 산업사슬을 실질적으로 구축하고자 했다. 이에 따라 중국의 크루즈 시장은 기존의 '고속 성장' 전략 대신 '고품질 및 고품격 발전'으로 전환하는 전략적 조정 단계로 진입하기에 이른다.

다만 2020년 코로나19가 발생하면서 중국은 1월 말 크루즈 운항을 중단했으며, 이후에도 운항이 재개되지 못하면서 시장 규모가 급격히 줄어들고, 2021년에는 국제 크루즈선 입항이 전무한 실적을 보이는 등 시련을 겪었다.

[2010-2021년 중국 크루즈 항만의 크루즈선 입항 척수 및 이용자 수]

단위: 척, 만 명, %

연도	입항 척수				이용자 수			
	모항	증가율	방문항	증가율	모항	증가율	방문항	증가율
2010	79	97.50	215	-1.83	22.2	115.53	25.88	7.48
2011	110	39.24	162	-24.65	18.8	-15.32	29.05	12.25
2012	169	53.64	106	-34.57	41.22	119.26	24.47	-15.77
2013	335	98.22	71	-33.02	102.4	148.42	17.75	-27.46
2014	366	9.25	100	40.85	147.9	44.43	24.47	37.86
2015	539	47.27	90	-10.00	222.4	50.37	25.6	4.62
2016	927	71.99	83	-7.78	428.9	92.85	27.76	8.44
2017	1024	10.46	79	-4.82	478	11.45	17.43	-37.21
2018	828	-19.14	74	-6.33	465.07	-2.71	17.13	-1.72
2019	728	-12.08	76	2.70	395.64	-14.93	17.86	4.26
2020	55	-92.45	2	-97.37	24.22	-93.88	0.26	-98.54
2021	13	-76.36	-	-	0.5	-89.68	-	-

출처 : 中港协邮轮游艇码头分会

자료 : 中国港口协会(2022), 中国港口年鉴2022版, 中国港口杂志社 p.270



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2022년 중국 사회물류 총비용
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 크루즈 시장 발전 전망 분석

반면, 크루즈 선대 구축과 크루즈선 건조 부문에서는 중국 국유자본의 주도적인 투자로 성과를 보이며 중국 크루즈 선사가 빠른 속도로 성장하고 있다. 첫 중국산 대형 크루즈선 건조는 기술 흡수와 자주적인 혁신을 거듭하면서 글로벌 크루즈 산업의 공동 발전을 촉진하고 있다.

2 중국 크루즈 산업 발전 현황

1) 국제 크루즈선 운항의 조속한 재개 추진

중국이 '위드 코로나' 정책을 시행한 이후 상하이해사대학은 국제 크루즈 운항 재개에 관한 연구(과제명: "사전 계획, 시범지역 배치를 통해 상하이 국제 크루즈 운영 재개 추진 가속화")를 수행했다.

중국 교통운수부, 상무부, 해관총서는 2023년 2월 6일, 자가 소유 또는 나용선 보유 중인 중국계 편의치적 크루즈선에 대해 하이난 소재 크루즈 항만을 이용한 해상 관광노선 시범사업을 허용했다('하이난 크루즈 항만 해상 관광노선 시범사업 실시에 관한 통지').

중국 국무원 산하 '신종 코로나바이러스 감염증 공동 예방통제 본부' 외사팀은 '중외 인원 왕래 잠정 조치에 관한 통지'에 2023년 1월 8일부터 수상 통상구를 통한 여객 출입국의 단계적 회복을 명시했으며, 국제 크루즈 부문에 대해서는 '시범사업 선 시행 후, 점진적 개방' 방침을 밝혔다. 한편, 중국 이민국은 '외국인 중국비자 및 입국 정책 진일보 조정 정책'에서, 2023년 3월 15일부로 상하이 크루즈 무비자 입국을 재개한다고 명시했다.

이밖에도 중국 CCTV, 상하이동방위성 TV 등 매체에서도 크루즈선 및 시장 관련 동향을 보도했다. 한편, 크루즈 업계 인사들도 각 지자체와 연합하여 국제 크루즈선 운항 재개를 호소·추진했다. 이러한 각계 노력의 결과 2023년 3월 19일 '자오상이둔(招商伊敦)'호가 비록 국내로 한정되기는 했지만 중국 크루즈선으로는 처음으로 운항을 재개했다. 2023년 3월 29일 중국 교통운수부는 「국제 크루즈선의 질서정연한 시범운항 재개 방안」을 발표하여 상하이와 선전에서 우선 국제 크루즈선 운항을 시범적으로 재개하기로 했으며, 추후 상황에 따라 항만을 추가하겠다고 밝혔다. 시범 운항 기간은 6개월에서 1년이라고 밝혔으며, 국가 전염병 예방 및 통제 정책, 출입국 및 관광 정책, 시장 상황에 따라 조정하기로 했다.

2) 크루즈 산업시설 구축 부문에서 획기적인 진전

2023년은 중국 크루즈 산업이 재개되고 크루즈 산업시설이 전면적으로 구축되는 중요한 한해이다.

2023년 2월 상하이 푸둥신구는 와이까오차오 지역에 대한 크루즈 산업 발전 계획 및 지원 정책을 발표했으며, 이는 크루즈 업계와 중국 내 크루즈 도시의



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2022년 중국 사회물류 총비용
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 크루즈 시장 발전 전망 분석

광범위한 관심을 불러일으켰다. 이어 상하이 홍콩우구가 「홍콩우구 크루즈 경제 고품질 발전 계획 및 3개년 행동 계획(2023-2025)」을 수립했으며, 칭다오시는 「칭다오시 크루즈 관광 고품질 발전 지원 정책」을 발표했다. 또한 다롄시는 곧 「다롄시 크루즈 경제 발전 계획」을 발표할 예정이다.

산업사슬 구축을 위한 지원조치는 다방면에서 취해지고 있다. 상하이 해관(세관)은 「본부 기업의 고품질 발전을 촉진하기 위한 몇 가지 조치」의 하나로, 대형 크루즈선 건조 산업 고도화 및 효율성 향상을 촉진하고 보세(保税) 유지·보수업 발전 및 업그레이드를 지원하기 위한 몇 가지 조치를 포함했다.

크루즈 산업과 관련된 계획과 지원 정책의 폭발적인 도입은 중국 크루즈 산업사슬의 구축을 촉진하고 크루즈 시장 회복을 위한 준비가 될 것이다.

크루즈 산업사슬의 핵심 연결 고리인 크루즈선 건조와 운영 부문의 발전 동향은 다음과 같다.

(1) **크루즈선 건조** : 자오상공업(招商工业) 하이먼(海门) 조선기지는 여섯 번째 극지 크루즈선을 교부했으며, 와이까오차오 조선소는 크루즈선 두 척의 동시 건조가 가능해졌다. 이미 수주된 첫 중국산 대형 크루즈선이 2023년 말 진수·교부될 예정이다. 이처럼 중국은 크루즈선 건조 공급사슬 구축과 핵심 기술 돌파를 점진적으로 실현해 크루즈선 건조 부문에서 조만간 이정표적인 발전을 거두면서 글로벌 크루즈선 건조시장의 선두 주자로 올라설 것으로 전망된다.

(2) **크루즈선 운영** : 자싱뤄 위안양 크루즈(自星旅远洋邮轮公司)가 크루즈 선대를 구성한 것을 시작으로 중국선박 카니발 크루즈(中船嘉年华邮轮), 블루드림 크루즈(蓝梦邮轮), 자오상쥬 바이킹 크루즈(招商局维京游轮) 등 중국계 또는 중국계를 지주회사로 한 크루즈 브랜드가 빠르게 중국 시장에 진출해 중국계 선단을 구성하면서 크루즈 운영은 '0'에서 '1'로 돌파구를 마련했다. 또한 크루즈선 운영의 중요한 부문인 선용품 공급이 와이까오차오 지역 크루즈 산업 계획의 핵심 방향에 포함되었으며, 크루즈 선용품 공급 산업표준을 수립하여 중국뿐만 아니라 전 세계에 서비스를 제공하는 아시아·태평양 크루즈 선용품 공급기지가 건설될 계획이다.

3 중국 크루즈 시장 발전 전망 및 시사점

1) 발전 전망

중국 정부와 관련 지방 정부도 지난해 말부터 크루즈 산업의 발전을 지원하기 위해 다양한 정책을 내놓고 있다. 2022년 11월 21일 중국 공업정보화부, 국가 발전개혁위원회와 국무원 국유자산감독관리위원회는 '반등 호조세를 공고히 하고 산업경제 진작에 힘을 더할 데 관한 통지(关于巩固回升向好趋势加力振作工业经济的通知)'를 통해 크루즈 및 요트 대중화와 관련 장비 산업의 혁신 발전을 촉진할 것이라고 발표했다.²⁾ 2022년 12월 14일 중국 공산당 중앙위원회와 국무원은



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2022년 중국 사회물류 총비용
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 크루즈 시장 발전 전망 분석

「내수확대 전략계획 요강(2022~2035)(扩大内需战略规划纲要 (2022~2035年))」을 발표하여 섬, 크루즈, 저공, 사막 등 관광 형태의 육성을 가속화할 것이라고 밝혔다.³⁾

크루즈 산업이 장기적으로 호전될 것이라는 자신감이 중국 크루즈 업계에 널리 퍼져 있다. 국내 크루즈 산업의 발전 현황과 국제 크루즈 시장의 동향을 바탕으로 '14·5' 계획 기간 동안 중국의 크루즈 시장 발전을 전망해본다.

첫째, 국제 크루즈선이 곧 운항을 재개할 것이다. 크루즈 업계의 공동 호소와 추진으로 중국 연안 크루즈선이 성공적으로 운항을 재개했다. 중국 정부는 또 중국계 편익치적 크루즈선이 해상 관광노선을 시범 운항할 수 있도록 승인했으며 상하이와 선전에서 국제 크루즈선 운항을 먼저 시범적으로 재개하기로 결정해 국제 크루즈선 운항 재개가 임박했다.

둘째, 중국계 크루즈 선사 구도가 새롭게 바뀔 것이다. 2020~2022년 중국 시장에 빠르게 진출했던 중국계 크루즈 선사들 중 일부는 3년 간 운항 중단을 겪으면서 소유했던 크루즈선을 매각했다. 크루즈 시장 재개에 즈음하여 중국계 크루즈 선사의 신규 진입, 철수 및 새로운 선대 구축 등은 중국계 크루즈 선사 구도에 새로운 변화를 가져올 것으로 예상된다.

셋째, 국내 크루즈 관광이 주류를 이룰 것이다. 현재 국제 외교와 정치의 불확실성이 비교적 크며, 국제 외교 관계가 호전되기 전까지 긴 시간 동안 국내 크루즈 관광이 주류가 될 것으로 예상된다. 중국적 크루즈선의 중국 연안 관광, 중국계 편익치적 크루즈선의 해상 관광, 창장 관광 등이 포함된다.

넷째, 크루즈 고급인력 양성 수요가 왕성하다. 크루즈 시장이 운항을 중단한 약 3년 동안, 크루즈 선사들은 대부분의 선원을 해산시켰다. 크루즈 고급인력이 부족한 중국은 중국계 편익치적 크루즈선 운항이 재개됨에 따라 국제 선원, 특히 고급선원의 고용 난도와 강도가 모두 커질 것으로 예상된다. 따라서 크루즈 고급인력 수요가 왕성하며, 크루즈 고급인력 양성은 도전이자 기회가 된다.

다섯째, 국산 크루즈선 상시 건조가 가능해진다. 국산 대형 크루즈선이 곧 진수될 예정이어서 차질 없이 인도되면 와이까오차오 조선소는 다양한 유형의 국내 크루즈선을 수주할 것으로 예상된다. 또한 일부 국제 크루즈 건조 물량의 국내 리턴과 함께 국산 크루즈선 건조 상시화가 예상된다.

여섯째, 국제 크루즈 시장 경쟁이 심화될 것이다. 중국 크루즈 시장은 중국적 크루즈선 운항(연안 항로)을 시작으로, 중국계 편익치적 크루즈선(해상 항로) 운항 재개 단계, 마지막으로 외국계 국제 크루즈선 운항 재개 단계를 밟을 것으로 예상된다. 업계에서는 아시아 크루즈 시장이 2024~2025년 정상화가 될 것으로 전망하고 있다. 중국의 크루즈 시장은 파이가 매우 거대하며, 국제 크루즈 선사들에게 매우 매력적이다. 중국계 크루즈 선사가 먼저 운항을 재개해 시장 점유율을 확보하면 국제 크루즈 선사도 경쟁력을 높이기 위해 신규 선박과

2) 中国船舶报(2023.3.5.), 两会关注 | 3年了, 读秒倒计时,

https://mp.weixin.qq.com/s/w1pXxUwgHz-J10_x0i2b6A(검색일: 2023.3.27.)

3) 위의 자료



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2022년 중국 사회물류 총비용
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 크루즈 시장 발전 전망 분석

대형 선박을 투입할 가능성이 높아 국제 크루즈 시장 경쟁이 치열해질 전망이다.

2) 한국에 대한 시사점

최근 중국 크루즈 산업의 운항 재개와 산업사슬 구축 부문의 진전 동향으로 판단하면 한국에 대한 시사점은 다음과 같다.

첫째, 아시아 크루즈 시장이 서서히 회복되면서 한국 크루즈 항만들도 운영 재개를 위한 움직임에 속도를 낼 것이다. 중국 크루즈 시장의 회복은 한국 크루즈 시장의 회복에 유리한 조건을 형성할 수 있다.

둘째, 아시아와 중국 크루즈 시장의 새로운 발전은 역내 항만 간 협력을 강화하고 상호 이익과 윈윈(Win-Win)을 촉진하는 데 도움이 된다. 크루즈 시장은 그 산업 특성상 모항과 방문항의 상호 연계와 다양한 크루즈 노선 자체가 주된 상품이며, 상품 경쟁력은 결국 항만간 협력을 통해 구현될 것이다.

셋째, 아시아 지역 크루즈 산업사슬의 심층적인 발전, 특히 중국 크루즈 시장의 급속한 운송능력 증대는 동북아 크루즈 항만 도시에서 보다 광범위하고 심층적인 협력을 필요로 한다.

작성 : 청취에하오 교수
장루칭 부비서장



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2022년 중국 사회물류 총비용
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 크루즈 시장 발전 전망 분석

칼럼 원문

中国邮轮市场发展前景浅析

撰文 | 程爵浩 上海海事大学 亚洲邮轮学院 教授
张璐清 上海现代服务业联合会邮轮经济服务专业委员会 副秘书长

一、中国邮轮市场发展历程

(一) 萌芽期：2006—2009

2006年7月，上海国际客运中心邮轮码头率先开港，歌诗达邮轮在国际客运中心正式启航；到2009年，上海、天津、深圳、广州、青岛、大连、海口等地邮轮港建设规划进入实施落地阶段，基本形成邮轮港口集群雏形。

期间，中国邮轮市场以访问港邮轮为主，邮轮产业经济处于“国际邮轮到港服务阶段”。上海、三亚、厦门等沿海城市作为国际邮轮航线上的新兴节点城市备受国际邮轮公司关注，歌诗达邮轮、皇家加勒比游轮等国际邮轮公司相继进驻中国市场，一系列从无到有的邮轮政策实施优化了产业环境。由此，中国邮轮市场格局开始由访问港时代进入“邮轮到港服务与母港邮轮游客出境服务并举”新阶段。

(二) 增长期：2010—2017

步入2010年，中国邮轮市场潜力得到进一步释放，丽星邮轮、地中海邮轮、公主邮轮、诺唯真游轮、星梦邮轮等国际邮轮公司纷纷布局中国邮轮市场，吨位大、船龄新、定制化邮轮运力不断加码，超级市场供给刺激着中国邮轮需求提升与产业繁荣，引领中国邮轮行业进入“大船时代”，中国一跃成为全球第二大邮轮客源市场。

期间，邮轮市场规模以超高速增长，邮轮产业政策支持力度持续加大，并在《全国沿海邮轮港口布局规划方案》政策方案指导下，初步形成三大邮轮港口区域集群：以上海为核心的长三角邮轮港口集群，以天津为核心的京津冀邮轮港口集群，以广州、深圳邮轮母港为主的南部邮轮港口集群。随着中资邮轮船队建设与邮轮设计建造探索，邮轮全产业链雏形显现。

(三) 调整期：2018—2019阶段蓄力与新冠疫情冲击

中国邮轮市场受诸多因素制约，且国际邮轮公司运力部署战略调整，2018年以后市场增速明显放缓甚至出现下降，更多邮轮红利政策加持，邮轮全产业链发展实质性启动，随之正式进入从“高速度增长”转向“高质量、高品位发展”的战略调整期。



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2022년 중국 사회물류 총비용
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 크루즈 시장 발전 전망 분석

【 2010-2021年全国邮轮港口接待数据 】

单位：艘, 万名, %

年度	接待邮轮艘次				接待游客量			
	母港	增长率	访问港	增长率	母港	增长率	访问港	增长率
2010	79	97.50	215	-1.83	22.2	115.53	25.88	7.48
2011	110	39.24	162	-24.65	18.8	-15.32	29.05	12.25
2012	169	53.64	106	-34.57	41.22	119.26	24.47	-15.77
2013	335	98.22	71	-33.02	102.4	148.42	17.75	-27.46
2014	366	9.25	100	40.85	147.9	44.43	24.47	37.86
2015	539	47.27	90	-10.00	222.4	50.37	25.6	4.62
2016	927	71.99	83	-7.78	428.9	92.85	27.76	8.44
2017	1024	10.46	79	-4.82	478	11.45	17.43	-37.21
2018	828	-19.14	74	-6.33	465.07	-2.71	17.13	-1.72
2019	728	-12.08	76	2.70	395.64	-14.93	17.86	4.26
2020	55	-92.45	2	-97.37	24.22	-93.88	0.26	-98.54
2021	13	-76.36	-	-	0.5	-89.68	-	-

数据来源：中港协邮轮游艇码头分会

资料：中国港口协会(2022)，中国港口年鉴2022版，中国港口杂志社 p.270

2020年新冠疫情爆发，中国市场于1月底率先停航，至今国际邮轮仍未复航，邮轮旅游市场规模断崖式下降；但疫情是一把双刃剑，反观中资邮轮船队建设和国产邮轮建造板块，以国有资本为主导的中资邮轮公司快速、持续发力，首艘国产大型邮轮建造在技术吸收与自主再创新中持续推进，推动全球邮轮产业共同发展。

二、中国邮轮产业发展现状

（一）群策群力推动国际邮轮复航

在中国疫情全面放开后，上海海事大学对国际邮轮复航进行了专题研究《提前谋划，分布式点，加快推动上海国际邮轮恢复运营》（上海市人民政府发展研究中心，2023，总第2400期），《交通运输部 商务部 海关总署 关于推进海南邮轮港口海上游航线试点落地实施的通知》（2023年2月6日）明确中资方便旗邮轮运输经营人使用其拥有或光租的中资方便旗邮轮从事海南邮轮港口海上游航线试点；国务院应对新冠疫情联防联控机制外事组发布《关于中外人员往来暂行措施的通知》，明确从2023年1月8日起逐步恢复水路口岸客运出入境，对国际邮轮，先开展试点，再逐步放开；《移民局进一步调整外国人来华签证及入境政策》明确自2023年3月15日起恢复上海邮轮免签；此外，中央卫视新闻联播、上海东方卫视等各方新闻中纷纷出现邮轮的身影。邮轮业内人士群策群力，联合各级政府单位呼吁、推动国际邮轮复航，并于2023年3月19日我国首艘五星旗邮轮“招商伊敦”号率先实现国内复航，国际邮轮全面复航在即。2023年3月29日交通运输部办公厅关于印发《国际邮轮运输有序试点复航方案》的通知先暂定上海、深圳邮轮港口，后续视情况增加。并暂定试点6个月至1年，根据国家疫情防控政策、出入境旅游政策和市场情况等适时优化调整。



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2022년 중국 사회물류 총비용
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 크루즈 시장 발전 전망 분석

(二) 邮轮产业链建设实现突破性进展

2023年是中国邮轮产业重新启航的一年，更是邮轮产业链实现全面建设的关键一年。2023年2月，上海浦东新区重磅发布外高桥地区邮轮产业规划及支持政策后引起行业及各地邮轮城市的广泛关注，随即上海虹口区编制《虹口区邮轮经济高质量发展规划及三年行动计划（2023-2025）》，青岛发布《青岛市邮轮旅游高质量发展扶持政策》，大连即将发布大连市邮轮经济规划；此外，上海海关发布的《促进总部企业高质量发展若干措施》首次突破海关政策，提出促进大型邮轮制造业提级增效和支持保税维修业态发展升级的若干措施。产业规划和扶持政策的爆发式出台将进一步推动中国邮轮产业链的建设，为迎接邮轮市场复苏做好准备。其中，邮轮产业链中的关键环节邮轮制造和邮轮运营的发展动态如下：

邮轮制造。招商工业海门造船基地将交付第6条极地邮轮，外高桥造船迈入“双轮建造”时代，承建的首制国产大型邮轮将于2023年年底下水交付，并逐步实现邮轮制造供应链建设和关键技术的突破，邮轮制造即将实现里程碑发展，中国将跻身全球邮轮制造市场前列。

邮轮运营。自星旅远洋邮轮公司组建邮轮船队开始，中船嘉年华邮轮、蓝梦邮轮、招商局维京游轮等中资或中资控股邮轮品牌快速进入中国市场并组建中资船队，邮轮运营已实现从“0”到“1”的突破。此外，与邮轮运营的重要板块邮轮物供已纳入外高桥地区邮轮产业规划的核心方向，拟建立邮轮物供行业标准，打造服务全国、辐射全球的亚太邮轮物供基地。

三、中国邮轮市场发展展望

去年年底以来，我国先后出台了多项政策支持邮轮产业的发展。2022年11月21日，工业和信息化部、国家发展和改革委员会、国务院国资委联合印发《关于巩固回升向好趋势加力振作工业经济的通知》，提出加快邮轮游艇大众化发展，推动内河船舶绿色智能升级；促进邮轮游艇装备等产业创新发展。⁴⁾ 2022年12月14日，中共中央、国务院印发《扩大内需战略规划纲要（2022~2035年）》，提出加快培育海岛、邮轮、低空、沙漠等旅游业态。⁵⁾

坚信“邮轮业长期向好”是邮轮业内共同的信心，基于国内邮轮产业发展现状和国际邮轮市场动态，在十四五期间中国邮轮市场发展展望如下：

一是国际邮轮即将复航。在邮轮业内共同呼吁和推动下，国内沿海邮轮已顺利复航，并批准中资方便旗邮轮试点海上游航线，先暂定上海、深圳邮轮港口试点复航国际邮轮运输，国际邮轮复航在即。

4) 中国船舶报(2023.3.5.)，两会关注 | 3年了，读秒倒计时，

https://mp.weixin.qq.com/s/w1pXxUwgHz-J10_x0i2b6A(2023年3月27日访问)

5) 中国船舶报(2023.3.5.)(2023年3月27日访问)



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2022년 중국 사회물류 총비용
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 크루즈 시장 발전 전망 분석

二是中资邮轮新一轮洗牌。2020至2022年期间快速进入中资邮轮梯队的邮轮公司，在历经3年停航的后部分邮轮公司已经挂牌出售了旗下邮轮。邮轮市场复航之际，中资邮轮公司新进、退出以及邮轮船队的建设，都将掀起新一轮中资邮轮梯队的洗牌。

三是邮轮旅游内循环将成主流。目前国际外交政治的不确定性因素较大，在国际外交关系向好前的较长周期内，邮轮旅游内循环将成为主流，包括五星旗邮轮的沿海邮轮旅游、中资方便旗邮轮的海上游、长江河轮旅游等。

四是邮轮高级人才培养需求旺盛。邮轮市场停航近3年，邮轮公司几乎遣散了绝大部分邮轮船员。中国邮轮高级人才较为稀缺，随着中资方便旗邮轮的复航，其国际船员（尤其是高级船员）招聘难度和力度均较大，市场邮轮高级人才需求旺盛。邮轮高级人才培养既是挑战，也是机遇。

五是国产邮轮将实现常态化建造。国产大型邮轮即将下水，待顺利交付后外高桥造船将极有可能承接不同类型的国内邮轮建造订单，同时有望分流国际邮轮造船的外溢订单，国产邮轮建造常态化将是趋势。

六是国际邮轮市场竞争加剧。研判我国邮轮市场复航路径为五星旗邮轮优先复航（沿海航线），中资方便旗邮轮紧随其后复航（海上游航线），外资国际邮轮最后复航。业内人士预测亚洲市场将在2024-2025年期间进入邮轮运营常态。中国邮轮市场巨大的“蛋糕”对国际邮轮公司吸引力巨大，待中资邮轮率先复航并占有市场份额后，国际邮轮为提高竞争力将极有可能投放旗下新船和大船，将加剧国际邮轮市场的竞争。

四、关于韩国邮轮市场的启示

从近期中国邮轮产业复航动态与产业链进展判断，韩国市场方面将有如下启示：

一是亚洲邮轮市场的逐步复苏，将推动韩国多个港口进入运营状态；

二是亚洲与中国邮轮市场的新一轮发展，有利于促进区域港口加强合作，互利共赢；邮轮市场在其产业特性上，母港和访问港的相互联系和各种邮轮路线是主要产品，商品竞争力最终将通过港口之间的合作实现。

三是亚洲区域邮轮产业链的深入推进，尤其是中国市场邮轮运力的快速发展，要求东北亚邮轮港口城市进行更广泛、更深层次的协作共进。