

韩国海洋经济发展现状、政策措施及其启示

孙悦琦

内容摘要: 海洋经济是韩国国民经济发展不可或缺的重要部分,发展水平较高,主要包括海洋渔业、海运业、造船业、滨海旅游业和新兴海洋产业。韩国政府为实现海洋强国的梦想,全面规划,建立了多重多方的合作机制,并广泛开展有关海洋发展战略与问题的研究。对韩国的海洋产业发展水平、主要发展经验进行剖析,于中国发展海洋经济、振兴海洋产业具有重要的启示作用。

关键词: 韩国 海洋经济 政策导向 启示

中图分类号: F13/17.312.6 **文献标识码:** A **文章编号:** 1000-1052(2018)01-0083-08

DOI:10.16407/j.cnki.1000-6052.2018.01.011

一、韩国海洋经济发展现状

韩国海洋渔业资源丰富,海洋产业是其重要经济支柱之一。同时,韩国海上互联互通建设优良(海运业),造船业处于世界领先水平,滨海旅游及新兴海洋科技产业也呈现出强劲的发展动力。

(一) 海洋水产业

2015年,韩国渔业人口256000人。2012年,水产养殖水生植物产量突破百万吨大关(见表1)。而水产捕捞业得到了一定的控制,捕捞鱼产量自2008年达到195.69吨的峰值后,一直未突破200万吨;海藻类水生植物的捕捞量有明显的削减,不及中国在该项产量的5%、3%^①(见表2)。

表1 2012-2015年韩国水产养殖业产量与产值

项目		年份			
		2012	2013	2014	2015
鱼类	产量(吨)	486900	402141	480394	479360
	产值(亿美元)	141.35	145.52	166.01	172.03
水生植物	产量(吨)	1022326	1131305	1087084	1197129
	产值(亿美元)	39.17	41.11	49.65	44.06

资料来源: 2015Fishery and Aquaculture Statistics. Food and Agriculture Organization of the United Nations, 2017.

一方面,韩国水产品的消费量一直稳居世界前列。据韩国海洋水产部(Ministry of Oceans and Fisheries)对联合国粮农组织(FAO)统计资料的分析结果显示,韩国人均水产品消费量超过挪威、日本和中国三个海洋大国,为全球第1。另一方面,韩国水产品产量将从2013-2016年的年均203.9万吨减产至2025年的198万吨(减少2.9%)。同期,出口量将减少25万吨(减少38%)、进口量将增长24万吨(增加14%)^②。韩国

收稿日期: 2017年11月30日

作者简介: 孙悦琦,厦门大学南洋研究院。研究方向: 东南亚经济。厦门,361005。

基金项目: 本文系国家社科基金项目“周边邻国海洋经济战略及中国发展海洋经济的对策研究”的阶段成果(项目编号: 14BGJ024)。

因滥捕、气候变化、水温上升等原因，致使沿海近海捕捞量多年下滑，近海捕捞量 2016 年跌至百万吨以下^③。据韩国海洋水产开发院（KMI）公布的报告，相比上一年，2016 年韩国沿海近海渔业产量为 92.3 万吨，减少了 12.7%，为 44 年来的低谷。

表 2 2012 – 2015 年韩国水产捕捞业产量

年份 项目	2012	2013	2014	2015
鱼类 (吨)	486900	402141	480394	479360
水生植物 (吨)	1022326	1131305	1087084	1197129

资料来源: 2015 Fishery and Aquaculture Statistics, Food and Agriculture Organization of the United Nations, 2017.

(二) 海洋运输业

2016 年和 2017 年，韩国船舶的载重吨位稳居世界第 7 位，船舶数量居第 10 位^④，海洋运输业成长较好，联通性较强。以反映一国全球集装箱航运网络状况的班轮运输连接指数（LSCI）看，韩国 LSCI 指数自 2012 年以来一直跻身全球前 4 位，2014 – 2017 年分别是 108.1、113.2、112.6、109.9；从轮船运输双边联系看，韩国船舶公司及船只数量在世界十大主要线路中均最多；从集装箱港口吞吐量看，2011 年超过 2000 万 TEU，成为世界上第四个进入该级别的国家，2013 – 2016 年的集装箱港口吞吐量依次是 2252.34 万 TEU（1TEU 相当于 20 米集装箱的容量）、2481.40 万 TEU、2547.70 万 TEU、2637.30 万 TEU^⑤。

釜山港是韩国第一大港，目前是世界第三大转运港，近两年该港口集装箱吞吐量保持了 5.64% 和 4.2% 的增长率。政府计划于 2020 年前，在釜山港新港新建 8 个码头，提升其港口竞争力，以建成世界第二大转运港。除此以外，韩国海洋水产部计划在“韩国型电子导航项目”中投入约 1300 亿韩元（约合人民币 7.47 亿元人民币），旨在进一步提升韩国海上交通的信息能力，为海上运输提供便利。

(三) 造船业

作为世界三大造船国之一，韩国计划筹资 4 兆韩元 ~ 5 兆韩元（约合 244 亿元人民币 ~ 305 亿元人民币）^⑥，建立以海洋船舶金融公司为先锋、海洋水产部为政策后盾的造船海运产业支持体系。政府拟增加 2400 亿韩元（约合 14.6 亿元人民币）^⑦ 预算用于海运造船业人员的教育提升，并建立机械设备的国际认证、出口及售后服务网络体系，以促进海运造船产业发展。

韩国集装箱船建造也是业内的领头羊，其三星重工 2015 年 2 月便承接了为日本建造 4 艘 20150TEU 级集装箱船的订单。该船一次可运送 20150 个标准集装箱，是至今已完工的全球规模最大的集装箱船，标志着集装箱船制造进入 2 万 TEU 级集装箱船的新世纪。运输舰建造也发展迅速，2007 年韩国建造了第一个大型运输舰“独岛”号，2017 年开始了第二艘超大型海洋运输舰——莫桑比克 Coral 浮式液化天然气生产 - 储存 - 装卸设备（FLNG）项目的建造，该舰造价 2.8534 万亿韩元（约合 25.4 亿美元），预计于 2020 年交付服役。

依世界三大造船指标——船舶订单量、累计订单量和手持订单量看，据英国克拉克森研究机构（CLARKSON）的数据显示，2017 年 5 月韩国船舶订单量达 79 万修正总吨（CGT，21 艘），连续 2 个月位居全球第 1 位，中国和日本分别以 32 万 CGT（17 艘）和 8 万 CGT（3 艘）位居第 2、第 3 位；2017 年 1 – 5 月韩国累计订单量为 207 万 CGT（57 艘），高居第 1；2017 年韩国手持订单量超过日本，排在世界第 2 位，仅次于中国。尽管全球造船业持续低迷，但韩国造船业呈现复苏迹象，手持订单量呈环比增长，较 4 月增长 15 万 CGT。^⑧ 同时，2017 年上半年韩国收获的油轮订单达到所有订单的近八成，承揽了全球 12 艘 LNG 船订单中的 10 艘。^⑨

(四) 滨海旅游业

韩国是一个三面环海的国家，拥有 11542 公里海岸线，3153 个岛屿^⑩，海水浴场众多，海岛旅游与游轮旅游尤为突出，每年吸引国内外大量游客，其中约五成以上是中国游客，旅游业对华依赖度较高。

世界知名的旅游目的地济州岛，每年吸引上千多万游客，2014年游客1227.39万人次，2015年游客超1366.44万人次，其中过半游客来自中国。但2016年下半年开始，“萨德”入韩事件导致中国游客骤减，2017年首季中国游客同比减少40%，成为韩国旅游收支出现37.434亿美元罕见逆差的最主要原因^①。

韩国海洋水产部统计数据显示，2016年韩国所有港口累计接待邮轮791艘次，邮轮旅客吞吐量共195万人次，同比增长120%，创历史新高。海洋水产部分析称，2016年邮轮旅游创下共计5.4万亿韩元（约合311亿元人民币）的经济效益的同时，为韩国提供了2.4万个就业岗位^②。邮轮旅游还促进了食品、客舱用品、免税品的供应，拉动出口103亿韩元（约合6000万元人民币）^③。

（五）新兴海洋产业

韩国在新兴海洋产业的技术研发上投入较大，海洋科技产业高度发达。2012年，韩国确立了成为世界第七大科技强国的目标，提出要对航天航空与海洋、工程建设与交通、能源与资源、环保、生命与保健医疗、农林水产品与食品、电子电器、信息通信、机械与制造、材料与零部件十大技术领域进行研发投入。

在海底通信技术方面，韩国取得了显著进展，已处于世界领先地位。2012年开始开展“水中广域移动通信系统技术开发项目”，其在水下100m处设置间隔30km的测量仪器，能利用声波测试数字信号实现准确的信息收发。为实现2021年潜水者语音信息与水中机器人录制视频信息等信号的安全传输，未来还将改善长距离水中无线通信技术。目前，韩国海洋科学技术院研发的“船舶安全航海信息系统”（S-Navi系统）已正式投入使用。“S-Navi系统”可以传送相关海洋实时观测信息，获得高分辨率海洋气象预测信息，并提供更加准确的船舶位置和移动航路信息，保障航海与各种海上活动的安全。

在海洋资源与能源开发方面，韩国海洋水产部组织韩国海洋科学技术院（KIOST）、韩国机器人融合研究院（KIRO）、首尔大学韩国科学技术院（KAIST）、KTsubmarine（株）等23家机构，从2013年开始推进“海洋水中建设机器人开发项目”，自主研发水中轻工用、重工用、跑道等三种机器人的制造技术。2016年12月成功实现了轻工用、重工用水中建设机器人试验品，并于2017年运用自检技术检验了机器人的液压系统和水中传感器等主要配件的性能。跑道机器人于2017年开发出试验品，计划2019年在实际海域进行测试和实证检验，2021年正式投入使用。韩国具备制造浮式液化天然气装置（FLNG）的先进技术，已成功建成全球最大浮式液化天然气装置（FLNG），每年能够生产360万吨LNG、130万吨冷凝水和40万吨液化石油气^④。

蕴藏1400万千瓦海洋能源的韩国，是全球为数不多的拥有适宜开展潮汐、潮流、风能发电的海域的国家。2011年开始使用的当今世界上规模最大的潮汐能发电站——始华湖潮汐能发电站，由10个发电机组、8个排水闸门构成，装机容量25.4万千瓦，年发电量达5.527亿千瓦时，可供50万人口的城市使用，其规模和发电量超越了法国朗斯潮汐发电站。该发电站每年可为韩国节省下价值1000亿韩元（约合9300万美元）的石油进口，缩减32万吨温室气体的排放。2012年，韩国风能产业协会与英国可再生能源协会在海洋能源技术方面加强合作，两国欲在欧洲和亚洲两大洲的海洋风力发电市场中保持上风。2016年9月，“耽罗海上风力发电园区”在济州岛前海正式启用，作为韩国第一个风力发电园区，已建成10个3MW级海上风力发电机，预计未来该园区发电规模将达8.5MWh，可以满足大约2.4万户家庭一年的用电量^⑤。新万金海上风力发电项目拟在新万金防波堤附近建造韩国最大规模的海上风力发电基地（99.2MW），共投入4400亿韩元（约合25.72亿元人民币），于2017年4月动工，计划2018年下半年完工。该项目不仅能为6.2万户家庭提供电力，还将有效解决当地的就业问题，带动旅游业发展。

此外，韩国还成功研发了侦查无人艇、船体清理机器人、环保塑料漂浮灯等高附加值的海上科技产品，节省了海洋活动成本，并加强海上交通安全。

二、韩国海洋经济发展的政策导向及措施

韩国海洋经济的发展得益于政府的鼎力支持，在相关法律法规的保障下，建立起了涉及面广且连通内外

的多重合作网络。

（一）政府统筹规划，政策积极引导

韩国政府关注海洋发展，及时提出发展政策与解决问题的方案。1996年，韩国海洋水产部推出了《21世纪海洋水产前景》之顶层设计蓝图——建设海运强国、水产大国、海洋科技强国和海洋环境良好的海洋国家。1999年，确立了21世纪海洋发展战略的方向、推进体制等基本方针，致力于推动海洋栽培渔业、海洋运输量和海洋技术与海洋环保的发展，振兴水产流通加工及水产贸易等，并决定在1996–2005年的10年间投资25兆韩元（约合330亿美元）^⑥开展海洋资源开发利用。同年12月制定《海洋韩国21》战略，制定了建设21世纪世界第五大海洋强国的目标。2000年，制订《海洋开发基本计划》，作为海洋开发的指导性文件。

除了制定战略规划、投入大量的资金，韩国还在政策上加以倾斜，其海洋渔业逐渐转向以保护和储备资源为主，关注水产品质量而非量。数据显示，韩国捕捞水产品产量逐渐减少，养殖水产品产量稳定但产值保持增长。此外，1998年开始的“海洋牧场计划”，重在海洋资源利用方式向集约化和环境友好型的渔业增长方式转型。韩国为迎接第4次产业革命大数据时代的到来，制订了“海洋水产大数据综合计划”，通过构建大数据，激发和释放海洋水产业的发展潜能。

为应对全球船舶市场萎靡不振的状况，韩国政府密集提出船舶配套产业支持措施。2016年10月31日，召开加强产业竞争力有关部长级会议，公布《造船密集区域经济振兴方案》以提升造船产业竞争力。其中，韩国政府及各级地方政府将对国内造船业采取政策、金融、法律等多种手段，以改善船舶配套业低迷的局面，并引导船舶配套企业向多元化方向进发。同时，对三大造船公司进行高强度的结构调整，计划在2018年将船坞数量从目前的31个缩减至24个，减幅为23%；将员工人数从6.2万名裁减至4.2万名，减幅为32%。为应对订单锐减，计划至2020年，政府将订购250艘以上的船舶，总投入为11万亿韩元（约合650亿元人民币）。例如，针对经营状况不佳、亏损规模较大、赤字达5万亿韩元的大宇造船海洋公司，政府从2015年开始通过产业银行为其提供4.2万亿韩元的支援，并形成了大宇造船正常化方案，2016年进行了2.8万亿韩元规模的增资，2017年再提供2.9万亿韩元的支援资金。

在海运业方面，政府为海运公司提供6.5万亿韩元（约合384亿元人民币）的支援，还计划在未来5年，联合民间资本在研发领域共同斥资7500亿韩元（约合44亿元人民币），培养6600名专业人才^⑦以推动造船业向高附加值产业转型升级。

（二）注重法律制度的完善，从法律层面为海洋经济发展保驾护航

过去两年，韩国通过了《渔具管理法》制订草案、《海洋产业集群法》等诸多相关海洋法律，覆盖海洋渔业、航运业、造船业等多个领域，为其海洋经济产业的持续发展提供有力的法律保障。

2016年12月13日，韩国国务会议通过了包括减少使用不需要的渔具、丢弃的渔具必须回收处理等内容的《渔具管理法》制订草案，以缩小幽灵捕捞（ghost fishing）、因丢弃渔具、浮游沉积物等造成的海洋事故对韩国造成的损失，加强渔具管理。政府每5年制订渔具管理基本规划，规定渔具从生产到流通等各个环节都要透明管理，渔具使用采用实名制和申报制，渔具制造业采用登记制，渔具销售业采用申报制，禁止使用未经准许的渔具和丢弃渔具，回收废弃渔具义务化，渔具从生产到废弃的过程进行系统化的管理。

《海洋产业集群法》的制定与实施，推动了闲置港口设施利用，支持了海洋产业与海洋相关产业的融合及入驻企业的研发，增强了地区经济活力，提高了国家竞争力，促进了海洋成套设备企业、帆船制造企业和水产品出口加工企业等合理利用釜山港等地的闲置港口设施，节省了物流费用，最终提升了产业竞争力。

2017年，韩国通过《4·16世越号沉船事故损失救济与支援特别法》、《海洋水产发展基本法》、《船员法》等三部法律修正案。《4·16世越号沉船事故损失救济与支援特别法》的修改内容主要包括：世越号沉船事故遇难者家属的赔偿金申请时间由1年延长至3年，损害赔偿请求权的作废实效由3年延长至5年等。从而为遇难者家属的索赔权利及损害赔偿请求权提供了有力保障。对于《海洋水产发展基本法》，添加了海洋

安全与岛屿政策的相关内容,加强海洋政策与水产政策间的联系,还为海洋水产领域统计数据的调查、生产和管理提供了制度依据,从法律上保障了海洋调查规划的确立,以促进海洋水产的和谐发展。同年5月,部分修订并通过了《船舶安全法》,为船舶设施管理、船舶质量及航行安全提供更为完善的法律依据。

(三) 建立多方合作,走海洋发展共赢之路

在国际市场上,韩国积极探寻双边、多边的海洋合作,已与丹麦、秘鲁、中国、俄罗斯等许多国家建立了相关合作伙伴关系。为了拓展合作领域,为韩企走向海外搭建桥梁,其海洋水产部同联合国亚太经济与社会理事会(UN ESCAP)于2016年12月在泰国曼谷联合召开港口开发研讨会,积极宣传其“海外港口开发合作项目”推动韩国企业发展海外港口市场。

2014年1月,韩国海洋水产部与丹麦、瑞典签订了“电子导航技术开发合作与国际共同试验相关的谅解备忘录”,与丹麦和瑞典的先进电子导航技术企业共同开发电子导航核心技术,并在技术开发与国际标准化方面积极开展研究合作,完成了“航海电子导航核心技术”试验(Maritime Cloud)(又称“陆地与船舶间信息交换系统”),2008年11月,与秘鲁生产部2008年11月签署《韩秘海洋科技合作谅解备忘录》,2012年7月签署《关于建立韩国-秘鲁(中南美)海洋科学技术共同研究中心的协议书》,并成立韩国-秘鲁(中南美)海洋科学技术共同研究中心,针对厄尔尼诺等气候变化引起的海洋生物资源变化及预测、韩国比目鱼循环过滤养殖技术转让等韩秘两国海洋气候与水产领域开展合作研究的相关事宜。

2000年,韩国与中国签订了《中韩渔业协定》。截至2017年12月,中韩渔业联合委员会已顺利举办了17届年会。随着黄海渔业资源争夺日趋激烈、中韩海洋资源争端不断,中韩双方共进行了两轮筹备会议,以减少中韩渔业纠纷、促进中韩渔业合作,最终就相互入渔规模、保障两国渔民基本入渔需求、打击违规渔船等达成共识,为渔船顺利入渔、维护海上作业秩序、养护黄海渔业资源、推进中韩渔业合作奠定了基础。

2016年9月,韩国与俄罗斯签署了水产领域投资合作谅解备忘录,这极大地促进了韩国企业到俄罗斯远东地区开展水产方面投资合作的进程。其主要内容包括:俄罗斯远东地区水产及造船、船舶修理、冷冻设施、冷冻仓库、加工设施、建设贸易物流中心等项目积极吸引投资,并交换合作相关信息及举办专家研讨会等。

(四) 参与多种会议组织,广泛建立联系

韩国参与了国内外多种海洋会议组织,构建了覆盖面广、内通外达的合作网络。作为西北太平洋行动计划(NOWPAP)、政府间海洋学委员会(IOC)、北太平洋海洋科学组织(PICES)等多个国际海洋组织的成员国,韩国一方面努力促成海洋科技国际合作,扩大海洋科技领域的投资,另一方面积极加强其在国际社会的影响力。同时,与美国、日本等多个国家和地区,在海洋开发研究与合作中开展密切交流。2016年10月在韩国济州召开韩国-中南美海洋科学国际研讨会,就如何应对气候变化与保护海洋资源等的研究成果进行报告和交流,并就今后的具体合作项目展开讨论。

韩国国内举办的有关海洋发展的会议与论坛,也为国内各个海洋机构建立起交流与合作的平台。韩国最大规模的共同学术大会,是2005年在韩国海洋水产部支持下由韩国海洋科学技术协议会主办,六大学术团体(大韩造船学会、韩国航海港湾学会、韩国海岸与海洋工学会、韩国海洋工学会、韩国海洋学会、韩国海洋环境与能源学会)共同承办的“韩国海洋科学技术协议会共同学术大会”。2017年,大会通过开展研讨会、展示会等多种活动,围绕海洋科学技术革命、海洋安全、海洋灾害与防御、大洋研究、海洋能源、船舶大气污染等主题,探讨海洋科学技术的未来发展方向。自2013年开始,每年召开“海洋水产灾害研究开发论坛”,定期分享和讨论国内外最新事例,以巩固和提高国内相关机构的合作机制。自2015年开始,每年举办一次“海洋水产生物与农业基因组国际联合研讨会”,主要交流与共享基因组领域的优秀研究成果,建立国家间的信息网络。为拓宽研究范围,该会议机制已扩展为与韩国农村振兴厅基因组项目小组联合召开。

三、结论及对中国的启示

(一) 借力“一带一路”，深化海洋经济合作

尽管学界认为韩国处在东北亚地区，特别是朝鲜半岛地区，并未被纳入“一带一路”倡议的重点合作区域中，但普遍持借助“一带一路”倡议对加强东北亚区域经济合作具有非常重要意义的观点。2017年7月，中韩两国首脑在德国G20会议期间会晤，韩国总统文在寅表示了希望共同改善和发展中韩关系、妥善处理敏感问题的积极意愿，韩国海洋经济的发展同样应抓住“一带一路”合作契机，拓宽加深两国在海洋经济上的往来与合作。

积极争取韩国参与“一带一路”建设，提升其战略合作地位，具有经济可行性。中国是韩国的第1大进出口国，是韩国最大的贸易伙伴。韩国是中国第3大贸易对象和第2大进口来源国，两国的贸易依存度较高。2015年12月，中韩自由贸易区协定正式生效，中韩海运作为两国贸易运输的主力军，多年来持续稳定发展，包揽了中韩贸易货物运输任务的九成左右。中国上海打捞局历时2年协助韩国打捞“世越”号沉船，推动了两国关系向好。

两国的海洋合作多集中在海洋科学技术领域，韩国对沿海及近海渔业的外商投资限制在50%投资比例内，港湾设施、渔港设施、新港建设则属于开放的民间投资领域，中资企业在韩国开展BOT（Build – Operate – Transfer）的合作空间有待拓展。依据中韩两国科技合作协议，1995年5月在青岛成立了“中韩海洋科学共同研究中心”，该中心是在中国国家海洋局和韩国海洋水产部等有关部门指导下的海洋科学合作与开发机构，旨在扩展两国在海洋领域的合作研究，共同提高两国海洋科技水平，保护海洋环境，促进海洋资源的可持续开发和利用。“中韩海洋科学共同研究中心”根据中韩海洋科技合作的需求，积极促进两国海洋合作项目的立项和实施，召开各种学术会议，组织科学家互访，在推动中韩两国在海洋领域的合作交流方面积极发挥着“桥梁”和“纽带”作用。

(二) 管理机构统一，制定全面协调的海洋总体规划

制度对经济绩效起着关键性决定作用，科学合理的海洋发展政策、战略、制度是一国发展海洋经济的基本前提。中国缺乏一套综合全面的海洋开发规划，可借鉴韩国的做法解决管理分散、效率低下等问题。不同于全球其他国家，韩国采取了海洋管理综合体制，其海洋水产部囊括了绝大部分的海洋管理机构，统筹协调所有海洋相关事务。整体性的海洋管理，极大提高了管理效率，充分发挥了各机构的作用。中国可加以借鉴，适当将海洋管理职能与权利集中起来，以利于政策和计划的及时与顺利实施。

(三) 挖掘丰富的海洋人文资源，加大滨海旅游宣传

尽管韩国滨海旅游的自然资源并不富足，但其通过开发大量的人文资源，成功突破了自然资源的限制，使得滨海旅游业成为海洋经济中的重要组成部分，实现了独特的“韩国开发模式”。中国疏于海洋文化产业的开发，在人文资源的创新与开发上甚为匮乏，忽略了与海洋相关的人文文化对旅游业振兴的巨大作用。若能够整合影视、历史文化等文化元素，同时结合中国海洋资源的自然禀赋，加大对潜在游客滨海旅游文化情怀的引导与宣传，有望能给滨海旅游带来更加广阔的增长空间。

(四) 引进并实现限额捕捞管理，致力海洋生态可持续发展

韩国从1998年引进总许可捕捞量制度，已积累了十余年的制度建设与应用经验；反观中国，对捕捞渔业管理惯常采取的捕捞许可与休渔等控制捕鱼量的方法，由于执行力较差和措施本身的缺漏，收效并不显著。直至2017年年初，中国农业部才发布了《关于进一步加强国内渔船管控实施海洋渔业资源总量管理的通知》，明确到2020年全国压减海洋捕捞机动渔船2万艘、功率150万千瓦，国内海洋捕捞总产量减少到1000万吨以内^⑧，并与沿海11个省签订“十三五”渔船管理“双控”和海洋渔业资源总量管理责任书，限定到2020年海洋捕捞渔船船数、功率数和海洋捕捞总产量控制数。

中韩两国捕捞渔业面临过度捕捞与生态环境破坏所导致的渔业产量下降、渔业资源衰退的问题。为此，韩国率先采取了总许可捕捞量制度。中国正值引进该制度初期，需借鉴其经验以因地制宜，在实施限额捕捞的过程中，要配套相关法律法规，确保限额捕捞制度的法律地位，并注重相关渔业科学数据的收集的真实性与可靠性，落实渔船报废制度，减少捕捞强度，以减少和避免总许可捕捞量配额分配和管理的盲目性。同时，严格执行捕捞日志的管理，以保证设定总可捕量的科学性，落实监督与考核机制。

（五）健全法律法规，完善实施细则

透过近年韩国加紧补充、及时修改其海洋相关法律法规，并细化其实施细则的作法，可以发现法律制度建设是成就海洋经济发展的关键。中国海洋法律法规的建立还处在初级阶段，法律基础根基不深，与海洋经济在国民经济中的重要地位不相称。因此，应尽快完善海洋法律法规，通过立法明确并保证各机构部门的权利与义务。韩国1978年开始实施的《渔船法》及《渔船法的实施规则》为有效管理渔船、提升渔船效能、促进渔船生产力、水产业的发展起到不可替代的作用，而中国还没有类似的适用法律，需尽快颁布相关法律。

（六）发展多元化海洋产业，加大海洋科技研发投入

科技是驱动海洋经济发展与转型的核心动力。韩国在全球十大海洋高端产业领域中的四个领域处于领先地位。不论是海洋水产业、造船，还是海运业、海洋能源产业等，韩国都同时兼顾，并结合世界先进技术调整其海洋产业结构。韩国有诸多涉海高校及海洋科技研究机构，它们的设立都以海洋科技创新与研发为最终目的，将研究、理论、实践有机整合，使韩国在海洋能源、海洋生物医药等方面取得多项成果。近年来，中国海洋科技水平取得显著提升，但较之世界海洋强国仍显逊色。因此，需加强海洋科技的投入。一是保证输入端。一方面，为海洋科技的研发提供充足的专业人员与资金，对相关从业者提供更多的教育与学习机会。另一方面，确保海洋科技研发的资金来源，通过科技推动海洋传统产业与海洋新兴产业共同优化升级，达到海洋产业协同均衡发展的效果。二是保障输出端，一方面要在研究机构与政府机构之间建立联系，保证海洋开发的连贯性、畅通性，提高海洋经济附加值。另一方面，提高海洋科技成果转化为实际可应用产品的能力，增强技术实用性。

（七）多样化构建中韩海洋合作，提升海洋影响力

韩国注重在国内外多渠道建立海洋领域合作，形成了辐射机构与产业的沟通协作体系，促使信息通达，经验共享，大大节省了发展成本。中国也应参与到国际海洋组织中，主动投身国际海洋事务，增进国际与国内学术交流，鼓励通过会议、论坛等多种形式将国内相关机构组织起来，促使科技与信息的共享，以发挥各自优势，并弥补不足，共同发展。例如，韩国和中国均面临就业的挤出效应可能产生的社会矛盾，在解决海洋产业部分劳动力失业与再就业的问题时，可以分享成功经验，共商对策，规避不必要的弯路。

注释：

① 数据来源：2015 Fishery and Aquaculture Statistics. Food and Agriculture Organization of the United Nations, 2017。

②⑨ 据调查显示：韩国每年人均水产品消费量居世界第一 [2017-06-25] . http://www.ckjorc.org/en/cnindex_news-how.do?id=2462。

③ 刘泰钟. 中国非法捕捞致韩渔业资源枯竭 [2017-06-25] . <http://cnnews.chosun.com/client/news/viw.asp?cate=C01&cate=M1001&nNewsNumb=20170247048&nidx=47049>。

④ 数据来源：Review of Maritime Transport 2016. Review of Maritime Transport 2017. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTD stat), 2016。

⑤ 数据来源：United Nations Conference on Trade and Development (UNCTD stat) . <http://unctadstat.unctad.org/wds/Report-Folders/reportFolders.aspx>。

⑥ 文在寅当选韩国第十九届总统 期待振兴韩国造船海运产业 [2017-06-27] . http://www.ckjorc.org/en/cnindex_news-how.do?id=2527。

⑦韩国政府计划增加 2400 亿韩元支援造船产业 [2017-06-27] . http://www.ckjorc.org/cn/cnindex_newshow.do?id=2546。

⑧韩造船厂单月订单量连续两月雄霸全球 [2017-06-27] . <http://chinese.yonhapnews.co.kr/newpgm/9908000000.html?cid=ACK20170612002200881>。

⑩刘洪滨, 刘振, 孙丽. 韩国海洋发展战略及对中国的启示 [M]. 北京: 海洋出版社, 2013。

⑪韩 2017 年首季旅游逆差 37 亿美元创 10 年来新高 . [2017-06-30] . <http://chinese.yonhapnews.co.kr/newpgm/9908000000.html?cid=ACK20170511001300881>。

⑫⑬韩去年接待邮轮旅客 195 万 创经济效益 311 亿 . [2017-06-30] . <http://chinese.yonhapnews.co.kr/domestic/2017/01/08/0406000000ACK20170108000600881.HTML>。

⑭林香红, 高健, 周怡圃, 刘彬. 韩国海洋经济发展现状 [J]. 海洋经济, 2014 (3)。

⑮韩国首个海上风力发电园区正式启用 . [2017-06-30] . http://www.ckjorc.org/cn/cnindex_newshow.do?id=2375。

⑯国家海洋经济发展实践与经验启示 . [2017-12-30] . <http://www.rmlt.com.cn/2017/0615/478762.shtml?from=singlemessage>。

⑰中国国际贸易促进委员会驻韩国代表处. 韩政府公布造船业竞争力提升方案 . [2016-11-01] . http://www.ccpit.org/Contents/Channel_3857/2016/1101/712267/content_712267.htm。

⑱康震. 落实渔船双控和总量管理制度责任保护海洋渔业资源 . [2017-03-29] . 中华人民共和国农业部。

参考文献:

[1] 王双, 刘鸣. 韩国海洋产业的发展及其对中国的启示 [J]. 东北亚论坛, 2011 (6) .

[2] 韩三大造船厂今年将继续推进高强度结构调整 . [2017-01-13] . 中华人民共和国商务部网站 .

(责任编辑 陈 彤)