



海洋经济文献译丛

# 21世纪韩国海洋强国展望

[韩]姜淙熙 著 李承子 林瑛 黄林花 金桂花 译

上海译文出版社



国家出版基金项目

海洋经济文献译丛

# 21世纪韩国海洋强国展望

[韩]姜淙熙 著 李承子 林瑛 黄林花 金桂花 译

吴荣华 审校

上海译文出版社

图书在版编目(CIP)数据

21 世纪韩国海洋强国展望 / (韩)姜淙熙著;李承子等译. —上海:上海译文出版社,2015.12  
(海洋经济文献译丛)  
ISBN 978-7-5327-6824-0

I. ①2… II. ①姜… ②李… III. ①海洋战略—研究—韩国—21 世纪 IV. ①P71

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2014)第 276837 号

本书由国家出版基金资助出版

Written by 姜淙熙 & Supervised by 崔载先

Copyright 2005 © by 강종희 (姜淙熙)

All rights reserved

Simple Chinese Copyright © 2015 by SHANGHAI TRANSLATION PUBLISHING HOUSE

Simple Chinese language edition arranged with DUNAM PUBLISHING CO.

through Eric Yang Agency Inc.

图字:09-2014-242 号

21 世纪韩国海洋强国展望

[韩]姜淙熙 著 李承子 林 瑛 黄林花 金桂花 译

上海世纪出版股份有限公司

译文出版社出版

网址:www.yiwen.com.cn

上海世纪出版股份有限公司发行中心发行

200001 上海福建中路 193 号 www.cwen.co

上海文艺大一印刷有限公司印刷

开本 890×1240 1/32 印张 6.25 插页 5 字数 127,000

2015 年 12 月第 1 版 2015 年 12 月第 1 次印刷

ISBN 978-7-5327-6824-0/S·001

定价:42.00 元

本书中文简体字专有出版权归本社独家所有,非经本社同意不得转载、摘编或复制

本书如有质量问题,请与承印厂质量科联系。T:021-64511411

# 目 录

|                          |    |
|--------------------------|----|
| 第一部 海洋强国梦 .....          | 1  |
| 走向海洋强国之路 .....           | 3  |
| 开启海洋经济时代 .....           | 13 |
| 岛屿开发规划 .....             | 16 |
| 关注健康快乐的生活 .....          | 19 |
| 第二部 物流中心战略 .....         | 23 |
| 有别于新加坡的东北亚中心战略 .....     | 25 |
| 港湾建设是海洋的衍生需求 .....       | 28 |
| 物流中心化悖论 .....            | 31 |
| 扩大物流中心化外延 .....          | 34 |
| 实施物流中心化战略，首先要完善海运法 ..... | 37 |
| 物流中心国家和海运条件优越的国家 .....   | 41 |

|                      |     |
|----------------------|-----|
| 第三部 韩国海运的理解 .....    | 45  |
| 韩国海运产业与国家经济 .....    | 47  |
| 国籍船的重要作用 .....       | 66  |
| 韩国海运面临大变革 .....      | 69  |
| 树立韩国海运发展模式 .....     | 72  |
| 世界海运趋势及韩国的选择 .....   | 75  |
| 第四部 海运大国之梦 .....     | 79  |
| 重新思考世界海运中心国的建设 ..... | 81  |
| 积极促进世界海运中心的建立 .....  | 84  |
| 构建全球化海运网络 .....      | 87  |
| 关注东北亚海上客运市场 .....    | 90  |
| 第五部 关于海运政策的建议 .....  | 93  |
| 规范海运及相关企业的名称 .....   | 95  |
| 国家统计和韩国海运的未来 .....   | 98  |
| 海运业与国家代表性港湾的名称 ..... | 101 |
| 海运旺季和海运市场秩序 .....    | 104 |
| 加强对韩日高速客运航线的管理 ..... | 107 |
| 公益企业和国籍船运输权 .....    | 110 |

|                        |     |
|------------------------|-----|
| 第六部 海运经营新概念            | 113 |
| 海运繁荣期的经营技巧             | 115 |
| 海运企业和风险管理              | 118 |
| 海运企业和研究开发投资            | 120 |
| 反企业情绪和海运经营             | 123 |
| 对持续繁荣的战略性思考            | 126 |
| 韩国海运应该关注价值革新           | 129 |
| 外航海运黑字经营和企业改善          | 132 |
| 第七部 重新审视韩国海运业          | 135 |
| 新的一年谈韩国海运              | 137 |
| 韩国海运面向未来的一年            | 140 |
| 制定合理的海运费的最佳时机          | 143 |
| Homo economicus 和海运企业家 | 146 |
| 船舶基金                   | 149 |
| 正确处理海运业和造船业之间的关系       | 152 |
| 税制与管制                  | 155 |
| 受惠人与国籍船运输权             | 158 |
| 出售泛洋商船应慎重              | 161 |
| 运输业争议                  | 164 |
| 海洋日随想                  | 167 |

|             |     |
|-------------|-----|
| 第八部 经济漫步    | 171 |
| 缓解反企业情绪     | 173 |
| 经济和科技的明暗    | 176 |
| 心平气和才能拯救国家  | 178 |
| 正确使用“改革处方”  | 181 |
| 期待创新企业家出现   | 184 |
| “企业国家”的出现   | 187 |
| 继续做好经济预测    | 190 |
| 口号性经济目标的局限性 | 193 |

# 第一部 海洋强国梦

走向海洋强国之路

开启海洋经济时代

岛屿开发规划

关注健康快乐的生活



# 走向海洋强国之路

地球总面积的三分之二以上是海洋，其面积达 3.6 亿平方公里。海洋中蕴藏着无限的矿产资源，80% 的地球生物生活在其中。每年有 50 多亿吨货物通过海洋运往世界各地，占世界总交易量的 75%。欧美发达国家早早进军海洋，掌握了海权，成为今天的世界强国。相反，东方国家深受大陆文化的影响，尽可能地疏远大海，结果在以欧美为中心的世界秩序中处于被动地位。韩国作为东方国家同样受到大陆文化的影响，未能认识到海洋的重要性。相比之下，日本却早早地迈向大海，确保了海权，并凭借这一力量给韩国带来沉痛的殖民统治的教训。

1994 年 11 月 16 日开始生效的《联合国海洋法公约》（UN Convention on the Law of the Sea—UNCLOS）再次重申进军海洋的重要性。这一公约阐明一个道理：任何一个没有掌握海

权的国家都将无法实现繁荣强盛之梦。过去，海权不仅意味着强大的海军实力，而且还意味着殖民统治和本国船队的拥有量等海上活动能力。现今的海权与过去没有太大的区别，只是随着科学技术的发展，海洋活动越来越活跃，各国间为确保海权的争夺战比以往更加激烈。尤其对国土面积狭小、自然资源有限的韩国来讲，确保海权是国家新的生存战略。毋庸置疑，韩国要生存必须走上海洋强国之路。

## 海权和 21 世纪海洋强国的意义

19 世纪末，美国的海军历史学家艾尔弗雷德·塞耶·马汉上校（Captain Alfred Thayer Mahan, 1840 - 1914）在其著作《海权对历史的影响》（The Influence of Sea Power Upon History 1660 - 1783）中首次提及海权（Sea Power）一词。马汉上校曾经在美国海军学院讲授过海军战略和海军史。他在著作中分析，英国的强盛跟其对海洋的支配能力密不可分，并认为一个国家的兴衰与所掌握的海权有着直接关系。不过他在书中没有具体说明什么是海权，只是通过众多史例强调海上通道的重要性。因此我们只能通过马汉所举的事例来判断海权的内涵。关于这一问题，1982 年撰写《海权的世界史》的东京学艺大学的青木荣一教授对马汉的观点进行了如下概括：

“海权是一个国家综合国力的表现形式，是指不管战时还

是平时能够保障本国船只在规定海域自由从事海运、贸易等海上活动的权力，同时又是抵御敌对国入侵本国领海的军事力量。”也就是说，所谓海权就是以军事和贸易为目的保障本国船只在规定海域自由通行的一种权力。当然，这种权力的形成并非只靠军事实力，还要通过外交、经济等手段来保障所需海域的自由航行权。不过，这种解释并没有充分说明马汉所指的海权。比如，马汉认为一个国家的海权取决于地理位置、自然环境、领土大小、人口数量、国民的共识以及政府的意志等因素。简言之，海权取决于一个国家的自然地理环境和民众、政府对大海的重视度。这就是说，马汉所指的海权不是简单的航海权力，而是各种航海条件、政府对海洋活动的重视以及通过航海获取财富的欲望。因此，海权实际上就是获取财富的一种手段。正因为如此，在不同时代，海权所呈现的海洋活动也各不相同。

在军舰和商船还没得到独立发展的中世纪，海盗活动就是代表海权的重要海洋活动。16 世纪后期，在英国、荷兰、法国等强国的影响下，海盗活动尤为活跃。这个时期，海盗活动在评价一个国家的海权中发挥巨大的影响力。之后，随着火炮的问世和造船技术的发展，出现了“海军”这股新的海上武装力量。

于是，欧洲各国为确保海上战斗力而疯狂制造有别于商船的军舰。到 17 世纪，一个国家海权由军舰的拥有量和火炮的性能决定。1789 年，尼尔逊舰队司令（Horatio Nelson，

1758-1805) 带领的英国舰队在尼罗河海域击败法国舰队后逐步开启了不列颠治世 (Pax Britannica) 时代。从此, 英国海军标榜天下无敌, 陆续占领法国的海外殖民地, 积累了国家财富。西印度群岛、南非、印度、锡兰 (斯里兰卡的旧称)、东印度群岛等都被英国占领。随着 1815 年拿破仑帝国的灭亡, 席卷欧洲的海战才告一段落。

之后, 直到 20 世纪初爆发第一次世界大战前为止, 几乎没发生过大规模争夺海权的战争。相对和平的海上环境拉动了海上贸易的快速发展, 商船成为海上活动的主角。这一时期恰逢重商主义盛行, 各国为了创造国家财富, 竞相促进国际贸易, 纷纷致力于确保和维护本国商船的海上活动。于是, 海运能力成为海权的重要标志, 海军的作用主要体现在保护好本国商船的活动上。经过两次世界大战以及之后美、苏冷战的影响, 这一海军角色发生逆转, 海上武装对峙一直延续到 20 世纪末。20 世纪末, 随着《联合国海洋法公约》的生效, 出现了决定海权的新因素。

一个时代的海权往往取决于以获取财富为目的的海上活动。过去主要的海上活动有① 鉴于本国资源的匮乏, 与他国进行的贸易活动; ② 殖民地的夺取活动; ③ 殖民地之间的贸易活动; ④ 交通要塞上的商贸活动; ⑤ 进出口贸易; ⑥ 武装侵略和掠夺。其中, 除了依靠武力来进行的②和⑥之外, 其余活动都由海运能力来支撑。由此可见, 过去的海权就是指海运能力或者海军实力。

不过，随着战后科学技术的快速发展和沿岸地区经济活动的增加以及《联合国海洋法公约》的生效，大大扩大了海洋活动的领域。基因工程、新材料的开发、航空航天技术的发展都促进了海洋科学技术的发展，让人们能更轻松地从海洋开发活动，开辟新的海洋活动。不仅如此，由产业化发展所带动的临海工业园地的扩大、海洋休闲产业的发展、港湾开发以及水产养殖业的开发等活动都大幅增加了沿岸海域的海洋活动。未来的主要海洋活动将由因这些海洋环境的变化应运而生的《联合国海洋法公约》来制约。

众所周知，《联合国海洋法公约》作为有关海洋的大宪章，具有广泛的法律体系。该公约由 320 项条款、9 个附件和 4 项决议书构成，主要包括① 国家和国际组织；② 海洋的重组；③ 海洋活动；④ 应对措施；⑤ 和平和正义的保障等措施等 5 个方面的内容。其中，与海洋力量有密切关联的领域是②和③，即海洋重组和海洋活动。

首先看一下有关海洋重组的内容。《公约》对海域的区分由过去的领海和公海的二元区分法更改为领海（12 海里）、专属经济区（200 海里）和公海的三元区分法，并且把海洋细分为内水、港湾、领海、临接海域、海峡、群岛水域、岛屿、大陆架、专属经济区、公海、深海等。在此基础上，具体制定了有关各海域管辖权的各种规定。由此，地图上开始出现前所未有的沿海国海洋管辖区，各国间不可避免地开始上演为扩大各自海洋资源和海洋经济活动领域的激烈竞争。过去作为

交通航行通道的海洋，如今已演变成进行经济活动的大舞台。为此，《联合国海洋法公约》把海洋活动细分为海运、捕捞、海上飞行、海洋科学调查、海底资源开发、人工岛建设和结构物设置、海底光缆设置、废物的海洋弃置、海洋的军事利用等内容。这说明，这些活动将成为决定海权的重要因素。因此，今后除了海运能力和海军实力外，为国家创造各种财富的丰富的海洋活动也将成为决定各国海权的重要因素。

总之，21 世纪海洋强国的内涵与之前马汉所提及的海权内涵可谓是一脉相通。也就是说，想成为海洋强国，首先要具备迈向海洋的各种有利条件以及民众和政府积极利用这些条件进行海洋活动的强烈意愿。当各种海洋活动带来相对巨大的国家财富时，这个国家才可以称得上海洋强国。

## 展望海洋强国

韩国能否成为 21 世纪的海洋强国？关于这一问题，可以从韩国走向海洋强国之路的必要性和成为海洋强国的潜力两方面寻找答案。

首先，从必要性角度分析一下。无论从所处的地理位置，还是从国家经济结构的局限性来看，韩国都不得不走海洋强国之路。众所周知，韩国是半岛国家，国土狭小，资源严重匮

乏。由于可利用土地的有限性，韩国不可避免地面临海洋开发和海洋利用问题。一般来说，对外依赖型的国家经济发展战略必定迫使它走向大海。东北亚是世界各强国争权夺利的敏感地带，而韩国恰好处在海洋势力和大陆势力相冲突的这个敏感地带的中心。这就不能不使韩国以海权谋求生存，以海权求得发展。

另外，从潜力角度而言，韩国的海洋强国梦极具发展可能性。值得肯定的最重要的一点就是，韩国三面环海，海洋面积广阔。除了这些自然条件外，韩国国内持续增多的海洋活动也是它走向海洋强国之路的优势。近些年的主要海洋活动有：

- 水产：捕捞业，养殖业，水产加工业
- 港湾：港湾建设，港湾装卸，入港物流
- 海运：海上运输，海运代理，船舶租赁，船舶管理，渡船，给油给水，通船，船上用品供给，船食供给，验收，点验，驳船，保险及信息
- 造船：船舶建造，船舶保养，造船器材
- 海洋：海洋科学，海洋旅游，海洋环境，海洋构造物，海洋探测

不过，韩国民众和政府并不重视海洋问题，这种态度将成为韩国走向海洋强国之路的一个绊脚石。暂且不论韩国民众的意识觉悟，政府的消极态度就给海洋强国梦蒙上了阴影。作为海洋问题的实际主管部门，海洋水产部在政府部门中位列最下

端，并且还时时担心自己的去留问题，海洋水产部的预算还不及国家总预算的 3%。仅从这一现象可以看出韩国政府是如何看待海洋问题的。

## 建设海洋强国所面临的课题

韩国要走海洋强国的发展道路，不是选择而是必由之路。在全球范围内韩国所扮演的角色早已暗示了这一趋势。

韩国的海洋实力居世界前十位，海运和造船能力分别居世界第五和第一。尤其在造船领域，韩国拥有世界最先进的技术，造船数量世界第一；韩国拥有总吨位为 2 500 万总吨的船舶，居世界第八；海上物流量每年达 6 亿吨，位居世界第五。在水产领域，韩国的水产生产量和交易量齐居世界前十位。不过，韩国目前的海洋开发能力和海军实力仅仅是中等发达国家的水平，有必要加大对这些领域的投资。

另一方面，虽然拥有前面所讲的那些成就，但无论是韩国人还是外国人，都不认为韩国已经是海洋强国。这是因为比起西方海洋强国，韩国仍存在阻碍海洋发展的诸多因素。这些阻碍因素可归纳为如下几点：

- 以陆地为中心的封闭的、停滞的国土经营理念
- 海洋相关产业竞争力薄弱
- 缺乏海洋资源的合理利用和保护机制