学术论文

《亚非纵横》2007年第6期 [PDF全文下载]

韩国产业政策分析

世界产业结构研究室　魏蔚

自20世纪60年代以来，韩国根据本国经济发展的需要，不断调整其产业政策和产业结构，从一个贫穷落后的农业国一跃成为新兴工业国，创造了世人瞩目的汉江奇迹。虽然在1997年的金融危机中受到重创，但经过调整与改革又迅速走上了经济复兴之路。可以说，韩国经济发展的巨大成就，很大程度上得益于政府的产业政策导向。其成功表明，政府为扶植主导产业发展而采取倾斜性的政策保障，有助于推动整个国家产业结构的升级和工业化进程，从而增强产业的国际竞争力。

目前，韩国的造船业订单数量列世界第一，半导体产业也位居世界前列，它们的成长过程，分别处在韩国经济发展的不同时期，即经济快速腾飞的重化工业阶段和以高技术产业为主的赶超阶段，它们作为传统产业和高技术产业的代表，都得到了政府产业政策的支持。本文将就两个产业发展过程中政府产业政策的作用进行分析。

一、传统产业的扶持政策分析——以造船业为例

韩国造船业的发展始于60年代，政府把造船业作为支柱产业和出口产业发展，1972年的重化工业发展计划，更是将造船业列为重点发展的战略产业。韩国造船业真正的快速发展期也正是从1972年起步，凭借政府的政策和雄厚的资金支持，经过几十年的快速发展，目前已经成为国际造船业三个中心之一(另两个为欧洲、日本)。据英国造船和海运权威分析机构克拉克森((21arkson)日前公布的数据显示，2006年韩国造船产业在新增造船订单，累计订单和造船吨位方面均排名世界第一位，其造船企业获得的订单占全球全部订单的38％，在世界10大造船企业中韩国拥有7家。韩国已成为名副其实的“世界造船第一强国”。

虽然有些观点认为，造船业在世界范围内已经是属于“夕阳产业”，造船工业重心已经转移到亚洲国家。但与其他“夕阳产业”不同的是，欧美发达国家不是为了产业升级而主动放弃造船业的，而是迫于亚洲国家的强大的竞争力。造船业行业关联面达80％以上，可在很大程度上反映一国的综合经济和技术实力，并且对国家海权有特殊意义。韩国政府的扶植政策为造船产业的腾飞提供了强有力的推动，主要措施包括：

(一)加快立法步伐，依法规范和促进造船工业的健康发展

早在1962年韩国就制定了《造船工业奖励法》，1967年颁布了《造船工业振兴法》。20世纪70年代，韩国政府的经济政策转向发展重化工业。1973年韩国发表《重化学工业化宣言》，确定包括造船在内的十大“战略产业”，同年5月发表了发展重化工业的十项原则：其中与造船产业有关的包括建设成国际规模、采用最新工序、签订长期进口合同或者具体的原材料确保措施、产品大部分出口、合资比例为50％、厂址选择由政府确定等。同时，还制定了《造船工业长期发展计划》，为造船工业的发展提供了一系列优惠政策。1976年又制定了《海运造船综合发展法》。这些法律法规的制定和实施，为韩国造船产业的发展提供了法律保障。

(二)作为特定产业培育，强化政府管制

在韩国重化工业发展阶段，政府把包括造船、钢铁、有色金属等在内的产业作为特定产业进行培育，重点扶持。一是提供金融、税收优惠。其中包括金融倾斜政策、税收优惠政策、进口保护政策、工业园区政策等。1971年，包括造船工业在内的重化工业从专业化国有银行和商业银行的“政策基金”获得的贷款份额占40％，1978年上升到68．7％。造船工业凭借巨额政府投资和资金补贴，得以在很短时间内建成大型现代化造船企业，并低价进入国际市场参与竞争。

二是对这些产业中的企业开业、生产、扩大等活动进行规制，使国家有限的资源相对集中在这些产业上，推动这些产业的发展。对于造船业，特定工业培育法中有关限制性因素主要包括：对从业者进行注册和指定的限制；政府根据自己的判断，对造船业设施的新设、增设、合并、兼并以及产品的生产、供求、设施排列等发出指示；对船舶的建造、性能、工序进行审批等措施。这些措施具有明显的限制竞争性质，使造船业作为重化工业的重要产业，按照政府的意愿快速发展。

20世纪80年代以后，韩国开始进入产业“自主”、“竞争”与“开放”阶段，将以特定产业为中心的支援体制改为以技术开发、人力资源开发与节能为中心的支援体制，大幅度减少了限制性竞争的因素。尽管这期间韩国政府已不再把造船业列为战略产业，但是韩国造船业具有较强的国际竞争力和较高的创汇能力，继续受到政府的扶持，给予造船业的补贴和金融优惠政策对比其他主要造船国依然有很大优势。

(三)支持企业进行技术引进与创新

随着韩国政府产业政策逐渐向重视竞争的转变，在政府的支持下，各种规制逐步取消，使韩国的造船业越来越重视技术创新的作用，企业逐渐成为技术创新的主体，竞争力不断提高。这些创新主要包括船型的创新、生产工艺和管理技术的创新等。韩国造船业在掌握了传统船型的建造技术后，便大力开发集装箱船、大型原油轮、汽车滚装船、液化石油气船、液化天然气船、化学品船等船型设计复杂、建造难度大、利润率也相对较高的新型船舶。

他们首先从国外引进设计图纸，在外国船级社和船东技术代表的监督下进行生产，本国企业在生产中探索学习，逐渐形成自主研发能力。生产工艺和管理技术的创新方面，韩国紧跟现代造船技术高度机械化、自动化、集成化、模块化、计算机化的发展方向，还不断研究、开发和应用新的生产技术，如高效焊接技术、焊接机器人、造船精度控制技术、模块化技术、计算机辅助造船集成系统技术、企业信息管理系统技术等。学习日本等国的分段造船法等先进经验，不断改进其生产工艺和管理，缩短时间，提高造船效率。对造船企业在包括产品研发、设计、采购、生产、售后服务在内的全生命周期中进行数据管理。这些技术创新大大提高了造船企业的国际竞争力。

(四)强大的科研、教育支持

在造船的科技研究方面，韩国政府实施了发展科研的诸多重大举措：

其一，在忠清南道大德郡建立科学城，集中了船舶、海洋开发、机械技术、电子机械等许多重要的科技研究所，成为韩国最大的科研中心。建立玉浦造船工业园，在生产实践中发展造船技术。

其二，设立技术开发准备金、技术开发资金、共同研究资金等。进口研究用品减免关税，对技术引进费用减免税收。

其三，采取多种方法引进技术，注意引进技术和自主开发相结合，如招聘国外技术人员，收集科技文献资料，购买技术专利，与国外合资开发等。将日本、西欧作为重点，积极引进、学习先进的造船技术和管理方法。

其四，为了加强科技人力资源储备，韩国大力发展教育尤其是理工科教育。对大学院系进行调整，扩大理工科招生人数，建立科技高中一科技大学一科技院(研究所)的连贯教育体系，并向国外大量派遣留学生。

通过这些政策措施的实施，韩国的造船业获得了持续的快速发展。韩国造船业尽管在订单数量上多次位居世界第一，但要全面赶超世界先进水平，还必须在技术创新方面继续探索，不断学习，逐渐形成自主研发能力。产业政策特别是科学技术政策的支持，仍然是韩国未来造船业发展的重要政策之一。

二、高技术产业的扶持政策分析——以半导体产业为例

.....

三、结　论

.....

推荐好友

相关文章

- 随笔：访问韩国庆北大学 赵远良 2007年12月 (2008-4-17)
- 魏蔚 韩国生物技术产业的发展及其资金支持 《韩国研究论丛》第十五辑 (2008-2-19)
- 刘秀莲 韩国调整企业对中国投资战略 《亚非纵横》2007年第4期 (2007-8-3)
- 随笔：韩国印象 魏蔚 (2007-1-25)
- 刘秀莲 透视韩国“产业空洞化” 《世界知识》2004年第15期 (2007-1-21)

本站的署名文章均属作者本人的观点。希望转载时，请事先与我们联系。

中国社会科学院世界经济与政治研究所 Copyright (C) 2002-2008 中企动力提供技术支持 请使用1024*768分辨率

地址:北京建国门内大街5号 邮编:100732 电话：010-85196063 传真：010-65126180 联系本站

《中华人民共和国电信与信息服务业务经营许可证》编号：京ICP备06059776号