

孫中山海權思想研究

時 平*

有關孫中山海權問題的研究，臺灣方面起步較早，并有專門論述。大陸研究展開較晚，始於80年代後期。⁽¹⁾從研究的內容來看，主要是對孫中山海權思想範疇進行了基本的探討，可歸結以下幾個方面：1) 反對列強侵略，收回中國海權；2) 建設強大海軍，鞏固海防，保衛中國海權；3) 積極倡導發展海洋實業，爭取中國海洋權益，造福中華民族。這些內容概括了孫中山關於海權問題的主要思想。然須指出的是，對孫中山海權思想與近代中國海權的關係、與20世紀初的時代環境、對孫中山海權思想的特點及其歷史地位的探討，還比較缺乏。筆者以為此中一個重要原因，就是學術界對海權理論本身探討得很不夠，對海權內涵的界定認識不一。這在一定程度上影響和制約了對孫中山海權思想的深入研究。本文擬就孫中山海權思想進行初步探討。

海權的起源和基本內涵

海權一詞源於英文“sea power”，由於東西方文化的差異和對馬漢“sea power”理論理解的不同，因此國內翻譯、詮釋也不盡相同，有譯成“海權”的，有譯成“海上力量”、“海上實力”和“海上權力”的，至今爭鳴不絕於耳。中國何時出現“海權”一詞？筆者曾在〈中國海權與鄭和下西洋〉、〈論鄭和海權的歷史地位及其性質〉⁽²⁾中論及。根據皮明勇先生的研究，實際上中國出現“海權”一詞比馬漢要早。⁽³⁾1885年，李鳳苞將奧國普蘭海軍軍官學校教習阿達爾美阿原著《海戰新義》一書譯成中文，由天津機器局正式刊印。⁽⁴⁾該書在論述近代海軍的戰略任務時，認為“凡海權最強者，能逼令弱國之兵船出戰，而弱國須守候機會，以伺擊強國一分股之船”⁽⁵⁾。據筆者所掌握的資料，這是迄今為止中國首次出現“海權”一詞，但對這一概念的內含和外延沒有進行界定和闡述。從書中的內容分析，這裡“海權”強調的是海上力量。1890年馬

漢出版了《The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783》，認為“sea power其義甚廣，它不僅包括通過海上軍事力量對海洋全部或一部份的控制，而且也包括對和平的商業和海上航運業的控制”⁽⁶⁾。在馬漢的著作中，對海洋與國家之間的關係、對社會發展的作用，進行了歷史的總結，然後對海權理論加以論述，它將海權分為客觀存在和具體運用兩大部份，強調海權是國家對海洋的控制權和發展權，包括國家在一定海域內的制海權，和國家所獲得的以海洋為依托的商業貿易、海上航運等方面的優越經濟地位和發展潛力。馬漢的海權論為資本主義向帝國主義階段的過渡，注入了一支強心劑，對急劇擴張的各帝國主義列強產生了巨大影響，以致19世紀末20世紀初，世界海洋、尤其是太平洋地區成為列強關注的重心和爭奪的焦點。

海權是一個歷史範疇，屬於國家戰略，最本質的東西是體現國家與海洋之間的相互關係。在社會發展不同階段、不同的國家和地區，人類對海權的含義有不同的理解和認識，形成不同的海權觀念，出現不同的海權運用方式。所以，海權不止是一個

* 時平，中國江蘇省南京鄭和研究會《鄭和研究》編輯委員會主任委員。本文收稿時間：1999年9月。

近代概念，內含不單純祇屬於軍事和經濟範疇。海權意識是伴隨人類對海洋的實踐過程發展到一定階段而產生的，海權是在國家或城邦形成以後出現的，是指國家主權、國家利益和國家綜合力量在海洋的存在及其運用（控制、開發、利用、保衛、顯示），包括政治、經濟、軍事、文化、民族等諸多因素。經濟利益是海權的最基本因素。軍事運用是海權競爭的主要手段。其基本特徵強調“存在”的所有和“運用”的態勢。

孫中山海權思想產生的歷史背景

中國近代海權思想始於鴉片戰爭期間，魏源是主要代表人物。從魏源의思想和整個中國近代海權發展軌跡來看，魏源의海權思想對中國近代海權思想的產生也起啟蒙和奠基的作用。魏源海權思想沿襲了中國傳統의海權觀念，但面對新的海洋形勢新的對手，其海權思想也增添了新的內容：一是從長期“中天下而立”的閉關禁海的保守觀念束縛中解脫出來，“睜眼看世界”、“宜師夷之長技”，主動學習吸收外國先進東西；二是意識到海洋對國家安全的影響，由“重陸輕海”向“陸主海從”觀念轉變，開始重視海洋的地位。魏源의海權思想並不全面，主要集中在對海洋地位的認識和國家的海防建設方面。從兩次鴉片戰爭的實踐來看，處於起步階段的“師夷之長技”的海防建設所表現出來的近代海權意識是相當淡薄的，缺乏社會機制和內在動力，不是中國社會經濟發展培育的結果，而是西方殖民勢力不斷東侵逐漸從海上構成威脅的產物。

第二次鴉片戰爭的慘敗，不再被看作像第一次鴉片戰爭一樣是單純軍事上的失敗。許多有識之士在林則徐、魏源認識的基礎上，清醒地意識到中國傳統海權觀念的落後，修補補以陸岸為依托的海防建設、避戰妥協的被動局面，被視為沒有爭取海權能力的表現。因此，導致19世紀60年代中國形成向西方學習的潮流，“自強”之聲於是乎出，而最敏感、最迫切的莫過於購置與仿製新式海軍裝備、建設近代海軍。以“自強”為目標的海軍建設構成

了這一時期中國海權的中心。1874年的日本侵略臺灣事件，表明中國的海權正面臨更嚴重的挑戰，引起中國朝野的巨大震動。清政府命舉朝文武大員就海防問題“悉心籌議”，出現了中國近代第一次海防大討論的高潮。這一現象，一方面表明中國海疆危機的嚴重性和緊迫性，另一方面反映了清政府意識到海洋對國家安全的重要影響，海防地位上昇，海防意識提高；同時，歷史上的倭患教訓亦使清政府刻骨銘心。這一時期中國的海權思想仍以“保”為主旨，增添了爭奪海權的意識。這一海權思想積極影響了隨後興起的大規模海軍建設。

三十年間的洋務運動，以興海軍加強海防為中心奠定了中國近代海權的基礎。以製造和購買近代海軍裝備，建立船政和水師學堂，派遣留學人員，設立海軍衙門，組建北洋、南洋、福建、廣東海軍，建設海軍基地等，以及提出“求富”發展近代航運業，和中法、中日海戰，都表現出爭取海權的努力，在中國近代海權思想中，出現了發展中國海洋經濟的內容。所以，19世紀70-80年代是中國近代海權的形成時期。有學者認為這一時期的中國海權“帶有很大的被動性，是對資本主義列強海上侵略的被動反應，沒有內在的經濟政治動力”。拙以為這一時期的中國海權已由完全的被動反應激發和轉化為一定程度上的主動性，包含政治和經濟的動力，其特徵是為了“自保”而“自強”“求富”求發展，目的是保持中國原有的地位。

中法馬江海戰，對始建不久規模有限的福建海軍來說，是中國運用近代化海軍爭取海權的初次實踐。這次失敗，對清政府來說似乎還可以承受，總結了戰敗的經驗和教訓，決定大治水師加強海軍實力。十年後的中日甲午海戰，可以說是中國近代爭取海權的最大努力（儘管是不情願的），同時也是對中國制海能力和海權觀念的一種檢驗。清政府傾國力創辦的北洋海軍在甲午海戰中全軍覆沒，以及隨之而來的嚴重喪權辱國條約，中國海權進一步喪失，對勵精圖治的中國人來說無疑是沉重的打擊。三十年的心血和努力在較量中付諸東流，“中國海軍的發展自頂峰跌入低谷”⁽⁷⁾。學界究其原因，諸如

海軍戰略消極保守，指揮失誤，裝備技術落後，軍事素質低，海軍基地港口建設存在問題，政治腐敗……。然而，甲午海戰戰敗，歸根溯源，中國人是落後在近代海權觀念上。從外表上看是海權意識“淡薄”，如1888年北洋海軍成軍後，清政府就認為“就渤海門戶而論，已有深固不搖之勢”，於是放鬆了海軍建設的發展，先後挪用海軍建設經費約二千萬兩銀去修建三海工程和頤和園，到甲午戰起，北洋海軍未添一艘新艦。早在光緒二年清政府從各省關稅中籌銀四百萬兩，作為創辦新式海軍經費，“雖經議定，旋即移作他用，南北洋收到實銀每年不及三四成”⁽⁸⁾。此弊實為中國近代海權觀念落後所致。洋務運動所體現的海權意識祇是說明中國人在近代海權道路上才邁開步伐，離實現近代化海權的目標相距遙遠。

滋生在古典農業文明長期培育出的“中天下而立”的觀念，重陸輕海、禁海閉關、孤芳自賞是其表現；歷經鴉片戰爭危機產生的“師夷之長技以制夷”的觀念，似乎在一定程度上承認了老師須變為學生；發展到洋務運動期間的“中學為體西學為用”，才可以看出實質上還是不肯屈尊的“中天下而立”的老套作怪。可以說這是大陸為主的觀念、保字為核心的戰略指導思想在近代環境下的“哲學”運用。學的是“技”“用”，為的是保“體”。“體”是傳統的、徘徊不前的、落後的，“技”是新生的、發展的、先進的。很明顯，“體”和“技”存在距離，影響了“用”的結果。“體”上的差距實質上導致了觀念上的落後，隨之而來的是“技”之不精，“用”之不善。缺乏先進科學思想的支撐，先進技術祇能在傳統的舊思想體系下運用，傳統的土壤制約和排斥先進的科學思想，束縛了中國近代海權觀念的發展，影響了近代的海軍建設。

值得注意的是，在中國近代海權形成的過程中，中國的海洋實業，主要集中在近代的航運業、造船業及港口，在艱難中掙扎發展。19世紀60年代前後，清政府開始注意輪船的使用，一些華商利用外國勢力掩護“詭寄經營”，清政府中的洋務派也意識到“欲自強，必先裕富。欲〔保〕餉源，莫如

振興商務”⁽⁹⁾，於海防、經濟、航運均有益。70年代正式創辦了輪船招商局。李鴻章在奏稿中曾說，“辦輪船招商局，庶使我江外海之利，不致為外人佔盡”，“外洋損失一分利，中國人益一分之利”。⁽¹⁰⁾此後中國民營輪船業興起，與外商航運業展開了長期競爭。雖然中國海洋實業在內憂外患中艱難成長，但卻是中國人爭取海洋權益和海權觀念有所提高的表現。甲午戰後，中國人對傳統觀念、對國家體制的認識有很大變化，變法之風日盛，倡導革命者亦有之。在甲午短暫的震痛之後，1896 - 1898年間朝野上下，總結經驗教訓，重振海軍的要求成為迫切的呼聲。但是此時世界形勢發生了變化，資本主義國家進入帝國主義階段，對世界的爭奪集中到太平洋地區，並掀起了瓜分中國的狂潮。中國人重振海權的努力困難重重，在震痛和危機中苦苦思索，新的海權觀念正是在這種沉悶的醞釀中誕生的。

20世紀初是中國近代海權思想開創發展的時期，中國人面對一系列的慘痛教訓，開始真正學習用西方的先進思想來觀察和衡量中國，學會了用世界的眼光來審視和探討中國的海權問題，終於發現了在西方影響巨大的海權論。一部份找到希望的中國人立即把這一發現通過翻譯進行宣傳，1900年3月，由日本乙未會主辦、在上海出版發行的漢文月刊《亞東時報》開始連載“美國海軍參將馬漢（馬漢）”的《海上權力要素論》。隨後幾年，馬漢的《海權論》、《海軍政藝通論》等有影響的著作在中國刊物上走紅。與此同時，中國人對海權論的認識和運用海權論探討中國海權問題顯得異常熱烈，擺脫了“中學為體，西學為用”的觀念，發表了一系列創新的著述，如佚名的《說海權》⁽¹¹⁾、笛帆的《海上主管權之爭奪》、《論海戰性質》⁽¹²⁾、蕭舉規的《海軍論》⁽¹³⁾、李毓麟的《列強海軍今勢論》⁽¹⁴⁾、梁啟勳的《論太平洋海權及中國前途》⁽¹⁵⁾、沈鴻烈的《海軍發刊意見書》⁽¹⁶⁾等等，他們對海權產生的歷史條件，影響各國海權的因素，海權與國家盛衰的關係，分別進行了研究，指出“凡一國之盛衰，在乎制海權之得失”⁽¹⁷⁾，“所謂帝國主義者，語其實則商國主義也。商業勢力消長，實與海上權力之興敗為緣，故

欲伸國力於世界，必以爭海權為第一義”。⁽¹⁸⁾范騰霄在〈海軍經濟問題續議〉一文中帶有總結性地寫道：

“立國之道，國防而已。處此弱肉強食之秋，立國之元素在軍備，軍備之擷要在海權。時會所趨，固捨所謂黑鐵血以外無主義，堅船巨炮以外無事功矣。”⁽¹⁹⁾20世紀初中國人對海權的認識，基本上接受了馬漢的觀點，對海權理論有一定的研究，並且運用西方海權理論探討中國海權、海軍建設問題，對中國傳統的重陸輕海重農抑商觀念、傳統的海權認識進行了分析和尖銳批評。長嘯在〈中法馬江戰記〉序言中指出：“中國北阻長城，西蔽沙漠，國人遠略之志全銷；海浸東南，掩護齊州，二千年來以雉守為成習，城外之事，存而弗論。”⁽²⁰⁾沈鴻烈認為：“我國自有史以來，素持農本商末主義，（……）使人民醉死夢生於小天地中，直接為活躍進取、商務振興之防，間接為貿遷有無、航業發展之礙者，固為我民族受病之源。”⁽²¹⁾蕭舉規更明確指出：“吾國民不知有海上權力，蓋有由矣。古昔載籍既少海上知識之教訓，近古以來人嚴守海禁之政令，關心海上者不得其門而入。”⁽²²⁾在批評的同時，他們對中國海權以及中國海軍建設從戰略指導到武備建設也進行了論述，如佚名的〈重興海軍議〉⁽²³⁾、姚錫光的〈籌海軍芻議〉⁽²⁴⁾等。應該指出，這些有關海權的論述，直接反映了中國人對海權認識的水平，當中有西化的傾向，照搬性較大，並不完全切合中國實際，但對海權理解不再集中在軍事上，而是在強調海權之軍事特徵的同時，更趨向於從國家整體利益看待海權，看到世界爭奪重心向太平洋轉移的趨勢，呼籲中國盡快強化海權觀念。

20世紀初出現的“海權論”熱潮，對清政府的海權觀念和海軍建設方針有一定影響，但事實表明也存在一定差距。清政府於1902年宣佈“新政”才開始繼甲午戰後重建海軍的努力，從1905年清政府組織力量重建海軍，相繼設立了海軍事務籌辦處、海軍部，統一全國海軍；整頓船廠，購艦造船；恢復海軍教育，派遣留學人員；並以親王載洵、載濤和精通海軍的薩鎮冰等重臣專門集中精力研究和籌辦復興海軍，載洵、薩鎮冰率領海軍考察團防問德、

意、英、美、日等國考察海軍，到1909 - 1910年時，清政府就中國海軍建設制訂了一整套新方案。

20世紀初，是中國近代海權思想發展第三個階段的開端，中國海權觀念中的“中學為體”的指導思想被打破了。半個世紀的海上危機及其慘痛教訓，使清政府對海洋地位的認識提高了，對海權的重要性比以往更加重視了。清政府綜理新政的督辦政務處在奏折中明確指出：“查現在時局日艱，海權日重，欲謀自強之用，非振興海軍無以外固洋面內衛各省。”⁽²⁵⁾但傳統觀念的巨大慣性和落後的地位仍束縛和制約著中國海權觀念的樹立，與近代化的海權觀念尚存在無法超越的鴻溝。這就是孫中山海權思想產生的時代背景和社會土壤。

孫中山的海權思想

孫中山的海權思想是在不懈地探索救國之路、實現三民主義理想、建設近代化國家的歷史過程中形成的，它根植於中國土壤，承繼中國近代海權思想，把中國的獨立、進步、富強與世界發展大勢緊緊地聯繫在一起，主張“參攷西法”⁽²⁶⁾，“講求新法”，循“世界進化之潮流”⁽²⁷⁾，“集中外之精華，防一切之流弊”⁽²⁸⁾，主張中國人恢復和掌握自己的海權，建設一個發達的陸海大國，從而形成了較為完整的近代化海權思想，是中國近代海權思想發展第三階段的主要標誌。

孫中山使用海權一詞始於何時？學界著述多以1912年12月他給黃鍾瑛的輓聯“盡力民國最多，締造艱難，回首思南都儔侶；屈指將材有幾，老成凋謝，傷心問東亞海權”為據。實際上，從孫中山流亡英國、日本的時間來看，自1897年開始，馬漢的海權論就在英、德、日深受重視，產生了巨大的影響；當時中國留學生是20世紀初翻譯和宣傳馬漢海權理論的主要力量。因此，可以斷定善於吸收西方先進思想的孫中山對馬漢的海權理論是知道的。孫中山自己首次使用“海權”一詞是1906年12月2日，他在東京《民報》創刊週年慶祝大會的演說中闡述民主主義時，曾舉例提及“故英國要注重海洋，保

護海權，防糧運不繼”⁽²⁸⁾。從這一時期孫中山的言論來看，他對海權還沒有作專門解釋。到民國成立後，孫中山對如何建設國家使中國盡快富強進行了一系列的實踐和思考後，早在20世紀10年代中後期已形成了自己的海權思想。

首先，孫中山從進化論觀點出發，認為海權對近代社會發展起重要作用，掌握了海權國家才可以強盛，並闡述了世界海權的發展趨勢；結合中國實際，指出國家獨立恢復主權是爭取海權的前提。

孫中山的海權思想受達爾文進化論觀點的影響，認為“天下事非以競爭為不將〔進步〕。當此20世紀，為優勝劣敗、生存競爭。”⁽²⁹⁾“今日之世界，純為一競爭世界。”⁽³⁰⁾并用這一進化論的理論分析海權對國家的影響。他認為“自世界大勢變遷，國力之盛衰強弱，常在海而不在陸，其海上權力優勝者，其國力常佔優勝”⁽³¹⁾。而中國是由於“改變了傳統的寬容政策。閉關鎖國，不與外人通商”，造成沒有循“世界進化之潮流”發展，“近代物質文明不進步”⁽³²⁾，在競爭中處於劣勢，由此發出“傷心問東亞海權”的感嘆！孫中山的海權思想吸取進化論中以競爭求發展的觀點形成自己的思想特徵，認為劣勢的中國應與時俱進，緊緊追隨時代前進的步伐，爭取優勢。他還不斷地探索世界海權發展規律，預見其走勢，為中國爭取海權指明方向。第一次世界大戰結束後，孫中山就敏銳地向國人指出：“歐戰告終，太平洋及遠東為世界視線之焦點”⁽³³⁾，“海權之競爭，由地中海而移於大西洋，今後則由大西洋移於太平洋矣。（……）蓋太平洋之重心，即中國也；爭太平洋之海權，即爭中國之門戶權耳。”⁽³⁴⁾孫中山從進化論的角度揭示近代世界海權競爭的特點以及通過競爭求發展的規律，這在一定程度上反映了資本主義經濟的特徵。他認為海權競爭是國家之間的競爭，帶有世界意義；海權是國家海上實力的表現，競爭結果對國家地位產生重大影響；海權競爭趨勢由小到大，從地中海到大西洋，走向太平洋，遍及世界海洋；而太平洋海權的競爭實質上是爭奪中國“門戶權”，從而喚起國人重視、恢復、保衛自己的海權，具有強烈的反抗侵略性質。

孫中山倡導爭取中國海權的眼光，不僅看到海權具有世界意義，而且指出海權屬國家主權範疇，影響於中國的發展。孫中山認為：“國家之生存要素，為人民、土地、主權。”⁽³⁵⁾恢復主權是國家向海洋發展的前提，近代中國主權喪失，海權又為列強掌握，沿海港口、島嶼、商埠、海上交通權、海關權、海洋外交、海上貿易等主權喪失殆盡，海防力量薄弱，海洋不僅沒有為國家造福，反而成為國家的致命弱點，成為國家發展的一個障礙。孫中山講：“中國自與外國通商以來，同外國立了種種不平等條約，將中國主權、領土送與外國，所以，中國與外人訂立通商條約之日，即中國亡國之日。此等通商條約即係我們的賣身契約”，使“中國不成其為國家”⁽³⁶⁾，由此看到了國家的主權和海權與國家存亡的直接關係，告誡國人“太平洋問題，即世界之海權問題也。”“昔時之地中海問題、大西洋問題，我可付諸不知不問也；惟今後之太平洋問題，則實關於我中華民族之生存，中華國家之命運者也。（……）人方以我為爭，我豈能付之不知不問乎？”⁽³⁷⁾明確表示，“僕之意最好行開放主義，將條約修正，治外法權收回，中國有主權”⁽³⁸⁾，強調“一定要廢除中外一切不平等條約，收回海關、租界和領事裁判權”⁽³⁹⁾。他極力宣傳和活動，並致函美國國務院，派南方革命政府代表參加在美國華盛頓召開的太平洋會議，指出“夫遠東問題，實以中國為樞紐”⁽⁴⁰⁾，認為這是關繫“我國生死”，“取消不平等之條約”，恢復海權的“一線生機”⁽⁴¹⁾，疾呼中國不要放棄這一爭取恢復海權的重要時機。

1923年12月，廣東人民掀起了收回海關主權的反帝愛國運動，孫中山給予大力支持。當列強20艘軍艦停泊在黃埔江面進行武力恫嚇時，孫中山向列強明確表示：“列強對於此事，絕無干涉之權”，“使列強以武力反對此要求，余亦惟有以武力對抗之”⁽⁴²⁾，“即使難勝外艦聯隊，雖敗猶榮”⁽⁴³⁾，還向列強在北京的外交公使團鄭重申明中國收回海關主權的決心，發表了〈關於海關問題之宣言〉，強調“中國海關始終為中國國家機關”⁽⁴⁴⁾，表達了中國人民已覺醒的海權意識和保衛海權的堅強決心。

顯然，孫中山把海權當做國家主權的一部份，並作為國家的發展權來看待，將爭取海權與實現三民主義目標結合起來，從中可以看出孫中山的海權思想具有強烈的愛國主義思想內涵。

其次，孫中山從中國所處的環境及地位出發，在海權理論上非常強調制海權問題，認為要恢復、保衛和發展中國海權，必須強固海防，建設一支矍眼於世界和未來的海上武裝力量。

孫中山目睹近代世界海權的競爭，不僅是列強之間商業和貿易的競爭，而且更以制海權爭奪為前提，“海上權力優勝者，其國力常佔優勝”，並將這一“競爭”的特點與20世紀初世界發展的大勢結合起來，意識到制海權的競爭將變得日趨激烈；並從世界“諸國海軍皆長足進步，爭先恐後，觀諸國海軍表現，其國力競爭之消息，可以默喻矣”⁽⁴⁵⁾，指出“海軍實為富強之基，彼英美人常謂，制海者，可制世界貿易，制世界貿易者，可制世界富源，制世界富源者，可制世界，即此故也”⁽⁴⁶⁾。他把這一世界發展大勢及規律同中國實際結合起來，從世界的角度來分析中國，看到近代以來由於喪失了制海權，海權薄弱給中國帶來的災難和恥辱，讓國家任人宰割，“因為我們的海陸軍和各險要地方沒有預備國防，外國隨時可以衝入，隨時可以亡中國”⁽⁴⁷⁾。他還對清政府加強海權的指導思想“中學為體，西學為用”進行了尖銳的批評：“竊嘗深惟歐洲富強之本，不盡在於船堅炮利、壘固兵強，而在於人能盡其才，地能盡其利，物能盡其用，貨能暢其流——此四事者，富強之大經，治國之大本也。我國家欲恢擴宏圖，勤求遠略，倣行西法以籌自強，而不急於此四者，徒惟堅船利炮之是務，是舍本而圖末也。”⁽⁴⁸⁾他指出中國昔日也建設海軍，而且還在甲午海戰中敗給了日本，“可知國家祇有強兵利艦，亦不足恃”，即使有數百萬強兵、數百萬噸軍艦，“亦不能立國於此三、四十年之內”⁽⁴⁹⁾。孫中山在闡述制海權問題上，指出應注意“本”“末”之關係，在國家政治、經濟與軍事關係上，把改造國家，發展經濟作為根本基礎，不讚成單純地學習和吸收西方技術和裝備。從中可以看出孫中山是從國家整體利益

考慮國家海權問題，闡述制海權的重要性，並不是忽略海軍建設，而是從國家戰略高度和歷史教訓中，擺正兩者之間的關係。孫中山指出：“中國之海軍，合全國之大小戰艦，不能過百隻，設不幸有外侮，則中國危矣。”⁽⁵⁰⁾“現在強鄰如虎，各欲吞食我國，若我國不有相當武械自衛，則我國必為虎所食也”，“故我國須改良武器，然後能自衛也，不為虎所食也”，“故今日中國欲富強，非厲行擴張新軍備建設不可。同志謂中國國防不有相當武備建設，此中國不富強之原因，誠是也。故中國欲勤修軍備，然後可保障國家獨立、民族生存也”⁽⁵⁰⁾。可見，孫中山在闡述制海權思想的時候，非常辯證地分析了海權與國家之間的關係。

在此基礎之上，孫中山於是把海軍建設放在國防建設之首位。近代海防建設，一直是清政府的重心。孫中山從中國近代的教訓和20世紀初中國面臨的形勢，首次提出“海軍建設應列為國防之首要”，主張“興船政以擴海軍，使民國海軍與列強齊驅並駕，在世界稱為一等強國”⁽⁵²⁾。為了實現這一目標，牢牢掌握中國的制海權，孫中山進行了不懈的努力，奮鬥到底。他畢生關心海軍事業，重視海上武裝力量建設。在辛亥革命、二次革命、護國運動、護法運動、反擊陳炯明叛變的過程中，都有賴海軍的參加。他曾說過：“向來革命之成敗，視海軍之向背。”⁽⁵³⁾1912年南京臨時政府成立時，設立了海軍部，突出海軍的重要地位。在定都問題上，“極力主張遷都南京，不讚成北京，其中理由，全國形勢，南京握全國之中，長江流域界於十八省之間，南京為長江之要地，交通便利”，可“收海軍上之利益極為完全”，“南京為海軍之根本”⁽⁵⁴⁾，重視發揮海軍作用，以利於掌握全國的制海權。1921年，他在擬定《建國計劃》中的〈國防計劃綱目〉時，就如何建設與中國地位相適應的海軍問題提出了設想。該計劃所列海軍建設共五大部份：

（一）海軍建設

二十二、發展海軍建設計劃。

二十五、各項重要會議之召集，如開全國

國防建設會議、海軍建設會議、軍事教育會議之屬，由中央政府每年舉行一次召集之，以為整理國防建設。

四十九、組織海、空、陸軍隊之標準。

（二）裝備建設

三十八、向列強定制各項海陸空新式兵器，如潛水艦、航空機、坦克炮車、軍用飛艇、汽球等，以為充實我國之精銳兵器和倣製兵器之需。

五十九、我國之海軍建艦計劃，航空建機計劃，陸軍各種新式槍炮、戰車及科學兵器、機械兵器建造計劃。

（三）訓練教育

三十五、舉行全國國防總集員令之大演習計劃和全國空海陸軍隊國防攻守戰術三大操演。

四十二、聘請列強軍事專家人員來華教練我國海、陸、空軍事學生，及教練國防物質技術工程之意見計劃書。

六十、訓練不敗之海陸空軍軍隊大計劃。

（四）基地建設

二十、各地軍港、要塞炮臺、航空港之新建計劃。

（五）涉及海軍問題

在孫中山擬定的六十三條項目中，還有二十幾項計劃涉及海軍問題。⁽⁵⁵⁾

制海權主要是海軍實力的競爭。從孫中山〈國防計劃綱目〉，可以看出孫中山是站在國防戰略的高度關心和重視海軍建設的，從中可見孫中山近代化的制海權理論。孫中山在研究中國制海權問題時，從中國海陸現狀出發，就海防戰略要地海南島問題進行了專門的論述。他首先分析了海南島的海洋地位和面臨的危險形勢，認為該島“四面港口，星羅棋布”，“貿易船舶之所輻輳，商賈貨物之所雲集，山海物產之所鱗屯，此固海疆之要區，南方之屏障也”，其時各列強“垂涎是島，歷有年所”⁽⁵⁶⁾，指出“今臺灣既去，海南之勢甚孤，倘一旦為外國所佔領，非特該島人民受蹂躪之禍，恐牽一髮而

動全身，即神州大陸亦必受其影響”⁽⁵⁷⁾，為此，從國家海防和掌握制海權角度妖眼，“瓊州位置極南，為大西洋艦隊所必經之路，南洋之門戶也”，尤其是榆林、三亞港口“為天然之海軍根據地”，“吾國海軍諸港如旅順、威海、膠州灣、廣州灣等地，次第借租於外國，其餘可為海軍根據地者無幾，倘再舍此而不顧，恐後患有不可勝言者”⁽⁵⁸⁾。所以，孫中山認為從“鞏固海防”觀點而言，海南島應改設省，其主要目的之一就是要十分重視海南島在中國海防上的戰略地位，把它建成中國的“海軍根據地”，以保衛和爭取制海權的能力。孫中山制海權思想是他海權思想的重要組成部份，佔有突出的位置，這顯然是與孫中山對海權的認識和對中國周邊的安全環境分析分不開的。

第三，孫中山把海洋作為連接世界市場的紐帶，指出它具有重要的經濟地位，積極主張發展中國自己的海洋實業，以港口為“策源地”，外通內聯，帶動國家整體實業的發展。這些內容是孫中山近代化海權思想的突出表現，構成他海權思想最光輝的特徵。

近代的中國人進入了一個不斷面向海洋的時代。五口通商打開了閉關的大門，自此，海洋成為中國人面臨的最緊迫問題。魏源是中國近代海權思想的開拓者，在那個時代他指出中國要面向海洋，重視海軍的作用；洋務運動中的“自強”“求富”，前者取首要位置，後者在實際中被置於次要地位，對海權的認識還比較片面；20世紀初，中國雖掀起“海權論”熱潮，但多熱衷於對海權理論的宣傳、制海權的探討和世界海權發展趨勢的分析，對海洋經濟地位和發展中國的海洋實業的論述寥寥無幾。可見，在那時，中國近代海權思想雖然已經不斷發展，但仍缺乏對世界近代海權理論的全面認識，還沒有形成中國近代的海權理論。

孫中山是中國近代海權思想發展的集大成者。他少年時“負笈外洋”，“始見輪舟之巨、滄海之闊，自是有慕西學之心，窮天地之想”⁽⁵⁹⁾。而在1894年〈上李鴻章書〉中他初步意識到“貨能暢其流”發展海洋經濟的作用。他一生大部份時間都為

“振興中華”奔走世界各地，跨越世界諸大洋，多次往返於世界各大港口之間，把中國與世界結合在一起，把中國政治革命與社會經濟的發展聯繫起來，形成其三民主義理論體系，同時也構成他那近代化的海權思想。

孫中山的民生主義是為了解決社會問題，主要是指人民生活 and 國家經濟建設與發展。《實業計劃》是實現其民生主義的宏偉藍圖。在這一計劃中，孫中山提出了中國積極對外開放，向海洋求生存、求發展，建設中國海洋實業的方案。“今欲急求發達，則不得不持開放主義”⁽⁶⁰⁾，“願欲解決此問題（……）余以為國際共同發展中國實業外，殆無他策。此政策果能實現，則大而世界，小而中國，無不受其利益”⁽⁶¹⁾。這些主張都浸透了孫中山發展海洋實業的偉大設想。

孫中山高度重視港口地位及其在國家經濟發展中的作用，他制訂了一套完整的中國港口的建設規劃。孫中山曾明確提出港口“為國際發展實業計劃之策源地”，“為世界貿易之通路”，是“中國與世界交通運輸之關鍵”。⁽⁶²⁾顯然，他是從港口與世界經濟發展、國際市場以及近代中國的關係來分析港口的地位，認為港口包括以下特點：一是聯繫世界的紐帶，是交通樞紐，具有世界意義；二是開放窗口，具有綜合的多功能作用，還必須擁有與“紐約等大”的世界級大港；三是港口要與內地經濟建設結合互動，推動國家經濟發展。《實業計劃》共有六大計劃，其中三項是關於港口問題的。孫中山規劃在中國沿海建立起以北方大港、東方大港、南方大港為中心的三個世界級大港，其間有四個二等港、九個三等港、十五個漁港構成“連合中國全海岸線”的海港群體。⁽⁶³⁾他說：“願吾人之理想，將欲於有限時期中發達此港，使與紐約等大。”⁽⁶⁴⁾這不僅包含了對發展中國海洋實業的重視，而且還深含狹在海洋經濟上與列強爭海權的思想。孫中山把港口同國家鐵路建設、長江等內河運輸、礦產資源開發、區域經濟佈局、旅遊資源開發、落後地區的開發等密切結合起來。它不單純的是一個港口建設，而是以沿海港口為中心，對外開放交往，對內促進

交通，推動國家整個經濟建設，表現出以港興國的思想。孫中山認為：“交通不便，實業必不能發達”⁽⁶⁵⁾，交通“為一切實業之母”⁽⁶⁶⁾。近代化理想，振興中華的決心，凝結在他的海權思想當中。

孫中山強調要面向世界、獨立自主地發展中國的航運業和造船業。孫中山總結了中國歷史上和英、美、日等國經濟發展的經驗，認為“水運是世界上運輸最便宜的方法”⁽⁶⁷⁾，作為海洋國家，“必先求水運便利”⁽⁶⁸⁾，向海洋發展。“西人於水，則輪船無所不通，五洋四海恍若戶庭，萬國九洲儼同園圃”⁽⁶⁹⁾。中國則不然，“凡屬通商口岸，利權外溢，到處皆然”。航運業薄弱，最大的輪船招商局“不能與外國公司競爭”，“商權幾全握於外人之手”，造成“中國無航業與他抵抗”。⁽⁷⁰⁾因此，孫中山極力主張發展中國的航運業，“急要者，當有一航行海外之商船隊，（……）除航海船隊以外，吾人尚須建造大隊內河淺水船及漁船”⁽⁷¹⁾，同外國爭海權，發展自己的海洋實業。航運和造船“互相所關”影響國家海洋經濟的能力。孫中山目睹世界海洋競爭日趨激烈，正面臨狹“船荒之時代”，分析了中國的國情，力主抓住時機，開拓海洋實業，爭中國海洋權益，主張中國自己組織力量在內河和沿海商埠造商船，要擁有至少一千萬噸的航海船隊和數以萬計的內河船和漁船，造船能力達到年產二百萬噸，同列強“有相等之發達”⁽⁷²⁾。

孫中山發展海洋實業的思想，是為了從根本爭取和鞏固中國海權，使中國近代海權思想同世界海權的發展態勢相適應，力爭處於先進地位。然而，孫中山發展海洋實業的思想仍受到當時西方海權論的影響，對海洋經濟的認識多集中在航運、港口、造船等方面。有學者認為，孫中山已主張“全面開發海洋”⁽⁷³⁾，筆者以為此說值得商榷。孫中山的海權思想是當時最先進的理論，有超前的預見性，然而它畢竟脫離不了他所處時代的局限。

孫中山海權思想的歷史地位

孫中山是一位十分重視維護國家海洋權益的民

主革命家，在爭取中華民族獨立解放和國家富強的鬥爭實踐中，對海權的重要性認識日益深刻，形成了自己的海權思想。

孫中山的海權思想，是把中國與世界緊密聯繫起來，從中國國情出發，放眼於適應世界海權發展的大勢，形成以“振興中華”為目標的海權思想。它承繼了中國近代海權思想的發展，突破了以往以海防建設為中心的海權觀念，發展成從國家政治、經濟、軍事等方面之整體利益考慮的近代化海權思想，在中國海權發展史上閃耀著最先進的思想火花，是近代中國海權思想發展的高峰。

孫中山的海權思想，是在世界進入海洋劇烈競爭時代，由馬漢的擴張爭霸的海權理論影響世界帝國主義列強時期產生的，其突出特點表現為與馬漢海權論形成鮮明的對照，那就是反對帝國主義海權，爭取、保衛和發展中國自己的海權，具有強烈的愛國主義思想。

孫中山是中國民主革命的先行者，他的海權思想是伴隨民族革命實踐不斷地豐富和完善的。由於他在中國近代史上所處的先行者地位，其海權思想顯得更為突出和重要，對他所處的那個時代以及後中國海權的發展都產生了深刻影響，對我們今天正確地認識海權問題，發展國家的海洋事業，建立具有中華民族特點的社會主義海權理論仍具有重大的現實意義。

【註】

- (1) 時平：〈試論孫中山的海洋觀〉，《海軍學術交流》1992年第一期和趙傑主編《辛亥革命與近代中國》，江蘇人民出版社1993年7月版；高曉星：〈論孫中山的海權思想〉，《海軍學術研究》1992年第二期；《近代中國海軍》編輯部編著《近代中國海軍》第二十章第一節〈孫中山的海軍建設思想〉，海潮出版社1994年8月版；史真生〈孫中山的海權觀〉，《中國海洋報》1996年5月10日。此外，涉及孫中山海權問題的論文則更多。
- (2) 載《鄭和研究》1994年第三期；澳門《文化雜誌》中文版，1995年第二十二期，澳門文化司署出版。
- (3) 見《近代中國海軍》編輯部編著《近代中國海軍》第26章〈中國近代海軍軍事學術〉，海潮出版社1994年8月版。
- (4) 該書共四卷，李鳳苞翻譯了卷一和卷二的一部份，佔原書的十分之一。

- (5) (奧國)阿達爾美阿原著，李鳳苞譯《海戰新義》上冊卷二，天津機器局1885年版，頁16。
- (6) (美) Alfred Thayer Mahan: *The Influence of Sea Power Upon History, 1660 ~ 1783*, Bonston liffle Brown and company, 1918年，頁28。
- (7) 同(3)，頁533。
- (8) 〈總理各國事務衙門遵旨會議海防折〉，張俠等合編《清末海軍史料》，海洋出版社1982年5月版，頁58。
- (9)(10) 《李文忠公全書·奏稿》第三十九卷頁32；頁33。
- (11) 《華北雜誌》1905年第九卷。
- (12)(13)(14)(16)(17)(19)(20)(21)(22) 《海軍》第二、三期；第二期；第四期；第一期；第二期頁211；第二期頁14；全上頁47；第一期頁10；第二期頁46。
- (15)(18) 《新民叢報》1903年3月26日，第26號。
- (23) 《時報》(1905年)乙巳七月十七日。
- (24) 張俠等合編《清末海軍史料》，海洋出版社1982年5月版，頁797。
- (25) 〈政務處奏請詳勘象山港折〉(1906年8月30日)，《光緒朝東華錄》。
- (26)(28)(48)(59)(60) 《孫中山全集》第一卷，中華書局1981年8月版，頁5；頁328；頁8；頁25、頁47；頁14。
- (27)(62)(63)(64)(71)(72) 全上，第六卷，中華書局1985年3月版，頁204；頁247；頁254、255、254、；頁332；頁255；頁334。
- (29)(66)(68) 全上，第三卷，中華書局1984年6月版，頁45；頁16；頁16。
- (30)(35)(53) 全上，第四卷，中華書局1985年5月版，頁330；頁337；頁132。
- (31)(45)(49)(50)(51)(52) 全上，第二卷，中華書局1982年7月版，頁564；頁564；頁497；頁390；頁390；頁344。
- (32) 全上，第一卷，頁555；第六卷，頁204、181；
- (33)(34)(37)(40)(41)(55) 全上，第五卷，中華書局1985年4月版，頁595；頁119；頁594；頁570-572。
- (36)(39) 全上，第十一卷，中華書局1986年7月版，頁287、421；頁337。
- (42)(44) 全上，第八卷，中華書局1986年5月版，頁500、511；頁550。
- (43) 廣州市政協文史資料委員會編《廣州百年大事記》上，廣東人民出版社1984年12月版，頁285。《孫中山全集》中引有孫中山原話：“彼力不足與抗，然為四大強國壓倒，雖敗猶榮。”第十一卷，頁491。
- (46) 〈中山先生之海軍觀〉，《海事》第七卷第二期頁89。
- (47)(67)(69) 《孫中山全集》第九卷，中華書局1986年4月版，頁233；頁405；頁405。
- (54) 《孫中山全集》，上海人民出版社1990年7月版，頁70、71。
- (56)(57)(58)(61)(65) 《孫中山全集》第二卷頁563；頁563；頁564；頁481；頁420。
- (70) 全上，第二卷頁403、560；第三卷頁16；第九卷頁207。
- (73) 《近代中國海軍》編輯部編著《近代中國海軍》頁394。



萬曆《廣東通志》濠鏡澳及西草澳位置圖

澳門土生葡人畫師馬偉達 (Victor Hugo Marreiros) 潤色