

孫中山海洋交通建設藍圖之研究

著者／許世宗、林志龍

海軍軍官學校通識教育中心助理教授
國防大學政治作戰學院政治學系助理教授

中國大陸的海岸線約為 18,000 多公里，回首過往，先人自古以來，就始終與海洋保持著親密接觸。近代中國，江河日下，海上戰備廢弛，難以招架來自海上的船堅炮利。民國初肇，世界進入到海洋激烈競爭的時代。孫中山晚年透過演說、電稿、函文，提出許多有關港口、航運及造船廠的建設、海權回復、鞏固與國防建設的作法，如《建國方略》、《實業計畫》，以及草擬國防計畫等。據此，我們體現他的經濟思想、科學精神之視野、魄力及格局外，無疑地，認為國家需要從控制和利用海洋的高度，統籌政治、經濟、軍事而去發展海軍，進而開創國人從海洋看世界的先河。

在《實業計畫》之第三計畫中，孫中山開篇就闡明廣州是此「世界大港」的中心。又說：「吾以此都會為中心，制定第三計畫如下：（一）改良廣州為一世界港。（二）改良廣州水路系統。（三）建設中國西南鐵路系統。（四）建設沿海商埠及漁業港。（五）創立造船廠。」百年後，2013 年，習近平提出「21 世紀海上絲綢之路」倡議，引起世界各國的關注。以及他思想中的「世界大港」涵蓋當時的廣州、香港、澳門、東莞、佛山、三水、大良、香山、小欖、江門、新會諸地。相比類似今天的粵港澳大灣區「9+2」的城市格局。顯見他的構想皆一一被實現，更突顯一位時代偉人的高瞻遠矚。

孫中山思想博大精深，在交通方面，過去討論多集中在鐵路、公路等陸地交通方面，至於海上交通建構思想部分，尚不多見。本文擬就孫中山的海洋意識出發，就他的演講、言論等整理勾勒出走向海洋，建立海上交通之構想。

壹、前言

2013 年，習近平提出「21 世紀海上絲綢

之路」倡議，引起世界各國的關注。中國大陸的海岸線約為 18,000 多公里，回首過往，先人自古以來，就始終與海洋保持著

親密接觸。而中華民族的絲綢經由海上傳播到世界各國的「海上絲綢之路」由來已久，如：秦漢時期，從廣東沿海港口出發，最遠到達印度半島南端和斯里蘭卡島；隋唐時期，與 70 餘國家保持友好關係，「唐人」稱號，隨舟楫遠播；兩宋時期，造船技術進步、指南針運用，讓海上貿易繁盛，最遠到達阿拉伯半島和非洲東海岸；明朝時期，鄭和船隊七次下西洋，宣揚了國威、傳播了友誼，更是創下世界航海史的壯舉；鄭和的曇花一現，之後的明清時期，海洋政策走向閉關鎖國，中華民族的身影從此退出廣大的藍海舞台、驕傲的海洋故事不再一遍遍地述說著。伴隨而來的是，西方霸權國家的崛起爭奪，使原本沉靜已久的萬里海疆，不再平靜。

中華文明，自古以來，以農立國，未能形成明顯的海洋意識。加上近代中國，在滿清政府主政下，政治制度腐化、採閉關鎖國。滿清政府空有偌大的海疆，卻海上戰備廢弛，國力江河日下，面對西方國家來自海上的入侵，以及船堅炮利的威脅，實難以招架。一次次沉痛的戰敗求和、割讓領土、不平等條約等，最終導致門戶洞開，海權喪失殆盡，讓中華文明淪為半殖民地，以及被西方國家口中戲稱為「東亞病夫」。

這段不堪的歷史昭然，無法隨風拂去；痛苦的經歷，未曾從國人的記憶中消除。孫中山思想博大精深，在交通方面，過去討論多集中在鐵路、公路等陸地交通方面，至於海上交通建構思想部分，尚不多見。本文擬就文獻分析法，從孫中山的海洋意識出發，就他的演講、言論等整理勾勒出走向海洋，建立海上交通之構想。

海洋是條「偉大的公路」和人類開發和利用海洋的資源寶庫。海洋不僅是貿易要道和經濟活路，更是軍事力量投送的主要傳送帶。從國際上來看，16 世紀後期到 19 世紀，正是西方海上力量壯大發展的時期，西方殖民主義者、帝國主義者把海洋視為發展海外貿易，積累財富，保證經濟發展和繁榮的命脈，把海上力量盛衰視為國家興亡之所在。

¹ 反觀，中華民族重視海洋是近代在西方船堅炮利威脅下所產生的，這段充滿恥辱和抗爭的歷史進程，讓菁英們有重新審視海洋對國家興衰影響的機會，進而將海洋強國思想推向新的發展階段。² 海權時代，「面海而興」的號角是歷史發展的必然規律，中華民族必須從傳統重視陸權的國家轉化成為海陸並重國家。本文藉此探究孫中山思想對提升全民族海洋思維，參與海洋之深遠影響；並且從中找尋國家未來海洋發展之機會。

貳、近代中國海洋意識興起之背景

孫中山閱歷廣泛，年少時在海外求學，除對海洋發出「始見輪舟之奇，滄海之闊」的讚嘆外，也目睹西方列強藉海洋以發展國勢的眾多事實後，便認識到海洋控制，關係一國的盛衰強弱。晚清以來，西方勢力東侵，帝國主義國家掠奪中國的海洋主權之行徑，使中國幾千年來，與亞歐非各國人民貿易與經濟文化、藝術、思想以及生活習俗交流的海上絲綢之路，逐漸失去往日的輝煌。加上，海洋不僅沒有為國人帶來福祉，反而為國家帶來無盡的屈辱，如列強從海路打開中國大門，強迫簽訂不平等條約，使中國喪失領土、關稅、商貿和司法等主權，導致列強商船與軍艦，可以自由進出中國的領海與內河。

一、滿清末年的屈辱

中國大陸三面靠陸、一面臨海，擁有漫長海岸線、眾多深水不凍良港、數千個島嶼和遼闊海域。這樣的海洋環境，是機會也是威脅，可富庶內地的大河、發展海洋貿易、擁有豐富的海洋資源等；反之，受到海洋阻隔，呈半封閉狀態，進出大洋受制於島鏈的遮斷，若要發展海防，勢必帶

來重大負擔。

古代中國長期受北方遊牧民族的侵襲，以及本身陸地物產豐富，加之受海洋保護，故形成「重陸輕海」的國防經濟觀，忽視國家海軍及國民海洋貿易的發展，導致海權發展嚴重缺乏積累，海洋國土意識長期較為淡薄。這種落後於時代發展的海權觀念，明清時期達到極致。近代中國的海洋意識萌芽於 19 世紀的鴉片戰爭，即西方資本主義國家對中華民族頻繁地進行海上入侵，傳統海防思想已不適應新情況，在抗禦西方國家海上入侵中，近代中國海防思想隨之逐步產生（具抗禦外侮性質）。³

後來，在林則徐、魏源等思想家的鼓吹下，海權思想才受到啟蒙，其後於洋務運動過程中，更因建設海防而有進一步的發展。誠如魏源在其《海國圖志·籌海篇》中所主張：「改漕運為海運，由海運而發展海商，由海商而建立新式海軍，由擁有強大海軍而掌握海權，期望中國通過發展海洋文明從而成為一個能夠足以『制夷』的『海國』。」⁴

二、民初列強的壓迫

就國內而言，孫中山認為國家生存包括土地、人民和主權，三者缺一不可，土地包括海洋，海權的喪失直接威脅到民族的

生存。就國際而言，孫中山在〈與梁士詒等聯名主張瓊州改設行省理由書〉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，其國力常占優勝。」⁵ 進入 19 世紀以來，海權國家一直在進行軍備競賽，這種競爭進入 20 世紀以後變得更加激烈。德、英、美、日、俄等國無不認識到海上力量強弱與國力間的緊密聯繫，想憑藉其強大的海上勢力迅速進入世界列強行列。⁶ 德國就聲稱：「對於全世界正在成為英國人、法國人、俄國人和日本人的領地這一狀況，我們再也不能忍受下去了。」⁷ 正如孫中山在〈三民主義：民族主義（第二講）〉中所說：「從前列強的心理，以為中國永遠不能振作，自己不能管理自己，所以把中國沿海的地方像大連、威海衛、九龍等處來佔領，做一個根據地，以便瓜分中國。」⁸

三、對世界局勢的觀察

馬漢認為，國家經濟的發展和國家力量的強大與海上力量的存在休戚相關。⁹ 也就是說，一個國家的商業和海軍的利益是緊密聯繫在一起的。一個日益龐大的國家航運業和急劇發展的國際貿易，將必然會引來一支與之相稱的海軍接踵而至。

歐戰爆發後，啟發孫中山對世界各國的

軍事動向，尤其是各國為尋求向海發展的決心，不再將陸軍視為唯一的武力展示，海軍發展因而得到關注。誠如孫中山在〈三民主義：民族主義（第四講）〉所言：「歐戰…這次戰事擴充，影響到全世界，各國人民都被捲入旋渦之中。這次大戰爭所以構成的原因：一是撒克遜民族和條頓民族互爭海上的霸權。因為德國近來強盛，海軍逐漸擴張，成世界上第二海權的強國；英國要自己的海軍獨霸全球，所以要打破第二海權的德國。英德兩國都想在海上爭權，所以便起戰爭。」¹⁰ 不僅英、德兩國因海權而戰，美、德間同樣也因海權爭奪而戰：「德宣言封鎖地帶無警告擊沉以後，美國及其他中立國船，皆有中止之懼，於是美之工業為之大搖。美國為保護此種利益，乃欲打破德之潛艇勢力，而繼續其通商，此其宣戰之本意也。」¹¹ 從這裡更可看出，他雖然不是軍人，也具有軍事戰略的知識。

歐戰結束後，孫中山察覺到太平洋海權爭奪時代的來臨，如他在給姚伯麟《戰後太平洋問題》的序言中說道：「何謂太平洋問題？即世界之海權問題也。海權之競爭，由地中海而移於大西洋，今後則由大西洋而移於太平洋矣。……惟今後之太平洋問題，則實關於我中華民族之生存，中華國

家之運命者也。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；誰握此門戶，則有此堂奧、有此寶藏也。」¹²

參、孫中山的海洋意識

海洋是人類重要的運輸通道、資源寶庫、國防屏障和聯接世界的紐帶與橋樑。民國初肇，世界進入到海洋激烈競爭的時代。孫中山的海洋意識產生，應該與馬漢的海權思想的傳入有關。由於北洋軍閥的統治，政治腐敗、經濟衰退，海防與海軍建設基本上處於停滯狀態，海防思想的發展也受到嚴重障礙。¹³ 然而，當時的中華民國急需破除觀念障礙，孫中山對海權的貢獻，主要是深刻認識到走出思維上的鎖國，發展海權乃當務之急。誠如 1921 年 10 月 10 日於〈實業計畫〉指出：「惟發展之權，操之在我則存，操之在人則亡。」¹⁴ 孫中山因而成為中國近代海權最早的宣導者，以下說明如后：

一、從海防走向海權思維

海防的根本問題是發展海權，傳統的海防思想只是消極防禦，海上自保政策的局限、海軍力量的薄弱及戰術、戰略的錯誤最終沒能將威脅擋在海岸之外，使得海權喪失

殆盡。¹⁵ 地理大發現後，制海權成為西方霸權國家的優先考量因素；直到馬漢的海權論提出後，海洋意識對世界各國海權思想產生深遠的影響。

西方的海權對中國來說，像是舶來品，與中國古代的海權不同。近代中國的海權觀念與實踐，仍停留在守護內河與內江的陸權觀念，連守衛沿海的基本戰略觀都沒有；由於沒有海權的戰略觀，加上滿清政府不願意改革、投注經費建設海軍與培育人才，導致海軍無法因軍科技術的進步，改變「近海防禦」的海權觀念。¹⁶ 誠如魏源有感各國將馬漢的《海權論》（1890 年出版）奉為主臬時所言：「獨惜吾國對於馬漢的海權學說竟然出奇地忽視。」¹⁷ 以及 1912 年 4 月 12 日，孫中山在武昌談到海權問題時憂心忡忡地說：「沿海塘沽炮台久已撤除，尚難添置，外兵雲屯，虎視眈眈。我以初立的民國，新創立的政府，竟孤處外無國防，內多危機之地，一旦為外人所乘，覆巢之下，安有完卵。」¹⁸

直到西方列強的船堅炮利，無情地打開中國的海洋門戶後，海權喪失殆盡，留下「萬里海疆，戰備廢弛」的有海無防之歷史教訓。一些為救亡圖存的有識之士，為提升國人的海洋意識、收回國家喪失的海權，

努力不懈地譯介馬漢的海權論（如嚴復）。誠如孫中山指出：「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。……我國之兵船不如外國之堅利也，槍炮不如外國之精銳也，兵工廠不如外國設備齊完也。故今日中國欲富強，非厲行擴張新軍備建設不可。……」¹⁹ 綜上，滿清末年，就有人提倡海權，而孫中山的海權意識有初步的覺醒，即近代中國的海上軍事力量的薄弱，不僅難以保證國家的富強，甚至會危及到國家的安全。

二、強調以海洋為主的海權觀

海權是一個概念體系，是一個國家對海洋的控制和利用之權，如謀取海洋利益、主張海洋權利、提升海洋軍力，強化海洋觀念等相關概念都屬於海權範疇。海權的有無與強弱均源於一個國家的觀念和戰略，倘若一個國家的海洋觀念和海洋戰略比較落後，必然對海洋權利重視不夠，從而也不會擁有維護海洋利益的海洋權力。如由於海洋觀念不強、海洋戰略落後，導致中國在近代迅速衰敗。因此，海洋觀念和海洋戰略納入海權的範疇。²⁰

中國大陸是陸海複合型國家，兼具海陸地理特點。然而，長期受到農業文明「重陸輕海」、「陸主海從」、「厚陸薄海」、

「大陸中心主義」等傳統觀念的束縛，中國近代海洋意識一直處於空白狀態。真正出現一套較有體系的海洋意識是在馬漢的《海權論》傳入清朝後。然而，受到中國封建統治階級的腐朽及海洋意識的淡漠，將海洋看成是「護城河」，致使國家陷入政治經濟文化危機，海權建設只能成為空談。在歷次中、外海戰的失敗，使一些有心想改革傳統陸權觀念者，感到「有海無防」的悲哀與無奈；孫中山在當時封閉的時代，闡明一個國家和民族必須走向海洋，才能成為真正的世界強國。²¹

綜上，孫中山的海洋意識，是建立在他對海權意識覺醒的基礎上。對海洋與國家政治、經濟、軍事乃至整個社會進步的關係有著極為深刻的認識。所以，在對未來中國的建設規劃上，孫中山從中國現實出發，明確提出「以海興國」的戰略指導思想，進而規劃出以海強國的宏偉藍圖。²²

三、宣傳從海洋看世界

清末，洋務運動將「師夷長技以制夷」思想付諸實踐，建設現代海軍，開發海洋貿易，以應對不斷來自海上的安全威脅和競爭。然而，在實踐的過程中，洋務派將海權簡單地理解為「船堅炮利」。因此，單純地從海防角度重視船艦技術和海軍編

制的仿效，並沒有從經濟貿易的需要、海權勢力的爭奪以及海洋意識的樹立等角度來轉變思想。這成了整個清末海軍建設和海洋發展的基本思維。²³

民國時期的海權思想以孫中山的海權思想為代表。孫中山借鑒西方海權論，提出自己的一些海權思想。孫中山對中華民族長期過分強調陸權忽視海權的事實，其晚年透過演說、電稿、函文，提出許多有關港口、航運及造船廠的建設、海權回復、鞏固與國防建設的作法，如〈建國方略〉、〈實業計畫〉，以及草擬國防計畫等。據此，我們體現他的經濟思想、科學精神之視野、魄力及格局外，無疑地，認為國家需要從控制和利用海洋的高度，統籌政治、經濟、軍事而去發展海軍，進而開創國人從海洋看世界的先河。可說孫中山的雄心之大、理想之高、籌劃之周全、強國之心的迫切，對國家深具價值和長遠影響。故藉此，喚醒全民族的海洋意識、提升全民族海洋思維，認清海洋價值，增強海洋實力，把全民族的思想意識提高到與國家和民族海洋利益需要相適應的高度，把全民族的海洋熱情和海洋建設資源凝聚起來，迎向海洋，參與海洋。

綜上，孫中山的海洋意識，並不是單純重

視海軍的建設，而是同時重視海洋的商業與貿易。他曾指出：「『港口為國際發展實業計畫之策源地』、『為世界貿易之通路』、『是中國與世界交通運輸之關鍵』。」²⁴

肆、孫中山海洋交通建設之構想

孫中山說：「築港修路」計畫，以及「交通為實業之母」。可見發展鐵路、公路，僅是他發展交通的一個基礎部分，還包括海、空交通等。「海洋絕對不是終點，也不是限制我們的界線；海洋是視野無限的延伸，以及迎向未來希望的憑藉」。因此，凡有海岸線的國家，必須要適應交通貿易和安全的需要。實業建設是最重要的經濟基礎和物質基礎。創制維艱，孫中山卸任臨時大總統後，提出大規模的建國計畫，即主張全面落實實業建設與國防建設計畫相呼應。其中定都、設省、築港、興建海軍、造船工業與海上交通事業的大小船隊等不少項目，是與國家富強、鞏固國防、強化海防、掌控海洋、國民生計等息息相關。以下分述如后：

一、定都南京

1912年10月26日，孫中山主張定都南

京，有其重要的戰略意義，理由是「遷都南京，不贊成北京，其中理由：全國形勢，南京據全國之中，長江流域介於十八省之間，南京為長江之要地，交通便利。…南京據長江之險，江陰、鎮江等處炮台極有力量，為南京最要門戶，收海軍上之利益極為完全。…且南京為海軍之根本，若創設製造廠，材料益稱便宜。」²⁵顯見以南京作為首都，乃是取其鄰近海洋，以利於掌握全國的制海權；並可建立提供海軍優良的物質基礎和環境條件，發揮海軍作用，實具有重要戰略意義和方便發展海軍力量等理由。

另外，從行政制度設計上，可以看出孫中山對海軍的高度重视。1912年，中華民國南京臨時政府剛剛成立，百廢待興，孫中山就倡議設立海軍部，任命劉冠雄為海軍總長。又於1921年，擬定《國防計畫綱目》時，就設想如何建設與中國地位相適應的海軍，²⁶可見海軍在其心目中的重要性地位。

二、海港建設

港口是海洋運輸的起始點，是發展海運的關鍵，也是世界航海強國的必備條件，是一國對外經濟聯繫的門戶。港口規劃是孫中山「經略海洋」、全面發展中國近代

海洋實業的重要關注點。首先，孫中山的海洋交通建設藍圖是以海港建設為起點，港口為世界發展實業計畫之策源地。誠如〈實業計畫〉中孫中山視港口為「北方大港之築，用為國際發展實業計畫之策源地。中國與世界交通運輸之關鍵，亦繫夫此。」²⁷

孫中山的〈實業計畫〉六大計畫中的前三項，是興建臨海三大海港—北方大港的直隸灣（位於大沽口與秦皇島兩地之中途，清河、灤河兩口之間）²⁸、東方大港的杭州灣（位於上海）²⁹和南方大港的廣州（位於廣州）³⁰，作為區域經濟建設核心，帶動華北平原、長江流域和珠江流域的三大腹地的工業、商業、農業與航運等的海洋經濟發展。孫中山依靠完善的海港系統發展海疆並帶動內地與陸地邊疆的政治經濟發展。另外，在此基礎上，從北到南設置營口、海州、福州及欽州等4個二等海港；葫蘆島、黃河埠、芝罘（煙台）、寧波、溫州、廈門、汕頭、電白和海口等9個三等海港；尚有安東（今遼寧丹東）、海洋島（距大連灣76海浬，戰略地位重要）、秦皇島、龍口、石島港（今山東威海）、新洋港（今江蘇鹽城）、呂四港（今江蘇南通）、長塗港（位於浙江岱山）、石浦（位於浙江省象山縣）、

福寧（今福建省霞浦縣）、湄洲灣（位於福建省泉州市和莆田市交界處）、汕尾、西江口、海安、榆林港等 15 個漁港。³¹ 這樣就「可以連合中國全海岸線，起於高麗界之安東，止於近越南界之欽州」³²，全部連接起來，成為東南部海疆建設的戰略設施，以及形成一個功能互補的港口群，從而促進中國整體經濟的發展。³³

沿海沿江的城市，名為「通商口岸」，實成為列強侵華的前沿據點。³⁴ 又沿海大港的建設與海軍要港互為表裡，成為國家確立海權重鎮之所在。以興建三大港整套的實業建設計畫，作為貫通全國南北東西六大鐵路的起迄點、疏通河道水系、流通物資、海外移民等，無一不考慮整體的國防規劃。孫中山的建設計畫內容充實、體系完整，具有雄厚而堅實的經濟基礎，以作為國家長治久安之策。誠如孫中山在〈與梁士詒等聯名主張瓊州改設行省理由書〉所述：「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。」³⁵ 所以，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。這不單

是港口建設問題，而是以沿海港口為中心，對外開放交往，對內通過發達交通網帶動國家整個經濟建設，表現出以海興國的思想。³⁶

三、興建海南島

海南島的戰略地位重要，海南島為中國大陸領海西南之門戶，南疆第一大島，其不但在國防上佔有重要地位，而且在經濟上亦居特殊位置。³⁷ 孫中山深刻認識到海南島鞏固邊防、開啟富源的重要，其支持海南建省的三個理由：海南島資源豐富、海南島邊防地位重要、榆林港地位特殊極其適合作為軍港。³⁸

首先，民國時期，其豐富資源已為國人所共識，日、法等帝國主義則對之垂涎已久。最先宣導開發海南島資源的是孫中山，他強調開發海南的重要性，曾以太平洋大門戶稱海南島，指出：「海南固又甚富而未開發之地也，已耕作者，僅有沿海一帶地方，其中央猶為茂密之森林，黎人所居，其藏礦最富；如使全島悉已開發，則海口一港，將為出入口貨輻輳之區。海口港面極淺，即行小船，猶須下錨於數英里外之泊船地，此於載客載貨，均大不便，所以海口港面，必須改良。況此港面，又以供異日本陸及此島鐵路完成之後，兩地往來接駁貨載之

聯絡船碼頭之用也。」³⁹ 又說：「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」；又說：「不特可以固中國之門戶，且可以控制南洋一帶」。

其次，民國初期對海南島的治理，其行政區劃沿襲清制，只將州改為縣，置瓊崖道，設道尹，治理全島，下轄瓊山、澄邁、臨高等 13 縣。至民國 10 年，廢除道制，由粵軍旅長兼領瓊崖善後處處長，掌軍民兩政。南京臨時政府成立後，孫中山曾多次提出海南建省，以完備海疆防線，並陳述其理由在於鞏固海防；開發天然資源，振興實業；方便行政等等。因此，1912 年 9 月 11 日，孫中山與廣東旅京同鄉人士討論瓊州（海南島）的建省問題，指出：「瓊州宜改設行省也。…位置極南，為大西洋艦隊所必經之路，南洋之門戶也。…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，倘舍此而不顧，恐後患有不可勝言者。」⁴⁰

第三，海南島除落實建省外，孫中山為鞏固沿海海域及建設海軍理想基地，其設立軍港，佈置海軍來負責防禦、警備及鎮守。誠如孫中山所述：「今我國海軍雖不克與

列強爭勝，然有海軍根據地，置而不顧，甚非國家永久之大計、鞏固邊防之政策也，倘改為行省，則瓊州之軍港易於建設。」

⁴¹ 顯見，孫中山認為當前海軍無法與西方列強的海軍抗衡，但從長遠來看，海軍基地是海軍強大的必要前提。建立海南省是為了建設天然海軍根據地榆林港，以便加速海軍發展以扼守這一戰略要衝，牢牢把握住制海權。⁴²

四、建設海軍

近代中國政治經濟重心在東南沿海地區，東南沿海各省是清政府和民國政府財富主要來源地，對統治集團地位的穩固具有重要的意義。但是，中國歷來防衛最薄弱的也恰恰是東南海防，而西方資本主義列強對中國侵略的主要途徑又來自海上，其軍事力量的優勢又是海軍。這種狀況，迫使中國統治當局不得不研究探討如何建設海軍，加強海防的問題。⁴³ 誠如孫中山所言：「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。最近可以亡中國的是日本。……海軍也是很強的，幾乎可以和英美爭雄。……像這種驅逐艦在日本有百幾十隻，日本如果用這種戰艦來和我們打仗，隨時便可以破我們的國防，制我們的死命…。」⁴⁴

孫中山認為國家要能掌握海洋交通，才能制世界貿易及世界富源，首先必須要有控制海洋的軍事力量。民初以來，中國海軍實力遠不如歐美及日本等國，一旦有海上戰事，隨時都可以亡國，如他指出：「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。」因此，建立強大的海軍成為其必須面對的重大建設。他主張興船政以擴海軍，把海軍建設置於國防建設之中最重要的位置，如他所說：「吾想今日民主政府，必定努力整理新軍備建設，改革中國之軍備也，而不有昔日滿清政府之腐敗也。」又說：「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。」據此，孫中山對海軍組織及管理、一般海運事務營運提出自己的一套「藍色國土」新秩序，如設立海軍部、海運司、海軍軍區、佈防要港等。

民國時期的海防思想雖然提出了爭奪近海制海權的海軍戰略原則，但實際上這一思想並未能成為海防建設和作戰的指導方針。消極防禦的「守勢」戰略依然長期佔據支配地位。海防戰略的保守落後，不僅制約了海軍建設發展，而且成為近代中國歷次

反侵略海防作戰失敗的重要原因。⁴⁵1912年1月1日，臨時政府成立，孫中山就任臨時大總統，就相當關注海軍的建設，他深知海軍和海權之間的關係是「唇齒相依」。因此，孫中山除繼承晚清海軍建設的既有規模，任命黃鍾英為海軍總長外，又積極地建立「海軍部」，正式將海權問題提上中國國防建設的日程。

另外，1914年〈中華革命黨革命方略〉訂頒：「海軍區域令：第一條民國沿海分為五區，其區畫如左：第一海軍區一自盛京省鴨綠江起經直隸省而至山東省黃河等之沿海一帶。第二海軍區一自山東省黃河起而至江蘇省淮河等之沿海一帶。第三海軍區一自江蘇省淮河起而至浙江省甌江等之沿海一帶。第四海軍區一自浙江省甌江起經福建省而至廣東省韓江等之沿海一帶。第五海軍區一自廣東省韓江起而至廣東省中越國界等之沿海一帶。第二條各海軍區內設要港如左：第一海軍區要港一設於直隸省秦皇島。第二海軍區要港一設於山東省煙台。第三海軍區要港一設於江蘇省上海。第四海軍區要港一設於福建省馬尾。第五海軍區要港一設於廣東省黃埔。第三條各海軍區之防禦、警備，由該要港之要港部鎮守之。」⁴⁶顯見，孫中山對海軍整體

的組織規劃，以及依軍事地略劃分各艦隊防衛的海區範圍。

綜上，海防建設在國防建設中有其重要性。守舊的海防觀是無法保衛領海和海岸線。故孫中山在海防建設方面，有其戰略、戰術思考、研究、比較，他強調艦船、兵員、軍港等建設之重要。如：海軍軍隊採精兵制、購買和建造艦械兵器、訓練海軍人才、築建軍港和軍事演習等。因此，1921年7月8日，孫中山與廖仲愷探討國防問題，其中涉及海權問題的計畫有：太平洋國際問題與中國；各地軍港、要塞炮台、航空港之新建設計畫；各項重要會議之召集，如開全國國防建設會議、海軍建設會議等；舉行全國國防總集員令之大演習計畫和全國空、海、陸軍隊國防攻守戰術之大操演；向列強定制各項海、陸、空新式兵器，如潛水艇、航空機、軍用飛艇等；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；我國海軍建造軍艦；列強之遠東遠征空、海、陸軍與我國國防。⁴⁷

五、發達造船實力

造船是發展海運的基礎。造船業是世界上最先發展起來的工業部門之一，工業化發展最早的國家都是造船大國。1912年7月

1日，孫中山在〈復陳其美論建設國防武備書〉中說：「我國之兵船不如外國之堅利也，槍砲不如外國之精銳也，兵工廠不如外國設備齊完也，故今日中國欲富強，非厲行擴張新軍備建設不可……。昔滿清政府將擴張海軍建設之費，…，以作私人之娛樂，吾想今日民主政府，必定努力整理新軍備建設，…。」⁴⁸因此，孫中山認為要面向世界，中國要想獨立自主地發展航運業和造船業，不僅要適應國際造船業發展的趨勢，而且要努力提高中國的造船實力。

此外，在〈實業計畫〉中，孫中山堅持向海洋求生存，強調以沿海港口為中心，以航運業和造船業為依託，加快對外開放與交往；規劃海洋中轉樞紐建設、海洋資源佔領與取得，以及為取得海洋權所必須的經濟、軍事建設等一整套的海洋開發、利用藍圖，並提出建造與紐約等世界級大港、同列強有相同發達的造船業和海運業。⁴⁹誠如1912年4月21日在福建歡迎會答詞〈興船政以擴充海軍〉：「到馬江船政局，又荷船政局長沈君希南盡歡迎，邀觀製造輪機脅鍋爐等廠十餘所，乃知從前船政締造之艱，經營之善，成船不少，足為海軍根基。……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，

則文所厚望於沈君也！」⁵⁰

伍、結論

孫中山面對日益嚴峻的國內外形勢，不斷地探索救國之路，提出了諸多設想，如：參仿西、講求新法、循世界進化潮流等。其中國家民族興衰，與建立強大的海洋國防，以及運用具有海洋之心的海權思想，提倡海洋實業救國的民生理念，有著緊密的關係。因此，孫中山喚醒國人國家發展、人民生存和振興中華，不斷地增強守衛海疆的國防力量，把海洋作為聯接世界市場的紐帶。發展國防建設與海洋經濟息息相關，如：以港口建設、海洋交通、島嶼主權、海軍組織和防禦體系、因地制宜的海防戰略、人才培育、河道疏通、礦產開發及物資流通等，無一不是國防需要與國家長治久安相結合。百年前，孫中山就有如此宏偉的遠光，是當時有識之士無法比擬的。

21世紀是海洋的世紀，孫中山早在20世紀初期就看出，未來海權爭奪與21世紀重心在亞洲和太平洋。面海而興是國家利益拓展的重要戰略空間，海洋直接關係到國家未來的政治安全和經濟發展。中國大陸後續的實踐與運用，均可看到當時孫中山海洋意識的影子，如海權思想脈絡、海軍

建設與發展、「近海防禦」戰略等。近年來，高度重視海洋，更是主動積極地走向海洋，堅決地維護領海主權和海洋權益。

中共當前的領導人習近平曾說過：「太平洋之大，可以容得下中美兩國。」年來，習近平又強調發展「21世紀海上絲綢之路」。廣東省作為重要港口城市，在「海上絲綢之路」中佔有重要戰略位置。以粵港澳大灣區門戶為樞紐，沿廣東、福建、廣西和南海海岸線規劃佈局粵港澳大灣區黃金岸帶。以珠澳創新圈、珠中江經濟圈、粵西城市群為支撐，形成包括環北部灣以及海南在內的灣區西南沿海發展極，依託中國一東南亞自貿區政策優勢，探索建立面向東南亞的對外開放高地。我國身在臺灣，是個島國，勢必要將國家的獨立、進步、富強與世界發展大勢緊緊地聯繫在一起。因此，孫中山的海洋和平發展和海洋建設的智慧，如合理分派資源、釐定明確施政優先秩序、順應國際趨勢、釐定施政的重要性和急迫性等，可作為新時期國家奔向海洋發展，主張國家和人民的權益最重要的「海洋之星」。



- 1 史春林，〈孫中山海權觀評析〉，《福建論壇·人文社會科學版》，第3期，2008年，頁58。
- 2 梁亞濱，〈中國建設海洋強國的動力與路徑〉，《太平洋學報》，第23卷第1期，2015年1月，頁80。
- 3 史滇生，〈中國近代海防思想論綱〉，《軍事歷史研究》，第2期，1996年，頁98。
- 4 李強華，〈基於近代海洋意識覺醒視角的魏源『海國』理念探究〉，《上海海洋大學學報》，第5期，2012年，頁917-922。
- 5 孫中山，〈與梁士詒等聯名主張瓊州改設行省理由書〉，秦孝儀主編，《國父全集（第九冊）》（臺北：近代中國出版社，1989年），頁568。
- 6 李強華，〈地緣政治視角下的孫中山海權思想探析〉，《太平洋學報》，第19卷第12期，2011年12月，頁10。
- 7 N.M. 羅斯圖諾夫，〈第一次世界大戰史（上冊）〉（上海：上海譯文出版社，1982年），頁79。
- 8 孫中山，〈三民主義：民族主義（第二講）〉，秦孝儀主編，《國父全集（第一冊）》（臺北：近代中國出版社，1989年），頁14。
- 9 羅伯特·西格，劉學成等編譯，《馬漢》（北京：解放軍出版社，1989年），頁113。
- 10 孫中山，〈三民主義：民族主義（第四講）〉，秦孝儀主編，《國父全集（第一冊）》（臺北：近代中國出版社，1989年），頁30。
- 11 孫中山，〈中國存亡問題〉，秦孝儀主編，《國父全集（第二冊）》（臺北：近代中國出版社，1989年），頁298。
- 12 孫中山，〈姚伯麟著「戰後太平洋問題」〉，秦孝儀主編，《國父全集（第九冊）》（臺北：近代中國出版社，1989年），頁593。
- 13 同註3，頁105。
- 14 孫中山，〈實業計畫〉，秦孝儀主編，《國父全集（第一冊）》（臺北：近代中國出版社，1989年），頁423。
- 15 同註6，頁10-11。
- 16 陸文浩，〈中山先生海權思想之研究及其對中國大陸的影響〉，《發展與前瞻學報》，第8期，2015年，頁102。
- 17 王家儉，〈魏默深的海權思想：近代中國宣導海權的先驅〉，《清史研究論叢》（臺北：文史哲出版社，1994年），頁132-133。
- 18 陳旭麓、郝盛潮，〈孫中山集外集〉（上海：上海人民出版社，1990年），頁52。
- 19 孫中山，〈復陳其美論建設國防武備書〉，秦孝儀主編，《國父全集（第四冊）》（臺北：近代中國出版社，1989年），頁256。
- 20 馬玉婷，〈構建新時期中國海洋戰略〉（杭州：浙江大學碩士學位論文，2016年），頁24。
- 21 同註16，頁102。
- 22 盛清才，〈孫中山的海洋思想與實踐〉，《史學月刊》，第7期，2012年，頁134。
- 23 同註2，頁80。
- 24 王詩成，〈海洋強國論〉（北京：海洋出版社，2004年），頁28。
- 25 孫中山，〈南京為長江之要地適宜為首都〉，秦孝儀主編，《國父全集（第三冊）》（臺北：近代中國出版社，1989年），頁126。
- 26 時平，〈孫中山海權思想研究〉，《海洋開發與管理》，第1期，1998年，頁79。
- 27 同註14，頁431。
- 28 〈實業計畫〉：「……北方大港之築，用為國際發展實業計畫之策源地。中國與世界交通運輸之關鍵，亦繫夫此。此為中樞，其餘四事傍屬焉。第一部北方大港茲擬建築不封凍之深水大港於直隸灣中。中國該部

- 必需此港，國人宿昔感之，無時或忘。嚮者屢經設計浚深大沽口沙，又議築港於岐河口。秦皇島港已見小規模的實行，而葫蘆島港，在經籌商興築。今餘所策，皆在上舉諸地以外，蓋前兩者距深水過遠，而淡水過近，隆冬即行冰結，不堪作深水不凍商港用。後兩者與戶口集中地遼隔，用為商港，不能見利。茲所計畫之港，在大沽口、秦皇島兩地之中途，清河、灤河兩口之間，沿大沽口、秦皇島間海岸岬角上。該地為直隸灣中最近深水之一點。若將清河、灤河兩淡水遠引他去，免就近結冰，使為深水不凍大港，絕非至難之事。」參考資料：孫中山，〈實業計畫〉，秦孝儀主編，《國父全集（第一冊）》（臺北：近代中國出版社，1989年），頁430-439。
- 29 〈實業計畫〉：「…上海現在雖已成為全中國最大之商港，而苟長此不變，則無以適合於將來為世界商港之需用與要求。…計畫港當位於乍浦岬與澈浦岬之間，此兩點相距約十五英里，應自此岬至彼岬建一海堤，而於乍浦一端，離山數百尺之處，開一缺口，以為港之正門。」參考資料：孫中山，〈實業計畫〉，秦孝儀主編，《國父全集（第一冊）》（臺北：近代中國出版社，1989年），頁439-462。
- 30 〈實業計畫〉：「…吾人之南方大港，當然為廣州。廣州不僅中國南部之商業中心，亦為通中國最大之都市；迄於近世，廣州實太平洋岸最大都市也，亞洲之商業中心也。中國而得開發者，廣州將必恢復其昔時之重要矣。吾以此都會為中心，制定第三計畫如左：一、改良廣州為一世界港；二、改良廣州水路系統；三、建設中國西南鐵路系統；四、建設沿海商埠及漁業港；五、創立造船廠。第一部改良廣州為一世界港。」參考資料：孫中山，〈實業計畫〉，秦孝儀主編，《國父全集（第一冊）》（臺北：近代中國出版社，1989年），頁463-488。
- 31 同註18，頁64。
- 32 同註14，頁486-487。
- 33 同註22，頁134。
- 34 趙書剛，〈孫中山的海權觀〉，《鄭州大學學報》，第48卷第1期，2015年1月，頁166。
- 35 同註5，頁568。
- 36 同註26，頁80。
- 37 夏軍，〈民國時期海南島經濟規劃開發述略〉，《民國檔案》，第1期，2001年1月，頁105。
- 38 同註34，頁170。
- 39 同註14，頁485。
- 40 同註5，頁568。
- 41 同註5，頁568。
- 42 同註6，頁12-13。
- 43 同註3，頁107。
- 44 孫中山，〈三民主義：民族主義（第五講）〉，秦孝儀主編，《國父全集（第一冊）》（臺北：近代中國出版社，1989年），頁39。
- 45 同註3，頁107。
- 46 孫中山，〈革命方略：中華革命黨革命方略—第二編軍政府〉，秦孝儀主編，《國父全集（第一冊）》（臺北：近代中國出版社，1989年），頁324。
- 47 同註34，頁168-169。
- 48 同註19，頁256-257。
- 49 同註22，頁134。
- 50 孫中山，〈興船政以擴充海軍〉，秦孝儀主編，《國父全集（第三冊）》（臺北：近代中國出版社，1989年），頁41。