

A BRIEF HISTORY
OF SEA POWER

海权简史

海权与大国兴衰

熊显华◎著

得海权者得天下

纵览海洋文明，透视大国兴衰
展望海上丝绸之路，洞察海权转移规律

台海出版社

海权简史

海权与大国兴衰

熊显华◎著

台海出版社

图书在版编目(CIP)数据

海权简史:海权与大国兴衰/熊显华著.--北京:
台海出版社,2017.3
ISBN 978-7-5168-1360-7

I. ①海… II. ①熊… III. ①制海权—军事史—世界—通俗读物 IV. ①E815-49

中国版本图书馆CIP数据核字(2017)第065777号

海权简史:海权与大国兴衰

著者:熊显华

责任编辑:王艳

装帧设计:张合涛

版式设计:苏洪涛

责任印制:李广顺 王丽君

出版发行:台海出版社

地址:北京市东城区景山东街20号,邮政编码:100009

电话:010-64041652(发行,邮购)

传真:010-84045799(总编室)

网址:www.taimeng.org.cn/thcbs/default.htm

E-mail:thcbs@126.com

经销:全国各地新华书店

印刷:北京艺堂印刷有限公司

本书如有破损、缺页、装订错误,请与本社联系调换

开本:710mm×1000mm 1/16

字数:230千字

印张:19

版次:2017年4月第1版

印次:2017年4月第1次印刷

书号:ISBN 978-7-5168-1360-7

定价:58.00元

版权所有 翻印必究

序言

值得的永远记忆

在我诚惶诚恐地打算写出海洋对于一个国家到底有多大作用的期间，出现了一些小插曲。

2011年，由我编译的《大国海权》一经上市就成为热销书，直至今日依然畅销不衰，中央电视台曾做了专题节目报道，并得到广大读者、军事专家的认可。

2014年，我又根据美国杰出军事理论家阿尔弗雷德·赛耶·马汉的海权“三部曲”——《海权对历史的影响（1660—1783）》《海权对法国大革命和帝国的影响》《海权与1812年战争的关系》，并结合多方面的史籍资料，重新翻译了这位影响世界历史进程人物的伟大著作，重新定名为《大国由海权崛起》，书中对难点、疑点的批注和阐释高达近千处。这种认真的态度得到了著名军事专家李杰大校的赞赏。

然而，在我的心里一直有一个未了的遗憾：是否能有这样一部既通俗易懂，又广泛细致地剖析东西方海权对大国兴衰影响的著作？

此后的五年时间里，我于沉思中，脑海里竟然波澜壮阔地浮现出那些湮没在风尘里的海洋文明史，时至今日，它们依然历历在目——

人类的发明早期为何多与陆地相关，第一个走向海洋的是谁，第一艘船是怎样的？

在海上航行迷失了方向该怎么办，通往东方的航线在哪里，多少人命丧大洋？

海盗为什么那么厉害，冒险家和航海家谁更厉害，其间有什么联系？

冰岛、澳大利亚、美洲、非洲……是如何被发现的，一条属于中国的海上密道竟然拯救了俄罗斯舰队，奥斯曼土耳其帝国是如何走向衰亡的？

美拉尼西亚人、波利尼西亚人、腓尼基人、斯堪的纳维亚人为探索海洋做出了哪些贡献，郑和下西洋有多少鲜为人知的事？

达尔文主义何以成为殖民扩张的狂热理由，海上丝绸之路到底是怎么回事？

闭关锁国下的中国真的锁国了吗，西方人眼中的中国人是怎样的，中国错过了多少次成为海权强国的机会？

东西方国家在造船业、各种舰艇、战略战术、技术革新上呈现出的异同是什么？

明朝何以在一月时间就可以造出上千艘高质量的舰船，晚清为后世的海权发展留下了哪些可贵的财富与经验？

私营造船厂是否成为当时核心技术的掌握者，抑或中间链条？

西班牙、英国、日本、德国、俄罗斯、美国等国在海权的道理上是如何博弈的？

日本、德国是否真的理解了马汉理论，它们在“二战”中的失败与海权有多大关系？

制空权的诞生对海权产生了什么样的冲击，空权、海权、陆权可以完美

结合吗？

我们需要什么样的海军，中国海权的出路在哪里？

……

太多与海洋、海权相关的问题纠缠于心，让我时常处在兴奋中。因为，它们或许都将成为我这本书中的重要内容。

静下心来后，我通过各种途径查阅相关史料，结合自身以及诸多专家的理论或观点，站在相对客观的视角重新审视海权与大国兴衰之间的关系，于是，就有了这部带有十足诚意的作品《海权简史：海权与大国兴衰》。

回溯历史，我们应有这样的感触：一个国家的海权意识是否强烈对于国家的崛起至关重要，在此基础上诞生的海军应成为一个国家海上的主要力量；它在浩瀚的海洋上，该如何行事，秉承什么样的信条，部署什么样的舰船，采用什么样的战略战术……这些都将成为有责任感、荣辱感的国人不能回避的问题。

我们还要清醒地看到，如何应对来自海洋的危机，如何界定其战争形式，在受到海权概念所阐释的角色与结构的影响后，东西方诸国的表现是各不相同的。

譬如美国，它曾明显地受益于马汉的海权思想，然而到了20世纪80年代末，随着苏联海军威胁的消失，美国的海军政策做出了相应调整，在1992年的一份海军白皮书中将新形势下的海权描述为“从外海上的作战决定性地转向从海上进行联合行动……海军将集中于沿海作战及从海上的机动行动”。

对此，我们应该学习到某种难得的经验，一百年后的今天，美国虽然放弃了马汉关于击败敌舰是海军首要目标的教义，但这并不代表美国抛弃了马

汉理论的核心。它不过是在新的世界架构上进行了形式上的变换而已，这也是美国海权力量强大的重要原因之一。

马汉曾这样揭示：一个认真的海洋政策必须要有民众的支持。而支持的前提是民众了解到海洋对一个国家有多么的重要，特别是像中国这样陆地占大多数面积的国家。美国海军战略学家莱尔·J. 戈尔茨坦博士曾认为：在过去的600年里，中国是逐渐从海洋中退出的，而欧洲国家的海军力量却在扩大，直至影响全球。在近现代历史中，中国主要以陆地的形态支配着与其大陆接壤的国家，这大抵是出于民众对海权相关知识的匮乏所致，当西方的坚船利炮击碎了中华民族的“夜郎梦”，泱泱中华，又承受了怎样的血与泪的教训？

百年的屈辱历史让我们不得不勇敢地面对这样一个残酷的事实：海权意识的缺失带来的后果是沉重的，民众的海权意识缺失所导致的结果更是让人扼腕。正如军事理论家若米尼的名言所说——“(这是)值得的永远记忆”，创作这本《海权简史：海权与大国兴衰》，目的十分明确，就是力所能及地将海权意识的重要性告知国人，哪怕影响甚微，也要执着地坚持下去。

通过上千年的海权历史研究，我们还会发现近年来中国领海上各种冲突频繁的原因，是否因为我们的海上力量还不够强大？南海的局面为什么变得愈加复杂？钓鱼岛之争中，日本政府公然撞我渔船、抓我渔民，其公然挑衅之目的是什么？中菲南海争端中菲律宾提交国际仲裁法庭，无理的指责背后又隐藏了什么？晚清的张之洞曾说：“中国无海不能立国，无海军则无海。”某种意义上讲，得海权者得天下，无海权无以成大国。现实中诸多的事实告诫我们：中国若要和平发展，在海权建设的路途上任重而道远。

当然，在面对当今世界格局与中国的发展时，我们也要欣喜地看到，中

国终究迎来了海权时代，对海洋的开发和利用也呈现出了具有中国特色的局面。我们在领海的合法范围内自由自在地享有利用海权开展的社会政治、经济、军事、科研等活动，并将这种和平的海权理念传播出去。“一带一路”的理念便是相应的成果展示，在高举和平发展的旗帜下，主动地发展与沿线国家的经济合作伙伴关系，共同打造政治互信、经济融合、文化包容的利益共同体，共同建设“21世纪海上丝绸之路”。

21世纪是被世界各国所公认的海洋时代。鉴于此，我们伟大的“中国梦”当中，理应有海权建设的浓墨一笔。只有这样，中华民族才能在未来海权时代的激烈竞争中立于不败之地。

感谢出版方，感谢该书的策划编辑以及为此书做出辛勤工作的同人们！他们的出版初衷和我的欣然一致，我期待这样一部书不是终结，它应该还有后续的！

熊显华

2017年1月30日

目录

- 第一章 走向海洋：古代文明的探索
- 一、地理环境与出行工具 /002
 - 二、早期船的发明与使用 /008
 - 三、一些航线的开辟与港口的建立 /019
 - 四、闭关锁国 /023
- 第二章 改变世界：纵横大洋
- 一、早期的环绕航行 /030
 - 二、纵横大洋的大明王朝 /040
 - 三、探寻通往东方航线的“死亡之旅” /048
- 第三章 海权还是陆权：日本的两难抉择
- 一、海权意识萌芽 /056
 - 二、马汉的海权理论对日本的影响 /067
 - 三、“二战”前的日本海军 /074
 - 四、魂断太平洋 /081

第四章 不甘寂寞：德国海上力量的宿命

- 一、大陆巨头的海上愿景 /092
- 二、阿尔弗雷德·冯·提尔皮茨的构想 /106
- 三、两次世界大战下的悲歌 /115
- 四、地理环境与世界政策的尴尬 /133

第五章 海上霸主：西班牙的崛起与衰落

- 一、影响世界的西班牙征服者 /140
- 二、打劫海上霸主 /145
- 三、帝国没落 /154

第六章 传奇日不落：英国海权沉浮

- 一、通往亚洲的北方海峡 /162
- 二、不仅仅是海盗 /169
- 三、罪恶的“人肉黄金”贸易 /180
- 四、大不列颠帝国 /185
- 五、夕阳“赞歌” /192

第七章 战斗民族：俄罗斯的坎坷海权之路

- 一、争夺出海口 /208
- 二、无可避免的变革 /226
- 三、成败与反思 /238

第八章 上天眷顾：美国海军的全球霸权

一、海洋大国的诞生 /244

二、美国的“世界”策略 /257

三、不同时期的海洋安全形态 /265

第九章 王者归来：中国海权战略与崛起

一、明清时期的海权片段 /272


二、简析中国造船业现状 /281

三、愿景展望 /286

后记：关于创作，关于本书 /289

附录：主要参考文献 /290

003

The background of the cover is a textured, greyish surface, possibly a rock face, covered with various ancient rock art symbols. These include a large, prominent symbol at the top with a series of vertical lines extending upwards from a horizontal base, and several other symbols scattered throughout, some resembling stylized human figures or abstract shapes. The overall appearance is that of an archaeological site.

第一章

走向海洋：古代文明的探索

一、地理环境与出行工具

1

地理环境作为能量的交错带，包括了诸多资源。譬如，土地、河流、湖泊、山脉、矿藏、气候、动植物……人类自诞生开始，就必须面对并逐步适应它们。好在人类通过自身各方面的进化，在时间的推移中，逐渐地“适应”了下来——

其一，通过改变自身的一些条件，用以适应地理环境。譬如，不同地区的人种有着不同的体貌特征，人类在长期的进化当中适应了当地的自然条件。如北极地区的土著爱斯基摩人，他们分布在从西伯利亚、阿拉斯加到格陵兰的北极圈一线附近，为了适应那里寒冷的气候，他们面部在许多万年的演化中逐渐变得宽大，主要特征有：突出显著的颊骨、皱襞发达的眼角、短的四肢、较大的躯干，还有比较突出的外鼻和强有力地横张着的上下颞骨。这些体貌特征很适合在寒冷地带生存。

其二，通过发明创造、改造自然，让地理环境按照人类的意愿发展。如修房建屋、开山铺路、兴建各种工业园区。这些人类行为，让世界文明走向了新的高度。

以上两种方式经常相伴而生，共同作用于地理环境。

当我们把早期文明的发源地进行对比，就会发现一个很有意思的现象：地理环境对这些文明的发展历程影响是如此的明显；同时，这些文明的特点也彰显了不同的地域特征。

譬如，早期的亚非文明多发端于大河流域，中华文明源于黄河流域，而埃及则源于尼罗河以及美索不达米亚的两河文明。

可以看出，大河流域对于文明孕育的重要性，当然，也并非全然如此。如长江流域，由于位于中国南部的亚热带季风气候区，这里气候较为湿热，土壤为黏土，加上稠密的水系等特点，成为阻隔交通的障碍。

此种状况，一直到铁器出现、船的发明才改变，而原本阻碍交通的河道反而成为方便的交通了。毕竟，水运是迄今为止最廉价的交通方式。

这就是说，地理环境与出行工具是具有紧密相连的有趣特质的，而其间的发明创造，亦构成了一种相辅相成的关系。

2

在中国出现的比较先进的交通工具，绝大多数都与陆地相关，这主要是因中国大部分地区属于内陆。

早在西周时期，就已经出现了名为“车正”的管理机构，里面聚集了很多厉害的工匠。那时候的工匠一般是世袭的，世代为官府劳作，故具备产生发明的诸多条件，如出行的需求、货物的运输、农业的耕种，等等。

这时候，一位名叫奚仲的“车正”工匠以智慧的姿态站上了历史的舞台——他发明了世界上第一辆马车。根据《滕县志》里面的记载：

当夏禹之时封为薛，为禹掌车服大夫。奚仲……以木为车盖仍纜车正

旧职，故后人亦称奚仲造车。

《左传》中，对这样的木制马车做了比较详细的介绍：它设有车架、车轴、车箱，为了保持平衡，采用左右两个轮子。同样，在《墨子》里，也有论述：

古者羿作弓，伾作甲，奚仲作车。

这算是非常厉害的发明了，甚至有人觉得，奚仲造车的贡献不亚于“四大发明”。盖因马车的发明与使用不但解决了落后的交通问题，还促进了道路设施的发展，扩大了商贸运输和文化交流活动。

这样看来，环境因素对发明创造的确有着非常重大的影响。像欧洲地势比较平坦，自然会在马车的发展上走得比较远；而中国的北方地区多属崎岖之地，在这样的地域环境里自然会限制到马车的发明和改进。

另外，马匹也是一个重要的条件。在人类的驯养史中，马无论是体量大小，还是力量以及耐力，都堪称对人类的完美补充，可以说，正是有了马这种能发挥强大动力的“工具”，马车的发明才有了更多的可能。

对于中国和欧洲这样的农业文明来说，马匹是备受欢迎的，当然也是极其昂贵的。即使到了19世纪，美国人的出行方式仍然主要靠双脚。其实，这一点在中国也好不到哪里去，以至于相当部分官员上任都只能步行或骑驴。

拥有众多良好马匹的民族，大概只有那些少数民族了，他们生活的地域环境适合马的成长。比如古代的胡人，他们马匹不仅数量众多，而且品质优良，当时的中原文明很多时候都需要从他们那里进口，再加上朝廷下令禁止民间养马（防止民众造反），马匹成了长期短缺的“贵族”。于是，

一个有趣的现象就出现了：四轮马车十分罕见。虽然，在先秦时期的皇族里面已经有“六马”了，但终究没能推广开来。

这不仅仅是出于等级尊卑的考虑，而是马匹真的不够用，再加上没有先进的转向部件，使得四轮马车的性价比大大下降。我们知道，四轮马车与双轮马车相比，其优势在于“稳”，也只有稳，才是最安全的。古代的中国人应该没有克服前轮转向这个难题，又不具备古罗马那种宽阔的大道，四轮马车最终没能得到有效的推广和改进。

尽管马车一经发明，在人类社会中所发挥的作用就不断地提升，但也并非一帆风顺，事实上，就马车而言还是出了不少安全事故的。显然，这也是受到了地理环境因素的影响。不管是平原地区，还是崎岖不平的山地，古人都付出了沉痛的代价。有一个现象可以说明这一点：南宋时期，轿子的使用数量曾一度超过了车，各级官员皆偏重于坐轿。其中原因，除了北方领土的丢失，导致马匹缺少外，轿相对马车更平稳也是一个很重要的原因。

看来，人类社会除了马车以外，还需要其他的出行工具。再者，人作为群居性的高级动物，出行方式自然不可能太单一。出于各种需要考虑，其他的发明创造必然会随着历史的前进，一项项地应运而生。

人类的各种活动、交流乃至生存，对出行工具提出了越来越多的要求。像中国这样的半内陆国家当中，那些生存在海边的人们，从原始社会开始，要跨过河流——这样的欲望相较内陆的人们更加强烈，更多的非陆路交通工具由此而诞生。

3

在水上行驶，由于水体大体是平的，几乎没有什么坡度，这种优质的

特点在海面上尤其突出。而且海上有天然的驱动力——洋流以及风力，这时候，让人惊喜的场面就出现了：

一个人驾驶着船儿，悠然且愉悦地运载着很多的货物，晃晃荡荡地就行驶到了很远的地方。假如他此行是要到某亲戚、朋友家做客，又带着那么多的“礼品”，对方一定高兴死了。而这样的运载方式，在陆地上是难以做到的，更是丘陵山地等地形所不可想象的。

人的聪明才智与欲望，使得人类这个种群更加适合成为高等的动物。生活在海边的人们，“迫于”生活环境的压力而进行了思考与创造。在经过一番尝试后，一种先进的水上出行工具就具备了诞生的极大可能。也只有这样，当时的人们才能在茫茫大海中获取更多自身需要的东西。当然，人类天生的冒险精神也是必不可少的，在未知与风浪中，人类勇往直前，新的出行工具也逐渐成熟。

然后说说水上出行工具诞生所依赖的文明土壤。

一般来说，那些曲折的海岸，尤其是半岛四布、气候温和的地中海沿岸地区，其环境十分适合成为人类重要文明的发源地，于是在那里出现了先进的科学技术及发达的农耕等。

例如，位于地中海的腹地、红海之滨的埃及，其东至亚洲、北至欧洲、南至非洲大陆，不仅为三洲通衢，且居中连海接洋。这里理所当然地成为了重要的文明发源地。

再例如罗马，公元3世纪，随着亚洲人贸易线路的西进，罗马帝国的君士坦丁大帝在拜占庭建立了一个新的首都，也就是今天的伊斯坦布尔，这座城市有着非常好的地理优势——它扼守波斯普鲁斯海峡，东面是黑海、西面是地中海、南面是亚洲、北面是欧洲。聪明又有见识的罗马人，在与海洋打交道的过程中，逐步建立了庞大的东罗马帝国。