

青少年国防知识读本

张晞海

中国

海权



报告

海潮出版社

青少年国防知识读本

中国海权报告

(古代、近代部分)

张晞海

海潮出版社

2000年·北京

目 录

导论 海权如是说	(1)
----------------	-------

第一部 古代中国文明的海洋因子

第一章 远古时期：华夏先民的远涉重洋	
活动	(3)
有段石磬：远古先民横渡太平洋	
的见证	(3)
随波逐流：远古先民利用海洋	
的智慧	(4)
第二章 商周时期：诸侯各国对海洋的亲和	(7)
殷人航渡美洲	(7)
中国战船的诞生	(11)
中国海军的诞生	(13)

	中国海战的开始	(14)
	商业性航海的出现	(16)
	越海航行之肇始	(17)
	大九州学说的陆海意识	(17)
	古代中国海洋意识的萌动	(18)
第三章	秦汉时期：中国首次海洋大经略	(21)
	驾驭大海：秦汉战船跃前矛	(21)
	始皇巡海：面向海洋，倚海致富	(23)
	徐福东渡：国家级大规模海上远 航的序幕	(25)
	秦皇汉武：经略海洋的奠基者	(28)
第四章	大唐王朝：走向海洋的东方大国	(33)
	鉴真，一个执著超越海洋的中国 和尚	(33)
	远航日本的海上通道	(36)
	盛极一时的“海上丝绸之路”	(39)
	海洋经济意识的产物——市舶司	(44)
	领先世界的远洋化、大型化船舶	(45)
第五章	宋元时代：国威远播数千万里	(49)
	独步一时的宋元海船	(49)
	主动向海洋索取的既定国策	(51)
	汪大渊的远洋航行和他的《岛 夷志略》	(52)
	空前广泛的远洋通航区域	(54)
	依靠海上力量，国威远播欧、	

亚、非三大洲	(57)
比西方领先 200 余年的定量航海技术	(63)
第六章 明代初期：郑和七下西洋的沉重思考	(67)
郑和七下西洋——15 世纪无与伦比的特混舰队	(68)
郑和七下西洋——15 世纪人类征服海洋的壮举	(71)
郑和七下西洋——15 世纪世界“海洋时代”来临前的伟大先导	(74)
郑和七下西洋——15 世纪东方最伟大的一场历史悲剧	(80)
第七章 明清“海禁”时期：华夏天朝远离海洋的悲哀	(95)
明代严格的“海禁”	(96)
明代有限的“开禁”	(101)
清初三次强制性“迁海”	(105)
清朝严格限制下的“开禁”	(106)
落伍于时代的对外贸易政策	(113)
“海禁”的畸形产儿——海上武装走私	(117)
“海禁”的历史性大悲哀	(121)

第二部 近代中国民族海 权意识的觉醒

第八章 清季王朝：挣扎于传统羁绊中的	
海权意识	(147)
衰落的清季海防	(147)
丰富的古代海洋因子何以没有	
发达起来	(156)
中国近代海防意识的萌动	(161)
中国近代海防意识的探索	(165)
中国近代海防思想的形成	(170)
中国近代海军海防蓝图	(173)
中国近代海防思想的基本成熟	(175)
传统观念对近代中国海防思想	
的窒息	(180)
缺乏海权内容的近代中国海防思想	(185)
近代中国海军建设的尝试	(188)
近代中国海军蓝图的“黄土”烙印	(193)
近代中国海军的摇篮	(199)
远东一流的近代中国海军舰队	(204)
近代中国海军建设的停滞	(211)
近代中国与日本国的海权之争	(214)
灰飞烟灭：消极防御的悲惨结局	(222)
近代中国国防战略重点的转型	

与再建	(231)
近代中国海军第一人：李鸿章	
的国防战略思想轨迹	(238)
合理与失衡：近代中国第一个	
海军战略布局	(243)
第九章 中华民国：“遗忘”海洋的时代	(249)
孙中山先生树立的一座海权丰碑	(250)
孙中山先生“伤心问东亚海权”！	(253)
孙中山先生未竟的海军蓝图	(256)
军阀统治下中国海军的如蜗之行	(260)
中国海军陆战队的产生	(264)
中国海军航空兵的萌发	(265)
流产的国民政府《海军国防计	
划草案》	(268)
“海”军乎，“江”军乎：民	
国前期海军的悲哀	(272)
世纪奇谈：海军，已决无保留	
之余地	(276)
中国海军的被动苦战	(281)
中国海军的第二次覆没	(284)
近代中国海权的丧失	(288)

导论 海权如是说

近代数个世纪以来，我国封建统治者重陆地、轻海洋，特别是明代中期奉行“禁海锁国”政策，不仅使我国失去了航海贸易的机会，而且面对殖民主义、帝国主义从海上的入侵，陷入了有海无防的悲惨境地。从1840年鸦片战争开始，到1945年抗日战争结束，美、法、英、日、俄、德、奥、意等帝国主义列强单独或联合以坚船利炮从海上入侵我国沿海地区达470余次，其中规模较大的有84次。从我国辽东半岛的大孤山到海南岛的三亚港，几乎所有重要港口和岛屿都遭到过侵略者的铁蹄践踏。仅1930年至1939年，外国侵略者军舰进入我国港口的数字高达14697艘，平均每年就有1600余艘外国军舰进入我国港口，从海上掠走我国大量财富。

这是为什么？这是因为：一个濒临海洋的国家，如果没有足够的海上力量捍卫自己的海洋权益，就会造成一代悲剧乃至千百年阵痛；一个缺乏海洋意识的民族，一个只见陆地国土，忽视海洋国土的民族，就只能是一个没有兴盛未来的民族；在发达的资本主义及帝国主义面前，海洋是陆地天然屏障的认识早已过时，它只会成为侵略者扩张的通道和向陆地纵深进击的前进阵地。这就是一个海权的问题，一个海洋权益，即保护、利用、控制海洋的

能力问题。

当今社会，人们不仅高度重视海权，而且对海权已有一个共识：

海权，不单指既定的海洋权益，即国家对内海、领海的主权和国家对其毗连区、专属经济区和陆架的主权权力及专属管辖权，是国家通过法律对其海上既定权益的肯定，而且，还应包括人们对海洋权益的争取、利用和保护，是一个历史范畴，也是一个国家的战略理论。海权意识，是人们对于海权的认识，含有海洋经济意识、海洋国土意识、海洋国防意识等方面。海洋经济是海权形成的动力，海洋国土是海权的凭借，海洋国防是争取和保护海权的形式。

海权，海权理论的创立和系统论述，当首推美国海军历史学家、海军战略理论家艾尔弗雷德·塞耶·马汉（1840.9.27—1914.12.1）及其海权理论的代表作《海权对历史的影响（1660～1783）》（1890年出版）。

马汉一生致力于海军战略理论研究和著述，《海权对历史的影响（1660～1783）》是马汉海权论的第一部成功之作，是马汉海权论的奠基之作。该书通过对17世纪至18世纪英国、美国、荷兰、西班牙、法国等殖民帝国争霸海洋的若干海战战例的分析，揭示出他的有关海权理论的基本核心主张，即：获得制海权或控制了海上要冲的国家就掌握了历史的主动权；海权，就其广义来说，涉及了有益于使一个民族依靠海洋或利用海洋强大起来的所有事情；海权，是战争决定性因素，研究海军战略，对于一

个自由国家的全体公民来说，是一件有意义、有价值的事情，尤其是对于那些负责国家外交关系的人来说，更是如此；海军战略，就是在和平时期与战争时期持续地建立与加强国家的海权地位。

与此同时，马汉对海权及其构成要素进行了深入探讨，提出了构成海权的六个条件和三个环节的观点，即：

在如何使用海权的问题上，马汉认为，海军在战争中的主要任务是夺取制海权，即将敌方海上兵力从海区内赶走。为此，其办法是：在总决战中消灭敌人的舰队，或者将其封锁在基地内，或者两者兼使。

马汉认为，维护世界海权地位的广泛基础在于大贸易、大工业和广大的殖民地制度，反过来，有了海权，就有了一切。有了海权，就有了大贸易，就有了海外基地，一句话，有了海权，就有了世界霸权。在人类历史与现实斗争中，都被证明是正确的理论与观点。

马汉海权理论一经提出，引起大多数海洋国家的高度重视。在美国，海军界著名人士认为：“马汉首先把海军事务及其成就纳入国家事务，使其价值成为国家生活的一个因素”；“这部著作是一部经典，它明白无误地给美国指出了正确的方向”。在英国，马汉的著作被认为，“还没有任何著作，能与马汉所著的《海权对历史的影响》和西奥多·罗斯福所著《1812年的海战》（1812年出版，一部强调单舰海战的享有盛誉的著作）相媲美，因此，美国（我们大洋彼岸的亲族）目前创作真正具有哲理性的海军史著作方面名列前茅。”美国、英国、日本等国家，均把

马汉看作海军界“贤哲之一”，其海权理论在当时及以后几个世纪的历史演进中，不仅引导着诸如英、美、日、前苏联等国家成为世界海洋大国、强国，而且马汉提出的争得国家海权、保卫国家海权、保护控制国家海洋权益的观念及其斗争艺术已被广大的海洋国家所认同。海权观念，将经历新的世纪的检验。

马汉提出的影响各国海权的六个条件是：

1. 地理位置：国家所处的地理位置不必凭借陆地保卫自己，也不必在大陆上扩充领土。这些国家把目标指向海洋，那么这些国家就比一个以大陆为界的国家具有更为有利的地理位置。

2. 自然结构：致力于海上力量的国家必须拥有广大的海岸，必须拥有无数得到保护的深港和深入富庶的内地农业区的大河。这些自然条件必须同一支强大的海军所依靠的……对海洋的天赋的爱结合起来。当海洋不仅是一个国家的边境或者把一个国家包围起来，而且海洋还把一个国家分割成两部分或三部分时，控制海洋就不仅仅是一种欲望了，而是一件涉及国家存亡必不可缺的事情了。这样一种自然条件，或是使其海军诞生和强大，或是使其国家软弱无力。

3. 领土范围：影响海权发展的领土范围，不只是指一个国家总面积的平方英里数，而且还包括它的海岸线的长度和将要被考虑的港口的特点。海岸线的长度依据人口的多少是一个国家强弱的根源。

4. 人口数量：一个国家不仅必须有足够的人口，而且

必须有大批人充当水手，或至少随时准备受雇于舰船，以及从事制造海军设备，即“以海为业”的人口基础。

5. 民族特点：如果海权真正建立在一种广泛的平时贸易的基础之上，从事商业的习性往往必然是依靠海洋强大起来的民族的显著特点，海上的各种危险，都不可能阻挡一个民族通过海上贸易去寻找财富。通过其他方法可能会找到致富的地方，但未必会取得海权。

6. 政府性质：就海权而言，如果一个国家是在一个完全受人民精神鼓舞，并且完全了解大多数人的真正爱好的政府的领导下，这个国家一定会取得最辉煌的成就。

继 19 世纪中叶美国海军理论家马汉创立海权论之后，20 世纪中叶，前苏联海军主要军事政治权威，海军总司令谢·格·戈尔什科夫又提出了国家海上威力学说。比之马汉海权论，内容更加全面、丰富、准确。国家海上威力学说一经发表，立即引起世界各国的普遍重视。该学说体系中主要观点都有很高的参考实用价值。该学说体系构成主要表现在：

1. 国家海上威力概念：国家海上威力这一概念包含：国家研究（考察）海洋和开发海洋资源的能力，运输船队和捕鱼船队的现状及它所保障国家需求的能力，国家造船工业的现状和造船能力，以及与保障本国利益相适应的海军。

2. 国家海上威力作用：国家海上威力在一定程度上标志着一个国家的经济和军事实力。因而，也标志着一个国家在世界舞台上的作用。

3. 国家海上威力各组成部分（海军、运输船队、捕鱼船队、科学考察船队等）的联系：

首先应把国家海上威力看做是国家利用海洋一切资源为人民服务 and 充分发展经济的能力。在这个意义上说，“海上威力”，在某种程度上同“国家经济威力”的概念相似。因此，可以把海上威力看做国家经济威力的一个组成部分，海上威力既是国家经济的间接表现，又影响国家经济。

在存在着互相敌对的社会体系的情况下，海军一向居于首位。因为帝国主义的大洋战略的军事理论基本点是：一切陆上目标都可以从大洋方向实施突击，而大洋核武器系统本身则是机动性最强而难以打击的。它可以利用水层做掩护，利用大洋的广阔空间做伪装，海军不只是海上武装斗争的主要工具，而且是战略核兵力的一个最重要的部分，它对远离海岸的陆上目标，短时间内即能实施威力巨大的打击；同时，将核武器集中于海军作战范围内，可以使核突击远离本国领土。

海上运输船队和捕鱼船队是国家海上实力的重要组成部分。运输船队不仅仅是重要的经济手段，而且一旦发生战争它还是海军舰队的重要后备力量，运输船队是国家海上实力的多面手，无论在战时还是平时，都起着极为重要的作用。

第一部 古代中国文明 的海洋因子

中国，有世界四大文明古国之美誉。

四大文明，主要是依靠陆地、大河养育的文明，可称谓大河文明、大陆文明抑或陆河文明。

陆河文明，主要表现为农业是其文明主体，大河是其文明尽头，政治是其文明主导。

在世界航海史的殿堂里，中国领先了15个世纪。然而，中华民族的历史中，却严重缺乏蓝色文明。

海洋似乎永远与社会的开放相伴，永远与商业贸易为伍；封闭的社会，自给的经济，不允许、也不可能创造出真正的蓝色文明。

第一章 远古时期：华夏先民的远涉重洋活动

日本人说：中国人向来就不长于航海术，尤以蒙古土耳其血统之汉人为然。

德国人、美国人说：在唐朝以前，中国船从未到达波斯湾。

国内学者也有人说：中国船只只在近海中航行，因此，中国人在航远海或大洋时，就要乘外国船。

然而，在朝鲜、日本、太平洋东岸和北美阿拉斯加等地，在大洋洲的一些岛屿上，均发现了代表中国远古海洋文化的龙山文化及百越文化，如有孔石斧、有孔石刀、黑质陶器及有段石磷。说明：至少五六千年前，中国人民已有远涉大洋的能力。

有段石磷：远古先民横渡太平洋的见证

中国东部沿海所居的先民，古代统称作东夷。据《越绝书·吴内传》说：“越人谓船为须虑……。习之于夷。夷，海也。”据此，东夷与东海同意。足见中国东部的夷人便是习于海上活动的海人，史界通称其为“龙山”。而我国

古代东南沿海及岭南地区同系分支的多个部族，史界称其为“百越”。越人“水行而山处，以舟为车，以楫为马，往若飘风，去则难从”，是一个濒海而居，以渔捞为业而善于操船航海的民族，国内外考古学家通过对中国有段石磡（东南沿海先民所用工具，经研究，国内外学者公认此工具在距今七千年前原产地在中国东南沿海）在海外的分布态势研究，进而对远古时代先人漂航到达地进行了推断，认为在六、七千年或最迟四、五千年以前，中国东部、南部沿海的龙山人、越人的航海水平已能远涉重洋，主要到达地是：

龙山人，从山东渡渤海，沿黄海北岸航抵朝鲜南端，借左旋环流到日本。再沿日本西海岸穿过津轻海峡而东航美洲。

东南沿海的越人，是从浙江或福建先跨海到达台湾，然后航海到达菲律宾。或从广东、香港、海南岛到达菲律宾以后，就近航抵婆罗洲西部和苏拉威西岛，随着赤道逆流，逐岛向东漂去，最后终于到达了玻里尼西亚群岛，甚至到达了拉丁美洲，横渡了太平洋，与地中海区域的著名航海民族媲美而毫不逊色。

随波逐流：远古先民利用海洋的智慧

迄今为止，远古航海是否能利用篷帆借助风力前进，还没有见到这方面的资料。那么，漂航航海，就必须对海洋的有规律的海流有明确的了解。中国的越人和龙山人等沿海及远洋漂航，正是利用了这一主要自然条件，表现