

地理研究 第66期 民國106年5月  
Journal of Geographical Research No. 66, May 2017  
DOI: 10.6234/JGR.2017.66.02

## 沙學浚先生的海國學說與運用

### Hsueh-Chuen Sha's Theory of "Marine Country" and Its Application

何沛東<sup>a</sup>

Pei-Dong Ho

Abstract

The concept of a "Marine Country" originates from the western countries. It has long been regarded as the cloak of democracy for the western hegemonic. Hsueh-Chun Sha incorporated the advantages of the western and eastern marine cultural concepts, interpreted the Chinese marine culture and reflected the tribulation of modern China. He eventually formed his own "Marine Country" theory. He also considered the past, present and future of a marine China. He put his "Marine Country" theory into practice to development a marine country.

**Keywords : Hsueh-Chun Sha, Marine Country, Theory, Application, China**

### 摘 要

「海洋國家」的概念源於西方，長時間被視為西方強權的民主外衣。沙學浚先生吸取中西方海洋思想，在對中國歷來海洋文化的解讀和詮釋、中國近代遭受苦難反思的基礎之上，形成了自己的海國學說。沙先生還對中國海洋發展的歷史與現狀及未來進行了思考和展望。並將其海國學說運用到劃分中國經濟區、首都的選址、臺灣的戰略地位與發展等議題上，努力促使中國向海洋強國的目標邁進。

**關鍵詞：沙學浚、海洋國家、學說、運用、中國**

### 前 言

沙學浚，字道夷，1907 年出生於江蘇省泰州市。他於 1926 年考入南京金陵大學，後轉學至

---

<sup>a</sup> 上海復旦大學歷史學系博士研究生，通訊作者（e-mail：hpd87@163.com）。  
Doctoral Candidate, Department of History, Fudan University, Shanghai.

中央大學教育學系，在中央大學學習期間輔修地理學，師從張其昀先生。1932年自費到德國留學，入萊比錫大學、柏林大學學習地圖學，1936獲得博士學位。歸國後，先後在中山大學、復旦大學、浙江大學、中央大學、香港聯合書院、新加坡南洋大學、臺灣師範大學任教。沙先生在政治地理學、歷史地理學、國防地理學、地圖學等方面著作頗豐，對我國近現代地理學和地理教育的發展做出了重要貢獻（姜道章，1996）。另外，沙先生還持續關注海洋問題，提出了一些關於「海洋國家」問題的見解，他的海國思想時至今日看來仍不落伍，但卻已很少被人提及，本文試以沙先生發表的相關論著為中心，探討他的海國學說及其運用。

## 海洋國家的概念簡述

海洋國家簡稱「海國」。現階段我們多從海陸地理分佈和社會經濟文化層次兩方面來討論海洋國家的概念。以地理分佈來講，「海洋國家」字面上可以理解為臨海或者被海洋所包圍的國家，可以視為一個地理名詞，如日本的《小學館國語辭典》將其解釋為「被大海包圍的海洋國家，即島國」；《廣苑》將其解釋為「國家領土整體或大部分被海洋包圍的國家為海洋國，如英國和日本。」我國的一些學者亦是這樣定義的，如：「所謂『海洋國家』，是指那些由島嶼構成或位於沿海的國家，馬漢把這種國家稱之為濱海國家」（廉德瑰，2012：17）。從社會經濟文化層面來解釋海洋國家的代表是楊國楨先生，他認為：具有海洋區域和向海洋用力的政策與實踐的國家，是海洋國家。島國、群島國可能是海洋國家，陸海兼具的沿海國家可能既是陸地國家又是海洋國家。能否稱為海洋國家，要看這些國家是否以海洋作為其歷史生存的空間（楊國楨，2008：49-50）。海洋國家是海洋社會發展的最高層次，是以海洋發展為國策的海洋沿岸國家或島國（楊國楨，1996），「一般是在海洋區域社會經濟力量增大，對全國社會經濟產生一定影響後才出現的，主要的指標是海洋發展的目標形成國策，有向海洋開放的經濟社會文化運作系統」（楊國楨，2000：99）。

「海洋國家」的概念最早出現於西方，是建立在對西方海洋文明史的回顧和馬漢（Alfred Thayer Mahan, 1840-1914年）<sup>1</sup>「海權論」、麥金德（Halford John Mackinder, 1861-1947年）<sup>2</sup>「海洋國家」與「大陸國家」對立等史實和理論基礎之上的，其實質「是西方海洋強國主動尋求和維繫其海上強權的表述」，在發展初期，其重點在於強調海外殖民、遠洋貿易和軍事海權，在後來的發展中，「海洋國家」逐步被意識形態化，成為西方「民主」的標籤（楊國楨，2012）。1941年就有人認識到當時西方的「海國主義」只是帝國主義侵略擴張、爭奪霸權的文明外衣：「海國主義（Navalism）是軍國主義在海軍勢力方面的發展，即是藉張海上軍備，以扶植本國在海上的商業活動，與海外殖民政策，樹上本國在海上的霸權。例如英國原就是一個海國主義帝國，後來美日亦傾向於海國主義，造成英美日三國不斷的海軍軍備競爭」（樂天，1941：10）。因而，一般說來我們現

<sup>1</sup> 馬漢（Alfred Thayer Mahan, 1840-1914年），美國軍事歷史學家、軍事理論家。主要著作有：《海權對歷史的影響，1660~1783》（The Influence of Sea Power upon History 1660-1805）1890年，《海權對法國革命和帝國的影響，1793~1812》（The Influence of Sea Power Upon the French Revolution and Empire, 1793-1812）1892年，《海權的影響與1812年戰爭的關係》（Sea Power in Its Relations to the War of 1812）1905年等。

<sup>2</sup> 麥金德（Halford John Mackinder, 1861-1947年），英國地理學家。代表作為《歷史的地理樞紐》（The Geographical Pivot of History）1904年。

在常用的「海洋國家」一詞不僅是一個地理名詞和社會政治術語，其背後「表達的是參與、介入、走出去的強烈願望，說到底是一種擴張意識」（修斌，2005：51）。

馬漢海權論認為一個國家對海洋的控制權，不僅包括通過海上軍事力量對海洋的控制，也包括對海洋商業和航運業的控制。楊國楨先生認為，若依此兩種要素，中國人曾三次發現海權論，第一次在明嘉靖十六年（1537年）刊刻的《渡海方程》中，作者在書中主張：「南至西亞波斯灣，北至東北鴨綠江盡處，設都督府加以控制，就是配置海上軍事力量；在海外開市舶司管理海洋貿易，以通有無，就是對海洋商業和航運業的控制」；第二次是在鴉片戰爭之後，集中體現在魏源的《海國圖志》中；第三次是清末引進馬漢海權論之後（楊國楨，1994）。特別是魏源及其《海國圖志》，可以說較早明顯地表現出了「海洋國家」意識的萌芽，並將「海國」一詞發揚光大。王家儉先生（1995）認為魏源的一些思想與馬漢的海權論很相似，如魏源產生了創設新式海軍；發展工業與航運；經營南洋為藩鎮；宣導海洋風氣的思想。盛邦和教授歸納魏源「海國」理念的重點是海運、海商、海軍、海權，但魏源是否有過一個「海國」的設想和把中國由「陸國」變為海國的意圖，卻仍然是個問號（盛邦和，2010）。在《海國圖志》中魏源並沒有解釋「海國」的概念，然從其書中我們可以瞭解到，他的「海國」主要指外國，包括海島之國和海岸之國，幾乎涵蓋了當時全球的主要國家。《海國圖志》刊出之後，「海國」一詞隨之流行，出現了一批以「海國」為名的書籍，如《海國四說》、《海國聞見錄》等，但其「海國」之義基本與《海國圖志》同，均沒有形成明確的海洋國家概念。

1900年馬漢《海權對歷史的影響（1660-1783）》第一章由日本人翻譯發表到上海發行的漢文月刊《亞東時報》上。之後以孫中山先生為代表的一批國人開始借鑒西方的海權論闡發自己的海權思想，期間有個別學者也提到了「海國」的概念，如佚名學者所言：「『海國』的意思，是很明顯的，是說一個國家，他的周圍，四面臨海。或是他的海岸線，格外比別國的海岸線綿長得出奇。在天然的地理環境上，造成了一個海國」（佚名，1933：3）。這種對於「海國」的定義還是基於地理位置而言，然在其關於「海國主義」的論述中，涉及到一些海洋國家的要素：「海國主義呢？在天然的海國，當然是要對於海洋，善於去經營，善於去利用，然後才能夠使他的本國富裕，安插他的無業遊民，推廣他的政治勢力。……海國主義，是：政治的眼光和舉措要集中在海上。國民的思想和行動要偏重在海上。要切實研究海上所關的一切學問。要積極組織海上所需的一切設備。並且在政府方面，要拿來做傳統的國策，在人民方面，要拿來做世襲的家私」（佚名，1933：3-5）。即使是這種關於海洋國家概念的零星表述也是少之又少。

沙學浚先生受中西方學者「海洋國家」思想的影響，先後發表了一些海洋問題的論著，在前輩學者的基礎上提出了自己的一套「海國」學說，並積極探討中國向「海國」邁進的方向和道路。雖然近代魏源等學者有過朦朧的「海國」意識，但他們的這些思想較為模糊，有很多矛盾和局限性，更沒有系統性、整體性可言，若視魏源等人是中國近代海國思想的先驅，那麼可以說沙學浚先生就是將他們朦朧海國思想概念化、體系化、理論化的代表。

## 沙學浚先生海國學說的主要內容

21世紀是海洋的世紀，這是無可否認的。19世紀中葉以後，隨著中外主動與被動接觸的增多，

國人逐漸意識到西方海洋文明的優越性，海洋意識明顯增強。沙先生即把世界史分為兩個時期：「初為海的（或稱附屬海 Nebenmeer）的時代，如地中海時代、中國海時代、阿剌伯海時代；近世始為大洋時代，即大西洋時代與太平洋時代等」（沙學浚，1941：20）。大洋時代或稱為海洋時代（沙學浚，1947a）。他認為古代的地中海、中國沿海、阿拉伯半島、南洋群島等地可能都曾出現過海洋國家，但因為它們的活動範圍小，海洋控制力有限，所以為附屬海時代，而不能稱之為大洋時代（沙學浚，1947b）；十六、十七世紀地理大發現以後，歐洲各國爭相到海外探索，佔據並經營殖民地，從事航海、通商和海外殖民的活動和擴張，這便是大洋時代（沙學浚，1947b）。這種劃分世界史的方法主要以人類的海洋活動範圍和活動內容為依據，充分表現出沙先生意識裡海洋對人類文明的重要性。

沙先生強調進入大洋時代的近代世界史是以海洋權力和海洋文化為重要基礎的，順應時代潮流控制海洋、利用海洋的國家才能夠不斷的發展：「近世世界史的發展，從空間看，是以歐洲海國為中心；從經濟看，是以工業為動力；從文化性質及權利結構看，是以海洋權力海洋文化為基礎。歐洲以外的國家，不論是否歐洲的子國，如有海洋權力海洋文化便能生存，便能強大，如美國，反之則衰弱甚至滅亡」（沙學浚，1947a：61）。他認為在這個時代只有海洋國家才能夠領導世界的發展，即使大陸國家再強，也只能固步自守不能立足於世界：「大洋時代的一大特色是只有海洋國家能夠做世界史的領導國家，其勢力能夠無孔不入底伸進於世界的每個角落。反之，大陸國家，縱其國勢力雄厚，只能偏安於一隅，因為他和海洋不能發生密切的關係，更談不到支配海洋。前者以英美為代表，後者以蘇聯及歐戰後之德國為代表。……近世以來，俄羅斯民族的基本國策在於爭得窗戶，以便參加大洋時代的國際活動；因為純粹的大陸國家時常要感到窒息的」（沙學浚，1941：20）。他甚至直言若不順應海洋時代發展的潮流，那麼可能有亡國滅種的危險：「這是歐化時代，這是大洋時代，順之者生，逆之者危或亡」（沙學浚，1945a：133）。在世界進入海洋時代的歷史背景下，沙先生在前人的基礎上提出了自己的「海國」學說。

沙先生沒有簡單的按照國家與海洋的地理位置及有無海洋活動等因素來確定海國和陸國的性質，以他的理解不是所有的臨海國家都可以被稱為「海國」：「惟有民族生活與海洋有密切關係，海洋勢力在歷史發展上占主要席地的，才能稱為海洋國家，簡稱海國。『海國』一詞不指一國的臨海地位的类型言，而系指一類國家，他們與其他民族的聯繫主要依賴海洋交通，其國力發展系於海洋控制。一國海岸線不論如何之長，臨海地位不論如何優越，如果海洋交通海洋生活不重要，不得稱為海國，只是大陸國」（沙學浚，1947a：61）。或者說是海上活動的比例高於陸上活動比例的國家為海國，反之即為大陸國：「海國與陸國的區別不在海洋活動之絕對的大小，而在海洋活動與陸地活動之相對的比例。這可用本國船舶從事的海上貿易不論是為人的或為己的，與經過陸界的貿易之比例做標準，比例高的是海商國。海商國的海上交通及商業活動在全國經濟結構上佔有決定性的，或很重要的地位，每為國家的興衰強弱所系」（沙學浚，1947a：61）。他進一步列舉分析了古今中外全部具有或擁有部分海外貿易、海洋交通、海洋漁業、海外移民、海外屬地、海洋據點等條件的國家及其狀況，得出：「決定海國性質的主要因素是海洋交通與海外貿易及二者在全國經濟上的高度重要性」（沙學浚，1947a：62）。姜道章先生（1996：11）認為沙先生的「海國」定義是「一個旁觀超然概念，對於任何一國家一民族無所偏倚」。

上述定義只是針對狹義上的「海國」，沙先生認為廣義上的「海國」包括狹義上的「海國」和

「海洋活動的國家」。「海洋活動的國家」或許擁有和控制著更為廣闊的海洋空間，進行著更多的海上活動，但因為其「生活表現主要是大陸的」，因此它們終究不是真正意義上的海國。比如古代的中國擁有並利用著廣闊的海域空間，海上活動也遠遠多於蘇門答臘、爪哇島上的諸國，但是其發展的重心在陸不在海，也僅僅是「海洋活動的國家」，蘇門答臘、爪哇島上的諸國雖在國家規模、控制的海域、海洋活動等方面遠遠不及中國，但海洋卻是它們的命脈，因此它們是真正的海國。法蘭西和義大利同理也不是狹義上的「海國」，而是「海洋活動的國家」（沙學浚，1947a）。

沙先生列出了「海國」應具備的三種本質特徵：「（一）海運國：有多量的商船行駛于各大洋為本國及外國的海上運輸服務。（二）海權國：有強大之海軍支配公海上軍略要地與海運路線。（三）海外殖民國：有多數的人民漂洋過海到本國的或外國的海外殖民地移殖，建設起第二祖國」（沙學浚，1941：22）。至於這三種特質在海國中的地位，他的意識中應該是以海權為重的：「古代海上交通具有高度危險性，海盜與敵國的攻擊所在多有，故船舶必須有自衛及作戰的力量才能存在，這樣海商國同時必須是海權國，海上貿易與海洋控制結為一體，前者以後者為基礎（沙學浚，1947a：61-62）」。當然，不僅僅是古代如此，近現代更是如此，若沒有強大的海權，不能保障本國海洋交通的通暢和安全，那麼即使海外貿易和海外移民的規模再大，其海洋活動也沒有保障，不能算作是完全的「海國」，如希臘、挪威、荷蘭的海運力量在當時都很強大，但海軍力量和殖民力量不足，特別是海軍力量的薄弱，則此三國在英國海權的庇護下，才得以勉強維持其「海國」的地位（沙學浚，1941）。他覺得之所以中國成為海洋時代的犧牲者，正是因為海權力的缺失。沙先生還對海權力量的優越性進行了分析：「海洋權力建立於艦隊和航海術上，能在遼闊的海面形成一種具有運動力的作戰單位，像游牧民族的騎兵隊所表現的一樣；能以極少的力量——船和人——經過並控制廣大的海洋空間，比游牧民族控制大陸空間經濟得多。海洋民族攻略海島、海岸時，也能集中力量，攻擊一點，發揮出機動性的效能。這種種都不是農業定居的大陸民族如中國者所能認識和理解的」（沙學浚，1947b：49）。他對海權的重視也給學生們留下了深刻的印象，他說：「過去我國在東南亞有個棉蘭共和國，但我們向此區發展，系著重於移民，並未將權力和軍事力量與之結合，這種結構不能配合，只有移民無法發揮作用力。荷蘭、西班牙、葡萄牙和英、美等國發展海權，都先培養本國力量，力量大了再從事商業，然後殖民，逐漸擴大國勢」（張力等，2013：331）。

沙先生曾留學德國，對歐美學者的研究成果即時跟進，在闡述海國類型和成立條件問題時，借鑒了德國地理學家、地緣政治學家冒爾（Otto Maull, 1887-1957）<sup>3</sup>的研究成果。冒爾根據經濟形勢、地理和交通狀況等條件，把古今海國分為四大類型，分別為航海為生的海國、控制海洋交通的海國、轉口海岸的海國、島嶼的海國，沙先生詳細解釋並舉例說明這些類型。航海為生的海國如挪威、南斯拉夫西部等地，這些地區山脈廣部，甚至山脈與海岸平行，山脈將海岸與腹地隔絕，或者說這些地區幾乎沒有腹地，也沒有足夠的耕地，因此人民聚集於沿海，多從事海盜活動，憑藉著冒險精神於海洋中謀生。控制海洋交通的海國如馬來半島的南端及西海岸、蘇門答臘的北

<sup>3</sup> 冒爾（Otto Maull, 1887-1957），又被譯為冒耳、毛爾，德國地理學家、地緣政治學家，主要著作有：《政治地理學》（Political geography）1925年、《地緣政治學概論》（Introduction in to geopolitics）1928年等。

海岸、希臘、丹麥及古代的迦太基等，這些地區本身不能產生較大的經濟價值，但是他們位於海洋交通的仲介地位，各地商船經過於此或在此地交易貨物，當地人民可以從事劫掠或仲介貿易等，積累起較多的財富，並向海外殖民，從而成為強大的海國。轉口海岸的海國如古代中國的重要港口廣州、漳州、泉州、杭州等處，又如威尼斯、古腓利基等，這些地區位於海洋交通向陸地交通轉換的海岸地帶，它們或接納大量來自海洋上的船隻貨物於此轉運到內陸，或接納大量來自大陸的貨物而於此裝船運往海外，憑藉此種優勢地位，發展壯大自己的海上力量。島嶼的海國主要針對島嶼國家（地區）而言，島嶼具有較強的封閉性和孤立性，與大陸隔絕，隨著人口的增加，為了滿足自身的生存和發展，易於向海洋發展和海外殖民，從而成為海國，如英國和日本，他們分別佔據著歐洲和亞洲的邊緣地位，為大陸前的門戶，世界海洋交通發展以後兩國的大洋交通仲介地位凸顯，並且兩國於大發現時代以前和太平洋時代以前先後發展成為工業國家，海外貿易和海洋運輸蓬勃發展，並取得了制海權，成為海上強國（沙學浚，1947a）。冒爾提出的，任何國家和民族發展海洋活動所需要具備的九個條件，即：臨海地位的優越；良好的通航海岸；與腹地密切聯絡；廣大的腹地；優越的仲介交通地位；集中於海岸的人民；容易到達的對岸；豐富的造船原料；民族傾向於海洋活動（沙學浚，1945a）。沙先生認為此九種為「海國」成立所需的條件（沙學浚，1941）。

沙先生提出的海洋時代劃分、海國的概念、海國應具備的特質等初步形成了他的海國學說，又借鑒冒爾等學者的學說，提出了海國建立所需的條件和海國的類型，使其海國學說不斷充實完善。迄今為止，筆者所見集中從社會經濟文化等層面深入定義海洋國家概念的僅有沙學浚、楊國楨等先生，沙、楊兩先生關於海洋國家的定義有著很大的相似性，他們都認為海洋在社會經濟文化中佔據主導地位的國家才能稱之為海洋國家。但沙先生的學說整整比楊國楨等先生的相關論述早半個世紀左右，據此可以看出沙先生海國思想的前瞻性。

## 沙學浚先生關於海洋中國發展的討論（歷史、現狀與未來）

中國有著悠久的海洋漁業、海洋養殖及海洋交通的歷史。有漢唐著名的海上絲綢之路，宋元繁盛的海外貿易；有明代浩大的「鄭和下西洋」活動等，雖明清有時斷時續的「海禁」，但期間很多時候也有興旺的海外貿易，這些都說明我們古代有豐富的海洋活動。

沙先生以他的海國理論為基礎，分析認為中國古代常常是海洋活動和擁有海上權力的國家。按照冒爾的分類屬於「轉口海岸的海國」，因為他的海洋貿易與航運不是為沿海人民和他國的需要，而是為了全中國的需要而存在的，中國的港口主要服務於傳統的朝貢貿易或自給自足貿易（沙學浚，1945a）。即便如此，大部分時間裡中國的國家政策以陸地為主，因此說中國古代多數時候是大陸國家，而非「海國」，或者說非狹義上的「海國」：「中國自古以來是大陸國家，雖然有時海洋活動，終究不是海洋國家，從來沒有把海洋發展列為國策」（沙學浚，1947c：53）。「中國在各時代雖有海上活動，以及海上權力，究竟不是海洋國家，也沒有海洋國家做對敵，忽視海是中國文化的一大特徵」（沙學浚，1945b：80）。

他認為中國歷史上忽視海洋的表現之一便是自古以來就視海洋為領土的界限，對海外的事物漠不關心：「中國自古以來為大陸國，視海為險，為限制，視海岸為領土的終點，所謂『東止於海』

是也。海對於中國確有其屏障的作用，除明代倭寇劫掠及近世西洋及日本的侵佔外，海上甚少外患之威脅，故歷代國防政策重於『限北方戎馬』而忽視海洋控制，近在咫尺的臺灣到隋代（第 7 世紀）才發現，到明末（17 世紀）才正式移民，琉球群島在『地略』上是如何的重要，我們只求他朝貢，並不企圖佔據，南洋群島被視為夷狄與化外，關係亦疏」（沙學浚，1945a：133）。因此，即使是中國：「數千年間亦常有海上活動，爭魚鹽之饒，謀市舶之利……中國的海洋活動時斷時續，若斷若續，可斷可續，對於國家生存與發展並無重大關係。中國因大陸利益特別重要，只能算是大陸國」（沙學浚，1945a：133）。

沙先生更進一步指出，中國古代國家的發展重點是側重於大陸，國防重心則位於北方長城一線，沿海地區的水利設施和防衛力量則明顯薄弱，這導致了明清至近代對於來自海上的威脅無法給予有效應對，因此：「倭寇成爲明朝滅亡的原因之一，大發展時代以後，東西洋海權國的勢力猛烈的衝擊，關不可閉，國幾不保。抗戰八年日本海上封鎖線從遼東半島直延長到孟加拉灣，把中國圍得水洩不通，中國感到窒息，要求開關迎友，結果只能在極端困難情形下，開一缺口於喜馬拉雅山之高空，中國在抗戰期中，由大陸國變爲真正的內陸國」（沙學浚，1947a：60）。聲勢浩大的鄭和下西洋，雖然營造了「萬國來朝」的氣勢，是中國古代航海事業的代表，但沙先生認爲其並未成功地建立起中國的海權：「反觀中國，三寶太監下『西洋』，發現東非早於哥倫布發現新大陸七八十年，但這次活動只是少數人的，不能視爲國策的推行，故難乎爲繼，海洋權力根本沒有建立成功」（沙學浚，1947b：49）。

沙先生看到了由於對海洋的忽視，中國失去了一些發展的機會，同時近代一些西方國家借助於海洋政策而走向了繁榮富強，明清以來特別是抗日戰爭期間來自海上的威脅對中國造成的巨大壓力，他認爲造成此種局面的原因是：「中國不會能吸收西洋的科學工業與組織，更不會能發達海洋活動，建立海洋權力——甲午以前的海軍只是若干軍艦與水兵不是海洋權力之骨骼，在心理上，數千年以來大陸國意識還是很濃，不認識海洋，不愛海洋，何能談到建設海洋權與海洋文化」（沙學浚，1945a：133）。所以：「今後我們建國，當然要使中國不僅是一個大陸國家，同時還要成爲一個完全的海洋國家。欲達此目的，必須於保障海外僑民的發展外，更要從速建立中國之制海權，發展中國之海運業，不如此，中國不能在這大洋時代，獲得歷史主角的地位」（沙學浚，1941：22）。

沙先生爲使中國向海洋發展，宣導國人要主動面對海洋，利用海洋，充分地利用中國的臨海地位，並且在精神上消除對海洋的恐懼和抵制：「抗戰的教訓，臺灣以及琉球群島的收回，南洋及太平洋上的種種利益，中國與英美及其他『海外』諸國日趨密切的關係，使中國不能不主動的面對海洋，熱烈的友愛海洋」（沙學浚，1945a：133）。也必須保持連續活躍的海洋活動：「中國海洋活動的進行，在過去時斷時續可斷可續，在現代及將來不可能一日中斷，這是世界歷史發展之結果」（沙學浚，1945a：134-135）。

對於中國發展成爲「海國」，沙先生滿懷信心，他認爲中國完全具備冒爾提出成爲「海國」所需的九種條件：「海洋上優越的地理位置；適應於航運與海軍利用的優良海岸；這種海岸與腹地之間又有相當密切的聯繫；有廣大富厚的腹地；優越的伸介的交通位置；聚居於沿海地方之人口；到達對岸國家之便利；建造船艦材料之充足；習於海上生涯之民族性，以浙南閩粵人爲代表。總之，中國有變成完全海國的最大可能，現在的問題是如何把可能變爲事實」（沙學浚，1941：22）。

在宣導中國的海洋國家道路同時，面對著一個有悠久大陸傳統的國家，他也表現出了這種大

陸的歷史會成爲中國向純粹海洋國家邁進牽絆的擔憂：「今後中國工業化，經濟的各部門全面的高度的發展之後，海洋活動的各方面自會均衡發展，將成爲『海洋活動的國家』，但因『大陸國』的『歷史悠久』，大陸關係牽制甚多，中國不會成爲純粹的海國像英日一樣，也不易成爲有大陸基礎的海國像美國一樣」（沙學浚，1947a：68）。因此他也指出，中國在重視海洋的時候，也不能忽視大陸，要充分的表現出中國之臨海地位的價值（沙學浚，1945a）。

中國國土遼闊、歷史悠久，部分區域或歷史上的部分朝代表現出較強的海洋性特徵，如東南沿海地區特別是閩粵一帶長期具有較多的海洋活動；春秋戰國時期的齊國、吳國、越國亦有部分海國的特質；宋元和明末清初時期被認爲是「中國海洋發展史上的兩次發展機遇」（莊國土，2006：1），但大部分時期和區域表現出的仍然是大陸性特徵。因此，有學者從歷史、地理、經濟、文化等因素考量，得出中國既是一個大陸國家，也是一個海洋國家；或者說中國表現出「大陸中國」和「海洋中國」的兩面性。這種觀點沒有片面的去看待中國的海陸性質問題，而是具體問題具體分析，得出的結論也基本上符合中國的歷史和現實情況。凌純聲、（美）費正清<sup>4</sup>、楊國楨、（日）川勝平太<sup>5</sup>等學者都有過類似的觀點。

以上沙先生對中國的分析可以看出，他的思想裡有一些矛盾之處，他不否認中國歷史上有海洋活動，雖然古代中國算不上是純粹的海洋國家，但應是一個廣義上的海洋國家，一個「轉口海岸的海國」，但又認爲中國古代大部分時候是以大陸爲重的，應該是一個大陸國；有時他自信滿滿地認爲中國完全可能變成一個海洋國家，有時又憂心忡忡地表示由於大陸傳統的羈絆，中國不能成爲一個純粹的或是有大陸基礎的海國。他思想裡的這些矛盾之處，也正體現了之後學者們提出的，中國既是一個大陸國家也是一個海洋國家的觀點。沙先生或許覺得中國不可能成爲純粹的「大陸中國」或「海洋中國」，但之前中國的海洋性表現的太弱，已經嚴重制約著國家的發展，造成了近代中國落後挨打的被動局面，因此他極力主張之後中國必須重視海洋，發展海權、海洋經濟、海洋文化等，但與此同時，也要兼顧大陸，要體現出中國海陸兼備的「臨海地位的價值」。

## 沙學浚先生促使中國向海洋發展的努力

在沙先生看來，中國對海洋的不重視很大程度上是近代經歷苦難的重要原因，經過八年抗戰的教訓，他更加堅定地認爲中國必須向海洋發展。戰爭使中國百廢待興，國家的建設和發展也面臨著諸多的道路選擇，有識之士從自身的專長出發爲國家重建獻策獻議，沙先生也爲中國向海洋發展提出了許多寶貴的意見。

### （一）經濟發展區域的劃分與建設

抗戰使中國經濟千瘡百孔趨於崩潰，經濟的復蘇成爲戰後中國發展的重要課題。沙先生建議

4 費正清（John King Fairbank, 1907-1991），著名歷史學家，美國中國近代史研究領域的泰斗。著作有：《美國與中國》（The United States and China）1948年、《劍橋中國史》系列（The Cambridge History of China）等。

5 川勝平太（1948-），日本經濟學者、政治家。著作有：《日本文明與近代西洋》1991年、《富國有德論》1995年、《文明的海洋史觀》1997年、《亞洲經濟的未來與日本文化》1998年等。



戰後經濟建設的最終目標之一是「使中國經濟能夠全面的均衡的發展，成爲一個統一的，完全的，和諧的經濟單位」（沙學浚，1943a：46）。他把中國經濟分爲十二個發展區域，分別爲：新疆、蒙古、東北四省、華北、西北、川康、長江下游、兩廣及福建、雲貴高原、青康高原、中緣海<sup>6</sup>、華僑。這十二個經濟區若能夠達到內部的自給自足，且有數項專業的經濟事業，支持國家的發展，從而達到各區經濟平衡發展（沙學浚，1943a）。值得注意的是，除了將我國的陸地國土劃分爲十個經濟區外，沙先生還將緣海海區和華僑各算作一個經濟區，發展重視海洋經濟和華僑經濟正與他提出的三種「海國」應具備的本質特徵對應。

沙先生認爲中國的經濟發展不應只在大陸，作爲中國的緣海或海疆的渤海、黃海、東海、南海亦是中國重要的經濟、交通、聚落空間。所謂經濟空間，中國緣海有大量的漁民和鹽民以海爲生；所謂交通空間，緣海航線不僅溝通著沿海七省，還連接著中國與日本、美洲、南洋、澳洲、印度、非洲、歐洲等地；所謂聚落空間，中國緣海地區分佈著眾多的島嶼，許多島嶼上物產豐富，爲眾多島民的居住地。因此，緣海的發展是中國走向遠洋的基礎。他還提出中緣海的經濟發展要注重三個方面：航運業、漁業和港口的建造（沙學浚，1943a；1945b）。

華僑聚集地可以比作中國的海外「飛地」，爲「海外之中國」，所以華僑也是中國的經濟區之一。沙先生認爲近代中國海權喪失，海洋活動極少，中國仍能夠被稱爲廣義上「海國」的重要原因就是分佈於五大洲數量龐大的華僑（沙學浚，1941）。華僑有著雄厚的財力，爲援助抗戰和國家建設做出了巨大貢獻。若能保護引導華僑在居住地投資，特別是對橡膠、石油、錫礦、化工、銀行等產業的開發，可以急國家之所需。例如南洋人口眾多，將來也可以爲中國工業的一大市場。因此，「華僑與祖國相需至殷，相關至切，在中國經濟建設上，應佔有一個重要的地位」（沙學浚，1943a：49）。沙先生對戰後國家經濟建設的規劃，充分展示了他的海國構想，重視發展海疆經濟，爲中國走向遠洋打下堅實的基礎；重視扶植華僑經濟，爲中國向海外發展助力助航。

## （二）建都地點的選擇

民國期間學者之間發生了幾次關於建都問題的討論。有學者說抗戰後期的這次爭論中，南京與西部各地的東西之爭表面上是「陸防」與「海防」的衝突，其實質上則是「近代以來的『海國精神』與傳統的『陸地中國』觀念的對抗」（彭南生、邵彥濤，2014：86）。沙先生也參與到了這場爭論之中，發表了《中國之中樞區域與首都》、《西安時代與北平時代》等文章，從歷史、地理、國防、經濟等角度分析了戰後建都的位置選擇。

在討論國都位置選擇之前，他首先提出選擇國都需將時間和空間視野放長遠，強調了幾個「不可」，其中一條便是「不可完全根據抗戰教訓，提出海洋可怕內地安全的退宿政策」（沙學浚，1947d：5）。並對當時的近海不安全之說進行了批判，認爲我國濱海地區爲財富聲教之地，一旦不保則會成爲敵人入侵內地的基地和跳板，因此，「首都與其退縮於一時苟安的內地，不如置之於距離海邊不遠之地，與濱海共患難共安危（不得已時再遷都）。以首都作要塞，以國府守邊疆，才是硬道理」（沙學浚，1943b：11）。

<sup>6</sup> 「中緣海」是沙先生較早提出的一個語彙，即中國大陸邊緣的海區，沙先生在《中國緣海之價值》一文中有述「緣海指黃海東海和南海北半部，後者即東沙、西沙南沙群島一帶的海面」。

沙先生分析中國的地理和歷史狀況，把中國分為邊疆地區，包括蒙古高原、新疆、青藏高原及雲貴高原等地；腹裡，除邊疆地區的陸地；中緣海，即中國的沿海海域。其中腹裡的中心區域即為中樞區域，包括今北京、河北、河南、兩湖及江南等區域。中樞區域是中國的心臟，要控制中國必須要控制中樞區域，因此國都必須要在中樞區域中（沙學浚，1947d；沙學浚，1947e）。

沙先生認為亞歐大陸和太平洋是中國未來發展的兩翼，缺一不可，因此建都於中樞區域不僅方便控制全國，亦可以兼顧海陸：「為了適應海陸並重的未來發展，領導海陸並重的建國工作，中國的首都不但要在中樞區域，而且要在中樞區域中距海不遠之都市。因此南京與北平是最適於建都的地點，因為他們剛剛位於現代中國人文地理的，政治地理的均衡點上——海洋關係與大陸關係在這裡相接觸，相會合，相調和」（沙學浚，1947f：10）。建都位置的選擇需要兼顧海洋，這也正是沙先生海國思想的體現。

### （三）臺灣的地位和發展建議

沙先生認為，島嶼並不一定都能成為海國，而島嶼能否成為海國，主要取決於島上的居民是否主要從事海上生活，接近陸地的大陸島比大洋中的海洋島則更難成為海國。如臺灣島距福建很近，島上的土人非海洋民族，明末（17世紀）時中國大陸才向島上大量移民，之後臺灣居民的海上活動也不佔主要地位，因此歷史上臺灣島未能成為島嶼的海國（沙學浚，1947a）。

沙先生關於臺灣島地位及發展前景的論述主要集中於《臺灣島與臺灣海峽之地位價值》一文中，他講到從地理位置看，臺灣是亞洲大陸與太平洋「本部」之間的界限，而臺灣海峽是東海、黃海地區至南洋群島的門戶。從相對位置而言，臺灣位於中國大陸的邊緣位置，在歷史上是神秘的、孤立的化外之地，未受中央政府重視；而環顧東亞地區，則臺灣又處於中心位置，大發現時代後臺灣的此種地位價值開始凸顯，荷蘭人首先將其佔據，後來時有強國曾經或企圖將其佔領。從海上交通而言，臺灣海峽的地位重於臺灣島，臺灣以東海岸平直陡峭，缺少良港，不適於航海，以西的臺灣海峽則寬度適中，具有很好的通航能力和封鎖地位，對於東海和南海的聯通至關重要，是中國海權成立的地理基礎。從國防地位而言，臺灣島、澎湖列島是大陸的岸前島，對於中國東南沿海地區具有天然的屏障作用，若被外國控制，則會成為海疆的威脅；且臺灣島具有較大的面積，有完備的人文地理和交通地理等結構，資源豐富，具有陸地性質而便於防守，其國防地理價值不言而喻（沙學浚，1947g）。

對於臺灣將來的發展，沙先生強調，過去臺灣島與臺灣海峽的關係並不緊密，因海權與空權的發展，今後兩者的關係會日趨密切，永不可分。他還認為，從地位價值及沿海防守而言，臺灣島、臺灣海峽和浙江、福建等大陸東南沿海各省，共同構成「一個地理單位」，他建議修建兩三條鐵路，從大陸腹地直達福建，以加強與臺灣的聯繫，補充海上交通之不足（沙學浚，1947g）。

## 餘 論

沙學浚先生是中國較早系統闡述「海洋國家」概念的學者。他借鑒了中西方學者的海國思想，對海洋國家的概念、本質、分類等進行了詳細地界定，特別是對於海洋國家的定義已經深入到社會經濟文化層面，說明他的海國思想已趨成熟。他還創造性地以人類的海洋活動範圍和內容來劃

分世界史，提升海洋在人類文明史中的地位。沙先生把自己的海國思想同中國的實際情況相結合，回顧和反思了中國的海洋發展歷史，並提出發展海洋中國的建設性意見。如今世界向多元化、多極化發展，楊國楨先生宣導要擺脫西方「海洋國家論」的束縛，立足於本國的海洋歷史文化資源，塑造出不同類型的「海洋國家」形象（楊國楨，2012）。沙先生的海國思想建立在對中國歷來海洋文化的解讀和詮釋、中國近代遭受苦難反思的基礎之上，有著一套相對完整的體系和豐富的內涵，其主要目的是發展海洋經濟貿易、維護海洋權益、促使國家強盛，他的海國學說可以作為我國重新塑造「海洋國家」形象的重要參考。

當然在當時的歷史環境中，沙先生的一些論斷現在看來或有待商討。如他所謂的「海外殖民國」、「海外飛地」、「海外之中國」，或保留有西方海國思想的強權印記，對於南洋的看法即是一例。魏源曾建議扶植南洋作為中國的藩鎮。對於南洋的地位，沙先生也有判斷，他認為東南亞介於太平洋和印度洋、亞洲和澳洲之間，「據有一種雙重的即是聯陸與聯海的過渡地位和仲介地位」，是美洲經太平洋到印度、歐洲經印度洋到東亞的走廊，雖非中國領土，但其地華人眾多，與中國聯繫緊密，是中國的遠洋航運重要通道和補給基地，建議大力發展南洋的商業和航運，且必以建立及運用海權為先決條件，以相當的海軍保護，以便於今後中國遠洋經濟的發展（沙學浚，1947c）。又如他認為對海洋的忽視是中國文化的一大特徵。其實中國古代歷史上的海洋活動也相當豐富，《竹書記年》和甲骨文中記載了夏商時期人們的航海活動；春秋戰國時期的齊國、吳國、越國都有揚帆海上的記載；漢唐時期的海上絲綢之路將中國的茶葉、瓷器、絲綢運銷亞非各國；五代沿海各國、宋代、元代的海外貿易空前繁榮，通商所得占財政收入的很大一部分，造就了諸如泉州、廣州等聞名於世的港口；明代有浩大的鄭和下西洋活動等，記載和描述海洋和海洋活動的文獻更是數不勝數。這些都說明海洋活動和海洋文化是中國古代歷史的重要組成部分，但是因為大陸文明長期占主導地位，從而導致海洋文明在中國古代歷史上的地位並不顯著，如沙先生那樣的說法，則可能有失偏頗。

沙先生還持續關注中國的海洋主權和海洋戰略要地。抗戰即將勝利時，沙先生預言世界上大多數海域仍將被少數強國所控制，在海洋自由問題解決之前，世界不會有真正的和平，這個問題在未來的東亞海域尤為突出。當時太平洋北部、東部、中部、南半部基本上被美國所控制，縱然其他國家已經獨立，且領土完整，但如果在海洋上無地位、自由、平等可言，則其生存發展恐有窒息之感，而具有廣闊國土的國家如中國和蘇聯的此種感受會更加深切（沙學浚，1944）。因此，想要發展海洋國家，海洋主權和與中國向海洋發展密切相關的戰略要地至關重要。沙先生曾對黃海、東海、南海的得名原因做了分析，得出黃海、東海、南海都是以中國為中心而得名的。「所以外國人的地圖稱東海為東中國海，南海為南中國海，總之，這片緣海是『中國的』，過去、現在與將來都是一樣」（沙學浚，1945b：76）。對於南海，沙先生特別強調，「南海中的許多島嶼除有關國家的少數『岸前島』之外，早被中國人發現而列入中國之版圖。西沙群島珊瑚礁下約五英尺處，曾發現『永樂通寶』之中國錢幣，足證遠在明代即有中國人前往該群島」（沙學浚，1972：354）。沙先生認為黃海和東海外有島嶼封鎖，是封閉的緣海；南海被東南亞和澳洲所包圍，中國與太平洋的通道被隔絕，因此臺灣島和琉球群島是中國自由出入太平洋的戰略要地（沙學浚，1945b）。他為爭取這些海洋通道作了許多努力，強調臺灣島及臺灣海峽的重要地位（沙學浚，1947g）。他還較早地關注釣魚島問題，先後發表了《釣魚臺屬中國不屬琉球之史地根據》、《日本虛構事實向

美國詐騙釣魚臺》等一系列論文，匯印成《釣魚臺屬中國之歷史、地理與法律根據論叢》一書；發現了清光緒 19 年（1893 年）10 月慈禧太后將釣魚島、黃尾嶼和赤嶼三島賞賜給盛宣懷的詔書，將之影印公佈；數次親臨釣魚島實地考察，繪製了《釣魚臺列嶼圖》等。

沙先生充分認識到了中國緣海的戰略價值和歷史文化意義：它是亞洲大陸與太平洋、印度洋等相聯繫的主要通道，其地位相當於河西走廊對於中國內地省份與新疆一樣重要；它在歷史上是中國與東亞、東南亞諸國交流的樞紐，在世界文化史上的地位可與歐洲的地中海相媲美（沙學浚，1945b）。無論是古代、近現代，這片海域都承載著中國太多的輝煌和遺憾；將來它更是中國向海洋邁進的重要基礎。新中國建立後，我國大力發展海洋事業，加強海洋權益的維護力度，沙先生海國學說的關注點也一一應驗，這充分說明先生的遠見及其海國學說的生命力。沙先生倡議我們不能被大陸的歷史所束縛，要熱愛海洋、主動面對海洋、在精神上消除對海洋的抵制，這也是我們以後向海洋發展需要努力的方向。最後仍用先生之言強調海洋對於中國的重要性，以紀念他對中國海洋事業的貢獻：「抗戰史以及五百年東亞史證明出一件原則，就是中國如果要生存和發展，必須改變『東止於海』的觀念，為東至於海和東制海的觀念」（沙學浚，1945b：81）。

## 謝 辭

本文得到匿名評審專家的指正和寶貴意見，謹對他們致以誠摯的謝意。

## 引用文獻

- 王家儉（1995）：〈魏默深的海權思想——近代中國宣導海權的先驅〉，《魏源與近代中國改革開放》，219-233。長沙：湖南師範大學出版社。
- 【Wang, C.C. (1995). Wei Yuan's Theory of Sea Power. *Collection of Articles of International Symposium In Memory of Wei Yuan's 200th Birthday*, 219-233. Changsha: Hunan Normal University Press.】
- 沙學浚（1941）：〈海洋國家〉，《荊凡》，1：20-22。
- 【Sha, H.C. (1941). Marine Country. *Jing Fan*, 1: 20-22.】
- 沙學浚（1943a）：〈中國經濟之均衡發展〉，《經濟半月刊》，3：46-49。
- 【Sha, H.C. (1943a). The Balanced Development of Chinese Economy. *Economic Semimonthly*, 3: 46-49.】
- 沙學浚（1943b）：〈建都論戰之批判〉，《新中華》，復刊 1(12)：7-13。
- 【Sha, H.C. (1943b). A Criticism of the Debate on Capital-Founding. *New China*, 1(12): 7-13.】
- 沙學浚（1944）：〈海洋控制與世界和平〉，《東方雜誌》，40(2)：6。
- 【Sha, H.C. (1944). Oceanic Control and World Peace. *The Journal of Orient*, 40(2): 6.】
- 沙學浚（1945a）：〈中國需要海洋活動〉，《新經濟》，11(6)：133-135。
- 【Sha, H.C. (1945a). China Needs Activities of Ocean. *New Economy*, 11(6) : 133-135.】
- 沙學浚（1945b）：〈中國之緣海及其價值〉，《地學集刊》，3(1/2)：76-81。

- 【Sha, H.C. (1945b). China Coast and It's Value. *Collected Papers of Geography Studies*, 3(1/2) : 76-81.】
- 沙學浚 (1947a) : 〈海國之類型〉, 《學原》, 1(2) : 59-68。
- 【Sha, H.C. (1947a). Types of Marine Country. *Xue Yuan*, 1(2) : 59-68.】
- 沙學浚 (1947b) : 〈南渡時代與西遷時代：中國國防史與國防地理之綜合研究〉, 《學原》, 1(1) : 43-56。
- 【Sha, H.C. (1947b). Study on Chinese Military History and Chinese Military geography. *Xue Yuan*, 1(1) : 43-56.】
- 沙學浚 (1947c) : 〈南洋經濟地理與中國〉, 《海事》, 1 : 51-54。
- 【Sha, H.C. (1947c). The Economic Geography of South Ocean and China. *Maritime Affairs*, 1: 51-54.】
- 沙學浚 (1947d) : 〈中國之中樞區域與首都〉, 《京滬週刊》, 1(4) : 5-9。
- 【Sha, H.C. (1947d). Chinese Central Area and The Capital. *Beijing-Shanghai Weekly*, 1(4) : 5-9.】
- 沙學浚 (1947e) : 〈中國地理空間之三分〉, 《臺灣訓練》, 4(12) : 10-13。
- 【Sha, H.C. (1947e). The Three Parts of Chinese Geographical Space. *Taiwan Training*, 4(12) : 10-13.】
- 沙學浚 (1947f) : 〈西安時代與北平時代 (節登)〉, 《京滬週刊》, 1(6) : 7-10。
- 【Sha, H.C. (1947f). The Age of Xi'an and The Age of Beiping. *Beijing-Shanghai Weekly*, 1(6) : 7-10.】
- 沙學浚 (1947g) : 〈臺灣島與臺灣海峽之地位價值〉, 《世紀評論》, 11 : 10-12。
- 【Sha, H.C. (1947g). The Value of Taiwan Island and Taiwan Strait's Position. *Comment of Century*, 11: 10-12.】
- 沙學浚 (1972) : 〈南沙群島與太平島簡介〉, 《地理學論文集》, 354-357。臺北：臺灣商務印書館。
- 【Sha, H.C. (1972). A Brief Introduction of the Nansha Islands and Taiping Island. *Collected Papers of Geography*, 354-357. Taipei: The Commercial Press.】
- 佚名 (1933) : 〈海國主義〉, 《四海》, 4(2) : 3-5。
- 【Anonymous (1933). The Doctrine of Marine Country. *Four Seas*, 4(2): 3-5.】
- 姜道章 (1996) : 〈泰州地理學家沙學浚教授——壽沙教授九十榮慶〉, 《師大地理研究報告》, 26 : 1-17。
- 【Chiang, T.C. (1996). Hsueh-Chun Sha as a Geographer in Honor of His Ninetieth Birthday. *Geographical Research*, 26:1-17.】
- 修斌 (2005) : 〈日本海洋戰略研究的動向〉, 《日本學刊》, 2 : 37-52。
- 【Xiu, B. (2005). Trend of Japan's Ocean Strategy. *Japanese Studies*, 2:37-52.】
- 莊國土 (2006) : 〈論中國海洋史上的兩次發展機遇與喪失的原因〉, 《南洋問題研究》, 1 : 1-9。
- 【Chuang, K.T. (2006). On the Two Opportunities for Development in China's Ocean History and the Causes for Their Losses. *Southeast Asian Affairs*, 1: 1-9.】
- 盛邦和 (2010) : 〈海運、海商、海軍、海權——魏源世界意識中的「海國」理念〉, 《福建論壇·人文社會科學版》, 6 : 88-92。
- 【Sheng, P.H. (2010). Wei Yuan's Idea On Marine Country, *Fujian Tribune*, 6: 88-92.】
- 張力、吳守成、曾金蘭 (2013) : 《海校學生口述歷史》, 北京：九州出版社。

- 【Chang, L., Wu, S.C., & Tzeng, J.L. (2013). *Navy Cadets's Oral History*. Beijing: Jiuzhou Press.】
- 彭南生、邵彥濤（2014）：〈陸地中國還是海洋中國？——民國時期第四次建都論戰中的東西之爭及其內涵〉，《人文雜誌》，2：86-93。
- 【Peng, N.S., & Shao, Y.T. (2014). The Fourth Capital-Founding Debate and Its Connotation. *The Journal of Humanities*, 2: 86-93.】
- 楊國楨（1994）：〈海洋迷失：中國史的一個誤區〉，《東南學術》，4：30-33。
- 【Yang, K.C. (1994). A Mistake of Chinese history. *Southeast Academic Research*, 4: 30-33.】
- 楊國楨（1996）：〈關於中國海洋社會經濟史的思考〉，《中國社會經濟史研究》，2：1-7。
- 【Yang, K.C. (1996). Thinking about Chinese Social Economic History of The Ocean. *The Journal of Chinese Social and Economic History*, 2: 1-7.】
- 楊國楨（2000）：〈論海洋人文社會科學的概念磨合〉，《廈門大學學報：哲學社會科學版》，1：95-101。
- 【Yang, K.C. (2000). Conceptual Conformity of Maritime Studies as Subjects of Humanities and Social Science. *Journal of Xiamen University (Arts and Social Sciences)*, 1: 95-101.】
- 楊國楨（2008）：《瀛海方程——中國海洋發展理論和歷史文化》。北京：海洋出版社。
- 【Yang, K.C. (2008). *Theory and Historical Culture of Chinese Ocean Development*. Beijing: China Ocean Press.】
- 楊國楨（2012）：〈重新認識西方的「海洋國家論」〉，《社會科學戰線》，2：224-230。
- 【Yang, K.C. (2012). To Re-recognize West Concept of Marine Country. *Social Science Front*, 2: 224-230.】
- 廉德瑰（2012）：《日本的海洋國家意識》。北京：時事出版社。
- 【Lien, D.K. (2012). *On Japan's Sea Power Consciousness*. Beijing: Current Affairs Press.】
- 樂天（1941）：〈名詞淺釋•海國主義〉，《自修》，186：10。
- 【Leh, T. (1941). The Doctrine of Marine Country. *Teach Oneself*, 186: 10.】

投稿日期：105 年 05 月 16 日

修正日期：105 年 12 月 20 日

接受日期：106 年 04 月 25 日