

MES

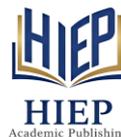
Marine Education Studies

MES, Vol. 1, No. 1, 2025, pp.68-78.

Print ISSN: 3078-316X; Online ISSN: 3104-5057

Journal homepage: <https://www.hvjyvj.com>

DOI: <https://doi.org/10.64058/MES.25.1.06>



近代中西方海洋文明发展特点与模式的历史检视

郭奇林 (Guo Qilin)

摘要: 海洋文明是人类文明的重要构成，然而中西方在依托海洋发展的道路上旨趣各异，尤其在近代，二者间更是出现了巨大差异。由于对海洋利用和开发上的不同目的与思路，最终中西方在海上探索的实践中形成了不同的发展模式。中西方海洋文明发展的不同模式有其相似的演化逻辑，即文化价值观念是内在稳定的支撑，而政治、经济的推动抑或是限制则是影响其发展方向的重要变量。

关键词: 海洋文明；近代中国；欧洲；模式

作者介绍: 郭奇林，集美大学马克思主义学院副教授、历史学博士、硕士生导师。

Title: A Historical Reflection on the Characteristics and Models of the Development of Marine Civilization in East and West

Abstract: Maritime civilization is an important component of human civilization. However, there are distinctly different interests between the East and the West on their paths to development relying on the sea, and different development models generated in the practice of marine exploration as a result especially in modern times. Due to different purposes in the utilization and development of the ocean, different development models have ultimately emerged in the practice of maritime exploration in the East and the West. The different development models of maritime civilizations in the East and the West have similar evolutionary logics, that is, cultural values serve as an internally stable support, while political promotion or restriction is an important variable factor affecting the development direction of the East and the West.

Keywords: Marine civilization; Modern China; Europe; model

Author Biography: Guo Qilin, Associate Professor, PhD in History, Master's Supervisor at the School of Marxism, Jimei University.

目前留存的各种实物和史料显示，自唐宋以来，中国大陆贸易的方向已出现向海洋转换的趋势。一方面，东南沿海商人自发地向南洋扩展；另一方面，阿拉

伯商人大量东来。海上贸易“市舶之利”成为宋朝政府国库的重要收入。到了元代，对外贸易采取了更为积极开放的政策，中央政府不仅大力支持海外贸易经营，还发动了对日本、占城、爪哇等国几次极具规模的海外远征。由此，元代海外贸易的国际化 and 对外港口的繁盛，是这一时期最鲜明的一个特征。罗荣渠的研究表明，“早在西欧越出中世纪的地中海历史舞台转向大西洋历史舞台之前，中国已率先越出东亚大陆历史舞台，控制了东中国海（宋）和南中国海（元）”。（罗荣渠，1992）但历史没能这样延续下去，它最终的结局是这一遥远的辉煌定格在1433年郑和船队的谢幕之旅。那么是什么阻碍了这一进程，让这个最具航海实力的国家失去其应有的技术统治力，造成在同一片海洋上发生了东西方截然不同的故事？这是时代之问，它所追问的不仅是表面上所显现的中西方海洋文明在实践旨趣上的对立和碰撞，更有蕴藏在深层的那些鲜明的制度和价值观差异。

一、中西方海上探索的不同实践

以下两则材料有助于了解中西方“向海发展”的不同特点及发展背后的大致脉络。

其一是著有《中国科学技术史》的英国人李约瑟（Joseph Needham）对中国明代航运和海洋战争能力的评述：

约西元1420年，明代的水师在历史上可能比任何其他亚洲国家的任何时代都出色，甚至较同时代的任何欧洲国家，乃至所有欧洲国家联合起来，都可说不是它的对手，在永乐皇朝的时代，它有3800艘船，其中包括1350艘巡船，1350艘属于卫、所或寨的战船，以南京附近新江口为基地的主力船队的400艘大船，以及400艘运粮的漕船。此外，还有250艘远洋宝船，每艘宝船上的人数，平均由西元1403年的450人，增到西元1431年的690人以上。在最大的大船上，必然超过了1000人。另外还有300艘商船作为辅助队，及一大堆小船作为传令船及警船。（李约瑟，1980，p. 241）

李约瑟认为，直到15世纪，中国依然拥有强大的海上实力。可以看出，所列举的4000多艘船中，至少有3000多艘是各种类型的战船，数量上即使比之今天的海洋强国也毫不逊色。美国学者路易斯·利瓦塞斯（Louise Levathes）评价说：“郑和船队在中国和世界历史上是一支举世无双的舰队，直到第一次世界大战之前，是没有可以与之相匹敌的。”（路易斯·利瓦塞斯，2004，p. 130）但历史的轨迹也正是从这里走向分野。精美的造船技术、卓越无比的航海能力，并没有创造出与之匹配的辉煌，之后400多年间，随着1433年郑和船队最后一次远

航的落幕，这一切销声匿迹。梁启超在《祖国大航海家郑和》一文中说：“何以哥氏（哥伦布）维氏（达·伽马）之绩，能使全世界豁然开一新纪元，而郑君（郑和）之烈，随郑君之没以俱逝？”（梁启超，1904）

循着郑和船队的轨迹，西方掀起一股持续百年探索东方航线的狂潮，世界因之进入大航海时代，海洋格局亦发生了重大变化。1517年，葡萄牙人托密·皮雷斯（Tome Pires）向葡萄牙国王递交了其在南中国海的见闻录《东方志》（*The Suma Oriental*），其中记载曰：

人们都知道，从广州进货，然后到海上去卖货能够获得三到五成的利润，中国人在广州设立了海关，一方面是为了保卫这个地方，另一方面也能收取进口商品的关税。不过主要的原因仍在于害怕失去广州，因为这是一个富饶的城市，常常遭到海盗的骚扰……

人们说，中国政府之所以规定“禁止进入广州”，是因为他们害怕爪哇人和马来人，这些人的一条船就可以打败中国人的20条船。人们还说中国有一千多条船，但只在合适的地方做生意。中国人很软弱，他们害怕马来人和爪哇人，所以我们只要一条400吨的船，便可以洗劫广州，而广州的削弱将给中国造成巨大的损失。（丹尼斯·舍曼等，2012，p. 291-292）

在皮雷斯的描述中，中国完全是一个“软弱可欺”的对象。当然，可以理解这种刻意渲染和提示中国“软弱”，其用意在于激起葡萄牙国王曼努埃尔一世对东方掠夺的激情和支持。皮雷斯是16世纪葡萄牙海外商业拓展的“奸细”，他从葡萄牙刚占领的马六甲来到中国广州，并极力鼓动对中国发动海盗式的进攻。其时，对“海盗事业”的热衷已是欧洲的一个普遍现象，除了曼努埃尔一世，欧洲的其他君王们亦不遑多让，愿为这种被道义谴责的侵略提供火力或“委任”支持。皮雷斯的谍报信息发挥了作用，之后葡萄牙对中国沿海连续发起多起海盗式的进攻，虽然均遭到失败，但彼时葡萄牙的殖民地已经遍布非洲、巴西、环大西洋，以及印度洋航线上通往中国的主要岛屿。

时间上看，郑和七次下西洋与16世纪初葡萄牙在远东的殖民掠夺相距并不遥远，但此后，中西方在海洋经略认知和实践上却演绎出完全不同的故事，即唐宋以来开创的航海事业未能导出“中国式的新航路之旅”，而欧洲伊比利亚半岛只有几百万人口的小国葡萄牙、西班牙却远渡大洋而来，并由罗马教皇背书，在大西洋中部亚速尔群岛和佛得角群岛以西2000公里（370里格）的地方，从北极到南极划了一条分界线（史称教皇子午线），将世界地图一分为二。根据这条分界线，美洲大部和太平洋各岛属西半部，归西班牙，亚洲、非洲则属东半部，

归葡萄牙，开启了近代殖民列强瓜分世界、划分势力范围的先河，而英国更是后来居上。

虽然皮雷斯笔下“中国软弱”的形象与中国真实的实力并不相符，正像李约瑟所论，以中国海上实力论，当时欧洲任何一个国家都不是对手。但从明中期到晚清之际东西方海上博弈的结局来看，却是事实。为何会出现这样的结果？

以下三个因素相互关联并彼此作用，值得深入探讨。

第一，既有的政治传承因素，即中国传统治理理念中“重陆轻海”或“先陆后海”的战略思想在近代的惯性影响。如洪武四年（1371年），明太祖朱元璋的一段有关处理海外国家关系和维持海疆安宁的“圣训”就非常典型：

海外蛮夷之国有为患于中国者，不可不讨；不为中国患者，不可辄自兴兵。古人有言：“地广非久安之计，民劳乃易乱之源。”如隋炀帝妄为师旅，征讨琉球……得其地不足以供给，得其民不足以使令，徒慕虚名，自弊中土，载诸史册，为后世讥。朕以诸蛮夷小国阻山越海，僻在一隅，彼不为中国患者，朕决不伐之。惟西北胡戎世为中国患，不可不谨备之耳。卿等当记所言，知朕此意。（《明太祖实录》，pp. 1277-1278）

由于明代以后，朝廷主要致力于陆路经略，从而对大陆战略形成惯性偏重。对于“僻在一隅”的“蛮夷小国”“阻山越海”，认为不足为患；而“西北胡戎”千百年来“世为中国患”，才是战略“谨备”的重心。（《明太祖实录》，pp. 1277-1278）明中后期，尽管有“倭寇”“海盗”常行于海上，但日本、后金在朝鲜和东北边境发起大兵团的侵扰，中原内地爆发大规模的农民起义，这些关乎社稷的军事挑战要求明政府将注意力更专注于陆疆内地。也就是说，至少在有明一代，“重陆防”的“祖宗之训”是经得起考验的。满清继起后，在战略认知上基本沿袭明代的“重陆地、重陆疆”的思想，在世界变局来临时“举棋不定”“首鼠两端”成为常态。这种战略思想之矛盾、犹疑，到同治年间发展为“塞防”和“海防”难以平衡的激烈争执。“海”“塞”之争时，“洋务新政”亦正在为筹建近代新式“海军”日新进取，左宗棠六年，西北用兵收复新疆的胜利从战略上稳固了西北陆路边疆，也使得东南海军建设没有了后顾之忧。但晚清“海防”表里不一，终致“甲午之殇”，究其因，抛开复杂诡谲的技术因素，很难说不是重陆政策的传承惯性和既有经验在其间发挥着“潜流”作用。

第二，清政府自我认知局限、缺乏进取的因素，即当时的军政集团短时期内难以转换的内陆游牧习性加之“异族”思维导致的文化及军政保守思想影响。清朝建立后，出于统治压力，对域内广大汉族人民实施文化上和军政方面的管控，

海洋方面一度切断甚至中止了宋明以来建立起的与海外在商贸、文化及科技上的高频次交流。同时，囿于对陆地征战的熟稔和自豪，不可避免地对“海洋经略”产生疏离性的排斥，这极大地局限了其对海洋事务的求知需求和对西方“海国”世界新气象的认知。

中原既有的陆地战略思想与清统治者游牧民族内陆属性的结合，导致在面对“防海”“海防”“海权”等涉海的国防问题上，显现出浅尝辄止、得过且过的功利性和机会主义性。如台湾地区收复后，施琅曾提出“经略台湾地区”“用力向外”的海防建议，“将东南沿海的防线扩展到台湾地区及其附属岛屿”，建设一支“坚船兵练”“原为航海捣巢之用”的强大水师，“把国家防线从陆路推向海洋”，但这一卓识远见随着海患平定、“传统海防认知又复归原状”而遭漠视遗弃。

这种“重陆”“内收”的政治取向，还表现在对“泛海为生”的海洋经济采取轻视的态度，甚或为了政治需要随时给予牺牲。清廷这一认知局限、缺乏进取的守成格局，使得中国在 18、19 世纪西欧工业革命兴起之际成为局外人。至道光年间，面对“资本主义经济全球化的殖民扩张”，朝野惊诧“千古变局”，始有一些先贤开始“睁眼看世界”。

二、中西方海上探索的不同思路

中西方近代海洋发展实践的旨趣差异和碰撞，本质上是不同属性海洋文明的对立和博弈。历史地看，中国海洋文明本质上属于“利用守护型”，区别于西方国家“掠夺进攻型”的海洋文明。这种文明差异与其一脉相承的价值观念，共同影响和决定了中西方各自海洋探索的不同思路及实践走向。

据史载，早在公元前 1000 多年，中国就已经开启了海洋文明之旅。但与西方近代兴起的“海权”实践及其所推崇的“谁能控制海洋，谁就能控制世界”的霸权利己本位思想不同，古代中国注重的是“舟楫之便”“鱼盐之利”，提倡“历心于山海而国家富”，以行“王道”达成海洋权益共享的价值实现。这一思想看似“内敛”“柔弱”，却显示了古代中国对海洋社会经济及其政治属性“致远以利天下”的深远谋略。如韩非子的著名论断：“太（泰）山不立好恶，故能成其高；江海不择小助，故能成其富。故大人寄形于天地而万物备，历心于山海而国家富。”（《韩非子·大体 第二十九》，1996，p. 119）这一思想奠定了中华民族海洋权益思想的基本发展路向，从秦汉开拓，到唐、宋、元各朝，尤其是明代，在造船、航海以及海上军事实力远超同时代其他国家地区的技术条件下，与包括西洋国家在内的世界各地平等地进行经贸文化往来，和平互济，呈现了开放的海洋格局。

与中国行“王道”达成权益共享的价值实现迥异，竞逐“霸权”成为西方海

洋观的显性行为特征。但要理解这一思路，还要通过其更深层、内在的文化价值观去分辨。文化价值观的差异，是中西方综合行为旨趣各异的根源，中西方海洋文明的旨趣同样遵循各自文化价值的取向。中国文化坚持“道义”“互利”为本，近代西方则标榜“人性”的理性。显然，后者的变现更容易，更能够迎合自由资本主义倡导的“现实关怀”。但是，西方还是尽力通过自圆其文化学说为摆脱殖民主义声誉的指责辩白。如美国学者怀特（Hayden White），将西方的行为价值“理性”与宗教观做了捆绑阐释（海登·怀特，2014），认为西方理性应归功于基督教，历史所发生的一切都是按照一种神定的计划展开。这种理性反过来对基督教信条有自发的认识，即人超越自然并有驾驭自然的能力，从而形成一个基督教—西方人—改造自然的逻辑系统。在这个逻辑系统中，基督是西方人灵感的源泉，这种灵感赋予人们卓越的创造力，而对自然的驾驭则是彼此的共识。怀特的理论对西方价值观做了较深入地解读，它诠释了宗教一方面作为西方殖民主义非理性暴力的避难所，另一方面也为自身非理性的一面寻得了世俗理性的依托。它与中国的文化精髓“道义”，截然不同。

以西方眼光看，郑和船队完全是一支装备精良的舰队。其中，有成千上万的水兵、杂役、匠工、商人等各色人等，也有三宝太监郑和这样的宗教信仰徒，他们的航程从中国的浏河至泉州或广州出发，沿占城（越南）海岸线进入南洋（南海），出马六甲，进入印度洋，到达缅甸、天竺（印度）、远至遏根陀（埃及）、班达里（索马里）、层拔（桑给巴尔）、东非海岸，甚至到达赤道以南以及美洲等地。郑和船队要比哥伦布的船队庞大得多，航程距离也远超达·伽马，其人员组成配置齐全，极富有战斗力。但与西方到处宣示主权、抢掠黄金、滥杀土著的行为不同的是，这支庞大的“舰队”和平地游走在世界各地，除了“厚往薄来”换得一些物非所值的“奇珍异宝”外，仅有的几次军事行动也是出于当地人的要求，别无所图。这支组织纪律严明、深明大义的“舰队”数年后返回中国，除了历经风暴和疾病造成的伤亡，随船而至的是一些难以经济变现的“朝贺”。

站在中国文化的视角看，郑和船队的“非侵略性”完全可以接受。其行为彰显“仁威”的背后，是儒学思想“仁者之师”“奉若天命”以及“道”的思想的感召；郑和船队虽强大，但并不宣扬武力。武装精良，弘扬的却是“义战”的观念；师出的本质在于义，不在杀，是“救民于水火”，其实践“不以兵强天下”“和众”，即与各国和睦相处，是其基本的价值追求。这显示了中西方价值观念上的差异。

意识源自物质，中西方价值观念的生成离不开各自的生产生活方式。西方崇尚武力、鼓励征服的思想，与生活在地中海、大西洋两岸近海为生的人们面对风

浪和时刻为转瞬即逝的机会而竞争的生活节奏是吻合的。中国“道义”观念盛行，与稳健、厚重的民风紧密关联，与顺应天时的“土地情节”的生活方式相辅相成，这种观念的获得需要稳定的生产方式和数千年不断积淀的深厚基础。可以说，稳定与漂泊、守候与捕获，是陆海两种不同文明所显现的外在特征，也孕育、生成了不同的文明发展模式，并在历史时空中划出不同的轨迹。

16世纪之后，中西方海洋实践的碰撞逐渐让位于西方的殖民扩张，其间，西式价值观亦通过“大航海”实现全球扩张。这里需要指出，真实的“大航海”历史与建构的“大航海”叙事并不一致，但近代西方海权思想的重要实践就隐秘地蕴含在“大航海”叙事中，后者更演变为西方海洋价值观念的广泛性宣传。事实上它充斥了太多并不存在的“神圣”“美好”，遮蔽和调和了中西方海洋实践上那些最为突出的分歧。如有学者指出：大航海促进了全球一体化进程，但“它一方面四溢着野蛮和血腥；另一方面粉饰太平，以文明中心者自居，用‘新发现’渲染对世界地理和历史认识的浅薄，而不知或有意忽略海洋亚洲和‘海上丝绸之路’存在的历史，把海洋东南亚叫作‘前印度’，称海洋东亚为‘东印度’，称自己的探险是发现‘新大陆’”。（宁波、刘彩婷，2018）

三、中西方在海上探索不同的发展模式

16世纪，随着尼德兰商业资本的兴起，西欧首先步入资本主义形塑的周期。割裂的欧洲、狭小的国土和有限的物产，使商人成为调节各地资源与物品的最佳媒介。但割裂为商人创造了获利的机遇也带来了途中随时遭遇劫持的麻烦，商业需要保护，拥有武器并随时去战斗是这一时期优秀从商者必须具有的品质。随着贸易的扩大，商业与武装护卫开始结合，“商业军事复合体”成为欧洲资本主义初期对外扩张的主要模式。在大航海时期，随着葡萄牙人、西班牙人在东、西两个方向上的巨大“发现”，海上冒险逐利与开拓领地取得了一致，从而让这种“商业军事复合体”不仅与世俗王权进一步密切结合，也与正试图在欧洲之外开辟新领地的天主教的愿望走到了一起。海盗成为总督，强盗成了“英雄”。欧洲君王的态度让殖民掠夺变成了一场武力胁迫的盛宴。16—19世纪，葡萄牙、西班牙、荷兰、英国相继成了控制海上贸易的强国。从近代欧洲主要国家的海上发展脉络可以看到这样一个模式：民间商业贸易发展—商业护卫—国家政策支持—海军护卫—提升商业竞争力—扩大海外贸易—国家富裕—财富再分配—促进商业资本。这是一个资本与国家利益相互勾连的循环利益体系。

同一时期，大量研究显示中国已经出现商品经济的萌芽，尤其是在苏南和沿海区域，这种发展已呈现出早期资本主义的态势。但另外也有一些研究者否定这

一推论，认为这种发展难以走向后人为之假设的目标：由于只存在量的扩张，缺乏近代科技的支撑，始终无法迈出“质变”的一步，只能永远徘徊在资本主义的边缘。这类研究也指向阻碍这一进程的另一只“黑手”——明、清政府。历史无法假设，因为不能知道“1840年英国炮舰没有出现在中国的海岸”后中国会是什么样子，但明、清政府在“禁海”问题上如出一辙的政策，对中国的近代发展，尤其是海洋权益的拓展和维护，事实上产生了极大的消极影响。为了维护朝贡制度，同时也是为了打击海上反政府力量，明政府从朱元璋开始限制民间海上行为，而这正与东南沿海人们极强的海上贸易欲望形成了直接的冲突。正如皮雷斯向葡萄牙国王报告的，“从广州进货，然后到海上去卖货能够获得三到五成的利润”（丹尼斯·舍曼等，pp. 291-292）（事实上还要更高），困窘的生活和“暴利”的诱惑让沿岸以海为生的人们铤而走险。明政府陷入限制与非法对抗的困境。清政府也执行类似的政策，甚至有过之而无不及。这一政策直接造成对民间海外贸易的限制和打击，也使宋元以来良好的海上作业条件失去了继续发展的经济动力。在大航海时期，唯一有可能与西方军事贸易集团形成对峙的南洋华人海上集团，由于自身非法的身份，难以得到国家的庇护和基本关怀，成为被遗忘冷落甚至不能体面回归的一族。

总之，检视近代中西方海洋文明发展的各自特点和不同模式，首先，必须重视文化价值因素在其生成历史中不可忽视的隐性支配作用。即根植于文化价值观一元性与政治形式排他性上的西方海权模式，与基督教的“一元宗教文化观”到维护私有权益的“权力排他价值观”一脉相承。它是近代殖民主义扩张论和西方文明先验论的思想理论基础，也为两次世界大战、冷战乃至后冷战区域动荡埋植了多重诱因，成为世界和平与人类进步的一股逆流。17—19世纪的历史记述必须涉及这一论题，但显然还不够。当代，以塞缪尔·亨廷顿（Samuel Huntington）“文明冲突论”（塞缪尔·亨廷顿，2010）为标志，“殖民主义与当代世界”的讨论曾掀起一股时论浪潮，但着重于殖民主义行为的鞭挞并不深刻，需要更加重视文化、文明及价值观思想层面的探讨。如美国学者J.M.布劳特在其所著的《殖民者的世界模式：地理传播主义和欧洲中心主义史观》一书中，将宣扬殖民主义和后殖民主义的文化理论归纳为“文化传播主义”，因其与“欧洲主义”的密切关系而称为“欧洲中心传播主义”。这种文化传播主义具有多学科交叉性和统摄性，并随着时代的变迁而推陈出新，唯一没有变化的是它的信仰——价值体系。这一体系“倾向于成为一个具有严谨结构的理论”，其核心内容重在塑造了一个欧洲（欧美的主要国家，后来加上了日本）“内层”与非欧洲“外层”的关系。即“基本进程发生在内层，主要是欧洲，这里是世界的核心”“外层发生的进程，主要是欧洲以外的部分”这两部分相互作用，“其最主要的内容是具有创造力的思想、

人员和商品从内层向外层传播”。布劳特注意到这种体系理论具有跨时空和世界属性，是后殖民时期的“世界模式”，其价值观更挑战着“人类平等原则”，因为从人类历史发展看，“平等是正常的，不平等需要给予解释。文化传播主义相反，它预期世界的内层和外层具有基本的不平等性。其一致性的原则是非一致性。”其间隐含着一个令人尴尬的悖论：西方中心主义者希望自己扮演一个“吻醒熟睡公主的王子”角色，但其“非理性”的价值观不啻让世界文化吃到一个“有毒的苹果”。

其次，政治、经济的推动抑或是限制，始终是影响这一系统发展方向的重要变量因素。马克思曾就印度和中国这样的东方国家缘何发展迟缓指出：商业资本对封建的解体作用“首先取决于这些生产方式的坚固性和内部结构”“资本主义以前的、民族的生产方式具有的内部的坚固性和结构”，对于商业资本的解体造成巨大障碍，而中国则是“因为在这里直接的政治权力没有给予帮助”，即正是这种坚固的政治壁垒，让这些国家失去以最小的代价融入资本世界的良机。对此有学者曾指出，明清以来影响中国与外部世界交流的主要围绕着三个问题——“禁海”“禁教”“禁烟”。“禁海”使中国失去海上发展的大好机遇，“禁教”让中国未能把握睁眼看世界的最佳时机，“禁烟”则使中国彻底陷入了与外部新世界最为被动的一种关系。“三禁”问题的说法很值得商榷，但也一定程度地归纳了近代中国在海洋发展策略上的被动，面对西方资本主义在军事、政治以及经济和文化方面的强劲挑战，封建的政治意识形态难以做出适时的转变。

当前，我国海洋强国战略已全面实施，并已取得阶段性进展，但海洋话语依然存在着低效困境。在西方，学界从文化地理学的视角对海洋文明进行了研究，认为西方文明的根源可以追溯至海洋，而中国文明处于其对立面，缺乏与海洋的密切联系。这一论断最典型的代表，即黑格尔（2006, p. 84）所言：“这种超越土地限制，渡过大海的活动，是亚细亚各国所没有的……中国便是一个例子。在他们看来，海只是陆地的中断，陆地的天线；他们和海不发生积极的联系。”显然，这种表述方式将现有文明简单粗暴地一分为二，带有“凝视”意味和等级论述，无视中国海洋文化传统，这是不正确的。但由于早先国内文明自觉性不足，这种观点也获得了一部分人的支持，并“内化”为他们观察和理解中国大陆文明的一种角度。值得我们深思的是，一旦我们从“二元对立”的思维框架中抽离，不依据西方所界定的“海洋文明”特征对海洋文化进行评判，再次审视中国历史变迁中所具备的海洋观，或许能够得出新的见解，那就是中国自古以来幅员辽阔、海陆兼备，中国人民的活动既在广袤的大陆上蓬勃展开，也在浩瀚的海洋上勇敢地探索。

Funding: This research received no external funding.

Conflicts of Interest: The author declares no conflict of interest.

References

- 丹尼斯·舍曼 (2012):《世界文明史》,中国人民大学出版社。
[Dennis Sherman (2012). *World Civilization History*(Li Tianyi et al., Trans.). China Renmin University Press.]
- 郭奇林 (2017):“中华海洋文明与世界海洋文明的互动和贡献”,《山东农业大学学报(社会科学版)》,(4)。
[Guo Qilin (2017). “The Interaction and Contribution between Chinese Maritime Civilization and World Maritime Civilization.” *Journal of Shandong Agricultural University (Social Science Edition)*(4).]
- 海登·怀特 (2014):《欧洲批评与理论导读》,中国海洋大学出版社。
[Hayden White (2014). *Introduction to European Criticism and Theory*. China Ocean University Press.]
- 黄敬斌 (2012):“两种‘欧洲中心论’:兼谈加州学派的历史诠释”,《社会科学》,(11)。
[Huang Jingbin (2012). “Two Types of ‘Eurocentrism’: With a Discussion on the Historical Interpretation of the California School.” *Social Sciences*(11).]
- 黄顺力 (2024):《重返海洋:晚清中国海洋思想研究》,厦门大学出版社。
[Huang Shunli (2024). *Returning to the Sea: A Study of Late Qing Chinese Maritime Thought*. Xiamen University Press.]
- J.M.布劳特 (2002):《殖民者的世界模式》,社会文献科学出版社。
[J. M. Blaut (2002). *The Colonizer’s Model of the World*(Tan Ronggen, Trans.). Social Sciences Literature Press.]
- 李约瑟 (1980):《中国之科学与文明(第11册)》,台湾省商务印书馆股份公司。
[Joseph Needham (1980). *Science and Civilisation in China* (Vol. 11). Taipei: The Commercial Press, Ltd., Taiwan.]
- 梁启超 (1904):“祖国大航海家郑和”,《新民丛报》,(21)。
[Liang Qichao (1904). “Zheng He, the Great Navigator of Our Motherland.” *Xinmin Congbao*(21).]
- 列宁 (1990):《列宁全集(第2版 第3卷)》,人民出版社。
[Lenin (1990). *Complete Works of Lenin* (2nd Edition, Vol. 3). People’s Publishing House.]
- 刘新成 (2013):《全球史评论(第五辑)》,中国社会科学出版社。
[Liu Xincheng (2013). *Global History Review* (Vol. 5). China Social Sciences Press.]
- 路易斯·利瓦塞斯 (2004):《当中国称霸海上》(邱仲麟译),广西师范大学出版社。
[Louise Levathes (2004). *When China Ruled the Seas*(Qiu Zhonglin, Trans.). Guangxi Normal University Press.]
- 罗荣渠 (1992):“十五世纪中西航海发展取向的对比与思索”,《历史研究》,(1)。
[Luo Rongqu (1992). “A Comparison and Reflection on the Development Orientations of Chinese and Western Navigation in the 15th Century.” *Historical Research*(1).]
- 罗荣渠 (1997):《美洲史新论》,中国社会科学出版社。
[Luo Rongqu (1997). *New Perspectives on American History*. China Social Sciences Press.]
- 倪乐雄 (2010):《文明的转型与中国海权》,新华出版社。

[Ni Lexiong (2010). *Civilizational Transformation and Chinese Sea Power*. Beijing: Xinhua Publishing House.]

宁波, 刘彩婷 (2018): “海洋文化: 人类文明加速发展的内在根本动力”, 《中国海洋社会学研究》, (1)。

[Ning Bo, Liu Caiting (2018). “Maritime Culture: The Inherent Fundamental Driving Force for the Accelerated Development of Human Civilization.” *Chinese Maritime Sociology Research*(1).]