海軍軍官 NAVAL OFFICER No1, Vol. 39
季刊三十九卷第一期
ISSN 1997-6879
9 771997 687000
海軍軍官學校編製 定價250元 GPN 2003600009

海軍軍官學校編製 季刊 中華民國109年3月

思維的 學術的 人文的

海軍軍官

NAVAL OFFICER

No.1
Vol.39
Quarterly 2020.3

趣談語言與文化 劉玫伶
藍圖之研究 許世宗、林志龍
孫中山海洋交通建設
海軍陸戰隊留營因素之研究 鄧國雄、梁家和
世界各國先進海上巡邏機的發展與運用 羅振瑜
海上監偵利器—
畢業64年參加母校72週年校慶致辭 伍世文

108. 11. 04 海軍軍官學校108學年度大路跑

108. 11. 06 至陸軍官校參加多國美食文化交流

108. 11. 18 海軍軍官學校72週年校慶運動會

108.11.25 海軍軍官學校108年11月份月會暨專題講演

108.11.29 性別平等教育

108. 12. 24 專業軍官班108年班乙班結業暨授階典禮

109. 02. 15 海軍軍官學校歡送原任校長

109. 02. 17 海軍軍官學校新任校長任職佈達典禮

No.1
Vol.39
Quarterly 2020.03

刊名／海軍軍官
發行人／林中行
總編輯／郎果斌
主編／劉璧寧
審稿委員／陳清茂　許志彬
攝影／廖本聖
發行單位／海軍軍官學校 www.cna.edu.tw
發行日期／中華民國109年3月發行第39卷第1期
創刊日期／中華民國36年6月
定價／新台幣250元
電話／（07）5813141#781806　（07）5855493
社址／813高雄市左營區軍校路669號
電郵／navalofficer@mail.cna.edu.tw
印刷／軍備局生產製造中心第401廠南部印製所
本校保有所有權利，刊物內容轉載請註明出處。
本刊同時刊載於 http://www.cna.edu.tw/tw/Service.php?progId=SER007&clazzId=SER7003
GPN／2003600009
ISSN／1997-6879
展售處／五南文化廣場及網路書店 04-22260330
臺中市中山路6號 http://www.wunanbooks.com.tw
國家書店及網路書店 02-25180207
台北市松江路209號1樓 http://www.govbooks.com.tw/

本刊保留所有權利，欲利用本刊全部或部分內容者，
須依創用ｃｃ臺灣授權條款運用。

海軍軍官

Contents

8 畢業64年 參加母校72週年校慶致辭 伍世文
10 海上監偵利器— 世界各國先進海上巡邏機的發展與運用 羅振瑜
26 海軍陸戰隊留營因素之研究 鄧國雄、梁家和
42 孫中山海洋交通建設藍圖之研究 許世宗、林志龍
50 趣談語言與文化 劉玫伶

畢業64年
參加母校72週年校慶致辭

著者／伍世文
海軍官校44年班
海院指參59年班
美海軍戰院函授班
海軍官校校長、海軍總司令、國防部部長
現為備役上將

黃司令、蔣校長、各位校友、貴賓、女士、先生、師長、各位同學：

應蔣校長邀請，在母校72週年餐會中向同學講話勉勵，感到非常高興，內心也激動不已。剛才在校慶大會中校閱學生部隊、觀看鼓號樂隊和跆拳隊、儀隊表演，讓我想起國慶日下午，一批民間朋友在台北市國父紀念館前廣場舉辦「我愛國旗」慶祝國慶大會，公推我擔任大會主席，現場湧入數千高舉大幅國旗、或手持小型國旗熱愛中華民國的市民，熱烈歡渡國慶，大家同聲高唱國歌、向國父致崇高敬意，並高呼中華民國萬歲，祈盼中華民國國祚昌盛綿延。

身為大會主席，我挺立主席台上接受莊敬高中儀隊撇刀禮，凝視操槍、整齊的步閥和變換隊形，尤其拋摔步槍，有若三軍儀隊的模樣，讓我深深感受到年輕一代的朝氣和希望。我抬頭挺胸站在平臺上，默默感念，將近七十年前，在澄清湖畔接受四個月入伍訓練，以及母校四年教育，對我成長與爾後有很重大影響；母校師長教導我們「國家、責任、榮譽」三大信念，讓我不僅在軍中，而且直到今天依然受用不盡，讓我堅定支持中華民國、並且為中華民國而奮鬥不懈。

國軍是依據中華民國憲法組成的武裝部隊，自然應該為中華民國的領土與主權而奮戰，絕無疑問。軍人必須講求氣節，就是要忠誠；不僅忠於國家、忠於海軍，更要忠於工作與忠於受領之任務。具體地說，就是處事要全心投入，有所堅持，更應該「有所為、有所不為」。在民主體制下，執政權轉移不同的政黨是常態，軍隊既然是國家的武力，就必須效忠國家，不論政權如何轉移，不容有絲毫改變；而且，無可置疑的，自然應該以中華民國為唯一效忠對象，只有超越黨派、國家化的軍隊，官士兵才能心無旁騖、全心全意，持續為建軍備戰而努力，不致無所適從。

我們常常講，榮譽是軍人第二生命。這份榮譽是因為前輩不惜犧牲生命捍衛國土、保衛人民，所以得到社會認同，才獲得大眾的尊敬，不是刻意製造就可以得到，今天，我們傳承這份榮譽，自然有責任繼續創造國軍的榮譽，讓晚輩傳承。榮譽感發自內心，不假外求，由榮譽感激發出強烈意志力，可以做到平時無法達成的目標，更是每個軍人應該具有的表現。國慶日下午在國父紀念館前平臺，面對烈日，我之所以能夠挺立一小時，主要是我腦中一直圍繞著，身為海軍軍官，必須時時刻刻展現出海軍的精神，海軍的榮譽感支撐著我的意志，絕對不能給海軍丟人。大會結束後，好幾位年輕的民間友人對我在大會展現的體能狀況表示佩服，讓我感到欣慰。

責任是每個人做人、處事的基本自我要求。於公，是全心全意把職掌工作處理完善；身為長官者要照顧部屬、作為部屬要服從長官。於私，父母把兒女照顧、教養，讓兒女長成為有用的成人；學生在求學時期，遵守校規、專心學業、了解社會規範，就是應有的責任。在各位用餐前，簡明表達個人半個世紀的體認，不要佔用太多時間，也正是此刻我應盡的責任。謝謝各位！

末了，祝福母校校譽日盛！海軍軍譽昌隆！也祝福在座各位身體健康！家庭和樂美滿！

海上監偵利器—世界各國先進海上巡邏機的發展與運用

著者／羅振瑜
海軍官校 89 年班、國防大學海軍指揮參謀學院 105 年班
現任國防大學海軍指揮參謀學院中校教官

海上巡邏機具有長程續航力可執行反潛（Anti-Submarine Warfare， ASW）、反水面（Anti-Surface Warfare，ASUW）、情監偵（Intelligence Surveillance Reconnaissance，ISR）及搜救（Search and Rescue，SAR）等任務的定翼機功能，早在第一次世界英國以水上飛機及飛艇執行海上偵巡及反潛任務，驗證是一種非常有效的反潛武器。冷戰結束，反恐戰爭及非傳統安全威脅所需面對的廣大海域監偵需求，又 海上巡邏機注入新的任務活力，功能更強、滯空時間更長、更快速的新型海上巡邏機因應而生，並成為廣域海上監視的主角。新型海上巡邏機配備有雷達、紅外線／視頻照相、船舶識別系統（Automatic Identification System，AIS）等精密感測器，又有高度及速度上的優勢，可有效遂行廣域海上監偵及海上多功能任務，使其具有更佳的任務彈性，各國政府紛紛投入海上巡邏機的隊的整備，其發展與未來運用趨勢殊值我海軍參考，以有效運用 P-3C 反潛巡邏機。

壹、前言

海上巡邏機是指「設計用於海上飛行，具有長程續航力可執行反潛（Anti-Submarine Warfare，ASW）、反水面（Anti-Surface Warfare，ASUW）、情監偵（Intelligence Surveillance Reconnaissance，ISR）及搜救（Search and Rescue，SAR）等任務的定翼機」[1]。最早出現在第一次世界大戰，當時的海上巡邏機只有簡單的目視功能，但相對於當時的潛艦技術，海上巡邏機運用速度及高度優勢，成為 制潛艦的有效武器裝備。隨後；在二次大戰，德國運用 U 型潛艦封鎖英國對外海運，對英國賴以生存的海上生命線造成極大威脅；幸好，當時的雷達技術已有相當的進步，改良自長程轟炸機，配備雷達及海上偵蒐裝備的海上巡邏機，成為 U 型潛艦的剋星，德國海上潛艇戰力幾乎完全失效。二戰結束後，蘇聯大力發展潛艦戰力，成為冷戰期間自由世界國家的重大威脅， 剋制蘇聯及共產世界龐大潛艦戰力，以美國為主的自由世界國家紛紛部署長程海上巡邏機，並發展出聲納浮標、磁性異常偵測儀、雷達及電子戰支援措施等高科技偵潛裝置，俾能在大洋中掌握神出鬼沒的核動力潛艦；然而，隨著蘇聯的瓦解及冷戰結束，海上巡邏機頓時失去對手。當各國政府檢討汰除多餘的海上巡邏機時，反恐戰爭及非傳統安全威脅所需面對的廣大海域監偵需求，又 海上巡邏機注入新的任務活力，功能更強、滯空時間更長、更快速的新型海上巡邏機因應而生，並成為廣域海上監視的主角。日本自力研發四引擎的 P-1 反潛機、美國改裝自 737-800 的 P-8A 海神巡邏機從美海軍競標案中脫穎而出，並獲得印度海軍的採購，英國發展的寧鹿式及法國 A319MPA，在加裝了新的反潛及海上偵蒐裝備後戰力備倍增；因應航母服役後艦隊護航需求，中共亦投入「高新六號」海上巡邏機的發展，各國政府紛紛投入預算，研製新型海上巡邏機，可見其重要性。而這些飛機的設計及運用理念已有大幅度的突破，殊值我海軍參考與運用。

貳、海上巡邏機的發展歷程

第一次世界大戰時期，德國大量運用潛艇在北大西洋海域，發動無限制潛艇戰，企圖切斷對英國週邊地區的海運活動，讓英國而吃了不少苦頭。 了緊急應付潛艇威脅，英國遂以水上飛機及飛艇執行海上偵巡及反潛任務，當時的飛機雖然只有簡單的望眼鏡目視搜索功能，但已足以對付同一時期潛航時間與能力有限的潛艇，這些載具還稱不得上是專業的海上巡邏機，但藉由交戰經驗，英美等國發現飛機是一種非常有效的反潛武器，而且不受潛艇威脅。開啟了以海上巡邏機蓬勃發展的新契機，從大戰之後到 21 世紀海上巡邏機的發展歷程約可區分為四個世代（如表 1），分述如后：

一、第一代海上巡邏機：一次世界大戰之後，英國 防衛海上生命線，避免潛艇對島國至關重要的海運所帶來巨大威脅，加強海上巡邏防敵海上封鎖，成為英國防衛作戰極為重要的課題，遂積極投入海上巡邏機的發展，二次世界大戰爆發前夕，英國已向美國洛克希德公司購買了一個中隊的「哈德遜」海上巡邏機，該型機具備了海上長程巡邏及空用雷達，成為二戰初期對付德國潛艇的主力。1942 年 3 月 15 日，美國海軍運用「哈德遜」海上巡邏機發現並擊沉了 2 艘德國潛艇，創造了二次世界大戰中首次成功摧毀德國潛艇的戰績。美國參戰後，徹底擊潰德國 U 型潛艇的威脅，總共接收了 1,600 架與「哈德遜」同型並改稱為 PV-1 的海上巡邏機。後續又訂購了將近 1,500 架 PV-1 的改

進型 PV-2，這兩型海上巡邏機徹底瓦解德國潛艇對大西洋封鎖，使同盟海軍可以在海上自由航行，進而輸送大量兵力反攻歐陸。海上巡邏機自此成為海上偵巡及反潛最有效作戰兵力，也稱得上是第一代海上巡邏機。

二、第二代海上巡邏機：有鑒於二次世界大戰期間海上巡邏機的優異表現，戰後各國無不致力於該類型飛機的發展，催生了第二代的海上巡邏機誕生。在這個階段，反潛設備的小型化及大範圍遠距離反潛優勢讓海上巡邏機成為新一門專用的軍用航空器，即使機體可能來自於其他機種，也比過去的改良機種具備更高的效率和作戰能力。美國的洛克希德公司陸續推出了陸基型 P-2 及艦載型 S-2 海上巡邏（反潛）機，法國推出大西洋式海上巡邏機，除了雷達外，磁測儀、排煙偵測器、聲標等音響與非音響偵測裝備，使新一代海上巡邏機能更有效偵測水下目標；另 壓制潛艦利用夜間呼吸管充電航行，強力探照燈器成為海上巡邏機的標準配備。此外，在攻擊武器方面也有大幅的進步，由於發動機馬力增強，飛機載重能力增加，足以裝掛魚雷及深水炸彈等重型武器，這一代的海上巡邏機在偵潛與獵殺的能力上都較上一代有長足的進步。

三、第三代海上巡邏機：美蘇冷戰的威脅及電子科技的發展，帶動第三代海上巡邏機的出現，美國持續在既有基礎上研發出 P-3 及 S-3 等海上巡邏機，除艦載型的 S-3 僅部署在美海軍航艦外，美國共計產製 650 架 P-3 型海上巡邏機，另外授權日本川崎重工產製 107 架，全球總共有 757 架 P-3 型機，成為自由世界運用最廣泛的海上巡邏機。歐洲的英、法兩國也推出了寧鹿 MR2 及大西洋 I 式海上巡邏機，前蘇聯則推出了 TU-142 型及 IL-38 型海上巡邏機，在冷戰期間成為自由與共產世界海上競爭的要角，這一代的海上巡邏機捨棄了較不精確的排煙偵測器，且拜光學科技進步之賜，光電／紅外線偵蒐儀（Electro Optical and Infrared，EO/IR）替代了不甚實用的強力探照燈[2]，另外在攻擊武器方面則增加了攻船飛彈等長程精準導引武器，使海上巡邏機功能更強大，足以負擔更多樣化（如反水面、情監偵等）的海上任務。

四、第四代海上巡邏機：第四代海上巡邏機是因應威脅及戰爭型態的改變而改良的，有鑒於冷戰結束後全面戰爭的威脅降低，代之而起的是 911 以後恐怖主義與流氓國家的挑釁、走私、偷渡等非傳統安全威脅，沿海海域的多重威脅替代了冷戰期間大洋中潛艦及船隻的威脅，各國海軍開始調整任務置重點於此等海域的情監偵（Intelligence Surveillance Reconnaissance，ISR）任務，增進反水面作戰能力成為這一代海上巡邏機改良的重點，由於海上巡邏機具有多樣偵蒐裝備可執行多功能海上任務，並具備高機動性與長時間滯空能力，可遂行廣闊海域的情監偵任務，遂成為各濱海國家執行海上巡邏，確保海洋資源與權益的重要角色。考量第三代海上巡邏機已達服役壽限，且已無法滿足加改裝需求以因應新的任務需求，各國紛紛推出新一代海上巡邏機，最具代表性的是美國的 P-8A 海神式、日本的 XP-1 及法國 A319MPA 先進海上巡邏機等。中共在航艦部署後， 提供航艦戰鬥群遠洋反潛屏衛，遂以運八型運輸機為基礎，研發「高新六號」海上巡邏機，該型機尚在研發階段，武器裝備尚未定型，是否可達到第四代海上巡邏機的水準還不確定。另少部分國家則依該國經濟及戰略考量，以民用或軍用運輸機直接改裝為海上巡邏機（如新加坡福克 50 海上執法者二式、印尼 CN235-220MPA 型、以色列 ELI3360 型機..等），各型飛機的設計及運用理念不盡相同，主要是因應任務及威脅的轉變及拜科技進步之賜發展而來。

參、世界各國新型海上巡邏機

一、美國 P-8A 海神式（Poseidon）：洛馬公司的 P-3 獵戶座，是冷戰期間美國海軍公認最佳海上巡邏機的設計，全世界共有 15 個國家使用。但是該型機服役已達壽限，且飛機空間已無法滿足改裝需求，2000 年美國海軍航空系統司令部遂分別授予波音、洛克希德馬丁、英國 BAE 等三家公司發展「多重任務海上飛機 」（Multi-mission Maritime Aircraft，MMA），以適應後冷戰時代的變化。英國 BAE 原欲改良寧鹿 MR2 型為 MR4 型但隨後棄標；波音公司的方案是在民用 737-800 客機的基礎上發展軍用型海上巡邏機。洛馬公司的方案則是沿用 P-3C 四個螺旋槳發動機的構型，提出改進版的獵戶座 21 型機，這型飛機實際上是一個重新打造具高效能的 P-3 型機，使其具有遠程空中反潛作戰（Anti-Submarine Warfare，ASW）能力。2004 年 6 月美國海軍經過評估後，決定波音的 P-8A 獲選為下一代海上巡邏機，2007 年 6 月 P-8A 完成關鍵設計審查。

表 1 海上巡邏機發展區分表

區分	第一代	第二代	第三代	第四代
代表機種	PV-1，PV-2，FW-200	P-2，S-2，TU-142	P-3，S-3，大西洋 I、II 型，TU-42M3，IL-38	P-3C AIP，P-8，P-1，A319 MPA
偵測裝備	目視及雷達	雷達，磁測儀，探照燈，聲標，排煙偵測器	雷達，電子戰支援措施，磁測儀，排煙偵測器，紅外線／視頻照相器，聲標	合成／逆合成孔徑雷達，電子戰支援措施，磁測儀，紅外線／視頻照相器，聲標
主要武器	機槍及火箭、直航式魚雷	深水炸彈，火箭，導引式魚雷	深水炸彈，火箭，導引式魚雷，飛彈。	深水炸彈，火箭，導引式魚雷，飛彈，遠距遙攻飛彈。

資料來源：作者自行綜整

2007 年 12 月，首架波音 P-8A 飛機開始生產，但是在 2008 年年中，美海軍航空系統司令部（Naval Air Systems Command，NAVAIR）刪除 P-8A 需配備磁異常偵測器（Magnetic Anomaly Detector，MAD）的要求，以減少飛機重量 3,500 磅（1,600 公斤），並提高飛機的航程和續航力，並改用新的增加了碳氫化合物傳感器來檢測柴油動力潛艇和其他常規動力艦艇燃料蒸汽 3。2009 年首架 P-8A 機交付飛行試驗，2012 年 3 月第一架生產型 P-8A 被移交給美海軍，2013 年中第一個換裝 P-8A 海神機的巡邏中隊（VP-30）完成部署，美海軍計劃購買 108 生產型 P-8A，以取代服役已久的 P-3C「獵戶式（Orion）」。P-8 A 主要用途為海上巡邏、情監偵和反潛作戰，機上配置有 5 個內置與 6 個外置武器掛載點。該型機由 2 具噴射發動機推進，使它的速度可與戰鬥機比擬，將比 P-3 的螺旋槳發機具有更大動力，平均高出 25%-30% 效能和巡航力，它內部的大空間也能安裝更多裝備，翼下也能掛載更多武器（P-8A 型機性能諸元如表 2）。尤其視機上配備雷神公司開發的 AN/APY-10 雷達，該型雷達是 P-3C Update Ⅲ AIP 所使用的 APS-137（V）5 雷達改良型，可藉先進的合成孔徑與逆合成孔徑雷達技術，長距離搜索與目標追蹤，對海上小型目標及陸地偽裝有極佳的偵測與辨識率，將是未來情監偵利器。近來，由於中共自行劃設東海防空識別區，所引發的爭議升高東亞地區的緊張情勢，美國海軍決定提前將 P-8A 部署在日本。美國海軍派遣的首批兩架 P-8A 已於 2013 年 12 月飛抵日本沖繩，進駐嘉手納空軍基地，並將持續增加部署架數，以有效監控中共海軍船艦動向[4]，可見該型機於海上監偵任務之重要性。P-8A 反潛巡邏機完成歷史性的首次作戰部署，除象徵美日同盟的決心，亦宣告屬於 P-8A 主掌海上巡邏任務的時代已經展開。

二、印度 P-8I：P-8I 是 P-8A 的出口型。因為 P-8A 採用的是全開放式設計，所以其機體結構和機載系統的改裝與升級非常容易。波音公司在得知印度有意購買 P-8 後，開出了非常優惠的條件：如印度的公司可以參與從飛機設計到飛行測試各階段的全程研發工作，協助該國銷售 P-8I…等。2009 年 1 月，印度國防部與波音公司正式簽署一份 21 億美元的協議[5]，供應 8 架 P-8I 及 AGM-84L 魚叉飛彈與 MK-54 輕型魚雷等機載武器給印度海軍，並保留未來在訂購 12 架 P-8I 的權利，該協議使印度成為 P-8 第一個國際客戶。2010 年 10 月，印度國防部批准購買另外四架的 P-8I，2013 年 5 月第一架 P-8I 飛抵印度海軍刺佳里航空基地（INS Rajali），該型機將增加印度海軍與美海軍裝備的通用性（該型與 P-8A 最大的不同在保留了磁性異常偵測儀 MAD），同時將增進美、印兩國海軍的聯繫，以遂行聯合海上演習及各類海上任務支援等。

三、日本 P-1：P-1（開發初期原本命名為 P-X，是「Patrol aircraft-X」的縮寫）是由日本防衛省旗下的技術研究本部（Technical Research and Development Institute，TRDI）與日本飛機製造商川崎重工業聯合開發，用來取代老舊 P-3C「獵戶式」反潛巡邏機的後繼機種。日本的航空產業長年來一直希望自主開發巡邏機，早年日本川崎重工業即生產過洛克西德 P-2J 與新明和工業 PS-1 飛行艇。1968 年日本政府在進行 P-2J 後繼機種 PX-L 的選定時，亦想採用國內開發的方針，但由於預算及美國政府的壓力，遂於 1977 年決定採用授權生產的 P-3C。自 1982 年美國共授權日本川崎重工（Kawasaki Heavy Industries）生產大約 100 架以上的 P-3，不僅是 P-3C 最大的海外用戶，也成為西太平洋上美、日同盟的主要反潛 / 洋面監視兵力，並為日本研製大型軍用飛機打下堅實的技術基礎。1990 年代後期，鑑於 P-3C 的役齡即將來到 20 年，日本遂開始規劃新一代的反潛 / 洋面哨戒機。考量到時下歐美並無滿足其需求的現成新一代反潛機設計（無論是美國 P-3C 或英國 Nimrod 的基本設計都已經老舊），加上同時間日本也需要汰換航空自衛隊現役的國產 C-1 運輸機，遂決定自行開發新一代哨戒機， 2000 年開始進行可行性研究；後續研發工作分為四個階段：第一階段自 2001 至 2004 年，主要是確定初步設計方向與整體系統架構。第二階段自 2004 年至 2005 年，主要進行機體基本設計與部分細部設計，並進行必要的基礎研究與數據蒐集。第三階段自 2005 至 2007 年，除了繼續細部設計與研究之外，也開始進行技術測試。第四階段自 2006 至 2007 年除了繼續進行相關實驗

表 2 P-8A 型機性能諸元

長　　度	129.5 英呎（39.47 公尺）	高　　度	42.1 英呎（12.83 公尺）
翼　　展	123.6 英呎（37.64 公尺）	重　　量	最大起飛總重 189200 磅
最 大 空 速	490 節（564 公里 / 小時）	偵 巡 範 圍	在就位後四小時內飛行半徑 1,200 海浬
升　　限	41000 英呎（12496 公尺）	乘　　員	九員
推　進　器	兩具高旁通 CFM56 渦扇發動機		
偵 側 裝 備	AN/APS-137 雷達、MX-20HD 光電／紅外線感應器、AN/AAQ-24(V) 指向性紅外線干擾器（DIRCM）、AN/ALQ-213(V) 電子戰防衛系統（EWSP） ALE-50 雷達預警系統、AN/ALQ-240(V)1 電子戰支援措施系統、數據鏈路和任務計畫支援、新的音響處理系統，可攜載 120 枚以上聲標，包含 64 枚被動標及 32 枚主動標		
武　　器	MK-46/54 魚雷（LongShot kit on MK-54 torpedo）、AGM-65 小牛飛彈、AGM-84 魚叉飛彈、AGM-84K SLAM 遠程對地攻擊飛彈巡航導彈、深水炸彈，空投水雷		
資料來源：〈P-8A Poseidon〉，《Weapons and Warfare》，2015 年 10 月 2 日，https://weaponsandwarfare.com/2015/10/02/p-8a-poseidon/			

工作之外，也開始進行原型機的建造與試飛工作。2007 年 3 月 6 日 P-X 的首架飛行測試用機出廠，並在同年進行首次試飛。2008 年 6 月 19 日，第二架 XP-1 飛行測試機首度試飛。同年 8 月 29 日，防衛省正式購入 XP-1 的飛行測試 1 號機，並在 9 月 5 日轉移到厚木航空基地；而第二架飛行測試機也在同年 11 月 6 日轉移到厚木航空基地。至 2011 年，XP-1 總共進行了約 500 次飛行測試工作。防衛省宣布在 2008 年度編列首批四架 P-1 量產型的預算，其中首架量產型在 2012 年 9 月 25 日首度試飛，這四架到 2012 年結束時都已經交付海上自衛隊。原預劃在 2013 年 6 月將訂首批量產型後二架交付厚木基地，則因為接連發生 P-1 數個發動機同實在空中熄火的事故而延遲。由於 P-1 價格較為 P-3C 機昂貴，且速度與作戰性能較高，預估未來將用較少的數量（約 65 至 70 架）達成原本 80 架 P-3C 機隊的任務能量　，預於 2020 年完成全機隊換裝。

P-1 的機體造型細長，可減少空氣阻力，同時該型機是世界上第一種採用光纖線傳飛控系統（Fly By Light）的飛機，採用光纖傳遞飛控信號不僅可對抗電磁脈衝（Electromagnetic Pulse，EMP）及雷擊的干擾，而且重量也較傳統線傳飛控的電纜輕。裝備方面，P-1 配備日本東芝新開發的 HPS-106 主動相位陣列雷達（Active Electronically Scanned Array，AESA），具合成孔徑模式，可精確偵測海面小型目標。機腹總共設有 30 個聲納浮標投放口，機內可儲存 70 枚聲納浮標。機首下方設置可伸縮的 AN/AAS-44 前視紅外線（Forward-looking infrared，FLIR）偵蒐儀，平時收縮至機體內減少阻力，使用時才伸出；此一前視紅外線偵蒐儀能在日、夜間識別海面目標，並能發現如伸出海面的潛艦潛望鏡之類的小型目標。機尾設置一具加拿大航空電子設備公司（Canadian Aviation Electronics，CAE）生產的磁異探測器（Magnetic Anomaly Detector，MAD），駕駛艙後方的機身上部有一個電子截收裝置（Electronic Warfare Support Measure，ESM）天線的球型外罩，機體中段頂部也有一個突出的衛星通信天線，機首下部設置通信、導航、聲納浮標接收、敵我識別器（Identification Friend or Foe，IFF）等天線[6]。P-1 編制兩名駕駛機組人員，機艙另有 11 名負責作戰任務（反潛、洋面監視、指管通情等）的人員（P-1 型機性能諸元如表 3）。P-1 擁有全新開發的先進任務 / 作戰管理系統，具有人工智慧功能，整合機上以及從資料鏈中獲得的所有資訊進行即時處理和顯示，並具備輔助決策等功能，大幅減輕了機上人員的工作負荷，使之能將精神專注於作戰任務上。飛機駕駛艙與後方反潛任務顯控台都採用彩色大型液晶顯示器，捨棄了傳統的機械儀表。P-1 的反潛作戰顯控區域的佈局與 P-3C 相似，與美國 P-8 有相當的共通性，反潛指揮控制區的各控制台之間可以互相交換或取代功能（例如聲納與非聲納人員）。機上的整合式反潛聲學探測系統擁有極高的系統整合度與信號處理能力，能強化探測低噪音潛艦的距離。武裝方面，P-1 的機腹設置一個內置式彈艙，能容納導航魚雷、反潛炸彈等武器；此外，兩邊主翼最多總共能掛載 8 枚反艦飛彈，兼具反潛與反水面作戰功能。與美國 P-8 相比雖然機體較小，但四具發動機的設計能提供更高的速度與電力，同時能夠減少發動機故障的失事風險，但相對的將增加後勤負擔；其航電水準已經和美軍 P-8 不相上下，甚至部分裝備還有過人之處，不過美軍有強大的電子情報和聲紋資料庫為後盾，加上全球通信監視衛星網路涵蓋優勢，所以 P-8 在整體作戰效能上仍較 P-1 略勝一籌[7]。

表 3 P-1 型機性能諸元

長度	124.8 英呎（38 公尺）	高度	39.4 英尺（12.1 公尺）
翼展	114.8 英呎（35.4 公尺）	重量	最大起飛總重 79,700 公斤
最大空速	450 節 (833 公里 / 小時）	續航力	最大航程 8,000 公里
升限	44200 英呎 (13520 公尺）	乘員	2 名機組員，11 名任務人員
推進器	4 具 IHI XF7-10 渦扇發動機，每具最大推力 13,500 磅 (60 kN)		
偵側裝備	HPS-106 相位陣列雷達、光電／紅外線感應器、航行 / 通信系統、自我防衛系統、電子戰支援系統、戰術資料鏈、HSQ-102 磁性異常偵測儀、音響處理系統、NEC 人工智慧戰術管制系統，機上可攜帶 100 枚聲納浮標（30 枚備便投擲，70 枚儲存於機內）		
武器	機上可籌載 9000kg 以上的武器，包括 AGM-84 魚叉飛彈或日本國產 ASM-1C 空射反艦飛彈、AGM-65 小牛對地 / 反艦飛彈、MK-46/Type-97/G-RX5 等 324mm 輕型魚雷、反潛炸彈、水雷等		
資料來源：敬朋，〈小日本的大機群——P1 海上巡邏機〉，《微文庫》，2017 年 6 月 12 日，https://www.weiwenku.org/d/100821097			

表 4 寧錄 MRA4 型機性能諸元

長度	38.6 公尺	高度	9.45 公尺
翼展	38.71 公尺	重量	最大起飛總重 105,376 公斤
最大空速	918 公里 / 小時	續航力	11,119 公里
升限	36000 英尺	乘員	2 名機組員，8 名任務人員
推進器	4 具勞斯萊斯 BR710 渦扇發動機，每具推力 15,500 磅		
偵側裝備	Searchwater 2000 雷達、光電／紅外線感應器、電子戰支援措施系統、資料鏈和任務計畫支援、磁性異常偵測儀、音響處理系統，聲標攜行量約 100 枚		
武器	可攜帶深水炸彈、反潛飛彈、漁雷、水雷和聲納浮標		
資料來源：〈BAE Systems Nimrod MRA4〉，《Alchetron》，2018 年 3 月 4 日，https://alchetron.com/BAE-Systems-Nimrod-MRA4			

四、英國寧錄 MRA4：1992 年，英國皇家空軍推動新的海上巡邏機（RMPA）採購案，以取代使用已久的「獵迷 MR2」飛機。為達到英國皇家空軍的要求，英國航太公司建議更換獵迷 MR2 發動機和電子設備，並更名為「寧錄 2000」。1996 年 12 月空軍接受了英國航太提出的研發方案，並將寧錄 2000 正式定名為「寧錄 MRA4」。MRA4 基本上是一個新的飛機，最明顯的變化包括安裝新一代的勞斯萊斯 BR710 渦扇發動機，使用更大、更高效的機翼，和一個完全翻新的機身（性能諸元如表 4）。該型機還耗費巨資引進空中巴士 A340 玻璃化座艙等技術，新的戰術電腦可處理和顯示比 MR2 多出 20 倍以上的戰術和戰略數據。具有搜索陸地和水面的功能新型 Searchwater 2000 雷達。然而，新型系統的整合及機翼發生的缺陷，使研發進度一再延遲，經費也一再的增加，最後英國皇家空軍和 BAE 公司不得不取消該型機的研發，未來英國傾向以美軍 P-8A 取代現有的海上巡邏機。

五、俄羅斯 IL-38N 反潛巡邏機：IL-38 是蘇聯伊留申設計局在 IL-18 型運輸機基礎上研製的反潛巡邏機。該機於 1960 年開始研製，1962 年完成首次試飛，1967 年開始服役。總共生產約 60 架，5 架出口到印度。俄羅斯已在 2013 年執行現代化工程將 IL-38 提升為 IL-38N 反潛飛機，從各種資料顯示，現代化的伊爾 -38N 飛機擁有遂行水下和空中偵察任務等更廣泛的作戰能力，並可支援電子戰情報（Electronic Intelligence，ELINT）的任務，飛機配備若干個子系統，包括搜索和救難以及生態環境監測、電子支援措施和海、陸面監控系統等；新的裝備並可支援海洋科學研究，包括繪製北冰洋的磁場和引力場。該型機新的雷達系統，具有偵測水下，水面和空中目標的能力，對水面目標的偵測距離約 320 公里，空中目標的距離為 90 公里，並可同時追 多達 32 個空中和水面目標。據悉，第一個 IL-38N 機隊已於 2014 年首先部署在北方艦隊，並開始實際飛行訓練。另一款俄羅斯現役的海上反潛巡邏機是 1963 年 3 月由當時的蘇聯圖波列夫設計局研製的 Tu-142，該型機是在 Tu-95 戰略轟炸機基礎上研製的遠程反潛巡邏機。1972 年正式在蘇聯海軍航空兵服役，以後有發展了該機的改進型 Tu-142M、MQ、MPU 等機型（印度於 1986 年購買了 8 架 TU-142MQ 型）。該型機是世界上最大型的反潛機，使用金鷹雷達，擁有長續航力，但自 MPU 型以後就沒有新改良機型，反潛偵蒐能力受限制（IL-38N 及 TU-142 型機性能諸元如表 5）。

六、中共高新六號：相對於其他新興國家，中共在反潛巡邏機的發展一直處在落後狀態，長期以來只有少數加裝 AN/APS-504 搜索雷達的運八（Y-8 MPA 型）及水轟五（SH-5S）水陸兩用飛機構成整個海上巡邏機隊的主力。然而，隨著首艘航空母艦下水服役，中共突破第一島鏈，取得西太平洋海域制海能力的意圖已昭然若揭，但是現役運八（Y-8M PA 型）及水轟五偵蒐能力不足，能夠護航航母艦隊進出太平洋的反潛戰力除少數機載反潛直升機及潛艦兵力外，缺乏長續航力可遂行廣大海域偵巡的定翼海上反潛巡邏機。為及早建立足以擔任航母護航角色的海上巡邏兵力，中共海軍已委託陝西航空以現有運八（Y-8）型機為載台，研發「高新六號」反潛巡邏機。高新六號是仿自前蘇聯安東諾夫航空設計局的 AN-12 運輸機，是一種四渦輪螺旋槳設計的飛機，該型機擁有長續航力，與足夠的空間與酬載能力可加裝反潛偵蒐裝備與武器，惟高單翼設計與機內隔音不適合海上巡邏的特性。從目前獲的試飛照片研判，該型機配備有現役海上巡邏機配備的磁性異常偵測儀（Magnetic Anomaly Detector，

表 5 IL-38N 及 TU-142 型機性能諸元

長　度	40.08 公尺	高　度	10.6 公尺	長　度	49.5 公尺	高　度	12.12 公尺
翼　展	37.42 公尺	最大起飛總重	66000 公斤	翼　展	51.04 公尺	最大起飛總重	185000 公斤
最大空速	685 公里 / 小時	續航力	8000 公里	最大空速	855 公里 / 小時	續航力	12000 公里
升　限	42000 英尺	乘　員	2 名機組員，7 名任務人員	升　限	32000 英尺	乘　員	3 名機組員，9 名任務人員
推進器	4 具 AN-20M 型渦輪螺旋槳發動機，每具功率 4250 軸馬力			4 具 HK-12M 型渦輪螺旋槳發動機，每具功率 15000 軸馬力			
偵側裝備	雷達、電子戰支援系統、的音響處理系統、磁性異常偵測儀			金雕 -95 搜索瞄準系統電子戰支援系統、的音響處理系統			
武　器	可攜帶深水炸彈、反潛飛彈、漁雷、水雷和聲納浮標			內部武器艙，可攜帶反潛魚雷、反潛深彈、普通炸彈、聲納浮標等			

資料來源：
1. Aleksey Kondratov，〈The fifth IL-38N for Russian navy〉，《Russian Aviation》，2015 年 8 月 7 日，https://www.ruaviation.com/docs/4/2015/8/7/97/?h
2. Staff Writer，〈Tupolev Tu-142 (Bear)〉，《militaryfactory》，2019 年 4 月 16 日，https://www.militaryfactory.com/aircraft/detail.asp?aircraft_id=240

MAD）、搜索雷達、光電／紅外線（Electro Optical and Infrared，EO/IR）偵蒐儀及電子戰支援措施（Electronic Warfare Support Measure，ESM），外部並沒有聲標投放口及武器派龍架，該型反潛機可搭載超過 10 名乘員，包括駕駛員、雷達員、聲納員、搜潛員，以及技術分析、聲納吊放、武器操縱等人員，形成集偵察、分析、攻擊於一身的反潛體系。它的特徵是帶有長而尖的尾刺，據說是一種中國新型的「磁異探測儀」，其先進程度可與美國 P-3C 反潛巡邏機的探測系統相當，屬於上一代的反潛巡邏機（高新六號型機性能諸元如表 6）。

七、其他各國反潛巡邏機：對於部分國防經費較不充裕且海洋面積與特性，不需要大型反潛巡邏機的國家，經常利用運輸機改裝成飛機，並配備專業的反潛巡邏機搭配艦艇，以立體化方式，由空中進行海上巡邏、反潛搜索和救援、漁業保護、海域監控等任務。如印尼 CN235-220MPA 型、新加坡福克 50 型海上執法者二式、巴西航空工業公司 ERJ-145、意大利 ATR 72MPA 型、以色列航太集團的 ELI-3360 海上巡邏機等（CN235-220MPA 及 FK-50MPA 型機性能諸元如表 7）。此類型海上巡邏機通常在航程與籌載量等性能表現較專業的反潛巡邏機低，但在飛機的研發成本及後續整體後勤負擔上，因與運輸機共用機身與維修管道，故維持成本較低，適合中、小型國家用於在較淺的沿海地區，不需要深水傳感器和遠距離的海上巡邏機等效操作。

表 6 「高新六號」型機性能諸元

長度	34.02 公尺	高度	11.6 公尺
翼展	38 公尺	重量	最大起飛總重 61,000 公斤
最大空速	660 公里／小時	續航力	5,000 公里
升限	42,000 英尺	乘員	2 名機組員，7 名任務人員
推進器	4 具 WJ-6C 型渦輪螺旋槳發動機，每具功率 5,100 馬力		
偵側裝備	搜索雷達、光電／紅外線偵蒐儀、電子戰支援措施系統、數據鏈路和任務計畫支援、新的音響處理系統，機上可攜帶 100 枚聲納浮標（30 枚備便投擲，70 枚儲存於機內）		
武器	可攜帶深水炸彈、反艦飛彈、魚雷、水雷和聲納浮標		
資料來源：講武堂，〈高新 6 號反潛機護中國海軍衝出西太平洋：30 架即可反制美日潛艇〉，《Russian Aviation》，2015 年 9 月 17 日，https://kknews.cc/military/malveb6.html			

肆、海上巡邏機未來部署與運用趨勢

冷戰期間海上巡邏機的設計，主要是用於反制敵對雙方為數眾多的潛艦進入大洋海域作戰；冷戰結束後全面戰爭的威脅降低，代之而起的是 911 以後恐怖主義與流氓國家的挑釁、走私、偷渡等非傳統安全威脅已影響美國本土國家利益。新一代海上巡邏機的發展除了因應科技進步提升武器效能外，絕大部分原因是要應付國際情勢及威脅型態的改變，所帶來新的戰略挑戰與作戰構想，分析新一代海上巡邏機發展特性，研判未來部署與運用趨勢如下：

一、具備廣闊海域偵蒐能力：有鑒於沿海海域的多重威脅，美海軍調整任務重點於此等海域的情監偵任務，遂推出「廣闊海域監視計畫 」（Broad Area Maritime Surveillance，BAMS，如圖 1），任務著重要在對目標的識別，

表 7 CN235-220MPA 及 FK-50MPA 型機性能諸元

機長	21.4 公尺	機長	25.2 公尺
翼展	25.8 公尺	翼展	29 公尺
機高	8.2 公尺	機高	8.31 公尺
最大起飛重量	16,650 公斤	最大起飛重量	21,545 公斤
巡航速率	每小時 450 公里	巡航速率	每小時 480 公里
最大航程	4355 公里	最大航程	6,820 公里
實用升限	7,620 公尺	實用升限	7,620 公尺
動力系統	兩具 CT7-9C 型渦輪螺旋槳發動機，每具出力 1,870 馬力	動力系統	2 具 PW125B 型渦輪螺旋槳發動機，每具出力 2,500 馬力
由 CN235-220 型螺旋槳運輸機研改而成，機上配備包括 AN/APS-504（V）5 型搜索雷達、TICM 熱影像偵測儀、天空守衛（Sky Guardian）300 型電戰系統等。每邊機翼下增加 3 個掛載點，以攜掛 2 枚 AM-39 型飛魚反艦飛彈或 Mk46 型反潛魚雷		由福克 50 型客機改良而來，機上配備 AN/APS-134（V）7 型搜索雷達，磁異偵測器、前視紅外線偵測儀，以及聲納浮標等。機體兩側各有 1 處掛載點，機翼下則各有 3 處掛載點，可攜掛反潛魚雷、魚叉反艦飛彈等	
資料來源： 1. 宋玉寧，〈東亞國家主要海上反潛巡邏機〉，《青年日報》，2009 年 12 月 25 日，http://www.youth.com.tw/db/epaper/es001005/m990302-j.htm 2. 王光磊，〈新加坡首屆「國際觀艦式」 21 國共襄盛舉〉，《青年日報》，2017 年 5 月 5 日，https://www.ydn.com.tw/News/236413			

圖 1 廣闊海域監視計畫構想圖

資料來源：〈MQ-4C Triton Broad Area Maritime Surveillance (BAMS) Unmanned Aircraft System (UAS)〉，《World Defence News》，2017 年 9 月 30 日，http://worlddefencenews.blogspot.com/2012/09/technical-datasheet-mq-4c-triton-broad.html。

美軍研發高精密度的傳感器陣列，探測船隻的實際輪廓與特性，從而讓操作人員一眼就能分辨出目標究竟是一艘貨輪、油輪，還是一艘潛艇露出水面的表面。要達到廣大海域情監偵任務的需求，就需要海上多功能巡邏機（MMA）及無人飛行載具（UAV）的配合，通常是由裝配有廣域海域監視系統（BAMS）的無人飛行載具（如海軍型號 RQ-4 全球之鷹無人偵察機） 在 1 萬 5 千公尺高空，遂行 3700 公里範圍的探測，當遇到感興趣的目標時，會進一步接近以進行確認。並引導海上巡邏機隊目標進行進一步的識別、監視及追蹤任務。兩者互相搭配構成「海上巡邏搜索兵力」（Maritime Patrol and Reconnaissance Force），與其他的偵察載台共同合作， 預備進入作戰或作戰中的航艦戰鬥群，提供持續的海上情勢信息。[8]

二、具備海上多功能需求：911 以後恐怖主義與流氓國家的挑釁、走私、偷渡等非傳統安全威脅急劇增加，21 世紀以來的安全情勢特徵已跳脫單一區塊的框架，不再侷限於傳統武裝衝突範疇，包含極端氣候、能源競奪、恐怖攻擊等，均已成為各國國家安全威脅重要議題，沿海海域的多重威脅替代了冷戰期間大洋中潛艦及船隻的威脅，非傳統安全議題，因為恐怖主義、複合式災害（地震、海嘯、颱風、核災…）、大規模傳染病…等，對人民生命、財產的威脅，已不亞於戰爭的危害。所以，未來的海上巡邏機將強調海上執行多功能任務的能力，除原本具有的反潛、反水面、海上情監偵等功能外，更須具備搜索與救難、反走私、貿易航道監控、海岸安全、護漁巡邏及海洋支援保護巡邏任務（如圖 2）。所以未來的海上巡邏機任務將更吃重，其所扮演角色、任務功能也將更為多樣化。

三、具備遠距作戰能量：為執行廣闊海域偵蒐，新型海上巡邏機將具有更遠的航程，且為長時間海上作業，機體空間設計更大、更舒適，P-8A 就是最好的例證。而考量廣域監視必須保持高高度飛行，新型海上巡邏機的偵蒐與武器配備也做了部分調整，首先是取消了磁性異常偵測儀（Magnetic Anomaly Detector，

圖 2 海上巡邏機的多功能任務需求

資料來源：作者自行綜整

MAD），因為磁性異常偵測儀探測距離有限，執行探掃時飛機必須降到低高度飛行，勢必降低其他偵蒐裝備的功能。同樣的為了避免使用魚雷攻擊時必須降低飛行高度，且為增加魚雷射程，美軍研發了高高度反潛武器（High-Altitude Anti-Submarine Warfare Weapons Concept，HAAWC，如圖 3），在 MK-54/46 輕型魚雷上安裝飛行翼，使魚雷可由高空發射，並增加攻擊距離至 10 海浬以上。未來的新型海上巡邏機將是以遠距飛彈、魚雷，於高高度、視距外攻擊目標為主，上一世紀為反潛作戰所發展的近距離攻擊武器，如深水炸彈、火箭等將成為輔助武器，使單架飛機所能監控與攻擊的範圍大大增加。

四、通用機體降低成本：長程海上巡邏機一直以來均是以同類型轟炸機或運輸機機體加以改裝研發而來，這一方面是考量降低研發成本，另一方面是可以和同類型飛機共通後勤，降低後續維持成本。如 P-3 改裝自 L-148 就連美國最新型的 P-8A 也是使用 727-800 型飛機機體研改而成。唯獨日本規劃 P-1 時，比較注重提高速度與擴大作戰半徑，同時也力求強化機上的任務裝備，有效遂行反潛、反艦、指管通情等機能，遂否決新一代的哨戒機與運輸機使用相同的載台設計。而採用四個渦輪扇噴射發動機的設計，期使速度更快（巡航速度速度每小時 833 公里），巡航高度也較高（達 13,000 公尺以上），能在更短時間抵達目標區，以降低目標潛艦逃逸的時間，並在相同時間內巡邏更廣大的空域，整體作戰效能大幅提高。但是相對

的造成飛機製造成本高昂[9]，且未來維修成本將大幅提升，這也是當初日本防衛廳長官石破茂力主與美國共同研發 P-8A 海上巡邏機的原因，未來 P-1 服役後的表現及後勤負擔將是各國發展海上巡邏機的借鏡。

五、建立完整情資體系：美軍在研發 P-2V 海上巡邏反潛機時，就建立反潛作戰支援中心（Anti-submarine warfare Operation center，ASWOC）的觀念與未來發展機制，運用陸地上的支援中心建立完整資料庫，以提供飛機作業所需水文、聲紋、電戰情資。後續配合 P-3 型機服役，定名為戰術支援中心（Tactical Support Center，TSC），在 P-8A 服役後，為適應海上多功能任務，遂將地面支援中心提升為「海上多功能任務支援中心」（Maritime Multifunction Support Center，MMSC），日本則沿用美軍反潛作戰支援中心（Anti-submarine warfare Operation center，ASWOC）以統合海上各反潛單位，提供即時的情資與戰術任務支援[10]。這些支援中心最重要的資產就是反潛資料庫，因為海上作戰涉及相當複雜的水文環境，尤其是反潛作戰聲紋資料庫的比對及遲到點的建立更是作戰成敗的主要因素。所以，美、日等國非常重視電子情報和聲紋資料庫等軟體資訊的發展，未來，評估一個國家海上反潛巡邏機的戰力，將不僅看機隊的數量與飛機性能，更重要的是地面支援中心作業能力及資料庫情是否能充分支援作戰需求，建立完整情資體系將是海上巡邏機隊戰力發揮的關鍵。（戰術支援中心運用及任務功能示意圖如圖 4）。

圖 3 高高度反潛武器（HAAWC）

資料來源：軍武次位面，〈世界最強反潛機再獲新裝備，專為空中反潛而生，潛艇遭遇最強勁敵〉，《每日頭條》，2019 年 1 月 16 日，https://kknews.cc/military/ab65ajg.html

伍、結論

盱衡國際情勢，未來發生大規模戰爭的機會已大幅降低，取而代之的是恐怖攻擊或局部戰爭所引發的小規模衝突；溫室效應造成的極端氣候，所引發的天然災害，邊境犯罪、走私、海盜等邊境安全議題。海上巡邏機配備有雷達、光電 / 紅外線偵蒐儀、船舶識別系統（Automatic Identification System，AIS）等精密感測器，又有高度及速度上的優勢，可有效遂行廣域海上監偵。且可裝載各式導引武器與救難裝備，遂行海上多功能任務，可較一般水面艦艇更快速抵達目標區，使其具有更佳的任務彈性。再者，國際局勢趨向於和平發展，

圖 4 戰術支援中心運用及任務功能示意圖

資料來源：
許然博，〈P-3C 型機的未來運用〉，《海軍學術雙月刊》，第 48 卷，第 6 期，民國 103 年 12 月 1 日，頁 46

各國政府紛紛刪減國防預算，海上巡邏機的製造與維持成本，相較低於水面艦艇，以上種種優勢，使得各國政府紛紛投入海上巡邏機隊的整備。此點可由日本不惜重金研發 P-1 海上反潛哨戒機獲得驗證。近年來我國政府在「親美、友日、和中」的政策引導下，雖然逐漸與周邊國家建立良好關係，其實看不到的情監偵作戰卻是每天都在發生，周邊國家除中共外，日本、韓國、菲律賓、越南，甚至於美國等國家均不斷透過各種管道探測國軍實力。國軍已引進 P-3C 反潛巡邏機，應參考美、日等國有效運用海上巡邏機的成熟經驗，發揮該型機的特性，並關注於未來發展趨勢，持續改良戰術、戰法及性能提升，以確保我周邊海域安全。

1 于青雲，〈MPA 海上巡邏機〉，《尖端科技雜誌》，第 327 期，2011 年 11 月，頁 49。
2 因強力探照燈在夜間會造成飛行員視覺障礙，而肇生飛安意外，且探照燈開啟時溫度極高，無法長時運作，夜間高度強光又會成為明顯目標，所以，雖然 P-2 及 S-2 均裝配有探照燈，但實際上並不常開啟。
3 軍武次位面，〈世界最強反潛機再獲新裝備，專為空中反潛而生，潛艇遭遇最強勁敵〉，《每日頭條》，2019 年 1 月 16 日，https://kknews.cc/military/ab65ajg.html。
4 駱涵，〈美國海軍 P-8A 海神式反潛巡邏機〉，《青年日報》，民國 102 年 12 月 23 日，版 3。
5 軍機圖，〈一手好牌打得最爛，印度十億美元購買美制潛艇殺手 P8 能國產？〉，《每日頭條》，2016 年 8 月 18 日，https://kknews.cc/zh-tw/military/8ll3pn.html。
6 陳軒泰，〈日本 P-1 反潛機〉，《青年日報》，2018 年 12 月 10 日，https://www.ydn.com.tw/News/316019。
7 Y.Narumi，〈新世代東瀛獵鯊武士－海上自衛隊 P-1 巡邏機成軍〉，《全球防衛雜誌》，第 347 期，2013 年 07 月，頁 70-73。
8 魏傑，〈美國海軍 P-8A 新世代海上偵察機〉，《海軍學術雙月刊》，第 45 卷第 5 期，2011 年 10 月，頁 65。
9 順其小楚，〈日本 P1 反潛巡邏機究竟先進嗎？〉，《每日頭條》，2017 年 8 月 6 日，https://kknews.cc/zh-tw/military/pxloa28.html。
10 許然博，〈P-3C 型機的未來運用〉，《海軍學術雙月刊》，第 48 卷，第 6 期，民國 103 年 12 月 1 日，頁 37-38。

海軍陸戰隊留營因素之研究

著者／鄧國雄、梁家和

國防大學管理學院戰略班 103 年班
現任職國防大學管理學院教官
國防大學海軍學院 107 年班
現任職海軍司令部人事軍務處

前台積電董事長張忠謀曾說：「如果一家公司有很好的、很健康的企業文化，即使它遭到挫折，也能很快地再站起來，如果沒有很穩固的企業文化，一旦遇到相同的挫折，就會一蹶不振，無法再站起來。」組織文化代表著一個組織內不成文的群體行為規範與價值觀念。而一個組織能否成功，有百分之四十五以上由領導者的領導行為所決定，因為領導者掌握各項資源與權力，藉由信仰、價值觀及對事情的看法，融入在組織文化中，進而塑造組織文化。海軍陸戰隊隊訓「永遠忠誠」，其意義是訓勉每位陸戰隊員要發自內心忠於國家、忠於海軍陸戰隊、忠於自己的職責，做一位堂堂正正的海軍陸戰隊員，塑造「忠誠」的組織文化。基於此，陸戰隊在任務繁忙且艱苦的單位中，其留營成效仍能逐年成長，原因殊值探究，以提供相關單位借鏡參考，共同提升國軍招募成效。

壹、前言

國防建設以建軍備戰為核心，組成要素包括兵力規模、武器裝備、官兵素質、禦敵意志、後勤支援能量等有形與無形戰力。針對各種可能面臨的威脅，審慎評估所需戰力，規劃建軍需求與推動優序，並藉武獲流程再造，獲得軍事投資最佳效益，支持兵力發展，達成國防戰略與軍事戰略目標。[1] 而「人」是在國防組織裡面最重要的一項資源，人力資源的充沛及素質的良莠與否，均攸關其他資源能否有效發揮效能的重要因素。面對少子化問題，將造成國軍編制充實及戰力維持不易之困境，[2] 如何充實國軍的戰力，除了對外加強招募作為外，對內如何留住優質人才，也是當前一項重要的課題。

海軍陸戰隊平時執行衛戍區應援、責任地區應變制變、災害（難）防救、戍守烏坵守備區及維持旅級兩棲種能兵力，戰時負責海軍各基地防衛作戰、國防部戰略預備隊、高鳳作戰分區守備及特定作戰等各項任務[3]，均能戮力達成目標，而「人」是重要的關鍵因素之一。國軍在 107 年正式執行「募兵制」，而人才的招募及留用為人力資源的重要工作，鑑於海軍陸戰隊隊訓「永遠忠誠」，其意義是訓勉每位陸戰隊員要發自內心忠於國家、忠於海軍陸戰隊、忠於自己的職責，做一位堂堂正正的海軍陸戰隊員，塑造「忠誠」的組織文化，將捍衛國家，勤訓精練、勇猛驃悍的精實戰力形象，深烙國人心中，以陸戰 66 旅為例，本身屬任務繁忙且艱苦的單位，然近三年士官兵平均留營率約達六成，且逐年成長，[4] 不僅達到降低志願役士官兵人力流失，維持人力即戰力之能量，藉本研究以探討其原因，除能提供相關單位借鏡參考外，亦能有助提升國軍整體招募成效，以塑建優質國軍，達成保家衛國責任，這也是撰寫本文主要之目的。

貳、研究方法

海軍陸戰隊隊訓「永遠忠誠」，塑造「忠誠」的組織文化，並以「三不怕精神」培養陸戰隊員服從負責的團隊精神與誓死達成任務的堅定意志，奠定領導型態的基石，對於進入海軍陸戰隊的士官兵而言，其隊訓及精神深深烙印其內心。

海軍陸戰隊 70 週年隊慶，參謀總長李上將，期勉全體陸戰隊員不但要「永遠忠誠」，更要延續 70 年來的優良傳統，「永遠堅強、永遠驕傲、永遠第一」，「不論在任何一個作戰的場合，我們國人最值得信賴的，永遠是陸戰隊」。[5] 更是凸顯陸戰隊優良的傳統與精神，這樣的組織文化、領導型態對於其留營意願確實有正向影響[6]，故本研究方法依研究架構、設計、範圍及分析工具逐項探討如后：

一、研究架構

（一）考量海軍陸戰隊任務特性，將「組織文化」採用「官僚型文化」、「創新型文化」及「支持型文化」等三個子構面，說明如后：

1. 官僚型文化：通常建築在控制和權力的基礎上，其組織層級結構與權責劃分非常明確，工作性質大多已標準化或固定化，建立在權力與控制之基礎上，此類組織較為成熟、穩定且行事謹慎。考量海軍陸戰隊屬於軍事組織結構，依「分官設職，層層管制」原則，執行各項任務，符合本研究對象特性，故採用此一子構面。

2. 創新型文化：面臨的競爭環境通常較為複雜、多變、激烈及動態性，工作充滿創造性及風險性，其重視員工挑戰性與創新性，

並尊重個人的獨特性，容許員工冒險的文化。在如此的環境下，充滿企圖心或具有企業家精神的人較容易成功，工作也較具有風險性和創造性。軍人面對戰爭迷霧的不確定性，應保持創新及多變的方式，執行各項軍事任務，以確保任務達成，符合本研究對象特性，故採用此一子構面。

3. 支持型文化：工作環境通常相當和諧與開放，具有家庭般溫馨的感覺，組織中有高度的支持、公平、鼓勵、開放與信任，是十分重視員工的參與、團隊精神與人際關係導向的工作環境，相互合作的精神很高。因應「募兵制」執行，部隊以志願役為主體，相對組織成員在部隊時間較長，猶如第二個家，而「永遠忠誠」不只是個人對組織的向心力，更是組織將個人視為一份子，給予高度的支持與凝聚力，符合本研究對象特性，故採用此一子構面。

（二）「領導型態」採用「轉換型領導」及「交易型領導」等兩個子構面，說明如后：

1. 轉換型領導：領導者會訂立出組織願景，並與部屬相互溝通，建立彼此共識，也會根據部屬不同的個性，給予個別的輔導，更會透過適當的方式來激發部屬的才智。

2. 交易型領導：運用較極端的報酬激勵和懲罰方式來糾正部屬不良的表現，因此交易型的領導者較注重短期績效，容易忽略部屬的長期規劃及發展。

（三）另對留營意願的研究論點，經歸納後，以「志願役士官兵繼續留在軍中服務，為國軍效力」為「留營意願」研究對象。

（四）故考量前述相關文獻探討及海軍陸戰隊的特性，著眼於「組織文化」與「領導型態」對「留營意願」的影響探討，並建立研究架構，如圖 2 所示。

圖 1 海軍陸戰隊組織文化的冰山模型
資料來源：參考溫金豐，《組織理論與管理》（臺北：華泰文化，2016 年 1 月），第四版，頁 280，由作者彙整製圖。

二、研究設計

本文的研究係採「文獻探討法」及「問卷調查法」，藉由蒐集「組織文化」、「領導型態」與「留營意願」等相關文獻，深入探討分析相關的研究理論，決定研究構面，並設計問卷，將問卷資料藉由 SPSS 統計軟體分析，並將研究分析，採「柱狀圖」方式呈現，期能獲得所需論述。

圖 2 研究架構
資料來源：參考梁家和，〈組織文化、領導型態與留營意願關係之研究－以陸戰 66 旅志願役士官兵為例〉，國防大學海軍指揮參謀學院軍事專題，（桃園：2018 年），頁 20，由作者彙整製作。

三、研究範圍

本研究以陸戰旅之志願役士官兵為問卷抽樣發放對象，回收有效問卷共 300 份。

四、分析工具

採用描述性統計、T 檢定（T-test）、單因子變異數及迴歸等分析工具。

參、海軍陸戰隊組織文化、領導型態與留營意願的探討

在探討海軍陸戰隊的組織文化、領導型態及留營意願前，除先蒐整國內外學者相關研究文獻資料外，並綜整歸納出海軍陸戰隊屬於何種類型的組織文化及領導型態，並藉探討組織文化、領導型態對留營意願影響的相關研究，藉由文獻理論堆疊先導，以建立研究立論基礎及推導組織文化、領導型態對留營意願的影響力及重要性。

一、組織文化的探討

前台積電董事長張忠謀曾說：「如果一家公司有很好的、很健康的企業文化，即使它遭到挫折，也能很快地再站起來，如果沒有很穩固的企業文化，一旦遇到相同的挫折，就會一蹶不振，無法再站起來。」組織文化代表著一個組織內之不成文的群體行為規範與價值觀念，[7] 亦即「單位本身的行為方式」。[8] 一般來說，組織文化（Organizational Culture）指的是成員對組織相當一致的感受，並擁有共同的信念與期待、產生規範，並且強而有力的塑造組織中成員的行為。[9]

國外學者認為文化的內涵，可分三個層次：

第一、「人為事物」：最外顯的層次，例如組織的結構及各項流程屬之；第二、「共同的信仰與價值觀」：例如組織的策略、目標及管理哲學等；第三、「潛藏的假設」：例如一些下意識、視為理所當然的想法、認知及情感等。[10] 而對組織成員影響的程度，由深至淺依序為「潛在的假設與價值」、「共同的信仰與價值觀」、「人為事物」等層次。觀察海軍陸戰隊的組織文化層次在「人為事物」部分，如「永遠忠誠」的報告詞、虎斑迷彩、榮譽虎旗、隊徽等屬於外顯文化，不易對人的想法及行為產生太大的影響，但時間越長，這些人為事務融入日常工作及生活的一部分時，還是有可能影響官兵深層的價值觀；在「共同的信仰與價值觀」部分，如「三不怕精神（不怕苦、不怕難、不怕死）」、精神標竿（一日陸戰隊、終身陸戰隊）等，也在潛移默化中影響陸戰隊官兵；至於在「潛在的假設與價值」部分，如凝聚向心、團結合作及陸戰隊的榮耀等，都與陸戰隊官兵生活密不可分。其中「共同的信仰與價值觀」及「潛在的假設」兩層次的內隱文化，像是藏在水面下的冰山，其對組織的影響力遠大於外顯文化，所以組織更應著重無形或潛藏文化的管理（如圖 1 所示），將有助凝聚組織與部隊向心。

在國內研究部分，一般認為組織文化乃是成員共同持有的基本假說、價值，其提供組織外在適應與內在整合所需之穩定動力，並藉生活經驗的潛移默化成為組織成員不自覺所行、所思、所感的準繩；[11] 組織文化的建立是很重要的，特別是對新成立的企業或組織，畢竟新的企業或組織的文化可塑性非常的高，有可能創造出良好的組織文化，使得該企業或組織能夠持續不斷的學習與成長。[12] 而海軍陸戰隊的組織文化，已成為組織成員共同遵守的最高價值觀念、基本信念及行為準則外，近年來運用招募宣傳、形象短片、公開表演、戰力展示、救災任務及愛民助收等方式，向外塑造優良的組織文化，使核心文化價值觀被強烈持有而且廣泛地被接受，爭取社會認同。例如海軍陸戰隊退伍協會、成吉思汗健身俱樂部「館長」陳之漢及中華民國海軍陸戰隊論壇等。這些社會上的個人或團體，以曾經身為海軍陸戰隊一份子為榮，並經由本身的認同感，擴散與爭取社會認同，對海軍陸戰隊形象具有正面的影響力。而有助現役人員凝聚力、忠誠度及留營率的提升。

不論國內、外的研究為結果如何，就相對封閉的軍隊而言，幹部的領導方式與能力，幾乎都是代代相傳的經驗所累積而成;因此，任何改變如果和組織文化相違背，必然會遭遇若干抗拒力量。[13] 考量海軍陸戰隊傳統組織文化通常建構在控制和權力的基礎上，惟近年來國軍部隊面臨的環境日益複雜、多變化，充滿動態性，工作更具創造性及風險性，多數單位也越來越重視人員在挑戰性與創新性方面的表現，另一方面部隊工作環境也朝向開放、協調，具有家庭般溫馨的感覺，故藉由海軍陸戰隊特有的組織文化有可能為提升士官兵留營的主因，值得探討。

二、領導型態的探討

領導亦稱為領導力，是個人或是組織帶領其他個人、團隊或是整個組織的一種能力，是社會學中的一個研究領域，也是實務技能。文獻對領導有許多方面的探討，東方及西方的觀點不同，西方觀點中，美洲及歐洲的觀點也不同。西方初期的學者研究結果，一個組織能否成功，有四至六成的比例由領導者的領導行為所決定。[14] 在《今日管理(Managing Today)》一書中提到領導者與非領導者不同的七個特質，分別是野心、旺盛的精力、領導的意願、自信、誠實、工作相關的專業知識及高度適應環境能力。[15] 國內的學者研究指出，在高體制和高體恤 [16] 的領導方式下，員工在工作上面的滿足程度較高，高體制但低體恤的領導方式，其組織績效最差，容易使員工在工作上出現不滿足現象。[17] 研究指出民主的領導方式對員工工作滿足度最高，放任式的領導方式最低，至於權威式的領導方式適用於組織面臨生死存亡關鍵或面臨緊急事件發生時，方可發揮其領導效能。[18]

海軍陸戰隊幹部傳統領導型態多為運用較極端的報酬激勵和懲罰方式來糾正部屬不良的表現，而近年來因為社會風氣的改變，大部分幹部也逐漸朝向訂立出組織願景，並與部屬加強相互溝通，建立彼此共識，或根據部屬不同的個性，給予個別的輔導的領導型態，如此，海軍陸戰隊領導型態的轉變，對於士官兵留營意願提升是否有助益，為本研究目的之一。

三、留營意願的探討

留營(Stay in Camp)係指「預備役人員於服現役期滿前，依當事人意願，按規定辦理續服現役」；[19] 在一般社會當中所指的就是留任，其意思為「員工繼續留在目前在職組織中，繼續為其效力」。因為研究對象以海軍陸戰隊士官兵為主體，以渠等繼續留在海軍陸戰隊部隊中服務的意願做研究，為了更符合國軍用語，故以留營意願作為本研究用詞。

人，是組織當中最為重要的資源，企業在從事經營活動時，均需要人力資源的配合才能達成目標，能瞭解企業本身文化與員工工作態度，進而洞察員工對企業目標與價值認同，願意為組織付出心力與表達留任組織

的強烈意願，終將能凝聚組織向心力，且對企業的管理有所助益。[20] 護理人員需二十四小輪值，面對病人照護及家庭照顧的雙重壓力，與軍人因無法兼顧家庭與工作，造成留營意願不高的原因相仿，而提升護理人員留任意願，主管的有效領導統御是重要因素之一。[21] 另外員工的薪資福利提高乃留任組織優秀人才的關鍵手段；再者為管理者的態度改變，尋求員工與組織管理人員達到和諧共處的狀態，激勵組織員工動機態度，是影響員工留任最直接的重要原因。[22]

在組織文化中的創新支持型文化可以降低離職傾向，而保守官僚型文化，卻會提升離職傾向；[23] 另在領導風格部分，體恤型領導與體制型領導程度對離職傾向有負相關，體恤型領導與體制型領導在對離職作用時，會有交互作用影響，經過進一步分組，結果證明高體制、高體恤離職傾向最低。[24] 中小企業主管之轉換型領導及交易型領導對員工留任意願均具有顯著之正向影響。[25]

有研究報告指出，期望落差、組織氣候與組織社會化均對於留任意願具有顯著關係。[26] 領導型態對組織文化有顯著影響，結果呼應了國外學者，認為組織文化與領導是一體兩面，組織文化是由領導所創造出來的，而領導者最重要的就是管理組織文化。[27] 在支持型組織文化與轉換型領導型態之間具有明顯關係，此與組織文化與領導型態彼此之間有互動關係存在，從此可見兩者互為雷同之性質。[28]

研究企業組織文化與高績效人力資源管理實務對員工留任意願之影響，以不同僱用型態之比較，結果證明企業組織文化對員工留任意願有顯著之影響，其中支持型文化對全職員工留任意願有顯著正向之影響，而支持型與創新型文化對兼職員工留任意願有顯著正向之影響。[29] 另關懷型領導及倡導型領導兩者與員工的留任意願之間皆有顯著正相關。[30] 而組織文化及領導行為對留營意願均有顯著正向影響。[31]

圖 3　士官兵留營意願差異程度
資料來源：參考梁家和，〈組織文化、領導型態與留營意願關係之研究－以陸戰 66 旅志願役士官兵為例〉，國防大學海軍指揮參謀學院軍事專題，（桃園：2018 年），頁 29-37，由作者彙整製作。

四、小結

綜上研究探討所述，在理論上，「組織文化」及「領導型態」對於「留營意願」確實有正向的影響。在實務上，因不同的研究對象，會有影響程度上的差異及不同的結果。鑑於海軍陸戰隊的「組織文化」及「領導型態」，與一般軍種及民間企業有所不同。在海軍陸戰隊「留營意願」較高的現況下，運用統計的方法，將留營意願較高的單位，實施影響因素分析，找出原因，有助同類型部隊效仿與參考，提升人力資源運用效益。

參、研究分析

依研究架構及統計結果，將海軍陸戰隊在「留營意願」及「組織文化」、「領導型態」對「留營意願」之相關分析如后：

一、留營意願

若以士官兵個人屬性在留營意願面向方面，婚姻、階級及年資等三個變項造成留營意願的差異，計有 3 項特點如后：（如圖 3 所示）

（一）百分之五十四的未婚人員較無家庭的牽絆，能全力配合部隊任務需求，故留營意願較高。然而百分之四十六的已婚者通常負擔著多重責任，在做每個重大的職涯決定時都需顧及許多層面，使得原本懷抱身為人父／母的喜悅和在工作上的成就感，可能都會在極大的壓力之下被消磨殆盡，造成留營意較低的原因，故領導者須考量已婚者的需求，以建構有善的職場環境及刺激對工作的「熱愛」，轉化為工作上的動力與滿足感，有助留營率的提升。

（二）初階幹部對軍中生涯發展充滿憧憬，故留營意願較高；而每一個初階幹部面對新的環境及事物時，都會存在高度的適應壓力，而初階幹部就像一塊乾燥的海綿，初步接觸組織的資訊與印象，都會快速吸收，一旦吸飽就不容易改變，而領導者應掌握初階幹部最容易改變與塑造時機，運用組織文化，塑造其工作態度及行為，並強化組織核心價值的認同感，一般可運用新進人員講習、新進人員介紹、主官（管）約見、安排資深人員指導及 E-learning 課程等方式，導引新進人員正確的認知、態度或行為。

（三）服役 7-10 年士官兵正處於事業的巔峰期，並多已具備各項學經歷，具較高意願繼續服役；故 7 至 10 年的士官兵，已具備成熟的工作技能，但面對工作升遷發展及家

圖 4 士官兵對官僚型文化顯著差異程度
資料來源：參考梁家和，〈組織文化、領導型態與留營意願關係之研究 －以陸戰 66 旅志願役士官兵為例〉，國防大學海軍指揮參謀學院軍事專題，（桃園：2018 年），頁 29-37，由作者彙整製作。

圖 5 士官兵對創新型文化顯著差異程度
資料來源：參考梁家和，〈組織文化、領導型態與留營意願關係之研究－以陸戰 66 旅志願役士官兵為例〉，國防大學海軍指揮參謀學院軍事專題，（桃園：2018 年），頁 29-37，由作者彙整製作。

庭照顧等雙重壓力，常造成工作與家庭無法兼顧的情境，必須作出選擇及犧牲，而如何營造有善的工作環境，降低工作與家庭的衝突，是提升士官兵安心於工作為主要因素，如職涯規劃、終身學習、依戶籍地調任及三安政策等，有效提升士官兵對工作的投入程度。

因此可知，對於未婚及初階幹部應給適當的任務，藉由職務及任務的磨鍊，以達成各項任務，成就個人的榮譽感，使軍中事業貼近個人期待，持續延長留營意願；另須考量士官兵服役期間家庭因素的影響，應藉由各項安家政策，使其專心本務工作，提升留營意願。

二、組織文化與留營意願有非常顯著正相關

在不同年齡、單位類型、階級、職務、服役年資、軍事學資等六個變項對組織文化（官僚型文化、創新型文化與支持型文化）認知上的顯著差異，計有 5 項特點如后（如圖 4、5 所示）：

（一）「20-30 歲」較「36 歲以上」，對「創新型文化」較能接受，且較重視人際關係發展，並且期望主官多予鼓勵代替責備。「20-30 歲」的年青人，正值有想法及點子多的階段，應鼓勵其在工作上多多提出意見，激發組織新的想法與概念，推動組織的與時俱進，而創新文化的形成可從觀念、制度、領導、管理多個層面著手，再從學習、分享、開放、創造和參與文化的組織環境來建構，以建立適合組織文化特色的學習型組織。

（二）「戰鬥部隊」較「勤務支援部隊」，對「官僚型文化」及「支持型文化」較能接受，講究單位的傳統，並重視官兵的參與及團隊精神。陸戰隊的英文是 marine corps，在帆船時代海戰，雙方船艦必須貼在一起，士兵跳上敵船展開肉搏，marine corps 就是基於此而成立，與操舟航行的一般水兵區隔。到了現代，跳船廝殺已不再發生，陸戰隊的任務也轉為兩棲作戰，或配合海軍艦隊進行快速部署。由於想定的作戰場域，不是狹窄的船艙，就是強攻敵人控制的海灘，都是高度艱困任務，也因此各國的陸戰隊，都標榜慓悍作風與嚴格訓練。此外也格外強調忠誠，例如美國海軍陸戰隊就以 "Semper fidelis"（拉丁文「永遠忠誠」）為信條，白宮的守衛至今仍由陸戰隊負責；忠誠也包括袍澤之間不離不棄，"Leave no man behind "，絕不拋棄隊友。[32]

（三）資淺人員（服役未滿 4 年或下士階）較資深人員（服役 4-6 年或中士階）對「官僚型文化」較能接受。資淺人員對於未來的軍旅生涯是充滿惶恐與期待。惶恐的是環境陌生及未來不確定感。期待的是軍旅生涯是否符合自我的期許。身為海軍陸戰隊的「榮耀」對組織內、外成員，均有一致的認同感，亦為資淺人員的內心價值觀，在組織層級結構與權責劃分非常明確的組織文化中，面對各種工作壓力、挑戰及困難下，驅動資淺人員，努力達成目標，認為公平的制度下，可以實現自我期許。

（四）「幕僚職」、「儲備士官班」較「指揮、士兵職」及「士官正規班」，對「創新型文化」較能接受，推論幕僚職人員工作多為規劃性質，須經常與各單位及各部門協調業務，故需經常性思考具創新作為，並培養人際關係，以利於協調完成業務。另士兵晉任為基層幹部後，由於角色轉換及權責負予，且在部隊已有所歷練，對任務的達成方式，可從不同的角度及深度來切入，會有較多創新的思考方向，故在海軍陸戰隊傳統的組織文化基礎上，可運用不同創意作法來詮釋。

（五）服役「7-15 年」對「創新及支持型文化」較能接受，推論服役「7-15 年」的人員正值面對家庭照顧與升遷發展雙重壓力，在各項任務執行上，因已具備部隊歷練，且正處晉升士官長階段，在工作積極態度較高、觀念較具個人創建，重視思考與團隊合作，故較有創新作為，以爭取個人績效。而面對家庭照顧，則在時間與金錢上的需求增加，此時，單位應扮演支持的角色，一方面考量個人任務與休假的合理性。另一方面協助個人理財觀念的建立及鼓勵終身學習提升

圖 6 士官兵對支持型文化顯著差程度
資料來源：參考梁家和，〈組織文化、領導型態與留營意願關係之研究 － 以陸戰 66 旅志願役士官兵為例〉，國防大學海軍指揮參謀學院軍事專題，（桃園：2018 年），頁 29-37，由作者彙整製作。

圖 7 士官兵對轉探型領導顯著差異程度
資料來源：參考梁家和，〈組織文化、領導型態與留營意願關係之研究 － 以陸戰 66 旅志願役士官兵為例〉，國防大學海軍指揮參謀學院軍事專題，（桃園：2018 年），頁 29-37，由作者彙整製作。

自我能力。以凝聚成員向心，營造單位和諧的氛圍。

因此可知，好的組織文化有助於提升志願役士官兵的留營意願，尤其是在「官僚型文化」構面有相對較高的正相關，推斷應在陸戰隊嚴格訓練的環境下，所屬士官兵服務的單位通常建築在控制和權力的基礎上，且行事作風較為保守，幹部對於士官兵的管理相對嚴格，如此一來在各項任務的遂行上面，均能夠圓滿達成，也建立士官兵信心及向心力，提升士官兵的留營意願。

三、領導型態與留營意願有非常顯著正相關

在不同婚姻、年齡、階級、職務、服役年資、軍事學資等六個變項對領導型態（轉換型領導、交易型領導）認知上的顯著差異，計有 5 項特點如后（如圖 6、7、8 所示）：

（一）未婚人員對「交易型領導」較能接受，推論主官在任務前即讓部屬了解表現優劣之獎懲標準，並且以賞罰分明的方式來帶領部屬，使部屬能夠預期所得獎勵，趨使其

圖 8 士官兵對交易型領導顯著差異程度
資料來源：參考梁家和，〈組織文化、領導型態與留營意願關係之研究 － 以陸戰 66 旅志願役士官兵為例〉，國防大學海軍指揮參謀學院軍事專題，（桃園：2018 年），頁 29-37，由作者彙整製作。

戮力達成任務。

（二）年齡在「30 歲以下」及服役在「15 年以下」，對「交易型領導」較能接受，推論年輕士官兵較期望主官能明白讓部屬知道表現好的時候可獲得何種獎勵，而非一昧以命令指揮部屬做事。

（三）「下士」較「士官長」，對「交易型領導」較能接受，推論低階幹部較重視個人權益，執行任務前都應先使其了解相對性報酬，趨動其盡全力完成交付之任務。

（四）「幕僚職」對「轉換及交易型領導」較能接受，推論幕僚人員對主官均能有相當之信心，並且相處非常和諧，在任務的遂行上面，均能相信主官在任務達成後，能給予適當之獎勵。

（五）「志願士兵班、儲備士官班、分科班及士官高級班」較「士官正規班」，對「交易型領導」較能接受，推論渠皆為年輕基層幹部，除有較多創新的思維外，也較重視各項任務完成後所應獲得的相對報酬。

因此可知，好的領導型態有助於提升志願役士官兵的留營意願，尤其在「交易型領導」構面有相對較高的正相關，指出陸戰隊管理嚴格、賞罰明確，士官兵均能預期表現優劣相對將得到的獎賞或懲罰，所屬士官兵均能認同這樣的領導風格，並且竭盡全力完成交付之任務，以獲得預期之報酬。

以美國海軍陸戰隊為例，領導者把重心放在團隊成員的重要性。軍隊擁有強烈文化與共享價值觀，了解團隊合作的重要，體認到人際關係對任務成敗的影響。當你跟海軍陸戰隊一起用餐時，你會留意到最先被服務的人是最資淺的隊員，最後用餐的反而是最資深的軍官。你還會發現，並不是因為有人下命令才讓你看到這個現象，因為領導的真正價值在於領導者願意把其他人的需求放在自己的需求之前。偉大的領導者真心關懷部屬，同時明白領導特權的真正價值就是犧牲自我的利益。[33]

肆、提升留營意願之建議

海軍陸戰隊在登島作戰時，搶灘上岸之第一線部隊，面對的是生與死的決擇，平時須面對扎實及嚴格的訓練，才能在面對任務時發揮戰力，而人是戰力來源的重要因素之一，在「募兵制」的環境中，如何將人留下長留久用，才是維繫戰力的本務工作。除了建構有善的生活環境外，單位的組織文化及領導幹部領導統御的型態，才是獲得士官兵真心認同，進而激發想留營的主因，謹提供以下幾點建議；

一、營造有善環境，契合個人與組織的一致性

海軍陸戰隊隊訓「永遠忠誠」的信念，就

像組織的 DNA，具有獨特性，是契合個人的價值觀、信仰或情感與組織方向一致性的組織文化，而單位主官（管）則是個人價值觀與組織文化達成共識的橋樑。價值觀區分為「目標價值觀」及「工具價值觀」。[34]「目標價值觀」是指描述個人或組織所追求，或是描述個人或是組織為何存在、為何奮鬥。例如，就個人而言，包括追求「名利」、「權位」、「自我實現」等；另「工具價值觀」是指個人或組織表現行為的原則，可指引個人以特定的方式表現行為，如「誠信」、「堅毅」、「積極進取」等。相關結果分析未婚、初官及服役 7-10 年的留營意願較高，單位主官（管）對於是類人員，可賦予適當的工作表現機會，並從中發掘每位組織成員的「目標價值觀」及「工具價值觀」，單位主官（管）運用資源、權責及報酬分配方式，將組織文化適當的溶入工作環境中，使主官與部屬關係，由工作合作轉變為夥伴關係，降低負面情緒及價值觀衝突，以成就個人的榮譽感及向心力，營造有善的環境，使軍中事業貼近個人期待，契合個人與組織的一致性，持續延長留營意願。

二、多舉辦各類家庭日活動，凝聚部隊及家庭向心力

由於軍人必須一天 24 小時待命，且經常因任務而耽誤假期，不少軍人對父母及配偶的照顧、子女之教育等都難以兼顧。所以，在國軍現行的福利待遇政策下，海軍陸戰隊，除落實休假、外宿制度與眷籍地分發等制式政策外，應多舉辦具有海軍陸戰隊特色的各類家庭日活動，如趣味闖關遊戲、運動會、園遊會、親子日、健走日、做公益等活動，並提供紀念品、獎金或禮品激勵參與動機。一場好的家庭日，可以凝聚整體士氣及培養部屬間的感情，讓彼此不只是同僚或長官部屬關係，而是像家人一樣互相關心，充滿溫情。以提升眷屬對部隊的認同感，進而理解部隊各項任務及辛勞，以讓軍人能專心本務，並獲得家庭的支持。

三、培養官兵的創新思維能力，提升多變任務的處理能力

各單位執行工作任務時切勿墨守成規，不要強制官兵依循往例完成自己的工作，可由部屬在不違反規定的前提下，發揮創造力，保持靈活的思想，運用現代科技所帶的的方便，以新的思維、新的方式，更有效率地完成任務，例如女兵日記的宣傳方式，打破以「陽剛」為主的陸戰隊形象，亦成功的創下高收視率，「永遠忠誠」這四個字的核心價值，已深入觀眾腦海中，並對海軍陸戰隊產生形象的連結。

四、強化標準化工作程序，建立有善的工作環境

分析結果證實，具有「官僚型文化」的單位較能提升士官兵留營意願，故建議各單位將組織層級結構與權責劃分明確，並且將各項工作完成標準化或固定化模式，使官兵能夠在較為成熟、穩定的環境中服役，達成「人有定職、物有定位、事有定規、行動有序」的目標，並建立愉悅和諧的工作環境，使官兵樂於在部隊中工作，將軍人視為自己的志業，提高官兵留營意願。例如陸戰隊人固裝固政策，其目的在建立一套完整的人事、戰演訓、裝備及生活管理系統，使主官能隨時掌握連隊任務及訓練方式，建全組織及人事作業等基本要件，俾可有效地運用單位人員、武戰、彈藥、裝備，以結合生活、工作、訓練指導方針與後勤維保作業。[35] 相對降低士官兵對軍旅職涯的不確認感，在穩定的工作基礎上，全力執行各項戰演訓任務的挑戰，亦能凸顯海軍陸戰隊「勇猛驃悍、鋼鐵勁旅」的部隊特質，契合組織成員自我期許成為陸戰隊之光榮目標。

五、建立賞罰分明的領導模式，增加成員對組織的認同感

分析結果證實，具有「交易型領導」的單位較能提升士官兵留營意願，故建議各單位運用較嚴格標準的報酬激勵和懲罰方式，來糾正部屬不良的表現，讓部屬能預期當自己表現好的時候可以獲得什麼報償，表現不好的時候將受到嚴格的懲罰，明確賞罰，使部屬確立工作目標，積極向上發展。惟有賞罰分明，才能汰除不適任人員，給予優秀人員足夠的成長動能，持續保持戰鬥力，將個人潛能均發揮出來。[36] 例如海軍陸戰隊兩棲偵搜專長班，在經過 13 週嚴格的磨練後，接受最後「天堂路鑑測」試煉，通過後，由陸戰隊指揮官在終點親授最高榮譽的蛙人臂章，並由家屬親餵象徵「苦盡甘來」的糖果，[37] 獎勵是一種肯定，是一種激勵。懲罰是一種約束，是一種手段。當賞罰分明的要求下，能驅使組織成員前進的動力，並認同組織目標。藉由標桿樹立時，進而驅使個人目標產生一致性連結，自然增加對組織的認同感，達到提升留營的意願。

伍、結語

海軍陸戰隊因任務特性，精實的部隊訓練及嚴格的生活要求，勢必影響士官兵的留營意願，如何藉由強化組織文化，深植士官兵的心底，凝聚認同感，並運用領導統御，營造士官兵心中有善的工作環境，進而認同單位長官、同僚及部屬，真正強化三信心，建立良好互動關係，提高團體凝聚力與提振團隊的士氣，使士官兵認同軍事不只是「事業」更是「志業」。

海軍陸戰隊一直以來都被海內外公認是訓練最嚴格、戰力最堅強的部隊之一，先總統蔣介石過去曾公開表揚海陸弟兄是「英雄中的英雄、好漢中的好漢」。[38] 顯示陸戰隊的訓練精良，是國軍操練最確實的單位，這也塑造了陸戰隊「永遠忠誠」組織文化的內在核心價值到虎斑迷彩、「一日陸戰隊、終生陸戰隊」的紅色T恤等外在的象徵，均建構在海軍陸戰隊優良的傳統組織文化基礎上。隨著科技的進步，資訊更新快速，組織成員的價值觀、信念、想法均多元化，對於組織的認同程度，則會有不同評價。因應環境快速的改變，建構組織學習能力，以「個人」、「群體」、「組織」及「組織間」四個層次來思考，[39] 藉由有形與無形的組織文化要素，影響成員行為及態度，提升對組織的認同，進而拉近個人價值觀與組織一致性，以增加在組織服務時間。

一個穩固的組織文化，能與組織成員擁有共同的基本價值與信念，支持組織達成各項任務，而領導統御更是維繫與強化組織成員信念的方法與手段，當組織成員認同組織、成員及任務時，必能有效提升對單位的認同感，進而提升留營意願，大幅穩定單位人力素質，達成戰力不墜的目標。

1 「四年期國防總檢討」編纂委員會，《中華民國 106 年四年期國防總檢討》（臺北市：國防部，2017 年），頁 29。
2 同註 1，頁 17。
3 〈陸戰隊隊徽、隊史與任務〉，中華民國海軍全球資訊網，https://navy.mnd.gov.tw/AboutUs/Partner_Info.aspx?ID=30161&AID=30372，2018/06/20，檢索日期：108 年 3 月 25 日。
4 梁家和，〈組織文化、領導型態與留營意願關係之研究 – 以陸戰六六旅志願役士官兵為例〉，國防大學海軍指揮參謀學院軍事專題，（桃園：2018 年），頁 1-64。
5 程嘉文，〈退伍也不離不棄 海軍陸戰隊為何這麼團結〉，《聯合報》，2017 年 9 月 17 日，https://theme.udn.com/theme/story/6773/2705786，檢索日期：108 年 4 月 1 日。
6 同註 5。
7 許士軍，《管理學》（臺北：東華書局，1997 年），頁 428。
8 Craig Bullis 著，黃淑芬譯，《培育專業軍官對組織幹部的意涵》(Developing the Professional Army Officer.Implications for Organizational Leaders)，《國防譯粹》，第 31 卷第 5 期，2004 年 5 月，頁 61。
9 藍偉峰，《領導風格、組織文化、工作滿足與離職傾向之關係研究～以技職院校教師為研究對象》（臺南：國立成功大學企業管理研究所碩士論文，2003 年），頁 21。
10 Schein, E. H. (2004). Organizational Culture and Leadership (Jossey-Bass Business & Management Series). Jossey Bass Incorporated.
11 同註 9
12 吳信宏，〈組織文化的重要性〉，《品質月刊》，2005 年 4 月，頁 65。
13 程芬蘭，〈培養軍隊創新領導的挑戰與省思〉，《國防雜誌》，第 20 卷，第 1 期，2005 年 1 月，頁 38-39。
14 Bass BM, Avolio BJ., “Transformational leadership development: Manual for multifactor leadership questionnaire”, 1st ed. Palo Alto, California: Consulting Psychologists Press, 1990, pp.25-33.
15 Robbins S”P”(1998) 〈Organizational Behavior :Concepts, controversies, and applications〉 Prentice Hall.
16 鞠德風，〈領導理論綜論——一個提示性的分析〉，《復興崗學報》，（臺北市），第 85 期，國防大學政戰學院，民國 94 年 12 月，頁 176。【說明：體制領導行為：類似以工作為中心的領導行為概念，領導者設定目標、組織工作、設定標準排程等。體恤領導行為（consideration behavior）：類似以員工為中心的領導行為概念，領導者致力於滿足員工需求，建立友善和信任的工作關係。】
17 徐燕山，《領導者的權力基礎與領導行為：員工工作滿足》（臺北：國立政治大學企管研究所論文，1980 年），頁 123。
18 〈Likert’s management systems〉，wikipedia，https://en.wikipedia.org/wiki/Likert%27s_management_systems，2018/10/1，檢索日期：108 年 4 月 1 日。
19 許智超，〈組織文化與領導行為對志願役士兵工作滿足及留營意願影響之研究〉，南華大學企業管理學系非營利事業管理碩士班碩士論文，（嘉義：2017 年），頁 97-98。
20 張蕭婷，〈員工工作態度與組織文化、領導行為、工作滿足及組織諾間之關係研究〉，《弘光學報》，第 40 期，2002 年，頁 35。
21 趙明玲、邢鴻君、陳靜香、張淑敏，〈領導型態、工作滿意度、組織承諾與離職意願之相關性研究〉，《醫務管理期刊》，第 11 卷，第 4 期，2010 年，頁 306。
22 黃忠發、許文瓊、張力云，〈營建業工程人員離職行為之調查與分析〉，《工程科技與教育學刊》，第 2 卷第 4 期，2005 年，頁 427。
23 同註 9。
24 同註 4，頁 101。
25 王湧泉、林明勳，〈中小企業主管領導型態、組織信任與員工留任意願關係之研究〉，《高雄應用科技大學學報》，第 43 期，2014 年 7 月，頁 202。
26 沈怡君、黃能堂，〈期望落差、組織氣候、組織社會化對留任意願影響之研究〉，《就業與勞動關係季刊》，第 2 卷，第 2 期，2012 年，頁 209。
27 陳富強、方顯光、劉世彥，〈探討國防主財人員對領導型態、組織文化、工作滿足與組織承諾關聯性之認知〉，《多國籍企業管理評論》，第 1 卷第 2 期，2007 年 9 月，頁 81。
28 岑淑筱、林佳穎，〈組織文化、管理者人格特質與領導型態關係之研究－以觀光產業為例〉，《島嶼觀光研究》，第 3 卷，第 2 期，2010 年 6 月，頁 43。
29 諸茉莉，〈企業組織文化與高績效人力資源管理實務對員工留任意願之影響：不同僱用型態之比較〉（國立高雄應用科技大學人力資源發展系碩士論文，（高雄：2015 年），頁 5-163。
30 鄭怡雯，〈主管領導風格、員工工作滿意度與留任意願的相關研究－以某食品公司為例〉，國立臺灣師範大學科技應用與人力資源發展研究所碩士論文（臺北：2011 年），頁 1-10。
31 同註 16。
32 同註 30。
33 Sinek, S. (2014). Leaders eat last: Why some teams pull together and others don’t. Penguin.
34 Rokeach, M. (1973). The nature of human values. Free press.
35 中華民國海軍陸戰隊，〈人固裝固驗證〉，中華民國海軍陸戰隊 FB，2018 年 7 月 25 日，https://www.facebook.com/ROCMarineCorp/posts/%E5%89%AF%E6%8C%87%E6%8F%AE%E5%AE%98%E5%8A%89%E5%B0%87%E8%BB%8D%E6%97%A5%E5%89%8D%E8%87%B3%E9%99%B8%E6%88%B0%E5%85%AD%E5%85%AD%E6%97%85%E9%A9%97%E8%AD%89%E4%BA%BA%E8%A3%9D%E5%9B%BA%E5%AF%A6%E6%B3%81%E5%85%B6%E7%9B%AE%E7%9A%84%E5%9C%A8%E5%BB%BA%E7%AB%8B%E4%B8%80%E5%A5%97%E5%AE%8C%E6%95%B4%E7%9A%84%E4%BA%BA%E4%BA%8B%E6%88%B0%E6%BC%94%E8%A8%93%E8%A3%9D%E5%82%99%E5%8F%8A%E7%94%9F%E6%B4%BB%E7%AE%A1%E7%90%86%E7%B3%BB%E7%B5%B1%E4%BD%BF%E4%B8%BB%E5%AE%98%E8%83%BD%E9%9A%A8%E6%99%82%E6%8E%8C%E6%8F%A1%E9%80%A3%E9%9A%8A%E4%BB%BB%E5%8B%99%E5%8F%8A%E8%A8%93%E7%B7%B4%E6%96%B9%E5%BC%8F%E5%81%A5%E5%85%A8%E7%B5%84%E7%B9%94%E5%8F%8A%E4%BA%BA%E4%BA%8B%E4%BD%9C%E6%A5%AD%E7%AD%89%E5%9F%BA%E6%9C%AC%E8%A6%81%E4%BB%B6%E4%BF%BE%E5%8F%AF/1868802823165537/，檢索日期：108 年 5 月 20 日。
36 〈賞罰分明就能留住人才〉，數為時代，https://www.bnext.com.tw/article/3064/BN-ARTICLE-3064，2006/03/01，檢索日期:108 年 5 月 20 日。
37 NOWnews，〈陸戰隊 20 位小蝌蚪勇闖天堂路 獲頒最高榮譽蛙人。臂章〉，HiNet 生活誌，https://times.hinet.net/news/22378240，2019/05/15，檢索日期：108 年 5 月 20 日。
38 「不怕苦不怕死！」海軍陸戰隊明展開 250 公里大行軍〉，SETN 三立新聞網，〈台北〉https://www.setn.com/News.aspx?NewsID=206859，2016/12/30，檢索日期：108 年 4 月 9 日。
39 A.S.Miner and S.J.Mezias.1990.”Ugly Duckling No More:Pasts and Futures of Organizational Learning Research.”Organizationl Studies,14:375-394。

思維的　學術的　人文的
海軍軍官 No.1 Vol.39

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。孫中山晚年透過演説、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。又説：「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説著。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逕，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）奉為圭臬時所言：「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視。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，青河、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，兩地往來接駁貨儎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。[45] 1912 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—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—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—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—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—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—設於直隸省秦皇島。第二海軍區要港—設於山東省煙台。第三海軍區要港—設於江蘇省上海。第四海軍區要港—設於福建省馬尾。第五海軍區要港—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、廣西和海南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〉，《清史研究論藪》（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。嚮者屢經設計浚渫大沽口沙，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，青河、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。若將青河、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澉浦岬之間，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。

趣談語言與文化

著者／劉玫伶
海軍軍官學校一般學科部應用外語系講師

語言發展與歷史文化息息相關。跨文化間存在不同風俗民情，相同詞彙因文化差異產生迥異之投影與解讀；因之，語言學習絕非單純之命名與翻譯。本文旨在透過日常生活具象詞彙剖析，深入探究各語言間，其文字演進歷程與文化內蘊發展，期於教學場域，協助語言學習者熟稔字詞精確用法、掌握使用情境差異，同時洞悉語言精髓、領略文化之美，真正學好語言。

一、 前言

語言與文化息息相關。部分語言學習者認為：語言學習(language acquisition)僅是不同語言之間，字對字、詞對詞的翻譯與命名(nomenclature)。然而，跨語言之間(cross-languages)存在不同生活文化差異，同一詞彙對於母語者與外語學習者可能產生不同之投影(imaging)與解讀，譬如：酪梨(avocado)乙詞，對於台灣人而言，是夏季常見甜品之一的消暑果汁(juice)，然而對於遠在太平洋彼端的墨西哥人而言，酪梨醬(guacamole)卻是在食用玉米餅(taco)或捲餅(tortilla)時，必備的鹹佐料(沾醬)。同樣的物體(object)在跨文化(trans-cultures)之間，可能存在多元，甚或迥異之解構。正因為語言存在於不同文化背景，因之語言學習絕非單純逐字翻譯(transliteration)，在語言學習之歷程，更應悉心體察其外蘊及內涵(connotation)，進而品味不同文化之美(the beauty and diversity of languages and cultures)。

二、 門裡門外大不同

「門」形象具體，中譯英泰半直譯為door，例如：front door（正門、大門）、側門(side door)。台東地檢署標示牌曾因翻譯謬誤而登上新聞版面，其標語中文內容「請由兩側進出」，竟翻譯為“Please by both sides turnover.”，是典型的直譯紕繆。此處的「兩側」，想當然耳指的是兩側的「側門」，宜修正為“Please enter through the side doors.”

然而門字一詞，對於美國人而言，除了“door”之外，更有不同用詞，例如：歷史上著名的一水門(Watergate)。水門乙詞源起1970年的美國。當時時任總統尼克森(Richard M. Nixon)為爭取連任，竟派人至競爭對手民主黨總部，水門綜合大廈(Watergate Complex)，以非法手段進行竊聽；案件爆發後，尼克森總統遭到彈劾且外界爭議聲浪不斷，遂於1974年請辭下野，成為美國建國史上首位任期未滿便請職下台的總統。此後，“gate”一詞，在字源發展(etymology)，便形成字尾字根(suffix)，用以形容並嘲諷美國相關政治醜聞案件，例如前總統柯林頓與白宮實習生陸文斯基(Monica Lewinsky)的性醜聞案，便被稱為“Lewinskygate”，以及現任川普總統沸沸揚揚的「通俄門」風暴(Russiagate)。

具象概念的門，在中譯英的過程，則隨其語境差異而有所不同。雖然中文翻譯皆稱作「門」，但其所相對應之詞組(counterpart)則有很大的分野，除了上述“door”與“gate”外，更有多種不同之可能。例如：逃生門應譯作“emergency exit”；而車站與遊樂園入口處常見之「旋轉閘門」，其英文則為“turnstile”。

除此之外，在語言發展的過程，詞彙用法亦常從具形物像，援引轉化成抽象概念，亦即修辭學上所稱之隱喻(metaphor)。例如：大廈、百貨公司入口常見之旋轉門(revolving door)，使用於政治學上，即由具象概念的門，轉喻描述公務員離職後利益迴避的問題，亦稱之為「旋轉門條款[1]」。

另外一個與門有關且為語言學習者所熟習的詞彙便屬「羅生門」。然而羅生門與

上述美國嘲諷之門有所不同；羅生門一詞，乃源自於著名日本作家芥川龍之介筆下之短篇小說一羅生門（日語：らしょうもん），羅馬拼音為 rash ō mon，發音與中文門（mén）之發音相近，足見字源受中華文化影響；而此處之門，係指京（宮）城外廓之正門。其後因導演黑澤明拍攝之同名電影[2]而著稱，而羅生門乙詞亦因影片中當事人與目擊者對於謀殺案情之迥殊描述與懸疑猜忌之氛圍，而轉喻為「對同一件事，因立場不同而說出不同事實之歧異情形」。

三、如廁文化比一比

廁所乙詞，台灣早期多譯為“WC”，即為“Water Closet”之縮寫（abbreviation）。該用法始於十九世紀後期，當沖水馬桶剛發明時，為了與茅廁（earth closet）區隔而發展出的詞彙，實際上現今歐美國家已不再該詞彙稱呼廁所，而廁所乙詞，亦隨其地域不同，而有多元翻譯。例如：家中廁所是“bathroom”，而公共廁所多譯為“restroom”；依照性別可細分為男廁（men’s room）與女廁（ladies’ room）。近年隨著性別平等教育推廣，「性別友善廁所（all-gender restroom/gender-neutral restroom）」之設置亦隨之普及，廁所空間不以生理性別作為區隔，使各性別皆可安心如廁。除此之外，飛機上的盥洗室是“lavatory”，而“powder room”則是名符其實的「化妝」室，僅限女性同胞使用。另外 toilet 一詞，在英式英語與美式英語有顯著差異；在英國，toilet 指的是廁所，例如：公共廁所，在英國稱之為 public toilet，然而在大西洋彼端的美國，toilet 則是指廁所內的「馬桶」本身。

見微知著，從日常生活必備的馬桶，更透露出中西文化內蘊之分歧。以美國電影「王牌天神（Bruce Almighty）」為例，當劇中會自行如廁的小狗（Sam）將馬桶坐墊掀起，模仿男性站著上廁所時，使用完馬桶便轉身離開。飼主問牠是不是忘了什麼？Sam 旋即跑回廁所將馬桶坐墊放下，而飼主對它說“Good boy! There are girls in the house, huh?”，顯見西方文化對於家中女性成員的尊重。而中西賦予性別社會價值的差異，從日常生活每天使用的馬桶可見端倪。在歐美國家，性別平權思想是主流，待人處事以平等尊重為原則，因此在家中，馬桶的「待機位置」處於馬桶坐墊「平放」狀態，表達西方文化對於家中女性成員使用權的尊重；反觀東方文化，因父權思想與重男輕女價值觀念根深柢固，因家中無小便斗（urinal）設置，因此在男女共用的馬桶使用上，傾向於以男性為主體考量，故處於掀起狀態，顯見中西文化內蘊的差異。

除此之外，馬桶依日常使用方式不同，可區分為坐式馬桶（toilet）與蹲式馬桶（squat toilet）。因西方家庭僅使用坐式馬桶，故又稱之為 western-style toilet，而蹲式馬桶，則在東方較為普及，例如日本，便以「和式お手洗」指蹲式馬桶，並用漢字「洋式[3]」命名西式廁所作為區隔。另外在伊斯蘭文化，廁所使用，亦因生活習慣差異而發展不同風情文化。例如：在伊朗的公共廁所，男廁內並未設置小便斗，僅有蹲式馬桶，因此不論男女，均須以蹲姿如廁，且廁所內備有水龍頭及水管，以方便如廁後洗滌。這也反映出何以穆斯林只以右手進食，且絕不使用左手與他人握手的習俗，蓋因如廁過後，須以右手握取水管，左手清理身體的緣故。

四、甘地桿弟有學問

Homophone（同音異形異義字）是各語言普遍存在的有趣現象，正因發音相同，聽者若不留意上下文關係（context），便容易產生誤解，例如：“When Linda saw her first strands of gray hair, she thought she’d dye. Therefore, she went to a hair salon.”此處動詞 dye（染髮）與 die（死亡）為 homophones，發音同為［da］。乍聽之下，琳達首度看到自己的一綹白髮，可能產生的念頭有「真想死」，或是「去染髮」等兩種可能性；而其後出現的（hair salon）限定文義內容的判讀，消弭了語義的模擬兩可（ambiguity）。類似的 homophones 在文學中亦常形成 pun（雙關語），增添不少文字的趣味與風貌。

中文裡亦不乏 homophones 的例子，例如：「甘地」與「桿弟」，兩者發音相同，意思與字形迥異，更分別代表了不同的修辭風格；以「甘地」為例，甘地一詞英文寫法為 Gandhi[4]，英譯中之過程採取“音譯（transliteration）”方式，僅翻譯其聲音；反觀「桿弟（caddie）」，則涵括了聲音［ˋkæd］以及字義“a person who carries the equipment for

someone who is playing golf（高爾夫球球童）”，屬於音義合譯詞(semantic transliteration)。

事實上，此類外來語(loanword)屬於新事物之範疇，在譯入語(target language)中泰半不存在，故向來以音譯為優先；當社會對於新詞所代表的新觀念逐漸熟稔，便會從音譯發展為意譯，再轉化為直譯(literal translation)。例如：AIDS之譯法[5]，便從最初音譯的「愛死病」，發展成為意譯的「先天性免疫不良症候群」，到現今普遍為人所使用的直譯詞「愛滋病」。

另一個有趣的語言現象則是關於跨文化間職業性別的預設立場與刻板印象(stereotype)。就英文形態學(morphology)為著眼，“busboy（餐廳打雜小弟）”、“bellboy(行李服務生)”、“footman（男僕）” 及 “doorman（大門接待）” 這類詞彙，因內含 “-boy”、“-man”等陽性字詞(masculine)結尾，不難判定其預設性別立場為男性；反觀其他職業名稱，如前述“caddie”，字形學內並未暗示(implication)其職業性別，然而在英譯中之過程，便直接判定選擇陽性概念名詞之「弟」，而非「妹」。類似例證如泊車小弟(valet)，蓋因上述職業其主要參與者多半為男性所致。

然而隨著性別主流化(gender mainstreaming)觀念崛起，性別平等(gender equality)議題亦融入日常語言之中，並由陽性名詞衍生出相對應之陰性詞彙(feminine)，例如：與前述busboy呼應之 “busgirl（餐廳打雜小妹）”，或是由fireman轉變成的“firewoman（女消防員）”，其後更衍生出不帶任何性別色彩的中性語彙(neuter)，諸如：firefighter（消防員）、chairperson（主席），以及 “politically correct language ”的中立語言，藉此避免因個體差異(如:性別、種族、宗教、身心障礙等)而產生歧視(discrimination)或不滿；價值觀念的轉變，在在主導了語言內涵的發展與演進。

五、先生女士照過來

橫亙各語言普遍存在且極富特色的語言表達型態(genre)之一便是honorific（敬語、尊稱）。敬語係指「用以表示尊敬之稱號或用語」(an expression or title that is used to show respect for the person you are speaking to) 尊稱，例如：中文裡的「先生」或日文中的「桑（さん）」；這樣的稱謂同時透露出說話者與聽話者間，社會階級或親疏遠近的關係，對語言表達是否合宜得體有絕對性的影響，而敬語的複雜程度，又因風俗民情和語言文化發展而各異其趣。

在英文之中最常使用的敬語是“Mr.”、“Mrs.”和“Miss”，其後對於「婚姻狀況不明」或「不願提及婚姻狀況」的女性，又發展出“Ms.（女士，發音 [m z])”的彈性詞彙。此外，在語言序列中，常因敬語選擇的不同而有所變化。例如中文翻譯同為「先生」之英文敬語有 “Mr.”、“Esquire”與“Sir”。而Mr. 使用於姓氏(surname)之前；而Esquire（先生，常簡寫為Esq.)，則常見於英式英語，用於信函或正式文件且限定於姓名之後，例如：Bill Smith, Esq.；而Sir意指先生時可獨立存在，不需連結姓名，而上述三者僅能則一使用，不得同時存在。

源自拉丁語系的西班牙文亦存在雷同用法，例如：Señor（先生，縮寫為Sr.）、Señora(女士或太太，縮寫為Sra.)，以及Señorita(小姐，縮寫為Srta.)。而其稱謂語序置於姓氏之前，例如：Señorita López（羅佩茲小姐），與前述“Mr.”與“Mrs.”之用法相同；然而不同於英語之處在於：上述西班牙文敬語可獨立存在，不受限於「與姓名連動」之規則，而該用法則趨近於英文中之Sir或 Madam（女士）。此外西班牙文學名著「唐吉軻德」與傳奇人物「唐璜」也與敬語密不可分；唐吉軻德的原文為Don Quijote，而“Don”在西班牙文之意即為「先生」，其用法類似英文中的Uncle和Aunt，必須置於名字(first name)之前。早期該著作進入中文世界時採取直接音譯，然若考量Don之西文原意，則應該翻譯為「吉軻德先生傳」，較為貼切；而語言使用乃約定俗成，故「唐吉軻德」與「唐璜」用法因襲至今，已成為眾人熟知之語彙。

另外一個值得探討的議題則是有關西方姓名之翻譯模式。以海軍官校為例，交換學生多來自中南美洲，其中文姓名，乃由其姓氏音譯而來，且多半選擇與中文姓氏發音類似之字詞作為首字母，例如：巴冶(Balle)、梅夕亞(Mejía)。倘若不解其義，而直呼「巴」同學或是「梅」同學，則恐貽笑大方。

欲了解外國姓名構成，首先必須對其文化有所認識。以阿根廷著名足球選手梅西(Messi)為例，其全名為 “Lionel Andrés Messi Cuccittini”。拉丁美洲文化深受天主教信仰(Catholicism)影響，因此在命名時，多半會有兩個或兩個以上的 “教名(Christian name)”，並以第一個教名為主；而倒數最末兩節為父母親姓氏，倒數第二節為父姓，最後一節則為母姓，其序列結構為「教名＋父姓＋母姓」。而「梅西」實際上是父姓的中文譯名，而其姓名翻譯方式亦可採「首教名＋父姓」之模式，稱呼其為「利昂內爾・梅西」。

反觀英語命名，則顯得單純許多，以美國前總統喬治・布希為例，其姓名全銜為 “George Walker Bush”，其序列結構為 “first name ＋ middle name ＋ surname (名字＋中間名＋姓氏)”，中間名常以首字母縮寫(initial)呈現，例如：“George W. Bush”，且命名時可能會有多個中間名存在之可能。從姓名著眼，亦可窺得不同文化對於命名文化之豐厚內涵，同時增添了語言學習之意趣。

六、文化常識大考驗

電影或影集之命名，常與文化緊密相連，若僅從文字內容片面解讀，未深入探究其背後之文化深意，恐流於膚淺且無法理解其弦外之音與文字未竟之語(connotation)。中文古諺常云：「舉頭三尺有神明。」類似數量詞概念之文化，亦存在於美語之中，例如美國著名影集 “Six Feet Under (六呎風雲，或譯作「六呎之下」)”，內容主軸環繞喪葬文化，字面意涵並未直接提及殯殮字眼，但美國喪禮文化中，棺木下葬之深度即為地下六呎，因此影集標題無需特別載明，美語閱聽大眾便可領會其義。

其他類似例證，則常見於各國政治中心，儼然形成地標，不需言喻，便可意會。例如：美國影集 “West Wing”，中文翻譯為 「白宮風雲」，原因為何？若就字面意思探究， “West Wing”一詞係指建築物之「西翼」，而此處則直指美國白宮(White House)之西側建築，其主體為美國總統辦公室 President's office (亦即「橢圓形辦公室」the Oval Office) 及高級幕僚辦公區所在，因此影集以 “West Wing”命名，影集內容從白宮西翼政治運作心臟地帶，探討當前或近代政治問題；反觀 East Wing (東翼) 則涵括了第一夫人及其幕僚辦公室，亦是白宮電影院之所在。

有趣的是，白宮門牌號碼也曾被拿來大做文章，例如電影「火線悍將 1600」，其故事情節便是敘述在白宮所發生之兇殺案件。該英文片名為 “Murder at 1600”，而白宮確切地址便是「賓夕法尼亞大道 1600 號 (1600 Pennsylvania Avenue NW in Washington, D.C.)」，因之，此處 “1600”指的並非時間，而是地點。類似用法亦見於其他國家，例如：以 “Number 10” 或是 “Downing Street” 來代稱英國首相的辦公室(Prime Minister's Office)，因其坐落於「唐寧街十號(10 Downing Street, London, SW1A 2AA)」，該建築為喬治亞式建築設計，典雅樸實的黑色木門上，點綴著純白色阿拉伯數字「10」，成為體現英倫風華的知名地標(landmark)。

七、結論

語言發展與歷史文化休戚相關，語言學習者除了應熟稔字詞精確用法與掌握使用情境差異外，更應對其文字發展內蘊熟稔領略，方能洞悉語言精髓，真正學好語言。而在教學場域，施教者除應教育學習者語言基礎常識之外，對於語言背後衍生之文化意涵與民情風俗，更應深入剖析，使學習者融會貫通，除可增添學習樂趣外，更可協助學習者知其然，並「知其所以然」。

1 依我國「公務員服務法」規範：「公務員於其離職後三年內，不得擔任與其離職前五年內之職務直接相關之營利事業董事、監察人、經理、執行業務之股東或顧問。」，上揭規定即為旋轉門條款。
2 電影「羅生門」改編自芥川龍之介短篇小說「竹藪中」，而非「羅生門」一書。
3 日本西式廁所形態多為「坐浴桶」廁所，亦即免治馬桶(bidet-style toilet)，在西方國家並不普及。
4 原文為印度古吉拉特語(Gujarati)。
5 〈品牌翻譯的跨文化策略—兼論外來語的音譯〉，86-87 。

參考資料

1 Christian name. Retrieved June 08, 2015, from https://en.wikipedia.org/wiki/Christian_name
2 Crystal D. (2008) A dictionary of linguistics & phonetics. Blackwell Publishing.
3 Dog in the bathroom. Retrieved June 03, 2015, from https://www.youtube.com/watch?v=FR7Ma8BVzKM
4 English-Chinese Language Dictionary. (2000). Harper Collins Publishers.
5 Flush Toilet. Retrieved June 01, 2015, from http://en.wikipedia.org/wiki/Flush_toilet
6 Homophones. Retrieved June 03, 2015, from https://englishwithlinda.wordpress.com/english-is-funny/funny-and-punny-fun-with-homophones/
7 WC. Retrieved June 01, 2015, from http://www.cw.com.tw/article/article.action?id=5065086#
8 蔣依芳，《手繪伊斯蘭世界 》(台北：貓頭鷹出版，2013)，98。
9 具慶書，《你所知道的英語常識都是錯的》(台北:希望星球語言出版，2011)，233-234。
10 吳錫德。〈品牌翻譯的跨文化策略—兼論外來語的音譯〉。《淡江人文社會學刊》No.27 (九月號，2006)：86-87 。

郵票黏貼處

813
左營郵政90175號信箱
海軍軍官學校（海軍軍官季刊編輯）收

海軍軍官 讀者意見調查

A. 本期刊物哪些文章或題材合乎您的興趣且內容令您滿意？

_____

B. 您希望本刊後續選擇以哪些題材為主題？

_____

C. 您覺得本刊全新改版之之整體編輯設計、編排方式是否令您滿意？
□滿意　□尚可　□不滿意

意見：_____

D. 本刊吸引您閱讀的原因是（可複選）
□可增進新知　□可供資料蒐整　□與本身職務相關　□文章內容引人入勝

其他原因：_____

基本資料（本欄僅為統計之參考，請放心填寫）

姓名_____職業_____職務_____電話_____

海軍軍官季刊 第39卷第1期 中華民國109年3月 Quarterly No.1, Vol. 39 2020.03

徵稿簡則

一、本刊為海軍綜合性刊物，提供本校教官(師)、學生及本軍學術研究寫作園地，藉以促進研究風氣，培養術德兼備及具發展潛力之海軍軍官，達成本校教育使命，其宗旨如下：
(一)研究自然科學、管理科學與人文科學等科學新知，啟發人文哲學思想與建軍理念。
(二)研究海軍科學、作戰、戰術與戰具等海軍知識，提升國防科技，切合海軍「建軍備戰」、「教育訓練」之目標。
(三)報導海軍學校教育政策、活動、典型人物介紹及生活資訊報導等。
(四)砥礪學生品德與忠貞節操，培養並推廣本軍寫作與研究之風氣。

二、來稿以創作為主，且優先選登，或譯作以不超過每期篇幅50%為限，來稿內容應慎防涉及軍事機密，並恪遵保密規定；請勿一稿兩投或抄襲。

三、來稿以五千字至八千字為度，如原文過長，得由本社考量分期刊出。

四、來稿請以稿紙橫寫或A4紙張直式橫書印製，字跡務請繕寫清楚或附電子檔案，如附圖片請以清晰為要，電子圖檔解析度300dpi以上以利印刷，稿末請加註姓名、身分證號、學歷、經歷、現職、聯絡電話及地址；譯作請另附原文影本。

五、本刊對文稿有刪改權，投稿一律不退還，稿酬從優，每千字680元至1020元，圖片一幀270元，以不超過每期預算為原則，一經採用，未經本社同意，不得翻印、抄襲或挪作其他運用（請自行至本校全球資訊網／行政單位／教務處／著作權授權書，下載「海軍軍官季刊著作授權書」後，併同稿件寄達本校。）

六、來稿請寄左營郵政90175號信箱「海軍軍官季刊」收，或逕送本社。

七、凡學術型稿件請依以下“註釋體例”纂稿：
(一)所有引註均需詳列來源，如引註係轉引其他論文、著作，須另行註明，不得逕自錄引。
(二)專著須依次列出作者、(譯者)、書名、出版書局、出版年份、(版次)、頁碼。格式如下：
中、日文專書：作者，《書名》，(出版地：書局，年月)，頁X-X。
西文專書：Author’s full name，Complete title of the book，(Place of publication：Publisher，Year)，P.X or PP.X-X
(三)論文、雜誌、期刊等須依次列出作者、篇名、編輯者、書名、出版地、出版書局、出版年份、(版次)、頁碼。(期刊出版地、出版者可省略)格式如下：
中、日文論文：作者，〈篇名〉，編輯者，《書名》，(出版地：書局，年月)，頁X-X。
西文論文：Author’s full name ，Title of the redactor，Complete title of the book，(Place of publication:Publisher，Year)，P.X or. PP.X-X。
(四)第一次引註須注明完整之資料來源，第二次以後得採一般學術論文之省略方式，為全文使用方式應相同。