



## ORIGINAL RESEARCH PAPER

## Geopolitical maritime expansionism from the 19th to the 21st century

H.Mohammadi<sup>1</sup>, M. Azizzadeh Tasouj<sup>2\*</sup><sup>1</sup> Department of Political Geography, Faculty of Earth sciences, University of Shahid Beheshti, Tehran, Iran.<sup>2</sup> Department of Political Geography, Faculty of Earth sciences, University of Shahid Beheshti, Tehran, Iran.

## ARTICLE INFO

## Article History:

Received: 2024/08/30

Revised: 2025/01/20

Accepted: 2025/01/20

## Keywords:

Sea,  
expansionism,  
great powers,  
geopolitics.

\*Corresponding author:

✉ [m.azizzadeh@modares.ac.ir](mailto:m.azizzadeh@modares.ac.ir)doi:[10.52547/joc.15.59.6](https://doi.org/10.52547/joc.15.59.6)orcid: [0000-0001-9308-4327](https://orcid.org/0000-0001-9308-4327)

## ABSTRACT

**Background and Theoretical Foundations:** The importance of the sea and coasts and their role in the geopolitics of the world is undeniable and it is necessary to pay attention to it. The plan of power development (winning the war at sea) means challenging and risking a serious conflict with another sea power is established. This article examines four case studies, three of which study the naval ideals of the great nationalist powers of the 19th and 20th centuries, and one case study examines China's recent ambition to achieve naval capabilities and the desire to become a great world power. This research focuses on the maritime nationalism of these countries in the context of their distinct geopolitical conditions and the challenges of their continental security interests, and explains the failures of the maritime expansionism of France and Germany; And in relation to the single case of China, it studies the material and nationalistic sources of China's maritime ambitions. It also analyzes China's recent naval expansionism in the context of China's post-Cold War geopolitical context, considers the prospect of China's success, and examines its implications for major powers such as the United States.

**Methodology:** This research is practical in terms of type and has been discussed with the method of historical comparative analysis.

**Findings:** This research suggests that maritime nationalism, as opposed to "realistic strategic considerations or an unrelenting drive for security or immediate national security interests," drives costly revisionist incentives and counter-strategic maritime achievements that divert attention from realistic policymaking. That is, this strategy (maritime nationalism) often contributes to the failure of important strategies.

**Conclusion:** Nationalist movements explain not only the costly failures of French and German naval ambitions discussed in this article, but also the failed naval ambitions of France in the early 19th century during the Napoleonic Wars, Russian naval ambitions in the late 19th and early 20th centuries, Japanese naval ambitions In 1930, it also explains and concludes the naval ambitions of the Soviet Union in the 1970s and 1980s.



NUMBER OF TABLES

0



NUMBER OF FIGURES

0



NUMBER OF REFERENCES

54

## توسعه طلبی دریایی مبتنی بر ژئوپلیتیک از قرن ۱۹ تا ۲۱

حمید رضا محمدی<sup>۱</sup>، محسن عزیززاده طسوج<sup>۲\*</sup><sup>۱</sup>. دانشیار، گروه جغرافیای سیاسی دانشکده علوم زمین، دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ایران .<sup>۲</sup>. دکترای جغرافیای سیاسی و ژئوپلیتیک، پژوهشگر در حوزه های جغرافیای سیاسی و ژئوپلیتیک ایران و مسائل بین المللی، دانشکده علوم زمین، دانشگاه

شهید بهشتی، تهران، ایران.

اطلاعات مقاله	چکیده
<p>تاریخ دریافت: ۱۴۰۳/۶/۹</p> <p>تاریخ بازبینی: ۱۴۰۳/۱۱/۱</p> <p>تاریخ پذیرش: ۱۴۰۳/۱۱/۱</p>	<p><b>پیشینه و مبانی نظری پژوهش:</b> اهمیت دریا و سواحل و نقش آن‌ها در ژئوپلیتیک دنیا غیرقابل انکار و توجه به آن نیز ضروری است. طرح توسعه قدرت (برنده شدن جنگ در زمان دریا) یعنی به چالش کشیدن و خطر درگیری شدید با یک قدرت دریایی دیگر تثبیت شده است. این مقاله با بررسی چهار مطالعه موردی که سه مورد آن به مطالعه آرمان‌های دریایی قدرت‌های بزرگ ملی‌گرایانه قرن نوزدهم و بیستم و یک مطالعه موردی با عنوان بررسی جاه‌طلبی اخیر چین برای دستیابی به توانمندی‌های دریایی و میل به رسیدن به قدرت بزرگ جهانی می‌پردازد. این پژوهش، ملی‌گرایی دریایی این کشورها را در چارچوب شرایط ژئوپلیتیکی متمایز آن‌ها و چالش‌های منافع امنیتی قاره‌ای آن‌ها مورد توجه قرار داده و شکست‌های توسعه‌طلبی دریایی فرانسه و آلمان را توضیح می‌دهد؛ و در رابطه با تک موردی چین به مطالعه منابع مادی و ملی‌گرایانه جاه‌طلبی‌های دریایی چین می‌پردازد. همچنین توسعه‌طلبی اخیر دریایی چین را در چارچوب شرایط ژئوپلیتیک چین پس از جنگ سرد تحلیل می‌کند، چشم‌انداز موفقیت چین را در نظر می‌گیرد و پیامدهای آن را برای قدرت‌های بزرگ همچون ایالات متحده بررسی می‌کند.</p>
<p><b>واژگان کلیدی:</b></p> <p>دریا، توسعه‌طلبی، قدرت‌های بزرگ، ژئوپلیتیک</p>	<p><b>روش‌شناسی:</b> این پژوهش از لحاظ نوع، کاربردی بوده و با روش تحلیل تطبیقی تاریخی مورد بحث قرار گرفته است.</p>
<p>*نویسنده مسئول</p> <p>✉ <a href="mailto:m.azizzadeh@modares.ac.ir">m.azizzadeh@modares.ac.ir</a></p> <p>doi:10.52547/joc.15.59.6</p> <p>orcid: 0000-0001-9308-4327</p>	<p><b>یافته‌ها و نتیجه‌گیری:</b> این پژوهش نشان می‌دهد که ناسیونالیسم دریایی برخلاف "ملاحظات راهبردی واقع‌گرایانه یا یک انگیزه بی‌امان برای امنیت یا منافع فوری امنیت ملی" انگیزه‌های پرهزینه تجدید نظر طلب و دستاوردهای دریایی استراتژیک معکوس را هدایت می‌کند که توجه را از سیاست‌گذاری واقع‌گرایانه منحرف می‌کند. یعنی این راهبرد (ناسیونالیسم دریایی) اغلب به شکست استراتژیک‌های مهم کمک می‌کند. چنین حرکت‌های ناسیونالیستی نه تنها شکست‌های پرهزینه جاه‌طلبی‌های دریایی فرانسه و آلمان که در این مقاله مورد بحث قرار گرفت را توضیح می‌دهد، بلکه جاه‌طلبی‌های شکست‌خورده فرانسه در اوایل قرن نوزدهم در طول جنگ‌های ناپلئونی، جاه‌طلبی‌های دریایی روسیه در اواخر قرن نوزدهم و اوایل قرن بیستم، جاه‌طلبی‌های دریایی ژاپن در ۱۹۳۰ و جاه‌طلبی‌های دریایی اتحاد جماهیر شوروی در دهه‌های ۱۹۷۰ و ۱۹۸۰ را نیز تبیین و نتیجه‌گیری می‌کند.</p>

## مقدمه

در طول تاریخ علی‌رغم خطرات قابل توجه و خاصی که در شرایط نا امن ژئوپلیتیکی مرزهای داخلی و خارجی یک کشور وجود دارد خطراتی هم در تعقیب قابلیت‌های دریایی بی‌ثبات کننده وجود دارد. طرح توسعه قدرت (برنده شدن جنگ در زمان دریا) یعنی به چالش کشیدن و خطر درگیری شدید با یک قدرت دریایی تثبیت شده است. هزینه های احتمالی چنین تصمیمی باید به قدرت رو به رشد در برابر پیگیری جاه طلبی های گسترده دریایی هشدار دهد. چنین هزینه‌هایی مانند هزینه‌های بلندمدت ساخت تعداد مورد نیاز کشتی‌های سطحی که دارای قابلیت‌های مهندسی و نظامی پیشرفته لازم برای ایجاد امنیت دریایی است، انحراف منابع از دیگر مطالبات مبرم دفاع ارضی و داخلی؛ رنج بردن از تأثیرات اجتماعی، اقتصادی و امنیتی قابل پیش‌بینی ناشی از تشدید و طولانی مدت درگیری قدرت‌های بزرگ؛ آمادگی لازم برای جنگ با قدرت‌های دریایی بزرگ و جهانی؛ و در نهایت شاید از دست دادن قدرت خود باشد.

به یاد داریم در دو بیست سال گذشته، فرانسه دو بار هژمونی دریایی بریتانیا را به چالش کشیده است. ایالات متحده نیز تلاش خود را برای توسعه قابلیت‌های دریایی جهانی در اوایل قرن بیستم آغاز کرد. آلمان نیز در اوایل قرن بیستم امنیت دریایی بریتانیا را به چالش کشید. روسیه غالباً به دنبال توانایی‌های بزرگ دریایی بود، از جمله در دهه ۱۸۵۰، در دهه ۱۸۹۰ و اوایل قرن بیست و یکم، و در اواخر دهه ۱۹۷۰ و ۱۹۸۰، ژاپن نیز به طور هم‌زمان در دهه ۱۹۳۰ به دنبال هژمونی دریایی در غرب اقیانوس آرام و هژمونی خود در سرزمین اصلی آسیای شرقی بوده است. در قرن بیست و یکم، چین به منظور تأمین توانمندی‌های دریایی قدرت‌های بزرگ و به چالش کشیدن سلطه دریایی ایالات متحده در شرق آسیا، نیروی دریایی گسترده‌ای را تشکیل داده است. توسعه یا قلمرو سازی دریایی قدرت‌های بزرگ اغلب منعکس کننده آرزوهای ملی‌گرایانه آن کشورها با در اختیار داشتن کشتی‌های سرمایه‌ای و جنگی بزرگ است. آرمان‌های ملی‌گرایانه قدرت‌های بزرگ ممکن است منعکس کننده جاه‌طلبی‌های شخصی رهبران خودکامه یا فشار ناسیونالیسم داخلی، آرزوهای مردمی رأی‌دهندگان در یک دولت دموکراتیک برای اعتبار بین‌المللی یا ترکیبی از آنها باشد؛ اما منبع خاص آن هر چه که باشد، آرمان دریایی می‌تواند تأثیری بر تشویق سیاست‌های دریایی توسعه طلب داشته باشد که می‌تواند موجب تحمیل هزینه‌ای از منافع استراتژیک و در نهایت خطر امنیت داخلی و به درگیری‌های غیر ضروری و پرهزینه با قدرت‌های بزرگ، از جمله جنگ تمام‌عیار باشد.

این پژوهش با بررسی چهار مطالعه موردی که سه مورد آن به مطالعه آرمان‌های دریایی قدرت‌های بزرگ ملی‌گرایانه قرن نوزدهم و بیستم و

یک مطالعه موردی با عنوان بررسی جاه‌طلبی اخیر چین برای دستیابی به توانمندی‌های دریایی با قدرت بزرگ می‌پردازد. سه مطالعه موردی شامل الف) نقش ناسیونالیسم در هدایت جاه‌طلبی‌های دریایی فرانسه در دهه‌های ۱۸۵۰ و ۱۸۶۰، تحت رهبری لوئی ناپلئون ب) جاه‌طلبی‌های دریایی آلمان در اوایل دهه ۱۹۰۰، تحت رهبری قیصر ویلهلم دوم (قیصر لقب این پادشاه است) ج) جاه‌طلبی‌های دریایی ایالات متحده در اواخر دهه ۱۸۹۰ و به ویژه در آغاز دهه بعد، در دوران ریاست جمهوری تئودور روزولت است. در سه مورد اول مطالعه، به بررسی هزینه بالای توسعه‌طلبی دریایی قدرت‌ها، اهمیت نسبی منافع راهبرد دریایی و اقتصادی آن برای تقویت نیروی دریایی، و منابع ملی‌گرایانه غیرمادی جاه‌طلبی‌های دریایی در حال گسترش آن و تلاش برای موقعیت نیروی دریایی بزرگ می‌پردازد. این مقاله ملی‌گرایی دریایی این کشورها را در چارچوب شرایط ژئوپلیتیکی متمایز آن‌ها و چالش‌های منافع امنیتی قاره‌ای آن‌ها مورد توجه قرار می‌دهد و شکست‌های توسعه‌طلبی دریایی فرانسه و آلمان را توضیح می‌دهد؛ و در مورد مطالعه تک موردی چین نیز به مطالعه منابع مادی و ملی‌گرایانه جاه‌طلبی‌های دریایی چین را در نظر می‌گیرد. همچنین توسعه‌طلبی اخیر دریایی چین را در چارچوب شرایط ژئوپلیتیک چین پس از جنگ سرد تحلیل می‌کند، چشم‌انداز موفقیت چین را در نظر می‌گیرد و پیامدهای آن را برای قدرت‌های بزرگ همچون روابط ایالات متحده و چین بررسی می‌کند.

## روش‌شناسی

این تحقیق از لحاظ نوع، کاربردی و با روش تحلیل تطبیقی تاریخی انجام شده است. با توجه به ماهیت موضوع و مولفه‌های مورد بررسی، رویکرد حاکم برای پژوهش حاضر تحلیل تطبیقی تاریخی است، و با توجه به ماهیت و نوع موضوع مورد مطالعه، گردآوری داده‌ها و اطلاعات از روش کتابخانه با مراجعه به اسناد موجود، منابع داخلی و خارجی مکتوب در این زمینه استفاده شده است.

## پیشینه و مبانی نظری پژوهش

## جاه‌طلبی‌های نیروی دریایی فرانسه در دهه‌های ۱۸۵۰ و ۱۸۶۰،

## و مسابقه تسلیحاتی نیروی دریایی انگلیس و فرانسه

در سال ۱۸۵۸، پس از تلاش برای ترور ناپلئون توسط ملی‌گرایان ایتالیایی مستقر در انگلستان به رهبری فلیس اوریسینی، فرانسه توسعه عمده بودجه دفاع دریایی و برنامه کشتی‌سازی دریایی خود را آغاز کرد. کنش یار یا تسهیل کننده، افزایش قدرت دریایی بریتانیا و خصومت مردمی فرانسوی‌ها نسبت به عدم مخالفت آشکار بریتانیا با تروریست‌ها مستقر در خاک خود نسبت به فرانسوی‌ها پس از سوء قصد نافرجام بود. که البته این دوران با تکمیل تأسیسات بندری بزرگ و مدرن در

چالش فرانسه با برتری دریایی بریتانیا ذاتاً مخاطره آمیز بود، با این حال جاه طلبی‌های دریایی فرانسه بدون در نظر گرفتن افزایش نسبی منابع مالی و افزایش نگرانی‌های امنیتی یا اقتصادی تقویت شد. روند توسعه اقتصادی نسبی بریتانیا و فرانسه در دهه ۱۸۵۰ فرصتی برای فرانسه برای پیشی گرفتن از بریتانیای در مسابقه تسلیحاتی دریایی ایجاد نکرد. برعکس، در طول دهه ۱۸۵۰ روند رشد اقتصادی بریتانیا و فرانسه به طور قابل توجهی توانایی رقابت مالی فرانسه را در مقابل بریتانیای کاهش داد و تا سال ۱۸۶۰ تولید ناخالص داخلی انگلیس (GDP) تقریباً ۴۰ درصد بیشتر از تولید ناخالص داخلی فرانسه بود [5]. بنابراین بریتانیا علاوه بر این، بر خلاف فرانسه (به دلیل امنیت ارضی) می‌توانست در بودجه کلی دفاعی خود، تأمین مالی نیروی دریایی را در اولویت قرار دهد [5] در کل بودجه فزاینده دریایی فرانسه، پاسخی راهبردی به افزایش قابلیت‌های دریایی بریتانیا نبود. از پایان جنگ کریمه تا سال ۱۸۵۹، لندن بودجه دریایی و برنامه ساخت کشتی متوسط را حفظ کرد، حتی زمانی که فرانسه ناوگان خود را مدرن و گسترش می‌داد لندن علاقه کمی به توسعه کشتی‌های آهنی نشان داد. علاوه بر این، بخش عمده‌ای از کشتی‌های بریتانیا به جای مجاورت آب‌های ساحلی فرانسه، در آب‌های دور بودند [6].

نگرانی از امنیت اقتصادی، باعث افزایش جاه طلبی‌های دریایی فرانسه نشد. با وجود حضور استعماری فرانسه در شمال آفریقا و کسب مستعمرات تازه در هند و چین، این کشور همچنان به روابط اقتصادی قاره‌ای خود وابسته بود. در سال ۱۸۵۸ میلادی، تقریباً دو سوم کل تجارت فرانسه با چهار همسایه آن یعنی بلژیک، آلمان، ایتالیا و اسپانیا انجام شد. یک دهه قبل از شروع جنگ داخلی آمریکا (سال ۱۸۶۰)، ایالات متحده شریک تجاری اصلی فرانسه بود، اما سهم ایالات متحده از کل تجارت فرانسه در طول دهه ۱۸۶۰ کاهش یافت. بنابراین، رشد منافع اقتصادی جهانی و اهمیت فزاینده حفاظت از خطوط دریایی و روابط تجاری خارج از کشور باعث افزایش علاقه فرانسه به قدرت دریایی شد ولی چالشی برای امنیت بریتانیا نبود [7]. بنابراین، رشد منافع اقتصادی جهانی و اهمیت فزاینده حفاظت از خطوط دریایی و روابط تجاری برون مرزی باعث افزایش علاقه فرانسه به قدرت دریایی و چالش آن برای امنیت بریتانیا نشد.

بلکه، جاه طلبی‌های دریایی فرانسه منعکس کننده ترکیبی از تعهد شخصی لوئی ناپلئون به توسعه قدرت دریایی فرانسه و استفاده او از قدرت دریایی فرانسه برای حفظ مشروعیت سیاسی داخلی خود و در نتیجه ثبات رژیم استبدادی او است. ناوگان فرانسه تحت لوئی ناپلئون یک «ناوگان اعتبار» بود. در کل مردم فرانسه در حمایت از لوئی - ناپلئون به دنبال شکوه بودند و نیروی دریایی ابزاری برای شکوه بود [8]. انتخاب قاطع لوئی - ناپلئون به عنوان رئیس جمهور در سال ۱۸۴۸ و

شربورگ در کانال مانس توسط فرانسه در سال ۱۸۵۸ آغاز شده است (دقیقاً روبروی سواحل انگلیس) [1]. فرانسه همچنین کشتی‌های بیشتری را درس کانال مانس مستقر کرد و با ساخت کانال سوئز حضور خود را در دریای مدیترانه گسترش داد و بدین ترتیب امنیت دریایی بریتانیا را با چالش روبه‌رشدی مواجه کرد. فرانسه همچنین به طور قابل توجهی هزینه‌های دفاعی خود را در اوایل دهه ۱۸۶۰ افزایش داد تا از تقویت نیروی دریایی خود حمایت کند. در شش سال بودجه نیروی دریایی فرانسه بیش از ۳۰ درصد رشد کرد. لوئی ناپلئون همچنین پرسنل نیروی دریایی فرانسه را افزایش داد، به طوری که تعداد ملوانان و تفنگداران دریایی فرانسوی تقریباً دو برابر کل بریتانیا بود [2]. همزمان با افزایش هزینه‌های دریایی و گسترش نیروی دریایی انگلستان، فرانسه مرحله جدیدی از رقابت دریایی را آغاز کرد که در ساخت اولین کشتی آهنین از بریتانیا پیشی گرفت. در سال ۱۸۵۸، دستور ساخت شش کشتی با روکش آهنی را صادر کرد. ساخت اولی در آن سال و دیگری در سال ۱۸۵۹ آغاز شد. بنابراین، فرانسه برنامه ساخت سریع کشتی را آغاز کرد و در پایان دهه، شش کشتی تخته آهنی ساخت که نشان دهنده چالشی برای بریتانیای در قالب برتری بالقوه دریایی بود. با افزایش قدرت دریایی فرانسه، این رژیم به صراحت امنیت بریتانیا را به چالش کشید. در سال ۱۸۶۰، سفیر فرانسه در لندن هشدار داد که اگر بریتانیا پیشرفت‌های فرانسه در اروپا را نپذیرد، فرانسه پایه‌های قدرت دریایی بریتانیا را نابود خواهد کرد. ناپلئون سوم علناً آرزو داشت دریای مدیترانه را به «دریاچه فرانسوی» تبدیل کند [3].

### تاثیر ملی‌گرایی لویی ناپلئون در پیشرفت نیروی دریایی

#### فرانسه

سیاست دریایی جاه طلبانه فرانسه از نظر مالی پرهزینه و از نظر راهبردی خطرناک بود. در حالی که این کشور بودجه دریایی خود را افزایش می‌داد اما بودجه ارتش ثابت بود و توانایی دفاعی قاره‌ای آن ضعیف می‌شد. در آغاز تقویت نیروی دریایی، جاه طلبی‌های دریایی فرانسه نیز خطر تشدید درگیری با بریتانیای را به همراه داشت. ترکیبی از دیپلماسی متخاصم فرانسه و تقویت نیروی دریایی باعث ایجاد «ترس تهاجم» فرانسه در سالهای ۱۸۵۹-۱۸۶۰ در انگلستان شد. جاه طلبی‌های دریایی فرانسه ملکه ویکتوریا و شاهزاده آلبرت را نگران کرد. ملکه ویکتوریا استدلال کرد که ممکن است گفته شود موجودیت بریتانیا در آینده به عزم این کشور برای حفظ برتری دریایی خواهد بود. نخست‌وزیر، هنری جان تمپل، که از افزایش نیروهای فرانسوی نگران شده بود، موافقت سریع خود را برای تأمین مالی استحکامات سریع بندرها و اسکله‌های بریتانیا صادر کرد [4].

دریایی، تخصیص منابع مالی کمیاب به دور از ارتش فرانسه برای ساخت و استقرار آهن آلات را ممکن کرد. در نهایت این جاه طلبی فرانسه برای تبدیل شدن به یک قدرت بزرگ دریایی و به چالش کشیدن امنیت دریایی بریتانیا را تغذیه کرد.

### ژئوپلیتیک و شکست ملی‌گرایی فرانسوی ها

رهبری ملی‌گرای پوپولیستی فرانسوی لوئی-ناپلئون و جاه‌طلبی‌های دریایی شخصی او نه تنها نتوانست امنیت دریایی بیشتر فرانسه و موقعیت قدرت بزرگ فرانسه را ارتقا دهد، بلکه به تضعیف عمده امنیت فرانسه کمک کرد. در سال ۱۸۵۸، در پاسخ به تکمیل پایگاه دریایی فرانسه در شربورگ و ادامه برنامه جاه طلبانه کشتی سازی، بریتانیا مناطق ساحلی خود را مستحکم کرد و شروع به استقرار ناوگان خود در کانال مانس کرد یعنی یک سیاست غیر معمول در زمان صلح. هزاران تفنگدار داوطلب انگلیسی برای دفاع از سواحل بریتانیا در برابر نیروی دریایی فرانسه به ساحل رفتند (شاک و کودون، ۱۳۹۰، ۱۰-۲۰) سپس، زمانی که ساخت اولین کشتی‌های آهنی فرانسوی تهدیدی برای منسوخ شدن کشتی‌های نیروی دریایی سلطنتی بریتانیا بود، بریتانیا در سال ۱۸۵۹ ساخت و ساز کشتی‌های آهنی خود را آغاز کرد و در دسامبر همان سال کشتی آهنی خود را به نام کشتی جنگجو HMS به آب انداخت. بین اکتبر ۱۸۶۰ و اوت ۱۸۶۱ انگلستان چهار کشتی از پانزده کشتی برنامه ریزی شده را تکمیل کرد. علاوه بر این زره‌های بریتانیایی بیش از ۵۰ درصد بزرگتر از زره‌های فرانسوی بودند. در کل روندهای برتری عددی نیز به نفع بریتانیای بود [12].

در اوایل دهه ۱۸۶۰، منابع مالی برتر و قدرت صنعتی انگلستان، امید فرانسوی‌ها را مبنی بر اینکه فرانسه ممکن است در ساخت کشتی‌های جنگی برتری دائمی بر بریتانیای داشته باشد، از بین برد. در اواسط دهه ۱۸۶۰، فرانسه چاره‌ای نداشت جز این که به برتری پایدار بریتانیا در دریا تن دهد و هر دو طرف به سطح هزینه‌های دفاعی قبل از مسابقه تسلیحاتی خود بازگشتند (6). اما بیشترین تأثیر را شخص لوئی-ناپلئون به امور دریایی و آرمان‌های دریایی ملی‌گرایانه محبوب فرانسه داشت، البته تأثیر آن بر امنیت فرانسه بود. علیرغم وابستگی لوئی-ناپلئون به ارتش برای پایگاه سیاسی خود، یعنی اعتبار داخلی و حفظ ثبات داخلی، این ارتش ضعیف‌ترین ارتش فرانسه بود. بنابراین، در جنگ ۱۸۷۰-۱۸۷۱ فرانسه و پروس، ارتش فرانسه عملکرد ضعیفی داشت و حتی نتوانست مقاومت متوسطی در برابر تهاجم پروس ارائه دهد [12]. و در همین حال، در طول جنگ، نیروی دریایی عمدتاً نامربوط بود، زیرا نبردهای سرنوشت ساز در خشکی انجام می‌شد، نه در دریا. زمانی که نیروی دریایی برای جنگ بسیج شد، نبردهای زمینی سرنوشت ساز به پایان رسید و نتیجه جنگ مشخص شده بود. اما عملکرد ضعیف نیروی

محبوبیت مستمر او نشان دهنده مشروعیت پوپولیستی او در میان توده‌های روستایی به عنوان رهبر فرانسه بود. آنها معتقد بودند که او به جای اشراف، نماینده منافع مردم است و شکوه امپراتوری فرانسه را بازمی‌گرداند. او «ناپلئون مردم» بود. کودتای ضد اشرافی او در سال ۱۸۵۱ و احیای امپراتوری به عنوان اقدامات پوپولیستی مورد استقبال قرار گرفت [8]. با این وجود، مخالفت بالقوه علیه رژیم او یک نگرانی دائمی بود، او برای حفظ ثبات داخلی و سرکوب جنبش‌های مخالف بالقوه به ارتش وابسته بود. در این زمینه سیاسی، یک جنبه اساسی از مشروعیت داخلی ناپلئون از جایگاه او به عنوان یک رهبر نظامی، ناشی می‌شد. در انتخابات به ریاست جمهوری در سال ۱۸۴۸، او یونیفورم نظامی به تن کرد و به عنوان یک رهبری امپراتوری ظاهر شد. علاوه بر این، حمایت مردمی در دهه ۱۸۵۰ از ماجراجویی نظامی به سیاست‌های نظامی فرانسه و مشارکت فرانسه در جنگ کریمه، جنگ در ایتالیا و لشکرکشی به مکزیک کمک کرد [8]. سیاست خارجی رو به جلو ناپلئون، از جمله حمایت او از جنگ علیه روسیه، منعکس کننده تلاش او برای حفظ «تسلط ناپایدار خود بر مردم فرانسه» بود [9].

پس از موفقیت‌های نظامی لوئی-ناپلئون در دهه ۱۸۵۰، ناسیونالیسم نیروی دریایی فرانسه به عنوان منبع مشروعیت رژیم اهمیت بیشتری یافت. علاوه بر این، پس از توطئه بمب اورسینی (بمب دست ساز)، افکار عمومی فرانسه علیه لندن معطوف شد. بمب اورسینی در انگلستان ساخته شده بود و عموم مردم فرانسه از تلاش‌های بریتانیا برای محدود کردن فعالیت‌های فرانسه ناراضی بودند. در این شرایط داخلی و بین‌المللی، علی‌رغم تعهد لوئی-ناپلئون به همکاری انگلیس و فرانسه، منافع سیاسی داخلی او را تشویق کرد تا برای دنبال کردن اعتبار بین‌المللی فرانسه از طریق ساخت قابلیت‌های دریایی در کلاس جهانی روی آورد [10].

علاقه شخصی لوئی-ناپلئون به توسعه قدرت دریایی و امور نظامی باعث شد شخصاً دستور ساخت اولین کشتی آهنی جهان را صادر نماید. به دنبال بمباران سواستوپل توسط فرانسه در طول جنگ کریمه در سال ۱۸۵۴ و آسیب قابل توجهی که کشتی‌های چوبی در این جنگ وارد شد. لوئی-ناپلئون پیشنهاد توسعه کشتی‌های آهنی را داد. او سپس به طور فعال تحقیق در مورد فن آوری‌های آهنی را ترویج کرد و آزمایشات اولیه کشتی‌های زره پوش را سفارش داد و بر آنها نظارت کرد که منجر به تکمیل کشتی آهنی فرانسه به نام «شکوه» Gloire شد. او همچنین توصیه‌های دقیقی برای ابعاد کشتی‌های خاص برای ماموریت‌های خاص ارائه کرد. بنابراین او یک «لابیگر» فعال از طرف نیروی دریایی فرانسه و «کاتالیزور اصلی» نوآوری دریایی فرانسه بود. آهن آلات "ساخته خود امپراتور" بودند، در نهایت انقلاب بزرگی را در معماری دریایی به راه انداخت [11]. شیفتگی ذاتی او به مسائل

### ملی‌گرایی و جاه‌طلبی نیروی دریایی آلمان

جاه‌طلبی‌های دریایی آلمان از نظر استراتژیک خطرناک بود. آنها مسابقه تسلیحاتی دریایی با بریتانیا را برانگیختند و خطر حمله پیشگیرانه بریتانیا به ناوگان نوپای آلمانی، "کپنهاگ" را به جان خریدند. رهبران بریتانیا، از جمله دریاسالار ناوگان سر جان فیشر و لرد مدنی دریاسالاری آرتور لی، از چنین حمله‌ای حمایت کردند، و رهبران آلمان، از جمله وزیر امور خارجه دفتر دریایی امپراتوری دریاسالار آلفرد فون تیرپیتز، به شدت از خطر حمله آگاه بودند. به همان اندازه مهم، جاه‌طلبی‌های دریایی آلمان توانایی نیروی زمینی آلمان و امنیت خارجی آلمان را تهدید می‌کرد. با افزایش تنش در قاره اروپا و احتمال وجود جنگ، افزایش بودجه نیروی دریایی آلمان باعث شد دسترسی ارتش آلمان به منابع محدود شود. از سال ۱۹۰۴ تا ۱۹۱۲، در حالی که بودجه نیروی دریایی ۱۳۷ درصد افزایش یافت، بودجه ارتش ۴۷ درصد رشد کرد. علی‌رغم معضل مخاطره‌آمیز دو جبهه دفاع سرزمینی آلمان، از سال ۱۸۸۹ تا ۱۹۱۱، اندازه نسبی بودجه نیروی دریایی از ۲۰ درصد به تقریباً ۵۵ درصد بودجه ارتش افزایش یافت [15].

نه افزایش منابع مالی نسبی و نه افزایش منابع امنیتی یا اقتصادی نمی‌تواند جاه‌طلبی‌های دریایی بلندپروازانه و مخاطره‌آمیز آلمان را توضیح دهد. برخلاف فرانسه در دهه‌های ۱۸۵۰ و ۱۸۶۰، آلمان در دهه‌های ۱۸۸۰ و ۱۸۹۰ توسعه صنعتی قابل توجهی را تجربه کرد. از سال ۱۸۸۰ تا ۱۹۰۰، تولید ناخالص داخلی آلمان به میزان قابل توجهی ۴۴ درصد رشد کرد. در همین دوره، تولید ناخالص داخلی بریتانیا کمتر از ۳۰ درصد رشد کرد. اما به دلیل پیشروی اقتصادی قابل توجه قبلی بریتانیا بر آلمان، توسعه اقتصادی سریعتر آلمان این امکان را به آن نداد که مزیت مالی بریتانیا را به میزان قابل توجهی کاهش دهد. در سال ۱۹۰۰، اقتصاد بریتانیا تقریباً یک سوم بزرگتر از اقتصاد آلمان باقی ماند. اما به طور کلی، سلطه صنعتی بریتانیا در دهه‌های پایانی قرن نوزدهم کاهش یافت، اما توسعه صنعتی آلمان هنوز برابری مالی با بریتانیا را برای آن به ارمغان نیاورده بود که بتواند اعتماد لازم برای به چالش کشیدن سلطه دریایی بریتانیا را تقویت کند. برعکس، افزایش بودجه نیروی دریایی آلمان به جای سود بردن از رشد اقتصادی آلمان، منبع اصلی کسری بودجه آلمان بود.

نادیده‌انگاشتن محدودیت‌های اقتصادی توسط آلمان، منعکس‌کننده افزایش تهدید دریایی بریتانیا برای امنیت آلمان نیست. در طول دهه ۱۸۸۰ و اوایل دهه ۹۰، نیروی دریایی بریتانیا به طور فزاینده‌ای گسترش یافت زیرا تعهدات استعماری آن نه تنها در آب‌های دور دست نیمکره غربی و آسیای شرقی، بلکه در آب‌های اروپایی نیز با ظهور نیروی دریایی فرانسه و روسیه به چالش کشیده شد. چشم انداز همکاری فرانسه و روسیه، امنیت دریایی بریتانیا را در دریای مدیترانه به چالش

دریایی فرانسه در زمان جنگ، علی‌رغم برتری عددی آن نسبت به نیروی دریایی پروس، بسیار متعجب‌کننده بود. علت آن، تمرکز ناپلئون بر توسعه یک ناوگان دریایی بزرگ برای افزایش اعتبار قدرت‌های بزرگ فرانسه شامل توسعه اطلاعات و آموزش لازم برای استقرار سریع و موثر ناوگان نمی‌شد [13].

در کل منابع فرانسه و منافع نظامی لوئی ناپلئون اگر به جای عظمت دریایی فرانسه بر امنیت تمرکز می‌کردند، و اگر فرانسه توانایی جنگ پارتیزانی کم‌هزینه و در عین حال مؤثری را که می‌توانست ارائه دهد، بهتر در خدمت فرانسه می‌توانست باشد. فرانسه این استراتژی را پس از جنگ فرانسه و پروس، زمانی که سیاست دریایی «نامتقارن» خود را در مدرسه جوان *Jeune Ecole* توسعه داد، دنبال کرد. با این حال، در نهایت، مشغولیت لویی ناپلئون به موقعیت قدرت بزرگ به ضرر امنیت به شکست نظامی ویرانگر فرانسه کمک کرد و سرانجام به سقوط رژیم ملی گرا و تبعید او از فرانسه انجامید.

### مسابقه تسلیحاتی آلمان و انگلیس قبل از جنگ جهانی اول

از آغاز سال ۱۸۹۸، آلمان یک تلاش بسیار بزرگی را برای کشتی‌سازی دریایی آغاز کرد که بار مالی قابل توجهی را بر امور مالی کشور تحمیل کرد و یک مسابقه تسلیحاتی خطرناک با بریتانیا را راه انداخت. در سال ۱۸۹۸، اولین قانون نیروی دریایی آلمان بودجه ساخت ۱۹ ناو جنگی و پنجاه کشتی دیگر را در مدت شش سال تامین می‌کرد. دو سال بعد، دومین قانون نیروی دریایی، دامنه این طرح را تقریباً دو برابر کرد و بودجه نامحدودی را برای ساخت سی و هشت کشتی جنگی و در مجموع نود و شش کشتی فراهم کرد. بین سالهای ۱۹۰۰ و ۱۹۰۵، آلمان ساخت دوازده ناو جنگی را شروع کرده بود. هنگامی که بریتانیای با ساخت اولین ناو جنگی کلاس دریدنوت *Dreadnought* در سال ۱۹۰۵ به تقویت نیروی دریایی آلمان پاسخ داد و در نتیجه برتری آلمان را خنثی کرد، آلمان با برنامه ریزی جدید مصمم بود با دردنوت مقابله کند و از بریتانیا پیشی بگیرد و سلطه دریایی آن را به چالش بکشد. در سال ۱۹۰۶ آلمان (لایحه الحاقی) بودجه‌ای را برای ناوهای خود تخصیص داد و هزینه‌های دریایی را ۳۵ درصد افزایش داد، اما تلاش‌های بریتانیا برای تداوم مسابقه تسلیحاتی دریایی منجر به گسترش هرچه بیشتر برنامه‌های کشتی‌سازی آلمان و هزینه‌های بیشتر نیروی دریایی آلمان شد. بین سالهای ۱۹۰۵ و ۱۹۱۴، بودجه نیروی دریایی آلمان ۱۰۲ درصد افزایش یافت و سهم بیشتری از کل بودجه دفاعی را جذب کرد. بین سالهای ۱۹۰۱ و ۱۹۰۹، بودجه نیروی دریایی آلمان تقریباً با کل کسری بودجه آلمان برابری می‌کرد ولی به رشد خود ادامه می‌داد [14].

همانطور که در بالا در مورد منابع سیاست دریایی فرانسه از ۱۸۵۸ تا ۱۸۶۰ تحت لویی ناپلئون اشاره شد، منافع مادی آلمان نیز نمی تواند جاه طلبی های دریایی پرهزینه آلمان در دهه ۱۸۹۰ و اوایل قرن بیستم و چالش آن با امنیت دریایی بریتانیا را توضیح دهد. در عوض، مانند جاه طلبی های فرانسه در زمان لویی ناپلئون، در آلمان نیز جاه طلبی های تجدیدنظرطلبانه دریایی آلمان و سیاست های دریایی آن منعکس کننده ترکیب مخرب تعهد ملی گرایانه شخصی قیصر ویلهلم برای توسعه یک قابلیت دریایی جهانی است که سلطه دریایی بریتانیا و وابستگی فزاینده رژیم به ناسیونالیسم برای مشروعیت داخلی را به چالش می کشید. عهد قیصر ویلهلم به ایجاد یک نیروی دریایی آلمانی در کلاس جهانی، بدون توجه به موانع استراتژیک و مالی، منعکس کننده وسواس شخصی او نسبت به قدرت دریایی و ارتباط او با سرنوشت آلمان بود. او رئیس دولت را مسئول نظارت بر کشتی های دولتی دانست و ماموریت تاریخی خود را توسعه نیروی دریایی آلمان با قد و قواره و قابلیت های مشابه ارتش آلمان دانست. او شخصاً دستورات کشتی سازی را به فرماندهان نیروی دریایی تلگراف می کرد. او عنوان دریاسالار بزرگ نیروی دریایی امپراتوری آلمان را به خود اعطاء کرد. او دارای یک ناوگان شخصی از کشتی های دریایی بود که برای سفره های تابستانی خود از آن ها استفاده می کرد. از همان روزهای اولیه حکومتش، او لباس نیروی دریایی خود را می پوشید و مراقب بود که تنها عضو اشراف آلمانی باشد که لباس افسری نیروی دریایی بر تن دارد. او همچنین لباس نیروی دریایی را به پسرانش پوشاند. همانطور که دریاسالار تیرپیتز بعداً گزارش کرد، ویلهلم نیروی دریایی آلمان را «اسباب بازی مکانیکی» خود می دانست [17].

ویلهلم دلبستگی شخصی خود به قدرت دریایی را با ظهور ضروری آلمان به عنوان قدرت برتر جهانی مرتبط کرد. وقتی او از دستیابی آلمان به «جایگاه خود در خورشید» صحبت کرد، منظورش این بود که آلمان باید قدرتمندترین نیروی دریایی جهان را داشته باشد. در آگوست ۱۹۱۱، زمانی که مسابقه تسلیحاتی آلمان با بریتانیای در اوج بود، او اعلام کرد که آلمان باید نیروی دریایی خود را تقویت کند «تا مطمئن باشیم که هیچ کس با ما در مقابل خورشیدی که متعلق به ماست، مناقشه نخواهد کرد». او اصرار داشت که در اقیانوس های دور دست جهان «هیچ تصمیم مهمی بدون آلمان و قیصر (امپراتور) آلمان نباید گرفته شود. او معتقد بود که «بدون اینکه یک قدرت جهانی باشد، چیزی جز ظاهر ضعیف نیست». هنگامی که در میان مشاورانش با مخالفت با برنامه هایش برای افزایش بودجه نیروی دریایی مواجه شد، فریاد زد: «به انگلیس اجازه نمی دهم به من بگوید که چه کار کنم [18]. اما جاه طلبی های دریایی تجدیدنظرطلب آلمان، چالش آن با امنیت دریایی بریتانیا و آغاز مسابقه تسلیحاتی بیش از مشغله شخصی

کشید و بریتانیا را مجبور به بودجه بندی برای حفظ استاندارد دو قدرتی خود کرد.

علاوه بر این، علاقه به نیروی دریایی و تولید کشتی، تمام قدرت های بزرگ جهان را تحریک کرد. در حالی که در سال ۱۸۹۳ تعداد کشتی های جنگی بریتانیا تقریباً با مجموع ناوهای جنگی دیگر قدرت های بزرگ برابری می کرد، در سال ۱۸۹۷ آن مزیت ناپدید شد. در همین سال تقریباً دو سوم ناوهای جنگی قدرت های بزرگ را در اختیار داشت. در این محیط استراتژیک دگرگون شده، بریتانیا تعهدات استراتژیک خود را در دریای کارائیب و در شمال شرق آسیا کاهش داد و بیشتر ناوگان خود را به دریای مدیترانه اعزام کرد [16]. بنابراین، در سال ۱۸۹۰، قابلیت ها و استقرارهای دریایی بریتانیا تهدید فزاینده ای برای امنیت دریایی آلمان محسوب نمی شد که ممکن است اصرار آلمان بر تحمیل بار مالی و استراتژیک توسعه دریایی مهار نشده و مسابقه تسلیحاتی آنگلو - آلمانی را توضیح دهد.

منافع استعماری و اقتصادی جهانی آلمان در دهه ۱۸۹۰ و اوایل قرن بیستم گسترش یافت، اما آنها یک محرک قانع کننده برای گسترش نیروی دریایی نبودند. مسلماً، علاقه صدراعظم اتو فون بیسمارک به توسعه استعماری و تصاحب آلمان در آفریقا و اقیانوس آرام در دهه های ۱۸۸۰ و ۱۸۹۰ انگیزه آلمان را برای محافظت از دارایی های استعماری و تجارتش با مستعمرات جدیدش ایجاد کرد. علاوه بر این، از سال ۱۸۹۹ تا ۱۹۱۰، از آنجایی که آلمان برای حمایت از بخش صنعتی رو به رشد خود نیاز به صادرات بیشتر داشت، مجموع تجارت خارجی آلمان نزدیک به ۸۰ درصد افزایش یافت و به موازات آن علاقه آلمان را به امنیت دریایی بیشتر کرد. با این وجود، مستعمرات آلمان تنها سهم ثانویه ای در رونق اقتصادی آلمان داشتند. در اواخر سال ۱۸۹۵، بیش از ۶۰ درصد تجارت آلمان با همسایگان اروپایی خود بود. سهم عمده تجارت باقیمانده آلمان و مهمترین تجارت خارجی آن با ایالات متحده انجام شد در واقع تجارت آلمان با مستعمراتش ناچیز بود [10]. بنابراین، برای آلمان، اولویت های امنیت اقتصادی در امنیت قاره ای قرار داشت. بنابراین، در اواسط سال ۱۸۹۰، صدراعظم لئو فون کاپریوی استدلال کرد که آلمان نباید به دنبال امنیت دریایی از طریق توسعه یک ناوگان بزرگ دریایی باشد. به ویژه، او استدلال کرد که آلمان پتانسیل دریایی لازم برای تضمین تجارت فراتلانتیک خود برای رقابت با ایالات متحده را ندارد. زیرا همسایگان قاره ای آلمان مهم ترین شرکای تجاری آن بودند و مستعمرات آن در فرای قاره اروپا بی اهمیت هستند [10]. اما اولویت های سیاست خارجی محتاطانه کاپریول نتوانست حمایت کاپریول لائو فون قیصر (سزار - پادشاه) را به دست آورد و طرفداران گسترش نیروی دریایی خیلی زود بر توسعه سیاست دریایی آلمان مسلط شدند.

از ناسیونالیسم دریایی مردمی برای خدمت به جاه‌طلبی شخصی‌اش برای تقویت نیروی دریایی آلمان و موقعیت قدرت بزرگ آن و استفاده سلطنت از توسعه‌طلبی دریایی برای افزایش حمایت مردمی وجود داشت. حکومت دریاسالار تیرپیتر این ارزش دوگانه ناسیونالیسم دریایی را به خوبی درک کرده بود [20].

### ژئوپلیتیک و شکست ناسیونالیسم آلمانی

تعقیب جاه‌طلبی‌های دریایی شخصی قیصر ویلهلم و دستکاری سیاسی او در ناسیونالیسم دریایی محبوب آلمانی نه تنها نتوانست امنیت دریایی آلمان و هدف "محل آفتاب" آلمان را به عنوان یک قدرت دریایی ارتقا دهد، بلکه به تضعیف عمده امنیت قاره‌ای آلمان نیز کمک کرد [21]. علیرغم تلاش گسترده آلمان برای رقابت با قدرت دریایی بریتانیا، در طول جنگ جهانی اول، ناوگان آلمان قادر به به چالش کشیدن برتری دریایی بریتانیا نبود. در یک دهه قبل از جنگ جهانی اول، در حالی که برلین بین ۱۹ تا ۲۶ درصد از بودجه دفاعی خود را به نیروی دریایی اختصاص داد، لندن ۶۰ درصد از بودجه دفاعی خود را به نیروی دریایی اختصاص داد. در نهایت، ویلهلم و تیرپیتر مجبور شدند رقابت دریایی را کنار بگذارند تا منابع محدود آلمان را روی ارتش و امنیت کشور متمرکز کنند [22].

پیروزی بریتانیا در مسابقه دریایی این کشور را قادر ساخت تا تجارت دریایی آلمان را در طول جنگ محاصره کند. ناوگان آلمانی فقط یک بار در طول جنگ وارد دریای شمال شد تا با ناوگان بریتانیا درگیر شود. اگرچه آلمان در نبرد یوتلند در سال ۱۹۱۶ بهتر از بریتانیا عمل کرد و می‌توانست مدعی پیروزی تاکتیکی شود، تلفات بیشتر آن نسبت به اندازه ناوگان مربوطه، آلمان را از تلاش برای درگیری دوم باز داشت. ناوگان آن تا پایان جنگ در بندر باقی ماند که اساساً به نتیجه آن، بی ربط بود [23].

اما بزرگترین تأثیر جاه‌طلبی دریایی ناسیونالیستی آلمان، انحراف منابع اقتصادی کمیاب از اولویت‌های مهم تر و در نتیجه سهم آن در شکست نظامی آلمان در جنگ جهانی اول بود. در تمرکز دریایی ویلهلم به کشتی‌های جنگی باعث شد که وی از توسعه آلمان غفلت کند. یک ناوگان زیردریایی مقرون‌به‌صرفه که می‌توانست تهدیدی امن تر و مؤثر علیه ناوگان بریتانیا باشد. در مقابل، آدولف هیتلر بعداً ارزش یک زیردریایی ارزان‌تر را برای توانایی‌های محاصره و مقابله با محاصره یک قدرت قاره درک کرد. در سپتامبر ۱۹۳۹، پس از موفقیت‌های اولیه زیر دریایی هایش در برابر کشتی‌رانی بریتانیا، هیتلر به ساخت یک ناوگان عظیم زیر دریایی روی آورد. استراتژی پارتیزانی او واردات بریتانیا را به شدت کاهش داد، در حالی که محدودیت حداقلی را برای توانایی‌های قاره‌ای آلمان ایجاد کرد. در صحنه قاره‌ای جنگ جهانی اول، تأثیر

قیصر ویلهلم به قدرت دریایی و تعهد او به موقعیت قدرت بزرگ آلمان و آرمان‌های ملی‌گرایانه را منعکس می‌کرد. آلمان تحت رهبری ویلهلم در حال تجربه تشدید فشارهای اجتماعی برای اصلاحات سیاسی سلطنت خودکامه خود بود. در این شرایط، ویلهلم و مشاوران محافظه‌کارش به جای تسلیم شدن به خواسته‌های عمومی برای آزادسازی، سیاست‌های داخلی و خارجی را توسعه دادند که مردم آلمان را پشت سر ویلهلم و رهبری استبدادی او متحد می‌کرد و سلطنت او را تثبیت می‌کرد. برای استبداد آلمان، نیروی دریایی قوی‌ترین منبع وحدت ملی‌گرایانه آلمان است، بنابراین توسل به قدرت دریایی آلمان در خدمت منافع رژیم آلمان و همچنین جاه‌طلبی‌های شخصی ویلهلم بود، همانطور که توسعه‌طلبی دریایی در خدمت منافع لویی ناپلئون در تقویت مشروعیت رژیم بود [19].

پس از اتحاد آلمان، بسیاری از نهادهای آلمان، از جمله ارتش، راه‌آهن و خدمات پستی، نهادهای ملی نبودند، بلکه نهادهای ایالت‌های آلمانی بودند. از آنجا که نیروی دریایی آلمان قبل از اتحاد در سال ۱۸۷۱ وجود نداشت و توسط دولت جدید امپراتوری آلمان تحت نظارت مستقیم قیصر ایجاد شده بود. این پیشروترین "موسسه ملی" آلمان بود. علاوه بر این، نیروی دریایی مظهر طبقه متوسط آلمان از فرهنگ آلمان و برتری اقتصادی بین‌المللی بود. و برخلاف ارتش آلمان، نیروی دریایی آلمان قلمرو انحصاری اشراف نبود. اعضای بورژوازی آلمان می‌توانستند در نیروی دریایی ثبت نام کنند و درجات بالاتری را طی کنند و به درجه افسران ارشد برسند. این امر باعث ایجاد حمایت گسترده مردمی برای نیروی دریایی آلمان شد.

در جامعه آلمان، نیروی دریایی جایگاه برجسته‌ای را اشغال کرد. این گروه محبوب‌ترین گروه آلمان از جمله پان آلمان و اتحادیه مستعمرات بود و شعبه‌هایی در سراسر کشور تأسیس کرد. علیرغم شروع در سال ۱۸۹۸، در هجده ماه اول، اتحادیه نیروی دریایی از نظر تعداد اعضا از سایر گروه‌های ملی گرا پیشی گرفت. قانون دوم نیروی دریایی سال ۱۹۰۰ باعث افزایش عمده اعضای اتحادیه نیروی دریایی شد و تا سال ۱۹۰۷ بیش از یک میلیون عضو و شریک داشت که باعث شد تعداد اعضای آن بیش از هشت برابر اعضای اتحادیه مستعمرات باشد [20].

بنابراین، از یک سو، برای رهبران نیروی دریایی آلمان که به دنبال حمایت از هزینه‌های دریایی بودند، توسل به ملی‌گرایی مردمی مؤثر بود. ویلهلم این را درک کرد و سیاست بودجه را بر این اساس برنامه ریزی کرد تا جاه‌طلبی‌های ملی‌گرایانه شخصی خود را تحقق بخشد. از سوی دیگر، برای نخبگان آلمانی که به دنبال ارتقای اعتبار ناسیونالیستی خود و تقویت وحدت ملی تحت سلطنت بودند، نیروی دریایی ابزار ناسیونالیستی کاملی بود. بنابراین، مانند فرانسه در زمان لویی ناپلئون، یک رابطه تقویت‌کننده متقابل بین استفاده قیصر ویلهلم



کاهش یافت. در حالی که در سال ۱۹۰۰ تعداد پرسنل نیروی دریایی کمتر از ۲۰ درصد پرسنل ارتش بود، در سال ۱۹۱۰ این نسبت تقریباً ۶۰ درصد بود. افزایش هزینه های دریایی در دوران ریاست جمهوری روزولت نیز اولویت های بودجه فدرال را تغییر داد. بین سال های ۱۹۰۰ و ۱۹۱۰، سهم بودجه دفاعی از بودجه کلی فدرال از ۳۶/۶ درصد به ۴۵/۱ درصد افزایش یافت [26].

### تئودور روزولت یک ملی گرا و جاه طلبی نیروی دریایی آمریکا

نه افزایش نگرانی های امنیتی ایالات متحده و نه منافع اقتصادی بین المللی بیشتر ایالات متحده نمی توانند تحول پرهزینه در سیاست دفاعی ایالات متحده را توضیح دهند. در امور امنیت بین المللی، افزایش سریع نیروهای دریایی ایالات متحده با امن ترین دوران در تاریخ ایالات متحده مصادف شد. در حالی که از سال ۱۷۷۶ ایالات متحده نگران حضور نظامی اروپا در نیمکره غربی و پیامدهای آن بر امنیت ارضی ایالات متحده بود، در زمان دولت روزولت، همه قدرت های اروپایی از نیمکره غربی عقب نشینی کرده و حضور دریایی خود را در سواحل اروپا محدود کردند. حضور در آب های داخلی کشورها برای مقابله با نگرانی های شدید امنیتی اروپا نقطه عطف در تسلط ایالات متحده بر اقیانوس اطلس غربی، در نتیجه مناقشه مرزی بین انگلیس و ونزوئلا در سال ۱۸۹۵ بود. در بحبوحه دخالت آلمان در درگیری بوئر در آفریقای جنوبی، چالش های روسیه برای حضور بریتانیا در جنوب آسیا، و ظهور نیروی دریایی فرانسه و روسیه، تهدید فزاینده جنگ با ایالات متحده، بریتانیای را وادار کرد تا شایستگی ها دیگر کشورها را بپذیرد. دکترین مونرو و به رسمیت شناختن حق ایالات متحده برای مداخله در اختلافات بین کشورهای آمریکای لاتین و اروپا در سال ۱۹۰۲، خروج استراتژیک بریتانیا از نیمکره غربی را آغاز کرد و برتری دریایی ایالات متحده را پذیرفت و به زودی از توسعه آمریکا «چه در حضور استعماری خود در غرب اقیانوس آرام و چه در قالب ساخت کانال پاناما» استقبال کرد [6].

آلمان نیز تهدیدی به همان اندازه برای امنیت ایالات متحده بود اما این کشور هیچ پایگاه دریایی در نیمکره غربی نداشت و با چالش های استراتژیک متعدد در قاره اروپا و رقابت دریایی پرهزینه با بریتانیای روبرو بود. در آغاز دولت روزولت، ترکیب شرایط نظامی و سیاسی آلمان باعث شد چالش برای ایالات متحده در نیمکره غربی نباشد. در این هنگام بود که هم قیصر ویلهلم و هم صدراعظم برنهارد فون بولو اهمیت عدم دشمنی با ایالات متحده را درک کردند.

بنابراین، در طول مناقشه آلمان و ونزوئلا در سال ۱۹۰۱، آلمان محاصره ونزوئلا را تحمیل کرد اما اندکی پس از آن میانجیگری ایالات متحده را در این مناقشه پذیرفت، بنابراین با اذعان قبلی بریتانیا به حق ایالات

ناکامی ویلهلم در دادن اولویت کافی به نیروهای زمینی آلمان در جبهه غربی بسیار واضح بود. تقسیم بودجه، معادل با هزینه یک لشکر اضافی آلمانی می توانست پیروزی اولیه آلمان در برابر فرانسه را ممکن سازد و نبرد در جبهه شرقی علیه روسیه را تغییر دهد [24].

در نهایت، اگر منافع نظامی قیصر ویلهلم برای ایجاد یک نیروی امنیتی قاره ای قوی تر برای تسلط بر قاره اروپا تمرکز می کرد بهتر بود تا تنها توانایی دریایی محدودی را به دست می آورد. دل مشغولی ملی گرایانه ویلهلم به برتری نیروی دریایی آلمان در دریاها آزاد به شکست نظامی ویرانگر آلمان در جنگ جهانی اول و نابودی سلطنت او کمک کرد.

### ظهور آمریکا به عنوان قدرت جهانی با ملی گرایی

همانطور که جاه طلبی های دریایی گسترده فرانسه و آلمان صادق بود، توسعه جاه طلبی های دریایی گسترده ایالات متحده در دوران ریاست جمهوری تئودور روزولت در دهه اول قرن بیستم منعکس کننده نگرانی های شدید امنیتی یا اقتصادی بین المللی نبود. در عوض، مشابه تجارب فرانسه و آلمان، افزایش نیروی دریایی ایالات متحده منعکس کننده ترکیبی از تعهد رهبری ناسیونالیستی شخصی به توسعه قابلیت های دریایی قدرت های بزرگ و سیاست داخلی ناسیونالیسم توده ای بود.

از پایان جنگ داخلی تا تصویب قانون کشتی های جنگی در سال ۱۸۹۰، ایالات متحده از نیروی دریایی خود غافل شد. حداقل بودجه و شرایط نامناسب باعث بدتر شدن توانایی های دریایی کشور شد. قانون ۱۸۹۰ بودجه ساخت سه ناو جنگی درجه دوم را برای ارائه قابلیت نیروی دریایی در دریای ساحلی تامین کرد. سپس در سال ۱۸۹۵ کنگره برای ساخت دو ناو جنگی درجه یک آمریکایی و توسعه قابلیت کشتی اقیانوس پیما مجوز داد. در یک دوره ده ساله بین سال های ۱۹۰۰ و ۱۹۱۰، نیروی دریایی ایالات متحده، بیست و پنج کشتی جنگی درجه یک، از جمله کشتی های جنگی کلاس جهانی از نوع دردنات و همچنین بسیاری از کشتی های کوچک تر را راه اندازی کرد.

در دوران ریاست جمهوری روزولت، نیروی دریایی بیست و یک کشتی جنگی را راه اندازی کرد. پس از پانزده سال تأمین مالی، در سال ۱۹۱۰ نیروی دریایی ایالات متحده دومین کشتی بزرگ در جهان را در اختیار داشت [25]. این افزایش نیروی دریایی نتیجه تغییر جهت گیری اساسی در اولویت های نظامی ایالات متحده بود. در قانون نیروی دریایی سال ۱۸۹۰، در یک سال هزینه های ایالات متحده برای نیروی دریایی دو برابر شد. در دوران ریاست جمهوری روزولت، بودجه نیروی دریایی از ۵۵ میلیون دلار به ۱۴۰ میلیون دلار افزایش یافت که یک رکورد در زمان صلح برای نیروی دریایی ایالات متحده بود. دولت روزولت همچنین تعداد پرسنل نیروی دریایی فعال را سه برابر کرد. در همین دوره، بودجه ارتش ایالات متحده راکد و تعداد پرسنل ارتش ۲۰ درصد

لویی ناپلئون و سیاست دریایی آلمان قبل از جنگ جهانی اول. در کل منافع مادی ملی نمی تواند جاه طلبی های دریایی گسترده ایالات متحده را در اوایل قرن بیستم توضیح دهد. در عوض، جاه طلبی های دریایی تجدید نظر طلبی آمریکا منعکس کننده پویایی های مشابه آن هاست بود که به جاه طلبی های دریایی فرانسه و آلمان منجر شد. سیاست های دریایی ایالات متحده منعکس کننده علاقه شخصی رئیس جمهور روزولت به کشتی های نیروی دریایی و تعهد ملی گرایانه او به قدرت دریایی، همراه با تأثیر ملی گرایی مردمی آمریکا بر توسعه سیاست دفاعی ایالات متحده بود.

به گفته هاوارد کی بیل، تئودور روزولت و قیصر ویلهلم یک شیفتگی برای کشتی های نیروی دریایی را به اشتراک گذاشت. به عنوان یک پسر جوان، روزولت دو عمویش را که در نیروی دریایی خدمت کرده بودند بسیار تحسین می کرد و رابطه طولانی مدتی با آنها برقرار کرد. در سال آخر تحصیل در هاروارد، او شروع به نوشتن یک جلد کتاب علمی درباره تاریخچه نیروی دریایی جنگ ۱۸۱۲ کرد. روزولت در مقدمه کتاب خشم شخصی خود را از وضعیت بد نیروی دریایی آمریکا در طول جنگ و اهمیت قدرت دریایی برای عزت ملی بیان کرد و نوشت که برای جمهوری بزرگ انگلیس داشتن چنین نیروی دریایی قدیمی و ناکافی شایسته تر است. به همان اندازه مهم برای توضیح که تعهد مادام العمر او به قدرت دریایی ایالات متحده، هیجان ذاتی روزولت از دوران کودکی به بعد، با جنگ دریایی، همراه با لذت جوانی، تفریح طبیعی، و ذخیره مادام العمری بود که از داشتن و هدایت یک نیروی دریایی بزرگ به دست آورد [29]. آمریکا جاه طلبی های دریایی خود را با همان پرده های استراتژیک مانند فرانسه و آلمان دنبال کرد. ایالات متحده در جایی موفق شد که دیگر قدرت های بزرگ به دلیل ترکیب تصادفی شرایط داخلی و خارجی خود درگیر بودند.

علاقه و اشتیاق اولیه روزولت به مسائل دریایی به توجه شخصی شدید او به سیاست دریایی در دوران ریاست جمهوری اش کمک کرد. در طول دوران ریاست جمهوری خود، او دارای یک "میل متعصبانه" و عزم مداوم برای ایجاد یک نیروی دریایی بزرگ بود. برخلاف پیشینیان خود، او شخصاً با کنگره در تدوین قوانین تخصیص دریایی شرکت کرد و از محبوبیت سیاسی قابل توجه و انگیزه سیاسی خود برای وادار کردن حمایت کنگره از سیاست های خود استفاده کرد. روزولت در اولین پیام خود به کنگره، در دسامبر ۱۹۰۱ - سه ماه پس از تحلیف خود - درخواستی مهیج برای یک نیروی دریایی بزرگ برای آمریکا کرد، و به زودی پس از آن قانون بودجه خاصی را ارائه کرد. او در طول دوران ریاست جمهوری خود شخصاً درگیر مسائل مفصلی مانند ارتفاع کشتی ها و استقرار مناسب کشتی ها در گروه های جنگی بود [30]. روزولت علاقه شخصی خود به کشتی ها و نیروی دریایی را با انگیزه ملی گرایانه

متحده برای مداخله در آمریکای لاتین موافقت کرد. پایان محاصره آلمان نشان دهنده نابودی جاه طلبی های آلمان در آمریکای لاتین بود [27]. ژاپن نیز نمی توانست ایالات متحده را تهدید کند. در سال ۱۸۹۰، نیروی دریایی ژاپن ضعیف تر از نیروی دریایی ایالات متحده بود و اقیانوس آرام مانع بزرگی در برابر فرافکنی قدرت ژاپن به نیمکره غربی بود. بنابراین، در سال ۱۸۹۰، هیئت نیروی دریایی آمریکا تشخیص داد که ایالات متحده با تهدید هیچ قدرت پیشرفته، از جمله بریتانیای مواجه نیست. در اوایل قرن بیستم، ایالات متحده از "امنیت قابل توجهی" برخوردار بود و تئودور روزولت این را درک کرد. او معتقد بود که بریتانیا جرات جنگ با ایالات متحده را ندارد و رهبری را در نیمکره غربی به ایالات متحده واگذار کرده است [28].

هر گونه تهدید ادعایی از جانب آلمان به جای توانایی های فوری آن کشور، بر اساس نیت بلندمدت مشهور آن کشور بود، و روزولت محدودیت های چالش آلمان را درک می کرد. با توجه به روندهای کنونی در سیاست قدرت های بزرگ اروپا، یک تهدید بالقوه دریایی آلمان نیازی به تشکیل سریع و پرهزینه نیروی دریایی ایالات متحده نداشت. پس از اینکه در سال ۱۹۰۶ تقویت نیروی دریایی ایالات متحده به خوبی در جریان بود، روزولت نیروی دریایی ژاپن را به عنوان یک تهدید بالقوه برای امنیت ایالات متحده مطرح کرد، اما او همچنین فهمید که اگر این تهدید توسعه یابد، در آینده ای بسیار دور این کار انجام خواهد گرفت. در طول ریاست جمهوری روزولت، عدم تهدید خارجی برای امنیت آمریکا، تلاش برای افزایش سیاست نیروی دریایی و توجیه یک نیروی دریایی قدرتمند را سرخورده نکرد [27]. ایالات متحده همچنین برای حفاظت از منافع خود در تجارت خارجی و سرمایه گذاری های بین المللی به نیروی دریایی قوی اقیانوس پیما نیاز نداشت. در سال ۱۹۰۰، کمتر از ۱۰ درصد از تولید ناخالص داخلی ایالات متحده از تجارت خارجی حاصل می شد. همچنین صادرات، کمتر از ۵ درصد تولید ناخالص داخلی را تشکیل می داد [1].

در طول ظهور قدرت دریایی ایالات متحده، ایالات متحده یک کشور تجاری نبود. علاوه بر این، در این دوره، ایالات متحده تنها یک ناوگان تجاری کوچک را در اختیار داشت. بیشتر تجارت ایالات متحده با کشتی های با پرچم خارجی انجام می شد. ایالات متحده در پی جنگ ۱۸۹۸ در غرب اقیانوس آرام به منافع استعماری دست یافت، اما اهمیت اقتصادی فیلیپین، سایر متصرفات ایالات متحده در اقیانوس آرام و تجارت کلی ایالات متحده با شرق آسیا نیازی به توسعه نیروی دریایی بزرگ برای محافظت از ایالات متحده نداشت. حتی منافع اقتصادی در غرب اقیانوس آرام پرزیدنت روزولت به این فکر و نداشت که توسعه دریایی ایالات متحده را بر اساس منافع اقتصادی آمریکا توجیه کند [29]، مانند منابع سیاست دریایی فرانسه از ۱۸۵۸ تا ۱۸۶۰ تحت

تکمیل کننده تلاش‌های شخصی روزولت برای گسترش تمدن آنگلو ساکسون بود [33] And [28].

این گرایش‌های اجتماعی مردمی پایه و اساس سبک خاص ناسیونالیسم آمریکایی و تاثیر آن بر سیاست داخلی و سیاست خارجی آمریکا را بنا نهاد. در این زمینه، مقاومت شدید ایالات متحده در سال ۱۸۹۵ در برابر سیاست بریتانیا در قبال ونزوئلا و متعاقباً پذیرش مداخله ایالات متحده در آمریکای لاتین، نشان دهنده ملی‌گرایی گسترده آمریکا و حمایت از سیاست خارجی توسعه طلبانه و فشارهای سیاسی متناظر بر سیاست خارجی ایالات متحده بود. نتیجه بحران سال ۱۸۹۵ ونزوئلا، آمریکایی‌ها را تشویق کرد تا برای موفقیت‌های بیشتر ملی‌گرایانه با پشتوانه نظامی تلاش کنند. این روندها تا پایان دهه ادامه یافت، زمانی که ملی‌گرایی مردمی نیروی قدرتمندی بود که در سال ۱۸۹۸ منجر به الحاق هاوایی و جنگ آمریکا علیه اسپانیا شد. ویلیام مک کینلی، رئیس جمهور آمریکا تلاش کرد تا با اسپانیا برای حل مناقشه در کوبا مذاکره کند و به طور فزاینده‌ای او را از کنگره و مردم آمریکا جدا کرد. جدا از منافع مادی پیرامونی ایالات متحده در مخالفت با سیاست اسپانیا در برابر کوبا، کنگره و رای دهندگان فریاد جنگ زدند و در نهایت رئیس جمهور را وارد جنگی کردند که او از آن حمایت نمی‌کرد [33].

پیروزی سریع نیروی دریایی آمریکا بر اسپانیا باعث غرور ملی‌گرایانه گسترده و مشتاقانه در نیروی دریایی ایالات متحده شد و در عرض یک سال پس از جنگ، کنگره قوانین گسترده‌ای را تصویب کرد که بودجه ساخت پنج ناو جنگی و چندین کشتی دیگر را تأمین می‌کرد. برنامه قانونگذاری نیروی دریایی دولت روزولت از ناسیونالیسم دریایی بزرگتر آمریکا سود می‌برد. اتحادیه نیروی دریایی ایالات متحده در سال ۱۹۰۲ تأسیس شد، اعضای آن به سرعت در میان افسران بازنشسته نیروی دریایی و رهبران شرکت‌های آمریکایی افزایش یافت، و نقش ارزشمندی در بسیج حمایت برای ایجاد موفقیت‌های قانونی روزولت ایفا کرد. خود روزولت بارها با سخنرانی‌های پوپولیستی که مملو از جایگاه جهانی آمریکا اشاره داشت، برای قانون گذاری دریایی خود مبارزه کرد. او در اولین سخنرانی وضعیت کشور خود در دسامبر ۱۹۰۱ اعلام کرد که برای ایالات متحده، کار ساخت نیروی دریایی باید به طور مداوم ادامه داشته باشد و آمریکایی‌ها یا باید یک نیروی دریایی مناسب بسازند و حفظ کنند یا در غیر این صورت تصمیم می‌گیرند که حتماً یک مقام ثانویه در امور بین الملل را بپذیرند. در طول مبارزات انتخاباتی ریاست جمهوری ۱۹۰۴، روزولت برای توجیه سیاست‌های دریایی خود و امپریالیسم ایالات متحده در شرق آسیا به ناسیونالیسم اقتصادی مردمی و مزایایی برای کارگران آمریکایی متوسل شد. همان طور که بعدها اذعان کرد، تصمیم او در سال ۱۹۰۷ برای اعزام ناوگان اقیانوس

برای ارتقای جایگاه قدرت‌های بزرگ در امور جهانی ترکیب کرد. از این نظر، ظهور ایالات متحده به عنوان یک قدرت دریایی جهانی به انگیزه ملی‌گرای رهبر بستگی داشت، مشابه وابستگی به انگیزه‌های ملی‌گرایانه رهبران توسعه نیروی دریایی فرانسه تحت لویی ناپلئون و نیروی دریایی آلمان به رهبری قیصر ویلهلم.

روزولت و همکارانش، از جمله آلفرد تایلر ماهان و هنری کابوت لاج، ملی‌گرایان قوی بودند که یک غرور بی‌نظیر در ایالات متحده آنها را برانگیخت. روزولت معتقد بود که عزت آمریکا باید بالاتر از ناموس همه ملت‌ها قرار گیرد. از این رو، او عصبانی شدن هر کشوری از اقدامات ایالات متحده را «گستاخی» می‌دانست، قصد دفاع از ناموس ایالات متحده و تثبیت عزم ایالات متحده را داشت و مصمم بود در برابر چالش‌های پیش روی ایالات متحده و حفظ موقعیت قدرت جهانی مقاومت کند. بنابراین او استدلال کرد که ایالات متحده به کشتی‌های جنگی به تعداد متناسب با «عظمت مردم ما» نیاز دارد و یک نیروی دریایی بزرگ به اعتبار ایالات متحده خدمت می‌کند. هنگامی که بریتانیا اولین کشتی جنگی خود را به دریا انداخت. روزولت مصمم بود که ایالات متحده باید بزرگترین کشتی‌های جنگی جهان را در اختیار داشته باشد. او بودجه کنگره را برای ساخت و ساز کشتی اچ‌ام‌اس دریدنوت ایالات متحده که بزرگتر از بریتانیا و آلمان بود، تحت فشار قرار داد [31].

آمریکا ادعا می‌کرد، توسعه طلبی و امپریالیسم آمریکا، از جمله توسعه قدرت دریایی ایالات متحده، منعکس کننده یک تعهد ملی به جنگ صلیبی برای بهبود اخلاقی بین المللی و گسترش تمدن به ملت‌های عقب مانده بود. در سال ۱۸۹۳، روزولت نوشت که ضمیمه نکردن هاوایی توسط ایالات متحده "جنایت علیه تمدن سفیدپوست" است. پیروزی ایالات متحده در جنگ علیه اسپانیا و تصاحب ارضی آن در خاور دور باید آمریکایی‌ها را به این موضوع که اکنون ایالات متحده می‌تواند جای خود را در بین قدرت‌های بزرگ جهان باز کند، مفتخر کند [32]. آرزوهای ملی‌گرایانه روزولت برای افتخار و اعتبار بین المللی ایالات متحده برای ظهور نیروی دریایی ایالات متحده مهم بود. اما ناسیونالیسم محبوب آمریکایی به همان اندازه مهم بود که آرمان‌های شخصی روزولت را تقویت کرد و شرایط سیاسی ملی دموکراتیک را برای توسعه طلبی دریایی ایالات متحده ایجاد کرد. در چارچوب یک رکود اقتصادی قابل توجه در دهه ۱۸۹۰ و تحقق نهایی سرنوشت آشکار از ساحل به ساحل و پایان «مرز» آمریکا، آمریکایی‌ها در معرض احساسی «تجدید غرور ملی» از جمله برتری ارزش‌های آمریکایی بودند. کلیساهای آمریکایی به جنبش‌های توسعه طلبانه پیوستند و به ترویج و اشاعه ارزش‌های دینی آمریکایی در جهان پرداختند، بدین ترتیب

ترکیبی از رهبری ملی‌گرایانه و ناسیونالیسم مردمی، جاه‌طلبی‌های نیروی دریایی فرانسه را تحت رهبری لویی ناپلئون در دهه‌های ۱۸۵۰ و ۱۸۶۰، جاه‌طلبی‌های دریایی آلمان تحت رهبری قیصر ویلهلم در اوایل قرن بیستم و جاه‌طلبی‌های دریایی ایالات متحده در دوران ریاست‌جمهوری تئودور روزولت در اوایل قرن بیستم را به‌وجود آورد. در هر مورد، تعهد رهبری شخصی به ایجاد قدرت دریایی با ناسیونالیسم مردمی ادغام شد تا جاه‌طلبی‌های ملی برای کسب موقعیت قدرت بزرگ را تقویت کند، که در کشتی‌سازی‌های بزرگ و قدرت دریایی قابل توجه منعکس شد. چنین ناسیونالیسمی به فاجعه استراتژیک برای فرانسه و آلمان تمام شد. با این حال، برای ایالات متحده، همین شرایط این کشور را وادار کرد تا در سال ۱۹۰۸ دومین نیروی دریایی بزرگ جهان را با تقویت امنیت ملی بسازد و پایه‌های ظهور نهایی آمریکا را به عنوان قدرت برتر دریایی جهان ایجاد کند. در قرن بیست و یکم، چین به یک قدرت زمینی تبدیل شده است که به سوی دریا می‌رود. پس از سی و پنج سال رشد سالانه دو رقمی در تولید ناخالص داخلی و هزینه‌های دفاعی و نوسازی فن‌آوری قابل توجه، چین در حال ساخت یک ناوگان دریایی بزرگ و مدرن است که توانایی‌های آن به زودی ممکن است با توانمندی‌های نیروی دریایی ایالات متحده در شرق آسیا رقابت کند.

سرعت اخیر برنامه کشتی‌سازی چین چشمگیر بوده است. از سال ۲۰۰۰، چین اکثر پلتفرم‌های پیش از اصلاحات خود را با پلتفرم‌های «مدرن» جایگزین کرده است. در حالی که تنها ۳ درصد از زیردریایی‌های تهاجمی چین در سال ۱۹۹۶ "مدرن" بودند، در حال حاضر ۷۰ درصد آن‌ها مدرن هستند. چین همچنین در حال توسعه تعداد زیادی کشتی مدرن سطحی بوده است. تولید سری از کلاس‌های هویی و جینگدائو به ایجاد و حفظ حضور دریایی چین در سراسر دریاهای شرق و جنوب چین کمک کرده است. توسعه ناوچه نسل بعدی چین است، مدل کلاس جیانگکای، توانایی جنگی نیروی دریایی چین را افزایش خواهد داد. حتی با کاهش نرخ رشد تولید ناخالص داخلی، برنامه کشتی‌سازی چین تعداد قابل توجهی از سکوها‌های مدرن دریایی، از جمله زیردریایی‌های تهاجمی، ناوچه‌ها، ناوشکن‌ها و کشتی‌های کوچک‌تر حمله سریع مجهز به موشک‌های کروز ضد کشتی را اضافه خواهد کرد. بر اساس یک برآورد، با فرض اینکه بودجه دریایی چین در پانزده سال آینده متناسب با رشد تولید ناخالص داخلی آن رشد کند، تا آن زمان نیروی دریایی چین بیش از چهارصد کشتی رزمی سطحی و نزدیک به صد زیردریایی خواهد داشت. همه این کشتی‌های مدرن کمک قابل توجهی به قابلیت‌های دریایی چین در دریاهای چین شرقی و جنوبی خواهند کرد و حتی به بهبود قابلیت‌های چین در غرب اقیانوس آرام نیز کمک خواهند کرد. نیروی دریایی چین به اندازه نیروی دریایی

اطلس آمریکا در یک سفر دریایی دور دنیا، بیش از تلاش او برای جلب حمایت ملی‌گرایانه مردمی علیه مخالفت کنگره با قانون کشتی‌جنگی اش، نشان دهنده تلاش او برای ایجاد احترام جهانی به قدرت ایالات متحده بود [34].

### ژئوپلیتیک و ظهور نیروی دریایی آمریکا

وسوسه انگیز است که موفقیت منحصر به فرد آمریکا را با برتری نهادهای سیاسی ایالات متحده، یا رهبری آنها، یا هر دو توضیح دهیم. با این حال، هیچ کدام از این عوامل نمی‌توانند موفقیت آمریکا را توضیح دهند. دموکراسی و سیاست خارجی آمریکا در اواخر قرن نوزدهم و اوایل قرن بیستم انگیزه‌های جنگجویی و توسعه‌طلبانه مردمی را تجربه کردند که نشان‌دهنده حداقل آگاهی از منابع نسبی یا منافع ملی ایالات متحده بود. به همین ترتیب، حداقل اسنادی وجود دارد که نشان می‌دهد تئودور روزولت محاسبه کرده است که سیاست قدرت‌های بزرگ اروپا یا منابع اقتصادی سودمند ایالات متحده فرصتی استراتژیک برای ایالات متحده ایجاد کرده است تا نظم‌های استراتژیک منطقه‌ای و جهانی را به چالش بکشد و توانایی‌های دریایی با قدرت‌های بزرگ را توسعه دهد. در کل آمریکا جاه‌طلبی‌های دریایی خود را با همان افکار راهبردی فرانسه و آلمان دنبال کرد.

ایالات متحده در جایی موفق شد که دیگر قدرت‌های بزرگ اروپایی به دلیل ترکیب اتفاق‌های داخلی با خارجی در سیاست خود شکست خوردند. ناسیونالیسم دریایی مردمی آمریکا و انگیزه توسعه طلبانه پس از شکست مکزیک، تکمیل تسخیر سرخپوستان آمریکایی و سکونت در مرزهای اقیانوس آرام پدیدار شد. این تحولات و ثبات ذاتی مرز ایالات متحده و کانادا، امنیت سرزمینی پایداری را ایجاد کرد که ایالات متحده را قادر ساخت که انتقال راهبرد خود را از یک قدرت وابسته به نیروی زمینی به یک قدرت دریایی که به دنبال نفوذ جهانی است، با خیال راحت تأمین کند. در مقابل، تلاش‌های مشابه فرانسه و آلمان، امنیت ارضی آنها را به خطر انداخت و به شکست‌های نظامی ویرانگر کمک کرد. علاوه بر این، مشغله بریتانیا در ابتدا با نوظهوری نیروی دریایی فرانسه و روسیه و سپس با جاه‌طلبی‌های دریایی آلمان، این کشور را وادار کرد تا به جاه‌طلبی‌های دریایی جهانی ایالات متحده تن دهد و دریای کارائیب را به عنوان حوزه نفوذ ایالات متحده به رسمیت بشناسد. این تحولات در امنیت بریتانیا، ایالات متحده را قادر ساخت تا از شرکت در یک مسابقه تسلیحاتی پرهزینه و چشم انداز چالش‌های استراتژیک «کوینهاگ» اجتناب کند یعنی همین چالش‌های راهبردی که امنیت و خواسته‌های دریایی فرانسه و آلمان را تحت تأثیر قرار داد. [22].

### ورود چین به دریاها

حزبی اقتدارگرایانه چین، ناسیونالیسم می تواند بر سیاست خارجی چین تأثیر بگذارد. رهبرانی که به اندازه کافی ملی گرا / تندرو نیستند و نسبت به ملی‌گرایی توده ای واکنش نشان می دهند، در برابر چالش‌های سیاسی دشمنان سیاسی خود آسیب پذیر می باشند و در چین هزینه شکست سیاسی، در بهترین حالت، انزوای مادام‌العمر تحت بازداشت خانگی است [38]. در سال ۲۰۰۹، تعداد کاربران اینترنت در چین نزدیک به ۶۰ درصد افزایش یافت است. استفاده از اینترنت به طور قابل توجهی در میان جمعیت شهری گسترش یافت. بین سال‌های ۲۰۱۰ و ۲۰۲۰، استفاده از اینترنت در پکن ۶۰ درصد افزایش یافت و تقریباً ۹۰ درصد از جمعیت را فرا گرفت. ارقام قابل مقایسه برای شائگهای ۹۱ و ۹۵ درصد بوده است. گسترش استفاده از اینترنت منجر به انتقاد شدید ملی‌گرایان آنلاین از سیاست خارجی چین در این بستر شده است به طوری که فضای مجازی باعث شد تظاهرات گسترده ملی‌گرایان علیه ژاپن به خاطر دستگیری یک ماهیگیر چینی در سال ۲۰۱۰ صورت گیرد و همچنین ملی‌گرایی دولتی در مورد جزیره دیاویو / سنکاکو در سال ۲۰۱۲ کمک کرد تا دولت تصمیم بگیرد. علاوه بر اینها، ناسیونالیسم توده‌ای آنلاین به مخالفت با دولت چین با رزمایش دریایی ایالات متحده در دریای زرد پس از غرق شدن یک ناو کره جنوبی توسط کره شمالی در سال ۲۰۱۰ کمک کرد [39].

از آنجایی که شی جین‌پینگ دیدگاه ملی‌گرایانه خود از آینده چین را ترویج می‌کند و با گسترش ناسیونالیسم در شهرهای چین فعالیت‌های دریایی را رهبری می‌کند. تأثیر ملی‌گرایی و رویای چین به‌ویژه در تعهد پرهزینه چین به توسعه ناوهای هواپیمابر آشکار است، درست همانطور که ناسیونالیسم باعث شد فرانسه، آلمان و ایالات متحده به کشتی‌های سرمایه‌ای بزرگ دست یابند. با توجه به نزدیکی پایگاه‌های هوایی و دریایی چین به تأسیسات دفاعی همسایه‌اش در دریاهای اطراف، از جمله پایگاه‌هایی که در ژاپن، تایوان و کشورهای دریای چین جنوبی هستند، چین نیاز به ناوهای هواپیمابر برای پروژه قدرت برای رقابت با رقبای منطقه‌ای از جمله آمریکا برای دفاع از امنیت دریایی خود ندارد. رشد اقتصادی چین به طور فزاینده‌ای به بازار داخلی آن متکی است. از سال ۲۰۰۶، با افزایش تولیدات داخلی چین، وابستگی تجاری چین، از جمله وابستگی به صادرات، به طور مداوم و قابل توجهی کاهش یافته است. چین همچنین برای امنیت انرژی خود تنها به واردات منابع انرژی وابسته است؛ حدود ۹۰ درصد از منابع انرژی چین از داخل این کشور و یا از طریق خطوط لوله کشورهای ترانزیت کننده در حاشیه داخلی سرزمین چین تامین می‌شود [40]. اما ناوهای هواپیمابر نماد موقعیت قدرت بزرگ هستند، در این راستا رهبران چین در اواخر دهه اول قرن بیست و یکم به فکر راه اندازی اولین ناو چین افتادند، که با مشارکت تقاضای عمومی رو برو شد. در سخنرانی‌های عمومی، افسران ارتش

ایالات متحده از نظر فن‌آوری پیشرفته نیست، اما از نظر کمیت، کشتی‌های دریایی چین یک نیروی جنگی مؤثر را تشکیل می‌دهند و جاه‌طلبی‌های دریایی طولانی مدت چین را تأیید می‌کنند. توجه فزاینده نیروی دریایی ایالات متحده به "مرگباری پراکنده" نشان‌دهنده نگرانی آن در مورد نوسازی، تعداد روزافزون و بهبود کیفیت کشتی‌های دریایی چین است [35].

چین همچنین در حال توسعه نیروی هوایی برای پشتیبانی از نیروی دریایی اقیانوس پیمايش است. این کشور در حال تولید هواپیماهای نظامی با قابلیت‌ها و بردهای بیشتر است که پشتیبانی هوایی بیشتری را برای کشتی‌های سطحی چینی فراهم می‌کند. موشک‌های بالستیک سطح به سطح میان‌برد آن می‌تواند دسترسی ایالات متحده به تأسیسات دریایی در سراسر آسیای شرقی را که نیروی دریایی ایالات متحده را قادر می‌سازد نیروی دریایی و هوایی را به نمایش بگذارد، کاهش دهد. چین همچنین در حال مدرن‌سازی قابلیت‌های فرماندهی و کنترل خود با ارتباطات ماهواره‌ای بهبود یافته و شناسایی و هدف‌گیری هوایی و زیر آب است [36].

**شی جین‌پینگ، ناسیونالیسم و جاه‌طلبی نیروی دریایی چین**

همانطور که در مورد توسعه طلبی دریایی فرانسه، آلمان و آمریکا ناسیونالیسم بود، ناسیونالیسم محرک جاه‌طلبی‌های دریایی چین هم است. پلت فرم "رویای چین" شی جین‌پینگ یک وعده ملی‌گرایانه برای نوسازی و پیشرفت نه تنها برای مردم چین، بلکه برای ملت چین در امور جهانی است. اعضای ارتش چین، از جمله افسران نیروی دریایی چین، استدلال کرده‌اند که "رویای ارتش قوی" و یک نیروی دریایی قوی برای دستیابی به "رویای چین" نقش اساسی دارند. به طور مشابه، فراخوان شی برای زونگگو (جوان‌سازی بزرگ چین) درخواست مستقیمی برای بازگرداندن وضعیت خود به عنوان یک قدرت بزرگ است. در سال ۲۰۱۷، شی به ارتش آزادیبخش خلق (PLA) اطمینان داد که «امروز، ما بیش از هر زمان دیگری در تاریخ به هدف جوانسازی بزرگ ملت چین نزدیک شده‌ایم و ما نیاز به ایجاد یک ارتش مردمی قوی داریم. او به PLA قول داد که «هرگز به هیچ کشور، مردم، سازمان یا حزب سیاسی اجازه نخواهیم داد که بخشی از خاک چین را در هر زمان و به هر شکلی از کشور جدا کند» [37].

تقویت جاه‌طلبی‌های شی جین‌پینگ باعث رشد ناسیونالیسم توده‌ای چین بوده است ترکیب گسترش دسترسی مردم چین به شبکه جهانی وب در شهرهای بزرگ چین و ناراضی‌گسترده از ضعف سیاست خارجی چین، تحت تأثیر بحران مالی جهانی و آغاز رکود اقتصادی آمریکا، تقاضای ملی‌گرایی توده‌ای برای یک سیاست خارجی اقتدارگرای ملی چین را افزایش داده است. با وجود نظام سیاسی تک

به چالش بکشند. پس از دهه‌ها مدرن‌سازی چین در توانایی‌های نیروی زمینی‌اش، همسایگان کوچک‌تر چین از جمله ویتنام، نمی‌توانند حتی یک چالش کوچک برای امنیت چین ایجاد کنند. هند یک قدرت بزرگ در جنوب آسیا است، اما در طول سی سال گذشته شکاف بین هند و چین در حال رشد به طور قابل توجهی افزایش یافته است. البته کوه‌های هیمالیا یک کنترل بزرگ بر توانایی هند برای تهدید قلمرو چین و در نتیجه وقوع یک جنگ بزرگ در مرز چین و هند است. در اقتصاد، اخیراً نرخ رشد سالانه تولید ناخالص داخلی هند از نرخ رشد تولید ناخالص داخلی چین پیشی گرفته است. اما از آنجا که تولید ناخالص داخلی چین پنج برابر هند است، حتی اگر رشد سالانه چین در تولید ناخالص داخلی نرخ نسبتاً پایین ۷ درصد را حفظ کند و هند رشد ۸ درصدی را تا سال ۲۰۲۵ حفظ کند، چین سه برابر هند تولید ناخالص داخلی خواهد داشت [43].

تنها همسایه چین که ممکن است تهدیدی برای امنیت چین باشد، روسیه است. اما از زمان پایان جنگ سرد، در شمال شرق آسیا، توان نظامی و اقتصادی روسیه در مقایسه با چین به شدت کاهش یافته است. در سال ۱۹۹۱، چهارده میلیون روس در خاور دور زندگی می‌کردند، اما در سال ۲۰۱۰ سرشماری روسیه نشان داد که کمتر از ۶٫۳ میلیون روس در آنجا زندگی می‌کردند [44]. زیرساخت‌ها در شرق روسیه نیز پس از پایان جنگ سرد بسیار آسیب دیده است. فقدان سرمایه‌گذاری روسیه به وخامت تاسیسات برق و شبکه‌های حمل و نقل کمک کرده است. بنادر روسیه در شمال شرق آسیا از استانداردهای جهانی عقب افتاده‌اند. به طور کلی، اقتصاد شرق روسیه بسیار فقیرتر از اقتصاد روسیه در غرب اورال است و در بهترین حالت در بیست و پنج سال گذشته در حال رکود بوده است. روسیه از چین خواسته است تا به توسعه اقتصاد شرق دور کمک کند و این خود باعث وابستگی روسیه به چین کمک کرده است. قدرت نظامی روسیه نیز بسیار کاهش یافته است. در بیشتر دوره پس از جنگ سرد، نیروی دریایی روسیه رو به افول بود. اگرچه در سال‌های اخیر بودجه بیشتری دریافت کرده است، اما کشتی‌سازی آن بر روی ناوچه‌ها و رزمناوهای متمرکز شده است که فاقد دفاع کافی هستند و عمدتاً به عملیات‌های دفاعی ساحلی محدود می‌شوند [45]. اما حتی این گسترش محدود اخیر ناوگان روسیه نیز به دلیل وضعیت بد صنعت کشتی‌سازی روسیه با مشکل مواجه شده است. ناظران روسی اذعان می‌کنند که کارخانه‌های کشتی‌سازی نیروی دریایی در وضعیت دشواری قرار دارند و به بودجه قابل توجهی نیاز دارند که به تأخیرهای طولانی در تحویل کشتی‌های جدید کمک می‌کند. در سال ۲۰۱۷، از بیست و چهار کشتی بزرگ سطحی نیروی دریایی روسیه، تنها سه کشتی از زمان پایان جنگ سرد ساخته شده بودند. به طور کلی، کاهش در صنعت دفاعی روسیه قابل توجه است. تنها ۲۰

چین تحت فشار قرار گرفتند تا توضیح دهند که چین چه زمانی ناو خواهد ساخت. بسیاری از شهروندان چینی تمایل خود مبنی بر دادن بودجه شهروندی برای حمایت از ساخت یک ناو هواپیمابر ارائه کردند. اولین ناو هواپیمابر چینی با نام مینسک Minsk، تنها در هفت روز تعطیلات سال نوی چینی ۲۰۰۶، ۳۳۰۰۰ بازدیدکننده داشت [41]. بی‌صبری و جسارت دریایی اخیر چین نشان دهنده جاه طلبی و بی‌تابی شخصی شیائوپنگ برای مقاومت در برابر هرگونه چالش با منافع چین و بازگرداندن وضعیت قدرت بزرگ چین است. در بازه زمانی کوتاه پانزده ماهه از اواخر ۲۰۱۲ تا اوایل ۲۰۱۳، کمی پس از آنکه او بر سیاست‌های امنیتی چین تسلط یافت، چین را بر آن داشت تا حضور دریایی معمول خود را در دوازده مایلی جزایر دیائویو / سنکاکو برقرار کند، بنابراین با این حرکت فعالانه حاکمیت ژاپن را به چالش کشید؛ اعلام یک منطقه شناسایی دفاع هوایی در دریای چین شرقی؛ اشغال ساحل فیلیپین در دریای چین جنوبی؛ اکتشاف نفت در آب‌های مورد مناقشه در دریای چین جنوبی برای اولین بار از سال ۱۹۹۴؛ به چالش کشیدن فعالیت‌های دریایی ویتنام در دریای چین جنوبی که همه از این موارد هستند. فعالیت‌های نظارتی هوایی و دریایی ایالات متحده در دریای چین جنوبی را به طور مکرر و قاطعانه‌تر به چالش کشید و فعالیت‌های گسترده احیای زمین در مناطق مورد مناقشه دریای چین جنوبی را انجام داد و متعاقباً تأسیسات هوایی و دریایی در جزایر مصنوعی نیز احداث کرد. با توجه به این تحولات در شرق آسیا، گسترش قطعی حضور جهانی نیروی دریایی چین در آب‌های آزاد است قطعی است. [42].

### ژئوپلیتیک و ظهور نیروی دریایی چین

گسترش سریع توانایی‌های دریایی چین و فعالیت‌های دریایی آن، عزم این کشور برای به چالش کشیدن برتری دریایی ایالات متحده در شرق آسیا و تبدیل شدن به یک قدرت دریایی در کلاس جهانی را تأیید می‌کند. در حالی که چین به سوی دریا می‌رود، آیا سرنوشت آن شبیه جاه‌طلبی‌های ملی‌گرایانه شکست خورده فرانسه در زمان لوئی-ناپلئون و ویلهلمین آلمان است یا موفقیت‌های ایالات متحده هنگامی که به عنوان یک قدرت دریایی ظهور کرد؟ سرنوشت جاه‌طلبی‌های دریایی چین، همانطور که در مورد ایالات متحده، فرانسه و آلمان اتفاق افتاد، در نهایت به شرایط ژئوپلیتیک این کشور بستگی داشت. از جنبه‌های مهم، شرایط ژئوپلیتیکی معاصر چین شبیه شرایط ژئوپلیتیک ایالات متحده در دهه ۱۸۹۰ و اوایل قرن بیستم است. در دهه‌های پس از پایان جنگ سرد، چین برتری نظامی قاطعانه‌ای را در برابر همسایگان خود در سراسر حاشیه خود ایجاد کرده است. چین با چهارده کشور هم‌مرز است، اما هیچ کدام نمی‌توانند امروزه روز امنیت سرزمینی چین را

روسیه در بیست و پنج سال گذشته به افزایش شکاف های اقتصادی و تکنولوژیکی چین و روسیه کمک کرده است. علاوه بر این، روسیه هنوز اقتصاد خود را اصلاح نکرده است. روسیه برای حفظ رشد اقتصادی به درآمدهای نفتی اتکا و راضی بوده است.

چشم انداز بهبود نسبی وضعیت اقتصادی روسیه بهبود نیافته است. حتی کاهش قیمت جهانی انرژی به همراه انتقام ناتو از روسیه به دلیل مداخله در اوکراین، به آغاز رکود اقتصادی روسیه کمک کرده است. این رکود اقتصادی احتمالا تا سال ها ادامه خواهد داشت، بنابراین توانایی بیشتر روسیه برای توسعه رشد اقتصادی پایدار و ایجاد یک ارتش قوی در خاور دور را به تعویق می اندازد [50].

هزینه های دفاعی روسیه به عنوان بخشی از تولید ناخالص داخلی در حال حاضر بیش از دو برابر هزینه های دفاعی چین به عنوان بخشی از تولید ناخالص داخلی است [51]. روسیه نمی تواند در یک رقابت تسلیحاتی با چین رقابت کند. تحلیلگران چینی کمترین نگرانی را دارند که روسیه دوباره به عنوان یک قدرت بزرگ شرق آسیا ظاهر شود که می تواند امنیت چین را به چالش بکشد. بنابراین، از نظر امنیت داخلی برای چین، مرز چین و روسیه به طور فزاینده ای شبیه مرز ایالات متحده و کانادا است. بنابراین، در سراسر سرزمین اصلی چین شرایط استراتژیک چین شبیه به شرایط استراتژیک آمریکا در اواخر قرن نوزدهم و اوایل قرن بیستم است، زمانی که ملی گرایی آمریکا توسعه ایالات متحده به عنوان یک قدرت دریایی جهانی را ترویج کرد، نه شرایط ژئوپلیتیکی که به از بین رفتن جاه طلبی های دریایی ملی گرایانه فرانسه و آلمان کمک کرد. امنیت مرزی تثبیت شده چین به چین اجازه داده است تا سهم فزاینده ای از بودجه دفاعی رو به رشد خود را به توسعه یک نیروی دریایی بزرگ و مدرن اختصاص دهد، در نتیجه توسعه قابلیت های بزرگ نیروی دریایی را ممکن می سازد که می تواند همزونی دریایی آمریکا را به چالش بکشد [52].

مقاله سفید دفاعی PLA 2015 در مورد استراتژی نظامی چین گزارش می دهد که ذهنیت سنتی چین مبنی بر برتری زمین بر دریا باید کنار گذاشته شود و اهمیت زیادی باید برای مدیریت دریاها و اقیانوس ها و حفاظت از حقوق و منافع دریایی قائل شوند [53]. تا جایی که بودجه دفاعی چین تنها ۲ درصد از تولید ناخالص داخلی این کشور را مصرف می کند، چین می تواند بودجه دریایی خود را به طور قابل توجهی با کم ترین تبعات برای اقتصاد چین توسعه دهد [54]. بنابراین، از بسیاری جهات، شرایط ژئوپلیتیک چین شبیه به شرایط ژئوپلیتیک آمریکا است که تلاش آمریکا برای تسلط بر دریای کارائیب و در نهایت نیم کره غربی را تسهیل می کند. چین دارای امنیت و اقتصاد رو به رشد است که آن را قادر می سازد بدون تضعیف امنیت مرزی هایش، نیروی دریایی بزرگ

درصد از شرکت های دفاعی آن را می توان با اقتصادی موجود روسیه مدرن سازی کرد [46]. با این حال، بودجه دفاعی روسیه در سال های اخیر کاهش یافته است که منعکس کننده عدم اصلاح اقتصاد روسیه، کاهش طولانی مدت در رشد تولید ناخالص داخلی و تحریم های غرب پس از الحاق کریمه به روسیه و مداخله روسیه در اوکراین است. مشکلات بودجه روسیه را مجبور کرده است که توسعه نسل بعدی ناوشکن و ناو هواپیمابر را به تعویق بیندازد. در سال ۲۰۱۸، بودجه نظامی روسیه در مقایسه با سال ۲۰۱۷، ۲۰ درصد کاهش یافته است. به گفته منابع روسی، در سال ۲۰۱۷ بودجه دفاعی چین سه برابر روسیه بود [47].

افول نظامی روسیه به ویژه در خاور دور آشکار شده است. مداخله این کشور در اوکراین و تمدید متعاقب تمرینات نیروی زمینی و دریایی ناتو در حاشیه روسیه، روسیه را وادار کرده است تا بیشتر توانمندی های نیروی محدود خود را روی چالش فزاینده ایالات متحده/ناتو برای امنیت روسیه متمرکز کند، بنابراین حضور استراتژیک روسیه در منطقه شرق دور را تضعیف می کند [48]. از سوی دیگر، چین فناوری ها و پلتفرم های نیروی زمینی و دریایی پیشرفته ای را توسعه داده است که به رشد برتری متعارف طیف کامل این کشور نسبت به ارتش روسیه در شمال شرق آسیا کمک می کند. علاوه بر این، درست در جنوب مرز چین و روسیه، چین از مزایای زمین های قابل کشت فراوان و رشد سریع صنعتی برخوردار است. در شمال شرقی چین، اقتصاد مدرن، جمعیتی با تحصیلات و توانمندی فزاینده، قابلیت های نیروی زمینی پیشرفته و آموزش دیده، و زیرساخت های پیشرفته با فناوری جدید است.

مسکو نمی تواند در مرزهای خود گشت زنی کند، بنابراین مرز چین و روسیه می تواند مانند اکثر قرن نوزدهم و اوایل قرن بیستم، زمانی که ۸۰ درصد غیرنظامیان در ولادی وستوک چینی یا کره ای بودند، برای مهاجرت و تجارت چین متخلخل باشد. در قرن بیست و یکم، حضور تجاری قوی تر چین در خاور دور، ادغام اقتصادی خاور دور با بقیه روسیه را به چالش می کشد. ۸۹ تسلط چین بر مرز چین و روسیه از پایان جنگ سرد افزایش یافته است. مسکو نمی تواند در مرزهای خود گشت زنی کند، بنابراین مرز چین و روسیه می تواند مانند اکثر قرن نوزدهم و اوایل قرن بیستم، زمانی که ۸۰ درصد غیرنظامیان در ولادی وستوک چینی یا کره ای بودند، برای مهاجرت و تجارت چین متخلخل باشد. در قرن بیست و یکم، حضور تجاری چین در فضای شرق دور، باعث به چالش کشیده شدن فضای اقتصادی روسیه در شرق می شود [49]. لازم به ذکر است تسلط چین بر مرز چین و روسیه از پایان جنگ سرد افزایش یافته است. به طور کلی، شکاف بین توانمندی های زیربنایی (بخصوص اقتصادی) چین و روسیه در قرن بیست و یکم بیشتر شده است. تفاوت قابل توجه بین نرخ رشد تولید ناخالص داخلی چین و

گسترش نیروی دریایی ایالات متحده برای مقابله با ناوگان در حال گسترش چین متمرکز شده است. توسعه تسلیحات با فناوری پیشرفته ایالات متحده منعکس کننده نگرانی فزاینده این کشور برای موازنه قدرت دریایی در شرق آسیا است.

تحقیقات آمریکا در زمینه سلاح‌های لیزری، توپخانه ریلی، حمله و شناسایی وسایل نقلیه هوایی بدون سرنشین، هواپیماهای بدون سرنشین ضد زیردریایی و ضد مین زیر آب، موشک‌های کروز ضد کشتی دوربرد، گسترش برد هواپیماهای بدون سرنشین آمریکایی و موشک‌های کروز ضد کشتی همه نشان‌دهنده تلاش آمریکا برای مقابله با ظهور نیروی دریایی چین است. تلاش ایالات متحده برای مقابله با ظهور نیروی دریایی چین. به طور مشابه، افزایش مقاومت ایالات متحده از سال ۲۰۱۳ در برابر ادعاهای قانونی چین و فعالیت‌های احیای زمین در دریای چین جنوبی نشان‌دهنده تلاش‌های ایالات متحده برای تقویت شراکت راهبردی منطقه‌ای خود است؛ زیرا چین قدرت دریایی خود را در حال توسعه دادن است.

پیامدهای ظهور چین در شرق آسیا ممکن است بسیار متفاوت از پیامدهای قدرت بزرگ ظهور ایالات متحده در نیم کره غربی باشد. ظهور صلح آمیز آمریکا منعکس کننده اولویت‌های استراتژیکی بود که قدرت‌های بزرگ تثبیت شده، به ویژه بریتانیای کبیر، در مناطق دور از خود با آن مواجه بودند. اما چین، از چنین شرایط خوش شانس ژئوپلیتیکی برخوردار نیست. این امر نشان می‌دهد که ظهور چین در قرن بیست و یکم ممکن است بی ثباتی و رقابت و تنش بسیار بیشتری (از جمله بحران‌ها و رقابت‌های تسلیحاتی) نسبت به بی ثباتی و تنش ناشی از ظهور ایالات متحده در آغاز قرن بیستم به وجود آورد.

این تحلیل تطبیقی تاریخی با مطالعات موردی توسعه‌طلبان دریایی قدرت‌های بزرگ نشان می‌دهد که ناسیونالیسم دریایی برخلاف "ملاحظات راهبردی واقع‌گرایانه یا یک انگیزه بی‌امان برای امنیت یا منافع فوری امنیت ملی" انگیزه‌های پرهزینه تجدید نظر طلب و دستاوردهای دریایی استراتژیک معکوس را هدایت می‌کند که توجه را از سیاست‌گذاری واقع‌گرایانه منحرف می‌کند. این راهبرد اغلب به شکست استراتژیک‌های مهم کمک می‌کند. چنین حرکت‌های ناسیونالیستی نه تنها شکست‌های پرهزینه جاه‌طلبی‌های دریایی فرانسه و آلمان که در این مقاله مورد بحث قرار گرفت را توضیح می‌دهد، بلکه جاه‌طلبی‌های شکست‌خورده فرانسه در اوایل قرن نوزدهم در طول جنگ‌های ناپلئونی، جاه‌طلبی‌های دریایی روسیه در اواخر قرن نوزدهم و اوایل قرن بیستم، جاه‌طلبی‌های دریایی ژاپن در ۱۹۳۰ و جاه‌طلبی‌های دریایی اتحاد جماهیر شوروی در دهه‌های ۱۹۷۰ و ۱۹۸۰ را نیز توضیح می‌دهد.

و مدرنی را درست و تامین کند. اما از یک منظر مهم شرایط ژئوپلیتیک چین با شرایط ایالات متحده در آغاز قرن بیستم متفاوت است.

### نتیجه‌گیری

توسعه یا قلمروسازی دریایی قدرت‌های بزرگ اغلب منعکس کننده آرزوهای ملی‌گرایانه آن کشورها با در اختیار داشتن کشتی‌های سرمایه‌های و جنگی بزرگ است. آرمان‌های ملی‌گرایانه قدرت‌های بزرگ ممکن است منعکس کننده جاه‌طلبی‌های شخصی رهبران خودکامه یا فشار ناسیونالیسم داخلی، آرزوهای مردمی رأی‌دهندگان در یک دولت دموکراتیک برای اعتبار بین‌المللی یا ترکیبی از آنها باشد؛ اما منبع خاص آن هر چه که باشد، آرمان دریایی می‌تواند تأثیری بر تشویق سیاست‌های دریایی توسعه‌طلب داشته باشد که می‌تواند موجب تحمیل هزینه‌ای از منافع استراتژیک و در نهایت خطر امنیت داخلی و به درگیری‌های غیرضروری و پرهزینه با قدرت‌های بزرگ، از جمله جنگ تمام‌عیار باشد.

ایالات متحده به طور صلح‌آمیز به یک قدرت دریایی بزرگ و اعمال هژمونی نیم کره‌ای تبدیل شد، زیرا قدرت‌های جهانی تثبیت شده آن زمان با مشکلات بیشتری در صحنه داخلی خود مواجه بودند. بین سال‌های ۱۸۹۵ تا ۱۹۰۵، هم بریتانیا و هم آلمان دریای کارائیب را به هژمونی دریایی آمریکا واگذار کردند، زیرا آن‌ها با تهدید تمامیت ارضی خود از سوی دیگر قدرت‌های اروپایی مواجه بودند، بنابراین نمی‌توانستند از عهده درگیری در مناطق دور برآیند. بریتانیا، قدرت تثبیت شده جهانی آن روز، ناوگان خود را تا آب‌های اروپا عقب کشید، و آلمان، قدرت روبه‌رشد جهانی، هرگز فکر نمی‌کرد که با ایالات متحده در دریای کارائیب به چالش مواجه شود. چین به‌عنوان یک قدرت دریایی در حال ظهور با سیاست‌های بسیار متفاوت قدرت دریایی مواجه است. ایالات متحده، قدرت دریایی تثبیت شده در شرق آسیا، در نیم کره غربی با چالشی برای امنیت قاره‌ای یا دریایی خود مواجه نیست. به طور مشابه، کشورهای اروپایی برای مقابله با منافع امنیتی آمریکا در خارج از شرق آسیا به حضور عمده آمریکا در اروپا وابسته نیستند بنابراین آمریکا را ملزم به پذیرش هژمونی دریایی چین در شرق آسیا نمی‌کنند. برعکس، رشد دریایی چین در شرق آسیا با مقاومت قابل توجه ایالات متحده روبرو شده است. چرخش ایالات متحده به آسیا در دوران ریاست جمهوری باراک اوباما، از جمله تقویت حضور نیروی دریایی ایالات متحده در شرق آسیا، منعکس کننده نگرانی ایالات متحده در مورد افزایش قدرت دریایی چین و قصد آمریکا برای ایجاد تعادل در ظهور چین و تقویت اتحاد بین ایالات متحده و شرق آسیا بود. به طور مشابه، در طول دولت دونالد ترامپ نیز، سیاست دفاعی ایالات متحده بر



### تعارض منافع

این مقاله بر اساس «تعارض حرفه‌ای و مالکیت فکری: ارتقای سازمانی و نظریات تخصصی شخصی اینجانب به‌عنوان نویسنده مسئول گردآوری شده است.»

یا

«هیچ‌گونه تعارض منافع توسط نویسندگان بیان نشده است.»

### منابع

- [1] Gaillard, N. J. (2017). Credible sovereign ratings: Beyond statistics and regulations. *European Business Law Review*, 28(1).
- [2] Bonds, J. B., & Ropp, T. (1988). The Development of a Modern Navy: French Naval Policy 1871-1904. *Naval War College Review*, 41(2), 22.
- [3] Sharp, A., Stone, G., & Stone, G. A. (2002). *Anglo-French relations in the twentieth century: rivalry and cooperation*. Routledge.
- [4] Brown, D. (2006). Palmerston and Anglo-French Relations, 1846-1865. *Diplomacy and Statecraft*, 17(4), 675-692.
- [5] Bruland, K. (2003). *British technology and European industrialization: The Norwegian textile industry in the mid-nineteenth century*. Cambridge University Press.
- [6] Kennedy, P. (2017). *The rise and fall of British naval mastery*. Penguin UK.
- [7] Mitchell, B. R. (Ed.). (2009). *European historical statistic*. Springer.
- [8] McMillan, J. F. (2014). *Napoleon III*. Routledge.
- [9] Thompson, J. M. (2017). *Louis Napoleon and the Second Empire*. Pickle Partners Publishing.
- [10] Hobson, R. (2021). *Imperialism at sea: naval strategic thought, the ideology of sea power, and the Tirpitz Plan, 1875-1914*. Brill.
- [11] Baxter, J. P. (2013). The introduction of the ironclad warship. In *The Introduction of the Ironclad Warship*. Harvard University Press.
- [12] Shak, Paul and Gordon Prank (2013) *The Battle of Trafalgar: The Battle of Midway*, Translator: Zabihullah Mansouri, Golriz Publications.

در قرن بیستم، ایالات متحده از این الگوی تاریخی مستثنی بود. ناسیونالیسم توسعه‌طلبی دریایی آن را پیش برد، اما ظهور موفقیت‌آمیز آن به‌عنوان یک قدرت جهانی دریایی منعکس‌کننده مزایای ناسیونالیسم و برنامه‌ریزی استراتژیک واقع‌گرایانه و مبتنی بر تهدید نبود. در عوض، موفقیت ایالات متحده به‌عنوان یک قدرت دریایی روبرو شد علی‌رغم اثرات بالقوه مضر ملی‌گرایی آمریکایی رخ داد. با توجه به جاه‌طلبی‌های توسعه‌طلبانه آمریکا و برنامه بلندپروازانه اکتساب نیروی دریایی آن در دوران دولت روزولت، شرایط استراتژیک مناسب به بهترین شکل موفقیت‌های دریایی اولیه آمریکا را توضیح می‌دهد.

در قرن بیست و یکم، چین قدرت روبرو شدی است که وضعیت موجود قدرت‌های بزرگ را به چالش می‌کشد. تا حد قابل توجهی، جاه‌طلبی‌های دریایی و بی‌صبری استراتژیک تجدیدنظرطلبانه آن ناشی از هم‌گرایی ملی‌گرایی توده‌ای روبرو شد و رهبری ملی‌گرایانه است. با این حال، بر خلاف فرانسه و آلمان، چین دارای شرایط ژئوپلیتیک لازم است که به ایالات متحده اجازه می‌دهد به یک قدرت بزرگ دریایی تبدیل شود. این کشور تا حدودی با تهدید قابل توجهی برای امنیت خود مواجه نیست. اما بر خلاف ایالات متحده، چین احتمالاً با مقاومت در برابر نظم امنیتی منطقه‌ای از سوی همسایگان و قدرت‌های دریایی مستقر (ایالات متحده) مواجه خواهد شد؛ بنابراین، شرایط ژئوپلیتیکی نامناسب چین و احتمال ادامه رشد اقتصادی، حتی با نرخ‌های سالانه پایین‌تر، احتمالاً این کشور را قادر خواهد ساخت تا هژمونی دریایی آمریکا را به چالش بکشد، اما با انجام این کار به افزایش درگیری قدرت‌های بزرگ، با پیامدهایی برای نظم امنیت جهانی و چشم‌انداز جنگ قدرت‌های بزرگ به‌جای صلح، کمک خواهد کرد.

### مشارکت نویسندگان

انجام کارهای میدانی و نگارش کلی مقاله بر عهده نویسنده مسئول (نام دوم) و پیشنهاد عنوان مقاله، بازخوانی، اصلاح و راهنمایی کلی مقاله، تأیید روایی پرسشنامه، همچنین کلیه مکاتبات بر عهده نویسنده مسئول (نام دوم) مقاله بود. تجزیه و تحلیل یافته‌ها نیز به‌صورت همکاری دو سویه انجام گرفت. به‌طور کلی میزان مشارکت به‌صورت ۷۰ درصد بر عهده نویسنده مسئول و ۳۰ درصد بر عهده نویسنده اول مکاتبات می‌باشد.

### تشکر و قدردانی (اختیاری)

شایسته است مراتب قدردانی خود را از سردبیر و مدیر داخلی و تمامی همکاران محترم نشریه اقیانوس‌شناسی اعلام دارم.

- Bureaucracy, and the Problem of Change in the Age of Competition, edited by Alessio Patalano and James A. Russell, Annapolis, MD, Naval Institute Press, 2021, 307 pages, Foreword by Vice Admiral Anne Rondeau, USN (Ret), \$75.00 (Pbk) ISBN 9781682475256 Security Studies 29, Issue 4 (2020). Defense & Security Analysis, 1-8.
- [26] Coyle, B. D. (2014). US Navy: a history of stagnation and innovation. NAVAL POSTGRADUATE SCHOOL MONTEREY CA.
- [27] Baer, G. W. (2003). One hundred years of sea power: The US Navy, 1890-1990. Stanford University Press.
- [28] Perkins, D. (2010). A history of the Monroe Doctrine. Little, Brown.
- [29] Veaser, C. (2002). A world safe for capitalism: Dollar diplomacy and America's rise to global power. Columbia University Press.
- [30] Sprout, H. H., & Sprout, M. T. (2015). Rise of American naval power (Vol. 2339). Princeton University Press.
- [31] Al-Huyrdi Zadeh; Reza (2018). "Explaining the Role of Human Geographical Factors in the Maritime Power of Countries", Political Geography Research, Year 3, Issue 3, Autumn.
- [32] Beale, H. K. (2002). Theodore Roosevelt and the rise of America to world power.
- [33] May, E. R. (2013). The making of the Monroe Doctrine. In The Making of the Monroe Doctrine. Harvard University Press.
- [34] [www.theodore-roosevelt.com](http://www.theodore-roosevelt.com)
- [35] Eckstein, M. (2017). Next PAC SAG May Be Multinational; Vinson Strike Group To Continue '3rd Fleet Forward' Ops. USNI News, January, 19.
- [36] Wilson, J. (2016). China's expanding ability to conduct conventional missile strikes on Guam. Washington, DC: US-China Economic and Security Review Commission.
- [37] Allison, G. T. (2017). Destined for War?. The National Interest, (149), 9-21
- [38] Ross, R. S. (2013). The Domestic Sources of China's 'Assertive Diplomacy,' 2009-2010: Nationalism and
- [13] Soltani Farzad, Motaghi Afshin, Mohammadjani Mustafa (2019). "Examination of the French political-military strategy in the Indian Ocean", Journal: International Studies, Volume: 16, Number: 4. Pages: 87-110
- [14] Kelly, P. J. (2011). Tirpitz: And the Imperial German Navy. Indiana University Press.
- [15] Park, E. (2015). Honourable Mention: The Nationalist Fleet: Radical Nationalism and The Imperial .
- [16] Razmjooi Damon, Dashtinejad Reza (2013), assessment of the prospects of the UK shipbuilding industry, conference: National Conference of Iranian Marine Industries.
- [17] Mombauer, A., & Deist, W. (Eds.). (2003). The Kaiser: new research on Wilhelm II's role in imperial Germany.
- [18] Elwandi, Mohammad Javad (2014), "The evolution of the concept of militarism and its effect on international relations with an emphasis on the military unilateralism of the United States", Defense Policy Quarterly, 12th year, number 46, spring. Cambridge University Press.
- [19] Kaiser, D. E. (1983). Germany and the origins of the First World War. The Journal of Modern History, 55(3), 442-474.
- [20] Rohl, J. C. (2022). Germany Without Bismarck: The Crisis of Government in the Second Reich, 1890-1900. Univ of California Press.
- [21] Sulaimanpour, Gurban Ali (2016), Historical contexts of the emergence of nationalism in Germany, History research paper.
- [22] Rahimi, Hassan; Hafez Nia, Mohammad Reza; Ezzati, Ezzatullah; Agnew, John; (2018), "Explaining the place of practical recommendations in geopolitical theories of the classical period", Magazine: Geopolitics, Fall.
- [23] Kohnen, D., Jellicoe, N., & Sims, N. (2016). The US Navy won the battle of Jutland. Naval War College Review, 69(4), 122-145.
- [24] Blair, C. (2010). Hitler's U-boat War: The hunters, 1939-1942. Modern Library.
- [25] Russell, J. A. (2022). Maritime strategy and naval power in the 21st century—disassembling the Rubik's cube: Maritime Strategy and Naval Innovation: Technology,

- Armed Forces Represent?. The RUSI Journal, 165(5-6), 68-78.
- [47] Oxenstierna, S. (2016). Russia's defense spending and the economic decline. *Journal of Eurasian Studies*, 7(1), 60-70.
- [48] Bacon, L. M. (2015). Joint Exercises Put US Navy at Russia's Doorstep. *Navy Times*, April, 4.
- [49] Blank, S. (2017). Russo-Japanese Relations from a Regional Perspective. *International Journal of Korean Unification Studies*, 26.
- [50] Andrianova, A. (2023). Russian Recovery Sputters as Economy Continues Slog After Crisis. Retrieved September, 15, 2017.
- [51] Tian, N., Kuimova, A., Da Silva, D. L., Wezeman, P. D., & Wezeman, S. T. (2020). *Trends in World Military Expenditure, 2019*.
- [52] DeLisle, J., & Goldstein, A. (Eds.). (2017). *China's Global Engagement: Cooperation, Competition, and Influence in the 21st Century*. Brookings Institution Press.
- [53] Davis, M. (2016). Future war: China and the United States. In *Handbook of US–China Relations* (pp. 430-452). Edward Elgar Publishing.
- [54] Team, C. P. (2015). What does China really spend on its military?. *Center for Strategic and International Studies*, 28
- Chinese Foreign Policy.”. *China across the divide: The domestic and global in politics and society*, 72-96.
- [39] Qiang, X. (2018). Liberation technology: the battle for the Chinese internet. *Journal of Democracy*, 22(2), 47-61.
- [40] Callahan, W. A. (2016). China 2035: From the China dream to the world dream. *Global Affairs*, 2(3), 247-258.
- [41] Popescu, N., & Secieru, S. (Eds.). (2018). *Third Powers in Europe's East*. Institute for Security Studies, European Union.
- [42] Mahkui, Hojjat; Shabani, Maryam (2018), "Analysis of the reasons for the construction of artificial islands by China in the South China Sea", *Geography and Regional Development*, Fall and Winter 2018 - Number 33, Rank B.
- [43] Bahrami Moghadam, Sajjad; (2017), America's response to China's naval power-building in the East Sea and South Sea, *Journal: Foreign Relations* » Spring.
- [44] Tirnovceanu, D. (2016). Russia, China and the Far East Question. *The Diplomat*, 20, 2016.
- [45] McDermott, R. (2018). Questions Plague Russia's Naval Modernization. *Jamestown Foundation Eurasia Daily Monitor*, 15.
- [46] Bredesen, M. G., & Friis, K. (2020). *Missiles, Vessels and Active Defence: What Potential Threat Do the Russian* (1) .

در فایل بدون نام، این بخش حذف شود

#### AUTHOR(S) BIOSKETCHES

**Mohammadi, H.**, Associate Professor, Department of Political Geography Faculty of Earth sciences University of Shahid Beheshti University, Tehran, Iran.

✉ h\_mohammadi@sbu.ac.ir

 0000-0002-6550-4897

**Azizzadeh Tasouj, M.**, PhD in Political Geography and Geopolitics, University lecturer and researcher in the fields of political geography and geopolitics of Iran and international issues, Tehran, Iran.

✉ m.azizzadeh@modares.ac.ir

 0000-0001-9308-4327

این قسمت توسط نشریه تکمیل می‌گردد:



#### HOW TO CITE THIS ARTICLE

 <http://doi.org/10.52547/joc.15.59.6>

 <http://joc.inio.ac.ir/article-1-1815-fa.html>

 <https://orcid.org/0000-0001-9308-4327>

#### COPYRIGHTS

©2021 The author(s). This is an open access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution (CC BY 4.0), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, as long as the original authors and source are cited. No permission is required from the authors or the publishers.

