

نوع مقاله: پژوهشی

دیپلماسی چینی، دام بدهی و کسب موقعیت هژمون

نوذر شفیعی^۱

تاریخ دریافت: ۱۳۹۹/۰۳/۲۲ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۰۳/۰۹

چکیده

این مقاله در پی پاسخ گویی به این پرسش است که «دیپلماسی دام بدهی، چگونه کار می کند؟» و «چه تأثیری بر طرح هژمون شدن چین دارد؟» فرضیه مقاله که به روش توصیفی-تحلیلی بررسی شده است، این است که «چین، در پی گسترش نفوذ اقتصادی، سیاسی، و راهبردی خود در منطقه و جهان برای تبدیل شدن به قدرت هژمون است و در این مسیر، از طریق ابتکار «یک کمربند، یک جاده»، به ویژه با دادن وام برای اجرای طرح های زیرساختی با عنوان «کالای عمومی» به کشورهایی که در مسیر آن قرار دارند، این کشورها را در چنبره خود گرفتار می کند و از آن ها به عنوان سکویی برای نفوذ منطقه ای و جهانی خود بهره می برد». این رویکرد چین، سبب شکل گیری برداشت منفی از این کشور نزد افکار عمومی بین المللی شده است و همین مسئله موجب شده است که چین، به جای نزدیک شدن به موقعیت هژمون، از آن دور شود. یافته های مقاله نشان داد که اگر کشورها در صحنه روابط بین الملل، تصور منفی ای از کالای عمومی قدرت هژمون داشته باشند، کسب، حفظ، و ارتقای موقعیت هژمونیک با چالش روبه رو می شود.

واژگان کلیدی: دام بدهی، ابتکار یک کمربند، یک جاده، هژمونی، کالای عمومی

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
رتال جامع علوم انسانی

۱. دانشیار گروه علوم سیاسی، دانشگاه اصفهان، اصفهان، ایران (n.shafiee@ase.ui.ac.ir)

Debt Trap Diplomacy and China's Ambition for Hegemony

Nozar Shafiee¹

Abstract

This article explains how China uses a debt Trap diplomacy to gain hegemony. The paper's descriptive-analytical hypothesis was that China seeks to expand its economic, political, and strategic influence in the region and the world to become a hegemonic power. Along the way, the country, through its Belt and Road initiative, especially lending to infrastructure projects called "public goods" to countries along its route, is trapping these countries in its circle and making them a platform for used its regional and global influence. This approach has created a negative perception of China in the eyes of international public opinion, and this has led China to move away from it instead of approaching the hegemonic position. The findings of the paper show that if countries have a negative perception of the public goods in the realm of international relations, the acquisition, maintenance, and promotion of the hegemonic position will be challenged.

Keywords: Debt Trap, Belt-Road Initiative, Hegemony, public goods



¹Associate Professor of International Relations, Faculty of Administrative and Economics, University of Isfahan, Isfahan, Iran (n.shafiee@ase.ui.ac.ir)

مقدمه

امروزه تقریباً تردیدی وجود ندارد که چین، رقیب جدی ایالات متحده در رسیدن به موقعیت قدرت هژمون است؛ اما پکن برای رسیدن به موفقیت در این مسیر، باید گام‌های گوناگونی بردارد که یکی از آن‌ها، ارائه نوعی طرز تفکر برای اداره امور جهان است. چین، این دیدگاه را در چارچوب «اجماع پکن» ارائه کرده است. یکی از مهم‌ترین محورهای «اجماع پکن»، آزاد بودن کشورها در انتخاب نوع نظام سیاسی و اقتصادی خود و نیز غیرمشروط کردن (برخلاف اجماع واشنگتن) هرگونه کمک توسعه‌ای به کشورها است که در چارچوب اجماع پکن، از این موضوع با عنوان اصل «حق تعیین سرنوشت» یاد می‌شود.

به موازات اجماع پکن، چین در حال طراحی و اجرای بزرگ‌ترین طرح توسعه‌ای جهان، یعنی ابتکار «یک کمربند، یک جاده» است. این ابتکار، حدود هفتاد کشور جهان، شصت درصد جمعیت جهان، هفتاد و پنج درصد ذخایر انرژی جهان، حدود یک سوم تولید ناخالص داخلی جهان، و تقریباً ۴۰ درصد از کل تجارت جهانی را دربر می‌گیرد. از دیدگاه نظریه هژمونی، کارهای بزرگی در این سطح از سوی یک قدرت هژمون، «کالای عمومی یا خیر عمومی» نامیده می‌شود. کالای عمومی، کالایی غیررقابتی، غیرانحصاری، و در دسترس است. هر چند ابتکار «یک کمربند، یک جاده» با مفهوم رایج از کالای عمومی فاصله دارد، اما قصد چین، دست کم به لحاظ تبلیغاتی، ارائه تصویری از این مفهوم است.

حرکت چین در مسیر ارائه کالای عمومی با در نظر داشتن ملاحظه‌ای که گفته شد، با یک آسیب یا چالش جدی روبه‌رو شده است و آن چیزی است که به اصطلاح، «دام بدهی» خوانده می‌شود. «دام بدهی» در مورد شیوه وام‌دهی چین به برخی از کشورهای در حال توسعه به کار می‌رود. دامنه شمول این دیپلماسی، گسترده است و کشورهای در حال توسعه آسیا، آفریقا، امریکای لاتین، و حتی اروپا را دربر می‌گیرد؛ اما تمرکز این مقاله بر کشورهای مستقر در قلمرو طرح «یک کمربند، یک جاده» است.

از این دیدگاه، دام بدهی چین این گونه عمل می‌کند که پکن در راستای گسترش نفوذ خود در جهان، به‌ویژه در چارچوب ابتکار «یک کمربند، یک جاده»، از طریق مؤسسه‌های مالی خود، وام‌هایی را برای بهبود زیرساخت‌های کشورهای در حال توسعه، به‌ویژه کشورهایی که به دلیل فقدان شرایط لازم، توان دریافت وام از نهادهای دیگر مالی جهانی را ندارند، در اختیار این کشورها قرار می‌دهد. آن‌گاه به دلیل دیربازده بودن طرح‌های زیربنایی، غیرضروری بودن اجرای آن طرح‌ها، حیف و میل شدن وام‌ها توسط دولتمردان، غیرشفاف بودن وام‌ها، بالا بودن بهره وام‌ها، بالا بودن غیرمعقول هزینه طرح‌ها، و...، کشورهای

دریافت‌کننده با انباشتی از بدهی روبه‌رو می‌شوند که قادر به بازپرداخت آن نیستند. در چنین شرایطی، کشور دریافت‌کننده ناچار است برای بازپرداخت اصل و سود وام، بخشی از دارایی راهبردی خود را به چین واگذار کند. واگذاری بندر هامانتوتا در سری‌لانکا، مومباسا در کنیا، و... جلوه‌ای از این وضعیت به‌شمار می‌آید. این مسئله سبب شده است که به‌اصطلاح «کالای عمومی چین»، به‌جای اینکه به جذب پیروان بیشتر برای این کشور منجر شود، سبب بروز نگرش‌های منفی دربارهٔ هژمونی چین شود؛ بنابراین، مقاله حاضر در پی پاسخ‌گویی به این پرسش است که «دیپلماسی دام بدهی، چگونه کار می‌کند؟» و «چه تأثیری بر طرح هژمون شدن چین دارد؟»

بررسی این موضوع از سه جنبه اهمیت دارد: نخست اینکه خیزش چین برای هژمون شدن، از مهم‌ترین مسائل سیاسی و علمی جهان است و توجه محافل دانشگاهی و دیپلماتیک را به خود جلب کرده است؛ دوم اینکه دربارهٔ موضوع این مقاله در ایران، پژوهشی انجام نشده است و این مقاله، جزء نخستین‌های ادبیات تولیدی در این زمینه است؛ سوم اینکه با توجه به نزدیکی رابطهٔ ایران و چین و قرار داشتن ایران در مسیر طرح «یک کمربند، یک جاده»، آگاهی دستگاه تصمیم‌گیری جمهوری اسلامی ایران از راهبرد دام بدهی چین ضروری به‌نظر می‌رسد؛ به‌ویژه اینکه اخیراً بحث توافق‌نامهٔ بیست‌وپنج‌سالهٔ ایران و چین در قالب برنامهٔ جامع راهبردی دو کشور مطرح است.

۱. چارچوب مفهومی پژوهش

در این بخش، به سه پرسش متناسب با موضوع مقاله پاسخ داده می‌شود: «هژمونی چیست؟»، «هژمون کیست؟»، و «وظیفهٔ هژمون چیست؟» پاسخ به این سه پرسش به‌این سبب مهم است که چین، به تدریج رفتار یک قدرت هژمون را تمرین می‌کند و در پی استقرار نظام هژمونی موردنظر خویش است. در روابط بین‌الملل، هژمونی به توانایی یک بازیگر در شکل دادن به نظام بین‌المللی به شیوه‌های اجبارآمیز و غیراجبارآمیز اشاره دارد (Norrlöf, 2015).

به‌طور معمول، رئالیست‌ها هژمونی را بهره‌مندی یک کشور از دو ویژگی می‌دانند: نخست، قدرت و دوم، توانایی استفاده از این قدرت برای تسلط بر دیگران. از این دیدگاه، هژمون به‌عنوان دولتی شناخته می‌شود که دارای توانایی‌های بسیار بالا از جمله توانایی نظامی، اقتصادی، و حتی دیپلماتیک است (Waltz, 1979: 131). جان میرشایمر، هژمون را «یک دولت قدرتمند نسبت به همهٔ کشورهای دیگر در نظام» تعریف می‌کند؛ به‌گونه‌ای که هیچ کشور دیگری توان مبارزه جدی با آن را ندارد (Mearsheimer,

41: 2001). در تمام این تعریف‌ها و برداشت‌ها، مفهوم هژمونی کمتر به‌عنوان ویژگی یک کشور واحد و بیشتر به‌عنوان خاصیت نظام بین‌المللی قلمداد می‌شود. این برداشت در میان دیدگاه‌های رابرت گیلپین نیز آشکار است. او هژمونی را یک ساختار خاص می‌داند که در آن یک دولت قدرتمند بر کشورهای دیگر نظام، کنترل یا تسلط دارد (Gilpin, 1981: 29).

رفتار قدرت هژمون در نظام در چارچوب نظریه ثبات هژمونیک توضیح داده می‌شود. این نظریه ادعا می‌کند که یکی از نقش‌های هژمون، به‌ویژه هژمون‌های لیبرال، تأمین نظم بین‌المللی از طریق ایجاد نهادها و هنجارهای بین‌المللی است (Gilpin, 1987: 72). براساس این نظریه، وظیفه قدرت هژمون، تأمین «کالاهای عمومی» در یک نظم اقتصادی باز و لیبرال است. ایجاد نهادها، هنجارها، و رژیم‌های بین‌المللی، یک نوع کالای عمومی است (Krasner, 1983: 2).

ایکنبری استدلال می‌کند که سه ویژگی نهادی هژمونی لیبرال عبارتند از: نخست اینکه دولت پیشرو در نظامی از قوانین و نهادها فعالیت می‌کند؛ دوم اینکه دولت پیشرو، کالای عمومی را فراهم می‌کند؛ و سوم اینکه نظم هژمونیک، مسیرها و شبکه‌هایی را برای ارتباط و تأثیر متقابل فراهم می‌کند (Ikenberry, 2011: 71-72). ایکنبری بر این نظر است که نظم هژمونیک لیبرال، مبتنی بر اجماع و رضایت است (Ikenberry, 2011: 61).

جان ایکنبری و چارلز کوپچان استدلال می‌کنند که افزون بر اعمال قدرت هژمونیک از طریق قواعد و نهادها که پایه و بنیان نظم هژمونیک لیبرال است، دو راه دیگر نیز وجود دارد که کشور هژمون می‌تواند با استفاده از آن‌ها قدرتش را اعمال کند و رضایت کشورهای دیگر را به‌دست آورد. راه نخست، واگذاری مشوق‌های مادی و راه دوم، تغییر باورهای اساسی رهبران کشورهای دیگر است. ایکنبری و کوپچان راه دوم را اعمال قدرت از طریق جامعه‌پذیری می‌دانند. در این فرایند، هنجارها و جهت‌گیری‌های ارزشی رهبران کشورها تغییر کرده و با ارزش‌ها و هنجارهای دولت غالب، بیشتر همخوانی پیدا می‌کند (Ikenberry & Kupchan, 1990: 285).

هدف از بیان این مطالب، رسیدن به این نکته بود که در اصل، وظیفه قدرت هژمون، حفظ ثبات اقتصادی، سیاسی، و امنیتی بین‌المللی است. این مهم از طریق ایجاد هنجارها و نهادها و عمل به آن، تشویق دیگران به عمل به این هنجارها، واگذاری مشوق‌های مادی به دیگران، تغییر در باورهای اساسی دیگران به‌منظور همراه‌سازی آن‌ها، و سرانجام، با رضایت کشورها به‌دست می‌آید. انجام این وظایف، به‌اصطلاح، «کالای عمومی» (خیر عمومی) خوانده می‌شود. کالای عمومی، کالایی است که دارای سه ویژگی باشد

(جدول شماره ۱): غیررقابتی است؛ یعنی مصرف آن توسط هرکسی سبب کاهش آن برای دیگران نمی‌شود؛ (۲) استثناپذیر یا غیرانحصاری است؛ یعنی نمی‌توان کسی را از استفاده از آن محروم کرد؛ (۳) در دسترس است؛ یعنی کم‌وبیش در سراسر جهان وجود دارد و قابل دستیابی است (Kenton, 2019: 1).

جدول شماره (۱). جایگاه کالای عمومی

| | انحصاری | غیرانحصاری |
|-----------|---|--|
| رقابتی | کالاهای خصوصی مانند مسکن، خوراک، پوشاک | کالاهای مشترک مانند ذخایر ماهی، معادن، چوب |
| غیررقابتی | کالاهای کلوب مانند سینما، پارک‌های اختصاصی، تلویزیون ماهواره‌ای | کالاهای عمومی مانند هوا، دفاع ملی، هنجارها و نهادهای بین‌المللی، ثبات اقتصادی و سیاسی بین‌المللی |

منبع: نگارنده

به دلیل این ویژگی‌ها گفته می‌شود، استفاده‌کنندگان از این کالاها، سواری رایگان دریافت می‌کنند. سواری رایگان، زمانی معنا پیدا می‌کند که یک نفر (در اینجا قدرت هژمون) کالا یا خدمتی را ارائه می‌دهد، ولی همه از آن استفاده می‌کنند. کسانی که بدون پرداخت هزینه از آن کالا یا خدمت استفاده می‌کنند، در عمل، سواری رایگان دریافت می‌کنند (شکل شماره ۱). در داخل، دفاع ملی، یک کالای عمومی ارائه شده از سوی دولت برای ملت است؛ بنابراین، ملت، سواری رایگان دریافت می‌کند. در سطح بین‌الملل نیز حفظ ثبات اقتصادی بین‌المللی (Kindleberger, 1973: 304) و حفظ ثبات سیاسی و امنیتی بین‌المللی (Stein, 1984: 386) کالاهای عمومی‌ای به‌شمار می‌آیند که قدرت هژمون در اختیار پیروان خود قرار می‌دهد. پیروان، دولت‌هایی هستند که عقاید اساسی، نظریه سیاسی، و ارزش‌های بنیادین قدرت هژمون را پذیرفته‌اند. این ویژگی در قرار گرفتن یک قدرت در موقعیت هژمونیک و موفقیت در حفظ آن بسیار اهمیت دارد.

شکل شماره (۱). ویژگی‌های کالای عمومی



منبع: نگارنده

چارچوب مفهومی این مقاله به چند علت برای تبیین آن مفید است؛ نخست اینکه، اخیراً بحث تلاش چین برای تبدیل شدن به یک قدرت هژمون در ادبیات سیاسی و روابط بین‌المللی بسیار رایج شده است. دوم اینکه دو مؤلفه این باور را تشدید کرده است: ابتکار «یک کمربند، یک جاده» و اجماع پکن. هرچند سیاستمداران چین این موضوع را انکار می‌کنند، اما اغلب تحلیل‌گران، اجماع پکن و ابتکار «یک کمربند، یک جاده» را نشانه آشکاری از تلاش چین برای هژمون شدن می‌دانند (Arafteh, 2018: 1). از این دیدگاه، ابتکار «یک کمربند، یک جاده» سه نتیجه را به‌طور هم‌زمان برای چین به‌همراه دارد؛ به افزایش ثروت چین، نفوذ سیاسی-راهبردی این کشور، و کسب موقعیت هژمونیک آن کمک می‌کند. به‌عنوان مکمل این ابتکار، آنچه اجماع پکن (در مقابل اجماع واشنگتن) خوانده می‌شود، نیز چنین کارکردهایی را برای چین به‌همراه دارد.

اجماع پکن در سه اصل خلاصه می‌شود: نخست، نوآوری؛ یعنی دولت باید به‌گونه‌ای فعالانه نوآوری کند تا بتواند چالش‌های ایجادشده توسط محیط در حال تغییر اقتصادی و اجتماعی را برطرف کند. هیچ قانون ثابتی در سطح جهان برای رسیدن به توسعه وجود ندارد. کشورها در هر مکان و زمانی می‌توانند راهبرد خاص خود را انتخاب کنند. دوم، نفی سرانه تولید ناخالص داخلی به‌عنوان اولویت توسعه: به‌این‌معنا که رشد تولید ناخالص داخلی، نشانه توسعه پایدار یک کشور نیست. توسعه، امری همه‌جانبه است و رشد تولید ناخالص داخلی، تنها یکی از آن شاخص‌ها است. تولید ناخالص داخلی، زمانی اهمیت می‌یابد که با ارتقای کیفیت زندگی انسان‌ها، از جمله سلامت محیط زیست و توسعه پایدار، همراه باشد. سوم، استقلال و حق تعیین سرنوشت: به‌این‌معنا که در مسیر توسعه باید به حق تعیین سرنوشت و حاکمیت کشورها احترام گذاشت، در امور داخلی آن‌ها مداخله نکرد؛ با کشورها مبادلات سودمند و متقابل و همزیستی مسالمت‌آمیز داشت، و همکاری توسعه‌ای با آن‌ها را مشروط به شرط‌های خاصی نکرد (Ramo, 2004: 12).

با اندکی احتیاط، هم ابتکار «یک کمربند، یک جاده» و هم اجماع پکن، نوعی کالای عمومی ارائه‌شده توسط چین به‌عنوان نامزد جایگاه هژمون به‌شمار می‌آیند. باوجود این، چین در این مسیر با چالش‌هایی روبه‌رو شده است. یکی از این چالش‌ها، چیزی است که به‌اصطلاح، «دام بدهی» خوانده می‌شود. دام بدهی، سبب شده است که کشورهای در حال توسعه که چین انتظار دارد در آینده به پیروان این کشور تبدیل شوند، نه تنها سواری رایگان از چین دریافت نکنند، بلکه برعکس، چین از این کشورها سواری رایگان بگیرد. این رفتار به‌شدت به اعتبار راهبردی این کشور آسیب زده است.

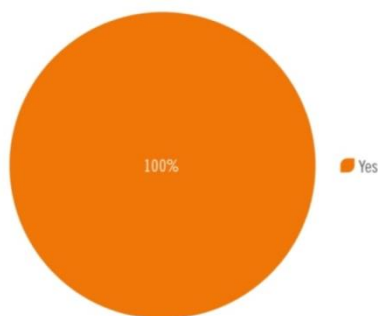
۲. ابتکار یک کمربند، یک جاده به‌عنوان کالای عمومی

همان‌گونه که در مقدمه گفته شد، این مقاله بیشتر بر ابتکار «یک کمربند، یک جاده» به‌عنوان یک کالای عمومی تأکید دارد. این ابتکار، بزرگ‌ترین طرحی است که تاکنون به جهان معرفی شده است. حدود هفتاد کشور جهان، شصت درصد جمعیت جهان، هفتادوپنج درصد ذخایر انرژی جهان، حدود یک‌سوم از تولید ناخالص داخلی جهان، و تقریباً چهل درصد از کل تجارت جهانی را دربر می‌گیرد (Simon, 2020). ابتکار «یک کمربند، یک جاده» پنج اولویت اصلی را تعریف می‌کند: هماهنگی سیاست‌گذاری (ارتقای همکاری‌های بین‌دولتی، سازوکار تبادل سیاست‌های کلان بین‌دولتی و چندسطحی)، پیوند دادن زیرساخت‌ها (بهبود پیوند بین زیرساخت‌ها برپایه استانداردهای فنی)، تجارت بدون مانع (کاهش موانع سرمایه‌گذاری و تجارت، ارتقای ادغام اقتصادی منطقه‌ای)، ادغام مالی (هماهنگی و همکاری در سیاست‌های پولی، ایجاد مؤسسه‌های تأمین مالی)، ارتباط مردم با مردم (تبادل و گفت‌وگوی فرهنگی و دانشگاهی، همکاری رسانه‌ای) (Hurley, 2018).

انتظار می‌رود که این ابتکار، بیش از یک تریلیون دلار سرمایه‌گذاری، بیشتر در راستای توسعه زیرساخت‌ها برای بنادر، راه‌ها، راه‌آهن و فرودگاه‌ها، نیروگاه‌ها، و شبکه‌های ارتباطی به‌همراه داشته باشد. نهادهای مالی و بانکی تأمین‌کننده اعتبار طرح «یک کمربند، یک جاده» عبارتند از: سه بانک سیاست‌گذاری (بانک توسعه کشاورزی چین، بانک توسعه چین، بانک صادرات و واردات چین)، چهار بانک دولتی (بانک کشاورزی چین، بانک عمران چین، بانک تجاری و صنعتی چین، بانک ملی چین)، دو صندوق دولتی (شرکت سرمایه‌گذاری چین و صندوق جاده ابریشم)، و سه مؤسسه مالی بین‌المللی (بانک توسعه آسیا، بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا، بانک توسعه جدید).

در ابتدا تصور مثبتی درباره ابتکار «یک کمربند، یک جاده» وجود داشت. این طرح به‌عنوان یک ابتکار بنیادین در زمینه توسعه زیرساخت‌ها شناخته می‌شد که با توسعه راه‌ها، راه‌آهن، و مسیرهای دریایی، حرکت کالاها بین کشورهای مختلف را آسان‌تر و ارزان‌تر می‌کند و از این طریق، تجارت بین‌المللی را ارتقا می‌بخشد. چین در تلاش است افکار عمومی بین‌المللی را متقاعد کند که طرح یادشده در حوزه تقویت تجارت متقابل، روابط اقتصادی، و پیوند کشورها، برای کشورهای در حال توسعه مفید خواهد بود (Mahajan, 2019). برپایه نظرسنجی مؤسسه پیو گلوبال در سال ۲۰۱۵، ۷۰ درصد پاسخ‌دهندگان آفریقایی در مورد همکاری چین با کشورشان نگاه مثبتی داشته‌اند (EFSAS, 2017). در یک نظرسنجی دیگر (شکل شماره ۲) تقریباً ۱۰۰ درصد پاسخ‌دهندگان، ابتکار «یک کمربند، یک جاده» را برای ارتقای رشد و توسعه جهانی مفید ارزیابی کرده‌اند (Central banking, 2020).

شکل شماره (۲). نقش ابتکار یک کمربند، یک جاده در رشد و توسعه جهانی



Source: Central banking, 2020

برخی از مکاتب فکری نیز ابتکار عمل چین را برنامه «مارشال» قرن بیست و یکم قلمداد کرده‌اند که فرصتی برای کاهش هزینه‌های تجارت، تقویت پیوندها، و کاهش فقر در بیشتر کشورهای درحال توسعه است (Ten, 2019: 15). در همین حال، ابتکار «یک کمربند، یک جاده» اغلب به‌عنوان راه رشد چینی در مقابل راه رشد امریکایی مطرح می‌شود که به‌موجب آن، کشورهای درحال توسعه می‌توانند از نعمت توسعه برخوردار شوند، بدون اینکه نگران مداخله در امور داخلی خود باشند. به بیان روشن‌تر، دیگر در نگاه چین برای کمک به توسعه کشورها که به اصطلاح، «اجماع پکن» خوانده می‌شود، آنچه در کمک‌های توسعه‌ای امریکا شرط نخست، «دموکراسی» و سپس، «کمک‌های توسعه‌ای» است، وجود ندارد و همین مسئله، تمایل کشورهای دیگر به همکاری با چین را برانگیخته است؛ به‌عنوان مثال، مصر یکی از کشورهای دریافت‌کننده سرمایه و کمک‌های توسعه‌ای از چین است. ژنرال احمد زکی عبدین، رئیس شرکت دولتی نظارت بر سرمایه‌گذاری خارجی مصر، در مصاحبه‌ای از عدم تمایل امریکا به سرمایه‌گذاری در مصر انتقاد کرد و گفت: «صحبت با ما درباره دموکراسی و حقوق بشر را متوقف کنید. بیایید با ما کار کنید. چینی‌ها می‌آیند. آن‌ها به دنبال موقعیت‌های برد برد هستند. به چینی‌ها خوش آمد می‌گوییم (Goodman, 2018: 2).

در مجموع، چینی‌ها سعی دارند ابتکار «یک کمربند، یک جاده» را در حد یک کالای عمومی برای جهان ارتقا دهند و به همین دلیل، اصطلاح‌هایی مانند «اتصال مردم به مردم»، «رفاه و یکپارچگی برای همه»، «مشارکت همگانی مزایای همگانی»، «بازی بردبرد»، «آینده مشترک برای بشریت»، «جاده صلح» و... را در توصیف آن به کار می‌برند.

برخلاف دیدگاه چین، امروزه برای بعضی دیگر از کشورها ابتکار «یک کمربند، یک جاده» الزاماً

یک کالای عمومی به‌شمار نمی‌آید و برعکس، تنها اقدامی در راستای منافع ملی چین است که پیامدهای نگران‌کننده‌ای نیز برای دیگران دارد (Chohan, 2017: 32). از این دیدگاه، این طرح چند مزیت عمده برای چین دارد: نخست اینکه به توسعه مناطق محروم چین، از جمله استان‌های غربی آن، کمک می‌کند و ناامنی‌های ناشی از تبعیض در این مناطق را کاهش می‌دهد. استان‌های غربی چین، از جمله منطقه خودمختار سین‌کیانگ، گانسو، تبت، و چینگهای، بسیار فقیر و منبع تنش با اقوام مختلف هستند. شی جین‌پینگ در افتتاحیه نوزدهمین کنگره حزب کمونیست تأکید کرد: «ما انرژی بیشتری را برای سرعت بخشیدن به توسعه مناطق با جمعیت اقلیت‌های قومی بزرگ، مناطق مرزی، و مناطق فقیر اختصاص خواهیم داد» (Xi, 2017: 28-29).

دوم اینکه این ابتکار، چین را به بسیاری از مناطق جهان متصل می‌کند و این پیوند، به رشد اقتصادی و نفوذ جهانی چین کمک می‌کند. گرین بر این نظر است که ابتکار «یک کمربند، یک جاده» تاحدی ناشی از تمایل چین به تحرک بخشیدن به اقتصاد خود و تبدیل نفوذ اقتصادی به نفوذ سیاسی و راهبردی در کشورهای مستقر در مسیر است (Green, 2019). گیل نیز می‌گوید: «چین از ظرفیت اضافی در صنایع کلیدی مانند فولاد برخوردار است و طرح «یک کمربند، یک جاده» به آن اجازه می‌دهد تا تخصص، نیروی انسانی، کارخانه‌ها، و ماشین‌آلات خود را صادر کند. افزون‌براین، این قدرت اقتصادی، خواهان این است که به‌سوی منافع نظامی و ژئوپلیتیکی نیز حرکت کند؛ از این رو، طرح «یک کمربند، یک جاده» هم ناشی از ظرفیت صنعتی بیش‌ازحد چین است و هم انگیزه‌های نظامی و ژئوپلیتیک در پشت آن نهفته است (Shackle, 2018) که یکی از این انگیزه‌ها، به‌چالش کشیدن نفوذ اقتصادی و سیاسی ایالات متحده در اروپا، آفریقا، و آسیا است (Arafeh, 2018).

سوم اینکه با اجرای طرح «یک کمربند، یک جاده» توسط شرکت‌های چینی، سود هنگفتی نصیب این کشور می‌شود. در گزارشی که در اوایل سال ۲۰۱۸ منتشر شد، آژانس رتبه‌بندی «فیچ» گفته است، در چارچوب ابتکار «یک کمربند، یک جاده» ۹۰۰ میلیارد دلار پروژه در حال برنامه‌ریزی و اجرا است. این آمار، درست زمانی اعلام شد که گفته می‌شد، شرکت‌های چینی تا سال ۲۰۱۸ قراردادهای ساخت‌وسازی به‌ارزش بیش از ۳۴۰ میلیارد دلار در امتداد طرح «یک کمربند، یک جاده» منعقد کرده‌اند. برپایه برخی برآوردها، چین قصد دارد، سالانه ۱۵۰ میلیارد دلار به چنین طرح‌هایی تزریق کند (Shackle, 2018). اهمیت دوچندان موضوع به‌این سبب است که اجرای این طرح‌ها، فرصت اشتغال زیادی را برای چین ایجاد می‌کند؛ زیرا، توسط نیروهای کار چینی انجام می‌شود.

چهارم اینکه ابتکار «یک کمربند، یک جاده»، بسیاری از کشورهای موجود در این مسیر را به چین وابسته می‌کند. این وابستگی به دو شکل رخ می‌دهد؛ نخست، وابستگی زیرساختی است؛ زیرا، ابتکار عمل اداره این زیرساخت‌ها در دست چین است، و دوم اینکه از طریق آنچه «دام بدهی» خوانده می‌شود، بسیاری از کشورهای مسیر، زیر نفوذ چین قرار می‌گیرند. همان‌گونه که داده‌های جدول شماره (۲) نشان می‌دهد، چین، سهم عمده‌ای از بندرهای کانتینری مسیر جاده ابریشم دریایی را به خود اختصاص داده است.

جدول شماره (۲). فهرست سرمایه‌گذاری شرکت‌های چینی در بندرهای مسیر جاده ابریشم دریایی و

درصد سهم آن‌ها

| کشور | بندر کانتینری | شرکت چینی | درصد سهام شرکت |
|----------|---------------|--------------------------------------|----------------|
| مازی | کوانتان | گروه بندری گوانگجو | ۴۰ |
| سنگاپور | سنگاپور | پاسیفیک کاسکو | ۴۹ |
| میانمار | کیاکیو | شرکت ملی نفت چین | ۵۰/۹ |
| سريلانكا | هامبانتوتا | شرکت هلدینگ بین‌المللی هانتس | ۸۵ |
| پاکستان | گوادر | شرکت بندری بین‌المللی مارای بهار چین | ۴۰ |
| مصر | سفاگا | پاسیفیک کاسکو | ۲۰ |
| جیبوتی | جیبوتی | شرکت هلدینگ بین‌المللی تجارت چین | ۲۳/۵ |
| اسرائیل | حيفا | گروه بین‌المللی بندر شانگهای | ۲۵ |
| یونان | پیرائوس | پاسیفیک کاسکو | ۳۵ |
| ایتالیا | ناپل | پاسیفیک کاسکو | ۵۰ |
| بلژیک | انتورپ | پاسیفیک کاسکو | ۲۵ |

Source: Yu, 2016

۳. دیپلماسی دام بدهی چین

نخستین بار، *براهما چیلانی*، نویسنده هندی، عبارت «دیپلماسی دام بدهی» را به کار برد. وی در توصیف «دام بدهی» می‌گوید، اگر یک چیز وجود دارد که رهبران چین واقعاً در آن برتری دارند، استفاده از ابزارهای اقتصادی برای پیشبرد منافع ژئواستراتژیک کشورشان است. چین با ابتکار عمل یک تریلیون دلاری «یک کمربند، یک جاده»، طرح‌های زیربنایی را در کشورهای درحال توسعه اجرا می‌کند و از طریق وام‌های کلانی که برای اجرای آن‌ها می‌پردازد، نفوذ راهبردی خود را به آن‌ها تحمیل می‌کند. از دید چیلانی، البته ارائه وام برای اجرای طرح‌های زیربنایی، به خودی خود بد نیست، اما هدف بیشتر طرح‌هایی که چین از آن‌ها حمایت می‌کند، حمایت از اقتصاد محلی نیست، بلکه تسهیل دسترسی چین به منابع طبیعی یا بازار برای کالاهای بی کیفیت این کشور است. در بسیاری از موارد، چین حتی کارگران

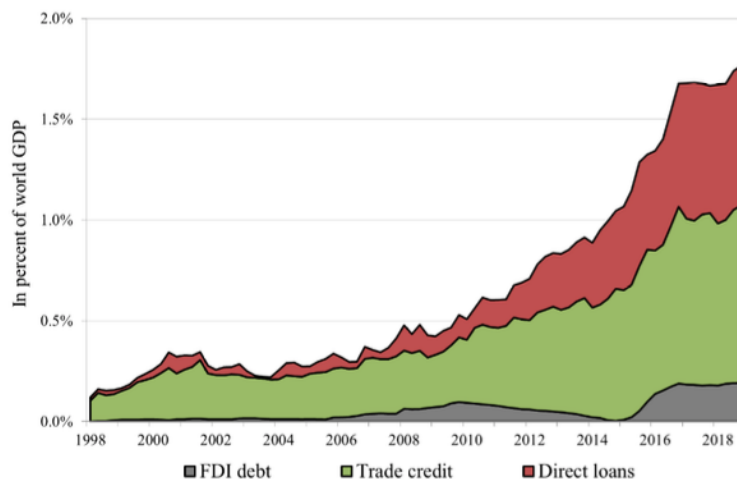
ساختمانی خود را نیز می‌فرستد و تعداد شغل‌های محلی ایجادشده را نیز به حداقل می‌رساند (Chellaney, 2017: 1).

چیلانی بر این نظر است که برخی از کشورها که غرق در بدهی‌های خود به چین هستند، مجبورند در مقابل بدهی خود، یا سهام خود در آن طرح‌ها را به چین بفروشند یا مدیریت خود را به شرکت‌های دولتی چینی واگذار کنند. حتی در کشورهای با ریسک اقتصادی بالا، چین خواستار مالکیت بیشتر طرح‌ها است؛ به‌عنوان مثال، چین با نپال در مقابل پرداخت بدهی‌اش، قرارداد بست تا یک شرکت دولتی چینی، ۷۵ درصد سهام یک سد ساخته‌شده توسط چین را به‌دست آورد. افزون‌براین، چین گاهی به‌ازای بازپرداخت وام‌ها از کشورها می‌خواهد که قراردادهایی را برای طرح‌های جدید با آن‌ها امضا کنند؛ به‌عنوان مثال، چین، ۹۰ میلیون دلار بدهی کامبوج را تنها برای تأمین قراردادهای مهم جدید لغو کرد.

از دید چیلانی، تصمیم بسیاری از کشورهای در حال توسعه برای پذیرش وام‌های چینی از بسیاری جنبه‌ها قابل درک است؛ تقاضای آن‌ها از نهادهای مالی بین‌المللی برای توسعه زیرساخت‌هایشان با پاسخ منفی روبه‌رو می‌شود؛ بنابراین، هنگامی که چین وعده می‌دهد که وام‌هایی با شرایط آسان و با قصد خیرخواهانه در اختیار آن‌ها قرار می‌دهد، همه از آن استقبال می‌کنند؛ اما بعد مشخص می‌شود که هدف واقعی چین، نفوذ تجاری و راهبردی است و در این زمان، دیگر خیلی دیر شده و کشورها در دور باطل بدهی گرفتار شده‌اند (Chellaney, 2017: 2).

امانتها پرلا، روزنامه‌نگار سریلانکایی، نیز دیدگاه چیلانی را این‌گونه تأیید می‌کند: «یک دلیل ساده در پشت درخواست‌های پیوسته کشورها برای گرفتن وام از چین وجود دارد و آن این است که به‌احتمال زیاد، منابع دیگری برای تأمین اعتبار در چنین مقیاسی به‌راحتی در دسترس نیست؛ به‌عنوان مثال، از سال ۲۰۰۹ تا ۲۰۱۵، سریلانکا به‌دلیل فشار غربی‌ها درباره نقض حقوق بشر در جنگ داخلی، به وام‌دهندگان جهانی مورد حمایت غرب دسترسی نداشت؛ بنابراین، اگر پول چینی را نگیرد، از کجا باید بگیرد؟ (Shackl, 2018). شکل شماره (۳) روند وام‌های خارجی چین، شامل وام مستقیم، وام برای سرمایه‌گذاری خارجی، و اعتبار تجاری را برپایه داده‌های رسمی دولت چین نشان می‌دهد.

شکل شماره (۳). روند پرداخت وام چین به کشورهای در حال توسعه



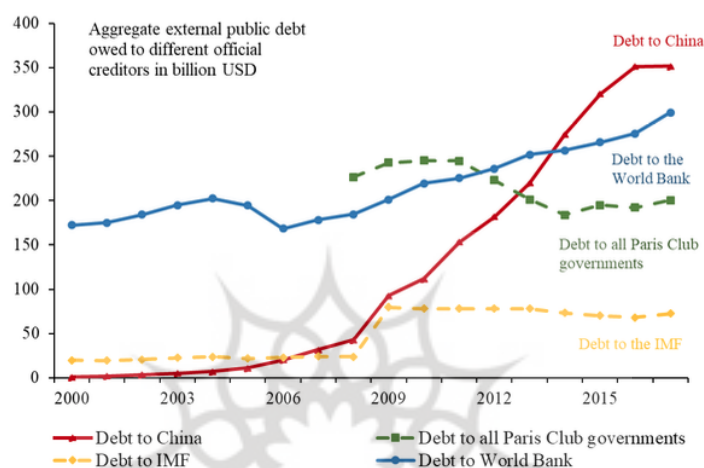
Sources: Horn, et al., 2019

افزایش روند وام‌دهی چین از چند واقعیت ناشی می‌شود؛ نخست اینکه در طول سال‌های اخیر، پایه‌های اقتصادی این کشور بسیار قدرتمند شده است؛ دوم اینکه این کشور برای گسترش نفوذ اقتصادی، سیاسی، و راهبردی خود در جهان به‌منظور تبدیل شدن به قدرت هژمون تلاش می‌کند و از وام به‌عنوان یکی از ابزارهای نفوذ بهره می‌برد؛ سوم اینکه نهادهای مالی بین‌المللی به‌دلیل بالا بودن سقف بدهی کشورهای در حال توسعه، آن‌ها را دارای شرایط دریافت وام تشخیص نمی‌دهد؛ چهارم اینکه کشورهای غربی، از جمله امریکا، پرداخت وام را منوط به شرط‌های سیاسی، از جمله دموکراتیزاسیون می‌کنند و کشورهای در حال توسعه نیز رغبت چندانی به این دستورالعمل نشان نمی‌دهند. به‌همین دلیل، فرصت برای وام‌دهی چین، به‌ویژه با در نظر گرفتن دستورالعمل اجماع پکن، بسیار فراهم است؛ از این رو، امروزه در میان نهادهای وام‌دهنده، از جمله بانک جهانی، کلوب پاریس، و صندوق بین‌المللی پول، چین، بالاترین جایگاه را در پرداخت وام و در عین حال، بالاترین جایگاه را از منظر طلبکاری از کشورهای در حال توسعه دارد (نمودار شماره ۱).

با توجه به داده‌های شکل شماره (۳) و نمودار شماره (۱) به نظر می‌رسد، پرداخت وام و بدهکار کردن کشورها یک راهبرد نفوذ از جانب چین است. این وضعیت با دقت در شیوه وام‌دهی چین به‌خوبی مشخص می‌شود. دولت چین، هیچ‌گاه شرح واقعی‌ای از فعالیت وام‌دهی خود در خارج از کشور منتشر نکرده است. افزون‌براین، چین عضو باشگاه پاریس یا نظام گزارش‌دهی اعتباردهنده OECD نیست که اطلاعات مربوط به وام‌ها، سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی و اعتبارات تجاری خود را به‌اشتراک بگذارد. همچنین، بسیاری از

وام‌های چینی به شرکت‌های دولتی کشورها پرداخت می‌شود که بدهی آن‌ها اغلب به‌درستی گزارش نمی‌شود. برپایه گزارش صندوق بین‌المللی پول، کشورهای کم‌درآمد جهان، کمتر از یک درصد بدهی شرکت‌های دولتی خود به خارج را اعلام می‌کنند؛ در نتیجه، کشورهای بدهکار ممکن است خود، تصویر ناقصی از میزان وام و شرایط آن از چین داشته باشند. به‌این ترتیب، چین در زمینه وام‌دهی از شفافیت برخوردار نیست. حدود ۵۰ درصد از وام‌های چین به کشورهای در حال توسعه، گزارش نشده است. از سال ۲۰۱۶ وام‌های گزارش نشده از چین به حدود ۲۰۰ میلیارد دلار افزایش یافته است (Horn, 2020).

نمودار شماره (۱). بدهی کشورهای در حال توسعه به چین و نهادهای مالی بین‌المللی



Sources: Horn, et al, 2020

هنگامی که بحث ابتکار «یک کمربند، یک جاده» به میان می‌آید، موضوع وام‌دهی چین اهمیت بیشتری پیدا می‌کند؛ زیرا، این طرح، تصویر روشن‌تری از راهبرد نفوذ چین از طریق وام را به‌نمایش می‌گذارد. یی گانگ، رئیس کل بانک جمهوری خلق چین می‌گوید، مؤسسه‌های مالی چین بیش از ۴۴۰ میلیارد دلار بودجه برای طرح‌های «یک کمربند، یک جاده» تأمین کرده‌اند. بخش زیادی از این وام‌ها از طریق بانک توسعه و بانک صادرات و واردات چین پرداخت می‌شود. بانک صادرات و واردات چین در آوریل ۲۰۱۹ گفته بود، بیش از ۱۴۹ میلیارد دلار وام به بیش از ۱۸۰۰ طرح مربوط به «یک کمربند، یک جاده» ارائه داده است؛ در حالی که بانک توسعه چین در ماه مارس همان سال اعلام کرد که از سال ۲۰۱۳ تاکنون برای بیش از ۶۰۰ طرح مربوط به «یک کمربند، یک جاده» بیش از ۱۹۰ میلیارد دلار بودجه تأمین کرده است.

(Weizhen, 2019). در همین حال، بانک تجاری و صنعتی چین، ۲۱۲ طرح را به ارزش ۶۱ میلیارد دلار حمایت می‌کند و انتظار می‌رود سرمایه‌گذاری آن تا ۱۵۹ میلیارد دلار افزایش یابد. اگریم بانک چین نیز از ۱۰۰ طرح به ارزش ۸۰ میلیارد دلار حمایت می‌کند. بانک چین، ۱۰۰ میلیارد دلار، صندوق جاده ابریشم ۴۰ میلیارد دلار، و بانک توسعه زیرساخت آسیا نیز ۱۰۰ میلیارد دلار برای حمایت از طرح «یک کمربند، یک جاده» در اختیار دارند. بخش مهمی از این مبالغ، در قالب وام در اختیار کشورهای مستقر در مسیر طرح قرار گرفته است. این در حالی است که سهم وام بانک جهانی در طرح «یک کمربند، یک جاده» تنها ۸۶ میلیارد دلار برای ۶۵ کشور است (OECD, 2018).

این وام‌ها به چند دلیل برای کشورهای دریافت‌کننده مشکل‌ساز شده‌اند؛ نخست اینکه در حوزه زیرساخت‌ها (کالاهای سرمایه‌ای) هزینه می‌شوند که زودبازده نیستند؛ دوم اینکه، کوتاه‌مدت هستند و باید در مدت کوتاهی بازپرداخت شوند؛ سوم اینکه بهره آن‌ها بالا است. میانگین نرخ بهره وام‌های چین، نزدیک به کسانی است که در بازارهای سرمایه خصوصی کار می‌کنند. این در حالی است که نهادهای رسمی دیگری مانند بانک جهانی، به‌طور معمول با نرخ بهره اندک یا صفر و سررسیدهای طولانی‌تر وام می‌دهند؛ چهارم اینکه، بخشی از این وام‌ها نیز توسط صاحبان قدرت حیف‌ومیل می‌شوند؛ پنجم اینکه، شرایط وام‌ها علنی نمی‌شود و در نتیجه خیلی شفاف نیستند؛ از این رو، کشورهای وام‌گیرنده در بازپرداخت آن دچار مشکل می‌شوند. در چنین شرایطی، چین کشورهای یادشده را وادار می‌کند تا به‌ازای وام‌ها، امتیازهای اقتصادی‌ای مانند بهره‌برداری از معادن یا اجاره ۹۹ ساله بندرها، امتیازهای نظامی‌ای مانند واگذاری پایگاه نظامی، و امتیازهای سیاسی‌ای مانند قطع رابطه یا عدم حمایت از تایوان و... را به چین اعطا کنند.

نکته مهم دیگر درباره این وام‌ها، مشروط بودن آن‌ها است. این وام‌ها در صورتی پرداخت می‌شوند که اصل طرح‌ها و درآمد آن‌ها برای مدت زمان طولانی به‌صورت وثیقه بازپس‌دهی بدهی‌ها در اختیار چین قرار گیرند، شرکت‌ها و کارگران مجری باید چینی باشند یا شرایط مناقصه‌ها را به گونه‌ای تعیین می‌کنند که سرانجام شرکت‌های چینی برنده می‌شوند، مطالعات امکان‌سنجی طرح‌ها نیز برخلاف عرف معمول، باید توسط خود شرکت‌های مجری چینی انجام می‌شود و این امر باعث می‌شود که گاهی هزینه بسیار بالایی برای اجرای طرح‌ها در نظر گرفته شود؛ به‌عنوان مثال، در کنیا، شرکت «راه و پل» چین مطالعه امکان‌سنجی ساخت یک راه‌آهن را به‌طور رایگان انجام داد؛ سپس، همان شرکت برای اجرای طرح یادشده وارد قرارداد شد. این در حالی است که بانک جهانی و صندوق بین‌المللی پول بر این نظرنند که

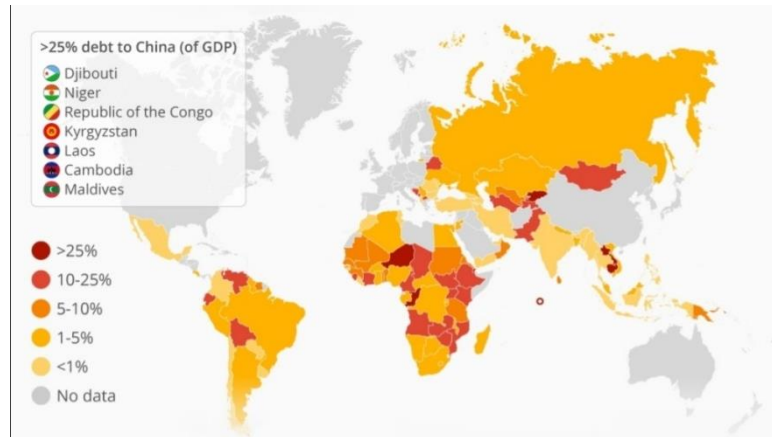
مطالعه یک طرح باید توسط یک مشاور مستقل انجام شود، نه شرکتی که این طرح را اجرا می‌کند. افزون‌براین، شرکت‌های چینی در بررسی طرح‌ها، اهمیت زیادی برای حفظ محیط زیست قائل نمی‌شوند. همچنین، گاهی مسیر اجرای طرح‌ها به گونه‌ای است که روستاها و زمین‌های کشاورزی روستایی‌ها تخریب می‌شوند، بدون اینکه خسارتی به آن‌ها پرداخت شود (Nyabiage, 2019).

روی هم‌رفته، بدهی کشورها به چین بابت اجرای طرح «یک کمربند، یک جاده» با سرعت بسیار زیادی در حال افزایش است. بدهی ۵۰ کشور در معرض خطر به چین در سال ۲۰۰۵، کمتر از یک درصد تولید ناخالص داخلی آن‌ها بود؛ این در حالی است که در سال ۲۰۱۷ به حدود ۱۵ تا ۲۰ درصد تولید ناخالص داخلی آن‌ها رسیده است. جیبوتی، نیجر، کنگو، قرقیزستان، لائوس، کامبوج، و مالدیو؛ بیش از ۲۵ درصد و کشورهای بدهکار دیگر، بین یک تا ۲۵ درصد تولید ناخالص داخلی خود را به چین بدهکارند (نقشه شماره ۱). پارچی جانجا از سایت راهنمای «بررسی مدیریت» که بیشتر در حوزه اقتصاد سیاسی بین‌الملل کار می‌کند، در توصیف چگونگی کارکرد دام بدهی چین می‌گوید: «چین ابتدا کشورهایی را پیدا می‌کند که برای اجرای طرح‌های زیربنایی خود، قادر به گرفتن وام از نهادهای بین‌المللی نیستند. سپس، آمادگی خود را برای پرداخت وام به این کشورها با شرایط مناسب اعلام می‌کند. آن‌گاه در یک دوره زمانی، این کشورها قادر به بازپرداخت وام‌های مربوط به چین نیستند. سپس، چین به‌جای دریافت طلب خود، کنترل برخی از دارایی‌های راهبردی آن کشورها را به‌دست می‌گیرد (Juneja, Unknown: 1).

۴. قربانیان آسیایی دام بدهی

در آسیا، معروف‌ترین کشور به‌لحاظ قربانی شدن در دام بدهی چین، سریلانکا است. این کشور مجبور شد بندر هامانتوتا را براساس یک قرارداد ۹۹ساله به چین واگذار کند. هامانتوتا در نوک جنوبی سریلانکا و در مسیر حمل‌ونقل دریایی بین‌المللی قرار دارد. قدمت هامانتوتا به‌عنوان یک بندر تجاری، به قرن‌ها پیش برمی‌گردد و به‌عنوان بخشی از جاده ابریشم دریایی، مورد توجه تاجران چینی، ایرانی، و عربی بوده است. باوجوداین، این منطقه مهم و راهبردی، از نعمت توسعه بی‌بهره بوده و حتی سونامی سال ۲۰۰۴ نیز به آن آسیب جدی وارد کرد.

نقشه شماره (۱). کشورهای با بیشترین بدهی به چین (براساس تولید ناخالص داخلی آن‌ها)



Source: Buchholz, 2019: 2

در سال ۲۰۰۸، ساخت‌وساز در این بندر آغاز شد. این کار با ابتکار ماهیندا راجاپاکسا، نخست‌وزیر وقت، انجام شد که آرزو داشت، این منطقه -خانهٔ اجدادی خود- را به یک قطب گردشگری و تجاری تبدیل کند. وی برای تأمین مالی این طرح، ۳۶۱ میلیون دلار با بهرهٔ ۶/۳ درصد (نرخ بانک جهانی یا بانک توسعهٔ آسیا، ۰/۲۵ تا ۳ درصد است) از چین وام گرفت و در سال ۲۰۱۰ آن را افتتاح کرد؛ اما این تنها بخشی از وام‌های دریافتی سریلانکا از چین به‌شمار می‌آید. امروزه سریلانکا حدود هشت میلیارد دلار به چین بدهکار است که علت آن نیز تمایل رهبران سریلانکا به پیشبرد برنامه‌های توسعه‌ای خود پس از پایان جنگ داخلی در این کشور در سال ۲۰۰۹ بوده است. به‌ظاهر، این طرح‌های زیرساختی به‌دلیل بلندپروازانه بودن و انجام نشدن بررسی‌های دقیق امکان‌سنجی، چندان موفق نبوده‌اند. این درحالی است که سررسید وام‌های چین نیز فرارسیده است. ناتوانی دولت در پرداخت بدهی‌های خود به چین، کلمبو را وادار کرد تا در سال ۲۰۱۷، بندر هامانتوتا را برای ۹۹ سال با سهم ۸۵ درصد، به چین اجاره دهد. این اقدام نه‌تنها برای چین یک فرصت تجاری در یک بندر مهم فراهم می‌کند، بلکه مهم‌تر از آن، نوعی جای پای راهبردی امنیتی-نظامی نیز برای آن در اقیانوس هند ایجاد خواهد کرد (Shackl, 2018). بیشتر بندرهایی که در جدول شماره (۲) آمده‌اند، در معرض سرنوشت بندر هامانتوتا هستند.

پاکستان، متحد نزدیک چین نیز در دام بدهی گرفتار شده است. کریدور اقتصادی چین و پاکستان، مسیری به‌طول سه‌هزار و دویست و هجده کیلومتر (۲۰۰۰ مایل) است که در چند سال آینده ساخته خواهد شد و دربردارندهٔ بزرگراه‌ها، راه‌آهن، و خط لوله است. توافقنامهٔ این طرح بین چین و پاکستان، در تاریخ هفتم آوریل ۲۰۱۵ امضا شد. پیش‌بینی می‌شود، هزینهٔ واقعی این طرح، ۷۵ میلیارد دلار باشد که از این

میزان، ۴۵ میلیارد دلار برای راه‌اندازی کریدور تا سال ۲۰۲۰ و بقیه آن برای تولید انرژی و توسعه زیرساخت، سرمایه‌گذاری می‌شود. نخست‌وزیر وقت پاکستان، نواز شریف، گفته بود که کریدور اقتصادی چین و پاکستان «تغییر بازی» برای پاکستان در آسیای جنوبی خواهد بود؛ اما نحوه ورود پاکستان به بدهی نشان می‌دهد که چنین نیست. به دلیل هزینه بالای طرح‌های زیرساختی، بار بدهی به سطوح غیرقابل تحمیلی افزایش یافته و فشار بازپرداخت به پاکستان نیز زیاد شده است. افزون‌براین، رشد اقتصادی پاکستان از ۵/۸ درصد در سال‌های ۲۰۱۷-۲۰۱۸ به ۳/۴ درصد در سال ۲۰۱۸-۲۰۱۹ رسیده و پیش‌بینی می‌شود، در سال ۲۰۲۰ به ۲/۷ درصد برسد. با وخیم‌تر شدن وضعیت اقتصادی پاکستان، هیچ‌کس در آن کشور اکنون کریدور اقتصادی چین و پاکستان را «تغییر بازی» نمی‌نامد (Mahajan, 2019).

پاکستان برای بازپرداخت این وام‌ها به نزدیک ۴۰ سال زمان نیاز دارد؛ با این حال، از هم‌اکنون شروع به پرداخت تاوان وام‌ها کرده است. بندر گوادر با آب‌های گرم و عمیق خود کاملاً در اختیار چین است. نیروگاه زغال‌سنگ ۳۰۰ مگاواتی گوادر، بدون هیچ‌گونه ملاحظه و امکان پیشنهادی برای شرکت‌های محلی، بی‌درنگ به شرکت «ساخت‌وساز ارتباطات» چین داده شد. افزون‌براین، تمام بازارهای محلی با کالاهای کم‌ارزش چینی پر شده و در نتیجه، نزدیک به ۲۰۰ کارخانه نساجی پاکستان تعطیل شده‌اند. کارگران چینی در طرح‌های فعلی به کار گرفته شده‌اند و فرصت‌های اندکی برای کارگران پاکستانی وجود دارد. سود سنگین وام‌ها نیز در جای خود، آرام‌آرام از جیب پاکستان برداشته می‌شود و به جیب چین ریخته می‌شود (EFSAS, 2017).

تاجیکستان نیز سرنوشتی مشابه سریلانکا و پاکستان دارد. ابتکار «یک کمربند، یک جاده» از طریق کریدور واخان افغانستان به تاجیکستان می‌رسد. این کریدور برای چین بسیار اهمیت دارد؛ زیرا، در عمل، آسیای مرکزی را از طریق کریدور اقتصادی چین و پاکستان به دریای عمان و بندرهای عربستان در دریای سرخ متصل می‌کند. افزون‌براین، جاده یادشده، نه تنها تجارت چین با آسیای مرکزی را تسهیل می‌کند، بلکه مسیر خطوط لوله به آسیای مرکزی، و مسیر کابل فیبر نوری را نیز کوتاه‌تر خواهد کرد؛ اما شاید مهم‌تر از همه این باشد که این مسیر، به چین برای به دست آوردن یک پایگاه نظامی در تاجیکستان کمک می‌کند. هر چند اطلاعات دقیقی در دست نیست، اما گفته می‌شود، پایگاه نظامی چین در تاجیکستان، باجی است که به‌ازای بخشش بخشی از بدهی تاجیکستان دریافت کرده است. این پایگاه نه تنها حضور نظامی چین را در منطقه آسیای مرکزی تقویت می‌کند، بلکه در کنترل استان شورشی سین‌کیانگ نیز اهمیت دارد (Dorsey, 2019). افزون‌براین، تاجیکستان یک معدن طلا به‌عنوان پاداش ۳۰۰ میلیون دلاری برای ساخت

نیروگاه به چین داده است (Furukawa, 2018: 1).

قربانی آسیایی دیگر این دام، مالدیو است. این کشور تا سال ۲۰۱۴، تراز تجاری مطلوبی با چین داشت و در این مدت این توازن به نفع چینی‌ها تغییر نکرد؛ اما از سال ۲۰۱۴ و پس از آغاز واردات مقادیر زیادی مواد اولیه برای استفاده در طرح‌های زیرساخت، موازنه به زیان مالدیو تغییر کرد. تنها در سال ۲۰۱۶، این موازنه، ۲۰ درصد به زیان مالدیو رقم خورد که علت آن نیز تنها ساخته شدن چندین جاده و پل غیر ضروری در مالدیو و نیز ساخته شدن بیش از هفت هزار خانه در جزیره متروک هال هامال بود. بیشتر این طرح‌ها توسط شرکت‌ها، مهندسان، و کارگران چینی ساخته شده‌اند و مردم مالدیو هنگام اجرای آن‌ها، هیچ‌گونه اشتغالی به دست نمی‌آورند. در سال ۲۰۱۹، مالدیو بیش از ۱۶ درصد از محصولات خود را از چین وارد کرد و هم‌اکنون، چین، بزرگ‌ترین شریک تجاری این کشور است (Juneja, Unknown: 1). همچنین، مالدیو در سال ۲۰۱۹، بیش از ۳۵ درصد بدهی خود را به سرمایه‌گذاران چینی بدهکار بود. پیش‌بینی می‌شود، این میزان در سال ۲۰۲۰ به ۵۰ درصد برسد. روی هم رفته، برخی برآوردها حکایت از این دارد که بیش از ۸۰ درصد بدهی مستقل مالدیو، که تقریباً یک چهارم از تولید ناخالص داخلی این کشور را تشکیل می‌دهد، متعلق به چین است (Desai, 2018). تحرک چین در مالدیو، به ویژه اگر به دام بدهی منجر شود، نه تنها برای مالدیو، بلکه برای هند نیز خطرناک است؛ زیرا، با حضور نظامی چین در مالدیو، عرصه بر هند تنگ خواهد شد.

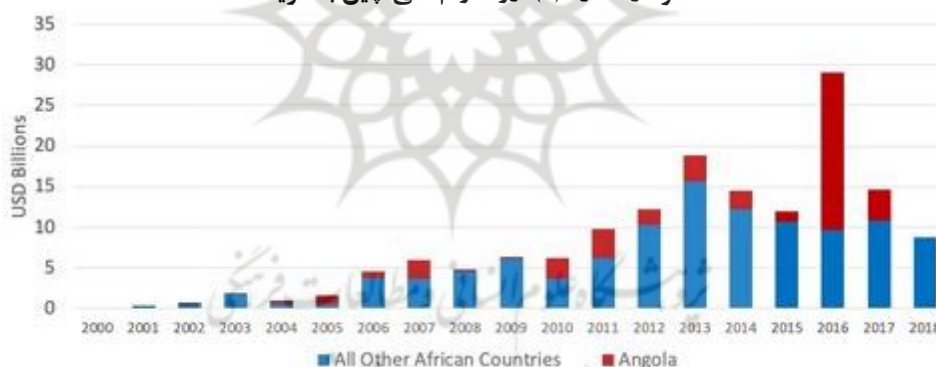
در حوزه اقیانوس آرام نیز در حال حاضر، شش دولت (جزایر کوک، فیجی، پاپوا گینه نو، ساموآ، تونگا، و وانواتو) به چین بدهکارند. سه کشور آخر، از میان کشورها و نهادهای بین‌المللی وام‌دهنده، بیشترین وام را از چین دریافت کرده‌اند. انتظار می‌رود که دو کشور دیگر اقیانوس آرام، یعنی جزایر سلیمان و کیریباتی نیز از چین وام بگیرند؛ زیرا، هر دو اخیراً اعلام کرده‌اند که تغییراتی در روابط دیپلماتیک از تایوان به چین داده‌اند (Fowler, 2019). به این ترتیب، کشورهای کوچک حوزه اقیانوس آرام از دو جهت برای چین سودمندند؛ از یک سو، به گسترش نفوذ چین در این منطقه کمک می‌کنند؛ جایی که محل رقابت چین با آمریکا و استرالیا است و از سوی دیگر، بر روابط این کشورها با تایوان تأثیر می‌گذارند؛ جایی که چین آن را بخش جدانشدنی خود می‌داند. از این دیدگاه، دام بدهی در حوزه اقیانوس آرام برای چین بسیار کارساز است و شاید به همین دلیل باشد که بیشتر بدهی‌های این کشورها از سوی چین

بخشیده می‌شود. این نوع سرمایه‌گذاری سبب می‌شود که مقامات استرالیا و ایالات متحده نگران شوند. آن‌ها نگران این هستند که چین از طریق دیپلماسی «دام بدهی»، وام‌هایی را در اختیار کشورهای کوچک اقیانوس آرام قرار دهد و سپس، با بخشش این بدهی‌ها از این کشورها امتیازات ژئوپلیتیکی، از بندر گرفته تا منابع طبیعی، دریافت کند (Dayant, 2019)؛ به‌عنوان مثال، گفته می‌شود که چین با بخشش بدهی وانواتو، این کشور را وادار کرد تا از موضع چین در دریای چین جنوبی حمایت کند (Kratz et al., 2019).

۵. قربانیان افریقایی دام بدهی

در افریقا، جایی که طرح «یک کمربند، یک جاده» موفقیت‌آمیز بوده است، چهار راه‌آهن، برجستگی ویژه‌ای داشته‌اند: راه‌آهن ۱۸۶۶ کیلومتری بنگولا در آنگولا، راه‌آهن ۷۵۹ کیلومتری آدیس‌آبابا-جیبوتی، خط‌آهن ۱۸۶ کیلومتری ابوجا-کادونا و راه‌آهن ممباسانا-روبی در کنیا. این طرح‌ها باعث شده‌اند که چین در طول ده سال گذشته، جانشین ایالات متحده، به‌عنوان بزرگ‌ترین شریک تجاری افریقا، شود. در سال‌های ۲۰۰۰ تا ۲۰۱۷ میلادی، ۱۴۳ میلیارد دلار وام توسط چین به افریقا پرداخت شده است (نمودار شماره ۲). در بیشتر این کشورها، بدهی تجمعی به چین از سال ۲۰۱۳ روبه‌افزایش است؛ به‌گونه‌ای که اکنون از ۲۰ درصد تولید ناخالص داخلی آن‌ها فراتر رفته است.

نمودار شماره (۲). روند وام‌دهی چین به افریقا



Source: Brautigam, 2020: 2

بدهی افریقا در سال ۲۰۱۷، حدود ۴۹۳ میلیارد دلار بود که ۱۴۳ میلیارد دلار آن از سوی چین پرداخت

شده است. آنگولا ۴۳/۱۵ میلیارد دلار (یعنی چیزی حدود ۳۰ درصد از کل بدهی افریقا به چین)، اتیوپی ۱۳/۸، کنیا ۸/۹، زامبیا ۸/۶، کنگو ۷/۴، و سودان شمالی ۶/۴ میلیارد دلار، در فاصله سال‌های ۲۰۰۰ تا ۲۰۱۷ از چین وام گرفته‌اند و بی‌تردید با درنظر گرفتن سود، بیش از آنچه گرفته‌اند، بدهکارند (Nyabiage, 2020). البته منابع دیگر (جدول شماره ۳)، روایت دیگری از بدهی افریقا دارند که در کیفیت بحث این مقاله تفاوتی ایجاد نمی‌کند. برپایه این روایت، میزان بدهی افریقا به چین در سال ۲۰۱۸، معادل ۲۳۲ میلیارد بوده که ۱۰۰ میلیارد دلار آن مربوط به دولت چین و ۱۳۲ میلیارد دلار آن مربوط به بخش خصوصی چین بوده است. از آنجا که بخش خصوصی چین، در بسیاری از موارد مورد حمایت دولت چین است، در محاسبه رفتار مالی، در عمل هر دو، یکی در نظر گرفته می‌شوند.

جدول شماره (۳). مقایسه بدهی افریقا به چین و نهادهای بین‌المللی دیگر

| گروه اعتباردهنده | کل بدهی به میلیارد دلار | درصد از بدهی خارجی |
|-----------------------|-------------------------|--------------------|
| چین | ۱۰۰ | ۲۴ |
| کلوپ پاریس | ۴۰ | ۱۰ |
| بانک جهانی | ۶۶ | ۱۶ |
| صندوق بین‌المللی پول | ۱۸ | ۴ |
| نهادهای چندجانبه دیگر | ۶۱ | ۱۵ |
| بخش خصوصی چین | ۱۳۲ | ۳۲ |

Source: Jubilee Debt Campaign, 2018: 7

این در حالی است که چین در سال ۲۰۱۸ حدود ۷۸ میلیون دلار از بدهی‌های کامرون، ۷/۲ میلیون دلار از بدهی‌های بوتسوانا، ۱۰/۶ میلیون دلار از بدهی‌های لسوتو، و ۱۶۰ میلیون دلار از بدهی‌های سودان را بخشیده است (برای اطلاعات بیشتر درباره بخشش بدهی چین نگاه کنید به: Hurley et al., 2018). بدیهی است، هیچ‌یک از این بدهی‌ها به‌رایگان بخشیده نمی‌شوند؛ مگر آنکه دست کم نوعی نفوذ سیاسی به‌ازای آن وجود داشته باشد.

البته دیدگاه‌های دیگری هم وجود دارد که وام‌های چینی را سراسر زیانبار تفسیر نمی‌کنند. از این دیدگاه، نخست اینکه بیشتر وام‌های چینی به افریقا برای زیرساخت‌ها داده شده است که این یکی از پیش‌نیازهای لازم برای توسعه افریقا است. بخش‌های دریافت‌کننده وام‌های چینی در افریقا عبارتند از: حمل‌ونقل (۲۸ درصد)، انرژی (۲۰ درصد)، استخراج (۱۰ درصد)، ارتباطات (۸ درصد)، و بخش‌های دیگر (۳۴ درصد).

دوم اینکه، بیشتر وام‌های چینی به آفریقا، وام‌های امتیازداری هستند که نرخ بسیار کمی دارند؛ به‌عنوان مثال، در میان ۶۰ میلیارد دلار تعهدات چین به آفریقا در ششمین مجمع همکاری چین-آفریقا (FOCAC) در سال ۲۰۱۵، در یک سبد وام اعطایی، ۳۵ میلیارد دلار کمک خارجی و وام‌های ترجیحی وجود دارد. همچنین، ۵ میلیارد دلار کمک بلاعوض و وام بی‌بهره، ۱۰ میلیارد دلار برای صندوق توسعه چین آفریقا، و وام ویژه برای توسعه شرکت‌های کوچک و متوسط آفریقایی و ۱۰ میلیارد دلار برای صندوق همکاری ظرفیت تولید چین آفریقا در نظر گرفته شده است.

سوم اینکه، به‌دلیل فناوری پیشرفته، ساختارهای کارآمد هزینه و تحویل سریع، شرکت‌های ساختمانی چینی بسیار رقابتی هستند و می‌توانند در هزینه‌های زیرساخت برای کشورهای آفریقایی پس‌انداز کنند. برپایه گزارش مک کینزی در اکتبر ۲۰۱۷، در برخی موارد، شرکت‌های چینی، قیمت محصولات و خدمات موجود را تا ۴۰ درصد کاهش داده‌اند. بسیاری از مقامات دولتی آفریقا که بر توسعه زیرساخت‌های کشورهای خود نظارت داشته‌اند، از ساختار هزینه کارآمد و سرعت شرکت‌های چینی به‌عنوان مزایای عمده آن‌ها یاد کرده‌اند (Qinghai, 2018).

به‌هرحال، باوجود این دیدگاه‌های مثبت، به‌نظر می‌رسد، دام بدهی، سایه خود را بر وجوه مثبت وام‌های چینی در آفریقا گسترده است. کنیا یکی از قربانیان آفریقایی دام بدهی است. پکن مبلغ هنگفتی را برای توسعه شبکه ریلی به کنیا قرض داده بود که اکنون آن کشور قادر به بازپرداخت آن نیست و مجبور شده است، بندر مومباسا، بزرگ‌ترین، پرسودترین، و راهبردی‌ترین بندر کنیا را به‌اجاره ۹۹ساله چینی‌ها درآورد. حتی گفته می‌شود، نه تنها این بندر، بلکه انبار کانتنر داخلی در نایروبی نیز مورد تهدید تصاحب چینی‌ها است (Kisero, 2020: 1).

جیبوتی، یکی دیگر از قربانیان آفریقایی دام بدهی است. بدهی عمومی دولت این کشور، ۸۰ درصد از تولید ناخالص داخلی است که سهم بزرگی از آن متعلق به چین است؛ به‌گونه‌ای که دولت‌مردان جیبوتی مجبور شده‌اند در مقابل بخشی از بدهی خود به چین، یک پایگاه نظامی را که نخستین پایگاه نظامی چین در خارج از کشور است، در اختیار پکن قرار دهند (Green, 2019). کشورهای آفریقایی دیگری مانند بوروندی، چاد، موزامبیک، و زامبیا نیز درگیر دام بدهی یا در معرض خطر بالایی از آن هستند و ممکن است به سرنوشت کنیا یا جیبوتی دچار شوند.

نتیجه‌گیری

امروزه چین باید در مسیر تبدیل شدن به قدرت هژمون، پیچ‌های تاریخی پرشماری را بپیماید؛ به‌عنوان

مثال، باید از دام توسیدید که ممکن است در شکل برخورد نظامی با ایالات متحده پیش آید، جلوگیری کند، نظر همسایگان خود را، که بیشتر آن‌ها نظر مساعدی در مورد چین ندارند، به خود جلب کند، ظرفیت‌های اقتصادی، سیاسی، و نظامی خود را ارتقا دهد، چالش‌های پر شمار داخلی خود را حل کند، مکتب فکری مناسبی که نمایانگر گفتمان کلی چین در موقعیت یک قدرت هژمون باشد، ارائه دهد، در سطح بین‌المللی پیروان زیادی برای خود دست‌وپا کند، و....

مؤلفه آخر، یعنی کسب پیروان، مرکز ثقل این مقاله را تشکیل می‌دهد؛ زیرا، هرچه کشورهای حامی در نظام سیاسی بین‌المللی بیشتر باشند، انتقال قدرت از هژمون موجود به قدرت نوظهور یا انتقال از نظم موجود به نظم جدید با سهولت بیشتری انجام می‌شود. چین با ابتکار عمل‌های گوناگونی سعی دارد، قدرت نرم خود را ارتقا داده و نظر کشورهای جهان را به خود جلب کند. ابتکار «یک کمر بند، یک جاده» اگرچه به ظاهر سخت‌افزارانه به نظر می‌رسد، اما در عین حال، «توانمندی» چین را که عنصری نرم‌افزارانه است، به نمایش می‌گذارد. آنچه «اجماع پکن» خوانده می‌شود نیز از همین ویژگی برخوردار است.

افزون‌براین، نظریه‌های روابط بین‌الملل چینی مانند رئالیسم اخلاقی که افرادی مانند یان زوتونگ پیش‌قراول آن هستند، بر این نظرند که اعتبار قدرت هژمون به میزان پایبندی آن به اخلاق دولتی و جهانی بستگی دارد. یکی از ویژگی‌های اخلاق دولتی و جهانی، پایبندی به اخلاقیات و هنجارها است. به نظر می‌رسد، دست کم در حوزه پرداخت وام، چین خیلی پایبند اخلاق دولتی و جهانی (آن‌گونه که نظریه پردازان چینی توصیه کرده‌اند) نبوده است؛ زیرا، دیپلماسی دام بدهی چین، حاکمیت کشورهای را تضعیف می‌کند و کشور بدهکار، در صورت ناتوانی در بازپرداخت وام‌ها، ناچار است به نوعی بخشی از دارایی راهبردی خود را به چین واگذار کند. این سیاست همچنین به انجام معاملات ناعادلانه تجاری و اقتصادی می‌انجامد؛ زیرا، کشورهای بی‌پول (ناتوان در پرداخت بدهی) قادر به مقاومت در برابر تقاضاهای حریصانه پکن نیستند. همچنین، الگوهای وام‌های بانکی چین به گونه‌ای هدفمند برای به دام انداختن دولت‌ها و فراهم‌سازی فرصت‌های راهبردی برای چین انجام می‌شود؛ این به آن معنا است که پکن، به جای ارائه کالای عمومی، در پی تأمین منافع ملی خود است. روی هم رفته، وام‌های چین با شرط‌های سخت‌گیرانه‌ای داده می‌شوند که برخلاف استانداردهای جهانی است.

این رویه، نگرانی‌های زیادی را در بین کشورها به وجود آورده است. در یک موفقیت نادر، مالزی در اوایل سال ۲۰۲۰ درباره کاهش یک سوم هزینه ۱۵/۷ میلیارد دلاری طرح ریلی «یک کمر بند، یک جاده» مذاکره کرد. کامیابی چشمگیرتر اینکه، چین موافقت کرد، ۷۰ درصد نیروی کار انجام‌دهنده طرح‌ها،

مالزیایی باشند و همچنین، پیمانکاران مالزی، ۴۰ درصد از کارهای عمرانی طرح‌ها را به‌دست بگیرند. این رویه، کشورهای دیگری مانند تاجیکستان، اکراین، کامبوج، سودان، وانواتو، زامبیا، مغولستان، آنگولا، بوتسوانا، قزاقستان، لوستو، تونگا، زیمباوه، کنگو، جیبوتی، اتیوپی، سریلانکا، مالدیو، و کامرون را بر آن داشته است تا با چین بر سر وام‌ها وارد مذاکره مجدد شوند. با این حال، بعید است نتیجه‌ای که از این مذاکرات به‌دست می‌آید، تأثیر چشمگیری بر کاهش بدبینی این کشورها در مورد چین داشته باشد؛ از این رو، احتمال می‌رود چین در گرد آوردن پیروان زیاد از کشورهای در حال توسعه برای ایجاد ساختار هژمونی، با مشکل روبه‌رو شود.

References

- Arafeh, Omar. (2018). China's Quiet Bid for Hegemony: The Belt and Road Initiative. *McGill Journal of Political Studies*, No.9, available at: <https://mjps.ssmu.ca/2018/11/09/chinas-quiet-bid-for-hegemony-the-belt-and-road-initiative/> Accessed on: 3 Jun2020.
- Brautigam, Deborah. (2020). Chinese Debt Relief: Fact and Fiction. *The Diplomat*, April 15, 2020. Available at: <https://thediplomat.com/2020/04/chinese-debt-relief-fact-and-fiction/>, Accessed on: 11 Jun2020.
- Buchholz, Katharina (2019). The Countries Most in Debt to China. *Statista*, Oct14 2019. Available at: <https://www.statista.com/chart/19642/external-loan-debt-to-china-by-country/>, Accessed on: 10 Jun2020.
- Central Banking (2020). *The Belt and Road Initiative 2020 Survey – A More Sustainable Road to Growth?* Central Banking. Available at: <https://www.centralbanking.com/central-banks/economics/4737966/the-belt-and-road-initiative-2020-survey-a-more-sustainable-road-to-growth>, Accessed on: 9 Jun2020.
- Chellaney, Brahma (2017). China's Debt-Trap Diplomacy. *Livemint*, 27 Jan 2017. Available at: <https://www.livemint.com/Opinion/21P46wIPXj00K8VUKMu9oN/Chinas-debttrap-diplomacy.html>, Accessed on: 28 May2020.
- Chohan, Usman W. (7 July 2017). What Is One Belt One Road? A Surplus Recycling Mechanism Approach. *SSRN*, June 13, 2017. Available at: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2997650.
- Dayant, Alexandre. (2019). Pacific Islands Avoid China's 'Debt-Trap' Diplomacy for Now. *Asia Review*, November 27, 2019. Available at: <https://asia.nikkei.com/Opinion/Pacific-islands-avoid-China-s-debt-trap-diplomacy-for-now>. Accessed on: 4 Jun2020.
- Desai, Ronak D. (2018). *With A New President, Can The Maldives Escape China's Debt Trap?* Oct 29, 2018, Forbes. Available at: <https://www.forbes.com/sites/ronakdesai/2018/10/29/with-a-new-president-can-the-maldives-escape-chinas-debt-trap/#2be823c16e99>, Accessed on: 9 Jun2020.
- Dorsey, James M. (2019). *Is China Engaging in Debt Trap Diplomacy? The Begin Sadat-Center for Strategic Studies*. December 27, 2019. Available at:

- <https://besacenter.org/perspectives-papers/china-debt-trap-diplomacy/>, Accessed on: 7 Jun2020.
- EFSAS (2017). The 'New Great Game': China's Debt-Trap Diplomacy. *European Foundation for South Asiaia Studies (EFSAS)*. Amsterdam October 2017. Available at: <https://www.efsas.org/publications/study-papers/the-new-great-game-chinas-debt-trap-diplomacy/>, Accessed on: 9 Jun2020.
- Fowler, Elouise (2019). New Report Disputes Chinese 'Debt-Trap Diplomacy' Claims. *Financia Review*, Oct 21, 2019. Available at: <https://www.afr.com/policy/foreign-affairs/new-report-disputes-chinese-debt-trap-diplomacy-claims-20191018-p53256>, Accessed on: 23 May2020.
- Furukawa, Eiji (2018). Belt and Road Debt Trap Spreads to Central Asia. *NIKKEI Asian Reviow*. August29, 2018. Available at: <https://asia.nikkei.com/Spotlight/Belt-and-Road/Belt-and-Road-debt-trap-spreads-to-Central-Asia>. Accessed on: 9 Jun2020.
- Horn, Sebastian & et al. (2019). China's Overseas Lending. *KIEL Working Paper*, No. 26050. Available at: https://www.ifw-kiel.de/fileadmin/Dateiverwaltung/IfW-Publications/Christoph_Trebesch/KWP_2132.pdf, Accessed on: 10 Jun2020
- Horn, Sebastian et al. (2020) China's Overseas Lending and the Looming Developing Country Debt Crisis. *Vox Ceoer Policy Potal*, 04 May 2020. Accessed on: 9 Jun2020. Available at: <https://voxeu.org/article/china-s-overseas-lending-and-looming-developing-country-debt-crisis>.
- Hurley, John & et al.(2018) Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective. *CGD Policy Paper*, 121, March 2018. Available at: <https://www.cgdev.org/sites/default/files/examining-debt-implications-belt-and-road-initiative-policy-perspective.pdf>, Accessed on: 23May2020.
- Gilpin, R. (1987). *The Political Economy of International Relations*. Princeton: Princeton University Press.
- Goodman, Peters et al. (2018) Money and Muscle Pave China's Way to Global Power. *The New York Times*, NOV. 25, 2018. Avaialble at: <https://www.nytimes.com/interactive/2018/11/25/world/asia/china-world-power.html>, Accessed on: 9 Jun2020.
- Green, Mark. (2019). China's Debt Diplomacy: How Belt and Road Threatens Countries' Ability to Achieve Self-reliance. *Foreign Policy*, April 25, 2019. Available at: <https://foreignpolicy.com/2019/04/25/chinas-debt-diplomacy/>, Accessed on: 7 Jun2020.
- Ikenberry, G. J. (2011). *Liberal Leviathan: The Origins, Crisis, and Transformation of the American World Order*. Princeton, NJ: Princeton University Press.
- Ikenberry, G. J. and Kupchan, C. (1990). Socialization and Hegemonic Power. *International Organization*, 44(3), 283-315. Avaialble at: https://econpapers.repec.org/article/cupintorg/v_3a44_3ay_3a1990_3ai_3a03_3ap_3a283-315_5f03.htm. Accessed on: 11 Jun2020.
- Jubilee debt Campaign (2018). *Africa's growing debt crisis: Who is the debt owed to? Jubilee Debt Campaign*. October 2018. available at: https://jubileedebt.org.uk/wp/wp-content/uploads/2018/10/Who-is-Africa-debt-owed-to_10.18.pdf, Accessed on: 9 Jun2020.

- Juneja, Prachi (Unknown). Maldives: The Latest Victim of Chinese Debt Diplomacy. *Management Study Guide*. Available at: <https://www.managementstudyguide.com/maldives-the-latest-victim-of-chinese-debt-diplomacy.htm>, Accessed on: 25 May2020
- Kratz, A et al. (2019). New Data on the 'Debt Trap' Question. *Rhodium Group Research*, April 29. Available at: <https://rhg.com/research/new-data-on-the-debt-trap-question>.
- Kenton, Will. (2019). Public Good. *Investopedia*, March 25. Available at: <https://www.investopedia.com/terms/p/public-good.asp>, Accessed on: 9 Jun2020.
- Kindleberger, C. P. (1973). *The World in Depression: 1929–1939*. Oakland, CA: University of California Press.
- Kim, J.Y. (2017). Remarks of World Bank Group President Jim Yong Kim at the Belt and Road Forum for International Co-operation – Opening Plenary Session. *The World Bank*. Available at: www.worldbank.org/en/news/speech/2017/05/14/remarks-of-world-bank-group-president-jim-yong-kim. Accessed on: 4 Jun2020.
- Kisero, Jaiindi. (2020). Kenya Must Avoid China Debt Trap or Fall into Sri Lanka Pit. *Nation*, March 18. Available at: <https://www.nation.co.ke/oped/opinion/Kenya-must-avoid-China-debt-trap-or-fall-into-Sri-Lanka-pit/440808-4551200-kv7y59/index.html>, Accessed on: 9 Jun2020.
- Krasner, S. D. (1983). Structural Causes and Regime Consequences: Regimes as Intervening Variables. In Stephen D. Krasner (Ed.). *International Regimes*. Ithaca: Cornell University Press.
- Mahajan, Ashwani (2019). China's Debt-trap Diplomacy. *The New Indian Express*, 19 December. Available at: <https://www.newindianexpress.com/opinions/2019/dec/19/chinas-debt-trap-diplomacy-2078207.html>, Accessed on: 17May2020.
- Mearsheimer, J. J. (2001). *The Tragedy of Great Power Politics*. New York: W.W. Norton.
- Norrlöf, C. (2015). *Hegemony*. Oxford Bibliographies. Available at: <http://www.oxfordbibliographies.com/view/document/obo-9780199743292/obo-9780199743292-0122.xml>, Accessed on: 3 Jun2020.
- Nyabiage, Jevans (2019). Are Chinese Infrastructure Loans Putting Africa on the Debt-trap Express?" *South China Morning post*, 28 Jul. available at: <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/3020394/are-chinese-infrastructure-loans-putting-africa-debt-trap>, Accessed on: 9 Jun2020.
- Nyabiage, Jevans. (2020). Africa has a Question for Beijing: will you forgive us our Debt? *South China Morning Post*, 5 May. Available at: <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/3082832/africa-has-question-beijing-will-you-forgive-us-our-debt>, Accessed on: 3 Jun2020.
- OECD (2018). China's Belt and Road Initiative in the Global Trade, Investment and Finance Landscape. *OECD Business and Finance*. Available at: <https://www.oecd.org/finance/Chinas-Belt-and-Road-Initiative-in-the-global-trade-investment-and-finance-landscape.pdf>, Accessed on: 9 Jun2020.
- Qinghai, Liu (2018). Loans Benefit Africa without Onerous Conditions. *Global Times*, available at: <https://www.globaltimes.cn/content/1095163.shtml?from=timeline>, Accessed on: 9 jun 2020.
- Ramo, Joshua Cooper (2004). The Beijing Consensus. *The Foreign Policy Centre*. Available at: <http://fpc.org.uk/fsblob/244.pdf>, Accessed on: 23 May2020.

- Shackl, Samira (2018). The Cost of China's Belt and Road. *Center for International Governance Innovation*. 16 October. Available at: https://www.cigionline.org/articles/cost-chinas-belt-and-road?gclid=Cj0KCQjwhtT1BRCiARIsAGIY51KNvKj3Qi-2DKHhCLJfywmEzCC6B1p-_ZiosvbNnImgktuKHgHeSOoaAlZ8EALw_wcB, Accessed on: 9 Jun2020.
- Simon, Bernhard (2020). Can The New Silk Road Compete With The Maritime Silk Road? *The Maritime Executive*. 1 January. Available at: <https://www.maritime-executive.com/editorials/can-the-new-silk-road-compete-with-the-maritime-silk-road>, Accessed on: 5 Jun2020.
- Stein, Artur. (1984). The Hegemon Dilemma, Great Britain, The United State, And the International Economic Order. *International Organization*, 38(2), (Spring 1984), 355-86. Available at: <https://www.cambridge.org/core/journals/international-organization/article/hegemons-dilemma-great-britain-the-united-states-and-the-international-economic-order/18F7315B898FE2F6B3F052DEA61F515C> Accessed on: 5 Jun2020.
- Tan, Weizhen (2019). China's Loans to other Countries are Causing 'Hidden' Debt. That May be a Problem. *CNBC*, JUN 11. Available at: <https://www.cnbc.com/2019/06/12/chinas-loans-causing-hidden-debt-risk-to-economies.html>, Accessed on: 25 May2020.
- Xi, J. (2017). Secure a Decisive Victory in Building a Moderately Prosperous Society in all Respects and Strive for the Great Success of Socialism with Chinese Characteristics for a New Era. *Delivered at the 19th National Congress of the Communist Party of China*. 18 October. Available at: http://www.xinhuanet.com/english/download/Xi_Jinping's_report_at_19th_CPC_National_Congress.pdf, Accessed on: 7Jun2020.
- Yu, Hong. (2016). *Motivation behind China's 'One Belt, One Road' Initiatives and Establishment of the Asian Infrastructure Investment Bank*. 353-368, 01, tandfonline, Nov. available at: <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/10670564.2016.1245894>, Accessed on: 9 Jun2020.