

China's Belt and Road Initiative and the Critique of Debt Trap Diplomacy

Saeed Mirtorabi¹

1. Associate Professor of International Relations, Faculty of Law and Political Science, Kharazmi University, Tehran, Iran.
E-mail: saeed.mirtorabi@khu.ac.ir

Article Info

Article type:

Research Article

Article history:

Received: 19 Jul 2024

Received in revised form: 12 May 2026

Accepted: 17 May 2026

Published online: 22 May 2026

Keywords:

Belt and Road Initiative,
debt trap,
China,
borrowing countries,
evaluation.

ABSTRACT

More than a decade has passed since China launched its Belt and Road Initiative (BRI), during which serious criticisms have emerged regarding the negative consequences of China's financial and infrastructure activities in host countries. One of the most significant and frequently mentioned critiques is framed within the concept of "China's debt trap diplomacy." This article aims to examine various aspects of China's financing activities related to infrastructure projects under the BRI and to evaluate the validity of claims made regarding the "debt trap" accusation. The primary question of the article is, "To what extent does the management of the Belt and Road Initiative and the financing methods used for projects in host countries corroborate the claim of a 'debt trap'?" The hypothesis tested in response to this is that "the decentralized and sometimes contradictory nature of the management of the Belt and Road Initiative, along with the financing methods and the reactions of Chinese financial institutions to the debt crises of host countries, confirm the prioritization of Chinese interests in these joint projects but do not substantiate the idea of entrapment for the purpose of appropriating the host country's strategic assets." The findings of the article indicate that many analyses and evaluations regarding the revival of the Silk Road Initiative are influenced by the existing competitive atmosphere between China and the West in various international arenas. So a better understanding of the nature of China's activities in this area requires distancing from polarized perspectives toward it.

Cite this article: Mirtorabi, S. (2026). China's Belt and Road Initiative and the Critique of Debt Trap Diplomacy. *International Political Economy Studies*, 9(1), 45-63. <http://doi.org/10.22126/ip.es.2026.10887.1678> (in Persian).



© The Author(s).

DOI: <http://doi.org/10.22126/ip.es.2026.10887.1678>

Publisher: Razi University

1. Introduction

Since the announcement of China's Belt and Road Initiative (BRI) in 2013, the initiative has become one of the most debated international economic and geopolitical projects of the twenty-first century. Alongside discussions concerning its role in infrastructure development and regional connectivity, serious criticisms have emerged regarding the financial and political consequences of Chinese lending activities in developing countries. Among these criticisms, the concept of "China's debt trap diplomacy" has received significant attention in political, media, and academic debates, particularly in Western strategic discourse. According to this perspective, China intentionally provides large-scale loans to economically vulnerable countries through BRI projects in ways that create unsustainable debt burdens and eventually enable Beijing to gain strategic advantages when debtor states face repayment difficulties. The case of Sri Lanka's Hambantota Port has frequently been presented as a key example supporting this claim. At the same time, an increasing number of scholars have challenged the analytical validity of the debt trap narrative and questioned whether debt crises in borrowing countries can genuinely be attributed to a deliberate Chinese geopolitical strategy. In this context, the present article examines the nature of China's infrastructure financing under the BRI and evaluates the extent to which the debt trap diplomacy thesis corresponds with the actual patterns of Chinese lending, the debt structures of host countries, and the governance mechanisms of the initiative itself.

2. Theoretical Framework

The theoretical framework of this article is based on two main analytical dimensions: the conceptual foundations of the debt trap diplomacy thesis and the governance structure of China's Belt and Road Initiative. The debt trap argument assumes that China follows a centralized and intentional strategy aimed at creating unsustainable debt in order to obtain strategic assets or political influence in borrowing countries. However, drawing on recent studies of the Chinese party state, particularly the works of Lee Jones and Shahar Hameiri, the article argues that the governance structure of the BRI is fragmented and decentralized rather than fully centralized. Various actors, including state-owned enterprises, financial institutions, and local authorities, participate in BRI projects while pursuing both political and commercial interests. Consequently, many of the problems associated with BRI projects are better understood as the outcome of overlapping economic interests, bureaucratic competition, and weak governance conditions in host countries rather than evidence of a coherent Chinese strategy of deliberate debt entrapment.

3. Methodology

This article employs a descriptive and explanatory research method to examine the validity of the debt trap diplomacy thesis in relation to China's Belt and Road Initiative. The study is based on qualitative analysis of academic literature, policy reports, financial data, and documented experiences of several borrowing countries involved in BRI infrastructure projects. In order to test the main hypothesis, the article analyzes key elements associated with the debt trap argument, including the governance structure of the BRI, patterns of Chinese lending, the role of debt in financial crises of host countries, and China's responses to cases of debt distress. Comparative examination of cases such as Sri Lanka, the Democratic Republic of Congo, Ecuador, Kenya, and other developing countries is also used to evaluate whether Chinese financing practices support the claim of a deliberate strategy of debt entrapment.

4. Results and Discussion

The findings of the article indicated that although a considerable number of BRI

infrastructure projects have contributed to rising debt burdens and financial vulnerabilities in several host countries, the available evidence does not support the claim that China systematically and deliberately employs a strategy of debt trap diplomacy for the purpose of seizing strategic assets. The analysis demonstrates that debt crises in many borrowing countries are rooted in broader structural problems, including weak governance, corruption, poor economic planning, and excessive dependence on external borrowing from multiple international creditors rather than China alone. Cases frequently cited in support of the debt trap thesis, particularly Sri Lanka, reveal that Chinese loans represented only a portion of overall external debt and that the major sources of financial vulnerability often originated from international capital markets and domestic policy failures. At the same time, the study shows that Chinese state-owned enterprises and financial institutions frequently prioritize commercial interests and resource access in BRI projects, especially in countries with weak institutional capacity. Consequently, while Chinese financing practices may contribute to debt-related difficulties and reflect opportunistic economic behavior, the evidence does not confirm the existence of a coherent and centrally directed Chinese strategy designed to intentionally entrap countries in unsustainable debt.

Conclusion

The article concludes that the debt trap diplomacy narrative oversimplifies the complex realities of China's Belt and Road Initiative and is heavily influenced by the broader geopolitical rivalry between China and Western powers. Although Chinese infrastructure financing has, in some cases, intensified debt vulnerabilities and generated significant political and economic criticism, these outcomes cannot automatically be interpreted as evidence of a deliberate strategy aimed at appropriating strategic assets of borrowing states. The fragmented and decentralized nature of BRI governance, the diverse motivations of Chinese actors involved in overseas projects, and the important role of domestic governance failures in host countries all challenge the validity of the debt trap thesis in its strongest form. Nevertheless, the study also emphasizes that China's overseas financing practices are not purely developmental or altruistic, since Chinese institutions often pursue commercial advantages and strategic economic interests through these projects. Therefore, a balanced and evidence-based understanding of the BRI requires moving beyond highly polarized interpretations and examining Chinese international economic activities within the broader context of global political and economic competition.

Ethical Considerations

Not applicable

Funding

Not applicable

Conflict of interest

The authors declare no conflict of interest

ابتکار کمربند و راه و نقد ایده دیپلماسی تله بدهی چین

سعید میر ترابی^۱

۱. دانشیار گروه روابط بین الملل دانشگاه خوارزمی، تهران، ایران. رایانامه: saeed.mirtorabi@Khu.ac.ir

اطلاعات مقاله	چکیده
نوع مقاله: پژوهشی تاریخ دریافت: ۱۴۰۳/۴/۲۹ تاریخ بازنگری: ۱۴۰۵/۲/۲۲ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۵/۲/۲۷ تاریخ انتشار: ۱۴۰۵/۳/۱ کلیدواژه‌ها: ابتکار کمربند و راه، تله بدهی، چین، کشورهای وام گیرنده، ارزیابی.	با گذشت بیش از ده سال از پیش برد ابتکار کمربند و راه چین، نقدهایی جدی درباره پیامدهای منفی فعالیت‌های مالی و زیرساختی چین در کشورهای میزبان مطرح شده است که یکی از مهم‌ترین و پرتکرارترین این نقدها، در چارچوب ایده «دیپلماسی دام بدهی چین» مطرح شده است. نوشتار پیش رو کوشیده است ضمن بررسی جنبه‌های مختلف فعالیت‌های تأمین مالی چین در پروژه‌های زیرساختی ذیل ابتکار کمربند و راه، صحت ادعاهای مطرح شده در قالب ادعای «تله بدهی» را مورد ارزیابی قرار دهد. پرسش اصلی پژوهش مبتنی بر روش توصیفی-تبیینی این است که «شیوه اداره ابتکار کمربند و راه در کشورهای تأمین مالی پروژه‌های ذیل آن در کشورهای میزبان تا چه اندازه ادعای «تله بدهی» را تأیید می‌کند؟» فرضیه‌ای که در پاسخ مورد آزمون قرار گرفته این است که «ماهیت غیر متمرکز و گاه متناقض اداره ابتکار کمربند و راه به همراه روش تأمین مالی و واکنش مؤسسات مالی چین به موارد بحران بدهی کشور میزبان، اولویت داشتن منافع طرف چینی در این طرح‌های مشترک را تأیید می‌کند، اما نمی‌تواند ایده تله‌گذاری برای دست‌اندازی به دارایی‌های راهبردی کشور میزبان را اثبات نماید». یافته پژوهش این است که بسیاری از تحلیل‌ها و ارزیابی‌ها درباره ابتکار احیای راه ابریشم متأثر از فضای رقابتی موجود میان غرب و ایالات متحده در عرصه‌های مختلف بین‌المللی است و درک بهتر ماهیت فعالیت‌های چین در این حوزه برای پایه‌ریزی بهتر منافع ملی، نیازمند فاصله گرفتن از نگاه‌های حب و بغض گونه نسبت به آن است.

استناد: میر ترابی، سعید (۱۴۰۵). ابتکار کمربند و راه و نقد ایده دیپلماسی تله بدهی چین. *مطالعات اقتصاد سیاسی بین‌الملل*، ۱۹(۱)، ۴۵-۶۳.
<http://doi.org/10.22126/ipes.2026.10887.1678>

ناشر: دانشگاه رازی

© نویسندگان
DOI: <http://doi.org/10.22126/ipes.2026.10887.1678>



۱. مقدمه

ابتکار چین برای احیای راه ابریشم که از سال ۲۰۱۳ اعلام شده و امروز بیش از ده سال از عمر آن گذشته است، واکنش‌های بسیاری را در محافل فکری و تصمیم‌گیری درباره ابعاد مختلف این ابرپروژه چینی به همراه داشته است. یکی از نقدهای جدی که در سال‌های اولیه اعلام و پیش‌برد این ابتکار مطرح شد در قالب ایده «تله یا دام بدهی» مفهوم‌سازی شده است. این ایده را ابتدا یک پژوهشگر هندی در سال ۲۰۱۷ مطرح کرد و به فاصله اندکی طیف گسترده‌ای از سیاستمداران، رسانه‌ها و محققان، به‌ویژه در غرب، از آن برای تفسیر پروژه‌های ابتکار کمربند و راه چین و پیامدهای ژئوپلیتیک گسترده آن بر نظم جهانی بهره گرفتند.

در سال ۲۰۱۳، چین که در مقایسه با آمریکا و اروپا، کمتر تحت تأثیر بحران مالی و اقتصادی ۲۰۰۸ قرار گرفته بود، ابتکار کمربند و راه خود را آغاز کرد. چینی‌ها که انباشته بزرگی از ذخایر ارزی در اختیار داشتند، برای به جریان انداختن ساخت‌وساز پروژه‌های زیرساختی توسط شرکت‌های خودشان، به کشورهای میزبان پیشنهاد دادند در ازای توافق‌های دوجانبه برای اجرای پروژه‌ها، از تسهیلات بانکی چین استفاده کنند. این امر باعث شد چین هم‌راستا با پیش‌برد پروژه‌های ابتکار کمربند و راه در کشورهای مختلف جهان، به بزرگ‌ترین قرض‌دهنده دوجانبه جهان تبدیل شود. در ادامه این دهه، بسیاری از کشورهای کم‌درآمد به دشواری‌های پرداخت بدهی بر اثر قرض گرفتن‌های بزرگ‌مقیاس قبلی خود برخورد کردند، به‌طوری که بر اساس برآوردهای صندوق بین‌المللی پول در سال ۲۰۱۹ بیش از ۴۰ درصد از این کشورها در دشواری بدهی یا در خطر بالای بدهی قرار گرفته بودند (Mosley & Rosendorff, 2023: 10). ایده دیپلماسی تله بدهی چین در چنین بستری مطرح و به‌سرعت ترویج شد.

بر اساس بررسی‌های انجام‌شده، کاربرد این ایده در محافل فکری، رسانه‌ای و سیاست‌گذار کشورهای غربی و دیگر کشورهای رقیب چین مانند هند و استرالیا گستردگی بیشتری داشته و هدف از آن نكوهش فعالیت‌های سرمایه‌گذاری چین در پروژه‌های زیرساختی و هشدار به کشورهای میزبان این پروژه‌ها بوده است. در همین راستا، شخصیت‌های برجسته سیاسی و دیپلماتیک ایالات متحده بارها در برخورد با ابتکار احیای جاده ابریشم چین، از اصطلاح تله بدهی استفاده کرده‌اند. پیتروناوارو، مدیر اداره تجارت و تولید ایالات متحده، سرمایه‌گذاری‌های چین در کشورهای درحال توسعه را به‌عنوان رویکردی برای ایجاد دام بدهی محکوم کرد (Ferchen & Perera, 2019). در سال ۲۰۱۷، وزیر امور خارجه وقت ایالات متحده، رکس تیلرسون، ادعا کرد که وام‌های چین برای پروژه‌های زیرساختی نمونه‌ای از اقتصاد چپاول‌گرانه است که منجر به «نکول وام و تبدیل بدهی به سهام» می‌شود (Jones & Hameiri, 2020).

در سال ۲۰۱۸، روزنامه نیویورک‌تایمز در تحلیلی، فعالیت‌های سرمایه‌گذاری چین در سریلانکا را در قالب دیپلماسی تله بدهی توصیف کرد. پس از آن، سریلانکا، به یکی از معجپاول‌گران‌ترین مثال‌ها برای تشریح فعالیت‌های سرمایه‌گذاری زیرساختی چین در کشورهای درحال توسعه تبدیل شد. بر اساس این مقاله، بندر دریایی هامباتتوتا، در قالب طرح‌های ابتکار کمربند و راه چین ساخته شد، اما هیچ‌گونه امکان اقتصادی و درآمدزایی برای سریلانکا برخلاف ادعایی که وجود داشت، ایجاد نکرد. این وضع سبب شد که بندر مذکور نتواند درآمدهای پیش‌بینی‌شده را محقق کند و با ناتوانی دولت در پرداخت بدهی به چین، دولت سریلانکا ناگزیر شد بندر را به یک شرکت دولتی چین به مدت ۹۹ سال اجاره دهد. این انتقال بدهی به سهام، فرصتی را برای چین ایجاد کرد تا یک قلمرو مهم را که در فاصله‌ای کمتر از صد مایل با هند قرار دارد کنترل کند و همچنین به یک پایگاه راهبردی نزدیک به یک مسیر حمل و نقل مهم دریایی دست پیدا نماید (Abi-Habib, 2018).

مقاله حاضر در همین راستا تلاش دارد ضمن بررسی جنبه‌های مختلف فعالیت‌های تأمین مالی چین در پروژه‌های زیرساختی ذیل ابتکار کمربند و راه، صحت ادعاهای مطرح‌شده در قالب ادعای «تله بدهی» را مورد ارزیابی قرار دهد. پرسش اصلی مقاله این است که «شیوه اداره ابتکار کمربند و راه و روش‌های تأمین مالی پروژه‌های ذیل آن در کشورهای میزبان تا چه اندازه ادعای «تله بدهی» را تأیید می‌کند؟» فرضیه‌ای که در پاسخ مورد آزمون قرار گرفته این است که «ماهیت غیر متمرکز و

بعضاً متناقض اداره ابتکار کمر بند و راه به همراه روش تأمین مالی و واکنش مؤسسات مالی چین به موارد بحران بدهی کشور میزبان، اولویت داشتن منافع طرف چینی را در این طرح‌های مشترک تأیید می‌کند اما نمی‌تواند ایده تله‌گذاری برای دست‌اندازی به دارایی‌های راهبردی کشور میزبان را اثبات نماید.

مقاله برای آزمون این فرضیه مجموعه مباحث و تحلیل‌های اصلی درباره ایده تله بدهی را بررسی کرده و تلاش نموده است در قالبی نوآورانه آن را مورد ارزیابی قرار دهد. در همین راستا، پس از بررسی ادبیات موضوع، به تدارک چارچوب نظری در تبیین ماهیت غیر متمرکز اداره ابتکار کمر بند و راه چین و عناصر تحلیلی ایده تله بدهی چین می‌پردازد. سپس برای آزمون فرضیه، هر یک از عناصر این ایده را با بررسی تجربه کشورهای میزبان و مقایسه الگوی رفتاری چین در تأمین مالی پروژه‌های زیرساختی با تجربه‌های معمول در جهان، مورد ارزیابی قرار می‌دهد.

۲. پیشینه پژوهش

در منابع فارسی شفيعی در مقاله‌ای علمی، ایده دام بدهی را مفروض گرفته و درباره آثار منفی آن برای ظهور قدرت چین هشدار داده است. ایده مقاله 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 کمر بند، یک جاده»، به‌ویژه با دادن وام برای اجرای طرح‌های زیرساختی با عنوان «کالای عمومی» به کشورهایی که در مسیر آن قرار دارند، این کشورها را در چنبره خود گرفتار می‌کند و از آن‌ها به‌عنوان سکویی برای نفوذ منطقه‌ای و جهانی خود بهره می‌برد. این رویکرد چین، سبب شکل‌گیری برداشت منفی از این کشور نزد افکار عمومی بین‌المللی شده است و همین مسئله موجب شده است که چین، به‌جای نزدیک شدن به موقعیت هژمون، از آن دور شود (شفيعی، ۱۴۰۱).

رانا و سیان‌بای دیدگاهی مشابه چلانی درباره چین مطرح کرده‌اند. به گفته آن‌ها، چین به‌صورت عمدی دیپلماسی تله‌گذاری بدهی را دنبال می‌کند تا تأثیر سیاسی نامناسبی را از طریق قرض دادن سرمایه‌های چینی بر کشورهای که پروژه‌های زیرساختی مورد نظرش را اجرا می‌کنند، اعمال کند (Rana & Xianbai, 2020). گرین نیز ایده دیپلماسی دام بدهی چین را تأیید می‌کند و اقدام چین در عدم انتشار اطلاعات مرتبط با قراردادهای وام خود به کشورهای وام‌گیرنده را مشکوک ارزیابی می‌نماید. به گفته وی این وضع سبب بروز بحران مالی می‌شود و به چین امکان می‌دهد بر دارایی‌های استراتژیک کشور مقروض به خود دست‌اندازی کند. افزون بر این، سیاست چین با تلاش‌های بین‌المللی توسعه‌ای که توسط بانک جهانی و صندوق بین‌المللی پول در کشورهای در حال توسعه حمایت می‌شود، همخوانی ندارد. این تلاش‌ها سعی در افزایش شفافیت دارند و با بهبود تصمیم‌گیری‌ها، جلوگیری از بحران بدهی و مقابله با فساد را دنبال می‌کنند (Green, 2019).

پارکر و چفیتز (۲۰۱۸) ادعا کردند که چین از بدهی‌های تجمعی کشورهای بدهکار برای دستیابی به اهداف استراتژیک استفاده کرده است، مانند درست کردن «زنجیره‌ی مروارید» که شامل جزایری مهم برای پیش‌برد راهبرد نظامی دریایی این کشور است و همچنین قدرت افکنی در طول مسیرهای تجاری. آن‌ها همچنین مدعی هستند که چین از این راهبرد برای تضعیف و شکست دادن ائتلاف منطقه‌ای تحت نظارت آمریکا دریای جنوبی چین بهره گرفته است. این امر به نیروی دریایی چین امکان داده است که به «زنجیره دوم جزایر» و سپس به دریاهای آبی اقیانوس آرام ورود کند (Parker and Chefitz, 2018).

برخی از محققین نیز این ادعا را رد کرده‌اند. به‌عنوان مثال، سینگ با بررسی روابط چین و آفریقا متوجه شد که تئوری دیپلماسی دام بدهی واقعیت عملکرد چینی‌ها را در این قاره به‌درستی توصیف نمی‌کند. به گفته وی، وام‌های چینی عامل اصلی بدهی آفریقا نیستند و چین آن‌گونه که ادعا شده است به رفتار شکارگرانه در برابر کشورهای قرض‌گیرنده روی نیاورده است (Singh, 2020). کایری نیز در یک مقاله که به مرور ادبیات مربوط پرداخته به این نتیجه رسیده است که تعداد بسیار کمی از مقالات نشریه‌هایی که مورد داوری علمی قرار می‌گیرند، توانسته‌اند از ایده دیپلماسی دام بدهی دفاع کنند (Kairy, 2021).

یک گزارش تحقیقاتی منتشرشده در ژوئن ۲۰۲۲، اذعان کرده است که «داستان دام بدهی به‌جای انعکاس واقعیت‌ها و

دیدگاه‌های آفریقایی، در رقابت استراتژیک و ایدئولوژیکی چین و ایالات متحده ریشه دارد». در این گزارش خاطرنشان شده است در حالی که چین بزرگ‌ترین طرف بین‌المللی بدهکاری‌های آفریقا است، با این حال بیشترین بدهی‌های آفریقایی به صاحبان سرمایه آمریکایی و اروپایی تعلق دارد. جالب است که در این چند سال نیز سریع‌ترین رشد بدهی کشورهای آفریقایی به سرمایه‌گذاران آمریکا و اروپا تعلق داشته است و نه چین. در پایان سال ۲۰۱۹، کل بدهی کشورهای آفریقایی ۹۶۴ میلیارد دلار بوده است که ۷۸ میلیارد دلار آن به بدهی به چین مربوط می‌شده است که حدود ۸ درصد از کل بدهی این کشورها را شامل می‌شود (Nyabiagi, 6 June 2022).

کیو جین، استاد اقتصاد دانشکده لندن در کتابی که در سال ۲۰۲۳ درباره فعالیت‌های مالی چین منتشر کرد مدعی شد که این ادعا که چین وام‌گیرندگان را به دام بدهی می‌کشانند، همراه‌کننده است. جین خاطرنشان می‌کند که اکثر بدهی کشورهای شریک در ابتکار کمربند و راه چین به سازمان‌های بین‌المللی یا نهادهای غربی خصوصی مانند صندوق‌های سرمایه‌گذاری مشترک و نه چین تعلق دارد (Keyu, 2023).

مویانگ چن در کتاب خود که توسط دانشگاه کورنل منتشر شده اظهار می‌دارد که تأمین مالی چین برای کشورهای دیگر بر اساس شیوه‌ای است که از دهه ۱۹۹۰ در تأمین مالی داخلی به دولت‌های محلی این کشور به کار گرفته شده است. به نوشته چن، اگر این نوع تأمین مالی توسعه، به‌عنوان تله بدهی شناخته شود، آنگاه باید ادعا کرد که چین برای دهه‌ها، دولت‌های محلی خود را در تله بدهی گرفتار کرده است. چن همچنین ضمن اشاره به پشتوانه قرار دادن ذخایر طبیعی کشورهای آفریقایی برای وام‌های دریافتی از چین خاطرنشان کرده است که این شیوه تأمین تسهیلات پشتوانه‌دار، از مدت‌ها قبل و پیش از چین توسط بانک‌های خصوصی غربی در کشورهای غنی از نفت آفریقا و آمریکای لاتین انجام شده است و اقدام چین در این زمینه پدیده‌ای جدید محسوب نمی‌شود (Muyang, 2024).

برخی از صاحب‌نظران در ارتباط با مفهوم دام بدهی چین موضعی میانه اتخاذ کرده‌اند. به‌عنوان مثال، وار با استفاده از داده‌های مربوط به بدهی‌های آفریقا، ادعا کرد که روایت دام بدهی، توان تصمیم‌گیری دولت‌های آفریقایی را کمتر از حد واقعی ارزیابی می‌کند. ضمن اینکه لازم است آن‌ها مسائل جدی مربوط به بدهی‌های چین را به شکلی دقیق‌تر بررسی کنند (Were, 2018). کارمدی (۲۰۲۰) همچنین دلیل آورد که افزایش سطوح بدهی هم معیار و هم نتیجه است که می‌تواند در برخی موارد منجر به دام بدهی شود؛ به عبارت دیگر، اگرچه ایده دیپلماسی بدهی اشتباه است، اما به واقعیت‌هایی نیز اشاره دارد. بدین معنا که چین ممکن است به شیوه‌ای حساب‌شده و عمدی در زمینه ایجاد تله بدهی فعالیت نکند اما در هر حال در برخی موارد چنین چیزی در ارتباط با کشور بدهکار رخ داده است. در این حال، نتیجه وام‌دهی به تله بدهی منجر شده است صرف نظر از اینکه چین از ابتدا چنین قصدی داشته یا نداشته است (Carmody, 2020).

۳. روش‌شناسی و ادبیات نظری

۳-۱. ایده تله بدهی و الزامات مفهومی آن

کاربرد مفهوم دیپلماسی دام بدهی، قدمت چندانی در مباحث روابط بین‌الملل ندارد اما می‌توان آن را در یک چارچوب گسترده‌تر در این حوزه از مطالعات به کار برد. با توجه به ماهیت دام بدهی می‌توان آن را جزو ابزارهای اقتصادی سیاست خارجی قرار داد که به همراه ابزارهای نظامی و دیپلماتیک قابل استفاده است.

بر مبنای تعریف واژه‌نامه آکسفورد، عبارت تله یا دام بدهی به «وضعیتی اشاره دارد که به‌دلیل پرداخت سود بالا برای یک وام، امکان بازپرداخت مبلغ اصلی وام از بین می‌رود یا به‌شدت دشوار می‌گردد». با این حال، اصطلاح دیپلماسی تله بدهی اولین بار توسط ژئواستراتژیست هندی به نام براهما چلنی^۱ در سال ۲۰۱۷ ابداع و محبوب شد. وی مقاله‌ای با نام «دیپلماسی تله بدهی چین» منتشر کرد که در آن شیوه وام‌دهی چین به کشورهای فقیر چپاول‌گرانه توصیف شده بود. وی ادعا کرد که چین به این کشورها وام‌هایی ارائه می‌کند که غیرقابل پرداخت هستند و سپس کشور بدهکار ناگزیر می‌شود دارایی راهبردی خود را

در ازای وام به چین واگذار کند (Chelleney, 2017).

چالانی مدعی شد که زمانی که کشورهای میزبان پروژه‌های زیرساختی با بدهی مواجه می‌شوند، «چین بیشتر استقبال می‌کند؛ زیرا این امکان را به آن می‌دهد تا با فشار آوردن بر این کشورها، آن‌ها را به گرفتن وام‌های بیشتر وادار کند تا در عوض آزاد شدن از بدهی، کنترل دارایی‌های دولتی را به چین واگذار کنند یا سیاست خارجی خود را با آن هماهنگ نمایند» (Chelleney, 2017: 4).

می‌توان گفت ایده تله بدهی، شامل چند عنصر تحلیلی مرتبط با هم به این شرح است: ۱- با عنایت به تنوع پروژه‌های زیرساختی ذیل ابتکار چین و تعدد طرح‌ها و بازیگران، تحقق هدف تله‌گذاری بدهی، نیازمند اداره متمرکز مجموع رویه‌های طراحی، تأمین مالی و اجرای پروژه‌هاست ۲- واکنش چین به بحران بدهی کشور میزبان پروژه‌ها، باید به گونه‌ای هدفمند، معاوضه بدهی با دارایی‌های راهبردی و اهداف سیاست خارجی را نمایان کند ۳- میزان بدهی کشورهای میزبان به چین باید به اندازه‌ای باشد، سهم و نقش اصلی را در بروز بحران بدهی بر عهده داشته باشد ۴- انگیزه راهبردی برای طلب دارایی به عنوان پشتوانه بازپرداخت بدهی قابل اثبات باشد و با رویه‌های معمول و انگیزه‌های تجاری وام‌دهنده برای وثیقه گذاری برخی دارایی‌های کشور وام‌گیرنده، متفاوت باشد.

۳-۲. ماهیت اداره و راهبری ابتکار کمربند و راه چین

پیچیدگی‌ها، تنوعات و تناقض‌های رفتارهای بین‌المللی چین سبب شده است که شمار فزاینده‌ای از پژوهشگران الگوی وجود یک نظام تک‌حزبی و ساختار سلسله‌مراتبی قدرت در چین را برای تحلیل رفتارهای بین‌المللی آن ناکافی ارزیابی کنند و تلاش نمایند قرائت‌های جدیدی از ماهیت رفتارهای بین‌المللی این کشور ارائه کنند که بتواند تنوعات و پیچیدگی‌های آن را بهتر تبیین نماید. همین الگوی نظری امروز در تحلیل ماهیت و روش راهبری ابتکار کمربند و راه چین مورد توجه قرار گرفته است (میرترابی، ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲).

بسیاری از ناظران ابتکار کمربند و راه چین را به عنوان یک استراتژی دولتی از بالا به پایین برای حل مشکلات اقتصادی و افزایش امنیت ژئواکونومیک ملی آن تلقی کرده‌اند (Lai, 2021)؛ البته باید توجه داشت که این دیدگاه‌های منطقی، خطی و ساختاری درباره رویکرد چین به ابتکار کمربند در نقطه مقابل ادبیاتی قرار دارد که بر مبهم بودن ابتکار و دگرگونی و تحولات در درون دولت چین تأکید دارند (Jones & Hameiri, 2021). این دیدگاه‌ها امروز در حال تقویت شدن است.

کنش دیپلماتیک و سیاست خارجی چین اغلب غیرقابل پیش‌بینی است و به سختی می‌توان آن را کشف و توصیف کرد و بسیاری از محققان این موضوع را در ارتباط با پیچیدگی یکپارچه و استراتژیک و خلاقیت چینی‌ها می‌دانند. به گفته جونز و حامیری دشوار بودن توصیف کنش چین عموماً ناشی از این است که در مورد ماهیت چندپاره و چندوجهی آن مفهوم‌سازی نشده است. آن‌ها بر همین اساس اظهار عقیده کرده‌اند که در دوره اصلاحات پس از ۱۹۷۸، چین از اقتصاد مائوئیستی به یک اقتصاد لیبرال‌تر گذار کرد که طی آن تحولاتی بنیادی در ساختار دولت به وجود آمد به این صورت که یک دولت نظارتی به سبک چینی شکل گرفت که مقامات ارشد در آن به‌ندرت کنترل مستقیمی بر خروجی‌ها دارند بلکه بیشتر به دنبال هدایت و هماهنگی طیف متنوعی از عوامل به سمت اهدافی هستند که اغلب به نحو مبهمی تعریف شده‌اند (Jones & Hameiri, 2021: 49).

جونز و حامیری استدلال می‌کنند که تعاملات بین‌المللی چین اغلب حاوی رفتارهای غیر منسجم یا متناقض است؛ زیرا چین امروز یک بازیگر واحد نیست. آن‌ها در اثر خود در مقایسه با سایر تحقیقات تجربی در مورد عدم هماهنگی داخلی چین، یک چارچوب نظری ویژه برای تعمیم‌یافته‌های تحقیقاتی خود ارائه می‌کنند که از این نظر کارشان با دیگر محققان متمایز است. چارچوب نظری آن‌ها بر پایه مشاهداتشان از دگرگونی دستگاه حزب-دولت، از جمله پراکندگی، تمرکززدایی و بین‌المللی شدن آن است. آن‌ها استدلال می‌کنند که رهبران ارشد چین دیگر از یک سیستم به سبک فرماندهی و کنترل استفاده نمی‌کنند و به‌ندرت خروجی‌های تصمیم‌گیری را تعیین می‌نمایند بلکه آن‌ها یک دولت نظارتی به سبک چینی را به وجود آورده‌اند که کار هماهنگ کردن خروجی‌های تصمیم‌گیری را بر عهده دارد. در عوض، رهبری عالی، معمولاً دستورات گسترده و مبهم صادر

می‌کند و به بازیگران داخلی فضای مانور فراوانی می‌بخشد. رهبران عمدتاً از مکانیسم‌های زیر برای اعمال قدرت استفاده می‌کنند: دکترین حزب، بیانیه‌های مرتبط با سیاست کلان، نهادهای هماهنگ‌کننده، امتیازات مالی و سیاستی و قدرت انتصاب، ارزیابی و انضباط بخشی حزب (Jones & Hameiri, 2021:49-54).

این امر به بازیگران داخلی استقلال قابل‌توجهی در تأثیرگذاری بر سیاست‌ها، تفسیر آن‌ها و حتی نادیده گرفتن دستورالعمل‌های رهبری مرکزی می‌بخشد. نتیجه این وضع، عدم انسجام سیاست‌ها در داخل یک دولت چندپاره شده است (همان: ۵۵-۵۷). در این حال، مبارزات میان این بازیگران برای قدرت و منابع، باعث بروز رفتارهای اغلب غیر منسجم و متناقض چین در خارج از کشور شده است.

روشن است که دولت مرکزی چین قدرت قابل‌توجهی دارد و این قدرت را نیز اعمال می‌کند اما مدارکی جدی وجود دارد که نشان می‌دهند حزب-دولت چین، عامل یکپارچه‌ای نیست. دولت چین از دهه ۱۹۸۰ به بعد چندپاره، نابرابر، تمرکز زدا و بین‌الملل گرا شده و به عرصه‌ای برای انعکاس منافع مختلف اجتماعی (به‌ویژه طبقات خرد) تبدیل شده است. این وضع تضادی را پیش می‌برد که در برخی مواقع باعث می‌شود بخش‌های متفاوت، دستورالعمل‌های متناقضی را دنبال کنند (پولیتی، ۱۴۰۱: ۷۷-۷۸). در چین، نظارت و کنترل دولت از ساختاری بالا به پایین به ساختاری متحول شده است که طی آن شکل دادن به سیاست و اجرای آن توسط «تعامل بین عوامل مختلف مکمل و رقابتی» انجام می‌شود و به‌جای این‌که این عوامل مشخصاً مقید به یک «تصمیم الزام‌آور یا سیاست واحد» باشند، بیشتر در یک فرایند کلی سیاست‌گذاری پیش می‌روند (پولیتی، ۱۴۰۱: ۷۷-۷۸).

محورهای این تحول از سوی جونز و هامیری به‌صورت چندپارگی، تمرکززدایی و بین‌الملل گرایی تعریف شده‌اند. چندپارگی را می‌توان به‌عنوان «پراکندگی افقی قدرت و اختیارات در میان دستگاه‌های چندوجهی بر مبنای معیار ارائه‌شده از سوی دولت» تعریف کرد (Jones & Hameiri, 2021:131). در همین راستا بود که شرکت‌های دولتی از کنترل مستقیم وزارتخانه‌های دولت خارج و به شرکت‌های شبه مستقلی تبدیل شدند که باید برای بقای خود سودآور می‌شدند و این وضع، به اعضای جاه‌طلب حزب نیز اجازه داد برای پیشرفت خود در سمت مدیران ارشد این شرکت‌ها تلاش کنند.

فرایند تمرکززدایی نیز به تحول اساسی در حوزه انتقال قدرت به دستگاه‌های حکومتی محلی اشاره دارد که از ۱۹۷۸ به بعد وجود آمد. بدین ترتیب، دولت مرکزی از یک نظام سلسله‌مراتبی، مبتنی بر فرماندهی و کنترل مسلط، به سمت برنامه‌ریزی عینی تولید و اختصاص منابع متمرکز به شرکت‌های دولتی تغییر مسیر داد تا با تمرکززدایی از قدرت، از رشد اقتصادی و توسعه چین حمایت کند (پولیتی، ۱۴۰۱: ۷۹).

این تمرکززدایی ضمن اینکه پیامدهای منفی قابل‌توجهی مثل فساد و بی‌توجهی به استانداردهای زیست‌محیطی داشته، اجازه بالیدن به بخش خصوصی را داده است. نتیجه این شده که شرکت‌های خصوصی، ۶۵ درصد تولید ناخالص داخلی و ۸۰ درصد نیروی کار کشور را در خدمت خود گرفته‌اند (باقی، ۱۳۹۸: ۷۷-۷۸).

به گفته جونز و هامیری، بین‌الملل گرایی فرایندی است که طی آن «دستگاه‌های محلی در این فرایند به‌دنبال حضور یا کنش در عرصه بین‌المللی هستند و به این وسیله، شمار بازیگران درگیر در روابط بین‌المللی کشور افزایش می‌یابد». واقعیت این است که شرکت‌های بی‌شماری هستند که در اصل برای اجرای سیاست‌های داخلی ایجاد شدند اما امروز در حوزه بین‌المللی نیز نقش دارند. آن‌ها در حوزه دیپلماتیک چین بازیگرانی تقریباً ناشناخته به‌حساب می‌آیند و جالب‌تر این است که علاقه چندانی هم برای ترویج دستورالعمل‌های ملی سیاست خارجی ندارند (Jones & Hameiri, 2021: 138).

در جمع‌بندی از این بخش از بحث نظری نیز می‌توان گفت که کنش بین‌المللی چین را باید بر مبنای الگویی مختلط و پیچیده درک کرد که هم از بازیگری مسلط دولت و حزب در برخی حوزه‌های حساس و اولویت‌دار حکایت دارد و هم میزانی از چندپارگی، بین‌الملل گرایی و تمرکززدایی بازیگران جدید همچون شرکت‌های دولتی را به نمایش می‌گذارد. شرکت‌های دولتی شامل مؤسسات مالی و شرکت‌های زیرساختی چین که در تأمین مالی، طراحی و اجرای پروژه‌های زیرساختی در کشورهای مختلف میزبان طرح‌های کمربند و راه مشارکت دارند، هم وفاداری خود را به ابتکاری که امضای سیاست خارجی رهبری کشور

یعنی شی جین پینگ است اعلام می کنند و هم برای کسب سود و دستیابی به منابع مالی که به اجرای طرح‌ها اختصاص می یابد، به رقابت می پردازند و در این مسیر از میزانی از استقلال عمل و توانایی لابی گری برای پیش برد مقاصد خود بهره مند هستند. به طور طبیعی این الگوی کنش بین المللی تا حد زیادی از منافع تجاری بازیگران میدانی یعنی شرکت های دولتی در پیش برد طرح های مد نظرشان تأثیر می پردازد و به همین اندازه امکان پیش برد یک راهبرد منسجم و متمرکز در قالب تله گذاری بدهی را آن گونه که در ایده دیپلماسی تله بدهی از آن یاد می شود را کاهش می دهد.

۴. تحلیل یافته ها

همان گونه که در بحث نظری مطرح شد، ایده دام بدهی، بر مبنای مفروضه ها و الزامات خاصی استوار است که در صورت اثبات تحقق آن ها می توان به صحت این ادعا درباره رفتار وام بدهی چین حکم داد. در این قسمت میزان همخوانی الزامات ذکر شده با واقعیت های کشورهای وام گیرنده برای اجرای پروژه های زیر ساختی مورد ارزیابی قرار می گیرد. ضمن اینکه باید توجه داشت که صرف بروز دشواری و بحران بدهی به معنای گرفتار شدن یک کشور در دام بدهی نیست اما به نظر می رسد هواداران ایده دام بدهی تا اندازه ای این دو را یکی فرض کرده و یا دست کم بحران بدهی را مقدمه دام بدهی دانسته اند.

۴-۱. بروز بحران بدهی به معنای تله گذاری بدهی نیست

در موارد زیادی درباره پایداری بدهی کشورهایی که از چین به عنوان بخشی از طرح های ابتکار کمربند و راه وام می گیرند، نگرانی واقعی وجود دارد. برای مثال کریستین لاگارد، رئیس سابق صندوق بین المللی پول، در یک کنفرانس مشترک بین صندوق بین المللی پول و بانک خلق چین در آوریل ۲۰۱۸، هشدار داد که در ارتباط با هزینه های بزرگ، تجربیات از سراسر جهان نشان می دهد که همیشه خطر پروژه های ناموفق و سوء استفاده از موارد مالی وجود دارد و این تأمین مالی زیر بناها همچنین می تواند منجر به افزایش مشکلات بدهی شود. این گونه طرح ها همچنین ممکن است منجر به محدود شدن هزینه های دیگر به واسطه افزوده شدن قسط های وام شود و موازنه پرداخت ها را با چالش روبه رو کند (Lagarde, 2018).

طرح این نگرانی ها بجا و درست است زیرا اکثر کشورهایی که در حال حاضر از چین قرض می گیرند، پیشینه ای از بحران بدهی و دریافت وام اضطراری از صندوق برای حل مشکل بدهی خود دارند. بنابراین این نگرانی طبیعی است که آن ها دوباره وارد چرخه های بدهی بشوند. تقریباً تمام این وام گیرندگان و حتی خود چین، نهادهایی ضعیف در اداره امور مالی دارند (Brautigam, 2020:6).

مؤسسه ایدیتا^۱ که یکی از معتبرترین نهادهای پژوهشی بررسی کننده ابتکار کمربند و راه چین به شمار می رود، متوجه شده است که ۳۵ درصد از پروژه های ذیل این ابتکار با مشکلات اساسی در اجرا روبه رو شده اند که از جمله می توان به رسوایی، اعتراضات، فساد، نقض حقوق کارگری یا تخریب زیست محیطی اشاره کرد. در همین حال روزنامه فایننشال تایمز گزارش داد که انتقادات در این باره، به محافل رسمی نیز راه یافته و روزنامه رسمی چینی پپلز دیلی اذعان کرده است که ابتکار کمربند و راه باید «بیشتر توجه کند که چگونه پروژه ها با توسعه و مصلحت های اساسی کشورهای مربوط مرتبط می شوند.» (Financial Times, December 5, 2018).

با وجود آنکه شمار قابل توجهی از پروژه های ابتکار کمربند و راه با مشکلات متعددی در عمل روبه رو شدند، شواهدی از اعتباردهی ها بهتر و تجربه آموزی پیمانکاران چینی برای اتمام به موقع پروژه های زیر ساختی خارجی نیز وجود دارد. همچنین پیمانکاران فرا گرفته اند تأخیر در اجرای پروژه ها را کاهش دهند. این بهبودها ممکن است نتیجه برنامه ریزی بهتر (پیش بینی واقع گرایانه تر از زمان لازم برای اتمام پروژه ها) یا کمتر یا کوچک تر شدن انحرافات در زمان انجام کار توسط پیمانکاران مسئول اجرای پروژه باشد. آن ها همچنین اتمام به موقع پروژه هایی که ارائه خدمات عمومی در کشورهای میزبان را بهبود می بخشد را در اولویت قرار دادند (Bradley et al, 2023: 24).

در عین حال، یکی از جنبه های مهم انتقادات درباره ابتکار کمربند و راه، بدهی های کشورهای میزبان طرح های زیر ساختی

به چین است که آن‌ها را در وضعیت دشواری قرار داده است. البته معضل بدهی پیش از این نیز در بسیاری از کشورهای در حال توسعه به عنوان یک معضل جدی مطرح بوده است اما گفته می‌شود ابتکار چینی این وضع را بدتر کرده است. افزون بر این، برخلاف اکثر کشورهای غربی یا مؤسسات چندجانبه وام‌دهنده مانند صندوق بین‌المللی پول یا بانک جهانی، وام‌های ابتکار چینی به نرخ‌های بازار ارائه می‌شوند که این امر سبب افزایش نرخ بهره وام‌ها و اقساط وام افزون بر تعهدات سرمایه اصلی می‌شود (Horigoshi, et al 2022).

تنها ۵ درصد از کشورهایی که بعداً میزبان طرح‌های زیرساختی کمربند و راه شدند، در سال ۲۰۱۰ از نظر بدهی‌های خارجی خود در وضعیت دشواری قرار گرفته بودند. با این حال این رقم در سال ۲۰۲۳، به ۶۰ درصد افزایش یافت (Kiel Institute for the World Economy, 2023). این بررسی نشان می‌دهد که در سال‌هایی که پروژه‌های کمربند و راه چین در کشورهای میزبان به اجرا درآمده، به تدریج مشکلات بدهی خارجی این کشورها بدتر شده است؛ به عبارت دیگر نوعی هم‌زمانی میان قراردادهای پروژه‌های زیرساختی چین و افزایش بدهی کشورهای میزبان مشاهده می‌شود اما برای درک بهتر مشکل بدهی این کشورها باید دید، بدهی‌های ایجاد شده به واسطه اجرای پروژه‌های زیرساختی چین تا چه اندازه در بروز بحران مذکور نقش داشته است.

۴-۲ سهم محدود چین در مجموع بدهی‌های کشورهای گرفتار در بحران بدهی

با وجود آنکه نوعی هم‌زمانی در اخذ وام کشورهای میزبان پروژه‌های کمربند و راه و بروز بحران بدهی در شماری از این کشورها وجود دارد، تحلیل دقیق‌تر داده‌های مربوط به بدهی این کشورها، پیوند مستقیم یا سهم اصلی بدهی‌های ایجاد شده به چین را در بروز این مشکل رد می‌کند. مؤسسه موسوم به آزمایشگاه تأمین مالی^۱ برای توسعه در گزارشی در سال ۲۰۲۲ اعلام کرد که بر پایه داده‌های موجود تا پایان سال ۲۰۲۰، کشورهای فقیر، کم‌درآمد و دارای درآمد متوسط تقریباً ۳٫۴ تریلیون دلار بدهی خارجی داشته‌اند که از این رقم حدود ۱۷۰ میلیارد دلار به چین تعلق داشته است. این رقم ۵٫۳٪ از کل بدهی این کشورها را دربر می‌گیرد. در این میان کشورهای کم‌درآمد و متوسط درآمد (۱۲۰ میلیارد دلار)، کشورهای دارای درآمد متوسط (۳۱ میلیارد دلار) و کشورهای فقیر به‌اندازه ۱۹ میلیارد دلار به چین بدهکار بوده‌اند (Finance for Development Lab, 2022: 6).

سرلانکا یکی از نمونه‌های معمول در بحث درباره ایده دام بدهی به شمار می‌رود. با این حال تحلیل دقیق ساختار بدهی‌های این کشور مشخص می‌کند که عمده بدهی‌های این کشور به مؤسسات مالی خصوصی در غرب اختصاص دارد و نه چین. در واقع می‌توان گفت بحران بدهی سرلانکا نه در چین، بلکه در کلمبو و در بازارهای مالی بین‌المللی غربی ریشه داشت. داده‌های بانک مرکزی سرلانکا نشان می‌دهد که تا سال ۲۰۱۶، ۶۱ درصد از کسری پایدار بودجه دولت از طریق استقراض خارجی تأمین شده است (Jones & Hameiri, 2020: 15). در محدوده زمانی ۲۰۰۹ تا ۲۰۱۶، جمع کل بدهی دولت ۵۲ درصد افزایش یافت و به ۶۴٫۵ میلیارد دلار رسید که ۲۲ میلیارد دلار آن شامل بدهی خارجی بود. در همین حال ۴۴ درصد درآمد دولت صرف پرداخت اقساط بدهی‌ها می‌شد. این رویه تأمین هزینه‌های دولت با استقراض خارجی به لطف نرخ‌های کم‌بهره جهانی به دلیل سیاست نرخ‌های پایین مد نظر بانک‌های مرکزی غربی، ممکن شده بود (Jones & Hameiri, 2020: 15). در این زمان سه‌چهارم از بدهی خارجی دولت به مؤسسات مالی خصوصی بود، نه به دولت‌های خارجی اما روند وام‌گیری پیوسته خارجی به سبب کسری پیوسته حساب جاری سرلانکا، نشانگر رقابت‌پذیری ضعیف اقتصاد داخلی و ضعف سرمایه‌گذاری بود و مشخص بود که این وضع وام‌گیری پیوسته نمی‌تواند ادامه پیدا کند. با این حال و با وجود هشدارهایی که در این زمینه مطرح شد، وام‌دهندگان خارجی به وام دادن ادامه دادند، در حالی که دولت نیز به دلایل سیاسی مایل نبود این رویه را کنار بگذارد (Kelegama, 2017: 437-9).

جوز و حمایری ادعا می‌کنند که بحران بدهی در سری‌لانکا نه توسط چین بلکه توسط دولت سرلانکا ایجاد شده است. آن‌ها با تجزیه و تحلیل ارقام بدهی و پرداخت‌ها، به این نتیجه رسیده‌اند طرح ادعای تله بدهی چین در بندر هامباتوتوا ادعایی

کاملاً پوچ است. به نوشته این دو محقق، در روایت تله بدهی چین برای سریلانکا، مفاهیم اشتباهی وجود دارد. اول اینکه پروژه بندر هامبانتوتا از سوی چین پیشنهاد نشده بلکه توسط دولت سابق رئیس‌جمهور (و فعلی نخست‌وزیر) سریلانکا، ماهیندا راجاپاکسا به همراه یک شرکت دولتی چینی با هدف سود تجاری معرفی شده است. دوم، این یک معامله تجاری بود و خصلتی ژئواستراتژیک نداشت. با این حال اجرای آن باعث ایجاد ظرفیت مازاد فراوانی شد که علت آن مشکلات حکمرانی در سریلانکا بوده است. این بندر یکی از چندین پروژه بزرگ فساد آمیزی بود که ماهیندا راجاپاکسا به‌عنوان بخشی از یک برنامه توسعه فاسد و نامناسب ترویج داد. سوم، اینکه مشکلات بدهی سریلانکا به وام‌گیری از چین مربوط نبود، بلکه از قرض‌گیری بیش از حد از بازارهای سرمایه تحت تأثیر غرب و از مشکلات ساختاری در اقتصاد سریلانکا ناشی شد (Jones & Hameiri, 2020: 13).

۴-۳ عدم تأیید حساب‌شده بودن تله‌گذاری چین برای بدهی

یکی از پرسش‌های اساسی در بررسی درباره ادعای تله بدهی این است که آیا چین این کار را به‌صورت حساب‌شده دنبال می‌کند یا نه. بدین معنا که آیا چین در رویکردی راهبردی به کشورها پول قرض می‌دهد که نتوانند بدهی آن را پرداخت کنند و بعد از آن دسترسی به منابع طبیعی، پایگاه‌های نظامی یا بنادر مهم و دیگر دارایی‌های استراتژیک را طلب می‌کند یا این روند از پیش طراحی نشده است؟ چالانی معتقد است که چین این مسیر را عامدانه دنبال می‌کند در حالی که تعداد بیشتری از تحقیقات در این باره این ادعا را رد کرده و گفته‌اند ادعای هدفمند بودن این روند، متقاعدکننده نیست (Brautigam, 2020; Kairy, 2021).

یکی دیگر از چالش‌های مهم پیش روی این ایده این است که کشورهایی که ادعا می‌شود در دام بدهی گرفتار شده‌اند، از حکمرانی بد و فساد رنج می‌برند. همین امر سبب می‌شود که آن‌ها به شکلی بی‌پروا منابعی را قرض می‌گیرند، بدون آنکه درباره بازپرداخت بدهی ایجادشده، برنامه و اهتمام ویژه‌ای داشته باشند. بر اساس این دیدگاه، کشور قرض‌گیرنده مسئول اصلی بحران بدهی ایجاد شده است و نه طرف قرض دهنده. در همین راستا، شماری از صاحب‌نظران نیز خاطرنشان کرده‌اند که ایده دیپلماسی تله بدهی برای بی‌اعتبار کردن برنامه‌های سرمایه‌گذاری زیرساختی چین عمدتاً از طرف محافل غربی و هندی ترویج شده است تا از این راه از پیوند نزدیک‌تر چین با کشورهای درحال توسعه جلوگیری به عمل آید (Rana & Xianbai, 2020: 79-81).

واقعیت این است که ثابت کردن حساب‌شده بودن اقدامات چین در وام‌دهی عامدانه به کشورهایی که قادر به بازپرداخت بدهی خود نیستند و تقاضای تصاحب دارایی‌های استراتژیک آن‌ها را ازای وام، به‌سادگی قابل اثبات نیست. یکی از پیش‌فرض‌های درستی این ادعا این است که ابتکار کمربند و راه چین را به‌عنوان یک ابرپروژه راهبردی که به شکلی متمرکز توسط نهادهای فرادست حزب و دولت چین کنترل و راهبری می‌شود، در نظر بگیریم در حالی که بحث نظری مقاله نیز نشان داد که در اساس این برداشت با واقعیت‌های سیاست داخلی چین انطباق ندارد و به‌تدریج شمار بیشتری از پژوهشگران غیر چینی بر غیر متمرکز بودن ساختار تصمیم‌گیری در داخل حزب و دولت چین اذعان می‌کنند. ضمن اینکه در صحنه عمل نیز مشاهده می‌شود بسیاری از نمونه‌های متداولی که از آن‌ها به‌عنوان تله بدهی چین یاد شده است، چینی‌ها در برخورد با نکل کشور وام‌گیرنده، تقاضای دسترسی به دارایی‌های راهبردی کشور بدهکار را مطرح نکرده‌اند.

به‌عنوان مثال، چین پرداخت بدهی‌های کنیا را به مدت شش ماه به‌دلیل شیوع ویروس کووید-۱۹ به تعویق انداخت، بدهی مالدیو را به‌دلیل همین کمی کاهش داد، یا بدهی مالزی را یک‌سوم کاهش داد. در هر یک از این موارد، چین می‌توانست در ازای طلب خود یک دارایی استراتژیک (بندر، فرودگاه، حقوق معدنی و...) را درخواست بکند، اما عملاً چنین نشد. افزون بر این، هیچ دارایی غیرمادی؛ برای مثال افزایش نفوذ چین در امور داخلی کشورهای بدهکار مشاهده نشده است. البته چین تلاش کرده است از روابط موجود با سیاستمداران کشورهای وام‌گیرنده در راستای منافع خود بهره‌برداری کند و این کاری است که احتمالاً هر کشور دیگری نیز ممکن است انجام دهد (Himmer & Rod, 2022: 265-66).

به نوشته براتیگام، یکی از ریشه‌های طرح و پذیرش گسترده ایده دام بدهی چین، گرایش غرب به نگاه منفی به فعالیت‌های برون‌مرزی چین است. «این تمایل به منفی گرایی در بسیاری از واکنش‌های غرب به نقش چین در آفریقا نشان

داده شده است. حدود سال ۲۰۰۶، غرب شروع به توجه به حضور چینی‌ها در آفریقا کرد. [این در حالی است که] چین دستکم از سال ۱۹۶۰ در ایجاد زیرساخت‌ها در آفریقا فعالیت کرده بود؛ اما به‌جز دوره‌ای از ترس از کمونیسم در دهه‌های ۱۹۶۰ و ۱۹۷۰، هیچ‌کس به این فعالیت‌ها توجهی نداشت. در زمانی که دیگر بخش‌های جامعه بین‌المللی از تأمین مالی زیرساخت‌ها منصرف شده بودند، چین عمده‌تأ در حال ساخت جاده‌ها، پل‌ها، نیروگاه‌ها، فرودگاه‌ها و ساختمان‌های دولتی بود. ... بر اساس نظرسنجی‌ها، مشارکت چینی‌ها در کشورهایی که در آن‌ها فعالیت داشتند، مثبت شناخته می‌شد؛ اما در حدود سال ۲۰۰۶، رسانه‌ها، به‌ویژه در کشورهای غربی و سیاستمداران، به‌ویژه جمهوری خواهان و دموکرات‌ها در واشنگتن، شروع به درک چین به‌عنوان یک تهدید نمودند و آن را به‌عنوان یک «قدرت استعماری جدید» توصیف کردند. آن‌ها حضور چین را به‌عنوان خبر بدی برای سایر کشورهای توسعه‌یافته و درحال توسعه می‌دیدند. چین ممکن بود ساخت ده‌ها بیمارستان را تأمین مالی کند، اما اگر در ساختمان یکی از آن‌ها شکافی پیدا می‌شد، آن گونه که در آنگولا رخ داد یا اگر یک فروریختگی در یک پیچ در جاده زامبیا رخ داد، نتیجه گرفته می‌شد که تمام کارهای ساختمانی چینی نامناسب هستند.» (Brautigam, 2020: 2-3).

۴-۴. پستوانه سازی برای بازپرداخت وام و منفعت طلبی، به معنای تله‌گذاری نیست

شواهد نهادهای مطالعاتی معتبر درباره رفتار وام‌دهی چین به دیگر کشورها، ایده دام بدهی را تأیید نمی‌کند. برای مثال مدرسه مطالعات بین‌المللی پیشرفته جانز هاپکینز یک پایگاه داده از وام‌دهی چین به آفریقا ایجاد کرده است که داده‌های بیش از هزار فقره از وام‌های چین به کشورهای آفریقایی را دربر می‌گیرد. رفتار وام‌دهی چین در این وام‌ها تأیید نمی‌کند که چین عامدانه کشوری را بدهکار کرده و سپس از آن برای بهره‌برداری مزایای ناعادلانه یا استراتژیکی فرضاً به‌صورت «چنگ انداختن روی دارایی» بهره گرفته باشد. به‌عنوان مثال، آنگولا مقدار زیادی از چین وام گرفته است. البته، بسیاری از این وام‌ها توسط صادرات نفت آنگولا تضمین شده‌اند، اما این یک معامله تجاری است و چین در این رابطه به یک مزیت استراتژیک نمی‌رسد (Brautigam, 2020:6).

براتیگام داستان جالبی را درباره پیشنهاد ژاپن در سال ۱۹۷۸ به چین که به‌تازگی از ویرانه‌های انقلاب فرهنگی برخاسته بود، نقل می‌کند. به این ترتیب که ژاپن که می‌داند چین منابع مالی لازم را برای همکاری مورد نظرش ندارد به پکن پیشنهاد می‌کند که یک اعتبار ده میلیارد دلاری را در اختیار بگیرد و با آن شرکت‌های ژاپنی را که برای ایجاد انواع زیرساخت‌ها شامل جاده و نیروگاه در این کشور فعالیت خواهند کرد، تأمین مالی کند. چین در ازای آن با ذخایر نفت و زغال‌سنگ خود، بدهی به ژاپن را تسویه نماید. به نوشته براتیگام، این معامله برای هر دو طرف سود داشت. چینی‌ها در دوره اصلاحات به‌شدت به‌دنبال بازسازی اقتصاد خود بودند و چون این کشور در صندوق بین‌المللی پول و بانک جهانی عضویت نداشت، نمی‌توانست از این نهادها وام دریافت کند. در عوض ژاپنی‌ها نیز برای شرکت‌های خود کسب‌وکار ایجاد کرده بودند و در قرارداد نیز ذکر شده بود که در موارد نیاز به قطعات یدکی، مشاوره تخصصی و... ژاپنی‌ها در اولویت خواهند بود. این یک معامله دو سر سود برای دو کشوری بود که تازه روابط دوستانه‌ای هم نداشتند (Brautigam, 2020: 7).

به همین ترتیب، دیگران نیز بررسی‌هایی در مورد رفتار وام‌دهی چین در سراسر دنیا انجام دادند. در همین راستا چیزی در حدود ۳۰۰۰ فقره از وام‌های چین به دیگر کشورها بررسی شده است. برخی از این پروژه‌ها لغو یا دوباره مورد مذاکره واقع شده‌اند، اما به‌جز بندر مورد بحث در سریلانکا، هیچ‌کدام تأیید نمی‌کند که چین در زمان نکول بدهی توسط کشور وام‌گیرنده، دارایی‌های استراتژیک آن‌ها را تصاحب می‌کند (Kratz et al., 2019).

جونز و حمایری نیز خاطرنشان می‌کنند که در نمونه سریلانکا، هیچ نوع مبادله بدهی به‌جای دارایی وجود نداشته است. بلکه بعد از مذاکرات سخت و فشرده، یک شرکت چینی به دلایل تجاری، بندر را به ازای ۱٫۱ میلیارد دلار اجاره کرد که سریلانکا از آن برای تسویه بدهی‌های دیگر و افزایش ذخایر ارزی خارجی‌اش استفاده کرد. همچنین کشتی‌های نظامی چین قادر به استفاده از بندر نیستند بلکه این بندر به محل اقامت جدید نیروی دریایی جنوبی سریلانکا تبدیل خواهد شد. این مشکلات برخلاف تصور مطرح‌شده، ناشی از یک نقشه از پیش طراحی شده نبود؛ بلکه نتیجه‌ای از پویاهای داخلی سریلانکا بود و به‌ویژه در حکمرانی بد در این کشور ریشه داشت (Jones & Hameiri, 2020: 13).

با این همه این بحث‌ها بدین معنا نیست که شرکت‌های چینی در فعالیت‌های زیرساختی و شیوه‌های تأمین مالی طرح‌ها، رویکرد فرصت‌طلبانه و منفعت‌طلبانه نداشته‌اند. این الگو به‌ویژه در کشورهایی که از فساد و حکمرانی بد رنج می‌برند، به‌دفعات دیده شده است.

جمهوری دموکراتیک کنگو به وجود معدن‌های فوق‌العاده غنی در سطح جهان شهرت دارد به‌گونه‌ای که ۸٪ از مس و ۷۰٪ از کبالت جهان را به خود اختصاص داده است. کبالت یک عنصر اساسی برای باتری‌های لیتیومی پر قدرت است که در همه‌جا از لپ‌تاپ‌ها و گوشی‌های هوشمند تا خودروهای الکتریکی برای ذخیره انرژی استفاده می‌شود. با این وجود، این کشور بزرگ زیر صحرای آفریقا که تقریباً مساحت آن به‌اندازه اروپای غربی است، به‌عنوان قربانی جنگ‌های داخلی، دهه‌ها حکومت استبدادی و فساد، اوضاع خوبی ندارد. چین از سال ۲۰۰۸ به‌شدت در این کشور سرمایه‌گذاری کرده است. در این زمان دو شرکت چینی دولتی بر مبنای یک قرارداد ۶٫۲ میلیارد دلاری سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های حمل و نقل و تأسیساتی مثل دانشگاه و بیمارستان را در این کشور در ازای بهره‌برداری بدون پرداخت مالیات از معادن این کشور آغاز کردند. این پروژه‌ها که بعدها به ابتکار کمر بند و راه پیوست، به بیجینگ این امکان را داد که در بازار کبالت به‌طور چشم‌گیری سرمایه‌گذاری کند و موقعیت از پیش مسلط کشور را به‌عنوان تولیدکننده باتری خودروهای الکتریکی، تقویت کند. در کل، چین کنترل ۱۵ از ۱۹ معدن کبالت جمهوری دموکراتیک کنگو را در دست دارد و ۸۰ تا ۹۰ درصد از کبالت و مس تولیدشده در این کشور را وارد می‌کند (The Guardian, November 25, 2021).

با این حال، جمهوری دموکراتیک کنگو در این توافقات موفق نبوده است. معادن کنگو بر مبنای توافق با چین به‌گونه‌ای اداره می‌شوند که ۶۸ درصد در اختیار دو شرکت بزرگ دولتی چینی قرار دارد و ۳۲ درصد باقیمانده در اختیار شرکت معدنی دولت کنگوست. در ازای این واگذاری‌ها مقرر شده است که چین بیش از ۳ میلیارد دلار زیرساخت را برای جمهوری دموکراتیک کنگو بسازد اما بر مبنای گزارش‌ها تنها ۸۲۲ میلیون دلار از پروژه‌ها انجام شده است. طبق شرایط قرارداد، چین متعهد شده است ۳۵۰۰ کیلومتر راه‌آهن در این کشور بسازد که تاکنون، هیچ ریلی نصب نشده است (The East African, April 11, 2023). البته گزارش‌های رسانه‌ای حاکی از آن است که مجموع توافقی‌های چین و جمهوری دموکراتیک کنگو، در زمان ریاست جمهوری کابیللا در کنگو صورت گرفته که به فساد شهرت داشته و مبالغ قابل توجهی را نیز بابت رشوه از این محل دریافت کرده است. با روی کار آمدن رئیس‌جمهور جدید در این کشور، انتقادهایی جدی نسبت به عملکرد زیرساختی شرکت‌های چینی مطرح شد و در نهایت طرف چینی پذیرفت درباره شرایط قرارداد دوباره با دولت کنگو مذاکره نماید.

رافائل کُرا از سال ۲۰۰۷ تا ۲۰۱۷ رئیس‌جمهور اکوادور بود و پروژه‌های زیرساختی بزرگی که توسط چین تأمین مالی شده بودند را سرپرستی می‌کرد، از جمله بازسازی فرودگاه منتا، جاده‌ها و پل‌های جدید، معادن مس پانانتزاسان کارلوس و میرادور و نیروگاه هیدروالکتریک کوکا کودو سینکلیر برای تأمین نیازهای سالانه ۱۵۰۰ مگاوات برق. اکنون، کُرا در تبعید زندگی می‌کند و به جرم فساد غیابی محکوم شده است. سد هیدروالکتریک کوکا کودو با کاهش ظرفیت در حال کار است زیرا مهندسان با ۱۷ هزار ترک در ساختمان مواجه شده‌اند. نیروگاه کوکا کودو سینکلیر بزرگ‌ترین نیروگاه برق‌آبی اکوادور در چارچوب طرح‌های ابتکار کمر بند و راه و با هزینه ۲٫۶ میلیارد دلار (با ۷ درصد بهره وام) ساخته شده است که آن را گران‌ترین پروژه زیرساختی در تاریخ اکوادور می‌کند. با وجود هزینه‌های بالا و انتظارات بزرگ، کوکا کودو هنوز به ظرفیت عملیاتی کامل نرسیده است و از شکاف‌های مذکور در سد به‌واسطه استفاده از فولاد با کیفیت پایین رنج می‌برد و احتمال خرابی یا فروپاشی تجهیزات مطرح است (Nikkei Asia, February 9, 2023).

این‌گونه مشکلات در ساخت‌وسازها، در جاهای دیگر در طرح‌های کمر بند و راه نیز دیده شده است: سدهای برق‌آبی ساخته‌شده در اوگاندا و پاکستان نیز ترک برداشته‌اند و آپارتمان‌های ساخته‌شده در آنگولا نیز همین مشکل را دارند. در سال ۲۰۱۹، اکوادور وامی به ارزش ۴٫۲ میلیارد دلار از صندوق بین‌المللی پول دریافت کرد و ناگزیر شد یک بسته نجات ۶٫۵ میلیارد دلاری دیگر را از این صندوق در سال بعد دریافت کند. وام‌دهندگان چینی با این حال موافقت کردند که تاریخ سررسید ۳٫۲ میلیارد دلار از وام‌هایشان را افزایش دهند اما به نظر نمی‌رسد که چیزی از مبالغ وام‌ها را بخشیده باشند (Reuters).

(September 20, 2022)

در همین راستا، منتقدان ابتکار کمربند و راه را نوع جدیدی از استعمار و نه یک برنامه توسعه‌ای توصیف کرده‌اند؛ زیرا از نظر آن‌ها ابتکار یادشده به‌عنوان یک برنامه چینی برای ایجاد شغل و ترویج صادرات مد نظر قرار گرفته است تا مشکل عرضه اضافی فولاد و کالاهای مشابه را که به‌واسطه کاهش تقاضای داخلی، شکل گرفته است، برطرف نماید. این امر سبب شده است شرکت‌های دولتی چینی به بازارهای خارجی پناه ببرند (The Economist, February 6, 2020).

بدین ترتیب بود که صادر کردن بتن و مس چینی بر تأمین نیازهای واقعی کشور قرض‌گیرنده اولویت یافت. این باعث شد تا وام‌های بزرگ و پروژه‌های جسورانه بدون توجه به نیاز کشور میزبان ارائه شود. بر همین اساس، پروژه‌های جاده‌ای و بنادری که قرار بود به ارتقای تجارت کشورهای محلی منجر شود، بیشتر برای تأمین مقاصد تجاری چین مد نظر قرار گرفت و بر تأمین منابع اساسی برای این کشور و صادرات کالاهای چینی به سراسر جهان تمرکز یافت. این وضع «وابستگی زنجیره‌های تولید بین‌المللی به چین را تقویت می‌کرد و در عوض توانایی دسترسی خارجی‌ها را محدود می‌ساخت.» (Foreign Policy, September 20, 2023)

با وجود آنکه چین با انبوهی از طلب‌هایی روبه‌روست که بازپرداخت نشده‌اند، این کشور سخت تلاش کرده است تا اطمینان حاصل کند که راهی برای بازپرداخت آن‌ها وجود داشته باشد. پروژه‌هایی که ممکن است هیچ‌گاه حتی هزینه‌های خود را با ارائه درآمدهای حاصل از پروژه جبران کنند، هنوز هم برای بیجینگ ارزش دارند؛ زیرا اغلب وام‌ها قرار است از طریق عرضه کالاهای اساسی بازپرداخت شوند. به‌عنوان مثال، در گینه، وام‌های چین به ارزش بیش از ۲۰۰ درصد از تولید ناخالص داخلی کشور رسیده‌اند اما تضمین بازپرداخت آن‌ها بر مبنای معادن بوکسیت کشور است. در جمهوری دموکراتیک کنگو نیز چین منابع کبالت و مس به‌عنوان تضمین بازپرداخت وام‌های زیرساختی‌اش مد نظر قرار داده است (Reuters, February 26, 2020).

چین در برخی موارد موافقت کرده است که به کشورهایی که در معرض بدهی و بحران هستند، کمک کند اما این کار را تنها از طریق سازوکارهایی انجام داده است که بدهی را به مدتی طولانی‌تر و با نرخ‌های سود بالاتر از وام‌های مشابه صندوق بین‌المللی پول، تمدید می‌کند. چین با بهره‌گیری از سازوکار مبادله ارزی که روشی غیر شفاف برای وام‌دهی است، حدود ۲۴۰ میلیارد دلار را برای نجات کشورهای واردکننده‌ای که از نظر این کشور اهمیت راهبردی دارند، تأمین کرده است. در عین حال چین اجازه داده است دیگر کشورهای بدهکاری که چنین اهمیتی ندارند، در مرحله نکول وام قرار گیرند. همان‌طور که یکی از نویسندگان یک مطالعه اخیر بانک جهانی درباره وام‌دهی اضطراری چین توضیح داده است، «بیجینگ درنهایت تلاش می‌کند تا بانک‌های خود را نجات دهد. به همین دلیل وارد کسب‌وکار پرمخاطره‌ای وام‌دهی بین‌المللی شده است.» (Wooley, 2023)

نتیجه‌گیری

ارزیابی دقیق پیامدهای ابتکار کمربند و راه چین به‌واسطه گستردگی و تنوع بازیگران و فعالیت‌هایی که ذیل آن صورت می‌پذیرد کاری به‌وقوع دشوار است. چیزی که سبب دشوارتر شدن ارزیابی می‌شود این است که رقابت میان چین و کشورهای غربی در حوزه‌های مختلف بین‌المللی در سال‌های اخیر تشدید شده است و همین امر سبب شده است که بسیاری از اقدام‌های بین‌المللی چین از سوی غرب با دیده تردید نگریسته شود. به نظر می‌رسد ایده «دیپلماسی دام بدهی» در چنین بستری متولد شده و در توصیف شیوه تأمین مالی طرح‌های زیرساختی چین در کشورهای مختلف به کار رفته است. افزایش سریع بدهی‌های بسیاری از کشورهای درحال توسعه و بروز دشواری‌ها و بحران‌های بدهی نیز به این فضای بدبینی و تلاش برای پیدا کردن یا معرفی کردن مقصر دامن زده است.

با این حال همان‌گونه که مقاله نشان داد، ایده دام بدهی به شکلی منطقی متضمن عناصری مفهومی است و تأیید آن‌ها در بررسی رفتار وام‌دهی بین‌المللی چین، امکان‌پذیر نیست. این حرف البته بدین معنا نیست که چین در قالب ابتکار کمربند و راه به‌عنوان یک نیروی خیرخواه عمل کرده و تماماً منافع کشورهای میزبان را با سرازیر کردن پول‌های خود در نظر داشته است. واقع امر این است که پراکندگی، ابهام و تعارض‌های فراوانی در شیوه راهبری ابتکار کمربند و راه چین وجود دارد و بازیگران نسبتاً مستقلی که در جستجوی سود تجاری، پروژه‌های زیرساختی را در کشورهای مختلف تأمین مالی و اجرا می‌کنند، در

بسیاری از مواقع، منافع خود را بر منافع کشورهای میزبان ترجیح داده‌اند. در جاهایی که پدیده‌هایی مثل فساد و حکمرانی بد رایج بوده، پیامدهای منفی پروژه‌های زیرساختی چینی شدت بیشتری پیدا کرده و حتی به بروز بحران بدهی نیز کمک کرده است. در عین حال نه همه تقصیر بحران بدهی متوجه این فعالیت‌های زیرساختی است و نه همه تقصیر سوء عملکردها را می‌توان به شرکت‌های چینی نسبت داد. ضمن اینکه باید توجه داشت که رهبری چین با درک این پیامدهای منفی و هزینه‌های آن، روش‌هایی برای از تکرار این اشتباهات مد نظر قرار داده و در واکنش به بحران مالی نیز عموماً رویه مذاکرات مجدد برای تغییر زمان‌بندی بدهی‌ها را مد نظر قرار داده است؛ بنابراین به نظر می‌رسد تصویر واقعی درباره پیامدهای پروژه‌های زیرساختی چین ذیل ابتکار کمر بند و راه را باید چیزی بین دو سر طیف رفتار سخاوتمندانه و خیرخواهانه برای کمک به تقویت زیرساخت کشورهای در حال توسعه و رفتار شکارگرانه برای کشاندن این کشورها به دام بدهی و بهره‌برداری راهبردی از آن به حساب آورد.

منابع

- باقی، محمدحسین (۱۳۹۸). *معمای چین؛ رقابت‌های ژئوپلیتیک در قرن ۲۱ و تغییر موازنه قدرت در شرق آسیا*. تهران: انتشارات اتاق بازرگانی تهران.
- پولیتی، آلیس (۲۰۲۲). شرکت‌های چینی نیز حرفی برای گفتن دارند. انتشار یافته در کتاب *سیاست خارجی کنونی چین*، ویرایش اکسل برکوفسکی و جیولیا اسکیراتی، ترجمه مرکز مطالعات سورین، نشر الکترونیکی.
- شفیعی، نوذر (۱۴۰۱). دیپلماسی چینی دام بدهی و کسب موقعیت هژمون. *پژوهشنامه ایرانی سیاست بین‌الملل*، ۱۱(۲۱)، ۲۴۵-۲۱۹.
- میر ترابی، سعید (۱۴۰۱). دولت‌های استانی و سیاست خارجی؛ لایه مغفول کنش دیپلماتیک چین. *فصلنامه روابط خارجی*، ۱۴(۳)، ۶۵-۳۷.
- میر ترابی، سعید (۱۴۰۲). شرکت‌های دولتی و کنش دیپلماتیک چین؛ برهم‌کنش منافع تجاری و اهداف سیاسی. *فصلنامه پژوهش‌های روابط بین‌الملل*، ۱۳(۴۸)، ۷۷-۱۰۷.

References

- Abi-Habib, M. (2018, June 25). *How China got Sri Lanka to cough up a port*. *The New York Times*. <https://www.nytimes.com/2018/06/25/world/asia/china-sri-lanka-port.html>
- Baghi, M. H. (2019). *The China puzzle: Geopolitical rivalries in the 21st century and the changing balance of power in East Asia*. Tehran: Tehran Chamber of Commerce Publications (In Persian).
- Bradley, C., et al. (2023, November). *Belt and Road reboot: Beijing's bid to de-risk its global infrastructure initiative*. AidData. https://docs.aiddata.org/reports/belt-and-road-reboot/Belt_and_Road_Reboot_Full_Report.pdf
- Brautigam, D. (2020). A critical look at Chinese "debt-trap diplomacy." *Area Development and Policy*, 5(1), 1–14. <https://doi.org/10.1080/23792949.2019.1689828>
- Brautigam, D., & Hwang, J. (2016). *Eastern promises: New data on Chinese loans in Africa, 2000–2014*. Washington, DC. <http://www.sais-cari.org/publications>.
- Carmody, P. (2020). Dependence not debt-trap diplomacy. *Area Development and Policy*, 5(1), 23–31.
- Chellaney, B. (2017, January 23). *China's debt-trap diplomacy*. Project Syndicate. <https://www.project-syndicate.org/commentary/china-one-belt-one-road-loans-debt-by-brahma-chellaney-2017-01>
- Chen, M. (2024). *The latecomer's rise: Policy banks and the globalization of China's development finance*. Ithaca & London: Cornell University Press.
- Dezenski, E., & Rader, D. (2023, September 20). *How China uses shipping for surveillance and control*. *Foreign Policy*. <https://foreignpolicy.com/2023/09/20/china-shipping-maritime-logistics-lanes-trade-ports-security-espionage-intelligence>
- Ferchen, M., & Perera, A. (2019, July 23). *Why unsustainable Chinese infrastructure deals are a two-way street*. Carnegie Endowment for International Peace. <https://carnegieendowment.org/2019/07/23/why-unsustainable-chinese-infrastructure-deals-are-two-way-street-pub-79571>

- Finance for Development Lab. (2022, December). *China's developing countries debt problem: Options for win-win solutions* (Policy Note No. 3). https://findevlab.org/wp-content/uploads/2022/12/FDL_China-as-a-lender_Dec22.pdf
- Financial Times*. (2018, December 5). *Chinese investments in Africa go off the rails*. <https://www.ft.com/content/82e77d8a-e716-11e8-8a85-04b8afea6ea3>.
- Green, M. (2019, April 25). *China's debt diplomacy: How Belt and Road threatens countries' ability to achieve self-reliance*. *Foreign Policy*. <https://foreignpolicy.com/2019/04/25/chinas-debt-diplomacy/>
- Himmer, M., & Rod, Z. (2022). Chinese debt trap diplomacy: Reality or myth? *Journal of the Indian Ocean Region*, 18(3), 250–272. <https://doi.org/10.1080/19480881.2023.2195280>
- Horigoshi, et al. (2022, October). *Delivering the Belt and Road: Decoding the supply of and demand for Chinese overseas development projects*. AidData. <https://docs.aiddata.org/reports/delivering-the-belt-and-road.html>
- Ilunga, P. (2023, April 11). *DR Congo to audit and review "unfair" Chinese mining contracts*. *The East African*. <https://www.theeastafrican.co.ke/tea/business/drc-moves-to-terminate-skewed-china-contracts-4194276>
- Jin, K. (2023). *The new China playbook: Beyond socialism and capitalism*. New York: Viking.
- Jones, L., & Hameiri, S. (2020, August). *Debunking the myth of "debt-trap diplomacy": How recipient countries shape China's Belt and Road Initiative*. Chatham House Research Paper, Asia-Pacific Programme. <https://www.chathamhouse.org/sites/default/files/2020-08-25-debunking-myth-debt-trap-diplomacy-jones-hameiri.pdf>
- Jones, Lee and Shahar Hameiri (2021), *Fractured China: How State Transformation is Shaping China's Rise*, London: Cambridge University Press.
- Kairy, S. (2021, November 12). *Chinese debt trap diplomacy: The debate and the gaps in the literature*. *Modern Diplomacy*. <https://modern diplomacy.eu/2021/11/12/chinese-debt-trap-diplomacy-the-debate-and-the-gaps-in-the-literature>
- Kelegama, S. (2017). The political economy of the Rajapaksa decade in Sri Lanka, 2005–14: Policy contradictions and mal-governance. In H. Hill & J. Menon (Eds.), *Managing globalization in the Asian century: Essays in honour of Prema-Chandra Athukorala* (pp. 428–456). Singapore: ISEAS – Yusof Ishak Institute.
- Kiel Institute for the World Economy. (2023, March 28). *Belt and Road bailout lending reaches record levels*. <https://www.ifw-kiel.de/publications/news/belt-and-road-bailout-lending-reaches-record-levels>
- Kratz, A., Feng, A., & Wright, L. (2019, April). *New data on the "debt trap" question*. Rhodium Group. <https://rhg.com/research/new-data-on-the-debt-trap-question/>
- Lagarde, C. (2018). *Belt and Road Initiative: Strategies to deliver in the next phase*. Washington, DC: International Monetary Fund.
- Lai, H. (2021). The rationale and effects of China's Belt and Road Initiative: Reducing vulnerabilities in domestic political economy. *Journal of Contemporary China*, 30, 330–347.
- Mirtorabi, S. (2022). Provincial governments and foreign policy: The neglected layer of China's diplomatic behavior. *Foreign Relations Quarterly*, 14(3), 37–65 (In Persian).
- Mirtorabi, S. (2023). State-owned enterprises and China's diplomatic behavior: The interaction of commercial interests and political objectives. *Journal of International Relations Research*, 13(48), 77–107 (In Persian).
- Mosley, L., & Rosendorff, B. P. (2023, January 1). The unfolding sovereign debt crisis. *Current History*, 122(840), 9–14. doi: 10.1525/curh.2023.122.840.9
- Nyabiage, J. (2022, June 6). Chinese debt traps in Africa? The big worry is bondholders. *South China Morning Post*.
- Parker, S., & Chefitz, G. (2018). *Debtbook diplomacy: China's strategic leveraging of its newfound economic influence and the consequences for US foreign policy* (Doctoral dissertation, Harvard University). <https://www.belfercenter.org>
- Pattison, P., & Firdaus, F. (2021, November 25). *"Battery arms race": How China has*

- monopolized the electric vehicle industry. *The Guardian*. <https://www.theguardian.com/global-development/2021/nov/25/battery-arms-race-how-china-has-monopolised-the-electric-vehicle-industry>
- Politi, A. (2022). Chinese companies also have a voice. In A. Berkofsky & G. Sciorati (Eds.), *Contemporary Chinese foreign policy* (Sourin Studies Center Trans.). Electronic Publishing (In Persain).
- Rana, P. B., & Xianbai, J. J. (2020). *China's Belt and Road Initiative impacts on Asia and policy agenda*. Palgrave Macmillan.
- Reuters. (2020, February 26). *Chinese commodity-backed loans crippling Africa and Latin America – report*. <https://www.reuters.com/article/commodities-loans-africa-americas/chinese-commodity-backed-loans-crippling-africa-and-latin-america-report-idUSL5N2AP3NL>
- Reuters. (2022, September 20). *Ecuador reaches deal with China to restructure debt*. <https://www.reuters.com/world/americas/ecuador-reaches-deal-with-china-restructure-debt-2022-09-20>
- Rubio, M. (2023, February 9). “Made in China” infrastructure is often a glorified money pit. *Nikkei Asia*. <https://asia.nikkei.com/Opinion/Made-in-China-infrastructure-is-often-a-glorified-money-pit>
- Shafiei, N. (2022). Chinese debt-trap diplomacy and the pursuit of hegemonic status. *Iranian Journal of International Politics*, 11(21), 219-245 (In Persain).
- Singh, A. (2020). The myth of “debt-trap diplomacy” and realities of Chinese development finance. *Third World Quarterly*, 42(2), 239–253.
- The Economist*. (2020, February 6). *China wants to put itself back at the centre of the world*. <https://www.economist.com/special-report/2020/02/06/china-wants-to-put-itself-back-at-the-centre-of-the-world>
- Were, A. (2018). *Debt trap? Chinese loans and Africa's development options*. South African Institute of International Affairs. https://www.africaportal.org/documents/18711/sai_spi_66_were_20190910.pdf
- Wooley, A. (2023, March 27). *Belt and Road bailout lending reaches record levels, raising questions about the future of China's flagship global infrastructure program*. AidData. <https://www.aiddata.org/blog/belt-and-road-bailout-lending-reaches-record-levels>

