



المجلة الجغرافية العربية
تصدر عن الجمعية الجغرافية المصرية

**مبادرة الحزام والطريق
وأثرها على السياحة الصينية المغادرة
"دراسة جغرافية"**

أ.م.د. عدلي انيس سليمان

أستاذ مساعد الجغرافية البشرية، قسم الجغرافيا،
كلية الآداب - جامعة القاهرة

العدد المائة والخامس والستون

(سبتمبر ٢٠٢١)

سلسلة بحوث جغرافية

فهرس المحتويات

صفحة	الموضوع
١	الملخص
٢	المقدمة
٢	موضوع البحث
٣	أسباب اختيار الموضوع
٤	أهداف البحث
٤	أهمية البحث
٤	مشكلة البحث
٥	مناهج وأساليب البحث
٦	الصعوبات التي واجهت الباحث
٦	طريق الحرير القديم
٩	مبادرة الحزام والطريق
١٤	وصف الحزام والطريق
١٥	المساحة الجغرافية والدول التي تغطيها المبادرة
١٧	البنية التحتية للحزام والطريق
٢١	التمويل ومدة التنفيذ
٢١	"الحزام والطريق" كمرحلة جديدة للعولمة
٢٣	الحزام والطريق والعلاقات الصينية الأوروبية نموذجًا
٢٥	الموانئ والسكك الحديدية
٢٨	الحزام والطريق من منظور سياحي
٢٩	السياحة الصينية المغادرة ٢٠٠٩-٢٠١٩
٣٢	السياحة الصينية المغادرة إلى دول الحزام والطريق

٣٥	العوامل التي ادت الى زيادة حركة السياحة الصينية المغادرة الى دول الحزام والطريق.
٣٦	السياحة الصينية المغادرة الى مصر والدول العربية.
٣٧	الخاتمة.
٤١	التوصيات.
٤٢	المراجع.
٤٥	الملخص الأجنبي.

فهرس الجداول

صفحة	عنوان الجدول	م
٣١	عدد السائحين الصينيين المغادرين خلال الفترة ٢٠٠٩-٢٠١٩.	١

فهرس الأشكال والخرائط

صفحة	عنوان الشكل أو الخريطة	م
٩	المدن الرئيسة على طريق الحرير القديم.	١
١٠	مسارات طريق الحرير القديم.	٢
١٤	الحزام والطريق واهم المدن التي يمر بها.	٣
١٦	الأقاليم الجغرافية والدول التي تشملها مبادرة الحزام والطريق. ..	٤
١٨	مشروعات البنية التحتية ضمن الحزام والطريق.	٥
٣١	عدد السائحين الصينيين المغادرين خلال الفترة (٢٠٠٩-٢٠١٩) والعدد المتوقع حتى عام ٢٠٢٤.	٦
٣٤	الدول العشر الأولى في استقبال السياحة الصينية المغادرة ٢٠١٨.	٧

فهرس الصور الفوتوغرافية

صفحة	عنوان الصورة	م
٧ قطاع من طريق الحرير القديم فى بيئة صحراوية.	١
٧ قطاع من طريق الحرير القديم فى بيئة جبلية.	٢
٢٦ بنك الاستثمار الآسيوي للبنية التحتية.	٣
٢٧ الموقع الرسمي لشركة كلوب ميد الصينية.	٤

الملخص

يعد موضوع البحث "مبادرة الحزام والطريق واثرها على السياحة الصينية المغادرة" من الموضوعات المهمة؛ والتي ظهرت مؤخرًا على السطح، ولكون الطريق عامل مهم في الحركة السياحية وله أهميته الاقتصادية والسياسية بشكل عام، أخذت المبادرة أهمية كبيرة لدى الرئيس الصيني ورؤساء العديد من دول العالم؛ حيث شاركت في المبادرة عدد كبير من الدول تتزايد يوماً بعد يوم. ومن ثم فإن إلقاء الضوء على "مبادرة الحزام والطريق" أصبح أمراً مهماً للتعرف على جوانبها وانعكاساتها السياحية.

وتتناول الدراسة طريق الحرير (Silk Road, or Silk Routes)، ذلك الطريق التاريخي القديم والذي تقوم عليه مبادرة الحزام والطريق تلك المبادرة التي أطلقتها الصين بعد وصول "شين بنج" إلى السلطة؛ حيث تم التركيز على السياسة الخارجية للصين بحيث تُسخر لها كل قدرات الدولة في القطاعين العام والخاص، وستشكل هذه المبادرة المحرك الحاسم لأهداف الصين وطموحاتها المستقبلية.

وتتناول الدراسة أيضاً وصف الحزام والطريق والمساحة الجغرافية والدول التي تغطيها المبادرة، رصد البنية التحتية للحزام والطريق والتمويل ومدة التنفيذ، مناقشة وضع "الحزام والطريق" كمرحلة جديدة للعولمة، اثر الحزام والطريق على العلاقات الصينية الدولية (العلاقات الأوروبية نموذجاً)، وضع الحزام والطريق من منظور سياحي والسياحة الصينية المغادرة ٢٠٠٩-٢٠١٩، التعرف على العوامل التي أدت إلى زيادة حركة السياحة الصينية المغادرة الى دول الحزام والطريق، ووضع السياحة الصينية المغادرة إلى مصر والدول العربية.

الكلمات المفتاحية: مبادرة الحزام والطريق، السياحة الصينية، طريق الحرير، طريق الحرير البحري.

المقدمة:

يتمتع النشاط السياحي فى العالم بأهمية كبيرة نظراً للآثار الاقتصادية الإيجابية الكثيرة الناتجة عنه، ولكون النشاط السياحي يرتبط بالأساس بالحركة فان الطرق من ناحية ووسائل النقل والمواصلات من ناحية أخرى تلعب دوراً مهماً فى نمو النشاط السياحي العالمي، ولعل مطالعة تطور حركة السياحة العالمية تؤكد على ذلك بداية من النقل المائي ومروراً بالنقل البري بالسكك الحديدية والطرق، وانتهاءً بالنقل الجوي الذي قفز بأعداد السائحين الدوليين قفزات متعددة أوصلها إلى الأعداد الحالية والتي تعدت ١,٤ مليار سائحاً دولياً.

ومما لا شك فيه انه رغم كل ما للنشاط السياحي من فوائد إلا انه نشاط حساس جدا تجاه العديد من العوامل التي تؤثر عليه بالسلب مثل: الحروب، والإرهاب، والأوبئة والأمراض، وعدم الاستقرار الداخلي إلى غير ذلك من العوامل. ومن ثم يحظى النشاط السياحي والعوامل المؤثرة فيه سلبيًا او إيجابيًا بالدراسة من تخصصات متعددة. ولعل الجغرافيا من اهم التخصصات التي قدمت العديد من الدراسات عن المقومات السياحية، والحركة وتحليلها، وهيكل النشاط السياحي ومكوناته، وأسواق السياحة الرئيسية والمقاصد السياحية فى العالم إلى غير ذلك من الدراسات المهمة.

موضوع البحث:

يعد موضوع البحث من الموضوعات المهمة والتي ظهرت على السطح مؤخرًا، ألا وهو "طريق الحرير الجديد" أو ما يعرف بمبادرة "طريق واحد - حزام واحد" ثم أصبح مؤخرًا يعرف باسم "مبادرة الحزام والطريق الصينية"، ولكون الطريق عاملاً مهماً فى الحركة السياحية كما ذكر سلفاً وله أهميته الاقتصادية بشكل عام، هذا من ناحية، ومن ناحية أخرى أخذت المبادرة أهمية كبيرة لدى الرئيس الصيني ورؤساء العديد من دول العالم؛ حيث دخل المبادرة عدد كبير من الدول تتزايد يوماً بعد يوم بسبب المنافع المشتركة المحتملة للدول المشاركة

بالمبادرة. ومن ثم فإن إلقاء الضوء على "مبادرة الحزام والطريق" أصبح أمرًا مهمًا للتعرف على جوانبها وانعكاساتها السياحية.

يتناول البحث طريق الحرير (Silk Road, or Silk Routes)، ذلك الطريق التاريخي القديم والذي تقوم عليه مبادرة الحزام والطريق تلك المبادرة التي أطلقتها الصين بعد وصول "شين بنج" إلى السلطة؛ حيث تم التركيز على السياسة الخارجية للصين على أن تُسخر لها كل قدرات الدولة في القطاعين العام والخاص، وستشكل هذه المبادرة المحرك الحاسم لأهداف الصين وطموحاتها المستقبلية. وتشير العديد من الدراسات إلى أن بناء الحزام والطريق سيؤدي إلى بناء أكبر مجتمع يستفيد منه الطرفان ومربح للجانبين، وتتمحور المبادرة حول عدد من المحاور السياسية والاقتصادية على حد سواء، كما أن فكرة الربط تهدف إلى هدفين هما: الأول، تحفيز التجارة والتبادل مع الدول المجاورة للصين لزيادة الصادرات الصينية لا سيما الهندسية منها. الثاني، تدويل العملة الصينية.

يتكون الحزام والطريق من طريقين: إحداهما بري وهو ما يعرف بالحزام ويبدأ من داخل الصين ويستمر حتى يصل إلى جنوب أوروبا عبر هولندا. أما الآخر فهو ما يعرف "بالطريق" وهو الطريق البحري والذي يربط بين ميناء شنغهاي، والبندقية (Venice) أي عند نفس النقطة التي ينتهي عندها الطريق البري.

أسباب اختيار الموضوع:

تتلخص أسباب اختيار الموضوع فيما يلي:

١. دراسة طريق الحرير ومبادرة الحزام والطريق واثرها على السياحة الصينية المغادرة.
٢. رغبة الباحث في تقديم دراسة أكاديمية تلقى الضوء على هذه المبادرة وانعكاساتها لاسيما في مجال السياحة.
٣. إمداد صانعي القرار السياحي في مصر بدراسة تساهم في وضع استراتيجية للتعامل مع آثار المبادرة الصينية على السياحة في مصر والعالم.

أهداف البحث:

١. إلقاء الضوء على طريق الحرير ومبادرة الحزام والطريق.
٢. رصد أثر الحزام والطريق على العلاقات الصينية الدولية (مع إلقاء الضوء على العلاقات الأوروبية كنموذج).
٣. تناول الحزام والطريق من منظور سياعي وإلقاء الضوء على السياحة الصينية المغادرة ٢٠٠٩-٢٠١٩، والتعرف على العوامل التي أدت إلى زيادة حركة السياحة الصينية المغادرة الى دول الحزام والطريق ومنها مصر والدول العربية.

أهمية البحث:

- هناك أهمية اقتصادية تطبيقية تتمثل في إعداد دراسة تساعد على رصد ودراسة الآثار الناتجة عن هذه المبادرة العالمية لا سيما في مجال السياحة.
- هناك أهمية أكاديمية تتمثل في إمداد المكتبة الجغرافية العربية ببحث أكاديمي جغرافي يتناول بالرصد والتحليل الآثار الناتجة عن مبادرة الحزام والطريق وانعكاساتها السياحية.

مشكلة البحث:

تتمثل مشكلة البحث في الأسئلة التالية :

١. ما المقصود بطريق الحرير الجديد ومبادرة الحزام والطريق من حيث المساحة الجغرافية التي تغطيها وحجم البنية التحتية والتمويل، واثرها على العلاقات الصينية الدولية؟
٢. ما وضع مبادرة "الحزام والطريق" سياحياً؟ وما حجم السياحة الصينية المغادرة ٢٠٠٩-٢٠١٩؟ وما العوامل التي أدت إلى زيادة حركة السياحة الصينية المغادرة الى دول الحزام والطريق ومن بينها مصر والدول العربية؟

مناهج وأساليب البحث:

استخدم في البحث عدد من المناهج والأساليب هي :

المنهج التاريخي:

واستخدمه الباحث عند تناول طريق الحرير القديم ومساراته واهم المدن الواقعة عليه، واهم السلع التي كانت متداولة عبره، وكذلك عند التعرف على اهم لازل والاقاليم التي كان يمر بها الطريق.

المنهج الموضوعي الإقليمي:

وقد تم استخدامه في البحث عند التعرض لموضوع مبادرة "الحزام والطريق"، كما تم استخدام المنهج الإقليمي عند التعرض لأقاليم العالم المختلفة وللدول المشاركة في المبادرة.

المنهج الاقتصادي:

وقد استخدم في التعرف على الجوانب الاقتصادية للأثار الناتجة عن مبادرة الحزام والطريق لاسيما الأثار السياحية.

المنهج المقارن:

وقد استخدمه الباحث في المقارنة بين طريق الحرير القديم والمبادرة الجديدة للصين وأيضاً في المقارنة بين أعداد السائحين قبل وبعد تفعيل المبادرة. كما تم اتباع المنهج التحليلي والتعليلي لمعرفة أسباب انخفاض او تباين القيم والأعداد من فترة إلى أخرى ومن إقليم إلى آخر.

الأسلوب الوصفي التحليلي:

واستخدم في دراسة خصائص الحزام والطريق، ودراسة الحركة السياحية وتطورها وتوزيعها الجغرافي مع تحليل المعلومات وتفسيرها.

الأساليب الكمية والإحصائية:

استفاد منها الباحث في جمع البيانات وتفريغها وجدولتها، وفي تحليل الإحصاءات السياحية.

الأسلوب الكارتوجرافي:

تمت الاستفادة منه في تمثيل البيانات في أشكال بيانية وخرائط مما ساعد على الوصف والتحليل، كما يساعد القارئ على فهم مكتمل لما تناوله البحث من عناصر.

الصعوبات التي واجهت الباحث:

١- صعوبات خاصة بالحصول على الإحصاءات السياحية، حيث بذل الباحث جهدًا كبيرًا في ذلك حتى توصل إلى إحصاءات رسمية مهمة صادرة عن منظمة السياحة الدولية، والمؤسسات الدولية الموثوق بها من خلال شبكة المعلومات العالمية.

٢- صعوبات خاصة بانتقاء المعلومات الواقعية في خضم محتوى ضخم من المقالات والتصريحات الصينية والدولية، والدراسات حول جدوى المبادرة ومدى استفادة الدول المشتركة بها من عدمه، وما عُرضَ أيضًا من كتابات حول أهداف غير معلنة للصين من المبادرة.

طريق الحرير القديم :

طريق الحرير (Silk Road, or Silk Routes)، ذلك الطريق التاريخي القديم الذي ربط منذ ألفي عام بين أجزاء من أوروبا بشرق وجنوب غرب آسيا عن طريق شبكة طرق تجارية، وقد تم تأسيس هذا الطريق خلال عهد أسرة هان (٢٠٦ ق.م - ٢٤م) بهدف تعزيز التجارة والثقافة بين الصين وآسيا وإفريقيا وأوروبا، ويغطي الطريق أكثر من ٧٠٠٠ كم (Li, et al., 2015, pp. 4-10). في بيئات جغرافية متباينة، انظر صورتني (١)، (٢).



صورة (١) : قطاع من طريق الحرير القديم في بيئة صحراوية.



صورة (٢) : قطاع من طريق الحرير القديم في بيئة جبلية.

Source: Major, 2018, p. 1.

وقد عُرف مصطلح "طريق الحرير" في نهاية القرن التاسع عشر؛ عندما استخدمه الجغرافي الألماني "ريتشهوفن" الذي درس جغرافية آسيا الوسطى والجزء الغربي من الصين في ستينيات القرن التاسع عشر، لمدة ثلاث سنوات تقريباً، ودرس السجلات التاريخية في الصين، وبعد عودته إلى ألمانيا، نشر بحثه، حيث

اقترح أنه في القرن الثاني الميلادي، كان هناك طريق تجاري من لويانج وتشانجان إلى سمرقند في آسيا الوسطى (Jianxiong, 2018, p. 1).

يتمثل طريق الحرير في مجموعة الطرق التجارية التي تربط بين الصين والهند والعالم المتوسط من خلال آسيا الوسطى. ولعل استخدام صيغة الجمع تروق للكثيرين (طرق الحرير)؛ حيث ان الطريق يتكون من شبكة متغيرة باستمرار من المسارات استخدمت لأشكال متنوعة ومختلفة من التبادلات، وكانت اهم السلع بالطبع هي الحرير؛ وذلك كونها سلعة جميلة وخفيفة الوزن وذات قيمة عالية. لم يكن طريقاً لنقل السلع فحسب؛ ولكن من خلاله حدث تبادل الأفكار، كما استخدم لسفر وانتقال الأفراد (Gautam, 2016, p. 5; Alek, 2016, p. 4).

يشير مصطلح طريق الحرير إلى شبكة من الممرات والمحطات التجارية والوحدات والمراكز التجارية التي تربط شرق آسيا بالبحر المتوسط. وعلى طول الطريق، أدت طرق فرعية من الطريق الرئيسي إلى وجهات مختلفة، منها بشكل خاص الطريق الذي يؤدي إلى شمال غرب الهند؛ وبالتالي إلى طرق أخرى في جميع أنحاء شبه القارة الهندية. وتمتد شبكة طريق الحرير من نقطة في شرق العاصمة الصينية القديمة تشانجان (شيان حالياً) إلى نقطة النهاية الغربية في بيزنطة (القسطنطينية) وأنطاكية ودمشق وغيرها من الشرق الأوسط. وبعيداً عن هذه النقاط النهائية، قامت شبكات تجارية أخرى بتوزيع سلع طريق الحرير في جميع أنحاء العالم المتوسطي وأوروبا، وفي جميع أنحاء شرق آسيا (Jianxiong, 2018, p. 1; Major, 2018, p. 1).

وهكذا ففي التفكير في طريق الحرير، يجب أن ينظر إلى أوراسيا كسياق جغرافي. والتجارة على طول هذا الطريق كانت تزدهر أو تتراجع وفقاً للظروف في الصين، وبيزنطة، وبلاد فارس، وغيرها من المناطق والبلدان الواقعة على طول الطريق. وكانت هناك دائماً مسارات منافسة أو بديلة برًا وبحرًا لاستيعاب التجارة الأوروبية الآسيوية عندما تكون الظروف على طول طريق الحرير غير مواتية. ولهذا السبب، ينبغي النظر إلى السياق الجغرافي لطريق الحرير بمنظور واسع، بما في ذلك الطرق البحرية التي تربط اليابان وجنوب شرق آسيا بطرق التجارة القارية (Major, 2018, p. 1).

ويوضح الشكل (١) اهم المدن على طريق الحرير القديم بداية من شيان في غرب الصين ومروراً بـ لانزو، اورومتشي، هوبرجوسي، الماتي، بشكيك، دوشانبي، سمرقند، وانتهاءً باسطنبول. كما يوضح الشكل (٢) مسارات طريق الحرير القديم من غرب الصين إلى اسطنبول.

مبادرة الحزام والطريق :

يقصد بمبادرة الحزام والطريق تلك المبادرة التي اطلقتها الصين بعد وصول "شين بنج" إلى السلطة؛ حيث تم التركيز على السياسة الخارجية للصين على أن تُسخر لها كل قدرات الدولة في القطاعين العام والخاص. وستشكل هذه المبادرة المحرك الحاسم لأهداف الصين وطموحاتها المستقبلية. وتقوم هذه المبادرة على أساس استخدام التفوق الاقتصادي للصين في الخارج وتصدير قدراتها القوية في مجال البنية التحتية إلى مناطق أخرى من العالم. وربما دفع الصين إلى ذلك التباطؤ المستمر للاقتصاد الصيني خلال الخمس وعشرين سنة الماضية، مما يعنى صعوبة مواكبة طموحات الصين المستقبلية (PWC, 2016, pp. 1-4; Kolosov, et al., 2017, p. 6). وتعد هذه المبادرة من أهم المبادرات التنموية في القرن الحادي والعشرين.



شكل (١) : المدن الرئيسية على طريق الحرير القديم.

المصدر: بتصريف بوابة الحزام والطريق www.yidaiyilu.gov.cn

ويرى "انجانج هو" عن خلفية المبادرة ولماذا تم اقتراحها من قبل زعيم الصين ولماذا تم قبولها من قبل الدول الواقعة على طول الطرق؟ ان السبب الأساسي هو أن الصين عادت للظهور في مركز الاقتصاد العالمي. إنها أكبر متداول في العالم وواحدة من أكبر الشركاء التجاريين لأكثر من ٢٠٠ دولة ومنطقة، مما يجعل الصين أكبر صاحب مصلحة يشترك في مصير مشترك مع معظم دول العالم من خلال أخذ زمام المبادرة في تعزيز المكاسب للجميع، فإن الصين قد تكون قادرة بشكل كبير بدفع النمو في الاقتصاد العالمي والتجارة والاستثمار وبالتالي يفيد العالم بأسره. ومن وجهة نظر طويلة الأجل، إنها ثورة ذات نطاق غير مسبوق في الجغرافيا الاقتصادية. ثورة تعيد تشكيل الجغرافيا الاقتصادية للصين والبلدان الواقعة على طول طريق الحرير وكذلك العالم ككل (Angang, 2018, p. 15).

تشير العديد من الدراسات إلى ان بناء الحزام والطريق سيؤدي إلى بناء أكبر مجتمع يستفيد منه الطرفان ومربح للجانبين، له مصير مشترك في العالم، ويمكن للصين من خلال المؤسسات المالية مثل بنك التصدير والاستيراد الصيني، وبنك التنمية الصيني، وصندوق طريق الحرير (٤٠ مليار دولار أمريكي)، والبنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية، وبنك التنمية الجديد، وبنك التنمية SCO مساعدة الدول ذات الدخل المنخفض والدول ذات الدخل المتوسط المنخفض في استكشاف الأسواق الضخمة في المستقبل والتعاون مع البلدان ذات الدخل المرتفع (Angang, 2018, p. 21). ومن الأهداف الأساسية لمبادرة الحزام والطريق تعزيز البنية التحتية وتحسين الاتصال بين الدول الآسيوية والأوروبية، واستكمالها بالتعاون الاقتصادي والتجاري؛ ويساهم بناء البنية التحتية في البلدان النامية أيضاً في الانتعاش الاقتصادي العالمي، مما يفيد كل من العالم النامي والمتقدم، مما يجعله أسلوباً جديداً مربحاً للتعاون الإنمائي الدولي (Yifu, 2018, p. 33).

وتتمحور المبادرة حول عدد من المحاور السياسية والاقتصادية على حد سواء، كما ان فكرة الربط تهدف إلى هدفين هما: الأول، تحفيز التجارة والتبادل مع الدول المجاورة للصين لزيادة الصادرات الصينية لا سيما الهندسية منها. الثاني،

تدويل العملة الصينية "الرنمينبي" وخلق علاقات طيبة مع العديد من الدول المجاورة. وتهدف المبادرة بشكل رئيس إلى تنمية غرب الصين من ناحية وتعكس الاهتمام الصيني بالخارج في اتجاهات ثلاث: الغرب (غرب الصين (الأقل نموًا)، و آسيا الوسطى، والشرق الأوسط، وأوروبا)، والشرق (جنوب شرق آسيا)، والجنوب (جنوب آسيا وإفريقيا). ولأسباب مختلفة ستكون الأولوية للغرب أي لأوراسيا؛ بسبب قربها من غرب الصين، ووفرة الموارد، والحاجة إلى استقرار إقليمي أكبر. ثم لجنوب شرق آسيا نظرا لأهمية تجارتها مع الصين، ومن المتوقع أيضا ان يتم تطوير الطريق البحري في وقت لاحق وذلك لان الصين تتميز بميزة نسبية محدودة في إنشاء الطرق البحرية، بالإضافة إلى إنها تواجه معارضة من العديد من الدول المختلفة بسبب موقفها من النزاع في بحر الصين الجنوبي (PWC, 2016, p. 3; Kolosov, et al., 2017, p. 6).

ويرى البعض ان الصين مرت بتطورات اقتصادية ستجعلها قادرة على النجاح في هذه المبادرة. فنجد تاريخيًا، خلال ثلاثين عامًا فقط من الإصلاحات والانفتاح، نمت الصين من الكيان التجاري التاسع والعشرين في العالم إلى الكيان الأكبر، وذلك راجع إلى التحول من شبه الانفتاح إلى الانفتاح الشامل، ومن الاندماج المتوسط إلى التكامل العميق مع العالم. وكذلك من إنشاء نظام اقتصادي محلي مفتوح إلى إنشاء نظام اقتصادي عالمي مفتوح، كانت الصين مستفيدًا مباشرًا من الانفتاح والعولمة الاقتصادية. في العقد الثاني من القرن الحادي والعشرين، انعكست نزعة الاستفادة للجميع، التي تنادي بها الصين، بشكل كامل على الانفتاح الشامل وبناء الحزام والطريق. المنفعة المتبادلة والتعاون المربح للجانبين قابلة للتكرار ومستدامة وموثوقة. باعتبارها أكبر كيان تجاري في العالم وثاني أكبر اقتصاد في العالم، فإن الصين لا تطرح فقط رؤية الحزام والطريق عن قصد، ولكن لديها أيضًا القدرة والمؤهّل لتقديم خطط عمل مجدية للبلدان الواقعة على طول الطريق (Angang, 2018, p. 22).

وفى تقرير عن اثر الحزام والطريق - او ما كان يعرف حتى عام ٢٠١٤ باسم "حزام واحد وطريق واحد" One Belt One Road واختصارا يُكتب OBOR - على العلاقات الصينية الأوروبية أشار التقرير إلى ان الهدف الرئيس وجوهر المبادرة من وجهة النظر الصينية هو تحقيق التنمية الاقتصادية من خلال "الاتصال - Connectivity" بين الصين و اسيا وأوروبا وأفريقيا، وتعتبر الدبلوماسية الصينية العامة ان أي نشاط في القارات الثلاث يسهم في عملية الاتصال يعد جزءاً من مبادرة الحزام والطريق (Frans, et al., 2016, p. 3).

ومع كثرة ما كتب وما صُرح به حول موضوع "الحزام والطريق"، لا يزال هذا المفهوم لا يمكن اعتباره في شكله النهائي. وفي الصين وخارجها، هناك آراء مختلفة حول محتوى المفهوم، والتغطية المكانية، والأهداف، وسبل تحقيقها. ويوجد في الصين أكثر من مائة مركز خبرة متخصص في الموضوعات المتعلقة بـ "الحزام والطريق" باحثون في القانون الدولي وعلماء سياسيون واقتصاديون واجتماعيون (Kolosov, et al., 2017, p. 6).

ويشارك العلماء بانتظام وجهات نظرهم حول جوهر المشروع مع القيادة والشعب. ويؤثر هذا العرض المؤسسي على التقييمات الخارجية للمشروع وأجزائه. كما يشارك الجغرافيون الصينيون في هذه العملية. فإنهم يشاركون بنشاط في صياغة السياسة الوطنية ويقدمون دعماً علمياً لوضع اتفاقات حكومية دولية محددة. وتتعلق موضوعات عملهم في مجال استراتيجية "الحزام والطريق" أساساً بمسائل الجغرافيا السياسية، وجغرافيا البلدان الأجنبية، والاتجاهات والممارسات في مجال الاستثمار الأجنبي المباشر والتجارة الخارجية، فضلاً عن جغرافيا النقل. وتشجع الحكومة الصينية البحوث الرامية إلى دعم أكثر الخيارات فعالية لتنفيذ الاستراتيجية (Kolosov, et al., 2017, p. 6).

إن تنبأين الآراء والتوقعات بشأن رغبة الصين في إحياء طريق الحرير القديم وتطور الفكرة إلى مبادرة الحزام والطريق، فبالإضافة إلى المزايا الاقتصادية المشتركة التي ستعم على الدول المشتركة في المبادرة يرى البعض ان للصين أهدافها الخاصة ليس اقتصادياً فحسب بل سياسياً أيضاً.

وصف الحزام والطريق :

يتكون الحزام والطريق من طريقتين: إحداهما بري وهو ما يعرف بالحزام ويبدأ من داخل الصين ويستمر حتى يصل إلى جنوب أوروبا عبر هولندا.^(١) أما الآخر فهو ما يعرف "بالطريق" وهو الطريق البحري والذي يربط بين ميناء شنغهاي^(٢)، والبندقية (Venice) اي عند نفس النقطة التي ينتهي عندها الطريق البري (Frans, et al., 2016, p. 3; PWC, 2016, p. 2). انظر الشكل (٣).



شكل (٣) : الحزام والطريق واهم المدن التي يمر بها.

Source: Yoroen & Goseph, 2016, p. 2.

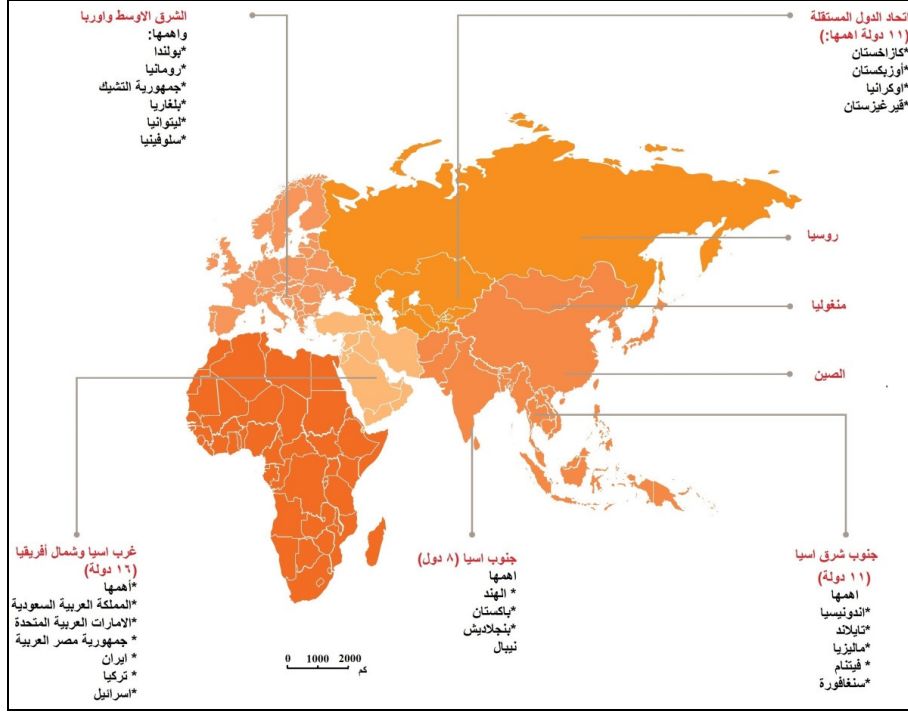
- (١) نوتردام بغرب هولندا وتعد ثاني أكبر المدن الهولندية وبها أحد أكبر الموانئ البحرية في العالم، ويطلق عليها اسم بوابة أوروبا؛ حيث تقع في موقع استراتيجي في دلتا نهر الراين، وفي ملتقى مركز مواصلات سكك حديدية وطرق برية وبحرية وطيران.
- (٢) ميناء صيني يعد الميناء الأكثر ازدحاما في العالم حيث تعامل خلال عام ٢٠١٦ مع ٤٠ مليون حاوية.

المساحة الجغرافية والدول التي تغطيها المبادرة :

المساحة التي تغطيها مبادرة الحزام والطريق (BRI) من المحتمل ان تغطي ٦٥ دولة، وتضم اكثر من نصف سكان العالم (٤,٤ مليار نسمة)، وحوالي ٣٠% من اقتصاد العالم، كما أن البنية الأساسية التي يحتاج إليها حوالي ٥ تريليون دولار أمريكي (PWC, 2016, p. 5). وتشير دراسة حديثة الى انضمام أكثر من ١٥٠ دولة إلى مبادرة الحزام والطريق (Guo, et al., 2020, p. 197).

ويوضح الشكل (٤) ان مبادرة الحزام والطريق تستهدف بالأساس ثلاث قارات هي آسيا وأفريقيا وأوروبا، وتضم ٦٥ دولة هي: الصين وروسيا ومنغوليا، و ٦٢ دولة اخرى مقسمة إلى خمسة أقاليم جغرافية كالتالي:

- **الإقليم الأول:** ويضم رابطة الدول المستقلة وعددها ١١ دولة من أهمها كازخستان، وأوزبكستان، وأوكرانيا، وقيرغيزستان، جورجيا، بيلاروس، أرمينيا، أذربيجان.
- **الإقليم الثاني:** جنوب شرق آسيا ويضم ١٢ دولة: إندونيسيا، وتايلاند، وماليزيا، وفيتنام، وسنغافورة، منغوليا، الفلبين، ميانمار، كمبوديا، لاوس، بروناي، تيمور الشرقية.
- **الإقليم الثالث:** جنوب آسيا ويضم ٨ دول : الهند، وباكستان، وبنجلاديش، ونيبال، سريلانكا، أفغانستان، المالديف، بوتان.
- **الإقليم الرابع:** غرب آسيا وشمال إفريقيا، ويضم ١٦ دولة هي: مصر، السعودية، الإمارات العربية المتحدة، إيران، عمان، الكويت، العراق، قطر، الأردن، لبنان، البحرين، اليمن، سوريا، فلسطين، إسرائيل، تركيا.
- **الإقليم الخامس:** الشرق الأوسط وأوروبا ويضم ١٦ دولة من أهمها بولندا، ورومانيا، وجمهورية التشيك، وبلغاريا، وليتوانيا، وسلوفينيا.



شكل (٤) : الأقاليم الجغرافية والدول التي تشملها مبادرة الحزام والطريق.
Source: PwC's Growth Markets, 2020.

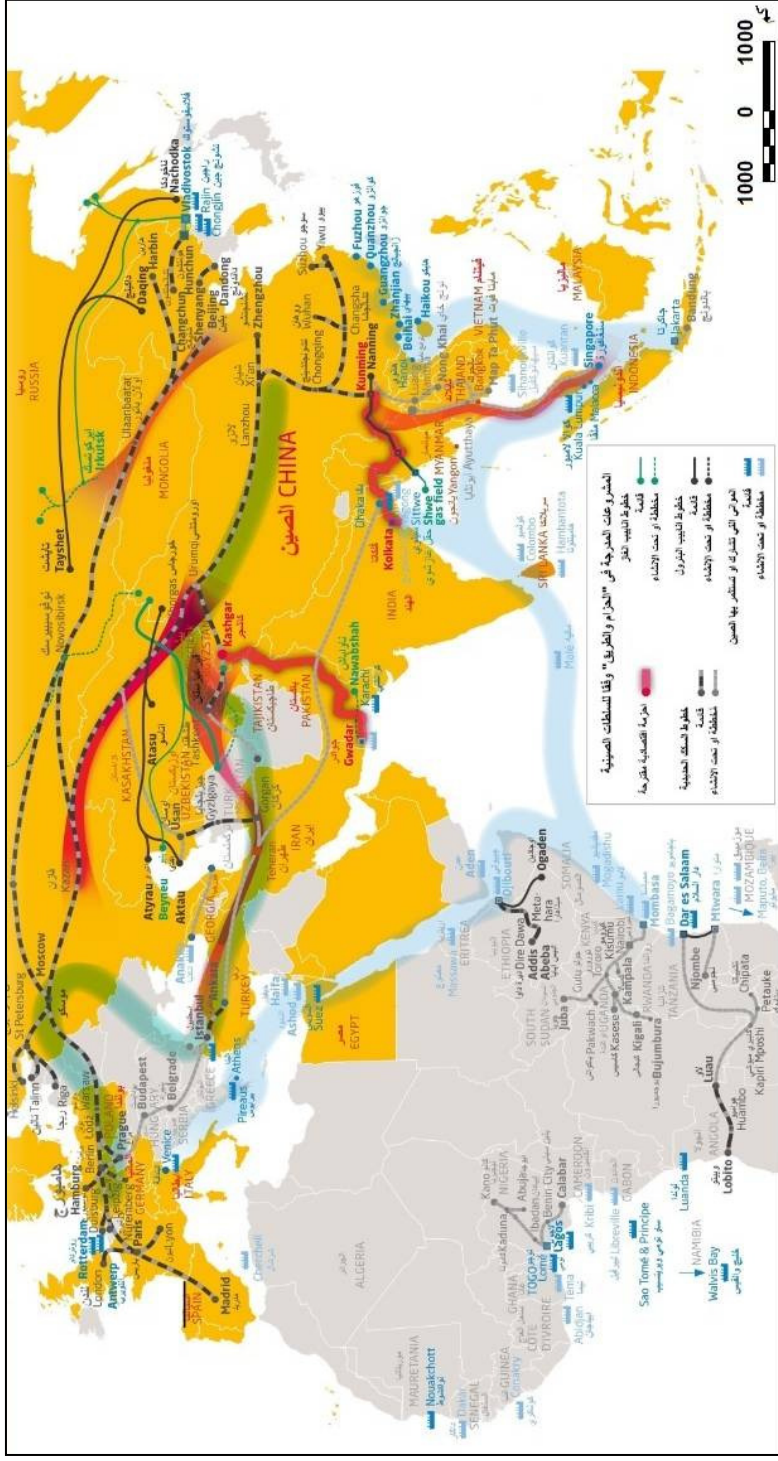
وفي عام ٢٠١٩ أصبحت المبادرة تضم ١٤٠ دولة من جميع القارات ولعل الزيادة الكبيرة التي حدثت في عدد الدول المشاركة يعبر عن اهتمام الدول بالحصول على المصالح والمكاسب المشتركة المحتملة وفقا لما تعلنه وتؤكداه الصين، وهذه الدول مقسمة كالتالي:

- ٤٠ دولة في أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى
- ٣٤ دولة في أوروبا وآسيا الوسطى (بما في ذلك ١٨ دولة في الاتحاد الأوروبي (EU) الذي يعد جزءاً من مبادرة الحزام والطريق).
- ٢٥ دولة في شرق آسيا والمحيط الهادي.
- ١٧ دولة في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا.
- ١٨ دولة في أمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي.
- ٦ دول في جنوب شرق آسيا (www.yidaiyilu.gov.cn).

وبحسب معهد العلوم الجغرافية وبحوث الموارد الطبيعية التابع للأكاديمية الصينية للعلوم. اشتمل "الحزام والطريق" في عام ٢٠١٧ على ٦٩ بلدا تمثل ٤٣٪ من مساحة الأرض (٦٧,٧ مليون كيلومتر مربع) و ٤,٤ مليار نسمة و ٣٨,٢٪ من الناتج المحلي الإجمالي العالمي (٢٧,٤ مليار دولار أمريكي). وفي ذلك، من الضروري أن نأخذ في الاعتبار الاختلافات الشاسعة في الوزن الاقتصادي لهذه الدول. إن مفهوم "الحزام والطريق" له مكونه المحلي بالإضافة إلى المكون الدولي؛ ويعتبر "المفهوم" كأداة للسياسة الإقليمية للحد من الفجوة بين المناطق الساحلية المزدهرة وبقية المناطق الحبيسة (Kolosov, et al., 2017, p. 8).

البنية التحتية للحزام والطريق :

الواقع الحالي يوضح ان مبادرة الحزام والطريق ما هي إلا "مظلة" كبيرة تضم تحتها مجموعة ضخمة حالية ومحتملة من البنية الأساسية سواء الحالية أو المخطط لها، ويصاحبها مجموعة من الاتفاقات التجارية الثنائية والإقليمية لتطوير مجموعة كبيرة وواسعة وامتددة من الأصول منها الطرق والسكك الحديدية والموانئ والمطارات ومحطات الطاقة وخطوط أنابيب النفط والغاز ومعامل تكرير البترول ومناطق التجارة الحرة، فضلاً عن دعم تعزيز تكنولوجيا المعلومات والاتصالات والبنية التحتية المالية والتمويلية، وحتى عام ٢٠١٦ تم رصد ٢٥٠ مليار دولار لمشروعات تم إنشائها بالفعل او تم الاتفاق على تنفيذها (PWC, 2016, p. 3). انظر شكل (٥) ما قد يبدو غير مسبوق هي خطة الاستثمار التي تمثل في الواقع شيء أكثر تعقيداً يجب تعريفه على أنه أكبر فكرة جيوسياسية منذ عام ١٩٧٨ لجمهورية الصين الشعبية. الحزام والطريق هو مشروع ضخم يتضمن أكثر من ٤,١ تريليون دولار استثمارات على مدى ٥-١٠ سنوات قادمة (اي حتى ٢٠٢٥ تقريبا)، بهدف بناء البنى التحتية (Bressan, 2020, p. 95).



شكل (٥) : مشروعات البنية التحتية ضمن الحزام والطريق.

Source: The Mercator Institute for China Studies, MERICS, 2020.



ووفقا لتقديرات الصين، يبلغ الطول الإجمالي للسكك الحديدية في ٦٥ بلدًا من "الحزام والطريق" ٤٥٤,٢ ألف كيلومترا، والعقبة الرئيسة أمام تطوير حركة النقل بالسكك الحديدية العابرة للقارات هي تكلفتها العالية نسبيًا. ولأن تكاليف النقل البحري أقل، على الرغم من أن وقت الرحلة عن طريق البحر يعادل مرتين إلى ثلاث مرات أطول، في المتوسط. ووفقا لحسابات العلماء الصينيين، فإن تطوير الخدمات اللوجستية البرية هو الأكثر فائدة للعلاقات بين المناطق الوسطى والغربية من الصين ودول آسيا الوسطى وروسيا، وعلى المدى الطويل (مع تحسن البنية التحتية والتكاليف المنخفضة)، مع بلدان أوروبا الشرقية. ومع ذلك، ومع الأخذ بعين الاعتبار استعداد الحكومة الصينية لدعم القدرة على النقل الدولي بالسكك الحديدية، فإن إمكانات المرور العابر البري يمكن أن تكون أكبر من ذلك بكثير (Kolosov, et al., 2017, p.10).

ومن الأسئلة المهمة التي تحتاج إلى المزيد من البحث للإجابة عليها: هل سيؤثر النقل البري والنقل بالسكك الحديدية عبر الحزام على حجم المرور في قناة السويس؟ هل إنشاء خطوط بترول وغاز طبيعي لهذه المسافات الضخمة سيكون تأثيره سلبيًا على قناة السويس؟ ويفترض الباحث ان يتأثر حجم المرور في القناة حال استخدام قطارات فائقة السرعة تعمل بمصدر طاقة رخيص بحيث تقل تكلفة النقل من خلاله عن النقل البحري الذي يعرف بانه ارخص أنواع النقل. أيضا من المتوقع ان تؤثر أنابيب البترول والغاز على حجم المرور بالقناة، ومن ثم تصبح المشروعات التي تقام حاليا ومخطط لإقامتها مستقبلا في إقليم قناة السويس هي العامل الفعال الذي سيحافظ على أهمية القناة نسبياً؛ حيث ستكون القناة نقطة بداية لنقل منتجات إلى مناطق أخرى من العالم كما ستعد نقطة مقصد أو نهاية تستقبل الخامات او مستلزمات الإنتاج لمشروعات إقليم قناة السويس.

الصين تدعم ليس زيادة النقل فحسب، ولكن أيضا المعلومات والاتصال عبر أوراسيا، وهذا يشير إلى تطوير البنية التحتية للاتصالات، مثل الإنترنت عالي السرعة، وشبكات المحمول، وخدمات الأقمار الصناعية، وغيرها. ان

الفجوات القائمة في مستوى تطور هذه الخدمات بين أجزاء مختلفة من أوراسيا تمنع تعزيز التعاون الاقتصادي والتفاهم الثقافي. وهذا يطرح عددًا من المجالات ذات الأولوية المحددة: الاتصالات الفضائية (عبر الأقمار الصناعية) وشبكات الألياف البصرية (بما في ذلك العابرة للقارات تحت البحار والمحيطات) وتقنيات "المدن الذكية" والتجارة الإلكترونية عبر الحدود. وذلك يعني فرصة جيدة لشركات قطاع الاتصالات الصينية (ست، هواوي، تشاينا تليكوم، تشينا يونيكوم) لتعزيز موقفهم في السوق العالمية بدعم من الدولة (Kolosov, et al., 2017, p. 11).

والمكون الثاني من أهم مكونين من مكونات مشروع الحزام والطريق هو: التعاون الاستثماري، وتدرس الصين انتقال شركاتها إلى المستوى الدولي (تصدير الخدمات ورأس المال) لخلق ظروف استمرار النمو الاقتصادي وتهدف إلى خلق بيئة مواتية. وقد أوصى الخبراء الصينيون الحكومة بتعميق دراسة مناخ الأعمال ونظام قانون الاستثمار في دول الحزام والطريق، والعمل بنشاط لتحسين مناخ الأعمال من خلال المفاوضات الدولية والاتفاقيات الثنائية لحماية حقوق المستثمرين الصينيين. ويتم تشجيع المستثمرين الصينيين بدورهم على تعزيز التفاعل مع السلطات الحكومية في البلد المضيف ودراسة هذه القضايا (Kolosov, et al., 2017, p. 11). مجال آخر مهم للتعاون ألا وهو الزراعة، وذكر الجغرافيون الصينيون ان التعاون الزراعي الدولي المكثف في اوراسيا سيضمن الأمن الغذائي للصين ويعطى دفعة لتنمية الزراعة في الدول الأخرى. وفي معظم هذه البلدان، تعاني الزراعة من انخفاض الكفاءة، وضعف المعدات التقنية والخبرة، وضعف الاستثمار. لذلك، بالنسبة لهذه البلدان، ستكون الصين جذابة في مجال التعاون الزراعي (Kolosov, et al., 2017, p. 12). ولعل من المجالات الهامة أيضاً والتي تركز عليها الصين هو التعاون في مجال السياحة مع دول المبادرة وقامت في سبيل ذلك بالعديد من الجهود وبروتوكولات التعاون كما سيتضح فيما بعد.

التمويل ومدة التنفيذ :

من المتوقع ان يتم تعبئة تريليون دولار أمريكي لتمويل مشروعات بالخارج خلال السنوات العشر القادمة، ومن المتوقع ان يستغرق المشروع من ٣٠ إلى ٤٠ سنة، أي في عام ٢٠٤٩ وهو العام الذي ستحتفل فيه الصين بمرور ١٠٠ عاما على إنشاء جمهورية الصين الشعبية (PWC, 2016, p. 4; Bressan, 2020, p. 95).

"الحزام والطريق" كمرحلة جديدة للعولمة :

ويرى "كولوسوف" أن حجم المبادرة التي طرحتها الصين لا يسمح بتجاهل أهميتها الجغرافية السياسية بالنسبة للاقتصاد العالمي ككل. وكثيرا ما يرتبط تشكيل المشهد الجيواقتصادي والجيوسياسي الدولي في الجغرافيا بالتناوب بين تكامل دورات التنمية الاقتصادية العالمية، واستمرت دورة التكامل العالمية الأولى - باكسبريتانिका PaxBritannica - من منتصف القرن التاسع عشر إلى عام ١٩١٤. وأعقبها الدورة العالمية الأولى من التفكك التي شملت الحربين العالميتين مع عقدين فيما بينهما. وبدأت الدورة الثانية من التكامل العالمي - PaxAmericana - في عام ١٩٤٥، عندما شكل الاقتصاد الأمريكي نصف اقتصاد العالم. وقد يُفترض أن تكون أزمة عام ٢٠٠٨ تمثل نهايتها. فمن الممكن أنه بعد حوالي عقدين من الاضطراب في "عالم متعدد الأقطاب"، قد تاتي الدورة الثالثة (باكسينيكا - PaxSinica) اي التكامل والازدهار الصيني. إن استراتيجية "الحزام والطريق" هي بالتحديد، من نواح كثيرة، أول محاولة لتحديد معالم مرغوبة للصين في المرحلة الجديدة من العولمة، وإيجاد سبل لتنفيذها العملي (Kolosov, et al., 2017, p. 7). كما يرى "هو Hu" ان العولمة الاقتصادية في العالم مرت بالمرحل التالية: مرحلة الاستعمار والذي حدث منذ حوالي ٥٠٠ عام. ومرحلة الإمبريالية ، قبل ٢٠٠ عام، بما في ذلك الفاشية التي كانت مصدر حربين عالميتين. ومرحلة الهيمنة ما بعد الحرب على مدى السنوات السبعين الماضية، والتي تميزت بالتنافس بين الولايات المتحدة والاتحاد السوفيتي، تلاه التفوق الأمريكي، الذي كان مصدر الحروب في العراق وأفغانستان وليبيا وسوريا (Angang, 2018, pp. 31-32).

ولكن ما هي السمات المميزة لمفهوم "الحزام والطريق" الذي ينظر إليه في جانب أوسع من مجرد استراتيجية تعزيز التكامل الإقليمي في أوراسيا وكنموذج بديل كامل للعولمة؟ يذكر عدد من الكتاب الصينيين ان تعزيز الاستراتيجية "الكبيرة" يعنى الانتهاء من مرحلة اثرت فيها الصين على مسار العولمة بشكل سلبي، وذلك يحدث بمجرد مشاركتها فيه. ولعل المبادئ الرئيسة المعلنة "للعولمة على النمط الصيني" هي السلام والتعاون والتنمية والمنفعة المتبادلة، والأهم من ذلك، التنوع والعدالة. السلام بدلاً من الحرب، والتعاون بدلاً من المواجهة، والربح للجميع بدلاً من لعبة محصلتها صفر (Kolosov et al., 2017, p. 7; Angang, 2018, pp. 31-32).

وتعتزم الصين الانتقال إلى المرحلة الجديدة لا من خلال هدم النموذج القديم، بل من خلال التحسن التدريجي نحو تعزيز حرية حركة السلع ورأس المال في جميع أنحاء العالم. والمجالات الرئيسية الخمسة للتعاون الدولي هي تنسيق السياسات الاقتصادية، وتكامل الهياكل الأساسية، وإزالة الحواجز التجارية والاستثمارية، والجمع بين الشعوب والثقافات. وفي المرحلة الجديدة للتنمية الاقتصادية العالمية تسعى الصين جاهدة لتحديث صناعاتها والتخلي عن الصناعات ذات الربح المنخفض الضارة بيئياً لصالح إنتاج منتجات أكثر نظافة ذات قيمة مضافة أعلى. والتوسع في التعاون السياحي. ومع توطيد مكانتها، تهدف الصين إلى أن تقدم للمجتمع الدولي نهجها الخاص لحل المشاكل العالمية للتنمية الاقتصادية التي تقوم إلى حد كبير على الفهم النظري لتجربة التحول الاقتصادي في الصين. ويحتاج الاقتصاد العالمي، ولاسيما في البلدان النامية، إلى رفض النموذج الاقتصادي الليبرالي الجديد الذي أدى إلى زيادة عدم المساواة في العالم. وتشير الدروس المستفادة من أمريكا اللاتينية وأوروبا الشرقية أن الدول الوحيدة القادرة على الاستفادة الكاملة من العولمة هي تلك التي ظل نظام الدولة بها قويا يقوم بالتنمية لصالح الشعب ولم يتبع الطرق الهادفة الى تقليل التدخل الحكومي (Long and Xu, 2017, p. 125; Kolosov, et al., 2017, pp. 7-8).

وفي الصين، وبسبب الإصلاح التدريجي، تم تشكيل مؤسسات تسمح بالاندماج الفعال في العولمة الاقتصادية. فبدلاً من العولمة الثورية التي ترتبط بسياسة عدم التدخل والتنمية غير المتوازنة ونمو اللامساواة العالمية وإلغاء الضوابط التنظيمية للأسواق الدولية والمسؤولية الفردية والمنافسة بين الشركاء غير المتكافئين تقدم الصين عولمة "شاملة" جديدة تقوم على المبادئ من التنمية المنصفة، والمنفعة المتبادلة، وتقاسم المسؤولية، من أجل إيجاد نظام اقتصادي عالمي أكثر إنصافاً ولا ينبغي للبلدان النامية أن ترفض أساليب تنظيم السوق بل تكملها بآليات حكومية. ومن حيث البعد الجيوسياسي، فإن المبدأ الأساسي لنهج الصين المعلن هو التخلي عن المطالب السياسية في سياق تنفيذ المشاريع المشتركة على الصعيد الدولي. وما لا يقل أهمية عن ذلك هو الدور المتزايد الذي تضطلع به البلدان النامية في الإدارة الاقتصادية العالمية من خلال الدور المتغير في المؤسسات القائمة بالفعل (صندوق النقد الدولي والبنك الدولي) وإنشاء هيكل جديدة (البنك الإسلامي للاستثمار، ومؤسسة نهر النيل، ومؤسسة طريق الحرير). على الأرجح، فإن مثل هذا مسار الأحداث يؤدي إلى الاعتماد الأكبر من الاقتصاد العالمي على الوضع في الصين (Kolosov, et al., 2017, p. 8).

إن "دعوة" الصين بأن "تقود" العولمة أصبحت ملحوظة بشكل خاص على خلفية عدد من الانتصارات الهامة للسياسيين الغربيين والسكان وقطاعات من الاقتصاد الغير راضية عن العولمة. إذا هناك تحول عن حماية الولايات المتحدة للعولمة، التي كانت لعقود من الزمن أهم محرك للعولمة والتجارة الحرة، وسوف تستفيد الصين التي هي على استعداد لالتقاط العصا (Kolosov, et al., 2017, p. 8). ولكن ربما يتغير الأمر بعد فوز "جو بايدن" في الانتخابات الأمريكية.

الحزام والطريق والعلاقات الصينية الأوروبية نموذجاً :

دعمت الصين علاقاتها بدول المبادرة على مستوى القارات الثلاث في اتجاهات وقطاعات متنوعة، منها على سبيل المثال لا الحصر الاستثمارات الضخمة في مجالات النقل والموانئ، والبنية الأساسية، وأيضاً في مجال السياحة؛

حيث استثمرت ف هذا القطاع وأبرمت البروتوكولات لتسهيل حركة السائحين منها واليها. والعرض التالي يوضح ذلك بالتطبيق على العلاقات الصينية الأوروبية نموذجًا.

على المستوى الرسمي سعى تقرير أوروبي الى دراسة دور مبادرة الحزام والطريق في العلاقات بين الصين وأربعة عشر دولة عضوًا في الاتحاد الأوروبي، بما في ذلك جميع الدول الكبرى والعديد من الدول المتوسطة الحجم، كما يتضح من الجانب الأوروبي - بصرف النظر عن منطقة البلقان ودول البلطيق - يتم تمثيل جميع المناطق الجغرافية الفرعية داخل الاتحاد الأوروبي (Frans, et al., 2016, p. 3).

علاوة على ذلك، ناقش وجهة نظر الاتحاد الأوروبي حول المبادرة. لم يركز التقرير على دوافع الصين المحلية للمبادرة. كما أنه لا يولى أهمية لتقييم الدوافع الاقتصادية للصين فقط - مثل الدفع باتجاه تنمية المناطق الغربية في الصين، وتصدير القدرات المفرطة والمدخرات الزائدة - بل الأهم الاعتبار السياسية والاستراتيجية من قبل القيادة الصينية. كما سعى التقرير إلى تقييم كيفية تنفيذ المبادرة في أوروبا. واعتمدوا على ذلك من خلال معالجة ثلاثة أسئلة أساسية بشكل منهجي عبر مجموعة مختارة من الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي وعلى مستوى الاتحاد الأوروبي نفسه:

١. ما هي الأنشطة المتعلقة بالمبادرة الموجودة حاليًا في البلدان المضيفة وعلى مستوى الاتحاد الأوروبي؟
٢. ما هو نهج الصين تجاه الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي بشكل فردي فيما يتعلق بالمبادرة؟
٣. ما هي التصورات وردود الفعل في الدول الأوروبية بشكل فردي وعلى مستوى الاتحاد الأوروبي؟ (Frans, et al., 2016, p. 3).

الموانئ والسكك الحديدية :

غالباً ما تتضمن مشاريع الحزام والطريق الرسمية في الاتحاد الأوروبي محطات حاويات وسكك حديدية. ومن بين الموانئ، يبرز ميناء بيرايوس في اليونان كأبرز حالة. تعمل شركة كوسكو COSCO للشحن البحري الصينية - التي تعمل في مجال النقل والإمداد - على تحديث جزء من الميناء منذ عام ٢٠٠٩، وقد وسعت COSCO مشاركتها إلى حد كبير في صيف ٢٠١٦ عندما استحوذت على حصة مسيطرة في ميناء بيرايوس Piraeus. كذلك استثمرت كوسكو وشركات الموانئ الصينية الأخرى (أو أعربت عن اهتمامها بذلك) في الموانئ البحرية في بلجيكا وهولندا وكرواتيا وسلوفينيا وإيطاليا والبرتغال وإسبانيا ولاتفيا وليتوانيا. وفيما يتعلق بالسكك الحديدية فإن إنشاء خط سكة حديد جديد بلجراد - بودابست، من قبل الشركات الصينية هو مشروع بارز ومرتبط بالحزام والطريق. بالإضافة إلى ذلك، هناك العديد من خدمات النقل بين الصين ودول أوروبا الأخرى سواء في العدد أو التكرار. وتشارك الحكومات والشركات المحلية الصينية في خدمات الشحن هذه، التي تربط مختلف المدن في الصين مع وجهات في بولندا، وألمانيا وهولندا وبلجيكا وفرنسا وإسبانيا. ويرجع تاريخ العديد من مشاريع الموانئ والسكك الحديدية هذه إلى ما قبل إطلاق مبادرة الحزام والطريق وتم منحها علامة المبادرة أو ضمها إلى المبادرة منذ عام ٢٠١٣. إن "إعادة تجميع" المشاريع القائمة هي سمة عامة من سمات مبادرة حزام واحد طريق واحد OBOR ويمكن ملاحظتها في معظم الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي (Frans, et al., 2016, p. 4 and Christina, 2016).

تجدر الإشارة إلى أن مشاريع الحزام والطريق خارج الاتحاد الأوروبي والتي تشمل الجهات الفاعلة الأوروبية تلعب أيضاً دوراً هاماً في العلاقات الصينية الأوروبية. وقد ينطبق هذا على مشاريع البنية التحتية في إفريقيا أو آسيا التي يشارك فيها رأس مال أو شركات أوروبية. كما يعتبر بنك الاستثمار الآسيوي للبنية التحتية (AIIB) The Asian Infrastructure Investment Bank، الذي يضم ١٤ دولة عضو

في الاتحاد الأوروبي كأعضاء مؤسسين ولكن يركز على آسيا، حالة خاصة. من حيث طموحات السياسة الصينية، يرتبط AIBB ارتباطاً وثيقاً بمبادرة الحزام والطريق BRI. في الوقت نفسه، يقدم البنك نفسه كبنك تنمية متعدد الأطراف مشترك لا يتبع رسمياً منطق مبادرة الحزام والطريق أو إرشادات السياسة الصينية. وبنك الاستثمار الآسيوي للبنية التحتية (AIBB) (صورة ٣) هو بنك تنمية متعدد الأطراف مهمته تحسين النتائج الاجتماعية والاقتصادية في آسيا. يقع مقره الرئيس في بكين، وقد بدأ عمله في يناير ٢٠١٦، وقد نما الآن (نهاية ٢٠١٧) إلى ٩١ عضو معتمد حول العالم. من خلال الاستثمار في البنية التحتية المستدامة والقطاعات الإنتاجية الأخرى في آسيا وخارجها، وتسهم الدول الآسيوية وأستراليا بنحو ٧٥% من رأس مال البنك (Frans, et al., 2016, p. 5; AIBB home page).



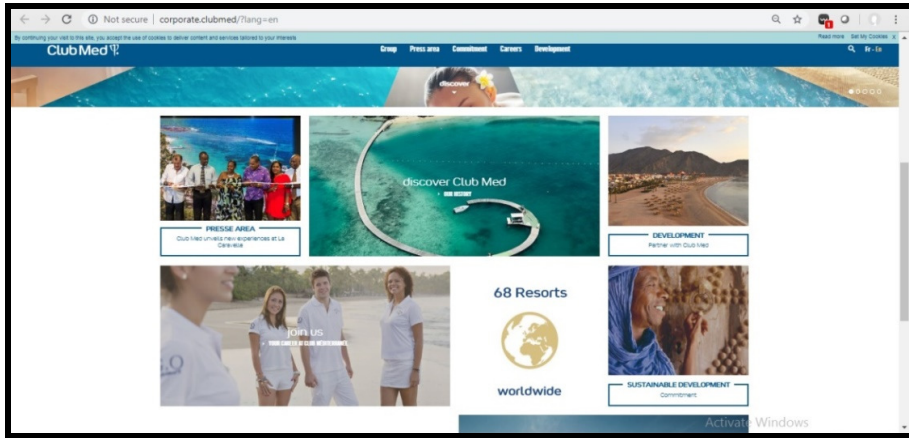
صورة (٣) : بنك الاستثمار الآسيوي للبنية التحتية (AIBB).

المصدر: AIBB home page

بعض الأنشطة داخل الاتحاد الأوروبي والتي بدأها ممثلون صينيون لها صلة بمبادرة الحزام والطريق، ولكن لم يتم التصريح بذلك رسمياً. فجذبت العديد من المطارات الأوروبية الاستثمارات الصينية (بما في ذلك بارشيم Parchim في ألمانيا، وتولوز Toulouse في فرنسا) أو التعبير عن الاهتمام الصيني بالبعض الآخر (مثل كاستيلي Kastelli في اليونان) (Frans et al., 2016, p. 5).

ولان السياحة بالأساس حركة دائرية تبدأ وتنتهي عند نقطة ما عادة ما تكون مكان الإقامة الدائم للسائح؛ فإن كل الاستثمارات الصينية في مجال النقل البري أو البحري أو الجوي إنما تصب في مصلحة السياحة سواء بين الصين والدول الأوروبية أو بين الدول الأوروبية بعضها وبعض. ولكن لم تكتف الشركات الصينية بالاستثمار في مجالات مختلفة من البنية الأساسية وإنما أيضا ضخت استثمارات مباشرة في مجال السياحة.

ومن أمثلة هذه الاستثمارات الصينية في قطاع السياحة الأوروبية يُذكر على سبيل المثال لا الحصر الاستثمارات الصينية الضخمة في قطاع السياحة الفرنسي مثل Club Med^(١) و Louvre Hotels^(٢).



صورة (٤) : الموقع الرسمي لشركة كلوب ميد الصينية Club Med.

Source: <http://corporate.clubmed/?lang=en>

(١) تُعرف باسم Club Med وكانت تعرف سابقاً باسم Club Méditerranée SA، وهي شركة مملوكة للصين ومقرها في فرنسا، وهي متخصصة في العطلات الشاملة. الشركة مملوكة بشكل أساسي من قبل مجموعة فوسن وتمتلك أو تدير بالكامل أكثر من سبعين قرية ومنتجع سياحي شامل في الأماكن السياحية في جميع أنحاء العالم. منها ٢٥ دولة أوروبية

و ١٤ دولة آسيوية . <http://corporate.clubmed/?lang=en>

(٢) وهي شركة فرنسية تمتلك ١٥٠٠ فندق في ٥٤ دولة.

<https://www.louvrehotels.com/en/do-dare-dream>

الحزام والطريق من منظور سياحي :

وكجزء من مبادرة الحزام والطريق الصينية، يربط طريق الحرير الجديد بعض الموارد السياحية الرئيسية في العالم - مناطق الجذب والوجهات - بما في ذلك ما يقرب من ٥٠٠ موقع من مواقع التراث الطبيعي والثقافي والتي تمثل ٧٠٪ من هذه المواقع حول العالم. ونظرًا لأن الصين أصبحت بوضوح سوقًا سياحيًا مهمًا للعديد من البلدان على طول طريق الحرير الجديد، والتي تكثف تعاونها الاقتصادي جميعًا مع الصين، فمن المتوقع أن يتوسع نطاق السياحة في تلك الدول بشكل أكبر، فان وزارة الثقافة والسياحة في الصين أعلنت في عام ٢٠١٧، خلال فترة الخطة الخمسية الثالثة عشرة للبلاد، توقعها تصدير ١٥٠ مليون سائح وأكثر من ٢٠٠ مليار دولار انفاقًا سياحيًا في البلدان الواقعة على طول طريق الحرير الجديد (People.com.cn 2017). وقد انشأ اليونسكو موقعًا إلكترونيًا يوفر معلومات عن المدن السياحية على طول طريق الحرير (fr.unesco.org/silkroad).

أصدر معهد البحوث الصيني للسياحة في عام ٢٠١٧ تقريرًا حول السياحة لدول "الحزام والطريق" مشيرًا إلى القوة الكامنة الكبيرة لدول "الحزام والطريق" في تنمية السياحة الدولية؛ فقد بلغ عدد السائحين الدوليين الوافدين ٥٨٢ مليون سائح في الدول على طول "الحزام والطريق" في عام ٢٠١٧ ليحتل ٤٤% من إجمالي السياحة الدولية. وبلغ الإنفاق السياحي الخارجي لدول "الحزام والطريق" ٣٢٩,٤ مليار دولار أمريكي في عام ٢٠١٧ بينما بلغت الإنفاق السياحي الخارجي لدول الحزام والطريق ٥٠٩,١ مليار دولار أمريكي وفقًا لقاعدة يورومونيتور للبيانات. وأشار التقرير إلى أن دول "الحزام والطريق" حققت إيرادات من السياحة الدولية بقيمة ٣٨٥,١ مليار دولار أمريكي في عام ٢٠١٧، من بينها ٣٠,٨% أسهم بها السياح الصينيون. وحققت الصين إيرادات سياحة قادمة إليها بقيمة ١٢٣,٤ مليار دولار أمريكي في عام ٢٠١٧، منها ٢٠,٨ مليار دولار أمريكي من دول "الحزام والطريق" (تشي هونغ، شنخوا، ٢٠١٧).

وقد عُقدت الجمعية العامة الثانية والعشرون لمنظمة السياحة العالمية في مدينة "تشنجدو" بمقاطعة "سيتشوان"، خلال الفترة من ١١ إلى ١٧ سبتمبر عام ٢٠١٧. وخلال هذه الجلسة ركز أصحاب المصلحة على حلول لتطوير السياحة المستدامة. وكانت مبادرة الحزام والطريق واحدة من الموضوعات المطروحة للنقاش في جمعية منظمة السياحة العالمية. وبدأ نقاشاً حول أهمية تعميق التعاون في مجال السياحة على طول طريق الحرير الجديد. وتهدف "مبادرة تشنجدو لتعزيز التعاون السياحي على طول الحزام والطريق" إلى تحقيق الأهداف الرئيسية لتعزيز تنسيق السياسات السياحية، وتعزيز التبادلات على جميع المستويات، والتغطية الإعلامية للجهات الناشئة، وسلامة وجهات الحزام والطريق. يمكن اعتبار السياحة في مناطق طرق الحرير القديمة مُسرِّعاً للنمو يمكن أن يؤدي إلى تنمية القطاعات الاقتصادية الأخرى، مع الأخذ في الاعتبار مسألة التحكم في تدفقات السياحة للحد من تأثيرها على البيئة. سيتعين على مروّجي "الحزام والطريق" دمج البعد البيئي في جميع مشاريعهم لبناء وجهات سياحية مستدامة (OBOReurope, 2017).

السياحة الصينية المغادرة ٢٠٠٩-٢٠١٩ :

تحتل الصين المكانة المتميزة لسوق السياحة المغادرة الرائدة في العالم من حيث أعداد السائحين المغادرين، وكذلك من حيث إجمالي الإنفاق السياحي العالمي؛ ويتميز السوق السياحي الصيني فيما يخص السياحة المغادرة بنموه السريع وحجمه الكبير وتواصله الكبير وإمكاناته الهائلة. وركزت الأبحاث الجارية على الجوانب الكمية للسوق الصينية المغادرة (National Bureau of Statistics of China 2018;) (World Bank 2018; UNWTO, 2020, p. 6).

ومن خلال الجدول رقم (١) والشكل (٦) يتضح ما يلي :

- ان نسبة التغير في أعداد السائحين الصينيين المغادرين بين عامي ٢٠٠٩ و ٢٠١٩ بلغت نحو ٤٢% وهي نسبة كبيرة تدل على سرعة نمو حركة السياحة الصينية المغادرة. حيث ارتفع العدد من ٤٧,٤ مليون سائح في عام ٢٠٠٩ إلى ١٦٩ مليون سائح في ٢٠١٩.
- توجد قفزتين واضحتين في الأعداد إحداهما في عام ٢٠١٤ والثانية في عام ٢٠١٨ وربما يرجعان إلى زيادة نشاط الحكومة الصينية في اتفاقيات التعاون فيما يخص مبادرة الحزام والطريق.
- سجلت السياحة المغادرة في عام ٢٠١٩ نحو ١٧٠ مليون سائح وهو رقم لا يستهان به ويدل على انفاق سياحي خارجي ضخم للسائحين الصينيين، وأيضًا ينم عن اتجاه السائح الصين إلى السياحة الخارجية وتوافر القدرة الشرائية ووقت الفراغ الذي يساعد على ذلك.
- ووفقا للشكل (٦) من المتوقع ان يصل العدد إلى ٢٥٠ مليون سائح بحلول عام ٢٠٢٤، وذلك اذا توافرت الظروف الملائمة واذا امكن التغلب على فيروس كورونا المستجد كوفيد-١٩.

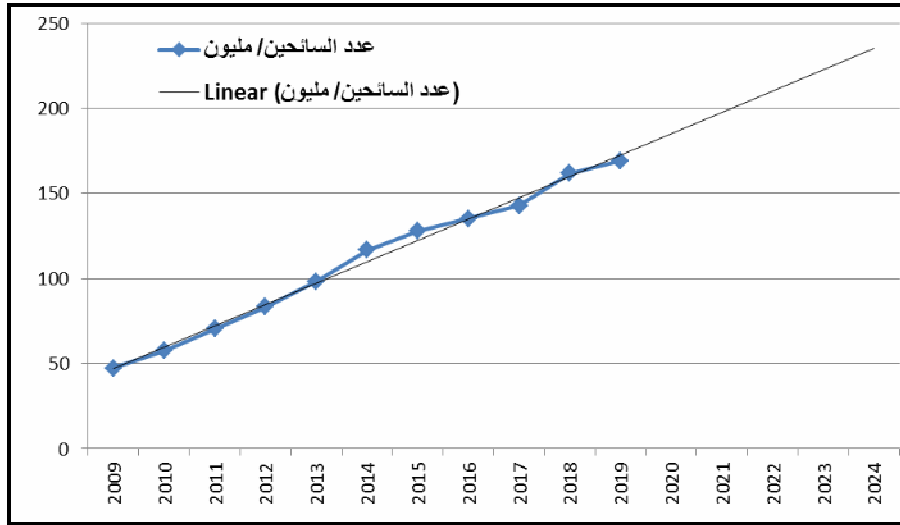
وهناك عدة أسباب وراء الاتجاه المتزايد باستمرار للسائحين الصينيين المتجهين إلى الخارج؛ بالإضافة إلى مبادرة الحزام والطريق الصينية، منها تعزيز المكانة الدولية للصين والتنمية الاقتصادية السريعة بها، وتحسن نوعية الحياة (Kim, et al., 2005)، وسياسات التأشيرة المرنة للسائحين الصينيين، والمشكلات في الجهات المحلية مثل الاكتظاظ السكاني والتلوث (Chen, et al., 2019) هي الأسباب الرئيسية التي تدفع الصينيين للسفر الى الخارج.

جدول (١) : عدد السائحين الصينيين المغادرين خلال الفترة ٢٠٠٩-٢٠١٩.

العام	عدد السائحين/مليون	الزيادة السنوية/مليون	نسبة التغير
٢٠٠٩	٤٧,٤	٠,٠	٠,٠
٢٠١٠	٥٧,٤	١٠	١٧,٤
٢٠١١	٧٠,٣	١٢,٩	١٨,٣
٢٠١٢	٨٣,٢	١٢,٩	١٥,٥
٢٠١٣	٩٨,٢	١٥	١٥,٣
٢٠١٤	١١٦,٦	١٨,٤	١٥,٨
٢٠١٥	١٢٧,٧	١١,١	٨,٧
٢٠١٦	١٣٥,١	٧,٤	٥,٥
٢٠١٧	١٤٢,٧	٧,٦	٥,٣
٢٠١٨	١٦١,٩	١٩,٢	١١,٩
٢٠١٩	١٦٩	٧,١	٤,٢

المصدر: من حساب الباحث

Sources: National Bureau of Statistics of China, 2014, 2015, 2019; CTA, 2020.



شكل (٦) : عدد السائحين الصينيين المغادرين خلال الفترة ٢٠٠٩-٢٠١٩

والعدد المتوقع حتى عام ٢٠٢٤.

السياحة الصينية المغادرة إلى دول الحزام والطريق :

أصبحت الصين قوة دافعة رئيسية للسياحة في الدول والمناطق الواقعة على طريق الحرير البري، وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين^(١)، ووفقا لما ذكره تقرير صادر عن منظمة السياحة العالمية أن عدد السائحين في الدول الواقعة على طول طريق الحرير حقق نموا من ٧٧٥ ألفا في عام ٢٠١٢ إلى ما يقرب من ٣,١ مليون في عام ٢٠١٦، جاء منهم ٢,١ مليون من الصين. وركز التقرير الذي نشر خلال قمة عُمد المدن السياحية في دول الحزام والطريق الذي عقد في "تشنجتشو"^(٢)، على الميراث البحري والرحلات البحرية وبحث الآثار المترتبة على الدول الأعضاء في منظمة السياحة العالمية التابعة للأمم المتحدة. ومن المتوقع أن يلعب طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين باعتباره مكونا من مبادرة الحزام والطريق دورا حيويا في تطوير البنية الأساسية البحرية عن طريق التعاون الإقليمي، ولديه إمكانية المساعدة على إقامة طرق بحرية جديدة تركز على تراث طريق الحرير البحري القديم. وأضاف التقرير إن طريق الحرير التاريخي، المرتبط أساسا بطرق داخلية، يضم شبكة واسعة من خطوط الرحلات البحرية بما يقدم خبرات استثنائية وتراثا وثقافة. وذكر لي "جين تساو"^(٣) أن حجم السياحة الدولية على طريق الحزام والطريق يمثل ما يقرب من ٧٠ في المائة من الإجمالي العالمي (تشي هونغ، شنخوا، ٢٠١٨).

كذلك نما عدد رحلات السائحين الصينيين الزائرين لدول الحزام والطريق من ١٥,٤٩ مليون في عام ٢٠١٣ إلى ٢٧,٤١ مليون في عام ٢٠١٧ بزيادة ٧٧% خلال السنوات الخمس بمتوسط نمو سنوي ١٥,٣%، بحسب تقرير للأكاديمية الصينية للعلوم الاجتماعية (تشي هونغ، شنخوا، ٢٠١٨؛ Weida, 2019).

(١) "طريق الحرير البحري في القرن الـ ٢١" الذي يمتد من الصين إلى منطقة الخليج مرورا بجنوب شرقي آسيا والمحيط الهندي والبحر العربي ووصولاً إلى البحر المتوسط و جنوب أوروبا ويقصد به "الطريق" كما سبق تعريفه من قبل أي الجانب البحرية من مبادرة الحزام والطريق.

(٢) حاضرة مقاطعة "حنان" بوسط الصين.

(٣) نائب وزير الثقافة والسياحة الصيني.

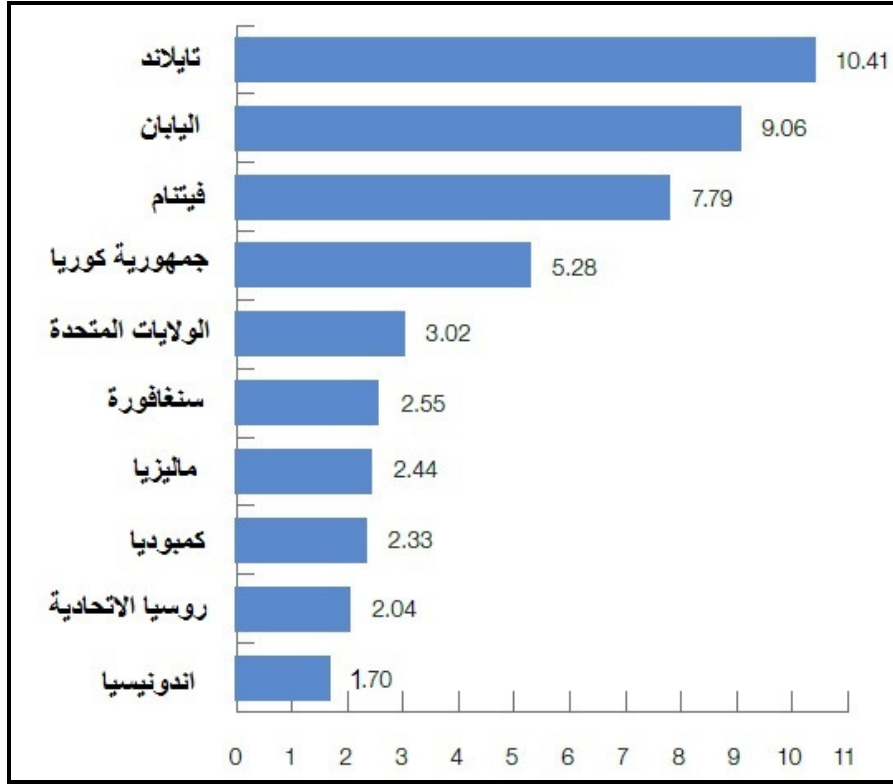
وأظهر تقرير معهد الصين للبحوث السياحية أن دول الحزام والطريق حققت إيرادات سياحية قدرها ٣٨٥,١ مليار دولار أمريكي في عام ٢٠١٧، فيما ساهم سائحوا الصين بحوالي ٣٠,٨% منها. بجانب ذلك، ساهمت السياحة بنحو ٥,٣٦ بالمائة من التوظيف المباشر و١٤,١١ بالمائة من التوظيف السياحي الشامل، ما يظهر دورا ملحوظا لتخفيض البطالة وتخفيف الفقر (تشي هونغ، شنخوا، ٢٠١٩، (Weida, 2019).

وفي عام ٢٠١٨ شهدت الصين ودول الحزام والطريق ازدهارا سياحيا كبيرا، فيما تجاوزت أعداد السائحين بين الصين وهذه الدول ٦٠ مليون سائح، وتجاوز الإنفاق السياحي ١١٠ مليارات دولار أمريكي (تشي هونغ، شنخوا، ٢٠١٩). كذلك في عام ٢٠١٨ - باستثناء هونغ كونج (الصين) وماكاو (الصين) ومقاطعة تايوان الصينية - تجاوز عدد المواطنين الصينيين المسافرين إلى وجهات أخرى ٦٨ مليوناً (٤١% من الإجمالي) (UNWTO & CTA, 2019, p. 14).

ويوضح الشكل (٧) الدول العشر الأولى في استقبال السياحة الصينية المغادرة

٢٠١٨، ومن خلال الشكل يتضح ما يلي:

- ان قائمة الدول العشر الأهم في استقبال السياحة الصينية المغادرة تضم ثماني دول من دول مبادرة الحزام والطريق الأمر الذي يوضح دور المبادرة في تنمية حركة السياحة بين الصين ودول المبادرة.
- استقبلت هذه الدول حوالي ٥٠ مليون سائح صيني منهم ١٢ مليون اتجهوا الى اليابان والولايات المتحدة الأمريكية، في حين استقبلت دول الحزام والطريق الثماني نحو ٣٨ مليون سائح صيني.
- تصدرت تايلاند اهم الوجهات السياحية الجاذبة للسياحة الصينية بنسبة ٢٠% من اجمالي السائحين الذين سافروا الى الوجهات السياحية العشر الواردة بالشكل. تاتي بعدها من دول المبادرة فيتنام بنحو ٨ مليون سائح ثم جمهورية كوريا (كوريا الجنوبية) بنحو ٥,٥ مليون سائح.



شكل (٧) : الدول العشر الأولى في استقبال السياحة الصينية المغادرة ٢٠١٨.

Source: China Tourism Academy, 2020, Data Center of Ministry of Culture and Tourism.

وأسهم السائحون الصينيون بنحو ٣١% من عائدات السياحة الدولية في تلك الدول في ٢٠١٧ أي ما يصل إلى ٣٨٥,١ مليار دولار أمريكي. ومع زيادة أعداد السائحين الصينيين الذين يسافرون إلى الخارج، نما إجمالي الإنفاق بشكل متزامن؛ حيث أنفق السائحون الصينيون ٢٧٧ مليار دولار أمريكي في عام ٢٠١٨ (+٥%) (UNWTO & CTA, 2019, p. 14) وتشير منظمة السياحة العالمية إلى أن ٢٠% من السائحين الصينيين المغادرين من الشرائح العليا من حيث الإنفاق السياحي؛ ومن ثم ينفق ٢٠% من السائحين ٨٠% من حجم الإنفاق السياحي الصيني بالخارج (UNWTO & CTA, 2019, p. 12).

ومن المتوقع ان يزداد عدد السائحين الصينيين المغادرين وإنفاقهم السياحي مع تطور الصين الاقتصادي ومع الجهود الصينية المبذولة لتنمية التعاون على طول طريق الحرير الجديد؛ ويجب على الدول المشاركة في مبادرة الحزام والطريق أن تأخذ هذه الاتجاهات الجديدة في الاعتبار، على الرغم من أن معظم الدول تهدف إلى جذب الزوار من الصين، إلا أنها يجب أن تركز أيضاً على إيجاد نقطة التوازن بين تقديم تجربة ترفيهية وسياحية وبين الحفاظ على بيئتهم. كما يجب أن يكون بناء البنية التحتية المناسبة في قلب المشاريع السياحية لمبادرة الحزام والطريق لمواكبة التدفقات السياحية بشكل أفضل؛ لذلك فإن التنسيق الكامل في السياحة يعد ضرورة لمصلحة دول الحزام والطريق (OBOReuropa, 2017).

العوامل التي أدت إلى زيادة حركة السياحة الصينية المغادرة إلى دول الحزام والطريق :

لعل من العوامل المهمة التي أدت إلى زيادة حجم حركة السياحة الصينية المغادرة زيادة متوسط مستوى الدخل؛ حيث أن أعداداً كبيرة من الصينيين تصل كل عام إلى مستوى دخل وقوة شرائية تسمح بالسفر للخارج. وفقاً لتقدير أجرت (Mastercard)، ويشكل الدخل السنوي للأسرة البالغ ١٠٠٠٠ دولار أمريكي هذه العتبة، وهذا يشير إلى أنه من المتوقع أن يستمر سوق السفر الصيني للخارج في النمو. وكذلك نظام الصرف الأجنبي الخاص وتطوير وبناء الاستثمار السياحي والتمويل السياحي بين الصين ودول المبادرة (Kairos, 2017, p. 12).

ولعل تخفيف سياسات التأشيرات للسائح الصينيين من العوامل المهمة التي أدت إلى زيادة حجم حركة السياحة الصينية المغادرة؛ فقد بلغ عدد حاملي جوازات السفر الصينية العادية ١٢٩ مليون في عام ٢٠١٦. ويمثل هذا ٩,٣٪ من إجمالي السكان، مما يدل على أنه لا تزال هناك إمكانية كبيرة للنمو. وقد أبرمت الصين العديد من اتفاقيات الإعفاء من التأشيرات مع ١٢٧ دولة، مما سهل ترتيبات السفر للسائحين الصينيين المتجهين إلى هذه البلدان. وقد سهلت بعض البلدان، مثل

المملكة المتحدة، السفر عن طريق خفض رسوم التأشيرات وفتح المزيد من مراكز طلبات التأشيرات في جميع أنحاء الصين. وتصدر دول أخرى، مثل أستراليا وكندا وسنغافورة وكوريا الجنوبية والولايات المتحدة، تأشيرات مدتها عشر سنوات (Kairos, 2017, p. 15).

ومن العوامل الأخرى التي ساعدت على زيادة حركة السياحة الصينية المغادرة إلى دول الحزام والطريق زيادة الإجازات المدفوعة الأجر؛ فعلى الرغم من أن جميع العاملين يستحقون نظرياً ما لا يقل عن ٥ أيام إجازة مدفوعة الأجر، لم يتمكن الجميع من أخذ إجازة وفقاً لهذا؛ لذلك أصدر مجلس الدولة تعميماً في عام ٢٠١٥، ينص على أن جميع مستويات الحكومة يجب أن تعمل من أجل التنفيذ الكامل لنظام الإجازة مدفوعة الأجر. لقد كان الغرض الصريح هو الترويج للسياحة. تم تشجيع الشركات على السماح للموظفين بالحصول على إجازة مدفوعة الأجر فيما يتعلق بالعطلات المحلية، أو استخدام أيام الإجازة مدفوعة الأجر لتمديد عطلات نهاية الأسبوع خلال فصل الصيف (Kairos, 2017, p. 15). ويضاف إلى العوامل السابقة تحسين مستويات النقل لاسيما الجوي منها؛ فالصين لديها رحلات مباشرة إلى ما يزيد عن ٤٣ دولة على طول الطريق (Weida, 2019)، ويزداد العدد باستمرار.

السياحة الصينية المغادرة الى مصر والدول العربية :

منذ قرار تونس والمغرب وقطر ومصر وغيرها من الدول العربية بإلغاء تأشيرة الدخول للسائحين الصينيين إليها أو تسهيل إجراءات التأشيرة، أصبحت الدول العربية مقاصد سياحية تجذب المزيد من الصينيين. وشهد عدد السياح الصينيين لتونس بعد الإعلان عن إلغاء التأشيرة زيادة بنسبة ٣٠٠ بالمائة في ٢٠١٧ سنة، فضلاً عن زيادة بنسبة ٦٠% خلال الثلاثة أشهر الأولى من عام ٢٠١٨. وشهدت أعداد السائحين الصينيين إلى قطر زيادة بنسبة ١١% في عام ٢٠١٧، وزيادة بنسبة ٢٧% خلال الربع الأول من عام ٢٠١٨ مقارنة مع العام السابق. وأظهرت الإحصاءات أن مصر جذبت في عام ٢٠١٧ أكثر من ٣٥٠ ألف سائح صيني (تشي

هونغ، شنخوا، ٢٠١٨). ووفقا لبيانات منظمة السياحة العالمية استقبلت مصر ما يقرب من نصف مليون سائح في عام ٢٠١٩ (UNWTO, 2020).

الخاتمة :

- خلصت الدراسة الى عدد من النتائج التي يمكن إيجازها فيما يلي:
- يشير مصطلح طريق الحرير إلى شبكة من الممرات والمحطات التجارية والواحات والمراكز التجارية التي تربط شرق آسيا بالبحر المتوسط.
- يقصد بمبادرة الحزام والطريق تلك المبادرة التي اطلقتها الصين بعد وصول "شين بنج" إلى السلطة؛ حيث تم التركيز على السياسة الخارجية للصين على أن تُسخر لها كل قدرات الدولة في القطاعين العام والخاص. وستشكل هذه المبادرة المحرك الحاسم لأهداف الصين وطموحاتها المستقبلية.
- يتكون الحزام والطريق من طريقين: إحداهما بري وهو ما يعرف بالحزام ويبدأ من داخل الصين ويستمر حتى يصل إلى جنوب أوروبا عبر هولندا. أما الآخر فهو ما يعرف "بالطريق" وهو الطريق البحري والذي يربط بين ميناء شنغهاي، والبندقية (Venice) اي عند نفس النقطة التي ينتهي عندها الطريق البري.
- تمثل المبادرة على المدى البعيد ثورة ذات نطاق غير مسبوق في الجغرافيا الاقتصادية. ثورة تعيد تشكيل الجغرافيا الاقتصادية للصين والبلدان الواقعة على طول طريق الحرير.
- ومن الأهداف الأساسية لمبادرة الحزام والطريق تعزيز البنية التحتية وتحسين الاتصال بين الدول الآسيوية والأوروبية، واستكمالها بالتعاون الاقتصادي والتجاري.
- وجوهر المبادرة من وجهة النظر الصينية هو تحقيق التنمية الاقتصادية من خلال "الاتصال - Connectivity" بين الصين وAsia وأوروبا وأفريقيا، وتعتبر الدبلوماسية الصينية العامة ان أي نشاط في القارات الثلاث يسهم في عملية الاتصال يعد جزءاً من مبادرة الحزام والطريق.

- "الحزام والطريق"، مفهوم لا يمكن اعتباره في شكله النهائي. وفي الصين وخارجها، هناك آراء مختلفة حول محتوى المفهوم، والتغطية المكانية، والأهداف، وسبل تحقيقها.
- بالإضافة الى المزايا الاقتصادية المشتركة التي ستعم على الدول المشتركة في المبادرة يرى البعض ان للصين أهدافها الخاصة ليس اقتصاديا فحسب بل سياسياً أيضاً.
- رصدت الدراسة انه وفي عام ٢٠١٩ أصبحت المبادرة تضم ١٤٠ دولة من جميع القارات، ولعل الزيادة الكبيرة التي حدثت في عدد الدول المشاركة يعبر عن اهتمام الدول بالحصول على المصالح والمكاسب المشتركة والمحتملة وفقا لما تعلنه وتؤكداه الصين.
- الواقع الحالي يوضح ان مبادرة الحزام والطريق ما هي إلا "مظلة" كبيرة تضم تحتها مجموعة ضخمة حالية ومحتملة من البنية الأساسية سواء الحالية أو المخطط لها، منها الطرق والسكك الحديدية والموانئ والمطارات ومحطات الطاقة وخطوط أنابيب النفط والغاز ومعامل تكرير البترول ومناطق التجارة الحرة، فضلاً عن دعم تعزيز تكنولوجيا المعلومات والاتصالات والبنية التحتية المالية والتمويلية. كما تدعم الصين تطوير البنية التحتية للاتصالات، مثل الإنترنت عالي السرعة، وشبكات المحمول، وخدمات الأقمار الصناعية، وغيرها.
- ووفقا لحسابات العلماء الصينيين، فإن تطوير الخدمات اللوجستية البرية هو الأكثر فائدة للعلاقات بين المناطق الوسطى والغربية من الصين ودول آسيا الوسطى وروسيا، وعلى المدى الطويل (مع تحسن البنية التحتية والتكاليف المنخفضة)، مع بلدان أوروبا الشرقية.
- ويفترض الباحث ان يتأثر حجم المرور في القناة حال استخدام قطارات فائقة السرعة تعمل بمصدر طاقة رخيص بحيث تقل تكلفة النقل من خلاله عن النقل البحري الذي يعرف بأنه ارخص أنواع النقل. أيضا من المتوقع ان تؤثر أنابيب البترول والغاز على حجم المرور بالقناة، ومن ثم تصبح المشروعات

التي تقام حاليا ومخطط لإقامتها مستقبلا في إقليم قناة السويس هي العامل الفعال الذي سيحافظ على أهمية القناة نسبياً.

- من المتوقع ان يتم تعبئة تريليون دولار أمريكي لتمويل مشروعات بالخارج خلال السنوات العشر القادمة، ومن المتوقع ان يستغرق المشروع من ٣٠ إلى ٤٠ سنة، أي في عام ٢٠٤٩ وهو العام الذي ستحتفل فيه الصين بمرور ١٠٠ عاما على إنشاء جمهورية الصين الشعبية.

- تدعو الصين الى عولمة جديدة تدعو الى المكاسب المشتركة بنها وبين دول العالم، ان "دعوة" الصين بأن "تقود" العولمة أصبحت ملحوظة بشكل خاص على خلفية عدد من الانتصارات الهامة للسياسيين الغربيين والسكان وقطاعات من الاقتصاد الغير راضية عن العولمة.

- يوصى البحث بعمل دراسة تفصلية للعولمة المطروحة من منظور صيني، والتحقق من الاتجاهات والأهداف الحقيقية للصين سياسيا واقتصاديا، دعمت الصين علاقاتها بدول المبادرة على مستوى القارات الثلاث في اتجاهات وقطاعات متنوعة، منها على سبيل المثال لا الحصر الاستثمارات الضخمة في مجالات النقل والموانئ، والبنية الأساسية، وأيضا في مجال السياحة؛ حيث استثمرت في هذا القطاع وأبرمت البروتوكولات لتسهيل حركة السائحين منها واليهما.

- ولان السياحة بالأساس حركة دائرية تبدأ وتنتهي عند نقطة ما عادة ما تكون مكان الإقامة الدائم للسائح؛ فإن كل الاستثمارات الصينية في مجال النقل البري أو البحري أو الجوي إنما تصب في مصلحة السياحة بين الصين ودول المبادرة او بين دول المبادرة بعضها ببعض، وضخت الصين استثمارات ضخمة في قطاع السياحة في كثير من دول العالم.

- وكجزء من مبادرة الحزام والطريق الصينية، يربط طريق الحرير الجديد بعض الموارد السياحية الرئيسية في العالم - مناطق الجذب والوجهات - بما في ذلك ما يقرب من ٥٠٠ موقع من مواقع التراث الطبيعي والثقافي والتي تمثل ٧٠٪ من هذه المواقع حول العالم.

- تحتل الصين المكانة المتميزة لسوق السياحة المغادرة الرائدة في العالم من حيث أعداد السائحين المغادرين، وكذلك من حيث إجمالي الإنفاق السياحي العالمي؛ ويتميز السوق السياحي الصيني فيما يخص السياحة المغادرة (من الصين) بنموه السريع وحجمه الكبير وتواصله الكبير وإمكاناته الهائلة.
- سجلت السياحة المغادرة في عام ٢٠١٩ نحو ١٧٠ مليون سائح وهو رقم لا يستهان به ويدل على انفاق سياحي خارجي ضخم للسائحين الصينيين، وأيضاً ينم عن اتجاه السائح الصيني إلى السياحة الخارجية وتوافر القدرة الشرائية ووقت الفراغ الذي يساعد على ذلك.
- وهناك عدة أسباب وراء الاتجاه المتزايد باستمرار للسائحين الصينيين المتجهين إلى الخارج؛ بالإضافة إلى مبادرة الحزام والطريق الصينية يوجد: تعزيز المكانة الدولية للصين، والتنمية الاقتصادية السريعة بها، وتحسن نوعية الحياة، وسياسات التأشيرة المرنة للسائحين الصينيين، والمشكلات في الوجهات المحلية مثل الاكتظاظ السكاني والتلوث وهي الأسباب الرئيسية التي تدفع الصينيين للسفر الى الخارج.
- من العوامل التي أدت إلى زيادة حركة السياحة الصينية المغادرة إلى دول الحزام والطريق: زيادة متوسط مستوى الدخل، وكذلك نظام الصرف الأجنبي الخاص وتطوير وبناء الاستثمار السياحي والتمويل السياحي بين الصين ودول المبادرة. وتخفيف سياسات التأشيرات للسياح الصينيين، وزيادة الإجازات المدفوعة الأجر.
- وفي عام ٢٠١٨ شهدت الصين ودول الحزام والطريق ازدهاراً سياحياً كبيراً، فيما تجاوزت أعداد السائحين بين الصين وهذه الدول ٦٠ مليون سائح، وتجاوز الإنفاق السياحي ١١٠ مليار دولار أمريكي.
- في عام ٢٠١٩ ضمت قائمة الدول العشر الأهم في استقبال السياحة الصينية المغادرة ثماني دول من دول مبادرة الحزام والطريق، الأمر الذي يوضح دور المبادرة في تنمية حركة السياحة بين الصين ودول المبادرة.

- وفى نفس العام تصدرت تايلاند اهم الوجهات السياحية الجاذبة للسياحة الصينية بنسبة ٢٠% من إجمالي السائحين الذين سافروا إلى الوجهات السياحية العشر. تاتي بعدها من دول المبادرة فيتنام بنحو ٨ مليون سائح ثم جمهورية كوريا بنحو ٥,٥ مليون سائح.
- ٢٠% من السائحين الصينيين المغادرين من الشرائح العليا من حيث الإنفاق السياحي؛ ومن ثم ينفق ٢٠% من السائحين ٨٠% من حجم الإنفاق السياحي الصيني بالخارج.
- منذ قرار مصر وتونس والمغرب وقطر وغيرها من الدول العربية بإلغاء تأشيرة الدخول للسائحين الصينيين إليها أو تسهيل إجراءات التأشيرة، أصبحت الدول العربية مقاصد سياحية تجذب المزيد من الصينيين.

التوصيات :

- يجب على صناع القرار فى مصر متابعة تطورات مبادرة الحزام والطريق أولاً بأول من خلال أجهزتها ومن خلال المراكز البحثية للحصول على أقصى استفادة من مشاركتها فى المبادرة وتجنب أية تأثيرات سلبية تعود عليها اقتصادياً او سياسياً.
- يجب على الإدارة المصرية تبنى دراسة دقيقة للانعكاسات الاقتصادية لمبادرة الحزام والطريق على حركة التجارة الدولية بقناة السويس. لاسيما أن الصين تسهم فى خط سلك حديد إيلات - أشدود والذي قد يكون له تأثيرات سلبية على قناة السويس على المدى البعيد.
- توصى الدراسة أجهزة السياحة الرسمية بمصر بان تولى اهتماماً بالسياحة الصينية المغادرة؛ نظراً لضخامة حجمها وإنفاقها الكبير، والعمل على تقديم المزيد من لتسهيلات والامتيازات للسياحة الصينية. كما توصي بدراسة أوجه التعاون السياحي مع دول المبادرة.

المراجع

1. Alek Chance, (2016). American Perspectives On Belt and Road initiative: Source of Concern, Possibilities For US-China Cooperation, Institute For China-America Studies, Washington DC,USA(available online at www.chinaus.icas.org)
2. Angang Hu (2018). The Belt and Road: Revolution of Economic Geography and the Era of Win-Winism, Wei Liu (Editor), China's Belt and Road Initiatives: Economic Geography Reformation, Translated by Jun He and Jia Lao, Shanghai Jiao Tong University Press and Springer Nature Singapore Pte Ltd.
3. Belt and road portal, www.yidaiyilu.gov.cn
4. Bressan Matteo (2020). The Impact of the New Silk Road on the Mediterranean and on Italy, Harald Pechlaner, Greta Erschbamer, Hannes Thees, Mirjam Gruber (Editors), China and the New Silk Road Challenges and Impacts on the Regional and Local Level, Springer Nature Switzerland AG
5. Chen, N., Masiero, L., & Hsu, C.H. (2019). Chinese outbound tourist preferences for all-inclusive group package tours: A latent class choice model. *Journal of Travel Research*, 58 (6).
6. China Tourism Academy (2020). Data Center of Ministry of Culture and Tourism, <http://eng.ctaweb.org.cn/>
7. Christina Lin (2016). 'China Drops Anchor in Mediterranean Ports', MERICS Blog, 25 May 2016, Available on line at: <https://www.merics.org/de/blog/china-drops-anchor-mediterranean-ports>
8. Frans-Paul van der Putten et al., December (2016), John Seaman, Mikko Huotari, Alice Ekman, Miguel Otero-Iglesias editors, Europe and China's New Silk Roads, ETNC Report., Netherlands Institute of International Relations 'Clingendael', Elcano Royal Institute, Mercator Institute for China Studies, French Institute of International Relations (Ifri).
9. Gautam, Sen (2016). China-One Belt and One Road Initiative: Strategic & Economic Implications. New Delhi: Vivekananda International Foundation.
10. Guo X., Volgger M., Huang S., and Xu Li (2020). Potential Spillover Effects of China's Belt and Road Initiative on Chinese Tourism to Australia: A Marketing Perspective, Harald Pechlaner, Greta Erschbamer, Hannes Thees, Mirjam Gruber (Editors), China and the New Silk Road Challenges and Impacts on the Regional and Local Level, Springer Nature Switzerland AG.

11. Jianxiong Ge (2018). *The Silk Road: Historical Geographic Background and Outlooks*, Wei Liu (Editor), *China's Belt and Road Initiatives: Economic Geography Reformation*, Translated by Jun He and Jia Lao, Shanghai Jiao Tong University Press and Springer Nature Singapore Pte Ltd.
12. Kairos Future (2017). *Research Snapshot on the Chinese Travel Market 2017 Luxembourg*: Publications Office of the European Union.
13. Kim, S.S., Guo, Y., & Agrusa, J. (2005). Preference and positioning analyses of overseas destinations by Mainland Chinese outbound pleasure tourists. *Journal of Travel Research*, 44(2): 212-220.
14. Kolosov V.A. et al. (2017). The Chinese initiative-The Belt and Road: a geographical perspective. "GES Journal, Vol. 10, No 1".
15. Li, P et al. (2015). Building a new Sustainable Silk Road Economic Belt. "Environmental Earth Sciences, Vol. 74".
16. Long Minghui and Xu Qiuju, (2017). The Research on Enhancing the Competitiveness of Tourism Industry in Hubei Province under the Background of One Belt and One Road, *Advances in Social Science, Education and Humanities Research (ASSEHR)*, Vol. 117, 2017 International Conference on Social Science (ICoSS 2017), Atlantis Press
17. Major, John (2018). *Geographical Setting of the Silk Roads*. New York: Asia Society. (www.asiasociety.org/geographical-setting-silk-roads)
18. National Bureau of Statistics of China, 2015. <http://www.stats.gov.cn/tjsj/ndsj/2015/indexeh.htm>
19. National Bureau of Statistics of China, 2019. <http://www.stats.gov.cn/tjsj/ndsj/2019/indexeh.htm>
20. National Bureau of Statistics of China (2018). Number of domestic residents leaving the country and gross domestic product. (Resource document). Retrieved from <https://data.stats.gov.cn/adv.htm?m=advquery&cn=C01>.
21. OBOR Europe, 2017, *One Belt One Road Europe*, <https://www.oboreurope.com/en/bri-unwto-conferen>
22. PwC's Growth Markets (2020). <https://www.pwc.com/gx/en/issues/growth-markets-centre.html>
23. The Mercator Institute for China Studies, MERICS (2020), <https://www.merics.org/en/china-mapping/silk-road-initiative>
24. UNWTO, (2020). Statistical Database, available online at <https://www.eunwto.org/doi/epdf/10.5555/unwtotfb0818012120152019202012,24/6/2020>.
25. Weida Li (2019). Tourism between China and Belt and Road countries increases rapidly, <https://gbtimes.com/tourism-between-china-and-belt-and-road-countries-increases-rapidly>.

26. World Tourism Organization (UNWTO) and China Tourism Academy (CTA) (2019). Guidelines for the Success in the Chinese Outbound Tourism Market, (UNWTO), Madrid, Spain.
27. Yifu Lin, (2018). The Belt and Road and a New Model of International Development Cooperation, Wei Liu (Editor), China's Belt and Road Initiatives: Economic Geography Reformation, Translated by Jun He and Jia Lao, Shanghai Jiao Tong University Press and Springer Nature Singapore Pte Ltd.
28. Yoroen van der and Goseph Yau (2016). China's new silk route-. (www.pwc.com/gmc)

٢٩. تشي هونغ، شنخوا، ٢٠١٨.

https://ara.yidaiyilu.gov.cn/info/iList.jsp?cat_id=10871&cur_page=2

٣٠. تشي هونغ، شنخوا، ٢٠١٩.

<https://ara.yidaiyilu.gov.cn/humanity/tourism/89113.htm>

مواقع الكترونية:

٣١. بوابة الحزام والطريق www.yidaiyilu.gov.cn

٣٢. الموقع الرسمي لشركة ايزري، الشركة المنفذة لاهم برامج نظم المعلومات الجغرافية.

<https://www.esri.com/en-us/about/about-esri/what-we-do>

٣٣. موقع شركة Club Med الصينية <http://corporate.clubmed/?lang=en>

٣٤. موقع شركة فنادق لوفر.

Louvre Hotels, louvrehotels.com/en/do-dare-dream

٣٥. موقع بنك الاستثمار الآسيوي للبنية التحتية AIIB

<https://www.aiib.org/en/index.html>

٣٦. موقع صحيفة الشعب اليومية الصينية باللغة العربية،

www.arabic.people.com.cn

٣٧. اليونسكو (موقع طريق الحرير: الحوار والتنوع والتنمية) www.ar.unesco.org

٣٨. موقع البنك الدولي <https://www.worldbank.org/en/home>

٤٠. موقع وزارة الثقافة والسياحة الصينية، ٢٠١٧، People.com.cn

The Belt and Road Initiative and its Impact on Outbound Chinese Tourism: A Geographical Study

Dr. Adly Anis Soliman
Assistant Professor of Human Geography,
Department of Geography, Faculty of Arts - Cairo University

ABSTRACT

The research topic "The Belt and Road Initiative and its impact on Chinese outbound tourism" is an important topic; Which recently appeared on the surface, and because the road is an important factor in the tourism movement and has its economic and political importance in general, the initiative has taken great importance to the Chinese president and Presidents of many countries of the world; Where a large number of countries participated in the initiative, increasing day by day. Hence, shedding light on the "Belt and Road Initiative" has become important in order to get to know its tourism aspects and implications.

The study deals with the Silk Road, or Silk Routes, that ancient historical road on which the Belt and Road Initiative is based, that initiative launched by China after the arrival of "Xin Ping" to power; Where emphasis has been placed on China's foreign policy, so that it harnesses all the capabilities of the state in the public and private sectors, and this initiative will constitute the decisive engine for China's goals and future ambitions.

The study also deals with a description of the Belt and Road, the geographical area and the countries covered by the initiative, monitoring the belt and road infrastructure, financing and implementation period, discussing the status of "the Belt and Road" as a new stage of globalization, the effect of the Belt and Road on China's relations with the countries of the world (European relations as a model), status of the Belt and Road from Tourism perspective, Chinese outbound tourism 2009-2019, identifying the factors that led to the increase in Chinese outbound tourism movement departing to the Belt and Road countries, and the status of Chinese outbound tourism to Egypt and the Arab countries.

Key Words: The Belt and Road Initiative, Chinese Tourism, Silk Road, Maritime Silk Road.

