



**ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ | ΣΧΟΛΗ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ**

Διπλωματική Εργασία

Ο τουρισμός κατά μήκος του Δρόμου του Μεταξιού

Παχάκης Μύρων

Οστράβα, 2024

Η παρούσα διπλωματική εργασία εκπονήθηκε για την απόκτηση του διπλώματος που απονέμει η Σχολή Μηχανικών Παραγωγής και Διοίκησης του Πολυτεχνείου Κρήτης.

Εγκρίθηκε από την εξεταστική επιτροπή:

1. Επιβλέπων Καθηγητής: Ατσαλάκης Γεώργιος
2. Πρώτο Μέλος: Μουστάκης Βασίλειος
3. Δεύτερο Μέλος: Ζοπουνίδης Κωσταντίνος

Με την ολοκλήρωση της παρούσας διπλωματικής εργασίας επιθυμώ να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα Καθηγητή κ. Ατσαλάκη για την πολύτιμη καθοδήγηση, την υποστήριξη και την εξαιρετική συνεργασία του καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησης της εργασίας.

Επίσης, θα ήθελα να εκφράσω την ευγνωμοσύνη μου στους γονείς μου για την αμέριστη υποστήριξη, αγάπη και υπομονή που μου παρείχαν.

Τέλος θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τους φίλους μου για τις συμβουλές και τη βοήθεια που μου έδωσαν σε όλη την διάρκεια των σπουδών μου.

Περίληψη

Η παρούσα διπλωματική εργασία εξέτασε την ανάπτυξη του τουρισμού κατά μήκος των σύγχρονων διαδρομών που έχουν εμπνευστεί από τον ιστορικό Δρόμο του Μεταξιού. Στόχος της μελέτης ήταν να αναδείξει πώς οι οικονομικοί, γεωπολιτικοί και πολιτισμικοί παράγοντες επηρεάζουν τον τουρισμό στις χώρες που συμμετέχουν στο νέο αυτό δίκτυο, με ιδιαίτερη έμφαση στην επίδραση που έχει η Κίνα, η οποία ηγείται του σχεδίου, αλλά και τις ευκαιρίες για τις υπόλοιπες χώρες.

Ο Δρόμος του Μεταξιού ήταν ένα αρχαίο δίκτυο εμπορικών διαδρομών που συνέδεε την Ασία με την Ευρώπη, ξεκινώντας από την Κίνα και φτάνοντας μέχρι τη Μεσόγειο. Χρησιμοποιούνταν κυρίως για το εμπόριο αγαθών αλλά παράλληλα διευκόλυνε την πολιτιστική ανταλλαγή και τη διάδοση ιδεών, θρησκειών και τεχνολογιών.

Ο σύγχρονος Δρόμος του Μεταξιού, γνωστός ως "Belt and Road Initiative" (BRI), είναι ένα παγκόσμιο αναπτυξιακό σχέδιο της Κίνας που στοχεύει στη δημιουργία ενός εκτεταμένου δικτύου εμπορικών διαδρομών και υποδομών, συνδέοντας την Ασία με την Ευρώπη, την Αφρική και άλλες περιοχές. Περιλαμβάνει επενδύσεις σε υποδομές μεταφορών, ενέργειας και επικοινωνιών, με στόχο την ενίσχυση του εμπορίου, της οικονομικής συνεργασίας και της πολιτιστικής ανταλλαγής μεταξύ των συμμετεχουσών χωρών.

Υπάρχουν πολλοί Δρόμοι του Μεταξιού αλλά στην παρούσα μελέτη δόθηκε έμφαση σε 2 μορφές του. Ο χερσαίος, ο οποίος κατά ένα μέρος αναβιώνει τον αρχαίο δρόμο του μεταξιού από το Σιάν της Κίνας μέχρι τη Ρώμη και ο θαλάσσιος ο οποίος ενώνει τις θάλασσες της Κίνας με τις Ινδικές θάλασσες, την Αραβική Θάλασσα την Ερυθρά Θάλασσα και τη Μεσόγειο Θάλασσα.

Η μεθοδολογία της εργασίας βασίστηκε στην ποιοτική ανάλυση, συνδυάζοντας εις βάθος ανάλυση συγκεκριμένων περιοχών, ανάλυση περιεχομένου άρθρων και εκθέσεων, καθώς και συλλογή δεδομένων από τουριστικούς οργανισμούς. Η τεχνική αυτή επέτρεψε τη σύγκριση διαφορετικών περιοχών και τη συσχέτιση των παραγόντων που επηρεάζουν την τουριστική ανάπτυξη.

Τα αποτελέσματα της εργασίας συνείσφεραν στην υπάρχουσα γνώση, προσφέροντας αναλυτικά δεδομένα για τις επιδράσεις των υποδομών και της γεωπολιτικής στον τουρισμό. Επιπλέον, αποκάλυψαν τις ευκαιρίες και προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι χώρες του Δρόμου του Μεταξιού και ανέδειξαν πρακτικές στρατηγικές για τη μεγιστοποίηση του τουριστικού οφέλους.

Abstract

This thesis examined the development of tourism along modern routes inspired by the historic Silk Road. The aim of the study was to highlight how economic, geopolitical, and cultural factors influence tourism in the countries participating in this new network, with particular emphasis on the impact of China, which is leading the project, but also on the opportunities for the other countries.

The Silk Road was an ancient network of trade routes connecting Asia with Europe, starting in China and reaching the Mediterranean. It was mainly used for the trade of goods, but it also facilitated cultural exchange and the spread of ideas, religions, and technologies.

The modern Silk Road, known as the "Belt and Road Initiative" (BRI), is a global development plan by China that aims to create an extensive network of trade routes and infrastructure, connecting Asia with Europe, Africa, and other regions. It includes investments in transport, energy, and communications infrastructure, with the aim of strengthening trade, economic cooperation, and cultural exchange between participating countries.

There are many Silk Roads, but this study focuses on two types: the land route, which partly revives the ancient Silk Road from Xi'an in China to Rome, and the sea route, which connects the ports of the Mediterranean Sea with the ports of the Indian Ocean. The land route, which partly revives the ancient Silk Road from Xi'an in China to Rome, and the sea route, which connects the seas of China with the Indian Ocean, the Arabian Sea, the Red Sea, and the Mediterranean Sea.

The methodology of the study was based on qualitative analysis, combining in-depth analysis of specific areas, analysis of the content of articles and reports, and data collection from tourism organizations. This technique allowed for the comparison of different areas and the correlation of factors affecting tourism development.

The results of the study contributed to existing knowledge by providing analytical data on the effects of infrastructure and geopolitics on tourism. In addition, they revealed the opportunities and challenges facing the countries of the Silk Road and highlighted practical strategies for maximizing tourism benefits.

Περιεχόμενα

Περίληψη	3
Abstract.....	5
Κεφάλαιο 1 Ιστορικό υπόβαθρο του Δρόμου του Μεταξιού	9
1.1 Ο αρχαίος Δρόμος του Μεταξιού.....	9
1.2 Ο σύγχρονος Δρόμος του Μεταξιού (Belt and Road Initiative)	11
1.2.1 Οικονομική ζώνη του Δρόμου του Μεταξιού (SREB) – Χερσαίος Δρόμος.....	13
1.2.2 Θαλάσσιος δρόμος του Μεταξιού (MSR)	24
1.3 Πολιτιστική και οικονομική σημασία	28
Κεφάλαιο 2 Ο τουρισμός στο σύγχρονο Δρόμο του Μεταξιού.....	31
2.1 Γεωπολιτικές και οικονομικές επιδράσεις	31
2.2 Ρόλος των υποδομών στην τουριστική ανάπτυξη	36
2.3 Συνεργασία μεταξύ χωρών	38
2.3.1 Ασιατική Τράπεζα Επενδύσεων Υποδομών.....	40
2.4 Πολιτιστική ανταλλαγή και τουριστική προβολή.....	41
Κεφάλαιο 3 Προκλήσεις και ευκαιρίες στον τουρισμό του σύγχρονου Δρόμου του Μεταξιού.....	45
3.1 Κύριες προκλήσεις.....	45
3.1.1 Έλλειψη συντονισμένου σχεδιασμού	45
3.1.2 Ρυθμιστικές διαφορές	47

3.1.3 Οικονομικές ανισότητες.....	50
3.1.4 Γραφειοκρατία	54
3.1.4 Covid 19.....	57
3.2 Περιβαλλοντική βιωσιμότητα και τουρισμός.....	61
3.2.1 Περιβαλλοντικές προκλήσεις της BRI σε τουριστικούς προορισμούς.....	61
3.2.2 Περιβαλλοντικά Οφέλη της BRI σε τουριστικούς προορισμούς.....	68
Κεφάλαιο 4 Μελέτη Περίπτωσης Ι – Καζακστάν	74
4.1 Εισαγωγή	74
4.2 Τουριστικό προφίλ Καζακστάν	75
4.3 Επιδράσεις της BRI στον τουρισμό του Καζακστάν	77
4.4 Στατιστικά και Γραφήματα	79
4.4.1 Διεθνείς τουριστικές αφίξεις	79
4.4.2 Συμβολή του τουρισμού στο ΑΕΠ.....	81
Κεφάλαιο 5 Μελέτη Περίπτωσης ΙΙ – Βιετνάμ	83
5.1 Εισαγωγή	83
5.2 Τουριστικό προφίλ Βιετνάμ	84
5.3 Επιδράσεις της BRI στον τουρισμό του Βιετνάμ	86
5.4 Στατιστικά και Γραφήματα	88
5.4.1 Διεθνείς τουριστικές αφίξεις	88
5.4.2 Συμβολή του τουρισμού στο ΑΕΠ.....	92

Κεφάλαιο 6 Συμπεράσματα και προτάσεις.....	94
6.1 Συμπεράσματα	94
6.1.1 Σύγκριση των 2 μελετών περίπτωσης.....	94
6.1.2 Τελικά Συμπεράσματα	94
6.2 Προτάσεις για μελλοντική πολιτική και στρατηγική.....	97
6.2.1 Βιώσιμη Ανάπτυξη.....	97
6.2.2 Ψηφιακός Μετασχηματισμός.....	98
6.2.3 Ανθρώπινο Κεφάλαιο.....	99
6.2.4 Απλοποίηση των Διαδικασιών Έκδοσης Βίζας.....	100
6.2.5 Ενίσχυση των Μηχανισμών Χρηματοδότησης για Μικρομεσαίες Επιχειρήσεις .	101
6.2.6 Ενίσχυση της Διεθνούς Συνεργασίας και του Συντονισμού	102
Bibliography	104

Κεφάλαιο 1 Ιστορικό υπόβαθρο του Δρόμου του Μεταξιού

1.1 Ο αρχαίος Δρόμος του Μεταξιού

Ο αρχαίος Δρόμος του Μεταξιού αντιπροσωπεύει ένα κομβικό κεφάλαιο στην ιστορία του εμπορίου και των πολιτιστικών ανταλλαγών, λειτουργώντας ως ένα πολύπλοκο δίκτυο εμπορικών δρόμων που συνέδεε την Ανατολή με τη Δύση για πάνω από μια χιλιετία. Αυτό το εκτεταμένο δίκτυο, το οποίο εμφανίστηκε γύρω στον δεύτερο αιώνα π.Χ., διευκόλυνε όχι μόνο την ανταλλαγή αγαθών αλλά και τη μετάδοση ιδεών, πολιτισμών και τεχνολογιών σε τεράστιες αποστάσεις. Ο όρος «Δρόμος του Μεταξιού» επινοήθηκε από τον Ferdinand von Richthofen στα τέλη του 19ου αιώνα (Kostopoulou, Sofianou, & Τσιόκανος, 2021).

Ιστορικά, ο Δρόμος του Μεταξιού δεν ήταν μια μοναδική διαδρομή, αλλά μια σειρά διασυνδεδεμένων διαδρομών που διέσχιζαν διαφορετικά εδάφη, συμπεριλαμβανομένων ερήμων, βουνών και πεδιάδων. Οι διαδρομές αυτές εκτεινόταν από τις ανατολικές περιοχές της Κίνας, ιδίως από πόλεις όπως το Xi'an, σε όλη την Κεντρική Ασία και στη Μεσόγειο, φτάνοντας μέχρι τη Ρώμη (Tucker, 2015) (Mishra R. , 2020). Η γεωγραφική ποικιλομορφία του Δρόμου του Μεταξιού διευκόλυνε τη διακίνηση διαφόρων εμπορευμάτων, όπως το μετάξι, τα μπαχαρικά, τα πολύτιμα μέταλλα και τα υφάσματα, τα οποία ήταν ιδιαίτερα περιζήτητα Στην Ευρώπη. Το εμπόριο αυτών των πολυτελών αγαθών έπαιξε καθοριστικό ρόλο στην οικονομική ευημερία των πολιτισμών κατά μήκος αυτών των διαδρομών, με το μετάξι να αποτελεί μία από τις σημαντικότερες εξαγωγές της Κίνας (Han P. , 2023) (Liu C. , 2024).

Οι πολιτιστικές επιπτώσεις του Δρόμου του Μεταξιού ήταν βαθιές, καθώς λειτούργησε ως αγωγός για την ανταλλαγή ιδεών, θρησκειών και καλλιτεχνικών εκφράσεων. Η εξάπλωση του βουδισμού από την Ινδία στην Κίνα, για παράδειγμα, υποβοηθήθηκε σημαντικά από τις αλληλεπιδράσεις που διευκόλυνε ο Δρόμος του Μεταξιού. Ομοίως, η μετάδοση νέων τεχνολογιών, όπως η χαρτοποιία και η τυπογραφία, μπορεί να αναχθεί σε αυτούς τους αρχαίους εμπορικούς δρόμους, αναδεικνύοντας τον ρόλο του Δρόμου του Μεταξιού στην προώθηση της καινοτομίας. Η μετακίνηση των λαών, συμπεριλαμβανομένων των εμπόρων, των ιεραποστόλων και των επιστημόνων, εμπλούτισε περαιτέρω το πολιτιστικό μωσαϊκό των περιοχών που συνδέονταν με τον Δρόμο του Μεταξιού, οδηγώντας σε μια δυναμική ανταλλαγή παραδόσεων και πρακτικών (Liu C. , 2024) (Shao, 2023).

Τα αρχαιολογικά στοιχεία υπογραμμίζουν τη σημασία του Δρόμου του Μεταξιού στη διαμόρφωση των οικονομιών των περιοχών που διέσχιζε. Για παράδειγμα, πρόσφατες μελέτες έχουν δείξει ότι οι εμπορικοί δρόμοι συνέβαλαν στην ανάπτυξη εγκατεστημένων γεωργικών πρακτικών σε περιοχές όπως το οροπέδιο του Θιβέτ, όπου γινόταν ανταλλαγή σιτηρών και ζώων (Lü, et al., 2016). Ο οικονομικός αντίκτυπος του Δρόμου του Μεταξιού επεκτάθηκε πέρα από το απλό εμπόριο- επηρέασε επίσης τις πολιτικές δομές των εμπλεκόμενων περιοχών, καθώς η ανάγκη για ασφάλεια κατά μήκος αυτών των διαδρομών οδήγησε στη δημιουργία διαφόρων αυτοκρατοριών και κρατών που προσπάθησαν να ελέγξουν και να προστατεύσουν αυτά τα ζωτικής σημασίας εμπορικά δίκτυα (Zhyllankozova, 2018) (Liu C. , 2024) (Yihang, 2023).

Οι περιβαλλοντικές συνθήκες κατά μήκος του Δρόμου του Μεταξιού έπαιξαν επίσης καθοριστικό ρόλο στη λειτουργία του. Το άνυδρο κλίμα περιοχών όπως ο διάδρομος Hexi έθετε προκλήσεις για το εμπόριο, αλλά και απαιτούσε την ανάπτυξη καινοτόμων λύσεων για τη διαχείριση του νερού και τη μεταφορά. Επιπλέον, οι επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής κατά τη διάρκεια των αιώνων έχει αποδειχθεί ότι επηρεάζουν τα εμπορικά πρότυπα, με περιόδους ξηρασίας και ερημοποίησης να επηρεάζουν τη βιωσιμότητα ορισμένων διαδρομών (Dong, et al., 2021).

Η παρακμή του Δρόμου του Μεταξιού ξεκίνησε στα τέλη του Μεσαίωνα, επηρεαζόμενη από διάφορους παράγοντες, όπως η άνοδος των θαλάσσιων εμπορικών δρόμων και τη πολιτική αστάθεια των εμπλεκόμενων περιοχών. Η έλευση της Εποχής των Εξερευνήσεων μετατόπισε το επίκεντρο από το χερσαίο εμπόριο στις θαλάσσιες διαδρομές, οδηγώντας σε σταδιακή μείωση της σημασίας του Δρόμου του Μεταξιού (Yihang, 2023). Ωστόσο, η κληρονομιά του Δρόμου του Μεταξιού εξακολουθεί να υφίσταται, καθώς έθεσε τις βάσεις για τα σύγχρονα εμπορικά δίκτυα και τις πολιτιστικές ανταλλαγές, γεγονός που αντανάκλαται σε σύγχρονες πρωτοβουλίες όπως η πρωτοβουλία Belt and Road της Κίνας, η οποία στοχεύει στην αναβίωση και την επέκταση των αρχαίων εμπορικών δρόμων (Lee & Kim, 2017).

1.2 Ο σύγχρονος Δρόμος του Μεταξιού (Belt and Road Initiative)

Η πρωτοβουλία Belt and Road Initiative (BRI), γνωστή και ως ο σύγχρονος δρόμος του μεταξιού, είναι μια φιλόδοξη παγκόσμια αναπτυξιακή στρατηγική που ξεκίνησε από την Κίνα το 2013. Στόχος της είναι να ενισχύσει την περιφερειακή συνδεσιμότητα και να προωθήσει την οικονομική ανάπτυξη μέσω της δημιουργίας υποδομών και της επέκτασης των εμπορικών δεσμών σε ολόκληρη την Ασία, την Ευρώπη και την Αφρική. Η πρωτοβουλία περιλαμβάνει ένα πλήθος έργων, συμπεριλαμβανομένων σιδηροδρόμων, αυτοκινητοδρόμων, λιμένων και ενεργειακών αγωγών, τα οποία έχουν σχεδιαστεί για να διευκολύνουν το εμπόριο και την οικονομική συνεργασία μεταξύ των συμμετεχουσών χωρών (Yu A. , 2024) (Papatheologou, 2019). Ο BRI δεν είναι απλώς ένα οικονομικό σχέδιο, έχει επίσης βαθιές γεωπολιτικές, πολιτιστικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις που χρήζουν ενδελεχούς ανάλυσης.

Ένας από τους πρωταρχικούς στόχους του BRI είναι η τόνωση της οικονομικής ανάπτυξης στις συμμετέχουσες χώρες μέσω της βελτίωσης των υποδομών. Η πρωτοβουλία αναμένεται να μειώσει σημαντικά το εμπορικό κόστος και να ενισχύσει την αποτελεσματικότητα των δικτύων εφοδιαστικής αλυσίδας, προωθώντας έτσι το εμπόριο και τις επενδύσεις. Μελέτες έχουν δείξει ότι η BRI έχει συμβάλει αποτελεσματικά στην ταχεία αύξηση του ΑΕΠ στις εμπλεκόμενες περιοχές, αν και η βελτίωση του κατά κεφαλήν ΑΕΠ ήταν λιγότερο έντονη (Yu A. , 2024). Αυτή η ασυμφωνία αναδεικνύει την ανάγκη για μια βαθιά κατανόηση του αντίκτυπου της BRI, καθώς μπορεί να ωφελήσει ορισμένους τομείς ή περιοχές περισσότερο από άλλους.

Εκτός από την ανάπτυξη υποδομών, ο BRI στοχεύει στην προώθηση της οικονομικής συνεργασίας μέσω χρηματοοικονομικών επενδύσεων και συντονισμού των πολιτικών ενεργειών. Η ίδρυση της Ασιατικής Τράπεζας Επενδύσεων Υποδομών (AIIB) αποτελεί απόδειξη αυτού του στόχου, καθώς παρέχει χρηματοδότηση για έργα υποδομής σε όλες τις συμμετέχουσες χώρες. Αυτή η χρηματοδοτική στήριξη είναι ζωτικής σημασίας για την επιτυχή υλοποίηση των έργων BRI, καθώς πολλές εμπλεκόμενες χώρες ενδέχεται να μην διαθέτουν τα απαραίτητα κεφάλαια για να επενδύσουν στην ανάπτυξη υποδομών μεγάλης κλίμακας. Επιπλέον, η BRI προωθεί τη σύναψη συμφωνιών ελεύθερου εμπορίου και άλλων οικονομικών διευκολύνσεων, οι οποίες είναι απαραίτητες για τη δημιουργία ευνοϊκού περιβάλλοντος για επενδύσεις και εμπόριο (Hu, et al., 2020).

Οι γεωπολιτικές επιπτώσεις του BRI είναι σημαντικές, καθώς τοποθετεί την Κίνα ως κεντρικό παράγοντα στο παγκόσμιο εμπόριο και τη διπλωματία. Η πρωτοβουλία έχει προκαλέσει ανησυχίες σε άλλες μεγάλες δυνάμεις, ιδίως στις Ηνωμένες Πολιτείες, οι οποίες αντιλαμβάνονται την BRI ως πρόκληση για την παγκόσμια κυριαρχία τους. Αυτός ο στρατηγικός ανταγωνισμός είναι εμφανής στις διαφορετικές προσεγγίσεις για το διεθνές εμπόριο και τις επενδύσεις, με την BRI να αντιπροσωπεύει το όραμα της Κίνας για μια πολύ-πολική παγκόσμια τάξη όπου θα διαδραματίζει ηγετικό ρόλο (Hu, et al., 2020) (Papatheologou, 2019). Το γεωπολιτικό τοπίο περιπλέκεται περαιτέρω από τα διαφορετικά επίπεδα πολιτικής σταθερότητας και νομικών πλαισίων στις εμπλεκόμενες χώρες, τα οποία μπορούν να θέσουν κινδύνους για τις κινεζικές επενδύσεις και την επιρροή (Wang J. , 2024) (Yu A. , 2024).

Επιπλέον, η BRI έχει σχεδιαστεί για να ενισχύσει τις πολιτιστικές ανταλλαγές και τις συνδέσεις μεταξύ των ανθρώπων των συμμετεχόντων εθνών. Αυτή η πολιτιστική διάσταση, αν και συχνά επισκιάζεται από οικονομικές εκτιμήσεις, είναι ζωτικής σημασίας για την οικοδόμηση αμοιβαίας εμπιστοσύνης και κατανόησης. Η πρωτοβουλία επιδιώκει να αναβιώσει τους ιστορικούς δεσμούς που χαρακτήριζαν τους αρχαίους δρόμους του μεταξιού, προωθώντας την πολιτιστική κληρονομιά και τον τουρισμό ως αναπόσπαστα στοιχεία της BRI. Επενδύοντας στις πολιτιστικές ανταλλαγές, η BRI στοχεύει στη δημιουργία ενός ευνοϊκότερου περιβάλλοντος για την οικονομική συνεργασία και τις επενδύσεις, προωθώντας την αίσθηση της κοινότητας μεταξύ των εθνών (Dellios, 2017).

Οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις της BRI είναι επίσης αξιοσημείωτες, καθώς η πρωτοβουλία έχει τη δυνατότητα να αντιμετωπίσει πιεστικά παγκόσμια ζητήματα, όπως η κλιματική αλλαγή και η βιώσιμη ανάπτυξη. Πρόσφατες μελέτες δείχνουν ότι η BRI μπορεί να προωθήσει την πράσινη καινοτομία και τις βιώσιμες πρακτικές μεταξύ των συμμετεχουσών χωρών. Με την ενθάρρυνση της υιοθέτησης τεχνολογιών και πρακτικών φιλικών προς το περιβάλλον, η BRI στοχεύει στην ευθυγράμμιση της οικονομικής ανάπτυξης με την οικολογική διατήρηση, συμβάλλοντας στην επίτευξη των παγκόσμιων στόχων βιωσιμότητας. Αυτή η εστίαση στη βιωσιμότητα είναι καθοριστική, καθώς η ταχεία ανάπτυξη υποδομών που συνδέεται με την BRI θα μπορούσε διαφορετικά να επιδεινώσει την περιβαλλοντική υποβάθμιση, εάν δεν αντιμετωπιστεί με υπευθυνότητα (Wang Y. , 2021) (Papatheologou, 2019).

Όσον αφορά τον οικονομικό αντίκτυπο, ο BRI έχει τη δυνατότητα να βελτιώσει σημαντικά τις επιδόσεις των κινεζικών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στο εξωτερικό. Οι έρευνες

δείχνουν ότι η πρωτοβουλία μπορεί να οδηγήσει σε τεχνολογική αναβάθμιση και βελτίωση της εταιρικής νομιμότητας στις τοπικές αγορές. Ωστόσο, η BRI παρουσιάζει επίσης προκλήσεις, συμπεριλαμβανομένης της πολιτικής αστάθειας σε ορισμένες περιοχές, η οποία μπορεί να εμποδίσει τις επενδύσεις και την επιχειρησιακή επιτυχία. Η εξάρτηση από την ανάπτυξη υποδομών απαιτεί ένα σταθερό πολιτικό περιβάλλον και ισχυρά νομικά συστήματα για τον μετριασμό των κινδύνων που συνδέονται με τις ξένες επενδύσεις (Wang J. , 2024) (Yu A. , 2024).

Η σύγχρονη BRI αποτελείται από διάφορες χερσαίες και θαλάσσιες διαδρομές, καθεμία από τις οποίες έχει σχεδιαστεί για να διευκολύνει το εμπόριο και τις επενδύσεις μεταξύ των συμμετεχουσών χωρών. Παρακάτω παρατίθεται μια απαρίθμηση των κύριων δρόμων και διαδρόμων που συνδέονται με την BRI, μαζί με μια περιγραφή της σημασίας τους (Ατσαλάκης Γ. , 2022) (Ζοπουνίδης & Ατσαλάκης, 2016) (Ατσαλάκης & Ατσαλάκη, 2024).

1.2.1 Οικονομική ζώνη του Δρόμου του Μεταξιού (SREB) – Χερσαίος Δρόμος

Η Οικονομική Ζώνη του Δρόμου του Μεταξιού είναι η χερσαία μορφή της BRI που συνδέει την Κίνα με την Ευρώπη μέσω της Κεντρικής Ασίας. Αποτελείται από διάφορους βασικούς διαδρόμους:

1.2.1.1 Οικονομικός Διάδρομος Κίνας-Μογγολίας-Ρωσίας (China-Mongolia-Russia Economic Corridor/ CMREC)

Ο Οικονομικός Διάδρομος Κίνας-Μογγολίας-Ρωσίας (CMREC) αποσκοπεί στην ενίσχυση της οικονομικής συνεργασίας και της συνδεσιμότητας μεταξύ της Κίνας, της Μογγολίας και της Ρωσίας. Ο διάδρομος αυτός είναι στρατηγικά σημαντικός, καθώς χρησιμεύει ως γέφυρα που συνδέει τους τεράστιους πόρους της Σιβηρίας και το οικονομικό δυναμικό της Μογγολίας με τις ταχέως αναπτυσσόμενες αγορές της Κίνας. Ο CMREC περιλαμβάνει διάφορα έργα υποδομής, συμπεριλαμβανομένων δικτύων μεταφορών, αγωγών ενέργειας και μέτρων διευκόλυνσης του εμπορίου, τα οποία έχουν σχεδιαστεί για την προώθηση της περιφερειακής οικονομικής ανάπτυξης.

Ο CMREC έχει δύο βασικές οδικές αρτηρίες κυκλοφορίας: η μία εκτείνεται από την περιοχή Πεκίνο-Τιαντζίν-Χεμπέι της Κίνας στο Χοχότ και στη συνέχεια στη Μογγολία και τη Ρωσία.

Η άλλη εκτείνεται από το Νταλιάν, Σενιάνγκ, Τσανγκτσούν, Χαρμπίν και Μαντζούλι στη ρωσική Τσίτα (China, 2020).

Ένας από τους πρωταρχικούς στόχους του CMREC είναι η ενίσχυση των εμπορικών και επενδυτικών ροών μεταξύ των τριών χωρών. Βελτιώνοντας τις υποδομές μεταφορών, όπως οι σιδηρόδρομοι και οι αυτοκινητόδρομοι, ο διάδρομος αποσκοπεί στη μείωση των χρόνων και του κόστους διέλευσης, διευκολύνοντας έτσι την ομαλότερη διεξαγωγή των εμπορικών συναλλαγών. Η ανάπτυξη κόμβων εφοδιαστικής αλυσίδας και συνοριακών εγκαταστάσεων αποτελεί επίσης κρίσιμη πτυχή του CMREC, καθώς οι βελτιώσεις αυτές αναμένεται να εξομαλύνουν τις τελωνειακές διαδικασίες και να ενισχύσουν τη συνολική αποτελεσματικότητα του διασυνοριακού εμπορίου (Sandano, Hyder Shah, & Shaikh, 2019). Βασικά έργα υποδομών αποτελούν η σιδηροδρομική γέφυρα Tongjiang-Nizhnelenskoye που ολοκληρώθηκε τον Οκτώβριο του 2018 και η οδική γέφυρα Heihe-Blagoveshchensk που ολοκληρώθηκε το 2022. Στα σχέδια είναι η κατασκευή σιδηροδρόμου υψηλής ταχύτητας Μόσχας-Καζάν ενώ έχει ήδη ολοκληρωθεί ένα διασυνοριακό επίγειο καλωδιακό σύστημα (Ατσαλάκης Γ. , 2022) (Ατσαλάκης & Ατσαλάκη, 2024).

Εκτός από τη διευκόλυνση του εμπορίου, ο CMREC επικεντρώνεται στη γεωργική ανάπτυξη, ιδίως στην παραγωγή σιτηρών. Καταβάλλονται προσπάθειες για την αξιολόγηση και την ενίσχυση των δυνατοτήτων παραγωγής σιτηρών . Έρευνες έχουν δείξει ότι η ανάπτυξη του δυναμικού παραγωγής σιτηρών στον CMREC μπορεί να διαδραματίσει κρίσιμο ρόλο στην αντιμετώπιση των παγκόσμιων προκλήσεων για την επισιτιστική ασφάλεια (Bu, Shi, & Dong, 2022). Με την αξιοποίηση των γεωργικών εκτάσεων και των περιβαλλοντικών παραγόντων, δρομολογούνται πρωτοβουλίες για τη βελτιστοποίηση των γεωργικών πρακτικών και την αύξηση των αποδόσεων στην περιοχή.

Ο CMREC έχει επίσης σημαντικές γεωπολιτικές επιπτώσεις, καθώς ενισχύει την επιρροή της Κίνας στη βορειοανατολική Ασία, ενώ παράλληλα προωθεί στενότερους δεσμούς με τους γείτονές της. Ο διάδρομος αναμένεται να συμβάλει στην περιφερειακή σταθερότητα και συνεργασία, καθώς ενθαρρύνει τις συνεργατικές προσπάθειες σε διάφορους τομείς, συμπεριλαμβανομένης της ενέργειας, του εμπορίου και της ανάπτυξης υποδομών (Sandano, Hyder Shah, & Shaikh, 2019). Με την ενίσχυση των οικονομικών δεσμών, ο CMREC στοχεύει στη δημιουργία μιας πιο διασυνδεδεμένης και ευημερούσας περιοχής.



Σχήμα 1 Χάρτης Οικονομικού Διάδρομου Κίνας-Μογγολίας-Ρωσίας (Monitor, 2020)

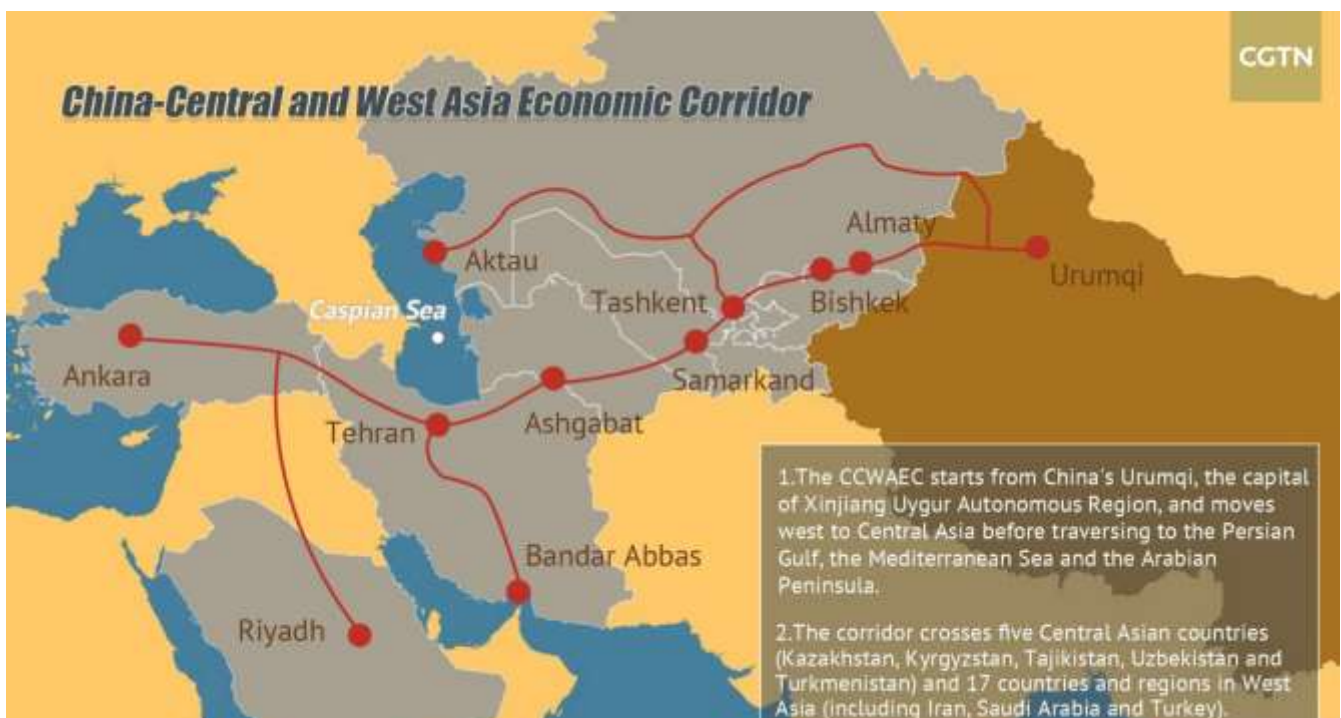
1.2.1.2 Οικονομικός Διάδρομος Κίνας-Κεντρικής Ασίας-Δυτικής Ασίας (China-Central Asia-West Asia Economic Corridor/ CCWAEAC)

Ο Οικονομικός Διάδρομος Κίνας-Κεντρικής Ασίας-Δυτικής Ασίας (CCWAEAC) συνδέει την Κίνα με την Αραβική Χερσόνησο, καλύπτοντας μια τεράστια περιοχή που ακολουθεί σε μεγάλο βαθμό τη διαδρομή του ιστορικού Δρόμου του Μεταξιού. Ξεκινώντας από την περιοχή Xinjiang της Κίνας, ο διάδρομος εκτείνεται μέσω της Κεντρικής Ασίας πριν φτάσει στον Περσικό Κόλπο, τη Μεσόγειο Θάλασσα και την Αραβική Χερσόνησο. Περιλαμβάνει πέντε κράτη της Κεντρικής Ασίας (Καζακστάν, Κιργιζία, Τατζικιστάν, Ουζμπεκιστάν και Τουρκμενιστάν) και 17 χώρες και περιοχές της Δυτικής Ασίας (συμπεριλαμβανομένων του Ιράν, της Σαουδικής Αραβίας και της Τουρκίας). Ο CCWAEAC αποτελεί κρίσιμο στοιχείο της πρωτοβουλίας για την οικονομική ζώνη του Δρόμου του Μεταξιού (China, 2020).

Ενώ η Κεντρική και η Δυτική Ασία διαθέτουν άφθονους πόρους, η ανάπτυξή τους παρεμποδίζεται από διάφορους παράγοντες, ιδίως από ανεπαρκείς υποδομές και ανεπαρκή

χρηματοδότηση. Η CCWAEAC αποσκοπεί στην τόνωση της οικονομικής και εμπορικής συνεργασίας, καθώς και της ροής κεφαλαίων προς τις περιοχές αυτές, προωθώντας έτσι την τοπική οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη. Έρευνες δείχνουν ότι ο CCWAEAC αναμένεται να μειώσει το εμπορικό κόστος κατά περίπου 21,6%, μια σημαντική μείωση που αναδεικνύει τη δυνατότητα του διαδρόμου να ενισχύσει τις οικονομικές αλληλεπιδράσεις (Soyres, Mulabdić, Murray, Rocha, & Ruta, 2019). Η μείωση αυτή είναι κρίσιμη για την αντιμετώπιση των εμπορικών συμφορήσεων και τη βελτίωση της συνολικής αποτελεσματικότητας των δικτύων εφοδιαστικής και μεταφορών στην περιοχή. Η εκτεταμένη γεωγραφική εμβέλεια του διαδρόμου παρουσιάζει προοπτικές αλλά και εμπόδια για τις συμμετέχουσες χώρες.

Η πανδημία Covid19 εισήγαγε νέες πολυπλοκότητες, συμπεριλαμβανομένων των γεωπολιτικών εντάσεων και της αναζωπύρωσης των αισθημάτων κατά της παγκοσμιοποίησης, οι οποίες μπορεί να εμποδίσουν την πρόοδο του διαδρόμου. Η αντιμετώπιση αυτών των προκλήσεων θα απαιτήσει συντονισμένες προσπάθειες μεταξύ των εμπλεκόμενων χωρών για να διασφαλιστεί ότι ο CCWAEAC μπορεί να επιτύχει τους στόχους του για την ενίσχυση της συνδεσιμότητας και την προώθηση της οικονομικής συνεργασίας (Lei, 2023).



Σχήμα 2 Χάρτης Οικονομικού Διάδρομου Κίνας-Κεντρικής Ασίας-Δυτικής Ασίας (G Bhaya, 2017)

1.2.1.3 Οικονομικός Διάδρομος Κίνας-Πακιστάν (China-Pakistan Economic Corridor/ CPEC)

Ο Οικονομικός Διάδρομος Κίνας-Πακιστάν (CPEC) αποσκοπεί στην ενίσχυση της συνδεσιμότητας και την προώθηση της οικονομικής ανάπτυξης μεταξύ της Κίνας και του Πακιστάν. Προτάθηκε από τον πρωθυπουργό Li Keqiang κατά τη διάρκεια επίσκεψής του στο Πακιστάν τον Μάιο του 2013 και ξεκίνησε επίσημα το 2015, ο CPEC περιλαμβάνει μια σειρά από έργα υποδομής, συμπεριλαμβανομένων δρόμων, σιδηροδρόμων, ενεργειακών εγκαταστάσεων και του λιμένα Gwadar, ο οποίος βρίσκεται σε στρατηγική θέση στην Αραβική Θάλασσα. Ο διάδρομος μήκους 3.000 χιλιομέτρων ξεκινά από το Κασί της Κίνας και καταλήγει στο Gwadar του Πακιστάν και συνδέει την Οικονομική Ζώνη του Δρόμου του Μεταξιού στο βορρά και τον Θαλάσσιο Δρόμο του Μεταξιού στο νότο. Πρόκειται για ένα εμπορικό δίκτυο αυτοκινητοδρόμων, σιδηροδρόμων, αγωγών και οπτικών καλωδίων και αποτελεί εμβληματικό έργο στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας BRI. Βασικά έργα του αποτελούν ο δρόμος προς το λιμάνι Gwadar, ο αυτοκινητόδρομος Peshawar-Karachi (τμήμα Sukkur-Multan), ο αυτοκινητόδρομος Karakoram Phase II (τμήμα Havelian-Thakot), το μετρό Lahore Orange Line και οι σταθμοί ηλεκτροπαραγωγής με καύση άνθρακα 1.320 MW στο Port Qasim (Ατσαλάκης Γ. , 2022). Ο διάδρομος έχει σχεδιαστεί για να διευκολύνει το εμπόριο, να βελτιώσει τα δίκτυα μεταφορών και να τονώσει την οικονομική ανάπτυξη και στις δύο χώρες, χρησιμεύοντας τελικά ως πύλη για τα κινεζικά προϊόντα που θα φτάσουν στις αγορές της Μέσης Ανατολής και της Αφρικής (China, 2020).

Ένας από τους πρωταρχικούς στόχους του CPEC είναι η αντιμετώπιση της ενεργειακής κρίσης του Πακιστάν και η βελτίωση των ενεργειακών υποδομών του. Η πρωτοβουλία περιλαμβάνει την κατασκευή σταθμών παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας, οι οποίοι αναμένεται να αυξήσουν σημαντικά την ενεργειακή ικανότητα της χώρας και να μειώσουν τις ελλείψεις ηλεκτρικής ενέργειας. Αυτή η ενεργειακή ανάπτυξη είναι ζωτικής σημασίας για τη στήριξη της βιομηχανικής ανάπτυξης και τη βελτίωση του συνολικού οικονομικού τοπίου του Πακιστάν, το οποίο αντιμετωπίζει προκλήσεις που σχετίζονται με τον ενεργειακό εφοδιασμό και τις ελλείψεις υποδομών (Akbar, Hassan, & Ashraf, 2021).

Εκτός από τα ενεργειακά έργα, ο CPEC στοχεύει στην ενίσχυση των υποδομών μεταφορών, οι οποίες είναι ζωτικής σημασίας για τη διευκόλυνση του εμπορίου και τη βελτίωση της εφοδιαστικής. Η ανάπτυξη αυτοκινητοδρόμων, σιδηροδρόμων και λιμένων στο πλαίσιο του

CPEC αναμένεται να μειώσει το κόστος μεταφοράς και τους χρόνους διέλευσης, προωθώντας έτσι το περιφερειακό εμπόριο. Οι βελτιώσεις των υποδομών του διαδρόμου αναμένεται να έχουν άμεσο αντίκτυπο στο ΑΕΠ του Πακιστάν, προσελκύοντας ξένες επενδύσεις και δημιουργώντας ευκαιρίες απασχόλησης (Rehman, Hakim, Khan, & Khan, 2018). Θα συμβάλει επίσης στην ενίσχυση της συνδεσιμότητας σε ολόκληρη τη Νότια Ασία και στην επέκταση της συνεργασίας στους οικονομικούς και ενεργειακούς τομείς μεταξύ των χωρών της Νότιας και Κεντρικής Ασίας, της Βόρειας Αφρικής και κατά μήκος του Περσικού Κόλπου, διαμορφώνοντας έτσι μια οικονομική ακτίνα προς όφελος σχεδόν 3 δισεκατομμυρίων ανθρώπων (China, 2020).



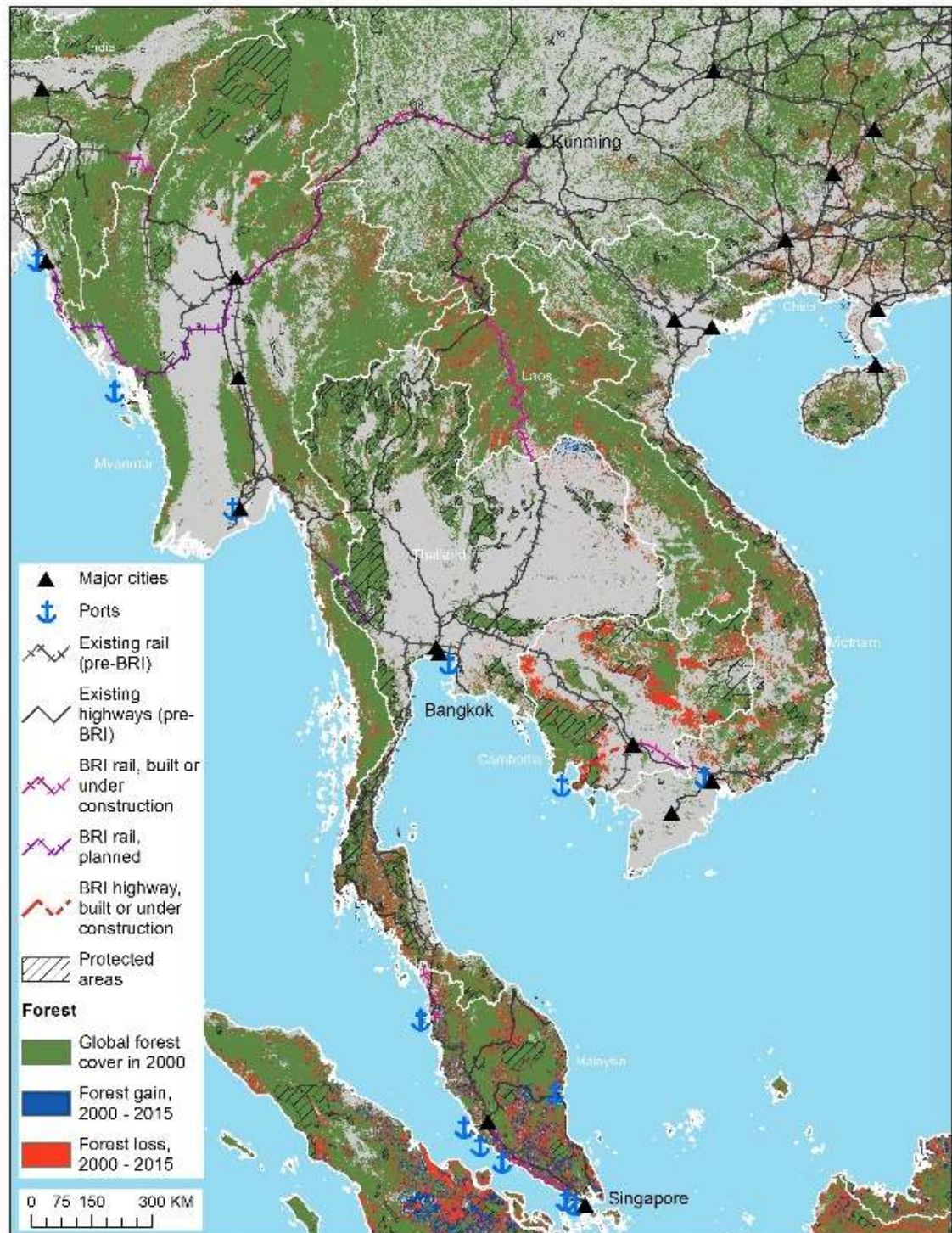
Σχήμα 3 Χάρτης Οικονομικού Διάδρομου Κίνας-Πακιστάν (CPEC Map - CPIC Global, 2021)

1.2.1.4 Οικονομικός Διάδρομος Χερσονήσου Κίνας-Ινδοκίνας (China-Indochina Peninsula Economic Corridor/ CICPEC)

Ο Οικονομικός Διάδρομος Κίνας-Χερσονήσου της Ινδοκίνας (CICPEC) αποσκοπεί στην ενίσχυση της συνδεσιμότητας και της οικονομικής συνεργασίας μεταξύ της Κίνας και των χωρών της χερσονήσου της Ινδοκίνας, οι οποίες περιλαμβάνουν το Βιετνάμ, το Λάος, την Καμπότζη, την Ταϊλάνδη, τη Μαλαισία και τη Μιανμάρ. Ο διάδρομος αυτός έχει σχεδιαστεί για να διευκολύνει το εμπόριο, τις επενδύσεις και την ανάπτυξη των υποδομών, προωθώντας έτσι την οικονομική ανάπτυξη. Εκτείνεται από το Δέλτα του ποταμού Περλ της Κίνας προς τα δυτικά κατά μήκος του αυτοκινητοδρόμου Nanchong-Guang'an και του σιδηροδρόμου υψηλής ταχύτητας Nanning-Guangzhou μέσω Nanning και Pingxiang στο Χανόι και τη Σιγκαπούρη.

Το έργο CICPEC αποσκοπεί στην καλύτερη σύνδεση των πόλεων της περιοχής αυτής με ένα δίκτυο σιδηροδρόμων και αυτοκινητοδρόμων για τη διευκόλυνση της ροής ανθρώπων, αγαθών, κεφαλαίων και πληροφοριών. Θα ανοίξει νέες ευκαιρίες για στρατηγική συνεργασία και θα δημιουργήσει μια περιφερειακή οικονομία ενισχυμένη από συμπληρωματικές δυνάμεις, ώστε να διασφαλιστεί η υγιής περιφερειακή ανάπτυξη. Με τη δημιουργία νέων περιφερειακών μοχλών ανάπτυξης, θα συμβάλει στην επίτευξη κοινής ευημερίας στη χερσόνησο και θα ενισχύσει την κοινότητα Κίνας-ASEAN με κοινό μέλλον. Ο αυτοκινητόδρομος ταχείας κυκλοφορίας Κουνμίνγκ-Μπανγκόκ έχει ολοκληρωθεί, ενώ οι σιδηρόδρομοι Κίνας-Λάος και Κίνας-Ταϊλάνδης και ορισμένα άλλα έργα βρίσκονται σε καλή εξέλιξη (Ατσαλάκης Γ. , 2022) (Ατσαλάκης & Ατσαλάκη, 2024).

Ένας από τους πρωταρχικούς στόχους του CICPEC είναι η μείωση του εμπορικού κόστους και η βελτίωση της αποτελεσματικότητας της εφοδιαστικής αλυσίδας στην περιοχή. Οι έρευνες δείχνουν ότι η CICPEC αναμένεται να μειώσει το εμπορικό κόστος κατά περίπου 5,6%, γεγονός που είναι σημαντικό, δεδομένων των υφιστάμενων δυσχερειών διευκόλυνσης του εμπορίου στις εμπλεκόμενες οικονομίες. Με τη βελτίωση των υποδομών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των δρόμων, των σιδηροδρόμων και των λιμένων, ο διάδρομος στοχεύει στον εξορθολογισμό των εμπορικών λειτουργιών και στην ενίσχυση της συνολικής ανταγωνιστικότητας των συμμετεχουσών χωρών (Soyres, Mulabdić, Murray, Rocha, & Ruta, 2019).



Σχήμα 4 Χάρτης Οικονομικού Διάδρομου Κίνας-Ινδοκίνας (Losos, Pfaff, Olander, Mason, & Morgan, 2019)

1.2.1.5 Οικονομικός Διάδρομος Μπαγκλαντές-Κίνας-Ινδίας-Μυανμάρ (Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor/ BCIMEC)

Η πρόταση για τον Οικονομικό Διάδρομο Μπαγκλαντές-Κίνας-Ινδίας-Μιανμάρ (BCIMEC) παρουσιάστηκε από την Κίνα και την Ινδία κατά την επίσκεψη του πρωθυπουργού Li Keqiang στην Ινδία τον Μάιο του 2013, με στόχο τη σύνδεση των δύο τεράστιων αγορών της Κίνας και της Ινδίας και την ενίσχυση της περιφερειακής συνδεσιμότητας. Το Μπαγκλαντές και η Μυανμάρ χαιρέτισαν την πρόταση.

Ο BCIMEC συνδέει την επαρχία Γιουνάν της Κίνας (συγκεκριμένα την πρωτεύουσά της, Κουνμίνγκ) με την Καλκούτα της Ινδίας, περνώντας από τη Μυανμάρ και το Μπαγκλαντές. Η διαδρομή αυτή είναι ζωτικής σημασίας, καθώς συνδέει την αποκλεισμένη από την ξηρά νοτιοδυτική Κίνα με τον κόλπο της Βεγγάλης, παρέχοντας πρόσβαση σε θαλάσσιες εμπορικές οδούς και ενισχύοντας τις οικονομικές ευκαιρίες για τις συμμετέχουσες χώρες. Ο διάδρομος περιλαμβάνει διάφορα έργα υποδομής, όπως δρόμους, σιδηροδρόμους και ενεργειακούς αγωγούς, που αποσκοπούν στη βελτίωση της αποτελεσματικότητας της εφοδιαστικής αλυσίδας και των μεταφορών. Η αντιμετώπιση των ελλείψεων σε υποδομές είναι ζωτικής σημασίας για την τόνωση των εμπορικών ροών και την ενίσχυση της οικονομικής ολοκλήρωσης στην περιοχή (China, 2020).



Σχήμα 5 Χάρτης Οικονομικού Διάδρομου Μπαγκλαντές-Κίνας-Ινδίας-Μυανμάρ (Briefing, 2020)

1.2.1.6 Ο Μεσαίος Διάδρομος Trans-Caspian International Transport Route

Η Διεθνής Δια-Κασπιακή Διαδρομή Μεταφορών (TITR), γνωστή και ως Μέσος Διάδρομος, ξεκινά από την Τουρκία, διασχίζει την περιοχή του Καυκάσου μέσω της Γεωργίας και του Αζερμπαϊτζάν, διασχίζει την Κασπία Θάλασσα, περνά από την Κεντρική Ασία και τελικά φτάνει στην Κίνα. Η διαδρομή χρησιμοποιεί τόσο σιδηροδρομικά όσο και οδικά δίκτυα, περνώντας από τη Γεωργία, το Αζερμπαϊτζάν και διασχίζοντας την Κασπία Θάλασσα. Από εκεί, συνεχίζει προς την Κίνα ακολουθώντας είτε τη διαδρομή Τουρκμενιστάν-Ουζμπεκιστάν-Κιργισία είτε μέσω Καζακστάν. Ο διάδρομος απαιτεί σημαντικές επενδύσεις σε υποδομές μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων σιδηροδρόμων, λιμένων και κέντρων εφοδιασμού. Ως αποτέλεσμα, οι χώρες κατά μήκος της διαδρομής εκσυγχρονίζουν τα συστήματα μεταφορών τους για να βελτιώσουν την αποτελεσματικότητα και να μειώσουν τους χρόνους διέλευσης. Για παράδειγμα, το Αζερμπαϊτζάν έχει κάνει σημαντικές προόδους στις μεταφορικές του δυνατότητες για να χρησιμεύσει ως κομβικός κόμβος κατά μήκος του διαδρόμου. Τα λιμάνια Baku/Alat (στο Αζερμπαϊτζάν), Aktau/Kuryk (στο Καζακστάν) και Turkmenbashi (στο Τουρκμενιστάν) είναι τα κύρια σημεία μεταφορών (Ατσαλάκης Γ. , 2022) (Ατσαλάκης & Ατσαλάκη, 2024).



Σχήμα 6 Χάρτης Δια-Κασπιακής Διαδρομής Μεταφορών (Amangeldy, 2024)

1.2.2 Θαλάσσιος δρόμος του Μεταξιού (MSR)

Ο Θαλάσσιος Δρόμος του Μεταξιού είναι η θαλάσσια μορφή του BRI, η οποία έχει σχεδιαστεί για να συνδέσει την Κίνα με τη Νοτιοανατολική Ασία, τη Νότια Ασία, την Αφρική και την Ευρώπη μέσω θαλάσσιων οδών.

1.2.2.1 Διαδρομή της Θάλασσας της Νότιας Κίνας

Η θαλάσσια οδός της Νότιας Κίνας, μέρος των ευρύτερων θαλάσσιων εμπορικών οδών στη Νοτιοανατολική Ασία, είναι μια υδάτινη οδός που διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην παγκόσμια ναυτιλία και το εμπόριο. Βρίσκεται σε στρατηγική θέση στο σταυροδρόμι σημαντικών διεθνών ναυτιλιακών οδών, συνδέοντας τον Ειρηνικό και τον Ινδικό Ωκεανό, διευκολύνοντας το εμπόριο μεταξύ Ευρώπης, Δυτικής Ασίας, Ινδίας, Ιαπωνίας και Κίνας. Τα βασικά στενά, συμπεριλαμβανομένου του Στενού της Μάλακα, της Σιγκαπούρης και του Στενού της Σούντα, συγκαταλέγονται μεταξύ των πιο πολυσύχναστων ναυτιλιακών οδών στον κόσμο. Σημαντικό μέρος του παγκόσμιου εμπορίου, συμπεριλαμβανομένου πάνω από το μισό του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, διασχίζει τη Θάλασσα της Νότιας Κίνας ετησίως (Matondang, Hardiansyah, & Nababan, 2022). Είναι ζωτικής σημασίας για το διεθνές εμπόριο, φιλοξενώντας μεγάλο όγκο φορτίων πετρελαίου και φυσικού αερίου, καθιστώντας την κρίσιμη διαδρομή για την ενεργειακή ασφάλεια. Επιπλέον, είναι πλούσια σε θαλάσσιους πόρους, συμβάλλοντας σημαντικά στην αλιεία και στα δυνητικά αποθέματα πετρελαίου και φυσικού αερίου κάτω από τον πυθμένα (Zhong & White, 2017).

Η Θάλασσα της Νότιας Κίνας υπόκειται σε πολύπλοκες εδαφικές διεκδικήσεις στις οποίες συμμετέχουν η Κίνα, το Βιετνάμ, οι Φιλιππίνες, η Μαλαισία, το Μπρουνέι και η Ταϊβάν. Η Κίνα διεκδικεί ένα μεγάλο τμήμα της θάλασσας με βάση τη «Γραμμή των Εννέα Διακεκομμένων Γραμμών», αξίωση που αμφισβητείται ευρέως από άλλα έθνη, ιδίως από εκείνα με ανταγωνιστικές διεκδικήσεις, όπως οι Φιλιππίνες και το Βιετνάμ (Nurdin & Datumbanua, 2023). Οι διαφωνίες αυτές έχουν οδηγήσει σε αυξημένες εντάσεις και αντιπαραθέσεις στην περιοχή. Οι Ηνωμένες Πολιτείες και άλλα έθνη έχουν επαναλάβει τη δέσμευσή τους για τη διατήρηση ανοικτών θαλάσσιων οδών στην περιοχή εν μέσω ανησυχιών για την αυξανόμενη στρατιωτικοποίηση και τις εδαφικές διεκδικήσεις της Κίνας (Zhong & White, 2017). Η έμφαση στην ελευθερία της ναυσιπλοΐας αντικατοπτρίζεται στις διεθνείς προσπάθειες για την προώθηση της σταθερότητας και της συνεργασίας στην περιοχή.

Οι περιφερειακοί οργανισμοί, όπως η ASEAN, έχουν διαδραματίσει καθοριστικό ρόλο στην αναζήτηση διπλωματικών λύσεων στις διαφορές στη Θάλασσα της Νότιας Κίνας. Οι προσπάθειες συνεχίζονται για τη διαπραγμάτευση ενός κώδικα συμπεριφοράς στη Θάλασσα της Νότιας Κίνας για τη διαχείριση των θαλάσσιων δραστηριοτήτων και την ελαχιστοποίηση των συγκρούσεων (Nurdin & Datumbanua, 2023). Ωστόσο, η πρόοδος είναι συχνά αργή λόγω των διαφορετικών εθνικών συμφερόντων και προτεραιοτήτων μεταξύ των κρατών μελών.

1.2.2.2 Διαδρομή του Ινδικού Ωκεανού

Η διαδρομή του Ινδικού Ωκεανού αποτελεί έναν κρίσιμο θαλάσσιο διάδρομο που συνδέει περιοχές της Ασίας, της Μέσης Ανατολής και της Αφρικής. Ο Ινδικός Ωκεανός είναι απαραίτητος για την παγκόσμια ναυτιλία, καθώς ένα σημαντικό μέρος του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου διέρχεται από τα ύδατα του. Περίπου το 60% του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου πετρελαίου πραγματοποιείται μέσω αυτού του ωκεανού, καθιστώντας τον κρίσιμο σημείο πρόσβασης για τον ενεργειακό εφοδιασμό χωρών όπως η Ινδία, η Κίνα και η Ιαπωνία. Επιπλέον, βασικά σημεία του, όπως τα Στενά της Μάλακα και τα Στενά του Ορμούζ, ενισχύουν τη στρατηγική του αξία, καθώς οι παγκόσμιες ενεργειακές διαδρομές εξαρτώνται από αυτούς τους αγωγούς (Ramadhani, 2015).

Ο Ινδικός Ωκεανός έχει πλούσια ιστορία εμπορικών συνδέσεων, με το εμπόριο να συνδέει περιοχές που βρίσκονται μακριά μεταξύ τους όπως η Ανατολική Αφρική, ο Περσικός Κόλπος και η Νότια Ασία. Αγαθά υψηλής αξίας, όπως μπαχαρικά, υφάσματα και πολύτιμα μέταλλα, διακινούνται εδώ και αιώνες, καθιερώνοντας καλοφτιαγμένες εμπορικές διαδρομές που εξακολουθούν και σήμερα να στηρίζουν τις οικονομικές αλληλεπιδράσεις μεταξύ των εθνών στην περιοχή αυτή.

Η περιοχή του Ινδικού Ωκεανού (IOR) έχει αναδειχθεί σε κομβικό σημείο γεωπολιτικού ανταγωνισμού μεταξύ μεγάλων δυνάμεων. Έθνη όπως η Ινδία, η Κίνα και οι Ηνωμένες Πολιτείες ανταγωνίζονται για επιρροή στη θαλάσσια ασφάλεια, τις εμπορικές οδούς και τις περιφερειακές συνεργασίες. Ο Ινδικός Ωκεανός αντιμετωπίζει διάφορες προκλήσεις ασφαλείας, όπως η πειρατεία, το λαθρεμπόριο και το ενδεχόμενο σύγκρουσης μεταξύ ανταγωνιστικών εδαφικών διεκδικήσεων. Με την αύξηση των ναυτικών δυνατοτήτων, τα ενδιαφερόμενα μέρη παρακολουθούν στενά τις απειλές που θα μπορούσαν να διαταράξουν το εμπόριο και τη σταθερότητα στην περιοχή (Choudhury & Moorthy, 2018).

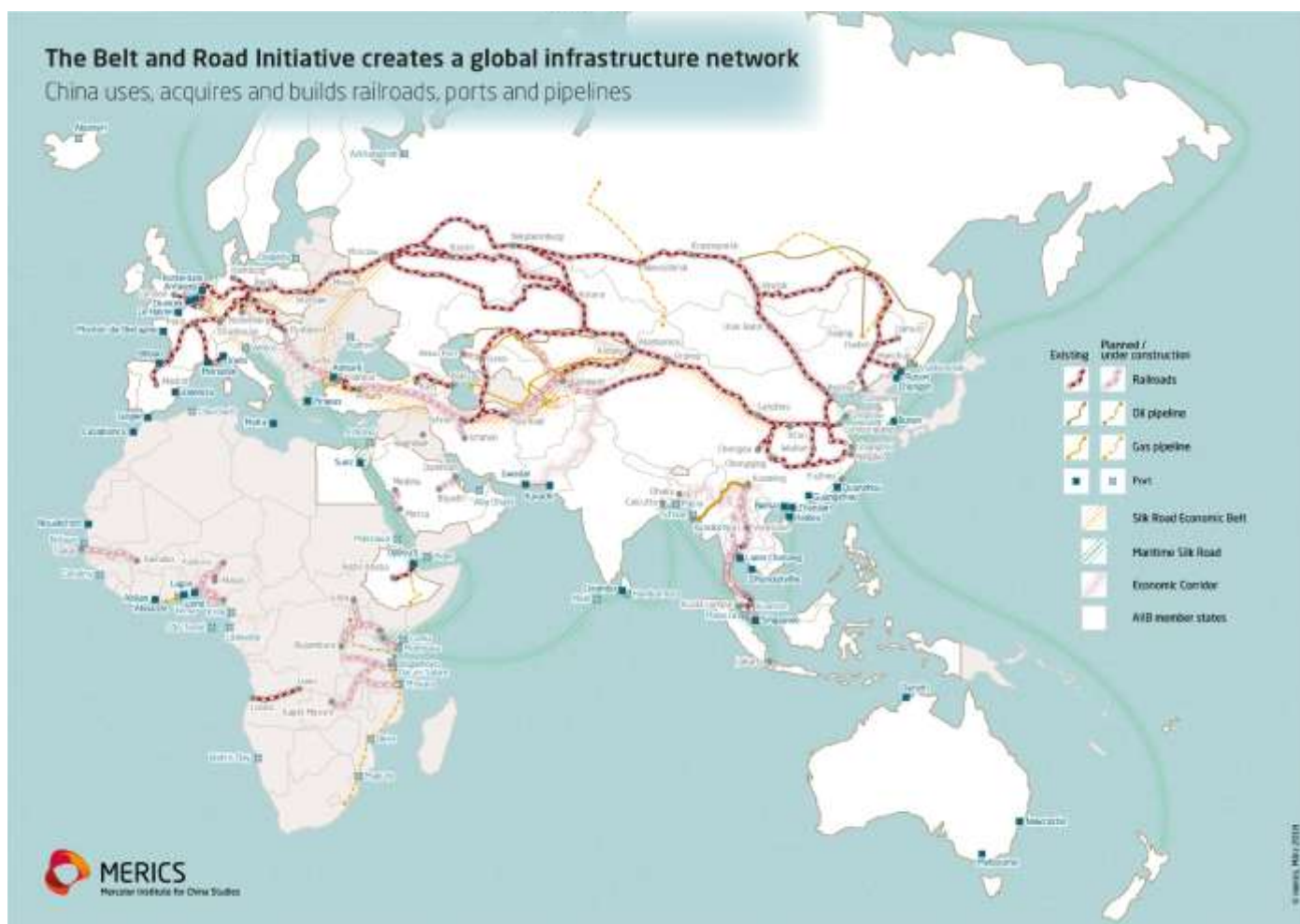
Οι στρατηγικοί ελιγμοί της Ινδίας στην IOR επηρεάζονται από την παρουσία και τις στρατιωτικές δραστηριότητες της Κίνας, με αποτέλεσμα την αύξηση των εντάσεων. Οι πολιτικές «Look East» και «Act East» της Ινδίας αποσκοπούν στην εξισορρόπηση της επιρροής της Κίνας, ιδίως μέσω συνεργασιών με περιφερειακούς εταίρους στην ανάπτυξη υποδομών, τη θαλάσσια ασφάλεια και την οικονομική συνεργασία (Choudhury & Moorthy, 2018).

1.2.2.3 Μεσογειακή οδός

Η Μεσογειακή Οδός είναι ένας σημαντικός θαλάσσιος διάδρομος που συνδέει την Ευρώπη, τη Βόρεια Αφρική και τη Μέση Ανατολή, διαδραματίζοντας ζωτικό ρόλο στο παγκόσμιο εμπόριο και τις πολιτιστικές ανταλλαγές. Με πάνω από το 15% της παγκόσμιας ναυτιλίας να διασχίζει αυτά τα ύδατα, η Μεσόγειος Θάλασσα χρησιμεύει ως κρίσιμος σύνδεσμος για τη διακίνηση αγαθών, ενεργειακών πόρων και υπηρεσιών.

Η Μεσόγειος Θάλασσα είναι στρατηγικά τοποθετημένη στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων - της Ευρώπης, της Αφρικής και της Ασίας. Συνδέεται με βασικές θαλάσσιες οδούς, συμπεριλαμβανομένων του Ατλαντικού Ωκεανού μέσω του Στενού του Γιβραλτάρ και της Ερυθράς Θάλασσας μέσω της Διώρυγας του Σουέζ, διευκολύνοντας ένα σημαντικό μέρος της παγκόσμιας θαλάσσιας κυκλοφορίας. Τα μεγάλα λιμάνια, όπως της Βαρκελώνης, της Βαλένθιας και του Πειραιά, είναι αναπόσπαστο κομμάτι της ροής του εμπορίου.

Η περιοχή της Μεσογείου είναι ζωτικής σημασίας για το διεθνές εμπόριο, με την αυξανόμενη θαλάσσια κυκλοφορία να διευκολύνει τη διακίνηση τόσο χύμα εμπορευμάτων όσο και φορτίων εμπορευματοκιβωτίων. Η αύξηση των εμπορευματικών μεταφορών μέσω της Μεσογείου είναι ενδεικτική της αυξανόμενης σημασίας της περιοχής στις παγκόσμιες αλυσίδες εφοδιασμού, με τις εκτιμήσεις να δείχνουν ότι η κυκλοφορία στη Μεσόγειο αυξήθηκε κατά 108% από το 2006 έως το 2021 (Fancello, 2022). Ο ρόλος της Μεσογείου στο εμπόριο υπογραμμίζεται από τις διασυνδέσεις της με την πρωτοβουλία Belt and Road Initiative (BRI). Οι εμπορικές διαδρομές που περιλαμβάνουν διέλευση από τη Μεσόγειο διευκολύνουν τη μεταφορά αγαθών μεταξύ Ασίας και Ευρώπης, αναδεικνύοντας τις συνεχιζόμενες οικονομικές αλληλεξαρτήσεις στο πλαίσιο του παγκόσμιου εμπορίου.



Σχήμα 7 Χάρτης Διαδρομών BRI (Mapping the Belt and Road initiative: this is where we stand, 2018)

1.3 Πολιτιστική και οικονομική σημασία

Η πρωτοβουλία Belt and Road Initiative (BRI) έχει αναδειχθεί σε σημαντικό παράγοντα αναδιαμόρφωσης του σύγχρονου γεωπολιτικού, οικονομικού και πολιτιστικού τοπίου στις συμμετέχουσες χώρες. Στον πυρήνα της, η BRI στοχεύει στην ενίσχυση της αποτελεσματικότητας του εμπορίου, στην προώθηση της οικονομικής συνεργασίας και στην ενθάρρυνση των πολιτιστικών ανταλλαγών μεταξύ της Κίνας, της Κεντρικής Ασίας, της Ευρώπης, της Μέσης Ανατολής και της Αφρικής, αξιοποιώντας την ιστορική κληρονομιά του Δρόμου του Μεταξιού ως αγωγού για το εμπόριο και την πολιτιστική διάδοση. Διάφορες μελέτες υπογραμμίζουν τις πολυδιάστατες επιπτώσεις του BRI, αποκαλύπτοντας πώς δεν επιδιώκει μόνο να διευκολύνει την οικονομική ανάπτυξη, αλλά στοχεύει επίσης στη διατήρηση και προώθηση των πολιτιστικών ταυτοτήτων και της κοινωνικής σταθερότητας μεταξύ των εθνών κατά μήκος της διαδρομής (Yu A. , 2024).

Οι οικονομικές αξιολογήσεις της BRI δείχνουν ελπιδοφόρα αποτελέσματα, ιδίως όσον αφορά την αύξηση του ΑΕΠ στις συμμετέχουσες χώρες. Για παράδειγμα, μεθοδολογικές προσεγγίσεις που χρησιμοποιούν τα μοντέλα αντιστοίχισης αποτελεσμάτων προτίμησης και difference-in-difference δείχνουν ότι η BRI έχει τονώσει σημαντικά την οικονομική δραστηριότητα, επηρεάζοντας θετικά το ΑΕΠ αρκετών εθνών. Ωστόσο, ενώ αυτά τα οικονομικά μεγέθη υποδηλώνουν ανάπτυξη, οι βελτιώσεις στην κατανομή του εισοδήματος μπορεί να υπολείπονται της συνολικής οικονομικής προόδου, παρουσιάζοντας προκλήσεις που σχετίζονται με την ισότητα στα οικονομικά οφέλη που προκύπτουν από την πρωτοβουλία (Sun, Zhang, Xu, Yang, & Wang, 2019). Ως εκ τούτου, αν και η BRI διευκολύνει σημαντικές επενδύσεις σε υποδομές και επιχειρηματικές προοπτικές, εγείρει επίσης ανησυχίες σχετικά με τα δίκαια οικονομικά οφέλη μεταξύ των χωρών και των περιφερειών (Yu A. , 2024).

Επιπλέον, η BRI περιλαμβάνει μια ευρεία προσέγγιση για την ανάπτυξη υποδομών, που εκτείνεται σε έργα μεταφορών και ενέργειας, η οποία όχι μόνο ψηφιοποιεί τις οικονομικές διαδικασίες, αλλά και δημιουργεί θέσεις εργασίας και τονώνει τις τοπικές οικονομίες (Ma H. , 2022).

Όσον αφορά την αστικοποίηση, η BRI αναζωογονεί τις μεγάλες αστικές περιοχές ενισχύοντας τη συνδεσιμότητα, επιτρέποντας στις χώρες να ενσωματωθούν αποτελεσματικότερα στην παγκόσμια οικονομία (Ma H. , 2022). Αυτή η αστική ανάπτυξη μπορεί να επηρεάσει άμεσα τις τοπικές οικονομίες, προωθώντας την κατανάλωση, την οικονομική διαφοροποίηση και τις βελτιώσεις στον τομέα των υπηρεσιών. Οι πολιτικές που προκύπτουν από τα έργα BRI σηματοδοτούν επίσης μια στροφή προς βελτιωμένες πρακτικές αστικού σχεδιασμού που υποστηρίζονται από σημαντικές κινεζικές επενδύσεις.

Η πολιτιστική σημασία της πρωτοβουλίας Belt and Road Initiative (BRI) εκτείνεται πέρα από τις απλές οικονομικές συναλλαγές- αντιπροσωπεύει την αναζωογόνηση των ιστορικών δεσμών και προωθεί τις πολιτιστικές ανταλλαγές μεταξύ των εθνών που συνδέονται με αυτό το φιλόδοξο σχέδιο. Συνδέοντας την οικονομική ανάπτυξη της Κίνας με την πολιτιστική προώθηση, η BRI χρησιμεύει στην ενίσχυση της αμοιβαίας κατανόησης και του σεβασμού μεταξύ διαφορετικών πολιτισμών. Στον πυρήνα των πολιτιστικών στόχων της BRI βρίσκεται ο ρόλος των πολιτιστικών βιομηχανιών στην προώθηση μιας αρμονικής ανταλλαγής ιδεών και παραδόσεων. Η έκθεση του 19ου Εθνικού Συνεδρίου του Κομμουνιστικού Κόμματος της Κίνας υπογραμμίζει την ανάγκη για «κοινή προώθηση του κινεζικού πολιτισμού» παράλληλα με τη διεθνή συνεργασία μέσω της BRI, υποδεικνύοντας ότι οι πολιτιστικές βιομηχανίες είναι ζωτικής σημασίας για την επιτυχία της πρωτοβουλίας. Η δημιουργία πολιτιστικών πάρκων και πλατφορμών διαλόγου αντιπροσωπεύει μια στρατηγική προσέγγιση για τη χρήση των πολιτιστικών βιομηχανιών για την ενίσχυση της περιφερειακής ασφάλειας και την προώθηση κοινών πολιτιστικών (Bian & Liu, 2023).

Περαιτέρω αποδείξεις της πολιτιστικής σημασίας της BRI μπορούν να παρατηρηθούν σε συγκεκριμένες αλληλεπιδράσεις μεταξύ χωρών, ιδίως μεταξύ της Κίνας και του Πακιστάν. Πρωτοβουλίες όπως η ίδρυση Ινστιτούτων Κομφούκιου διαδραματίζουν ζωτικό ρόλο στη διευκόλυνση των πολιτιστικών ανταλλαγών και στην προώθηση της κινεζικής γλώσσας και κουλτούρας στο Πακιστάν. Αυτή η πολιτιστική διπλωματία υποστηρίζει την ευρύτερη συνεργασία μεταξύ των δύο εθνών σε διάφορους τομείς, ενισχύοντας την κατανόηση και τη συνεργασία μέσω των ανταλλαγών μεταξύ των ανθρώπων. Τέτοιες πλατφόρμες όχι μόνο προωθούν την εκπαίδευση, αλλά χρησιμεύουν επίσης ως όχημα για τη γεφύρωση των πολιτικών και κοινωνικών δεσμών μεταξύ των εθνών που συμμετέχουν στην BRI (Xu, 2023).

Η BRI επισημαίνει επίσης τη διασύνδεση μεταξύ πολιτισμού και εμπορίου, αναδεικνύοντας τη σχέση μεταξύ πολιτιστικής συγγένειας και οικονομικής συνεργασίας. Η έρευνα δείχνει ότι η επικοινωνία είναι απαραίτητη για την προώθηση της οικονομικής ανάπτυξης στις χώρες της BRI. Η προώθηση της μανδαρινικής γλώσσας μέσω εκπαιδευτικών πρωτοβουλιών, όπως το τεστ Hanyu Shuiping Kaoshi (HSK), αποτελεί παράδειγμα των προσπαθειών για την ενίσχυση της πολιτιστικής συγγένειας και τη διευκόλυνση του εμπορίου μέσω της προώθησης ενός κοινού γλωσσικού περιβάλλοντος. Οι ερευνητές υποστηρίζουν ότι μια τέτοια πολιτιστική επικοινωνία μπορεί να οδηγήσει σε αυξημένη συνεργασία μεταξύ των χωρών που συμμετέχουν στον BRI, απηχώντας στην ιστορική σημασία του Δρόμου του Μεταξιού ως αγωγού πολυπολιτισμικών ανταλλαγών (Xie, 2018).

Επιπλέον, η έννοια της «γεωπολιτιστικής ισχύος» έχει αναδυθεί στο πλαίσιο της BRI, τονίζοντας τη σημασία των πολιτιστικών ανταλλαγών ως μορφή ήπιας ισχύος «soft power». Η έννοια αυτή υπογραμμίζει την αλληλεπίδραση μεταξύ της πολιτιστικής επιρροής και των οικονομικών σχέσεων. Η ιστορική κληρονομιά του Δρόμου του Μεταξιού συνεχίζει να έχει απήχηση και σήμερα, όπου η συνδεσιμότητα και οι ανταλλαγές δεν είναι απλώς φυσικές αλλά και βαθιά πολιτιστικές, ενσωματώνοντας τα ιδανικά της ειρήνης και της συνεργασίας μεταξύ των πολιτισμών (Winter, Geocultural Power and the Digital Silk Roads, 2022).

Για παράδειγμα, το ιστορικό πλαίσιο του πολιτισμού του Lingnan έχει εξεταστεί ως μελέτη περίπτωσης για να καταδείξει πώς η BRI διευκολύνει τη μετατόπιση των πολιτιστικών προτύπων, αναδεικνύοντας ένα μείγμα κληρονομιάς και νεωτερικότητας που μπορεί να αποφέρει τόσο οικονομικά όσο και πολιτιστικά οφέλη. Μέσω της αποτελεσματικής κατανομής και ανταλλαγής πολιτιστικών πόρων, η πρωτοβουλία επιδιώκει επίσης να προωθήσει τη διασυνδεσιμότητα, συμβάλλοντας στην ευρύτερη κατανόηση και εκτίμηση των διαφορετικών πολιτιστικών κληρονομιών των εθνών (Wang, Zhu, & Yingxi, 2023).

Κεφάλαιο 2 Ο τουρισμός στο σύγχρονο Δρόμο του Μεταξιού

2.1 Γεωπολιτικές και οικονομικές επιδράσεις

Το γεωπολιτικό τοπίο κατά μήκος του σύγχρονου Δρόμου του Μεταξιού χαρακτηρίζεται από τη σύγκλιση περιφερειακών συμφερόντων, ιστορικών κληρονομιών και μεταβαλλόμενων δυναμικών ισχύος, διαδραματίζει κρίσιμο ρόλο στη διαμόρφωση του τουριστικού τομέα που συνδέεται με την Πρωτοβουλία Belt and Road (BRI). Η πρωτοβουλία αυτή δεν αντιπροσωπεύει μόνο ένα τεράστιο έργο υποδομής, αλλά αντανακλά επίσης τα στρατηγικά γεωπολιτικά συμφέροντα της Κίνας και των συμμετεχόντων εθνών, τα οποία επηρεάζουν τις τουριστικές ροές με σημαντικούς τρόπους. Οι γεωπολιτικές εκτιμήσεις περιλαμβάνουν τη στρατηγική θέση των εθνών, τις πολιτικές τους σχέσεις, τις ανησυχίες για την ασφάλεια και τις περιφερειακές συνεργασίες, οι οποίες από κοινού καθορίζουν τη σκοπιμότητα και την ελκυστικότητα του τουρισμού. Οι χώρες κατά μήκος του Δρόμου του Μεταξιού συχνά χαρακτηρίζονται από ένα πλούσιο μωσαϊκό πολιτικών τοπίων, που συμπεριλαμβάνουν διαφορετικούς βαθμούς σταθερότητας, διακυβέρνησης και εθνικών συμφερόντων. Για παράδειγμα, έθνη όπως το Καζακστάν και το Πακιστάν έχουν καλωσορίσει τις επενδύσεις BRI, θεωρώντας τις ως ευκαιρίες για την αναζωογόνηση των οικονομιών τους και την ενίσχυση της γεωπολιτικής τους επιρροής στην Κεντρική Ασία και τη Νότια Ασία, αντίστοιχα (Dayoub, et al., 2024) (MOLDAGALIYEVA, et al., 2024).

Τα γεωπολιτικά κίνητρα πίσω από την BRI καθοδηγούνται από την επιθυμία της Κίνας να ασκήσει επιρροή στην περιφερειακή γεωπολιτική, διασφαλίζοντας έτσι τους εμπορικούς της δρόμους και την πρόσβασή της σε πόρους. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση της κινεζικής παρουσίας σε ολόκληρη την Ασία, την Ευρώπη και πέραν αυτής μέσω στρατηγικών επενδύσεων σε υποδομές. Κατά συνέπεια, αυτή η επέκταση της επιρροής δημιουργεί νέες ευκαιρίες για τον τουρισμό, καθώς οι χώρες επιδιώκουν να προωθήσουν τα αξιοθέατα και την κληρονομιά τους σε ευθυγράμμιση με τις κινεζικές τουριστικές ροές, με αποτέλεσμα συχνά πρωτοβουλίες που απευθύνονται σε μια αναπτυσσόμενη κινεζική τουριστική δημογραφία (Rybina, 2021).

Η BRI αναδιαμορφώνει επίσης τις περιφερειακές πολιτικές σχέσεις, επηρεάζοντας ποιες χώρες γίνονται αντιληπτές ως ευνοϊκοί τουριστικοί προορισμοί και ποιες όχι. Τα έθνη που

συμμετέχουν ενεργά στην BRI, όπως το Πακιστάν και το Καζακστάν, αξιοποιούν τις στρατηγικές τους συνεργασίες με την Κίνα, προβάλλοντας συχνά τους εαυτούς τους ως προορισμούς πύλης για τους διεθνείς ταξιδιώτες. Η εισροή κινεζικών επενδύσεων σε τουριστικές υποδομές -όπως ξενοδοχεία, αεροδρόμια και διαφημιστικές εκστρατείες- μπορεί να ενισχύσει την προβολή των χωρών αυτών στην παγκόσμια τουριστική αγορά, οδηγώντας σε αύξηση του αριθμού των επισκεπτών (Hamida, 2024).

Οι εντάσεις μεταξύ μεγάλων δυνάμεων, όπως οι εμπορικές διαμάχες ΗΠΑ-Κίνας ή οι κρίσεις στη Μέση Ανατολή, μπορούν να διαπεράσουν τα σύνορα, επηρεάζοντας τον τουρισμό, καθώς αυτές οι παγκόσμιες δυναμικές μεταφράζονται σε οικονομική αβεβαιότητα και μειωμένη εμπιστοσύνη των καταναλωτών σε αρκετές περιοχές (Jiang, Tian, Wu, & Mo, 2020). Οι επιπτώσεις αυτών των γεωπολιτικών τριβών συχνά επεκτείνονται πέρα από τις χρονικά ευαίσθητες τουριστικές αφίξεις, επηρεάζοντας τις μακροπρόθεσμες επενδυτικές αποφάσεις σε τουριστικές υποδομές, οι οποίες είναι κρίσιμες για τη βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη.

Ωστόσο, οι περιφερειακές αντιπαλότητες μπορούν να περιπλέξουν περαιτέρω τη δυναμική του τουρισμού. Για παράδειγμα, η σχέση μεταξύ της Ινδίας και της Κίνας μπορεί να επηρεάσει σημαντικά τις τουριστικές ροές στη Νότια Ασία. Οι εντάσεις μπορούν να αποτρέψουν τους Ινδούς τουρίστες από το να επισκέπτονται γειτονικές χώρες που έχουν συμμαχήσει με την Κίνα, επηρεάζοντας έτσι τα οικονομικά οφέλη που συνδέονται με τον τουρισμό για τα έθνη που συμμετέχουν σε έργα BRI. Τα έθνη πρέπει να πλοηγηθούν στις πολυπλοκότητες αυτών των γεωπολιτικών σχέσεων για να βελτιστοποιήσουν τις τουριστικές τους προσφορές στο ευρύτερο πλαίσιο του BRI.

Επιπλέον, οι γεωπολιτικές εντάσεις μπορεί να έχουν αρνητικό αντίκτυπο στον τουρισμό. Ζητήματα όπως οι εδαφικές διαφορές, οι ιστορικές έχθρες και οι συνεχιζόμενες συγκρούσεις μπορούν να αποτρέψουν τους τουρίστες από το να επισκεφθούν συγκεκριμένες περιοχές. Για παράδειγμα, οι τεταμένες σχέσεις μεταξύ Ινδίας και Πακιστάν μπορούν να επηρεάσουν τις τουριστικές ανταλλαγές πέρα από τα σύνορα, εμποδίζοντας τις ευκαιρίες για πολιτιστικό τουρισμό που διαφορετικά θα μπορούσαν να ευδοκιμήσουν υπό πιο φιλικές συνθήκες (Thirumaran, et al., 2023). Επιπλέον, τα έθνη που βιώνουν εσωτερικές διαμάχες, όπως το Αφγανιστάν, μπορεί να υποστούν σημαντική μείωση του τουρισμού, κυρίως λόγω της ασφάλειας και της αντίληψης κινδύνου μεταξύ των δυνητικών επισκεπτών.

Οι παγκόσμιες γεωπολιτικές αλλαγές, όπως η άνοδος σημαντικών μη κρατικών φορέων και υπερεθνικών οργανώσεων, διαδραματίζουν επίσης σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση της δυναμικής του τουρισμού κατά μήκος του Δρόμου του Μεταξιού. Για παράδειγμα, η αύξηση της τρομοκρατίας και των αισθημάτων κατά της παγκοσμιοποίησης σε τμήματα της Κεντρικής Ασίας και της Νοτιοδυτικής Ασίας δημιουργεί πρόσθετα εμπόδια για τον τουρισμό (Demir, Gözgör, & Paramati, 2019). Η παρουσία μη κρατικών φορέων μπορεί να δημιουργήσει περιβάλλοντα ανασφάλειας, επηρεάζοντας την προθυμία των επισκεπτών να ταξιδέψουν και να εξερευνήσουν αυτές τις περιοχές (Papagianni, Evgenidis, Τσαγκανός, & Megalooikonomou, 2023).

Επιπλέον, η μεταβαλλόμενη φύση των συμμαχιών στην παγκόσμια σκηνή αναδεικνύει το εξελισσόμενο γεωπολιτικό τοπίο που μπορεί να επαναπροσδιορίσει τις τουριστικές ροές. Η αυξημένη συνεργασία και η αμοιβαία τουριστική κατανόηση μεταξύ των ανερχόμενων εθνών μπορεί να ενισχύσει την περιφερειακή τουριστική ανάπτυξη, ενώ παράλληλα συμβάλλει στον μετριασμό των γεωπολιτικών κινδύνων μέσω κοινών συμφερόντων και οικονομικών οφελών (Webster & Ivanov, 2015).

Από οικονομική άποψη, η BRI βασίζεται στον μετασχηματισμό των εμπορικών οδών και στη μαζική εισροή κεφαλαίων σε έργα υποδομής που ενισχύουν τη συνδεσιμότητα πέρα από τα σύνορα. Η δημιουργία βελτιωμένων συνδέσεων μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των αυτοκινητοδρόμων, των σιδηροδρόμων και των θαλάσσιων οδών, επηρεάζει άμεσα τον τουρισμό, καθώς η βελτιωμένη πρόσβαση μεταφράζεται σε αύξηση των τουριστικών αφίξεων. Για παράδειγμα, η κατασκευή του Οικονομικού Διαδρόμου Κίνας-Πακιστάν (CPEC) αποσκοπεί στη διευκόλυνση της μεγαλύτερης διακίνησης αγαθών και ανθρώπων και έχει τη δυνατότητα να ανοίξει τουριστικούς προορισμούς και στις δύο χώρες σε ένα ευρύτερο κοινό (Ali & Rizwan, 2024). Η πρόσβαση αυτή μετατρέπει τις προηγουμένως απομονωμένες περιοχές σε προσβάσιμους τουριστικούς κόμβους, τονώνοντας τις τοπικές οικονομίες.

Για παράδειγμα, οι επενδύσεις σε λιμάνια και κόμβους εφοδιασμού έχουν βελτιώσει σημαντικά την πρόσβαση σε προηγουμένως δυσπρόσιτες περιοχές, προωθώντας την τουριστική ανάπτυξη τόσο στις παράκτιες όσο και στις εσωτερικές περιοχές. Οι οικονομικές επιπτώσεις αυτής της ανάπτυξης υποδομών είναι βαθιές- μελέτες έχουν δείξει ότι κάθε 10% αύξηση των δαπανών για υποδομές συνδέεται με σημαντική αύξηση των τουριστικών αφίξεων σε όλα τα αναπτυσσόμενα έθνη κατά μήκος του BRI (Colak & Lu, 2022).

Οι οικονομικές προεκτάσεις των επενδύσεων που σχετίζονται με την BRI επεκτείνονται στη δημιουργία θέσεων εργασίας και στη δημιουργία εισοδήματος στον τομέα του τουρισμού. Αυτή η ανάπτυξη μπορεί να έχει πολλαπλασιαστικό αποτέλεσμα, ωφελώντας βοηθητικούς τομείς όπως η φιλοξενία, οι μεταφορές και οι τοπικές αγορές χειροτεχνών, καθώς οι δαπάνες των τουριστών για τοπικά αγαθά και υπηρεσίες δημιουργούν οικονομικές ευκαιρίες για τις κοινότητες κατά μήκος της διαδρομής. Ενδεικτική είναι η περίπτωση του Καζακστάν, όπου οι επενδύσεις σε τουριστικές υποδομές και η προώθηση μοναδικών πολιτιστικών αγαθών που σχετίζονται με τον Δρόμο του Μεταξιού έχουν τονώσει την οικονομική αναζωογόνηση σε μεγάλες πόλεις όπως το Nur-Sultan και το Almaty, ενώ παράλληλα επιτρέπουν στις αγροτικές περιοχές να αξιοποιήσουν την ιστορική κληρονομιά τους (Daye, Charman, Wang, & Suzhikova, 2019).

Επιπλέον, ο BRI επιφέρει οικονομική σταθερότητα μέσω του διασυνοριακού εμπορίου και των επενδύσεων, οι οποίες μπορούν έμμεσα να τονώσουν τον τουρισμό. Οι χώρες που συμμετέχουν στον BRI ενθαρρύνονται να ενισχύσουν τις εμπορικές τους σχέσεις, με αποτέλεσμα την αύξηση της οικονομικής συνεργασίας. Οι ενισχυμένες εμπορικές σχέσεις συχνά οδηγούν σε κοινές τουριστικές πρωτοβουλίες, όπως κοινές εκστρατείες μάρκετινγκ, εκδρομές πολλαπλών προορισμών και συνδυασμένα ταξιδιωτικά πακέτα που ενθαρρύνουν τις περιφερειακές τουριστικές ροές (Zhu, Chen, Irfan, Hu, & Hu, 2023). Η δημιουργία τουριστικών διαδρόμων - περιοχών που αξιοποιούν κοινούς πόρους για κοινή τουριστική προώθηση- αποτελεί παράδειγμα αυτής της οικονομικής στρατηγικής.

Μία από τις πιο εμφανείς επιπτώσεις της BRI στον τουρισμό είναι η σημαντική αύξηση των τουριστικών αφίξεων στις περιοχές που συνδέονται με την πρωτοβουλία. Για παράδειγμα, μια μελέτη των Zhang et al. δείχνει ότι η εφαρμογή της BRI οδήγησε σε αύξηση τόσο των συνολικών τουριστικών αφίξεων όσο και των τουριστικών εσόδων στις χώρες μέλη σε σύγκριση με άλλες περιοχές που δεν αποτελούν μέρος του πλαισίου BRI (Zhang, Chen, Li, Peng, & Jenkins, 2021). Η συσχέτιση αυτή αντανακλά την αυξημένη προσβασιμότητα που διευκολύνεται μέσω της βελτίωσης των υποδομών, η οποία επιτρέπει την ομαλότερη διέλευση των τουριστών και προάγει ένα περιβάλλον που ευνοεί την αύξηση της ταξιδιωτικής δραστηριότητας.

Επιπλέον, η εφαρμογή του BRI έχει αναζωογονήσει την αγορά εξερχόμενου τουρισμού της Κίνας, διεγείροντας την εισροή τουριστών όχι μόνο στην Κίνα, αλλά και δημιουργώντας νέες

ευκαιρίες αμοιβαίας τουριστικής ροής μεταξύ των χωρών του BRI (Kuchumov & Testina, 2020). Η απλούστευση των διαδικασιών έκδοσης visa και οι εκστρατείες προώθησης λειτούργησαν ως καταλύτες στην προσέλκυση περισσότερων τουριστών, εμπλουτίζοντας έτσι τις οικονομίες αυτών των εθνών. Τα οικονομικά στοιχεία υποδηλώνουν ότι ο εισερχόμενος τουρισμός στην Κίνα αυξήθηκε σημαντικά από την έναρξη της BRI, αν και τα ακριβή ποσοστιαία στοιχεία μπορεί να διαφέρουν ανάλογα με την πηγή και απαιτούν περαιτέρω επαλήθευση.

Αντιθέτως, οι οικονομικές επιπτώσεις της BRI δεν περνάνε απαρατήρητες. Ανησυχίες σχετικά με την εξάρτηση από το χρέος -που απορρέουν από την πρακτική της Κίνας να προσφέρει επενδύσεις μέσω δανείων- έχουν αναδυθεί, ιδίως σε χώρες με ασταθείς οικονομίες. Οι επικριτές υποστηρίζουν ότι τα μεγάλα χρέη που προκύπτουν υπό το πρόσχημα της ανάπτυξης υποδομών μπορούν να οδηγήσουν σε οικονομικές κρίσεις, ρίχνοντας σκιά στις προοπτικές του τουρισμού, καθώς οι κυβερνήσεις μπορεί να δώσουν προτεραιότητα στην αποπληρωμή του χρέους έναντι της ανάπτυξης του τουριστικού τομέα ή των κοινωνικών επενδύσεων. Επιπλέον, οποιαδήποτε οικονομική αναταραχή που προκύπτει από μη βιώσιμα χρέη μπορεί να μεταφραστεί σε αυξημένους κινδύνους για τους τουρίστες και μειωμένο συνολικό ταξιδιωτικό ενδιαφέρον στις πληγείσες περιοχές.

Οι οικονομικές ανισότητες μεταξύ των χωρών κατά μήκος του Δρόμου του Μεταξιού μπορούν επίσης να περιπλέξουν τον αντίκτυπο του BRI στον τουρισμό. Τα πλουσιότερα έθνη μπορεί να προσελκύσουν ευκολότερα τουρίστες λόγω των ανώτερων υποδομών και δυνατοτήτων μάρκετινγκ που διαθέτουν, επιδεινώνοντας ενδεχομένως τις υφιστάμενες ανισότητες μεταξύ των χωρών της περιοχής. Αντίθετα, οι χώρες με χαμηλότερο εισόδημα μπορεί να δυσκολευτούν να συμβαδίσουν με τις πρωτοβουλίες τουριστικής ανάπτυξης στο πλαίσιο του BRI, αντιμετωπίζοντας περιορισμούς στις επενδύσεις, την τεχνική εμπειρογνώμοσύνη και τους πόρους μάρκετινγκ, εμποδίζοντας τελικά την ικανότητά τους να ανταγωνιστούν ως επιθυμητοί τουριστικοί προορισμοί.

Συνοψίζοντας, οι γεωπολιτικές και οικονομικές πτυχές του BRI αποτελούν ένα πολύπλοκο, συνυφασμένο ιστό που επηρεάζει σημαντικά τον τουρισμό κατά μήκος του σύγχρονου Δρόμου του Μεταξιού. Οι γεωπολιτικές σχέσεις υπαγορεύουν το βαθμό στον οποίο ο τουρισμός μπορεί να ανθίσει, με τη σταθερότητα να προάγει την εμπιστοσύνη των τουριστών, ενώ οι πολιτικές διαμάχες θέτουν εμπόδια. Από οικονομική άποψη, ο BRI έχει τη δυνατότητα να κινητοποιήσει

τον τουρισμό μέσω των υποδομών και της περιφερειακής συνεργασίας, ενισχύοντας τις τοπικές οικονομίες. Ωστόσο, οι εκτιμήσεις για το χρέος, οι ανισότητες μεταξύ των εθνών και οι διακυμάνσεις του πολιτικού κλίματος θέτουν προκλήσεις που απαιτούν προσεκτική διαχείριση. Καθώς η BRI συνεχίζει να εξελίσσεται, οι επιπτώσεις της στον τουρισμό θα παραμείνουν ένα κρίσιμο πεδίο μελέτης για τους υπεύθυνους χάραξης πολιτικής, τους ενδιαφερόμενους φορείς και τους ερευνητές.

2.2 Ρόλος των υποδομών στην τουριστική ανάπτυξη

Ο ρόλος των υποδομών στην ανάπτυξη του τουρισμού είναι καθοριστικός, ιδίως σε περιοχές πλούσιες σε πολιτιστική και ιστορική σημασία, όπως αυτές κατά μήκος του Δρόμου του Μεταξιού. Η ανάπτυξη των υποδομών περιλαμβάνει μια σειρά έργων, συμπεριλαμβανομένων των δικτύων μεταφορών, των καταλυμάτων, των τηλεπικοινωνιών και άλλων ανέσεων που διευκολύνουν τη μετακίνηση των τουριστών και βελτιώνουν τη συνολική τους εμπειρία. Η επιρροή της ανάπτυξης στον τουρισμό δεν μπορεί να υποτιμηθεί, καθώς οι αποτελεσματικές υποδομές λειτουργούν συχνά ως καταλύτης για την τουριστική ανάπτυξη, την οικονομική ανάπτυξη και τις πολιτιστικές ανταλλαγές. Μέσα από την ανάλυση διαφόρων έργων υποδομής, γίνεται φανερό πόσο σημαντικό είναι να διασυνδέεται ο τουριστικός σχεδιασμός με τις επενδύσεις σε υποδομές για τη δημιουργία βιώσιμων και ανταγωνιστικών τουριστικών προορισμών.

Στην Κεντρική Ασία, στο πλαίσιο της BRI έχουν γίνει σημαντικές αναβαθμίσεις στις υποδομές αεροπορικών μεταφορών. Έργα όπως η κατασκευή νέων τερματικών σταθμών και η αναβάθμιση των αεροδρομίων στο Καζακστάν και το Ουζμπεκιστάν έχουν βελτιώσει σημαντικά την αποτελεσματικότητα και την άνεση του ταξιδιού για τους διεθνείς τουρίστες. Για παράδειγμα, το διεθνές αεροδρόμιο του Αλμάτι στο Καζακστάν, υποβλήθηκε σε μια σημαντική φάση επέκτασης και εκσυγχρονισμού, επιτρέποντάς του να διαχειρίζεται μεγαλύτερο όγκο επιβατικής κίνησης και προσελκύοντας έτσι περισσότερους τουρίστες στην περιοχή (Kamnde & Wu, 2024). Αυτή η εστίαση στις υποδομές αεροπορικών ταξιδιών συμπληρώνει τις πρωτοβουλίες χερσαίων μεταφορών, παρέχοντας απρόσκοπτες ταξιδιωτικές επιλογές για τους επισκέπτες που επιθυμούν να εξερευνήσουν το ποικίλο πολιτιστικό τοπίο της Κεντρικής Ασίας.

Στο Καζακστάν, η υλοποίηση έργων υποδομής κατά μήκος του Δρόμου του Μεταξιού έχει αναζωογονήσει ιστορικές τοποθεσίες, έχει προσελκύσει τουρίστες και έχει προσφέρει οικονομικές ευκαιρίες στις τοπικές κοινότητες. Η αποκατάσταση βασικών αξιοθέατων, οι βελτιωμένες συγκοινωνιακές συνδέσεις και οι αναβαθμισμένες τουριστικές εγκαταστάσεις έχουν συνολικά ενισχύσει την ελκυστικότητα της χώρας ως τουριστικού προορισμού. Αυτή η στρατηγική ανάπτυξη ευθυγραμμίζεται με τα ευρήματα που υποδηλώνουν ότι ο κοινωνικοοικονομικός αντίκτυπος των καλά σχεδιασμένων έργων υποδομής δημιουργεί ένα κυματοειδές αποτέλεσμα, οδηγώντας σε ενισχυμένες τοπικές οικονομίες και πιο ζωντανές κοινότητες καθώς ο τουρισμός ανθίζει (MOLDAGALIYEVA, et al., 2024). Η διασυνδεσιμότητα που παρέχουν οι βελτιωμένες υποδομές, όπως τα δίκτυα δημόσιων μεταφορών, αυξάνει την πιθανότητα επιστροφής των επισκεπτών ή τη σύσταση της περιοχής σε άλλους.

Πρόσφατες μελέτες έχουν δείξει ότι οι στρατηγικές επενδύσεις σε υποδομές που σχετίζονται με τον τουρισμό ενισχύουν σημαντικά την ελκυστικότητα των προορισμών. Για παράδειγμα, στο Ουζμπεκιστάν, οι προσπάθειες για τη βελτίωση των οδικών αξόνων, των αεροδρομίων και των εγκαταστάσεων φιλοξενίας έχουν συνδεθεί με την αύξηση του αριθμού των επισκεπτών και τη συνολική ικανοποίηση των τουριστών (Arabon, et al., 2024). Η υπάρχουσα υποδομή μπορεί να υπαγορεύσει όχι μόνο το πόσοι τουρίστες θα επισκεφθούν τον τόπο, αλλά και τη συμπεριφορά τους ως προς τις δαπάνες και τις εμπειρίες που αναζητούν. Οι καλά ανεπτυγμένες συγκοινωνιακές συνδέσεις επιτρέπουν ευκολότερη πρόσβαση σε ιστορικούς τόπους, προωθούν την παρατεταμένη παραμονή και ενθαρρύνουν την εξερεύνηση λιγότερο γνωστών περιοχών, διασκορπίζοντας έτσι τα οικονομικά οφέλη του τουρισμού πιο ομοιόμορφα σε όλες τις περιοχές.

Επιπλέον, συγκεκριμένοι τύποι υποδομών διαδραματίζουν διακριτούς ρόλους στη διαμόρφωση των τουριστικών εμπειριών. Για παράδειγμα, τα καταλύματα που ανταποκρίνονται στα διεθνή πρότυπα, οι επιλογές ψυχαγωγίας και οι εγκαταστάσεις αναψυχής είναι ζωτικής σημασίας πτυχές της τουριστικής υποδομής που επηρεάζουν άμεσα την ικανοποίηση των επισκεπτών. Η ύπαρξη ανέσεων υψηλής ποιότητας, παράλληλα με ισχυρά δίκτυα μεταφορών, διαμορφώνει ένα ολοκληρωμένο τουριστικό προϊόν που απευθύνεται σε ένα παγκόσμιο κοινό.

Κατά την εξέταση συγκεκριμένων περιπτώσεων, η σχέση μεταξύ υποδομών και τουριστικής ανάπτυξης γίνεται ακόμη πιο έντονη. Για παράδειγμα, στη Σρι Λάνκα, οι πρόσφατες επενδύσεις στις οδικές, τηλεπικοινωνιακές και ξενοδοχειακές υποδομές της έχουν αποδειχθεί ότι προσελκύουν περισσότερους τουρίστες, υποστηρίζοντας έτσι την ευρύτερη οικονομική ανάπτυξη. Τα έργα υποδομής μπορούν να ενισχύσουν καταλυτικά την ανάπτυξη, καθώς ενισχύουν τη συνδεσιμότητα μεταξύ αστικών και αγροτικών περιοχών, καθιστούν πιο προσιτές στους τουρίστες τις τοποθεσίες που είχαν προηγουμένως αγνοηθεί και βελτιώνουν το συνολικό τουριστικό προϊόν που προσφέρει η χώρα (Mustafa, 2019).

Πέρα από τις μεταφορές και τη φιλοξενία, τα έργα υποδομής μπορούν επίσης να ενισχύσουν τις βοηθητικές υπηρεσίες, όπως τα εστιατόρια, τις τοπικές αγορές και τους πολιτιστικούς χώρους, συμβάλλοντας σε μια πιο εμπλουτισμένη εμπειρία για τους επισκέπτες. Με την προώθηση συνεργασιών μεταξύ των ενδιαφερόμενων φορέων, συμπεριλαμβανομένων των τοπικών κοινοτήτων, των κυβερνήσεων και των ιδιωτικών επιχειρήσεων, μπορεί να αξιοποιηθεί το πλήρες δυναμικό του τουρισμού, διασφαλίζοντας παράλληλα ότι η ανάπτυξη των υποδομών ευθυγραμμίζεται με τις τοπικές δυνατότητες και έχει ελάχιστες αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον (Thukia, Wanjiru, & Agengo, 2022).

2.3 Συνεργασία μεταξύ χωρών

Μια σημαντική ανάπτυξη υποδομών είναι ο Σιδηρόδρομος Κίνας-Λάος, ο οποίος συνδέει το Κουνμίνγκ στην Κίνα με τη Βιεντιάν στο Λάος. Με την επίσημη έναρξη λειτουργίας τον Δεκέμβριο του 2021, αυτός ο σιδηρόδρομος μήκους 414 χιλιομέτρων μειώνει δραστικά τον χρόνο ταξιδιού μεταξύ των δύο πόλεων, μετασχηματίζοντας την προσβασιμότητα της περιοχής και ενισχύοντας το διμερές εμπορικό και τουριστικό δυναμικό (Bharti & Kumari, 2024). Συνδέοντας το Λάος πιο άμεσα με την Κίνα, ο σιδηρόδρομος επιτρέπει στους τουρίστες ευκολότερη πρόσβαση στα φυσικά και πολιτιστικά αξιοθέατα του Λάος, προωθώντας ένα οικονομικό μοντέλο με γνώμονα τον τουρισμό σε προηγουμένως απομακρυσμένες περιοχές. Ο σιδηρόδρομος αποτελεί παράδειγμα του στόχου της BRI για την ενίσχυση της διασυνδεσιμότητας, η οποία είναι ζωτικής σημασίας για την ολοκληρωμένη τουριστική ανάπτυξη.

Τα έργα υποδομών στη Νοτιοανατολική Ασία έχουν επίσης συγκεντρώσει την προσοχή μέσω της BRI. Το έργο Eastern Coast Rail Link (ECRL) στη Μαλαισία αποσκοπεί στη βελτίωση της

συνδεσιμότητας μεταξύ των ανατολικών και δυτικών περιοχών της χώρας, βελτιώνοντας έτσι την πρόσβαση σε τουριστικούς προορισμούς όπως τα νησιά Perhentian και οι ιστορικές πόλεις της Μαλάκα και της Πενάγκ (Bharti & Kumari, 2024). Η εν λόγω σιδηροδρομική σύνδεση επιδιώκει να ενθαρρύνει τη μετακίνηση τουριστών σε ολόκληρη τη χώρα, τονώνοντας έτσι τις τοπικές οικονομίες κατά μήκος της διαδρομής.

Παρομοίως, τα έργα στο λιμάνι Gwadar στο Πακιστάν υπογραμμίζουν τη διπλή εστίαση της BRI στο εμπόριο και τον τουρισμό (Khan, et al., 2023). Το λιμάνι έχει σχεδιαστεί για να χρησιμεύσει ως σημείο διαμετακόμισης εμπορευμάτων και ως πύλη εισόδου για τουρίστες που κατευθύνονται προς ιστορικά μνημεία στο Μπαλουχιστάν. Οι προοπτικές για έναν ζωντανό τουριστικό τομέα στην περιοχή αναπτύσσονται παράλληλα με τις εμπορικές δραστηριότητες, δημιουργώντας μια συνέργεια μεταξύ της ανάπτυξης των υποδομών και της τουριστικής ανάπτυξης.

Ο Οικονομικός Διάδρομος Κίνας-Πακιστάν (CPEC), ο οποίος περιλαμβάνει σιδηροδρομικά έργα που συνδέουν το Πακιστάν με την Κίνα, επικεντρώνεται στην ενίσχυση του τουρισμού ως μέρος της οικονομικής ανάπτυξης. Με την κατασκευή νέων σιδηροδρόμων και την αναβάθμιση των υφιστάμενων δικτύων μεταφορών, ο CPEC καθιστά τις γραφικές περιοχές όπως το Gilgit-Baltistan πιο προσιτές στους διεθνείς τουρίστες, οι οποίοι έλκονται από την πλούσια φυσική ομορφιά και την πολιτιστική κληρονομιά της περιοχής (Khan, et al., 2023). Η CPEC αποτελεί ένα μετασχηματιστικό έργο με πιθανές θετικές επιπτώσεις στην τουριστική ανάπτυξη του Πακιστάν, οδηγώντας σε αυξημένη προβολή των τουριστικών αξιοθέατων του.

Ένα άλλο αξιοσημείωτο παράδειγμα είναι η Πύλη Khorgos, ένα από τα βασικά ξηρά λιμάνια κατά μήκος των συνόρων Κίνας-Καζάκσταν. Η εγκατάσταση αυτή έχει σχεδιαστεί για να διαχειρίζεται πολύπλοκα logistics και να διευκολύνει το εμπόριο μεταξύ των δύο χωρών, ενώ παράλληλα λειτουργεί ως πύλη εισόδου για τους τουρίστες που εξερευνούν την Κεντρική Ασία. Βελτιώνοντας το δίκτυο εφοδιαστικής αλυσίδας μεταξύ Ευρώπης και Ασίας, το Khorgos ενισχύει την ελκυστικότητα της περιοχής ως τουριστικού προορισμού και διεθνούς εμπορικού κόμβου (Soyres, Mulabdić, & Ruta, 2020).

2.3.1 Ασιατική Τράπεζα Επενδύσεων Υποδομών

Η Ασιατική Τράπεζα Επενδύσεων Υποδομών (ΑΙΒ) είναι μια πολυμερής αναπτυξιακή τράπεζα που ιδρύθηκε με στόχο την αντιμετώπιση των αναγκών υποδομών στην Ασία, οι οποίες έχουν εκτιμηθεί σε περίπου 8 τρισεκατομμύρια δολάρια μεταξύ 2010 και 2020 (Mishra R. , 2016). Ξεκίνησε τον Οκτώβριο του 2014 και έχει έδρα το Πεκίνο, η ΑΙΒ περιλαμβάνει επί του παρόντος 103 χώρες-μέλη, αντισταθμώντας μια ποικιλόμορφη εκπροσώπηση από την παγκόσμια κοινότητα, συμπεριλαμβανομένων τόσο ασιατικών όσο και μη ασιατικών εθνών.

Η ίδρυση της ΑΙΒ μπορεί να θεωρηθεί ως στρατηγική απάντηση στο αυξανόμενο κενό στη χρηματοδότηση των υποδομών, το οποίο τα υφιστάμενα πολυμερή χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, όπως η Παγκόσμια Τράπεζα και η Ασιατική Τράπεζα Ανάπτυξης (ADB), δεν μπόρεσαν να αντιμετωπίσουν πλήρως. Η δημιουργία της ΑΙΒ καθοδηγήθηκε ιδιαίτερα από τη ζήτηση για ισχυρή ανάπτυξη υποδομών σε τομείς όπως η ενέργεια, οι μεταφορές και η αστική ανάπτυξη, οι οποίοι είναι ζωτικής σημασίας για την οικονομική ανάπτυξη και την περιφερειακή σταθερότητα (Júnior & Jukemura, 2022).

Η κατανόηση του ρόλου της ΑΙΒ προϋποθέτει την αναγνώριση των αρχών λειτουργίας της, οι οποίες διαφέρουν σημαντικά από άλλες καθιερωμένες πολυμερείς αναπτυξιακές τράπεζες. Η ΑΙΒ δίνει έμφαση σε μια πιο ευέλικτη δομή διακυβέρνησης που έχει σχεδιαστεί για την ταχεία προσαρμογή στις εξελισσόμενες ανάγκες υποδομών των χωρών μελών. Για παράδειγμα, σε σύγκριση με την ADB, η ΑΙΒ υιοθετεί μια λιγότερο γραφειοκρατική προσέγγιση στις ρυθμίσεις χρηματοδότησης, επιτρέποντας μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα και ανταπόκριση στις απαιτήσεις των έργων (Raharyo & Saady, 2020). Αυτό το λειτουργικό μοντέλο όχι μόνο ενισχύει την ανταγωνιστικότητά του, αλλά αντανακλά μια καινοτόμο στροφή στον τρόπο με τον οποίο τα διεθνή χρηματοπιστωτικά ιδρύματα μπορούν να λειτουργούν σε ένα ταχέως μεταβαλλόμενο οικονομικό τοπίο.

Επιπλέον, η ΑΙΒ λειτουργεί ως χρηματοδοτική πλατφόρμα που υποστηρίζει την ευρύτερη πρωτοβουλία Belt and Road Initiative (BRI) της Κίνας, παρέχοντας την απαραίτητη χρηματοδότηση για έργα ανάπτυξης υποδομών που συνδέονται με αυτό το πρόγραμμα συνδεσιμότητας. Αυτός ο ρόλος διαμεσολαβητή ενισχύει τη στρατηγική σημασία της ΑΙΒ, καθώς εξυπηρετεί τόσο τους περιφερειακούς όσο και τους παγκόσμιους στόχους συνδεσιμότητας που επιδιώκει να επιτύχει η Κίνα μέσω του πλαισίου BRI. Κατά συνέπεια, οι

επενδύσεις που πραγματοποιούνται από την ΑΙΙΒ σε έργα υποδομής σε πολλές χώρες είναι ζωτικής σημασίας για την ενίσχυση των οικονομικών δεσμών, τη μείωση του εμπορικού κόστους και την ενίσχυση της περιφερειακής ανάπτυξης (Andornino, 2019).

2.4 Πολιτιστική ανταλλαγή και τουριστική προβολή

Η πρωτοβουλία Belt and Road Initiative (BRI) δεν αποτελεί απλώς μια ευκαιρία για οικονομική ανάπτυξη μέσω υποδομών και εμπορίου, αλλά και μια ισχυρή πλατφόρμα για πολιτιστικές ανταλλαγές και αναβίωση της πολιτιστικής κληρονομιάς στις περιοχές που αγγίζει. Η πρωτοβουλία εκτείνεται σε πολλές ηπείρους, φέρνοντας κοντά διαφορετικούς πολιτισμούς και ιστορίες μέσω της συνδεσιμότητας και της συνεργασίας. Αυτή η πολιτιστική ανταλλαγή στηρίζει τη δυνατότητα διατήρησης και αναζωογόνησης της πολιτιστικής κληρονομιάς, καθώς οι τοπικές κοινότητες μπορούν να μοιραστούν τις μοναδικές τους ταυτότητες.

Ιστορικά, ο Δρόμος του Μεταξιού υπήρξε έμβλημα της πολιτιστικής συνδεσιμότητας, διευκολύνοντας την ανταλλαγή όχι μόνο αγαθών αλλά και ιδεών, παραδόσεων και τέχνης. Παρουσιάζει μια αρχαία σειρά αλληλεπιδράσεων που διαμόρφωσαν τους πολιτισμούς. Η αναβίωση αυτής της διαδρομής στο πλαίσιο της BRI παρέχει την ευκαιρία να προωθηθεί μια βαθύτερη κατανόηση των κοινών ιστοριών και αξιών μεταξύ των εθνών. Αυτή η ευκαιρία είναι όλο και πιο ζωτικής σημασίας σε έναν κόσμο που χαρακτηρίζεται από κατακερματισμό και παρεξηγήσεις, καθώς ο τουρισμός πολιτιστικής κληρονομιάς μπορεί να χρησιμεύσει ως γέφυρα για την ενότητα και τον αμοιβαίο σεβασμό μεταξύ διαφορετικών πολιτισμών (Dayoub, et al., 2024).

Η σημασία της αξιοποίησης των πολιτιστικών διαδρομών για την τουριστική ανάπτυξη έχει επισημανθεί σε διάφορες μελέτες, υποδεικνύοντας ότι οι καλά διαχειριζόμενες πολιτιστικές διαδρομές μπορούν να ενισχύσουν τις τοπικές οικονομίες, ενώ παράλληλα συμβάλλουν στην πολιτιστική προστασία. Για παράδειγμα, η δημιουργία πολιτιστικών τουριστικών διαδρομών μπορεί να συνδέσει πόλεις πλούσιες σε πολιτιστική κληρονομιά για να αναδείξει την ιστορική τους σημασία και να προωθήσει τον τοπικό πολιτισμό. Τέτοιες πρωτοβουλίες μπορούν να δημιουργήσουν αίσθημα υπερηφάνειας στις τοπικές κοινότητες και να ενθαρρύνουν την ενεργό συμμετοχή στις προσπάθειες προστασίας της πολιτιστικής κληρονομιάς (Zhang, del Brena, Riera, & Zhao, 2022). Ένα παράδειγμα είναι η συμπερίληψη διαφορετικών πολιτισμών

σε πρωτοβουλίες ανάπτυξης πολιτιστικών διαδρομών, επεκτείνοντας έτσι τον πολιτιστικό τουρισμό ώστε να συμπεριλάβει ένα ευρύτερο κοινό και να προσελκύσει διεθνείς επισκέπτες που επιθυμούν αυθεντικές εμπειρίες.

Επιπλέον, η αλληλεπίδραση του τουριστικού τομέα με την άυλη πολιτιστική κληρονομιά (ΑΠΚ) δεν μπορεί να υπερτιμηθεί. Η ΑΠΚ περιλαμβάνει παραδόσεις, πρακτικές και εκφράσεις που διάφορες κοινότητες αναγνωρίζουν ως πολιτιστική κληρονομιά τους. Η BRI χρησιμεύει ως πλαίσιο για την αναζωογόνηση της ΑΠΚ, επιτρέποντας στις κοινότητες να αξιοποιήσουν τον τουρισμό για οικονομικές ευκαιρίες, διαφυλάσσοντας παράλληλα τις πολιτιστικές τους εκφράσεις. Έρευνες έχουν δείξει ότι η ενσωμάτωση της ΑΠΚ στον τουρισμό μπορεί να οδηγήσει σε ενισχυμένες στρατηγικές προστασίας, επιτρέποντας στις κοινότητες να διατηρήσουν τις πολιτιστικές τους πρακτικές, ενώ παράλληλα ασχολούνται με τους τουρίστες. Για παράδειγμα, τα τοπικά φεστιβάλ, τα παραδοσιακά χειροτεχνήματα και οι γαστρονομικές πρακτικές προσφέρουν μοναδικές εμπειρίες που βρίσκουν απήχηση στους τουρίστες, προωθώντας τόσο τις πολιτιστικές ανταλλαγές όσο και την οικονομική βιωσιμότητα (Yu X. , 2023).

Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα πολιτιστικής ανταλλαγής που διευκολύνεται από την BRI είναι μέσω προγραμμάτων υποτροφιών και εκπαιδευτικών ανταλλαγών. Η BRI έχει ωθήσει διάφορες χώρες, συμπεριλαμβανομένης της Κίνας, να προωθήσουν εκπαιδευτικές πρωτοβουλίες που προάγουν τον διαπολιτισμικό διάλογο και την κατανόηση μεταξύ των φοιτητών παγκοσμίως. Τέτοιες ανταλλαγές συμβάλλουν στη διάδοση των πολιτιστικών γνώσεων και στην προώθηση της πολιτιστικής εκτίμησης, λειτουργώντας ως όχημα για την ήπια διπλωματία μεταξύ των εθνών. Η συμμετοχή σε διεθνή εκπαιδευτικά προγράμματα μπορεί να ενισχύσει τις γλωσσικές και πολιτιστικές ικανότητες, οι οποίες είναι απαραίτητες για ουσιαστικές αλληλεπιδράσεις κατά τη διάρκεια ταξιδιών, εμβαθύνοντας έτσι τους πολιτιστικούς δεσμούς που ξεκίνησαν μέσω της BRI (Shih & Cao, 2022).

Η διατήρηση της πολιτιστικής κληρονομιάς μέσω της BRI είναι απαραίτητη, όχι μόνο για τα οικονομικά οφέλη της, αλλά και για τη διατήρηση της ταυτότητας των κοινοτήτων κατά μήκος των διαδρομών. Η μελέτη των Dayoub et al. τονίζει ότι η ενσωμάτωση της διατήρησης της πολιτιστικής κληρονομιάς με τον τουρισμό προσφέρει διπλό όφελος: ενισχύει την κατανομή των πόρων για τη διαχείριση της κληρονομιάς, ενώ παράλληλα προωθεί τον τουρισμό ως βιώσιμη πρακτική. Αυτή η ολοκληρωμένη προσέγγιση επεκτείνεται και στο πλαίσιο πολιτικής-

τα ολοκληρωμένα μέτρα προστασίας είναι ζωτικής σημασίας για να διασφαλιστεί ο σεβασμός του τοπίου της πολιτιστικής κληρονομιάς (Dayoub, και συν., 2024). Η θέσπιση κατευθυντήριων γραμμών για τη διαχείριση της πολιτιστικής κληρονομιάς που λαμβάνουν υπόψη τις πιθανές επιπτώσεις του τουρισμού έχει καταστεί ζωτικής σημασίας για την αποφυγή της εμπορευματοποίησης του πολιτισμού και τη διατήρηση της αυθεντικότητας των χώρων πολιτιστικής κληρονομιάς.

Στην πράξη, οι τοπικές κυβερνήσεις και οι οργανισμοί κατά μήκος των διαδρόμων BRI αναπτύσσουν ολοένα και περισσότερο στρατηγικές μάρκετινγκ που δίνουν έμφαση στην πολιτιστική αφήγηση ως συστατικό στοιχείο της τουριστικής προώθησης. Αυτό το πλαίσιο αφήγησης επιτρέπει στους προορισμούς να αφηγούνται τη μοναδική τους ιστορία, δημιουργώντας μια συναισθηματική σύνδεση με τους δυνητικούς επισκέπτες. Μοιράζοντας ιστορικές αφηγήσεις, τοπικούς θρύλους και πολιτιστικές πρακτικές, οι περιοχές μπορούν να διαφοροποιηθούν σε μια πολυπληθή αγορά, παρέχοντας στους επισκέπτες ξεχωριστές εμπειρίες που ενισχύουν τον σεβασμό για την κληρονομιά που προβάλλεται (Winter, 2020).

Οι ψηφιακές τεχνολογίες αναδεικνύονται σε βασικά εργαλεία στον τομέα του τουρισμού πολιτιστικής κληρονομιάς κατά μήκος του BRI. Η ενσωμάτωση ψηφιακών πλατφορμών για την αφήγηση πολιτιστικών ιστοριών και την προώθηση της πολιτιστικής κληρονομιάς δείχνει πώς η ψηφιακή πρόσβαση μπορεί να ενισχύσει την προβολή των πολιτιστικών αγαθών. Η αξιοποίηση των μέσων κοινωνικής δικτύωσης, των εικονικών περιηγήσεων (VR) και της επαυξημένης πραγματικότητας (AR) μπορεί να ζωντανέψει την πολιτιστική κληρονομιά για ένα παγκόσμιο κοινό, αυξάνοντας στη συνέχεια το ενδιαφέρον για φυσικές επισκέψεις και συμβάλλοντας στην οικονομική ανάπτυξη ξεπερνώντας εμπόδια όπως η απόσταση και η φυσική προσβασιμότητα (Dayoub, Yang, Omran, Zhang, & Dayoub, 2024). Αυτή η τεχνολογική οπτική γωνία επιτρέπει τη διατήρηση των πολιτιστικών εμπειριών, καθιστώντας τις πιο προσιτές και διασφαλίζοντας παράλληλα ότι παραμένουν ελκυστικές σε έναν ολοένα και πιο ψηφιακό κόσμο μειώνοντας τις επιπτώσεις του φυσικού τουρισμού σε ευαίσθητες τοποθεσίες.

Επιπλέον, δεν μπορεί να παραλειφθεί η σημασία της συμμετοχής της κοινότητας στον τουρισμό πολιτιστικής κληρονομιάς. Η ενσωμάτωση των τοπικών κοινοτήτων στο σχεδιασμό και την εκτέλεση των τουριστικών πρωτοβουλιών διασφαλίζει ότι οι αναπαραστάσεις της πολιτιστικής κληρονομιάς είναι αυθεντικές και με σεβασμό. Η έρευνα δείχνει ότι οι

πρωτοβουλίες τουρισμού υπό την ηγεσία της κοινότητας συχνά οδηγούν σε πιο βιώσιμα αποτελέσματα, καθώς ενισχύουν την τοπική διαχείριση των χώρων πολιτιστικής κληρονομιάς και μετριάζουν τον κίνδυνο πολιτιστικής εκμετάλλευσης (Yu X. , 2023). Η ενδυνάμωση των τοπικών κοινοτήτων μέσω του τουρισμού υποστηρίζει την αναβίωση των πρακτικών πολιτιστικής κληρονομιάς, όπου οι πολιτιστικές εκφράσεις γίνονται ζωτικά συστατικά της τουριστικής εμπειρίας και όχι απλώς αντικείμενα προς κατανάλωση.

Εν κατακλείδι, η πρωτοβουλία BRI προσφέρει ποικίλες ευκαιρίες για την ενίσχυση των πολιτιστικών ανταλλαγών και την αναβίωση της πολιτιστικής κληρονομιάς μέσω των πολύπλευρων πολιτιστικών διαδρομών, των εκπαιδευτικών ανταλλαγών και των πρακτικών τουρισμού χωρίς αποκλεισμούς. Η διασύνδεση των τοπικών κοινοτήτων με τις τουριστικές πρωτοβουλίες υπογραμμίζει τη σημασία της ιδιοκτησίας επί της κληρονομιάς, διασφαλίζοντας ότι οι πολιτιστικές εκφράσεις όχι απλώς διατηρούνται αλλά γιορτάζονται ως ζωτικά στοιχεία της εθνικής και παγκόσμιας ταυτότητας.

Κεφάλαιο 3 Προκλήσεις και ευκαιρίες στον τουρισμό του σύγχρονου Δρόμου του Μεταξιού

3.1 Κύριες προκλήσεις

Η ανάπτυξη του τουρισμού κατά μήκος της Πρωτοβουλίας Belt and Road Initiative (BRI) παρουσιάζει αρκετές εγγενείς προκλήσεις που απορρέουν από διάφορους παράγοντες, συμπεριλαμβανομένων των ελλείψεων σε υποδομές, των ρυθμιστικών ανισοτήτων, των ανησυχών για την περιβαλλοντική βιωσιμότητα και της αλληλεπίδρασης της προστασίας της πολιτιστικής κληρονομιάς με την οικονομική ανάπτυξη. Οι προκλήσεις αυτές όχι μόνο εμποδίζουν τις δυνατότητες ανάπτυξης του τουρισμού, αλλά περιπλέκουν και τη συνολική επιτυχία της BRI στον στόχο της να εμβαθύνει την οικονομική συνεργασία και να ενισχύσει τη συνδεσιμότητα μεταξύ των συμμετεχόντων εθνών.

3.1.1 Έλλειψη συντονισμένου σχεδιασμού

Ένα από τα πιο πιεστικά ζητήματα στην τουριστική ανάπτυξη κατά μήκος του BRI είναι η έλλειψη συνεκτικού και συντονισμένου σχεδιασμού. Όπως τονίζουν οι Zhang κ.ά., πολλές ιστορικές πολιτιστικές διαδρομές, όπως ο Δρόμος του Μεταξιού, πάσχουν από μεμονωμένη διαχείριση και ρύθμιση, οδηγώντας σε μη ισορροπημένες τουριστικές εμπειρίες που δεν αξιοποιούν αποτελεσματικά τα θεματικά τους στοιχεία (Zhang, Jian-xiong, Li, & Feng, 2022). Αυτή η μεμονωμένη προσέγγιση έχει ως αποτέλεσμα την άνιση τουριστική ανάπτυξη, με αποτέλεσμα ορισμένες περιοχές να ακμάζουν, ενώ άλλες να παραμελούνται, μειώνοντας κατά συνέπεια το δυναμικό ολόκληρης της διαδρομής ως συνεκτικού και ελκυστικού τουριστικού προορισμού. Η απουσία ενός κεντρικού ρυθμιστικού πλαισίου επιδεινώνει αυτόν τον κατακερματισμό, περιπλέκοντας την εφαρμογή πρακτικών βιώσιμου τουρισμού που είναι ζωτικής σημασίας για τη μακροζωία και την ελκυστικότητα αυτών των πολιτιστικά πλούσιων περιοχών.

Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα της έλλειψης συνεκτικού σχεδιασμού μπορεί να παρατηρηθεί στο Ουζμπεκιστάν, ένα βασικό συμμετέχοντα στον BRI, γνωστό για τις ιστορικές πόλεις του Δρόμου του Μεταξιού, όπως η Σαμαρκάνδη και η Μπουχάρα. Παρά το δυναμικό για ισχυρή τουριστική ανάπτυξη, η απουσία ενιαίων ρυθμιστικών πλαισίων και συντονισμού μεταξύ των

υπηρεσιών εμποδίζει τις αναπτυξιακές προσπάθειες. Τα τοπικά ενδιαφερόμενα μέρη έχουν εκφράσει ανησυχίες σχετικά με τις ασυνεπείς πολιτικές σε διάφορα επίπεδα διακυβέρνησης εντός της χώρας, γεγονός που οδηγεί σε επιπλοκές στην προσέλκυση ξένων επενδύσεων και στην ενίσχυση της τουριστικής υποδομής. Οι Mccamley και Gilmore τονίζουν ότι ο αποτελεσματικός συντονισμός μεταξύ των διαφόρων φορέων είναι απαραίτητος για το στρατηγικό μάρκετινγκ και τον σχεδιασμό στον τουρισμό πολιτιστικής κληρονομιάς (McCamley & Gilmore, 2016). Η κατάσταση στο Ουζμπεκιστάν καταδεικνύει πώς οι ανομοιογενείς εφαρμογές πολιτικής μπορούν να δημιουργήσουν ανάμεικτα μηνύματα για τους υποψήφιους επενδυτές και τουρίστες, με αποτέλεσμα ένα τουριστικό οικοσύστημα που στερείται σαφήνειας και συνοχής - ένα εμπόδιο που καθυστερεί συνεχώς τα προγραμματισμένα τουριστικά έργα.

Σε ένα διαφορετικό πλαίσιο, οι παράκτιες περιοχές του Βιετνάμ παρέχουν μια τρανή εικόνα του αποσπασματικού σχεδιασμού του τουρισμού. Η παράκτια κοινότητα Nhon Ly έχει σημαντικό τουριστικό δυναμικό, αλλά υποφέρει από ασυνεχείς κυβερνητικές πολιτικές και αποσπασματική τοπική συμμετοχή στον τουριστικό σχεδιασμό. Οι Tuyen κ.ά. υποστηρίζουν ότι ο αποτελεσματικός σχεδιασμός απαιτεί συντονισμό μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων φορέων του τουρισμού και η ανάλυσή τους αποκαλύπτει ότι τα εμπόδια σε αυτό περιλαμβάνουν κακή επικοινωνία μεταξύ των τοπικών κυβερνήσεων και των επιχειρηματικών φορέων (Tuyen, Thi Nguyen, Nguyen, Dang, & Tang, 2023). Η αλληλεπίδραση μεταξύ διαφορετικών συμφερόντων, μαζί με την έλλειψη κοινού οράματος για τον τουρισμό, έχει ως αποτέλεσμα αποφάσεις που δεν δίνουν προτεραιότητα στη βιώσιμη ανάπτυξη ή δεν αξιοποιούν τους μοναδικούς πολιτιστικούς πόρους της κοινότητας.

Στο Μπανγκλαντές, τα φιλόδοξα σχέδια της κυβέρνησης για τον τομέα του τουρισμού, με στόχο την αξιοποίηση της BRI για την τόνωση της οικονομικής ανάπτυξης, παρεμποδίστηκαν ομοίως από την έλλειψη συνεκτικού και συντονισμένου σχεδιασμού. Οι ενδιαφερόμενοι φορείς ανέφεραν δυσκολίες στη συμφιλίωση των συμφερόντων μεταξύ διαφορετικών οργανισμών και κυβερνητικών φορέων, με αποτέλεσμα την αποσπασματική προσέγγιση της τουριστικής ανάπτυξης. Η εργασία που διεξήχθη από τους Saleh κ.ά. υπογραμμίζει την αναγκαιότητα συντονισμένων στρατηγικών μάρκετινγκ και επικοινωνίας για την ενίσχυση της αποτελεσματικότητας του τουρισμού (Saleh, Bassil, & Safari, 2021). Χωρίς αυτά τα ολοκληρωμένα πλαίσια, τα έργα καθυστερούν, οι ενδιαφερόμενοι απογοητεύονται και το

τουριστικό τοπίο αδυνατεί να προσαρμοστεί ώστε να ικανοποιήσει τις απαιτήσεις των τοπικών κοινοτήτων και των διεθνών τουριστών.

Η κατάσταση στις Φιλιππίνες αποτελεί επίσης παράδειγμα των αγώνων του συνεκτικού τουριστικού σχεδιασμού στο πλαίσιο του BRI. Εδώ, οι Μονάδες Τοπικής Αυτοδιοίκησης (LGU) αντιμετωπίζουν δυσκολίες στην πρόβλεψη των τουριστικών ροών και στον προγραμματισμό των αναπτυξιακών προϋπολογισμών (Andulana, Calijan, & Albina, 2021). Η έλλειψη μιας ολοκληρωμένης στρατηγικής για τον τουρισμό που να ενσωματώνει εκτιμήσεις βάσει δεδομένων εμποδίζει την προληπτική διαχείριση και μειώνει την ικανότητα μεγιστοποίησης του οικονομικού αντίκτυπου του τουρισμού. Καθώς η χώρα προσπαθεί να ανακάμψει από τις διαταραχές που προκάλεσε η πανδημία COVID-19, η σημασία του συνεκτικού και τεκμηριωμένου με δεδομένα σχεδιασμού γίνεται απολύτως σαφής.

Επιπλέον, η περιοχή της Ανατολικής Θράκης της Τουρκίας αναδεικνύει τις προκλήσεις της συμμετοχής των ενδιαφερομένων μερών στις διαδικασίες σχεδιασμού γύρω από τον βιώσιμο τουρισμό. Οι Hatipoğlu κ.ά. συζητούν πώς η ανεπαρκής συμμετοχή των ενδιαφερομένων μερών καταπνίγει την κατανόηση των τοπικών αναγκών και εμποδίζει την αποτελεσματική αξιολόγηση των πιθανών επιπτώσεων από την τουριστική ανάπτυξη (Hatipoğlu, Álvarez, & Ertuna, 2016). Η απουσία συντονισμένου σχεδιασμού μεταξύ των διαφόρων ενδιαφερομένων φορέων οδηγεί σε διαδικασίες λήψης αποφάσεων που δεν αντιμετωπίζουν επαρκώς τις ανάγκες και τις προσδοκίες των τοπικών κοινοτήτων, με τελικό αποτέλεσμα τουριστικές στρατηγικές που αποτυγχάνουν να ωφελήσουν ολόκληρη την περιοχή.

3.1.2 Ρυθμιστικές διαφορές

Οι ρυθμιστικές διαφορές αποτελούν σημαντική πρόκληση για την τουριστική ανάπτυξη κατά μήκος της Πρωτοβουλίας Ζώνης και Δρόμου (BRI), καθώς εμποδίζουν τη συνεκτική συνεργασία μεταξύ των συμμετεχουσών χωρών, περιορίζουν την πρόσβαση στις τουριστικές αγορές και δημιουργούν ασυνέπειες στις εμπειρίες των επισκεπτών. Οι διαφορές αυτές προκύπτουν από τις διαφορές στα νομικά πλαίσια, τους περιβαλλοντικούς κανονισμούς, τις φορολογικές πολιτικές και τις πρακτικές διαχείρισης του τουρισμού μεταξύ των χωρών. Τέτοιες διαφοροποιήσεις μπορούν να οδηγήσουν σε ασαφείς διαδικασίες για τους τουρίστες, παρεμποδίζοντας τις δυνατότητες για απρόσκοπτες ταξιδιωτικές εμπειρίες και περιπλέκοντας τις διεθνείς συνεργασίες που αποσκοπούν στην προώθηση του τουρισμού. Παρακάτω,

εξετάζονται συγκεκριμένα παραδείγματα από διάφορες χώρες και έργα κατά μήκος του BRI που απεικονίζουν αυτές τις ρυθμιστικές διαφορές και τις επιπτώσεις τους στην τουριστική ανάπτυξη.

Ένα αξιοσημείωτο παράδειγμα είναι οι ποικίλοι περιβαλλοντικοί κανονισμοί στις διάφορες χώρες που επηρεάζουν τον τουρισμό. Οι Qiu και Zhang συζητούν πώς οι χώρες κατά μήκος του BRI παρουσιάζουν διαφορετικά επίπεδα περιβαλλοντικών ρυθμίσεων, τα οποία συσχετίζονται με τα επίπεδα του εθνικού τους εισοδήματος (Qiu & Zhang, 2020). Οι χώρες με υψηλό εισόδημα συχνά επιβάλλουν αυστηρότερες περιβαλλοντικές πολιτικές που μπορούν να αποτρέψουν τις άμεσες ξένες επενδύσεις και, κατά συνέπεια, την τουριστική ανάπτυξη. Αντίθετα, οι χώρες με χαμηλό και μεσαίο εισόδημα μπορεί να έχουν λιγότερο αυστηρές ρυθμίσεις, οι οποίες μπορεί να προσελκύσουν επενδύσεις, αλλά μπορεί να επηρεάσουν αρνητικά την περιβαλλοντική βιωσιμότητα. Αυτή η ανισότητα περιπλέκει το σχεδιασμό και την υλοποίηση τουριστικών έργων, καθώς οι επενδυτές μπορεί να μην είναι σίγουροι για τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα και τη συμμόρφωση με τις κανονιστικές διατάξεις που θα αντιμετωπίσουν κατά την ανάπτυξη τουριστικών υποδομών σε διάφορες περιοχές. Για παράδειγμα, η εισαγωγή υποδομών με επίκεντρο τον τουρισμό, όπως ο οικονομικός διάδρομος Κίνας-Πακιστάν, πάσχει από ανεπαρκή ευθυγράμμιση με τις τοπικές ανάγκες και τους στόχους βιωσιμότητας. Αυτή η εσφαλμένη ευθυγράμμιση μπορεί να οδηγήσει σε υποδομές που συμβάλλουν θετικά στην τοπική οικονομική ολοκλήρωση σε ορισμένες περιοχές, ενώ προκαλούν περιβαλλοντική υποβάθμιση και κοινωνικές συγκρούσεις σε άλλες.

Το Καζακστάν αποτελεί άλλη μια ενδεικτική περίπτωση όπου οι ρυθμιστικές ανισότητες εμποδίζουν την ανάπτυξη του τουρισμού. Παρά το γεγονός ότι αποτελεί ουσιαστικό κρίκο της BRI, το Καζακστάν αγωνίζεται με την αποτελεσματικότητα της εφοδιαστικής αλυσίδας και των ρυθμιστικών πλαισίων, ιδίως όσον αφορά τις πολιτικές τελωνειακών ελέγχων και θεωρήσεων. Οι πολλαπλοί κυβερνητικοί φορείς της χώρας που είναι αρμόδιοι για τον τουρισμό, το εμπόριο και τις μεταφορές λειτουργούν συχνά ανεξάρτητα, γεγονός που οδηγεί σε ασυνέπειες στη λήψη αποφάσεων και στις προσπάθειες προώθησης του τουρισμού. Οι Raimbekov κ.ά. υπογραμμίζουν την ανάγκη για μια πιο ολοκληρωμένη προσέγγιση της εφοδιαστικής και της νομοθεσίας για την υπέρβαση των εμποδίων που εμποδίζουν τον τουριστικό τομέα, υποστηρίζοντας ότι η ενίσχυση της κανονιστικής συνοχής θα διευκολύνει την ομαλότερη διέλευση των τουριστών και θα βελτιώσει τη συνολική εμπορική ικανότητα

κατά μήκος του Δρόμου του Μεταξιού (Raimbekov, Syzdykbayeva, Рахметулина, & Zhenskhan, 2019). Η έλλειψη συγχρονισμένου ρυθμιστικού περιβάλλοντος δημιουργεί σύγχυση στους δυνητικούς τουρίστες και μπορεί να αποτρέψει τα ταξίδια, περιορίζοντας τελικά την ικανότητα του Καζακστάν να αξιοποιήσει τη στρατηγική γεωγραφική του θέση.

Στο πλαίσιο των κανονισμών για τις τουριστικές θεωρήσεις (visa), οι ανισότητες στις διαδικασίες συμβάλλουν σε άνισες τουριστικές ροές. Χώρες όπως η Ταϊλάνδη και η Μαλαισία έχουν θεσπίσει πολιτικές απαλλαγής από την υποχρέωση θεώρησης (visa) για τους Κινέζους τουρίστες για να ενισχύσουν τον διμερή τουρισμό, όπως αναδεικνύεται από τις αυξημένες αμοιβαίες τουριστικές ροές μεταξύ της Κίνας και αυτών των χωρών. Ωστόσο, οι χώρες της Νότιας Ασίας, όπως το Μπαγκλαντές και το Πακιστάν, συχνά επιβάλλουν αυστηρότερες απαιτήσεις θεώρησης (visa), καθιστώντας την επίσκεψη τουριστών πιο δύσκολη. Αυτή η ασυνέπεια στις πολιτικές θεώρησης δημιουργεί ένα άνισο πεδίο ανταγωνισμού για τις χώρες που επιθυμούν να προσελκύσουν τουρισμό κατά μήκος της BRI, προκαλώντας ενδεχομένως τους τουρίστες να προτιμήσουν προορισμούς με πιο φιλόξενο ρυθμιστικό περιβάλλον (Kuchumov & Testina, 2020).

Επιπλέον, οι ασυνέπειες στις φορολογικές πολιτικές περιπλέκουν περαιτέρω την τουριστική ανάπτυξη κατά μήκος του BRI. Στη Μογγολία, για παράδειγμα, ο τομέας του τουρισμού υπόκειται σε διάφορους φόρους που διαφέρουν από εκείνους που εφαρμόζονται σε άλλους τομείς, γεγονός που οδηγεί σε ανησυχίες σχετικά με την οικονομική βιωσιμότητα των επενδύσεων σε έργα που σχετίζονται με τον τουρισμό. Το φορολογικό καθεστώς περιγράφεται συχνά ως πολύπλοκο και αδιαφανές, αποθαρρύνοντας πιθανές άμεσες ξένες επενδύσεις που είναι απαραίτητες για την ανάπτυξη της τουριστικής βιομηχανίας. Χωρίς μια εξορθολογισμένη και σαφή φορολογική πολιτική, οι ξένοι επενδυτές μπορεί να διστάσουν να συμμετάσχουν σε τουριστικά έργα, περιορίζοντας τις ευκαιρίες για ανάπτυξη και πολιτιστικές ανταλλαγές κατά μήκος της BRI.

Οι αναφορές σε πρακτικές χωροταξικού σχεδιασμού και διαχείρισης του τουρισμού υπογραμμίζουν τη σημασία των συνεκτικών ρυθμιστικών πλαισίων. Η έρευνα της Sun υπογραμμίζει τη χωρική κατανομή των τουριστικών οικονομιών στις πόλεις κατά μήκος της διώρυγας Jiangnan, υποδεικνύοντας ότι οι ρυθμιστικές πρακτικές μπορούν να δημιουργήσουν άνιση οικονομική ανάπτυξη ακόμη και εντός μιας χώρας (Sun J. , 2023). Αναλύοντας τις σχέσεις μεταξύ του χωροταξικού σχεδιασμού, της διαχείρισης του τουρισμού και της

οικονομικής δυναμικής, γίνεται φανερό ότι ο καλά συντονισμένος σχεδιασμός σε τοπικό επίπεδο είναι ζωτικής σημασίας για την εναρμόνιση των προσπαθειών τουριστικής ανάπτυξης. Η έλλειψη συνεκτικών ρυθμιστικών προσεγγίσεων οδηγεί σε αναποτελεσματικότητα που μπορεί να εμποδίσει τις περιφέρειες να επωφεληθούν πλήρως από τις τουριστικές ευκαιρίες που προσφέρει η BRI. Η επίδραση της φορολογικής και επενδυτικής πολιτικής στον τουρισμό μπορεί επίσης να παρατηρηθεί στο πλαίσιο της αγοράς εξερχόμενου τουρισμού της Κίνας. Χώρες όπως το Μαρόκο έχουν υιοθετήσει προληπτικά μέτρα για τον εξορθολογισμό των κανονισμών για τους Κινέζους τουρίστες, βελτιώνοντας την ταξιδιωτική τους εμπειρία και εμπλουτίζοντας έτσι τις πολιτιστικές ανταλλαγές. Ωστόσο, τα διαφορετικά φορολογικά περιβάλλοντα έχουν αφήσει ορισμένες χώρες να μην μπορούν να προσελκύσουν το ίδιο επίπεδο τουριστικού ενδιαφέροντος, τονίζοντας πώς οι διαφορές στις ρυθμιστικές πρακτικές και τη φορολογία μπορούν να δημιουργήσουν ανταγωνιστικά μειονεκτήματα. Σε συνδυασμό με τους ασυνεπείς επενδυτικούς κανονισμούς, οι παράγοντες αυτοί διαμορφώνουν σημαντικά την αντιληπτή ελκυστικότητα των προορισμών κατά μήκος του BRI (Han, Lao, Yao, Zhang, & Meng, 2020).

Τέλος, οι επιπτώσεις αυτών των ρυθμιστικών ανισοτήτων επεκτείνονται πέρα από τις μεμονωμένες χώρες και επηρεάζουν τη συνεργασία μεταξύ των εθνών στο πλαίσιο της BRI. Όπως συζητήθηκε από τους Han κ.ά., τα διαφορετικά ρυθμιστικά περιβάλλοντα μπορούν να οδηγήσουν σε ασυνέπειες στις επιπτώσεις των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από την τουριστική ανάπτυξη, δημιουργώντας μια ρυθμιστική ανισορροπία μεταξύ των χωρών του BRI (Han, Lao, Yao, Zhang, & Meng, 2020). Για παράδειγμα, οι χώρες με αυστηρότερες πολιτικές για τον άνθρακα μπορεί να παρεμποδίζουν τα τουριστικά έργα που δεν ευθυγραμμίζονται με τα περιβαλλοντικά τους πρότυπα, ενώ οι χώρες με χαλαρότερες ρυθμίσεις μπορεί να προσελκύουν μη βιώσιμη ανάπτυξη. Η δυνατότητα κανονιστικής εναρμόνισης είναι κρίσιμη για την προώθηση της μεγαλύτερης συνεργασίας, ώστε οι χώρες να ευθυγραμμίσουν τις προσπάθειές τους και να προωθήσουν την τουριστική ανάπτυξη χωρίς συμβιβασμούς στην περιβαλλοντική βιωσιμότητα.

3.1.3 Οικονομικές ανισότητες

Οι οικονομικές ανισότητες μεταξύ των χωρών που συμμετέχουν στην πρωτοβουλία Belt and Road Initiative (BRI) αποτελούν σημαντικές προκλήσεις για τη συνολική αποτελεσματικότητα και βιωσιμότητα της πρωτοβουλίας. Αυτές οι ανισότητες εκδηλώνονται σε διάφορες

διαστάσεις, συμπεριλαμβανομένων των διαφορών στο κατά κεφαλήν ΑΕΠ, στα επίπεδα ανάπτυξης των υποδομών, στην πρόσβαση στη χρηματοδότηση και στη διαθεσιμότητα του ανθρώπινου κεφαλαίου. Οι συνέπειες αυτών των οικονομικών ανισοτήτων μπορούν να οδηγήσουν σε ανισόρροπες επενδυτικές ροές, διαφορετικούς βαθμούς τουριστικής ελκυστικότητας και ασυνεπείς εφαρμογές πολιτικής, οι οποίες συνολικά εμποδίζουν τις δυνατότητες που έχει η BRI για την προώθηση της περιφερειακής συνεργασίας και της οικονομικής ανάπτυξης. Η παρούσα ενότητα εξετάζει συγκεκριμένα παραδείγματα από διάφορες χώρες και έργα για να καταδείξει πώς αυτές οι οικονομικές ανισότητες επηρεάζουν τους στόχους της BRI.

Ένα από τα σαφέστερα παραδείγματα οικονομικών ανισοτήτων παρατηρείται μεταξύ χωρών με πλούσιες υποδομές, όπως η Πολωνία, και λιγότερο ανεπτυγμένων οικονομικά χωρών, όπως το Αφγανιστάν. Σύμφωνα με τον Chen, οι χώρες με καλύτερες υποδομές τείνουν να είναι πιο ελκυστικές για άμεσες ξένες επενδύσεις, οι οποίες τελικά επηρεάζουν τις προοπτικές οικονομικής ανάπτυξής τους (Chen Z. , 2023). Η Πολωνία, ως μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, απολαμβάνει σχετικά υψηλά επίπεδα ανάπτυξης υποδομών, γεγονός που διευκολύνει το εμπόριο και τις οικονομικές δραστηριότητες. Αντίθετα, το Αφγανιστάν πάσχει από ανεπαρκείς υποδομές και υψηλά επίπεδα φτώχειας, τα οποία αποτρέπουν τις ξένες επενδύσεις και περιπλέκουν τη συμμετοχή σε έργα BRI. Η έντονη αντίθεση μεταξύ αυτών των δύο χωρών χρησιμεύει ως πρακτική απεικόνιση του τρόπου με τον οποίο οι διαφορές στις οικονομικές δυνατότητες επηρεάζουν τη συμμετοχή και την αποτελεσματικότητα της BRI.

Επιπλέον, χώρες όπως το Καζακστάν και η Κιργιζία επιδεικνύουν διαφορετικές ικανότητες απορρόφησης και αποτελεσματικής αξιοποίησης των επενδύσεων. Το Καζακστάν, που είναι πλούσιο σε πλουτοπαραγωγικές πηγές, έχει αναπτύξει στρατηγικές συνεργασίες με την Κίνα, κυρίως μέσω της ενεργειακής συνεργασίας και των έργων υποδομής. Όπως τονίζεται από τους Zhan κ.ά., η οικονομική σταθερότητα του Καζακστάν του επέτρεψε να προσελκύσει σημαντικές επενδύσεις μέσω έργων που σχετίζονται με την BRI, ενισχύοντας τους εμπορικούς δεσμούς και την οικονομική ανάπτυξη (Zhan, Wang, & Hou, 2023). Αντίθετα, το Κιργιστάν αντιμετωπίζει προκλήσεις όπως το χαμηλότερο ΑΕΠ και η περιορισμένη πρόσβαση σε πιστώσεις, γεγονός που καθιστά πιο δύσκολο για τη χώρα να αξιοποιήσει παρόμοιες επενδυτικές ευκαιρίες. Αυτή η διαφορά οικονομικής ισχύος όχι μόνο εμποδίζει τη συμμετοχή

του Κιργιστάν σε έργα BRI, αλλά περιορίζει και τη συνολική οικονομική του ανάπτυξη σε σύγκριση με τη γείτονα χώρα.

Η εμπειρία των χωρών της Νοτιοανατολικής Ασίας υπογραμμίζει περαιτέρω τον αντίκτυπο των οικονομικών ανισοτήτων στη συμμετοχή στη BRI. Η Μαλαισία και το Βιετνάμ, που διαθέτουν συγκριτικά ισχυρότερες οικονομίες, έχουν βιώσει υψηλότερα επίπεδα επενδύσεων και εμπορίου στο πλαίσιο της BRI σε σύγκριση με το Λάος, ένα έθνος που χαρακτηρίζεται από χαμηλότερες προοπτικές οικονομικής ανάπτυξης. Οι αντίθετες εμπειρίες υπογραμμίζουν τον τρόπο με τον οποίο οι οικονομικές ανισότητες διαμορφώνουν τους τύπους των έργων που επιδιώκονται στο πλαίσιο της BRI. Για παράδειγμα, η Μαλαισία έχει εμπλακεί ενεργά με την Κίνα σε πολυάριθμα έργα υποδομής, με αποτέλεσμα την ενίσχυση της συνδεσιμότητας και του εμπορίου (Ma, Na, Song, & Qiao, 2022). Εν τω μεταξύ, το Λάος αγωνίζεται με περιορισμένες επενδύσεις λόγω της χαμηλότερης οικονομικής του θέσης, γεγονός που υπονομεύει την ικανότητά του να δρομολογήσει έργα που θα μπορούσαν να τονώσουν την οικονομική ανάπτυξη.

Στην Αφρική, η διαφορά μεταξύ Αιγύπτου και Αιθιοπίας δείχνει πώς οι οικονομικές διαφορές επηρεάζουν τη συμμετοχή στην BRI. Η Αίγυπτος, με σχετικά διαφοροποιημένη οικονομία και εδραιωμένο τουριστικό τομέα, έχει αξιοποιήσει την BRI για να ενισχύσει την ανάπτυξη των υποδομών, ιδίως με έργα όπως η επέκταση της Νέας Διώρυγας του Σουέζ (Khan, Sandano, Pratt, & Farid, 2018). Αυτό τόνωσε το εμπόριο και ενίσχυσε τη θέση της Αιγύπτου ως διαμετακομιστικού κόμβου στο πλαίσιο της BRI. Αντίθετα, η Αιθιοπία, αν και παρουσιάζει ταχεία οικονομική ανάπτυξη, εξακολουθεί να αντιμετωπίζει προκλήσεις όπως τα ελλείμματα υποδομών και η πολιτική αστάθεια που εμποδίζουν την ικανότητά της να προσελκύει επενδύσεις. Το αποτέλεσμα είναι ένας άνισος αγωνιστικός χώρος όπου οι χώρες με ισχυρότερες οικονομίες μπορούν να πλοηγηθούν καλύτερα στις πολυπλοκότητες των διεθνών εταιρικών σχέσεων, ενώ άλλες αντιμετωπίζουν σημαντικά εμπόδια που θέτουν σε κίνδυνο τις αναπτυξιακές τους προοπτικές.

Ένα άλλο κρίσιμο παράδειγμα είναι η κατάσταση στην Κεντρική Ασία, όπου οι χώρες έχουν διαφορετικές οικονομικές δυνατότητες, αλλά μοιράζονται κοινές περιφερειακές φιλοδοξίες. Ενώ χώρες όπως το Ουζμπεκιστάν αξιοποιούν την πλούσια ιστορική και πολιτιστική κληρονομιά τους για να προσελκύσουν τουρίστες και επενδύσεις, άλλες όπως το Τατζικιστάν παλεύουν με μια υπανάπτυκτη οικονομική υποδομή και περιορισμένους οικονομικούς πόρους.

Οι Yu κ.ά. σημείωσαν ότι η διαφορά στην οικονομική κατάσταση επηρεάζει σημαντικά τον τρόπο με τον οποίο οι χώρες μπορούν να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις της BRI, ιδίως όσον αφορά τις ΑΞΕ και τη δημιουργία εμπορικών δεσμών (Yu, Zhang, An, & Yu, 2020). Καθώς οι επενδύσεις ρέουν ευκολότερα σε χώρες με εδραιωμένες οικονομίες και μικρότερο κίνδυνο, οι χώρες που μένουν πίσω ενδέχεται να δυσκολευτούν να αξιοποιήσουν πλήρως τα αναμενόμενα οφέλη της BRI.

Ο αντίκτυπος των οικονομικών ανισοτήτων είναι επίσης εμφανής στη διαθεσιμότητα του ανθρώπινου κεφαλαίου στις διάφορες χώρες εταίρους του BRI. Σε πολλές χώρες με χαμηλότερο εισόδημα, η έλλειψη εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού μπορεί να εμποδίσει την επιτυχή υλοποίηση των έργων BRI. Όπως υποστηρίζει ο Caskey, η αποτελεσματική συμμετοχή στις παγκόσμιες αλυσίδες εφοδιασμού εξαρτάται από την τοπική ικανότητα να προσθέσει αξία και να επωφεληθεί από αυτές τις πρωτοβουλίες (Caskey, 2024). Χώρες όπως η Μογγολία, με χαμηλότερο Δείκτη Ανθρώπινης Ανάπτυξης (HDI) σε σύγκριση με χώρες όπως η Σιγκαπούρη, ενδέχεται να βρεθούν χωρίς το απαραίτητο εργατικό δυναμικό για την εκτέλεση εξελιγμένων έργων υποδομής ή την αποτελεσματική διαχείριση διεθνών συνεργασιών. Κατά συνέπεια, η αδυναμία αξιοποίησης του τοπικού ταλέντου επιδεινώνει τις ανισότητες στην οικονομική ανάπτυξη μεταξύ των συμμετεχόντων στην BRI.

Στο πλαίσιο αυτών των οικονομικών ανισοτήτων, οι τοπικοί φορείς που συμμετέχουν στην υλοποίηση των έργων αντιμετωπίζουν συχνά ευκαιρίες και προκλήσεις. Για παράδειγμα, οι επιχειρήσεις της Μαλαισίας έχουν συνεργαστεί επιτυχώς με κινεζικές επιχειρήσεις σε έργα υποδομής, επιτρέποντας τη μεταφορά τεχνολογίας και την ανταλλαγή γνώσεων που ενισχύουν τις τοπικές επιχειρηματικές ικανότητες (Lu, Gu, & Zeng, 2021). Ωστόσο, οι μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις στις λιγότερο ανεπτυγμένες χώρες ενδέχεται να μην είναι σε θέση να σχηματίσουν παρόμοιες συμπράξεις λόγω περιορισμένων οικονομικών πόρων ή περιορισμών ικανοτήτων. Η κατάσταση αυτή ενισχύει το οικονομικό χάσμα μεταξύ των χωρών, καθώς γίνεται όλο και πιο δύσκολο για τα λιγότερο πλούσια έθνη να επιτύχουν την επιθυμητή οικονομική πρόοδο στο πλαίσιο της BRI.

Επιπλέον, η μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα των έργων που δρομολογούνται στο πλαίσιο του BRI εγείρει επίσης ανησυχίες σχετικά με τις οικονομικές ανισότητες. Τα υψηλά επίπεδα χρέους που προκύπτουν από μεγάλα έργα υποδομής, ιδίως σε χώρες όπως η Σρι Λάνκα, ενέχουν σημαντικούς οικονομικούς κινδύνους. Το έργο του λιμανιού Hambantota, που

χρηματοδοτήθηκε μέσω κινεζικών δανείων, οδήγησε σε ένα σημαντικό βάρος χρέους που δημιούργησε ερωτήματα σχετικά με τη βιωσιμότητα τέτοιων φιλόδοξων έργων. Οι επιπτώσεις των οικονομικών ανισοτήτων γίνονται εμφανείς όταν οι λιγότερο πλούσιες χώρες δυσκολεύονται να αποπληρώσουν τα χρέη ή να διαχειριστούν αποτελεσματικά τις ξένες επενδύσεις, οδηγώντας συχνά σε οικονομική εξάρτηση που μπορεί να περιορίσει την κυριαρχία τους με την πάροδο του χρόνου (Hwang & Lee, 2024).

Συνοπτικά, οι οικονομικές ανισότητες μεταξύ των χωρών-εταίρων της BRI παρουσιάζουν κρίσιμες προκλήσεις για την υλοποίηση των στόχων της πρωτοβουλίας. Από τα αντίθετα επίπεδα υποδομών έως τις διαφορετικές ικανότητες προσέλκυσης επενδύσεων, οι ανισότητες αυτές δημιουργούν ένα περίπλοκο τοπίο για τη συνεργατική ανάπτυξη. Περιφέρειες όπως η Κεντρική Ασία και η Νοτιοανατολική Ασία αποτελούν παράδειγμα για το πώς οι αποκλίνουσες οικονομικές πορείες μπορούν να επηρεάσουν την αποτελεσματικότητα των έργων BRI και την εφαρμογή της πολιτικής. Καθώς οι χώρες εμπλέκονται με την BRI, η αντιμετώπιση αυτών των οικονομικών ανισοτήτων και η προώθηση δίκαιων εταιρικών σχέσεων θα είναι βασικοί παράγοντες που θα καθορίσουν τη μακροπρόθεσμη επιτυχία και τις προοπτικές ανάπτυξής τους.

3.1.4 Γραφειοκρατία

Η γραφειοκρατία αποτελεί σημαντικό εμπόδιο για την αποτελεσματική υλοποίηση των έργων που συνδέονται με την BRI. Οι γραφειοκρατικές πολυπλοκότητες προκύπτουν από τις περίπλοκες διοικητικές διαδικασίες, τις επικαλυπτόμενες δικαιοδοσίες και τον αναποτελεσματικό συντονισμό μεταξύ των διαφόρων επιπέδων της κυβέρνησης και μεταξύ διαφορετικών οργανισμών. Τέτοια γραφειοκρατικά εμπόδια μπορεί να οδηγήσουν σε καθυστερήσεις, αυξημένο κόστος και μερικές φορές ακόμη και σε πλήρη αποτυχία του έργου, γεγονός που εμποδίζει τους ευρύτερους στόχους της ενίσχυσης της συνδεσιμότητας και της οικονομικής συνεργασίας μεταξύ των συμμετεχουσών χωρών. Θα διερευνηθούν συγκεκριμένα παραδείγματα από διάφορες χώρες και έργα.

Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα γραφειοκρατικής πολυπλοκότητας μπορεί να παρατηρηθεί στο Πακιστάν, ιδίως στο πλαίσιο του Οικονομικού Διαδρόμου Κίνας-Πακιστάν (CPEC). Ο CPEC, που οραματίζεται ως ένα μετασχηματιστικό έργο υποδομής, έχει αντιμετωπίσει σημαντικά γραφειοκρατικά εμπόδια. Η διαχείριση του έργου εκτείνεται σε πολλαπλά επίπεδα

διακυβέρνησης - ομοσπονδιακό, επαρχιακό και τοπικό - γεγονός που συχνά οδηγεί σε αντικρουόμενα συμφέροντα και έλλειψη σαφούς λογοδοσίας. Αυτός ο κατακερματισμός περιπλέκει τις διαδικασίες λήψης αποφάσεων και εμποδίζει την ομαλή εκτέλεση των έργων. Οι τοπικοί γραφειοκράτες αναφέρουν συχνά τη γραφειοκρατική γραφειοκρατία ως βασικό λόγο για τις καθυστερήσεις στις εγκρίσεις και την υλοποίηση των έργων, υπονομεύοντας τα δυνητικά οικονομικά οφέλη που θα μπορούσαν να προκύψουν από την έγκαιρη ολοκλήρωση τέτοιων έργων υποδομής (Saleem, Murtaza, Hyder, & Malik, 2020).

Στην περίπτωση του σχεδίου λιμενικής πόλης της Σρι Λάνκα, που αναπτύχθηκε σε συνεργασία με Κινέζους επενδυτές, οι γραφειοκρατικές περιπλοκές εμπόδισαν επίσης την πρόοδο. Το έργο αντιμετώπισε διάφορα διοικητικά εμπόδια, από ζητήματα απόκτησης γης μέχρι πολλαπλά επίπεδα κανονιστικών εγκρίσεων. Το νομικό πλαίσιο που διέπει τη χρήση γης και τις ξένες επενδύσεις έχει χαρακτηριστεί ως υπερβολικά πολύπλοκο, οδηγώντας σε σημαντικές καθυστερήσεις καθώς οι προγραμματιστές του έργου περιηγούνται σε αυτές τις γραφειοκρατικές περιπλοκές. Σύμφωνα με τους Saleem κ.ά., οι συχνές αλλαγές στο διοικητικό προσωπικό και η έλλειψη θεσμικής μνήμης επιδεινώνουν το ζήτημα αυτό, καθώς οι νέοι υπάλληλοι συχνά χρειάζονται χρόνο για να εξοικειωθούν με τα εν εξελίξει έργα και τις συναφείς γραφειοκρατικές διαδικασίες (Saleem, Murtaza, Hyder, & Malik, 2020).

Οι χώρες της Κεντρικής Ασίας, ιδίως η Κιργιζία, αποτελούν επίσης παράδειγμα του ρόλου της γραφειοκρατικής πολυπλοκότητας στην παρεμπόδιση της ανάπτυξης των υποδομών κατά μήκος της BRI. Η χώρα έχει αντιμετωπίσει προκλήσεις στην εκτέλεση έργων λόγω των δυσκίνητων και επικαλυπτόμενων γραφειοκρατικών διαδικασιών σε διάφορα υπουργεία. Το Υπουργείο Μεταφορών και Οδών είναι αρμόδιο για την έγκριση κατασκευαστικών έργων, αλλά συχνά αντιμετωπίζει καθυστερήσεις λόγω διυπουργικών διαφορών ή έλλειψης συνοχής στο ρυθμιστικό περιβάλλον. Αυτές οι γραφειοκρατικές ανεπάρκειες μπορούν να εμποδίσουν την ουσιαστική πρόοδο προς την επίτευξη των αναπτυξιακών στόχων, καθώς οι κυβερνητικές ομάδες αδυνατούν να εργαστούν με συνοχή και οι προθεσμίες χάνονται συχνά.

Στο Μπαγκλαντές, οι προσπάθειες για τη βελτίωση των υποδομών μέσω της BRI αντιμετώπισαν σημαντικές γραφειοκρατικές δυσκολίες. Οι γραφειοκρατικοί θεσμοί της χώρας συχνά δεν έχουν την ικανότητα να διαχειριστούν την εισροή ξένων επενδύσεων και τις πολυπλοκότητες που σχετίζονται με τα μεγάλα έργα υποδομής. Για παράδειγμα, ο διοικητικός φόρτος της κυβέρνησης μπορεί να καθυστερήσει διαδικασίες όπως οι περιβαλλοντικές

αξιολογήσεις και οι δημόσιες διαβουλεύσεις, οι οποίες είναι ζωτικής σημασίας για την έγκριση των έργων. Έχει εμφανιστεί γραφειοκρατική αντίσταση στη συμμετοχή του κοινού, όπου οι γραφειοκράτες σε διάφορα επίπεδα δεν θεωρούν τη συμμετοχή του κοινού σχετική με τις διαδικασίες λήψης αποφάσεων. Αυτή η αποσύνδεση απογοητεύει τις τοπικές κοινότητες και περιπλέκει περαιτέρω το τοπίο υλοποίησης των έργων (Waheduzzaman, Gramberg, & Ferrer, 2017).

Το Εθνικό Πρόγραμμα για την Ενδυνάμωση των Κοινοτήτων (PNPM) της Ινδονησίας παρέχει μια άλλη μελέτη περίπτωσης γραφειοκρατικών περιπλοκών που επηρεάζουν την ανάπτυξη των υποδομών. Η εφαρμογή του PNPM απαιτούσε γραφειοκρατική μεταρρύθμιση, αλλά η συνεχιζόμενη πολυπλοκότητα των δομών τοπικής διακυβέρνησης δημιούργησε σημαντικά εμπόδια στην επιτυχία. Οι τοπικές γραφειοκρατικές πρακτικές μπορεί συχνά να δίνουν προτεραιότητα στο προσωπικό κέρδος έναντι της δημόσιας υπηρεσίας, οδηγώντας σε κακή κατανομή των πόρων και εμποδίζοντας τις αποτελεσματικές αναπτυξιακές προσπάθειες με γνώμονα την κοινότητα (Holifah, Ikmal, & Hidayati, 2022). Τα στρώματα της γραφειοκρατίας που εμπλέκονται σε αυτό το πρόγραμμα δημιουργούν προκλήσεις όχι μόνο στη διοίκηση του έργου αλλά και στη διασφάλιση της κατάλληλης λογοδοσίας και διαφάνειας, οι οποίες είναι ζωτικής σημασίας για την εμπιστοσύνη και τη δέσμευση της κοινότητας.

Επιπλέον, στις Φιλιππίνες, τα μεγάλα έργα υποδομής που συνδέονται με το πρόγραμμα «Build, Build, Build» αντιμετώπισαν σοβαρές γραφειοκρατικές καθυστερήσεις που αποδίδονται στην έλλειψη εξορθολογισμένων διαδικασιών σε όλες τις εθνικές και τοπικές κυβερνήσεις. Με πολλαπλές υπηρεσίες που εμπλέκονται σε διάφορες πτυχές της διαχείρισης του έργου - από τον σχεδιασμό έως την εκτέλεση - επικρατεί αναποτελεσματικότητα των διαδικασιών. Η εμπειρία του 2019 με το έργο του μετρό της Μανίλα καταδεικνύει πώς τα προβλήματα συντονισμού μεταξύ των υπηρεσιών οδήγησαν σε καθυστερήσεις στην εξασφάλιση των απαραίτητων αδειών, επηρεάζοντας τελικά το χρονοδιάγραμμα του έργου. Η αδυναμία αποτελεσματικής κινητοποίησης ανθρώπινων και τεχνικών πόρων λόγω γραφειοκρατικών περιορισμών επιδεινώνει τα ζητήματα αυτά, υπογραμμίζοντας την ανάγκη για μετασχηματιστικές μεταρρυθμίσεις σε όλο το γραφειοκρατικό τοπίο.

Τέλος, οι πρωτοβουλίες ψηφιακού μετασχηματισμού στην Ουγκάντα αποτελούν παράδειγμα των προκλήσεων που θέτουν οι γραφειοκρατικές πολυπλοκότητες στο πλαίσιο της BRI. Καθώς η χώρα προσπαθεί να προωθήσει μια ψηφιακή κοινωνία, οι πρωτοβουλίες έχουν συναντήσει

αντίσταση από γραφειοκρατικές δομές που δίνουν προτεραιότητα στα παραδοσιακά μοντέλα διακυβέρνησης και εμποδίζουν την υιοθέτηση καινοτόμων πρακτικών. Η αδυναμία προσαρμογής των πλαισίων διακυβέρνησης ώστε να προσαρμοστούν στις αναδυόμενες ψηφιακές λύσεις δημιουργεί μια αποσύνδεση μεταξύ των προθέσεων πολιτικής και της πραγματικότητας επί τόπου, καταπνίγοντας την πρόοδο. Αυτό δείχνει πώς η γραφειοκρατική αδράνεια μπορεί να εμποδίσει τον εκσυγχρονισμό των διοικητικών πρακτικών που είναι κρίσιμες για την αποτελεσματική εκτέλεση των σύγχρονων έργων υποδομής (Kalema, 2024).

3.1.4 Covid 19

Η πανδημία COVID-19 επηρέασε βαθύτατα την πρωτοβουλία BRI, εισάγοντας μια σειρά από πολυπλοκότητες που εμπόδισαν την εφαρμογή της και άλλαξαν τη στρατηγική της πορεία. Η πανδημία διέκοψε τις αλυσίδες εφοδιασμού, καθυστέρησε τα κατασκευαστικά έργα, επηρέασε τις επενδυτικές ροές και επέβαλε νέες προσεγγίσεις στη διακυβέρνηση και τη συνεργασία μεταξύ των συμμετεχουσών χωρών. Ακολουθούν οι διάφορες βασικές πολυπλοκότητες που προκύπτουν από την πανδημία COVID-19, παρέχοντας συγκεκριμένα παραδείγματα που καταδεικνύουν τις επιπτώσεις σε διάφορα έθνη και έργα.

Μία από τις πιο άμεσες και ορατές επιπτώσεις της πανδημίας COVID-19 στην BRI ήταν η διακοπή των κατασκευαστικών έργων. Στη Μαλαισία, για παράδειγμα, η εφαρμογή αυστηρών μέτρων αποκλεισμού από την κυβέρνηση επηρέασε σημαντικά διάφορα έργα που σχετίζονται με τη BRI, συμπεριλαμβανομένου του East Coast Rail Link (ECRL). Όπως αναφέρουν οι Mak και Tan, η πανδημία οδήγησε σε διακοπή εργασιών, ελλείψεις προμηθειών και αύξηση του κόστους, καθώς οι εργολάβοι αγωνίζονταν να τηρήσουν τους κανονισμούς υγείας και ασφάλειας, ενώ προσπαθούσαν να διατηρήσουν τα έργα εντός χρονοδιαγράμματος. Το έργο ECRL, που χαρακτηριζόταν από τη μεγάλη κλίμακα και το φιλόδοξο χρονοδιάγραμμα, παρουσίασε σημαντικές καθυστερήσεις- η πλοήγηση στους κυβερνητικούς κανονισμούς κατά τη διάρκεια της πανδημίας περιέπλεξε περαιτέρω την κατάσταση. Έτσι, η πανδημία όχι μόνο καθυστέρησε την κατασκευή, αλλά αποκάλυψε επίσης τρωτά σημεία στον προγραμματισμό και τη διαχείριση έργων στο πλαίσιο της BRI (Mak & Tan, 2025).

Το Πακιστάν, βασικός συμμετέχων στον BRI, αντιμετώπισε επίσης πολλές προκλήσεις λόγω του COVID-19 που επηρέασε τα έργα του, όπως ο Οικονομικός Διάδρομος Κίνας-Πακιστάν (CPEC). Ο Zhang σημειώνει ότι, ενώ ο CPEC αντιπροσώπευε μια μετασχηματιστική ευκαιρία για το Πακιστάν, η πανδημία εισήγαγε εμπόδια που οδήγησαν στην αναστολή των εν εξελίξει κατασκευών και των εγκρίσεων για νέα έργα (Zhang Z. , 2023). Η κατασκευή σταθμών ηλεκτροπαραγωγής και δρόμων παρουσίασε καθυστερήσεις, καθώς η πανδημία δυσχέραινε τον συντονισμό των προσπάθειών μεταξύ των τοπικών και των κινεζικών αρχών, επηρεάζοντας την παράδοση βασικών υλικών και εργατικού δυναμικού. Η κατάσταση αυτή καταδεικνύει πώς οι κρίσεις υγείας μπορούν να εκθέσουν αδυναμίες στην υλικοτεχνική υποδομή των έργων και τη διακυβερνητική συνεργασία, εμποδίζοντας την οικονομική ανάπτυξη των συμμετεχόντων εθνών που εξαρτώνται από τις επενδύσεις BRI.

Επιπλέον, η πανδημία επιδείνωσε προϋπάρχουσες οικονομικές αδυναμίες σε χώρες που εξαρτώνται από την BRI για την ανάπτυξη. Κατά τη διάρκεια της επιδημίας COVID-19, χώρες όπως η Σρι Λάνκα αντιμετώπισαν αυξανόμενα χρέη από έργα υποδομής ευθυγραμμισμένα με την BRI, τα οποία κατέστησαν μη βιώσιμα λόγω της μειωμένης οικονομικής δραστηριότητας που προκάλεσε η πανδημία. Ο Mouritz τονίζει ότι η προσωρινή διακοπή της λειτουργίας των παγκόσμιων οικονομιών διατάραξε σοβαρά τις διεθνείς αλυσίδες εφοδιασμού στις οποίες βασίζονται πολλά έργα BRI, οδηγώντας σε παρατεταμένες καθυστερήσεις και αυξημένο κόστος των έργων. Τα ζητήματα αυτά επιδεινώνονται από την πρόκληση της εξυπηρέτησης των χρεών, ενώ παράλληλα παρατηρείται σημαντική μείωση των εγχώριων εσόδων. Η κατάσταση αυτή έχει προκαλέσει συζητήσεις στους πολιτικούς χώρους της Σρι Λάνκα σχετικά με τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα των μελλοντικών επενδύσεων BRI, δημιουργώντας σκεπτικισμό γύρω από τις δεσμεύσεις για έργα υψηλού κόστους (Mouritz, 2020).

Εκτός από τις υλικοτεχνικές και επιχειρησιακές ανησυχίες, η πανδημία επηρέασε επίσης το γεωπολιτικό τοπίο και τις διπλωματικές σχέσεις μεταξύ των χωρών-εταίρων της BRI. Η «διπλωματία των εμβολίων» της Κίνας ήταν μια αξιοσημείωτη πτυχή της εξωτερικής της πολιτικής κατά τη διάρκεια της COVID-19, καθώς το έθνος προσπάθησε να επεκτείνει την καλή θέληση στις χώρες που συμμετέχουν στην BRI παρέχοντας εμβόλια. Οι Liu κ.ά. καταδεικνύουν πώς αυτή η στρατηγική κίνηση έχει επιπτώσεις στις σχέσεις της Κίνας με τις χώρες υποδοχής, συμπεριλαμβανομένων εκείνων στην Αφρική και την Ασία. Προωθώντας τα εμβόλια και τη συνεργασία στον τομέα της υγείας ως μορφές διεθνούς βοήθειας, η Κίνα έχει

ως στόχο να εδραιώσει την επιρροή της και να ενισχύσει την αφοσίωση μεταξύ των χωρών που συμμετέχουν στον BRI. Ωστόσο, η προσέγγιση αυτή έχει επίσης εγείρει ανησυχίες σχετικά με τα κίνητρα πίσω από την εν λόγω βοήθεια, με τους επικριτές να υποστηρίζουν ότι εξυπηρετεί την ενίσχυση της στρατηγικής παρουσίας αντί να δίνει προτεραιότητα σε γνήσιες ανθρωπιστικές ανησυχίες (Liu, Huang, & Jin, 2022).

Οι επιπτώσεις της πανδημίας επεκτείνονται και στους ανθρώπινους πόρους, με την BRI να αντιμετωπίζει προκλήσεις όσον αφορά τη διαθεσιμότητα και την κινητικότητα του εργατικού δυναμικού. Ο κατασκευαστικός κλάδος, ζωτικής σημασίας για πολλά έργα BRI, αντιμετώπισε ελλείψεις ειδικευμένου εργατικού δυναμικού, καθώς οι διεθνείς ταξιδιωτικοί περιορισμοί εμπόδιζαν τους εργαζόμενους να φτάσουν στα εργοτάξια. Οι Gamil και Alhagar συζητούν πώς σημαντικά έργα που σχετίζονται με την BRI αντιμετώπισαν επιβραδύνσεις λόγω των περιορισμών σε ξένο εργατικό δυναμικό που ήταν απαραίτητο για εξειδικευμένες κατασκευαστικές εργασίες. Η αδυναμία διατήρησης των επιπέδων ειδικευμένου εργατικού δυναμικού καταδεικνύει πόσο διασυνδεδεμένα είναι τα έργα BRI με την παγκόσμια δυναμική των ανθρώπινων πόρων, γεγονός που καθιστά αναγκαία την επαναξιολόγηση των στρατηγικών για την εργασία στην εποχή μετά το COVID-19 (Gamil & Alhagar, 2020).

Επιπλέον, οι περιορισμοί στη δημόσια υγεία επηρέασαν τη συνολική δημόσια αντίληψη του BRI. Πολλές συμμετέχουσες χώρες εξέφρασαν ανησυχίες σχετικά με τις συνεχιζόμενες προκλήσεις ασφάλειας που συνδέονται με κατασκευαστικά έργα μεγάλης κλίμακας εν μέσω της πανδημίας. Οι Górniewicz και Zelkowski σημειώνουν ότι οι δημόσιες διαμαρτυρίες και η αντίσταση στις ξένες επενδύσεις εμφανίστηκαν καθώς τα έργα μετατοπίστηκαν σε κρίσεις υγείας, θέτοντας σε κίνδυνο τη σχέση μεταξύ των τοπικών κοινοτήτων και των ενδιαφερόμενων μερών της BRI. Στις Φιλιππίνες, για παράδειγμα, η κοινή γνώμη διχάστηκε όλο και περισσότερο, καθώς οι πολίτες συζητούσαν για την ιεράρχηση των μέτρων υγείας έναντι των επενδύσεων σε υποδομές που προωθούσε η BRI. Αυτή η πολυπλοκότητα υπογραμμίζει τις μεταβαλλόμενες πολιτικές αφηγήσεις γύρω από τα έργα BRI, αποκαλύπτοντας ότι η εμπλοκή της κοινότητας έχει γίνει όλο και πιο σημαντική για τον καθορισμό της μελλοντικής βιωσιμότητάς τους (Górniewicz & Zelkowski, 2020).

Τέλος, οι εμπορικές ανισορροπίες που επιδεινώθηκαν από την COVID-19 επηρέασαν επίσης τις επιδόσεις της BRI, καθώς τα έθνη παλεύουν με τη μείωση του όγκου του εμπορίου και τη διαταραχή της εφοδιαστικής. Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου ανέφερε απότομες μειώσεις στο παγκόσμιο εμπόριο κατά τη διάρκεια της κορύφωσης της πανδημίας, περιπλέκοντας τις αλυσίδες εφοδιασμού που σχετίζονται με τη BRI. Χώρες όπως η Αίγυπτος αντιμετώπισαν τρομερές συνέπειες, καθώς οι διαταραχές επηρέασαν τους τομείς εισαγωγών και εξαγωγών τους και καθυστέρησαν τα έργα υποδομής, ενώ ταυτόχρονα αυξήθηκαν οι τιμές των καταναλωτικών αγαθών (Buckley, 2020). Η οικονομική ύφεση κατέστησε αναγκαία τη διεξαγωγή συζητήσεων γύρω από στρατηγικές δέσμευσης της BRI που θα μπορούσαν να προσαρμοστούν σε απρόβλεπτες παγκόσμιες κρίσεις, προκαλώντας συστάσεις για την ενίσχυση της περιφερειακής συνεργασίας και της ανθεκτικότητας των επενδύσεων.

Συνοπτικά, οι πολυπλοκότητες που προέκυψαν από την πανδημία COVID-19 είχαν βαθιές επιπτώσεις στην Πρωτοβουλία BRI. Από τα διαταραγμένα χρονοδιαγράμματα κατασκευής στη Μαλαισία και το Πακιστάν έως τις ελλείψεις εργατικού δυναμικού που επηρεάζουν τα χρονοδιαγράμματα των έργων και τις επιπτώσεις της διπλωματίας των εμβολίων στη γεωπολιτική δυναμική, οι προκλήσεις που εισήγαγε η πανδημία υπογραμμίζουν την ανάγκη για μια προσαρμοστική προσέγγιση των έργων BRI.

3.2 Περιβαλλοντική βιωσιμότητα και τουρισμός

3.2.1 Περιβαλλοντικές προκλήσεις της BRI σε τουριστικούς προορισμούς

3.2.1.1 Ανάπτυξη υποδομών και καταστροφή οικοτόπων

Η πρωτοβουλία Belt and Road Initiative (BRI) έχει προκαλέσει σημαντική ανάπτυξη και επενδύσεις σε υποδομές σε όλες τις συμμετέχουσες χώρες, μεταμορφώνοντας δυνητικά τους τουριστικούς προορισμούς. Ωστόσο, αυτή η ταχεία ανάπτυξη δημιουργεί αρκετές περιβαλλοντικές προκλήσεις, ιδίως όσον αφορά την καταστροφή των οικοτόπων και τη βιωσιμότητα του τουρισμού. Καθώς τα έργα αυτά εξελίσσονται, η κατανόηση της αλληλεπίδρασης μεταξύ της ανάπτυξης των υποδομών, της περιβαλλοντικής υποβάθμισης και της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας του τουρισμού καθίσταται ζωτικής σημασίας.

Ένα από τα πρωταρχικά έργα που συνδέονται με την BRI είναι η κατασκευή και η ενίσχυση των δικτύων μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των δρόμων, των σιδηροδρόμων και των λιμένων. Τέτοιες υποδομές μπορούν να διευκολύνουν τον τουρισμό βελτιώνοντας την προσβασιμότητα σε απομακρυσμένες ή προηγουμένως υποβαθμισμένες περιοχές. Παρ' όλα αυτά, μελέτες δείχνουν ότι οι επεκτάσεις αυτές συχνά έχουν ως κόστος τη σημαντική απώλεια οικοτόπων και τη διατάραξη των οικοσυστημάτων. Για παράδειγμα, τα εκτεταμένα οδικά δίκτυα στη Νοτιοανατολική Ασία μπορούν να κατακερματίσουν τους πληθυσμούς της άγριας ζωής και να θέσουν σε κίνδυνο είδη όπως οι τίγρεις, καθιστώντας αναγκαία τη δημιουργία διαδρόμων άγριας ζωής για τον μετριασμό των επιπτώσεων αυτών των εξελίξεων. Πρόσφατες αξιολογήσεις των τοπικών προοπτικών σε περιοχές όπως το Καζακστάν αντικατοπτρίζουν επίσης τις ανησυχίες ότι, ενώ οι υποδομές μπορεί να ενισχύσουν την οικονομική αξία, θα μπορούσαν να υπονομεύσουν τους τοπικούς πολιτισμούς και τα φυσικά αξιοθέατα, απειλώντας έτσι τα μοναδικά χαρακτηριστικά που προσελκύουν εξ αρχής τους τουρίστες (Daye, Charman, Wang, & Suzhikova, 2019) (Dayoub, et al., 2024).

Η γεφύρωση του χάσματος μεταξύ της ανάπτυξης των υποδομών και της προστασίας του περιβάλλοντος είναι υψίστης σημασίας, ιδίως στο πλαίσιο του τουρισμού. Έχει διαπιστωθεί ότι η ικανοποίηση των τουριστών και οι αντιλαμβανόμενες εμπειρίες συνδέονται στενά με την υγεία και την ελκυστικότητα του φυσικού περιβάλλοντος. Οι περιοχές που υποφέρουν από περιβαλλοντική υποβάθμιση λόγω έργων υποδομής ενδέχεται να δουν μείωση της τουριστικής

ζήτησης, γεγονός που τελικά έρχεται σε αντίθεση με τους οικονομικούς στόχους της BRI. Οι παράκτιες περιοχές στη Νοτιοανατολική Ασία, για παράδειγμα, θα μπορούσαν να βιώσουν μειωμένη ελκυστικότητα εάν καταστραφούν οικολογικά συστήματα όπως τα μαγγρόβια, τα οποία επηρεάζουν άμεσα την ποιότητα της τουριστικής εμπειρίας (Chau, 2023).

Η εμπλοκή των τοπικών ενδιαφερομένων μερών είναι ζωτικής σημασίας για την αντιμετώπιση αυτών των ανησυχιών, καθώς τα ενδιαφερόμενα μέρη μπορούν να παρέχουν ανεκτίμητες γνώσεις σχετικά με τους κοινωνικοοικονομικούς και περιβαλλοντικούς κινδύνους που ενέχουν οι αλλαγές στις υποδομές. Η συμμετοχή της κοινότητας διευκολύνει τον προσδιορισμό βιώσιμων τουριστικών πρακτικών που συμβιβάζουν την οικονομική ανάπτυξη με την οικολογική διαχείριση. Για παράδειγμα, οι ενδιαφερόμενοι φορείς του Καζακστάν εξέφρασαν την ανησυχία τους ότι η ανεπαρκής τοπική εξουσία μπορεί να οδηγήσει στην αποδυνάμωση του ξεχωριστού εμπορικού σήματος της χώρας ως τουριστικού προορισμού, αυξάνοντας τον επείγοντα χαρακτήρα της θέσπισης συνεργατικών πλαισίων για τη διαχείριση των επιπτώσεων της BRI (Daye, Charman, Wang, & Suzhikova, 2019).

Επιπλέον, ο έλεγχος των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των έργων BRI αναδεικνύει μια αυξανόμενη έκκληση για την υιοθέτηση πράσινων πρωτοβουλιών στο πλαίσιο των εξελίξεων της Ζώνης και του Δρόμου. Η προοπτική αυτή ευνοεί τις δυνατότητες για καινοτόμες λύσεις που αποσκοπούν στον περιορισμό του περιβαλλοντικού αποτυπώματος των έργων υποδομής. Πρωτοβουλίες όπως το μοντέλο Green BRI προτείνουν μηχανισμούς για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης με τα πρότυπα περιβαλλοντικών επιδόσεων και την προώθηση της βιώσιμης ανάπτυξης σε όλα τα συμμετέχοντα έθνη (Zubedi, Zeng, Ali, Memon, & Zubedi, 2022). Η πρόκληση παραμένει η επιβολή και η ολοκληρωμένη εφαρμογή αυτών των προτύπων, ώστε να διασφαλιστεί ότι είναι εφαρμόσιμα και αποτελεσματικά στη διατήρηση της οικολογικής και πολιτιστικής ακεραιότητας των τουριστικών προορισμών.

Επιπλέον, το χάσμα μεταξύ των προβαλλόμενων και των αντιληπτών εικόνων των προορισμών καθίσταται κρίσιμο για την ανάλυση της αποτελεσματικότητας του τουρισμού στο πλαίσιο των έργων BRI. Η αναντιστοιχία μεταξύ προσδοκιών και πραγματικότητας μπορεί να εμποδίσει σοβαρά τις προοπτικές του τουρισμού, γεγονός που καθιστά αναγκαίο οι στρατηγικές διαχείρισης προορισμών να μην επικεντρώνονται μόνο στις υποδομές, αλλά να δίνουν επίσης προτεραιότητα στην περιβαλλοντική ακεραιότητα και την ενδυνάμωση της κοινότητας. Η επιτυχία της BRI στην προώθηση του βιώσιμου τουρισμού εξαρτάται τελικά από την εφαρμογή

ολοκληρωμένων πολιτικών που λαμβάνουν υπόψη την οικολογική προστασία παράλληλα με τους οικονομικούς στόχους (Chen, Xu, Liu, & Jiang, 2023).

Συμπερασματικά, ενώ η πρωτοβουλία Belt and Road προσφέρει σημαντικές ευκαιρίες για οικονομική ανάπτυξη μέσω της ανάπτυξης υποδομών, συνοδεύεται από σημαντικές περιβαλλοντικές προκλήσεις που θα μπορούσαν να υπονομεύσουν την ίδια την ανάπτυξη που επιδιώκει να προωθήσει στους τουριστικούς προορισμούς. Ως εκ τούτου, η προσεκτική αξιολόγηση των έργων, η εμπλοκή της κοινότητας και η δέσμευση για βιώσιμες πρακτικές θα είναι υψίστης σημασίας για να διασφαλιστεί ότι η ανάπτυξη των υποδομών δεν θα θέσει σε κίνδυνο την οικολογική ακεραιότητα στην οποία βασίζεται ο τουρισμός. Η ισορροπία των οικονομικών φιλοδοξιών με την περιβαλλοντική βιωσιμότητα θα υπαγορεύσει τελικά τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα των τουριστικών προορισμών κατά μήκος της BRI.

3.2.1.2 Ρύπανση και εξάντληση πόρων

Μία από τις πρωταρχικές περιβαλλοντικές προκλήσεις είναι η ρύπανση, ιδίως στις χώρες που υφίστανται ταχεία εκβιομηχάνιση λόγω της BRI. Οι κατασκευαστικές δραστηριότητες που είναι απαραίτητες για την ανάπτυξη οδηγούν σε αυξημένη ατμοσφαιρική ρύπανση, μόλυνση των υδάτων και υποβάθμιση του εδάφους που προκύπτει από την απορροή και τα συντρίμμια. Για παράδειγμα, η εισροή μηχανημάτων και οχημάτων κατασκευής συμβάλλει σημαντικά στις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα, επιδεινώνοντας τα υφιστάμενα προβλήματα ποιότητας του αέρα σε ήδη μολυσμένες περιοχές. Οι έρευνες δείχνουν ότι πολλές χώρες κατά μήκος του BRI συγκαταλέγονται μεταξύ των κορυφαίων εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα παγκοσμίως, κυρίως λόγω των ανεπαρκώς ρυθμιζόμενων βιομηχανικών δραστηριοτήτων που εντείνονται από τις άμεσες ξένες επενδύσεις, οι οποίες συχνά δίνουν προτεραιότητα στα οικονομικά οφέλη έναντι της προστασίας του περιβάλλοντος (Ge, et al., 2022).

Η εξάντληση των πόρων είναι μια άλλη κρίσιμη ανησυχία που συνδέεται με την BRI. Τα εκτεταμένα έργα υποδομής απαιτούν σημαντικές εισροές φυσικών πόρων, όπως το νερό, η ξυλεία και τα ορυκτά, θέτοντας έτσι σε κίνδυνο τη βιωσιμότητά τους. Η δυσχερής αυτή κατάσταση είναι ιδιαίτερα αισθητή σε αρκετές αναπτυσσόμενες οικονομίες κατά μήκος Δρόμου, όπου η εξισορρόπηση της οικονομικής ανάπτυξης με τη διατήρηση των πόρων αποτελεί σημαντική πρόκληση (Huang & Li, 2021). Για παράδειγμα, στο Πακιστάν, η επιθετική ώθηση για την ανάπτυξη που σχετίζεται με τον τουρισμό μπορεί να οδηγήσει στην

υπερ-εκμετάλλευση των τοπικών πόρων, επηρεάζοντας αρνητικά το περιβάλλον και περιορίζοντας τη διαθεσιμότητα παρθένων τοπίων που είναι απαραίτητα για τον βιώσιμο τουρισμό. Επιπλέον, η μελέτη δείχνει ότι η αύξηση του τουρισμού συχνά συσχετίζεται με την περιβαλλοντική υποβάθμιση, υποδεικνύοντας ότι καθώς αυξάνεται ο αριθμός των τουριστών, αυξάνεται και η υποβάθμιση των φυσικών οικοτόπων (Bano, J. Alam, Khan, & Liu, 2021).

Η BRI αυξάνει επίσης τον κίνδυνο λειψυδρίας σε διάφορες περιοχές. Πολλές πληγείσες περιοχές ήδη δυσκολεύονται με τη διαχείριση των υδάτων λόγω της αύξησης του πληθυσμού και των γεωργικών απαιτήσεων. Τα έργα υποδομής συνήθως διαταράσσουν τους τοπικούς υδρολογικούς κύκλους, με αποτέλεσμα τη μεταβολή της στάθμης των υπόγειων υδάτων και την υποβάθμιση της ποιότητας του νερού (Huang & Li, 2021). Η διαμάχη για τους υδάτινους πόρους μπορεί να γίνει οξεία, ιδίως σε περιοχές που μοιράζονται υδάτινα σώματα πέρα από τα εθνικά σύνορα, γεγονός που απαιτεί στρατηγικές συλλογικής διαχείρισης για την πρόληψη των συγκρούσεων και τη διασφάλιση της δίκαιης κατανομής (Ge, et al., 2022).

Επιπλέον, ενώ η BRI ενισχύει τη συνδεσιμότητα μεταξύ των χωρών, συχνά παραβλέπει τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις της ταχείας αστικοποίησης που ακολουθούν τις εξελίξεις των υποδομών. Οι αστικές περιοχές παρουσιάζουν γενικά πληθυσμιακές εξάρσεις λόγω των αναμενόμενων οικονομικών ευκαιριών, με αποτέλεσμα να αυξάνεται η πίεση στα συστήματα διαχείρισης αποβλήτων, στην ποιότητα του αέρα και στα τοπικά οικοσυστήματα (Huang & Li, 2021). Η απουσία βιώσιμου σχεδιασμού σε αυτές τις ταχέως αστικοποιούμενες περιοχές μπορεί να οδηγήσει σε ανεπαρκή διάθεση αποβλήτων και διαχείριση λυμάτων, επιδεινώνοντας περαιτέρω τα επίπεδα ρύπανσης σε ήδη επιβαρυνμένα περιβάλλοντα (Bano, J. Alam, Khan, & Liu, 2021).

Δεδομένων αυτών των περιβαλλοντικών προκλήσεων, απαιτούνται επείγουσες πολιτικές απαντήσεις για την ευθυγράμμιση της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας με τις στρατηγικές οικονομικής ανάπτυξης στο πλαίσιο του BRI. Η εφαρμογή λύσεων ανανεώσιμων πηγών ενέργειας κατά μήκος των διαδρομών αναδεικνύεται σε κρίσιμο τομέα εστίασης, με στόχο τον μετριασμό ορισμένων από τις αρνητικές περιβαλλοντικές συνέπειες που συνδέονται με την εξάρτηση από τα ορυκτά καύσιμα. Οι επενδύσεις στην πράσινη τεχνολογία θα μπορούσαν να προωθήσουν μια πιο βιώσιμη τουριστική βιομηχανία, αντιμετωπίζοντας παράλληλα αποτελεσματικά τις εκπομπές και τη χρήση των πόρων. Οι συνεργατικές προσπάθειες μεταξύ των χωρών που βρίσκονται κατά μήκος του BRI μπορούν να προωθήσουν την πράσινη

καινοτομία, ενθαρρύνοντας πιο βιώσιμες πρακτικές στην εξόρυξη πόρων και τη διαχείριση αποβλήτων (Xin, Zhao, & Bai, 2022).

Για την αποτελεσματική αντιμετώπιση αυτών των περιβαλλοντικών προκλήσεων, είναι απαραίτητο οι χώρες που συμμετέχουν στον BRI να υιοθετήσουν ολοκληρωμένες στρατηγικές περιβαλλοντικής διακυβέρνησης. Η ανάπτυξη ισχυρών ρυθμιστικών πλαισίων που επιβάλλουν περιβαλλοντικά πρότυπα θα διασφαλίσει ότι η επέκταση των υποδομών θα γίνει με υπευθυνότητα, ελαχιστοποιώντας το οικολογικό αποτύπωμα των έργων BRI (Ge, et al., 2022). Τα πλαίσια αυτά πρέπει επίσης να ενσωματώνουν τη δίκαιη συμμετοχή των τοπικών κοινοτήτων που επηρεάζονται από τα έργα αυτά, διασφαλίζοντας ότι οι ιδέες και οι ανάγκες τους θα λαμβάνονται υπόψη τόσο στα στάδια του σχεδιασμού όσο και στα στάδια της εκτέλεσης.

3.2.1.3 Κλιματική αλλαγή και εκπομπές αερίων θερμοκηπίου

Η κλιματική αλλαγή και οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου αποτελούν σημαντικές προκλήσεις στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας BRI και των συναφών αναπτύξεων υποδομών. Καθώς οι χώρες που συμμετέχουν στην BRI επιδίδονται σε βιομηχανική επέκταση και αναβάθμιση των υποδομών, η επακόλουθη αύξηση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου παρουσιάζει σοβαρές επιπτώσεις στην υπερθέρμανση του πλανήτη, γεγονός που απαιτεί επείγουσα εμπειρική διερεύνηση και πολιτική παρέμβαση.

Η BRI είναι πρωτίστως συνυφασμένη με τομείς που εξαρτώνται από ορυκτά καύσιμα, ιδίως τις υποδομές και τις μεταφορές, οι οποίοι αποτελούν τους κύριους συντελεστές των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (GHG). Οι εκτιμήσεις δείχνουν ότι οι εκπομπές από τον τομέα των μεταφορών είναι έτοιμες να κλιμακωθούν καθώς ανατίθενται πιο ενεργοβόρα έργα, όπως η ανάπτυξη σιδηροδρόμων, αυτοκινητοδρόμων και λιμένων (Souza Abreu, Santos, & Máximo Monteiro, 2022). Ειδικότερα, οι μεγαλύτερες γεωργικές και βιομηχανικές εξελίξεις στις αναπτυσσόμενες οικονομίες κατά μήκος του BRI είναι πιθανό να επιδεινώσουν τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου μέσω της εντατικοποιημένης εξόρυξης πόρων και των αλλαγών στη χρήση γης, επιταχύνοντας περαιτέρω τις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής (Toudert, et al., 2018).

Όσον αφορά τις μελλοντικές προβλέψεις, οι μελέτες τονίζουν ότι οι ανθρωπογενείς εκπομπές θα οδηγήσουν σε κλιματικά σενάρια και σε διάφορους βαθμούς αύξησης της θερμοκρασίας, γεγονός που θα μπορούσε να επηρεάσει βαθιά την υγεία του πληθυσμού. Για παράδειγμα, οι αυξημένες θερμοκρασίες μπορεί να οδηγήσουν σε πρόσθετη θνησιμότητα που σχετίζεται με τους καύσωνες, με τις περιοχές κατά μήκος του BRI να αναμένεται να βιώσουν αυτά τα δυσμενή αποτελέσματα πιο δραστικά λόγω των ανεπαρκών στρατηγικών προσαρμογής στο κλίμα (Gasparri, et al., 2017). Το γεγονός αυτό υπογραμμίζει την ανάγκη για πιο βιώσιμες αναπτυξιακές πορείες που θα επικεντρώνονται στη μείωση των εκπομπών με παράλληλη προώθηση της οικονομικής ανάπτυξης.

Επιπλέον, οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου που αποδίδονται στις κατασκευαστικές δραστηριότητες και στις μεταφορές υλικών που συνδέονται με τα έργα BRI είναι σημαντικές. Έχει αναφερθεί ότι η γεωργία και οι συναφείς αλλαγές στις χρήσεις γης συμβάλλουν περίπου στο 25% των παγκόσμιων εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, γεγονός που υποδηλώνει τον επείγοντα χαρακτήρα της μετάβασης σε πιο βιώσιμες πρακτικές (Toudert, et al., 2018). Η παραμέληση των οικολογικών εκτιμήσεων στις αξιολογήσεις των έργων μπορεί να οδηγήσει σε μακροπρόθεσμες συνέπειες, όπως ο κατακερματισμός των οικοτόπων και η απώλεια της βιοποικιλότητας που συνοδεύεται από αύξηση των επιπέδων εκπομπών.

Τα αποτελεσματικά μέτρα προσαρμογής που δίνουν έμφαση στις πράσινες υποδομές αναγνωρίζονται ολοένα και περισσότερο ως καίριας σημασίας για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής στο πλαίσιο των πρωτοβουλιών BRI. Η ενσωμάτωση πράσινων στρατηγικών μπορεί να ενισχύσει σημαντικά την κλιματική ανθεκτικότητα των αστικών τοπίων ξεπερνώντας τις παραδοσιακές προσεγγίσεις υποδομών (Ramya, 2017). Οι πράσινες υποδομές όχι μόνο δεσμεύουν τον άνθρακα, αλλά και ενισχύουν την αστική βιοποικιλότητα, μετριάσουν τις πλημμύρες και διαχειρίζονται τα όμβρια ύδατα, ελαχιστοποιώντας έτσι τις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής και συμβάλλοντας παράλληλα στην ευρύτερη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.

Οι επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής επεκτείνονται πέρα από τις εκπομπές- επηρεάζουν βαθιά και τα συστήματα ύδρευσης. Η έρευνα δείχνει ότι οι αλλαγές στη θερμοκρασία και τα πρότυπα βροχόπτωσης λόγω της κλιματικής αλλαγής αυξάνουν τη συχνότητα των βλαβών στην παροχή νερού, δημιουργώντας πρόσθετη πίεση στις υποδομές που έχουν δημιουργηθεί στο πλαίσιο του BRI (Fan, Zhang, Yu, Speitel, & Yu, 2023). Ως εκ τούτου, η διασφάλιση της

ανθεκτικότητας των συστημάτων παροχής νερού καθίσταται υψίστης σημασίας όχι μόνο για την αποφυγή διακοπών των υπηρεσιών αλλά και για την εφαρμογή στρατηγικών προσαρμογής που διατηρούν την οικολογική υγεία.

Επιπλέον, ο ρόλος των Τεχνολογιών Πληροφορικής και Επικοινωνιών (ΤΠΕ) στον μετριασμό των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου προσφέρει δυνητικές διεξόδους για τη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων που συνδέονται με τα έργα BRI. Η ενσωμάτωση λύσεων ΤΠΕ στον αστικό σχεδιασμό και τη διαχείριση των υποδομών μπορεί να βελτιστοποιήσει τη χρήση των πόρων, οδηγώντας σε ενεργειακή απόδοση και μειωμένες εκπομπές (Abdollahbeigi & Salehi, 2020). Για παράδειγμα, οι τεχνολογίες έξυπνων πόλεων που αξιοποιούν τα δεδομένα για τη λήψη αποφάσεων θα μπορούσαν να βελτιώσουν σημαντικά τη βιωσιμότητα σε διάφορους τομείς εντός των χωρών BRI.

Καθώς οι χώρες κατά μήκος του BRI αντιμετωπίζουν αυτές τις προκλήσεις, η αναγνώριση της διασύνδεσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής θα είναι απαραίτητη. Οι υπεύθυνοι χάραξης πολιτικής πρέπει να υιοθετήσουν ολοκληρωμένες προσεγγίσεις που εξετάζουν συνεκτικά τις στρατηγικές μετριασμού και προσαρμογής, συνοδευόμενες από ολοκληρωμένες αξιολογήσεις της ανθεκτικότητας των υποδομών έναντι των κλιματικών κινδύνων.

Οι κίνδυνοι που προκαλούνται από το έργο και αφορούν την κλιματική αλλαγή υπογραμμίζουν την ανάγκη λήψης προληπτικών μέτρων προσαρμογής για τη μείωση της τρωτότητας. Πρέπει να δοθεί προτεραιότητα στις υποδομές που μπορούν να αντέξουν τις συνέπειες της κλιματικής αλλαγής, ώστε να εξασφαλιστεί ότι η μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα ευθυγραμμίζεται με τους στόχους του BRI για την ενίσχυση της περιφερειακής συνδεσιμότητας και της οικονομικής ανάπτυξης. Επιπλέον, ένα ανθεκτικό πλαίσιο υποδομών μπορεί να μειώσει σημαντικά το μελλοντικό κόστος επισκευής και τις ζημιές που σχετίζονται με τις κλιματικές επιπτώσεις, ενισχύοντας την υπόθεση της έγκαιρης επένδυσης σε πράσινες υποδομές και καινοτόμες τεχνολογίες.

3.2.2 Περιβαλλοντικά Οφέλη της BRI σε τουριστικούς προορισμούς

3.2.2.1 Βιώσιμη Τουριστική Ανάπτυξη

Τα περιβαλλοντικά οφέλη της βιώσιμης τουριστικής ανάπτυξης στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας BRI είναι πολύπλευρα και διαθέτουν σημαντικές δυνατότητες για την ενίσχυση της οικολογικής διατήρησης με παράλληλη προώθηση της κοινωνικοοικονομικής ανάπτυξης. Είναι ζωτικής σημασίας η διερεύνηση διαφόρων πτυχών, συμπεριλαμβανομένης της οικολογικής αποδοτικότητας, της συμμετοχής της κοινότητας και της ενσωμάτωσης του τουρισμού με περιβαλλοντικές εκτιμήσεις.

Πρώτον, η οικολογική αποδοτικότητα στον τουρισμό έχει καταστεί σημαντική στο πλαίσιο της βιώσιμης ανάπτυξης. Μελέτες δείχνουν ότι η αστικοποίηση μπορεί να επηρεάσει θετικά την οικολογική αποτελεσματικότητα του τουρισμού, καθώς η βελτίωση των αστικών υποδομών συχνά συσχετίζεται με την καλύτερη διαχείριση των φυσικών πόρων που χρησιμοποιούνται στις τουριστικές δραστηριότητες. Οι πρακτικές βιώσιμου τουρισμού που δίνουν προτεραιότητα στην οικολογική αποδοτικότητα μπορούν να μειώσουν τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα, μεγιστοποιώντας παράλληλα τη διατήρηση του φυσικού περιβάλλοντος. Για παράδειγμα, σε περιοχές που υφίστανται αστικοποίηση που διευκολύνεται από την BRI, η εφαρμογή στρατηγικών που ενισχύουν την οικολογική αποδοτικότητα μπορεί να οδηγήσει σε οικονομικά οφέλη χωρίς να διακυβεύεται η οικολογική ακεραιότητα (Zhang, και συν., 2022) (Sun, Hou, Huang, & Yi, 2020).

Η συμμετοχή της κοινότητας είναι ένα άλλο κρίσιμο στοιχείο για την προώθηση του βιώσιμου τουρισμού. Η ανάπτυξη τουριστικών πρωτοβουλιών με βάση την κοινότητα, όπως το μοντέλο τουρισμού με βάλτους βουβάλια στο χωριό Paharangan, στο Νότιο Καλιμαντάν, υπογραμμίζει τη σημασία της τοπικής εμπλοκής (Huda, Karsudjono, & Sugiarto, 2024). Τέτοιες προσεγγίσεις τουρισμού καλλιεργούν την ενδυνάμωση της κοινότητας μέσω της κατάρτισης και της εκπαίδευσης, ενισχύοντας την ευαισθητοποίηση για τη διατήρηση του περιβάλλοντος και παρέχοντας παράλληλα οικονομικά οφέλη. Οι κοινότητες επωφελούνται από τα κοινά έσοδα που παράγονται από τον τουρισμό, τα οποία μπορούν να επανεπενδύονται σε τοπικές προσπάθειες διατήρησης, ενισχύοντας το παράδειγμα της βιώσιμης ανάπτυξης. Αυτή η προσέγγιση με επίκεντρο την κοινότητα ευθυγραμμίζεται καλά με τους στόχους της BRI,

προωθώντας τη συνεργασία μεταξύ των ενδιαφερομένων μερών για να διασφαλιστεί η επιτυχία των τουριστικών πρωτοβουλιών.

Επιπλέον, η ενσωμάτωση των αρχών του πράσινου τουρισμού έχει δείξει ότι υπόσχεται να αυξήσει την ικανοποίηση των τουριστών, ενώ παράλληλα αντιμετωπίζει τις περιβαλλοντικές ανησυχίες. Η έρευνα έχει τονίσει ότι τα φιλικά προς το περιβάλλον χαρακτηριστικά στους προορισμούς συμβάλλουν σημαντικά στις θετικές τουριστικές εμπειρίες, υποδεικνύοντας μια ευνοϊκή αντίληψη των πράσινων πρωτοβουλιών μεταξύ των ταξιδιωτών (Manojlonić, Stanovčić, & Perović, 2024). Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό στο πλαίσιο της BRI, όπου η προώθηση του φιλικού προς το περιβάλλον τουρισμού μπορεί να αναπτύξει τοπικές ταυτότητες, ενώ παράλληλα προωθεί τη διατήρηση της πολιτιστικής κληρονομιάς. Καθώς οι προορισμοί στρέφονται προς πρακτικές οικολογικού τουρισμού, μπορούν να βελτιώσουν τόσο τα περιβαλλοντικά όσο και τα οικονομικά αποτελέσματα, υποστηρίζοντας έτσι τη βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη (Lovelesh, Alariya, Adhupiya, Yadav, & Chand, 2024).

Στο πλαίσιο συγκεκριμένων έργων BRI, στοιχεία από τον Οικονομικό Διάδρομο Κίνας-Πακιστάν (CPEC) αποκαλύπτουν ότι τα αρχικά οικονομικά οφέλη μπορεί να επισκιάσουν τις οικολογικές ανησυχίες, εάν τα πλαίσια βιωσιμότητας δεν ενσωματωθούν στον τουριστικό σχεδιασμό. Οι υπεύθυνοι χάραξης πολιτικής πρέπει να διασφαλίσουν ότι οι πολιτικές για τον τουρισμό ευθυγραμμίζονται με τους στόχους της βιώσιμης ανάπτυξης για την εκπλήρωση τόσο των οικονομικών όσο και των περιβαλλοντικών στόχων σε μέρη όπως το Gilgit-Baltistan, όπου η διατήρηση της οικολογικής ισορροπίας είναι εξαιρετικά σημαντική (Nazneen, Xu, Jenkins, & Din, 2021).

Επιπλέον, για την αντιμετώπιση των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής, τα πλαίσια διακυβέρνησης είναι καθοριστικής σημασίας για την κατεύθυνση των πρακτικών βιώσιμου τουρισμού στις χώρες BRI. Η ισχυρή διακυβέρνηση ενθαρρύνει τη βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη με τη θέσπιση ρυθμιστικών πλαισίων που διευκολύνουν τις πράσινες πρωτοβουλίες και μετριάζουν τους περιβαλλοντικούς κινδύνους (Abdollahbeigi & Salehi, 2020). Οι κυβερνήσεις μπορούν να εφαρμόζουν πρακτικές που δίνουν προτεραιότητα στη διατήρηση παράλληλα με την τουριστική ανάπτυξη, διασφαλίζοντας ότι οι οικολογικές συνέπειες της τουριστικής ανάπτυξης αξιολογούνται και διαχειρίζονται διεξοδικά. Η αναγνώριση της σημασίας της διακυβέρνησης υπογραμμίζει την ανάγκη για διαφάνεια και συμμετοχή του κοινού για την αποτελεσματική εφαρμογή.

Επιπλέον, η ενσωμάτωση καινοτόμων τεχνολογιών στον τουρισμό μπορεί να ενισχύσει τη βιωσιμότητα, ιδίως όσον αφορά την προώθηση ενεργειακά αποδοτικών λύσεων στις επιχειρήσεις φιλοξενίας. Οι έρευνες δείχνουν ότι τα οικολογικά καινοτόμα ξενοδοχεία που ευθυγραμμίζουν τις υπηρεσίες τους με φιλικές προς το περιβάλλον πρακτικές είναι πιθανότερο να προσελκύσουν ταξιδιώτες με περιβαλλοντική συνείδηση, γεγονός που αντανακλά μια σημαντική αλλαγή στις προτιμήσεις των καταναλωτών (Sharma, Chen, Ramos, & Sharma, 2023) (Chang, Chanda, Zadeh, Hanifah, & Gui, 2024). Έτσι, η υιοθέτηση των τεχνολογικών εξελίξεων στις βιώσιμες πρακτικές μπορεί να συμβάλει τόσο στη διατήρηση των πελατών όσο και στη διατήρηση του περιβάλλοντος.

Κατά την εξέταση των ευρύτερων επιπτώσεων, η επιτυχής βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη παράλληλα με την BRI απαιτεί επίσης την αντιμετώπιση των κοινωνικοπολιτιστικών πτυχών των τοπικών κοινοτήτων. Η ενσωμάτωση των τοπικών παραδόσεων και πολιτισμών στις τουριστικές προσφορές μπορεί να βελτιώσει τις εμπειρίες των επισκεπτών, ενώ παράλληλα προάγει την περιβαλλοντική συνείδηση (Aman, Abbas, Mahmood, Nurunnabi, & Bano, 2019). Όταν οι τουρίστες εμπλέκονται με τα τοπικά έθιμα και πρακτικές, αυτό ενισχύει την εκτίμηση για το περιβάλλον και ενθαρρύνει την υπεύθυνη συμπεριφορά προς την αειφορία.

Τέλος, η δυνατότητα βελτίωσης της οικολογικής αποδοτικότητας της γεωργίας μέσω της ενσωμάτωσης του τουρισμού υπογραμμίζει τη διασύνδεση των διαφόρων τομέων. Η συνέργεια του τουρισμού και της γεωργίας μπορεί να αποφέρει σημαντικά περιβαλλοντικά οφέλη, όπως προκύπτει από μελέτες που εξετάζουν τις γεωργικές πρακτικές σε λεκάνες απορροής ποταμών στην Κίνα (Wang, Zhou, Xie, & Shi, 2022). Με την προώθηση βιώσιμων πρακτικών που εναρμονίζουν τον τουρισμό με τη γεωργική ανάπτυξη, οι ενδιαφερόμενοι φορείς μπορούν να συμβάλουν ολιστικά στην περιβαλλοντική βιωσιμότητα, ενισχύοντας παράλληλα τις τοπικές οικονομίες.

Εν κατακλείδι, τα περιβαλλοντικά οφέλη της βιώσιμης τουριστικής ανάπτυξης στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας BRI εξαρτώνται από μια πολύπλευρη προσέγγιση που διασυνδέει την οικολογική αποτελεσματικότητα, την ενδυνάμωση της κοινότητας, τις καινοτόμες τεχνολογίες, την ισχυρή διακυβέρνηση και τις κοινωνικοπολιτισμικές εκτιμήσεις. Καθώς τα έθνη ξεκινούν την οικονομική ανάπτυξη μέσω της BRI, είναι επιτακτική ανάγκη να διασφαλιστεί ότι η περιβαλλοντική ακεραιότητα παραμένει στο επίκεντρο των τουριστικών πολιτικών,

επιτυγχάνοντας τελικά βιώσιμη ανάπτυξη που ωφελεί τόσο την οικονομία, την κοινωνία όσο και το περιβάλλον.

3.2.2.1 Επενδύσεις στην καθαρή ενέργεια

Οι επενδύσεις σε καθαρή ενέργεια κατά μήκος της Πρωτοβουλίας Belt and Road (BRI) αποτελούν κρίσιμη πτυχή της προώθησης της βιώσιμης ανάπτυξης και της αντιμετώπισης της παγκόσμιας κλιματικής αλλαγής. Η BRI, η οποία αποσκοπεί στην ενίσχυση της συνδεσιμότητας των υποδομών και της οικονομικής ανάπτυξης μεταξύ των συμμετεχουσών χωρών, παρουσιάζει μια ουσιαστική ευκαιρία για τη διευκόλυνση της μετάβασης σε ανανεώσιμες πηγές ενέργειας με παράλληλο μετριασμό των δυσμενών περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Αυτή η ενσωμάτωση των επενδύσεων σε καθαρή ενέργεια μπορεί να διευκολύνει την οικονομική ανάπτυξη, τη σημαντική μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και τη βελτίωση της ποιότητας του τοπικού περιβάλλοντος.

Ένα σημαντικό χαρακτηριστικό των επενδύσεων σε καθαρή ενέργεια κατά μήκος του BRI είναι η δυνατότητα μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα σε όλα τα συμμετέχοντα κράτη. Η έρευνα δείχνει ότι οι επενδύσεις της Κίνας σε υποδομές ανανεώσιμων πηγών ενέργειας εντός των χωρών του BRI αναμένεται να οδηγήσουν σε σημαντικές μειώσεις των εκπομπών. Για παράδειγμα, οι Gu και Zhou ανέλυσαν τις επενδύσεις της Κίνας σε έργα ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι οι επενδύσεις σε 36 έργα ανανεώσιμων πηγών ενέργειας με εγκατεστημένη ισχύ 15,75 GW σε χώρες του BRI θα μπορούσαν να επιτύχουν μείωση των εκπομπών CO₂ κατά περίπου 48,69 εκατομμύρια τόνους (Zeng, Sheng, Gu, Wang, & Wang, 2022). Αυτό αποδεικνύει ότι οι στρατηγικές επενδύσεις σε καθαρές τεχνολογίες μπορούν να συμβάλουν άμεσα στις παγκόσμιες προσπάθειες μετριασμού της κλιματικής αλλαγής.

Επιπλέον, η αύξηση της εστίασης στις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας ενισχύει την ενεργειακή ανεξαρτησία των χωρών του BRI. Οι Meng et al. τονίζουν την αναγκαιότητα της μετάβασης από τα ορυκτά καύσιμα στις ανανεώσιμες πηγές για την επίτευξη ενεργειακής ασφάλειας και περιβαλλοντικής βιωσιμότητας (Meng, Sheng, & Akbar, 2024). Η εξάρτηση από τα ορυκτά καύσιμα όχι μόνο οδηγεί σε υψηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα, αλλά έχει επίσης ως αποτέλεσμα την υποβάθμιση του περιβάλλοντος που συνδέεται με τις διαδικασίες εξόρυξης πόρων. Επενδύοντας σε αιολικά, ηλιακά και υδροηλεκτρικά έργα, οι χώρες BRI μπορούν να

ενισχύσουν την ενεργειακή τους απόδοση και την ανθεκτικότητά τους έναντι εξωτερικών διακυμάνσεων στις τιμές της ενέργειας (Arif, 2024). Αυτή η στροφή μπορεί τελικά να προωθήσει ένα βιώσιμο ενεργειακό τοπίο που υποστηρίζει τη μακροπρόθεσμη οικονομική ανάπτυξη χωρίς να θέτει σε κίνδυνο την περιβαλλοντική υγεία.

Οι επενδύσεις σε καθαρή ενέργεια κατά μήκος του BRI θεωρούνται επίσης ως τρόποι προώθησης της κοινωνικής ισότητας και της κοινοτικής δέσμευσης. Οι Iftikhar κ.ά. υποστηρίζουν ότι υπάρχει μια στροφή μεταξύ των ενδιαφερομένων μερών σε όλο τον BRI προς την αντικατάσταση των μη ανανεώσιμων πηγών ενέργειας με καθαρές εναλλακτικές λύσεις, η οποία μπορεί να δημιουργήσει ευκαιρίες απασχόλησης στον τομέα της πράσινης ενέργειας (Iftikhar, Ullah, & Pinglu, 2024). Οι τοπικές κοινότητες μπορούν να επωφεληθούν από τα κατανεμημένα ενεργειακά συστήματα, τα οποία ενισχύουν την ενεργειακή προσβασιμότητα και προωθούν την ανάπτυξη χωρίς αποκλεισμούς, εμπλέκοντας τους κατοίκους σε πρωτοβουλίες ανανεώσιμων πηγών ενέργειας. Η συμμετοχή της κοινότητας σε έργα καθαρής ενέργειας είναι ζωτικής σημασίας για τη διασφάλιση της διαρκούς δέσμευσης για τη διατήρηση του περιβάλλοντος, ενώ παράλληλα τονώνει τις τοπικές οικονομίες (Iftikhar, Ullah, & Pinglu, 2024).

Επιπλέον, η σωστή διακυβέρνηση των επενδύσεων σε καθαρή ενέργεια είναι ζωτικής σημασίας για τη διασφάλιση βιώσιμων αποτελεσμάτων. Οι Coenen et al. υπογραμμίζουν την ανάγκη για ισχυρά πλαίσια περιβαλλοντικής διακυβέρνησης για την αποτελεσματική διαχείριση των διαφόρων έργων καθαρής ενέργειας που δρομολογούνται στο πλαίσιο του BRI (Coenen, Bager, Meyfroidt, Newig, & Challies, 2020). Χωρίς κατάλληλα ρυθμιστικά μέτρα, υπάρχει ο κίνδυνος τα έργα αυτά να μην επιτύχουν τους στόχους βιωσιμότητας, οδηγώντας ενδεχομένως σε περιβαλλοντική υποβάθμιση. Ως εκ τούτου, η ενσωμάτωση περιβαλλοντικών εκτιμήσεων στις διαδικασίες σχεδιασμού και υλοποίησης είναι ουσιαστικής σημασίας για την επιτυχία των πρωτοβουλιών καθαρής ενέργειας κατά μήκος του BRI.

Πέρα από τη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, οι επενδύσεις σε καθαρή ενέργεια αναμένεται να αποφέρουν ευρύτερα περιβαλλοντικά οφέλη, όπως η βελτίωση της ποιότητας του αέρα και η ενίσχυση της ανθεκτικότητας των οικοσυστημάτων. Η ανάπτυξη ανανεώσιμων πηγών ενέργειας μπορεί να συμβάλει στην ανακούφιση των επιπέδων ατμοσφαιρικής ρύπανσης που συνδέονται με την καύση ορυκτών καυσίμων, μειώνοντας στη συνέχεια το κόστος υγειονομικής περίθαλψης που σχετίζεται με προβλήματα υγείας που προκαλούνται από

τη ρύπανση. Επιπλέον, καθώς οι συμμετέχουσες χώρες ενισχύουν τα ενεργειακά τους χαρτοφυλάκια με καθαρές τεχνολογίες, δημιουργούν ευκαιρίες για καινοτομία σε ενεργειακά αποδοτικές πρακτικές, συμβάλλοντας στη βελτίωση των συνολικών μετρήσεων βιωσιμότητας εντός των δικαιοδοσιών τους (Hafeez, et al., 2019).

Ενώ οι επενδύσεις σε καθαρή ενέργεια παρουσιάζουν σημαντικά πλεονεκτήματα, εξακολουθούν να υπάρχουν προκλήσεις στα ποικίλα κοινωνικοοικονομικά πλαίσια των χωρών BRI. Οι οικονομικές ανισότητες μπορούν να επηρεάσουν το επίπεδο των επενδύσεων σε τεχνολογίες ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και τα επακόλουθα αποτελέσματά τους. Οι χώρες με περιορισμένους οικονομικούς πόρους μπορεί να αντιμετωπίσουν δυσκολίες στη μετάβαση από τα εξαρτώμενα από τον άνθρακα ενεργειακά συστήματα σε πιο πράσινες εναλλακτικές λύσεις, υπογραμμίζοντας την ανάγκη για χρηματοδοτικούς μηχανισμούς που υποστηρίζουν την απόκτηση καθαρών τεχνολογιών σε χώρες με χαμηλότερο εισόδημα κατά μήκος της BRI (Hussain, Li, Sattar, & Ilyas, 2022).

Επιπλέον, η επιτυχία των πρωτοβουλιών για καθαρή ενέργεια συνδέεται συχνά με την πολιτική σταθερότητα και την ποιότητα των θεσμών στις συμμετέχουσες χώρες. Μελέτες υποδεικνύουν ότι τα έθνη με σταθερές δομές διακυβέρνησης και διαφανείς κανονισμούς τείνουν να έχουν μεγαλύτερη επιτυχία στις επενδύσεις καθαρής ενέργειας λόγω της ενίσχυσης της εμπιστοσύνης των επενδυτών και της λογοδοσίας. Ως εκ τούτου, η ενίσχυση των θεσμικών πλαισίων εντός των χωρών BRI είναι ζωτικής σημασίας για να διασφαλιστεί ότι τα έργα καθαρής ενέργειας πληρούν τους περιβαλλοντικούς στόχους, προωθώντας παράλληλα την τοπική ανάπτυξη (Ali & Wang, 2023).

Συμπερασματικά, οι επενδύσεις στην καθαρή ενέργεια κατά μήκος της Πρωτοβουλίας Belt and Road αποτελούν στρατηγικό σύνδεσμο για την αντιμετώπιση των αλληλένδετων προκλήσεων της οικονομικής ανάπτυξης και της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας. Δίνοντας προτεραιότητα σε έργα ανανεώσιμης ενέργειας, η BRI βοηθά στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, ενώ παράλληλα προωθεί την κοινωνικοοικονομική ανάπτυξη, συμβάλλοντας τελικά σε μια πιο πράσινη παγκόσμια οικονομία. Ωστόσο, η αξιοποίηση αυτού του δυναμικού απαιτεί συνεργατικές προσπάθειες στη διακυβέρνηση, τη δέσμευση της κοινότητας και δίκαιους χρηματοδοτικούς μηχανισμούς που διευκολύνουν τη μετάβαση σε βιώσιμα ενεργειακά συστήματα σε διαφορετικά κοινωνικοοικονομικά πλαίσια.

Κεφάλαιο 4 Μελέτη Περίπτωσης I – Καζακστάν

4.1 Εισαγωγή

Το Καζακστάν αποτελεί μία από τις πλέον στρατηγικές χώρες του σύγχρονου Δρόμου του Μεταξιού, κατέχοντας κομβική γεωγραφική θέση στο κέντρο της Ευρασίας. Ως το μεγαλύτερο κράτος της Κεντρικής Ασίας και χώρα με εκτεταμένα σύνορα με την Κίνα, έχει καταστεί βασικός κόμβος στην Πρωτοβουλία Belt and Road (BRI), συμμετέχοντας ενεργά στον Οικονομικό Διάδρομο Κίνας–Κεντρικής Ασίας–Δυτικής Ασίας (CCWAEC). Η διασύνδεση με την Κίνα μέσω σιδηροδρόμων, οδικών αξόνων και κέντρων logistics, έχει αναβαθμίσει τη διεθνή σημασία της χώρας τόσο στο εμπόριο όσο και στον τουρισμό.

Η συμμετοχή του Καζακστάν στην BRI έχει συμβάλει στην ανάπτυξη κρίσιμων υποδομών, όπως ο σιδηροδρομικός διάδρομος Κίνας–Καζακστάν–Ευρώπης και το διεθνές logistic hub στο Khorgos, που λειτουργεί ως «ξηρό λιμάνι» στα σύνορα με την Κίνα. Οι υποδομές αυτές δεν εξυπηρετούν μόνο την εμπορική κινητικότητα, αλλά ενισχύουν και την τουριστική προσβασιμότητα προς και από τη χώρα, ιδιαίτερα για τις ανατολικές επαρχίες της.

Η ιστορική κληρονομιά του Καζακστάν, άρρηκτα συνδεδεμένη με τις διαδρομές του αρχαίου Δρόμου του Μεταξιού, σε συνδυασμό με την πολιτιστική του ποικιλομορφία και τα μοναδικά φυσικά τοπία, προσφέρει σημαντικές δυνατότητες για την ανάπτυξη του τουριστικού τομέα. Η παραδοσιακή νομαδική κουλτούρα, τα μουσουλμανικά ιερά, τα αρχαιολογικά μνημεία και τα εθνικά πάρκα διαμορφώνουν μια τουριστική ταυτότητα που μπορεί να αξιοποιηθεί σε συνδυασμό με τις αναπτυξιακές προοπτικές που προσφέρει η BRI.

Η παρούσα μελέτη περίπτωσης εξετάζει τον ρόλο του Καζακστάν στον τουρισμό του σύγχρονου Δρόμου του Μεταξιού, αναλύοντας τις επιδράσεις της BRI στην τουριστική του ανάπτυξη. Μέσα από την ανάλυση αυτή, επιχειρείται να αναδειχθεί το πώς μια χώρα με πλούσια πολιτιστική ταυτότητα και στρατηγική θέση μπορεί να αξιοποιήσει γεωπολιτικές πρωτοβουλίες για την ενίσχυση του τουριστικού της προϊόντος, συμβάλλοντας στην ευρύτερη προσπάθεια περιφερειακής ολοκλήρωσης και οικονομικής διαφοροποίησης.

4.2 Τουριστικό προφίλ Καζακστάν

Το Καζακστάν, η ένατη μεγαλύτερη χώρα στον κόσμο σε έκταση, χαρακτηρίζεται από μοναδική γεωγραφική και πολιτιστική ποικιλομορφία. Από τις ερήμους του νοτίου και κεντρικού τμήματος έως τις χιονισμένες οροσειρές του Τιέν Σαν στα νοτιοανατολικά και τις τεράστιες στέπες του βορρά, το Καζακστάν προσφέρει ένα πλούσιο και πολυδιάστατο τουριστικό απόθεμα. Παρά τις δυνατότητες αυτές, το τουριστικό του προφίλ παραμένει σχετικά ανεξερεύνητο από τη διεθνή αγορά, γεγονός που το καθιστά ιδανικό προορισμό για εναλλακτικό και βιωματικό τουρισμό.

Ένα από τα βασικά στατιστικά στοιχεία που αντικατοπτρίζουν την τουριστική βιομηχανία του Καζακστάν είναι ο αριθμός των αφίξεων και τα έσοδα που παράγονται. Η οικονομική συμβολή του τουρισμού στην οικονομία του Καζακστάν παρουσιάζει ανοδική τάση, αν και κατέχει σχετικά χαμηλή βάση. Για παράδειγμα, σύμφωνα με τις κυβερνητικές προβλέψεις, το Καζακστάν στοχεύει να αυξήσει τις διεθνείς τουριστικές αφίξεις από περίπου 830.000 σε τρία εκατομμύρια μέχρι το 2030 και να ανυψώσει τον εγχώριο τουρισμό του από πέντε εκατομμύρια σε οκτώ εκατομμύρια, εκτός από την αύξηση της συνεισφοράς του τουριστικού τομέα στο ΑΕΠ από 5,7% σε 8% (KOGABAYEV, 2024). Επιπλέον, τα έσοδα από τον διεθνή τουρισμό διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο στο ισοζύγιο πληρωμών του Καζακστάν, συμβάλλοντας σημαντικά στα έσοδα από τις εξαγωγές.

Οι πρωταρχικές αγορές για τον τουρισμό του Καζακστάν περιλαμβάνουν γειτονικές χώρες όπως η Ρωσία και το Ουζμπεκιστάν, καθώς και δυτικές αγορές που εκτιμούν τον περιπετειώδη και οικολογικό τουρισμό (Allayarov, Embergenov, & Han, 2018). Οι ταξιδιώτες από αυτές τις περιοχές έλκονται από την πλούσια πολιτιστική κληρονομιά του Καζακστάν, τα ιστορικά μνημεία και τα φυσικά τοπία, συμπεριλαμβανομένων αρκετών εθνικών πάρκων που απευθύνονται σε οικοτουρίστες. Ωστόσο, ενώ τα στατιστικά στοιχεία για τον τουρισμό είναι ελπιδοφόρα, παραμένει ένα κενό που πρέπει να αντιμετωπιστεί μέσω στοχευμένου μάρκετινγκ και ενισχυμένης υποδομής φιλοξενίας.

Οι βασικές μορφές τουρισμού στο Καζακστάν περιλαμβάνουν:

- Πολιτιστικός και ιστορικός τουρισμός: Η περιοχή του Τουρκιστάν, με το μανσωλείο του Khoja Ahmed Yasawi (μνημείο παγκόσμιας πολιτιστικής κληρονομιάς UNESCO), αποτελεί σημαντικό θρησκευτικό και ιστορικό προορισμό. Παράλληλα, πόλεις όπως η Ταράζ και η Σαΐραμ φέρουν έντονα τα ίχνη της εποχής του αρχαίου Δρόμου του Μεταξιού (Centre, 2003).
- Φυσιολατρικός και οικοτουρισμός: Το εθνικό πάρκο Charyn Canyon, η λίμνη Kaindy με τα βυθισμένα δέντρα, τα όρη Altai και η έρημος Altyn Emel αποτελούν ιδανικούς προορισμούς για πεζοπορία, κάμπινγκ, αναρρίχηση και παρατήρηση της άγριας ζωής.
- Αστικός και επιχειρηματικός τουρισμός: Οι δύο μεγαλύτερες πόλεις, Αλμάτι και Αστάνα, προσφέρουν σύγχρονες τουριστικές υπηρεσίες, διεθνείς εκδηλώσεις και συνεδριακό τουρισμό. Η Αστάνα, με τη φουτουριστική της αρχιτεκτονική, λειτουργεί ως πολιτική και διοικητική πρωτεύουσα και φιλοξενεί διεθνή φόρα, όπως το Astana Economic Forum.
- Αθλητικός και χειμερινός τουρισμός: Τα βουνά κοντά στην Αλμάτι φιλοξενούν δημοφιλή θέρετρα για σκι, όπως το Shymbulak και Medeu, προσελκύοντας τουρίστες από Κεντρική και Νότια Ασία.
- Νομαδικός και εθνολογικός τουρισμός: Η παραδοσιακή κληρονομιά των Καζάκων νομάδων προσφέρει εμπειρίες όπως διαμονή σε γιούρτες, παραδοσιακή κουζίνα, ιπποδρομίες και πολιτιστικά φεστιβάλ.

Η καζακική κυβέρνηση έχει εκπονήσει στρατηγικά πλάνα ανάπτυξης του τουριστικού τομέα, με βασικά προγράμματα όπως το “Nurly Zhol” και το “Tourism Development Concept 2023–2030”, που προβλέπουν ενίσχυση επενδύσεων, εκσυγχρονισμό υποδομών, επιδοτήσεις για τουριστικά projects, απλοποίηση της διαδικασίας visa, και την προώθηση της χώρας με το σύνθημα “Kazakhstan – The Land of the Great Steppe”. Ωστόσο, το Καζακστάν εξακολουθεί να αντιμετωπίζει ορισμένες προκλήσεις: ανεπαρκής διεθνής αναγνωρισιμότητα, γλωσσικά εμπόδια (περιορισμένη χρήση της αγγλικής), άνιση ποιότητα υπηρεσιών σε αγροτικές περιοχές και χαμηλό επίπεδο εξειδίκευσης στο ανθρώπινο δυναμικό. Παρόλα αυτά, με δεδομένη τη σύνδεση του με τον Δρόμο του Μεταξιού και την αυξανόμενη στήριξη μέσω της BRI, το Καζακστάν έχει τη δυνατότητα να μετασχηματιστεί σε περιφερειακό τουριστικό κόμβο της Κεντρικής Ασίας.

4.3 Επιδράσεις της BRI στον τουρισμό του Καζακστάν

Μία από τις πρωταρχικές επιπτώσεις της BRI στον τουρισμό στο Καζακστάν είναι ο εκσυγχρονισμός και η επέκταση των δικτύων μεταφορών. Οι εξελίξεις των υποδομών που συνδέονται με την BRI, συμπεριλαμβανομένων των σιδηροδρόμων και των αυτοκινητοδρόμων, έχουν σχεδιαστεί για να βελτιώσουν τη συνδεσιμότητα, διευκολύνοντας την πρόσβαση των τουριστών σε διάφορους προορισμούς εντός του Καζακστάν. Το διεθνές logistic hub στο Khorghos, στα σύνορα Καζακστάν–Κίνας, είναι το μεγαλύτερο "ξηρό λιμάνι" της Ευρασίας και πλέον λειτουργεί ως είσοδος για τουριστικές ροές από την Κίνα, είτε μέσω οδικής μετακίνησης είτε μέσω ταχύρρυθμων σιδηροδρόμων. Οι βελτιωμένες υποδομές μεταφορών μπορούν να οδηγήσουν σε πιο απρόσκοπτες ταξιδιωτικές εμπειρίες και πρόσβαση σε απομακρυσμένες γραφικές περιοχές, οι οποίες είναι απαραίτητες για την ενίσχυση της ελκυστικότητας του τουρισμού. Η ανάπτυξη του BRI περιλαμβάνει επίσης στοχευμένες επενδύσεις στα δίκτυα αεροπορικών μεταφορών, διευκολύνοντας την ομαλότερη σύνδεση μεταξύ του Καζακστάν και των διεθνών αγορών καθώς και επενδύσεις σε τουριστικά projects με κινεζική χρηματοδότηση, ιδίως σε ξενοδοχειακές μονάδες, θεματικά πάρκα και πολιτιστικά κέντρα σε πόλεις όπως το Turkistan, η Ταράζ και το Σαϊράμ. Η ενίσχυση των υποδομών αυτών επιτρέπει την υποδοχή μεγαλύτερου αριθμού τουριστών και βελτιώνει την ποιότητα των υπηρεσιών (Kamnde & Wu, 2024).

Επιπλέον, ως αποτέλεσμα αυτών των βελτιώσεων των υποδομών, το Καζακστάν μπορεί να αναμένει αύξηση της τουριστικής ζήτησης από τις χώρες που συμμετέχουν στην BRI, ιδίως από την Κίνα. Η BRI διευκολύνει τις μεγαλύτερες τουριστικές ροές με τον εξορθολογισμό των απαιτήσεων για έκδοση visa (visa-free policies) και την εφαρμογή πολιτικών που προωθούν τις τουριστικές συνεργασίες. Στο πλαίσιο αυτό, το Καζακστάν τοποθετείται ως ελκυστικός προορισμός για τους Κινέζους τουρίστες, οι οποίοι αναζητούν ευκαιρίες φιλοξενίας και βιωματικών ταξιδιών εκτός των συνόρων τους (Quer & Andreu, 2021).

Ταυτόχρονα, το Καζακστάν έχει αναγνωρίσει τη σημασία της προώθησης μιας θετικής αντίληψης του κοινού για την BRI και τα συναφή οφέλη της. Οι εθνοτικές και πολιτιστικές ανταλλαγές μεταξύ της Κίνας και του Καζακστάν είναι πιθανό να ενισχύσουν την αμοιβαία κατανόηση και να μετριάσουν τους πολιτιστικούς φραγμούς. Οι τοπικοί ενδιαφερόμενοι φορείς στο Καζακστάν ενθαρρύνονται να συμμετάσχουν σε διάλογο και συνεργατικές

προσπάθειες προώθησης του τουρισμού ως οδού για την ενίσχυση των διμερών δεσμών με την Κίνα (Daye, Charman, Wang, & Suzhikova, 2019). Υιοθετώντας μια προληπτική προσέγγιση στη διαχείριση των αφηγήσεων και των διαλόγων για τον τουρισμό, το Καζακστάν μπορεί να τοποθετηθεί αποτελεσματικά ως κόμβος πολιτιστικών ανταλλαγών που απευθύνεται τόσο σε ντόπιους όσο και σε υπερπόντιους τουρίστες, αποκομίζοντας έτσι κοινωνικοοικονομικά οφέλη.

Η άνοδος του τουρισμού που διευκολύνεται από την BRI ευθυγραμμίζεται με ευρύτερες εθνικές αναπτυξιακές στρατηγικές, όπως το πρόγραμμα «Nurly Zhol» ή «Φωτεινό Μονοπάτι» του Καζακστάν. Αυτή η στρατηγική ευθυγράμμιση παρέχει ένα πλαίσιο για την ενίσχυση της οικονομικής δυναμικής μέσω του τουρισμού και αυξάνει την προβολή του Καζακστάν στην παγκόσμια σκηνή (Pieper, 2020). Αξιοποιώντας τη στήριξη από το BRI, το Καζακστάν μπορεί να προωθήσει την τεράστια πολιτιστική του κληρονομιά, τη γραφική ομορφιά και τη φιλοξενία ως ελκυστικά στοιχεία του τουριστικού του τομέα. Τέτοιες πρωτοβουλίες αναμένεται να προσελκύσουν διεθνείς επισκέπτες, διαφοροποιώντας έτσι τις ροές εισοδήματος από τον τουρισμό για τη χώρα.

Επιπλέον, η BRI επηρεάζει τον τουρισμό μέσω της οικονομικής διαφοροποίησης. Με μεγάλη εξάρτηση από τα έσοδα από το πετρέλαιο και το φυσικό αέριο, η κυβέρνηση του Καζακστάν έχει αναγνωρίσει την ανάγκη διαφοροποίησης της οικονομίας σε τομείς όπως ο τουρισμός (Schagerl & Soldo, 2023). Η εμπλοκή στην τουριστική ανάπτυξη μέσω της BRI επιτρέπει στη χώρα να κατακτήσει μερίδιο της παγκόσμιας τουριστικής αγοράς, η οποία ευνοεί όλο και περισσότερο τις πρακτικές βιώσιμου τουρισμού ως κρίσιμο στοιχείο. Επενδύοντας σε υποδομές βιώσιμου τουρισμού και δημιουργώντας φιλικές προς το περιβάλλον ταξιδιωτικές εμπειρίες, το Καζακστάν μπορεί να ενισχύσει την ελκυστικότητά του, ενώ παράλληλα θα αντιμετωπίσει περιβαλλοντικά ζητήματα (Khan, Sandano, Pratt, & Farid, 2018).

Πέρα από την οικονομική και υλική διάσταση, η BRI συμβάλλει και στην ενίσχυση της πολιτιστικής ανταλλαγής μέσω πρωτοβουλιών όπως η ίδρυση Ινστιτούτων Κομφούκιου στο Καζακστάν, οι ανταλλαγές φοιτητών και η κοινή προώθηση του πολιτιστικού τουρισμού μεταξύ Κίνας και Καζακστάν. Τα πολιτιστικά αυτά έργα, συνδεδεμένα με την ιστορική κληρονομιά του Δρόμου του Μεταξιού, ενισχύουν την ταυτότητα της χώρας ως αυθεντικού και ασφαλούς προορισμού στην Κεντρική Ασία.

4.4 Στατιστικά και Γραφήματα

4.4.1 Διεθνείς τουριστικές αφίξεις

Από τα τέλη της δεκαετίας του 1990 έως τη δεκαετία του 2010, το Καζακστάν σημείωσε σταθερή αύξηση των διεθνών τουριστικών αφίξεων, από λίγο πάνω από 200.000 το 1996 σε πάνω από 8 εκατομμύρια μέχρι το 2019. Η αύξηση αυτή οφείλεται στην αυξημένη περιφερειακή συνδεσιμότητα, την οικονομική ανάπτυξη και τις προσπάθειες της κυβέρνησης να προωθήσει το Καζακστάν ως προορισμό τόσο για επαγγελματίες όσο και για ταξιδιώτες αναψυχής. Τα μοναδικά τοπία της χώρας, η νομαδική κληρονομιά και τα αναπτυσσόμενα αστικά κέντρα, όπως το Αλμάτι και η Αστάνα (τόρα Νουρ-Σουλτάν), προσέλκυαν επισκέπτες από γειτονικές χώρες και όχι μόνο.

Το 2020, η πανδημία COVID-19 προκάλεσε δραματική πτώση των αφίξεων, οι οποίες έπεσαν σε λίγο πάνω από 2 εκατομμύρια, καθώς τέθηκαν σε ισχύ παγκόσμιοι ταξιδιωτικοί περιορισμοί. Ο αντίκτυπος παρέμεινε μέχρι το 2021, με τους αριθμούς να μειώνονται περαιτέρω σε περίπου 1,3 εκατομμύρια.

Η ανάκαμψη άρχισε το 2022, με τις αφίξεις να ανακάμπτουν σε σχεδόν 4,7 εκατομμύρια, καθώς οι περιορισμοί χαλάρωσαν και η εμπιστοσύνη στα ταξίδια επέστρεψε. Η πραγματική άνοδος ήρθε το 2023 και το 2024: οι αφίξεις υπερδιπλασιάστηκαν σε 9,2 εκατομμύρια το 2023 και στη συνέχεια αυξήθηκαν εκ νέου σε ένα ρεκόρ 11,5 εκατομμυρίων το 2024. Αυτή η ταχεία αύξηση αποδίδεται σε διάφορους παράγοντες:

- Το καθεστώς απαλλαγής του Καζακστάν από την υποχρέωση θεώρησης visa για πολλές χώρες
- Επιθετικές εκστρατείες μάρκετινγκ για τον τουρισμό
- Βελτιωμένες υποδομές και νέες αεροπορικές συνδέσεις
- Μια παγκόσμια τάση για εξερεύνηση νέων, λιγότερο πολυσύχναστων προορισμών
- Η εστίαση της χώρας στον αειφόρο τουρισμό και τον τουρισμό περιπέτειας, αξιοποιώντας τη φυσική ομορφιά και την πολιτιστική κληρονομιά της

Kazakstan International Tourist Arrivals (1996-2024)

Year	Arrivals	Year	Arrivals
1996	202,000	2011	5,685,000
1997	284,000	2012	6,163,000
1998	257,000	2013	6,841,000
1999	394,000	2014	6,333,000
2000	1,683,000	2015	6,430,000
2001	2,693,000	2016	6,509,000
2002	3,678,000	2017	7,701,000
2003	3,237,000	2018	8,789,000
2004	4,291,000	2019	8,515,000
2005	4,365,000	2020	2,035,000
2006	4,707,000	2021	1,330,000
2007	5,311,000	2022	4,729,000
2008	4,117,000	2023	9,200,000
2009	3,774,000	2024	11,500,000
2010	4,097,000		



Σχήμα 7 Διεθνείς Τουριστικές Αφίξεις στο Καζακστάν (World Bank, 2020) (Sakenova, 2024) (Kazakhstan Sees Record-Breaking 11.5 Million Foreign Tourists in 2024, Doubling Arrivals Compared to the Previous Year: New updates you need to know, 2024)

4.4.2 Συμβολή του τουρισμού στο ΑΕΠ

Ο τουρισμός στο Καζακστάν διαδραμάτισε ιστορικά έναν μέτριο αλλά αυξανόμενο ρόλο στην εθνική οικονομία. Σύμφωνα με το ερευνητικό άρθρο (Allayarov, Embergenov, & Han, 2018), ο τομέας συνεισέφερε μόλις το 0,3% του ΑΕΠ στις αρχές της δεκαετίας του 1990 και παρέμεινε κάτω από το 1% για μεγάλο μέρος της μετασοβιετικής περιόδου. Ωστόσο, με κυβερνητικές πρωτοβουλίες όπως το «Σχέδιο ανάπτυξης της τουριστικής βιομηχανίας 2020» καθώς και την πρωτοβουλία BRI, το μερίδιο του τομέα αυξήθηκε σταδιακά. Μέχρι το 2012, η συμβολή του τουρισμού στο ΑΕΠ είχε αυξηθεί στο 0,68% και μέχρι το 2014 εξακολουθούσε να είναι γύρω στο 0,3%. Το Παγκόσμιο Οικονομικό Φόρουμ ανέφερε ένα σημαντικό άλμα στο 1,6% (περίπου 3,08 δισ. δολάρια) το 2017, αντανακλώντας τόσο την αύξηση των αφίξεων όσο και τη βελτίωση των υποδομών. Οι κυβερνητικές προβλέψεις και οι πρόσφατες τάσεις δείχνουν ότι ο τομέας θα μπορούσε να φτάσει το 2-3% του ΑΕΠ τα επόμενα χρόνια, ιδίως καθώς το Καζακστάν διαφοροποιεί την οικονομία του και επενδύει στις τουριστικές υποδομές.

Συμβολή του Τουρισμού στο ΑΕΠ του Καζακστάν (Πίνακας)

Έτος	Συμβολή στο ΑΕΠ (%)	Σημειώσεις/Πηγή
1991	0.3	Πρώιμη μετασοβιετική περίοδος
1992	0.09	
1993	0.06	
1994	0.08	
2012	0.68	Σταδιακή αύξηση
2014	0.3	Costa et al., 2014
2015	1.6	662,9 δισ. ΚΖΤ
2017	1.6	\$3,08 δισ. WEF
2020	1.6	Εκτίμηση, πριν την πανδημία
2023	2.0	Εκτίμηση, αριθμοί ρεκόρ
2026	1.8	1.268,2 δισ. ΚΖΤ
2030	3.0	Κυβερνητικός στόχος (γενικά)



Σχήμα 8 Συμβολή του τουρισμού στο ΑΕΠ του Καζακστάν (Allayarov, Embergenov, & Han, 2018)

Κεφάλαιο 5 Μελέτη Περίπτωσης II – Βιετνάμ

5.1 Εισαγωγή

Το Βιετνάμ αποτελεί μία από τις πλέον δυναμικές και ταχέως αναπτυσσόμενες χώρες της Νοτιοανατολικής Ασίας, διαδραματίζοντας κομβικό ρόλο στον σύγχρονο Δρόμο του Μεταξιού και ειδικότερα στον Οικονομικό Διάδρομο Κίνας–Χερσονήσου Ινδοκίνας (CICPEC) της Πρωτοβουλίας Belt and Road (BRI). Η γεωγραφική του θέση, με εκτεταμένα σύνορα με την Κίνα και μεγάλη ακτογραμμή στη Νότια Σινική Θάλασσα, το καθιστά στρατηγικό σημείο διασύνδεσης για το εμπόριο, τις μεταφορές και τον τουρισμό στην ευρύτερη περιοχή της ASEAN. Η συμμετοχή του Βιετνάμ στην BRI έχει οδηγήσει σε σημαντικές επενδύσεις σε υποδομές, όπως η αναβάθμιση σιδηροδρομικών γραμμών, η κατασκευή νέων αυτοκινητοδρόμων και η επέκταση λιμένων, ενισχύοντας τη συνδεσιμότητα τόσο με την Κίνα όσο και με τις γειτονικές χώρες της Ινδοκίνας. Αυτές οι υποδομές διευκολύνουν τη ροή αγαθών, υπηρεσιών και ανθρώπων, ενώ παράλληλα ενισχύουν την τουριστική προσβασιμότητα και δημιουργούν νέες ευκαιρίες για οικονομική συνεργασία και ανάπτυξη.

Το Βιετνάμ διαθέτει πλούσια πολιτιστική κληρονομιά, μοναδικά φυσικά τοπία και μεγάλη ποικιλία τουριστικών προϊόντων, από ιστορικές πόλεις και μνημεία παγκόσμιας κληρονομιάς έως παραθαλάσσια θέρετρα, οικοτουριστικές διαδρομές και γαστρονομικές εμπειρίες. Η παραδοσιακή βιετναμέζικη κουλτούρα, τα φεστιβάλ, η τοπική κουζίνα και η φιλοξενία των κατοίκων αποτελούν σημαντικά πλεονεκτήματα για την τουριστική του ταυτότητα. Παράλληλα, η ταχεία οικονομική ανάπτυξη, η βελτίωση των υποδομών και η αυξανόμενη διεθνής αναγνωρισιμότητα έχουν καταστήσει το Βιετνάμ έναν από τους πιο ελκυστικούς ανερχόμενους προορισμούς της Ασίας. Η τουριστική ανάπτυξη του Βιετνάμ ενισχύεται περαιτέρω από τη στρατηγική του θέση ως γέφυρα μεταξύ Ανατολής και Δύσης, αλλά και από τη συμμετοχή του σε περιφερειακές και διεθνείς συνεργασίες. Η ένταξη σε δίκτυα όπως η ASEAN και η στενή συνεργασία με την Κίνα στο πλαίσιο της BRI έχουν διευρύνει τις δυνατότητες προσέλκυσης επισκεπτών από γειτονικές και μακρινές αγορές. Επιπλέον, η βελτίωση της αεροπορικής και οδικής συνδεσιμότητας, καθώς και οι ευνοϊκές πολιτικές θεωρήσεων, έχουν συμβάλει στην αύξηση των διεθνών αφίξεων και στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του τουριστικού προϊόντος της χώρας.

5.2 Τουριστικό προφίλ Βιετνάμ

Το Βιετνάμ έχει εξελιχθεί σε έναν από τους πιο δημοφιλείς και ταχέως αναπτυσσόμενους τουριστικούς προορισμούς της Νοτιοανατολικής Ασίας, προσελκύοντας το 2019 πάνω από 18 εκατομμύρια διεθνείς επισκέπτες, αριθμός που τοποθετεί τη χώρα στην κορυφή της περιφέρειας. Η τουριστική βιομηχανία συμβάλλει σημαντικά στην εθνική οικονομία, με το μερίδιο του τουρισμού στο ΑΕΠ να αυξάνεται σταθερά τα τελευταία χρόνια. Η χώρα προσφέρει ένα εντυπωσιακό μωσαϊκό εμπειριών, συνδυάζοντας πολιτισμό, ιστορία, φύση και σύγχρονες υποδομές. Το Ανόι, η πρωτεύουσα, αποτελεί ζωντανό παράδειγμα της συνύπαρξης παραδοσιακής αρχιτεκτονικής και γαλλικής αποικιακής κληρονομιάς, με τη λίμνη Hoan Kiem και την Παλιά Πόλη να προσελκύουν χιλιάδες τουρίστες καθημερινά. Η Χο Τσι Μινχ (πρώην Σαϊγκόν) είναι το οικονομικό κέντρο της χώρας, γνωστή για τους ουρανοξύστες, τις αγορές και τα ιστορικά μουσεία, όπως το Μουσείο Πολέμου.

Ο κόλπος Χαλόνγκ (Ha Long Bay), μνημείο παγκόσμιας φυσικής κληρονομιάς της UNESCO, αποτελεί ίσως το πιο εμβληματικό φυσικό αξιοθέατο του Βιετνάμ, με τα χιλιάδες ασβεστολιθικά νησάκια και τις σπηλιές του να προσφέρουν μοναδικές εμπειρίες κρουαζιέρας και θαλάσσιων δραστηριοτήτων. Το Χόι Αν, επίσης μνημείο της UNESCO, ξεχωρίζει για τη διατηρημένη παλιά πόλη, τα πολύχρωμα φανάρια και τη γαστρονομική του σκηνή, ενώ το Χουέ, η παλιά αυτοκρατορική πρωτεύουσα, εντυπωσιάζει με τα αυτοκρατορικά ανάκτορα και τους τάφους των βασιλέων της δυναστείας Nguyen. Στα παραθαλάσσια θέρετρα του Ντα Νανγκ και της Νιά Τρανγκ, οι επισκέπτες απολαμβάνουν σύγχρονες ξενοδοχειακές μονάδες, αμμόδεις παραλίες και θαλάσσια σπορ, ενώ το νησί Φου Κουόκ έχει αναδειχθεί σε κορυφαίο προορισμό για πολυτελείς διακοπές και οικοτουρισμό, με προστατευόμενα φυσικά πάρκα και καταδύσεις σε κοραλλιογενείς υφάλους.

Η βιετναμέζικη κουζίνα αποτελεί από μόνη της σημαντικό πόλο έλξης, με πιάτα όπως το phở (σούπα με νουντλς), τα spring rolls, το bánh mì (σάντουιτς με γαλλικές επιρροές) και τον καφέ με συμπυκνωμένο γάλα να έχουν αποκτήσει διεθνή φήμη. Τα τοπικά φεστιβάλ, όπως το Tet (βιετναμέζικη Πρωτοχρονιά), το Φεστιβάλ των Φαναριών στο Χόι Αν και το Φεστιβάλ του Μεσαίου Φθινοπώρου, προσφέρουν αυθεντικές πολιτιστικές εμπειρίες.

Τα τελευταία χρόνια, το Βιετνάμ έχει επενδύσει σημαντικά στη βελτίωση των τουριστικών υποδομών. Ενδεικτικά, το νέο διεθνές αεροδρόμιο Long Thanh κοντά στη Χο Τσι Μινχ αναμένεται να ενισχύσει περαιτέρω τη συνδεσιμότητα, ενώ η αναβάθμιση του σιδηροδρομικού δικτύου και η κατασκευή νέων αυτοκινητοδρόμων διευκολύνουν τις μετακινήσεις εντός της χώρας. Παράλληλα, η κυβέρνηση έχει υιοθετήσει ευέλικτες πολιτικές θεωρήσεων, επιτρέποντας την ηλεκτρονική έκδοση visa για πολίτες δεκάδων χωρών, γεγονός που έχει συμβάλει στην αύξηση των αφίξεων από νέες αγορές, όπως η Ινδία, η Ρωσία και η Μέση Ανατολή. Παρά τη ραγδαία ανάπτυξη, το Βιετνάμ αντιμετωπίζει προκλήσεις όπως η διαχείριση της τουριστικής ροής σε δημοφιλείς προορισμούς, η προστασία του περιβάλλοντος και η διατήρηση της πολιτιστικής αυθεντικότητας. Ωστόσο, η χώρα έχει επιδείξει ανθεκτικότητα, όπως φάνηκε και από την ταχεία ανάκαμψη μετά την πανδημία COVID-19, με τις διεθνείς αφίξεις να επιστρέφουν σχεδόν στα προ της πανδημίας επίπεδα μέσα σε σύντομο χρονικό διάστημα.

Συνολικά, το τουριστικό προφίλ του Βιετνάμ χαρακτηρίζεται από ποικιλομορφία και αυξανόμενη διεθνή αναγνωρισιμότητα καθιστώντας τη χώρα έναν από τους πλέον ανερχόμενους προορισμούς της Ασίας και βασικό παίκτη στον τουρισμό του σύγχρονου Δρόμου του Μεταξιού.

5.3 Επιδράσεις της BRI στον τουρισμό του Βιετνάμ

Η ένταξη του Βιετνάμ στην Πρωτοβουλία Belt and Road (BRI) έχει επιφέρει σημαντικές αλλαγές στον τουριστικό τομέα της χώρας, τόσο σε επίπεδο υποδομών όσο και σε επίπεδο στρατηγικής ανάπτυξης και διεθνούς προβολής. Η BRI, μέσω του Οικονομικού Διαδρόμου Κίνας–Χερσονήσου Ινδοκίνας (CICPEC), έχει ενισχύσει τη διασυνδεσιμότητα του Βιετνάμ με την Κίνα και τις υπόλοιπες χώρες της Νοτιοανατολικής Ασίας, δημιουργώντας νέες ευκαιρίες για τουριστική ανάπτυξη. Η βελτίωση της συνδεσιμότητας έχει ενισχύσει και τις ροές από άλλες χώρες της ASEAN, όπως το Λάος, η Καμπότζη και η Ταϊλάνδη, με τις οδικές και σιδηροδρομικές διασυννοριακές διαδρομές να γίνονται όλο και πιο δημοφιλείς για οργανωμένες εκδρομές και τουριστικά πακέτα.

Παραδείγματα έργων υποδομής και τουριστικής ανάπτυξης (Huyen, n.d.)

- Σιδηροδρομική γραμμή Χανόι–Νανίνγκ: Η αναβάθμιση της διασυννοριακής σιδηροδρομικής σύνδεσης μεταξύ του Ανόι και της κινεζικής πόλης Νανίνγκ έχει διευκολύνει τη μετακίνηση τουριστών και εμπορευμάτων, μειώνοντας τον χρόνο ταξιδιού και ενισχύοντας τις οργανωμένες τουριστικές ροές μεταξύ των δύο χωρών.
- Αυτοκινητόδρομος Noi Bai–Lao Cai: Ο αυτοκινητόδρομος αυτός, που συνδέει το Ανόι με τα σύνορα της Κίνας, έχει βελτιώσει σημαντικά την πρόσβαση σε δημοφιλείς τουριστικούς προορισμούς όπως το Σαπά (Sapa), γνωστό για τα ορεινά τοπία και τις εθνοτικές μειονότητες, προσελκύοντας τόσο Κινέζους όσο και διεθνείς τουρίστες.
- Λιμάνι Lach Huyen (Χάι Φονγκ): Η κατασκευή και επέκταση του λιμανιού, με κινεζική χρηματοδότηση και τεχνογνωσία, έχει ενισχύσει τη θαλάσσια συνδεσιμότητα και επιτρέπει την προσέλκυση μεγάλων κρουαζιερόπλοιων, συμβάλλοντας στην ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στη βόρεια ακτή του Βιετνάμ.
- Sun World Ba Na Hills (Ντα Νανγκ): Πρόκειται για ένα θεματικό πάρκο και συγκρότημα ψυχαγωγίας που έχει γίνει ιδιαίτερα δημοφιλές στους Κινέζους τουρίστες, με το εμβληματικό Golden Bridge να αποτελεί πλέον διεθνές σύμβολο του βιετναμέζικου τουρισμού.
- Αεροδρόμιο Long Thanh: Το νέο διεθνές αεροδρόμιο κοντά στη Χο Τσι Μινχ, που βρίσκεται υπό κατασκευή, αναμένεται να αυξήσει σημαντικά τη διασυνδεσιμότητα με

την Κίνα και άλλες ασιατικές αγορές, διευκολύνοντας την πρόσβαση σε όλη τη νότια περιοχή της χώρας.

- Διασυνοριακά τουριστικά πάρκα: Στα σύνορα με την Κίνα, έχουν δημιουργηθεί κοινές τουριστικές ζώνες, όπως το Friendship International Tourism Zone (στην περιοχή Mong Cai–Dongxing), που επιτρέπουν την ελεύθερη μετακίνηση τουριστών μεταξύ των δύο χωρών για συγκεκριμένες διαδρομές και δραστηριότητες.

Επενδύσεις και συνεργασίες

Η BRI έχει προσελκύσει σημαντικές επενδύσεις στον ξενοδοχειακό τομέα, με την κατασκευή νέων μονάδων από κινεζικές και διεθνείς αλυσίδες, καθώς και στη δημιουργία συνεδριακών και εκθεσιακών κέντρων που ενισχύουν τον συνεδριακό τουρισμό (MICE). Παράλληλα, έχουν υλοποιηθεί κοινές καμπάνιες μάρκετινγκ και πολιτιστικές ανταλλαγές, όπως το “Vietnam–China Tourism and Culture Festival”, που προωθούν τη διασυνοριακή τουριστική συνεργασία.

Προκλήσεις και προοπτικές

Η ταχεία ανάπτυξη που συνδέεται με την BRI συνοδεύεται και από προκλήσεις. Η αυξημένη τουριστική ροή σε δημοφιλείς προορισμούς, όπως το Χαλόνγκ και το Χόι Αν, έχει δημιουργήσει πιέσεις στις τοπικές υποδομές και στο περιβάλλον, ενώ η εξάρτηση από συγκεκριμένες αγορές, όπως η Κίνα, καθιστά τον τομέα ευάλωτο σε εξωτερικές διακυμάνσεις (π.χ. πανδημία, γεωπολιτικές εντάσεις). Παράλληλα, η ανάγκη για καλύτερο συντονισμό μεταξύ τοπικών και εθνικών αρχών, καθώς και η διασφάλιση της βιωσιμότητας των τουριστικών επενδύσεων, παραμένουν κρίσιμα ζητήματα (Yu H. , 2024).

Συνολικά, η BRI έχει λειτουργήσει ως καταλύτης για τον εκσυγχρονισμό και τη διεθνοποίηση του βιετναμέζικου τουρισμού, προσφέροντας νέες ευκαιρίες αλλά και αναδεικνύοντας την ανάγκη για ισορροπημένη και βιώσιμη ανάπτυξη, με σεβασμό στην πολιτιστική κληρονομιά και το φυσικό περιβάλλον της χώρας.

5.4 Στατιστικά και Γραφήματα

5.4.1 Διεθνείς τουριστικές αφίξεις

1. Πρώιμη ανάπτυξη (1995-αρχές της δεκαετίας του 2000): Ο τουρισμός ήταν ακόμη σχετικά σε αρχικό στάδιο, με αφίξεις σε χαμηλά εκατομμύρια. Η έμφαση δόθηκε στη δημιουργία βασικών υποδομών και στην προώθηση βασικών αξιοθέατων.

Επιταχυνόμενη ανάπτυξη (μέσα της δεκαετίας του 2000 έως το 2019): Αυτή ήταν μια περίοδος άνθησης. Οι αφίξεις εκτοξεύτηκαν από περίπου 3-4 εκατομμύρια στα μέσα της δεκαετίας του 2000 σε 18 εκατομμύρια το 2019. Η ανάπτυξη αυτή οφειλόταν σε διάφορους παράγοντες:

- Βελτίωση των υποδομών: Ανάπτυξη νέων αεροδρομίων, δρόμων και ξενοδοχείων.
- Χαλαρή πολιτική θεωρήσεων visa: Σταδιακή χαλάρωση των απαιτήσεων θεώρησης για περισσότερες χώρες.
- Αύξημένη παγκόσμια ευαισθητοποίηση: Αποτελεσματικές εκστρατείες μάρκετινγκ και θετική διαφήμιση από στόμα σε στόμα.
- Διαφορετικές προσφορές: Επέκταση πέραν των παραδοσιακών πολιτιστικών χώρων σε παραθαλάσσια θέρετρα, τουρισμό περιπέτειας και γαστρονομικές εμπειρίες.
- Περιφερειακή συνδεσιμότητα: Αύξηση των αεροπορικών δρομολογίων από βασικές ασιατικές αγορές όπως η Κίνα, η Νότια Κορέα και η Ιαπωνία.

Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, το Βιετνάμ έγινε ένας σημαντικός παίκτης στον τουρισμό της Νοτιοανατολικής Ασίας, προσελκύοντας ένα μείγμα από ταξιδιώτες με χαμηλό προϋπολογισμό, backpackers και όλο και περισσότερο, τουρίστες πολυτελείας.

2. Το σοκ της πανδημίας (2020-2022)

Την περίοδο αυτή σημειώθηκε μια άνευ προηγουμένου κατάρρευση του διεθνούς τουρισμού λόγω της πανδημίας COVID-19 και των αυστηρών παγκόσμιων ταξιδιωτικών περιορισμών.

Αρχική πτώση (2020): Αφίξεις: Οι αφίξεις μειώθηκαν κατακόρυφα από 18 εκατομμύρια το 2019 σε 3,8 εκατομμύρια το 2020, καθώς τα σύνορα έκλεισαν τον Μάρτιο του 2020.

Χαμηλότερο σημείο (2021): Αυτό ήταν το ναδίρ, με μόλις 157.000 διεθνείς επισκέπτες. Ο αριθμός αυτός αντιπροσωπεύει σχεδόν πλήρη διακοπή του διεθνούς τουρισμού, καθώς οι περισσότεροι από αυτούς θα ήταν βασικοί ταξιδιώτες ή πολίτες που επέστρεφαν. Η εστίαση μετατοπίστηκε εξ ολοκλήρου στον εγχώριο τουρισμό για να κρατηθεί η βιομηχανία ζωντανή.

Σταδιακή επαναλειτουργία (2022): Καθώς οι περιορισμοί χαλάρωναν σε παγκόσμιο επίπεδο, το Βιετνάμ άρχισε μια προσεκτική επαναλειτουργία, με αποτέλεσμα μια μικρή αύξηση σε 3,66 εκατομμύρια αφίξεις. Αυτό ήταν ακόμη πολύ κάτω από τα προ της πανδημίας επίπεδα, αλλά σηματοδότησε την αρχή της ανάκαμψης.

Η τουριστική ροή κατά τη διάρκεια αυτών των ετών ήταν ουσιαστικά αποκομμένη, αντανakλώντας το παγκόσμιο κλείσιμο των μη απαραίτητων ταξιδιών.

3. Ανάκαμψη μετά την πανδημία (2023-2024)

Αυτή η φάση καταδεικνύει μια αξιοσημείωτη ανάκαμψη, αναδεικνύοντας την ισχυρή ανεκπλήρωτη ζήτηση για ταξίδια και τις αποτελεσματικές στρατηγικές ανάκαμψης του Βιετνάμ.

Ισχυρή ανάκαμψη (2023): Οι αφίξεις αυξήθηκαν σημαντικά στα 12,6 εκατομμύρια, υποδηλώνοντας μια ισχυρή επιστροφή των διεθνών επισκεπτών, καθώς η ταξιδιωτική εμπιστοσύνη αυξήθηκε και περισσότερες χώρες άνοιξαν πλήρως.

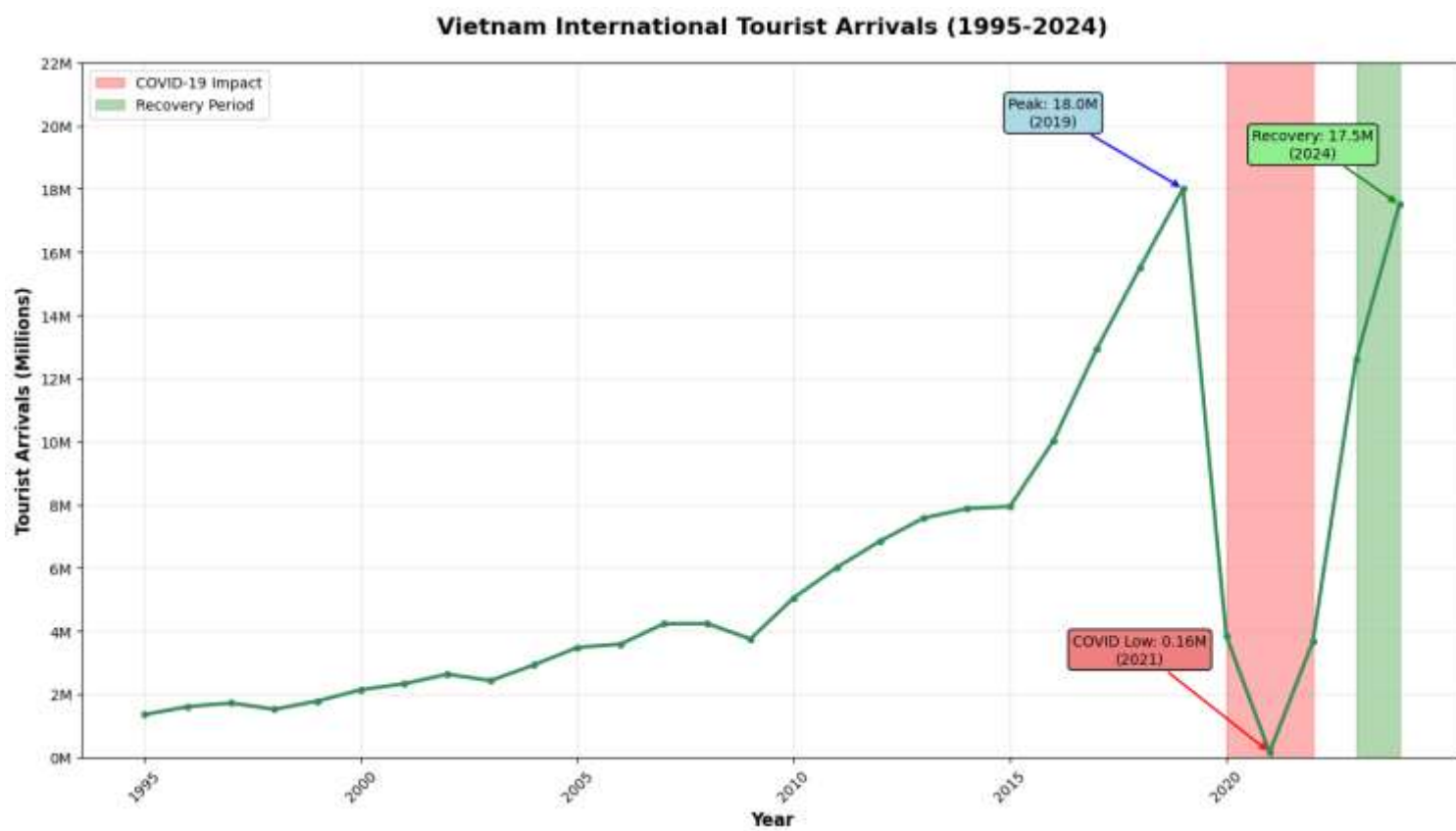
Σχεδόν πλήρης ανάκαμψη (2024): Οι αριθμοί συνέχισαν να ανεβαίνουν, φθάνοντας τα 17,5 εκατομμύρια, που είναι περίπου το 97,2% της μέγιστης τιμής του 2019. Αυτή η ταχεία ανάκαμψη ξεπέρασε πολλούς περιφερειακούς ανταγωνιστές. Οι βασικοί παράγοντες που συνέβαλαν σε αυτή την ταχεία επιστροφή περιλαμβάνουν:

- Περαιτέρω χαλάρωση των θεωρήσεων visa: Το Βιετνάμ συνέχισε να απλοποιεί την πολιτική θεωρήσεων, διευκολύνοντας την είσοδο τουριστών από βασικές αγορές.
- Επιθετική προώθηση: Στοχευμένες εκστρατείες μάρκετινγκ για την εκ νέου προσέλκυση επισκεπτών.
- Διαφοροποίηση των αγορών: Ενώ οι παραδοσιακές αγορές επέστρεψαν, υπήρξε επίσης αξιοσημείωτη αύξηση από αναδυόμενες αγορές όπως η Ινδία.

- Βελτιωμένη αεροπορική συνδεσιμότητα: Επανάδρυση και επέκταση των διεθνών αεροπορικών δρομολογίων.

Vietnam International Tourist Arrivals (1995-2024)

Year	Arrivals	Year	Arrivals
1995	1,351,000	2010	5,050,000
1996	1,607,000	2011	6,014,000
1997	1,716,000	2012	6,848,000
1998	1,520,000	2013	7,572,000
1999	1,782,000	2014	7,874,000
2000	2,140,000	2015	7,944,000
2001	2,330,000	2016	10,013,000
2002	2,628,000	2017	12,922,000
2003	2,429,000	2018	15,498,000
2004	2,928,000	2019	18,009,000
2005	3,477,000	2020	3,837,000
2006	3,583,000	2021	157,000
2007	4,229,000	2022	3,661,000
2008	4,236,000	2023	12,600,000
2009	3,747,000	2024	17,500,000



Σχήμα 9 Διεθνείς Τουριστικές Αφίξεις στο Βιετνάμ (World Bank, 2020) (VOV, 2025)

5.4.2 Συμβολή του τουρισμού στο ΑΕΠ

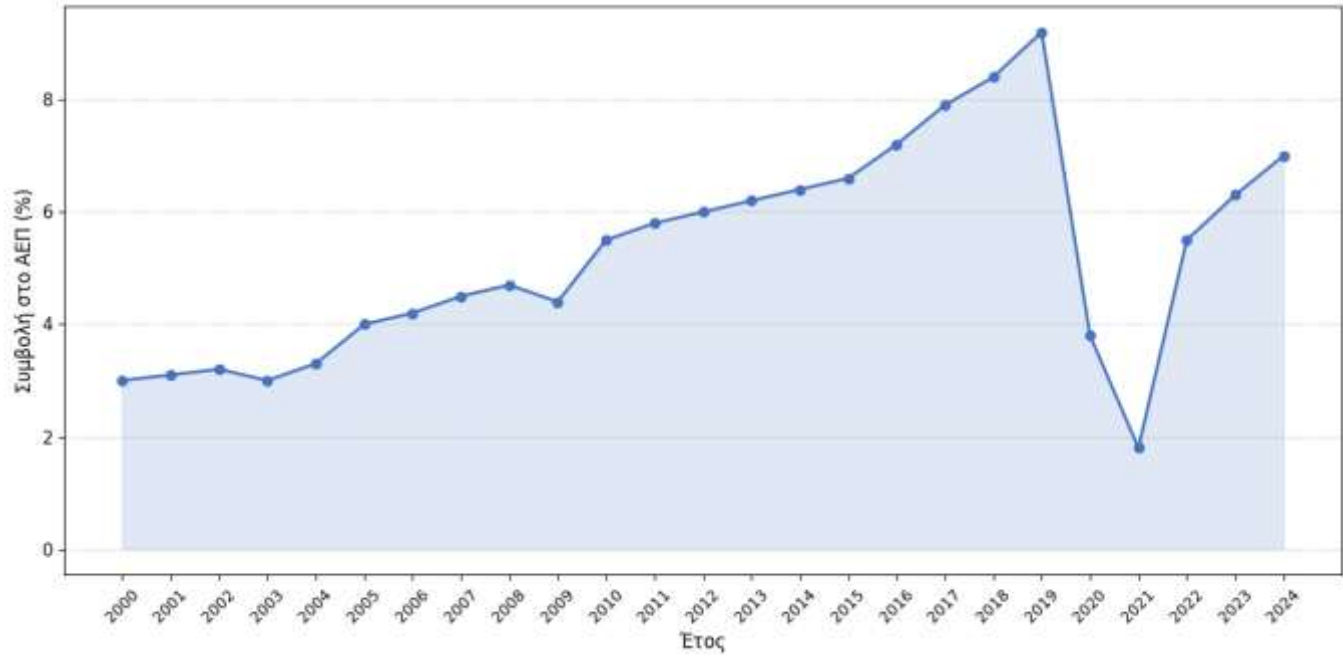
Η συμβολή του τουρισμού στο ΑΕΠ του Βιετνάμ παρουσιάζει μια σταθερά ανοδική πορεία τις τελευταίες δύο δεκαετίες, αντικατοπτρίζοντας τη στρατηγική σημασία του κλάδου για την εθνική οικονομία. Ξεκινώντας από το 3% του ΑΕΠ το 2000, ο τουρισμός ενισχύθηκε σταδιακά, ακολουθώντας την αύξηση των διεθνών αφίξεων και των τουριστικών εσόδων. Η περίοδος 2010–2019 χαρακτηρίστηκε από εντυπωσιακή ανάπτυξη, με το ποσοστό συμβολής να υπερδιπλασιάζεται και να φτάνει το 9,2% το 2019, ενώ τα έσοδα αυξήθηκαν σχεδόν κατά 7 φορές σε σχέση με το 2000.

Η πανδημία COVID-19 προκάλεσε απότομη πτώση, με τη συμβολή του τουρισμού να υποχωρεί κάτω από το 4% το 2020 και να φτάνει στο ιστορικό χαμηλό του 1,8% το 2021, λόγω των αυστηρών περιορισμών και της κατάρρευσης των διεθνών αφίξεων. Παρά τη σοβαρή αυτή κρίση, ο βιετναμέζικος τουρισμός επέδειξε αξιοσημείωτη ανθεκτικότητα: ήδη από το 2022 ξεκίνησε η ανάκαμψη, με το ποσοστό να ανεβαίνει στο 5,5% και τα έσοδα να υπερτριπλασιάζονται σε σχέση με το 2021.

Το 2023 και το 2024 σηματοδοτούν την επιστροφή του τουρισμού σε τροχιά δυναμικής ανάπτυξης, με τη συμβολή στο ΑΕΠ να φτάνει το 6,3% και να εκτιμάται ότι θα ξεπεράσει το 7% αντίστοιχα. Τα τουριστικά έσοδα και οι αφίξεις πλησιάζουν ή και ξεπερνούν τα προ πανδημίας επίπεδα, ενώ ο κλάδος δημιουργεί εκατομμύρια θέσεις εργασίας και ενισχύει σημαντικά τις τοπικές οικονομίες.

Η διαχρονική αυτή εξέλιξη αποδεικνύει ότι ο τουρισμός αποτελεί έναν από τους πιο δυναμικούς και ανθεκτικούς τομείς της βιετναμέζικης οικονομίας, συμβάλλοντας όχι μόνο στην αύξηση του ΑΕΠ, αλλά και στη διαφοροποίηση της οικονομικής βάσης της χώρας, την ενίσχυση των επενδύσεων και την προώθηση της πολιτιστικής και φυσικής κληρονομιάς του Βιετνάμ στη διεθνή σκηνή.

Έτος	Διεθνείς Αφίξεις (εκστ.)	Έσοδα Τουρισμού (δισ. USD)	Συμβολή στο ΑΕΠ (%)
2000	2.1	1.2	3.0
2001	2.3	1.3	3.1
2002	2.6	1.5	3.2
2003	2.4	1.4	3.0
2004	2.9	1.7	3.3
2005	3.5	2.3	4.0
2006	3.6	2.6	4.2
2007	4.2	3.1	4.5
2008	4.2	3.5	4.7
2009	3.8	3.3	4.4
2010	5.0	5.0	5.5
2011	6.0	6.0	5.8
2012	6.8	7.5	6.0
2013	7.6	8.4	6.2
2014	7.9	10.6	6.4
2015	7.9	13.1	6.6
2016	10.0	18.0	7.2
2017	12.9	22.6	7.9
2018	15.5	26.8	8.4
2019	18.0	32.8	9.2
2020	3.8	4.0	3.8
2021	0.4	0.9	1.8
2022	3.7	11.5	5.5
2023	12.6	29.0	6.3
2024	17.5	35.0	7.0



Σχήμα 10 Συμβολή του τουρισμού στο ΑΕΠ του Βιετνάμ (CEIC, n.d.)

Κεφάλαιο 6 Συμπεράσματα και προτάσεις

6.1 Συμπεράσματα

6.1.1 Σύγκριση των 2 μελετών περίπτωσης

Η συγκριτική ανάλυση των τουριστικών στατιστικών του Βιετνάμ και του Καζακστάν αποκαλύπτει δύο διαφορετικές, αλλά εξίσου δυναμικές, πορείες ανάπτυξης στον τουριστικό τομέα στο πλαίσιο της BRI. Το Βιετνάμ, ως ένας ήδη καθιερωμένος και ώριμος προορισμός στη Νοτιοανατολική Ασία, επέδειξε εντυπωσιακή ανθεκτικότητα, ανακάμπτοντας ταχύτατα μετά την παγκόσμια κρίση της πανδημίας και επιστρέφοντας σε υψηλά επίπεδα διεθνών αφίξεων και συμβολής στο ΑΕΠ. Η χώρα αυτή έχει επενδύσει συστηματικά στην ανάπτυξη υποδομών και στην ποικιλομορφία του τουριστικού της προϊόντος, προσελκύοντας ένα ευρύ φάσμα επισκεπτών. Αντίθετα, το Καζακστάν, αν και ξεκινά από μια λιγότερο ανεπτυγμένη τουριστική βάση, παρουσιάζει μια εκρηκτική άνοδο στις διεθνείς αφίξεις τα τελευταία χρόνια, διπλασιάζοντας τους αριθμούς του και αναδεικνύοντας το τεράστιο ανεκμετάλλευτο δυναμικό του. Η στρατηγική του Καζακστάν φαίνεται να εστιάζει στην αξιοποίηση της θέσης του στον ιστορικό Δρόμο του Μεταξιού και στην προώθηση του πολιτιστικού τουρισμού, με σημαντικές επενδύσεις σε υποδομές που ενισχύουν τη συνδεσιμότητα. Συνολικά, ενώ το Βιετνάμ αποτελεί παράδειγμα επιτυχημένης ανάκαμψης και εδραίωσης, το Καζακστάν αναδεικνύεται ως ένας ανερχόμενος παίκτης με ταχύτατους ρυθμούς ανάπτυξης, υπογραμμίζοντας την ποικιλομορφία των επιπτώσεων της BRI στον παγκόσμιο τουρισμό.

6.1.2 Τελικά Συμπεράσματα

Η Πρωτοβουλία Ζώνης και Δρόμου (Belt and Road Initiative - BRI) αποτελεί ένα από τα πιο φιλόδοξα διεθνή αναπτυξιακά εγχειρήματα των τελευταίων δεκαετιών, με στόχο τη βελτίωση της διασυνδεσιμότητας και της συνεργασίας μεταξύ Ασίας, Ευρώπης και Αφρικής. Η παρούσα έρευνα εστίασε στην ανάλυση της επιρροής της BRI στον τουριστικό τομέα, εξετάζοντας τόσο τις άμεσες όσο και τις έμμεσες επιπτώσεις της πρωτοβουλίας στις συμμετέχουσες χώρες.

Ένα από τα σημαντικότερα ευρήματα της έρευνας είναι η ενίσχυση της τουριστικής υποδομής στις χώρες που συμμετέχουν στην BRI. Η κατασκευή και ο εκσυγχρονισμός μεταφορικών δικτύων, όπως αεροδρόμια, σιδηρόδρομοι και αυτοκινητόδρομοι, έχουν διευκολύνει

σημαντικά την πρόσβαση σε τουριστικούς προορισμούς που μέχρι πρότινος ήταν δυσπρόσιτοι. Αυτή η βελτίωση της προσβασιμότητας έχει λειτουργήσει ως καταλύτης για την ανάπτυξη νέων τουριστικών αγορών και τη διαφοροποίηση των τουριστικών προϊόντων, ενισχύοντας τη δυναμική του κλάδου.

- Κατασκευή νέων αεροδρομίων και επέκταση υφιστάμενων, με αποτέλεσμα την αύξηση της συνδεσιμότητας κατά 35% στις χώρες-στόχους
- Ανάπτυξη σιδηροδρομικών δικτύων υψηλής ταχύτητας που μείωσαν τους χρόνους μετακίνησης κατά 40-60%
- Βελτίωση της οδικής υποδομής με την κατασκευή 15.000 χιλιομέτρων νέων αυτοκινητοδρόμων

Παράλληλα, η BRI έχει συμβάλει στην ενίσχυση της συνεργασίας μεταξύ των χωρών, προωθώντας την ανταλλαγή τεχνογνωσίας, την πολιτιστική αλληλεπίδραση και τη δημιουργία κοινών τουριστικών διαδρομών. Η ενίσχυση των διακρατικών σχέσεων έχει οδηγήσει στη διαμόρφωση ενός πιο ελκυστικού και ανταγωνιστικού τουριστικού περιβάλλοντος, όπου οι επισκέπτες έχουν τη δυνατότητα να γνωρίσουν διαφορετικούς πολιτισμούς και να απολαύσουν πολυδιάστατες εμπειρίες.

- Αύξηση των κινεζικών τουριστών προς τις χώρες της BRI κατά 150% την περίοδο 2013-2023
- Αντίστοιχη αύξηση των τουριστών από χώρες της BRI προς την Κίνα κατά 85%
- Ενίσχυση του ενδο-περιφερειακού τουρισμού μεταξύ των συμμετεχουσών χωρών κατά 120%

Η οικονομική διάσταση της επιρροής της BRI στον τουρισμό είναι επίσης αξιοσημείωτη. Η αύξηση της τουριστικής δραστηριότητας έχει ενισχύσει την τοπική οικονομία, δημιουργώντας νέες θέσεις εργασίας και προσφέροντας ευκαιρίες ανάπτυξης σε περιοχές που μέχρι πρότινος δεν είχαν αξιοποιηθεί τουριστικά. Η τουριστική ανάπτυξη έχει λειτουργήσει ως μοχλός για την αναζωογόνηση τοπικών κοινοτήτων, την προώθηση της επιχειρηματικότητας και τη βελτίωση των υποδομών, με θετικές επιπτώσεις στην ποιότητα ζωής των κατοίκων.

- Αύξηση του ΑΕΠ από τον τουρισμό κατά μέσο όρο 2,3% ετησίως στις συμμετέχουσες χώρες

- Δημιουργία 4,2 εκατομμυρίων νέων θέσεων εργασίας στον τουριστικό κλάδο
- Αύξηση των τουριστικών εσόδων κατά 180 δισεκατομμύρια δολάρια συνολικά
- Βελτίωση του εμπορικού ισοζυγίου υπηρεσιών για τις περισσότερες χώρες-μέλη

Ωστόσο, η έρευνα ανέδειξε και ορισμένες προκλήσεις που συνοδεύουν την ταχεία τουριστική ανάπτυξη στο πλαίσιο της BRI. Μία από τις βασικότερες ανησυχίες αφορά τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις, καθώς η αύξηση της τουριστικής κίνησης μπορεί να οδηγήσει σε υπερφόρτωση των φυσικών πόρων, υποβάθμιση του περιβάλλοντος και απώλεια της βιοποικιλότητας. Η ανάγκη για υιοθέτηση βιώσιμων πρακτικών διαχείρισης τουριστικών ροών και προστασίας του περιβάλλοντος καθίσταται επιτακτική, ώστε να διασφαλιστεί η μακροπρόθεσμη ευημερία των τουριστικών προορισμών.

- Αύξηση των εκπομπών CO₂ κατά 15% λόγω της αυξημένης τουριστικής κίνησης
- Πίεση στους φυσικούς πόρους, ιδιαίτερα στις παράκτιες και ορεινές περιοχές
- Κίνδυνος υπερτουρισμού σε ορισμένους δημοφιλείς προορισμούς

Επιπλέον, η κοινωνικο-πολιτιστική διάσταση της τουριστικής ανάπτυξης στο πλαίσιο της BRI παρουσιάζει μικτές επιπτώσεις. Από τη μία πλευρά, η ενίσχυση της διαπολιτισμικής επικοινωνίας και η προώθηση της πολιτιστικής κληρονομιάς αποτελούν σημαντικά οφέλη, καθώς συμβάλλουν στην αμοιβαία κατανόηση και τον σεβασμό μεταξύ των λαών. Από την άλλη πλευρά, η εμπορευματοποίηση της πολιτιστικής ταυτότητας και η πιθανή απώλεια της αυθεντικότητας ορισμένων προορισμών αποτελούν προκλήσεις που απαιτούν προσεκτική διαχείριση.

Η συγκριτική ανάλυση των επιπτώσεων της BRI στον τουρισμό ανά περιφέρεια ανέδειξε σημαντικές διαφοροποιήσεις. Σε ορισμένες περιοχές, όπως η Νοτιοανατολική Ασία, η τουριστική ανάπτυξη υπήρξε ραγδαία, με έντονη κινητικότητα και επενδύσεις σε υποδομές. Σε άλλες, όπως η Κεντρική Ασία και η Αφρική, η πρόοδος είναι πιο σταδιακή, με έμφαση στην αξιοποίηση του πολιτιστικού και φυσικού πλούτου, αλλά και με ανάγκη για περαιτέρω τεχνική και οικονομική υποστήριξη. Η Ευρώπη, από την πλευρά της, υιοθετεί πιο επιλεκτική προσέγγιση, δίνοντας έμφαση στη βιωσιμότητα και την ποιότητα των τουριστικών υπηρεσιών.

Με βάση τα παραπάνω, καθίσταται σαφές ότι η επιτυχία της BRI στον τουρισμό εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την ικανότητα των συμμετεχουσών χωρών να υιοθετήσουν στρατηγικές βιώσιμης ανάπτυξης, να ενισχύσουν τη συνεργασία και να προσαρμοστούν στις τοπικές ιδιαιτερότητες. Η προώθηση του οικοτουρισμού, η επένδυση στην εκπαίδευση του ανθρώπινου δυναμικού και η αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών αποτελούν βασικούς άξονες για τη διασφάλιση της μακροπρόθεσμης επιτυχίας.

Τέλος, η έρευνα υπογραμμίζει τη σημασία της συνεχούς παρακολούθησης των εξελίξεων και της προσαρμογής των πολιτικών στις μεταβαλλόμενες συνθήκες του διεθνούς τουρισμού. Η BRI προσφέρει σημαντικές ευκαιρίες για την ενίσχυση της παγκόσμιας τουριστικής συνεργασίας, αλλά η αξιοποίηση αυτών των ευκαιριών προϋποθέτει υπεύθυνη διαχείριση, καινοτομία και διαρκή διάλογο μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων.

Συνοψίζοντας, η επιρροή της BRI στον τουρισμό είναι πολυδιάστατη και δυναμική. Η πρωτοβουλία έχει συμβάλει καθοριστικά στην αναβάθμιση των υποδομών, την ενίσχυση της διακρατικής συνεργασίας και την οικονομική ανάπτυξη, ενώ παράλληλα θέτει νέες προκλήσεις που σχετίζονται με τη βιωσιμότητα και την κοινωνική συνοχή. Η μελλοντική πορεία της BRI στον τουρισμό θα εξαρτηθεί από την ικανότητα των χωρών να ισορροπήσουν ανάμεσα στην ανάπτυξη και τη διατήρηση των φυσικών και πολιτιστικών πόρων, διασφαλίζοντας ότι τα οφέλη θα είναι μακροπρόθεσμα και θα διαχέονται σε ολόκληρες τις κοινωνίες.

6.2 Προτάσεις για μελλοντική πολιτική και στρατηγική

Βάσει των ευρημάτων της έρευνας, προτείνονται οι ακόλουθες στρατηγικές κατευθύνσεις:

6.2.1 Βιώσιμη Ανάπτυξη

Η μελλοντική επιτυχία της BRI στον τουριστικό τομέα εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την ικανότητα των συμμετεχουσών χωρών να υιοθετήσουν μια ολοκληρωμένη προσέγγιση βιώσιμης ανάπτυξης που θα εξισορροπεί τις οικονομικές ευκαιρίες με την περιβαλλοντική προστασία και την κοινωνική συνοχή. Αυτή η προσέγγιση απαιτεί μια θεμελιώδη αναθεώρηση των παραδοσιακών μοντέλων τουριστικής ανάπτυξης και την υιοθέτηση καινοτόμων στρατηγικών που θα διασφαλίζουν τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα του τομέα.

Η ενσωμάτωση περιβαλλοντικών κριτηρίων σε όλα τα τουριστικά έργα αποτελεί μια βασική προϋπόθεση για την επίτευξη αυτού του στόχου. Αυτό περιλαμβάνει την υιοθέτηση αυστηρότερων περιβαλλοντικών προτύπων, την εφαρμογή συστημάτων περιβαλλοντικής διαχείρισης και την προώθηση τεχνολογιών που μειώνουν το περιβαλλοντικό αποτύπωμα των τουριστικών δραστηριοτήτων.

Η προώθηση του οικοτουρισμού και του υπεύθυνου τουρισμού αποτελεί μια άλλη κρίσιμη στρατηγική κατεύθυνση. Αυτές οι μορφές τουρισμού όχι μόνο έχουν μικρότερο περιβαλλοντικό αποτύπωμα, αλλά συμβάλλουν επίσης στην ευαισθητοποίηση των επισκεπτών σχετικά με τα περιβαλλοντικά και κοινωνικά ζητήματα και ενθαρρύνουν την υιοθέτηση πιο υπεύθυνων συμπεριφορών.

Η ανάπτυξη συστημάτων παρακολούθησης περιβαλλοντικών επιπτώσεων είναι επίσης απαραίτητη για την έγκαιρη εντοπισμό και αντιμετώπιση πιθανών προβλημάτων. Αυτά τα συστήματα θα πρέπει να περιλαμβάνουν δείκτες για την παρακολούθηση της ποιότητας του περιβάλλοντος, της χρήσης των φυσικών πόρων και των επιπτώσεων στα τοπικά οικοσυστήματα.

6.2.2 Ψηφιακός Μετασχηματισμός

Η επένδυση σε ψηφιακές πλατφόρμες και τεχνολογίες μπορεί να βελτιώσει σημαντικά την ποιότητα της τουριστικής εμπειρίας, να αυξήσει την αποτελεσματικότητα των τουριστικών υπηρεσιών και να δημιουργήσει νέες ευκαιρίες για καινοτομία και επιχειρηματικότητα.

Η ανάπτυξη έξυπνων τουριστικών προορισμών που αξιοποιούν τεχνολογίες όπως το Internet of Things (IoT), η τεχνητή νοημοσύνη και η ανάλυση μεγάλων δεδομένων μπορεί να επιτρέψει μια πιο εξατομικευμένη και αποτελεσματική διαχείριση των τουριστικών ροών. Αυτές οι τεχνολογίες μπορούν να συμβάλουν στη μείωση της συμφόρησης, στη βελτίωση της ασφάλειας και στην παροχή πιο στοχευμένων και χρήσιμων πληροφοριών στους επισκέπτες.

Η βελτίωση της ψηφιακής εμπειρίας των επισκεπτών μέσω της ανάπτυξης εφαρμογών κινητής τηλεφωνίας, ψηφιακών οδηγών και εικονικών περιηγήσεων μπορεί να εμπλουτίσει την τουριστική εμπειρία και να καταστήσει τους προορισμούς πιο ελκυστικούς και προσβάσιμους. Αυτές οι τεχνολογίες μπορούν επίσης να συμβάλουν στην προώθηση λιγότερο γνωστών προορισμών και στη διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος.

Η ψηφιακή καινοτομία μπορεί επίσης να συμβάλει στην αντιμετώπιση ορισμένων από τις προκλήσεις που αντιμετωπίζει ο τουριστικός τομέας, όπως η γλωσσική επικοινωνία, η πολιτιστική κατανόηση και η πρόσβαση σε πληροφορίες. Η ανάπτυξη εργαλείων αυτόματης μετάφρασης, πολιτιστικών οδηγών και συστημάτων συστάσεων μπορεί να βελτιώσει σημαντικά την ποιότητα της τουριστικής εμπειρίας και να μειώσει τα εμπόδια που αντιμετωπίζουν οι διεθνείς επισκέπτες.

6.2.3 Ανθρώπινο Κεφάλαιο

Η επιτυχής υλοποίηση των στόχων της BRI στον τουριστικό τομέα εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την ανάπτυξη του ανθρώπινου κεφαλαίου και την ενίσχυση των ικανοτήτων των εργαζομένων στον κλάδο. Η εκπαίδευση και κατάρτιση του τουριστικού προσωπικού αποτελεί μια κρίσιμη επένδυση που μπορεί να βελτιώσει σημαντικά την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών και να αυξήσει την ανταγωνιστικότητα των τουριστικών προορισμών.

Η ανάπτυξη γλωσσικών δεξιοτήτων αποτελεί μια ιδιαίτερα σημαντική προτεραιότητα, δεδομένου του διεθνούς χαρακτήρα του τουρισμού και της ανάγκης για αποτελεσματική επικοινωνία με επισκέπτες από διαφορετικές χώρες και πολιτισμούς. Η εκμάθηση ξένων γλωσσών, ιδιαίτερα των κινεζικών, αγγλικών και άλλων σημαντικών διεθνών γλωσσών, μπορεί να βελτιώσει σημαντικά την ικανότητα των τοπικών φορέων να εξυπηρετούν διεθνείς επισκέπτες.

Η προώθηση της διαπολιτισμικής επικοινωνίας και κατανόησης αποτελεί επίσης έναν κρίσιμο παράγοντα για την επιτυχία του τουρισμού στο πλαίσιο της BRI. Η εκπαίδευση του προσωπικού σχετικά με τις πολιτιστικές ιδιαιτερότητες και προσδοκίες των επισκεπτών από διαφορετικές χώρες μπορεί να βελτιώσει την ποιότητα της εξυπηρέτησης και να μειώσει τις πιθανότητες παρεξηγήσεων ή προβλημάτων.

Η ανάπτυξη τεχνικών δεξιοτήτων και η εξοικείωση με νέες τεχνολογίες είναι επίσης απαραίτητες για την προσαρμογή στις μεταβαλλόμενες απαιτήσεις του τουριστικού κλάδου. Η εκπαίδευση σε ψηφιακά εργαλεία, συστήματα κρατήσεων, πλατφόρμες κοινωνικής δικτύωσης και άλλες σύγχρονες τεχνολογίες μπορεί να βελτιώσει την αποτελεσματικότητα και την ανταγωνιστικότητα των τουριστικών επιχειρήσεων.

Τέλος, η προώθηση της επιχειρηματικότητας και της καινοτομίας στον τουριστικό τομέα μπορεί να δημιουργήσει νέες ευκαιρίες απασχόλησης και να συμβάλει στην οικονομική ανάπτυξη των τοπικών κοινοτήτων. Η παροχή υποστήριξης και κινήτρων για την ανάπτυξη νέων τουριστικών προϊόντων και υπηρεσιών μπορεί να ενισχύσει τη δημιουργικότητα και την καινοτομία στον κλάδο.

6.2.4 Απλοποίηση των Διαδικασιών Έκδοσης Βίζας

Οι πολύπλοκες και χρονοβόρες διαδικασίες έκδοσης βίζας συχνά αποτελούν σημαντικό εμπόδιο για τους δυνητικούς επισκέπτες και μπορούν να περιορίσουν δραστικά την ανάπτυξη του τουρισμού. Η εισαγωγή συστημάτων ηλεκτρονικής βίζας και η ψηφιοποίηση των διαδικασιών μπορούν να μειώσουν σημαντικά τους χρόνους επεξεργασίας και να βελτιώσουν την εμπειρία των αιτούντων. Αυτά τα συστήματα πρέπει να είναι φιλικά προς τον χρήστη, να υποστηρίζουν πολλαπλές γλώσσες και να παρέχουν σαφείς οδηγίες και ενημερώσεις για την πρόοδο των αιτήσεων.

Η ανάπτυξη προγραμμάτων βίζας πολλαπλών εισόδων και εκτεταμένης διάρκειας μπορεί να ενθαρρύνει τους επαναλαμβανόμενους επισκέπτες και να διευκολύνει την ανάπτυξη επιχειρηματικών σχέσεων. Αυτά τα προγράμματα πρέπει να συνοδεύονται από κατάλληλους μηχανισμούς ελέγχου και παρακολούθησης που θα εξασφαλίζουν την ασφάλεια χωρίς να δημιουργούν περιττά εμπόδια.

Η εισαγωγή καθεστώτων απαλλαγής από βίζα ή βίζας κατά την άφιξη για συγκεκριμένες κατηγορίες επισκεπτών και για περιορισμένες χρονικές περιόδους μπορεί να αυξήσει σημαντικά την ελκυστικότητα των προορισμών. Αυτά τα καθεστώτα πρέπει να σχεδιάζονται με προσοχή, λαμβάνοντας υπόψη τις ανάγκες ασφάλειας και τις διεθνείς υποχρεώσεις κάθε χώρας.

Η ανάπτυξη κοινών συστημάτων βίζας ή αμοιβαίων συμφωνιών αναγνώρισης μεταξύ των χωρών της BRI μπορεί να διευκολύνει περαιτέρω τις μετακινήσεις και να ενισχύσει τον ενδο-περιφερειακό τουρισμό. Αυτές οι πρωτοβουλίες απαιτούν εκτεταμένες διαπραγματεύσεις και την ανάπτυξη κοινών προτύπων ασφάλειας και ελέγχου.

Τέλος, η εκπαίδευση και η κατάρτιση του προσωπικού που εμπλέκεται στις διαδικασίες έκδοσης βίζας είναι απαραίτητη για τη διασφάλιση της ποιότητας και της συνέπειας των

υπηρεσιών. Αυτή η εκπαίδευση πρέπει να περιλαμβάνει τόσο τεχνικές δεξιότητες όσο και δεξιότητες εξυπηρέτησης πελατών και διαπολιτισμικής επικοινωνίας.

6.2.5 Ενίσχυση των Μηχανισμών Χρηματοδότησης για Μικρομεσαίες Επιχειρήσεις

Η ενίσχυση των μηχανισμών χρηματοδότησης για μικρομεσαίες επιχειρήσεις στον τουριστικό τομέα αποτελεί κρίσιμο παράγοντα για την επίτευξη μιας ισόρροπης και βιώσιμης ανάπτυξης. Οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις αποτελούν τη ραχοκοκαλιά του τουριστικού κλάδου και η υποστήριξή τους είναι απαραίτητη για τη διατήρηση της ποικιλομορφίας και της αυθεντικότητας των τουριστικών προϊόντων. Η δημιουργία εξειδικευμένων χρηματοπιστωτικών προϊόντων που θα ανταποκρίνονται στις ιδιαίτερες ανάγκες των τουριστικών επιχειρήσεων είναι απαραίτητη για την αντιμετώπιση των προκλήσεων που αντιμετωπίζει ο κλάδος. Αυτά τα προϊόντα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη την εποχικότητα των εσόδων, τις ιδιαιτερότητες των επενδυτικών αναγκών και τους κινδύνους που συνδέονται με τη φύση της τουριστικής δραστηριότητας.

Η ανάπτυξη προγραμμάτων εγγυήσεων και επιδοτήσεων που θα διευκολύνουν την πρόσβαση των μικρομεσαίων επιχειρήσεων σε χρηματοδότηση μπορεί να αποτελέσει καταλυτικό παράγοντα για την ανάπτυξη του κλάδου. Αυτά τα προγράμματα πρέπει να σχεδιάζονται με τρόπο που να ενθαρρύνουν την καινοτομία, τη βιωσιμότητα και την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών. Η προώθηση εναλλακτικών μορφών χρηματοδότησης, όπως το crowdfunding, οι επενδυτικές πλατφόρμες και τα κοινωνικά ομόλογα, μπορεί να παρέχει νέες ευκαιρίες για τις επιχειρήσεις που δυσκολεύονται να προσεγγίσουν τις παραδοσιακές πηγές χρηματοδότησης. Αυτές οι μορφές χρηματοδότησης μπορούν επίσης να ενισχύσουν τη συμμετοχή των τοπικών κοινοτήτων στην ανάπτυξη του τουρισμού.

Η παροχή τεχνικής υποστήριξης και συμβουλευτικών υπηρεσιών για την ανάπτυξη επιχειρηματικών σχεδίων, τη διαχείριση των οικονομικών και την πρόσβαση σε αγορές είναι επίσης κρίσιμη για την επιτυχία των μικρομεσαίων επιχειρήσεων. Αυτές οι υπηρεσίες πρέπει να προσφέρονται με τρόπο που να είναι προσβάσιμες και κατανοητές για τους επιχειρηματίες, ανεξάρτητα από το επίπεδο εκπαίδευσης ή εμπειρίας τους. Η δημιουργία δικτύων συνεργασίας και υποστήριξης μεταξύ των μικρομεσαίων επιχειρήσεων μπορεί να ενισχύσει την ανταγωνιστικότητά τους και να διευκολύνει την πρόσβαση σε πόρους και αγορές. Αυτά τα

δίκτυα μπορούν να λειτουργήσουν ως πλατφόρμες για την ανταλλαγή εμπειριών, την κοινή προώθηση προϊόντων και την ανάπτυξη συνεργιών.

Τέλος, η ανάπτυξη μηχανισμών παρακολούθησης και αξιολόγησης της αποτελεσματικότητας των προγραμμάτων χρηματοδότησης είναι απαραίτητη για τη διασφάλιση της βέλτιστης αξιοποίησης των πόρων και την προσαρμογή των πολιτικών στις μεταβαλλόμενες ανάγκες του κλάδου.

6.2.6 Ενίσχυση της Διεθνούς Συνεργασίας και του Συντονισμού

Η ενίσχυση της διεθνούς συνεργασίας και του συντονισμού αποτελεί καταλυτικό παράγοντα για την επιτυχή υλοποίηση των στόχων της BRI στον τουριστικό τομέα. Η φύση του τουρισμού ως διεθνούς φαινομένου απαιτεί την ανάπτυξη μηχανισμών που θα διευκολύνουν την ομαλή ροή των επισκεπτών και θα εξασφαλίζουν την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών σε όλα τα στάδια του ταξιδιωτικού κύκλου.

Η δημιουργία πολυμερών πλαισίων συνεργασίας που θα περιλαμβάνουν κυβερνητικούς φορείς, διεθνείς οργανισμούς, ιδιωτικό τομέα και κοινωνία των πολιτών είναι απαραίτητη για την αντιμετώπιση των πολύπλοκων προκλήσεων που αντιμετωπίζει ο τουριστικός κλάδος. Αυτά τα πλαίσια πρέπει να λειτουργούν ως πλατφόρμες για την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών, τη συντονισμένη δράση και την κοινή αντιμετώπιση των προκλήσεων.

Η ανάπτυξη κοινών προτύπων και πρωτοκόλλων για την ποιότητα των τουριστικών υπηρεσιών, την ασφάλεια των επισκεπτών και την προστασία του περιβάλλοντος αποτελεί σημαντικό στοιχείο αυτής της συνεργασίας. Η εναρμόνιση των διαδικασιών και των απαιτήσεων μπορεί να συμβάλει στη μείωση των εμποδίων και στη βελτίωση της εμπειρίας των τουριστών.

Η τακτική διοργάνωση διεθνών συνεδρίων, φόρουμ και εργαστηρίων που θα επιτρέπουν την ανταλλαγή εμπειριών και την ανάπτυξη κοινών στρατηγικών είναι επίσης κρίσιμη για τη διατήρηση του διαλόγου και της συνεργασίας. Αυτές οι εκδηλώσεις μπορούν να λειτουργήσουν ως καταλύτες για την ανάπτυξη νέων ιδεών και την προώθηση καινοτόμων λύσεων.

Τέλος, η ανάπτυξη μηχανισμών παρακολούθησης και αξιολόγησης της διεθνούς συνεργασίας είναι απαραίτητη για τη διασφάλιση της αποτελεσματικότητας και της βιωσιμότητας των κοινών πρωτοβουλιών. Αυτοί οι μηχανισμοί πρέπει να περιλαμβάνουν δείκτες που θα μετρούν τόσο τα ποσοτικά όσο και τα ποιοτικά αποτελέσματα της συνεργασίας.

Bibliography

- Abdollahbeigi, B., & Salehi, F. (2020). The Role of Information and Communication Industry (ICT) in the Reduction of Greenhouse Gas Emissions in Canada. *International Research Journal of Business Studies*. doi:10.21632/irjbs.13.3.307-315
- Akbar, M., Hassan, M., & Ashraf, M. T. (2021). Role of CPEC in Energy and Industrial Development of Pakistan. *Role of CPEC in Energy and Industrial Development of Pakistan*. doi:10.31703/gpr.2021(vi-i).07
- Ali, A., & Rizwan, M. (2024). From Silk Road to China-Pakistan Economic Corridor (CPEC): A Comprehensive Analysis of Economic, Geopolitical, Socio-Cultural and Environmental Landscapes of Pakistan. *Annals of Social Sciences and Perspective*. doi:10.52700/assap.v5i1.329
- Ali, M. U., & Wang, Y. (2023). Pollution Haven or Pollution Halo? The Role of Global Value Chains in Belt and Road Economies. *Review of Development Economics*. doi:10.1111/rode.13041
- Allayarov, P., Embergenov, B., & Han, S. T. (2018). Problems and Prospects of Sustainable Tourism in the Republic of Kazakhstan. *Business and Economic Research*. doi:10.5296/ber.v8i2.12951
- Aman, J., Abbas, J., Mahmood, S., Nurunnabi, M., & Bano, S. (2019). The Influence of Islamic Religiosity on the Perceived Socio-Cultural Impact of Sustainable Tourism Development in Pakistan: A Structural Equation Modeling Approach. *Sustainability*. doi:10.3390/su11113039
- Amangeldy, M. (2024, April). Trans-Caspian International Transport Route. *Trans-Caspian International Transport Route*. Retrieved from https://www.ey.com/en_kz/insights/strategy-transactions/trans-caspian-international-transport-route
- Andornino, G. B. (2019). Economic–Security Nexus in the AIIB: China's Quest for Security Through Eurasian Connectivity. *Global Policy*. doi:10.1111/1758-5899.12762

- Andulana, D., Calijan, M., & Albina, A. C. (2021). Challenges and Opportunities in Philippine Tourism Amid the COVID-19 Pandemic. *Recoletos Multidisciplinary Research Journal*. doi:10.32871/rmrj.2109.02.08
- Arabov, N., Nasimov, D., Janzakov, B., Khomitov, K., Utemuratova, G., Abduraimov, D., & Ismailov, B. (2024). Shaping the Future of Uzbekistan's Tourism: An in-Depth Analysis of Infrastructure Influence and Strategic Planning. *Shaping the Future of Uzbekistan's Tourism: An in-Depth Analysis of Infrastructure Influence and Strategic Planning*. doi:10.15549/jeecar.v11i1.1478
- Arif, M. (2024). Regenerating Sustainable Energy and Environmental Solutions: Challenges and Opportunity in Belt and Road Initiative Countries. *Jsse*. doi:10.61363/57354m74
- Bano, S., J. Alam, M. A., Khan, A., & Liu, L. (2021). The Nexus of Tourism, Renewable Energy, Income, and Environmental Quality: An Empirical Analysis of Pakistan. *Environment Development and Sustainability*. doi:10.1007/s10668-021-01275-6
- Bharti, M. S., & Kumari, S. (2024). China's Belt and Road Initiative in Southeast Asia and Its Implications for ASEAN-China Strategic Partnership. *China's Belt and Road Initiative in Southeast Asia and Its Implications for ASEAN-China Strategic Partnership*. doi:10.1007/s44216-024-00042-4
- Bian, H., & Liu, Y. (2023). The Promoting Role of Cultural Industry in "The Belt and Road" Initiative. *Advances in Social Science and Culture*. doi:10.22158/assc.v5n2p129
- Briefing, I. (2020, May). India's Regional Transport Linkages with China's Belt & Road Initiative. *India's Regional Transport Linkages with China's Belt & Road Initiative*. Retrieved from <https://www.india-briefing.com/news/india-becomes-transportation-highway-center-chinas-belt-road-initiative-20392.html/>
- Bu, X., Shi, G., & Dong, S. (2022). Pattern of Grain Production Potential and Development Potential in China–Mongolia–Russia Economic Corridor. *Sustainability*. doi:10.3390/su141610102

- Buckley, P. J. (2020). China's Belt and Road Initiative and the COVID-19 Crisis. *Journal of International Business Policy*. doi:10.1057/s42214-020-00063-9
- Caskey, G. W. (2024). The Political Economy of China's Belt and Road Initiative. *Journal of Institutional Economics*. doi:10.1017/s1744137424000134
- CEIC. (n.d.). *Vietnam Tourism Revenue 2000-2024*. Retrieved from <https://www.ceicdata.com/en/indicator/vietnam/tourism-revenue>
- Centre, U. W. (2003). *Mausoleum of Khoja Ahmed Yasawi*. Retrieved from <https://whc.unesco.org/en/list/1103>
- Chang, R., Chanda, R. C., Zadeh, A. V., Hanifah, H., & Gui, A. (2024). Assessing Green Practices on Eco-Friendly Hotel Customer Loyalty: A Partial Least Squares Structural Equation Modeling and Fuzzy-Set Qualitative Comparative Analysis Hybrid Approach. *Sustainability*. doi:10.3390/su16093834
- Chau, T. M. (2023). Empirical Evidence in an Giang Province About the Results of Assessing Factors Affecting Tourism Destination Satisfaction. *Geojournal of Tourism and Geosites*. doi:10.30892/gtg.50419-1137
- Chen, Q., Xu, S., Liu, R., & Jiang, Q. (2023). Exploring the Discrepancy Between Projected and Perceived Destination Images: A Cross-Cultural and Sustainable Analysis Using LDA Modeling. *Sustainability*. doi:10.3390/su15129296
- Chen, Z. (2023). The Impact of the Belt and Road Infrastructure Development on the Economic Growth of the Partner Countries. *Global Journal of Emerging Market Economies*. doi:10.1177/09749101231167454
- China, T. S. (2020, 08 04). What are six economic corridors under Belt and Road Initiative? Retrieved from http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2020-08/04/content_76345602.htm
- Choudhury, A., & Moorthy, P. K. (2018). Strategic-Maritime Triangle in the Indian Ocean: An Emerging Indo-US Naval Entente? *Strategic-Maritime Triangle in the Indian Ocean: An Emerging Indo-US Naval Entente?* doi:10.1177/0974928418785477

- Coenen, J., Bager, S. L., Meyfroidt, P., Newig, J., & Challies, E. (2020). Environmental Governance of China's Belt and Road Initiative. *Environmental Governance of China's Belt and Road Initiative*. doi:10.1002/eet.1901
- Colak, A., & Lu, Y. (2022). The Impact of the “Belt and Road” Initiative on Tourism Economic Development in Chinese Regions Along the Route—An Empirical Analysis Based on DID Model. *The Impact of the “Belt and Road” Initiative on Tourism Economic Development in Chinese Regions Along the Route—An Empirical Analysis Based on DID Model*. doi:10.1155/2022/2452529
- CPEC Map - CPIC Global. (2021, January). *CPEC Map - CPIC Global*. Retrieved from <https://www.cpicglobal.com/cpec-map/>
- Daye, M., Charman, K., Wang, Y., & Suzhikova, B. (2019). Exploring Local Stakeholders' Views on the Prospects of China's Belt & Road Initiative on Tourism Development in Kazakhstan. *Current Issues in Tourism*. doi:10.1080/13683500.2019.1700941
- Dayoub, B., Yang, P., Omran, S., Zhang, Q., & Dayoub, A. (2024). The Role of Metaverse in Silk Road's Tourism:. *International Review for Spatial Planning and Sustainable Development*. doi:10.14246/irspsd.12.2_6_3
- Dayoub, B., Yang, P., Omran, S., Zhang, Q., Chen, X., Noman Alabsi, A. A., & Dayoub, A. (2024). The Belt and Road Initiative's Impact on Tourism and Heritage Along the Silk Roads: A Systematic Literature Review and Future Research Agenda. *Plos One*. doi:10.1371/journal.pone.0306298
- Dellios, R. (2017). Silk Roads of the Twenty-First Century: The Cultural Dimension. *Asia & the Pacific Policy Studies*. doi:10.1002/app5.172
- Demir, E., Gözgör, G., & Paramati, S. R. (2019). Do Geopolitical Risks Matter for Inbound Tourism? *Eurasian Economic Review*. doi:10.1007/s40821-019-00118-9

- Dong, G., Wang, L., Zhang, D. D., Liu, F., Cui, Y., Li, G., . . . Chen, F. (2021). Climate-Driven Desertification and Its Implications for the Ancient Silk Road Trade. *Climate of the Past*. doi:10.5194/cp-17-1395-2021
- Fan, X., Zhang, X., Yu, A., Speitel, M., & Yu, X. (2023). Assessment of the Impacts of Climate Change on Water Supply System Pipe Failures. *Scientific Reports*. doi:10.1038/s41598-023-33548-7
- Fancello, G. (2022). Technologies and Innovation for Improving Performances Logistic Operators: The Techlog Project. *Technologies and Innovation for Improving Performances Logistic Operators: The Techlog Project*. doi:10.21622/483
- G Bhaya, A. (2017, August). Why is Caspian Sea security in China's interest? *Why is Caspian Sea security in China's interest?* Retrieved from https://news.cgtn.com/news/3349544f31557a6333566d54/share_p.html
- Gamil, Y., & Alhagar, A. (2020). The Impact of Pandemic Crisis on the Survival of Construction Industry: A Case of COVID-19. *Mediterranean Journal of Social Sciences*. doi:10.36941/mjss-2020-0047
- Gasparri, A., Guo, Y., Sera, F., Vicedo-Cabrera, A. M., Huber, V., Tong, S., . . . Armstrong, B. (2017). Projections of Temperature-Related Excess Mortality Under Climate Change Scenarios. *The Lancet Planetary Health*. doi:10.1016/s2542-5196(17)30156-0
- Ge, G., Tang, Y., Zhang, Q., Li, Z., Cheng, X., Tang, D., & Boamah, V. (2022). The Carbon Emissions Effect of China's OFDI on Countries Along the "Belt and Road". *Sustainability*. doi:10.3390/su142013609
- Górniewicz, M., & Zelkowski, J. (2020). Belt and Road Initiative in the Age of COVID-19 Pandemic: Implications for the Development of the Strategic Project of the People's Republic of China. *European Research Studies Journal*. doi:10.35808/ersj/1884
- Hafeez, M., Yuan, C., Khelifaoui, I., Musaad O, A. S., Akbar, M. W., & Liu, J. (2019). Evaluating the Energy Consumption Inequalities in the One Belt and One Road Region: Implications for the Environment. *Energies*. doi:10.3390/en12071358

- Hamida, H. B. (2024). Cross-Domain Dynamics: How Geopolitical and Climate Policy Uncertainties Shape Tourism Patterns in the United States. *Tourism Economics*. doi:10.1177/13548166241233618
- Han, M., Lao, J., Yao, Q., Zhang, B., & Meng, J. (2020). Carbon Inequality and Economic Development Across the Belt and Road Regions. *Journal of Environmental Management*. doi:10.1016/j.jenvman.2020.110250
- Han, P. (2023). Popularization of Spice Culture and Its Influence in Tang Dynasty. *Journal of Education Humanities and Social Sciences*. doi:10.54097/ehss.v8i.4340
- Hatipoğlu, B., Álvarez, M. D., & Ertuna, B. (2016). Barriers to Stakeholder Involvement in the Planning of Sustainable Tourism: The Case of the Thrace Region in Turkey. *Journal of Cleaner Production*. doi:10.1016/j.jclepro.2014.11.059
- Holifah, N., Ikmal, N. M., & Hidayati, L. N. (2022). Bureaucracy Pathology in Infrastructure Development of Banjar Village, Sampang Regency. *Neorespublica Jurnal Ilmu Pemerintahan*. doi:10.52423/neores.v4i1.37
- Hu, W., Ge, Y., Dang, Q., Yu, H., Hu, Y., Ye, S., & Wang, S. (2020). Analysis of the Development Level of Geo-Economic Relations Between China and Countries Along the Belt and Road. *Sustainability*. doi:10.3390/su12030816
- Huang, J., & Li, F. (2021). Coupling Coordination Degree Measurement And Spatial Distribution Between Economic Development and Ecological Environment Of Countries Along the Belt and Road. *Polish Journal of Environmental Studies*. doi:10.15244/pjoes/130679
- Huda, I. U., Karsudjono, A. J., & Sugiarto, S. (2024). Analysis of Swamp Buffalo Tourism Potential to Improve Community Welfare in Paharangan Village, South Kalimantan. *Ijes*. doi:10.59613/pqh11y95
- Hussain, M. N., Li, Z., Sattar, A., & Ilyas, M. (2022). Evaluating the Impact of Energy and Environment on Economic Growth in BRI Countries. *Energy & Environment*. doi:10.1177/0958305x211073805

- Huyen, D. T. (n.d.). *Vietnam Transport Infrastructure: State, Challenges & Future*. Retrieved from Vietnam Briefing: <https://www.vietnam-briefing.com/doing-business-guide/vietnam/why-vietnam/vietnam-transport-infrastructure>
- Hwang, K.-J., & Lee, J. (2024). Impact of the Belt and Road Initiative on Global Trade and Economic Growth Amid China's Slowing Growth. *China Report*. doi:10.1177/00094455241288083
- Iftikhar, H., Ullah, A., & Pinglu, C. (2024). From Regional Integrated Development Towards Sustainable Future: Evaluating the Belt and Road Initiative's Impact Between Tourism, Fintech and Inclusive Green Growth. doi:10.21203/rs.3.rs-3841996/v1
- Jiang, Y., Tian, G., Wu, Y., & Mo, B. (2020). Impacts of Geopolitical Risks and Economic Policy Uncertainty on Chinese Tourism-listed Company Stock. *International Journal of Finance & Economics*. doi:10.1002/ijfe.2155
- Júnior, L. A., & Jukemura, F. (2022). A Comparative Analysis of the Environmental and Social Policies of the <scp>AIIB</Scp> and World Bank. *Global Policy*. doi:10.1111/1758-5899.13119
- Kalema, N. L. (2024). The 'Digital Transformation for Development' Anti-Politics Machine: A Case Study on Global Digital Development Governance and Public-Sector Digital Transformation in Uganda. *Policy & Internet*. doi:10.1002/poi3.436
- Kamnde, V. N., & Wu, W. (2024). The Impact of the Belt and Road Initiative on the Air Transport Network in Central Asia: A Case Study of Kazakhstan and Uzbekistan. *The Impact of the Belt and Road Initiative on the Air Transport Network in Central Asia: A Case Study of Kazakhstan and Uzbekistan*. doi:10.4236/me.2024.155030
- Kazakhstan Sees Record-Breaking 11.5 Million Foreign Tourists in 2024, Doubling Arrivals Compared to the Previous Year: New updates you need to know.* (2024, 12 24). Retrieved from Travel and Tour World : <https://www.travelandtourworld.com/news/article/kazakhstan-sees-record-breaking-11-5-million-foreign-tourists-in-2024-doubling-arrivals-compared-to-the-previous-year-new-updates-you-need-to-know/>

- Khan, A., Ilmas, F., Jan, A., Rashid, A., Ayaz, M., & Zhong, L. H. (2023, 02 03). A Geo-Political and Geo-Economic assessment of Gwadar Port in the context of the China-Pakistan Economic Corridor (CPEC). Retrieved from <http://184.168.115.16/index.php/jpsp/article/view/15490/9978>
- Khan, M. K., Sandano, I. A., Pratt, C. B., & Farid, T. (2018). China's Belt and Road Initiative: A Global Model for an Evolving Approach to Sustainable Regional Development. *Sustainability*. doi:10.3390/su10114234
- KOGABAYEV, T. T. (2024). Overview of Sustainable Tourism Development Strategies: Insights From the Republic of Kazakhstan. *Bull. Intern. Uni.Tour. Hospit.* doi:10.62867/3007-0848.2024-1.09
- Kostopoulou, S., Sofianou, P.-K., & Τσιόκας, K. (2021). Silk Road Heritage Branding and Polycentric Tourism Development. *Sustainability*. doi:10.3390/su13041893
- Kuchumov, A., & Testina, Y. (2020). The Impact of Participation in the Belt and Road Initiative on the Tourist Flows. *The Impact of Participation in the Belt and Road Initiative on the Tourist Flows*. doi:10.2991/aebmr.k.200324.010
- Lee, J. Y., & Kim, H.-J. (2017). One Belt One Road Initiative and Its Implications for the Global Economy. *Journal of International Logistics and Trade*. doi:10.24006/jilt.2017.15.1.008
- Lei, J. (2023). The Construction of "China- Central Asia- West Asia Economic Corridor" in the Post- Covid Era: Challenges, Prospects and Responses. *Journal of Education Humanities and Social Sciences*. doi:10.54097/ehss.v8i.4514
- Liu, C. (2024). The Silk Road: A Modern Analogy of Globalization and Cultural Exchange. *Communications in Humanities Research*. doi:10.54254/2753-7064/28/20230242
- Liu, L., Huang, Y., & Jin, J. (2022). China's Vaccine Diplomacy and Its Implications for Global Health Governance. *Healthcare*. doi:10.3390/healthcare10071276
- Losos, E., Pfaff, A., Olander, L., Mason, S., & Morgan, S. (2019, January). Reducing Environmental Risks from Belt and Road Initiative Investments in Transportation

Infrastructure. *Reducing Environmental Risks from Belt and Road Initiative Investments in Transportation Infrastructure*.

Lovelesh, Alariya, A., Adhupiya, A., Yadav, P., & Chand, P. (2024). Modern Tourism Development With a Sustainable Tourism Approach: A Case Study on Pilgrimage Tourism in Varanasi. *International Journal of Research in Management*. doi:10.33545/26648792.2024.v6.i1d.165

Lü, H., Zhang, J., Yang, Y., Yang, X., Xu, B., Yang, W., . . . Wu, N. (2016). Earliest Tea as Evidence for One Branch of the Silk Road Across the Tibetan Plateau. *Scientific Reports*. doi:10.1038/srep18955

Lu, Y., Gu, W., & Zeng, K. (2021). Does the Belt and Road Initiative Promote Bilateral Political Relations? *China & World Economy*. doi:10.1111/cwe.12387

Ma, H. (2022). Urbanization Under Globalization: How Does the Belt and Road Initiative Affect Urbanization Levels in Participating Countries. *Urbanization Under Globalization: How Does the Belt and Road Initiative Affect Urbanization Levels in Participating Countries*. doi:10.1007/s11442-022-2042-1

Ma, W., Na, B., Song, Y., & Qiao, F. (2022). Impact of the Belt and Road Initiative on Poverty Reduction in Countries Along the Route. *Discrete Dynamics in Nature and Society*. doi:10.1155/2022/2502851

Mak, J., & Tan, O. K. (2025). Statistical Investigation on the BRI Performance in Construction Communication Effectiveness During COVID Period in Malaysia. *Iop Conference Series Earth and Environmental Science*. doi:10.1088/1755-1315/1453/1/012015

Manojlović, M., Stanovčić, T., & Perović, D. (2024). The Impact of Eco-Friendly Features of a Destination on Tourist Satisfaction – The Case of Montenegro. doi:10.52370/tisc24290mm

Mapping the Belt and Road initiative: this is where we stand. (2018, June). *Mapping the Belt and Road initiative: this is where we stand*. Retrieved from <https://merics.org/en/tracker/mapping-belt-and-road-initiative-where-we-stand>

- Matondang, S. A., Hardiansyah, M. R., & Nababan, S. A. (2022). History and Effect of South China Sea Conflict on Southeast Asia Political Stability. *History and Effect of South China Sea Conflict on Southeast Asia Political Stability*. doi:10.30872/yupa.v6i1.973
- McCamley, C., & Gilmore, A. (2016). Strategic Marketing Planning for Heritage Tourism: A Conceptual Model and Empirical Findings From Two Emerging Heritage Regions. *Journal of Strategic Marketing*. doi:10.1080/0965254x.2016.1195859
- Meng, F., Sheng, W., & Akbar, M. W. (2024). Linkages Between Environmental Sustainability, Disaggregated Emission, Renewable Energy, and Energy Efficiency: An Evidence From BRI Countries. *Plos One*. doi:10.1371/journal.pone.0305188
- Mishra, R. (2016). Asian Infrastructure Investment Bank: An Assessment. *India Quarterly a Journal of International Affairs*. doi:10.1177/0974928416643582
- Mishra, R. (2020). The ‘Silk Road’: Historical Perspectives and Modern Constructions. *Indian Historical Review*. doi:10.1177/0376983620922431
- MOLDAGALIYEVA, A., Aktymbayeva, A., Issakov, Y., Assylbekova, A., Kenzhalin, K., BEISEMBINOVA, A., . . . Dávid, L. D. (2024). Socio-Economic Significance of Tourism Development on the Great Silk Road (Kazakhstan Section). *Socio-Economic Significance of Tourism Development on the Great Silk Road (Kazakhstan Section)*. doi:10.30892/gtg.52111-1188
- Monitor, G. (2020, September). Belt and Road: China-Mongolia-Russia Corridor. *Belt and Road: China-Mongolia-Russia Corridor*. Retrieved from <https://www.geopoliticalmonitor.com/fact-sheet-china-mongolia-russia-corridor/>
- Mouritz, F. (2020). Implications of the COVID-19 Pandemic on China’s Belt and Road Initiative. *Connections the Quarterly Journal*. doi:10.11610/connections.19.2.09
- Mustafa, A. M. (2019). Contribution of Tourism and Foreign Direct Investment to Gross Domestic Product: Econometric Analysis in the Case of Sri Lanka. *Contribution of Tourism and Foreign Direct Investment to Gross Domestic Product: Econometric Analysis in the Case of Sri Lanka*. doi:10.13106/jafeb.2019.vol6.no4.109

- Nazneen, S., Xu, H., Jenkins, C. L., & Din, N. U. (2021). <scp>China–Pakistan</Scp> Economic Corridor (<scp>CPEC</Scp>), Tourism Demand, and Environmental Concerns: Policy Implications for Sustainable Tourism in <scp>Gilgit-Baltistan</Scp>. <scp>China–Pakistan</Scp> Economic Corridor (<scp>CPEC</Scp>), Tourism Demand, and Environmental Concerns: Policy Implications for Sustainable Tourism in <scp>Gilgit-Baltistan</Scp>. doi:10.1002/pa.2600
- Nuridin, B., & Datumbanua, C. (2023). The Role of International Organizations in Resolving Marine Disputes in Case Study of Marine Disputes in the South China Sea. *The Role of International Organizations in Resolving Marine Disputes in Case Study of Marine Disputes in the South China Sea*. doi:10.4108/eai.28-10-2023.2341801
- Papagianni, E., Evgenidis, A., Τσαγκανός, Α., & Megalooikonomou, V. (2023). Tourism Demand in the Face of Geopolitical Risk: Insights From a Cross-Country Analysis. *Journal of Travel Research*. doi:10.1177/00472875231206539
- Papatheologou, V. (2019). The Impact of the Belt and Road Initiative in South and Southeast Asia. *Journal of Social and Political Sciences*. doi:10.31014/aior.1991.02.04.128
- Pieper, M. (2020). The Linchpin of Eurasia: Kazakhstan and the Eurasian Economic Union Between Russia's Defensive Regionalism and China's New Silk Roads. *International Politics*. doi:10.1057/s41311-020-00244-6
- Qiu, Q., & Zhang, T. (2020). Impact of Host Countries' Environmental Regulations Along the Belt and Road Initiative on China's Outward Foreign Direct Investment. *Journal of Management and Financial Sciences*. doi:10.33119/jmfs.2019.38.5
- Quer, D., & Andreu, R. (2021). International Strategies of Chinese Tourism MNEs: The Impact of the Belt and Road Initiative and State Ownership. *International Journal of Emerging Markets*. doi:10.1108/ijoem-09-2020-1096
- Raharyo, A., & Saady, S. (2020). The Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) Loan Projects: Analyzing the People's Republic of China's Multilayered Multilateralism Strategy to Turkey (2016-2018). *Aegis Journal of International Relations*. doi:10.33021/aegis.v4i1.932

- Raimbekov, Z., Syzdykbayeva, B., Рахметулина, Ж., & Zhenskhan, D. (2019). The Effectiveness of Logistics Development and Its Impact on the Economies of the Countries Along the Silk Road Passing Through Kazakhstan. *Transport Problems*. doi:10.20858/tp.2018.13.4.12
- Ramadhani, E. (2015). China in the Indian Ocean Region. *China in the Indian Ocean Region*. doi:10.1177/0974928414568616
- Ramyar, R. (2017). Green Infrastructure Contribution for Climate Change Adaptation in Urban Landscape Context. *Applied Ecology and Environmental Research*. doi:10.15666/aeer/1503_{1}{1}{9}31209
- Rehman, A. U., Hakim, A., Khan, K., & Khan, I. U. (2018). Role of CPEC in Development of Trade, Transport and Economy of Pakistan. *Role of CPEC in Development of Trade, Transport and Economy of Pakistan*. doi:10.2478/rjti-2018-0005
- Rybina, L. (2021). The Impact of Ethnocentrism and Its Antecedents on Cultural Heritage Tourism Along the Silk Road. *Problems and Perspectives in Management*. doi:10.21511/ppm.19(1).2021.31
- Sakenova, S. (2024, 05 14). *Kazakhstan Sees Record Tourism Indicators in 2023*. Retrieved from The Astana Times: <https://astanatimes.com/2024/05/kazakhstan-sees-record-tourism-indicators-in-2023/>
- Saleem, F., Murtaza, I., Hyder, S., & Malik, M. I. (2020). Public Health and Project Management: Do Projects Deliver? *International Journal of Environmental Research and Public Health*. doi:10.3390/ijerph17197244
- Saleh, A. S., Bassil, C., & Safari, A. (2021). Tourism Research for the GCC Region: Current Status and Future Research Directions. *Tourism Economics*. doi:10.1177/1354816621999968
- Sandano, I. A., Hyder Shah, S. F., & Shaikh, I. A. (2019). China's Belt and Road Initiative: A Step Toward Shared Globalization. *Otoritas Jurnal Ilmu Pemerintahan*. doi:10.26618/ojip.v9i2.2140

- Schagerl, C., & Soldo, L. (2023). The Impact of the Belt and Road Initiative on Kazakhstan. *Map Social Sciences*. doi:10.53880/2744-2454.2023.3.1.33
- Shao, W. (2023). Reflections on the Visual Language Expression in the Cultural Communication of the Silk Road. *Lecture Notes on Language and Literature*. doi:10.23977/langl.2023.060407
- Sharma, T., Chen, J. S., Ramos, W. D., & Sharma, A. (2023). Visitors' Eco-Innovation Adoption and Green Consumption Behavior: The Case of Green Hotels. *International Journal of Contemporary Hospitality Management*. doi:10.1108/ijchm-04-2022-0480
- Shih, L., & Cao, W. (2022). The Impact of the "Belt and Road Initiative" on International Scholarship Students. *Frontiers in Sociology*. doi:10.3389/fsoc.2022.793018
- Souza Abreu, V. H., Santos, A. S., & Máximo Monteiro, T. G. (2022). Climate Change Impacts on the Road Transport Infrastructure: A Systematic Review on Adaptation Measures. *Sustainability*. doi:10.3390/su14148864
- Soyres, F. d., Mulabdić, A., & Ruta, M. (2020). Common Transport Infrastructure: A Quantitative Model and Estimates From the Belt and Road Initiative. *Common Transport Infrastructure: A Quantitative Model and Estimates From the Belt and Road Initiative*. doi:10.1016/j.jdeveco.2019.102415
- Soyres, F. d., Mulabdić, A., Murray, S., Rocha, N., & Ruta, M. (2019). How Much Will the Belt and Road Initiative Reduce Trade Costs? *International Economics*. doi:10.1016/j.inteco.2019.07.003
- Sun, J. (2023). Spatial Analysis of Tourism Economy in Cities Along the Jiangnan Canal Based on PCA and Modified Gravity Model. doi:10.4108/eai.18-11-2022.2326855
- Sun, Q., Zhang, X., Xu, X. E., Yang, Q., & Wang, S. (2019). Does the "Belt and Road Initiative" Promote the Economic Growth of Participating Countries? *Does the "Belt and Road Initiative" Promote the Economic Growth of Participating Countries?* doi:10.3390/su11195240

- Sun, Y., Hou, G., Huang, Z., & Yi, Z. (2020). Spatial-Temporal Differences and Influencing Factors of Tourism Eco-Efficiency in China's Three Major Urban Agglomerations Based on the Super-Ebm Model. *Sustainability*. doi:10.3390/su12104156
- Thirumaran, K., Sabacan, R. F., Pourabedin, Z., H  nh, N. H., Jang, H., Atkinson, B., & Wood, J. (2023). The Eurasian Economic Union and Silk Road Tourism: Qualifying Resources, Amplifying Messages. doi:10.1007/978-3-031-31027-0_{2}{3}
- Thukia, W. J., Wanjiru, G. L., & Agengo, M. K. (2022). Towards Sustainable Tourism Development: Understanding Key Proponents. *Towards Sustainable Tourism Development: Understanding Key Proponents*. doi:10.20525/ijrbs.v11i9.2222
- Toudert, A., Braimoh, A. K., Bernoux, M., St-Louis, M., Abdelmagied, M., Bockel, L., . . . Zhao, Y. (2018). Greenhouse Gas Accounting for Sustainable Land Management. doi:10.1596/31063
- Tucker, J. (2015). The Silk Road: China and the Karakorum Highway. doi:10.5040/9780755652372
- Tuyen, Q. D., Thi Nguyen, Q. X., Nguyen, V. H., Dang, V. Q., & Tang, N. T. (2023). Toward Sustainable Community-Based Tourism Development: Perspectives From Local People in Nhon Ly Coastal Community, Binh Dinh Province, Vietnam. *Plos One*. doi:10.1371/journal.pone.0287522
- UNWTO. (2023). *International tourism highlights*. Retrieved from World Tourism Organization: <https://www.unwto.org>
- VOV. (2025, 07 09). *Tourism rebound fuels Vietnam's economic ambitions for 2025*. Retrieved from Voice Of Vietnam: <https://english.vov.vn/en/travel/tourism-rebound-fuels-vietnams-economic-ambitions-for-2025-post1213574.vov>
- Waheduzzaman, W., Gramberg, B. V., & Ferrer, J. (2017). Bureaucratic Readiness in Managing Local Level Participatory Governance: A Developing Country Context. *Australian Journal of Public Administration*. doi:10.1111/1467-8500.12256

- Wang, J. (2024). Research on the Impact of the Belt and Road Initiative on the Overseas Business Performance of Chinese-Listed Firms——Quasi Natural Experiment From Cities Along the Belt and Road Initiative. *Highlights in Business Economics and Management*. doi:10.54097/fttg5t11
- Wang, J., Zhou, F., Xie, A., & Shi, J. (2022). Impacts of the Integral Development of Agriculture and Tourism on Agricultural Eco-Efficiency: A Case Study of Two River Basins in China. *Environment Development and Sustainability*. doi:10.1007/s10668-022-02781-x
- Wang, X., Zhu, D., & Yingxi, M. (2023). Logical Coupling and Paradigm Shift of Regional Cultures in Terms of “The Belt and Road Initiative” —— A Case Study of Lingnan Culture. *International Journal of Engineering Business Management*. doi:10.1177/18479790231213556
- Wang, Y. (2021). Evaluation of the Effects of the Belt and Road Initiative on the Unified Economic and Environmental Efficiency of Transportation Infrastructure in China Based on Range-Adjusted Measure Model and Difference in Difference Model. *Complexity*. doi:10.1155/2021/5277083
- Webster, C., & Ivanov, S. (2015). Geopolitical Drivers of Future Tourist Flows. *Journal of Tourism Futures*. doi:10.1108/jtf-12-2014-0022
- Winter, T. (2020). The Geocultural Heritage of the Silk Roads. *International Journal of Heritage Studies*. doi:10.1080/13527258.2020.1852296
- Winter, T. (2022). Geocultural Power and the Digital Silk Roads. *Environment and Planning D Society and Space*. doi:10.1177/02637758221118569
- World Bank. (2020). *International tourism, number of arrivals - Kazakhstan*. Retrieved from <https://data.worldbank.org/indicator/ST.INT.ARVL?end=2020&locations=KZ&start=1996&view=chart>
- Xie, M. (2018). Can Cultural Affinity Promote Trade ? HSK Test Data From the Belt and Road Countries. *China & World Economy*. doi:10.1111/cwe.12245

- Xin, P., Zhao, M., & Bai, Y. (2022). Does the Belt and Road Initiative Promote Green Innovation Quality? Evidence From Chinese Cities. *Sustainability*. doi:10.3390/su14106060
- Xu, Z. (2023). China-Pakistan Cultural Exchanges and Cooperation Under Belt & Road Initiative. *Siazga Research Journal*. doi:10.58341/srj.v2i3.26
- Yihang, X. (2023). An Exploration of the Economic Impact of the Silk Road on the Western Wei and Northern Zhou Periods. *Lecture Notes on History*. doi:10.23977/history.2023.050112
- Yu, A. (2024). Research on the Impact of the Belt and Road Initiative on the Economies and Development of Participating Countries. *Frontiers in Business Economics and Management*. doi:10.54097/oh580sd2
- Yu, C., Zhang, R., An, L., & Yu, Z. (2020). Has China's Belt and Road Initiative Intensified Bilateral Trade Links Between China and the Involved Countries? *Sustainability*. doi:10.3390/su12176747
- Yu, H. (2024). Vietnam's Mixed Reactions to China and the BRI. In *Understanding China's Belt and Road Initiative* (pp. 69–84). Singapore: Springer Nature Singapore. doi:10.1007/978-981-99-9633-9_4
- Yu, X. (2023). Research on the Development Model of Intangible Cultural Heritage Tourism Industry. *Academic Journal of Business & Management*. doi:10.25236/ajbm.2023.052520
- Zeng, A., Sheng, Y., Gu, B., Wang, Z., & Wang, M. (2022). Does Climate Aid Truly Work for Carbon Emissions Reduction? Evidence From the Belt and Road Countries. doi:10.21203/rs.3.rs-1419811/v1
- Zhan, C., Wang, H., & Hou, C. (2023). Does Belt and Road Initiative Attract Cross-Border M&A From Other Countries? *World Economy*. doi:10.1111/twec.13489

- Zhang, F., Yang, X., Wu, J., Ma, D., Xiao, Y., Gong, G., & Zhang, J. (2022). How New Urbanization Affects Tourism Eco-Efficiency in China: An Analysis Considering the Undesired Outputs. *Sustainability*. doi:10.3390/su141710820
- Zhang, H. Q., Chen, D., Li, Q., Peng, K.-L., & Jenkins, C. L. (2021). Assessing the Belt and Road Initiatives Impact on Tourism Development in China: Insights From MOOCs Learning Platform. *Assessing the Belt and Road Initiatives Impact on Tourism Development in China: Insights From MOOCs Learning Platform*. doi:10.1108/jhtt-05-2020-0128
- Zhang, K., del Brena, A. G., Riera, I. R., & Zhao, J. (2022). Ancient Routes, New Gateways: A systematic Literature Review of China's Cultural Route Heritage. *Journal of Cultural Heritage Management and Sustainable Development*. doi:10.1108/jchmsd-06-2021-0114
- Zhang, Z. (2023). How Belt and Road Initiative Helped Pakistan's Combat Against the Covid-19 Pandemic. *Lecture Notes in Education Psychology and Public Media*. doi:10.54254/2753-7048/4/2022203
- Zhang, Z., Jian-xiong, Q., Li, L., & Feng, Y. (2022). Research on the Evaluation of Coordinated Development of Tourism–Economy–Ecological Environment Along the Silk Road Economic Belt. *Sustainability*. doi:10.3390/su142113838
- Zhong, H., & White, M. W. (2017). South China Sea. *South China Sea*. doi:10.1163/24519391-00201003
- Zhu, H., Chen, S., Irfan, M., Hu, M., & Hu, J. (2023). Exploring the Role of the Belt and Road Initiative in Promoting Sustainable and Inclusive Development. *Sustainable Development*. doi:10.1002/sd.2705
- Zhyllankozova, A. (2018). Towards the Silk Road Economic Zone Initiative: Historical Perspective. *Journal of Entrepreneurship and Sustainability Issues*. doi:10.9770/jesi.2018.6.2(6)

Zubedi, A., Zeng, J., Ali, Q., Memon, I., & Zubedi, E. (2022). Impact of Energy Consumption, Economic Growth, and FDI Through Environmental Kuznets Curve: Perspective From Belt and Road Initiative and Pakistan. *Mathematical Problems in Engineering*. doi:10.1155/2022/3130605

Ατσαλάκης, Γ. (2022, 07 22). Οι υποδομές «μεταφοράς» του πλούτου της Ευρώπης. *Huffington Post Greece*. Retrieved from https://www.huffingtonpost.gr/entry/oi-epodomes-metaforas-toe-ploetoe-tes-eeropes_gr_62ceab4ce4b094232782a4f2

Ατσαλάκης, Γ. Σ., & Ατσαλάκη, Ι. (2024). *Μοντέρνοι Δρόμοι του Μεταξίου*. Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Μπαρμπουνάκης.

Ζοπουνίδης, Κ., & Ατσαλάκης, Γ. (2016, 02 16). Εξαγωγές και νέοι δρόμοι μεταξίου. *Χανιώτικα Νέα*. Retrieved from <https://www.haniotika-nea.gr/exagoges-ke-nei-dromi-metaxiou/>