



พลวัตทางวัฒนธรรมการเมืองของภูมิภาคเอเชียกลาง: ทิศทางการพัฒนาเศรษฐกิจไทยและการท่องเที่ยวบนเส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ 21
THE CULTURAL AND POLITICAL DYNAMICS OF THE MIDDLE ASIA
REGIONS: THE DIRECTION OF THAI ECONOMIC AND TOURISM
DEVELOPMENT ON THE SILK ROAD IN THE 21ST CENTURY

จง แซ่สง, กนกกาญจน์ ปานเปรม, ภาณี อินทร์เล็ก, เบญจรงค์ พื้นสะอาด

Jong saesong, Kanokkarn Panpram, Paranee Inlek, Benjarong Phuensaard

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลสุวรรณภูมิ

Rajamangala University of Technology Suvarnabhumi

ดราวรรณ จรัสศรี

Darawan Jarutsri

วิทยาลัยเทคโนโลยีบริหารธุรกิจ

Neeracha Business Administration Technological College

E-mail : jong.s@mutsb.ac.th

Received September 9, 2021; Revised October 11, 2021; Accepted August 28, 2022

บทคัดย่อ

บทความวิชาการนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ ศึกษาความสัมพันธ์ขององค์ความรู้เกี่ยวกับภูมิภาคเอเชียกลางกับโครงสร้างพื้นฐานการพัฒนาเศรษฐกิจไทยและการท่องเที่ยวบนเส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ 21 เพื่อให้นักลงทุนของไทยได้มีโอกาสขยายการค้าการลงทุนไปยังประเทศเพื่อนบ้าน เชื่อมโยงสู่ตลาดโลกภายใต้โครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง โดยใช้ศักยภาพที่ตั้งภูมิรัฐศาสตร์เศรษฐกิจในอาณาบริเวณพื้นที่ที่สามารถพัฒนาเป็นศูนย์กลางของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ได้ และเพื่อพัฒนาไทยให้เป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์และห่วงโซ่คุณค่าของการเป็นหุ้นส่วนทางยุทธศาสตร์กับจีนที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และนโยบายประเทศไทยในการตอบสนองกับการเรียนรู้พลวัตทางวัฒนธรรมการเมืองของภูมิภาคเอเชียกลาง ด้านทิศทางการพัฒนาเศรษฐกิจไทยและการท่องเที่ยวบนเส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ 21

คำสำคัญ: พลวัตทางวัฒนธรรมการเมือง, ภูมิรัฐศาสตร์เศรษฐกิจ, เส้นทางสายไหม, ภูมิภาคเอเชียกลาง, ยุทธศาสตร์ชาติ

Abstract

The objectives of this article were 1) to study the relation of Thai investors' knowledge about Central Asia and its infrastructure in developing Thai economy and the silk road tourism in the 21st century enhancing Thai's investors' opportunity to expand trade and investment to neighboring countries in the global market according to the One Belt One Road project which deployed the potential of economic geopolitical location in the area that can be developed as the center of Southeast



Asia. 2) to enhance Thailand to be the logistics center and value chain of strategic partnership with China. This project was in the line with the 20-year national strategy and Thailand policy in responsiveness to learn about the cultural and political dynamics of Central Asia in the direction of Thai economic and tourism development on the Silk Road in the 21st century.

Keywords: Central Asia region, Economic geopolitics, Political cultural dynamics, The silk road, National strategy

บทนำ

ปัจจุบันเส้นทางสายไหมนับว่าเป็นหนึ่งเส้นทางเศรษฐกิจหลักที่จะสร้างรายได้เศรษฐกิจการค้าในภูมิภาคเอเชีย เอเซียกลาง และยุโรป ยิ่งไปกว่านั้นยังมีสถานที่ท่องเที่ยวที่มีความอุดมสมบูรณ์สวยงามยังทรงคุณค่าต่อภูมิภาคเอเชียกลางสู่ยุโรป และตรงนี้ก็จะเป็นโอกาสของไทยในการเข้าไปลงทุนในภูมิภาคเอเชียกลาง

ปัจจุบันภูมิภาคเอเชียกลางมีลักษณะเป็นทุ่งหญ้ากึ่งทะเลทราย ภูเขา ราบสูงที่แห้งแล้ง ประกอบด้วย เขตปกครองตนเองซินเจียงอุยกูร์ มองโกเลียใน และทิเบต สาธารณรัฐอุซเบกิสถาน คาซัคสถาน คีร์กีซสถาน เติร์กเมนิสถาน และทาจิกิสถาน อัฟกานิสถานและปากีสถาน มีแร่ยูเรเนียม ถ่านหิน น้ำมัน และทองคำ เทือกเขาสำคัญคือ อัลไต เทียนชาน Kunlunshan ฮินดูกูช หิมาลัย มีทะเลทรายโกบี และดักลามากัน เอเชียกลางอยู่ติดกับรัสเซียและจีน ได้มีการพัฒนาและใช้มีเทคโนโลยีเข้าไปพัฒนาทะเลทรายดักลามากันที่เคยถูกเรียกว่า “ทะเลทรายแห่งความตาย” กลายเป็น “ทะเลทรายแห่งความร่ำรวย” (นิติการุณย์ มิ่งรุจิราลัย, 2564) สำหรับประเทศไทยยังลงทุนในภูมิภาคเอเชียกลางน้อย เพราะนักลงทุนไทยและต่างชาติมีความกังวล เรื่องของความปลอดภัยจากภาวะสงคราม ในเดือนสิงหาคม 2564 สหรัฐอเมริกาและพันธมิตรถอนทหารออกจากอัฟกานิสถาน เกิดการเปลี่ยนแปลงการปกครองทางด้านความมั่นคงภายในอัฟกานิสถานส่งผลให้กลุ่มตาลีบันได้ประกาศจัดตั้งปฏิรูปประเทศ กลุ่มตาลีบันสร้างความสัมพันธ์ใหม่กับจีน และได้มีการลงนามความสัมพันธ์ด้านเศรษฐกิจบนความร่วมมือการเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟความเร็วสูงผ่านอัฟกานิสถาน และ แถบเมืองตะวันออกของเอเชียกลาง เพราะเส้นทางเศรษฐกิจนี้คือ หนึ่งในพื้นที่ของการพัฒนาเศรษฐกิจบนเส้นทางสายไหม (ศุภวิชัย แก้วคุนออก, 2564)

ดังนั้นพลวัตทางวัฒนธรรมการเมืองของภูมิภาคเอเชียกลาง: ทิศทางการพัฒนาเศรษฐกิจไทย และการท่องเที่ยวบนเส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ 21 จึงเป็นทางเลือกใหม่ให้กับนักลงทุนไทยและต่างชาติซึ่งเดิมลงทุนอุตสาหกรรมด้านพลังงาน และอุตสาหกรรมอื่นหันมาสนใจและลงทุนในอุตสาหกรรมบริการ เพราะต้นทุนต่ำและประเทศในภูมิภาคนี้พร้อมที่จะร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการร่วมพัฒนาอุตสาหกรรมธุรกิจบริการ เช่น การท่องเที่ยว โรงแรม ที่พัก การจัดอบรมสัมมนา และด้านอาหาร เป็นต้น ทำให้เกิดการเสริมสร้างพลวัตทางการค้า การลงทุน เสริมสร้างวัฒนธรรมวิถีชีวิต ระหว่างชนชาติพันธุร่วมกันของแต่ละประเทศในภูมิภาคบนเส้นทางสายไหม

กล่าวโดยสรุป ยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมใหม่ เป็นเส้นทางการเชื่อมโยงระหว่าง จีน เอเชีย ตะวันออกเฉียงใต้ และเอเชียกลางสู่ยุโรป เป็นศูนย์กลางหรือฮับทางด้านโลจิสติกส์ในการแลกเปลี่ยนการค้าการลงทุนของภูมิภาคต่าง ๆ สร้างผลประโยชน์ทางการค้า การลงทุน เศรษฐกิจและการ



ท่องเที่ยว ถือว่าเป็นโอกาสที่ดีที่ไทยจะได้มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและอุตสาหกรรมท่องเที่ยวและบริการเพื่อเชื่อมต่อกับโครงการการพัฒนาเส้นทางสายไหมใหม่ในศตวรรษที่ 21 ต่อไป

นิยามศัพท์

1. ยุทธศาสตร์ คือ การพัฒนาและการใช้อำนาจทางการเมือง เศรษฐกิจ จิตวิทยา และกำลังรบทางทหารตามความจำเป็นทั้งในยามสงบและยามสงคราม
2. พลวัตทางวัฒนธรรมการเมือง คือ ความสัมพันธ์ระหว่างสมาชิกของสังคมการเมืองกับสังคมการเมืองในเชิงจิตวิทยา เช่น ความคิด อุดมการณ์ ความเชื่อ ที่ขึ้นตรงกับกระบวนการสร้างจากสถาบันในทางการเมืองต่าง ๆ ที่แปรผันต่างกันไปตามแต่ละสังคมการเมืองวัฒนธรรมที่เป็นมโนทัศน์ไม่หยุดนิ่งอยู่กับที่ และมีความสามารถเคลื่อนที่ไปข้างหน้าด้วยพลังในตัวเอง
3. เส้นทางสายไหม คือ ดินแดนแถบเอเชียกลาง ที่มีการเดินทางทำให้เกิดเครือข่ายเส้นทางการค้าที่เชื่อมโยงจีนกับดินแดนที่ปัจจุบันประกอบด้วย คาซัคสถาน ทาจิกิสถาน อุซเบกิสถาน คีร์กีซสถาน เติร์กเมนิสถาน อัฟกานิสถาน รวมทั้งปากีสถาน
4. เส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ 21 คือ เส้นทางสายไหมศตวรรษที่ 21 ประกอบด้วยเส้นทางสายไหมทางบก คือถนนและทางรถไฟจากจีนมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันตก และเส้นทางสายไหมทางทะเล คือเส้นทางทางทะเลจากจีนมุ่งหน้าลงใต้แล้วเข้าสู่ทิศตะวันตก เพื่อเชื่อมโยงเส้นทางการค้าใน 3 ทวีป
5. ภูมิรัฐศาสตร์เศรษฐกิจ คือ การใช้เครื่องมือทางเศรษฐกิจในการสนับสนุนส่งเสริม และปกป้องผลประโยชน์ของประเทศรวมทั้งสร้างผลกระทบต่อการดำเนินการด้านเศรษฐกิจของชาติอื่น ๆ และต่อเป้าหมายทางการเมืองของประเทศตนเอง
6. หุ้นส่วนทางยุทธศาสตร์ คือ ลักษณะความสัมพันธ์ระหว่างสองประเทศที่มีความใกล้ชิดสนิทสนมอย่างยิ่ง อยู่บนพื้นฐานของความเสมอภาค มีนโยบายและแนวคิดทางการเมือง เศรษฐกิจ สังคม และการทหารไปในแนวทางเดียวกัน

ยุทธศาสตร์สำคัญในการพัฒนาเส้นทางสายไหมในภูมิภาคเอเชียกลางสู่ทวีปยุโรปในศตวรรษที่ 21

ยุทธศาสตร์สำคัญในการพัฒนาเส้นทางสายไหมในภูมิภาคเอเชียกลางสู่ทวีปยุโรปในศตวรรษที่ 21 เป็นยุทธศาสตร์สำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชีย เอเชียกลาง สู่ทวีปยุโรปโดยมีจุดเริ่มต้นในการเดินทางและการค้าดังต่อไปนี้

1. จุดเริ่มต้นของการพัฒนาเส้นทางสายไหมในคริสต์ศตวรรษที่ 13

จักรวรรดิมองโกล (Mongol Empire) ในคริสต์ศตวรรษที่ 13 ถือเป็นจักรวรรดิที่ยิ่งใหญ่ที่สุดในประวัติศาสตร์ ปฐมกษัตริย์คือ เจงกิสข่าน ผู้พิชิตดินแดนตั้งแต่ทุ่งหิมะในไซบีเรีย ผ่านลุ่มแม่น้ำฮวงโห เอเชียกลาง เปอร์เซีย ไปถึงที่ราบเขตร้อนในอินเดีย เจงกิสข่านประสบความสำเร็จทั้งทางทหารและการค้า ทำให้เจงกิสข่านสามารถคุมเส้นทางสายไหม ทำการค้าทางบกระหว่างจีนกับมุสลิมได้อย่างสมบูรณ์ ควบคุมสินค้าปริมาณมหาศาลจากจีนกับอาณาจักรมุสลิมทางตะวันตก ตั้งแต่ทะเลดำ เทือกเขาในอัฟกานิสถานอันเป็นที่ตั้งของจักรวรรดิมุสลิมเติร์กที่ร่ำรวยในสมัยนั้น



2. ยุทธศาสตร์การพัฒนาเส้นทางสายไหมใหม่ในศตวรรษที่ 21

ยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมใหม่ในศตวรรษที่ 21 เป็นโครงการที่จะใช้เงินลงทุนถึง 1.4 ล้านล้านดอลลาร์ ส่งผลต่อเอเชีย เอเชียกลาง ยุโรป แอฟริกาตะวันออกและเหนือ ซึ่งนักวิชาการได้ทำการศึกษาและได้ให้นิยามยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมใหม่ในศตวรรษที่ 21 ต่างกันไป สามารถสรุปความได้ดังนี้

จุลชีพ ชินวรรณโณ (2545) ได้ให้ความหมายเกี่ยวกับยุทธศาสตร์ไว้ว่า ปัจจุบันยุทธศาสตร์ได้ถูกขยายความและนำไปใช้ในวงการต่าง ๆ นอกเหนือจากวงการทหาร โดยเฉพาะอย่างยิ่งภาคเอกชน มีการนำแนวคิดทางยุทธศาสตร์มาใช้ทำให้ความหมายของยุทธศาสตร์ขยายความรวมถึงเรื่องเกี่ยวกับการวางแผน การปฏิบัติการอย่างเป็นระบบเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้

ปรีดี บุญซื่อ (2561) ได้กล่าวไว้ว่า เส้นทางสายไหมใหม่ หมายถึง การคมนาคมขนส่งและความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจและวัฒนธรรมที่จะเชื่อมจีนเข้ากับเอเชียกลาง คอเคซัส รัสเซีย ยุโรป ตะวันออก ยุโรปกลาง และยุโรปตะวันตก ส่วนเส้นทางสายไหมใหม่ทางทะเลจะอิงตามเส้นทางเรือที่ครั้งหนึ่งเชื่อมจีนเข้ากับเกาหลี ญี่ปุ่น ฟิลิปปินส์ เวียดนาม มาเลเซีย กัมพูชา ไทย พม่า บังคลาเทศ อินเดีย ปากีสถาน อิหร่าน ตะวันออกกลาง เข้าไปในทะเลแดง และจบลงที่ตุรกีและทะเลเมดิเตอร์เรเนียนไปต่อในมหาสมุทรอินเดียจนถึงชายทะเลด้านตะวันออกของทวีปแอฟริกา

ปรารธนา คงนาค (2558) ได้กล่าวไว้ว่า วิสัยทัศน์และปฏิบัติการว่าด้วยการร่วมสร้างแนวเขตเศรษฐกิจบนเส้นทางสายไหมและเส้นทางสายไหมทางทะเลในศตวรรษที่ 21 โดยมีแนวคิดในภาพรวมและกรอบความร่วมมือของฝ่ายจีนอย่างเป็นระบบ โดยมีข้อเสนอและเหตุผลสำคัญ 2 ประการ คือ

1. เชื่อมโยงเอเชียกลาง เอเชียใต้ เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียตะวันตก แอฟริกาเหนือ และยุโรปเข้าด้วยกัน เพื่อให้ภูมิภาคเหล่านี้ได้แลกเปลี่ยนและสร้างประโยชน์ร่วมกันในการสร้างห่วงโซ่อุปทาน ห่วงโซ่ธุรกิจ ห่วงโซ่คุณค่า สร้างระเบียบเศรษฐกิจระหว่างประเทศใหม่

2. ความร่วมมือทางเศรษฐกิจเป็นพื้นฐานและเป็นแกนหลัก พร้อมทั้งยึดถือการแลกเปลี่ยนบุคคลและวัฒนธรรมเป็นตัวหนุนสำคัญ โดยไม่เข้าไปแทรกแซงกิจการภายในของประเทศในภูมิภาคอาศัยความร่วมมือระหว่างกันผลักดันให้เกิดประโยชน์อย่างแท้จริง

3. ประเทศจีนกับยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมใหม่เพื่อตอบโต้กับยุทธศาสตร์ของสหรัฐอเมริกา และ มุ่งเน้นมิติทางภูมิรัฐศาสตร์ “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง”

ยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมใหม่ “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ประกอบด้วย “เส้นทางสายไหมใหม่ทางบก” และ “เส้นทางสายไหมทางทะเลในศตวรรษที่ 21” โดยจะมีการสร้างโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นเครือข่ายทางรถไฟความเร็วสูง ถนน ท่าเรือ ท่อส่งก๊าซและน้ำมัน สอดคล้องกับผลประโยชน์ด้านยุทธศาสตร์ความมั่นคงภายในของจีน โดยเฉพาะอย่างยิ่งใน 4 ประเด็นสำคัญคือ

ประการแรก การสร้างเสถียรภาพและการพัฒนาณฑลซินเจียงและบริเวณโดยรอบ ซึ่งเป็นประเด็นทางด้านความมั่นคงและการต่อต้านการก่อการร้ายในณฑลซินเจียงโดยมีการพัฒนาโครงการพัฒนาท่าเรือ Gwadar ในปากีสถานเป็นการเปิดเส้นทางการค้าของจีนสู่ทะเลทางตะวันออก ทั้งยังเชื่อมต่อเส้นทางสายไหมทางทะเลกับมหาสมุทรอินเดีย และยุโรป

ประการที่สอง อัตราการเติบโตของจีนที่ชะลอตัวลง (จากร้อยละ 10-12 เป็นร้อยละ 5-7 ในปี 2015) ทำให้ผู้ประกอบการด้านก่อสร้างของจีนจำเป็นต้องแสวงหาแหล่งลงทุนใหม่ภายนอกประเทศเพื่อคงการผลิตต่อไป มิเช่นนั้นภาวะบูมในภาคเศรษฐกิจนี้อาจเผชิญวิกฤตได้



ประการที่สาม ความมั่นคงทางพลังงาน จีนได้เข้าไปสร้างระบบท่อส่งน้ำมันจากคาซัคสถาน และลงทุนระบบท่อส่งก๊าซธรรมชาติ ผ่านเติร์กเมนิสถาน อุซเบกิสถานและคาซัคสถาน ซึ่งเป็นพื้นฐานของเส้นทางระบบท่อก๊าซตะวันออก-ตะวันตกของจีน เดิมเป็นการผูกขาดพลังงานของรัสเซียในภูมิภาคเอเชียกลาง นอกจากนี้ จีนยังอาศัยการพัฒนาท่อส่งน้ำมันจีน-เมียนมาในการส่งน้ำมันจากตะวันออกกลางเข้าสู่เส้นทางทางบกเป็นครั้งแรก โดยไม่ต้องผ่านช่องแคบมะละกา

ประการที่สี่ การสร้างสถานะและบทบาทของความเป็นมหาอำนาจของจีนในภูมิภาคยูเรเชีย ผ่านการสร้างสถาบันและกลไกต่าง ๆ ในระดับภูมิภาคขึ้นมาใหม่

กล่าวโดยสรุป ยุทธศาสตร์สำคัญในการพัฒนาเส้นทางสายไหมในภูมิภาคเอเชียกลางสู่ทวีปยุโรปในศตวรรษที่ 21 คือ การพัฒนาเส้นทางสายไหมเก่าตั้งแต่อดีตที่เชื่อมจากมองโกเลียไปถึงอิหร่าน เมื่อจีนเข้ามาพัฒนาเส้นทางสายไหมใหม่เพื่อการค้า การลงทุน และแหล่งพลังงาน และยังเป็นการสร้างอำนาจและความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจให้กับจีน พัฒนาศักยภาพทั้งด้านทรัพยากรมนุษย์ของจีนและเศรษฐกิจครอบคลุมไปสู่เอเชีย ยุโรป และแอฟริกา ในการแข่งขันกับมหาอำนาจอย่างสหรัฐ ฝรั่งเศส ออสเตรเลีย ญี่ปุ่น รัสเซีย เป็นต้น

การเปรียบเทียบ ยุทธศาสตร์ “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ของจีนกับยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมใหม่ของสหรัฐอเมริกา ในการเชื่อมโยงเส้นทางการค้าในสามทวีป

ในยุคที่ประธานาธิบดีสหรัฐอเมริกาเลือกดำเนินนโยบายถอยห่างจากเอเชีย และได้ประกาศยุทธศาสตร์พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโลก ภายใต้ชื่อ Build Back Better World (B3W) “การสร้างโลกที่ดีกว่าให้กลับคืนมา” โดยมีแผนของยุทธศาสตร์นี้ก็คือ การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานในประเทศที่มีรายได้ต่ำและรายได้ปานกลางทั่วโลก เพื่อเป็น “ทางเลือกใหม่” แข่งกับยุทธศาสตร์ “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ของผู้นำจีน จุดยุทธศาสตร์สำคัญในการเชื่อมการค้ารูปแบบใหม่ที่รวดเร็วและสามารถเชื่อมเส้นทางการพัฒนาเศรษฐกิจด้านการท่องเที่ยวบนเส้นทางที่เรียกว่า เส้นทางสายไหมใหม่ บนความรู้พื้นฐานที่เรียกว่า “ภูมิรัฐศาสตร์โลก” จะเห็นได้ว่าการแข่งขันระหว่างมหาอำนาจระดับโลกทั้งสหรัฐอเมริกาและจีนในกระดาน “มหาเกม” ในบริเวณยูเรเชีย โดยมีรัสเซียเป็นฉากหลังที่กำลังผลักดันวาระยุทธศาสตร์คือ การสร้างบูรณาการทางเศรษฐกิจที่เรียกว่า “สหภาพเศรษฐกิจยูเรเชีย” ซึ่งในปัจจุบันประกอบด้วยรัสเซีย คาซัคสถาน เบลารุส อาร์เมเนีย และคีร์กีซสถาน เป็นต้น

กล่าวโดยสรุป สหรัฐต้องการสร้างเส้นทางการค้าใหม่เพื่อแข่งขันกับจีนภายใต้โครงการ “ทางเลือกใหม่” เพื่อลดดุลการค้าที่จีนสร้างหนี้สินให้กับแต่ละประเทศที่เข้าร่วมเป็นสมาชิกในโครงการของจีนคือ หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง และยังเป็นการปกป้องอธิปไตยทางการค้า เศรษฐกิจทั้งทางบกและทางทะเลของสามทวีป เอเชีย ยุโรป อเมริกา

ภูมิศาสตร์ของไทยที่ได้เปรียบต่อยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ 21

ภูมิศาสตร์ไทยเป็นศูนย์กลางอาเซียนตั้งอยู่ในตำแหน่งสำคัญระเปียงทางเศรษฐกิจที่ตั้งเป็นภูมิศาสตร์ มหาสมุทรแปซิฟิก และมหาสมุทรอินเดีย ขนาบข้าง ขณะที่ความริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางสายไหมสอดคล้องนโยบายไทยแลนด์ 4.0 และเขตเศรษฐกิจพิเศษ

ปัจจุบันบริษัทจากจีนเข้าลงทุนในไทย เช่น หัวเว่ย สร้างศูนย์วิจัยนวัตกรรมเพื่อเชื่อมต่อบริษัท อาลีบาบา วีแชต เข้ามาขยายฐานการผลิตเพื่อให้ไทยก้าวหน้าในโลกยุคใหม่ รวมถึงโครงการ



รถไฟไทย-จีน จากคุนหมิง ลาว กรุงเทพฯ แม้สถานการณ์แพร่ระบาดไวรัสโควิดส่งผลกระทบต่อทางเศรษฐกิจ แต่ยอดการค้าไทย-จีนเติบโตสวนกระแส มีการส่งเสริมเศรษฐกิจวัฒนธรรมและสัมพัศความมั่งมั่นในการพัฒนาความสัมพันธ์ใกล้ชิดระหว่างประเทศ ไทยและจีนช่วยเหลือซึ่งกันและกันร่วมต่อสู้โรคระบาดและพัฒนาประเทศทุกมิติ ทำให้ขยายความสัมพันธ์สู่เชิงกว้างและเชิงลึก

อย่างไรก็ตามความสัมพันธ์ของไทยกับสหรัฐก็ดีมาก ถึงแม้ว่าระยะหลังจะตึงเครียดบ้าง แต่โดยรวมก็ไม่ยิ่งหย่อนกว่าที่ไทยมีกับจีน ไทยกับสหรัฐเป็น non-NATO major ally หรือ พันธมิตรหลักที่ไม่ได้อยู่ในองค์กรสนธิสัญญาป้องกันแอตแลนติกเหนือ แม้จะไม่ได้ร่วมสนธิสัญญาป้องกันร่วมกับสหรัฐ แต่ยังคงได้เปรียบการทหารและการเงินที่มากกว่าประเทศที่ไม่ได้อยู่ในเนโทของสหรัฐด้วย (กระทรวงการต่างประเทศ, 2555) ขณะเดียวกันประเทศไทยจะทิ้งห่างอาเซียนก็ไม่ได้เพราะอาเซียนเป็นพลังให้กับไทยในการสร้างพันธมิตรและอยู่ร่วมกับประเทศมหาอำนาจตั้งแต่ ยุโรป อินเดีย และญี่ปุ่น ซึ่งต้องดำเนินยุทธศาสตร์รักษาพหุมิตรและอยู่ให้ได้ดีกับพหุอำนาจ และไทยยังคงใช้อาเซียนและเออีซีในการเจรจาต่อรองกับจีนในการทำโครงการ "หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง" ดีกว่าการทำงานกับจีนโดยไม่ร่วมมือกับอาเซียนมาเพิ่มน้ำหนักให้ไทย และต้องตระหนักเสมอว่าไทยต้องเป็น "ชาติอำนาจระดับกลาง" ฉะนั้น โครงการรถไฟความเร็วสูงนั้น ประเทศไทยจึงต้องมีเจรจาได้ผลประโยชน์ที่คุ้มค่าต่อการพัฒนาประเทศไทย เช่น การใช้อาวไทยในการท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์-ธรรมชาติและในการคมนาคมขนส่งให้มากขึ้น หรือการทำการท่องเที่ยว "สามเสา" จีน-ไทย-สุวรรณภูมิ (พม่า กัมพูชา ลาว) เป็นต้น (workpointtoday, 2563)

กล่าวโดยสรุป ภูมิศาสตร์ของไทยที่ได้เปรียบต่อยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ 21 ของจีนเนืองด้วยไทยเป็นศูนย์กลางอาเซียนตั้งอยู่ในตำแหน่งสำคัญระเบียงทางเศรษฐกิจที่มีที่ตั้งเป็นภูมิศาสตร์ มหาสมุทรแปซิฟิก และมหาสมุทรอินเดีย จีนจึงใช้ไทยเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ สู่เอเชียกลาง และเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งสินค้าทางบกบนเส้นทางสายไหมทางทะเล ร่วมกับการพัฒนาเส้นทางรถไฟความเร็วสูงทางบก และการลงทุนด้านอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและบริการโดยการนำนวัตกรรมเทคโนโลยีชั้นสูงของจีนเข้ามาใช้ในการสร้างรูปแบบธุรกิจการค้าบนเส้นทางการค้านี้

บทบาทของประเทศไทย กับความสัมพันธ์ระหว่าง จีน ความร่วมมือในการพัฒนาเส้นทางสายไหมในภูมิภาคเอเชียกลาง

ประเทศไทยเป็นหนึ่งในอาเซียน เป็นศูนย์กลางสำคัญยิ่งทางด้านการคมนาคม ทะเล อากาศ เชื่อมโยงประชากรครึ่งหนึ่งของโลก ไม่อาจหลีกเลี่ยงการแข่งขันทางการค้าระหว่างจีน สหรัฐ และภูมิภาคประเทศอื่น ๆ ได้

ประเทศไทยรักสันติมุ่งหมายเป็นมิตรทั่วโลก ด้วยความเสมอภาค เคารพซึ่งกันและกัน ไม่ตั้งตนฝักใฝ่ฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง แต่เป็นกลุ่มอาเซียนมีผลประโยชน์แนแน่นแฟ้น การเข้าสู่สถานการณ์ใหม่เศรษฐกิจ การค้าการลงทุน และมีปัญหาแพร่ระบาดโควิด จึงเป็นความท้าทายความร่วมมือร่วมใจของทั่วโลก โดยเฉพาะไทยกับจีน ในความร่วมมือ "หนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทาง" มีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจไทยและเศรษฐกิจโลก สำหรับการค้าไทย-จีน และการให้ความสำคัญเส้นทางสายไหมทำให้เกิดการส่งเสริมด้านภาษาและวัฒนธรรมซึ่งกันและกัน ทำให้รัฐบาลมีการส่งเสริมภาษาจีนพยายามทำให้คนไทยสื่อสารภาษาจีน และยังเป็นการส่งเสริมให้เกิดการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวจีน



เข้ามาประเทศไทย และทำให้อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวมาเสริมสร้างเศรษฐกิจของประเทศไทยและผู้ประกอบการหรือบุคคลที่ทำงานด้านอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและบริการจะได้ ใช้ภาษาสื่อสารกับนักท่องเที่ยวได้ (workpointtoday, 2563)

ภูมิภาคเอเชียกลางจะอยู่ร่วมทวีปเอเชียกับประเทศไทย แต่ความรู้ ความเข้าใจ และความสัมพันธ์ทางการค้า และการลงทุนระหว่างกันยังอยู่ในระดับต่ำ ไทยควรเล็งการลงทุนในกลุ่มทรัพยากรปิโตรเลียม และก๊าซธรรมชาติ ให้เน้นการลงทุนสินค้าอุปโภค-บริโภค การบริหารโรงแรม ธุรกิจด้านการท่องเที่ยว เพราะประเทศในภูมิภาคนี้มีแหล่งท่องเที่ยวที่สวยงาม และมีทรัพยากรท่องเที่ยวที่ยังสมบูรณ์นอกจากนี้นักท่องเที่ยวจากประเทศเอเชียกลาง สนใจที่จะเข้ามาท่องเที่ยวยังประเทศไทยและลงทุนด้านการท่องเที่ยว (สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า, 2563)

กล่าวโดยสรุป ไทยและจีนมีความสัมพันธ์ด้านการค้ามาอย่างยาวนาน ปัจจุบัน ความสัมพันธ์ยังแน่นแฟ้นในด้านอุตสาหกรรมต่าง ๆ โดยการจะพัฒนาให้การค้าการลงทุนเติบโตตั้งแต่จีนไปสู่ภูมิภาคเอเชียกลาง โดยในภูมิภาคเอเชียกลางไทยจะต้องลดการลงทุนในด้านพลังงานหรืออุตสาหกรรมอื่น ๆ ให้น้อยลงและเพิ่มการลงทุนด้านธุรกิจอุตสาหกรรมการบริการและการท่องเที่ยว เพื่อตอบสนองกับความต้องการกลุ่มนักท่องเที่ยวที่เดินทางเพื่อมาเยือนประเทศไทย และไทยสามารถเข้าไปบริหารจัดการกลุ่มธุรกิจด้านการท่องเที่ยวในเขตภูมิภาคเอเชียกลางได้ เช่น เส้นทางท่องเที่ยว โรงแรมที่พัก กิจกรรมด้านการบริการ เป็นต้น

การพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวในเส้นทางใหม่ในภูมิภาคเอเชียและเอเชียกลาง

1. การพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวในเส้นทางใหม่ในภูมิภาคเอเชียและทะเลจีนใต้

การพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวในเส้นทางใหม่ในภูมิภาคเอเชียและทะเลจีนใต้ เป็นโครงการการพัฒนาเส้นทางทางการท่องเที่ยวและท่าเรือที่สำคัญในภูมิภาคเอเชียและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในทะเลจีนใต้จึงทำให้มีการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวในภูมิภาคเอเชียและทะเลจีนใต้ดังนี้ (BBC NEWS ไทย, 2563)

1.1 เส้นทางท่องเที่ยวที่ 1 เกาะวู้ดดี หรือเกาะหย่งซิง เกาะใหญ่ที่สุดในหมู่เกาะพาราเซล เป็นหมู่เกาะและแนวปะการังและทรัพยากรธรรมชาติที่จีนอ้างว่ากรรมสิทธิ์ของจีนในทะเลจีนใต้และถูกขนานนามว่า "กำแพงทรายแห่งเมืองจีน" (Great Wall of Sand) เป็นเส้นทางเศรษฐกิจที่เป็นประตูสู่เส้นทางสายไหมทางทะเลในโครงการเส้นทางสายไหมแห่งศตวรรษที่ 21

1.2 เส้นทางท่องเที่ยวที่ 2 อ่าวกวางตุ้ง-ฮ่องกง-มาเก๊า (Guangdong -Hongkong-Macao Greater Bay Area) คือ โครงการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว "มัลดีฟส์แดนมังกร" โดยมีเรือสำราญนักท่องเที่ยวไปเยือนอยู่เป็นประจำ

1.3 เส้นทางท่องเที่ยวที่ 3 หมู่เกาะสแปรตลี เป็นเกาะเทียมบนแนวปะการังหลายแห่งในหมู่เกาะสแปรตลี หนึ่งในความสำเร็จทางวิศวกรรมสมุทรศาสตร์ และสิ่งปลูกสร้างทางทหารที่ยิ่งใหญ่ที่สุดของโลก มีศูนย์วิจัยด้านสมุทรศาสตร์บนแนวปะการังมิสซีฟ (Mischief Reef) ประชากรบนเกาะแห่งนี้ มีสิ่งอำนวยความสะดวกครบครันและอยู่ในโลกยุคโลกภิวัตน์แห่ง 5G เป็นการสร้างเส้นทางยุทธศาสตร์ทางทะเลของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ให้กลายเป็นของจีนอย่างถาวร

1.4 เส้นทางท่องเที่ยวที่ 4 เมืองซีอานและจุดเริ่มต้นของเส้นทางสายไหม การสัมผัสเส้นทางสายไหม โดยเดินทางจากซีอานสู่จาเป่ ซึ่งเป็นสองเมืองท่องเที่ยวที่สวยงามในประเทศจีน เมืองซีอาน หรือฉางอานในอดีต ตั้งอยู่ในมณฑลส่านซี ตะวันตกเฉียงเหนือของประเทศจีน



มีประวัติศาสตร์ยาวนานกว่า 3,000 ปี ด้วยเหตุนี้ คงไม่เป็นการกล่าวเกินจริงมากนักว่า ซีอานเป็นเมืองที่บอกเล่าเรื่องราวอารยธรรมจีนโบราณได้ดีที่สุด ได้แก่ สุสานจินซีฮองเต้ ถนนมุสลิม ภูเขาเจ็ดสีที่จางเย่ หรือภูเขาสี่รุ้ง

2. การพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวในเส้นทางไหมภูมิภาคเอเชียกลาง

2.1 สถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญของเส้นทางไหมภูมิภาคเอเชียกลาง

การเดินทางตามรอยเส้นทางสายไหมเปรียบเหมือนการชื่นชม ‘เจดีย์ที่เปลี่ยนไปของอารยธรรมมนุษย์’ ไปสิ้นสุดที่ทิศตะวันตกในประเทศตุรกีและยุโรป

เอเชียกลางยังมีสถานที่ท่องเที่ยวที่มีพื้นที่ไพศาลกว้างใหญ่ เต็มไปด้วยประวัติศาสตร์บนเส้นทางสายไหม และมีสถานที่ท่องเที่ยวและค้นหาถึงอารยธรรมที่เก่าแก่มีความเป็นเอกลักษณ์ การผสมผสานวัฒนธรรม ชนเผ่า วิถีชีวิตมากมายบนดินแดนเส้นทางท่องเที่ยวแห่งภูมิภาคเอเชียกลางแห่งนี้ได้แก่

2.1.1 เส้นทางท่องเที่ยวที่ 1 พระพุทธรูปแห่งบามิยัน อัฟกานิสถาน Buddhas of Bamiyan เป็นมรดกโลกที่ถูกทำลายโดยกลุ่มตาลิบัน และเป็นพระพุทธรูปแกะสลักผาผนังที่ใหญ่ที่สุดในโลก เป็นกลุ่มพระพุทธรูปโบราณ 3 องค์ที่เก่าแก่ มีความสูงถึง 37 เมตร ตั้งอยู่ในหุบเขาเมืองบามิยัน (Bamiyan) ทางตอนกลางของประเทศอัฟกานิสถาน ศิลปะของการสร้างพระพุทธรูปมีการผสมผสานของ ศิลปะคุปตะ ศิลปะคันธาระ และศิลปะเปอร์เซีย ทำให้มีข้อสันนิษฐานว่าพระพุทธรูปแห่งบามิยัน สร้างขึ้นโดยพระเถระและราชวงศ์แห่งราชวงศ์คุปตะแห่งอินเดียและที่นี้ยังเป็นหนึ่งใน UNESCO World Heritage Site ในหมวดของมรดกโลกทางวัฒนธรรม เมื่อปี ค.ศ. 2003 ในชื่อ ว่า “Cultural Landscape and Archaeological Remains of the Bamiyan Valley” การที่มีพระพุทธรูปอันใหญ่โตตั้งอยู่ในประเทศอัฟกานิสถาน ประเทศซึ่งมีคนส่วนใหญ่นับถือศาสนาอิสลาม ย้อนกลับไปในยุคประวัติศาสตร์หลายพันปีก่อน ในยุคการติดต่อสื่อสารแลกเปลี่ยนสินค้าของโลกบน เส้นทางสายไหมยุคโบราณระหว่าง จีน เปอร์เซีย กรีก ซีเรีย โรมัน อาร์มีเนีย อินเดีย และแบกเตรีย

2.1.2 เส้นทางท่องเที่ยวที่ 2 ทะเลทรายหิน ทางตอนกลางและตะวันตกในอุซเบกิสถาน

2.1.3 เส้นทางท่องเที่ยวที่ 3 ซามาร์แคนด์ เมืองโบราณ สุहर่าและจัตุรัสโออาในเส้นทางสายไหม เป็นสมบัติที่ล้ำค่าที่สุดทางประวัติศาสตร์ของเอเชียกลาง

2.1.4 เส้นทางท่องเที่ยวที่ 4 เทเมอร์เลน เมืองหลวงเก่าของนักรบในยุคกลางติมอร์ในคาซัคสถาน และ “สถาน” ที่ใหญ่ที่สุดในประเทศคาซัคสถานทีครอบคลุมอาณาเขตไพศาลที่สุดเป็นลำดับที่ 9 ของโลก ตั้งแต่โตรกผาและทะเลทราย ทางตะวันตกจนถึงยอดเทือกเขาอัลไตที่น้อยคนจะไปถึงทางตะวันออก

2.1.5 เส้นทางท่องเที่ยวที่ 5 หอคอยไบเตรค และในคีร์กีซสถาน ได้ชื่อว่าเป็นสถานที่สวยงามที่สุด ด้วยเทือกเขา ป่า หุบเขา ที่มีกระโจมเยิร์ตเรียงรายในประเทศ คีร์กีซสถาน กลายเป็นที่มาของชื่อที่เรียกเล่น ๆ ว่า สวิตเซอร์แลนด์แห่งเอเชียกลาง

2.1.6 เส้นทางท่องเที่ยวที่ 6 ทาช ราบัด โรงแรมพร้อมที่จอดรถคาราวานสมัยยุคกลางที่พักของเหล่าพ่อค้ารอนแรมตั้งอยู่บนเทือกเขาสูงติดกับพรมแดนจีน

2.1.7 เส้นทางท่องเที่ยวที่ 7 เทือกเขาคอมมิวนิสต์ ในทาจิกิสถานเป็นสถานที่ที่มีภูมิประเทศเป็นเทือกเขาที่สูงที่สุด เป็นยอดเขาที่สูงที่สุดของโซเวียตเก่า และ Pamir Highway เส้นทางท้าทายที่สุดสายหนึ่งของโลกด้วยถนนคดเคี้ยวไปตามที่ราบสูงไปถึงฝั่งตะวันออก ทะเลทราย คาคากุม



ในเติร์กเมนิสถาน ยาวจรดทะเลแคสเปียนทางทิศตะวันตก และสถานชวนตื่นตะลึงที่สุดในเอเชียกลาง อาจเป็นปากปล่องภูเขาไฟดาร์วาซ่า ที่ได้ชื่อว่าเป็นประตูสู่นรก แอ่งบนแผ่นดินที่ก๊าซธรรมชาติเผาไหม้คุกรุ่นมาหลายทศวรรษ ซึ่งยังไม่มีทีท่าว่าจะเย็นตัวลง

กล่าวโดยสรุป การพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวในเส้นทางใหม่ในภูมิภาคเอเชียและเอเชียกลาง เป็นการพัฒนาเส้นทางการท่องเที่ยวของแต่ภูมิภาคโดยเชื่อมโยงเอเชียกลาง เอเชียใต้ เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียตะวันตก แอฟริกาเหนือ และยุโรปเข้าด้วยกัน เพื่อให้ภูมิภาคเหล่านี้ได้แลกเปลี่ยนและสร้างประโยชน์ร่วมกัน เช่น การสร้างห่วงโซ่อุปทานด้านอุตสาหกรรมด้านการท่องเที่ยวและการบริการ ห่วงโซ่ธุรกิจ ห่วงโซ่คุณค่า สร้างระเบียบเศรษฐกิจระหว่างประเทศใหม่

ประเด็นด้านการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวในเส้นทางใหม่ในภูมิภาคเอเชียและเอเชียกลาง

จากการศึกษาเส้นทางการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวในเส้นทางใหม่ในภูมิภาคเอเชียและเอเชียกลาง เป็นรูปแบบการพัฒนาเส้นทางทางการท่องเที่ยวและทำเรือที่สำคัญในภูมิภาคเอเชียและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในทะเลจีนใต้ สามารถทำการวิเคราะห์ในรูปแบบ การวิเคราะห์ SWOT เพื่อวิเคราะห์สภาพแวดล้อมทั้งปัจจัยภายในปัจจัยภายนอก นำไปสู่การพัฒนาเส้นทางและรูปแบบการท่องเที่ยวที่เหมาะสมดังต่อไปนี้

S: Strength จุดแข็ง คือ เส้นทางท่องเที่ยวในเส้นทางใหม่ในภูมิภาคเอเชียและเอเชียกลาง เป็นเส้นทางการคมนาคมทั้งทางบกและทางทะเล ซึ่งนักท่องเที่ยวสามารถใช้รถไฟเร็วสูง และรถยนต์ในการเดินทาง โดยเชื่อมโยงตั้งแต่ภูมิภาคเอเชียกลาง เอเชียใต้ เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียตะวันตก แอฟริกาเหนือ และยุโรปเข้าด้วยกัน นอกจากนี้ยังมีการแลกเปลี่ยนวัฒนธรรมและสร้างประโยชน์ด้านอุตสาหกรรมด้านการท่องเที่ยวและการบริการร่วมกันได้

W: Weak จุดอ่อน คือ เส้นทางท่องเที่ยวเอเชียกลาง มีสภาพภูมิประเทศส่วนใหญ่ประกอบไปด้วยทะเลทรายและที่ราบทุ่งหญ้า ราบสูงและเทือกเขา ไม่ค่อยมีต้นไม้สูง ในฤดูร้อนแห้งแล้งมาก และในฤดูหนาวเย็นมาก ไม่เอื้ออำนวยต่อการเดินทางท่องเที่ยวเต็มฤดูกาล และโดยส่วนมากประชากรนับถือศาสนาอิสลาม และยังมีสงครามตลอดเวลา จึงทำให้เขตพื้นที่เส้นทางท่องเที่ยวของเอเชียกลางยังไม่มีนักท่องเที่ยวนิยมเดินทางมากเท่าที่ควร ส่วนเส้นทางในภูมิภาคเอเชียนั้น เนื่องจากจีนได้คลุมพื้นที่และเส้นทางท่องเที่ยวโดยส่วนใหญ่ จึงทำให้เกิดข้อพิพาทระหว่างประเทศมหาอำนาจด้วยกัน เช่น ไต้หวัน ญี่ปุ่น จีนทำให้นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ที่เดินทางท่องเที่ยวในเส้นทางสายไหมทางบกและทางทะเลจึงมีประชากรที่เป็นนักท่องเที่ยวจากจีนมากกว่าชาวต่างชาติ

O: Opportunity โอกาส คือ เอเชีย และ เอเชียกลางมีสถานที่ท่องเที่ยวที่มีพื้นที่เต็มไปด้วยประวัติศาสตร์ สถานที่ท่องเที่ยวอารยธรรมที่เก่าแก่มีความเป็นเอกลักษณ์การผสมผสานวัฒนธรรมชนเผ่า วิถีชีวิต บนดินแดนเส้นทางท่องเที่ยวแห่งภูมิภาคเอเชียและเอเชียกลาง จึงเป็นโอกาสที่นักลงทุนทั้งไทยและต่างชาติ สามารถเข้าไปลงทุนและด้วยภาษีของแต่ละประเทศยังไม่สูง การพัฒนาเส้นทางทางการท่องเที่ยวและทำเรือ จึงเป็นหนึ่งโอกาสที่สำคัญสำหรับการลงทุนในภูมิภาคเอเชียและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ได้ สำหรับเส้นทางท่องเที่ยวทั้งสองภูมิภาคนี้

T: Threat อุปสรรค คือ เส้นทางท่องเที่ยวในภูมิภาคเอเชียและเอเชียกลาง ถึงแม้จะมีทรัพยากรด้านพลังงานและทรัพยากรด้านการท่องเที่ยวที่ยังสมบูรณ์ อย่างไรก็ตามนักลงทุนยังมี



ความกังวลความปลอดภัยจากภาวะสงคราม เช่น สงครามในอัฟกานิสถาน สงครามในทะเลจีนใต้ และความมั่นคงภายในของแต่ละภูมิภาค และการแข่งขันของมหาอำนาจทำให้เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาเส้นทางการเดินทางและประเทศโดยส่วนใหญ่เป็นนัถือศาสนาอิสลามการปรับตัวและกฎการเข้าประเทศและการเดินทางจึงจำเป็นต้องมีผู้นำทางนักท่องเที่ยวที่ เป็นผู้เชี่ยวชาญและไม่ผิดต่อกฎของแต่ละประเทศนั้น ๆ เพื่อความสะดวกและปลอดภัยจากการเดินทางท่องเที่ยวตามแต่ละเส้นทาง

กล่าวโดยสรุป การวิเคราะห์ SWOT ประเด็นด้านการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวในเส้นทางใหม่ในภูมิภาคเอเชียและเอเชียกลาง เป็นการมองในมุมเชิงลึก และทุกมิติในการเดินทางและการลงทุนด้านอุตสาหกรรมการบริการของกลุ่มนักท่องเที่ยวที่ให้ความสนใจในอุตสาหกรรมการบริการใหม่ในภูมิภาคนี้ และในมุมมองนักท่องเที่ยวจึงจำเป็นต้องศึกษาข้อมูลและกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ของแต่ละภูมิภาคก่อนการเดินทางเพื่อความปลอดภัยและจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องอาศัยมัคคุเทศก์ท้องถิ่นที่มีทั้งความรู้ความสามารถและเข้าใจบริบทพื้นที่และเข้าถึงหน่วยงานหรือองค์กรที่จะปกป้องสิทธิของนักท่องเที่ยวได้ในแต่ละเส้นทางการเดินทางสำหรับการไปเยือนในสองภูมิภาคแห่งนี้

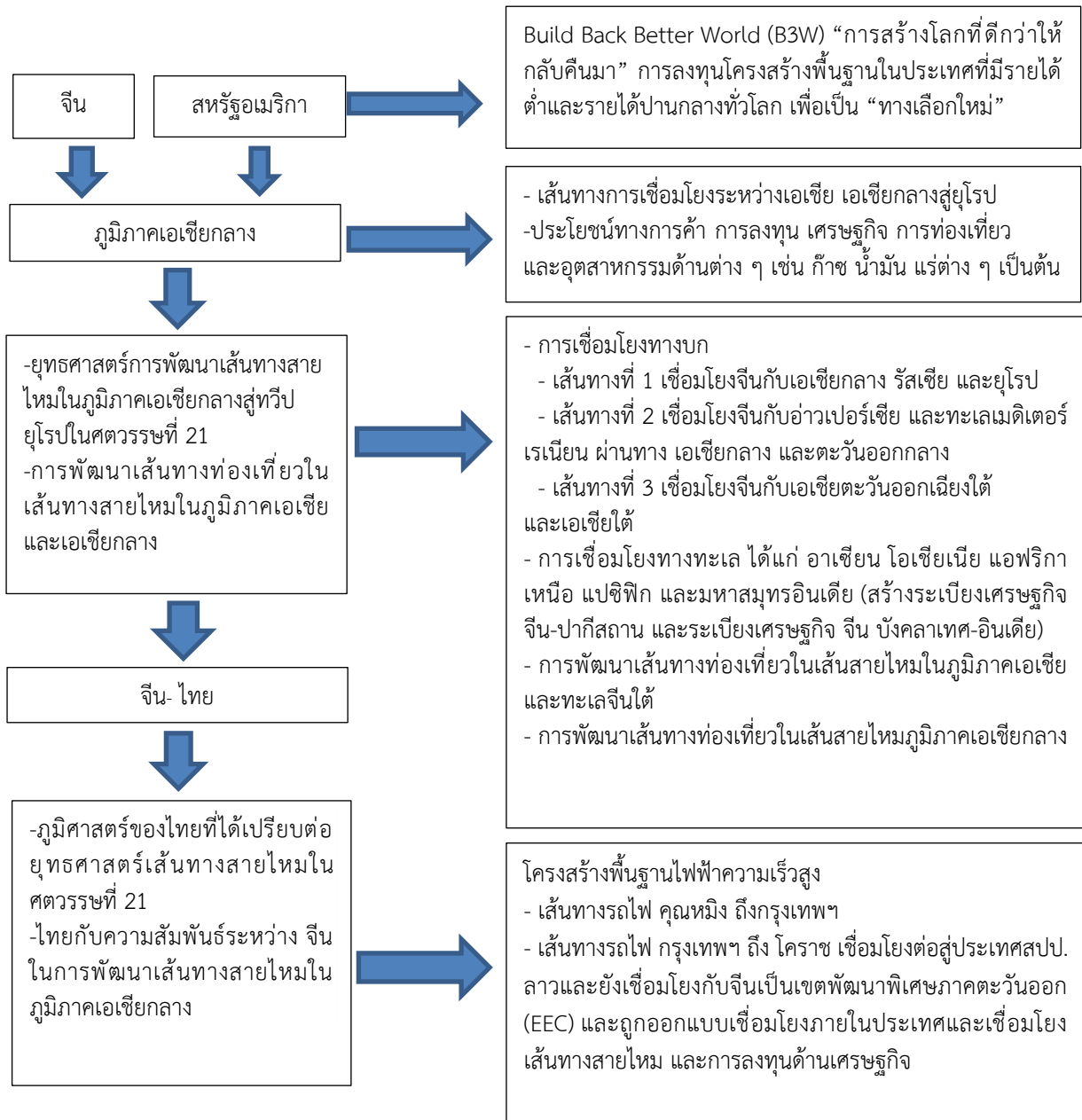
สรุป

ทิศทางการพัฒนาเศรษฐกิจไทยและการท่องเที่ยวบนเส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ 21 สรุปได้ว่า ยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมใหม่นี้ เป็นดินแดนที่ไม่มีทางออกทะเล การสร้างเส้นทางการเชื่อมโยงระหว่างเอเชีย เอเชียกลางสู่ยุโรป เป็นศูนย์กลางหรือฮับทางด้านโลจิสติกส์ในการแลกเปลี่ยนการค้าการลงทุนของภูมิภาคเอเชียกลาง เป็นการสร้างผลประโยชน์ทางการค้า การลงทุน เศรษฐกิจด้านการท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมด้านต่าง ๆ ประเทศไทย ในฐานะที่เป็นศูนย์กลางแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีโครงสร้างพื้นฐานที่เหมาะสมต่อการลงทุน การสร้างเส้นทางรถไฟจากจีนเส้นทางคุนหมิงถึงกรุงเทพฯ และเส้นทางรถไฟกรุงเทพฯ ถึงโคราช เชื่อมโยงภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ถือว่าเป็นโอกาสในการพัฒนาเส้นทางการค้าให้กับประเทศไทยสู่เส้นทางสายไหมใหม่ที่มีการเชื่อมโยงทางบก ทั้งจีน เอเชียกลาง รัสเซีย และยุโรป ถึงอ่าวเปอร์เซีย และทะเลเมดิเตอร์เรเนียน และการเชื่อมโยงทางทะเล ได้แก่ อาเซียน โอเชียเนีย แอฟริกาเหนือ แปซิฟิก และมหาสมุทรอินเดีย ซึ่งถือเป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญของการเป็นศูนย์กลางการค้าการลงทุนในภูมิภาค เป็นส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ด้านการส่งออกสินค้าและบริการของไทย โดยเฉพาะสินค้าในกลุ่มอาหารทำให้เกิดตลาดใหม่ขึ้นมารองรับการส่งออกสินค้าของไทยเพิ่มขึ้นพื้นที่บูรพาภิวัตน์และสิ่งแวดล้อมที่อาจเปลี่ยนแปลงไปหลังจากการขยายร่องน้ำแม่น้ำโขง ระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม การขยายความเจริญไปยังพื้นที่ชนบท ซึ่งจะเป็นในส่วนของ การแก้ปัญหาความเหลื่อมล้ำของคนเมืองกับชนบท และลดความแออัดของเมือง โดยเฉพาะกรุงเทพมหานคร นอกจากนี้ยังจะส่งผลดีต่อการยกระดับการก่อสร้างโครงสร้างคมนาคม ขันพื้นฐานของไทยตลอดจนการท่องเที่ยว การแลกเปลี่ยนภาษา วัฒนธรรม ในด้านเศรษฐกิจ ไทยสามารถพัฒนาความสัมพันธ์ทางการค้ากับจีน เอเชียกลาง และยุโรป ในมิติที่กว้างขึ้น อีกทั้งยังได้รับประโยชน์จากการเชื่อมต่อกับเส้นทางสายไหมทั้งทางบกและทางทะเล จุดแข็งในการร่วมเป็นหุ้นส่วนทางยุทธศาสตร์ศูนย์กลางของการคมนาคมขนส่ง การเป็นศูนย์กลางของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว การเป็นศูนย์กลางทางด้านการแพทย์ ฯลฯ ที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และนโยบายประเทศไทย 4.0 จากข้อได้เปรียบทางภูมิรัฐศาสตร์ และเป็นศูนย์กลางสำคัญในการพัฒนาภูมิภาค



องค์ความรู้ใหม่ที่ได้รับ

จากการศึกษาเกี่ยวกับแนวคิดเรื่อง พลวัตทางวัฒนธรรมการเมืองของภูมิภาคเอเชียกลาง: ทิศทางการพัฒนาเศรษฐกิจไทยและการท่องเที่ยวบนเส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ 21 สามารถสรุปเป็นแผนภาพได้ดังนี้



แผนภาพที่ 2 แสดงผลทิศทางการพัฒนาเศรษฐกิจไทยและการท่องเที่ยวบนเส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ 21

จากแผนภาพที่ 2 แสดงให้เห็นว่า ประเทศจีนและสหรัฐอเมริกามีโครงการเข้ามาลงทุนในภูมิภาคเอเชียกลางซึ่งเป็นยุทธศาสตร์ในการพัฒนาเศรษฐกิจและการเชื่อมโยงระหว่างเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียกลาง และยุโรป ในด้านของสหรัฐอเมริกาได้สร้างยุทธศาสตร์โครงการ Build Back Better



World (B3W) “การสร้างโลกที่ดีกว่าให้กลับคืนมา” การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานในประเทศที่มีรายได้ต่ำและรายได้ปานกลางทั่วโลก เพื่อเป็น “ทางเลือกใหม่” เป็นการสร้างเส้นทางการเชื่อมโยงระหว่างเอเชีย เอเชียกลาง สู่ยุโรป ประโยชน์ทางการค้า การลงทุน เศรษฐกิจ การท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมด้านต่าง ๆ เช่น ก๊าซ น้ำมัน แร่ต่าง ๆ ในภูมิภาคเอเชียกลางกับสหรัฐอเมริกา และแก้ไขปัญหาหนี้สินที่เกิดจากการที่ประเทศจีนปล่อยเงินกู้ให้กับแต่ละประเทศในเครือข่ายที่เข้าร่วมโครงการ “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ส่วนในด้านของจีนใช้ยุทธศาสตร์การพัฒนาเส้นทางสายไหมในภูมิภาคเอเชียกลางสู่ทวีปยุโรปในศตวรรษที่ 21 และการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวในเส้นทางสายไหมในภูมิภาคเอเชียและเอเชียกลาง เพื่อเป็นการเชื่อมโยงทางบก คือ เส้นทางที่ 1 เชื่อมโยงจีนกับเอเชียกลาง รัสเซีย และยุโรป เส้นทางที่ 2 เชื่อมโยงจีนกับอ่าวเปอร์เซีย และทะเลเมดิเตอร์เรเนียน ผ่านทาง เอเชียกลาง และตะวันออกกลาง เส้นทางที่ 3 เชื่อมโยงจีนกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเอเชียใต้ การเชื่อมโยงทางทะเล ได้แก่ อาเซียน โอเชียเนีย แอฟริกาเหนือ แอฟริกา และมหาสมุทรอินเดีย (สร้างระเบียงเศรษฐกิจ จีน-ปากีสถาน และระเบียงเศรษฐกิจ จีน บังคลาเทศ-อินเดีย) ซึ่งการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวในเส้นทางสายไหมในภูมิภาคเอเชียและทะเลจีนใต้

สำหรับจีนและประเทศไทย ได้ร่วมกันในการพัฒนายุทธศาสตร์ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศเนื่องด้วยภูมิศาสตร์ของไทยได้เปรียบต่อยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมในศตวรรษที่ 21 และสอดคล้องกับการลงทุนในเรื่องการคมนาคมบนเส้นทางสายไหมในภูมิภาคเอเชียกลาง โดยมีโครงสร้างพื้นฐานไฟฟ้าความเร็วสูง คือ เส้นทางรถไฟ คุณหมิง ถึงกรุงเทพฯ และเส้นทางรถไฟ กรุงเทพฯ ถึง โคราซ เป็นเส้นทางโครงสร้างพื้นฐานที่จะเชื่อมโยงต่อสู่ประเทศสปป.ลาวและจีน และยังเป็นเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เพราะเส้นทางนี้ถูกออกแบบเชื่อมโยงทั้งภายในประเทศและเชื่อมโยงเส้นทางสายไหม ไทยจึงเน้นการลงทุนด้านเศรษฐกิจ อุตสาหกรรมท่องเที่ยวและบริการ เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้กับประชาชนในทุกภาคส่วนและทุกมิติภายในประเทศ เชื่อมโยงภูมิภาคเอเชีย สู่เอเชียกลาง และขยายการพัฒนาเศรษฐกิจของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ผ่านเส้นทางสายไหมใหม่ในเอเชียกลางสู่ยุโรปต่อไป

เอกสารอ้างอิง

- กระทรวงการต่างประเทศ. (2555). *องค์การสนธิสัญญาแอตแลนติกเหนือ (North Atlantic Treaty Organisation-NATO)*. สืบค้น 15 กันยายน 2564. จาก <https://www.mfa.go.th/th/content/5d5bcc2715e39c306000a364?cate=5d5bcb4e15e39c3060006872>.
- โกวิท วงศ์สุรวัฒน์. (2550). *ภูมิรัฐศาสตร์*. กรุงเทพมหานคร: วาสนา.
- จุลชีพ ชินวรรณโณ. (2545). *ความร่วมมือด้านความมั่นคงระหว่างไทยกับสาธารณรัฐประชาชนจีน : ศึกษาเฉพาะกรณีความร่วมมือทางการทหาร* (วิทยานิพนธ์ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต). กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- แจ็ก เวเธอร์ฟอร์ด. (2553). *เจงกิสข่าน มหาบุรุษผู้เปลี่ยนโลก*. ใน เรื่องชัย รักศรีอักษร (แปล) กรุงเทพมหานคร: มติชน.



- ธรรมรัตน์ รัตนมณี. (2562). เรื่อง ความขัดแย้งระหว่างจีนกับสหรัฐฯในทะเลจีนใต้ที่มีผลต่อบทบาทของไทยอาเซียน. หลักสูตรนักบริหารรุ่นที่ 11 สถาบันการต่างประเทศเทวะวงศ์วโรปการ. กรุงเทพมหานคร: กระทรวงการต่างประเทศ.
- นิติการุณย์ มิ่งรุจิราลัย. (2564). มองเอเชียกลางตาเป็นมัน. สืบค้น 7 กันยายน 2560. จาก <https://www.thairath.co.th/news/foreign/2133452>.
- ปรารธนา คงนาค. (2558). นโยบาย “เส้นทางสายไหมในยุคศตวรรษที่ 21” (One Belt and One Road). สืบค้น 30 เมษายน 2560. จาก http://www.thaiworld.org/th/thailand_monitor/answer.php?question_id=1473.
- ปรีดี บุญซื่อ. (2560). เส้นทางสายไหมศตวรรษ 21 "One Belt, One Road" จะเปลี่ยนโฉมหน้าเส้นทางการค้าโลกอย่างไร?. วารสารพลสตึก, 33(4), 38-41.
- ลม เปลี่ยนทิศ. (2564). เส้นทางสายไหมใหม่อเมริกา. สืบค้น 16 สิงหาคม 2564. จาก <https://www.thairath.co.th/news/foreign/2117957>.
- วิศรุฒ เอี่ยมประกอบกิจ และภัทราวุธ ภาหา. (2564). พลวัตความมั่นคงภูมิภาคตะวันออกกลาง: ทิศทาง โอกาส และความร่วมมือ บนความขัดแย้ง. วารสารมุมมองความมั่นคง, 2(6), 7-20.
- ศิโรจน์ ภาคสุวรรณ. (2560). อาเซียนและความขัดแย้งในทะเลจีนใต้. กรุงเทพมหานคร: เอเชียพิจารณา ศูนย์ศึกษาเอเชีย มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- ศุภวิชญ์ แก้วคูนอก. (2564). วิเคราะห์ : มองอนาคตอัฟกานิสถานใต้เงาตอลิบาน. สืบค้น 16 สิงหาคม 2564. จาก <https://www.the101.world/afghanistan-conflict-2021>.
- สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า. (2559). เอเชียกลางชุมทรัพย์แห่งใหม่ที่น่าสนใจ. สืบค้น 9 กันยายน 2564. จาก <http://www.tpsa.moc.go.th/th/node/995>
- BBC NEWS ไทย. (2563). ทะเลจีนใต้สำคัญอย่างไร และจีนมีแผนการอะไรต่อไปในการครอบครองกรรมสิทธิ์เหนือบริเวณนี้. สืบค้น 7 กันยายน 2564. จาก <https://www.bbc.com/thai/international-53420336>
- The Passport. (2564). สถานที่ทั้ง 5 ภูมิอันล้ำค่าในเอเชียกลาง ดินแดน 5 สถานที่ เส้นทางประวัติศาสตร์โลก. สืบค้น 9 กันยายน 2564. จาก <https://www.thepassport.travel/world/asia/the-five-stans-of-the-silk-road>
- Workpointtoday. (2563). โครงการ “หนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทาง” หวังฟื้นเศรษฐกิจหลังวิกฤตโควิด และเพิ่มโอกาสเป็นเส้นทางแห่งสุขภาพและดิจิทัล. สืบค้น 9 กันยายน 2564. จาก <https://workpointtoday.com/friend-of-silkroad/>.