

ยุทธศาสตร์การพัฒนาเมืองสิบสองป่านาในมิติการท่องเที่ยวและอุตสาหกรรม
กับความท้าทายด้านความยั่งยืนทางวัฒนธรรม *

Xishuangbanna Urban Development Strategy in Tourism
and Industrial Dimensions and the Challenges of
Cultural Sustainability

อัจฉรา จิตต์สุข¹, พระครูปลัดภัทรพงศ์ ภัทรเมธี², ศุภชัย เตชนันต์³,
ภานุรัฐศร หล้ามปีมปา⁴ และโกมินทร์ วังอ่อน⁵

Aujchara Jitsuk¹, Phra Kru Palat Phattarapong Phattaramethee²,
Suphachai Techanan³, Phatchanatson Lapimpa⁴ and Gomin Wang-on⁵

สาขาวิชายุทธศาสตร์การพัฒนากุมิภาค มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย^{1,2,3,4}
คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย⁵

Program in Regional Development Strategies, Chiang Rai Rajabhat University^{1,2,3,4}

Faculty of Social Sciences, Chiang Rai Rajabhat University⁵

Corresponding Author, E-mail: sinettmspr@gmail.com

บทคัดย่อ

บทความนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ยุทธศาสตร์การพัฒนาเมืองสิบสองป่านาในมิติการท่องเที่ยวและอุตสาหกรรม โดยมุ่งเน้นการทำความเข้าใจผลกระทบและความท้าทายด้านความยั่งยืนทางวัฒนธรรมชาติพันธุ์ไทลื้อ ภายใต้บริบทการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการเชื่อมโยงข้ามพรมแดนของจีน การศึกษานี้ใช้วิธีวิจัยเชิงคุณภาพแบบสังเคราะห์ โดยวิเคราะห์เอกสารทางวิชาการ รายงานนโยบาย งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนข้อมูลเชิงประจักษ์จากการศึกษาชุมชนในพื้นที่สิบสองป่านา เพื่ออธิบายพลวัตของการพัฒนาในระดับเมืองและภูมิภาค

* ได้รับความเห็นชอบ: 3 ตุลาคม 2568; แก้ไขบทความ: 11 พฤศจิกายน 2568; ตีพิมพ์: 20 พฤศจิกายน 2568



ผลการศึกษาพบว่า การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและการพัฒนาอุตสาหกรรมชีวภาพ เช่น ชาผู่เออร์และยางพารา มีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและการเปลี่ยนผ่านของเมืองเชียงรุ่ง อย่างไรก็ตาม การเติบโตดังกล่าวก่อให้เกิดความตึงเครียดระหว่างการสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจกับการคงอยู่ของอัตลักษณ์วัฒนธรรมไทลื้อ โดยเฉพาะปัญหาการทำให้วัฒนธรรมกลายเป็นสินค้าและการมีส่วนร่วมของชุมชนท้องถิ่นที่ยังจำกัด บทความสรุปว่า ความยั่งยืนของการพัฒนาเมืองสิบสอง-ปันนาขึ้นอยู่กับความสามารถในการบูรณาการเศรษฐกิจ การท่องเที่ยว และการอนุรักษ์วัฒนธรรมอย่างสมดุลในระยะยาว

คำสำคัญ: ยุทธศาสตร์การพัฒนาเมือง; สิบสองปันนา; การท่องเที่ยว; อุตสาหกรรม; ความยั่งยืนทางวัฒนธรรม

Abstract

This article aims to analyze the urban development strategies of Xishuangbanna in the dimensions of tourism and industry, with a focus on understanding the impacts and sustainability challenges regarding Tai Lue ethnic culture within the context of China's economic expansion and cross-border connectivity. This study employs a synthetic qualitative research method, analyzing academic literature, policy reports, and relevant research, as well as empirical data obtained from field observations in Xishuangbanna to explain the dynamics of development at both urban and regional levels.

The findings reveal that cultural tourism and the development of bio-industries, such as Pu-erh tea and rubber, play a crucial role in driving the economy and the transformation of Jinghong City. However, such growth has created tensions between economic value creation and the preservation of Tai Lue cultural identity, particularly regarding the issues of cultural commodification and the limited participation of local communities. The article concludes that the sustainability of Xishuangbanna's urban development depends on the ability to



integrate the economy, tourism, and cultural conservation in a balanced manner over the long term.

Keywords: urban development strategy; Xishuangbanna; tourism; industry; cultural sustainability

1. บทนำ

ในช่วงเวลาเพียงไม่กี่ปีหลังการเปิดให้บริการของรถไฟจีน-ลาว ปริมาณการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารผ่านพื้นที่ตอนใต้ของมณฑลยูนนานเพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดด โดยมีการขนส่งสินค้ากว่า 48 ล้านตัน และมีผู้โดยสารข้ามพรมแดนจากกว่าร้อยละ (Xinhua, 2024a) สถิติดังกล่าวสะท้อนคำถามเชิงยุทธศาสตร์ที่สำคัญว่า เหตุใด “สิบสองปันนา” ซึ่งเคยถูกมองว่าเป็นพื้นที่ชายแดนห่างไกลของจีน จึงถูกยกระดับให้กลายเป็นหนึ่งในจุดยุทธศาสตร์หลักของการเชื่อมโยงจีนกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และการพัฒนาดังกล่าวส่งผลอย่างไรต่อประเทศเพื่อนบ้านในอนุภูมิภาคสุ่มน้ำโขง

สิบสองปันนาเป็นเขตปกครองตนเองชนชาติไตในมณฑลยูนนานที่มีตำแหน่งทางภูมิศาสตร์สำคัญ ตั้งอยู่บนรอยต่อระหว่างจีน ลาว เมียนมา และมีความเชื่อมโยงทางชาติพันธุ์และวัฒนธรรมกับประเทศไทยอย่างลึกซึ้ง โดยเฉพาะกลุ่มชาติพันธุ์ไทลื้อ ลักษณะเฉพาะนี้ทำให้สิบสองปันนาไม่ได้มีความสำคัญเพียงในมิติเศรษฐกิจ หากยังเป็นพื้นที่เชิงสัญลักษณ์ที่เชื่อมโยงจีนกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ผ่านวัฒนธรรม ภาษา และศาสนา (Li, 2018; Phrapalad, Duangloy, & Phumathon, 2023) ความสำคัญดังกล่าวถูกนำมาใช้เป็นฐานในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาเมืองชายแดนของจีนในระยะหลัง

ภายใต้กรอบ Belt and Road Initiative (BRI) จีนได้ลงทุนอย่างเข้มข้นในโครงสร้างพื้นฐานของสิบสองปันนา ทั้งระบบราง ถนน และท่าอากาศยาน เพื่อเปลี่ยนพื้นที่ชายขอบให้กลายเป็น “ประตูเศรษฐกิจ” สู่อนุภูมิภาคสุ่มน้ำโขง (Sutherland & Sutter, 2024) การลงทุนดังกล่าวไม่เพียงเพิ่มศักยภาพด้านการค้าและโลจิสติกส์ แต่ยังเร่งการเติบโตของการท่องเที่ยว การพัฒนาอุตสาหกรรมชีวภาพ และการขยายตัวของเมืองเชิงรุ่งในฐานะศูนย์กลางเศรษฐกิจใหม่ของยูนนานตอนใต้ (Yu, Yang, Li, Lin, & Ren, 2023) ขณะเดียวกัน วัฒนธรรมชาติพันธุ์



ไทลื้อถูกส่งเสริมให้เป็นทั้งมรดกทางวัฒนธรรมและทรัพยากรทางเศรษฐกิจ ผ่านการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและการทูตเชิงนุ่มนวล

อย่างไรก็ตาม การพัฒนาอย่างรวดเร็วของสิบสองปันนาได้ก่อให้เกิดความท้าทายหลายประการ ทั้งความตึงเครียดระหว่างการเติบโตทางเศรษฐกิจกับการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม การทำให้วัฒนธรรมท้องถิ่นกลายเป็นสินค้า และความไม่สมดุลเชิงอำนาจระหว่างทุนจากภายนอกกับชุมชนท้องถิ่น (Li, Wall, & Smith, 2008; Davis, 2007) ในบริบทนี้ ความร่วมมือกับประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านผ่านกลไกเมืองพี่เมืองน้อง เครือข่ายโลจิสติกส์ และการเชื่อมโยงด้านการท่องเที่ยว จึงไม่ใช่เพียงผลพลอยได้ของการพัฒนา แต่เป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงภูมิภาคของจีน

บทความนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ยุทธศาสตร์การพัฒนาเมืองสิบสองปันนาในห้ามิติหลัก ได้แก่ โครงสร้างพื้นฐาน การท่องเที่ยว อุตสาหกรรม การอนุรักษ์วัฒนธรรม และความร่วมมือกับประเทศไทย เพื่อทำความเข้าใจบทบาทของสิบสองปันนาในฐานะ “โหนดยุทธศาสตร์” ระหว่างจีนกับอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง และเพื่อสะท้อนบทเรียนเชิงนโยบายที่มีนัยสำคัญต่อประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคเดียวกัน

2. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

ยุทธศาสตร์การพัฒนาของเมืองสิบสองปันนา เน้นการยกระดับโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมทางบกและทางรถไฟ รวมถึงโครงข่ายทางอากาศ เพื่อเปลี่ยนจากพื้นที่ชายขอบให้กลายเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์และการเชื่อมโยงที่สำคัญในอนุภูมิภาคล้านช้าง-เมืงโขง การพัฒนาดังกล่าวมีความสัมพันธ์โดยตรงกับยุทธศาสตร์ระดับชาติของจีนภายใต้ Belt and Road Initiative (BRI) ซึ่งมุ่งสร้างเครือข่ายการเชื่อมโยงระหว่างประเทศเพื่อนบ้านทั้งในเอเชียกลางและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยการลงทุนในเส้นทางรถไฟและทางบกในยูนนานตอนใต้ โดยเฉพาะ รถไฟจีน-ลาว ถือเป็นหัวใจสำคัญที่ยกระดับบทบาทของสิบสองปันนาในฐานะจุดเชื่อมเชิงยุทธศาสตร์

สถานีรถไฟสิบสองปันนา (Xishuangbanna Railway Station) เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 3 ธันวาคม พ.ศ. 2564 ในเส้นทางรถไฟยู่ซี-โม่หาน (Yuxi-Mohan railway) เส้นทางนี้ไม่เพียงเป็นโครงข่ายการเดินทางภายในมณฑลยูนนาน แต่ยังเชื่อมต่อโดยตรงกับลาว ผ่านเมืองหลวงพระบาง เวียงจันทน์ และในอนาคตสามารถเชื่อมถึงไทยและประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงได้



อย่างเป็นระบบ (ศูนย์ข่าวกระทรวงพาณิชย์, 2568; ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน สถานกงสุลใหญ่ ณ นครคุนหมิง, 2567) การเปิดใช้รถไฟสายนี้ทำให้สิบสองปันนากลายเป็น “ศูนย์กลางโลจิสติกส์ใหม่” โดย 3 ปีแรก (นับถึงธันวาคม 2567) ขนส่งสินค้ากว่า 48.3 ล้านตัน และสินค้านำเข้า-ส่งออกผ่านด่านคุนหมิงกว่า 10.6 ล้านตัน มูลค่า 44 พันล้านหยวน โดยประเภทสินค้าเพิ่มจาก 500 เป็นกว่า 3,000 ชนิด รวมผลไม้ไทยอย่างทุเรียน โดยการนำเข้าทุเรียนจีนปี 2567 สูงสุดเป็นประวัติการณ์ 1.56 ล้านตัน มูลค่า 6.99 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยไทยครองส่วนแบ่ง 57.4% (มูลค่า 4.01 พันล้านดอลลาร์) ลดลงจาก 68% ในปีก่อน (Zang, 2025) เนื่องจากความสะดวกในการขนส่งด้วยรถไฟความเร็วสูงและรถไฟสินค้าทำให้เวลาและต้นทุนโลจิสติกส์ลดลงมากเมื่อเทียบกับการขนส่งทางถนนเพียงอย่างเดียว สิ่งนี้ส่งผลโดยตรงต่อความสามารถในการแข่งขันของสินค้าเกษตรไทยในตลาดจีน

นอกจากบทบาทด้านเศรษฐกิจแล้ว เส้นทางรถไฟยังเป็นแรงขับเคลื่อนสำคัญของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว โดยเชื่อมจุดท่องเที่ยวหลัก เช่น คุนหมิง ปูโล่ สิบสองปันนา กับหลวงพระบางและเวียงจันทน์ ครอบคลุมพื้นที่ท่องเที่ยวกว่า 560 แห่ง นักท่องเที่ยวจากไทยลาว มาเลเซียเพิ่มขึ้นอย่างชัดเจน ซึ่งได้สร้างสะพานแลกเปลี่ยนวัฒนธรรมระหว่างจีนกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยดึงดูดนักท่องเที่ยวขึ้นรถไฟโดยสารข้ามพรมแดนกว่า 346,000 คน จาก 108 ประเทศ ในจำนวนนี้เป็นชาวต่างชาติ ประมาณ 49,000 คน (87% เข้าจีนแบบไร้วีซ่า) (Xinhua, 2024a)

ในเชิงยุทธศาสตร์ การพัฒนาโครงข่ายรถไฟในสิบสองปันนาเป็นการเสริมบทบาทของจีนในการสร้าง “เส้นทางเชื่อมโยงทางบก” ที่เชื่อมจีนตอนในกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้โดยตรง ไม่ต้องพึ่งพาการขนส่งทางทะเลเพียงอย่างเดียว สิ่งนี้มีความสำคัญต่อจีนในมิติความมั่นคงด้านพลังงานและการค้าระหว่างประเทศ อีกทั้งยังทำให้สิบสองปันนาเปลี่ยนจาก “พื้นที่ชายแดน” ที่อยู่ปลายสุดของจีน กลายเป็น “ประตูเชื่อมโลกภายนอก” ที่มีสถานะเชิงยุทธศาสตร์สูงขึ้นอย่างไร้ที่ติ ยังมีประเด็นที่ต้องพิจารณา เช่น การบูรณาการระหว่างระบบรางและระบบถนนภายในเมืองสิบสองปันนา การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับการท่องเที่ยวและการค้า และความเสี่ยงต่อการพึ่งพิงเงินของประเทศเพื่อนบ้านในมิติการลงทุนและหนี้สาธารณะ หากสามารถบริหารจัดการได้อย่างสมดุล สิบสองปันนาจะกลายเป็น “จุดยุทธศาสตร์สำคัญ” ที่หนุนทั้งจีนและอาเซียนในระยะยาว



ในมิติของการพัฒนาโครงข่ายทางอากาศ ท่าอากาศยานนานาชาติสิบสองปันนา (Xishuangbanna Gasa International Airport, JHG) ทำหน้าที่เป็น “ประตูสู่สิบสองปันนา” และเป็นท่าอากาศยานนานาชาติแห่งที่สองของมณฑลยูนนาน รองจากคุนหมิง ฉางชุย อินเตอร์เนชันแนล (Kunming Changshui International Airport) สถิติในปี พ.ศ. 2566 ระบุว่า มีผู้โดยสารเกือบ 7 ล้านคน และมีการเคลื่อนไหวของอากาศยานกว่า 52,543 เที่ยวบิน ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงการเติบโตที่โดดเด่นของสนามบินในฐานะ “ศูนย์กลางการบินท้องถิ่น” ที่กำลังเชื่อมโยงสู่ระดับภูมิภาค (Yunnan Airport Group, 2023)

การพัฒนาของ JHG เป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์ “การเปิดสู่ภายนอกของจีนตะวันตกเฉียงใต้” (Opening-up of Southwest China) โดยเฉพาะอย่างยิ่งในบริบทของ Belt and Road Initiative (BRI) ที่มุ่งเน้นการเชื่อมโยงจีนตอนในกับอาเซียน การมีท่าอากาศยานนานาชาติในสิบสองปันนา ทำให้พื้นที่นี้ไม่เพียงพึ่งพิงการขนส่งทางบกหรือทางรางเท่านั้น แต่ยังเพิ่มศักยภาพการเชื่อมโยงโดยตรงกับเมืองสำคัญในจีนและประเทศเพื่อนบ้าน เช่น ไทย ลาว และเมียนมา ซึ่งถือเป็นยุทธศาสตร์สำคัญในการยกระดับบทบาทของสิบสองปันนาในฐานะ “Hub” ของอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง

สนามบินมีบทบาทโดยตรงต่อการพัฒนาเศรษฐกิจการท่องเที่ยวในสิบสองปันนา ซึ่งเป็นพื้นที่โดดเด่นด้านวัฒนธรรมชนชาติไทลื้อ และความหลากหลายทางชีวภาพ การเดินทางทางอากาศที่สะดวกขึ้นช่วยดึงดูดนักท่องเที่ยวจากจีนตะวันออก เมืองชายฝั่ง และนักท่องเที่ยวต่างชาติ ทำให้เกิดการกระจายรายได้สู่ธุรกิจโรงแรม ร้านอาหาร และบริการท้องถิ่น โดยข้อมูลเชิงเปรียบเทียบพบว่า การเชื่อมโยงทางอากาศช่วยกระตุ้นการท่องเที่ยวมากกว่าการพึ่งพิงทางบกเพียงอย่างเดียว (Zhang & Findlay, 2014)

แม้ว่าสนามบินจะเติบโตอย่างรวดเร็ว แต่การวิเคราะห์เชิงลึกเผยช่องว่างในระดับปฏิบัติการ โดยเฉพาะการขาดการเชื่อมต่อโดยตรงระหว่าง สถานีรถไฟความเร็วสูงสิบสองปันนา (ใน Jinghong) และท่าอากาศยานกาสา ปัจจุบันผู้โดยสารจำเป็นต้องเดินทางต่อด้วยรถยนต์หรือระบบขนส่งท้องถิ่น ซึ่งไม่เพียงเพิ่มเวลาและต้นทุนการเดินทาง แต่ยังลดความน่าสนใจของการใช้ระบบขนส่งสาธารณะต่อเนื่อง การขาดการบูรณาการเช่นนี้บ่งชี้ว่า การวางแผนโครงสร้างพื้นฐานในระดับมหภาคของจีนมักมุ่งเน้นเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ (เช่น การเชื่อมโยงกับ BRI) มากกว่าการออกแบบประสบการณ์ที่ราบรื่นสำหรับผู้โดยสารในระดับจุลภาค



ในมุมมองของ “การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เน้นมนุษย์เป็นศูนย์กลาง” (Human-centered Infrastructure Development) ช่องว่างนี้ถือเป็นข้อจำกัดสำคัญ ปัจจุบันนักวิชาการและองค์การการบินพลเรือนนานาชาติ (ICAO) เน้นย้ำว่า การบูรณาการระหว่างโหมดการคมนาคม (Multimodal Transport Integration) เป็นหัวใจในการสร้างเมืองและภูมิภาคที่มีความสามารถแข่งขันในระดับโลก (International Civil Aviation Organization (ICAO), 2019) หากสิบสองปันนาต้องการก้าวสู่การเป็น “ศูนย์กลางการเชื่อมโยงที่แท้จริง” จำเป็นต้องเร่งลงทุนในโครงข่ายการเชื่อมโยงสนามบิน-สถานีรถไฟ ไม่ว่าจะเป็นรูปแบบรถไฟฟ้าเบา (LRT), รถโดยสารด่วนพิเศษ (BRT) หรือบริการ Shuttle ที่มีมาตรฐาน

สรุป การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของสิบสองปันนาเป็นฐานรากเชิงยุทธศาสตร์ที่หล่อเลี้ยงการพัฒนาในทุกมิติ โดยเฉพาะการท่องเที่ยว อุตสาหกรรม และความร่วมมือข้ามพรมแดน การลงทุนในระบบราง สนามบิน และโลจิสติกส์ภายใต้กรอบ Belt and Road Initiative ทำให้พื้นที่ชายแดนเดิมถูกยกระดับเป็น “โหนดการเชื่อมโยงภูมิภาค” ซึ่งลดต้นทุนการขนส่ง เพิ่มความสามารถในการแข่งขันของสินค้า และเร่งการไหลเวียนของนักท่องเที่ยวและทุนมนุษย์ โครงสร้างพื้นฐานจึงไม่ใช่เพียงเครื่องมือทางเศรษฐกิจ แต่ทำหน้าที่เชื่อมโยงเศรษฐกิจเมืองเข้ากับอัตลักษณ์วัฒนธรรมและความร่วมมือระหว่างประเทศ อย่างไรก็ตาม ความท้าทายด้านการบูรณาการระบบคมนาคมในระดับเมืองสะท้อนว่าความสำเร็จเชิงยุทธศาสตร์จะยั่งยืนได้ ต้องอาศัยการพัฒนาที่คำนึงถึงผู้คนและการใช้ประโยชน์จริงในชีวิตประจำวันควบคู่กันไป

3. การท่องเที่ยวและการเปลี่ยนผ่านของเมือง

การท่องเที่ยวได้กลายเป็นกลไกขับเคลื่อนหลักในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของสิบสอง-ปันนา โดยเฉพาะในเมืองเจียงรุ่ง (Jinghong) ซึ่งเป็นกลไกหลักสร้างรายได้ การจ้างงาน และเปลี่ยนแปลงโครงสร้างเมือง เช่น การใช้ที่ดินและประชากรศาสตร์ สถิติช่วงตรุษจีนปี 2566 แสดงนักท่องเที่ยวกว่า 2.7175 ล้านคน เพิ่ม 554.51% จากปีก่อน สะท้อนบทบาทสำคัญต่อ Urbanization (China Daily, 2023) การเติบโตของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจึงไม่เพียงสร้างรายได้ หากยังเป็นแรงผลักดันสำคัญต่อการเปลี่ยนผ่านทางสังคมและวัฒนธรรม (Yu, Yang, Li, Lin, & Ren, 2023)

ในเชิงยุทธศาสตร์ การท่องเที่ยวของสิบสองปันนาถูกออกแบบให้ผสมผสานความโดดเด่นของทรัพยากรธรรมชาติกับเอกลักษณ์ทางวัฒนธรรม โดยมุ่งสร้างภาพลักษณ์ของเมืองให้เป็น



จุดหมายปลายทางที่หลากหลาย (Multi-dimensional Destination) จุดขายสำคัญ ได้แก่ สวนพฤษศาสตร์เขตร้อนสิบสองปันนา ซึ่งได้รับการยอมรับในระดับโลกในฐานะพื้นที่วิจัยและท่องเที่ยวเชิงนิเวศ รวมถึงหุบเขาช้างป่าที่เป็นทั้งแหล่งอนุรักษ์และแหล่งท่องเที่ยวเชิงประสบการณ์ นอกจากนี้ แหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม เช่น หมู่บ้านไทลื้อ ตลาดกลางคืนสตาร์ไลท์ และวัดวาอาราม ยังช่วยสะท้อนเสน่ห์เฉพาะถิ่นและเป็นฐานสำคัญในการสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ จากรายงานวิเคราะห์สถานการณ์ระบุว่าการท่องเที่ยวเป็นองค์ประกอบของเศรษฐกิจหลัก สร้างรายได้แก่ชาวนาเจลีย์ 1,100 ดอลลาร์สหรัฐต่อปี แต่อย่างไรการกระจายยังไม่เท่าเทียม (Liu & Chamaratana, 2025)

อีกหนึ่งมิติที่สำคัญคือการยกระดับสิบสองปันนาให้เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพและการพักผ่อนเชิงคุณภาพ (Health and Wellness Tourism) การลงทุนจากเครือโรงแรมและรีสอร์ทหรูระดับนานาชาติ เช่น Anantara และ Angsana สะท้อนถึงความเชื่อมั่นของผู้ประกอบการและนักลงทุนต่างชาติที่เล็งเห็นศักยภาพของภูมิภาคนี้ รีสอร์ทเหล่านี้นำเสนอบริการที่ผสมผสานการบำบัดเชิงสปา น้ำพุร้อน และการแพทย์ทางเลือก ทั้งในมิติของยุโรปและเอเชีย ผลลัพธ์คือการยกระดับภาพลักษณ์ของเมืองเชียงรุ่งให้เป็นจุดหมายปลายทางสำหรับนักท่องเที่ยวระดับพรีเมียมและนักเดินทางที่ให้ความสำคัญกับสุขภาพ

อย่างไรก็ตาม การเปลี่ยนผ่านของเมืองที่เกิดจากการขยายตัวของการท่องเที่ยวก่อให้เกิดผลกระทบที่ซับซ้อน เมืองเชียงรุ่งซึ่งเคยเป็นเมืองโบราณที่มีโครงสร้างชุมชนแบบดั้งเดิมได้เปลี่ยนโฉมเป็นเมืองสมัยใหม่ที่เต็มไปด้วยตึกสูงและโครงสร้างพื้นฐานใหม่ การเปลี่ยนแปลงนี้สร้างแรงดึงดูดต่อนักท่องเที่ยวจำนวนมาก โดยเฉพาะจากมณฑลอื่น ๆ ของจีน แต่ในขณะเดียวกันก็สร้างแรงกดดันต่อคนท้องถิ่น การหลั่งไหลเข้ามาของประชากรชาวฮั่นที่มีทักษะและเงินทุนเหนือกว่าทำให้เกิดการแข่งขันทางเศรษฐกิจ และก่อให้เกิดความไม่สมดุลด้านอำนาจทางสังคมและเศรษฐกิจ ทำให้ชาวไทลื้อกลายเป็น "ชนชั้นรอง" รายงานศึกษาคุณภาพ 2025 ชี้ ecotourism สเกลใหญ่ในสิบสองปันนาสร้างการกระจายรายได้ไม่เท่าเทียม ผู้ประกอบการภายนอกครองตลาด ชุมชนท้องถิ่นมีส่วนตัดสินใจจำกัด (20-35%) (Liu & Chamaratana, 2025)

ในเชิงวัฒนธรรม แม้ว่าการท่องเที่ยวช่วยเผยแพร่และรักษาองค์ความรู้ของชาวไทลื้อ แต่ก็เสี่ยงต่อการถูกทำให้กลายเป็นสินค้า (Commodification of Culture) การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวในรูปแบบอีมาพาร์คหรือการแสดงวัฒนธรรมที่จัดขึ้นเพื่อการตลาดอาจทำให้ความหมาย



ดั้งเดิมและความแท้จริงของวัฒนธรรมถูกบิดเบือนหรือสูญหายไป (Li, Wall, & Smith, 2008) นอกจากนี้ ความเสี่ยงของ “Cultural Erosion” หรือการถูกกลืนวัฒนธรรม ยิ่งชัดเจนขึ้นเมื่อประชากรท้องถิ่นกลายเป็น “ชนชั้นรอง” ในเศรษฐกิจใหม่ที่ถูกขับเคลื่อนด้วยทุนและแรงงานจากภายนอก (Davis, 2007)

ดังนั้น การพัฒนาการท่องเที่ยวในสิบสองปันนาจึงเป็นกระบวนการที่มีพลวัตสองด้าน ด้านหนึ่งคือการสร้างความมั่งคั่งและยกระดับคุณภาพชีวิตของชุมชนผ่านงานบริการ การค้าขาย และการลงทุน อีกด้านหนึ่งคือความท้าทายเชิงสังคมและวัฒนธรรมที่อาจบั่นทอนความมั่นคงทางอัตลักษณ์ของกลุ่มชาติพันธุ์ท้องถิ่น หากการจัดการขาดความรอบคอบ การพัฒนาเชิงท่องเที่ยวอาจสร้างความเหลื่อมล้ำและทำให้วัฒนธรรมดั้งเดิมถูกกลืนจนคุณค่าจนกลายเป็นเพียง “สินค้าสำหรับการบริโภค” ของนักท่องเที่ยว

สรุป การท่องเที่ยวเป็นกลไกหลักที่ขับเคลื่อนการเปลี่ยนผ่านของเมืองเชียงรุ่งจากชุมชนชาติพันธุ์ดั้งเดิมสู่ศูนย์กลางเศรษฐกิจบริการสมัยใหม่ โดยอาศัยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและภาพลักษณ์เมืองเชิงวัฒนธรรมเป็นแรงเสริม การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ วัฒนธรรม และสุขภาพ ช่วยสร้างรายได้และงานจำนวนมาก พร้อมทั้งดึงดูดการลงทุนจากภายนอกเข้าสู่พื้นที่ อย่างไรก็ตาม การเติบโตอย่างรวดเร็วได้ก่อให้เกิดความไม่สมดุลทางสังคม การแข่งขันด้านทรัพยากร และความเสี่ยงต่อการทำให้วัฒนธรรมไหล่ออกกลายเป็นสินค้า การท่องเที่ยวจึงเป็นทั้งโอกาสและความท้าทาย ซึ่งสะท้อนว่าการพัฒนาเมืองจะบรรลุเป้าหมายระยะยาวได้ก็ต่อเมื่อสามารถสานการเติบโตทางเศรษฐกิจกับการคุ้มครองอัตลักษณ์และความเป็นเจ้าของพื้นที่ของชุมชนท้องถิ่น

4. การพัฒนาอุตสาหกรรมในยุคใหม่ของสิบสองปันนา

การพัฒนาอุตสาหกรรมของสิบสองปันนาในช่วงไม่กี่ทศวรรษที่ผ่านมาได้ถูกกำหนดยุทธศาสตร์ให้สอดคล้องกับแนวทาง “การพัฒนาสีเขียว” และ “เศรษฐกิจคาร์บอนต่ำ” โดยมุ่งเน้นการสร้างอุตสาหกรรมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและสามารถเพิ่มมูลค่าให้กับผลผลิตทางการเกษตร (ไทยบิสซิเนส, 2561) แนวคิดดังกล่าวสะท้อนความพยายามของรัฐบาลจีนในการผลักดันโมเดลการพัฒนาเศรษฐกิจที่ไม่เพียงแต่ตอบสนองต่อความต้องการของตลาด หากยังคำนึงถึงผลกระทบเชิงระบบนิเวศในระยะยาว

อุตสาหกรรมที่ถูกให้ความสำคัญในยุทธศาสตร์นี้คืออุตสาหกรรมชีวภาพ (Bio-industry) ซึ่งอาศัยทรัพยากรพืชเศรษฐกิจที่สำคัญของภูมิภาค ได้แก่ ชาผู่เออร์ ยางพารา และยาสมุนไพรร



ท้องถิ่นของชนชาติไท สำหรับชาผู่เออร์ สิบสองปันนาถือเป็นถิ่นกำเนิดที่มีต้นชาโบราณอายุมากกว่าพันปี (Teasenz, 2026) โดยเฉพาะแหล่ง Bulang, Jingmai, Nannuo ที่สร้างเอกลักษณ์รสชาติหนาแน่น หอมลึก "Mountain forest tea" คือชาจากป่าเขารธรรมชาติ คิดเป็น 5% ของผลผลิตทั้งหมด 3,250 ตันต่อปี (Slow Food Foundation, n.d.) ทำให้มีคุณค่าทั้งทางเศรษฐกิจและทางวัฒนธรรม ในระดับประเทศ ชาผู่เออร์ได้รับการยอมรับว่าเป็นสินค้าที่มีเอกลักษณ์เฉพาะและได้รับความนิยมในตลาดจีนและต่างประเทศอย่างต่อเนื่อง ขณะที่ยางพาราถือเป็นอีกหนึ่งพืชเศรษฐกิจที่สร้างรายได้สำคัญ โดยการเพาะปลูกยางพาราในสิบสองปันนาเริ่มขยายตัวตั้งแต่ทศวรรษ 1950 ตามนโยบายของรัฐที่ต้องการลดการพึ่งพาการนำเข้าวัตถุดิบ (Wu, Liu, & Liu, 2001) ปัจจุบัน นโยบายใหม่มุ่งยกระดับอุตสาหกรรมยางพาราให้ก้าวข้ามการผลิตขั้นต้นไปสู่การแปรรูปเชิงอุตสาหกรรมที่มีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น เช่น การผลิตผลิตภัณฑ์ยางสังเคราะห์และยางทางการแพทย์ (ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน ณ นครคุนหมิง, 2559)

อย่างไรก็ดี แม้กรอบนโยบายระดับมหภาคจะเน้นไปที่ “การพัฒนาสีเขียว” แต่ในทางปฏิบัติกลับสะท้อนให้เห็นความย้อนแย้ง การขยายพื้นที่เพาะปลูกยางพาราเชิงเดี่ยวได้นำมาซึ่งปัญหาสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ การศึกษาล่าสุดพบว่า สัดส่วนพื้นที่เพาะปลูกยางพาราในสิบสองปันนาเพิ่มขึ้นจาก 4.5% ในปี 1992 เป็นกว่า 22.2% ในปี 2010 (Huang, Kuang, Zhou, Li, & Yin, 2024) การขยายพื้นที่เพาะปลูกยางพาราแบบเชิงเดี่ยวในสิบสองปันนาได้ก่อให้เกิดการทำลายป่า ลดความหลากหลายทางชีวภาพลง 25% ระหว่างทศวรรษ 1970-2000s ส่งผลต่อการกัดเซาะดิน สูญเสียพื้นที่ป่า 4.69 พันเฮกตาร์ และปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สะสม 4.20 ล้านตันจนถึงปี 2023 (Ling, et al., 2022)

ประเด็นดังกล่าวสะท้อนถึงความขัดแย้งเชิงโครงสร้างระหว่างนโยบายกับการปฏิบัติจริง ระดับนโยบายมุ่งเน้นการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ยั่งยืนและคาร์บอนต่ำ แต่แรงขับเคลื่อนทางเศรษฐกิจในพื้นที่กลับผลักดันให้เกิดการใช้ทรัพยากรในเชิงเข้มข้น โดยเฉพาะการปลูกยางพาราเชิงเดี่ยวเพื่อสนองความต้องการตลาด ความไม่สอดคล้องนี้นำไปสู่ความท้าทายสำคัญในการสร้างสมดุลระหว่างการเติบโตทางเศรษฐกิจระยะสั้นกับการรักษาสิ่งแวดล้อมและความยั่งยืนในระยะยาว

สรุป ยุทธศาสตร์อุตสาหกรรมของสิบสองปันนามุ่งยกระดับเศรษฐกิจจากการผลิตขั้นต้นสู่เศรษฐกิจมูลค่าเพิ่ม ภายใต้กรอบ “การพัฒนาสีเขียว” โดยใช้ทรัพยากรท้องถิ่น เช่น ชาผู่เออร์ ยางพารา และสมุนไพร เป็นฐานการผลิต อุตสาหกรรมเหล่านี้เชื่อมโยงโดยตรงกับโครงสร้าง



พื้นฐานโลจิสติกส์และตลาดข้ามพรมแดน รวมถึงการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและสุขภาพ อย่างไรก็ตาม ความขัดแย้งระหว่างนโยบายสิ่งแวดล้อมกับการขยายการผลิตเชิงเดี่ยวสะท้อนข้อจำกัดเชิงโครงสร้างของการพัฒนา หากไม่สามารถปรับรูปแบบการผลิตให้สอดคล้องกับระบบนิเวศและชุมชน อุตสาหกรรมอาจบ่อนทำลายฐานทรัพยากรที่เป็นหัวใจของการท่องเที่ยวและวัฒนธรรม ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนในระยะยาว

5. การอนุรักษ์และการปรับตัวทางวัฒนธรรมของชาวไทลื้อในสิบสองปันนา

รากฐานทางวัฒนธรรมของชาวไทลื้อในสิบสองปันนามีความผูกพันแน่นแฟ้นกับพระพุทธศาสนาเถรวาท วัดวาอารามมิได้เป็นเพียงพื้นที่ทางศาสนา หากยังทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการเรียนรู้และเป็น “โรงเรียน” สำหรับการสืบทอดวิถีชีวิต ภาษา และภูมิปัญญาดั้งเดิมตั้งแต่ศตวรรษที่ 13 (Li, 2018) ความผูกพันดังกล่าวทำให้พระพุทธศาสนาเป็นทั้งกลไกทางจิตวิญญาณและสถาบันทางสังคมที่คงความต่อเนื่องของอัตลักษณ์ชาติพันธุ์ อีกทั้งยังเป็นสื่อเชื่อมโยงชาวไทลื้อกับกลุ่มชาติพันธุ์ไทอื่น ๆ ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เช่น ไทย ลาว และพม่า (Phrapalad, Duangloy, & Phumathon, 2023)

อย่างไรก็ตาม การเปลี่ยนแปลงอันรวดเร็วภายใต้กระแสโลกาภิวัตน์ได้สร้างความท้าทายที่สำคัญต่อการดำรงอยู่ของวัฒนธรรมไทลื้อ การขยายตัวของเมือง การพัฒนาเศรษฐกิจเชิงพาณิชย์ และการแพร่กระจายของเทคโนโลยีดิจิทัล ส่งผลให้คนรุ่นใหม่หันเหความสนใจจากกิจกรรมทางศาสนาและประเพณีดั้งเดิม (Phrapalad, Duangloy, & Phumathon, 2023) ขณะเดียวกัน การไหลเข้าของนักลงทุนและแรงงานชาวจีนฮั่นซึ่งมีทุนและทักษะที่เหนือกว่าชุมชนท้องถิ่น ได้สร้างแรงกดดันเชิงเศรษฐกิจและวัฒนธรรม ทำให้เกิดความรู้สึกในหมู่ชาวไทลื้อบางส่วนว่าอัตลักษณ์ดั้งเดิมกำลังถูกคุกคามหรือถูกกลืนกลาย (Davis, 2007)

เพื่อรับมือกับปัญหาดังกล่าว รัฐบาลจีนได้กำหนดนโยบายเชิงรุกด้านการอนุรักษ์วัฒนธรรม โดยออกกฎหมายท้องถิ่นเพื่อคุ้มครองสถาปัตยกรรมและมรดกดั้งเดิมของชนชาติไท รวมถึงการยกระดับเทศกาลสงกรานต์ของสิบสองปันนาให้เป็น “มรดกวัฒนธรรมที่จับต้องไม่ได้” เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว สร้างรายได้จากการท่องเที่ยวกว่า 297 ล้านบาท (ประมาณ 41.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) ในช่วง 4 วันของปี 2024 และดึงดูดนักท่องเที่ยวจำนวน 282,800 คน (บัณรส บัวคลี่, 2568; Xinhua, 2024b) แนวทางดังกล่าวยังสอดคล้องกับการสร้างแหล่ง



ท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในรูปแบบ “หมู่บ้านวัฒนธรรม” หรือ “ฮิมพาร์ค” ที่เปิดโอกาสให้นักท่องเที่ยวได้สัมผัสวิถีชีวิตและประเพณีของชนกลุ่มน้อย (Davis, 2007)

แม้มาตรการเหล่านี้มีส่วนช่วยสร้างรายได้และเพิ่มการรับรู้ต่อวัฒนธรรมไทย แต่ก็มีอาจปฏิเสธได้ว่ามีความตึงเครียดระหว่างเป้าหมายการอนุรักษ์กับแรงขับเคลื่อนทางเศรษฐกิจ ตัวอย่างที่ชัดเจนคือเทศกาลสงกรานต์ในเมืองเชียงใหม่ ซึ่งถูกวิพากษ์วิจารณ์ว่าถูกทำให้แปลกแยกจากวิถีดั้งเดิมและถูกปรับเปลี่ยนให้รองรับนักท่องเที่ยวมากกว่าการสืบทอดความเชื่อและคุณค่าทางวัฒนธรรม (บัณรส บัวคลี, 2568) การที่รัฐเข้ามาจัดการและทำให้วัฒนธรรมกลายเป็น “สินค้า” มีความเสี่ยงที่จะลดทอนความหมายภายในของพิธีกรรมและประเพณีลง เหลือเพียงเปลือกนอกที่ตอบสนองตลาดท่องเที่ยว

ในเชิงวิชาการ นักวิจัยจำนวนหนึ่งชี้ให้เห็นว่า การอนุรักษ์วัฒนธรรมที่มุ่งเน้นการใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์เป็นหลัก โดยปราศจากการมีส่วนร่วมอย่างแท้จริงของชุมชนท้องถิ่น อาจนำไปสู่กระบวนการทำให้มรดกทางวัฒนธรรมกลายเป็นเพียง “สิ่งประดิษฐ์ทางประวัติศาสตร์” ที่ถูกแยกขาดออกจากบริบทของชีวิตประจำวันและความหมายทางสังคมดั้งเดิม พื้นที่ป่าสงวนเขตร้อนในเขตสิบสองปันนา เช่น เขต Shangyong & Mengla แสดงบทบาทสำคัญในการสนับสนุนบริการระบบนิเวศวัฒนธรรม (Cultural ecosystem Services: CES) อาทิ การพักผ่อนหย่อนใจ การคงอยู่ของสัตว์ป่า และการสืบทอดประเพณีดั้งเดิมของชุมชนชาติพันธุ์ (Liu et al., 2023)

อย่างไรก็ตาม รูปแบบการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม โดยเฉพาะการจัดตั้งหมู่บ้านวัฒนธรรมเพื่อการท่องเที่ยว มีความเสี่ยงที่จะลดทอนความแท้จริงของวัฒนธรรม หากกระบวนการวางแผนและการจัดการขาดการมีส่วนร่วมของชุมชนท้องถิ่นอย่างเป็นระบบ ผลลัพธ์ที่ตามมาไม่เพียงทำให้ “ความแท้จริง” (Authenticity) ของวัฒนธรรมค่อย ๆ เลือนหาย แต่ยังบั่นทอนความยั่งยืนของการอนุรักษ์ในระยะยาว เนื่องจากวัฒนธรรมถูกทำหน้าที่เพียงเป็นทรัพยากรทางเศรษฐกิจ มากกว่าการเป็นระบบคุณค่าและวิถีชีวิตที่มีชีวิตชีวา (Li, Wall, & Smith, 2008)

สรุป วัฒนธรรมไทยถือเป็นทุนทางสังคมและเชิงยุทธศาสตร์ที่เชื่อมโยงสิบสองปันนากับการพัฒนาเศรษฐกิจ การท่องเที่ยว และความร่วมมือข้ามพรมแดน พระพุทธศาสนาเถรวาทวัด และประเพณีดั้งเดิมทำหน้าที่เป็นกลไกค้ำจุนอัตลักษณ์ชาติพันธุ์ท่ามกลางการเปลี่ยนแปลงของเมืองและเศรษฐกิจ อย่างไรก็ตาม การนำวัฒนธรรมมาใช้เป็นทรัพยากรทางเศรษฐกิจ



โดยเฉพาะในภาคการท่องเที่ยว ก่อให้เกิดความตึงเครียดระหว่างการอนุรักษ์กับการปรับรูปแบบเพื่อตอบสนองตลาด หากการจัดการขาดการมีส่วนร่วมของชุมชน วัฒนธรรมอาจถูกกลดทอนเหลือเพียงภาพแทนเชิงสัญลักษณ์ ดังนั้น ความยั่งยืนของการพัฒนาเมืองจึงขึ้นอยู่กับทำให้วัฒนธรรมยังคงเป็น “วิถีชีวิตที่มีชีวิต” ไม่ใช่เพียงเครื่องมือทางเศรษฐกิจ

6. ความร่วมมือเชิงยุทธศาสตร์ระหว่างสิบสองปันนากับประเทศไทย

ความสัมพันธ์ระหว่างสิบสองปันนากับประเทศไทยมีรากฐานที่มั่นคงและยาวนาน อันเกิดจากความใกล้ชิดทางภูมิศาสตร์ ประวัติศาสตร์ และวัฒนธรรม โดยเฉพาะในกลุ่มชาติพันธุ์ไทลื้อที่ตั้งถิ่นฐานทั้งในสิบสองปันนาและภาคเหนือของไทย ความเชื่อมโยงทางชาติพันธุ์นี้ทำหน้าที่เป็นสะพานเชื่อมที่สำคัญ ซึ่งไม่เพียงช่วยรักษาความสัมพันธ์เชิงสังคมและวัฒนธรรมเท่านั้น แต่ยังเอื้อต่อการพัฒนาความร่วมมือในเชิงนโยบายและเศรษฐกิจ (ผู้จัดการออนไลน์, 2019)

กลไกสำคัญในการพัฒนาความสัมพันธ์ระหว่างสิบสองปันนากับประเทศไทย คือ โครงการ “เมืองพี่เมืองน้อง” (Sister City) ซึ่งรัฐบาลจีนและไทยร่วมกันผลักดันให้เป็นกรอบความร่วมมือเชิงสถาบันในระดับท้องถิ่น โดยจังหวัดต่าง ๆ ของไทยได้จับคู่ความร่วมมือกับสิบสองปันนา อาทิ จังหวัดเพชรบูรณ์ จังหวัดพะเยา และจังหวัดเชียงใหม่ ความร่วมมือดังกล่าวมีเป้าหมายที่แตกต่างตามบริบทเชิงพื้นที่และศักยภาพของแต่ละจังหวัด โดยจังหวัดเพชรบูรณ์ให้ความสำคัญกับการพัฒนาเศรษฐกิจ การค้า และการแลกเปลี่ยนทางการศึกษา ขณะที่จังหวัดพะเยามุ่งเน้นการเสริมสร้างอัตลักษณ์ชาติพันธุ์ไทลื้อและการใช้สัญลักษณ์ทางวัฒนธรรมร่วม เช่น “นกยูง” ในฐานะทุนทางวัฒนธรรม ส่วนจังหวัดเชียงใหม่ซึ่งมีบทบาทเชิงยุทธศาสตร์ระดับภูมิภาค มุ่งยกระดับความร่วมมือสู่มิติที่กว้างขวางยิ่งขึ้น ทั้งด้านเศรษฐกิจ การท่องเที่ยว และความร่วมมือข้ามพรมแดน โดยหลายโครงการได้มีการลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) แล้ว และบางโครงการอยู่ระหว่างการเตรียมการ (ผู้จัดการออนไลน์, 2019)

ความร่วมมือเชิงสถาบันดังกล่าวได้รับการเสริมแรงอย่างมีนัยสำคัญจากการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจและโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง โดยเฉพาะการพัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ข้ามพรมแดนผ่านเส้นทางรถไฟจีน-ลาว-ไทย และการขนส่งทางน้ำในแม่น้ำโขง ซึ่งช่วยเพิ่มศักยภาพในการเคลื่อนย้ายสินค้า การค้า และการท่องเที่ยวระหว่างจีนตอนใต้กับประเทศไทย งานวิจัยของนพชัย ฟองอิสสระ, วิกรม บุญนุ่น, โกมินทร์ วังอ่อน, อารีย์ บินประทาน และ



ปรัชญาณินทร์ วงศ์ทิตกุล (2567) ระบุว่า ท่าเรือเชียงแสนของไทยและท่าเรือกว๋นเหล่ย์ (Guanlei) ของจีนได้พัฒนาเป็นจุดเชื่อมต่อสำคัญของระบบโลจิสติกส์ข้ามพรมแดน ส่งผลให้การค้าและการท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคเติบโตอย่างต่อเนื่อง ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลของศูนย์ข่าวกระทรวงพาณิชย์ (2568)

ในเชิงเศรษฐกิจ ผลลัพธ์ของโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าวสะท้อนให้เห็นอย่างเป็นรูปธรรมผ่านการขยายตัวของการค้าสินค้าเกษตรระหว่างไทยกับมณฑลยูนนาน โดยเฉพาะการนำเข้าทุเรียนไทยซึ่งมีมูลค่าหลายพันล้านดอลลาร์สหรัฐ และการค้ายางพาราที่แม้จะมีแนวโน้มลดลงเมื่อเทียบกับช่วงก่อนหน้า (กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ (Glob Thailand), 2563; Xinhua, 2024a) แต่ยังคงเป็นสินค้าสำคัญในความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างสองประเทศ นอกจากนี้ มาตรการอำนวยความสะดวกด้านการเดินทาง เช่น การยกเว้นวีซ่าสำหรับนักท่องเที่ยวไทยบางกลุ่ม ได้มีบทบาทในการกระตุ้นการเดินทางข้ามพรมแดน โดยมีนักท่องเที่ยวและผู้เดินทางกว่า 346,000 คน ซึ่งไม่เพียงส่งเสริมภาคการท่องเที่ยว แต่ยังเอื้อต่อการลงทุนและการเชื่อมโยงทางสังคมในระยะยาว (Duan, 2025)

สรุป ความร่วมมือระหว่างสิบสองปันนากับประเทศไทยสะท้อนการบูรณาการระหว่างโครงสร้างพื้นฐาน เศรษฐกิจ และวัฒนธรรมในระดับภูมิภาค โดยมีความใกล้ชิดทางชาติพันธุ์ไทยถือเป็นฐานสำคัญ โครงการเมืองพี่เมืองน้อง การเชื่อมโยงระบบรางและโลจิสติกส์ รวมถึงการอำนวยความสะดวกด้านการเดินทาง ทำให้ความสัมพันธ์ทางวัฒนธรรมถูกแปรสภาพเป็น “ทุนเชิงยุทธศาสตร์” ทางเศรษฐกิจและการทูตเชิงนุ่มนวล ความร่วมมือนี้ไม่เพียงขยายตลาดสินค้าและการท่องเที่ยว แต่ยังเสริมบทบาทของสิบสองปันนาในฐานะสะพานเชื่อมจีนกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ในภาพรวม ความสำเร็จของความร่วมมือดังกล่าวขึ้นอยู่กับความสามารถในการรักษาสสมดุลระหว่างผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจกับความเท่าเทียมทางสังคมและวัฒนธรรมระหว่างประเทศคู่ความร่วมมือ

7. สรุป

ยุทธศาสตร์การพัฒนาเมือง “สิบสองปันนา” เป็นกรอบการขับเคลื่อนพื้นที่ชายแดนของจีนให้ก้าวสู่บทบาท “ศูนย์กลางเชื่อมโยงอนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขง” ผ่านการลงทุนเชิงยุทธศาสตร์ในหลายมิติที่สัมพันธ์กันเป็นระบบ ทั้งด้านเศรษฐกิจ วัฒนธรรม และความร่วมมือข้ามพรมแดน นโยบายดังกล่าวสะท้อนยุทธศาสตร์ใหญ่ของจีนในการขยายบทบาททางภูมิรัฐศาสตร์และ



เศรษฐกิจภายใต้ BRI โดยใช้อัตลักษณ์ชาติพันธุ์และภูมิศาสตร์พรมแดนเป็นทรัพยากรทางยุทธศาสตร์ อย่างน้อย 5 ประการ ได้แก่

ประการแรก ด้านโครงสร้างพื้นฐาน จีนได้ใช้ยุทธศาสตร์ “โครงสร้างพื้นฐานกำหนดภูมิรัฐศาสตร์” ผ่านการขยายเครือข่ายคมนาคมราง-ถนน-อากาศ โดยเฉพาะโครงการรถไฟจีน-ลาว และสนามบินนานาชาติสิบสองปันนา ซึ่งเสริมให้เมืองมีสถานะเป็น “ศูนย์กลางโลจิสติกส์ชายแดน” ที่รองรับทั้งการค้า การท่องเที่ยว และการเคลื่อนย้ายทุนมนุษย์ในระดับภูมิภาค การลงทุนเหล่านี้เป็นกลไกสำคัญในการยึดโยงสิบสองปันนากับห่วงโซ่เศรษฐกิจระดับภูมิภาคในระยะยาว

ประการที่สอง ด้านการท่องเที่ยว สิบสองปันนาถูกกำหนดบทบาทให้เป็น “เมืองยุทธศาสตร์ด้านการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและนิเวศ” ผ่านการสร้างแบรนด์เมืองที่ผสมผสานระหว่างภูมิทัศน์ธรรมชาติและวัฒนธรรมไทลื้อ สวนพฤษศาสตร์ หุบเขาช้างป่า และหมู่บ้านวัฒนธรรมต่าง ๆ ถูกพัฒนาเพื่อยกระดับเศรษฐกิจฐานการท่องเที่ยว ขณะเดียวกันก็สะท้อนความท้าทายด้านการบริหารจัดการความยั่งยืน จากแรงกดดันของการทำให้วัฒนธรรมกลายเป็นสินค้า และการลดทอนความเป็นเจ้าของพื้นที่ของคนท้องถิ่น

ประการที่สาม ด้านอุตสาหกรรมและเศรษฐกิจสีเขียว ยุทธศาสตร์ภาคอุตสาหกรรมมุ่งขยายบทบาทเมืองสู่ “ศูนย์กลางเศรษฐกิจสีเขียวชายแดน” ผ่านการแปรรูปผลผลิตเกษตรที่มีอัตลักษณ์ เช่น ชาผู่เออร์ ยางพารา และสมุนไพรจีน เพื่อเพิ่มมูลค่าในห่วงโซ่การผลิต แม้มีความก้าวหน้า แต่ยังเผชิญความเหลื่อมล้ำเชิงนโยบายระหว่างเป้าหมาย “คาร์บอนต่ำ-ความยั่งยืน” กับการดำเนินการในพื้นที่จริง เช่น การขยายสวนยางเชิงเดี่ยวที่ส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศและความหลากหลายทางชีวภาพ

ประการที่สี่ ด้านการอนุรักษ์และใช้ประโยชน์จากวัฒนธรรม รัฐจีนใช้ยุทธศาสตร์ “วัฒนธรรมเป็นทุน” โดยส่งเสริมมรดกวัฒนธรรมไทลื้อ เช่น เทศกาลสงกรานต์ ให้เป็นสินทรัพย์ทางเศรษฐกิจและการทูตวัฒนธรรม อย่างไรก็ตาม ความตึงเครียดระหว่างการอนุรักษ์กับการปรับเปลี่ยนเพื่อการท่องเที่ยว ทำให้เกิดความเสี่ยงต่อความแท้จริงและความหมายทางวัฒนธรรมเดิม ขณะที่บทบาทของชุมชนท้องถิ่นยังมีข้อจำกัด ส่งผลต่อความยั่งยืนของนโยบายในระยะยาว

ประการสุดท้าย ด้านความร่วมมือข้ามพรมแดนกับประเทศไทย ความสัมพันธ์ระหว่างสิบสองปันนากับไทยถูกวางในกรอบยุทธศาสตร์ “ความเชื่อมโยงชายแดนแบบพหุมิติ”

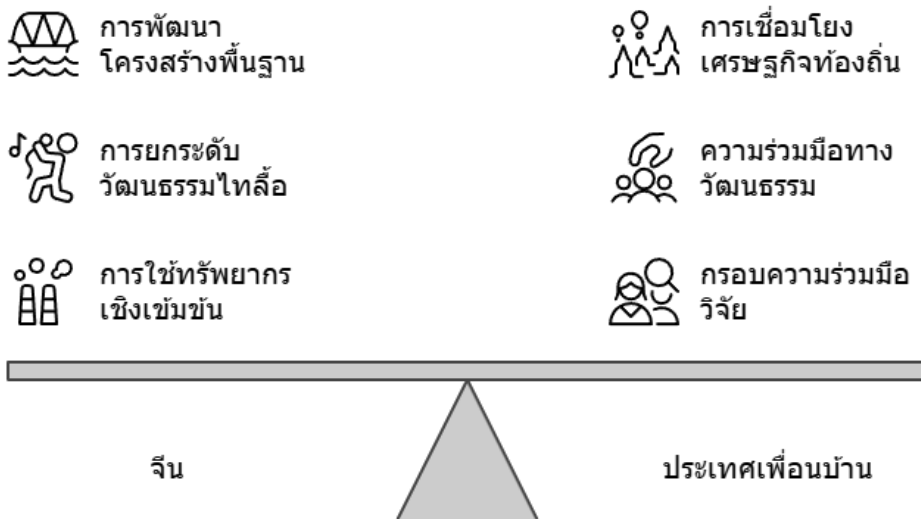


ผ่านกลไกเมืองพี่เมืองน้อง การค้า การท่องเที่ยว และการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐาน เช่น เครือข่ายรถไฟจีน-ลาว-ไทย ตลอดจนมาตรการเอื้ออำนวยการเดินทาง ซึ่งสะท้อนการใช้ทุนทางวัฒนธรรมและชาติพันธุ์ร่วมเป็นเครื่องมือทางเศรษฐกิจและการทูตเชิงนุ่มนวลของจีน

โดยสรุป ยุทธศาสตร์การพัฒนาเมืองสิบสองป่านาแสดงให้เห็นพลวัตของเมืองชายแดนที่ถูกปรับบทบาทให้เป็น “โหนดยุทธศาสตร์” ระหว่างจีนกับอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ความสำเร็จของการพัฒนาจะขึ้นอยู่กับความสามารถในการจัดสมดุลระหว่างการเติบโตทางเศรษฐกิจ การคงอยู่ของวัฒนธรรมท้องถิ่น และความยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อม หากสามารถบูรณาการทั้งสามมิตินี้ได้ อย่างรอบด้าน สิบสองป่านาจะก้าวขึ้นเป็นทั้ง “ประตูเศรษฐกิจสู่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้” และ “พื้นที่วัฒนธรรมร่วม” ที่มีบทบาทเชิงยุทธศาสตร์ในภูมิภาคอย่างยั่งยืน

8. องค์ความรู้ใหม่

การสร้างสมดุลในการเชื่อมโยงกับจีน



ภาพที่ 1. องค์ความรู้ใหม่

องค์ความรู้ใหม่จากกรณีสิบสองป่านาชี้ให้เห็นว่า การพัฒนาเมืองชายแดนของสิบสองป่านาเป็นกระบวนการเชิงพหุมิติที่รัฐจีนใช้ “โครงสร้างพื้นฐาน-วัฒนธรรมชาติพันธุ์-ความร่วมมือข้ามพรมแดน” เป็นชุดเครื่องมือเชิงยุทธศาสตร์แบบบูรณาการ มิใช่การขับเคลื่อน



เศรษฐกิจเพียงลำพัง โครงสร้างพื้นฐานทำหน้าที่กำหนดทิศทางการไหลของการท่องเที่ยว อุตสาหกรรม และการแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรม ขณะที่วัฒนธรรมไทยลือถูกยกระดับจากมรดกท้องถิ่นสู่ “ทุนเชิงยุทธศาสตร์” ที่สนับสนุนทั้งการพัฒนาเศรษฐกิจและการทูตเชิงนุ่มนวลกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะประเทศไทย มุมมองนี้ช่วยอธิบายความย้อนแย้งระหว่างการเติบโตทางเศรษฐกิจกับความเปราะบางทางวัฒนธรรม และระหว่างนโยบายสีเขียวกับการใช้ทรัพยากรเชิงเข้มข้นในพื้นที่จริง

ในเชิงข้อเสนอเชิงนโยบาย ประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านควรพัฒนายุทธศาสตร์ “การเชื่อมโยงกับจีนแบบสมดุล” โดย 1) ปรับแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้สอดคล้องกับเส้นทางรถไฟและโลจิสติกส์ของจีน แต่ต้องเชื่อมโยงเข้ากับเศรษฐกิจท้องถิ่นและเมืองรอง ไม่ให้ผลประโยชน์กระจุกตัว 2) ใช้ทุนทางวัฒนธรรมร่วม เช่น กลุ่มชาติพันธุ์ไท-ลื้อ-ลาว เป็นฐานสร้างความร่วมมือด้านการท่องเที่ยว การศึกษา และการแลกเปลี่ยนทางสังคม เพื่อลดความไม่สมดุลเชิงอำนาจ และ 3) สร้างกรอบความร่วมมือวิจัยและนโยบายระดับอนุภูมิภาค เพื่อประเมินผลกระทบของการเชื่อมโยงกับจีนอย่างรอบด้าน แนวทางดังกล่าวจะช่วยให้ประเทศเพื่อนบ้านไม่เพียง “เชื่อมต่อ” กับจีน แต่สามารถ “กำหนดทิศทางร่วม” ของการพัฒนาในภูมิภาคได้อย่างยั่งยืน

อ้างอิง

- กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ (Glob Thailand). (2563). สถานการณ์และความท้าทายของ
 ยางพาราไทยใน มณฑลยูนนาน. สืบค้นจาก <https://glob-thailand.com/china-29072020/>
- ไทยบิซไชน่า. (2561). สิบสองปันนา ข้อต่อสำคัญเชื่อมโยงกายภาพและความสัมพันธ์ไทย-ยูนนาน.
 สืบค้นจาก <https://thaibizchina.com/other/%E0%B8%AA%E0%B8%B4%E0%B8%9A%E0%B8%AA%E0%B8%AD%E0%B8%87%E0%B8%9B%E0%B8%B1%E0%B8%99%E0%B8%99%E0%B8%B2-%E0%B8%82%E0%B9%89%E0%B8%AD%E0%B8%95%E0%B9%88%E0%B8%AD%E0%B8%AA%E0%B8%B3%E0%B8%84/>



นพชัย ฟองอิสสระ, วิกรม บุญนุ่น, โกมินทร์ วังอ่อน, อารีย์ บินประทาน, และ ปรัชญาณินทร์ วงศ์ทิตกุล. (2567). แนวทางการพัฒนายุทธศาสตร์เส้นทางการขนส่งในแม่น้ำโขง ตอนบน หลังสถานการณ์โควิด 19 กรณีศึกษา ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน จังหวัดเชียงราย และท่าเรือ กวนเหล่ย เขตปกครองพิเศษสิบสองปันนา สาธารณรัฐประชาชนจีน.

วารสารวิชาการมหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานี, 12(1), 1-22.

บัณรศ บัวคลี. (2568). สงกรานต์สิบสองปันนา ความเหมือนที่แตกต่าง. กรุงเทพฯ: กิจ. สืบค้นจาก <https://www.bangkokbiznews.com/blogs/lifestyle/judprakai/1175082>

ผู้จัดการออนไลน์. (2562). ยกระดับบ้านพี่เมืองน้อง “ไทย-จีน” 34 คู่ เปิดเอ็มโอยูพื้นที่ใหม่ “สิบสองปันนา” จับคู่เพชรบูรณ์-พะเยา-เชียงใหม่. สืบค้นจาก

<https://mgronline.com/politics/detail/9620000090008>

ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน ณ นครคุนหมิง. (2559). ยูนนานดัน “เขตพัฒนา เศรษฐกิจพิเศษชายแดน” หวังเชื่อมตลาดเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียใต้ (1). สืบค้นจาก

<https://thaibizchina.com/other/%E0%B8%A2%E0%B8%B9%E0%B8%99%E0%B8%99%E0%B8%B2%E0%B8%99%E0%B8%94%E0%B8%B1%E0%B8%99-%E0%B9%80%E0%B8%82%E0%B8%95%E0%B8%9E%E0%B8%B1%E0%B8%92%E0%B8%99%E0%B8%B2%E0%B9%80%E0%B8%A8%E0%B8%A3%E0%B8%A9/>

ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน สถานกงสุลใหญ่ ณ นครคุนหมิง. (2567). ด่านชายแดน ในเขตฯ สิบสองปันนาเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เตรียมพร้อมนำเข้าสินค้าไทยเพิ่มขึ้น. สืบค้นจาก <https://thaibizchina.com/article/%E0%B8%94%E0%B9%88%E0%B8%B2%E0%B8%99%E0%B8%8A%E0%B8%B2%E0%B8%A2%E0%B9%81%E0%B8%94%E0%B8%99%E0%B9%83%E0%B8%99%E0%B9%80%E0%B8%82%E0%B8%95%E0%B8%AF-%E0%B8%AA%E0%B8%B4%E0%B8%9A%E0%B8%AA%E0%B8%AD%E0%B8%87/>

ศูนย์ข่าวกระทรวงพาณิชย์. (2568). “นภินทร” หารือ นักธุรกิจจีนสิบสองปันนา มีธุรกิจเชื่อมต่อและตลาด พร้อมรองรับผู้ประกอบการและสินค้าไทย. สืบค้นจาก

<https://www.moc.go.th/th/gallery/article/detail/id/5/iid/823>



- China Daily. (2023). Xishuangbanna witnesses tourism surge. Retrieved from <https://www.chinadaily.com.cn/a/202302/15/WS63ec5775a31057c47ebaeee7.html>
- Davis, S. L. M. (2007). Dance, or else: The politics of ethnic culture on China's southwest borders. *Asia-Pacific Journal: Japan Focus*, 5(2), 1-18. Retrieved from <https://apjif.org/sara-l-m-davis/2362/article>
- Duan, J. (2025). China's new visa-free policy for ASEAN tour groups boosts tourism, cultural bonds. Retrieved from <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/p/0JD9OO3U.html>
- Huang, Q., Kuang, Y., Zhou, H., Li, X., & Yin, L. (2024). Biodiversity conservation in Xishuangbanna, China: Diversity analysis of traditional knowledge related to biodiversity and conservation progress and achievement evaluation. *Diversity*, 16(5), 1-18. <https://doi.org/10.3390/d16050260>
- International Civil Aviation Organization. (2019). Aviation benefits report 2020. Retrieved from <https://www.icao.int/sites/default/files/sp-files/sustainability/Documents/AVIATION-BENEFITS-2019-web.pdf>
- Li, D. (2018). Study for Buddhism of Tai Lue culture in Jinghong city, Xishuangbanna Province, People's Republic of China. *Journal of Fine and Applied Arts, Khon Kaen University*, 10(1), 162-174.
- Li, Y., Wall, G., & Smith, S. L. J. (2008). Ethnic tourism development: Chinese government perspectives. *Annals of Tourism Research*, 35(3), 751-771. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2008.06.005>
- Ling, Z., Shi, Z., Gu, S., Wang, T., Zhu, W., & Feng, G. (2022). Impact of climate change and rubber (*Hevea brasiliensis*) plantation expansion on reference evapotranspiration in Xishuangbanna, Southwest China. *Frontiers in Plant Science*, 13, 1-14.



- Liu, M., & Chamaratana, T. (2025). A qualitative exploration of ecotourism development and sustainability practices in border areas of the Greater Mekong Subregion. *Geojournal of Tourism and Geosites*, 58(1), 325–334. <https://doi.org/10.30892/gtg.58129-1414>
- Liu, P., Li, W., Li, Q., Guo, X., Wang, B., Zhang, L., . . . Zhang, L. (2023). Can tropical nature reserves provide and protect cultural ecosystem services? A case study in Xishuangbanna, China. *Integrative Conservation*, 2(3), 119–132. <https://doi.org/10.1002/inc3.27>
- Phrapalad, R., Duangloy, D., & Phumathon, M. (2023). Tai Lue and Theravada Buddhism in China (Sipsongbanna): History and development. *Journal of Applied Education*, 1(1), 39-54. Retrieved from <https://so16.tci-thaijo.org/index.php/JAE/index>
- Slow Food Foundation. (n.d.). Xishuangbanna Mountain Forest Pu'er Tea. Retrieved from <https://www.fondazione Slow Food. com/en/ark-of-taste-slow-food/mountain-forest-puer-tea/>
- Sutherland, M. D., & Sutter, K. M. (2026). China’s “One Belt, One Road” Initiative: Economic Issues. Retrieved from <https://www.congress.gov/crs-product/IF11735>
- Teasenz. (2026). Exploring Xishuangbanna, Yunnan: A Pu Erh tea lover's paradise. Teasenz. Retrieved from <https://teasenz.eu/blogs/tea-magazine/xishuangbanna>
- Wu, Z. L., Liu, H. M., & Liu, L. Y. (2001). Rubber cultivation and sustainable development in Xishuangbanna, China. *International Journal of Sustainable Development & World Ecology*, 8(4), 337–345. <https://doi.org/10.1080/13504500109470091>
- Xinhua. (2024a). China–Laos Railway boosts growth of regional trade, tourism. Retrieved from https://english.www.gov.cn/news/202412/04/content_WS674fa5a9c6d0868f4e8eda75.html



- Xinhua. (2024b). Water-splashing festivals boost tourism in China, Southeast Asia. Retrieved from <https://english.news.cn/20240417/2ad20f4d1c694d68b333c3bd31faa1f1/c.html>
- Yu, J., Yang, J., Li, J., Lin, L., & Ren, Y. (2023). The Role of Tourism in Promoting the Urbanization of Ethnic Border Areas: A Case Study of Xishuangbanna. *Sustainability*, 15(20), 1-23. <https://doi.org/10.3390/su152015119>
- Yunnan Airport Group. (2023). *Annual report on Yunnan airports operation 2022–2023*. Kunming: Yunnan Airport Group.
- Zang, J. (2025). China's durian imports hit record high in 2024. Retrieved from <https://www.producereport.com/article/chinas-durian-imports-hit-record-high-2024>
- Zhang, Y. & Findlay, C. (2014). Air transport policy and its impacts on passenger traffic and tourist flows. *Journal of Air Transport Management*, 34(2014), 42-48. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0969699713000896>