

Review Articles

การเพิ่มขีดความสามารถในการท่องเที่ยวภาคเหนือตอนบนของไทยบนเส้นทาง R3A ภายใต้ความร่วมมือนโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง

Enhancing the Competitiveness of Tourism in Upper Northern Thailand along The R3A Route Under The Belt and Road Initiative Cooperation

กอบบุญ วิริยยิ่งยง^{1,*}, บัณฑิตา ภัทรวิชญกุล² และ กานต์สินี รอดเลี้ยง³

Kobboon Viriyayingyong^{1,*}, Banthita Pathravishkul² and Kansinee Rodliang³

¹ สาขาวิชาภาษาจีนธุรกิจ, สำนักวิชาจีนวิทยา, มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง; Business Chinese Major, School of Sinology, Mae Fah Luang University; email: kobboon.vir@mfu.ac.th

² สาขาวิชาภาษาจีนธุรกิจ, สำนักวิชาจีนวิทยา, มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง; Business Chinese Major, School of Sinology, Mae Fah Luang University; email: banthita.pat@mfu.ac.th

³ สาขาวิชาภาษาจีนธุรกิจ, สำนักวิชาจีนวิทยา, มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง; Business Chinese Major, School of Sinology, Mae Fah Luang University; email: kansinee.rod@mfu.ac.th

* Corresponding author email: kobboon.vir@mfu.ac.th

บทคัดย่อ

นโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางของจีนเป็นนโยบายที่มุ่งเน้นการสร้างการเชื่อมโยงทางคมนาคมในภูมิภาคตามระเบียงเศรษฐกิจผ่านเส้นทาง R3A ซึ่งมีผลกระทบทางเศรษฐกิจ การท่องเที่ยว และวัฒนธรรม และเป็นเส้นทางเชื่อมต่อที่สำคัญระหว่างประเทศจีน สปป.ลาว และไทย ถึงแม้ว่าในปัจจุบันนักท่องเที่ยวจะลดลงเนื่องจากความนิยมในการท่องเที่ยว แต่เส้นทางนี้ยังคงมีศักยภาพในด้านโลจิสติกส์และการค้า ด้วยเหตุนี้ บทความจึงมุ่งศึกษาการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวในภาคเหนือตอนบนของไทย ภายใต้ความร่วมมือนโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางของจีน โดยศึกษานโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง ในด้านการท่องเที่ยวของจีน แผนพัฒนาการท่องเที่ยวภาคเหนือตอนบนของไทย รวมทั้งอุปสรรคและโอกาสในการพัฒนาการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A ของไทย นำเสนอการเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวของไทย การศึกษาพบว่า การพัฒนาการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A ภายใต้นโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางของไทย ควรประกอบด้วย การวางแผนกลยุทธ์ร่วมกับ สปป.ลาว และจีน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการท่องเที่ยวที่มีมาตรฐาน การส่งเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง การพัฒนาศักยภาพบุคลากร การใช้สื่อดิจิทัลในการประชาสัมพันธ์ การส่งเสริมผลิตภัณฑ์ท้องถิ่น การสร้างมาตรฐานและการตรวจสอบคุณภาพบริการ และการประชาสัมพันธ์วัฒนธรรมท้องถิ่น ทั้งนี้เพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจและความสัมพันธ์ระหว่างประเทศอย่างยั่งยืน

คำสำคัญ: นโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง; เส้นทาง R3A; การเพิ่มขีดความสามารถ; แผนพัฒนาการท่องเที่ยว

Abstract

“China's Belt and Road Initiative” is a policy aimed at enhancing regional transportation connectivity along economic corridors, such as the R3A route, which has significant economic, tourism, and cultural impacts. This route serves as a critical link among China, Laos, and Thailand. Despite the current decline in tourist numbers due to changing tourism preferences, the route still holds potential in terms of logistics and trade. Thus, this article aims to study the utilization of the R3A route to enhance the competitiveness of tourism in upper northern Thailand under the framework of “China’s Belt and Road Initiative”. The study examines the Belt and Road Initiative’s impact on China's tourism sector, the tourism development plan for upper northern Thailand, as well as the challenges and opportunities for tourism development along Thailand’s R3A route. The study found that to improve tourism competitiveness along the R3A route under Thailand’s Belt and Road Initiative, strategic planning in collaboration with Laos and China is essential. It also requires infrastructure development, the provision of high-standard tourism services, promoting of travel safety, enhancing personnel capabilities, utilizing digital media for promotion, supporting local products, establishing service quality standards, and promoting local culture. These measures aim to boost the economy and foster sustainable international relations.

Keywords: Belt and road initiative; R3A route; Enhancing competitiveness; Tourism development plan

1. บทนำ

เส้นทางหมายเลข 3A (Road 3 Asia, R3A) เป็นเส้นทางสำคัญตามแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ (North South Economic Corridor, NSEC) ที่ถือเป็นส่วนหนึ่งของความร่วมมือของ “นโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางของจีน (One Belt One Road Initiative)” เปิดใช้อย่างเป็นทางการเมื่อปี พ.ศ. 2551 ทำให้เกิดการเชื่อมโยงเส้นทางทางการค้าระหว่างประเทศไทย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) และประเทศจีน ผ่านการขนส่งสินค้าทางถนน ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการส่งเสริมเศรษฐกิจและสังคมในภูมิภาค โดยเส้นทาง R3A หรือที่รู้จักในชื่อภาษาจีนว่า “คุน-มันกั่งลู” (Kunming-Bangkok Road) เป็นเส้นทางทางการค้าที่เชื่อมกรุงเทพมหานคร ประเทศไทยไปยังเมืองคุนหมิง มณฑลยูนนานของประเทศจีน โดยเริ่มจากกรุงเทพฯ ไปยังด่านเชียงของ ประเทศไทย-ด่านห้วยทราย-ด่านบ่อเต็น ประเทศลาว-ด่านบ่อหาน-เมืองเชียงรุ่ง/จังหวัดคุนหมิง มณฑลยูนนาน รวมระยะทางประมาณ 1,800 กิโลเมตร สามารถเดินทางด้วยรถยนต์ภายในเวลาประมาณ 20 ชั่วโมง (สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ นครเฉิงตู, 2566) เส้นทางนี้ไม่เพียงช่วยลดระยะเวลาในการขนส่งสินค้าเท่านั้น แต่ยังช่วยกระตุ้นการค้าระหว่างประเทศและการลงทุนขนาดใหญ่ในภูมิภาค

ในด้านเศรษฐกิจ เส้นทาง R3A เป็นศูนย์กลางสำคัญที่บูรณาการเศรษฐกิจในหลายมิติ ทั้งทางด้านการค้า โลจิสติกส์ การขนส่งสินค้า และบริการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการท่องเที่ยว เส้นทางนี้นับว่าเป็นช่องทางที่มีศักยภาพสูงในการเชื่อมโยงนักท่องเที่ยวจากจีนตอนใต้สู่ภาคเหนือตอนบนของประเทศไทย ส่งผลให้จังหวัดในพื้นที่ภาคเหนือตอนบน อาทิ จังหวัดเชียงรายได้รับประโยชน์จากการลงทุนในพื้นที่สามเหลี่ยมทองคำที่มีโครงการขนาดใหญ่ เช่น เอนเทอร์เทนเมนต์คอมเพล็กซ์และนิคมอุตสาหกรรม ซึ่งไม่เพียงแต่สร้างรายได้ให้กับท้องถิ่นเท่านั้น แต่ยังส่งผลต่อการเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยวที่หลั่งไหลเข้ามาในพื้นที่อย่างต่อเนื่อง จึงเป็นโอกาสในการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A และสะท้อนให้เห็นถึงศักยภาพในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวของภาคเหนือตอนบนของประเทศไทย (สุมาลี สุขตานนท์, สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์, สุนันทา เจริญปัญญาธิง, วัชร เพชรดิน และพรพัชร ภูวิลนพันธ์, 2561) การเชื่อมโยงระหว่างประเทศจีน สปป.ลาว และไทย ภายใต้นโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง ทำให้เกิดการพัฒนาคู่มือโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ บนเส้นทาง ส่งเสริมให้การเดินทางและการแลกเปลี่ยนวัฒนธรรมเป็นไปอย่างราบรื่นและปลอดภัยมากยิ่งขึ้น การพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวตามแนวเส้นทาง R3A ไม่เพียงแต่จะช่วยเพิ่มการเคลื่อนย้ายของนักท่องเที่ยวระหว่างประเทศ แต่ยังมีผลกระทบทางบวกต่อเศรษฐกิจท้องถิ่น โดยเฉพาะในด้านการจ้างงานและการส่งเสริมอาชีพสำหรับประชาชนในพื้นที่ตามแนวเส้นทาง การมีส่วนร่วมของชุมชนในกระบวนการพัฒนาการท่องเที่ยวจะช่วยให้เกิดการพัฒนายั่งยืน และสามารถยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในภูมิภาคนี้ได้

ดังนั้น บทความฉบับนี้จึงต้องการศึกษาการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวในภาคเหนือตอนบนของไทย ภายใต้ความร่วมมือนโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางของจีน และแผนพัฒนาการท่องเที่ยวภาคเหนือตอนบนของไทย วิเคราะห์อุปสรรคและโอกาสในการพัฒนาการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A และนำเสนอการเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวของไทย ซึ่งจะก่อให้เกิดการขยายตัวของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวใน 5 จังหวัดภาคเหนือตอนบนของไทย ได้แก่ จังหวัดเชียงราย เชียงใหม่ ลำพูน ลำปาง และพะเยา ที่ส่งผลต่อการจ้างงาน การสร้างอาชีพ การเพิ่มรายได้ และการส่งเสริมเศรษฐกิจท้องถิ่น

2. เนื้อหาจากการทบทวนวรรณกรรม

2.1 นโยบายหนึ่งแถบหนึ่งทางของจีน

นโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง หรือ Belt and Road Initiative (BRI) หรือ One Belt One Road (OBOR) เป็นยุทธศาสตร์ระดับชาติของจีนที่เสนอโดยประธานาธิบดีสีจิ้นผิง ในปี พ.ศ. 2556 มีพื้นฐานมาจากแนวคิดภูมิรัฐศาสตร์ (Geopolitics) ที่เกี่ยวข้องกับผลกระทบทางภูมิศาสตร์ ที่มีต่อการเมืองและความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ อันมีจุดประสงค์เพื่อสร้างเครือข่ายเชื่อมโยงจีนกับสังคมโลก โดยเฉพาะภูมิภาคในเขตประเทศเอเชียกลาง แอฟริกา และยุโรปกลาง ซึ่งจีนผลักดันการเจริญเติบโตทั้งทางด้านเศรษฐกิจ แสวงหาตลาดใหม่ และความร่วมมือระหว่างประเทศตามแนวเส้นทางการค้าทางบก (Silk Road Economic Belt) และเส้นทางการค้าทางทะเล (Maritime Silk Road) โดยมีการสนับสนุนด้านการสร้างโครงสร้างพื้นฐาน อาทิ เส้นทางถนน รถไฟ ท่าเรือ และท่าอากาศยาน ระหว่างประเทศตามแนวเส้นทาง เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่สะดวกและรวดเร็ว ทำให้ได้รับความสนใจจากทั่วโลก เนื่องจากการเป็นเชื่อมโยงและพัฒนาไปในทุกพื้นที่ที่ตามแนวเส้นทาง จึงมีผลกระทบต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมในภูมิภาค โดยเฉพาะการส่งเสริมความสัมพันธ์ระหว่างประเทศจีนและประเทศต่าง ๆ ซึ่งเป็นโอกาสทางการค้าและการลงทุนที่สำคัญ

ประเทศไทยเป็นหนึ่งในประเทศสมาชิกอาเซียนและมีภูมิรัฐศาสตร์ทางด้านคมนาคมที่สำคัญ เพราะเป็นศูนย์กลางอาเซียนที่สามารถเชื่อมการคมนาคมในทุกรูปแบบ รวมถึงอยู่ในตำแหน่งสำคัญของเส้นทางพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ จึงนับว่าเป็นตัวกลางที่สำคัญในการเชื่อมโยงเชิงภูมิศาสตร์และเศรษฐกิจในภูมิภาคนี้ ภายใต้ความร่วมมือของนโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางของประเทศไทยและจีน ในปี พ.ศ. 2560 รัฐบาลไทยได้อนุมัติโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลจีนในการสร้างรถไฟความเร็วสูง ไทย-จีน เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาคจากกรุงเทพฯ ไปถึงหนองคาย เชื่อมต่อกับรถไฟความเร็วต่ำ จีน-ลาว จากคุนหมิงถึงเวียงจันทน์ การสร้างทางรถไฟดังกล่าว ทำให้ความร่วมมือระหว่างจีนกับไทยได้รับประโยชน์อย่างมหาศาล ตลอดระยะเวลา 6 ปี หลังการริเริ่มการดำเนินงานและการลงนามในบันทึกความเข้าใจภายใต้กรอบนโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง ทำให้จีนกลายมาเป็นหุ้นส่วนทางการค้าที่ใหญ่ที่สุดของไทย

ตารางที่ 1 การลงทุนโดยตรงจากประเทศจีนในประเทศไทย (The Board of Investment of Thailand, n.d)

พ.ศ.	มูลค่าการลงทุนโดยตรงสุทธิจากจีน (ล้านบาท)	ร้อยละอัตราเพิ่ม/ลด*
2562	28,837.76	+34.44
2563	15,012.24	-52.61
2564	29,241.36	+62.55
2565	27,725.93	-24.45
2566	52,986.59	+52.78

หมายเหตุ * ร้อยละอัตราเพิ่ม/ลด เทียบกับข้อมูลปีก่อนหน้า

ข้อมูลจากตารางที่ 1 จะเห็นได้ว่า สถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ในปี พ.ศ. 2563 ส่งผลให้ภาพรวมของการลงทุนจากจีนในไทยลดลง แต่ในปี พ.ศ. 2564 การลงทุนกลับเพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากไทยยังเป็นตลาดที่มีศักยภาพในการขยายการค้าและการลงทุนสู่ประเทศอื่น ๆ ในอาเซียน ประกอบกับไทยยังได้ลงนามบันทึกความเข้าใจความร่วมมือในโครงการภายใต้กองทุนพิเศษกรอบความร่วมมือแม่โขง-ล้านช้าง (MLC) เพื่อสนับสนุนโครงการ

พัฒนาเส้นทาง R3A และโครงข่ายรถไฟ จีน-แพนเอเชีย (China-Pan Asia) รวมถึงการค้าข้ามพรมแดนระหว่างประเทศสมาชิก (กองความร่วมมือการลงทุนต่างประเทศ, 2564) ในปี พ.ศ. 2565 เนื่องจากประเทศจีนดำเนินการมาตรการโควิดเป็นศูนย์ (Zero Covid Policy) ทำให้เศรษฐกิจจีนชะลอตัว แต่ถึงอย่างไรก็ตาม การลงทุนภายใต้โครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางยังคงดำเนินต่อไป (กองความร่วมมือการลงทุนต่างประเทศ, 2566) ในปี พ.ศ. 2566 การลงทุนโดยตรงจากจีนในไทยเพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากการยกเลิกมาตรการโควิดเป็นศูนย์และการเปิดประเทศของจีนเพื่อฟื้นฟูเศรษฐกิจ ส่งผลให้ปัจจัยการผลิตและห่วงโซ่อุปทานกลับมาสู่สภาวะปกติ นักลงทุนจากจีนจึงกลับมาลงทุนในไทยตามปกติ นอกจากนี้ ประเทศไทยยังได้จัดตั้ง ศูนย์แห่งความเป็นเลิศนานาชาติ ดิจิทัลหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางภายใต้โครงการ Digital Belt and Road Program (DBAR) ซึ่งเป็นโครงการความร่วมมือระดับนานาชาติระหว่างสำนักงานการวิจัยแห่งชาติ (วช.) กับสถาบันบัณฑิตวิทยาศาสตร์จีน (CAS) เป็นหนึ่งในจำนวน 8 ศูนย์ทั่วโลก ได้แก่ ไทย ฟินแลนด์ อิตาลี ปากีสถาน โมร็อกโก รัสเซีย สหรัฐและแซมเบีย (กรุงเทพฯ, 2563) จึงเห็นได้ว่าไทยมีบทบาทสำคัญกับนโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง ทั้งความร่วมมือด้านเศรษฐกิจ การท่องเที่ยว และการคมนาคมผ่านช่องทางระเบียงเศรษฐกิจ

2.2 นโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางในการส่งเสริมด้านการท่องเที่ยว

นโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง นอกเหนือจากมีวัตถุประสงค์เพื่อสานความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ ขยายบทบาทของจีนในเวทีโลกให้มากขึ้น ยังส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจและเชื่อมโยงจีนกับสังคมโลก เนื่องจากเส้นทางมีทรัพยากรทางวัฒนธรรมและการท่องเที่ยวที่สำคัญ โดยสำนักงานบริหารการท่องเที่ยวแห่งชาติจีน (China National Tourist Office: CNTO) ระบุว่าเส้นทางหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง เป็นเส้นทางท่องเที่ยวที่มีศักยภาพมากที่สุดในโลกครอบคลุมมากกว่า 60 ประเทศและประชากรเกือบ 4.4 พันล้านคน ซึ่งในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฉบับที่ 13 (ปี ค.ศ. 2016-2020) มีนักท่องเที่ยวชาวจีนกว่า 150 ล้านคนเดินทางไปตามเส้นทางนี้และบริโภคการท่องเที่ยวมูลค่า 2 แสนล้านเหรียญสหรัฐ และในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 14 (ปี ค.ศ. 2021-2025) มีเป้าหมายเพื่อพัฒนาวัฒนธรรมและการท่องเที่ยวที่มีคุณภาพ ปรับปรุงระบบสนับสนุนนโยบายภายในประเทศ และกลไกการประสานงานระหว่างประเทศ สร้างรูปแบบการแลกเปลี่ยนวัฒนธรรมและความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวอย่างเต็มที่ (Liu, 2021) ด้วยเหตุนี้ ประเทศจีนจึงมีการส่งเสริมด้านการท่องเที่ยว 5 ประการดังต่อไปนี้ (Wu & Xu, 2021)

1) การยกระดับสถานะของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว เส้นทางหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง เป็นเส้นทางที่มีทรัพยากรการท่องเที่ยวทางธรรมชาติและวัฒนธรรมที่อุดมสมบูรณ์ แม้จะมีข้อจำกัดทางภูมิศาสตร์และการคมนาคมแต่เป็นปัจจัยที่ช่วยรักษาระบบนิเวศของสถานที่ท่องเที่ยวไว้คงเดิม ด้วยเหตุนี้ การป้องกันสภาพแวดล้อมทางนิเวศวิทยาและการอนุรักษ์ทรัพยากรทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมจึงเป็นปัจจัยที่ดึงดูดการลงทุนในโครงการขนาดใหญ่ที่เป็นอุตสาหกรรมนำร่องในระยะแรกของนโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง

2) เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมาการท่องเที่ยวในประเทศจีนพัฒนาไปอย่างรวดเร็ว แต่ยังไม่มีความสมดุลในการพัฒนาและช่องว่างกับประเทศและภูมิภาคตามแนวเส้นทางจากข้อจำกัดทางภูมิศาสตร์และการพัฒนาทางเศรษฐกิจ การดำเนินตามนโยบายนี้จะสร้างแหล่งท่องเที่ยวตามแนวเส้นทาง จึงทำให้อุตสาหกรรมท่องเที่ยวต้องพัฒนาคุณภาพ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการ

แข่งขัน สร้างเส้นทางท่องเที่ยวและเมืองท่องเที่ยวระดับโลก รวมถึงต้องบูรณาการการท่องเที่ยวกับอุตสาหกรรมอื่น ๆ อาทิ การเกษตร การผลิต การเงิน และการท่องเที่ยวอัจฉริยะเพื่อสร้างฐานมูลค่าด้านการท่องเที่ยว

3) การส่งเสริมการพัฒนาการท่องเที่ยวล่องเรือ เพื่อส่งเสริมเส้นทางสายไหมทางทะเลแห่งศตวรรษที่ 21 จำเป็นต้องมีการสร้างท่าเรือในแหล่งท่องเที่ยว และเส้นทางเดินเรือ พร้อมสร้างความร่วมมือกับต่างประเทศตามแนวเส้นทาง เพื่อสนับสนุนนโยบายการท่องเที่ยวทางทะเล โดยการวางแผนเส้นทางพิเศษสำหรับการท่องเที่ยวด้วยเรือสำราญ การผ่อนคลาญกฎหรือข้อจำกัดสำหรับนักท่องเที่ยวจากประเทศที่กำหนด และนโยบายปลอดวีซ่าในท่าเรือทางทะเลและท่าเรือทางอากาศ ซึ่งจะช่วยเร่งพัฒนาการท่องเที่ยวทางทะเล เสริมสร้างการสร้างเมืองชายฝั่งและท่าเรือให้มีความสามารถในการแข่งขัน

4) การส่งเสริมการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว นโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางจะช่วยพัฒนาสภาพการคมนาคมในภาคกลางและภาคตะวันตกของจีนที่เคยมีการพัฒนาล่าช้า ให้ได้รับการปรับปรุงและเชื่อมต่อโครงสร้างพื้นฐานทั่วทั้งภูมิภาค ทำให้สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวเข้ามาในพื้นที่เหล่านี้มากขึ้น ลดแรงกดดันด้านการท่องเที่ยวในภาคตะวันออก นอกจากนี้ จีนได้ก่อตั้งธนาคารเพื่อการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานแห่งเอเชีย (Asian Infrastructure Investment Bank: AIIB) เพื่อสนับสนุนกิจกรรมที่สอดคล้องกับนโยบายนี้

5) การส่งเสริมการฝึกอบรมผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยว เนื่องจากตลาดการท่องเที่ยวมีความแตกต่างทางสังคม เศรษฐกิจ ภาษา ประเพณี และวัฒนธรรม ทรัพยากรมนุษย์จึงเป็นปัจจัยสำคัญในการพัฒนาการท่องเที่ยว เพื่อให้บริการนักท่องเที่ยวที่หลากหลายได้อย่างทั่วถึง จำเป็นต้องมีการฝึกอบรมบุคลากรให้มีความรู้และความเชี่ยวชาญ พัฒนาให้มีรูปแบบการท่องเที่ยวแบบครบวงจร เพื่อรองรับการท่องเที่ยวตามเส้นทางหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง

เส้นทาง R3A เป็นหนึ่งในเส้นทางหลักตามแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ ภายใต้นโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง ซึ่งมีบทบาทสำคัญในการเชื่อมโยงจีนกับอาเซียน ในการส่งเสริมทั้งการท่องเที่ยวและการค้าระหว่างจีนกับประเทศในภูมิภาค การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานบนเส้นทางนี้จะช่วยเพิ่มความสะดวกสบายในการเดินทางสำหรับนักท่องเที่ยว สร้างรายได้ให้แก่ชุมชนท้องถิ่น และเปิดโอกาสให้เกิดการแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรมและเศรษฐกิจระหว่างประเทศต่าง ๆ ที่อยู่ตลอดแนวเส้นทาง

2.3 รูปแบบการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A ของไทย

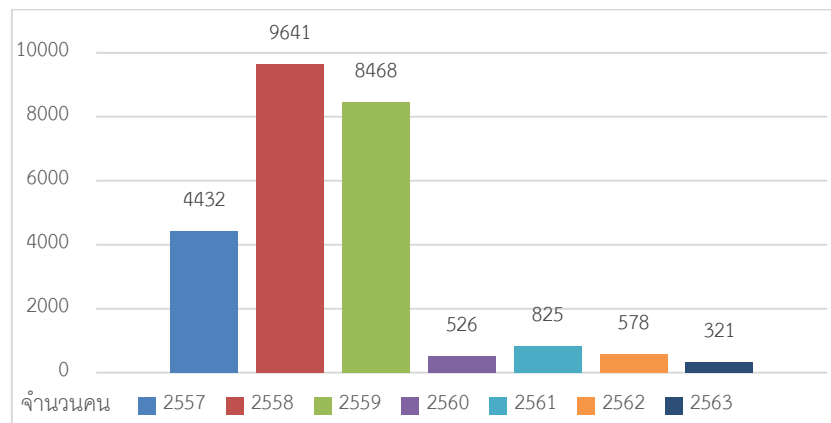
หลังจากเส้นทาง R3A เปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2551 สภาพการจราจรของประเทศต่าง ๆ ตามแนวเส้นทางถูกปรับปรุงและพัฒนาอย่างเห็นได้ชัด ส่งผลให้การเดินทางท่องเที่ยวระหว่างประเทศไทย สปป.ลาว และจีนสะดวกสบายยิ่งขึ้น นักท่องเที่ยวจีนสามารถขับรถเข้ามาท่องเที่ยวในภาคเหนือตอนบนของไทยได้ ขณะที่นักท่องเที่ยว สปป.ลาว สามารถเดินทางเข้าไทยได้ด้วยรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ เป็นการใช้อยู่อาศัยจากภูมิศาสตร์การท่องเที่ยว (Tourism geography) ของประเทศที่เกี่ยวข้องกับการเดินทาง อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว กิจกรรมทางสังคม และวัฒนธรรม การพัฒนาการท่องเที่ยวตามเส้นทาง R3A ได้รับการสนับสนุนด้วยการสร้างสถานที่และบริการต่าง ๆ อาทิ ท่าเรือ พื้นที่พักผ่อน ร้านอาหาร และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ที่ตอบโจทย์นักท่องเที่ยว และเป็นการเชื่อมโยงห่วงโซ่คุณค่าการท่องเที่ยว (Tourism Value Chain) ของประเทศไทย ทั้งในแหล่งท่องเที่ยว กิจกรรมการท่องเที่ยว การเดินทาง/ขนส่ง และอาหาร ตั้งแต่กระบวนการออกแบบกิจกรรม การผลิต และการส่งมอบให้แก่ นักท่องเที่ยว (สไบทิพย์ มงคลนิมิตร, จิรัชญา โชติโสภานนท์ และพนกฤษ อุดมกิตติ, 2563) นอกจากนี้ เส้นทาง R3A ยังได้รับอิทธิพลจากภาพยนตร์จีนเรื่อง “Lost in Thailand” (Thai Publica, 2566ก) ซึ่งเป็นแรงกระตุ้นให้นักท่องเที่ยวจีนสนใจเข้ามาท่องเที่ยวในไทยผ่านเส้นทางนี้มากขึ้น โดยเส้นทางเริ่มต้นจากคุนหมิง ผ่านสิบสองปันนา

สปป.ลาว ผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 จนถึงด่านเชียงของ จังหวัดเชียงราย และนักท่องเที่ยวยังสามารถขับรถไปยังสถานที่ท่องเที่ยวอื่น ๆ ในประเทศไทยได้

ปัจจุบัน การท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A ที่เชื่อมโยงระหว่างประเทศไทย สปป.ลาว และจีนเปิดกว้างมากขึ้น แต่ก็ยังมีข้อจำกัดอยู่บางประการ โดยเฉพาะเรื่องความปลอดภัยและความสะดวกสบายในการเดินทาง แม้ว่านักท่องเที่ยวนิยมเดินทางโดยเครื่องบินเพื่อบินตรงไปยังประเทศปลายทาง แต่เส้นทาง R3A ยังคงได้รับความนิยมจากกลุ่มนักท่องเที่ยวที่ชื่นชอบการท่องเที่ยวด้วยการขับรถชมธรรมชาติ รถจักรยานยนต์ กลุ่มทัวร์ และการเดินทางทางเรือ การเดินทางโดยรถยนต์บนเส้นทาง R3A นี้ ทำให้ไทยสามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวชาวจีนที่มีอำนาจใช้จ่ายสูง ซึ่งเป็นผลดีต่อเศรษฐกิจในท้องถิ่นและเศรษฐกิจโดยรวมของไทย

สำหรับประเทศไทย กลุ่มเป้าหมายนักท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A คือ นักท่องเที่ยวจากยุโรปและอเมริกาที่เริ่มการเดินทางจากเมืองชายแดนไทย อาทิ เชียงราย เชียงใหม่ ก่อนเดินทางไปท่องเที่ยวในลาว เนื่องจากไม่มีสายการบินที่บินตรงจากประเทศที่สามในพื้นที่ท่องเที่ยวบางแห่ง อาทิ เมืองหลวงน้ำทา ทำให้นักท่องเที่ยวต้องพักค้างแรมในพื้นที่ชายแดน เช่น อำเภอเชียงของ เป็นผลให้เกิดรายได้ในท้องถิ่น อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันนักท่องเที่ยวสามารถเลือกบินตรงจากเชียงราย เชียงใหม่ หรือกรุงเทพฯ ไปยังหลวงพระบาง เวียงจันทน์ หรือคุนหมิงได้ ทำให้นักท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A ที่ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มที่ชื่นชอบการเดินทางแบบคาราวาน หรือการท่องเที่ยวแบบแบ็กแพ็ก ที่ต้องการประสบการณ์การเดินทางที่แตกต่างจากการเดินทางทางอากาศมีจำนวนลดลง

ภาพที่ 1 จำนวนนักท่องเที่ยวจีนรูปแบบคาราวานบนเส้นทาง R3A ที่เข้าท่องเที่ยวมาในไทย (หน่วย: คน) (Thai Publica, 2566ข)



หลังจากกระแสภาพยนตร์เรื่อง “Lost in Thailand” ในปี พ.ศ. 2556 ทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวจีนที่เข้ามาประเทศไทยผ่านเส้นทาง R3A เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง (Thai Publica, 2566ค) อย่างไรก็ตาม ในปี พ.ศ. 2560 กรมการขนส่งทางบกมีการปรับเปลี่ยนเงื่อนไขการเข้าประเทศของรถยนต์ผ่านชายแดน ส่งผลให้จำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาทางเส้นทางนี้ลดลงอย่างรวดเร็ว นอกจากนี้ การระบาดของโควิด-19 ในปี พ.ศ. 2563 ทำให้มีการปิดพรมแดน ส่งผลให้การเดินทางระหว่างประเทศชะงักงันอย่างมาก อย่างไรก็ตาม เมื่อสถานการณ์การระบาดของโควิด-19 คลี่คลาย ในปี พ.ศ. 2566 นักท่องเที่ยวจึงกลับมาใช้เส้นทาง R3A อีกครั้ง ซึ่งเป็นสัญญาณที่ดีสำหรับการฟื้นตัวของการท่องเที่ยวในภูมิภาค

2.4 แผนพัฒนาการท่องเที่ยวภาคเหนือตอนบนของไทยบนเส้นทาง R3A

เพื่อรองรับการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A จำเป็นต้องมีแผนพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมที่มุ่งเน้นการดึงดูดนักท่องเที่ยว โดยความร่วมมือกับผู้ประกอบการท้องถิ่นในการสร้างกิจกรรมที่น่าสนใจและพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว เพื่อให้นักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศใช้เวลาในการท่องเที่ยวมากขึ้นและมีการใช้จ่ายเพิ่มขึ้น รวมถึงการประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวในประเทศให้แก่ผู้ประกอบการท่องเที่ยวในต่างประเทศ แผนพัฒนาการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A ของไทย ประกอบด้วยการพัฒนาภายในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมล้านนา ซึ่งครอบคลุม 5 จังหวัดในภาคเหนือ ได้แก่ เชียงใหม่ เชียงราย ลำพูน ลำปาง และพะเยา ที่มีทั้งวัฒนธรรมและธรรมชาติอันสวยงาม โดยจะมีการส่งเสริมให้ชุมชนท้องถิ่นมีส่วนร่วมในการพัฒนาและใช้มรดกทางวัฒนธรรมเป็นทรัพยากรการท่องเที่ยว เพื่อกำหนดทิศทางการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมอย่างยั่งยืน มีการกำหนดแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาการท่องเที่ยวเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมล้านนาปี พ.ศ. 2563-2565 มีประเด็นยุทธศาสตร์ดังนี้ (Wannalert, 2021)

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 เร่งการพัฒนาวัฒนธรรมและภูมิปัญญาล้านนาเพื่อการเพิ่มคุณค่าและมูลค่าบนฐานอัตลักษณ์สู่การเป็นทรัพยากรและสิ่งดึงดูดใจทางการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ ตลอดจนสินค้าและบริการที่เน้นสุนทรียศาสตร์ของการท่องเที่ยวและการเชื่อมโยงวัฒนธรรมกับประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS)

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 ยกระดับและสร้างระบบบริหารเครือข่ายกับทุกภาคีในการพัฒนาการท่องเที่ยวของเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมล้านนาสู่การเป็นศูนย์กลางท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมภูมิปัญญาล้านนาเชิงสร้างสรรค์

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 เชื่อมโยงการท่องเที่ยวไทยและนอกคลัสเตอร์ และเชื่อมโยงสู่อนุภูมิภาคแม่น้ำโขงเพื่อเพิ่มระยะเวลาในการพำนัก การยกระดับกิจกรรมการท่องเที่ยวและการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยว

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 ส่งเสริมกลยุทธ์ทางการตลาดผ่านนวัตกรรมเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อสร้างและสื่อสารภาพลักษณ์ของเมืองท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมและภูมิปัญญาล้านนา บนฐานการมีส่วนร่วมทุกภาคี โดยมุ่งเน้นตลาดในกลุ่มนักท่องเที่ยวคุณภาพ

2.5 อุปสรรคและโอกาสทางการแข่งขันด้านท่องเที่ยวภาคเหนือตอนบนของประเทศไทยบนเส้นทาง R3A จากการศึกษา ผู้เขียนนำเสนออุปสรรคและโอกาสทางการแข่งขันด้านท่องเที่ยวภาคเหนือตอนบนของประเทศบนเส้นทาง R3A ในประเด็นดังต่อไปนี้

2.5.1 อุปสรรคในการแข่งขันด้านท่องเที่ยวภาคเหนือตอนบนของไทยบนเส้นทาง R3A

1) บุคลากรที่ให้บริการในพื้นที่เส้นทาง R3A ยังขาดความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับเส้นทางและความแตกต่างทางวัฒนธรรม ซึ่งเป็นปัญหาสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อบริการและอำนวยความสะดวกให้นักท่องเที่ยว ขาดการจัดเจ้าหน้าที่รวมถึงการขาดความรู้เกี่ยวกับสภาพภูมิประเทศ การขาดทักษะการใช้เทคโนโลยีเพื่อสนับสนุนการทำงาน การขาดทักษะด้านการสื่อสารภาษาต่างประเทศ เช่น ภาษาอังกฤษและภาษาจีน รวมถึงขาดความเข้าใจเกี่ยวกับความแตกต่างทางวัฒนธรรมระหว่างนักท่องเที่ยวจากหลากหลายประเทศ

2) สถานที่ท่องเที่ยวขาดการกำกับดูแลจากหน่วยงานรัฐ แม้ว่าแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติและวัฒนธรรมในหลายพื้นที่จะมีความโดดเด่นและน่าหลงใหล แต่ยังพบปัญหาการขาดการกำกับดูแลจากหน่วยงานรัฐใน

หลายสถานที่ โดยเฉพาะแหล่งท่องเที่ยวที่ยังใหม่และไม่ได้มีการบริหารจัดการที่เหมาะสม ส่งผลให้เกิดปัญหาการบุกรุกผืนป่าและการทำลายธรรมชาติ นอกจากนี้ การขาดนโยบายสนับสนุนจากภาครัฐ และความร่วมมือจากภาคเอกชน ตลอดจนคนในชุมชนที่ขาดความตระหนักเรื่องการพัฒนาที่ยั่งยืน และความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ ส่งผลให้ศิลปวัฒนธรรมท้องถิ่นไม่ได้รับการฟื้นฟูและทำนุบำรุงอย่างต่อเนื่อง

3) สิ่งอำนวยความสะดวกและระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานยังไม่ได้มาตรฐาน เนื่องจากเส้นทาง R3A เป็นเส้นทางหลักที่เชื่อมโยงระหว่างจีน สปป.ลาว และไทย ทำให้นักท่องเที่ยวจำนวนมาก โดยเฉพาะชาวจีน เลือกใช้เส้นทางนี้ในการเดินทางเข้ามายังภาคเหนือตอนบนของไทย อย่างไรก็ตาม แม้จะมีการเติบโตของนักท่องเที่ยวในอดีตที่สูงถึงเก้าพันคนต่อปี แต่ปัจจุบันสิ่งอำนวยความสะดวกและระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานในบางพื้นที่ยังไม่ได้มาตรฐานและไม่เพียงพอต่อความต้องการของนักท่องเที่ยว อาทิ โรงแรมที่พัก ร้านอาหาร ถนน ระบบขนส่งสาธารณะ รวมถึงเทคโนโลยีที่จำเป็นอย่างอินเทอร์เน็ตความเร็วสูง ความล่าช้าในการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเหล่านี้ส่งผลให้เกิดความไม่สะดวกสบายต่อนักท่องเที่ยว ซึ่งส่งกระทบต่อการตัดสินใจในท่องเที่ยวอีกครั้ง

4) กระบวนการตรวจลงตราและพิธีการตรวจคนเข้าเมืองที่ด่านชายแดนไทยบนเส้นทาง R3A มีความล่าช้าและซับซ้อน ซึ่งไม่เอื้ออำนวยและไม่น่าดึงดูดต่อนักท่องเที่ยว แม้ว่าการเข้มงวดในการตรวจคนเข้าเมืองจะเป็นเรื่องจำเป็นเพื่อความปลอดภัย แต่หากมีความเข้มงวดมากเกินไปจนทำให้เกิดความไม่สะดวก เช่น ใช้เวลานานในกระบวนการ หรือเสี่ยงต่อปัญหาการเรียกเก็บเงินใต้โต๊ะจากเจ้าหน้าที่ อาจเป็นอุปสรรคที่ทำให้นักท่องเที่ยวตัดสินใจไม่เดินทางเข้ามาไทยผ่านเส้นทางนี้

5) ความปลอดภัยและประสิทธิภาพของถนนเส้นทาง R3A เนื่องจากเป็นเส้นทางหลักที่ใช้สำหรับการขนส่งสินค้าระหว่างไทยและจีนตอนใต้ โดยเฉพาะหลังจากที่จีนสั่งปิดท่าเรือกวนเหล่ย์สำหรับขนส่งสินค้าในช่วงการระบาดของโควิด-19 ผู้ประกอบการในจังหวัดเชียงรายและภาคเหนือตอนบนจึงหันมาใช้เส้นทางทางบกผ่านถนน R3A แทน การใช้งานที่เพิ่มมากขึ้นส่งผลให้ถนนเส้นนี้ชำรุดทรุดโทรมอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะในช่วงที่ตัดผ่านภูเขาสูงในลาว ซึ่งถนนมีลักษณะลาดชัน คับแคบ คดเคี้ยว และไม่มีไหล่ทาง ส่งผลให้การสัญจรเป็นไปอย่างยากลำบากและเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ สภาพถนนที่ไม่ปลอดภัยเป็นอุปสรรคสำคัญที่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในภาคเหนือตอนบน เนื่องจากนักท่องเที่ยวไม่มั่นใจในความปลอดภัยในการเดินทางผ่านเส้นทางนี้

2.5.2 โอกาสในการแข่งขันด้านท่องเที่ยวภาคเหนือตอนบนของไทยบนเส้นทาง R3A

ในช่วงก่อนการระบาดของโควิด-19 เส้นทาง R3A ถือเป็นเส้นทางสำคัญที่นักท่องเที่ยวจากมณฑลยูนนาน ประเทศจีน นิยมใช้ในการเดินทางด้วยรถยนต์เพื่อเข้ามาท่องเที่ยวในภาคเหนือตอนบนของประเทศไทย โดยเฉพาะจังหวัดเชียงรายและเชียงใหม่ การที่นักท่องเที่ยวสามารถขอรับการตรวจลงตรา ณ ช่องทางอนุญาตด่านตรวจคนเข้าเมือง (Visa on Arrival) ช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมท่องเที่ยวในภูมิภาคนี้อย่างมาก แต่ด้วยความแตกต่างของการขับเคลื่อนและการใช้รถใช้ถนนระหว่างจีนและไทย นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุบนถนนบ่อยครั้ง ส่งผลให้ในปี พ.ศ. 2560 กรมการขนส่งทางบกออกมาตรการที่เข้มงวดสำหรับนักท่องเที่ยวจีนที่ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทางผ่านเส้นทาง R3A มาตรการนี้บังคับให้นักท่องเที่ยวต้องยื่นขออนุญาตล่วงหน้าและปฏิบัติตามรถนำขบวนที่จัดให้โดยผู้ประกอบการท่องเที่ยว ซึ่งแม้ว่ามาตรการดังกล่าวจะช่วยลดอุบัติเหตุและทำให้การจราจรเป็นระเบียบมากขึ้น แต่ก็ส่งผลให้จำนวนนักท่องเที่ยวจีนที่เดินทางด้วยรถยนต์ลดลง นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่หันไปใช้การเดินทางทางอากาศ

แทน ส่งผลให้ภาคธุรกิจท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงรายได้รับผลกระทบอย่างมาก โดยจำนวนนักท่องเที่ยวลดลงถึงร้อยละ 50 (ฤทธิภู ภัทธานภทศิษฐ์, นุรัตน์ ปวนคำมา และนวลจันทร์ แจ่มจิตร, 2563) ประกอบกับจีนดำเนินมาตรการโควิดเป็นศูนย์เพื่อป้องกันการระบาดของโควิด-19 ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2563 ทำให้ไม่มีนักท่องเที่ยวจีนเดินทางมาท่องเที่ยวผ่านเส้นทางดังกล่าว ส่งผลให้ผู้ประกอบการธุรกิจที่พัก ร้านอาหาร เซอร์วิส ฯลฯ ขาดแคลนรายได้ จึงทำให้บรรยากาศการท่องเที่ยวในภาคเหนือตอนบนซบเซาลงอย่างมาก

อย่างไรก็ตาม ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2566 เป็นต้นมา รัฐบาลจีนผ่อนปรนมาตรการการเฝ้าระวังการแพร่ระบาดของโควิด-19 ทำให้ผู้คนสามารถกลับมาใช้ชีวิตได้ปกติ ประกอบกับประเทศไทยประกาศยกเว้นการตรวจลงตราสำหรับนักท่องเที่ยวชาวจีนตั้งแต่เดือนกันยายนปีเดียวกัน ทำให้มีนักท่องเที่ยวชาวจีนหลั่งไหลเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยจำนวนมาก ส่งผลให้อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของไทยกลับมาคึกคักอีกครั้ง นอกจากนี้ ไทยได้ลดระดับความเข้มงวดของมาตรการการเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลผ่านเส้นทาง R3A โดยเพิ่มบริการและการอำนวยความสะดวกให้มากขึ้น เพื่อดึงดูดให้นักท่องเที่ยวเลือกใช้เส้นทางนี้ในการเดินทางมาท่องเที่ยวในจังหวัดภาคเหนือตอนบนของประเทศมากขึ้น ซึ่งนโยบายดังกล่าวมีส่วนสำคัญในการฟื้นฟูเศรษฐกิจและธุรกิจท่องเที่ยวที่ได้รับผลกระทบจากการระบาดของโควิด-19 (ผู้จัดการออนไลน์, 2566)

นอกจากการใช้เส้นทาง R3A เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวชาวจีนแล้ว ไทยยังสามารถใช้ประโยชน์จากเส้นทางนี้ในการกระตุ้นการท่องเที่ยวกลุ่มผู้ขับขี่จักรยานยนต์บิ๊กไบค์ได้เช่นกัน ซึ่งนักท่องเที่ยวกลุ่มนี้มีความสนใจในการขับขี่ระยะไกลและนิยมเดินทางเป็นคาราวานไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ซึ่งหากรัฐบาลให้การสนับสนุนโดยการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกตามเส้นทาง R3A และเพิ่มการประชาสัมพันธ์เพื่อดึงดูดความสนใจของกลุ่มนักท่องเที่ยวนี้ ก็จะสามารถขยายฐานลูกค้ากลุ่มใหม่และสร้างรายได้เพิ่มให้กับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวไทยได้มากขึ้น การจัดกิจกรรมหรือทริปท่องเที่ยวทางรถจักรยานยนต์ รวมถึงการสร้างเส้นทางท่องเที่ยวที่สวยงามและปลอดภัย จะเป็นแรงดึงดูดสำคัญในการเพิ่มนักท่องเที่ยวจากกลุ่มนี้ อีกทั้งยังสามารถส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงผจญภัยและเชิงอนุรักษ์ควบคู่ไปกับการพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่ตามเส้นทาง R3A

2.6 การเพิ่มขีดความสามารถด้านการท่องเที่ยวในภาคเหนือตอนบนของไทย ภายใต้นโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง

นโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางของจีน มุ่งเชื่อมโยงเศรษฐกิจและวัฒนธรรมระหว่างประเทศผ่านการลงทุน โครงสร้างพื้นฐานและความร่วมมือทางการค้า ขณะที่ขีดความสามารถทางการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวคือความสามารถของพื้นที่ในการรองรับกิจกรรมและสร้างความประทับใจแก่นักท่องเที่ยว เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นจากการศึกษาเอกสารที่เกี่ยวข้อง การเพิ่มขีดความสามารถด้านการท่องเที่ยวในภาคเหนือตอนบนของไทยภายใต้นโยบายนี้หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางของจีน ผู้เขียนแบ่งเป็น 6 ด้าน ดังนี้

2.6.1 การเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับทางด้านกายภาพ จำเป็นต้องมีการจัดการและดูแลแหล่งท่องเที่ยวอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อป้องกันความเสื่อมโทรมจากการแออัดของนักท่องเที่ยว โดยต้องบริหารจัดการทรัพยากรอย่างเหมาะสม พร้อมการตรวจสอบและดูแลอย่างเคร่งครัดเพื่อลดผลกระทบจากการเข้าชมหรือทำกิจกรรมในแหล่งท่องเที่ยว นอกจากนี้ยังควรพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและโครงสร้างพื้นฐาน อาทิ พัฒนาสายรถไฟและถนนเชื่อมโยงภาคเหนือตอนบนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้านและจีน รวมถึงการปรับปรุงสนามบินและเพิ่ม

เส้นทางการบินระหว่างประเทศ โดยเฉพาะเส้นทางระหว่างประเทศไทย-สปป.ลาว-จีน เช่น ปรับปรุงพัฒนาท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ให้มีความทันสมัย เพื่รองรับนักท่องเที่ยวที่เข้ามาผ่านนโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง พัฒนาโรงแรมและที่พักใน 5 จังหวัดภาคเหนือ ได้แก่ เชียงใหม่ เชียงราย ลำพูน ลำปาง และพะเยาให้มีคุณภาพจะช่วยตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวทุกกลุ่ม เช่น มีการติดป้ายบอกทางหรือป้ายประชาสัมพันธ์ด้วยภาษาจีนและภาษาลาว ในขณะเดียวกัน การสร้างและพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ เช่น ศูนย์ข้อมูลนักท่องเที่ยว สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง และห้องน้ำสาธารณะที่สะอาดและปลอดภัย จะช่วยเพิ่มความน่าสนใจให้กับการเดินทาง หากภาครัฐและเอกชนสามารถร่วมมือกันพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานให้ได้มาตรฐานสูงขึ้น ไทยจะสามารถรักษาลูกค้านักท่องเที่ยวในระยะยาว และส่งเสริมเศรษฐกิจท้องถิ่นในพื้นที่ตามเส้นทางท่องเที่ยว R3A อย่างยั่งยืน

2.6.2 การเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับทางด้านสังคม กล่าวคือ การรักษาคุณภาพและระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวในการเข้าชมหรือทำกิจกรรมในแหล่งท่องเที่ยว รวมถึงการดูแลและจัดการกับปัจจัยต่าง ๆ ที่อาจส่งผลกระทบต่อชุมชนท้องถิ่น อาทิ การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมของท้องถิ่น โดยการจัดกิจกรรมทางวัฒนธรรมและเทศกาลท้องถิ่น เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เข้ามาสัมผัสประสบการณ์ท้องถิ่น นอกจากนี้ควรพัฒนาและประชาสัมพันธ์สถานที่ท่องเที่ยวที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ที่มีเอกลักษณ์เฉพาะ เช่น วัดโบราณสถาน อุทยาน และหมู่บ้านในชนบท อาทิ วัดพระธาตุคุดยสุเทพราชวรวิหาร จังหวัดเชียงใหม่ อุทยานแห่งชาติแจ้ซ้อน จังหวัดลำปาง บ้านกะเหรี่ยงรวมมิตร จังหวัดเชียงราย เป็นต้น รวมถึงการพัฒนาทักษะและความสามารถของบุคลากรให้มีความรู้ ความเข้าใจในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว พัฒนาทักษะทางภาษา เพื่อให้บุคลากรสามารถสื่อสารกับนักท่องเที่ยวจากประเทศต่าง ๆ ที่เข้ามาผ่านเส้นทางหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง ได้อย่างมีประสิทธิภาพ การยกระดับมาตรฐานการให้บริการและการส่งเสริมผลิตภัณฑ์ท้องถิ่น อาทิ ผลิตภัณฑ์ OTOP ที่มีคุณภาพ เช่น ผ้าทอไทลื้อบ้านธาตุภูช้าง จังหวัดพะเยา ชินกะเหรี่ยงแม่ขนาด จังหวัดลำพูน และเครื่องปั้นดินเผาบ้านม่อนเขาแก้ว จังหวัดลำปาง เป็นต้น ผลิตภัณฑ์เหล่านี้ล้วนมีเอกลักษณ์ที่แสดงถึงความเป็นไทยที่รวมเข้ากับวิถีชีวิตของชาวเหนือ ซึ่งจะดึงดูดให้นักท่องเที่ยวซื้อเป็นของที่ระลึกและสร้างรายได้ให้กับชุมชนท้องถิ่นได้มากขึ้น

2.6.3 การเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับทางด้านสิ่งแวดล้อมและวัฒนธรรม หมายถึง การพัฒนาหรือขยายพื้นที่ทำกิจกรรมในแหล่งท่องเที่ยวโดยไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติ ไม่สร้างมลพิษหรือทำลายแหล่งอาศัยของสัตว์ โดยสามารถส่งเสริมกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ เช่น การเดินป่า การปีนเขา และการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวที่สนใจในธรรมชาติ รวมทั้ง การสร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐ อาทิ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย พาณิชย์จังหวัด หอการค้าจังหวัด กรมการพัฒนาชุมชน ภาคเอกชน อาทิ โรงแรม บริษัทนำเที่ยว และชุมชนท้องถิ่น โดยหน่วยงานของรัฐควรเป็นกำลังสำคัญในการยกระดับความสามารถในการแข่งขัน พัฒนาการท่องเที่ยวพื้นที่ชุมชนอย่างยั่งยืน โดยรัฐบาลควรจัดอบรมให้ความรู้แก่ประชาชนเกี่ยวกับการพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวควบคู่กับการอนุรักษ์ธรรมชาติและวัฒนธรรมท้องถิ่น เพื่อสร้างความตระหนักรู้เกี่ยวกับการพัฒนาอย่างยั่งยืนและแนวทางปฏิบัติที่ดี ซึ่งจะช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวในระยะยาวและสร้างรายได้ให้กับชุมชนอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น รวมทั้งกำหนดกฎระเบียบและแนวทางปฏิบัติสำหรับ

นักท่องเที่ยว อาทิ ห้ามทิ้งขยะในที่สาธารณะ รักษาสิ่งแวดล้อม เคารพวัฒนธรรมท้องถิ่น เป็นต้น เพื่อป้องกันไม่ให้นักท่องเที่ยวที่เข้ามาในพื้นที่สร้างความเสียหายต่อชุมชน วัฒนธรรม สิ่งแวดล้อมในแหล่งท่องเที่ยว

2.6.4 การเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับทางด้านเศรษฐกิจ เป็นการส่งเสริมการลงทุนในโครงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการท่องเที่ยว อาทิ โรงแรม รีสอร์ท ร้านอาหาร และสถานที่ท่องเที่ยว รวมถึงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ อาทิ ถนน ระบบการขนส่งสาธารณะ และเทคโนโลยีอินเทอร์เน็ตความเร็วสูง ซึ่งจะช่วยรองรับการทำธุรกรรมและการตลาดออนไลน์ การพัฒนาแอปพลิเคชันการท่องเที่ยวแบบครบวงจรรองรับหลายภาษา และเว็บไซต์ที่ให้ข้อมูลการท่องเที่ยวที่ทันสมัยและเข้าถึงง่าย จะช่วยอำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวในการจองยานพาหนะ ที่พัก และชำระเงินได้ด้วยตัวเอง นอกจากนี้ ควรทำการตลาดเชิงรุกเพื่อเข้าถึงกลุ่มเป้าหมายใหม่ ๆ โดยใช้โซเชียลมีเดียและแพลตฟอร์มออนไลน์ในการประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวและกิจกรรมต่าง ๆ จะเสริมสร้างประสบการณ์การท่องเที่ยวที่ดีขึ้นเป็นโอกาสในการเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวในภาคเหนือตอนบนของไทย

2.6.5 การเพิ่มขีดความสามารถในสถานที่ท่องเที่ยว จะส่งผลต่อการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวในภาคเหนือตอนบนของไทย โดยควรพิจารณาบริบทเฉพาะของแต่ละพื้นที่เพื่อพัฒนามาตรการที่เหมาะสม ซึ่งการเพิ่มขีดความสามารถนี้ต้องทำอย่างยั่งยืน มุ่งเน้นรักษาระบบนิเวศของสถานที่ท่องเที่ยวให้คงเดิม ไม่ส่งผลกระทบต่อสังคม สิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และชุมชนท้องถิ่น ควรมีการปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว เช่น ถนน สัญญาณจราจร และที่จอดรถ เพื่อเพิ่มความสะดวกสบายแก่นักท่องเที่ยว นอกจากนี้ควรมีการติดตั้งป้ายบอกทางที่หลากหลายภาษาเพื่อช่วยให้นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางได้อย่างง่ายดาย การนำเทคโนโลยีใหม่ ๆ เช่น Virtual Reality (VR) และ Augmented Reality (AR) มาช่วยในการนำเสนอข้อมูลเกี่ยวกับสถานที่ท่องเที่ยว ตัวอย่างเช่น กรมศิลปากรพัฒนาแอปพลิเคชัน “AR Smart Heritage” เพื่อให้นักท่องเที่ยวสัมผัสกับภาพสามมิติของโบราณสถานและชีวิตความเป็นอยู่ของคนในอดีต ซึ่งปัจจุบันมีภาพจำลองของอุทยานประวัติศาสตร์หลายแห่งของภาคกลาง (กลุ่มเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ กรมศิลปากร กระทรวงวัฒนธรรม, 2566) หรือการที่มิวเซียมสยาม จังหวัดกรุงเทพฯ ที่จัดนิทรรศการเสมือนจริง (Virtual Exhibition) ให้เที่ยวชมพิพิธภัณฑ์ได้ 360 องศา (ผู้จัดการออนไลน์, 2563) เทคโนโลยีเหล่านี้สามารถสร้างประสบการณ์ที่น่าจดจำและดึงดูดนักท่องเที่ยวมากยิ่งขึ้น พร้อมทั้งส่งเสริมให้ชุมชนท้องถิ่นเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาสถานที่ท่องเที่ยวจะช่วยสร้างความรู้สึกรักเป็นเจ้าของและส่งเสริมการอนุรักษ์วัฒนธรรมและสิ่งแวดล้อมในพื้นที่

2.6.6 การเพิ่มขีดความสามารถในด้านนโยบายภาครัฐ หมายถึง การให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีแก่ธุรกิจที่เกี่ยวข้อง เพื่อกระตุ้นให้ชุมชนท้องถิ่นมีบทบาทสำคัญและมีส่วนร่วมในการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน การสร้างมาตรฐานและการตรวจสอบคุณภาพ การส่งเสริมความปลอดภัยในการเดินทางและการใช้กฎหมายคุ้มครองนักท่องเที่ยว เพื่อเพิ่มความปลอดภัยและน่าเชื่อถือในการเดินทาง นอกจากนี้ ควรใช้ประโยชน์จากการยกเว้นการตรวจลงตราระหว่างไทยและจีน (Visa-Free) เพื่อสนับสนุนความร่วมมือทางการท่องเที่ยว สร้างเส้นทางการท่องเที่ยวและเมืองท่องเที่ยวระดับโลกร่วมกันระหว่างประเทศไทย-สปป.ลาว-จีนภายใต้กรอบนโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง โดยจัดทำแพ็คเกจท่องเที่ยวร่วมกันเพื่อให้นักท่องเที่ยวได้เยี่ยมชมแหล่งท่องเที่ยวในภาคเหนือตอนบนของไทยและในประเทศเพื่อนบ้านเป็นการท่องเที่ยวข้ามพรมแดน อีกทั้ง ควรให้มีการจัดกิจกรรมแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรมระหว่าง

ประเทศ อาทิ เทศกาลอาหาร งานแสดงศิลปะ และการแสดงทางวัฒนธรรมซึ่งจะช่วยดึงดูดนักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาและเสริมความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างประเทศ

การท่องเที่ยวเส้นทาง R3A ที่เชื่อมจีน สปป.ลาว และไทย สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มในห่วงโซ่มูลค่า (Value chain) ผ่านความหลากหลายในสินค้าและบริการ อาทิ กิจกรรมเชิงวัฒนธรรม อาหารพื้นเมือง และที่พักแบบท้องถิ่น พร้อมทั้งการเชื่อมโยงชุมชนในห่วงโซ่อุปทาน (Supply chain) เช่น สินค้าหัตถกรรมและผลิตภัณฑ์ท้องถิ่น การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรม เช่น การท่องเที่ยวอัจฉริยะ (Smart tourism) และแอปพลิเคชันการท่องเที่ยวมาเสริมประสบการณ์ การตลาดเชิงสร้างสรรค์เพื่อเจาะกลุ่มเป้าหมายเฉพาะ การส่งเสริมวัฒนธรรมและประเพณีที่หลากหลาย และการพัฒนาท่องเที่ยวเชิงยั่งยืนเพื่ออนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ

นอกจากนี้ การพัฒนาสถานที่ท่องเที่ยวแต่ละแห่งควรคำนึงถึงขีดความสามารถในการรองรับที่แตกต่างตามบริบทของตน โดยต้องดำเนินการที่เหมาะสมเพื่อเพิ่มศักยภาพในการรองรับโดยไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ วัฒนธรรม และชุมชน ความร่วมมือจากภาครัฐ ภาคเอกชน และชุมชนท้องถิ่นจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของการท่องเที่ยวในภาคเหนือตอนบนของไทยอย่างยั่งยืน พร้อมอนุรักษ์วัฒนธรรมและสิ่งแวดล้อม ทำให้ภูมิภาคนี้กลายเป็นจุดหมายปลายทางที่น่าสนใจและมีศักยภาพเติบโตในเศรษฐกิจอนาคต

3. บทสรุป

เส้นทางเศรษฐกิจ R3A เป็นเส้นทางสำคัญภายใต้นโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางของจีน ที่เชื่อมโยงประเทศไทย สปป.ลาว และจีน เพื่อส่งเสริมการค้าและการลงทุน ทั้งยังเป็นช่องทางที่มีศักยภาพสูงในการเชื่อมโยงการท่องเที่ยว แต่เนื่องด้วยการปรับเปลี่ยนกฎระเบียบการใช้เส้นทางของไทย และสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ทำให้นักท่องเที่ยวใช้เส้นทางนี้ลดลง ประกอบกับเส้นทางนี้ยังมีอุปสรรคในด้านต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นทักษะความรู้ของบุคลากร การขาดการกำกับดูแลจากรัฐ สิ่งอำนวยความสะดวกและระบบสาธารณูปโภคที่ยังไม่ได้มาตรฐาน กระบวนการตรวจคนเข้า และด้านความปลอดภัย แต่ทั้งนี้ หลังสถานการณ์ของการแพร่ระบาดของโควิด-19 มีแนวโน้มที่ดีขึ้นในหลายพื้นที่ ทำให้นักท่องเที่ยวจากจีนกลับมาใช้เส้นทาง R3A ในการท่องเที่ยวอีกครั้ง

จึงเป็นโอกาสของรัฐบาลไทย หน่วยงานภาครัฐระดับจังหวัดและระดับชุมชนที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาและเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวในภาคเหนือตอนบนของไทย ภายใต้นโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางของจีน โดยมีกลยุทธ์การเพิ่มขีดความสามารถการท่องเที่ยวที่สำคัญ 6 ด้าน ได้แก่ 1) การเพิ่มขีดความสามารถด้านกายภาพ มุ่งเน้นการจัดการและดูแลแหล่งท่องเที่ยวอย่างมีคุณภาพ เพื่อลดผลกระทบจากความแออัด การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวอย่างมีคุณภาพ 2) การเพิ่มขีดความสามารถทางด้านสังคม เน้นการรักษาคุณภาพและความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวผ่านการจัดกิจกรรมทางวัฒนธรรมและเทศกาลท้องถิ่น การพัฒนาทักษะบุคลากร รวมถึงการส่งเสริมผลิตภัณฑ์ท้องถิ่นเพื่อสร้างรายได้ให้กับชุมชน 3) การเพิ่มขีดความสามารถด้านสิ่งแวดล้อม เน้นการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์และการส่งเสริมความร่วมมือระหว่างภาครัฐ เอกชน และชุมชนท้องถิ่นในการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน โดยไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติ 4) การเพิ่มขีดความสามารถทางด้านเศรษฐกิจ มุ่งส่งเสริมการลงทุนในโครงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการท่องเที่ยว การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยี การพัฒนาแอปพลิเคชันการท่องเที่ยวที่

ให้บริการแบบครบวงจรและการตลาดผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์และช่องทางออนไลน์ 5) การเพิ่มขีดความสามารถในสถานที่ท่องเที่ยวในภาคเหนือตอนบนของไทย โดยพิจารณาบริบทเฉพาะของแต่ละพื้นที่ ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานติดตั้งป้ายบอกทางหลายภาษา และนำเทคโนโลยีใหม่ ๆ มาใช้ พร้อมส่งเสริมให้ชุมชนท้องถิ่นมีส่วนร่วมและเป็นเจ้าของสถานที่ และ 6) การเพิ่มขีดความสามารถด้านนโยบาย ภาครัฐควรให้สิทธิทางภาษีแก่ธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ยกเว้นวีซ่าระหว่างไทยและจีน จัดกิจกรรมแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรม เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวและสร้างความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างประเทศ

การดำเนินกลยุทธ์เพื่อเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวในภาคเหนือตอนบนของ泰 นั้น จำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือจากทุกภาคส่วน ได้แก่ ภาครัฐ ภาคเอกชน และชุมชนท้องถิ่น ซึ่งจะช่วยให้ภูมิภาคนี้กลายเป็นจุดหมายปลายทางที่น่าสนใจและมีศักยภาพในการเติบโตทางเศรษฐกิจจากการท่องเที่ยว นอกจากนี้ การพัฒนาการท่องเที่ยวตามเส้นทาง R3A ภายใต้นโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางยังส่งเสริมเศรษฐกิจและความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ โดยเฉพาะการเชื่อมโยงระหว่างไทย สปป.ลาว และจีน แม้ว่าเส้นทางนี้จะมีข้อจำกัดด้านโครงสร้างพื้นฐานและความปลอดภัย แต่ก็ยังถือเป็นเส้นทางที่มีศักยภาพสูงในการส่งเสริมการท่องเที่ยวและการลงทุน ดังนั้น การร่วมมือในด้านการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A จะเป็นโอกาสสำคัญในการขยายการลงทุนเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ปรับปรุงความปลอดภัย และพัฒนาทักษะบุคลากร รวมถึงการใช้ประโยชน์จากนโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางในการดึงดูดนักท่องเที่ยวและนักลงทุน ซึ่งจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของไทยและสร้างโอกาสในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางชายแดน ส่งเสริมการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ ด้วยเหตุนี้ ภาคเหนือตอนบนของไทยจึงมีโอกาสด้านการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันบนเส้นทาง R3A ให้เติบโตอย่างมีระดับ และมีบทบาทในการแข่งขันกับประเทศอื่น ๆ ในด้านการท่องเที่ยวอย่างมีประสิทธิภาพ

เอกสารอ้างอิง

- กรุงเทพธุรกิจ. (2563). **จีนผนึกไทยตั้ง ‘ศูนย์หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง’ แห่งเดียวในอาเซียน**. สืบค้นเมื่อ 30 พฤษภาคม 2567 จาก <https://www.bangkokbiznews.com/news/detail/859980>
- กลุ่มเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ กรมศิลปากร กระทรวงวัฒนธรรม. (2566). **ผลงาน AR Smart Heritage ของกรมศิลปากรควารางวัลนวัตกรรมแห่งชาติ ปี 2566**. สืบค้นเมื่อ 15 ธันวาคม 2567 จาก <https://www.finearts.go.th/promotion/view/44955>
- กองความร่วมมือการลงทุนต่างประเทศ. (2564). **รายงานภาวะการณ์ลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในประเทศไทยฉบับรายปี 2563 (มกราคม-ธันวาคม)**. กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน.
- กองความร่วมมือการลงทุนต่างประเทศ. (2566). **รายงานภาวะการณ์ลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในประเทศไทยฉบับรายปี 2565 (มกราคม-ธันวาคม)**. กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน.
- ผู้จัดการออนไลน์. (2563). **มิวเซียมสยามเปิด Virtual Exhibition เพลิดเพลินกับนิทรรศการ 360 องศา**. สืบค้นเมื่อ 15 ธันวาคม 2567 จาก <https://mgronline.com/celebonline/detail/9630000036637>
- ผู้จัดการออนไลน์. (2566). **รับจีน-ลาวเปิดพรมแดน! นักธุรกิจชาวไทยลดเงื่อนไขตั้งเงินเดินทางต่อผ่านถนนอาร์สามเอที่ยวลาเข้าเชียงราย-ภาคเหนือ**. สืบค้นเมื่อ 30 พฤษภาคม 2567 จาก <https://mgronline.com/local/detail/9660000001731>

- ฤทธิรักษ์ กัลยาณภัทรศิษฐ์, นุรัตน์ ปวนคำมา และนวลจันทร์ แจ่มจิตร. (2563). มาตรการทางกฎหมายในการรับรองนักท่องเที่ยวจีนนำรถยนต์ส่วนบุคคลข้ามพรมแดนเพื่อการท่องเที่ยวผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย). *MFU Connexion*, 8(2), 154-179.
- สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ นครเฉิงตู. (2566). การขนส่งสินค้าระหว่างไทย-จีน. สืบค้นเมื่อ 12 มิถุนายน 2567 จาก <https://www.ditp.go.th/post/158899>
- สุมาลี สุขตานนท์, สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์, สุนันทา เจริญปัญญาธิ์, วัชร เพชรดิน และพรพัสร์ ถวิลนพนันท์. (2561). การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคท่องเที่ยว (รายงานการวิจัย). กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ.
- สไบทิพย์ มงคลนิมิตร์, จิรัชญา โชติโสภานนท์ และพนกฤษ อุดมกิตติ. (2563). การยกระดับห่วงโซ่คุณค่าการท่องเที่ยวเชิงประสบการณ์ท้องถิ่น กรณีศึกษา เส้นทางพื้นที่ต้นแบบจังหวัดสุโขทัย. *วารสารการท่องเที่ยวไทยนานาชาติ*, 16(1), 57-80.
- Liu, M. (2021). Interpretation of the “14th Five-Year Plan” “Belt and Road” Culture and Tourism Development Action Plan from three aspects. Retrieved 25 June 2024, from <http://tradeinservices.mofcom.gov.cn/article/zhengce/zcjd/202107/118112.html>
- Wannalert, S. (2021). แผนพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมล้านนา. สืบค้นเมื่อ 10 มิถุนายน 2567 จาก <https://www.slideshare.net/slideshow/15-clusters-4/250867617#28>
- Thai Publica. (2566ก). China is back บนเส้นทาง R3A เชื่อมไทย-ลาว-จีน. สืบค้นเมื่อ 18 มิถุนายน 2567 จาก <https://thaipublica.org/2023/04/china-is-back-on-r3a>
- Thai Publica. (2566ข). China is back บนเส้นทาง R3A เชื่อมไทย-ลาว-จีน. สืบค้นเมื่อ 18 มิถุนายน 2567 จาก <https://thaipublica.org/2023/04/china-is-back-on-r3a>
- Thai Publica. (2566ค). China is back บนเส้นทาง R3A เชื่อมไทย-ลาว-จีน. สืบค้นเมื่อ 18 มิถุนายน 2567 จาก <https://thaipublica.org/2023/04/china-is-back-on-r3a>
- The Board of Investment of Thailand. (n.d). Annual Foreign Direct Investment Report. Retrieved 29 June 2024, from https://www.boi.go.th/index.php?page=statistics_situation
- Wu, L. & Xu, J. (2021). Report on Development of Tourism Cooperation along Belt and Road. Beijing: Beijing International Studies University.