

บทวิเคราะห์เชิงภูมิศาสตร์: นานนิงนครแห่งการพัฒนาที่น่าจับตามอง Geographical Analysis: Nanning, a City of Remarkable Development

นราธร สายเล้ง (Naratorn Saiseng) E-mail: naratorn.sa@bsru.ac.th^{1*}

¹สาขาวิชาสังคมศึกษา คณะครุศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏบ้านสมเด็จเจ้าพระยา
(Social Studied Program, Faculty of Education, Bansomdejchaopraya Rajabhat University)

*Corresponding Author. E-mail : naratorn.sa@bsru.ac.th

(Received: 26 August 2025; Revised: 4 November 2025; Accepted: 5 December 2025)

บทคัดย่อ

บทความวิชาการนี้มีวัตถุประสงค์เพื่ออธิบายถึงสาเหตุของการพัฒนาอย่างก้าวกระโดดของนครนานนิง ประเทศจีน และปัจจัยใดที่ส่งผลต่อการพัฒนาจนทำให้เป็นนครที่น่าจับตามองอย่างมากในปัจจุบัน บทความนี้ได้ นำแนวคิดภูมิศาสตร์การท่องเที่ยว ภูมิศาสตร์การขนส่ง ทฤษฎีโลกาภิวัตน์ ทฤษฎีจุดศูนย์กลาง-แกน และเมือง หน้าด่านมาเป็นกรอบในการวิเคราะห์ต่อข้อความดังกล่าว ผลการวิเคราะห์พบว่า นครนานนิงสามารถใช้ ประโยชน์จากทำเลที่ตั้งเชิงยุทธศาสตร์ในฐานะเมืองชายแดนที่เชื่อมต่อกับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ได้อย่าง เป็นระบบและมีประสิทธิภาพผ่านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่งที่ครอบคลุมทั่วทั้งพื้นที่ สามารถลด ระยะเวลาการเดินทางระหว่างเมืองให้สั้นลงด้วยโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพที่ดีจึงสามารถสร้างการเข้าถึงได้ อย่างสะดวก และยังช่วยหนุนเสริมการพัฒนาการท่องเที่ยวได้อย่างเต็มกำลัง นครนานนิงได้เปลี่ยนบทบาทจาก เมืองชายแดนเชิงรับมาสู่เมืองหน้าด่านเชิงรุก สร้างโอกาสทางการแข่งขันที่สูงขึ้น ทั้งนี้การพัฒนานครนานนิง ตั้งอยู่บนพื้นฐานของการศึกษาวิจัยที่มีคุณภาพ มีสถาบันการศึกษาที่ก่อตั้งขึ้นมาเฉพาะด้านเพื่อตอบโจทย์ การพัฒนาเมืองและประเทศ ผสมผสานกับได้มีนโยบายการแลกเปลี่ยนนักศึกษาต่างชาติให้เข้ามาเรียนในระดับ มหาวิทยาลัย มีการสร้างเครือข่ายความร่วมมือทางวิชาการระหว่างจีนกับประเทศในภูมิภาคอาเซียน อันก่อให้เกิด ผลกระทบทางเศรษฐกิจและเปลี่ยนแปลงสังคมอย่างทวีคูณ หมายความว่านักศึกษาที่มาแลกเปลี่ยนจะได้เรียนรู้ สังคม วัฒนธรรม การเมือง และเมื่อจบออกไปสามารถต่อยอดเชิงธุรกิจในอนาคตร่วมกันได้ ซึ่งนับเป็นจุดเปลี่ยน สำคัญและเป็นแนวทางที่น่าสนใจในการพัฒนาของนครแห่งนี้

คำสำคัญ : นานนิง ; ภูมิศาสตร์ ; การพัฒนา

Abstract

This article aimed to examine the causes of Nanning's remarkable development and identify the factors that have contributed to its transformation into the notable city it is today. It employs tourism geography, transport geography, globalization theory, core-periphery theory, and the concept of gateway cities as analytical frameworks. The analysis revealed that Nanning has systematically and efficiently capitalized on its strategic location as a border city connecting it with the ASEAN region by developing comprehensive transportation networks throughout the area. The city has reduced intercity travel times through robust physical infrastructure, thereby improving accessibility and supporting tourism development. Nanning has shifted from a passive border town to a proactive gateway city, enhancing its competitive position.

Furthermore, Nanning's development is grounded in high-quality research and education: specialized institutions have been established to address urban and national development needs. The city has implemented international student exchange policies at the university level and fostered academic cooperation networks between China and ASEAN countries, producing significant economic and social effects. These exchanges enable students to learn about society, culture, and politics and often lead to future business collaborations after graduation. This represents a significant turning point and an innovative approach to the city's development.

Keywords : Nanning ; Geography ; Development

บทนำ: ภูมิศาสตร์ว่าด้วยความรู้พื้นฐานของนครหนานหนิง

บทความนี้มีที่มาจากการที่ผู้เขียนได้เดินทางไปศึกษาแลกเปลี่ยนทางวิชาการ ณ นครหนานหนิง และเกิดความสนใจในมิติทางภูมิศาสตร์ของพื้นที่ดังกล่าว จึงได้ตั้งข้อสังเกตว่า เหตุใดนครหนานหนิงจึงมีการพัฒนาอย่างก้าวกระโดดเมื่อเปรียบเทียบกับสภาพในอดีตเมื่อประมาณหนึ่งทศวรรษที่ผ่านมา และปัจจัยทางภูมิศาสตร์มีความสัมพันธ์เชิงสาเหตุต่อการพัฒนาเมืองอย่างไร ดังนั้นวัตถุประสงค์ของบทความนี้จึงต้องการนำเสนอข้อมูลเชิงวิเคราะห์เกี่ยวกับนครหนานหนิง ซึ่งตั้งอยู่ในระยะทางที่ไม่ห่างไกลจากประเทศไทยนัก และเพื่อชี้ให้เห็นถึงความสำคัญของมิติทางภูมิศาสตร์ว่า การกำหนดนโยบายการพัฒนาที่อาศัยความรู้ความเข้าใจเชิงพื้นที่อย่างเป็นระบบนั้น สามารถส่งผลต่อการพัฒนาเมืองอย่างรวดเร็วได้อย่างไร บทความนี้ได้นำเสนอแนวคิดทางภูมิศาสตร์มาประยุกต์ใช้ในการวิเคราะห์ 3 มิติหลัก ได้แก่ การท่องเที่ยว การขนส่ง และการศึกษา ซึ่งล้วนเป็นปัจจัยสำคัญที่สนับสนุนให้สาธารณรัฐประชาชนจีนสามารถก้าวขึ้นสู่ตำแหน่งผู้มียุทธศาสตร์สำคัญในเวทีการแข่งขันระดับโลก ทั้งนี้บทความได้แบ่งโครงสร้างเป็นการนำเสนอข้อมูลพื้นฐาน การอธิบายกรอบแนวคิดทางทฤษฎี และการวิเคราะห์ตามลำดับ ดังต่อไปนี้

นครหนานหนิง (南宁市 / Nanning) เป็น 1 ใน 14 เมืองในเขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง (Guangxi Zhuang Autonomous Region) อยู่ทางตอนใต้ของสาธารณรัฐประชาชนจีน (รูปภาพที่ 1) ถือเป็นเมืองเอกที่เป็นที่ตั้งของรัฐบาลและหน่วยงานภาครัฐในระดับมณฑล เป็นนครที่มีการพัฒนาอย่างก้าวกระโดด เป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์ในฐานะเมืองชายแดนที่เชื่อมโยงสัมพันธ์กันในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ อีกทั้งยังเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการค้าของกว่างซีด้วย จากข้อมูลสำมะโนประชากรโดย ChinaCensus (2024) พบว่าในปี ค.ศ. 2024 นครหนานหนิงมีประชากรตั้งถิ่นฐานอาศัยอยู่จำนวนทั้งสิ้น 8,940,800 คน มีอัตราการเติบโตของประชากรอยู่ที่ร้อยละ 0.44 ต่อปี ซึ่งในปี ค.ศ. 2025 มีประชากรอยู่ประมาณ 9 ล้านคน ประชากรส่วนใหญ่เป็นชาวฮั่นมีจำนวนประมาณ 4,243,831 คน คิดเป็นร้อยละ 48.55 ของประชากรทั้งหมด ขณะที่กลุ่มชาติพันธุ์อื่นรวมกันจำนวน 4,497,753 คน คิดเป็นร้อยละ 51.45 ซึ่งในจำนวนนี้ชาวจ้วง (Zhuang) เป็นกลุ่มชาติพันธุ์ที่มีจำนวนมากที่สุดถึง 4,256,523 คน คิดเป็นร้อยละ 48.69 รองลงมาคือกลุ่มเย้า (Yao) เหมียว (Miao) ฮุย (Hui) และต้ง (Dong) เป็นต้น



รูปภาพที่ 1 ที่ตั้งเขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วงโดยมีนครหนานหนิงเป็นเมืองเอก
ที่มา: Encyclopedia Britannica, 2025

หนานหนิงมีรากฐานทางประวัติศาสตร์ที่ยาวนานมาตั้งแต่สมัยโบราณ โดยเป็นที่ตั้งของเขตปกครองระดับอำเภอที่เรียกว่า จิ้นซิง (Jinxing County) ก่อตั้งขึ้นครั้งแรกปี ค.ศ. 318 ในสมัยราชวงศ์จิ้นตะวันออก ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นของระบบการเมืองการปกครองที่มีมาอย่างต่อเนื่องกว่า 1,700 ปี ต่อมาในสมัยราชวงศ์ถัง หนานหนิงได้รับการยกฐานะเป็นเมืองหลักของจังหวัดยง (Yong Prefecture) ซึ่งเป็นที่มาของชื่อเรียกแบบย่อว่า “ยง” ที่ใช้เรียกหนานหนิงในปัจจุบันอีกด้วย หนานหนิงเปิดให้มีการค้าขายกับต่างประเทศตั้งแต่ปี ค.ศ. 1907 เป็นจุดเปลี่ยนสำคัญที่ทำให้เมืองนี้เริ่มมีบทบาทในเวทีการค้าระหว่างประเทศในภูมิภาค และในช่วงต้นศตวรรษที่ 20 พ่อค้าชาวยุโรปได้เปิดเส้นทางการค้าทางน้ำจากเมืองอูโจว (Wuzhou) มายังหนานหนิง ส่งผลให้หนานหนิงมีการเปลี่ยนแปลงจากเมืองการค้าขนาดกลางกลายเป็นศูนย์กลางการค้าและการขนส่งที่มีความสำคัญมากขึ้นตามลำดับ (Britannica, 2025) หากย้อนกลับไปในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 หนานหนิงเคยถูกยึดครองโดยญี่ปุ่น (ค.ศ. 1937-1945) และเคยเป็นพื้นที่ตั้งฐานทัพอากาศของสหรัฐอเมริกาเป็นการชั่วคราวด้วย และในเวลาต่อมาในช่วงสงครามเวียดนาม นครหนานหนิงก็มีบทบาทสำคัญในฐานะการเป็นเมืองท่าที่ใช้ในการขนถ่ายสินค้าและส่งออกไปยังเวียดนามเหนือผ่านทางเส้นทางรถไฟที่เชื่อมต่อกับฮานอย อย่างไรก็ตาม จะเห็นว่าเส้นทางรถไฟหลักที่เชื่อมต่อนับกับเวียดนามจะใช้เส้นทางคุนหมิง-ไฮฟอง (Kunming-Haiphong railway) มากกว่าเส้นทางหนานหนิง-ฮานอยโดยตรง เพราะช่วงนั้นหนานหนิงเปรียบเหมือนกับเมืองยุทธศาสตร์ และนับตั้งแต่ทศวรรษ 1990 เป็นต้นมา หนานหนิงได้ใช้จุดเด่นทางภูมิศาสตร์ในแง่ทำเลที่ตั้งเพื่อพัฒนาการค้าข้ามแดนกับเวียดนามมาอย่างต่อเนื่อง ซึ่งการพัฒนาได้รับการผลักดันจากนโยบายปฏิรูปและเปิดประเทศของจีน จึงทำให้หนานหนิงสามารถปรับบทบาทจากศูนย์กลางทางการทหารและการค้าแบบดั้งเดิมสู่ศูนย์กลางอุตสาหกรรมและพาณิชยกรรมสมัยใหม่ มากไปกว่านั้นในปัจจุบัน หนานหนิงได้กลายเป็นเมืองหน้าด่าน (Gateway City) ที่มีความสำคัญอย่างมากในการเชื่อมโยงจีนกับประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้โดยเฉพาะกับประเทศเวียดนาม ตำแหน่งที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่โดดเด่นก่อบริการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานอย่างรวดเร็ว ทำให้หนานหนิงมีศักยภาพและอำนาจต่อรองได้อย่างน่าสนใจ ฉะนั้นการเปลี่ยนแปลงจากเมืองชายแดนธรรมดาสู่ศูนย์กลางเศรษฐกิจและ

การคำนึงไม่ใช้การพัฒนาอย่างเลื่อนลอย แต่ได้นำเอาปัจจัยทางภูมิศาสตร์มาสร้างเอกลักษณ์เพื่อขับเคลื่อนเมืองอย่างมีทิศทาง

นครหนานหนิง มีที่ตั้งอยู่ระหว่างละติจูด $22^{\circ}12'-23^{\circ}32'$ เหนือ และลองจิจูด $107^{\circ}45'-108^{\circ}51'$ ตะวันออก อยู่ทางใต้ของมณฑลกวางซี มีพื้นที่ทั้งสิ้น 22,293 ตารางกิโลเมตร นครหนานหนิงตั้งอยู่ในแอ่งหนานหนิง (Nanning Basin) ล้อมรอบไปด้วยภูเขา ทางตอนใต้ของเมืองมีภูเขาชิงชิว (Qingxiu Mountain) สูงจากระดับทะเลปานกลาง 200-500 เมตร เป็นส่วนหนึ่งของแนวเทือกเขาหลักที่ทอดยาวไปทางตะวันตกเฉียงใต้ ส่วนทางตอนเหนือและตะวันตกเฉียงเหนือมีเทือกจูวานต้า (Jiuwanda Mountains) และเทือกเขาเฟิงหวง (Fenghuang Mountains) โดยสูงจากระดับทะเลปานกลางประมาณ 400-600 เมตร (China Encyclopedia, 2018) บริเวณย่านนี้มีภูมิลักษณะทางธรรมชาติที่สวยงามแปลกตา หนานหนิงนั้นตั้งอยู่ในภูมิภาคที่มีอิทธิพลของลมมรสุมอย่างชัดเจน มีภูมิอากาศแบบมรสุมกึ่งเขตร้อน (Humid subtropical monsoon climate) ตามการแบ่งเขตภูมิอากาศแบบเคิปปิน (Koppen climate classification) ซึ่งทำให้เกิด 4 ฤดูกาลที่ชัดเจน ได้แก่ ฤดูร้อนอยู่ในช่วงเดือนมิถุนายนถึงสิงหาคม ได้รับอิทธิพลจากลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้พัดพาความชื้นจากมหาสมุทร ทำให้มีอากาศร้อนชื้นและฝนตกชุก ฤดูหนาวอยู่ในช่วงเดือนธันวาคมถึงกุมภาพันธ์ได้รับอิทธิพลจากลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ พัดพาอากาศเย็นและแห้งมาจากไซบีเรีย ทำให้มีอากาศเย็นสบายแต่ไม่หนาวจัด ส่วนฤดูใบไม้ผลิอยู่ในช่วงเดือนมีนาคมถึงพฤษภาคม และฤดูใบไม้ร่วงอยู่ในช่วงเดือนกันยายนถึงพฤศจิกายนถือเป็นช่วงเปลี่ยนผ่านที่อุณหภูมิและปริมาณน้ำฝนค่อย ๆ เปลี่ยนแปลง จะเห็นว่านครหนานหนิงมีภูมิประเทศและภูมิอากาศที่เอื้อต่อการเพาะปลูกและเป็นเมืองที่เขียวขจีตลอดทั้งปี อีกทั้งนครหนานหนิงยังมีแม่น้ำสายสำคัญไหลผ่านเมือง คือ แม่น้ำยง (Yong River) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของระบบลำน้ำซี (Xi River system) โดยไหลมาบรรจบกันกับแม่น้ำโยว (You River) และแม่น้ำจั่ว (Zuo River) บริเวณเหนือใจกลางเมืองราวประมาณ 30 กิโลเมตร ก่อนเลี้ยวผ่านตัวเมืองออกสู่อ่าวตังเกี๋ย (Gulf of Tonkin) แม่น้ำสายนี้สามารถใช้ในการเดินเรือช่วยเชื่อมโยงจากหนานหนิงสู่กวางโจวได้



รูปภาพที่ 2 นครหนานหนิงและเมืองสำคัญในเขตปกครองตนเองกวางซีจ้วง

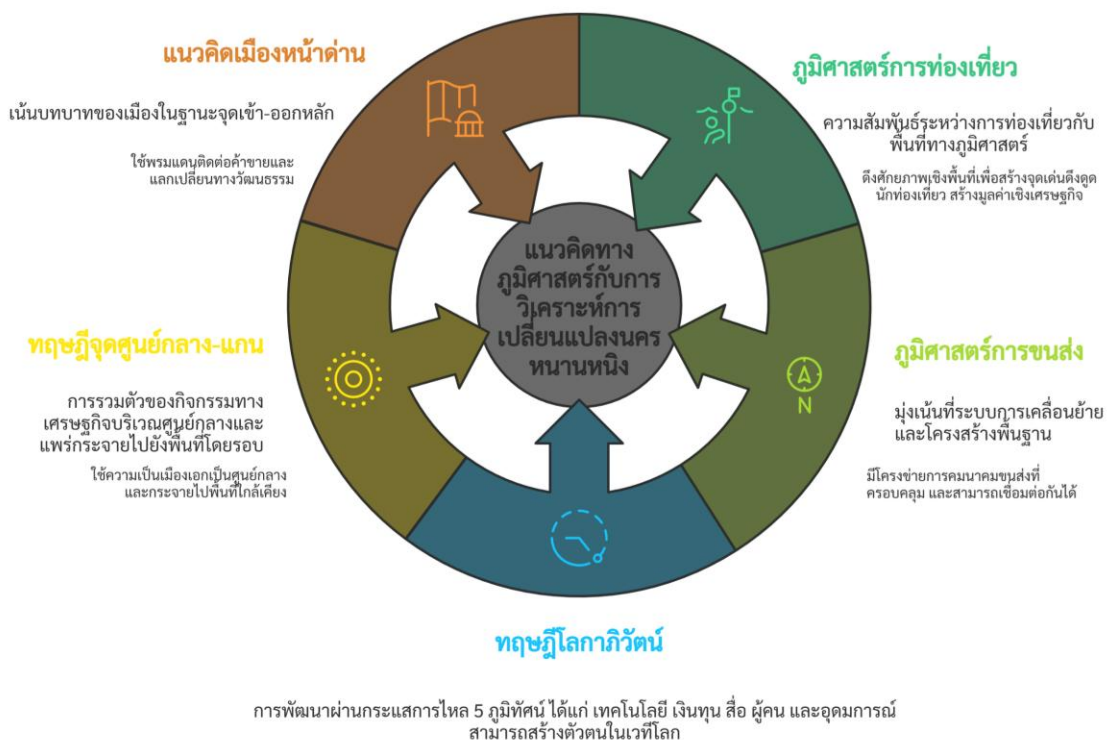
ที่มา: Economist Intelligence, 2023

ยิ่งไปกว่านั้น หากพิจารณาจากที่ตั้งและอาณาเขตติดต่อของนครหนานหนิง มีความน่าสนใจอย่างมากในแง่การเชื่อมโยง พบว่า ทางทิศเหนือติดกับเมืองหลายปิน (Laibin) ซึ่งเป็นเมืองอุตสาหกรรมอะลูมิเนียม และเป็นฐานการผลิตน้ำตาลที่สำคัญของกวางซี และเมืองเหอฉี (Hechi) เป็นเมืองอุตสาหกรรมเหมืองแร่ และเมืองท่องเที่ยวหมู่บ้านอายุยืน ทิศใต้ติดกับเมืองฝางเฉิงก่าง (Fangchenggang) เป็นเมืองท่ารอบอ่าวเป่ย์ปู้ มีท่าเรือ

ขนส่งสินค้าเทกอง (Bulk) ขนาดใหญ่ที่สุดของกว่างซี ทิศตะวันออกติดกับเมืองก๊วยก่าง (Guigang) เป็นเมืองท่าที่สำคัญของกว่างซี เป็นฐานอุตสาหกรรมปูนซีเมนต์และรถยนต์ไฟฟ้าโดยสารขนาดใหญ่ ทิศตะวันตกเฉียงเหนือติดกับเมืองไปเซอ (Baise) เป็นเมืองที่มีอุตสาหกรรมอะลูมิเนียม มีชายแดนติดต่อกับจังหวัดลาวกาย ประเทศเวียดนาม เป็นที่ตั้งของด่านหลังปิงซึ่งสามารถนำเข้าสินค้าและผลไม้จากไทยได้ และทิศตะวันตกเฉียงใต้ติดกับเมืองฉงจั่ว (Chongzuo) เป็นเมืองการค้าชายแดนอันดับ 1 ของกว่างซี เป็นฐานอุตสาหกรรมการผลิตน้ำตาลที่ใหญ่ที่สุดของประเทศจีน มีชายแดนติดต่อกับจังหวัดลาวเก็น ประเทศเวียดนาม ซึ่งเป็นที่ตั้งของด่านโหย่วอี้กวาน และด่านรถไฟผิงเสียง ซึ่งเป็นด่านนำเข้าผลไม้จากไทยที่สำคัญอย่างมาก อีกทั้งยังเป็นที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรมจีนฉงจั่ว-ไทย อีกด้วย (รูปภาพที่ 2)

กรอบพื้นฐานทางภูมิศาสตร์สำหรับการทำความเข้าใจการเปลี่ยนแปลงนครหนานหนิง

เมื่อทราบบริบทเชิงพื้นที่ของนครหนานหนิงแล้ว ในส่วนนี้จะนำเสนอกรอบแนวคิดและทฤษฎีทางภูมิศาสตร์ที่เป็นรากฐานสำคัญในการวิเคราะห์และทำความเข้าใจการเปลี่ยนแปลงของนครหนานหนิง โดยสามารถแบ่งออกเป็น 5 องค์ประกอบหลัก ได้แก่ ภูมิศาสตร์การท่องเที่ยว ภูมิศาสตร์การขนส่ง ภูมิศาสตร์การเกษตร ภูมิศาสตร์อุตสาหกรรม และแนวคิดเมืองหน้าด่าน ซึ่งจะได้อธิบายโดยละเอียดตามลำดับดังต่อไปนี้ (รูปภาพที่ 3)



รูปภาพที่ 3 การประยุกต์แนวคิดภูมิศาสตร์สำหรับการวิเคราะห์การพัฒนานครหนานหนิง

ที่มา: สร้างโดยผู้เขียน นราธร สายเส็ง, 2568

1) ภูมิศาสตร์การท่องเที่ยว (Tourism Geography) เป็นสาขาหนึ่งของภูมิศาสตร์มนุษย์ที่ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างกิจกรรมการท่องเที่ยวกับพื้นที่ทางภูมิศาสตร์อย่างเป็นระบบ โดยครอบคลุมถึงรูปแบบการกระจายตัวของแหล่งท่องเที่ยว พฤติกรรมของนักท่องเที่ยว ตลอดจนผลกระทบเชิงบวกและเชิงลบของการท่องเที่ยวต่อสิ่งแวดล้อม สังคม และเศรษฐกิจในพื้นที่ (Pearce, 2011; Hall & Page, 2014) สามารถนำไปใช้ในการอธิบายเกี่ยวกับนครหนานหนิงที่ได้ผลิตและสร้างมูลค่าให้กับพื้นที่ และสร้างประสบการณ์ที่แปลกใหม่ให้กับนักท่องเที่ยว ส่งผลให้พื้นที่มีการพัฒนาอย่างรวดเร็ว

2) ภูมิศาสตร์การขนส่ง (Transport Geography) มุ่งเน้นการศึกษาเกี่ยวกับระบบการเคลื่อนย้ายผู้คน สินค้า และข้อมูล รวมถึงโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง เครือข่ายการเชื่อมโยง และผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมที่เกิดขึ้น (Hoyle & Knowles, 1998) ความสัมพันธ์ระหว่างโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งที่มีประสิทธิภาพกับการพัฒนาการท่องเที่ยวถือเป็นพลวัตที่สำคัญ โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งที่ดีเป็นปัจจัยหลักในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวและศักยภาพโดยรวมของการพัฒนาการท่องเที่ยว การลงทุนในระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพสามารถลดอุปสรรคด้านเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ซึ่งนำไปสู่การเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยวและการกระจายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ต่าง ๆ ได้ ซึ่งสามารถนำไปเชื่อมโยงกับการพัฒนาและวางโครงข่ายเส้นทางการคมนาคมในนครหนานหนิง ที่ทำให้มีจำนวนนักท่องเที่ยวเดินทางเพิ่มขึ้นจากการเดินทางที่สะดวกและรวดเร็ว

3) ทฤษฎีโลกาภิวัตน์ Appadurai (1996) เสนอให้เข้าใจโลกาภิวัตน์ผ่านการไหลเวียนขององค์ประกอบทางวัฒนธรรม เศรษฐกิจ และเทคโนโลยี หรือที่เรียกว่า ภูมิทัศน์ทั้ง 5 (Five Scapes) ได้แก่ 1) การเคลื่อนย้ายของผู้คนข้ามพรมแดน (Ethnoscares) เช่น นักศึกษา แรงงาน นักท่องเที่ยว 2) การแพร่กระจายของเทคโนโลยีและโครงสร้างพื้นฐาน (Technoscares) 3) การไหลเวียนของเงินทุนและการลงทุนระหว่างประเทศ (Financescares) 4) การเผยแพร่ภาพลักษณ์ ข่าวสาร และการสื่อสารระดับโลก (Mediascares) และ 5) การไหลของแนวคิด ค่านิยม และอุดมการณ์ (Ideoscares) การไหลเหล่านี้มิได้เป็นเส้นทางเดี่ยวแต่เคลื่อนที่อย่างซับซ้อนและเชื่อมโยงกัน ในกรณีของนครหนานหนิง แนวคิดนี้ช่วยอธิบายการพัฒนาเมืองในฐานะ “จุดตัดของการไหล” (intersection of flows) ทั้งการเคลื่อนย้ายคนระหว่างประเทศ การแลกเปลี่ยนทางเศรษฐกิจ การลงทุนจากต่างชาติ เทคโนโลยีด้านคมนาคม และการเผยแพร่ภาพลักษณ์เมืองผ่านสื่อต่าง ๆ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของนครหนานหนิงจึงไม่เพียงย่นระยะทางเชิงกายภาพ แต่ยังเปิดพื้นที่เชื่อมโยงเครือข่ายการสื่อสารและเศรษฐกิจระดับภูมิภาคและโลกเข้าด้วยกัน

4) ทฤษฎีจุดศูนย์กลาง-แกน (Pole-Axis Theory) มีรากฐานมาจากแนวคิดเสาหลักการเติบโต (Growth Poles) ของนักเศรษฐศาสตร์ Perroux (1955) ซึ่งอธิบายว่าการเติบโตทางเศรษฐกิจมักจะกระจุกตัวอยู่ในศูนย์กลางเสาหลักหรือพื้นที่ที่มีศักยภาพสูง ก่อนที่จะแพร่กระจายผลกระทบไปยังพื้นที่โดยรอบ ทฤษฎีจุดศูนย์กลาง-แกนได้พัฒนาต่อยอดแนวคิดนี้ในเชิงภูมิศาสตร์ โดยระบุว่าศูนย์กลางทางเศรษฐกิจมักจะก่อตัวขึ้นในพื้นที่ที่มีทำเลที่ตั้งดี และสร้างโครงสร้างเชิงพื้นที่แบบจุด-แกน (point-axis spatial structure) โดยเชื่อมโยงกับพื้นที่โดยรอบผ่านเส้นทางการขนส่ง จากนั้นภาคอุตสาหกรรมและการไหลเวียนของสินค้า พลังงาน เทคโนโลยี ข้อมูล และนโยบายจะรวมกลุ่มและเติบโตในศูนย์กลาง ก่อนที่จะแพร่กระจายไปยังพื้นที่โดยรอบผ่านเส้นทางการขนส่ง สำหรับการท่องเที่ยว การกระจายตัวเชิงพื้นที่ของศูนย์กลางการท่องเที่ยวก็มีความเชื่อมโยงอย่างแยกไม่ออกกับปัจจัยการขนส่งเช่นกัน ซึ่งทฤษฎีนี้สามารถอธิบายรูปแบบการพัฒนาผ่านเสาหลักการเติบโตที่ใช้นครหนานหนิงเป็นศูนย์กลางและแผ่ขยายความเจริญสู่พื้นที่โดยรอบ

5) แนวคิดเมืองหน้าด่าน (Gateway City) เป็นแนวคิดที่ให้ความสำคัญกับการทำความเข้าใจบทบาทของเมืองที่ทำหน้าที่เป็นจุดเข้า-ออกหลักสำหรับการไหลเวียนของผู้คน สินค้า และข้อมูลระหว่างภูมิภาคหรือประเทศต่าง ๆ (Burchell & Listokin, 1995; Short & Kim, 1999) เมืองหน้าด่านมักจะเป็นศูนย์กลางสำคัญสำหรับการค้า การลงทุน และการแลกเปลี่ยนวัฒนธรรม ซึ่งในบริบทนี้แนวคิดเมืองหน้าด่านเปรียบได้กับนครหนานหนิงที่ได้พัฒนาตนเองเป็นเมืองประตูสู่ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งอาศัยจุดเด่นด้านทำเลที่ตั้งเชิงยุทธศาสตร์และโครงสร้างพื้นฐานที่แข็งแกร่งมาอำนวยความสะดวกในการเชื่อมโยง ผ่องถ่าย และแลกเปลี่ยนในทุกมิติ

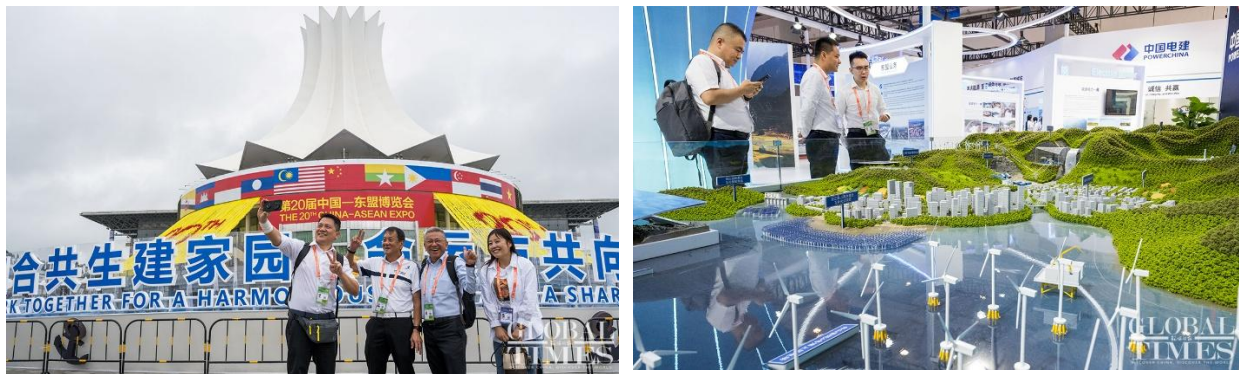
โดยกรอบพื้นฐานทางภูมิศาสตร์ 5 ส่วนที่กล่าวไป ได้แก่ ภูมิศาสตร์การท่องเที่ยว ภูมิศาสตร์การขนส่ง ทฤษฎีโลกาภิวัตน์ ทฤษฎีจุดศูนย์กลาง-แกน และแนวคิดเมืองหน้าด่าน ได้นำไปใช้เป็นกรอบการวิเคราะห์ในประเด็นที่ว่า เพราะเหตุใดนครหนานหนิง ประเทศจีน จึงมีการพัฒนาอย่างก้าวกระโดด และมีปัจจัยอะไรที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนานั้น ดังจะกล่าวถึงในส่วนถัดไป

บทวิเคราะห์เชิงภูมิศาสตร์กับการพัฒนานครหนานหนิงใน 3 มิติ

การพัฒนาอย่างก้าวกระโดดของนครหนานหนิงในช่วงสองทศวรรษที่ผ่านมา สะท้อนให้เห็นถึงการประยุกต์ใช้หลักการทางภูมิศาสตร์อย่างเป็นระบบและมีกลยุทธ์ โดยเฉพาะการเข้าใจและใช้ประโยชน์จากความได้เปรียบเชิงทำเลที่ตั้งในฐานะ “จุดเชื่อมต่อยุทธศาสตร์” (Strategic Nexus) ระหว่างจีนแผ่นดินใหญ่กับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ การวิเคราะห์ผ่านมุมมองทางภูมิศาสตร์แสดงให้เห็นว่า นครหนานหนิงได้ประโยชน์จากปัจจัยทางกายภาพ ตำแหน่งทางภูมิศาสตร์ และการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานอย่างเป็นระบบเพื่อสร้างเครือข่ายการเชื่อมโยงแบบพหุมิติที่ครอบคลุมการท่องเที่ยว การขนส่ง และการศึกษา ซึ่งทั้งสามมิตินี้ไม่ได้ดำเนินการแยกจากกัน แต่เป็นการบูรณาการที่เสริมกำลังกัน (Synergistic Effect) ต่อการพัฒนาเมืองโดยรวม ดังนั้นเพื่อให้เกิดความเข้าใจอย่างเป็นระบบจะขอทำการวิเคราะห์ใน 3 มิติที่สัมพันธ์กันต่อไปนี้

มิติการท่องเที่ยว: การสร้างอัตลักษณ์พื้นที่ผ่านกลยุทธ์ “ประตูสู่อาเซียน”

นครหนานหนิงได้ใช้หลักการของภูมิศาสตร์การท่องเที่ยวในการสร้างอัตลักษณ์เฉพาะที่แตกต่างจากเมืองอื่น ๆ ในจีน โดยการวางบทบาทตนเองในการเป็นเกตเวย์หรือประตูทางวัฒนธรรมและการท่องเที่ยว ระหว่างจีนกับประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Pearce, 2011)



รูปภาพที่ 4 งาน China-ASEAN Expo (CAEXPO)
ที่มา: Global Times, 2025

การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวของหนานหนิงไม่ได้เน้นเพียงแค่มีทรัพยากรธรรมชาติ อย่างเช่น ภูเขาชิงชิวหรือแม่น้ำย่ง แต่ได้ขยายไปสู่การสร้างผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยวข้ามวัฒนธรรม (Cross-cultural Tourism Products) ที่เชื่อมโยงเอกลักษณ์ของชาวจีนกับวัฒนธรรมเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ หรือแม้กระทั่งการจัดงาน China-ASEAN Expo ที่หนานหนิง (รูปภาพที่ 4) ที่ได้เริ่มจัดมาตั้งแต่ปี ค.ศ. 2004 มาจนถึงปัจจุบันเป็นตัวอย่างที่ชัดเจนของการใช้กลยุทธ์การพัฒนาการท่องเที่ยวบนฐานกิจกรรม (Event-based Tourism Development) ที่ไม่เพียงดึงดูดนักท่องเที่ยวทั้งภายในและภายนอกประเทศ ตลอดจนนักธุรกิจให้เข้ามาลงทุน แต่ยังสร้างภาพลักษณ์ของเมืองในฐานะศูนย์กลางการแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรมและการค้า ตามทฤษฎีจุดศูนย์กลาง-แกนอีกด้วย (Perroux, 1955) นครหนานหนิงได้ใช้งานแสดงสินค้านี้เป็นเสาหลักการพัฒนา (Growth Pole) ของการท่องเที่ยว คือ มีกิจกรรมการแสดง การเปิดตัวสินค้าใหม่ ๆ ที่ตื่นตาตื่นใจ สามารถสร้างการตื่นตัวเชิงธุรกิจกระจายไปยังจังหวัด เมือง และพื้นที่ข้างเคียงโดยรอบในกว้างซีได้ ในปี ค.ศ. 2024 หน่วยงานด้านวัฒนธรรมและการท่องเที่ยวของนครหนานหนิงได้ใช้กลยุทธ์การเชิญชวนผู้เชี่ยวชาญและมีอิทธิพลด้านการท่องเที่ยวกว่า 700 คน จากประเทศในกลุ่มอาเซียนมายังนครหนานหนิง เพื่อสร้างความร่วมมือทางวัฒนธรรมและการท่องเที่ยว สามารถกระตุ้นการรับรู้และเผยแพร่ภาพความน่าสนใจของนครหนานหนิงแห่งนี้ได้ไม่น้อย ด้วยเหตุนี้จึงมีความสอดคล้องกับข้อมูลสถิติจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เพิ่มขึ้น โดย CHAINADAILY (2025) ได้รายงานในปี ค.ศ. 2024 มีนักท่องเที่ยวต่างชาติที่พัก

ค้างคืน ณ นครหนานหนิงมากถึง 151,500 คนเพิ่มขึ้นมากกว่าปี ค.ศ. 2023 ถึงร้อยละ 122.06 และมากกว่าครึ่งหนึ่งเป็นนักท่องเที่ยวจากประเทศในกลุ่มสมาชิกอาเซียน นักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นนี้ไม่ใช้การทำงานเชิงรุกเพียงอย่างเดียวแต่เกี่ยวข้องกับนโยบายยกเว้นวีซ่า 240 ชั่วโมงเมื่อเดือนธันวาคม ค.ศ. 2024 ทำให้การเดินทางเข้านครหนานหนิงง่ายขึ้นสำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ หากพิจารณาในด้านนโยบายการต่างประเทศของนครหนานหนิงสามารถสร้างความสัมพันธ์เมืองพี่เมืองน้องในกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน อีกทั้งยังมีสถานกงสุลจากครึ่งหนึ่งในประเทศอาเซียน ได้แก่ เวียดนาม ไทย กัมพูชา มาเลเซีย และเมียนมา ประจำอยู่ที่นครหนานหนิงสิ่งเหล่านี้สะท้อนภาพสถานะของการเป็นเมืองศูนย์กลางที่ให้ความสำคัญกับบริบทข้างเคียงในแง่ภูมิรัฐศาสตร์อย่างเข้าใจ

ยิ่งไปกว่านั้นยังมีความสอดคล้องกันของการวางแผนพัฒนาโครงข่ายการขนส่งกับเส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงจากนครหนานหนิงไปยังมณฑลเมืองต่าง ๆ เพื่อสร้างพฤติกรรมการท่องเที่ยวที่สะดวกสบายและยาวนานมากขึ้น รวมไปถึงการดึงดูดนักท่องเที่ยวจากเมืองอื่นเข้ามาเที่ยวยังนครหนานหนิงเพื่อรับประสบการณ์ที่แตกต่าง เช่น เมืองฝางเฉิงก่าง ที่ตั้งอยู่ทางตะวันตกเฉียงใต้ของกว่างซี ติดอ่าวตังเกี๋ย มีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่สวยงาม เช่น หาดวานเว่ย (Wanwei Beach) อ่าวจินซา (Jinsha Bay) เกาะหวางซาน (Wangshan Island) มีนักท่องเที่ยวจำนวนมากไปเที่ยวและทำกิจกรรม ซึ่งห่างจากหนานหนิงประมาณ 180 กิโลเมตร ดังนั้นเมื่อเที่ยวจากบริเวณนี้แล้วก็สามารถเดินทางไปนครหนานหนิงได้อย่างสะดวกด้วย 3 วิธี หากใช้รถยนต์ส่วนตัว ใช้เวลาประมาณ 2.5 ชั่วโมง บนทางด่วน G75 (Lanwu Expressway) หากโดยสารรถบัสประจำทาง ใช้เวลาเดินทางประมาณ 3.5 ชั่วโมง และหากโดยสารรถไฟความเร็วปานกลาง (CRH) จะใช้เวลาประมาณ 2 ชั่วโมง หรือแม้กระทั่งเมืองกุ้ยหลินที่อยู่ทางตะวันออกเฉียงเหนือของนครหนานหนิง มีชื่อเสียงโด่งดังระดับโลกในเรื่องทัศนียภาพที่งดงามของภูเขาหินปูน (Karst Topography) แม่น้ำหลี (Li River) มีแหล่งท่องเที่ยวดังคูดอยช้าง (Elephant Trunk Hill) ถ้ำขลุ่ยอ้อ (Reed Flute Cave) ตลอดจนหมู่บ้านโบราณต้าซวี (Daxu Ancient Town) นักท่องเที่ยวจำนวนมากจากที่นี่สามารถเดินทางเที่ยวลงมายังนครหนานหนิงได้ถึง 3 วิธี + 1 ซึ่งห่างจากนครหนานหนิงประมาณ 400-450 กิโลเมตร แม้ระยะทางจะไกลแต่ในความเป็นจริงเดินทางได้สะดวกมาก สามารถเดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัวหรือโดยสารรถบัสประจำทาง ใช้เวลาเดินทางประมาณ 5-6 ชั่วโมง บนทางด่วน G72 (Quannan Expressway) หากโดยสารรถไฟความเร็วสูง (High-speed rail - G/D trains) ใช้เวลาเพียง 3.5 ชั่วโมง ซึ่งเป็นการเดินทางที่สะดวก ง่าย ได้รับความนิยมมากที่สุด และอีกวิธีหนึ่งคือการโดยสารเครื่องบิน ใช้เวลาประมาณ 1 ชั่วโมง แต่ไม่ค่อยได้รับความนิยมเพราะหากรวมเวลารอที่สนามบินแล้วอาจใช้เวลามากกว่าการเดินทางโดยรถไฟ ยิ่งไปกว่านั้น Xinhua (2024) ได้รายงานว่าการเชื่อมต่อโครงข่ายรถไฟระหว่างนครหนานหนิงกับเวียดนามโดยเฉพาะในช่วงเทศกาล ในปี ค.ศ. 2023 มีนักท่องเที่ยวเดินทางสูงถึง 120,000 คน และมีแนวโน้มเพิ่มจำนวนสูงขึ้นทุกปี ดังนั้นจุดที่ต้องการฉายภาพให้เห็นในมิติการท่องเที่ยวคือการวางโครงสร้างพื้นฐานที่ดีและครอบคลุม โดยนำเอาเอกลักษณ์โดดเด่นทางภูมิศาสตร์มาสร้างจุดขายและสร้างประสบการณ์การท่องเที่ยวแบบ ชิม ช้อป ใช้ ซึ่งกระตุ้นเศรษฐกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพ

มิติการขนส่ง: การปฏิบัติการเข้าถึงผ่านการสร้างโครงข่ายการคมนาคม

การพัฒนาระบบขนส่งของนครหนานหนิงสะท้อนให้เห็นพลวัตของโลกาภิวัตน์ตามทฤษฎีของ Appadurai (1996) ที่มองว่าการเคลื่อนย้ายของผู้คน เทคโนโลยี และทุน เป็นกระบวนการไหลเวียนที่เชื่อมโยงพื้นที่ต่าง ๆ เข้าด้วยกัน โครงข่ายรถไฟความเร็วสูงและสนามบินนานาชาติของนครหนานหนิงจึงไม่เพียงเป็นโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ แต่ยังเป็นศูนย์กลางของภูมิทัศน์ทางเทคโนโลยีและผู้คนที่ช่วยให้เมืองเชื่อมต่อกับภูมิภาคอาเซียนและโลกได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อขยายความให้เกิดความชัดเจนในส่วนนี้จึงขอนำเสนอการคมนาคมใน 2 รูปแบบหลัก คือ การคมนาคมระบบราง และการคมนาคมทางอากาศโดยเครื่องบิน เพราะมีความรวดเร็วและส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงเชิงพื้นที่สูง สามารถสร้างรายได้และกระตุ้นเศรษฐกิจได้อย่างเข้มข้น การขนส่งระบบรางเป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่โลจิสติกส์ที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า อีกทั้งยังเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อน

การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของนครหนานหนิง ซึ่งหนานหนิงเป็นเมืองเดียวของเขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วงที่มีบริการรถไฟความเร็วสูงจำนวน 5 สาย ครอบคลุมพื้นที่เมืองรวมระยะทาง 128.6 กิโลเมตร ดำเนินกิจการโดยรัฐวิสาหกิจ Nanning Rail Transit (รูปภาพที่ 5) มากไปกว่านั้นยังมีรถไฟความเร็วสูงที่เชื่อมครบทั้ง 14 เมืองในเขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง รวมระยะทาง 2,405 กิโลเมตร ยาวเป็นอันดับที่ 6 ของประเทศจีน ความน่าสนใจอีกประการคือรถไฟระหว่างประเทศ อาจกล่าวได้ว่าเขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วงเป็นมณฑลแรกของจีนที่มีเส้นทางรถไฟระหว่างประเทศเชื่อมกับอาเซียน โดยเฉพาะการเชื่อมกับประเทศเวียดนาม ที่เปิดใช้งานมาตั้งแต่ปี ค.ศ. 1950 เริ่มต้นจากนครหนานหนิง อำเภอดิงเสียงของเมืองฉงจั่ว และต่อเนื่องมายังจังหวัดหลางเจิน (Lang Son) และสิ้นสุดที่สถานีเจียหล่า (Gia Lam) กรุงฮานอย มีความยาว 401 กิโลเมตร จากข้อมูลการพัฒนาระบบรางข้างต้นจึงสะท้อนถึงวิสัยทัศน์และการสนับสนุนการพัฒนาได้อย่างทั่วถึง ยกตัวอย่างเช่น ในช่วงปี ค.ศ. 2015-2019 การพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงที่เชื่อมโยงนครหนานหนิงกับนครกว่างโจว เซินเจิ้น และฮ่องกง ผ่านเส้นทาง Nanning-Guangzhou High-Speed Railway ได้สร้างปรากฏการณ์ที่เรียกว่าการเชื่อมหัวเมืองต่าง ๆ เข้าด้วยกัน (Metropolitan Integration) โดยนครหนานหนิงสามารถเข้าถึงเขตเศรษฐกิจสามเหลี่ยมปากแม่น้ำเพิร์ล (Pearl River Delta) อันเป็นศูนย์กลางการลงทุนของชาวฮ่องกง ได้ภายในเวลา 3 ชั่วโมง ตามหลักการของภูมิศาสตร์การขนส่ง (Hoyle & Knowles, 1998) การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งนี้ได้สร้างการพัฒนาพื้นที่โดยรอบการขนส่ง (Transport-induced Development) ทำให้นครหนานหนิงกลายเป็นจุดเชื่อมต่อสำคัญภายใต้โครงการจีนเชื่อมโลก (Belt and Road Initiative) โดยเฉพาะเส้นทาง New International Land-Sea Trade Corridor ที่เชื่อมโยงเอเชียตะวันออกเฉียงใต้กับยุโรปผ่านหนานหนิง (MONEYBUFFALO, 2023)



รูปภาพที่ 5 รถไฟฟ้าความเร็วสูง (ภาพซ้าย) สถานีรถไฟฟ้านานหนิง (ภาพขวา)
ที่มา: Nanning China Guangxi Explorer, 2025

สำหรับการคมนาคมทางอากาศ หากพิจารณาทั้งเขตกว่างซีจ้วง พบว่า มีท่าอากาศยาน 8 แห่ง แบ่งเป็นท่าอากาศยานนานาชาติ 2 แห่ง และท่าอากาศยานภายในประเทศ 6 แห่ง ซึ่งได้วางบทบาทตนเองให้เป็นศูนย์กลางทางการบินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยมีท่าอากาศยานนานาชาติอู่ชวินครหนานหนิง (Nanning Wuxu International Airport) เป็นสนามบินที่มีขนาดใหญ่ที่สุดของมณฑล (รูปภาพที่ 6) ตั้งอยู่ทางตะวันตกเฉียงใต้ของนครหนานหนิง อยู่ห่างจากตัวเมือง 27.8 กิโลเมตร การก่อสร้างสนามบินหนานหนิงอู่ชวินที่เปิดใช้งานในปี ค.ศ. 2014 ไม่ได้เป็นเพียงการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานของเมืองเท่านั้น แต่ยังเป็นการสร้างศูนย์กลางทางการบิน (Aviation Hub) ปัจจุบันกำลังก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหมายเลข 3 คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี ค.ศ. 2027 เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นจำนวนมาก โดยในขณะนี้หากตรวจสอบสายการบินที่ให้บริการบินตรงหรือมาต่อเครื่อง ณ สนามบินหนานหนิง (NNG) มีอยู่ประมาณ 20 สายการบิน จากประเทศไทยมี Spring Airlines, AirAsia, Nok Air, Jetx และ Singapore Airlines (ต่อเครื่อง) จากจีนมี China Southern, China Eastern, Shenzhen Airlines, Sichuan Airlines, Xiamen Airlines, Shandong Airlines, Tianjin Airlines,

Hainan Airlines, Shanghai Airlines, China Express Airlines และ Juneyao Airlines รวมถึง Air Macau จากมาเก๊า และสายการบินระหว่างประเทศอย่าง KLM Royal Dutch Airlines เป็นสายการบินประจำชาติและสายการบินที่ใหญ่ที่สุดของประเทศเนเธอร์แลนด์ด้วย โดยสายการบินเหล่านี้ให้บริการเส้นทางบินตรงและต่อเครื่องเชื่อมต่อนครหนานหนิงกับเมืองต่าง ๆ ทั่วจีนและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ รวมถึงยุโรปบางส่วน หากพิจารณาทำเลที่ตั้งของสนามบินหนานหนิงแห่งนี้ นับเป็นจุดศูนย์กลางของโครงข่ายอย่างแท้จริง มากไปกว่านั้นสนามบินแห่งนี้ยังได้เปิดใช้งานศูนย์การขนส่งภาคพื้นดิน หรือ GTC (Ground Transportation Centre) เพื่อเป็นศูนย์กลางการคมนาคมที่เชื่อมโยงขนส่งสาธารณะทุกรูปแบบเข้าด้วยกัน ไม่ว่าจะเป็นสนามบิน รถไฟฟ้า รถประจำทาง ตลอดจนรถไฟความเร็วสูงข้ามเมือง เพื่อยกระดับการคมนาคม อำนวยความสะดวกในการเดินทาง และพัฒนาประสิทธิภาพงานด้านโลจิสติกส์



รูปภาพที่ 6 สนามบินนานาชาติอู่ฉินหนานหนิง
ที่มา: Skytrax, 2025

มิตการศึกษา: การสร้างระบบนิเวศทางปัญญาเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน

นครหนานหนิงได้ใช้กลยุทธ์การพัฒนาการศึกษาในฐานะ Soft Infrastructure เพื่อเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน การพัฒนาบนฐานความรู้ที่ดีที่สุดก็คือการวางรากฐานการศึกษา ส่งต่อ เชื่อมโยง ผลักดันให้ตรงกับความต้องการของผู้เรียนและความต้องการของประเทศ นครหนานหนิงอาจเรียกได้ว่าเป็นศูนย์กลางทางการศึกษาที่สำคัญมากที่สุดแห่งหนึ่งของจีน เพราะมีสถาบันอุดมศึกษาหลากหลายแห่งจัดตั้งขึ้นตอบสนองนโยบายการพัฒนาของประเทศ โดยมหาวิทยาลัยจะมีการตั้งเป้าหมายพันธกิจที่ยึดโยงกับนโยบายของพื้นที่และประเทศ ทั้งนี้ในนครหนานหนิงประกอบไปด้วยมหาวิทยาลัยของรัฐ เช่น มหาวิทยาลัยกว่างซี (Guangxi University) มหาวิทยาลัยการแพทย์กว่างซี (Guangxi Medical University) มหาวิทยาลัยแพทย์แผนจีนกว่างซี (Guangxi University of Chinese Medicine) มหาวิทยาลัยครุหนานหนิง (Nanning Normal University) มหาวิทยาลัยศิลปะกว่างซี (Guangxi Arts University) มหาวิทยาลัยการเงินและเศรษฐศาสตร์กว่างซี (Guangxi University of Finance and Economics) และวิทยาลัยตำรวจกว่างซี (Guangxi Police College) และมหาวิทยาลัยเอกชน เช่น มหาวิทยาลัยหนานหนิง (Nanning University) และมหาวิทยาลัยภาษาต่างประเทศกว่างซี (Guangxi University of Foreign Languages) เป็นต้น (大学生必备网, 2025) การขยายตัวของสถาบันการศึกษาระดับอุดมศึกษาของนครหนานหนิงได้ใช้การศึกษาเป็นฐานการพัฒนา นำเอาลักษณะเด่นของพื้นที่มาเป็นส่วนสำคัญในการออกแบบหลักสูตรเพื่อตอบสนองนโยบายการพัฒนา อีกทั้งยังสร้างความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านที่สอดคล้องกับภูมิศาสตร์ของเมืองอีกด้วย นโยบายทางการศึกษาของหนานหนิงไม่ได้มองถึงการพัฒนาพื้นที่ของตนเองเพียงอย่างเดียว แต่ได้เปิดพื้นที่ของการเรียนรู้ผ่านการจัดตั้งโครงการแลกเปลี่ยนนักศึกษาต่างชาติกับประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ หรือต่างประเทศนอกภูมิภาค ผ่านเวทีการประชุมสร้างความร่วมมือทางวิชาการระหว่างสถาบันการศึกษาในกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน (China-ASEAN Education Cooperation) ซึ่งได้สร้างปรากฏการณ์หรือกระแสธาร

การศึกษา (Educational Gateway Effect) จึงทำให้นานหนึ่งกลายเป็นจุดหมายปลายทางทางการศึกษาของนักศึกษาทั้งในประเทศและต่างประเทศ

สิ่งที่น่าสนใจอีกประการหนึ่งในมิติทางการศึกษา คือ หลังจากสร้างโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมต่อเชิงกายภาพแล้ว การสานสัมพันธ์ของคนที่หลากหลายจึงเป็นแผนเชิงกลยุทธ์อย่างหนึ่งที่ถ่ายทอดออกมาผ่านการพัฒนาหลักสูตรในสถาบันอุดมศึกษา ไม่ว่าจะเป็นภาษาไทย เวียดนาม หรือมลายู จะเห็นว่าไม่ได้เป็นเพียงยุทธศาสตร์เพื่อการเรียนการสอนภาษาเท่านั้น แต่เป็นการสร้างทุนทางวัฒนธรรม (Cultural Capital) ดึงคนต่างวัฒนธรรมจากต่างประเทศเข้ามาเรียนรู้ความเป็นไปในพื้นที่บ้านของตนเอง ซึ่งส่งผลต่อปรากฏการณ์ที่กำลังเกิดขึ้นในอนาคตคือ กลุ่มคนเหล่านี้จะสร้างเครือข่ายและความร่วมมือทางธุรกิจ เป็นการพัฒนาแบบมีส่วนร่วมเชิงสร้างสรรค์โดยไม่ต้องโฆษณา ตามแนวคิดเมืองหน้าด่าน หรือ Gateway City (Short & Kim, 1999) ที่มุ่งเน้นการเป็นจุดเชื่อมต่อไม่เพียงเชื่อมทางกายภาพเท่านั้น แต่เป็นการเชื่อมต่อทางปัญญาและวัฒนธรรมด้วย ในอีกประเด็นหนึ่งที่น่าสนใจ นานหนึ่งได้พัฒนาการศึกษาด้วยการลงทุนในการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีต่าง ๆ มากมาย หมายความว่าทุกอย่างที่ทำได้ต้องมีงานวิจัยรองรับ เช่น การพัฒนาเทคโนโลยีการเกษตรเขตร้อนที่ดึงเอาจุดเด่นด้านภูมิอากาศแบบมรสุมกึ่งเขตร้อนของนานหนึ่งซึ่งดูราวกับว่าเป็นข้อจำกัดมาเป็นฐานการพัฒนา โดยให้มหาวิทยาลัยในนานหนึ่งตั้งเป็นกลุ่มวิจัยนวัตกรรมทางการเกษตร (Agricultural Innovation Cluster) ที่ใหญ่และมีความเชี่ยวชาญในการปลูกผลไม้เขตร้อน ตลอดจนการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ นวัตกรรมเหล่านี้ไม่เพียงแต่ยกระดับเศรษฐกิจของนานหนึ่ง แต่ยังทำเป็นผลิตภัณฑ์ส่งออกขายไปยังประเทศในภูมิภาคอาเซียนที่มีสภาพภูมิอากาศคล้ายคลึงกันแต่ประเทศอื่นไม่สามารถทำได้ จึงสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจและเสริมสร้างบทบาทมังกรทางเศรษฐกิจให้กับนานหนึ่งในฐานะศูนย์กลางเทคโนโลยีการเกษตรในภูมิภาคอีกด้วย

บทสรุป: ปัจจัยแห่งการเปลี่ยนแปลงสภาพอดีตสร้างการจดจำใหม่

ความคิดที่เปลี่ยนไปหลังจากผู้เขียนได้ไปเยือนนครนานหนึ่ง ซึ่งได้สภาพอดีตและสร้างการจดจำใหม่ได้อย่างน่าประทับใจ (รูปภาพที่ 7) จากข้อคำถามท้าทายในส่วนแรกนำมาสู่การวิเคราะห์เชิงภูมิศาสตร์จึงสามารถสรุปได้ว่า นครนานหนึ่งมีการพัฒนาอย่างก้าวกระโดดในช่วงสองทศวรรษที่ผ่านมา ในมุมมองเชิงภูมิศาสตร์นับเป็นการใช้ข้อได้เปรียบเชิงพื้นที่มาพัฒนาอย่างเป็นระบบ โดยเฉพาะการวางสถานะตนเองที่เปลี่ยนบทบาทจากเมืองชายแดนที่ถูกมองว่าเป็นเพียงจุดผ่าน (Passive Border City) สู่การเป็นเมืองประตูเชื่อมโยงกับเมืองอื่นในเชิงรุก (Active Gateway City) อันสามารถสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจ ยกระดับคุณภาพชีวิต และพัฒนาสังคมได้อย่างมีมาตรฐาน สำนักงานสถิตินครนานหนึ่งได้แถลงผลทางเศรษฐกิจ ในปี ค.ศ. 2023 พบว่าผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ (GDP) ของนครนานหนึ่งมีมูลค่า 521,834 ล้านบาท ซึ่งมากเป็นอันดับ 1 ของกว้างซี คิดเป็นสัดส่วนเกือบหนึ่งในห้าของทั้งกว้างซี และขยายตัวที่ร้อยละ 1.4 เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา สะท้อนได้ว่านครนานหนึ่งเป็นพื้นที่ศักยภาพสูงเชิงเศรษฐกิจทางตอนใต้ของจีน (ฝ่ายวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงปักกิ่ง, 2566) นครนานหนึ่งได้พัฒนาหลายมิติไปพร้อม ๆ กัน โดยเฉพาะการวางโครงสร้างพื้นฐานที่ดีมีประสิทธิภาพ การวางโครงข่ายการคมนาคมขนส่งที่ครอบคลุม ทั้งนี้ได้นำการพัฒนาเชิงกายภาพไปออกแบบต่อยอดกับการพัฒนาการท่องเที่ยวตามจุดเด่นแต่ละพื้นที่ ยิ่งไปกว่านั้นยังใช้การศึกษาเป็นสะพานเชื่อมการพัฒนาที่อุดรยรรว้เชิงการรับรู้ทางวัฒนธรรม และสร้างการรับรู้ใหม่ของคนต่างชาติที่เข้ามาสัมพันธ์ทางธุรกิจกับนครนานหนึ่งในฐานะจีนสมัยใหม่



รูปภาพที่ 7 ภาพจำใหม่ของนครพนมหนึ่งยามค่ำคืน

ที่มา: ภาพถ่ายโดยผู้เขียน นราธร สายแสง, 2568 ถ่ายเมื่อวันที่ 25 มิถุนายน 2568

ปัจจัยดังที่กล่าวไปได้สร้างปรากฏการณ์หนุนเสริมซึ่งกันและกัน ส่งผลให้เกิดการเติบโตและเปลี่ยนแปลงเมืองอย่างรวดเร็ว การพัฒนาบนฐานความรู้ทางภูมิศาสตร์นี้เอง ทำให้นครพนมหนึ่งใช้ประโยชน์จากภูมิประเทศที่มีผลต่อสภาพภูมิอากาศมาสร้างผลผลิตทางการเกษตรแบบเข้มส่งออกทั้งในประเทศและต่างประเทศ มีการกำหนดสถานะการเป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างจีนกับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ รวมถึงการไม่ละเลยความหลากหลายทางประชากรและวัฒนธรรม จึงเป็นความฉลาดคิดที่ช่วยสร้างเสน่ห์และความโดดเด่นให้กับเมืองในอีกแง่หนึ่ง และเป็นที่ชัดเจนว่าการปรับมุมมองต่อการพัฒนาเชิงนโยบายของนครพนมหนึ่งไม่ได้มองภูมิศาสตร์เป็นข้อจำกัด แต่ปรับให้กลายเป็นโอกาสสำคัญในการพลิกฟื้นพัฒนาพื้นที่ได้อ่าน่าจับตามอง ทั้งหมดที่กล่าวมานี้จึงเป็นความได้เปรียบทางการแข่งขัน (Competitive Advantages) ของนครพนมหนึ่ง การเปลี่ยนแปลงจากเมืองชายแดนธรรมดาสู่ศูนย์กลางภูมิภาคจึงไม่เพียงแต่เป็นบทเรียนสำคัญสำหรับการพัฒนาเมืองในจินตานั้น แต่ยังเป็นกรณีศึกษาที่สะท้อนให้เห็นถึงความสำคัญของการใช้ประโยชน์จากภูมิศาสตร์อย่างเป็นระบบ และมีประสิทธิภาพ แต่สิ่งที่น่าจับตามองต่อจากนี้คือความไม่สอดคล้อง (Disjuncture) ระหว่างกระแสการไหลของภูมิทัศน์ทั้งห้า เช่น การไหลของเงินทุนอาจรุดล้ำเกินกว่าการพัฒนาทางสังคม ซึ่งนครพนมหนึ่งเป็นพื้นที่ของการประกอบสร้างโลกใหม่ที่เกิดจากปฏิสัมพันธ์ที่ซับซ้อน ไม่ลงรอย และไม่เท่าเทียมกันของกระแสโลกาภิวัตน์ในแต่ละด้าน

บทเรียนสู่การพัฒนา: ข้อเสนอที่เป็นไปได้

นครพนมหนึ่งได้กลายเป็นเมืองยุทธศาสตร์สำคัญของจีนในการเชื่อมโยงกับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การค้า การศึกษา และการท่องเที่ยวที่บูรณาการกันอย่างมีประสิทธิภาพ บทเรียนจากนครพนมหนึ่งสะท้อนให้เห็นว่าเมืองชายแดนหากได้รับการวางแผนเชิงระบบ สามารถยกระดับสู่ศูนย์กลางเศรษฐกิจและวัฒนธรรมในระดับภูมิภาคได้ สำหรับประเทศไทยโดยเฉพาะจังหวัดชายแดน การพัฒนาที่คล้ายคลึงกันกับแนวทางของนครพนมหนึ่งสามารถนำมาประยุกต์ได้ เช่น การเชื่อมโยงระบบคมนาคมกับเขตเศรษฐกิจพิเศษ การสร้างเครือข่ายการศึกษาและวัฒนธรรมข้ามพรมแดน และการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมร่วมกับประเทศเพื่อนบ้าน การดำเนินนโยบายเช่นนี้จะช่วยให้ไทยสามารถใช้ประโยชน์จากการเติบโตของจีนตอนใต้ได้อย่างมีทิศทาง และยกระดับบทบาทของไทยให้เป็นสะพานเชื่อมระหว่างอาเซียนกับจีนอย่างยั่งยืนในอนาคต แต่ทั้งนี้ผู้มีอำนาจและมีความรู้จะต้องเล็งเห็นถึงศักยภาพและให้ความสำคัญกับสิ่งนี้อย่างมีทิศทาง

เอกสารอ้างอิง

- ฝ่ายวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงปักกิ่ง. (16 กุมภาพันธ์ 2566). นครหนานหนิง 'ยี่หนิง' เสาหลักเศรษฐกิจของกว่างซี. ศูนย์บริการข้อมูลธุรกิจไทยในจีน (Thailand Business Information Center in China). <https://www.stsbeijing.org/contents/42656>
- Appadurai, A. (1996). *Modernity at Large: Cultural Dimensions of Globalization*. University of Minnesota Press.
- Britannica. (2025, September 25). *Nanning*. Britannica. <https://www.britannica.com/place/Nanning>
- Burchell, R. W., & Listokin, D. (1995). *Cities on the Rebound: A Vision for the Urban Renaissance*. Center for Urban Policy Research, Rutgers University.
- ChinaCensus. (2024, December 12). *Nanning City Population Data / Population Census data / AGE PYRAMID*. Chinacensus. https://chinacensus.org/prefecture/nanning-city-population-data-population-census-data-age-pyramid?utm_source=chatgpt.com
- CHINADAILY. (2025, January 15). *Strengthening China-ASEAN tourism ties through Nanning*. Chinadaily. <https://www.chinadaily.com.cn/a/202501/15/WS67875d4ba310f1265a1db03d.html>
- China Encyclopedia. (2018, April 1). *Nanning*. China Encyclopedia. <https://www.berkshirepublishing.com/ecph-china/2018/01/09/nanning/>
- Economist Intelligence. (2023, October 1). *Guangxi*. Economist Intelligence. <https://country.eiu.com/China/Guangxi>
- Encyclopedia Britannica, (2025, September 25). *Zhuang Autonomous Region of Guangxi, China*. Encyclopedia Britannica. <https://www.britannica.com/place/Guangxi>
- Global Times. (2025, September 1). *20th China-ASEAN Expo commences in Nanning*. Globaltimes. <https://www.globaltimes.cn/galleries/4891.html>
- Hall, C. M., & Page, S. J. (2014). *The Geography of Tourism and Recreation: Environment, Place and Space* (4 th ed.). Routledge.
- Hoyle, B. S., & Knowles, R. D. (Eds.). (1998). *Modern Transport Geography* (2 nd ed.). John Wiley & Sons.
- MONEYBUFFALO. (2023, October 18). *รู้จัก Belt and Road Initiative (BRI) โครงการจีนเชื่อมโลก*. Moneybuffalo. <https://www.moneybuffalo.in.th/economy/belt-and-road-initiative>
- Nanning China Guangxi Explorer. (2025, November 5). *High-Speed Rail (Bullet Train) To Nanning*. Nanningchinaguangxi. <https://nanningchinaguangxi.com/>
- Pearce, D. G. (2011). *Tourism Development* (2 nd ed.). Routledge.
- Perroux, F. (1955). Note sur la notion de 'pôles de croissance'. *Économie appliquée*, 8(1-2), 1-13.
- Short, J. R., & Kim, Y. (1999). *Globalisation and the City*. Longman.
- Skytrax. (2025, September 5). *Nanning Wuxu International Airport*. Skytraxratings. <https://skytraxratings.com/airports/nanning-wuxu-international-airport-rating>
- Thailand business information center in China. (2025, September 5). *GUANGXI*. Thaibizchina. https://thaibizchina.com/figure_publication/guangxi/
- Xinhua. (2024, February 13). *China, Vietnam cross-border travel boom during Spring Festival*. Chinadailyhk. <https://www.chinadailyhk.com/hk/article/376165>
- 大学生必备网. (2025, June 6). *2025南宁公办大学有哪些?*. Dxsbb. <https://www.dxsbb.com/news/40835.html>