



วารสารธรรมเพื่อชีวิต

JOURNAL OF DHAMMA FOR LIFE

ISSN: 2822-048X

<https://soo8.tci-thaijo.org/index.php/dhammalife/index>

Academic Article

วิถีการค้าบนเส้นทางสุวรรณภูมิ

Ways of Trading on Suvarnabhumi Route

พีระวัฒน์ ฉัตรไทยแสง¹, สุระ ปิริยะสงวนพงศ์^{2*}Piravat Chatrathaisang¹, Sura Piriyasanguanpong^{2*}

ARTICLE INFO

Name of Author

1. พีระวัฒน์ ฉัตรไทยแสง

นักวิชาการอิสระ

Piravat Chatrathaisang

Independent Scholar, Thailand

Email: piravatc@gmail.com

Corresponding Author*

2. ดร. สุระ ปิริยะสงวนพงศ์

นักวิชาการอิสระ

Dr. Sura Piriyasanguanpong

Independent Scholar, Thailand

Email: surapiriya@hotmail.com

คำสำคัญ:

วิถีการค้า; เส้นทางสุวรรณภูมิ

Keywords:

Ways of Trading;
Suvarnabhumi Route

Article history:

Received: 01/09/2023

Revised: 20/10/2023

Accepted: 25/10/2023

Available online: 28/10/2023

How to Cite:

Chatrathaisang, P. & Piriyasanguanpong, S. (2023). Ways of Trading on Suvarnabhumi Route, Journal of Dhamma for Life, 29(4), 45-59.

ABSTRACT

Suvarnabhumi is the name of the continental mainland of Southeast Asia, a name that has been used since ancient times. The long southern peninsula of the mainland is situated between the Andaman Ocean to the west and the South China Sea to the east, halfway between India and China. Suvarnabhumi is rich in mineral resources, including copper and tin, and it boasts advanced mineral fusion technology. By fusing copper and tin in the right proportions, these minerals transform into a shiny, bright gold-like metal known as bronze. Bronze quickly became a highly demanded export product in global markets, reaching as far as the Greco-Roman Empire. Throughout history, the commercial development of Suvarnabhumi has played a crucial role in connecting the civilizations of the Eastern and Western worlds, solidifying its status as the "Golden Land."

In the present day, in the Indo-Pacific region, a new Silk Road of the 21st century has emerged, known as the "Belt and Road Initiative (BRI)." This project, in its economic dimension, involves integrating transportation links with infrastructure and production bases across various countries. This initiative fosters greater connections, allowing for flexible capital flow, trade, commercial investment, and technology exchange, ultimately driving economic growth in trading partner countries. Thailand is taking the lead with the Land Bridge project, which will link to new primary shipping routes, thus transforming global transportation in alignment with the Suvarnabhumi trade route.

To enhance the quality and standards of economic development within the Suvarnabhumi territory, it is essential to focus on emphasizing the strengths of differentiation and preserving the uniqueness of each region, all while incorporating the wisdom and diversity of traditional cultures within the territory. This approach will enable Suvarnabhumi to strengthen its ties with China, India, and the Western world simultaneously.



บทคัดย่อ

สุวรรณภูมิ เป็นชื่อแผ่นดินใหญ่ภาคพื้นทวีปของอุษาคเนย์ที่ถูกเรียกขานตั้งแต่อดีตกาล มีคาบสมุทรยื่นยาวลงทางทิศใต้ ขนาบด้วยทะเลอันดามันทางฝั่งตะวันตกและทะเลจีนใต้ทางฝั่งตะวันออก อยู่กึ่งทางระหว่างอินเดียกับจีน เป็นดินแดนที่มีแหล่งแร่ทองแดง ดีบุกและมีเทคโนโลยีก้าวหน้าในการแปรรูป โดยนำทองแดงมาหลอมรวมเข้ากับดีบุก ได้เป็นโลหะมีผิวสีทองแวววาวสุกปลั่งตั้งทองคำ เรียกว่า ทองสำริด ซึ่งเป็นสินค้าที่ต้องการของนานาประเทศไกลถึงอาณาจักรกรีก-โรมันพัฒนาการทางการค้าของสุวรรณภูมิเป็นชุมทางการค้าสำคัญของโลกที่เชื่อมอารยธรรมจากตะวันออกและตะวันตกมาตลอดตั้งแต่อดีต จึงเป็นที่มาของชื่อว่า ดินแดนทอง ปัจจุบันประเทศในกลุ่มอินโดแปซิฟิก มีเส้นทางสายไหมใหม่แห่งศตวรรษที่ 21 หรือ “Belt and Road Initiative (BRI)” ในมิติทางเศรษฐกิจเป็นการเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่ง โครงสร้างพื้นฐานและฐานการผลิตเข้ากับประเทศต่าง ๆ ทำให้เกิดการไหลเวียนของทุน การค้า การลงทุน รวมถึงเทคโนโลยีคล่องตัวมากขึ้น และสามารถพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้าเติบโตได้อย่างก้าวกระโดด และประเทศไทยก็นำเสนอโครงการแลนด์บริดจ์ เชื่อมต่อเส้นทางเดินเรือหลักสายใหม่ พลิกโฉมการขนส่งโลก ตามวิถีการค้าบนเส้นทางสุวรรณภูมิ การพัฒนาเพื่อยกระดับคุณภาพและมาตรฐานเศรษฐกิจภายในพื้นที่ดินแดนสุวรรณภูมิ ทั้งนี้ต้องควบคู่ไปกับภูมิปัญญาและความหลากหลายของวัฒนธรรมดั้งเดิม โดยเน้นการพัฒนาจุดแข็งบนความแตกต่างที่คงความเป็นเอกลักษณ์ของแต่ละพื้นที่ในดินแดนสุวรรณภูมิไว้อย่างเด่นชัด ให้มีความเชื่อมโยงกับจีน อินเดียและประเทศโลกตะวันตกไปพร้อมกัน

บทนำ

สุวรรณภูมิ เป็นชื่อของแผ่นดินใหญ่ภาคพื้นทวีปอุษาคเนย์เมื่อสองพันกว่าปีมาแล้ว ที่มีคาบสมุทรยื่นยาวลงทางทิศใต้ สมัยโบราณเรียก “แหลมทอง” ขนาบด้วยทะเลอันดามันทางฝั่งตะวันตกและทะเลจีนใต้ทางฝั่งตะวันออก อยู่กึ่งทางระหว่างอินเดียกับจีน โดยไม่ระบุจำเพาะเจาะจงที่ใดที่หนึ่ง ดังนั้น สุวรรณภูมิจึงไม่มีขอบเขตแน่นอน หรือไม่มีเส้นกั้นอาณาเขตเหมือนรัฐชาติสมัยต่อมา แต่เป็นชื่อเรียกแผ่นดินโดยรวมทั้งหมดของบริเวณที่ปัจจุบันเป็นประเทศต่าง ๆ ได้แก่ มาเลเซีย, ไทย, พม่า, กัมพูชา, เวียดนาม, ลาว ส่วนทางด้านวัฒนธรรมโบราณ สุวรรณภูมิเป็นดินแดนกว้างไกลถึงทางใต้ของจีน คือ มณฑลยูนนาน, กวางสี, กวางตุ้ง และอาณาจักรอัสสัมของอินเดีย (พื้นที่เหล่านี้นักวิชาการนานาชาติปัจจุบันสมมุติเรียกบริเวณ “โซเมีย” หรือที่สูงแห่งเอเชีย) ทั้งหมดนี้ไม่รวมหมู่เกาะซึ่งมีชื่อเรียกจำเพาะ ได้แก่ หมู่เกาะสุมาตรา เรียก สุวรรณทวีป (เกาะทอง), หมู่เกาะชวา เรียก ยวทวีป (หรือ ยะวาทวีป), หมู่เกาะมลายู เรียก มลายูทวีป เป็นต้น (ธนิต อยุธยา, 2510)

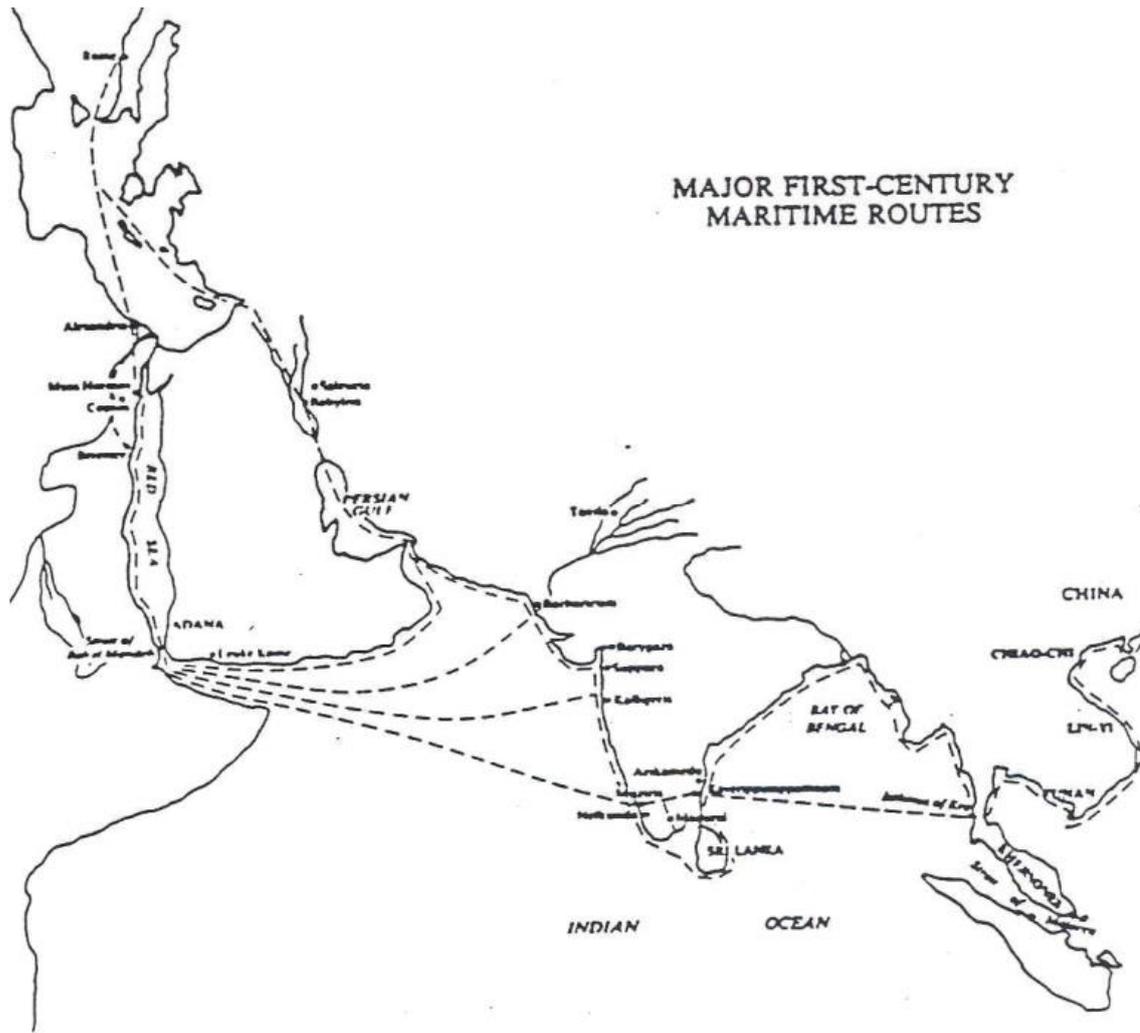
สุวรรณภูมิเป็นภาษาสันสกฤต แปลว่า ดินแดนทอง เอกสารอินเดีย, กรีก, และจีน ระบุในทำนองเดียวกันถึงคำว่าสุวรรณภูมิหมายถึงดินแดนที่มีทองแดง ชื่อดินแดนทอง ซึ่งได้จากความเป็นบริเวณที่มีบ้านเมืองระดับรัฐเริ่มแรกของผู้คนมากความรู้และประสบการณ์ทางเทคโนโลยีที่ก้าวหน้าในการถลุงแร่และหล่อแร่ธาตุเกี่ยวกับการทำทองสำริด ซึ่งเป็นเทคนิคการผสมกันระหว่างทองแดงและดีบุก เป็นสินค้าที่ต้องการของผู้คนใน

สมัยนั้น ส่งผลให้นักเดินทางเสี่ยงโชคมีความมั่งคั่งจากการค้าทองแดงและทองสำริดเหล่านั้น เพราะดินแดนแถบนี้พบทองคำบ้างไม่มากนัก และเท่าที่พบเป็นเกล็ดผองน้อยๆ ปนกับกรวดทรายซึ่งได้จากการร่อนตามฝั้งแม่น้ำ เช่น แม่น้ำโขง เป็นต้น แต่สามารถพบแหล่งทองแดงกว้างขวาง ตั้งแต่ลุ่มน้ำเจ้าพระยา-ป่าสัก ต่อเนื่องถึงลุ่มน้ำโขง ซึ่งเป็นดินแดนไทยและลาวในปัจจุบันต่อเนื่องขึ้นไปถึงมณฑลยูนนานในจีน ขณะเดียวกันก็เป็นแหล่งทรัพยากรแร่ดีบุก ที่เป็นวัตถุดิบสำคัญในการผลิตทองสำริดด้วย (สุจิตต์ วงษ์เทศ, 2566)

การเดินทางค้าขายติดต่อในสมัยโบราณ

ดินแดนสุวรรณภูมิเป็นที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ระหว่างทะเลจีนใต้และมหาสมุทรอินเดีย มีลมมรสุมสองทิศทางซึ่งเอื้อต่อการเดินเรือทะเลสมุทร ได้แก่ (1) ลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ (ระหว่างเดือนพฤษภาคม-ตุลาคม) พัดจากมหาสมุทรอินเดีย ขึ้นฝั่งภาคพื้นทวีป เอื้ออำนวยต่อการเดินทางจากอินเดีย, ลังกา เข้าถึงคาบสมุทร (2) ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ (ระหว่างเดือนพฤศจิกายน-เมษายน) พัดจากทะเลจีน มหาสมุทรแปซิฟิก ขึ้นฝั่งภาคพื้นทวีป เอื้ออำนวยต่อการเดินทางจากจีนลงไปคาบสมุทรมาลายู

ในสมัยโบราณนั้น เรือและการเดินเรือ มีข้อจำกัดมากทางด้านเทคโนโลยีเกี่ยวกับการต่อเรือและการเดินเรือในทะเลมหาสมุทร จึงไม่มีขีดความสามารถที่จะแล่นตัดมหาสมุทรได้ และในการเล่นอ้อมช่องแคบมะละกาก็มีอันตรายมาก นักเดินเรือจึงเลือกเดินทางเลียบชายฝั่งผ่านดินแดนคาบสมุทรแล้วขนถ่ายสินค้าและสิ่งของต่างๆ โดยทางบกข้ามคาบสมุทรไปแลกเปลี่ยนซื้อขายซึ่งกันและกัน ดังนั้นจึงมีสถานีการค้าหรือเมืองท่าชายฝั่งซึ่งพบหลักฐานเป็นโบราณวัตถุหลากหลาย จากบ้านเมืองตามชายฝั่งทะเลบริเวณคาบสมุทรทั้งฟากอ่าวมะตะมะ หรืออ่าวเบงกอล ทะเลอันดามัน และอ่าวไทย ทะเลจีนใต้ โดยเฉพาะเขาสามแก้ว จ. ชุมพร ซึ่งเป็นเส้นทางข้ามคาบสมุทรที่มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อเรื่องราวทางการค้าของสุวรรณภูมิ (ศรีศักร วัลลิโภดม, 2563: 28-33)



ภาพที่ 1 แสดงเส้นทางการค้าและการติดต่อทางทะเลระยะแรก
ระหว่างเอเชียตะวันออกเฉียงใต้กับอินเดีย
ที่มา : Kenneth R. Hall. (1985: 30).

ชุมทางการค้าทางไกลทางทะเลสมัยแรกเริ่ม มีคนหลากหลายชาติพันธุ์จากหลายทิศทางพากันเคลื่อนโยกย้ายเข้าไปตั้งหลักแหล่งเพื่อค้าขายแสวงหาความมั่งคั่ง การขยายตัวทางการค้าจากที่เป็นหมู่บ้านกระจัดกระจายบนเส้นทางคมนาคม จึงเกิดเป็นเมืองใหญ่ระดับรัฐ มีศูนย์กลางอยู่ลุ่มน้ำท่าจีน-แม่กลอง ต่อมาจึงตั้งเป็นเมืองอุทองขึ้น ปัจจุบันอยู่ใน จ. สุพรรณบุรี พื้นที่ตอนบนของคาบสมุทรบริเวณปากตะวันตกของลุ่มน้ำเจ้าพระยา ซึ่งอยู่ทะเลจีนใต้เหนืออ่าวไทย และใกล้ทะเลอันดามัน อ่าวเบงกอล มีหลักฐานวิทยาศาสตร์อยู่ในเอกสาร “รายงานการศึกษาดินตะกอนน้ำพารูปพัด (Alluvial fan)” ได้มีการพบคุน้ำคันดินอยู่บนตะกอนที่เกิดจากทางน้ำล้อมรอบพื้นที่ศักดิ์สิทธิ์ ราว 2,000 ปีมาแล้ว แอ่งพื้นที่พิเศษเมืองโบราณอุทอง อำเภออุทอง จังหวัดสุพรรณบุรี (กรมทรัพยากรธรณี, 2559) เมืองใหญ่แห่งนี้มีการปกครองเป็นแบบแผนด้วยการยกย่องหญิงเป็นผู้นำทางศาสนา มีอำนาจเป็นหัวหน้าเผ่าพันธุ์ (Chiefdom) ควบคุมการค้าทางไกลกับบ้านเมืองห่างไกลทาง

ทะเลและทางบก ต่อมาได้ว่าจ้างชาวอินเดียซึ่งเป็นผู้รู้ผู้ชำนาญกิจการต่าง ๆ ทั้งด้านการค้า ศาสนา-การเมือง และศิลปวิทยาการจากอินเดีย ให้เป็นที่ปรึกษาเพื่อเลือกสรรเทคโนโลยีก้าวหน้าใช้ในกิจการบ้านเมือง เป็นการรับเอาวิทยาการทันสมัยต่าง ๆ เพื่อใช้ในการบริหารปกครองและปรับปรุงให้บ้านเมืองมีความเจริญขึ้น แต่ไม่ได้เป็นอาณานิคมของอินเดีย

สุวรรณภูมิ ในหลักฐานจีน

จีนมีความรู้ทางภูมิศาสตร์เกี่ยวกับดินแดนต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเส้นทางการค้าทางบกและทางทะเล ช่วงปลายราชวงศ์ฮั่นยุคแรก โดยผู้สำเร็จราชการแผ่นดินชื่อ หวังหมาง ซึ่งตั้งตนเป็นจักรพรรดิ ส่งคณะทูตเดินทางไปเยือนแคว้นต่าง ๆ ที่อยู่ทางทะเลใต้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ “สุวรรณภูมิ” ตามหลักฐานจีน ได้แต่งทูตมาเจริญไมตรีกับจิ้นหลิน หรือกิมหลิน ซึ่งก็มีความหมายว่า จิ้น หรือกิม แปลว่า ทอง หลิน แปลว่า ดินแดน จิ้นหลิน จึงแปลว่าแดนทอง จีนกล่าวถึงจิ้นหลินครั้งแรกสุดตั้งแต่ราว พ.ศ. 552-565 คณะทูตจีนชุดดังกล่าวได้เขียนบันทึกเกี่ยวกับดินแดนต่าง ๆ ไว้ และเป็นข้อมูลที่ถูกใช้อ้างอิงในสมัยต่อ ๆ มา ในสมัยสามก๊ก จินรู่จี้เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ดีขึ้นอีก เนื่องจากก๊กซุนกวนซึ่งมีอำนาจอยู่ทางภาคใต้ของจีนมีอำนาจเหนือเมืองกวางตุ้ง สนับสนุนการค้าและความสัมพันธ์กับต่างประเทศ ระหว่าง พ.ศ. 788-793 ได้ส่งจู่จี้และคังไถ่ เป็นทูตเดินทางไปพูนนและพำนักอยู่เป็นเวลานาน เมื่อเดินทางกลับได้เขียนรายงานบันทึกเกี่ยวกับบ้านเมืองต่าง ๆ ไว้ (สุจิตต์ วงษ์เทศ, 2562)

ขุมทางการค้าระยะไกล : เส้นทางการค้าโลก

ในเอกสารโบราณของกรีก-โรมัน, อินเดีย, ลังกา, และจีน (ธนิต อยู่โพธิ์, 2510) สุวรรณภูมิเป็นขุมทางการค้าระยะไกลทางทะเลสมุทรรหว่างอินเดียกับจีน โดยมีได้เกี่ยวข้องกับการเผยแผ่ศาสนาไม่ว่าศาสนาพราหมณ์หรือศาสนาพุทธ แต่อย่างใดในเวลานั้น เป็นการค้าที่สร้างความมั่งคั่งให้พ่อค้าผู้เสี่ยงภัยเดินทางไปด้วยกิจกรรมสำคัญเกี่ยวกับการค้าสองอย่าง ได้แก่ (1) การค้าทองแดงกับทองสำริด และ (2) การค้ากับจีน

(1) การค้าทองแดงกับทองสำริด สำริด หรือทองสำริด เป็นโลหะผสมที่เกิดจากทองแดงหลอมเข้ากับแร่ธาตุอื่น เช่น ดีบุกและตะกั่ว สามารถทำเป็นเครื่องมือเครื่องใช้ และเครื่องรางประดับร่างกาย เทคโนโลยีก้าวหน้าขั้นสูงของสุวรรณภูมิเมื่อ 2,500 ปีมาแล้ว ได้แก่ ทองแดงที่หลอมรวมเข้ากับดีบุก เมื่อใช้ดีบุกเป็นส่วนผสมสูงกว่าปกติจะให้สำริดที่หล่อเป็นรูปร่างมีผิวสีทองแวววาวสุกปลั่งตั้งทองคำ จึงเรียกทองสำริด ด้วยเหตุนี้ทั้งโลหะทองแดงและเทคโนโลยีเกี่ยวกับทองสำริด เป็นที่ต้องการของสังคมชนชั้นนำในอินเดียและเครือข่ายการค้ากว้างไกลถึงอาณาจักรกรีกและโรมัน จึงเป็นที่ดึงดูดพ่อค้านักเดินทางไปซื้อหาทองแดงและทองสำริดในสุวรรณภูมิ (Himanshu Prabha Ray, 1989: 42-54.)



ภาพที่ 2 เหรียญทองแดง พบที่ อ. อุ้มทอง จ. สุพรรณบุรี ด้านหนึ่งเป็นรูปอาคารมีหลังคา
อีกด้านหนึ่งทำเป็นรูปเสา 6 ต้น

จากหลักฐานทางโบราณวัตถุอายุ ประมาณ พ.ศ. 200-300 จำนวนมากที่คอคอดกระ ดินแดนสุวรรณภูมิ ตั้งอยู่ระหว่างจีนและอินเดีย พบโบราณวัตถุที่มาจากอินเดีย เมดิเตอร์เรเนียน กรีก โรมัน และจีนสมัยราชวงศ์ เครื่องรางอย่างเครื่องประดับ ทำจากหินหยกสีเขียว พบทั้งที่เมืองอุ้มทองลงไปถึงภาคใต้ของไทย แล้วยังพบอยู่ในบรรดาชุมชนใกล้ทะเลตั้งแต่ใต้หวันลงไปถึงภูมิภาคอุษาคเนย์ แสดงว่า ช่วงเวลานี้มีการเดินทางเลียบชายฝั่ง ไปมาหาสู่ติดต่อแลกเปลี่ยนซื้อขายกับดินแดนใกล้เคียงและไกลอย่างกว้างขวางมากขึ้น

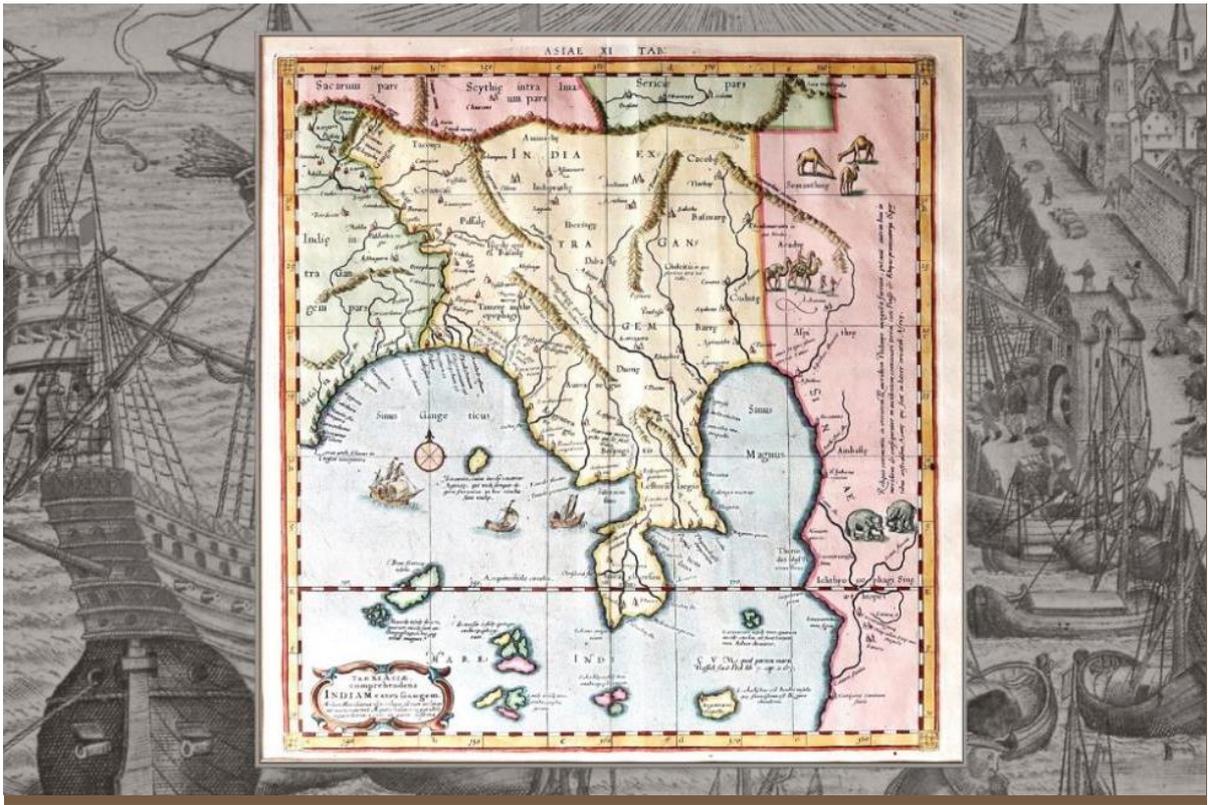
(2) การค้ากับจีน สุวรรณภูมิตั้งอยู่บนเส้นทางคมนาคมทางทะเลสมุทร เกือบกึ่งกลางระหว่างอินเดียกับจีน โดยมีคาบสมุทรยี่ยาวลงทางใต้ ขนาบด้วยทะเลจีนใต้ทางตะวันออก กับทะเลอันดามันทางตะวันตก พ่อค้านักเดินทางเรือจากอินเดียพากันพบปะคนกลางจากจีน แล้วแลกเปลี่ยนซื้อขายสิ่งของซึ่งกันและกัน เพราะยุคสมัยนั้น จีนยังไม่ออกเดินทางติดต่อการค้าทางทะเลด้วยตนเอง แต่มีกลุ่มข่านาญการเดินเรือทะเลสมุทรทำหน้าที่คนกลาง คือ “ชาวน้ำ” หรือชาวมลายู รวบรวมสิ่งของมีค่าจากจีนไปแลกเปลี่ยนซื้อขายกับนักแสวงโชคที่สุวรรณภูมิ (ธิดา สาระยา. 2554.)

การค้าทางไกลระหว่างอินเดียกับจีนผ่านชุมทางสุวรรณภูมิ เป็นพลังกระตุ้นการค้าโลกขยายตัวกว้างขวางต่อไปข้างหน้า ทำให้มีพ่อค้าจากแดนไกลจำนวนมากขึ้นที่เดินทางเข้าสู่ภูมิภาคอุษาคเนย์ บทบาทสำคัญของภูมิภาคนี้ในการค้าโลกก็คือ (1.) เป็นศูนย์กลางการค้าซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้าจากจีนและอินเดียไปจนถึงตะวันออกกลาง (2.) เป็นแหล่งกำเนิดสินค้าและส่งเข้าสู่ตลาด ซึ่งสินค้าพื้นเมืองที่สำคัญ ได้แก่ ของป่า, ดีบุก, ตะกั่ว, ทองแดง, เครื่องเทศ และอาหาร ดังนั้น การขยายตัวของการค้าทำให้เกิดการเชื่อมโยงกันภายใน

ระหว่างรัฐต่างๆ จึงมีการกระจายของวัฒนธรรมไปกว้างขวางกว่าอำนาจทางการเมืองของรัฐ ในขณะเดียวกันก็ทำให้รัฐมีกำลังทั้งทางโภคทรัพย์และกำลังคนเพิ่มขึ้น ที่สามารถพบเห็นสิ่งก่อสร้างขนาดใหญ่ในยุคนั้นสืบมาจนถึงทุกวันนี้

แผนที่แสดงบริเวณ “ดินแดนทอง” อยู่บนผืนแผ่นดินใหญ่ของอุษาคเนย์ที่มีแหลมยื่นลงไปทางใต้ ระหว่างมหาสมุทรทางตะวันตก-ตะวันออก ตรงกับปัจจุบันเป็นดินแดนพม่า, ไทย, มาเลเซีย (ไม่เกี่ยวข้องกับหมู่เกาะ) พิมพ์ครั้งแรก พ.ศ. 2083 (ราว 500 ปีมาแล้ว ตรงกับสมัยอยุธยาตอนต้น) อยู่ในตำราภูมิศาสตร์ Cosmographia ของ เซบาสเตียน มินสเตอร์ (นักภูมิศาสตร์ชาวเยอรมัน) จำลองจากบันทึกของโตเลมี (นักภูมิศาสตร์และดาราศาสตร์ชาวกรีก) ราว 1,800 ปีมาแล้ว (ตรงกับสมัยการค้าทางไกลเริ่มแรกในสุวรรณภูมิ ระหว่าง พ.ศ. 670-693) ส่วนฉบับพิมพ์ครั้งสุดท้ายเมื่อ พ.ศ. 2171 ระบุชัดเจนว่า “ในราชอาณาจักรสยามเป็นที่ตั้งของแผ่นดินทอง ซึ่งเป็นแผ่นดินทองของปโตเลมี... ถัดลงมาคือแหลมทองซึ่งมีภูมิลักษณะเป็นคอคอดยาว”

จากการศึกษาของนายแพทย์บัญชา พงษ์พานิช ได้สรุปในงานเสวนาของสโมสรศิลปวัฒนธรรมเสวนา “พุทธศาสนากับเส้นทางการค้าในสุวรรณภูมิ” ว่า ดินแดนสุวรรณภูมิอยู่ในการรับรู้กันโดยทั่วไปในโลกยุคโบราณ เริ่มจากยุคกรีก ปโตเลมี ชาวกรีก ผู้อาศัยอยู่ที่เมืองท่าอเล็กซานเดียของอียิปต์ นั่งฟังนักเดินเรือเล่าเรื่องการค้าขาย มีการเดินทางไปที่ไหนบ้าง มีจุดสำคัญที่ไหนบ้าง เขาทำการจดชื่อเมืองพร้อมตำแหน่งที่ตั้ง มีพิภพบอกต่อมา เมื่อประมาณพุทธศตวรรษที่ 7 มีการนำไปเขียนตำราภูมิศาสตร์ และถูกนำไปใช้อ้างอิงทั่วทั้งโลก ประมาณพันปีต่อมามีชาวฟลอเรนซ์จากอิตาลี เอาข้อมูลในตำรานี้มาทำเป็นแผนที่ชื่อแผนที่ปโตเลมี ในแผนที่บอกถึงดินแดนที่อยู่ถัดจากอินเดียไปเรียกว่าสุวรรณภูมิ เป็นดินแดนทองอยู่เหนือแหลมมลายูซึ่งตรงกับบริเวณที่เป็นประเทศไทยปัจจุบัน เข้ากับหลักฐานโบราณคดีพบที่เมืองอู่ทอง (อ. อู่ทอง จ. สุพรรณบุรี) ลุ่มน้ำท่าจีน-แม่กลอง กระทั่งพบภายหลังว่าพื้นที่ตรงนี้มีชื่อในจารึกว่า “สุพรรณภูมิ” ซึ่งเป็นคำเดียวกับ “สุวรรณภูมิ” (ว แปลงเป็น พ) แสดงว่าคนลุ่มน้ำท่าจีน-แม่กลองสมัยนั้นมีความทรงจำชื่อสุวรรณภูมิจากพระสงฆ์และนักปราชญ์ราชบัณฑิตรุ่นก่อนๆ บอกเล่าตกทอดสืบต่อกันมานานอกจากชาวตะวันตกจะรับรู้การมีอยู่ของดินแดนสุวรรณภูมิแล้ว ชาวจีนก็รู้จักดินแดนนี้และเรียกว่า จินหลิน



ภาพที่ 3 แผนที่อินเดีย จีน และสุวรรณภูมิ โดยข้อมูลทางภูมิศาสตร์ของทอเลมี (ศตวรรษที่ 2)
วาดใหม่โดย เจอรัลด์ เมอร์เคเตอร์ (Gerard Mercator) (1584 CE)
ที่มา: สุจิตต์ วงษ์เทศ. (2566).

ความสำคัญทางภูมิรัฐศาสตร์และเศรษฐกิจของสุวรรณภูมิ

พัฒนาการของศาสนา การค้า และความเจริญรุ่งเรืองของอินเดียและจีน เป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ดินแดนสุวรรณภูมิ เป็นดินแดนที่มีความเจริญรุ่งเรืองบนเส้นทางการค้าสำคัญของโลกที่เชื่อมอารยธรรมจากตะวันออกและตะวันตกมาตลอดตั้งแต่อดีต ซึ่งความสำคัญทางภูมิรัฐศาสตร์และเศรษฐกิจ มีดังนี้ (1) สุวรรณภูมิเป็นสะพานเชื่อมโลก เต็มไปด้วยของดีมีค่า เช่น บุโรหิตของกษัตริย์จันทรคุป ต่อมาเป็นคนดูแลพระเจ้าอโศกมหาราช บอกว่า ไม้หอมที่ดีต้องไปจากสุวรรณภูมิ หรืออาจารย์ไพนีซึ่งเป็นอาจารย์ของจักรพรรดิโรมัน บอกว่าของดีต้องไปหาที่สุวรรณภูมิ เป็นต้น (2) เมื่อเกิดการเดินทางผ่านไปมา จึงมีการตั้งถิ่นฐาน ทำการค้าขาย และมีการพัฒนาเป็นเมือง เป็นรัฐ และขยายดินแดนจนเกิดเป็นอาณาจักรขึ้น (3) เป็นดินแดนที่มีการแลกเปลี่ยนวิทยาการ เทคโนโลยีต่าง ๆ รวมทั้งเป็นแหล่งการผลิตสินค้าต่างๆ (4) เป็นชุมทางการค้าสำคัญของโลก (5) เป็นอีกแหล่งอารยธรรมหนึ่งของโลก นอกจาก จีน อินเดีย ฯลฯ

เมื่อมีวิทยาการเดินเรือและเทคโนโลยีการต่อเรือที่ก้าวหน้ามากขึ้น ต่อมา สุวรรณภูมิ จึงมีการรวมสุวรรณทวีป ครอบคลุมพื้นที่ ผืนแผ่นดินใหญ่ (Mainland) คือ พม่า ลาว ไทย เขมร เวียดนาม มาเลเซีย สิงคโปร์

หรือ ผืนแผ่นดินคาบสมุทร (Peninsular) คือ คาบสมุทรพม่า คาบสมุทรมลายู และคาบสมุทรอินโดจีน และดินแดนที่เป็นเกาะ (Islands) คือ หมู่เกาะต่างๆ ในมหาสมุทรอินเดีย มหาสมุทรแปซิฟิก และอินโดนีเซีย บรูไน ฟิลิปปินส์ และติมอร์ตะวันออกด้วย ปัจจัยสำคัญที่ทำให้ปลายแหลมทอง บริเวณแหลมมลายูมีการติดต่อกับชาวอินเดียและชาวต่างชาติในสมัยโบราณ คือ (1) เป็นดินแดนที่ตั้งอยู่บนแหลมมลายู ซึ่งมีลักษณะเหมือนแท่งเตี้ยอยู่ตรงกลางของคาบสมุทร ซึ่งเป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญในการคมนาคม การค้า การทหาร (2) ลมมรสุมที่พัดมาจากทิศตะวันตกเฉียงใต้ พัดข้ามมหาสมุทรอินเดียจากเส้นศูนย์สูตร และลมมรสุมทิศตะวันออกเฉียงเหนือ พัดจากตะวันออกเฉียงเหนือผ่านทะเลจีนและข้ามทะเลจีนมาบรรจบกันที่บริเวณปลายแหลมมลายูหรือที่บริเวณช่องแคบมะละกา ทำให้บริเวณนี้กลายเป็นจุดนัดพบของเรือสินค้าจากซีกโลกตะวันตกและซีกโลกตะวันออก เช่น อินเดีย อาหรับ จีน เวียดนาม เป็นต้น รวมทั้งยังเป็นจุดนัดพบของพ่อค้านักเดินเรือชาวต่างชาติและชาวท้องถิ่นเพื่อซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้ากันมานานตั้งแต่สมัยโบราณ (3) มีแหล่งทรัพยากรทางธรรมชาติ คือ มีพืชพันธุ์ไม้เศรษฐกิจและผลผลิตจากป่าที่เป็นที่ต้องการในสมัยโบราณ เช่น ไม้เนื้อหอมต่างๆ หนังสัตว์ เขาสัตว์ ผลผลิตจากทะเล เช่น กระจงเต่า ไข่มุก แร่ธาตุ เช่น ดีบุก ตะกั่ว ทองคำ เป็นต้น จากปัจจัยทั้งสามประการ ส่งผลให้แหลมมลายูมีพัฒนาการเป็นชุมชนหรือเมืองท่าโบราณที่สำคัญในเวลาต่อมา

ย้อนรอยเส้นทางสายไหมทางทะเลและสุวรรณภูมิ

จีนได้พัฒนาการติดต่อกับต่างประเทศแล้วทางทะเลก่อนที่เส้นทางสายไหมทางบกจะเกิดขึ้น โดยเส้นทางสายไหมทางทะเลเป็นเครือข่ายการค้ากับต่างประเทศ โดยเริ่มต้นที่เมืองท่าในภาคตะวันออกของจีน เช่น กวางโจว หนิงปอ หยางโจว เป็นต้น โดยแบ่งออกเป็นสองเส้นทาง คือ เส้นทางทะเลตะวันออก (East China Sea Routes) และ เส้นทางทะเลจีนใต้ (South China Sea Routes)

การค้าเส้นทางการค้าทางเรือของจีนที่เกี่ยวข้องกับสุวรรณภูมิ เป็นเส้นทางทะเลจีนใต้ (South China Sea Routes) ตามบันทึกประวัติศาสตร์พบว่า จีนมีการติดต่อการค้ากับดินแดนสุวรรณภูมิต่อเนื่องลงไปถึงคาบสมุทรมลายูตั้งแต่สมัยราชวงศ์ฮั่น (206-220 ก่อนคริสตกาล) จากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ผ่านอ่าวไทยและทางบก และอีกเส้นทางหนึ่งผ่านช่องแคบมะละกา ไปยังอ่าวเบงกอล เชื่อมโยงจีนกับชายฝั่งมหาสมุทรอินเดีย ซึ่งมีเส้นทางเดินเรือต่อไปยังทะเลแดงในอ่าวเปอร์เซียและทวีปแอฟริกา

ในช่วงคริสต์ศตวรรษที่ 7 อาณาจักรโรมันได้เสื่อมอำนาจลง จักรวรรดิอิสลามเรืองอำนาจขยายอิทธิพลเข้าสู่สเปนและเอเชียกลาง พ่อค้าชาวอาหรับได้สร้างทักษะการเดินทางเรือจนเป็นผู้ควบคุมเส้นทางการเดินเรือ โดยเฉพาะเส้นทางการค้าเครื่องเทศ (Spice Routes) การควบคุมเส้นทางการค้านี้ สามารถทำกำไรได้อย่างมหาศาลและสร้างความมั่งคั่งแก่พ่อค้าชาวอาหรับเป็นอย่างมาก (UNESCO. The Arab Monopoly- The Empire of Islam.) ซึ่งในสมัยโบราณมีเพียงสองแหล่งเท่านั้นที่ผลิตเครื่องเทศ คือ อินเดีย และหมู่เกาะโมลุกกะ

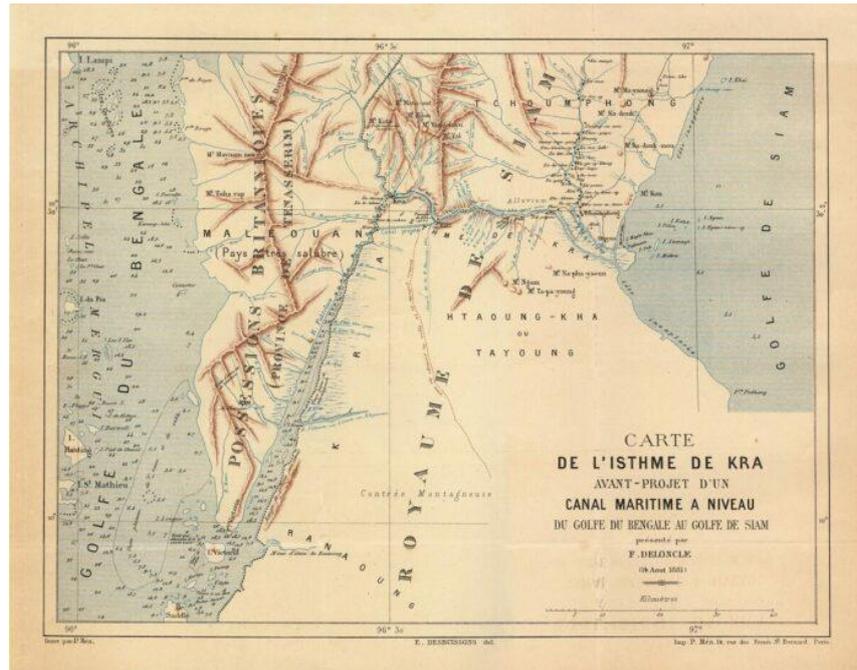
ของอินโดนีเซีย หรือที่ถูกรู้จักว่าหมู่เกาะเครื่องเทศ ซึ่งเครื่องเทศถือเป็นของฟุ่มเฟือย และเป็นที่ต้องการอย่างมากของอาณาจักรโรมันและยุโรป

ในคริสต์ศตวรรษที่ 16 โปรตุเกสกลายเป็นมหาอำนาจการค้าทางทะเลใหม่ต่อจากอาหรับ ได้มีการพัฒนาเทคโนโลยีการต่อเรือก้าวหน้ายิ่งขึ้น สามารถสร้างเรือเดินสมุทรที่คล่องตัวกว่าเรือที่ใช้อยู่ในขณะนั้น ยุโรปสามารถคำนวณเส้นทางได้อย่างแม่นยำ โปรตุเกสได้สร้างเครื่องมือที่ทำให้นักเดินเรือรู้ตำแหน่งเส้นทางของตนได้ และยังสามารถคำนวณตำแหน่งเส้นแวงอย่างคร่าวๆ ได้อีกด้วย ทำให้รู้แผนที่ทวีปแอฟริกาได้ดีขึ้น จนในที่สุดสามารถนำเรือผ่านปลายสุดของทวีปเพื่อเดินทางมายังเอเชียได้ โปรตุเกสได้ใช้วิธีทำสงครามเข้ายึดครองหมู่เกาะเครื่องเทศและผูกขาดการค้า (นิตี เอียวศรีวงศ์. 2555. 78-102.) รวมถึงฮอลันดาและอังกฤษที่เข้ามามีอิทธิพลตามเส้นทางสายไหมนี้ในเวลาต่อมา การแสวงหาประโยชน์จากการผูกขาดการค้า จึงเป็นเหตุให้การค้าในเส้นทางสายไหมซบเซาลง

โครงการแลนด์บริดจ์ สุวรรณภูมิเส้นทางขนส่งประตุการค้าโลก

ในรัชกาลสมเด็จพระนารายณ์มหาราช (ครองราชย์ พ.ศ. 2199-2231) เคยมีพระราชดำริขุดคลองเชื่อมทะเลอ่าวไทยกับทะเลอันดามัน เพื่อรองรับการเดินเรือไปมาระหว่างกรุงศรีอยุธยาและประเทศตะวันตก (โปรตุเกส ฮอลันดา ฝรั่งเศส) แทนที่จะต้องผ่านช่องแคบมะละกา ซึ่งมักถูกโจรสลัดดักปล้น นักเดินเรือก็จะเลี่ยงไปใช้เส้นทางลัดทางบก ข้ามคาบสมุทรมลายู ตรงคอคอดกระ หรือบริเวณใกล้เคียงแทน ต่อมาในรัชสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ ตั้งแต่รัชกาลที่ 3 เรื่อยมาก็มีโครงการขุดคอคอดกระเกือบทุกรัฐกาลแต่ติดขัดด้วยเรื่องเงินทุนไม่เพียงพอ โครงการคลองกระจึงต้องระงับไป

ต่อมาในรัชกาลที่ 9 หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 (พ.ศ. 2482-2488) ยุติลง สยามต้องลงนามในความตกลงสมบูรณแบบ เพื่อเลิกสถานะสงครามกับอังกฤษใน พ.ศ. 2489 โดยเงื่อนไขหนึ่งในข้อตกลงดังกล่าวกำหนดว่า “ห้ามไทยขุดคลองเชื่อมมหาสมุทรอินเดียกับอ่าวไทย หากมิได้รับความยินยอมจากรัฐบาลอังกฤษ” ซึ่งยืนยันความสำคัญของคลองกระต่อแหลมมลายู (ความตกลงสมบูรณแบบนี้ยกเลิกใน พ.ศ. 2493) ต่อมาก็มีการเสนอโครงการอีกหลายครั้ง แต่ด้วยเหตุผลทางด้านความมั่นคงเพราะมีปัญหากการแบ่งแยกดินแดนทางภาคใต้ และเหตุผลทางการเมือง โครงการคอคอดกระจึงอาจไม่มีการดำเนินต่อไป



ภาพที่ 4 แผนที่ต้นแบบ และแผนภูมิคอคอดกระ ฉบับนายเอตลองก์ วิศวกรชาวฝรั่งเศส
ที่ได้รับพระบรมราชานุญาตให้สำรวจคอคอดกระอย่างเป็นทางการใน พ.ศ. 2424
ที่มา: เอกสารสโมสรศิลปวัฒนธรรมเสนา (สุจิตต์ วงษ์เทศ, 2566)

การที่ประเทศไทยมีทำเลที่ตั้งเป็นศูนย์กลางของภูมิภาค มีความได้เปรียบทางยุทธศาสตร์ จึงมีการศึกษาพัฒนาโครงการแลนด์บริดจ์ โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อต้องการให้เป็นประตูการค้า เป็นเส้นทางเดินเรือใหม่ที่จะทำให้การขนส่งและแลกเปลี่ยนสินค้าของประเทศในภูมิภาค และระหว่างทวีปต่าง ๆ ของโลก จากจีน ลาว อินเดีย ไปยังยุโรป หรือสินค้าจากยุโรปมายังภูมิภาคอาเซียนให้เกิดความสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น ที่ปัจจุบันปริมาณเรือผ่านช่องแคบมะละกามีขีดจำกัดในการรองรับ ที่เพิ่มขึ้นตามปริมาณการค้า โครงการแลนด์บริดจ์นี้จะสามารถลดระยะทางและระยะเวลาจาก 9 วัน เหลือ 5 วัน ทำให้ประหยัดต้นทุน และทั้งนี้ การพัฒนาจะมีการควบคู่ไปกับภูมิปัญญาและความหลากหลายของวัฒนธรรมดั้งเดิมของแต่ละพื้นที่ เพื่อเป็นประตูการค้าเชื่อมต่อ EEC GMS จีนตอนใต้ อาเซียน และ BIMSTEC นอกจากนี้ การพัฒนา "แลนด์บริดจ์" จะเป็นส่วนเสริมศักยภาพของท่าเรือแหลมฉบัง (ผู้จัดการออนไลน์, 2563)

เส้นทางสายไหมใหม่ของจีนในอินโดแปซิฟิก

โครงการเส้นทางสายไหมใหม่แห่งศตวรรษที่ 21 หรือโครงการ “Belt and Road Initiative (BRI)” ของจีน เป็นโครงการสร้างเครือข่ายการคมนาคมทางตะวันตกและทางใต้ ทั้งทางบกและทางทะเล เป็นโครงการการพัฒนาระหว่างประเทศขนาดใหญ่ที่มีความสำคัญอย่างมากในมิติทางเศรษฐกิจ ที่เป็นการเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่ง โครงสร้างพื้นฐานและฐานการผลิตของจีนเข้ากับประเทศต่าง ๆ ทำให้การไหลเวียนของทุน การค้า การ

ลงทุน รวมถึงเทคโนโลยีเครื่องตัวมากขึ้น และสามารถพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้าเติบโตได้อย่างก้าวกระโดด เป็นโครงการที่สร้างความหวังใหม่แห่งการพัฒนาให้กับประเทศในกลุ่มอาเซียนและอินโดแปซิฟิก ที่ประกอบไปด้วยประเทศในกลุ่มเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ 11 ประเทศ มี กัมพูชา บรูไน อินโดนีเซีย ลาว มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ เมียนมาร์ ทิมอเลสเตอร์และไทย และกลุ่มเอเชียใต้ 8 ประเทศ มี บังกลาเทศ ภูฏาน อินเดีย มัลดีฟส์ เนปาล ปากีสถาน ศรีลังกา และอัฟกานิสถาน เป็นกลุ่มประเทศที่จะได้ประโยชน์จากการค้าการลงทุนและความช่วยเหลือทางการค้าภายใต้โครงการ BRI เนื่องจากความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์ที่เชื่อมต่อกับจีนและภูมิภาคอื่นๆของโลก การค้าและการลงทุนภายใต้โครงการ BRI ช่วยให้เกิดผลประโยชน์ที่ชัดเจนจากการเติบโตทางเศรษฐกิจโดยการส่งออกสินค้าจากประเทศอินโดแปซิฟิก ช่วยให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศในอินโดแปซิฟิก ในขณะเดียวกันการเติบโตทางเศรษฐกิจของอินโดแปซิฟิกก็ผลักดันให้การส่งออกสินค้าไปยังจีนขยายตัวไปด้วย หรือเป็นการเติบโตทางเศรษฐกิจแบบพึ่งพากันส่งเสริมกันนั่นเอง (ณัฐพรพรรณ อุตมา และคณะ, 2021)



ภาพที่ 5 โครงการวิจัย “นโยบายเศรษฐกิจระหว่างประเทศและบริบทใหม่ของประเทศจีนต่อเศรษฐกิจในภูมิภาคอินโดแปซิฟิก” ที่มา: Gistda. (2023)

ในด้านการค้าอินโดแปซิฟิกยังสามารถเพิ่มประสิทธิภาพได้ด้วยการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจกันเองในภูมิภาคเพื่อให้เกิดความคุ้มค่าในการดำเนินธุรกรรมทางการค้า และยกระดับความสามารถในการแข่งขันทางการค้า เช่น ขยายการค้าแบบพหุภาคีกับประเทศในภูมิภาคเดียวกัน (Intra Indo-pacific trade) เร่งรัดการใช้ประโยชน์จากปัจจัยทางการค้าให้เกิดประสิทธิภาพการค้าสูงสุด และการสร้างคลัสเตอร์การค้าในภูมิภาคเดียวกันเพื่อทำให้เกิดการมีส่วนร่วมในห่วงโซ่การค้า (Value chain participation in trade) และในด้านการลงทุนนั้น ด้วยการปรับรูปแบบของการลงทุน เช่น การสร้าง สนับสนุนและส่งเสริมการลงทุนจากจีนที่เน้นการลงทุนเพื่อแสวงหาทรัพยากรการผลิต (Resource-based investment) การลงทุนเพื่อขยายฐานการค้า (Platform-based investment) และการลงทุนเพื่อแสวงหาความมีประสิทธิภาพการผลิต (Efficiency-based investment) การบูรณาการร่วมระหว่างการค้าและการลงทุนเพื่อการเติบโตทางเศรษฐกิจ (Trade-and-FDI led growth) การปรับปรุงสินค้าที่ใช้ทรัพยากรเข้มข้นเพื่อการส่งออก การยกระดับการผลิตสินค้าที่ใช้ทรัพยากรเข้มข้นเพื่อสร้างฐานการผลิตแบบคลัสเตอร์ในประเทศ การพัฒนาทักษะความรู้และถ่ายทอดเทคโนโลยีจากผู้นำเข้าสินค้าที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงเข้มข้นเพื่อการผลิตในประเทศ การลดต้นทุนการค้าและการลงทุนด้วยการพัฒนาห่วงโซ่การผลิตกับจีน และประเทศที่อยู่ในห่วงโซ่การผลิตเดียวกัน การส่งเสริมประสิทธิภาพแรงงานให้สอดคล้องกับความต้องการแรงงาน

ด้านการลงทุนจากจีนในอินโดแปซิฟิก จะทำให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจในระยะยาวมากกว่าระยะสั้น หรือในระยะเวลา 8-10 ปี แต่ประสิทธิภาพการลงทุนจากจีนต่อการช่วยส่งเสริมเศรษฐกิจ จะขึ้นอยู่กับนโยบายในการดึงดูดการลงทุนจากจีนและนโยบายการใช้ประโยชน์จากปัจจัยทุนของแต่ละประเทศเป็นสำคัญ การแสวงหาเส้นทางลงทุนใหม่ที่สามารถเชื่อมโยง และการปรับตัวต่อการดำเนินธุรกรรมการลงทุน และเพื่อการเพิ่มประสิทธิภาพทางการค้าและการลงทุนในประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคอินโดแปซิฟิกจำเป็นต้องมีการดำเนินนโยบายที่เหมาะสม สำหรับรองรับโครงการดังกล่าว

สรุป

สุวรรณภูมิเป็นชุมทางการค้าสำคัญของโลกที่เชื่อมอารยธรรมจากตะวันออกและตะวันตกมาตลอดตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน บริบทภายใต้การเชื่อมโยงกันของประเทศต่าง ๆ ในโลก พัฒนาการทางเศรษฐกิจ ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีโดยเฉพาะเทคโนโลยีเปลี่ยนโลก (disruptive technology) รวมถึงความสามารถในการวิเคราะห์ความต้องการของผู้บริโภคผ่าน big data ทำให้การผลิตสินค้าจำเป็นต้องมีมูลค่าเพิ่มมากกว่าความต้องการระดับพื้นฐานทั่วไป การรวมตัวของประเทศกลุ่มอาเซียนในดินแดนสุวรรณภูมิ ต้องมีการกำหนดยุทธศาสตร์ร่วมกันในการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจทั้งภายในประเทศและพื้นที่ประเทศเพื่อนบ้าน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ เช่น การพัฒนาพื้นฐานภายในประเทศเพื่อให้เป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างภูมิภาคและเชื่อมต่อกับโครงการพัฒนาเศรษฐกิจขนาดใหญ่ของโลก เช่น Belt and road Initiative และ Indo-Pacific เป็นต้น

อาเซียนเป็นฐานการผลิตและบริการที่มีขนาดใหญ่ และมีแนวโน้มการขยายตัวสูงโดยเฉพาะการขยายตัวของชุมชนเมือง ประกอบกับความสมบูรณ์ของทรัพยากรและพลังงานยุทธศาสตร์ที่สำคัญอีกด้านหนึ่งของอาเซียน คือการรวมกลุ่มเพื่อยกระดับฐานการผลิตและแรงงานขึ้นสู่ระดับสาม (Tertiary Sector) เน้นการเพิ่มมูลค่าและบริการ การบริหารจัดการวางแผนแบบครบวงจร โดยใช้เทคโนโลยีการผลิตและการแปรรูป เพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ ให้เชื่อมโยงกันตามศักยภาพของพื้นที่และประสิทธิภาพของแรงงาน จะช่วยให้ยุทธศาสตร์การรวมกลุ่มเกิดประสิทธิภาพสูงสุด

ดังนั้น ในบริบทของการพัฒนาโลกในศตวรรษที่ 21 ดินแดนสุวรรณภูมิจำเป็นต้องมีการพัฒนาเพื่อยกระดับคุณภาพและมาตรฐานเศรษฐกิจภายในพื้นที่ และพัฒนาความเชื่อมโยงกับจีน อินเดียและประเทศโลกตะวันตกไปพร้อมกัน ทั้งนี้การพัฒนาต้องควบคู่ไปกับภูมิปัญญาและความหลากหลายของวัฒนธรรมดั้งเดิม โดยเน้นการพัฒนาจุดแข็งบนความแตกต่างที่คงความเป็นเอกลักษณ์ของแต่ละพื้นที่ในดินแดนสุวรรณภูมิไว้อย่างเด่นชัด ทั้งหมดนี้จะเป็นปัจจัยสำคัญที่นำไปสู่การรวมกลุ่มอาเซียนบนพื้นฐาน “หนึ่งวิสัยทัศน์ หนึ่งอัตลักษณ์ หนึ่งประชาคม” (One vision, One Identity, One Community) (สุวรรณภูมิ ก้าวต่อไปของอาเซียน)

เอกสารอ้างอิง

- กองบรรณาธิการศิลปวัฒนธรรม. (2557). *เอกสารสโมสรศิลปวัฒนธรรมเสวนา 28* สิงหาคม 2557. สืบค้น: 10/08/2566. จาก: https://www.silpa-mag.com/history/article_77212.
- กรมทรัพยากรธรณี. (2559). *รายงานการศึกษาดินตะกอนน้ำพารูปพัด (Alluvial fan) พื้นที่พิเศษเมืองโบราณอุทอง อำเภอกู่ทอง จังหวัดสุพรรณบุรี*. สำนักงานทรัพยากรธรณี เขต 3 (ปทุมธานี) พ.ศ. 2559.
- กรมศิลปากร. (2531). *โบราณคดีสีคราม*. กรุงเทพฯ : อมรินทร์พริ้นติ้ง กรุ๊ป.
- ณัฐพรพรรณ อุตมา และคณะ. (2564). *สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (สกสว.). โครงการวิจัย นโยบายเศรษฐกิจระหว่างประเทศและบริบทใหม่ของประเทศจีนต่อเศรษฐกิจในภูมิภาคอินโดแปซิฟิก*. สืบค้น: 10/08/2566. จาก: <https://researchcafe.tsri.or.th/belt-and-road-initiative/>.
- ธิดา สาระยา. (2554). *ประวัติศาสตร์มหาสมุทรอินเดีย*. สำนักพิมพ์เมืองโบราณ.
- ผู้จัดการออนไลน์. (2563). *เจาะลึก แลนด์บริดจ์ อภิมาหามกะโปรเจกต์ 1 ล้านล้าน ประตุการค้าใหม่ พลิกโฉมเส้นทางขนส่งโลก*. สืบค้น: 10/08/2566. จาก: <https://mgronline.com/business/detail/966000070670>.
- ธนิต อยู่โพธิ์. (2510). *สุวรรณภูมิ : กรมศิลปากร*. กรุงเทพมหานคร.
- นิธิ เอียวศรีวงศ์. (2561). *โปรตุเกส การเดินเรือ เครื่องเทศ และศรัทธา. วารสารศิลปวัฒนธรรม*. 33(5), สืบค้น: 19/10/2566. จาก: <http://catholichaab.com/main/index.php/research-and-study/2015-10-05-02-39-46/1706-2018-02-12-08-06-00>

- สุจิตต์ วงษ์เทศ. (2566). สุวรรณภูมิ ในหลักฐานจีน. *มติชนสุดสัปดาห์*. ฉบับวันที่ 18 - 24 ตุลาคม 2562. สืบค้น: 10/08/2566. จาก: https://www.matichonweekly.com/column/article_241185
- สุจิตต์ วงษ์เทศ. (2566). สุวรรณภูมิ แผ่นดินใหญ่อุษาคเนย์ ชุมทางการค้า ไม่อาณาจักร. 2 กุมภาพันธ์ 2566. สืบค้น: 10/08/2566. จาก: https://www.silpa-mag.com/history/article_73265.
- ศรีศักร วัลลิโภดม. (2563). อุ้ทองถึงเขาสามแก้ว : เมืองท่าสุวรรณภูมิปากฝั่งทะเลจีน. *วารสารเมืองโบราณ*. 46(1), 28-33.
- Himanshu Prabha Ray. (1989). Early Maritime Contacts Between South and Southeast Asia. *Journal of Southeast Asian Studies*. 20(1), 42-54.
- สุจิตต์ วงษ์เทศ. (2566). สุวรรณภูมิ แผ่นดินใหญ่อุษาคเนย์ ชุมทางการค้า ไม่อาณาจักร. สืบค้น: 10/08/2566. จาก: https://www.silpa-mag.com/history/article_73265.
- Gistda. (2023). Geo-Suvarnabhumi Legacy. Retrived: 10/08/2023. From: <https://suvarnabhumi.gistda.or.th/th/storytelling-expectation-th/>.
- Kenneth R. Hall. (1985). *Maritime Trade and State Development in Early Southeast Asia*. Honolulu: University of Hawaii Press.
- UNESCO. (2023). *The Arab Monopoly- The Empire of Islam*. Retrived: 10/08/2023. From: <https://en.unesco.org/silkroad/knowledge-bank/arab-monopoly>.