

“นโยบายปฏิบัติการตะวันออก” ของอินเดีย กับ “ทางหลวง  
ไตรภาคี” เชื่อมต่ออาเซียนและไทย  
The “Act East Policy” of India and “Trilateral Highway”  
of ASEAN and Thailand Connectivity

อภิรัฐ คำวัง

Aphirat Kamwang

**บทคัดย่อ**

บทความนี้เป็นการศึกษาเชิงคุณภาพทางสังคมศาสตร์ เป็นการสำรวจข้อมูลก่อนเข้าสู่โครงการวิจัย วัตถุประสงค์เพื่อศึกษา (1) พัฒนาการ “นโยบายปฏิบัติการตะวันออก” ของอินเดีย การพัฒนาท้องถิ่นภาคตะวันออกเฉียงเหนือของอินเดีย และชายแดนอินโด-เมียนมาร์ (2) การเชื่อมต่อของอินเดียสู่อาเซียนด้วย “ทางหลวงไตรภาคี” (ความร่วมมือระหว่างอินเดีย เมียนมาร์และไทย) ซึ่งจะเชื่อมต่อจากเมืองโมเรฮีในรัฐมณีปุรมาสู่แม่สอดของไทย ในการศึกษา นี้ ได้รวบรวมข้อมูลข่าวสารจากหน่วยงานภาครัฐและสื่อมวลชนของอินเดีย และการศึกษาภาคสนามระยะสั้นในตลาดชายแดน ผลการศึกษาได้แสดงถึงการเร่งรัดพัฒนาท้องถิ่นของอินเดียควบคู่กับเชื่อมต่อทางกายภาพสู่อาเซียน ด้วยการติดต่อทางถนนที่ถือเป็นเครื่องมือหลักของการพัฒนา มีการนำวัฒนธรรมกับศาสนาพุทธมาเป็นสิ่งเชื่อมโยงทางสังคม มีการคาดการณ์เศรษฐกิจของภูมิภาคตามทางหลวงนี้ว่าจะรุ่งโรจน์ในอนาคต และมีการเสนอให้ท้องถิ่นเข้าไปมีส่วนร่วมต่อการพัฒนา โดยข้อค้นพบในเบื้องต้นนี้จะนำไปเป็นทิศทางสำหรับการศึกษาวิจัยในขั้นต่อไป

**คำสำคัญ :** อินเดีย, อาเซียน-อินเดีย, นโยบายปฏิบัติการตะวันออก, ทางหลวงไตรภาคี, ตลาดชายแดน

**Abstract**

This article is social science in qualitative research. It is data survey in preparation for the research plan. The objective is to study: (1) The progress of the “Act East Policy” of India in particular, rural development in the northeastern of India and along the Indo-Myanmar Border (2) India’s links with ASEAN by way of the “Trilateral Highway” (co-operation between

India, Myanmar and Thailand) which will connect the town of Moreh in Manipur state to Maesot of Thailand. This study is based on data collected from government organizations and mass media of India as well as a short-term field study in frontier markets in these three countries. The results reveal progress in the related regional development projects of India together with physical links with ASEAN, whereby road communications serve as a major tool in this development. Furthermore, Buddhist culture has been introduced as a means to connecting communities socially. It is anticipated that, in the future, the economy will boom regionally, especially along this highway, and the locals have been invited to actively participate in supporting this development. These preliminary findings will be used to direct the research towards its next step.

**Keywords:** India, ASEAN-India, Act East Policy, Trilateral Highway, border markets

## บทนำ

จากความสัมพันธ์ระหว่างอินเดียกับอาเซียนครบรอบ 20 ปี (ปี 1992-2012) ถือได้ว่าเป็นพัฒนาการที่มีความก้าวหน้าอย่างต่อเนื่องของทั้งสองฝ่าย สำหรับอินเดียแล้ว การเจริญสัมพันธ์มิตรดังกล่าวเป็นผลสืบเนื่องมาจากการประกาศดำเนิน “นโยบาย มองตะวันออก” (Look East Policy) เมื่อปี 1991 จากนั้นจึงได้เริ่มเชื่อมต่อความสัมพันธ์กับอาเซียน (ASEAN)<sup>1</sup> อย่างเป็นทางการเมื่อปี 1992

อินเดียอาศัยการเชื่อมต่ออาเซียนในทางกายภาพจากชายแดนภาคตะวันออกเฉียงเหนือของอินเดียที่ติดต่อกับภาคตะวันตกของเมียนมาร์ และขยายการเชื่อมต่อมายังภาคตะวันตกของไทย ด้วยการสร้าง “ทางหลวงไตรภาคี” (Trilateral Highway) อันเป็นความร่วมมือระหว่างอินเดีย เมียนมาร์และไทย คาดการณ์ว่าจะสำเร็จในปี 2016 หรือ 1 ปีหลังจากการเปิดเสรีอาเซียน (ปี 2015) หากประสบความสำเร็จจริง จะทำให้เกิดผลประโยชน์และผลกระทบร่วมกันทั้งด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม และด้านอื่นๆ

<sup>1</sup> อาเซียน (Thai-AEC, 2558) คือ สมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (The Association of Southeast Asian Nations) ก่อตั้งปี 1967 ประกอบด้วยสมาชิก 10 ประเทศ ซึ่งปัจจุบันมีประชากรรวมประมาณ 500 ล้านคน

ในส่วนของไทย “นครแม่สอด” จะกลายเป็นปลายทางของทางหลวงสายนี้ จากการเชื่อมต่อระหว่างเมืองโมเรฮีในรัฐมณีปุระของอินเดียถึงนครแม่สอด และจะทำให้ นครแม่สอดเป็นเมืองการค้าชายแดนคู่ขนานระหว่างอินเดียและเมียนมาร์ ดังนั้น การทำความเข้าใจต่อภาคตะวันออกเฉียงเหนือและนโยบายปฏิบัติการตะวันออกของ อินเดีย จึงมีความสำคัญต่อสังคมไทย ทั้งเพื่อจะเตรียมความพร้อมและรองรับการเชื่อมต่อทางกายภาพจากอินเดียในอนาคตอันใกล้

**วัตถุประสงค์** มุ่งนำเสนอเนื้อหาครอบคลุม 2 ประเด็นหลัก คือ

(1) พัฒนาการของ “นโยบายปฏิบัติการตะวันออก” (Act East Policy) ของอินเดีย หรือเดิมเรียกว่า “นโยบายมองตะวันออก” และเน้นนำเสนอข้อมูลเกี่ยวกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือของอินเดีย

(2) การพัฒนา “ทางหลวงไตรภาคี” ของอินเดียกับการเชื่อมต่อสู่อาเซียน โดยเน้นการวิเคราะห์ผลประโยชน์และผลกระทบของอินเดียและไทยในมิติทางสังคม เศรษฐกิจในเบื้องต้น

**วิธีการศึกษา** เป็นการศึกษาทางสังคมศาสตร์ในเชิงคุณภาพ ซึ่งเป็นผลจากการศึกษาในช่วงนำร่องก่อนเข้าสู่โครงการวิจัย (pre-research) ขอบเขตเน้นการสำรวจ และประมวลข้อมูลพื้นฐาน ใช้ระยะเวลาศึกษาประมาณ 3 ปี ในช่วงปี 2012-2015

การศึกษาแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ (1) การศึกษาเอกสารและการติดตามข้อมูล ข่าวสารด้านนโยบายและความเคลื่อนไหว (2) การศึกษาภาคสนาม เน้นการสำรวจความเป็นเมือง ตลาด ถนน การท่องเที่ยว วัฒนธรรมท้องถิ่น และผู้คน โดยสำรวจพื้นที่เมืองใหญ่ 2 เมือง และตลาดชายแดน 4 พื้นที่ คือ (1) เมืองมัณฑะเลย์ (Mandalay) เมียนมาร์ (2) เมืองอิมพาล (Imphal) รัฐมณีปุระ อินเดีย (3) ชายแดนแม่สอด-เมียวดี คือ ตลาดแม่สอดของไทย และตลาดเมียวดี (Myawaddy) เมียนมาร์ (4) ชายแดนโมเรฮี-ตะมู คือ ตลาดโมเรฮี (Moreh) รัฐมณีปุระ อินเดีย และตลาดตะมู (Tamu) เขตสะกาย (Sagaying) เมียนมาร์ ทั้งนี้ สำรวจพื้นที่ละ 1 ครั้ง เฉพาะแม่สอดได้สำรวจ 3 ครั้ง

### **แนวคิดและนิยาม**

แนวคิดหลักของการศึกษาได้พิจารณาจาก 3 ทศนะ คือ ทศนะแรก เป็นมุมมอง และความหมายของการรวมตัวเป็นภูมิภาค ส่วนทศนะที่สอง เป็นเรื่องภูมิศาสตร์ทางเศรษฐกิจ และทศนะที่สาม เป็นแนวคิดเรื่องการศึกษาผลกระทบที่เกิดจากการสร้างถนน ทั้งสามทศนะสามารถอธิบายดังนี้

### (1) ภูมิภาคนิยม (Regionalism) และภูมิภาคากิวัตน์ (Regionalization)

: หลังจากช่วงทศวรรษ 1960-1970 เป็นต้นมา คำว่า ภูมิภาคนิยม ถูกนำมาใช้วิเคราะห์กันมากในหลายวงการ เป็นที่แพร่หลายในมิติต่างๆ ทั้งเศรษฐกิจ สังคม การเมือง วัฒนธรรม และประวัติศาสตร์ โดยคำว่า ภูมิภาคากิวัตน์ อธิบายได้ว่า เป็นการเติบโตของการรวมตัวทางสังคมในภูมิภาคและใช้กระบวนการปฏิสัมพันธ์ทางสังคมและเศรษฐกิจโดยอ้อม (undirected) ส่วนภูมิภาคนิยมในช่วงแรกๆ อธิบายว่าเป็นการรวมตัวกันอย่างเป็นทางการ (informal) อย่างไรก็ตาม ทั้งสองคำนี้ต่างเป็นกระบวนการของการพึ่งพาอาศัยกันทางเศรษฐกิจ (economic interdependence) ต่อพื้นที่ทางภูมิศาสตร์

สิ่งสำคัญของการขับเคลื่อนเศรษฐกิจแบบภูมิภาคากิวัตน์มาจากตลาด การค้าภาคเอกชน การไหลของทุน การเมือง และการตัดสินใจของบริษัท โดยที่การไหลของทุนจะสร้างแรงกระตุ้นต่อไปในอนาคตจากการรวมตัวกันทางเศรษฐกิจภายในและระหว่างภูมิภาค เช่น ภูมิภาคนิยมในเอเชียแปซิฟิกที่ถูกขับเคลื่อนด้วยความซับซ้อนความสามารถเฉพาะระหว่างประเทศว่าด้วยสิ่งจำเป็นพื้นฐานของตลาด การขนส่ง และเครือข่ายธุรกิจของภูมิภาค ซึ่งภูมิภาคากิวัตน์สามารถขับเคลื่อนได้จากประชาชน การพัฒนาหลายมิติ และเครือข่ายทางสังคมที่ซับซ้อน โดยอาศัยความคิด ทัศนคติทางการเมือง วิถีคิด ต่อพื้นที่ต่างๆ

ภูมิภาคากิวัตน์ในอีกแง่หนึ่งอธิบายถึงเรื่องการอพยพ ตลาด เครือข่ายทางสังคม ซึ่งจะเป็นสิ่งนำไปสู่ปฏิสัมพันธ์ที่เพิ่มขึ้นและการเชื่อมต่อกันของแต่ละประเทศที่มีอยู่เดิม โดยการสร้างการข้ามภูมิภาคอย่างใหม่ อันจะนำไปสู่การพัฒนาเรื่องข้ามพรมแดนแบบต่างๆ เช่น เครือข่ายเชื่อมโยงศูนย์กลางอุตสาหกรรม แต่อย่างไรก็ตาม ความสำคัญของการรวมตัวของภูมิภาคมุ่งเน้นการรวมตัวทางเศรษฐกิจที่ออกแบบโดยรัฐบาล (ภูมิภาคนิยม) เพื่อจะลดหรือเพิ่มข้อกีดกันทางสินค้า บริการ ทุน และประชาชน (Fawcett and Hurrell, 2003: 38-43)

พรมแดน (border) ของภูมิภาค สามารถแบ่งออกได้เป็น 3 รูปแบบคือ (1) พรมแดนทางการรับรู้ (cognitive borders) ทำให้เกิดพวกเรากับพวกเขา (2) พรมแดนทางกายภาพ ทำให้เกิดภายในกับภายนอก (3) พรมแดนทางเศรษฐกิจ ทำให้เกิดสมาชิกกับไม่ใช่สมาชิก ซึ่งทำให้เกิดการเปิดการตกลงการค้าของภูมิภาค ทั้งแบบทวิภาคและพหุภาคี (Baylis et al., 2011: 430) นอกจากนี้ ยังทำให้เกิดภูมิภาค

ขนาดเล็ก (micro-region) และขนาดใหญ่ (macro-region) เป็นเครือข่ายของธุรกรรมและความร่วมมือข้ามพรมแดนรัฐชาติ ซึ่งเป็นทั้งการสร้างทางเลือกที่ดี หรือเป็นคู่ขนานของรัฐ (ภูมิภาคนิยม) (Söderbaum and Taylor cited in Tavares, R., 2004) ทั้งสองขนาดนี้มีความเป็นไปได้ว่า จะเป็นส่วนประกอบ หรือตอบสนอง หรือคู่ขนานกับความสัมพันธ์ของโลกาภิวัตน์ (globalization) เนื่องจากการรวมกลุ่มในภูมิภาคจะทำให้เกิดผู้นำที่หลากหลายในโลก การขับเคลื่อนจะส่งเสริมทางเลือกใหม่หรือรูปแบบของกิจการที่หลากหลายเช่นกัน (Kacowicz, 1998)

ความร่วมมือของภูมิภาคเกิดขึ้นได้หลายระดับ ทั้งระดับภูมิภาค (regional) ข้ามภูมิภาค (cross regional) และระหว่างภูมิภาค (international regional) เฉพาะความร่วมมือระหว่างภูมิภาค (Tavares, R., op.cit) เป็นการรวมกลุ่มที่จะสร้างการเชื่อมต่อของประเทศที่อยู่ในภูมิภาคเดียวกันเพื่อพึ่งพาอาศัยกัน โดยทุกประเทศในภูมิภาคจะขับเคลื่อนกิจกรรมภายในภูมิภาคอย่างมีนัยสำคัญที่จะมุ่งสู่นโยบายการต่างประเทศ ระบบย่อยของภูมิภาคเป็นลักษณะกลุ่มภายใต้ความใกล้ชิดทางภูมิศาสตร์ เป็นความสัมพันธ์ทางภูมิภาค เพื่อจะร่วมกันสร้างความมั่นคง ความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจ ความสัมพันธ์ทางการเมือง

**(2) ภูมิศาสตร์ทางเศรษฐกิจ (Economic Geography) :** ตั้งแต่ราวทศวรรษ 1970 เป็นต้นมา ในวงเศรษฐศาสตร์ได้กล่าวถึงภูมิศาสตร์ทางเศรษฐกิจกันมากขึ้น จนถึงทศวรรษ 1990 หลายสำนักได้มีการเสนอแนวคิดภูมิศาสตร์เศรษฐกิจใหม่ (New Economic Geography – NEG) อันเป็นการมุ่งเน้นเกี่ยวกับความแตกต่างทางเศรษฐกิจ ความเป็นลักษณะเฉพาะ และความไม่เหมือนกันที่ข้ามมิติทางสถานที่ การเมือง วัฒนธรรม สังคม มิติของประวัติศาสตร์อุตสาหกรรมและการพัฒนาภูมิภาค (Aoyama et al., 2011: 7) ทำให้ภูมิศาสตร์ทางเศรษฐกิจได้กลายมาเป็นส่วนสำคัญประการหนึ่งที่เกี่ยวข้องการปะทะกัน เศรษฐกิจโลกแท้จริง (real-world economies) (Krugman, 1991) โดยจะช่วยลดต้นทุนทั้งการคมนาคมขนส่งและการสื่อสาร โดยประเทศที่อยู่ใกล้กันเป็นตัวหลักในการกำหนดทิศทางของการค้า (Mauro et al., 2008: 17-18)

ส่วนความสามารถที่จะเข้าถึงตลาดนั้น แต่ละประเทศเข้าถึงตลาดได้แตกต่างกัน ส่งผลทำให้ได้ผลประโยชน์ที่มากกว่าหรือน้อยกว่า และทำให้การรวมกลุ่มจะมีอิทธิพล โนมิน่าวเพื่อต่อสู้ข้อกีดกันทางการค้าในการค้าระดับกลาง แต่สำหรับท้องถิ่นที่มีต้นทุนทางการค้าที่ต่ำ จะได้เป็นตัวหลักของการขับเคลื่อนในการแข่งขันทางตลาด การส่งออก

ภายในกลุ่มจะสามารถลดต้นทุนที่ต่ำลงได้ ขณะเดียวกันการลดต้นทุนการขนส่งจะเป็นทางเลือกให้กับภูมิภาค และการเคลื่อนย้ายแรงงานข้ามภูมิภาคจะเกิดขึ้นจากภูมิภาคหนึ่งไปยังภูมิภาคอื่นที่สามารถรองรับการตลาดได้ เป็นปฏิสัมพันธ์ของการอพยพข้ามภูมิภาค นานาชาติ (interregional migration) เป็นผลพวงที่มาจากความร่วมมือกันทางเศรษฐกิจ ทำให้มีอิทธิพลต่อกระบวนการและเป็นพลวัตรทางเศรษฐกิจ จนทำให้เกิดการแข่งขัน การตลาดของผลิตภัณฑ์และราคา การเคลื่อนย้ายแรงงานข้ามภูมิภาค เพราะแรงงานจะพิจารณาความเป็นไปได้และความพึงพอใจ นั้นจะทำให้แรงงานภาคเกษตรกรรมย้ายสู่ภาคอุตสาหกรรม อันมีเหตุผลมาจากรายได้ที่แตกต่างกันระหว่างชนบทกับอุตสาหกรรม (Krugman and Venables cited in Ascani et al., 2012)

**(3) ถนน :** การสร้างถนนได้กลายเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาภายในประเทศ และระหว่างประเทศ ทำให้เกิดผลกระทบที่มีความซับซ้อนมากมาย ถนนเป็นสิ่งที่ช่วยบรรเทาภาวะความยากจน พร้อมกับการส่งเสริมการพัฒนาสังคมเศรษฐกิจ (social-economic development) ซึ่งมีผลกระทบต่อชีวิตมนุษย์ในหลายด้าน โดยทั่วไปจะศึกษาผลกระทบในด้านเศรษฐกิจหรือด้านสิ่งแวดล้อมเป็นการเฉพาะ (Zhou, Y., 2014) แต่ในการศึกษารูปแบบใหม่ จะเป็นการศึกษาจากถนน เรียกว่า “Roadology” (ในภาษาไทย มีการใช้คำว่า “ถนนวิทยา” (ชยันต์ วรรณระภูติ, 2557: 146)) เป็นการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับถนน ได้แก่ การเคลื่อนย้าย การเข้าถึง การเชื่อมต่อ โลกาภิวัตน์ ความทันสมัย (modernization)

ดังนั้น การเชื่อมต่อทางทิศตะวันออกของอินเดีย หรือการเชื่อมต่ออาเซียนของอินเดีย โดยอินเดียได้อาศัยถนนเป็นเครื่องมือสำคัญประการหนึ่งเพื่อเป็นสิ่งเชื่อมต่อทางกายภาพ เป็นการอาศัยความร่วมมือของภูมิภาคและระหว่างภูมิภาค อันเป็นผลมาจากกระบวนการของภูมิภาคนิยมและ/หรือภูมิภาคาคาภิวัตน์ในรูปแบบกลุ่มทางเศรษฐกิจ ซึ่งประกอบด้วยหลายกลุ่มซ้อนกัน เพื่อจะมุ่งผลักดันให้เกิดผลสำเร็จในการสร้างการคมนาคมและการเชื่อมต่อเมืองใหญ่ที่เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของแต่ละประเทศ เข้าด้วยกัน เมืองใหญ่จะถูกซ้อนด้วยการเชื่อมต่อกับหลายกลุ่มเศรษฐกิจและหลายระดับ โดยเริ่มต้นจากประเทศใหญ่ ดังเช่นในกรณีศึกษาครั้งนี้คือ อินเดียกับการสร้างทางออกจากท้องถิ่นให้ไปสู่อีกท้องถิ่นหนึ่งในประเทศเพื่อนบ้านโดยมีการตกลงกันรูปแบบและระดับต่างๆ

## ผลการศึกษา

ผลจากการศึกษาได้แบ่งเนื้อหาออกเป็น 5 ส่วนหลัก คือ (1) ข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับอินเดียและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (2) อินเดียกับอาเซียน และพัฒนาการของนโยบายปฏิบัติการตะวันออกของอินเดีย (3) การเชื่อมต่อด้วยทางหลวงไตรภาคีของอินเดีย เข้าสู่เมียนมาร์ (4) สังคมเศรษฐกิจอินเดียกับชายแดนอินโด-เมียนมาร์ (5) ทางหลวงไตรภาคีกับไทยและแม่สอด โดยมีรายละเอียดดังนี้

### ส่วนที่ 1 ข้อมูลพื้นฐานภาคตะวันออกเฉียงเหนือของอินเดีย

อินเดียในปี 2011 มีประชากร 1,210 ล้านคน เป็นประเทศที่มีประชากรมากเป็นอันดับที่สอง และเป็นประเทศประชาธิปไตยที่มีประชากรมากที่สุดในโลก สังคมอินเดียเป็นพหุสังคมวัฒนธรรม (multicultural society) ที่มีความหลากหลายทางเชื้อชาติ ศาสนา ภาษาและวัฒนธรรม เฉพาะศาสนา ส่วนใหญ่นับถือศาสนาฮินดูร้อยละ 80.5 ศาสนาอิสลามร้อยละ 13.4 ศาสนาคริสต์ร้อยละ 2.3 และอื่นๆ ในด้านภาษา ใช้นโยบายแบ่งเขตการปกครองส่วนท้องถิ่นด้วยพื้นฐานทางภาษา (linguistic state policy) แต่ละรัฐมีภาษาประจำรัฐ (state official language) ปัจจุบันมีภาษาราชการ 22 ภาษา รัฐบาลกลางใช้ภาษาฮินดี (Hindi) เป็นภาษาราชการ (The Registrar General & Census Commissioner, India, 2011)

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือของอินเดีย<sup>2</sup> ตั้งแต่ปี 2002 เป็นท้องถิ่นที่ประกอบด้วย 8 รัฐ<sup>3</sup> มีพื้นที่ร้อยละ 7.9 ของประเทศ ลักษณะภูมิประเทศส่วนใหญ่ร้อยละ 70 เป็นภูเขา และถือเป็นท้องถิ่นที่ถูกแยกออกจากแผ่นดินหลัก (mainland) ของอินเดีย โดยมีจุดคอไก่ (chicken's neck) ที่เมืองสิลีกูรี (Siliguri) รัฐเบงกอลตะวันตก เป็นพื้นที่ที่กั้นระหว่างเนปาลกับบังกลาเทศ กว้าง 21 กิโลเมตร เส้นทางบังคับให้เข้าออกด้วยทางบกต้องผ่านจุดดังกล่าว (NEDFi., 2012)

ในปี 2011 ท้องถิ่นนี้มีประชากรกว่า 45 ล้านคน หรือร้อยละ 3.8 ของประเทศ ประกอบไปด้วยกลุ่มชาติพันธุ์กว่า 220 กลุ่ม (Hazarika, S., 2014) แต่เดิมมีเพียง 3 รัฐ คือ รัฐอัสสัม (Assam) รัฐมณีปุระ รัฐตรีปุระ (Tripura) ซึ่งเคยเป็นอาณาจักรที่รุ่งเรือง

<sup>2</sup> หรือนิยมเรียกว่า ภาคตะวันออกเฉียงเหนือของหิมาลัยของอินเดีย (North Eastern Himalayan Region of India)

<sup>3</sup> ตั้งแต่ปี 2014 อินเดียแบ่งเขตการปกครองส่วนท้องถิ่น ประกอบด้วย 29 รัฐ (State) กับ 7 ดินแดนสหภาพ (Union Territory) มีกรุงเดลีหรือนิวเดลีเป็นเมืองหลวงของประเทศ เฉพาะภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เดิมประกอบด้วย 7 รัฐ เรียกว่า “Seven Sister States” (รัฐแห่งน้องสาวทั้งเจ็ด) คือ รัฐอัสสัม รัฐมณีปุระ รัฐตรีปุระ รัฐนากาแลนด์ รัฐมิโซรัม รัฐอรุณาจัลประเทศ รัฐเมฆาลัย จากนั้นในปี 2002 ได้ผนวกรัฐสิกขิม ทำให้รวมเป็น 8 รัฐ

ในอดีต ส่วนรัฐใหม่เป็นการแบ่งเขตในช่วงกึ่งศตวรรษที่ผ่านมา คือ รัฐนากาแลนด์ (Nagaland) ปี 1963 รัฐเมฆาลัย (Meghalaya) ปี 1972 รัฐมิโซรัม (Mizoram) และ รัฐออรุณาจัลประเทศ (Arunachal Pradesh) ปี 1986 แต่ละรัฐมีกลุ่มชาติพันธุ์ที่แตกต่างกัน แม้ว่าประชากรส่วนใหญ่ของอินเดียจะนับถือศาสนาฮินดู แต่ประชากรส่วนใหญ่ในรัฐนากาแลนด์ รัฐเมฆาลัยและรัฐมิโซรัมนับถือศาสนาคริสต์ ขณะที่บางส่วนในรัฐสิกขิม (Sikkim) รัฐออรุณาจัลประเทศและรัฐมิโซรัมนับถือศาสนาพุทธ (The Registrar General & Census Commissioner, op.cit)

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ชนบท เศรษฐกิจของท้องถิ่นเป็นภาคเกษตรกรรม เช่น ปลูกข้าว ผลผลิตทางการเกษตรส่วนใหญ่เน้นบริโภคภายในท้องถิ่น และเป็นผลิตผลขั้นพื้นฐานที่ไม่ได้สร้างมูลค่าเพิ่ม และเนื่องจากพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นภูเขา ทำให้สินค้าเกษตรผลิตได้ร้อยละ 1.5 ของประเทศ จึงไม่เพียงพอต่อการบริโภคภายในท้องถิ่น จำต้องนำสินค้าประเภทอาหารจากท้องถิ่นอื่นเข้าไปทดแทนกว่าร้อยละ 70 (NEDFi., op.cit) แต่ขณะเดียวกัน ท้องถิ่นนี้เป็นแหล่งปลูกชาและเป็นอุตสาหกรรมใบชาที่มีชื่อเสียงระดับโลก คือ ชาอัสสัมของรัฐอัสสัม และชาดาร์จีลิงของรัฐสิกขิม

จากการศึกษาสังคมวัฒนธรรมของท้องถิ่นนี้ พบว่า เป็นท้องถิ่นที่ประกอบไปด้วยสังคมย่อยของกลุ่มชาติพันธุ์ที่หลากหลายและมีอัตลักษณ์เฉพาะ เช่น ชาวอัสสัม (Assameses) หรือเดิมเรียกว่าชาวอาหม (Ahoms) เป็นกลุ่มชาติพันธุ์หลักของรัฐอัสสัม ชาวเมเต (Meiteis) เป็นกลุ่มชาติพันธุ์หลักของรัฐมณีปุระ ชาวนากา (Nagas) เป็นกลุ่มชาติพันธุ์หลักของรัฐนากาแลนด์ เป็นต้น เป็นสังคมเกษตรกรรมที่ปลูกข้าว ทำไร่ทำสวน ซึ่งเป็นสังคมแบบ *ในน้ำมีปลา ในนามีข้าว* และ *กินข้าวกินปลา* อาหารพื้นบ้านมีลักษณะเฉพาะ ตัวอย่างเช่นการนำปลาและหน่อไม้มาถนอมอาหาร ได้แก่ ปลาแห้ง ปลาไร่ หน่อไม้ดอง โดยมักจะไม่มีปรากฏในท้องถิ่นอื่นของอินเดีย แต่กลับพบอาหารที่มีลักษณะคล้ายคลึงกันในสังคมวัฒนธรรมท้องถิ่นทางทิศตะวันออกของอินเดีย เช่น เมียนมาร์ ไทย ลาว กัมพูชา

สำหรับการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ นั้น รัฐบาลกลาง (Central Government) เริ่มให้สนับสนุนอย่างเป็นทางการเป็นรูปธรรมตั้งแต่สมัยอดีตนายกรัฐมนตรี เอช.ดี. เดว กาวดา (H.D. Deve Gowda) ด้วยการประกาศนโยบาย “New Initiatives for North Eastern Region” (“ริเริ่มใหม่เพื่อภาคตะวันออกเฉียงเหนือ”) เดือนตุลาคม 1996 เพื่อที่จะให้เกิดการขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจในท้องถิ่นนี้ จากนั้นตั้งแต่ปี 1998 เริ่มจัดสรร

งบประมาณประจำปีให้อย่างน้อยร้อยละ 10 เพื่อการพัฒนาดังกล่าวเป็นการเฉพาะ (NLCPR, [n.d.]) ต่อมาปี 2001 ได้จัดตั้งกรมพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และปี 2004 ได้ยกระดับเป็นกระทรวงการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ แต่อย่างไรก็ตาม การพัฒนาดังกล่าวยังไม่ค่อยจะสัมฤทธิ์ผลเท่าที่ควร เนื่องจากท้องถิ่นนี้อยู่ห่างไกลจากศูนย์กลาง การปกครองและเศรษฐกิจหลักของประเทศ ซึ่งการที่ท้องถิ่นตั้งอยู่อีกฟากหนึ่งของ บังกลาเทศ (เบงกอลตะวันตกเดิม<sup>4</sup>) ทำให้ถูกเปรียบเปรยว่า “on the map, but off the mind” (ใกล้ตัว แต่ไกลใจ<sup>5</sup>) (Bhatia, R., 2009)

อินเดียเป็นประเทศในภูมิภาคเอเชียใต้ (South Asia) มีพรมแดนติดกับประเทศเพื่อนบ้าน 7 ประเทศ คือ ปากีสถาน อัฟกานิสถาน จีน เนปาล ภูฏาน บังกลาเทศ เมียนมาร์ รวมระยะทาง 15,106.7 กิโลเมตร (MHA, [n.d.]) เฉพาะภาคตะวันออกเฉียงเหนือเป็นท้องถิ่นที่ถูกโอบล้อมด้วยนานาชาติ (inter-locking) 5 ประเทศ ระยะทาง 5,437.15 กิโลเมตร<sup>6</sup> หรือร้อยละ 98 ของท้องถิ่นนี้ (MoDONER, [n.d.]) โดยอินเดียเปิดด่านชายแดนทั้งสิ้นประเทศในท้องถิ่นนี้รวม 42 ด่าน และเฉพาะชายแดนที่ติดต่อกับเมียนมาร์ คือ ชายแดนอินโด-เมียนมาร์ (Indo-Myanmar Border) มีระยะทาง 1,643 กิโลเมตร ครอบคลุม 4 รัฐของอินเดีย คือ รัฐอรุณาจัลประเทศ รัฐนากาแลนด์ รัฐมณีปุร์ และรัฐมิโซรัม (Meshram, P.R., [n.d.]) แต่รัฐตรีปุระอยู่ห่างจากเมืองโกลกัตตา รัฐเบงกอลตะวันตก 1,650 กิโลเมตร และอยู่ห่างจากกรุงเดลี 2,637 กิโลเมตร การเดินทางต้องอ้อมบังกลาเทศ ผ่านรัฐอัสสัมกับรัฐเบงกอลตะวันตก (จุดคอไก่) หากสามารถตัดผ่านบังกลาเทศได้ จะย่นระยะทางไปเมืองโกลกัตตาเหลือ 350 กิโลเมตร ขณะที่รัฐมิโซรัมถูกขนานนามว่าเป็นแชนด์วิชที่ถูกขนาบด้วยบังกลาเทศในทางทิศตะวันตกและเมียนมาร์ในทางทิศตะวันออกกับทิศใต้ (IANS, 2014)

จากสภาพดังกล่าว อินเดียจึงพยายามที่จะสร้างประตูทางออกให้กับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ให้กลายเป็นประตูสู่ “ตะวันออก” ของอินเดีย ด้วยการเชื่อมต่อบังกลาเทศกับเมียนมาร์ ประเทศเพื่อนบ้านที่มีทางออกทางทะเล เช่น เชื่อมต่อ

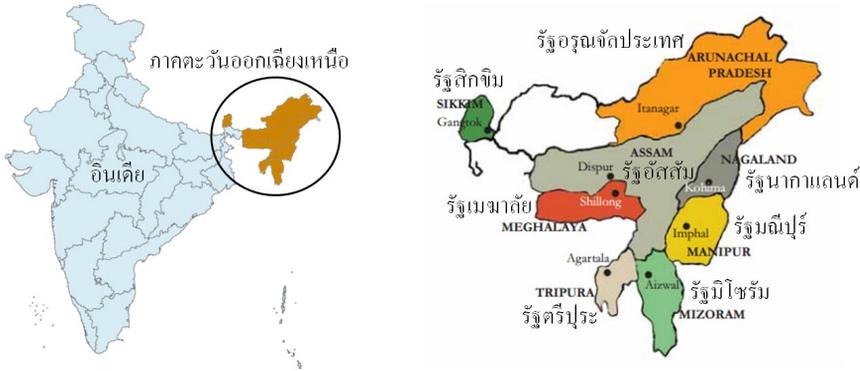
<sup>4</sup> เบงกอลดั้งเดิมเป็นส่วนหนึ่งของอนุทวีปอินเดีย แบ่งเป็น 2 ส่วน คือ เบงกอลตะวันตก ปัจจุบันคือรัฐเบงกอลตะวันตกของอินเดีย และเบงกอลตะวันออก ปัจจุบันคือบังกลาเทศ สืบเนื่องจากการแบ่งแยกประเทศอินเดีย-ปากีสถาน ปี 1947 เบงกอลตะวันออกเป็นส่วนหนึ่งของปากีสถาน คือ ปากีสถานตะวันออก ต่อมา ปี 1971 แยกตัวออกเป็นประเทศใหม่

<sup>5</sup> ความหมายเชิงอุปมา แม้ว่าจะเป็นส่วนหนึ่งบนแผนที่ในประเทศเดียวกัน แต่กลับห่างไกลจากการรับรู้ของผู้คนทั่วไป

<sup>6</sup> ราว 1 ใน 3 ของพรมแดนทั้งหมดของอินเดีย

<sup>7</sup> เป็นรัฐที่ตั้งอยู่ทางตอนใต้ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยถูกล้อมรอบด้วยบังกลาเทศ ร้อยละ 84

บังกลาเทศด้วยเส้นทางบก เพื่อลดระยะทางจากรัฐตรีปุระไปรัฐเบงกอลตะวันตก เชื่อมต่อกับเมียนมาร์ด้วยการก่อสร้างโครงการคมนาคมขนาดใหญ่ เพื่อเชื่อมต่ออาเซียน จากชายแดนอินโด-เมียนมาร์ จะทำให้เกิดการข้ามภูมิภาค เป็นต้น



ภาพ ๑ แผนที่อินเดียและภาคตะวันออกเฉียงเหนือของอินเดีย (๘ รัฐ)  
ที่มา : (๑) MEA๑, [n.d.] (๒) North Eastern Council, [n.d.]

ส่วนที่ 2 อินเดียกับอาเซียน : จาก “นโยบายมองตะวันออก” ถึง “นโยบายปฏิบัติการตะวันออก”

จุดเริ่มต้น “นโยบายมองตะวันออก” เมื่อปี 1991 อดีตนายกรัฐมนตรี พี.วี. นรซิมฮา ราว (P.V. Narasimha Rao) ได้ริเริ่มการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ โดยใช้แนวคิด “นโยบายมองตะวันออก” เพื่อจะส่งเสริมนโยบายการต่างประเทศของอินเดีย กับอาเซียน ถือเป็นจุดแหลมคมสำหรับนโยบายการต่างประเทศของอินเดีย (Saikia, H., 2014) ขณะเดียวกัน ภายในอินเดียเองยังถือได้ว่าเป็นการเร่งรัดพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เพื่อให้เป็นจุดยุทธศาสตร์ทางกายภาพที่จะเชื่อมต่ออาเซียน โดยอาศัย เมียนมาร์เป็นสะพานเชื่อมต่อ อินเดียจึงเข้าไปลงทุนพัฒนาเส้นทางการคมนาคมให้กับ เมียนมาร์ตามเส้นทางของอินเดีย ถือเป็น การเชื่อมความสัมพันธ์กับเมียนมาร์ให้มากขึ้น หลังทศวรรษ 1990 ดังนั้น นโยบายดังกล่าวจึงเป็นยุทธศาสตร์การพัฒนาอินเดีย ที่มุ่งความสำคัญต่อภาคตะวันออกเฉียงเหนือควบคู่กับการเชื่อมต่อระหว่างภูมิภาค คืออาเซียนในอนาคต

<sup>๑</sup> รัฐบาลอินเดีย อดีตนายกรัฐมนตรี ยาวาหะลาล เนห์รู (Jawaharlal Nehru) พรรคคองเกรส (Congress)

รัฐบาลอินเดียบอกกับเมียนมาร์ เคยลงนามความตกลงสัมพันธไมตรี (Treaty of Friendship) เมื่อปี 1951<sup>9</sup> และเริ่มเปิดการค้าชายแดนอินโด-เมียนมาร์เมื่อวันที่ 7 กรกฎาคม 1951 แต่ทั้งสองประเทศแทบจะไม่ได้สานต่อการพัฒนาชายแดนนานถึง 4 ทศวรรษเศษ กระทั่ง เมื่อวันที่ 21 มกราคม 1994 จึงได้กลับมาร่วมมือพัฒนาโครงการเพื่อการเชื่อมต่อและการค้าอีกเป็นระลอกใหม่ จากนั้น จึงได้เริ่มประสานความร่วมมือกัน เมื่อวันที่ 12 เมษายน 1995 ซึ่งส่งผลให้เกิดการจัดการค้าชายแดนที่โมเรอ์ รัฐมิโซรัม เป็นด่านหลัก ต่อมาปี 2004 เปิดด่านโซวคาธาร์ (Zowkhathar) รัฐมิโซรัม โดยกำหนดรายการสินค้าผ่านแดน 40 รายการ เรียกเก็บภาษีร้อยละ 5 (Epa, M.1, [n.d.]) แม้ว่าอินเดียเป็นผู้นำเข้าสินค้าจากเมียนมาร์เป็นลำดับที่ 2 และเป็นผู้ลงทุนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและพลังงานรายใหญ่อีกรายหนึ่งในเมียนมาร์ก็ตาม (Saikia, H., 2014) แต่การนำเข้าและการส่งออกกระหว่างทั้งสองประเทศมาจากการค้ารูปแบบปกติหรือทางทะเล อินเดียแทบจะยังไม่ได้ใช้ประโยชน์จากพรมแดนที่มีระยะทางยาวถึง 1,643 กิโลเมตรร่วมกับเมียนมาร์ ทำให้มูลค่าจากการค้าที่ชายแดนอินโด-เมียนมาร์มีไม่มากนัก (De, Prabir, 2013)

จากการที่อินเดียมุ่งเน้น “นโยบายมองตะวันออก” ตั้งแต่ปี 1991 ทำให้เกิดจุดเริ่มต้นความสัมพันธ์ต่ออาเซียนในปี 1992 โดยอินเดียได้เข้าร่วมในฐานะคู่เจรจาเฉพาะ (sectoral dialogue partner) ต่อมาปี 1996 ได้ยกฐานะเป็นคู่เจรจาอย่างสมบูรณ์ (full dialogue partnership) และปี 2002 พัฒนาความสัมพันธ์สู่ระดับการประชุมสุดยอด (Summit-level partnership) ถือเป็นความก้าวหน้าของความสัมพันธ์ระหว่างอินเดียบอกอาเซียนในวาระครบรอบปีที่ 10 (ปี 1992-2002)

ขณะเดียวกัน อินเดียยังเข้าร่วมการจัดตั้ง “ความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ” (BIMTEC)<sup>9</sup> ปี 1997 เป็นการเชื่อมนโยบายมองตะวันออกดังกล่าวในฐานะภูมิภาคเอเชียใต้ต่อภูมิภาคอาเซียน โดยเฉพาะไทยกับเมียนมาร์ และต่อเนื่องในปี 2000 อินเดียเข้าร่วมการจัดตั้ง “ความร่วมมือลุ่มแม่โขง-คองคา” (MGC)<sup>10</sup> เป็นความร่วมมือเฉพาะกับ 5 ประเทศในอาเซียน รวมทั้งไทยและเมียนมาร์

<sup>9</sup> BIMSTEC มาจาก Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation เดิมคือ BIST-EC ปัจจุบันประกอบด้วยสมาชิก 7 ประเทศ คือ บังกลาเทศ ภูฏาน อินเดีย เมียนมาร์ เนปาล ศรีลังกา ไทย

<sup>10</sup> MGC ย่อมาจาก Mekong Ganga Cooperation ประกอบด้วยสมาชิก 6 ประเทศ คือ ไทย เมียนมาร์ ลาว กัมพูชา เวียดนาม อินเดีย

ความต่อเนื่องในการเชื่อมต่อทางกายภาพของอินเดียเริ่มมีความชัดเจนและเป็นรูปธรรมมากยิ่งขึ้นจากการดำเนินโครงการคมนาคมขนส่งขนาดใหญ่ 2 โครงการในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างของอินเดียกับภาคตะวันตกของเมียนมาร์<sup>11</sup> คือ

(1) โครงการคมนาคมขนส่งหลายรูปแบบคาลาดาน (Kaladan Multi-Modal Transit Transport Project - KMTTP) เป็นความร่วมมือทวิภาคีระหว่างอินเดียกับเมียนมาร์ ลงนามในเดือนเมษายน 2008 และคาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2016 เพื่อเชื่อมต่อรัฐมิโซรัมของอินเดียสู่รัฐฉิน (Chin) กับรัฐยะไข่ (Rakine) ของเมียนมาร์ โดยอินเดียเข้าไปลงทุนพัฒนาท่าเรือซิตตเว (Sittwe) ในรัฐยะไข่ เพื่อเชื่อมต่อทางทะเลในอ่าวเบงกอล จากชายฝั่งทะเลตะวันตกของเมียนมาร์สู่เมืองฮาวรา (Haora) เมืองใหญ่อันดับสองของรัฐเบงกอลตะวันตก มีระยะทาง 539 กิโลเมตร<sup>12</sup> โดยการขนส่งหลายรูปแบบประกอบด้วยเส้นทางแม่น้ำ (แม่น้ำคาลาดาน) เส้นทางถนน เส้นทางเรือในทะเล (อ่าวเบงกอล) (Editor Manipur Online, 2014)

(2) โครงการทางหลวงไตรภาคี เป็นความร่วมมือไตรภาคีระหว่างอินเดีย เมียนมาร์ และไทย เปิดเส้นทางจากโมเรย์ รัฐมณีปุร สู่ตะมุ เขตสะกายและเมืองมณฑลเยลเย เมียนมาร์ และเข้าสู่แม่สอดของไทย (Epa, M.2, [n.d.]) สำหรับทศวรรษปัจจุบัน โมเรย์ได้กลายเป็นเมืองชายแดนที่สำคัญมากต่ออินเดีย ในฐานะเป็นประตูสู่ “ตะวันออก” ซึ่งจะกล่าวถึงในตอนต่อไป

จากการประชุมอาเซียน-อินเดีย ครั้งที่ 7 ปี 2009 อินเดียได้อาศัยจุดร่วมทางสังคมวัฒนธรรมท้องถิ่นของกลุ่มชาติพันธุ์ โดยเฉพาะกลุ่มชาติพันธุ์นากา ระหว่างรัฐนากาแลนด์ของอินเดียบักรัฐฉินและเขตสะกายของเมียนมาร์ (MoDONER, 2011) เป็นการนำเอาความเป็นสังคมวัฒนธรรมชายขอบของอินเดียมมาใช้เป็นสื่อกลางในการแลกเปลี่ยนทางศิลปะ วัฒนธรรม ซึ่งมีอัตลักษณ์ร่วมกัน เพื่อมุ่งให้เกิดการกระชับความสัมพันธ์ของทั้งสองประเทศ

เมื่อความสัมพันธ์ระหว่างอาเซียนกับอินเดียครบรอบ 20 ปี อินเดียเป็นเจ้าภาพการประชุมสุดยอดอาเซียน-อินเดียสมัยพิเศษ ณ กรุงนิวเดลี วันที่ 20-21 ธันวาคม 2012

<sup>11</sup> ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างของอินเดีย คือ รัฐมณีปุร รัฐมิโซรัม รัฐตริปุระ ส่วนภาคตะวันตกของเมียนมาร์ คือ เขตสะกาย รัฐฉิน รัฐยะไข่

<sup>12</sup> ระยะทางจากชายแดนรัฐมิโซรัม อินเดีย สู่รัฐฉิน เมียนมาร์ 110 กิโลเมตร และจากรัฐฉินสู่ท่าเรือซิตตเว รัฐยะไข่ (ทางน้ำ) 158 กิโลเมตร

ในการนี้ มีการจัดกิจกรรมสำคัญอย่างหนึ่งคือ ขบวนแรลลี่อาเซียน-อินเดีย<sup>13</sup> เพื่อแสดงให้เห็นว่า อินเดียมีพื้นที่ทางกายภาพเชื่อมต่ออาเซียน และแสดงให้เห็นถึงการรวมกลุ่มของประเทศคู่เจรจาที่จะก้าวสู่ความแข็งแกร่งทางการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว ตลอดจนความเข้าใจระหว่างประชาชนของทั้งสองฝ่าย (MEA2, 2012) โดยเส้นทางช่วงสุดท้ายของอาเซียนคือ การเดินทางผ่านทางหลวงไตรภาคี ออกจากไทยที่แม่สอด เข้าสู่เมียนมาร์ที่เมียวดี และไปออกที่ตะมู เข้าสู่อินเดียที่โมเรธ จากนั้นเข้าสู่รัฐเบงกอล ตะวันตกและกรุงนิวเดลีตามลำดับ



ภาพ 2 สัญลักษณ์ของอาเซียน-อินเดีย  
ที่มา : MEA3, [n.d.]



ภาพ 3 สัญลักษณ์ของขบวนแรลลี่อาเซียน-อินเดีย ปี 2012  
ที่มา : MEA4, 2012

จาก “มอง” ถึง “ปฏิบัติการ” ทาง “ตะวันออก” ของอินเดีย เป็นระยะเวลา นานกว่า 2 ทศวรรษแล้วที่อินเดียประกาศนโยบายมองตะวันออก แต่สำหรับปัจจุบัน ผลจากการเปลี่ยนแปลงรัฐบาลชุดใหม่ของอินเดีย ปี 2014 นายกรัฐมนตรี นเรนทรา โมดี (Narendra Modi) ได้ประกาศ “นโยบายปฏิบัติการตะวันออก” มีนัยสำคัญว่า หลังจากที่เน้น “มอง” (look) มานานแล้ว จึงจำเป็นต้องเพิ่มระดับความสัมพันธ์ต่ออาเซียน ให้มากยิ่งขึ้นและดำเนินงานอย่างรวดเร็วด้วย “ปฏิบัติการ” (act)

สะพานเชื่อมต่อทางตะวันออกของอินเดียคือ เมียนมาร์ ในช่วงที่ผ่านมาผู้นำอินเดีย อาศัยเวทีการประชุมของกลุ่มเศรษฐกิจรูปแบบต่างๆ ช่วยเจริญสัมพันธ์ไมตรีต่อเมียนมาร์ โดยเฉพาะในปี 2014 นายกรัฐมนตรีโมดีได้เข้าร่วมการประชุมสุดยอดอาเซียน-อินเดีย ครั้งที่ 12 (12 พฤศจิกายน 2014) ถือเป็น การเยือนเมียนมาร์หลังจากการประกาศ นโยบายเชิงรุกดังกล่าว และเป็น การเยือนเมียนมาร์อย่างต่อเนื่องจากอดีตนายกรัฐมนตรี ดร. มั่นโมฮัน สิงห์ (Manmohan Singh) เข้าร่วมการประชุมสุดยอด BIMSTEC ครั้งที่ 3 (1-4 มีนาคม 2014) ทั้งนี้ ระดับผู้นำอินเดียได้ทิ้งช่วงห่างของการเยือนเมียนมาร์นานถึง

<sup>13</sup> ASEAN-INDIA Car Rally 2012 ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 26 พฤศจิกายน – 21 ธันวาคม 2012 มีจุดเริ่มต้นที่อินโดนีเซียไปสิ้นสุดที่อินเดีย รวม 9 ประเทศ ระยะทาง 8,000 กิโลเมตร (กิจกรรมนี้ได้จัดครั้งแรก ปี 2004)

18 ปี (ปี 1987-2006) นับจากการเยือนครั้งแรก อดีตนายกรัฐมนตรี ราจีฟ คานธี (Rajiv Gandhi) ปี 1987 และอดีตประธานาธิบดี ดร. เอ.พี.เจ. อตุล กาลัม (A.P.J. Abdul Kalam) ปี 2006 ตามลำดับ



ภาพ 4 ผู้นำประเทศ 11 ประเทศในการประชุมสุดยอดอาเซียน-อินเดีย ครั้งที่ 12 ปี 2014 ประเทศเมียนมาร์  
ที่มา : PTI cited in Sasi, A., 2014

นโยบายปฏิบัติการตะวันออกเป็นก้าวใหม่ล่าสุดของอินเดียที่แสดงออกต่ออาเซียน โดยนำแนวคิดสามเสาหลักคือ “3Cs” มาดำเนินการร่วมกับอาเซียน ได้แก่ (1) Commerce คือ การพาณิชย์ (2) Culture คือ วัฒนธรรม (3) Connectivity คือ การเชื่อมต่อ (Chand, M., 2014) ทั้งสามประการนี้มีจุดเด่นดังนี้

(1) ด้านการพาณิชย์ อาเซียนกับอินเดียได้กำหนดเป้าหมายในเอกสารวิสัยทัศน์ ผู้นำอาเซียนกับอินเดียว่าจะขยายมูลค่าการค้าสองฝ่ายเป็น 100,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐภายในปี 2015 (กองเศรษฐกิจ กรมอาเซียน กระทรวงการต่างประเทศ, 2557)

(2) ด้านวัฒนธรรม อินเดียอาศัยความสืบเนื่องจากการแผ่กระจายอารยธรรม อินเดียในอาเซียนในอดีต อันได้แก่ รามายณะ มหาภารตะ และศาสนาพุทธ เป็นสิ่งเชื่อมโยงทางวัฒนธรรมระหว่างกัน

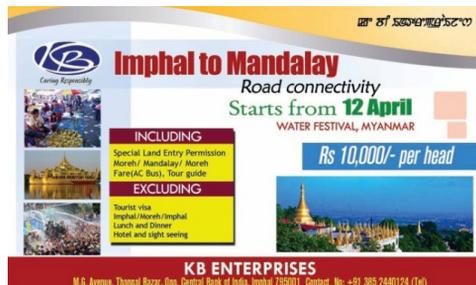
(3) ด้านการเชื่อมต่อ การเชื่อมต่อทางด้านกายภาพเข้าสู่อาเซียนของอินเดีย เน้นการพัฒนาโครงสร้างการคมนาคมขนส่งในเมียนมาร์ เช่น ทางหลวงไตรภาคีที่จะทำให้การเชื่อมเมืองใหญ่และการค้าชายแดนระหว่างอินเดีย เมียนมาร์และไทย ซึ่งรัฐบาลอินเดียเร่งพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออกเฉียงเหนือคู่กับการเปิดประตูสู่อาเซียน หากอินเดียสามารถเชื่อมต่อเข้ายังแม่สอดและกรุงเทพมหานครได้สำเร็จ จะสามารถเข้าไปสู่เวียดนามต่อไป

การเชื่อมต่อระหว่างอินเดียบนกับเมียนมาร์ที่ทยอยดำเนินการอยู่ในระยะนี้ ย่อมจะส่งผลทางอ้อมต่อไทยด้วย ยกตัวอย่างเช่น ในขณะที่มีการเปิดเส้นทางอากาศระหว่างรัฐมณีปุระกับเมืองมณฑลเลยเมื่อปี 2014<sup>14</sup> ถือเป็นการส่งเสริมการค้าและการท่องเที่ยวระหว่างสองประเทศ (Thokchom, K., 2014) จะทำให้การเดินทางของชาวอินเดียในภาคตะวันออกเฉียงเหนือมายังไทยไม่ต้องอ้อมเมืองโกลกัตตา ช่วยลดระยะเวลาและค่าใช้จ่าย และหากในอนาคต จะสามารถเปิดเส้นทางระหว่างเมืองโกลกัตตา กับเมืองย่างกุ้ง โดยทางบกจะใช้เวลานานประมาณ 1 สัปดาห์ ทางอากาศนาน 40 นาที (MoDONER) จะทำให้การเดินทางเชื่อมต่อมาไทยเป็นผลสำเร็จมากยิ่งขึ้น ดังนั้น การเชื่อมต่อใดๆ จากอินเดียมาเมียนมาร์จะเกิดความประสบความสำเร็จในระยะยาว ก็ยิ่งจะทำให้เกิดปรากฏการณ์ใหม่ทั้งการพาณิชย์ การคมนาคมขนส่ง และการท่องเที่ยว ในท้องถิ่นของทั้งสามประเทศ

แต่อย่างไรก็ดี อินเดียจำเป็นต้องพัฒนาเศรษฐกิจสำหรับท้องถิ่นที่มีความหลากหลายทางกลุ่มชาติพันธุ์ ซึ่งยังคงประสบกับปัญหาความไม่สงบภายในประเทศในช่วงหลายทศวรรษที่ผ่านมา โดยเฉพาะปัญหาจากชนกลุ่มน้อยหัวรุนแรงตามแนวชายแดนและเมืองต่างๆ ประกอบกับความไม่สงบในบางพื้นที่ของเมียนมาร์ จึงทำให้อินเดียพยายามเร่งรัดการพัฒนาพื้นที่ชายแดนและโครงสร้างการคมนาคมขนส่ง



ภาพ 5 แผนที่เส้นทางของทางหลวงไตรภาคีระหว่างอินเดีย (โมเรห์) เมียนมาร์ และไทย (แม่สอด)  
ที่มา : EGIS, 2014



ภาพ 6 ตัวอย่างโปสเตอร์ประชาสัมพันธ์ของบริษัทท่องเที่ยวภาคเอกชนในอินเดีย (เที่ยวมณฑลเลย)  
ที่มา : KB Enterprise, 2015

<sup>14</sup> สายการบินโกลเด้นทีเมียนมาร์ (Golden Myanmar Airlines) เริ่มให้บริการเที่ยวบินดังกล่าววันที่ 27 มิถุนายน 2014

### ส่วนที่ 3 ทางหลวงไตรภาคี : การเชื่อมต่อ “ตะวันออก” ของอินเดีย สู่เมียนมาร์ และไทย

หากย้อนกลับไปพิจารณาจากประวัติศาสตร์ของอนุทวีปอินเดีย (Indian subcontinent) แล้ว การเชื่อมต่อท้องถิ่นที่อยู่ห่างไกลจากศูนย์กลางการปกครองคือ การสร้างถนน ตัวอย่างเด่นชัดคือ การสร้างถนนจีที (G.T. Road ย่อมาจาก Grand Trunk Road) สร้างขึ้นในกลางคริสต์ศตวรรษที่ 15 เป็นถนนที่เก่าแก่สายหนึ่งในเอเชีย เพื่อเชื่อมต่อการสื่อสารกับพื้นที่ชนบทตั้งแต่เบงกอล กรุงเดลี ปัญจาบ (Punjab) สุ่อัฟกานิสถานและเอเชียกลาง (Majumdar, R.C. et al., 2009: 434) ซึ่งเป็นเส้นทางการค้าของชาวอินเดียที่มุ่งสู่ทิศตะวันตก เป็นการเชื่อมต่อระหว่างชาวฮินดูกับชาวมุสลิมในสมัยนั้น

ส่วนการเชื่อมต่อในคริสต์ศตวรรษที่ 20 อินเดียยังถือว่าการสร้างถนนเป็นเครื่องมือสำคัญต่อการพัฒนาท้องถิ่น และเชื่อมต่อระหว่างท้องถิ่นสู่ระหว่างประเทศ ภายในภูมิภาคและระหว่างภูมิภาค ซึ่งจะเห็นแล้วว่า อินเดียเข้าไปลงทุนพัฒนาเส้นทางในประเทศเพื่อนบ้านโดยเฉพาะเมียนมาร์ สื่อความหมายว่า เป็นการเชื่อมต่อระหว่างภูมิภาคอาเซียน และนับเป็นครั้งแรกของอินเดียที่มุ่งพัฒนาเส้นทางสู่ทิศตะวันออกของเบงกอล (จากภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ในช่วงหลังทศวรรษ 1950 และมุ่งพัฒนาเส้นทางสู่ประเทศทางทิศตะวันออกของอินเดีย หมายถึงอาเซียนในช่วงหลังทศวรรษ 2000

สำหรับเส้นทางของทางหลวงไตรภาคี มีจุดเริ่มต้นที่เมืองอิมฟาล สู่ชายแดนอินโด-เมียนมาร์ที่เมืองโมเรอ์ มีระยะทาง 110 กิโลเมตร และจากโมเรอ์ไปเขตมูเซตสะกาย มีระยะทาง 5 กิโลเมตร เดิมเป็นเส้นทางสัญจรท้องถิ่น แต่ต่อมาได้กลายมาเป็นเส้นทางนานาชาติ และได้ชื่อว่าเป็นจุดเชื่อมต่อทางการค้าที่สำคัญสำหรับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ทางหลวงสายนี้แบ่งออกเป็น 10 ช่วง เฉพาะช่วงที่สำคัญ เป็นช่วงต้นทางคือ ถนนมิตรภาพ ตะมู-คาเลวา-คาเลมโย (Tamu-Kalewa-Kalemmyo Friendship Road) ในเขตสะกาย ซึ่งอินเดียลงทุนปรับปรุงถนนและสะพานให้กับเมียนมาร์ (Epa, M.2)

รัฐบาลท้องถิ่นของรัฐฉหมิงปุ่รคาดหวังต่อทางหลวงไตรภาคีตามยุทธศาสตร์ของการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือของรัฐบาลกลาง และคาดหวังว่า ในอนาคตจะสามารถเปิดเส้นทางสำหรับรถโดยสารระหว่างเมืองอิมฟาลกับเมืองมณฑลเย่ระยะทาง 810 กิโลเมตร<sup>15</sup> ขณะที่ในปี 2015 อินเดียได้ประสานความร่วมมือกับเมียนมาร์

<sup>15</sup> ระหว่างเมืองอิมฟาลกับเมืองโมเรอ์ 110 กิโลเมตร ด้านตะมูถึงเมืองมณฑลเย่ 700 กิโลเมตร รวม 810 กิโลเมตร

มากยิ่งขึ้น หลังจากที่นายกรัฐมนตรีอินเดียเยือนเมียนมาร์ในปี 2014 ทำให้มีการเตรียมความพร้อมสำหรับการใช้ทางหลวงสายนี้ คือ ผู้โดยสารหรือนักท่องเที่ยวจะได้วีซ่าข้ามแดนระหว่างโมเร่หรือตะมุ (แบบ single entry) 28 วัน<sup>16</sup> ซึ่งจะส่งผลทำให้ทางหลวงนี้กลายเป็นเส้นทางการค้าที่สำคัญของระหว่างภูมิภาคอีกแห่งหนึ่งในอาเซียน (Northeast Today, 2015) แต่จากผลการสำรวจในการศึกษานี้กลับพบว่า การปรับปรุงถนนในบางช่วงยังไม่มีความคืบหน้ามากนัก โดยเฉพาะการสร้างและปรับปรุงสะพานบนถนนมิตรภาพในเขตสะกาย

ในส่วนของไทยนั้น เส้นทางช่วงสุดท้ายคือระหว่างแม่สอดกับเมียวดี ถือเป็น การเชื่อมต่อในลักษณะทวิภาคีระหว่างไทยกับเมียนมาร์ โดยไทยได้ลงทุนสร้างและปรับปรุงถนนในรัฐกะเหรี่ยงของเมียนมาร์เช่นกัน และขณะนี้อยู่ในระหว่างดำเนินงาน โดยมีความก้าวหน้าตามขั้นตอน



ภาพ 7 สะพานมิตรภาพ ชายแดนอินโด-เมียนมาร์  
(ในช่วงระยะทาง 5 กิโลเมตรระหว่างชายแดนโมเร่-ตะมุ)  
ที่มา : Roy, E., 2015

#### ส่วนที่ 4 สังคมเศรษฐกิจอินเดีย ณ ชายแดนอินโด-เมียนมาร์

**ด้านเศรษฐกิจ** การค้าชายแดนอินโด-เมียนมาร์ในอนาคตที่อินเดียคาดหวังไว้ คือ การมุ่งให้ตลาดชายแดนกลายเป็นศูนย์กลางทางการค้าที่มีมูลค่ามากกว่า 20 ล้านรูปียู อินเดียต่อปี<sup>17</sup> (MoDONER) ดังนั้น ทำให้อินเดียเกิดการขับเคลื่อนทางสังคมและเศรษฐกิจขนาดใหญ่ ขณะเดียวกัน จะสามารถช่วยเจริญมิตรไมตรีต่อประเทศเพื่อนบ้าน คือ เมียนมาร์ (M. Ramesh, 2013)

<sup>16</sup> การเปิดเส้นทางเดินรถโดยสาร ขั้นตอนการดำเนินงานภายในอินเดีย เริ่มต้นจากการพิจารณาอนุมัติจากความประสงค์ในระดับท้องถิ่น (Manipur Legislative Assembly) เมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2003 ต่อมาได้เข้าสู่การพิจารณาในระดับกระทรวง ครั้งแรกเดือนมิถุนายน 2009 จากนั้นจึงเข้าสู่การประชุมร่วมทวิภาคีระหว่างรัฐบาลอินเดียกับเมียนมาร์หลายครั้ง สำหรับการประชุมครั้งที่เด่น คือ วันที่ 17 พฤศจิกายน 2012 อินเดียจะดำเนินการสร้างสะพาน 71 แห่ง บนถนนมิตรภาพ ตะมุ-คาเลา-คาเลมย

<sup>17</sup> ประมาณ 320,000 ดอลลาร์สหรัฐต่อปี

แต่ในทศวรรษปัจจุบัน การค้าชายแดนอินโด-เมียนมาร์ยังมีมูลค่าที่ไม่สูงมากนัก เมื่อเปรียบเทียบกับการค้าระหว่างเมียนมาร์กับจีนและกับไทยที่มีมูลค่าสูงกว่าอินเดีย ทำให้อินเดียจะต้องเรียนรู้การค้าชายแดนร่วมกับเมียนมาร์มากขึ้น เพื่อจะสามารถสร้างมูลค่าจากพื้นที่ชายแดน เนื่องจากอินเดียประสงค์จะให้มีการใช้เงินรูปีอินเดียอย่างสะพัดในการค้าชายแดน เช่นเดียวกับที่มีการใช้เงินบาทของไทยและเงินหยวนของจีน ที่มีสะพัดตามตลาดท้องถิ่นอยู่ในทศวรรษปัจจุบัน (MoDONER)

สินค้านำเข้าที่โมเรย์ ส่วนใหญ่เป็นสินค้าราคาถูก โดยสินค้าจากจีน เป็นประเภทอิเล็กทรอนิกส์และของเล่น ส่วนสินค้าจากไทยและเวียดนาม เป็นประเภทเสื้อผ้าและรองเท้า ขณะที่ชาวท้องถิ่นเมียนมาร์จะนำผัก ผลไม้ ขนมพื้นเมือง เข้ามาเร่ขายที่ด่านโมเรย์ (Roy, E., op.cit) และนอกจากนี้ จากการศึกษาพบว่า มีสินค้าจากเกาหลีใต้หลายรายการ เช่น ผ้าใบ

สำหรับการพัฒนาชายแดนที่โมเรย์ตั้งแต่ปี 2015 นายกรัฐมนตรีอินเดียเน้นนโยบายการสร้างเมืองใหม่ เรียกว่า “Smart City” จำนวน 100 เมืองทั่วอินเดียภายในปี 2022 ในจำนวนนี้จะสร้าง 9 เมืองในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่ง 1 เมืองจะสร้างในพื้นที่หมู่บ้านเฮลเลนไก (Haollenphai) ของกลุ่มชาติพันธุ์กุกิ (Kukis) เป็นพื้นที่ต่อเนื่องกับโมเรย์ กว่า 7,500 ไร่ เพื่อให้เป็นศูนย์กลางทางการค้า รองรับกับอาเซียน

**ด้านสังคม** รัฐบาลอินเดียมุ่งหวังผลของการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือประการหนึ่งคือ จะช่วยลดความรู้สึกแปลกแยก (alienation) จากความเป็นอินเดียของชาวท้องถิ่นกลุ่มชาติพันธุ์ซึ่งเป็นชนกลุ่มน้อย (M. Ramesh, op.cit) แต่ในมุมมองของนักวิชาการท้องถิ่น ได้พยายามชี้ให้เห็นว่า การสร้างทางหลวงนี้จะเอื้อประโยชน์ให้เฉพาะการขนส่งสินค้าของกลุ่มอุตสาหกรรมใหญ่ นักธุรกิจรายใหญ่ และกองทัพ (Homen cited in Editor Manipur Online, 2014)



ภาพ 8 ประติมากรรมอินโด-เมียนมาร์  
ณ ด่านโมเรย์ รัฐมณีปุร์ อินเดีย  
ที่มา : ภาพถ่ายจากภาคสนาม โดย อภิรัฐ คำวัง, 2557



ภาพ 9 ร้านค้าปลีกในตลาดนามผาลอง (Namphalong)  
ณ ด่านตะมุ เขตสะกาย เมียนมาร์  
ที่มา : ภาพถ่ายจากภาคสนาม โดย อภิรัฐ, 2557

## ส่วนที่ 5 ไทยกับอินเดียในมิติการพาณิชย์ และในมิติการเชื่อมต่อด้วยทางหลวงไตรภาคีสู่แม่สอด

**ไทยกับอินเดียในมิติการพาณิชย์ :** ในปัจจุบันยังคงเป็นเรื่องยากที่จะพยากรณ์ว่าทางหลวงไตรภาคีจะส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจระหว่างไทยกับอินเดียอย่างไร ซึ่งมีเหตุผล 2 ประการ คือ ประการแรก ทางหลวงนี้เป็นเรื่องในอนาคต ประการที่สอง ปัจจุบันการนำเข้าส่งออกของทั้งสองฝ่ายเป็นเส้นทางทะเลและอากาศ

ข้อมูลการค้าของทั้งไทยและอินเดีย อธิบายสรุปได้ว่า อินเดียเป็นตลาดส่งออกสำคัญอันดับที่ 10 และเป็นคู่ค้าอันดับที่ 15 ของไทย (สุทธิมา เสืองาม, 2557) และอินเดียจะเป็นตลาดใหม่ที่มีศักยภาพรองรับการส่งออกของไทย จะมีผู้บริโภคที่มีรายได้สูงขึ้นกว่า 350 ล้านคน (กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์, 2556) สินค้าไทยส่งออกสู่อินเดียในปี 2014 มีมูลค่ารวม 5,614.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขณะที่ไทยนำเข้าสินค้าจากอินเดียมีมูลค่ารวม 3,039.48 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์, 2558) ซึ่งการส่งออกขยายตัวเพิ่มขึ้น เพื่อที่จะมุ่งสู่การเป็นการเขตการค้าเสรีที่ใหญ่ที่สุดในโลก (กลุ่มวิเทศสัมพันธ์ สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี, 2557)

ด้านความเชื่อมโยง จะมีการขยายความร่วมมือในทุกมิติ เพื่อประโยชน์ของประชาชนทั้งสองฝ่าย โดยเฉพาะเครือข่ายคมนาคม เพื่อจะอำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ ประชาชน ซึ่งไทยสนับสนุนและเร่งรัดการสร้างทางหลวงไตรภาคีให้แล้วเสร็จ เพื่อจะได้ใช้ประโยชน์โดยเร็วและมีประสิทธิภาพ โดยอาเซียนกับอินเดียจะสร้างกิจกรรมทางเศรษฐกิจ เช่น การจัดทำเขตเศรษฐกิจร่วมกัน เพื่อสร้างความแข็งแกร่งของพื้นที่ห่างไกล ส่งเสริมโอกาสทางการค้าการลงทุน และจะขยายเส้นทางสู่อุณหภูมิภาคลุ่มน้ำโขง เชื่อมโยงจากอินเดียไปเวียดนาม เป็นการเสริมสร้างห่วงโซ่อุปทานในภูมิภาคต่อไป

**ไทยกับอินเดียในมิติการเชื่อมต่อทางบกด้วยทางหลวงไตรภาคี (แม่สอด) :** แม่สอดกลายเป็นปลายทางที่สำคัญของทางหลวงไตรภาคีตามยุทธศาสตร์ของอินเดีย กิจกรรมที่ชัดเจนของการเชื่อมต่อนี้ เช่น ปี 2012 อินเดียได้จัดกิจกรรมขบวนแรลลี่อาเซียน-อินเดีย เพื่อเน้นย้ำการเชื่อมต่อของอินเดียกับอาเซียนในทางกายภาพ ทั้งนี้ อินเดียพยายามจะผลักดันให้มีการใช้ทางหลวงสายนี้จริงในอนาคต

การเชื่อมต่อทางหลวงไตรภาคีของไทยอยู่ในช่วงสุดท้าย คือ ระหว่างแม่สอดกับรัฐกะเหรี่ยง (Karen) เป็นการเชื่อมต่อเมียวดีกับกอกะเร็ก (Kawkareik) โดยจะทำให้คมนาคมจากแม่สอดเข้าสู่ตอนในของเมียนมาร์สะดวกมากขึ้น ไทยได้ลงทุนก่อสร้างทางสายเชิงเขาตะนาวศรี-กอกะเร็ก 28.2 กิโลเมตร และปรับปรุงทางสายเมียวดี-เชิงเขาตะนาวศรี 17.2 กิโลเมตร<sup>18</sup> (สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี, 2554) จะส่งผลโดยตรงต่อการกระจายสินค้าเข้าสู่เมียนมาร์ นับเป็นความก้าวหน้าในปี 2015 ช่วงแรกของการเปิดเสรีอาเซียน ดังนั้นการเชื่อมต่อไทย-เมียนมาร์มีความพร้อมและก้าวหน้ามาก นอกจากนี้ “นครแม่สอด” ในอนาคตยังได้เตรียมความพร้อมให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ<sup>19</sup> รองรับบริการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจทั้งภายในอาเซียน และต่อจื๋นกับอินเดียที่เชื่อมต่อผ่านเมียนมาร์

เฉพาะด้านเศรษฐกิจของแม่สอดปัจจุบัน การนำเข้าและส่งออกในปี 2014<sup>20</sup> มีมูลค่าการส่งออก 55,957.35 ล้านบาท มูลค่าการนำเข้า 3,490.918 ล้านบาท (ด่านศุลกากรแม่สอด, 2558) โดยสินค้าไทยส่งออกมากกว่านำเข้า

จากการศึกษาภาคสนาม พบว่า ในตลาดชายแดนอินโด-เมียนมาร์ มีโทรศัพท์เคลื่อนที่ราคาถูกลงจากไทยไปจำหน่ายที่โมเรย์ แต่ในการศึกษานี้ยังไม่สามารถทราบได้ว่าสินค้านี้มาจากเส้นทางใด ขณะที่พบว่า สินค้าจากอินเดียเข้ามายังแม่สอดมีสัดส่วนน้อย ส่วนใหญ่เป็นเครื่องเทศ และจากการศึกษาเรื่องท่าทีของแม่สอดต่อโมเรย์พบว่า เรื่องเกี่ยวกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือและโมเรย์ยังเป็นเรื่องใหม่สำหรับหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนในแม่สอด และยังถือว่าเป็นพื้นที่ที่ห่างไกลทั้งในมิติการเข้าถึงทางกายภาพและข้อมูล แต่อย่างไรก็ตาม ในอนาคตไทยน่าจะเข้าไปลงทุนหรือค้าขายในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของอินเดีย ซึ่งพบว่า ภาคเอกชนแม่สอดให้ความสนใจต่อการเชื่อมต่อของอินเดีย

<sup>18</sup> เส้นทางนี้ได้เปิดใช้แล้วตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2015 เป็นเส้นทางเชื่อมโยงการค้าแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Corridor) ของไทย

<sup>19</sup> มติคณะรัฐมนตรี ปี 2556/2013

<sup>20</sup> สถิติใช้ปีงบประมาณ (ตุลาคม - กันยายน)



ภาพ 10 ประตูด่านชายแดนไทย-เมียนมาร์ (แม่สอด-เมียวดี) ณ อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก  
ที่มา : ภาพถ่ายจากภาคสนาม โดย อภिरัฐ, 2558



ภาพ 11 สะพานข้ามแม่น้ำเมย (แม่สอด-เมียวดี)  
ที่มา : ภาพถ่ายจากภาคสนาม โดย อภिरัฐ, 2557

### บทวิเคราะห์และสรุป

ผลจากการศึกษาที่เป็นผลมาจากการสำรวจและศึกษาเบื้องต้น สามารถวิเคราะห์และสรุปได้ 5 ประการ ดังนี้

ประการแรก “นโยบายปฏิบัติการตะวันออก” ของอินเดีย จากสถานการณ์ในปัจจุบันชี้ให้เห็นถึง 3 ลักษณะ กล่าวคือ (1) ตั้งแต่กลางปี 2014 อินเดียเร่งรัดพัฒนาท้องถิ่นภาคตะวันออกเฉียงเหนือซึ่งเป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์สำคัญ อันเป็นผลมาจากการเปลี่ยนแปลงรัฐบาล (2) พร้อมกับดำเนินการพัฒนาเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชียใต้เน้นทางอ่าวเบงกอล เพื่อจะผลักดันให้ภาคตะวันออกเฉียงเหนือกลายเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ (3) ความร่วมมือระหว่างภูมิภาค โดยเฉพาะอาเซียน อินเดียมุ่ง “ปฏิบัติการ” ให้ชายแดนอินโด-เมียนมาร์เป็นประตูสู่ “ตะวันออก” ดังนั้น ทั้งสามลักษณะนี้ได้ทำให้เกิดการขับเคลื่อนทั้งภายในและภายนอกอินเดีย ทั้งทางสังคมและเศรษฐกิจ จากโครงการขนาดใหญ่ที่มีอยู่เดิมและที่จะเกิดขึ้นใหม่ ซึ่งเกิดการเร่งรัดอย่างมากภายใต้การนำของนายกรัฐมนตรีโมดี

ในภูมิภาคอ่าวเบงกอล หากพิจารณาตามภูมิศาสตร์ทางเศรษฐกิจแล้ว อินเดียมุ่งหมายที่จะพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางหรือเป็นส่วนที่สำคัญอีกแห่งหนึ่งของเอเชีย โดยกำลังพัฒนาพรมแดนนานาชาติ จัดรูปแบบการค้าข้ามแดนใหม่ เชื่อมต่อให้ภูมิภาคอื่นเข้ามาสู่อินเดีย ดังนั้น กรณีการสร้างทางหลวงไตรภาคีจึงช่วยให้อินเดียกับบางส่วนของอาเซียนเข้าถึงกันได้ง่ายขึ้น ซึ่งคาดการณ์กันว่า การเชื่อมต่อนี้จะเกี่ยวพันเรื่องการกระจายสินค้าและบริการทั้งภายในและระหว่างภูมิภาค เกิดความสะดวก มีต้นทุนต่ำลง และนั่นเป็นการตรอกย้ำว่า อินเดียกำลังสร้างและขยายพื้นที่ทางสังคมเศรษฐกิจใหม่

โดยอาศัยกลไกโลกและเครื่องมือที่นิยมใช้กันทั้งความร่วมมือและการก่อตั้งองค์การใหม่ตามรูปแบบภูมิภาคนิยม

การแผ่ขยายของอินเดียดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่ออาเซียนในอนาคต เน้นเฉพาะเมียนมาร์และไทยซึ่งเป็นพื้นที่ที่ต่อเนื่อง อินเดียได้อาศัยความร่วมมืออันหลากหลาย การเชื่อมต่อทางกายภาพเป็นการเพิ่มเส้นทางคมนาคมขนส่งระหว่างภูมิภาคของอินเดีย เมื่ออาเซียนเป็นกลุ่มที่กำลังเติบโตอย่างชัดเจน อินเดียจึงมุ่งผลจากการพัฒนาเศรษฐกิจร่วมกัน เช่น การผลิต วัตถุดิบ พลังงาน โดยนโยบายดังกล่าวจะนำพาหรือก้าวไปสู่การเกิดเศรษฐกิจรูปแบบใหม่ กลุ่มใหม่ ทางเลือกใหม่ในเอเชีย ซึ่งอินเดียอาศัยข้อได้เปรียบจากพื้นฐานและรากฐานทางภูมิศาสตร์ ประวัติศาสตร์ และสังคมวัฒนธรรมเป็นองค์ประกอบ (ตามหลักการ 3Cs)

ประการที่สอง **ถนน : เครื่องมือของการเชื่อมต่อ** การสร้างถนนเป็นยุทธศาสตร์หนึ่งในการพัฒนาสังคมเศรษฐกิจเสมอมา ในปัจจุบันถนนยังมีบทบาทและทวีความสำคัญมากขึ้นในฐานะที่เป็นเครื่องมือของการพัฒนาประเทศและเป็นการเชื่อมต่อภายในและระหว่างภูมิภาค อินเดียจึงพัฒนาโครงสร้างจำเป็นพื้นฐานทั้งในท้องถิ่นและในประเทศเพื่อนบ้าน เป็นการรองรับการเปิดประตู “ตะวันออก” อันถือเป็นกลไกของประเทศขนาดใหญ่ การสร้างทางหลวงเป็นเสมือนตัวแทนที่ครอบคลุมระดับความสัมพันธ์ที่มีความซับซ้อนหลายลักษณะหลายรูปแบบ

ลักษณะดังกล่าวนี้ ฝ่ายไทยได้เตรียมความพร้อมเช่นกัน คือ นครแม่สอดเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษรับรองทุกการเชื่อมต่อที่มาจากนานาชาติ ทำให้การลงทุนสร้างถนนในรัฐกะเหรี่ยงเป็นการเชื่อมต่อจากชายแดนไทยเข้าสู่ตอนในของเมียนมาร์ ชี้ให้เห็นว่า ทั้งไทยและอินเดียต่างเร่งรัดพัฒนาพื้นที่บริเวณชายแดนที่ติดกับเมียนมาร์ โดยเฉพาะการสร้างถนน ปรากฏการณ์ลักษณะเช่นนี้ได้ทำให้สิ่งต่างๆ เข้ามาสัมพันธ์กัน เช่น ถนน ชายแดน การค้า การสร้างการขยายเมือง การเมือง ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ ความมั่นคงของภูมิภาค ซึ่งล้วนผูกพันกับรูปแบบภูมิภาคนิยมและภูมิศาสตร์ทางเศรษฐกิจ

แต่ในประเด็นนี้ ยังไม่มีปรากฏการณ์ทางสังคมและผลกระทบเกิดขึ้นอย่างชัดเจน เนื่องจากจะเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นในอนาคต ทำให้จะต้องติดตามในระยะยาวว่าอินเดียจะประสบความสำเร็จกับการเชื่อมต่อทางกายภาพอย่างไร และจะเกิดผลกระทบจริงต่อทางสังคมและเศรษฐกิจอย่างไร

ประการที่สาม **ความท้าทายของอินเดีย** แบ่งออกเป็น 2 มิติ คือ

(1) มิติความท้าทายภายในของอินเดีย เกิดขึ้นโดยตรงกับการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ด้วยข้อจำกัดและอุปสรรคภายใน ได้แก่ ข้อจำกัดทางภูมิประเทศระหว่างแผ่นดินหลักกับท้องถิ่น เป็นท้องถิ่นที่ประกอบด้วยสังคมย่อยของกลุ่มชาติพันธุ์ที่หลากหลายและมีอัตลักษณ์เฉพาะ ความรู้สึกของชาวท้องถิ่นระหว่างความเป็นกลุ่มชาติพันธุ์แปลกแยกต่อความเป็นอินเดีย การมีส่วนร่วมของรัฐบาลท้องถิ่นและภาคธุรกิจ ในท้องถิ่นต่อการพัฒนาตามนโยบายของประเทศ แม้ว่าอินเดียพยายามจะแก้ปัญหาเหล่านี้ แต่ก็ยังไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควร ดังนั้น หาก “ปฏิบัติการ” จะกระตุ้นให้เกิดการปฏิบัติการใดๆ เพื่อให้การขับเคลื่อนใหม่ ก็จะส่งเอื้อประโยชน์ต่อท้องถิ่นได้มากขึ้น

(2) มิติความท้าทายของอินเดียต่อประเทศเพื่อนบ้านทางทิศตะวันออกเฉียง ซึ่งเมียนมาร์เป็นสะพานเชื่อมต่อทางกายภาพสู่อาเซียนและเป็นเงื่อนไขหลักของอินเดีย หากอินเดียบกับเมียนมาร์สามารถประสานความร่วมมือกันได้แล้ว อินเดียจึงจะสามารถบรรลุเป้าหมายจากโครงการที่ได้ลงทุนไปแล้ว (ในเมียนมาร์) ซึ่งมีความหมายต่ออินเดียมาก และจากนั้นจึงจะเชื่อมต่อทางกายภาพมายังไทยและไปสู่เวียดนาม ดังนั้น อินเดียต้องพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ชายแดนอินโด-เมียนมาร์และในเมียนมาร์ ให้บรรลุผลก่อน

ประการที่สี่ **การเชื่อมต่อทางกายภาพระหว่างอินเดียบกับไทยในอนาคต** แม้ว่าในปัจจุบันการเชื่อมตอดังกล่าวยังคงเป็นเรื่องที่อยู่ไกลตัวมากโดยเฉพาะพื้นที่ปลายทาง เช่นแม่สอด สินค้าอินเดียที่เข้ามาถึงแม่สอดหรือทางบกมีสัดส่วนน้อย แต่ในอนาคตหากการเชื่อมต่อทางกายภาพแล้วเสร็จ ทางหลวงไตรภาคีน่าจะช่วยสร้างมิติใหม่ให้กับอาเซียน การค้าทางบกระหว่างไทยกับอินเดียจะได้รับการส่งเสริมมากขึ้น รวมทั้งเส้นทางการท่องเที่ยว โดยที่นครแม่สอดจะเชื่อมต่อกับรัฐมณีปุระ จะเป็นเมืองชายแดนคู่ขนานที่ขนานบสองทิศของเมียนมาร์ ขณะเดียวกันก็จะเป็นเส้นทางที่ผลักดันให้เกิดการเคลื่อนย้ายของผู้คนและสินค้าบริการ นำไปสู่การเปลี่ยนแปลงทางสังคมอีกต่อไป

การที่ภาคธุรกิจของไทยจะเข้าไปลงทุนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของอินเดียตามทางหลวงไตรภาคียังคงถือว่าเป็นเรื่องใหม่มากในปัจจุบัน รวมทั้งเรื่องการเตรียมความพร้อมเพื่อจะรองรับการขยายตัวจากอินเดีย ทั้งส่วนที่จะไปและที่จะมาอินเดีย โดยฝ่ายไทยจำต้องเรียนรู้ภาคตะวันออกเฉียงเหนือของอินเดียมากขึ้นซึ่งมีความแตกต่างไปจากความเป็นอินเดียภาพรวมหรืออินเดียแผ่นดินหลัก

ประการที่ห้า การเชื่อมต่อทางสังคมวัฒนธรรม : ภาคตะวันออกเฉียงเหนือของอินเดียต่ออาเซียน ในการเชื่อมต่อทางวัฒนธรรมนั้น อินเดียได้หยิบยกเรื่องศาสนาพุทธมาเป็นสิ่งที่เชื่อมโยงระหว่างกัน ซึ่งเป็นข้อเด่นและเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป ขณะเดียวกันในช่วงที่ผ่านมา อินเดียยังได้เริ่มหยิบยกวัฒนธรรมกลุ่มชาติพันธุ์ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งเป็นชนกลุ่มน้อยและเป็นกลุ่มชายขอบ เพื่อนำมาเป็นที่ที่เชื่อมโยงกับความเป็นสังคมวัฒนธรรมในภาคตะวันตกของเมียนมาร์

ทว่า อินเดียยังไม่ค่อยจะหยิบยกเอาวัฒนธรรมท้องถิ่นในภาคตะวันออกเฉียงเหนือมาใช้เชื่อมโยงกับวัฒนธรรมท้องถิ่นของไทยและอีกหลายท้องถิ่นในอาเซียน ซึ่งมีลักษณะคล้ายคลึงกัน ทั้งนี้ เนื่องจากความเป็นท้องถิ่นมิได้เป็นวัฒนธรรมกระแสหลักของอินเดีย ส่วนในอนาคต พอดีจะคาดการณ์ได้ว่า อินเดียจะขยายมิติการเชื่อมต่อทางวัฒนธรรมโดยอาศัยความเป็นท้องถิ่นสู่อาเซียนมากขึ้น



### รายการอ้างอิง

#### หนังสือและบทความในวารสาร

ชยันต์ วรรณะภุติ. (2557). มานุษยวิทยาและมรรควิธีในการทำความเข้าใจอาเซียน.

ใน ศรัณย์ วงศ์ขจิตร (บรรณาธิการ), *อาเซียน : ประชาคมในมิติวัฒนธรรม ความขัดแย้ง และความหวัง* (หน้า 131-152). กรุงเทพฯ: ศูนย์มานุษยวิทยาสิรินธร.

Aoyama et al. (2011). *Key Concepts in Economic Geography*. London: SAGE Publications.

Baylis, John et al. (2011). *The Globalization of World Politic: An Introduction to International Relations*. 5th Ed. New York: Oxford University Press.

Fawcett, Louise and Hurrell, Andrew. (2003). *Regionalism in World Politics: Regional Organization and International Order*. New York: Oxford University Press.

Krugman, P. (1991). Increasing Return and Economic Geography in *Journal of Political Economy*, 99(3), p.483-499.

Majumdar, R.C. et al. (2009). *An Advanced History of India*. 4th Ed. New Delhi: Macmillan.

Mauro, Filippo di. et al. (2008). Globalisation, Regionalism and Economic Interdependence. Cambridge: Cambridge University Press.

### บทความและข่าวออนไลน์

กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์. (27 มีนาคม 2556). *ความตกลงการค้าเสรีอาเซียน-อินเดีย*. สืบค้นเมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2557 จาก <http://www.thaifita.com/thaifita/Home/FTAbByCountry/tabid/53/ctl/detail/id/38/mid/480/usemastercontainer/true/Default.aspx>.

กลุ่มวิเทศสัมพันธ์ สำนักโฆษก สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี. (2557). *ไทยเร่งผลักดันเป้าหมายการค้าอาเซียน-อินเดียให้บรรลุ 100,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐภายในปี 2558*. สืบค้นเมื่อ 30 มกราคม 2558 จาก <http://www.thaigov.go.th/th/government-th1/item/87504-87504.html>.

กองเศรษฐกิจ กรมอาเซียน กระทรวงการต่างประเทศ. (2557). *ความสัมพันธ์อาเซียน-อินเดีย*. สืบค้นเมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2557 จาก <http://www.mfa.go.th/asean/contents/files/partnership-20140606-104000-881460.pdf>.

ด่านศุลกากรแม่สอด สำนักงานศุลกากรภาคที่ 3 กรมศุลกากร. (2558). *สถิติการค้าชายแดน*. สืบค้นเมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2558 จาก <http://www.danmaesot.com/im-ex.html>.

สุทธิมา เสืองาม. (13 ตุลาคม 2557). *ค้าขายอินเดีย อยู่่าพลาดสิทธิประโยชน์ด้านภาษี*. สืบค้นเมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2558 จาก <http://www.thaiembassy.org/chennai/th/news/4112/50264-ค้าขายอินเดีย-อยู่่าพลาดสิทธิประโยชน์ด้านภาษี.html>.

สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์. (2558). *สถิติการค้าของไทยรายปี*. สืบค้นเมื่อวันที่ 1 เมษายน 2558 จาก <http://www2.ops3.moc.go.th/>.

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. (2554). *ข้อมูลคณะรัฐมนตรี*. สืบค้นเมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2558 จาก [http://www.cabinet.soc.go.th/soc/Program2-3.jsp?top\\_serl=99300488](http://www.cabinet.soc.go.th/soc/Program2-3.jsp?top_serl=99300488).

Thai-AEC. (2558). *ประวัติความเป็นมาประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน*. สืบค้นเมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2558 จาก <http://www.thai-aec.com/ประวัติความเป็นมาประชาคม>.

- Ascani, Andrea et al. (2012). New Economic Geography and Economic Integration: A Review. *SEARCH*. Available from <http://www.ub.edu/searchproject/wp-content/uploads/2012/02/WP-1.2.pdf>. [Accessed: 26 October 2015].
- Bhatia, R. (18 December 2009). The economic paradox of north-east India. *Reuters*. Available from <http://blogs.reuters.com/india/2009/12/18/the-economic-paradox-of-north-east-india/>. [Accessed: 1 March 2015].
- Chand, M. (10 November 2014). Act East: India's ASEAN Journey. Available from <http://mea.gov.in/in-focus-article.htm?24216/Act+East+Indias+ASEAN+Journey>. [Accessed: 10 December 2014].\_
- De, Prabir. (4 February 2013). Challenges to India-Myanmar Trade and Connectivity. Available from [http://ris.org.in/images/RIS\\_images/pdf/India-Myanmar%20Meeting%204%20feb%202013\\_%20PPT/PrabirDe.pdf](http://ris.org.in/images/RIS_images/pdf/India-Myanmar%20Meeting%204%20feb%202013_%20PPT/PrabirDe.pdf). [Accessed: 23 April 2015].\_
- Editor Manipur Online. (23 April 2015). Globalization and its impacts deliberated. in *Manipur Online*. Available from <http://manipuronline.com/headlines/globalization-and-its-impacts-deliberated/2014/11/19>. [Accessed: 23 April 2015].\_
- Epao, M. (n.d.). Border Trade. Available from <http://www.mdoner.gov.in/content/border-trade>. [Accessed: 20 December 2014].
- Epao, M. (n.d.). BI-Lateral Project with Myanmar & Indian Projects to Promote Connectivity & Trade with NER. Available from <http://www.mdoner.gov.in/node/1505>. [Accessed: 20 December 2014].
- Hazarika, S. (10 October 2014). North-East: Accepting the idea of India. *Indian Strategic Studies*, Available from <http://strategicstudyindia.blogspot.in/2014/10/north-east-accepting-idea-of-india.html>. [Accessed: 1 April 2015].
- IANS. (16 October 2014). Northeast India turns to Myanmar Bangladesh for rice. *Z News*. Available from [http://zeenews.india.com/news/north-east/northeast-india-turns-to-myanmar-bangladesh-for-rice\\_1485666.html](http://zeenews.india.com/news/north-east/northeast-india-turns-to-myanmar-bangladesh-for-rice_1485666.html) Feb 26. [Accessed: 1 May 2015].

- KB Enterprise. (8 April 2015). Imphal to Mandalay. Available from <https://www.facebook.com/www.kbenterprise.co.in?pnref=lhc>. [Accessed: 10 April 2015].\_
- Kacowicz, Aire M. (2004). Regionalization, Globalization, and Nationalism: Convergent, Divergent, or Overlapping?. *Kellogg Working Paper Series*. Available from <https://www3.nd.edu/~kellogg/publications/workingpapers/WPS/262.pdf>. [Accessed: 26 October 2015].
- North Eastern Development Finance Corporation. (2012). General Information, *NEDFi Databank*. Available from <http://databank.nedfi.com/content/general-information>. [Accessed: 1 May 2014].
- Editor, Manipur Online. (19 November 2014). Globalization And Its Impacts Deliberated. *Manipur Online*. <http://manipuronline.com/headlines/globalization-and-its-impacts-deliberated/2014/11/19>. [Accessed: 10 December 2014].
- M. Ramesh. (13 December 2013). Essar hopes to complete work on Myanmar’s Sittwe port by June. *The Hindu*. Available from <http://www.thehindubusinessline.com/industry-and-economy/logistics/essar-hopes-to-complete-work-on-myanmars-sittwe-port-by-june/article5456409.ece>. [Accessed: 10 December 2014].
- Meshram, P.R. (n.d.). Why M/o DONER. *M/o DONER*. Available from <http://www.mdoner.gov.in/content/why-mo-doner>. [Accessed: 1 March 2015].
- Ministry of Development of North Eastern Region, Government of India. (10 February 2011). Look East Policy and The North Eastern States. Available from [http://mdoner.gov.in/sites/default/files/silo2\\_content/Look%20East%20Policy/Aspects%20of%20Look%20East%20Policy.pdf](http://mdoner.gov.in/sites/default/files/silo2_content/Look%20East%20Policy/Aspects%20of%20Look%20East%20Policy.pdf). [Accessed: 10 December 2012].
- Ministry of External Affairs, Government of India. (2012). Foreign Relation Detail, India-ASEAN Relations. Available from [http://mea.gov.in/foriegn-relation.htm?ForeignRelation\\_212](http://mea.gov.in/foriegn-relation.htm?ForeignRelation_212). [Accessed: 10 December 2014].\_

- Ministry of External Affairs, Government of India. (n.d.). History. Available from <http://www.aseanindia.com/about/history/>. [Accessed: 10 December 2012].
- Ministry of Home Affairs, Government of India. (n.d.). Border Management. Available from [http://www.mha.nic.in/hindi/sites/upload\\_files/mhahindi/files/pdf/BM\\_Intro\\_E\\_.pdf](http://www.mha.nic.in/hindi/sites/upload_files/mhahindi/files/pdf/BM_Intro_E_.pdf). [Accessed: 10 December 2014].
- NLCPR. (n.d.). Background. Available from <http://www.mdoner.gov.in/content/background-1>. [Accessed: 10 December 2014].
- Northeast Today. (13 January 2015). Joint Survey on India-Myanmar Bus Service. *Northeast Today*. Available from <http://www.northeast-today.in/joint-survey-india-myanmar-bus-service/>. [Accessed: 19 January 2015].
- PTI. (28 April 2015). World Bank pegs India's GDP growth at 7.5% in 2015-2016. *The Economic Times*. Available from [http://economictimes.indiatimes.com/news/economy/indicators/world-bank-pegs-india-gdp-growth-at-7-5-in-2015-16/articleshow/47084614.cms?utm\\_source=FbM&utm\\_medium=ETFbMain&utm\\_campaign=ETFbMain](http://economictimes.indiatimes.com/news/economy/indicators/world-bank-pegs-india-gdp-growth-at-7-5-in-2015-16/articleshow/47084614.cms?utm_source=FbM&utm_medium=ETFbMain&utm_campaign=ETFbMain). [Accessed: 28 April 2015].
- Roy, E. (8 February 2015). The Big Picture: This road goes to a smart city. *The Indian Express*. Available from <http://indianexpress.com/article/india/india-others/the-big-picture-this-road-goes-to-a-smart-city/99/>. [Accessed: 8 February 2015]
- Saikai, H. (26 August 2014). India-Myanmar Relation – From past to present scenerio. *Times of Assam*. Available from <https://www.timesofassam.com/headlines/india-myanmar-relations-past-present-scenerio/>. [Accessed: 10 December 2014].
- Tavares, Rodrigo. (2004). The State of the Art of Regionalism, The Past, Present and Future of a Discipline. *UNU-CRIS Working Papers*. Available from <http://www.cris.unu.edu/fileadmin/workingpapers/WProdrigo%20tavares.pdf>. [Accessed: 26 October 2015].

- The Registrar General & Census Commissioner, India. (2011). *Census Info India 2011: Final Population Totals*. Available from <http://censusindia.gov.in/2011census/censusinfodashboard/index.html>. [Accessed: 1 May 2014].
- Thokchom, K. (9 June 2014). India-Myanmar flight buzz. *The Telegraph*. Available from [http://www.telegraphindia.com/1140610/jsp/northeast/story\\_18493838.jsp#.VPi\\_gPmq\\_2g](http://www.telegraphindia.com/1140610/jsp/northeast/story_18493838.jsp#.VPi_gPmq_2g). [Accessed: 20 December 2014].
- Zhou, Y. (2014). The Construction of Roadology: the Case of Kunming-Bangkok Highway, in *Asian Borderlands Conference, Hongkong*. Available from <http://www.northasianborders.net/wp-content/uploads/Panels-ABRN-conference-2014.pdf>. [Accessed: 9 January 2015].

#### การประชุมสัมมนา

- ศูนย์การศึกษา สถาบันวิจัยภาษาและวัฒนธรรมเอเชีย มหาวิทยาลัยมหิดล. (2558). *สัมมนาประจำปี ครั้งที่ 6 เรื่อง “จากแม่สอดผ่านเมียนมาร์สู่มอเรฮ์อินเดีย: สามอารยธรรมสัมพันธ์กับนโยบายมองตะวันตกของอาเซียนสู่นโยบายมองตะวันออกของนายฯ โมดี”*. ณ หอการค้าจังหวัดตาก อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก วันที่ 23 มกราคม 2558.

#### ภาพประกอบ

- EGIS. (2014). Moreh-Mandalay, and more. *EGIS*. Available from [http://www.egis.fr/sites/default/files/styles/largeur\\_page/public/30-the-road-ahead.jpg?itok=45YXc3no](http://www.egis.fr/sites/default/files/styles/largeur_page/public/30-the-road-ahead.jpg?itok=45YXc3no). [Accessed: 10 December 2014].
- Ministry of External Affairs, Government of India. (2012). ASEAN-India Commemorative Summit 2012. Available from <http://mea.gov.in/outgoing-visit-detail.htm?20294/ASEAN++India+Commemorative+Summit+2012>. [Accessed: 10 December 2012].
- Ministry of External Affairs, Government of India. (n.d.). Glance @ India. Available from <http://www.mea.gov.in/india-at-glance.htm>. [Accessed: 10 December 2014].

- North Eastern Council. (2008). North Eastern Region Vision 202. Available from [http://www.mdoner.gov.in/sites/default/files/silo2\\_content/ner\\_vision/Vision\\_2020.pdf](http://www.mdoner.gov.in/sites/default/files/silo2_content/ner_vision/Vision_2020.pdf). [Accessed: 10 December 2014].
- Sasi, A. (22 April 2014). In Myanmar, PM Modi eyes regional connectivity booster shot for trade. *The Indian Express*. Available from <http://indianexpress.com/article/business/economy/in-myanmar-pm-modi-eyes-regional-connectivity-booster-shot-for-trade/>. [Accessed: 10 December 2014].