

At the Borders of Subregional South Asia and ASEAN: A Look at India-Myanmar Connectivity  
 for “Forging Ahead Together”\*\*\*

Aphirat Kamwang\*

Abstract

Cooperation between ASEAN and India, and the development process within the India, have led India to accelerate the development of the northeast border region of the country, particularly along the India-Myanmar Border in order to physically connect to ASEAN via the Trilateral Highway linking India-Myanmar-Thailand. This qualitative social science research investigates the ongoing travel links between India and ASEAN. It focuses on the border between the two regions and explores basic information in terms of society and economy in the area through documentary research and field work in India. The results indicate that progress is being made and India is preparing to open the country to ASEAN through Manipur. The other borders however remain open only to local traders and do not yet serve as full-scale international crossing points, an issue that needs the attention of both India and Myanmar to ensure maximum connectivity. The results of this study are expected to better enhance understanding of ASEAN and India relations and to contribute to Thailand's preparations for the opening of the Trilateral Highway.

**Keywords: ASEAN-India, Indian studies, India-Myanmar border, subregional South Asia**

-----  
 \*Researcher of Centre for Bharat Studies (Indian Studies), Research Institute for Languages and Cultures of Asia (RILCA), Mahidol University, Salaya, Budhamonthon, Nakhon Pathom 73170. Email: [api.ramdas@yahoo.com](mailto:api.ramdas@yahoo.com)

\*\*This article is a part of the research project on 'Trade in Multicultural Northeast India: A New Market at the Western Gateway to ASEAN' under the research project plan of the RILCA on 'Trade along the Multicultural ASEAN-Plus Highway: Thailand-Myanmar-India' supported by the Thailand Research Fund (TRF) 2016.

Received July 12, 2017; Accepted December 8, 2017

ที่พรมแดนระหว่างอนุภูมิภาคเอเชียใต้และอาเซียน : มองอินเดียเชื่อมต่อกับเมียนมาร์  
เพื่อ “มุ่งหน้าไปด้วยกัน”\*\*

อภิรัฐ คำวัง\*

บทคัดย่อ

จากความร่วมมือระหว่างอาเซียน-อินเดีย และจากกระบวนการพัฒนาประเทศภายในอินเดีย ได้ผลักดันให้อินเดียเร่งรัดพัฒนาพื้นที่ชายแดนภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยเฉพาะพรมแดนอินเดีย-เมียนมาร์ เพื่อเชื่อมต่อทางกายภาพสู่อาเซียนด้วยทางหลวงไตรภาคี อินเดีย-เมียนมาร์-ไทย การพัฒนาดังกล่าวเป็นที่มาของการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพทางด้านสังคมศาสตร์ครั้งนี้ ซึ่งให้ความสนใจต่อพรมแดนระหว่างสองภูมิภาค จึงได้ค้นคว้าข้อมูลพื้นฐานด้านสังคมและเศรษฐกิจตามแนวพรมแดน โดยศึกษาเอกสารและศึกษาภาคสนามที่พรมแดนของอินเดีย ทำให้ทราบถึงสภาพความเป็นจริงที่ตลาดพรมแดนและความก้าวหน้า โดยที่อินเดียเตรียมจะเปิดประตูสู่อาเซียนที่รัฐมณีปุระ ส่วนพรมแดนแห่งอื่นคงเปิดพื้นที่เฉพาะพ่อค้าท้องถิ่นกลุ่มชาติพันธุ์ ยังไม่ยกระดับเป็นพรมแดนนานาชาติ จึงเป็นประเด็นที่จะต้องมีการตกลงระหว่างอินเดียบกับเมียนมาร์เพื่อนำไปสู่ผลสำเร็จของการเชื่อมต่อดังกล่าว ทั้งนี้ ผลการศึกษาคาดหวังว่าจะช่วยส่งเสริมความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างอาเซียนกับอินเดียมากยิ่งขึ้น รวมทั้งเป็นประโยชน์ต่อการเตรียมความพร้อมของไทยก่อนการเปิดทางหลวงไตรภาคี

คำสำคัญ: **อาเซียน-อินเดีย, อินเดียศึกษา, พรมแดนอินเดีย-เมียนมาร์, อนุภูมิภาคเอเชียใต้**

-----  
\*นักปฏิบัติการวิจัย ศูนย์การศึกษาศาสนาและวัฒนธรรมเอเชีย มหาวิทยาลัยมหิดล ต.ศาลายา อ.พุทธมณฑล จ.นครปฐม 73170 อีเมล [api.ramdas@yahoo.com](mailto:api.ramdas@yahoo.com)

\*\*บทความนี้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการวิจัย ‘การค้าในสังคมพหุวัฒนธรรมอินเดียตะวันออกเฉียงเหนือ: ตลาดใหม่ทางประตูตะวันตกของอาเซียน’ ในแผนงานวิจัย ‘การค้าในสังคมพหุวัฒนธรรมบนเส้นทางอาเซียนพลัส: ไทย-เมียนมาร์-อินเดีย’ สถาบันวิจัยภาษาและวัฒนธรรมเอเชีย มหาวิทยาลัยมหิดล โดยได้รับทุนวิจัยจากสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ พ.ศ. 2559

ได้รับบทความ 12 กรกฎาคม 2560; อนุมัติให้จัดพิมพ์ 8 ธันวาคม 2560

บทนำ

ผลพวงจากการขับเคลื่อนทางสังคมและเศรษฐกิจของอินเดียได้ก่อให้เกิดการพัฒนาและการประสานความร่วมมือที่หลากหลาย ตั้งแต่การพัฒนาท้องถิ่นภายในของอินเดียเองโดยเฉพาะภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตลอดจนการพัฒนาและความร่วมมือภายในภูมิภาคเอเชียใต้ (SAARC)<sup>1</sup> ภายในอนุภูมิภาคเอเชียใต้และเฉพาะกลุ่มประเทศภูฏาน บังกลาเทศ อินเดีย เนปาล (BBIN) รวมถึงระหว่างภูมิภาคคือ อาเซียน (ASEAN) โดยทำให้เกิดอาเซียน+6 บิมสเทค (BIMSTEC)<sup>2</sup> อาร์เซป (RCEP)<sup>3</sup> และอื่น ๆ โดยอินเดียอาศัยความร่วมมือตามกรอบข้อตกลงของกลุ่มเศรษฐกิจเหล่านี้เพื่อได้รับผลประโยชน์ร่วมกันอันเป็นแนวทางที่กลุ่มประเทศทั่วโลกดำเนินการ เป็นไปตามแนวคิดภูมิภาคนิยม (regionalism) และภูมิภาคาวัดน์ (regionalization)

ท้องถิ่นเช่นภาคตะวันออกเฉียงเหนือของอินเดียได้ถูกเชื่อมต่อเข้ากับกลุ่มลักษณะใหม่ที่เน้นเชิงพื้นที่และยกระดับเป็นนานาชาติ เมื่อใหญ่กับพรมแดนซึ่งนโยบายรัฐที่ตามกรอบความร่วมมือระหว่างภูมิภาคได้ลากเส้นเข้าหากัน ท้องถิ่นในกลุ่มประเทศจะผูกพันกันภายใต้ชื่อกลุ่มใหม่ ด้วยเหตุนี้บทความได้ทำหน้าที่สืบค้นการเชื่อมต่อระหว่างอนุภูมิภาคเอเชียใต้ที่มีอินเดียเป็นแกนหลัก ผู้การข้ามภูมิภาคทางกายภาพมาสู่อาเซียนโดยทิศตะวันตกของอาเซียน คือ เมียนมาร์ซึ่งกลายเป็นปัจจัยสำคัญของอินเดียและอาเซียน

ขณะเดียวกัน การเชื่อมต่องดล่าวนำมาสู่ประเด็นเรื่องพรมแดนเพราะครอบคลุมพื้นที่ของกลุ่มชาติพันธุ์ตามแนวพรมแดนอินเดีย เมียนมาร์ และบังกลาเทศ การเชื่อมต่อกลายเป็นแรงผลักดันที่จะให้เมืองใหญ่และพรมแดนที่ยังไม่พร้อมเหล่านั้นต้องได้รับการพัฒนาจากรัฐอย่างเร่งด่วน อันเป็นผลพวงมาจากนโยบายและแผนพัฒนาอันเป็นการรองรับการขยายตัวของเศรษฐกิจระดับนานาชาติและข้ามภูมิภาค

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือของอินเดียอันเป็นที่ที่ถูกกล่าวถึงอย่างมากจากการเชื่อมต่อกับอาเซียนท้องถิ่นนี้ประกอบด้วย 8 รัฐ คือ รัฐอัสสัม รัฐมณีปุระ รัฐเมฆาลัย รัฐตรีปุระ รัฐมิโซรัม รัฐนากาแลนด์ รัฐอรุณาจัลประเทศ และรัฐสิกขิม ทุกรัฐมีแนวพรมแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านรวม 5 ประเทศ (จาก 7 ประเทศ ระยะทาง 15,106.7 กม.) ประกอบด้วย 1) อินเดียบังกลาเทศ 4,096.7 กม. 2) อินเดีย-จีน 3,488 กม. 3) อินเดีย-เนปาล 1,751 กม. 4) อินเดีย-เมียนมาร์ 1,643 กม. 5) อินเดีย-ภูฏาน 699 กม. (India.

<sup>1</sup>สมาคมความร่วมมือแห่งภูมิภาคเอเชียใต้ (South Asian Association for Regional Cooperation : SAARC) ก่อตั้งเมื่อ ค.ศ. 1985 (พ.ศ. 2528) สมาชิก 7 ประเทศ ประกอบด้วยบังกลาเทศ ภูฏาน อินเดีย มัลดีฟส์ เนปาล ปากีสถาน ศรีลังกา อัฟกานิสถาน โดยมีผู้สังเกตการณ์ 8 ประเทศ ซึ่งเมียนมาร์เป็นประเทศเดียวจากอาเซียนที่มีสถานะเป็นผู้สังเกตการณ์

<sup>2</sup>ความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ (Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation : BIMSTEC) ก่อตั้งเมื่อ ค.ศ. 1997 (พ.ศ. 2540) มุ่งการประสานระหว่าง 'นโยบายมองตะวันออก' ของอินเดียและภูมิภาคเอเชียใต้กับ 'นโยบายมองตะวันตก' ของไทย ซึ่งไทยและเมียนมาร์ เป็น 2 ประเทศในอาเซียนที่ร่วมมือกับภูมิภาคเอเชียใต้

<sup>3</sup>ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในภูมิภาคของอาเซียน (Regional Comprehensive Economic Partnership : RCEP)

Ministry of Home Affairs n.d.a) ปัจจุบันอินเดียเร่งรัดพัฒนาพื้นที่ตอนใต้ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 3 รัฐ คือ รัฐมณีปุระ รัฐมิโซรัม รัฐตรีปุระ ให้เชื่อมต่อบังกลาเทศ<sup>4</sup>และเมียนมาร์ซึ่งเมียนมาร์เป็นเพียงประเทศเดียวในอาเซียนที่มีพรมแดนติดต่อกับอนุภูมิภาคเอเชียใต้ราว 2,000 กม. แต่ส่วนใหญ่ติดต่อกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือของอินเดีย

ดังนั้น ทิศทางการพัฒนาท้องถิ่นภายในประเทศของอินเดีย ระหว่างประเทศ ภายในอนุภูมิภาค ระหว่างภูมิภาค จะทำให้เมืองใหญ่ ท้องถิ่น และพรมแดนบางส่วนถูกคัดเลือกให้เชื่อมต่อ ให้สอดคล้องกับกลุ่มประเทศใหม่โดยบทความได้อาศัยกรอบทางหลวงไตรภาคี อินเดีย-เมียนมาร์-ไทย (Trilateral Highway India-Myanmar-Thailand) มุ่งเน้นพรมแดนระหว่างอินเดียและเมียนมาร์และรวมบางส่วนของบังกลาเทศ ความก้าวหน้าทางทิศตะวันตกของอาเซียนจำเป็นต้องมองมายังอินเดียกับเมียนมาร์ ปัจจุบันอินเดียขับเคลื่อนการเชื่อมต่ออาเซียนด้วย 'นโยบายปฏิบัติการทิศตะวันออก' (Act East Policy) ค.ศ. 2014 (พ.ศ. 2557)

บทความนำผลจากการประมวลข้อมูลการเชื่อมต่อระหว่างภูมิภาคและพรมแดนและศึกษาภาคสนามที่รัฐมณีปุระและพรมแดนระหว่างอินเดียและเมียนมาร์ทำให้การเรียบเรียงเนื้อหาได้มองจากทางอินเดียเข้ามาในอาเซียน โดยตั้งประโยชน์ที่จะเป็นการขยายการรับรู้และความเข้าใจต่อสังคมวัฒนธรรมและพรมแดนระหว่างอนุภูมิภาคเอเชียใต้กับอาเซียน เป็นประโยชน์ต่อวงวิชาการของไทยและ อาเซียน

#### วิธีการวิจัย

วัตถุประสงค์: เพื่อศึกษาข้อมูลพื้นฐานลักษณะทางสังคมและเศรษฐกิจของพื้นที่ตามแนวพรมแดนระหว่างอนุภูมิภาคเอเชียใต้และอาเซียนจากกรณีการเชื่อมต่อระหว่างภูมิภาค

กรอบการศึกษา:

1) แนวพรมแดนระหว่างอนุภูมิภาคเอเชียใต้และอาเซียน ศึกษาพื้นที่ระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือของอินเดียกับเมียนมาร์ทางอินเดียเน้น 4 รัฐ ทางเมียนมาร์เน้น 4 รัฐและเขต และศึกษาพื้นที่ระหว่างบังกลาเทศกับเมียนมาร์เป็นส่วนประกอบ

2) ศึกษาประเด็น: ลักษณะพรมแดน กลุ่มชาติพันธุ์ สถานการณ์ปัจจุบัน รูปแบบการพัฒนา สภาพปัญหาและข้อมูลเฉพาะที่น่าสนใจ ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับข้อมูลที่สามารถศึกษาค้นคว้ามาได้

วิธีการศึกษา: เป็นการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพทางด้านสังคมศาสตร์

เครื่องมือที่ใช้: ศึกษาทางเอกสารและภาคสนาม

<sup>4</sup>เบงกอลเดิมแบ่งเป็นเบงกอลตะวันออก (East Bengal) และเบงกอลตะวันตก (West Bengal) ต่อมา ค.ศ. 1947 (พ.ศ. 2490) แบ่งแยกประเทศอินเดียกับปากีสถาน เบงกอลตะวันออก คือ ปากีสถานตะวันออก (East Pakistan) ขณะที่ปากีสถานตะวันตก (West Pakistan) คือ ปากีสถานปัจจุบัน ต่อมา ค.ศ. 1971 (พ.ศ. 2514) ปากีสถานตะวันออกแยกตัวเป็นบังกลาเทศ มีกรุงธากาเป็นเมืองหลวง ส่วนเบงกอลตะวันตก คือ รัฐเบงกอลตะวันตก อินเดีย มีเมืองโกลกัตตาเป็นเมืองหลวงประจำรัฐ

1) การศึกษาทางเอกสาร ประกอบด้วย เอกสารด้านนโยบายและรายงานของหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน ผลการศึกษาของนักวิชาการ ข่าวสาร-สารคดีของสื่อมวลชนโดยศึกษาถึงเดือนมิถุนายน ค.ศ. 2017 (พ.ศ. 2560)

2) การศึกษาภาคสนาม (ค.ศ. 2017) ประกอบด้วย (1) การสำรวจและสังเกตการณ์ในพื้นที่ตลาดในเมืองใหญ่และพรมแดนระหว่างอินเดียนกับเมียนมาร์ คือ เมืองอิมผาล เมืองโมเรย์ รัฐมณีปุระ 1 ครั้ง (2) การสัมภาษณ์กลุ่มนักวิชาการ นักธุรกิจรวมการชุมชน และเจ้าหน้าที่ภาครัฐในรัฐมณีปุระรวม 15 ราย

### ความเป็นภูมิภาคและพรมแดน

บทความนี้ได้สนใจประเด็นทั้งเรื่องการเชื่อมต่อระหว่างภูมิภาคและเรื่องพรมแดนกับวัฒนธรรมจึงทำให้มุ่งศึกษาแนวคิดทั้งสองเรื่อง ดังนี้

ภูมิภาคนิยม: ถือเป็นทัศนคติแบบใหม่ที่น่าไปสู่การรวมกลุ่มของนานาชาติและการกระจายอำนาจในระบบนานาชาติ ทั้งนี้ ก็เพราะมีการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของโลก แนวโน้มของโลกที่เปลี่ยนไปมีการกระจายอำนาจที่ไม่ใช่การรวมศูนย์ อันเป็นผลมาจากเศรษฐกิจระดับภูมิภาคและระหว่างภูมิภาค โดยเฉพาะภูมิภาคใหม่ต่าง ๆ ที่ได้พัฒนาขึ้นเพื่อผลประโยชน์ร่วมกันในระยะยาว โดยการรวมภูมิภาคแบบใหม่มิได้มีความจำเป็นที่จะนำเอาระบบการปกครองที่ไม่เหมือนกันมาใช้เป็นข้อจำกัดกีดกัน เสี่ยงของบางประเทศซึ่งเป็นหนึ่งในสมาชิกก็สามารถจะเข้าไปมีส่วนร่วมกับกลุ่มได้ เช่น อาเซียน (Fawcett 2003, 9-36)

ขณะที่ยุคบูรพาภิวัตน์ (Easternization) ซึ่งกล่าวกันว่ากลุ่มประเทศตะวันออกกำลังจะก้าวขึ้นมามีบทบาททั้งในด้านสังคมและเศรษฐกิจของโลกแทนกลุ่มประเทศตะวันตกโดยมีประเทศใหญ่ เช่น จีน อินเดีย และกลุ่มประเทศตามภูมิภาคที่เป็นกลุ่มประเทศกำลังพัฒนาจะมีอำนาจการต่อรองมากขึ้น อันจะนำไปสู่กระบวนการของการเปลี่ยนอำนาจของโลก สำหรับภายในเอเชียแล้ว อาเซียนมีภูมิรัฐศาสตร์ที่เชื่อมระหว่างมหาสมุทรอินเดียกับแปซิฟิก ทำให้ทั้งจีนและอินเดียต้องการจะสร้างโครงสร้างพื้นฐานสู่อาเซียน (Anek Laothamatas 2011)

พรมแดนกับวัฒนธรรม: ระหว่างรัฐชาติที่มีพรมแดนติดต่อกัน วัฒนธรรมเป็นพื้นฐานของความสัมพันธ์ระหว่างกลุ่มชาติพันธุ์และระหว่างรัฐชาติ เป็นเบื้องหลังการขับเคลื่อนความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการเมืองข้ามพรมแดน แนวพรมแดนระหว่างรัฐชาติจึงมีความหลากหลายทางวัฒนธรรมระหว่างกลุ่มชน ความสัมพันธ์ทางสังคมวัฒนธรรม และการค้า ส่วนการเมือง วัฒนธรรม ตามแนวพรมแดน เป็นสิ่งที่เชื่อมโยงกลุ่มชนและความสัมพันธ์ทางสังคมระหว่างกลุ่มชนกับรัฐชาติของตนและรัฐชาติอื่น แต่พรมแดนทางวัฒนธรรมมีความหมายที่กว้าง ผูกพันกับผู้คนในบริเวณแนวพรมแดนและเป็นส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมพรมแดน ปฏิสัมพันธ์ระหว่างกลุ่มชนอาจจะอยู่ภายใต้นโยบายของรัฐชาติได้รัฐชาติหนึ่งหรืออยู่นอกเหนือการควบคุมของรัฐ (Yot Santasombat 2008, 46-47) สำหรับการสร้างพรมแดนระหว่างรัฐชาติดำเนินไปตามขั้นตอน คือ การขีดเส้นเส้นพรมแดน การปักปันเขตแดน และการควบคุมพื้นที่พรมแดน

อย่างไรก็ตาม พื้นที่ดังกล่าวมีลักษณะเป็นพหุวัฒนธรรม มีกลุ่มชาติพันธุ์ที่หลากหลายเป็นส่วนสำคัญของเครือข่ายการค้าและเป็นส่วนสร้างพรมแดนทางวัฒนธรรม (Yot Santasombat et al. 2012, 6)

สำหรับเครือข่ายสังคมบริเวณพรมแดนสามารถแบ่งตามภูมิทัศน์ชายแดน 3 ส่วน คือ

1) ใจกลางชายแดน (border heartland) หรือพื้นที่ริมพรมแดนสองฟากฝั่ง อันเป็นพื้นที่ที่มีปฏิบัติการข้ามพรมแดน การค้าขาย การเคลื่อนไหวไปมาของผู้คนสินค้า และวัฒนธรรมข้ามพรมแดน เป็นบริเวณที่เครือข่ายสังคมถูกกำหนดจากพรมแดนโดยตรง จะปรับเปลี่ยนไปตามเงื่อนไขและสภาวการณ์ของพรมแดนที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างต่อเนื่อง มีการข้ามพรมแดนในหลายรูปแบบ ทั้งธุรกิจขนาดใหญ่และกองทัพมดที่จะถูกตรวจตราควบคุมจากเจ้าหน้าที่รัฐทั้งสองฝั่ง บางแห่งเป็นที่ตั้งโรงงาน ความเป็นเมืองขยายตัวอย่างรวดเร็ว มีที่พักรายล้อมตลาดที่ขายสินค้าปลอดภาษีและของเถื่อน เป็นแหล่งท่องเที่ยวและหาซื้อสินค้าราคาถูก มีผลประโยชน์ทางธุรกิจที่ซับซ้อน แปรผันไปตามสถานการณ์ทางการเมืองระหว่างประเทศทำให้องค์ธุรกิจท้องถิ่นเคลื่อนไหวเพื่อปกป้องผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจการเมืองของพรมแดน

2) พื้นที่รอยต่อหรือรัศมีของใจกลางชายแดน (intermediate borderland) อาจครอบคลุมย่านธุรกิจที่ขยายตัวมาจากใจกลางชายแดน หมู่บ้านที่มีกลุ่มชาติพันธุ์ตั้งถิ่นฐานทำการเกษตรมาแต่เดิม แต่ปัจจุบันได้กลายเป็นจุดพักสินค้าและแหล่งพักพิงของแรงงานข้ามชาติที่รอจังหวะข้ามพรมแดน

3) รอบนอกของชายแดน (outer borderland) เป็นพื้นที่ที่อิทธิพลของชายแดนเริ่มจางลง ความสัมพันธ์ทางสังคมของเครือข่ายดำเนินไปอย่างหลวม ๆ ซึ่งมีผลกระทบต่อชีวิตประจำวันของชาวบ้านค่อนข้างน้อย แต่จะได้รับผลกระทบทางการเมืองอย่างฉับพลัน (Yot Santasombat et al. 2012, 8-9)

อินเดีย: อนุภูมิภาคเอเชียใต้เชื่อมต่ออาเซียน

อาเซียนหรือสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Association of Southeast Asian Nations : ASEAN) ก่อตั้งเมื่อ ค.ศ. 1967 (พ.ศ. 2510) เริ่มจากสมาชิก 5 ประเทศ ต่อมา ค.ศ. 1999 (พ.ศ. 2542) มีสมาชิกรวม 10 ประเทศ สำหรับเมียนมาร์เข้าร่วม ค.ศ. 1997 (พ.ศ. 2540) (Thai-ASEAN Economic Community 2017) ขณะเดียวกันอาเซียนยังมีความร่วมมือกับอีก 9 ประเทศที่สถาปนาความสัมพันธ์ในฐานะคู่เจรจา และอินเดียเป็น 1 ใน 9 โดยมีพัฒนาการที่สำคัญเริ่มต้นจากระดับคู่เจรจาเฉพาะด้าน ค.ศ. 1992 (พ.ศ. 2535) และยกระดับเป็นคู่เจรจาอย่างสมบูรณ์ ค.ศ. 1995 (พ.ศ. 2538) กระทั่งยกระดับเป็นการประชุมสุดยอดอาเซียน-อินเดีย ค.ศ. 2002 (พ.ศ. 2545) ต่อมาในการประชุมสุดยอดฯ ครั้งที่ 13 ค.ศ. 2015 (พ.ศ. 2558) ที่มาเลเซีย ผู้นำอาเซียนได้แสดงการต้อนรับต่อสิ่งที่นายกรัฐมนตรีอินเดีย นเรนทรา โมดี ได้ริเริ่มและสานต่อเจตนารมณ์นั่นคือ ‘นโยบายปฏิบัติการทางตะวันออก’ (Act East Policy) และ ‘ทำในอินเดีย’ (Make in India) เพื่อจะแสดงให้เห็นว่า อินเดียได้ทำงานร่วมกับอาเซียนภายใต้วิสัยทัศน์และเป้าหมายแห่งอาเซียน ค.ศ. 2025 (พ.ศ. 2568) ที่ว่า ‘มุ่งหน้าไปด้วยกัน’ (Forging Ahead Together) (ASEAN 2016)

ขณะที่ความสัมพันธ์ระหว่างอาเซียนกับอินเดียครบรอบ 20 ปี ค.ศ. 1992-2012 (พ.ศ. 2535-2555) อินเดียจัดการประชุมสุดยอดอาเซียน-อาเซียน กรุงนิวเดลี ค.ศ. 2012 (พ.ศ. 2555) โดยชูประเด็น 'ASEAN-India Partnership for Peace and Shared Prosperity' ซึ่งมาจาก 'นโยบายมองตะวันออก' (Look East Policy) ค.ศ. 1991 (พ.ศ. 2534) ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นในการผลักดันให้อินเดียก้าวสู่ระดับคู่เจรจาเฉพาะด้านกับอาเซียน ค.ศ. 1992 (พ.ศ. 2535) และใน ค.ศ. 2012 (พ.ศ. 2555) ได้อาศัยวาระการครบรอบเข้าร่วมการประชุมคณะทำงานด้านการคมนาคมภาคพื้นดินแห่งอาเซียน (ASEAN Land Transport Working Group: LTWG) ครั้งที่ 21 แต่นับเป็นครั้งแรกของอินเดีย ในที่ประชุมนั้นอินเดียได้นำเสนอแผนปฏิบัติการต่ออาเซียนที่ผนวกเรื่องการพัฒนาต่าง ๆ เข้าไว้ด้วยกัน ได้แก่ การคมนาคมขนส่งภาคพื้นดินและทางทะเล การจัดการพรมแดนศุลกากร การตรวจคนเข้าเมือง ความมั่นคง คู่เจรจาภาคเอกชน และได้นำเสนอโครงการทางหลวงไตรภาคี (Association of Southeast Asian Nations 2016; India. Ministry of Development of North Eastern Region 2012)

ต่อมา ค.ศ. 2013 (พ.ศ. 2556) อินเดียขยายการเชื่อมต่อทางทะเลและทางอากาศสู่อาเซียนเพิ่มขึ้นจากเดิมที่มีแต่โครงการทางหลวงไตรภาคีและโครงการคมนาคมขนส่งหลายรูปแบบ คาลาดาน (Kaladan Multi-Modal Transit Transport Project: KMTTP) ขณะเดียวกันก็มีการพิจารณาเชื่อมต่อระเบียงเศรษฐกิจ (economic corridor) ให้ไปถึงกัมพูชา ลาว และเวียดนาม โดยจะมีการจัดทำข้อตกลงเรื่องยานยนต์ระหว่างอินเดีย-เมียนมาร์-ไทย (India-Myanmar-Thailand Motor Vehicle Agreement : IMT MVA) เพื่อที่จะให้รถโดยสารและรถสินค้าสามารถวิ่งบนทางหลวงไตรภาคีได้อย่างไร้รอยต่อ และ ค.ศ. 2015 (พ.ศ. 2558) ในการประชุมสุดยอดฯ ครั้งที่ 13 ที่มาเลเซีย นายกรัฐมนตรีอินเดียได้ประกาศมอบเงิน 1 พันล้านเหรียญสหรัฐ เพื่อสนับสนุนโครงการที่จะเชื่อมต่อทั้งระบบทางกายภาพและระบบดิจิทัลระหว่างอินเดียบอกอาเซียน กองทุนพัฒนาโครงการเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตของกลุ่มประเทศกัมพูชา ลาว เมียนมาร์ เวียดนาม (CLMV) ขณะที่ในด้านวิชาการและการศึกษา ได้จัดตั้งศูนย์อาเซียน-อินเดีย เพื่อการศึกษาวิจัย สนับสนุนส่งเสริม สร้างเครือข่ายในอินเดียและอาเซียน ต่อมา ค.ศ. 2016 (พ.ศ. 2559) ได้จัดตั้งศูนย์อาเซียนศึกษาเพื่อทำหน้าที่ศึกษาวิจัยเฉพาะภาคตะวันออกเฉียงเหนือของอินเดียบอกอาเซียน และเมื่อความสัมพันธ์ระหว่างอาเซียนกับอินเดียครบรอบ 25 ปี ค.ศ. 1992-2017 (พ.ศ. 2535-2560) อินเดียจึงได้กำหนดภารกิจต่ออาเซียนโดยชูประเด็นที่ว่า 'Shared Values, Common Destiny' (India. Ministry of External Affairs. 2016a)

พรมแดน ความสัมพันธ์ ผู้คน: อินเดียเมียนมาร์

ระยะของแนวพรมแดนอนุภูมิภาคเอเชียใต้กับอาเซียน: พรมแดนอินเดีย-เมียนมาร์ (India-Myanmar Border) ส่วนอินเดียครอบคลุม 4 รัฐ ระยะทาง 1,643 กม. แบ่งออกเป็น รัฐอรุณาจัลประเทศ 520 กม. รัฐนากาแลนด์ 215 กม. รัฐมณีปุระ 398 กม. รัฐมิโซรัม 510 กม. (India. Ministry of Home

Affairs n.d.b.) ส่วนเมียนมาร์ครอบคลุม 4 รัฐและเขต ประกอบด้วย รัฐกะฉิ่น เขตสะกาย รัฐชิน รัฐยะไข่ โดยแนวพรมแดนตอนเหนือเป็นพื้นที่สูงของเทือกหิมาลัยทิศตะวันตก

ส่วนพรมแดนระหว่างเมียนมาร์กับบังกลาเทศ ทางบกมีระยะทาง 272 กม. มีแม่น้ำนัตกั้นอีก 52 กม. และทางทะเล อ่าวเบงกอล 64.1 กม. โดยที่รัฐยะไข่และรัฐชินติดต่อกับ อ.บานดร์บาน อ.ค็อกซ์บาซาร์ เขตจิตตะกอง หนึ่ง ทางตะวันตกสุดของเมียนมาร์ที่ติดต่อกับบังกลาเทศคือ อ.หม่าวรงค์ รัฐยะไข่ และเฉพาะรัฐชินเป็นรัฐเดียวที่ติดต่อกับอินเดียและบังกลาเทศ (The Daily Net 2016; Zaw 2017)

ข้อมูลบางประการในท้องถิ่นของสองประเทศ: ตามแนวพรมแดนอินเดียกับเมียนมาร์ดังเช่นสองฝั่งระหว่างรัฐนากาแลนด์กับตอนบนของเขตสะกายนั้นต่างก็มีสิ่งคล้ายคลึงกันมาก ผู้คนที่อาศัยอยู่ก็มีความผูกพันกันในหลายมิติ ทั้งวิถีชีวิต สังคมวัฒนธรรม และบุคลิกหน้าตา (Myanmar Matters 2016)

จากการสำรวจประชากรอินเดีย ค.ศ. 2011 (พ.ศ. 2554) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีประชากร 45.5 ล้านคนหรือร้อยละ 3.07 จากทั้งประเทศ 1,210 ล้านคนส่วนใหญ่นับถือศาสนาฮินดู ร้อยละ 54 ศาสนาอิสลาม ร้อยละ 25.1 ศาสนาคริสต์ ร้อยละ 17.2 ทั้งนี้ มี 4 รัฐ ที่นับถือศาสนาคริสต์เป็นหลัก คือ รัฐอรุณาจัลประเทศ รัฐนากาแลนด์ รัฐมิโซรัม และรัฐเมฆาลัย ส่วนอีก 2 รัฐ นับถือศาสนาพุทธมาก คือ รัฐสิกขิม ร้อยละ 27.3 รัฐอรุณาจัลประเทศ ร้อยละ 11.7 (Census Organization of India 2015; India. Ministry of Home Affairs 2016)

และจากการสำรวจประชากรของเมียนมาร์ ค.ศ. 2014 (พ.ศ. 2557) จำนวน 51,419,420 คน (Myanmar Information Management Unit 2016) เฉพาะรัฐและเขตทั้งสิ้นตามแนวพรมแดน พบว่า ส่วนใหญ่ นับถือศาสนาพุทธ ร้อยละ 84.2 ศาสนาคริสต์ ร้อยละ 14.1 แม้ว่าเขตสะกายส่วนใหญ่ นับถือศาสนาพุทธ แต่ก็มีผู้นับถือศาสนาคริสต์ ร้อยละ 6.5 (Myanmar. Ministry of Immigration and Population 2015)

ดังนั้น จะเห็นได้ว่า ในท้องถิ่นทั้งสองฝั่งตามแนวพรมแดนอินเดีย-เมียนมาร์กลุ่มชาติพันธุ์มีส่วนของการนับถือศาสนาคริสต์ที่สูงกว่าพื้นที่ทั่วไปของประเทศ

ทวิภาคีและความสัมพันธ์เพื่อการพัฒนาอินเดียสู่เมียนมาร์: ความสัมพันธ์ทวิภาคีระหว่างอินเดียกับเมียนมาร์ในระดับผู้นำประเทศนั้นเริ่มตั้งแต่ ค.ศ. 1987 (พ.ศ. 2530) สมัยนายกรัฐมนตรี ราจีฟ คานธี อันเป็นการเยือนเมียนมาร์ครั้งแรกของผู้นำอินเดีย จากนั้นก็ห่างหายไปนานเกือบ 2 ทศวรรษ กระทั่ง ค.ศ. 2006 (พ.ศ. 2549) ในสมัยประธานาธิบดี เอ.พี.จี. อับดุล กาลัม และ ค.ศ. 2009 (พ.ศ. 2552) รองประธานาธิบดี โมฮัมหมัด ฮามิด อันซารี ได้กลับมาสานไมตรีต่อกัน ถือเป็น การเยือนเมียนมาร์อย่างเป็นทางการในรอบใหม่ ก้าวสู่ทศวรรษใหม่

ในช่วงที่เมียนมาร์อยู่ภายใต้อำนาจการปกครองของกองทัพ แม้ทั้งสองประเทศจะยังคงรักษาความสัมพันธ์ก็ตาม แต่ยังคงอยู่ภายใต้ข้อจำกัด กระทั่งพรรคสันนิบาตแห่งชาติเพื่อประชาธิปไตยชนะการเลือกตั้ง ทำให้มีนโยบายใหม่ที่ส่งผลดีและช่วยเพิ่มความสัมพันธ์ระหว่างทั้งสองประเทศ ปัจจุบันจึงเกิดการ



เปลี่ยนแปลงที่จะสร้างโอกาสทางการค้าระหว่างเมียนมาร์ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือของอินเดีย และ บังกลาเทศ (Myanmar Matters 2016)

ปัจจุบันผู้นำทั้งสองประเทศผูกมิตรไมตรีกันมากขึ้นช่วง ค.ศ. 2011-2012 (พ.ศ. 2554-2555) สมัย ประธานาธิบดี เต็ง เส่ง เยือนอินเดีย และ ค.ศ. 2012 (พ.ศ. 2555) สมัยนายกรัฐมนตรี มั่นโมฮัน สิงห์ เยือน เมียนมาร์ ขณะนั้นได้ข้อตกลงและการลงนามร่วมกันหลายด้านโดยมีเรื่องเด่น เช่น โครงการคาลาดานการ บริการภาคอากาศ การพัฒนาพรมแดน การจัดตลาดพรมแดน หรือที่เรียกว่า 'Border Haat' (ตลาดท้องถิ่น) การสร้างทางหลวงไตรภาคีและถนนยี่-ตีเต่ง จากรัฐมิโซรัมสู่รัฐชชิน ต่อมา ค.ศ. 2014 (พ.ศ. 2557) นายกรัฐมนตรี นาเรนทรา โมดี เยือนเมียนมาร์ เพื่อเข้าร่วมประชุมสุดยอดอาเซียน-อินเดีย ครั้งที่ 12 และมี นโยบายเพิ่มความสัมพันธ์ต่อเมียนมาร์อย่างต่อเนื่อง เช่น ค.ศ. 2015 (พ.ศ. 2558) จัดประชุม Joint Consultative Commission ซึ่งเป็นช่วงก่อนที่พรรคเอ็นแอลดีจะชนะการเลือกตั้ง ดังนั้น จากความสัมพันธ์ที่ดีส่งผลให้เกิดการขับเคลื่อนเพื่อเชื่อมต่อทางกายภาพจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือของอินเดียสู่เมียนมาร์ ซึ่งอินเดียกำลังสร้างสะพาน 69 แห่ง บนถนนมิตรภาพตะมู-กเลมโย-กเลวะ ในเขตสะกายและสร้างถนน เส้นทางกเลวะ-ยาจี 126 กม.

ในด้านอื่น ๆ มีเรื่องเด่น เช่น ด้านวัฒนธรรม อินเดียและเมียนมาร์อาศัยความเป็นสังคมาวัฒนธรรมที่มีร่วมกันในรัฐพรมแดน นั่นคือ ศาสนา ภาษา และกลุ่มชาติพันธุ์ จึงได้ร่วมจัดการสัมมนานานาชาติเรื่อง 'Buddhist Culture Heritage' ค.ศ. 2012 (พ.ศ. 2555) ส่วนด้านการลงทุน จากการประชุมกลุ่มประเทศ CMLV ครั้งที่ 3 ค.ศ. 2016 (พ.ศ. 2559) ที่รัฐทมิฬนาฑู มีผลการประชุมที่น่าสนใจคือ อินเดียกำหนดให้ เมียนมาร์เป็นแหล่งการลงทุนซึ่งนับเป็นครั้งแรกที่อินเดียประกาศให้การส่งเสริมกับเมียนมาร์ในด้าน อุตสาหกรรมเป็นต้น (India. Ministry of External Affairs 2016b)

อินเดีย: การจัดการพรมแดน ผู้การพัฒนา มุ่งเชื่อมต่ออาเซียน

จาก 7 ประเทศเพื่อนบ้านที่มีพรมแดนติดต่อกับอินเดียนั้น ทำให้มีการจัดการพรมแดนแต่ละแห่ง แตกต่างกัน ภาพรวมของพัฒนาการของอินเดีย ขอเริ่มจากเรื่องการตรวจคนเข้าเมือง ค.ศ. 2003 (พ.ศ. 2546) ได้จัดตั้ง Integrated Check Posts (ICP) เพื่อรองรับงานเฉพาะด้านขาเข้าภาคพื้นดิน ทำหน้าที่ครบ วงจร เช่น ตรวจคนเข้าเมือง ศุลกากร ความมั่นคง การกักกัน เป็นต้น ถือเป็นรูปแบบสมัยใหม่พร้อมสิ่ง อำนวยความสะดวก และ ค.ศ. 2004 (พ.ศ. 2547) จัดตั้ง Department of Border Management กระทรวงมหาดไทยแล้วโอนย้าย ICP เข้าไปในหน่วยงานนี้ ตัวอย่างพรมแดนที่จัดการแตกต่างกันเช่น พรมแดนอินเดีย-ปากีสถาน เฉพาะที่รัฐจัมมูและกัศมีร์ เป็นแบบ Line of Control (LoC) ขณะที่พรมแดน อินเดีย-ภูฏาน รัฐอรุณาจัลประเทศ เป็นแบบ Line of Actual Control (LAC) เป็นต้น ขณะเดียวกัน ได้จัดตั้ง Interministerial Working Group (IMWG) โดยรวมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไว้ด้วยกัน เช่น ถนน การค้า ความ มั่นคง เป็นต้น ต่อมา ค.ศ. 2006 (พ.ศ. 2549) มีการเห็นชอบให้จัดตั้ง ICP รวม 13 แห่ง ใน 2 ระยะ

ครอบคลุมพรมแดน 4 ประเทศ คือ บังกลาเทศ เมียนมาร์ เนปาล และปากีสถาน จากนั้น ค.ศ. 2008 (พ.ศ. 2551) กำหนดงบประมาณก่อสร้างสำนักงาน 13 แห่ง เฉพาะพรมแดนอินเดีย-เมียนมาร์ จัดตั้งเพียงแห่งเดียวที่เมืองโมเรห์ รัฐมณีปุระ เป็นระยะแรก กระทั่ง ค.ศ. 2013 (พ.ศ. 2556) ได้อนุมัติงบประมาณให้ด้าน ICP และจัดสรรพื้นที่ราว 0.18 ตร.กม. ที่เมืองโมเรห์ (India. Ministry of Home Affairs n.d.c.)

อินเดียกับการจัดการพรมแดนอินเดีย-เมียนมาร์: กระทรวงการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (Ministry of Development of North Eastern Region) ได้จัดตั้งด่าน Land Custom Station (LCS) อาศัยอำนาจจากพระราชบัญญัติศุลกากร ค.ศ. 1962 (พ.ศ. 2505) กระทรวงการคลัง เพื่อพัฒนาการค้าร่วมกับรัฐบาลท้องถิ่นภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ปัจจุบันมี 38 ด่าน แต่ไม่สามารถพัฒนา LCS ให้เป็นแบบ ICP ได้ครบทั้งหมด เนื่องจากการค้าในแต่ละด่านไม่เสถียรและมีปริมาณที่ต่ำและการดำเนินงานยังต้องอาศัยอำนาจจากหลายสังกัด เช่น ด้านความมั่นคง หน่วยงาน Border Guarding Force หรือ Assam Rifles จะทำงานร่วมกับ Border Roads Organisation (BRO) (India. Ministry of Home Affairs n.d.d.)

ตามแนวพรมแดนอินเดีย-เมียนมาร์มีด่าน LCS รวม 4 แห่ง ใน 4 รัฐ แต่ดำเนินการได้และมีแผนพัฒนา 2 แห่ง คือ 1) ด่านไซวาคารี อ.จัมพาย รัฐมิโซรัม เชื่อมกับด่านนิ อ.ตีเต่ง รัฐชิน 2) ด่านโมเรห์ อ.เตงเนา ปัลรัฐมณีปุระ เชื่อมกับด่านตะมุ อ.ตะมุ เขตสะกาย ส่วนอีก 2 ด่าน คือ 3) ด่านอวางคุ อ.เพก รัฐนากาแลนด์ เชื่อมต่อกับด่านซุนมะหย่า เมืองเหลซี เขตสะกาย 4) ด่านนัมโง อ.เจนคัลลันด์ รัฐอรุณาจัลประเทศ เชื่อมต่อกับด่านปางสุ เขตสะกาย ทั้งสองด่านนี้ยังอยู่ในการกำหนดรายละเอียดร่วมกัน (India. Ministry of Development of North Eastern Region 2012)

อย่างไรก็ตาม รัฐอรุณาจัลประเทศ รัฐนากาแลนด์ และรัฐมิโซรัม ทั้งสามรัฐนี้เป็นพื้นที่ Restricted Area แม้แต่ชาวอินเดียที่ไม่ใช่ชาวท้องถิ่น หากจะเข้าไปก็ต้องยื่นคำร้อง Restricted Area Permit (RAP) ตามระบบ Inner Line Permit (ILP) ของกระทรวงมหาดไทย (India. Ministry of Development of North Eastern Region 2017)



ภาพที่ 1 แผนที่ประเทศอินเดีย แสดงภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 8 รัฐ (Northeast India 2017)

ในบทความนี้ได้สำรวจข้อมูลพื้นฐานตามแนวพรมแดนอินเดีย-เมียนมาร์รวม 4 พื้นที่ระหว่าง 4 รัฐของอินเดียกับ 3 รัฐและเขตของเมียนมาร์โดยเรียงลำดับจากตอนเหนือลงสู่ตอนใต้และประมวลข้อมูลในแต่ละพื้นที่ตามข้อจำกัดจากการสืบค้น มีรายละเอียด ดังนี้

ลำดับที่ 1 ระหว่างรัฐอรุณาจัลประเทศกับเขตสะกาย: รัฐอรุณาจัลประเทศ ตั้งอยู่ในโซนหิมาลัยตะวันออกเฉียงใต้มีพื้นที่ร้อยละ 33.27 เป็นรัฐที่มีขนาดใหญ่ที่สุดของท้องถิ่นนี้ (Census Organization of India 2015) เป็นที่ตั้งถิ่นฐานของกลุ่มชาติพันธุ์หลัก 26 กลุ่ม และกลุ่มย่อยกว่า 100 กลุ่ม (Arunachal Tourism 2015) มีพรมแดนติดต่อกับ 3 ประเทศ ประกอบด้วย ภูฏาน จีน (ทิเบต) เมียนมาร์ เฉพาะพรมแดนอินเดีย-เมียนมาร์มีระยะทาง 520 กม. โดย อ.เจนคัลลันด์ และ อ.อันจอ ติดกับรัฐกะฉิ่นและตอนเหนือของเขตสะกาย ปัจจุบันอินเดียเปิดด่านแห่งเดียวที่บ้านนัมโง อ.เจนคัลลันด์ติดกับบ้านปันของ เขตสะกาย (ทางอินเดียเรียกบ้านนัมโง)

เฉพาะ อ.เจนคัลลันด์ ประกอบด้วยกลุ่มชาติพันธุ์หลัก 3 กลุ่ม คือ 1) Tangsa 2) Tutsa 3) Singpho เฉพาะ Tangsa มีกลุ่มย่อยอีก 18 กลุ่ม เช่น 1) Lungchang 2) Muklom 3) Tikhak และนอกจากนี้ ยังมีกลุ่มต่างถิ่นที่ย้ายลงมาตั้งถิ่นฐานอีก เช่น ทิเบต (Changlang District Unit 2003)

การเปิดตลาดพรมแดนที่บ้านปันของของเมียนมาร์นั้น กระทรวงพาณิชย์ของเมียนมาร์อนุญาตให้เปิดการค้าเฉพาะท้องถิ่น เพื่อที่จะให้เป็นส่วนหนึ่งในการเพิ่มความเป็นอยู่ของชาวท้องถิ่นอันเป็นผลสืบเนื่องมาจากการพัฒนาความสัมพันธ์ระหว่างเมียนมาร์กับอินเดีย ในสมัยประธานาธิบดี เต็ง เส็ง กับสมัยนายกรัฐมนตรี มั่นโมฮัน สิงห์ (Mizzima News 2013)

ที่ตลาดดังกล่าว สินค้าฝั่งเมียนมาร์ส่วนใหญ่มาจากจีน เช่น เสื้อผ้า รองเท้า เส้นก้วยเตี่ยว ยากูโคส ขนม เบียร์ยาสูบ มีส่วนพ่อค้าชาวอินเดียนำพวกอาหารและสิ่งทอไปขาย ซึ่งสินค้าจากอินเดียมักจะมีราคาเพิ่มสูงขึ้น เช่น ปกติที่บ้านนัมโง เกือบ กิโลกรัมละ 20 รูปีอินเดีย แต่ราคาสูงถึง 5 เท่า ที่บ้านปันของ ทว่าตลาดไม่คึกคัก เพราะอยู่ห่างไกล เปิด 3 ครั้งต่อเดือน ทุกวันที่ 10 20 และ 30 แต่อย่างไรก็ดี สิ่งสำคัญคือ เป็นจุดเริ่มต้นที่ทำให้กลุ่มชาติพันธุ์ได้ไปมาหาสู่กัน และจะพัฒนาให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวต่อไปชาวอินเดียจะข้ามแดนได้โดยไม่ต้องใช้วีซ่า (Dutta 2015)

ขณะที่กระทรวงกลาโหมของอินเดียกำลังพัฒนาถนนเชื่อมแนวพรมแดนรัฐอรุณาจัลประเทศ จากบ้านนัมโงสู่บ้านวิจันครี<sup>5</sup> เพราะปัจจุบันยังไม่มีถนนเข้าถึง ทำให้จะเกิดการเชื่อมเส้นทาง อ.เจนคัลลันด์ จากพรมแดนอินเดีย-เมียนมาร์ สู่ อ.ตวางซึ่งเชื่อมทั้งพรมแดนอินเดีย-จีน และพรมแดนอินเดีย-ภูฏาน แต่เป็นด่าน LAC ซึ่งในสมัยอาณานิคมอังกฤษเรียก McMohan Line (The Tribune 2016)

<sup>5</sup> เป็นที่ตั้งถิ่นฐานของกลุ่มชาติพันธุ์ลิสู (Lisu) ที่อพยพจากเมียนมาร์ ราว ค.ศ. 1930 (พ.ศ. 2473) เป็นกลุ่มแรกที่เข้าไปอยู่ ต่อมาชาวเนปาลที่ทำงานให้กับกองทัพอินเดียได้เข้าไปตั้งถิ่นฐานเพิ่มขึ้นในช่วงก่อน ค.ศ. 1970 (พ.ศ. 2513) (Talukdar 2011)

จากการศึกษาพบว่า ระหว่างรัฐอรุณาจัลประเทศกับรัฐกะฉิ่นยังไม่เปิดด่านซึ่งเป็นด่านแรกระหว่างสองประเทศ จึงทำให้ด่านนมโงกับด่านปันของกลายเป็นด่านแรกที่สำคัญ มีการมีบทบาทและเอื้อประโยชน์ให้กับกลุ่มชาติพันธุ์ท้องถิ่น และนับเป็นด่านแรกระหว่างอนุภูมิภาคเอเชียใต้กับอาเซียนแต่ด่านนี้ตั้งอยู่ห่างไกลจากชุมชนจึงยังไม่เป็นที่รับรู้กันโดยทั่วไป

ลำดับที่ 2 ระหว่างรัฐนากาแลนด์กับเขตสะกาย: แนวพรมแดนนี้มีระยะทาง 215 กม. เปิดด่าน 2 แห่ง คือ 1) ระหว่างบ้านอวาคู อ.เฟก กับ บ้านซุนมะหย่า เมืองเหลซี อ.ทมางตี (หรือคำตี) เขตสะกาย 2) ระหว่าง ต.โนกลัก อ.เทียนสาง กับ อ.ทมางตี

จากการที่ชาวนากาและกลุ่มย่อยต่าง ๆ ตั้งถิ่นฐานอยู่สองฝั่งพรมแดน ทั้งอินเดียและเมียนมาร์ มีการพัฒนาพื้นที่และกลุ่มชาติพันธุ์แตกต่างกัน โดยพัฒนาการที่สำคัญของอินเดีย คือ การสถาปนารัฐนากาแลนด์ ค.ศ. 1963 เป็นรัฐลำดับที่ 16 ประกอบด้วย 16 กลุ่มชาติพันธุ์หลัก<sup>6</sup> (Government of Nagaland 2016) ส่วนเมียนมาร์พัฒนาการที่ชัดเจน ค.ศ. 2008 (พ.ศ. 2551) รัฐธรรมนูญกำหนดให้จัดตั้งโซนปกครองตนเอง (Self-administered Zone: SAZ) สำหรับกลุ่มชาติพันธุ์เป็นครั้งแรกต่อมา ค.ศ. 2010 (พ.ศ. 2553) จึงประกาศจัดโซนปกครองตนเองชาวนากา (Naga SAZ) รวม 3 เมืองใน อ.ทมางตี เขตสะกาย คือ นานยูน ละแห่ เหลซี เนื่องจากชาวนากาส่วนใหญ่ในเมียนมาร์ตั้งถิ่นฐานตามแนวพรมแดนในเขตสะกาย (Zaw 2014)

เฉพาะบริเวณพรมแดนระหว่างทิศตะวันออกของรัฐนากาแลนด์ (4 อำเภอ) และ อ.ทมางตี (ทางตะวันตกของเขตสะกาย) ส่วนใหญ่เป็นชุมชนกลุ่มชาติพันธุ์ 3 กลุ่มคือ 1) Konyak 2) Khamniungan 3) Yimchunger โดยอินเดียกำหนดให้เป็นพื้นที่ Free Movement Regime เพื่อให้สามารถข้ามแดนในระยะ 16 กม. โดยไม่ต้องใช้วีซ่า (Singh Chhonkar 2017)

ต่อมา ค.ศ. 2016 เปิดใช้ถนนมิตรภาพอินเดีย-เมียนมาร์ (India-Myanmar Friendship Road) ระยะทาง 19.3 กม. ระหว่าง อ.เฟก รัฐนากาแลนด์ กับ เมืองเหลซี อ.ทมางตี โดยรัฐบาลอินเดียสนับสนุนงบประมาณ และ Myanmar Border Affairs ดำเนินการก่อสร้าง ดังนั้น การพัฒนาจะเอื้อประโยชน์ต่อกลุ่มชาติพันธุ์ที่เป็นกลุ่มย่อยของนากาซึ่งตั้งถิ่นฐานอยู่ใน 7 เมืองของเขตสะกาย<sup>7</sup> (Daily Hunt 2016)

ลำดับที่ 3 ระหว่างรัฐมณีปุระกับเขตสะกายและรัฐชิน: เป็นแนวพรมแดนที่สำคัญที่สุดของการศึกษานี้มีระยะทาง 398 กม. ปัจจุบันอินเดียเปิดด่านแห่งเดียวที่ใช้เชื่อมต่อกับเมียนมาร์และอาเซียน คือ เมืองโมเรห์ อ.เตงเนาปัด รัฐมณีปุระ เชื่อมกับ ต.ตะมุ อ.ตะมุ เขตสะกาย ซึ่งอินเดียกำหนดให้เป็น ‘ประตูสู่

<sup>6</sup>1) Angami 2) Ao 3) Chakhesang 4) Chang 5) Khamniungan 6) Kuki 7) Konyak 8) Kachari 9) Lotha 10) Phom 11) Pochury 12) Rengma 13) Sumi 14) Sangtam 15) Yimchungr 16) Zeling (Government of Nagaland 2016)

<sup>7</sup>1) Angkul 2) Nauk-aw 3) Laing Nang 4) Hyein Myay 5) Pain Kuu 6) Para Kuu 7) Para 8) Makuri 9) Smmara 10) Pon Myo 11) Kyan Naga

<sup>8</sup>1) Homemalin/Khamti 2) Lahe 3) Lay Shi/Shee 4) Tana/Tanai 5) Nan 6) Yon 7) Pansaung

อาเซียน' (Gateway to ASEAN) หรือ 'ประตูสู่ทิศตะวันออก' (Gateway to East) จาก 'นโยบายมองตะวันออก' สู่นโยบายปฏิบัติการทางตะวันออก'

รัฐมณีปุระสถาปนาเป็นรัฐ ค.ศ. 1972 (พ.ศ. 2515) ประกอบด้วยกลุ่มชาติพันธุ์หลัก คือ เมเต (Meitei) หรือออกเสียง เมยเต หรือ ไมยเต ส่วนกลุ่มชาติพันธุ์กุกิ (Kuki) และนากา (Naga) เป็นกลุ่มรอง และยังมีกลุ่มย่อยอื่นอีก แต่ปัจจุบันเรียกโดยรวมว่าชาวมณีปุรี เฉพาะเมืองโมเรย์ ส่วนใหญ่เป็นชาวกุกิ นอกจากนี้ เกือบศตวรรษที่ผ่านมาจึงกลายเป็นพื้นที่รวมของกลุ่มชาติพันธุ์ที่หลากหลาย ที่เข้าตามระบบการค้าพรมแดน หรือกล่าวได้ว่าการค้าพรมแดนดึงดูดให้พ่อค้าชาวอินเดียถิ่นอื่นมากกว่าชาวท้องถิ่น จึงทำให้มีกลุ่มชนถิ่นต่าง ๆ เข้าไปร่วมปะทะสังสรรค์ทางสังคมและเศรษฐกิจ โดยมีชาวอินเดียได้ซึ่งชาวทิเบตเป็นกลุ่มใหญ่ มีกลุ่มชนจากรัฐพิหาร มีกลุ่มชาวซิกข์และอื่น ๆ (Manipuri Officers 2017)

แต่ในยุคอาณานิคมอังกฤษ ช่วงต้นคริสต์ศตวรรษที่ 18 กลุ่มชาติพันธุ์บางส่วนถูกดัดแปลงเป็นเชลยศึก สงครามระหว่างอาณาจักรพม่ากับมณีปุระส่งผลให้ปัจจุบันกลุ่มชนเหล่านี้ยังคงตั้งถิ่นฐานอยู่ในเมียนมาร์ เมื่อ ค.ศ. 1931 สัมภาษณ์พบว่า มีชาวเมเตกว่า 6,000 คน อาศัยอยู่ใน 13 หมู่บ้านเมืองมณฑลทะเลย์ เขตสะกาย และเมืองอมรปุระปัจจุบันเฉพาะเมืองมณฑลทะเลย์มีมากกว่า 25,000 คน ส่วนใหญ่ทำงานตัดเย็บให้กับร้านเสื้อผ้า แต่การสำรวจในปัจจุบันจะถูกรวมเป็นกลุ่มเดียวกับชาวจีน (Chin) ของเมียนมาร์เพราะด้วยภาษาพูด ขนบธรรมเนียม และวิถีชีวิตที่มีความคล้ายคลึงกัน (Sunil 2015; Wai 2014)

การพัฒนาพรมแดนและการเชื่อมต่อระหว่างภูมิภาคในปัจจุบันทางอินเดียได้เร่งรัดพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานจะขอยกตัวอย่างโครงการที่สำคัญ เช่น

1) โครงการทางหลวงไตรภาคี อินเดีย-เมียนมาร์-ไทย ประกอบด้วย 2 เส้นทาง โดยผ่านและไม่ผ่านเมืองมณฑลทะเลย์ ทางอินเดียดำเนินการสร้างซ่อมปรับปรุงถนนและสะพานจากเมืองโมเรย์สู่เมืองมณฑลทะเลย์ให้กับเมียนมาร์ เช่น ซ่อมสะพาน 71 จุด บนถนนมิตรภาพตะมู-กเลวะ-กเลมโย เขตสะกาย เป็นต้น (Epa 2017)

2) การพัฒนาด่าน ICS เมืองโมเรย์ ซึ่งเป็น 1 ใน 13 แห่งที่รัฐบาลกลางพัฒนาพรมแดนนานาชาติร่วมกับรัฐบาลท้องถิ่น

3) การบริการรถโดยสารเมืองอิมผาล รัฐมณีปุระ สู่มณฑลทะเลย์ระยะทาง 821 กม. ซึ่งมี 3 เส้นทางโดยรัฐมณีปุระเปิดบริการตั้งแต่ ค.ศ. 2015 (พ.ศ. 2558) ถือว่าเป็นประวัติศาสตร์ใหม่ในการกระชับความสัมพันธ์ระหว่างทั้งสองประเทศในระดับท้องถิ่นและคาดหวังว่าจะเป็นการสร้างโอกาสใหม่ทางการค้าการลงทุน (Singh M. 2016)

จากการศึกษาภาคสนาม ข้อมูลบางประการจากภาคสนามที่เมืองโมเรย์ ค.ศ.2017 (พ.ศ. 2560) พบว่าโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป สภาพทางหลวงเอเชีย สาย 1 (AH1) เมืองอิมผาลกับเมืองโมเรย์หลายช่วงทรุดและพังหลังจากที่ฝนตกหนัก ขณะที่ที่พักร้านอาหารมีการขยายตัวมากขึ้นกว่า 2-3 ปีที่ผ่านมา ซึ่งตั้งอยู่

ในระยะใจกลางและพื้นที่รอยต่อพรมแดนส่วนการพัฒนาด้าน ICS ปัจจุบันมีความก้าวหน้ามาก แต่ไม่มีรถโดยสารเข้าออกเมืองโมเรย์โดยตรง การเข้าออกส่วนใหญ่เป็นรถขนส่งสินค้า

สภาพสังคมที่ใจกลางพรมแดนถือเป็นพื้นที่ทางสังคมที่มีความหลากหลายทั้งกลุ่มชนและศาสนา โดยพบศาสนสถาน ได้แก่ โบสถ์คริสต์ของชาวภูเก็ ศาสนสถานท้องถิ่นของชาวเมเต มันดิรฮินดูหรือศาสนสถานศิลปะอินเดียใต้ของชาวทมิฬ คุรุควาราของชาวซิกข์ กลุ่มชนเหล่านี้ต่างอาศัยอยู่ร่วมกันจากระบบการค้าพรมแดน แล้วพัฒนาเป็นสมาคมโดยที่สามารถจัดการภายใต้ลักษณะที่ผสมผสานระหว่างหอการค้ากับกลุ่มทางสังคมและศาสนา เช่น ทมิฬสังกัม (Tamil Sangam) เป็นต้น แต่ขณะเดียวกันก็กลับพบว่ามักจะเกิดปัญหาสังคมอยู่เป็นเสมอ เช่น ระเบิดตามตลาดร้านค้า การฆาตกรรมชาวท้องถิ่น เป็นต้น



ภาพที่ 2 สตรีชาวเมเตในเมืองโมเรย์ รัฐมณีปุระ<sup>9</sup>



ภาพที่ 3 ทมิฬสังกัมและชาวทมิฬในเมืองโมเรย์ รัฐมณีปุระ<sup>9</sup>

ส่วนสภาพเศรษฐกิจที่ใจกลาง การค้าขายที่พรมแดนในปัจจุบันกลับมิได้คึกคักมากนัก สินค้าอินเดียในตลาดถูกส่งมาจากเมืองใหญ่ถิ่นไกล เช่น เมืองโกลกัตตา เมืองมุมไบ เป็นต้น ซึ่งมีราคาสูงจากค่าขนส่งหลายต่อ ส่วนสินค้าต่างประเทศที่พบส่วนใหญ่มาจากจีนมีราคาถูก เช่น เสื้อผ้า เครื่องประดับ เครื่องใช้ไฟฟ้า และเครื่องดื่มต่าง ๆ สำหรับสินค้าจากเมียนมาร์มีทั้งยี่ห้อดังและที่ไม่คุ้นชื่อ เช่น เครื่องดื่มขนมขบเคี้ยว รวมถึงน้ำมันรถและนอกจากนี้ยังพบสินค้าไทยที่ผ่านเมียนมาร์สู่เมืองโมเรย์ เช่น ปลากระป๋องจากโรงงานในสมุทรสาคร แต่เป็นยี่ห้อที่ไม่คุ้นชื่อเช่นกัน และในการศึกษายังพบสิ่งที่น่าสนใจอีกเรื่องหนึ่ง คือ นักธุรกิจรายย่อยจากรัฐมณีปุระจะเดินทางมาซื้อเสื้อผ้าแฟชั่นราคาถูก เช่น ยานประตูน้ำ แล้วส่งสินค้าไปที่ด่านแม่สอดเพื่อส่งต่อไปด่านตะมุในเมียนมาร์ จากนั้นก็จะไปรับที่ด่านตะมุหรือด่านโมเรย์ แล้วจึงนำไปจำหน่ายในเมืองอิมผาล แต่การซื้อขายลักษณะนี้มีปริมาณน้อยและเกิดขึ้นเป็นครั้งคราว

บริเวณใจกลางและพื้นที่รอยต่อถือเป็นอาณาบริเวณตลาดพรมแดน นับจากพื้นที่ No Man's Land ก็เป็นจุดตั้งด่านและตลาดทั้งสองประเทศมีรั้วกันชัดเจนทำการช่วงเวลา 5.00-17.00 น. ตลาดทั้งสองฝั่ง

<sup>9</sup> ภาพที่ 2-3 เป็นภาพที่ผู้เขียนบันทึกในขณะศึกษาภาคสนาม ค.ศ. 2017 (พ.ศ. 2560)

สร้างคู่ขนานกัน ชาวท้องถิ่นข้ามแดนโดยขอขึ้นเอกสารสำหรับตลาดบริเวณใจกลาง อาศัยทางหลวง AH1 แล้วขยายแยกตามตรอกซอย สำหรับชาวอินเดียที่จะข้ามไปตลาดตะมุ เขตสะกาย สามารถนำรถส่วนตัวหรือเช่ารถไปได้ ซึ่งนิยมท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม คือ ชมวัดพุทธและทำบุญ



ภาพที่ 4 สะพานและถนนมิตรภาพอินเดีย-เมียนมาร์ (India-Myanmar Friendship Road)<sup>10</sup>



ภาพที่ 5 Land Customs Station (LCS) เมืองโมเรย์ แห่งใหม่ ตั้งอยู่ใกล้สะพานมิตรภาพอินเดีย-เมียนมาร์<sup>10</sup>



ภาพที่ 6 ทางหลวง AH 1 ที่เมืองโมเรย์ รัฐมณีปุระ<sup>10</sup>



ภาพที่ 7 'India-Myanmar Friendship Gate' ประตูปรมแดนระหว่างอินเดียบกับเมียนมาร์ที่เมืองโมเรย์<sup>10</sup>



ภาพที่ 8 การบรรทุกสินค้าระหว่างเมืองโมเรย์กับเมืองอิมผาล<sup>10</sup>



ภาพที่ 9 'กองทัพมด' (ขนส่งน้ำมันรถ) จากเขตสะกายสู่เมืองโมเรย์<sup>10</sup>

ดังนั้น การข้ามแดนระหว่างอินเดียบกับเมียนมาร์ในปัจจุบัน หากเริ่มต้นที่เมืองมณฑะเลย์หรือเมืองอิมผาลก็สามารถเดินทางตามทางหลวงไตรภาคีได้เฉพาะชาวท้องถิ่น แต่ผู้ที่มีเชื้อชาวอินเดียและชาวเมียนมาร์ยังข้ามแดนไม่ได้ เพราะด่านเมืองโมเรย์ไม่สามารถลงตราประทับเข้าออกอินเดียบสำหรับชาวต่างประเทศ

<sup>10</sup> ภาพที่ 4 - 9 เป็นภาพที่ผู้เขียนบันทึกในขณะศึกษาภาคสนาม ค.ศ. 2017 (พ.ศ. 2560)



ลำดับที่ 4 ระหว่างรัฐมิโซรัมกับรัฐชินและรัฐยะไข่: รัฐมิโซรัมตั้งอยู่ปลายด้านข้างสุดหรือตอนใต้สุดของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นรัฐที่ตั้งอยู่ห่างไกลที่สุดของท้องถิ่นนี้ และมีพรมแดนติดต่อกับทั้งเมียนมาร์และบังกลาเทศเฉพาะพรมแดนอินเดีย-เมียนมาร์ ติดต่อกับรัฐชินและรัฐยะไข่มีระยะทาง 510 กม.

รัฐมิโซรัมสถาปนาเป็นรัฐลำดับที่ 23 ของอินเดีย ค.ศ. 1987 (พ.ศ. 2530) ชื่อ 'มิโซรัม' แปลว่า ดินแดนแห่งชาวเขา (land of the hill people) เรียกผู้คนโดยรวมว่าชาวมิโซ (Mizo) แต่ดั้งเดิม ร้อยละ 95 อพยพมาจากถิ่นอื่นทั้งทิเบต จีน และเมียนมาร์ในช่วงคริสต์ศตวรรษที่ 16-18 ทำให้ปัจจุบันมีกลุ่มชาติพันธุ์ 16 กลุ่ม<sup>11</sup> แต่มีกลุ่มสำคัญคือ 1) Chakma 2) Pawi 3) Ralte ส่วนใหญ่นับถือศาสนาคริสต์ ร้อยละ 87 ซึ่งเริ่มเปลี่ยนศาสนาตั้งแต่ช่วงต้นคริสต์ศตวรรษที่ 20 (Government of Mizoram n.d.b; India Netzone 2016) ส่วนภูมิภาคที่สำคัญ แม่น้ำคาลาดาน (Kaladan) หรือชาวท้องถิ่นเรียก Chhimtuipei มีต้นน้ำอยู่ในรัฐชิน แต่ไหลสู่ทิศใต้ที่ อ.ไสยา อ.เลาท์คตลาย รัฐมิโซรัมแล้วไหลกลับรัฐยะไข่เฉพาะ อ.เลาท์คตลาย ติดกับเมียนมาร์ทางทิศตะวันตก บังกลาเทศทางทิศตะวันออก

การค้าพรมแดนระหว่างรัฐมิโซรัมกับรัฐชินยังถือว่าเป็นรองจากเมืองโมเรย์ สินค้าส่งออกของอินเดียที่รัฐมิโซรัม ได้แก่ ไม้ไผ่ สมุนไพร (พริก ชิง งา ฯลฯ) ผลไม้ (กล้วย กะทกรก ฯลฯ) ผ้าฝ้าย เป็นต้น ส่วนเมียนมาร์ส่งออกสินค้ามายังอินเดีย เน้นจำพวกสัตว์ (โค กระบือ สุกร) เนื้อสัตว์ปลา ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ สิ่งทอ (Government of Mizoram n.d.a)

การพัฒนาพรมแดนที่รัฐมิโซรัมสู่เมียนมาร์นั้นเพื่อที่จะให้เป็นประตูอาเซียนเช่นเดียวกับรัฐมณีปุระ โดยรัฐบาลท้องถิ่นมีความพยายามที่จะเปิดให้ชาวท้องถิ่นทั้งสองฝั่งประเทศในระยะทาง 16 กม. สามารถข้ามฝั่งไปมาโดยไม่ต้องใช้วีซ่า เพราะอาศัยลักษณะทางสังคมวัฒนธรรมที่เอื้ออำนวย กล่าวคือ เครือข่ายของกลุ่มชาติพันธุ์และขนบธรรมเนียมท้องถิ่นในพื้นที่บริเวณภูเขาชิน อันจะนำไปสู่การสร้างเครือข่ายทางการค้าและโอกาสทางธุรกิจ และจะนำไปสนับสนุนนโยบายรัฐบาลกลาง ถ้าหากเป็นไปได้แล้ว รัฐบาลท้องถิ่นไม่ประสงค์ที่จะสร้างรั้วกำแพงกันทั้งเมียนมาร์และบังกลาเทศ (The Northeast Today 2017)

เส้นทางจากรัฐมิโซรัมสู่เมียนมาร์แบ่งออกเป็น 2 เส้นทางคือ

เส้นทางที่ 1: อินเดียเปิดด่าน LCS เมืองโซวคาธาร์ อ.จัมพาย สู่บ้านยิ ต.ตีเต่ง อ.พะลัมรัฐชิน ให้ไปยัง อ.กะเล (ทางอินเดียเรียก กเลมโย) อ.โมงยวา เขตสะกาย และเมืองมณฑลทะเลย์ โดยอินเดียสร้างถนนให้เมียนมาร์ตั้งแต่ ค.ศ. 2010 (พ.ศ. 2553) ปัจจุบัน อ.จัมพาย ซึ่งมีพื้นที่ 3,185.83 ตร.กม. จะกลายเป็นเมืองพรมแดนเศรษฐกิจใหม่ที่อยู่ห่างจากเมืองไอซอลรัฐมิโซรัม 192 กม. (Epa0 2017; Champhai District Unit 2008)

<sup>11</sup> 1) Chakma 2) Dulien 3) Ralte 4) Poi 5) Jahao 6) Pankhup 7) Lakher 8) Paite 9) Falam 10) Tangur 11) Khuangli 12) Dalang 13) Sukte 14) Fanai 15) Leilul 16) Mar



เส้นทางที่ 2: อินเดียเปิดด่าน LCS บ้านโซรินปุย อ.เลาท์คตลาย ลงสู่ทางใต้ที่ อ.ปะและวะ รัฐชิน โดยอินเดียสร้างถนนให้เมียนมาร์ระยะทาง 129 กม. และสู่ท่าเรือชิตตเว รัฐยะไข่ที่เป็นเส้นทางน้ำระยะทาง 158 กม. รวม 287 กม. ภายใต้โครงการคาลาดานที่รัฐบาลทั้งสองประเทศเห็นชอบตั้งแต่ ค.ศ. 2008 (พ.ศ. 2551) เงินลงทุน 480 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เริ่มก่อสร้างธันวาคม ค.ศ. 2010 (พ.ศ. 2553) ส่วนความคืบหน้า ค.ศ. 2016 (พ.ศ. 2559) มีมากถึงร้อยละ 95 มีประโยชน์ต่ออินเดีย คือ เชื่อมต่อรัฐมิโซรัม-เมียนมาร์-เมือง โกลกัลตา หากใช้ระยะทางปัจจุบันทางบกไกล 1,328 กม. ส่วนประโยชน์ต่อเมียนมาร์ คือ คาดหวังว่าจะช่วยพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวสร้างงานให้กับชาวท้องถิ่น (Myanmar. Ministry of Information 2016; Epao 2017)

โครงการคาลาดานแบ่งออกเป็น 4 ช่วง รวมระยะทางไม่เกิน 1,000 กม. ประกอบด้วย 1) ถนนจาก อ. เลาท์คตลาย ถึงพรมแดนอินเดีย-เมียนมาร์ที่บ้านโซคซ์เฮาธ์ เป็นทางบนภูเขา 90 กม. 2) ถนนจากพรมแดน สู่ ต.ปะและวะ อ.มิงตี้ รัฐชิน 140 กม. 3) จาก ต.ปะและวะไปชายฝั่ง อ.ชิตตเว รัฐยะไข่ ตามแม่น้ำคาลาดาน 160 กม. และ 4) เชื่อมอ่าวเบงกอลระหว่างชิตตเวกับฮิลเดย์ใกล้โกลกัลตา 540 กม. (Halliday 2014) โดยอินเดียเชื่อมผ่านเมียนมาร์และบังกลาเทศเพื่อวกกลับอินเดียให้เชื่อมสองท้องถิ่น

เส้นทางระหว่าง อ.เลาท์คตลาย รัฐมิโซรัม กับ อ.ปะและวะ รัฐยะไข่ ดำรงอยู่ได้จากการอาศัยความเข้าใจต่อวิถีชุมชนและกลุ่มชาติพันธุ์ ทั้งพื้นที่รอยต่อและพื้นที่รอบนอกพรมแดน อันเป็นที่ตั้งชุมชนกลุ่มชาติพันธุ์ เช่น 1) Lusei 2) Mara 3) Lai 4) Chakma 5) Bru เป็นต้น แต่ละกลุ่มต่างมีความผูกพันซึ่งกันและกัน ทั้งเมียนมาร์และบังกลาเทศ ทว่าจากพรมแดนตลอดแนวที่มีความพร้อมและปัญหาที่แตกต่างกัน อาจจะเป็นสิ่งสะท้อนให้เห็นว่าอินเดียต้องยอมรับว่ายังไม่ค่อยจะประสบความสำเร็จในการประสานความร่วมมือด้านพรมแดนกับเมียนมาร์ ประกอบกับความระมัดระวังของอินเดียต่อสิ่งที่จะสร้างปัญหาหรือเรื่องที่ต้องพิจารณาให้ถี่ถ้วน เช่น ความมั่นคง การก่อการร้าย ยาเสพติด เป็นต้น รวมทั้งความไม่สงบในท้องถิ่นและกลุ่มชาติพันธุ์ในอินเดียและเมียนมาร์แม้แต่ในพื้นที่ที่สามารถจะขับเคลื่อนการพัฒนาได้บ้าง ก็ยังคงมีอุปสรรค เช่น การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านเมืองโมเรย์ที่ต้องปรับปรุง (Halliday 2014 ; Das2013)

เชื่อมต่อพรมแดน 3 ท้องถิ่น 3 ประเทศ

จากแนวพรมแดนทางตอนล่างของอนุภูมิภาคเอเชียใต้กับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ถึงบังกลาเทศด้วยแล้ว ก็จะไม่ครบถ้วนและถือเป็นจุดเปลี่ยนที่สำคัญของอินเดีย ข้อมูลในส่วนนี้จะช่วยเติมเต็มภาพรวมตลอดแนวพรมแดนจากหิมาลัยลงไปยังอ่าวเบงกอล โดยอินเดียได้เข้ามามีบทบาทต่อการพัฒนาในบังกลาเทศ

เชื่อมต่อภายในอนุภูมิภาคเอเชียใต้: เส้นทางภายในบังกลาเทศ คือ ระหว่างกรุงธากากับเขตจิตตะกองซึ่งปัจจุบันพยายามจะเชื่อมสู่อินเดียและเมียนมาร์แต่เน้นทางอินเดียด้วยแนวพรมแดน 4,096.7 กม. จากรัฐมิโซรัมถึงรัฐเบงกอลตะวันตก เพื่อรองรับเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจภาคพื้นดินภายในอนุภูมิภาค

เอเชียใต้ 4 ประเทศ ที่นิยมเรียกอักษรย่อ BBIN อันเป็นส่วนหนึ่งของ SASEC<sup>12</sup> โดยที่ BBIN เป็น 1 ใน 11 เส้นทางทั้งสี่ประเทศ แต่กึ่งหนึ่งผ่านภาคตะวันออกเฉียงเหนือของอินเดีย (South Asia Subregional Economic Cooperation 2013)

ใน ค.ศ. 2015 (พ.ศ.2558) ทั้งสี่ประเทศได้เริ่มประสานความร่วมมือทางการค้าเสรีในอนุภูมิภาคและมีข้อตกลงเรื่องยานยนต์ร่วมกัน คือ Bangladesh-Bhutan-India-Nepal Motor Vehicles Agreement โดยอนุญาตให้รถเข้าสู่ท้องถิ่นต่าง ๆ ขนส่งสินค้าจากประเทศหนึ่งข้ามแดนไปสู่อีกประเทศหนึ่งได้ และกำหนดเส้นทางสำคัญ เช่น เส้นทางขนส่งจากเมืองโกลกัตตา-กรุงธากา-เมืองอัครตละ รัฐตรีปุระระยะทาง 640 กม. เส้นทางท่องเที่ยว 4 ประเทศระยะทาง 1,550 กม. (Law 2015) เป็นต้น ส่วนในอนาคตจะเชื่อมเส้นทางรถโดยสารสู่เมืองสำคัญ รวมถึงเมืองใหญ่ในอาเซียน เช่น เมืองมณฑลทะเลย์

แต่การเชื่อมต่อทั้งสี่ประเทศนี้ ก็มีได้ดำเนินไปอย่างราบรื่น มีอุปสรรคอันเป็นผลพวงจากความสัมพันธ์ทางการเมืองระหว่างประเทศบ้างหรือจากข้อพิพาทบ้าง ตัวอย่างเช่น ในการจัดกิจกรรมรถยนต์แรลลี่มิตรภาพครั้งแรก (Bangladesh, Bhutan, India and Nepal Friendship Motor Rally) ค.ศ. 2015 (พ.ศ.2558) มีกำหนดที่จะต้องผ่านเส้นทาง 4 ประเทศ ระยะทางกว่า 4,500 กม. แต่ครั้งนั้นไม่ได้เข้าเนปาล เนื่องจากมีกรณีพิพาทภาคประชาชนระหว่างอินเดียบกับเนปาล (Singha 2015) หรือกรณีปัญหาแรงงานจากบังกลาเทศจำนวนมากลักลอบข้ามแดนเพื่อเข้าไปทำงานและตั้งถิ่นฐานใหม่ในอินเดีย ส่งผลกระทบและทำให้เกิดการควบคุมพรมแดนอย่างเข้มงวด เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม ภายในอนุภูมิภาคเอเชียใต้อีกยังคงอาศัยความพยายามที่จะขับเคลื่อนให้เกิดความก้าวหน้า พร้อมกับการแก้ไขปัญหาร่วมกันต่อไป หากมุ่งสู่เป้าหมายเพื่อการพัฒนาความสัมพันธ์และความร่วมมือทางสังคมและเศรษฐกิจ ทั้งระหว่างรัฐบาลต่อรัฐบาลและประชาชนต่อประชาชน

ระหว่างเมียนมาร์กับบังกลาเทศ: แนวพรมแดนระหว่างสองประเทศนี้มีระยะทาง 272 กม. ทางเมียนมาร์ คือ รัฐยะไข่ รัฐชิน ทางบังกลาเทศ คือ เขตจิตตะกอง โดยพรมแดนที่ อ.หม่าวรงค์อ รัฐยะไข่ มีระยะทางบก 207 กม. และแม่น้ำนัต 64 กม. ในช่วง ค.ศ. 2009-2014 เมียนมาร์สร้างแนวกำแพงราว 38 กม. จาก กม.ที่ 0 บริเวณปากน้ำ Kongchaung Creek (Zaw 2017)

ส่วนตามแนวแม่น้ำนัตฝั่งบังกลาเทศ มีท่าเรือท้องถิ่นที่สำคัญชื่อ Shah Porir Dvip ใน ต.ฅกานาฟ อ.ค็อกซ์บาซาร์ ที่กำลังจะพัฒนาพรมแดนอันเกี่ยวเนื่องกับแผนการปรับปรุงทางรถไฟที่ได้รับการสนับสนุนเงินทุน 1 พันล้านเหรียญสหรัฐ จากธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank) โดยคาดว่าอนาคตจะมีรถไฟจากกรุงธากาสู่เขตจิตตะกองและเมียนมาร์ (Byron 2016) ใน ค.ศ. 2017 (พ.ศ.2560) บังกลาเทศ

<sup>12</sup>South Asia Subregional Economic Cooperation (SASEC) ก่อตั้งเมื่อ ค.ศ. 2001 ประกอบด้วย 6 ประเทศ คือ บังกลาเทศ ภูฏาน อินเดีย มัลดีฟส์ เนปาล ศรีลังกา เพื่อจะส่งเสริมภายในภูมิภาค ปรับปรุงการเชื่อมต่อการข้ามพรมแดน พัฒนาการค้า และสร้างจุดแข็งทางเศรษฐกิจให้กับภูมิภาค (South Asia Subregional Economic Cooperation 2013)

ได้ปรับปรุงระบบคมนาคมภายในท้องถิ่นตามแนวชายฝั่งอ่าวเบงกอลระหว่าง อ.ค็อกซ์บาซาร์ กับ ต.แวกนาฟ 80 กม. เพื่อรองรับการท่องเที่ยวชายหาดอินานี อ่าวเบงกอล (The Daily Star 2017) เป็นเส้นทางที่เข้าไปใกล้รัฐยะไข่

ทว่า ในทางตรงกันข้ามพรมแดนที่รัฐยะไข่มีการอพยพและเคลื่อนย้ายของกลุ่มชาติพันธุ์ คือ Rohingya อันเป็นกรณีพิพาทและกลายเป็นปัญหาระดับนานาชาติและระหว่างภูมิภาคยังส่งผลให้ทั้งเมียนมาร์และบังกลาเทศระมัดระวังเรื่องการเปิดด่านและตลาดพรมแดน เรื่องการสร้างและขยายรั้วกันตามแนวพรมแดน ตลอดจนท่าที่การให้ความช่วยเหลือและสนับสนุน ประเด็นเหล่านี้ชี้ให้เห็นได้ว่าแนวพรมแดนระหว่างอนุภูมิภาคเอเชียใต้และเอเชียมีจุดวิกฤตที่พรมแดนบริเวณชายฝั่งอ่าวเบงกอล

### บทวิเคราะห์และสรุป

ประเด็นที่ 1 ภูมิภาคนิยมกับภูมิภาคทางกายภาพ: จากกรณีศึกษาของกลุ่มอนุภูมิภาคเอเชียใต้ ซึ่งเน้นความสัมพันธ์และการเชื่อมต่อภายใน อาศัยพื้นที่ทางกายภาพนำไปสู่การรวมกลุ่มและสร้างส่วนผสมแบบใหม่กลุ่มนี้จะมีความเกี่ยวโยงสู่อาเซียนและไทย การรวมกลุ่มย่อยเป็นกลุ่มใหม่ของอินเดียถือเป็นการขับเคลื่อนหรือปฏิบัติการพร้อมกับการยกระดับหรือสถาปนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือให้เป็นศูนย์กลางที่สำคัญประจำอนุภูมิภาคและระหว่างภูมิภาค คู่ขนานไปกับการแสวงหาทางออกที่เชื่อมกับท้องถิ่น

จะเห็นได้ว่า กลุ่มประเทศและอักษรย่อใหม่ แม้จะทับซ้อนกันแต่กลับมีสิ่งที่เชื่อมโยงกันในหลายมิติ การเชื่อมต่อทางกายภาพทำหน้าที่เป็นเครื่องมือหนึ่งในการรวมกลุ่มภายใต้ภูมิภาคนิยม โดยมีที่มาจากนโยบายของรัฐบาลกลางและความร่วมมือระหว่างรัฐบาลของกลุ่มประเทศ ซึ่งภาพรวมก็คงเป็นส่วนหนึ่งเป็นกระบวนการหนึ่งเพื่อเตรียมพร้อมกับการรองรับอำนาจของโลกในยุคบูรพาภิวัตน์

อย่างไรก็ตาม การปฏิบัติการของอินเดียเป็นพัฒนาการที่ค่อย ๆ ขยับขยายเรื่อยมาตั้งแต่ช่วงหลัง ค.ศ. 1990 (พ.ศ.2533) แต่มาเร่งรัดพร้อมมีสิ่งใหม่เพิ่มขึ้นช่วงหลังการเปลี่ยนแปลงรัฐบาล ค.ศ. 2014 (พ.ศ.2557) อันเป็นช่วงที่สอดรับกับรัฐบาลเมียนมาร์ที่กำลังเปลี่ยนผ่านและพัฒนา ดังนั้นจึงทำให้นโยบายและปฏิบัติการที่จะเอื้อต่อการพัฒนาพรมแดนอินเดีย-เมียนมาร์และกลุ่มชาติพันธุ์มากขึ้น ดังจะเห็นได้จากยกระดับชุมชนชนวนากากับการเปิดตลาดพรมแดนเป็นสัญญาณมีแนวโน้มที่ดีต่ออาเซียน สร้างบรรยากาศให้พรมแดนผ่อนคลาย

ประเด็นที่ 2 อินเดียขับเคลื่อนต่อ 'ตะวันออก': ผลการศึกษาสามารถแบ่งออกเป็น 2 เรื่องคือ

เรื่องแรก เป็นเรื่องภายในของอินเดียเป็นการเร่งรัดพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ การหาทางออกที่จะเชื่อมไปยังประเทศอื่นโดยมีตัวแปรสำคัญ คือ ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลกลาง รัฐบาลท้องถิ่น และกลุ่มชาติพันธุ์อันจะเป็นจุดเปลี่ยนที่สำคัญ การขับเคลื่อนนี้สามารถเห็นได้ชัดเจนจากการพัฒนาตามแนวพรมแดน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสาธารณูปโภค การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษตลาดพรมแดน กิจกรรมทางสังคมวัฒนธรรมของกลุ่มชาติพันธุ์ตามพรมแดน ซึ่งไม่บ่อยจะมีการขับเคลื่อนมากนักมาก่อน

เรื่องที่สอง เป็นเรื่องภายนอกหรือระหว่างประเทศของอินเดีย เป็นการเชื่อมภายในและนอกภูมิภาค โดยภายในอนุภูมิภาคเอเชียใต้มีบังกลาเทศเป็นตัวแปรหลัก ระหว่างภูมิภาคมีเมียนมาร์เป็นตัวแปรหลัก จึงทำให้อินเดียต้องอาศัยความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านทิศตะวันออก หากสามารถบรรลุผลกับเมียนมาร์แล้ว ย่อมเชื่อมสู่อาเซียนทางกายภาพโดยจะได้มากเป็นทวีคูณ แต่กระนั้น สำหรับอินเดียเองก็ยังถือว่าเป็นเพียงช่วงเริ่มต้นของเส้นทางสู่ทิศตะวันออกทางกายภาพ อย่างไรก็ตาม เป็นการตอกย้ำความสัมพันธ์ระหว่างอินเดียบอกอาเซียนที่ถือเป็นอีกก้าวหนึ่งเพื่อ ‘มุ่งหน้าไปด้วยกัน’ ค.ศ. 2025 (พ.ศ.2568)

ประเด็นที่ 3 ลักษณะและบทบาทของพรมแดนแต่ละพื้นที่: แนวพรมแดนระหว่างอนุภูมิภาคเอเชียใต้กับอาเซียนที่ประกอบด้วย 3 ประเทศ แต่ที่สำคัญ คือ ระหว่างอินเดียบอกเมียนมาร์ ทว่าสามารถเปิดด่านได้เพียงไม่กี่แห่ง ในการวิเคราะห์นี้สามารถแบ่งตามลักษณะของความเป็นพรมแดน ดังนี้

ลักษณะที่ 1 พรมแดนสำหรับยุทธศาสตร์ระดับนานาชาติ หรืออาจจะเรียกว่า เป็นพรมแดนเพื่อการค่านานาชาติ ตามนโยบายที่กำหนดให้เป็น ‘ประตูสู่อาเซียน’ ของอินเดีย ทำให้เมืองโมเรฮีถูกยกระดับให้เป็นประตูหลัก ปัจจุบันมีการเร่งรัดพัฒนาอย่างเป็นรูปธรรมและอย่างชัดเจนมาก

แม้ว่าจะกำหนดให้เป็นพื้นที่ทางยุทธศาสตร์ระดับนานาชาติแล้วก็ตาม แต่การเข้าถึงพื้นที่ทั้งรัฐและพรมแดนด้วยการคมนาคมปกติยังคงเป็นเรื่องที่ไม่ง่ายนักเฉพาะพื้นที่ใจกลางและรอยต่อพรมแดน ทั้งด้านและตลาดกำลังอยู่ในระหว่างการปรับปรุงและพัฒนา อาจจะเรียกได้ว่ากำลังยกเครื่องใหม่และลงทุนอย่างมหาศาลเพื่อสร้างความเชื่อมั่นต่อสาธารณชนว่ากำลังจะก้าวหน้าและจะบรรลุผลในขนาดอันใกล้นี้

ลักษณะที่ 2 พรมแดนสำหรับกลุ่มชาติพันธุ์ท้องถิ่น จากพื้นที่ทั้งสอง คือ 1) ระหว่างรัฐนากาแลนด์ กับ เขตสะกาย 2) ระหว่างรัฐอรุณาจัลประเทศ กับ เขตสะกาย เป็นการเปิดพื้นที่เพื่อเอื้อประโยชน์ต่อกลุ่มชาติพันธุ์ กล่าวคือ การเปิดด่านและตลาดให้การค้าขายได้เฉพาะท้องถิ่นเท่านั้น

แต่เฉพาะระหว่างรัฐนากาแลนด์กับเขตสะกาย จะเห็นได้ว่า พัฒนาการทางการเมืองการปกครองเอื้อต่อกลุ่มชาติพันธุ์ เช่น ชาวนากา จากพัฒนาการของเมียนมาร์ โดยการจัดตั้งโซนปกครองตนเองชาวนากา อันเป็นพื้นที่รอยต่อพรมแดนเมื่อเมียนมาร์เปิดเงื่อนไขที่เอื้อต่อการเปิดพรมแดนร่วมกับอินเดียแล้ว ก็ย่อมส่งผลดีให้มีการเปิดพื้นที่ทางสังคมวัฒนธรรมสำหรับกลุ่มชาติพันธุ์ระหว่างสองฝั่งด้วย

การเปิดพรมแดนสำหรับกลุ่มชาติพันธุ์ท้องถิ่นลักษณะนี้ทั้งอินเดียและเมียนมาร์ต่างก็กำลังทดลองระบบ ทั้งการจัดการพรมแดนในระยะต่าง ๆ และการจัดระบบให้กับกลุ่มชาติพันธุ์ ซึ่งอินเดียจะประสบความสำเร็จมากหรือน้อย และอย่างไรนั้น ยังคงเป็นสิ่งที่ต้องคอยติดตามกันต่อไป

ลักษณะที่ 3 พรมแดนที่ปิดกั้น จากกรณีพรมแดนระหว่างเมียนมาร์กับบังกลาเทศปัจจุบันเกิดกรณีพิพาทเรื่องการอพยพข้ามแดนของกลุ่มชาติพันธุ์ในรัฐยะไข่ ทำให้พรมแดนต้องมีรั้วกั้นและกลายเป็นพรมแดนที่ปิดกั้นการข้ามแดนทางบกของทั้งสองประเทศจึงมิได้ถูกกล่าวถึงมากนัก แต่ในอนาคตยังคงมีแผนการพัฒนาเชื่อมต่อทางกายภาพระหว่างกัน

จากลักษณะทั้งสามนี้จะเห็นได้ว่า ตลอดแนวพรมแดนระหว่างภูมิภาคทั้งสองและระหว่างประเทศทั้งสาม มีพรมแดนเพียงแห่งเดียวเท่านั้นที่ถูกยกระดับให้เป็นจุดเชื่อมต่อการค้าพรมแดนเกิดความสมบูรณ์คือ ระหว่างรัฐมณีปุระกับเขตสะกาย และนอกจากนี้ ยังจะเห็นได้ว่า พรมแดนระหว่างรัฐอรุณาจัลประเทศ รัฐนากาแลนด์กับรัฐกะฉิ่น เขตสะกาย (ตอนเหนือ) เป็นการเปิดด่านให้เฉพาะกลุ่มชาติพันธุ์ในท้องถิ่นเท่านั้นยังถือว่ามีพัฒนาการที่ดีขึ้นจากแต่เดิมที่เป็นลักษณะพรมแดนที่ปิดกั้นน่าจะส่งผลดีต่อไป น่าจะถือว่าการส่งสัญญาณที่ดีต่ออาเซียน ซึ่งปัจจุบันสะท้อนให้เห็นถึงการขับเคลื่อนการจัดการพื้นที่สำหรับกลุ่มชาติพันธุ์ของทั้งสองฝั่ง (รัฐนากาแลนด์ กับ อ.ทมางตี เขตสะกาย)

ตัวแปรที่รอยต่อพรมแดนซึ่งเป็นชุมชนกลุ่มชาติพันธุ์ที่หลากหลายแต่ละพื้นที่ย่อมมีความพร้อมที่แตกต่างกัน อันนำไปสู่การจัดการพรมแดนที่ต่างกัน ที่ได้จะมีศักยภาพสูงและถูกยกระดับให้เป็นประตูและตลาดได้นั้น ย่อมอาศัยปัจจัยพื้นฐานหลายด้าน เช่น การพัฒนาท้องถิ่น ทั้งพลังของท้องถิ่นและรัฐบาลกลางท่าทีหรือการเรียกร้องของกลุ่มชาติพันธุ์ท้องถิ่นต่อการพัฒนาจากนโยบายของรัฐบาลกลาง

บทบาททางการค้าที่ตลาดพรมแดนอินเดีย-เมียนมาร์ เมืองโมเรย์ รัฐมณีปุระ เป็นตลาดที่มีการพัฒนามากเป็นลำดับแรก เนื่องจากมีปัจจัยพื้นฐานที่เอื้อหนุน ทั้งสภาพภูมิประเทศและวิถีแห่งการข้ามฝั่งไปมาหาสู่กันของกลุ่มชาติพันธุ์ทั้งสองฝั่งตั้งแต่อดีต ทำให้กลายเป็นพรมแดนที่มีศักยภาพกว่าแห่งอื่นในแนวพรมแดนนี้การยกให้เป็นยุทธศาสตร์ระดับนานาชาติ ทำให้รัฐมณีปุระจะกลายเป็นศูนย์กลางระหว่างอินเดียบอกอาเซียน โดยเมืองโมเรย์จะเป็นใจกลางของพรมแดนระหว่างอนุภูมิภาคเอเชียใต้กับอาเซียน

หากเป็นพื้นที่นานาชาติแล้ว จะทำให้การข้ามฝั่งง่ายขึ้นหรือไม่ แต่จากการเปิดบริการรถโดยสารระหว่างรัฐมณีปุระสู่เมืองมัตตะเลย์ ในเบื้องต้นได้ช่วยให้ชาวท้องถิ่นรับผลประโยชน์และทำให้การไปมาหาสู่กันเกิดความสะดวกอย่างไรก็ตาม จะสามารถยกระดับหรือขยายผลไปสู่ประโยชน์ขั้นสูง คือ การเป็นเส้นทางการค้ากับอาเซียนที่อาศัยทางหลวงไตรภาคีได้อย่างไรนั้น ยังคงต้องติดตามกันต่อไปเช่นประเด็นอื่น ๆ เพราะว่าโครงสร้างพื้นฐานยังไม่พร้อมไม่ครบครัน

ขณะเดียวกันทางรัฐมิโซรัมมีความพยายามที่จะพัฒนาเมืองจัมพายให้เป็นประตูสู่อาเซียนอีกเส้นทางหนึ่ง แต่หนทางที่จะเข้าสู่ศูนย์กลางของท้องถิ่นก็ยังไม่ง่ายนัก จากสภาพภูมิประเทศและความไม่นิยมของชาวท้องถิ่นทำให้พรมแดนเมืองจัมพายมีบทบาทเฉพาะท้องถิ่น เป็นใจกลางพรมแดนที่มีลักษณะใกล้เคียงกับรัฐอรุณาจัลประเทศและรัฐนากาแลนด์ แต่มีความเจริญมากกว่า

เฉพาะการเปิดด่านและตลาดระหว่างรัฐอรุณาจัลประเทศ รัฐนากาแลนด์กับเขตสะกาย (ตอนเหนือ) จะเห็นได้ว่า รัฐบาลอินเดียบอกรัฐบาลเมียนมาร์ได้มีความเห็นพ้องต้องกันอยู่หลายประการ บนพื้นฐานของความเข้าใจต่อวิถีชุมชนระหว่างสองฝั่งของพรมแดนที่กลุ่มชาติพันธุ์มีการไปมาหาสู่กันตามระบบสังคมวัฒนธรรมอันแสดงเห็นถึงการมีอยู่และการยอมรับของวัฒนธรรมที่พรมแดน และจะเห็นได้ว่า มีแนวโน้มของการจัดการและการพัฒนาขยายจากพื้นที่รอยต่อพรมแดนออกไปอีก ค่อย ๆ มีความชัดเจนมากขึ้น

แต่อย่างไรก็ตาม ภาพสะท้อนที่เป็นอยู่ในขณะนี้คือ ความพยายามที่จะจัดการพรมแดนให้เรียบร้อย ซึ่งความหมายถึงต้องจัดระบบเพื่อกลุ่มชาติพันธุ์ ต้องจัดระบบระหว่างสองฝั่งของรัฐชาติ จากนั้นจึงจะสามารถเปิดด่านให้ข้ามฝั่ง ค้าขาย ท่องเที่ยว ช่วงระยะเวลาปัจจุบันหรือก่อนที่จะจัดการสำเร็จนั้นพรมแดนจึงตกอยู่ในสถานะที่ถูกควบคุมด้วยกองกำลังอย่างเป็นทางการ โดยเน้นเรื่องความมั่นคง ป้องกันภัยต่าง ๆ ตามแนวพรมแดน ทั้งยาเสพติด ลักลอบข้ามแดน ค้าของเถื่อน และปัญหาความขัดแย้งระหว่างกลุ่มชน

หากพิจารณาด้วยความเข้าใจที่ง่าย ๆ กล่าวได้ว่าตลาดในตอนที่ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือของอินเดียนี้ การขนส่งสินค้าจากภาคอื่นเข้าสู่ท้องถิ่นนี้ได้เพิ่มราคาขึ้นจากค่าขนส่งที่มีระยะทางไกลท้องถิ่นพึ่งพิงสินค้าจากภาคอื่นอยู่เสมอและเป็นปกติ ขณะที่สินค้าในตลาดพรมแดนจากเมียนมาร์ซึ่งหลังจากที่สินค้าข้ามแดนสำเร็จแล้ว ย่อมมีราคาสูงกว่าจากฝั่งที่มา แต่ยังคงต่ำกว่าสินค้าจากภาคอื่น ประเด็นนี้เองที่เอื้อให้การค้าที่พรมแดนคึกคักเป็นโอกาสทองของกองทัพมด หากไม่อาจจะทราบว่าการตรวจตราควบคุมเข้มงวดอย่างไร และหากควบคุมเข้มงวดแล้ว จะทำให้ความคึกคักลดลงอย่างไรการจะตัดค่าขนส่งที่สูงจากถิ่นอื่นและการเปิดตลาดพรมแดนอย่างเป็นระบบน่าจะเอื้อให้สินค้าจากนานาชาติเข้าสู่ท้องถิ่นนี้ด้วยราคาเหมาะสมกว่า (หรือไม่)

ประเด็นที่ 4 ไทยต่อพรมแดนระหว่างอนุภูมิภาคเอเชียใต้กับเอเชีย: ปัจจุบันแนวพรมแดนดังกล่าวยังถือว่าเป็นเรื่องไกลตัวและไกลจากการรับรู้ของไทย และยังไม่เป็นที่ทราบกันอย่างแพร่หลายแต่ก็เห็นได้ว่าหากหลัง ค.ศ. 2020 (พ.ศ.2563) เป็นต้นไป ก็น่าจะกลายเป็นเรื่องที่เข้ามาใกล้ตัวมากขึ้น

ส่วนทิศทางจะเป็นไปอย่างไรนั้นจำต้องรอผลจากข้อตกลงของอินเดียกับเมียนมาร์ซึ่งไทยจะเข้าไปร่วมตามวาระโอกาสสืบเนื่องจากโครงการทางหลวงไตรภาคี อย่างไรก็ตาม ไทยเราจำเป็นต้องเรียนรู้เพิ่มเติม โดยเฉพาะสังคมวัฒนธรรมกลุ่มชาติพันธุ์ตามแนวพรมแดนซึ่งผู้คนมีบุคลิกหน้าตาคล้ายคลึงกับไทย

สำหรับโจทย์ทางเศรษฐกิจของไทยต่ออนุภูมิภาคเอเชียใต้นั้น หากสามารถขนส่งไปถึงพรมแดนดังกล่าวได้แล้วไทยจะส่งออกอะไรและอย่างไร เพื่อรับรองผู้บริโภคในท้องถิ่นอินเดีย ตลอดจนการขยายตัวของธุรกิจภาคบริการ โรงแรมและท่องเที่ยว ระหว่างพรมแดนไทย-เมียนมาร์ สู่พรมแดนอนุภูมิภาคเอเชียใต้

## References

Anek Laothamatas. 2011. *Burapha Phiwat: Phumi-Ratthasat Lae Setthakit Lok Mai.*

[Easternization: Geopolitics and New World Economy]. Bangkok: Krungthep Turakit. (in Thai)

Arunachal Tourism. 2015. "Quick Facts." Accessed March 7, 2017. <http://www.arunachaltourism.com/facts.php>.

Association of Southeast Asian Nations. 2016. "Overview: ASEAN-India Dialogue Relations."

- Accessed February 10, 2017. <http://asean.org/storage/2012/05/Overview-ASEAN-India-as-of-19Aug16-r3fn.pdf>.
- Byron, RejaulKarim. 2016. "ADB to Approve \$1B for Bangladesh Rail Project." Accessed March 7, 2017. <http://www.thedailystar.net/business/adb-approve-1b-bangladesh-rail-project-1290178>.
- Census Organization of India. 2015. "Religion Census 2011." Accessed February 22, 2017. <http://www.census2011.co.in/religion.php>.
- Changlang District Unit. 2003. "District at a Glance." Accessed February 26, 2017. <http://changlang.nic.in/innerline.html>.
- Champhai District Unit. 2008. "Trade with Myanmar." Accessed February 8, 2017. <http://champhai.nic.in/Trade%20with%20myanmar.pdf>.
- Daily Hunt. 2016. "India-Myanmar Friendship Road Opened." Accessed February 20, 2017. <http://m.dailyhunt.in/news/india/english/nagaland+post-epaper-nagalandpost/india+myanmar+friendship+road+opened-newsid-51255116>.
- The Daily Net. 2016. "Rohinyas Sneak in with Relatives' Help." Accessed February 10, 2017. <http://www.thedailystar.net/frontpage/relatives-brokers-help-them-sneak-1320151>.
- The Daily Star. 2017. "Day Out to Cox's Bazar." Accessed May 10, 2017. <http://www.thedailystar.net/frontpage/day-out-coxs-bazar-1401730>.
- Das, Pushpita. 2013. "India-Myanmar Border Problems: Fencing Not the Only Solution." Accessed May 1, 2017. [http://www.idsa.in/idsacomments/IndiaMyanmarBorderProblems\\_pdas\\_151113?q=print/14018](http://www.idsa.in/idsacomments/IndiaMyanmarBorderProblems_pdas_151113?q=print/14018).
- Dutta, Pullock. 2015. "Trade without Borders, Well, Almost." Accessed February 26, 2017. [https://www.telegraphindia.com/1150404/jsp/northeast/story\\_12532.jsp#.WLOvGjuLSUk](https://www.telegraphindia.com/1150404/jsp/northeast/story_12532.jsp#.WLOvGjuLSUk).
- Epao, Mercy. 2017. "Bi-lateral Projects with Myanmar and Indian Projects to Promote Connectivity and Trad with NER." Accessed February 8, 2017. <http://www.mdoner.gov.in/node/1505>.
- Fawcett, Louise. 2003. "Regionalism in Historical Perspective." In **Regionalism in World Politics**, edited by Louise Fawcett, and Andrew Hurrell, 9-36. New York: Oxford University Press.
- Government of Mizoram. [n.d.a]. "Economic Survey Mizoram 2012-2013." Accessed February 26, 2017. [https://planning.mizoram.gov.in/uploads/economic\\_survey\\_2012-13/Agriculture%20and%20Allied/Border%20Trade.pdf](https://planning.mizoram.gov.in/uploads/economic_survey_2012-13/Agriculture%20and%20Allied/Border%20Trade.pdf).

- . [n.d.b]. "Mizoram at a Glance." Accessed February 28, 2017. <https://mizoram.gov.in/page/know-mizoram>.
- Government of Nagaland. 2016. "About Nagaland." Accessed February 22, 2017. <https://www.nagaland.gov.in/portal/portal/StatePortal/AboutNagaland/NagalandInfo>, <https://www.nagaland.gov.in/portal/portal/StatePortal/AboutNagaland/PeopleCulture>.
- Halliday, Adam. 2014. "Slicing off 1,000km, to Bring Mizoram Closer to the World." Accessed March 1, 2017. <http://indianexpress.com/article/india/india-others/slicing-off-1000-km>.
- India. Ministry of Development of North Eastern Region. 2012. "Land Custom Stations." Accessed February 10, 2017. <http://www.mdoner.gov.in/node/1474>.
- . 2017. "Inner Line Permit." Accessed February 26, 2017. <http://www.mdoner.gov.in/content/inner-line-permit>.
- India. Ministry of External Affairs. 2016a. "ASEAN-India." Accessed February 10, 2017. <http://mea.gov.in/aseanindia/20-years.htm>.
- . 2016b. "India-Myanmar Relations." Accessed February 10, 2017. [https://www.mea.gov.in/Portal/ForeignRelation/Myanmar\\_Feb\\_2016.pdf](https://www.mea.gov.in/Portal/ForeignRelation/Myanmar_Feb_2016.pdf).
- India. Ministry of Home Affairs. 2016. "North East Division." Accessed February 20, 2017. [http://mha.nic.in/northeast\\_new](http://mha.nic.in/northeast_new).
- . [n.d.a]. "International Land Border." Accessed February 10, 2017. [http://mha.nic.in/sites/upload\\_files/mha/files/BMIntro-1011.pdf](http://mha.nic.in/sites/upload_files/mha/files/BMIntro-1011.pdf).
- . [n.d.b]. "Management of Indo-Myanmar Border." Accessed February 10, 2017. [http://mha.nic.in/hindi/sites/upload\\_files/mhahindi/files/pdf/BM\\_MAN-IN-MYAN\(E\).pdf](http://mha.nic.in/hindi/sites/upload_files/mhahindi/files/pdf/BM_MAN-IN-MYAN(E).pdf).
- . [n.d.c]. "Development of Integrated Check Posts." Accessed February 10, 2017. [http://mha.nic.in/sites/upload\\_files/mha/files/Brief-ICP-270813.pdf](http://mha.nic.in/sites/upload_files/mha/files/Brief-ICP-270813.pdf).
- . [n.d.d]. "Status Report of Integrated Check Posts on 01.08.2013." Accessed February 10, 2017. [http://mha.nic.in/sites/upload\\_files/mha/files/StatusRpt-ICP-270813.pdf](http://mha.nic.in/sites/upload_files/mha/files/StatusRpt-ICP-270813.pdf).
- India Netzone. 2016. "Tribes of Mizoram." Accessed February 28, 2017. [http://www.indianetzone.com/8/tribes\\_mizoram.htm](http://www.indianetzone.com/8/tribes_mizoram.htm).
- Law, Abhishek. 2015. "BBIN Motor Vehicles Agreement Implemented." Accessed March 1, 2017. <http://www.thehindubusinessline.com/economy/logistics/bbin-motor-vehicles-agreement-implemented/article7829675.ece>.



Manipuri Officers, Manipuri Leaders of Chambers, Leaders of Communities, Manipuri Traders. Interview, May 2017.

Mizzima News. 2013. "First India-Myanmar Border Market to Open." Accessed February 26, 2017. <http://e-archive.bnionline.net/index.php/news/mizzima/15044-first-india-myanmar-border-market-to-open.html>.

Myanmar. Ministry of Immigration and Population. Department of Population. 2015. "The 2014 Myanmar Population and Housing Census: Sagaing Region Report." Accessed February 20, 2017. <https://drive.google.com/file/d/0B067GBtstE5TMI8tUjFEa1Zwa1k/view>.

Myanmar Information Management Unit (MIMU). 2016. "Myanmar Census Update September 2014." Accessed February 20, 2017. [http://www.themimu.info/sites/themimu.info/files/documents/Ref\\_Doc\\_Census\\_Update\\_Sep2014.pdf](http://www.themimu.info/sites/themimu.info/files/documents/Ref_Doc_Census_Update_Sep2014.pdf).

Myanmar. Ministry of Information. 2016. "Sittwe Seaport: Progress of Kaladan Multi-Modal Transit Transport Project." Accessed February 20, 2017. <http://www.moi.gov.mm/moi:eng/?q=news/10/11/2016/id-9138>.

Myanmar Matters. 2016. "Northeast India – Myanmar Connect: The Need to Ensure Borderless Trade." Accessed February 10, 2017. <http://www.myanmarmatters.com/northeast-india-myanmar-connect-the-need-to-ensure-borderless-trade>.

Northeast India. 2017. "Map of Northeast India." Accessed June 2, 2017. <http://www.northeast-india.info/northeast-india>.

The Northeast Today. 2017. "Mizoram: CM to Adopt Free Movement Regime along the Indo-Myanmar border!" Accessed June 15, 2017. <https://thenortheasttoday.com/mizoram-cm-to-adopt-free-movement-regime-along-the-indo-myanmar-border>.

Singh Chhonkar, Pradeep. 2017. "IDSA Comment." Accessed March 2, 2017. [http://www.idsa.in/idsacomments/border-fence-an-absolute-essential-india-myanmar-border\\_pschhonkar\\_060217](http://www.idsa.in/idsacomments/border-fence-an-absolute-essential-india-myanmar-border_pschhonkar_060217).

Singh M., Lakshmikumar. 2016. "Imphal-Mandalay Bus Service: A Dream Come True." Accessed February 28, 2017. [http://e-pao.net/epSubPageExtractor.asp?src=travel.Manipur\\_Travel\\_Log.Imphal\\_Mandalay\\_Bus\\_Service\\_a\\_dream\\_come\\_true\\_By\\_M\\_Lakshmikumar](http://e-pao.net/epSubPageExtractor.asp?src=travel.Manipur_Travel_Log.Imphal_Mandalay_Bus_Service_a_dream_come_true_By_M_Lakshmikumar).

Singha, Minati. 2015. "First BBIN Friendship Motor Rally to Skip Nepal due to Internal Strife." **The Times of India**, November 14.

- South Asia Subregional Economic Cooperation. 2013. "What is SASEC?." Accessed March 2, 2017. <http://sasec.asia/index.php?page=what-is-sasec>.
- Sunil, Oinam. 2015. "Manipuris in Mandalay See Ray of Hope in Modi." Accessed March 2, 2017. <http://timesofindia.indiatimes.com/city/guwahati/Manipuris-in-Mandalay-see-ray-of-hope-in-Modi/articleshow/48059811.cms>.
- Talukdar, Sushanta. 2011. "AN-32 Resumes Operation to Vijaynagar in Arunachal Pradesh." Accessed February 28, 2017. <http://www.thehindu.com/news/national/an32-resumes-operation-to-vijaynagar-in-arunachal-pradesh/article2640012.ece>.
- Thai-ASEAN Economic Community. 2017. "ASEAN." Accessed February 10, 2017. <http://www.thai-aec.com/418>.
- The Tribune. 2016. "MoD Clears Key Road along China after Fresh Alignment." Accessed February 28, 2017. <http://www.tribuneindia.com/news/nation/mod-clears-key-road-along-china-after-fresh-alignment/276202.html>.
- Wai, Khin Su. 2014. "Old Identity, New Identification for Mandalay Minorities." Accessed March 2, 2017. <http://www.mmmtimes.com/index.php/national-news/10155-old-identity-new-identification-for-mandalay-minorities.html>.
- Yot Santasombat. 2008. **Amnat Phuenthi Lae Attalak Thang Chattiphan: Kanmueang Watthanatham Khong Rattachat Nai Sangkhom Thai**. [Thailand: Power, Space and Ethnic Identities: Cultural Politics of Nation-State in Northern Thai Society]. Bangkok: Princess Maha Chakri Sirindhorn Anthropology Centre. (in Thai)
- Yot Santasombat and others. 2012. **Chon Chaidaeen Kap Kankaokham Phromdaen**. [Borderlanders and Border Crossing]. Chiangmai: Biodiversity and Indigenous Knowledge Studies Center for Research and Sustainable Development, Faculty of Social Sciences, Chiangmai University. (in Thai)
- Zaw, Hnin Yadanar. 2014. "Naga Move to Expand Self-Administered Zone." Accessed May 1, 2017. <http://www.irrawaddy.com/news/burma/naga-move-expand-self-administered-zone.html>.
- Zaw, Maung Pe. 2017. "Residents at Myanmar-Bangladesh Border Want Upgraded Border Fence." Accessed March 1, 2017. <http://www.moi.gov.mm/moi:eng/?q=news/1/02/2017/id-9795>.