

การค้าและการลงทุนในชุมชนหลักบนเส้นทางอาเซียนพลัส
(ไทย - เมียนมา - อินเดีย) : กรณีศึกษาสังคมเมียนมา
Trade among the major communities along the
multicultural highway (Thailand – Myanmar – India):
A case study of Myanmar

เรณู เหมือนจันทร์ชัย^{*}
renuaor2517@gmail.com

บทคัดย่อ

บทความนี้นำเสนอผลการศึกษาดำเนินการตามวัตถุประสงค์ของโครงการ “การค้าและการลงทุนในชุมชนหลักบนเส้นทางอาเซียนพลัส : ไทย - เมียนมา - อินเดีย” ตามแนวคิดพหุวัฒนธรรม แนวคิดการจัดการความหลากหลายทางวัฒนธรรม และแนวคิดกระบวนการเรียนรู้แบบรู้เขา - รู้เรา ที่นำมาใช้เป็นเครื่องมือศึกษาว่า การจัดการวัฒนธรรมการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวในชุมชนหลักที่เป็นสังคมพหุวัฒนธรรมของประเทศเมียนมามีลักษณะเป็นอย่างไร ทำไมจึงเป็นอย่างนั้น ชาวไทยหรือชาวอาเซียนควรจัดการวัฒนธรรมอย่างไรบ้างจึงจะสามารถกำหนดแนวทางและความเป็นไปได้ในการประกอบการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวที่นำไปสู่ผลลัพธ์ที่พึงประสงค์ในสังคมพหุวัฒนธรรมในประเทศเมียนมา

ผลการวิเคราะห์ ทำให้เห็นว่า ความเป็นสังคมพหุวัฒนธรรมของประเทศเมียนมาได้เกิดขึ้นเป็นมาตั้งแต่สมัยประวัติศาสตร์ ผู้นำทุกยุคสมัยนำการจัดการความหลากหลายทางวัฒนธรรมทุกรูปแบบมาใช้ผ่านกระบวนการเรียนรู้เพื่อรู้เขา - รู้เรา เข้าใจ และเข้าถึง จนกลายเป็นประเทศที่นักลงทุนหลายประเทศสนใจ ส่วนใหญ่จะเริ่มต้นด้วยการใช้กระบวนการเรียนรู้เพื่อสร้างความรู้ที่รู้เขา - รู้เรา จนเข้าใจสังคมวัฒนธรรมอย่างถ่องแท้แล้วจึงเริ่มดำเนินการประกอบการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวตามความเหมาะสม แล้วจึงขยายผลอย่างต่อเนื่อง

ข้อเสนอแนะจากการวิเคราะห์ผลการศึกษา คือ ผู้สนใจทั้งชาวไทยและชาวอาเซียนพลัส จะเข้าไปประกอบการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวในชุมชนหลักที่เป็นสังคมพหุวัฒนธรรมบนเส้นทางสายอาเซียนพลัสในประเทศเมียนมา ควรเริ่มต้นโดยการใช้กระบวนการเรียนรู้เพื่อรู้เขา - รู้เรา ควบคู่กับการจัดการความหลากหลายทางวัฒนธรรมในสังคมพหุวัฒนธรรมมาใช้เป็นเครื่องมือสร้างความรู้ ความเข้าใจ และนำไปสู่ความไว้วางใจ สร้างความเป็นเพื่อน ให้การเคารพ มีความเสมอภาคหรือความเท่าเทียม สิ่งเหล่านี้จะเป็นทุนทางสังคมและทุนทางวัฒนธรรม เพื่อเบิกทางนำไปสู่การค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวต่อไป

คำสำคัญ : การค้า, การลงทุน, เมียนมา, อาเซียน, บนเส้นทางอาเซียนพลัส

^{*} ผู้ช่วยศาสตราจารย์ประจำหลักสูตรศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาวัฒนธรรมศึกษา สถาบันวิจัยภาษาและวัฒนธรรมเอเชีย มหาวิทยาลัยมหิดล

Abstract

This paper aims to present the results according to the research objectives of the research “Trade between the Major Communities along the Multicultural Highway: Thailand - Myanmar - India” using the concepts of multiculturalism and multiculturalism management as well as the learning process concept. These concepts are used to study the management of culture, trade, investment and tourism within mainstream communities of multicultural Myanmar. It assesses how Thailand and ASEAN should manage culture in order to facilitate and engage in trade, investment and tourism to produce desirable outcomes in the multicultural society of Myanmar.

The results of the analysis found that Myanmar has been a multicultural society throughout its history and leaders in various periods have introduced forms of cultural management such as “Getting to know themselves and yourself”, a method that has helped it become an attractive country for investors to this day. It begins with a deep understanding of multicultural society followed by the conducting of trade, investment and tourism as appropriate with continuously expanding results.

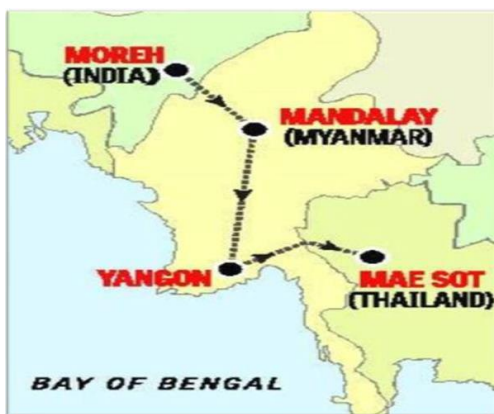
The important recommendation from this study is for Thailand, ASEAN and ASEAN Plus to conduct trade, investment and tourism among the main communities along the ASEAN Plus Highway by using the “Getting to know themselves and yourself” method together with multicultural management concepts used as tools for creating knowledge and understanding that will ultimately bring trust. On that basis, all parties can relate as friends and respect each other by recognizing and honoring the dignity, rights, and freedoms all should enjoy equally and absolutely. Such an approach will exploit the social and cultural capital needed to ensure that the benefits of such commercial exchanges are sustainable.

Keywords: trade, investment, Myanmar, ASEAN, Along ASEAN Plus Highway

1. บทนำ

ด้วยเหตุที่เมียนมาเป็นประเทศที่มีความหลากหลายทางชาติพันธุ์และเป็นศูนย์กลางเส้นทางสัญจรทางบกระหว่างเอเชียใต้ เอเชียตะวันออก และเอเชียอาคเนย์ที่คนสมัยโบราณใช้ไปมาหาสู่เชื่อมต่อถึงกัน ดังปรากฏเป็นหลักฐานตำนานเส้นทางทวารวดีหรืออารยธรรมอินเดียสู่เอเชียตะวันออกและเอเชียอาคเนย์ และการเผยแพร่อารยธรรมจีนสู่เอเชียใต้และเอเชียอาคเนย์ รวมทั้งเชื่อมต่อถึงพื้นที่ต่างๆ ปัจจุบันเส้นทางดังกล่าวนี้ยังคงมีคุณค่าความสำคัญไม่ยิ่งหย่อนไปกว่าในอดีต ดังจะเห็นได้ว่า ปัจจุบันประเทศต่างๆ ในอาเซียนและอาเซียนพลัส เช่น จีน อินเดีย สิงคโปร์ ไทย ญี่ปุ่น ฯลฯ ได้เข้ามาให้ความร่วมมือสนับสนุนโครงการพัฒนาเส้นทางสายสำคัญหลายโครงการที่พาดผ่านประเทศเมียนมาสู่พื้นที่ต่างๆ ดังตัวอย่างต่อไปนี้

1) โครงการถนนไตรภาคีไทย - เมียนมา - อินเดีย หรือที่เรียกว่า ASEAN Highway หรือ AH1 มีความยาว 1,360 กิโลเมตร กำลังดำเนินการก่อสร้าง คาดว่าจะเสร็จในปี ค.ศ.2019 เริ่มจากแม่สอด (ไทย) ผ่านเมียวดี ย่างกุ้ง มัณฑะเลย์ มอนยวะ กาเลวะ ตามู (เมียนมา) มุ่งหน้าเข้าสู่ประเทศอินเดียที่เมืองมอเรย์ รัฐมณีปุระ ผ่านประเทศอินเดียสู่ประเทศต่างๆ ในตะวันออกกลาง และเชื่อมต่อถึงยุโรปและทวีปแอฟริกา โดยในเมียนมาที่เมืองมัณฑะเลย์ สร้างถนนส่วนแยกจาก AH1 เป็นสาย AH14 มุ่งหน้าสู่ประเทศจีนและเชื่อมต่อกับภูมิภาคต่างๆ ในเอเชียตะวันออกทั้งหมด



รูปที่ 1 แสดงเส้นทางหลวงไตรภาคี อินเดีย เมียนมา และไทย
ที่มา : สุเนตรตรา จันทบุรี : http://www.asean thai.net/ewt_news.php?nid=5906&filename=index

ถนนสายไตรภาคีจึงเป็นยุทธศาสตร์สำคัญทางการค้าและการลงทุนสายหนึ่งของอาเซียนและอาเซียนพลัส และเป็นเส้นทางพหุวัฒนธรรมเพราะเชื่อมต่อประชากรที่มีความหลากหลายทางวัฒนธรรมจากชุมชนในประเทศต่างๆ มากกว่า 3,000 ล้านคน เช่น ประชาคม

อาเซียน มากกว่า 600 ล้านคน ประเทศจีน มากกว่า 1,300 ล้านคน ประเทศในเอเชียใต้ มากกว่า 1,500 ล้านคน และผู้คนจากประเทศต่างๆ ในทวีปยุโรปและทวีปแอฟริกา ให้สามารถเดินทางสัญจรประกอบการค้า การลงทุน การแลกเปลี่ยนเรียนรู้ การท่องเที่ยวทัศนศึกษา ถึงกันได้อย่างรวดเร็ว ย่นระยะทางและเวลาในการเดินทางลงได้มาก จึงถือเป็นเส้นทางสายเก่าที่กำลังฟื้นฟูใหม่เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาคเอเชียใต้ เอเชียตะวันออก และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ให้ถึงกัน แทนการเดินทางทางทะเลและทางอากาศเหมือนที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งต้องเสียเวลาและหรือค่าใช้จ่ายสูง ด้วยเหตุนี้ รัฐบาลประเทศต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น จีน อินเดีย ไทย สิงคโปร์ มาเลเซีย เกาหลี และญี่ปุ่น ได้ร่วมสร้างโครงการพัฒนาเส้นทางสายต่างๆ ซึ่งพาดผ่านพื้นที่ประเทศเมียนมาขึ้น เพื่อสร้างและฟื้นฟูชุมทางการสัญจรของทวีปเอเชียที่เชื่อมโยงพื้นที่ได้ทั้งทางบกและทางทะเล โดยรอบ ให้สามารถรองรับการสัญจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ ผ่านโครงการพัฒนาด่านและท่าเรือต่างๆ ร่วมกัน

2) โครงการ Kaladan Multi - Modal Transit Transport Project¹ เป็นเส้นทางคมนาคมระหว่างอินเดียกับเมียนมา โดยการเชื่อมระหว่างเมืองโกลกัตตาของอินเดียโดยทางเรือมายังท่าเรือซิตตเว (Sittwe) เมืองหลวงรัฐยะไข่ของเมียนมา ระยะทาง 539 กิโลเมตร และตัดถนนเชื่อมต่อกับเมืองปะและกะวะ (Paletwa) รัฐฉินของเมียนมาผ่านแม่น้ำกาลาดาน (Kaladan) ระยะทาง 158 กิโลเมตร และเชื่อมต่อทางถนนเข้าสู่ด่านลือกไ (Lawgtlai) รัฐมิโซรัมของอินเดีย ระยะทาง 210 กิโลเมตร เส้นทางนี้จะเชื่อมการค้าระหว่างรัฐแปดสวามน้อยของอินเดียที่ไม่มีพื้นที่ออกสู่ทะเล (landlock) ไปยังเมืองโกลกัตตาทางทะเลได้ และในทางกลับกันจะสามารถเดินทางไปมาค้าขายส่งสินค้าจากเมืองโกลกัตตาเข้าสู่เมียนมาและรัฐแปดสวามน้อยได้ด้วย เส้นทางทั้งสองโครงการนี้เชื่อมต่อกับถนนสายหลักในเมียนมาที่นำไปสู่ท่าเรือดานัง ประเทศเวียดนาม จึงถือเป็นส่วนหนึ่งของระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) ที่จะทำให้เกิดการเชื่อมโยงในมิติเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรมของผู้คนระหว่างอาเซียน - อินเดีย - บังกลาเทศ (ผ่านโครงการความร่วมมือ BIMSTEC) บนเส้นทางไตรภาคีและโครงการกาลาดานดังกล่าว

3) โครงการพัฒนาด่านสติลเวลล์ (Stilwell Road) เชื่อมยุทธศาสตร์จีน - เมียนมา - อินเดีย ถนนสายเลโด (Ledo Road) หรือถนนสติลเวลล์ ซึ่งเป็นถนนที่ถูกตั้งชื่อเพื่อเป็นเกียรติแก่พลโท โจเซฟ สติลเวลล์ (Joseph Stilwell) ผู้บัญชาการกองทัพอเมริกัน เป็นถนนที่ถูกสร้างในสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 เชื่อมชายแดนอินเดียไปยังเมียนมาและยูนนานของจีน เพื่อสกัดกั้นการรุกคืบของกองทัพญี่ปุ่นในสมัยนั้น การสร้างถนนเส้นนี้ต้องแลกมาด้วยชีวิตนับพัน แนวถนนวิ่งไปตามภูเขาที่คดเคี้ยวผ่านป่าและแม่น้ำกว่า 100 สาย มีความยาวทั้งสิ้น 1,726 กิโลเมตร เป็นเส้นทางเก่าแต่ยังมีประโยชน์ต่อจีน เมียนมา และอินเดียในเชิงยุทธศาสตร์ ทำให้ทั้ง 3 ประเทศ มีโครงการฟื้นฟูถนนสติลเวลล์ขึ้นมาใช้อีกครั้งหนึ่ง

การฟื้นฟูถนนสติลเวลล์เป็นประโยชน์ทั้งทางเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม ความมั่นคง แก่จีน อินเดีย และเมียนมา โดยประเทศเจ้าของพื้นที่ที่ถนนตัดผ่านสามารถเข้าถึงพื้นที่ได้อย่างสะดวกมากขึ้น เช่น รัฐคะฉิ่น (Kachin) ของเมียนมา ซึ่งถนนสาย Stilwell ตัดผ่านจะกลายเป็น

ทอลำเลียงสินค้า เป็นต้นว่าพลังงาน สินค้า และอัญมณี ระหว่างจีนกับอินเดียและจะเกิด “Chindia” (China + India) เชื่อมโยงเขตรอยต่อของ 3 ประเทศ คือ บังกลาเทศ เมียนมา กับ รัฐที่ไร้ทางออกทะเลในดินแดนตะวันออกเฉียงเหนือของอินเดีย รัฐบาลอินเดียจะเปิดทางเชื่อม และหาทางออกสู่ทะเลที่เมืองท่าลิตว่ย (Sittwe) ในเมียนมากับเมืองจิตตะกอง (Chittagong) ในบังกลาเทศ รวมทั้งช่วยเมียนมาตัดถนนเชื่อมไปยังเมืองมัณฑะเลย์และเมืองหลวงใหม่เนย์ปีดอว์และเมืองจ็อกปิว ซึ่งเป็นต้นทางท่อก๊าซที่ส่งไปยังชายแดนจีน

4) เส้นทางอื่นๆ จากภาคตะวันออกเฉียงเหนือของอินเดีย ผ่านเมียนมาสู่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ได้แก่ เส้นทางมอเอร์ - ตามู (Moreh – Tamu) เชื่อมมณีปุระ (Manipur) ของอินเดีย กับเมียนมา และทางหลวงหมายเลข 39 ของอินเดียที่ผ่าน Numaligarh ในรัฐอัสสัมของอินเดีย ผ่านนาคาลันด์ (Nagaland) ของอินเดียและเชื่อมต่อกับถนนมอเอร์อีกครั้ง และยังมีทางหลวงสายเอเชีย (ASEAN Highway Network) หรือ AH project ที่พาดผ่าน 32 ประเทศทั่วทวีปเอเชีย เข้าสู่เมียนมาที่เมืองตะมู แล้วจะผ่านเข้ามาประเทศไทยที่แม่สอดจากนั้นจึงมุ่งสู่ประเทศมาเลเซีย เป็นเส้นทางที่ทำให้เกิดอาเซียนพลัสกับประเทศอินเดียและจีนอีกเส้นทางหนึ่ง โดยมีจุดตัดอยู่ที่ประเทศไทยที่จะไปสู่ประเทศกัมพูชาและเวียดนาม

นอกจากนี้ รัฐบาลประเทศอินเดีย จีน เมียนมา ไทย และประเทศที่เกี่ยวข้อง ยังมีนโยบายและแผนปฏิบัติการต่ออาเซียนและอาเซียนพลัสเป็นการเฉพาะด้วย เป็นต้นว่า นโยบาย Act East ของอินเดีย นโยบาย Look West ของไทย นโยบายภายในประเทศ (Inward-looking policy) ของเมียนมา นโยบาย “ระเบียงเศรษฐกิจบังกลาเทศ - จีน - อินเดีย - เมียนมา” (Bangladesh – China – India – Myanmar (BCIM) Economic Corridor) ของจีน แผนการจัดทำกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาค : ความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ (BIMSTEC) มีประเทศสมาชิก 7 ประเทศ ได้แก่ บังกลาเทศ ภูฏาน อินเดีย เมียนมา เนปาล ศรีลังกา และไทย เพื่อเชื่อมนโยบาย Act East และ Look West เข้าด้วยกัน เป็นความริเริ่มของประเทศไทย นโยบายและแผนปฏิบัติการดังกล่าวนี้แต่ละประเทศมีจุดเน้นบนจุดยืนที่แตกต่างกัน นโยบายเปิดประตูการค้าสู่เอเชียใต้ของประเทศจีน นโยบายของประเทศญี่ปุ่นที่ขอเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาและการค้าขายในพื้นที่ เป็นต้น

เหตุการณ์และสถานการณ์ดังกล่าวข้างต้นจึงกลายมาเป็นความสำคัญและความ เป็นมาที่ก่อให้เกิดแผนงานวิจัย “การค้าบนเส้นทางพหุวัฒนธรรมอาเซียนพลัส : ไทย - เมียนมา - อินเดีย” (Trade along Multicultural ASEAN Plus Highway: Thailand - Myanmar - India) ที่มีโครงการศึกษาแบบมุ่งเป้า 2 โครงการ คือ โครงการศึกษาการค้าและการลงทุนในชุมชนหลักบนเส้นทางอาเซียนพลัส : ไทย - เมียนมา - อินเดีย (Trade between the Major Communities along the Multicultural Highway: Thailand – Myanmar – India) และอีกโครงการหนึ่ง คือ โครงการศึกษาพหุวัฒนธรรมอินเดียตะวันออกเฉียงเหนือ : ตลาดใหม่ทางประตูตะวันตกของอาเซียน (Multicultural Northeast India: New Market at the Western Gateway to ASEAN)

บทความนี้มีความประสงค์นำเสนอวิเคราะห์ผลการศึกษาตามวัตถุประสงค์ของโครงการ “การค้าและการลงทุนในชุมชนหลักบนเส้นทางอาเซียนพลัส : ไทย - เมียนมา - อินเดีย” (Trade between the Major Communities along the Multicultural Highway: Thailand – Myanmar – India) เพื่อแสดงให้เห็นลักษณะการจัดการทางวัฒนธรรมเพื่อให้เกิดทางการค้าและการลงทุนในชุมชนหลักที่เป็นสังคมพหุวัฒนธรรมของประเทศเมียนมา ตามแนวคิดที่นำมาใช้ศึกษาว่า มีลักษณะเป็นอย่างไร ทำไมจึงเป็นอย่างนั้น คนไทยหรือประเทศไทยควรมีท่าทีต่อการค้าและการลงทุนที่เกิดขึ้นในประเทศเมียนมาในปัจจุบันอย่างไร ดังนี้

2. แนวคิดที่นำมาใช้ในการศึกษา

แนวคิดที่ผู้ศึกษาได้นำมาใช้เป็นเครื่องมือประกอบด้วย 3 แนวคิด คือ แนวคิดพหุวัฒนธรรม (Multiculturals concept) แนวคิดการจัดการความหลากหลายทางวัฒนธรรม (Multicultural Management concept) และ 3) แนวคิดกระบวนการเรียนรู้แบบรู้เขา - รู้เรา (Learning process concept) โดยแต่ละแนวคิดมีหลักการสำคัญ ดังนี้

2.1 แนวคิดพหุวัฒนธรรม (Multicultural concept)

National Council for Accreditation of Teacher Education (NCATE) (2002) ได้นิยามแนวคิดนี้ไว้ว่า “พหุวัฒนธรรม” หมายถึง การสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับสังคม การเมือง เศรษฐกิจ การศึกษา และประวัติศาสตร์ โดยใช้โครงสร้างของกลุ่มชน (Ethnicity) เชื้อชาติ (Race) สถานะของครอบครัว (Socioeconomic status) เพศ (Gender) ความสามารถพิเศษ (Exceptionalities) ภาษา (Language) ศาสนา (Religion) บทบาททางเพศ (Sexual orientation) และพื้นที่ทางภูมิศาสตร์ (Geographical area) เพื่อส่งเสริมความเท่าเทียมและสิทธิพลเมือง ผ่านกระบวนการให้การเรียนรู้ที่ทำให้เห็นคุณค่าด้านบวกในความเหมือนและความต่างที่จะนำไปสู่การประนีประนอม การอยู่ร่วมกันและการก่อร่างสร้างความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันทางสังคม (Prato, 2009, p.2)² โดยหลักการแนวคิดนี้ 1) เป็นรากฐานสำคัญในการสร้างสรรค์ประชาธิปไตย สิทธิ เสรีภาพ และความเท่าเทียมในการอยู่ร่วมกันโดยเฉพาะอย่างยิ่งในสังคมที่มีความหลากหลายทางกลุ่มชาติพันธุ์ แต่ขณะเดียวกันกลุ่มคนที่มีอำนาจทางการเมืองการปกครองในพื้นที่ที่มีความหลากหลายดังกล่าวมักใช้แนวคิดนี้ และ 2) เป็นเครื่องมือรวมศูนย์อำนาจไว้ที่ส่วนกลางโดยถือเอาความแตกต่างหลากหลายทางวัฒนธรรมหรือกลุ่มชาติพันธุ์มาเป็นข้ออ้าง แนวคิดนี้จึงมีส่วนสำคัญในการค้นหาความรู้ที่เป็นลักษณะเงื่อนไข ปัจจัย และแนวทางการอยู่ร่วมกันที่ทำให้เกิดการค้า การลงทุน และการเชื่อมโยงเครือข่ายเพื่อการพัฒนา ขยายผลสืบต่อไป

2.2 แนวคิดการจัดการความหลากหลายทางวัฒนธรรม (Multicultural management concept)

ลูอิส โคเซอร์³ (Lewis A. Coser) นักสังคมวิทยาที่มีชื่อเสียงชาวอเมริกัน กล่าวว่าไว้ว่า การจัดการความหลากหลายทางวัฒนธรรมจะทำให้บุคคล กลุ่มบุคคล กลุ่มชาติพันธุ์ กลุ่มสังคมที่มี

ความแตกต่างทางอัตลักษณ์วัฒนธรรมสามารถใช้ชีวิตและสังคมอยู่ร่วมกันได้อย่างเป็นสุข สามารถเข้าถึงปัจจัยความจำเป็นและความต้องการได้อย่างเท่าเทียม การจัดการความหลากหลายทางวัฒนธรรมโดยทั่วไป มีอยู่ 2 วิธี คือ 1) การจัดการด้วยวิธีใช้ความรุนแรง และ 2) การจัดการด้วยสันติวิธี โดยทั้งสองวิธีจะเข้าถึงเป้าหมายเดียว คือ การอยู่ร่วมกันได้ ทั้งนี้ เพราะแต่ละวิธีเป็นการปฏิบัติหน้าที่ของสังคม เช่น “ความรุนแรง” มีหน้าที่ทางสังคม คือ 1) เป็นเครื่องมือหรือเส้นทางที่นำไปสู่ความสำเร็จ (Road to achievement) 2) แนวโน้มที่เพิ่มขึ้นของการใช้ความรุนแรงอาจเป็นสัญญาณเตือน (Warning signal) ว่ากำลังมีความผิดปกติเกิดขึ้นในสังคม และ 3) การใช้ความรุนแรงอาจนำมาซึ่งความรู้สึกที่เป็นหนึ่งเดียว (Solidarity) ของกลุ่มหรือชุมชน ขณะที่ “สันติวิธี” มีหน้าที่เป็นสะพานนำสังคมออกจากวิกฤติความรุนแรง อันเนื่องมาจากความหลากหลายทางวัฒนธรรม เป็นวิธีการจัดการกับความขัดแย้งวิธีหนึ่งที่น่าจะมีการสูญเสียน้อยที่สุด ทั้งระยะสั้น ระยะยาว ทั้งรูปธรรม และนามธรรม ผิดกับการใช้ความรุนแรง วิธีการนี้มักจะถูกนำมาใช้เป็นวิธีการสุดท้ายหลังจากการใช้ความรุนแรงแล้ว แนวคิดนี้จึงเป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการค้นหาลักษณะเงื่อนไข ปัจจัย และแนวทางการอยู่ร่วมกันที่ทำให้เกิดการค้าขายแลกเปลี่ยน การลงทุน และการเชื่อมโยงเครือข่ายเพื่อการพัฒนาขยายผลให้เจริญก้าวหน้าสืบไป

2.3 แนวคิดกระบวนการเรียนรู้แบบรู้เขา - รู้เรา (Learning process concept)

เนาวรัตน์ พลายน้อย และสมศรี ศิริขวัญ (2553) ได้ประมวลหลักการของแนวคิดนี้ไว้ และได้ให้สัมภาษณ์แนวทางการดำเนินงานเพิ่มเติมไว้ว่า บุคคล องค์กร สังคม และชุมชนจะดำเนินการกิจต่างๆ ให้ลุล่วงไปอย่างมีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล บรรลุเป้าประสงค์ได้ จำเป็นอย่างยิ่งที่ **จะต้องอาศัยกระบวนการเรียนรู้แบบรู้เขา - รู้เรา ตามหลักการ “กระบวนการเรียนรู้” (Learning Process)** อย่างสอดคล้องและเหมาะสมกับบริบทและเงื่อนไขปัจจัยต่างๆ เพื่อให้การรับรู้สาระหรือข้อมูลที่สร้างความรู้ให้เกิดการเรียนรู้ - รู้เรา ได้ด้วยความเข้าใจ จึงจะสามารถสร้างการเปลี่ยนแปลงเพื่อเข้าถึงผลลัพธ์ที่พึงประสงค์ได้ ซึ่ง “วิธีการเรียนรู้ที่จะเข้าถึงผลลัพธ์ที่พึงประสงค์” ประกอบด้วย 4 ลักษณะ ที่เรียกว่า PHII คือ 1) การเรียนรู้แบบมีส่วนร่วม (Learning Participation = P) 2) การเรียนรู้ในแนวนอน (Learning Horizontal = H) 3) การเรียนรู้แบบเชื่อมโยงหลายสาขาวิชา (Learning Integration = I) และ 4) การเรียนรู้แบบปฏิสัมพันธ์ข้ามกลุ่ม (Interaction = I) ส่วน “ผลลัพธ์ที่พึงประสงค์” จากกระบวนการเรียนรู้ มีอยู่ 6 ประการ คือ 1) เกิดความรู้หรือการรับรู้ที่เชื่อมโยงให้เกิดความเข้าใจที่ชัดเจน 2) เกิดทักษะการนำความรู้มาฝึกฝนใช้ประโยชน์ได้จริงระดับต่างๆ ในเรื่องนั้นๆ 3) เกิดทัศนคติ ค่านิยม ความเชื่อเชิงสร้างสรรค์ที่ตีตามเหมาะสมในสิ่งที่เรียนรู้นั้นๆ 4) เกิดความคิดริเริ่มสร้างสรรค์จากสิ่งเรียนรู้นั้นขึ้นใหม่ที่เจริญก้าวหน้า หรือแปลกแยก แตกต่าง และมีประสิทธิภาพประสิทธิผลกว่าเดิม 5) เกิดการวิพากษ์วิจารณ์สิ่งสร้างสรรค์ขึ้นใหม่ที่นำไปสู่การสร้างผลผลิตใหม่/ วิธีการใหม่/ ข้อเสนอใหม่ เพื่อการพัฒนาให้มีประสิทธิภาพสอดคล้องกับความต้องการได้อย่างเหมาะสมยิ่งขึ้น และ 6) เกิดความกล้าหาญทางจริยธรรมในการนำความคิดใหม่/ผลผลิตใหม่/ความรู้ใหม่/แนวทางใหม่/วิธีการใหม่ สู่การใช้ประโยชน์ในสังคมจริง เพื่อให้สังคมได้รับรู้และ

พิจารณาผลต่อไป แนวคิดนี้จึงเป็นประโยชน์อย่างยิ่งอีกแนวคิดหนึ่งในการค้นหาลักษณะเงื่อนไขปัจจัยและแนวทางการอยู่ร่วมกันที่ทำให้เกิดการค้าขาย แลกเปลี่ยน การลงทุน และการเชื่อมโยงเครือข่ายเพื่อการพัฒนาขยายผลให้เจริญก้าวหน้าสืบไป

3. ผลการศึกษา

โครงการศึกษาวิจัยการค้าและการลงทุนในชุมชนหลักบนเส้นทางอาเซียนพลัส : ไทย - เมียนมา - อินเดีย กำหนดพื้นที่ศึกษาหลักไว้ 2 พื้นที่ คือ เมืองเมียวดี (รัฐพะอาน) และเมืองมณฑะเลย์ (แคว้นมณฑะเลย์) และกำหนดพื้นที่ชุมชนอื่นบนเส้นทางไตรภาคีไทย - เมียนมา - อินเดีย (และจีน) เป็นพื้นที่ศึกษาทั่วไป ศักราชระหว่างปี พ.ศ.2559 - 2560 ใช้วิธีการศึกษาเชิงคุณภาพ เก็บข้อมูลเชิงเอกสารจากหน่วยงานและองค์กรต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศไทย และในประเทศเมียนมา เก็บข้อมูลภาคสนามโดยการสัมภาษณ์ การสังเกต และการสำรวจข้อมูลพื้นที่ การจัดเวทีเสวนา การจัดประชุมกลุ่ม การศึกษาดูงาน และการเข้าร่วมกิจกรรมจากกลุ่มเป้าหมาย คือ ผู้ประกอบการค้า การลงทุน และธุรกิจท่องเที่ยว และผู้เกี่ยวข้องที่เป็นชาวไทย หรือมีหน้าที่เกี่ยวข้องที่อยู่ในประเทศไทยและในพื้นที่ศึกษา เช่น สถานทูต หอการค้า ส่วนราชการ ในกระทรวงที่เกี่ยวข้อง และชาวเมียนมาในพื้นที่ เช่น พ่อค้า ผู้ประกอบการค้า การลงทุน ผู้นำ หอการค้า ผู้นำสังคม ผู้นำทางวัฒนธรรม ผู้นำทางการศึกษา ผู้นำทางศาสนาและความเชื่อ ผู้นำเข้า-ส่งออกสินค้าต่างประเทศ ผู้ประกอบการขนส่งทั้งในประเทศและต่างประเทศ ผู้ประกอบธุรกิจร้านอาหาร ทั้งชาวไทย ชาวต่างชาติอื่นๆ ที่เข้ามาทำธุรกิจอยู่ในพื้นที่ ชาวเมียนมา และเจ้าหน้าที่ภาครัฐที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น ได้ผลการศึกษา ดังนี้

3.1 ลักษณะการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวในสังคมพหุวัฒนธรรมของชุมชนหลักบนเส้นทางอาเซียนพลัส ไทย - เมียนมา - อินเดีย ที่ส่งเสริมการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว แก่ผู้สนใจชาวไทย ชาวอาเซียน และอาเซียนพลัส

เกิดขึ้น ตั้งอยู่ และพัฒนาการมาบนฐานการใช้ทุนทางทรัพยากรธรรมชาติ ทุนทางสังคม และทุนทางวัฒนธรรมของพื้นที่ ผ่านเครื่องมือ คือ วัฒนธรรมสมัยใหม่ในรูปแบบการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว ทั้งส่วนที่แฝงฝังอยู่ในกาย คือ ภูมิปัญญา เช่น จินตนาการ ความคิด ความรู้ ความเชื่อ ค่านิยมด้านต่างๆ ส่วนที่ปรากฏอยู่ในรูปของวัตถุ เช่น เทคโนโลยี เครื่องมือ เครื่องใช้ เครื่องสื่อสาร ฯลฯ และส่วนที่ได้รับการสถาปนาขึ้นเป็นสถาบันทางสังคม เช่น กลุ่มองค์กร แบบแผนพฤติกรรม รัฐธรรมนูญ กฎหมาย ข้อบังคับ ระเบียบปฏิบัติ ขนบ ธรรมเนียม จารีต ประเพณีต่างๆ ที่นำเข้ามาใหม่พร้อมๆ กับการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว สิ่งเหล่านี้คือ พลังสร้างสรรค์ลักษณะทางการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวในพื้นที่ให้เกิดความเจริญก้าวหน้า สร้างรายได้เพิ่ม กระจ่ายรายได้แก่พลเมืองให้ทั่วถึง ชุมชนมีความสุขสบายเพิ่มขึ้น มีการจ้างงาน คนรุ่นใหม่มีโอกาสได้ทำงานที่มั่นคงและมีรายได้ รัฐจัดเก็บภาษีและจัดหารายได้ได้เพิ่มขึ้น อีกด้านหนึ่ง ประเทศที่ส่งพลเมืองเข้ามาประกอบการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว ได้ส่งความช่วยเหลือในนามของความร่วมมือพัฒนาทั้งเชิงวิชาการและเชิงทักษะ

การใช้เทคโนโลยีมากขึ้น ส่งผลให้เกิดการพัฒนาในด้านต่างๆ ขึ้นในพื้นที่อย่างรวดเร็ว โดยส่วนหนึ่ง (ส่วนน้อย) เป็นพลังจากคนในพื้นที่ และส่วนหนึ่ง (ส่วนใหญ่) มาจากการนำเข้ามาจากต่างประเทศ ส่วนภาครัฐ (เมียนมา) ได้ส่งเสริมกระบวนการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวโดยตรงอีกด้าน โดยการปรับปรุงและทบทวนกฎหมายและระเบียบข้อปฏิบัติต่างๆ ให้เกื้อกูลทางการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวมากขึ้น ทำให้ชาวต่างประเทศและคนในประเทศเกิดความมั่นใจ นำเงินออกมาลงทุนเพิ่มพูนกำลังการผลิต เกิดการขยายตัวเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจในอัตราสูงอย่างต่อเนื่อง กลุ่มชาติพันธุ์ต่างๆ ที่เคยระแวงสงสัย ไม่ไว้วางใจกันและกัน และผู้สนใจลงทุนจากต่างประเทศที่ยังไม่แน่ใจ เมื่อเห็นโอกาสและจุดแข็งที่เกิดขึ้นจึงตัดสินใจลงทุนมากขึ้น ส่งผลให้กลุ่มชาติพันธุ์ที่ขัดแย้งเคยแย่งชิงอำนาจทางการเมืองการปกครองมาแต่เดิม ทบทวนบทบาทแล้วก้าวเดินออกมาร่วมพัฒนาประเทศกับทุกๆ กลุ่มอย่างพร้อมเพรียงกัน (ยังมีเพียงบางกลุ่มเท่านั้นยังไม่เข้าร่วม) ส่งผลให้การค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวกระจายไปทั่วพื้นที่ส่วนใหญ่ มีส่วนในการสร้างงาน สร้างอาชีพแก่พลเมืองทุกกลุ่มชาติพันธุ์ได้อย่างเท่าเทียมกัน ในทางสังคมและวัฒนธรรมส่งผลให้คนรุ่นใหม่เป็นเพื่อนกับคนต่างกลุ่มชาติพันธุ์กันได้ เป็นการเริ่มต้นพัฒนาและปกป้องประเทศโดยใช้กระบวนการทางเศรษฐกิจเป็นเครื่องมือสำคัญหรือที่เรียกว่า ใช้อำนาจทางเศรษฐกิจนำหน้า สังคมเมียนมาปัจจุบันจึงค่อยๆ สลายภาพประชาชนที่มีแต่ความยากจนออกไป คนส่วนใหญ่มีกินมีใช้ มีการศึกษา มีสุขภาพดีเพิ่มขึ้น พร้อมกันนี้รัฐได้ส่งเสริมให้ประชาชนเรียนรู้เพื่อเข้าสู่วัฒนธรรมการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวมากขึ้น มีการปรับหลักสูตรการศึกษาที่สนองตอบต่อความต้องการทางการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวมากขึ้น เป็นการสร้างทางเลือกใหม่ที่กลบฝังอำนาจเดิมให้อ่อนแรงและสูญหายไปเพื่อปลดปล่อยผู้คนทุกกลุ่มชาติพันธุ์เป็น “ชาวเมียนมา” หนึ่งเดียวกัน

การค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวที่เข้ามาในประเทศเมียนมาปัจจุบัน จึงเป็นการจัดการความหลากหลายทางวัฒนธรรมในสังคมพหุวัฒนธรรมที่เคยใช้วิธีการจัดการแบบรุนแรงมาก่อน เมื่อมาถึงปัจจุบันจึงถึงจุดที่ต้องนำการจัดการแบบสันติเข้ามาใช้เพื่อการอยู่ร่วมกัน โดยการสร้างโอกาสบนจุดแข็งทางทรัพยากรธรรมชาติและ ความหลากหลายทางสังคมและวัฒนธรรมให้เป็นพลังนำพลเมืองทุกกลุ่มพัฒนาประเทศสู่สังคมใหม่ ที่ถือเอาความเจริญก้าวหน้าทางเศรษฐกิจเป็นรากฐานรองรับการอยู่ร่วมกันอย่างเข้มแข็ง มั่นคง และเป็นสุขร่วมกัน โดยใช้กระบวนการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวเป็นเครื่องมือ

3.2 ลักษณะเส้นทางอาเซียนพลัสและการเชื่อมโยงเส้นทางเครือข่าย และบริบททางเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของเส้นทางที่เกื้อกูลต่อการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวของผู้สนใจชาวไทย ชาวอาเซียน และอาเซียนพลัส

เส้นทางอาเซียนพลัสและเส้นทางอื่นๆ ที่เกิดขึ้นในประเทศเมียนมาซึ่งมีลักษณะเป็นดาข่ายเชื่อมโยงพื้นที่ในประเทศและต่างประเทศทุกทิศทางให้สามารถเดินทางสัญจรได้รอบทิศอย่างสะดวกสบายนั้น เกิดจากความร่วมมือร่วมใจของประเทศต่างๆ ในประชาคมอาเซียนและอาเซียนพลัส ที่ได้ศึกษาเรียนรู้แล้วว่าเส้นทางแต่ละเส้นมีคุณค่า บทบาท ความสำคัญยิ่งต่อ

เจ้าของประเทศและประเทศที่สนับสนุนโครงการนั้นๆ อย่างยิ่ง ซึ่งเป็นไปตามหลักการของ กระบวนการเรียนรู้เพื่อรู้เขา - รู้เราอย่างชัดเจน กล่าวคือ ประการแรก ประเทศเมียนมาเจ้าของ พื้นที่ย่อมได้รับประโยชน์อย่างมากมาโดยตรง ส่วนประเทศที่สนับสนุนโครงการ เช่น ประเทศไทยลงทุนพัฒนาเส้นทางจากเมียวดีสู่จังหวัดกอกะเร็ก เมืองพะอาน ในรัฐกะเหรี่ยง และลงทุน สร้างสะพานถาวรข้ามแม่น้ำเมยสองแห่ง ค่าใช้จ่ายอยู่ที่หลักพันล้าน แต่ตัวเลขการค้า การ ส่งออก - นำเข้า ผ่านด่านชายแดนแม่สอดภายในหนึ่งปีกลับเพิ่มขึ้นนับหมื่นล้าน ซึ่งประเทศ ต่างๆ ที่เข้ามาส่งเสริมพัฒนาต่างได้เรียนรู้ประโยชน์ในทำนองดังกล่าวในรูปแบบต่างๆ ทั้งการ เรียนรู้แบบมีส่วนร่วม การเรียนรู้ในแนวราบ การเรียนรู้แบบเชื่อมโยง และการเรียนรู้แบบ ปฏิสัมพันธ์ข้ามกลุ่ม จนสามารถสร้างความรู้และความเข้าใจจนนำไปสู่ “การเข้าถึง” ในลักษณะ การสร้างข้อตกลงและการปรองดองยินยอมจากผู้ที่เกี่ยวข้องให้สามารถสร้างเส้นทางผ่าน พื้นที่ต่างๆ ได้ เช่น กองกำลังกะเหรี่ยงยอมรับการที่ประเทศไทยเข้ามาสร้างเส้นทางดังกล่าว ทำให้การก่อสร้างเป็นไปอย่างสะดวก และเปิดโอกาสให้กลุ่มชาติพันธุ์ต่างๆ มีเวทีร่วมคิด ร่วมระดม สมองเพื่อการพัฒนาตามข้อเสนอความช่วยเหลือจากหลายประเทศ โดยเฉพาะจากประเทศ อาเซียนและอาเซียนพลัส เช่น จีนและอินเดีย กลายเป็นเงื่อนไขให้ชุมชนชาติพันธุ์ต่างๆ ต้องนั่ง ลงเจรจาและตกลงร่วมกันก่อน จากนั้นจึงเปิดโอกาสให้ประเทศนั้นๆ เข้ามาดำเนินการ โดย การค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวที่จะเข้ามาพร้อมกับถนน จะสร้างโอกาสบนจุดแข็งที่มีอยู่ แล้วเพื่อสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีแก่พลเมืองในกลุ่มชาติพันธุ์ต่างๆ ได้โดยถ้วนหน้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเด็นการสร้างงานจากการลงทุน จะได้ช่วยลดจำนวนคนรุ่นใหม่ที่ต้องไปทำงาน ต่างประเทศด้วยความทุกข์ยากลง ขณะที่ประเทศที่ยื่นข้อเสนอก็ได้เรียนรู้เขา - รู้เราอย่างชัดเจน ว่าจะเข้าถึงผลลัพธ์อะไรได้บ้างจากการนำเงินเข้าช่วยเหลือพัฒนาในโครงการตัดถนนสายต่างๆ เพราะการลงทุนสร้างถนนแต่ละสายจะสร้างประโยชน์แก่ประเทศเจ้าของทุนได้อย่างประมาณค่า มิได้ ด้วยเหตุนี้ ประเทศเมียนมาจึงมีถนนสายหลักหลายเส้นพาดผ่านและเชื่อมต่อถึงกันเป็น เครือข่าย อุปมาเสมือนท่อนำความมั่งคั่ง ความปลอดภัย ความมั่นคง ความสามัคคี และความ สะดวกสบายสู่ชุมชนที่ถนนพาดผ่านและประเทศของตน ภาพถนนหนทางจึงมีลักษณะเชื่อมร้อย อย่างทัชชอน และทัชชอนกับแม่น้ำลำคลองและทะเลที่เป็นเส้นทางการสัญจรมีอยู่ตามธรรมชาติ ด้วย



รูปที่ 2 แสดงเส้นทางสายอาเซียนพลัส ที่มา : บทบรรยายสรุป หอการค้าจังหวัดตาก, 2560

3.3 ลักษณะปัจจัยทางสังคมและวัฒนธรรมในสังคมพหุวัฒนธรรมของชุมชนหลักบนเส้นทางอาเซียนพลัส ไทย – เมียนมา – อินเดียที่ส่งเสริมความร่วมมือและการมีส่วนร่วมทางการค้าและการลงทุนของผู้สนใจทั้งชาวไทย ชาวอาเซียน และอาเซียนพลัส สรุปได้ว่า

3.3.1 เป็นเพราะทรัพยากรธรรมชาติของชุมชนหลักบนเส้นทางอาเซียนพลัส ไทย – เมียนมา – อินเดีย หรือบนเส้นทาง AH1 ที่เชื่อมต่อประเทศต่างๆ มีความหลากหลายของดินและแผ่นดิน ความหลากหลายของแม่น้ำ ชายฝั่งทะเล และมหาสมุทร ความหลากหลายของภูมิประเทศที่เป็นแนวเขตตำแหน่งที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของพื้นที่ ความหลากหลายของพืชพรรณธรรมชาติ สัตว์ป่า สัตว์น้ำ และสัตว์บก ความหลากหลายของแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ เช่น น้ำตก แม่น้ำ ชายหาด ทะเล ถ้ำ เป็นต้น ทรัพยากรธรรมชาติเหล่านี้แต่เดิมเป็นสิ่งที่ทรงคุณค่าหรือให้คุณค่าคือ ความอุดมสมบูรณ์ของธรรมชาติด้านเดียว แต่เมื่อเส้นทางสายอาเซียนพลัสพาดผ่านมา สามารถแปรธรรมชาติเหล่านั้นมาสร้างมูลค่าที่เป็นเงินทองได้

3.3.2 เส้นทางดังกล่าวทำให้ผู้คนได้เรียนรู้ว่า ต้องพัฒนาศักยภาพ สร้างการเรียนรู้ ปรับตัวเอง จึงจะสามารถสร้างความกินดีอยู่ดีและความมั่งคั่งทางเศรษฐกิจ สร้างความเข้มแข็งมั่นคงทางสังคม และสร้างพลังทางวัฒนธรรมได้ และสามารถสร้างคุณค่าที่เป็นคุณธรรมจริยธรรม และศีลธรรม รวมทั้งสร้างมูลค่าที่เป็นเงินทองควบคู่กันไปด้วย จะอยู่กับคุณค่าด้านเดียวเหมือนเดิมไม่ได้แล้ว

3.3.3 เพราะกลุ่มชาติพันธุ์ นโยบาย กฎหมาย และข้อบังคับด้านต่างๆ ของบ้านเมืองเปลี่ยนแปลงไปในลักษณะที่เกื้อกูลให้ผู้คนได้เรียนรู้และพัฒนาตนเองไปบนฐานทรัพยากรธรรมชาติที่มีอยู่สู่ความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของโลกและนโยบายของรัฐที่ผ่อนคลายเป็นมิตรและสร้างการมีส่วนร่วมและความร่วมมือในทุกกลุ่มมากขึ้น บนฐานอัตลักษณ์และเอกลักษณ์ร่วมกัน เช่น วัฒนธรรมข้าว วัฒนธรรมพุทธ ที่เป็นลักษณะเด่น ดึงดูด เฉพาะ

ของกลุ่มชาติพันธุ์ต่างๆ อยู่แล้ว สิ่งเหล่านี้กลายเป็นเครื่องมือสร้างความร่วมมือและการมีส่วนร่วม กับคนต่างกลุ่มชาติพันธุ์และคนที่สนใจประกอบการค้า การลงทุน เป็นการพลิกวิกฤติความขัดแย้งเป็นโอกาสผ่านเครื่องมือต่างๆ ที่มีอยู่พร้อมกับการเข้ามาของถนนสายอาเซียนและอาเซียนพลัสดังกล่าว

3.4 แนวทางและความเป็นไปได้ที่ผู้สนใจชาวไทย ชาวอาเซียน และอาเซียนพลัสสามารถสร้างเครือข่ายทางสังคมที่นำไปสู่การเริ่มต้นประกอบการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวในสังคมพหุวัฒนธรรมของชุมชนหลักบนเส้นทางอาเซียนพลัส ไทย - เมียนมา - อินเดีย ได้อย่างเหมาะสมและมั่นคง

เมื่อพิจารณาข้อค้นพบประเด็นต่างๆ ตามหลักการเรียนรู้และหลักการที่เกี่ยวข้องแล้วพบว่า แนวทางที่จะสร้างการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวได้อย่างเหมาะสมและมั่นคงบนเส้นทางดังกล่าวที่เหมาะสมและมั่นคงที่สุด คือ “การนำกระบวนการเรียนรู้เพื่อการอยู่ร่วมกัน และสร้างการมีส่วนร่วมแบบรู้เขา - รู้เรา ตามขั้นตอนที่ได้ นำ เสนอไว้ จะทำให้ทุกฝ่ายเข้าถึงผลลัพธ์ที่พึงประสงค์และเป้าหมายร่วมกันได้ ทั้งยังสามารถลดทอนข้อจำกัดทางพรมแดน สร้างสังคมการอยู่ร่วมกันแบบพหุวัฒนธรรม ผ่านกระบวนการจัดการความหลากหลายทางวัฒนธรรมที่จะนำไปสู่วัฒนธรรมใหม่ คือ วัฒนธรรมการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวที่เน้นคุณค่าและมูลค่าควบคู่กันไปบนเส้นทางพหุวัฒนธรรมอาเซียนพลัสอย่างเหมาะสมและยั่งยืนร่วมกันได้” แต่ต้องระวังความไม่เหมาะสมและไม่มั่นคงจะเข้ามาแทรก เช่น ถ้าคิดว่ามีเงินทุนแล้วจะเข้ามาทำอะไรที่ไหนก็ได้ในประเทศนี้ ความคิดลักษณะนี้เคยทำให้บริษัทขนาดใหญ่ประสบความล้มเหลวมาแล้ว

3.5 ข้อเสนอแนะ

ด้านวิชาการ รัฐบาลไทยควรมอบหมายให้กระทรวงศึกษาทบทุนความรู้เกี่ยวกับเมียนมาศึกษาที่เผยแพร่ให้เด็กไทยได้เรียนรู้ในระดับต่างๆ ให้สอดคล้องกับความเป็นจริงและความจำเป็นที่คนไทยต้องรู้จักเมียนมาให้ถูกต้องดีกว่าที่ปรากฏอยู่ในปัจจุบัน ทั้งในฐานะประเทศเพื่อนบ้านและประเทศในประชาคมอาเซียน ด้านนโยบาย หน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว ต้องมีนโยบายส่งเสริมการเรียนรู้เพื่อการค้า การลงทุน และธุรกิจการท่องเที่ยวแก่ผู้สนใจชาวไทยให้มากกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ด้วยเกรงว่าคนไทยจะเป็นไปตามสำนวนที่ว่า “ใกล้เกลือกินด่าง” คือ นอกจากไม่ได้เรียนรู้อะไรแล้ว ยังไม่เป็นเพื่อนกันอีกด้วย ด้านเศรษฐกิจ/พาณิชย์ หากลงทุนอย่างอื่นไม่ได้ ควรลงทุนประมวลผลความรู้ที่จะช่วยสร้างความมั่นใจ สร้างทางเลือกและแนวทางการพัฒนาการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวในสังคมพหุวัฒนธรรมของชุมชนหลักบนเส้นทางอาเซียนพลัส ไทย - เมียนมา - อินเดีย แก่ผู้สนใจชาวไทยให้มากขึ้น เผยแพร่ไปในวงกว้าง ผู้สนใจจะได้เริ่มต้นทำงานได้อย่างถูกต้องเหมาะสม ยั่งยืน ส่วนภาคเอกชนไทยที่ไปลงทุนอยู่ในประเทศเมียนมาแล้ว ควรถอดประสบการณ์เป็นบทเรียนแก่คนไทยให้มากขึ้น เพื่อส่งเสริมให้สังคมไทยและเมียนมาเจริญก้าวหน้าไปพร้อมกันดีกว่าเติบโตไปฝ่ายเดียว

4. บทวิเคราะห์

เมื่อวิเคราะห์ผลการศึกษาด้านแนวคิดพหุวัฒนธรรม การจัดการความหลากหลายทางวัฒนธรรม และกระบวนการเรียนรู้แบบรู้เขา - รู้เรา โดยภาพรวมแล้ว กล่าวได้ว่า ประเทศเมียนมาเป็นสังคมพหุวัฒนธรรมที่มีความหลากหลายของกลุ่มชาติพันธุ์ (Ethnicity) เชื้อชาติ (Race) สถานะของครอบครัว (Socioeconomic status) เพศ (Gender) ความสามารถพิเศษ (Exceptionalities) ภาษา (Language) ศาสนา (Religion) บทบาททางเพศ (Sexual orientation) และพื้นที่ทางภูมิศาสตร์ (Geographical area) มาตั้งแต่สมัยประวัติศาสตร์ ผู้นำเมียนมาทุกยุคสมัยได้อาศัยการจัดการความหลากหลายทางวัฒนธรรม ทั้งแบบการจัดการด้วยวิธีใช้ความรุนแรง เช่น การทำสงคราม การปราบปราม การลงโทษ ฯลฯ และการจัดการแบบสันติวิธี เช่น การปรองดอง การยอมรับ การเสียสละ ดังเหตุการณ์และสถานการณ์ที่ปรากฏเป็นเรื่องราวบันทึกอยู่ในประวัติศาสตร์และปัจจุบัน จนทำให้เกิดผลสำคัญคือ ชาวเมียนมาหันหน้ามาอยู่ร่วมกันได้ เมื่อคราวที่ประเทศตกเป็นเมืองขึ้น นักล่าอาณานิคมยังร่วมกันปลดปล่อยได้ หลังจากนั้นเมียนมายังคงรวมศูนย์อำนาจการปกครองไว้ที่ส่วนกลางเพื่อปกป้องการแบ่งแยกประเทศ ด้วยมีผู้คนมากมายพยายามยุแหย่ให้เกิดการแตกแยก นั่นคือ การจัดการวัฒนธรรมที่เกิดขึ้นส่งผลให้ชาวเมียนมาอยู่ร่วมกันได้มาถึงปัจจุบัน ชาวเมียนมากำลังใช้การจัดการวัฒนธรรมแบบสันติวิธี โดยการใช้วัฒนธรรมทางการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว เป็นสะพานนำสังคมออกจากความขัดแย้ง แปรลกแยก แตกต่างที่เกิดขึ้นเป็นมาในอดีตซึ่งส่วนหนึ่งอาจจะมาจากการใช้ความรุนแรงจัดการวัฒนธรรมที่ผ่านมา ส่งผลให้เกิดการพัฒนาในด้านต่างๆ ขึ้นทั้งในระดับหมู่บ้าน ท้องถิ่น และเมืองอย่างรวดเร็ว การค้า การลงทุน และธุรกิจการท่องเที่ยวขยายตัวสูงต่อเนื่องหลายปี จนกระทั่งปัจจุบัน แม้สถิติการค้าโดยภาพรวม เมียนมาเสียดุลการค้าแก่หลายประเทศ แต่เมื่อมองการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่ก่อให้เกิดการสร้างงาน สร้างรายได้ และสร้างประสบการณ์ความรู้แก่คนในชาติ รวมทั้งการพัฒนาถนนหนทางที่เกิดขึ้นพร้อมๆ กันทั่วประเทศจนปัจจุบันสามารถสัญจรไปได้สะดวก เช่น รถบรรทุกจากประเทศจีนสามารถขนส่งสินค้าสู่ทะเลอันดามันได้ในเวลารวดเร็ว สินค้าจากประเทศอาเซียนขนส่งผ่านประเทศไทยสู่ประเทศเมียนมา แล้วส่งผ่านสู่ประเทศอินเดียและปากีสถานได้อย่างรวดเร็ว สินค้าที่ผลิตในประเทศไทยวางขายที่ตลาดสาฟิงและตลาดโบเบ๊ พ่อค้าชาวเมืองอิมพาล รัฐมณีปุระ ภาคอีสานอินเดีย มาเห็น ถูกใจ พอใจ กวาดซื้อแล้วจัดส่งผ่านด่านแม่สอดเข้าสู่ประเทศเมียนมาและขนส่งผ่านด่านตมูร์สู่เมืองอิมพาลได้ภายในเวลา 5-7 วันเป็นอย่างช้า สินค้าหลายรายการส่งจากประเทศไทยไปขายในตลาดมณฑลเฉยไค่ได้สะดวก บางอย่างส่งผ่านสายการบิน บางอย่างส่งผ่านรถยนต์และรถบรรทุกขนาดเล็กซึ่งมีความสะดวก รวดเร็ว และเป็นระบบมากขึ้น พัฒนาการทางการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว ที่เกิดขึ้นจึงเป็นเครื่องร้อยรัดให้กลุ่มชาติพันธุ์ต่างๆ สามารถอยู่ร่วมกันได้อย่างสันติ ยิ่งการประกอบการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวขยายตัวมากขึ้นเท่าใด นั้นหมายถึง สังคมเมียนมามีความเข้มแข็งและเป็นหนึ่งเดียวกันมากขึ้นเท่านั้น

อย่างไรก็ตาม การจัดการความหลากหลายทางวัฒนธรรมของชาวเมียนมาท่ามกลางสังคมที่มีลักษณะเป็นพหุวัฒนธรรมอย่างเด่นชัด เช่น มีความแตกต่างทางภาษา ศาสนา และกลุ่มชาติพันธุ์ และมีความขัดแย้งทางการเมืองการปกครอง เช่น ชาวมอญกับชาวพม่าที่สู้รบแย่งชิงอำนาจปกครองประเทศมาโดยตลอดนั้น จะเห็นได้ว่าชาวเมียนมาทุกกลุ่มชาติพันธุ์ได้ให้ความสำคัญกับกระบวนการเรียนรู้ (Learning process) เพื่อรู้เขา - รู้เรา แล้วนำมาใช้เพื่อการอยู่รอดร่วมกันมาในยามวิกฤติ เช่น แม้ว่าการแย่งชิงอำนาจการปกครองระหว่างกลุ่มชาติพันธุ์มอญกับพม่า และการจัดการความขัดแย้งระหว่างกลุ่มชาติพันธุ์พม่ากับไทยใหญ่เกิดขึ้นเป็นมาตลอด แต่เมื่อถึงคราวที่จะปกป้องประเทศโดยส่วนรวม ทุกกลุ่มชาติพันธุ์ต่างหันหน้าเข้ามาช่วยเหลือเกื้อกูลกัน ดังจะเห็นได้ว่าแม้อองคตพัตตันเกรียงไกรของชาวตะวันตกก็ยังคงยกทัพโจมตีถึงสามครั้งจนจะยึดเป็นเมืองขึ้นได้ และแม้จะมีผู้พยายามยุยงให้กลุ่มชาติพันธุ์ต่างๆ แบ่งแยกประเทศ แต่สุดท้ายก็ทำไม่สำเร็จ ด้วยทุกกลุ่มชาติพันธุ์เรียนรู้ว่า กลุ่มชาติพันธุ์ต่างๆ ในประเทศ แม้จะทะเลาะเบาะแว้งมานาน แต่ก็ยังอยู่ร่วมกันได้ดีกว่าชาวต่างประเทศหรือคนกลุ่มอื่นๆ ที่มาจากที่อื่นๆ

ปัจจุบัน ชาวเมียนมายังคงนำกระบวนการเรียนรู้เพื่อรู้เขา - รู้เราควบคู่กับการจัดการความหลากหลายทางวัฒนธรรมในสังคมพหุวัฒนธรรม เพื่อเข้าใจและสร้างการอยู่ร่วมกันทางการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวให้เกิดขึ้นอย่างสมดุล สมเหตุสมผล และเท่าเทียมในผลที่เกิดขึ้น ทั้งในเชิงคุณค่า เช่น เกียรติยศ ศักดิ์ศรี สิทธิ เสรีภาพ เสมอภาคหรือความเท่าเทียม และมูลค่า ที่เป็นเงินทองหรือผลกำไร ทั้งส่วนที่เป็นเงินตราและส่วนที่เป็นสินทรัพย์หรือสินค้า ซึ่งนับว่าเป็นความพยายามเรียนรู้และพัฒนาเพื่อก้าวขึ้นมายืนอยู่แถวเดียวกับกับนักลงทุนต่างชาติที่เข้าไป

5. บทสรุป

เมื่อวิเคราะห์ผลการศึกษาการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวในสังคมพหุวัฒนธรรมของชุมชนหลักบนเส้นทางอาเซียนพลัส ไทย - พม่า - อินเดีย ที่ส่งเสริมการค้า การลงทุน และธุรกิจการท่องเที่ยวแก่ผู้สนใจชาวไทย ชาวอาเซียน และอาเซียนพลัส ตามแนวคิดต่างๆ ดังกล่าวข้างต้น สามารถสรุปลักษณะการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวในสังคมพหุวัฒนธรรมของชุมชนหลักบนเส้นทางอาเซียนพลัสไทย - เมียนมา - อินเดีย ดังนี้

5.1 เป็นการจัดการวัฒนธรรมการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวผ่านกระบวนการเรียนรู้ที่เกิดขึ้นบนรากฐานทรัพยากรธรรมชาติของชุมชนพหุวัฒนธรรมบนเส้นทางหลักในการสัญจรของผู้คนจากเอเชียใต้ เอเชียอาคเนย์ และเอเชียตะวันออก ที่เกิดขึ้นสืบต่อมาแต่โบราณจนกระทั่งปัจจุบัน

ประเทศต่างๆ ในพื้นที่ดังกล่าวได้เล็งเห็นโอกาสทางการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวมากขึ้น จึงได้เข้ามาประกอบการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว รวมทั้งการให้ความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมเพิ่มขึ้น ขณะเดียวกันกลุ่มชาติพันธุ์บนเส้นทางหลักในเมียนมา

ต่างได้ร่วมเรียนรู้ เข้าใจ และเข้าถึงผลลัพธ์ที่พึงประสงค์จากกระบวนการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวที่เกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน จึงมีใจปรองดองและพร้อมใจสร้างการมีส่วนร่วมในวัฒนธรรมการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และใช้เป็นเครื่องมือสร้างอำนาจนำพากลุ่มชาติพันธุ์ให้หลุดพ้นจากความขัดแย้งแล้วร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจให้เป็นพลังขับเคลื่อนประเทศสู่ความทัดเทียมกับประเทศอื่นๆ สืบไป

5.2 เป็นการจัดการวัฒนธรรมการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวที่เกิดขึ้นบนรากฐานความเป็นพหุวัฒนธรรมที่กลุ่มชาติพันธุ์ต่างๆ สร้างและใช้สืบทอดกันมาแต่โบราณ

ที่เรียกว่า ทุนทางสังคม ทุนทางวัฒนธรรม ทุนทางศาสนา ทุนทางชาติพันธุ์ ทุนเฉพาะบุคคล ทุนทางบัญชี ทุนโครงสร้างพื้นฐาน เป็นต้น อันเป็นความมั่งคั่ง (Wealth) ที่คนในชุมชนได้สะสมผ่านบุคคล สถานที่ และกาลเวลามายาวนาน และกลายมาเป็นรากฐานทางการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวในชุมชนหลักที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน หรือที่เรียกว่า ทุนแท้ (Real capital) หรือ Capital goods หรือเรียกว่าอีกอย่างว่า “Production goods” ที่มี “ความเป็นของเดิมหรือเงินเดิมที่สะสมไว้ สร้างไว้ ลงไว้ กำหนดไว้ จัดตั้งไว้ ประกาศไว้ เพื่อให้เกิดประโยชน์เจริญงอกงามตามความต้องการ เช่น การมีความรู้เป็นต้นทุน มีเงินหรือมีทรัพย์สินอื่นๆ ที่ตั้งไว้สำหรับดำเนินกิจการเพื่อหาผล ประโยชน์ มีประเพณีวัฒนธรรม มีขนบธรรมเนียม มีศาสนวัตถุ ศาสนสถาน ฯลฯ เป็นทรัพยากรการท่องเที่ยวที่ทำให้ผู้คนทั่วโลกเดินทางมาชื่นชม นำเงินมาใช้จ่ายในพื้นที่ ก่อให้เกิดอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและธุรกิจการท่องเที่ยวขึ้นในพื้นที่ เป็นต้น” เหล่านี้คือ สิ่งที่ส่งเสริมการค้า การลงทุน และธุรกิจการท่องเที่ยวแก่ผู้สนใจชาวไทย ชาวอาเซียน และอาเซียนพลัสอย่างยิ่ง ด้วยปัจจุบันลักษณะการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวที่เกิดขึ้นในชุมชนหลักบนเส้นทางอาเซียนพลัสในเมืองเมียวดีและเมืองมณฑลเยในปัจจุบัน ส่วนใหญ่ยังผูกพันอยู่กับการลงทุนที่เป็น “ทุนเงินตรา” ทั้ง “ทุนคงที่” และ “ทุนหมุนเวียน” มากกว่าการลงทุนที่เป็นทุนสังคม ทุนวัฒนธรรม ทุนเฉพาะบุคคล (ภูมิปัญญา ทักษะ วิชาการ) ทุนธรรมชาติ ล้วนเป็นสิ่งที่ทรงคุณค่าพร้อมที่จะสร้างมูลค่าที่นักลงทุนอื่นๆ ยังไม่ดำเนินการ

5.3 เส้นทางอาเซียนพลัสและการเชื่อมโยงเส้นทางเครือข่าย และบริบททางเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของเส้นทาง เป็นการจัดการให้เกิดการเกื้อกูลต่อการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวของผู้สนใจชาวไทย ชาวอาเซียน และอาเซียนพลัส

ด้วยเส้นทางกลายเป็นรากฐานความมั่นคงและโอกาสทางการค้า การลงทุน เนื่องจากเส้นทางสายอาเซียนพลัสสามารถเชื่อมโยงเครือข่ายได้ทั่วถึงทั้งภายในและนอกประเทศ ทั้งในเอเชียและยุโรป รวมถึงแอฟริกา จึงเป็นโอกาสของผู้สนใจชาวไทย ชาวอาเซียน และอาเซียนพลัสในการเข้าไปมีส่วนร่วมทางการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวในพื้นที่นี้ อนึ่ง เส้นทางดังกล่าวยังเป็นเสมือนตัวนำการพัฒนาสู่ชุมชนหลักและเชื่อมโยงสู่ชุมชนกลุ่มชาติพันธุ์อื่นๆ ที่นำไปสู่การลดความขัดแย้งแตกแยกลงได้อย่างต่อเนื่อง เส้นทางนี้จึงเป็นเครื่องสร้างและหลักประกันการอยู่ร่วมกันอย่างสันติ ที่เป็นโอกาสในการส่งเสริมการค้า การลงทุน และธุรกิจการท่องเที่ยวให้มีความมั่นคงมากขึ้น

5.4 เหตุปัจจัยที่ส่งเสริมคนในสังคมพหุวัฒนธรรมบนเส้นทางศึกษาเกิดความร่วมมือและการมีส่วนร่วมทางการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวแก่ผู้สนใจทั้งชาวไทย ชาวอาเซียน และอาเซียนพลัส

การจัดการความรู้ด้วยความเคารพ จริงใจ ผ่านกระบวนการเรียนรู้แบบต่างๆ ตามความเหมาะสมอย่างต่อเนื่อง จริงจัง เพื่อสร้างความรู้ให้เกิดการรู้เขา - รู้เรา ที่เข้าใจถ่องแท้ และสามารถนำไปใช้ให้เกิดผลลัพธ์ที่พึงประสงค์ได้ตามความต้องการ เป็นต้นว่า รู้เรื่องลักษณะสังคม วัฒนธรรม เศรษฐกิจ ทรัพยากรธรรมชาติ นโยบาย กฎหมาย และข้อบังคับด้านต่างๆ ของบ้านเมือง เมื่อรู้เรื่องต่างๆ เหล่านี้อย่างถ่องแท้แล้ว จึงจะสร้างความร่วมมือและการมีส่วนร่วมกับผู้คนในท้องถิ่นสืบไป

ส่วนแนวทางและความเป็นไปได้ที่ผู้สนใจชาวไทย ชาวอาเซียน และอาเซียนพลัสจะสามารถสร้างเครือข่ายทางสังคมที่นำไปสู่การเริ่มต้นประกอบการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวในสังคมพหุวัฒนธรรมของชุมชนหลักบนเส้นทางอาเซียนพลัส ไทย - พม่า - อินเดีย ได้อย่างเหมาะสมและมั่นคงนั้น บทเรียนที่ผ่านมาสะท้อนว่า ผู้ประกอบการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวที่ให้ความสำคัญกับการสร้างความรู้ในสังคมพหุวัฒนธรรมผ่านกระบวนการเรียนรู้จนสามารถรู้เขา - รู้เรา และเข้าใจได้อย่างถ่องแท้ แล้วนำความรู้นั้นมาจัดการ สร้างแนวทางการดำเนินงาน ก็จะสามารถเข้าถึงผลลัพธ์ที่พึงประสงค์ได้ตามความต้องการ จนสามารถกำหนดแนวทางประกอบ การค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวที่เกิดขึ้นในประเทศเมียนมาในปัจจุบันให้มีความเป็นไปได้อย่างมั่นคงได้ ตรงกันข้ามกับผู้ที่ละเลยและขาดการจัดการเรื่องนี้ ด้วยเห็นว่า มีเงินทุนมากมาย จึงไม่สนใจเรียนรู้วัฒนธรรมด้านต่างๆ ซึ่งสุดท้ายก็ล้มละลายต้องกลับประเทศ

เชิงอรรถ

¹ เป็นโครงการที่รัฐบาลอินเดียให้ความช่วยเหลือกับเมียนมาซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของนโยบาย “มองตะวันออก” เพื่อขยายความร่วมมือทางด้านเศรษฐกิจ การเมือง และมีมิติสังคมวัฒนธรรมมายังภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

² Prato, Giuliana B. (2009). Ed. Beyond Multiculturalism: Views from Anthropology. England: Ashgate.

³ อังโน ญรฺจัน วคินปิยมงคล. อ่านให้ทะลุเหตุการณ์จลาจลวัยรุ่นในฝรั่งเศส : <http://www.midnightuniv.org/midnight2545/document95219.html>

เอกสารอ้างอิง

- เกษม เพ็ญภินันท์. (2552). มนุษย์กับความหลากหลายทางสังคมวัฒนธรรมในมนุษยศาสตร์. *ความหลากหลายทางสังคมวัฒนธรรมในมนุษยศาสตร์*. กรุงเทพฯ: วิชาษา.
- จักรกริช สังขมณี. (2555). *ชุมชนทางการเมืองกับการสร้าง/สลายเส้นแบ่งพรมแดน: มานุษยวิทยาปริทัศน์*. สืบค้นจาก http://journal.soc.cmu.ac.th/issue_upload/53900%201446796449.pdf
- เนาวรัตน์ พลายน้อย และสมศรี ศิริขวัญ (บรรณาธิการ). (2553). *ปรารภว่าด้วยการศึกษาไทย รวมบทความอุทัย ดุลยเกษม. คณะสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล*.
- เรณู เหมือนจันทร์ชัย, โสภนา ศรีจำปา, เอี่ยม ทองดี และสิทธิพร เนตรนิยม. (2561). *การค้าและการลงทุนในชุมชนหลักบนเส้นทางอาเซียนพลัส : ไทย - เมียนมา - อินเดีย*. สนับสนุนโดยสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.).
- สุนทรตรา จันทบุรี. (2559). *ทางหลวงไตรภาคี อินเดีย เมียนมา และไทย เชื่อมอินเดียกับอาเซียน*. สืบค้นจาก http://www.asean thai.net/ewt_news.php?nid=5906&filename=index.