



ยุทธศาสตร์ของจีนต่ออาเซียนตอนบน<sup>\*</sup>  
China's the mainland Southeast Asia Strategy

ศิวพล ละอองสกุล<sup>\*\*</sup>  
Sivapol La-onsakul

---

\* บทความชิ้นนี้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการวิจัยของสถาบันคลังปัญญาด้านยุทธศาสตร์ วิทยาลัยบริหารรัฐกิจและรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรังสิต ในหัวข้อ “จีนมุ่งลงใต้ อินเดียมุ่งสู่ตะวันออก: อาเซียนตอนบนในยุคบูรพาภิวัตน์” ซึ่งผู้เขียนวิจัยร่วมกับ ศาสตราจารย์ ดร. เอนก เหล่าธรรมทัศน์ ภายใต้การสนับสนุนของแผนงานสร้างเสริมนโยบายสาธารณะที่ดี (นสธ.) และ สสส.

\*\* อาจารย์ประจำวิทยาลัยบริหารรัฐกิจและรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรังสิต

## บทคัดย่อ

บทความนี้จะพยายามตอบคำถามสำคัญสองประการคือ หนึ่ง จีนมียุทธศาสตร์หลักอะไรในการเชื่อมลงมายังอาเซียนตอนบน สอง จีนเชื่อมลงมาอย่างไร การเคลื่อนลงใต้ของจีนสู่อาเซียนตอนบนมีเหตุผลหลักๆ คือ หนึ่ง ต้องการพัฒนายูนนานและกวางสี สอง การได้อาเซียนตอนบนทั้งหมดเป็นพวก จะทำให้สถานะของจีนในทางยุทธศาสตร์ด้านความมั่นคงเข้มแข็ง หนักแน่นขึ้น เมื่อคำนึงถึง อิทธิพลของสหรัฐอเมริกาและอินเดีย เพราะจะยึดกุมได้ทั้งสองฟากมหาสมุทร สาม อาเซียนตอนบน คือแหล่งพลังงาน แร่ธาตุที่สำคัญของจีนอีกแหล่งหนึ่ง ความใกล้ชิดกันทางภูมิศาสตร์ทำให้ต้นทุนการขนส่งพลังงาน ทรัพยากร แร่ธาตุ เข้าสู่ยูนนานและกวางสีในราคาไม่แพง จีนเคลื่อนลงมายังอาเซียนตอนบนอย่างไร เพื่อง่ายต่อการเข้าใจ อาจกล่าวว่าจีนเคลื่อนลงสู่อาเซียนตอนบนโดย 3 เส้นทางหรือ 3 ปีกใหญ่ๆ ตามแนวแม่น้ำโขง คือ แนวตะวันตก แนวเหนือ-ใต้ และแนวตะวันออก 1) แนวตะวันตก จีนทำระเบียบการคมนาคมขนส่งกับพม่า (China-Myanmar Transport Corridor) 2) แนวกลางตามแม่น้ำโขง เพื่อทำอนุภูมิภาคร่วมกับพม่า ลาว ไทย เวียดนามและกัมพูชา และทำโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมคุนหมิง-สิงคโปร์ 3) แนวตะวันตกด้วยการทำเขตเศรษฐกิจรอบอ่าวเป๋ยปู้ (Pan-Beibu Gulf Economic Cooperation) อ่าวเป๋ยปู้คืออ่าวตังเกี๋ยนั่นเอง เพื่อเชื่อมมณฑลชายฝั่งภาคใต้ของจีนคือ กวางตุ้ง ไหล่และกวางสีเข้ากับเวียดนามทางทะเล

**คำสำคัญ :** ยุทธศาสตร์จีน , ยุทธศาสตร์สองมหาสมุทร , อาเซียนตอนบน , ระเบียบคมนาคมจีน-พม่า

## Abstract

The aim of this article is to answer two questions, why and how China tries to connect itself to the mainland Southeast Asia? It concludes that linking with the mainland Southeast Asia countries (Burma, Laos, Vietnam, Cambodia and Thailand), China hopes to fulfill its three main strategic purposes 1) to develop two less advanced regions Yunnan and Guangxi 2) China need Burma as an outlet to Indian Ocean 3) The mainland Southeast Asia is another source of energy for Chinese economy especially gas and minerals from Burma. How China move to the mainland Southeast Asia is another question. Following the Mekong River line China has three main routes to link with the mainland Southeast Asia countries: let's call them western, central and eastern routes. China initiates the China-Myanmar Transport Corridor Project as its western route to open Yunnan to Bay of Bengal via Burma. China joins the Greater Mekong Sub-regional Economic Cooperation Program and its proposed Kunming –Singapore hi-speed rail line as its central route. According to Pan-Beibu Gulf Economic Cooperation, Guangdong, Guangxi and Hainan are planned to be a bridge connecting with maritime Southeast Asia including Vietnam, Malaysia, Singapore, Indonesia, Philippines and Brunei.

**Keywords** : Strategy of China , Two Ocean strategy , Mainland Southeast Asia , China-Burma Transport Corridor

## บทนำ

การเคลื่อนลงทางใต้ของจีนไม่ใช่เรื่องใหม่ หากอิทธิพล วัฒนธรรมและอำนาจของจีนนั้นเคลื่อนลงสู่ทางใต้ตลอดประวัติศาสตร์ จีนไม่เพียงจะแผ่อำนาจขึ้นไปทางเหนือคือยึดเกาหลีในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เอาชัยเหนือชนเผ่าเร่ร่อนศัตรูอันเก่าแก่ คือพวกแมนจู กลายเป็นดินแดนแมนจูเรียในปัจจุบัน และครอบครัวดินแดนของพวกมองโกลกลายเป็นมองโกเลียใน (Inner Mongolia) ในขณะนี้ และยังยึดซินเกียงของพวกเติร์กและยิดทิเบต หากยังเคลื่อนลงใต้ด้วยเช่นกัน เดิมอำนาจของจีนอยู่เหนือแม่น้ำแยงซีขึ้นไป ใต้แม่น้ำแยงซีลงมาเป็นเขตของพวก “ป่าเถื่อน” (Barbarians) ซึ่งมีอาณาจักรสำคัญตั้งอยู่คือ อาณาจักรน่านเจ้าและอาณาจักรของพวกเยว่บริเวณกวางตุ้ง ผู้เจี้ยนและสามเหลี่ยมปากแม่น้ำแดง เวียดนามภาคเหนือในปัจจุบัน (FitzGerald, 1972)

แผนภาพที่ 1 แผนที่เอเชียตอนใต้



ที่มา : Perry-Castaneda Library MapCollection, 2004

ในยุคราชวงศ์โจว จีนเข้ายึดกุมที่ราบลุ่มแม่น้ำแยงซีเอาไว้ได้หมด ในศตวรรษที่ 3 ราชวงศ์ฮั่นก็ผนวกอาณาจักรของพวกเขาไว้ที่กวางตุ้ง ฟู่เกี้ยนและเวียดนามภาคเหนือในสมัยราชวงศ์ถัง จีนควบคุมกวางตุ้งได้เบ็ดเสร็จ ราชวงศ์หยวนของมองโกลยึดยูนนานได้ในศตวรรษที่ 13 และราชวงศ์หมิงมายึดซ้ำอีกทีในศตวรรษที่ 15 การเคลื่อนลงมายึดยูนนานนั้นทำให้จีนเข้าประชิดกับพรมแดนทางอารยธรรมที่แผ่นปกคลุมอยู่เหนือเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ที่ยิ่งใหญ่ทัดเทียมกับจีนหรืออาจเหนือกว่าจีนด้วยซ้ำคืออารยธรรมอินเดีย

การยึดยูนนานในสมัยราชวงศ์หมิงนั้นได้ค่อยๆ เปลี่ยนยูนนานซึ่งเป็นรัฐแบบพหุนิภายัตนระமாக่อนให้กลายเป็นรัฐขงจื้อมากขึ้น (Laichen, 2010) การเข้าครองเวียดนามภาคเหนือสมัยราชวงศ์ฮั่น ทำให้จีนแผ่ลงมาประชิดกับอาณาจักรของพวกเขาซึ่งคุมพื้นที่ตั้งแต่เวียดนามภาคกลางลงไปจนถึงเวียดนามภาคใต้และกัมพูชาบางส่วนในปัจจุบัน และยังประชิดกับอาณาจักรฟูนานและเจนละของพวกเขาด้วย

จีนนั้นปกครองเวียดนามตั้งแต่ปี 111 ก่อนคริสตกาลจนถึงปี ค.ศ.939 เป็นเวลากว่า 1000 ปี เวียดนามเป็นอิสระมาจนถึงปี ค.ศ.1407 ก็ถูกจีนสมัยราชวงศ์หมิงเข้ายึดอีกครั้งในระยะเวลาสั้นๆ คือตั้งแต่ปี ค.ศ.1407 จนถึงปี ค.ศ.1427 จากนั้นเวียดนามถูกฝรั่งเศสปกครองในปลายศตวรรษที่ 19 และเป็นเอกราชในปี ค.ศ.1946 การเข้ายึดเวียดนามอีกครั้งในสมัยราชวงศ์หมิงในศตวรรษที่ 15 มีผลอย่างยิ่งทำให้เวียดนามได้รับเทคโนโลยีทางทหารคือปืนใหญ่ ทำให้สามารถแผ่อำนาจลงใต้ยึดเวียดนามภาคกลางของพวกเขาได้สำเร็จในศตวรรษที่ 16

ก่อนที่ชนเผ่าพม่าและพวกไต-ไท-ลาวจะอพยพลงมายังประเทศพม่า ไทย และลาวในปัจจุบันนั้นมิชนเผ่าดั้งเดิมอยู่ก่อนแล้วคือมอญและเขมร อาณาจักรที่สำคัญของพวกเขามอญคือ สะเทิม ทวารวดี หริภุญไชย หงสาวดี ส่วนอาณาจักรของพวกเขาเขมรนั้นคือ ฟูนัน เจนละและนครวัด พวกพม่าจากชายแดนทิเบตและพวกไทจากยูนนานและตะวันตกเฉียงใต้ของจีนเคลื่อนลงยังเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในเวลาใกล้เคียงกันคือราวศตวรรษที่ 12-13

พวกพม่าเข้ายึดอาณาจักรของพวกพยูและมอญ ตั้งอาณาจักรพุกามขึ้น ส่วนพวกไทนั้นเคลื่อนลงยังเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ตามการเคลื่อนทัพของมองโกลที่เข้าตียูนนานของจีน ปีกหนึ่งเข้าไปอยู่รัฐฉาน เคยปกครองอังวะของพม่าในช่วงเวลาสั้นๆ อีกพวกหนึ่งคือไทยยวน เข้าผนวกทริภุญไชยของมอญตั้งอาณาจักรล้านนาขึ้น กลุ่มหนึ่งตั้งล้านช้างในลาว สุโขทัย อโยธยา ในที่สุดอโยธยาของพวกไทก็ยึดอาณาจักรของพวกเขมรได้

พวกมองโกล(ราชวงศ์หยวน) พยายามเข้ายึดล้านนาในช่วงปี 1301-1303 เพื่อเอาล้านนาเข้าสู่ระบบรัฐบรรณาการ แต่ถูกต่อต้านอย่างเหนียวแน่นจากกองทัพล้านนาในสมัยพญามังราย จินลงมาตีล้านนาอีกครั้งในสมัยราชวงศ์หมิงในปี ค.ศ. 1405 แต่ไม่สำเร็จ

จีนสมัยราชวงศ์หมิงพยายามจัดระเบียบดินแดนตั้งแต่ตอนใต้ของยูนนาน และตอนเหนือของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ภาคพื้นทวีปซึ่งส่วนใหญ่เป็นดินแดนของพวกไต-ไท-ลาวในศตวรรษที่ 15 ด้วยการทำการระบบรัฐบรรณาการกับเมืองต่างๆ เช่น มูบังตอนเหนือของรัฐฉาน อังวะ ลาว ลิบสองปันนา เมืองเมา เมืองยางซึ่งอยู่ทางตอนเหนือของพม่า เมืองลา เมืองตี้ และล้านนา (Grabowsky ,2010)

ในทางตอนเหนือนั้น จีนเผชิญหน้ากับชนเผ่าเร่ร่อนที่เข้มแข็งทางทหาร หากอ่อนแอกว่าในทางวัฒนธรรม ในขณะที่ทางใต้นั้นจีนต้องเผชิญหน้ากับเขตอิทธิพลทางวัฒนธรรมของอินเดีย มีเพียง 2 ชาติเท่านั้นทางตอนใต้คือยูนนานกับเวียดนามที่ถูกทำให้เป็นจีนในทางวัฒนธรรม ยูนนานนั้นตกเป็นของจีนโดยสมบูรณ์ แต่เวียดนามยอมรับเพียงวัฒนธรรมหากไม่ยอมตกอยู่ใต้อำนาจการปกครองของจีน ในขณะที่ ลาว ไทย พม่าและกัมพูชานั้นยอมรับอิทธิพลและอำนาจของจีนแต่รับวัฒนธรรมอินเดีย อินโดนีเซีย มาเลเซียกลายเป็นแหล่งตั้งถิ่นฐานของชาวจีนและรับอิทธิพลอิสลาม และเจิ้งเหอ นายพลเรือแห่งราชวงศ์หมิง ซึ่งเป็นมุสลิมจากยูนนาน เคยเข้าไปช่วยจัดตั้งชุมชนมุสลิมในดินแดนแถบนี้มาแล้วในอดีต

จีนกับอินเดียนั้นถูกแบ่งแยกด้วยภูเขาสูงของที่ราบสูงทิเบตและป่าทึบ นับเป็นพันๆปีที่การเดินทางระหว่างจีนกับอินเดียต้องใช้ธนูและม้าข้ามทะเลทราย และโอเอซิสของเอเชียกลางและอัฟกานิสถาน หรือไม่ก็เดินเรือข้ามอ่าวเบงกอล ตัดเข้าช่องแคบมะละกาแล้วเข้าสู่ทะเลจีนใต้ มีความพยายามเชื่อมอินเดียกับจีนโดยผ่านพม่ามาโดยตลอด ในสมัยราชวงศ์ฮั่นจีนพยายามเข้าถึงอินเดียโดยตรงไม่ต้องอ้อมผ่านเอเชียกลาง (Myint-U, 2011)

ปีค.ศ.1852 อังกฤษยึดอย่างกึ่งและต้องการใช้แม่น้ำอิระวดีของพม่ากรุยทางเข้าสู่จีนสามารถเดินเรือจากกัลกัตตาและมัทราสสู่ย่างกุ้ง แล้วล่องแม่น้ำอิระวดีขึ้นไปทางเหนือจากนั้นสร้างทางรถไฟเชื่อมเข้าสู่จีน ก่อนหน้านั้นฝรั่งเศสก็เคยคิดใช้แม่น้ำโขงจากไซ่ง่อนเข้าหาจีนเช่นกัน

ในช่วงสงครามโลกครั้งที่สอง เมื่อจีนถูกญี่ปุ่นปิดล้อมทางฝั่งตะวันออก ฝ่ายสัมพันธมิตรคืออังกฤษ อเมริกาและจีนได้ทำถนน 2 เส้นเพื่อเข้าช่วยเหลือจีนจากทางตะวันตกคือถนนพม่า (Burma Road) จากเมืองลาหั่ว (Lashio) ของพม่าเข้าสู่คุนหมิงเมื่อถนนเส้นนี้ถูกญี่ปุ่นยึด สัมพันธมิตรจึงทำเส้นทางใหม่คือถนนสติลเวลล์หรือถนนเลโด (Stilwell/Ledo Road) เชื่อมเมืองเลโด รัฐอัสสัมของอินเดียกับคุนหมิงของจีน

ในช่วงสงครามเย็นจีนยังคงพัวพันกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภายหลังจากปฏิวัติคอมมิวนิสต์ในปีค.ศ.1949 จีนใช้นโยบายส่งออกการปฏิวัติ เข้าสู่สนับสนุนขบวนการคอมมิวนิสต์ในแทบทุกประเทศ ตั้งแต่พม่า ลาว กัมพูชา ไทย มาเลเซีย อินโดนีเซีย สนับสนุนเวียดนามเหนือในการทำสงครามกับสหรัฐเพื่อรวมเวียดนามใต้ ในช่วงดังกล่าวนี้มีความสัมพันธ์จีนกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ส่วนที่ไม่เป็นคอมมิวนิสต์ไม่สู้ดี

ความสัมพันธ์ระหว่างจีนกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เริ่มดีขึ้นเป็นลำดับ ตั้งแต่ปลายทศวรรษที่ 1960 เป็นต้นมา เมื่อสหรัฐอเมริกาถอนทหารออกจากเวียดนามและหันมาฟื้นฟูความสัมพันธ์กับจีน ทำให้ประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียง



ได้ส่วนที่ไม่ใช่คอมมิวนิสต์ซึ่งในขณะนั้นได้รวมตัวกันจัดตั้งอาเซียนแล้ว หันมาปรับความสัมพันธ์กับจีนด้วย จีนเข้ามาใกล้ชิดกับอาเซียนมากยิ่งขึ้นเมื่อเวียดนามยึดครองกัมพูชาในปีค.ศ.1978 เพราะอาเซียนต้องการใช้เงินสกัดกั้นการรุกคืบของเวียดนาม ประกอบจีนในสมัย เต็งเสี่ยวผิงเริ่มมีนโยบายปฏิรูปเศรษฐกิจ เมื่อเวียดนามถอนทหารออกจากกัมพูชาในปีค.ศ.1989 จีนยิ่งรุกเข้าหาอาเซียนมากยิ่งขึ้น จีนมีอิทธิพลสูงขึ้นในอาเซียนเมื่อเกิดวิกฤตการณ์ทางการเงินในอาเซียนในปีค.ศ.1997 โดยจีนได้ให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่อาเซียนและช่วยเหลืออาเซียนด้วยการประกาศไม่ลดค่าเงินหยวน ในขณะที่สหรัฐ พันธมิตรเก่าแก่ในยุคสงครามเย็นกลับเมินเฉย

จากนั้นเป็นต้นมาจีนได้สร้างความสัมพันธ์อันแน่นแฟ้นกับอาเซียนผ่านกลไกความร่วมมือประเภทต่างๆ ทั้งทางเศรษฐกิจและความมั่นคง ทั้งทวิภาคีและพหุภาคี เช่น ทำเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน (ASEAN-China Free Trade Area) อาจกล่าวได้ว่าปัจจัยที่สำคัญที่สุดที่ทำให้อาเซียนกับจีนเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันมากขึ้นคือการถอนตัวออกจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ของสหรัฐอเมริกาอย่างยาวนานตั้งแต่สงครามเวียดนามยุติ

ในปัจจุบันนี้อาเซียนนั้นสำคัญอย่างยิ่งต่อจีนในทางยุทธศาสตร์ด้วยเหตุผลสามประการ

ประการแรก ที่ตั้งของอาเซียนนั้นคุมเส้นทางเดินเรือที่สำคัญสองเส้น คือ เส้นตะวันออก-ตะวันตกตั้งต้นจากอ่าวเปอร์เซีย ผ่านมหาสมุทรอินเดียไปจนถึงสมุทรแปซิฟิก การขนส่งพลังงานและแร่ธาตุไปสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจของจีนส่วนใหญ่ผ่านเส้นทางนี้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งล้วนผ่านช่องแคบมะละกา อีกเส้นหนึ่งคือเส้นเหนือ-ใต้ จากออสเตรเลียและนิวซีแลนด์สู่เอเชียตะวันออกเฉียงเหนือ ทั้งสองเส้นนี้เป็นเส้นทางเลือดทางเศรษฐกิจของจีน เกาหลีและญี่ปุ่น

ประการที่สอง อาเซียนมีพลังงานและแร่ธาตุไม่น้อย เช่น มีดีบุกมากที่สุดในโลก มียางพารากว่าร้อยละ 80 ของโลก มีต้นอบากา (abaca) ที่ใช้ทำเชือกมาก มี

ต้นเชิงโคนาที่ใช้ทำยาควินินถึงร้อยละ 90 ของโลก และอุดมไปด้วยไม้สัก นอกจากนี้ อาเซียนยังมีน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ

ประการที่สาม อาเซียนทั้งภูมิภาคเป็นตลาดขนาดใหญ่ของสินค้าจีน

### จุดมุ่งหมายทางยุทธศาสตร์ของจีนต่ออาเซียนตอนบนในปัจจุบัน

การเคลื่อนลงใต้ของจีนสู่อาเซียนตอนบนในครั้งนี้มีเหตุผลหลักๆ คือ 1) ต้องการพัฒนายูนนานและกวางสี 2) การได้อาเซียนตอนบนทั้งหมดเป็นพวก จะทำให้สถานะของจีนในทางยุทธศาสตร์ด้านความมั่นคงเข้มแข็ง หนักแน่นขึ้น เมื่อคำนึงถึงอิทธิพลของสหรัฐอเมริกาและอินเดีย เพราะจะยึดกุมได้ทั้งสองฟากมหาสมุทร 3) อาเซียนตอนบน คือแหล่งพลังงาน แร่ธาตุที่สำคัญของจีนอีกแหล่งหนึ่ง ความใกล้ชิดกันทางภูมิศาสตร์ทำให้ต้นทุนการขนส่งพลังงาน ทรัพยากร แร่ธาตุ เข้าสู่ยูนนานและกวางสีในราคาไม่แพง

การเคลื่อนลงทางใต้ของจีนนั้นทำได้ไม่ยาก เพราะ 1) มีความใกล้ชิดกันทางภูมิศาสตร์ 2) หลายประเทศในอาเซียนตอนบนยังยากจน จึงง่ายต่อการรับความช่วยเหลือทางเศรษฐกิจ 3) สายสัมพันธ์ทางวัฒนธรรมที่แนบแน่นระหว่างจีนกับอาเซียนตอนบน และ 4) หลังเหตุการณ์ 9/11 อเมริกาหันไปให้น้ำหนักกับอาเซียนตอนล่างแถบหมู่เกาะซึ่งเป็นมุสลิมมากกว่าเพราะต้องการทำสงครามกับพวกก่อการร้าย ปลดอาเซียนตอนบนให้อยู่ตามลำพัง

### จีนเคลื่อนลงมายังอาเซียนตอนบนอย่างไร

เพื่อง่ายต่อการเข้าใจ อาจกล่าวว่าจีนเคลื่อนลงสู่อาเซียนตอนบนโดย 3 เส้นทางหรือ 3 ปีกใหญ่ๆตามแนวแม่น้ำโขงคือ แนวตะวันตก แนวเหนือ-ใต้ และแนวตะวันออก

- 1) แนวตะวันตก จีนทำระเบียบการคมนาคมขนส่งกับพม่า (China-Myanmar Transport Corridor)
- 2) แนวกลางตามแม่น้ำโขง เพื่อทำอนุภูมิภาคร่วมกับพม่า ลาว ไทย เวียดนาม และกัมพูชา และทำโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมคุนหมิง-สิงคโปร์
- 3) แนวตะวันตก ด้วยการทำให้เขตเศรษฐกิจรอบอ่าวเป่ย์ปู้ (Pan-Beibu Gulf Economic Cooperation) อ่าวเป่ย์ปู้คืออ่าวตังเกี๋ยนั่นเอง เพื่อเชื่อมมณฑลชายฝั่งภาคใต้ของจีนคือ กวางตุ้ง ไทหลำและกวางสีเข้ากับเวียดนามทางทะเล

### **แนวตะวันตก : ระเบียบการคมนาคมขนส่งจีน-พม่า (China-Myanmar Transport Corridor)**

แนวตะวันตกนั้นจีนต้องการใช้เวลานาน (ดูแผนภาพที่ 2) เป็นสะพานเชื่อมเข้าสู่พม่าด้วยเหตุผลทางยุทธศาสตร์ 4 ประการคือ 1) ต้องการให้พม่าเป็นทางออกสู่มหาสมุทรอินเดีย จีนต้องการให้พม่าเป็นทางผ่านของน้ำมัน ก๊าซและแร่ธาตุจากทวีปแอฟริกาและอ่าวเปอร์เซียโดยทางทะเลเข้าสู่ยูนนานของจีนทางบกผ่านพม่าเพื่อลดความเสี่ยงหากถูกสหรัฐปิดล้อมที่ช่องแคบมะละกา นี้เรียกว่ายุทธศาสตร์สองมหาสมุทร 2) จีนต้องการพัฒนายูนนานตามยุทธศาสตร์พัฒนาภาคตะวันตกและทำให้คุนหมิงเป็นศูนย์กลางของเขตการค้าเสรีของจีน-อาเซียนตอนบน 3) จีนต้องการทรัพยากรและพลังงานมหาศาลจากพม่า และ 4) จีน ต้องการกันอิทธิพลของอินเดียในพม่าพร้อมกับแผ่อิทธิพลเข้าไปในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และมหาสมุทรอินเดียมากขึ้น

แผนภาพที่ 2 แผนที่มณฑลยูนนาน



ที่มา : Bicycle Adventure, 2013

ยูนนานนั้นมีชายแดนติดกับพม่า ลาวและเวียดนามยาวเกือบ 4,000 กิโลเมตรและเป็นจุดที่ดีที่สุดที่จะเชื่อมทั้งมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก และเป็นสะพานที่เชื่อม 3 ตลาดใหญ่เข้าด้วยกันคือ จีน เอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียใต้ นี่ก็คือความสำคัญของยูนนานในสายตาของจีน

ตามยุทธศาสตร์แนวตะวันตกนั้น จีนได้ทำระบบถนนเชื่อมทั้งภายในมณฑลยูนนานเชื่อมมณฑลยูนนานกับมณฑลอื่นๆ และเชื่อมยูนนานกับประเทศในอาเซียนตอนบนหลายเส้น

เส้นทางที่เชื่อมยูนนานกับมณฑลอื่นๆ เช่น เส้นทางยูนนาน-กวางสี ยูนนาน-ก๊วยโจว ยูนนาน-เสฉวน และยูนนาน-ทิเบต และเส้นทางจากยูนนานที่เชื่อมเข้าสู่อาเซียนตอนบนมีหลักๆ 4 เส้น ด้วยกันคือ

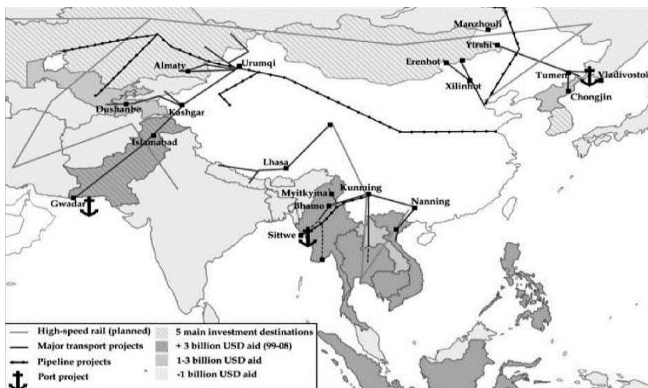
- 1) คุณหมิง-โมฮัน-ลาว-กรุงเทพฯ

- 2) คุณหมิง-เหอโจว-เวียดนาม
- 3) เส้นคุณหมิง-รู่ลี่-ย่างกุ้ง
- 4) คุณหมิง-เถิงชง(Tengchong)-พม่า-อินเดีย

สองเส้นหลังนี้ก็คือเส้นทางเก่าแก่จากพม่าเข้าสู่จีนตั้งแต่ยุคสงครามโลกครั้งที่สอง คือ “ถนนพม่า” (Burma Road) และ “ถนนสติเวลล์” (Stilwell Road)

นอกจากนี้จีนยังได้สร้างและปรับปรุงทางหลวงที่จะเชื่อมยูนนานเข้ากับเมืองชายแดนพม่าหลายเส้นทาง ซึ่งสร้างเสร็จแล้วเกือบทั้งหมด เช่น จากหลงหลิง – รู่ลี่(Longling – Ruili). เป้าซาน-เถิงชง(Baoshan – Tengchong), เถิงชง-มยิดกะยีน่า(Tengchong – Myitkyina-เมืองหลวงรัฐคะฉิ่น), เชียงรุ้ง-ดาเหมงหลง(Jinghong – Damen – glong) , จางเฟง-บาโม(Zhangfeng–Bha –รัฐคะฉิ่น) , หยินเจียง-นابق(Yingjiang–Nabang-รัฐคะฉิ่น) , เถิงชง-บ้านหว่า(Tengchong–Banwa) เป็นต้น (ดูรายละเอียดใน Fan, 2011)

แผนภาพที่ 3 แผนการทำเครือข่ายคมนาคมข้ามทวีปของจีน



ที่มา : Asia Paper Brussels Institute of Contemporary China Studies, 2013

จีนไม่เพียงทำถนนเชื่อมเข้าหาพม่า แต่ยังเสนอทำทางรถไฟเชื่อมพม่าด้วย สืบเนื่องจาก ปีค.ศ.1995 มหาธีร์ โมฮัมหมัด เสนอให้ทำทางรถไฟเชื่อมเอเชีย (Trans – Asia Railway) ทั้งหมดเข้าด้วยกัน จีนจึงเสนอทำเส้นทางรถไฟเชื่อมเอเชีย ตะวันออกเฉียงใต้กับจีนใน 3 เส้นทางหลักๆ ด้วยกัน คือ

1) เส้นทางตะวันออก จากคุนหมิง – ฮานอย – โฮจิมินห์ซิตี้ – พนมเปญ – กรุงเทพฯ – กัวลาลัมเปอร์ – สิงคโปร์

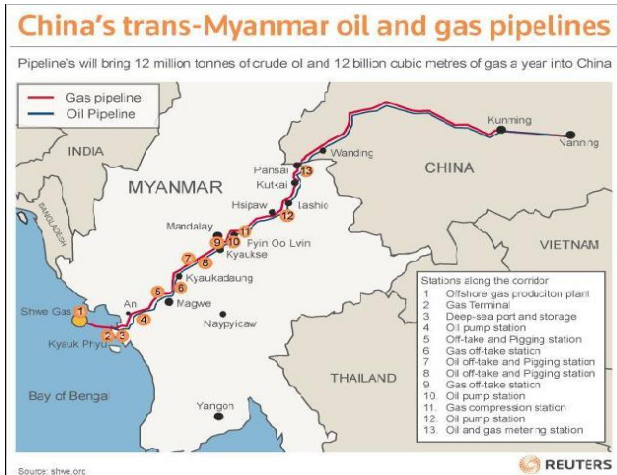
2) เส้นทางตะวันตก จากคุนหมิง – ต้าหลี่ – รุ่ยลี่ – ลาเสี้ยว (Lashio รัฐฉาน) – ย่างกุ้ง – กรุงเทพฯ – กัวลาลัมเปอร์ – สิงคโปร์

2) เส้นทางกลาง จากคุนหมิง – เชียงหยุน (Xiangyun) หรือยู่ซี (Yuxi) – ชางยง (Shangyong) – เวียงจันทน์ – กรุงเทพฯ – กัวลาลัมเปอร์ – สิงคโปร์

เส้นทางที่จะเชื่อมเข้าสู่พม่าคือเส้นทางตะวันตก และเส้นทางรถไฟสายนี้จะเป็นส่วนหนึ่งของแผนการใหญ่ของจีนที่จะเชื่อมทวีปเอเชียกับยุโรป (Continental Bridge) เข้าด้วยกัน โดยเชื่อมฝั่งตะวันออกที่ติดมหาสมุทรแปซิฟิกของจีน เริ่มจากท่าเรือของกวางตุ้ง ผ่านคุนหมิง พม่า บังกลาเทศ อินเดีย ปากีสถาน อิหร่านและตุรกีเข้าสู่ยุโรป ไปจนถึงรอตเตอร์ดัมในเนเธอร์แลนด์ (ดูแผนภาพที่3)

นอกจากระบบถนนและทางรถไฟดังกล่าวแล้วจีนยังเชื่อมกับพม่าด้วยการทำท่าเรือและท่อส่งน้ำมันและก๊าซด้วย ขณะนี้จีนกำลังก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกเพื่อขนถ่ายน้ำมันจากเรือที่บรรทุกน้ำมันซึ่งมาจากแอฟริกาและอ่าวเปอร์เซีย ที่เกาะมาเดย์ (Maday Island) นอกฝั่งรัฐยะไข่ของพม่า แล้วส่งน้ำมันผ่านท่อเข้าสู่ยูนนาน ท่าเรือนี้จะแล้วเสร็จในปีนี้เป็นปีค.ศ.2013 นอกจากนี้จีนยังทำท่อส่งก๊าซ เอาก๊าซจากแหล่งชเว (Shwe Gas Field) ของพม่าซึ่งเป็นแหล่งก๊าซธรรมชาติที่ใหญ่ที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เข้าสู่ยูนนานด้วยโครงการก่อสร้างท่อส่งก๊าซนี้จะเสร็จสมบูรณ์ในปีหน้าเช่นกัน

### แผนภาพที่ 4 ท่อส่งก๊าซและน้ำมันจีน-พม่า



ที่มา : Money Morning, 2013

จีนกับพม่ายังได้ตกลงกันทำถนนและทางรถไฟขนานไปกับท่อก๊าซจากท่าเรือน้ำลึกจ้าวผิว(Kyaukpyu) รัฐยะไข่เพื่อเชื่อมจีนทางตะวันตกเฉียงใต้กับมหาสมุทรอินเดียผ่านพม่าตอนบน ระบบรถไฟ ถนน ท่อส่งน้ำมันและก๊าซ เครือข่ายด้านโทรคมนาคมและพลังงานทั้งหมดดังกล่าว จะพลิกศุนหิมของยูนิานให้เป็นศูนย์กลางของเขตการค้าเสรีของจีนกับอาเซียนตอนบนโดยฉับพลัน และพลันที่โครงการก่อสร้างทุกอย่างเสร็จเรียบร้อยยูนิานกับมหาสมุทรอินเดียก็จะเชื่อมเข้าด้วยกันทันที

จีนยังทำเส้นทางน้ำเพื่อเชื่อมยูนิานเข้ากับมณฑลอื่นๆ และกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ด้วย โดยทำการขนส่งทางน้ำเชื่อมยูนิานกับสามเหลี่ยมปากแม่น้ำแยงซีผ่านลำน้ำจินชา(Jinsha River) และเชื่อมกับสามเหลี่ยมปากแม่น้ำเพิร์ลผ่านแม่น้ำหุย(You River) และที่สำคัญจีนยังเชื่อมกับพม่า ลาว ไทย เวียดนามและกัมพูชาผ่านแม่น้ำโขงด้วย กับพม่านั้นจีนได้ทำข้อตกลงกันเรื่องการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางเรือผ่านแม่น้ำหลานซาง(Lancang)-โขง(แม่น้ำโขงส่วนที่อยู่ในจีนมีชื่อว่าหลานซาง ซึ่งคนไทยมักเรียกผิดๆ ว่าล้านช้าง) และจีนได้ทำท่าเรือขึ้นที่เชียงรุ่ง

(Jinhong) ชื่อเหมา(Simao) เมืองหนาน(Menghan) และที่กวนเหลย(Guanlei) ส่วนพม่าเปิดท่าเรือที่วังเสียง(Wan Seng) และวังปุง(Wan Pong) เพื่อรองรับเรือจากจีน

นอกจากนี้จีนยังทำข้อตกลงเรื่องการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำหลานชาง-โขงกับลาว พม่า และไทย และจีนทำข้อเสนอขุดแม่น้ำอิระวดีตอนบนเพื่อเชื่อมกับยูนิานด้วย

อาจกล่าวได้ความพยายามเชื่อมจีนกับพม่าไม่ใช่ของใหม่ แต่มีมานานแล้ว เส้นทางสายไหมเส้นตะวันตกเฉียงใต้ เส้นทางคาราวานชาอันลือชื่อในอดีตก็เคยเชื่อมจีนกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียใต้ผ่านยูนิานมาแล้ว ในปลายศตวรรษที่ 19 อังกฤษเจ้าอาณานิคมก็พยายามสร้างเส้นทางรถไฟสายยูนิาน-พม่ามาแล้ว แต่ไม่สำเร็จจนยึดเซนก็เคยเสนอทำเส้นทางรถเชื่อมกวางโจวกับพม่าผ่านยูนิานแต่ไม่ได้ทำ

ในช่วงสงครามโลกครั้งที่สอง ญี่ปุ่นยึดท่าเรือฝั่งตะวันออกของจีนเอาไว้ทุกแห่งจีน อเมริกาและอังกฤษได้ร่วมกันสร้าง “ถนนพม่า”(Burma Road) เชื่อมจีนกับพม่าและถนนสติลเวลล์(Stilwell Road) เชื่อมอินเดียเข้าสู่จีน อันลือชื่อเพื่อเป็นเส้นทางช่วยเหลือจีนทำสงครามกับญี่ปุ่น

จีนไม่เพียงทำถนน รถไฟ ทางน้ำเพื่อเชื่อมตนเองกับพม่าเท่านั้น แต่ยังเป็นผู้ลงทุนในพม่าสูงเป็นอันดับหนึ่งแทนที่ไทยไปแล้ว จีนลงทุนในเรื่องพลังงานผลิตกระแสไฟฟ้าพลังน้ำ เหมือง น้ำมันและก๊าซ โครงสร้างพื้นฐานต่างๆ การขนส่ง การคมนาคม การเกษตร เทคโนโลยีและการให้ความช่วยเหลือพัฒนาอุตสาหกรรมให้กับพม่า เราอาจไม่ทราบว่ามีบริษัทจีนไม่ต่ำกว่า 170 บริษัทลงทุนอยู่ในพม่า



## แนวกลางตามแม่น้ำโขง : จีนกับกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง

นอกจากเชื่อมกับพม่าเป็นพิเศษดังกล่าวข้างบนแล้ว จีนยังเคลื่อนลงทางใต้ผ่านการเข้าร่วมในระดับภูมิภาค หรืออนุภูมิภาคต่างๆ ของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ด้วย เช่น การทำเขตการค้าเสรีจีน-อาเซียน(China-ASEAN Free Trade Area – CAFTA) เข้าร่วมในความร่วมมืออนุภูมิภาคแม่น้ำโขง(Greater Mekong Sub-regional Cooperation-GMS) ความร่วมมือระดับภูมิภาคพม่า-อินเดีย-จีน-บังกลาเทศ(Bangladesh-China-India-Burma regional cooperation - BCIM) พม่าเองก็เข้าร่วมในอนุภูมิภาค เช่น ความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ (Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral and Economic Cooperation-BIMST-EC) และความร่วมมือคองคา-แม่โขง(Mekong –Gang Cooperation)

แต่ในที่นี่จะขอยุทธถึงระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงเป็นพิเศษ (GMS economic corridor) เพราะเป็นความร่วมมือที่จีนเข้ามาเชื่อมผ่านลำน้ำโขงลงมาเป็นหลัก โดยดินแดนที่จีนใช้เป็นหัวหอกเชื่อมเข้าหาพม่า ลาว เวียดนามและกัมพูชา คือ มณฑล ยูนนานกับกว๋างสี

ระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงนั้นประกอบด้วย 3 ระเบียง คือ ระเบียงเหนือ-ใต้(North-South Economic Corridor) ระเบียงตะวันออก-ตะวันตก(East – West Corridor) และระเบียงใต้(Southern Corridor) (ดูข้อมูลพื้นฐานเหล่านี้ใน Asian development Bank, 2013)

- 1) เส้นระเบียงเหนือ-ใต้ ซึ่งมี 3 เส้นทางหลัก
- 2) เส้นคุนหมิง-เชียงใหม่-กรุงเทพฯ ผ่านลาวและพม่า
- 3) เส้นคุนหมิง-ฮานอย-ไฮฟอง

#### 4) เส้นทางหนานหนิง-ฮานอ่ย

เส้นระเบียงตะวันออก-ตะวันตก(East-West Economic Corridor) ซึ่งเป็นเส้นที่จะเชื่อมมหาสมุทรอินเดียเข้ากับมหาสมุทรแปซิฟิก มี 1 เส้นทางหลัก คือ เส้นที่เชื่อมเกาะละแหม่งของพม่า-ไทย-ตานังของเวียดนาม และระเบียงทางใต้ (South Economic Corridor) มี 3 เส้นทางหลักๆ ไม่ผ่านจีน คือ

1) เส้นเชื่อมกรุงเทพโฮจิมินห์ซิตี้ของเวียดนามภาคใต้ -พนมเปญ -

2) เส้นกรุงเทพ กุยญิน -เสียมเรียบ -อรัญประเทศ -(Quy Nhon) ของเวียดนาม

3) กรุงเทพ นัมกัน -เกาะกง -ตราด -(Nam can) ของเวียดนาม

ระเบียงเศรษฐกิจที่จีนเชื่อมลงมาสู่อาเซียนตอนบนก็คือระเบียงเหนือ - ใต้ ซึ่งระบายนอกจากจะใช้ถนนหลวงเชื่อมจีน พม่า ลาว เวียดนามและไทยเข้าด้วยกันแล้วที่สำคัญคือก่อให้เกิดเศรษฐกิจชายแดนขึ้นมาเต็มไปหมด เขตเศรษฐกิจชายแดนสำคัญๆ ที่ควรกล่าวถึงมีดังนี้

ระหว่างไทย ลาวและจีนมีเขตเศรษฐกิจชายแดนที่น่าสนใจคือ เชียงของ-ห้วยทราย บ่อเต็น-โมฮัน (จีน)

ระหว่างไทย พม่าและจีน คือ เขตแม่สาย-ท่าขี้เหล็ก เมืองลา(Mengla-พม่า)-ด้าลั่ว(Dalou-จีน)

ท่าเรือสำคัญๆที่เรียงรายลงมาตามลำน้ำโขงเพื่อเชื่อมการค้า การขนส่งระหว่างจีน พม่า ลาวและไทยมีดังนี้

ท่าเรือในยูนนานคือ ท่าเรือซือเหมา(Simao) ท่าเรือเจียงรุ่ง(Jinghong) และท่าเรือกวนเหล่ย(Guanlei) ท่าเรือในพม่าคือ ท่าเรือวองพูน(Wong Poon) ท่าเรือในลาวคือท่าเรือเชียงขวาง ท่าเรือบ้านมั่ง(Ban Mong) ท่าเรือห้วยทราย และท่าเรือในไทยคือท่าเรือเชียงแสน

เดิมอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงนั้นไม่นับเงินเข้ามาด้วย เพราะอยู่ในยุคสงครามเย็น ที่เริ่มก่อตั้ง แต่การเชื่อมลงมาของจีนในตอนนี้ทำให้แม่น้ำโขงกลายเป็นแม่น้ำนานาชาติเป็น “แม่น้ำดานูบแห่งตะวันออก” มากขึ้นแล้ว นี่คือความน่าสนใจยิ่งขึ้นของแม่น้ำโขง

### **แนวตะวันออก : ความร่วมมือทางเศรษฐกิจรอบอ่าวเป่ย์ปู้ (Pan-Beibu Gulf Economic Cooperation-PGB)**

จีนจะเชื่อมลงสู่ทางใต้ผ่านอีกปีกหนึ่งด้วยโดยการท่าเขตเศรษฐกิจรอบอ่าวเป่ย์ปู้(อ่าวตังเกี๋ย)(Pan-Beibu Gulf Economic Cooperatio - PGB) เอมณฑลชายฝั่งทะเลภาคใต้ของจีนคือ มณฑลกว่างสี กวางตุ้งและไหหลำเชื่อมเข้ากับอาเซียน ส่วนที่เป็นมหาสมุทรคือ เวียดนาม มาเลเซีย สิงคโปร์ อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์และบรูไน นี่คือการรุกเข้าสู่อาเซียนตอนล่าง

ยุทธศาสตร์หลักของจีนในการทำเขตเศรษฐกิจแห่งนี้มีดังต่อไปนี้ (ดูรายละเอียดใน Hosokawa, 2009)

1) จีนต้องการพัฒนาเศรษฐกิจพื้นที่รอบอ่าวเป่ย์ปู้หรือตังเกี๋ยโดยเอาบริเวณนี้เชื่อมเข้ากับเพื่อนบ้านอาเซียน

2) จีนต้องการใช้มณฑลกว่างสีไปช่วยพัฒนาภาคตะวันตก เช่น ยูนนาน เพราะกว่างสีมีทางออกสู่ทะเลให้กับภาคตะวันตกได้ ยูนนานไม่มีทางออกทะเล จีนจะทำถนนเชื่อมจากฉงชิ่งและคุนหมิงเพื่อเอาสินค้าจากภาคตะวันตกมาลงที่ท่าเรือกว่างสี

3) จีนนั้นเข้าร่วมในระดับอนุภูมิภาคกับอาเซียนสองกลุ่มใหญ่ๆ คือ กลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงและกลุ่มความร่วมมือทางเศรษฐกิจรอบอ่าวแปะเป๋อ ประเด็นสำหรับจีน ก็คือในขณะที่กลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงมีธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย (Asia Development Bank – ADB) เป็นหัวหน้า โดยจีนเป็นเพียงผู้เข้าร่วม แต่ในเขตเศรษฐกิจรอบอ่าวแปะเป๋อนั้น จีนจะเป็นผู้นำเต็มตัวทีเดียว

4) จีนต้องการใช้ความร่วมมือระดับภูมิภาคนี้เพื่อเข้าสู่แหล่งน้ำมันและแร่ธาตุในอาเซียน

5) จีนต้องการใช้การร่วมมือระดับภูมิภาคนี้เพื่อลดความตึงเครียดในปัญหาความขัดแย้งในทะเลจีนใต้ ซึ่งเวลานี้กำลังคุกรุ่นขึ้นเรื่อยๆ

6) ในระยะยาวจีนต้องการทำให้ความร่วมมือนี้เข้าสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจรอบอ่าวแปะเป๋อ (Pan – Beibu Economic Community) ซึ่งจะกลายเป็นเขตเศรษฐกิจที่เติบโตสูงอีกเขตหนึ่งในฝั่งตะวันตกของมหาสมุทรแปซิฟิก และในอนาคตจีนอาจทำประชาคมเศรษฐกิจเอเชียตะวันออก (East Asia Economic Community – EAEC) ขึ้นมาด้วย

### **เส้นทางรถไฟความเร็วสูงจากคุนหมิง-สิงคโปร์**

ได้กล่าวมาบ้างแล้วว่า จีนมีแผนการจะทำเส้นทางรถไฟความเร็วสูงเชื่อมยูนนานลงมาถึงสิงคโปร์ ขอย้ำอีกทีว่า 3 เส้นทางหลักที่จีนเสนอจะทำได้ดังข้างล่างนี้

1) เส้นทางวันออก จาก คุนหมิง-ฮานอย-ไฮจิมีนห์ซิดี้-พนมเปญ-กรุงเทพฯ-กัวลาลัมเปอร์-สิงคโปร์

2) เส้นทางวันตก จากคุนหมิง-ต้าหลี่-รุ่ยลี่-ลาเสี้ยว(Lashio-รัฐฉาน)-ย่างกุ้ง-กรุงเทพฯ-กัวลาลัมเปอร์-สิงคโปร์

3) เส้นกลาง จากคุนหมิง-เซียงหยุน(Xiangyun) หรือยู่ซี(Yuxi)-ซานหยอง (Shangyong)-เวียงจันทน์-กรุงเทพฯ-กัวลาลัมเปอร์-สิงคโปร์

ขณะนี้จีนได้เริ่มโครงการนี้แล้ว โดยอนุมัติเงินกู้ให้แก่รัฐบาลลาวจำนวน 7,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐเพื่อก่อสร้างรถไฟจากเวียงจันทน์สู่ชายแดนจีนระยะทางกว่า 400 กิโลเมตร

### เอกสารและสิ่งอ้างอิง

- Asia Paper Brussels Institute of Contemporary China Studies,  
[http://www.vubac.be/biccs/Asian development Bank,](http://www.vubac.be/biccs/Asian%20development%20Bank,%20%22GreaterMekong%20Subregion%22)  
"GreaterMekong Subregion" [http://www.adb.org/](http://www.adb.org/countries/gms/strategy)  
countries/gms/strategy (21/7/2013)
- Bicycle Adventure, <<http://www.bicycle-adventures.com/map-of-Yunnan.html>> (24/9/2013)
- Fan, Hongwei. 2011. **China's Look South : China-Myanmar Transport Corridor**. Ritsumeikan International Affairs Vol.10, pp 43-63
- Fitz Gerald C.P. 1972. **The Southern Expansion of The Chinese People**. Bangkok : White Lotus
- Hosokawa, Daisuke. 2009. **Pan-Beibu Gulf Economic Cooperation: China's new initiative in cooperation with ASEAN**. Osaka Keidai Ronshu. Vol.6.No 2, pp 67-18.
- Laichen, Sun. "Assessing the Ming Role in China's Southern Expansion," pp. 44-73. in Wade, Geoff and Sun Laichen editors. (2010). **Southeast Asia in the Fifteenth Century : The China Factor**. Singapore : NUS Press.
- Money Morning,<<http://www.moneymorning.com.au/20120216/global-oil-chokepoints-and-the-new-silk-road-for-energy.html>>.  
(22/8/2013)

- Myint-U, Thant. 2011. **Where China Meet India : Burma and the New Crossroads of Asia**. London : Faber and Faber. Perry-Castaneda Library Map Collection, <[http://www.lib.utexas.edu/maps/middle\\_east\\_and\\_asia/site/assets/files/apapers/Asia%20papers/20100919%20-%20Holslag%20roads.pdf](http://www.lib.utexas.edu/maps/middle_east_and_asia/site/assets/files/apapers/Asia%20papers/20100919%20-%20Holslag%20roads.pdf)>. (24/8/2013)
- Steinberg, David I and Hongwei Fan. 2012. **Modern China-Myanmar Relations : Dilemmas of Mutual Dependence**. Copenhagen; Nias Press.
- Grabowsky, Volker. “The Northern Tai Party of Lan Na (Ba-bai Da-dian) in the 14th and 15th Centuries: The Ming Factor,” pp. 197-245. In Wade,
- Geoff and Sun Laichen editors. 2010. **Southeast Asia in the Fifteenth Century : The China Factor**. Singapore : NUS Press. [asia\\_southern\\_pol\\_2004.jpg](#)>. (22/8/2013)