

การศึกษาผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคม จากการเปิดสะพานมิตรภาพไทย-ลาว

The Study of Socio-Economic Impact of the Thai-Laos Friendship Bridge

พีรสิทธิ์ คำนวนศิลป์ (Peerasit Kamnuansilpa)* พรอัมรินทร์ พรหมเกิด (Pornamarin Promgird)*

ศุภวัฒน์ นกร วงศ์ธนวิสุ (Supawatanakorn Wongthanavasut)**

วีระพงศ์ แสนจันทร์ (Veerapong Sanchan)***

วีระศักดิ์ จารุชัยนิวัฒน์ (Weerasak Jaruchainiwat)* ศศิ จังสถิตย์กุล (Sasi Jungsatitkul)*

จักรกฤษณ์ ดวงพัตรา (Jackkrit Duangpatta)*

บทคัดย่อ

การศึกษานี้พบว่า การก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาวมิได้มีผลต่อการสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจมากนัก ดังเห็นได้จากจำนวนเงินลงทุนในโครงการใหม่ๆ ไม่ได้เพิ่มขึ้นอย่างเด่นชัดภายหลังการสร้างสะพาน ตรงกันข้ามกลับทำให้มีการเก็งกำไรของธุรกิจที่ดินและสิ่งก่อสร้างในจังหวัดหนองคาย อันเป็นผลทำให้เกิดความชบเซาในธุรกิจก่อสร้างและอสังหาริมทรัพย์ และจำนวนนักท่องเที่ยวในจังหวัดหนองคายก็ไม่ได้เพิ่มขึ้นตามที่คาดหมาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งทำให้ประชาชนทั้งลาวและไทยมีทัศนคติและความสัมพันธ์ที่ดีขึ้น ไปมาหาสู่สะดวกขึ้น เข้าร่วมกิจกรรมทางสังคมได้ง่ายและมากขึ้น.

Abstract

The results of this study indicated that the Thai-Laos Friendship Bridge did not have much economic impact. It was found that the amount of new business investment in Nong Kai did not increase significantly. In addition, it was found that there was heavy land and house price speculation in Nong Kai. This speculation suppressed the growth of the construction and real-estate industries. Furthermore, the number of tourists to Nong Kai failed short of the anticipated figures. However, in terms of social impact, it was found that the bridge had served as a symbol of better understanding and friendship among the Thais and Laotians. In particular, they had a more positive attitude toward each other and it became more convenient to visit each other, and easier to participate in social activities or festivities organized by people on each side of the Mae Kong River.

*คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์

**คณะพยาบาลศาสตร์

***คณะเกษตรศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น

บทนำ

โครงการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงเป็นโครงการที่มีแนวความคิดที่จะจัดสร้างมานานแล้ว ตั้งแต่ปี 2508 อย่างไรก็ดี ก่อนหน้าปี 2532 รัฐบาลไทยและรัฐบาลของประเทศ สปป.ลาว ไม่สามารถหาข้อสรุปได้ว่าจะตกลงให้มีการสร้างหรือไม่ ทั้งนี้เนื่องจากมีปัญหาอุปสรรคที่เกิดขึ้นทั้งในทางการเมืองและเรื่องอื่นๆ แม้กระนั้นโครงการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงก็ยังคงอยู่ในความสนใจของนานาชาติมาโดยตลอด ทั้งนี้เพราะเป็นโครงการที่สามารถเชื่อมต่อกับถนนสายเอเชีย หมายเลข A-12 ที่เชื่อมต่อทางหลวงระหว่างประเทศไทยกับประเทศ สปป.ลาว ด้วย

เมื่อสถานการณ์ทางการเมืองระหว่างประเทศได้คลี่คลายไปในทางที่ดีขึ้น กล่าวคือ พลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ นายกรัฐมนตรีในสมัยนั้นได้ประกาศเปลี่ยนสนามรบในอินโดจีนเป็นตลาดการค้าและพร้อมจะเปิดความสัมพันธ์กับกลุ่มประเทศอินโดจีน โดยเฉพาะอย่างยิ่งความสัมพันธ์อันดีกับประเทศ สปป.ลาว ซึ่งถือเป็นเพื่อนบ้านที่มีขนบธรรมเนียมประเพณี วัฒนธรรมที่คล้ายคลึงกับประเทศไทย จึงได้มีการนำโครงการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงมาพิจารณาอีกครั้งหนึ่ง และในวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2532 นายโรเบิร์ต เจ แอล ฮอร์ด นายกรัฐมนตรีออสเตรเลีย ได้ลงนามกับพลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ ที่จะให้ความช่วยเหลือแบบให้เปล่าในการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว ซึ่งมีความยาว 1,070 เมตร โดยใช้เงินก่อสร้างประมาณ 27 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือคิดเป็นเงินไทยประมาณ 675 ล้านบาท (สำเนียง, 2537)

สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งแรกได้เปิดใช้อย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 8 เมษายน 2537 การเปิดสะพานแห่งนี้ได้ก่อให้เกิดความคาดหวัง

แก่บรรดาคนทั่วไปว่าสะพานจะเป็นตัวเชื่อมโยงให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจของทั้งสองประเทศ เหตุผลเพราะสะพานแห่งนี้จะช่วยอำนวยความสะดวกติดต่อไปมาหาสู่กันระหว่างหนองคายกับกำแพงนครเวียงจันทน์ มีความสะดวกรวดเร็วกว่าเดิมหลายเท่าตัว ซึ่งในที่สุดจะช่วยกระตุ้นให้เกิดการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว ฯลฯ ในจุดบริเวณใกล้สะพาน และพื้นที่ที่อยู่ห่างไกลออกไป

โดยเฉพาะจังหวัดหนองคายซึ่งถือว่าเป็นจังหวัดที่ตั้งของสะพาน ก็มีการคาดหวังกันว่าหลังจากสะพานสร้างเสร็จและมีการเปิดใช้แล้ว สะพานมิตรภาพไทย-ลาวจะเป็นเส้นทางเศรษฐกิจของจังหวัดหนองคายที่จะก่อให้เกิดเมืองใหม่ ศูนย์การค้า ตลาดกลาง ร้านค้าปลอดภาษี แหล่งท่องเที่ยว ฯลฯ นอกจากนี้ จะมีโรงงานอุตสาหกรรมด้านการเกษตร โรงงานอุตสาหกรรมผลิตเครื่องอุปโภคและบริโภค ที่สามารถส่งกลับเข้าไปขายใน สปป.ลาว หรือสามารถนำเอาวัตถุดิบจาก สปป.ลาวมาผลิต ได้ในจังหวัดหนองคาย (หอการค้าจังหวัดหนองคาย, 2538)

หลายฝ่ายยังคาดหวังกันไกลไปกว่า นอกจากสะพานมิตรภาพไทย-ลาวจะช่วยกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจหรือเป็นสะพานเศรษฐกิจระหว่างไทย-ลาวแล้ว สะพานแห่งนี้ยังจะเชื่อมโยงเศรษฐกิจการลงทุนจากไทยเข้าสู่กลุ่มประเทศอินโดจีนและจีนแผ่นดินใหญ่ทางตอนใต้อีกด้วย เนื่องจากประเทศ สปป.ลาวมีอาณาเขตติดต่อกับจีน เวียดนาม และกัมพูชา (ธนาคารแห่งประเทศไทย สาขาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ, 2537) จึงนับเป็นสะพานแห่งเศรษฐกิจอันสำคัญที่จะเชื่อมโยงการค้าระหว่างประเทศไทยกับกลุ่มประเทศอินโดจีนและจีนตอนใต้ (มณฑลยูนนาน) โดยใช้เส้นทางการคมนาคมระหว่างประเทศคือ

สะพานมิตรภาพไทย-ลาว

นอกจากเกิดผลในเชิงเศรษฐกิจแล้ว หลายฝ่ายยังเชื่อว่าสะพานแห่งนี้จะก่อให้เกิดความสัมพันธ์อันดีทางสังคมระหว่างประชาชนทั้งไทยและ สปป.ลาว กล่าวคือ ประชาชนสามารถเดินทางไปมาหาสู่กันได้โดยสะดวก ทำให้ประชาชนมีความเข้าใจและมีทัศนคติที่ดีต่อกันมากขึ้น ซึ่งในที่สุดแล้วจะก่อให้เกิดความสงบสุขและความมั่งคั่งระหว่างประชาชนทั้งสองประเทศ

บัดนี้การเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว ได้ล่วงเลยระยะเวลามากกว่า 1 ปีแล้ว มหาวิทยาลัยขอนแก่นในฐานะที่เป็นสถาบันการศึกษาระดับนำซึ่งได้มีบทบาทในการศึกษาและพัฒนามุมภาคอีสานต่อเนื่องมาโดยตลอด ได้เล็งเห็นความสำคัญที่ควรจะต้องให้มีการศึกษาเพื่อประเมินผลกระทบที่เกิดขึ้นทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคม จากการเปิดใช้สะพานดังกล่าว ทั้งนี้เพื่อต้องการทราบว่าผลที่เกิดขึ้นเป็นไปตามที่หลายฝ่ายคาดหวังกันหรือไม่ มีปัญหาอุปสรรคหรือข้อขัดข้องในจุดใดบ้างที่ต้องได้รับการปรับปรุงแก้ไขเพื่อให้การใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาวเกิดประโยชน์ต่อการพัฒนาประเทศทั้งสองอย่างเต็มที่ คู่คุณค่ากับเงินก่อสร้างลงทุนที่มีมูลค่าร่วมพันล้านบาท และเพื่อเป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจของรัฐในการที่จะสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งอื่นต่อไป

วิธีการวิจัย

การศึกษาครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) ต้องการประเมินผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นจากการเปิดสะพานมิตรภาพไทย-ลาว (2) ต้องการประเมินผลกระทบทางด้านสังคมในแง่ทัศนคติและความคิดเห็นที่มีต่อความสัมพันธ์ระหว่างประชาชนทั้งสองประเทศ โดยจำกัดขอบเขตการศึกษาเฉพาะในเขตจังหวัดหนองคาย อุดรธานี

ขอนแก่น นครราชสีมา ซึ่งเป็นจังหวัดที่ตั้งอยู่บนถนนมิตรภาพหมายเลข A-12 และถือว่าเป็นกลุ่มจังหวัดที่น่าจะได้รับผลกระทบจากการสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาวมากที่สุด

คณะผู้วิจัยได้วางกรอบการศึกษาออกเป็น 2 ระดับคือ ระดับมหภาค และระดับจุลภาค การศึกษาระดับมหภาคเป็นการศึกษาโดยการเก็บรวบรวมข้อมูลสถิติหรือข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) จากหน่วยงานและองค์กรต่างๆ โดยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลประเภทสถิติรายปี (ตั้งแต่ปี 2532-2537) แล้วนำข้อมูลมาวิเคราะห์เปรียบเทียบโดยการหาแนวโน้มจากข้อมูลอนุกรมเวลา รวมทั้งใช้วิธีการคาดคะเนด้วยวิธีเฉลี่ยเคลื่อนที่แบบถ่วงน้ำหนัก โดยใช้ปี พ.ศ.2535 ซึ่งถือว่าเป็นช่วงที่มีกระแสข่าวการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว เป็นตัวแบ่งระหว่างก่อน-หลัง เพื่อพิสูจน์ว่าตัวแปรแต่ละตัวมีการเปลี่ยนแปลงมากน้อยเท่าใด

ส่วนการศึกษาในระดับจุลภาค ได้จากการเก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) โดยใช้แบบสอบถามและการสัมภาษณ์พูดคุยอย่างไม่เป็นทางการ จากประชาชนทั้งคนไทยและ สปป.ลาว จำแนกตามตัวแทนกลุ่มอาชีพต่างๆ จำนวน 266 ราย แล้วนำข้อมูลมาวิเคราะห์โดยการแจกแจงความถี่ หาค่าเฉลี่ย และค่าร้อยละ เป็นต้น

สำหรับตัวแปรทางเศรษฐกิจแบ่งออกเป็น 5 ด้านคือ (1) การลงทุนและการจ้างงาน (2) การค้าผ่านแดนระหว่างไทย-ลาว (3) ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์และการก่อสร้าง (4) การคมนาคมขนส่ง และ (5) การท่องเที่ยว ส่วนตัวแปรด้านสังคมได้จากการใช้แบบสอบถามเพื่อวัดทัศนคติและความคิดเห็นในเรื่องความสัมพันธ์ระหว่างประชาชนไทยและ สปป.ลาว

ผลการวิจัย

ผลการวิจัย สรุปได้ดังนี้

1. ในภาพรวมทั้ง 5 จังหวัดที่ศึกษาพบว่าการสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาวมีผลกระทบในด้านการก่อให้เกิดโครงการลงทุนใหม่ๆ ที่ขอรับการสนับสนุนจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน กล่าวคือจำนวนโครงการใหม่ๆ ในปี พ.ศ.2537 มีถึง 119 โครงการ ซึ่งมากกว่าจำนวนโครงการที่คาดคะเน แต่ในด้านการลงทุนที่เป็นตัวเงินนั้นพบว่า ผู้ประกอบการต่างๆ ยังไม่มีการลงทุนเพิ่มอย่างมีนัยสำคัญ กล่าวคือในปี พ.ศ.2537 มีการลงทุนในกิจกรรมทางเศรษฐกิจใน 5 จังหวัดของภาคตะวันออกเฉียงเหนือเพียง 23,727 ล้านบาท ซึ่งต่ำกว่าที่คาดคะเนจากข้อมูลอนุกรมเวลา ส่วนทางด้านงบจ้างแรงงานนั้นพบว่า การสร้างสะพานมีส่วนก่อให้เกิดการจ้างแรงงานเพิ่มขึ้นแต่ไม่ถึงกับมากนัก กล่าวคือมีการจ้างงานเพิ่มขึ้นไม่เกิน 8,000 คน

เมื่อพิจารณาเฉพาะอิทธิพลของสะพานที่มีต่อจังหวัดหนองคายทางด้านการก่อให้เกิดโครงการใหม่ พบว่าไม่มีอิทธิพลในการก่อให้เกิดโครงการใหม่ๆ แต่มีอิทธิพลในการก่อให้เกิดการขยายหรือเพิ่มเงินลงทุนใหม่ๆ ทางเศรษฐกิจ คิดเป็นจำนวนเงินไม่น้อยกว่า 100 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม จำนวนเงินที่มาลงทุนใหม่ๆ นี้ไม่มีผลในการจ้างแรงงานมากนัก ทั้งนี้เป็นเพราะว่า เงินที่นำมาลงทุนนี้มักนำไปใช้ในการลงทุนขั้นพื้นฐานมากกว่าการจ้างงาน

2. ทางด้านการค้าขายพบว่า การสร้างสะพานมีส่วนช่วยให้ไทยและลาวมีการค้าขายสะดวกขึ้น โดยเฉพาะในจังหวัดหนองคายมีการค้าขายแดนเพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัด ทำให้มูลค่าการส่งออกของไทยเพิ่มมากขึ้น ขณะเดียวกันก็ทำให้ลาวเสีย

เปรียบดุลการค้าไทยมากขึ้น อย่างไรก็ตาม ลาวก็สามารถค้าขายกับประเทศที่สามได้มากขึ้น และช่วยลดต้นทุนการขนส่งสินค้าเพื่อการค้าขายกับประเทศที่สามได้มากขึ้นเช่นกัน

3. การใช้สะพานมิได้ช่วยให้เกิดการขยายตัวของธุรกิจก่อสร้างและอสังหาริมทรัพย์ในจังหวัดหนองคาย แต่การสร้างสะพานกลับทำให้เกิดการเก็งกำไรของที่ดินและสิ่งก่อสร้างในหนองคายในช่วงระยะเวลาก่อนหน้านี้ที่สะพานจะสร้างเสร็จและหลังสร้างสะพานเสร็จใหม่ๆ ซึ่งมีผลทำให้ต้นทุนการผลิตของโครงการใหม่ๆ และใหญ่ๆ สูงขึ้น นักลงทุนจึงเลือกไปลงทุนในจังหวัดอื่นๆ เช่น อุตรดิตถ์ และขอนแก่น แทนจังหวัดหนองคาย

4. การใช้สะพานทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงวิธีการขนส่งหรือถ่ายเทสินค้าระหว่างไทยและลาวจากที่เดิมมีการขนส่งทางน้ำโดยใช้แพขนานยนต์หรือเรือเป็นหลัก มาเป็นการขนส่งโดยรถยนต์ข้ามสะพานโดยตรง ซึ่งมีผลทางอ้อมในการทำให้เกิดการเติบโตในอุตสาหกรรมขนส่ง รวมทั้งทำให้ลดต้นทุนและเวลาการขนส่งหรือถ่ายสินค้าได้ปีหนึ่งคิดเป็นมูลค่าไม่ต่ำกว่า 20 ล้านบาท

5. ผลกระทบทางเศรษฐกิจของการสร้างสะพานด้านสุดท้ายที่พิจารณาคือ ผลต่ออุตสาหกรรมท่องเที่ยว จากการที่ศึกษาพบว่า สะพานมิตรภาพมิได้มีผลในการดึงดูดหรือเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยวในภาคตะวันออกเฉียงเหนือและในจังหวัดหนองคายได้อย่างใด แต่มีผลในการทำให้มีผู้คนเดินทางเข้าออกระหว่างไทยและลาวผ่านด่านศุลกากรจังหวัดหนองคายมากขึ้น หรืออาจกล่าวได้ว่าสะพานน่าจะมีส่วนทำให้การท่องเที่ยวระหว่างจังหวัดหนองคายกับกำแพงนครเวียงจันทน์มีความเข้มข้นและคึกคักมากขึ้น ซึ่งสังเกตเห็นได้จากปริมาณผู้คนเดินทางผ่านเข้าออกมากขึ้นที่

ด้านศุลกากรดังกล่าว

ส่วนการประเมินผลกระทบด้านสังคมพบว่ สะพานมิตรภาพไทย-ลาวมีผลกระทบทางบวก ต่อสังคมค่อนข้างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งทำให้ ประชาชนทั้งสองฝั่งมีความสัมพันธ์ที่ดีต่อกัน มีทัศนคติที่ดี มีความสะดวกในการไปมาหาสู่กัน และร่วมกิจกรรมทางสังคมกันได้ง่ายและมากขึ้น ผลกระทบทางด้านลบของการสร้างสะพานก็มีอยู่ บ้าง แต่ส่วนใหญ่เป็นผลกระทบทางลบที่มองจาก แง่มุมมองของประเทศ สปป.ลาวที่มองว่าการสร้าง สะพานทำให้เกิดความสูญเสียเอกลักษณ์ทาง วัฒนธรรมของชาติลาว

การอภิปรายผลและข้อเสนอแนะ

การศึกษาผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและ สังคมจากการเปิดสะพานมิตรภาพไทย-ลาวนี้ จาก ข้อเท็จจริงพบว่าการสร้างสะพานยังไม่ก่อให้เกิด ความสะดวกในการเดินทางไปมาหาสู่กันระหว่าง ไทยและลาวมากเท่าที่ควร ทั้งนี้เป็นเพราะระเบียบ และเงื่อนไขการผ่านแดนที่ยุ่งยากและซับซ้อนจาก ประเทศ สปป.ลาว นั้นเอง จากขั้นตอนและข้อยุ่ง ยากในการผ่านแดนดังกล่าวส่งผลกระทบให้การ ท่องเที่ยว การค้า และการลงทุน ฯลฯ ไม่คึกคัก เท่าที่ควร หากปัญหายังเป็นเช่นนี้อยู่ก็และไม่ได้ รับการแก้ไข เราอาจคาดการณ์ได้ว่าในอนาคต จำนวนนักท่องเที่ยวจะลดปริมาณลงไปอีกอย่าง แน่นนอน

นอกจากปัญหายุ่งยากในการข้ามสะพาน แล้ว ยังมีปัญหาอื่น ๆ อีกที่มีผลทำให้นักท่องเที่ยว ลดจำนวนลงอย่างมากอย่างมีนัยสำคัญ คือ ประการ ที่สอง ค่าใช้จ่ายที่สูงอย่างมากใน สปป.ลาว อย่าง เช่น เรื่องที่พัก อาหาร ค่ารถระหว่างเดินทาง เป็นต้น และประการที่สาม สินค้าที่ขายใน สปป. ลาว หลายอย่างยังมีคุณภาพไม่ได้มาตรฐานและ

ไม่มีอะไรใหม่ ทั้งหมดนี้ทำให้นักท่องเที่ยวรู้สึก เบื่อหน่ายและเห็นว่าไม่คุ้มค่า ในที่สุดก็ไม่อยาก จะไปเที่ยวอีกต่อไป

กล่าวเฉพาะในเรื่องระเบียบการผ่านแดนที่มี ชั้นตอนยุ่งยากนั้น หากวิเคราะห์กันอย่างแท้จริง แล้ว เกิดจากการที่ สปป.ลาวไม่ต้องการเปิดประเทศ อย่างเสรีเต็มที่ แต่ต้องการให้เป็นแบบค่อยเป็น ค่อยไป เพื่อป้องกันปัญหาต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นตาม มา เนื่องจากปัจจุบันประเทศ สปป.ลาวกำลังมีการ ปรับเปลี่ยนโครงสร้างทางเศรษฐกิจและสังคม เข้าสู่ระบบตลาดเสรีมากขึ้น

กล่าวโดยสรุปแล้ว ระบบสังคมและเศรษฐกิจ ที่แตกต่างกันทำให้มีปัญหาและอุปสรรคในการ ผ่านแดนหรือการติดต่อไปมาหาสู่ระหว่างกัน จน ทำให้ความฝันที่ว่าสะพานมิตรภาพไทย-ลาวจะ เป็นสะพานแห่งเศรษฐกิจนั้นยังเป็นฝันที่ไม่เป็น จริงเท่าที่ควร อย่างไรก็ตาม แนวโน้มในอนาคตคง จะดีขึ้นเรื่อยๆ เนื่องจากอิทธิพลของระบบการค้า เสรีที่ครอบงำอยู่ทั่วทุกมุมโลก ทำให้ สปป.ลาว ต้องยอมรับกฎเกณฑ์ดังกล่าวมากยิ่งขึ้น นั้นหมายความว่าเงื่อนไขและระเบียบการผ่านแดนที่ยุ่งยาก ก็จะถูกลดลงด้วย

ในการศึกษาค้นครั้งนี้มีข้อคิดเห็นหลายประการ ที่ได้จากการศึกษา คณะผู้วิจัยจึงใคร่จะขอเสนอ ไว้เพื่อประโยชน์ในแง่ของการศึกษาที่จะมีต่อไป และในแง่ประโยชน์ที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานที่จะ นำผลการศึกษาไปใช้ ดังต่อไปนี้

ข้อเสนอแนะสำหรับการศึกษาที่จะมีต่อไป

เนื่องจากในการศึกษาค้นครั้งนี้มีข้อจำกัดหลาย ประการในการรวบรวมข้อมูล ดังนั้นจึงใคร่ขอ เสนอประเด็นที่เห็นว่าควรจะศึกษาเพิ่มเติมเพื่อ ให้สมบูรณ์ในประเด็นดังต่อไปนี้คือ

1. ควรมีการประเมินถึงความคุ้มค่าและ

อรรถประโยชน์ของสะพานโดยตรง

2. ควรมีการประเมินผลกระทบทางด้านวัฒนธรรมว่าการสร้างสะพานมีส่วนทำให้ลาวสูญเสียเอกลักษณ์วัฒนธรรมของลาวจริงหรือไม่

ข้อเสนอแนะต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง หรือ หน่วยงานที่จะนำผลการศึกษาไปใช้

1. รัฐบาลกลางของทั้งสองประเทศควรให้ความสำคัญอย่างจริงจังในการเข้ามาดำเนินการลดระเบียบขั้นตอนการผ่านแดนที่ยุ่งยากและซับซ้อน โดยอาจหารือและร่วมมือกับรัฐบาลออสเตรเลียเพื่อหามาตรการทุกวิถีทางในการเจรจากับประเทศสปป.ลาวในการลดเงื่อนไขการผ่านแดนที่ยุ่งยากดังกล่าว แทนที่จะปล่อยให้เจ้าหน้าที่ของรัฐส่วนท้องถิ่น อย่างเช่น จังหวัดหนองคายเป็นผู้ดำเนินการเจรจากับเจ้าหน้าที่ระดับท้องถิ่นของประเทศสปป.ลาวเอง ซึ่งผลเกิดขึ้นที่ผ่านมาไม่ค่อยมีความคืบหน้า ทั้ง ๆ ที่มีการเจรจาไปหลายรอบแล้ว สาเหตุเป็นเช่นนี้เนื่องจากฝ่ายไทยขาดอำนาจและพลังในการเจรจาต่อรอง เพราะในที่สุดแล้วการตัดสินใจขั้นสุดท้ายต้องขึ้นอยู่กับรัฐบาลส่วนกลางอยู่ดี

2. รัฐบาลควรถือเป็นภาระหน้าที่ในการสนับสนุนและให้ข้อมูลความรู้ที่ถูกต้องแก่คนไทยและนักลงทุนไทยเกี่ยวกับเรื่องของสังคม วัฒนธรรม และภาษาของ สปป.ลาว ซึ่งปัจจุบันคนไทยส่วนใหญ่ยังมีความรู้ความเข้าใจในเรื่องของประเทศสปป.ลาวน้อยมาก ทั้งนี้เพื่อช่วยให้คนไทยและนักลงทุนไทยสามารถปรับตัว รู้เรื่องราวและข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นตามสภาพความเป็นจริง อันจะเป็นประโยชน์ทั้งในด้านการลงทุนและการท่องเที่ยว ขณะเดียวกันก็ควรมุ่งปลูกฝังจิตสำนึกที่ถูกต้องแก่นักลงทุนไทยในแง่ที่ว่า ไม่ควรมองเรื่องการเอาเปรียบหรือเอาประโยชน์อย่างเดียวจากประเทศเพื่อนบ้าน แต่ควรที่จะร่วมมือกันเพื่อ

พัฒนาภูมิภาคให้เจริญขึ้น ในที่สุดก็จะนำมาซึ่งการอยู่ร่วมกันอย่างมีความสุขและสันติของชาวโลกต่อไป

3. คณะผู้วิจัยเชื่อว่า หากมีการลดเงื่อนไขขั้นตอนและระเบียบในการผ่านแดนที่ยุ่งยากลงไปได้ นั้นหมายความว่า การเดินทางไปมาผ่านข้ามสะพานมีความสะดวกมากขึ้น ในอนาคตจะทำให้เศรษฐกิจ การค้า และการท่องเที่ยว ฯลฯ บริเวณชายแดนไทย-สปป.ลาว มีความคึกคักและขยายตัวมากยิ่งขึ้น ดังนั้น ทางจังหวัดหนองคายควรเตรียมพร้อมเพื่อรองรับกับสถานการณ์เช่นนี้ กล่าวคือ ควรมีการจัดวางผังเมืองเพื่อให้เป็นเมืองที่น่าอยู่น่าอาศัย มีการเจริญเติบโตอย่างมีระเบียบและทิศทาง พัฒนาสาธารณูปโภคและโครงสร้างพื้นฐานให้มีความพร้อม คำนึงถึงปัญหาสิ่งแวดล้อมต่างๆ ที่จะติดตามมา ทั้งนี้เพื่อป้องกันปัญหาที่จะเกิดขึ้นในอนาคตซึ่งเห็นได้จากกรณีตัวอย่างความเจริญเติบโตของเมืองอื่น ๆ ในประเทศไทยที่มีแนวโน้มก่อให้เกิดปัญหาต่างๆ ติดตามมาอยู่เสมอ อย่างเช่น ควรมีการแบ่งเขตการใช้ที่ดินให้มีประโยชน์และเหมาะสม เป็นต้นว่า ในเขตเทศบาลควรสงวนไว้เพื่อเป็นเขตการท่องเที่ยว ที่ดินตามริมฝั่งแม่น้ำโขงตามแนวยาวควรสงวนไว้เพื่อใช้เป็นพื้นที่สีเขียวหรือสถานที่พักผ่อนหย่อนใจของประชาชน เขตอุตสาหกรรมควรกระจายไปอยู่ตามอำเภออื่นๆ ควรคำนึงถึงปัญหาสิ่งแวดล้อม เป็นต้นว่า เมื่อมีคนมาท่องเที่ยวมากขึ้น ทางจังหวัดจะกำจัดขยะและของเสียที่จะเพิ่มตามมากขึ้นได้อย่างไร จะแก้ปัญหายังไร ระบบถนนที่แคบอยู่ในปัจจุบันซึ่งเป็นผลมาจากผังเมืองเก่า เมื่อมีประชากรมาอาศัยอยู่หนาแน่นมากขึ้น จะขยายอย่างไร มีการกำหนดหรือขยายเขตเทศบาลออกไปทางทิศใดและอย่างไร เพื่อให้เกิดความเจริญเติบโตอย่างสมดุลย์ต่อไป

เอกสารอ้างอิง

ธนาคารแห่งประเทศไทย สาขาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ.
2537. สรุปภาวะการค้าชายแดนไทย-ลาวปี 2537
และผลกระทบจากการใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว.
ขอนแก่น. (อัดสำเนา).
สำเนียง ปาลสมบุรณ์, บรรณาธิการ. 2537. **บันทึกประวัติ**

ศาสตร์สะพานมิตรภาพไทย-ลาว. กรุงเทพฯ :
ยูโรป้าเพรส.
หอการค้าจังหวัดหนองคาย. 2538. เอกสารประกอบการ
สัมมนาเรื่อง 1 ปีสะพานมิตรภาพไทย-ลาว :
คนหนองคายได้อะไร. หนองคาย. (อัดสำเนา).