



สถานการณ์ทั่วไปและการวิเคราะห์ผลกระทบของสะพานมิตรภาพ

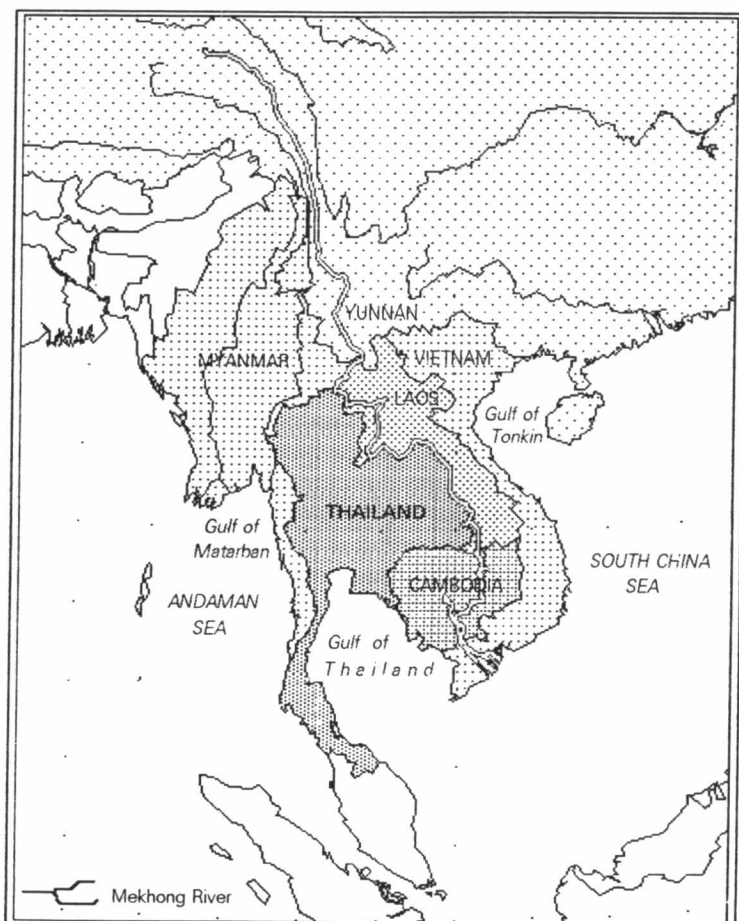
การศึกษาสถานการณ์ทั่วไปและการวิเคราะห์ผลกระทบของสะพานมิตรภาพในบทนี้ เป็นการศึกษาถึงภาพรวม เกี่ยวกับผลกระทบของสะพานมิตรภาพในระดับและแง่มุมต่าง ๆ ทั้งทางด้านนโยบาย เศรษฐกิจ สังคม ประชากร กายภาพและสิ่งแวดล้อม อันเป็นผลมาจากการเชื่อมโยงระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่งระดับประเทศ คือ สะพานมิตรภาพแห่งนี้ การศึกษาได้พิจารณาในเรื่องของความได้เปรียบในด้านที่ตั้ง ทรัพยากรธรรมชาติ ตลอดจนปัจจัยการพัฒนาด้านต่าง ๆ ของแต่ละพื้นที่ ประกอบกับแนวความคิด มุมมองและการคาดการณ์ผลกระทบของสะพานมิตรภาพ จากบุคคลที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ทั้งภาครัฐบาล นักธุรกิจและนักลงทุนภาคเอกชน ตลอดจนประชาชนท้องถิ่นชาวเมืองหนองคายเอง เพื่อที่จะสามารถสรุปเป็น ศักยภาพและการกระจายกิจกรรมทางเศรษฐกิจในแต่ละพื้นที่ ในอนุภาคย่อยแห่งนี้ โดยการศึกษาจะเน้นความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทยกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ที่ดำเนินผ่านเมืองหนองคาย และกรุงเวียงจันทน์เป็นหลัก

อนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

แม่น้ำโขงมีต้นกำเนิดจากที่ราบสูงทิเบต ไหลพาดผ่านประเทศต่าง ๆ รวม 6 ประเทศ ได้แก่ มณฑลยูนนาน (ประเทศจีนตอนใต้) เมียนมาร์ ไทย และอีก 3 ประเทศในกลุ่มอินโดจีน อันได้แก่ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว กัมพูชาประชาธิปไตย และสาธารณรัฐเวียดนาม แม่น้ำโขงแห่งนี้มีระยะความยาวรวมประมาณ 4,200 กิโลเมตร โดยมีความยาวที่ไหลผ่านประเทศในกลุ่มอินโดจีนระยะจากชายแดนประเทศจีนจนกระทั่งถึงทางออกสู่ทะเลที่ประเทศเวียดนาม รวมความยาวประมาณ 2,400 กิโลเมตร นับเป็นแม่น้ำสายใหญ่อันดับที่ 12 ของโลก ในแง่ของปริมาณน้ำที่ไหลเฉลี่ยตลอดทั้งปี คือ ประมาณ 4,500 ลูกบาศก์เมตรต่อวินาที สภาพโดยทั่วไปก่อนปี พ.ศ.2537 ตลอดเส้นทางที่แม่น้ำโขงสายนี้ไหลผ่าน ไม่มีสะพานข้ามแม่น้ำอยู่เลยแม้เพียงแห่งเดียว มีเพียงแพขนานยนต์สำหรับคนโดยสารและยวดยานเพียง 2-3 แห่งเท่านั้น

ประเทศต่าง ๆ ในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขงแห่งนี้ ปัจจุบันเป็นอนุภาคหนึ่ง ซึ่งมีศักยภาพในการพัฒนาสูงที่สุดของโลก เป็นอนุภาคที่มีศักยภาพในการผลิต เนื่องจากเป็นอนุภูมิภาคที่ประกอบไปด้วยทรัพยากรธรรมชาติมูลค่างานหาศาลที่ยังไม่ได้รับการพัฒนาเป็นจำนวนมาก แรงงานราคาถูก และเป็นตลาดของผู้บริโภคกว่า 200 ล้านคน

นอกจากนี้ในปัจจุบัน ประเทศต่าง ๆ ในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง ได้กลายเป็นเขตเศรษฐกิจสำคัญ ที่กำลังมีการเปลี่ยนแปลงระบบตลาด เพื่อปรับปรุงและฟื้นฟูระบบเศรษฐกิจของตน ให้สามารถเข้าสู่ระบบตลาดการค้าเสรีได้อย่างเต็มรูปแบบ และนับเป็นอนุภูมิภาคที่มีอัตราการขยายตัวเติบโตทางเศรษฐกิจสูงที่สุดของโลก



แผนที่ที่ 2

แสดงอาณาเขตและที่ตั้งของประเทศต่าง ๆ ในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง

ที่มา : ประมวลจากรายงานการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการสะพานมิตรภาพ FSU, 1991

ประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

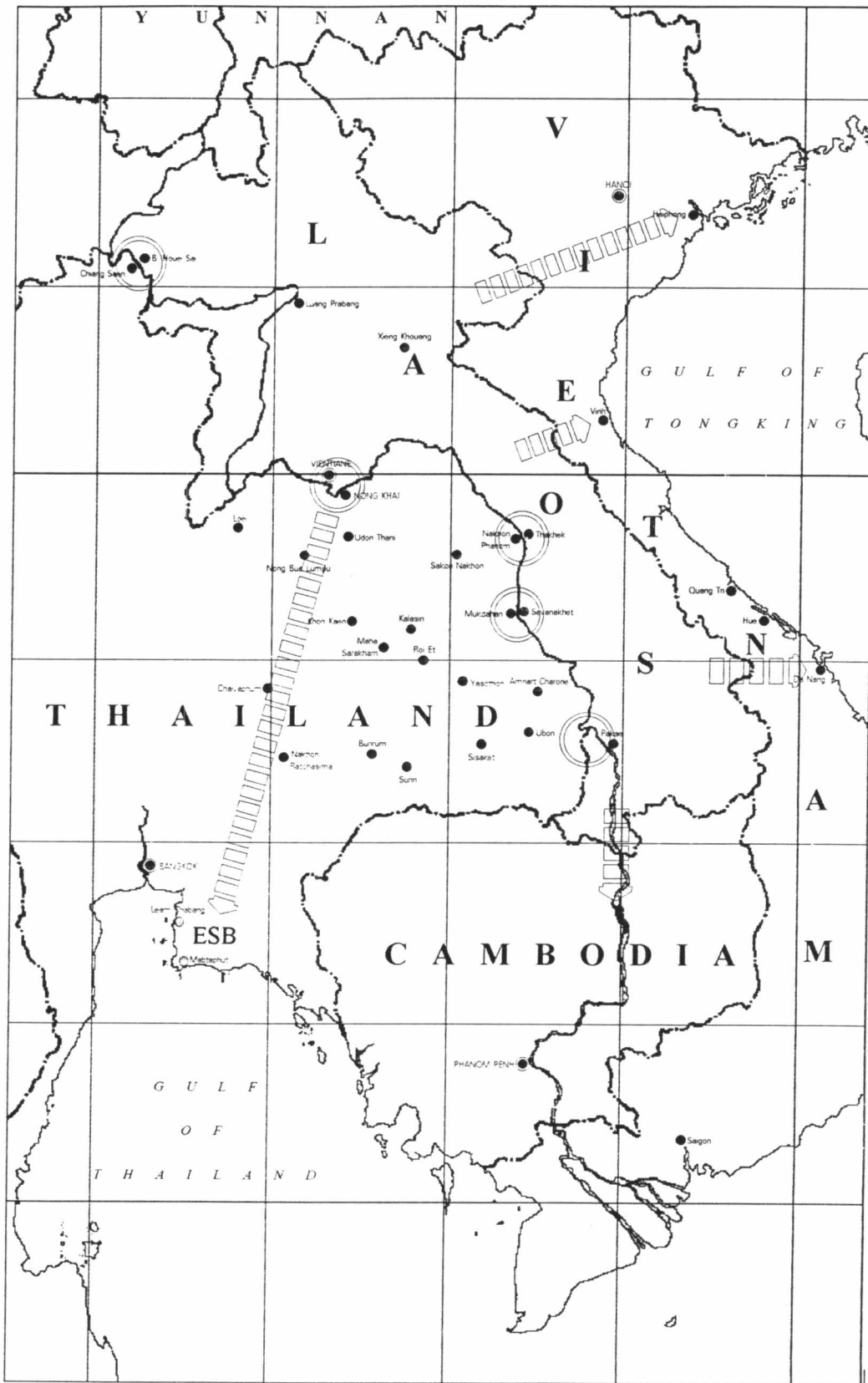
ประเทศไทย เป็นประเทศที่มีความเจริญก้าวหน้าทางด้านเศรษฐกิจรวดเร็วมากในเอเชีย มีความเจริญเติบโตทางผลิตภัณฑ์ประชาชาติรวมเฉลี่ยเกินกว่า 7 % ตลอดสามทศวรรษที่ผ่านมา ภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย ซึ่งเป็นภาคที่มีพลเมืองมากที่สุด และมีศักยภาพที่ดีในการที่จะพัฒนา ด้านเศรษฐกิจ แต่กลับเป็นภาคที่ความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจช้ากว่าภูมิภาคอื่น ๆ ของประเทศ

ประเทศลาว เป็นประเทศที่ไม่มีอาณาเขตติดต่อกับทะเล ดังนั้น ในการคมนาคมขนส่งเพื่อนำเข้าและส่งออกสินค้าของลาว จึงจำเป็นต้องระบบการคมนาคมขนส่งและท่าเรือน้ำลึกของประเทศเพื่อนบ้านเป็นทางออกสู่ทะเล เช่น ท่าเรือที่เมืองท่าไฮฟอง เมืองวิญ เมืองฮวง และที่เมืองท่าดานังของเวียดนาม นอกจากนี้ หากมีการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมขนส่งระหว่างไทยกับลาวแล้ว ลาวยังสามารถใช้ท่าเรือน้ำลึกในชายฝั่งทะเลด้านตะวันออก (ESB) ของไทยได้โดยสะดวกอีกด้วย (แผนที่ที่ 3)

ระบบโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศไทย ได้มีการพัฒนาได้อย่างสมบูรณ์ เป็นระบบทางหลวงที่มีมาตรฐานที่ดี สามารถที่จะใช้ในการติดต่อเชื่อมโยงกับภูมิภาคอื่น ๆ ของประเทศ ได้โดยสะดวก โครงข่ายการคมนาคมขนส่งระบบรถไฟ ที่สามารถเดินทางจากภูมิภาคอื่น ๆ ของประเทศ ไปถึงเมืองหนองคายได้ และสามารถที่จะเชื่อมกับระบบรถไฟของลาวได้ ในอนาคต นอกจากนี้ประเทศไทยยังมีโครงข่ายสายการบินภายในประเทศที่ดี และระบบรถประจำทางโดยสารระหว่างเมือง ที่ทั่วถึงทุกภูมิภาคของประเทศ

ระบบโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่งในประเทศลาว ยังไม่ได้รับการพัฒนาเท่าที่ควร มีการลงทุนขนาดใหญ่ ๆ เพื่อพัฒนาระบบทางหลวงน้อยมากในระยะ 20 ปีที่ผ่านมา ไม่มีระบบทางรถไฟ และมีเพียง 11 เมืองเท่านั้น ที่มีหมายกำหนดการให้บริการทางการบิน การคมนาคมขนส่งทางน้ำอันได้แก่ แพขนานยนต์และเรือข้ามฟากแม่น้ำโขง เป็นสิ่งสำคัญสำหรับการคมนาคมขนส่งติดต่อระหว่างภาคเหนือกับภาคใต้ของลาว การศึกษาการขนส่งแห่งชาติซึ่งกระทำโดย UNDP สำหรับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว กำลังวางแผนสำหรับการก่อสร้างใหญ่ เกี่ยวกับระบบการคมนาคมขนส่งของชาติลาว ในระยะเวลา 15 ปีนับจากนี้

แผนที่ที่ 3 แสดงจุดที่มีการซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้า และการเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง



ที่มา : ประมวลจากรายงานการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการสะพานมิตรภาพ FSU,1991

ประเทศลาวมีทรัพยากรธรรมชาติสำรองอยู่มาก ซึ่งส่วนใหญ่ยังไม่ได้ทำการสำรวจ หรือใช้ประโยชน์ สะพานข้ามแม่น้ำโขง จะช่วยกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาทรัพยากรเหล่านั้นในระยะยาว ในขณะเดียวกัน ก็จะช่วยจัดให้ประเทศลาวอยู่ในตำแหน่งยุทธศาสตร์ ภายในระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ประเทศที่อยู่ทางทิศเหนือและตะวันออกเฉียงเหนือ ในระยะสั้นและระยะปานกลาง ด้วยเหตุที่มีข้อจำกัดทางสภาพภูมิประเทศและสิ่งรองรับต่าง ๆ ของประเทศลาว (โดยเฉพาะภาคเหนือของลาว) น่าจะเป็นสถานีขนส่งปลายทางมากกว่าทางผ่าน ดังนั้นปริมาณการค้า และการขนส่งน่าจะขึ้นอยู่กับความสามารถของประเทศลาว ในการที่จะส่งสินค้าเข้า และส่งสินค้าออก ในลักษณะที่สมดุลย์กัน

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย ถึงแม้ว่าจะมีทรัพยากรธรรมชาติที่มีอยู่จะไม่มากมายนัก แต่ก็มีศักยภาพเพียงพอในการที่จะพัฒนาให้เป็นประตูการค้าที่เปิดออกไปสู่ประเทศในอินโดจีน โดยเชื่อมโยงกับโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และเชื่อมเศรษฐกิจที่แข็งแกร่งของประเทศไทยกับประเทศอินโดจีนต่าง ๆ ที่กำลังแยกตัวออกมา สะพานนี้จะเป็นทั้งสัญลักษณ์และกฎเกณฑ์สำคัญในการเชื่อมโยงการค้าระหว่างกัน

สะพานมิตรภาพ

สะพานมิตรภาพดำเนินการก่อสร้างโดยบริษัท จอห์น ฮอลแลนด์ กรู๊ป (John Holland Group) แห่งประเทศออสเตรเลีย มีความยาวทั้งสิ้น 1,174 เมตร ตัวสะพานถูกออกแบบให้สามารถรับน้ำหนักรถขนาด T44 หรือน้ำหนักของยวดยานเกินมาตรฐานขนาด 300 ตันได้ ช่องลอดต่ำสุดสำหรับการเดินเรือที่ช่วงกลางสะพานกว้าง 60 เมตร สูง 10 เมตร วัดจากค้ำระดับน้ำทะเลเฉลี่ยปานกลางที่ 167 เมตร ความกว้างของสะพานเท่ากับ 12.70 เมตร ซึ่งจะประกอบด้วยเส้นทางเดินรถขนาด 3.50 เมตร จำนวน 2 ช่องทาง พร้อมไหล่ทางข้างละ 0.5 เมตร ทางเท้ากว้าง 1.50 เมตร ทั้งสองข้าง ราวสะพานกว้าง 0.20 เมตร และกำแพงคอนกรีตกันรถทั้งสองข้าง นอกจากนี้สะพานฯ ยังได้รับการออกแบบให้สามารถรองรับเส้นทางการคมนาคมขนส่งระบบรถไฟที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต โดยน้ำหนักที่ใช้ในการออกแบบทางรถไฟนี้คือน้ำหนักมาตรฐานรถไฟไทย SRT-U20 ทำได้โดยการหล่อคอนกรีตเป็นโพรงไว้ที่พื้นของสะพานฯ ให้มีขนาดพอเหมาะ ที่จะติดตั้งรางเหล็กขนาด 100 lb/yard ห่างกันทุกระยะ 1 เมตร

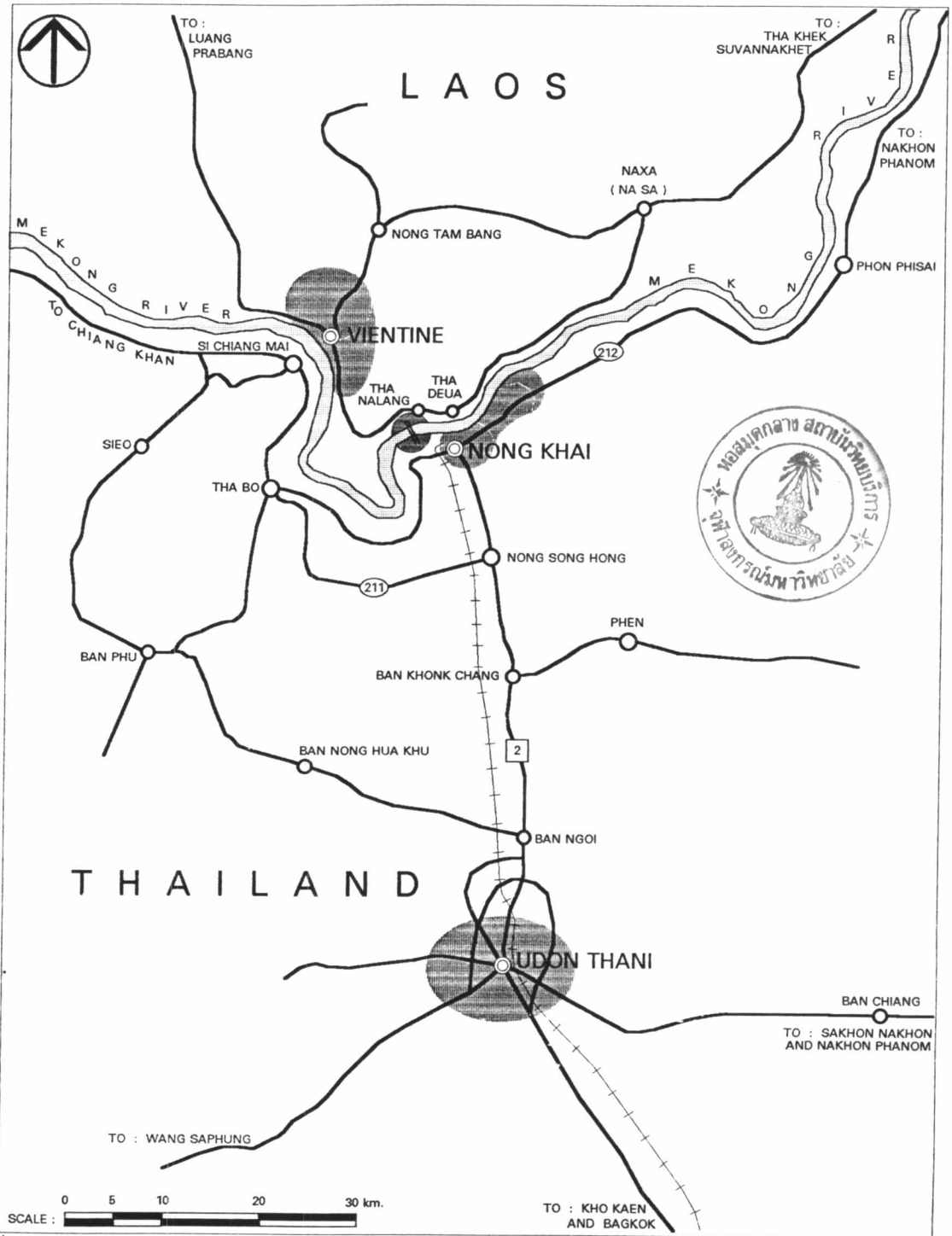
สถานที่ตั้งโครงการสะพานมิตรภาพแห่งนี้ มีเชิงสะพานฝั่งไทยอยู่ที่ บ้านจอมมณี อำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย ส่วนเชิงสะพานฝั่งลาวอยู่บริเวณ ท่านาแล้ง แขวงเวียงจันทน์ ประเทศลาว โดยสาเหตุที่ได้มีการเลือกให้มีการก่อสร้างสะพานบริเวณนี้ เนื่องจากว่า ข้อมูลภาพรวมเกี่ยวกับการซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างประเทศ ไม่ว่าจะ เป็นระหว่างประเทศไทยกับประเทศลาวเอง หรือการส่งสินค้าผ่านแดนเพื่อไปยังประเทศที่สาม ล้วนใช้เส้นทางนี้เป็นหลักมาเป็นเวลาช้านานแล้ว อีกทั้งที่ตั้งดังกล่าวยังเป็นศูนย์กลางการพัฒนาของลาว สะพานมิตรภาพแห่งนี้ จะทำให้ประเทศลาวอยู่ในตำแหน่งยุทธศาสตร์ ซึ่งถือได้ว่าเป็นศูนย์กลางของอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น

โครงการสะพานมิตรภาพแห่งนี้ เมื่อสร้างแล้วเสร็จจะเป็นสะพานแห่งแรกในประวัติศาสตร์ของแม่น้ำโขง สิ่งทีลาวจะได้ก็คือ เส้นทางรถไฟสายแรกจากสถานีรถไฟเวียงจันทน์มายังหนองคาย และสามารถเชื่อมต่อมาถึงสถานีรถไฟหัวลำโพง ผ่านมาเลเซียไปจนกระทั่งถึงประเทศสิงคโปร์ ซึ่งทำให้ประเทศลาวมีเส้นการขนส่งโดยทางรถไฟเพิ่มขึ้นอีกนับพัน ๆ กิโลเมตร โดยอาศัยสถานีหัวลำโพงเป็นศูนย์กลางหลัก (แผนที่ที่ 1)

นอกจากนี้ตามที่ปรากฏในแผนที่ที่ 4 ได้แสดงให้เห็นว่า ที่ตั้งของสะพานมิตรภาพแห่งนี้ ตั้งอยู่ระหว่างเมืองขนาดใหญ่สองเมือง คือ กรุงเทพมหานคร นครหลวงของประเทศลาว ซึ่งตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือของสะพานมิตรภาพ ห่างจากสะพานแห่งนี้ประมาณ 25 กิโลเมตร มีจำนวนประชากรประมาณ 441,000 คน และจังหวัดอุดรธานี ซึ่งเป็นจังหวัดที่ใหญ่ที่สุดของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนของไทย ตั้งอยู่ทางด้านทิศใต้ของสะพานมิตรภาพ ห่างจากสะพานแห่งนี้ประมาณ 60 กิโลเมตร มีจำนวนประชากรประมาณ 1,856,000 คน โดยมีเมืองหนองคายของไทย และท่านาแล้งของลาว ซึ่งเป็นที่ตั้งของสะพานมิตรภาพ ตั้งอยู่ระหว่างกลางเมืองหลักสองแห่งของอนุภูมิภาคย่อยแห่งนี้

การก่อสร้างสะพานแห่งนี้ได้เสร็จสมบูรณ์ประมาณกลางเดือน มีนาคม พ.ศ.2537 และได้มีพิธีเปิดเมื่อวันที่ 8 เมษายน พ.ศ.2537 โดยพิธีการเปิดใช้สะพานมิตรภาพแห่งนี้ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดช แห่งราชอาณาจักรไทย จะทรงเสด็จเป็นองค์ประธานในพิธีการเปิดใช้สะพานอย่างเป็นทางการ ร่วมกับพณฯท่าน หนุฮัก พุนสะหวัน ประธานประเทศลาว และพณฯท่าน จอห์น คิตติ่ง นายกรัฐมนตรีแห่งออสเตรเลีย และได้มีการเปิดให้ข้ามแดนจริงเมื่อวันที่ 25 เมษายน พ.ศ.2537

แผนที่ที่ 4 แสดงที่ตั้งสะพานมิตรภาพ (ไทย-ลาว) ในระดับอนุภูมิภาค อุดรธานี หนองคาย และ
กรุงเวียงจันทน์ ประเทศลาว



ที่มา : ประมวลจากรายงานการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการสะพานมิตรภาพ FSU,1991

การประเมินผลกระทบของสะพานมิตรภาพในระดับภาคและประเทศ

ในการคาดการณ์ผลกระทบอันเป็นผลสืบเนื่องมาจากโครงการสะพานมิตรภาพนั้น ต้องคำนึงถึงความเป็นจริงที่ว่า ทั้งเมืองหนองคายและกรุงเวียงจันทน์เป็นชุมชนเมืองชายแดนที่มีความสำคัญในระดับประเทศ ซึ่งได้มีการติดต่อกันมาเป็นระยะเวลาอันยาวนาน แม้ในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมาการค้าระหว่างเมืองหนองคายและกรุงเวียงจันทน์จะต้องพบกับอุปสรรคที่สำคัญ อันได้แก่ ความแตกต่างกันในเรื่องของระบอบการปกครองและอุดมการณ์ทางการเมือง ซึ่งนโยบายของลาวในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมานับตั้งแต่ปี พ.ศ.2518 นั้นค่อนข้างจะปิดประเทศ จวบจนกระทั่งสถานการณ์ของโลกได้เริ่มเปลี่ยนแปลงไป การแบ่งค่ายของสังคมโลกตามอุดมการณ์ทางการเมือง ได้เริ่มลดบทบาทการเผชิญหน้าทางด้านกำลังทหารระหว่างกันลง ประเทศในกลุ่มสังคมนิยมเกือบทุกประเทศ เริ่มที่จะหันมาปรับปรุงและฟื้นฟูระบบเศรษฐกิจของตน เพื่อให้สามารถก้าวเข้าสู่การแข่งขันในระบบตลาดการค้าเสรีได้อย่างเต็มรูปแบบ โดยลาวเริ่มเปิดประเทศค้าขายกับไทยและประเทศอื่น ๆ อย่างจริงจังในปีพ.ศ.2531

นอกจากนี้ อุปสรรคที่สำคัญอีกประการหนึ่งก็คือ แม่น้ำโขง ซึ่งเป็นเส้นกันเขตแดนตามธรรมชาติ เป็นสิ่งกีดขวาง หรืออุปสรรคสำคัญในการคมนาคมขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ซึ่งทำให้ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมาการค้าระหว่างเมืองหนองคายและกรุงเวียงจันทน์ จำเป็นต้องอาศัยการคมนาคมขนส่งทางน้ำเป็นหลัก ซึ่งไม่ได้รับความสะดวกหรือไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร ได้ส่งผลทำให้กิจกรรมการค้าระหว่างเมืองหนองคายและกรุงเวียงจันทน์ ลดบทบาทลงกว่าที่ควรจะเป็น

ผลกระทบด้านนโยบาย

สะพานมิตรภาพแห่งนี้ นอกจากจะช่วยสนองตอบต่อ นโยบายการเปิดประตูการค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่มอินโดจีน ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 7 ของไทย และ นโยบายจินตนาการใหม่ ของลาวแล้ว ยังจะช่วยส่งผลให้เกิดประโยชน์ในด้านต่าง ๆ ที่ไม่สามารถนับได้ในทางเศรษฐกิจ ยกตัวอย่างเช่น ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทย และ ประเทศลาว รวมทั้งประเทศออสเตรเลีย ให้เป็นไปด้วยดีมากยิ่งขึ้น

ก. การเมืองการทหาร

จากการศึกษารายงานความเป็นไปได้ของโครงการสะพานมิตรภาพ ฉบับแก้ไขครั้งสุดท้าย (FSU) ที่ได้มีการประเมินผลกระทบในด้านต่าง ๆ ได้ยอมรับว่า หากมองในมุมกว้างแล้ว การพัฒนาในพื้นที่บริเวณดังกล่าวจะขึ้นอยู่กับ นโยบายทางด้านการเมือง เศรษฐกิจและการค้า ทั้งของรัฐบาลไทย และรัฐบาลลาวร่วมกันมากกว่า ความจริงดังกล่าวนี้มีความสำคัญมาก เนื่องจากนโยบายการพัฒนาฯ และโครงการความร่วมมือทางเศรษฐกิจต่าง ๆ ระหว่างประเทศไทยกับประเทศลาว หรือระหว่างประเทศไทยกับประเทศต่าง ๆ ในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศนี้ จะไม่สามารถบรรลุผลสำเร็จตามวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายที่ได้ตั้งไว้เลย หากปราศจากความร่วมมือทางด้านการเมืองและการทหาร ประกอบกันไปด้วย หากเราสังเกตลักษณะร่วม ของกลุ่มความร่วมมือทางเศรษฐกิจที่ประสบผลสำเร็จตามภูมิภาคต่าง ๆ ของโลกแล้ว จะเห็นได้ว่า ส่วนใหญ่แล้วประเทศที่เข้าร่วมกลุ่มความร่วมมือทางเศรษฐกิจนั้น ๆ มักจะมีอุดมการณ์ทางการเมืองร่วมทิศทางเดียวกันด้วยเสมอ

กลุ่มประเทศ อาเซียน ที่ไทยได้ร่วมอยู่ในขณะนี้ ดูจะเป็นตัวอย่างที่ดี สำหรับกลุ่มความร่วมมือทางเศรษฐกิจที่ประสบความสำเร็จในประเทศกำลังพัฒนา แต่ทั้งนี้เราไม่สามารถปฏิเสธได้ว่า เบื้องหลังแห่งความสำเร็จของอาเซียน เกิดจากแรงผลักดันในการรวมกลุ่มกัน เพื่อปกป้องผลประโยชน์และภัยคุกคามทางด้านการเมืองและการทหาร ซีโต้ (SEATO) ในยุคที่ภูมิภาคแห่งนี้ อยู่ในระหว่างการเผชิญหน้ากันตามความขัดแย้งของอุดมการณ์ทางการเมืองเป็นส่วนมาก

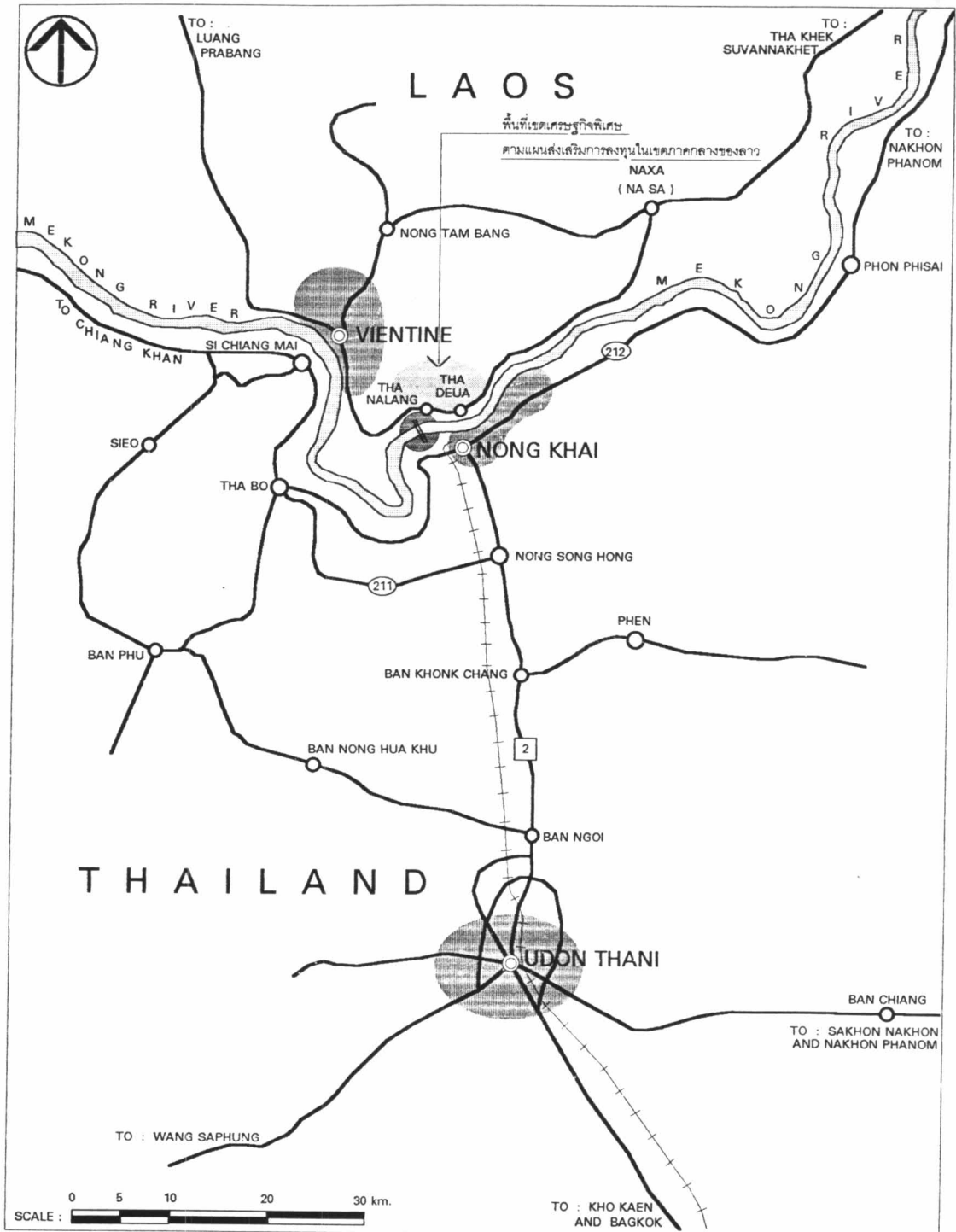
เป็นที่น่ายินดีอย่างยิ่ง ที่การประชุมรัฐมนตรีต่างประเทศกลุ่มอาเซียน ครั้งที่ 1 ซึ่งได้จัดขึ้น ณ กรุงเทพมหานคร เมื่อเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2537 มีรัฐมนตรีว่าการต่างประเทศ จากประเทศต่าง ๆ ในกลุ่มอาเซียน และประเทศคู่เจรจา โดยมีรัฐมนตรีต่างประเทศจากประเทศเวียดนาม ลาว และกัมพูชา เข้าร่วมประชุมด้วย ในฐานะผู้สังเกตการณ์ ที่ประชุมได้มีข้อสรุปและมีมติร่วมกัน ในการพิจารณาปรับประเทศเวียดนามและลาว เข้าร่วมกลุ่มอาเซียนในอนาคตอันใกล้นี้ ซึ่งหากประเทศเวียดนามและประเทศลาว สามารถเข้าร่วมกลุ่มประเทศอาเซียนได้เมื่อใด โครงการความร่วมมือด้านเศรษฐกิจต่าง ๆ ในภูมิภาคแถบนี้ ก็จะมีแนวโน้มของความเป็นไปได้ ที่แต่ละประเทศจะประสบความสำเร็จร่วมกัน บรรลุผลตามวัตถุประสงค์และเป้าหมาย ที่แต่ละประเทศได้กำหนดไว้

ข. แผนพัฒนาเศรษฐกิจฯ

เป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปว่า สะพานมิตรภาพแห่งนี้ นอกจากจะสนองตอบต่อนโยบายฯ และความต้องการทางด้านเศรษฐกิจทั้งของไทยและลาวแล้ว ยังจะเป็นแรงผลักดันช่วยให้เกิดการกำหนดกลยุทธ์ และแนวนโยบายความร่วมมือใหม่ ๆ ในการพัฒนาเศรษฐกิจร่วมกันของทั้งสองประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับประเทศลาว ดังจะเห็นได้จาก แผนส่งเสริมการลงทุนของลาว พ.ศ.2536-2543 (1993-2000) หรือที่เรียกว่า ลาว 2000 ซึ่งอยู่ในช่วงระหว่างแผนพัฒนาเศรษฐกิจฯ ฉบับที่ 3 และฉบับที่ 4 ของลาว มีความต้องการที่จะเปิดพื้นที่เมืองใหม่ขึ้น เพื่อใช้เป็นศูนย์ราชการและพัฒนาให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษแห่งแรก ตามแผนส่งเสริมการลงทุนในเขตภาคกลางของลาว โดยการลงทุนครั้งนี้เป็นการร่วมทุนระหว่างรัฐบาลลาวกับนักลงทุนภาคเอกชนของไทย ซึ่งเป็นไปในลักษณะของการลงทุนระยะยาว คาดว่าจะใช้ระยะเวลาประมาณ 10 ปี ในการพัฒนาพื้นที่เป้าหมายจำนวน 6,000 ไร่ มีพื้นที่เป้าหมายอยู่ตรงข้ามกับชุมชนเมืองหนองคายในปัจจุบัน บริเวณที่อยู่ใกล้กับสะพานมิตรภาพแห่งนี้ แผนดำเนินงานที่ตั้งไว้คือ จะเริ่มจัดสร้างส่วนของร้านค้าปลอดภาษี หรือดีพาร์ตเมนต์ เป็นอันดับแรก เขตที่พักอาศัยและโรงแรม เป็นอันดับต่อไป นอกจากนี้ยังจะทำการพัฒนาพื้นที่อีก ประมาณ 1,500-2,000 ไร่ เพื่อเป็นเขตนิคมอุตสาหกรรม การลงนามในสัญญาดังกล่าวนี้ ได้กระทำเมื่อวันที่ 5 เมษายน พ.ศ.2537 และสามารถมีรายได้จากโครงการตั้งแต่ปี พ.ศ.2538 เป็นต้นไป (แผนที่ที่ 5)

รายงานขององค์การพัฒนาระหว่างประเทศของสหรัฐอเมริกา (USAID) ได้ประเมินความเป็นไปได้ของโครงการพัฒนาเมืองบริเวณสะพานมิตรภาพ โดยได้สรุปผลกระทบของสะพานฯ แห่งนี้ ที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงด้านนโยบายของแต่ละประเทศว่า สำหรับประเทศลาว สะพานแห่งนี้จะเป็นแรงผลักดันช่วยในการกำหนดกลยุทธ์ และนโยบายใหม่ ๆ ในการพัฒนาประเทศ รวมทั้งการดำเนินการเกี่ยวกับระบบโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานและเศรษฐกิจขั้นต้นของกรุงเวียงจันทน์บริเวณท่านาแล้ง แต่สำหรับประเทศไทยนั้น กระบวนการวางแผนแบบรวมอำนาจ ที่เกี่ยวข้องกับแผนพัฒนาเมืองและภูมิภาค ที่มีอยู่เดิมของรัฐบาลไทย ตลอดจนการไม่มีเป้าหมายทางพาณิชย์ให้กับท้องถิ่นเมืองหนองคายโดยเฉพาะ จะทำให้ประชาชนของเมืองหนองคายตกอยู่ในฐานะ ผู้เฝ้าดู และสงสัยว่าจะมีอะไรเกิดขึ้นกับเมืองหนองคายของพวกเขา และพวกเขาควรจะตอบได้อย่างไร

แผนที่ที่ 5 แสดงที่ตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ ตามแผนส่งเสริมการลงทุนในเขตภาคกลางของลาว



ที่มา : ประมวลจากรายงานการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการสะพานมิตรภาพ FSU,1991

กายภาพและสิ่งแวดล้อม

จากความสำเร็จเปรียบในด้านที่ตั้งของประเทศลาว ที่อยู่ใจกลางของภูมิภาค ซึ่งอุดมสมบูรณ์ไปด้วยทรัพยากรมูลค่ามหาศาลที่ยังไม่ได้รับการพัฒนา และข้อจำกัดทางด้านภูมิศาสตร์ของประเทศลาวที่ไม่มีอาณาเขตพรมแดนส่วนที่ติดต่อกับทะเล ดังนั้น ในการคมนาคมขนส่งเพื่อการนำเข้าและส่งออกสินค้าต่าง ๆ ของลาว จึงจำเป็นต้องอาศัยท่าเรือน้ำลึกของประเทศเพื่อนบ้านเป็นทางผ่านเพื่อออกสู่ทะเล กับความเป็นจริงที่ว่า แม่น้ำโขงแห่งนี้ เป็นทั้งเส้นกันเขตแดนตามธรรมชาติ และอุปสรรคในการคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศไทยกับประเทศลาว

สะพานมิตรภาพแห่งนี้ จะช่วยลดข้อจำกัดหรืออุปสรรคดังกล่าวลง โดยจะช่วยทำให้การคมนาคมขนส่งติดต่อระหว่างเมืองหนองคายและกรุงเทพฯ เป็นไปด้วยความสะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ สะพานมิตรภาพ ยังจะเป็นตัวเชื่อมโยงระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่งของลาว ให้เข้ากับระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่งของไทย ซึ่งจะทาลาวให้สามารถใช้ท่าเรือน้ำลึกทั้งที่แหลมฉบัง และท่าเรือสัตหีบของไทย ซึ่งอยู่ในโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลด้านตะวันออกของไทย (ESB) ในการส่งออกและนำเข้าสินค้าต่าง ๆ ของลาว โดยผ่านโครงข่ายการคมนาคมขนส่งระบบรถไฟของไทย ได้ด้วยความสะดวก รวดเร็วและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น สามารถที่จะตอบสนองต่อกิจกรรมการค้าขายระหว่างประเทศไทยกับประเทศลาว ซึ่งนับวันจะทวีความสำคัญมากยิ่งขึ้น

สำหรับเมืองหนองคาย และภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย ถึงแม้จะมีทรัพยากรธรรมชาติไม่มากนัก แต่ก็มีศักยภาพมากเพียงพอที่จะเป็นประตูการค้า ที่เปิดออกไปสู่ตลาดและทรัพยากรมูลค่ามหาศาล ในกลุ่มประเทศอินโดจีนต่าง ๆ สะพานมิตรภาพแห่งนี้ จะช่วยกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาทรัพยากรเหล่านั้น ในระยะปานกลางและระยะยาว ในขณะที่เดียวกันก็จะช่วยส่งเสริมให้บริเวณกรุงเทพฯ และเมืองหนองคาย อยู่ในตำแหน่งที่ยุทธศาสตร์ที่สำคัญ ในระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่งในระดับอนุภาคุ่มแม่น้ำโขง ทำให้ประเทศลาวมีศักยภาพในการที่จะเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งสินค้าทางบก มีบทบาทและหน้าที่ในการกระจายสินค้าหรือผลผลิตจากประเทศเพื่อนบ้านไปสู่ตลาดในประเทศที่สาม ซึ่งอยู่ในภูมิภาคเดียวกันได้เป็นอย่างดี แต่ทั้งนี้ลาวยังมีข้อจำกัดสำคัญ อันได้แก่ ระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่งในประเทศ ที่ยังไม่ได้รับการพัฒนาให้สามารถรองรับบทบาทดังกล่าวได้

เศรษฐกิจ

จากรายงานการศึกษาความเป็นไปได้ ของโครงการสะพานมิตรภาพแห่งนี้ ทั้งจากรายงาน FSU และของ USAID ได้สรุปยืนยันตรงกัน ถึงศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่บริเวณสะพานฯ พอที่จะสรุปได้ว่า ผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจการค้าในบริเวณพื้นที่ดังกล่าวนี้ สามารถเพิ่มพูนได้โดยไม่จำเป็นต้องมีการก่อสร้างสะพาน หากปัจจัยทางด้านนโยบายการเมือง การปกครอง ตลอดจนปัจจัยอื่น ๆ ที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศลดลง อย่างไรก็ตาม รายงาน FSU ได้ตั้งสมมุติฐานว่า สะพานมิตรภาพ จะเป็นตัวเร่งให้อุปสรรคต่าง ๆ และการกีดกันทางการค้าระหว่างประเทศลดลงได้เร็วขึ้น

จากการศึกษาสภาพทั่วไปของปัจจัยทางเศรษฐกิจทั้งของไทยและลาว พอที่จะสรุปได้ว่า ประเทศลาวมีทรัพยากรซึ่งเป็นวัตถุดิบอยู่จำนวนมาก แรงงานราคาถูก ซึ่งค่าแรงขั้นต่ำของลาวต่ำกว่าไทยมากถึง 4 เท่า (ค่าแรงขั้นต่ำของลาวอยู่ที่ 30 บาทต่อวัน ในขณะที่ค่าแรงขั้นต่ำของไทยอยู่ที่ 120 บาทต่อวัน) นอกจากนี้ ประเทศลาวยังมีต้นทุนสาธารณูปโภคและพลังงานที่ราคาถูกกว่าไทย ตลอดจนการที่ลาวได้สิทธิพิเศษทางการค้า (GSP) และมาตรา 301 ของสหรัฐอเมริกา ทำให้ลาวมีศักยภาพในการลงทุน มากกว่าภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย

ทรัพยากรต่าง ๆ ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย ได้ร่อยหรอลงไปมาก ปัจจุบันได้มีการนำเข้าพลังงานไฟฟ้าจากประเทศลาว และในอนาคตอันใกล้ ก็มีแนวโน้มที่จะต้องนำเข้าทรัพยากรต่าง ๆ จากประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่มอินโดจีน เพื่อใช้เป็นปัจจัยในการผลิตและพัฒนาเศรษฐกิจของภูมิภาคต่อไป แม้กระนั้นก็ตาม ภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทยก็ยังมีศักยภาพในเพียงพอที่จะพัฒนาให้เป็นประตูการค้าของไทย เพื่อเชื่อมโยงระหว่างโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลด้านตะวันออก (ESB) และระบบเศรษฐกิจที่แข็งแกร่งของไทย ให้สามารถเชื่อมโยงเข้ากับแหล่งทรัพยากรและตลาดการค้ากับประเทศต่าง ๆ ในกลุ่มอินโดจีนได้โดยสะดวก นอกจากนี้ สถิติทางด้านการค้าและการลงทุน ตลอดจนกิจกรรมการข้ามพรมแดนไทย-ลาว ที่ได้เพิ่มสูงขึ้นในช่วงระยะเวลา 2-3 ปีที่ผ่านมา เป็นเครื่องยืนยันได้ว่า บริเวณเมืองหนองคายและกรุงเวียงจันทน์ มีแนวโน้มของขยายตัวเติบโตทางเศรษฐกิจเพิ่มสูงขึ้น ก่อนการเปิดใช้สะพานมิตรภาพแห่งนี้

ด้วยเหตุนี้ การคาดการณ์ถึงผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจของสะพานมิตรภาพในครั้งนี้ จึงจะ
ได้ครอบคลุมถึงปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจในบริเวณพื้นที่แห่งนี้ประกอบไปด้วย
ด้วย อันได้แก่ ความคิดเห็นและการตอบสนองของภาครัฐบาล นักธุรกิจและนักลงทุนภาคเอกชน ทั้ง
ของไทยและลาว ตลอดจนประชาชนในท้องถิ่นโดยเฉพาะอย่างยิ่งชาวเมืองหนองคายเอง ซึ่งได้ให้ข้อคิด
เห็นและทัศนคติที่แตกต่างกันเกี่ยวกับผลกระทบของสะพานมิตรภาพ พอที่จะสรุปได้ดังต่อไปนี้

ตามความเข้าใจของบุคคลทั้งหลายที่ว่า การเติบโตที่กำหนดไว้ในโครงการสะพานแห่งนี้จะ
เกิดขึ้นในพื้นที่ทางฝั่งลาว ในขณะที่เมืองหนองคายเป็นผู้ตอบสนองต่อการพัฒนา มากกว่าที่จะเป็นผู้
ก่อให้เกิดการพัฒนา นอกจากนี้ ในรายงาน FSU ได้สรุปเกี่ยวกับผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจภูมิภาคไว้
ว่า สะพานข้ามแม่น้ำโขงที่จังหวัดหนองคายจะเชื่อมประเทศไทยกับประเทศลาวให้ถึงกัน และจะมีผล
กระทบต่อเศรษฐกิจและการขนส่งในระยะต่าง ๆ

เนื่องจากข้อจำกัดด้านภูมิศาสตร์ และระบบการคมนาคมขนส่งภายในประเทศของลาว
จะทำให้ในระยะสั้น กรุงเวียงจันทน์จะเป็นสถานีปลายทางมากกว่าที่จะเป็นทางผ่าน ดังนั้น ปริมาณ
และมูลค่าทางการค้า ตลอดจนปริมาณการขนส่ง จะขึ้นอยู่กับความสามารถของลาวที่จะนำเข้าและส่ง
ออกสินค้าในปริมาณที่สมดุลกัน และจะไม่ขึ้นอยู่กับเศรษฐกิจของไทยและเวียดนาม ส่วนในระยะปาน
กลางและระยะยาว หลังจากที่ลาวพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งภายในประเทศแล้ว สะพานแห่งนี้
จะมีผลกระทบต่อเศรษฐกิจและการขนส่งในระดับประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง กับประเทศเวียดนาม
และจังหวัดต่าง ๆ ทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ของจีน ลาวจะกลายเป็นประเทศที่อยู่ในตำแหน่งที่ดี ใน
ภูมิภาคที่มีประชากรพอเหมาะและมีศักยภาพในการพัฒนาเศรษฐกิจสูง

โครงการพัฒนาระบบโครงข่ายการคมนาคมของไทย อันได้แก่ การก่อสร้างถนนขนาดสี่ช่อง
ทาง เพื่อเชื่อมโยงระหว่างกรุงเทพมหานคร กับเมืองหนองคาย จะมีส่วนช่วยกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาใน
บริเวณเมืองหนองคายมากขึ้น นอกจากนี้ โครงการใหม่ ๆ ของภาคเอกชน หลายโครงการที่เกิดขึ้น
แล้วในเมืองหนองคาย อันได้แก่ การขยายหรือการก่อสร้างโรงสีเพิ่มขึ้น โรงงานแปรรูปอาหารและไม้
โรงพยาบาลขนาด 100 เตียง โรงแรมชั้นหนึ่งระดับนานาชาติ 2 แห่ง เป็นต้น การพัฒนาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น
นี้เป็นเครื่องชี้ให้เห็นถึงข้อโต้แย้งที่ว่า เมืองหนองคายจะเป็นเพียงผู้ดูมากกว่าผู้ก่อให้เกิดการพัฒนา

จากรายงานการศึกษาความเป็นไปได้ของ USAID ได้กล่าวถึงการพัฒนาเมืองในบริเวณ สะพานมิตรภาพแห่งนี้ว่า ในทางตรงกันข้าม ความเจริญดังกล่าวปรากฏอยู่น้อยมากบริเวณจุดข้ามของ ทางฝั่งลาว ณ ท่านาแล้ง เมื่อเปรียบเทียบกับเมืองหนองคาย ซึ่งเป็นเมืองหนึ่งที่อยู่ห่างไกลความเจริญ ทั้งทางด้านนโยบายและทรัพยากรของประเทศ

ถึงแม้ว่าลาวจะประสบผลสำเร็จในการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจเมื่อเร็ว ๆ นี้ แต่ก็ยังคงมี ปัญหาเกี่ยวกับระบบโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐาน แรงงานที่ด้อยทักษะและคุณภาพ เนื่องจากได้รับการ ฝึกอบรมมาน้อย การขาดแคลนบุคคลากรระดับผู้บริหารที่มีทักษะสูง การขาดแคลนเงินทุนและเงินตรา ต่างประเทศ ปัจจัยต่าง ๆ เหล่านี้ ผลักดันให้เกิดนโยบายการพัฒนาใหม่ ๆ และกลยุทธ์ในการพัฒนา ด้านต่าง ๆ ของประเทศลาว โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การผลิตกระแสไฟฟ้าพลังน้ำ การถลุงและผลิตแร่ การ ผลิตไม้ ธุรกิจเกษตร และการขนส่ง ซึ่งลาวมีโอกาที่จะเติบโตได้อีกมาก โดยการพัฒนาทางด้านต่าง ๆ ดังกล่าว จะเกิดขึ้นภายในกรุงเวียงจันทน์เป็นอันดับแรก

ผลกระทบของสะพานมิตรภาพที่มีต่อกิจกรรมการค้า-การบริการของเมืองหนองคาย

ตามรายงานการศึกษาความเป็นไปได้ ทั้ง FSU และของ USAID ได้แสดงความห่วงใยเกี่ยว กับกิจการเรือโดยสารข้ามฟากท่าเสด็จ และกิจการแพขนานยนต์ ที่จะได้รับผลกระทบโดยตรง ภายหลังจากที่สะพานมิตรภาพแห่งนี้เปิดใช้ โดยรายงาน ของ USAID ได้กล่าวสนับสนุนรายงานของ FSU ซึ่งได้ ให้ข้อเสนอแนะว่า จะเป็นการดีกว่าถ้ากิจการเรือโดยสารข้ามฟากท่าเสด็จ และกิจการแพขนานยนต์ จะ ยังสามารถดำเนินต่อไปได้ในระยะสั้น ทั้งนี้เนื่องจาก สะพานมิตรภาพ จะทำให้กิจกรรมเหล่านี้หยุดลง เรือโดยสารข้ามฟาก แพขนานยนต์สองลำ พร้อมกับลูกเรือทั้งหมดจะถูกกระทบ แต่เนื่องจากกิจการ แพขนานยนต์แห่งนี้ เป็นกิจการของรัฐบาล ลูกเรือจึงไม่มีปัญหาในเรื่องของการเปลี่ยนงานทำใหม่

ในรายงานของ USAID ยังได้แสดงข้อสรุปถึง ผลกระทบของสะพานมิตรภาพที่มีต่อกิจการ เรือข้ามฟากและตลาดขายสินค้าอินโดจีน ย่านท่าเสด็จ ซึ่งถือได้ว่าเป็นย่านพาณิชย์กรรมหลักที่สำคัญ แห่งหนึ่งของเมืองหนองคาย ในรายงานได้กล่าวถึง ความความคิดวิตกกังวลของผู้ประกอบกิจการร้านค้า ในตลาดท่าเสด็จ เกี่ยวกับการหลังไหลของธุรกิจไปยังพื้นที่บริเวณสะพาน ซึ่งจะทำให้การประกอบ

กิจกรรมการค้าของพวกเขาซบเซาลง โดยพวกเขาไม่สามารถแบกรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินกิจการร้านค้า หรือหาสถานที่พักที่มีขนาดและคุณภาพใกล้เคียงกับที่มีอยู่เดิมได้ ในทำเลแห่งใหม่ที่ลูกค้าของพวกเขาย้ายไปตั้งถิ่นฐานอยู่ ซึ่งจะแตกต่างจากพ่อค้าเร่ ที่สามารถตั้งร้านค้าแห่งใหม่ ในบริเวณพื้นที่รอบสะพานแห่งนี้ได้

ข้อขัดแย้งต่อข้อสรุปดังกล่าว ได้เกิดขึ้นภายหลังจากที่ได้ออกสำรวจเมืองหนองคายครั้งสุดท้ายเมื่อเดือน มิถุนายน 2537 (ประมาณ 3 เดือนภายหลังจากที่ได้มีการเปิดใช้สะพานแห่งนี้) ซึ่งจากการที่ได้พบปะพูดคุยกับเจ้าของกิจการร้านค้าหลายรายในย่านแห่งนี้ พบว่า พวกเขาไม่มีความวิตกกังวลเกี่ยวกับผลกระทบกระทบของสะพาน ที่อาจทำให้ย่านแห่งนี้ซบเซาลงแต่อย่างใด ทั้งนี้เนื่องจาก ภายหลังจากที่ได้มีการเปิดใช้สะพานอย่างจริงจัง และนักท่องเที่ยวได้เริ่มเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง จากทางเรือเป็นใช้สะพานบ้างแล้ว แต่นักท่องเที่ยวเหล่านั้นก็ยังคงแวะมาท่องเที่ยวในตลาดท่าเสด็จแห่งนี้ด้วยเช่นกัน มีผลทำให้กิจกรรมการค้าในย่านตลาดท่าเสด็จแห่งนี้คึกคักมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในช่วงเวลาที่มีพิธีการเปิดใช้สะพาน และช่วงเทศกาลประเพณีต่าง ๆ ของท้องถิ่นเมืองหนองคาย ข้อโต้แย้งนี้ดูเป็นจริงมากขึ้น หลังจากที่ได้ทำการสำรวจแล้วพบว่า ได้มีการขยายตัวของย่านออกไปอีกทางทิศตะวันออกของตัวตลาดเดิม จำนวนร้านค้าในย่านแห่งนี้ได้เพิ่มจำนวนมากขึ้น ภายหลังจากที่ได้มีการเปิดใช้สะพาน และเมื่อได้รับคำยืนยันจากเจ้าของกิจการรายเก่าในย่านแห่งนี้ ว่าพวกเขามีความมั่นใจในความมั่นคง รวมทั้งการดำรงอยู่ของย่านการค้าแห่งนี้

จากคำบอกเล่าของเจ้าของกิจการร้านค้าแห่งหนึ่ง พ่อที่จะสรุปได้ว่า เจ้าของกิจการร้านค้าในย่านตลาดท่าเสด็จแห่งนี้ หลายรายมีข้อคิดเห็นที่ค่อนข้างตรงกันเกี่ยวกับ ความพร้อมของย่านที่จะรองรับผลกระทบจากสะพานฯ ในทุก ๆ ด้านที่อาจเกิดขึ้น ยกตัวอย่างเช่น การลงทุนเปิดตลาดสินค้าอินโดจีนแห่งใหม่ ที่บริเวณใต้สะพานและด้านควบคุมชายแดนที่เกิดขึ้น ย่านท่าเสด็จแห่งนี้ สามารถแข่งขันกับตลาดแห่งใหม่ที่เกิดขึ้นทั้งสองแห่งนี้ได้ ด้วยต้นทุนค่าเช่าที่ถูกกว่า เนื่องจากร้านค้าในตลาดท่าเสด็จแห่งนี้ ส่วนใหญ่เป็นเจ้าของที่ดินเอง การประกอบกิจการใด ๆ ไม่ต้องเสียค่าเช่าเหมือนกับพื้นที่แห่งใหม่ ทำให้ต้นทุนการค้าถูกกว่ามาก นอกจากนี้ เจ้าของกิจการหลายรายแสดงความพร้อม ที่จะเปิดตนเองเป็นตลาดไนท์พลาซ่าได้ตลอดเวลา เช่นที่ได้เคยเปิดมาแล้วในช่วงที่ได้มีพิธีการเปิดสะพานมิตรภาพ

นอกจากนี้ ในรายงานของ USAID ยังได้อ้างถึงคำกล่าวของนักธุรกิจบางราย ซึ่งได้ให้ข้อคิดเห็นว่า แม้จะได้มีการปรับปรุงระเบียบการนำเข้าและส่งออกให้สะดวกมากยิ่งขึ้นแล้วก็ตาม เมืองหนองคายก็ยังคงเป็นศูนย์กลางการซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้าของลาวที่สำคัญ อีกทั้งได้คาดการณ์ไว้ว่า ผู้ประกอบกิจกรรมการค้าของลาวในไทย อาจเลือกซื้อสินค้าจากผู้ค้าส่งในเมืองหนองคาย ซึ่งมีความคุ้นเคยกับกฎระเบียบต่าง ๆ เป็นอย่างดี

สังคม

จากรายงาน FSU ที่ได้มีการประเมินถึงสภาพและผลกระทบทางสังคมที่จะตามมา จากการก่อสร้างสะพานมิตรภาพ ถนนที่เกี่ยวข้อง และการเชื่อมโยงของทางรถไฟ ซึ่งพอที่จะสรุปผลกระทบดังกล่าวได้ว่า เจ้าของบ้าน ผู้ถือกรรมสิทธิ์ในที่ดิน ผู้ใช้และคนทำงานบนแพขนานยนต์ อาคารพาณิชย์ แผงลอย และคนขับรถรับจ้าง จะเป็นผู้ได้รับผลกระทบโดยตรงจากการก่อสร้างสะพานแห่งนี้ โดยก่อนที่การก่อสร้างจะแล้วเสร็จ ภาพในทางลบของโครงการฯ จะค่อย ๆ ปรากฏขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางฝั่งไทย รายงาน FSU ได้แนะนำให้ดำเนินการความพยายามเพื่อที่จะบอกกล่าวและประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับโครงการ และให้บุคคลต่าง ๆ ที่ได้รับผลกระทบโดยตรงนี้ เข้ามามีส่วนร่วมในการวางแผนต่าง ๆ ให้มากที่สุดด้วย

นอกจากนี้ สะพานมิตรภาพยังจะส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมทางการเรียน ของโรงเรียนบ้านจอมมณี ทั้งในระหว่างการก่อสร้างและภายหลังจากที่ได้มีการเปิดใช้สะพานแล้ว ควรให้มีการตรวจสอบและค้นหามาตรการเพื่อที่จะลดผลกระทบต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งรวมไปถึงการย้ายที่ตั้งโรงเรียนใหม่ด้วย

ผลกระทบทางอ้อมจากการเปิดใช้สะพาน ซึ่งคาดว่า จะทำให้เมืองหนองคายมีจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น นั้นหมายถึง การเพิ่มขึ้นของปริมาณขยะ ปริมาณน้ำใช้ น้ำเสีย และการใช้บริการสาธารณะต่าง ๆ ของเมือง ดังนั้น ระบบโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานของเมือง ควรที่จะได้รับการปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพ เพื่อให้สามารถรองรับกับการขยายตัวของเมืองที่จะเพิ่มมากขึ้นดังกล่าวในอนาคตได้อย่างเพียงพอ

สะพานมิตรภาพ จะเป็นตัวกำหนดให้ส่วนราชการที่เกี่ยวข้องกับการติดต่อระหว่างประเทศ ย้ายสถานที่ปฏิบัติการจากที่กระจายตัวอยู่ทั่วไป มารวมอยู่บริเวณใกล้กับด่านควบคุมชายแดน บริเวณ ศูนย์ราชการแห่งใหม่ของจังหวัดหนองคาย บริเวณริมถนนสายแยกทางหลวงแผ่นดินสาย 2 ทางเชื่อม สะพานมิตรภาพแห่งนี้

วิถีทางการดำรงชีวิตของประชาชนชาวเมืองหนองคาย อาจมีการเปลี่ยนแปลงไปบางส่วน กล่าวคือ อาจมีการขยายระยะเวลาการประกอบอาชีพที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว ให้อนอนดึกมากยิ่งขึ้น ซึ่งโดยปกติแล้วกิจกรรมร้านค้าและบริการต่าง ๆ ของเมืองหนองคายส่วนใหญ่ จะยุติและปิดร้านลง ก่อนเวลาประมาณ 21:00 นาฬิกา

ประชากร

ผลกระทบด้านประชากรเท่าที่ประเมินได้ในขณะนี้ สะพานมิตรภาพจะไม่ส่งผลกระทบโดยตรงต่ออัตราการเพิ่มขึ้นของประชากรท้องถิ่นเมืองหนองคาย ซึ่งเป็นผู้ที่อาศัยอยู่อย่างถาวรมากนัก นั้นหมายรวมถึง อัตราการย้ายถิ่นฐานของประชากรเข้าและออกของเมืองหนองคายด้วย แต่เป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปว่า สะพานมิตรภาพจะส่งผลกระทบโดยตรงกับจำนวนนักท่องเที่ยวที่จะเข้ามาใช้บริการของเมืองหนองคาย ซึ่งจะเพิ่มขึ้นอย่างแน่นอน และมีแนวโน้มมากก่อนการเปิดใช้สะพานอีกด้วย

นอกจากนี้ จากคำบอกเล่าของชาวเมืองหนองคายท่านหนึ่ง ได้กล่าวว่า ภายหลังจากที่ได้เปิดใช้สะพานแห่งนี้แล้ว ค่าครองชีพภายในเมืองหนองคายเพิ่มสูงขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งค่าใช้จ่ายค่าอาหารซึ่งเพิ่มสูงขึ้นอย่างเห็นได้ชัด

ระบบการคมนาคมขนส่งของเมือง

ผลกระทบโดยตรงของสะพานมิตรภาพ ที่เห็นได้อย่างชัดเจนมากที่สุดได้แก่ การเพิ่มขึ้นของปริมาณการจราจร การคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งการคาดการณ์ปริมาณการจราจรของ FSU ได้ทำเฉพาะในส่วนของการคมนาคมขนส่งที่ผ่านสะพานแห่งนี้เท่านั้น

ในส่วนของตัวเอง อาจได้รับผลกระทบจากจำนวนยานพาหนะและปริมาณการจราจรที่จะเพิ่มขึ้นบ้าง จากข้อจำกัดด้านขนาดของโครงข่ายระบบถนนภายในตัวเมือง ซึ่งมีขนาดเล็กและไม่สามารถขยายออกไปได้อีก ผู้บริหารเมืองอาจต้องระดมความคิด เพื่อสรรหามาตรการต่าง ๆ มาใช้ ในการแก้ไขปัญหาการจราจรที่จะเกิดขึ้นในระยะอันใกล้นี้ เพื่อให้สามารถตอบสนองความต้องการเดินทาง และพื้นที่จอดรถ ภายในเขตเมืองหนองคายเดิมในอนาคต

โครงการความร่วมมือระหว่างภาคเอกชนไทยกับรัฐบาลลาว

โครงการพัฒนาพื้นที่ตรงข้ามกับเมืองหนองคาย บริเวณสะพานมิตรภาพ เพื่อให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษแห่งแรกในเขตภาคกลางของลาว จึงเปรียบเสมือน การพัฒนาสันติภาพขึ้นในดินแดนแถบนี้ และเนื่องจากเป็นโครงการร่วมทุนระหว่างภาคเอกชนของไทยกับรัฐบาลลาว โครงการดังกล่าวนี้ จึงมีความละเอียดอ่อนเชิงพาณิชย์อยู่มาก อย่างไรก็ตาม โครงการนี้จะเป็นจุดเริ่มต้นของการพัฒนาในด้านต่าง ๆ ของลาวต่อไปในอนาคต ซึ่งพื้นที่ตรงข้ามกับเมืองหนองคาย ที่เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษของลาวแห่งนี้ จะกลายเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาสูงมากที่สุดอีกแห่งหนึ่งในอนาคต นอกเหนือจาก กรุงเวียงจันทน์ นครหลวงของประเทศลาว เมืองหนองคาย และเมืองอุดรธานี ซึ่งเป็นเมืองหลักในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย

ศักยภาพในการพัฒนาของแต่ละพื้นที่ในอนาคตย่อย

จากการศึกษาถึงผลกระทบของสะพานมิตรภาพในด้านต่าง ๆ แล้ว จะพบว่า มีพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาอยู่ 3 บริเวณหลักด้วยกันคือ

1. เมืองหนองคายเดิมและบริเวณสะพานมิตรภาพฝั่งไทย
2. เมืองอุดรธานีและนิคมอุตสาหกรรมจังหวัดอุดรธานี
3. กรุงเวียงจันทน์และเขตส่งเสริมการลงทุนบริเวณสะพานมิตรภาพฝั่งลาว

พื้นที่แต่ละแห่ง มีข้อจำกัดและศักยภาพในการพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจที่แตกต่างกัน ในแต่ละพื้นที่ ซึ่งพอที่จะสรุปได้ดังนี้

การลงทุนภาคพาณิชย์กรรม

สะพานมิตรภาพแห่งนี้ มีผลกระทบโดยตรงอย่างมากต่อการค้าและการบริการ ทั้งกับเมืองหนองคายและกรุงเทพฯ เนื่องจากสะพานฯ จะช่วยอำนวยความสะดวกในการคมนาคมขนส่ง ทำให้การติดต่อซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างเมืองหนองคายและกรุงเทพฯ เป็นไปด้วยความสะดวก รวดเร็ว ประหยัด และมีประสิทธิภาพมากขึ้น สามารถสนองต่อความต้องการซื้อ และความต้องการขายสินค้าระหว่างเมืองทั้งสอง ซึ่งนับวันแต่จะทวีความสำคัญมากยิ่งขึ้น

ศักยภาพในการลงทุนด้านพาณิชย์กรรมของเมืองหนองคาย ในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมา การค้าและการบริการของเมืองหนองคายได้มีการขยายตัวเติบโตขึ้นเป็นอย่างมาก ซึ่งสามารถที่จะสังเกตเห็นได้อย่างชัดเจนทั้งทางด้านกายภาพ และจากการตอบสนองของนักธุรกิจ และนักลงทุนภาคเอกชนของไทย อันได้แก่

- การจดทะเบียนเพื่อประกอบการค้าส่งออกตามแนวชายแดนไทย-ลาว ด้านจังหวัดหนองคาย ซึ่งในปี พ.ศ.2536 ได้มีการจดทะเบียนการค้าเพิ่มขึ้นถึง 20 % จากช่วงเวลาเดียวกันของปี พ.ศ.2535 ส่วนใหญ่เป็นสินค้าเพื่อการอุปโภคและบริโภค
- การขยายตัวของย่านตลาดท่าเสด็จ ซึ่งมีจำนวนร้านค้าเพิ่มมากขึ้น แต่ส่วนใหญ่เป็นแผงลอย โดยประเภทของสินค้าที่จำหน่าย ได้แก่ สินค้าจากอินโดจีน สินค้าพื้นเมืองและของที่ระลึก เช่น เดียวกันกับที่จำหน่ายในร้านค้าท่าเสด็จเดิม
- จำนวนร้านอาหาร และสวนอาหาร ที่เพิ่มจำนวนมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะบริเวณริมแม่น้ำโขง
- โครงการบ้านจัดสรรขนาดใหญ่หลายโครงการ ที่เกิดขึ้นตามแนวถนนสายหลักทั้ง 3 สาย ตลอดจนโครงการอาคารชุดพักอาศัย (คอนโดมิเนียม) ที่เกิดขึ้นบริเวณริมแม่น้ำโขงด้วย

ศักยภาพในการลงทุนด้านพาณิชย์กรรมของกรุงเทพฯ ในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมา มีการขยายตัวเติบโตขึ้นเป็นอย่างมาก ส่วนใหญ่เป็นกิจกรรมการค้าและการบริการที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว อันได้แก่ รถแท็กซี่นำเที่ยว ร้านอาหาร กิจการโรงแรมและบังกะโล เป็นต้น นอกจากนี้ การค้าขายสินค้าพื้นเมืองและของที่ระลึก ก็มีจำนวนเพิ่มมากขึ้นเช่นเดียวกันกับเมืองหนองคาย แตกต่างกันตรงที่ตลาดในกรุงเทพฯ มีสินค้าเครื่องอุปโภค-บริโภคจากไทยวางจำหน่ายอยู่เป็นจำนวนมาก

ส่วนข้อจำกัดที่ทำให้เมืองอุดรธานี ได้รับผลประโยชน์ภาคการค้าและการบริการ จากสะพานแห่งนี้น้อย สืบเนื่องมาจาก ในปัจจุบัน คนลาวซึ่งถือใบอนุญาตข้ามพรมแดน จะได้รับอนุญาตให้ข้ามพากมายังฝั่งไทยที่เมืองหนองคายเท่านั้น และถูกจำกัดไม่ให้เดินทางไกลเกินกว่าระยะรัศมี 25 กิโลเมตร จากจุดผ่านแดน นั้นหมายความว่า ผู้ประกอบการค้ารายย่อยชาวลาวยังไม่ได้รับอนุญาตให้เดินทางไปยังเมืองอุดรธานี เพื่อประกอบธุรกิจได้อย่างเสรีเท่าที่ควร

การลงทุนภาคอุตสาหกรรม

มาตรการทางการค้า เช่น สิทธิพิเศษทางการค้า GSP และมาตรา 301 ของสหรัฐอเมริกา ดูจะเอื้อประโยชน์ให้เกิดการพัฒนาภาคอุตสาหกรรมในฝั่งลาวมากกว่าฝั่งไทย และเมื่อประกอบกับแผนส่งเสริมการลงทุนของลาว ที่มีนโยบายที่จะส่งเสริมการขยายขีดความสามารถในการผลิต และการลงทุนในอุตสาหกรรมใหม่ ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งอุตสาหกรรมเบาถึงปานกลาง ตลอดจนการใช้มาตรการจูงใจต่าง ๆ เช่น มาตรการยกเว้นภาษีนำเข้าเครื่องจักรกล การยกเว้นการเก็บภาษีเงินได้ โดยจะเก็บเฉพาะเมื่อมีกำไรจริงเท่านั้น ยิ่งจะทำให้ลาวมีศักยภาพในการลงทุนภาคอุตสาหกรรม มากกว่าไทยมากยิ่งขึ้น โดยในปัจจุบัน ได้มีการเปิดโรงงานประกอบรถจักรยานยนต์ขึ้นในกรุงเวียงจันทน์แล้ว นอกจากนี้ โรงงานอุตสาหกรรมต่าง ๆ ที่ตั้งอยู่บนทางหลวงสาย A12 (ช่วงระหว่างสะพานมิตรภาพถึงกรุงเวียงจันทน์) เกือบทุกโรงงาน อันได้แก่ โรงงานเบียร์ลาว โรงงานยาสูบลาว โรงงานน้ำหวานลาว (PEPSI LAOS) ก็ได้เริ่มขยายอัตราการผลิตเพื่อสนองตอบต่อนโยบายของรัฐบาลลาวแล้วเช่นกัน

อุตสาหกรรมที่มีแนวโน้มว่าจะมีการลงทุนในลาวในอนาคตอันใกล้นี้ ได้แก่ อุตสาหกรรมที่ใช้ทรัพยากรภายในประเทศเป็นวัตถุดิบหลักในการผลิต และมีตลาดจำหน่ายภายในประเทศ เพื่อทดแทนการนำเข้า เช่น อุตสาหกรรมต่อเนื่องภาคการเกษตรครบวงจร อุตสาหกรรมการผลิตสินค้าเครื่องอุปโภคและบริโภคและของใช้ประจำวัน ตลอดจนอุตสาหกรรมที่เป็นการย้ายฐานการผลิต เพื่อการส่งออกโดยเฉพาะ ก็มีแนวโน้มว่าจะเกิดขึ้นมากเช่นกัน ภายหลังจากที่ได้มีการพัฒนาระบบโครงข่ายสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ในพื้นที่เขตส่งเสริมการลงทุนบริเวณสะพานมิตรภาพฝั่งลาวเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ซึ่งคาดว่าจะใช้ระยะเวลาไม่ต่ำกว่า 4 ปี

พื้นที่ที่มีศักยภาพในการรองรับการลงทุนภาคอุตสาหกรรมฝั่งไทยอยู่ที่ นิคมอุตสาหกรรม จังหวัดอุดรธานี ปัจจุบันนิคมอุตสาหกรรมแห่งนี้ ยังคงประสบปัญหาเกี่ยวกับเรื่องการขาดแคลนน้ำ ซึ่งหากสามารถแก้ปัญหาดังกล่าวนี้ได้สำเร็จ นิคมอุตสาหกรรมแห่งนี้ ก็จะมีศักยภาพในการลงทุน อุตสาหกรรมขนาดปานกลางถึงขนาดใหญ่ เป็นอุตสาหกรรมขั้นที่ 2 ซึ่งใช้ผลผลิตของอุตสาหกรรม ขั้นต้นมาเป็นวัตถุดิบ ทั้งนี้เนื่องจาก เป็นพื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้กับตลาดที่มีกำลังซื้อสูง และได้รับการส่งเสริม การลงทุนจากรัฐบาล

ส่วนศักยภาพในการลงทุนภาคอุตสาหกรรมของเมืองหนองคาย ปัจจุบันเมืองหนองคาย มีโรงงานอุตสาหกรรมเบา ขนาดกลางและขนาดเล็ก ประมาณ 212 แห่ง ได้แก่อุตสาหกรรมประเภท อู่ซ่อมรถจักรยานยนต์และรถยนต์ โรงงานผลิตวัสดุก่อสร้าง โรงงานแปรรูปอาหาร โรงสีข้าว โรงน้ำแข็ง และโรงกลึง ฯลฯ เป็นต้น

สำหรับแนวความคิดที่จะจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมขึ้นในเมืองหนองคายนั้น ตามรายงานของ USAID ได้สรุปว่า ภาพรวมที่เกี่ยวกับทำเลที่ตั้ง รวมทั้งขอบเขตหรือเวลาของการลงทุนมีอยู่น้อยมาก เป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปว่า การพัฒนาและการลงทุนภาคอุตสาหกรรมของเมืองหนองคายนั้น ควรจะ เกิดขึ้นทางด้านทิศตะวันออกของเมืองหนองคายมากกว่า และในขณะเดียวกันก็มีความเป็นไปได้มากที่ จะเกิดขึ้น ในบริเวณพื้นที่ทางตอนใต้ของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวนี้ เป็นบริเวณ ที่มีความเหมาะสม ด้วยประการต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

- สามารถเชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมที่ดำเนินการอยู่ก่อนแล้ว ในบริเวณพื้นที่ดังกล่าว
- เป็นพื้นที่ที่สามารถใช้ประโยชน์ในการพัฒนาอุตสาหกรรมได้ โดยมีผลกระทบต่อพื้นที่ เกษตรกรรม และแหล่งน้ำของเมืองน้อยมากที่สุด
- มีความเกี่ยวเนื่องและสอดคล้องกับระบบบำบัดน้ำเสียของเมืองหนองคาย
- สามารถขนส่งวัตถุดิบและผลิตภัณฑ์สินค้าอุตสาหกรรม ไปยังตลาดนอกเมืองหนองคาย ได้ทุกฤดูกาล โดยไม่ต้องผ่านตัวเมืองหนองคาย
- เป็นบริเวณพื้นที่ที่แยกออกเป็นสัดส่วนอยู่ไม่ไกลจากย่านพักอาศัยของแรงงานมากนัก ทำให้ง่ายในการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ต่อจากที่มีอยู่เดิม

แนวความคิดในการก่อตั้งนิคมอุตสาหกรรมของเมืองหนองคาย ปัจจุบันยังคงมีข้อจำกัดในด้านต่าง ๆ มากกว่าเมืองอุดรธานีและกรุงเทพฯ ทั้งนี้สืบเนื่องมาจาก การขาดนโยบายและเป้าหมายทางเศรษฐกิจที่แน่ชัดจากส่วนกลาง ทั้งในระดับจังหวัดและระดับประเทศ ในการที่จะส่งเสริมการลงทุนภาคอุตสาหกรรมในเขตเมืองหนองคาย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การขาดแรงกระตุ้นและมาตรการจูงใจนักลงทุนในด้านต่าง ๆ เช่น มาตรการด้านภาษี กฎหมาย และสิทธิพิเศษต่าง ๆ เพื่อให้ให้นักลงทุนมีความมั่นใจมากเพียงพอ ที่จะตัดสินใจเลือกเมืองหนองคายเป็นที่ตั้งในการพัฒนาอุตสาหกรรมของตน

การลงทุนภาคธุรกิจการท่องเที่ยว

สะพานมิตรภาพแห่งนี้ ได้ส่งผลกระทบต่อทั้งทางตรงและทางอ้อม ต่อการท่องเที่ยวในอนุภาคย่อยแถบนี้เป็นอย่างมาก ทั้งนี้เนื่องจาก สะพานมิตรภาพ อันเป็นสะพานแห่งแรกในประวัติศาสตร์ของแม่น้ำโขง และได้กลายเป็นสัญลักษณ์ของการท่องเที่ยวในอนุภาคแถบนี้ไปแล้ว จากความได้เปรียบในด้านที่ตั้งของเมืองหนองคาย ซึ่งอยู่ใกล้กับที่ตั้งของสะพานมิตรภาพแห่งนี้ ประกอบกับการที่เมืองหนองคาย เปรียบเสมือนประตูของไทย ที่จะเปิดเข้าไปสู่แหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจหลายต่อหลายแห่งในกรุงเทพฯ นครหลวงของประเทศลาว จึงทำให้เมืองหนองคายมีศักยภาพในการลงทุนทางด้านธุรกิจการท่องเที่ยว มากที่สุดในอนุภาคแถบนี้ ดังจะเห็นได้จาก การได้รับการตอบสนองจากนักลงทุนภาคเอกชนในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมา ได้เกิดมีโรงแรมมาตรฐานระดับนานาชาติขึ้นในเมืองหนองคายถึง 2 แห่งด้วยกัน ก่อนการเปิดใช้สะพานมิตรภาพแห่งนี้ นอกจากนี้ ในช่วงระยะเวลาที่มีการประกอบพิธีการเปิดใช้สะพานอย่างเป็นทางการ ยิ่งเป็นข้อพิสูจน์ยืนยันถึงศักยภาพในด้านท่องเที่ยว ที่เมืองหนองคายมีอยู่ ให้เห็นได้อย่างชัดเจน นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ ตัดสินใจเลือกที่จะจองห้องพักในเมืองหนองคายเป็นอันดับแรก ก่อนที่จะเลือกพักในเมืองอุดรธานี และภายหลังจากที่มีการเปิดใช้สะพานมิตรภาพแห่งนี้แล้ว เมืองหนองคายยิ่งได้รับการตอบสนองจากนักลงทุนของภาคเอกชนอย่างชัดเจนมากยิ่งขึ้น ดังจะเห็นได้จาก การเกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว ยกตัวอย่างเช่น จำนวนร้านอาหารและสวนอาหาร ที่เพิ่มขึ้นบริเวณริมแม่น้ำโขง ตลาดขายสินค้าอินโดจีน และศูนย์การค้าหนองคายพลาซ่า บริเวณถนนสายแยกเชื่อมสะพานฯ



แผนที่ที่ 6 แสดงศักยภาพในการลงทุนด้านพาณิชย์กรรม อุตสาหกรรม และการท่องเที่ยว
ในอนุภาคย่อย อุดรธานี เมืองหนองคาย และกรุงเวียงจันทน์ ประเทศลาว



ที่มา : ประมวลจากรายงานการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการสะพานมิตรภาพ FSU, 1991

ด้านศักยภาพในการลงทุนภาคการท่องเที่ยวของกรุงเวียงจันทน์ มีลักษณะการเติบโตใกล้เคียงกับเมืองหนองคาย ต่างกันที่ในระยะสั้น กรุงเวียงจันทน์จะเป็นฝ่ายรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาจากฝั่งไทย ในเรื่องของสถานที่ท่องเที่ยว ร้านอาหาร และการเดินทางภายในกรุงเวียงจันทน์ ส่วนเมือง

หนองคายเป็นสถานที่พักผ่อน และจุดเริ่มต้นของการท่องเที่ยวในกรุงเทพฯ ทั้งนี้เนื่องจากการที่นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ประมาณ 80 % เป็นนักท่องเที่ยวชาวไทย แต่เมื่อพิจารณาในระยะยาว ภายหลังจากที่กรุงเทพฯ สามารถปรับปรุง และขยายขีดความสามารถในการรองรับนักท่องเที่ยวในด้านต่าง ๆ มากยิ่งขึ้น เช่น สถานที่พักผ่อน ระบบขนส่งมวลชน และท่าอากาศยานนานาชาติ ตลอดจนกฎระเบียบการเข้าเมืองต่าง ๆ ให้ได้มาตรฐาน สะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพได้ระดับหนึ่งได้แล้ว กรุงเทพฯ จึงจะมีศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวในระดับอนุภาครุ่มแม่น้ำโขงอย่างเต็มที่ โดยสถานที่ท่องเที่ยวในกรุงเทพฯ จะมีศักยภาพในด้านการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นเป็น ระดับนานาชาติเลยทีเดียว ในขณะที่เมืองหนองคายและเมืองอุดรธานี ยังคงที่จะมีจำนวนนักท่องเที่ยวเฉพาะที่เป็นชาวไทยเท่านั้น ทั้งนี้เนื่องจากระยะทางจากกรุงเทพมหานครถึงกรุงเทพฯ ยังคงอยู่ในรัศมีการเดินทาง ที่สามารถเดินทางโดยทางรถยนต์ให้ถึงจุดหมายได้ ในระยะเวลาไม่เกิน 10 ชั่วโมงเท่านั้น

จากการศึกษาและวิเคราะห์ถึงผลกระทบของสะพานมิตรภาพในระดับภาคนี้ พอที่จะสรุปได้ว่า เมืองหนองคาย มีศักยภาพในการลงทุนด้านต่าง ๆ ดังนี้

1. ด้านพาณิชย์กรรม เมืองหนองคายมีศักยภาพในการลงทุนด้านการค้าส่งออกสินค้าอุปโภค-บริโภคตามแนวชายแดน การนำเข้าสินค้าเบ็ดเตล็ดจากประเทศต่าง ๆ ในกลุ่มอินโดจีน และยุโรปตะวันออกในค่ายสังคมนิยมเดิม เพื่อเข้ามาจำหน่ายแก่นักท่องเที่ยว การลงทุนก่อสร้างศูนย์แสดงสินค้านานาชาติ การจัดสรรที่ดินและอาคารพักอาศัยสำหรับผู้มีรายได้ปานกลาง ไปจนกระทั่งถึงอาคารชุดพักอาศัย (คอนโดมิเนียม) และอาคารพาณิชย์ในรูปแบบต่าง ๆ
2. ด้านการท่องเที่ยว เมืองหนองคายมีศักยภาพมากในการลงทุนก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกในด้านต่าง ๆ เพื่อรองรับนักท่องเที่ยว อันได้แก่ สถานที่พักผ่อนของนักท่องเที่ยว ร้านอาหารสินค้าพื้นเมืองและของที่ระลึก ตลอดจนการลงทุนด้านกิจการร้านอาหาร-แพอาหารบริเวณริมฝั่งแม่น้ำโขง
3. ด้านอุตสาหกรรม เมืองหนองคาย มีศักยภาพในการพัฒนาด้านอุตสาหกรรมขนาดเล็ก และขนาดปานกลาง อันได้แก่ อุตสาหกรรมบริการที่อาศัยผลของความแตกต่างและลักษณะการพึ่งพาทางด้านเศรษฐกิจและเทคโนโลยี เช่น ตู้ซ่อม-ดัดแปลงรถยนต์ ร้านติดตั้งอุปกรณ์พิเศษ-เครื่องเสียงติดรถยนต์ ร้านประดับยนต์ ร้านรับซ่อมเครื่องใช้ไฟฟ้าเทคโนโลยีขั้นสูง-คอมพิวเตอร์ ร้านขายอะไหล่ ชิ้นส่วนผลิตภัณฑ์ทางด้านอุตสาหกรรมทุกประเภท อุตสาหกรรมการออกแบบและผลิตเฟอร์นิเจอร์ไม้ อุตสาหกรรมแปรรูปผลผลิตทางการเกษตรขั้นต้น และอุตสาหกรรมการผลิตวัสดุก่อสร้าง เป็นต้น