

บทที่ 4

สะพานมิตรภาพภายหลังเหตุการณ์พิพาทเขตแดนบ้านร่มเกล้า (ค.ศ. 1989-1995)

หลังจากการตกลงกรณีพิพาทระหว่างสองประเทศ ที่ป่อแต่น แขวงไซยะบุรีของลาว และบ้านร่มเกล้าของไทยได้รับการแก้ไข ปัญหาการเมืองภายในกัมพูชาก็เริ่มคลี่คลาย ปัญหาระหว่างประเทศคือการล่มสลายของระบบเศรษฐกิจของบรรดาประเทศสังคมนิยมจนนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงทางการเมืองของประเทศเหล่านั้นในยุโรปตะวันออก และสหภาพโซเวียต ในปี ค.ศ. 1989 และ ค.ศ. 1991 ตามลำดับ ดังนั้นในสภาวะทางการเมืองทั้งระหว่างประเทศ และภายในประเทศกำลังดำเนินไปภายใต้บรรยากาศที่เอื้ออำนวยต่อความร่วมมือ สะพานมิตรภาพ ลาว-ไทยได้ถูกหยิบยกขึ้นมา เพื่อประสานรอยร้าวที่ทั้งสองประเทศมีต่อกันมาเป็นเวลายาวนาน ดังนั้นในบทที่สี่นี้จะได้กล่าวถึงสถานการณ์ทั้งระหว่างประเทศ และภายในประเทศที่ได้ส่งผลให้ทั้งสองประเทศตกลงที่จะก่อสร้างสะพานมิตรภาพแห่งแรก รวมถึงพัฒนาการก่อสร้างสะพานดังกล่าว และผลรับจากสะพาน ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1989 ถึง ค.ศ. 1995

4.1 การเปลี่ยนแปลงทางการเมืองของบรรดาประเทศสังคมนิยมในยุโรปตะวันออก และสหภาพโซเวียต ในปี ค.ศ. 1989 และ ค.ศ. 1991 ตามลำดับ

หลังจากลาวได้เปลี่ยนแปลงระบอบการปกครองในปี ค.ศ. 1975 เป็นต้นมา บรรดาประเทศสังคมนิยมได้ส่งความช่วยเหลือในทุกๆด้านให้แก่ลาว ดังเช่น ในเดือนธันวาคม ค.ศ. 1975 เวียดนามได้ส่งเครื่องบินบรรทุกน้ำตารและน้ำมันไปยังนครหลวงเวียงจันทน์หลายเที่ยว ส่วนสหภาพโซเวียตได้ให้ความช่วยเหลือทางด้านการเงินและสิ่งอำนวยความสะดวกในการคมนาคมขนส่ง จีนตกลงให้ข้าว 4,000 ตัน และขายข้าวในราคามิตรภาพให้อีก 6,000 ตัน ขายจักรยาน 10,000 คัน รถแทรกเตอร์ 500 คัน และส่งผู้เชี่ยวชาญการสร้างทางจากจีนมาสำรวจการสร้างทางจากหลวงพระบางถึงน้ำบัก¹ ในปี ค.ศ. 1978 ได้มีที่ปรึกษาและบรรดาผู้เชี่ยวชาญจากสหภาพโซเวียต 400 คน และในปี ค.ศ. 1981 มีถึง 2,000 คน และการช่วยเหลือทางทหารทางด้านเศรษฐกิจ และอุปกรณ์ต่างๆ² และการช่วยเหลือของบรรดาประเทศสังคมนิยม เช่น คิวบา บัลแกเรีย ฮังการี และอื่นๆ ซึ่งมีทั้งการให้ทุนการศึกษา ส่งผู้เชี่ยวชาญเพื่อมาฝึกอบรม

¹ สุรัชย์ ศิริไกร "การพัฒนาเศรษฐกิจการเมืองลาว" ใน สีดา สอนศรี, การพัฒนาเศรษฐกิจและการเมืองในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (กรุงเทพฯ: โครงการจัดพิมพ์คปไฟ, 2541), หน้า 218.

² เขียน ธีระวิทย์ "อินโดจีน" ในวิทยา สุจริตธรรักษ์ (บ.ก), เอเชียความรู้ทั่วไป (กรุงเทพฯ: ธีรานุสรณ์การพิมพ์, 2525), หน้า 318.

และการสร้างถนนสายสำคัญและสะพานหลายแห่ง รวมถึงโรงพยาบาล โรงเรียน โรงงานช่างกล ฯลฯ การช่วยเหลือเหล่านั้นมีทั้งรูปแบบการให้เปล่าและเงินกู้ ในปี ค.ศ. 1993 ลาวได้เป็นหนี้บรรดาประเทศสังคมนิยมยุโรปตะวันออกและสหภาพโซเวียตถึง 208.5 ล้านดอลลาร์ อย่างไรก็ตาม ดังได้กล่าวมาแล้วในบทที่สาม ถึงสภาวะเศรษฐกิจถดถอยของบรรดาประเทศสังคมนิยมในยุโรปตะวันออก และสหภาพโซเวียต ในทศวรรษที่ 1980 รวมถึงการดำเนินนโยบายปฏิรูปเศรษฐกิจของผู้นำโซเวียตในปี ค.ศ. 1986 ล่มเหลว ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงระบอบการปกครองทางการเมืองในบรรดาประเทศสังคมนิยมยุโรปตะวันออก และสหภาพโซเวียตในปี ค.ศ. 1989 และ ค.ศ. 1991 ตามลำดับ ส่งผลให้การช่วยเหลือของประเทศเหล่านั้นแก่ลาวลดลง ในปี ค.ศ. 1990 การช่วยเหลือของโซเวียตให้แก่ลาวมีถึง 21.1 ล้านเหรียญสหรัฐ แต่มาในปี ค.ศ. 1991 เหลือเพียง 1.2 ล้านเหรียญสหรัฐ⁴ จากการเปลี่ยนแปลงของระบอบการเมืองในประเทศสังคมนิยมยุโรปตะวันออกและสหภาพโซเวียต ส่งผลให้สถานการณ์ความตึงเครียดระหว่างอุดมการณ์ที่แตกต่างกันหมดไป บรรดาประเทศต่างๆในโลกต่างให้ความสนใจต่อการร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจ ส่งผลให้ลาวและไทยซึ่งมีความสัมพันธ์กันในลักษณะหวาดระแวงต่อกันนั้น ก็หันมาให้ความร่วมมือกันมากยิ่งขึ้นเช่นเดียวกัน จนถึงขั้นตกลงที่จะเชื่อมต่อดินแดนเข้าด้วยกันโดยการตกลงที่จะก่อสร้างสะพานมิตรภาพลาว-ไทยขึ้น

4.2 การสิ้นสุดของสงครามอินโดจีน และปัญหาการเมืองในกัมพูชา

ดังได้กล่าวมาแล้วในบทที่สองและสามถึงการสิ้นสุดสงครามอินโดจีน และปัญหา กัมพูชา โดยได้ส่งผลกระทบต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของบรรดาประเทศทั้งสาม รวมถึงการให้ความช่วยเหลือของบรรดาประเทศต่างๆ แต่เมื่อปัญหาเหล่านั้นได้จบสิ้นไป ส่งผลให้การเมืองของบรรดาประเทศอินโดจีนมีเสถียรภาพยิ่งขึ้น ซึ่งสร้างความมั่นใจให้แก่ต่างประเทศที่จะลงทุน และให้การช่วยเหลือในด้านต่างๆ โดยเฉพาะการช่วยเหลือของออสเตรเลียในการสร้างสะพานมิตรภาพลาว-ไทย ดังในแถลงการณ์ของนายกรัฐมนตรีออสเตรเลีย กล่าวในพิธีเปิดโครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพลาว-ไทย ในวันที่ 24 เมษายน ค.ศ. 1991⁵ โดยมีบางตอนว่า

“...แนวความคิดที่จะสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง ได้เกิดขึ้นมาได้สอง ทศวรรษแล้ว ถึงแม้ว่าแนวคิดดังกล่าวจะแสดงออกถึงเจตนาที่ชัดเจน และได้รับการสนับสนุนจากหลายฝ่ายก็ตาม แต่ว่าสะพานดังกล่าวก็ยังไม่ได้รับการสร้างขึ้น...แต่มาถึงวันนี้ เหตุผลนั้นคือสงครามที่เป็นเวลายาวนานในอินโดจีนจนสิ้นสุดลงด้วยข้อตกลงที่กรุงปารีส และปัญหาในกัมพูชาก็ได้สิ้นสุดลงแล้ว...สองปีครึ่งผ่านไปเหมือนว่ามีความ

³ สุรัชย์ ศิริไกร “การพัฒนาเศรษฐกิจการเมืองลาว” ใน ลีดา สอนศรี, อ้างแล้ว, หน้า 214-215.

⁴ เฟ็งอั้ง, หน้า 217.

⁵ เวียงจันทน์ใหม่, 26 เมษายน 1991, หน้า 1-4.

เป็นไปได้ที่สันติภาพจะเกิดขึ้นในอินโดจีน...ในเวลานั้นนายกรัฐมนตรี ออสเตอร์เลียได้ถูกตั้งคำถามจากท่านนายกรัฐมนตรีไทยว่า ท่านจะสามารถสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงไทย-ลาวได้ไหม ? ท่านนายกรัฐมนตรีตอบได้ทันทีว่าได้ถ้าหากว่าคู่ร่วมงานของข้าพเจ้าท่านนายกรัฐมนตรีลาว หากเห็นดีเห็นพร้อม..."

ความเชื่อมั่นต่อเสถียรภาพของบรรดาประเทศอินโดจีน ได้ส่งผลให้ออสเตอร์เลียมีความสนใจที่จะมาลงทุนในแถบนี้ โดยการก้าวเข้ามาบทบาทในฐานะผู้ให้ทุนช่วยเหลือเพื่อสร้างเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างไทยก้าวเข้าไปสู่ประเทศอินโดจีนก็คือสะพานมิตรภาพลาว-ไทย

4.3 นโยบายต่างประเทศไทย ในยุคพลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ ค.ศ. 1988-1991

การก้าวขึ้นมาเป็นผู้นำประเทศของพลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ ในปลายปี ค.ศ. 1988 นั้น ได้แสดงออกถึงแนวนโยบายที่ลดการใช้กำลังทางทหารมาสู่การส่งเสริมทางด้านค้าและการลงทุนที่เปิดรับประเทศเพื่อนบ้านมากขึ้นกว่าเดิม โดยเฉพาะกับสามประเทศอินโดจีน ลาว เวียดนาม และกัมพูชา พลเอกชาติชาย นับได้ว่าเป็นนักการเมือง นักธุรกิจ อีกทั้งมีประสบการณ์ด้านต่างประเทศมากจึงให้ความสนใจและต้องการมีบทบาทด้านต่างประเทศ⁶ กับประเทศเพื่อนบ้าน นโยบาย "เปลี่ยนอินโดจีนจากสนามรบเป็นสนามการค้า" เป็นนโยบายแรก และเป็นนโยบายพื้นฐานของรัฐบาลไทยที่ส่งผลให้ความสัมพันธ์ของลาว-ไทยได้รับการพัฒนา มาตลอด

นโยบายเปลี่ยนสนามรบเป็นสนามการค้า นโยบายดังกล่าวได้เกิดขึ้นเมื่อพลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ ได้แถลงต่อรัฐสภาของไทยเมื่อได้ขึ้นดำรงตำแหน่งเป็นนายกรัฐมนตรีไทยในปลายปี ค.ศ. 1988 และทำให้คนไทยประหลาดใจต่ออนโยบายดังกล่าว โดยแนวนโยบายดังกล่าวจะเน้นให้ความสำคัญและเพิ่มความร่วมมือกับประเทศในอินโดจีนมากขึ้นกว่าเดิม ซึ่งนับตั้งแต่ลาวได้เปลี่ยนระบอบการปกครองในปลายปี ค.ศ. 1975 เป็นต้นมา ไม่มีรัฐบาลชุดไหนของไทยจะดำเนินนโยบายในลักษณะแบบนี้มาก่อน กล่าวคือ ที่ผ่านมานโยบายของไทยที่มีต่ออินโดจีนจะเน้นการต่อต้าน สกัดกั้น และระแวดระวังอันตรายที่จะเกิดจากประเทศคอมมิวนิสต์ โดยเฉพาะลาว เวียดนาม และกัมพูชา นโยบายดังกล่าวซึ่งถือได้ว่าเป็นการพลิกประวัติศาสตร์ทางด้านนโยบายต่างประเทศไทยที่มีต่อประเทศอินโดจีน นับแต่ประเทศเหล่านั้นได้เปลี่ยนการปกครองเป็นคอมมิวนิสต์ ส่งผลให้มีการเปลี่ยนแปลงในความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับบรรดา

⁶ จุลชีพ ชินวรรณโณ, นโยบายต่างประเทศของไทยในทศวรรษที่ 1980 การย้อนพินิจ (กรุงเทพฯ: วิทยาลัยธรรมศาสตร์, มกราคม 2535), หน้า 27.

ประเทศอินโดจีน จากการใช้กำลังเพื่อแก้ไขปัญหา กลับใช้สนามรบเหล่านั้นให้เป็นสนามการค้า นอกจากนั้นยังส่งผลให้ความสัมพันธ์ระหว่างลาว-ไทยก็ได้รับการปรับปรุงให้ดีขึ้นที่ละก้าวๆ ในช่วงนี้ความสัมพันธ์ระหว่างลาว-ไทยในกรณีความขัดแย้งปัญหาต่างๆก็ได้รับการแก้ไข และดีขึ้นเป็นลำดับ จนนำไปสู่การตกลงที่จะสร้างสะพานมิตรแห่งแรกระหว่างลาวไทยขึ้น ภายหลังจากที่ถูกถล่มมาเป็นเวลาหลายสิบปี

นโยบายดังกล่าวถือได้ว่าเป็นการใช้นโยบายต่างประเทศในการส่งเสริมความเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจของประเทศ โดยดำเนินการปรับปรุงความสัมพันธ์ทั้งในทางเศรษฐกิจและการเมือง โดยเฉพาะการขยายตลาดการค้าระหว่างกันและเสริมสร้างความเข้าใจอันดีและไม่ตรีจิตกับประเทศเพื่อนบ้านให้อยู่ร่วมกันโดยสันติและสมานฉันท์ ในลักษณะที่ตอบสนองผลประโยชน์ร่วมกัน⁷ ดังนั้นการมุ่งเปิดตลาดการค้าและการลงทุนใหม่ๆของไทย โดยเฉพาะการลงทุนของธุรกิจเอกชนเป็นสำคัญ เพราะจะสามารถติดต่อซื้อวัตถุดิบต่างๆ ที่กำลังขาดแคลนสำหรับใช้อุปโภคและการผลิตมาใช้ในประเทศให้มากขึ้น⁸

4.4 การสิ้นสุดปัญหาข้อพิพาทเขตแดนที่บ่อแตน แขวงไชยะบุรี สปป. ลาว กับบ้านร่มเกล้า ประเทศไทย

การพิพาททางด้านเขตแดนระหว่างลาวและไทยเกิดขึ้นเป็นเนื่องๆ ภายหลังจากที่ลาวเปลี่ยนแปลงระบอบการปกครองเป็นต้นมา เหตุการณ์ที่ร้ายแรงที่สุดคราวนี้ระหว่างลาวและไทย ก็คงจะเป็นการพิพาททางด้านเขตแดนที่บ่อแตน แขวงไชยะบุรี สปป. ลาว กับบ้านร่มเกล้า ราชอาณาจักรไทย ซึ่งกินระยะเวลาเกือบ 1 ปี ในปี ค.ศ. 1987-1988 มีการปะทะกันทางอาวุธ และส่งผลเสียหายให้ทั้งสองประเทศลาวเป็นอย่างมาก รัฐบาลทั้งสองประเทศได้พยายามที่จะให้มีเจรจกันในหลายๆครั้งแต่ก็ล้มเหลว แต่ถึงอย่างไรก็ตามในเดือนกุมภาพันธ์ ค.ศ. 1988 ทั้งสองประเทศสามารถตกลงกันได้โดยตกลงให้ยุติการยิงในบริเวณดังกล่าว

การเปลี่ยนแปลงทางการเมืองของไทยในปลายปี ค.ศ. 1988 ส่งผลให้ลาวและไทยสามารถตกลงเจรจกันได้ในหลายๆเรื่อง รวมถึงความร่วมมือโดยเฉพาะการตกลงที่จะสร้างสะพานมิตรภาพลาว-ไทยแห่งแรกนี้ขึ้น

⁷ สมศักดิ์ สรีวรรณนะ, เอกสารวิจัยเรื่องนโยบายการเปลี่ยนสนามรบเป็นสนามการค้า (กรุงเทพฯ: วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร, 2533), หน้า 31.

⁸ เพิ่งอ้าง, หน้า 32-33.

โดยที่สะพานข้ามแม่น้ำโขงมีความสำคัญเป็นพิเศษโดยเหตุผลหลายประการ อีกทั้งลักษณะของแม่น้ำโขงมีความกว้างมาก ดังนั้นเมื่อมีการก่อสร้างสะพานจึงมีผลทำให้สะพานนี้มีความยาวเป็นพิเศษ และค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างค่อนข้างสูงมากเช่นกันแม้ว่าค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างทั้งหมดมีประเทศที่สาม คือ ประเทศออสเตรเลีย ซึ่งเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายให้ โดยมุ่งที่จะให้เป็นหนทางขยายของขอบข่ายทางการค้าระหว่างประเทศของประเทศออสเตรเลียโดยอาศัยเส้นทางสายเอเชีย (Asian Highway) เป็นเส้นทางที่จะนำไปสู่ประเทศในอินโดจีนโดยหวังจะเป็นช่องทางที่จะทำให้สามารถทำการขนถ่ายสินค้าโดยทางบกไปจนถึงประเทศจีนได้ในที่สุด ดังในแถลงการณ์ของ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการค้าและพัฒนาโพ้นทะเลของออสเตรเลีย กล่าวในพิธีเปิดโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงในวันที่ 24 เมษายน ค.ศ. 1991 ว่า⁹

“... เมื่อสะพานนี้สำเร็จลงแล้ว มันก็จะเป็นเส้นทางที่ใช้เพื่อการไปมาหาสู่ทุกประเทศ เป็นเส้นทางคมนาคมให้แก่คนเดิน พาหนะ และรถไฟ จะทำให้ลาวซึ่งเป็นประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล สามารถขยายเส้นทางออกไปสู่อ่าวไทย...มันยังเป็นการเปิดโอกาสให้มีการขนส่งต่อไปยังประเทศจีนทางภาคเหนือ เวียดนามและกัมพูชาทางภาคตะวันออก...สะพานดังกล่าวจึงเป็นโครงการเพิ่มเติมจากบรรดาโครงการข้าพเจ้าให้การช่วยเหลือแก่ทั้งประเทศลาวและไทยตลอดมา นอกจากเป็นการปฏิบัติพันธกรณีของประเทศข้าพเจ้าที่มีต่อประเทศทั้งสองแล้วยังเพื่อการลงทุนในโลกใหม่อินโดจีน...”

สะพานมิตรภาพลาว-ไทยทำให้สามารถมีการติดต่อไปมาหาสู่ระหว่างประเทศลาว-ไทยสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น และถือว่าเป็นเส้นทางสัญจรเพื่อการคมนาคมและการขนส่งสินค้าผ่านแดนสามารถกระทำได้โดยสะดวก และสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายต่ำกว่าจึงทำให้สะพานนี้มีความสำคัญทางด้านเศรษฐกิจเป็นอย่างมาก อีกทั้งยังมีความสำคัญเป็นพิเศษในทางด้านการเมืองระหว่างประเทศ เพราะมีลักษณะเป็นสัญลักษณ์ของการเปลี่ยนแปลงในความสัมพันธ์ระหว่างประเทศในแง่ของการกลับคืนสู่สภาพปกติหลังจากที่มีความตึงเครียดในความสัมพันธ์ระหว่างประเทศทั้งสองเป็นระยะเวลายาวนานถึงขั้นปะทะกันด้วยอาวุธ ความแตกต่างทางด้านอุดมการณ์ทางการเมืองและลัทธิการปกครองส่งผลให้ลาวและไทยแยกกันอยู่คนละฝ่ายในช่วงของสงครามเย็น และเพื่อที่จะเน้นถึงการย่างเข้าสู่ศักราชใหม่ของความสัมพันธ์ระหว่างประเทศลาวและไทยอย่างสร้างสรรค์ยิ่งขึ้น ดังนั้นในสนธิสัญญาก่อสร้างสะพานนี้จึงเรียกว่า “สะพานมิตรภาพ” (Friendship Bridge) สำหรับทางด้านยุทธศาสตร์สะพานนี้ก็มีความสำคัญอย่างยิ่ง ดังนั้นการที่มีการก่อสร้างสะพานนี้ขึ้นมาก็เป็นเครื่องบ่งชี้ที่แสดงให้เห็นว่าความสัมพันธ์ระหว่างประเทศลาวและประเทศไทยอยู่ในระดับที่ค่อนข้างดี และในขณะเดียวกันก็จะเป็นประโยชน์ต่อเศรษฐกิจของประเทศลาว ไทย ออสเตรเลีย และประเทศอื่นๆในอาเซียนด้วยโดยปริยาย

⁹ เวียงจันทน์ใหม่, 26 เมษายน 1991, หน้า 1-4.

4.5 โครงการสะพานมิตรภาพลาว-ไทย

ความเป็นมาของโครงการ จากแนวความคิดที่จะสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงในปี ค.ศ. 1956 ขององค์การยูท่อมและการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้เริ่มทำการสำรวจความเป็นไปได้และความเหมาะสมของการสร้างสะพานและได้เสนอทางเลือกไว้ 3 แนว ในปี ค.ศ. 1965 คณะกรรมการประสานงานสำรวจลุ่มแม่น้ำโขงตอนล่าง ซึ่งขณะนั้นได้ประกอบด้วย 4 ประเทศ คือ ลาว ไทย เวียดนาม และกัมพูชา ก็ได้บรรจุโครงการนี้ไว้ในแผนพัฒนา 10 ปี และในปี ค.ศ. 1967 รัฐบาลญี่ปุ่นได้ให้ความช่วยเหลือด้านการสำรวจและศึกษาความเหมาะสมในการออกแบบก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงซึ่งมีลักษณะเป็นสะพานโครงสร้างเหล็ก ที่มีทั้งถนน ให้อิถยนต์ และรถไฟผ่าน และเสนอเลือกเส้นทางหนองคาย-เวียงจันทน์

ต่อมาในปี ค.ศ. 1971 ธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย หรือ ADB ได้ดำเนินการศึกษา ทบทวนโครงการนี้อีกครั้งหนึ่ง เพื่อพิจารณาให้ความช่วยเหลือทางด้านเงินทุน แต่จากผล การศึกษาสรุปได้ว่า ยังไม่คุ้มค่าเพียงพอต่อการลงทุน ดังนั้นสำนักงานพลังงานแห่งชาติไทย จึง ได้พิจารณาศึกษาปรับปรุงลักษณะของสะพานจากแบบโครงสร้างเหล็กให้เป็นแบบคอนกรีตอัดแรง เพื่อลดต้นทุนในการก่อสร้าง แต่สถานการณ์ทางการเมืองระหว่างประเทศในขณะนั้นยังไม่ เอื้ออำนวย (ดังได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 2 และ 3) โครงการนี้จึงหยุดชะงักลง

เมื่อสถานการณ์ทางการเมืองได้กลับคืนสภาวะปกติ และในโอกาสที่นายกรัฐมนตรี ไทยพลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ ได้เดินทางไปเยือนประเทศลาว เมื่อเดือนพฤศจิกายน ค.ศ. 1988 ผู้นำรัฐบาลของประเทศทั้งสองได้หยิบยกเรื่องสะพานข้ามแม่น้ำโขงขึ้นมาปรึกษากัน และตกลงเห็นชอบที่จะให้มีการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงเวียงจันทน์-หนองคายและได้ออก แถลงการณ์ร่วมตกลงในหลักการ ที่จะให้มีการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงขึ้น หลังจากนั้นก็ได้ มีความก้าวหน้าในการดำเนินงานตามข้อตกลงนี้ต่อเนื่องมาตามลำดับ

ในเดือนมกราคม ค.ศ. 1989 คณะกรรมการโครงการพัฒนาลุ่มแม่น้ำโขงของไทยได้ มีมติให้ดำเนินงานโครงการสะพานที่มีทั้งถนนและทางรถไฟ และโดยที่โครงการนี้ได้รับเริ่มมา จากคณะกรรมการฯ แม่น้ำโขง จึงได้มอบหมายให้สำนักงานพลังงานแห่งชาติเป็นหน่วยงานที่ รับผิดชอบและดำเนินการประสานงานในโครงการนี้ สำหรับฝ่ายลาวแล้วคือกระทรวงคมนาคม ขนส่ง ไปรษณีย์ และก่อสร้าง

การดำเนินงานของโครงการ ตลอดระยะเวลาที่ พลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ ดำรงตำแหน่งนายกรัฐมนตรีไทย ตั้งแต่เดือนสิงหาคม ค.ศ. 1988-กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1991 นั้น

การพัฒนาความสัมพันธ์ลาวและไทยได้ก้าวหน้าพอสมควร การเดินทางเยือนของบุคคลสำคัญระดับสูงปรากฏขึ้นหลายครั้ง โดยเฉพาะในการเสด็จพระราชดำเนินลาวอย่างเป็นทางการของสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ เมื่อต้น ค.ศ. 1990 อาจกล่าวได้ว่าความสัมพันธ์ลาวและไทยได้ก้าวขึ้นสู่ระดับสูงสุด นอกจากการเดินทางเยือนของผู้นำระดับสูงหลายครั้งตั้งแต่ระดับผู้นำระดับสูงลงมาแล้ว โครงการสะพานมิตรภาพลาว-ไทยที่เกิดขึ้นในช่วงนี้ก็ถือว่าเป็นอีกเหตุการณ์หนึ่งซึ่งมีความสำคัญ และแสดงให้เห็นถึงการพัฒนาความสัมพันธ์อย่างสร้างสรรค์ของสองฝ่าย

โครงการสะพานมิตรภาพลาว-ไทย ปรากฏชัดเจนในแถลงการณ์ร่วมลาว-ไทย วันที่ 25 พฤศจิกายน ค.ศ. 1988 โดยทั้งสองฝ่ายตกลงในหลักการที่จะให้มีการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงระหว่างเวียงจันทน์และหนองคาย ซึ่งได้รับความสนใจเป็นพิเศษจากประเทศออสเตรเลีย กล่าวคือเดือนกุมภาพันธ์ ค.ศ. 1989 นาย R.J.HAWKE นายกรัฐมนตรีออสเตรเลียมาเยือนไทย และแถลงการณ์ว่ารัฐบาลออสเตรเลียพร้อมที่จะให้ความช่วยเหลือในการสร้างสะพานมิตรภาพแห่งนี้ โดยจะให้เงินช่วยเหลือประมาณ 30 ล้านดอลลาร์ออสเตรเลีย จากนั้นโครงการสร้างสะพานมิตรภาพลาว-ไทย และออสเตรเลียก็มีการพัฒนาขึ้นตามลำดับ กล่าวคือในวันที่ 4 เมษายน ค.ศ. 1989 ได้มีการประชุมร่วมสามฝ่ายระหว่าง ลาว ไทย และออสเตรเลีย ที่กรุงเวียงจันทน์ สรุปผลการประชุมว่าจะมีการทำบันทึกความเข้าใจ 3 ฝ่าย ระหว่างออสเตรเลีย ลาว และไทยเพื่อกำหนดความรับผิดชอบของแต่ละฝ่าย และเพื่อพิจารณาโครงการ ปริญญาหรือเกี่ยวกับสถานที่ก่อสร้างรูปแบบของสะพาน และการดำเนินงานในขั้นอื่นๆ เพื่อพิจารณาหาข้อสรุปพร้อมลงนามเป็นข้อตกลงก่อนที่จะมีการเริ่มงานในโครงการหลังจากนั้นก็ได้มีการประชุมร่วมสามฝ่ายอีกหลายครั้ง เพื่อดำเนินงานตามโครงการ

ในที่สุดเมื่อเดือนมกราคม ค.ศ. 1990 จึงมีการลงนามในบันทึกความเข้าใจร่วมกันระหว่างลาว-ไทย และออสเตรเลียในประเทศไทย โดยมีพลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ นายกรัฐมนตรีไทยเป็นประธาน และมีนายประจวบ ไชยสาส์น รัฐมนตรีว่าการกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และการพลังงาน เป็นผู้แทนฝ่ายไทย ท่านเฉิน เป็ดสังหนาน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ขนส่ง ไปรษณีย์ และก่อสร้าง ผู้แทนฝ่ายลาว พร้อมด้วย Mr. Richard Butler เอกอัครราชทูตออสเตรเลียประจำประเทศไทย และ Mr. Phillip Jackson เอกอัครราชทูตออสเตรเลียประจำประเทศลาว ร่วมลงนาม ซึ่งสาระสำคัญของบันทึกความเข้าใจร่วมกันประกอบด้วย การกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของแต่ละฝ่าย รวมทั้งหน่วยงานที่รับผิดชอบของโครงการของแต่ละฝ่าย กล่าวคือผู้รับผิดชอบฝ่ายลาว ได้แก่กระทรวงคมนาคม ขนส่ง ไปรษณีย์ และก่อสร้าง ผู้รับผิดชอบฝ่ายไทยได้แก่ สำนักงานพลังงานแห่งชาติ กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม ส่วนผู้รับผิดชอบโครงการฝ่ายออสเตรเลีย ได้แก่ AIDAB (The Australia International Development Assistance Bureau) ซึ่งอยู่ในสังกัดกระทรวงการต่างประเทศและการค้า โดยมีการตกลงกำหนดจุดก่อสร้างที่แน่นอนที่บริเวณบ้าน

จอมมณี ตำบลมีชัย อำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย กับบริเวณบ้านท่านาแล้ง เมืองหาดชายฟอง กำแพงนครเวียงจันทน์ สำหรับสะพานแห่งนี้มีลักษณะเป็นสะพานเดี่ยวมีสองช่องทางจราจร และได้ออกแบบเพื่อไว้สำหรับเส้นทางรถไฟในแนวกลางของสะพาน ตัวสะพานสร้างด้วยคอนกรีตอัดแรงเสริมเหล็ก มีความยาวตลอดแนว 1,176.25 เมตร จากขัอดกลงในบันทึกความเข้าใจ 3 ฝ่าย รัฐบาลออสเตรเลียให้ความช่วยเหลือในส่วนแรก เป็นค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ ในวงเงิน 1.5 ล้านเหรียญออสเตรเลีย หรือประมาณ 30 ล้านบาท โดยว่าจ้าง บริษัท Mainsail and Partners และ บริษัท Sinclair Knight and Partners มาดำเนินการตั้งแต่เดือนเมษายน ค.ศ. 1990 ต่อจากนั้นรัฐบาลออสเตรเลียได้ให้ความช่วยเหลือในด้านงบประมาณเพื่อใช้ในการก่อสร้างสะพาน ซึ่งการออกแบบรายละเอียดได้เริ่มดำเนินการเมื่อเดือนมกราคม ค.ศ. 1991 และเสร็จสิ้นในเดือนมิถุนายน ค.ศ. 1991

ถึงแม้ว่าในระยะดังกล่าวจะเกิดการเปลี่ยนแปลงทางการเมืองครั้งสำคัญในไทยขึ้น โดยพลเอกสุนทร คงสมพงษ์ ผู้บัญชาการทหารสูงสุดในฐานะประธานคณะกรรมการรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติได้ทำรัฐประหารในวันที่ 23 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1991 และต่อมาก็ได้มีการแต่งตั้งนายอานันท์ ปันยารชุน ขึ้นดำรงตำแหน่งเป็นนายกรัฐมนตรีไทยคนใหม่ แต่การเปลี่ยนแปลงทางการเมืองดังกล่าวของไทย ที่เกิดขึ้นในเดือนกุมภาพันธ์ ค.ศ. 1991 มิได้เป็นอุปสรรคสำคัญในการพัฒนาความสัมพันธ์ไทยและลาว¹⁰ ก็คือโครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพลาว-ไทยนี้ด้วย ดังนั้นโครงการดังกล่าวก็ยังคงได้รับการดำเนินการตามลำดับเรื่อยมา โดยได้มีการประชุมคณะกรรมการโครงการพัฒนาลุ่มแม่น้ำโขงขึ้นเมื่อ เดือนสิงหาคม ค.ศ. 1991 ซึ่งที่ประชุมได้มีมติให้สะพานข้ามแม่น้ำโขงเวียงจันทน์-หนองคายแห่งนี้ใช้ชื่อว่า "สะพานมิตรภาพ" (FRIENDSHIP BRIDGE)

หลังจากนั้นในเดือนตุลาคม ค.ศ. 1991 รัฐบาลออสเตรเลียได้เปิดซองประมูลแก่บริษัทรับเหมาก่อสร้างของออสเตรเลียและปรากฏว่า บริษัท John Hollands Construction Pty. Ltd เป็นผู้ชนะการประมูลในออสเตรเลีย โดยให้ดำเนินการก่อสร้างสะพานร่วมกับ บริษัท Kinsun Co., Ltd. ซึ่งเป็นบริษัทในประเทศไทย ด้วยวงเงินว่าจ้าง 30.5 ล้านเหรียญออสเตรเลีย หรือประมาณ 600 ล้านบาท ซึ่งกำหนดระยะเวลาก่อสร้างไว้ 2.5 ปี กล่าวคือ การก่อสร้างจะแล้วเสร็จให้สะพานเปิดใช้งานได้ในเดือนมีนาคม ค.ศ. 1994 โดยได้มีพิธีเปิดโครงการก่อสร้างสะพานเมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน ค.ศ. 1991 โดยมีนายกรัฐมนตรีลาว ไทย และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการค้า และพัฒนาโพ้นทะเลของออสเตรเลียร่วมเป็นประธานในพิธีบริเวณกลางแม่น้ำโขง การก่อสร้างได้ดำเนินการคืบหน้าเป็นลำดับ และมีการประชุมร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่

¹⁰ คณิงภรณ์ วงเวียน, ความสัมพันธ์ด้านการท่องเที่ยวไทย-ลาว ศึกษากรณีสะพานมิตรภาพไทย-ลาว, ปรินญาตึลปะศาศตรัมหำบัณฑิต รัฐศาศตรัม หำวิทยำลัยรำมค้ำหำง, 2543, หำนำ 83.

รับผิดชอบหลายครั้ง และในที่สุดสะพานมิตรภาพลาว-ไทยได้ดำเนินการสร้างแล้วเสร็จตามกำหนด

เมื่อวันที่ 2 เมษายน ค.ศ. 1994 ได้มีการลงนามความตกลงว่าด้วยสะพานมิตรภาพ โดยท่านสมสะหวาด เล่งสะหวัด รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และนาวาอากาศตรี ประสงค์ สุ่นศิริ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศแห่งราชอาณาจักรไทยที่กรุงเวียงจันทน์ ซึ่งการลงนามดังกล่าวเป็นการเตรียมการสำหรับพิธีเปิดสะพานมิตรภาพลาว-ไทย ในวันที่ 8 เมษายน ค.ศ. 1994 ซึ่งพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวจะเสด็จพระราชดำเนินทรงเป็นองค์ประธานในพิธีเปิดดังกล่าว ร่วมกับประธานประเทศแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว โดยนายจอห์น คีตติง นายกรัฐมนตรีออสเตรเลีย จะเป็นผู้ส่งมอบสะพานซึ่งเป็นของขวัญจากประชาชนออสเตรเลียให้แก่ท่านคำไต สีพันดอน นานายกรัฐมนตรีแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และนายชวัน หลีกภัย นายกรัฐมนตรีแห่งราชอาณาจักรไทย

ลักษณะของโครงการ จากผลการศึกษาของญี่ปุ่นในปี ค.ศ. 1967 ได้เสนอให้สร้างสะพานที่ทำนาแล้ง-หนองคาย ซึ่งเป็นแนวที่เหมาะสม ต่อมาเมื่อรัฐบาลออสเตรเลียตกลงให้ความช่วยเหลือแล้วได้มีการประชุมร่วม Thai-Lao Consultative Group และทั้งสองฝ่ายเห็นพ้องกันว่า จุดสร้างสะพานควนขึ้นไปทางเหนือจากจุดที่ญี่ปุ่นเคยเสนอไว้เล็กน้อย ทั้งนี้เพื่อให้ค่าใช้จ่ายในการเวนคืนที่ดิน และรื้อถอนสิ่งก่อสร้างน้อยที่สุด และให้ประชาชนได้รับความเดือดร้อนน้อยที่สุด โดยแนวเขตสะพานฝั่งไทยจะอยู่ด้านเหนือน้ำติดกับวัดจอมมณี ตำบลจอมมณี อำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย และแนวเขตสะพานฝั่งลาวจะอยู่บริเวณทำนาแล้ง กำแพงนครเวียงจันทน์

ลักษณะโครงสร้างของสะพาน

- เป็นสะพานคอนกรีต (Variable-depth Concrete box Grider)
- ตัวสะพานข้ามแม่น้ำ (Main bridge structure) มี 6 ตอม่อ แต่ละตอม่อห่างกัน 105 เมตร รวมความยาวของตัวสะพานจากฝั่งไทยถึงฝั่งลาว 665 เมตร
- ทางลาดลงจากตัวสะพาน (Approach structure) ทางฝั่งไทยที่มีความยาว 269 เมตร ฝั่งลาว 240 เมตร
- สะพานมีความยาวทั้งสิ้น 1,174 เมตร ทั้งนี้ยังไม่ได้รวมคันคอดิน (Approach Embankment) ทั้งสองฝั่ง
- มีจุดเปลี่ยนการจราจร (Traffic changeover) อยู่ทางฝั่งลาว
- ความกว้างสะพานทั้งสิ้น 12.7 เมตร ประกอบด้วย

- ช่องทางเดินรถ 2 ช่อง ช่องละ 3.50 เมตร
 - เกาะกลางถนนกว้าง 0.5 เมตร เพื่อมีไว้สำหรับวางรางรถไฟในอนาคต
 - ไหล่ถนนข้างละ 0.5 เมตร
 - ทางเดินเท้า 2 ข้าง ข้างละ 1.5 เมตร
- ใต้สะพานที่ให้เรือผ่านมีช่วงกว้าง 60 เมตร และสูง 10 เมตร จากระดับน้ำสูงสุดที่ 167.0 เมตร (MSL)

การก่อสร้างโครงการ ตามสัญญาว่าจ้าง บริษัท John Hollands Construction Pty. Ltd เมื่อเดือนตุลาคม ค.ศ. 1991 นั้นได้กำหนดระยะเวลาการก่อสร้างไว้ 2.5 ปี กล่าวคือ การก่อสร้างจะแล้วเสร็จให้สะพานเปิดใช้งานได้ในเดือนมีนาคม ค.ศ. 1994

ได้มีพิธีเปิดโครงการก่อสร้างสะพานฯ เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน ค.ศ. 1991 โดยมี ท่านคำไต สีพันดอน นายกรัฐมนตรีลาว นายอานันท์ ปันยารชุน นายกรัฐมนตรีไทย และ นาย นีล บูลเอิร์ทรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการค้า และพัฒนาพันธะเลขของออสเตรเลียร่วมเป็น ประธานในพิธี

ในเดือนธันวาคม ค.ศ. 1991 เป็นระยะเวลาของการเตรียมการก่อสร้าง ซึ่งการก่อสร้างได้เริ่มจริงตั้งแต่เดือนมกราคม ค.ศ. 1992 การก่อสร้างโครงการได้ดำเนินไปด้วยดี งานต่างๆได้รุดหน้าเกินกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ จนกระทั่งแล้วเสร็จในเดือนมีนาคม และมีพิธีเปิดนำใช้ในวันที่ 8 เมษายน ค.ศ. 1994

4.5.1 พิธีเปิดสะพานมิตรภาพลาว-ไทย สะพานมิตรภาพลาว-ไทย ได้มีพิธีเปิดอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 8 เมษายน ค.ศ. 1994 โดยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เสด็จพระราชดำเนินพร้อมด้วยสมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินีนาถ และสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี ทรงเป็นประธานร่วมกับนายหนุฮัก พุมสะหวัน ประธานประเทศแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ณ กลางสะพานมิตรภาพระหว่างบ้านจอมมณี อำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย และท่านาแล้ง เมืองหาดชายฟอง กำแพงนครเวียงจันทน์

ในการประกอบพิธีเปิดสะพานมิตรภาพฯ รัฐบาลออสเตรเลียเป็นผู้สนับสนุนเงินทุนในการก่อสร้างสะพาน จำนวน 30 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ได้มอบหมายให้ Mr. Paul Keating นายกรัฐมนตรีออสเตรเลียเป็นตัวแทนส่งมอบสะพานมิตรภาพให้แก่รัฐบาลไทย และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว โดยนายกรัฐมนตรีออสเตรเลียได้กราบบังคมทูลเชิญพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ และกล่าวเชิญประธานประเทศแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว กดปุ่มเปิดแพรคลุมป้ายซึ่งมีอยู่ด้วยกันสองด้าน แต่ละด้านสลักด้วยตัวอักษร ภาษา

ลาว ไทย และอังกฤษ เพื่อเป็นสัญลักษณ์ว่านับตั้งแต่นี้เป็นต้นไปสะพานมิตรภาพจะเป็นสื่อเชื่อมความสัมพันธ์แห่งความเป็นบ้านใกล้เรือนเคียงของลาวและไทยตลอดไป

4.5.2 องค์กรบริหารและบำรุงรักษาสะพานมิตรภาพลาว-ไทย

จากการที่คณะปรึกษาสามฝ่ายลาว-ไทย-ออสเตรเลีย (Tripartite Consultative Group) ของโครงการสะพานข้ามแม่น้ำโขงเวียงจันทน์-หนองคาย ในการประชุมที่ จ.หนองคาย เมื่อวันที่ 8 ธันวาคม ค.ศ. 1992 ได้เห็นชอบให้จัดตั้งองค์กรบริหารสะพาน (Bridge Management Body-BMB) โดยมีหน้าที่กำหนดอัตราค่าใช้สะพาน (Toll Setting) จัดเก็บและบริหารรายได้จากค่าใช้สะพานบำรุงรักษาสะพานและองค์ประกอบที่เกี่ยวข้องโดยโครงสร้างขององค์กรบริหารจะประกอบด้วย 2 ระดับคือ คณะกรรมการร่วม (Joint Commission) เพื่อกำหนดนโยบายและกำกับบริหารสะพาน และคณะทำงานประจำ (Permanent Operating Group) เพื่อดำเนินการตามนโยบายที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการร่วมต่อไป ดังนั้นก่อนพิธีเปิดสะพานมิตรภาพลาว-ไทยอย่างเป็นทางการ จึงได้มีการลงนามความตกลงว่าด้วยสะพานมิตรภาพ โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศของลาวและไทย เมื่อวันที่ 2 เมษายน ค.ศ. 1994 เพื่อกำหนดให้คู่ภาคีพิจารณาจัดตั้งองค์กรบริหารและบำรุงรักษาสะพาน ซึ่งประกอบด้วยคณะกรรมการและหน่วยบำรุงรักษาสะพาน เพื่อรับผิดชอบร่วมกันในการบริหาร และบำรุงรักษาสะพานและส่วนประกอบของสะพาน และเพื่อให้การบริหารองค์กรเป็นไปอย่างมีระบบ จึงเห็นสมควรให้มีอาคารที่ทำการองค์การบริหารสะพานที่ถาวร จากความเห็นชอบของคณะอนุกรรมการเพื่อดำเนินงานโครงการสะพานข้ามแม่น้ำโขงเวียงจันทน์-หนองคาย

คณะกรรมการและหน่วยบำรุงรักษาสะพาน มีหน้าที่ดังต่อไปนี้

1. คณะกรรมการ ตามที่คู่ภาคีตกลงแต่งตั้งคณะกรรมการของตน ซึ่งประกอบด้วยผู้แทนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของแต่ละฝ่าย ไม่เกินฝ่ายละ 7 คน โดยในระยะแรกคณะกรรมการจะประชุมกันทุกเดือนและหลังจากนั้นจะประชุมกันตามความจำเป็นหรือตามคำร้องขอของแต่ละฝ่าย

คณะกรรมการฯ ฝ่ายลาวประกอบด้วย

- | | | | | |
|-------------------------|--------------------|----------------------|---------------------------|---------------|
| 1. ท่าน มัด สุนมาลา | หัวหน้ากรมคมนาคม | กระทรวงคมนาคม | ขนส่งไปรษณีย์ และก่อสร้าง | เป็นประธาน |
| 2. ท่าน พูทอง แสงอาคม | หัวหน้าแผนก คชปก. | กำแพงนครเวียงจันทน์ | | เป็นรองประธาน |
| 3. ท่าน คำม่วน สะไหวัน | หัวหน้ากรมชายแดน | กระทรวงมหาดไทย | | เป็นกรรมการ |
| 4. ท่าน หนูฮัก นະลือโคด | หัวหน้ากรมภาษี | กระทรวงการคลัง | | เป็นกรรมการ |
| 5. ท่าน ลั่งสี กองไซสี | รองหัวหน้ากรมกงสุล | กระทรวงการต่างประเทศ | | |

เป็นกรรมการ

6. ท่าน บุนเส็ด สุริยะวง เจ้าเมืองหาดชายฟอง

เป็นกรรมการ

7. ท่าน สีหวัต พานูวง เป็นกรรมการ ทั้งเป็นเลขานุการ ของคณะกรรมการ

ประธานคณะกรรมการของแต่ละฝ่ายจะผลัดกันให้เป็นประธานของการประชุม
มติของที่ประชุมในแต่ละเรื่องให้เป็นไปตามความเห็นพ้องของทั้งสองฝ่าย

เมื่อคณะกรรมการฝ่ายใดเห็นว่ามีความจำเป็นก็อาจเชิญผู้เชี่ยวชาญมาให้คำชี้แจงใน
ปัญหาใดปัญหาหนึ่ง เกี่ยวกับการบริหารและการบำรุงรักษาสะพานได้

คณะกรรมการมีหน้าที่ดังนี้

1.1 ปรีกษาหารือและตกลงวิธีการบริหาร การใช้ และการบำรุงรักษาสะพาน อาทิ
จะดำเนินการร่วมกัน หรือแต่ละฝ่ายจะดำเนินการเอง โดยเจ้าหน้าที่ของรัฐบาล หรือให้ออกชน
เป็นผู้ดำเนินการ

1.2 กำหนด ทบทวน และปรับปรุงระเบียบปฏิบัติในการบริหาร การใช้ และการ
บำรุงรักษาสะพาน

1.3 อนุมัติแผนงานและงบประมาณสำหรับการบำรุงรักษาและการซ่อมแซมสะพาน
และส่วนประกอบอื่น ๆ ของสะพาน

1.4 ให้คำแนะนำที่จำเป็นแก่หน่วยบำรุงรักษาสะพาน และทบทวนการปฏิบัติงาน
หน่วยดังกล่าวเป็นระยะ

1.5 กำหนดอัตราค่าผ่านสะพาน

1.6 ติดตามและทบทวนการบริหารการใช้ และการบำรุงรักษาสะพานในส่วนที่
เกี่ยวข้องให้เป็นไปตามนโยบาย และระเบียบปฏิบัติที่คณะกรรมการทั้งสองฝ่ายกำหนดไว้
เพื่อให้การบริหาร การใช้ และการบำรุงรักษาสะพานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

2. หน่วยงานบำรุงรักษาสะพาน คณะกรรมการของแต่ละฝ่าย จะแต่งตั้ง
หน่วยงานบำรุงรักษาสะพานของตนขึ้นเพื่อปฏิบัติหน้าที่ดังต่อไปนี้

2.1 ร่วมมือและประสานงานกันในการบริหาร การใช้ และการบำรุงรักษาให้เป็นไป
ตามระเบียบปฏิบัติ และข้อกำหนดที่คณะกรรมการได้ร่วมกันกำหนดไว้

2.2 ควบคุมดูแลการใช้ การบริหาร การบำรุงรักษาและซ่อมแซมสะพานให้เป็นไป
ตามสัญญาว่าจ้างในกรณีที่มีการว่าจ้าง

2.3 ร่วมกันจัดทำรายงานการปฏิบัติหน้าที่ต่อคณะกรรมการเป็นระยะอย่างน้อย
ทุก ๆ สามเดือน

2.4 จัดทำแผนและสนองงบประมาณประจำปี สำหรับการบำรุงรักษาและซ่อมแซม
สะพาน

24.1 คณะกรรมการร่วมระดับนโยบายและเจ้าหน้าที่ประจำในการบำรุงรักษา
สะพานในระดับปฏิบัติการได้แก่

2.4.2 คณะกรรมการร่วม (Joint Commission)

2.4.3 คณะเจ้าหน้าที่ประจำในการบำรุงรักษาสะพาน

4.5.3 ความร่วมมือทางกฎหมายบนสะพานมิตรภาพลาว-ไทย

คู่มือข้อตกลงตั้งคณะกรรมการประจำของฝ่ายตน คณะกรรมการประจำของแต่ละฝ่ายประกอบด้วย ผู้แทนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของแต่ละฝ่ายไม่เกินฝ่ายละเจ็ดคน โดยแต่ละฝ่ายจะแจ้งองค์ประกอบของคณะกรรมการฝ่ายตนให้อีกฝ่ายหนึ่งทราบภายในเจ็ดวัน หลังจากความตกลงฉบับนี้มีผลบังคับใช้

คณะกรรมการฝ่ายลาวประกอบด้วย

1. ท่านพุดอง แสงอาคม ว่าการรองเจ้าครองกำแพงนครเวียงจันทน์
เป็นประธาน
2. พลตีวันเฮือง รองหัวหน้าธนาคาร ป.ก.ส กำแพงนครเวียงจันทน์
เป็นรองประธาน
3. ท่านบุญเล็ด เจ้าเมืองหาดชายฟอง คณะ
4. ท่านพุดทะไซ อัยการ กำแพงนครเวียงจันทน์ คณะ
5. ท่านพันโนลา หัวหน้าแผนกอัยการ กระทรวงยุติธรรม คณะ
6. ท่านเกรงใจ สีซานน กรมสนธิสัญญา กระทรวงการต่างประเทศ คณะ
7. ท่านรองปลัดกระทรวงการคลัง คณะ

หน้าที่ของคณะกรรมการประจำ คณะกรรมการประจำ มีหน้าที่ติดต่อประสานงาน ปฎิภาหหรือ และร่วมกันพิจารณาเกี่ยวกับการดำเนินงานทางกฎหมายต่อเหตุการณ์ใด ๆ ที่เกิดขึ้นบนพื้นที่สะพาน วัดจากเสาสะพานต้นแรกที่ฝ่ายลาว (Transition pier) ฝั่งลาว ถึงเสาสะพานต้นแรกที่ฝ่ายไทย (Transition pier) รวมทั้งการจับกุมผู้กระทำความผิดในพื้นที่ดังกล่าว

1. คณะกรรมการประจำจะประชุมกันตามความจำเป็น และตามที่คณะกรรมการเห็นเหมาะสม

2. ให้คณะกรรมการมีอำนาจในการกำหนด และปรับปรุงระเบียบปฏิบัติของตนตามกฎหมายของแต่ละฝ่าย

3. การดำเนินงานตามกฎหมายของผู้กระทำความผิดในแต่ละกรณี ให้คณะกรรมการประจำมีข้อพิจารณาต่อไปนี้ที่สำคัญ

- ถ้าผู้กระทำความผิดเป็นคนสัญชาติลาว หรือคนสัญชาติประเทศที่สาม หรือคนไร้สัญชาติซึ่งมีถิ่นที่อยู่ถาวรในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ให้สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวเป็นผู้ดำเนินการต่อผู้กระทำความผิดนั้น

- ถ้าผู้กระทำผิดเป็นคนสัญชาติไทย หรือคนสัญชาติประเทศที่สาม หรือคนไร้สัญชาติซึ่งมีถิ่นที่อยู่ถาวรในราชอาณาจักรไทย ให้ราชอาณาจักรไทยเป็นผู้ดำเนินการต่อผู้กระทำผิดนั้น

- ถ้าผู้กระทำผิดเป็นคนสัญชาติที่สาม หรือคนไร้สัญชาติ และไม่มีถิ่นที่อยู่ถาวรในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว หรือราชอาณาจักรไทย ให้พิจารณาว่าผู้เสียหายจากการกระทำผิดดังกล่าวเป็นคนสัญชาติลาวหรือไทย หรือสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวหรือราชอาณาจักรไทยเป็นผู้เสียหาย ทั้งนี้ให้ประเทศเจ้าของสัญชาติของผู้ได้รับความเสียหายดังกล่าวหรือประเทศที่ได้รับความเสียหายนั้นเป็นผู้ดำเนินการกับผู้กระทำผิด

ทั้งนี้การพิจารณาในแต่ละกรณีข้างบนนั้น ให้เป็นไปตามกฎหมายของแต่ละฝ่าย และการดำเนินการตามกฎหมายต่อผู้กระทำผิดตามวรรค 3 นี้ ให้ถือเป็นพันธกรณี

การใช้สะพาน

- ห้ามคนเดินเข้าใช้สะพาน ยกเว้นเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง
- เวลาเปิดสะพาน 08.00-18.00 น. ทุกวัน (ปัจจุบันเป็น 06.00-20.00 น.)
- รถเสียหรืออุบัติเหตุ แจ้งหน่วยบำรุงรักษาของสองฝ่าย เพื่อการกู้ภัยรักษาพยาบาลเบื้องต้น และเคลื่อนย้ายสิ่งกีดขวางการจราจร

การบำรุงรักษา

กองคุ้มครองสะพานมิตรภาพ มีอักษรย่อว่า ก.ข.ม เป็นภาษาอังกฤษ Friendship Bridge Administration of Lao P.D.R "FBAL" มีสำนักงานตั้งอยู่อาคารด่านชายแดนสะพานมิตรภาพ ที่หลัก 19 ถนนท่าเดื่อ เมืองหาดชายฟอง กำแพงนครเวียงจันทน์

ขอบเขตของสะพานและส่วนประกอบที่สองฝ่ายรับผิดชอบในการบำรุงรักษาร่วมกัน ให้เป็นไปตามข้อตกลงโครงสร้างสะพานและส่วนประกอบที่อยู่ในพื้นที่โครงการตามสัญญาก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว ดังนี้

| รายละเอียด | รวม (เมตร) | ทางฝั่งลาว (เมตร) | ทางฝั่งไทย (เมตร) |
|--------------------------|---------------|----------------------|----------------------|
| 1. ทางเข้าสะพาน | 1,382 | 650 | 732 |
| 2. สะพานบนฝั่ง | 509 | 240 | 269 |
| 3. สะพานใต้น้ำ | 665 | 332.5 | 332.5 |
| 4. เชื้อนป้องกันตลิ่งพัง | | 400 | 400 |

5. ทางเลียบทางเข้าสะพาน
6. ต้นไม้ประดับภายในรั้วล้อมทางเข้าสะพาน
7. รั้วล้อมบริเวณเขตก่อสร้าง

กิจการที่ฝ่ายลาวต้องรับผิดชอบคือ อาคารด้านชายแดนและบรรดากิจการที่ตั้งอยู่ตามบริเวณด้านชายแดนถึงถนนท่าเดื่อ รวมทั้งระบบเครือข่ายเทคนิคและสิ่งแวดล้อม (อาคารด้าน ถนนและระบบเครือข่ายเทคนิคบนถนนท่าเดื่อ ที่จอดรถ สำนักงาน สโมสร ศาลา และเขตบริเวณในรั้วได้สะพานแค้มป์น้ำโขง)

ลักษณะการบำรุงสะพาน การบำรุงรักษาปกติรายวัน เช่น ทำความสะอาด เปลี่ยนหลอดไฟ ตัดหญ้าหน่วยบำรุงรักษาสะพานแต่ละฝ่ายรับผิดชอบถึงกึ่งกลางสะพาน การบำรุงรักษาตามกำหนดเวลา ตามคู่มือการใช้และบำรุงรักษาสะพานที่บริษัทก่อสร้างสะพานจะจัดให้การซ่อมแซมใหญ่ ตามสภาพที่เกิดขึ้น และตามคู่มือการบำรุงรักษาสะพาน งานฉุกเฉิน ความเสียหายที่เกิดจากเหตุการณ์พิเศษ เช่น น้ำท่วมใหญ่ หรืออุบัติเหตุรถ หรือเรือชนสะพาน การบำรุงรักษาตามกำหนดเวลา การซ่อมแซมใหญ่ และงานฉุกเฉินให้หน่วยบำรุงรักษาของทั้งสองฝ่ายรับผิดชอบดูแลร่วมกัน

4.5.4 ระเบียบปฏิบัติสำหรับการใช้และบำรุงรักษาสะพานมิตรภาพลาว-ไทย

ระเบียบการจราจรบนสะพาน

- ประเภทของยานพาหนะที่ได้รับอนุญาตให้ใช้สะพาน รถทุกประเภทที่ใช้เครื่องยนต์ขับเคลื่อน ยกเว้นรถสามล้อเครื่องและรถจักรยานยนต์
 - ความเร็วรถไม่เกิน 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
 - ช่องทางเดินรถ บนช่องทางซ้าย โดยมีจุดเปลี่ยนช่องทางเดินรถอยู่ฝั่งลาว ห้ามจอด ห้ามแซง ยกเว้นกรณีจำเป็นภายใต้การควบคุมเจ้าหน้าที่
- เอกสารประจำคนขับและยานพาหนะ ให้เป็นไปตามระเบียบที่เกี่ยวข้องทั้งสองฝ่าย
- รถที่บรรทุกสินค้าอันตรายต้องปฏิบัติตามระเบียบที่ทั้งสองฝ่ายจะกำหนดร่วมกันอย่างเคร่งครัด

การผ่านแดน พิธีการศุลกากรที่บริเวณตรวจคนเข้าเมือง เป็นไปตามกฎหมายและระเบียบของลาวและไทย หรือข้อตกลงระหว่างลาว-ไทย ในเรื่องที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะพยายามหาทางปรับปรุงให้มีความง่ายและความสะดวกยิ่งขึ้น

- สินค้าผ่านแดน ปฏิบัติตามความตกลงในเรื่องสินค้าผ่านแดนลาว-ไทย
 - การประสานงานระหว่างเจ้าหน้าที่ศุลกากรและตรวจคนเข้าเมืองของทั้งสองฝ่าย
 - ดำเนินการสอดคล้องกับความตกลงว่าด้วยความร่วมมือในด้านศุลกากรและตรวจคนเข้าเมืองระหว่างลาว-ไทย
- ด่านตรวจสะพานของทั้งสองฝ่ายจะเปิดทุกวัน ตั้งแต่เวลา 08.00-18.00 น. (ปัจจุบันเป็น 06.00-20.00 น.)

การรักษาความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัยของตัวสะพานหลังจากเปิดด่านแล้วให้หน่วยบำรุงรักษาสะพานจัดเวรยามรักษาการในเขตกรรมสิทธิ์ของแต่ละฝ่าย ในกรณีเกิดเหตุให้ร่วมประสานงานกันทั้งสองฝ่าย

ค่าใช้สะพาน

- อัตราค่าใช้สะพาน

| | | |
|-----------------------|-----------|--------------|
| รถยนต์นั่ง | 600 กีบ | หรือ 20 บาท |
| รถบรรทุกเล็ก | 900 กีบ | หรือ 30 บาท |
| รถโดยสารขนาดเล็ก | 1,500 กีบ | หรือ 50 บาท |
| รถโดยสารขนาดใหญ่ | 3,000 กีบ | หรือ 100 บาท |
| รถ 6 ล้อ | 4,500 กีบ | หรือ 150 บาท |
| รถบรรทุก 10 ล้อ | 6,000 กีบ | หรือ 200 บาท |
| รถบรรทุก 10 ล้อขึ้นไป | 9,000 กีบ | หรือ 300 บาท |

การเรียกเก็บค่าใช้สะพาน เก็บในอัตราเท่ากันเป็นเงินลาวหรือเงินไทย แล้วแต่กรณี โดยเก็บเมื่อขึ้นสะพานฝั่งลาวหรือฝั่งไทย (ยกเว้นยานพาหนะที่มีคนขับซึ่งจะนำไปจำหน่าย ให้เรียกเก็บเงินจากฝั่งลาวและไทย)

4.6 นโยบายของรัฐต่อการพัฒนาเศรษฐกิจลาว ค.ศ. 1988-1995

4.6.1 นโยบายปฏิรูปเศรษฐกิจและโครงสร้างการบริหาร

เพื่อแก้ไขภาวะเศรษฐกิจที่ตกต่ำในช่วงปี ค.ศ. 1982-1985 รัฐบาลลาวได้หันมาดำเนินนโยบายปฏิรูปเศรษฐกิจ ซึ่งทางการลาวเรียกว่า "จินตนาการใหม่" ใน ค.ศ. 1986 ต่อมาหลังจากนั้นการประชุมสมัชชาพรรคครั้งที่ 4 เมื่อเดือนพฤศจิกายน ค.ศ. 1987 รัฐบาลได้

ประกาศนโยบายปฏิรูปเศรษฐกิจสู่ระบบตลาดแข่งขันเสรี และมีการปรับโครงสร้างการบริหารราชการใหม่ โดยผ่อนคลายการควบคุมจากส่วนกลางและให้กลไกตลาดเข้ามามีบทบาทมากขึ้น ในการกำหนดกิจกรรมทางเศรษฐกิจ รวมทั้งมีการกระจายอำนาจในการบริหารแก่แขวงและองค์กรของรัฐต่าง ๆ มากขึ้น เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ของโลกเปลี่ยนแปลงไป นโยบายปฏิรูปเศรษฐกิจสู่ระบบตลาดแข่งขันเสรีหรือที่เรียกว่า “กลไกเศรษฐกิจใหม่” (New Economic Mechanism) ประกอบด้วยมาตรการสำคัญต่างๆหลายประการได้แก่

ด้านการผลิต ได้มีการแปรรูปกิจการรัฐวิสาหกิจสู่ภาคเอกชน และให้หน่วยการผลิตอิสระในการดำเนินงานมากขึ้น ทั้งในด้านการวางแผน การจัดหาเงินทุน การกำหนดราคาสินค้า อัตราค่าจ้าง รวมทั้งรับผิดชอบต่อผลการประกอบการของตนเอง อีกทั้งมีการกำหนดอัตราแน่นอนในการส่งผลกำไรแก่ส่วนกลาง ทำให้หน่วยผลิตสามารถสะสมกำไรส่วนเกินและพึ่งตนเองได้โดยไม่ต้องอาศัยเงินทุนจากรัฐบาล จึงกลายเป็นแรงจูงใจให้แก่การเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต

ด้านการค้า ได้ยกเลิกระบบการควบคุมการค้าโดยส่วนกลาง ทั้งการค้าภายในและการค้าระหว่างประเทศ บรรดาแขวงหรือเอกชนสามารถทำการค้าได้โดยเสรี จึงก่อให้เกิดความคล่องตัวในการทำธุรกิจ อีกทั้งยินยอมให้ราคาสินค้าและบริการเคลื่อนไหวตามกลไกตลาด เพื่อผลักดันให้ภาคเกษตรกรรมของลาวมีผลผลิตมากขึ้น เนื่องจากเป็นแรงจูงใจให้เกษตรกรขยายพื้นที่เพาะปลูกเพิ่มขึ้น

ด้านการเงิน มีการปรับระบบการเงินให้มีความยืดหยุ่นและสอดคล้องกับความเป็นจริงมากขึ้น โดยปล่อยให้อัตราแลกเปลี่ยนระหว่างเงินกีบและเงินตราต่างประเทศสกุลต่างๆลอยตัวและเคลื่อนไหวเสรีตามกลไกตลาด และสอดคล้องกับฐานะทางเศรษฐกิจ ทำให้เงินกีบมีเสถียรภาพมากขึ้น และกลับมามีบทบาทในฐานะสื่อกลางการแลกเปลี่ยนในระบบเศรษฐกิจของลาวอีกครั้ง

ด้านการคลังและการธนาคาร มีการปฏิรูประบบการจัดเก็บภาษีให้รัดกุมและลดความซ้ำซ้อนลง และให้ธนาคารกลางมีบทบาทหน้าที่เป็นมาตรฐานสากลอย่างแท้จริง อีกทั้งอนุญาตให้ธนาคารต่างชาติสามารถเข้าไปเปิดสาขาดำเนินการในลาวได้และให้อิสระแก่ธนาคารพาณิชย์ในการดำเนินกิจการภายใต้ขอบเขตที่กำหนดไว้

4.6.2 นโยบายเปิดประเทศและส่งเสริมการลงทุน

นอกจากการดำเนินนโยบายปฏิรูปเศรษฐกิจด้วยมาตรการต่างๆดังกล่าวมาแล้ว รัฐบาลลาวมีนโยบายเปิดประเทศเพื่อติดต่อกับประเทศเสรีมากขึ้น อีกทั้งมีนโยบายส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศอย่างจริงจัง มีการตั้งคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนและลดภาษีสำหรับนักลงทุนต่างชาติ รวมทั้งมีการปรับปรุงระเบียบการต่างๆเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจของนักลงทุนจากต่างประเทศ เพื่อจูงใจให้นักลงทุนมีความเชื่อมั่นที่จะนำเอาเงินทุนและเทคโนโลยีเข้ามาพัฒนาอุตสาหกรรมผลิตและบริการต่างๆในลาวมากยิ่งขึ้น และที่สำคัญรัฐบาลได้ประกาศใช้กฎหมายว่าด้วยการลงทุนของต่างประเทศเมื่อปี ค.ศ. 1988 โดยมีวัตถุประสงค์สำคัญสรุปได้ดังนี้

1. เพื่อขยายโอกาสการร่วมมือกับต่างประเทศในด้านเศรษฐกิจ เทคนิค และวิทยาศาสตร์
2. เพื่อยกระดับกำลังความสามารถในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ
3. เพื่อเปลี่ยนสภาพการผลิตตามแบบธรรมชาติไปสู่การผลิตเพื่อการส่งออก
4. เพื่อให้โครงสร้างทางเศรษฐกิจซึ่งประกอบด้วยภาคเกษตร ป่าไม้ อุตสาหกรรมและบริการมีการพัฒนาอย่างสอดคล้องและสมดุล

ต่อมาปี ค.ศ. 1991 รัฐบาลก็ได้ประกาศใช้รัฐธรรมนูญฉบับใหม่ซึ่งมีข้อกำหนดกฎเกณฑ์ต่างๆเกี่ยวกับสิทธิ และการคุ้มครองการลงทุนจากต่างชาติที่มีความชัดเจนขึ้น

4.7 เศรษฐกิจลาวหลังปี ค.ศ. 1988-1995

หลังจากสะพานมิตรภาพลาว-ไทย เวียงจันทน์-หนองคาย ได้รับการก่อสร้างเสร็จสมบูรณ์ในกลางเดือนมีนาคม ค.ศ. 1994 ส่วนพิธีเปิดอย่างเป็นทางการได้มีขึ้นในวันที่ 8 เมษายน ค.ศ. 1994 แต่มีการเปิดข้ามแดนจริงเมื่อวันที่ 25 เมษายน ค.ศ. 1994 สะพานมิตรภาพแห่งนี้นับเป็นสะพานแห่งแรกในประวัติศาสตร์ของแม่น้ำโขง ซึ่งเป็นแม่น้ำที่ใหญ่อันดับที่ 12 ของโลกและเป็นแม่น้ำที่ยาวที่สุดในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ที่มีความยาวทั้งสิ้นประมาณ 4,200 กิโลเมตร เริ่มต้นจากตอนใต้ประเทศจีนและไหลผ่านพม่า ลาว ไทย กัมพูชา และเวียดนาม สะพานแห่งนี้จะช่วยให้การคมนาคมระหว่างประเทศลาวและประเทศไทยสะดวกยิ่งขึ้นเป็นอย่างมากและคาดว่าจะมีส่วนสำคัญในการที่จะช่วยในการที่จะก่อให้เกิดผลดีต่อบรรยากาศการลงทุนหรือการพัฒนาในภูมิภาคแห่งนี้ สำหรับประเทศลาวนั้นสะพานแห่งนี้จะช่วยเร่งการกำหนดยุทธศาสตร์หรือนโยบายการพัฒนาประเทศ รวมทั้งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและเศรษฐกิจขั้นต้นของนครหลวงเวียงจันทน์ ซึ่งเป็นเมืองหลวงของประเทศลาว อีกทั้งยังจะช่วยให้มีเส้นทางรถไฟสายแรกจากสถานีเวียงจันทน์ผ่านเมืองหนองคายไปยังสถานีหัวลำโพงเพื่อออกสู่มาเลเซียไปยังสิงคโปร์ และยังทำให้ลาวมีเส้นทางรถยนต์เชื่อมต่อกับทางหลวงสายเอเชีย 2 ผ่านหนองคายไปยังท่าเรือกรุงเทพฯ นอกจากนี้สะพานดังกล่าวยังจะช่วยขยายโครงข่ายเส้นทางคมนาคมของทางหลวงสายเอเชียซึ่งเชื่อมจากประเทศสิงคโปร์ผ่านประเทศ

มาเลเซียและไทยเข้าสู่ลาว (ตามทางหลวงหมายเลข A 2) และขยายต่อไปยังมณฑลยูนนานทางตอนใต้ของประเทศจีนโดยผ่านทางหลวงหมายเลข N 13 ทางเหนือของลาว หรือขยายต่อไปยังประเทศเวียดนามโดยผ่านทางหลวงหมายเลข N 13 และทางหลวงหมายเลข 9 ทางตอนใต้ของลาว การขยายโครงข่ายการคมนาคมขนส่งดังกล่าวจะทำให้ประเทศลาวและประเทศไทยสามารถขนส่งสินค้าหรือเดินทางติดต่อกับประเทศต่างๆในภูมิภาคนี้สะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น ดังนั้นการก่อสร้างสะพานมิตรภาพแห่งนี้จึงนับว่าเป็นการเปลี่ยนแปลงระบบโครงข่ายขนส่งที่มีอยู่เดิมและเป็นการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมขนส่งเบื้องต้น เพื่อเปิดประตูการค้าออกสู่ประเทศครั้งสำคัญของลาวและไทย

ผลของการเชื่อมโยงสะพานมิตรภาพนี้จะช่วยเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างสองประเทศ และประเทศบ้านใกล้เรือนเคียงระหว่างประเทศลาว-ไทยสามารถเดินทางไปมาหาสู่กันได้โดยสะดวกยิ่งขึ้น ทั้งยังเป็นปัจจัยสำคัญที่จะทำให้มีการพัฒนาต่างๆเกิดขึ้นในพื้นที่ดังกล่าว จากสิ่งต่างๆที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นจะเป็นสาเหตุหลักที่จะส่งผลให้เมืองเวียงจันทน์มีการขยายตัวและเติบโตขึ้นในอัตราที่เร็วกว่าเดิม และทำให้มีการเปลี่ยนแปลงในด้านต่างๆเกิดขึ้นอย่างมากมายทั้งในด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม รวมทั้งการเพิ่มขึ้นของประชากร ซึ่งการเติบโตและการเปลี่ยนแปลงในด้านต่างๆที่กล่าวมานี้ย่อมจะส่งผลกระทบต่อระบบโครงสร้างของนครหลวงเวียงจันทน์

4.7.1 ภาพรวมของการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ

ในช่วงระหว่างปี ค.ศ. 1982 ถึง ค.ศ. 1985 อันเป็นช่วงก่อนการปฏิรูปเศรษฐกิจนั้น เศรษฐกิจโดยทั่วไปของลาวอยู่ภาวะตกต่ำ โดยมีอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจเฉลี่ยประมาณร้อยละ 4 และรายได้ประชากรอยู่ในระดับเพียง 200 เหรียญสหรัฐต่อปี มีอัตราเงินเฟ้อสูงถึงร้อยละ 85 เพื่อแก้ไขสภาวะเศรษฐกิจที่ตกต่ำนี้รัฐบาลได้หันมาดำเนินนโยบายปฏิรูปเศรษฐกิจอย่างขนานใหญ่ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1986 เป็นต้นมา ซึ่งนโยบายเศรษฐกิจใหม่นี้ได้ช่วยขจัดปัญหาเงินเฟ้อให้ลดเหลือร้อยละ 10 ในปี ค.ศ. 1992 และเหลือเพียงร้อยละ 6 ในปี ค.ศ. 1993

ส่วนอัตราการเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมในช่วงระหว่างปี ค.ศ. 1987-1994 เฉลี่ยสูงถึงร้อยละ 6.76 ต่อปี ในช่วงดังกล่าวมีการขยายตัวในภาคอุตสาหกรรมเฉลี่ยร้อยละ 19.61 ต่อปี รองลงมาได้แก่ภาคบริการและภาคเกษตรกรรมขยายตัวเฉลี่ยต่อปีร้อยละ 13.54 และ 4.33 ตามลำดับ ซึ่งแสดงว่านโยบายปฏิรูปเศรษฐกิจของลาวได้ส่งเสริมให้มีการลงทุนและการค้าขยายตัวมากกว่าเดิม

ถึงแม้ว่าการเติบโตของภาคเกษตรกรรมเฉลี่ยต่อปีระหว่าง ค.ศ. 1987-1994 จะอยู่ในระดับต่ำกว่าสาขาอื่น แต่ถ้าเทียบกับมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมของทั้งประเทศที่ได้เพิ่มขึ้นในช่วงเวลาดังกล่าวจะพบว่ามียอดราที่สูงกว่าสาขาการผลิตอื่นคือสูงถึงร้อยละ 40.24 ของมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศที่ได้เพิ่มขึ้นทั้งหมด (ดูตาราง 4.1) ซึ่งแสดงให้เห็นว่าลักษณะโครงสร้างทางเศรษฐกิจของลาวยังขึ้นอยู่กับการผลิตภาคเกษตรกรรมเป็นส่วนใหญ่

ภาคการเกษตรกรรม ภาคเกษตรกรรมถือว่าเป็นภาคเศรษฐกิจหลักของลาว พืชผลการเกษตรที่สำคัญได้แก่ข้าวในปี ค.ศ. 1994 ลาวมีพื้นที่เพาะปลูกข้าวทั่วประเทศประมาณ 3.4 ล้านไร่ แหล่งเพาะปลูกที่สำคัญที่สุดได้แก่แขวงจำปาสักและสุวรรณเขตซึ่งมีพื้นที่เพาะปลูกและได้ผลผลิตสูงสุดเป็นอันดับหนึ่งและสองตามลำดับ ส่วนผลผลิตการเกษตรที่สำคัญอย่างอื่นได้แก่กาแฟ ซึ่งปัจจุบันเป็นสินค้าส่งออกที่สำคัญอย่างหนึ่งของลาว

ภาคอุตสาหกรรม ในส่วนของภาคอุตสาหกรรมที่รัฐบาลให้ความสนใจในปัจจุบันได้แก่อุตสาหกรรมสิ่งทอบางประเภทที่ใช้แรงงานมาก โรงงานอุตสาหกรรมที่สำคัญของลาวได้แก่การแปรรูปไม้ สิ่งทอ และการตัดเย็บเสื้อผ้า ผงซักฟอก สุรา เบียร์ และน้ำอัดลม ซึ่งอุตสาหกรรมส่วนใหญ่กระจุกตัวอยู่ในเขตนครหลวงเวียงจันทน์ เนื่องจากมีโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งรองรับที่ดีกว่าภูมิภาคอื่น ร้อยละ 81.2 สำหรับผลผลิตด้านอุตสาหกรรมที่สำคัญได้แก่พลังงานไฟฟ้าซึ่งลาวมีความสามารถในการผลิตได้เกินความต้องการใช้ภายในประเทศและสามารถใช้เป็นสินค้าส่งออกไปขายยังประเทศเพื่อนบ้าน อาทิ เวียดนาม ไทย และกัมพูชา

การลงทุน เป็นสิ่งที่น่าสังเกตว่าหลังจากรัฐบาลมีนโยบายปฏิรูปเศรษฐกิจและได้ประกาศใช้กฎหมายส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศในปี ค.ศ. 1988 จนถึงเดือนมีนาคม ค.ศ. 1994 พบว่า การลงทุนจากต่างประเทศในลาวได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยมีกิจการที่ได้รับอนุมัติส่งเสริมการลงทุนจากรัฐบาลลาวรวมทั้งสิ้น 460 โครงการจาก 29 ประเทศ คิดเป็นมูลค่าของการลงทุน 696.559 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในจำนวนนี้เป็นทุนของต่างประเทศรวม 577.157 ล้านดอลลาร์สหรัฐและการลงทุนของฝ่ายลาว 119.402 ล้านดอลลาร์สหรัฐ รูปแบบการลงทุนส่วนใหญ่จะเป็นนักธุรกิจต่างประเทศ (Wholly Foreign-Owned Enterprise) ซึ่งมีจำนวนถึง 246 โครงการ รองลงมาได้แก่นักธุรกิจร่วมทุน (Joint Venture) มี 197 โครงการ ส่วนธุรกิจตามสัญญา (Business by Contract) มีเพียง 17 โครงการ (ดูตาราง 4.2) และเมื่อจำแนกกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนพบว่าประเทศไทยอยู่ในอันดับหนึ่งมาโดยตลอด คือเมื่อสิ้นเดือนมีนาคม ค.ศ. 1994 ไทยมีการลงทุนในลาวรวมทั้งสิ้น 180 โครงการหรือเท่ากับร้อยละ 39 ของจำนวนโครงการลงทุนในลาวทั้งหมด คิดเป็นมูลค่าเงินลงทุนรวมทั้งสิ้น 255.885 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเท่ากับร้อยละ 37 ของมูลค่าโครงการลงทุนในลาวทั้งหมด รองมาได้แก่จีน 46 โครงการ และฝรั่งเศส 42 โครงการ

ตาราง 4.1 มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ (ราคาคงที่ปี ค.ศ. 1990) ระหว่างปี ค.ศ. 1987-1994.

| สาขาการผลิต | มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวม | | | | | | | | | | | | | | การเปลี่ยนแปลง | |
|-----------------------|-----------------------|---------------|----------------|---------------|----------------|---------------|----------------|---------------|----------------|---------------|----------------|---------------|----------------|---------------|----------------------------------|----------------------|
| | ค.ศ. 1987 | | ค.ศ. 1988 | | ค.ศ. 1989 | | ค.ศ. 1990 | | ค.ศ. 1991 | | ค.ศ. 1992 | | ค.ศ. 1993 | | เฉลี่ยต่อปี (1987-1994) (ร้อยละ) | ร้อยละจากการเพิ่มรวม |
| | (ล้านบาท) | (ร้อยละ) | (ล้านบาท) | (ร้อยละ) | (ล้านบาท) | (ร้อยละ) | (ล้านบาท) | (ร้อยละ) | (ล้านบาท) | (ร้อยละ) | (ล้านบาท) | (ร้อยละ) | (ล้านบาท) | (ร้อยละ) | | |
| ภาคเกษตรกรรม | 322,398 | 62.79 | 308,907 | 61.47 | 342,207 | 59.59 | 371,835 | 60.69 | 365,347 | 57.34 | 395,537 | 58.01 | 406,234 | 56.28 | 4.33 | 40.24 |
| กสิกรรม | 172,748 | 33.64 | 164,561 | 32.75 | 206,412 | 35.95 | 224,974 | 36.72 | 195,625 | 30.70 | 221,166 | 32.44 | 196,729 | 27.25 | 2.31 | 11.51 |
| ปศุสัตว์และการประมง | 117,269 | 22.84 | 116,075 | 23.10 | 119,901 | 35.95 | 127,363 | 20.79 | 145,693 | 22.87 | 158,851 | 23.30 | 165,478 | 22.93 | 6.85 | 23.14 |
| ป่าไม้ | 32,381 | 6.31 | 28,271 | 5.63 | 158,94 | 20.88 | 19,498 | 3.18 | 24,029 | 3.77 | 15,520 | 2.28 | 44,027 | 6.10 | 5.99 | 5.59 |
| ภาคอุตสาหกรรม | 57,548 | 11.21 | 56,173 | 11.18 | 76,840 | 13.21 | 88,105 | 14.38 | 105,634 | 16.58 | 113,588 | 16.66 | 126,258 | 17.35 | 19.61 | 32.50 |
| เหมืองแร่และการขุดหิน | 926 | 0.18 | 817 | 0.16 | 976 | 0.17 | 896 | 0.15 | 825 | 0.13 | 932 | 0.14 | 1,272 | 0.18 | 6.23 | 0.17 |
| อุตสาหกรรม | 40,047 | 7.80 | 37,526 | 7.47 | 52,340 | 9.11 | 60,462 | 9.87 | 78,400 | 12.30 | 85,776 | 12.58 | 92,358 | 12.80 | 21.77 | 25.11 |
| การก่อสร้าง | 10,562 | 2.06 | 12,174 | 2.42 | 15,091 | 2.63 | 17,908 | 2.92 | 17,735 | 2.78 | 19,055 | 2.79 | 22,129 | 3.07 | 18.25 | 5.55 |
| ไฟฟ้า | 6,013 | 1.17 | 5,656 | 1.13 | 7,433 | 1.29 | 8,839 | 1.44 | 8,674 | 1.36 | 7,825 | 1.15 | 9,499 | 1.32 | 9.66 | 1.67 |
| ภาคบริการ | 133,518 | 26.00 | 137,449 | 27.35 | 156,176 | 27.20 | 152,741 | 24.93 | 166,179 | 26.08 | 172,673 | 25.33 | 190,328 | 26.37 | 7.09 | 27.27 |
| การขนส่งและสื่อสาร | 33,661 | 6.56 | 33,702 | 6.71 | 36,181 | 6.30 | 31,687 | 5.17 | 32,124 | 5.04 | 34,333 | 5.04 | 35,409 | 4.91 | 0.87 | 0.84 |
| ค้าส่งและค้าปลีก | 35,358 | 6.89 | 31,943 | 6.36 | 41,177 | 7.17 | 41,968 | 6.85 | 46,163 | 7.25 | 49,415 | 7.25 | 58,553 | 8.11 | 10.93 | 11.13 |
| ธนาคารและประกันภัย | 3,519 | 0.69 | 1,359 | 0.27 | 4,004 | 0.70 | 6,939 | 1.13 | 6,202 | 0.97 | 6,908 | 1.01 | 7,820 | 1.08 | 20.37 | 2.06 |
| ที่อยู่อาศัย | 10,280 | 2.00 | 17,494 | 3.48 | 19,805 | 3.45 | 24,386 | 3.98 | 27,950 | 4.39 | 23,409 | 3.43 | 25,282 | 3.50 | 24.32 | 7.20 |
| บริการของรัฐ | 39,378 | 7.67 | 39,378 | 7.84 | 39,378 | 6.86 | 35,633 | 5.82 | 31,888 | 5.00 | 31,034 | 4.55 | 30,967 | 4.29 | -3.56 | -4.04 |
| การบริหารราชการ | 2,734 | 0.53 | 4,626 | 0.92 | 6,338 | 1.10 | 5,459 | 0.89 | 9,653 | 1.52 | 11,659 | 1.71 | 10,490 | 1.45 | 47.28 | 3.72 |
| โรงแรมและร้านอาหาร | 153 | 0.03 | 273 | 0.05 | 664 | 0.12 | 922 | 0.15 | 2,321 | 0.36 | 5,229 | 0.77 | 6,001 | 0.83 | 637.04 | 2.81 |
| บริการอื่นๆ | 315 | 0.06 | 495 | 0.01 | 500 | 0.09 | 383 | 0.06 | 692 | 0.11 | 1,051 | 0.15 | 1,088 | 0.15 | 40.90 | 0.37 |
| ภาษีขาเข้า | 8,120 | 1.58 | 8,179 | 1.63 | 8,129 | 1.42 | 5,364 | 0.38 | 9,186 | 1.44 | 9,635 | 1.41 | 14,718 | 2.04 | 13.54 | 3.17 |
| รวม | 513,464 | 100.00 | 502,529 | 100.00 | 574,223 | 100.00 | 612,681 | 100.00 | 637,160 | 100.00 | 681,798 | 100.00 | 728,820 | 100.00 | 6.76 | 100.00 |

ที่มา : ศูนย์สถิติแห่งชาติลาว, ข้อมูลสถิติตั้งแต่ปี 1993

หมายเหตุ: อัตราแลกเปลี่ยนระหว่างเงินกีบกับเงินดอลลาร์ในปี ค.ศ. 1994 = 717 กีบ/ดอลลาร์สหรัฐ

สาขาการผลิตที่มีการลงทุนมากเป็นอันดับหนึ่งได้แก่ภาคบริการโดยเฉพาะการโรงแรมและการท่องเที่ยว คือในช่วงตั้งแต่เดือนกันยายน ค.ศ. 1988 ถึงสิ้นเดือนมีนาคม ค.ศ. 1994 มีจำนวนโครงการลงทุนในภาคบริการรวม 207 โครงการคิดเป็นมูลค่าการลงทุนรวม 342,813,000 เหรียญสหรัฐ ซึ่งในจำนวนดังกล่าวเป็นมูลค่าการลงทุนในด้านการท่องเที่ยวและโรงแรมถึง 113,181,000 เหรียญสหรัฐ¹¹

ด้านการค้า นโยบายปฏิรูปเศรษฐกิจซึ่งได้ยกเลิกระบบการควบคุมการค้าจากส่วนกลางทั้งการค้าภายในและการค้าระหว่างประเทศนั้น ได้เป็นเหตุจูงใจให้เอกชนดำเนินการการค้ามากขึ้น จากสถิติกระทรวงการค้าและท่องเที่ยวของลาวพบว่า ร้านค้าปลีกได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วคือในปี ค.ศ. 1991 มีประมาณ 21,600 แห่งในจำนวนนี้ 21,000 แห่งเป็นร้านค้าเอกชน เพิ่มขึ้นจากปี ค.ศ. 1990 ซึ่งรวมมี 15,000 แห่งเป็นของเอกชนถึง 14,100 แห่ง ส่วน 600 แห่งในปี ค.ศ. 1991 มูลค่าการค้าปลีกในปี ค.ศ. 1994 มีประมาณ 468,729.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี ค.ศ. 1991 ร้อยละ 14

สำหรับการส่งออกนั้น ในปี ค.ศ. 1994 มูลค่าการส่งออกเพิ่มขึ้นจากปี ค.ศ. 1989 ถึงร้อยละ 51.78 คือมีมูลค่าเพิ่มขึ้นจาก 197 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปี ค.ศ. 1989 เป็น 299 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปี ค.ศ. 1994¹² ปัจจุบันธุรกิจสิ่งทอได้กลายเป็นสินค้าส่งออกที่สำคัญอย่างหนึ่งของลาว แชนจ์หน้ารายได้จากการส่งออกผลิตภัณฑ์ไม้และการจำหน่ายกระแสไฟฟ้า โดยทั้งสองรายการคิดเป็นประมาณร้อยละ 30 ของมูลค่าส่งออกรวมในปี ค.ศ. 1990 เหลือเพียง 600 แห่ง ในปี ค.ศ. 1992 มูลค่าการค้าปลีกในปี ค.ศ. 1994 มีประมาณ 468,729.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี ค.ศ. 1992 ร้อยละ 14

สำหรับการส่งออกนั้นในปี ค.ศ. 1994 มูลค่าการส่งออกเพิ่มขึ้นจากปี ค.ศ. 1989 ถึงร้อยละ 51.78 คือมูลค่าเพิ่มขึ้นจาก 197 เหรียญสหรัฐในปี ค.ศ. 1989 เป็น 299 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปี ค.ศ. 1994¹³ ปัจจุบันธุรกิจสิ่งทอได้กลายเป็นสินค้าส่งออกที่สำคัญอย่างหนึ่งของลาว แชนจ์หน้ารายได้จากการส่งผลิตภัณฑ์ไม้และการจำหน่ายกระแสไฟฟ้า โดยทั้งสองรายการคิดเป็นประมาณ ร้อยละ 30 ของมูลค่าการส่งออกรวมในปี ค.ศ. 1990 สินค้าส่งออกอื่นๆ ได้แก่ ผลิตภัณฑ์จากแร่ โดยเฉพาะดีบุก รวมทั้งผลผลิตจากกาแฟซึ่งมีความสำคัญมากขึ้นในระยะหลัง ส่วนสินค้านำเข้าที่สำคัญได้แก่ สินค้าอุปโภคและสินค้าประเภททุนเพื่อใช้ในการปูพื้นฐานทางเศรษฐกิจและพัฒนาประเทศ ถ้าพิจารณารายได้จากการส่งออกในแต่ละปีพบว่ามีมูลค่าต่ำ

¹¹ ธนาคารกสิกรไทย, ฝ่ายวิชาการ, "ลาว: เศรษฐกิจรุ่ง การลงทุนขยายตัว," สรุปข่าวธุรกิจ 25 (16-31 ธันวาคม 1994), หน้า 28.

¹² เรื่องเดียวกัน, หน้า 27

¹³ เพิ่งอ้าง, หน้า 27

ตาราง 4.2 จำนวนโครงการและมูลค่าการลงทุนที่ได้รับอนุมัติให้ลงทุนในลาวปี ค.ศ. 1988-1994

| ปี (ค.ศ.) | จำนวนโครงการลงทุน | มูลค่าการลงทุน (พันเหรียญสหรัฐ) | | ประเภทธุรกิจ | | | | | | |
|----------------|-------------------|---------------------------------|----------------|----------------|----------------|---------------------------------|---------------|---------------------------------|------------------|---------------------------------|
| | | ทุนภายในประเทศ | ทุนต่างประเทศ | รวม | ธุรกิจตามสัญญา | | ธุรกิจร่วมทุน | | ธุรกิจต่างประเทศ | |
| | | | | | จำนวนโครงการ | มูลค่าการลงทุน (พันเหรียญสหรัฐ) | จำนวนโครงการ | มูลค่าการลงทุน (พันเหรียญสหรัฐ) | จำนวนโครงการ | มูลค่าการลงทุน (พันเหรียญสหรัฐ) |
| 1988 (4 เดือน) | 6 | 217 | 2,705 | 2,922 | 1 | 246 | 3 | 430 | 2 | 2,246 |
| 1989 | 40 | 3,945 | 39,726 | 43,671 | 3 | 1,972 | 24 | 10,821 | 13 | 30,878 |
| 1990 | 46 | 3,393 | 89,514 | 92,907 | 4 | 20,982 | 21 | 8,510 | 21 | 63,415 |
| 1991 | 69 | 31,987 | 123,105 | 155,092 | 2 | 885 | 32 | 124,429 | 35 | 29,778 |
| 1992 | 100 | 26,586 | 110,634 | 137,220 | 5 | 21,934 | 38 | 38,730 | 57 | 76,556 |
| 1993 | 156 | 25,874 | 122,783 | 148,657 | 2 | 3,561 | 63 | 68,087 | 91 | 77,009 |
| 1994 (3 เดือน) | 43 | 27,400 | 88,690 | 116,090 | 0 | 0 | 16 | 90,496 | 27 | 25,594 |
| รวม | 460 | 119,402 | 577,157 | 696,559 | 17 | 49,580 | 197 | 341,503 | 246 | 305,476 |

ที่มา : คณะกรรมการคุ้มครองการลงทุนต่างประเทศ, สปป ลาว.

กว่ารายจ่ายในการซื้อสินค้าจากต่างประเทศ ทำให้ประสบปัญหาขาดดุลการค้ามาโดยตลอด การขาดดุลการค้าของลาวบางส่วนเกิดจากการนำเข้าตามโครงการความช่วยเหลือทั้งในรูปการ ให้เปล่าและให้เครดิตทางการค้าระยะยาว สำหรับการค้าระหว่างลาวกับไทย มีรายงานว่าในช่วง ระหว่างเดือนมกราคม-กรกฎาคม ค.ศ. 1991 มูลค่าส่งออกจากลาวไปไทย 695.8 ล้านบาท คิด เป็นร้อยละประมาณ 30 ของมูลค่าสินค้าส่งออกรวมของประเทศ มูลค่าสินค้านำเข้าจากไทย 1,619.9 ล้านบาท ซึ่งลาวขาดดุลการค้าให้กับไทย 924.1 ล้านบาท

การท่องเที่ยว หลังจากที่กระทรวงการค้าและท่องเที่ยวลาวได้ประกาศยกเลิก ผูกขาดธุรกิจการดำเนินการท่องเที่ยวและเปิดโอกาสให้เอกชนเข้ามาดำเนินการในปี ค.ศ. 1990 เป็นต้นมา ธุรกิจการท่องเที่ยวได้ขยายตัวอย่างต่อเนื่อง เฉพาะในปี ค.ศ. 1991 กิจการด้านการ ท่องเที่ยวสามารถสร้างรายรับเข้าประเทศมากกว่า 901 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการลงทุนของ ต่างประเทศ โดยมีการเซ็นสัญญากับบริษัทท่องเที่ยวของต่างประเทศต่าง ๆ จำนวน 38 บริษัท ในจำนวนนี้เป็นบริษัทไทย 17 บริษัท รองลงมาได้แก่บริษัทท่องเที่ยวญี่ปุ่นและสวีเดนประเทศ ละ 4 บริษัท และมีบริษัทท่องเที่ยวของประเทศอื่น ๆ อีกประเทศละ 1-2 บริษัท¹⁴

จากสถิติขององค์การการท่องเที่ยวแห่งชาติพบว่าในปี ค.ศ. 1993 มีจำนวนนักท่องเที่ยว จากต่างชาติดรรวมทั้งสิ้น 102,946 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 18 ในจำนวนนี้เป็นนักท่องเที่ยวชาว ไทยจำนวน 50,429 คน คิดเป็นร้อยละ 49 ของจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งหมด และเพิ่มขึ้นจากปี ก่อนร้อยละ 67 ถึงแม้ว่าการพิจารณาอัตราเพิ่มของนักท่องเที่ยวแต่ละปีจากปี ค.ศ. 1990-1993 พบว่ามีแนวโน้มลดลงก็ตาม แต่ถ้าเฉลี่ยอัตราเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยวต่อปีในช่วงเวลาเดียวกัน พบว่าเพิ่มสูงขึ้นถึงร้อยละ 205 ต่อปี¹⁵

4.8 ความสัมพันธ์ลาว-ไทย ค.ศ. 1988-1995

ความสัมพันธ์ลาว-ไทยเริ่มพัฒนาดีขึ้น หลังจากการประกาศหยุดยิงที่บ้านร่มเกล้า ในปี ค.ศ. 1988 เริ่มด้วยการเดินทางเยือนลาวของ พลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ นายกรัฐมนตรี ไทย ผลออกมาก็คือแถลงการณ์ร่วมระหว่างสองประเทศ ในนี้ก็มีการตกลงที่จะสร้างสะพาน มิตรภาพลาว-ไทย แห่งแรก หลังจากนั้นมาความสัมพันธ์ของประเทศทั้งสองก็ได้รับการพัฒนา เรื่อยมา โดยการเยือนซึ่งกันและกันของผู้ในระดับสูง และมีการตกลงแก้ไขปัญหาดัง ๆ อย่าง เป็นประจำ

¹⁴ Vilaythong, "Tourism in Lao P.D.R.," *Lao* (1/1992): 17.

¹⁵ National Tourism Authority of Laos.

ทางด้านความมั่นคง ปัญหาของขบวนการต่อต้านรัฐบาลสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ที่ใช้ประเทศไทยเป็นฐานเพื่อสร้างความปั่นป่วนในลาว ก็ได้รับการได้รับการร่วมมือจากรัฐบาลไทยเป็นอย่างดี มีการแลกเปลี่ยนการเยือนและการเจรจาของเจ้าหน้าที่ระดับสูงทั้งสองฝ่าย

ทางด้านการค้าและการลงทุน หลังจากที่ไทยมีการปรับนโยบายต่อประเทศเพื่อนบ้านใหม่ที่เรียกว่า “แปรสนามรบให้เป็นตลาดการค้า” ในสมัยพลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ ก็สอดคล้องกับระยะที่ลาวพร้อมจะพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศให้ก้าวหน้าขึ้นไป ภายใต้กลไกเศรษฐกิจใหม่ ในปี ค.ศ. 1988 ลาวได้ประกาศกฎหมายคุ้มครองการลงทุน ในนี้ลาวและไทยได้ออกแถลงการณ์ร่วมแสดงเจตจำนงร่วมกันที่จะร่วมมือทางการค้าและธุรกิจระหว่างกันให้มากขึ้น ในระยะนี้ได้มีความตกลงว่าด้วยการส่งเสริมและคุ้มครองการลงทุนระหว่างลาวและไทย เมื่อวันที่ 22 สิงหาคม ค.ศ. 1990 นโยบายดังกล่าวของไทย ส่งผลให้ลาว-ไทยพัฒนาความสัมพันธ์ในระดับดี การค้าระหว่างลาว-ไทยเริ่มคึกคักขึ้น มีการแลกเปลี่ยนคณะผู้แทนระดับต่างๆ ระหว่างลาว-ไทยเป็นประจำ ทำให้นักธุรกิจไทยมีความเชื่อมั่นยิ่งขึ้น การค้าชายแดนคึกคักให้เศรษฐกิจในภาคอีสานของไทยดีขึ้นด้วย

รัฐบาลอานันท์ ปันยารชุน เน้นความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน สนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจการตลาด ดังนั้นจึงมีนโยบายสานต่อจากรัฐบาลพลเอกชาติชาย การดำเนินนโยบายต่างประเทศกับประเทศอินโดจีนได้รับการสานต่อ ปี ค.ศ. 1992 มีนักลงทุนไทยลงทุนในลาวทั้งสิ้น 71 โครงการ มูลค่า 123,105,600 ล้านดอลลาร์สหรัฐ¹⁶ การค้าผ่านได้เพิ่มจาก 2,352.8 ล้านบาท ในปี ค.ศ. 1990 เป็น 3,418.0 ล้านบาท ในปี ค.ศ. 1992

รัฐบาลชวน หลีกภัย นโยบายกับประเทศเพื่อนบ้านอินโดจีนมีการสนับสนุนการค้าเสรี ซึ่งก็เป็นการสานต่อนโยบายรัฐบาลชาติชายและอานันท์ ความสัมพันธ์ด้านเศรษฐกิจการค้าดีขึ้นมาก นักลงทุนไทยดำเนินธุรกิจในลาวมากขึ้น ไทยกลายเป็นคู่ค้าที่สำคัญของลาว และในปี ค.ศ. 1994 ลาวได้ประกาศใช้กฎหมายการลงทุนฉบับใหม่ นักลงทุนไทยได้มาลงทุนในลาวมากเป็นอันดับหนึ่ง จำนวน 167 ราย มูลค่าการลงทุน 198 ล้านดอลลาร์สหรัฐ การค้าไทยลาวในปี ค.ศ. 1993-1994 มีถึง 9,062.30 ล้านบาท¹⁷ การลงทุนได้เพิ่มจาก 11,054,364 เหรียญสหรัฐ เป็น 1,282,500,081 เหรียญสหรัฐ ในปี ค.ศ. 1994 มูลค่าการค้าระหว่างลาวไทยในช่วงระยะนี้ได้เพิ่มขึ้นเช่นกัน ในปี ค.ศ. 1994 มูลค่าการค้าลาว-ไทย มี 361.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ อัตราการเจริญเติบโต ร้อยละ 50.3 จากปี 1992 มูลค่าการค้าลาว-ไทยมีเพียง 162.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

¹⁶ Bank of Thailand and Ministry of Commerce, Thailand

¹⁷ Report on Foreign Investment in Lao P.D.R. Summary by Country for Years 1988-2001.

อัตราการเจริญเติบโตในระดับ ร้อยละ 30.2 เนื่องจากลาวได้นำเข้าสินค้าอุปโภคและบริโภคจำนวนมากจากไทยในแต่ระปี ส่งผลให้ไทยได้ดุลการค้าจากเป็นจำนวนมหาสาร คิดเป็นร้อยละ 56.08 ในปี ค.ศ. 1989 และ ร้อยละ 80.84 ในปี ค.ศ. 1994

4.9 ความสำคัญของสะพานมิตรภาพต่อการพัฒนาความร่วมมือลาว-ไทย ค.ศ. 1988-1995

ทางด้านการเมือง นับจากที่รัฐบาลสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยได้มีการลงนามเพื่อที่จะก่อสร้างสะพานมิตรภาพข้ามน้ำโขงลาว-ไทยในปี ค.ศ. 1988 เป็นต้นมา วิวัฒนาการความสัมพันธ์ของสองประเทศได้รับการพัฒนามาตลอด โดยเฉพาะการแลกเปลี่ยนการเยือนในผู้นำระดับสูงมีอยู่เป็นประจำ ถึงแม้ในไทยเองจะเกิดการเปลี่ยนแปลงในทางการเมืองไทยถึงสองครั้ง คือ ในวันที่ 23 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1991 พลเอกสุนทร คงสมพงษ์ ผู้บัญชาการทหารสูงสุดไทยได้ทำการรัฐประหารขึ้น และได้มีการแต่งตั้งนายอานันท์ ปันยารชุน ขึ้นดำรงตำแหน่งเป็นนายกรัฐมนตรีไทยคนใหม่ และต่อมาคือปลายปี ค.ศ. 1992 นายชวน หลีกภัย ได้ขึ้นมาดำรงตำแหน่งนายกรัฐมนตรีไทย ซึ่งเป็นช่วงการเปลี่ยนแปลงทางการเมืองในลาวเช่นกัน คือการอัญกรรมของท่านไกสอน พมวิหาน ในวันที่ 21 พฤศจิกายน ค.ศ. 1992 ต่อมาในวันที่ 24 พฤศจิกายน ในปีเดียวกันท่านคำไต สีพันดอน จึงได้รับเลือกให้ดำรงตำแหน่งเป็นนายกรัฐมนตรีลาวคนใหม่ โดยมีท่านหนุฮัก พุมสะหวัน เป็นประธานประเทศ

การอัญกรรมของท่านไกสอน พมวิหาน อดีตนายกรัฐมนตรีลาวในครั้งนี้ ได้รับความเห็นใจจากผู้นำไทยเป็นอย่างมาก สมเด็จพระเจ้าอยู่หัว สมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินีนาถไทย ทรงมีพระราชสาส์นแสดงความเสียใจไปยังรัฐบาลลาว และครอบครัวของท่านไกสอน พมวิหาน และทรงมีพระบรมราชานุญาตให้สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ และสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สเด็จพระราชดำเนินลาววันที่ 28 พฤศจิกายน ค.ศ. 1992 เพื่อร่วมพิธีปลงศพท่านไกสอน พมวิหาน สำหรับรัฐบาลไทยนั้นได้มีนาวาอากาศตรี ประสงค์ สุ่นศิริ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศและคณะเข้าร่วมพิธีดังกล่าว

แต่ถึงอย่างไรก็ตามวิวัฒนาการความสัมพันธ์ของทั้งสองประเทศก็ยังคงดำเนินการมาอย่างต่อเนื่อง มีการแลกเปลี่ยนการเยือนระหว่างคณะผู้นำในระดับสูงอยู่เป็นประจำ การก่อสร้างสะพานก็มีการพัฒนาจนแล้วเสร็จสมบูรณ์ในเดือนมีนาคม ค.ศ. 1994 และได้มีพิธีเปิดใช้อย่างเป็นทางการในวันที่ 8 เดือนเมษายน ของปีเดียวกัน โดยในครั้งนี้พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวและสมเด็จพระนางเจ้าพระบรมราชินีนาถได้เข้าร่วมพิธีเปิดสะพานดังกล่าว และเสด็จพระราชดำเนินเยือนสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวอย่างเป็นทางการด้วย นอกจากนี้

ยังมีการเสด็จเยือนลาวของสมเด็จพระบรมราชวงศ์หลายครั้ง
ความสัมพันธ์ของทั้งสองประเทศเป็นอย่างดี

ซึ่งนับว่าเป็นการเพิ่มพูน

ทางด้านการค้า และการลงทุน การเปิดใช้สะพานเพื่อติดต่อระหว่างลาว-ไทย ที่ นครหลวงเวียงจันทน์กับหนองคายทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย ประกอบกับศักยภาพ ด้านการพัฒนาประเทศลาวในปัจจุบัน รวมทั้งความสัมพันธ์อันดีระหว่างลาว-ไทย นอกจากจะเป็นปัจจัยที่เปิดกว้างด้านการร่วมมือทางด้านเศรษฐกิจระหว่างประเทศและการค้า การลงทุนใน ลาวขยายตัวขึ้นแล้ว สะพานแห่งนี้ยังเป็นกุญแจสำคัญของลาวที่เปิดเส้นทางออกสู่ทะเลได้อีก ทางหนึ่ง ซึ่งจะช่วยให้การขนส่งสินค้าเข้า-ออกสะดวกยิ่งขึ้น นอกนั้น การเตรียมให้สะพาน สามารถรองรับการก่อสร้างเส้นทางรถไฟในอนาคตก็เป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่จะช่วยให้ลาวสามารถ พัฒนาเส้นทางรถไฟเชื่อมกับระบบเส้นทางรถไฟของไทยผ่านไปยังประเทศต่างๆในภูมิภาคนี้ ได้อีกด้วย ดังนั้นสะพานแห่งนี้จึงนับเป็นปัจจัยสำคัญที่จะช่วยเร่งการกำหนดยุทธศาสตร์และ นโยบายการพัฒนาประเทศของลาว และกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจขั้นต้น และการ พัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่งจากลาวไปสู่ประเทศต่างๆ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการ พัฒนาแหล่งทรัพยากรธรรมชาติของลาวที่จะกระจายอยู่ตามภูมิภาคต่างๆเพื่อให้มีการใช้ ประโยชน์หรือเพื่อการส่งออก

ผลกระทบของสะพานมิตรภาพลาว-ไทย ภายหลังจากที่สะพานมิตรภาพลาว-ไทยได้ถูก เปิดนำใช้อย่างเป็นทางการ ในเดือนเมษายน ค.ศ. 1994 ที่ผ่านมานครหลวงเวียงจันทน์ใน ฐานะเป็นที่ตั้งของสะพานดังกล่าวโดยฝั่งไทยคือจังหวัดหนองคาย ส่งผลให้การติดต่อระหว่าง ประเทศรวดเร็วยิ่งขึ้น ทั้งทางด้าน การขนส่งสินค้า การติดต่อทางด้านธุรกิจตลอดจนการ ท่องเที่ยว ส่งผลให้เกิดความเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจอย่างรวดเร็ว จากสถิติของพาหนะที่ ใช้สะพานดังกล่าวส่วนมากแล้วจะเป็นรถบรรทุกขนาด 10 ล้อขึ้นไป ซึ่งหมายถึงมีการขนส่ง สินค้าเป็นจำนวนมาก ธุรกิจการท่องเที่ยวขยายตัวสูงขึ้น มีบริษัททัวร์เกิดขึ้นอยู่มากมาย ส่งผล ให้เศรษฐกิจทั้งทางฝั่งกำแพงนครเวียงจันทน์และหนองคายมีความคึกคักขึ้น เกิดการก่อสร้าง ขึ้นมากมายทั้งโรงแรม ร้านอาหาร ธนาคาร ศูนย์การค้า ระบบสาธารณูปโภคและอื่นๆ มีการ ลงทุนธุรกิจด้านการบริการ อัตราการจ้างงานเพิ่มขึ้น จะเห็นได้ว่าการก่อสร้างสะพานมิตรภาพ ลาว-ไทยนี้ส่งผลกระทบอันดีทั้งสองประเทศ ทั้งยังเป็นเส้นทางเชื่อมต่อของประเทศอินโดจีน ไปสู่ภูมิภาคในอนาคต การไปมาหาสู่ของประชาชนทั้งสองประเทศสะดวกยิ่งขึ้น ส่งผลให้จำนวน ประชาชนที่ใช้สะพานเพิ่มขึ้นในแต่ละเดือน นับจากสร้างสะพานเสร็จเป็นต้นมา

ตาราง 4.3 สถิติของคนที่สัญจรและใช้ประโยชน์จากสะพาน

| เดือน/ปี (ค.ศ.) | ขาออกจากไทย (คน) | ขาเข้าไทย (คน) |
|-----------------|------------------|----------------|
| เมษายน 1994 | 4,505 | 349 |
| พฤษภาคม 1994 | 9,737 | 9,156 |
| มิถุนายน 1994 | 9,123 | 10,119 |
| กรกฎาคม 1994 | 10,882 | 11,872 |
| สิงหาคม 1994 | 10,952 | 12,021 |
| กันยายน 1994 | 10,793 | 11,682 |
| ตุลาคม 1994 | 20,197 | 20,210 |
| พฤศจิกายน 1994 | 25,337 | 25,156 |
| ธันวาคม 1994 | 30,364 | 30,932 |
| รวม | 131,890 | 131,497 |

ที่มา: รายงานประจำปี 1994-1996 สะพานมิตรภาพไทย-ลาว, หน้า 62.

ตาราง 4.4 สถิติยานยนต์ ผ่านด่านสะพานมิตรภาพจากไทยไปลาว
ตั้งแต่วันที่ 26 เมษายน ค.ศ. 1994 ถึง วันที่ 31 ธันวาคม ค.ศ. 1994

| เดือน | รถบรรทุก 10 ล้อขึ้นไป (คัน) | รถบรรทุก 10 ล้อ (คัน) | รถบรรทุก 6 ล้อ (คัน) | รถโดยสารขนาดใหญ่ (คัน) | รถโดยสารขนาดเล็ก (คัน) | รถบรรทุกเล็ก (คัน) | รถยนต์นั่ง (คัน) | รวม (คัน) |
|------------|-----------------------------|-----------------------|----------------------|------------------------|------------------------|--------------------|------------------|-----------|
| มกราคม | | | | | | | | |
| กุมภาพันธ์ | | | | | | | | |
| มีนาคม | | | | | | | | |
| เมษายน | 67 | 126 | 118 | 25 | 20 | 71 | 40 | 467 |
| พฤษภาคม | 425 | 656 | 453 | 199 | 1,690 | 330 | 266 | 4,019 |
| มิถุนายน | 466 | 506 | 839 | 521 | 868 | 302 | 272 | 3,774 |
| กรกฎาคม | 373 | 537 | 675 | 710 | 962 | 365 | 307 | 3,929 |
| สิงหาคม | 699 | 530 | 546 | 578 | 892 | 398 | 246 | 3,889 |
| กันยายน | 719 | 508 | 658 | 426 | 670 | 406 | 208 | 3,595 |
| ตุลาคม | 937 | 760 | 633 | 726 | 1,018 | 561 | 372 | 5,007 |
| พฤศจิกายน | 1,102 | 769 | 682 | 776 | 1,200 | 633 | 445 | 5,607 |
| ธันวาคม | 1,175 | 816 | 632 | 895 | 1,181 | 694 | 569 | 5,962 |
| รวม | 5,963 | 5,208 | 5,236 | 4,856 | 8,501 | 3,760 | 2,725 | 36,249 |

ที่มา: รายงานประจำปี ค.ศ. 1994-1996 สะพานมิตรภาพไทย-ลาว