

การศึกษาเรื่อง สะพานมิตรภาพ แห่งที่ 2 ในความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับลาว เป็นการศึกษาเชิงคุณภาพ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 และเพื่อศึกษาโอกาสและผลกระทบจากสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 ผลการศึกษาพบว่า การสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 ริเริ่ม โดย สปป. ลาว ได้รับความเห็นชอบให้เป็นส่วนหนึ่งในแผนงานการพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจฝั่ง ตะวันออก-ตะวันตก เป็นเส้นทางคมนาคมทางบกที่เชื่อมโยงมหาสมุทรอินเดียและ มหาสมุทรแปซิฟิกเข้าด้วยกัน ด้วยความยาวที่สั้นที่สุด ผ่าน พม่า ไทย สปป. ลาว และ เวียดนาม เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่ง การค้า และการลงทุน

การสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 ได้สร้างโอกาสในการพัฒนา เศรษฐกิจ การท่องเที่ยว การขนส่งและการคมนาคม ของอนุภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ดังนี้

ด้านเศรษฐกิจ ภายหลังจากการเปิดใช้สะพานทำให้การค้าชายแดน ระหว่างไทย กับ สปป. ลาว เติบโต โดยเฉพาะอย่างยิ่งในจังหวัดมุกดาหาร เกิดการจ้างงาน มีการไหลเวียน

ของเม็ดเงินคี่ขึ้น ประชาชนในพื้นที่ได้รับผลประโยชน์ มีโอกาสในการสร้างธุรกิจรายใหม่ ๆ เพื่อรองรับการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรมและระบบการขนส่ง

ด้านการท่องเที่ยว เนื่องจากวิถีความเป็นอยู่และวัฒนธรรมของประชาชนมีความใกล้เคียงกัน ทำให้เกิดร่วมมือกันเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวหลากหลายรูปแบบ เช่น ประเพณีสองฝั่งโขงสามแผ่นดิน ขณะที่การคมนาคมมีความสะดวกมากขึ้น การเดินทางไปมาหาสู่ระหว่างกันทำได้ง่ายและประหยัดเวลา และเส้นทางยังสามารถเชื่อมโยงไปจนถึงประเทศเวียดนาม ดึงดูดความสนใจของนักท่องเที่ยวให้เดินทางผ่านช่องทางนี้มากยิ่งขึ้น

ด้านการคมนาคมและระบบขนส่ง การสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 ทำให้ประเทศในอนุภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ สามารถใช้ประโยชน์ร่วมกันจากโครงข่ายการขนส่งหรือระบบโลจิสติกส์ ส่งผลให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจในภูมิภาค

จากการศึกษาด้านผลกระทบจากการสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 พบว่า ปัญหาอาชญากรรม การค้ายาเสพติด และการค้ามนุษย์เพิ่มสูงขึ้น มีขบวนการค้ามนุษย์ครวระมาก ๆ เพื่อเข้ามาเป็นแรงงานและค้าบริการทางเพศ โดยเฉพาะกลุ่มหญิงสาวชาวลาวที่ลักลอบเข้ามาค้าบริการในพื้นที่จังหวัดมุกดาหาร แม้การตรวจตราบนสะพานฯ มีความเข้มงวด แต่ผู้กระทำความผิดส่วนใหญ่ลักลอบมาทางเรือ เนื่องจากลำน้ำโขงที่กั้นระหว่างไทย-ลาว มีความยาวยากต่อการควบคุมดูแล นอกจากนี้สินค้าไทยบางชนิดถูกแย่งชิงตลาดการค้า ซึ่งเป็นผลมาจากการลักลอบนำเข้าสินค้าจากจีนและเวียดนามซึ่งมีต้นทุนการผลิตและแรงงานที่ถูกกว่า

ด้านสิ่งแวดล้อม หลังจากการสร้างสะพานมิตรภาพไทยลาวแห่งที่ 2 พบว่าปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานและการจัดการไม่ดีพอ เกิดปัญหาขยะ น้ำเสีย และการขนส่งก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศ การขยายพื้นที่เพื่อรองรับระบบขนส่งและโรงพักสินค้า ทำให้พื้นที่ทำการเกษตรลดจำนวนลง อีกทั้งผลผลิตทางการเกษตรในบริเวณสะพานลดลง ยังปรากฏว่า มีผลผลิตออกไม่ตรงตามฤดูกาล เนื่องจากมีการเปิดไฟบนสะพานฯ ตลอดคืน

In this study entitled “The Relationship Between Thailand and Laos and the Second Friendship Bridge,” the researcher conducts a qualitative research investigation concerning the building of the second Thailand-Laos Friendship Bridge (TLFB) and the opportunities and impacts flowing in the wake of its construction.

The researcher has determined that the second TLFB was constructed on the basis of an initiative of the Laos People’s Democratic Republic (Laos). This initiative was approved and was taken to be part of a plan to develop economically the areas between the east and west coasts of mainland Southeast Asia. The plan hinged on the supposition that the construction of

the second bridge would facilitate overland transportation linking the littoral areas of mainland Southeast Asia facing the Indian Ocean and the Pacific Ocean. The plan capitalized on the fact that the shortest route between these areas would entail overland transportation through the Union of Myanmar (Myanmar), the Kingdom of Thailand (Thailand), the Laos People's Democratic Republic (Laos), and thence to the coast of the Socialist Republic of Vietnam (Vietnam). The ultimate aim was to facilitate trade and investment by means of developing better transportation routes and systems.

The researcher has found that the construction of the second TLFB has created opportunities for development in economics, tourism, transportation, and communication in the subregion of Southeast Asia in the following respects:

Economically, since the second TLFB opened, border trade between Thailand and Laos has increased, especially in Mukdahan province. This has augmented local employment levels and stimulated a better flow of money. Members of the general public in this area benefit by being better able to start new businesses, which in turn leads to concomitant expansions in the industrial sector and the system of transportation.

In respect to tourism, even though the way of life and culture of the populace remain much the same, there have been efforts to promote various alternative forms of tourism. Thus, there have been steps to further cooperation in this area by reanimating the tradition of both banks of the Mekong actually being shared by the three countries of Thailand, Laos and

the Kingdom of Cambodia (Cambodia). Transportation has become more convenient, inasmuch as traveling to and from the countries is easier and less time consuming. There is now a direct path linking Thailand and Vietnam through Laos. This link has interested tourists and tourists are traveling to Vietnam from Laos in this fashion.

Regarding communication and the transportation system, the construction of the second TLFB has allowed countries in the subregion to benefit mutually through enhanced and augmented transportation and logistics systems. The upshot has been regional economic expansion.

As for deleterious impacts, the researcher has determined that the construction of the second TLFB has led to problems brought about by increases in crime, the narcotic drug trade, and human trafficking. Large numbers of laborers and commercial sex workers are being trafficked, especially female Laotians who are smuggled in for sex trade purposes in the Mukdahan province area. Although bridge inspections are strict, most offenders came by boat. The Mekong River border between Thailand and Laos is very long and so is quite difficult to control. In addition, the market for certain Thai products is facing serious competition because products are smuggled in from the People's Republic of China (China) and Vietnam, countries in which production and labor costs are lower than those in Thailand.

Concerning environment affects, it was found that the completed bridge had fundamental structural problems and was not under good

management. There are problems of wastes, waste water, and transportation. Air pollution has increased. Moreover, less land is now available for agriculture in view of the expansion of the transportation system and the construction of warehouses. Thus, agricultural produce has lessened in the area since there is less land available that can be used for strictly agricultural purposes. Finally, seasonal production of crops is affected by the bridge in view of the fact that the bridge is lighted throughout the night.