

## บทที่ 6

### วิเคราะห์ศักยภาพการพัฒนาและผลกระทบของสะพานมิตรภาพ

การวิเคราะห์ในบทนี้จะได้ศึกษาเกี่ยวกับศักยภาพทั่วไปและปัจจัยด้านต่างๆที่คาดว่าจะเอื้ออำนวยต่อการพัฒนาประเทศหรือภูมิภาคต่างๆของลาว รวมทั้งปัจจัยความเจริญเติบโตหรือการขยายตัวของนครหลวงเวียงจันทน์ โดยการศึกษาจะเน้นความสัมพันธ์ระหว่างศักยภาพหรือปัจจัยดังกล่าวกับแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงและการขยายตัวที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ตลอดจนศักยภาพในการลงทุนในนครหลวงเวียงจันทน์ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว อันเป็นผลเนื่องจากการก่อสร้างสะพานมิตรภาพแห่งนี้เพื่อเชื่อมโยงระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศ

#### 6.1 ศักยภาพการพัฒนาประเทศและปัจจัยการขยายตัวของนครหลวงเวียงจันทน์

##### 6.1.1 ศักยภาพและปัจจัยที่จะเอื้ออำนวยต่อการพัฒนาประเทศโดยรวม

สภาพโดยทั่วไปของการพัฒนาประเทศของลาวในปัจจุบันยังคงอยู่ในระดับต่ำ และยังมีข้อจำกัดหรือปัญหาที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาอยู่มาก แต่ถ้ามองภาพรวมในอนาคตแล้ว ลาวยังมีศักยภาพและโอกาสในการพัฒนาสูง เนื่องจากมีปัจจัยต่างๆที่จะเอื้ออำนวยต่อการพัฒนาประเทศได้เป็นอย่างดี มีทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์สำรองอยู่มาก โดยเฉพาะทรัพยากรที่เป็นวัตถุดิบและแหล่งพลังงาน อันเป็นปัจจัยที่จะดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ และการพัฒนาอุตสาหกรรมอยู่ตามภูมิภาคต่างๆ จึงคาดว่าในอนาคตลาวสามารถที่จะพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศให้เติบโตได้ อย่างไรก็ตามถึงแม้ว่าทรัพยากรธรรมชาติที่มีอยู่ในประเทศของลาวในปัจจุบันยังไม่ได้ถูกนำมาใช้ให้เกิดประโยชน์แก่เศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ เนื่องจากข้อจำกัดทางด้านระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านสาธารณูปโภคสาธารณูปการภายในประเทศ ซึ่งปัจจุบันการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าวก็ยังไม่สามารถขยายไปถึงทั่วทุกภาคของประเทศได้อย่างสมบูรณ์ แต่รัฐบาลก็ได้ตระหนักถึงปัญหาดังกล่าวนี้เป็นอย่างดี และเพื่อแก้ไขปัญหาที่รัฐบาลได้มีเป้าหมายที่จะเพิ่มรายจ่ายภาครัฐบาลให้สูงขึ้นเป็น 300 ล้านดอลลาร์สหรัฐในช่วงก่อนปี พ.ศ. 2543 ทั้งนี้ส่วนหนึ่งเพื่อจะนำมาใช้จ่ายในด้านการก่อสร้างสาธารณูปโภคสาธารณูปการสำหรับรองรับการลงทุนจากต่างชาติและการพัฒนาประเทศเป็น

สำคัญ และในปี พ.ศ. 2537 รัฐบาลก็ได้อนุมัติงบประมาณรายจ่ายถึงร้อยละ 55 เป็นค่าใช้จ่าย เพื่อปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคสาธารณูปการขั้นพื้นฐานของประเทศไปแล้ว ซึ่งแผนพัฒนา ระบบโครงสร้างขั้นพื้นฐาน หรือแผนพัฒนาเศรษฐกิจของลาวที่ผ่านมา ต่างก็ได้รับการสนับสนุน ทางด้านการเงินจากบรรดาสถาบันการเงินระหว่างประเทศ และความช่วยเหลือจากองค์การ ระหว่างประเทศและจากบรรดาประเทศต่าง ๆ ด้วยดีตลอดมา โดยเฉพาะช่วงหลังจากที่ลาวได้ ดำเนินนโยบายปฏิรูปเศรษฐกิจสู่ระบบตลาดแข่งขันเสรี และมีการเปิดประเทศเพื่อติดต่อกับ ประเทศเสรีเป็นต้นมา ซึ่งปัจจัยต่าง ๆ ที่กล่าวมานับเป็นปัจจัยส่วนหนึ่งที่จะช่วยเร่งส่งเสริมให้ ลาวสามารถพัฒนาเศรษฐกิจได้เร็วขึ้น

การดำเนินนโยบายส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศของรัฐบาลลาว โดยได้มีการ ประกาศใช้กฎหมายว่าด้วยการลงทุนของต่างประเทศไปเมื่อปี พ.ศ. 2531 นั้น ก็เป็นอีก ปัจจัยหนึ่งที่จะนำเงินทุนและเทคโนโลยีเข้ามาพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตและการบริการต่าง ๆ ในลาวมากยิ่งขึ้น นโยบายดังกล่าวได้รับความสนใจจากต่างประเทศเป็นอย่างดี เนื่องจากลาวมี ปัจจัยที่จะดึงดูดการลงทุนจากต่างชาติ ซึ่งนอกจากแหล่งทรัพยากรธรรมชาติอันอุดมสมบูรณ์ แล้ว ลาวยังมีแรงจูงใจนักลงทุนต่างชาติประการอื่น ๆ อีก อาทิ การมิได้ถูกจำกัดสิทธิพิเศษทาง ด้านภาษีศุลกากรจากยุโรปและสหรัฐฯ ทำให้ลาวได้รับสิทธิพิเศษในการส่งสินค้าเข้าไปจำหน่าย ในตลาดยุโรป รวมทั้งมีอัตราค่าแรงงานต่ำ ประกอบกับการใช้มาตรการจูงใจต่างๆของรัฐบาล ลาว เช่น มาตรการยกเว้นภาษีนำเข้าเครื่องจักรกล การยกเว้นการเก็บภาษีเงินได้โดยจะเก็บ เฉพาะเมื่อมีกำไรจริงเท่านั้น จึงทำให้นักลงทุนจากต่างประเทศโดยเฉพาะนักธุรกิจจากไทยมี ความต้องการที่จะเข้าไปลงทุนในลาว ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากในปัจจุบันต้นทุนการผลิตสินค้าใน ไทยนับวันจะสูงขึ้น ทำให้สินค้าไทยเสียเปรียบในการแข่งขันด้านราคาในตลาดโลก นอกจากนี้ ความมีเสถียรภาพทางการเมือง โดยเฉพาะช่วงหลังจากปี พ.ศ. 2534 ที่ลาวประกาศใช้ รัฐธรรมนูญเป็นครั้งแรก ซึ่งได้กำหนดกฎเกณฑ์ต่างๆเกี่ยวกับสิทธิ และการคุ้มครองการลงทุน จากต่างชาติที่มีความชัดเจนมากขึ้น ก็เป็นปัจจัยเกื้อหนุนให้ต่างชาติเข้ามาลงทุนในลาวเพิ่มขึ้น อย่างมาก ซึ่งก็จะส่งผลดีต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจของลาวทั้งในระยะสั้นและระยะยาว

จากสิ่งที่กล่าวมาสรุปได้ว่า แนวโน้มการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการพัฒนา ประเทศของลาวทั้งในปัจจุบันและอนาคตนั้น ได้มีความสัมพันธ์อันสำคัญกับการดำเนินแนวนโยบายของรัฐบาล โดยเฉพาะนโยบายปฏิรูปเศรษฐกิจ และการเปิดประเทศ เพื่อส่งเสริมให้มีการลงทุนจากต่างชาติ รวมทั้งให้มีเงินทุน และเทคโนโลยี เพื่อมาใช้ในการพัฒนา ทรัพยากรธรรมชาติของลาวซึ่งมีกระจายอยู่ตามภูมิภาคต่างๆให้เกิดประโยชน์แก่เศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ ทั้งนี้เนื่องจากในระยะแรกนี้การพัฒนาประเทศของลาวยังต้องอาศัยแรง

ผลักดันจากภายนอก โดยเฉพาะการพัฒนาด้านการค้าของลาวซึ่งยังจะต้องพึ่งพาประเทศเพื่อนบ้านที่มีศักยภาพในด้านเศรษฐกิจที่ดีกว่าเช่น ไทย หรือจีน ดังนั้นในฐานะที่ประเทศลาวถูกปิดล้อมไปด้วยประเทศเพื่อนบ้านที่มีการเติบโตทางเศรษฐกิจค่อนข้างสูงนั้น การร่วมมือระหว่างประเทศลาวกับประเทศเพื่อนบ้านก็จะส่งผลให้เศรษฐกิจขยายตัวตามไปด้วย นอกจากนี้การกำหนดแผนนโยบายที่ชัดเจนในการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคก็จะช่วยให้การพัฒนาประเทศเกิดความสมดุลขึ้นได้

### 6.1.2 ปัจจัยทั่วไปที่ส่งผลต่อการขยายตัวของนครหลวงเวียงจันทน์

เนื่องจากเมืองเวียงจันทน์เป็นนครหลวงของประเทศ จึงทำให้มีบทบาทเป็นศูนย์กลางทั้งทางด้านการเมือง การบริหาร การปกครอง รวมทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และประชากร อีกทั้งยังมีโครงสร้างขั้นพื้นฐานด้านสาธารณูปโภคสาธารณูปการที่ดีกว่าเมื่อเทียบกับภูมิภาคอื่นๆของประเทศ ซึ่งทั้งหมดนี้จะเป็นปัจจัยสำคัญพื้นฐานสำหรับการขยายตัวด้านการผลิต การค้า การลงทุน และการพัฒนาด้านต่างๆ ซึ่งก็จะส่งผลต่อการเจริญเติบโตของระบบเศรษฐกิจ สังคม รวมทั้งการเพิ่มขึ้นของประชากร และยังคงก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางด้านกายภาพ หรือมีการขยายตัวของเมืองตามมา

นอกจากสิ่งที่กล่าวมาแล้ว ความเหมาะสมด้านที่ตั้งของนครหลวงเวียงจันทน์ซึ่งตั้งอยู่ในพื้นที่ใจกลางของประเทศ และมีสะพานมิตรภาพเป็นตัวเชื่อมชายแดนกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย อีกทั้งยังมีระบบโครงข่ายถนนสายสำคัญเชื่อมโยงกับภาคต่างๆ ที่สำคัญได้แก่เส้นทางหลวงแห่งชาติหมายเลข N13 ซึ่งปัจจุบันกำลังมีการปรับปรุงให้เป็นถนนมาตรฐานเพื่อจะเชื่อมโยงกับภาคต่างๆของประเทศ และให้สามารถผ่านออกสู่ประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างสะดวกในอนาคต ปัจจัยดังกล่าวคาดว่าจะส่งผลทำให้นครหลวงเวียงจันทน์มีบทบาทเป็นศูนย์กลางด้านการค้าและการคมนาคมขนส่งที่สำคัญของประเทศและระหว่างประเทศ

ส่วนปัจจัยอย่างอื่นที่จะส่งผลต่อการขยายตัวของนครหลวงเวียงจันทน์ก็คือบทบาทการเป็นศูนย์กลางด้านการบริหารและการปกครอง จึงทำให้นครหลวงได้รับผลกระทบจากการดำเนินนโยบายของรัฐบาลส่วนกลางเร็วและมากกว่าภูมิภาคอื่นๆ ประกอบกับจุดพิเศษของที่ตั้ง ที่เป็นจุดผ่านแดนที่สำคัญระหว่างลาว-ไทยมาตั้งแต่โบราณกาล ดังนั้นเมื่อรัฐบาลได้มีการดำเนินนโยบายปฏิรูปเศรษฐกิจและเปิดประเทศเพื่อส่งเสริมการลงทุนจากภายนอกประเทศ จึงทำให้นักธุรกิจต่างชาติ โดยเฉพาะนักธุรกิจจากไทยหันเข้าไปลงทุนในนครหลวงเวียงจันทน์

เพิ่มมากขึ้น และได้ผลักดันให้นครหลวงเวียงจันทน์ยอมรับระบบเศรษฐกิจที่มีการตลาดเป็นพื้นฐาน ซึ่งก็ได้กระตุ้นให้ระบบเศรษฐกิจในเวียงจันทน์ขยายตัวอย่างต่อเนื่อง และเพื่อรองรับการขยายตัวดังกล่าว ทำให้รัฐบาลจำต้องลงทุนปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างขั้นพื้นฐานที่สำคัญหลายอย่าง บัจจุบันที่กล่าวมาจะส่งผลโดยตรงต่อการขยายตัวทางด้านผังเมืองของนครหลวงเวียงจันทน์

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากที่ตั้งของนครหลวงเวียงจันทน์จัดเป็นเมืองชายแดนที่มีการติดต่อกับเมืองหนองคายของประเทศไทยมาเป็นเวลาช้านาน ดังนั้นความเจริญเติบโตของเมืองเวียงจันทน์ส่วนหนึ่งจะขึ้นอยู่กับสถานการณ์ทางการเมือง และการดำเนินนโยบายระหว่างประเทศของสองประเทศลาวและไทย ซึ่งปัจจุบันความสัมพันธ์ระหว่างสองประเทศได้เป็นไปอย่างราบรื่น จึงคาดว่าสถานการณ์และความสัมพันธ์ดังกล่าวนี้ ก็จะเป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่จะส่งผลต่อการขยายตัวของนครหลวงเวียงจันทน์

## 6.2 คาดการณ์แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงและผลกระทบที่เกิดจากการก่อสร้างสะพานมิตรภาพ

### 6.2.1 ผลกระทบของสะพานมิตรภาพที่มีต่อภูมิภาคต่างๆของประเทศและระหว่างประเทศ

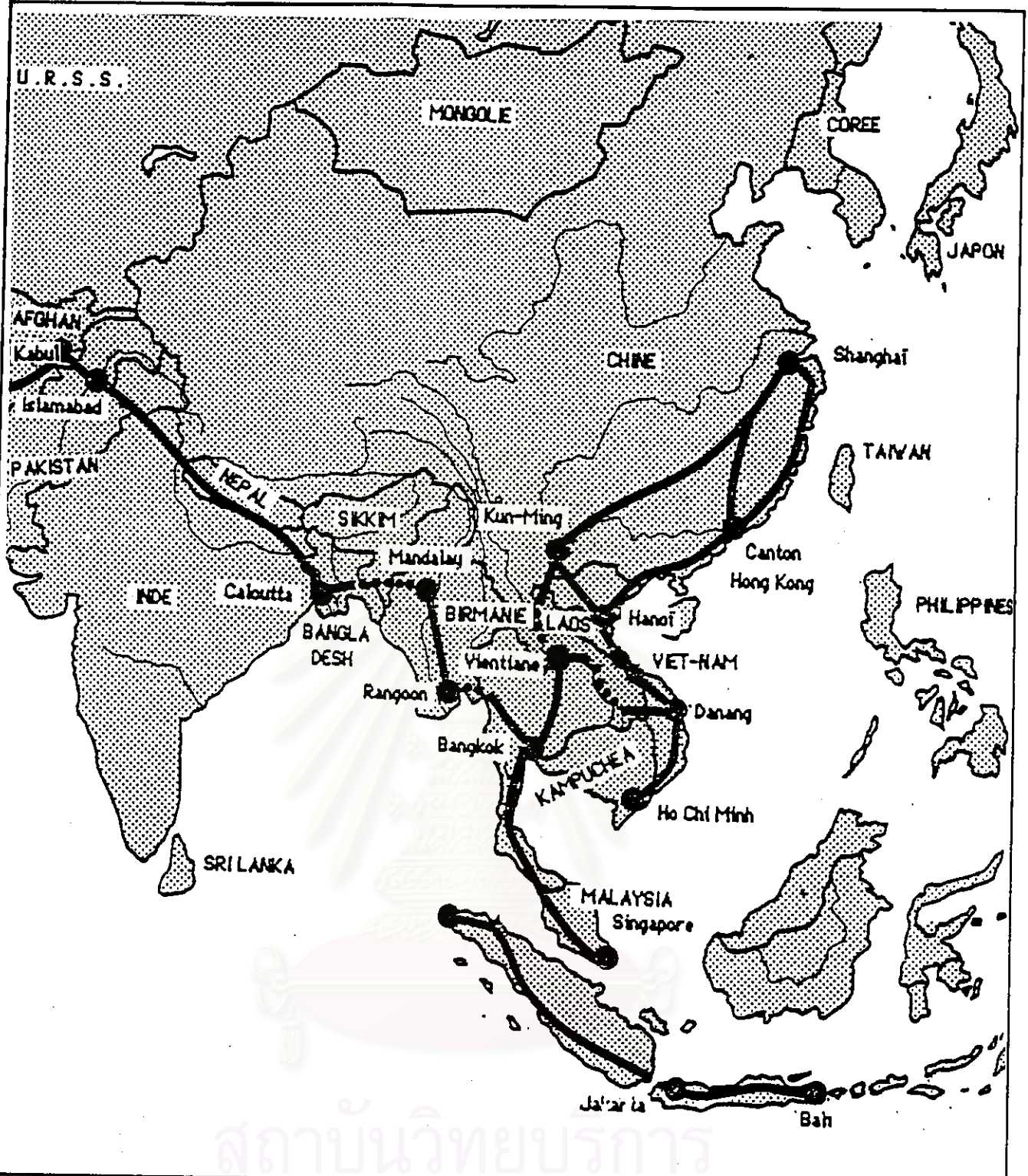
การก่อสร้างสะพานมิตรภาพเชื่อมระหว่างนครหลวงเวียงจันทน์ในภาคกลางของลาวกับเมืองหนองคายทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย นับเป็นผลสำเร็จครั้งแรกในประวัติศาสตร์ของการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง และเป็นสัญลักษณ์ของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่งของลาวเพื่อเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน อีกทั้งเป็นปัจจัยสำคัญที่เอื้ออำนวยต่อการดำเนินนโยบายปฏิรูปเศรษฐกิจของรัฐบาลลาวที่ต้องการเปิดประตูการค้าเพื่อติดต่อกับโลกภายนอก ซึ่งก็สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลไทยที่ต้องการให้ภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทยเป็นประตูการค้าเปิดไปสู่ภูมิภาคอินโดจีน และในฐานะที่ลาวเป็นประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล สะพานนี้จะเป็นกุญแจสำคัญเพื่อเปิดเส้นทางให้ลาวสามารถออกสู่ทะเลได้สะดวกมากยิ่งขึ้น

นอกจากนั้นสะพานดังกล่าวยังเป็นตัวกระตุ้นเพื่อเร่งการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางบกจากนครหลวงออกสู่ภูมิภาคต่างๆของลาว เพื่อจะเชื่อมผ่านไปยังประเทศเพื่อนบ้านอื่นๆได้อย่างสะดวกในอนาคต และถึงแม้ว่าลาวไม่มีทางออกสู่ทะเลก็ตาม แต่

พื้นที่ของลาวนับว่าเป็นประเทศศูนย์กลางในการติดต่อของประเทศในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง เนื่องจากลาวมีพรมแดนติดต่อกับ 5 ประเทศ บวกกับความร่วมมือทางเศรษฐกิจของประเทศต่างๆในอนุภาคนี้อันได้รับการสนับสนุนจากประเทศต่างๆเป็นอย่างดี โดยเฉพาะธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB) ได้สนับสนุนที่จะพัฒนาระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่ง ที่สำคัญได้แก่ทางหลวงสายเอเชีย เพื่อเชื่อมโยงกับประเทศต่างๆในภูมิภาคนี้ อันประกอบด้วย ลาว ไทย พม่า เวียดนาม กัมพูชา และมณฑลยูนนานทางตอนใต้ของจีน จึงคาดว่าในระยะยาวเมื่อโครงการพัฒนาโครงข่ายถนนของลาวสำเร็จ ก็จะช่วยให้ประเทศลาวซึ่งยังมีทรัพยากรธรรมชาติ และมีปัจจัยที่จะเอื้ออำนวยต่อการพัฒนาอยู่มากนั้น อยู่ในตำแหน่งยุทธศาสตร์ภายในระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศในภูมิภาคนี้(ดูแผนที่ 6.1) ดังนั้นการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่เวียงจันทน์-หนองคาย จึงนับเป็นจุดเริ่มของการพัฒนาศูนย์กลางการคมนาคมทางถนน รวมทั้งทางรถไฟซึ่งจะมีขึ้นในอนาคต โดยในระยะแรกสิ่งที่ลาวจะได้ก็คือ เส้นทางรถไฟสายแรกจากสถานีรถไฟที่เวียงจันทน์ผ่านสะพานมิตรภาพไปยังหนองคายและเชื่อมต่อไปยังสถานีหลักที่หัวลำโพงผ่านมาเลเซียถึงสิงคโปร์ และในอนาคตอาจมีการก่อสร้างทางรถไฟผ่านไปยังภาคเหนือของลาวเพื่อจะเชื่อมต่อกับเส้นทางรถไฟทางตอนใต้ของประเทศจีน

แรงกระตุ้นจากสะพานมิตรภาพซึ่งจะก่อให้เกิดการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่งเพื่อจะเชื่อมออกสู่ประเทศต่างๆในภูมิภาคนี้ แสดงให้เห็นถึงการเปิดประเทศลาวทั้งทางด้านภูมิภาพทางการเมืองและด้านจิตวิทยาแห่งการเปิดประเทศ จึงคาดว่าสะพานแห่งนี้ นอกจากจะเป็นตัวเร่งการพัฒนาประเทศ และก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงด้านต่างๆในภูมิภาคนครหลวงเวียงจันทน์แล้ว ยังจะส่งผลกระทบต่อภูมิภาคต่างๆของลาว รวมทั้งภูมิภาคระหว่างประเทศทั้งในระยะสั้นและระยะยาวอีกด้วย ทั้งนี้เนื่องจากโครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพนั้น เป็นทั้งโครงการระดับประเทศ และกิจกรรมที่รองรับความต้องการระดับท้องถิ่นหรือระดับภาค

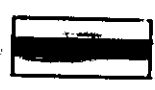
ส่วนผลกระทบทางอ้อมที่เกิดจากการก่อสร้างสะพานก็คือผลดีและผลเสีย ทั้งหมด หรือบทเรียนที่ได้รับจากการก่อสร้างสะพานแห่งนี้ จะได้ถูกนำมาพิจารณาถ่วงน้ำหนักอย่างละเอียดโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมด รวมทั้งรัฐบาลของทั้งสองประเทศลาวและไทย เพื่อเป็นปัจจัยในการพิจารณาโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่สองเพื่อจะเชื่อมโยงพื้นที่ทางตอนใต้ของลาวกับพื้นที่ทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทยในอนาคต ซึ่งปัจจุบันได้คาดการณ์พื้นที่ที่จะก่อสร้างไว้สองแห่งคือ ที่เมืองสุวรรณเขตของลาว-มุกดาหารของไทย หรือที่เมืองท่าแขกของลาว-นครพนมของไทย



รูปแบบการพัฒนานครหลวงเวียงจันทน์ ที่สัมพันธ์กับสะพานมิตรภาพ

แสดง : โครงข่ายการเชื่อมโยงของเส้นทางหลวงสายเอเชีย

สัญลักษณ์ :

 โครงข่ายทางหลวงสายเอเชีย



มาตราส่วน :



แผนที่ : น

6.1



ที่มา: Schéma directeur et d'aménagement urbain-Vientiane.

จากที่ได้กล่าวมาแสดงให้เห็นว่า ผลกระทบของสะพานมิตรภาพที่จะมีต่อภูมิภาคต่างๆของลาวและภูมิภาคระหว่างประเทศจะมีอย่างน้อยเพียงใดนั้น ประการสำคัญอย่างหนึ่งจะขึ้นกับนโยบายทางด้านการเมือง เศรษฐกิจ การค้าของรัฐบาลสองประเทศลาวและไทย รวมทั้งความร่วมมือระหว่างประเทศต่างๆในภูมิภาคนี้

#### 6.2.1.1 ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ

ผลกระทบทางตรงและชัดเจนมากที่สุดของการเปิดเส้นทางทางการสัญจรผ่านสะพานมิตรภาพก็คือ ช่วยอำนวยความสะดวกรวดเร็ว และเพิ่มปริมาณในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างลาว-ไทย(แต่ทั้งนี้จะขึ้นกับความสะดวก และขั้นตอนในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองและเจ้าหน้าที่ด่านศุลกากรทั้งสองฝั่งลาวและไทย) นอกจากนี้ ยังช่วยลดต้นทุนด้านเวลาและระยะเวลาการเดินทางระหว่างสองประเทศ ผลสำเร็จของการก่อสร้างสะพานดังกล่าว จะเป็นแรงผลักดันช่วยให้เกิดการกำหนดกลยุทธ์และแนวนโยบายความร่วมมือใหม่ๆในการพัฒนาเศรษฐกิจร่วมกันของประเทศลาวและไทย ซึ่งนอกจากจะทำให้โอกาสด้านการค้าระหว่างลาว-ไทยเปิดกว้างมากยิ่งขึ้นแล้ว ยังมีส่วนช่วยให้การค้าผ่านแดนของลาวมีความสะดวกและขยายตัวมากยิ่งขึ้น ทั้งนี้เนื่องจากประเทศลาวไม่มีทางออกทะเล จึงอาศัยประเทศไทยเป็นทางผ่านของสินค้าไปยังประเทศที่สาม หรือจากประเทศที่สามผ่านไทยมายังลาว(การค้าประเภทนี้ไม่ถือว่าเป็นการส่งออก-นำเข้าของประเทศไทย)โดยที่ไทยมีภาระต้องปฏิบัติตามอนุสัญญาบาร์เซโลนาที่ประเทศที่มีดินแดนติดต่อกับประเทศที่ไม่มีทางออกทะเลต้องยอมให้ใช้ดินแดนของตนเป็นทางผ่านของสินค้าสู่ทะเล จึงทำให้ลาวสามารถขนส่งสินค้าผ่านสะพานมิตรภาพไปยังท่าเรือน้ำลึกที่แหลมฉบังและท่าเรือสัตหีบซึ่งอยู่ในโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลด้านตะวันออกของไทยได้สะดวกยิ่งขึ้น ดังนั้นการก่อสร้างสะพานมิตรภาพเพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมขนส่งของลาวออกสู่ต่างประเทศ จึงเป็นการเปิดประตูเพื่อทำการค้า และเปิดตลาดสินค้าของลาว(ซึ่งปัจจุบันยังมีขนาดเล็ก เนื่องจากมีประชากรน้อย และรายได้ต่ำ)ให้กว้างขวางมากขึ้น อีกทั้งเปิดรับเทคโนโลยีและการลงทุนจากประเทศต่างๆที่มีความต้องการจะเข้าไปตั้งฐานการผลิตเพื่อการส่งออกในลาว(เนื่องจากค่าจ้างแรงงานต่ำและมีทรัพยากรธรรมชาติอยู่มาก)

ผลของการเปิดใช้สะพานนับตั้งแต่เดือนเมษายน พ.ศ. 2537 เป็นต้นมา ทำให้เศรษฐกิจตามแนวชายแดนลาว-ไทยเฟื่องฟูอย่างรวดเร็ว โดยสังเกตจากการเปิดใช้สะพานเพียง 6 เดือน การลงทุนจากต่างประเทศได้ไหลเข้าลาวเกือบเท่าตัว โดยเฉพาะนักธุรกิจไทยได้ทยอยเข้าไปลงทุนอย่างต่อเนื่อง เดิมการลงทุนในลาวมีมูลค่ารวม ณ สิ้นปี พ.ศ.

2536 เท่ากับ 198.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ แต่หลังจากการเปิดใช้สะพาน มูลค่าของโครงการลงทุนที่ได้รับอนุมัติจากรัฐบาลแล้วเพิ่มขึ้นกว่า 200 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ผลการขยายตัวของการลงทุนจากต่างประเทศ นอกจากจะเป็นการสะสมทุนและการรับเอาเทคโนโลยีแล้ว ยังได้ก่อให้เกิดการจ้างงานเพิ่มตามมา

นอกจากนั้นสะพานดังกล่าวยังมีส่วนช่วยส่งเสริมให้การท่องเที่ยวระหว่างลาว-ไทยขยายตัวเพิ่มมากขึ้น และส่งผลให้สาขาเศรษฐกิจภาคบริการที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวขยายตัว รวมทั้งก่อให้เกิดการจ้างงานและรายได้แก่ประชากร

เนื่องจากปัจจุบันลาวยังมีข้อจำกัดด้านระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่ง ซึ่งยังไม่ได้ขยายไปถึงที่ทุกภาคของประเทศ จึงทำให้นครหลวงเวียงจันทน์อยู่ในตำแหน่งสถานีปลายทางมากกว่าที่จะเป็นทางผ่าน ดังนั้นผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจที่ได้รับจากสะพานแห่งนี้ คาดว่าในระยะแรกจะเกิดขึ้นในภูมิภาคนครหลวงมากกว่าภูมิภาคอื่นของลาว โดยเฉพาะบรรยากาศด้านการลงทุน เนื่องจากมีโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านต่างๆที่ดีกว่า แต่อย่างไรก็ตาม การขยายตัวทางเศรษฐกิจในภูมิภาคนครหลวงอันเป็นผลเนื่องจากสะพานนั้น คาดว่าจะกลายเป็นฐานเศรษฐกิจให้กับภูมิภาคอื่นๆในการสะสมทุนและจะก่อให้เกิดกระบวนการพัฒนาเพื่อกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคต่างๆของประเทศในระยะปานกลางและระยะยาว ทั้งนี้เนื่องจากสะพานดังกล่าวได้เป็นตัวเร่งการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางถนนจากนครหลวงของลาวไปยังภูมิภาคต่างๆของประเทศเพื่อจะผ่านไปยังประเทศเพื่อนบ้านอื่นๆได้อย่างสะดวก อีกทั้งยังจะกระตุ้นให้มีการริเริ่มโครงการเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้านในอนาคตอีกด้วย โดยเฉพาะในระยะปานกลางและระยะยาว ภายหลังจากที่ลาวพัฒนาระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่งภายในประเทศแล้ว จะทำให้ปัญหาที่เป็นอุปสรรคขัดขวางความเจริญเติบโตของภาคหมดไป ในขณะเดียวกันก็จะเป็นรากฐานและตัวนำให้เกิดการพัฒนาด้านต่างๆตามมา และก่อให้เกิดความเชื่อมโยงระหว่างสาขาเศรษฐกิจต่างๆในภูมิภาค อีกทั้งยังเป็นการส่งเสริมให้มีการพัฒนาเพื่อนำทรัพยากรที่เป็นวัตถุดิบที่กระจายอยู่ตามภูมิภาคต่างๆของลาวมาใช้ให้เกิดประโยชน์ โดยการนำมาแปรรูป และสามารถที่จะขนส่งไปจำหน่ายยังประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างสะดวก นอกจากนี้ยังจะทำให้สาขาการผลิตที่เป็นฐานเศรษฐกิจของภาคต่างๆ อาทิ การผลิตด้านเกษตรกรรม มีการขยายตัวขึ้น เนื่องจากการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่งจะเป็นปัจจัยที่เอื้ออำนวยให้แก่การขนส่งผลผลิตไปยังแหล่งตลาดได้เร็วขึ้น และจะสร้างแรงจูงใจให้แก่เกษตรกรในการเพิ่มผลผลิต และเปลี่ยนการผลิตจากเดิมซึ่งส่วนใหญ่ผลิตเพียงเพื่อยังชีพมาเป็นการผลิตเพื่อขายเป็นสินค้า และเมื่อการค้าระหว่างภาคขยายตัว ก็จะทำให้เศรษฐกิจของภาคต่างๆเจริญเติบโตขึ้น และจะนำผลดีมาสู่



เศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ แต่อย่างไรก็ตามการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่งเพื่อเชื่อมโยงกับภูมิภาคต่างๆของประเทศ อันเป็นผลที่ได้รับจากแรงกระตุ้นของการก่อสร้างสะพานที่กล่าวมานั้น ถ้าหากไม่มีการกำหนดนโยบายหรือแผนพัฒนาภาคที่ชัดเจนควบคู่กันไป ก็จะทำให้ทรัพยากรที่เป็นวัตถุดิบ และแรงงานจากภาคต่างๆถูกนำมาใช้เพื่อประโยชน์ทางเศรษฐกิจในเมืองหลวงเพียงแห่งเดียว ทำให้ภาคต่างๆสูญเสียปัจจัยในการพัฒนา และจะส่งผลทำให้เกิดช่องว่างระหว่างนครหลวงและภาคต่างๆขึ้นในอนาคต

ผลกระทบของสะพานมิตรภาพต่อเศรษฐกิจของลาวจะขึ้นอยู่กับระดับการพัฒนาประเทศ โดยเฉพาะการพัฒนาเพื่อขยายระบบโครงสร้างขั้นพื้นฐานไปยังภาคต่างๆ เพื่อส่งเสริมและเพิ่มปริมาณการผลิตสินค้าของภาค ทั้งนี้เนื่องจากสินค้าเข้าและสินค้าออกของลาวจะเป็นตัวที่คิดว่าทำให้เกิดการขนส่งบนสะพานแห่งนี้ และปริมาณการค้าและขนส่งจะขึ้นอยู่กับความสามารถของลาวเองที่จะส่งสินค้าเข้าและส่งออกในลักษณะที่สมดุลกัน

#### 6.2.1.2 ผลกระทบด้านสังคมวัฒนธรรม

โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพเชื่อมสองฝั่งโขงระหว่างลาวและไทย นอกจากเป็นโครงการที่ตอบสนองต่อนโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจของทั้งสองประเทศแล้วยังช่วยส่งผลให้เกิดประโยชน์ในด้านสังคมที่ไม่สามารถวัดได้ในทางเศรษฐกิจ เช่น ก่อให้เกิดนิมิตหมายอันใหม่ในการเสริมสร้างและเพิ่มความสัมพันธ์อันดีระหว่างประชาชนของทั้งสองประเทศลาวและไทย ซึ่งมีความใกล้ชิดด้านภาษา วัฒนธรรม สังคม และวิถีความเป็นอยู่ และเคยมีความสัมพันธ์กันมาตั้งแต่อดีตแล้วนั้นให้แน่นแฟ้นมากยิ่งขึ้น เนื่องจากสะพานมิตรภาพดังกล่าวได้เปิดแนวชายแดนให้พี่น้องสองฝั่งโขงระหว่างประเทศลาวกับประเทศไทยสามารถเดินทางไปมาหาสู่กันได้สะดวกยิ่งขึ้น นอกจากนั้นยังมีส่วนช่วยเสริมสร้างความสัมพันธ์ระหว่างรัฐบาลและประชาชนลาวและไทย กับประเทศออสเตรเลีย ซึ่งเป็นประเทศที่ให้การช่วยเหลือในการก่อสร้างสะพานดังกล่าวอีกด้วย

นอกจากนั้นการเพิ่มขึ้นและการเดินทางเข้า-ออกของนักท่องเที่ยวและนักลงทุนจากต่างชาติ อันเป็นผลเนื่องจากการเปิดใช้สะพานมิตรภาพดังกล่าว ยังจะเป็นปัจจัยที่จะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางสังคม อีกทั้งยังมีส่วนช่วยในการเผยแพร่วัฒนธรรมและขนบธรรมเนียมประเพณีอันดีงามของชาวลาวสู่ชาวต่างชาติ ในขณะที่เดียวกันสะพานดังกล่าวซึ่งเป็นตัวกระตุ้นและเร่งการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่งจากนครหลวงของประเทศสู่ภาคต่างๆในอนาคตนั้น ก็จะเป็นปัจจัยที่จะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงสังคมชนบท อัน

เป็นผลจากการมีระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่งที่ดี ทำให้การเดินทางไปมาระหว่างเมืองกับชนบทสะดวก รวมทั้งการขยายตัวด้านการค้าระหว่างภาค

### 6.2.1.3 การย้ายถิ่นของประชากรจากชนบทสู่นครหลวง

แม้ว่าปัจจุบันลาวยังไม่มีปัญหาเกี่ยวกับการย้ายถิ่นของประชากรจากแขวงหรือภาคต่างๆเข้าสู่นครหลวง เนื่องจากขาดการเชื่อมโยงของโครงข่ายการคมนาคมขนส่งที่สะดวกระหว่างภาค แต่ผลกระทบของสะพานมิตรภาพซึ่งมีส่วนช่วยส่งเสริมการพัฒนา ระบบโครงข่ายถนนจากนครหลวงไปยังภาคต่างๆ เพื่อให้สามารถเดินทางไปมาได้อย่างสะดวก รวดเร็วในอนาคต ประกอบกับผลกระทบของสะพานที่ก่อให้เกิดการขยายตัวด้านการค้า และการลงทุนในภูมิภาคนครหลวงทั้งในระยะสั้นและระยะยาวนั้น จะทำให้ภูมิภาคนครหลวงมีแนวโน้มที่จะกลายเป็นแหล่งจ้างงานที่หารายได้สูงกว่าภาคอื่นๆของประเทศ จึงคาดว่าผลของการขยายตัวทางเศรษฐกิจ และการพัฒนาที่เกิดขึ้นในนครหลวง จะกลายเป็นปัจจัยสำคัญในการดึงดูดการอพยพของประชากรจากภาคต่างๆ โดยเฉพาะในระยะปานกลางและระยะยาว เมื่อมีการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่งให้สามารถติดต่อกับภาคต่างๆสะดวกขึ้น โดยเฉพาะกลุ่มประชากรวัยแรงงานที่ต้องการเข้าไปแสวงหารายได้ รวมทั้งผู้ที่มีฐานะการเงินที่มั่นคงที่ต้องการเข้าไปทำธุรกิจการค้าหรือแสวงหาความเจริญที่ดีกว่า

การย้ายถิ่นของประชากรจากภาคต่างๆสู่นครหลวง อันเนื่องมาจากเหตุผลที่กล่าวมานั้น จะทำให้ชนบทขาดแหล่งเงินทุน และทำให้จำนวนแรงงานในภูมิภาคอื่นๆของประเทศลดลง ซึ่งอาจกลายเป็นปัญหาในการพัฒนาประเทศ หรือเป็นอุปสรรคให้แก่การดำเนินนโยบายของรัฐบาลที่ต้องการกระจายการลงทุนด้านอุตสาหกรรมหรือกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคในระยะยาว ดังนั้นการพัฒนาเศรษฐกิจในภูมิภาคนครหลวง และการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงระหว่างภาค จึงควรดำเนินควบคู่ไปกับการกระจายความเจริญออกสู่ภาคต่างๆ โดยการสร้างแหล่งงานเพื่อให้ประชากรมีรายได้ และป้องกันการอพยพของประชากรเข้าสู่เมืองหลวง

### 6.2.2 ผลกระทบของสะพานมิตรภาพที่มีต่อชุมชนนครหลวงและพื้นที่โดยรอบ

การก่อสร้างสะพานมิตรภาพ นอกจากเป็นผลดีสำหรับการดำเนินนโยบายเปิดประเทศและส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศของรัฐบาลลาว อีกทั้งยังจะมีผลกระทบด้านต่างๆต่อภูมิภาคอื่นของประเทศและระหว่างประเทศในระยะกลางและระยะยาวตามที่กล่าวมาแล้ว

สะพานแห่งนี้ยังเป็นองค์ประกอบสำคัญของชุมชนนครหลวงที่รองรับบทบาทของเมืองเวียงจันทน์ในการเป็นประตูการค้าของลาว ตามแนวโน้มการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ การค้าระหว่างประเทศ การพึ่งพาทางสังคม ตลอดจนการท่องเที่ยวในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง อีกทั้งยังเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งเสริมการขยายตัวทางเศรษฐกิจระดับท้องถิ่น และเป็นตัวผลักดันให้เกิดแผนหรือโครงการพัฒนาต่างๆขึ้น โดยเฉพาะการพัฒนาโครงสร้างขั้นพื้นฐานเพื่อรองรับการขยายตัวด้านต่างๆที่จะเกิดขึ้น ทั้งหมดนั้นนอกจากจะส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจ สังคม และการเพิ่มขึ้นของประชากรแล้ว ยังจะก่อให้เกิดการขยายตัวหรือการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพของเมืองตามมา โดยเฉพาะในระยะแรกผลกระทบจากสะพานแห่งนี้จะเกิดขึ้นในเขตนครหลวงมากกว่าที่จะเกิดขึ้นหรือกระจายไปยังภูมิภาคอื่นของประเทศ

#### 6.2.2.1 ผลกระทบด้านเศรษฐกิจชุมชน

ผลประโยชน์ตอบแทนของสะพานมิตรภาพที่เกิดขึ้นจากการที่ค่าขนส่งสินค้าลดต่ำลง และได้ช่วยอำนวยความสะดวกเร็วในการคมนาคมขนส่งนั้น ได้ทำให้นครหลวงของลาวมีบทบาทเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่ง และเป็นประตูการค้าที่สำคัญของประเทศในการติดต่อกับชายกับประเทศไทย การเปิดใช้สะพานมิตรภาพตั้งแต่เดือนเมษายน พ.ศ. 2537 เป็นต้นมา นับเป็นการเปิดโอกาสทางการค้าระหว่างนครหลวงเวียงจันทน์ของลาวกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทยให้กว้างขวางมากยิ่งขึ้น และได้ส่งเสริมให้การค้าชายแดนซึ่งเป็นการติดต่อซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้าอุปโภคบริโภครายย่อยระหว่างประชาชนชาวเมืองเวียงจันทน์กับหนองคายเฟื่องฟูอย่างรวดเร็ว และดำเนินไปด้วยความสะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพมากขึ้น สามารถตอบสนองต่อความต้องการซื้อ และความต้องการขายสินค้าระหว่างเวียงจันทน์กับหนองคาย ผลการขยายตัวด้านการค้าดังกล่าวยังได้สร้างแรงกระตุ้นในการปฏิรูปกฎระเบียบเรื่องต่างๆ อาทิ ขั้นตอนการออกวีซ่าที่ง่ายขึ้น การขยายชั่วโมงเปิดพรมแดน และการปรับปรุงระเบียบการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดน

ความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางผ่านสะพานมิตรภาพ ยังเป็นปัจจัยสำคัญที่จะส่งผลต่อการขยายตัวด้านการท่องเที่ยว เนื่องจากสะพานแห่งนี้จะเป็นตัวเชื่อมโยงธุรกิจการท่องเที่ยวสองฟากฝั่งระหว่างเวียงจันทน์-หนองคายเข้าด้วยกัน และทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้าไปในเวียงจันทน์มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น แต่อย่างไรก็ตามในระยะสั้นคาดว่านครหลวงเวียงจันทน์จะเป็นฝ่ายรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางไปจากฝั่งไทยในเรื่องของสถานที่ท่องเที่ยวภายในเมืองเวียงจันทน์และร้านอาหาร ในขณะที่เมืองหนองคายจะเป็นสถานที่พักผ่อนและจุดเริ่มต้นของการเข้าไปท่องเที่ยวในเวียงจันทน์ ทั้งนี้เนื่องจากนักท่องเที่ยว

ที่เดินทางผ่านสะพานแห่งนี้ ส่วนใหญ่ร้อยละ 63.25 เป็นนักท่องเที่ยวชาวไทย ประกอบกับ ศักยภาพในการรองรับการท่องเที่ยวของลาวในปัจจุบันยังไม่ได้มีการพัฒนาเท่าที่ควร แม้หลังจากมีการเปิดใช้สะพานมิตรภาพแล้วก็ตาม บวกกับการเดินทางไป-กลับระหว่าง เวียงจันทน์-หนองคายมีความสะดวกรวดเร็ว และการจำกัดไม่ให้นักท่องเที่ยวชาวไทยที่ใช้บัตรผ่านแดน(Border Pass)เดินทางไปยังพื้นที่อื่นนอกเมืองเวียงจันทน์(เช่นเดียวกับชาวลาวที่ใช้บัตรผ่านแดนเดินทางเข้ามาหนองคายจะไม่อนุญาตให้เดินทางถึงจังหวัดอุตรธานีได้) จึงทำให้ คาดได้ว่านักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ยังคงมีความต้องการที่จะพักในเมืองหนองคายมากกว่าต้องการ พักในเวียงจันทน์ ทั้งนี้เนื่องจากที่พักในเมืองหนองคายมีสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีความพร้อม มากกว่า แต่ถ้าพิจารณาในระยะยาวภายหลังจากที่นครหลวงเวียงจันทน์สามารถปรับปรุงและขยายขีดความสามารถในการรองรับนักท่องเที่ยวมากยิ่งขึ้น เช่น สถานที่พักผ่อน ระบบโครงสร้าง พื้นฐานต่างๆ การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว ตลอดจนกฎระเบียบการเข้าเมือง และการขยายเขต พื้นที่ท่องเที่ยวให้ได้มาตรฐาน สะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพแล้ว จะทำให้มีศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวในระดับอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขงได้เป็นอย่างดี เนื่องจากรัศมีการเดินทางโดยทางรถยนต์จากกรุงเทพฯถึงเวียงจันทน์นั้นใช้ระยะเวลาไม่เกิน 10 ชั่วโมง

ผลสำเร็จของการก่อสร้างสะพานมิตรภาพ อันเป็นการเพิ่มคุณค่าให้ แก่การขยายตัวด้านการท่องเที่ยว นั้น ได้ส่งผลทำให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจของชุมชนนครหลวง โดยเฉพาะสาขาเศรษฐกิจภาคบริการที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเติบโตขึ้นอย่างรวดเร็ว ดังจะ สังเกตได้จากในช่วงระยะเวลา 2-3 ปีที่ผ่านมาได้มีรถแท็กซี่นำเที่ยวและเกิดธุรกิจยามราตรี เช่น สถานบันเทิงเรีงรมณ์ประเภทดิสโก้เทค ผับ คาเฟ่ และร้านอาหารเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก ในบริเวณเขตชุมชนเมือง รวมทั้งภายในโรงแรมที่เกิดขึ้นใหม่ เพราะคาดว่าสะพานมิตรภาพจะ ทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น จึงได้เกิดกิจกรรมเหล่านี้ขึ้นมารองรับ ดังนั้นการขยายตัว ด้านการท่องเที่ยวและการเพิ่มขึ้นของกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องเนื่องเหล่านี้ นอกจากจะนำ เงินตราที่ทำรายได้ให้กับนครหลวงแล้ว ยังเป็นการสร้างงานและเพิ่มรายได้ให้แก่ชาวนครหลวง อีกทางหนึ่ง

สะพานแห่งนี้นอกจากจะมีส่วนช่วยพัฒนากิจกรรมด้านพาณิชย์และ การท่องเที่ยวแล้ว ยังได้ก่อให้เกิดผลดีต่อบรรยากาศการลงทุนในนครหลวงเวียงจันทน์มากกว่า ภูมิภาคอื่นของประเทศ เนื่องจากมีปัจจัยดึงดูดที่ดีกว่า และมีสะพานดังกล่าวเชื่อมโยงกับ ประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งสะดวกต่อการขนส่งสินค้าหรือผลผลิตออกไปจำหน่ายยังต่างประเทศได้ เป็นอย่างดี ทำให้นักลงทุนจากต่างชาติโดยเฉพาะนักธุรกิจไทยที่ต้องการเข้าไปลงทุนในลาว ต่างก็มุ่งฐานการผลิตไปที่นครหลวงเวียงจันทน์เป็นแห่งแรก การขยายตัวด้านการลงทุน

ดังกล่าวจะก่อให้เกิดการจ้างงานและทำให้ประชากรมีรายได้เพิ่มขึ้น และเพื่อรองรับการขยายตัวด้านการค้าและการลงทุนที่นับวันเพิ่มมากขึ้นนี้ ทำให้มีจำนวนธนาคารเพิ่มตามมา เดิมธนาคารที่ให้บริการในนครหลวงเวียงจันทน์มีเพียง 3 แห่ง แต่ปัจจุบันได้เพิ่มขึ้นเป็นจำนวนทั้งสิ้น 12 แห่ง(ไม่รวมธนาคารแห่งชาติ) ในจำนวนนี้เป็นธนาคารไทยที่เข้าไปเปิดสาขาในนครหลวงเวียงจันทน์ถึง 6 แห่ง การให้บริการด้านการธนาคารที่เพิ่มขึ้นในนครหลวงเวียงจันทน์แสดงให้เห็นว่า เศรษฐกิจ การค้า และการลงทุนได้ขยายตัวมากกว่าเดิม สิ่งดังกล่าวจะส่งผลดีต่อยอดเงินที่เพิ่มขึ้น และช่วยอำนวยความสะดวกให้กับการสนับสนุนเงินทุนแก่โครงการพัฒนาต่างๆในเมืองเวียงจันทน์หรือภูมิภาคต่างๆของประเทศ

จากที่กล่าวมาทั้งหมดสรุปได้ว่า ผลกระทบของสะพานมิตรภาพที่มีต่อระบบเศรษฐกิจของชุมชนนครหลวง คือการมีส่วนช่วยส่งเสริมให้การค้า การท่องเที่ยว และการลงทุนขยายตัว และก่อให้เกิดการผลิต การบริการ รวมทั้งการหมุนเวียนของเงินและการจ้างงานเพิ่มตามมา อันจะทำให้ฐานะทางเศรษฐกิจและความเป็นอยู่ของประชากรโดยรวมดีขึ้น ดังนั้นผลกระทบทางเศรษฐกิจในด้านบวกจะเป็นการสร้างรายได้ให้แก่นครหลวงเวียงจันทน์ แต่เนื่องจากปัจจุบันรัฐบาลยังกำหนดให้มีการใช้เงินตราต่างประเทศ โดยเฉพาะเงินบาทไทย และเงินดอลลาร์สหรัฐในการซื้อขายสินค้าอย่างเสรี และยังไม่ได้กำหนดระเบียบการให้มีการใช้เงินกิบซึ่งเป็นเงินสกุลของตนเองอย่างเดียวในการซื้อขาย ดังนั้นจึงอาจส่งผลให้ค่าเงินกิบมีความผันผวนมากขึ้นและไม่สามารถควบคุมอัตราเงินเฟ้อได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้การที่ค่าเงินกิบของลาวต่ำกว่าเงินบาทของไทย ประกอบกับการเดินทางเข้า-ออกที่สะดวกระหว่างเวียงจันทน์-หนองคายอันเนื่องมาจากสะพานมิตรภาพนั้น อาจส่งผลให้มีการลักลอบเข้าไปขายแรงงานในประเทศไทยในลักษณะของการลักลอบเข้าเมืองโดยผิดกฎหมายเกิดขึ้น ซึ่งจะทำให้นครหลวงเวียงจันทน์สูญเสียแรงงาน และก่อให้เกิดผลเสียต่อการพัฒนาเศรษฐกิจโดยรวมของนครหลวง

#### 6.2.2.2 ผลกระทบด้านสังคมและวัฒนธรรมของท้องถิ่น

การเปิดใช้สะพานมิตรภาพนับเป็นการเปิดศักราชและวางรากฐานก้าวใหม่แห่งมิตรภาพและการเชื่อมสายสัมพันธ์ระหว่างประชาชนสองฝั่งโขงที่มีวัฒนธรรมประเพณีคล้ายคลึงกันมาแต่โบราณกาลให้กระชับแน่นแฟ้นยิ่งขึ้น เพราะเป็นการเปิดแนวชายแดนให้ประชาชนลาว-ไทยสามารถไปมาหาสู่กันได้สะดวกขึ้น โดยเฉพาะชาวนครหลวงเวียงจันทน์และชาวเมืองหนองคาย แต่เนื่องจากปัจจุบันสภาพเศรษฐกิจของไทยได้มีการพัฒนาไปมาก ทำให้สภาพสังคมต้องเปลี่ยนไป มีการรับเอาวัฒนธรรมแบบสังคมตะวันตกมากขึ้น จึง

ทำให้ชาวนครหลวงเวียงจันทน์คาดกันว่า ผลกระทบทางลบที่จะเกิดขึ้นและมีความหวั่นเกรงกันมากในปัจจุบันได้แก่ ผลกระทบต่อสถานภาพทางสังคมและค่านิยมที่เกิดขึ้น อันเป็นผลจากการเปิดใช้สะพานแห่งนี้ อาทิ ความวิตกกังวลว่า การอนุญาตให้ประชาชนข้ามพรมแดนเพื่อไปมาหาสู่กันโดยเสรีมากขึ้น บวกกับการเพิ่มขึ้นของธุรกิจยามราตรี หรือสถานเริงรมณ์ต่างๆ เพื่อให้บริการแก่นักท่องเที่ยวหรือนักธุรกิจที่เพิ่มขึ้นในนครหลวงเวียงจันทน์นั้น จะทำให้หนุ่มสาวในเมืองเวียงจันทน์ถูกเร้าให้รับการแทรกแซงจากวัฒนธรรมต่างชาติมาอย่างไร้ดุลยภาพ สะพานอาจจะถูกใช้เป็นช่องทางสำหรับการพัฒนาส่วนเกินที่ทำให้ประเทศแย่ลง โดยเฉพาะนครหลวงเวียงจันทน์ซึ่งเป็นศูนย์กลางความเจริญของประเทศ และอาจนำมาซึ่งการค้าประเวณี โรคเอดส์ รวมทั้งการถูกคุกคามด้านค่านิยมและประเพณี อันเป็นกระทบทางวัฒนธรรมที่ลาวเห็นอยู่ในประเทศไทย ทำให้ลาวรู้สึกหวั่นใจต่อทัศนคติในเรื่องเศรษฐกิจและวัฒนธรรมสมัยใหม่ของไทยที่ค่อยๆ เริ่มมีอิทธิพลต่อนครหลวงเวียงจันทน์ และอาจเนื่องมาจากความวิตกกังวลดังกล่าวนี้เอง จึงทำให้ส่วนของรัฐบาลลาวแสดงความต้องการที่จะดำเนินนโยบายเปิดประเทศตามแบบค่อยเป็นค่อยไป

อย่างไรก็ตามการเปิดใช้สะพานมิตรภาพก็ยังผลกระทบทางสังคมด้านบวกอย่างอื่นอีก โดยเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการใช้บริการด้านสาธารณสุข ซึ่งปัจจุบันภายหลังที่มีการเปิดใช้สะพานเป็นต้นมา ชาวนครหลวงเวียงจันทน์จำนวนหนึ่งได้เดินทางผ่านสะพานมิตรภาพเข้าไปใช้บริการในเมืองหนองคาย เนื่องจากมีอุปกรณ์การแพทย์ที่ดีกว่า และมีความสะดวกในการเดินทาง แม้ในยามวิกาลที่ด่านควบคุมชายแดนปิดลงแล้วก็ตามผู้ป่วยพร้อมผู้ติดตามก็จะได้รับอนุญาตเป็นกรณีพิเศษ

### 6.2.2.3 ผลกระทบที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงด้านกายภาพของเมือง

ผลของการก่อสร้างสะพานมิตรภาพซึ่งได้มีส่วนช่วยส่งเสริมให้ระบบเศรษฐกิจของนครหลวงเวียงจันทน์ขยายตัว อีกทั้งยังเป็นตัวกระตุ้นการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านสาธารณูปโภคสาธารณูปการเพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการเพิ่มขึ้นของประชากร ทั้งหมดนี้จะมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงด้านกายภาพของเมือง ทั้งในพื้นที่เขตชุมชนเมืองและพื้นที่โดยรอบ โดยเฉพาะอย่างยิ่งผลกระทบที่จะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน การเปลี่ยนแปลงระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่งเพื่อเชื่อมโยงเข้าสู่สะพานมิตรภาพ ตลอดจนรูปแบบและทิศทางการขยายตัวของเมือง รวมทั้งผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและอื่นๆ ซึ่งพอสรุปได้ดังต่อไปนี้

### 6.2.2.3.1 การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินและการเพิ่มขึ้นของราคาที่ดิน

ผลกระทบของสะพานมิตรภาพที่มีต่อระบบเศรษฐกิจของชุมชนนครหลวงเวียงจันทน์ตามที่ได้กล่าวผ่านมาในข้อ 6.2.2.1 คือการมีส่วนช่วยส่งเสริมให้บรรยากาศการค้า การท่องเที่ยว การลงทุนขยายตัว และทำให้ประชากรมีรายได้เพิ่มขึ้นนั้น ได้ส่งผลกระทบโดยตรงต่อการขยายตัวของเมืองและการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยเฉพาะในเขตชุมชนเมืองนั้น จะสังเกตเห็นการเปลี่ยนแปลงด้านต่างๆ ที่เกิดขึ้นอย่างชัดเจนคือในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมาได้มีการก่อสร้างอาคารธุรกิจ ห้างร้าน ทั้งที่เป็นโครงการก่อสร้างอาคารขนาดใหญ่และเป็นอาคารสูงประเภทโรงแรม หรือธนาคาร รวมทั้งอาคารที่พักอาศัยเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก นอกจากนั้นยังเกิดอุตสาหกรรมขนาดเล็กและเป็นอุตสาหกรรมเพื่อการอุปโภคบริโภคแก่ผู้อยู่อาศัยในเขตชุมชนนครหลวงและบริเวณใกล้เคียง อันได้แก่ อุตสาหกรรมประเภทตู้ซอมรถยนต์ รถจักรยานยนต์ โรงทำน้ำแข็ง โรงงานผลิตน้ำดื่ม ตลอดจนร้านรับซ่อมอุปกรณ์เครื่องใช้ไฟฟ้าอื่น ๆ ก็มีจำนวนเพิ่มมากขึ้น ซึ่งไม่เคยปรากฏมาก่อนในเขตนครหลวงเวียงจันทน์ก่อนหน้านี้ที่จะได้มีการใช้นโยบายปฏิรูปเศรษฐกิจและเปิดประเทศเพื่อส่งเสริมการลงทุน รวมทั้งโครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพแห่งนี้

ผลการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เพิ่มมากขึ้นนั้น ได้ทำให้พื้นที่หลายแห่งในเขตชุมชนเมืองซึ่งในเมื่อก่อนส่วนมากเป็นเพียงการใช้ที่ดินเพื่อการพักอาศัยหรือบริเวณที่โล่ง เปลี่ยนเป็นการใช้ที่ดินเพื่อรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจแทน และได้ทำให้พื้นที่หลายแห่งกลายเป็นย่านธุรกิจ หรือศูนย์การค้า ทำให้มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบและขนาดของอาคารที่อยู่ภายในเขตใจกลางเมือง ตลอดจนทำให้แปลงที่ดินที่มีราคาสูงในเขตใจกลางเมืองซึ่งในเมื่อก่อนยังมีขนาดใหญ่ได้ถูกแบ่งให้มีขนาดเล็กลงเพื่อใช้สำหรับการปลูกสร้างอาคารที่พักอาศัยที่มีจำนวนเพิ่มมากขึ้น ซึ่งนอกจากจะทำให้สิ่งปลูกสร้างมีความหนาแน่นเพิ่มมากขึ้นในเขตใจกลางเมืองแล้ว ยังส่งผลทำให้กิจกรรมการปลูกสร้างอาคารประเภทต่างๆ ต้องขยายออกไปยังพื้นที่อื่นที่อยู่นอกเขตชุมชนหรือตามบริเวณพื้นที่โล่ง และทำให้มีการถมพื้นที่นาที่กระจายตัวแทรกอยู่ภายในเขตชุมชนเมือง รวมทั้งการถมพื้นที่หนองน้ำหรือคลองระบายน้ำโดยธรรมชาติต่างๆ เพื่อใช้สำหรับการปลูกสร้างอาคารแทน ดังนั้นการขยายตัวของกิจกรรมการปลูกสร้างนอกจากจะเป็นการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินแล้วยังจะก่อให้เกิดปัญหาต่างๆ ตามมา

ความต้องการพื้นที่สำหรับการปลูกสร้างอาคารที่พักอาศัย รวมถึงกิจกรรมทางเศรษฐกิจซึ่งนับวันจะมีเพิ่มมากขึ้นนั้น นอกจากจะส่งผลทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินทั้งในเขตชุมชนเมืองและพื้นที่โดยรอบแล้ว ยังจะมีผลกระทบโดยตรงต่อราคาที่ดินอีกด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งได้ทำให้ที่ดินในเขตใจกลางเมืองตามเส้นทางสายหลักที่มีศักยภาพในการประกอบธุรกิจนั้น มีราคาถีบตัวสูงขึ้นเป็นอย่างมาก คือเมื่อต้นปี พ.ศ. 2537 ราคาที่ดินตามถนนสายหลักในเขตที่ 1 หรือเขตน้ำพุ ซึ่งเป็นเขตใจกลางเมืองมีราคาเฉลี่ยสูงถึง 104,333 กีบต่อตารางเมตร ในขณะที่ราคาเฉลี่ยของที่ดินในทั่วทุกเขตของชุมชนนครหลวงมีเพียง 37,432 กีบต่อตารางเมตร

ตารางที่ 6.1 ราคาเฉลี่ยของที่ดินในเขตชุมชนนครหลวงต้นปี พ.ศ. 2537

แยกตามรายเขตและพื้นที่

เขต	ราคาเฉลี่ยของที่ดินในพื้นที่ของเขตต่างๆ (กิบ/ตารางเมตร)			
	ตามแนวถนนสายหลัก	ใกล้เขตใจกลางของหมู่บ้าน	พื้นที่โดยรอบของหมู่บ้าน	ราคาเฉลี่ย
1. น้ำพุ	104,333	81,000	74,667	86,667
2. มโหสถ	54,250	33,375	35,250	40,958
3. ป่าสัก	43,500	25,944	26,556	32,000
4. โพนชัย	48,000	35,714	25,857	36,524
5. ธาตุหลวง	32,222	17,778	18,111	22,704
6. ดงป่าลาน	36,750	16,250	17,250	23,417
7. ไศกป่าหลวง	42,538	28,923	27,077	32,846
8. สวนมร	33,833	24,167	19,417	25,806
9. วัดไคย	47,609	31,304	29,000	35,917
เฉลี่ยทั่วเขตชุมชนเมือง	49,226	32,717	30,854	37,432

ที่มา: Village chief survey in February 1994 by the VIUDP-team. (VIUDP - Midterm Report, April 1994. p. 4.14).



6.2.2.3.2 การเพิ่มขึ้นของปริมาณการจราจรและผลกระทบที่ก่อให้เกิดการพัฒนาและการเปลี่ยนแปลงระบบ  
โครงข่ายการคมนาคมขนส่ง

ผลประโยชน์ของสะพานมิตรภาพซึ่งมีส่วนช่วยให้ระบบเศรษฐกิจของนครหลวงเวียงจันทน์ขยายตัว และทำให้ประชากรมีรายได้เพิ่มขึ้นนั้น ได้ส่งผลทำให้ปริมาณการจราจรในนครหลวงเวียงจันทน์มีความหนาแน่นมากขึ้น เนื่องจากประชากรมีรายได้สูงทำให้ความสามารถซื้อยานพาหนะของประชากรมีมาก ประกอบกับการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างเวียงจันทน์-หนองคายโดยใช้สะพานมิตรภาพเป็นทางผ่านนั้น นับวันมีปริมาณเพิ่มมากขึ้น ดังสังเกตได้จากแบบจำลองการจราจรข้ามสะพานโดยใช้สมมุติฐานการประมาณการขั้นต่ำ ปานกลาง และสูง การคาดการณ์ปริมาณการจราจรเฉลี่ยต่อวันโดยสมมุติว่าไม่มีบริการโดยแพขนานยนต์และทางรถไฟ ปรากฏว่าในปี พ.ศ. 2538 (1 ปีหลังจากการเปิดใช้สะพาน) ยานพาหนะที่เดินทางผ่านสะพานมีปริมาณเฉลี่ยทั้งสิ้น 618 คันต่อวัน และคาดว่าจะเพิ่มขึ้นอีกในปี พ.ศ. 2548 ถึงร้อยละ 74.92 เป็น 1,081 คันต่อวัน ดังนั้นการเปิดใช้สะพานจึงนับเป็นปัจจัยที่สนับสนุนการเติบโตด้านการขนส่งและทำให้ปริมาณการจราจรในเมืองเวียงจันทน์มีจำนวนเพิ่มมากขึ้น

ตารางที่ 6.2 คาดการณ์ปริมาณการจราจรของยานพาหนะที่เดินทางผ่านสะพานมิตรภาพ

ปี พ.ศ.	เฉลี่ยปริมาณการจราจร (เที่ยว/วัน)		
	รถบรรทุก	รถยนต์ส่วนบุคคล	รวม
2533	93	151	244
2538	129	489	618
2548	221	860	1,081
2558	353	1,468	1,821

(\*) ค่าปัจจุบัน

ที่มา: Maunsell SKP Joint Venture, The Mekong river bridge project:

Phase 2 feasibility study update - Engineering and economic data

(Final Report, August 1990)

การเพิ่มขึ้นของปริมาณการจราจรอันเนื่องจากสาเหตุที่กล่าวมานั้น อาจส่งผลทำให้เกิดปัญหาการจราจรตามมาในอนาคต ทั้งนี้เนื่องจากสภาพถนน

ในปัจจุบันส่วนใหญ่ยังไม่ได้รับการปรับปรุงหรือขยายเพื่อจะรองรับปริมาณการจราจรที่จะเพิ่มขึ้นได้ รวมทั้งยังไม่ได้มีการปรับปรุงถนนเลี้ยวเมือง(by-pass)ให้ได้มาตรฐาน ดังนั้นการสัญจรของยานพาหนะส่วนใหญ่จึงต้องผ่านเขตชุมชนเมือง นอกจากนี้ในอนาคตถ้าหากมีการอนุญาตให้ยานพาหนะจากฝั่งไทยสามารถเดินทางผ่านสะพานเข้าไปยังนครหลวงเวียงจันทน์ได้อย่างเสรี ก็จะทำให้ปริมาณการจราจรในเขตชุมชนเมืองยิ่งเพิ่มความหนาแน่นมากขึ้น และอาจทำให้เกิดปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนนมากขึ้นด้วย เนื่องจากความไม่คุ้นเคยกับกฎจราจรที่แตกต่างกัน ซึ่งไทยใช้กฎการจราจรวิ่งซ้าย ในขณะที่ลาววิ่งขวา

แต่อย่างไรก็ตามหลังจากมีโครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพเกิดขึ้น ก็ได้กระตุ้นให้หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องได้ตระหนักถึงปัญหาการจราจรที่จะเกิดตามมาในอนาคต จึงได้ทำให้มีการริเริ่มโครงการที่จะปรับปรุงและขยายถนนสายหลักต่างๆหลายสาย ซึ่งปัจจุบันกำลังอยู่ในขั้นตอนการดำเนินงาน โดยบริษัทพัฒนาเขตภาคยเป็นผู้รับเหมาก่อสร้าง และคาดว่าจะก่อสร้างเสร็จสมบูรณ์ประมาณกลางปี พ.ศ. 2540 ส่วนแผนการก่อสร้างถนนเลี้ยวเมืองเชื่อมจากสะพานมิตรภาพไปยังทางหลวงหมายเลข N13-ใต้ และ N13-เหนือ เพื่อจะผ่านออกสู่ภาคใต้และภาคเหนือของลาวนั้น รัฐบาลก็ได้ให้บริษัท Worley International Limited ของประเทศนิวซีแลนด์ ทำการศึกษาเพื่อกำหนดแนวทางเลือกไว้แล้วเมื่อปี พ.ศ. 2537(ดูรายละเอียดเพิ่มเติมในบทที่ 5 และแผนที่ 5.24) แต่ปัจจุบันโครงการถนนเลี้ยวเมืองดังกล่าวยังไม่ได้ดำเนินการก่อสร้าง นอกจากนี้ผลเนื่องจากโครงการก่อสร้างสะพานยังทำให้ลาวมีโครงการที่จะก่อสร้างทางรถไฟเชื่อมจากสถานีหนองคายของไทยผ่านสะพานมิตรภาพไปยังเวียงจันทน์ โครงการนี้รัฐบาลลาวได้เซ็นสัญญาอนุญาตให้บริษัทแปซิฟิคทรานสปอร์ตของกลุ่มสหวิริยาของไทยเป็นผู้สำรวจและออกแบบการก่อสร้างไปแล้วเมื่อปลายปี พ.ศ. 2537 และในอนาคตอาจทำให้มีการก่อสร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมจากสถานีที่เวียงจันทน์ไปยังภาคเหนือของลาวเพื่อจะเชื่อมโยงกับเส้นทางรถไฟทางตอนใต้ของประเทศจีน

จากที่กล่าวมาแสดงให้เห็นว่า โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพเชื่อมระหว่างเวียงจันทน์-หนองคายนั้น นอกจากเป็นการริเริ่มการพัฒนาศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งที่สำคัญของประเทศเพื่อติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านแล้ว ยังได้กระตุ้นให้เกิดการพัฒนา และก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทั้งในเขตชุมชนนครหลวงและพื้นที่โดยรอบ โครงการพัฒนาระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทั้งที่กำลังดำเนินอยู่ในปัจจุบัน และที่จะเกิดขึ้นในอนาคตตามที่กล่าวมานั้น จะเป็นตัวชี้้นำรูปแบบและทิศทางการเติบโตของเมือง ซึ่งอาจจะส่งผลทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินตามมา และทำให้ที่ดินตามแนวถนนใหม่นั้นมีราคาเพิ่มสูงขึ้นกว่าเดิม อันเป็นผลเนื่องจากความ

## สะดวกในการเข้าถึงนั่นเอง

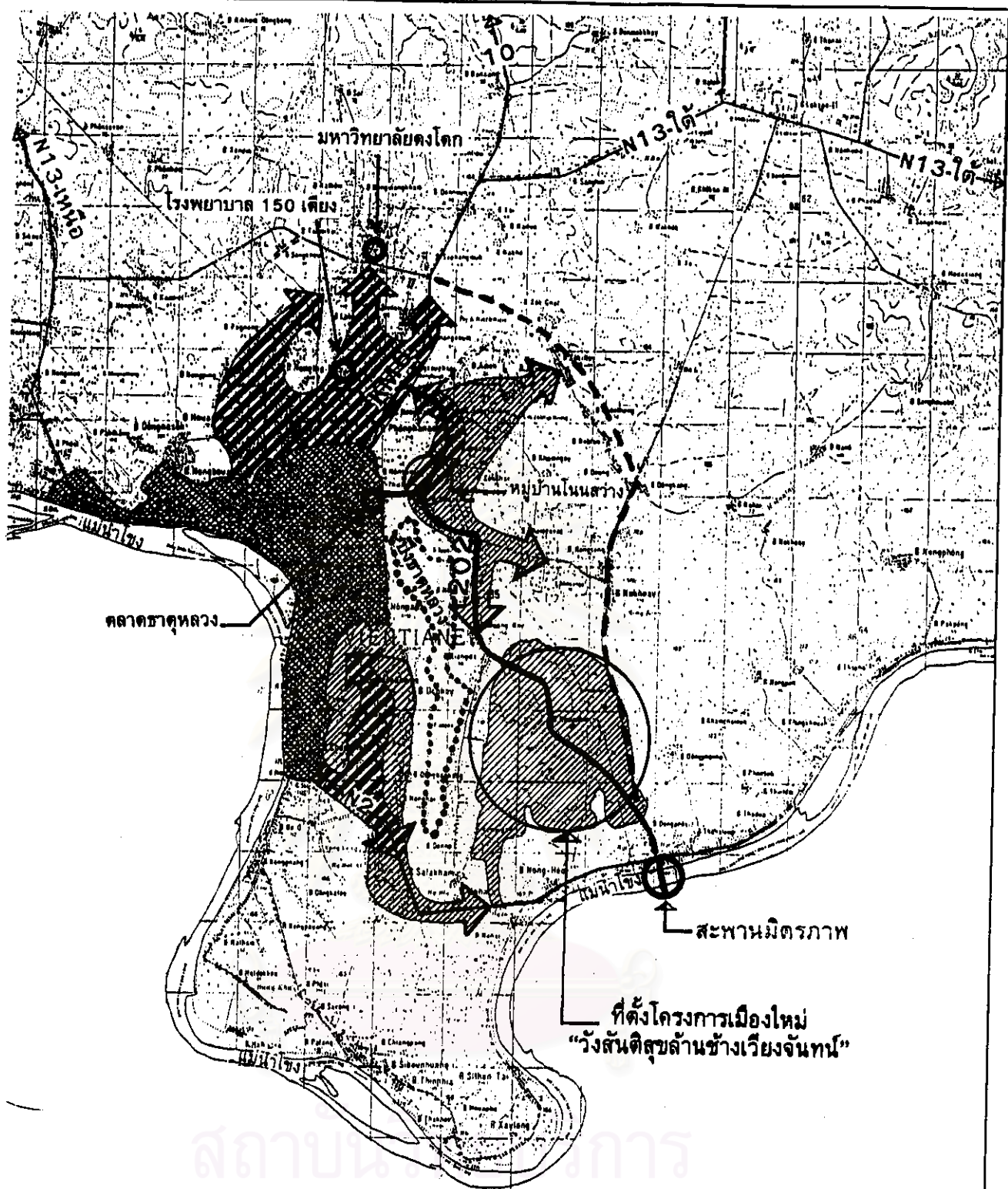
### 6.2.2.3.3 ทิศทางการขยายตัวของเมืองในปัจจุบันและคาดการณ์ แนวโน้มการขยายตัวของเมืองในอนาคต

ความเจริญเติบโตของระบบเศรษฐกิจของชุมชนนครหลวงได้ส่งผลทำให้มีสถานประกอบการทางธุรกิจ หรือมีการก่อสร้างอาคาร ห้างร้าน รวมถึงอาคารที่พักอาศัยเกิดขึ้นเป็นจำนวนมากในเขตชุมชนเมือง และนับวันมีความหนาแน่นเพิ่มมากขึ้น จึงทำให้พื้นที่โล่งสำหรับใช้ในการปลูกสร้างค่อยๆหมดไป โดยเฉพาะพื้นที่ในเขตชุมชนเมืองที่เป็นย่านธุรกิจการค้า และทำให้ราคาที่ดินในเขตชุมชนเมืองถีบตัวสูงขึ้นและมีความแตกต่างกันมากเมื่อเทียบกับราคาที่ดินในพื้นที่รอบนอกของชุมชน สภาพดังกล่าวได้ส่งผลกระทบต่อ การขยายตัวของเมือง และได้ผลักดันให้ย่านที่พักอาศัยเริ่มมีการขยายออกไปยังพื้นที่รอบนอกของชุมชนตามบริเวณที่มีราคาที่ดินต่ำกว่า

โดยภาพรวมแล้ว การขยายตัวของเมืองในปัจจุบันได้เริ่มขยายออกไปยังพื้นที่นอกเขตชุมชนเมืองมากขึ้น มีการปลูกสร้างอาคารที่พักอาศัยเพิ่มมากขึ้นตามบริเวณที่เป็นพื้นที่สูงที่มีการเข้าถึงสะดวก โดยเฉพาะตามแนวถนนที่เป็นรอยต่อระหว่างเขตชุมชนเมืองกับภูมิภาคโดยรอบซึ่งมีโครงการให้บริการไฟฟ้า ประปา เข้าถึง ดังจะสังเกตเห็นว่า ปัจจุบันเมืองได้ค่อยๆมีการขยายตัวออกไปยังพื้นที่ต่างๆมากขึ้น โดยมีทิศทางการขยายตัวที่สำคัญดังนี้(ดูแผนที่ 6.2)

- พื้นที่ที่อยู่ทางทิศเหนือ บริเวณรอยต่อระหว่างเขตชุมชนเมืองกับมหาวิทยาลัยวงโลก และตามแนวถนนหมายเลข N13-ใต้ พื้นที่นี้นับเป็นพื้นที่ที่มีการขยายตัวเร็วและมากกว่าพื้นที่อื่น โดยเฉพาะที่พักอาศัยส่วนใหญ่จะขยายไปตามพื้นที่นี้ เนื่องจากมีปัจจัยที่เอื้ออำนวยหลายประการ อาทิ ความเหมาะสมของสภาพภูมิประเทศ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเขตพื้นที่ที่มีระดับสูง(พื้นที่ที่มีระดับสูงซึ่งปราศจากปัญหาน้ำท่วมขังมีความสูงจากระดับน้ำทะเล 170 เมตรขึ้นไปมีประมาณ 1,100 เฮกตาร์) นอกจากนั้นยังมีความสะดวกในการเข้าถึง มีโครงการให้บริการไฟฟ้า ประปา รวมทั้งยังมีปัจจัยดึงดูดประการอื่น เช่น เป็นที่ตั้งของมหาวิทยาลัยวงโลก และมีโรงพยาบาลส่วนกลาง(โรงพยาบาล 150 เตียง)ตั้งอยู่ในพื้นที่นี้

- พื้นที่ทางทิศใต้ ตามแนวถนนสายเวียงจันทน์-ท่าเตือ(ถนนหมายเลข N2)ที่เชื่อมไปยังสะพานมิตรภาพ โดยมีโครงสร้างชั้นพื้นฐานด้านสาธารณูปโภคเป็นปัจจัยดึงดูดตัวสำคัญ เช่น มีถนนที่ได้รับการพัฒนาเป็นอย่างดี มีความพร้อม



<b>รูปแบบการพัฒนานครหลวงเวียงจันทน์ ที่สัมพันธ์กับสะพานมิตรภาพ</b>		
<b>แสดง : ทิศขยายตัวของเมืองในปัจจุบันและแนวโน้มการขยายตัวในอนาคต</b>		
<b>สัญลักษณ์ :</b>		<b>มาตราส่วน :</b> 
	<p>พื้นที่เขตชุมชนนครหลวง</p> <p>ทิศทางการขยายตัวของเมืองในปัจจุบัน</p> <p>คาดการณ์แนวโน้มการขยายตัวของเมืองในอนาคต</p> <p>โครงการปรับปรุงถนนเดิม</p> <p>โครงการก่อสร้างถนนรอบเมือง</p> <p>ขอบเขตของปิงชาตหลวง(ปิงศาลาค้า)</p>	<b>แผนที่ :</b> 6.2 <div style="text-align: center;"> </div>

ด้านไฟฟ้า ประปา อีกทั้งยังมีสภาพด้านกายภาพเหมาะสม เนื่องจากพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ที่มีระดับสูง ปราศจากน้ำท่วมขัง พื้นที่ดังกล่าวส่วนใหญ่จะเป็นเขตสำหรับการขยายตัวของโรงงานอุตสาหกรรม ดังจะสังเกตเห็นว่า ได้มีโรงงานอุตสาหกรรมประเภทต่างๆ เช่น โรงงานเบียร์ โรงงานยาสูบ โรงงานน้ำอัดลม โรงงานไม้อัด และโรงงานอื่นๆตั้งเรียงรายอยู่ตามริมถนนสองข้าง

- พื้นที่ทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือของเมือง  
เริ่มจากบริเวณหมู่บ้านโนนสว่าง โดยมีอาคารบ้านเรือนที่ปลูกสร้างขึ้นใหม่ส่วนใหญ่จะขยายขึ้นไปทางทิศเหนือตามแนวถนนหมายเลข 202 ซึ่งเป็นถนนลาดยางที่เชื่อมออกสู่ถนน N13-ได้ ที่หลักกิโลเมตรที่ 6 ส่วนการขยายลงมาทางทิศใต้ตามแนวถนนดังกล่าวปัจจุบันยังมีไม่มากนัก เนื่องจากระบบสาธารณูปโภคสาธารณูปการบางอย่างยังให้บริการไม่ถึง และถนนที่ผ่านพื้นที่ส่วนนี้ก็ยังไม่ได้รับการปรับปรุงให้เป็นถนนลาดยาง แต่ก็มีหมู่บ้านที่มีอยู่เดิมหลายหมู่บ้านกระจายไปตามแนวถนนส่วนนี้ ส่วนปัจจัยสำคัญที่ดึงดูดให้มีการขยายย่านที่พักอาศัยออกมาตามพื้นที่ดังกล่าวก็คือ ความเหมาะสมของสภาพภูมิประเทศ รวมทั้งอยู่ใกล้กับตลาดธาตุหลวง จึงสะดวกในการหาซื้อสินค้าอุปโภคบริโภคประจำวัน แต่เนื่องจากมีข้อจำกัดด้านกายภาพ คือมีบึงธาตุหลวงกั้นระหว่างพื้นที่เขตชุมชนเมืองเดิมกับพื้นที่ส่วนที่เมืองขยายออก จึงทำให้เขตขยายเมืองกับเขตเมืองชุมชนเมืองเก่าขาดการต่อเนื่องซึ่งกันและกัน

จากที่กล่าวมาแสดงให้เห็นว่า ทิศทางการขยายตัวของเมืองในปัจจุบัน จะขึ้นอยู่กับความเหมาะสมของราคาที่ดิน และสภาพภูมิประเทศ ซึ่งส่วนใหญ่เมืองมักจะขยายไปตามเขตพื้นที่ที่มีระดับสูง เนื่องจากสะดวกในการระบายน้ำและไม่ก่อให้เกิดปัญหาน้ำท่วมขัง รวมทั้งปัจจัยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านสาธารณูปโภคสาธารณูปการ โดยเฉพาะการพัฒนาถนนเพื่อให้มีความสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่ และการขยายโครงข่ายการให้บริการด้านไฟฟ้า ประปา แต่อย่างไรก็ตามสภาพและทิศทางการขยายตัวของเมืองในปัจจุบันได้ส่งผลให้ผู้ที่มิรายได้สูงเข้าไปกว้านซื้อที่ดินตามบริเวณที่เมืองกำลังขยายตัวออกไปหรือตามพื้นที่ที่คาดว่าจะมีโครงการพัฒนาต่างๆเกิดขึ้นในอนาคตเพื่อจับจองไว้ขายเก็งกำไร สภาพดังกล่าวอาจจะกระทบต่อประชากรผู้ที่มีรายได้น้อย หรือกลุ่มผู้ยากจน ซึ่งจะทำให้มีปัญหาด้านที่อยู่อาศัยหรือขาดพื้นที่ทำกินในอนาคต

ส่วน แนวโน้มและทิศทางการขยายตัวของเมืองในอนาคต ถ้าหากพิจารณาจากผลประโยชน์ตอบแทนทั้งทางตรงและทางอ้อมของโครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพแล้ว คาดว่าสะพานแห่งนี้จะส่งผลทำให้มีการขยายตัวของเมืองออกไปตามพื้นที่รอบนอกของเขตชุมชนเมือง โดยเฉพาะพื้นที่ที่คาดว่าจะมีศักยภาพในการพัฒนาและ

เหมาะสมในการขยายเมืองใหม่บริเวณรอบนอกของเมืองเวียงจันทน์ที่สำคัญมีอยู่ 3 เขตได้แก่

- เขต 1: ทางหลวงหมายเลข N2 เขตนี้จะครอบคลุมพื้นที่จากเมืองเวียงจันทน์ตรงไปยังสะพานมิตรภาพ พื้นที่ดังกล่าวคาดว่าจะเป็นที่ตั้งที่จะรองรับการลงทุนด้านอุตสาหกรรมที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต ซึ่งคาดว่าในระยะสั้นนั้นการพัฒนาอุตสาหกรรมยังจะมีแนวโน้มขยายไปตามแนวถนนสายนี้ไปอีกต่อไป เนื่องจากปัจจุบันพื้นที่บริเวณนี้ได้รับการพัฒนาโครงสร้างขั้นพื้นฐานที่ดีกว่าเมื่อเทียบกับพื้นที่ส่วนอื่นที่อยู่นอกเขตชุมชนเมือง โดยมีปัจจัยสำคัญที่สนับสนุนหลายประการ อาทิ ความสามารถเชื่อมโยงกับเขตอุตสาหกรรมเดิมที่ดำเนินการอยู่แล้วในพื้นที่นี้ จึงทำให้ลดความจำเป็นในการจัดทาบบริการด้านสาธารณูปโภคพื้นฐานที่มีอยู่เดิม รวมทั้งมีโครงข่ายการคมนาคมขนส่งที่ได้รับการพัฒนาเพื่อเชื่อมโยงกับสะพานมิตรภาพโดยตรงซึ่งเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งที่สำคัญในภูมิภาคนครหลวง จึงสะดวกในการขนส่งวัตถุดิบและการส่งออกผลิตภัณฑ์สินค้าอุตสาหกรรมไปยังประเทศเพื่อนบ้าน หรือตลาดที่อยู่นอกเมือง โดยไม่ต้องผ่านตัวเมืองเวียงจันทน์

- เขต 2: พื้นที่ทางทิศตะวันออกของเมืองเวียงจันทน์ โดยเฉพาะตามแนวถนนที่มีอยู่เดิม และตามแนวถนนเลี่ยงเมือง(by-pass)ในโครงการที่จะก่อสร้างขึ้นในอนาคต ทิศทางการขยายตัวของเมืองในพื้นที่บริเวณดังกล่าวคาดว่าจะมีมากขึ้นหลังจากสำเร็จโครงการปรับปรุงและก่อสร้างถนนรอบเมืองให้เป็นถนนมาตรฐานในอนาคต และจะส่งผลทำให้ย่านที่พักอาศัยในพื้นที่ทางทิศตะวันออกของบึงชาดหลวง ซึ่งเป็นพื้นที่อีกส่วนหนึ่งที่กำลังรองรับการขยายตัวของเมืองในปัจจุบันมีความหนาแน่นและขยายตัวเพิ่มมากขึ้น หรืออาจส่งผลทำให้เขตอุตสาหกรรมมีแนวโน้มที่จะขยายไปตามแนวถนนรอบเมืองที่จะก่อสร้างขึ้นใหม่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งพื้นที่ที่อยู่ทางด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือบริเวณที่เชื่อมกับทางหลวงหมายเลข N13-ใต้ โดยใช้ประโยชน์ที่ได้จากการคมนาคมขนส่งหรือการเข้าถึงที่สะดวก ซึ่งจะเกิดขึ้นจากโครงการก่อสร้างถนนเลี่ยงเมืองในอนาคตเพื่อเชื่อมระหว่างสะพานมิตรภาพกับทางหลวงหมายเลข N13-ใต้ รวมถึงประโยชน์ที่เกิดขึ้นจากความเชื่อมโยงกับโครงการพัฒนาอื่นๆ ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในระยะยาว อาทิ การก่อสร้างสนามบินนานาชาติและสถานีรถไฟแห่งใหม่ ตลอดจนความเชื่อมโยงกับระบบอุตสาหกรรมเดิมที่มีอยู่ตามแนวถนน N13-ใต้

- เขต 3: พื้นที่บริเวณสะพานมิตรภาพ เขตนี้จะครอบคลุมพื้นที่รอบสะพาน โดยมีการคาดการณ์ว่า ในอนาคตเมืองมีแนวโน้มที่จะขยายตัวออกมาตามพื้นที่ดังกล่าวอันเป็นผลเนื่องจากโครงการพัฒนาเมืองใหม่ที่เรียกว่าโครงการ“วังสันติสุขล้านช้างเวียงจันทน์” ซึ่งสะพานจะเป็นตัวหลักต้นให้เกิดความต้องการที่จะเปิดพื้นที่เมืองใหม่ขึ้น การพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวได้รับอิทธิพลจากแนวความคิดของกลุ่มนักลงทุนภาคเอกชนของไทย ที่ต้องการจะพัฒนาให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษแห่งแรกในเขตภาคกลางของลาว เพื่อสร้างธุรกิจด้านการท่องเที่ยว การค้า และอุตสาหกรรมในพื้นที่ปลอดภาษี สำหรับดึงดูดการลงทุน

จากต่างชาติเข้าสู่โครงการ โดยคาดว่าจะได้รับผลประโยชน์ตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจจากการเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้านซึ่งเกิดขึ้นจากสะพานแห่งนี้ แม้ว่าปัจจุบันโครงการดังกล่าวยังไม่ได้มีการดำเนินการ แต่ก็เป็นแนวความคิดในการพัฒนาเมืองใหม่ และในอนาคตถ้าโครงการนี้เกิดขึ้นจริงก็จะทำให้เมืองใหม่เกิดขึ้นในพื้นที่บริเวณนี้ ซึ่งก็จะเป็นพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากโครงการสะพานมิตรภาพมากที่สุดแห่งหนึ่ง

จากที่กล่าวมาสรุปได้ว่า ผลเนื่องจากการก่อสร้างสะพานมิตรภาพ ซึ่งได้ช่วยส่งเสริมการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการลงทุนด้านอุตสาหกรรม และได้ผลักดันให้เกิดการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่งตามมาเพื่อรองรับการขยายตัวที่เกิดขึ้นนั้น นอกจากจะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน และมีผลกระทบต่อราคาที่ดินในพื้นที่เขตชุมชนเมืองแล้ว ยังส่งผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์และราคาที่ดินในพื้นที่นอกเขตชุมชนเมืองอีกด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งที่ดินในภูมิภาครอยต่อระหว่างสะพานมิตรภาพกับทางหลวงหมายเลข N13-ใต้ ซึ่งปัจจุบันได้มีการกว้านซื้อที่ดินเพื่อจับจองไว้สำหรับปลูกสร้างที่พักอาศัย หรือไว้ขายเก็งกำไร เพราะเชื่อกันว่าจะมีการพัฒนาถนนเข้าไปยังพื้นที่ดังกล่าว และคาดว่าจะเกิดโครงการพัฒนาต่างๆตามมา จึงทำให้ราคาที่ดินค่อยๆมีแนวโน้มสูงขึ้น และจะส่งผลต่อการขยายตัวของเมืองในอนาคตเป็นอย่างมาก

แต่อย่างไรก็ตามพื้นที่ส่วนใหญ่ที่มีแนวโน้มสำหรับการขยายตัวของเมืองในอนาคตนั้น ปัจจุบันยังมีข้อจำกัดหรือปัญหาเกี่ยวกับเรื่องการค้าคลื่อน โครงสร้างพื้นฐานด้านสาธารณูปโภค ดังนั้นแนวโน้มและทิศทางการขยายตัวของเมืองในอนาคตทั้งระยะสั้นและระยะยาวนั้น ยังจะขึ้นอยู่กับระยะเวลา และการตัดสินใจในการพัฒนาตามโครงการต่างๆทั้งของรัฐและเอกชนเป็นหลัก ที่สำคัญได้แก่ การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางถนน และการขยายโครงข่ายการให้บริการไฟฟ้า และประปาเข้าไปยังพื้นที่ต่างๆ ซึ่งหากสามารถแก้ปัญหาดังกล่าวสำเร็จ พื้นที่ที่กล่าวมาก็จะมีศักยภาพในการขยายเมืองได้เป็นอย่างดี อีกทั้งจะเป็นปัจจัยก่อให้เกิดโครงการพัฒนาต่างๆตามมา และจะเป็นการส่งเสริมให้ประชากรกระจายออกไปตั้งถิ่นฐานตามพื้นที่ต่างๆที่เห็นว่ามีศักยภาพที่เหมาะสมกว่า

#### 6.2.2.4 ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

ในขณะที่สะพานมิตรภาพได้ส่งผลดีต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจตามที่เคยได้กล่าวมาแล้วนั้น อาจทำให้เกิดปัญหาที่เป็นผลกระทบทางลบต่อกับสภาพแวดล้อมตามมามากมาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งปัญหาสิ่งแวดล้อมเป็นพิษในเขตชุมชนนครหลวงที่จะค่อยๆ

มีความรุนแรงเพิ่มขึ้น อันเป็นผลเนื่องจากการเพิ่มขึ้นของการเข้าไปลงทุนด้านอุตสาหกรรม และการเพิ่มขึ้นของยานพาหนะซึ่งจะก่อให้เกิดปัญหาฝุ่นและเสียงรบกวน เนื่องจากสภาพถนนในปัจจุบันยังไม่ได้มีการพัฒนาให้ดีเท่าที่ควร รวมทั้งปัญหามลภาวะที่เกิดจากปริมาณขยะมูลฝอยที่เพิ่มสูงขึ้น ปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่เขตชุมชนเมืองอันเนื่องจากการรुक้าของสิ่งปลูกสร้างอาคารที่พักอาศัยหรืออาคารธุรกิจต่างๆในพื้นที่ที่เป็นคลองระบายน้ำโดยธรรมชาติ ทำให้การระบายน้ำไม่สะดวก อีกทั้งยังจะมีปัญหาสภาพแวดล้อมอื่นๆซึ่งจะเกิดตามมาจากผลกร ขยายตัวทางเศรษฐกิจและการเพิ่มขึ้นของประชากร ปัญหาเหล่านี้จะก่อให้เกิดความรำคาญและเป็น การบั่นทอนสุขภาพของประชากรทั้งทางด้านร่างกายและจิตใจ

แต่อย่างไรก็ตาม สะพานแห่งนี้ก็ยังมีส่วนช่วยในการก่อให้เกิดจิตสำนึก หรือเป็นตัวกระตุ้นเพื่อให้ภาครัฐหรือหน่วยงานต่างๆที่เกี่ยวข้องได้ตระหนักถึงปัญหา สภาพแวดล้อมที่อาจจะเกิดขึ้น จึงได้มีการกำหนดแผนงานหรือโครงการพัฒนาต่างๆขึ้น เพื่อให้สามารถรองรับการขยายตัวของเมือง และป้องกันปัญหาสภาพแวดล้อมที่จะเกิดตามมา ดังเช่น ได้มีโครงการปรับปรุงและขยายโครงข่ายถนน เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณการจราจรของ ยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น นอกจากนี้ยังมีการศึกษาโครงการระบายน้ำในเขตชุมชนนครหลวงโดย ได้รับการสนับสนุนด้านการเงินและด้านวิชาการจากรัฐบาลญี่ปุ่น

### 6.3 ศักยภาพการลงทุนในนครหลวงเวียงจันทน์โดยใช้ประโยชน์ที่ได้รับจาก สะพานมิตรภาพ

จากการศึกษาวิเคราะห์ถึงผลกระทบด้านต่างๆที่มีต่อนครหลวงเวียงจันทน์ และ ภูมิภาคต่างๆทั้งในระยะสั้นและระยะยาว อันเป็นผลเนื่องจากการเปิดใช้สะพานมิตรภาพ ตาม นโยบายการเปิดประเทศและส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศของรัฐบาลลาว บวกกับนโยบาย การเปิดประตูการค้าของไทย ทำให้มองเห็นว่า นครหลวงเวียงจันทน์มีช่องทางและศักยภาพใน การลงทุนด้านต่างๆ ซึ่งพอสรุปได้ดังนี้

- ด้านพาณิชย์กรรม ผลเนื่องจากการก่อสร้างสะพานมิตรภาพให้เป็นประตูการค้า สำคัญของลาว ซึ่งได้ช่วยให้การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศลาว-ไทยเป็นไปด้วยความ สะดวก รวดเร็ว และได้ช่วยส่งเสริมให้การค้าขยายตัวมากยิ่งขึ้นนั้น ทำให้นครหลวงเวียงจันทน์ มีศักยภาพในการลงทุนด้านธุรกิจการพาณิชย์ โดยเฉพาะการส่งออกผลิตภัณฑ์ไม้แปรรูปและ ผลผลิตด้านการเกษตรจากภูมิภาคต่างๆ การนำเข้าสินค้าอุปโภคบริโภคสำเร็จรูป การนำเข้า และจำหน่ายสินค้าประเภทวัสดุก่อสร้าง ตลอดจนการลงทุนก่อสร้างห้างจำหน่ายสินค้าทั้งขนาด



เล็กไปจนถึงศูนย์การค้าขนาดปานกลาง

- ด้านอุตสาหกรรม นครหลวงเวียงจันทน์ซึ่งเป็นเมืองที่มีโครงสร้างพื้นฐานด้านสาธารณูปโภคที่ดีกว่าเมื่อเทียบกับภูมิภาคอื่นของประเทศ อีกทั้งเป็นศูนย์กลางด้านประชากรและแรงงาน ประกอบกับบทบาทการเป็นศูนย์กลางด้านการคมนาคมขนส่งในการติดต่อกับภูมิภาคต่างๆของประเทศ และมีสะพานมิตรภาพเป็นตัวเชื่อมกับประเทศไทย จึงสะดวกในการขนส่งผลผลิตสินค้าและวัตถุดิบ ทำให้นครหลวงเวียงจันทน์มีศักยภาพในการลงทุนเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมหลายด้าน ทั้งที่เป็นอุตสาหกรรมขนาดเล็กถึงขนาดปานกลาง และไม่มีความซับซ้อนด้านเทคโนโลยีมากนัก โดยเฉพาะอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก เช่น การผลิตเสื้อผ้าสำเร็จรูป อุตสาหกรรมที่ใช้วัตถุดิบที่หาได้จากท้องถิ่นหรือมาจากภูมิภาคต่างๆของประเทศเช่น อุตสาหกรรมเฟอร์นิเจอร์ไม้และหวาย รวมถึงอุตสาหกรรมแปรรูปผลผลิตทางการเกษตรอื่นๆ อุตสาหกรรมเพื่อการอุปโภคบริโภคแก่ผู้อยู่อาศัยในนครหลวงและภูมิภาคใกล้เคียงเช่น โรงงานอาหารและเครื่องดื่ม การผลิตเครื่องใช้ภายในบ้าน ตลอดจนอุตสาหกรรมผลิตวัสดุก่อสร้างและการก่อสร้างอาคารประเภทต่างๆเพื่อรองรับการขยายตัวและความต้องการด้านการปลูกสร้างอาคารธุรกิจ ห้างร้าน และอาคารพักอาศัยภายในเมืองและภูมิภาคโดยรอบ

- ด้านการท่องเที่ยว การเปิดใช้สะพานมิตรภาพได้ส่งผลทำให้มีจำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้าไปในเวียงจันทน์เพิ่มมากขึ้นกว่าเดิมหลายเท่าตัว ผลของการขยายตัวด้านการท่องเที่ยวดังกล่าว ทำให้นครหลวงของลาวมีศักยภาพในการลงทุนด้านการก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกและบริการด้านต่างๆที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการท่องเที่ยว เพื่อรองรับจำนวนนักท่องเที่ยวที่เพิ่มมากขึ้น อาทิ การประกอบธุรกิจนำเที่ยว สถานที่พักผ่อนของนักท่องเที่ยวสวนอาหาร ตลอดจนการผลิตและจำหน่ายสินค้าพื้นเมืองและของที่ระลึกต่างๆ

- ศักยภาพการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานและการบริการอื่นๆ การขยายตัวด้านเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุนด้านอุตสาหกรรม อันเป็นผลเนื่องจากการเปิดใช้สะพานมิตรภาพตามนโยบายของรัฐบาลสองประเทศลาวและไทย ได้ทำให้นครหลวงเวียงจันทน์มีศักยภาพในการลงทุนเพื่อพัฒนาและขยายระบบโครงสร้างพื้นฐานและการบริการด้านต่างๆเพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะการลงทุนเพื่อปรับปรุงและขยายโครงข่ายการให้บริการทางโทรศัพท์เพื่อให้สามารถใช้ติดต่อกับภูมิภาคต่างๆภายในประเทศและระหว่างประเทศได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และเพียงพอกับความต้องการ การลงทุนก่อสร้างศูนย์ขนถ่ายสินค้า(Truck Terminal) และการลงทุนเพื่อประกอบธุรกิจด้านการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ตลอดจนการลงทุนด้านการธนาคาร การประกันภัย และการบริการอื่นๆ