



บทนำ

ความเป็นมาของแม่น้ำโขง และสะพานมิตรภาพไทย และลาว

ก่อนที่จะมีการกล่าวถึงความเป็นมาของสะพานมิตรภาพไทย-ลาวในส่วนนี้จะขอกล่าวถึงสภาพทางภูมิศาสตร์ของแม่น้ำโขงว่าแม่น้ำโขงนั้นถือกำเนิดจากที่ราบสูงทิเบต ของสาธารณรัฐประชาชนจีน บริเวณเทือกเขาหิมาลัยซึ่งอยู่สูงกว่าระดับน้ำทะเลราว 5,000 เมตร แม่น้ำโขงในประเทศจีนจะไหลลงมาถึงพรมแดนร่วมระหว่างประเทศพม่า ประเทศลาว ประเทศไทย ในบริเวณที่เรียกว่า สามเหลี่ยมทองคำ เป็นระยะทางประมาณ 2,000 กิโลเมตร แม่น้ำโขงมีความยาวทั้งสิ้น 4,200 กิโลเมตร แต่ลำน้ำสายนี้จะพำน้ำที่มีปริมาณถึง 4.75 แสนล้านลูกบาศก์เมตรไหลลงสู่ทะเล จัดเป็นแม่น้ำที่ยาวเป็นอันดับที่ 12 ของโลก และเป็นแม่น้ำที่ยาวเป็นอันดับที่ 7 ของทวีปเอเชีย ประเทศตะวันตกแบ่งแม่น้ำสายนี้ออกเป็นส่วน ๆ คือ ส่วนบน (the Upper Mekong) ได้แก่ส่วนที่ไหลผ่านช่องเขาที่สูงชัน และได้นำมาจากหิมะและน้ำฝนจากต้นกำเนิดจนถึงบริเวณสามเหลี่ยมทองคำคิดเป็นระยะทาง 1,800 กิโลเมตร ดังนั้นตามลักษณะภูมิประเทศดังกล่าวการใช้ประโยชน์ของแม่น้ำโขงในส่วนนี้จึงเหมาะกับการทำเขื่อนเพื่อผลิตกระแสไฟฟ้า และแม่น้ำโขงตอนล่าง (the Lower Mekong) เริ่มที่สามเหลี่ยมทองคำลงไปจนถึงทางออกสู่ทะเลที่ทะเลจีนใต้มีระยะทาง 2,400 กิโลเมตร แม่น้ำโขงตอนล่างนี้ได้น้ำทั้งหมดมาจากน้ำฝน ซึ่งอาศัยลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้เป็นหลัก ลมมรสุมก็จะนำฝนมาสู่ลุ่มแม่น้ำโขงระหว่างเดือนพฤษภาคมถึงเดือนตุลาคมของทุกปี ลักษณะของแม่น้ำโขงจะขึ้นลงตามลมมรสุม ระดับน้ำจะเริ่มสูงขึ้นเมื่อเริ่มฤดูฝนในเดือนเมษายน และพฤษภาคม แม่น้ำจะขึ้นในระดับสูงสุดในเดือนสิงหาคม กันยายน และตุลาคม และเริ่มลดลงจนกระทั่งประมาณเดือนมีนาคม และเมษายน ปัญหาใหญ่ของแม่น้ำโขงก็คือ ในบางช่วงมีน้ำมากเกินไป หรือไม่ก็น้อยเกินไป

ความที่แม่น้ำโขงเป็นแหล่งรวมเอาแม่น้ำสายสำคัญเป็นจำนวนมากไม่ว่าจะเป็นแม่น้ำหลวย แม่น้ำซัน แม่น้ำเลน แม่น้ำฮวกโนพม่า แม่น้ำสาย แม่น้ำก๊ก แม่น้ำอิงจากเชียงราย แม่น้ำทา แม่น้ำแบง แม่น้ำอู แม่น้ำคาน แม่น้ำจิม แม่น้ำสอง แม่น้ำเทิน แม่น้ำเซินลาว เป็นต้น ทำให้แม่น้ำโขงมีปริมาณน้ำมากเป็นแม่น้ำใหญ่ ในขณะที่สภาพทางภูมิประเทศริมสองฝั่งและพื้นน้ำที่เต็มไปด้วยโขดหินทำให้เป็นอุปสรรคในการเดินเรือในแม่น้ำสายนี้ทั้ง ๆ ที่เป็นแม่น้ำสายใหญ่

แม่น้ำโขงเป็นแม่น้ำที่ไหลจากเหนือลงสู่ใต้จึงทำให้ประชาชนของรัฐริมตลิ่งที่แม่น้ำโขงไหลผ่านสามารถใช้ประโยชน์ในแม่น้ำโขงเพื่อการเกษตรกรรม ประมง ตลอดจนการชลประทาน อีกทั้งแม่น้ำโขงยังสามารถใช้ในการเดินเรือได้จนถึงประเทศกัมพูชา อีกทั้งแม่น้ำโขงยัง

เป็นแหล่งที่สามารถผลิตพลังงานทางน้ำขนาดใหญ่ รวมถึงการควบคุมน้ำท่วมได้เป็นอย่างดีแต่ยังไม่ปรากฏว่ามีการใช้ประโยชน์ของแม่น้ำโขงในลักษณะนี้มากเท่าที่ควร

ในส่วนของแม่น้ำโขงช่วงที่ไหลผ่านประเทศไทย และประเทศลาวนั้นตั้งตั้งแต่ฝั่งไทย และลาวจะมีความสูงชันมาก แม่น้ำโขงบริเวณพรมแดนไทย-ลาวจะมีความกว้างมากที่สุดประมาณ 2 กิโลเมตร ช่วงที่แคบที่สุดประมาณ 50 เมตร จะมีเกาะดอนในลำน้ำโขงโดยตลอดในฤดูน้ำจะมีน้ำไหลเชี่ยวมาก แต่ในฤดูแล้งน้ำจะแห้งมีเพียงร่องน้ำเล็ก ๆ เท่านั้น สามารถเดินข้ามไปได้ สภาพทางด้านสังคมบริเวณชายฝั่งแม่น้ำโขงมีความสำคัญทางด้านการประมง อีกทั้งยังมีความสำคัญทางด้านคมนาคมขนส่ง

ในช่วงที่อินโดจีนเป็นของฝรั่งเศสการพัฒนาแม่น้ำโขงยังไม่เกิดขึ้น อย่างไรก็ตามอย่างไรก็ดีนับแต่มีข้อตกลงเจนีวาในปี 2497 เมืองขึ้นของฝรั่งเศสในอินโดจีนได้รับเอกราชและสามารถเข้าเป็นสมาชิกคณะกรรมการเศรษฐกิจภูมิภาคซึ่งมีชื่อเรียกว่า Economic Commission for Asia and the Far East (ECAFE) ภายหลังคณะกรรมการภูมิภาคของสหประชาชาตินี้เรียกชื่อใหม่ว่า Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP) ต่อมาในปี 2500 คณะกรรมาธิการนี้โดยสหประชาชาติซึ่งสหรัฐมีบทบาทสำคัญจึงได้จัดตั้งคณะกรรมการประสานงานการสำรวจที่ราบลุ่มแม่น้ำโขงตอนล่าง หรือที่เรียกย่อ ๆ ว่า คณะกรรมการเกี่ยวกับแม่น้ำโขง (the Mekong Committee) ขึ้นระหว่างประเทศกัมพูชา ประเทศลาว ประเทศไทย และประเทศเวียดนามใต้ ซึ่งมีสำนักงานใหญ่อยู่ที่กรุงเทพฯ ต่อมาภายหลังคณะกรรมการนี้ประสบปัญหาสงครามในอินโดจีน จนกระทั่งในปี 2518 ทำให้ประเทศกัมพูชาไม่สามารถมีส่วนร่วมในกิจการของคณะกรรมการได้ อย่างไรก็ตามก็ตีประเทศที่เหลืออีก 3 ประเทศ คือ ประเทศลาว ประเทศไทย และประเทศเวียดนาม ได้ตกลงกันที่จะก่อตั้งคณะกรรมการแม่น้ำโขงชั่วคราวขึ้นในปี 2521 เพื่อดำเนินการเกี่ยวกับลุ่มแม่น้ำโขงตอนล่าง คณะกรรมการชุดนี้ได้ดำเนินการมาจนกระทั่งปี 2535 เมื่อประเทศกัมพูชาสามารถแก้ไขปัญหาการสงครามภายในได้ และพร้อมที่จะกลับเข้าเป็นสมาชิกของคณะกรรมการแม่น้ำโขงเช่นเดิม จนกระทั่งในปี 2538 ได้มีการลงนามสัญญาระหว่าง 4 ประเทศในลุ่มแม่น้ำโขงตอนล่างเพื่อก่อตั้งคณะกรรมการแม่น้ำโขงขึ้นใหม่ เมื่อโลกพัฒนาเข้าสู่ยุคแห่งทรัพยากรธรรมชาติที่ลดน้อยลงมาก ขณะเดียวกันความต้องการของประเทศต่าง ๆ ในการใช้ทรัพยากรธรรมชาติกลับมีมากขึ้น คณะกรรมการเกี่ยวกับแม่น้ำโขงเริ่มมีบทบาทมากขึ้นมีโครงการสร้างเขื่อนมากขึ้น ได้รับความช่วยเหลือจากประเทศที่สำคัญ 4 ประเทศ คือ ประเทศออสเตรเลีย ประเทศเนเธอร์แลนด์ ประเทศสวีเดน และประเทศสวิสเซอร์แลนด์

ในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา สภาพแวดล้อมทั้งทางเศรษฐกิจการเมือง และสังคมโลกได้มีการเปลี่ยนแปลงไปมาก การสิ้นสุดสงครามเย็น และการเปลี่ยนแปลงจากการเผชิญหน้า

ในทางการเมืองและอุดมการณ์มาเป็นความร่วมมือทางเศรษฐกิจ ถึงแม้ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทยและประเทศลาวมีพัฒนาสืบเนื่องติดต่อกันมานาน ซึ่งในสมัยรัฐบาลพลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ (สิงหาคม 2531 ถึง 23 กุมภาพันธ์ 2534) ได้มีการปรับนโยบายต่อประเทศเพื่อนบ้านใหม่ที่เรียกว่า “แปรสนามรบให้เป็นตลาดการค้า” ในช่วงระยะเวลาที่ประเทศลาวพร้อมที่จะพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศให้ก้าวหน้าขึ้นภายใต้กลไกทางเศรษฐกิจใหม่ และรัฐบาลประเทศลาวได้ประกาศกฎหมายคุ้มครองการลงทุนในปี 2531 หลังจากนั้นประเทศไทย และประเทศลาวได้ออกแถลงการณ์ร่วมแสดงเจตจำนงร่วมกันที่จะร่วมมือทางด้านการค้าและธุรกิจระหว่างกัน ซึ่งทำให้การค้าและการลงทุนของทั้งสองประเทศมีมากขึ้น สืบเนื่องมาจากนโยบาย “แปรสนามรบให้เป็นตลาดการค้า” แต่อย่างไรก็ตามก็ยังมีอุปสรรคในการดำเนินการคมนาคมอยู่ เนื่องจากมีแม่น้ำโขงเป็นเส้นแบ่งเขตแดนชั้นกลางระหว่างประเทศไทย และประเทศลาว ซึ่งการขนส่งสินค้าส่วนใหญ่ซึ่งเป็นสินค้าอุปโภคบริโภคที่จำเป็นที่ลาวสั่งซื้อไปจากประเทศไทยจะต้องอาศัยการขนส่งผ่านเรือข้ามฟากซึ่งขนส่งในแต่ละเที่ยวมีปริมาณน้อยในทางกลับกันในกรณีที่ประเทศไทยต้องการซื้อสินค้าจากประเทศลาวก็ก่อให้เกิดความยากลำบากในการคมนาคมขนส่งเช่นเดียวกัน

จากอุปสรรคในการคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศไทย และประเทศลาว ดังนั้นจึงมีความจำเป็นที่จะต้องมีส่วนเชื่อมดินแดนทั้งสองเพื่อความสะดวกในการคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศไทย และประเทศลาวเพิ่มขึ้น เนื่องจากประเทศลาวเป็นประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเลจึงมีความจำเป็นที่จะต้องอาศัยประเทศเพื่อนบ้านรวมทั้งประเทศไทยเพื่อติดต่อทำการค้ากับประเทศอื่น ๆ และเป็นการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจ และจากนโยบาย “แปรสนามรบให้เป็นตลาดการค้า” จึงนำไปสู่การศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง และจากความสำคัญของแม่น้ำโขงแนวความคิดในการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงนั้นได้เกิดขึ้นเมื่อประมาณ 40 (พ.ศ. 2499) ปีที่ผ่านมา ทั้งนี้เพราะเล็งว่าการก่อสร้างสะพานดังกล่าวจะเป็นการพัฒนาแม่น้ำโขงตอนล่างอันจะก่อให้เกิดประโยชน์แก่ทั้งสองประเทศ โดยเฉพาะประเทศลาวซึ่งไม่มีเขตแดนติดทะเลเนื่องจากสะพานดังกล่าวจะช่วยเชื่อมดินแดนประเทศลาวเข้ากับทางหลวงสายเอเชียหมายเลข A12 อันจะทำให้การคมนาคมขนส่งสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น เพราะเท่าที่ผ่านมาประเทศลาวอาศัยประเทศไทยในการลำเลียงสินค้าโดยอาศัยเรือข้ามฟากเพื่อขนส่งสินค้าเข้า-ออกสู่ทะเลอีกทีหนึ่ง ซึ่งหากประเทศลาวจะทำการขนส่งสินค้าโดยใช้แม่น้ำโขงเพื่อออกสู่ทะเลจะเป็นเรื่องค่อนข้างลำบากเนื่องจากแม่น้ำโขงมีความยาวถึง 1,600 กิโลเมตร อีกทั้งยังไม่สามารถใช้เรือได้ตลอดแนวเพราะบางส่วนมีแก่งกลางน้ำกั้นอยู่

จากแนวความคิดดังกล่าวได้มีความคิดที่จะให้มีการเชื่อมแผ่นดินทั้งสองเข้าหากันโดยองค์การยูซอม (U.S. Operations Mission to Thailand หรือ Usom) หรือคณะผู้แทนบริหารเพื่อการพัฒนาระหว่างประเทศสหรัฐอเมริกาประจำประเทศไทยร่วมมือกับการรถไฟแห่ง

ประเทศไทย ได้ร่วมกันสำรวจถึงความเป็นไปได้ และความเหมาะสมที่จะสร้างสะพาน ทั้งยังสำรวจจุดก่อสร้างสะพานไว้ 3 แห่ง คือ

1. ทำแพขนานยนต์ จังหวัดหนองคายกับท่าเตื่อ แขวงคำแพงนครเวียงจันทน์
2. อำเภอศรีเชียงใหม่ จังหวัดหนองคายกับแขวงคำแพงนครเวียงจันทน์ และ
3. บ้านโคกชวนใต้

ต่อมาในปี พ.ศ. 2508 คณะกรรมการประสานงานสำรวจลุ่มแม่น้ำโขงตอนล่าง ซึ่งขณะนั้นประกอบด้วย 4 ประเทศ คือ ไทย ลาว เวียดนาม และกัมพูชา ก็ได้บรรจุโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงไว้ในแผนพัฒนา 10 ปี พอถึงปี พ.ศ. 2510 รัฐบาลญี่ปุ่นได้ว่าจ้าง Nippon Koei Ltd. เพื่อให้ความช่วยเหลือด้านการสำรวจ และการศึกษาความเหมาะสมในการออกแบบก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง ซึ่งผลการศึกษาระบุว่า จุดที่ตั้งแพขนานยนต์ จังหวัดหนองคายกับท่าเตื่อ แขวงคำแพงนครเวียงจันทน์ เป็นจุดที่เหมาะสมที่สุดในการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง ซึ่งควรเป็นสะพานโครงสร้างเหล็ก มีถนนสำหรับรถยนต์ และรถไฟผ่าน โดยมีจุดที่ตั้งสะพานห่างจากตัวเมืองหนองคายไปทางเหนือแม่น้ำประมาณ 3 กิโลเมตร

ต่อมาในปี พ.ศ. 2514 ธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย (Asian Development Bank) ได้ทบทวนโครงการนี้อีกครั้ง เพื่อพิจารณาให้ความช่วยเหลือด้านเงินทุน แต่จากผลการศึกษา นั้นได้บทสรุปออกมาว่าการสร้างสะพานตามลักษณะดังกล่าวยังไม่คุ้มค่าเพียงพอต่อการลงทุน สำนักงานพลังงานแห่งชาติในขณะนั้น หรือกรมพัฒนาและส่งเสริมพลังงานในปัจจุบัน จึงได้นำไปพิจารณาศึกษาปรับปรุงลักษณะของสะพานจากของเดิมซึ่งเป็นแบบโครงสร้างเหล็กให้เป็นแบบคอนกรีตอัดแรง เพื่อเป็นการลดต้นทุนในการก่อสร้าง แต่น่าเสียดายที่โครงการดังกล่าวต้องหยุดชะงักลงประกอบกับเกิดการเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่ในกลุ่มประเทศอินโดจีน ภาวะสงครามเกิดขึ้นในหลายพื้นที่ยืดเยื้อมาเป็นเวลากว่า 10 ปีในช่วงดังกล่าวประเทศลาวได้มีการเปลี่ยนแปลงการปกครองไปเป็นระบอบสังคมนิยม ดังนั้นการดำเนินความสัมพันธ์ในระดับสูงจึงมีปัญหา และอุปสรรค

เมื่อสถานการณ์ทางการเมืองในประเทศดังกล่าวได้กลับคืนสู่ภาวะปกติ สะพานข้ามแม่น้ำโขงเริ่มมีผู้ให้ความสนใจอีกครั้งในสมัยของ ฯพณฯ พลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ นายกรัฐมนตรีในขณะนั้น ซึ่งเป็นผู้ประกาศนโยบายเปลี่ยนสนาามรบให้เป็นสนาามการค้ากับประเทศแถบอินโดจีน ต่อมาปลายเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2531 ฯพณฯ พลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ ได้เดิน

ทางไปเยือนประเทศลาว และผู้นำรัฐบาลทั้งสองประเทศก็ได้หยิบยกเรื่องสะพานข้ามแม่น้ำโขงขึ้นมาปรึกษาหารือกัน และตกลงเห็นชอบที่จะให้มีการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงหนองคาย-เวียงจันทน์ แล้วจึงได้ออกแถลงการณ์ร่วมตกลงในหลักการที่จะให้มีการก่อสร้างสะพานขึ้น ซึ่งฝ่ายไทยพร้อมที่จะให้ความร่วมมือในการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมต่าง ๆ เมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน พ.ศ. 2531 จากนั้นก็ได้มีการดำเนินงานตามข้อตกลงนี้

เมื่อเดือนมกราคม พ.ศ. 2532 ในการประชุมคณะกรรมการโครงการพัฒนาลุ่มแม่น้ำโขงของไทย ได้มีมติให้สะพานแห่งนี้มีทั้งถนน และทางรถไฟ และได้มอบหมายให้สำนักงานพลังงานแห่งชาติรับผิดชอบและประสานงานตามโครงการนี้

ต่อมาเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2532 รัฐบาลออสเตรเลียโดย Mr. RT. Hon. RJ. Hawke นายกรัฐมนตรี ได้แสดงความจำนงที่จะให้การช่วยเหลือแบบให้เปล่าในการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง เป็นจำนวน 30.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐโดยความร่วมมือระหว่างตัวแทนรัฐบาลไทย-สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ซึ่งการให้ความช่วยเหลือดังกล่าวประเทศออสเตรเลียได้คำนึงถึงความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ ซึ่งประเทศออสเตรเลียต้องการเป็นเพื่อนที่ดีของทุกประเทศในภูมิภาคนี้ และต้องการปฏิบัติต่อทุกประเทศอย่างเท่าเทียมกันประกอบกับการให้ความช่วยเหลือทางการเงินนั้นก็เป็นโยบายของประเทศออสเตรเลียอีกด้วย ซึ่งโครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาวนี้เป็นเพียงตัวอย่างหนึ่งของโครงการความช่วยเหลือของประเทศออสเตรเลียต่อภูมิภาคอินโดจีน ยังมีโครงการอื่น ๆ อีกหลายโครงการที่อยู่ในงบประมาณการช่วยเหลือภายใต้การดูแลของ Australian International Development Assistance Bureau (AIDAB) ซึ่งเงินช่วยเหลือดังกล่าวจะจัดสรรใช้กับทุก ๆ โครงการที่แต่ละประเทศเสนอมา แต่ทั้งนี้จะต้องขึ้นอยู่กับความเห็นชอบของประเทศออสเตรเลียด้วย หลังจากนั้นอีก 2 เดือนต่อมา (เดือนเมษายน พ.ศ. 2532) จึงได้มีการประชุมไตรภาคีของคณะที่ปรึกษา 3 ฝ่ายไทย ฝ่ายลาว และฝ่ายออสเตรเลียขึ้นที่ เวียงจันทน์ โดยผลการประชุมสรุปว่าจะมีการทำบันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding) 3 ฝ่ายระหว่าง ออสเตรเลีย ไทย และลาว เพื่อกำหนดความรับผิดชอบของแต่ละฝ่าย และพิจารณาหาข้อสรุปที่จะร่วมลงนามเป็นข้อตกลงก่อนที่จะเริ่มงานในโครงการ

ในที่สุดเมื่อเดือนมกราคม พ.ศ. 2533 ก็ได้มีการลงนามในบันทึกความเข้าใจร่วมกันระหว่างไทย ลาว และออสเตรเลีย ร่วมลงนาม อันถือว่าการตกลงสร้างสะพานมิตรภาพอย่างเป็นทางการ ซึ่งสาระสำคัญของบันทึกความเข้าใจร่วมกันประกอบด้วย การกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของแต่ละฝ่าย รวมทั้งหน่วยงานที่รับผิดชอบของแต่ละประเทศ ซึ่งประกอบด้วยฝ่ายออสเตรเลีย ได้แก่ AIDAB ซึ่งสังกัดกระทรวงการต่างประเทศและการค้าส่วนฝ่ายลาว ได้แก่

กระทรวงคมนาคมขนส่ง ไปรษณีย์และก่อสร้าง และฝ่ายไทย ได้แก่ สำนักงานพลังงานแห่งชาติ กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม สำหรับจุดที่ก่อสร้างสะพานนั้น ฝั่งไทยจะอยู่ด้านเหนือน้ำติดกับวัดจอมมณี อำเภอเมืองจังหวัดหนองคาย ฝั่งลาวจะอยู่บริเวณท่านาแล้ง แขวงเวียงจันทน์ โดยเริ่มจากการว่าจ้างบริษัท Maunsell and Partners และบริษัท Sinclair Knight and Partners โดยรัฐบาลออสเตรเลียได้ให้ความช่วยเหลือในส่วนแรกเป็นค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงการศึกษาความเหมาะสมของโครงการตั้งแต่เดือนเมษายนถึงธันวาคม พ.ศ. 2533 ด้วยงบประมาณ 30 ล้านบาท จากนั้นออสเตรเลียได้ให้ความช่วยเหลือด้านงบประมาณเพื่อใช้ในการออกแบบรายละเอียดการก่อสร้างสะพาน ซึ่งใช้เวลา 6 เดือน คือ มกราคมถึงมิถุนายน พ.ศ. 2534 ซึ่งสะพานมีลักษณะเป็นสะพานแบบคอนกรีตอัดแรง เสริมเหล็กแบบ Box Girder มีความยาว 1,174 เมตร กว้าง 12.7 เมตร โดยมีตอม่อในช่วงแม่น้ำ 6 แห่ง และบนฝั่ง 15 แห่ง คือตอม่อบนฝั่งไทย 8 แห่ง และตอม่อบนฝั่งลาว 7 แห่ง

บนสะพานมิตรภาพแห่งนี้ออกแบบให้มีช่องเดินรถ 2 ช่อง ซึ่งมีความกว้างช่องละ 2.35 เมตร โดยมีแนวเส้นกลางสะพานก่อสร้างกว้าง 0.5 เมตร และทางเท้ามีความกว้าง 1.5 เมตร และยังมีเกาะกลางถนนเพื่อไว้สำหรับวางรถไฟในอนาคต ช่องทางการจราจรบนสะพานออกแบบให้เป็นไปตามกฎจราจรแบบไทย คือ ขับชิดซ้ายเมื่อข้ามสะพานไปจนถึงฝั่งลาว ซึ่งจุดเปลี่ยนการจราจรนั้นจะอยู่ทางฝั่งลาว

หลังจากนั้นรัฐบาลออสเตรเลียได้นำไปเปิดประมูลแก่บริษัทรับเหมาก่อสร้างของออสเตรเลียและปรากฏว่า John Hollands Construction Pty. Ltd. ซึ่งเป็นผู้ชนะการประมูลในออสเตรเลีย โดยให้ดำเนินการก่อสร้างสะพานร่วมกับ Kinsun Co.,Ltd. ซึ่งเป็นบริษัทในประเทศไทย ซึ่งได้เซ็นสัญญาว่าจ้างไปตั้งแต่เดือนตุลาคม พ.ศ. 2534 ด้วยวงเงินว่าจ้าง 30.5 ล้านเหรียญออสเตรเลีย หรือประมาณ 600 ล้านบาท ซึ่งกำหนดระยะเวลาการก่อสร้างไว้ 2.5 ปี กล่าวคือ การก่อสร้างจะแล้วเสร็จให้สะพานเปิดใช้งานได้ในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2537 โดยได้มีพิธีเปิดโครงการก่อสร้างสะพานเมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน พ.ศ. 2534 โดยนายกรัฐมนตรีไทย-ลาว และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการค้า และพัฒนาโพ้นทะเลของออสเตรเลียร่วมเป็นประธานในพิธีบริเวณกลางแม่น้ำโขง การก่อสร้างสะพานมีความคืบหน้าตามลำดับและได้มีการประชุมร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่รับผิดชอบหลายครั้ง และในที่สุดสะพานมิตรภาพไทย-ลาวได้ดำเนินการสร้างแล้วเสร็จเป็นที่เรียบร้อยตามกำหนดการในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2537

เมื่อวันที่ 2 เมษายน พ.ศ. 2537 ได้มีการลงนามความตกลงว่าด้วยสะพานมิตรภาพ โดย ฯพณฯ นาวาอากาศตรี ประสงค์ สุ่นศิริ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศแห่ง

ราชอาณาจักรไทย และ ฯพณฯ นายสมสะอาด เล่งสะหวัด รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวที่กรุงเวียงจันทน์ ซึ่งการลงนามดังกล่าวเป็นการเตรียมการสำหรับพิธีเปิดสะพานมิตรภาพไทย-ลาว ซึ่งพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวจะเสด็จพระราชดำเนินทรงเป็นองค์ประธานในพิธีเปิดดังกล่าว ร่วมกับ ฯพณฯ ประธานประเทศแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว โดยในโอกาสนั้น ฯพณฯ นายจอห์น คีตติง นายกรัฐมนตรีออสเตรเลีย จะเป็นผู้ส่งมอบสะพานซึ่งเป็นของขวัญจากประชาชนออสเตรเลียให้แก่ ฯพณฯ นายชวน หลีกภัย นายกรัฐมนตรีแห่งราชอาณาจักรไทย และ ฯพณฯ นายคำโต สีพันดอน นายกรัฐมนตรีสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

ตามความตกลงฉบับนี้จะเป็นกรอบทางกฎหมายสำหรับความร่วมมือในทุก ๆ ด้านระหว่างประเทศทั้งสองเกี่ยวกับการบริหาร และบำรุงรักษาสะพาน รวมทั้งเรื่องกรรมสิทธิ์ และความร่วมมือทางกฎหมายต่อเหตุการณ์ใด ๆ ที่อาจเกิดขึ้นบนสะพาน และได้มีพิธีเปิดสะพานดังกล่าวโดยผู้นำของทั้งสองประเทศ เมื่อวันที่ 8 เมษายน 2537

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นวิทยานิพนธ์ทางกฎหมายระหว่างประเทศ ฝ่ายมหาชน วิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับสะพานมิตรภาพไทย-ลาว โดยทำการวิเคราะห์ในแนวทางของปัญหากฎหมายระหว่างประเทศเพื่อให้ทราบถึงสถานะทางกฎหมายของสะพานระหว่างประเทศใน 3 ประเด็น กล่าวคือ กรรมสิทธิ์ (ownership) การใช้อำนาจอริรัฐ (jurisdiction) และการบริหารจัดการ (management) เนื่องจากกฎหมายระหว่างประเทศไม่มีการกล่าวถึงเรื่องสถานะทางกฎหมายของสะพานระหว่างประเทศไว้ชัดเจน อีกทั้งจากการศึกษาวิจัยในเรื่องนี้ยังไม่ปรากฏว่ามีสนธิสัญญาหลายฝ่าย (multilateral treaty) ขึ้นมาเป็นแนวทางให้ยึดถือปฏิบัติตาม ดังนั้นวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จึงมุ่งศึกษาถึงแนวทางปฏิบัติของรัฐภาคีในรูปของสนธิสัญญาทวิภาคี (bilateral treaty) เพื่อให้ทราบถึงแนวทางปฏิบัติของนานาชาติในเรื่องนี้ว่าอาศัยแนวทางปฏิบัติใดเป็นเกณฑ์ในการพิจารณากำหนดสถานะภาพของสะพานระหว่างประเทศ เพื่อนำมาศึกษาวิจัยถึงสถานะทางกฎหมายของสะพานมิตรภาพไทย-ลาว อย่างไรก็ตามการศึกษาก็เกี่ยวกับสถานะทางกฎหมายของสะพานมิตรภาพไทย-ลาวมีความเกี่ยวพันกับปัญหากฎหมายภายในประเทศด้วย จึงหลีกเลี่ยงไม่ได้ที่จะต้องนำเอาประเด็นข้อกฎหมายในประเทศ ตลอดจนปัญหาในทางปฏิบัติรวมถึงปัจจัยทางการเมือง และปัจจัยทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศเข้ามาวิเคราะห์ควบคู่กันกับปัญหากฎหมายระหว่างประเทศเหล่านั้น ทั้งนี้เพื่อที่จะทำให้สามารถเข้าใจถึงปัญหากฎหมายระหว่างประเทศ และสาเหตุที่ทำให้รัฐที่เกี่ยวข้องทั้งหลายจำเป็นต้องปล่อยให้ปัญหาเหล่านั้นอยู่ และโดยเฉพาะอย่างยิ่งเพื่อให้เข้าใจว่าในทางปฏิบัติจริงผู้ที่เกี่ยวข้องไม่ว่าจะเป็นระดับรัฐบาล หรือระดับเอกชนก็ตามจะต้องประสบปัญหาอะไรบ้างทั้งในกฎหมายและในทางปฏิบัติ

วัตถุประสงค์ในการวิจัย

1. เพื่อศึกษาถึงมูลเหตุปัญหาของสะพานมิตรภาพไทย-ลาว ระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย กับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว
2. เพื่อให้ทราบแนวทางปฏิบัติของประเทศต่าง ๆ ในการกำหนดเรื่องสะพานระหว่างประเทศ เพื่อหาหลักกฎหมายที่ใช้ในการทำความเข้าใจความตกลงระหว่างกัน
3. เพื่อศึกษาหาแนวทางปฏิบัติของประเทศไทยในการทำความเข้าใจว่าด้วยสะพานระหว่างภูมิภาคต่อไปในอนาคต เพื่อวัตถุประสงค์ในการขนส่งระหว่างประเทศเพื่อนบ้านมากขึ้น

ขอบเขตของการศึกษาวิจัย

การศึกษาวิจัยในเรื่องนี้มุ่งที่จะศึกษา และวิเคราะห์หลักกฎหมายตามที่ปรากฏในสนธิสัญญาต่าง ๆ และทางปฏิบัติของนานาชาติ (state practice) ในเรื่องสะพานระหว่างประเทศ ตลอดจน สนธิสัญญาที่กล่าวถึงเรื่องอื่นที่ใกล้เคียงกับเรื่องสะพานระหว่างประเทศ เช่น เรื่องอุโมงค์ระหว่างประเทศ โดยจะศึกษาเปรียบเทียบกับสนธิสัญญาดังกล่าว กับความตกลงว่าด้วยสะพานมิตรภาพไทย-ลาว ว่าสะพานมิตรภาพแห่งนี้มีบทบัญญัติที่สอดคล้องกับสนธิสัญญาอื่น และแนวทางปฏิบัติของนานาชาติ หรือมีลักษณะที่แตกต่างกันอย่างไร

สมมติฐานของการศึกษาวิจัย

ความตกลงระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย กับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวว่าด้วยสะพานมิตรภาพ ก่อให้เกิดสถานะพิเศษทางกฎหมายแตกต่างไปจากสะพานระหว่างประเทศอื่น

วิธีดำเนินการในการศึกษาวิจัย

การดำเนินการทำวิทยานิพนธ์นี้ จะใช้วิธีค้นคว้า และรวบรวมข้อมูลแบบเอกสาร โดยจะใช้วิธีวิเคราะห์หาหลักกฎหมายจากสนธิสัญญาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับเรื่องสะพานระหว่างประเทศ เป็นแนวทางในการดำเนินการวิจัย การดำเนินการจะโดยการศึกษาจากปัญหาข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นแล้วนำมาวิเคราะห์เข้ากับหลักกฎหมาย เพื่อนำไปสู่แนวทางในการแก้ปัญหา เพื่อเป็น

แนวทางในการทำความเข้าใจเรื่องสะพานระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน โดยให้สอดคล้องกับความต้องการในการขนส่งระหว่างภูมิภาคให้กว้างขวางต่อไป

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษาวิจัย

1. เพื่อที่จะให้ทราบถึงหลักเกณฑ์ หรือแนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวกับความตกลงในเรื่องสะพานระหว่างประเทศที่ประเทศอื่นนำมาพิจารณา
2. เพื่อที่จะทราบถึงหลักกฎหมายในเรื่องสะพานระหว่างประเทศว่ามีหลักในการพิจารณาเป็นมาตรฐานที่ประเทศต่าง ๆ ต้องถือปฏิบัติตาม หรือเป็นเพียงแนวทางในการพิจารณา
3. เพื่อให้ทราบถึงสถานะทางกฎหมายของสะพานมิตรภาพไทย-ลาว นำไปสู่แนวทางในการพิจารณาทำความเข้าใจเรื่องสะพานระหว่างประเทศเพื่อนบ้านต่อไป