

บทความวิจัย

จากน้ำมันถึงสะพาน: ภาคแสดงการประกอบรวมของการปรับตัวต่อความเป็นรัฐสังคมนิยมของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว[†]

สิทธา พสุพันธ์

นิสิตรัฐศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

อีเมล topsittha@gmail.com



วันที่รับ: 29 เมษายน 2568

วันที่แก้ไข: 6 มิถุนายน 2568

วันที่ตอบรับ: 19 มิถุนายน 2568

การอ้างอิง: สิทธา พสุพันธ์. 2569.
“จากน้ำมันถึงสะพาน: ภาคแสดงการประกอบรวมของการปรับตัวต่อความเป็นรัฐสังคมนิยมของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว”. วารสารสังคมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 56 (1): 1-25.

<https://doi.org/10.61462/cujss.v56i1.5070>

สิทธิ์: สัญญาอนุญาตแบบครีเอทีฟคอมมอนส์ - แจกจ่ายได้ ต้องอ้างอิง ไม่แก้ไข ดัดแปลง ไม่ใช่เพื่อการค้า

ลิขสิทธิ์: ©2569 บทความนี้เป็นลิขสิทธิ์ของคณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ข้อความที่ปรากฏทั้งหมดในบทความเป็นความคิดเห็นของผู้เขียน มิใช่ความเห็นของหน่วยงานวารสารผู้จัดพิมพ์

บทคัดย่อ

บทความชิ้นนี้ศึกษากลไกการปรับตัวทางเศรษฐกิจและการเมืองของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวภายหลังยุคสังคมนิยม โดยมุ่งเน้นการอธิบาย “ภาคแสดงของการปรับตัว” ผ่านแนวคิดการประกอบรวม (Assemblage) การอธิบายกลไกดังกล่าวศึกษาด้วยวิธีการเชิงชาติพันธุ์วรรณา (Ethnography) จากการเดินทางร่วมกับบรรพบุรุษน้ำมันเชื้อเพลิงข้ามพรมแดนไทย-ลาว ผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 1 และ 2 เพื่อสำรวจกลไกที่ประกอบรวมกันในการดำรงอยู่ของรัฐสังคมนิยมลาว ระยะเวลาการเก็บข้อมูลเริ่มตั้งแต่เดือนมกราคม 2567 จนถึงเดือนเดือนกุมภาพันธ์ 2567 รวมระยะเวลาทั้งสิ้น 2 เดือน ผลการศึกษาชี้ให้เห็นว่า น้ำมันเชื้อเพลิงและสะพานมิตรภาพไทย-ลาวเป็นผู้กระทำ (Actant) สำคัญในภาคแสดงของการปรับตัวต่อความเป็นรัฐสังคมนิยม งานศึกษานี้เสนอว่า การเข้าใจกลไกการปรับตัวต่อความเป็นรัฐสังคมนิยมจำเป็นต้องพิจารณาการประกอบรวมจากผู้กระทำอื่นนอกเหนือจากรัฐ ซึ่งช่วยอธิบายความต่อเนื่องของการคงความเป็นสังคมนิยมของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

คำสำคัญ: การประกอบรวม, สังคมนิยม, สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว, น้ำมัน, สะพานมิตรภาพไทย-ลาว

[†] บทความนี้เป็นส่วนหนึ่งของวิทยานิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา เรื่อง “เส้นทางที่ (ไม่) คุ่นชินของน้ำมันในลาวจากกรุงเทพฯสู่สะพานมิตรภาพและเวียงจันทน์: พลิกโฉมหน้าของประวัติศาสตร์ลาว เมื่อน้ำมัน – มนุษย์กลายเป็นแรงปรารถนาในการพัฒนา”

RESEARCH ARTICLE

From Oil to Bridge: Lao People's Democratic Republic's Assemblage of Act of Adaptation[†]

Sittha Pasutan



Master's student in Department of Sociology and Anthropology, Faculty of Political
Science, Chulalongkorn University

email: topsittha@gmail.com

Received: April 29, 2025

Revised: June 6, 2025

Accepted: June 19, 2025

Citation: Sittha Pasutan. 2026.

"From Oil to Bridge: Lao
People's Democratic
Republic's Assemblage of Act
of Adaptation". *Chulalongkorn
University Journal of Social
Sciences* 56 (1): 1-25.

<https://doi.org/10.61462/cujss.v56i1.5070>

License: [Creative Commons](#)

License: Attribution–

NonCommercial-NoDerivatives;
(CC-BY-NC-ND 4.0)

Copyright: ©2026 Faculty of
Political Science,
Chulalongkorn University

*All statements in this article
are the opinions of the
authors. It is not the opinion of
the publisher of the journal.*

Abstract

This article aims to study the mechanisms of economic and political adaptation in the Lao People's Democratic Republic after the socialist era, focusing on explaining the "act of adaptation" through the concept of assemblage. The study explains this mechanism through ethnographic methods, including traveling with oil tankers across the Thai–Lao border via the First and Second Thai–Lao Friendship Bridges to explore the collaborative mechanisms sustaining the Lao socialist state. The data collection for this article was conducted from January 2024 to February 2024. The findings indicate that fuel and the Thai–Lao Friendship Bridges are significant actants in the performance of the socialist state's adaptation mechanisms. This study suggests that understanding the adaptation of the socialist state requires considering the collaborative assemblage of actants beyond the state, which helps explain the continuity of the socialist identity of the Lao People's Democratic Republic.

Keywords: *Assemblage, Socialism, Lao People's Democratic Republic, Oil, Thai–Lao Friendship Bridge*

[†] This article is part of a master's thesis in the Graduate Program in Political Science, Field of Sociology and Anthropology, "The path-(non)-dependence of the oil in Laos from Bangkok to Savannakhet and Vientiane: a revisionist history of Laos when the oil - human becomes a desire for development"

บทนำ

การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและการเมืองมักให้ความสำคัญกับการอธิบายเหตุการณ์และผู้
ที่ถือครองอำนาจเป็นตัวแสดงหลักที่เป็นเงื่อนไขอันนำมาสู่การเปลี่ยนแปลง เหตุการณ์การ
เปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและการเมืองครั้งสำคัญที่เป็นประเด็นหลักของบทความชิ้นนี้ คือ การ
สิ้นสุดของระบบสังคมนิยมที่อธิบายผ่านการพังทลายของกำแพงเบอร์ลินในปี ค.ศ. 1989 และการ
ล่มสลายของสหภาพโซเวียตในปี ค.ศ. 1991 อันส่งผลต่อกลุ่มประเทศสังคมนิยมทั่วโลก และยังทำ
ให้หลาย ๆ ประเทศในเครือข่ายสังคมนิยมต้องปรับตัวทางการเมืองและเศรษฐกิจ เพื่อรักษา
ความชอบธรรมของอำนาจในการปกครอง หลายประเทศในยุโรปไม่สามารถคงความเป็นรัฐสังคม
นิยมไว้ได้ และเกิดเป็นรัฐชาติใหม่ แต่หลายประเทศในทวีปเอเชียยังคงความเป็นรัฐสังคมนิยม
ไว้ได้ แม้จะต้องผ่านกระบวนการปรับตัว งานศึกษายุคหลังสังคมนิยม (Postsocialism) ของ
Supitcha Punya (2024) อธิบายความล้มเหลวในการคงความเป็นชาติสังคมนิยมของประเทศใน
ทวีปยุโรป และความสามารถในการรักษาอำนาจความเป็นรัฐสังคมนิยมของประเทศในทวีปเอเชีย
และอเมริกาใต้ ภายหลังการสิ้นสุดของอุดมการณ์ทางการเมืองแบบสังคมนิยมว่าอยู่บนเงื่อนไข
ของความยืดหยุ่นของอำนาจรัฐที่เปิดรับกลไกรูปแบบอื่น ๆ แม้อาจจะไม่ใช่วิถีทางสังคมนิยม แต่ก็
เอื้อต่อการปรับตัวทางเศรษฐกิจเพื่อย้อนกลับมารักษาความเป็นสังคมนิยม และที่สำคัญยังมี
เงื่อนไขเฉพาะทางประวัติศาสตร์ที่สร้างปฏิกิริยาบุคคลในฐานะผู้นำมวลชน (The mass) อัน
เป็นหนึ่งในหัวใจหลักของความเป็นสังคมนิยม ซึ่งเป็นส่วนสำคัญในการนำพาความเป็นรัฐสังคม
นิยมให้ดำรงอยู่ต่อไปได้

อย่างไรก็ตาม การอธิบายที่เน้นไปที่ตัวแสดงอย่างรัฐ แม้จะทำให้เห็นบทบาทในการปรับตัว
และเงื่อนไขเฉพาะของประวัติศาสตร์ที่แต่ละรัฐต้องเผชิญ อันส่งผลต่อความสำเร็จหรือล้มเหลวใน
การดำรงความเป็นรัฐสังคมนิยม แต่การอธิบายเช่นนี้ก็ยังไม่เพียงพอที่จะอธิบายภาคแสดงของ
กลไกการปรับตัว เพราะการปรับตัวทางเศรษฐกิจและการเมืองเป็นเพียงนามธรรม ไม่สามารถ
มองเห็นได้หากขาดตัวแสดงอื่น ๆ ที่เข้ามาประกอบรวมกับการปรับตัวต่อความเป็นสังคมนิยม
ดังนั้น บทความวิจัยชิ้นนี้จะแสดงให้เห็นถึงภาคแสดงของกลไกการปรับตัว¹ เพื่อการดำรงอยู่ของ
รัฐสังคมนิยม โดยการยกย่องรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวมาอธิบายในมิติประวัติศาสตร์
ทางการเมือง ในฐานะรัฐสังคมนิยมที่ยังคงอยู่รอด และเป็นอุดมการณ์ทางการเมืองที่ยังมี
ความชอบธรรมในการปกครอง ซึ่งผ่านความท้าทายจากการล่มสลายของระบอบสังคมนิยมทั่วโลก
ที่เปลี่ยนไปเป็นรัฐภายใต้จักรวรรดินิยม เพื่อแสดงให้เห็นถึงความเปลี่ยนแปลงของอำนาจรัฐ

¹ คำว่า กลไก ในบทความชิ้นนี้ไม่ได้มีความหมายที่อ้างอิงทางปรัชญาหรือแนวคิดทฤษฎีใด ๆ แต่เป็นการใช้ในความหมาย
ทั่วไปที่หมายถึงกระบวนการการทำงานร่วมกัน

และแนวทางเศรษฐกิจของลาว นำไปสู่การอธิบายภาคแสดงของกลไกการปรับตัวเพื่อรักษาความเป็นสังคมนิยม ซึ่งเป็นเนื้อหาหลักของบทความชิ้นนี้ ผู้วิจัยจะอธิบายภาคแสดงของกลไกการปรับตัวจากการเก็บข้อมูลเชิงชาติพันธุ์วรรณนาจากการเดินทางร่วมไปกับรถบรรทุกน้ำมันเชื้อเพลิง ผู้วิจัยเลือกเดินทางไปกับรถบรรทุกน้ำมันเชื้อเพลิงด้วยเหตุผลสำคัญสองประการ ประการแรก การเดินทางจะทำให้เห็นโครงสร้างภาคแสดงของกลไกการปรับตัวเพื่อความอยู่รอดของความเป็นรัฐสังคมนิยมของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว กล่าวคือ เป็นการชี้ให้เห็นถึงโครงสร้างที่เข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาเศรษฐกิจของลาว ประการที่สอง แม้กระแสพลังงานน้ำมันเชื้อเพลิงในปัจจุบันจะถูกมองว่าเป็นพลังงานสกปรกที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (Schobert 2014) และในหลายประเทศมีแนวโน้มหาพลังงานทดแทน ในทางกลับกัน น้ำมันเชื้อเพลิงเป็นพลังงานสำคัญต่อการพัฒนาประเทศ เพราะเป็นสิ่งที่ขับเคลื่อนและอยู่ในโครงสร้างพื้นฐานที่มีผลต่อการพัฒนา ประกอบกับความต้องการน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้นของลาว สะพานมิตรภาพไทย-ลาว และน้ำมันเชื้อเพลิงในฐานะวัตถุที่เชื่อมโยงกับจักรวรรดินิยมโลก ภายนอกแต่ยังรักษาอุดมการณ์สังคมนิยมภายในรัฐ จะเป็นสิ่งที่นำไปสู่การทำความเข้าใจภาคแสดงของกลไกการปรับตัวต่อความเป็นรัฐสังคมนิยมในลาว

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่ออธิบายการปรับตัวต่อความเป็นรัฐสังคมนิยมที่ไม่ได้อธิบายบนพื้นฐานกระบวนการภายในของรัฐ ในฐานะการอธิบายกระแสหลักในการทำความเข้าใจยุคหลังสังคมนิยม (Postsocialism)
2. เพื่อแสดงให้เห็นความเป็นผู้กระทำของวัตถุผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว และน้ำมันที่มีบทบาทในภาคแสดงของกลไกการปรับตัวทางการเมืองและเศรษฐกิจของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ในฐานะสังคมนิยมใหม่ (Neosocialism) ที่ไม่ได้ให้ความสำคัญเพียงบทบาทของรัฐ

กรอบแนวคิดในการศึกษา

การศึกษาภาคแสดงของกลไกการปรับตัวต่อความเป็นรัฐสังคมนิยมของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ผู้วิจัยใช้แนวคิดหลักสองประการ คือ แนวคิดการปรับตัวทางเศรษฐกิจและการเมืองหลังสังคมนิยมของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และแนวคิดการประกอบรวม (Assemblage) เพื่ออธิบายภาคแสดงของกลไกการปรับตัวต่อความเป็นรัฐสังคมนิยมของลาว

แนวคิดการปรับตัวทางเศรษฐกิจและการเมืองยุคหลังสังคมนิยมของสาธารณรัฐ ประชาธิปไตยประชาชนลาว

งานวิจัยที่ศึกษาการปรับตัวทางการเมืองของรัฐสังคมนิยมมีการอธิบายหลายระดับ ตั้งแต่การศึกษาความสำเร็จและความล้มเหลวในการปรับตัวในภาพรวม จนถึงการอธิบายกลไกเฉพาะในการปรับตัวของอำนาจรัฐ งานวิจัยที่อธิบายภาพรวมของการปรับตัวต่อความเป็นรัฐสังคมนิยม อาทิ Supitcha Punya (2024) อธิบายมุมมองการปรับตัวของความเป็นรัฐสังคมนิยมผ่านการทบทวนวรรณกรรม ซึ่งจากการศึกษาพบว่า การอธิบายการปรับตัวแบ่งออกเป็นสองกลุ่ม กลุ่มแรกคืองานวิชาการที่อธิบายการปรับตัวที่อยู่บนพื้นฐานความเป็นสากล กล่าวคือ หากรัฐสังคมนิยมจะดำรงอยู่ต่อไปได้ รัฐเหล่านี้ต้องผ่านกระบวนการการกลายเป็นประชาธิปไตย เพราะระบอบประชาธิปไตยเป็นสิ่งที่ทำให้เกิดความมั่นคงทางการเมืองและเศรษฐกิจ อีกทั้งยังส่งเสริมความทันสมัยและเพิ่มความสุขให้กับรัฐ แต่การอธิบายเช่นนี้มองกระบวนการปรับตัวต่อความเป็นสังคมนิยมที่เป็นสากลโดยขาดการคำนึงถึงเงื่อนไขเฉพาะ และยังเป็นการอธิบายที่ไม่ได้ชี้ให้เห็นถึงการปรับตัวต่อความเป็นสังคมนิยม แต่กลับอธิบายการเปลี่ยนแปลงจากความเป็นสังคมนิยมสู่ระบอบประชาธิปไตย จึงมีงานวิชาการอีกกลุ่มที่ได้แย้งว่า การอธิบายการปรับตัวต่อความเป็นสังคมนิยมควรอยู่บนเงื่อนไขเฉพาะของแต่ละประเทศที่เอื้อให้รัฐสังคมนิยมปรับตัวและยังดำรงความเป็นสังคมนิยมไว้ได้ ยกตัวอย่างเงื่อนไขการปรับตัวของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว จากการศึกษาอธิบายว่า ลาวปรับตัวจากการเผชิญปัญหาความสัมพันธ์เชิงอำนาจของรัฐและปัญหาทางเศรษฐกิจ อันเป็นเงื่อนไขที่ทำให้มีการปรับเปลี่ยนกลไกทางเศรษฐกิจ และสร้างลัทธิบูชาบุคคลในฐานะผู้นำมวลชน พร้อมการปรับอำนาจทางการเมืองภายในประเทศ และการก้าวเข้าไปเป็นส่วนหนึ่งของเศรษฐกิจโลกที่มีความเกี่ยวข้องกับการเมืองระหว่างประเทศ เป็นกลไกปรับตัวต่อความเป็นรัฐสังคมนิยมของลาว

งานวิจัยที่ศึกษาการปรับตัวต่อความเป็นรัฐสังคมนิยมของลาวของ Soukamneuth (2006) อธิบายถึงการปรับตัวทางการเมืองที่ลาวเคยประสบปัญหาเรื่องความสัมพันธ์เชิงอำนาจระหว่างอำนาจส่วนกลางที่ถูกอำนาจส่วนท้องถิ่นกดทับ เนื่องด้วยการกระจายอำนาจแบบเดิมที่กลับไปเอื้อต่อความเป็นเอกเทศของอำนาจส่วนท้องถิ่น ซึ่งส่งผลต่ออำนาจรัฐส่วนกลางและระบบเศรษฐกิจของประเทศที่ไม่เป็นเอกภาพ เพราะแต่ละภาคส่วนมุ่งเน้นการบริหารเศรษฐกิจเพื่อความอยู่รอด ลาวเริ่มแก้ปัญหาดังกล่าวด้วยการปรับตัวทางเศรษฐกิจให้กลายเป็นเศรษฐกิจระบบตลาดในปี ค.ศ. 1986 และตามมาด้วยการประกาศใช้รัฐธรรมนูญฉบับแรกในปี ค.ศ. 1991 การปรับตัวดังกล่าวส่งผลให้ลาวยังสามารถรักษาความเป็นรัฐสังคมนิยม และจากการปรับตัวนี้ยังสร้างเอกลักษณ์ของความเป็นสังคมนิยมของลาว ที่กลายเป็นรัฐสังคมนิยมรอบนอก

บนชายขอบของระบบเศรษฐกิจแบบทุนนิยม

งานวิจัยของ Suphan Sarkorn (2023) ศึกษาการเปลี่ยนผ่านไปเป็นระบบเศรษฐกิจแบบตลาดของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ว่าเกิดจากโครงสร้างทางการเมืองภายในที่เข้าไปปฏิสัมพันธ์กับทุนโลกาภิวัตน์ ผลักดันให้ลาวเข้าไปสู่ความร่วมมือกับองค์กรระหว่างประเทศ และเปิดรับทุนต่างชาติให้เข้ามาลงทุนในลาว การปรับเปลี่ยนระบบเศรษฐกิจให้กลายเป็นระบบตลาด นอกจากจะเป็นแนวทางในการปรับตัวที่นำพาลาวให้หลุดพ้นจากการเป็นประเทศด้อยพัฒนา ยังเป็นการสร้างความเฉพาะของระบบเศรษฐกิจและการเมืองของลาว ที่ยังคงความเป็นรัฐสังคมนิยม สามารถมีปฏิสัมพันธ์กับโลกาภิวัตน์ภายนอก เกิดเป็น “ระบบเศรษฐกิจตลาดกำหนดตามสังคมนิยม” (Socialist Market Economy) ซึ่งรัฐมีบทบาทเป็นหนึ่งในผู้เล่นท่ามกลางผู้อื่นในระบบเศรษฐกิจแบบตลาด และรักษาเอกลักษณ์อุดมการณ์สังคมนิยมของประเทศ

งานศึกษาทั้งสามชิ้นชี้ให้เห็นการถกเถียงและการอธิบายการปรับตัวต่อความเป็นสังคมนิยมภายหลังจากการล่มสลายของสหภาพโซเวียต ซึ่งเป็นอดีตประเทศแม่ข่ายของรัฐสังคมนิยมทั่วโลก สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวถือว่าเป็นหนึ่งในประเทศที่รักษาความเป็นรัฐสังคมนิยมที่มีลักษณะเฉพาะภายหลังจากการปรับตัว ซึ่งนำรูปแบบทางการเมืองและเศรษฐกิจที่ไม่ได้มีความเป็นสังคมนิยมมาปรับใช้เพื่อความอยู่รอดของรัฐ ทั้งในมิติความสัมพันธ์เชิงอำนาจภายในรัฐที่ประกาศใช้รัฐธรรมนูญเพื่อสร้างขอบเขตของอำนาจใหม่ และในมิติเศรษฐกิจที่ลวนำความเป็นทุนนิยมเข้ามาปรับใช้เพื่อให้ระบบเศรษฐกิจของประเทศพัฒนาต่อไปได้ ผลลัพธ์ของการปรับตัวส่งผลต่อรูปแบบความเป็นสังคมนิยมที่เปิดรับกลไกอื่น ๆ นอกเหนือจากสิ่งที่ความเป็นสังคมนิยมเดิมไม่อาจทำให้ลาวยังคงดำรงอยู่ต่อไปได้ อย่างไรก็ตาม กลไกการปรับตัวต่อความเป็นสังคมนิยมจากงานทั้งสองชิ้นอธิบายกระบวนการผ่านตัวแสดงที่เป็นรัฐหรือองค์กรอื่น ๆ ที่เปรียบเสมือนเป็นผู้มีอำนาจสูงสุด ที่คลั่งคลั่งให้เกิดการปรับตัวขึ้นได้ ซึ่งเป็นข้อจำกัดที่บดบังตัวแสดงอื่น ๆ ที่มีผลต่อการปรับตัวต่อความเป็นรัฐสังคมนิยมของลาว ดังนั้น เพื่อทำความเข้าใจตัวแสดงอื่นนอกเหนือจากรัฐที่มีผลต่อการปรับตัวและทำให้เห็นภาคแสดงของกลไกการปรับตัวต่อความเป็นสังคมนิยม จึงจำเป็นต้องมีกรอบแนวคิดที่เอื้อต่อการอธิบายที่แตกต่างออกไปจากเดิม ซึ่งให้ความสำคัญเพียงบทบาทของรัฐ

แนวคิดการประกอบรวม (Assemblage)

Fox and Alldred (2016) นำเสนอวัตถุดิบประสงคของแนวคิดการประกอบรวม ในฐานะแนวคิดที่ต้องการชี้ให้เห็นว่า วัตถุอื่นนอกจากตัวแสดงที่เป็นมนุษย์มีความเป็นผู้กระทำ (Actant)

และเป็นแนวคิดที่ต้องการก้าวข้ามการอธิบายแบบคู่ตรงข้าม (Binary opposition) ซึ่งเป็นการอธิบายด้วยการรอบความเป็นสากลกับความเป็นเอกลักษณ์เฉพาะ หนึ่งในคู่ตรงข้ามที่เป็นปัญหาต่อการทำความเข้าใจเหตุการณ์ เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ของแนวคิดการประกอบรวม จึงต้องวิเคราะห์เหตุการณ์ (Event) ของการปรับตัวต่อความเป็นสังคมนิยม ในฐานะหน่วยการวิเคราะห์ (Unit of analysis) เพื่อเพิ่มอาณาบริเวณของผู้กระทำ (Actant) ที่ไม่ได้มีเพียงมนุษย์เท่านั้นในเหตุการณ์หนึ่ง แต่ยังมีวัตถุอื่น ๆ ที่มีศักยภาพในการขับเคลื่อนความเป็นไป (Flow) ของเหตุการณ์เช่นกัน และนอกจากการตระหนักถึงการมีส่วนร่วมของสรรพสิ่งอื่น ๆ ในฐานะผู้กระทำแล้ว แนวคิดการประกอบรวมยังต้องแก้ไขปัญหาในการอธิบายที่มีลักษณะลดทอน (Reductionism) ที่มักเน้นให้ความสำคัญกับเหตุการณ์และการอธิบายเงื่อนไขของการเกิดขึ้นของเหตุการณ์ แต่อาจมองข้ามผู้กระทำ (Actant) ที่อยู่ภายในเหตุการณ์ กล่าวคือ แนวคิดดังกล่าวต้องการอธิบายผู้กระทำที่เข้ามามีส่วนร่วมต่อกลไกในเหตุการณ์ให้มีความเป็นรูปธรรมมากขึ้น

งานศึกษาชิ้นสำคัญที่อธิบายเหตุการณ์ผ่านกรอบแนวคิดการประกอบรวม คือ *The Mushroom at the End of the World: On the Possibility of Life in Capitalist Ruins* (Tsing 2015) โดยตั้งต้นจากเหตุการณ์การทิ้งระเบิดปรมาณูในสงครามโลกครั้งที่ 2 ที่ทำลายล้างแทบทุกสิ่ง แต่ยังมีเห็ดที่เติบโตบนซากปรักหักพังจากระเบิดปรมาณู ซึ่งหากมองโดยผิวเผินเห็ดก็เป็นแค่เชื้อราที่เติบโตบนผืนดิน Tsing นำเห็ดที่เป็นวัตถุเข้ามาอธิบายในฐานะผู้กระทำสำคัญ (Actant) ที่มีส่วนในการประกอบรวม (Assembling) ระบบทุนนิยม ซึ่งเป็นภาวะของโลกในเวลาปัจจุบัน และความเป็นผู้กระทำของเห็ดยังทำให้เห็นการประกอบรวมของวัตถุต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นมนุษย์ ความเป็นรัฐชาติ แม้กระทั่งพลังงานของระเบิดปรมาณูที่มีผลต่อการประกอบรวมซึ่งกันและกัน และที่สำคัญ เห็ดยังฉายภาพของระบบทุนนิยมที่แพร่ขยายไปทั่วอาณาบริเวณ โดยสรุปแล้ว ระบบทุนนิยมจะไม่สามารถปรากฏได้โดยสิ้นเชิงหากปราศจากการเข้ามาประกอบรวมของวัตถุ และความเป็นผู้กระทำก็ไม่ได้ถูกมนุษย์ผูกขาด แม้มนุษย์จะมีการแสดงศักยภาพผ่านการใช้ระเบิดปรมาณูที่ทำลายล้างทุกสิ่งให้พังพินาศ แต่ในซากปรักหักพังก็ยังมียอดอย่างเห็ดดอกงอยเป็นผู้กระทำ (Actant) ที่มาประกอบรวมความเป็นสังคม

จากแนวคิดการประกอบรวม (Assemblage) และงานศึกษาของ Tsing ต้องการแสดงให้เห็นว่า ความเป็นผู้กระทำ (Actant) ของวัตถุมีบทบาทในการประกอบรวมความเป็นสังคม ซึ่งเป็นกรอบแนวคิดหลักในการทำความเข้าใจน้ำมันและสะพานมิตรภาพไทย-ลาวในงานศึกษาชิ้นนี้ แนวคิดตามที่กล่าวข้างต้นยังต้องการชี้ให้เห็นว่า สถาบันทางการเมืองหรือสถาบันอื่น ๆ ในฐานะตัวแทนของการนำมนุษย์เป็นศูนย์กลาง (Anthropocentric) ไม่เพียงพอต่อการเข้าใจถึง

กระบวนการการปรับตัวเพื่อความอยู่รอดของอุดมการณ์สังคมนิยมในลาว เพราะการปรับตัว
จำเป็นอาศัยวัตถุดิบในฐานะผู้กระทำ (Actant) มีภววิทยาในตัววัตถุเอง (Kengkit Kitirianglap
2020) เกินกว่าจะยกให้มนุษย์เป็นผู้กระทำเบ็ดเสร็จในการประกอบรวมของการปรับตัวต่อ
ความเป็นรัฐสังคมนิยมของลาว

ระเบียบวิธีวิจัย : การศึกษาการปรับตัวต่อความเป็นรัฐสังคมนิยมของสาธารณรัฐ ประชาธิปไตยประชาชนลาวผ่านการเดินทางร่วมกับบรรพบุรุษน้ำมันเชื้อเพลิง

บทความชิ้นนี้ต้องการนำเสนอภาคแสดงของกลไกการปรับตัวต่อความเป็นรัฐสังคมนิยม
ของลาว ผู้วิจัยใช้การศึกษาด้วยวิธีการเชิงชาติพันธุ์วรรณา (Ethnography) โดยบันทึกข้อมูล
การเดินทางไปกับบรรพบุรุษน้ำมันสองครั้ง คือ โรงกลั่นน้ำมันในระยอง-นครหลวงเวียงจันทน์
และโรงกลั่นน้ำมันในระยอง-แขวงสะหวันนะเขต การเดินทางไปกับบรรพบุรุษน้ำมันจะชี้ให้เห็น
ถึงการปรับตัวต่อความเป็นรัฐสังคมนิยมของลาว ซึ่งไม่ได้เกิดขึ้นจากความคิดหรือการตัดสินใจ
ลงมือทำโดยกลุ่มผู้มีอำนาจภายในรัฐเท่านั้น แต่ยังมีตัวแสดงนอกเหนือจากรัฐที่เข้ามามีส่วนใน
การประกอบรวมความเป็นสังคมนิยมของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ผู้วิจัยเลือก
เดินทางไปกับบรรพบุรุษน้ำมันเพื่อแสดงจุดเปลี่ยนสำคัญ (Critical point) ของผู้กระทำบน
เส้นทางการขนส่งน้ำมันที่เข้ามาเกี่ยวข้องกับการปรับตัวทางการเมืองและเศรษฐกิจของลาว
และการเลือกน้ำมันเชื้อเพลิงมาเป็นผู้กระทำจะทำให้เห็นการปรับตัวของลาว น้ำมันเป็นพลัง
งานสำคัญในปัจจุบันที่ก่อให้เกิดการขับเคลื่อน (Mobility) และส่งผลต่อการพัฒนา เนื่องด้วย
น้ำมันเป็นพลังงานให้ความร้อนที่สามารถเข้าถึงง่ายที่สุด ในทางกลับกัน พลังงานน้ำมันก็เป็น
พลังงานที่สังคมพยายามก้าวข้าม เพราะเป็นพลังงานที่ทำให้เกิดปัญหาสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะ
ภาวะโลกร้อน ซึ่งเป็นประเด็นที่สังคมปัจจุบันกำลังเผชิญ (Urry 2013) ดังนั้น น้ำมันจึงเป็น
พลังงานที่ส่งผลต่อความเป็นสังคมสมัยใหม่ ไม่ว่าจะเป็นในฐานะสิ่งที่ขับเคลื่อนหรือสิ่งที่สังคม
ต้องการก้าวข้าม พลังงานน้ำมันจำเป็นอย่างยิ่งต่อการพัฒนาในทุกระดับ ดังที่จะอธิบายต่อไปใน
ผลการศึกษา

การศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยใช้การสังเกตการณ์ (Observation) โดยการเดินทางกับบรรพบุรุษ
น้ำมันเพื่อสำรวจเส้นทาง และแสดงให้เห็นถึงผู้กระทำ (Actant) มีการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-
depth interview) กับผู้ให้ข้อมูลหลัก (Key informant) ในงานศึกษาชิ้นนี้ คือ พนักงานขับ
รถบรรพบุรุษน้ำมัน 1 คน² การร่วมเดินทางไปกับบรรพบุรุษน้ำมันจะแสดงให้เห็นถึงผู้กระทำใน

² กระบวนการการเก็บข้อมูลของบทความนี้ผ่านการรับรองจากคณะกรรมการพิจารณาจริยธรรมการวิจัยในคน กลุ่มสห
สถาบัน ชุดที่ 2 สังคมศาสตร์ มนุษยศาสตร์ และศิลปกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เลขที่รับรอง 452/66

ภาคแสดงของกลไกการปรับตัวต่อความเป็นรัฐสังคมนิยมของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ผู้วิจัยจะนำเสนอข้อมูลจากการเดินทางโดยแบ่งเป็นสองประเด็น คือ การเดินทางของน้ำมันจากกระยองไปนครหลวงเวียงจันทน์ และการเดินทางของน้ำมันจากกระยองไปแขวงสะหวันนะเขต ประเด็นที่สอง คือ การเข้ามาประกอบรวมของสะพานมิตรภาพไทย-ลาว ที่ส่งผลต่อการปรับตัวต่อความเป็นรัฐสังคมนิยมของลาว ซึ่งเป็นผู้กระทำสำคัญที่เป็นข้อค้นพบจากการเดินทางร่วมกับบรรพบุรุษน้ำมัน

ผลการศึกษา

เศรษฐกิจและการเมืองของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวหลังการปฏิวัติ

ประเทศลาว หรือสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ถือกำเนิดขึ้นในปี ค.ศ. 1975 ภายหลังจากความขัดแย้งทางการเมืองภายในประเทศ และชัยชนะของพรรคประชาชนลาว ปฏิวัติเหนือสหรัฐอเมริกาโดยการสนับสนุนของสหภาพโซเวียต (Soviet Union) ตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา ลาวยึดถืออุดมการณ์ทางการเมืองแบบมาร์กซิสต์-เลนินนิสต์ (Marxist-Leninist) เป็นแนวทางสำคัญในการปกครองประเทศ หลังการปฏิวัติ การบริหารเศรษฐกิจของประเทศอยู่บนพื้นฐานของระบบขาดแคลน (Economy of shortage) ที่เน้นให้ท้องถิ่นพึ่งพาตนเอง จนนำไปสู่ปัญหาในการบริหารราชการแผ่นดิน คือ ส่วนท้องถิ่นมีอำนาจเกินกว่าที่ส่วนกลางจะควบคุมได้ เนื่องจากท้องถิ่นมุ่งเน้นการจัดสรรและกระจายทรัพยากรเพื่อให้มีความอยู่รอด โดยขาดการบริหารแผ่นดินที่มองเศรษฐกิจของประเทศอย่างเป็นองค์รวม นอกจากปัญหาการจัดสรรทรัพยากรแล้ว ส่วนกลางยังไม่สามารถกำกับให้ส่วนท้องถิ่นดำเนินการพัฒนาประเทศอย่างเป็นเอกภาพ (Soukamneuth 2006, 56-59)

สถานการณ์ความไม่เป็นเอกภาพของลาวหลังการปฏิวัติเป็นเช่นนี้จนเข้าสู่กลางศตวรรษที่ 80 รัฐบาลลาวริเริ่มกลไกทางเศรษฐกิจแบบใหม่ภายใต้ชื่อ “จินตนาการใหม่” ซึ่งเป็นการปฏิรูปทางเศรษฐกิจจากระบบขาดแคลนมาเป็นระบบเปิดตลาด ที่มีการนำเข้า-ส่งออกอย่างเสรีมากขึ้น พร้อมกับการทำให้กิจการของรัฐเป็นของเอกชนเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม กลไกทางเศรษฐกิจ “จินตนาการใหม่” เป็นเพียงการปรับตัวทางเศรษฐกิจของลาวที่ยอมรับระบบตลาด (Japan International Cooperation Agency 2012) แต่ก็ยังไม่สามารถแก้ไขความสัมพันธ์ระหว่างส่วนกลางกับส่วนท้องถิ่นได้ เพราะส่วนท้องถิ่นยังมีอำนาจในการจัดเก็บรายได้และบริหารอย่างอิสระจากส่วนกลาง ไม่ต่างจากก่อนการมีโครงการจินตนาการใหม่ ดังนั้น เพื่อแก้ไขระบบการเมืองที่ไม่มีเสถียรภาพและกระชับอำนาจส่วนกลาง รัฐบาลจึงมีการประกาศใช้รัฐธรรมนูญฉบับแรกเมื่อปี ค.ศ. 1991 ซึ่งเป็นช่วงเวลาไล่เลี่ยกับการล่มสลายของสหภาพโซเวียต การ

ประกาศใช้รัฐธรรมนูญถือเป็นการเปลี่ยนแปลงทางการเมืองครั้งสำคัญ เพราะตั้งแต่การปฏิวัติในปี ค.ศ. 1975 ลาวใช้ประกาศหรือคำสั่งของกรมการเมือง (Politburo) เป็นกฎหมายในการบริหารประเทศ ยังไม่มีแม่บทในการกำหนดทิศทางการบริหารและเป็นเครื่องมือในการกำหนดขอบเขตอำนาจของบุคลากรในระบบราชการ

ผลก็คือ ปัญหาความสัมพันธ์ระหว่างส่วนกลางกับส่วนท้องถิ่นตามที่กล่าวไปข้างต้นมีความเปลี่ยนแปลงสำคัญสองประการ ประการแรก การสร้างหลักการแบ่งแยกอำนาจที่ชัดเจนเป็นการเพิ่มศักยภาพทางการเมืองและการบริหารราชการซึ่งเป็นความเปลี่ยนแปลงภายในประเทศ ประการที่สอง การประกาศใช้รัฐธรรมนูญทำให้ประชาชนภายในลาวมีสิทธิในการเลือกสมาชิกสภาแห่งชาติและสภาแขวงทุก ๆ 5 ปี ซึ่งผู้แทนเป็นสมาชิกของพรรคประชาชนลาวปฏิวัติ (Supitcha Punya 2024, 158-159) เป็นการเพิ่มการยอมรับในสายตาประชาคมโลกที่มองว่ารัฐบาลให้สิทธิประชาชนในการเลือกตั้ง การปรับเปลี่ยนทางเศรษฐกิจภายใต้โครงการจินตนาการใหม่ในปี ค.ศ. 1986 และการประกาศใช้รัฐธรรมนูญในปี ค.ศ. 1991 ถือเป็นการเปลี่ยนแปลงของลาวที่ทำให้ความเป็นสังคมนิยมยังดำรงอยู่ต่อไปได้ การเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจให้กลายเป็นระบบตลาดและการเปลี่ยนแปลงการเมืองให้มีเสถียรภาพมากยิ่งขึ้นของลาวส่งผลต่อการพัฒนาประเทศจนได้รับการยอมรับจากประชาคมโลก อย่างไรก็ตาม เพื่อชี้ให้เห็นถึงภาคแสดงที่มาจากผู้กระทำอื่นนอกจากรัฐ ผู้วิจัยจะนำข้อมูลจากการเดินทางไปกั๊บลบรทุกน้ำมันเชื้อเพลิงมาอธิบายกลไกการปรับตัวต่อความเป็นรัฐสังคมนิยมของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

ความพยายามลดการพึ่งพาการนำเข้าน้ำมันจากไทย

ก่อนการอธิบายเส้นทางของน้ำมัน ผู้วิจัยต้องการบรรยายให้เห็นความพยายามของลาวในการลดการนำเข้าน้ำมันจากไทย เพื่อจะปูทางไปสู่ภาคแสดงของกลไกการปรับตัวต่อความเป็นรัฐสังคมนิยมของลาว ปัจจุบัน (ค.ศ. 2024) ลาวยังไม่สามารถนำเข้าน้ำมันดิบเพื่อนำมากลั่นใช้ภายในประเทศได้โดยตรงอย่างเต็มระบบ ที่เป็นเช่นนั้นมาจากสาเหตุสำคัญสองประการ ประการแรก ข้อจำกัดภูมิศาสตร์ที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล ทำให้ไม่สามารถนำเข้าน้ำมันดิบ (Crude oil) ในจำนวนมาก ที่ต้องอาศัยการบรรทุกด้วยเรือเดินทะเล ประการที่สอง ลาวเคยพยายามทดลองกลั่นน้ำมันภายในประเทศในระยะเวลาสั้น ๆ ในช่วงปี ค.ศ. 2018-2022 โรงกลั่นดังกล่าวลงทุนโดยรัฐบาลจีน เป็นโรงกลั่นในเขตเศรษฐกิจพิเศษไชยเซษฐา ตั้งอยู่ที่นครหลวงเวียงจันทน์ มูลค่าการลงทุนในโรงกลั่นแห่งนี้ประมาณ 10,000 ล้านบาท ซึ่งเป็นโรงกลั่นแห่งแรกของลาวที่สามารถกลั่นน้ำมันดิบได้เอง โครงการโรงกลั่นน้ำมันในเขตเศรษฐกิจพิเศษไชยเซษฐามี

จุดประสงค์เพื่อสร้างความมั่นคงทางพลังงานน้ำมัน โดยกลั่นน้ำมันเพื่อใช้ภายในประเทศ เป็นสินค้าส่งออก และลดการนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูปจากต่างประเทศ โดยเฉพาะไทยที่เป็นผู้ส่งออกน้ำมันหลักให้กับลาว

โรงกลั่นแห่งนี้แบ่งแผนการดำเนินงานออกเป็นสองระยะ ระยะแรกจะเป็นการนำน้ำมันกึ่งสำเร็จรูป (Semi product petroleum) มากลั่นและผสมกับสารเคมีเพื่อให้ออกมาเป็นน้ำมันสำเร็จรูป ระยะที่สองเป็นการนำน้ำมันดิบ (Crude oil) มากลั่นเป็นน้ำมันสำเร็จรูป แต่หลังการดำเนินงาน โรงกลั่นประสบปัญหาการแข่งขันจากผู้นำเข้าภายในประเทศ ที่ทำให้ราคาน้ำมันของโรงกลั่นภายในประเทศสูงกว่าน้ำมันสำเร็จรูปที่นำเข้าจากไทย และปัญหาทางภูมิศาสตร์ที่ทำให้ลาวนำเข้าน้ำมันดิบจากชายแดนทางบกของประเทศเวียดนามและประเทศจีนได้น้อยกว่าทางเรือ ด้วยปัญหาดังกล่าวทำให้โรงกลั่นน้ำมันต้องหยุดกิจการอย่างไม่มีกำหนด และรัฐบาลลาวมีแผนเจรจากับรัฐบาลจีนในการเปลี่ยนโรงกลั่นแห่งนี้ให้เป็นคลังสำรองน้ำมันแห่งชาติ อย่างไรก็ตาม แม้การกลั่นน้ำมันดิบภายในลาวยังไม่สามารถบรรลุได้ แต่รัฐบาลลาวมีแผนนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูปจากผู้ผลิตโดยตรง เพื่อลดการพึ่งพาการนำเข้าน้ำมันจากไทย แผนแรก รัฐบาลลาวเจรจาเรื่องการนำเข้าน้ำมันจากสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ (United Arab Emirates) แผนที่สอง ลาวเจรจากับสหพันธรัฐรัสเซีย (Russian Federation) ซึ่งเป็นประเทศที่มีทรัพยากรน้ำมันจำนวนมาก และมีความสัมพันธ์ใกล้ชิดกับลาวเนื่องด้วยอุดมการณ์ทางการเมืองร่วมกัน

อย่างไรก็ตาม ทั้งสองแผนที่จะนำมาลดการพึ่งพิงการนำเข้าน้ำมันจากไทยมีอุปสรรคสำคัญหากนำมาปฏิบัติจริงเช่นกัน อุปสรรคในการนำเข้าน้ำมันโดยตรงของลาวในแต่ละแนวทาง ได้แก่ อุปสรรคแรกจากแผนที่จะนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูปจากสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ คือ ค่าดำเนินการต่าง ๆ ที่จะเป็นต้นทุนในการนำเข้าน้ำมัน เช่น 1) ค่าเก็บรักษาน้ำมันเมื่อเข้ามาเทียบท่า 2) ค่าความรับผิดชอบสินค้า (Free on board : FOB) และ 3) ค่าใช้จ่ายในการขนส่งที่เพิ่มมากขึ้น ภาระค่าใช้จ่ายที่จะเป็นอุปสรรคของแนวทางแรกมาจากการนำเข้าน้ำมันจากสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ที่ต้องนำน้ำมันขึ้นเทียบท่าที่ประเทศสิงคโปร์ เนื่องจากประเทศสิงคโปร์ไม่มีชายแดนติดกับลาว ทำให้ไทยยังเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำเข้าน้ำมันโดยตรง อุปสรรคที่สองคือการนำเข้าน้ำมันจากสหพันธรัฐรัสเซีย การติดต่อทำธุรกิจการค้ากับประเทศรัสเซียทำให้ลาวมีความเสี่ยงในการถูกคว่ำบาตร (Sanction) จากทั้งกลุ่มประเทศในทวีปยุโรป สหรัฐอเมริกา เกาหลีใต้ ญี่ปุ่น และไทย ความเสี่ยงดังกล่าวส่งผลให้แผนที่สองในการนำเข้าน้ำมันโดยตรงของลาวยังไม่สามารถเกิดขึ้นได้ในทางปฏิบัติ ความล้มเหลวจากความพยายามดังกล่าวเกิดจากการเชื่อมต่อของสะพานมิตรภาพไทย-ลาว เพราะสะพานทำให้ลาวสามารถใช้ทะเลร่วมกับไทย ซึ่งเป็นช่องทางสำคัญในการขนส่งน้ำมันจำนวนมหาศาล และไทยมีความพร้อมทางโครงสร้าง

พื้นฐานในการกลั่นน้ำมัน ทำให้ความมั่นคงทางพลังงานน้ำมันของลาวยึดติดกับการนำเข้าน้ำมันจากไทยโดยสมบูรณ์และยากที่จะเปลี่ยนแปลง

การเดินทางของน้ำมันจากกระยงสู่เวียงจันทน์: เส้นทางที่พาดผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว

อุปสรรคตามที่กล่าวมาทั้งหมดทำให้ลาวยังคงพึ่งพาการนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูปจากไทยเป็นหลัก จากสถิติ 13 ปีย้อนหลัง (ค.ศ. 2010-2023) (Lao Fuel and Gas Association 2023) ลาวนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงจากไทยเฉลี่ยปีละ 1,000 ล้านลิตร และมีอัตราเพิ่มขึ้นของการนำเข้าเฉลี่ยร้อยละ 8-15 ต่อปี กระบวนการนำเข้าน้ำมันประกอบไปด้วยผู้เกี่ยวข้องสองส่วนหลัก ส่วนแรก คือ ผู้เกี่ยวข้องในการซื้อ-ขาย มีดังนี้ 1) โรงกลั่นน้ำมัน 2) ตัวแทนผู้จำหน่ายในไทย (Agent buyer) 3) ชิปปิ้ง (Shipping) 4) บริษัทผู้นำเข้าน้ำมันในลาว (Importer) และ 5) ผู้ค้ารายย่อยหรือกิจการสถานีบริการน้ำมัน (Distributor) ส่วนต่อมา คือ หน่วยงานที่กำกับและควบคุมดูแลการขนส่งน้ำมัน มีดังนี้ 1) กรมสรรพสามิต 2) ศูนย์ปราบปรามการกระทำผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง (ศปนม.ตร.) 3) ศุลกากรประจำด่านชายแดนสะพานมิตรภาพฯ ฝั่งไทย 4) ศุลกากรประจำด่านชายแดนสะพานมิตรภาพฯ ฝั่งลาว และ 5) ตำรวจประจำเขตเศรษฐกิจพิเศษในลาว ผู้เกี่ยวข้องทั้งหมดที่กล่าวมาข้างต้นเหล่านี้เป็นผู้กระทำ (Actants) ที่เข้าไปพัวพันกับน้ำมันที่เป็นทรัพยากรสำคัญต่อการพัฒนาประเทศ โดยมีสะพานมิตรภาพไทย-ลาวเป็นตัวแสดงที่เข้ามาประกอบรวมการเดินทางของน้ำมัน เพราะสะพานเป็นจุดเชื่อมต่อและจุดพักคอยของผู้ที่เกี่ยวข้องในการนำเข้า-ส่งออกน้ำมันทั้งหลายเข้ามาพัวพันกัน รวมถึงพื้นที่บริเวณรอบสะพานฯ เป็นอาณาบริเวณทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นหลังจากการเปิดใช้สะพานฯ ซึ่งเป็นสถานที่ที่รองรับการไหลบ่าของทรัพยากรที่ส่งผลต่อการพัฒนาลาว โดยผู้กระทำทั้งหลายจะถูกอธิบายผ่านการร่วมเดินทางไปกับรถบรรทุกน้ำมัน

การเดินทางของน้ำมันเริ่มต้นขึ้นหลังจากบริษัทผู้นำเข้าน้ำมันในลาว (Importer) ติดต่อซื้อน้ำมันจากโรงกลั่นน้ำมันผ่านตัวแทนผู้จัดจำหน่ายในไทย (Agent buyer) หลังจากการติดต่อซื้อขายสำเร็จ รถบรรทุกน้ำมันเดินทางไปรอรับน้ำมันที่โรงกลั่นในจังหวัดระยอง ซึ่งเป็นที่ตั้งสำคัญของโรงกลั่นน้ำมันหลายแห่งในไทย เพราะจังหวัดระยองตั้งอยู่ทางภาคตะวันออกติดกับทะเลอ่าวไทย ซึ่งเป็นเส้นทางขนส่งน้ำมันดิบมาจากกลุ่มประเทศตะวันออกกลาง และอยู่ภาคตะวันออก ทำให้สะดวกต่อการขนส่งน้ำมันไปปลายทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ รถบรรทุกถูกส่งไปรอรับน้ำมันจากโรงกลั่น หลังจากเข้ารับน้ำมันสำเร็จ คนขับจะพักผ่อนเพื่อรอเดินทางในตอนเช้า รุ่งเช้า ผู้วิจัยเดินทางมาถึงที่นัดหมาย การเดินทางครั้งนี้เริ่มเมื่อเวลา 8:30 น. ผู้วิจัย

แนะนำตัวกับคนขับซื้อฟู้ด³ จุดหมายในการเดินทางคือคลังน้ำมันสำหรับกระจายน้ำมันไปสู่สถานีบริการน้ำมันในนครหลวงเวียงจันทน์ หลังจากออกเดินทางประมาณ 2.30 ชั่วโมง คนขับนำรถบรรทุกซึ่งน้ำหนักบนตาชั่งทางหลวงครั้งที่ 1 ที่อำเภอ นาดี จังหวัดปราจีนบุรี เพื่อตรวจสอบพิกัดในการบรรทุก ใช้เวลาซึ่งประมาณ 1 นาทีโดยไม่ต้องลงจากรถบรรทุก ฟู้ดขับต่อไปได้สักระยะ ก่อนแวะหยุดทำธุระข้างทางที่กำลังมุ่งหน้าสู่เขาใหญ่ ระหว่างทำธุระ ฟู้ดเรียกให้ผู้วิจัยสังเกตชายที่มีลักษณะคล้ายคนพนเจร เนื้อตัวมอมแมม ผอมยาว แต่พอชายคนดังกล่าวเดินมาใกล้ ๆ ฟู้ดเห็นว่าเล็บของเขาสั้น หลังจากทำธุระข้างทางเรียบร้อยแล้ว ผู้วิจัยกับฟู้ดขึ้นขึ้นรถบรรทุกน้ำมันก่อนออกเดินทางต่อ ฟู้ดอธิบายเกี่ยวกับชายพนเจรที่เดินผ่านไปว่า

“คนที่เดินผ่านเราสองคนไปเมื่อก็ไม่ใช่คนบ้าหรือพนเจรทั้งนั้น แต่เป็นสายลับ
ปลอมตัวเดินตามถนนเส้นนี้ เพื่อสืบการลักลอบขโมยน้ำมันโดยเฉพาะ”

(ฟู้ด (นามสมมติ), พนักงานขับรถบรรทุกน้ำมัน, สัมภาษณ์โดยผู้เขียน,
มกราคม-กุมภาพันธ์ 2567)

ฟู้ดอธิบายต่อว่า หน่วยงานที่ดูแลการจับน้ำมันเถื่อนของไทยมีสองหน่วยงาน คือ ศูนย์ปราบปรามการกระทำผิดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง (ศปน.ม.ตร.) และสรรพสามิต โดย ศปน.ม.ตร. ดำเนินความผิดฐานลักทรัพย์และของเถื่อน สรรพสามิตดำเนินความผิดฐานขโมยน้ำมันสำหรับส่งออกไม่ว่าจะเพื่อจุดประสงค์ใดก็ตาม ถือว่าเป็นการหลีกเลี่ยงภาษี เพราะน้ำมันสำหรับส่งออกได้รับการยกเว้นภาษี ราคาจึงแตกต่างจากราคาน้ำมันที่ขายในประเทศ เดินทางจากอำเภอ นาดี ถึงอำเภอวังน้ำเขียวก็เป็นเวลา 13:30 น. ฟู้ดจอดรถบรรทุก ณ หน่วยบริการตำรวจทางหลวงวังน้ำเขียวเพื่อลงเวลาครั้งที่ 1 จุดประสงค์ของการลงเวลามีเพื่อให้รู้ระยะเวลาของรถน้ำมันเมื่อมาถึงจุดลงเวลาแต่ละจุด เป็นการตรวจสอบว่าเวลาที่ใช้ไปแต่ละจุดมีความสมเหตุผลหรือไม่ เพื่อป้องกันการกระทำผิดต่อน้ำมันเชื้อเพลิง หลังจากนั้นใช้เวลาประมาณ 10 ชั่วโมง เดินทางผ่านจังหวัดนครราชสีมา ขอนแก่น และอุดรธานี ผ่านการชั่งน้ำหนักรถบรรทุกสลับกับการจอดลงที่หน่วยบริการของแต่ละจังหวัด รวมทั้ง 2 กิจกรรมประมาณ 4 ครั้ง จนเวลา 23:00 น. ผู้วิจัยมาถึงด่านศุลกากรจังหวัดหนองคาย ฟู้ดและผู้วิจัยทำธุระส่วนตัวและพักผ่อนเพื่อรอเวลาข้ามชายแดนไปสู่นครหลวงเวียงจันทน์ เข้าวันต่อมาหลังจากฟู้ดและผู้วิจัยตื่นมาทำธุระส่วนตัวเรียบร้อยแล้ว เวลา 8:00 น. รอเจ้าหน้าที่ในด่านศุลกากรตรวจตัวอย่างน้ำมัน ระหว่างรอผู้วิจัยเดินสำรวจรอบ ๆ ด่าน พบว่ามีรถบรรทุกน้ำมันหลายสิบลคัน อาจจะถึงหลักร้อยคัน รวมกับรถบรรทุกสินค้าประเภทอื่นที่บรรทุกสินค้าอุปโภคบริโภคข้ามไปส่งที่นครหลวงเวียงจันทน์

³ นามสมมติ

ขณะที่เดินสำรวจ ผู้วิจัยสังเกตเห็นการซื้อขายน้ำมันระหว่างคนขับรถบรรทุก น้ำมันที่ซื้อขายถูกดูจากถังของรถบรรทุกน้ำมัน ผู้วิจัยรอจนถึงเวลา 9:15 น. ถึงเวลาขึ้นชั่งน้ำหนัก เมื่อชั่งเสร็จก็มีเจ้าหน้าที่ สปน.ม.ตร.และกรมสรรพสามิตมาเก็บตัวอย่างน้ำมันเพื่อตรวจสอบคุณภาพ พบว่าน้ำมันผ่านมาตรฐาน ไม่มีรายงานว่ารถบรรทุกน้ำมันที่ผู้วิจัยโดยสารกระทำผิดกฎหมาย และตอนชั่งน้ำหนักก็ไม่พบความผิดปกติ จึงผ่านไป

หลังจากนั้น พี่ผู้ดูแลน้ำมันไปรอหน้าด่านตรวจคนเข้าเมือง ใช้เวลาไม่นานก็ผ่านออกไปสู่สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว การข้ามชายแดนไทย-ลาวเป็นการข้ามผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว ระหว่างจังหวัดหนองคาย-นครหลวงเวียงจันทน์ สะพานมิตรภาพแห่งนี้เป็นสะพานข้ามชายแดนแห่งแรกระหว่างไทยกับลาว พี่ผู้ดูแลวิธีการข้ามแดนก่อนมีสะพานว่าข้ามโดยเรือแพขนาดใหญ่ที่บรรทุกถไฟใหญ่ได้ แต่ก็ไม่สะดวกเหมือนกับการใช้สะพานข้าม แต่ก็ยังมีหลายชายแดนไทย-ลาวที่ยังใช้เรือแพข้ามเพราะเป็นชายแดนเล็กสำหรับคนข้าม แต่ถ้าเป็นรถบรรทุกขนาดใหญ่หันมาข้ามชายแดนที่มีสะพานทั้งหมด การข้ามสะพานจากชายแดนไทยสู่ชายแดนลาวใช้เวลาประมาณ 20 นาที เมื่อข้ามมาถึงฝั่งลาว รถบรรทุกสินค้าไม่ต้องเข้าด่านตรวจคนเข้าเมือง แต่มีช่องทางพิเศษที่สร้างขึ้นใหม่ชื่อว่า ด่านท่านาแล้ง (Thanaleng Dry Port) เป็นด่านสำหรับรถบรรทุกส่งสินค้าขนาดใหญ่โดยเฉพาะ มีประเทศจีนเป็นผู้ลงทุนเพื่อเชื่อมเส้นทางการค้าระหว่างจีน-ลาว-ไทย ระหว่างเข้าสู่ด่านท่านาแล้ง ผู้วิจัยเห็นรถบรรทุกหลายร้อยคัน หลายสัญชาติ ทั้งไทย ลาว จีน และเวียดนาม รถเหล่านี้บรรทุกสินค้าหลายชนิดรวมถึงวัสดุก่อสร้าง และต่างขับไปที่โกดังตรวจสอบสินค้าเพื่อเดินทางไปยังจุดหมาย ซึ่งที่หมายอาจจะเป็นลาว ไทย จีน หรือเวียดนาม เมื่อผู้วิจัยผ่านประตูด่านท่านาแล้งเข้าเวลา 11:30 น. พี่ผู้ดูแลรถไปจอดที่ลานจอดรถน้ำมัน (Fuel truck parking) เพื่อรอตรวจคุณภาพด้วยวิธีการเช่นเดียวกับในด่านศุลกากรจังหวัดหนองคาย คือการตรวจคุณภาพน้ำมันก่อนที่จะนำส่งไปที่คลังน้ำมันในนครหลวงเวียงจันทน์

ลานจอดรถน้ำมันในด่านท่านาแล้ง ผู้วิจัยคะเนด้วยสายตาคาดว่ามีพื้นที่ประมาณหนึ่งตารางกิโลเมตรหรือมากกว่า เพื่อรองรับการรอตรวจคุณภาพน้ำมันจากรถบรรทุกน้ำมันจำนวนหลายร้อยคัน แต่ผู้วิจัยไปถึงเป็นเวลาใกล้เที่ยง ยังมีรถบรรทุกน้ำมันมาจอดรอยังไม่มาก และเจ้าหน้าที่ก็ยังไม่ออกปฏิบัติงาน วันนี้เป็นวันที่อากาศร้อน แต่โชคดีที่มีลมพัดตลอดเวลาทำให้ไม่อบอ้าว ผู้วิจัยนอนรอในรถได้สบาย ส่วนพี่ผู้ดูแลก็ลงไปพักท้ายกับเพื่อนร่วมอาชีพและผูกเปลนอนใต้รถบรรทุกน้ำมัน รถบรรทุกที่มาจอดเทียบข้างหลาย ๆ คันมีการซื้อน้ำมันจากถังบรรจุน้ำมันเช่นเดียวกับฝั่งไทย มีแม่ค้าขี้อร่อยจานอาหาร เครื่องดื่มนานาชนิด ซิมการ์ดของลาว และบุหรี่ทั้งแบบซองและแบบขายยกกล่องชับวนรอบ ๆ ลานจอดรถเพื่อหาลูกค้า นอกจาก

รถบรรทุกน้ำมันและคนขายของแล้ว ยังมีพนักงานเดินเอกสารหรือชิปปิ้งคอยจับรถจักรยานยนต์ประสานงานระหว่างคนขับรถบรรทุกน้ำมันกับเจ้าหน้าที่ฝั่งลาว คอยอำนวยความสะดวกเรื่องเอกสารที่มีรายละเอียดเกี่ยวกับคิวรับตรวจคุณภาพน้ำมัน แจกจ่ายผนึก (Seal) เพื่อติดบนฝาถังบรรทุกน้ำมันหลังจากได้รับการตรวจ และตรวจความถูกต้องของเอกสารที่จะแสดงรายละเอียดการขนส่งน้ำมันและการข้ามแดนของคนขับรถบรรทุกน้ำมัน

คนอีกกลุ่มหนึ่งที่อยู่ในลานจอดรถน้ำมันคือเจ้าหน้าที่ตำรวจลาวในชุดสีเขียวเข้มมาอ่อน บางคนใส่ชุดสีกากีปนเขียว มีหน้าที่ตรวจสอบและดูแลความปลอดภัยรถบรรทุกน้ำมันว่ากระทำความผิดกฎหมายเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงหรือไม่ เพราะน้ำมันที่บรรทุกมาเป็นวัตถุไวไฟ หากมีการกระทำที่ประมาท เช่น การสูบบุหรี่ หรือการเปิดฝาถังน้ำมันโดยไม่ถูกต้อง นอกจากผิดกฎหมายแล้วยังทำให้เกิดอันตรายอีกด้วย เวลาผ่านไปหลายชั่วโมง ผู้วิจัยก็ยังไม่เจอเจ้าหน้าที่มาตรวจสอบคุณภาพน้ำมัน รอชิปปิ้งมาเก็บเอกสาร ระหว่างนั้นผู้วิจัยจึงกลับไปข้างเพราะลมโกรก อากาศดีถึงแดดจะแรงก็ตาม จนผู้วิจัยเดินไปเข้าห้องน้ำที่ห่างออกไป 200 เมตรจากที่จอดรถเพื่อปลดทุกข์เสร็จ ระหว่างเดิน ผู้วิจัยเห็นเจ้าหน้าที่ตำรวจขี่รถจักรยานยนต์ไปจอดเทียบข้างกับรถบรรทุกน้ำมันคันหนึ่ง และป็นขึ้นไปบนถังน้ำมันพร้อมขวดน้ำดื่มขนาด 1.5 ลิตร ตักน้ำมันในถัง ไม่ใช่เพื่อนำไปเป็นตัวอย่างเพื่อตรวจคุณภาพ แต่นำไปเติมรถจักรยานยนต์ของตนเอง การกระทำดังกล่าวไม่ได้เกิดขึ้นกับรถคันที่ผู้วิจัยเห็นคันเดียว แต่ยังเกิดกับรถบรรทุกน้ำมันหลาย ๆ คันเป็นเรื่องปกติที่ตำรวจมักจะมา “ขอ” น้ำมันกับคนขับรถบรรทุก พี่ผู้ตอบบอกว่า บางครั้งก็ให้ บางครั้งก็ไม่ให้ แต่ก็ต้องปฏิเสธแบบบัวไม่ให้ช้ำน้ำไม่ให้ขุ่น เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาตอนออกจากด่านท่านาแล้ง หลังจากรอมาหลายชั่วโมง ขณะนั้นใกล้เวลา 15:00 น. เจ้าหน้าที่ตรวจคุณภาพและชิปปิ้งเดินทางมาถึงเพื่อเก็บตัวอย่างน้ำมันและเก็บเอกสาร ผ่านไป 45 นาที ชิปปิ้งเดินมาพร้อมเอกสารที่ได้รับการตรวจคุณภาพน้ำมันเรียบร้อย จึงคืนเอกสารและให้ผนึกมาผูกปิดถังน้ำมัน เพื่อนำรถบรรทุกน้ำมันออกจากท่านาแล้งไปยังคลังน้ำมันที่หลัก 28 แต่ก็ใช้เวลาประมาณ 1 ชั่วโมง ถึงจะออกจากด่านท่านาแล้งได้ เพราะมีรถบรรทุกน้ำมันและรถบรรทุกสินค้าประเภทอื่นทยอยออกจากด่านเป็นจำนวนมาก เวลาประมาณ 17:00 น. พ้นจากประตูด่านท่านาแล้ง เดินทางต่อไปยังคลังน้ำมันถึงที่หมายเป็นเวลา 19:00 น.

การเดินทางของน้ำมันจากระยองสู่สะพานห้วยนาค: เส้นทางที่พาดผ่านสะพานมิตรภาพ ไทย-ลาวแห่งที่ 2

การเดินทางส่งน้ำมันสำเร็จรูปไปยังแขวงสะพานห้วยนาคครั้งที่ 2 เป็นการเดินทางจากระยองไปสู่ชายแดนมุกดาหารสะพานห้วยนาค เส้นทางในการเดินรถน้ำมันจากระยองสู่

เวียงจันทน์และจากระยองสู่สะพานนเซตแพบจะใกล้เคียงกัน มีการหยุดซึ่งน้ำหนักรถตามด่าน เหมือนกับการเดินทางครั้งที่แล้ว เมื่อเดินทางมาที่ด่านซึ่งน้ำหนักสุดท้ายที่อำเภอพล จังหวัดขอนแก่นในตอนเย็น จากจังหวัดนี้ หากจะเดินทางไปชายแดนหนองคาย-เวียงจันทน์ต้องมุ่งไปทางทิศเหนือ แต่ครั้งนี้เป็นการเดินทางไปสู่ชายแดนมุกดาหาร-สะพานนเซต จึงต้องมุ่งไปทางทิศตะวันออก จังหวัดแรกที่อยู่ถัดจากขอนแก่นคือมหาสารคาม เมื่อเดินทางมาถึงเป็นเวลาค่ำ ผู้วิจัยและพี่ผู้เกิดความเหนื่อยล้าที่จะเดินทางต่อ จึงต้องหยุดพักจอดริมทางเพื่อนอนพักผ่อน ในรถบรรทุกน้ำมัน ไม่สามารถนอนในโรงแรมหรือที่พักแบบอื่นนอนรถได้ เพราะกังวลว่าหากจอดรถทิ้งไว้จะมีคนมาขโมยน้ำมันหรือถอดอะไหล่รถบรรทุก เช่น ยางรถบรรทุกหรือแบตเตอรี่ การนอนบนรถบรรทุกเพื่อเฝ้าน้ำมันและทรัพย์สินอื่นเป็นเรื่องปกติของพนักงานขับรถบรรทุก

รุ่งเช้าออกเดินทางต่อสู่จังหวัดมุกดาหาร ซึ่งต้องผ่านจังหวัดกาฬสินธุ์ ใช้เวลาเดินทางประมาณ 5 ชั่วโมงถึงหน้าด่านชายแดนมุกดาหาร-สะพานนเซต เมื่อเดินทางมาถึงก็นำรถบรรทุกเข้าด่านศุลกากรเพื่อตรวจคุณภาพน้ำมัน ซึ่งมีกระบวนการเดียวกับการข้ามชายแดนจากหนองคาย-เวียงจันทน์ ภายในด่านศุลกากรมีทั้งรถบรรทุกน้ำมันและบรรทุกสินค้าอุปโภคบริโภคประเภทอื่น ๆ ที่กำลังรอการตรวจสอบจากเจ้าหน้าที่เพื่อข้ามไปแขวงสะหวันนเซต ความหนาแน่นของรถบรรทุกที่รอข้ามแดนในด่านศุลกากรแห่งนี้มีจำนวนพอ ๆ กับด่านหนองคาย-เวียงจันทน์ การรอตรวจคุณภาพน้ำมันในการเดินทางครั้งนี้ใช้เวลาไม่นาน ประมาณครึ่งชั่วโมงก็มีเจ้าหน้าที่มาเก็บตัวอย่างน้ำมัน พร้อมออกเอกสารเพื่อใช้ในการข้ามแดนทันที

หลังจากน้ำมันได้รับการตรวจสอบคุณภาพเวลาประมาณ 12:00 น. ก็มุ่งเข้าสู่แขวงสะหวันนเซต การเดินทางข้ามชายแดนจากด่านชายแดนไทยสู่ชายแดนลาวต้องอาศัยสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2 ในการข้ามแม่น้ำโขง เมื่อมาถึงฝั่งสะพานนเซตประมาณ 12:30 น. พี่ผู้นำรถเข้าลานจอดรถบรรทุก ซึ่งลานจอดรถบรรทุกของด่านสะพานนเซตแตกต่างจากเวียงจันทน์ โดยจะเป็นพื้นที่ที่ใช้ร่วมกับรถบรรทุกประเภทอื่น ๆ และมีขนาดไม่ใหญ่เท่าลานจอดรถบรรทุกในนครหลวงเวียงจันทน์ ลานจอดรถบรรทุกของด่านสะพานนเซตตั้งอยู่หน้าด่านตรวจคนเข้าเมือง ในขณะที่ด่านของนครหลวงเวียงจันทน์มีช่องทางแยกไปสู่ลานจอดรถบรรทุกโดยเฉพาะ ข้อสังเกตความแตกต่างระหว่างด่านมุกดาหาร-สะพานนเซต และหนองคาย-เวียงจันทน์ คือระยะทางจากหน้าด่านของฝั่งลาวจนถึงเขตตัวแขวงสะหวันนเซตมีระยะทางสั้นกว่าระยะทางจากหน้าด่านชายแดนหนองคายสู่ตัวเมืองของนครหลวงเวียงจันทน์ ระหว่างทางหน้าด่านชายแดนจนถึงตัวเมืองของสะพานนเซตมีโรงงานต่างชาติตั้งอยู่เป็นระยะมากกว่านครหลวงเวียงจันทน์ และมีจุดในการขนส่งตู้สินค้าขนาดใหญ่ (Savannakhet Dry Port) ซึ่งเป็นโครงการที่ยังไม่สมบูรณ์ ภายในมีบริษัทและโรงงานต่างชาติไม่มาก และพื้นที่กำลังต่อขยายไปสู่หน้าด่าน

จุดส่งคู่สินค้าขนาดใหญ่แห่งนี้ถูกจัดตั้งขึ้นก่อนท่านาแล้งในนครหลวงเวียงจันทน์

หลังจากเดินทางมาประมาณหนึ่งชั่วโมงก็ถึงที่หมายในการส่งน้ำมัน ซึ่งเป็นสถานีบริการน้ำมันขนาดเล็ก มีถังเก็บน้ำมัน 4 ใบ ใบละ 20,000 ลิตร เมื่อถึงที่หมาย ผู้วิจัยแยกย้ายกับพี่ผู้ดีเพื่อเดินทางต่อไปในแขวงสะหวันนะเขต แม้แขวงสะหวันนะเขตจะเป็นเมืองที่ใหญ่ที่สุดในลาว แต่ภาพรวมของแขวงสะหวันนะเขตเป็นเมืองที่เงียบ ความหนาแน่นของประชากรน้อยกว่านครหลวงเวียงจันทน์ มีพื้นที่รกร้างอยู่เป็นระยะ ไม่มีห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ภายในตัวเมือง มีเพียงธนาคารเอกชนไม่กี่แห่ง และสถานที่ราชการที่เป็นสิ่งปลูกสร้างขนาดใหญ่ แต่ไม่เท่ากับในนครหลวงเวียงจันทน์ ธุรกิจสินค้าและบริการจากจีนมีน้อยกว่าในนครหลวงเวียงจันทน์อย่างเห็นได้ชัด เพราะจากแขวงสะหวันนะเขตสามารถข้ามไปสู่จังหวัดมุกดาหารโดยใช้เวลาในการเดินทางเพียงไม่เกินหนึ่งชั่วโมง ทำให้คนในแขวงสะหวันนะเขตเลือกที่จะข้ามไปใช้บริการสิ่งอำนวยความสะดวกในฝั่งมุกดาหารมากกว่า ดังนั้น ความคึกคักในการลงทุนทำธุรกิจในแขวงสะหวันนะเขตจึงไม่ได้เกิดขึ้นมากเหมือนกับในนครหลวงเวียงจันทน์ สิ่งดึงดูดการลงทุนในแขวงสะหวันนะเขตคือทองแดง เป็นทรัพยากรที่มีมาก พบได้ในเมืองเซโปน (Xepon) ซึ่งอยู่ทางทิศตะวันออกของแขวงสะหวันนะเขต มีชายแดนติดกับเวียดนาม เมืองทองแดงในเมืองเซโปนมีขนาดใหญ่ที่สุดของลาว ปัจจุบันสามารถส่งออกทองแดงออกได้ประมาณ 150 ตันต่อวัน ซึ่งเมืองแห่งนี้มีการใช้น้ำมันดีเซลในกิจการเหมืองประมาณ 10-13 ล้านลิตรต่อเดือน เป็นเมืองที่ลงทุนโดยออสเตรเลีย ปัจจุบันถูกซื้อกิจการโดยบริษัทเหมืองแร่จากจีน

นอกจากทองแดงที่เป็นทรัพยากรทางเศรษฐกิจสำคัญของแขวงสะหวันนะเขต จุดขนส่งคู่สินค้าขนาดใหญ่ของเมืองยังเป็นยุทธศาสตร์สำคัญของการพัฒนาแขวงสะหวันนะเขต ทว่าในความเป็นจริง การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษในแขวงสะหวันนะเขตเกิดขึ้นก่อนการพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในนครหลวงเวียงจันทน์ แต่เนื่องจากการลงทุนในโครงการทางเศรษฐกิจถูกเน้นไปที่นครหลวงเวียงจันทน์มากกว่า ทำให้โครงการทางเศรษฐกิจของแขวงสะหวันนะเขตสำเร็จช้ากว่าโครงการในนครหลวงเวียงจันทน์ อย่างไรก็ตาม แม้โครงการการลงทุนทางเศรษฐกิจในแขวงสะหวันนะเขตจะถูกให้ความสำคัญไม่เท่ากับนครหลวงเวียงจันทน์ แต่ ณ เวลาปัจจุบัน (ค.ศ. 2024) แขวงสะหวันนะเขตมีกลยุทธ์ในการพัฒนาเมืองให้เป็นศูนย์กระจายสินค้าและแหล่งกำเนิดสินค้า (สินค้า Made in Lao) ผ่านโครงการเศรษฐกิจพิเศษ โดยมีรายละเอียด คือโครงการเศรษฐกิจพิเศษสะหวันนะเขต (เขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน) ถูกจัดตั้งตามกฎหมาย 177 ในปี ค.ศ. 2002-2003 และมีการปรับปรุงขยายพื้นที่ตลอดมา จนถึงปัจจุบัน เขตแห่งนี้มีพื้นที่ทั้งหมด 4,992 เฮกตาร์ แบ่งออกเป็น 5 โซน พื้นที่ส่วนใหญ่ถูกใช้เป็นที่รองรับการลงทุนจากต่างชาติ โรงงานอุตสาหกรรมทันสมัย เช่น โรงงานผลิตเลนส์ สายไฟฟ้า และ

กล้องส่องทางไกล เป็นต้น และพื้นที่สำหรับกิจการในการให้บริการ เช่น โรงแรม ร้านอาหาร เป็นต้น

อีกสิ่งหนึ่งที่ดึงดูดการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษแห่งนี้ คือ กิจการที่ลงทุนจะได้รับการยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีในการนำเข้า-ส่งออกวัตถุดิบ และลดภาษีบุคคลจากร้อยละ 24 เหลือร้อยละ 5 เป็นเวลา 2-10 ปี (Ministry of Foreign Affairs, Kingdom of Thailand 2022) และที่สำคัญคือ ในอีก 30 ปีข้างหน้าจะมีทางรถไฟจากนิคมแหลมฉบังมาเชื่อมที่เขตเศรษฐกิจพิเศษในลาว และเชื่อมต่อไปยังเวียตนามเพื่อเป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างตะวันตก-ตะวันออก ทางรถไฟดังกล่าวจะอยู่บนพื้นฐานสะพานมิตรภาพที่จะมีการปรับปรุงต่อไปในอนาคต จากการเดินทางกับรถบรรทุกน้ำมันไปทั้งสองเมืองแสดงให้เห็นว่า สะพานมิตรภาพไทย-ลาวทั้งสองแห่งเป็นผู้กระทำสำคัญในการปรับตัวต่อความเป็นรัฐสังคมนิยมของลาว

ข้อมูลจากบันทึกการเดินทางขนส่งน้ำมันจากจังหวัดระยองไปยังนครหลวงเวียงจันทน์และเมืองสะหวันนะเขต โดยมีสะพานมิตรภาพไทย-ลาวทั้ง 2 แห่งที่เชื่อมโยงทั้ง 2 ประเทศ แสดงให้เห็นบทบาทของโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งไม่ได้มีฐานะเป็นสิ่งที่ปลูกสร้าง (Functional infrastructure) สำหรับการสัญจรข้ามพรมแดนระหว่างสองประเทศเท่านั้น แต่สะพานมิตรภาพไทย-ลาวยังเป็นผู้กระทำ (Actant) ที่มีบทบาทต่อการปรับตัวของความเป็นรัฐสังคมนิยมของลาว เนื่องจากสะพานมิตรภาพฯ เชื่อมโยงทั้งสองประเทศที่มีอุดมการณ์ทางการเมืองแตกต่างกัน และยังเปลี่ยนแปลงภูมิศาสตร์ของลาวให้กลายเป็นดินแดนที่สามารถเชื่อมต่อ (Land-linked country) เพื่อเข้าถึงแหล่งช่องทางทรัพยากรสำคัญอย่างทะเลไทย ที่เป็นช่องหลักในการขนส่งน้ำมันจำนวนมหาศาลจากประเทศผู้เป็นเจ้าของทรัพยากรน้ำมัน นั่นคือ กลุ่มประเทศตะวันออกกลาง ในทางกลับกัน ทะเลในไทยกลายเป็นส่วนหนึ่งของลาวจากการเชื่อมโยงสะพานมิตรภาพฯ ทำให้ลาวยิ่งกลับมายึดติดกับการนำเข้าน้ำมันจากไทยอย่างไม่สามารถแยกออกได้ เพราะสะพานกลายเป็นการแก้ไขเชิงพื้นที่ (Spatial fix) ที่ทำให้ลาวกลายเป็นส่วนหนึ่งของระบบทุนนิยมอย่างเต็มตัวที่ต้องอาศัยพลังงานน้ำมันในการขับเคลื่อนกลไกการปรับตัว กล่าวคือ สะพานเป็นรูปธรรมของระบบทุนนิยมที่เข้ามาทำหน้าที่แลกเปลี่ยนสินค้า ทรัพยากร บนพื้นฐานของความสัมพันธ์ที่ไม่เท่าเทียม (Harvey 2001, 23-30) ที่จะนำไปสู่การสร้างโครงสร้างที่เอื้อต่อการหมุนเวียนของทุน ซึ่งเห็นได้จากเขตเศรษฐกิจพิเศษและโครงการลงทุนทั้งในนครหลวงเวียงจันทน์และแขวงสะหวันนะเขต โดยโครงการทั้งหมดส่งผลต่อความต้องการน้ำมัน ซึ่งเห็นได้จากการใช้น้ำมันที่เพิ่มขึ้นจากสຽງปรายการนำเข้าน้ำมันตามที่กล่าวข้างต้น สะพานมิตรภาพไทย-ลาวทำให้ลาวเข้าถึงเข้าถึงน้ำมันได้ง่ายขึ้นในฐานะสินค้าทางพลังงาน เพื่อนำไปสู่การเป็นส่วนหนึ่งของระบบโลก แทนที่การเข้าถึงน้ำมันใน

ฐานะทรัพยากรช่วยเหลือทางพลังงานจากกลุ่มชาติสังคมนิยมในอดีต (Socialism Bloc) (Stuart-Fox 1980, 191-209) ช่วงก่อนที่สะพานมิตรภาพไทย-ลาวจะเกิดขึ้น ความสามารถในการนำเข้าน้ำมันที่เพิ่มขึ้นยังสร้างอำนาจและความชอบธรรมให้กับความเป็นสังคมนิยมที่สามารถปรับตัวกับความท้าทายจากระบบทุนนิยมที่ถล่มทลายสู่ลาว แม้สุดท้ายแล้วลาวจะมีความซ้ำซ้อนทางทรัพยากร กล่าวคือ ทรัพยากรและพื้นที่ของประเทศกลายเป็นสินค้าเพื่อรองรับระบบเศรษฐกิจแบบตลาด ที่ต้องพึ่งพิงทรัพยากรพลังงานน้ำมันในฐานะสินค้าที่เป็นพื้นฐานจากการแลกเปลี่ยนที่ไม่เท่าเทียมจากการเชื่อมต่อโดยสะพานมิตรภาพไทย-ลาว

นอกจากนี้ บทบาทของสะพานมิตรไทย-ลาวที่มีผลต่อการปรับตัวต่อความเป็นรัฐสังคมนิยมของลาว จากบันทึกการเดินทางที่พรรณนาถึงการตรวจตรา เฝ้าระวัง และยกยอกน้ำมัน ตั้งแต่จากคลังน้ำมันในไทยจนถึงจุดหมายในลาว ต้องการแสดงว่า ทั้งสองประเทศมองน้ำมันเป็นผลประโยชน์ที่สามารถเก็บเกี่ยวได้ แม้จะมีกระบวนการทางกฎหมายและมาตรการที่เข้มงวดควบคุมการขนส่งก็ตาม และบริเวณโดยรอบสะพานมิตรภาพไทย-ลาวของทั้งสองประเทศ ซึ่งเป็นพื้นที่พักคอยและมีหน่วยงานคอยเฝ้าระวัง กลับเป็นพื้นที่ที่พยายามหาผลประโยชน์ส่วนตัวจากทุกฝ่าย ซึ่งผู้วิจัยต้องการแสดงให้เห็นว่า น้ำมันและสะพานมิตรภาพไทย-ลาวเป็นผู้กระทำ (Actant) ตั้งแต่ระดับจุลภาคที่สร้างผลประโยชน์ให้กับผู้เข้าไปเกี่ยวข้อง จนถึงระดับมหภาคที่เป็นจุดเชื่อมต่อสู่การเข้าถึงทรัพยากรพลังงานน้ำมัน ซึ่งมีบทบาทสำคัญต่อกลไกการปรับตัวต่อความเป็นรัฐสังคมนิยมของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

ต่อไปจะเป็นการอธิบายการเกิดขึ้นของสะพานในฐานะโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ที่มีความสำคัญต่อความเป็นรัฐสังคมนิยมของลาวในปัจจุบัน

สะพานมิตรภาพไทยลาวแห่งที่ 1 (หนองคาย-เวียงจันทน์)

สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งแรกเริ่มก่อสร้างขึ้นในปี ค.ศ. 1991 ช่วงเวลาการก่อสร้างอยู่ระหว่างหลังการประกาศใช้รัฐธรรมนูญฉบับแรกของลาว และก่อนการล่มสลายของสหภาพโซเวียต วัตถุประสงค์ของการสร้างสะพานเพื่อส่งเสริมความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ และเป็นการพัฒนาศักยภาพเศรษฐกิจของลาวให้มากยิ่งขึ้น และที่สำคัญคือ สะพานเป็นสัญลักษณ์ของความร่วมมือในการพัฒนาภูมิภาคในลุ่มแม่น้ำโขง โดยโครงการสร้างสะพานมิตรภาพฯ มีรัฐบาลออสเตรเลียเป็นผู้สนับสนุนหลักในการสร้างสะพาน การดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในปี ค.ศ. 1994 สะพานมีความยาว 1.17 กิโลเมตร มีเส้นทางจราจรสำหรับรถยนต์ 2 ช่องทาง และช่องทางสำหรับการเดินรถไฟอยู่ระหว่างช่องทางเดินรถยนต์ 1 ช่องทาง ความเปลี่ยนแปลงที่ชัดเจนหลังจากการเปิดใช้สะพาน คือ ก่อนเปิดใช้สะพานในปี ค.ศ. 1993 มูลค่าการนำเข้า-ส่งออกของด่านหนองคาย-เวียงจันทน์มีมูลค่า 3.6 พันล้านบาท แต่หลังจากเปิดใช้สะพาน มูลค่า

การนำเข้า-ส่งออกเพิ่มเป็น 4.8 พันล้านบาท (Australian Embassy Thailand n.d.)

นอกจากความเปลี่ยนแปลงในเชิงมูลค่าตัวเลขทางเศรษฐกิจแล้ว สะพานมิตรภาพไทย-ลาว ยังเปลี่ยนแปลงการเดินทางระหว่างสองประเทศให้มีศักยภาพมากยิ่งขึ้น จากอดีต การข้ามพากรหว่างชายแดนใช้เรือ ซึ่งมีหลายประเภท เช่น เรือหางยาวสำหรับบรรทุกคนหรือสิ่งของขนาดเล็ก เรือแพ หรือที่คนในพื้นที่เรียกว่า เรือบัก เป็นแพขนาดใหญ่สำหรับบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่ รวมถึงบรรทุกยานพาหนะข้ามแม่น้ำโขง การใช้เรือข้ามพากรหว่างชายแดนไทย-ลาวมีอุปสรรคสำคัญที่ทำให้การข้ามพากรขาดความต่อเนื่อง คือ การขึ้น-ลงของน้ำในแม่น้ำโขง แต่หลังจากการเปิดใช้สะพานมิตรภาพฯ แห่งแรก ปัญหาดังกล่าวก็ไม่ใช่อุปสรรคต่อการเคลื่อนย้ายระหว่างชายแดนสองประเทศอีกต่อไป ความเปลี่ยนแปลงทั้งมูลค่าการนำเข้า-ส่งออกที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามที่กล่าวข้างต้น และการเพิ่มขึ้นของศักยภาพในการเคลื่อนย้ายหลังจากการเปิดใช้สะพานมิตรภาพฯ ภูมิประเทศของลาวก็มีความเปลี่ยนแปลงเช่นกัน จากเดิม ลาวมีข้อจำกัดทางภูมิศาสตร์ คือไม่มีทางออกสู่ทะเล (Land-locked country) ซึ่งเป็นข้อจำกัดอย่างยิ่งต่อการพัฒนาประเทศ เพราะทรัพยากรของลาวถูกตีกรอบในการนำเข้า-ส่งออกโดยสภาพภูมิประเทศที่เพียงพอแค่ให้แต่ละส่วนพึ่งพาตนเอง ทรัพยากรสำคัญอย่างน้ำมันเชื้อเพลิงที่ก่อนหน้านี้การเกิดขึ้นของสะพานมิตรภาพฯ ลาวพึ่งพิงการนำเข้าน้ำมันจากบริษัทน้ำมันจากสหรัฐอเมริกา ประกอบไปด้วยคาลเท็กซ์ (Caltex) เชลล์ (Shell) และเอสโซ่ (Esso) ที่ดำเนินการนำเข้าผ่านทางไทย แต่ก็ดำเนินงานในระยะเวลาสั้น ๆ เพราะปัญหาความแตกต่างทางด้านการเมืองที่ยังคงไม่คลี่คลายจากสงครามเย็น ทำให้สหรัฐอเมริกาสบทบหาหนทางสนับสนุนการส่งออกน้ำมันให้ลาวผ่านไทย การนำเข้าน้ำมันอีกช่องทางหนึ่งของลาวคือการอาศัยส่งน้ำมันผ่านท่อส่งน้ำมันจากเมืองวิญ (Vinh) ในประเทศเวียดนามมาที่นครหลวงเวียงจันทน์ ซึ่งเป็นเพียงจำนวนน้อย ไม่เพียงพอต่อการใช้พัฒนาประเทศ

หลังจากโครงการสะพานมิตรภาพฯ เริ่มขึ้นในปี ค.ศ. 1991 (แล้วเสร็จปี ค.ศ. 1994) ซึ่งเป็นปีเดียวกับการประกาศใช้รัฐธรรมนูญเพื่อปรับโครงสร้างอำนาจและการใช้อำนาจทางการเมืองของรัฐ ความเป็นดินแดนไร้ทะเลของลาวเริ่มเปลี่ยนเป็นดินแดนที่เชื่อมต่อ หรือจากไร้ทะเลสู่จุดเชื่อมต่อ (Land-locked to Land-linked) (Karnpone Taechadatapipate, Wichitra Srison, and Santhan Chayanon 2022, 1093-1105) ซึ่งเปลี่ยนให้ลาวกลายเป็นตลาดที่มีบทบาททางเศรษฐกิจในการเชื่อมต่อเศรษฐกิจของภูมิภาค ในเมื่อสะพานถูกเปิดใช้ย่อมมีการไหลบ่าของสินค้าและทรัพยากรที่เพิ่มมากขึ้น ทรัพยากรสำคัญที่ลาวนำเข้าสูงสุดคือน้ำมันเชื้อเพลิงจากไทย ส่วนสินค้าส่งออกสำคัญของลาวคือทองแดง (Wongpit and Inthakesone 2017, 41-74) น้ำมันเชื้อเพลิงเป็นทรัพยากรที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาอย่าง

มาก เพราะเป็นส่วนประกอบสำคัญของเครื่องจักรหนักในอุตสาหกรรม และเป็นเชื้อเพลิงในการขับเคลื่อนยานพาหนะส่วนใหญ่ในลาว

สะพานมิตรภาพไทยลาวแห่งที่ 2 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต)

หลังจากการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งแรกในปี ค.ศ. 1994 ส่งผลต่อเศรษฐกิจและการเพิ่มศักยภาพในการนำเข้า-ส่งออกทรัพยากรในการพัฒนาประเทศ การเดินทางขนส่งน้ำมันผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2 แสดงให้เห็นถึงนัยสำคัญของการเปลี่ยนภูมิประเทศ จากดินแดนไร้ทะเลสู่ดินแดนที่เชื่อมต่อภูมิภาค (Land-locked to Land-linked) สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2 ตั้งอยู่บริเวณชายแดนมุกดาหาร-สะหวันนะเขต แนวคิดในการสร้างสะพานริเริ่มขึ้นในปี ค.ศ. 1992 จากความเห็นของรัฐบาลในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion : GMS) ประกอบไปด้วยจีน เมียนมา เวียดนาม ลาว กัมพูชา และไทย เห็นชอบในการศึกษาหาเส้นทางตะวันออก-ตะวันตก (East-West Transport Corridor : EWEC) เพื่อเพิ่มศักยภาพในการพัฒนา ลงทุน และเคลื่อนย้ายแรงงานระหว่างภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และบางส่วนของเอเชียกลาง ต่อมาในปี ค.ศ. 1995 หลังจากการศึกษาภายใต้ความร่วมมือของรัฐบาลในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง มีความเห็นว่า การก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2 เป็นเส้นทางที่เหมาะสมสำหรับการเชื่อมต่อระหว่างภูมิภาค จึงมีการเริ่มการศึกษาเพื่อสร้างสะพานนับตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา จนกระทั่งปี ค.ศ. 2003 จึงเริ่มก่อสร้างสะพาน สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 ถูกเปิดใช้ในปี ค.ศ. 2006 สะพานแห่งนี้มีความยาวรวม 2.05 กิโลเมตร เป็นสะพานที่มีเส้นทางเดินรถ 2 ช่องทาง แต่ไม่มีช่องทางเดินรถไฟเหมือนกับสะพานมิตรภาพแห่งแรก (Public Relations Department 2024)

จากแนวคิดในการสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2 แสดงให้เห็นว่า การเพิ่มจุดเชื่อมต่อเป็นการส่งเสริมการเปลี่ยนแปลงศักยภาพในการปรับตัวต่อความเป็นรัฐสังคมนิยมของลาว และจากบันทึกการเดินทางพบว่า เขตเศรษฐกิจพิเศษถูกสร้างขึ้นมาสอดรับการมีอยู่ของสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2 ซึ่งเป็นแนวทางสำคัญในการกลายเป็นจุดเชื่อมต่อของภูมิภาค ดังนั้น การปรับตัวต่อความเป็นรัฐสังคมนิยมของลาวไม่อาจเกิดขึ้นจากการขับเคลื่อนโดยรัฐเท่านั้น แต่ยังต้องอาศัยโครงสร้างอย่างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว ที่เป็นสิ่งที่เชื่อมโยงความต่อเนื่องของความเป็นสังคมนิยม

สรุปและอภิปรายผล**ขับเคลื่อนเชื่อมลาว: การเปลี่ยนแปลงของภูมิประเทศลาวสู่การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและการเมือง**

จากการเดินทางร่วมกับบรรพบุรุษน้ำมันไปยังจุดหมายทั้ง 2 แห่ง พบว่า สะพานมิตรภาพ ไทย-ลาวทั้ง 2 แห่งเข้ามามีบทบาทในฐานะผู้กระทำที่เข้ามามีส่วนร่วมในการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ ซึ่งส่งผลต่อการรักษาอำนาจทางการเมืองและอุดมการณ์แบบสังคมนิยมของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว กล่าวคือ ช่วงหลังการปฏิวัติตั้งแต่ปี ค.ศ. 1975 จนถึงกลางปี ค.ศ. 1980 เศรษฐกิจและการเมืองของลาวยังขาดเสถียรภาพ แม้จะมีความพยายามในการแก้ไขผ่านโครงการต่าง ๆ รวมถึงการเปลี่ยนโครงสร้างอำนาจทางการเมืองเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศผ่านการประกาศใช้รัฐธรรมนูญ แต่ก็ยังไม่ประสบผลสำเร็จ จนกระทั่งการเกิดขึ้นของสะพานมิตรภาพไทย-ลาวที่ริเริ่มด้วยแนวคิดการเป็นสะพานเชื่อมเส้นทางเศรษฐกิจของภูมิภาค จากความร่วมมือจากหลายประเทศ เมื่อสะพานถูกสร้างขึ้น ความเปลี่ยนแปลงแรกที่สามารถสังเกตได้คือการสัญจรไป-มาของคน และทรัพยากรมีศักยภาพเพิ่มมากขึ้น ส่งผลต่อการเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจของลาว และเมื่อขนส่งทรัพยากรได้มากขึ้น ลาวก็จะสามารถนำทรัพยากรไปใช้พัฒนาประเทศได้มากขึ้นเช่นกัน น้ำมันเชื้อเพลิงซึ่งเป็นหนึ่งในทรัพยากรที่สำคัญต่อการพัฒนา ก็เป็นหนึ่งในสิ่งที่ขนส่งผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาวมากที่สุด และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น นอกจากการเปลี่ยนแปลงศักยภาพในการขนส่งสินค้าและมูลค่าทางเศรษฐกิจที่เพิ่มขึ้นแล้ว สะพานมิตรภาพไทย-ลาวยังเปลี่ยนภูมิประเทศลาวจากดินแดนไร้ทะเลให้กลายเป็นจุดเชื่อมต่อของภูมิภาค (Land-locked to Land-linked)

การเปลี่ยนแปลงของภูมิภาคนี้มีนัยสำคัญสามประการ คือ การเป็นจุดเชื่อมต่อเส้นทางเศรษฐกิจของภูมิภาค ซึ่งเป็นวัตถุประสงค์จากมติของนานาประเทศ อีกประการคือ สะพานมิตรภาพไทย-ลาวเป็นสิ่งที่ปลดล็อกลาวจากความไม่มีเสถียรภาพทั้งทางการเมืองและเศรษฐกิจ เพราะสะพานมิตรภาพไทย-ลาวเกิดขึ้นจากความร่วมมือของนานาประเทศ ทำให้รัฐบาลในฐานะตัวแทนรัฐกลับมามีอำนาจเหนือท้องถิ่นในการกำหนดทิศทางเศรษฐกิจอย่างเป็นรูปธรรม กล่าวคือ โครงการเศรษฐกิจพิเศษต่าง ๆ ซึ่งก็เกิดขึ้นในห้วงเวลาเดียวกับสะพานมิตรภาพไทย-ลาว ประกอบกับการประกาศใช้รัฐธรรมนูญที่เป็นเครื่องมือทางการเมืองในการกระชับอำนาจของรัฐ ก็เกิดขึ้นมาพร้อมกับสะพานมิตรภาพไทย-ลาว ประการสุดท้าย สะพานมิตรภาพไทย-ลาวมีส่วนสำคัญต่อการก้าวออกจากระบบเศรษฐกิจที่อยู่บนพื้นฐานของความขาดแคลนให้กลับมามีเสถียรภาพ

อย่างไรก็ตาม แม้สะพานมิตรภาพไทย-ลาวจะมีส่วนในการปลดล็อกสาธารณรัฐ

ประชาธิปไตยประชาชนลาวให้ออกจากข้อจำกัดทางภูมิศาสตร์ และเพิ่มศักยภาพการไหลเวียนของทรัพยากร ซึ่งนำไปสู่การพัฒนาประเทศตั้งแต่ศตวรรษที่ 90 จนถึงปัจจุบัน แต่สะพานมิตรภาพไทย-ลาวก็ทำให้ลาวกลับมาพึ่งพิงน้ำมันซึ่งเป็นทรัพยากรสำคัญในการขับเคลื่อนประเทศเช่นกัน เพราะจากความพยายามลดการนำเข้าน้ำมันจากไทยตามที่กล่าวมาข้างต้น เห็นได้ชัดว่าไทยกลายเป็นแหล่งส่งออกน้ำมันที่สำคัญที่สุดให้กับลาว ซึ่งลาวก็มีแนวโน้มในการใช้น้ำมันที่เพิ่มมากยิ่งขึ้น ดังนั้น แม้ในด้านหนึ่ง สะพานมิตรภาพไทย-ลาวจะเปลี่ยนแปลงภูมิประเทศของลาวให้กลายเป็นดินแดนที่เชื่อมต่อกับภูมิภาคอื่น ๆ ซึ่งเพิ่มศักยภาพในการพัฒนาประเทศ แต่ในอีกด้านหนึ่ง การที่ลาวต้องอาศัยทรัพยากรน้ำมันในการดำเนินกิจกรรมการพัฒนา กลับยังถูกล็อกให้ติดอยู่กับไทย และที่สำคัญคือ สะพานมิตรภาพไทย-ลาวยังแสดงให้เห็นการเข้ามามีบทบาทอำนาจของภายนอกที่รัฐ ทำให้รัฐบาลลาวกลับมามีอำนาจภายในดินแดน และทำให้ลาวกลายเป็นส่วนหนึ่งของภูมิรัฐศาสตร์โลก

โดยสรุป การปรับตัวความเป็นรัฐนิยมสังคมของลาวย่อมไม่สามารถเกิดขึ้นได้อย่างเป็นรูปธรรมเพียงแค่การปรับเปลี่ยนจากอำนาจรัฐเท่านั้น แต่จำเป็นต้องมีวัตถุที่เป็นผู้กระทำ (Actant) เข้ามามีส่วนร่วมให้รัฐสามารถบังคับใช้อำนาจเหนือดินแดน วัตถุที่เป็นผู้กระทำ คือน้ำมันและสะพานมิตรภาพไทย-ลาวทั้งสองแห่ง น้ำมันมีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาของลาวทั้งในฐานะสิ่งขับเคลื่อนและสร้างความมั่นคงให้กับประเทศ เห็นได้จากความพยายามปรับเปลี่ยนมาตรการทางพลังงานน้ำมันของรัฐบาล ในขณะที่สะพานฯ สร้างความเปลี่ยนแปลงทางภูมิศาสตร์ที่ส่งผลต่อการเมืองและเศรษฐกิจลาว หรืออาจกล่าวอีกอย่างได้ว่า การปฏิวัติความเป็นสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวเกิดขึ้นอีกครั้งจากการเชื่อมต่อของสะพานมิตรภาพไทย-ลาว และน้ำมันก็ยิ่งเข้ามามีส่วนสำคัญในการขับเคลื่อนความเป็นรัฐสังคมนิยมของลาวต่อไป

References

- Australian Embassy Thailand. n.d. "Prawat Khong Saphan Mittraphap Thai-Lao Haeng Thi Nueng." [History of the First Thai-Lao Friendship Bridge]. Accessed February 20, 2025.
https://thailand.embassy.gov.au/bkok/FunRun_Bridge_History_Th.html. (in Thai)
- Fox, Nick J., and Pam Alldred. 2016. *Sociology and the New Materialism: Theory, Research, Action*. London: SAGE Publications Ltd.
<https://doi.org/10.4135/9781526401915>.
- Harvey, David. 2001. "Globalization and the 'Spatial Fix.'" *Geographische Revue*,

- no. 2: 23–30. <https://d-nb.info/1217929630/34>.
- Japan International Cooperation Agency. 2012. *Data Collection Study (Preliminary Assessment) on Energy Sector in Lao People's Democratic Republic: Final Report*. Tokyo: Japan International Cooperation Agency.
https://openjicareport.jica.go.jp/pdf/12087904_01.pdf.
- Karnpone Taechadatapipate, Wichitra Srison, and Santhan Chayanon. 2022.
“Yutthasat Khwam Ruammue Dan Setthakit Kan Kha Chaidae Thai Kap Satharanarat Prachathipatai Prachachon Lao.” [Strategies for Economic and Trade Cooperation along the Thai Border with the Lao People's Democratic Republic]. *Journal of MCU Peace Studies* 10 (3): 1093–1105.
<https://so03.tci-thaijo.org/index.php/journal-peace/article/view/247037>. (in Thai)
- Kengkit Kitirianglap. 2020. *Object-Oriented Ontology in One Hour: OOO Bueangton Samrap An Chop Dai Nai Nueng Chuamong*. [Object-Oriented Ontology in One Hour: An Introduction to OOO That Can Be Read in One Hour]. Bangkok: Illuminations Editions. (in Thai)
- Lao Fuel and Gas Association. 2023. *Oil Import Report from 2010 to 2023*. Vientiane: Lao Fuel and Gas Association.
- Ministry of Foreign Affairs, Kingdom of Thailand. 2022. “Khet Setthakit Phiset Khwaeng Sawanakhet (Savannakhet Special Economic Zone).” [Savannakhet Special Economic Zone Factsheet]. Accessed February 26, 2025. [https://image.mfa.go.th/mfa/0/5JYoZtAQn8/เศรษฐกิจ/Fact_Sheet_Savannakhet_SEZ/2565_-_Factsheet_เขตเศรษฐกิจพิเศษแขวงสะหวันนะเขต_\(Savannakhet_Special_Economic_Zone\)_as_of_July_2022_1.pdf](https://image.mfa.go.th/mfa/0/5JYoZtAQn8/เศรษฐกิจ/Fact_Sheet_Savannakhet_SEZ/2565_-_Factsheet_เขตเศรษฐกิจพิเศษแขวงสะหวันนะเขต_(Savannakhet_Special_Economic_Zone)_as_of_July_2022_1.pdf). (in Thai)
- Public Relations Department. 2024. “Sen Thang Sai Mai: Saphan Mittraphap Thai-Lao Haeng Thi Song.” [Silk Road: The Second Thai-Lao Friendship Bridge]. October 11, 2024.
<https://www.prd.go.th/th/content/category/detail/id/31/iid/331307>. (in Thai)
- Schobert, Harold H. 2014. *Energy and Society: An Introduction*. 2nd ed. Boca Raton, FL: CRC Press.
- Soukamneuth, Bounlonh J. 2006. “The Political Economy of Transition in Laos: From Peripheral Socialism to the Margins of Global Capital.” PhD diss., Cornell University.

<https://ecommons.cornell.edu/entities/publication/a424e1b1-d03e-42bd-8fdc-9a3103c02a7b>.

- Stuart-Fox, Martin. 1980. "Laos: The Vietnamese Connection." *Southeast Asian Affairs* 1980: 191–209. <https://doi.org/10.1355/9789812306708-013>.
- Suphan Sarkorn. 2023. "Political Economy of Transition in Lao PDR." PhD diss., Rangsit University. <https://rsuir-library.rsu.ac.th/handle/123456789/2089>. [in Thai]
- Supitcha Punya. 2024. "Post-Socialist Approach and Its Praxis in Southeast Asia Post-Socialist Approach and Its Praxis in Southeast Asia." *Journal of Social Sciences Chulalongkorn University* 54 (1): 141–167. <https://doi.org/10.61462/cujss.v54i1.2994>. (in Thai)
- Tsing, Anna Lowenhaupt. 2015. *The Mushroom at the End of the World: On the Possibility of Life in Capitalist Ruins*. Princeton, NJ: Princeton University Press.
- Urry, John. 2013. *Societies beyond Oil: Oil Dregs and Social Futures*. London: Zed Books.
- Wongpit, Piya, and Bounmy Inthakesone. 2017. "Export and Import Performance of Lao's Products." *Southeast Asian Journal of Economics* 5 (1): 41–74. <https://so05.tci-thaijo.org/index.php/saje/article/view/89764>.