



บทที่ 5

ข้อสรุปและเสนอแนะ

จากการศึกษาเอกสารที่เกี่ยวข้องกับเส้นทาง EWEC นับตั้งแต่เริ่มปี พ.ศ. 2538 ซึ่งได้มีการศึกษาพบว่าแนวเส้นทาง East - West Corridor เพื่อเชื่อมระหว่างประเทศพม่า - ไทย - ลาว - เวียดนาม นั้นแนวมุกดาหาร - สะหวั่นะเขต - ดานัง นับเป็นแนวที่เหมาะสมที่สุด และในการประชุมระดับรัฐมนตรีโครงการ GMS มีมติให้ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่มุกดาหาร - สะหวั่นะเขต ซึ่งได้ลงนามในสัญญาก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำระหว่างชาติแห่งที่สอง เมื่อ 3 ธันวาคม พ.ศ. 2546 เริ่มพิธีวางศิลาฤกษ์ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง เมื่อ 21 มีนาคม พ.ศ. 2547 และมีพิธีเปิดสะพานข้ามแม่น้ำโขงระหว่างชาติแห่งที่ 2 มุกดาหาร-สะหวั่นะเขต อย่างเป็นทางการเมื่อ 20 ธันวาคม พ.ศ. 2549 จากข้อมูลดังกล่าวจะเห็นได้ว่าการพัฒนาและสร้างเส้นทางดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง

และนอกจากนี้ ประเทศไทยได้กำหนดนโยบายและแผนยุทธศาสตร์ในแต่ละจังหวัดไว้รองรับอย่างชัดเจน สำหรับยุทธศาสตร์จังหวัดขอนแก่น มีการสนับสนุนการค้าและการลงทุน หลายด้าน เช่น การคมนาคมขนส่ง สนับสนุนการจัดตั้งศูนย์บริการขนส่งสินค้าด้านตู้คอนเทนเนอร์ทางรถไฟและกระจายสินค้าในภูมิภาค และพัฒนาระบบเครือข่าย IT และระบบ Logistics อุตสาหกรรม ส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมซอฟต์แวร์ ด้านการเกษตร สนับสนุนให้เป็นแหล่งเกษตรปลอดสารพิษ ส่วนด้านการค้าการลงทุน พัฒนาศูนย์บริการข้อมูลการลงทุน จัดแสดงสินค้าในต่างประเทศ เพิ่มขีดความสามารถทางการค้าการลงทุนและบริการ สร้างศักยภาพการแข่งขันด้านการค้าและบริการ ส่วนยุทธศาสตร์จังหวัดมุกดาหาร ส่งเสริมด้านการท่องเที่ยวโดยยกระดับโครงสร้างพื้นฐานการบริการ การท่องเที่ยว และพัฒนาบุคลากรภาคบริการ ด้านการค้าขายแดน อำนวยความสะดวกกิจกรรมด้านการค้า รวมทั้งบูรณาการ การมีส่วนร่วมและทรัพยากร การค้า เน้นการป้องกันและอุปพของแรงงานบริเวณชายแดน

จากการศึกษาแผนยุทธศาสตร์จังหวัดขอนแก่นและจังหวัดมุกดาหารรวมทั้งการศึกษาผลการดำเนินงานของของจังหวัดทั้งของภาครัฐและเอกชน และศึกษาชุมชนที่ถนน EWEC พาดผ่าน ซึ่งปรากฏการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดจากการผลการดำเนินงานในแต่ละจังหวัด ซึ่งได้ระบุไว้ในบทที่ 3 และ 4 แล้ว ดังนั้น ในบทนี้จึงจะสรุปและเสนอแนะ ผลการวิจัยโดยสังเขป ได้แก่

5.1 สรุปผลการศึกษา จังหวัดขอนแก่น

5.1.1 ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ

5.1.1.1 มีแผนการดำเนินงานในการเปิดตลาดสู่ประเทศเพื่อนบ้าน ในช่วงระหว่างปี **2549-2550** โดยกรมพาณิชย์ ร่วมกับ องค์การบริหารส่วนจังหวัด ได้จัดให้มีโครงการนำนักธุรกิจไปดูงานยังประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อให้มีการเจรจาหาคู่ค้าเป็นการเปิดตลาดใหม่

5.1.1.2 มีโรงงานอุตสาหกรรมทั้งขนาดใหญ่และขนาดกลางเกิดขึ้นตามเส้นทางเป็นจำนวนมาก ทำให้ชาวบ้านส่วนใหญ่ที่เป็นวัยแรงงานเข้าไปทำงานในโรงงานมากขึ้น และเริ่มมีการอพยพกลับเข้ามาในชุมชน

5.1.1.3 มีอุตสาหกรรมขนาดใหญ่หลายแห่งย้ายฐานการผลิต โดยส่วนใหญ่เป็นโรงงานที่ตั้งอยู่ในจังหวัดขอนแก่นเข้าไปตั้งโรงงานผลิตสินค้าในประเทศเพื่อนบ้านที่อยู่บนเส้นทาง EWEC เช่นกัน โดยเฉพาะสปป.ลาว และประเทศเวียดนาม เช่น โรงงานน้ำตาล โรงงานกระดาษ เป็นต้น

5.1.2 ผลกระทบทางสังคม

ปัญหาแรงงานต่างชาติ ที่มีจำนวนมากขึ้น เนื่องจากแต่เดิมประเทศไทยมีปัญหาการขาดแคลนแรงงานโดยเฉพาะแรงงานที่ไม่จำเป็นต้องมีทักษะในธุรกิจต่างๆ จำนวนมาก และมีการนำแรงงานข้ามชาติเข้ามาทำงานทั้งที่ถูกต้องตามกฎหมาย และลักลอบเข้าเมืองเป็นจำนวนมาก หลังจากมีการพัฒนาเส้นทาง EWEC จนถึงปัจจุบันจะพบว่าแรงงานต่างชาติเข้ามาขายแรงงานในจังหวัดขอนแก่นเพิ่มมากขึ้น ประมาณได้จากข้อมูลของหน่วยราชการที่เกี่ยวข้องว่าอาจมีประมาณถึง 10,000 คน ส่วนใหญ่จะเป็นแรงงานสัญชาติลาว รองลงมาเป็นเวียดนาม พม่าและอื่นๆ

5.1.3 ผลกระทบด้านชุมชน

5.1.3.1 ที่ดินมีการเปลี่ยนมือเนื่องจากราคาที่ดินสูงขึ้น จากการขยายเส้นทางเชื่อมขนานระหว่างขอนแก่นตามแนว EWEC ทำให้ที่ดินติดถนน และใกล้เคียง ไม่ว่าในช่วงเส้นทางขอนแก่น-กาฬสินธุ์ หรือ ขอนแก่น-ชุมแพ มีราคาสูงขึ้น อาทิ ราคาเดิมไร่ละประมาณ 10,000-20,000 บาท ปัจจุบัน มีการซื้อขายกันไร่ละประมาณ 100,000 บาท โดยเฉพาะในปี พ.ศ.2548-2549 ที่ดินมีราคาเพิ่มสูงมากขึ้นในบริเวณพื้นที่ที่ดินติดถนนไร่ละประมาณ 1,500,000-2,000,000 ชาวบ้านที่ขายที่ดินให้แก่นายทุนและนักลงทุนส่วนใหญ่ก็ยังคงประกอบอาชีพด้านการเกษตร โดยหันไปซื้อที่ดินที่ลึกเข้าไปจากถนน หรือในพื้นที่หมู่บ้านใกล้เคียงทำการเกษตรต่อไป

5.1.3.2 การคมนาคม มีความสะดวกสบายและรวดเร็วมากขึ้น ส่งผลให้

1) **ผลกระทบด้านการศึกษาและเยาวชน** เนื่องจากความเจริญเข้าถึงชุมชนได้มากขึ้น เด็กหรือผู้ปกครองได้รับข้อมูลข่าวสารมากขึ้น เห็นความสำคัญของการศึกษา มีจำนวน นักเรียน

เพิ่มขึ้น เด็กที่มีฐานะทางเศรษฐกิจดีก็จะเข้าไปศึกษาในตัวจังหวัดและมีโอกาสศึกษาต่อในระดับที่สูงมากขึ้นจนถึงระดับปริญญา

2) **ความสัมพันธ์ของคนภายในชุมชนเริ่มห่างกันมากขึ้น** การมีส่วนร่วมในกิจกรรมต่างๆ การทำบุญประเพณีของคนในชุมชนร่วมกันเริ่มลดน้อยลงไป สาเหตุเนื่องจากการขยายถนนที่กว้างมากขึ้นและแบ่งชุมชนออกเป็น 2 ฝั่งถนนส่วนใหญ่ใครอยู่ฝั่งไหนก็จะทำฝั่งนั้น

3) **มีการอพยพย้ายถิ่นจากคนภายนอกเข้ามาตั้งถิ่นฐานอยู่ในชุมชนมากขึ้น** เนื่องจากการเดินทางเข้าเมืองมีความสะดวกมากขึ้น ซึ่งคนส่วนใหญ่ที่ย้ายเข้ามาจะทำงานในเมือง จึงมีลักษณะของการทำงานไปเช้า-เย็นกลับและมักจะมีการซื้อสินค้า อาหารมาจากในเมือง ส่งผลให้ร้านค้าในชุมชนมีจำนวนลดน้อยลง โดยเฉพาะร้านขายพวกพืชผัก เนื้อสัตว์และอาหารสำเร็จรูป เพราะชาวบ้านส่วนใหญ่มักนิยมซื้อสินค้ามาจากตัวเมืองดังที่ได้กล่าวมาแล้ว

5.1.3.3 ระบบการรวบรวมสินค้าการเกษตรในท้องถิ่นลดลงน้อยอย่างมาก เดิมมีพ่อค้าในชุมชนเป็นคนกลางรวบรวมสินค้าด้านการเกษตร เช่น ข้าว มันสำปะหลัง แต่ปัจจุบันเนื่องจากเส้นทางคมนาคมบนสาย EWEC สะดวกขึ้น ส่งผลให้ทำให้การเดินทางระหว่างเขตอำเภอสะดวกเร็ว รวดมากยิ่งขึ้น จึงทำให้มีนายทุนนอกพื้นที่และในจังหวัดขอนแก่นเข้ามารับซื้อสินค้าถึงในพื้นที่มากขึ้น หรือบางส่วนเกษตรกรผู้ผลิต หรือผู้แปรรูปผลผลิตทางการเกษตรก็นำสินค้าไปขายในตัวอำเภอหรือจังหวัดโดยไม่ต้องผ่านพ่อค้าคนกลางเหมือนช่วงที่ผ่านมา

5.1.3.4 มีการพัฒนาและขยายตัวของสินค้าชุมชน (OTOP) เพิ่มขึ้น โดยส่วนใหญ่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นได้จัดสถานที่ที่เหมาะสมตามรายการให้เป็นแหล่งจำหน่ายสินค้าพื้นเมืองเพิ่มขึ้น เช่น ผ้าทอพื้นเมือง ข้าวโพด พุดชา ข้าวหลาม เครื่องจักสาน รวมทั้งผลิตภัณฑ์อาหารอื่นๆ

5.2 สรุปผลการศึกษาจังหวัดมุกดาหาร

5.2.1 ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ

5.2.1.1 ช่องทางการซื้อ-ขาย และขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านเปลี่ยนไป ประชาชนทั้งสองฝั่งประเทศหันมาใช้บริการทางบกมากกว่าทางน้ำเพราะสะดวกและรวดเร็วกว่า ส่งผลให้ตลาดอินโดจีนซึ่งเดิมเป็นท่าเรือที่ขนส่งสินค้าระหว่างไทย-สปป.ลาว ที่สำคัญลดบทบาทลง จำนวนนักท่องเที่ยวที่ไปเที่ยวชมและซื้อสินค้าลดลงกว่าเดิม เนื่องจากใช้เส้นทางคมนาคมทางถนนซึ่งสามารถข้ามฝั่งไปยัง สปป.ลาวได้ไม่จำเป็นต้องแวะที่บริเวณท่าเรือในตลาดอินโดจีนอีกต่อไป ขณะที่คนจากฝั่ง สปป.ลาวที่ข้ามมาซื้อสินค้าฝั่งไทย ก็จะใช้รถยนต์หรือรถโดยสารข้ามมาซื้อสินค้าฝั่งไทยโดยสะพานมิตรภาพ ก็จะตรงไปซื้อสินค้าที่ห้างสรรพสินค้าในจังหวัดหนองคาย โดยไม่ต้องผ่านตลาดอินโดจีนเช่นกัน โดยเฉพาะ วันเสาร์ – อาทิตย์จะมีรถโดยสารจากฝั่ง สปป.ลาว มาจอดที่ห้างสรรพสินค้าจำนวนมาก

5.2.1.2 เกิดการขยายตัวของอุตสาหกรรมเกษตร เช่น การแปรรูปยางพารา การแปรรูปมันสำปะหลัง การผลิตข้าวหอมมะลิ เพื่อเพิ่มมูลค่าในการส่งออกไปยังประเทศเพื่อนบ้านตามแนวเส้นทาง EWEC

5.2.2 ผลกระทบด้านสังคม

5.2.2.1 สถาบันการศึกษาระดับอุดมศึกษา มีการแลกเปลี่ยนระหว่างประเทศและมีการพัฒนาหลักสูตรเพื่อรองรับการท่องเที่ยวระหว่างประเทศบนเส้นทาง EWEC มากขึ้น

5.2.2.2 หน่วยงานภาครัฐ เช่น สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัด สำนักงานพาณิชย์จังหวัด จัดให้มีการอบรมเพื่อสร้างและพัฒนาผู้ประกอบการรายใหม่มากขึ้น

5.2.2.3 การอพยพไปทำงานต่างถิ่นของประชากรลดลง เนื่องจากมีงานในภาคอุตสาหกรรมชุมชน และภาคบริการในเขตใกล้ชุมชนเพิ่มมากขึ้น เช่น ด้านโรงแรม ร้านอาหาร และโรงงานอุตสาหกรรมฯ

5.2.3 ผลกระทบด้านชุมชน

5.2.3.1 มีการวางแผนที่จะขยายตลาดสินค้า OTOP ของชุมชนในอนาคต โดย อบต. ร่วมกับกลุ่มอาชีพต่างๆ ในชุมชนจะนำสินค้ามาขายในสถานที่ อบต. จัดให้มีทางซึ่งคาดว่าจะมีนักท่องเที่ยวแวะชมและซื้อสินค้ามากขึ้น

5.2.3.2 สร้างงานให้กับคนในชุมชนที่อยู่ใกล้สะพาน ปรากฏชัดว่าเมื่อสะพานมิตรภาพที่จังหวัดมุกดาหาร ได้เกิดตลาดนัดขายอาหารบริเวณใกล้สะพาน มีร้านค้าประมาณ 10-20 ร้านมาเปิดแผงลอยขายอาหารแก่นักท่องเที่ยว หรือชาวบ้านที่ข้ามฝั่งไปเล่นการพนันฝั่ง สปป.ลาว ในเวลาเย็นของทุกวัน นอกจากนี้ ในชุมชนใกล้กับสะพานมิตรภาพไทย-ลาว มีกิจการที่เกี่ยวกับการท่องเที่ยวเกิดขึ้น เช่น บริษัทจัดทัวร์ข้ามไปฝั่ง สปป.ลาว รถตู้รับส่งผู้โดยสาร เป็นต้น

5.2.3.3 มีประชาชนแฝงในชุมชนมากขึ้น ปัจจุบันในชุมชนมีคนต่างถิ่นเข้ามาอยู่มากขึ้น โดยส่วนใหญ่มาเช่าบ้านอยู่ จึงไม่ค่อยคุ้นเคยกับคนและวิถีชีวิตของชุมชน ดังนั้นเมื่อชาวชุมชนไปแจ้งหรือขอความร่วมมือในกิจกรรมส่วนรวมจึงค่อนข้างยาก

5.2.3.4 ที่ดินจำนวนมากถูกเปลี่ยนมือจากชาวบ้าน ไปสู่พ่อค้ารายใหญ่ (เริ่มเปลี่ยนมือในปี 2544 ข้อมูลจากสำนักงานที่จังหวัดมุกดาหารพบว่า ที่ดินที่อยู่ใกล้กับสะพานมีราคาสูงขึ้นประมาณ 3 เท่าตัว

5.2.3.5 ส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตและสภาพแวดล้อมของชุมชน การสร้างสะพานมิตรภาพ และการขยายเส้นทางคมนาคมในจังหวัดมุกดาหาร ส่งผลให้มีจำนวนรถมากที่ใช้เส้นทางดังกล่าวมากขึ้น ทำให้เกิดมลพิษจากท่อไอเสียและเสียงดัง การขับรถที่เร็วขึ้น ทำให้เด็กและผู้สูงอายุข้ามถนนลำบาก แม้ในอนาคตกรมทางหลวงฯ มีโครงการจะสร้างสะพานลอยคนข้าม แต่ก็ยังไม่เหมาะกับผู้สูงอายุอยู่ดี

นอกจากนั้นการมีพาหนะผ่านเส้นทางมาก ทำให้มีจำนวนขยะสองข้างทางเพิ่มมากขึ้น กรณีที่สำคัญคือ ชาวบ้านที่มีที่นาอยู่บริเวณใกล้สะพานมิตรภาพ ระบุว่าช่วง 2-3 ปี หลังสร้างสะพาน และมีการสร้างไฟส่องสว่างบริเวณสะพานเป็นจำนวนมาก ชาวบ้านสันนิฐานว่าแสงไฟดังกล่าวที่เปิดตลอดคืนและส่องไปยังแปลงนาดังกล่าว ส่งผลให้ต้นข้าวโดนแสงมากเกินไป จึงไม่เติบโต และออกรวงที่ไม่สมบูรณ์ มีผลผลิตต่ำลงจนเห็นได้ชัดเจน

5.2.3.6 มีการลักลอบนำสินค้าจากประเทศเพื่อนบ้านเข้ามาจำนวนมาก เนื่องจากการเข้าออกผ่านแดนสะดวก รวดเร็ว จึงมีการลักลอบเอาสินค้าเกษตร โดยเฉพาะพวก กระเทียม หอมแดง จากประเทศเพื่อนบ้านที่มีราคาถูกกว่าเข้าประเทศเป็นจำนวนมาก ทำให้ประเทศขาดรายได้จากภาษีนำเข้าสินค้านี้

5.2.3.7 ผลกระทบจากบ่อนคาสิโน หลังการขยายเส้นทางตามแนว EWEC และการสร้างสะพานมิตรภาพฯ เห็นได้ชัดชัดเจนว่ามีจำนวนนักท่องเที่ยวจากไทยไปประเทศเพื่อนบ้านจำนวนมากว่านักท่องเที่ยวจากชาติอื่นเข้ามาในเมืองไทย ปรากฏการณ์ที่สำคัญและน่าเป็นห่วงอย่างยิ่ง คือการที่คนไทยข้ามไปเล่นการพนันในบ่อนที่ตั้งอยู่ในแขวงสะหวันนะเขต บนฝั่ง สปป.ลาว ซึ่งมีทั้งนั่งรถโดยสาร และมีการส่งรถตู้มารับคนไทยข้ามไปอย่างสะดวก หรือคนมีฐานะดีก็จะขับรถส่วนตัวเข้าไปเล่น ทำให้เกิดหนี้สินจากการพนันเพิ่มมากขึ้น บางคนเงินหมดก็จะกู้ยืมยืมยืม มีปัญหาครอบครัว มีบางกลุ่มมาจากต่างจังหวัด มาเข้าบ้านริมสะพานไว้นอน เช้าก็จะข้ามไปเล่น ถ้าเล่นได้ก็จะกลับไปเล่นอีกในวันต่อไป ถ้าคนไหนหมดก็จะกลับบ้าน ชาวบ้านในมุกดาหารให้ข้อมูลว่า ในปัจจุบันมีอาชญากรรมในพื้นที่เพิ่มขึ้น ทั้งการลักเล็กขโมยน้อย และปัญหายาเสพติด

5.2.3.8 การลักลอบนำยาเสพติดและสินค้านิยามีเข้าประเทศ ปัจจุบันในพื้นที่จังหวัดมุกดาหาร โดยเฉพาะบริเวณด่านชายแดนพบว่าได้มีการลักลอบยาเสพติดหรือของหนีภาษีจากประเทศเพื่อนบ้านเข้ามามากขึ้น ซึ่งคนในพื้นที่และเจ้าหน้าที่ระบุว่าส่วนใหญ่ไม่ใช่คนมุกดาหารเป็นคนจากที่อื่น

5.3 วิเคราะห์ผลการดำเนินงานภาพรวม

5.3.1 จุดเด่น

5.3.1.1 มีการวางแผนการพัฒนาในเชิงยุทธศาสตร์ ทำให้สามารถมองเป้าหมาย และเห็นความเชื่อมโยงระหว่างเศรษฐกิจของประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะจังหวัดจากแดน ทำให้เกิดแผนพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ เช่น จังหวัดมกดาหาร

5.3.1.2 มีการพัฒนาทางการศึกษาระหว่างประเทศ ซึ่งจะเห็นได้ว่า มหาวิทยาลัยในส่วนภูมิภาคมีโครงการแลกเปลี่ยนนักศึกษาระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน เช่นประเทศลาว ประเทศเวียดนาม รวมทั้ง มีการเปิดหลักสูตรนานาชาติอีกหลายหลักสูตร เพื่รองรับนักศึกษาจากต่างประเทศที่สนใจเข้ามาเรียนในประเทศไทย

5.3.1.3 เกิดการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างพื้นที่ในแนวเส้นทาง EWEC เช่น การขยายถนนจาก 2 ช่องทางเป็น 4 -10 ช่องทาง การสร้างสะพานมิตรภาพฯ ข้ามแม่น้ำโขง การพัฒนาระบบขนส่ง เป็นต้น

5.3.1.4 มีการขยายการตลาดและฐานการผลิตเพิ่มมากขึ้น กลุ่มผู้ประกอบการธุรกิจขนาดกลางและขนาดใหญ่ มีการขยายการตลาด หรือขยายฐานการผลิตไปยังประเทศเพื่อนบ้าน

5.3.2 ข้อจำกัด

5.3.2.1 นโยบายไม่ต่อเนื่อง มีการเปลี่ยนแปลงนโยบายจาก EWEC (แผนพัฒนาจังหวัด 5 ปีงบประมาณปี พ.ศ.2548-2552) ซึ่งได้กำหนดยุทธศาสตร์หรือกรอบดำเนินงานเพื่อสนับสนุนให้บรรลุเป้าหมาย แต่ในปี 2549-2550 เปลี่ยนเป็นยุทธศาสตร์อยู่ดีมีสุข ในช่วงปี 2551 เป็นต้นมาก็เน้นนโยบาย “ไทยเข้มแข็ง” ทำให้การพัฒนาไม่ต่อเนื่อง และขาดความชัดเจนในเชิงปฏิบัติ

5.3.2.2 ขาดหน่วยงานหลักและกลไกไม่ชัดเจน การพัฒนาตามแนวเส้นทาง EWEC ขาดโครงสร้างหน่วยงานที่รับผิดชอบที่ชัดเจน การบริหารจัดการรูปแบบการตั้งคณะกรรมการหรือเป็นการประชุมแลกเปลี่ยน ส่วนสำนักงานพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ หรือ สภาพัฒนาฯ ซึ่งพยายามจะเป็นหน่วยงานหลัก แต่ก็ไม่มีอำนาจหน้าที่ในการจัดสรรงบประมาณ จึงไม่สามารถในการผลักดันให้นโยบายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาตามแนว EWEC บรรลุเป้าหมายได้

5.3.2.3 ขาดการบูรณาการแผนงานเพื่อเชื่อมโยงในทุกระดับ เพื่อผลักดันให้นโยบายการพัฒนาบนเส้นทาง EWEC ประสบความสำเร็จได้ และถึงแม้ว่าจะมีความพยายามที่จะเชื่อมโยงนโยบาย EWEC โดยให้มิกกับแผนงานต่างๆ ในระดับจังหวัด แต่ไม่สามารถเชื่อมโยงได้เป็นรูปธรรม

5.3.2.4 ขาดการติดตามและประเมินผลอย่างชัดเจน รวมทั้งการประชาสัมพันธ์ หรือสื่อสารต่อสังคมถึงความสำคัญของเส้นทาง EWEC ท้องถิ่นไม่มีส่วนในการวางแผนในระดับนโยบาย/ กิจกรรมเกี่ยวกับ EWEC แต่เป็นผู้รองรับ นโยบายและผลกระทบ เช่น การตัดถนนผ่านที่ดิน ซึ่งจะต้องถูกเวนคืนที่ดิน

5.3.2.5 เน้นการพัฒนาโครงสร้างต่าง ๆ มากกว่าการพัฒนาด้านอื่น ๆ เช่นการพัฒนาการพัฒนาคุณภาพชีวิตของคน การพัฒนาบุคลากรเพื่อรองรับเส้นทาง EWEC

5.3.2.6 ข้อจำกัดของระบบราชการ ทำให้ไม่สอดคล้องกับการก้าวของเอกชน ที่มีนโยบายทำการค้าการลงทุน ซึ่งมีแผนและการปฏิบัติไปข้างหน้ามากกว่า

5.3.2.7 ปัญหาด้านสภาพภูมิประเทศซึ่งจะต้องมีการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคม ในประเทศสปป.ลาวและเวียดนามไปจนถึงท่าเรือดานัง ยังคงเป็นเส้นทาง 2 ช่องทางจราจรทำให้ไม่มีความสะดวกรวดเร็วได้ดีพอ ส่งผลให้การขนส่งสินค้าจากประเทศไทยผ่านเส้นทาง EWEC ไม่สามารถที่จะส่งออกไปยังท่าเรือดานัง (บริษัทประกันภัยยังไม่มีการรับประกันเพราะมีความเสี่ยงสูง)

5.3.2.8 กฎหมายด้านการจราจรที่มีความแตกต่างกัน เช่น การขับรถ ซึ่งไทยใช้พวงมาลัยขวาแต่ลาวและเวียดนามใช้พวงมาลัยซ้าย การกำหนดความเร็วในการขับรถในลาวและเวียดนาม

5.4 ข้อเสนอแนะ

5.4.1 ระดับนโยบาย

5.4.1.1 ควรมีการวางแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (Logistics) อย่างชัดเจน เพื่อลดต้นทุนการขนส่ง

5.4.1.2 ควรเร่งเจรจาระหว่างประเทศ ลดปัญหาในการขนส่ง เพื่อให้เป็นระบบเดียวกัน เช่น ระบบการตรวจสอบสินค้า ระบบการใช้รถพวงมาลัยซ้ายหรือขวา การกำหนดความเร็วในการขับรถบนเส้นทางเชื่อมต่อ EWEC

5.4.1.3 ควรมีหน่วยงานและงบประมาณที่รับผิดชอบโครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาบนเส้นทาง EWEC ที่ชัดเจน หากเป็นการบริหารแบบรายโครงการ ก็ควรมีมาตรการเพื่อบูรณาการเชื่อมโยงโครงการให้ชัดเจน มิเช่นนั้นเมื่อขาดเจ้าภาพที่ทำหน้าที่ประสานงานนโยบาย ยุทธศาสตร์ และโครงการต่างๆ จะไม่สามารถดำเนินการอย่างเป็นระบบได้

5.4.2 ระดับจังหวัด

5.4.2.1 จังหวัดขอนแก่นมีศักยภาพของการขยายตัวด้านเศรษฐกิจ โดยพัฒนาผลิตภัณฑ์หรือแปรรูปทางการเกษตรมากที่สุด โดยควรจะคำนึงถึงคุณภาพของสินค้าเป็นหลักเพื่อให้สามารถแข่งขันกับประเทศที่มีการผลิตสินค้าประเภทเดียวกับไทย เช่น ข้าว ผลิตภัณฑ์ที่ผลิตจากสมุนไพร ผลไม้ อาหารแปรรูป พืชอาหารสัตว์ สินค้าอุปโภคบริโภค

5.4.2.2 จังหวัดขอนแก่น เหมาะที่จะเป็นศูนย์บริการทางด้านสุขภาพ เพราะเป็นแหล่งที่ผลิตทรัพยากรมนุษย์ทางการแพทย์ได้อย่างมีประสิทธิภาพได้รับการยอมรับจากประเทศในแถบอินโดจีน

5.4.2.3 จังหวัดมุกดาหาร ควรกระตุ้นให้พัฒนาเป็นพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษอย่างจริงจังให้ เห็นเป็นรูปธรรม รวมทั้งพัฒนาการท่องเที่ยวเพื่อความยั่งยืน ปัจจุบันแค่เพียงสถานที่พักเพื่อรอข้ามไปฝั่งลาว เวียดนาม และจีนเป็นส่วนใหญ่

5.4.3 ระดับชุมชน

5.4.3.1 ควรมีการประชาสัมพันธ์หรือให้ข้อมูลข่าวสารสำหรับชุมชนได้รับรู้ ซึ่งอาจจะผ่านทาง องค์การบริหารส่วนท้องถิ่นในแต่ละพื้นที่อย่างต่อเนื่อง เพื่อท้องถิ่นจะได้วางแผนรองรับทั้งโอกาสและปัญหาที่จะตามมา

5.4.3.2 ชุมชนที่มีปัญหาให้นำเสนอข้อมูลไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อจะสะท้อนปัญหาและเพื่อได้ช่วยแก้ไขปัญหา เช่น ปรากฏการณ์ที่ดินข้าวไม่ออกรวงที่สมบูรณ์ รวมทั้งข้อเสนอต่างๆที่ชุมชนเรียกร้อง

5.4.3.3 ชุมชนเสนอให้มีการวิจัยและประเมินผลกระทบของการพัฒนาตามแนวเส้นทาง EWECอย่างต่อเนื่องใน 2 หรือ 4 ปีข้างหน้า เพื่อติดตามสถานการณ์ในอนาคตและสื่อสารให้ทุกภาคส่วนได้รับทราบเพื่อจะได้ปรับตัวรองรับการพัฒนาได้อย่างมีประสิทธิภาพ

5.5 ข้อเสนอแนะการศึกษาวิจัยในอนาคต

5.5.1 ควรมีโครงการศึกษาวิจัยเพื่อติดตามและประเมินผลเพื่อนำไปปรับแผนงานหรือกลยุทธ์และเป็นโครงการที่ต่อเนื่องระยะยาว (5ปี) เพราะในช่วง 5 ปี นั้น อาจมีสถานการณ์ที่ทำให้แผนงานต้องเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ เพื่อให้กลุ่มจังหวัดที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาตามเส้นทาง EWEC ได้นำข้อมูลไปปรับปรุงแก้ไขแผนให้สอดคล้องกับสถานการณ์ต่อไป

5.5.2 ควรมีมีการศึกษาผลกระทบจากข้อตกลงเขตการค้าเสรี (Free Trade Agreement: FTA) FTA ในพื้นที่ภาคอีสาน เพราะการพัฒนาตามแนวเส้นทาง EWEC จะเชื่อมโยงกับการค้าประเทศเพื่อนบ้านตามเส้นทาง EWEC อย่างแน่นอนทั้ง ดังนั้นจึงควรจะมีการวิเคราะห์ผลกระทบของ FTA ต่อการมิติต่างๆ อาทิแรงงาน การศึกษา ผลผลิตทางด้านการเกษตร อุตสาหกรรมรายย่อย ว่า จะส่งผลกระทบต่อการพัฒนาพื้นที่ตามแนว EWEC ในภาคอีสานอย่างไรบ้าง

5.5.3 ควรศึกษากระบวนการมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายการพัฒนาพื้นที่ตามแนว EWEC ของประชาคม องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและองค์กรชุมชนในพื้นที่ว่า แท้ที่ผ่านมารัฐได้เปิดโอกาสให้ภาคส่วนเหล่านี้เข้ามามีส่วนในการกำหนดนโยบาย ยุทธศาสตร์และแผนงานหรือไม่ มากน้อยเพียงใด รวมทั้งหาแนวทางบูรณาการให้ทุกภาคส่วนสามารถเข้ามาร่วมกระบวนการพัฒนาได้อย่างเหมาะสมต่อไป
