

บทที่ 7

สรุป อภิปรายผลการศึกษา และข้อเสนอแนะ

7.1 สรุปผลการศึกษา

การศึกษาเรื่อง “พัฒนาการของการขนส่งทางรถไฟในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง” เพื่อศึกษาพัฒนาการด้านกายภาพ เทคโนโลยี และการบริการการขนส่งของรถไฟ ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาการขนส่งทางรถไฟ ศึกษาปัญหาของการให้บริการในปัจจุบัน และความต้องการของผู้ใช้บริการรถไฟ ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างเส้นทางรถไฟ และการขยายตัวของชุมชนเมืองบริเวณเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง

ผู้ศึกษาได้แบ่งการศึกษาเป็น 3 ช่วงเวลา ได้แก่ 1) ช่วงกำลังพัฒนา (ช่วงเริ่มสร้างเส้นทางถึงช่วงก่อนแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ คือช่วง พ.ศ. 2460 - 2504) โดยช่วงนี้ส่วนใหญ่เป็นการศึกษาจากหนังสือ เอกสาร บทความ งานวิจัย 2) ช่วงพัฒนาเต็มที่ (ช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 1 - 6 คือช่วง พ.ศ. 2505 - 2534) 3) ช่วงพัฒนาช้า ซึ่งเป็นช่วงการแข่งขันกับการขนส่งทางถนน (ช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 7 เป็นต้นมา คือช่วง พ.ศ. 2535 - ปัจจุบัน) ช่วงที่สองและช่วงที่สามส่วนใหญ่จะเป็นการศึกษาจากการสัมภาษณ์แบบสอบถาม และการออกภาคสนาม โดยในทั้งสามช่วงเวลาดังกล่าวมีการสอดแทรกปัจจัยต่าง ๆ ที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาในช่วงเวลานั้น ๆ และนอกจากนี้ยังมีการแปลภาพถ่ายทางอากาศและภาพถ่ายเทียมร่วมในการวิเคราะห์ถึงการขยายของเมืองในช่วงเวลาต่าง ๆ ด้วย ผลการศึกษาสามารถแยกสรุปได้เป็น 3 ด้าน ดังนี้

7.1.1 พัฒนาการด้านกายภาพ เทคโนโลยี และการบริการการขนส่งของรถไฟ ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง

เส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างจากสถานีนครราชสีมา ถึงสถานีอุบลราชธานี สร้างเสร็จเรียบร้อยสมบูรณ์ในปี พ.ศ. 2473 มีความยาว 311 กิโลเมตร เหตุผลที่สร้างเส้นทางสายนี้เนื่องจากการเมือง และเศรษฐกิจ ในปัจจุบันเส้นทางสายนี้มีจำนวนผู้โดยสารประมาณ 10 ล้านคนต่อปี ซึ่งสูงกว่าเส้นทางสายอื่น ในช่วงแรก พัฒนาการด้านกายภาพ เส้นทางรถไฟอยู่ในช่วงเริ่มสร้างเส้นทาง และเปิดให้บริการเป็นระยะ ๆ สำหรับการก่อสร้าง โดยทั่วไปจะคล้ายคลึงกับการสร้างเส้นทางในสายอื่น ๆ แต่จะต่างกันตรงที่ในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างนี้ สภาพภูมิประเทศเป็นที่ราบ และคุณสมบัติของดินเป็นดินร่วนปนทราย ทำให้เนื้อดินมี

ความแข็งแรงเหมาะสำหรับการสร้างรางรถไฟ ทำให้สภาพเส้นทางมีความเสถียรตั้งแต่ต้น มีจำนวนสถานีรถไฟไม่มากนัก ในด้านเทคโนโลยี การขนส่งใช้หัวรถจักรไอน้ำเป็นหลัก และเริ่มเปลี่ยนเป็นหัวรถจักรดีเซลในบางขบวน ใช้พลังงานไอน้ำเป็นหลัก และเริ่มเปลี่ยนเป็นน้ำมันดีเซล

ในช่วงที่สอง พัฒนาการด้านกายภาพ มีจำนวนสถานีรถไฟมากขึ้น มีการเสริมความแข็งแรงของราง และการปรับลำดับชั้นของสถานีรถไฟอย่างเป็นระบบ ในด้านเทคโนโลยีการขนส่ง อุปกรณ์ต่าง ๆ มีการปรับปรุงให้ทันสมัย เช่น การนำเข้าหัวรถจักร รถโดยสาร และรถสินค้ารุ่นใหม่จากยุโรป สหรัฐอเมริกา และญี่ปุ่น มีการยกเลิกการใช้หัวรถจักรไอน้ำในปี พ.ศ. 2522 ทำให้พลังงานที่ใช้ คือน้ำมันดีเซลทั้งหมด

ในช่วงที่สาม พัฒนาการด้านกายภาพ มีการเสริมความแข็งแรงของรางมากกว่าเดิม เริ่มเปลี่ยนจากไม้หมอนเป็นหมอนคอนกรีต และมีการปรับลำดับชั้นของสถานีรถไฟอย่างเป็นระบบมากขึ้น ในด้านเทคโนโลยีการขนส่ง อุปกรณ์บางอย่างมีการปรับปรุงให้ทันสมัยเป็นแบบสากลมากขึ้น เช่น การนำเข้ารถดีเซลราง Daewoo รถนอนชั้น 1 Hyundai รถสินค้าโบกี้คอนเทนเนอร์ เป็นต้น แต่หัวรถจักร รถโดยสาร รถสินค้า และระบบอาณัติสัญญาณส่วนใหญ่ยังใช้ของเดิมทั้งหมด

สำหรับพัฒนาการของการให้บริการการขนส่ง ในช่วงแรก การขนส่งทางรถไฟมักจะขนส่งทั้งผู้โดยสารและสินค้ารวมกัน ไม่ได้เน้นทางใดทางหนึ่ง ซึ่งมักจะอยู่ในรูปขบวนรถรวม การขนส่งสินค้าทางรถไฟสามารถขนส่งได้แทบทุกรูปแบบ ยังไม่มีการจัดระเบียบของประเภทสินค้ารถไฟวิ่งด้วยความเร็วเฉลี่ย 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง การเดินทางจากนครราชสีมา ถึงอุบลราชธานี ใช้เวลา 10 ชั่วโมง มีขบวนรถ 3 - 4 ขบวนต่อวัน มีรถโดยสารหลายประเภทซึ่งถือว่าทันสมัยในช่วงนั้น เช่น รถนอนชั้นหนึ่ง รถนั่งชั้นสอง รถชั้นสาม เป็นต้น ซึ่งที่นั่งของชั้นสามเป็นไม้ เริ่มมีการระบุเลขที่นั่งประมาณ พ.ศ. 2500 ตัวโดยสารมีลักษณะเป็นแผ่นบางพิมพ์ด้วยหมึก และเริ่มเปลี่ยนเป็นตัวหนาใบเล็กใน พ.ศ. 2494 การขนส่งสินค้าได้รับความนิยมมาก เช่นเดียวกับการขนส่งผู้โดยสาร

ในช่วงที่สอง รถไฟวิ่งได้เร็วขึ้นเฉลี่ยจาก 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เป็น 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง การเดินทางจากนครราชสีมา ถึงอุบลราชธานี ใช้เวลาลดลงจาก 10 ชั่วโมง เหลือ 6 - 7 ชั่วโมงแล้วแต่ขบวน มีขบวนรถมากกว่า 10 ขบวนต่อวัน ความทันสมัยของอุปกรณ์ต่าง ๆ บนขบวนรถมีมากขึ้น เช่น เริ่มมีรถปรับอากาศ รถชั้นสามเริ่มเปลี่ยนจากที่นั่งไม้เป็นเบาะหนัง เป็นต้น นอกจากนี้ การขนส่งสินค้าได้รับความนิยมมากขึ้นกว่าเดิม และเริ่มแยกขบวนกันระหว่างผู้โดยสารและสินค้า หลังจากปี พ.ศ. 2520 เป็นต้นมา การขนส่งสินค้าที่แต่เดิมที่มีจำนวนมากมายหลายชนิดก็เริ่มลดปริมาณลงเรื่อย ๆ และผู้ประกอบการมักจะหันไปขนส่งทางถนนที่มีการพัฒนามากขึ้นแทน

ในช่วงที่สาม รถไฟวิ่งได้เร็วขึ้นกว่าเดิม เฉลี่ยจาก 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เป็น 70 กิโลเมตรต่อชั่วโมง การเดินทางจากนครราชสีมา ถึงอุบลราชธานี ใช้เวลาลดลงจาก 6 - 7 ชั่วโมง

เหลือ 4 - 6 ชั่วโมง แล้วแต่ขบวน มีขบวนรถมากกว่า 20 ขบวนต่อวัน หลังจากปี พ.ศ. 2535 เป็นต้นมา การขนส่งสินค้าได้ลดจำนวนลงไปมากกว่าเดิมอีก เนื่องจากการขนส่งทางรถไฟเมื่อเปรียบเทียบกับ การขนส่งทางถนนแล้ว จะใช้เวลาในการขนส่งที่นานกว่ามาก และมักจะล่าช้ากว่าเวลาที่กำหนดมาก ด้วย ประกอบกับกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางรถไฟไม่เอื้ออำนวย เนื่องจากเป็นกฎหมายเก่า ทำให้ผู้ใช้บริการหันไปขนส่งสินค้าทางถนนแทนแทบจะทั้งหมด ในปัจจุบันเหลือเพียงสินค้าจำพวกผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม และปูนซีเมนต์เท่านั้น ที่ยังใช้การขนส่งโดยทางรถไฟจำนวนมากอยู่ สินค้าอื่นนั้นจะเป็นสินค้าเบ็ดเตล็ดในรูปแบบกล่อง และขนส่งไปกับขบวนรถโดยสาร โบกี้บรรทุกสินค้าเฉพาะอย่างที่ใช้ทางรถไฟ ๆ ที่มีมากมายหลายชนิดก็ยกเลิกการใช้ไปมาก ในปัจจุบันการขนส่งสินค้าในรูปแบบใหม่ ได้แก่ ตู้คอนเทนเนอร์ ได้รับความนิยมมากขึ้น

อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันการขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างนี้กลับยังได้รับความนิยมมากอยู่ เพราะการให้บริการรถไฟค่อนข้างสะดวก เนื่องจากมีสถานีจำนวนมาก และสามารถเข้าถึงตำบลหรือหมู่บ้านเล็ก ๆ ทำให้การขนส่งผลิตภัณฑ์การเกษตร และสินค้าอื่น ๆ เพื่อเข้ามาขายในเมือง หรือขนส่งจากเมืองกลับบ้าน และโดยเฉพาะอย่างยิ่งการเดินทางไกลมีความสะดวก ถ้าเป็นการให้บริการการขนส่งทางถนน เช่น รถทัวร์ รถบรรทุก เป็นต้น จะต้องเดินทางเข้าไปใช้บริการในชุมชนเมือง จากเหตุผลดังกล่าวข้างต้น ทำให้รถไฟสายนี้มีจำนวนผู้โดยสารค่อนข้างมาก และมากอย่างสม่ำเสมอโดยตลอด ซึ่งผู้โดยสารส่วนใหญ่เป็นชาวบ้าน และผู้มีฐานะยากจน ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายของภาครัฐที่ต้องการให้รถไฟเป็นสาธารณูปโภคพื้นฐาน ประชาชนสามารถใช้บริการได้เท่าเทียมกัน ในปัจจุบันการขนส่งผู้โดยสารถือเป็นรายได้หลักของการรถไฟ ๆ โดยเฉพาะรถไฟชั้นสอง

7.1.2 ปัญหาของการให้บริการในปัจจุบัน และความต้องการของผู้ใช้บริการรถไฟ ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง

ปัญหาของการให้บริการในปัจจุบันมีความคล้ายคลึงกับเส้นทางสายอื่น ๆ ปัญหาที่สำคัญ ได้แก่ ปัญหาด้านความล่าช้าของขบวนรถ ซึ่งปัจจุบันยังไม่มี การแก้ไขอย่างจริงจัง อาจจะเป็นเพียงความพยายามของการรถไฟ ๆ ที่จะปรับปรุงเท่านั้น ผลที่ได้จึงน้อยมาก นอกจากนี้ยังพบปัญหาด้านอื่น ๆ เช่น ปัญหาเกี่ยวกับการจำหน่ายตั๋วโดยสาร สาเหตุมักเกิดจากผู้ใช้บริการกับเจ้าหน้าที่อาจไม่เข้าใจกัน ซึ่งบางครั้งก็อาจเกิดจากความบกพร่องของเจ้าหน้าที่ หรือผู้ให้บริการแล้วแต่กรณีไป

นอกจากนี้ปัญหาอื่น ๆ ของเส้นทางสายนี้ คือ การเกิดจากอุบัติเหตุที่บ่อยครั้งจากการที่รถไฟชนสัตว์ และชนกับรถบรรทุก เนื่องจากในเส้นทางสายนี้มีทางข้ามจำนวนมากทั้งมีเครื่องกั้น และไม่มีเครื่องกั้น อาจจะเฉลี่ยประมาณ 5 กิโลเมตรต่อหนึ่งทางข้าม ซึ่งสาเหตุนี้ก่อให้เกิดปัญหา

มากมายตามมาต่อชีวิต และทรัพย์สิน รวมถึงก่อให้เกิดปัญหาความล่าช้าของขบวนรถด้วย ดังนั้น การพัฒนาในเส้นทางสายนี้ควรจะพัฒนาด้านความปลอดภัยมาเป็นลำดับแรก โดยการเพิ่มป้ายเตือน หรือเพิ่มความชัดเจนของไฟในบริเวณทางข้าม

สำหรับความต้องการของผู้ใช้นั้น ในภาพรวมความต้องการของผู้โดยสาร ที่การ รถไฟ ๑ ต้องพัฒนา 3 ลำดับแรก ได้แก่ การพัฒนาระบบรางคู่ให้เสร็จสมบูรณ์ตลอดเส้นทาง การ พัฒนาให้ระบบรถไฟไทยเปลี่ยนเป็นรถไฟความเร็วสูง และการพัฒนาเรื่องการตรงต่อเวลา นอกจากนี้การพัฒนาด้านการบริการที่สำคัญ คือ การพัฒนาเรื่องความสะดวกบนขบวนรถ ดังนั้น สิ่งที่ต้องการรถไฟ ๑ ควรปรับปรุงมากที่สุดในปัจจุบันคือ การสร้างรางคู่ให้เสร็จโดยด่วนทั้งประเทศ และพัฒนาเรื่องความสะดวกบนขบวนรถ

7.1.3 ความสัมพันธ์ระหว่างการขนส่งทางรถไฟกับการเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจและการ ขยายตัวของเมืองบริเวณเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเชิงเหนือตอนล่าง

ทางรถไฟสายตะวันออกเชิงเหนือตอนล่าง ถือเป็นส่วนหนึ่งของทางรถไฟสายแรก ของรัฐ นับเป็นการปฏิวัติการคมนาคมทางบกของไทย ผลของการนำรถไฟมาใช้ทำให้การขนส่ง ด้วยเกวียนหมดไป และยังส่งผลทำให้เกิดการกระจุกตัวของการตั้งถิ่นฐานที่บริเวณสถานีรถไฟ การ ขยายตัวของเมือง และการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ

ความสัมพันธ์ระหว่างเส้นทางรถไฟและการขยายตัวของชุมชนเมืองสุรินทร์ ในช่วง แรกหลังจากมีเส้นทางรถไฟมาถึงเมืองสุรินทร์ในปี พ.ศ. 2469 ทำให้เศรษฐกิจการค้าบริเวณเมือง สุรินทร์ขยายตัวมากขึ้น และถือเป็นการเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่ในชุมชนเมืองสุรินทร์ โดยเฉพาะ บริเวณสถานีรถไฟ ทำให้เกิดการดึงดูดของการตั้งถิ่นฐานมากขึ้น เกิดอาชีพใหม่ ๆ มากมาย การ ขนส่งสินค้า และผู้โดยสาร มีปริมาณมากขึ้น และใช้รถไฟเป็นส่วนใหญ่ ทั้งการขนส่งสินค้าและ ผู้โดยสาร

หลังจากนั้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2505 เป็นต้นมา ถนนเริ่มถูกพัฒนามากขึ้น แต่ก็ยังคงไม่มี ผลกระทบต่อการขนส่งทางรถไฟมากนัก การขนส่งทางรถไฟในช่วงนี้ถือว่าเฟื่องฟู ผู้คนนิยมใช้ บริการขนส่งสินค้าเข้าออกเมืองสุรินทร์โดยใช้รถไฟเป็นส่วนใหญ่ จนกระทั่งในช่วงปี พ.ศ. 2516 การรถไฟ ๑ เริ่มที่จะขาดทุนจากวิกฤติราคาน้ำมัน ทำให้หลังจากปีนั้นเป็นต้นมา รถไฟเริ่มพัฒนาช้า ลงอย่างเห็นได้ชัด ประกอบกับถนนถูกพัฒนาขึ้นอย่างรวดเร็ว ทำให้การขนส่งสินค้า และผู้โดยสาร บางส่วน จากอดีตที่ใช้รถไฟแทบทั้งหมด ก็เริ่มถูกแบ่งไปใช้บริการการขนส่งทางถนนแทน เช่น รถทัวร์ บริษัทเอกชนรับส่งของ เป็นต้น แต่การรถไฟ ๑ ก็ยังพออยู่ได้ ผู้ใช้บริการถึงจะถูกแบ่ง ไปบ้าง แต่โดยรวมก็ยังมีผู้โดยสารมากอยู่ สำหรับการขยายตัวของเมืองสุรินทร์จากแต่ก่อนที่เคย กระจุกตัวใกล้กับสถานีรถไฟ ก็เริ่มขยายตัวลงมาตามถนนที่มุ่งจากสถานีรถไฟมาทางทิศใต้

หลังจากนั้นอิทธิพลของทางรถไฟเริ่มน้อยลงเรื่อยมาตามการพัฒนาของถนน ทำให้การตั้งถิ่นฐานร้านค้า เริ่มขยายตัวตามถนนสายหลักซึ่งมุ่งไปสู่ทางด้านทิศตะวันออก การค้าบริเวณสถานีรถไฟเริ่มลดความสำคัญลงเป็นเพียงเขตตลาดเก่า และร้านค้าเก่าแก่เท่านั้น

หลังจาก พ.ศ. 2535 เป็นต้นมา การรถไฟ ฯ จากเดิมที่พัฒนาช้าลงแล้วระยะหนึ่ง ก็เริ่มพัฒนาช้าลงไปอีก การพัฒนาส่วนใหญ่จะเป็นเพียงการซ่อมแซมบำรุงทาง รวมถึงอุปกรณ์ต่าง ๆ ให้อยู่ในสภาพที่พอจะใช้งานได้ ขบวนรถส่วนใหญ่ก็ยังใช้ของเดิม ส่งผลให้ผู้ใช้บริการลดลงเรื่อย ๆ ประกอบกับการขนส่งทางถนนค่อนข้างสะดวกรวดเร็วกว่าการขนส่งทางรถไฟมาก ทำให้ผู้ให้บริการส่วนใหญ่หันไปให้บริการการขนส่งทางถนนแทบทั้งหมด เหลือเพียงผู้ให้บริการบางส่วนที่ยังชอบที่จะใช้รถไฟอยู่ เช่น ผู้ที่อาศัยอยู่ใกล้สถานีรถไฟ คนสูงอายุ เป็นต้น ซึ่งในช่วงนี้เมืองสุรินทร์มีการขยายตัวตามถนนสายหลักอย่างชัดเจน จากเดิมที่ขยายไปทางทิศตะวันออก ก็เริ่มขยายไปทางทิศใต้ ทางรถไฟแทบจะไม่มีอิทธิพลต่อการขยายตัวของเมือง เศรษฐกิจ

จากทั้งหมดที่กล่าวมา สรุปได้ว่าการขยายตัวของเมืองสุรินทร์ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2535 เป็นต้นมา ไม่ได้เกิดจากอิทธิพลของทางรถไฟแล้ว ในขณะที่เดียวกับการขนส่งทางถนนมีการพัฒนามากขึ้น ทำให้ในปัจจุบันประชาชนในเมืองสุรินทร์ หันไปใช้การขนส่งทางถนนเกือบหมด จากแต่ก่อนที่ใช้รถไฟเป็นส่วนใหญ่ ประกอบกับรัฐบาลในทุกยุคสมัยยังให้การพัฒนาระบบซ่อมแซมถนนเป็นอย่างหลัก และละทิ้งการพัฒนากิจการรถไฟ ส่งผลให้มีประชาชนเหลือเพียงบางส่วนเท่านั้นที่ยังคงใช้รถไฟอยู่ แต่สำหรับประชาชนส่วนใหญ่แล้ว การเดินทาง หรือการเลือกใช้บริการรถไฟมักถูกเลือกเป็นลำดับท้าย ๆ

7.2 อภิปรายผลการศึกษา

ในอดีตภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างก่อนที่จะมีเส้นทางรถไฟ การคมนาคมขนส่งในช่วงนั้นทำได้ลำบาก ทั้งการเดินทางไปมาหาสู่ และการปกครองหัวเมืองต่าง ๆ ที่ในเวลานั้น มีลักษณะเป็นเมืองย่อย ๆ ภายในมณฑลนครราชสีมา และมณฑลอีสาน มีการเดินทางติดต่อกับเมืองอื่น ๆ ค่อนข้างน้อย ซึ่งแนวคิดของ Taaffe *et al.* (1996) และ Rimmer (1977) ได้กล่าวโดยสรุปว่า พัฒนาการของการขนส่งจะมีลักษณะเป็นขั้นตอน โดยภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างในช่วงนั้นอยู่ในขั้นตอนที่กำลังเริ่มพัฒนาเส้นทางคมนาคมพื้นฐานในบริเวณเมืองตอนใน แต่สำหรับบางท่าน เช่น ประชด ไกรเนตร และบุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา (2521) ซึ่งกล่าวในลักษณะที่คล้ายกัน ว่าการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวมีลักษณะเป็นวัฏจักร คือมีการเริ่มสร้างการหยุดสร้าง และการเสื่อมโทรมตามกาลเวลา ซึ่งแนวคิดนี้อธิบายถึงพัฒนาการของการขนส่งทางรถไฟในประเทศไทยได้เป็นอย่างดี

สำหรับการสร้างเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง เหตุผลที่สำคัญ คือ การเมือง เนื่องจากถูกกดดันจากฝรั่งเศส ซึ่งยึดครองลาวในช่วงเวลานั้น ทำให้ต้องสร้างทางรถไฟ เพื่อกระชับการปกครอง และย่นระยะเวลาในการเดินทาง ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ เกื้อกูล ยืนยงอนันต์ (2520) สำหรับเหตุผลทางด้านการเมืองนี้จะคล้ายกับการสร้างทางรถไฟสายใต้ซึ่งถูกกดดันจากอังกฤษ ซึ่งศึกษาโดย ปก แก้วกาญจน์ (2534) ในขณะที่ตัวอย่างของบางประเทศ เช่น อังกฤษ เหตุผลของการสร้างทางรถไฟในบางเส้นทางเพื่อประโยชน์ทางเศรษฐกิจเป็นหลัก เช่น การศึกษาของ Hawke (1970) ที่ศึกษาเกี่ยวกับการสร้างเส้นทางรถไฟเพื่ออุตสาหกรรมเหล็กกล้า และถ่านหิน ในยุคแรกของอังกฤษ เป็นต้น นอกจากนี้ในบางเส้นทางอาจเกิดจากเหตุผลทางด้านอื่น ๆ ได้แก่ เหตุผลด้านการท่องเที่ยว เช่น การศึกษาของ Su and Wall (2007) ที่ศึกษาเกี่ยวกับการสร้างทางรถไฟสาย Tibet เหตุผลด้านสงคราม เช่น การศึกษาของ Hunter (1957) ที่ศึกษาเกี่ยวกับการสร้างทางรถไฟสาย Moscow - Latvia - Kaliningrad ในรัสเซีย เป็นต้น

ในการพัฒนาเส้นทางรถไฟและโครงข่ายในช่วงเวลาต่าง ๆ ดังกล่าว มักจะมีปัจจัยที่เสริมหรือปัจจัยที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนา ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ Bacon (1971) และ Johnston *et al.* (2000) ดังจะเห็นได้จากการพัฒนาของรถไฟไทยที่มักจะไม่ค่อยต่อเนื่อง เนื่องจากมีอุปสรรคต่าง ๆ อยู่เสมอ เช่น การถูกแทรกแซงโดยภาครัฐ ซึ่งคล้ายกับการศึกษาของ Foreman - Peck (1987) ที่กล่าวโดยสรุปว่า ระบบการขนส่งทางรถไฟของชาตินั้น ๆ จะดีหรือไม่ ขึ้นอยู่กับการรถไฟของชาตินั้น ๆ ซึ่งมักจะถูกแทรกแซงโดยภาครัฐ โดยการตั้งกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ทำให้การพัฒนาไม่ต่อเนื่อง

สำหรับโครงข่ายของเส้นทางนั้นก็จะเป็นไปตามแนวคิดของ Taaffe *et al.* (1996) ที่กล่าวว่า ในเส้นทางคมนาคมขนส่งประเภทหนึ่ง ๆ จะต้องมียังทางหลัก ทางรอง และทางเชื่อมประสาน ซึ่งเส้นทางรถไฟในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง จะเป็นทางหลักของภาค และเป็นอาจเป็นเส้นทางรองที่แยกออกจากเส้นทางหลักในระดับประเทศ หากพิจารณาถึงลักษณะของเส้นทางจะเป็นรางเดี่ยว และภายในเส้นทางจะมีจุดศูนย์กลางในตัวเอง เช่น อุบลราชธานี นครราชสีมา หรืออาจเป็นศูนย์ โดยวัดจากจำนวนผู้โดยสาร จำนวนเที่ยวการเดินทาง ความเป็นศูนย์กลางในการขนส่งสินค้ากระจายสู่ที่อื่น ๆ เป็นต้น

เมื่อเส้นทางมีความสมบูรณ์แล้ว ทำให้เริ่มเกิดการเคลื่อนย้ายของคน และสินค้ามากขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ Cooley (1971) และ Owen (1966) ที่กล่าวโดยสรุปว่า การเคลื่อนย้ายดังกล่าวทั้งระยะสั้น และระยะยาว จะถูกควบคุมโดยปัจจัยต่าง ๆ ที่ผลักดัน และดึงดูดให้เกิดการเดินทาง เช่น เทคโนโลยี การเมือง เศรษฐกิจ ความแตกต่างของสถานที่ เป็นต้น นอกจากนี้แนวคิดของ Zipf (1949) กล่าวว่าในด้านการขนส่งนั้น บุคคลจะใช้เวลาพยายามน้อยที่สุด โดยมักจะ

เลือกใช้เส้นทางที่สั้นที่สุด โดยจะเห็นได้ว่าประชาชนที่เดินทางเป็นประจำมักจะเดินทางในเส้นทางเดิม ๆ ที่มีระยะสั้น เช่น การเดินทางไปทำงานเช้าเย็นกลับ เป็นต้น หลังจากเมื่อระบบขนส่งดีขึ้นก็จะส่งผลต่อปฏิสัมพันธ์ทางพื้นที่ทำให้มีการเดินทางไปมาหาสู่ เกิดการแลกเปลี่ยนสินค้าต่าง ๆ ระหว่างสถานที่มากขึ้น ดังแนวคิดของ Ullman (1956) ทำให้เกิดการขนส่งสินค้าในเวลาต่อมา สำหรับในระยะทางไกลนั้น การขนส่งทางรถไฟจะเกิดประโยชน์สูงสุดเนื่องจากมีอัตราค่าขนส่งต่อหน่วยค่อนข้างต่ำ และถือเป็นยานพาหนะที่นิยมในการขนส่งระหว่างเมืองในช่วงเวลานั้น ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ Cooley (1971) Bamford and Robinson (1978) และ Wheeler (1998)

การคมนาคมขนส่งทางรถไฟที่ถูกพัฒนาขึ้น บางช่วงพัฒนาเร็ว บางช่วงพัฒนาช้า ซึ่งจะส่งผลต่อการขยายตัว และการเปลี่ยนแปลงในด้านต่าง ๆ ในชุมชนที่มีเส้นทางผ่าน เช่น การเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจ การเมือง เทคโนโลยี การค้า เป็นต้น ในขณะเดียวกัน เมื่อการคมนาคมขนส่งสะดวกขึ้น ปัจจัยต่าง ๆ เหล่านี้ก็จะถูกพัฒนามากขึ้นตามมา และจะส่งผลย้อนกลับมาพัฒนาระบบขนส่งให้ดีขึ้นกว่าเดิม หรือในบางพื้นที่อาจจะพัฒนาแข่งกันได้ วนเวียนเป็นวัฏจักร ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ Hoyle and Smith (1998)

พัฒนาการของการขนส่งทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ในช่วงที่หนึ่งและสอง ดังที่ได้กล่าวแล้วว่า พัฒนาได้ค่อนข้างเร็ว เนื่องจากในช่วงเวลานั้นมีทางเลือกในการใช้ยานพาหนะค่อนข้างน้อย การขนส่งทางถนนยังไม่ถูกพัฒนามากนัก แต่หลังจากปี พ.ศ. 2520 เป็นต้นมา ถนนเริ่มพัฒนาเด่นชัดขึ้น ทำให้หลังจากช่วงเวลานั้นเกิดการแข่งขันมากขึ้นระหว่างการขนส่งทางรถไฟ และทางถนน ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ วสันต์ สว่างวงศ์ (2549) ที่ศึกษาเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางรถไฟเปรียบเทียบกับทางถนนระหว่างสถานี ICD ลาดกระบัง กับท่าเรือแหลมฉบัง แต่หลังจากปี พ.ศ. 2535 เป็นต้นมาจนถึงปัจจุบัน การแข่งขันเริ่มน้อยลง สิ่งที่สำคัญคือ การบูรณาการระหว่างการขนส่งแต่ละประเภทเพื่อเชื่อมโยงการขนส่ง แต่ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างนี้ มีการเชื่อมโยงน้อยมาก ซึ่งต่างจากในต่างประเทศ เช่น การศึกษาของ Fukui (1992) ที่ศึกษาเกี่ยวกับการเชื่อมโยงระหว่างการขนส่งทางรถไฟกับการขนส่งประเภทอื่น ในประเทศญี่ปุ่น ซึ่งมีการเชื่อมโยงระหว่างการขนส่งประเภทต่าง ๆ อย่างมีประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ ในด้านปัญหาของการให้บริการในปัจจุบัน และความต้องการของผู้ใช้บริการ มักจะเชื่อมโยงกับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาระบบขนส่ง โดยในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างนี้ ปัญหาหลักเกิดจากการรถไฟ ฯ ที่ขาดประสิทธิภาพในการให้บริการ ซึ่งในบางส่วนอาจเป็นผลมาจากภาครัฐที่ขาดการดูแล และอาจเชื่อมโยงถึงการเมืองด้วย รวมถึงการที่ประชาชนที่มีทัศนคติที่ไม่ดีต่อการขนส่งทางรถไฟ ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ Hoyle and

Smith (1998) ซึ่งกล่าวเกี่ยวกับปัจจัยด้านการเมือง และประชากร จะมีผลซึ่งกันและกันต่อการพัฒนาระบบขนส่ง

สาเหตุหนึ่งของการขยายตัวของเมือง คือ เกิดจากการพัฒนาระบบขนส่งให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ส่งผลทำให้เกิดการกระตุ้นให้ในการเดินทางไปมาหาสู่ การขนส่งสินค้าจำนวนมากขึ้น และยังมีผลให้เกิดการดึงดูดด้านการตั้งถิ่นฐาน การกระจุกตัวในการทำงาน และที่อยู่อาศัย เป็นต้น ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ Locklin (1966) นอกจากนี้เมื่อมีระบบขนส่งที่ดีขึ้นแล้ว ก็จะส่งผลต่อการขยายตัวของเมืองในด้านการเปลี่ยนแปลงของการใช้ที่ดิน โดยเฉพาะบริเวณจุดศูนย์กลางของการขนส่ง ในที่นี้คือสถานีรถไฟ จะทำให้มีการใช้ที่ดินหนาแน่น และหลายประเภทมากยิ่งขึ้น ซึ่งในเส้นทางสายอื่น ๆ ในประเทศไทยจะมีลักษณะที่คล้ายกัน แต่สำหรับในบางประเทศ การพัฒนาเส้นทางคมนาคมขนส่งอาจไม่ส่งผลต่อการเพิ่มขึ้นของการใช้ที่ดินอย่างเห็นได้ชัด เช่น จากการศึกษาของ Latinopoulou and Giannopoulos (1985) ที่ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการคมนาคมขนส่ง และการใช้ที่ดินใน 3 เมืองของกรีซ ได้แก่ Thessaloniki, Larisa และ Athens พบว่า การมีถนนตัดผ่านในเมืองเหล่านี้แทบจะไม่ส่งผลต่อการพัฒนาการใช้ที่ดิน และที่อยู่อาศัยในบริเวณพื้นที่ดังกล่าว เพราะว่าในประเทศตะวันตกส่วนใหญ่มีการพัฒนามานานมากแล้ว ทำให้การกระจุกตัวของผู้คนกระจายตัวอย่างสม่ำเสมอ ไม่ได้กระจุกตัว ณ จุดใดจุดหนึ่ง

สำหรับการขยายตัวของเมืองสุรินทร์ ในภาพรวมได้ขยายตัวไปตามเส้นทางคมนาคมขนส่ง แต่ก็ไม่ได้ขยายตัวไปทุกทิศทาง ซึ่งอาจเกิดจากการพัฒนาที่ไม่เท่าเทียมกันของเส้นทาง เช่น การเพิ่มช่องทางจราจรที่ไม่เท่ากันในทุกทิศทาง ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ ณัฏฐพงศ์ วรรณวิจิตร (2548) ที่ศึกษาเกี่ยวกับการใช้ที่ดิน และการขยายตัวของเมืองเชียงใหม่ ซึ่งมีการขยายตัวตามการพัฒนาของถนน กล่าวคือ ถนนสายใดมีการเพิ่มช่องทางจราจร การใช้ที่ดินก็จะมากขึ้นตามไปด้วย ส่งผลต่อการกระจุกตัวของสิ่งปลูกสร้างต่าง ๆ

นอกจากนี้ การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินของเมืองสุรินทร์ จะมีลักษณะเป็นขั้นตอน ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ Wheeler (1998) และ พันธุ์ทิพย์ จงไกรย (2550) ได้กล่าวโดยสรุปว่า การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินจะเกิดเป็นกระบวนการ 3 ขั้นตอน ได้แก่ 1) ขั้นตอนแทน เป็นระยะที่เส้นทางคมนาคมใหม่ให้บริการแทนเส้นทางเดิม ผู้ใช้เส้นทางเดิมจะค่อย ๆ เปลี่ยนมาใช้เส้นทางสายใหม่ แต่บางคนก็อาจไม่เปลี่ยน 2) ขั้นตอนเปลี่ยนแปลง ขั้นนี้ประชาชนจะย้ายเข้าไปตั้งถิ่นฐานใกล้เส้นทางสายใหม่ ทำให้ปริมาณการใช้ที่ดินสูงขึ้นตามไปด้วย 3) ขั้นพัฒนาการ ระยะนี้เส้นทางสายใหม่เริ่มเป็นตัวกำหนดที่ตั้งของกิจกรรมทางเศรษฐกิจ

7.3 ประโยชน์ที่ได้รับจากการศึกษา

1) ทำให้ทราบถึงพัฒนาการด้านกายภาพ เทคโนโลยี และการบริการการขนส่งของรถไฟในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง อย่างละเอียดมากขึ้น เพื่อให้เกิดความตระหนักถึงความสำคัญของการคมนาคมขนส่งระบบรางมากขึ้น

2) ทำให้ทราบถึงปัจจัยต่าง ๆ ที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาการขนส่งทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างอย่างละเอียด รวมถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นในแต่ละช่วงเวลา เพื่อนำประเด็นต่าง ๆ ไปเป็นพื้นฐานในการศึกษาในเส้นทางอื่น ๆ

3) ทำให้ทราบถึงสาเหตุของปัญหาการให้บริการในปัจจุบัน และความต้องการของผู้ใช้บริการ ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ทราบถึงจุดเด่นจุดด้อยของการบริการในประเด็นต่าง ๆ รวมถึงความคาดหวังของผู้โดยสาร เพื่อที่จะนำไปพัฒนาปรับปรุงการบริการของรถไฟต่อไปในอนาคต

4) ทำให้ทราบถึงความสัมพันธ์ระหว่างเส้นทางรถไฟกับการเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจ และการขยายตัวของชุมชนเมืองสุรินทร์ ซึ่งเป็นชุมชนตัวแทนของชุมชนที่ทางรถไฟมีผลต่อการขยายตัวของชุมชนมาก เพื่อให้เกิดความตระหนัก และเห็นถึงความสำคัญของการขนส่งทางรถไฟในการที่จะพัฒนาเศรษฐกิจของชุมชนต่อไป

5) ผลของการศึกษาก่อให้เกิดประโยชน์ดังนี้ สามารถนำไปประยุกต์เพื่ออธิบายปรากฏการณ์ที่คล้ายคลึงกันในพื้นที่อื่นได้ และสามารถอธิบายถึงลักษณะของพัฒนาการของการขนส่งทางรถไฟ รวมถึงความสัมพันธ์ระหว่างการขนส่งทางรถไฟกับการเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจ และการขยายตัวของชุมชนที่มีทางรถไฟผ่านในพื้นที่อื่น ๆ ที่มีบริบทต่างกัน

6) การศึกษาในประเด็นเกี่ยวกับการขนส่งทางรถไฟในครั้งนี้ ยังเป็นแบบอย่างที่สำคัญในการศึกษาประเด็นอื่น ๆ เกี่ยวกับการขนส่งทางรถไฟในอนาคต เนื่องจากปัจจุบันในประเทศไทยมีการศึกษาเกี่ยวกับประเด็นทางด้านนี้น้อยมาก

7.4 ปัญหาและอุปสรรคของการศึกษา

1) การศึกษาพัฒนาการด้านกายภาพ เทคโนโลยี และการบริการการขนส่งของรถไฟ รวมถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาการขนส่งทางรถไฟ ข้อมูลส่วนใหญ่จะได้จากเอกสารต่าง ๆ ซึ่งข้อมูลมักจะกระจัดกระจายตามสถานที่ต่าง ๆ แม้กระทั่งการรถไฟฯ เองก็ไม่ได้รวบรวมอย่างเป็นระบบมากนัก ทำให้จำเป็นต้องอาศัยการเดินทางและต้องอาศัยทุนทรัพย์จำนวนมาก เพื่อแสวงหาข้อมูลในหลายสถานที่ เช่น ห้องสมุดของมหาวิทยาลัยต่าง ๆ ทั่วประเทศ รวมถึงเอกสารของการรถไฟฯ ที่กระจายอยู่ตามสถานีต่าง ๆ ในกรุงเทพ ฯ และต่างจังหวัด

2) การศึกษาปัญหาของการให้บริการในปัจจุบัน และความต้องการของผู้ใช้บริการรถไฟ ก็เช่นเดียวกันก็ต้องใช้ทุนทรัพย์เป็นจำนวนมาก นอกจากนั้นการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่การรถไฟ ๑ บางครั้งก็ลำบากในการนัด เช่น การสัมภาษณ์พนักงานขับรถ เนื่องจากทำงานไม่เป็นเวลา ถ้าไม่ได้ทำงานก็มักจะพักผ่อน ดังนั้นจึงมีช่วงเวลาไม่มากที่จะได้สัมภาษณ์อย่างละเอียด

3) การศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างเส้นทางรถไฟ และการขยายตัวของชุมชนเมืองสุรินทร์ ในช่วงเวลาต่าง ๆ ถือว่ามีอุปสรรคในการหาข้อมูล เนื่องในช่วงต้นการก่อสร้าง รวมถึงช่วงหลังจากมีเส้นทางแล้ว (พ.ศ. 2469) ในช่วงนั้นแทบจะหาผู้ที่มิชีวิตอยู่ไม่ได้แล้ว จะมีเพียงลูกหลานที่รับฟังจากการเล่าต่อ ๆ มา ทำให้ข้อมูลบางอย่างอาจขัดแย้ง และผิดพลาดไม่ตรงกับเอกสารเก่า ๆ ทำให้การวิเคราะห์ในบางครั้งต้องใช้ความน่าจะเป็น นอกจากนี้ข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าแยกตามเส้นทางต่าง ๆ หาได้น้อยมาก ส่วนมากจะเป็นข้อมูลรวมทั้งภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ทำให้การวิเคราะห์ต้องใช้ความน่าจะเป็นอีกเช่นกัน โดยอ้างอิงจากเอกสารเก่า ๆ ที่ผู้ศึกษาคิดว่าใกล้เคียงที่สุด

7.5 ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาในครั้งนี้ ผู้ศึกษาพบว่าเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ยังมีปัญหาอื่น ๆ ที่รอการแก้ไขและปรับปรุงอย่างเร่งด่วน โดยผู้ศึกษาได้เสนอแนะวิธีการแก้ไขไว้ดังนี้

สิ่งที่ควรปรับปรุง

1) ควรปรับปรุงอุปกรณ์ต่าง ๆ ภายในสถานีรถไฟให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์ เช่น ลำโพงที่ใช้ในการประกาศ สภาพที่นั่งรอ เป็นต้น และอุปกรณ์ต่าง ๆ บนขบวนรถ เช่น ประตูเปิดปิด หลอดไฟ กลไกในการปรับที่นั่ง - นอน ที่ล็อคประตู เป็นต้น

2) ควรปรับปรุงความสะดวกบริเวณสถานีรถไฟ และบนขบวนรถ ทั้งด้านนอกและด้านใน เพื่อให้เกิดภูมิทัศน์ที่น่าใช้บริการ โดยเฉพาะในชั้นสามของขบวนรถทุกขบวน

3) ควรปรับเปลี่ยนระบบรางให้เป็นรางคู่ตลอดเส้นทางโดยเร็ว

4) ควรปรับปรุงสภาพของหัวรถจักร รถโดยสารอื่น ๆ และเครื่องยนต์กลไกให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์พร้อมที่จะใช้งานมากกว่าที่เป็นอยู่

5) ควรปรับปรุงทัศนคติในการทำงานของพนักงานรถไฟในทุกระดับ ทุกสถานี ไม่เพียงแต่สายตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างเท่านั้น แต่ควรปรับปรุงทั่วประเทศ เพื่อให้การขนส่งทางรถไฟเจริญก้าวหน้า และพัฒนามากกว่าที่เป็นอยู่

6) ควรปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณของเส้นทางรถไฟ และบริเวณทางข้าม ให้มีความชัดเจน เพื่อให้เกิดความสมบูรณ์พร้อมที่จะใช้งานตลอดเวลา โดยเฉพาะในบริเวณทางข้ามที่ไม่มี

สัญญาณ ควรจัดทำให้มีสัญญาณในทุก ๆ ทางข้าม ทั้งนี้เพื่อก่อให้เกิดความปลอดภัย และป้องกันอุบัติเหตุ ซึ่งเกิดขึ้นบ่อยครั้ง

ข้อเสนอแนะในการให้บริการ

- 1) ควรมีการทำตารางเวลาในการรอหลักของขบวนรถทุกขบวนว่าจะหลักกันที่สถานีใด เพื่อลดปัญหาความล่าช้าของขบวนรถ
- 2) ควรมีการทำบอร์ดไฟฟ้าแสดงเวลาขบวนรถเข้าออก และขบวนรถล่าช้า
- 3) ควรมีการสร้างสะพานลอยข้าม หรืออุโมงค์ลอดใต้ขานขาลา เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการที่ผู้โดยสารข้ามทางรถไฟไปมา
- 4) ควรมีการทำรั้วป้องกัน หรือเขตแดนที่ชัดเจน ในบริเวณริมทางรถไฟ โดยเฉพาะในบริเวณชุมชน เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ
- 5) อาณัติสัญญาณบางอย่างควรปรับเปลี่ยนให้เกิดประสิทธิภาพมากขึ้น เช่น สัญญาณการขทาง สัญญาณธง และไฟต่าง ๆ เป็นต้น

นอกจากนี้สิ่งสำคัญที่ต้องปรับปรุงของการรถไฟ ฯ คือ การปฏิวัติวัฒนธรรมองค์กรจากระบบอุปถัมภ์สู่ระบบคุณธรรม เป็นที่ทราบกันดีว่าองค์กรเก่าแก่ย่อมมีวัฒนธรรมที่โบราณ และฝังรากลึก กล่าวคือ การรถไฟแห่งประเทศไทย องค์กรที่มีอายุยาวนานมากกว่า 100 ปีการจะปรับเปลี่ยนระบบนั้น จึงไม่ใช่เรื่องง่าย แต่ก็น่าจะพอทำได้ ซึ่งในปัจจุบันผู้บริหารของการรถไฟ ฯ ต้องยอมรับว่ามีปัญหาต้องแก้มากมาย ในอดีตที่เป็นระบบอุปถัมภ์มากกว่าระบบคุณธรรม เป็นการปกครองระบบเจ้าขุนมูลนาย ค่าของคนอยู่ที่คนของใคร การบริหารของการรถไฟ ฯ มักหนีไม่พ้นการเมือง แต่ต้องพยายามทำอย่างไรเพื่อให้หน่วยงานได้รับผลประโยชน์มากกว่าที่นักการเมืองได้รับ

การรถไฟ ฯ เป็นหน่วยงานที่ค่อนข้างใหญ่ มีพนักงานกระจายอยู่ทั่วประเทศหลายพันคน การปรับเปลี่ยนอย่างรวดเร็วอาจจะทำได้ยาก การทำความเข้าใจถึงระบบต่าง ๆ ค่อนข้างลำบาก อย่างดีที่สุดคือการนำข้อมูลผ่านอินเทอร์เน็ต ก่อให้เกิดความไม่ทั่วถึงของการรับรู้ข้อมูล นอกจากนี้ผู้บริหารทุกระดับควรนำระบบคุณธรรมมาใช้ในองค์กรอย่างจริงจัง ใครมีผลงานดีก็นำมาแสดง และผู้บริหารควรจะให้การยอมรับ ไม่ใช่ว่ารับแต่งงานของคนของตัวเอง แต่สำหรับพนักงานบางกลุ่มทำอย่างไรก็ไม่ยอมเปลี่ยนแปลง เช่น พนักงานที่ใกล้ชิดเกษียณอายุ เป็นต้น แต่สำหรับคนบางกลุ่ม เช่น คนรุ่นใหม่ที่ชอบการเปลี่ยนแปลง ไม่ชอบระบบอุปถัมภ์ จะพยายามทำงานที่จะปรับปรุงองค์กร และพยายามทุกอย่างเพื่อความโปร่งใส แต่ทั้งนี้อย่างที่กล่าวไปแล้วผู้บริหารทุกระดับควรให้โอกาสด้วย

สิ่งสำคัญอีกประการหนึ่ง คือ ควรมีการอบรมความรู้ให้กับพนักงานของการรถไฟ ๑ อย่างสม่ำเสมอ เพื่อที่ว่าพนักงานจะได้มีความรู้ด้านอื่น ๆ เช่น เทคโนโลยีใหม่ ๆ ข้อมูลของรถไฟ ในประเทศที่พัฒนาแล้ว และความรู้ทั่วไปด้านอื่น ๆ เพื่อที่พนักงานจะได้มีความรู้อื่น ๆ เพื่อให้เกิด องค์ความรู้ใหม่ในการบริหารงาน และการบริการ ไม่ใช่มีความรู้เพียงสองข้างทางรถไฟเท่านั้น

สิ่งต่าง ๆ ที่กล่าวมานี้ถือเป็นจุดเริ่มต้นที่การรถไฟ ๑ ควรตระหนักเพื่อให้เกิดการพัฒนา ในด้านต่าง ๆ แก่พนักงาน อันจะส่งผลต่อการพัฒนาในด้านการบริการ และการพัฒนาในด้านอื่น ๆ ของการรถไฟ ๑

7.6 ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

1) การเลือกกลุ่มประชากรตัวอย่าง ควรจัดการให้มีการสุ่มตัวอย่างอย่างมีระบบและเลือก กลุ่มประชากรตัวอย่างจำนวนมาก เนื่องจากการเก็บข้อมูลบางครั้งมักมีปัญหาเกี่ยวกับการขาดข้อมูลที่เร าต้องการ และคาดไม่ถึง ซึ่งจะทำให้ได้ข้อมูลครบถ้วน ซึ่งสามารถตัดข้อมูลบางอย่างที่ไม่สำคัญ ออกไปได้ ทั้งนี้เพื่อให้การวิเคราะห์ข้อมูลมีความถูกต้องมากยิ่งขึ้น และอาจนำข้อมูลมาวิเคราะห์ ด้วยสถิติขั้นสูงได้

2) การสัมภาษณ์ผู้ประกอบการร้านค้า รวมถึงผู้ที่อยู่อาศัยในชุมชนบริเวณใกล้กับสถานี รถไฟสุรินทร์ ควรสัมภาษณ์ด้วยจำนวนมากกว่าการศึกษากครั้งนี้ และควรนัดสัมภาษณ์พร้อมกัน เพื่อเกิดการแลกเปลี่ยนความรู้ ซึ่งจะทำให้เกิดการโต้แย้งคำตอบที่ลืมนึกเกี่ยวกับประวัติเมือง สุรินทร์ จะทำให้ผู้ศึกษาได้ประวัติที่ถูกต้อง และครบถ้วน

3) ควรมีการศึกษาเกี่ยวกับการขนส่งทางรถไฟสายอื่น ๆ เพื่อเปรียบเทียบกับสายตะวันออก เที่ยงเหนือตอนล่าง รวมทั้งเพื่อให้เกิดองค์ความรู้ใหม่ ซึ่งจะทำให้รถไฟไทยเกิดการพัฒนาต่อไปใน อนาคต