

รายงานฉบับสมบูรณ์

การจำหน่ายและการบริโภคแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟฟรีและ
รถไฟที่ต้องจ่ายค่าเดินทางปกติ กรณีศึกษา เส้นทางสายใต้และ
สายตะวันออกเฉียงเหนือ ประเทศไทย

Selling and drinking alcohol behaviors on free and
non-free trains of the Southern and Northeastern lines,
Thailand

(สัญญาเลขที่.56-ข-007)

โดย

นวลตา อากาศัพพะกุล

ได้รับทุนสนับสนุนโดย
ศูนย์วิจัยปัญหาสุรา
สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)
พฤษภาคม พ.ศ. 2557



คำนำ

การวิจัยเรื่อง การจำหน่ายและการบริโภคแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟฟรีและรถไฟที่ต้องจ่ายค่าเดินทางปกติ กรณีศึกษา เส้นทางสายใต้และสายตะวันออกเฉียงเหนือ ประเทศไทย ฉบับนี้ เป็นงานวิจัยชิ้นแรกที่มีในประเทศไทยที่ ทำการศึกษาพฤติกรรมกรรมการบริโภคและการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟและสถานชานชาลา

การจำหน่ายและการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟและบริเวณชานชาลาสถานีรถไฟเป็นสิ่งที่ เห็นอยู่จนคุ้นชินและไม่อาจปฏิเสธได้ว่า ” ไม่มีมีการจำหน่ายบนขบวนรถไฟโดยผู้ค้าและผู้เสียบียง ” งานวิจัยนี้ที่ มีผู้วิจัยต้องใช้ความกล้าและเสี่ยงภัยในการเก็บข้อมูลการสังเกตพฤติกรรมกรรมการจำหน่ายและพฤติกรรมกรรมการ เครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟและในขณะที่รถไฟกำลังเคลื่อนที่ โดยเฉพาะอันตรายที่เกิดจากการถูกคุกคาม โดยเจ้าหน้าที่ของรัฐ งานวิจัยฉบับนี้สามารถให้รายละเอียดของพฤติกรรมของทั้งผู้จำหน่ายและผู้บริโภค รวมทั้งผู้ มีส่วนได้ส่วนเสีย ผู้วางนโยบายและผู้ปฏิบัติ ทำให้มองเห็นสภาพปัญหาที่ถูกกละเลยมานาน ทั้ง ๆ ที่เป็นพื้นที่เสี่ยงไม่ ต่างจากพื้นที่การเดินทางโดยทางถนน จึงมองเสมือนการมีสองมาตรฐานในการดำเนินการทั้ง ๆ ที่โอกาสของ ความเสี่ยงโดยทางรถไฟมีมากกว่าการเดินทางโดยรถยนต์ เนื่องจากมีระยะเวลาในการเดินทางนานกว่า และในบาง จุดเป็นเส้นทางที่ไม่มีการเชื่อมต่อโดยตรงกับเส้นทางทางบกอื่นซึ่งหากมีเหตุการณ์ไม่พึงประสงค์เกิดขึ้นผู้โดยสารจะ ได้รับอันตรายมากกว่าการเดินทางโดยทางรถยนต์ โดยเฉพาะผู้โดยสารที่เดินทางโดยรถไฟชั้น 3 แต่การเดินทาง โดยทางรถไฟก็เป็นทางเลือกหนึ่งที่ประชาชนส่วนใหญ่พอใจที่จะเลือกเนื่องจากราคาถูก และหากดูแลตนเองดีก็จะ ปลอดภัยระดับหนึ่ง แต่สิ่งที่น่าวิตกกังวลคือ ความปลอดภัยด้านทรัพย์สินและอาชญากรรมที่แฝงมากับผู้โดยสาร โดยเฉพาะการเดินทางโดยขบวนรถไฟฟรี ทั้งนี้ผู้โดยสารจะปลอดภัยมากขึ้นหากเจ้าหน้าที่ทั้งของกองบังคับการ ตำรวจรถไฟและเจ้าหน้าที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทยจะตระหนักในบทบาทและหน้าที่ความรับผิดชอบของ ตนเองที่มีต่อผู้โดยสารโดยเฉพาะผู้โดยสารเพศหญิง

การจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณชานชาลาสถานีรถไฟและบนขบวนรถไฟเป็นประเด็นที่ยังไม่มี การศึกษาว่า มีผลกระทบอะไรบ้างต่อผู้โดยสารที่ใช้บริการ การดื่มและจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวน รถไฟเป็นสิ่งปกติที่ถือเป็นธรรมเนียมปฏิบัติกันมา จึงควรมีการทบทวนว่ามีผลกระทบต่อผู้โดยสารอื่นหรือไม่และ โอกาสที่จะเกิดอาชญากรรมและอุบัติเหตุจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มีหรือไม่ อย่างไร ตาม พระราชบัญญัติ ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 กำหนดเวลาจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ กฎหมายฉบับนี้ครอบคลุมการ จำหน่ายบนขบวนรถไฟหรือไม่ ประเด็นเหล่านี้ทำให้เกิดคำถามตามมามากมาย ซึ่งพบได้จากงานวิจัยฉบับนี้เพื่อนำ ร่อง ในการหาคำตอบต่อไป

งานวิจัยนี้ไม่ได้เป็นการจับผิดเจ้าหน้าที่ของรัฐและผู้เกี่ยวข้องแต่สะท้อนภาพความเป็นจริงให้เห็น พฤติกรรมบางประเด็นของผู้ที่ทำหน้าที่ต่าง ๆ บนขบวนรถไฟ ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ที่ผู้ให้ข้อมูลบางราย บิดเบือนจากสภาพความเป็นจริงที่เห็น แต่คณะผู้วิจัยตรวจสอบโดยการสังเกตโดยแฝงตัวเป็นผู้โดยสารร่วมเดินทาง ไปกับขบวนรถทั้งสองเส้นทาง ข้อมูลที่ได้สะท้อนให้เห็นถึงช่องว่างและจุดบกพร่องที่ผู้มีหน้าที่กำกับดูแลควรต้อง เพิ่มการให้ความสำคัญในการกำกับดูแลการปฏิบัติงานของผู้ได้บังคับบัญชามากขึ้น

คณะผู้วิจัยหวังว่า รายงานฉบับนี้จะนำไปสู่การหาค้นหาแนวทางในการแก้ปัญหาการจำหน่ายเครื่องดื่ม แอลกอฮอล์ที่มีมาตรฐานเดียวกันและสามารถลดอุบัติเหตุ อาชญากรรม และการละเมิดสิทธิของผู้โดยสารที่ใช้ บริการของการรถไฟแห่งประเทศไทยด้วย

คณะผู้วิจัย

กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยฉบับนี้เป็นงานวิจัยทั้งเชิงปริมาณและคุณภาพ โดยมีผู้เกี่ยวข้องหลายกลุ่ม ประกอบด้วย ประชาชนที่เป็นผู้โดยสารเป็นผู้ให้ข้อมูล รวมทั้งผู้ค้าแร่ พนักงานตู้เสบียง เจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟและพนักงานบนขบวนรถไฟที่ให้ความร่วมมือในการให้ข้อมูลประกอบการวิจัยนี้ คณะผู้วิจัยขอขอบคุณมา ณ ที่นี้ด้วย

คณะผู้วิจัยขอขอบคุณ ผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย และผู้บังคับการตำรวจรถไฟนพวงศ์ ที่ให้ความร่วมมือในการดำเนินวิจัยนี้

ขอขอบคุณศูนย์วิจัยปัญหาสุรา และสำนักงานกองทุนส่งเสริมการสร้างสรรค์เสริมสุขภาพ(สสส.) ที่ให้การสนับสนุนทุนเพื่อการวิจัยนี้

และขอขอบคุณ ครอบครัวของผู้วิจัยทุกท่านที่ให้กำลังใจแก่คณะผู้วิจัยให้สามารถดำเนินการวิจัยจนสำเร็จ

| | |
|-----------|--------------|
| นวลตา | อากาศ์พะกุล |
| ศิริรัตน์ | โกศลวัฒน์ |
| เยาวณี | จรรยาศักดิ์ |
| วรรณภา | สุวรรณชาติรี |
| อรพิน | ปรีสุทธิชัย |

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา 1) รูปแบบและประเภทของการจำหน่ายแอลกอฮอล์ 2) พฤติกรรมการบริโภคแอลกอฮอล์ของผู้โดยสารที่เดินทาง 3) ความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง และ 4) แนวคิดเชิงนโยบายของผู้บริหารการรถไฟแห่งประเทศไทยและผู้บังคับการตำรวจรถไฟต่อการจำหน่ายแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟโดยมีกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้โดยสารจำนวน 453 ราย และผู้เกี่ยวข้องจำนวน 30 ราย เก็บข้อมูลโดยการสังเกตและสัมภาษณ์ พื้นที่ศึกษาคือ ขนขบวนรถไฟเส้นทางกรุงเทพฯ - สุโขทัย-ลก และ กรุงเทพฯ-หนองคาย และบริเวณสถานีรถไฟกรุงเทพฯ - หนองคายและสุโขทัย-ลก ระยะเวลาในการวิจัยระหว่าง สิงหาคม 2556 - พฤษภาคม 2557

ผลการศึกษา พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้โดยสารที่ใช้บริการส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง อายุเฉลี่ย 34.5 ปี (sd - 13.8 18-80 ปี) เหตุผลในการเลือกใช้รถไฟเป็นยานพาหนะเนื่องจากประหยัดและผ่านเส้นทางที่ต้องการ ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นระหว่างการเดินทางเฉลี่ย 175 บาท (sd 133, :รถไฟฟรี 180 sd 147 ,0-950 บาท และรถไฟจ่ายเงินเองเฉลี่ย 170 sd 118 , 0-500 บาท) โดยมีความแตกต่างกันของจำนวนเงินที่จ่ายในระหว่างการเดินทางเส้นทางสายใต้และสายตะวันออกเฉียงเหนือ แต่มีความแตกต่างกันในค่าใช้จ่ายระหว่างขบวนรถไฟฟรีและขบวนรถไฟจ่ายเงินเองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ผู้โดยสารส่วนใหญ่ร้อยละ 74.2 มีความเห็นว่าควรห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟและขานชาลา รวมทั้งห้ามดื่มด้วย และควรมีการลงโทษตามกฎหมายเช่นเดียวกับการดื่มและจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์สำหรับผู้โดยสารทางบก

ด้านพฤติกรรมการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พบว่า ผู้ค้าไม่มีใบอนุญาตจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ตามมาตรา 19 ว่าด้วยการอนุญาตจำหน่ายสุราประเภท 4 ส่วนการจำหน่ายโดยผู้เสียบึงผ่านการประมูลโดยบริษัท และมีใบอนุญาตจำหน่ายจากกรมสรรพสามิต ประเภทเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่จำหน่ายทั้งโดยผู้เสียบึงและผู้ค้าเป็นประจำทุกวัน แต่ต่างกันที่ราคาจำหน่าย โดยผู้ค้าเร่กำหนดราคาต่ำกว่าราคาจำหน่ายโดยผู้เสียบึง

พฤติกรรมผู้ดื่ม พบว่า ทุกขบวนมีผู้ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ทั้งขบวนรถไฟฟรีและขบวนรถไฟที่จ่ายเงินเอง โดยส่วนใหญ่ดื่มเบียร์

ด้านเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในเที่ยวรถไฟที่สังเกต 20 ขบวน พบว่า มีเหตุเกิดเกือบทุกครั้งของขบวนรถไฟ (10/20 ครั้ง)

ด้านเจ้าหน้าที่ พบว่า เจ้าหน้าที่การรถไฟที่รับผิดชอบขบวนรถไฟและเจ้าหน้าที่ตำรวจ มีความเห็นแบ่งเป็น สองกลุ่ม คือ กลุ่มที่เห็นด้วย มีเหตุผลคือ การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ เป็นการรบกวนผู้โดยสารอื่น และอาจเกิดอาชญากรรมและอุบัติเหตุได้ ส่วนกลุ่มที่ไม่เห็นด้วยกับการห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พบว่า เนื่องจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เป็นเรื่องส่วนบุคคล การห้ามดื่มเป็นการละเมิดสิทธิ และยังกระทบถึงการท่องเที่ยวของประเทศ

ด้านผู้บริหารการรถไฟ ให้ความเห็นว่าย โดยรวมเห็นด้วยหากมีกฎหมายบังคับใช้ที่ครอบคลุมการรถไฟ ทั้งนี้เนื่องจากปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายฉบับใดที่ครอบคลุมถึงการรถไฟแห่งประเทศไทย

ด้านผู้บังคับการตำรวจรถไฟ มีความเห็นว่า การปฏิบัติงานของตำรวจรถไฟต้องเป็นไปตามที่การรถไฟกำหนดขอบเขตให้

ด้านผู้จำหน่าย พบว่า หากมีกฎหมายบังคับห้ามการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณสถานีรถไฟและบนขบวนรถไฟจะกระทบถึงรายได้ของผู้ค้าเร่ที่จำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และรายได้พนักงานผู้เสียบึง

สรุป การศึกษานี้แสดงให้เห็นถึงสถานการณ์จริงของการบริโภคและการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนและระหว่างการเดินทางโดยรถไฟ(ทั้งฟรีและจ่ายเงิน ที่พบว่า มีรูปแบบใกล้เคียงกัน ด้านการเกิดอุบัติเหตุและอาชญากรรมพบว่า ในขบวนรถไฟที่สังเกตมีการเกิดอุบัติเหตุและการทะเลาะวิวาทที่เจ้าหน้าที่ของการรถไฟและเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่ได้เข้ามาร่วมในการจัดการปัญหาจึงไม่มีการรายงานที่เป็นลายลักษณ์อักษร ด้านความคิดเห็นต่อการนำกฎหมายให้ครอบคลุมถึงการรถไฟแห่งประเทศไทยเพื่อไม่ให้เกิดสองมาตรฐานและยังพบว่า ส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการยกเลิกการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟและบริเวณขานชาลา

สิ่งที่ต้องดำเนินการต่อไป คือ การทบทวนกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ การออก

ใบอนุญาต การกำหนดพื้นที่จำหน่าย และระเบียบ/ประกาศ / พรบ การรถไฟแห่งประเทศไทย ทั้งนี้ต้องดำเนินการไปพร้อม ๆ กันเพื่อให้เกิดแนวทางปฏิบัติในทิศทางเดียวกัน

Abstract

This research was designed to be qualitative and quantitative. This research aimed to: determine 1) the process and drinking behavior of passengers 2) the opinion of stakeholders regarding selling alcohol on the train and platform 2) the alcohol policy of the administrators of the State Railway of Thailand and Railway Police. Four hundred and fifty- three passengers completed self-administration structural questionnaires. Thirty stakeholders were interviewed in depth. Data were collected from August 2013-May 2014. The results are as follows: Most passengers were female, and the average age was 34.5 years. (sd 13.8). They traveled by train because it was safe and cheap and stopped at their destination. Their average expense was 175 baht (free train: 180 baht sd 147 and non-free ticket: 170 baht sd 118). There was no difference in expense between passengers of the Southern line and Northeastern line. The comparison between the expense of the free and non-free train was significantly different ($p < 0.05$). Most of the passengers wanted the Alcohol Acts to forbid selling alcohol and drinking in the area of the platform and on the train, the same as in vehicles on the roads, because selling alcohol would increase the chance of criminal behavior and fighting among the passengers. Some of the officers of the State Railway of Thailand and Railway Police agree with this point but some of them are in disagreement because they believe that drinking is a human right and would affect tourism. Alcohol was sold by travelling salesmen who did not have a license to sell alcohol. Under the Alcohol Acts, 2008, the restaurant of a train and travelling salesmen sold the same product of alcohol, and the prices were fixed. We found that most of the drinking passengers drank beers. The accidents were recorded 10 times of 20 trips. For the travelling salesmen it would be serious if the Alcohol Acts forbade selling alcohol on the train and platform because it would affect their salary. Conclusion: This research showed the situation and pattern of selling alcohol on the free and non-free trains were the same. When there was a problem between non-drinking passengers and drinkers, the officers of the State Railway of Thailand and Railway Police could not help them at that time, and no record was made. Most of the passengers hope that the Alcohol Acts will be revised and the area of the platform and on the train recovered for non-drinkers.

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร

การวิจัยเรื่อง การจำหน่ายและการบริโภคแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟฟรีและรถไฟที่ต้องจ่ายค่าเดินทางปกติ กรณีศึกษา เส้นทางสายใต้และสายตะวันออกเฉียงเหนือ ประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา รูปแบบการจำหน่ายและพฤติกรรมการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และความคิดเห็นของผู้โดยสารรถไฟฟรีและรถไฟที่ต้องจ่ายเงินเองในเส้นทางเดียวกัน โดยมีกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้โดยสารจำนวน 453 ราย และผู้เกี่ยวข้องจำนวน 30 ราย เก็บข้อมูลโดยการสังเกตและสัมภาษณ์ พื้นที่ศึกษาคือ ขบวนรถไฟเส้นทางกรุงเทพฯ – สุโขทัย-ลพบุรี และ กรุงเทพฯ-หนองคาย และบริเวณสถานีรถไฟกรุงเทพฯ สุโขทัย-ลพบุรี และ หนองคายโดยมีระยะเวลาในการวิจัยระหว่าง สิงหาคม 2556 – พฤษภาคม 2557

ผลการศึกษา มีดังนี้

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณและคุณภาพ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการจำหน่ายและการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในกลุ่มผู้โดยสารผู้โดยสารรถไฟโดยขบวนรถไฟฟรีและขบวนรถไฟที่ต้องจ่ายเงินเอง มีกลุ่มตัวอย่างคือผู้โดยสารที่ใช้บริการรถไฟฟรี และจ่ายเงินเอง จำนวน 453 ราย และผู้เกี่ยวข้องจำนวน 30 ราย เก็บข้อมูลโดยการสัมภาษณ์ สัมภาษณ์เจาะลึกและสังเกต ผลการวิจัยดังนี้

กลุ่มตัวอย่างเพศชาย มีร้อยละ 42.2 เพศหญิงร้อยละ 57.8 ร้อยละ 26.9 จบการศึกษา และกำลังศึกษาในจำนวนที่เท่า ๆ กัน เช่นเดียวกัน ส่วนใหญ่สถานภาพสมรสคู่และโสด ร้อยละ 45.0 ส่วนใหญ่ร้อยละ 23.8 เป็นผู้ไม่ประกอบอาชีพหรือเป็นผู้ที่ไม่มีรายได้ (จากตารางที่ 1)

อายุเฉลี่ยของผู้โดยสารขบวนรถไฟฟรี 34.8 ปี (sd 13.9, 18-78 ปี)

อายุเฉลี่ยของผู้โดยสารขบวนรถไฟจ่ายเงินเอง 34.3 ปี (sd 13.7, 18- 80 ปี)

ในภาพรวม ส่วนใหญ่ ร้อยละ 54.3 คิดว่า การที่คนใช้บริการรถไฟในปัจจุบันเนื่องจากมีโครงการรถไฟฟรี รองลงมา ร้อยละ 44.8 เลือกใช้บริการเนื่องจากประหยัดค่าใช้จ่าย ซึ่งทั้งผู้ใช้บริการรถไฟฟรีและรถไฟที่ต้องจ่ายเงินเองมีความเห็นในทำนองเดียวกัน

ส่วนรายกลุ่มพบว่า การเลือกใช้บริการการรถไฟของกลุ่มที่ต้องจ่ายเงินเองและ ฟรีก็มีลักษณะเช่นเดียวกันคือฟรี (ร้อยละ 45.1 และ 64.3 ตามลำดับ)และประหยัด

ความถี่ของการใช้บริการ ส่วนใหญ่ใช้บริการรถไฟไม่บ่อย และมีบางส่วนใช้บริการเป็นครั้งแรก

รถไฟจ่ายเงินเอง ส่วนใหญ่ร้อยละ 63.8 ใช้บริการรถไฟไม่บ่อย คือไม่เกิน 3 ครั้งต่อปี มีเพียงร้อยละ 5.8 ที่ใช้บริการการรถไฟเป็นครั้งแรกผู้โดยสารโดยรถไฟฟรี ส่วนใหญ่ร้อยละ 62.0 ใช้บริการรถไฟในการเดินทางไม่บ่อย(ไม่เกิน 3 ครั้ง ต่อปี) ร้อยละ 6.0เดินทางครั้งแรก

พฤติกรรมเสี่ยง

การสูบบุหรี่และดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

รถไฟจ่ายเงินเอง พบว่า ส่วนใหญ่ ร้อยละ 67.9 ไม่สูบบุหรี่ ร้อยละ 12.0 ยังสูบบุหรี่ ส่วนการดื่มสุรา พบว่า ร้อยละ 64.3 ไม่ดื่มสุรา ร้อยละ 18.7 ยังคงดื่มสุราอยู่ในปัจจุบัน ส่วนผู้โดยสารโดยรถไฟฟรีมีร้อยละ 72.9 ไม่สูบบุหรี่ ขณะที่ร้อยละ 15.7 ยังสูบบุหรี่จนถึงปัจจุบัน ร้อยละ 70.3 ไม่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ส่วนร้อยละ 18.8 ยังดื่มอยู่

ความคิดเห็นต่อความสัมพันธ์ระหว่างค่าใช้จ่ายเพื่อการเดินทาง พบว่า

กลุ่มตัวอย่างทั้งที่จ่ายเงินเองและรถไฟฟรี มีความเห็นว่า การมีรถไฟฟรี มีความสัมพันธ์ต่อค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในระหว่างการเดินทาง ร้อยละ 57.6 และ 61.1 ตามลำดับ(ตารางที่ 3)

การเตรียมอาหาร พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่เดินทางทั้งขบวนจ่ายเงินเองและฟรี ส่วนใหญ่มีการเตรียมอาหารมาเอง ร้อยละ 62.9 และ 60.3 ตามลำดับ พบว่า ร้อยละ 26.3 และ ร้อยละ 35.6 ซื้อเครื่องดื่มบนรถไฟ

ในการใช้บริการสถานีรถไฟและบนขบวนรถไฟ พบว่า ส่วนใหญ่ร้อยละ 76.8 และ 77.6 เคยเห็นมีการจำหน่ายเครื่องดื่มและแอลกอฮอล์ที่สถานีรถไฟ และ บนขบวนรถไฟสายใต้ พบว่า เคยเห็นมีการจำหน่ายร้อยละ 72.8 และสายตะวันออกพบว่าเคยเห็นร้อยละ 65.5

ด้านความเห็นต่อการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พบว่า

รถไฟจ่ายเงินเอง และรถไฟฟรี ร้อยละ 62.1 และ 60.3 ตามลำดับ มีความเห็นว่าไม่ควรมีการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เพราะอาจจะเกิดการทะเลาะวิวาทร้อยละ 56.7 และ 64.2 รองลงมา ร้อยละ 26.8 และ 19.7 คิดว่าไม่สนใจเนื่องจากเป็นสิทธิของผู้ขาย ขณะที่อีกร้อยละ 15.6 และ 16.4 ไม่สนใจเช่นเดียวกันเนื่องจากคิดว่าเป็นเรื่องของผู้จำหน่าย

ที่มีสิทธิจำหน่ายโดยผู้โดยสารขบวนรถไฟจ่ายเงินเองมีความเห็นต่อการจำหน่ายแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ ร้อยละ 72.9 ของผู้โดยสารเคยเห็นผู้ค้าเร่ขึ้นมาจำหน่ายสินค้าบนขบวนรถไฟ และร้อยละ 53.4 เห็นผู้จำหน่ายสินค้าคือคนขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ คือ ผู้ค้าเร่ ร้อยละ 78.8 ไม่เคยมีประสบการณ์ในการพบเหตุการณ์ทะเลาะวิวาทที่สถานีรถไฟ เช่นเดียวกับ ร้อยละ 76.4 ที่ไม่เคยพบเหตุการณ์ในการทะเลาะวิวาทบนขบวนรถไฟ ด้านความรู้เกี่ยวกับกฎหมาย พบว่า ร้อยละ 10.2 ที่ตอบว่า การจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟไม่ผิดกฎหมายซึ่งถูกต้อง

ผู้โดยสารขบวนรถไฟจ่ายเงินเอง

ส่วนใหญ่ร้อยละ 67.9 คิดว่าควรห้ามจำหน่ายในช่วงเทศกาล ส่วนร้อยละ 65.9 ของผู้โดยสารขบวนจ่ายเงินเองมีความเห็นว่าในช่วงเทศกาลควรงดจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

ความคิดเห็นต่อจุดเสี่ยงในขณะเดินทางโดยการรถไฟ ผู้โดยสารขบวนรถไฟฟรี ร้อยละ 66.8 คิดว่า บริเวณที่อันตรายสูงสุดคือบริเวณช้อตรถไฟ

ด้านความคิดเห็นต่อการมีกฎหมายห้ามผู้โดยสารดื่มสุราบนขบวนรถไฟและการมีบทลงโทษเช่นเดียวกับห้ามดื่มสุราบนรถยนต์ พบว่า ผู้โดยสารร้อยละ 75.4 เห็นด้วยว่าควรห้ามดื่มสุราบนขบวนรถไฟ ขณะที่ร้อยละ 72.5 ของขบวนรถไฟฟรี มีความเห็นเช่นเดียวกันคือ ควรกฎหมายห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เช่นเดียวกับที่ดำเนินการกับผู้โดยสารทางรถยนต์

ผู้โดยสารขบวนรถไฟจ่ายเงินเอง ส่วนใหญ่ร้อยละ 74.6 คิดว่าควรมีบทลงโทษผู้ดื่มสุราบนขบวนรถไฟในลักษณะเช่นเดียวกับบทลงโทษบนรถยนต์ ส่วนใหญ่ร้อยละ 52.2 มีความเห็นว่า การดื่มสุราเป็นเรื่องปกติของสังคมไทย

ผู้โดยสารร้อยละ 49.5 มีสมาชิกในครอบครัวดื่มสุรา และร้อยละ -39.3 มีเครือข่ายและคนในครอบครัวดื่ม

ผู้โดยสารขบวนรถไฟฟรี ส่วนใหญ่ร้อยละ 74.2 คิดว่าควรมีบทลงโทษผู้ดื่มสุราบนขบวนรถไฟในลักษณะเช่นเดียวกับบทลงโทษบนรถยนต์ ส่วนใหญ่ร้อยละ 55.5 มีความเห็นว่า การดื่มสุราเป็นเรื่องปกติของสังคมไทย

ผู้โดยสารร้อยละ 50.7 มีสมาชิกในครอบครัวดื่มสุรา และร้อยละ -42.8 มีเครือข่ายและคนในครอบครัวดื่มสุรา

ด้านค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการเดินทางรถไฟฟรีและเดินทางโดยรถไฟจ่ายเงินเอง มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ส่วนค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นของการเดินทางโดยขบวนรถไฟสายใต้และสายตะวันออกเฉียงเหนือไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ด้านอายุของผู้โดยสาร พบว่า อายุเฉลี่ยของผู้โดยสารทั้งที่ใช้เส้นทางสายใต้และเส้นทางสายตะวันออกไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 เช่นเดียวกันกับ อายุเฉลี่ยของผู้โดยสารโดยขบวนรถไฟฟรีและจ่ายเงินก็ไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ด้านจำนวนเจ้าหน้าที่ พบว่า ความต้องการของผู้โดยสารทั้งขบวนรถไฟฟรี ขบวนรถไฟที่จ่ายเงินเอง ขบวนรถไฟสายใต้และขบวนรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือมีความต้องการให้มีเจ้าหน้าที่ในจำนวนที่ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 เฉลี่ย 7-8 คน

รูปแบบการจำหน่ายทั้งของผู้ค้าเร่และพนักงานตู้เสบียงมีลักษณะเดียวกันคือ เดินขาย ซึ่งในกรณีรถไฟชั้น 2 ผู้ค้าเร่ไม่ได้รับอนุญาตให้เข้าไปจำหน่าย ยกเว้นในกรณีที่รถยังไม่ออกจากสถานี และเจ้าหน้าที่ประจำตู้ชั้น ๆ ยินยอม แต่อย่างไรก็ตามผู้ค้าเร่ส่วนใหญ่ไม่สามารถเข้าไปจำหน่ายได้หลัง 21.00 น. ข้อจำกัดนี้ทำให้ผู้ค้าเร่ต้องเดินจำหน่ายสินค้าตลอดเวลาที่ตนเองมีโอกาส มีบางรายมีสินค้าอื่นร่วมจำหน่ายสลับกันไป โดยกำไรที่ได้ในแต่ละวันประมาณ 500 -2,000 บาท เมื่อพิจารณาว่า การจำหน่ายของผู้ค้าเร่กระทำได้ดีหรือไม่ ซึ่งพบว่า ผู้ค้าเร่สามารถจำหน่ายสุราประเภท 4 ได้ โดยปริมาณการจำหน่ายไม่เกิน 10 ลิตร (พรบ สุรา พ.ศ. 2493) มาตรา 19 มาตรา 19 โบนุญาตขายสุรามี 7 ประเภท คือ ประเภทที่ 4 สำหรับการขายสุราที่ทำในราชอาณาจักร ครั้งหนึ่งเป็นจำนวนต่ำกว่าสิบลิตรและ มาตรา 19 ทวิ โบนุญาตขายสุราประเภทที่ 4 ตามมาตรา 19 ให้ออกให้แก่ผู้ทำการขายเร่ได้ด้วย

สรุป

1.กระบวนการจำหน่ายเครื่องตัดแม่เหล็กอลูมิเนียม พบว่า

การจำหน่ายบนขบวนรถไฟมี 2 กลุ่ม คือ ผู้ค้าเร่ และ พนักงานตู้เสบียง

1.1 เวลาที่จำหน่ายทั้ง 2 กลุ่ม ขึ้นอยู่กับเวลาการเดินทางของขบวนรถไฟนั้น ๆ

1.2 การจำหน่ายเครื่องตัดแม่เหล็กอลูมิเนียมโดยพนักงานจำหน่ายตู้เสบียง เป็นไปตามข้อตกลงระหว่างผู้ประกอบการรถไฟแห่งประเทศไทย เช่นเดียวกับร้านค้าบริเวณชานชาลาทุกสถานีรถไฟ

1.3 การจำหน่ายเครื่องตัดแม่เหล็กอลูมิเนียมโดยผู้ค้าเร่ไม่เป็นไปตามระเบียบของกรมสรรพสามิตเนื่องจากผู้จำหน่ายไม่ได้ขออนุญาตจากสรรพสามิต ตามมาตรา 19 วรรค 4 พรบ. สุราทรบ สุรา พ.ศ. 2493 แต่หากขออนุญาตและได้รับอนุญาตก็ถือว่าไม่ผิดกฎหมาย

1.4 ผู้ค้าเร่ พนักงานตู้เสบียง เจ้าหน้าที่ตำรวจ และพนักงานประจำรถ มีสัมพันธภาพที่ดีต่อกัน

1.5 ผู้ค้าเร่สามารถขึ้นมาจำหน่ายเครื่องตัดแม่เหล็กอลูมิเนียมตามข้อตกลงร่วมกันกับเจ้าหน้าที่ประจำรถ เจ้าหน้าที่ตำรวจ และพนักงานตู้เสบียง

1.6 ผู้ค้าเร่ต้องจ่ายค่าธรรมเนียมให้แก่พนักงานรถไฟ ในอัตรา 20 -100 บาท ต่อเที่ยวต่อขบวน

2.บทบาท หน้าที่และความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานบนขบวนรถไฟ

2.1 เจ้าหน้าที่ตำรวจ

2.1.1 กำลังตำรวจที่ดูแลตลอดการเดินทาง มี 2 นาย มีหน้าที่ดูแลความเรียบร้อยบนขบวนรถไฟและ

ระงับเหตุ

2.1.2 ภายหลัง 22.00 น จะตั้งอยู่ ณ ที่มั่นคือ ตู้เจ้าหน้าที่ (ไม่ได้เดินตรวจ)

2.1.3 กรณีมีเหตุอาจจะพิจารณาส่งต่อกับสถานีตำรวจในพื้นที่ เพราะไม่มีอำนาจสอบสวน เนื่องจาก

เป็นฝ่ายปฏิบัติการ

2.1.4 การไม่อนุญาตให้จำหน่ายเครื่องตัดแม่เหล็กอลูมิเนียม มี 2 กลุ่ม

เห็นด้วย เพราะ เป็นต้นเหตุของการทะเลาะวิวาท

ไม่เห็นด้วยเนื่องจากเป็นสิทธิของบุคคลแต่ต้องอยู่ในขอบเขต

2.1.4 เจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟเป็นหน่วยเสริม ต้องเป็นไปตามการรถไฟแห่งประเทศไทยว่าจะอนุญาตให้

จำหน่ายหรือไม่

2.2 เจ้าหน้าที่ประจำขบวนรถ

2.2.1 คอยดูแลทรัพย์สินของรถไฟ ดูแลการขึ้นลงรถ

2.2.2 ไม่ได้ ตรวจสอบการอนุญาตจำหน่ายเครื่องตัดแม่เหล็กอลูมิเนียม เนื่องจากไม่ใช่หน้าที่และบริษัทที่จำหน่ายผ่านการประมูลมาแล้ว

2.2.3 การจำหน่ายสินค้าของผู้ค้าเร่ แบ่งออกเป็น

กลุ่มที่ 1 ปฏิเสธการขึ้นมาจำหน่ายเครื่องตัดแม่เหล็กอลูมิเนียมและอาหารของผู้ค้าเร่

กลุ่มที่ 2 ยอมรับว่ามี การขึ้นมาจำหน่าย แต่โดยปกติควรต้องห้าม แต่เนื่องจากคิดว่าเป็นการช่วยเหลือให้คนมีอาชีพ และส่วนหนึ่งคือญาติพี่น้องกับเจ้าหน้าที่รถไฟ

2.2.4 เมื่อเกิดเหตุจะบันทึกและรายงาน แต่ไม่ทุกราย เพราะบางรายไม่ได้รับการแจ้ง หากมีเหตุที่ต้องดำเนินการจะแจ้งให้เจ้าหน้าที่ตำรวจดำเนินการ

2.2.5 โครงการรถไฟฟรีเพิ่มโอกาสของการเกิดเหตุมากขึ้น เนื่องจากไม่ได้คัดกรองผู้โดยสาร มีมิจฉาชีพปะปนมากขึ้นเพราะไม่ต้องเสียค่าโดยสาร

3.นโยบายการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยผู้แทนผู้ว่าการการรถไฟ

3.1 นโยบายรถไฟฟรีขึ้นอยู่กับรัฐบาลกลาง พร้อมทั้งจะทำตาม

3.2 การจำหน่ายเครื่องตัดแม่เหล็กอลูมิเนียมได้มีเอกสารขอความร่วมมือและเพิ่มอำนาจการจัดการปัญหาให้แก่พนักงานประจำรถในการแก้ไขและป้องกันปัญหาความเดือดร้อนของผู้โดยสารอื่นจากการกระทำของผู้ตัดแม่เหล็กอลูมิเนียม

3.3 หากมีกฎหมายครอบคลุมและบังคับใช้ในสถานที่หรือระบบของการรถไฟแห่งประเทศไทยก็พร้อมที่จะ

ดำเนินการตามกฎหมาย โดยให้ผู้ประมวลปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด ซึ่งเป็นข้อตกลงที่ทางผู้ประมวลยอมรับเมื่อครั้งทำสัญญา

- 3.4 การขึ้นมาจำหน่ายเครื่องตีของผู้ค้าเร่ เป็นสิ่งที่ห้ามอยู่เดิม แต่ที่ปล่อยปลະละเลยอาจเนื่องจากขายมานาน และเป็นเครือข่าย ซึ่งเป็นหน้าที่พนักงานประจำรถต้องกวดขัน
4. นโยบายการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยผู้บังคับการตำรวจรถไฟ
 - 4.1 อำนาจของตำรวจรถไฟเพียงแต่ดูแลเหตุตลอดการเดินทาง
 - 4.2 ทำงานประสานกับการรถไฟแห่งประเทศไทย
 - 4.3 ในด้านการจำหน่ายเครื่องตีแอลกอฮอล์หากไม่มีเหตุให้ดำเนินคดีก็ไม่มีอำนาจในการดำเนินการ
 - 4.4 ไม่มีอำนาจการสอบสวน แต่มีอำนาจในการส่งต่อ จับกุมส่งให้เจ้าของพื้นที่ ไม่มีหน้าที่ในการตรวจสอบผู้ค้าเร่ที่ขึ้นมาจำหน่ายเครื่องตีแอลกอฮอล์
5. ผู้โดยสาร
 - 5.1 การจำหน่ายเครื่องตีแอลกอฮอล์ มี 2 กลุ่มที่ต่างกัน
 - 5.1.1 เห็นด้วยว่าเป็นเรื่องส่วนบุคคลในการตี และการนั่งรถไฟนาน ๆ ทำให้เบื่อ การมีเครื่องตีแอลกอฮอล์จะช่วยผ่อนคลาย และโดยเฉพาะชาวต่างชาติที่นอกจากนี้ ผู้ตีไม่ได้ทำหน้าที่ขับรถไฟจึงไม่จำเป็นต้องห้ามตี
 - 5.1.2 ไม่เห็นด้วย เนื่องจากมีโอกาสเกิดปัญหา การทะเลาะวิวาท ลวนลาม อุบัติเหตุ เป็นต้น การไม่อนุญาตให้มีการจำหน่ายเป็นสิ่งที่ไม่ควรมีการทบทวน หรือมีที่เฉพาะให้ตีในตู้เสบียงเปิดให้บริการ หรือมีผู้เฉพาะผู้ตีแอลกอฮอล์
 - 5.2 กฎหมายที่เกี่ยวข้อง
 - ควรมีการควบคุมการจำหน่ายทั้งบนขบวนรถและบริเวณสถานีรถไฟ
 - ให้ถือปฏิบัติในเรื่องการลงโทษเช่นเดียวกับกรณีการตีในรถโดยสารอื่น
 - หากถือว่าสถานีรถไฟเป็นสถานที่สาธารณะและเป็นสถานที่ราชการก็สามารถห้ามได้จึงอยู่
 - การตีความและให้ความหมายของคำว่า “สถานีรถไฟ.” และ “ขบวนรถไฟ”

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1. ทบทวนประเด็นข้อกฎหมาย เนื่องจากข้อกฎหมายใน พรบ ควบคุมเครื่องตีแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 ไม่ได้ครอบคลุมถึงการเดินทางโดยการรถไฟ ซึ่งมี พรบ. รถไฟแยกต่างหาก ดังนั้น กระทรวงคมนาคม กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ จะต้องร่วมกันพิจารณาข้อกฎหมายที่ยังมีลักษณะ 2 มาตรฐานที่แตกต่างกันให้เป็นแนวทางเดียวกัน รวมทั้งการพิจารณาพื้นที่ห้ามตีห้ามขาย ว่านับรวมพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทยด้วยหรือไม่ โดยพิจารณาว่าถือเป็นพื้นที่สาธารณะหรือพื้นที่ทางราชการเพื่อให้สอดคล้องกับ พรบ เครื่องตีแอลกอฮอล์ ปี 2551 รวมถึงการทบทวน พรบ สุรา พ.ศ. 2493 ในเรื่องการจำหน่ายมาตรา 19 ด้วยเช่นกัน
2. กรมสรรพสามิตควรทบทวนข้อกฎหมายหรือประกาศในการออกใบอนุญาตให้ผู้จำหน่ายประเภทต่าง ๆ ทั้ง 7 ประเภท รวมทั้งการกำหนดคุณสมบัติของผู้จำหน่าย สถานที่ และ ปริมาณการจำหน่าย โดยเฉพาะ การพิจารณาผู้ค้าเร่ ซึ่ง จะครอบคลุมร้านค้าย่อยอื่น ๆ รวมทั้งการกำหนดที่ตั้งเช่น ที่ผ่านมาที่ถือปฏิบัติว่า ขบวนรถไฟหนึ่งขบวนเปรียบเสมือนบ้าน/ร้านค้าหนึ่งแห่งที่สามารถเคลื่อนที่ได้ แต่ไม่ได้จำหน่ายนอกสถานที่ซึ่งหมายถึงนอกตัวรถ ดังนั้นเป็นต้น รวมทั้งการกำหนดให้ผู้ตีที่ตีในบริเวณและสถานที่นั้น ๆ เป็นผู้กระทำผิดกฎหมายเช่นเดียวกับผู้โดยสารยานพาหนะประเภทอื่น ๆ และควรหมายรวมการเดินทางโดยทางน้ำด้วย
3. ทบทวนระเบียบปฏิบัติและ พรบ ตำรวจในการขยายอำนาจการสอบสวนที่ครอบคลุมบนขบวนรถไฟ และอำนาจการจับกุมแต่ต้องมีการสอบสวนที่เปิดเผยและโปร่งใส เนื่องจากอาจจะมีการใช้อำนาจที่ไม่โปร่งใสบนขบวนรถซึ่งเปิดโอกาสให้เจ้าหน้าที่ตำรวจและเจ้าหน้าที่การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถทำสิ่งผิดกฎหมายได้เนื่องจากรถไฟมีการเคลื่อนตัวตลอดเวลา และอาจเพิ่มโอกาสในการใช้อำนาจในการที่ไม่ถูกต้องอันจะมีผลต่อผู้โดยสารที่อาจถูกคุกคามจากการใช้อำนาจอย่างไม่ถูกต้องของเจ้าหน้าที่ทั้งสองกลุ่มคือ เจ้าหน้าที่ตำรวจและเจ้าหน้าที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย
4. การรณรงค์ ขยายการรณรงค์จากการเน้นเฉพาะการโดยสารโดยทางรถยนต์เป็นการโดยสารทางอื่น ๆ ด้วย ซึ่งอาจหมายรวมถึงการใช้เส้นทางรถไฟ ทางเรือ และ ทางอากาศ เพื่อป้องกันเหตุที่เกิดจากการตีแอลกอฮอล์ของผู้โดยสาร

5. ทบทวนระบบการจัดการฐานข้อมูล การจัดการระบบการจัดเก็บข้อมูลของผู้ที่เกี่ยวข้อง เพื่อจะได้นำข้อมูลมาประกอบในการทบทวนนโยบาย และแก้ไขปัญหา เนื่องจากระบบการรายงานปัจจุบันทั้งของการรถไฟแห่งประเทศไทย และ กองบังคับการตำรวจรถไฟมีความคลาดเคลื่อนกันทั้งสองฝ่าย รูปแบบการเก็บข้อมูลควรสามารถนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์เพื่อการแก้ปัญหาหรือสร้างบรรทัดฐานในการทำงานที่ถือการทำงานทั้งของการรถไฟแห่งประเทศไทย และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

6. ทบทวนระบบความปลอดภัยของรถไฟ ประเด็นความปลอดภัยโดยเฉพาะลักษณะของการจัดการและการบริการ และตัวขบวนรถไฟ ที่ปัจจุบันไม่เอื้อต่อการจัดการความปลอดภัย เนื่องจากตู้ขบวนรถไฟเป็นตู้ที่มีลักษณะเปิด ระบบการควบคุมประตูเพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้แก่ผู้โดยสารขณะที่รถไฟวิ่งยังไม่สามารถทำได้ ดังนั้นการรถไฟแห่งประเทศไทยควรเพิ่มมาตรการในการดูแลความปลอดภัยให้แก่ผู้โดยสารโดยเฉพาะยามวิกาล

สารบัญ

| | หน้า |
|--|------|
| คำนำ | ก |
| กิตติกรรมประกาศ | ข |
| บทคัดย่อภาษาไทย | ค |
| บทคัดย่อ(ภาษาอังกฤษ) | จ |
| บทสรุปสำหรับผู้บริหาร | ฉ |
| สารบัญ | ฎ |
| สารบัญตาราง | ฏ |
| สารบัญแผนภาพ | ฏ |
| สารบัญภาพ | ฐ |
| บทที่ 1 บทนำ | 1 |
| บทที่ 2 วรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง | 8 |
| บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย | 34 |
| บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล | 38 |
| บทที่ 5 สรุปและอภิปรายผล | 73 |
| บรรณานุกรม | 86 |
| ภาคผนวก | 89 |
| แบบสัมภาษณ์ | 90 |
| แบบเก็บข้อมูล | 93 |
| แบบสังเกต | 96 |

สารบัญตาราง

| | หน้า |
|---|------|
| ตาราง ก. ขบวนการบริการเชิงสังคม จำนวน 164 ขบวน | 11 |
| ตาราง ข ขบวนการเชิงพาณิชย์ (รถเร็ว) จำนวน 8 ขบวน | 11 |
| ตารางที่ 1 จำนวนและร้อยละ ของผู้โดยสารที่ใช้บริการขบวนรถไฟฟรีและขบวนรถไฟจ่ายเงินเองจำแนกตามเพศ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส และ อาชีพ | 39 |
| ตารางที่ 2 จำนวนและร้อยละ ของผู้โดยสารที่ใช้บริการขบวนรถไฟฟรีและขบวนรถไฟจ่ายเงินเองจำแนกตามเหตุผล ของการเลือกใช้บริการรถไฟ | 40 |
| ตารางที่ 3 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสารรถไฟจำแนกตาม ความถี่ในการใช้บริการ พฤติกรรมการสูบบุหรี่ ดื่มสุรา และอาชญากรรมที่เกิดขึ้นบนขบวนรถไฟ | 41 |
| ตารางที่ 4 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสาร จำแนกตามค่าใช้จ่ายในการเดินทาง การซื้อสินค้าขณะเดินทาง การพบ พฤติกรรมกรจำหน่ายแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ และความคิดเห็นต่อการจำหน่ายแอลกอฮอล์บน ขบวนรถไฟ | 43 |
| ตารางที่ 5 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสาร จำแนกความคิดเห็นต่อการจำหน่ายแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ เหตุการณ์บนขบวนรถไฟ และความคิดเห็นต่อการจำหน่ายแอลกอฮอล์บริเวณสถานีรถไฟและบนขบวน รถไฟ | 44 |
| ตารางที่ 6 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสาร จำแนกความคิดเห็นต่อการจำหน่ายแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ | 46 |
| ตารางที่ 7 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสาร จำแนกตามความคิดเห็นต่อจุดเสี่ยงบนขบวนรถไฟ | 47 |
| ตารางที่ 8 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสาร จำแนกพฤติกรรมการดื่มสุราในครอบครัว | 50 |
| ตารางที่ 9 ความสัมพันธ์ระหว่างค่าใช้จ่ายระหว่างเดินทางรถไฟฟรีกับรถที่จ่ายเงิน จำแนกตามค่าใช้จ่าย อายุ และ จำนวนเจ้าหน้าที่บนขบวนรถไฟ | 51 |
| ตารางที่ 10 จำนวนผู้ค้าเร่ ประเภทสินค้า ผู้ค้าตู้เสบียง และเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในระแวกที่จำหน่ายเครื่องดื่ม แอลกอฮอล์อาหาร รถฟรี/จ่ายเงิน | 53 |
| ตารางที่ 11 ประเภทสินค้าแอลกอฮอล์และการแสดงเวลาจำแนกตามสถานีรถไฟ | 54 |
| ตารางที่ 12 จำนวนการเกิดอาชญากรรมบนขบวนรถไฟระหว่าง พ.ศ. 2553 – 2556 | 55 |
| ตารางที่ 13 จำนวนการเกิดอาชญากรรมบนขบวนรถไฟระหว่างปีงบประมาณ. 2553 – 2555 | 55 |
| ตารางที่ 14 สถิติคดีที่เกิดจากการบริโภคแอลกอฮอล์ของผู้โดยสารบนขบวนรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือและสาย ใต้ที่มีการบันทึก | 56 |
| ตารางที่ 15 สถิติการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดกับผู้โดยสาร/พนักงานที่สถานีและบนขบวนรถไฟ ระหว่าง พ.ศ. 2552 - 2556 | 56 |

สารบัญแผนภาพ

| | หน้า |
|---|------|
| แผนภาพที่ 1 กรอบแนวคิดในการวิจัย | 7 |
| แผนภาพที่ 2 อัตราการดื่มสุราของประชากร จำแนกตามอายุ | 14 |

สารบัญภาพ

| | หน้า |
|--|------|
| ภาพที่ 1 เครื่องหมายตราของกรมรถไฟหลวง(จาก การรถไฟแห่งประเทศไทย | 10 |
| ภาพที่ 2 ลักษณะขบวนรถไฟสายใต้ ขบวนรถเร็วที่ 171/172 | 12 |
| ภาพที่ 3 ผู้โดยสารที่ใช้บริการกับขบวนรถเร็วชั้น 3 ฟรี | 12 |

บทที่ 1 บทนำ

เส้นทางการคมนาคมในประเทศไทยปัจจุบันมีทั้ง ทางเรือ ทางอากาศ และทางบกโดยเส้นทางการคมนาคมทางบกหมายรวมทั้งทางรถยนต์และทางรถไฟเข้าไว้ด้วยกัน แต่เมื่อเปรียบเทียบระหว่างเส้นทางที่มีระยะทางเท่ากันพบว่าการเดินทางโดยรถไฟใช้เวลานานกว่าการเดินทางโดยพาหนะอื่น ตัวอย่างเช่น การเดินทางจาก กรุงเทพฯ ฯ ไป อำเภอหาดใหญ่ ถ้าเดินทางโดยเครื่องบิน ใช้เวลาประมาณ 1 ชั่วโมง 30 นาที ถ้าเดินทางโดยรถยนต์ ใช้เวลาประมาณ 10 ชั่วโมง แต่การเดินทางโดยรถไฟใช้เวลา 18-24 ชั่วโมง

ในแต่ละครั้งของการเดินทางโดยทางรถไฟ พบว่า รถไฟแต่ละขบวนสามารถจุคนได้ตั้งแต่ 500 - 1,000 คน โดยเฉพาะในเทศกาลต่าง ๆ จะมีผู้คนแออัดมากในตู้รถไฟชั้น 3 เนื่องจากราคาถูกที่สุด ขณะเดียวกันก็ไม่จำกัดจำนวนของผู้โดยสาร เช่น เมื่อจำนวนผู้โดยสารเต็มจำนวนที่นั่งแต่ผู้โดยสารต้องการเดินทางทางการรถไฟก็จะจำหน่ายตั๋วรถไฟในราคาปกติ แต่ผู้โดยสารต้องดูแลตนเองและหาที่นั่งให้แก่ตนเองตามความสามารถ โดยอาจจะมีผู้ละที่นั่งให้หรือนั่ง/นอน บางครั้งอาจจะพบภาพการนั่ง/นอนหน้าห้องน้ำหรือบริเวณข้อต่อรถไฟ ซึ่งอันตรายมากโดยเฉพาะในขณะที่รถไฟเคลื่อนตัว (ในการจำหน่ายตั๋วรถไฟที่ไม่มีที่นั่งนี้เกิดขึ้นเฉพาะในตู้รถไฟชั้น 3 เท่านั้น ส่วนในชั้น 2 และชั้นหนึ่งไม่มีการจำหน่ายตั๋วเกินจำนวนที่นั่งที่มีอยู่) และหากผู้โดยสารมีอาการเมาก็อาจจะพลัดตกจากรถไฟได้โดยไม่มีผู้รู้เห็นเหตุการณ์หรืออาจจะมีการทะเลาะเบาะแว้งและทำร้ายกัน และผลักกรรถไฟได้เช่นกัน ในกรณีเช่นนี้หากไม่มีผู้เห็นเหตุการณ์ก็จะไม่มีใครทราบ แต่อาจจะทราบภายหลังเนื่องจากการพบชิ้นส่วนของผู้เคราะห์ร้ายนั้นบริเวณล้อรถไฟหรือรางรถไฟในภายหลัง

จากนโยบายของรัฐในสมัยรัฐบาลภายใต้การนำของนายสมัคร สุนทรเวช นายกรัฐมนตรีคนที่ 25 ของประเทศไทย (ระหว่าง พ.ศ. 2550 ถึง พ.ศ. 2551) มีนโยบายประชานิยมหลายนโยบาย และหนึ่งในนโยบายที่ประชาชนส่วนใหญ่ชื่นชอบคือการโดยสารรถไฟฟรี โดยมีในทุกเส้นทาง ทั้งระยะทางสั้นหรือที่เรียกว่ารถไฟท้องถิ่น และระยะทางยาว โดยรถไฟฟรีดังกล่าวมีเฉพาะตู้รถไฟชั้น 3 ของรถไฟระยะทางยาวเท่านั้น เส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือเส้นทางที่ให้บริการฟรี คือเส้นทางสายกรุงเทพฯ -หนองคาย (ขบวน 133) และ หนองคาย - กรุงเทพฯ ฯ (ขบวน 134) กรุงเทพฯ ฯ -อุบลราชธานี (ขบวน 145) อุบลราชธานี- กรุงเทพฯ ฯ (ขบวน 146) เส้นทางสายใต้ กรุงเทพฯ ฯ - สุโขทัย-โกลก (ขบวน 171) และ สุโขทัย-โกลก - กรุงเทพฯ ฯ (ขบวน 172) ส่วนชั้นโดยสารอื่น ผู้โดยสารจ่ายค่าเดินทางในอัตราปกติ ซึ่งนโยบายนี้ดำเนินการมาอย่างต่อเนื่องเป็นเวลามากกว่า 6 ปี (เริ่มต้นในเดือน พฤษภาคม 2551 จนถึงปัจจุบัน) โดยผู้ใช้สิทธิต้องเป็นคนไทยที่มีบัตรประจำตัวประชาชนแสดงแก่เจ้าหน้าที่ก่อนรับตั๋วโดยสารตามสิทธิ 1 คน ต่อ 1 ที่นั่ง ส่วนคนต่างชาติก็ต้องจ่ายค่าตั๋วรถไฟในอัตราปกติ ทั้งนี้หากจะมองเป็นตัวเงินก็พบว่า ในเส้นทางสายใต้หากใช้สิทธิดังกล่าว ผู้เดินทางรายนั้นสามารถประหยัดเงินของตนเองได้มากกว่า 300 บาทต่อคนต่อเที่ยว และ เส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือสามารถประหยัดเงินได้ 250 บาทต่อคนต่อเที่ยว

ในแต่ละขบวนรถไฟในเส้นทางที่ยาวกว่า 200 กิโลเมตร หรือใช้เวลาเดินทางนาน และ/หรือเป็นประเภทขบวนรถเชิงพาณิชย์ จะพบว่ามีตู้เสบียง ที่ให้บริการอาหารและเครื่องดื่ม โดยมีบริการทั้งที่ตู้เสบียง และ เดินให้บริการทุกตู้รถไฟที่มีประมาณ 10-15 ตู้รถไฟ(โบกี้) การจัดบริการอาหารและเครื่องดื่มในเส้นทางทางการเดินทางโดยรถไฟเป็นการจัดบริการโดยเอกชนที่ผ่านการประมูลจากการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยมีระยะเวลาในการครอบครองสิทธิขึ้นอยู่กับข้อตกลงในการเป็นคู่สัญญา ส่วนรายละเอียดในการจำหน่ายมีการกำหนดประเภทสินค้าบริการ ประกอบด้วย อาหาร อาหารสำเร็จรูป และเครื่องดื่ม มีการกำหนดราคาสินค้าประเภทนั้น ๆ รวมทั้งระยะเวลาในการจำหน่ายด้วย โดยมีผู้ให้บริการคือ พนักงานตู้เสบียง

นอกจากการจำหน่ายโดยพนักงานตู้เสบียงแล้วยังมีผู้ประกอบการอื่น ๆ คือ พ่อค้าแม่ค้าในท้องถิ่น ขึ้นและลงระหว่างสถานีรถไฟทั้งระยะสั้นและระยะยาวโดยจำหน่ายของใช้ ยา อาหาร บุหรี่ เครื่องดื่มโดยมีสุราและเบียร์ในการให้บริการด้วย โดยราคาสินค้าจะมีความแตกต่างจากราคาจำหน่ายของตู้เสบียงคือ ราคาถูกกว่าราคาจำหน่ายของตู้เสบียง ส่วนการตัดสินใจซื้อสินค้าเหล่านั้นขึ้นอยู่กับประเภทของผู้บริโภค และวิจารณญาณของผู้บริโภคนั้น ๆ

จากประสบการณ์และการสืบหาข้อมูลเบื้องต้นจากผู้โดยสารที่เดินทางประจำ พบว่า การจำหน่ายสุราบนรถไฟก่อให้เกิดปัญหาแก่ผู้โดยสารทั่วไปโดยเฉพาะผู้โดยสารที่เดินทางโดยรถไฟชั้น 3 ทั้งนี้เนื่องจากโดยบริบทของลักษณะตู้รถไฟที่เป็นตู้โล่ง มีที่นั่งต่อเนื่องโดยนั่งเข้าหากัน บางตู้รถไฟมีที่นั่งเป็นไม้ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นตู้รถไฟของขบวนรถธรรมดาหรือรถท้องถิ่น/รถชานเมืองที่มีระยะทางไม่ไกลมากนัก นอกจากนี้ก็ยังมีตู้รถไฟชั้นสาม ชั้นสอง และ ชั้นหนึ่ง (มีเฉพาะบางเส้นทาง) โดยแต่ละตู้ในขบวน

รถไฟเชื่อมต่อกันด้วยข้อต่อระหว่างตู้รถซึ่งเป็นช่องทางขึ้นลงรถไฟทั้งในเวลากลางวันและในยามวิกาล บริเวณนี้มักจะเป็นบริเวณที่ผู้โดยสารใช้เป็นที่สูบบุหรี่เนื่องจากมีข้อห้ามไม่ให้สูบบุหรี่ภายในตู้รถไฟ

ในการเดินทางโดยรถไฟ นอกจากจะต้องระวังทรัพย์สินแล้วยังต้องระวังการกระทบกระทั่งระหว่างผู้โดยสารด้วยกัน โดยเฉพาะผู้ที่มีอาการมีนเมา และบางครั้งมีการทะเลาะเบาะแว้ง มีคนเมาตกรถไฟหรืออาจมีการทะเลาะวิวาท ถูกผลักตกหรือพลัดตกรถไฟ เหตุการณ์นี้สามารถเกิดขึ้นได้ตลอดเวลาโดยเฉพาะในเวลากลางคืน ซึ่งกรณีเหล่านี้ไม่ได้มีการเสนอเป็นข่าว นอกจากนี้ระบบการจัดเก็บข้อมูลของประเทศไทยในเรื่องอุบัติเหตุต่าง ๆ ยังไม่ครอบคลุมในทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จึงทำให้ขาดข้อมูล/ขาดการบันทึกอย่างมีระบบโดยเฉพาะการเกิดอุบัติเหตุในเส้นทางรถไฟ หรืออาจจะมีรายงานแต่ไม่มีการเปิดเผยข้อมูลอย่างเป็นทางการทำให้สังคมขาดความตระหนักถึงโอกาสในการเกิดปัญหาระหว่างการเดินทางโดยทางรถไฟ

จากการประเมินความคิดเห็นของผู้ที่เลือกเดินทางโดยรถไฟ พบว่า คนส่วนใหญ่มีความเห็นว่า การเดินทางโดยรถไฟถึงแม้จะใช้เวลานานในการเดินทางแต่ก็ปลอดภัยและประหยัดมากกว่าการเดินทางโดยเส้นทางอื่น ซึ่งในระหว่างการเดินทางพบว่าอาจเกิดปัญหาด้านอุบัติเหตุและการทะเลาะวิวาท ถึงแม้จะไม่มีการรายงานหรือบันทึกใดปรากฏเป็นรูปธรรมที่ชัดเจน แต่จากประสบการณ์ของผู้วิจัยพบว่า มีการลวนลาม (โดยวาจา) การลักขโมย เกิดขึ้นบ่อยครั้งโดยเฉพาะในเวลากลางคืนที่คนส่วนใหญ่หลับสนิท แต่เนื่องจากคู่มือผู้โดยสารไม่ต้องการมีปัญหาในระหว่างการเดินทางจึงมักใช้วิธีย้ายที่นั่งแทนการปะทะ ส่วนการลักขโมยในตู้รถไฟชั้น 3 ก็พบได้บ่อยเนื่องจากผู้โดยสารแต่ละคนมีสัมภาระจำนวนมาก ขณะเดียวกันก็มีผู้โดยสารจำนวนมากเช่นกัน บางครั้งผู้โดยสารที่เป็นเจ้าของสัมภาระหลักในระหว่างการเดินทางทำให้มีโอกาสถูกโจรกรรม โดยไม่สามารถจับตัวผู้กระทำผิดได้เนื่องจากอาจจะลงจากรถไฟในระหว่างที่จอดสถานีใดสถานีหนึ่งก็ได้ เหตุการณ์ดังกล่าวกระทบต่อความปลอดภัยของประชาชนทั่วไปที่ใช้รถไฟเป็นพาหนะ และภาครัฐจึงควรให้ความสนใจเช่นเดียวกับอุบัติเหตุ/อุบัติการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดในการเดินทางทางรถยนต์เช่นกัน

สิ่งที่ต้องหันกลับมาพิจารณาอีกประเด็นหนึ่งคือ ในการจัดการความเสี่ยงในระหว่างการเดินทางซึ่งเป็นการเดินทางระยะทางที่ใช้เวลานาน ความปลอดภัยที่จะได้รับระหว่างเดินทาง เนื่องจากในแต่ละขบวนรถไฟจะมีเจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟปฏิบัติงาน 1-2 คนเท่านั้น ซึ่งส่วนใหญ่เป็นขบวนที่มีเส้นทางยาว ในทางปฏิบัติ เจ้าหน้าที่ตำรวจและพนักงานรักษารถไฟไม่ได้เดินตรวจตราตลอดเวลาของการเดินทาง ดังนั้นหากเกิดมีเหตุไม่คาดคิดมาก่อนก็จะทำให้เกิดผลเสียหายแก่ผู้โดยสารได้ อย่างไรก็ตามไม่มีรายงานหรือการบันทึกที่ชัดเจนถึงอุบัติการณ์การเกิดปัญหาในขบวนรถไฟและไม่มีการนำเสนอปัญหาสู่สาธารณชน

นอกจากนี้จากประสบการณ์ของผู้วิจัย พบว่า ผู้โดยสารที่ใช้บริการรถไฟสายใต้และสายตะวันออกเฉียงเหนือมีความสัมพันธ์กัน กล่าวคือเป็นการย้ายแรงงานจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือมาสู่ภาคใต้ซึ่งนับได้ว่ามีจำนวนมากถึงแม้จะไม่มีรายงานการย้ายถิ่นที่ปรากฏในทะเบียนราษฎร โดยพฤติกรรมในการเดินทางของกลุ่มดังกล่าวมาเพื่อการทำงานทำเป็นส่วนใหญ่และเป็นการเดินทางตามฤดูกาล นอกจากนี้พบว่า คนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีอัตราการดื่มสุราสูงกว่าภาคอื่น (1, 2) และมักพบเห็นผู้โดยสารรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือมีการดื่มสุราในระหว่างการเดินทาง พฤติกรรมของคนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่ย้ายถิ่นมาทำงานในภาคใต้และกลับบ้านตามเทศกาลและตามฤดูกาล ซึ่งมักจะเห็นภาพการชนกระสอบข้าวสาร อาหารท้องถิ่นมาในขบวนรถไฟเป็นจำนวนมาก ขณะเดียวกัน ภายหลังจากทำงานได้เงินก็มักจะกลับไปเยี่ยมบ้าน และใช้จ่ายเงินในระหว่างการเดินทางซื้อของบริโภคในระหว่างทางรวมถึงเหล้าและเบียร์ทั้งในระหว่างและก่อนการเดินทาง

ในระหว่างการเดินทาง ในแต่ละเส้นทางใช้เวลาในการเดินทางมากกว่า 10 ชั่วโมง (บางครั้ง 24 ชั่วโมง (3) กิจกรรมที่เกิดขึ้นบนขบวนรถไฟมีไม่มากนักเนื่องจากมีข้อจำกัดของพื้นที่ ดังนั้นจะเห็นกิจกรรมที่เกิดขึ้นในตู้รถไฟคือ ผู้โดยสารชั้น 3 บางรายนอน/นั่งหลับ นั่งคุย ดูวิวข้างทาง สูบบุหรี่(บริเวณข้อต่อขบวนรถ) ดื่มเบียร์/สุรา โทศัพท์ เล่นเกมส์ เป็นต้น และมีการขึ้นลงระหว่างทางเกือบทุกสถานีที่รถจอด มีการเดินจำหน่ายสินค้าและเชิญชวนให้ซื้อสินค้า อาหาร ของฝาก น้ำดื่ม เหล้า เบียร์และบุหรี่ เป็นต้น ส่วนในตู้ชั้นสอง ที่เป็นตู้นอน และนั่ง อาจจะมีกิจกรรมการพูดคุย และหากเป็นตู้นอน ส่วนใหญ่ก็จะนอนในที่ของตนเอง และต่างคนต่างอยู่เป็นส่วนใหญ่ จำนวนผู้โดยสารไม่พลุกพล่านการขึ้นลงระหว่างทางมีน้อย

พฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์ไม่ได้พบเฉพาะผู้เดินทางที่มาจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือ แต่พบในพื้นที่ภาคใต้ด้วยเช่นกัน ซึ่งพบในกลุ่มวัยรุ่นและวัยทำงาน และมักเป็นการเดินทางเป็นกลุ่มมากกว่าการเดินทางเพียง 1-2 คน

การสำรวจพฤติกรรมบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในปี2554(4) (WHO, Global Report on NCD2010) พบว่า คนไทยที่อายุ15ปีขึ้นไปเป็นผู้ดื่มในปัจจุบัน (Current drinker) หรือผู้ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ใน 12 เดือน ที่ผ่านมาจำนวน 16,992,017 คนหรือคิดเป็นร้อยละ 31.5 ของประชากรผู้ใหญ่ สำหรับผู้ที่ไม่ดื่มมีจำนวน 32,189,5คน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 59.7กลุ่มนี้คือผู้ที่ไม่ดื่มและไม่เคยดื่มเลยในชีวิตและอีกส่วนหนึ่งคือจำนวน 4,714,88คน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 8.7

เป็นผู้ที่เคยดื่มแต่ไม่ได้ดื่มในช่วง 12 เดือนที่ผ่านมา ความชุกของผู้ดื่มมีความแตกต่างกันอย่างชัดเจน โดยที่ประมาณครึ่งหนึ่งของประชากรผู้ใหญ่ชายดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ใน 12 เดือนที่ผ่านมา ส่วนประชากรผู้ใหญ่หญิงที่ดื่มมีประมาณร้อยละ 11 ซึ่งประมาณการได้ว่าประชากรผู้ใหญ่ชายมีความชุกการดื่มสูงกว่าประชากรผู้ใหญ่หญิงประมาณ 5 เท่ากลุ่มประชากรที่มีความชุกของผู้ดื่มสูงสุด คือ วัยผู้ใหญ่(อายุ 25-59 ปี)โดยดื่มใน 12 เดือนที่ผ่านมา ร้อยละ 37.3 รองลงมาคือ กลุ่มเยาวชนผู้ที่ยังอายุ 15-24 ปีนั้นดื่มร้อยละ 23.7 สำหรับวัยสูงอายุ (อายุ 60 ปีขึ้นไป) ดื่มร้อยละ 16.6 โดยประชากรชายดื่มมากกว่าหญิง ในทุกกลุ่มอายุ (สถานการณ์การบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของไทยในภาพรวมของประเทศนั้นความชุกของผู้ดื่มมีทิศทางลดลงบ้างเล็กน้อย โดยนักดื่มที่เป็นประชากรวัยทำงานลดลงร้อยละ 2 ในช่วงปี 2544-2554 อย่างไรก็ตาม การดื่มของเยาวชนอายุ 15-24 ปี กลับเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 21.6 ในปี 2544 เป็นร้อยละ 23.7 ในปี 2554 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 9.5

ในปี พ.ศ. 2544 ประเทศไทยเริ่มมีองค์กรด้านสุขภาพคือ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส) โดยมีงบประมาณที่มาจากภาษีสุราและบุหรี่ยุติ และมิวัตุประสงค์เพื่อ รณรงค์และต่อต้านการสูบบุหรี่และดื่มสุรา ขณะเดียวกันก็มีองค์กรที่ต่อต้านการดื่มสุราที่ดำเนินการในรูปแบบมูลนิธิและองค์กรเอกชนที่ไม่หวังผลกำไร (NGO) มีการรณรงค์การไม่ดื่มสุราในช่วงเข้าพรรษาและขยายขอบเขตมาเป็นช่วงเวลาที่มิวันหยุดยาว ได้แก่ เทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ โดยมีสถิติอุบัติเหตุการเสียชีวิตในช่วงเวลาดังกล่าวเป็นตัวชี้วัด อย่างไรก็ตามสถิติดังกล่าวมีการเปลี่ยนแปลงระดับหนึ่ง ประมาณปี พ.ศ. 2550 ประเทศไทยมีการรายงานอัตราการดื่มสุรา และความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมกรรมการดื่มสุรากับอาชญากรรมและอุบัติเหตุอย่างเป็นรูปธรรม

นอกจากนี้ ประเทศไทยยังมีกรณีคัดค้านนโยบายควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ผ่านงานวิจัยในรูปแบบต่าง ๆ เพื่อให้เกิดแรงผลักดันจากผลการวิจัยสู่การปรับเปลี่ยนกฎหมายและการบังคับใช้กฎหมาย อย่างไรก็ตามก็ยังพบว่ากฎหมายที่ออกมาในรูปแบบต่าง ๆ ยังไม่สามารถบังคับใช้ได้อย่างเต็มที่ กฎหมายฉบับล่าสุดที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบันร่วมกับกฎหมายเดิมอื่น ๆ ได้แก่ พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551(5) โดยมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลักคือ สำนักควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ สำนักควบคุมโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข แต่ก็ยังพบว่ายังมีช่องว่างของกฎหมายอยู่อีกหลายประเด็น เช่น การกำหนดพื้นที่ในการจำหน่ายแอลกอฮอล์ ซึ่งปรากฏอยู่ในพระราชบัญญัติฉบับนี้ ยังไม่สามารถกำหนดรายละเอียดของพื้นที่เพียงแต่กำหนดไว้อย่างกว้าง ๆ “ห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณวัด ที่สาธารณะ ใกล้สถานศึกษา เป็นต้น ซึ่งยังไม่สามารถกำหนดตามมติคณะรัฐมนตรี คราวประชุมวันที่ 29 กรกฎาคม 2546 มีมติในการกำหนดพื้นที่ 500 เมตรรอบวัด สถานศึกษา สถานที่ราชการ ฯ เป็นพื้นที่ห้ามขาย ขณะเดียวกันมีประกาศที่ออกโดยคณะรัฐมนตรีในเรื่องการกำหนดพื้นที่ห้ามดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ให้ความหมายคำว่า “ทาง” และ “ถนน” ว่ามาตรา 29 ประกอบกับมาตรา 41 มาตรา 43 และมาตรา 45 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย นายกรัฐมนตรีโดยคำแนะนำของคณะกรรมการนโยบายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แห่งชาติ จึงออกประกาศไว้ดังต่อไปนี้(6, 7)

“ข้อ 1 ห้ามผู้ใดบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนทางในขณะที่ขับขี่หรือในขณะที่โดยสารอยู่ในรถหรือ บนรถ คำว่า “ทาง” และ “รถ” ตามวรรคหนึ่ง หมายความว่า “ทาง” และ “รถ” ตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก”

ซึ่งประกาศดังกล่าวไม่รวมทางรถไฟ ดังนั้น การจำหน่าย/การดื่มในบริเวณของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่มีอยู่ทั่วประเทศจึงไม่เข้าข่ายตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มสุรา พ.ศ. 2551 ที่มีการแก้ไขเพิ่มเติมในพ.ศ. 2555

พฤติกรรมกรรมการดื่มแอลกอฮอล์เป็นพฤติกรรมที่พบมากในประเทศไทย ทั้งนี้รูปแบบของการดื่มของคนไทยที่พบบ่อยมีการศึกษาและรายงานผลคือ พฤติกรรมการดื่มที่เลียนแบบสมาชิกในครอบครัว การดื่มแอลกอฮอล์ในประเทศไทยพบได้ทุกเทศกาลไม่ว่าวันแม่แต่งงานศพ นอกจากนี้ยังพบว่า การเข้าถึงแอลกอฮอล์ของคนไทยไม่ยากนัก เนื่องจากมีการขายในร้านทั่วไป ทุกพื้นที่ทั้งร้านชำ ร้านสะดวกซื้อ จากการศึกษาของ นวลตา อาภาคัพพะกุลและคณะ(2557)(8) พบว่า ร้านค้าที่จำหน่ายของจิปาถะ(ร้านขายของชำ) ร้านสะดวกซื้อ และ ร้านอาหารที่มีตู้แช่ ฯลฯ โดยมีการจำหน่ายเบียร์ และเครื่องดื่มแอลกอฮอล์รวมอยู่กับเครื่องดื่มอื่น ๆ ด้วย ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่า การจำหน่ายแอลกอฮอล์สามารถดำเนินกิจการได้ในทุกรูปแบบของร้านค้า สถานที่ และการควบคุมการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในสังคมไทยยังไม่เข้มงวด การละเลยหรือการไม่สามารถใช้กฎหมายในการจัดการขั้นเด็ดขาดจึงยังเป็นปัญหาที่สำคัญและผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการดื่มสุราก็ยังคงมีอยู่ต่อไปและมีแนวโน้มว่าจะมีมากขึ้นเรื่อย ๆ ซึ่งอาจจะต้องใช้เวลาในการดำเนินการและการกระตุ้นด้าน

องค์กรประกอบอีกประเด็นหนึ่งที่มีผลต่อการเพิ่มโอกาสของการเกิดปัญหาในขณะเดินทางโดยทางรถไฟนอกจากจะมาจากผู้โดยสารแล้ว ยังมีความเกี่ยวข้องกับการจัดการของเจ้าหน้าที่ที่ดูแลทั้งผู้โดยสารและการทำงานในขบวนรถไฟนั้น ๆ ซึ่งโดยปกติประกอบด้วย พนักงานขับรถ พนักงานรักษารถ(การจราจรไฟ) เจ้าหน้าที่ที่ตำรวจรถไฟ วิศวกรประจำรถไฟ ดังนั้นศักยภาพของบุคลากรเหล่านี้มีผลต่อการจัดการเดินทางและความปลอดภัยแก่ผู้โดยสาร

จากประสบการณ์ของผู้วิจัยที่โดยสารรถไฟชั้นสามอยู่บ่อยครั้ง พบว่า โอกาสการเกิดปัญหาระหว่างการเดินทางมีมาก หากมีการกำหนดมาตรการในการจำหน่ายเครื่องดื่มก็น่าจะมีผลดีต่อผู้โดยสาร ซึ่งการวิจัยนี้จะช่วยในการหาคำตอบดังกล่าวให้ชัดเจนขึ้นทั้งโอกาสการเกิดอุบัติเหตุ การทะเลาะวิวาท ขณะโดยสารรถไฟระหว่างจังหวัดเพราะในการเดินทางโดยใช้เส้นทางรถไฟ ซึ่งประเทศไทยมี 2 ระบบ คือ รถไฟภายในเมือง และรถไฟชานเมือง และจังหวัดอื่น ๆ โดยรถไฟในเมืองเป็นรถไฟฟ้าที่มีความเร็วกว่ารถไฟของการรถไฟที่บริการประชาชนชานเมืองและระหว่างจังหวัดที่ถูกจำกัดเพียง 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และยังคงเสียเวลาในการรอรถเนื่องจากรางที่ใช้เป็นรางเดี่ยว รถไฟไม่สามารถสวนกันได้ระหว่างสายขึ้นและสายลง บรรยากาศในการเดินทางรถไฟที่อาจจะเป็นเหตุให้เกิดความกระทบกระทั่งกันโดยเฉพาะการเดินทางโดยรถไฟชั้นสาม ที่มีที่นั่งในตู้โดยสารโดยในแต่ละบล็อกรถมีผู้โดยสารที่ต้องนั่งเผชิญหน้ากัน 4 คน ซึ่งหากมีการดื่มสุราร่วมด้วยโอกาสที่จะเกิดปัญหาย่อมมีได้ ถึงแม้ยังไม่มีรายงานที่เป็นรูปธรรม แต่จากประสบการณ์ของผู้วิจัยพบว่า ตลอดระยะเวลาการเดินทางหากมีการกระทบกระทั่งกันและฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งขาดสติก็จะเกิดเหตุการณ์ที่ไม่พึงประสงค์ได้ โดยขบวนรถไฟที่ยาวที่สุดเป็นขบวนรถไฟสายใต้ที่มีประมาณ 15 ตู้รถไฟ (โบกี้) ส่วนเส้นทางสายเหนือและสายตะวันออกเฉียงเหนือมีประมาณ 10-12 ตู้รถไฟ หากผู้โดยสารดื่มแอลกอฮอล์และเดินไปมาระหว่างตู้รถไฟก็มีโอกาสพลัดตกลงรถไฟได้อีกด้วย ทั้งนี้ในขบวนรถไฟยังไม่ได้ห้ามการดื่ม โดยมีเฉพาะระเบียบห้ามพนักงานขับรถไฟและนายตรวจดื่มแอลกอฮอล์เท่านั้น

การดำเนินการวิจัยและเก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับปัญหาการดื่มแอลกอฮอล์ที่ผ่านมา พบว่า ในประเทศไทยให้ความสนใจในการเดินทางทางรถยนต์เท่านั้น อาจเป็นเพราะมีเหตุการณ์และข้อมูลที่ชัดเจนมากกว่าข้อมูลปัญหาแอลกอฮอล์ที่เกิดขึ้นในการเดินทางโดยรถไฟ อย่างไรก็ตามไม่มีเอกสาร/งานวิจัย/รายงาน ในประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยทางรถไฟใดที่กล่าวถึงการดื่มและจำหน่ายบนขบวนรถไฟ หลายฝ่ายอาจจะมองข้ามความจำเป็นในการกำหนดพื้นที่หรือขยายพื้นที่ห้ามดื่มและห้ามจำหน่าย ทั้งนี้จะด้วยเหตุผลใดก็ตามข้อกฎหมายที่ยังไม่ได้ครอบคลุมพื้นที่ของการรถไฟหรือการโดยสารโดยรถไฟอาจจะด้วยมิติใดก็ตาม เช่น ระยะเวลาในการเดินทางนานจึงต้องมีกิจกรรมในระหว่างการเดินทาง หรืออาจจะเป็นเพราะผู้ดื่มไม่ใช่ผู้ขับรถไฟ เป็นต้น ด้วยเหตุนี้ผู้วิจัยจึงต้องการศึกษาถึง พฤติกรรมการจำหน่ายและการบริโภคแอลกอฮอล์ของผู้ที่เดินทางโดยรถไฟและผู้ขายสินค้าบนรถไฟที่ใช้เส้นทางรถไฟสายใต้ และตะวันออกเฉียงเหนือ เพื่อนำไปสู่การหาแนวทางในการควบคุมการดื่มสุรบบนขบวนรถไฟซึ่งเป็นพื้นที่สาธารณะ รวมทั้งการวางมาตรการในการควบคุมการจำหน่ายทั้งบริเวณชานชาลาและบนขบวนรถไฟ ซึ่งมีผลต่อความปลอดภัยของผู้เดินทางและสุขภาพของประชาชนโดยรวม

คำถามของการวิจัย

1. รูปแบบการจำหน่ายแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟฟรีและขบวนรถไฟที่จ่ายค่าเดินทางเองเป็นอย่างไร
2. การบริโภคแอลกอฮอล์ของผู้โดยสารขบวนรถไฟฟรีและขบวนที่จ่ายค่าเดินทางเป็นอย่างไร
3. ความคิดเห็นของประชาชนที่ใช้บริการรถไฟต่อการจำหน่ายแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟเป็นอย่างไร
4. ผู้บริหารการรถไฟแห่งประเทศไทยมีบทบาทอย่างไรในการกำหนดนโยบายเกี่ยวกับการจำหน่ายแอลกอฮอล์บน

ขบวนรถไฟและบริเวณสถานีรถไฟ

วัตถุประสงค์ เพื่อการศึกษา

1. รูปแบบและประเภทของการจำหน่ายแอลกอฮอล์ของผู้ขายในขบวนรถไฟฟรีและขบวนรถไฟที่ต้องจ่ายเงินค่าเดินทางปกติในเส้นทางสายใต้และสายตะวันออกเฉียงเหนือ(กรุงเทพฯ – สุโขทัย-ลพบุรี และ กรุงเทพฯ – หนองคาย)
2. พฤติกรรมการบริโภคแอลกอฮอล์ของผู้โดยสารที่เดินทางโดยขบวนรถไฟฟรีและขบวนรถไฟที่ต้องจ่ายเงินค่าเดินทางปกติในสายใต้และสายตะวันออกเฉียงเหนือ(กรุงเทพฯ – สุโขทัย-ลพบุรี และ กรุงเทพฯ – หนองคาย)
3. ความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย ประชาชนที่ใช้บริการ ผู้จำหน่ายอาหาร/เครื่องดื่มบนขบวนและชานชาลารถไฟ เจ้าหน้าที่ และผู้ปฏิบัติงานบนรถไฟ ต่อการจำหน่ายแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟและชานชาลา
4. แนวคิดเชิงนโยบายของผู้บริหารการรถไฟแห่งประเทศไทย และผู้บังคับการตำรวจรถไฟต่อการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟและชานชาลา

ขอบเขตการศึกษา

การวิจัยนี้เป็นการศึกษาในเส้นทางรถไฟสายใต้ และสายตะวันออกเฉียงเหนือ ทั้งเที่ยวไปและกลับ

โดยมีศูนย์กลางที่สถานีรถไฟกรุงเทพฯ (หัวลำโพง) เส้นทางที่ศึกษาที่มีระยะทางตั้งแต่ 500 กิโลเมตรขึ้นไป (ทั้งนี้เนื่องจากเส้นทางระยะสั้นเป็นเส้นทางของรถไฟท้องถิ่น และมีการเดินทางเฉพาะในเวลากลางวันเท่านั้น)

การรถไฟแห่งประเทศไทย มีเส้นทางหลัก 4 เส้นทางคือ สายเหนือ สายตะวันออกเฉียงเหนือ สายตะวันออก และสายใต้ โดยมีเส้นทางที่ยาวที่สุดคือ สายใต้ และเส้นทางที่สั้นที่สุดคือ สายตะวันออก โดยมีระยะทางยาวประมาณ 256 กิโลเมตร แต่ในการศึกษานี้เลือกเฉพาะเส้นทางที่ยาวกว่า 500 กิโลเมตรและเป็นเส้นทางที่มีทั้งขบวนรถไฟฟรีและต้องจ่ายเงินเองเป็นขบวนคู่ขนานกัน ดังนั้นเส้นทางที่เลือกคือ สายใต้ ระหว่าง กรุงเทพฯ ถึง สุโขทัย-ลก และเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ กรุงเทพฯ – หนองคาย ทั้งนี้เส้นทางดังกล่าวมีความเชื่อมโยงกันในแง่กลุ่มคนที่เดินทางโดยผู้โดยสารส่วนใหญ่เป็นผู้ย้ายถิ่นแบบชั่วคราวมาจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือเดินทางไปทำงานที่ภาคใต้เป็นส่วนใหญ่

กลุ่มเป้าหมายประกอบด้วย

- พนักงานคู่เสียบผู้ทำหน้าที่จำหน่ายอาหารในตู้เสียบ
- ผู้ค้าระหว่างการเดินทาง
- เจ้าหน้าที่ตำรวจประจำรถไฟ
- นายตรวจ หัวหน้านายตรวจ ประจำขบวนรถและสถานีรถไฟ 2
- สรรพสามิตจังหวัดต้นทางและปลายทางของเส้นทางรถไฟสายนั้น
- ผู้บัญชาการตำรวจรถไฟ
- ผู้บัญชาการการรถไฟแห่งประเทศไทย
- ประชาชนที่เดินทางโดยทางรถไฟ
- ร้านค้าบริเวณสถานีรถไฟ(สถานีรถไฟหลัก)

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

-นำไปสู่การทบทวนกฎหมาย และ พระราชบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในสถานที่สาธารณะ ชุมชน และ ระหว่างการเดินทางโดยยานพาหนะรถยนต์ รถไฟ ซึ่งเป็นการคมนาคมหลักของประเทศ

-นำไปสู่การกระตุ้นขององค์กรที่เกี่ยวข้องด้านสุขภาพและองค์กรต่อต้านการดื่มแอลกอฮอล์เพื่อการรณรงค์ต่อต้านการจำหน่ายแอลกอฮอล์บริเวณสถานีรถไฟและบนขบวนรถไฟ รวมถึงการห้ามการดื่มสุราในระหว่างการเดินทาง ซึ่งอาจจะต้องเป็นความร่วมมือของประชาชนทั่วไปและผู้เกี่ยวข้องโดยเฉพาะผู้ที่ได้รับมอบหมายให้เป็นผู้บังคับใช้กฎหมาย

-นำไปสู่การวางแผนร่วมกันระหว่างสำนักงานตำรวจแห่งชาติที่ควบคุมกำกับกับการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟ การรถไฟแห่งประเทศไทย กรมสรรพสามิตในการออกพระราชบัญญัติ. หรือ กฎกระทรวง ประกาศ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อการกำกับดูแลการจำหน่ายแอลกอฮอล์ในเส้นทางคมนาคมและการดื่มสุราในระหว่างการเดินทางโดยยานพาหนะสาธารณะและการจำกัดกำลังเจ้าหน้าที่ให้เหมาะสมกับการจัดความปลอดภัยในระหว่างเดินทางให้แก่ผู้โดยสาร

-ลดโอกาสในการเกิดการทะเลาะวิวาทและอาชญากรรมที่จะเกิดขึ้นในระหว่างการเดินทางระยะไกล

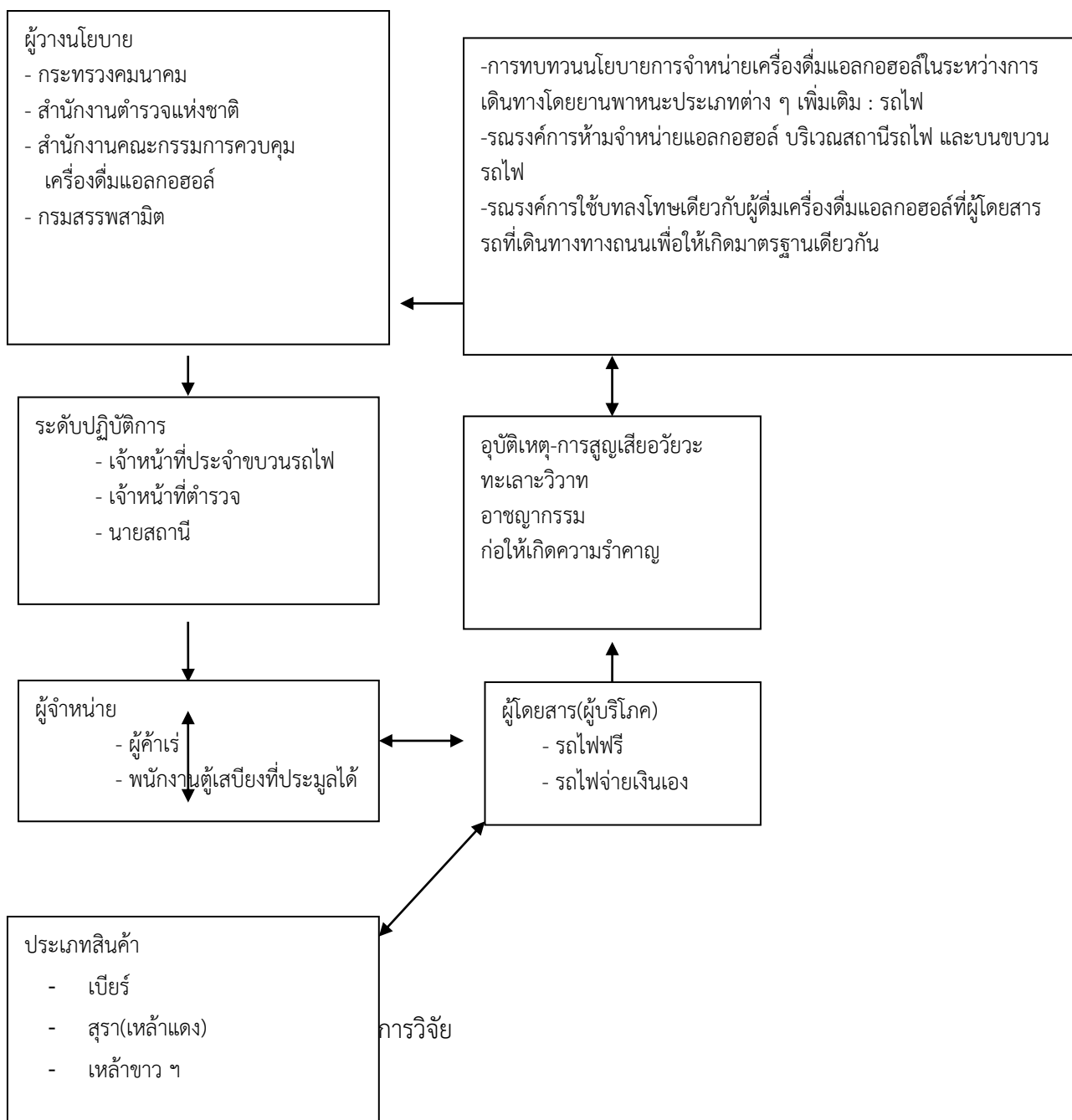
-เกิดเครือข่ายรณรงค์การจำหน่ายแอลกอฮอล์บริเวณสถานีรถไฟและบนขบวนรถไฟ รวมทั้งห้ามการดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ

-กระตุ้นให้ผู้รับผิดชอบความปลอดภัยในระหว่างการเดินทางของประชาชนได้ตระหนักถึงบทบาทหน้าที่ในการให้การดูแล ควบคุมสถานการณ์และรักษาความปลอดภัยให้แก่ประชาชนผู้ใช้บริการและผู้เดินทางได้รับความปลอดภัยตลอดเส้นทางเดินทาง

-พัฒนาระบบความปลอดภัยและการจัดการความปลอดภัยทั้งบนรถไฟ และในบริเวณสถานีให้แก่ผู้โดยสารในทุกเส้นทางรถไฟ

-นำไปสู่การวางนโยบายในการจัดการระบบฐานข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุต่าง ๆ ของขบวนรถไฟเพื่อนำไปสู่การเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุ อาชญากรรมในระหว่างการเดินทางของผู้โดยสาร

กรอบแนวคิดในการวิจัย



บทที่ 2 วรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

วรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

จากการทบทวนวรรณกรรมไม่พบว่า มีการทำวิจัยในทำนองเดียวกันนี้ในประเทศไทย ส่วนในต่างประเทศมีงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดเหตุการณ์ต่าง ๆ ในระหว่างการเดินทางโดยรถไฟ ในสถานีรถไฟ และข้างทางรถไฟ แต่เน้นที่ระบบรถไฟใต้ดินและรถไฟในเมืองมากกว่า ซึ่งมีความแตกต่างจากระบบรถไฟของประเทศไทยโดยเฉพาะการจัดการระบบรถไฟระหว่างจังหวัด ลักษณะขบวนรถไฟ ความแออัด การจัดการความปลอดภัยในขณะที่รถไฟเคลื่อนตัว ตู้รถไฟของไทยยังขาดความปลอดภัย โดยเฉพาะในรถไฟชั้น 3 ที่เป็นตู้ระบบเปิดทำให้เพิ่มโอกาสเสี่ยงของผู้โดยสารในการพลัดตกจากขบวนรถไฟได้มากขึ้น และโดยเฉพาะในช่วงเทศกาลที่มีการเดินทางค่อนข้างหนาแน่น ถึงกระนั้นก็ยังมีประชนนิยมใช้รถไฟเป็นพาหนะอาจเนื่องจากเป็นหนึ่งในทางเลือกของการเดินทางที่ปลอดภัยจากอุบัติเหตุระดับหนึ่งรวมทั้งประหยัดราคาถูกกว่าการเดินทางโดยพาหนะอื่น จากข้อมูลของการรถไฟแห่งประเทศไทยพบว่า ในแต่ละปีมีผู้โดยสารประมาณ 30-40 ล้านคน(9)

แต่ในขณะที่เดียวกันการเดินทางโดยทางรถไฟก็มีโอกาสเกิดปัญหาทั้งอุบัติเหตุและอาจเกิดปัญหาทะเลาะวิวาทระหว่างการเดินทางโดยเฉพาะในรถไฟชั้น 3 ที่มีความแออัดค่อนข้างมาก โอกาสที่จะเกิดกระทบกระทั่งกันมีมากรวมทั้งคนที่มาใช้บริการก็มีความแตกต่างกันทั้งด้านพื้นฐาน ศาสนา และเพศ ประกอบกับระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางนาน ยิ่งเพิ่มโอกาสในการเกิดการทะเลาะวิวาทและปัญหาอื่น ๆ ได้มากขึ้น โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลที่ประชาชนกลุ่มหนึ่งเลือกใช้รถไฟ เนื่องจากราคาถูก และสามารถรองรับคนได้จำนวนมากในแต่ละเที่ยว ทั้งนี้การเดินทางโดยรถไฟมีความปลอดภัยด้านอุบัติเหตุระดับหนึ่ง อย่างไรก็ตามพบว่ามีคนที่ไม่นิยมเดินทางโดยทางรถไฟเนื่องจากการล่าช้า เสียเวลา แต่เมื่อหันมาดูนโยบายของรัฐที่มีแนวโน้มว่าจะมีการพัฒนาระบบขนส่งโดยสาร การเดินทางโดยรถไฟจึงเป็นอีกทางเลือกหนึ่งของการเดินทางทางบก

ด้านผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการใช้บริการรถไฟ โดยเฉพาะความรู้สึกไม่ปลอดภัยระหว่างการเดินทาง ความกลัวในระหว่างรอขบวนรถไฟ และความกลัวอันตรายที่เกิดระหว่างทางเดินในสถานีรถไฟ จากการศึกษาของต่างประเทศพบว่ามีความไม่ปลอดภัยเช่นเดียวกัน โดย Cozen (2004)(10) อ้างถึงการศึกษาของ Brantingham et al 1991 (11) และ Clark(1996) (12) ผลกระทบที่เกิดจากความรู้สึกไม่ปลอดภัยในการใช้บริการของรถไฟทั้งในระหว่างรอที่ชานชาลา และระหว่างเดินทาง และในบริเวณอื่น ๆ ในสถานี ทำให้คนตัดสินใจที่จะใช้บริการรถไฟน้อยลง และมีเพิ่มขึ้นร้อยละ 15 ทั้งนี้เพราะการรับรู้ของประชาชนต่อการให้บริการสาธารณะ คือ ความรู้สึกที่มีต่อการเกิดอาชญากรรมและอันตรายกับผู้โดยสารมีความสำคัญต่อการเลือกวิธีการเดินทาง

ด้านอุบัติเหตุที่มีผลจากการตีมีสุรา พบว่า งานวิจัยในประเทศไทยจะเน้นที่การลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุและคดีในการเดินทางโดยทางรถยนต์ ทั้ง ๆ ที่การเดินทางโดยรถไฟ มีโอกาสเกิดปัญหาไม่แตกต่างจากการเดินทางโดยวิธีการอื่น และน่าจะมีความเสี่ยงมากกว่าเพราะเส้นทางรถไฟส่วนใหญ่เป็นเส้นทางที่ไม่มี ความเชื่อมโยงกับถนนหลวงเส้นทางส่วนใหญ่เสี่ยงการผ่านย่านธุรกิจหรือตัวเมือง นอกเสียจากว่าชุมชนจะมีการขยายตัวออกมา ซึ่งรัชกาลที่ 5 ทรงวางแนวทางในการจัดการพื้นที่ไว้ อย่างชาญฉลาด เพื่อให้การรถไฟสามารถขยายทางและพื้นที่ออกไปได้ แต่จุดอ่อนของการมีเส้นทางนอกเมืองคือเมื่อเกิดเหตุการณ์ที่ไม่พึงประสงค์เกิดขึ้น การช่วยเหลือจะเป็นไปได้ยากกว่า ทั้งนี้อัตราเจ้าหน้าที่ตำรวจต่อประชาชนที่ใช้บริการรถไฟ คือ ประมาณ 2:300-500 คน ซึ่งเป็นอัตราที่เหมาะสมหากเป็นพื้นที่ปกติ แต่บนขบวนรถไฟที่มีการเคลื่อนตัวตลอดเวลาจึงเป็นการยากที่จะให้การดูแลได้ทั่วถึงทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความตระหนักต่อหน้าที่ในการดูแลผู้โดยสารโดยการตรวจตราอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งผู้โดยสารที่จะต้องดูแลตนเองด้วย

ที่กล่าวมาข้างต้นแสดงให้เห็นว่า การเดินทางโดยทางรถไฟเป็นการเดินทางที่ประชาชนยังเลือกใช้บริการ ในขณะที่เดียวกันก็มีความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นระหว่างการเดินทางได้เช่นกันโดยเฉพาะการเกิดอุบัติเหตุ และอาชญากรรม

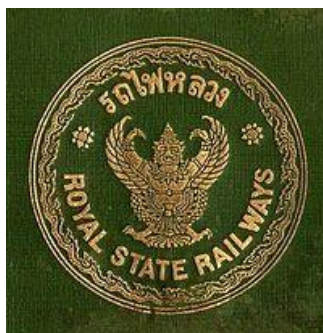
การรถไฟแห่งประเทศไทย(13)

การรถไฟแห่งประเทศไทย เดิมมีชื่อ “กรมรถไฟหลวง” การรถไฟแห่งประเทศไทยเกิดจากพระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5 ภายหลังจากการเสด็จประภาสประเทศสิงคโปร์เมื่อ พ.ศ. 2413 และในปี 2414 ทรงเสด็จทอดพระเนตรกิจการรถไฟของประเทศอินโดจีน พระองค์ได้ทรงตกลงพระทัยที่จะวางรากฐานในการสร้างทางรถไฟขึ้นในเดือนมีนาคม 2430 และในปี 2433 ทรงโปรดเกล้าให้จัดตั้ง “กรมรถไฟหลวง” รัชกาลที่ 5 ทรงเล็งเห็นนโยบายขยายอาณาเขตของอังกฤษและฝรั่งเศส แผ่มาครอบคลุมบริเวณแหลมอินโดจีน พระองค์ท่านทรงตระหนักถึงความสำคัญของการ

คมนาคม โดยเส้นทางรถไฟ เพราะการใช้แต่ทางเกวียนและแม่น้ำลำคลองเป็นพื้นนั้น ไม่เพียงพอแก่การบำรุงรักษาพระราชอาณาเขต ราษฎรที่อยู่ห่างไกลจากเมืองหลวงมีจิตใจโน้มเอียงไปทางประเทศใกล้เคียงสมควรที่จะสร้างทางรถไฟขึ้นในประเทศเพื่อติดต่อกับมณฑลชายแดน ทั้งนี้เพื่อสะดวกแก่การปกครอง ตรวจตราป้องกันการรุกรานเป็นการเปิดภูมิประเทศให้ประชาชนพลเมืองเข้าบุกเบิกพื้นที่รกร้างว่างเปล่า ให้เป็นประโยชน์ทางเศรษฐกิจของประเทศ และจะเป็นเส้นทางขนส่งผู้โดยสารและสินค้าไปมาถึงกันได้ดียิ่งขึ้น ดังนั้น ในปี พ.ศ. 2430 จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ เซอร์แอนดรูว์ คลาก และบริษัทป็นชาร์ต แมกทักการ์ด โลเธอร์ ดำเนินการสำรวจเพื่อ สร้างทางรถไฟจาก กรุงเทพฯ - นครราชสีมา และมีทางแยกตั้งแต่เมืองลพบุรี - เชียงใหม่ สายหนึ่ง จากเมืองอุดรดิตถ์ - ตำบลท่าเตีอริมฝั่งแม่น้ำโขงสายหนึ่ง และจากเมืองเชียงใหม่ไปยังเชียงราย เชียงแสนหลวงอีกสายหนึ่ง โดยทำการสำรวจให้แล้วเสร็จเป็นตอน ๆ รวม 8 ตอน ในราคาค่าจ้างโดยเฉลี่ยไม่เกินไมล์ละ 100 ปอนด์ โดยทรงพระราชทานพระบรมราชานุมัติให้กระทรวงโยธาธิการว่าจ้าง มิสเตอร์ จี. มูเร แคมป์เบลล์ สร้างทางรถไฟหลวงจากกรุงเทพ ถึงนครราชสีมา เป็นสายแรก เป็นทางขนาดกว้าง 1.435 เมตร และได้เสด็จพระราชดำเนินประกอบพระราชพิธีกระทำพระฤกษ์ เริ่มการ สร้างทางรถไฟ ณ บริเวณย่านสถานีกรุงเทพ เมื่อวันที่ 9 มีนาคม ทั้งสองฝ่ายลงนามในสัญญา เมื่อวันที่ 16 มีนาคม พ.ศ. 2430

หลังจากดำเนินการเสร็จไปได้ระยะหนึ่งโดยใช้เวลาในการเปิดเส้นทางปฐมฤกษ์ได้มีการเปิดเส้นทางปฐมฤกษ์ วันที่ 26 มีนาคม 2534 ดังนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทย จึงสถาปนาวันที่ 26 มีนาคม เป็น “วันสถาปนากิจการรถไฟ “ โดยมีพระเจ้าน้อยยาเธอเจ้าฟ้ากรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์เป็นเสนาบดี และ นายเค เบ็ทเก (K Bethge) ชาวเยอรมัน เป็นเจ้ากรมรถไฟ จากนั้นได้มีการประมูลเพื่อสร้างทางรถไฟ สายกรุงเทพ-อยุธยา เป็นเวลา 5 ปี ซึ่งแล้วเสร็จบางส่วนและเปิดการเดินทางเมื่อวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2439 การรถไฟจึงถือวันที่ 26 มีนาคม เป็น “วันสถาปนากิจการรถไฟ” และมีพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ดำรงตำแหน่งผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวงพระองค์แรก

ต่อมาในสมัยรัฐบาลที่มีจอมพล ป. พิบูลสงคราม เป็นนายกรัฐมนตรีในขณะนั้น มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งประกาศใช้ในราชกิจจานุเบกษา เลขที่ 40 หมวด ก ฉบับพิเศษ ลงในวันที่ 30 มิถุนายน พ.ศ. 2494 และให้ประกาศใช้ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม ปีเดียวกัน ดังนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทย จึงถูกจัดตั้งขึ้นอย่างเป็นทางการ โดยเป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจประเภทสาธารณูปโภค สังกัดกระทรวงคมนาคม และให้มีการโอนกิจการ ทรัพย์สิน หนี้สิน สิทธิ หน้าที่ต่างๆ รวมไปถึงข้าราชการพลเรือนรัฐพาณิชย์ ลูกจ้าง และสายงานทั้งหมด ของกรมรถไฟหลวงไปอยู่ในการดำเนินงานของ การรถไฟแห่งประเทศไทย โดยมี หลวงเสรีเริงฤทธิ์ (จรรยา รัตนกุล เสรีเริงฤทธิ์) เป็นผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทยคนแรก และเป็นอธิบดีกรมรถไฟหลวงคนสุดท้าย และในวันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2494 กรมรถไฟหลวงเปลี่ยนชื่อเป็น “การรถไฟแห่งประเทศไทย” โดยมี พลเอกจรรยา รัตนกุล เสรีเริงฤทธิ์ เป็นผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทยคนแรก



ภาพที่ 1 เครื่องหมายตราของกรมรถไฟหลวง (วารสารรถไฟสัมพันธ์ ฉบับเดือนมีนาคม-เมษายน 2557)

ปัจจุบัน การรถไฟแห่งประเทศไทยมีระยะทางที่เปิดบริการเดินรถแล้ว รวมทั้งสิ้น 4346 กิโลเมตร โดยเป็นทางตู้ช่วง กรุงเทพฯ -รังสิต ระยะทาง 31 กิโลเมตร และเป็นทางสามช่วง รังสิต-ชุมทางบ้านภาชี ระยะทาง 59 กิโลเมตร โดยมีเส้นทางตั้งนี้ทางสายเหนือ ถึงสถานีเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่ ระยะทาง 751 กิโลเมตร

ทางสายใต้ ถึงสถานีสุโขทัย-โก-ลก จังหวัดนครราชสีมา ระยะทาง 1,143 กิโลเมตร และสถานีป่าตองเบซาร์ จังหวัดสงขลา ระยะทาง 974 กิโลเมตร ซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับทางรถไฟของประเทศมาเลเซียได้และยังไปถึงประเทศสิงคโปร์ นอกจากนี้ยังมีทาง

รถไฟถึงสถานีกันตัง จังหวัดตรัง ระยะทาง 850 กิโลเมตร และสถานีนครศรีธรรมราช จังหวัดนครศรีธรรมราช ระยะทาง 815 กิโลเมตร

ทางสายตะวันออก ถึงสถานีรัฐประเศ จังหวัดสระแก้ว ระยะทาง 256 กิโลเมตรและสถานีนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด จังหวัดระยองระยะทาง 200 กิโลเมตร

ทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ ถึงสถานีอุบลราชธานี ระยะทาง 575 กิโลเมตร และจังหวัดหนองคาย ซึ่งสามารถเชื่อมต่อไปยังสถานีท่านางแล้ง (สปป ลาว) ระยะทาง 627.5 กิโลเมตร

ทางสายตะวันตก ถึงสถานีน้ำตก จังหวัดกาญจนบุรี ระยะทาง 194 กิโลเมตร

ทางสายแม่กลอง ช่วง วงเวียนใหญ่ถึงมหาชัย ระยะทาง 31 กิโลเมตร และช่วงบ้านแหลมถึงแม่กลอง ระยะทาง 34 กิโลเมตร

จะเห็นได้ว่า พัฒนาการของการรถไฟแห่งประเทศไทยมีระยะเวลานานกว่า 125 ปี แต่การพัฒนาเป็นไปอย่างล่าช้าโดยใช้ปัจจุบันคือเส้นทางหลักตั้งแต่เริ่มมีการสร้างทางรถไฟในปี พ.ศ. 2430 ที่เข้ามาประมาณ 125 ปีแล้ว

โครงการรถไฟฟรีเพื่อประชาชน(14)

จากนโยบายของรัฐในสมัยรัฐบาลภายใต้การนำของนายสมัคร สุนทรเวช นายกรัฐมนตรีคนที่ 25 ของประเทศไทย (ระหว่าง พ.ศ. 2550 ถึง พ.ศ. 2551) มีนโยบายประชานิยมหลายนโยบาย และหนึ่งในนโยบายที่ประชาชนส่วนใหญ่ชื่นชอบคือการโดยสารรถไฟฟรี โดยจัดให้มีในทุกเส้นทาง ทั้งระยะทางสั้นหรือที่เรียกว่ารถไฟท้องถิ่น และระยะทางยาว โดยรถไฟฟรีดังกล่าวมีเฉพาะตู้รถไฟชั้น 3 เท่านั้น เส้นทางระยะทางยาวสายตะวันออกเฉียงเส้นทางที่ให้บริการฟรี คือเส้นทางสายกรุงเทพฯ - หนองคาย (ขบวน 133/134) กรุงเทพฯ - อุบลราชธานี (ขบวน 145/146) เส้นทางสายใต้ กรุงเทพฯ - สุโขทัย-โกสุมพิสัย (ขบวน 171/172) และเส้นทางสายเหนือ - กรุงเทพฯ - เชียงใหม่ - (ขบวน102/109) ส่วนชั้นโดยสารอื่น ผู้โดยสารจ่ายค่าเดินทางในอัตราปกติ ซึ่งนโยบายนี้ดำเนินการมาอย่างต่อเนื่องเป็นเวลานานกว่า 6 ปี (เริ่มต้นในเดือน พฤษภาคม 2551 จนถึงปัจจุบัน) โดยผู้ใช้สิทธิต้องเป็นคนไทยที่มีบัตรประจำตัวประชาชนแสดงแก่เจ้าหน้าที่ก่อนรับตั๋วโดยสารตามสิทธิ 1 คน ต่อ 1 ที่นั่ง ส่วนคนต่างชาติก็ต้องจ่ายค่าตั๋วรถไฟในอัตราปกติ ทั้งนี้หากจะมองเป็นตัวเงินก็พบว่า ในเส้นทางสายใต้หากใช้สิทธิดังกล่าว ผู้เดินทางรายนั้นสามารถ ประหยัดเงินของตนเองได้มากกว่า 300 บาทต่อคนต่อเที่ยว และ เส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือสามารถประหยัดเงินได้ มากกว่า 250 บาทต่อคนต่อเที่ยว และจากการสังเกตพฤติกรรมในระหว่างการเดินทางของผู้เดินทางทั้งสายใต้และสายตะวันออกเฉียงเหนือในรถไฟฟรี พบว่า มีการใช้จ่ายเงินเพื่อการซื้ออาหาร/เครื่องดื่มในระหว่างการเดินทางมากขึ้น บางรายให้เหตุผลว่า เนื่องจากตนเองไม่ต้องจ่ายค่าเดินทางจึงเอาเงินส่วนที่เป็นค่าเดินทางมาเป็นค่าอาหารและเครื่องดื่มระหว่างการเดินทาง ส่วนผู้โดยสารที่เดินทางในเส้นทางที่ต้องจ่ายเงินค่ารถไฟเอง พบว่า ส่วนใหญ่มีการจัดเตรียมอาหารมาจากที่พักเพื่อรับประทานในระหว่างการเดินทาง

โครงการรถไฟฟรีเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2551 จนถึงปัจจุบันโดยมีรอบของการต่อระยะเวลาของมติ ครม เห็นชอบอนุมัติ ทั้งสิ้น 13 ระยะ โดยมีการบันทึกจำนวนประชาชนที่ใช้บริการตั้งแต่ 1 สิงหาคม 2551 ถึง 30 กันยายน 2555 เป็นจำนวน 138,912,977 คน และยังมีการต่อสัญญาจนถึง 31 กรกฎาคม 2557 (13)

การรถไฟฯ ได้จัดให้บริการเดินทางในรถไฟชั้น 3 ฟรี โดยไม่เสียค่าใช้จ่ายในกลุ่มขบวนรถบริการเชิงสังคม และกลุ่มขบวนรถเชิงพาณิชย์ (รถเร็ว) เฉพาะชั้น 3 โดยให้กับประชาชนชาวไทยเท่านั้น โดยมีจำนวนขบวนรถที่ให้บริการฟรี ดังนี้

ตาราง ก .ขบวนรถบริการเชิงสังคม จำนวน 164 ขบวน

| ประเภทรถ | เส้นทางสาย | | | | | |
|------------|------------|--------------------|----------|-----|---------|------------|
| | เหนือ | ตะวันออกเฉียงเหนือ | ตะวันออก | ใต้ | แม่กลอง | รวม (ขบวน) |
| รถธรรมดา | 8 | 2 | 12 | 10 | 0 | 32 |
| รถขานเมือง | 14 | 6 | 17 | 38 | 34 | 75 |
| รถท้องถิ่น | 7 | 24 | 0 | 22 | 8 | 53 |
| รถรวม | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 | 4 |

| | | | | | | |
|-----|----|----|----|----|----|-----|
| รวม | 29 | 32 | 29 | 74 | 42 | 164 |
|-----|----|----|----|----|----|-----|

ตาราง ข ขบวนรถเชิงพาณิชย์ (รถเร็ว) จำนวน 8 ขบวน

| เส้นทางสาย | ขบวนรถที่ | สถานี จาก - ถึง | จำนวนขบวน |
|-----------------------|-----------|-----------------------|-----------|
| สายเหนือ | 109 | กรุงเทพ - เชียงใหม่ | 1 |
| | 102 | เชียงใหม่ - กรุงเทพ | 1 |
| สายตะวันออกเฉียงเหนือ | 133 | กรุงเทพ - หนองคาย | 1 |
| | 134 | หนองคาย - กรุงเทพ | 1 |
| | 145 | กรุงเทพ - อุบลราชธานี | 1 |
| | 146 | อุบลราชธานี - กรุงเทพ | 1 |
| สายใต้ | 171 | กรุงเทพ - สุโขทัย | 1 |
| | 172 | สุโขทัย - กรุงเทพ | 1 |
| รวม | 8 | | |

ความหมาย และขอบเขตของขบวนรถบริการเชิงสังคม และเชิงพาณิชย์ (13)

บริการเชิงสังคม (Public Service Obligation) หมายถึง บริการซึ่งเป็นพันธกรณีที่การรถไฟแห่งประเทศไทย ถูกกำหนดให้ดำเนินการโดยรัฐบาล และมีวัตถุประสงค์เพื่อเอื้ออำนวยประโยชน์ให้แก่สาธารณะชน โดยในฐานะผู้ประกอบการเชิงพาณิชย์ การรถไฟแห่งประเทศไทย ไม่ประสงค์จะจัดเดินขบวนรถดังกล่าว เนื่องจากปัญหาการขาดทุน หรือการใช้ทรัพยากรไม่มีประสิทธิภาพ

บริการเชิงพาณิชย์ (Commercial) หมายถึง การบริการในเส้นทางที่สามารถทำกำไรได้ เช่น การเดินขบวนรถด่วนพิเศษ รถด่วน รถเร็ว และรถอื่นๆ ที่มีได้กล่าวไว้ในบริการเชิงสังคม

ขอบเขตของขบวนรถบริการเชิงสังคม เป็นบริการด้านการโดยสาร ซึ่งได้แก่ ขบวนรถดังนี้-

1. **ขบวนรถรวม (Mixed Train)** ได้แก่ ขบวนรถที่มีทั้งผู้โดยสาร และตู้รถสินค้า สำหรับขนส่งผู้โดยสารและสินค้าต่างๆ โดยหยุดรับ-ส่งทุกสถานี

2. **ขบวนรถชานเมือง (Bangkok Commuter Train)** ได้แก่ ขบวนรถโดยสารที่จัดไว้สำหรับรับ-ส่งผู้โดยสารระหว่างกรุงเทพมหานคร (กทม.) และสถานีปลายทาง ที่มีระยะทางประมาณ 150 กิโลเมตร ซึ่งรวมถึงรถโดยสารสายแม่กลอง ตอนวงเวียนใหญ่ - มหาชัย ด้วย

3. **ขบวนรถท้องถิ่น (Local Commuter Train)** ได้แก่ ขบวนรถโดยสารที่จัดไว้สำหรับรับ-ส่งผู้โดยสารระหว่างสถานีต่างๆ ที่ไม่ใช่กรุงเทพมหานคร (กทม.) นอกจากนี้ ยังรวมถึงรถโดยสารสายแม่กลอง ตอนบ้านแหลม - แม่กลอง ด้วย

4. **ขบวนรถธรรมดา (Ordinary Train)** ได้แก่ ขบวนรถโดยสารที่จัดไว้สำหรับรับ-ส่งผู้โดยสารระหว่างกรุงเทพมหานคร (กทม.) และสถานีปลายทางที่มีระยะทางมากกว่า 150 กิโลเมตร และหยุดเกือบทุกสถานี



ภาพที่ 2 ลักษณะขบวนรถไฟสายใต้ ขบวนรถเร็วที่ 171/172 (เดินในเส้นทางสายใต้ ระหว่างสถานีกรุงเทพ-สุโขทัย)



ภาพที่ 3 ผู้โดยสารที่ใช้บริการกับขบวนรถเร็วชั้น 3 ฟรี

ขอบเขตของขบวนรถเชิงพาณิชย์เป็นบริการด้านการโดยสารและสินค้า ซึ่งบริการด้านการโดยสาร ได้แก่ ขบวนรถ ดังนี้.-

1. **ขบวนรถด่วนพิเศษ (Special Express Train)** ได้แก่ ขบวนรถโดยสารที่จัดไว้สำหรับรับ-ส่งผู้โดยสารระยะทางไกล และหยุดรับ-ส่งบางสถานี
2. **ขบวนรถด่วน (Express Train)** ได้แก่ ขบวนรถโดยสารที่จัดไว้สำหรับรับ-ส่งผู้โดยสารระยะทางไกล และหยุดสถานีมากแห่งกว่าขบวนรถด่วนพิเศษ
3. **ขบวนรถเร็ว (Rapid Train)** ได้แก่ ขบวนรถโดยสารที่จัดไว้สำหรับรับ-ส่งผู้โดยสารระยะทางไกล และหยุดสถานีมากแห่งกว่าขบวนรถด่วน
4. **ขบวนรถวิ่งระหว่างเมืองใหญ่ (Inter City Train)** ได้แก่ ขบวนรถโดยสารประเภทหนึ่งล้าน ที่จัดไว้ให้บริการโดยสารในระยะกลาง และรับ-ส่งผู้โดยสารระหว่างเมืองใหญ่ๆ ปัจจุบันใช้รถดีเซลรางที่มีความเร็วสูงในการให้บริการ
5. **ขบวนรถพิเศษ (Special Train)** ได้แก่ ขบวนรถโดยสารที่ให้เข้าهماขบวนเป็นเฉพาะกรณี
6. **ขบวนรถท่องเที่ยว (Excursion Train)** ได้แก่ ขบวนรถโดยสาร ซึ่งให้บริการท่องเที่ยว

ดังนั้น การให้บริการรถไฟฟรีถึงแม้จะเป็นขบวนรถเร็วที่จัดอยู่ในกลุ่มขบวนรถไฟเชิงพาณิชย์ แต่เมื่อมีนโยบายประชานิยมรถไฟฟรี จึงถูกลดระดับจากขบวนรถไฟเชิงพาณิชย์มาเป็นรถไฟเชิงสังคมซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยถือว่าการดำเนินการที่ไม่ได้กำไร แต่แท้ที่จริงแล้วการรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถเรียกเก็บค่าโดยสารจากการออกตั๋วให้ประชาชนใช้บริการฟรีได้จากรัฐบาลในลักษณะเหมาจ่าย

อุบัติเหตุที่มีผลจากการดื่มแอลกอฮอล์(15)

จากสถิติอุบัติเหตุจราจรทางบกในช่วงเทศกาลปีใหม่ และสงกรานต์ ช่วง 7 วันอันตรายนับตั้งแต่ปี 2549 – 2555 พบว่ามีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลนี้เป็นจำนวนมาก โดยในช่วงปีใหม่จะมากกว่าวันสงกรานต์ ซึ่งอาจเป็นเพราะวันขึ้นปีใหม่เป็นช่วงฤดูท่องเที่ยว (High Season) ด้วยจึงทำให้คนนิยมเดินทางท่องเที่ยวกันมากที่สุด

สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุในช่วงนี้ ส่วนใหญ่เกิดจากสุราหรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์มากที่สุด แม้หลายฝ่ายทั้งภาครัฐและเอกชนจะร่วมมือร่วมใจกันรณรงค์ “เมาไม่ขับ” เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุก็ตามแต่ก็ยังคงเป็นสาเหตุอันดับต้นๆ ของการเกิดอุบัติเหตุ แม้จะมีแนวโน้มลดลงจากร้อยละ 25.6 ในปี พ.ศ.2552 ให้ลดลงเหลือร้อยละ 19.8(16) ในปี 2553 ก็ตาม เป็นที่น่าสังเกตว่า การขับรถเร็ว/ขับรถตัดหน้า/ขับรถตามกระชั้นชิด มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างชัดเจน ซึ่งพฤติกรรมการขับรถแบบนี้มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ทั้งสิ้น

สำนักงานสถิติแห่งชาติพบข้อมูลที่น่าสนใจเกี่ยวกับการดื่มสุราของประชากรอายุ 15 ปีขึ้นไป ซึ่งพบว่าผู้ชายกว่าร้อยละ 50 ดื่มสุราแม้จะมีแนวโน้มลดลงก็ตามแต่ยังถือว่ามึนตราการดื่มสุราที่ค่อนข้างสูง ขณะที่ผู้หญิงไทยประมาณ 1 ใน 10 ก็เป็นผู้ดื่มเช่นเดียวกันและมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว กลุ่มวัยทำงาน (อายุ 25-59 ปี) มีการดื่มสุราที่สูงกว่ากลุ่มอื่น รองลงมาเป็นกลุ่ม

วัยรุ่น (อายุ 15-24 ปี) และกลุ่มวัยสูงอายุ (อายุ 60 ปีขึ้นไป) ซึ่งพฤติกรรมการดื่มสุราของคนไทยเช่นนี้นับเป็นปัจจัยเสี่ยงสำคัญที่ก่อให้เกิดการสูญเสียต่างๆ ตามมาอย่างมากมาย (17) ดังแสดงในแผนภาพที่ 2



แผนภาพที่ 2 อัตราการดื่มสุราของประชากร จำแนกตามอายุ

แหล่งข้อมูล กองสถิติสังคม สำนักงานสถิติแห่งชาติ 2555

จากการทบทวนวรรณกรรม พบว่า การเกิดอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากการดื่มแอลกอฮอล์ พบในกลุ่มที่ขับขีรถจักรยานยนต์มากที่สุด Tey และคณะ (2011)(18) ศึกษาความสัมพันธ์ของการเกิดอุบัติเหตุกับการดื่มสุรา โดยศึกษาระยะยาว พบว่า กลุ่มที่มีปัญหามากที่สุดคือ วัยรุ่น อายุ 15-19 ปี โดยกลุ่มดังกล่าวมีพฤติกรรมการดื่มเหล้า ประมาณ 3 แก้ว ต่อครั้ง นอกจากนี้ยังพบว่า อุบัติเหตุที่เกิดในผู้ชายมากกว่าผู้หญิง และมีองค์ประกอบที่เป็นปัจจัยร่วมที่ทำให้เกิดความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุคือการไม่สวมหมวกกันน็อคด้วย

ด้านค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากผลของการดื่มสุราและเกิดอุบัติเหตุพบว่า ในประเทศไทยไม่ปรากฏเป็นรูปธรรม แต่ในประเทศสหรัฐอเมริกา มีการศึกษาข้อมูลและประมาณการค่าใช้จ่ายประมาณ 300 ล้านดอลลาร์ ต่อปีซึ่งนับว่าเป็นค่าใช้จ่ายที่ค่อนข้างสูง(19) นอกจากนี้ยังต้องมีค่าใช้จ่ายต่อเนื่องที่เกิดจากการสูญเสียอวัยวะและสมรรถภาพทางกายอีกด้วย (20)

จะเห็นได้ว่า ผลกระทบโดยตรงที่เกิดจากการดื่มสุรานอกจากเกิดตนเองแล้วยังมีผลกระทบต่อระดับสังคมและเศรษฐกิจโดยรวม ทั้งของตนเองและของสังคม

พฤติกรรมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

การสำรวจพฤติกรรมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในปี พ.ศ. 2554(17) (เป็นการสำรวจครั้งที่ 13 พบว่า คนไทยที่อายุ 15 ปีขึ้นไปเป็นผู้ดื่มในปัจจุบัน(Current drinker)หรือผู้ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ใน 12 เดือนที่ผ่านมาจำนวน 16,992,017 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 31.5 ของประชากรผู้ใหญ่ สำหรับผู้ที่ไม่ดื่มนั้นพบว่า มีประชากร 32,189,553 คน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 59.7 เป็นผู้ที่ไม่ดื่มและไม่เคยดื่มเลยในชีวิต และอีกส่วนหนึ่งคือ ประชากร 4,714,885 คนซึ่งคิดเป็นร้อยละ 8.7เป็นผู้ที่เคยดื่มแต่ไม่ได้ดื่มในช่วง 12 เดือนที่ผ่านมา ความชุกของผู้ที่มีความแตกต่างกันอย่างชัดเจนโดยที่ประมาณครึ่งหนึ่งของประชากรผู้ใหญ่ชายดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ใน 12 เดือนที่ผ่านมา ในขณะที่ประชากรผู้ใหญ่เพศหญิงที่ดื่มมีประมาณร้อยละ 11 ซึ่งเปรียบเทียบอย่างหยาบได้ว่าประชากรผู้ใหญ่เพศชายมีความชุกการดื่มสูงกว่าประชากรผู้ใหญ่เพศหญิงประมาณ 5 เท่า ข้อมูลจากการสำรวจพฤติกรรมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในช่วงปี พ.ศ. 2544-2554 พบว่า ภาพรวมความชุกของผู้ดื่มในช่วงกว่า 10 ปีที่ผ่านมาค่อนข้างคงที่โดยมีทิศทางลดลงเล็กน้อย คือ จากร้อยละ 32.7 ในปี พ.ศ 2544 เป็นร้อยละ 31.5

และในปี พ.ศ.2554 ซึ่งลดลงเฉลี่ยร้อยละ 0.37 ต่อปี ในส่วนของประชากรเพศชายนั้นความชุกของผู้ดื่มลดลงเล็กน้อย คือ จาก ร้อยละ 55.9 ในปี พ.ศ. 2544 เป็นร้อยละ 53.4 ในปี พ.ศ. 2554 เป็นการลดลงร้อยละ 4.5 หรือลดลงเฉลี่ยร้อยละ 0.45 ต่อปี สำหรับผู้ดื่มเพศหญิงนั้น แม้ว่าความชุกของผู้ดื่มหญิงจะไม่สูงมากแต่ก็มีทิศทางเพิ่มขึ้นในช่วงที่ผ่านมา คือ จากร้อยละ 9.8 ในปี พ.ศ. 2544 เป็นร้อยละ 10.9 ในปี พ.ศ. 2554 ซึ่งเป็นการเพิ่มขึ้นร้อยละ 11.2 หรือเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 1.1 ต่อปี กลุ่มประชากรที่มีความชุกของผู้ดื่มสูงสุด คือ วัยผู้ใหญ่อายุ 25-59 ปี โดยดื่มใน 12 เดือนที่ผ่านมา ร้อยละ 37.3 รองลงมา คือ กลุ่มเยาวชนผู้ที่อายุ 15-24 ปีนั้นดื่มร้อยละ 23.7 สำหรับวัยสูงอายุ (อายุ 60 ปีขึ้นไป) ดื่มร้อยละ 16.6 โดยประชากรเพศชายดื่มมากกว่าเพศหญิง

สถานการณ์พฤติกรรมการดื่มสุราตามรายภาค ในปี พ.ศ. 2554 พบว่า ภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีความชุกการดื่มสูงสุด(ร้อยละ 39.4)รองลงมาคือ ภาคเหนือ (ร้อยละ 37.2) สำหรับภูมิภาคอื่นนั้นมีความชุกการดื่มน้อยกว่าความชุกการดื่มในภาพรวมของประเทศ(ร้อยละ 31.5) โดยภาคกลางมีความชุกการดื่มร้อยละ 28.1 กรุงเทพมหานครร้อยละ 23.5 และภาคใต้ร้อยละ 18.8 นอกจากนี้ยังพบว่า ภาคเหนือมีสัดส่วนของผู้ที่เคยดื่มแต่ในปัจจุบันไม่ดื่มสูงสุด(ร้อยละ 11.9) และภาคใต้มีสัดส่วนของผู้ที่ไม่เคยดื่มเลยในชีวิตสูงสุด(ร้อยละ 75.4) ทั้งนี้จะมีผลมาจากอิทธิพลของศาสนา เนื่องจากในภาคใต้ ประชากรโดยเฉพาะใน 3 จังหวัดชายแดน (ปัตตานี ยะลา และนราธิวาส)กับ 4 อำเภอของจังหวัดสงขลาประชากรร้อยละ 95 เป็นผู้นับถือศาสนาอิสลามซึ่งในบทบัญญัติของศาสนาถือว่าการดื่มสุราเป็นบาปร้ายแรง ในรอบ 12 เดือนที่ผ่านมา พบว่าสัดส่วนของผู้ดื่มตามภูมิภาคนั้น พบว่า ภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีผู้ที่ดื่มใน 12 เดือน ที่ผ่านมาเป็นร้อยละ 40 ของผู้ดื่มทั้งหมดจำนวน 6,717,463 คน)รองลงมาคือ ภาคเหนือมีผู้ดื่มร้อยละ 23 ของนักดื่มทั้งหมด ส่วนภาคกลางสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 21 ภาคใต้ ร้อยละ 8 และกรุงเทพฯ ร้อยละ 8 เช่นเดียวกัน (17)

ด้านกลุ่มอาชีพพบว่า กลุ่มที่มีความชุกของผู้ดื่มสูงสุดคือ กลุ่มผู้ประกอบการอาชีพช่างเทคนิค เจ้าหน้าที่เทคนิคและช่างฝีมือ (ร้อยละ 45.2) รองลงมาด้านกลุ่มอาชีพ พบว่า ผู้ที่ทำงานในภาคเกษตรและประมงที่ดื่มร้อยละ 39.5 สำหรับกลุ่มผู้บริหาร ข้าราชการและผู้ประกอบวิชาชีพต่าง ๆ นั้นดื่มร้อยละ 36.4 และกลุ่มที่ทำงานภาคบริการและผู้จำหน่ายสินค้านั้นดื่มร้อยละ 29.1 กลุ่มคนที่ทำงานภาคเกษตรและประมงมีผู้ที่เลิกดื่มสูงสุด (ร้อยละ 9.7) และมีกลุ่มพนักงานบริการและผู้จำหน่ายสินค้านั้นมีผู้ที่ไม่เคยดื่มเลยในชีวิตมากที่สุด (ร้อยละ 63.3)

การสำรวจในปี พ.ศ. 2554 พบว่า อายุเฉลี่ยที่เริ่มดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์คือ 20.4 ปี ประชากรเพศชายที่มีอายุ 15 ปี ขึ้นไปเริ่มดื่มที่อายุเฉลี่ย 19.4 ปี สำหรับประชากรเพศหญิงเริ่มดื่มเฉลี่ยที่อายุ 24.5 อายุเฉลี่ยประชากรที่เริ่มดื่มนั้นไม่แตกต่างกันมากนักในแต่ละภูมิภาค ทั้งนี้ข้อสังเกตว่ากลุ่มอายุประชากรที่น้อยกว่ามีแนวโน้มเริ่มดื่มเร็วกว่ากลุ่มประชากรที่อายุมากกว่า โดยเพศชายเริ่มดื่มก่อนเพศหญิงในทุกกลุ่มอายุ ในปี 2554 ผู้ดื่มใน 12 เดือนที่ผ่านมาจำนวน 16,992,017 คนนั้นจำนวนกว่า 7.5 ล้านคนหรือเกือบครึ่งของผู้ดื่มเป็นผู้ดื่มประจำ (Regular drinker) ซึ่งดื่มทุกสัปดาห์และอีกกว่า 9 ล้านคนหรือประมาณร้อยละ 56 ดื่มแบบนาน ๆ ครั้ง (Occasional drinker) ซึ่งดื่มน้อยกว่าครั้งต่อสัปดาห์ เมื่อพิจารณาการดื่มประจำพบว่า มีผู้ดื่มทุกวัน และเกือบทุกวันเกือบ 2.8 ล้านคน คิดเป็นร้อยละ 18.3ของผู้ดื่มทั้งหมดโดยในกลุ่มผู้ดื่มชายมีสัดส่วนผู้ดื่มทุกวันหรือเกือบทุกวันสูงกว่าผู้ดื่มเพศหญิงอย่างชัดเจน คือ ร้อยละ 20 และร้อยละ 10.2 โดยเฉลี่ยแล้วประชากรผู้ใหญ่ไทยดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เพิ่มขึ้นมากในช่วงปี พ.ศ. 2540 – 2554 กล่าวคือ ดื่มเพิ่มขึ้นจาก 37 ลิตร เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ต่อคนต่อปีในปี พ.ศ. 2540 เป็น 52 ลิตรของเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ต่อคนต่อปี

ในปี พ.ศ. 2554 ซึ่งเป็นการเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.8 ต่อปี เมื่อดูที่ปริมาณดื่มในปี 2554 พบว่า ปริมาณ 52 ลิตร เครื่องดื่มแอลกอฮอล์นั้นเทียบเท่ากับสุราสี 72 ขวดต่อปี หรือประมาณ 6 ขวดต่อเดือน และสามารถเทียบได้กับเบียร์ 83 ขวดใหญ่หรือประมาณ 7 ขวดต่อเดือน (1)

จากการศึกษาของศูนย์วิจัยปัญหาสุรา ในช่วงเทศกาลปีใหม่ ปี พ.ศ. 2553 และ สงกรานต์ ปี พ.ศ.2553-2554 สรุปผลว่า การดื่มแอลกอฮอล์เพิ่มขึ้นในช่วงเทศกาลเป็นปัจจัยสำคัญของอุบัติเหตุจราจรที่เพิ่มขึ้น โดยพบว่าเมื่อเทียบกับช่วงเวลาปกติแล้วในช่วงเทศกาลวันหยุดยาวมีจำนวนผู้บาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุจราจรเพิ่มขึ้น 2.0 เท่าของช่วงเวลาปกติ กลุ่มที่พบว่าเป็นกลุ่มเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเวลาดังกล่าวคือ กลุ่มวัยรุ่นที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปี และยังมีโอกาสเสี่ยงมากขึ้นเมื่อคู่กรณีก็ดื่มแอลกอฮอล์เช่นกัน คือ เสี่ยงเพิ่มขึ้นเป็น 3.6 เท่า ขณะที่คู่กรณีอีกฝ่ายไม่ได้ดื่มแอลกอฮอล์เสี่ยงมากขึ้นเป็น 5 เท่า และไม่เว้นแม้แต่ผู้เดินถนนก็เพิ่มเป็น 3.1 เท่า ด้านตัวกระตุ้นที่มีผลต่อการดื่มสุราในทุกกลุ่มสรุปได้ว่า การโฆษณาเป็นตัวกระตุ้นที่สำคัญในการมีพฤติกรรมการดื่มสุราของคนทั่วไป กล่าวคือ ปัจจุบันการโฆษณาได้วิวัฒนาการหลายรูปแบบ และเป็นไปตามการพัฒนาเทคโนโลยี และไม่มีใครปฏิเสธได้ว่า การโฆษณามีอิทธิพลต่อการเลือกซื้อผลิตภัณฑ์และสินค้าอย่างมาก อิทธิพล

ของการตลาดและพัฒนาการทางสื่อมีผลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อสินค้า ยกตัวอย่างเช่นคเบคเคี้ยวต่าง ๆ ที่จำหน่ายแพร่หลายในกลุ่มเด็ก เป็นต้น

ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการดื่มแอลกอฮอล์ (1)

1.การตรากฎหมาย เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ประเภทต่าง ๆ ถึงแม้รัฐจะมีการตรากฎหมายในลักษณะต่าง ๆ ทั้งพระราชบัญญัติ พระราชกฤษฎีกาและประกาศต่าง ๆ ที่ออกมาเพื่อการแก้ปัญหาแอลกอฮอล์ แต่กฎหมายก็ยังมีช่องว่างของความแตกต่างกันอยู่เนื่อง ๆ ขึ้นอยู่กับผู้มีอำนาจในการใช้กฎหมายจะเลือกถือปฏิบัติตามกฎหมายฉบับใด ยกตัวอย่างเช่น การออกประกาศในเรื่องการควบคุมการโฆษณาสุรา แต่พบว่า ป้ายประกาศที่ติดตามสถานที่ต่าง ๆ ยังปรากฏอยู่บนท้องถนน ในเอกสารแมกกาซีนต่าง ๆ เป็นต้น การโฆษณาจึงมักถูกมองว่าเป็นการใช้สื่อสารมวลชนในการกระตุ้นให้เกิดความต้องการผลิตภัณฑ์หรือบริการที่มีประชากรสามารถทำได้

2.การโฆษณา ประเด็นนี้เกิดคำถามว่าการโฆษณาเป็นการชักจูงให้คนในสังคมเริ่มและ/หรือดื่มสุราใช้หรือไม่และทำให้เกิดการดื่มสุรามากขึ้นอีกหรือไม่ ข้อโต้แย้งส่วนใหญ่จะมุ่งไปที่เยาวชนซึ่งเป็นกลุ่มที่เปราะบาง ถูกชักจูงได้ง่าย และเกิดผลเสียร้ายแรงและยาวนานหากเข้าไปเกี่ยวข้องกับเครื่องดื่มสุรา สรุปว่า การโฆษณาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่เพิ่มขึ้นทำให้เกิดการบริโภคที่เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ และในปี 2002 Soffer และคณะ สังเคราะห์ผลงานวิจัยจำนวน 20 เรื่องในหลายประเทศ และพบว่า การห้ามโฆษณาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ช่วยลดการบริโภคแอลกอฮอล์ลงได้ ข้อมูลในระยะหลังส่วนใหญ่สนับสนุนว่าการโฆษณามีส่วนทำให้เกิดการบริโภคแอลกอฮอล์เพิ่มขึ้น(21) และพบความเกี่ยวข้องถึงผู้ประกอบการและเจ้าของสินค้าที่เป็นเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ โดยใช้การโฆษณาเป็นเครื่องมือในการแย่งชิงส่วนแบ่งการตลาดระหว่างตราสินค้า (brands) มากกว่าที่จะเพิ่มขนาดของตลาด (ยอดขายรวมของสุรา) ในเอกสารของ Brewers and Licensed Retailers Association (BLRA) ที่ยื่นต่อ Department of Health on a Strategy to Combat Alcohol Misuse ระบุว่า ยังไม่มีหลักฐานที่แน่ชัดว่าการโฆษณาสุรา มีผลต่อการบริโภคสุรา อย่างไรก็ตามผลกระทบต่อเยาวชนคือ เยาวชนจะถูกชักจูงได้ง่ายกว่าผู้ใหญ่โดยเฉพาะโฆษณาที่มีความน่าสนใจและสนุกสนาน

3.บริบทของสังคมไทย คนในสังคมไทยบางส่วนยอมรับว่า การดื่มสุราเป็นเรื่องปกติในสังคมไทยส่งผลให้กระตุ้นปัจจัยด้านการตลาดและมีผลต่อการเพิ่มและลดการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เพิ่มขึ้น

4.การตลาดของการค้าเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ การที่รัฐพยายามแก้ปัญหาโดยการจัดการด้านการตลาดเพื่อลดความต้องการซื้อ (Demarketing) เป็นส่วนหนึ่งของแนวคิดการตลาดเพื่อความรับผิดชอบต่อสังคม (Societal marketing) ที่มุ่งตอบสนองประโยชน์ด้านสุขภาพและชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีของคนในสังคม การตลาดลดความต้องการซื้อ หมายถึง ความพยายามที่จะลดความต้องการของกลุ่มลูกค้าเป้าหมายต่อสินค้าที่เป็นอันตรายต่อผู้บริโภคอย่างเป็นการถาวร งานวิจัยทางการแพทย์พบว่า เครื่องดื่มแอลกอฮอล์เป็นต้นเหตุของโรคมกกว่าสิบโรคภัยร้าย และพบว่า การบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ลดลงในประเทศพัฒนา แต่เพิ่มขึ้นในประเทศกำลังพัฒนาส่วนใหญ่ ตัวอย่างเช่น ในประเทศอินเดีย รัฐบาลใช้อำนาจทางกฎหมายในการควบคุมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ อีกทั้งองค์กรที่ไม่ใช่รัฐบาลก็มีบทบาทสำคัญในเรื่องนี้ด้วยเช่นกัน มีความพยายามลดการบริโภคโดยให้นโยบายด้านการโฆษณา การบรรจุภัณฑ์ การกระจายสินค้า การตั้งราคา การออกแบบสินค้า การให้ความรู้ต่อสาธารณชน ตลอดจนให้ความช่วยเหลือผู้ติดสุรา นโยบายที่กล่าวมานี้เป็นองค์ประกอบที่สำคัญในการลดความต้องการซื้อเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

5.ผลจากการปรับเปลี่ยนนโยบายของรัฐอาจทำได้โดยเพิ่มอัตราภาษี ป้องกันการทุจริตคอร์รัปชันของนักการเมืองหรือข้าราชการที่รับสินบนจากบริษัทผู้ผลิตหรือจำหน่ายสุรา ตรวจสอบการผลิตที่ผิดกฎหมาย ปิดช่องทางกฎหมายให้เพียงพอที่จะทำให้ผลการบังคับใช้อย่างได้ผล และการกระตุ้นให้ลดหรือเลิกดื่มในกลุ่มผู้บริโภค ตัวอย่าง เช่น การออกกฎหมายห้ามโฆษณา เป็นต้น

6.ความยากง่ายของการเข้าถึงเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ หมายถึง ความยากง่ายหรือความสะดวกในการได้มาซึ่งเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ไม่ว่าจะเป็นการซื้อหาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ได้ด้วยตนเองจากร้านค้าหรือจุดจำหน่าย เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ซึ่งเรียกในทางวิชาการว่าการเข้าถึงเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทางกายภาพ (physical availability) นอกจากนี้ยังมี การเข้าถึงเครื่องดื่มแอลกอฮอล์อีกรูปแบบหนึ่ง คือ การเข้าถึงเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทางสังคม (social availability) ซึ่งก็คือ การที่ได้ดื่มในกิจจัดงานสังสรรค์ การดื่มระหว่างเพื่อนและคนในครอบครัว นอกจากนี้ร้านค้าที่จำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มีอยู่ทั่วไป ทั้งในร้านชำ ร้านสะดวกซื้อและซูเปอร์มาร์เก็ต จากการศึกษาของนวลตา และคณะ (2557) (8) พบว่า ร้านค้าที่จำหน่ายเครื่องดื่ม

แอลกอฮอล์ไม่มีการตรวจสอบอายุของผู้ซื้อ นอกจากนี้ร้านจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ยังตั้งอยู่ในบริเวณรอบมหาวิทยาลัยของรัฐในอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา รัศมี 100 เมตร มี 123 ร้าน ซึ่งเพิ่มโอกาสในการเข้าถึงเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ให้แก่กลุ่มนักศึกษาและวัยรุ่นซึ่งเป็นเหยื่อได้ง่ายขึ้น

7. บริบททางสังคมที่แตกต่างกัน เครื่องดื่มแอลกอฮอล์มาจากผู้อื่นโดยไม่ต้องจ่ายเงินซื้อเอง การเข้าถึงเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่ง่ายและสะดวกเกี่ยวข้องกับปริมาณและรูปแบบการบริโภคของประชากรและของกลุ่มผู้ดื่มที่มีความเสี่ยงสูงคือ กลุ่มเยาวชน ดังนั้น จึงมีผลต่อปัญหาจากเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

จากที่กล่าวมาจะเห็นได้ว่า อิทธิพลของการโฆษณาที่มีผลต่อการเข้าถึงเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของผู้ดื่มรายใหม่ การที่จะลดการเพิ่มของทั้งจำนวนและปริมาณการดื่มในกลุ่มผู้ดื่มทั้งเก่าและใหม่ยังต้องอาศัยการจัดการโดยอำนาจรัฐและกฎหมายไปพร้อม ๆ กันด้วย

ในทางตรงกันข้ามยังมีการตลาดเพื่อความรับผิดชอบต่อสังคม (Societal marketing)(1) โดยการใช้แหล่งโฆษณาที่ทุกเพศทุกวัยสามารถเข้าถึงได้คือเครือข่ายเคเบิล ทีวี เพื่อการส่งเสริมการขายทั้งทางตรงและทางอ้อม เนื่องจากสื่อมีบทบาทมากที่สุดในการจูงใจกลุ่มวัยรุ่น ให้รู้สึกว่าการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เป็นส่วนหนึ่งของการจัดงานรื่นเริงสังสรรค์ แต่แท้ที่จริงผลที่ตามมา คือ ความรุนแรง บาดเจ็บ อาชญากรรม ผลทางสังคม โรคจากพิษแอลกอฮอล์ และอาจเป็นอันตรายถึงชีวิตก่อนวัยอันควร หน่วยงานที่ไม่ใช่องค์กรของรัฐ ในอินเดียต่างก็สนับสนุนในทำนองเดียวกัน อีกทั้ง รัฐยังใช้มาตรการภาษีเพื่อให้มีผลในการควบคุมการดื่มของผู้บริโภคอีกด้วย ในประเทศอื่นๆ ก็ใช้นโยบายของรัฐเป็นเครื่องมือในการควบคุมการผลิต ควบคุมการกระจายสินค้า และให้ความรู้เกี่ยวกับสุขภาพกับผู้บริโภค เนื่องจากการตลาดสำหรับเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในทวีปอเมริกาและยุโรปถึงจุดอิ่มตัว ผู้จัดจำหน่ายจึงย้ายฐานกลุ่มลูกค้าเป้าหมายมายังทวีปเอเชีย โดยเฉพาะกลุ่มประเทศกำลังพัฒนา ด้วยปัจจัยรายได้ประชาชาติที่เพิ่มขึ้น ประกอบกับนโยบายการค้าเสรีที่ลดอุปสรรคทางการค้าระหว่างประเทศลง ยิ่งส่งผลให้การบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ยังมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น องค์การระหว่างประเทศควรเข้ามามีบทบาทที่สำคัญในการกำหนดมาตรการในระดับสากล ได้แก่ กำหนดอุปสรรคในการเข้าถึงเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในระดับสากล มาตรการที่จะนำมาใช้ควรอ้างเป็นกฎข้อบังคับ เพื่อใช้ในการควบคุมการตลาดเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ทั้งนี้เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ควรได้รับการพิจารณาเป็นสินค้าพิเศษ ที่ทำให้การลงทุนข้ามประเทศด้านการผลิต การกระจายสินค้าการขาย การโฆษณา การส่งเสริมการตลาด กลายเป็นสิ่งต้องห้ามทั้งสิ้น(22) เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในกลุ่มวัยรุ่น ประเทศต่างๆในทวีปยุโรปตะวันตก กลุ่มวัยรุ่นและเด็กเริ่มดื่มแอลกอฮอล์ด้วยอายุที่น้อยลง เช่นเดียวกับในทวีปเอเชีย ประเทศไทย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ มีกลุ่มวัยรุ่นจำนวนมากขึ้นที่เริ่มดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ด้วยอายุที่น้อยลง ฟิลิปปินส์ เดิมเริ่มดื่มอายุ 16 ปี ลดลงมาที่อายุ 12 ปี ในประเทศไทย กลุ่มเด็กที่ดื่มมากกว่าร้อยละ 50 เริ่มดื่มก่อนอายุ 15 ปี ร้อยละ 45 ของชาวมาเลเซียที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปี ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เป็นประจำ เครื่องดื่มแอลกอฮอล์นับเป็นสิ่งมีนเมาที่เด็กวัยรุ่นใช้มากที่สุด เทียบกับยาเสพติดทั้งไม่ผิดและผิดกฎหมาย และดื่มในปริมาณมากด้วย ตั้งแต่ปีพ.ศ. 2540 เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในรูปแบบของ แอลกอฮอล์ 5% ผสมมะนาว แอลกอฮอล์ปี๊ป เข้าสู่ตลาดประเทศมาเลเซีย โดยมีเป้าหมายที่กลุ่มวัยรุ่น ภายใต้ยี่ห้อต่าง ๆ และอยู่ในบรรจุภัณฑ์ลายการ์ตูน สีสดใสสวยงามน่ารัก เพื่อดึงดูดวัยรุ่น เริ่มเจาะตลาดคนกลางคืน แล้วขยายตัวเข้าสู่ซูเปอร์มาร์เก็ตขายคู่กับน้ำอัดลมที่นิยมดื่มในหมู่วัยรุ่น ในประเทศอังกฤษได้นำมาเป็นกรณีศึกษา สำหรับเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่เป็นสาเหตุที่ทำให้เพิ่มจำนวนผู้ดื่มที่มีอายุน้อยลง(23, 24) ชุมชนในท้องถิ่น (Local public) เป็นส่วนหนึ่งของสิ่งแวดล้อมทางการตลาดของบริษัท (Company's marketing environment) ประกอบด้วยสองประเภทใหญ่ๆ คือ ปัจจัยภายในบริษัท (Internal Factors) กับ ปัจจัยภายนอกบริษัท (External Factors) ประกอบด้วย สิ่งแวดล้อมมหภาค และ สิ่งแวดล้อมจุลภาค ที่มีอิทธิพลต่อการบริหารการตลาด โดยสิ่งแวดล้อมภายนอกนี้อาจก่อให้เกิดโอกาสทางการตลาดหรือข้อได้เปรียบแก่ธุรกิจ(Opportunity) หรือสร้างข้อจำกัดหรือปัญหาให้แก่ธุรกิจ (Treat) สิ่งแวดล้อมจุลภาค (Microenvironment) ประกอบด้วย ผู้ขายวัตถุดิบและปัจจัยการผลิต คนกลางทางการตลาด ลูกค้า คู่แข่งขันและกลุ่มสาธารณะ โดยกลุ่มสาธารณะ (Public) หมายถึง กลุ่มชนหรือหน่วยงานในท้องถิ่นที่มีอิทธิพลต่อการทำงานของธุรกิจตัวอย่าง เช่น หน่วยงานรัฐบาล สื่อมวลชนต่างๆ กลุ่มสถาบันการเงิน ปฏิกริยาของชุมชน สาธารณชนทั่วไป และ ชุมชนในท้องถิ่น กลุ่มสาธารณะ (Public) มีอิทธิพลอย่างใกล้ชิดต่อความสามารถในการให้บริการและระบบงานการตลาดโดยเฉพาะอย่างยิ่ง ชุมชนในท้องถิ่น (Local public) เป็นส่วนหนึ่งที่อยู่แวดล้อมธุรกิจในแต่ละท้องถิ่น ดังนั้น การคำนึงถึงผลกระทบของการดำเนินธุรกิจอาจก่อให้เกิดโอกาสทางการตลาดหรือข้อได้เปรียบแก่ธุรกิจในด้านภาพลักษณ์และความร่วมมือในชุมชน

จะเห็นได้ว่า การตลาดเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มีการกระจายสินค้าไปรอบโลก ดังนั้น มาตรการควบคุมการตลาดเครื่องดื่มแอลกอฮอล์จึงต้องอยู่ในระดับรอบโลกด้วยเช่นเดียวกัน แม้ว่าในระยะแรกมาตรการควบคุมการตลาดเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ยังดำเนินในระดับประเทศ

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

1.พระราชบัญญัติสุรา พ.ศ. 2493 ที่เกี่ยวกับการจำหน่ายสุรา สำหรับงานวิจัยนี้ได้แก่ มาตรา 19 ใบอนุญาตขายสุรามี 7 ประเภท (25) คือ

- ประเภทที่ 1 สำหรับการขายสุราทุกชนิด ครั้งนี้เป็นจำนวนตั้งแต่สิบลิตรขึ้นไป
- ประเภทที่ 2 สำหรับการขายสุราที่ทำในราชอาณาจักร ครั้งหนึ่งเป็นจำนวนตั้งแต่สิบลิตรขึ้นไป
- ประเภทที่ 3 สำหรับการขายสุราทุกชนิด ครั้งหนึ่งเป็นจำนวนต่ำกว่าสิบลิตร
- ประเภทที่ 4 สำหรับการขายสุราที่ทำในราชอาณาจักร ครั้งหนึ่งเป็นจำนวนต่ำกว่าสิบลิตร
- ประเภทที่ 5 สำหรับการขายสุราทุกชนิด ครั้งหนึ่งเป็นจำนวนต่ำกว่าสิบลิตรเพื่อดื่ม ณ สถานที่ขายเป็นการชั่วคราวไม่เกินสิบวัน
- ประเภทที่ 6 สำหรับการขายสุราที่ทำในราชอาณาจักร ครั้งหนึ่งเป็นจำนวนต่ำกว่าสิบลิตร เพื่อดื่ม ณ สถานที่ขายเป็นการชั่วคราวไม่เกินสิบวัน
- ประเภทที่ 7 สำหรับการขายสุราครั้งหนึ่งเป็นจำนวนต่ำกว่าสิบลิตรเพื่อดื่มภายในสมาคมหรือสโมสร

พระราชบัญญัติ สุรา พ.ศ. 2493 (25)

พระราชบัญญัติสุรา พ.ศ. 2493 เป็น พระราชบัญญัติ ฉบับแรกของกรมสรรพสามิตที่ยังถือปฏิบัติมาอย่างต่อเนื่อง ถึงแม้จะมีการเพิ่มเติมปรับปรุงแก้ไขแต่ พระราชบัญญัติ ฉบับนี้เป็นเสมือนธรรมนูญหลัก พระราชบัญญัติ สุรา 2493 มีข้อกำหนดในเรื่องการจำหน่ายสุราและบทลงโทษที่เน้นเฉพาะประเภทของสุราเป็นหลัก โดยมีหมวดที่สำคัญ คือ หมวด 4 และ หมวด 7 ดังนี้

หมวด 4 การขายสุรา

มาตรา 17 ห้ามมิให้ผู้ใดขายสุราหรือนำเข้าสุราออกแสดงเพื่อขาย เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานสรรพสามิต

หมวด 7 บทกำหนดโทษ

มาตรา 40 ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ถ้าสุรานั้นเป็นสุราที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท ถ้าสุรานั้นเป็นสุราที่ทำขึ้นในราชอาณาจักร มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท

2.กฎกระทรวงการคลัง ฉบับที่ 36 พ.ศ. 2504 (26)

-การขายสุราประเภทที่ 3 และ 4 ขายได้ในเวลา 11.00 – 14.00 น.และ 17.00 – 02.00 น.

-ประเภทที่ 3 สำหรับการขายสุราทุกชนิดครั้งหนึ่งเป็นจำนวนต่ำกว่าสิบลิตร

-ประเภทที่ 4 สำหรับการขายสุราที่ทำในราชอาณาจักรครั้งหนึ่งเป็นจำนวนต่ำกว่าสิบลิตร

3. ประกาศกระทรวงสาธารณสุข ฉบับที่ 177 พ.ศ. 2540 เรื่อง การแสดงฉลากของสุรา(28) (29)

ด้วยเป็นการควรให้แสดงคำเตือนในฉลากสุรา อาศัยตามความในมาตรา 5 มาตรา 6 (10) แห่งพระราชบัญญัติอาหาร พ.ศ. 2522 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข ออกประกาศไว้ดังต่อไปนี้

-ข้อ 1 ให้สุราเป็นอาหารที่ต้องมีฉลาก

-ข้อ 2 “สุรา” หมายความว่ารวมถึงวัตถุทั้งหลายหรือของผสมที่มีแอลกอฮอล์ซึ่งสามารถดื่มกินได้เช่นเดียวกับน้ำสุราหรือซึ่งดื่มกินไม่ได้ แต่เมื่อผสมกับน้ำหรือของเหลวอย่างอื่นแล้วสามารถดื่มกินได้เช่นเดียวกับน้ำสุรา

-ข้อ 3 การแสดงฉลากสุราให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามประกาศกระทรวงสาธารณสุข ฉบับที่ 68 (พ.ศ. 2525) เรื่อง ฉลาก ลงวันที่ 29 เมษายน พ.ศ. 2525 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยประกาศกระทรวงสาธารณสุข ฉบับที่ 95 (พ.ศ. 2528) เรื่อง ฉลาก (ฉบับที่ 2) ลงวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2528 และให้ปฏิบัติตามประกาศฉบับนี้

-ข้อ 4 สุราที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรเพื่อเป็นตัวอย่างสินค้าหรือมีใช้เพื่อการค้า หรือเป็นสุราของผู้ได้รับเอกสิทธิ์ตาม ข้อผูกพันที่ประเทศไทยมีอยู่ต่อองค์การสหประชาชาติ หรือตามกฎหมายระหว่างประเทศ หรือตามสัญญา หรือตามความตกลงกับ ต่างประเทศ หรือทางการทูต หรือสุราที่ผลิตหรือนำเข้าเพื่อส่งออกให้ได้รับการยกเว้น ไม่ต้องปฏิบัติตามประกาศนี้

-ข้อ 5 ฉลากสุราต้องมีคำเตือนเป็นภาษาไทยที่มองเห็นได้ง่าย โดยใช้ตัวอักษรเส้นที่ขนาดความสูงไม่น้อย กว่า 2 มิลลิเมตร สีของข้อความตัดกับสีพื้นของฉลาก โดยต้องแสดงข้อความ “คำเตือน: การดื่มสุราทำให้ความสามารถในการขับ ชีเยานพาหนะลดลง”

-ข้อ 6 สุราที่ผลิตหรือนำเข้า ถ้าปรากฏว่าฉลากที่ได้จัดทำขึ้นไว้ก่อนวันที่ประกาศฉบับนี้บังคับใช้ ซึ่งไม่ถูกต้องตาม ประกาศกระทรวงสาธารณสุขฉบับนี้ยังมีเหลืออยู่ให้ใช้ฉลากเดิมไปพลางก่อนจนกว่าจะหมดก็ได้ แต่ไม่เกินหนึ่งปีนับแต่วันที่ ประกาศฉบับนี้ใช้บังคับ

-ข้อ 7 ประกาศฉบับนี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวัน นับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้น ไปประกาศ ณ วันที่ 12 เมษายน พ.ศ. 2540

4.ประกาศกรมประชาสัมพันธ์ เรื่องกำหนดหลักเกณฑ์และระยะเวลาสำหรับการโฆษณา และบริการธุรกิจทางสถานีวิทยุกระจายเสียงและวิทยุโทรทัศน์ (24 มกราคม 2544)(27)

อาศัยอำนาจตามความในข้อ 20 ภายใต้บังคับข้อ 25 แห่งกฎกระทรวงฉบับที่ 14 (พ.ศ.2537) ออกตามความใน พระราชบัญญัติวิทยุกระจายเสียงและวิทยุโทรทัศน์ พ.ศ. 2498

ข้อ 9 ห้ามทำการโฆษณาสุราประเภทสุรากลั่น ซึ่งมีแอลกอฮอล์สูงกว่า 15 ดีกรีขึ้นไปทางสถานีวิทยุโทรทัศน์ ระหว่าง เวลา 05.00 – 22.00 น.

5.ประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 294 พ.ศ 2546 (26)

-ข้อ 1 “เด็ก” หมายความว่า ผู้ซึ่งอายุไม่ครบสิบแปดปีบริบูรณ์ และยังไม่บรรลุนิติภาวะด้วยการสมรส
หมวด 5 การปฏิบัติต่อเด็ก

-ข้อ 20 ห้ามมิให้ผู้ใดขายหรือให้สุราหรือบุหรี หรือสิ่งเสพติดให้โทษอื่นแก่เด็ก หรือชักจูงเด็กให้ดื่มสุรา หรือสูบบุหรี หรือสิ่งเสพติดให้โทษอื่นใด เว้นแต่การปฏิบัติทางการแพทย์

-ข้อ 24 ในหมวด 6 บทกำหนดโทษ มีดังนี้ ผู้ใดฝ่าฝืนข้อ 20 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกิน หนึ่งพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

6.พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 ที่ระบุสถานที่ห้ามจำหน่าย ตามมาตรา 27 ดังนี้ สถานที่ราชการหน่วยรัฐบริการ เช่น ไปรษณีย์ ประปา โทรศัพท์ สถานศึกษา ศาสนสถาน สถานพยาบาล หอพักนักศึกษา/ คอนโดมิเนียม/อพาร์ทเมนท์/แมนชั่น ปั้มน้ำมัน นอกจากนี้ ปังจ๊วยแวลล้อมทางสังคม ที่มีลักษณะเป็นธุรกิจท่ามกลางร้านจำหน่าย เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ได้แก่ โรงแรม หมู่บ้าน อาคารสำนักงาน ห้างสรรพสินค้า พลาซ่า อูร์ธเมล์ /ท่าเรือ ตลาดสด อื่นๆ (ระบุ) พระราชบัญญัติสุราและมาตรการเพื่อการ ลด ละ เลิก การดื่มแอลกอฮอล์ พระราชบัญญัติสุราและมาตรการเพื่อการ ลด ละ เลิก การดื่มแอลกอฮอล์ ได้กล่าวรวมถึง พระราชบัญญัติสุรา พ.ศ. 2493 พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 ข้อเสนอเชิงนโยบายและมาตรการเพื่อการ ลด ละ เลิก การดื่มแอลกอฮอล์

7.ประกาศในราชกิจจานุเบกษา(31)(เล่ม 129 ตอนพิเศษ 127 ง ราชกิจจานุเบกษา 22 สิงหาคม 2555 หน้า 40

-ข้อ 1 ห้ามผู้ใดขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในสถานที่หรือบริเวณรัฐวิสาหกิจ และหน่วยงานอื่นของรัฐ ยกเว้น บริเวณที่จัดไว้เป็นร้านค้า หรือสโมสร

-ข้อ 2 ห้ามผู้ใดบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในสถานที่หรือบริเวณรัฐวิสาหกิจ และหน่วยงานอื่นของรัฐ ยกเว้น บริเวณที่จัดไว้เป็นที่พักผ่อนบุคคล หรือสโมสร หรือการจัดเลี้ยงตามประเพณี

-ข้อ 3 ประกาศนี้ให้ใช้บังคับกับองค์การสุราหน้า 40 เล่ม 129 ตอนพิเศษ 127 ง ราชกิจจานุเบกษา 22 สิงหาคม 2555

-ข้อ 4 ประกาศนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป (เล่ม 129 ตอนพิเศษ 127 ง ราชกิจจานุเบกษา 22 สิงหาคม 2555 หน้า 40)

8.ประกาศเกี่ยวกับการจัดให้มีสินบนนำจับ(32) สำนักงานควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข เสนอกฎหมายโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาเพื่อเป็นแรงกระตุ้นให้มีการปฏิบัติงานในด้านการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ โดยจัดให้มีสินบนนำจับและเพิ่มอำนาจในการจับกุมโดยเจ้าหน้าที่ของกระทรวงสาธารณสุขที่ได้รับการแต่งตั้งให้มีอำนาจในการจับกุมได้ให้สอดคล้องกับ พระราชบัญญัติ เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 ดังประกาศกรมควบคุมโรค หน้า 67 เล่ม 129 ตอนพิเศษ 127 ง ราชกิจจานุเบกษา 22 สิงหาคม 2555 ประกาศกรมควบคุมโรค เรื่อง หลักเกณฑ์การแบ่งเงินรางวัลหรือวิธีปฏิบัติในการจ่ายเงิน และแบบการขอรับเงินสินบนรางวัลตามพระราชบัญญัติ ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 พ.ศ. 2555 อาศัยอำนาจตามความในข้อ 15 และข้อ 26 แห่งระเบียบกรมควบคุมโรคว่าด้วยหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขการจ่ายเงินสินบนรางวัลและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 พ.ศ. 2555 อธิบดีกรมควบคุมโรค จึงออกประกาศดังต่อไปนี้

ข้อ 1 การแจ้งความนำจับให้ยื่นคำขอตามแบบ สร. 01 และแบบ สร. 02 ท้ายประกาศนี้

ข้อ 2 ให้ผู้แจ้งความนำจับยื่นคำขอรับเงินสินบนตามแบบ สร. 03 หรือเจ้าหน้าที่ผู้จับยื่นคำขอรับเงินรางวัลตามแบบ สร. 04 ท้ายประกาศนี้ พร้อมแนบเอกสารหลักฐานตามข้อ 23 แห่งระเบียบกรมควบคุมโรคว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการจ่ายเงินสินบนรางวัลและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 พ.ศ. 2555 โดยยื่นคำขอต่อบุคคล ดังต่อไปนี้

(1) ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ หรือบุคคลตามข้อ 10 แห่งระเบียบกรมควบคุมโรคว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการจ่ายเงินสินบนรางวัลและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 พ.ศ. 2555

(2) นายแพทย์สาธารณสุขจังหวัด หรือบุคคลตามข้อ 10 แห่งระเบียบกรมควบคุมโรคว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการจ่ายเงินสินบนรางวัลและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 พ.ศ. 2555 ในกรณีที่มีการชำระค่าปรับในเขตท้องที่จังหวัดที่รับผิดชอบ

ข้อ 3 เมื่อผู้รับคำขอรับเงินสินบนรางวัลได้รับคำขอตามข้อ 2 ให้ตรวจสอบคำขอและเอกสารหลักฐานที่เกี่ยวข้อง เมื่อเห็นว่าผู้ขอมีสิทธิได้รับเงินสินบนหรือเงินรางวัล ให้นำเสนอต่อผู้มีอำนาจอนุมัติส่งจ่ายเงินสินบนรางวัลเพื่ออนุมัติจ่ายเงินสินบนรางวัลต่อไป

ข้อ 4 กรณีผู้แจ้งความนำจับ หรือเจ้าหน้าที่ผู้จับจะมอบหมายให้บุคคลอื่นมารับเงินสินบนรางวัลแทน ให้ยื่นคำขอตามแบบ สร. 05 ท้ายประกาศนี้กรณีผู้แจ้งความนำจับ หรือเจ้าหน้าที่ผู้จับถึงแก่กรรม ให้ทายาทของบุคคลดังกล่าวยื่นคำขอตามแบบ สร. 06 ท้ายประกาศนี้

ข้อ 5 การแบ่งเงินรางวัลของเจ้าหน้าที่ในหน่วยงานที่ปฏิบัติงานตามอำนาจหน้าที่อันได้มาซึ่งค่าปรับตามข้อ 15 แห่งระเบียบกรมควบคุมโรคว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการจ่ายเงินสินบนรางวัลและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 พ.ศ. 2555 ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์.....

10.ประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี พ.ศ. 2555 (31) เรื่อง กำหนดสถานที่หรือบริเวณห้ามบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ บนทางพ.ศ. 2555 (ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 129 ตอนพิเศษ 123 ง 7 สิงหาคม 2555) ตามประกาศ ณ วันที่ 23 กรกฎาคม พ.ศ. 2555 โดยคำว่า “ทาง” ตาม พ.ร.บ.จราจร หมายความว่า “ทางเดินรถ ช่องเดินรถ ช่องเดินรถประจำทาง ไหล่ทาง ทางข้าม ทางร่วมทางแยก ทางลาด ทางโค้ง สะพาน และลานที่ประชาชนใช้ในการจราจร และให้หมายความรวมถึงทางส่วนบุคคลที่เจ้าของยินยอมให้ประชาชนใช้ในการจราจร หรือเจ้าพนักงานจราจรได้ประกาศให้เป็นทางตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย แต่ไม่รวมไปถึงทางรถไฟ” และคำว่า “รถ” หมายความว่า “ยานพาหนะทางบกทุกชนิดเว้นแต่รถไฟและรถราง

มาตรา 20 ผู้ได้รับอนุญาต ขายสุราประเภทที่ 3 และประเภทที่ 4 จะขายสุราได้แต่เฉพาะภายในเวลาที่กำหนด ในกฎกระทรวง (33, 34)

มาตรา 21 ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตขายสุราประเภทที่ 1 หรือประเภทที่ 2 เก็บหรือรักษาสุราประเภทที่ได้รับอนุญาตให้ ขายไว้ ณ ที่อื่นนอกจากที่ซึ่งระบุไว้ในใบอนุญาต เว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตจากเจ้าพนักงานสรรพสามิต

มาตรา 22 ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตขายสุราประเภทที่ 1 หรือประเภทที่ 2 ทำการเปลี่ยนแปลงสุราโดยเอาสุราอื่นใด หรือ น้ำ หรือของเหลว หรือวัตถุอื่นใดเจือปนลงหรือเปลี่ยนแปลงภาชนะบรรจุสุรา เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าพนักงานสรรพสามิต และทำต่อหน้าพนักงานเจ้าหน้าที่ โดยปฏิบัติตามวิธีการและเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนด ถ้าปรากฏว่า สุราที่มีอยู่ในความครอบครองของผู้ได้รับใบอนุญาตดังกล่าวในวรรคก่อนเปลี่ยนแปลงเป็นอย่างอื่นซึ่งมิได้เป็นไปตามธรรมชาติให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้รับใบอนุญาตทำการเปลี่ยนแปลงสุรา

มาตรา 23 ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตขายสุราประเภทที่ 3 ถึงประเภทที่ 7 ทำการเปลี่ยนแปลงสุราโดยเอาสุราอื่นใด หรือน้ำ หรือของเหลว หรือวัตถุอื่นใดเจือปนลงหรือเปลี่ยนแปลงภาชนะบรรจุสุรา เว้นแต่ผู้ซื้อได้รับอนุญาตให้เปลี่ยนแปลงสุราเพื่อดื่มในขณะนั้น ถ้าปรากฏว่าสุราที่มีอยู่ในความครอบครองของผู้ได้รับใบอนุญาตดังกล่าวในวรรคก่อนเปลี่ยนแปลงเป็นอย่างอื่นซึ่งมิได้เป็นไปตามธรรมชาติให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้รับใบอนุญาตทำการเปลี่ยนแปลงสุราถึงแม้พระราชบัญญัติสุราได้กำหนดให้ผู้จำหน่ายสุราต้องขึ้นทะเบียนตามกฎหมาย หากแต่ยังมีผู้ละเมิดพระราชบัญญัติสุรา ซึ่งเป็นที่มาของการกระจุกตัวของแหล่งจำหน่าย ที่ไม่สามารถควบคุมได้ พบว่า เดือนกุมภาพันธ์ ปี 2550 นี้ มีการละเมิดสูงถึง 2,233 คดี จากการตรวจสอบผู้กระทำความผิดพระราชบัญญัติสุราทั่วประเทศ (สำนักตรวจสอบ ป้องกันและปราบปราม, 2550)

จากที่กล่าวมาข้างต้น พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 (30) คณะกรรมการกฤษฎีกา คณะที่ 10 ได้ตรวจพิจารณาร่างพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 เสร็จแล้ว (เปิดกฎเหล็ก “คุมเข้มน้ำเมา ห้ามโฆษณา-ห้ามจำหน่ายเยาวชน” , 15 มีนาคม พ.ศ. 2550) มีข้อสังเกตที่เกี่ยวกับการจำหน่ายสุรา ดังนี้ การกำหนดเรื่องบรรจุภัณฑ์ ฉลาก และข้อความคำเตือนสำหรับเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ มีความซ้ำซ้อนกับอำนาจหน้าที่ของกรมสรรพสามิตตามกฎหมายว่าด้วยสุรา และอำนาจหน้าที่ของสำนักงานคณะกรรมการอาหารและยาตามกฎหมายว่าด้วยอาหาร แต่ผู้แทนกระทรวงสาธารณสุข (กรมควบคุมโรค) ให้คงร่างมาตราชั่งกิโลไว้ เพื่อประโยชน์ในการคุ้มครองเด็กและเยาวชน เนื่องจากปัจจุบันมีเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในบรรจุภัณฑ์ขนาดเล็ก ซึ่งมีลักษณะและรูปแบบคล้ายคลึงกับเครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์ สำหรับสาระสำคัญของการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ.2551 ได้แก่ ข้อความในมาตราที่ 27 28 29 30 โดยมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้ มาตรา 27 ห้ามขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในสถานที่หรือบริเวณ ดังต่อไปนี้ (1) วัดหรือสถานที่สำหรับปฏิบัติพิธีกรรมทางศาสนา (2) สถานบริการสาธารณสุขของรัฐ สถานพยาบาลตามกฎหมายว่าด้วยสถานพยาบาล และร้านขายยาตามกฎหมายว่าด้วยยา (3) สถานที่ราชการ ยกเว้นบริเวณที่จัดไว้เป็นร้านค้าหรือสโมสร (4) หอพักตามกฎหมายว่าด้วยหอพัก (5) สถานศึกษาตามกฎหมายว่าด้วยการศึกษาแห่งชาติ (6) สถานบริการน้ำมันเชื้อเพลิง ตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง หรือ ร้านค้าในบริเวณสถานบริการ น้ำมันเชื้อเพลิง (7) สวนสาธารณะของทางราชการที่จัดไว้เพื่อการพักผ่อนของประชาชนโดยทั่วไป (8) สถานที่อื่นที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดโดย ความเห็นชอบของคณะกรรมการมาตรา 28 ห้ามมิให้ผู้ใดขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ในวันหรือเวลาที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดโดยคำแนะนำของคณะกรรมการ ทั้งนี้ ประกาศดังกล่าวแต่มีให้ใช้บังคับแก่การขายของผู้ผลิต ผู้นำเข้าหรือตัวแทนของผู้ผลิตหรือผู้นำเข้าไปยังผู้ขายซึ่งได้รับอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยสุรา มาตรา 29 ห้ามมิให้ผู้ใดขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แก่บุคคลซึ่งตนรู้หรือเป็นผู้มีอายุต่ำกว่ายี่สิบปีบริบูรณ์ หรือบุคคลที่มีอาการเมามจนครองสติไม่ได้ มาตรา 30 ห้ามมิให้ผู้ใดขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์โดยวิธีการหรือในลักษณะดังต่อไปนี้ (1) ใช้เครื่องขายอัตโนมัติ (2) การเร่ขาย (3) โดยลดราคา แจก แถม ให้ หรือแลกเปลี่ยนกับเครื่องดื่มแอลกอฮอล์หรือกับสินค้าอื่น หรือการให้บริการอย่างอื่นแล้วแต่กรณี (4) ให้หรือเสนอให้สิทธิในการเข้าชมการแข่งขัน การแสดง การให้บริการ การชิงโชค การชิงรางวัล หรือสิทธิประโยชน์อื่นใดเป็นการตอบแทนแก่ผู้ซื้อเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ หรือแก่ผู้นำเข้าหรือตัวแทนหรือสิ่งอื่นใดเกี่ยวกับเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มาแลกเปลี่ยนหรือแลกซื้อ (5) แจกจ่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในลักษณะเป็นตัวอย่างของเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ หรือเป็นการจูงใจสาธารณสุขชนให้บริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ (6) โดยวิธีหรือลักษณะอื่นใดตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดโดยคำแนะนำของคณะกรรมการ

ปัจจุบันไม่เฉพาะคนที่ทำหน้าที่ขับรถเท่านั้น แต่เป็นผู้โดยสารก็ห้ามดื่ม ซึ่งอาจจะสับสนกับการ “เมาแล้วขับ” ซึ่งเป็นคนละส่วนกัน เพราะกฎหมายนี้เป็นไปตาม พ.ร.บ.ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ฯ โดยหลักการ คือ ห้ามเรื่องสถานที่ที่ดื่ม ซึ่ง

เดิมกฎหมายนี้ห้ามเฉพาะการตีเครื่องตีที่มีแอลกอฮอล์ในสถานที่ต่างๆ เช่น วัด สถานที่ราชการ เป็นต้น แต่การกำหนดเพิ่มเติมห้ามตีมนรถ ไม่ว่าจะเป็นผู้โดยสารหรือผู้ขับขี่ (ถือว่า “รถ” เป็นหนึ่งในสถานที่ห้ามตี แต่กฎหมายเกี่ยวกับ “เมาแล้วขับ” เป็นไปตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2550 (ฉบับที่ 7) เกี่ยวกับการเพิ่มโทษผู้ขับขี่ขณะเมาสุรา ได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา และมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 30 ธันวาคม พ.ศ. 2550 ซึ่งไม่เน้นว่าตีที่ไหน แต่ถ้าคนขับมีปริมาณแอลกอฮอล์เกินกว่า 50 มิลลิกรัมในขณะที่ขับรถถือว่ามีความผิดตามกฎหมายที่กำหนดไว้ ผู้ฝ่าฝืนมีโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับตั้งแต่ 2,000 - 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ (มาตรา 160 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ.2535) (35)

ส่วนอำนาจการจับกุมกฎหมายมอบอำนาจให้ ผู้มีอำนาจตามกฎหมาย คือ พนักงานเจ้าหน้าที่ตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องตีแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 รวมถึงตำรวจชั้นสัญญาบัตรผู้ยศตั้งแต่ร้อยตำรวจตรีขึ้นไป และเนื่องจากการฝ่าฝืนประกาศซึ่งออกโดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 31 แห่งพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องตีแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 เป็นความผิดทางอาญา ดังนั้น เจ้าหน้าที่ตำรวจทั่วไปจึงมีอำนาจหน้าที่บังคับใช้กฎหมายนี้ด้วย

ในการออกกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการห้ามตีเครื่องตีแอลกอฮอล์ในการเดินทางโดยทางบกซึ่งพบว่ามีความต่างกันในเรื่องการกำหนดความหมายของพื้นที่หรือบริเวณที่ห้ามตีระหว่าง การกำหนดความหมายของการเดินทางทางบก/ถนน และทางรถไฟ ตามประกาศสำนักนายกรัฐมนตรีเรื่อง กำหนดสถานที่หรือบริเวณห้ามบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนทางพ.ศ. 2555)(6) (หน้า 6 เล่ม 129 ตอนพิเศษ 123 ง ราชกิจจานุเบกษา 7 สิงหาคม 2555)อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 4 และมาตรา 31(7) แห่งพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องตีแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 อันเป็นกฎหมายที่มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา 29 ประกอบกับมาตรา 41 มาตรา 43 และมาตรา 45 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย นายกรัฐมนตรีโดยคำแนะนำของคณะกรรมการนโยบายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แห่งชาติ จึงออกประกาศไว้ ในการกำหนดพื้นที่ห้ามจำหน่ายในสถานที่ราชการและหน่วยงานของรัฐ/รัฐวิสาหกิจ พบว่า ในการออกราชกิจจานุเบกษา แต่ก็ยังมีข้อยกเว้นในบางพื้นที่ของราชการ ดังปรากฏใน ประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง กำหนดสถานที่หรือบริเวณห้ามขายหรือบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในรัฐวิสาหกิจและหน่วยงานอื่นของรัฐ พ.ศ. 2555อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 4 มาตรา 27(8) และมาตรา 31(7) แห่งพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องตีแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 อันเป็นกฎหมายที่มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา 29 ประกอบกับมาตรา 41 มาตรา 43 และมาตรา 45 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย

จากที่กล่าวมาข้างต้นจะเห็นได้ว่า กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจำหน่ายและการตีเครื่องตีแอลกอฮอล์เป็นกฎหมายที่ได้รับการปรับปรุงและพัฒนาข้อกฎหมายตามสถานการณ์ปัญหาที่เกิดขึ้นมากกว่าการตรากฎหมายเพื่อป้องกันเหตุขณะเดียวกันผู้ที่มีอำนาจในการบังคับใช้กฎหมายหากละเลยการปฏิบัติหรือเลือกปฏิบัติปัญหานี้ก็จะยังคงเป็นปัญหาต่อไป

การจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์(6, 36, 37)

ประเทศไทยจัดได้ว่าเป็นประเทศที่มีความอิสระในการค้าขายมาก จะเห็นได้ว่าพ่อค้าแม่ค้าสามารถตั้งขายสินค้าได้ทุกพื้นที่ที่เป็นที่ว่างเปล่า เช่น บนทางเท้า หน้าอาคาร ริมถนน เป็นต้น เช่นเดียวกันกับการจำหน่ายสินค้าบนขบวนรถไฟพบว่า ในขบวนรถไฟมีการจำหน่ายสินค้า อาหาร ยา ฯลฯ ในระหว่างที่รถไฟเคลื่อนตัวจากสถานีหนึ่งไปอีกสถานีหนึ่ง โดยระบบการจำหน่ายหลักคือ การได้สัมปทานการจำหน่ายในตู้เสบียงในแต่ละขบวนรถไฟ กับ การจำหน่ายโดยผู้ค้าเร่ที่ขึ้นลงแต่ละสถานีรถไฟ บางรายก็เดินทางร่วมไปกับรถไฟแต่จำหน่ายสินค้าของตนเอง ประกอบด้วย อาหารปรุงสำเร็จ (ข้าวผัด ก๋วยเตี๋ยว ไก่ย่าง ดกแด่ทอด ฯลฯ) กาแฟ บุหรี่ น้ำ น้ำอัดลม และแอลกอฮอล์ประเภทต่าง ๆ เป็นต้น การจำหน่ายดังกล่าวของกลุ่มผู้ค้าเร่ จะเสียค่าธรรมเนียมในอัตราที่การรถไฟฯ กำหนด เช่น เป็นค่าตัวรถไฟ ค่าธรรมเนียม เป็นต้น ส่วนสินค้าที่นำมาจำหน่ายก็ไม่มีข้อจำกัด ดังนั้น ผู้โดยสารนอกจากจะใช้บริการรถเสบียง (ซึ่งมีราคาอาหารสูงกว่าผู้ค้าเร่ หรือการซื้ออาหารข้างทางตามสถานีรถไฟ) ก็สามารถเลือกซื้อจากผู้ค้าเร่ที่เดินจำหน่ายในขบวนรถไฟและที่ขึ้นมาจำหน่ายบนขบวนรถไฟเวลารถไฟหยุดรับผู้โดยสารตามสถานีรถไฟต่าง ๆ

พฤติกรรมกรรมการจำหน่ายของผู้ค้าเร่ คือ มีสินค้าหลากหลายประเภท โดยเฉพาะมีการจำหน่ายเบียร์กระป๋องยี่ห้อต่าง ๆ สุรา(เหล้าแดง) และเหล้าขาว ส่วนสพายไวน์คูเลอร์ไม่พบว่ามีการจำหน่ายบนขบวนรถไฟ การจำหน่ายดำเนินอย่างอิสระ บนขบวนรถไฟเส้นทางยาวตั้งแต่ขบวนรถไฟเริ่มออกจากสถานีต้นทางจนถึงเวลาประมาณ 2 นาฬิกา และเริ่มอีกครั้งในเวลา ประมาณ 4 นาฬิกา ส่วนการจำหน่ายของผู้เสบียงคือ เริ่มจำหน่ายภายหลังจากรถไฟเคลื่อนออกจากสถานีต้นทาง

เช่นกัน แต่หยุดบริการเวลาประมาณ 22 นาฬิกา สินค้าที่ตู้เสบียงจำหน่ายประกอบด้วยอาหารและเครื่องดื่ม มีทั้งผู้โดยสารสั่งอาหาร อาหารกล่อง และเครื่องดื่ม (น้ำ กาแฟ เบียร์ และสุรา ฯ) ซึ่งราคาจะสูงกว่าราคาจำหน่ายของผู้ค้าเร่(สินค้าประเภทเดียวกัน)

ร้านค้าบริเวณชานชาลาสถานีรถไฟ มีสินค้าจำหน่ายในรูปแบบเดียวกับร้านสะดวกซื้อและร้านชำทั่วไป รวมถึงการจำหน่ายแอลกอฮอล์ทุกประเภท ซึ่งราคาใกล้เคียงกับราคาที่ซื้อจากผู้ค้าเร่ ดังนั้นจึงมีผู้โดยสารจำนวนหนึ่งนิยมซื้อเบียร์ และสุราก่อนการเดินทางและนำมาบริโภคในระหว่างการเดินทางเนื่องจากราคาที่ถูกลงกว่า

จากที่กล่าวมาข้างต้น จะเห็นได้ว่า โอกาสในการเกิดเหตุการณ์ไม่พึงประสงค์ ประกอบด้วย การทะเลาะวิวาท อุบัติเหตุ ความเครียด ในระหว่างการเดินทางมีมากเนื่องจาก ระยะทางในการเดินทาง เวลาที่ใช้ในการเดินทางโดยรถไฟ และถ้ามีการดื่มสุราเข้ามาเกี่ยวข้องด้วยยิ่งเพิ่มโอกาสในการเกิดเหตุการณ์ดังกล่าวที่อาจเกิดขึ้นกับผู้โดยสารเฉพาะรายและ/หรืออาจจะกระทบถึงผู้โดยสารคนอื่น ๆ รวมทั้งเจ้าหน้าที่ของขบวนรถไฟที่ไม่สามารถควบคุมสถานการณ์ได้เนื่องจากรถไฟมีการเคลื่อนที่ตลอดเวลา ซึ่งที่ผ่านมาในประเทศไทยยังไม่มีมาตรการวินัยใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยรถไฟเหมือนที่ดำเนินการในต่างประเทศ ทำให้ไม่มีข้อมูลอ้างอิงเพื่อนำไปสู่การสร้างความตระหนักหรือการผลักดันนโยบายใด ๆ เพื่อการสร้างความปลอดภัยให้ผู้ประกอบการโดยสารโดยรถไฟ

ผลกระทบที่เกิดจากการดื่มแอลกอฮอล์มีต่อสุขภาพของผู้ดื่มและสังคม เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ยังถูกมองว่าเป็นเครื่องดื่มต้องห้ามทางการเมืองในวันก่อนการเลือกตั้งทั้งในระดับท้องถิ่นและระดับประเทศ โดยห้ามการจำหน่ายอย่างเด็ดขาดในเวลาหลัง 18.00 น.ของวันก่อนที่จะมีการเลือกตั้ง โดยถือว่าเป็นการกระทำผิดกฎหมาย ข้อปฏิบัติห้ามจำหน่ายสุราในวันเลือกตั้งเกิดขึ้นมานานแล้ว นับตั้งแต่ที่ยังไม่มีองค์กรอิสระอย่างสำนักงานคณะกรรมการการเลือกตั้ง (กกต.) เป็นผู้จัดการเลือกตั้งเหมือนในปัจจุบัน โดยให้เหตุผลว่า เนื่องจากเคยมีนักการเมืองหรือหัวหน้าคณะนำสุราซึ่งเป็นอบายมุขอย่างหนึ่ง และเป็นสินค้าราคาแพง มาแจกจ่ายเพื่อซื้อเสียงเลือกตั้ง นอกจากการให้ในรูปแบบเงินสด ทั้งนี้ ยังรวมไปถึงการห้ามจัดเลี้ยง และการจัดมหรสพต่างๆ ตาม พ.ร.บ.ประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการเลือกตั้ง ส.ส. และการได้มาซึ่ง ส.ว. ปี 2550 มาตรา 155 ระบุว่า ผู้ใดขาย จำหน่าย จ่ายแจก หรือจัดเลี้ยงสุราทุกชนิด ในเขตเลือกตั้งในระหว่างเวลา 18.00 นาฬิกา ของวันก่อนวันเลือกตั้งหนึ่งวันจนถึงวันเลือกตั้งต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับเท่ากับว่า ถ้าวันเลือกตั้งเป็นวันอาทิตย์ก็สามารถซื้อสุราได้ถึงหกโมงเย็นของวันเสาร์ ซึ่งปกติเราจะซื้อสุราได้ตั้งแต่ 11 โมงเช้าถึงบ่ายสองโมง และซื้อได้อีกที่ห้าโมงเย็นถึงเที่ยงคืน หากไปซื้อในช่วงเย็นก็มีเวลาเพียงชั่วโมงเดียว วันอาทิตย์ขายเหล้าไม่ได้ทั้งวันอยู่แล้ว จะกลับมาซื้อได้อีกที่ 11 โมงเช้าของวันจันทร์เป็นต้นไป

แม้การห้ามจำหน่ายสุราในวันเลือกตั้งทั่วราชอาณาจักรจะเป็นสิ่งที่ปฏิบัติกันอย่างทั่วถึง แต่สิ่งที่พบเห็นคือ กรณีที่เป็น การเลือกตั้งระดับท้องถิ่น แม้จะห้ามจำหน่ายสุราในช่วงเวลาที่กำหนด แต่ก็ไม่ได้ห้ามให้บริโภคสุรา เพราะฉะนั้นก็ยังมีผู้ดื่มที่ซบซิมอเตอร์ไซค์ไปซื้อมาจากตำบลอื่นที่อยู่ติดกันเพื่อนำงดื่มกัน หรือหากมีการเลือกตั้งทั้งจังหวัด นอกจากจะกักตุนไว้อุ่นใจแล้ว ยังลงทุนซื้อจากจังหวัดที่อยู่ติดกัน หรือไปดื่มกันที่สถานบันเทิงแบบข้ามจังหวัดก็มี

เวลาที่อนุญาตให้มีการซื้อสุราได้ 2 ช่วงเวลา คือ 11.00-14.00 น. และ 17.00-24.00 น. รวม 10 ชั่วโมงต่อวัน ยกเว้น การซื้อสุราตั้งแต่ 10 ลิตรขึ้นไปของร้านค้าส่ง หรือที่ห้างสรรพสินค้าที่ สามารถซื้อได้ตลอดเวลา แต่ต้องแสดงใบอนุญาตขนสุราซึ่งทางห้างฯ จะเป็นผู้ออกให้ ไม่เช่นนั้นจะถูกสรรพสามิตจับกุม

การกำหนดเวลาจำหน่ายสุรานั้น ประเทศไทยใช้กฎหมายประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 253 ลงวันที่ 16 พฤศจิกายน 2515 ซึ่งเกิดขึ้นในสมัยจอมพลถนอม กิตติขจร เป็นหัวหน้าคณะปฏิวัติ

ปัจจุบันมีกฎหมายควบคุมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์อีกจำนวนมาก โดยเน้นประเด็นเพื่อการสร้างเสริมสุขภาพประชาชน ลดผลกระทบ และป้องกันผู้ดื่มหน้าใหม่ ตั้งแต่ พ.ร.บ.ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 ที่กำหนดพื้นที่ห้ามขายห้ามดื่มในวัด สถานพยาบาล ร้านขายยา สถานราชการ สถานศึกษา ปิมน้ำมัน ร้านค้าในปิมน้ำมัน (รวมไปถึงร้านสะดวกซื้อและสวนสาธารณะของทางราชการ แต่ในความเป็นจริงยังมีการจำหน่ายในพื้นที่ห้ามจำหน่ายอย่างต่อเนื่อง เช่น ห้ามจำหน่ายในร้านขายยาแต่หน้าร้านขายยามีตู้แช่ที่แช่เบียร์ ดังนั้นเป็นต้น

ขณะเดียวกัน ยังห้ามขายสุราให้เด็กอายุต่ำกว่า 20 ปี ห้ามขายให้คนเมาครองสติไม่ได้ ห้ามเร่ขาย ซิงโคร ห้ามลดราคาเพื่อส่งเสริมการขาย แลก แจก แถม ห้ามกำหนดเงื่อนไขบังคับซื้อ เช่น ขายพวง รวมทั้งยังห้ามโฆษณาที่มีภาพผลิตภัณฑ์ ห้ามโฆษณาอวดอ้าง ภูมิใจดื่ม โดยมีบทลงโทษทั้งจำคุกและปรับ

จากกฎหมายฉบับนี้อาจจะทำให้เกิดข้อโต้แย้งในบางกลุ่มคือ แม่ห้างสรรพสินค้า และร้านสะดวกซื้อจะปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด แต่ร้านขายของชำตามหมู่บ้าน หลายร้านสามารถหาซื้อสุรา และเบียร์ทั้งแบบขวดและกระป๋องได้โดยไม่จำกัดเวลา ซึ่งเป็นความสมัครใจระหว่างผู้ดื่มกับผู้ขาย ส่วนการห้ามจำหน่ายในปั้มน้ำมัน หรือร้านค้าในปั้มน้ำมันก็ได้มีผล เพราะยังสามารถหาซื้อสุราได้ตามร้านสะดวกซื้อในเขตชุมชน หรือร้านสะดวกซื้อริมถนนที่ไม่ได้อยู่ในปั้มน้ำมัน จึงต้องพิจารณาว่า ผู้บังคับใช้กฎหมายได้ปฏิบัติหน้าที่ของตนอย่างเต็มความสามารถและอำนาจที่ได้รับจากกฎหมายหรือไม่

นอกจากนี้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดวันในการจำหน่าย ได้แก่ ประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง กำหนดวันห้ามขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ปี 2552 โดยห้ามมิให้ผู้ใดขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในวันสำคัญทางศาสนา ตามที่คณะรัฐมนตรีประกาศกำหนดให้เป็นวันหยุดราชการ ได้แก่ วันมาฆบูชา ในช่วงเดือนกุมภาพันธ์, วันวิสาขบูชา ในช่วงเดือนมิถุนายน, วันอาสาฬหบูชา และวันเข้าพรรษา ในช่วงเดือนกรกฎาคม ยกเว้นการขายในโรงแรมตามกฎหมายว่าด้วยโรงแรม จึงมีข้อขัดแย้งของกลุ่มผู้ดื่มสุราว่า การงดดื่มสุราในช่วงวันสำคัญทางศาสนา ควรจะเป็นความสมัครใจของผู้ที่ปฏิบัติตามศาสนา และการดื่มสุราควรเป็นเรื่องของความรับผิดชอบของผู้ดื่ม มากกว่าจะเป็นการที่ประชาชนทุกคนถูกบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งอาจจะไม่เป็นธรรมกับผู้ที่ไม่ถือศาสนาอื่น การบังคับใช้กฎหมายดังกล่าวยังเป็นดาบสองคม เนื่องจากแม้จะห้ามจำหน่ายสุรา แต่ผู้ที่ต้องการดื่มสามารถซื้อสุรากักตุนไว้ล่วงหน้าได้ สิ่งสำคัญ คือการสร้างวัฒนธรรมให้เกิดความรับผิดชอบต่อในหมู่นักดื่ม หากการกระทำความผิดเป็นผลจากการดื่มสุรา เช่น การเกิดอุบัติเหตุ หรือการคุกคามทางเพศ ควรที่จะเพิ่มบทลงโทษเพิ่มขึ้นกว่าปกติ และหากถูกจับกุมควรส่งฟ้องศาลโดยห้ามประกันตัว เช่นเดียวกับยาเสพติด เพื่อไม่ให้เป็นการเยี่ยงอย่าง และให้ผู้ดื่มรู้จักรับผิดชอบต่อมากขึ้น

ดังนั้น ปัญหาของการบริโภคสุราจึงเป็นทั้งเรื่องของผลประโยชน์ สุขภาพ และสิทธิมนุษยชนที่ทุกฝ่ายจะต้องร่วมกันพิจารณา เนื่องจากเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ถือว่าเป็นหนึ่งในสารเสพติดที่ถูกกฎหมาย

ในการนำข้อมูลที่ได้จากการเกิดอุบัติเหตุและผลการตรวจระดับแอลกอฮอล์ในเลือดมาเปรียบเทียบกับโอกาสเกิดอุบัติเหตุจราจร พบว่า

- ระดับแอลกอฮอล์ในเลือด 20 mg% โอกาสเกิดอุบัติเหตุ ใกล้เคียงกับคนไม่ดื่มสุรา
- ระดับแอลกอฮอล์ในเลือด 50 mg% โอกาสเกิดอุบัติเหตุเพิ่มเป็น 2 เท่า เทียบกับคนที่ไม่ดื่มสุรา
- ระดับแอลกอฮอล์ในเลือด 80 mg% โอกาสเกิดอุบัติเหตุเพิ่มเป็น 3 เท่า เทียบกับคนที่ไม่ดื่มสุรา
- ระดับแอลกอฮอล์ในเลือด 100 mg% โอกาสเกิดอุบัติเหตุเพิ่มเป็น 6 เท่า เทียบกับคนที่ไม่ดื่มสุรา
- ระดับแอลกอฮอล์ในเลือด 150 mg% โอกาสเกิดอุบัติเหตุเพิ่มเป็น 40 เท่า เทียบกับคนที่ไม่ดื่มสุรา
- ระดับแอลกอฮอล์ในเลือดมากกว่า 200 mg% ไม่สามารถวัดได้ เนื่องจากควบคุมการทดลองไม่ได้

เมื่อนำผลระดับแอลกอฮอล์ที่มีวัดได้มาวิเคราะห์ สามารถจำแนกออกเป็นพฤติกรรมมารดาตอบสนองได้ดังนี้ (ที่มา <http://muang.chonbr.police.go.th/html/intro/drunk.html>)

- ถ้ามีแอลกอฮอล์ในเลือด 30 mg% จะมีอาการสนุกสนานร่าเริง
- ถ้ามีแอลกอฮอล์ในเลือด 50 mg% จะทำให้การเคลื่อนไหวช้าลง
- ถ้ามีแอลกอฮอล์ในเลือด 100 mg% จะเมาเดินไม่ตรงทาง
- ถ้ามีแอลกอฮอล์ในเลือด 200 mg% จะเกิดอาการสับสน
- ถ้ามีแอลกอฮอล์ในเลือด 300 mg% จะเกิดอาการง่วงซึม
- ถ้ามีแอลกอฮอล์ในเลือด 400 mg% จะเกิดอาการสลบอาจถึงตาย

มาตรการของรัฐในการลดการการจำหน่าย (1)

ปริมาณนำเข้าและจำนวนผู้ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ นับตั้งแต่มีการรณรงค์เกี่ยวกับผลกระทบของการบริโภคสุราในรูปแบบต่าง ๆ รวมทั้งการอ้างอิงข้อมูลประเด็นปัญหาต่าง ๆ ทำให้รัฐโดยส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง หันมาพิจารณาการดำเนินมาตรการในการแก้ปัญหาดังกล่าว สรุปได้ดังนี้

1.ราคาและภาษี การเพิ่มราคาสุรามักนำไปสู่การลดการดื่มสุรา และการลดราคาสุรามักนำไปสู่การบริโภคสุราเพิ่มมากขึ้น ภาษีและมาตรการที่เกี่ยวข้องมักถูกนำมาใช้เพื่อลดการดื่มและปัญหาที่สัมพันธ์กับสุรา เนื่องจากผู้ดื่มสุราและผู้ดื่มอายุน้อยเป็นกลุ่มที่ตอบสนองต่อการมาตรการนี้มากกว่าผู้ดื่มสุราทั่วไป นโยบายภาษีจึงควรเปลี่ยนจากความต้องการด้านรายได้ของรัฐเป็น

ความต้องการที่จะลดการดื่มและปัญหาที่สัมพันธ์กับการดื่มสุราแทนการขึ้นภาษีไม่ใช่เรื่องง่าย โดยเฉพาะการขึ้นและคิดภาษีตามปริมาณแอลกอฮอล์ ซึ่งธุรกิจไวน์จะได้รับผลกระทบมาก ในขณะที่เดียวกัน การขึ้นภาษีมักถูกมองว่ารัฐต้องการรายได้เพิ่มขึ้น

2. **การลดการเข้าถึงสุรา** การลดการเข้าถึงสุรา ในด้านความหนาแน่นของจุดขาย, จำนวนชั่วโมงขาย, การขายให้ผู้เยาว์ เป็นอีกมาตรการหนึ่งที่จะช่วยลดการบริโภคและปัญหาที่สัมพันธ์กับสุราลงได้ มีหลักฐานแสดงให้เห็นแล้วว่า การเพิ่มชั่วโมงการจำหน่ายสุราสัมพันธ์กับการเพิ่มขึ้นของปัญหาที่สัมพันธ์กับสุรา

3. **การปรับปรุงบริบทของการดื่ม** การเปิดสถานที่จำหน่ายหรือดื่มสุราในประเทศต้องได้รับใบอนุญาตก่อน สถานที่ดังกล่าวต้องมีสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัย ผลการศึกษาในประเทศอังกฤษพบว่า การมีตำรวจใกล้บริเวณที่ดื่มสุราช่วยลดอาชญากรรมที่สัมพันธ์กับสุราลงได้ การให้บริการแก่ผู้ดื่มสุราอย่างมีความรับผิดชอบ เช่น การไม่ขายสุราแก่เยาวชนหรือผู้เมาสุรา การดูแลรักษาความปลอดภัยในบริเวณที่ดื่มสุราเป็นหน้าที่ของสถานบริการ มักต้องใช้กฎหมายบังคับเนื่องจากสถานบริการบางแห่งอาจไม่ทำตาม

4. **การจัดการกับการดื่มแล้วขับ** วิธีการนี้มีประสิทธิภาพอย่างยิ่งในการลดอุบัติเหตุทางจราจรในวัยรุ่นและผู้ที่อยู่ในวัยผู้ใหญ่ตอนต้น สำหรับการรณรงค์ทางสื่อสารมวลชนแบบมุ่งเป้าได้แสดงให้เห็นว่ามีอิทธิพลต่อความรู้และเจตคติของผู้ขับขี่ทั่วไป แต่ไม่มีอิทธิพลต่อผู้กระทำความผิดเรื่องดื่มแล้วขับ การสุ่มตรวจลมหายใจ (random breath testing, RBT) และระดับแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่ที่มีประสิทธิภาพอย่างยิ่งในการลดการเสียชีวิตบนถนน พบว่า วิธีการนี้มีประสิทธิผลในระยะยาว สามารถลดอุบัติเหตุที่สัมพันธ์กับสุราได้อย่างยั่งยืน รัฐควรเพิ่มสถานีสุ่มตรวจลมหายใจให้มากขึ้นในระดับที่เทียบเท่าได้กับ 1 การทดสอบต่อ 1 ใบอนุญาตขับขี่ต่อปี

5. **การควบคุมการส่งเสริมการขายสุรา** การผลิตและการขายสุราเป็นธุรกิจขนาดใหญ่ในทุกประเทศ ผู้กำหนดนโยบายจึงมักถูกตั้งคำถามว่าการส่งเสริมการตลาดควรได้รับอนุญาตในฐานะที่เป็นส่วนหนึ่งของเศรษฐกิจการตลาด หรือถูกควบคุมเพื่อลดผลเสียที่ตามมาจากรูรา โดยมีเยาวชนกลายเป็นเป้าหมายของการโฆษณาสุรา และปริมาณการโฆษณาสุราสัมพันธ์กับความเสียหายที่สัมพันธ์กับสุรา (เช่น การเสียชีวิตบนท้องถนน) ในการเปรียบเทียบข้อมูลของ 17 ประเทศซึ่งมีบางประเทศที่อนุญาตและบางประเทศไม่อนุญาตให้มีการโฆษณาสุรา ประเทศที่ไม่อนุญาตให้โฆษณาสุรามีการบริโภคสุราน้อยกว่าประมาณร้อยละ 16 และการเสียชีวิตบนท้องถนนน้อยกว่าราวร้อยละ 10 ในขณะที่สุราถูกห้ามไม่ให้โฆษณาในสื่อมวลชน อุตสาหกรรมสุรายังคงใช้กลยุทธ์ด้านการตลาดอื่นในการโฆษณา เช่น ทางอินเทอร์เน็ต การวางสินค้าในตู้ขายยามดึงดูดใจ และการนำเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ไปสัมพันธ์กับเกมกีฬา เช่น การแข่งรถ, ฟุตบอล ซึ่งเป็นสิ่งที่ดึงดูดใจวัยรุ่นชาย ดังนั้นองค์กรที่ควบคุมและส่งเสริมสุขภาพจึงควรใส่ใจในโอกาสทางการตลาดทุกรูปแบบ ในยุคโลกาภิวัตน์ของการสื่อสาร โดยเฉพาะการสื่อสารที่ผ่านทางกีฬาและอินเทอร์เน็ต ความร่วมมือระหว่างประเทศเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการควบคุมกิจกรรมด้านการตลาดของสุราในรูปแบบเหล่านี้

กล่าวโดยสรุป นโยบายสุราควรครอบคลุมถึงการตลาดทางสังคม เช่น การใช้วิธีการทางสื่อสารมวลชนเพื่อลดการใช้สุราหรือปัญหาที่สัมพันธ์กับสุรา การแทรกแซงชุมชน, ครอบครัว, สถานที่ทำงาน เพื่อลดปัญหาสุรา การตรวจหาผู้มีปัญหาสุราและให้การบำบัดรักษา การทราบถึงวิธีการและกลยุทธ์ที่มีประสิทธิภาพสามารถช่วยในการลดปัญหาสุราได้ สิ่งที่เราจำเป็นต้องทำความเข้าใจเพิ่มขึ้น คือ ทำอย่างไรวิธีการและกลยุทธ์ดังกล่าวจึงจะสามารถนำมาใช้ได้จริงในบริบทต่างๆ การดำเนินการบางอย่างซึ่งเป็นประเด็นสำคัญของนโยบายสุรา เช่น การขึ้นราคา, การลดการเข้าถึงสุรา เป็นต้น ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวไม่อาจสำเร็จได้ถ้าไม่ได้รับความร่วมมือจากหลายภาคส่วน

อุปสงค์อุปทานของเครื่องดื่มแอลกอฮอล์(41)

ในการจำหน่ายและการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ประเด็นที่จะต้องให้ความสนใจคือ ปริมาณสินค้าที่มีอยู่และปริมาณความต้องการของผู้บริโภค รวมทั้งปัจจัยที่ทำให้ยังคงมีผู้ดื่มรายใหม่เกิดขึ้นเรื่อย ๆ สิ่งที่ต้องคำนึงถึงคือ อุปสงค์และอุปทานของเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

อุปสงค์ (Demand) หมายถึง ปริมาณสินค้าและบริการชนิดใดชนิดหนึ่งที่มีผู้ต้องการซื้อ ณ ระดับราคาต่างๆ ของสินค้าชนิดนั้นภายในระยะเวลาใดเวลาหนึ่ง โดยสมมติให้ปัจจัยอื่นๆ ที่กำหนดอุปสงค์คงที่ ความต้องการในที่นี้ต้องมีอำนาจซื้อ (purchasing power หรือ ability to pay) ด้วย ถ้าบุคคลใดบุคคลหนึ่งมีแต่ความต้องการในตัวสินค้าโดยไม่มีเงินที่จะจ่ายซื้อ เราเรียกความต้องการลักษณะนั้นว่า “ความต้องการ ” ไม่ใช่ “อุปสงค์” ดังนั้น องค์ประกอบของอุปสงค์ จะประกอบด้วย ความต้องการและอำนาจซื้อผลดังกล่าวเราเรียกว่า ผลของราคา (price effect) เป็นผลสืบมาจากเนื่องจากสาเหตุ 2 ประการ คือ

1. เมื่อราคาสินค้าชนิดนั้นลดลง ผู้บริโภคจะรู้สึกว่าสินค้าชนิดนั้นมีราคาถูกเมื่อเทียบกับราคาของสินค้าชนิดอื่นๆ จึงลดการบริโภคสินค้าชนิดอื่นลง แล้วหันมาบริโภคสินค้าชนิดนั้นเพิ่มขึ้นแทนการบริโภคสินค้าชนิดอื่นที่ลดลง ในทางตรงกันข้าม ถ้าราคาสินค้าชนิดนั้นสูงขึ้น ผู้บริโภคจะรู้สึกว่าสินค้าชนิดนั้นมีราคาแพงเมื่อเทียบกับราคาของสินค้าชนิดอื่นๆ จึงลดการบริโภคสินค้าชนิดนั้นลง แล้วหันมาบริโภคสินค้าชนิดอื่นๆแทน เราเรียกผลของการเปลี่ยนแปลงปริมาณการบริโภคอันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงในราคาเปรียบเทียบ (Relative price) ของสินค้าว่า **ผลของการใช้แทนกัน (Substitution effect)**

2. เมื่อราคาสินค้าชนิดนั้นลดลง ผู้บริโภคจะรู้สึกว่าเหมือนกับว่าเขามีรายได้เพิ่มขึ้น ทั้งนี้เพราะรายได้จำนวนเดิมจะมีอำนาจซื้อมากขึ้น ดังนั้น เขาจึงซื้อสินค้าเพิ่มขึ้น ในทางตรงกันข้าม ถ้าราคาสินค้าชนิดนั้นสูงขึ้น ผู้บริโภคจะรู้สึกว่าเหมือนกับว่าเขามีรายได้น้อยลง ดังนั้น เขาจึงซื้อสินค้าลดลง เราเรียกผลของการเปลี่ยนแปลงปริมาณการบริโภคอันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงในอำนาจซื้อของเงินรายได้ว่า **ผลของรายได้ (Income effect)**

สรุป ผลราคา = ผลของการใช้แทนกัน + ผลของรายได้

ปัจจัยที่กำหนดอุปสงค์

ปัจจัยที่กำหนดอุปสงค์ของสินค้านอกจากราคาของสินค้าแล้ว ยังมีปัจจัยอื่นๆ อีก ดังนี้

รายได้ของผู้บริโภค ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้และปริมาณการเสนอซื้อสินค้าขึ้นอยู่กับชนิดของสินค้า ในกรณีสินค้าปกติ (Normal Goods) และสินค้าฟุ่มเฟือย (Superior Goods) รายได้และปริมาณการเสนอซื้อสินค้าของผู้บริโภคจะมีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกัน ส่วนในสินค้าด้อยคุณภาพ (Inferior Goods) รายได้และปริมาณการเสนอซื้อสินค้าของผู้บริโภคจะมีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้าม

ระดับราคาสินค้าชนิดอื่น ปริมาณการเสนอซื้อสินค้าถูกกำหนดโดยราคาสินค้าชนิดอื่นด้วย เนื่องจากสินค้าที่ซื้อขายในตลาดมีความสัมพันธ์กัน กล่าวคือ สินค้าบางชนิดสามารถใช้แทนกันได้ (Substitute goods) หรือสินค้าบางชนิดต้องใช้ร่วมกัน (complementary goods) ดังนั้น การที่ผู้บริโภคจะซื้อสินค้าชนิดใดชนิดหนึ่งปริมาณเท่าใดต้องพิจารณาถึงราคาของสินค้าชนิดอื่นที่สัมพันธ์กันด้วย

รสนิยมของผู้บริโภค รสนิยมของบุคคลโดยทั่วไปจะแตกต่างกันไปตาม อายุ อาชีพ ขนบธรรมเนียมประเพณี ระดับการศึกษา และบุคลิกส่วนตัว นอกจากนี้ยังเปลี่ยนแปลงตามกาลเวลา ยุคสมัย ความนิยมในแต่ละสินค้ายังเปลี่ยนแปลงได้เร็วช้าแตกต่างกันขึ้นอยู่กับสินค้าที่พิจารณา

การคาดคะเนเหตุการณ์ในอนาคต การคาดคะเนเหตุการณ์ในอนาคตเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้อุปสงค์ของสินค้าเปลี่ยนแปลงไป ขึ้นอยู่กับการคาดคะเนของผู้บริโภคแต่ละคน

ขนาดและโครงสร้างของประชากร โดยปกติถ้าจำนวนประชากรเพิ่มขึ้นอุปสงค์ของสินค้าแทบทุกชนิดย่อมเพิ่มขึ้น แต่ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับลักษณะโครงสร้างประชากรที่มีผลทำให้อุปสงค์ของสินค้าบางชนิดเพิ่มขึ้นและบางชนิดลดลง

ปัจจัยอื่นๆ การที่ผู้บริโภคจะมีอุปสงค์ต่อสินค้ายังขึ้นอยู่กับอีกหลายปัจจัย เช่น อุปนิสัยในการใช้จ่าย ลักษณะการจัดเก็บภาษีของรัฐ อัตราดอกเบี้ย เป็นต้น

2. อุปทาน (Supply)

อุปทาน (Supply) หมายถึง ปริมาณสินค้าและบริการชนิดใดชนิดหนึ่งที่ผู้ผลิตเต็มใจนำออกเสนอขายในตลาดภายในระยะเวลาหนึ่ง ณ ระดับราคาต่างๆ กันของสินค้าและบริการนั้น โดยสมมติให้ปัจจัยอื่นๆ ที่กำหนดอุปทานคงที่

จากความหมายของอุปทาน จะเห็นได้ว่าอุปทานประกอบด้วย 2 ส่วนสำคัญ คือ

1. ความเต็มใจที่จะเสนอขายหรือให้บริการ (willingness) กล่าวคือ ณ ระดับราคาต่างๆ ที่ตลาดกำหนดมาให้ ผู้ผลิตหรือผู้ประกอบการมีความยินดีหรือเต็มใจที่จะเสนอขายสินค้าหรือให้บริการตามความต้องการซื้อของผู้บริโภค

2. ความสามารถในการจัดหาเสนอขายหรือให้บริการ (ability to sell) กล่าวคือ ผู้ผลิต หรือผู้ประกอบการจะต้องจัดหาให้มีสินค้าหรือบริการเพียงพอที่จะตอบสนองความต้องการซื้อของผู้บริโภค ณ ระดับราคาของตลาดในขณะนั้น ๆ (สามารถเสนอขายหรือให้บริการได้) เมื่อก้าวถึงคำว่า *อุปทาน* จะเป็นการมองทางด้านของผู้ผลิตซึ่งตรงข้ามกับอุปสงค์ที่เป็นการมองทางด้านของผู้บริโภค ในทางเศรษฐศาสตร์แล้ว ความสัมพันธ์ของราคาสินค้าที่มีต่ออุปทานของสินค้านั้นจะเป็นไปตามกฎของอุปทาน (Law of Supply)

กฎของอุปทาน (Law of Supply)

กฎของอุปทาน (Law of Supply) จะอธิบายถึงพฤติกรรมของผู้ผลิตในการแสวงหากำไรสูงสุด กฎของอุปทานกล่าวว่า “ปริมาณสินค้าที่ผู้ผลิตเต็มใจจะนำออกขายในระยะเวลาหนึ่งขึ้นอยู่กับราคาสินค้านั้นๆ ในทิศทางเดียวกัน” กล่าวคือ เมื่อราคาสินค้าสูงขึ้นปริมาณอุปทานจะเพิ่มขึ้น เนื่องจากผู้ผลิตมีความต้องการที่จะเสนอขายมากขึ้น เพราะคาดการณ์ว่าจะได้กำไรสูงขึ้น ในทางกลับกัน เมื่อราคาสินค้าลดลงปริมาณอุปทานจะน้อยลง เนื่องจากคาดการณ์ว่ากำไรที่ได้จะลดลง ลักษณะทั่วไปของเส้นอุปทานจึงเป็นเส้นที่มีลักษณะที่ลากเฉียงขึ้นจากซ้ายไปขวา ภายใต้ข้อสมมติว่าปัจจัยตัวอื่นๆที่มีผลต่ออุปทานมีค่าคงที่

ปัจจัยที่กำหนดอุปทาน

การที่ผู้ผลิตจะนำสินค้าออกมาเสนอขายมากน้อยเพียงใดนั้น นอกจากราคาของสินค้าชนิดนั้นจะเป็นปัจจัยที่กำหนดแล้วยังมีอีกหลายปัจจัย ดังนี้

-ต้นทุนการผลิต การตัดสินใจในปริมาณการผลิตผู้ผลิตจะเปรียบเทียบระหว่างรายได้จากการขายสินค้ากับต้นทุนในการผลิต ต้นทุนการผลิตมีผลต่อปริมาณการผลิตสินค้าโดยมีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้าม

-ราคาของสินค้าชนิดอื่นที่เกี่ยวข้อง การเปลี่ยนแปลงในราคาสินค้าชนิดใดชนิดหนึ่งโดยอาจมีผลกระทบต่อปริมาณเสนอขายสินค้าอีกชนิดหนึ่งได้ ขึ้นอยู่กับความสัมพันธ์ของสินค้า เช่น สินค้าที่เป็นวัตถุดิบในการผลิตสินค้าเปลี่ยนแปลงจะส่งผลต่อการผลิตสินค้าเปลี่ยนแปลงไปด้วย

-สภาพดินฟ้าอากาศ สภาพดินฟ้าอากาศมีผลกระทบต่อปริมาณการเสนอขายสินค้าโดยเฉพาะสินค้าเกษตร สภาพดินฟ้าอากาศที่เอื้ออำนวยจะส่งผลให้อุปทานสินค้าเพิ่มขึ้น เป็นต้น

-เทคโนโลยี ในปัจจุบันความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีมีบทบาทต่อการผลิตมาก การนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการผลิตจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและปริมาณผลผลิตด้วย

-นโยบายรัฐบาล ปริมาณเสนอขายสินค้าอาจได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายของรัฐ เช่น ถ้าจัดเก็บภาษีการค้าเพิ่มขึ้น ผู้ผลิตอาจลดการผลิตลงเนื่องจากต้นทุนในการผลิตสูงขึ้น เป็นต้น

การเปลี่ยนแปลงอุปทาน

การเปลี่ยนแปลงของอุปทานสามารถเปลี่ยนแปลงได้ 2 แบบคือ

การเปลี่ยนแปลงปริมาณของอุปทาน (Change in quantity supply) เป็นการเปลี่ยนแปลงอุปทานเนื่องจากราคาสินค้าชนิดนั้นเปลี่ยนแปลงไป ภายใต้ข้อสมมุติปัจจัยอื่นๆ ที่กำหนดอุปทานคงที่ การเปลี่ยนแปลงปริมาณของอุปทานจะทำให้ปริมาณการเสนอขายเปลี่ยนแปลงอยู่บนเส้นอุปทานเส้นเดิม ถ้าพิจารณาจากกราฟการเปลี่ยนแปลงของอุปทานดังกล่าวจะเป็นการเปลี่ยนแปลง ในลักษณะของการเคลื่อนไหวอยู่ภายในเส้นอุปทานเส้นเดิม จากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่ง

สถานการณ์ดังกล่าว มีนัยว่าราคาเครื่องตีมแอลกอฮอล์นั้นไม่ได้เพิ่มขึ้นในสัดส่วนที่สัมพันธ์กับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ หรืออาจกล่าวได้ว่า ราคาเครื่องตีมแอลกอฮอล์เพิ่มขึ้นน้อยมากหรือในภาพรวมก็กล่าวได้ว่าราคาค่อนข้างคงที่ในขณะที่คนมีรายได้ เพิ่มขึ้นซึ่งเท่ากับว่ามีกำลังซื้อเครื่องตีมแอลกอฮอล์เพิ่มมากขึ้นไปด้วย สำหรับประเทศไทย ราคาเครื่องตีมแอลกอฮอล์ถึงแม้จะสูงขึ้นและมีผลต่อการซื้อ/บริโภคแต่ก็เป็นในระยะแรก ๆ ของการขึ้นราคา การที่รัฐมีนโยบายในการจัดโครงการประชานิยมให้ประชาชนเดินทางโดยรถไฟไม่เสียค่าใช้จ่ายก็อาจจะมผลต่อเงินออมมากขึ้นขณะเดียวกันก็ไม่ได้ทำให้ปริมาณการตีมเครื่องตีมแอลกอฮอล์ลดลงเนื่องจากยังมีเงินออมพอที่จะซื้อเครื่องตีมแอลกอฮอล์และสินค้าอื่น ๆ

จะเห็นได้ว่าเมื่อเทียบเคียงด้านอุปสงค์และอุปทานกับการบริโภคเครื่องตีมแอลกอฮอล์พบว่า ปัจจุบันรัฐพยายามเพิ่มภาษีสุราทั้งที่ผลิตในประเทศและนำเข้าจากต่างประเทศให้มีอัตราภาษีที่สูงขึ้น แต่ก็มีผลต่อผู้ตีมเพียงชั่วคราวหลังจากนั้นก็มีการตีมคงเดิม

สถานที่จำหน่ายเครื่องตีมแอลกอฮอล์(33, 42, 43)

ประเทศไทยมีการกำหนดพื้นที่อนุญาตและไม่อนุญาตให้จำหน่ายเครื่องตีมแอลกอฮอล์มาตั้งแต่ พ.ศ. 2493 คือ

1.พระราชบัญญัติสุรา พ.ศ. 2493 มาตรา 19 กำหนดประเภทใบอนุญาตจำหน่ายเครื่องตีมแอลกอฮอล์ไว้ โดยผู้ที่ได้รับใบอนุญาตจำหน่ายสามารถขายเครื่องตีมแอลกอฮอล์ได้อย่างถูกต้องตามกฎหมาย ทั้งนี้ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตจำหน่ายเครื่องตีมแอลกอฮอล์ต้องเสียค่าธรรมเนียมใบอนุญาต และต่ออายุใบอนุญาตจำหน่ายเครื่องตีมแอลกอฮอล์ทุกปี ร้านค้าหรือสถานประกอบการไม่ว่าจะเป็นร้านขายของชำ ร้านค้าส่งร้านสะดวกซื้อ ร้านอาหารร้านคาราโอเกะ ผับ บาร์ที่ได้รับ

ใบอนุญาตจำหน่ายเครื่องตีมแอลกอฮอล์ต้องเสียค่าธรรมเนียมใบอนุญาตและต่ออายุใบอนุญาตจำหน่ายทุกปี อย่างไรก็ตาม

ก็ตาม เป็นที่ทราบกันดีว่ายังมีร้านหรือจุดจำหน่ายสุราอีกจำนวนมากที่ไม่มีใบอนุญาต ซึ่งล้วนส่งผลให้เครื่องดื่มแอลกอฮอล์หาซื้อได้ง่ายขึ้นด้วยประเภทใบอนุญาตจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ประเภทของใบอนุญาตในปัจจุบันสามารถจำแนกได้ตามประเภทของการค้าคือ การขายปลีกและขายส่ง การขายในลักษณะ ถาวรหรือชั่วคราว และแบ่งได้เป็น 2 แบบคือ

- 1) การขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่ผลิตในไทย
- 2) การขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทั้งที่ผลิต ในไทยและที่นำเข้าจากต่างประเทศค่าธรรมเนียมใบอนุญาตจำหน่าย

เครื่องดื่มแอลกอฮอล์มีราคาถูกมากและสามารถขอได้ง่าย

ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของ ประเทศไทยนั้น มีราคาถูกมากสำหรับใบอนุญาตจำหน่ายแบบขายปลีก มีค่าธรรมเนียมต่อปีต่ำสุดเพียง 11 บาท และสูงสุดเพียง 1,650 บาท สำหรับใบอนุญาตจำหน่ายแบบขายส่ง มีค่าธรรมเนียมต่อปีต่ำสุดเพียง 110 บาท และสูงสุด 8,250 บาท (ใบอนุญาตจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่ผลิตในประเทศไทยนั้นมีค่าธรรมเนียมต่ำกว่า ใบอนุญาตที่จำหน่ายได้ทั้งเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่ผลิตในไทยและเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ต่างประเทศมาก)ผู้ที่ต้องการขอหรือต่ออายุใบอนุญาตจำหน่ายนั้น ดำเนินการเพียงปีละ 1 ครั้งเท่านั้น และขั้นตอนการยื่นขอใบอนุญาตนั้นรวดเร็วสำหรับใบอนุญาตจำหน่ายแบบขายปลีกนั้นใช้เวลาขั้นต่ำเพียง 10-20 นาทีเท่านั้น นอกจากค่าธรรมเนียมการขอใบอนุญาตที่ต่ำและระยะเวลา ในการดำเนินการขอใบอนุญาตจำหน่ายที่สั้นมากแล้วนั้น ค่าปรับหรือโทษสำหรับการจำหน่ายโดยไม่มีใบอนุญาตจำหน่ายนั้นมีค่าปรับขั้นต่ำเพียง 500 บาทเท่านั้น ซึ่งนับว่าถูกมาก และสามารถกล่าวได้ว่าค่าปรับดังกล่าวแทบจะไม่เป็นอุปสรรคหรือสร้างความลำบากให้กับร้านค้าเลย

2.ประกาศสำนัก กนยกรัฐมนตรีเรื่อง กำหนดสถานที่หรือบริเวณห้ามขายหรือบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในรัฐวิสาหกิจและหน่วยงานอื่นของรัฐ พ.ศ. 2555

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 4 มาตรา 27(8) และมาตรา 31(7) แห่งพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 อันเป็นกฎหมายที่มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา 29 ประกอบกับมาตรา 41 มาตรา 43 และมาตรา 45 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายนายกรัฐมนตรีโดยความเห็นชอบและคำแนะนำของคณะกรรมการนโยบายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แห่งชาติ จึงออกประกาศไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ห้ามผู้ใดขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในสถานที่หรือบริเวณรัฐวิสาหกิจ และหน่วยงานอื่นของรัฐ ยกเว้นบริเวณที่จัดไว้เป็นร้านค้า หรือสโมสร

ข้อ 2 ห้ามผู้ใดบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในสถานที่หรือบริเวณรัฐวิสาหกิจ และหน่วยงานอื่นของรัฐ ยกเว้นบริเวณที่จัดไว้เป็นที่พักส่วนบุคคล หรือสโมสร หรือการจัดเลี้ยงตามประเพณี

ข้อ 3 ประกาศนี้ไม่ใช่บังคับกับองค์การสุรา

ข้อ 4 ประกาศนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

จะเห็นได้ว่า ข้อกำหนดทางกฎหมายที่มีผลบังคับในปัจจุบันยังเปิดโอกาสให้มีการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในบางพื้นที่ ดังนั้นการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณชานชาลาและตู้เสบียงจึงน่าจะเข้าข่ายการณีสถานที่ยกเว้นในสถานที่ราชการและรัฐวิสาหกิจ

จากการทบทวนวรรณกรรมสรุปได้ว่า ประเด็นปัญหาการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์มีองค์ประกอบทั้งด้านตัวบุคคล ชุมชน และสังคม รวมทั้งกฎหมายที่บังคับใช้ที่มีพัฒนาการตามเป้าประสงค์ของแหล่งที่ต้องการให้กฎหมายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มีผลบังคับใช้ ซึ่งมีบางส่วนที่ยังขัดแย้งกัน ความไม่กระจ่างของผู้มีอำนาจในการใช้กฎหมายยังต้องมีการปรับปรุงและแก้ไขร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

งานวิจัยด้านอุบัติเหตุการจราจรโดยสารรถไฟในประเทศไทยและต่างประเทศ

จากข้อมูลของการรถไฟแห่งประเทศไทย พบว่า มีเหตุการณ์ของการตกรถไฟปีละประมาณ 10 ราย แต่ไม่เป็นข่าว ส่วนใหญ่เกิดบริเวณข้อต่อรถไฟที่มีการพลัดตก ซึ่งศพผู้ตายมักไม่ได้นำไปชันสูตรเนื่องจากบางรายไม่มีเจ้าทุกข์และไม่มีผู้ใดให้การเป็นพยาน นอกจากนี้การแจ้งความทำได้ลำบากเช่นเดียวกับการเกิดเหตุในระหว่างการเดินทางโดยทางเครื่องบิน คือ เจ้าของพื้นที่และการกำหนดเขตรับผิดชอบ ดังนั้นเหตุการณ์จึงไม่ปรากฏเป็นข่าว ปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการดื่มแอลกอฮอล์และการเดินทางโดยทางรถไฟ พบว่า ในประเทศมีข้อมูลไม่สมบูรณ์ชัดเจน จึงพอสรุปได้ว่า ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในบริเวณสถานี

รถไฟหรือระหว่างเดินทาง บริเวณข้างขอบทาง(คนเดินเท้าใกล้รางรถไฟ) และอุบัติเหตุระหว่างรถไฟกับรถยนต์ น่าจะเป็นข้อมูลที่ต่ำกว่าความเป็นจริง

CoZen (2004)(44) ศึกษาถึงการเกิดคดีอาชญากรรมและปัญหาที่ทำให้ผู้โดยสารรถไฟในประเทศอังกฤษเกิดความกลัว และพบว่านอกจากการเกิดอาชญากรรมบริเวณสถานีรถไฟแล้วยังมีโอกาสเกิดอาชญากรรมในขณะที่เดินทางโดยรถไฟในขบวนรถไฟประมาณ 6.25 ต่อ แสนประชากร ซึ่งมีผลต่อจำนวนของผู้ใช้บริการรถไฟ ทั้งนี้หากมีความปลอดภัยคาดว่าน่าจะมีผู้ใช้บริการมากขึ้นอีกร้อยละ 15

Lange และ McCune(1989) (45)ศึกษาการใช้สารเสพติดในระหว่างการเดินทางโดยศึกษาการใช้แอลกอฮอล์ในการเดินทางระหว่างประเทศทั้งการเดินทางโดยทางรถยนต์และการเดินทางโดยเรือและเครื่องบิน แต่ไม่มีรายงานการเก็บข้อมูลการเดินทางโดยทางรถไฟ การศึกษานี้ชี้ให้เห็นถึงผลกระทบที่เกิดจากการดื่มสุรา การเกิดอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นได้ โดยผู้ดื่มมักมีอาการทางกายเช่น คลื่นไส้ อาเจียน เป็นต้น นอกจากนี้ยังอาจเกิดอุบัติเหตุได้อีกด้วย

Krysinska และ De Leo (46) ศึกษาถึงการฆาตกรรมที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยรถไฟ ระหว่าง ค.ศ. 1966-2007 พบว่า มีรายงาน 30 เรื่อง กล่าวถึงการเกิดฆาตกรรมที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยรถไฟนอกจากจะมาจากกรณีที่รถไฟชนกันแล้วยังมีการฆ่าตัวตายด้วย โอกาสของความรุนแรงที่เกิดขึ้นนั้นมาจากการจัดการเรื่องความปลอดภัย และความหนาแน่นของผู้โดยสาร ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศไทย พบว่า รถไฟไทยมีโอกาสเสี่ยงสูงกว่ามากเพราะการเดินทางในชั้น 3 จำนวนตู้รถไฟมีมากและระหว่างตู้รถไฟมีการเชื่อมต่อที่ไม่มั่นคง นอกจากนี้หน้าต่างที่เปิดกว้างมีโอกาสที่จะมีการพลัดตกของเด็กได้ เพราะเคยมีเหตุการณ์ที่เด็กตกจากหน้าต่างรถไฟ ผู้โดยสารยื่นอวัยวะออกนอกตัวรถไฟและเกิดอุบัติเหตุขณะที่รถผ่านสะพาน เป็นต้น ซึ่งในการศึกษานี้ยังพบอีกว่า มีอุบัติการณ์ประมาณร้อยละ 1-12

Mohanty และคณะ(47) ศึกษาผู้ที่เสียชีวิตระหว่างการเดินทางโดยรถไฟ 88 ราย พบว่า มี 10 ราย ที่เสียชีวิตในช่วงเวลากลางคืน นอกนั้นเสียชีวิตจากการฆ่าตัวตายพบว่า ผู้เดินข้างทางก็มีโอกาสในการเสียชีวิตเช่นกัน 35 ราย ไม่มีรายงานการเสียชีวิต แต่ 2 รายพบว่า มีผลจากการดื่มสุราและเกิดอุบัติเหตุ

Lerer และ Matzopoulos (1996) (48) ศึกษาโอกาสของการเกิดการบาดเจ็บในการเดินทางโดยทางรถไฟในประเทศอัฟริกาใต้ พบว่า มีรายงานการตายของผู้โดยสารรถไฟที่สำคัญคือ การพลัดตกจากขบวนรถไฟ การฆ่าตัวตาย และความรุนแรงที่เกิดขึ้นในขณะที่นั่งในรถไฟ รวมถึงการเกิดอุบัติเหตุรถไฟชนกันหรือชนกับรถอื่น ๆ โดยมีรายงานการเกิดอุบัติเหตุที่ต่ำกว่าความเป็นจริงประมาณ ร้อยละ 20 ในจำนวนผู้เสียชีวิต และร้อยละ 24 ของผู้เดินทางไม่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุระหว่างการเดินทาง และร้อยละ 27 ของการตรวจเลือดพบว่า มีระดับแอลกอฮอล์ที่สูงกว่าปกติ ขณะเดียวกันยังมีบางรายที่เสียชีวิตระหว่างการเดินทางและไม่สามารถสรุปได้ว่าเป็นการฆ่าตัวตายหรือไม่ แต่ผู้เสียชีวิตอีกจำนวนมากที่ไม่มีการตรวจเลือดหาระดับแอลกอฮอล์

Matzopoulos และคณะ (49) (50)ศึกษาช่วงเวลาการเดินทางที่เป็นอันตรายของการเดินทางโดยรถไฟและระบบการเกิดอุบัติเหตุ ในเมืองเคปทาวน์ ประเทศอัฟริกาใต้ พบว่า อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นอยู่ในเส้นทางนอกเมือง โดยกลุ่มที่มีปัญหาคือกลุ่มวัยรุ่นที่ชอบโหนตัวออกนอกตัวรถ นอกจากนี้ยังพบความสัมพันธ์ระหว่างการดื่มแอลกอฮอล์โดยมีข้อมูลพบว่า มีความสัมพันธ์ระหว่างการดื่มเหล้าและการตายในกลุ่มทหาร ซึ่งพบว่าเป็นการฆ่าตัวตายโดยการนอนให้รถไฟทับ/ชน ในจำนวนที่สูง โดยเฉพาะข้อมูลของเส้นทางรถไฟในเมืองเคปทาวน์ จากการชันสูตรศพพบว่า ร้อยละ 68 มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดโดยร้อยละ 78 ของคนกลุ่มนี้มีระดับแอลกอฮอล์ที่สูงกว่าปกติ การตายที่เกิดขึ้นเป็นลักษณะการฆ่าตัวตายมากที่สุด ซึ่งทางแก้ไขคือการสร้างความตระหนักให้แก่ผู้โดยสารในการดื่มแอลกอฮอล์ระหว่างการเดินทางรวมทั้งการศึกษ้อัตราการตาย และฆ่าตัวตายของผู้โดยสารและผู้ที่ใช้เดินอยู่บริเวณข้างทางรถไฟและถูกรถไฟชนในระหว่างที่รถไฟแล่นผ่าน เส้นทางรถไฟที่เกิดปัญหาที่พบมาก โดยเฉพาะในเขตชานเมือง

Lerer (1997) (51)ทบทวนข้อมูลอุบัติเหตุและการตายที่เกิดขึ้นและเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยรถไฟที่เมืองเคปทาวน์ พบว่า ระหว่าง 1 เมษายน 1992 – 30 กันยายน 1994 มีผู้เสียชีวิตที่เกี่ยวข้องกับรถไฟ 379 ราย โดย 227 ราย เสียชีวิตจากการเดินริมทางรถไฟและ/หรือได้รับอุบัติเหตุจากการชนกับรถไฟ มี 38 รายตกจากรถไฟ 32 ราย ฆ่าตัวตาย 43 ราย จากการเกิดอาชญากรรมภายในรถไฟในระหว่างเดินทาง ช่วงอายุของผู้เสียชีวิตคือ 25-44 ปี และพบว่าในกลุ่มที่ตกลงมาจากรถไฟในขณะที่รถไฟกำลังเคลื่อนตัว ร้อยละ 35 มีในระดับความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดมากกว่า 0.1 มิลลิกรัมต่อ100 มิลลิตร

กนิษฐา ไทยกล้า (2550)(52)ศึกษามติคณะรัฐมนตรีประกาศห้ามให้มีการโฆษณาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ใกล้สถานศึกษาในบริเวณ 500 เมตร แต่ถือว่าเป็นการขอความร่วมมือเท่านั้นเป็นผลให้บริเวณรอบสถานศึกษายังมีร้านจำหน่าย ในส่วน

ภาครัฐบาลได้มีการณรงค์ลดการตีมีเหล้ารวมถึงการรวมตัวของกลุ่มมหาวิทยาลัยเพื่อผลักดันมาตรการเขตควบคุมการขายสุรา รอบสถานศึกษา โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสำรวจ 1) การกระจายตัวของสถานที่จำหน่าย/ตีมีเครื่องตีมีแอลกอฮอล์ในบริเวณ 500 เมตรจากสถานศึกษา 2) ความชุกของผู้ตีมีและพฤติกรรมการตีมีของนักเรียนในโรงเรียนและนักศึกษาในมหาวิทยาลัย และ 3) เปรียบเทียบสถานที่จำหน่าย/ตีมีเครื่องตีมีแอลกอฮอล์ภายในรัศมี 500 เมตร รอบโรงเรียน/มหาวิทยาลัยพื้นที่ที่อย่างหนาแน่น กับพื้นที่ที่ไม่หนาแน่น เก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามสัมภาษณ์เยาวชนแบบตัวต่อตัว ตัวอย่างที่ใช้ 387 ตัวอย่าง สัมภาษณ์เชิงลึก ผู้ประกอบการจำหน่ายเครื่องตีมีแอลกอฮอล์ จำนวน 20 ตัวอย่าง ผลการสำรวจพื้นที่ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่มีสถานศึกษา จำนวน 17 แห่ง จำนวนจุดจำหน่ายเครื่องตีมีแอลกอฮอล์ในพื้นที่เขตเทศบาลนครเชียงใหม่มีทั้งสิ้น 1,083 แห่ง เมื่อทำการวิเคราะห์ทางภูมิศาสตร์จุดจำหน่ายแอลกอฮอล์ทั้งหมดมีการกระจายตัวแบบเกาะกลุ่มอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.01$) มีจุดจำหน่ายที่อยู่ในระยะ 500 เมตรจากสถานศึกษา ร้อยละ 67.0 ลักษณะจุดจำหน่ายในพื้นที่จุดจำหน่ายหนาแน่นส่วนใหญ่เป็นร้านขายของชำค้าปลีกและสถานบันเทิงเกือบร้อยละ 97.0 มีใบอนุญาตจำหน่าย

สุราประเภทต่างๆ โดยจำหน่ายตามช่วงเวลาที่ถูกกฎหมายกำหนดไว้ร้อยละ 70.0 จำหน่ายสุรานำเข้าร้อยละ 78.7 สุราที่ผลิตในประเทศมากกว่าร้อยละ 60.0 จำหน่ายเปียร์มากกว่าร้อยละ 96.0 ในพื้นที่ที่จุดจำหน่ายไม่หนาแน่นส่วนใหญ่เป็นร้านอาหาร/เครื่องตีมี หมูกระทะ และร้านขายของชำค้าปลีก จำหน่ายตามช่วงเวลาที่ถูกกฎหมายกำหนดไว้ ร้อยละ 38.1 จำหน่ายสุรานำเข้าร้อยละ 52.4

สุราผลิตในประเทศร้อยละ 23.8 ทุกจุดจำหน่ายเปียร์ พฤติกรรมการตีมีเครื่องตีมีแอลกอฮอล์ในพื้นที่จุดจำหน่ายหนาแน่นมีอายุเฉลี่ยที่เริ่มตีมี 15.8 ปี (พิสัย 10-22) จุดจำหน่ายไม่หนาแน่น อายุเฉลี่ยที่เริ่มตีมี 15.4 ปี (พิสัย 10-21) การตีมีใน 30 วันที่ผ่านมาของเยาวชนที่ศึกษาในพื้นที่ จุดจำหน่ายหนาแน่นมากกว่าจุดจำหน่ายไม่หนาแน่นอยู่ 1.13 เท่า จุดจำหน่ายรอบสถานศึกษาในระยะ 500 เมตรทั้ง 2 พื้นที่ไม่มีผลต่อพฤติกรรมการตีมีในช่วง 1 ปี ที่ผ่านมาหรือการตีมีหนัก เนื่องจาก จุดจำหน่ายกระจายอยู่ทั่วไปและมีจำนวนมาก เยาวชนสามารถเดินทางไปตีมียังจุดจำหน่ายที่อื่นได้ง่าย อัตราการตีมีหนักต่อครั้งภายใน 1 ปี ที่ผ่านมาของจุดจำหน่ายหนาแน่นมากกว่าการตีมีหนัก

ภัทรพร พลพนาธรรม (2552) (53) ศึกษา การกระจายของจุดจำหน่ายเครื่องตีมีแอลกอฮอล์รอบๆ สถาบันอุดมศึกษา ในกรุงเทพฯ พบว่า มีร้านจำหน่ายเครื่องตีมีแอลกอฮอล์ล้อมรอบมหาวิทยาลัยในกรุงเทพฯ จำนวนมาก เฉลี่ย 57 ร้านต่อตารางกิโลเมตร จากการศึกษา การกระจายตัวของจุดจำหน่ายเครื่องตีมีแอลกอฮอล์โดยรอบมหาวิทยาลัยในกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2552 พบว่า ทุกมหาวิทยาลัยที่ศึกษามีร้านขายเครื่องตีมีแอลกอฮอล์ล้อมรอบในรัศมี 500 เมตร โดยภาพรวมมีร้านขายเครื่องตีมีแอลกอฮอล์ทั้งสิ้น 1,712 แห่ง เฉลี่ย 57 ร้านต่อหนึ่งตารางกิโลเมตร 2 ใน 3 ของโรงเรียน นักเรียนสามารถเดินไปซื้อเครื่องตีมีแอลกอฮอล์ได้ในระยะเพียง 100 เมตร 15 พื้นที่รอบมหาวิทยาลัยที่ทำการศึกษามีโรงเรียนอยู่ทั้งสิ้น 118 โรงเรียน โดยที่ 73 โรงเรียน (ร้อยละ 67.7) มีร้านจำหน่ายเครื่องตีมีแอลกอฮอล์ในระยะไม่เกิน 100 เมตรกว่าร้อยละ 90 ของหอพัก/คอนโด/อพาร์ทเมนท์/แมนชั่นที่มีนักศึกษาเช่าพัก มีร้านจำหน่ายเครื่องตีมีแอลกอฮอล์ในระยะไม่เกิน 100 เมตร ในพื้นที่รอบมหาวิทยาลัยที่ทำการศึกษานี้ มีหอพัก/คอนโด/อพาร์ทเมนท์/แมนชั่นที่มีนักศึกษาอาศัยอยู่ทั้งสิ้น 724 แห่ง มีหอพัก/คอนโด/อพาร์ทเมนท์/แมนชั่น จำนวน 668 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 92.3 ที่มีจุดจำหน่ายเครื่องตีมีแอลกอฮอล์ในระยะไม่เกิน 100 เมตร ทำให้สะดวกในการซื้ออย่างมาก 1 ใน 4 ของหอพัก/คอนโด/อพาร์ทเมนท์/แมนชั่น มีร้านจำหน่ายเครื่องตีมีแอลกอฮอล์ขายอยู่ภายในพื้นที่รอบมหาวิทยาลัยที่ศึกษา มีร้านจำหน่ายเครื่องตีมีแอลกอฮอล์ที่ตั้งอยู่ภายในหอพัก/คอนโด/อพาร์ทเมนท์/แมนชั่น ทั้งสิ้น 183 ร้าน คิดเป็นร้อยละ 25.3 ซึ่งกระทำผิดพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องตีมีแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 มาตรา 27

นวลตา อาภาศัพท์กุลและคณะ (2557)(8) ศึกษาการจำหน่ายเครื่องตีมีแอลกอฮอล์บริเวณ 100 เมตรรอบมหาวิทยาลัยของรัฐ อำเภอดอนเจดีย์ จังหวัดสงขลา พบว่า ร้านค้าที่จำหน่ายสุรามีความหนาแน่น 123 ร้านในพื้นที่ 100 เมตรจากรั้วมหาวิทยาลัย ร้านค้าเหล่านั้นไม่ตรวจสอบอายุของผู้ตีมีถึงร้อยละ 87.8 และยังมีร้านจำหน่ายเครื่องตีมีแอลกอฮอล์บริเวณใต้อาคารหอพักที่อยู่ในพื้นที่ 100 เมตรรอบมหาวิทยาลัยแห่งนั้นอีกด้วย

จากการทบทวนวรรณกรรมจะเห็นได้ว่า การตีมีเครื่องตีมีแอลกอฮอล์มีความสำคัญต่อการเกิดอุบัติเหตุ การฆ่าตัวตาย และอาชญากรรมอื่นขณะเดินทางโดยรถไฟ ขณะที่องค์ประกอบของการจัดพื้นที่จำหน่ายก็มีส่วนทำให้ประชาชนทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงเครื่องตีมีแอลกอฮอล์ได้ไม่ยากนักไม่เว้นแม้แต่สถานศึกษา

กล่าวโดยสรุป จะเห็นได้ว่า กฎหมายที่เกี่ยวข้องยังไม่ครอบคลุมพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ทั้งด้านรูปแบบและพฤติกรรมกรรมการจำหน่าย การบริโภคของผู้โดยสาร การจัดการร้านค้า และการจัดการบริเวณชานชาลาของการรถไฟ นอกจากนี้ยังไม่ปรากฏการศึกษาใดที่ดำเนินการในพื้นที่การรถไฟแห่งประเทศไทย ดังนั้นจึงต้องมีการศึกษาเพื่อเป็นการนำร่องและนำไปสู่การ

วิจัยผลกระทบอื่น ๆ ทั้งทางบวกและทางลบที่เกิดจากการจำหน่ายเครื่องดีมีแอลกอฮอล์ทั้งที่บริเวณชานชาลาสถานีรถไฟ และบนขบวนรถไฟ เพื่อเป็นข้อมูลในการทบทวนการมีและการบังคับใช้กฎหมายให้เหมือนกันในทุกพื้นที่ โดยครอบคลุมพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทยก็เช่นเดียวกัน การถือธรรมเนียมปฏิบัติในการจำหน่ายเครื่องดีมีแอลกอฮอล์ในขบวนรถไฟยังมีช่องว่างของการดำเนินการ รวมทั้งการกำหนดพื้นที่ การให้ความหมายของพื้นที่ที่แตกต่างกันเป็นช่องว่างที่ต้องมีการทบทวนโดยผู้เกี่ยวข้อง เพื่อให้ผู้ถือปฏิบัติไม่สับสนและเป็นช่องทางในการหาผลประโยชน์จากช่องว่างของกฎหมายต่อไป

บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาการจำหน่ายและการบริโภค แอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟฟรีและรถไฟที่ต้องจ่ายค่าเดินทางปกติ กรณีศึกษา เส้นทางสายใต้และสายตะวันออกเฉียงเหนือ (เส้นทางกรุงเทพฯ - สุโขทัย-ลพบุรี และ กรุงเทพฯ - หนองคาย) ดังนี้

วิธีดำเนินการ

1.การคัดเลือกเส้นทางรถไฟ

1.1.กำหนดคุณลักษณะ ดังนี้

1.1.1 เป็นเส้นทางที่มีระยะทางยาวกว่า 500 กิโลเมตร (เนื่องจากเส้นทางระยะสั้นกว่า 500 กิโลเมตร และเส้นทางขานเมืองเป็นเส้นทางที่มีการเคลื่อนไหวของผู้โดยสารขึ้นและลงทุกสถานีและใช้เวลาในการเดินทางไม่เกิน 6 ชั่วโมง ซึ่งเป็นระยะเวลาสั้น)

1.1.2 มีตู้เสบียงจำหน่ายอาหาร

1.2. ขบวนรถไฟที่ได้รับการคัดเลือก คือ

1.2.1 เส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ

ขบวนรถไฟฟรี กรุงเทพฯ - หนองคาย ขบวนที่ 133

หนองคาย - กรุงเทพฯ ขบวนที่ 134

ขบวนรถไฟที่จ่ายเงินเอง กรุงเทพฯ - หนองคาย ขบวนที่ 69

หนองคาย - กรุงเทพฯ ขบวนที่ 70

1.2.2 เส้นทางสายใต้

ขบวนรถไฟฟรี กรุงเทพฯ - สุโขทัย-ลพบุรี ขบวนที่ 171

สุโขทัย-ลพบุรี - กรุงเทพฯ ขบวนที่ 172

ขบวนรถไฟที่จ่ายเงินเอง กรุงเทพฯ - สุโขทัย-ลพบุรี ขบวนที่ 37

สุโขทัย-ลพบุรี - กรุงเทพฯ ขบวนที่ 38

2.กลุ่มเป้าหมาย คือ กลุ่มที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางและกระบวนการจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มตลอดเส้นทางเดินทาง กลุ่มเป้าหมายประกอบด้วย

2.1 เจ้าหน้าที่และผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยกำหนดคุณลักษณะภายใต้คุณสมบัติดังนี้

2.1.1 เป็นผู้ปฏิบัติงานในหน้าที่/เส้นทางรถไฟปัจจุบันอย่างน้อย 1 ปี

2.1.2 ยินดีให้ความร่วมมือ

2.1.3 กำหนดจำนวนกลุ่มเป้าหมายโดยอ้างอิงตามขบวนรถไฟ

- ผู้ทำหน้าที่จำหน่ายอาหารในตู้เสบียง ขบวนละ 2 คน (เพื่อตรวจสอบข้อมูลภายใน) รวม 8 ราย

- ผู้ค้าระหว่างการเดินทาง เส้นทางละ 4 ราย รวม 8 ราย (เนื่องจากผู้ที่เป็นผู้ค้าเริ่มมีการเดินทางสลับขบวนรถไฟในแต่ละสายในพื้นที่)

- เจ้าหน้าที่ตำรวจประจำรถไฟ ขบวนละ 2 นาย รวม 8 นาย

- นายตรวจ หัวหน้านายตรวจ ประจำขบวนรถไฟและสถานีรถไฟ ขบวนละ 2 นาย รวม 8 นาย

- ผู้บัญชาการตำรวจรถไฟ 1 คน

- ผู้บัญชาการการรถไฟแห่งประเทศไทย 1 คน

- ผู้จำหน่ายบริเวณชานชาลาสถานีรถไฟ 12 ราย

2.2 ประชาชนที่เดินทางโดยทางรถไฟเส้นทาง กรุงเทพฯ - สุโขทัย-ลพบุรี และ กรุงเทพฯ-หนองคาย ทั้งขบวนไปและ

กลับ

จาก อัตราเฉลี่ยของผู้ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทั่วประเทศ ร้อยละ 23

$$\text{จากสูตร } N = Z^2_{1-w/2} P(1-P)/d^2$$

$$\text{เมื่อ } Z^2_{1-w/2} = 1.96^2$$

$$\text{ค่า } P = \text{โอกาสความน่าจะเป็น} = 0.23$$

$$\text{ค่า } d = 0.05$$

$$\text{ดังนั้น ขนาดตัวอย่าง} = ((1.96 \times 1.96) \times (0.23 \times 0.77)) / 0.05 \times 0.05 = 272$$

จากการคำนวณได้ตัวอย่างประชากร = 272 ราย ในการนี้ผู้วิจัยจะเพิ่มค่า design effect ระหว่างกลุ่มตัวอย่างเท่ากับ 1.5 ดังนั้น จำนวนตัวอย่างประชากรคือ 272X1.5 คือ 403 ราย และเพิ่มโอกาสในการได้ข้อมูลที่สมบูรณ์อีกร้อยละ 12.5 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด ซึ่งจากการเก็บข้อมูลจริงและมีความสมบูรณ์ มีจำนวนทั้งสิ้น 453 ราย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล ประกอบด้วย

1. แบบสังเกตพฤติกรรมกรรมการจำหน่ายแอลกอฮอล์โดยผู้ค้าเร่ในขบวนรถไฟ และ ผู้ขายที่เป็นพนักงานรถเสียบียง
2. แบบสัมภาษณ์ผู้ประมุขการจำหน่ายอาหารในตู้เสียบียง
3. แบบสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจ และ พนักงานประจำรถไฟ
4. แบบสัมภาษณ์เจ้าของร้านจำหน่ายอาหารและร้านค้าบริเวณสถานีหลัก
5. แบบสัมภาษณ์นโยบายในจัดบริการการจำหน่ายอาหารบริเวณสถานีรถไฟและในขบวนรถไฟ และมาตรการในการจัดการปัญหา
6. แบบสัมภาษณ์ผู้บังคับการตำรวจรถไฟในการกำหนดบทบาทหน้าที่ของเจ้าหน้าที่และขอบเขตอำนาจของเจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟ
7. แบบสัมภาษณ์ประชาชนผู้โดยสารรถไฟสถานีหลักต้นทางและปลายทางหลัก
8. เอกสารจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องประกอบด้วย รายงานการเกิดอุบัติเหตุระหว่างการเดินทางโดยรถไฟในเส้นทางทั้ง 2 เส้นทาง ระหว่าง พ.ศ. 2553- 2556

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ภายหลังจากขออนุญาตเพื่อการเก็บข้อมูลจากผู้บัญชาการการรถไฟแห่งประเทศไทยแล้ว ผู้วิจัยจึงเริ่มเก็บข้อมูลโดยดำเนินการโดยการ สังเกต สัมภาษณ์ และ สัมภาษณ์เจาะลึก ดังนี้

1. การสังเกต ผู้เก็บข้อมูลสังเกตพฤติกรรมกรรมการจำหน่ายและการบริโภคแอลกอฮอล์ของผู้โดยสารในตู้รถไฟชั้น 3 ดำเนินการโดยผู้เก็บข้อมูล 4 คน ซ้อมตู้รถไฟชั้น 3 ซึ่งปกติมีผู้โดยสาร ประมาณ 76-80 คน ต่อ 1 ตู้ ซึ่งแต่ละขบวนมีตู้ชั้น 3 ประมาณ 8-10 ตู้ ผู้เก็บข้อมูลจะนั่งในตู้รถไฟชั้น 3 จำนวน 2 คน ต่อ 1 ตู้ และสังเกตพฤติกรรมกรรมการจำหน่าย การบริโภคในผู้โดยสาร และเปลี่ยนการนั่งสังเกตในตู้รถไฟทุก 1 ชั่วโมง โดยเจ้าหน้าที่อีก 2 คน จะอยู่ที่ตู้ถัดไป และเปลี่ยนสลับจนถึงเวลา 02.00 น และเริ่มการสังเกตใหม่อีกในเวลา 04.00 น น จนรถไฟถึงที่สถานีปลายทาง

2. การสัมภาษณ์ ประกอบด้วย

2.1 ผู้โดยสาร

2.1.1. สัมภาษณ์ตามโครงสร้าง ในกลุ่มประชาชนทั่วไปใช้บริการที่สถานีรถไฟเป้าหมายโดยมีอายุ 18 ปีขึ้นไปและยินดีให้ข้อมูล

2.1.2. เลือกกลุ่มตัวอย่างระหว่างขบวนรถไฟฟรีและขบวนรถไฟที่ต้องจ่ายเงินในแต่ละสถานีโดยการจับสลาก (1= รถไฟจ่ายเงิน 2 = รถไฟฟรี)

2.2 ผู้เกี่ยวข้อง

. สัมภาษณ์เจาะลึก ผู้ที่เกี่ยวข้องตามแนวคำถามที่เตรียมไว้ในแต่ละกลุ่ม จำนวนทั้งสิ้น 53 ราย

ระยะเวลาในการเก็บข้อมูล ตุลาคม 2556 – เมษายน 2557

ช่วงเวลาเก็บข้อมูล เนื่องจากการใช้บริการรถไฟจะมีความแตกต่างกันตามฤดูกาล ซึ่งการเก็บข้อมูลหากไม่กระจายระยะเวลาในการเก็บข้อมูลก็อาจจะไม่ได้คำตอบที่แท้จริงโดยเฉพาะ เกี่ยวกับการจำหน่ายและการบริโภค ดังนั้นการศึกษานี้จึงกำหนดช่วงเวลาในการเก็บข้อมูลดังนี้

1. ช่วงงานเดือน 10 ของภาคใต้ ตรงกับวันสารทไทยของภาคกลาง จำนวนขบวนรถไฟที่เก็บข้อมูล 4 เที่ยวรถไฟ (ขบวนฟรี 2 เที่ยว: ไป-กลับ และ ขบวนที่ต้องจ่ายเงินเอง 2 เที่ยว ไป-กลับ)
 2. ช่วงสงกรานต์ จำนวนขบวนรถไฟที่เก็บข้อมูล 4 เที่ยวรถไฟ (ขบวนฟรี 2 เที่ยว: ไป-กลับ และ ขบวนที่ต้องจ่ายเงินเอง 2 เที่ยว ไป-กลับ)
 3. ช่วงงานปีใหม่ จำนวนขบวนรถไฟที่เก็บข้อมูล 4 เที่ยวรถไฟ (ขบวนฟรี: ไป-กลับ และ ขบวนที่ต้องจ่ายเงินเอง 2 เที่ยว ไป-กลับ)
 4. ช่วงเวลาปกติ วันสุทศปฐมา จำนวนขบวนรถไฟที่เก็บข้อมูล 4 เที่ยวรถไฟ (ขบวนฟรี: ไป-กลับ และ ขบวนที่ต้องจ่ายเงินเอง 2 เที่ยว ไป-กลับ)
 5. ช่วงเวลาปกติ ในวันธรรมดา จำนวนขบวนรถไฟที่เก็บข้อมูล 4 เที่ยวรถไฟ (ขบวนฟรี: ไป-กลับ และ ขบวนที่ต้องจ่ายเงินเอง 2 เที่ยว ไป-กลับ)
- รวมทั้งสิ้น 20 ขบวน

การทดสอบแบบเก็บข้อมูล

1. แบบสังเกตพฤติกรรมกรรมการจำหน่ายแอลกอฮอล์โดยผู้ค้าในขบวนรถไฟ และ ผู้ขายที่เป็นพนักงานรถเสียบึง ผู้วิจัยนำแบบสังเกตไปทดลองใช้สังเกตพฤติกรรมกรรมการจำหน่ายแอลกอฮอล์ของผู้ค้าและผู้ขายที่เป็นพนักงานรถเสียบึง ขบวนกรุงเทพฯ - นครศรีธรรมราช นครศรีธรรมราช-กรุงเทพฯ จากนั้นนำมาปรับปรุงแบบที่ใช้ก่อนนำไปใช้เก็บข้อมูลจริง
2. แบบสัมภาษณ์ประชาชนผู้ใช้บริการรถไฟ ผู้วิจัยนำไปทดสอบเก็บข้อมูลจากผู้โดยสารที่สถานีรถไฟขอนแก่น จำนวน 30 รายและสถานีรถไฟนครศรีธรรมราช จำนวน 30 ราย เพื่อทดสอบความเข้าใจด้านภาษา คำถาม จากนั้นนำมาปรับปรุงให้เหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมาย แล้วนำไปทดสอบอีกครั้งกับผู้โดยสารที่มาใช้บริการที่สถานีรถไฟนครศรีธรรมราช และขอนแก่นพื้นที่ 30 รายก่อนนำไปใช้จริง
3. แบบสัมภาษณ์ผู้เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย
 - 3.1. แบบสัมภาษณ์ผู้ประกอบการจำหน่ายอาหารในตู้เสียบึง
 - 3.2. แบบสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจ และ พนักงานประจำรถไฟ
 - 3.3. แบบสัมภาษณ์เจ้าของร้านจำหน่ายอาหารและร้านค้าบริเวณสถานีหลัก
 - 3.4. แบบสัมภาษณ์นโยบายในจัดบริการการจำหน่ายอาหารบริเวณสถานีรถไฟและในขบวนรถไฟ และมาตรการในการจัดการปัญหา
 - 3.5. แบบสัมภาษณ์ผู้บังคับการตำรวจรถไฟในการกำหนดบทบาทหน้าที่ของเจ้าหน้าที่และขอบเขตอำนาจของเจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟ โดยผู้วิจัยนำไปให้ผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน 2 คนตรวจสอบความตรงในเนื้อหาและนำมาปรับปรุงก่อนนำไปเก็บข้อมูลจริง
 - 3.6 ข้อมูลการรายงานอุบัติเหตุและเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในเส้นทางสายใต้และสายตะวันออกเฉียงเหนือจากฐานข้อมูลการรถไฟแห่งประเทศไทยและกองบังคับการตำรวจรถไฟ พ.ศ. 2553- 2556

การจัดการข้อมูล

1. ข้อมูลที่ได้จากการสังเกตนำมาบันทึกในแต่ละเที่ยวของการเก็บข้อมูลรถไฟ โดยมีการประเมินความถูกต้องในการบันทึกจากเจ้าหน้าที่ที่เก็บข้อมูลประจำขบวน
2. ข้อมูลเชิงปริมาณที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้โดยสาร ณ สถานีเป้าหมาย ผู้วิจัยดำเนินการบรรณาธิกรณ สถานีเก็บข้อมูลเพื่อตรวจสอบความครบถ้วนของข้อมูล จากนั้นนำมารหัสและป้อนข้อมูลโดยใช้โปรแกรม Epidata version 3c ป้อนข้อมูล 2 ครั้งและทำการตรวจสอบความถูกต้องของการป้อนข้อมูลก่อนนำไปวิเคราะห์ทางสถิติ
3. ข้อมูลเชิงคุณภาพ โดยนำมาถอดเทปและสรุปความและสรุปดัชนีค่า

การวิเคราะห์ข้อมูล

1. ข้อมูลที่ได้จากประชาชนผู้โดยสารเป็นข้อมูลเชิงปริมาณ ผู้วิจัยนำมาวิเคราะห์สถิติร้อยละ และกรณีเปรียบเทียบและศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร เลือกใช้ สถิติ t-test

2. ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ นำมาถอดเทปและสรุปความ

3. ข้อมูลที่ได้จากการบันทึกรายงานเอกสาร สถิติของหน่วยงาน ผู้วิจัยนำมาสรุปประเด็น รวมทั้งการจัดหมวดของข้อมูล

4. ข้อมูลเชิงคุณภาพที่ได้จากการสังเกต นำเสนอเป็นจำนวน

บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษานี้เป็นการศึกษาทั้งเชิงปริมาณและคุณภาพ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ ศึกษาการจำหน่ายและการบริโภคแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟฟรีและรถไฟที่ต้องจ่ายค่าเดินทางปกติ กรณีศึกษา เส้นทางสายใต้และสายตะวันออกเฉียงเหนือ โดยเก็บข้อมูลระหว่าง ตุลาคม 2556 – เมษายน 2557 เก็บข้อมูลโดยการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นผู้ใช้บริการการรถไฟแห่งประเทศไทยโดยขบวนรถไฟฟรีและจ่ายเงินเอง เส้นทาง กรุงเทพ-สุโขทัย-โก-ลก และ กรุงเทพฯ – หนองคาย จำนวน 453 คน และผู้เกี่ยวข้องจำนวน 53 ราย

ผลการศึกษา พบดังนี้

1. ข้อมูลทั่วไป พบว่า กลุ่มตัวอย่างเพศชาย มีร้อยละ 42.2 เพศหญิงร้อยละ 57.8 ร้อยละ 26.9 จบการศึกษาและกำลังศึกษาในจำนวนที่เท่า ๆ กัน เช่นเดียวกัน ส่วนใหญ่สถานภาพสมรสคู่และโสด ร้อยละ 45.0 ส่วนใหญ่ร้อยละ 23.8 เป็นผู้ไม่ประกอบอาชีพหรือเป็นผู้ที่ไม่มีรายได้ รองลงมา คือ อาชีพส่วนตัว (ร้อยละ 17.4) (ตารางที่ 1) อายุเฉลี่ยของผู้โดยสารขบวนรถไฟฟรี 34.8 ปี (sd 13.9, 18-78 ปี) และ อายุเฉลี่ยของผู้โดยสารขบวนรถไฟจ่ายเงินเอง 34.3 ปี (sd 13.7, 18- 80 ปี)

ตารางที่ 1 จำนวนและร้อยละ ของผู้โดยสารที่ใช้บริการขบวนรถไฟฟรีและขบวนรถไฟจ่ายเงินเองจำแนกตามเพศ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส และ อาชีพ

| ข้อมูล | รถไฟจ่ายเงิน(n=224) | | รถไฟฟรี(n=229) | | รวม(n=453) | |
|--------|---------------------|--------|----------------|--------|------------|--------|
| | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ |
| เพศ | | | | | | |
| ชาย | 102 | 45.5 | 89 | 38.9 | 191 | 42.2 |

| | | | | | | |
|--------------------------------|-----|------|-----|------|-----|------|
| หญิง | 122 | 54.6 | 140 | 61.1 | 262 | 57.8 |
| ระดับการศึกษา | | | | | | |
| ไม่ได้เรียนหนังสือในระบบ | 15 | 6.7 | 10 | 4.4 | 25 | 5.5 |
| ประถมศึกษา | 41 | 18.3 | 10 | 43.7 | 51 | 11.3 |
| มัธยมศึกษาตอนต้น | 36 | 16.1 | 34 | 14.8 | 70 | 15.5 |
| มัธยมศึกษาตอนปลาย | 54 | 24.1 | 33 | 14.4 | 87 | 19.2 |
| ปริญญาตรี | 67 | 29.9 | 55 | 24.0 | 122 | 26.9 |
| กำลังศึกษา | 25 | 11.2 | 97 | 42.4 | 122 | 26.9 |
| สถานภาพสมรส | | | | | | |
| โสด | 102 | 45.5 | 103 | 45.0 | 205 | 45.3 |
| แต่งงาน | 104 | 44.6 | 100 | 43.7 | 204 | 45.0 |
| หม้าย | 12 | 5.3 | 17 | 7.4 | 29 | 6.4 |
| หย่า/แยก | 6 | 2.7 | 9 | | 15 | 3.3 |
| อาชีพ | | | | | | |
| รับจ้าง | 50 | 22.3 | 47 | 20.5 | 97 | 21.4 |
| เกษตรกรกรรม | 20 | 8.9 | 16 | 7.0 | 36 | 7.3 |
| ลูกจ้างบริษัท | 28 | 12.5 | 31 | 13.5 | 59 | 3.0 |
| ราชการ | 9 | 4.0 | 11 | 4.8 | 20 | 4.4 |
| ค้าขาย | 19 | 8.4 | 20 | 8.7 | 39 | 8.6 |
| อาชีพส่วนตัว | 31 | 13.8 | 48 | 21.0 | 79 | 17.4 |
| บำนาญ | 2 | 0.8 | 3 | 1.3 | 1.1 | 1.1 |
| อาชีพไม่สร้างรายได้/ไม่มีอาชีพ | 58 | 25.9 | 50 | 21.8 | 108 | 23.8 |

อายุเฉลี่ยของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าฟรี = 34.8 (sd 13.9, 18-78) ปี

อายุเฉลี่ยของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าจ่ายเงินเอง ซ 34.3 Zsd 13.7, 18-80) ปี

ตารางที่ 2 จำนวนและร้อยละ ของผู้โดยสารที่ใช้บริการขบวนรถไฟฟ้าฟรีและขบวนรถไฟฟ้าจ่ายเงินเองจำแนกตามเหตุผลของการเลือกใช้บริการรถไฟฟ้า

| ข้อมูล | รถไฟฟ้าจ่ายเงิน(n=224) | | รถไฟฟ้าฟรี(n=229) | | รวม(n=453) | |
|-----------------------------|------------------------|--------|-------------------|--------|------------|--------|
| | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ |
| เหตุผลในการใช้บริการรถไฟฟ้า | | | | | | |
| ราคาถูก | | | | | | |
| ไม่ใช่ | 136 | 60.7 | 128 | 55.9 | 264 | 58.3 |
| ใช่ | 88 | 39.3 | 101 | 44.1 | 189 | 41.7 |
| ฟรี | | | | | | |
| ไม่ใช่ | 123 | 54.9 | 84 | 36.7 | 207 | 45.7 |
| ใช่ | 101 | 45.1 | 145 | 64.3 | 246 | 54.3 |

| | | | | | | |
|------------------------|-----|------|-----|------|-----|------|
| ผ่านเป้าหมายที่ต้องการ | | | | | | |
| ไม่ใช่ | 125 | 55.8 | 133 | 58.1 | 258 | 57.0 |
| ใช่ | 99 | 44.2 | 96 | 41.9 | 195 | 43.0 |
| ประหยัด | | | | | | |
| ไม่ใช่ | 137 | 61.2 | 113 | 49.3 | 250 | 55.2 |
| ใช่ | 87 | 38.8 | 116 | 50.7 | 203 | 44.8 |
| บริการดี | | | | | | |
| ไม่ใช่ | 179 | 79.9 | 192 | 83.8 | 371 | 81.9 |
| ใช่ | 45 | 20.1 | 37 | 16.2 | 82 | 18.1 |

ตารางที่ 2 พบว่า ในภาพรวม ส่วนใหญ่ ร้อยละ 54.3 ตอบว่าการเลือกใช้บริการรถไฟในปัจจุบันเนื่องจากมีโครงการรถไฟฟรีไม่ต้องจ่ายเงินเอง รองลงมาร้อยละ 44.8 เลือกใช้บริการเนื่องจากประหยัดค่าใช้จ่าย ซึ่งทั้งผู้ใช้บริการรถไฟฟรีและรถไฟที่ต้องจ่ายเงินเองมีความเห็นในทำนองเดียวกัน

ส่วนรายกลุ่มพบว่า ทั้งกลุ่มที่จ่ายเงินเองและกลุ่มที่ใช้บริการรถไฟฟรี คาดว่า เหตุผลที่คนเลือกใช้บริการรถไฟเนื่องจากมีรถไฟฟรี ร้อยละ 45.1 และ 64.3 ตามลำดับ

ตารางที่ 3 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสารรถไฟฟ้าจำแนกตาม ความถี่ในการใช้บริการ พฤติกรรมการสูบบุหรี่ ดื่มสุรา และอาชญากรรมที่เกิดขึ้นบนขบวนรถไฟ

| ข้อมูล | รถไฟฟ้าจ่ายเงิน(n=224) | | รถไฟฟ้าฟรี(n=229) | | รวม(n=453) | |
|---|------------------------|--------|-------------------|--------|------------|--------|
| | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ |
| ท่านใช้บริการรถไฟฟ้าบ่อยหรือไม่ | | | | | | |
| ไม่บ่อย (ไม่เกิน 3 ครั้งต่อปี) | 143 | 63.8 | 142 | 62.0 | 285 | 62.9 |
| บ่อย(อย่างน้อยเดินละ 1 ครั้ง) ครั้งแรก | 68 | 30.4 | 73 | 31.9 | 141 | 31.1 |
| ครั้งแรก | 13 | 5.8 | 14 | 6.1 | 27 | 6.0 |
| ปกติท่านสูบบุหรี่หรือไม่ | | | | | | |
| สูบ ปัจจุบันเลิกแล้ว | 27 | 12.0 | 27 | 11.8 | 54 | 11.9 |
| สูบและยังสูบอยู่ | 45 | 20.1 | 36 | 15.7 | 81 | 17.9 |
| ไม่เคยสูบ | 152 | 67.9 | 166 | 72.9 | 218 | 48.1 |
| ปกติท่านดื่มแอลกอฮอล์ประเภทใดประเภทหนึ่งหรือไม่ | | | | | | |
| ดื่ม ปัจจุบันเลิกแล้ว | 38 | 17.0 | 25 | 10.9 | 63 | 13.9 |
| ดื่มและยังดื่มอยู่ | 42 | 18.7 | 43 | 18.8 | 90 | 19.9 |
| ไม่เคยดื่ม | 144 | 64.3 | 155 | 70.3 | 300 | 66.2 |
| ท่านคิดว่า การที่คนไม่ต้องจ่ายค่าเดินทางโดยรถไฟฟ้า จะส่งผลให้มีการใช้จ่ายบนรถไฟฟ้าเพื่อซื้อของกินและใช้มากขึ้นหรือไม่ | | | | | | |
| ไม่เกี่ยวข้องกัน | 95 | 42.4 | 89 | 38.9 | 184 | 40.6 |
| มีผลเกี่ยวข้องกัน | 129 | 57.6 | 140 | 61.1 | 269 | 59.4 |
| ท่านได้ยื่นข้อหาที่เกี่ยวข้องกับอาชญากรรมบนรถไฟฟ้าบ้างหรือไม่ เช่น การทำร้ายกัน ลักขโมย ฯ | | | | | | |
| ไม่เคย | 97 | 42.3 | 80 | 34.9 | 177 | 39.1 |
| เคย | 127 | 56.7 | 149 | 65.1 | 276 | 60.9 |

ตารางที่ 3 พบว่า

ความถี่ของการใช้บริการ ส่วนใหญ่ใช้บริการรถไฟฟ้าไม่บ่อย และมีบางส่วนใช้บริการเป็นครั้งแรก

รถไฟฟ้าจ่ายเงินเอง ส่วนใหญ่ร้อยละ 63.8 ใช้บริการรถไฟฟ้าไม่บ่อย คือไม่เกิน 3 ครั้งต่อปี มีเพียงร้อยละ 5.8 ที่ใช้บริการรถไฟฟ้าเป็นครั้งแรก

รถไฟฟ้าฟรี พบว่า ส่วนใหญ่ร้อยละ 62.0 ใช้บริการรถไฟฟ้าในการเดินทางไม่บ่อย(ไม่เกิน 3 ครั้ง ต่อปี) ร้อยละ 6.0 เดินทางครั้งแรก

พฤติกรรมเสี่ยง

การสูบบุหรี่และดื่มสุรา

รถไฟฟ้าจ่ายเงินเอง พบว่า ส่วนใหญ่ ร้อยละ 67.9 ไม่สูบบุหรี่ ร้อยละ 20.1 ส่วนการดื่มสุรา พบว่า ร้อยละ 64.3 ไม่ดื่มสุรา ร้อยละ 18.7 ยังคงดื่มสุราอยู่ในปัจจุบัน

รถไฟฟ้าฟรี พบว่า ร้อยละ 72.9 ไม่สูบบุหรี่ ขณะที่ร้อยละ 15.7 ยังสูบบุหรี่จนถึงปัจจุบัน ร้อยละ 70.3 ไม่ดื่ม ส่วนร้อยละ 18.8 ยังดื่มอยู่

ความคิดเห็นต่อความสัมพันธ์ระหว่างค่าใช้จ่ายเพื่อการเดินทาง พบว่า

กลุ่มตัวอย่างทั้งที่จ่ายเงินเองและรถไฟฟ้า มีความเห็นว่า การมีรถไฟฟ้า มีความสัมพันธ์ต่อค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในระหว่างการเดินทาง ร้อยละ 57.6 และ 61.1 ตามลำดับ

ประสบการณ์ที่พบบนขบวนรถไฟฟ้า

ผู้โดยสารรถไฟจ่ายเงินเอง ร้อยละ 56.7 เคยประสบเหตุการณ์และอาชญากรรมระหว่างการเดินทาง ส่วนผู้โดยสารรถไฟฟรี ร้อยละ 65.1 เคยประสบเหตุการณ์ที่เกี่ยวกับอาชญากรรมบนขบวนรถไฟ

ตารางที่ 4 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสาร จำแนกตามค่าใช้จ่ายในการเดินทาง การซื้อสินค้าขณะเดินทาง การพบ
พฤติกรรม การจองตั๋วเครื่องบิน แอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ และความคิดเห็นต่อการจองตั๋วเครื่องบินบนขบวนรถไฟ

| ข้อมูล | รถไฟจ่ายเงิน(n=224) | | รถไฟฟรีZn=229) | | รวม(n=453) | |
|---|---------------------|--------|----------------|--------|------------|--------|
| | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ |
| ปกติท่านใช้จ่ายขณะเดินทางโดยรถไฟอย่างไร(ตอบได้มากกว่า1) | | | | | | |
| อาหารเตรียมมาเอง | | | | | | |
| ไม่ใช่ | 83 | 37.1 | 91 | 39.7 | 174 | 38.4 |
| ใช่ | 141 | 62.9 | 138 | 60.3 | 279 | 61.6 |
| ซื้อบนรถไฟ | | | | | | |
| ไม่ใช่ | 123 | 54.9 | 128 | 55.9 | 251 | 55.4 |
| ใช่ | 101 | 25.1 | 101 | 44.1 | 202 | 44.6 |
| ท่านเคยซื้ออาหารบริเวณสถานีรถไฟหรือไม่ | | | | 4 | | |
| ไม่เคย | 52 | 23.2 | 51 | 22.4 | 103 | 22.7 |
| เคย | 172 | 76.8 | 177 | 77.6 | 350 | 77.3 |
| ท่านเคยเห็นการจองสุรา/เบียร์ บริเวณสถานีรถไฟหรือไม่ | | | | | | |
| ไม่เคย | 61 | 27.2 | 79 | 34.5 | 140 | 30.9 |
| เคย | 163 | 72.8 | 150 | 65.5 | 313 | 69.1 |
| ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรกับการจองสุราบริเวณสถานีรถไฟ | | | | | | |
| ไม่สนใจ เพราะเป็นสิทธิของผู้ชาย | 35 | 15.6 | 34 | 14.8 | 69 | 15.2 |
| ไม่สนใจ เพราะเป็นเรื่องของการรถไฟ | 75 | 33.5 | 63 | 27.5 | 138 | 30.5 |
| ไม่ควรให้มีการจอง เพราะอาจเกิดปัญหาทะเลาะวิวาท | 111 | 49.5 | 129 | 56.3 | 240 | 53.0 |
| ควรอนุญาต | 3 | 1.3 | 3 | 1.3 | 3 | 1.3 |

จากตารางที่ 4 พบว่า

การเตรียมอาหาร พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่เดินทางทั้งขบวนจ่ายเงินเองและฟรี ส่วนใหญ่มีการเตรียมอาหารมาเอง ร้อยละ 62.9 และ 60.3 ตามลำดับ พบว่า ร้อยละ 26.3 และ ร้อยละ 35.6 ซื้อเครื่องดื่มบนรถไฟ นอกจากนี้ผู้โดยสารที่จ่ายเงินเอง และขบวนรถไฟฟรีร้อยละ 76.8 และ 77.6 ที่ซื้ออาหารบริเวณสถานีรถไฟ

ในการใช้บริการสถานีรถไฟและบนขบวนรถไฟ พบว่า ส่วนใหญ่ร้อยละ 7/8 และ 65.5 เคยเห็นมีการจองเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

ด้านความคิดเห็นต่อการจองเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พบว่า รถไฟจ่ายเงินเอง และรถไฟฟรี ร้อยละ 49.5 และ 56.3 ตามลำดับ มีความเห็นว่าไม่ควรมีการจองเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เพราะอาจเกิดการทะเลาะวิวาท รองลงมา ร้อยละ 33.5 และ 27.5 คิดว่าไม่สนใจเนื่องจากเป็นสิทธิของการรถไฟ ฯ ขณะที่อีกร้อยละ 15.6 และ 14.8 ไม่สนใจเช่นเดียวกันเนื่องจากคิดว่าเป็นเรื่องของผู้จำหน่ายที่มีสิทธิจำหน่าย

ตารางที่ 5 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสาร จำแนกความคิดเห็นต่อการจำหน่ายแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ เหตุการณ์บนขบวนรถไฟ และความคิดเห็นต่อการจำหน่ายแอลกอฮอล์บริเวณสถานีรถไฟและบนขบวนรถไฟ

| ข้อมูล | รถไฟจ่ายเงิน(n=224) | | รถไฟฟรี(n=229) | | รวม(n=453) | |
|--|---------------------|--------|----------------|--------|------------|--------|
| | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ |
| ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรกับการจำหน่ายสุราบนขบวนรถไฟ | | | | | | |
| ไม่สนใจ เพราะเป็นสิทธิของผู้ชาย | 60 | 26.8 | 45 | 19.7 | 105 | 23.2 |
| ไม่สนใจ เพราะเป็นเรื่องของการรถไฟ | 35 | 15.6 | 37 | 16.4 | 72 | 15.9 |
| ไม่ควรให้มีการจำหน่าย เพราะอาจเกิดปัญหาทะเลาะวิวาท | 129 | 57.6 | 147 | 64.2 | 276 | 60.9 |
| ผู้จำหน่ายสุราบนขบวนรถไฟที่ท่านเคยเห็น เป็นกลุ่มใด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) | | | | | | |
| คนขายของตู้เสบียงรถไฟ | 98 | 43.8 | 113 | 49.3 | 211 | 46.6 |
| ผู้ค้าเร่ ที่ขึ้นมาขายบนขบวน | 126 | 56.2 | 116 | 50.7 | 242 | 53.4 |
| จากประสบการณ์การใช้บริการรถไฟ ท่านเคยพบเหตุการณ์ที่มีสาเหตุจากการดื่มสุราบริเวณสถานีรถไฟหรือไม่ | | | | | | |
| ไม่เคย | 178 | 79.5 | 179 | 78.2 | 357 | 78.8 |
| เคย | 46 | 20.5 | 50 | 21.8 | 96 | 21.2 |
| จากประสบการณ์การใช้บริการรถไฟ ท่านเคยพบเหตุการณ์ที่มีสาเหตุจากการดื่มสุราบนขบวนรถไฟหรือไม่ | | | | | | |
| ไม่เคย | 179 | 79.9 | 167 | 72.9 | 346 | 76.4 |
| เคย | 45 | 20.1 | 62 | 27.1 | 107 | 23.6 |
| ท่านทราบหรือไม่ว่า การจำหน่ายสุราบนขบวนรถไฟผิดกฎหมายหรือไม่ | | | | | | |
| ทราบ ว่าผิดกฎหมาย | 100 | 44.6 | 108 | 47.2 | 208 | 45.9 |
| ทราบว่าไม่ผิดกฎหมาย | 23 | 10.3 | 23 | 10.0 | 46 | 10.2 |
| ไม่ทราบ | 101 | 45.1 | 98 | 42.8 | 199 | 43.9 |
| ในความคิดของท่าน ท่านคิดว่า การรถไฟควรห้ามการจำหน่ายสุรา/เบียร์ บริเวณสถานีรถไฟหรือไม่ | | | | | | |
| ไม่ควรห้าม | 85 | 37.9 | 91 | 39.7 | 176 | 38.9 |
| ควรห้าม | 139 | 62.1 | 138 | 60.3 | 277 | 61.1 |

จากตารางที่ 5 พบว่า

ผู้โดยสารขบวนรถไฟจ่ายเงินเองมีความเห็นต่อการจำหน่ายแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ โดยส่วนใหญ่ร้อยละ 57.6 มีความเห็นว่าคุณไม่ควรให้มีการจำหน่าย เพราะอาจเกิดปัญหาทะเลาะวิวาท และร้อยละ 26.8 มีความเห็นว่าเป็นสิทธิของผู้ชาย และร้อยละ 15.6 ไม่สนใจเพราะเป็นเรื่องของการรถไฟ ร้อยละ 56.2 ของผู้โดยสารเคยเห็นผู้ค้าเร่ขึ้นมาจำหน่ายสินค้าบนขบวนรถไฟ ที่จ่ายเงินเองและร้อยละ 50.7 เห็นผู้จำหน่ายสินค้าคือ คนขายของตู้เสบียง ร้อยละ 43.8 เห็นผู้จำหน่ายสินค้าคือ คนขายของตู้เสบียง ร้อยละ 79.5 ไม่เคยมีประสบการณ์ในการพบเหตุการณ์ทะเลาะวิวาทที่สถานีรถไฟ เช่นเดียวกับ ร้อยละ 79.9 ที่ไม่เคยพบเหตุการณ์ในการทะเลาะวิวาทบนขบวนรถไฟ ด้านความรู้เกี่ยวกับกฎหมาย พบว่า ร้อยละ 45.1 ตอบว่าไม่ทราบว่า การจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟเป็น สิ่งผิดกฎหมาย ส่วนด้านความคิดเห็นต่อการห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พบว่า ร้อยละ 62.1 มีความเห็นว่าคุณควรห้ามจำหน่าย

ผู้โดยสารรถไฟฟรี มีความเห็นต่อการจำหน่ายแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ โดยส่วนใหญ่ร้อยละ 64.2 มีความเห็นว่าคุณไม่ควรให้มีการจำหน่าย เพราะอาจเกิดปัญหาทะเลาะวิวาท และร้อยละ 19.7 มีความเห็นว่าเป็นสิทธิของผู้ชาย ร้อยละ 72.9 ของผู้โดยสารเคยเห็นผู้ค้าเร่ขึ้นมาจำหน่ายสินค้าบนขบวนรถไฟ และร้อยละ 49.3 เห็นผู้จำหน่ายสินค้าคือ คนขายของตู้เสบียง ร้อย

ละ 78.2 ไม่เคยมีประสบการณ์ในการพบเหตุการณ์ทะเลาะวิวาทที่สถานีรถไฟ เช่นเดียวกับ ร้อยละ 72.9 ที่ไม่เคยพบเหตุการณ์ในการทะเลาะวิวาทบนขบวนรถไฟ ด้านความรู้เกี่ยวกับกฎหมาย พบว่า ร้อยละ 47.2 ตอบว่า การจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟผิดกฎหมาย ร้อยละ 42.8 ตอบว่าไม่ทราบ ด้านความคิดเห็นต่อการห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พบว่า ร้อยละ 60.3 มีความเห็นว่า ควรห้ามจำหน่าย

ตารางที่ 6 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสาร จำแนกความคิดเห็นต่อการจำหน่ายแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ

| ข้อมูล | รถไฟจ่ายเงิน(n=224) | | รถไฟฟรี(n=229) | | รวม(n=453) | |
|--|---------------------|--------|----------------|--------|------------|--------|
| | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ |
| ในความคิดของท่านท่านคิดว่า การรถไฟควรห้าม | | | | | | |
| การจำหน่ายสุรา/เบียร์ บนขบวนรถไฟหรือไม่ | | | | | | |
| ไม่ควรห้าม | 79 | 35.3 | 79 | 34.5 | 158 | 34.9 |
| ควรห้าม | 145 | 64.7 | 150 | 65.5 | 295 | 65.1 |
| ท่านคิดว่า การดื่มสุราบนขบวนรถไฟเป็นเรื่องส่วนบุคคลหรือไม่ | | | | | | |
| ไม่ใช่ | 108 | 48.3 | 116 | 50.7 | 224 | 49.4 |
| ใช่ | 116 | 51.8 | 113 | 49.3 | 229 | 50.6 |
| หากคนที่นั่งใกล้ท่านดื่มสุรา ท่านจะอย่างไร | | | | | | |
| เฉย ๆ ไม่ยุ่งด้วย | 69 | 30.8 | 79 | 33.2 | 145 | 32.0 |
| หาที่นั่งใหม่ | 117 | 52.2 | 128 | 55.9 | 245 | 54.1 |
| แจ้งตำรวจและ พนักงานรักษารถ | 30 | 13.4 | 22 | 4.3 | 52 | 11.5 |
| บอกให้ไปที่อื่น | 8 | 3.6 | 3 | 1.3 | 11 | |
| ท่านคิดว่าควรมีการกำหนดพื้นที่ในการดื่มสุราบน | | | | | | |
| ขบวนรถไฟเช่นเดียวกับการห้ามสูบบุหรี่บนขบวน | | | | | | |
| รถไฟหรือไม่ | | | | | | |
| ไม่ควร | 79 | 35.3 | 84 | 36.7 | 163 | 36.0 |
| ควร | 145 | 64.7 | 145 | 63.3 | 290 | 64.0 |
| ท่านคิดว่าจำนวนเจ้าหน้าที่ตำรวจในแต่ละขบวน | | | | | | |
| รถไฟเพียงพอกับการรักษาความปลอดภัยให้ผู้โดยสาร | | | | | | |
| หรือไม่ | | | | | | |
| ไม่เพียงพอ | 91 | 40.6 | 103 | 45.0 | 188 | 41.5 |
| เพียงพอ | 133 | 59.4 | 126 | 55.0 | 265 | 58.5 |
| ท่านคิดว่าจำนวนพนักงานรักษารถไฟในแต่ละขบวน | | | | | | |
| รถไฟเพียงพอกับการรักษาความปลอดภัยให้ผู้โดยสาร | | | | | | |
| หรือไม่ | | | | | | |
| ไม่เพียงพอ | 82 | 36.6 | 91 | 39.7 | 191 | 42.2 |
| เพียงพอ | 142 | 63.4 | 138 | 60.3 | 262 | 57.8 |

จากตาราง 6 พบว่า

ผู้โดยสารขบวนรถจ่ายเงินเอง พบว่า ร้อยละ 64.7 คิดว่า การรถไฟควรห้ามการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ ในขณะที่ ร้อยละ 51.8 คิดว่าการดื่มสุราเป็นเรื่องสิทธิส่วนบุคคล เมื่อมีผู้ดื่มสุราเข้ามานั่งใกล้ ๆ มีร้อยละ 52.2 ตอบว่าตนเองจะหาที่นั่งใหม่ ร้อยละ 30.8 ใช้วิธีนั่งเฉย ๆ ร้อยละ 64.7 มีความเห็นว่าควรมีการกำหนดพื้นที่ในการสูบบุหรี่ ผู้โดยสารร้อยละ 59.4 มีความเห็นว่า บนขบวนรถไฟมีเจ้าหน้าที่พอเพียงสำหรับการดูแลผู้โดยสาร และร้อยละ 63.4 มีความเห็นว่า ในขบวนรถไฟมีพนักงานที่ดูแลรถของการรถไฟพอเพียงกับการดูแลและปฏิบัติหน้าที่บนขบวนรถไฟ

ผู้โดยสารขบวนรถไฟฟรี พบว่า ร้อยละ 65.5 คิดว่า การรถไฟควรห้ามการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ ในขณะที่ ร้อยละ 49.3. คิดว่าการดื่มสุราไม่ใช่เรื่องสิทธิส่วนบุคคล เมื่อมีผู้ดื่มสุราเข้ามานั่งใกล้ ๆ มีร้อยละ 55.9 ตอบว่าตนเองจะหาที่นั่งใหม่ ร้อยละ 33.2 ใช้วิธีนั่งเฉย ๆ ร้อยละ 63.3 มีความเห็นว่าควรมีการกำหนดพื้นที่ในการสูบบุหรี่ ผู้โดยสารร้อยละ 55.0 มีความเห็นว่า บนขบวนรถไฟมีเจ้าหน้าที่พอเพียงสำหรับการดูแลผู้โดยสาร และร้อยละ 60.3 มีความเห็นว่า ในขบวนรถไฟมีพนักงานที่ดูแลรถของการรถไฟพอเพียงกับการดูแลและปฏิบัติหน้าที่บนขบวนรถไฟ

ตารางที่ 7 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสาร จำแนกตามความคิดเห็นต่อจุดเสี่ยงบนขบวนรถไฟ

| ข้อมูล | รถไฟจ่ายเงิน(n=224) | | รถไฟฟรี(n=229) | | รวม(n=453) | |
|---|---------------------|--------|----------------|--------|------------|--------|
| | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ |
| ท่านคิดว่าช่วงเทศกาลและวันหยุดยาวควรมีการห้ามจำหน่ายสุราบนรถไฟหรือไม่ | | | | | | |
| ไม่ควรห้าม | 71 | 32.1 | 78 | 34.1 | 149 | 32.9 |
| ควรห้าม | 153 | 67.9 | 151 | 65.9 | 304 | 67.1 |
| ท่านทราบหรือไม่ว่ามีกฎหมายห้ามจำหน่ายสุราแก่ผู้ที่ย่อยต่ำกว่า 20 ปีบริบูรณ์ | | | | | | |
| ไม่ทราบ | 75 | 33.4 | 78 | 34.1 | 154 | 34.0 |
| ทราบ | 149 | 66.6 | 151 | 65.9 | 299 | 66.0 |
| ท่านคิดว่าจุดเสี่ยงบนขบวนรถไฟอยู่ที่ใด | | | | | | |
| ในตู้รถไฟชั้น 3 | | | | | | |
| ไม่ใช่ | 123 | 54.9 | 127 | 55.5 | 250 | 55.2 |
| ใช่ | 101 | 45.1 | 129 | 44.5 | 203 | 44.8 |
| ในตู้รถไฟชั้น 2 | | | | | | |
| ไม่ใช่ | 185 | 82.6 | 189 | 82.5 | 373 | 82.3 |
| ใช่ | 39 | 47.2 | 40 | 17.5 | 80 | 17.7 |
| ช่วงเทศกาลและมีผู้เดินทางมาก | | | | | | |
| ไม่ใช่ | 98 | 43.8 | 97 | 42.4 | 195 | 43.0 |
| ใช่ | 126 | 56.2 | 132 | 57.6 | 258 | 57.0 |
| บริเวณช้อตอร์รถไฟ | | | | | | |
| ไม่ใช่ | 83 | 36.8 | 76 | 33.2 | 158 | 34.9 |
| ใช่ | 141 | 63.2 | 153 | 66.8 | 295 | 65.1 |
| ตู้เสบียง | | | | | | |
| ไม่ใช่ | 177 | 79.0 | 183 | 79.9 | 359 | 79.2 |
| ใช่ | 47 | 21.0 | 46 | 20.1 | 94 | 20.8 |
| ท่านคิดว่าควรมีกฎหมายห้ามผู้โดยสารดื่มสุราบนขบวนรถไฟเช่นเดียวกับห้ามดื่มสุราบนรถยนต์หรือไม่ | | | | | | |
| ไม่ควร | 55 | 24.6 | 63 | 27.5 | 117 | 25.9 |
| ควร | 169 | 75.4 | 166 | 72.5 | 336 | 74.1 |

จากตารางที่ 7 พบว่า

ผู้โดยสารขบวนรถไฟจ่ายเงินเอง

ส่วนใหญ่ร้อยละ 67.9 คิดว่าควรห้ามจำหน่ายในช่วงเทศกาลร้อยละ 66.6 ทราบว่ามีกฎหมายห้ามการจำหน่ายแอลกอฮอล์แก่เด็กอายุไม่ถึง 20 ปีบริบูรณ์ ทำนองเดียวกับผู้โดยสารรถไฟฟรีมีความเห็นว่าควรห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในช่วงเวลาดังกล่าวยังร้อยละ 65.9

ด้านกฎหมาย พบว่า ผู้โดยสารขบวนรถไฟจ่ายเงินเองร้อยละ 75.4 และ ขบวนรถไฟฟรีร้อยละ 78.5 ต่างก็มีความเห็นว่าควรมีกฎหมายห้ามผู้โดยสารดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟเช่นเดียวกับรถยนต์

ความคิดเห็นต่อจุดเสี่ยงในขณะเดินทางโดยการรถไฟ ผู้โดยสารสายใต้ โดยคิดว่า บริเวณที่อันตรายสูงสุดส่วนใหญ่ร้อยละ 63.2 คือบริเวณช้อตอร์รถไฟ รองลงมาคือ ช่วงเทศกาลร้อยละ 56.2 และบริเวณขบวนชั้น 2 ร้อยละ 47.2

ด้านความคิดเห็นต่อการมีกฎหมายห้ามผู้โดยสารดื่มสุราบนขบวนรถไฟและการมีบทลงโทษเช่นเดียวกับห้ามดื่มสุราบนรถยนต์ พบว่า ผู้โดยสารร้อยละ 75.4 เห็นด้วยว่าควรห้ามดื่มสุราบนขบวนรถไฟ

ผู้โดยสารขบวนรถไฟฟรี พบว่า

ส่วนใหญ่ร้อยละ 65.9 คิดว่าควรห้ามจำหน่ายในช่วงเทศกาล ร้อยละ 65.9 ทราบว่ามีกฎหมายห้ามการจำหน่าย แอลกอฮอล์แก่เด็กอายุไม่ถึง 20 ปีบริบูรณ์

ความคิดเห็นต่อจุดเสี่ยงในขณะเดินทางโดยการรถไฟ ผู้โดยสารสายใต้ โดยคิดว่า บริเวณที่อันตรายสูงสุดส่วนใหญ่ร้อยละ 66.6 คือบริเวณช้อตรถไฟ รองลงมาคือ ช่วงเทศกาลร้อยละ 57.6 และบริเวณขบวนชั้น 3 ร้อยละ 44.5

ด้านความคิดเห็นต่อการมีกฎหมายห้ามผู้โดยสารดื่มสุราบนขบวนรถไฟและการมีบทลงโทษเช่นเดียวกับห้ามดื่มสุราบนรถยนต์ พบว่า ผู้โดยสารร้อยละ 72.5 เห็นด้วยว่าควรห้ามดื่มสุราบนขบวนรถไฟ

ตารางที่ 8 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสาร จำแนกพฤติกรรมการดื่มสุราในครอบครัว

| ข้อมูล | รถไฟจ่ายเงิน(n=224) | | รถไฟฟรีZn=229) | | รวม(n=453) | |
|--|---------------------|--------|----------------|--------|------------|--------|
| | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ |
| ท่านคิดว่าบทลงโทษของผู้ดื่มสุราบนขบวนรถไฟ หากมีการตรวจพบควรมีลักษณะเดียวกับบทลงโทษของการดื่มสุราบนรถยนต์ หรือไม่ | | | | | | |
| ไม่ควรมี | 57 | 25.4 | 59 | 25.8 | 116 | 25.6 |
| ควรมี | 167 | 74.6 | 170 | 74.2 | 337 | 74.4 |
| ท่านคิดว่าการดื่มสุราในสังคมไทยเป็นอย่างไร | | | | | | |
| เป็นเรื่องปกติในสังคมไทย ยอมรับได้ | 117 | 52.2 | 127 | 55.5 | 244 | 53.9 |
| เป็นเรื่องไม่ดี ยอมรับไม่ได้ | 107 | 47.8 | 102 | 44.5 | 209 | 46.1 |
| คนในครอบครัว(รวมพ่อแม่พี่น้องสายตรง) ของท่านดื่มแอลกอฮอล์ประเภทใดประเภทหนึ่งหรือไม่ | | | | | | |
| คนในครอบครัว(พ่อ แม่ น้อง) | 88 | 39.3 | 98 | 42.8 | 186 | 41.1 |
| เครื่องดื่ม | 25 | 11.2 | 15 | 6.5 | 40 | 8.8 |
| ไม่มีใครดื่ม | 111 | 49.5 | 116 | 50.7 | 227 | 50.1 |

จากตารางที่ 8 พบว่า

ผู้โดยสารขบวนรถไฟจ่ายเงินเอง ส่วนใหญ่ร้อยละ 74.6 คิดว่าควรมีบทลงโทษผู้ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ บนขบวนรถไฟในลักษณะเช่นเดียวกับบทลงโทษบนรถยนต์ ส่วนใหญ่ร้อยละ 52.2 มีความเห็นว่า การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ เป็นเรื่องปกติของสังคมไทย

ผู้โดยสารร้อยละ 49.5 มีสมาชิกในครอบครัวดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ และร้อยละ 39.3 มีเครื่องดื่มและคนในครอบครัวดื่ม

ผู้โดยสารขบวนรถไฟฟรี ส่วนใหญ่ร้อยละ 74.2 คิดว่าควรมีบทลงโทษผู้ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟในลักษณะเช่นเดียวกับบทลงโทษบนรถยนต์ ส่วนใหญ่ร้อยละ 55.5 มีความเห็นว่า การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ เป็นเรื่องปกติของสังคมไทย

ผู้โดยสารร้อยละ 50.7 มีสมาชิกในครอบครัวดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ และร้อยละ 42.8 มีเครื่องดื่มและคนในครอบครัวดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

จากข้อมูลปริมาณ สรุปได้ว่า ผู้โดยสารที่เลือกใช้บริการทั้งขบวนรถไฟฟรีและขบวนรถไฟจ่ายเงินเองมีลักษณะที่คล้ายคลึงกัน ทั้งเพศ อายุที่ใกล้เคียงกัน ความถี่ของการเดินทาง พฤติกรรมในการเดินทาง การจัดเตรียมอาหารและระหว่างการเดินทาง ซึ่งทั้งสองกล่าวต่างก็มีประสบการณ์ในการใช้บริการทั้งขบวนรถไฟฟรีและขบวนรถไฟที่จ่ายเงินเอง ภาพรวมจากข้อมูลที่ปรากฏจึงคล้ายคลึงกัน

ตารางที่ 9 ความสัมพันธ์ระหว่างค่าใช้จ่ายระหว่างเดินทางรถไฟฟรีกับรถที่จ่ายเงิน จำแนกตามค่าใช้จ่าย อายุ และ จำนวนเจ้าหน้าที่บนขบวนรถไฟ

| ข้อมูล | ค่าเฉลี่ย | | T-test | P value |
|-----------------------------------|-----------|--------|--------|---------|
| ค่าใช้จ่าย | | | 2.453 | 0.0145 |
| รถไฟฟรี | 190.91 | 124.26 | | |
| รถไฟจ่ายเงิน | 160.39 | 140.02 | | |
| ค่าใช้จ่ายขบวนรถไฟ | | | 0.82 | 0.413 |
| สายใต้ | 180.80 | 146.71 | | |
| สายตะวันออกเฉียงเหนือ | 170.54 | 118.44 | | |
| อายุผู้โดยสาร | | | 0.345 | 0.730 |
| สายใต้(18-80) | 34.4 | 13.5 | | |
| สายตะวันออกเฉียงเหนือ(18-78) | 34.8 | 14.1 | | |
| อายุผู้โดยสาร | | | 0.357 | 0.721 |
| รถไฟฟรี (18-78) | 34.8 | 13.9 | | |
| รถไฟจ่ายเงินเอง(18-80) | 34.3 | 13.7 | | |
| จำนวนเจ้าหน้าที่รถไฟบนขบวนรถรถไฟ | | | 1.539 | 0.126 |
| สายใต้ | 8.4 | 5.3 | | |
| สายตะวันออกเฉียงเหนือ | 7.3 | 4.1 | | |
| จำนวนเจ้าหน้าที่รถไฟบนขบวนรถรถไฟ | | | 0.419 | 0.675 |
| รถไฟฟรี | 7.9 | 5.0 | | |
| รถไฟจ่ายเงิน | 7.5 | 4.8 | | |
| จำนวนเจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟบนขบวนรถ | | | 1.247 | 0.241 |
| สายใต้ | 8.2 | 5.5 | | |
| สายตะวันออกเฉียงเหนือ | 7.2 | 3.9 | | |
| จำนวนเจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟบนขบวนรถ | | | 1.035 | 0.302 |
| รถไฟฟรี | 8.2 | 4.9 | | |
| รถไฟจ่ายเงินเอง | 7.4 | 4.7 | | |

จากตารางที่ 9 พบว่า ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการเดินทางรถไฟฟรีและเดินทางโดยรถไฟจ่ายเงินเอง มีความแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ด้านอายุของผู้เดินทาง พบว่า อายุเฉลี่ยของผู้เดินทางทั้งที่ใช้เส้นทางสายใต้และเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 เช่นเดียวกันกับ อายุเฉลี่ยของผู้เดินทางโดยขบวนรถไฟฟรีและจ่ายเงินก็ไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ด้านจำนวนเจ้าหน้าที่ พบว่า ความต้องการของผู้โดยสารทั้งขบวนรถไฟฟรี ขบวนรถไฟที่จ่ายเงินเอง ขบวนรถไฟสายใต้ และขบวนรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือมีความต้องการให้มีเจ้าหน้าที่ในจำนวนที่ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 เฉลี่ย 7.2 /8.2

ผลการเก็บข้อมูลโดยการสังเกต

เนื่องจากการใช้บริการรถไฟจะมีความแตกต่างกันตามฤดูกาล ซึ่งการเก็บข้อมูลหากไม่กระจายระยะเวลาในการเก็บ ข้อมูลก็อาจจะไม่ได้คำตอบที่แท้จริงโดยเฉพาะ เกี่ยวกับการจำหน่ายและการบริโภค ดังนั้นการศึกษานี้จึงกำหนดช่วงเวลาในการ เก็บข้อมูลดังนี้

1. ช่วงงานเดือน 10 ของภาคใต้ ตรงกับวันสารทไทยของภาคกลาง จำนวนขบวนรถไฟที่เก็บข้อมูล 4 เที่ยวรถไฟ (ขบวนฟรี 2 เที่ยว: ไป-กลับ และ ขบวนที่ต้องจ่ายเงินเอง 2 เที่ยว: ไป-กลับ)

2. ช่วงสงกรานต์ จำนวนขบวนรถไฟที่เก็บข้อมูล 4 เทียบรถไฟ (ขบวนฟรี 2 เทียบ: ไป-กลับ และ ขบวนที่ต้องจ่ายเงินเอง 2 เทียบ ไป-กลับ)
 3. ช่วงงานปีใหม่ จำนวนขบวนรถไฟที่เก็บข้อมูล 4 เทียบรถไฟ (ขบวนฟรี: ไป-กลับ และ ขบวนที่ต้องจ่ายเงินเอง 2 เทียบ ไป-กลับ)
 4. ช่วงเวลาปกติ วันสุดสัปดาห์ จำนวนขบวนรถไฟที่เก็บข้อมูล 4 เทียบรถไฟ (ขบวนฟรี: ไป-กลับ และ ขบวนที่ต้องจ่ายเงินเอง 2 เทียบ ไป-กลับ)
 5. ช่วงเวลาปกติ ในวันธรรมดา จำนวนขบวนรถไฟที่เก็บข้อมูล 4 เทียบรถไฟ (ขบวนฟรี: ไป-กลับ และ ขบวนที่ต้องจ่ายเงินเอง 2 เทียบ ไป-กลับ)
- รวมทั้งสิ้น 20 ขบวน

ตารางที่ 10 จำนวนผู้ค้าแร่ ประเภทสินค้า ผู้ค้าตู้เสียบึง และเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในระแวกที่จำหน่ายเครื่องดื่มนอกออลอาหาร รถฟรี/จ่ายเงิน

| ข้อมูล | เดือน10 | | เดือน10 | | ปกติ | | ปกติ | | ปีใหม่ | | ปีใหม่ | | ปกติ | | ปกติ | | สงกรานต์ | | สงกรานต์ | |
|------------------|---------|----|---------|----|------|----|-------|----|--------|----|--------|----|------|----|-------|----|----------|----|----------|----|
| | .ใต้ | | อีสาน | | .ใต้ | | อีสาน | | .ใต้ | | อีสาน | | .ใต้ | | อีสาน | | .ใต้ | | อีสาน | |
| | พ | จ | พ | จ | พ | จ | พ | จ | พ | จ | พ | จ | พ | จ | พ | จ | พ | จ | พ | จ |
| ชาย | 6 | 5 | 3 | 3 | 6 | 5 | 5 | 5 | 6 | 6 | 5 | 4 | 5 | 4 | 5 | 6 | 3 | 3 | 3 | 2 |
| หญิง | 8 | 9 | 7 | 5 | 7 | 8 | 9 | 6 | 7 | 5 | 7 | 7 | 4 | 8 | 6 | 7 | 4 | 4 | 2 | 2 |
| ประเภทสินค้า | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| อาหาร | 7 | 9 | 5 | 5 | 8 | 9 | 9 | 6 | 9 | 7 | 8 | 7 | 6 | 8 | 7 | 7 | 6 | 6 | 3 | 3 |
| ของขบเคี้ยว | 7 | 9 | 5 | 5 | 8 | 9 | 9 | 6 | 9 | 7 | 8 | 7 | 6 | 8 | 7 | 7 | 6 | 6 | 3 | 3 |
| เครื่องดื่ม | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| สุราขาว | 7 | 6 | 3 | 5 | 4 | 5 | 6 | 4 | 6 | 7 | 6 | 5 | 4 | 6 | 5 | 6 | | | 2 | 2 |
| สุราสี | 7 | 6 | 3 | 5 | 4 | 5 | 6 | 4 | 6 | 7 | 6 | 5 | 4 | 6 | 5 | 6 | 1 | 1 | 2 | 2 |
| เบียร์ | 7 | 6 | 3 | 5 | 4 | 5 | 6 | 4 | 6 | 7 | 6 | 5 | 4 | 6 | 5 | 6 | 1 | 1 | 2 | 2 |
| ผู้ค้าตู้เสียบึง | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ชาย | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| หญิง | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| ประเภทสินค้า | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| อาหาร | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| ของขบเคี้ยว | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| เครื่องดื่ม | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| สุราขาว | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | 1 | 1 |
| สุราสี | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| เบียร์ | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| ผู้ดื่ม | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| รถไฟฟรี | 42 | 33 | 48 | 38 | 39 | 38 | 31 | 22 | 46 | 47 | 48 | 59 | 37 | 39 | 32 | 34 | 42 | 31 | 21 | 22 |
| รถไฟจ่ายเงิน | 25 | 24 | 35 | 32 | 24 | 28 | 14 | 12 | 31 | 30 | 34 | 46 | 23 | 33 | 19 | 28 | 18 | 16 | 10 | 12 |
| เหตุการณ์ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ทะเลาะวิวาท | 4 | 3 | 6 | 5 | 4 | 7 | 0 | 2 | 1 | 5 | 0 | 0 | 9 | 6 | 3 | 3 | 1 | 1 | 2 | 3 |
| อุบัติเหตุตัก | 0 | 01 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 01 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| รถไฟ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| เบียร์เที่ยวไป | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| รถไฟฟรี | 44 | 51 | 42 | 29 | 34 | 32 | 38 | 25 | 56 | 37 | 49 | 49 | 57 | 29 | 37 | 43 | 36 | 25 | 39 | 38 |
| รถไฟจ่ายเงิน | 38 | 33 | 28 | 24 | 26 | 26 | 21 | 28 | 31 | 29 | 31 | 32 | 20 | 34 | 33 | 29 | 29 | 22 | 17 | 22 |
| เบียร์เที่ยวกลับ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| รถไฟฟรี | 24 | 19 | 31 | 18 | 21 | 28 | 21 | 23 | 22 | 25 | 29 | 26 | 31 | 28 | 22 | 24 | 32 | 28 | 20 | 28 |
| รถไฟจ่ายเงิน | 26 | 25 | 29 | 19 | 32 | 16 | 18 | 20 | 21 | 21 | 31 | 17 | 26 | 19 | 21 | 26 | 30 | 22 | 23 | 26 |

หมายเหตุ จำนวนที่รายงานเป็นจำนวนที่ได้จากการสังเกต ไม่รวมที่จำหน่ายในตู้รถไฟชั้น 2 และตู้เสียบึง รวมทั้งที่

ผู้โดยสารโยนกระป๋องเบียร์และขวดเหล้าทิ้งข้างทาง (พ= ขบวนรถไฟฟรี จ = ขบวนรถไฟจ่ายเงินเอง)

จากตารางที่ 10 จะเห็นได้ว่า รูปแบบการจำหน่ายสินค้าทั้งในขบวนรถไฟฟรีและรถไฟจ่ายเงินเองมีจำนวนผู้ค้าแร่ทั้งเพศชายและหญิง เช่นเดียวกับผู้จำหน่ายของผู้เสียบึงประเภทของการจำหน่ายของสายตะวนอกเฉียงเหนือแตกต่างจากสายใต้คือ สุราขาวไม่พบที่มีการจำหน่ายในขบวนรถไฟสายใต้ จำนวนผู้ดื่มของขบวนรถไฟฟรีและรถไฟจ่ายเงินเองพบว่า มีจำนวนเฉลี่ยตู้รถไฟละ 1-3 คน ส่วนจำนวนกระป๋องเบียร์ที่ได้จากจำนวนการขายและจำนวนกระป๋องเบียร์ที่เก็บได้น่าจะต่ำกว่าความเป็นจริง เนื่องจากผู้ดื่มบางรายโยนทิ้งข้างทางซึ่งจำนวนของการดื่มเบียร์บนขบวนรถไฟฟรีและจ่ายเงินใกล้เคียงกัน แต่ในเที่ยวไป พบว่าสายใต้จะมีการดื่มเบียร์มากกว่าสายตะวนอกเฉียงเหนือ

จำนวนการเกิดอุบัติเหตุและเหตุการณ์อื่น ๆ ในระหว่างการเดินทาง(นับจากการสังเกตเหตุการณ์)ซึ่งพบว่า เมื่อติดตามภายหลังไม่มีการบันทึกเหตุการณ์ดังกล่าวไว้เป็นลายลักษณ์อักษร

ผู้ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พบว่า ในแต่ละเที่ยวของการเดินทางทั้งขบวนรถไฟฟรีและขบวนรถจ่ายเงินเองมีจำนวนผู้ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ระหว่าง 10-59 คน โดยขบวนรถไฟฟรีมีผู้ดื่มระหว่าง 21-59 ราย ส่วนกลุ่มจ่ายเงินเองมีผู้ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ประเภทต่าง ๆ 10-46 ราย

จำนวนการเกิดการทะเลาะวิวาท เกิดขึ้น 0-9 ราย โดยเป็นการทะเลาะวิวาทเนื่องจากสิทธิการนั่งและจากการเมาสุรา ส่วนการพลัดตก/อุบัติเหตุ มี 1-2 ราย โดยพบ 10 ครั้ง ต่อการเดินทาง 20 ครั้ง

การจำหน่ายแอลกอฮอล์ ณ สถานีรถไฟหลัก ผลการเก็บข้อมูล พบดังนี้

ตารางที่ 11 ประเภทสินค้าแอลกอฮอล์และการแสดงเวลาจำหน่ายตามสถานีรถไฟ

| ข้อมูล | จำนวนร้านค้าที่จำหน่ายบริเวณสถานีรถไฟ | | |
|--------------------|---------------------------------------|--------------|--------------|
| | กรุงเทพฯ(n=17) | สุโขทัย(ก=1) | หนองคาย(n=1) |
| สุราสี | 17 | 1 | 1 |
| เบียร์ | 17 | 1 | 1 |
| ขวด | 17 | 1 | 1 |
| กระป๋อง | 17 | 1 | 1 |
| เหล้าขาว | 17 | 1 | 1 |
| สพายไวน์คูเลอร์ | 17 | 1 | 0 |
| การแสดงเวลาจำหน่าย | 10 | 0 | 0 |

จากตารางที่ 11 พบว่า ร้านค้าทุกร้านมีการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทุกประเภทที่มีจำหน่ายทั่วไปในประเภทเดียวกันทุกแห่ง ส่วนเวลาที่จำหน่าย พบว่า ร้านค้าบริเวณสถานีรถไฟกรุงเทพฯ มีการติดประกาศเวลาการจำหน่ายเฉพาะร้านค้าบริเวณชานชาลา ส่วนร้านค้าบริเวณรอบนอกแต่อยู่ในเขตสถานีรถไฟมีประกาศ เช่นเดียวกับที่บริเวณสถานีรถไฟหนองคาย ไม่มีการแสดงเวลาเช่นเดียวกัน

2. การเกิดเหตุที่มีการรายงานบนขบวนรถไฟ

2.1 สถิติการเกิดอาชญากรรมและอุบัติเหตุบนขบวนรถไฟตามรายงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟระหว่าง 2553 – 2555 สรุป คดีอาชญากรรมที่เกิดขึ้นระหว่าง พ.ศ. 2553 - 2556 บนขบวนรถไฟ มีดังนี้

ตารางที่ 12 จำนวนการเกิดอาชญากรรมบนขบวนรถไฟระหว่าง พ.ศ. 2553 – 2556

| พ.ศ. | วิงราวและชิงทรัพย์ | | | |
|---------------------|--------------------|-----|-----------------------|-----|
| | สายใต้ | | สายตะวันออกเฉียงเหนือ | |
| | จ่ายเงิน | ฟรี | จ่ายเงิน | ฟรี |
| 2553 (n= 79 ครั้ง) | 30 | 20 | 19 | 10 |
| 2554 (n=28 ครั้ง) | 20 | 3 | 1 | 4 |

| | | | | |
|-------------------|----|----|---|---|
| 2555 (n=29 ครั้ง) | 9 | 13 | 5 | 2 |
| 2556 (n=36 ครั้ง) | 19 | 8 | 5 | 4 |

แหล่งข้อมูล : กองบังคับการตำรวจรถไฟ นพวงศ์ ธันวาคม, 2556

จากตารางที่ 12 พบว่า ในปี 2554 พบว่า จำนวนครั้งของการเกิดคดีในขบวนรถไฟสายใต้มีจำนวน 20 ราย ขณะที่รถไฟฟรีมีเพียง 1 ราย และในปี 2555 และ 2556 ก็มีลักษณะเดียวกันคือ เหตุเกิดในขบวนรถไฟจ่ายเงินมีมากกว่าในรถไฟฟรี และเกิดในขบวนรถไฟสายใต้มากกว่าสายตะวันออก (อาจเนื่องจากในขบวนรถไฟจ่ายเงินมีเจ้าหน้าที่มากกว่า และในสถานการณ์จริงเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานไม่ให้ความสนใจกับผู้โดยสารขบวนรถไฟฟรี)

จำนวนการตีมีสุราและมีการเก็บข้อมูลโดยกองบังคับการตำรวจรถไฟ ณ บริเวณสถานีรถไฟและบนขบวนรถไฟ โดยไม่ได้จัดเก็บตามประเภทขบวนรถไฟ ระหว่าง ตุลาคม พ.ศ. 2552 – กันยายน 2555 เฉพาะที่เป็นคดีและเหตุการณ์กระทบผู้โดยสารอื่น พบดังนี้ การเกิดอาชญากรรมพบในขบวนรถไฟฟรีมากกว่าขบวนรถไฟจ่ายเงินเองทั้งสองเส้นทางและพบเหตุการณ์ที่เกิดในเส้นทางสายใต้มากกว่าสายตะวันออกเฉียดเหนือจำนวนครั้งที่เกิดขึ้นลดลงโดยรวม

ตารางที่ 13 จำนวนการเกิดอาชญากรรมบนขบวนรถไฟระหว่างปีงบประมาณ. 2553 – 2555

| ระยะเวลา | จำนวนคดีที่มีสาเหตุจากตีมีเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทุกเส้นทาง (ราย) |
|--------------------------|--|
| 1 ต.ค 2552 – 30 ก.ย 2553 | 16 |
| 1 ต.ค 2553 – 30 ก.ย 2554 | 23 |
| 1 ต.ค 2554 – 30 ก.ย 2555 | 10 |

แหล่งข้อมูล : กองบังคับการตำรวจรถไฟ นพวงศ์ ธันวาคม 2556

ตารางที่ 13 รายงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟ พบว่า มีจำนวนผู้ตีมีที่เกิดเป็นคดีในทุกเส้นทาง ที่รายงานซึ่งไม่รวมการเสียชีวิตจากการตกขบวนรถไฟที่มีสาเหตุจากการตีมีสุรา โดยมีการรวบรวมและรายงานกรณี มีเจ้าหน้าที่แจ้งความจำนวนคดีที่เกิดขึ้นและมีการแจ้งเหตุ ในปี 2553 มี 16 ราย 2553-2554 มี 23 ราย และ ในปี 2554-2555 มีจำนวน 10 ราย

2-2 สถิติการเกิดอาชญากรรมและอุบัติเหตุบนขบวนรถไฟตามรายงานของเจ้าหน้าที่การรถไฟระหว่าง 2553 – 2555 มีดังนี้

ตารางที่ 14 สถิติคดีที่เกิดจากการบริโภคแอลกอฮอล์ของผู้โดยสารบนขบวนรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือและสายใต้ที่มีการบันทึก

| พ.ศ | จำนวน | รายละเอียด |
|------|-------|--|
| 2552 | 1 | มีอาการเมาแล้วทำร้ายร่างกายพนักงานรถเสียบึงได้รับบาดเจ็บ |
| 2553 | 2 | นั่งดื่มสุราบริเวณประตูทางขึ้น-ลงแล้วพลัดตกจากขบวนรถได้รับบาดเจ็บ 1 ราย เมาสุราบนรถเสียบึงแล้วได้รับอุบัติเหตุไม่ทราบสาเหตุ 1 ราย |
| 2554 | 0 | ไม่มีรายงาน |
| 2555 | 3 | เมาสุราแล้วกระโดดลงจากขบวนรถเพราะคิดว่าถึงสถานีที่บาดเจ็บ ภายหลังเกิดเหตุผู้โดยสารหนีไปต้องการลง ได้รับบาดเจ็บ |
| 2556 | 1 | มีอาการเมาเนื่องจากดื่มเบียร์ในรถเสียบึงแล้วมีเรื่องทะเลาะวิวาทกันทำให้ได้รับอุบัติเหตุ |

แหล่งข้อมูล : การรถไฟแห่งประเทศไทย เมษายน 2557

จากการรายงานที่เป็นรูปธรรมและจำแนกว่าเหตุดังกล่าวเกิดจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และมีรายงาน คือ ในปี 2555 พบว่ามี 3 ราย ส่วนในปี พ.ศ. 2554 ไม่มีรายงาน การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และมีเหตุรายงาน

ตารางที่ 15 สถิติการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดกับผู้โดยสาร/พนักงานที่สถานีและบนขบวนรถ ระหว่าง พ.ศ. 2552 - 2556

| เหตุ | 2552(n=92) | 2553(n=63) | 2554(n=61) | 2555(n=49) | 2556(n=57) |
|-------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| พลัดตก | | | | | |
| บาดเจ็บ | 42 | 35 | 28 | 16 | 35 |
| เสียชีวิต | 7 | 0 | 8 | 7 | 11 |
| ถูกทำร้าย | | | | 1 | |
| บาดเจ็บ | 28 | 17 | 8 | 10 | 5 |
| เสียชีวิต | 0 | 1 | 4 | 11 | |
| อุบัติเหตุจากขบวนรถ | | | | | |
| บาดเจ็บ | 4 | 6 | 10 | 3 | 5 |
| เสียชีวิต | | 4 | 1 | 1 | 1 |
| เหตุอื่น ๆ | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ยาเสพติด | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 |
| เสียชีวิต/ไม่ทราบสาเหตุ | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |

แหล่งข้อมูล : การรถไฟแห่งประเทศไทย เมษายน 2557

จากตารางที่ 15 จะเห็นได้ว่า จำนวนการเกิดเหตุในแต่ละปีขณะเดินทางโดยขบวนรถไฟ เป็นเหตุที่เกิดจากความประมาท แต่เนื่องจากไม่มีการรายงานที่เป็นรูปธรรมถึงเหตุที่แท้จริงโดยเฉพาะการพลัดตกจากขบวนรถไฟ

ส่วนจำนวนการทำร้ายกันก็เช่นกัน ไม่มีรายงานว่าเหตุที่เกิดมีการติดตามผู้ที่ถูกทำร้ายและผู้ทำร้ายอย่างไร นอกจากนี้ ยังพบว่า เหตุที่เกิดจากการทะเลาะวิวาทจะเพิ่มความเสี่ยงแก่ผู้โดยสารรายอื่นด้วย

ข้อมูลเชิงคุณภาพ

ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยซึ่งเป็นผู้จัดการเดินรถทั่วประเทศ และเป็นรัฐวิสาหกิจที่มีผู้ใช้บริการมากที่สุด โดยเฉพาะเส้นทางสายใต้ การรถไฟแห่งประเทศไทยเกิดขึ้นมาโดยพระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 รถไฟไทยยังเป็นรถไฟที่เกิดขึ้นเป็นครั้งแรกของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยถือกำเนิดเมื่อปี 2439 หรือกว่าร้อยปีมาแล้ว ปัจจุบัน การรถไฟแห่งประเทศไทยมีระยะทางที่เปิดบริการเดินรถแล้ว รวมทั้งสิ้น 4,346 กิโลเมตร โดยเป็นทางตู้ช่วง กรุงเทพฯ - รั้งสิต ระยะทาง 31 กิโลเมตร และเป็นทางสามช่วง รั้งสิต-ชุมทางบ้านภาชี ระยะทาง 59 กิโลเมตร โดยมีเส้นทางดังนี้

ทางสายเหนือ ถึงสถานีเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่ ระยะทาง 751 กิโลเมตร

ทางสายใต้ ถึงสถานีสุโขทัย-ลพบุรี จังหวัดนครราชสีมา ระยะทาง 1,143 กิโลเมตร และสถานีป่าตอง-เบตง จังหวัดสงขลา ระยะทาง 974 กิโลเมตร ซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับทางรถไฟของประเทศมาเลเซียได้และยังไปถึงประเทศสิงคโปร์ นอกจากนี้ยังมีทางรถไฟถึงสถานีกันตัง จังหวัดตรัง ระยะทาง 850 กิโลเมตร และสถานีนครศรีธรรมราช จังหวัดนครศรีธรรมราช ระยะทาง 815 กิโลเมตร

ทางสายตะวันออก ถึงสถานีอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว ระยะทาง 256 กิโลเมตรและสถานีนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด จังหวัดระยองระยะทาง 200 กิโลเมตร

ทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ ถึงสถานีอุบลราชธานี ระยะทาง 575 กิโลเมตร และจังหวัดหนองคาย ซึ่งสามารถเชื่อมต่อไปยังสถานีท่าแขก (สปป.ลาว) ระยะทาง 627.5 กิโลเมตร

ทางสายตะวันตก ถึงสถานีน้ำตก จังหวัดกาญจนบุรี ระยะทาง 194 กิโลเมตร

ทางสายมีกลอง ช่วงวงเวียนใหญ่ถึงมหาชัย ระยะทาง 31 กิโลเมตร และช่วงบ้านแหลมถึงแม่กลอง ระยะทาง 34 กิโลเมตร

ในแต่ละวันการรถไฟมีรถเข้าออกสถานีรถไฟกรุงเทพ และอยู่ในเส้นแผนทางการเดินรถเป็นทางทั้ง รถธรรมดา หรือรถท่องเที่ยว รถเร็ว รถด่วน รถด่วนพิเศษและรถดีเซลราง รวมทั้งสิ้น 164 ขบวน

บริบทการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟและบริเวณชานชาลารถไฟ

ภาพการจำหน่ายสินค้าทั้งบนขบวนรถไฟและชานชาลาสถานีเป็นภาพที่คุ้นชินสำหรับผู้ที่ใช้บริการการรถไฟแห่งประเทศไทย หรือเหมือนกับเป็นวัฒนธรรมในท้องถิ่น แต่ก็มีรูปแบบการจำหน่ายที่แตกต่างจากเมื่อ 10 ปีก่อน ทั้งประเภทสินค้าและจำนวนผู้จำหน่ายที่ลดลงเนื่องจากคนส่วนหนึ่งไม่นิยมใช้การเดินทางโดยทางรถไฟเนื่องจากไม่สามารถควบคุมเวลาในการเดินทางได้

ประเภทของสินค้าที่จำหน่ายมีความหลากหลาย รูปแบบของการจำหน่ายบริเวณสถานีรถไฟเพิ่มเป็นการขึ้นมาจากจำหน่ายบนขบวนรถ ส่วนประเภทสินค้าก็มีความหลากหลายเช่นเดียวกัน สินค้าประกอบด้วย อาหารสำเร็จรูป อาหารดิบ ผลิตภัณฑ์จากท้องถิ่น ของใช้ ของเล่น เครื่องดื่มประเภทน้ำ น้ำอัดลม กาแฟ เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ประเภทต่าง ๆ โดยกำหนดราคาสูงกว่าราคากลางประมาณ 10-15 บาท บางประเภทของเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มีราคาสูงกว่าราคากลาง ประมาณ 10-80 บาท รูปแบบการจำหน่ายมีทั้งอิสระและประมูลสิทธิการจำหน่ายซึ่งทำข้อตกลงกับการรถไฟแห่งประเทศไทยโดยตรง มีการเสียค่าธรรมเนียม ค่าเช่าที่รายวัน/เดือน และสิ่งตอบแทนเล็ก ๆ น้อยแก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง การจำหน่ายพบได้ในทุกเส้นทาง และทุกประเภทขบวนรถ เนื่องจากระยะเวลาในการเดินทางโดยรถไฟใช้เวลานาน ทั้งนี้ขึ้นกับประเภทของขบวนรถไฟ จำนวนการรอสัญญาณควบคุม และการทำงานร่วมกันระหว่างขบวนรถและผู้ควบคุมเส้นทางการเดินรถ

การจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่มีผู้จำหน่ายทั้งบริเวณชานชาลาสถานีหลัก (ชุมทางและสถานีใหญ่/สถานีหลัก) จำหน่ายมีตลอดเวลาของการมีรถไฟเข้าออกสถานี น้ำดื่มและเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มีบริการโดยผู้ค้าเร่ถึงประมาณ 2 นาฬิกา และจำหน่ายอีกครั้งเวลา 4.00 น โดยจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ร่วมกับสินค้าอื่น

สรุปข้อมูลเชิงคุณภาพจากการสัมภาษณ์ สัมภาษณ์เจาะลึกผู้เกี่ยวข้องจำนวน 48 ราย ประกอบด้วย

1. ข้อมูลทั่วไป

1.1. **ผู้ค้าเร่** เส้นทางสายใต้และสายตะวันออกเฉียงเหนือเฉพาะที่จำหน่ายสินค้าประเภทเครื่องดื่มและบุหรี่ยังมีจำนวน 8 ราย เป็นเพศชาย 6 ราย และเพศหญิง 2 ราย (สายใต้ เพศชาย 3 ราย หญิง 1 ราย, สายตะวันออกเฉียงเหนือ เพศชาย 3 ราย หญิง 1 ราย) อายุเฉลี่ย 41 (35-69 ปี) มี 3 รายจบการศึกษาระดับประถมศึกษา อีก 5 ราย จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนต้น ทุกรายสมรสแล้ว ระยะเวลาที่จำหน่ายในเส้นทางนี้ระหว่าง 5 – 8 ปี มี 4 ราย ที่มีความสัมพันธ์กับเจ้าหน้าที่การ

รถไฟ สินค้าที่จำหน่ายประกอบด้วย น้ำ เครื่องดื่มชูกำลัง น้ำอัดลม น้ำส้ม เบียร์ และสุราสี่ รวมถึงผ้าเย็นเช็ดหน้า และบุหรี (สายใต้ไม่จำหน่ายเหล้าขาว และมี 1 รายจำหน่ายน้ำกระเทียม)

1.2. **ผู้จำหน่ายของตู้เสบียงบนขบวนรถไฟ** ผู้ให้ข้อมูลเป็น เพศชาย 7 คน เพศหญิง 1 คน อายุเฉลี่ย 54 ปี (48 - 62 ปี) ประสบการณ์ในการจำหน่าย เฉลี่ย 6 ปี (5-12 ปี) ประเภทสินค้าที่จำหน่ายประกอบด้วย อาหารตามสั่ง และอาหารกล่อง สำเร็จรูป ส่วนเครื่องดื่มประกอบด้วย น้ำอัดลม น้ำ เบียร์ กาแฟ ฯ ส่วนเหล้าขาวไม่มีการจำหน่าย โดยมีการเดินจำหน่ายและผู้โดยสารสามารถใช้บริการที่ตู้เสบียง ราคาจำหน่าย กาแฟ 20 บาท เบียร์ 60 บาท เป็นต้น ผู้ที่เป็นพนักงานขายไม่มีรายได้ประจำ เงินที่ได้จากการจำหน่ายอาหาร/เครื่องดื่มได้ร้อยละ 10 ของเงินที่ได้จากการจำหน่ายสินค้า ลอกระยะทางที่เดินทาง นอกจากนี้ ยังได้อาหารฟรีตลอดการเดินทาง

1.3. **ร้านค้าที่เปิดจำหน่ายบริเวณสถานีเป้าหมาย** ผู้ให้สัมภาษณ์ เป็นเพศหญิง 17 คน เพศชาย 2 คน เป็นผู้จำหน่ายในฐานลูกจ้างบริษัท เฉลี่ย 4 ปี (3-7 ปี)หน้าที่รับผิดชอบคือ การรับสินค้า จำหน่าย และบันทึกรายการสินค้า ราคาและจำนวน ยอดขาย พบว่า มี 15 รายที่กล่าวว่าตนเองจำหน่ายตามเวลา และไม่จำหน่ายแก่วัยรุ่นหรือเด็ก มี 4 รายที่ยอมรับว่าตนเองต้องจำหน่ายนอกเวลาที่กำหนดและในกลุ่มวัยรุ่น เนื่องจากรายได้ที่ได้รับส่วนหนึ่งมาจากเปอร์เซ็นต์ยอดจำหน่าย

1.4. **เจ้าหน้าที่ พนักงานรักษารถที่เป็นผู้ให้ข้อมูลทั้งสิ้น 8 คน จาก 2 เส้นทางเดินรถ คือ เส้นทางสายใต้และสายตะวันออกเฉียงเหนือ** เส้นทางละ 2 คน โดยเป็นขบวนรถไฟฟรี และ ที่ขบวนรถไฟต้องจ่ายเงินค่าเดินทาง ประเภทละ 1 ขบวน เส้นทางสายใต้ ขบวน 171/172 ขบวนรถไฟฟรี ต้นทาง สถานีรถไฟกรุงเทพฯ ปลายทางสถานีรถไฟสุโขทัย-ลก

ขบวน 36/37 ขบวนรถไฟจ่ายเงิน สถานีรถไฟกรุงเทพฯ ปลายทางสถานีรถไฟสุโขทัย-ลก
เส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ ขบวน 133/134 ต้นทาง สถานีรถไฟกรุงเทพฯ ปลายทางสถานีรถไฟหนองคาย

ขบวน 69 /70 ขบวนรถไฟจ่ายเงิน สถานีรถไฟกรุงเทพฯ ปลายทางสถานีรถไฟหนองคาย

เจ้าหน้าที่ที่เป็นพนักงานประจำรถ ที่เป็นผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 8 นาย มีอายุเฉลี่ยการทำงาน 25 ปี (15-32 ปี) มีประสบการณ์ในการจัดการขบวนรถไฟทุกประเภทมาก่อน เนื่องจากต้องมีการหมุนเวียนการทำงานในแต่ละพื้นที่ มี 3 คน จบปริญญาตรี อีก 5 คน จบอนุปริญญา

โดยตำแหน่งพนักงานรักษารถ เป็นเสมือนหัวหน้าทีมในการเดินทางแต่ละครั้ง ถึงแม้แต่ละหน้าที่จะมีสังกัดที่ต่างกัน เช่น พนักงานขับรถไฟและช่างเครื่อง สังกัดกองช่าง พนักงานรักษารถและพนักงานห้ามล้อ สังกัด ฝ่ายจัดการเดินรถ กองโดยสารรถไฟ เป็นต้น

พนักงานรักษารถ หรือ พร มีหน้าที่รับผิดชอบขบวนรถ ตรวจสอบความปลอดภัยของสินค้า และผู้โดยสาร ในแต่ละขบวนที่เป็นเส้นทางยาว รถเร็ว รถด่วน และด่วนพิเศษ ก็มีความแตกต่างกันไป

1.5. **ผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย** การวิจัยนี้มุ่งที่จะได้ข้อมูลเชิงนโยบายจากผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อนำไปสู่การทบทวนนโยบาย และให้ข้อมูลแก่ผู้ใช้บริการการรถไฟ แต่เนื่องด้วยภารกิจผู้ว่าการการรถไฟมอบหมายให้หัวหน้าส่วนการเดินรถเป็นผู้ให้ข้อมูล ซึ่งในระดับนโยบายเน้นเฉพาะในส่วนการเดินรถและการควบคุมรถ

ผู้ให้ข้อมูลปัจจุบันดำรงตำแหน่งหัวหน้าฝ่ายการเดินรถ เพศชาย อายุ 54 ปี จบการศึกษาระดับปริญญาตรี มีอายุการทำงาน 28 ปี โดยปัจจุบันดำรงตำแหน่ง หัวหน้าส่วนการเดินรถ มีระยะเวลาในการดำรงตำแหน่งปัจจุบัน 6 เดือน มีบุคลากรภายใต้การดูแล 14,565 คน หน้าที่หลัก คือ การกำกับดูแลการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในความรับผิดชอบและดำเนินการตามนโยบายของการรถไฟแห่งประเทศไทย ในการจัดทำสัญญาให้เข้าและการประมูลอยู่ในความรับผิดชอบของอาณัติบาล

1.6. **ผู้บังคับการตำรวจรถไฟ** เพิ่งมารับตำแหน่งประมาณ 2 ปี

1.7. **เจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟ** ข้อมูลทั่วไป : ชื่อตำแหน่ง ระยะเวลาที่ปฏิบัติงานตำรวจรถไฟ การประจำการรถไฟ/สายที่รับผิดชอบ เจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟที่ให้สัมภาษณ์มีทั้งสิ้น 8 นาย อายุเฉลี่ย 43 ปี (30-54 ปี) จบการศึกษาระดับปริญญาตรี 2 นาย ระดับอนุปริญญา 1 นาย และจากโรงเรียนนายสิบ 5 นาย

2. **พฤติกรรมกรจำหน่ายของผู้ค้าเร่ ผพนักงานตู้เสบียง และผู้จำหน่ายบริเวณชานชาลาสถานีรถไฟ**พื้นที่จำหน่ายธุรกิจการจำหน่ายสินค้าบนขบวนรถไฟ ประกอบด้วย ผู้ค้าเร่ที่ขึ้นจากสถานีรถไฟหนึ่ง และจำหน่ายสินค้าบนขบวนรถต่อไปอีก 2-3 สถานีแล้วจึงเปลี่ยนขบวนรถ เดินทางขายสินค้าย้อนไปมาจนสินค้าหมดหรือเมื่อถึงสถานีเป้าหมาย เช่น ขึ้นจำหน่ายจากสถานีพัทลุง และลงสถานีทุ่งสง เป็นต้น สถานีที่เป็นที่พักหลักสายใต้คือ พัทลุง ทุ่งสง สุราษฎร์ธานี ชุมพร บางสะพานใหญ่ และนครปฐม บางชื่อ และกรุงเทพฯ(หัวลำโพง)

สถานีหลักสายตะวันออกเฉียงเหนือ คือ สถานีกรุงเทพ ฯ(หัวลำโพง) บางซื่อ อรุณยา แก่งคอย เขาหัวขวาง อุดรธานี และหนองคาย

ผู้ค้าจะต้องจ่ายค่าระวางของในการเดินทาง 100 บาท ต่อเที่ยว ถึงแม้ขบวนรถไฟนั้นเป็นขบวนรถไฟฟรีก็ตาม

ส่วนตู้เสบียงเป็นพนักงานของบริษัทที่ได้รับการประมุขมาตามระบบราชการ โดยมีสัญญา 3-5 ปี

ราคาสินค้า ที่จำหน่ายโดยผู้ค้ามีความแตกต่างกันระหว่างขบวนสายใต้และสายตะวันออก เช่นเดียวกับราคาสินค้าที่จำหน่ายโดยตู้เสบียง มีราคาตามที่บริษัทผู้ได้รับสิทธิเป็นผู้กำหนด

ร้านค้าที่เปิดจำหน่ายบริเวณสถานีที่ศึกษา คือ สุโขทัย- ลก และหนองคาย พบดังนี้

สถานีรถไฟ สุโขทัย- ลก และหนองคาย มีร้านจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณสถานีรถไฟ สถานีละ 1 แห่ง โดยการขอเปิดเข้ากับสถานีรถไฟ เปิดจำหน่ายตั้งแต่ขบวนรถไฟขบวนแรกออกจากสถานี ประมาณ 5.00 น และปิดในช่วงเวลาที่รถไฟขบวนสุดท้ายออกจากสถานีรถไฟ สำหรับสถานีสุโขทัย- ลก จะปิดเมื่อขบวนรถไฟ เทียวสุดท้ายออกจากสถานี คือ ประมาณ 16.00

ร้านจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ อยู่ในรูปของร้านชำ โดยการประมุขพื้นที่กับการรถไฟเขตนั้น ๆ และการรถไฟ ส่วนกลางเป็นคู่สัญญา เช่น สถานีรถไฟกรุงเทพ ฯ อยู่ในความดูแลของ เขต 1 เป็นต้น

สถานีรถไฟ หนองคาย ผู้ประมุขได้เป็นบริษัทที่ประมุขได้จากการจำหน่ายอาหารที่ตู้เสบียง เปิดจำหน่ายที่สถานีรถไฟ หนองคาย 1 ร้าน

สถานีรถไฟกรุงเทพ ฯ ร้านจำหน่ายเป็นของบริษัทที่ประมุขได้พื้นที่ทั้งหมดและมีการเช่าช่วง โดยบริษัทที่ประมุขได้ มีการเปิดร้านย่อยจำหน่ายเครื่องดื่มและเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ จำนวน 17 ร้าน และจำหน่ายสินค้าในรูปร้านสะดวกซื้อ 1 แห่ง(ไม่มีเครื่องดื่มแอลกอฮอล์) ร้านค้าที่จำหน่ายบริเวณชานชาลา ทั้งสิ้น 12 ร้าน รอบสถานีรถไฟกรุงเทพ ฯ 5 ร้านมีเครื่องดื่มแอลกอฮอล์จำหน่าย มีป้ายบอกราคาและช่วงเวลาในการจำหน่าย ผู้จำหน่ายส่วนหนึ่งได้เงินค่าชั่วโมงการทำงานเป็นรายชั่วโมง พร้อมได้รับการแบ่งเปอร์เซ็นต์จากการขายได้ทั้งเดือน บางส่วนได้รับเงินเดือนบวกเปอร์เซ็นต์ที่ได้จากการขาย จากการสังเกตและตรวจสอบ พบว่า มีเอกสารที่ได้รับอนุญาตจากสรรพสามิตในการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และบุหรี่ ช่วงเวลาที่เปิดจำหน่าย คือ 8.30 ถึง 21/23.00 น ร้านค้าที่ให้ความร่วมมือในการสัมภาษณ์ จำนวน 15 ร้าน ปฏิเสธ 2 ร้าน (สถานีรถไฟหาดใหญ่ และ สุโขทัย- ลก) ร้านที่จำหน่ายเครื่องดื่มเป็นร้านที่ใช้วิธีการประมุขพื้นที่จากสถานีรถไฟ ส่วนร้านค้าที่จำหน่ายอาหารทั่วไป มีทั้งที่มาจากการประมุขและเช่ารายวัน โดยร้านค้าเหล่านั้นได้ขออนุญาตจากสรรพสามิตในพื้นที่ และถือว่า รอบบริเวณสถานีรถไฟเป็นพื้นที่เดียวกันจึงมีการกระจายร้านค้ารอบบริเวณชานชาลา สินค้าที่จำหน่ายนอกจากอาหารและขนมขบเคี้ยวแล้วยังมีสินค้าหลักคือ เครื่องดื่มที่รวมทั้งเหล้าขาว สุราสี เบียร์ และเหล้าจีน อยู่ด้วย ส่วนร้านค้าย่อยจะแยกจำหน่ายต่างหากโดยมีการจำหน่ายน้ำและเบียร์แต่ไม่ได้ขออนุญาตจากสรรพสามิต ราคาจำหน่ายใช้ราคาเดียวกัน อัตราการจำหน่ายมีความแตกต่างกันในแต่ละจุดขาย ปัจจุบันผู้โดยสารบางรายซื้อจากร้านสะดวกซื้อมาก่อนเดินทางและนำไปดื่มบนขบวนรถไฟ

“ทางชาน (ชานชาลา) โฉน ที่รถอีสามนอก เขาก็ขายเหล้าขาวได้เยอะ เราอยู่ชาน(ชาน) นี้ ชานรถเข้าขายได้น้อย เลยต้องขายแต่เช้า มาซื้อเบียร์ก่อน 11 โมงเราก็ตายนะ แอบขาย ไม้เงินเราก็ตาย ต้องเข้าใจ” (ขย 9)

“คนกินเหล้าตอนนี้เขาซื้อมาจากข้างนอก หน้าหัวลำโพง ถ้าเบียร์ก็ซื้อจากเซเว่น” (ขย 6)

“บางทีคนโดยสารก็ซื้อมาเยอะ เขาซื้อมาจากข้างนอก บางคนมาเป็นลังเลย” (ขย 8)

ดังที่กล่าวแล้วว่า การจำหน่ายสินค้าบริเวณชานชาลา พบว่าเป็นการประมุขพื้นที่ โดยผู้ขายเป็นลูกจ้างของบริษัทที่ประมุขได้ สถานีรถไฟหนองคาย สินค้าที่จำหน่ายไม่แตกต่างกับร้านค้าของชำและร้านสะดวกซื้อ เน้นอาหารขบเคี้ยว ขนมอุปกรณ์อื่น ๆ รวมทั้งอาหารสำเร็จรูปและเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ที่ประมุขจากส่วนกลางและขอใบอนุญาตจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์จากสรรพสามิตในรูปร้านค้าหนึ่งร้านที่ใช้พื้นที่เดียวกันเป็นใบอนุญาตในการจำหน่าย โดยเจ้าหน้าที่สถานีนั้น ๆ ก็ไม่ได้ตรวจสอบ ขณะที่เจ้าหน้าที่สรรพสามิตไม่เคยเข้ามาตรวจสอบเช่นเดียวกัน ทั้งนี้เนื่องจากเป็นพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย และเป็นการตกลงของผู้ประมุขและเจ้าของพื้นที่ผู้อนุญาตเป็นผู้ดำเนินการ พบว่า

“บริษัทของผม ประมูลได้หลายสาย และขายบนรถเสียบึง” (ขญ 2)

“ช่วงนี้ขายไม่ค่อยดีไม่เหมือนช่วงก่อน บางคนเขาซื้อมาจากในเมือง” (ขญ 7)

“พออยู่ได้ ผมได้เป็นเงินเดือน ฝั่งข้างนอกก็ของบริษัทก็ขายไม่ค่อยดี ก็ยอมรับนะว่า เหล้าเปียร์ขายได้มาก กำไรดี เหล้าขาวขายได้ เปียร์ได้บ้าง ก็ช กับ ล เหล้าแดงช่วงนี้ยากหน่อย” (ขญ 9)

“รถเข้าก็สาย คนลงรถก็ไปต่อ คนหมดแค่ขอนแก่น จากขอนแก่นมาส่วนมากเป็นคน ญวน เขาไป จ๊อบพาสปอร์ต พวกนี้กินแต่เปียร์ ก็ขายได้” (ขญ 11)

“โดยส่วนตัว ไม่ดื่มและไม่สูบ ถ้าเลิกได้ก็ดี ไม่มีเรื่อง แต่คนอื่นเขาจะคิดอย่างไร ผมไม่รู้” (จ 6)

“ความจริงเวลากินเหล้าควรต้องไปที่ตู้เสียบึง เราก็คือเดือนว่าอย่ารบกวนคนอื่น แต่พวกนี้พกพามาก่อนขึ้น พูด ยาก” (จ 4)

2.รูปแบบการจำหน่าย บริเวณสถานีรถไฟการจำหน่ายเป็นการเปิดพื้นที่จำหน่าย โดยมีตู้แช่ แจงราคาเครื่องดื่มและ เวลาในการจำหน่าย ส่วนบนขบวนรถไฟใช้การเดินทางจำหน่ายในตู้ชั้นสาม ชั้นสองและชั้นหนึ่ง ส่วนผู้ค้าเริ่มพื้นที่การจำหน่ายตู้ชั้น สามยกเว้นตู้เสียบึงและตู้ชั้น 2 นอนและชั้นหนึ่งในช่วงเวลากลางคืน ส่วนตู้ชั้น 3 นั่งพัดลม และนั่งปรับอากาศชั้นสองจะมีการ แบ่งตู้จำหน่ายกับผู้จำหน่ายอื่น สินค้าที่จำหน่ายเช่นเดียวกับสินค้าที่ตู้เสียบึงประมูลได้ แต่ราคาจะแตกต่างกัน เช่น น้ำ ตู้เสียบึง จำหน่าย 20 บาทในขณะที่ผู้ค้าเร่ จำหน่ายราคา 10 บาท เปียร์กระป๋อง ราคาตู้เสียบึง 55-65 บาท แต่ผู้ค้าเร่ จำหน่ายในราคา 50-55 บาท เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีการจำหน่ายบุหรี่ปริมาณด้วย ทุกขบวนของรถไฟมีรูปแบบการจำหน่ายเช่นเดียวกันนี้ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับพนักงานรักษารถ เจ้าหน้าที่ตู้เสียบึงและเจ้าหน้าที่ตำรวจบนขบวนรถไฟจะตัดสินใจอนุญาตให้จำหน่ายหรือไม่ เวลาที่จำหน่ายจริงกับเวลาที่กฎหมายห้ามจำหน่ายจะนำมาใช้บนขบวนรถไฟได้หรือไม่ ทั้งนี้ผลกระทบโดยตรงคือปริมาณการจำหน่าย

พนักงานตู้เสียบึงมีรายได้จากการได้รับส่วนแบ่งจากการขายโดยไม่ได้รับเงินเดือนประจำ พบว่า ในการจำหน่ายแต่ละเที่ยวการเดินทางต้องมีการเตรียมตัว เตรียมความพร้อม การเดินทางรูปแบบเช่นเดียวกับผู้ค้าเร่ มีการตะโกนบอกประเภท สินค้าที่มี และนำเสนอสินค้าที่มีอยู่ในกระป๋องแช่ที่แบกอยู่ ส่วนสุราสีและเหล้าขาว บางรายพกพาไปพร้อม ๆ กับการเดินขาย เครื่องดื่ม บางรายเก็บไว้ และเสนอแก่ลูกค้าโดยการสังเกตกลุ่มที่มาด้วยกัน(ผู้ขาย) พนักงานตู้เสียบึง และผู้ค้าเร่ จะเสนอราคาเป็นราย ๆ ไปในอัตราขั้นต่ำ 150-180 บาท

“ต้องมาก่อนรถออกประมาณ 2 ชั่วโมงมาเตรียมขึ้นของ เริ่มขายก็ตอนรถออก เดินขายจนถึงสี่ทุ่มก็หยุด เพราะไม่มี คน กว่าจะเก็บของ นอนก็ ห้าทุ่ม พอเช้าก็เริ่มขายใหม่ เราอยู่ได้เพราะกินเปอร์เซนต์ เหล้าเปียร์นะได้เยอะหน่อย “ (สข 4)

“บางที่เราก็อายุเข้าก่อน อันนี้เป็นของเราเอง หัวหน้าเขาไม่ว่า ราคาของทางบริษัทเขาบอก เราไม่กล้าแอบ ขายหรอก มีก็เหล้าขาวนิดหน่อยเพราะของบริษัทไม่มี” (สข 5)

“คนในครัวทำทุกอย่างของตู้เสียบึง ช่วยกัน บางทีก็ก็ต้องช่วยล้างจานด้วย เราทำอาหารเลี้ยง เจ้าหน้าที่ด้วย ถือว่าช่วย ๆ กัน” (สข 1)

“ขึ้นมาแต่ละครั้งก็ไม่เกิน 5 คน มีหัวหน้า กู้ก คนเดินขาย แล้วก็คนตู้เสียบึง” (สญ 1)

“คนเขาทำมาหากิน ไม่ให้ขายเลยเขาก็ลำบาก อีกอย่างก็เห็น ๆ กัน พรรคพวกรถไฟเกือบทั้งนั้น” (จ 7)

“ที่จริงเป็นเรื่องของตู้เสียบึงที่เขาได้สิทธิแล้ว เขาก็ไม่เห็นบ่นอะไรนี่” (จ 4)

3.ระยะทาง การจัดการพื้นที่การขาย พบว่า มีการกำหนดพื้นที่การจำหน่าย เช่น ขบวน 171 ผู้จำหน่ายเครื่องดื่ม เริ่มจำหน่ายจากสถานีรถไฟเพชรบุรี บางรายเริ่มจำหน่ายจากสถานีประจวบคีรีขันธ์ โดยผู้ค้าแร่ต้องจ่ายส่วนต่างให้กับตู้เสียบึงและเจ้าหน้าที่ ทั้งนี้เนื่องจากตามสัญญาการจำหน่ายระหว่างผู้ประมูลและการรถไฟแห่งประเทศไทยคือ สิทธิในการจำหน่ายตลอดเส้นทางเป็นของบริษัทที่ประมูลได้ ช่วงเวลาที่จำหน่าย อย่างไรก็ตามผู้โดยสารก็สามารถบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ได้ตลอดเวลาการเดินทาง

มีผู้โดยสารบางส่วนไม่เห็นด้วยกับการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ ดังตัวอย่างความเห็นต่อไปนี้

“ไม่เห็นด้วยกับการขายเหล้าเบียร์ นั่งรถไฟนานก็หาอะไรมาทำ หลับบ้าง ตูวิบบ้าง ไม่เห็นต้องกินเหล้า สูบบุหรี่เลย เป็นนข้ออ้างมากกว่า”(ผ1)

“คนกินเหล้าแล้วสร้างความรำคาญให้คนอื่น”(ผ9)

“ถ้ามานั่งข้าง ๆ เราก็ลุกหนี” (ผ10)

“บางคนเมาแล้วหาเรื่องเพื่อน ถ้ามจริง ๆ เวลาเมื่อไหร่จะมาช่วย ตำรวจกับการ์ดตระนะ ตรวจตัวแล้วหายเลย กว่าจะตามคนมาช่วยเรามีแยะเหลือ ไม่ให้ขายนะดีแล้ว” (ผ11)

มีผู้โดยสารส่วนหนึ่งไม่เห็นด้วยกับการจำกัดพื้นที่ในการดื่มและจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

“นั่งนาน ๆ เบื่อ จิบเบียร์ไปก็เพลิน ถ้ารถแน่นก็ไปนั่งตรงประตู ถ้าระวังก็ไม่ตกหรอก”(ผ21)

“กิน ปองสองปอง ไม่มาก กินแล้วก็นั่งหลับสบาย”(ผ 56)

“ซื้อขึ้นมาเองบ้าง มากินบนตู้เสียบึงบ้าง แต่ที่เดินขายนะ มีบางจ้าวถูกนะ ไม่รู้ตู้เสียบึงหรือเปล่า แต่ถ้านั่งที่ตู้แพงกว่า” (ผ412)

4.ผลกระทบที่เกิดจากการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

1.บริเวณสถานี ผู้ดื่มสามารถเข้าถึงบริการได้ง่าย ผู้โดยสารที่ไม่ได้เตรียมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มาก่อนสามารถซื้อและดื่มขณะรอการโดยสาร บางรายดื่มเมาทะเลาะวิวาท ก่อความรำคาญให้ผู้โดยสารอื่นขึ้นรถผิดขบวน เป็นต้น แต่ระยะเวลาในการจำหน่ายถึงแม้มีรายละเอียดช่วงเวลากำหนดตามที่กฎหมายกำหนด แต่ก็พบว่า มีการจำหน่ายนอกระยะเวลาที่กำหนด รวมถึงการจำหน่ายให้แก่กลุ่มที่ยังอายุไม่ถึง 20 ปีบริบูรณ์ ปริมาณการจำหน่ายต่อร้านบริเวณชานชาลาที่มีดังนี้

“เหล้าขายขายได้ เบียร์ขายได้น้อยลง” (ขช 1)

“บางคนมาตั้งแต่ยังไม่ออก ซื้อมาเอง มาซื้อเราเพิ่มด้วยนอนหลับที่ชาน(ชาน)นี้เลย ตกรถก็มี” (ขญ 3)

“เบียร์ขายได้น้อยลง คงเพราะราคา บางวันขายได้ไม่ถึงโหล ช่วงเทศกาลขายได้ดีกว่า” (ขญ 15)

“เหล้าขาย ก็ได้ วันละ 6-7 ขวด” (ขญ 12)

ดังนั้นโดยรวมของการจำหน่ายแต่ละวันทั้ง 15 แห่งจึงเป็นปริมาณที่มากอย่างเห็นได้ชัด เพราะอย่างน้อยการจำหน่ายเหล่าขาวได้วันละ 70-80 ขวด

การจำหน่ายดังกล่าว พบว่า ผู้จำหน่ายละเลยการให้ความสำคัญของกฎหมายที่กำหนด และกลุ่มผู้ดื่มที่สำคัญ ได้แก่ กลุ่มผู้ดื่มวัยรุ่น และเวลาในการจำหน่าย

“ทำไงได้ล่ะพี่ ลูกค้าเขายากกิน เขามาขอซื้อ พุดจริง ๆ นะ เราก็อาย” (ขย 4)

“ก็มีลักไก่บ้าง ทางบริษัทเขาก็ไม่ได้อนุญาต เขากลัวมีเรื่อง” (ขช 1)

“บางที่วัยรุ่นมันก็ให้ผู้ใหญ่มาซื้อ” (ขช 3)

“ไม่ได้ดูบัตรหรอก ไม่ใช่เรื่อง” (ขย 13)

“ขายไม่ค่อยดี เศรษฐกิจอย่างนี้ ใครมาซื้อเราก็อายเพราะเราได้เปอร์เซ็นต์” (ขย 15)

2.บนขบวนรถไฟ จากข้อมูลสถิติของการรถไฟที่บันทึกโดยพนักงานรักษารถ พบว่า มีเหตุเกิดขึ้นในระหว่างการเดินทาง ทั้งที่เป็นผลจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์โดยตรงและอาชญากรรมอื่นที่ไม่สามารถบอกสาเหตุและเหตุการณ์ได้แน่ชัด เนื่องจากไม่มีข้อมูลการตรวจสอบและวินิจฉัยสาเหตุการเกิดอาชญากรรมโดยผู้เสียหายและคู่กรณีรวมทั้งผู้เสียชีวิต แต่จากสถิติที่ปรากฏก็พบว่า มีเหตุการณ์เกิดขึ้นใน 4 ปีย้อนหลัง(2552-2555) มีขบวนที่เกิดเหตุมีทั้งรถไฟฟรีและจ่ายเงิน จากสถิติการรายงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจประจำขบวนรถ พบว่า มีเหตุเกิดระหว่างการเดินทางที่จัดอยู่ในกลุ่มอาชญากรรมบนขบวนรถไฟ ในปี 2553 จำนวน 95 ครั้ง 2554 จำนวน 28 ครั้ง พ.ศ.2555 มีจำนวน 29 ครั้ง และ ปี 2556 มีจำนวน 36 ครั้ง ส่วนจำนวนผู้ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ รายงานในปี พ.ศ. 2552 เกิดเพียง1 ราย และ ปี พ.ศ. 2553 เกิดเหตุการณ์ 2 ราย .ในปี พ.ศ.2554 ราย ปี พ.ศ. 2555 ไม่พบว่ามีเหตุการณ์ และปี พ.ศ. 2556 1 ราย จะเห็นได้ว่าข้อมูลจากแหล่งข้อมูลคือ การรถไฟแห่งประเทศไทยและกองบังคับการตำรวจรถไฟไม่ตรงกัน อย่างไรก็ตามก็คาดว่า เหตุเกิดน่าจะมากกว่า เพราะจากข้อมูลที่ได้จากการสังเกตของทีมวิจัยพบว่า ร้อยละ 50 ของการเดินทางมีเหตุการณ์ต่างๆ ที่เกิดจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ (ตารางที่ 12 -15)

“ความจริงเวลากินเหล้าควรต้องไปที่ตู้เสบียง เราก็คือเตือนว่าอย่ารบกวนคนอื่น แต่พวกนี้พกพามาก่อนขึ้น พุดยาก” (จ 4)

”เคยเห็นตีกัน กวนกันนะ ไม่ขายก็ไม่ได้ เราขายเขาไม่ซื้อก็จบเรื่อง.” (อช 3)

“ถึงเราไม่ขาย ผู้โดยสารก็ซื้อขึ้นมา เยอะด้วย ยิ่งถ้ามาจากใต้ใต้เงินเยอะ เมื่อดั้งแต่รถยังไม่ออกเลย(ขย1)”

“กินกันนิดหน่อยไม่ว่า แต่ที่เห็นนะ อาละวาดด้วย (จ6)”

5.ความคิดเห็นที่ขัดแย้งกันในเรื่องการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

5.1 ผู้โดยสาร จากข้อมูลเชิงปริมาณพบว่า ความคิดเห็นของผู้โดยสารส่วนใหญ่ไม่เห็นด้วยกับการอนุญาตให้มีการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทั้งบริเวณสถานีรถไฟและบนขบวนรถไฟ ทั้งขบวนรถไฟฟรีและขบวนที่จ่ายเงินเอง ถึงแม้ส่วนใหญ่จะไม่เคยประสบเหตุการณ์ที่เกิดจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ด้วยตนเองก็ตาม การไม่อนุญาตให้จำหน่าย อาจจะมีผลต่อการไม่เคารพสิทธิของผู้ดื่ม ซึ่งกลุ่มนี้มีความเห็นว่า ไม่ควรห้ามดื่มเพราะการเดินทางใช้เวลานานการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เป็นการผ่อนคลาย

5.2 เจ้าหน้าที่ มีทั้งผู้ที่ไม่เห็นด้วยและไม่เห็นด้วย โดยผู้ที่ไม่เห็นด้วยกับการห้ามจำหน่ายมีความคิดเห็นทำนองเดียวกันคือ การละเมิดสิทธิส่วนบุคคล ส่วนเจ้าหน้าที่ที่เห็นด้วยกับการห้ามดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ มีความเห็นว่า เป็นสาเหตุให้เกิดการทะเลาะวิวาทและอาชญากรรมที่กระทบถึงผู้โดยสารอื่น ก็เป็นการละเมิดสิทธิผู้โดยสารอื่นเช่นเดียวกัน ซึ่งพนักงานรักษาโรคและเจ้าหน้าที่ตำรวจประจำขบวนรถไฟดำเนินการ ดังนี้

5.2.1-การควบคุมเหตุร้ายบนขบวนรถไฟ

“เวลามีเหตุ ดูแล้วแต่ เป็นราย ๆ บางทีเอาจลงเลย บางทีก็นั่งเฝ้า บางคนเราพาไปตู้เจ้าหน้าที่” (ต8)

“เวลามีปัญหาทาง พรร มาช่วยดูด้วย เราก็มาช่วย กำลังเจ้าหน้าที่ไม่พอ ถ้านำลงหรือเกิดทะเลาะตีกัน มีคนร้องเรียนหรือแจ้งความเราต้องจัดการบางทีพาลงจากรถไฟ พาเจ้าหน้าที่ไปแจ้งความก็จะมีเจ้าหน้าที่ตำรวจอยู่บนขบวนเพียงคนเดียว อันตรายเหมือนกัน” (ต5)

“สุราเป็นสิ่งไม่ดี เท่าที่เจอมีปัญหาทะเลาะกันบ้าง สงสารผู้หญิงที่นั่งไปด้วยโดยเฉพาะชั้น 3” (ต2)

“ที่จริงถือว่าเป็นสิทธิส่วนบุคคล แต่คนดื่มมักไม่มีสติ” (ต1)

“การจัดพื้นที่เฉพาะอาจจะไม่ได้แก้ปัญหา” (ต3)

“หากกฎหมายออกมาชัดเจนและถือปฏิบัติก็แก้ปัญหาได้” (ต5)

ส่วนกลุ่มที่ไม่เห็นด้วย แสดงความเห็นดังนี้

“เป็นเรื่องส่วนบุคคล สังคมไทยก็ยอมรับเรื่องนี้” (ต6)

“ไม่ควรห้ามเพราะคนดื่มเป็นผู้โดยสารไม่ได้ขับ” (ต7)

“ถ้าไม่ให้ขาย คนก็ขาดรายได้” (ต4)

“ตั้งแต่ทำงานมา เห็นน้อยมากที่กินเหล้าแล้วมีปัญหา ส่วนใหญ่ก็หลับ” (ต8)

5.2.2 ด้านความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจำหน่ายแอลกอฮอล์ พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551

“เรื่องกฎหมาย อ่านเอง ก็เข้าใจ แต่ในเรื่องการจับกุมบนขบวนรถน่าจะจัดการยาก” (ต7)

“ กฎหมายใหม่ ทราบจากหนังสือเวียนบ้าง ประชุมประจำเดือนบ้าง” (จ 12)

“เห็นด้วย แต่กฎหมายต้องชัดเจนทั้งเรื่องการปฏิบัติและอำนาจการจับกุม” (ต6)

“โดยทั่วไปเดินตลอด แต่พอหลังสี่ทุ่มก็พักผ่อน หยุดพักปลายทาง 1 วัน แล้วคุมขากลับ พัก 1 วัน และกลับขบวนเดิม” (ต8)

“ประสบการณ์ที่พบ เส้นทางสายอีสาน มีปัญหาสุรามากกว่าสายอื่น คนอีสานกินเหล้าขาวมากกว่าภาคอื่น”(ต3)

“ดูแลควบคุมทุกอย่าง ก็เดินตรวจด้วย อะไรตรงไหนเสียหายโดยหลักเราต้องรู้ เดินตรวจตัวพร้อมพนักงานห้ามล้อ ก็มีประมาณ 3 คน แล้วต้องมาดูแลที่ตู้สินค้าด้วย” (จ 1)

“ถ้ามีเหตุก็บอกตำรวจให้จัดการ บางอย่างก็จัดการได้ มีบางที่เจอคนเมาตั้งแต่ออกจากหัวลำโพง ก็ต้องมีเจ้าหน้าที่มานั่งเฝ้า เกิดตกรถไฟไปก็เป็นเรื่องอีก” (จ 2)

“เท่าที่อยู่มาก็มีนะที่ตกรถไฟ ส่วนคนเมานะ สายอีสานเจอประจำ” (จ1)

“เราได้แต่ห้ามปราม ถ้าพูดแล้วไม่ฟังก็อาจจะต้องพาลงไปสถานีต่อไป ผากสถานีไว้ให้สงบสติอารมณ์ก่อน” (จ 4)

“เคยเจอ บางรายหาเรื่องตีกับพระ อย่างนี้เราเอาลงเลย. (จ 3)

“ถ้ามีเหตุก็เขียนรายงาน”(จ3)

5.2.3 ด้านผู้โดยสารทั้งขบวนฟรีและขบวนที่ต้องจ่ายเงินเอง

“โครงการรถไฟฟรี คนขึ้นสารพัดพวก พวกกาเลกาลาด บางทีก็มีปัญหา”(จ6)

“พลัดกันพัก เดินตอนตรวจตัว ส่วนให้ก็อยู่ที่ตู้สินค้า คนโดยสารมีเรื่องก็เดินมาตาม”(จ4)

“ตู้ชั้นสามไม่มีใครคุมมาก เพราะมีหลายตู้ ถ้าตู้ชั้นสองจะมีพนักงานปฎิบัติมีทุกตู้ชั้น 2 ที่เป็นตู้นอนมีอะไรผู้โดยสารก็บอก ส่วนชั้น 3 ต้องเดินมาบอกเอง” (จ 5)

5.3 ผู้บริหารการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้ความเห็นเกี่ยวกับการดำเนินงานของการรถไฟและการอนุญาตให้มีการจำหน่ายเครื่องดื่มทั้งบนขบวนรถไฟและชานชาลา โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ได้นำข้อมูลเหตุการณ์และรายงานปัญหาที่เกิดขึ้นบนขบวนรถไฟมาร่วมในการวางแผนและพิจารณาตัดสินใจการประมูลการจำหน่ายอาหารในตู้เสบียง (เนื่องจากผู้ประมูลได้ทั้งสองแห่งชนะการประมูลมาอย่างต่อเนื่อง)

“การผลักดันคงต้องมาจากหลายฝ่าย การรถไฟไม่มีปัญหาอะไร ตอนนี้เราก็ออกหนังสือให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สอดส่องเรื่องการดื่มเหล้าของผู้โดยสาร และมีอำนาจในการจัดการได้ ตามกฎหมาย กฎหมายเรามีการปรับปรุงบ้างจากปี 2493 ฉบับแรก แต่ที่เปลี่ยนส่วนใหญ่เป็นเรื่องการจัดการรถไฟมากกว่า เช่น การจัดการทรัพย์สิน”

“สิ่งที่อยากเห็นคือ หน่วยงานต้องมาคุยกันและออกมาเป็นกฎหมายหรือกติกาที่ชัดเจน ถ้าต่างฝ่ายต่างยึดคนละฉบับ มันก็เป็นแบบนี้แหละ ผมอยากเห็นสังคมที่ดี”

“คิดว่า ถ้ากฎหมายออกมาจะมีผลบังคับใช้ เราก็กทำตาม “

“มีคนบอกว่า สถานีรถไฟและรถไฟเป็นสถานที่ราชการหรือไม่ ถ้าใช่ ก็ดำเนินการห้ามขายได้ แต่ยังไม่มียกข้อติ หรือ สถานีรถไฟเป็นที่สาธารณะก็ยังไม่มียกข้อติเหมือนกัน เพราะเราใช้ว่า ทางรถไฟ เป็นทางไม่ใช่ถนนจึงไม่เข้า อยู่ในกติกากการห้ามดื่มบนถนน”

“ผมก็คิดว่าเป็นปัญหา ถ้ามีเหตุเจ้าหน้าที่การรถไฟและเจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถดำเนินการได้ โดยเฉพาะที่เป็นเหตุ รำคาญแก่ผู้อื่น”

“การผลักดันคงต้องมาจากหลายฝ่าย การรถไฟไม่มีปัญหาอะไร ตอนนี้เราก็กออกหนังสือให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สอดส่องเรื่องการดื่มเหล้าของผู้โดยสาร และมีอำนาจในการจัดการได้ ตามกฎหมาย กฎหมายเรามีการปรับปรุง บ้างจากปี 2493 ฉบับแรก แต่ที่เปลี่ยนส่วนใหญ่เป็นเรื่องการจัดการรถไฟมากกว่า เช่น การจัดการทรัพย์สิน”

“สิ่งที่ยากเห็นคือ หน่วยงานต้องมาคุยกันและออกมาเป็นกฎหมายหรือกติกาที่ชัดเจน ถ้าต่างฝ่ายต่างยึดคนละ ฉบับ มันก็เป็นแบบนี้แหละ ผมอยากเห็นสังคมที่ดี”

“คิดว่า ถ้ากฎหมายออกมาจะมีผลบังคับใช้ เราก็กทำตาม “

“มีคนบอกว่า สถานีรถไฟและรถไฟเป็นสถานที่ราชการหรือไม่ ถ้าใช่ ก็ดำเนินการห้ามขายได้ แต่ยังไม่มียกข้อติ หรือ สถานีรถไฟเป็นที่สาธารณะก็ยังไม่มียกข้อติเหมือนกัน เพราะเราใช้ว่า ทางรถไฟ เป็นทางไม่ใช่ถนนจึงไม่เข้า อยู่ในกติกากการห้ามดื่มบนถนน”

“มีข้อมูลจากการบันทึกเหตุของ พรธ แต่ละเที่ยว เขาก็กส่งให้อีกหน่วยหนึ่งที่เกี่ยวข้องและดำเนินการต่อ”

“ผมก็คิดว่าเป็นปัญหา ถ้ามีเหตุเจ้าหน้าที่การรถไฟและเจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถดำเนินการได้ โดยเฉพาะที่เป็นเหตุ รำคาญแก่ผู้อื่น”

“มีข้อมูลจากการบันทึกเหตุของ พรธ แต่ละเที่ยว เขาก็กส่งให้อีกหน่วยหนึ่งที่เกี่ยวข้องและดำเนินการต่อ”

5.4 ผู้จำหน่ายสินค้า ประเด็นการห้ามจำหน่าย พบว่า ผู้จำหน่ายทั้งผู้ค้าเร่และผู้จำหน่ายบนรถเสียบึง แสดง ความเห็นว่า การห้ามจำหน่ายกระทบถึงรายได้และการประกอบอาชีพ เนื่องจากเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทำกำไรให้แก่ผู้ จำหน่ายโดยเฉพาะบนขบวนรถไฟและบริเวณชานชาลาได้ค่อนข้างสูง รายได้ของผู้จำหน่ายมาจากส่วนแบ่งยอดรวมการ จำหน่าย และบริษัทที่ประมูลได้จะขาดรายได้ และอาจจะไม่คุ้มทุนจากการประมูล

“คนในตู้เสียบึงมี 2 พวก เป็นคนกินเปอร์เซนต์ กับกินเงินเดือน คนกินเงินเดือนก็หัวนากับกูก เป็น คนของบริษัท ส่วนคนขายกินเปอร์เซนต์ร้อยละ 10 บางทีก็แทบไม่ได้อะไร อาศัยว่ากินฟรี”(สข2)

“ของที่ขายถ้าขึ้นสามก็เป็นอาหารกล่อง กระเพราะไก่ไข่ดาว อาหารตามสั่งส่วนใหญ่เป็นคนชั้นสอง แต่โดยมากเขา เดินมากินนะ เพราะได้ดูตบური กินเปียร์บ้าง “(สญ1

5.5 ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อการท่องเที่ยว

เจ้าหน้าที่การรถไฟแห่งประเทศไทย ผู้ค้าแร่ พนักงานจำหน่าย มีความเห็นว่า การห้ามการจำหน่ายจะกระทบถึงจำนวนนักท่องเที่ยวต่างประเทศที่ใช้บริการการรถไฟเนื่องจากเป็นกลุ่มที่สำคัญที่บริโภคอาหารและเครื่องดื่มที่จำหน่ายโดยรถเสบียง ดังนั้นการห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์น่าจะมีผลต่อการเลือกใช้บริการของกลุ่มดังกล่าว ซึ่งปัจจุบันยังไม่ได้มีการผลักดันในเรื่องนี้ในการเดินทางโดยรถไฟถึงแม้จะมีกฎหมายที่ห้ามการจำหน่ายสุราและห้ามดื่มสุราออกมาบังคับใช้แล้วก็ตาม แต่ไม่ครอบคลุมพื้นที่ที่การรถไฟแห่งประเทศไทยรับผิดชอบ ด้วยเหตุนี้ประเด็นดังกล่าวจึงยังไม่ได้รับการหยิบยกขึ้นเป็นประเด็นปัญหา

“ไม่เห็นด้วยนะ คนโดยสารนั่งนาน ๆ จะให้ทำอะไร สูบบุหรี่บ้าง จิบเบียร์บ้าง เพลิน ๆ ดูวิวบ้างนั่งสบาย ๆ เพราะบางคนเขาเลือกรถไฟเพราะได้ผ่อนคลาย” (จ 1)

“ถ้าห้าม ฝรั่งคงไม่ขึ้นรถไฟ” 1 (จ 1)

“เรื่องอุบัติเหตุ คนไม่กินก็ตกได้ เพราะไปอยู่ที่ช้อตอรถ (ต6)”

“เราห้ามคนที่ขึ้นมาขาย เราห้ามนะ มีน้อยมาก ส่วนมากก็ขึ้นแล้วลง ไม่มีที่ติดไปกับขบวนรถ” (จ 4)

“ที่จริงเป็นเรื่องของผู้เสบียงที่เขาได้สิทธิแล้ว เขาก็ไม่เห็นบ่นอะไรนี่” (จ 4)

“มีการแจ้งเจ้าหน้าที่ว่าเวลาเจอคนกินเหล้าก็ใช้ตักเตือน คอยเดินดู” (ต2)

“มีหนังสือบันทึกข้อความแจ้งเจ้าหน้าที่ทุกคนว่าถ้าพบผู้โดยสารเมามากบางที่ต้องไปนั่งในตู้โดยสาร นั่งเฝ้าเลย เพราะเกิดขึ้นไปมีเรื่องกับคนอื่นกับตกรถ คนโดยสารอื่นจะเดือดร้อนเพราะทำให้รถเสียเวลา อย่างวันก่อน ห้ามล้อมานั่งเฝ้าเรามาแค่ 2 คนก็มาช่วยดู ถ้าตกรถก็เป็นเรื่อง” (ต7)

5.6 ความเข้าใจด้านการปฏิบัติและการบังคับใช้กฎหมาย

จากการรณรงค์และการออกกฎหมายเพื่อการแก้ปัญหาสุราในประเทศไทยอย่างต่อเนื่อง กฎหมายต่าง ๆ ที่ตราออกมาเป็นพระราชบัญญัติจึงมีผลให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องปรับแนวทางการปฏิบัติเพื่อให้สอดคล้องกับกฎหมายที่เป็นปัจจุบัน จาก พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 ที่เน้นทั้งพื้นที่การจำหน่าย พื้นที่ดื่ม และผู้ดื่ม ก็ยังไม่ครอบคลุมบางสถานที่โดยมีการยกเว้น พื้นที่การรถไฟและทางรถไฟ ขณะที่ทางปฏิบัติด้านการอนุญาตก็พบว่า ยังมีความเข้าใจที่ไม่ตรงกัน ของเจ้าหน้าที่ การบังคับใช้กฎหมายและอำนาจในการบังคับใช้กฎหมาย นอกจากนี้พบว่า ผู้ปฏิบัติงานยังบกพร่องด้านข้อมูลข่าวสารที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ การตัดสินใจในการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ประจำขบวนรถทั้งเจ้าหน้าที่การรถไฟและเจ้าหน้าที่ตำรวจบางกรณีไม่เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด ส่วนใหญ่เป็นกรณีการยกเว้น หรือธรรมเนียมปฏิบัติที่สืบทอดกันมา ความเกรงใจ การพึ่งพาอาศัยซึ่งกันและกัน และความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมาย

“กฎหมายออกมาเยอะแยะมากมาย รู้ไม่หมดหรอก”

“ไม่มีเวลาอ่านกฎหมายหรอก เพราะต้องมากับขบวนรถ”

“เราก็เข้าใจตามนาย(เจ้านาย)บอก ก็มีที่บอกให้อ่านเวลาประชุมประจำเดือน”

“ลูกน้องเก่า ๆ บางคนเราบอกแล้วก็อย่างนั้นแหละ แก่เกินแกง”

การรถไฟแห่งประเทศไทย โดยหัวหน้ากองโดยสารได้มีหนังสือบันทึกข้อความทบทวนการปฏิบัติงานและการดูแลผู้โดยสารเมื่อวันที่ 26 กันยายน 2556 โดยขอความร่วมมือในการดูแลผู้โดยสารที่ขึ้นเครื่องดีเซลแอลกอฮอล์ ที่ก่อความรำคาญและทะเลาะวิวาท เป็นการแจ้งเพื่อทราบและปฏิบัติ ส่วนความข้างวดต่าง ๆ ถือว่าเป็นความรับผิดชอบของบุคลากร

“ตอนนั้นทางหัวหน้ากองโดยสารเขาก็ออกหนังสือเชิงขอความร่วมมือให้ช่วยดูแลเรื่องผู้โดยสารที่ดื่มสุรา อย่าให้รบกวนคนอื่น แต่ไม่ได้ห้ามดื่ม หนังสือออกมาราว ๆ ปลายกันยา 56 นะ ถ้าจำไม่ผิด คนไทยก็รู้รู่อยู่” (จ 2)

“ถ้ามีกฎหมายห้ามก็ต้องทำตาม แต่ก็ต้องแล้วแต่ทางการรถไฟ ซึ่งยังไม่ได้คุยกัน ทางรถไฟเขาเป็นเจ้าของพื้นที่เราเป็นหน่วยเสริมที่ช่วยดูแล ถ้ามีเหตุก็เข้าระงับเหตุ”(จ3)

กล่าวโดยสรุป ประเด็นการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณสถานีรถไฟทุกแห่ง หมายรวมถึงบนขบวนรถไฟทุกขบวน จะถือว่าเป็นสิ่งผิดกฎหมายเช่นเดียวกับการจำหน่ายบริเวณทางเท้า และ ถนนหรือไม้ การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ในระหว่างการเดินทางทั้งกรณีผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และผู้นั่งที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ จะถือเป็นกรณีเช่นเดียวกันได้หรือไม่ จะมีผลกระทบอย่างไรบ้าง กลุ่มใดที่ได้รับผลกระทบ ในขณะที่กฎหมายยังมีช่องว่างและมีข้อโต้แย้งที่ผู้เกี่ยวข้องที่เป็นหน่วยงานกำกับดูแล องค์กรอิสระและองค์กรภาคประชาชนได้มีส่วนร่วมในการร่วมกันตีความ ประเมินสถานการณ์เพื่ออธิบายให้สังคมได้ทราบเหตุผลว่าต้องมีการออกกฎหมายที่บังคับใช้และครอบคลุมถึงเส้นทางคมนาคมทุกเส้นทางหรือไม่ มีข้อยกเว้นอะไรบ้างและข้อยกเว้นนั้นมีเหตุผลอะไร หน่วยงานใดที่เกี่ยวข้องและกฎหมายให้ขอบเขตอำนาจอย่างไรเพื่อจะได้ถือปฏิบัติตาม

นอกจากการสัมภาษณ์และสอบถามแล้วยังมีการสังเกตการณ์โดยทีมวิจัย พบดังนี้

1.การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ประจำขบวนรถไฟ ข้อมูลที่ได้แตกต่างจากข้อมูลที่สัมภาษณ์จากเจ้าหน้าที่การรถไฟบางราย กล่าวคือ เจ้าหน้าที่การรถไฟที่ทำหน้าที่ตรวจตัวโดยสารและดูแลความเรียบร้อยของการเดินทาง โดยจะตรวจบัตรโดยสารร่วมกับบัตรประจำตัวประชาชน ซึ่งถือปฏิบัติทุกขบวนรถ แต่ในทางปฏิบัติ การตรวจสอบพบว่า สายใต้ดังกล่าวดำเนินการเพียง 1 ครั้ง ขณะที่ออกจากสถานีกรุงเทพ ฯ จากนั้นจะไม่ดำเนินการใด ๆ มีเดินผ่านบ้างแต่หลังจาก 18.00 น ไม่ปรากฏการเดินตรวจความเรียบร้อยหรือความปลอดภัยของประชาชนผู้โดยสาร และโดยเฉพาะช่วงที่มีผู้โดยสารหนาแน่น ปีใหม่ งานเดือนสิบ และสงกรานต์ไม่พบว่าเจ้าหน้าที่เดินตรวจความปลอดภัยแต่อย่างใด ส่วนขบวนรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือมีการเดินตรวจเป็นระยะ ๆ แต่ภายหลังจาก 2.00 น ไม่ปรากฏตัวของเจ้าหน้าที่เช่นเดียวกัน

2.การจำหน่ายสินค้า อาหารและเครื่องดื่ม ข้อมูลจากเจ้าหน้าที่การรถไฟ ฯ และเจ้าหน้าที่ตำรวจให้ข้อมูลไม่ตรงกับที่สังเกตได้ โดยเจ้าหน้าที่ให้ข้อมูลว่าไม่อนุญาตให้มีการจำหน่ายสินค้าใด ๆ บนขบวนรถไฟโดยเฉพาะอาหารและเครื่องดื่มเนื่องจากมีผู้ประกอบการตู้เสบียงที่ประมูลได้มีสิทธิเพียงผู้เดียว แต่พบว่า มีการขึ้นลงของผู้ค้าเร่ตลอดเส้นทาง โดยมีข้อตกลงในการเริ่มจำหน่าย จำหน่ายได้ถึงเวลา/สถานที่ใด ราคาจำหน่าย เป็นต้น ซึ่งเจ้าหน้าที่บนขบวนรถก็เก็บค่าระวางของ และเจ้าหน้าที่ตำรวจและเจ้าหน้าที่รถไฟก็มีสัมพันธภาพที่ดีกับผู้ค้าเร่ ไม่มีการควบคุมการจำหน่ายและคุณสมบัติของผู้ตั้งที่นั่งพบว่ามีการจำหน่ายแก้วร้อนด้วย

สรุป 1.กระบวนการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พบว่า

1.1 การจำหน่ายบนขบวนรถไฟมี 2 กลุ่ม คือ ผู้ค้าเร่ และ พนักงานตู้เสบียง

- 1.2 เวลาที่จำหน่ายทั้ง 2 กลุ่ม ขึ้นอยู่กับเวลาการเดินทางของขบวนรถนั้น ๆ
- 1.3 การจำหน่ายเครื่องตี้มแอลกอฮอล์โดยพนักงานตู้เสบียง เป็นไปตามข้อตกลงระหว่างผู้ประมุขกับการรถไฟแห่งประเทศไทย เช่นเดียวกับร้านค้าบริเวณขานขาลาทุกสถานีรถไฟ
- 1.4 การจำหน่ายเครื่องตี้มแอลกอฮอล์โดยผู้ค้าไม่เป็นที่ไปตามระเบียบของกรมสรรพสามิตเนื่องจากผู้จำหน่ายไม่ได้ขออนุญาตจากสรรพสามิต ตามมาตรา 19 วรรค 4 พระราชบัญญัติสุรา พ.ศ. 2493 และขัดกับพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 ที่ห้ามการจำหน่ายแบบค้าเร่
- 1.5 ผู้ค้าเร่ พนักงานตู้เสบียง เจ้าหน้าที่ตำรวจ และพนักงานประจำรถ มีสัมพันธภาพที่ดีต่อกัน
- 1.6 ผู้ค้าเร่สามารถขึ้นมาจำหน่ายเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ตามข้อตกลงร่วมกันกับเจ้าหน้าที่ประจำรถ เจ้าหน้าที่ตำรวจ และพนักงานตู้เสบียง
- 1.7 ผู้ค้าเร่ต้องจ่ายค่าระวางให้แก่พนักงานรถไฟ ในอัตรา 20 -100 บาท ต่อเที่ยวต่อขบวน

2. บทบาท หน้าที่ และความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานบนขบวนรถไฟ

2.1 เจ้าหน้าที่ตำรวจ

- 2.1.1 กำลังตำรวจที่ดูแลตลอดการเดินทาง มี 2 นาย มีหน้าที่ดูแลความเรียบร้อยบนขบวนรถและระงับเหตุ
- 2.1.2 ภายหลัง 22.00 น จะตั้งอยู่ ณ ที่มั่นคือ ตู้เจ้าหน้าที่ (ไม่ได้เดินตรวจ)
- 2.1.3 กรณีมีเหตุอาจจะพิจารณาส่งต่อกับสถานีตำรวจในพื้นที่ เพราะไม่มีอำนาจสอบสวน เนื่องจากเป็นฝ่ายปฏิบัติการ
- 2.1.4 การไม่อนุญาตให้จำหน่ายเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ มี 2 กลุ่ม
เห็นด้วย เพราะ เป็นต้นเหตุของการทะเลาะวิวาท
ไม่เห็นด้วยเนื่องจากเป็นสิทธิของบุคคลแต่ต้องอยู่ในขอบเขต
- 2.1.5 เจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟเป็นหน่วยเสริม ต้องเป็นไปตามการรถไฟแห่งประเทศไทยว่าจะอนุญาตให้จำหน่ายหรือไม่

2.2 เจ้าหน้าที่ประจำขบวนรถ

- 2.2.1 มีหน้าที่ดูแลทรัพย์สินของรถไฟ ดูแลการขึ้นลงจากรถ
- 2.2.2 ไม่ได้ ตรวจสอบการอนุญาตจำหน่ายเครื่องตี้ม เนื่องจากไม่ใช่หน้าที่และบริษัทที่จำหน่ายผ่านการประมูลมาแล้ว
- 2.2.3 การจำหน่ายสินค้าของผู้ค้าเร่ แบ่งออกเป็น
กลุ่มที่ 1 ปฏิเสธการขึ้นมาจำหน่ายเครื่องตี้มและอาหารของผู้ค้าเร่
กลุ่มที่ 2 ยอมรับว่ามีการขึ้นมาจำหน่าย แต่โดยปกติควรต้องห้าม แต่เนื่องจากคิดว่าเป็นการช่วยเหลือให้คนมีอาชีพ และส่วนหนึ่งคือญาติพี่น้องกับเจ้าหน้าที่รถไฟ
- 2.2.4 เมื่อเกิดเหตุจะบันทึกและรายงาน แต่ไม่ทุกราย เพราะบางรายไม่ได้รับการแจ้ง หากมีเหตุที่ต้องดำเนินการจะแจ้งให้เจ้าหน้าที่ตำรวจดำเนินการ
- 2.2.5 โครงการรถไฟฟรีเพิ่มโอกาสของการเกิดเหตุมากขึ้น เนื่องจากไม่ได้คัดกรองผู้โดยสาร มีมีฉฉาชีพปะปนมากขึ้นเพราะไม่ต้องเสียค่าโดยสาร

3. นโยบายการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยผู้แทนผู้ว่าการการรถไฟ

- 3.1 นโยบายรถไฟฟรีขึ้นอยู่กับรัฐบาลกลาง พร้อมทั้งจะทำตาม
- 3.2 การจำหน่ายเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ได้มีเอกสารขอความร่วมมือและเพิ่มอำนาจการจัดการปัญหาให้แก่พนักงานประจำรถในการแก้ไขและป้องกันปัญหาความเดือดร้อนของผู้โดยสารอื่นจากการกระทำของผู้ตี้มสุรา
- 3.3 หากมีกฎหมายครอบคลุมและบังคับใช้ในสถานที่หรือระบบของการรถไฟแห่งประเทศไทยก็พร้อมที่จะดำเนินการตามกฎหมาย โดยให้ผู้ประมุขปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด ซึ่งเป็นข้อตกลงที่ทางผู้ประมุขยอมรับเมื่อครั้งทำสัญญา
- 3.4 การขึ้นมาจำหน่ายเครื่องตี้มของผู้ค้าเร่ เป็นสิ่งที่ห้ามอยู่เดิม แต่ที่ปล่อยปละละเลยอาจเนื่องจากขายมานานและเป็นเครือญาติ ซึ่งเป็นหน้าที่นี้พนักงานประจำรถต้องกวดขัน

4. นโยบายการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยผู้บังคับการตำรวจรถไฟ

- 4.1 อำนาจของตำรวจรถไฟเพียงแต่ดูแลเหตุตลอดการเดินทาง
- 4.2 ทำงานประสานกับการรถไฟแห่งประเทศไทย
- 4.3 ในด้านการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์หากไม่มีเหตุให้ดำเนินคดีก็ไม่มีอำนาจในการดำเนินการ
- 4.4 ไม่มีอำนาจการสอบสวน แต่มีอำนาจในการส่งต่อ จับกุม และส่งให้เจ้าของพื้นที่ เจ้าหน้าที่คิดว่าตนเองไม่มีหน้าที่ในการตรวจสอบผู้ค้าเร่ที่ขึ้นมาจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

5. ผู้โดยสาร

5.1 การจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ มี 2 กลุ่มที่มีความเห็นต่างกัน

- 5.1.1 ไม่เห็นด้วยกับการห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เพราะเป็นเรื่องส่วนบุคคลในการดื่ม และการนั่งรถไฟนาน ๆ ทำให้เบื่อ การมีเครื่องดื่มแอลกอฮอล์จะช่วยผ่อนคลาย และโดยเฉพาะชาวต่างชาติที่ดื่มเครื่องดื่มเหล่านี้เวลามาท่องเที่ยวหรือโดยสารรถไฟ นอกจากนี้ ผู้ดื่มไม่ได้ทำหน้าที่ขับรถไฟจึงไม่จำเป็นต้องห้ามดื่ม
- 5.1.2 เห็นด้วยว่าไม่ควรอนุญาตให้มีการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟและชานชาลา เนื่องจากมีโอกาสที่จะเกิดปัญหา การทะเลาะวิวาท ลวนลาม อุบัติเหตุ เป็นต้น การไม่อนุญาตให้มีการจำหน่ายเป็นสิ่งที่ดีควรมีการทบทวน หรือมีที่เฉพาะให้ดื่ม ตู้เสบียงเปิดให้บริการทั้งคืน หรือมีตู้เฉพาะผู้ดื่มแอลกอฮอล์

5.2 กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

ควรมีการควบคุมการจำหน่ายทั้งบนขบวนรถและบริเวณสถานีรถไฟ

ให้ถือปฏิบัติในเรื่องการลงโทษเช่นเดียวกับกรณีการดื่มในรถโดยสารอื่น

หากถือว่าสถานีรถไฟเป็นสถานที่สาธารณะและเป็นสถานที่ราชการก็สามารถห้ามได้จึงอยู่ที่การตีความ

และให้ความหมายของคำว่า “สถานีรถไฟ.” “ขบวนรถไฟ”

บทที่ 5

สรุป อภิปรายผลและข้อเสนอแนะ

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณและคุณภาพ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการจำหน่ายและการบริโภค เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในกลุ่มผู้เดินทางผู้โดยสารรถไฟโดยขบวนรถไฟฟรีและขบวนรถไฟที่ต้องจ่ายเงินเอง มีกลุ่มตัวอย่างคือโดยสารที่ใช้บริการรถไฟฟรี และจ่ายเงินเอง จำนวน 453 ราย และผู้เกี่ยวข้องจำนวน 53 ราย เก็บข้อมูลโดยการสัมภาษณ์ สัมภาษณ์ เจาะลึกและสังเกต ผลการวิจัยดังนี้

กลุ่มตัวอย่างเพศชาย มีร้อยละ 42.2 เพศหญิงร้อยละ 57.8 ร้อยละ 26.9 จบการศึกษา และกำลังศึกษาในจำนวนที่เท่า ๆ กัน เช่นเดียวกัน ส่วนใหญ่สถานภาพสมรสคู่และโสด ร้อยละ 45.0 ส่วนใหญ่ร้อยละ 23.8 เป็นผู้ไม่ประกอบอาชีพหรือเป็นผู้ที่ไม่มีรายได้ซึ่งหมายรวมผู้ที่กำลังศึกษาอยู่ด้วย(จากตารางที่ 1)

อายุเฉลี่ยของผู้โดยสารขบวนรถไฟฟรี 34.8 ปี (sd 13.9, 18-78 ปี)

อายุเฉลี่ยของผู้โดยสารขบวนรถไฟจ่ายเงินเอง 34.3 ปี (sd 13.7, 18- 80 ปี)

ในภาพรวม ส่วนใหญ่ ร้อยละ 54.3 ตอบว่า การที่คนใช้บริการรถไฟในปัจจุบันเนื่องจากมีโครงการรถไฟฟรี รองลงมาร้อยละ 44.8 เลือกรับบริการเนื่องจากประหยัดค่าใช้จ่าย ซึ่งทั้งผู้ใช้บริการรถไฟฟรีและรถไฟที่ต้องจ่ายเงินเองมีความเห็นในทำนองเดียวกัน

ส่วนรายกลุ่มพบว่า การเลือกใช้บริการการรถไฟของกลุ่มที่ต้องจ่ายเงินเองและ ฟรีก็มีลักษณะเช่นเดียวกันคือฟรีโดยตนเองมาใช้สิทธิ (ร้อยละ 45.1 และ 64.3 ตามลำดับ)และประหยัด (ตารางที่ 2)

ความถี่ของการใช้บริการ ส่วนใหญ่ใช้บริการรถไฟไม่บ่อย และมีบางส่วนใช้บริการเป็นครั้งแรก โดยรถไฟจ่ายเงินเอง ส่วนใหญ่ร้อยละ 63.8 ใช้บริการรถไฟไม่บ่อย คือไม่เกิน 3 ครั้งต่อปี มีเพียงร้อยละ 5.8 ที่ใช้บริการการรถไฟเป็นครั้งแรกผู้เดินทางโดยสารรถไฟฟรี ส่วนใหญ่ร้อยละ 62.0 ใช้บริการรถไฟในการเดินทางไม่บ่อย(ไม่เกิน 3 ครั้ง ต่อปี) ร้อยละ 6.0เดินทางครั้งแรก

พฤติกรรมเสี่ยง

การสูบบุหรี่และดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

รถไฟจ่ายเงินเอง พบว่า ส่วนใหญ่ ร้อยละ 67.9 ไม่สูบบุหรี่ ร้อยละ 20.1 ยังสูบบุหรี่ ส่วนการดื่มสุรา พบว่า ร้อยละ 64.3 ไม่ดื่มสุรา ร้อยละ 18.7 ยังคงดื่มสุราอยู่ในปัจจุบัน ส่วนผู้โดยสารโดยสารรถไฟฟรีมีร้อยละ 72.9 ไม่สูบบุหรี่ ขณะที่ร้อยละ 15.7 ยังสูบบุหรี่จนถึงปัจจุบัน ร้อยละ 70.3 ไม่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ส่วนร้อยละ 18.8 ยังดื่มอยู่ (ตารางที่ 3)

ความคิดเห็นต่อความสัมพันธ์ระหว่างค่าใช้จ่ายเพื่อการเดินทาง พบว่า

กลุ่มตัวอย่างทั้งที่จ่ายเงินเองและรถไฟฟรี มีความเห็นว่า การมีรถไฟฟรี มีความสัมพันธ์ต่อค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในระหว่างการเดินทาง ร้อยละ 57.6 และ 61.1 ตามลำดับ(ตารางที่ 3)

การเตรียมอาหาร พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่เดินทางทั้งขบวนจ่ายเงินเองและฟรี ส่วนใหญ่มีการเตรียมอาหารมาเอง ร้อยละ 62.9 และ 60.3 ตามลำดับ พบว่า ร้อยละ 26.3 และ ร้อยละ 35.6 ซื้อเครื่องดื่มบนรถไฟ

ในการใช้บริการสถานีรถไฟและบนขบวนรถไฟ พบว่า ส่วนใหญ่ร้อยละ 76.8 และ 77.6 เคยเห็นมีการจำหน่ายเครื่องดื่มและกอลฮอลล์ที่ สถานีรถไฟ

การจำหน่ายและบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

ด้านความเห็นต่อการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พบว่า

รถไฟจ่ายเงินเอง และรถไฟฟรี ร้อยละ 49.5 และ 56.3 ตามลำดับ มีความเห็นว่าไม่ควรมีการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ และ ร้อยละ 57.6 และ 64.2 ตามลำดับที่ไม่ควรอนุญาตให้จำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บน

ขบวนรถไฟ เพราะอาจจะเกิดการทะเลาะวิวาท รองลงมา ร้อยละ 33.5 และ 27.5 คิดว่าไม่สนใจเนื่องจากเป็นสิทธิของผู้ขาย ขณะที่อีกร้อยละ 15.6 และ 14.8 ไม่สนใจเช่นเดียวกันเนื่องจากคิดว่าเป็นเรื่องของผู้มีสิทธิจำหน่าย(ตารางที่ 4)

ผู้โดยสารขบวนรถไฟจ่ายเงินเอง

ส่วนใหญ่ร้อยละ 67.9 คิดว่าควรห้ามจำหน่ายในช่วงเทศกาลร้อยละ 66.6 ทราบว่ามีกฎหมายห้ามการจำหน่าย แอลกอฮอล์แก่เด็กอายุไม่ถึง 20 ปีบริบูรณ์ และผู้โดยสารขบวนรถไฟฟรี พบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 65.9 คิดว่าควรห้ามจำหน่าย ในช่วงเทศกาล ร้อยละ 65.9 ทราบว่ามีกฎหมายห้ามการจำหน่ายแอลกอฮอล์แก่เด็กอายุไม่ถึง 20 ปีบริบูรณ์ (ตารางที่ 7)

ความคิดเห็นต่อจุดเสี่ยงในขณะเดินทางโดยการรถไฟ ผู้โดยสารสายใต้ โดยคิดว่า บริเวณที่อันตรายสูงสุดส่วนใหญ่ร้อยละ 63.2 คือบริเวณชัฏต่อรถไฟ รองลงมาคือ ช่วงเทศกาลร้อยละ 56.2 และบริเวณขบวนชั้น 2 ร้อยละ 47.2

ด้านความคิดเห็นต่อการมีกฎหมายห้ามผู้โดยสารดื่มสุราบนขบวนรถไฟและการมีบทลงโทษเช่นเดียวกับห้ามดื่มสุราบน รถยนต์ พบว่า ผู้โดยสารร้อยละ 75.4 เห็นด้วยว่าควรห้ามดื่มสุราบนขบวนรถไฟ(จากตารางที่ 7)

ความคิดเห็นต่อจุดเสี่ยงในขณะเดินทางโดยการรถไฟ ผู้โดยสารสายใต้ โดยคิดว่า บริเวณที่อันตรายสูงสุดส่วนใหญ่ร้อยละ 66.6 คือบริเวณชัฏต่อรถไฟ รองลงมาคือ ช่วงเทศกาลร้อยละ 57.6 และบริเวณขบวนชั้น 3 ร้อยละ 44.5

ด้านความคิดเห็นต่อการมีกฎหมายห้ามผู้โดยสารดื่มสุราบนขบวนรถไฟและการมีบทลงโทษเช่นเดียวกับห้ามดื่มสุราบน รถยนต์ พบว่า ผู้โดยสารร้อยละ 72.5 เห็นด้วยว่าควรห้ามดื่มสุราบนขบวนรถไฟ(ตารางที่ 7)

ผู้โดยสารขบวนรถไฟจ่ายเงินเอง ส่วนใหญ่ร้อยละ 74.6 คิดว่าควรมีบทลงโทษผู้ดื่มสุราบนขบวนรถไฟในลักษณะ เช่นเดียวกับบทลงโทษบนรถยนต์ ส่วนใหญ่ร้อยละ 52.2 มีความเห็นว่า การดื่มสุราเป็นเรื่องปกติของสังคมไทย

ผู้โดยสารร้อยละ 49.5 มีสมาชิกในครอบครัวดื่มสุรา และร้อยละ 39.3 มีเครือญาติและคนในครอบครัวดื่ม

ผู้โดยสารขบวนรถไฟฟรี ส่วนใหญ่ร้อยละ 74.2 คิดว่าควรมีบทลงโทษผู้ดื่มสุราบนขบวนรถไฟในลักษณะเช่นเดียวกับ บทลงโทษบนรถยนต์ ส่วนใหญ่ร้อยละ 55.5 มีความเห็นว่า การดื่มสุราเป็นเรื่องปกติของสังคมไทย (ตารางที่ 8)

ผู้โดยสารร้อยละ 50.7 มีสมาชิกในครอบครัวดื่มสุรา และร้อยละ 42.8 มีเครือญาติและคนในครอบครัวดื่มสุรา

ด้านค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการเดินทางรถไฟฟรีและเดินทางโดยรถไฟจ่ายเงินเอง พบว่า มีความแตกต่างกันอย่างมี นัยสำคัญอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ส่วนค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นของการเดินทางโดยขบวนรถไฟสายใต้และสาย ตะวันออกเฉียงเหนือไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (ตารางที่ 9)

ด้านอายุของผู้เดินทาง พบว่า อายุเฉลี่ยของผู้เดินทางทั้งที่ใช้เส้นทางสายใต้และเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 เช่นเดียวกันกับ อายุเฉลี่ยของผู้เดินทางโดยขบวนรถไฟฟรีและจ่ายเงินก็ไม่มีความแตกต่าง กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (ตารางที่ 9)

ด้านจำนวนเจ้าหน้าที่ พบว่า ความต้องการของผู้โดยสารทั้งขบวนรถไฟฟรี ขบวนรถไฟที่จ่ายเงินเอง ขบวนรถไฟสายใต้ และขบวนรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือมีความต้องการให้มีเจ้าหน้าที่ในจำนวนที่ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 เฉลี่ย 7.9/8.2 (จากตารางที่ 9) โดยส่วนใหญ่ที่ต้องการให้มีจำนวนเจ้าหน้าที่เพิ่มและประจำทุกตู้รถไฟ ส่วนกลุ่มผู้โดยสาร ที่มีความเห็นว่าจำนวนเจ้าหน้าที่เพียงพอแล้วแต่เจ้าหน้าที่ต้องปฏิบัติงานเต็มศักยภาพในการตรวจตราตลอดเวลาและตลอดระยะ ทางการเดินทางโดยเดินตรวจทุกหนึ่งชั่วโมงเป็นอย่างน้อย

บทสรุปข้อมูลเชิงคุณภาพ

1.การจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ สรุปได้ว่า

1.1การอนุญาตให้มีการจำหน่ายเป็นสิทธิของผู้ประมุขได้ โดยมีขบวนรถไฟที่ประมุขได้ในสายเหนือ ตะวันออกเฉียงเหนือและสายใต้ ส่วนสายตะวันออกเฉียงเหนือพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟทั้งบริเวณชานชาลาและสถานี รถไฟเป็นสิทธิของการจัดการโดยเขตพื้นที่ ปัจจุบันมี 3 บริษัทที่ประมุขได้พื้นที่หลักคือบริเวณชานชาลาและสถานีรถไฟ และตู้ เสี่ยงขบวนรถไฟเร็ว รถด่วนและรถด่วนพิเศษ

1.2 ลักษณะของสินค้าที่จำหน่าย อาหาร เครื่องดื่ม มีการกำหนดราคาการจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มในสัญญา ซึ่ง เครื่องดื่มที่หมายถึงกล่าวไว้อย่างกว้าง ๆ โดยทางปฏิบัติรวมเครื่องดื่มประเภทแอลกอฮอล์เข้าด้วย

1.3 การจำหน่ายที่ชานชาลาและสถานี มีการจำหน่ายทั้งอาหารและเครื่องดื่มซึ่งรวมถึงเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

1.4 การได้รับใบอนุญาตหรือไม่ เป็นหน้าที่ของบริษัทที่ประมุขได้ ไม่ใช่บทบาทของการรถไฟซึ่งเป็นคู่สัญญา

1.5 การจำหน่ายเครื่องดีเซลแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ จำหน่ายตามเวลาที่ขบวนรถไฟออกจากสถานีต้นทาง และปิดการจำหน่ายประมาณ 23.00 น ส่วนช่วงเวลาที่กฎหมายกำหนดห้ามจำหน่าย คืออนุญาตให้จำหน่ายเวลา 11-14.00น และ 17-24.00 น แต่ในทางปฏิบัติ การจำหน่ายเริ่มต้นจากการเคลื่อนของรถไปออกจากสถานี และจำหน่ายไปจนถึงเวลา 23.00 น และเริ่มจำหน่ายสินค้าทุกประเภทอีกครั้งคือ 5.30 น(รวมเครื่องดีเซลแอลกอฮอล์)ด้วย

1.6 การจำหน่ายโดยผู้ค้าเร่ จำหน่ายเป็นช่วงเวลา และจำหน่ายหลังจาก 20.00 น และ/หรือ เขตพื้นที่ของเส้นทาง โดยมีเขตการจำหน่ายเป็นข้อตกลงระหว่างผู้ค้าด้วยกันเองและข้อตกลงกับตู้เสบียง

1.7 บริษัทที่ได้รับการประมูลได้รับใบอนุญาตจากกรมสรรพสามิต(มีเอกสารแสดง)โดยกรมสรรพสามิตอนุญาตให้เหตุผลว่าเนื่องจากเป็นการถือปฏิบัติที่ต่อเนื่อง และถือว่าจำหน่ายบนขบวนรถไฟที่เป็น"ร้านค้า" ที่เคลื่อนที่ได้ แต่ไม่ได้จำหน่ายนอกขบวนรถ

1.8 ราคาจำหน่ายสูงกว่าราคาปกติ ประมาณ 1 เท่าของราคาปกติ

1.9 ผู้ค้าเร่ต้องจ่ายค่าระวางของให้แก่การรถไฟครั้งละ 20 – 100 บาทต่อขบวนรถไฟ

1.10 สัมพันธภาพระหว่างผู้ค้าเร่ ผู้จำหน่ายตู้เสบียง เจ้าหน้าที่ตำรวจและเจ้าหน้าที่รถไฟเป็นไปในทางบวกมากกว่า

1.11 ร้านค้าที่จำหน่ายเครื่องดีเซลแอลกอฮอล์มีป้ายประกาศ ใบอนุญาตจำหน่าย บริเวณสถานีรถไฟกรุงเทพฯ มี 17 ร้านค้าโดยเป็นบริษัทเดียวกัน มีการแสดงใบอนุญาตจำหน่าย และใบแสดงเวลาจำหน่าย แต่มี 10 ร้านจำหน่ายนอกเวลาที่กำหนด ส่วนร้านค้าที่สถานีปลายทาง(สุโขทัย-ลพ) และหนองคายไม่มีเอกสารใบอนุญาต และจำหน่ายนอกเวลาที่กำหนดเช่นกัน

2.พฤติกรรมกรรมการบริโภค

2.1 ผู้โดยสารสายตะวันออกเฉียงเหนือดื่มเหล้าขาวในระหว่างที่รอรถออกจากสถานีต้นทาง ส่วนหนึ่งซื้อมาจากนอกสถานี และส่วนหนึ่งซื้อที่สถานีรถไฟ ส่วนผู้โดยสารสานใต้ดื่มเบียร์และซื้อขึ้นไปดื่ม

2.2 ผู้โดยสารที่ดื่มสุราและเหล้าขาว พกพาขึ้นรถในรูปแบบของการใส่ในขวดน้ำ ขวดน้ำชา ขวดเครื่องดื่มชูกำลัง (ให้ดูเหมือนดื่ม น้ำชา และเครื่องดื่มชูกำลัง)

2.3 ปริมาณการซื้อจากผู้ค้าเร่มากกว่าซื้อจากผู้ขายของตู้เสบียง เนื่องจากราคาที่ต่างกัน

2.4 บริเวณที่นั่งดื่ม กรณีที่เดินทางมาด้วยกันเป็นกลุ่ม ดื่มบริเวณที่ตนเองนั่งตู้รถไฟชั้นสาม และซื้อต่อรถกรณีที่มาเพียงคนเดียวนั่งดื่มบริเวณที่นั่งตนเอง และเดินไปดื่มที่ตู้เสบียง

2.5 ปริมาณการดื่มจากการสังเกตและสอบถามผู้จำหน่าย โดยต่อเที่ยวของการเดินทางเบียร์จำหน่ายได้ประมาณ 20-80 กระป๋องต่อเที่ยวของการเดินทาง ส่วนเหล้าขาวมีเฉพาะเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ 1-5 ขวด กรณีเหล้าสี จำหน่ายได้ 2-10 ขวด(แบนใหญ่)

2.6 กลุ่มผู้ซื้อ ส่วนใหญ่เป็นวัยทำงาน วัยรุ่นมีจำนวนไม่มากในแต่ละเที่ยวเนื่องจากราคาที่จำหน่ายบนขบวนรถสูงกว่าราคาปกติ วัยรุ่นส่วนมากซื้อจากร้านสะดวกซื้อ

2.5 ผู้ซื้อที่ซื้อบริเวณสถานีรถไฟ ส่วนใหญ่เป็นคนในวัยทำงาน และชาวต่างชาติ

3.บทบาทหน้าที่ของเจ้าหน้าที่บนขบวนรถ

3.1 เจ้าหน้าที่ให้ข้อมูลว่าไม่มีผู้ค้าเร่ขึ้นมาจำหน่ายสินค้า ยกเว้นกรณีจอดที่สถานี แต่ไม่ได้เดินทางไปพร้อมขบวนรถไฟ

3.2 มีบันทึกการจับกุมคดี เฉพาะที่มีเจ้าทุกข์ส่วนกรณีที่ไม่มีกรแจ้ง ไม่มีการบันทึก

3.3 เจ้าหน้าที่รถไฟไม่มีอำนาจในการจับกุมเพียงแต่ตักเตือน

3.4 เจ้าหน้าที่ตำรวจบนขบวนรถไฟมี 2 นาย เมื่อมีเหตุจะทำให้ส่งต่อ ณ สถานีต่อไป และต้องเสียเจ้าหน้าที่ไป 1 นายเพื่อประสานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่

4.ผลกระทบที่เกิดหากมีการจำหน่ายเครื่องดีเซลแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ

4.1 ผลกระทบต่อบริษัทประมูล กรณีที่มีการยุติการจำหน่ายเครื่องดีเซลแอลกอฮอล์มีผลกระทบต่อรายได้ เนื่องจากรายได้ส่วนใหญ่มาจากส่วนต่างที่ได้จากการจำหน่ายเครื่องดีเซลแอลกอฮอล์มากกว่าอาหาร

4.2 ผลกระทบต่อผู้จำหน่ายในตู้เสบียง มีผลกระทบต่อรายได้เนื่องจากรายได้มาจากร้อยละ 10 ของจำนวนการขายทั้งหมด

4.3 ผู้โดยสารต่างประเทศอาจจะน้อยลง เนื่องจากบางเส้นทางลูกค้าส่วนใหญ่เป็นคนต่างชาติที่มาเพื่อพักผ่อนโดยการนั่งรถไฟ

5. ผู้โดยสาร

5.1 การจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ มี 2 กลุ่มที่ต่างกัน

5.1.1 เห็นด้วยกับจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟและขานชาลาว่าเป็นเรื่องส่วนบุคคลในการดื่ม และการนั่งรถไฟนาน ๆ ทำให้เบื่อ การมีเครื่องดื่มแอลกอฮอล์จะช่วยผ่อนคลาย และโดยเฉพาะชาวต่างชาติที่ดื่มเครื่องดื่มเหล่านี้เวลามาท่องเที่ยวหรือโดยสารรถไฟ นอกจากนี้ ผู้ดื่มไม่ได้ทำหน้าที่ขับรถไฟจึงไม่จำเป็นต้องห้ามดื่ม และในการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์หากผู้โดยสารไม่ซื้อก็ไม่มีการดื่ม ทั้งนี้เป็นสำนึกของแต่ละบุคคล

5.1.2 ไม่เห็นด้วยกับจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟและขานชาลา เนื่องจากมีโอกาสที่จะเกิดปัญหา การทะเลาะวิวาท ลวนลาม อุบัติเหตุ เป็นต้น การไม่อนุญาตให้มีการจำหน่ายเป็นสิ่งที่ดีควรมีการทบทวน หรือมีที่เฉพาะให้ดื่ม ผู้เสียบังเปิดให้บริการทั้งคืน หรือมีตู้เฉพาะผู้ที่ดื่มแอลกอฮอล์

5.2 กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

ควรมีการควบคุมการจำหน่ายทั้งบนขบวนรถไฟและบริเวณสถานีรถไฟ หากถือว่าสถานีรถไฟเป็นสถานที่สาธารณะและเป็นสถานที่ราชการก็สามารถห้ามได้จึงอยู่ที่การตีความและให้ความหมายของคำว่า “สถานีรถไฟ.” “ขบวนรถไฟ”

6. นโยบายการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยผู้บังคับการตำรวจรถไฟ

6.1 อำนาจของตำรวจรถไฟเพียงแต่ดูแลเหตุตลอดการเดินทาง

6.2 ทำงานประสานกับการรถไฟแห่งประเทศไทย

6.3 ในด้านการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์หากไม่มีเหตุให้ดำเนินคดีก็ไม่อำนาจในการดำเนินการ

6.4 ไม่มีอำนาจการสอบสวน แต่มีอำนาจในการส่งต่อ จับกุม ละส่งให้เจ้าของพื้นที่ ไม่มีหน้าที่ในการตรวจสอบผู้ค้าเร่ที่ขึ้นมาจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

7. จำนวนคดีที่เกิดขึ้นมีการบันทึกไม่ชัดเจน ซึ่งพบว่า มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ ทะเลาะวิวาท และเมาสุราที่เกิดขึ้นในช่วง พ.ศ. 23552-2556 ดังนี้ 92, 63,61,49 และ 57 ราย ตามลำดับ เฉลี่ยปีละ 64.5 ราย หรือ 5.4 รายต่อเดือน

อภิปรายผล

จากผลการศึกษา พบว่า ผู้โดยสารที่ใช้บริการรถไฟ ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง อายุเฉลี่ย 35 ปี ซึ่งจากข้อมูลสถิติการใช้บริการของการรถไฟ พบว่า ในแต่ละปี มีผู้ใช้บริการการรถไฟ ประมาณ ปีละ 30-40 ล้านคน นอกจากนี้พบว่า ส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการเดินทางโดยใช้รถไฟเพื่อเดินทางโดยรถไฟมีส่วนน้อยที่เพิ่งเดินทางเป็นครั้งแรกทั้งที่เลือกใช้บริการรถไฟจ่ายเงินและรถไฟฟรี โดยเหตุผลในการเลือกเดินทางโดยใช้รถไฟส่วนใหญ่ คือ ประหยัด และในการเดินทางมีการใช้จ่ายเงิน เฉลี่ย 160-190 บาท (สูงสุด 950 บาท) โดยกลุ่มที่เดินทางโดยจ่ายเงินเอง มีรายจ่ายที่จ่ายเพื่อการซื้อสินค้า อาหารในระหว่างการเดินทางที่แตกต่างกันโดยกลุ่มที่เดินทางโดยขบวนรถไฟฟรีมีค่าใช้จ่ายมากกว่าผู้ใช้บริการขบวนรถไฟเสียเงิน ทั้งนี้อาจเนื่องจากผู้โดยสารขบวนรถไฟฟรีไม่ต้องจ่ายค่ารถไฟ ทั้งนี้อัตราค่าโดยสารรถไฟชั้น 3 จาก กรุงเทพ ฯ ถึง สุโขทัย-ลก แต่เมื่อรวมค่าใช้จ่ายทั้งสิ้นโดยรวมค่าตัวโดยสารก็พบว่าค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการใช้บริการรถไฟที่จ่ายเงินเองสูงกว่ารถไฟฟรี อย่างไรก็ตามรถไฟฟรีก็ช่วยลดค่าใช้จ่ายลงได้อย่างน้อย 300 -400 บาทต่อคนต่อการเดินทาง 1 ครั้ง ขณะที่พบว่า ขบวนรถไฟฟรีมีจำนวนการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในแต่ละขบวนมากกว่าขบวนรถไฟที่จ่ายเงินเอง จากการศึกษาจะเห็นได้ว่าผู้โดยสารทั้งสองกลุ่มส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการเดินทางโดยรถไฟ การมองประเด็นรถไฟฟรีและจ่ายเงินเองพบว่า ความแตกต่างนอกจากในเรื่องค่าใช้จ่ายที่เป็นส่วนต่างของค่าใช้จ่ายของการเดินทางที่ผู้ที่ต้องจ่ายเองต้องรับผิดชอบ ส่วนกรณีใช้บริการรถไฟฟรีที่มีส่วนต่างนี้สามารถนำไปเป็นเงินออมหรือใช้จ่ายประเภทอื่นได้ อย่างไรก็ตามจากการตอบแบบสอบถามผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความเห็นว่า การไม่ต้องจ่ายค่ารถไฟทำให้มีเงินออมมากขึ้นและสัมพันธ์กับการซื้ออาหารและสิ่งของในระหว่างการเดินทางเพิ่มขึ้น ถึงแม้จะไม่ได้กล่าวถึงการซื้อเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริโภคแต่ก็พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ยอมรับว่า ทำให้มีกำลังการซื้อมากขึ้น ซึ่งทั้งกลุ่มผู้เดินทางโดยรถไฟฟรีและจ่ายเงินเองส่วนใหญ่เตรียมอาหารมาเอง ทั้งนี้เพราะประหยัดกว่าซื้ออาหารบนขบวนรถไฟและได้รับประทานสิ่งที่ตนเองชอบและมีปริมาณเพียงพอเช่นเดียวกันทั้งสองกลุ่ม ส่วนในกลุ่มที่ใช้บริการรถไฟฟรี มีความเห็นเพิ่มเติม

ว่า หากต้องเสียค่าเดินทางด้วยส่วนของขนมขบเคี้ยวและอื่น ๆ ก็ลดลง การไม่ต้องจ่ายค่าโดยสารทำให้เพิ่มอำนาจการซื้อสินค้า จึงพบว่า ค่าเฉลี่ยของค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นระหว่างกลุ่มผู้โดยสารทั้งสองกลุ่มแตกต่างกันเล็กน้อยโดยความแปรปรวนที่เกิดขึ้นในกลุ่มทั้งสองมีความแตกต่างกันจึงพบว่า การใช้จ่ายเงินของกลุ่มทั้งสองมีความแตกต่างกัน นอกจากนี้ ด้านพฤติกรรมการซื้อไม่ได้เน้นการซื้อเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทั้งนี้เพราะกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง และยังพบว่า ในการซื้อเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของผู้โดยสารส่วนใหญ่ซื้อจากภายนอกเนื่องจากราคาถูกกว่า ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลที่ได้จากผู้จำหน่ายสินค้าบริเวณชานชาลาที่ประมาณการว่าการจำหน่ายของตนเองลดลงเนื่องจากภาวะการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ

ผลการศึกษาค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นระหว่างการเดินทางโดยรถไฟฟรีและรถไฟจ่ายเงินเอง พบว่า มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นไม่รวมค่าโดยสารที่ผู้โดยสารต้องจ่ายเอง ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นระหว่างการเดินทางเป็นค่าใช้จ่ายในเรื่องอาหารและเครื่องดื่มในระหว่างการเดินทางโดยค่าใช้จ่ายของผู้เดินทางรถไฟฟรีมากกว่าผู้เดินทางที่จ่ายเงินซื้อตั๋วรถไฟเอง ทั้งนี้อาจเนื่องจากการไม่ต้องจ่ายค่าตั๋วรถไฟทำให้มีเงินเหลือพอที่จะซื้ออาหารระหว่างทางในราคาทั้งของผู้เสียบียงและผู้ค้าบริเวณชานชาลา โดยราคาที่ตั้งไว้ของทั้ง 3 สถานีสูงกว่าราคาในร้านค้าทั่วไป นอกจากนี้ในกลุ่มที่ต้องจ่ายเงินเองพบว่า มีส่วนหนึ่งที่เตรียมอาหารและเครื่องดื่มมาเอง เนื่องจากไม่แน่ใจในความสะอาดและราคาของอาหารและเครื่องดื่มที่สูงกว่าราคาร้านค้าทั่วไป โดยกลุ่มนี้เป็นกลุ่มผู้ที่เดินทางบ่อยครั้ง จึงสามารถประเมินค่าใช้จ่ายต่อครั้งของตนเองได้ กรณีเช่นนี้จึงพบว่า มีผู้โดยสารส่วนหนึ่งที่เตรียมอาหารและเครื่องดื่มมาเอง รวมทั้งการเตรียมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ด้วย (ในรูปแบบกล่องโฟมแช่เปียร์ เหล้าสี เหล้าขาวบรรจุในขวดน้ำ/น้ำชา ดังนี้ เป็นต้น โดยเลือกซื้อในราคาเหล่านี้ที่ต่ำสุดและเปียร์ราคาถูกของไทยเป็นแบบบรรจุในกระป๋องเนื่องจากดูแลความสะอาดได้ง่ายกว่า

จากข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง สรุปได้ว่า ผู้เดินทางโดยรถไฟเป็นผู้ใช้บริการอยู่เดิมและเลือกใช้สิทธิตามโอกาส โดยบางรายใช้บริการรถไฟฟรีเนื่องจากตามข้อตกลงระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทยโดยกระทรวงคมนาคม และรัฐบาลเป็นข้อตกลงที่กำหนดให้คนที่มีสัญชาติไทย มีบัตรประชาชนทั้ง 13 หลัก ก็สามารถเลือกใช้สิทธิในการเดินทางได้ โดยรัฐนำเงินภาษีมาจ่ายแทนในราคาเท่ากับราคาตั๋วปกติ ทุกคนไม่ว่ารวยหรือจนก็มีสิทธิใช้ได้เช่นเดียวกับรัฐสวัสดิการรักษายาบาล การให้สิทธินี้จึงมีการมองว่าส่งเสริมให้คนใช้สิทธิมากเกินไปจนความจำเป็นหรือไม่ จากการสังเกตพบว่า มีคนบางกลุ่มที่ใช้สิทธิมากเกินไปจนไม่นำเอกสารคือบัตรประชาชนมาแสดงขอสิทธิที่มากกว่า การขอสิทธิตามปกติ โดยเจ้าหน้าที่ก็ไม่ได้สนใจในการตรวจสอบ

จากผลการศึกษานำไปสู่การตอบคำถามการวิจัยดังนี้

1 รูปแบบการจำหน่าย พบว่า เป็นรูปแบบที่ปฏิบัติต่อเนื่องและยาวนานจนกลายเป็นธรรมเนียมปฏิบัติ

รูปแบบการจำหน่ายทั้งของผู้ค้าและผู้โดยสารมีลักษณะเดียวกันคือ เดินขาย ซึ่งในกรณีรถไฟชั้น 2 ผู้ค้าไม่ได้รับอนุญาตให้เข้าไปจำหน่าย ยกเว้นในกรณีที่รถยังไม่ออกจากสถานี และเจ้าหน้าที่ประจำตู้ขึ้น ๆ ยินยอม แต่อย่างไรก็ตามผู้ค้าส่วนใหญ่ไม่สามารถเข้าไปจำหน่ายได้หลัง 21.00 น. ข้อจำกัดนี้ทำให้ผู้ค้าต้องเดินจำหน่ายสินค้าตลอดเวลาที่ตนเองมีโอกาส มีบางรายมีสินค้าอื่นร่วมจำหน่ายสลับกันไป โดยกำไรที่ได้ในแต่ละวันประมาณ 500 -2,000 บาท ซึ่งเมื่อพิจารณาว่า การจำหน่ายของผู้ค้ากระทำได้ดีหรือไม่ ซึ่งพบว่า ผู้ค้าสามารถจำหน่ายสุราประเภท 4 ได้ โดยปริมาณการจำหน่ายไม่เกิน 10 ลิตร (พระราชบัญญัติ สุรา พ.ศ. 2493)(34) มาตรา 19 มาตรา 19 ใบอนุญาตขายสุรา 7 ประเภท คือ ประเภทที่ 4 สำหรับการขายสุราที่ทำในราชอาณาจักร ครั้งหนึ่งเป็นจำนวนต่ำกว่าสิบลิตรและ มาตรา 19 ทวิ ใบอนุญาตขายสุราประเภทที่ 4 ตามมาตรา 19 ให้ออกให้แก่ผู้ทำการขายได้ด้วย การขออนุญาต และการออกใบอนุญาตตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง ในการนี้จะกำหนดเงื่อนไขให้ผู้ได้รับใบอนุญาตขายสุราปฏิบัติด้วยก็ได้ ใบอนุญาตขายสุราที่ออกตามวรรคสอง ให้ถือเป็นใบอนุญาตขานสุราสำหรับใช้กำกับสุราที่นำไปขายเร่ด้วย

ดังนั้นหากถือปฏิบัติตาม พระราชบัญญัติสุรา พ.ศ. 2493 ตามที่กรมสรรพสามิตซึ่งเป็นหน่วยงานที่อนุญาตจำหน่าย การจำหน่ายแอลกอฮอล์โดยผู้ค้าก็ไม่ถือว่าผิดกฎหมาย การจำหน่ายโดยรวมแล้วไม่เกิน 10 ลิตรก็สามารถจำหน่ายได้ อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาตามความในมาตรา 30 ตาม พระราชบัญญัติเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ 2551 ตามความในมาตรา 30 ว่า “มาตรา 30 ห้ามมิให้ผู้ใดขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์โดยวิธีการหรือในลักษณะ ดังต่อไปนี้ ใน (2) ห้ามการเร่ขาย(1) พระราชบัญญัติ ทั้งสอง (พ.ศ. 2493 และ 2551) ยังมีประเด็นที่ขัดแย้งกัน โดย พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 ไม่ได้กำหนดให้ยกเลิกความในพระราชบัญญัติ 2493 ..ในมาตรา 19 และ 19 ทวิ แต่ประการใด(34)

จากข้อมูลประสบการณ์ของผู้ค้าเร่ ก็พบว่า มีการจำหน่ายลักษณะนี้มาอย่างต่อเนื่อง สินค้าที่จำหน่าย มีการตัดแปลงตามสินค้าในท้องตลาดและราคาสินค้า กำหนดราคาโดยผู้ขายบวกกำไรมากกว่าร้านค้าอื่น โดยผู้โดยสารสามารถเลือกซื้อได้ตลอดเวลาที่มีการเดินจำหน่ายผู้ค้าเร่มีการตกลงแบ่งพื้นที่กับพนักงานผู้เสียบียงและพนักงานรักษารถ และเจ้าหน้าที่ตำรวจ ซึ่งหาก

เจ้าหน้าที่ปฏิบัติหน้าที่ของตนเองตามที่กฎหมายกำหนด หรือระเบียบปฏิบัติของหน่วยงาน ผู้ค้าเร่ก็น่าจะไม่สามารถเดินจำหน่ายได้ อย่างไรก็ตามด้วยความสัมพันธ์ระหว่างผู้ค้าเร่และเจ้าหน้าที่รวมทั้งผู้จำหน่ายบนรถเสียบ ระบบอุปถัมภ์ ทำให้เกิดการได้รับผลประโยชน์ต่างตอบแทนทั้งผู้จำหน่ายและผู้เกี่ยวข้องทำให้กระบวนการในการจำหน่ายยังคงสามารถดำเนินอยู่ได้ ซึ่งถ้ามองถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นหากยุติการจำหน่ายเครื่องตีแมลงกอล ซึ่งน่าจะมีผลในระยะแรก ทั้งนี้ตามข้อปฏิบัติของการรถไฟผู้ประมุขได้นำจะได้รับผลกระทบโดยตรงมากกว่า โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยที่เป็นคู่สัญญาจะต้องสามารถอธิบายถึงผลได้ผลเสียที่จะเกิดขึ้นจากการอนุญาตและไม่อนุญาตให้มีการจำหน่ายเครื่องตีแมลงกอล และจะครอบคลุมถึงการตีด้วยหรือไม่ นอกจากนี้ต้องทบทวนระบบการตรวจประเมินผู้ทำหน้าที่ทุกคนบนขบวนรถด้วย โดยคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้โดยสารทุกรายทุกชั้น ซึ่งการเริ่มดำเนินการคงจะต้องพิจารณาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นทั้งระดับจุลภาคและมหภาค โดยเฉพาะมุมมองด้านสิทธิมนุษยชนต้องมองทั้งด้านผู้ตีและไม่ตีแมลงกอลเนื่องจากประเด็นนี้เป็นประเด็นที่ต้องมีการพิจารณาอย่างละเอียดว่า สิทธิของผู้ตีมีเพียงใด และสิทธิของผู้ไม่ตีแมลงกอลมีเพียงใดเช่นกันโดยมองถึงหน้าที่ของทั้งกลุ่มที่ตีและไม่ตีต่อตนเองและสังคม

2.ผลกระทบที่มีต่อผู้โดยสารพบว่า เมื่อดูจากแนวโน้มที่ผ่านมาของการรายงาน พบว่า มีเหตุพลัดตกรถไฟ ทะเลาะวิวาทเกิดขึ้นในระหว่างเดินทางโดยขบวนรถไฟ ถึงแม้ว่ารายงานดังกล่าวจะไม่ระบุขบวนรถ แต่การเกิดเหตุการณ์ พลัดตก การใช้อาวุธ การทำร้ายร่างกาย และอุบัติเหตุอื่น ๆ เฉลี่ย 5.4 รายต่อเดือน หรือแม้แต่การที่ผู้โดยสารหายไปจากที่นั่งโดยไม่ทราบสาเหตุหรือติดตามได้ เป็นภาพสะท้อนถึงโอกาสในการเกิดเหตุระหว่างการเดินทางโดยรถไฟ ขณะเดียวกัน การวิเคราะห์และค้นหาสาเหตุก็ไม่ได้ดำเนินการอย่างเต็มรูปแบบ เนื่องจากผลกระทบจากการที่รถไฟมีการเคลื่อนที่ตลอดเวลา พักดัดในพื้นที่ในการแจ้งเหตุไม่อยู่นิ่ง นอกจากนี้หน้าที่ในการสอบสวนต้องเป็นหน้าที่ของตำรวจสัญญาบัตร แต่บนขบวนรถไฟมีแต่ตำรวจชั้นประทวนเป็นส่วนใหญ่ จึงไม่มีอำนาจในการจัดการหรือจัดการไม่เต็มที่ ขณะที่การรถไฟแห่งประเทศไทยก็ไม่ได้กำหนดบทบาทของพนักงานห้ามล้อ และพนักงานรักษารถอย่างชัดเจนและเป็นลายลักษณ์อักษรและมีกฎหมายรองรับ โดยบทบาทหลักของพนักงานประจำขบวนรถคือการรักษาทรัพย์สินของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งหน้าที่นี้ยังเป็นหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจประจำขบวนรถด้วย ผลกระทบที่มีต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสารที่ร่วมเดินทางมาด้วยกับผู้ตีแมลงกอลโดยเฉพาะเมื่อผู้ตีแมลงกอลตีของตนเอง ไม่ได้ก็เป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดการทะเลาะวิวาทและอันตรายแก่ทั้งผู้ตี ผู้ถูกตีและผู้โดยสารอื่น ๆ ทั้งนี้จากรายงานเฉพาะที่มีการแจ้งขอความช่วยเหลือจากพนักงานรักษารถและเจ้าหน้าที่ตำรวจ มีจำนวนจำนวนมากกว่า 1 รายต่อปี ซึ่งเป็นสิ่งที่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องต้องให้ความสำคัญและหาทางป้องกันให้แก่ผู้โดยสารที่เลือกใช้บริการของการรถไฟแห่งประเทศไทย

ด้านพฤติกรรมกรมการจำหน่าย จากข้อมูลที่ได้จากการสังเกตและสัมภาษณ์ พบว่า การจำหน่ายที่เกิดขึ้น สะท้อนให้เห็นถึงความขัดแย้งที่เกิดขึ้นระหว่างการกำหนดเวลาจำหน่ายตามกฎหมายและการจำหน่ายบนขบวนรถไฟ ส่วนที่ขานขาลาสถานีรถไฟมีการติดป้ายบอกช่วงเวลาในการจำหน่ายคชตามที่กฎหมายกำหนด ก็พบว่า มีบางร้านไม่ปฏิบัติตามโดยอ้างถึงความต้องการของผู้ซื้อและส่วนแบ่งรายได้ของตน พฤติกรรมการจำหน่ายเครื่องตีแมลงกอลระหว่างผู้จำหน่ายของผู้เสียบ และผู้ค้าเร่คล้ายคลึงกัน คือ เวลาการจำหน่ายและกลุ่มเป้าหมาย พบว่า ในความเป็นจริงจากการสังเกต พบว่า มีการจำหน่ายเบียร์ และเหล้าสีให้แก่วัยรุ่น ทั้งผู้ชายของรถเสียบและผู้ค้าเร่ ส่วนระยะเวลาในการเดินขายสินค้า พบว่า ผู้ค้าเร่จำหน่ายเครื่องตีแมลงกอล เครื่องตีแมลงกอล จำหน่ายเบียร์ และสุราสีแก่วัยรุ่นที่เดินทางมากับขบวนรถไฟ โดยมีลักษณะการตีมีทั้งเป็นกลุ่มกลุ่มละ 2-3 คน หรือ 1 คน สถานที่ตีส่วนใหญ่ ตีบริเวณช้อตอรัล มีน้อยมากที่ที่นั่งตีบริเวณที่นั่งของตนเอง นอกจากมาด้วยกันและตีด้วยกัน มีบางรายที่ไปที่นั่งตีบริเวณที่นั่งเบียร์ที่รถเสียบ เนื่องจากรถเสียบมีคนได้ประมาณ 20-30 คน ราคาที่จ่าย คือ 55-65 บาทต่อ 1 กระป๋อง และมีส่วนหนึ่งซื้อมาจากร้านสะดวกซื้อ และร้านค้าบริเวณสถานีรถไฟเนื่องจากราคาถูกกว่า ทั้งนี้โดยหลักการในการให้สิทธิแก่ผู้ประมุขได้นั้นเป็นข้อตกลงของการรถไฟแห่งประเทศไทยกับผู้ประมุขได้ และทั้งเจ้าหน้าที่ตำรวจและพนักงานรักษารถ พนักงานห้ามล้อ มีหน้าที่ในการควบคุมให้เกิดความเรียบร้อยและเป็นไปตามระเบียบของการรถไฟตามพระราชบัญญัติการรถไฟ(54) และ บทบาทหน้าที่ของตำรวจรถไฟ (9) แต่เจ้าหน้าที่ไม่ได้รับการระเบียบ ทำให้มีผู้ค้าเร่สามารถขึ้นมาจำหน่ายสินค้าโดยเฉพาะเครื่องตีแมลงกอล โดยไม่มีการควบคุม เป็นการเพิ่มโอกาสให้ผู้โดยสารเข้าถึงเครื่องตีได้เกือบตลอดเวลา เพราะช่วงเวลาในการจำหน่ายเครื่องตีดังกล่าวต่อเนื่องกันจากสถานีหนึ่งไปยังสถานีหนึ่ง โดยส่วนใหญ่ไม่จำกัดเวลา คือ จากการสังเกตพบว่า จำหน่ายทั้งคืน ส่วนผู้เสียบจะมีเวลากำหนดในการจำหน่ายไว้อย่างชัดเจน ในการจำหน่ายของผู้ค้าเร่ซึ่งจำหน่ายนอกเวลาที่รัฐกำหนด(33) เจ้าหน้าที่ของการรถไฟและเจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถจับกุมได้ตามกฎหมาย การละเลยดังกล่าวทั้งเวลาที่ผู้เสียบจำหน่ายเครื่องตีแมลงกอลนอกเวลาระหว่าง 14.00-17.00 น ก็เป็นการผิดกฎหมายเช่นกันถึงแม้ผู้เสียบจะได้รับอนุญาตให้จำหน่ายเครื่องตีแมลงกอลแต่เวลาที่จำหน่ายไม่เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด(30-32)

2. พฤติกรรมการดื่มของผู้ดื่มจากการสังเกตในระหว่างการเดินทางในขบวนรถ พบว่า ผู้โดยสารส่วนหนึ่งจะซื้อจากร้านสะดวกซื้อนอกเวสถานีรถไฟเนื่องจากราคาถูกกว่า และนำมาดื่มขณะเดินทาง การที่ไม่นำไปดื่มที่ตู้เสบียงเนื่องจากเป็นกฎของตู้เสบียงที่ห้ามไม่ให้นำเครื่องดื่มและอาหารมารับประทานในตู้เสบียง นอกจากนี้ยังพบว่า ในตู้ชั้น 3 ผู้โดยสารส่วนหนึ่งนำเหล้าขาวมาบรรจุในขวดน้ำและดื่มระหว่างการเดินทาง ซึ่งพบว่าเป็นผู้ที่เดินทางคนเดียวหรือมากับเพื่อนอีก 1-2 คน เท่านั้น ส่วนที่เดินทางเป็นกลุ่มจะจับกลุ่มบริเวณชื้อต่อ รถไฟ หน้าห้องน้ำ/บริเวณอ่างล้างมือในชั้น 3 กรณีนี้ผู้เกี่ยวข้องก็จะมองข้ามไปไม่ได้ เพราะผู้ดื่มเปลี่ยนรูปแบบของการบริโภคและลดค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการซื้อเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถหรือสถานชื้อเนื่องจากมีความต่างของราคา การพกพาขึ้นไปดื่มบนขบวนรถเพิ่มความสะดวกให้แก่ผู้ดื่มเนื่องจากไม่ต้องรอเวลาให้มีผู้จำหน่ายผ่านมาหรือต้องเดินทางไปใช้บริการที่ตู้เสบียง ดังนั้นการมองเฉพาะการห้ามจำหน่ายจึงเป็นประเด็นที่มองด้านเดียวจึงจำเป็นต้องมองถึงตัวผู้ดื่มด้วย ซึ่งหากมีการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เกิดขึ้นก็อาจจะเกิดเหตุการณ์ที่ไม่พึงประสงค์เกิดขึ้น ฉะนั้นหากมีการกักตุนหรือกฎหมาย ประกาศ หรือกฎกระทรวง ก็ต้องครอบคลุมถึงผู้ดื่มและการพกพาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ การดื่มในที่สาธารณะ เช่นเดียวกับที่มีการบังคับใช้ในการเดินทางโดยทางรถยนต์

จากการสังเกตพฤติกรรมการดื่ม ในแต่ละเที่ยวของการเดินทาง พบว่า เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่มีการดื่มมากคือ เบียร์ ทั้งนี้จากการสังเกตพฤติกรรมและปริมาณการขาย และจำนวนกระป๋องเบียร์ที่ได้จากการเก็บรวบรวมของคนเก็บกระป๋อง ซึ่งมีส่วนหนึ่งที่ผู้ดื่มโยนทิ้งข้างทาง มีจำนวนการดื่มของผู้เดินทางโดยขบวนรถไฟสายพริมากกว่าผู้เดินทางที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์โดยใช้ขบวนรถจ่ายเงินเอง ในระหว่างเก็บข้อมูลพบว่า มีเหตุทะเลาะวิวาทใน 5 เที่ยวจาก 20 เที่ยวของ เป็นสายใต้ 2 เที่ยว และสายตะวันออกเฉียงเหนือ 3 เที่ยว ตกรถไฟ 2 ราย มีการจับกุมกรณีดื่มและจำหน่ายน้ำกระท่อม 1 ครั้ง ในเส้นทางสายใต้ ทั้งนี้จากเหตุการณ์ดังกล่าวมีการบันทึกเฉพาะรายที่ตกรถไฟ แต่การทะเลาะวิวาทไม่ได้มีการบันทึกเนื่องจาก ขณะเกิดเหตุเป็นเวลากลางวัน และมีผู้โดยสารด้วยกันเอง(ทหารที่เดินทางมาด้วย) ช่วยไกล่เกลี่ยคู่กรณี ซึ่งคู่กรณีทั้งสองฝ่ายมีการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ด้วย ส่วนกรณีพลัดตกรถไฟ เนื่องจากไม่มีผู้เห็นเหตุการณ์ก่อนการตกรถไฟ แต่มีเหตุให้คาดว่าสัมพันธ์กับการรถไฟ คือมีผู้โดยสารเห็นผู้เคราะห์ร้ายทั้งสองรายมีอาการมึนเมาและหายไปจากที่นั่ง และภายหลังจึงมีเหตุว่ารถไฟที่ร่างของผู้เคราะห์ร้ายดังกล่าวโดยไม่สามารถระบุได้ว่าเป็นใคร ถึงแม้จะไม่มีหลักฐานแน่ชัด ก็คาดว่าผู้เคราะห์ร้ายซื้อเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มาดื่มบนขบวนรถไฟ หรือที่สถานชื้อนอกสถานีรถไฟแต่ก็มีข้อมูลจากผู้โดยสารในตู้ชั้นว่า สังเกตว่าผู้เคราะห์ร้ายมีอาการมึนเมา นอกจากนี้เหตุการณ์ดังกล่าวยังไม่ได้ปรากฏเป็นข่าวให้สาธารณชนทราบด้วย สอดคล้องกับการศึกษาของ Lerer และ Matzopoulos (1996) (48) Lange และ McCune (1989) (45) และ Mohanty และคณะ (47) พบว่า การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เป็นเหตุส่งเสริมให้เกิดอุบัติเหตุ ขณะเดียวกันลักษณะของตู้รถไฟโดยเฉพาะชั้น 3 ก็เอื้อให้เกิดอุบัติเหตุได้ เนื่องจากเป็นตู้เปิด ช่วงต่อระหว่างรถไม่เสถียรหากไม่ระวังอาจจะพลัดตกได้ ส่วนการเกิดการทะเลาะวิวาท สอดคล้องกับการศึกษาของ Matzopoulos และคณะ (1998) (50) พบว่า อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นอยู่ในเส้นทางนอกเมือง โดยมีข้อมูลพบว่ามีความสัมพันธ์กับการดื่มเหล้าโดยมีระดับแอลกอฮอล์ที่สูงกว่าปกติ นอกจากนี้ยังสอดคล้องกับการศึกษาของ Krynska และ De Leo (46) ที่พบว่าโอกาสของความรุนแรงที่เกิดขึ้นนั้นมาจากการจัดการเรื่องความปลอดภัย และความหนาแน่นของผู้โดยสาร ทำให้มีอุบัติเหตุประมาณร้อยละ 1-12 และสอดคล้องกับการศึกษาของ Lerer (1997) ทบทวนข้อมูลอุบัติเหตุและการตายที่เกิดขึ้นและเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยรถไฟที่เมืองเคปทาวน์ พบว่า ในกลุ่มที่ตกลงมาจากรถไฟในขณะที่รถไฟกำลังเคลื่อนตัว ร้อยละ 35 มีระดับความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดมากกว่า 0.1 มิลลิกรัมต่อ 100 มิลลิกรัม (51)

การจัดการของเจ้าหน้าที่ พบว่า ในขบวนรถไฟบางเที่ยว เจ้าหน้าที่ไม่ได้ให้ความสนใจกับเหตุการณ์ดังกล่าว เจ้าหน้าที่สายใต้ตรวจตัว/เอกสารเพียง 1 ครั้ง และสิ้นสุดที่สถานีบางชื้อ(ขาลง) ส่วนขาขึ้น ภายหลังจากออกจากสถานีต้นทาง เช่นเดียวกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ ส่วนสายตะวันออกเฉียงเหนือมีการตรวจตรวจบ่อยครั้งกว่า ประมาณ 2 ชั่วโมงต่อครั้ง เจ้าหน้าที่บนขบวนรถไม่มีพฤติกรรมห้ามปรามการจำหน่ายแต่อย่างใด และนี่ก็เป็นเหตุผลหนึ่งที่ผู้โดยสารไม่ได้คาดหวังกับการดูแลของเจ้าหน้าที่ การจำหน่ายของกลุ่มผู้ค้าแร่เป็นกลุ่มที่เจ้าหน้าที่ทุกคนในแต่ละขบวนมีความคุ้นเคยเนื่องจากเป็นคนรู้จักและเป็นเครือญาติตามที่มีข้อมูล กลุ่มดังกล่าวก็ต้องเสียค่าระวางสินค้าที่นำขึ้นมาตามระเบียบของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพราะถึงแม้ไม่ต้องจ่ายเงินค่าโดยสารเช่นเดียวกับผู้โดยสารรถไฟขบวนรถไฟฟรีก็ตามแต่ต้องจ่ายค่าระวางสินค้า ส่วนกรณีที่เป็นขบวนจ่ายเงินเอง บางครั้งอาจจะต้องเสียค่าตัวบ้าง แต่ส่วนใหญ่เสียเฉพาะค่าระวางของเท่านั้น จากสถิติทั้งของเจ้าหน้าที่การรถไฟ เจ้าหน้าที่ตำรวจ และการสังเกต พบว่า เหตุการณ์ด้านอุบัติเหตุ และการเกิดคืออาชญากรรมยังมีอยู่อย่างต่อเนื่องโดยไม่สามารถระบุสาเหตุที่แท้จริงได้ เพียงแต่มีข้อมูลแวดล้อมและประเมินได้ว่า การดื่มแอลกอฮอล์ในระหว่างการเดินทางมีความเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุการณ์นั้น ๆ

ทั้งนี้ช่วงเวลาในการจำหน่ายเครื่องตัดแอลกอฮอล์โดยผู้ค้าเร่ไม่มีกรจำกัดเวลา ผู้โดยสารสามารถตัดได้ทั้งสิ้น เช่นเดียวกับตู้เสบียงที่สามารถตัดเครื่องตัดแอลกอฮอล์ได้ตั้งแต่เวลาเริ่มทำการคือ 5.00 น

ด้านความคิดเห็นของผู้โดยสาร ซึ่งจากข้อมูลการศึกษานี้ พบว่า ผู้โดยสารส่วนใหญ่ไม่ดื่มสุรา และ โดยความเห็นส่วนใหญ่คือไม่เห็นด้วยกับการจำหน่ายเครื่องตัดแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ มีบางส่วนที่เห็นว่าเป็นเรื่องส่วนตัวและเป็นบทบาทของการรถไฟในการจัดการทั้งการจำหน่ายบนขบวนรถไฟและร้านค้าบริเวณชานชาลา โดยผู้โดยสารกลุ่มนี้ให้ความเห็นเพิ่มเติมว่าถึงแม้จะมีการจำหน่ายเครื่องตัดแอลกอฮอล์ ถ้าไม่มีผู้ซื้อก็ไม่สามารถจำหน่ายได้จึงไม่จำเป็นต้องห้ามการจำหน่าย แต่ควรเพิ่มความตระหนักของประชาชนในเรื่องผลกระทบของการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทั้งต่อสุขภาพตนเอง ครอบครัวและสังคม หากไม่มีผู้ซื้อผู้ขายก็จะเลิกขายไปเอง หรืออาจจะจับกุมเช่นเดียวกับผู้โดยสารทางรถยนต์

จากประสบการณ์ของผู้ใช้บริการที่เคยประสบเหตุการณ์ที่ไม่พึงประสงค์ พบว่า เส้นทางที่เกิดเหตุส่วนใหญ่คือ เส้นทางขบวนรถไฟสายใต้และสายตะวันออกเฉียงเหนือ โดยเหตุการณ์ที่ประสบมีทั้งการทะเลาะวิวาท เมาสุรา พลัดตกลง โดยข้อมูลจากรายงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่พบว่า เหตุที่เกิดจากการพลัดตกลงไฟที่มีการรายงานแต่ไม่ได้มีบันทึกเพิ่มเติมถึงปัจจัยเสริม เช่น การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ การทะเลาะวิวาท ฯ การขาดระเบียบรายงานและตรวจสอบที่ดีทำให้มีการละเลยถึงสาเหตุของการเสียชีวิตและพลัดตกลงไฟ มีผลให้ปัญหาดังกล่าวไม่ได้รับการแก้ไขหรือหาวิธีป้องกันให้แก่ผู้โดยสารที่ใช้บริการทั้งกลุ่มที่ดื่มและไม่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

กรณีที่มีผู้ดื่มสุรามานั่งข้าง ๆ ผู้โดยสารส่วนใหญ่ใช้วิธีเดินไปหาที่นั่งใหม่ ซึ่งในความเป็นจริงหากที่นั่งเต็มและถูกจำหน่ายออกไปก็จะมีที่นั่งสำรองที่จะให้ผู้ที่ต้องการย้ายที่นั่งสามารถย้ายที่นั่งได้ กรณีเช่นนี้พบว่า ผู้โดยสารใช้วิธีนั่งเฉย ๆ และระวังตนเอง การขอความช่วยเหลือจาก พนักงานรักษาโรค และ เจ้าหน้าที่ตำรวจ พบว่า มีบางส่วนที่ขอความช่วยเหลือ กลุ่มที่ไม่ขอความช่วยเหลือเนื่องจากไม่ทราบว่าจะเดินไปหาเจ้าหน้าที่เหล่านั้นได้ทีไหน เพราะไม่เคยทราบว่าเจ้าหน้าที่มีทำการบนขบวนรถไฟอยู่ที่ใด นอกจากนี้ยังเกรงถูกทำร้ายร่างกายด้วย ซึ่งโดยสิทธิของผู้โดยสารก็มีสิทธิในที่นั่งของตนเองการถูกละเมิดสิทธิที่เกิดขึ้นเจ้าของสิทธิไม่สามารถปกป้องสิทธิของตนเองได้ การขอความช่วยเหลือเป็นไปได้อย่างดีนั้นคนส่วนใหญ่ที่เผชิญเหตุการณ์ดังกล่าวจึงใช้วิธีเลี่ยงปัญหาโดยการหาที่นั่งใหม่โดยในความเป็นจริงเจ้าของสิทธิต้องสามารถครอบครองสิทธิที่นั่งของตนเองได้ จนถึงสถานที่ที่ตนเองมีสิทธิตามที่กำหนดในตัวรถไฟ อาจกล่าวได้ว่า กรณีเช่นนี้เป็นกรคุกคามสิทธิของผู้โดยสารอื่นโดยมีสาเหตุจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และควบคุมตนเองไม่ได้ จากข้อมูลเพิ่มเติมของผู้โดยสารที่เลือกโดยสารรถไฟฟรีชั้น 3 ทั้งสายใต้และสายตะวันออกเฉียงเหนือ พบว่า ไม่ได้คาดหวังว่าเมื่อเกิดเหตุการณ์ไม่ดีและไม่คาดหวังว่าถ้ามีเหตุการณ์ร้ายเกิดขึ้นกับตนเองแล้วจะมีผู้โดยสารอื่นให้การช่วยเหลือ เนื่องจากผู้โดยสารแต่ละคนก็เกรงจะได้รับผลกระทบไปด้วย รวมทั้งระยะทางการเดินทางที่ยาว รถเคลื่อนตัวตลอดเวลา หรือจอดรอหลักบริเวณป่าละเมาะ ที่อาจเกิดเหตุการณ์ไม่คาดฝันเกิดขึ้นได้และขอความช่วยเหลือยาก ถึงแม้ในขบวนรถไฟจะมีสายสัญญาณฉุกเฉิน แต่จากการสอบถามเจ้าหน้าที่การรถไฟ พบว่า ส่วนใหญ่ไม่ได้ใช้การมาเป็นเวลานาน อายุการใช้งานที่ผ่านมามากหลายปีและขาดการซ่อมบำรุงอาจมีผลให้ใช้การไม่ได้ ประกอบกับเส้นทางรถไฟอยู่ไกลจากชุมชน การขอความช่วยเหลืออื่น ๆ เป็นไปได้อย่างยาก และไม่แน่ใจว่าเจ้าหน้าที่จะให้การดูแลความปลอดภัยให้กับตนเองได้ตลอดเส้นทางได้หรือไม่ ซึ่งจากข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามผู้โดยสารพบว่า ทั้งกรณีที่ผู้โดยสารใช้บริการขบวนรถไฟฟรีและขบวนรถไฟจ่ายเงินเอง ส่วนใหญ่ใช้วิธีเดินหนีมากกว่าการแจ้งเจ้าหน้าที่เพื่อขอความช่วยเหลือ หรือยอมนั่งที่เดิมถ้าไม่มีทางเลือกคือในขบวนรถไฟที่ไม่มีที่นั่งเหลือ ก็ใช้วิธีนั่งระวังตัวและพยายามมองหาที่นั่ง ใหม่หรือจะนั่งที่เดิมไปจนถึงสถานีเป้าหมายและโดยเฉพาะหากเป็นเพศหญิงและเดินทางคนเดียว การขอความช่วยเหลือจากผู้โดยสารด้วยกันในปัจจุบันอาจจะมองว่ายากมากขึ้นทั้งด้วยระบบสังคมที่เปลี่ยนไป เป็น “ต่างคนต่างอยู่” หรือ “ตัวใครตัวมัน” หรือ “สังคมก้มหน้า” และเนื่องจากผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นผู้หญิงจึงสะท้อนปัญหาออกมาเป็นความคิดเห็นว่าไม่ควรที่จะให้มีการจำหน่ายบนขบวนรถไฟและชานชาลา เมื่อพิจารณาจากผู้โดยสาร จะเห็นได้ว่าในกลุ่มผู้โดยสารสลับกันไปมาตามสถานการณ์และโอกาส ดังนั้นจึงพบว่า ความเห็นของผู้โดยสารไม่แตกต่างกันทั้งในกลุ่มที่เดินทางโดยรถไฟฟรีและเดินทางโดยรถไฟจ่ายเงินเอง และทั้งสองกลุ่มก็มองถึงสิทธิของตนเองต้องรักษาไม่ว่าจะจ่ายเงินเองและรถไฟฟรี โดยผู้เดินทางโดยรถไฟฟรีส่วนหนึ่งคิดว่าเพราะเป็นของฟรีจึงบริการไม่ดี แต่ส่วนหนึ่งคิดว่า ถึงแม้จะไม่ได้จ่ายเงินค่าตัวจากกระเป๋าของตนเองแต่รัฐเป็นผู้จ่าย การรถไฟ ฯ ได้รับเงินเช่นเดียวกันก็ต้องบริการเช่นเดียวกันไม่ว่าจะเป็นการจ่ายเองหรือจ่ายโดยรัฐ ซึ่งผู้โดยสารทุกคนต้องปกป้องสิทธิตนเองและเคารพสิทธิผู้อื่น ทั้งนี้ยังพบว่า ส่วนหนึ่งของผู้โดยสารที่ใช้บริการรถไฟฟรีไม่ใช่วิธีที่ชัดเจน ยกจนทั้งหมดเนื่องจากการใช้บริการนี้เปิดกว้างสำหรับคนไทยที่มีเลข 13 หลักก็สามารถใช้สิทธิได้ ซึ่งทำให้เห็นว่า ฐานะ รายได้ของผู้ใช้สิทธิรถไฟฟรีและรถไฟที่ต้องจ่ายเงินจึงไม่ต่างกัน อย่างไรก็ตามไม่ว่าจะเป็นการใช้สิทธิรถไฟฟรี หรือรถไฟจ่ายเงิน ทั้งสองกลุ่มก็ควรจะได้รับบริการดูแลที่ไม่แตกต่างกัน การแก้ปัญหาควรจัดการที่สาเหตุคือ การดื่ม

เครื่องตี้มแอลกอฮอล์ตามสิทธิส่วนบุคคลที่สามารถกระทำได้ แต่สิทธินั้นต้องไม่ละเมิดสิทธิผู้อื่น การให้สิทธิผู้ตี้มก็ต้องคำนึงถึงสิทธิผู้ไม่ตี้มเช่นกัน

ด้านการห้ามการตี้มและจำหน่ายบนขบวนรถไฟและขานชาลา พบว่า ส่วนใหญ่คิดว่าควรมีการห้ามจำหน่าย เช่นเดียวกับการห้ามการตี้มบนรถโดยสาร แต่เนื่องจากข้อกฎหมายไม่สามารถบังคับใช้กับการเดินทางโดยรถไฟได้ จึงเป็นช่องทางให้มีการจำหน่าย และน่าจะเป็นปัจจัยให้เกิดเหตุอาชญากรรม การปลัดขันธ์รถไฟได้เนื่องจากการขาดสติ ในขณะที่เดียวกันก็มีแนวคิดที่ว่าผู้ตี้มไม่ใช่ผู้ทำหน้าที่ขับ/ควบคุมขบวนรถไฟ และการเดินทางที่ใช้เวลานานน่าเบื่อ การตี้มเครื่องตี้มแอลกอฮอล์จะช่วยลดความเครียดจากการใช้เวลานานในการเดินทาง ประเด็นนี้ทำให้มองเห็นว่ากฎหมายยังมีสองมาตรฐานทั้ง ๆ ที่เป็นการเดินทางโดยทางบกเช่นเดียวกับการเดินทางโดยรถยนต์ แต่อาจเนื่องจากข้อมูลต่าง ๆ ที่เกิดอุบัติเหตุขบวนรถไฟ คดีอาชญากรรมต่าง ๆ รวมทั้งการลงนามไม่ได้ปรากฏเป็นข่าว ทำให้กระแสการรณรงค์การตี้มเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ไม่ได้รับการพิจารณาด้วย และด้วยข้อกฎหมายที่แยกลักษณะของรถไฟว่าเป็น “ทาง” ไม่ใช่ถนน กฎหมายจึงไม่สามารถบังคับใช้ได้ ตามประกาศคณะรัฐมนตรี

ด้านความเพียงพอของเจ้าหน้าที่ทั้งเจ้าหน้าที่ประจำขบวนรถไฟและเจ้าหน้าที่ตำรวจ พบว่า ผู้โดยสารที่คิดว่า จำนวนเจ้าหน้าที่ที่ดูแลความเรียบร้อยของขบวนรถไฟมีจำนวนเพียงพอแล้ว คือ 2 นาย ส่วนเจ้าหน้าที่ประจำขบวนรถไฟ ก็เพียงพอเช่นกัน เนื่องจากโดยรวมแล้วผู้โดยสารต้องดูแลตนเองอยู่แล้ว เพียงแต่เจ้าหน้าที่ต้องปฏิบัติงานตามหน้าที่ของตนให้เต็มศักยภาพ โดยต้องเดินตรวจตราทุก 1-2 ชั่วโมงมากกว่าเพียงตรวจสอบในช่วงเวลาที่รถเคลื่อนออกจากสถานีต้นทางเท่านั้น ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับ การจัดการของแต่ละขบวนรถไฟ ซึ่งถ้าพิจารณาตามจำนวนของเจ้าหน้าที่โดยไม่รวมพนักงานทำความสะอาดและพนักงานขับและช่างเทคนิค จะมีเจ้าหน้าที่รวมกันทั้งสิ้นประมาณ 8 คน ซึ่งต้องหมุนเวียนในการตรวจตราความปลอดภัยให้แก่ผู้โดยสาร โดยเฉพาะขบวนรถไฟชั้น 3 เนื่องจากขบวนรถไฟชั้น 2 จะมีเจ้าหน้าที่ดูแลเฉพาะอยู่แล้ว

ส่วนกลุ่มที่มีความเห็นว่า เจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอ เนื่องจากปริมาณผู้ใช้บริการรถไฟโดยเฉพาะชั้น 3 ที่มีความหลากหลาย และโดยเฉพาะรถไฟฟรี ที่เจ้าหน้าที่บกพร่องในการขุดค้นและตรวจตรา และช่วงเวลากการเดินทางค่อนข้างยาว โดยเฉพาะการเดินทางส่วนใหญ่เป็น การเดินทางในช่วงกลางคืน ซึ่งเพิ่มโอกาสให้แก่มิจฉาชีพในการมาแสวงหาผลประโยชน์ จึงต้องการให้เพิ่มจำนวนเจ้าหน้าที่อย่างน้อย 2 ตู้รถไฟชั้น 3 ควรมีเจ้าหน้าที่ 1 คน หรือมีฉนั้นควรมีการเดินทางตรวจตราให้บ่อยขึ้นอย่างน้อยทุก 1-2 ชั่วโมง

ด้านนโยบายที่เกี่ยวกับการจำหน่ายเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ โดยมุมมองของผู้บริหารองค์กร คือ ทั้งการรถไฟแห่งประเทศไทย กองบังคับการตำรวจรถไฟ) และเจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการ พบว่า ในระดับนโยบายให้ความเห็นว่าจะต้องปฏิบัติตาม หากมีกฎหมายที่บังคับใช้ในพื้นที่การรถไฟฯ มีโอกาสที่จะกระทบถึงรายได้ของการรถไฟฯ แต่สิ่งที่ต้องดำเนินการคือ ทำตามข้อกฎหมาย ตำรวจรถไฟก็ต้องปฏิบัติให้สอดคล้องกันโดยถือระเบียบและข้อปฏิบัติของการรถไฟเป็นหลัก ซึ่งหากเป็นเช่นนี้ การแก้ปัญหาการจำหน่ายเครื่องตี้มบนขบวนรถไฟก็สามารถดำเนินการได้ ประเด็นที่ต้องพิจารณาคือ การร่วมกันมองประเด็นปัญหาให้เป็นหนึ่งเดียว ทั้งนี้ปัญหาการจำหน่ายเครื่องตี้มแอลกอฮอล์บริเวณขานชาลา และบนขบวนรถไฟ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง คือ กรมสรรพสามิต ในฐานะผู้อนุญาต การรถไฟแห่งประเทศไทย ในฐานะเจ้าของสถานที่ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ในฐานะผู้กำกับดูแลนโยบายและข้อปฏิบัติของกองบังคับการตำรวจรถไฟ และ สำนักงานคณะกรรมการควบคุมเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข ในฐานะผู้ดูแลด้านเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ นอกจากนี้ยังต้องมีภาคประชาชน และนักกฎหมาย เข้าร่วมด้วย โดยออกเป็นประกาศ หรือ กฎกระทรวง ให้เป็นไปในทิศทางเดียวกันและถือปฏิบัติร่วมกัน และนอกจากจะห้ามจำหน่ายแล้วจะต้องห้ามตี้มด้วย

ด้านระดับผู้ปฏิบัติการ พบว่า การออกระเบียบเป็นบทบาทของผู้กำหนดนโยบาย ตนเอง เป็นผู้ปฏิบัติ แต่สิ่งที่พบว่า อาจจะมีผลกระทบคือ ผู้ค้าเร่และพนักงานตู้เสบียง รวมถึงบริษัท และร้านค้าที่ขานชาลาอาจจะกระทบถึงรายได้ รวมทั้งผู้โดยสารที่ต้องการบริโภคเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ และเป็นการจำกัดสิทธิหรือไม่ ประเด็นนี้เป็นประเด็นที่กลุ่มตัวอย่างหลายกลุ่มให้ความเห็นถึงเรื่องของสิทธิส่วนบุคคล แต่ถึงแม้เป็นสิทธิส่วนบุคคลก็ไม่ต้องกระทบต่อสิทธิของผู้อื่น ซึ่งจำเป็นต้องมีผู้ที่มีอำนาจในการบังคับใช้กฎหมาย คือ เจ้าหน้าที่ตำรวจประจำขบวนรถไฟหรือมอบหมายบทบาทหน้าที่อย่างเป็นทางการให้มีอำนาจในการใช้กฎหมาย ยกตัวอย่างเช่น ในการจับกุมและการให้สินบนแก่ผู้นำจับ ภายใต้ พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 ประกาศนี้ออกโดย สำนักงานคณะกรรมการควบคุมเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2555 เรื่องการให้สินบนนำจับ พบว่า มีการมอบอำนาจให้เจ้าหน้าที่สาธารณสุขอำเภอมีอำนาจในการจับกุมได้ ดังนี้ เป็นต้น ซึ่งหากได้มอบอำนาจดังกล่าวเพิ่มเติมให้แก่เจ้าหน้าที่บนขบวนรถไฟ ก็จะให้มีการกระจายงานและช่วยกันแก้ปัญหา/เหตุที่เกิดจากการตี้มแอลกอฮอล์ได้

เจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการที่เห็นด้วยกับการไม่อนุญาตให้จำหน่ายเครื่องดื่มหรือเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ยินดีปฏิบัติตามหากมีนโยบายของการรถไฟและกฎหมายมีการบังคับใช้ ซึ่งจะเป็นผลดีต่อผู้โดยสาร แต่ก็มีกรมองกฎหมายห้ามดื่มสุราส่งผลเสียหายให้ธุรกิจการท่องเที่ยว ไม่ว่าจะเป็นผู้ประกอบการร้านค้า ร้านอาหาร สถานบันเทิงต่างๆ ย่อมขาดรายได้

การจัดการปัญหาเชิงนโยบาย

จากผลการศึกษานี้พบว่า มีความคิดเห็นที่แยกออกเป็นสองกลุ่มคือ ทั้งเห็นด้วยและไม่เห็นด้วยกับการห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทั้งบริเวณชานชาลาและขบวนรถไฟ ซึ่งผู้เกี่ยวข้องที่ประกอบด้วย เจ้าของพื้นที่คือการรถไฟแห่งประเทศไทย สำนักงานคณะกรรมการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์(กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข) ผู้กำกับและบังคับใช้กฎหมายคือสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียคือผู้จำหน่ายทั้งผู้ค้าและผู้ประมุขสิทธิการจำหน่าย (ซึ่งในความเป็นจริงตามข้อตกลงผู้ค้าเรไม่มีสิทธิในการจำหน่าย) กรมสรรพสามิต นักกฎหมาย และผู้โดยสารหรือประชาชนทั่วไปที่เป็นผู้ใช้บริการ จากประเด็นข้างต้นนำไปสู่การทบทวนว่า

1.ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเรียนรู้และเข้าใจปัญหาการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในพื้นที่ห้ามจำหน่ายตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ.2551 มากน้อยเพียงใด กฎหมายดังกล่าวไม่ครอบคลุมพื้นที่การรถไฟและเส้นทางการเดินทางของขบวนรถไฟเพราะอะไร ทำไมจึงมีข้อยกเว้น การยกเว้นดังกล่าวมีผลกระทบต่อกลุ่มคนใดหรือไม่ อย่างไร

2.การมีกฎหมายกำหนดพื้นที่ห้ามการจำหน่ายและดื่มตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 นอกจากไม่ครอบคลุมการเดินทางโดยรถไฟแล้วยังไม่กล่าวถึงการเดินทางโดยทางเครื่องบินและทางน้ำ ควรต้องนำมาพิจารณาหรือไม่ หากจะดำเนินการแก้ไขกฎหมายหรือเพิ่มเติมในบางมาตราก็ควรมองให้ครอบคลุมทุกมิติของการเดินทางเพราะจะได้ไม่ต้องดำเนินการภายหลัง

3.การให้นำหนักกับเรื่องสิทธิมนุษยชนกับผลกระทบต่อที่เกิดขึ้นจากการบริโภคและการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ กฎหมายที่ออกมามีมาตรฐานการจัดการเดียวกันหรือไม่ และ จำเป็นหรือไม่ แต่หากไม่ได้เริ่มการทบทวนปัญหาดังกล่าวก็จะเกิดความสับสนทั้งแก่เจ้าหน้าที่และประชาชนทั่วไป

สรุป

การวิจัยนี้เน้นประเด็นหลักคือ การจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ และพฤติกรรมกรดื่มของผู้โดยสาร โดยมีพื้นที่ศึกษาคือบริเวณชานชาลาและบนขบวนรถไฟฟรีและจ่ายเงินเองเส้นทางสายใต้และสายตะวันออกเฉียงเหนือโดยมีฐานคิดจากการเดินทางของกลุ่มผู้โดยสารสองเส้นทางมีความต่อเนื่องและเกี่ยวข้องกันตามลักษณะของผู้โดยสาร ซึ่งผลกระทบที่เกิดจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ไม่ว่าจะดื่มที่ใด พบว่าเป็นสาเหตุของการเกิดอาชญากรรมและอุบัติเหตุ ซึ่งมีผลกระทบต่อระดับบุคคล ครอบครัว และสังคมโดยรวม ซึ่งมีการรวบรวมข้อมูลจากหน่วยงานอื่น ๆ ที่พบว่า มีผลต่อความสูญเสียชีวิต ทรัพย์สิน สุขภาพ และเพิ่มภาระของรัฐในการดูแลผู้บาดเจ็บและพิการ โดยข้อมูลที่เป็นข้อมูลของการเกิดเหตุจากการเดินทางโดยรถยนต์ทั้งสิ้น ส่วนข้อมูลเช่นเดียวกันที่รายงานจากการเดินทางโดยรถไฟ เรือ และเครื่องบินเกือบไม่พบข้อมูลใด ๆ ของประเทศ แต่พบรายงานในต่างประเทศมีจำนวนไม่มากนัก

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยนาร่องเพื่อกระตุ้นให้ผู้เกี่ยวข้องหันมาให้ความสำคัญกับการจำหน่าย วิธีการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในพื้นที่ศึกษาที่ยังไม่เคยมีข้อมูลหรือผู้ใดศึกษา คือ เส้นทางรถไฟ โดยมีประเด็นที่ควรต้องนำมาพิจารณาเนื่องจากเส้นทางรถไฟเป็นทางเลือกหนึ่งของการเดินทางที่มีผู้โดยสารปีละมากกว่า 40 ล้านคน ในการศึกษาวิจัยดำเนินการทบทวนกฎหมายที่เกี่ยวข้อง หน่วยงานผู้เกี่ยวข้อง การตีความ ข้อยกเว้น ความเข้าใจของผู้ปฏิบัติของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ระดับความเข้าใจของผู้ปฏิบัติการ และระดับผู้กำหนดนโยบาย การบังคับใช้กฎหมาย โดยผู้ที่เกี่ยวข้องต้องมาร่วมกันทบทวนสร้างความเข้าใจในบทบาทหน้าที่ของแต่ละหน่วยงาน รวมถึงการปกป้องสิทธิของผู้ดื่มและผู้ไม่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1.ทบทวนและ/หรือปรับประเด็นข้อกฎหมาย เนื่องจากข้อกฎหมายใน พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์พ.ศ. 2551 ไม่ได้ครอบคลุมถึงการเดินทางโดยการรถไฟ ซึ่งมี พระราชบัญญัติ.รถไฟแยกต่างหาก ดังนั้น กระทรวงคมนาคม กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และกรมสรรพสามิต จะต้องร่วมกันพิจารณาข้อกฎหมายที่ยังมีลักษณะ 2 มาตรฐานที่แตกต่างกันให้เป็นแนวทางเดียวกัน รวมทั้งการพิจารณาพื้นที่ห้ามดื่มห้ามขาย ว่านับรวมพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทยด้วย

หรือไม่ โดยพิจารณาว่าถือว่าเป็นพื้นที่สาธารณะหรือพื้นที่ทางราชการเพื่อให้สอดคล้องกับ พระราชบัญญัติ เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ปี 2551 รวมถึงการทบทวน พระราชบัญญัติ สุรา พ.ศ. 2493 ในเรื่องการจำหน่ายมาตรา 19 ด้วยเช่นกัน

2.กรมสรรพสามิตควรต้องทบทวนการแก้ไขกฎหมายหรือประกาศในการออกใบอนุญาตให้ผู้จำหน่ายประเภทต่าง ๆ ทั้ง 7 ประเภท รวมทั้งการกำหนดคุณสมบัติของผู้จำหน่าย สถานที่ และ ปริมาณการจำหน่าย โดยเฉพาะ การพิจารณาผู้ค้าเร่ ซึ่ง จะครอบคลุมร้านค้าย่อยอื่น ๆ รวมทั้งการกำหนดที่ตั้ง เช่น ที่ผ่านมาที่ถือปฏิบัติว่า ขบวนการไฟหนึ่งขบวนเปรียบเสมือนบ้าน/ร้านค้าหนึ่งแห่งที่สามารถเคลื่อนที่ได้ แต่ไม่ได้จำหน่ายนอกสถานที่ซึ่งหมายถึงนอกตัวรถ ดังนั้นเป็นต้นการกำหนดต้องชัดเจนว่าทำได้หรือไม่ เพราะหากขบวนรถไฟคือสถานที่สาธารณะและเป็นสถานที่ราชการก็เข้าข่ายสถานที่ห้ามจำหน่ายและห้ามดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ตามที่กฎหมายกำหนด รวมทั้งการกำหนดให้ผู้ดื่มที่ดื่มในบริเวณและสถานที่นั้น ๆ เป็นผู้กระทำความผิดกฎหมาย เช่นเดียวกับผู้โดยสารยานพาหนะประเภทอื่น ๆ และควรหมายรวมการเดินทางโดยทางน้ำด้วย

3.ปรับระเบียบปฏิบัติและพระราชบัญญัติตำรวจ ในการขยายอำนาจการสอบสวนที่ครอบคลุมบนขบวนรถไฟ และอำนาจการจับกุมแต่ต้องมีการสอบสวนที่เปิดเผยและโปร่งใส เนื่องจากอาจจะมีการใช้อำนาจที่ไม่โปร่งใสบนขบวนรถไฟซึ่งเปิดโอกาสให้เจ้าหน้าที่ตำรวจและเจ้าหน้าที่การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถทำสิ่งผิดกฎหมายได้เนื่องจากรถไฟมีการเคลื่อนตัวตลอดเวลา และอาจเพิ่มโอกาสในการใช้อำนาจในการที่ไม่ถูกต้องอันจะมีผลต่อผู้โดยสารที่อาจถูกคุกคามจากการใช้อำนาจอย่างไม่ถูกต้องของเจ้าหน้าที่ทั้งสองกลุ่มคือ เจ้าหน้าที่ตำรวจและเจ้าหน้าที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

4.การรณรงค์ ขยายการรณรงค์จากการเน้นเฉพาะการโดยสารโดยทางรถยนต์เป็นการโดยสารทางอื่น ๆ ด้วย ซึ่งอาจหมายรวมถึงการใช้เส้นทางรถไฟ ทางเรือ และ ทางอากาศ เพื่อป้องกันเหตุที่เกิดจากการดื่มแอลกอฮอล์ของผู้โดยสาร

5.ฐานข้อมูลเพื่อการวางนโยบายการแก้ปัญหาและการพัฒนา การจัดการระบบการจัดเก็บข้อมูลของผู้ที่เกี่ยวข้อง เพื่อจะได้นำข้อมูลมาประกอบในการทบทวนนโยบาย และแก้ไขปัญหา เนื่องจากระบบการรายงานปัจจุบันทั้งของการรถไฟแห่งประเทศไทย และ กองบังคับการตำรวจรถไฟ ยังมีความคลาดเคลื่อนกันทั้งสองฝ่าย รูปแบบการเก็บข้อมูลควรสามารถนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์เพื่อการแก้ปัญหาหรือสร้างบรรทัดฐานในการทำงานที่เอื้อการทำงานทั้งของการรถไฟแห่งประเทศไทย และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

6.ระบบความปลอดภัยของรถไฟ ประเด็นความปลอดภัยโดยเฉพาะลักษณะของการจัดการและการบริการ และตัวขบวนรถไฟที่ปัจจุบันไม่เอื้อต่อการจัดการความปลอดภัย เนื่องจากตัวขบวนรถไฟเป็นตู้ที่มีลักษณะเปิด ระบบการควบคุมประตูเพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้แก่ผู้โดยสารขณะที่รถวิ่งยังไม่สามารถทำได้ ดังนั้นการรถไฟแห่งประเทศไทยควรเพิ่มมาตรการในการดูแลความปลอดภัยให้แก่ผู้โดยสารโดยเฉพาะยามวิกาล

เอกสารอ้างอิง

1. ทักษพล ธรรมรังสี. สถานการณ์เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ 2556. ศูนย์วิจัยปัญหาสุรา, 2556.
2. สำนักงานคณะกรรมการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์. การดำเนินงานเครื่องดื่มแอลกอฮอล์. กทม: สำนักงานควบคุมโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข, 2556.
3. Thairailway. ระบบติดตามขบวนรถเดินรถ. 2013; Available from: <http://www.railway.co.th>.
4. WHO. WHO, Global Report on NCD2010. 2010.
5. สำนักงานเลขาธิการรัฐมนตรี. พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่ม พ.ศ. 2551. กทม: สำนักงานเลขาธิการนายกรัฐมนตรี; 2551 [cited 2554 27/03]; Available from: http://www.thaiantialcohol.com/cms/uploads/content/download/50977_a95e3c8c.pdf.
6. สำนักงานนายกรัฐมนตรี. การกำหนดสถานที่หรือบริเวณห้ามบริโภคเครื่องดื่มบนทาง 7 สิงหาคม 2555. In: สำนักงานนายกรัฐมนตรี, editor. ราชกิจจานุเบกษา ง หน้า 62555.
7. สำนักงานนายกรัฐมนตรี. ประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี. 2556; Available from: <http://ddd.or.th/content-view-1996.htm> .
8. นวลตา อาภาคัพพะกุล, ศิริรัตน์ โกศลวัฒน์, เยาวณี จรุงยศศักดิ์. พุทธชินราชเวชสาร. 2557.
9. เกรียงศักดิ์ ดีสูงเนิน ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับอำนาจสอบสวนของตำรวจรถไฟ มหาวิทยาลัยรามคำแหง: มหาวิทยาลัยรามคำแหง; 2555.
10. Cozens P, Neale R, Hillier D, Whitaker J, Trains W. Tackling crime and fear of crime while waiting at Britain's railway stations. Journal of Public Transportation. 2004;7:23-42.
11. Brantingham P, Brantingham P. Criminality of place. European Journal on Criminal Policy and Research. 1995;3(3):5-26.
12. Clarke WA, Loeb PD. The determinants of train fatalities: keeping the model on track. Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review. 2005;41(2):145-58.
13. ไม่ปรากฏผู้เขียน. 117 ปี การรถไฟฯ เราจะกลับมาเป็นความภาคภูมิใจของประเทศไทย. วารสารรถไฟสัมพันธ์. 2557:6-9.
14. การรถไฟแห่งประเทศไทย. ขบวนรถไฟฟรีเพื่อประชาชน. 2551; Available from: www.railway.co.th.
15. กลุ่มป้องกันการบาดเจ็บ. ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน. In: สำนักโรคไม่ติดต่อ, editor. กทม: สำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข; 2555.
16. สำนักงานสถิติแห่งชาติ. เทศกาลไทยกับภัยอุบัติเหตุ. 2553; Available from: http://service.nso.go.th/nso/nsopublis/citizen/news/news_songkran.jsp.
17. สำนักงานสถิติแห่งชาติ. การสำรวจพฤติกรรมการสูบบุหรี่และการดื่มสุราของประชากร พ.ศ. 2554. สำนักงานสถิติแห่งชาติ; 2554 [cited 2556 4/05]; Available from: <http://service.nso.go.th/nso/nsopublish/themes/files/smokeRep54.pdf>.
18. C'de Baca J, Lapham S. Perceptions of policy change: Hispanics speak out on the 1998 New Mexico drive-up liquor window closure. Drugs: Education, Prevention, and Policy. 2005;12(3):197-211.
19. Lobb B. Trespassing on the tracks: a review of railway pedestrian safety research. Journal of safety research. 2006;37(4):359-65.
20. Forster J, McGOVERN P, WAGENAAR A, WOLFSON M, PERRY C, ANSTINE P. The ability of young people to purchase alcohol without age identification in northeastern Minnesota, USA. Addiction. 1994;89(6):699-705.
21. Saffer H. Studying the effects of alcohol advertising on consumption. Alcohol Health Res World 1996:26-72.
22. Salem MZY. Factors affecting the demarketing of cigarette smoking in Palestine. International Journal of Arab Culture, Management and Sustainable Development. 2010;1(4):340-58.
23. Karnani A. Romanticizing the poor. Stanford Social Innovation Review. 2009;7(1):38-43.

24. Thun MJ, Peto R, Lopez AD, Monaco JH, Henley SJ, Heath Jr CW, et al. Alcohol consumption and mortality among middle-aged and elderly US adults. *New England Journal of Medicine*. 1997;337(24):1705-14.
25. พระราชบัญญัติสุรา. พระราชบัญญัติ สุรา มาตรา 17-23. กทม: กฎหมายดอทคอม; 2493 [cited 1556 4/05]; Available from: <http://www.kodmhai.com/m4/m4-19/H54/M17-23.html>.
26. สำนักงานรัฐมนตรี. กฎกระทรวงฉบับที่ 36 (2504) ออกตามความในพระราชบัญญัติสุรา 2493. ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเล่มที่ 78 ตอนที่ 41 ลงวันที่ 10 พฤษภาคม 2504; 2504
27. กรมประชาสัมพันธ์. ประกาศกรมประชาสัมพันธ์ เรื่องกำหนดหลักเกณฑ์และระยะเวลาสำหรับการโฆษณา และบริการธุรกิจทางสถานีวิทยุกระจายเสียงและวิทยุโทรทัศน์ (24 มกราคม 2544). 2544.
28. กระทรวงสาธารณสุข. ประกาศกระทรวงสาธารณสุข ฉบับที่ 177 พ.ศ. 2540 เรื่อง การแสดงฉลากของสุรา. 2540.
29. กระทรวงสาธารณสุข. ประกาศกระทรวงสาธารณสุข(ฉบับที่ 272) พ.ศ. 2546 เรื่อง สุรา 2546.
30. สำนักงานยกรัฐมนตรี. พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ.2551. 2551; Available from: <http://www.thailandlawyercenter.com/index.php?lay=show&ac=article&id=538973950&Ntype=19>.
31. สำนักงานยกรัฐมนตรี. กำหนดสถานที่หรือบริเวณห้ามบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนทาง พ.ศ. 2555. 2555.
32. กรมควบคุมโรค. ระเบียบกรมควบคุมโรคว่าด้วย หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการจ่ายเงินสินบนรางวัล และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 พ.ศ. 2555 ว่าด้วย หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการจ่ายเงินสินบน เงินรางวัลและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน พ.ศ. 2547. 2555.
33. กรมสรรพสามิต. ประกาศกรมสรรพสามิต เรื่อง การออกใบอนุญาตขายสุรา ยาสูบ และไฟ ประจำปีเป็นการล่วงหน้า. In: กรมสรรพสามิต, editor. สำนักงานเลขาธิการรัฐมนตรี: สำนักงานเลขาธิการรัฐมนตรี; 2551.
34. กรมสรรพสามิต. หมวดเบ็ดเตล็ด. กทม: กรมสรรพสามิต; 2493 [cited 2556 5/06]; Available from: http://w9.excise.go.th/law/webpage/Excise_law_04_01_007.html.
35. ประพัตร์ เนมิตพิทักษ์กุล, ทักษพล ธรรมรังสี การกระจายของการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในประเทศไทยในมิติของผู้บริโภคและลักษณะการบริโภค 2553.
36. ประมาณ เลืองวัฒนะวนิช. กฎหมายการซื้อขายเหล้า. 2553 [cited 2556 13/11].
37. ศูนย์วิจัยปัญหาสุรา. กฎหมาย กฎกระทรวง ระเบียบข้อบังคับ เกี่ยวกับการควบคุมการบริโภคสุรา. 2557; Available from: <http://cas.or.th/index.php/alcoholdb/read/80#>.
38. Katarbar. กฎหมายห้ามขายและผลิตสุราในประเทศอเมริกา 1920-1933 2554; Available from: <http://katarbar.blogspot.com/2005/04/1920-1933.html>.
39. Loxley W GD, Wilkinson C, Chikritzhs T, Midford R, Moore D, . Alcohol policy and harm reduction in Australia Drug and Alcohol Review 2005. 2005;24: <http://www.informaworld.com/smpp/content?content=10.1080/09595230500404137>.
40. บัณฑิต ศรีไพศาล. การบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในประเทศไทย. วารสารคลินิก. 2549;22:7-13.
41. บัณฑิต ศรีไพศาล และคณะ. สถานการณ์สุราประจำปี 2552. ศูนย์วิจัยปัญหาสุรา; 2552; Available from: [file:///D:/AlcoholSituationReport52%20\(1\).pdf](file:///D:/AlcoholSituationReport52%20(1).pdf).
42. กรมสรรพสามิต. ประกาศกรมสรรพสามิต เรื่องหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขการอนุญาตให้ทำและขายสุรากลั่นชุมชน. In: กรมสรรพสามิต, editor. กทม: กรมสรรพสามิต กระทรวงการคลัง; 2555.
43. กรมสรรพสามิต. การขอใบอนุญาตสำหรับร้านค้า หรือร้านโชห่วย 2553; Available from: <http://www.itcomtech.net/th/tasneem-shop.html>.
44. Cozens P, Neale R, Whitaker J, Hillier D. Managing crime and the fear of crime at railway stations – a case study in South Wales (UK). *International Journal of Transport Management*. 2003;1(3):121-32.
45. Lange WR, McCune BA. Substance abuse and international travel. *Advances in alcohol & substance abuse*. 1989;8(2):37-50.
46. Krysinska K, De Leo D. Suicide on railway networks: epidemiology, risk factors and prevention. *Australian and New Zealand journal of psychiatry*. 2008;42(9):763-71.

47. Mohanty MK, Panigrahi MK, Mohanty S, Patnaik KK. Death due to traumatic railway injury. *Medicine, science and the law*. 2007;47(2):156-60.
48. Lerer LB, Matzopoulos R. Meeting the challenge of railway injury in a South African city. *The Lancet*. 1996;348(9028):664-6.
49. Matzopoulos R, Peden M, Bradshaw D, Jordaan E. Alcohol as a risk factor for unintentional rail injury fatalities during daylight hours. *International journal of injury control and safety promotion*. 2006;13(2):81-8.
50. Matzopoulos R, Lerer LB. Hours to hell and back: A social epidemiology of railway injury in a South African city, 1890-1995. *Social Science & Medicine*. 1998;47(1):75-83.
51. Lerer LB, Matzopoulos RG. Fatal railway injuries in Cape Town, South Africa. *The American journal of forensic medicine and pathology*. 1997;18(2):144-7.
52. กนิษฐา ไทยกล้า. การศึกษาเปรียบเทียบความชุกและพฤติกรรมของนักเรียน นักศึกษากับความหนาแน่นของสถานีที่จำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในรัศมี 500 เมตร รอบสถานศึกษา. กทม: ศูนย์วิจัยปัญหาสุรา; 2550.
53. ภัทรภร พลพนาธรรม. การกระจายตัวของจุดจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์โดยรอบมหาวิทยาลัยในกรุงเทพมหานคร 2552.
54. สำนักคณะกรรมการกฤษฎีกา. พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย. In: การรถไฟแห่งประเทศไทย, editor. 2494.

ภาคผนวก

แบบเก็บข้อมูล

1.แบบสัมภาษณ์ตำรวจรถไฟ

- ข้อมูลทั่วไป : ชื่อตำแหน่ง ระยะเวลาที่ปฏิบัติงานตำรวจรถไฟ การประจำการรถไฟ/เส้นทางที่รับผิดชอบ
 - บทบาทหน้าที่บนขบวนรถไฟ อำนาจในการจัดการ
 - ความคิดเห็นต่อการจำหน่ายแอลกอฮอล์ที่สถานีรถไฟ
 - ความคิดเห็นต่อการจำหน่ายแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ
 - ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจำหน่ายแอลกอฮอล์ พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551
 - ประสบการณ์ในการจัดการปัญหาการดื่มสุราบนขบวนรถไฟ
 - กระบวนการควบคุมเหตุร้ายบนขบวนรถไฟ
 - สถิติ/รายงานการเกิดอุบัติเหตุ คดี อาชญากรรมบนขบวนรถไฟ และบริเวณสถานีรถไฟ
- การจัดการกรณีที่เกิดคดี อาชญากรรมบนขบวนรถไฟ และขอทราบรายงานย้อนหลัง 5 ปี ของขบวนรถไฟที่ท่านดูแล

2.แบบสัมภาษณ์พนักงานประจำรถ

- ข้อมูลทั่วไป : ชื่อตำแหน่ง ระยะเวลาที่ปฏิบัติงานบนขบวนรถไฟ การประจำการรถไฟ/สายที่รับผิดชอบ
- บทบาทหน้าที่บนขบวนรถไฟ อำนาจในการจัดการ
- ความคิดเห็นต่อการจำหน่ายแอลกอฮอล์ที่สถานีรถไฟ
- ความคิดเห็นต่อการจำหน่ายแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ
- ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจำหน่ายแอลกอฮอล์ พระราชบัญญัติ ควบคุมเครื่องดื่ม ฯ 2551
- ประสบการณ์ในการจัดการปัญหาการดื่มสุราบนขบวนรถไฟ
- กฎหมายที่รถไฟใช้บังคับ มีความเกี่ยวข้อง/ ครอบคลุมการจำหน่ายแอลกอฮอล์ในขบวนรถไฟ
- การอนุญาตจำหน่ายอาหาร ระบบการประมูล และผู้ค้าเร่
- กระบวนการควบคุมเหตุร้ายบนขบวนรถไฟ

3.แบบสัมภาษณ์ผู้ขายของของรถไฟ (ตู้เสบียง)

- ชื่อ ตำแหน่ง เพศ ระยะเวลาในการทำงาน
- ประเภทสินค้าที่จำหน่าย อาหาร เครื่องดื่ม
- ระยะเวลาในการทำงานแต่ละเที่ยว รายได้
- หน้าที่อื่นนอกจากการจำหน่ายสินค้า
- ประเภทคนที่ใช้บริการในตู้เสบียง
- การจำหน่ายอาหาร/เครื่องดื่มในตู้รถไฟชั้น 2 และ 3
- ปัญหาในการจำหน่ายสินค้า
- การแย่งลูกค้าของผู้ค้าเร่ และร้านข้างทาง
- ความคิดเห็นต่อการจำหน่ายแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ กรณีตู้เสบียงและผู้ค้าเร่
- ความรู้ในเรื่อง พระราชบัญญัติ ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551
- ประสบการณ์ที่พบในการทำเลาะวิวาทและการเมาสุรา

4.แบบสัมภาษณ์ผู้จำหน่ายอาหารบนรถไฟ ผู้ค้าเร่

- อายุ เพศ ระยะเวลา ในการประกอบอาชีพจำหน่ายสินค้าบนขบวนรถไฟ
- ประเภทสินค้า การจ่ายค่าระวางกับรถไฟ เอกสาร ใบเสร็จ จำนวนเงิน
- การขออนุญาตจำหน่าย จากนายสถานี สรรพสามิต และเจ้าหน้าที่ตำรวจและพนักงานรักษารถ
- แหล่งซื้อสุรา/เบียร์ ปริมาณการจำหน่ายแอลกอฮอล์ประเภทต่าง ๆ ในแต่ละเที่ยว ประเภทผู้ซื้อแอลกอฮอล์ อายุ เพศ
- ปัญหาที่เกิดจากการจำหน่ายแอลกอฮอล์

- แหล่งซื้อแอลกอฮอล์ในการจำหน่าย
- การทะเลาะวิวาทของผู้โดยสาร
- ปัญหาอุปสรรคในการจำหน่าย ช่วงเวลาในการจำหน่าย การเริ่มจำหน่าย ระยะทางในการจำหน่าย จุดตั้งต้นและปลายทาง

5.แบบสัมภาษณ์ผู้บริหารรถไฟ

- กฎหมาย / พระราชบัญญัติ กฎกระทรวง /กฎระเบียบว่าด้วยการจำหน่ายสินค้าบนขบวนรถไฟที่ใช้ปฏิบัติอยู่ในปัจจุบัน
- การอนุญาตจำหน่ายอาหาร ครอบคลุมเครื่องดื่มประเภทใดบ้าง
- ท่านมองการจำหน่ายแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟอย่างไร ทั้งการประมูล และผู้ค้าเร่
- ท่านทราบข้อมูลการเกิดการทะเลาะวิวาท อาชญากรรมบนขบวนรถไฟ หรือไม่ อย่างไร
- ท่านคิดว่าการรถไฟควรมีมาตรการเรื่องการจำหน่ายแอลกอฮอล์ที่สถานีรถไฟ และบนขบวนรถไฟหรือไม่ อย่างไร และท่านจะผลักดันนโยบายอย่างไร รวมทั้งการผลักดันในระดับปฏิบัติการอย่างไร
- ท่านคิดว่าการจำหน่ายแอลกอฮอล์ทั้งที่บริเวณสถานีรถไฟและบนขบวนรถไฟ รวมทุกประเภทของรถไฟ มีปัญหาหรือไม่ หากมี ปัญหา ท่านคิดว่าจะแก้ไขอย่างไร หากไม่มีปัญหาท่านคิดว่าจะมีมาตรการอย่างไรในการป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาในอนาคต หรือผลกระทบต่อผู้โดยสารโดยรวม

6.แบบสัมภาษณ์ผู้บัญชาการตำรวจรถไฟ

- ท่านดำรงตำแหน่งนี้มานานเท่าไร
- ท่านเคยได้รับรายงานเรื่องปัญหาการทะเลาะวิวาท อาชญากรรมบนขบวนรถไฟหรือไม่ ถ้าเคยได้รับรายงาน คดี/เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นมีลักษณะอย่างไร มีการจัดการอย่างไร
- ท่านคิดว่าการจำหน่ายแอลกอฮอล์บนรถไฟทั้งในตู้เสบียงและผู้ค้าเร่ มีผลอย่างไรต่อผู้โดยสารโดยรวม
- ท่านคิดว่าสมควรจะให้มีการจำหน่ายแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟหรือไม่ และเจ้าหน้าที่ตำรวจมีบทบาทและอำนาจอย่างไรบนขบวนรถไฟ
- ท่านคิดว่า จำนวนตำรวจรถไฟในแต่ละขบวนเพียงพอหรือไม่
- ในฐานะที่ท่านเป็นผู้นำ ท่านคิดว่า หากเจ้าหน้าที่ของท่านเห็นผู้ดื่มสุราบนขบวนรถไฟ ถือว่าเป็นความผิดร้ายแรงหรือไม่
- ท่านคิดว่าในเชิงนโยบาย ตำรวจรถไฟควรมีขอบเขตหน้าที่อะไรบ้าง และมี พระราชบัญญัติ ใดที่คุ้มครองอำนาจหน้าที่นั้น ๆ ขอทราบสถิติ/รายงานการเกิดอาชญากรรม คดี การรายงาน ย้อนหลัง 5 ปี

7.แบบสังเกตพฤติกรรมกรรมการจำหน่าย

- 7.1 ประเภทเครื่องดื่มที่จำหน่ายโดยผู้ค้าเร่ และเจ้าหน้าที่ตู้เสบียง
- 7.2 ประเภทผู้ซื้อแอลกอฮอล์
- 7.3 รูปแบบการเชิญชวนในการซื้อสินค้า
- 7.4 การขึ้นและลงสถานีและการสับเปลี่ยนสินค้าตลอดระยะเวลาการเดินทาง
- 7.5 การประมาณการรายได้ในแต่ละเที่ยว

8.แบบสังเกตร้านค้าที่สถานีรถไฟ

- 9.1 การจัดวางแอลกอฮอล์ ประเภทต่าง ๆ
- 9.2 ราคาสินค้า (แอลกอฮอล์) ประเภทต่าง ๆ
- 9.3 ลักษณะผู้ซื้อ
- 9.4 พฤติกรรมการขาย การตรวจบัตรประชาชน

แบบสัมภาษณ์ผู้โดยสาร วันที่เก็บข้อมูล

| ข้อความ | สำหรับเจ้าหน้าที่ |
|--|--|
| 1. เพศ () 1.ชาย () 2. หญิง | A1 [] |
| 2.อายุ ปี | A2 [] [] |
| 3. ระดับการศึกษา () 1.ไม่ได้เรียนหนังสือในระบบ () 2.ประถมศึกษา () 3.มัธยมศึกษาตอนต้น () 4.มัธยมศึกษาตอนปลาย () 5.ปริญญาตรี () 6. อื่น ๆ..... | A3 [] |
| 4.สถานภาพสมรส () 1, โสด () 2.แต่งงาน () 3.หม้าย () 4.หย่า/แยก | A4 [] |
| 5. อาชีพ () 1.รับจ้าง () 2. เกษตรกรรม () 3. ลูกจ้างบริษัท () 4. ราชการ () 5.ค้าขาย () 6.อาชีพส่วนตัว () 7. บำนาญ () 8.อื่น ๆ..... | A5 [] |
| 6.ภูมิลำเนาเดิม จังหวัด..... ภาค | A6 [] [] A61 [] |
| 7.เส้นทางการเดินทาง ปลายทาง สถานี.....จังหวัด..... | A7 [] [] A71 [] [] |
| 8.จำนวนคนที่เดินทางร่วมด้วย คน | A8 [] |
| 9.ประเภทรถที่เดินทาง () 1. ต่วน () 2. เร็ว ขบวนที่..... ประเภท () จ่ายเงินเอง () ฟรี | A9 [] A91 { } |
| 10.เหตุผลที่เลือกใช้บริการรถไฟ ไม่ใช่ ใช่ () ราคาถูก () () () ฟรี () () () ผ่านเป้าหมายที่ต้องการ () () () ประหยัด () () () บริการดี () () () อื่น ๆ.....() () | A101 [] A102 [] A103 [] A104 [] A105 [] A106 [] A107 [] |
| 11.ท่านใช้บริการรถไฟบ่อยหรือไม่ () 1.ไม่บ่อย ประมาณ ครั้งต่อเดือน () 2.บ่อย ประมาณ ต่อเดือน () 3.ครั้งแรก | A11 [] A111 [] [] |
| 12.ปกติท่านสูบบุหรี่ หรือไม่ () 1.สูบ ปัจจุบันเลิกแล้ว () 2.สูบและยังสูบอยู่ () 3. ไม่เคยสูบ () 4.อื่น ๆ ระบุ..... | A12 [] |
| 13.ปกติท่านดื่มแอลกอฮอล์ประเภทใดประเภทหนึ่งหรือไม่ () 1. ดื่ม ปัจจุบันเลิกแล้ว () 2.ดื่มและยังดื่มอยู่ () 3. ไม่เคยดื่ม () 4.อื่น ๆ ระบุ..... | A13 [] |
| 14.ท่านคิดว่า การที่คนไม่ต้องจ่ายค่าเดินทางโดยรถไฟจะเป็นผลให้มีการใช้จ่ายบนรถไฟเพื่อซื้อของกินและใช้มากขึ้นหรือไม่ () 1.ไม่เกี่ยวข้องกัน () 2.มีผลเกี่ยวข้องกัน | A14 [] |
| 15.ปกติท่านได้ยินข่าวที่เกี่ยวข้องกับอาชญากรรมบนรถไฟบ้างหรือไม่ เช่น การทำร้ายกัน ลักขโมย ฯ () 1. ไม่เคย (ข้ามไปตอบหมวดที่ 2) () 2.เคย () 1.สายเหนือ () 2.ใต้ () 3.ตะวันออกเฉียงเหนือ () 4.ชานเมือง () 5.ตะวันออก | A15 [] A151 [] |
| หมวดที่ 2 ประสบการณ์การเดินทางและความคิดเห็น | |
| 1.ปกติท่านใช้จ่ายขณะเดินทางโดยรถไฟอย่างไร () 1. อาหาร เตรียมมาเอง ซื้อบนรถไฟ () 2.เครื่องดื่ม (น้ำดื่ม นม) () 3. ขนม อาหารขบเคี้ยว () 4. อื่น ๆ | B111 [] B121 [] B131 [] B141 [] |
| ค่าใช้จ่ายเพื่อซื้อของ/อาหารบนรถไฟเป็นเงิน.....บาท | B151 [] [] [] |
| ข้อความ | สำหรับเจ้าหน้าที่ |
| 2.ท่านเคยซื้ออาหารบริเวณสถานีรถไฟ หรือไม่ () 1. ไม่เคย เพราะ () 2.เคย ประเภทอาหาร/สิ่งของ..... | B2 [] |
| 3.ท่านเคยเห็นการจำหน่ายสุรา/เบียร์ บริเวณสถานีรถไฟหรือไม่ () 1.ไม่เคย () 2.เคย | B3 [] |

| | |
|---|-------------------------------|
| <p>4 ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรกับการจำหน่ายสุราบริเวณสถานีรถไฟ</p> <p>() 1.ไม่สนใจ เพราะเป็นสิทธิของผู้ขาย</p> <p>() 2.ไม่สนใจ เพราะเป็นเรื่องของการรถไฟ</p> <p>() 3.ไม่ควรให้มีการจำหน่าย เพราะอาจเกิดปัญหาทะเลาะวิวาท เม้าสุราได้</p> <p>() 4.ไม่ควรเพราะ.....</p> <p>() 5.ควร เพราะ.....</p> | B4 [] |
| <p>5.ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรกับการจำหน่ายสุราบนขบวนรถไฟ</p> <p>() 1.ไม่สนใจ เพราะเป็นสิทธิของผู้ขาย</p> <p>() 2.ไม่สนใจ เพราะเป็นเรื่องของการรถไฟ</p> <p>() -3.ไม่ควรให้มีการจำหน่าย เพราะอาจเกิดปัญหาทะเลาะวิวาท เม้าสุราได้</p> <p>() 4.ควร เพราะ.....</p> | B5 [] |
| <p>6.ผู้จำหน่ายสุราบนขบวนรถไฟที่ท่านเคยเห็น เป็นกลุ่มใด</p> <p>() 1.คนขายของตู้เสบียงรถไฟ</p> <p>() 2.ผู้ค้าเร่ ที่ขึ้นมาขายบนขบวน () 3 ไม่ได้สัว่เกิด แยกไม่ออก</p> | B61 [] B62 [] B63 [] |
| <p>7.จากประสบการณ์การใช้บริการรถไฟ ท่านเคยพบเหตุการณ์ที่มีสาเหตุจากการดื่มสุราบริเวณสถานีรถไฟหรือไม่</p> <p>() 1. ไม่เคย</p> <p>() 2. เคย กรุณายกเหตุการณ์.....</p> | B7 [] |
| <p>8.จากประสบการณ์การใช้บริการรถไฟ ท่านเคยพบเหตุการณ์ที่มีสาเหตุจากการดื่มสุราบนขบวนรถไฟหรือไม่</p> <p>() 1. ไม่เคย</p> <p>() 2. เคย กรุณายกเหตุการณ์.....</p> | B8 [] |
| <p>9.ท่านทราบหรือไม่ว่า การจำหน่ายสุราบนขบวนรถไฟผิดกฎหมายหรือไม่</p> <p>() 1.ทราบ ว่าผิดกฎหมาย</p> <p>() 2.ทราบว่าไม่ผิดกฎหมาย</p> <p>() -3. ไม่ทราบ</p> | B9 [] |
| <p>10. ในความคิดของท่าน ท่านคิดว่า การรถไฟควรห้ามการจำหน่ายสุรา/เบียร์ บริเวณสถานีรถไฟหรือไม่</p> <p>() 1.ไม่ควร เพราะ.....</p> <p>() 2.ควร เพราะ.....</p> | B10 [] |
| <p>11.ในความคิดของท่าน ท่านคิดว่า การรถไฟควรห้ามการจำหน่ายสุรา/เบียร์ บนขบวนรถไฟหรือไม่</p> <p>() 1.ไม่ควร เพราะ.....</p> <p>() 2.ควร เพราะ.....</p> | B11 [] |

| ข้อคำถาม | สำหรับเจ้าหน้าที่ |
|---|--|
| 12.ท่านคิดว่า การดื่มสุรบบนขบวนรถไฟเป็นเรื่องส่วนบุคคลหรือไม่ () 1.ไม่ใช่ เพราะ..... () 2.ใช่ เพราะ..... | B12 [] |
| 13.หากคนที่นั่งใกล้ท่านดื่มสุรา ท่านจะอย่างไร () 1.เฉย ๆ ไม่ยุ่งด้วย () 2.หาที่นั่งใหม่ () 3.แจ้งตำรวจและ พนักงานรักษาโรค () 4.อื่น ๆ | B13 [] |
| 14.ท่านคิดว่าควรมีกฎกำหนดพื้นที่ในการดื่มสุรบบนขบวนรถไฟเช่นเดียวกับการห้ามสูบบุหรี่บนขบวนรถไฟหรือไม่ () 1.ไม่ควร เพราะ..... () 2.ควร เพราะ..... | B14 [] B141 [] [] |
| 15.ท่านคิดว่าจำนวนเจ้าหน้าที่ตำรวจในแต่ละขบวนรถไฟเพียงพอกับการรักษาความปลอดภัยให้ผู้โดยสารหรือไม่ () 1.ไม่เพียงพอ ควรมี..... คน () 2.เพียงพอ | B15 [] B151 [] [] |
| 16.ท่านคิดว่าจำนวนพนักงานรักษาโรคไฟในแต่ละขบวนรถไฟเพียงพอกับการรักษาความปลอดภัยให้ผู้โดยสารหรือไม่ () 1.ไม่เพียงพอ ควรมี..... คน () 2.เพียงพอ | B16 [] B161 [] [] |
| 17.ท่านคิดว่าช่วงเทศกาลและวันหยุดควรมีกฎห้ามจำหน่ายสุรบบนรถไฟหรือไม่ () 1.ไม่ควร เพราะ..... () 2.ควร เพราะ..... | B17 [] |
| 18.ท่านทราบหรือไม่ว่ามีกฎหมายห้ามจำหน่ายสุราแก่ผู้ที่อายุต่ำกว่า 20 ปีบริบูรณ์ () 1.ไม่ทราบ () 2.ทราบ () 3. ไม่แน่ใจ | B18 [] |
| 19.ท่านคิดว่าจุดเสี่ยงบนขบวนรถไฟอยู่ที่ใด ไม่ใช่ ใช่ () ในตู้รถไฟชั้น 3 () () () ในตู้รถไฟชั้น 2 () () () ช่วงเทศกาลและมีผู้เดินทางมาก () () () บริเวณข้อต่อรถไฟ () () () ตู้เสบียง () () () อื่น ๆ () () | B191 [] B192 [] B193 [] B194 [] B195 [] B196 [] |
| 20.ท่านคิดว่าควรมีกฎหมายห้ามผู้โดยสารดื่มสุรบบนขบวนรถไฟเช่นเดียวกับห้าดื่มสุรบบนรถยนต์หรือไม่ () 1. ไม่ควร เพราะ..... () 2. ควร เพราะ..... | B20 [] |
| 21.ท่านคิดว่าบทลงโทษของผู้ดื่มสุรบบนขบวนรถไฟ หากมีการตรวจพบควรมีลักษณะเดียวกับบทลงโทษของการดื่มสุรบบนรถยนต์ หรือไม่ () 1.ไม่ควร เพราะ..... () 2.ควร เพราะ..... | B21 [] |
| 22.ท่านคิดว่ากาการดื่มสุราในสังคมไทยเป็นอย่างไร () 1. เป็นเรื่องปกติในสังคมไทย ยอมรับได้ () 2.เป็นสิ่งไม่ดี ยอมรับไม่ได้ | B22 [] |
| 23. คนในครอบครัว(รวมพ่อแม่พี่น้องสายตรง) ของท่านดื่มแอลกอฮอล์ประเภทใดประเภทหนึ่งหรือไม่ () 1. ดื่ม ระบุผู้ดื่ม..... () 2. ไม่มีใครดื่ม | B23 [] B231 [] |

แบบสังเกตการจำหน่ายและบริโภค สาย ขบวนการ ประเภท .ต้นทาง ปลายทาง.. ช่วงเทศกาล.....

| วันที่ | เวลา | สถานี | ผู้ค้าเร่ | | สินค้าที่จำหน่ายของผู้ค้าเร่ | | | สินค้าเดินจำหน่ายโดยตู้เสบียง | | | ผู้ซื้อแอลกอฮอล์ | | จำนวนการซื้อ | | ตู้รถ | หมายเหตุ |
|--------|------|-------|-----------|----|------------------------------|-------------|-----------|-------------------------------|-------------|-----------|------------------|------|--------------|---------|-------|----------|
| | | | ขึ้น | ลง | อาหาร | เครื่องดื่ม | แอลกอฮอล์ | อาหาร | เครื่องดื่ม | แอลกอฮอล์ | ชาย | หญิง | ขวด | กระป๋อง | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | |

บันทึกเพิ่มเติม

.....

.....

.....

.....

.....

.....

ผู้เก็บข้อมูล..... วันที่.....