

ชุดโครงการ

พฤติกรรมการบริโภคและความคิดเห็นต่อการจำหน่ายแอลกอฮอล์บนขบวน
รถไฟฟรีกับรถไฟที่ต้องจ่ายค่าเดินทางปกติ ในเส้นทางรถไฟ
สายใต้ สายเหนือและสายตะวันออกเฉียงเหนือ ประเทศไทย

Drinking behaviors and the opinions of passengers and
stakeholders on alcohol selling, in free and non-free ticket-holding
trains of the Southern, Northern and North-eastern lines, Thailand

โดย

นวลตา	อากาศ์พะทะกุล
อุไรวรรณ	พัฒนสัตยวงค์
ศิริรัตน์	โกศลวัฒน์
เยาวณี	จรรยาศักดิ์
วรรณา	สุวรรณชาติรี

รายงานวิจัยฉบับนี้ได้รับการสนับสนุนงบประมาณ จาก
สำนักวิจัยและพัฒนา มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

ปีงบประมาณ 2557

คำนำ

การวิจัยเรื่อง การจำหน่าย พฤติกรรมการบริโภคและความคิดเห็นต่อการจำหน่ายแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟฟรีกับรถไฟที่ต้องจ่ายค่าเดินทางปกติ ในเส้นทางรถไฟสายใต้ สายเหนือและสายตะวันออกเฉียงเหนือ ประเทศไทย ฉบับนี้ เป็นงานวิจัยชิ้นแรกที่มีในประเทศไทยที่ทำการศึกษากิจการจำหน่าย พฤติกรรมการบริโภคและความคิดเห็นของผู้ใช้บริการเดินทางโดยรถไฟต่อการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ทั้งบริเวณสถานีรถไฟและบนขบวนรถไฟ โดยมุ่งเน้นให้ผู้เกี่ยวข้องได้หันกลับมามองปัญหาที่ถูกละเลยมาเป็นเวลานานทั้ง ๆ ที่มีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการอนุญาตให้จำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พรบ และการประกาศในราชกิจจานุเบกษาหลายฉบับ แต่แต่ละฉบับไม่ได้ครอบคลุมการรถไฟแห่งประเทศไทย ทั้ง ๆ ในแต่ละปีมีประชาชนใช้บริการมากถึง 30 - 40 ล้านคนและแต่ละขบวนก็มีผู้โดยสารเป็นจำนวนมาก ถึงแม้การเดินทางโดยรถไฟจะใช้เวลามากกว่าการเดินทางโดยวิธีการอื่นเมื่อเทียบระยะทาง แต่ก็มีความสะดวกกว่าและอาจจะผ่านสถานที่ที่ต้องการ ส่วนราคาอาจจะไม่ถูกกว่าการใช้ยานพาหนะอื่น และอุบัติเหตุที่เกิดจากตัวยานพาหนะมีไม่มาก แต่สำหรับผู้โดยสารอาจจะมากกว่าโดยเฉพาะการเดินทางโดยรถไฟชั้น 3

การศึกษานี้ไม่ได้มุ่งที่จะจับผิดผู้หนึ่งผู้ใด แต่ต้องการให้หลายฝ่ายได้มองเห็นปัญหาที่เกิดขึ้นกับผู้โดยสารที่ใช้บริการรถไฟชั้น 3 ที่มีความแออัดและมีการดูแลที่ไม่ทั่วถึงของเจ้าหน้าที่ ความเอาใจใส่ต่อผู้โดยสาร แต่หากเจ้าหน้าที่กล่าวว่า “ผู้โดยสารต้องดูแลตนเอง” ก็เป็นสิ่งที่ผู้โดยสารกระทำอยู่ แต่อาจมีเหตุสุดวิสัยที่ไม่สามารถจัดการเองได้ เช่น การทะเลาะวิวาท การจัดการกับคนที่ดื่มสุรา เหล่านี้เป็นต้น โดยมีปัจจัยเสริมคือ การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เป็นผลให้ขาดการควบคุมสติ

การศึกษานี้เก็บข้อมูลทั้งเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ มีการตรวจสอบข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ สังเกต และรายงานของหน่วยงานที่เป็นลายลักษณ์อักษร ประกอบการเขียนรายงานฉบับนี้

ทีมวิจัยต้องเดินทางโดยขบวนรถไฟชั้น 3 และสังเกตพฤติกรรมของผู้โดยสาร เจ้าหน้าที่ประจำขบวนรถ ทั้งที่เป็นเจ้าหน้าที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทยและเจ้าหน้าที่ตำรวจ พนักงานจำหน่ายของตู้เสบียงและผู้ค้าแร่ ใช้เวลาในการเดินทางไปและกลับกับขบวนรถ ซึ่งทีมวิจัยมีความเสี่ยงต่อการเก็บข้อมูลทั้งนี้ทีมวิจัยไม่ได้แสดงตนว่าเป็นใคร โดยการปะปนไปกับผู้โดยสารเพื่อให้เห็นสภาพจริงที่เกิดขึ้นในระหว่างการเดินทางโดยรถไฟชั้น 3 ที่แต่ละเส้นทางใช้เวลานานกว่า 12 ชั่วโมง(ตามตารางการเดินทาง) แต่คงามเป็นจริงใช้เวลามากกว่า 15 ชั่วโมง ในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ สายเหนือ ใช้เวลากว่า 6 ชั่วโมง ส่วนเส้นทางสายใต้ใช้เวลามากกว่า 24 ชั่วโมง ทั้งนี้ทีมวิจัยมีความตั้งใจที่จะเก็บข้อมูลการสังเกตให้ได้ครบถ้วนมากที่สุดโดยปราศจากอคติ โดยมีกรอบของการเก็บข้อมูลทั้งปริมาณและคุณภาพที่ชัดเจน

คณะผู้วิจัยหวังว่า รายงานฉบับนี้จะนำไปสู่การหาค้นหาแนวทางในการแก้ปัญหาการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่มีมาตรฐานเดียวกันและสามารถลดอุบัติเหตุ อาชญากรรม และการละเมิดสิทธิของผู้โดยสารที่ใช้บริการของการรถไฟแห่งประเทศไทยด้วย

นวลตา อาภาศัพท์ะกุล

อุไรวรรณ พัฒนสัตยวงศ์

ศิริรัตน์ โกศลวัฒน์

เยาวณี จรุงศักดิ์

กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยฉบับนี้เป็นงานวิจัยทั้งเชิงปริมาณและคุณภาพ โดยมีผู้เกี่ยวข้องหลายกลุ่ม ประกอบด้วย ประชาชนที่เป็น

ผู้โดยสารเป็นผู้ให้ข้อมูล รวมทั้งผู้ค้าแร่ พนักงานตู้เสบียง เจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟและพนักงานบนขบวนรถไฟที่ความร่วมมือในการให้ข้อมูลประกอบการวิจัยนี้ คณะผู้วิจัยขอขอบคุณมา ณ ที่นี้ด้วย

คณะผู้วิจัยขอขอบคุณ ผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย เจ้าหน้าที่การรถไฟทุกท่าน ที่ให้ความร่วมมือในการดำเนินวิจัยนี้

ขอขอบคุณสำนักวิจัยและพัฒนา มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ ที่ให้การสนับสนุนงบประมาณเพื่อการวิจัย

ขอขอบคุณ คุณ ปิยะภรณ์ รุยอ่อน เจ้าหน้าที่สำนักวิจัยและพัฒนาในการจัดการเอกสารที่ทำให้เกิดความสะดวกตัวในการวิจัย

ขอขอบคุณ คณะแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ ที่ให้โอกาสในการทำวิจัยฉบับนี้โดยเฉพาะในช่วงเวลาที่เดินทางไปเก็บข้อมูลในพื้นที่

และขอขอบคุณ ครอบครัวของผู้วิจัยทุกท่านที่ทำให้กำลังใจแก่คณะผู้วิจัยให้สามารถดำเนินการวิจัยจนสำเร็จ

นวลตา อากาศัพพะกุล

อุไรวรรณ พัฒนสัตยวงศ์

ศิริรัตน์ โกศลวัฒน์

เยาวณี จรุงศักดิ์

บทคัดย่อ

นโยบายของรัฐเพื่อลดปัญหาสุรา คือ การจำกัดพื้นที่จำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ แต่ไม่ครอบคลุมถึงการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟและชานชาลา การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณและคุณภาพ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการบริโภคและความคิดเห็นต่อการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในกลุ่มผู้เดินทางผู้โดยสารรถไฟโดยขบวนรถไฟฟรีและขบวนรถไฟที่ต้องจ่ายเงินเอง ในเส้นทางสายใต้เหนือ และตะวันออกเฉียงเหนือ โดยมีกลุ่มตัวอย่างคือผู้โดยสารที่ใช้บริการรถไฟฟรีและจ่ายเงินเอง จำนวน 551 ราย และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง จำนวน 60 ราย โดยมีระยะเวลาในการเก็บข้อมูลระหว่าง กันยายน 2556- พฤษภาคม 2557 เก็บข้อมูลโดยการสัมภาษณ์ สัมภาษณ์เจาะลึกและสังเกต **ผลการวิจัย** พบว่า ผู้โดยสารส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง อายุเฉลี่ย 35 เหตุผลที่ใช้บริการรถไฟคือ ราคาถูกปลอดภัยมากกว่าการเดินทางโดยรถยนต์และตัวฟรีสามารถลดค่าใช้จ่ายได้ 250-350 บาท ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นระหว่างการเดินทางที่จ่ายเองเฉลี่ย 190 บาทต่อราย และมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ในระหว่างเส้นทางทั้งสาม

ด้านการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พบว่า ทั้งผู้ค้าและผู้ปฏิบัติงานผู้เสียบ้างมีสินค้าที่ไม่แตกต่างกัน ผู้โดยสารที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ส่วนใหญ่ดื่มเบียร์และเหล้าขาว โดยบางรายซื้อจากร้านค้าบริเวณสถานีรถไฟ ผู้ค้ามีความสัมพันธ์ส่วนตัวและระบบเครือข่ายของเจ้าหน้าที่ของการรถไฟ ในการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของผู้ค้าเป็นการผิดกฎหมาย จำนวนเบียร์ที่จำหน่ายได้ประมาณ 30-80 กระป๋องต่อเที่ยว จากผลการสังเกตการณ์ใน 20 เที่ยว พบว่า มีผู้โดยสารพลัดตกและเสียชีวิต 2 ราย และเหตุการณ์ทะเลาะวิวาท รวมเหตุการณ์อื่นที่เกิดขึ้นในการเดินทาง 10 เที่ยว คิดเป็นความชุกร้อยละ 50 โดย พบ ความคุ้มครองเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 ไม่ได้ครอบคลุมการห้ามจำหน่ายในพื้นที่สถานีรถไฟและชานชาลา ความคิดเห็นของผู้โดยสารส่วนใหญ่ต้องการให้มีการห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทั้งบริเวณชานชาลาและบนขบวนรถไฟ ทั้งนี้เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ การทะเลาะวิวาทและการลวนลามผู้หญิงที่ใช้บริการรถไฟ สรุป งานวิจัยนี้แสดงให้เห็นถึงการจำหน่ายและการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟที่ไม่มีการควบคุมและอาจทำให้เกิดภาวะเสี่ยงต่อผู้โดยสารทั่วไป ดังนั้นจึงควรต้องมีการทบทวนถึงนโยบายโดยผู้เกี่ยวข้องและผู้วางนโยบายโดยการกำหนดพื้นที่การจำหน่ายที่ครอบคลุมการดื่มและจำหน่ายบนขบวนรถไฟและชานชาลา

Abstract

National Policy for decreasing alcohol problem in Thailand was zoning of alcohol selling but it was not include the area of trains and platforms. This research was qualitative and quantitative study, and aimed to : determine drinking behavior and the opinions of passengers and stakeholders on alcohol selling, in free and non-free ticket-holding trains of the Southern, Northern and North-eastern lines, Thailand. The subjects were 1) 551 passengers 2) 60 stakeholders such as government officer policy makers, and travelling salesman. Data was collected by interviewing, observation and in depth interview. Duration of study from October 2013 to May 2014. Results as follow: Most of passengers were women and average age was 35 years. They travel by train because they want to safe their money, safe from accident ,and there was free tickets for Thais. Each passenger who chose free ticket can safe their money 250-350 Baht. Most of passengers expensed their money for food during their trip. They expensed money average 190 baht per time. The comparison of expensed in free ticket an non free ticket was significantly difference at $p < 0.05$.

Alcohol selling on the train done by the travelling salesman and servants of train restaurant . Some of the passenger with drinking behavior sold alcohol such as beer, liquor (40 degrees) from the 24 hours shop, vending shop at the platform.

Most of passenger bought alcohol from travelling salesman because it was cheap. The relative of travelling salesman were official. The travelling salesman who sold alcohol was illegal. The beer sold 30-80 cans each trip. In 20 trips, there were 10 persons fall down and 2 death cases. The prevalence was 50%. The Alcohol acts 2008 did not include alcohol selling on the train and platform. The opinions of passengers that they need to omit alcohol selling on the train and platform because it would be major cause of accident, unsafe for woman, and fighting on the train. Conclusion This research show that on the train alcohol selling and drinking behavior was unlimited and it was risk for the other passengers. Alcohol Acts should be revise by Policy makers and stakeholders.. Zoning of alcohol selling and alcohol drinking should be include train and platform.

สารบัญ

	หน้า
คำนำ	ก
กิตติกรรมประกาศ	ข
บทคัดย่อ(ภาษาไทย)	ค
สารบัญ	จ
สารบัญตาราง	ฉ
สารบัญภาพ	ญ
บทที่ 1 บทนำ	1
บทที่ 2 วรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	7
บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย	41
บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	46
บทที่ 5 สรุปและอภิปรายผล	135
บรรณานุกรม	152
ภาคผนวก	155
แบบสัมภาษณ์	156
แบบเก็บข้อมูล	159
แบบสังเกต	161

สารบัญญัตราสาร

	หน้า
ตาราง ก .ขบวนรถบริการเชิงสังคม จำนวน 164 ขบวน	9
ตาราง ข ขบวนรถเชิงพาณิชย์ (รถเร็ว) จำนวน 8 ขบวน	9
ตารางที่ 1 จำนวนและร้อยละ ของผู้โดยสารที่ใช้บริการขบวนรถไฟฟ้าฟรีและขบวนรถไฟฟ้าจ่ายเงินเอง จำแนกตามเพศ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส และ อาชีพ	47
ตารางที่ 2 จำนวนและร้อยละ ของผู้โดยสารที่ใช้บริการขบวนรถไฟฟ้าฟรีและขบวนรถไฟฟ้าจ่ายเงินเอง จำแนกตามเหตุผลของการเลือกใช้บริการรถไฟ	48
ตารางที่ 3 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสารที่ใช้บริการรถไฟฟ้าฟรีและรถไฟฟ้าจ่ายเงินเองจำแนกตามความถี่ ของการใช้บริการ พฤติกรรมเสี่ยง ความสัมพันธ์ระหว่างการเลือกใช้บริการกับค่าใช้จ่าย และประสบการณ์ระหว่างเดินทาง	49
ตารางที่ 4 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสารจำแนกตามการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในครอบครัว	51
ตารางที่ 5 จำนวนและร้อยละของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าจำแนกตามการใช้จ่ายและการจำหน่ายเครื่องดื่ม แอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟฟ้า	52
ตารางที่ 6 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสารจำแนกตามความคิดเห็นต่อการจำหน่ายเครื่องดื่ม แอลกอฮอล์บริเวณสถานีรถและบนขบวนรถไฟฟ้า	54
ตารางที่ 7 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสารจำแนกตามความคิดเห็นต่อการจำหน่ายเครื่องดื่ม แอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟฟ้า จำนวนเจ้าหน้าที่ การจำหน่ายช่วงเทศกาล และความคิดเห็น ต่อกฎหมาย	56
ตารางที่ 8 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสารจำแนกตามความคิดเห็นต่อจุดเสี่ยงและการกำหนดบทลงโทษของผู้ ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์	58
ตารางที่ 9 จำนวนและร้อยละ ของผู้โดยสารที่ใช้บริการขบวนรถไฟฟ้าฟรีและขบวนรถไฟฟ้าจ่ายเงินเองจำแนกตาม เพศ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส และ อาชีพ	60
ตารางที่ 10 จำนวนและร้อยละ ของผู้โดยสารที่ใช้บริการขบวนรถไฟฟ้าฟรีและขบวนรถไฟฟ้าจ่ายเงินเองจำแนกตาม เหตุผลของการเลือกใช้บริการรถไฟ	62
ตารางที่ 11 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสารที่ใช้บริการรถไฟฟ้าฟรีและรถไฟฟ้าจ่ายเงินเองจำแนกตามความถี่ของการใช้ บริการ พฤติกรรมเสี่ยง ความสัมพันธ์ระหว่างการเลือกใช้บริการกับค่าใช้จ่าย และประสบการณ์ ระหว่างเดินทาง	63
ตารางที่ 12 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสารจำแนกตามการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในครอบครัว	65
ตารางที่ 13 จำนวนและร้อยละของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าจำแนกตามการใช้จ่ายและการจำหน่ายเครื่องดื่ม แอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟฟ้า	66
ตารางที่ 14 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสารจำแนกตามความคิดเห็นต่อการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ บริเวณสถานีรถและบนขบวนรถไฟฟ้า	68

สารบัญตาราง(ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 15 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสารจำแนกตามความคิดเห็นต่อการจำหน่ายเครื่องดื่มน้ำแอลกอฮอล์บน ขบวนรถไฟ จำนวนเจ้าหน้าที่ การจำหน่ายช่วงเทศกาล และความคิดเห็นต่อกฎหมาย	70
ตารางที่ 16 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสารจำแนกตามความคิดเห็นต่อจุดเสี่ยงและการกำหนดบทลงโทษของ ผู้ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์	72
ตารางที่ 17 จำนวนและร้อยละ ของผู้โดยสารที่ใช้บริการขบวนรถไฟฟรีและขบวนรถไฟจ่ายเงินเองจำแนกตาม เพศ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส และ อาชีพ	75
ตารางที่ 18 จำนวนและร้อยละ ของผู้โดยสารที่ใช้บริการขบวนรถไฟฟรีและขบวนรถไฟจ่ายเงินเองจำแนกตาม เหตุผลของการเลือกใช้บริการรถไฟ	77
ตารางที่ 19 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสารที่ใช้บริการรถไฟฟรีและรถไฟจ่ายเงินเองจำแนกตามความถี่ของการใช้ บริการ พฤติกรรมเสี่ยง ความสัมพันธ์ระหว่างการเลือกใช้บริการกับค่าใช้จ่าย และประสบการณ์ ระหว่างเดินทาง	78
ตารางที่ 20 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสารจำแนกตามการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในครอบครัว	80
ตารางที่ 21 จำนวนและร้อยละของผู้ใช้บริการรถไฟจำแนกตามการใช้จ่ายและการจำหน่ายเครื่องดื่ม แอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ	81
ตารางที่ 22 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสารจำแนกตามความคิดเห็นต่อการจำหน่ายเครื่องดื่ม แอลกอฮอล์บริเวณสถานีรถไฟและบนขบวนรถไฟ	83
ตารางที่ 23 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสารจำแนกตามความคิดเห็นต่อการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บน ขบวน รถไฟจำนวนเจ้าหน้าที่ การจำหน่ายช่วงเทศกาล และความคิดเห็นต่อกฎหมาย	86
ตารางที่ 24 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสารจำแนกตามความคิดเห็นต่อจุดเสี่ยงและการกำหนดของผู้ดื่ม เครื่องดื่มแอลกอฮอล์	88
ตารางที่ 25 ความสัมพันธ์ระหว่างเส้นทางรถไฟกับ อายุ ค่าใช้จ่าย จำนวนพนักงาน และจำนวนเจ้าหน้าที่ ตำรวจจำแนก ตามเส้นทางการเดินทาง	90
ตารางที่ 26 ความสัมพันธ์ระหว่างขบวนรถไฟจ่ายเงินเอง และขบวนรถไฟฟรีกับ อายุ ค่าใช้จ่าย จำนวน พนักงาน และจำนวนเจ้าหน้าที่ตำรวจ จำแนกตามประเภทของขบวนรถ	90
ตารางที่ 27 เหตุที่เกิดขึ้นบนขบวนรถระหว่าง พ.ศ. 2553-2556	91
ตารางที่ 28 จำนวนคดีที่เกิดจากการดื่มสุราจัดแจ้ง ระหว่าง พ.ศ. 2552 - 2555	91
ตารางที่ 29 สถิติการบริโภคแอลกอฮอล์ของผู้โดยสารบนขบวนรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือที่มีการบันทึก	92
ตารางที่ 30 สถิติการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดกับผู้โดยสาร/พนักงานที่สถานีและบนขบวนรถ ระหว่าง พ.ศ. 2552 – 2556	93

สารบัญตาราง(ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ ค การจำหน่ายสินค้าบนขบวนรถไฟฟรีเที่ยวไประหว่างกรุงเทพฯ-สุโขทัย-ลพบุรี-โคราช-ขอนแก่นตามผู้จำหน่ายเที่ยวไป ขบวน 171	97
ตารางที่ ค การจำหน่ายสินค้าบนขบวนรถไฟฟรีเที่ยวไประหว่าง สุโขทัย-ลพบุรี-โคราช-ขอนแก่นตามผู้จำหน่ายเที่ยวกลับ ขบวน 172	98
ตารางที่ ค การจำหน่ายสินค้าบนขบวนรถไฟจ่ายเงินเองเที่ยวไประหว่างกรุงเทพฯ สุโขทัย-ลพบุรี-โคราช-ขอนแก่นตามผู้จำหน่าย เที่ยวไป ขบวน37	99
ตารางที่ ง การจำหน่ายสินค้าบนขบวนรถไฟฟรีเที่ยวไประหว่าง สุโขทัย-ลพบุรี-โคราช-ขอนแก่นตามผู้จำหน่ายเที่ยวกลับ ขบวน 38	100
ตารางที่ จ การจำหน่ายสินค้าบนขบวนรถไฟฟรีเที่ยวไประหว่างกรุงเทพฯ เชียงใหม่ จำแนกตามผู้จำหน่ายเที่ยวไป 109 ขบวน	101
ตารางที่ ฉ การจำหน่ายสินค้าบนขบวนรถไฟฟรีเที่ยวไประหว่างเชียงใหม่ – กรุงเทพฯ จำแนกตามผู้จำหน่ายเที่ยวกลับ ขบวน102ย	102
ตารางที่ ช การจำหน่ายสินค้าบนขบวนรถไฟฟรีเที่ยวไประหว่างกรุงเทพฯ เชียงใหม่ จำแนกตามผู้จำหน่ายขาออกเที่ยวไป ขบวน13	103
ตารางที่ ช การจำหน่ายสินค้าบนขบวนรถไฟฟรีเที่ยวไประหว่าง เชียงใหม่ - กรุงเทพฯ จำแนกตามผู้จำหน่ายเที่ยวกลับ 14	104
ตารางที่ ฉ การจำหน่ายสินค้าบนขบวนรถไฟฟรีเที่ยวไประหว่าง กรุงเทพฯ - อุบลราชธานี จำแนกตามผู้จำหน่ายเที่ยวไป ขบวน 145	105
ตารางที่ ญ การจำหน่ายสินค้าบนขบวนรถไฟฟรีเที่ยวไประหว่าง อุบลราชธานี - กรุงเทพฯ จำแนกตามผู้จำหน่ายเที่ยวกลับ ขบวน146	106
ตารางที่ ช การจำหน่ายสินค้าบนขบวนรถไฟฟรีเที่ยวไประหว่าง กรุงเทพฯ- อุบลราชธานีจำแนกตามผู้จำหน่ายเที่ยวไป ขบวน 67	107
ตารางที่ ฉ การจำหน่ายสินค้าบนขบวนรถไฟฟรีเที่ยวไประหว่าง อุบลราชธานี – กรุงเทพฯ จำแนกตามผู้จำหน่ายเที่ยวกลับ ขบวน 18	108
ตารางที่ ฎ ประเภทสินค้าแอลกอฮอล์ และป้ายเวลาและเวลาที่จำหน่ายจำแนกตามสถานีรถไฟ	109
ตารางที่ ด จำนวนผู้ค้าแร่ ประเภทสินค้า ผู้ค้าตู้เสบียง และเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในระ(เฉพาะที่จำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์อาหาร รถฟรี/จ่ายเงิน	110
ตารางที่ ด1 (ต่อ) จำนวนผู้ค้าแร่ ประเภทสินค้า ผู้ค้าตู้เสบียง และเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในระ(เฉพาะที่จำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์อาหาร รถฟรี/จ่ายเงิน	111
ตารางที่ ด2 (ต่อ) จำนวนผู้ค้าแร่ ประเภทสินค้า ผู้ค้าตู้เสบียง และเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในระ(เฉพาะที่จำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์อาหาร รถฟรี/จ่ายเงิน	112

สารบัญแผนภาพ

	หน้า
แผนภาพที่ 1 กรอบแนวคิดในการวิจัย	6
แผนภาพที่ 2 อัตราการดื่มสุราของประชากร จำแนกตามอายุ	13

สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 1 เครื่องหมายตราของกรมรถไฟหลวง(จาก การรถไฟแห่งประเทศไทย	9
ภาพที่ 2 ลักษณะขบวนรถไฟสายใต้ ขบวนรถเร็วที่ 171/172	12
ภาพที่ 3 ผู้โดยสารที่ใช้บริการกับขบวนรถเร็วชั้น 3 ฟรี	12

บทที่ 1

บทนำ

ความสำคัญและที่มาของปัญหาที่ทำการวิจัย

ประเทศไทยนับว่าเป็นประเทศที่มีการดื่มสุรามากเป็นอันดับต้น ๆ ของโลก โดยรูปแบบของการดื่มของไทย มีหลายรูปขึ้นอยู่กับประเภทของสุรา/แอลกอฮอล์ที่ดื่ม เช่น เหล้าขาวหรือเหล้าโรงจัดได้ว่าเป็นเหล้าที่มีความเข้มข้นสูงคือระหว่าง 35-40 ดีกรี กลุ่มผู้ดื่มคือชาวบ้าน ผู้มีรายได้น้อย หรือคนทำงานที่มีรายได้น้อย นอกจากนั้นยังมี ยาตองเหล้าที่มีกรรมวิธีการดองตัวยาและเหล้าขาวในปัจจุบันไม่เป็นไปตามที่ถูกบันทึกในตำรายาไทย เพราะในตำราการดองยาสมัยโบราณทำการใช้เพื่อการใช้เป็นกระสายยา และต้องใช้เวลาดองนานกว่า 30 วันก่อนจะมีกรรมวิธีไม่ให้มีกลิ่นแอลกอฮอล์ แต่ปัจจุบันมีการดองสมุนไพรเพียง 2-3 วันก็นำมาดื่ม ซึ่งไม่ตรงกับวัตถุประสงค์ของการดองยาและการดื่มยาตองเหล้า นอกจากนี้ในชุมชนยังมีการดื่มเหล้าเองโดยไม่มีใบอนุญาต เช่น "เหล้าเถื่อน" ที่ชาวบ้านต้มเพื่อบริโภคเอง และยังมี "ขวาก" " น้ำตาลเมา" เป็นต้น ซึ่งปัจจุบันมีการส่งเสริมให้เป็นผลิตภัณฑ์ชุมชนหนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์

การดื่มแอลกอฮอล์ของคนไทยพบได้ทุกเทศกาล ทั้งงานบุญ งานศพ งานวัด ฯลฯ นอกจากจะมีการดื่มเหล้าที่บ้าน วัด และงานเลี้ยงอื่น ๆ การดื่มเหล้ายังครอบคลุมไปถึงการดื่มระหว่างเดินทาง ซึ่งในปัจจุบันถือว่าเป็นสิ่งผิดกฎหมาย และมีการจับกุมผู้ดื่มเหล้าขณะขับรถ และ/หรือผู้ที่มีปริมาณเหล้าในร่างกายสูงกว่าเกณฑ์ที่กำหนดจนอาจเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุได้ โดยมีการตรวจวัดโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจ แต่ก็มีกรปฏิบัติเป็นครั้งคราว ทำให้การแก้ปัญหาแอลกอฮอล์ขาดความจริงจัง ปัจจุบันมีการรณรงค์ในเรื่องการดื่มสุราในกลุ่มผู้ขับรถยนต์ทุกประเภท ทั้งนี้เนื่องจากมีแนวโน้มของการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุที่มีสาเหตุส่วนใหญ่จากการดื่มสุราของผู้ขับขี่รวมทั้งผู้โดยสาร แต่เน้นที่รถยนต์เป็นเป้าหมายหลัก ส่วนการกวดขันอย่างเข้มข้นก็ไม่ได้กระทำอย่างต่อเนื่องแต่จะเน้นเฉพาะในช่วงเทศกาลและมีวันหยุดต่อเนื่องกันหลายวันเท่านั้น อย่างไรก็ตามพฤติกรรมกรรมการดื่มแอลกอฮอล์ได้รับการยอมรับว่ามีโอกาสเกิดปัญหาทั้งในระดับบุคคล ครอบครัว และสังคม แต่ยังมีกรณีโต้แย้งว่า เป็นสิทธิส่วนบุคคล และสังคมเองก็ยอมรับในเรื่องนี้

พฤติกรรมกรรมการดื่มสุราของคนไทยพบได้ทุกเทศกาลและทุกสถานการณ์ไม่เว้นแม้แต่งานศพ การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ไม่สัมพันธ์กับเวลา และสถานที่ เราจึงเห็นคนไทยดื่มสุราได้ทุกที่และทุกเวลา รวมทั้งระหว่างการเดินทาง ทั้งนี้เส้นทางคมนาคมปัจจุบันมีทั้ง ทางเรือ ทางอากาศ และทางบกที่หมายรวมเอาการเดินทางทั้งทางรถยนต์และทางรถไฟเข้าไว้ด้วยกันในการเดินทางระยะทางที่เท่ากันหากเลือกการเดินทางโดยใช้บริการรถไฟจะใช้เวลานานมากกว่าการใช้วิธีการเดินทางอื่น ตัวอย่างเช่น การเดินทางจาก กรุงเทพฯ ไป อำเภอหาดใหญ่ ถ้าเดินทางโดยทางเครื่องบิน ใช้เวลาประมาณ 1 ชั่วโมง 30 นาที ถ้าเดินทางทางบกโดยรถยนต์ ใช้เวลาประมาณ 12-15 ชั่วโมง แต่การเดินทางโดยทางรถไฟใช้เวลา 18-24 ชั่วโมง ถึงกระนั้นในแต่ละเที่ยวของการเดินทางก็มีผู้โดยสารเป็นจำนวนมากเช่นกัน

ในแต่ละขบวนรถไฟในเส้นทางที่ยาวกว่า 500 กิโลเมตร จะพบว่ามีตู้เสบียงให้บริการอาหารและเครื่องดื่ม โดยมีบริการทั้งที่ตู้เสบียง และ เดินให้บริการทุกตู้รถไฟที่มีประมาณ 10-15 ตู้ ในแต่ละขบวนของการเดินทางผู้คนได้ตั้งแต่ 500 – 1,000 คน โดยเฉพาะในเทศกาลต่าง ๆ จะมีผู้คนแออัดมาก

การจัดบริการอาหารและเครื่องดื่มในเส้นทางการเดินทางโดยรถไฟ นอกจากจะมีผู้บริการคือ พนักงานตู้เสบียงและยังมีผู้ประกอบการอื่น ๆ คือ พ่อค้าแม่ค้าในท้องถิ่นขึ้นและลงให้บริการอาหารเครื่องดื่ม โดยมีสุราและเบียร์ในการให้บริการด้วย การจำหน่ายนี้ทั้งผู้ประกอบการที่ได้รับอนุญาตให้ขายในขบวนรถไฟและพ่อค้าแม่ค้าที่ขึ้นมา

ขายสินค้ารวมทั้งอาหารและเครื่องดื่มบนขบวนรถไฟ โดยมีการจำหน่ายในระหว่างการเดินทาง มีการบริการตั้งแต่รถไฟเริ่มออกเดินทางจากต้นทางถึงปลายทาง

จากประสบการณ์และการศึกษาข้อมูลเบื้องต้นจากผู้โดยสารที่เดินทางประจำ พบว่า การจำหน่ายสุราบนรถไฟก่อให้เกิดปัญหาโดยเฉพาะผู้โดยสารที่เดินทางโดยรถไฟชั้น 3 ที่นอกจากจะต้องระวังทรัพย์สินมีค่าแล้วยังต้องระวังการกระทบกระทั่งระหว่างผู้โดยสารโดยเฉพาะผู้ที่มีอาการเมา และบางครั้งมีการทะเลาะวิวาท และ/หรือมีคนเมาตกรถไฟ ซึ่งกรณีเหล่านี้ไม่ได้มีการเสนอเป็นข่าว ซึ่งเหตุดังกล่าวกระทบต่อความปลอดภัยของประชาชนทั่วไปที่ใช้รถไฟเป็นพาหนะ ซึ่งภาครัฐควรให้ความสนใจเช่นเดียวกับอุบัติเหตุ/อุบัติการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในระหว่างการเดินทาง

ส่วนหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการออกใบอนุญาตจำหน่ายสุราคือ สรรพสามิต โดยผู้ขอใบอนุญาตต้องระบุสถานที่ตั้งของร้านค้า โดยจะไปจัดตั้งร้านขายแอลกอฮอล์ที่อื่นไม่ได้ ส่วนกรณี “การเร่ขาย” ในพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 มาตรา 30 ถือว่าผิดกฎหมาย ซึ่งกรณีที่มีการจำหน่ายในรถไฟจะถือว่าเป็น “การเร่ขาย” ได้หรือไม่ ยังไม่มีการตีความในเรื่องนี้(1)

สิ่งที่ต้องหันกลับมาพิจารณาคือ ความเสี่ยงต่อการเกิดปัญหาในระหว่างการเดินทางซึ่งเป็นการเดินทางระยะทางที่ค่อนข้างใช้เวลานาน ความปลอดภัยที่จะได้รับระหว่างเดินทาง เพราะในแต่ละขบวนรถไฟจะมีเจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟปฏิบัติงาน 2 นาย (อัตราเจ้าหน้าที่ตำรวจต่อประชาชนที่ใช้บริการรถไฟ คือ ประมาณ 1:500) ซึ่งส่วนใหญ่เป็นขบวนที่มีเส้นทางยาว ในทางปฏิบัติ เจ้าหน้าที่ตำรวจและพนักงานรักษารถก็ไม่ได้เดินตรวจตราตลอดเวลาของการเดินทาง ดังนั้นหากเกิดมีเหตุไม่คาดคิดมาก่อนก็จะทำให้เกิดผลเสียหายแก่ผู้โดยสารได้ อย่างไรก็ตามมีรายงานหรือการบันทึกที่ชัดเจนถึงอุบัติการณ์การเกิดปัญหาในขบวนรถไฟ แต่ไม่มีการนำเสนอปัญหาสู่สาธารณชน

ปัจจุบัน ยังไม่พบว่า มีการทำวิจัยในตนเองเกี่ยวกับหัวข้อวิจัยนี้ในประเทศไทย งานวิจัยนี้จึงนับว่าเป็นงานวิจัยชิ้นแรกของประเทศไทย ส่วนการวิจัยในต่างประเทศส่วนใหญ่เป็นการศึกษาอุบัติเหตุที่เกิดจากการดื่มและฆ่าตัวตายในระหว่างการเดินทางโดยรถไฟ อุบัติเหตุที่เกิดบริเวณชานชาลาและสถานีรถไฟ รวมทั้งอุบัติเหตุที่เกิดกับผู้เดินใกล้รางรถไฟ การวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการดื่มแอลกอฮอล์ในประเทศไทยส่วนใหญ่จะเน้นที่ จำนวนอุบัติเหตุที่คาดว่าจะเกิดจากการดื่มแอลกอฮอล์ของผู้ขับรถ เพื่อนำผลการวิจัยไปใช้เพื่อลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุและคดีในการเดินทางโดยทางรถยนต์ ทั้ง ๆ ที่ การเดินทางโดยรถไฟ มีโอกาสเกิดปัญหาไม่แตกต่างจากการเดินทางโดยวิธีการอื่น แต่ไม่มีใครศึกษามาก่อนอาจจะเป็นเพราะมีความเสี่ยงในการศึกษา เนื่องจากเส้นทางรถไฟส่วนใหญ่เป็นเส้นทางที่ไม่มีความเชื่อมโยงกับถนนหลวง และเมื่อเกิดเหตุการณ์ที่ไม่พึงประสงค์เกิดขึ้น การช่วยเหลือจะเป็นไปได้ยาก

สำหรับโอกาสในการเกิดปัญหาทั้งอุบัติเหตุและการทะเลาะวิวาทระหว่างการเดินทาง พบว่า ในการเดินทางโดยรถไฟโดยเฉพาะในช่วงเทศกาลที่ประชาชนกลุ่มหนึ่งเลือกใช้รถไฟ เนื่องจากอัตราค่าโดยสารไม่แพง และสามารถรองรับคนได้จำนวนมากในแต่ละเที่ยว การเดินทางโดยรถไฟมีความปลอดภัยด้านอุบัติเหตุระดับหนึ่ง แต่ก็มีคนกลุ่มหนึ่งที่ไม่ชอบเดินทางโดยทางรถไฟเนื่องจากการล่าช้า เสียเวลา แต่การเดินทางโดยรถไฟเป็นอีกหนึ่งทางเลือกที่ดีทางหนึ่ง

จากสถิติอุบัติเหตุจากรถทางบกในช่วงเทศกาลปีใหม่ และสงกรานต์ ช่วง 7 วันอันตรายนับตั้งแต่ปี 2549 – 2555 พบว่า มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลนี้เป็นจำนวนมาก โดยในช่วงปีใหม่จะมีจำนวนมากกว่าช่วงวันสงกรานต์ ซึ่งอาจเป็นเพราะวันขึ้นปีใหม่เป็นช่วงฤดูท่องเที่ยว (High Season) ด้วยจึงทำให้คนนิยมเดินทางท่องเที่ยวกันมาก สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุนั้น ส่วนใหญ่เกิดจากสุราหรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์มากที่สุด แม้หลายฝ่ายทั้งภาครัฐและเอกชนจะร่วมมือร่วมใจกันรณรงค์ “เมาไม่ขับ” เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุก็ตาม แต่ก็

ยังคงเป็นสาเหตุอันดับต้นๆ ของการเกิดอุบัติเหตุ แม้จะมีแนวโน้มลดลงจากร้อยละ 25.6 ในปี 2552 เหลือร้อยละ 19.8 ในปี 2553 (2)ก็ตาม เป็นที่น่าสังเกตว่า การขับรถเร็ว/ขับรถตัดหน้า/ขับรถตามกระชั้นชิด มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างชัดเจน ซึ่งพฤติกรรมกรรมการขับรถแบบนี้มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ทั้งสิ้น ส่วนข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุของผู้โดยสารรถไฟในช่วงดังกล่าวไม่มีรายงานที่ชัดเจน นอกจากการบันทึกรายงานเหตุการณ์ของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่ไม่มีการเปิดเผยตัวเลขหรือเหตุการณ์ให้สาธารณชนได้รับรู้ จะมีก็แต่เฉพาะในกรณีที่มีรถไฟชนกับรถยนต์/รถโดยสารบริเวณที่เป็นทางตัดระหว่างรถไฟกับรถยนต์เท่านั้น

สำนักงานสถิติแห่งชาติตีพิมพ์ข้อมูลที่น่ากังวลเกี่ยวกับการดื่มสุราของประชากรอายุ 15 ปีขึ้นไป ซึ่งพบว่าผู้ชายกว่าร้อยละ 50 ดื่มสุราแม้จะมีแนวโน้มลดลง ก็ตามแต่ยังถือว่ามึนอัตรการดื่มสุราที่ค่อนข้างสูง ขณะที่ผู้หญิงไทยประมาณ 1 ใน 10 ก็เป็นผู้ดื่มเช่นเดียวกันและมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างน่าตกใจ กลุ่มวัยทำงาน (อายุ 25-59 ปี) มีการดื่มสุราที่สูงกว่ากลุ่มอื่น รองลงมาเป็นกลุ่มวัยรุ่น (อายุ 15-24 ปี) และกลุ่มวัยสูงอายุ (อายุ 60 ปีขึ้นไป) ซึ่งพฤติกรรมกรรมการดื่มสุราของคนไทยเช่นนี้นับเป็นปัจจัยเสี่ยงสำคัญที่ก่อให้เกิดการสูญเสียต่างๆ ตามมาอย่างมากมาย (3)

ในการเดินทางโดยใช้เส้นทางรถไฟ ซึ่งประเทศไทยมี 2 ระบบ คือ ขบวนรถเชิงสังคม และเชิงพาณิชย์ ให้บริการชานเมืองและระหว่างจังหวัด รถไฟปัจจุบันถูกจำกัดความเร็วเพียง 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และยังคงต้องเสียเวลาในการรอหลักเนื่องจากรางที่ใช้เป็นรางเดี่ยว รถไฟไม่สามารถสวนกันได้ระหว่างสายขึ้นและสายลง บรรยากาศในการเดินทางรถไฟที่อาจจะเป็นเหตุให้เกิดความกระทบกระทั่งกันโดยเฉพาะการเดินทางโดยรถไฟชั้นสาม ที่มีที่นั่ง 2 ที่นั่งติดกันและในแต่ละบล็อกรถมีผู้โดยสารที่ต้องนั่งเผชิญหน้ากัน 4 คน ซึ่งหากมีการดื่มสุราร่วมด้วยโอกาสที่จะเกิดปัญหาย่อมมีได้ ถึงแม้ยังไม่มีรายงานที่เป็นรูปธรรม แต่จากประสบการณ์ของผู้วิจัยพบว่า ตลอดระยะเวลาการเดินทางหากมีการกระทบกระทั่งกันและฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งขาดสติก็จะเกิดเหตุการณ์ที่ไม่คาดฝันได้ นอกจากนี้ ขบวนรถไฟที่ยาวประมาณ 15-18 ตู้ หากผู้โดยสารดื่มแอลกอฮอล์และเดินไปมาระหว่างตู้รถไฟก็มีโอกาสพลัดตกรถไฟได้ โดยที่ในขบวนรถไฟไม่ได้ห้ามผู้โดยสารดื่ม มี เฉพาะระเบียบห้ามพนักงานขับรถไฟและนายตรวจดื่มแอลกอฮอล์เท่านั้น ซึ่งปรากฏในระเบียบปฏิบัติของการรถไฟแห่งประเทศไทย (พ.ศ. 2534)

นับตั้งแต่การรัฐบาลนายสมัคร สุนทรเวช อดีตนายกรัฐมนตรี ได้วางนโยบายประชานิยมโดยจัดให้มี “รถไฟฟรี” และ “รถประจำทางในกรุงเทพ ฯ ฟรี” ตั้งแต่ พ.ศ. 2551 เป็นต้นมา นโยบายดังกล่าวได้รับการสนับสนุนให้มีมาอย่างต่อเนื่องในรัฐบาลต่อ ๆ มา จนถึงปัจจุบัน เส้นทางรถไฟฟรีมีทั้งสิ้น 8 ขบวน (โดยไม่รวมขบวนที่เดินทางระหว่างจังหวัดหรือรถธรรมดา/รถท้องถิ่น) มีทั้งขบวนรถไฟเชิงสังคมและขบวนรถไฟเชิงพาณิชย์ โดยเส้นทางเชิงพาณิชย์ประกอบด้วย เส้นทางสาย กรุงเทพ ฯ – เชียงใหม่(ไป-กลับ) - (ขบวน 102 และ 109) สายตะวันออกเฉียงเหนือ กรุงเทพ ฯ – อุบลราชธานี และ กรุงเทพ ฯ – หนองคาย (ขบวน 133-134) สายใต้ กรุงเทพ ฯ – สุโขทัย-ล (ขบวน 171-172)

ดังที่ได้กล่าวแล้วว่า การเดินทางโดยเส้นทางรถไฟใช้เวลามากกว่าเส้นทางอื่นในระยะทางที่เท่ากัน ทั้งนี้ในการเดินทางโดยขบวนรถไฟที่ใช้อัตราความเร็วไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่ในความเป็นจริงไม่สามารถใช้ความเร็วตามที่กำหนดเนื่องจากคุณภาพของหัวรถจักร(เครื่องยนต์) ประสิทธิภาพของราง การมีรางเดี่ยว ทำให้เสียเวลาในการรอหลัก ดังนั้นปัจจัยที่ทำให้การเดินทางโดยรถไฟใช้เวลาเพิ่มขึ้น

ผู้เลือกใช้บริการรถไฟส่วนใหญ่ถึงความปลอดภัยในการเดินทาง เนื่องจากสถิติในการที่รถไฟเกิดอุบัติเหตุมีน้อยกว่าการเดินทางโดยใช้นานพาหนะอื่น แต่ไม่ได้หมายถึงรวมถึงเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นระหว่างการเดินทาง การพลัดตก รถ ทั้งนี้เนื่องจากไม่มีรายงานปรากฏให้สาธารณะชนทราบ โดยเส้นทางรถไฟส่วนใหญ่อยู่นอกชุมชน รถไฟเคลื่อนที่ตลอดเวลา จำนวนตู้รถไฟมีมาก การดูแลที่ไม่ทั่วถึง และจำนวนผู้ใช้บริการ นอกจากนี้ในรถไฟเชิงพาณิชย์เป็นเส้นทางที่

มีการเดินทางระยะยาวและยามวิกาลด้วย บางครั้งมาทราบภายหลังว่ามีคนพลัดตกรถไฟก็ต่อเมื่อมีการแจ้งแก่เจ้าหน้าที่ หรือเห็นเหตุการณ์ เป็นต้น

เนื่องจากการเดินทางโดยรถไฟใช้เวลานาน รถเสียเวลามีบ่อยครั้ง จากการบันทึกการติดตามขบวนรถไฟพบว่า เส้นทางสายใต้เสียเวลาในการเดินทางมากที่สุด เฉลี่ย 4 ชั่วโมง ส่วนเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ เสียเวลาเฉลี่ย 2 ชั่วโมง และสายตะวันออกเฉียงเหนือเสียเวลาเฉลี่ย 1.30 ชั่วโมง ผู้เดินทางโดยรถไฟส่วนหนึ่งจะเตรียมอาหารมาด้วย ส่วนกลุ่มที่ไม่ได้เตรียมอาหารไปพร้อมกับการเดินทางจะหาซื้อจากการบริการของผู้เสียบียง และผู้ค้าเร่ที่มีจำหน่ายบริเวณสถานีรถไฟและเดินขายอยู่บนขบวนรถ:ซึ่งมีทั้งอาหารและเครื่องดื่มซึ่งมีราคาสูงกว่าร้านทั่วไป

ด้านความรับผิดชอบของการรถไฟแห่งประเทศไทยและกองตำรวจรถไฟต่อความปลอดภัยของประชาชน ผู้ใช้บริการทั้งตู้รถไฟชั้น 2 และ 3 ซึ่งพบว่าทั้ง 3 เส้นทาง(สายเหนือ สายใต้ สายตะวันออกเฉียงเหนือ)มีความแตกต่างกันอย่างมาก ทั้งนี้จากการประเมินความคิดเห็นของผู้ที่ใช้บริการรถไฟพบว่า ความตระหนักของเจ้าหน้าที่ทำหน้าที่ดูแลรถและความปลอดภัยระหว่างการเดินทางของ 3

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

คำถามของการวิจัย

1. ลักษณะการจำหน่ายแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟฟรีและขบวนรถไฟที่จ่ายค่าเดินทางเองในเส้นทางเดียวกันเป็นอย่างไร
2. การบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของผู้โดยสารขบวนรถไฟฟรีและขบวนที่จ่ายค่าเดินทางต่างเส้นทาง เป็นอย่างไร
3. ความคิดเห็นของประชาชนที่ใช้บริการรถไฟต่อการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟเป็นอย่างไร
4. ผู้บริหารการรถไฟแห่งประเทศไทยมีบทบาทอย่างไรในการกำหนดนโยบายเกี่ยวกับการจำหน่ายแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟและบริเวณสถานีรถไฟ
5. การรถไฟแห่งประเทศไทยมีระบบการจัดเก็บข้อมูลพฤติกรรมการของขบวนรถไฟหรือไม่ อย่างไร

วัตถุประสงค์ของการวิจัย เพื่อการศึกษา

1. รูปแบบและประเภทของการจำหน่ายแอลกอฮอล์ระหว่างการเดินทางโดยขบวนรถไฟฟรีกับรถไฟที่ต้องจ่ายเงินเองชั้น 3 ของขบวนรถไฟฟรีและขบวนรถไฟที่จ่ายเงินเองที่มีระยะทางในการเดินทางมากกว่า 500 กิโลเมตร ในเส้นทางสายใต้ สายเหนือ และสายตะวันออกเฉียงเหนือ
2. แบบแผนการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของผู้โดยสารที่เดินทางโดยขบวนรถไฟฟรีกับรถไฟที่ต้องจ่ายเงินเอง ชั้น 3 ที่มีระยะทางในการเดินทางมากกว่า 500 กิโลเมตร ในเส้นทางสายใต้ สายเหนือ และสายตะวันออกเฉียงเหนือ
3. ความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย ประชาชนที่ใช้บริการ ผู้จำหน่ายอาหาร/เครื่องดื่มบนขบวนรถไฟ เจ้าหน้าที่ ผู้บริการการรถไฟแห่งประเทศไทย ผู้บังคับการตำรวจรถไฟ และผู้ปฏิบัติงานบนรถไฟ ต่อการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟและชานชาลาสถานีรถไฟ

ขอบเขตการศึกษา

การวิจัยนี้เป็นการศึกษาเส้นทางการเดินรถไฟ สายใต้ สายเหนือ และสายตะวันออกเฉียงเหนือ ทั้งเที่ยวไปและกลับ โดยมีศูนย์กลางที่สถานีรถไฟกรุงเทพฯ (หัวลำโพง) โดยเส้นทางที่ศึกษาเป็นเส้นทางที่มีระยะทางตั้งแต่ 500 กิโลเมตรขึ้นไป (ทั้งนี้เนื่องจากเส้นทางระยะสั้นเป็นเส้นทางของรถไฟท้องถิ่น เป็นระยะสั้นและมีการเดินทางเฉพาะในเวลากลางวันเท่านั้น) และเป็นเส้นทางที่มีทั้งขบวนรถไฟฟรีและต้องจ่ายเงินเองเป็นขบวนคู่ขนานกัน ดังนั้นเส้นทางที่เลือกคือ สายใต้ ระหว่าง กรุงเทพฯ ถึง สุโขทัย-ลก และเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ กรุงเทพฯ – อุบลราชธานี และสายเหนือ กรุงเทพฯ – เชียงใหม่ เท่านั้น ทั้งนี้เส้นทางดังกล่าวมีความเชื่อมโยงกันของกลุ่มคนเดินทางโดยผู้โดยสารส่วนใหญ่เป็นผู้ย้ายถิ่นแบบชั่วคราวมาจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเป็นส่วนใหญ่

คำนิยามศัพท์

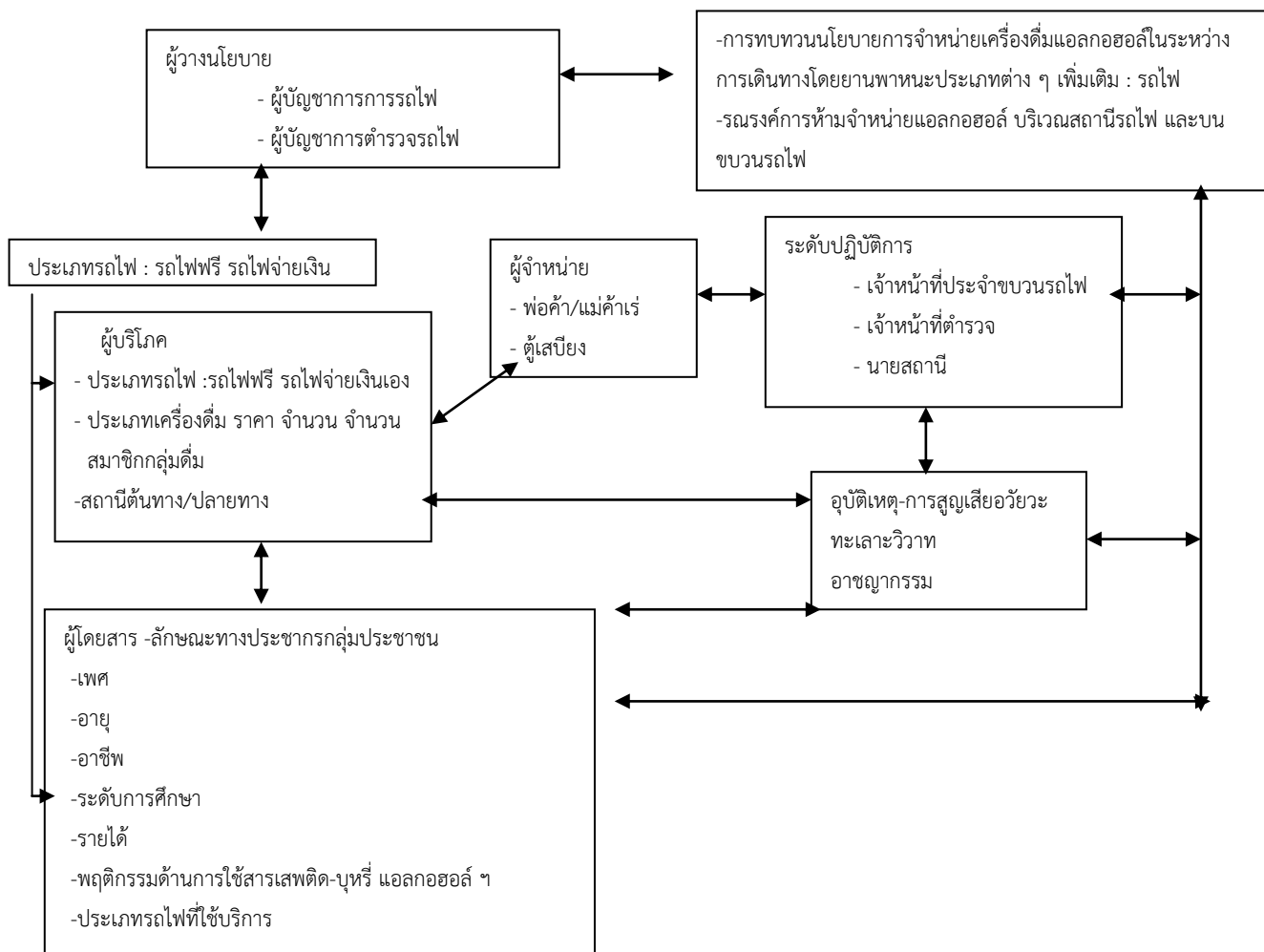
รถไฟเชิงสังคม (Public Service Obligation) หมายถึง บริการซึ่งเป็นพันธะกรณีที่การรถไฟฯ ถูกกำหนดให้ดำเนินการโดยรัฐบาล และมีวัตถุประสงค์เพื่อเอื้ออำนวยประโยชน์ให้แก่สาธารณชน โดยในฐานะผู้ประกอบการเชิงธุรกิจ การรถไฟฯ ไม่ประสงค์จะจัดเดินขบวนรถดังกล่าว เนื่องจากปัญหาการขาดทุน หรือการใช้ทรัพยากรไม่มีประสิทธิภาพ

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

ผู้ค้าแร่ หมายถึง ผู้จำหน่ายสินค้าบนขบวนรถไฟที่เดินจำหน่ายเองหรือมีกลุ่มจำหน่าย ที่ไม่ใช่พนักงานตู้เสบียง

พนักงานตู้เสบียง คือพนักงานที่สังกัดบริษัทผู้ประกอบการดำเนินธุรกิจการจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มบนขบวนรถไฟโดยมีคู่สัญญาคือ การรถไฟแห่งประเทศไทย

กรอบแนวคิดในการวิจัย



แผนภูมิที่ 1

กรอบแนวคิดในการทำวิจัย

บทที่ 2

วรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

วรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

จากการทบทวนวรรณกรรมไม่พบว่า มีการทำวิจัยในทำนองเดียวกันนี้ในประเทศไทย ส่วนในต่างประเทศมีงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดเหตุการณ์ต่าง ๆ ในระหว่างการเดินทางโดยรถไฟ ในสถานีรถไฟ และข้างทางรถไฟ แต่เน้นที่ระบบรถไฟใต้ดินและรถไฟในเมืองมากกว่า ซึ่งมีความแตกต่างจากระบบรถไฟของประเทศไทยโดยเฉพาะการจัดการระบบรถไฟระหว่างจังหวัด ลักษณะขบวนรถไฟ ความแออัด การจัดการความปลอดภัยในขณะที่รถไฟเคลื่อนตัว ซึ่งลักษณะดังกล่าวอาจจะเปรียบเทียบกับเฉพาะประเทศที่กำลังพัฒนา เช่น อินเดีย ปากีสถาน จีน(ในบางพื้นที่) เป็นต้น โดยประเทศเหล่านั้นยังใช้รูปแบบรถไฟแบบเดิม ตู้รถไฟที่ยังขาดความปลอดภัยโดยเฉพาะในรถไฟชั้น 3 ที่เป็นตู้ระบบเปิดทำให้เพิ่มโอกาสเสี่ยงของผู้โดยสารในการพลัดตกจากขบวนรถไฟได้มากขึ้น และโดยเฉพาะในช่วงเทศกาลที่มีการเดินทางค่อนข้างหนาแน่น อย่างไรก็ตามยังพบว่า ประชาชนไทยยังนิยมใช้รถไฟเป็นพาหนะอาจเนื่องจากเป็นหนึ่งในทางเลือกของการเดินทางที่ปลอดภัยระดับหนึ่ง โดยในแต่ละปีมีผู้โดยสารประมาณ 30-40 ล้านคน(4)

การเดินทางโดยทางรถไฟนอกจากมีโอกาสที่จะเกิดปัญหาอุบัติเหตุแล้วยังอาจเกิดปัญหาทะเลาะวิวาทระหว่างการเดินทางโดยเฉพาะในรถไฟชั้น 3 ที่มีความแออัดค่อนข้างมาก โอกาสที่จะเกิดกระทบกระทั่งกันมีมากรวมทั้งคนที่มาใช้บริการก็มีความแตกต่างกันทั้งด้านพื้นฐาน ศาสนา และเพศ ประกอบกับระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางนานยิ่งเพิ่มโอกาสในการเกิดการทะเลาะวิวาทและปัญหาอื่น ๆ ได้มากขึ้น โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลที่ประชาชนกลุ่มหนึ่งเลือกใช้รถไฟ เนื่องจากราคาถูก และสามารถรองรับคนได้จำนวนมากในแต่ละเที่ยว การเดินทางโดยรถไฟไม่มีความปลอดภัยด้านอุบัติเหตุระดับหนึ่ง อย่างไรก็ตามก็มีคนกลุ่มหนึ่งที่ไม่นิยมเดินทางโดยทางรถไฟเนื่องจากการล่าช้า เสียเวลา แต่เมื่อหันมาดูนโยบายของรัฐที่มีแนวโน้มว่าจะมีการพัฒนาระบบขนส่งโดยตรง การเดินทางโดยรถไฟจึงเป็นอีกทางเลือกหนึ่งในการเดินทางทางบก

ด้านผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการใช้บริการรถไฟ โดยเฉพาะความรู้สึกไม่ปลอดภัยระหว่างการเดินทาง ความกลัวในระหว่างรอขบวนรถไฟ และความกลัวอันตรายที่เกิดระหว่างทางเดินในสถานีรถไฟ Cozen (2004)(5) อ้างถึงการศึกษานี้ของ Brantingham et al 1991 (6) และ Clark(1996) (7)ผลกระทบที่เกิดจากความรู้สึกไม่ปลอดภัยในการใช้บริการของรถไฟทั้งในระหว่างรอที่ชานชาลา และระหว่างเดินทาง และในบริเวณอื่น ๆ ในสถานี ทำให้คนตัดสินใจที่จะใช้บริการรถไฟน้อยลง และมีเพิ่มขึ้นร้อยละ 15 ทั้งนี้เพราะการรับรู้ของประชาชนต่อการให้บริการสาธารณะ คือ ความรู้สึกที่มีต่อการเกิดอาชญากรรมและอันตรายกับผู้ใช้โดยสารมีความสำคัญต่อการเลือกวิธีการเดินทาง

ด้านอุบัติเหตุที่มีผลจากการตีมีสุรา พบว่า งานวิจัยในประเทศไทยจะเน้นที่การลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุและคดีในการเดินทางโดยทางรถยนต์ ทั้ง ๆ ที่ การเดินทางโดยรถไฟ มีโอกาสเกิดปัญหาไม่แตกต่างจากการเดินทางโดยวิธีการอื่น และน่าจะมีความเสี่ยงมากกว่า เพราะเส้นทางรถไฟส่วนใหญ่เป็นเส้นทางที่ไม่มีความเชื่อมโยงกับถนน หลวงเส้นทางส่วนใหญ่เพียงการผ่านย่านธุรกิจหรือตัวเมือง นอกเสียจากว่าชุมชนจะมีการขยายตัวออกมา ซึ่งรักษากรดที่ 5 ทรวงวางแผนทางในการจัดการพื้นที่ไว้อย่างชาญฉลาด เพื่อให้การรถไฟสามารถขยายทางและพื้นที่ออกไปได้ แต่ปัจจุบันกลับถูกบุกพื้นที่โดยประชาชนกลุ่มหนึ่งเกิดเป็นชุมชนแออัด เช่น บริเวณสถานีรถไฟหาดใหญ่ หัวหิน มักกะสัน เป็นต้น จุดอ่อนของการมีเส้นทางนอกเมืองคือเมื่อเกิดเหตุการณ์ที่ไม่พึงประสงค์เกิดขึ้น การช่วยเหลือจะเป็นไปได้ยากกว่า ทั้งนี้อัตราเจ้าหน้าที่ตำรวจต่อประชาชนที่ใช้บริการรถไฟ คือ ประมาณ 2:300-500 คน ซึ่งเป็นอัตราที่เหมาะสมหากเป็นพื้นที่ปกติ แต่บนขบวนรถไฟที่มีการเคลื่อนตัวตลอดเวลาจึงเป็นการยากที่จะให้การดูแลได้ทั่วถึง

ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความตระหนักต่อหน้าที่ในการดูแลผู้โดยการตรวจตราอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งผู้โดยสารก็ต้องดูแลตนเองด้วย

การรถไฟแห่งประเทศไทย(๘)

การรถไฟแห่งประเทศไทย เดิมมีชื่อ “กรมรถไฟหลวง” การรถไฟแห่งประเทศไทยเกิดจากพระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 ภายหลังจากการเสด็จประพาสประเทศสิงคโปร์เมื่อ พ.ศ. 2413 และในปี 2414 ทรงเสด็จทอดพระเนตรกิจการรถไฟของประเทศอินโดนีเซีย พระองค์ได้ทรงตกลงพระทัยที่จะวางรากฐานในการสร้างทางรถไฟขึ้นในเดือนมีนาคม 2430 และในปี 2433 ทรงโปรดเกล้าให้จัดตั้ง “กรมรถไฟหลวง” รัชกาลที่ 5 ทรงเล็งเห็นนโยบายขยายอาณาเขตของอังกฤษและฝรั่งเศส แต่มาครอบคลุมบริเวณแหลมอินโดจีน พระองค์ท่านทรงตระหนักถึงความสำคัญของการคมนาคม โดยเส้นทางรถไฟ เพราะการใช้แต่ทางเกวียนและแม่น้ำลำคลองเป็นพื้นนั้น ไม่เพียงพอแก่การบำรุงรักษาพระราชอาณาเขต ราษฎรที่อยู่ห่างไกลจากเมืองหลวงมีจิตใจโน้มเอียงไปทางประเทศใกล้เคียง สมควรที่จะสร้างทางรถไฟขึ้นในประเทศเพื่อติดต่อกับมณฑลชายแดน ทั้งนี้เพื่อสะดวกแก่การปกครอง ตรวจตราป้องกันการรุกรานเป็นการเปิดภูมิประเทศให้ประชาชนพลเมืองเข้าบุกเบิกพื้นที่ที่กว้างว่างเปล่า ให้เป็นประโยชน์ทางเศรษฐกิจของประเทศ และจะเป็นเส้นทางขนส่งผู้โดยสารและสินค้าไปมาซึ่งกันได้ง่ายยิ่งขึ้น ดังนั้นในปี พ.ศ. 2430 จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ เซอร์แอนดรู คลาก และบริษัทบีนชาร์ด แมกทักการ์ด โดเธอร์ ดำเนินการสำรวจเพื่อ สร้างทางรถไฟจาก กรุงเทพฯ - นครราชสีมา และมีทางแยกตั้งแต่เมืองลพบุรี - เชียงใหม่ สายหนึ่ง จากเมืองอุตรดิตถ์ - ตำบลท่าเดื่อริมฝั่งแม่น้ำโขงสายหนึ่ง และจากเมืองเชียงใหม่ไปยังเชียงราย เชียงแสนหลวง อีกสายหนึ่ง โดยทำการสำรวจให้แล้วเสร็จเป็นตอน ๆ รวม 8 ตอน ในราคาค่าจ้างโดยเฉลี่ยไม่เกินไมล์ละ 100 ปอนด์

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงพระราชทานพระบรมราชานุมัติให้กระทรวงโยธาธิการว่าจ้าง 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

หลังจากดำเนินการเสร็จไปได้ระยะหนึ่งโดยใช้เวลาในการเปิดเส้นทางปฐมฤกษ์ได้มีการสร้างประมาณ 5 ปี จึงดำเนินการเปิดเส้นทางปฐมฤกษ์ วันที่ 26 มีนาคม 2534 ดังนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทย จึงสถาปนาวันที่ 26 มีนาคม เป็น “วันสถาปนากิจการรถไฟ” โดยมีพระเจ้าอนงยาเธอเจ้าฟ้ากรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์เป็นเสนาบดี และ นายเค เบ็ทเก (K Bethge) ชาวเยอรมัน เป็นเจ้ากรมรถไฟ จากนั้นได้มีการประมูลเพื่อสร้างทางรถไฟ สายกรุงเทพ-อยุธยา เป็นเวลา 5 ปี ต่อมาพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ดำรงตำแหน่งผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวงพระองค์แรก

ปัจจุบัน การรถไฟฯได้สร้างอนุสรณ์ปฐมฤกษ์รถไฟหลวงเพื่อเป็นอนุสรณ์สถานรำลึกเหตุการณ์สำคัญในอดีต และเพื่อน้อมรำลึกถึงพระกรุณาธิคุณ เมื่อวันที่ 31 มกราคม พ.ศ. 2๕34 โดยมีสมเด็จพระญาณสังวร สมเด็จพระสังฆราช สกลมหาสังฆปริณายกเสด็จมาทรงเป็นองค์ประธานในพิธีเปิด

ต่อมาในสมัยรัฐบาลที่มีจอมพลป. พิบูลสงครามเป็นนายกรัฐมนตรีในขณะนั้น 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 หลวงเสรีเจริงฤทธิ์ (จรรยา รัตนกุล เสรีเจริงฤทธิ์) เป็นผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทยคนแรก และเป็นอธิบดีกรมรถไฟหลวงคนสุดท้าย และในวันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2494 กรมรถไฟหลวงเปลี่ยนชื่อเป็น “การรถไฟแห่งประเทศไทย” โดยมี พลเอกจรรยา รัตนกุล เสรีเจริงฤทธิ์ เป็นผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทยคนแรก



ภาพที่ 1 เครื่องหมายตราของกรมรถไฟหลวง (วารสารรถไฟสัมพันธ์ ฉบับเดือนมีนาคม-เมษายน 2557)

ปัจจุบัน การรถไฟแห่งประเทศไทยมีระยะทางที่เปิดบริการเดินรถแล้ว รวมทั้งสิ้น 4,346 กิโลเมตร โดยเป็นทางคู่ช่วง กรุงเทพฯ -รังสิต ระยะทาง 31 กิโลเมตร และเป็นทางสามช่วง รังสิต-ชุมทางบ้านภาชี ระยะทาง 59 กิโลเมตร โดยมีเส้นทางดังนี้

ทางสายเหนือ ถึงสถานีเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่ ระยะทาง 751 กิโลเมตร

ทางสายใต้ ถึงสถานีสุโขทัย-โก-ลก จังหวัดนครราชสีมา ระยะทาง 1,143 กิโลเมตร และสถานีป่าดงเบงช่าร์ 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 ซึ่งสามารถเชื่อมต่อไปยังสถานีท่านางแล้ง (สปป ลาว) ระยะทาง 627.5 กิโลเมตร

ทางสายตะวันตก ถึงสถานีน้ำตก จังหวัดกาญจนบุรี ระยะทาง 194 กิโลเมตร

ทางสายมีกหลง ช่วงวงเวียนใหญ่ถึงมหาชัย ระยะทาง 31 กิโลเมตร และช่วงบ้านแหลมถึงแม่กลอง ระยะทาง 34 กิโลเมตร

ปัญหาการรถไฟคือ

- 1.ความล่าช้าเนื่องจากต้องรอสัญญาณไฟและหลีกรถสวนทางเนื่องจากวางรถไฟเป็นรางเดี่ยว
- 2.เครื่องใช้และอุปกรณ์ต่าง ๆ เก่า ทрудโทรม เนื่องจากมีอายุการใช้งานมานาน ขาดการซ่อมบำรุง

โครงการรถไฟฟรีเพื่อประชาชน(๑)

จากนโยบายของรัฐในสมัยรัฐบาลภายใต้การนำของนายสมัคร สุนทรเวช นายกรัฐมนตรีคนที่ 25 ของประเทศไทย(ระหว่าง พ.ศ. 2550 ถึง พ.ศ. 2551) มีนโยบายประชานิยมหลายนโยบาย และหนึ่งในนโยบายที่ประชาชนส่วน

ใหญ่ขึ้นคือ การโดยสารรถไฟฟรี โดยมีในทุกเส้นทาง ทั้งระยะทางสั้นหรือที่เรียกว่ารถไฟท้องถิ่น และระยะทางยาว โดยรถไฟฟรีดังกล่าวมีเฉพาะตู้รถไฟชั้น 3 ของรถไฟระยะทางยาวเท่านั้น เส้นทางสายตะวันออกเฉียงใต้เส้นทางที่ให้บริการฟรี คือเส้นทางสายกรุงเทพฯ - หนองคาย (ขบวน 133) และ หนองคาย - กรุงเทพฯ (ขบวน 134) เส้นทางสายใต้ กรุงเทพฯ - สุโขทัย-โกลก (ขบวน 172) และ สุโขทัย-โกลก - กรุงเทพฯ (ขบวน 171) ส่วนชั้นโดยสารอื่น ผู้โดยสารจ่ายค่าเดินทางในอัตราปกติ ซึ่งนโยบายนี้ดำเนินการมาอย่างต่อเนื่องเป็นเวลา 5 ปี (เริ่มต้นในเดือน พฤษภาคม 2551 จนถึงปัจจุบัน) โดยผู้ใช้สิทธิต้องเป็นคนไทยที่มีบัตรประจำตัวประชาชนแสดงแก่เจ้าหน้าที่ก่อนรับตั๋วโดยสารตามสิทธิ 1 คน ต่อ 1 ที่นั่ง ส่วนคนต่างชาติก็ต้องจ่ายค่าตัวรถไฟในอัตราปกติ ทั้งนี้หากจะมองเป็นตัวเงินก็พบว่า ในเส้นทางสายใต้หากใช้สิทธิดังกล่าว ผู้เดินทางรายนั้นสามารถประหยัดเงินของตนเองได้มากกว่า 300 บาทต่อคนต่อเที่ยว และเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือสามารถประหยัดเงินได้ 300 บาทต่อคนต่อเที่ยว และจากการสังเกตพฤติกรรมในระหว่างการเดินทางของผู้เดินทางทั้งสายใต้และสายตะวันออกเฉียงเหนือในรถไฟฟรี พบว่า มีการใช้จ่ายเงินเพื่อการซื้ออาหาร/เครื่องดื่มในระหว่างการเดินทางมากขึ้น บางรายให้เหตุผลว่า เนื่องจากตนเองไม่ต้องจ่ายค่าเดินทางจึงเอาเงินส่วนที่เป็นค่าเดินทางมาเป็นค่าอาหารและเครื่องดื่มระหว่างการเดินทาง ส่วนผู้โดยสารที่เดินทางในเส้นทางที่ต้องจ่ายเงินค่ารถไฟเอง พบว่า ส่วนใหญ่มีการจัดเตรียมอาหารมาจากที่พักเพื่อรับประทานในระหว่างการเดินทาง

การดำเนินงานของการรถไฟฯ ใช้กับประชาชนผู้มีรายได้น้อย ตามนโยบายรัฐบาล “6 มาตรการ 6 เดือน ฝ่าวิกฤต เพื่อคนไทยทุกคน” เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2551 จนถึงปัจจุบันโดยมีรอบของการต่อระยะเวลาของมติ ครม เห็นชอบอนุมัติ ทั้งสิ้น 13 ระยะ โดยมีการบันทึกจำนวนประชาชนที่ใช้บริการตั้งแต่ 1 สิงหาคม 2551 ถึง 30 กันยายน 2555 เป็นจำนวน 138,912,977 คน และยังมี การต่อสัญญาจนถึง 31 กรกฎาคม 2557 (8)

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

ตาราง ก .ขบวนรถบริการเชิงสังคม จำนวน 164 ขบวน

	เส้นทางสาย					
	เหนือ	ตะวันออกเฉียงเหนือ	ตะวันออก	ใต้	แม่กลอง	รวม (ขบวน)
รถธรรมดา	8	2	12	10	0	32
รถชานเมือง	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
สาย ตะวันออกเฉียงเหนือ	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 (8)

บริการเชิงสังคม (Public Service Obligation) หมายถึง บริการซึ่งเป็นพันธะกรณีที่การรถไฟฯ ถูกกำหนดให้ดำเนินการโดยรัฐบาล และมีวัตถุประสงค์เพื่อเอื้ออำนวยประโยชน์ให้แก่สาธารณะชน โดยในฐานะผู้ประกอบการเชิงธุรกิจ การรถไฟฯ ไม่ประสงค์จะจัดเดินขบวนรถดังกล่าว เนื่องจากปัญหาการขาดทุน หรือการใช้ทรัพยากรไม่มีประสิทธิภาพ

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

ขอบเขตของขบวนรถบริการเชิงสังคม เป็นบริการด้านการโดยสาร ซึ่งได้แก่ ขบวนรถ ดังนี้-

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 และหยุดสถานีน้อยแห่ง
2. **ขบวนรถด่วน (Express Train)** ได้แก่ ขบวนรถโดยสารที่จัดไว้สำหรับรับ-ส่งผู้โดยสารระยะทางไกล และหยุดสถานีมากกว่าขบวนรถด่วนพิเศษ
3. **ขบวนรถเร็ว (Rapid Train)** ได้แก่ ขบวนรถโดยสารที่จัดไว้สำหรับรับ-ส่งผู้โดยสารระยะทางไกล และหยุดสถานีมากกว่าขบวนรถด่วน
4. **ขบวนรถวิ่งระหว่างเมืองใหญ่ (Inter City Train)** ได้แก่ ขบวนรถโดยสารประเภทรถนั่งล้วน ที่จัดไว้สำหรับการโดยสารในระยะกลาง และรับ-ส่งผู้โดยสารระหว่างเมืองใหญ่ๆ ปัจจุบันใช้รถดีเซลรางที่มีความเร็วสูงในการให้บริการ
5. **ขบวนรถพิเศษ (Special Train)** ได้แก่ ขบวนรถโดยสารที่ให้เข้าهماขบวนเป็นเฉพาะกรณี
6. **ขบวนรถท่องเที่ยว (Excursion Train)** ได้แก่ ขบวนรถโดยสาร ซึ่งให้บริการท่องเที่ยว

อุบัติเหตุที่มีผลจากการตีแมลงอฮอลล์(10)

จากสถิติอุบัติเหตุจลาจลทางบกในช่วงเทศกาลปีใหม่ และสงกรานต์ ช่วง 7 วันอันตรายนับตั้งแต่ปี 2549 – 2555 พบว่า มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลนี้เป็นจำนวนมาก โดยในช่วงปีใหม่จะมากกว่าวัน

สงกรานต์ ซึ่งอาจเป็นเพราะวันขึ้นปีใหม่เป็นช่วงฤดูท่องเที่ยว (High Season) ด้วยจึงทำให้คนนิยมเดินทางท่องเที่ยวกันมากที่สุด

สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่นั่น ส่วนใหญ่เกิดจากสุราหรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์มากที่สุด แม้หลายฝ่ายทั้งภาครัฐและเอกชนจะร่วมมือร่วมใจกันรณรงค์ “เมาไม่ขับ” เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุก็ตามแต่ก็ยังคงเป็นสาเหตุอันดับต้นๆ ของการเกิดอุบัติเหตุ แม้จะมีแนวโน้มลดลงจากร้อยละ 25.6 ใน ปี พ.ศ.2552 ให้ลดลงเหลือร้อยละ 19.8(2) ในปี 2553 ก็ตาม เป็นที่น่าสังเกตว่า การขับรถเร็ว/ขับรถตัดหน้า/ขับรถตามกระชั้นชิด มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างชัดเจน ซึ่งพฤติกรรมมารขับแบบนี้มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ทั้งสิ้น

สำนักงานสถิติแห่งชาติพบข้อมูลที่น่าสนใจเกี่ยวกับการดื่มสุราของประชากรอายุ 15 ปีขึ้นไป ซึ่งพบว่าผู้ชายกว่าร้อยละ 50 ดื่มสุราแม้จะมีแนวโน้มลดลงก็ตามแต่ยังถือว่ามึนตราการดื่มสุราที่ตอนช่วงสูง ขณะที่ผู้หญิงไทยประมาณ 1 ใน 10 ก็เป็นผู้ดื่มเช่นเดียวกันและมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว กลุ่มวัยทำงาน (อายุ 25-59 ปี) มีการดื่มสุราที่สูงกว่ากลุ่มอื่น รองลงมาเป็นกลุ่มวัยรุ่น (อายุ 15-24 ปี) และกลุ่มวัยสูงอายุ (อายุ 60 ปีขึ้นไป) ซึ่งพฤติกรรมการดื่มสุราของคนไทยเช่นนี้นับเป็นปัจจัยเสี่ยงสำคัญที่ก่อให้เกิดการสูญเสียต่างๆ ตามมาอย่างมากมาย (3)



แผนภาพที่ 2 อัตราการดื่มสุราของประชากร จำแนกตามอายุ

แหล่งข้อมูล กองสถิติสังคม สำนักงานสถิติแห่งชาติ 2555

จากการทบทวนวรรณกรรม พบว่า การเกิดอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พบในกลุ่มที่ขับรถจักรยานยนต์มากที่สุด Tey และคณะ (2011)(11) ศึกษาความสัมพันธ์ของการเกิดอุบัติเหตุกับการดื่มสุรา โดยศึกษาระยะยาว พบว่า กลุ่มที่มีปัญหามากที่สุดคือ วัยรุ่น อายุ 15-19 ปี โดยกลุ่มดังกล่าวมีพฤติกรรมการดื่มเหล้าประมาณ 3 แก้ว ต่อครั้ง นอกจากนี้ยังพบว่า อุบัติเหตุที่เกิดในผู้ชายมากกว่าผู้หญิง แต่ก็มีองค์ประกอบที่เป็นปัจจัยร่วมที่ทำให้เกิดความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุคือ การไม่สวมหมวกกันน็อคด้วย

การดำเนินการวิจัยและเก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับปัญหาการดื่มแอลกอฮอล์ที่ผ่านมา พบว่า ในประเทศไทยให้ความสนใจในการเดินทางทางรถยนต์เท่านั้น อาจเป็นเพราะมีเหตุการณ์และข้อมูลที่ชัดเจนมากกว่าข้อมูลปัญหาแอลกอฮอล์ที่เกิดขึ้นในการเดินทางโดยรถไฟ

ด้านการดื่มแอลกอฮอล์มีผลต่อการตายที่อยู่ในรูปแบบการฆ่าตัวตายและการเกิดอุบัติเหตุทั้งในขณะที่ขบวนรถไฟแล่นและเกิดที่ส่งข้างทางรถไฟ มีการตรวจพบแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ที่เสียชีวิต แต่ไม่มีการศึกษาถึงรูปแบบการดื่ม/บริโภค งานวิจัยข้างต้นสรุปได้ว่า แอลกอฮอล์มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ และการเสียชีวิต การควบคุมสติของผู้ดื่มในระหว่างการเดินทางโดยรถไฟ

องค์ประกอบอีกประเด็นหนึ่งที่มีผลต่อการเพิ่มโอกาสของการเกิดปัญหาในขณะที่เดินทางโดยทางรถไฟ นอกจากจะมาจากผู้โดยสารแล้ว ยังมีความเกี่ยวข้องกับการจัดการของเจ้าหน้าที่ที่ดูแลทั้งผู้โดยสารและการทำงานในขบวนรถไฟนั้น ๆ ซึ่งโดยปกติประกอบด้วย พนักงานขับรถ พนักงานรักษารถ(การจราจรไฟ) เจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟ วิศวกรประจำรถไฟ ดังนั้นศักยภาพของบุคลากรเหล่านี้มีผลต่อการจัดการเดินทางและความปลอดภัยแก่ผู้โดยสาร

อย่างไรก็ตามจากประสบการณ์ของผู้วิจัยที่โดยสารรถไฟชั้นสามอยู่บ่อยครั้ง พบว่า โอกาสการเกิดปัญหาระหว่างการเดินทางมีมากหากมีการกำหนดมาตรการในการจำหน่ายเครื่องดื่มก็น่าจะมีผลดีต่อผู้โดยสาร ซึ่งการวิจัยนี้จะช่วยในการหาคำตอบดังกล่าวให้ชัดเจนขึ้นทั้งโอกาสการเกิดอุบัติเหตุ การทะเลาะวิวาท ขณะโดยสารรถไฟระหว่างจังหวัดเพราะในการเดินทางโดยใช้เส้นทางรถไฟ ซึ่งประเทศไทยมี 2 ระบบ คือ รถไฟภายในเมือง และรถไฟชานเมืองและจังหวัดอื่น ๆ โดยรถไฟในเมืองเป็นรถไฟไฟฟ้าที่มีความเร็วกว่ารถไฟของการรถไฟที่บริการประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณชานเมืองและระหว่างจังหวัดที่ถูกจำกัดเพียง 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และยังคงเสียเวลาในการรอหลักเนื่องจากรางที่ใช้เป็นรางเดี่ยว รถไฟไม่สามารถสวนกันได้ระหว่างสายขึ้นและสายลง บรรยากาศในการเดินทางรถไฟที่อาจจะเป็นเหตุให้เกิดความกระทบกระทั่งกันโดยเฉพาะการเดินทางโดยรถไฟชั้นสาม ที่มีที่นั่งคู่และในแต่ละบลิคมีผู้โดยสารที่ตั่งนั่งเผชิญหน้ากัน 4 คน ซึ่งหากมีการดื่มสุราร่วมด้วยโอกาสที่จะเกิดปัญหาหยาบมมีได้ ถึงแม้ยังไม่มียางานที่เป็นรูปธรรม แต่จากประสบการณ์ของผู้วิจัยพบว่า ตลอดระยะทางการเดินทางหากมีการกระทบกระทั่งกันและฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งขาดสติก็จะเกิดเหตุการณ์ที่ไม่พึงประสงค์ได้ โดยขบวนรถไฟที่ยาวประมาณ 15 ตู้รถไฟ(ใบกั) หากผู้โดยสารดื่มแอลกอฮอล์และเดินไปมาระหว่างตู้รถไฟก็มีโอกาสพลัดตกรถไฟได้อีกด้วย ทั้งนี้ในขบวนรถไฟยังไม่ได้ห้ามการดื่ม โดยมีเฉพาะระเบียบห้ามพนักงานขับรถไฟและนายตรวจดื่มแอลกอฮอล์เท่านั้น

ด้านค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากผลของการดื่มสุราและเกิดอุบัติเหตุพบว่า ในประเทศไทยไม่ปรากฏเป็นรูปธรรม แต่ในประเทศสหรัฐอเมริกา มีการศึกษาข้อมูลและประมาณการค่าใช้จ่ายประมาณ 300 ล้านดอลลาร์ ต่อปีซึ่งนับว่าเป็นค่าใช้จ่ายที่ค่อนข้างสูง(12) นอกจากนี้ยังต้องมีค่าใช้จ่ายต่อเนื่องที่เกิดจากการสูญเสียอวัยวะและสมรรถภาพทางกายอีกด้วย (13)

พฤติกรรมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

การสำรวจพฤติกรรมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในปี 2554(3) (เป็นการสำรวจครั้งที่ 13 พบว่า คนไทยที่อายุ 15 ปีขึ้นไปเป็นผู้ดื่ม ในปัจจุบัน(Current drinker) หรือผู้ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ใน 12 เดือนที่ผ่านมา จำนวน 16,992,017 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 31.5 ของประชากรผู้ใหญ่ สำหรับผู้ที่ไม่ดื่มนั้นประชากร 32,189,553 คนซึ่งคิดเป็นร้อยละ 59.7 เป็นผู้ที่ไม่ดื่มและไม่เคยดื่มเลยในชีวิตและอีกส่วนหนึ่งคือ ประชากร 4,714,885 คน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 8.7 เป็นผู้ที่เคยดื่มแต่ไม่ได้ดื่มในช่วง 12 เดือนที่ผ่านมาความชุกของผู้ดื่มมีความแตกต่างกันอย่างชัดเจนโดยที่ประมาณครึ่งหนึ่งของประชากรผู้ใหญ่ชายดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ใน 12 เดือนที่ผ่านมา ในขณะที่ประชากร

ผู้ใหญ่หญิงที่ดื่มมีประมาณร้อยละ 11 ซึ่งเปรียบเทียบอย่างหยาบได้ว่าประชากรผู้ใหญ่ชายมีความชุกการดื่มสูงกว่าประชากรผู้ใหญ่หญิงประมาณ 5 เท่า ข้อมูลจากการสำรวจพฤติกรรมกรรมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในช่วงปี 2544-2554 พบว่า ภาพรวมความชุกของผู้ดื่มในช่วงกว่า 10 ปีที่ผ่านมาตั้งแต่ก่อนช่วงที่ โดยมีทิศทางลดลงเล็กน้อย คือ จากร้อยละ 32.7 ในปี 2544 เป็นร้อยละ 31.5 ในปี 2554 ซึ่งลดลงเฉลี่ยร้อยละ 0.37 ต่อปีในส่วนของประชากรชายนั้น ความชุกของผู้ดื่มลดลงเล็กน้อย คือ จากร้อยละ 55.9 ในปี 2544 เป็นร้อยละ 53.4 ในปี 2554 เป็นการลดลงร้อยละ 4.5 หรือลดลงเฉลี่ยร้อยละ 0.45 ต่อปี สำหรับผู้ดื่มหญิงนั้นแม้ว่าความชุกของผู้ดื่มหญิงจะไม่สูงมากแต่ก็มีทิศทางเพิ่มขึ้นในช่วงที่ผ่านมา คือ จากร้อยละ 9.8 ในปี 2544 เป็นร้อยละ 10.9 ในปี 2554 ซึ่งเป็นการเพิ่มขึ้นร้อยละ 11.2 หรือเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 1.1 ต่อปีกลุ่มประชากรที่มีความชุกของผู้ดื่มสูงที่สุด 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 โดยประชากรชายดื่มมากกว่าหญิงในทุกกลุ่มอายุ ในภาพรวมของประเทศนั้นความชุกของผู้ดื่มมีทิศทางลดลงเล็กน้อยโดยผู้ดื่มที่เป็นประชากรวัยทำงานลดลงร้อยละ 2 ในช่วงปี 2544-2554 อย่างไรก็ตามการดื่มของเยาวชนอายุ 15-24 ปี กลับเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 21.6 ในปี 2544 เป็นร้อยละ 23.7 ในปี 2554 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 9.5 สถานการณ์พฤติกรรมกรรมการดื่มสุรตามรายภาค ในปี 2554 พบว่า ภาคเหนือมีความชุกการดื่มสูงที่สุด(ร้อยละ 39.4)รองลงมาคือ ภาคเหนือ (ร้อยละ 37.2)สำหรับภูมิภาคอื่นนั้นมีความชุกการดื่มน้อยกว่าความชุกการดื่มในภาพรวมของประเทศ(ร้อยละ 31.5) โดยภาคกลางมีความชุกการดื่มร้อยละ 28.1กรุงเทพมหานครร้อยละ 23.5 และภาคใต้ร้อยละ 18.8 นอกจากนี้ยังพบว่า ภาคเหนือมีสัดส่วนของผู้ที่เคยดื่มแต่ในปัจจุบันไม่ดื่มสูงที่สุด(ร้อยละ 11.9) และภาคใต้มีสัดส่วนของผู้ที่ไม่เคยดื่มเลยในชีวิตสูงที่สุด(ร้อยละ 75.4) ทั้งนี้ น่าจะมีผลมาจากอิทธิพลของศาสนาเนื่องจากในภาคใต้ ประชากรโดยเฉพาะใน 3 จังหวัดชายแดน (ปัตตานี ยะลา และนราธิวาส)กับ 4 อำเภอของจังหวัดสงขลาประชากรร้อยละ 95 เป็นผู้นับถือศาสนาอิสลามซึ่งในบทบัญญัติของศาสนาถือว่าการดื่มสุร่าเป็นบาปร้ายแรงในรอบ 12 เดือนที่ผ่านมา พบว่า สัดส่วนของผู้ดื่มตามภูมิภาคนั้น สุร่าว่า ภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีผู้ดื่มใน 12 เดือนที่ผ่านมาเป็นร้อยละ 40 ของนักดื่มทั้งหมดจำนวน 6,717,463 คน)รองลงมาคือ ภาคเหนือ มีผู้ดื่มร้อยละ 23 ของผู้ดื่มทั้งหมด ส่วนภาคกลางสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 21 ภาคใต้ร้อยละ 8 และกรุงเทพฯ ร้อยละ 8(3)

ด้านกลุ่มอาชีพพบว่า กลุ่มที่มีความชุกของผู้ดื่มสูงที่สุด คือ กลุ่มช่างเทคนิค เจ้าหน้าที่เทคนิคและช่างฝีมือ (ร้อยละ 45.2) รองลงมาด้านกลุ่มอาชีพ พบว่า ผู้ที่ทำงานในภาคเกษตรและประมงที่ดื่มร้อยละ 39.5 สำหรับกลุ่มผู้บริหารข้าราชการและผู้ประกอบวิชาชีพต่าง ๆ นั้นดื่มร้อยละ 36.4 และกลุ่มที่ทำงานภาคบริการและผู้จำหน่ายสินค้าที่ดื่มร้อยละ 29.1 กลุ่มคนที่ทำงานภาคเกษตรและประมงมีผู้ที่เลิกดื่มสูงที่สุด (ร้อยละ 9.7) และมีกลุ่มพนักงานบริการและผู้จำหน่ายสินค้ามีผู้ที่ไม่เคยดื่มเลยในชีวิตมากที่สุด (ร้อยละ 63.3)

การสำรวจในปี 2554 ยังพบว่าอายุเฉลี่ยที่เริ่มดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์คือ 20.4 ปี ประชากรชายที่มีอายุ 15 ปี ขึ้นไปเริ่มดื่มที่อายุเฉลี่ย 19.4 ปี สำหรับประชากรหญิงเริ่มดื่มเฉลี่ยที่อายุ 24.5 อายุเฉลี่ยประชากรที่เริ่มดื่มนั้นไม่แตกต่างกันมากนักในแต่ละภูมิภาค ทั้งนี้ข้อสังเกตว่า กลุ่มอายุประชากรที่น้อยกว่ามีแนวโน้มเริ่มดื่มเร็วกว่ากลุ่มประชากรที่อายุมากกว่าโดยผู้ชายเริ่มดื่มก่อนผู้หญิงในทุกกลุ่มอายุ ในปี 2554 ผู้ดื่มใน 12 เดือนที่ผ่านมาจำนวน 16,992,017 คนนั้น จำนวนกว่า 7.5 ล้านคนหรือเกือบครึ่งของผู้ดื่มเป็นผู้ดื่มประจำ (Regular drinker) ซึ่งดื่มทุกสัปดาห์และอีกกว่า 9 ล้านคน หรือประมาณร้อยละ 56 ดื่มแบบนาน ๆ ครั้ง (Occasional drinker) ซึ่ง ดื่มน้อยกว่าครั้งต่อสัปดาห์ เมื่อพิจารณาการดื่มประจำพบว่า มีผู้ดื่มทุกวัน และเกือบทุกวันเกือบ 2.8 ล้านคนคิดเป็นร้อยละ 18.3ของผู้ดื่มทั้งหมดโดยในกลุ่มนักดื่มชายมีสัดส่วนผู้ดื่มทุกวันหรือเกือบทุกวันสูงกว่าผู้ดื่มหญิงอย่างชัดเจนคือ ร้อยละ 20 และร้อยละ 10.2 โดยเฉลี่ยแล้วประชากรผู้ใหญ่ไทยดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เพิ่มขึ้นมากในช่วงปี 2540 - 2554 กล่าวคือดื่ม

เพิ่มขึ้นจาก 37 ลิตร เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ต่อคนต่อปีในปี 2540 เป็น 52 ลิตรของเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ต่อคนต่อปี ในปี 2554 ซึ่งเป็นการเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.8 ต่อปี เมื่อดูที่ปริมาณดื่มในปี 2554 พบว่า ปริมาณ 52 ลิตร เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ นั้นเทียบเท่ากับสุราสี 72 ขวดต่อปี หรือประมาณ 6 ขวดต่อเดือน และสามารถเทียบได้กับเบียร์ 83 ขวดใหญ่หรือประมาณ 7 ขวดต่อเดือน (14)

ผลกระทบจากการดื่มแอลกอฮอล์ (14)

จากการศึกษาของศูนย์วิจัยปัญหาสุรา ในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2553 และ สงกรานต์ 2553-2554 สรุปผลว่าการดื่มแอลกอฮอล์เพิ่มขึ้นในช่วงเทศกาลเป็นปัจจัยสำคัญของอุบัติเหตุจราจรที่เพิ่มขึ้น โดยพบว่าเมื่อเทียบกับช่วงเวลาที่ปกติแล้วในช่วงเทศกาลวันหยุดยาวมีจำนวนผู้บาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุจราจรเพิ่มขึ้น 2.0 เท่าของช่วงเวลาที่ปกติ กลุ่มที่พบว่าเป็นกลุ่มเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเวลาดังกล่าวคือ กลุ่มวัยรุ่นที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปี และยังมีโอกาสเสี่ยงมากขึ้นเมื่อคู่กรณีก็ดื่มแอลกอฮอล์เช่นกัน คือ เสี่ยงเพิ่มขึ้นเป็น 3.6 เท่า ขณะที่คู่กรณีอีกฝ่ายไม่ได้ดื่มแอลกอฮอล์ เสี่ยงมากขึ้นเป็น 5 เท่า และไม่เว้นแม้แต่ผู้เดินถนนก็เพิ่มเป็น 3.1 เท่า ด้านตัวกระตุ้นที่มีผลต่อการดื่มสุราในทุกกลุ่มสรุปได้ว่า การโฆษณาเป็นตัวกระตุ้นที่สำคัญในการมีพฤติกรรมการดื่มสุราของคนทั่วไป กล่าวคือ ปัจจุบันการโฆษณาได้วิวัฒนาการหลายรูปแบบ และเป็นไปตามการพัฒนาเทคโนโลยี และไม่มีใครปฏิเสธได้ว่า การโฆษณามีอิทธิพลต่อการเลือกซื้อผลิตภัณฑ์และสินค้าอย่างมาก อิทธิพลของการตลาดและพัฒนารูปแบบการทางสื่อมีผลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อสินค้า ยกตัวอย่างเช่นนมคบเคี้ยวต่าง ๆ ที่จำหน่ายแพร่หลายในกลุ่มเด็ก เป็นต้น เช่นเดียวกับเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ประเภทต่าง ๆ ถึงแม้รัฐจะมีการตรากฎหมายในลักษณะต่าง ๆ ทั้งพระราชบัญญัติพระราชกฤษฎีกาและประกาศต่าง ๆ ที่ออกมาเพื่อการแก้ปัญหาแอลกอฮอล์ แต่กฎหมายก็ยังมีช่องว่างของความแตกต่างกันอยู่เนื่อง ๆ ขึ้นอยู่กับผู้มีอำนาจในการใช้กฎหมายจะเลือกถือปฏิบัติตามกฎหมายฉบับใด ยกตัวอย่างเช่น การออกประกาศในเรื่องการควบคุมการโฆษณาสุรา แต่พบว่า ป้ายประกาศที่ติดตามสถานที่ต่าง ๆ ยังปรากฏอยู่บนท้องถนน ในเอกสารแมกกาซีน ต่าง ๆ เป็นต้น การโฆษณาจึงมักถูกมองว่าเป็นการใช้สื่อสารมวลชนในการกระตุ้นให้เกิดความต้องการผลิตภัณฑ์หรือบริการที่มีประชากรสามารถหาได้

จากประเด็นการโฆษณาชักจูงให้คนในสังคมเริ่มและ/หรือดื่มสุราหรือไม่ และทำให้เกิดการดื่มสุรามากขึ้นอีกหรือไม่ ข้อโต้แย้งส่วนใหญ่จะมุ่งไปที่เยาวชนซึ่งเป็นกลุ่มที่เปราะบาง, ถูกชักจูงได้ง่าย และเกิดผลเสียร้ายแรงและยาวนานหากเข้าไปเกี่ยวข้องกับการดื่มสุรา สรุปว่า การโฆษณาแอลกอฮอล์ที่เพิ่มขึ้นในเขตอเมริกาเหนือทำให้เกิดการบริโภคที่เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ และในปี 2002 Soffer และคณะ สังเคราะห์ผลงานวิจัยจำนวน 20 เรื่องในหลายประเทศ และพบว่า การห้ามโฆษณาแอลกอฮอล์ช่วยลดการบริโภคแอลกอฮอล์ลงได้ ข้อมูลในระยะหลังส่วนใหญ่สนับสนุนว่าการโฆษณามีส่วนทำให้เกิดการบริโภคแอลกอฮอล์เพิ่มขึ้น(15) และพบความเกี่ยวข้องถึงผู้ประกอบการและเจ้าของสินค้าที่เป็นเครื่องดื่มแอลกอฮอล์โดยใช้การโฆษณาเป็นอาวุธในสงครามแย่งชิงส่วนแบ่งการตลาดระหว่างตราสินค้า(brand) มากกว่า ที่จะเพิ่มขนาดของตลาด (ยอดขายรวมของสุรา) ในเอกสารของ Brewers and Licensed Retailers Association (BLRA) ที่ยื่นต่อ Department of Health on a Strategy to Combat Alcohol Misuse ระบุว่า ยังไม่มีหลักฐานที่แน่ชัดว่าการโฆษณาสุรามีผลต่อการบริโภคสุรา อย่างไรก็ตามผลกระทบต่อเยาวชนคือ เยาวชนจะถูกชักจูงง่ายกว่าผู้ใหญ่โดยเฉพาะโฆษณาที่มีความน่าสนใจ สนุกสนาน

ประเด็นที่สำคัญอีกประเด็นคือ การที่คนในสังคมไทยบางส่วนยอมรับว่า การดื่มสุราเป็นเรื่องปกติในสังคมไทย ปัจจัยด้านการตลาดมีผลต่อการเพิ่มและลดการบริโภคสินค้านั้น ๆ เช่นเดียวกับตลาดการค้าเครื่องดื่มแอลกอฮอล์การแก้ปัญหาโดยการจัดการด้านการตลาดเพื่อลดความต้องการซื้อ (Demarketing) เป็นส่วนหนึ่งของ

แนวคิดการตลาดเพื่อความรับผิดชอบต่อสังคม (Societal marketing) ที่มุ่งตอบสนองประโยชน์ด้านสุขภาพและชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีของคนในสังคม การตลาดลดความต้องการซื้อ หมายถึง ความพยายามที่จะลดความต้องการของกลุ่มลูกค้าเป้าหมายต่อสินค้าที่เป็นอันตรายต่อผู้บริโภคอย่างเป็นทางการ งานวิจัยทางการแพทย์ พบว่า เครื่องดื่มแอลกอฮอล์เป็นต้นเหตุของโรคมามากกว่าสิบโรคร้าย และพบว่า การบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ลดลงในประเทศพัฒนา แต่เพิ่มขึ้นในประเทศกำลังพัฒนาส่วนใหญ่ ตัวอย่างเช่น ในประเทศอินเดีย รัฐบาลใช้อำนาจทางกฎหมายในการควบคุมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ อีกทั้งองค์กรที่ไม่ใช่รัฐบาลก็มีบทบาทสำคัญในเรื่องนี้ด้วยเช่นกัน พยายามลดการบริโภค โดยให้นโยบายด้านการโฆษณา การบรรจุภัณฑ์ การกระจายสินค้า การตั้งราคา การออกแบบสินค้า การให้ความรู้ต่อสาธารณชน ตลอดจนให้ความช่วยเหลือผู้ติดสุรา ต้องมีบทบาทสำคัญในการลด ความต้องการซื้อ ด้านนโยบายของรัฐอาจทำได้โดยเพิ่มอัตราภาษี ป้องกันการทุจริตคอร์ปชั่นของนักการเมืองหรือข้าราชการที่รับสินบนจากบริษัทผู้ผลิตหรือจำหน่ายสุรา ตรวจสอบการผลิตที่ผิดกฎหมาย ปิดช่องทางกฎหมายเพียงพอที่จะทำให้ผลการบังคับใช้ได้อย่างได้ผล และการกระตุ้นให้ลดหรือเลิกดื่มในกลุ่มผู้บริโภค ตัวอย่าง เช่น การออกกฎหมาย ห้ามโฆษณา เป็นต้น

การเข้าถึงเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ หมายถึง ความยากง่ายหรือ ความสะดวกในการได้มาซึ่งเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ไม่ว่าจะเป็นการซื้อหาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ได้ด้วยตนเองจากร้านค้าหรือจุดจำหน่าย เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ซึ่งเรียกในทางวิชาการว่าการเข้าถึงเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทางกายภาพ (physical availability) นอกจากนี้ยังมีการเข้าถึงเครื่องดื่มแอลกอฮอล์อีกรูปแบบหนึ่ง คือ การเข้าถึงเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทางสังคม (social availability) ซึ่งคือการที่ได้ เครื่องดื่มแอลกอฮอล์มาจากผู้อื่นโดยไม่ต้องจ่ายเงินซื้อเอง เช่นการร่วมดื่มกับคนในครอบครัว การดื่มกับรุ่นพี่ โดยที่ผู้ดื่มไม่ได้เป็นผู้ซื้อ ดังนั้นผู้จำหน่ายก็ไม่มีผลผูกพัน นอกจากนี้กฎหมายก็ไม่ได้กำหนดอายุของผู้ดื่มด้วย ดังนั้น ผู้ดื่มที่เป็นเด็กและเยาวชนจึงเป็นเหยื่อจากการเข้าถึงเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ร่วมกับผู้อื่น

การเข้าถึงเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่ง่ายและสะดวกเกี่ยวข้องกับปริมาณและรูปแบบการบริโภคของประชากร และของกลุ่มผู้ดื่มที่มีความเสี่ยงสูง โดยเฉพาะ กลุ่มเยาวชน ที่มีโอกาสเป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการการแก้ปัญหาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทั้งระดับบุคคล ครอบครัว และสังคมโดยรวม

การตลาดเพื่อความรับผิดชอบต่อสังคม (Societal marketing)(14)

แหล่งโฆษณาที่ทุกเพศทุกวัยสามารถเข้าถึงได้คือเครือข่ายเคเบิล ทีวี ซึ่งเป็นการส่งเสริมการขายทั้งทางตรงและทางอ้อม เนื่องจากสื่อมีบทบาทมากที่สุดในการจูงใจกลุ่มวัยรุ่น ให้รู้สึกว่าเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เป็นส่วนหนึ่งของการจัดงานรื่นเริงสังสรรค์ แต่แท้ที่จริงผลที่ตามมา คือ ความรุนแรง บาดเจ็บ อาชญากรรม ผลทางสังคม โรคจากพิษแอลกอฮอล์ และอาจเป็นอันตรายถึงชีวิตก่อนวัยอันควร หน่วยงานที่ไม่ใช่องค์กรของรัฐ ในอินเดียต่างก็สนับสนุนในทำนองเดียวกัน อีกทั้ง รัฐยังใช้มาตรการภาษีเพื่อให้มีผลในการควบคุมการดื่มของผู้บริโภคอีกด้วย ในประเทศอื่นๆ ก็ใช้นโยบายของรัฐเป็นเครื่องมือในการควบคุมการผลิต ควบคุมการกระจายสินค้า และให้ความรู้เกี่ยวกับสุขภาพกับผู้บริโภค เนื่องจากการตลาดสำหรับเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในทวีปอเมริกาและยุโรปถึงจุดอิ่มตัว ผู้จัดจำหน่ายจึงย้ายฐานกลุ่มลูกค้าเป้าหมายมายังทวีปเอเชีย โดยเฉพาะกลุ่มประเทศกำลังพัฒนา ด้วยปัจจัยรายได้ประชาชาติที่เพิ่มขึ้น ประกอบกับนโยบายการค้าเสรีที่ลดอุปสรรคทางการค้าระหว่างประเทศลง ยิ่งส่งผลให้การบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ยังมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น จะเห็นได้ว่า การตลาดเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ มีการกระจายสินค้าไปรอบโลก ดังนั้น มาตรการควบคุมการตลาดเครื่องดื่มแอลกอฮอล์จึงต้องอยู่ในระดับรอบโลกด้วยเช่นเดียวกัน แม้ว่าในระยะแรกมาตรการควบคุม

การตลาดเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ยังดำเนินในระดับประเทศ องค์ระหว่างประเทศควรเข้ามามีบทบาทที่สำคัญในการกำหนดมาตรการในระดับสากล ได้แก่ กำหนดอุปสรรคในการเข้าถึงเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ในระดับสากล มาตรการที่จะนำมาใช้ควรร่างเป็นกฎข้อบังคับ ในการควบคุมการตลาดเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ เครื่องตี้มแอลกอฮอล์ควรได้รับการพิจารณาเป็นสินค้าพิเศษ ที่ทำให้การลงทุนข้ามประเทศ ด้านการผลิต การกระจายสินค้าการขาย การโฆษณา การส่งเสริมการตลาด กลายเป็นสิ่งต้องห้ามทั้งสิ้น(16) เครื่องตี้มแอลกอฮอล์ในกลุ่มวัยรุ่น ประเทศต่างๆในทวีปยุโรป ตะวันตก กลุ่มวัยรุ่นและเด็กเริ่มตี้มแอลกอฮอล์ด้วยอายุที่น้อยลง เช่นเดียวกับในทวีปเอเชีย ประเทศไทย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ มีกลุ่มวัยรุ่นจำนวนมากขึ้นที่เริ่มตี้มเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ด้วยอายุที่น้อยลง ฟิลิปปินส์ เดิมเริ่มตี้มอายุ 16 ปี ลดลงมาที่อายุ 12 ปี ในประเทศไทย กลุ่มเด็กที่ตี้มมากกว่าร้อยละ 50 เริ่มตี้มก่อนอายุ 15 ปี ร้อยละ 45 ของชาวมาเลเซียที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปี ตี้มเครื่องตี้มแอลกอฮอล์เป็นประจำ เครื่องตี้มแอลกอฮอล์นับเป็นสิ่งมีเงินเมาที่ได้วัยรุ่นใช้มากที่สุด เทียบกับยาเสพติดทั้งไม่ผิดและผิดกฎหมาย และตี้มในปริมาณมากด้วย

ตั้งแต่ปีพ.ศ. 2540 เครื่องตี้มแอลกอฮอล์ ในรูปแบบของ แอลกอฮอล์ 5% ผสมมะนาว แอลกอฮอล์ป๊อป เข้าสู่ตลาดประเทศมาเลเซีย โดยมีเป้าหมายที่กลุ่มวัยรุ่น ภายใต้ชื่อต่าง ๆ และอยู่ในบรรจุกฎที่หลายการตี้ม สิ้นสวงามน่ารัก เพื่อดึงดูดวัยรุ่น เริ่มเจาะตลาดคนกลางคืน แล้วขยายตัวเข้าสู่ซูเปอร์มาร์เก็ตขายคู่กับน้ำอัดลมที่นิยมตี้มในหมู่วัยรุ่น ในประเทศอังกฤษได้นำมาเป็นกรณีศึกษา สำหรับเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ป๊อปที่เป็นสาเหตุที่ทำให้เพิ่มจำนวนผู้ตี้มที่มีอายุน้อยลง(17, 18) 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 ทั้งนี้กลุ่มสาธารณะ (Public) หมายถึง กลุ่มชนหรือหน่วยงานในท้องถิ่นที่มีอิทธิพลต่อการทำงานของธุรกิจตัวอย่าง เช่น หน่วยงานรัฐบาล สื่อมวลชนต่างๆ กลุ่มสถาบันการเงิน ปฏิกริยาของชุมชน สาธารณชนทั่วไป และ ชุมชนในท้องถิ่น กลุ่มสาธารณะ (Public) มีอิทธิพลอย่างใกล้ชิดต่อความสามารถในการให้บริการและระบบงานการตลาด โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ชุมชนในท้องถิ่น (Local public) เป็นส่วนหนึ่งที่อยู่แวดล้อมธุรกิจในแต่ละท้องถิ่น ดังนั้นการคำนึงถึงผลกระทบของการดำเนินธุรกิจอาจก่อให้เกิดโอกาสทางการตลาดหรือข้อได้เปรียบแก่ธุรกิจในด้านภาพลักษณ์และความร่วมมือในชุมชน

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเครื่องตี้มแอลกอฮอล์

พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 ที่ระบุสถานที่ห้ามจำหน่าย ตามมาตรา 27 ดังนี้ สถานที่ราชการหน่วยรัฐบริการ เช่น ไปรษณีย์ ประปา โทรศัพท์ สถานศึกษา ศาสนสถาน สถานพยาบาล หอพัก นักศึกษา/คอนโดมิเนียม/อพาร์ทเมนท์/แมนชั่น บัมน์้ำมัน นอกจากนี้ ปัจจัยแวดล้อมทางสังคม ที่มีลักษณะเป็นธุรกิจท่ามกลางร้านจำหน่าย เครื่องตี้มแอลกอฮอล์ ได้แก่ โรงแรม หมู่บ้าน อาคารสำนักงาน ห้างสรรพสินค้า พลาซ่า ซูเปอร์มาร์เก็ต/ท่าเรือ ตลาดสด อื่นๆ พระราชบัญญัติสุราและมาตรการเพื่อการ ลด ละ เลิก การตี้มแอลกอฮอล์ พระราชบัญญัติสุรา และมาตรการเพื่อการ ลด ละ เลิก การตี้มแอลกอฮอล์ ได้กล่าวรวมถึง พระราชบัญญัติสุรา พ.ศ. 2493 พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ พ.ศ.2551 ข้อเสนอเชิงนโยบายและมาตรการเพื่อการ ลด ละ เลิก การตี้มแอลกอฮอล์

พระราชบัญญัติสุรา พ.ศ. 2493 ที่เกี่ยวกับการจำหน่ายสุรา สำหรับงานวิจัยนี้ได้แก่ มาตรา 19 ใบอนุญาตขายสุรา มี 7 ประเภท (19) 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 (19)

พรบ สุรา พ.ศ. 2493 เป็น พรบ ฉบับแรกนับของกรมสรรพสามิต ที่ถือปฏิบัติมาอย่างต่อเนื่อง ถึงแม้จะมีการเพิ่มเติมปรับปรุงแก้ไขแต่ พรบ ฉบับนี้เป็นเสมือนธรรมนูญหลัก พรบ สุรา 2493 มีข้อกำหนดในเรื่องการจำหน่ายสุรา และบทลงโทษที่เน้นเฉพาะประเภทของสุราเป็นหลัก โดยมีหมวดที่สำคัญ คือ หมวด 4 และ หมวด 7

หมวด 4 การขายสุรา

มาตรา 17 ห้ามมิให้ผู้ใดขายสุราหรือนำเข้าสุราออกแสดงเพื่อขาย เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานสรรพสามิต

หมวด 7 บทกำหนดโทษ

มาตรา 40 ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ถ้าสุรานั้นเป็นสุราที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท ถ้าสุรานั้นเป็นสุราที่ทำขึ้นในราชอาณาจักร มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท

กฎกระทรวงการคลัง ฉบับที่ 36 พ.ศ. 2504 (20)

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

ประเภทที่ 3 สำหรับการขายสุราทุกชนิดครั้งหนึ่งเป็นจำนวนต่ำกว่าสิบลิตร

ประเภทที่ 4 สำหรับการขายสุราที่ทำในราชอาณาจักรครั้งหนึ่งเป็นจำนวนต่ำกว่าสิบลิตร

ประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 294 พ.ศ. 2515 (20)

ข้อ 1 “ เด็ก ” หมายความว่า ผู้ซึ่งอายุไม่ครบสิบแปดปีบริบูรณ์ และยังไม่บรรลุนิติภาวะด้วยการสมรส

หมวด 5 การปฏิบัติต่อเด็ก

ข้อ 20 ห้ามมิให้ผู้ใดขายหรือให้สุราหรือบุหรี่ หรือสิ่งเสพติดให้โทษอื่นแก่เด็ก หรือชักจูงเด็กให้ดื่มสุรา หรือสูบบุหรี่ หรือสิ่งเสพติดให้โทษอื่นใด เว้นแต่การปฏิบัติทางการแพทย์

หมวด 6 บทกำหนดโทษ ข้อ 24 ผู้ใดฝ่าฝืนข้อ 20 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ประกาศกรมประชาสัมพันธ์ พ.ศ. 2544 เรื่องกำหนดหลักเกณฑ์และระยะเวลาสำหรับการโฆษณา และบริการธุรกิจทางสถานีวิทยุกระจายเสียงและวิทยุโทรทัศน์ (24 มกราคม 2544)(21)

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

ข้อ 9 ห้ามทำการโฆษณาสุราประเภทสุรากลั่น ซึ่งมีแอลกอฮอล์สูงกว่า 15 ดีกรีขึ้นไปทางสถานีวิทยุโทรทัศน์ ระหว่างเวลา 05.00 – 22.00 น.

ประกาศกระทรวงสาธารณสุข ฉบับที่ 177 พ.ศ. 2540 เรื่อง การแสดงฉลากของสุรา(22) (23) ความว่า

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

ข้อ 1 ให้สุราเป็นอาหารที่ต้องมีฉลาก

ข้อ 2 “สุรา” หมายความว่ารวมถึงวัตถุดิบหรือส่วนผสมที่มีแอลกอฮอล์ซึ่งสามารถดื่มกินได้เช่นเดียวกับน้ำสุราหรือซึ่งดื่มกินไม่ได้ แต่เมื่อผสมกับน้ำหรือของเหลวอย่างอื่นแล้วสามารถดื่มกินได้เช่นเดียวกับน้ำสุรา

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

ข้อ 4 สุราที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรเพื่อเป็นตัวอย่างสินค้าหรือมิใช่เพื่อการค้า หรือเป็นสุราของผู้ได้รับเอกสิทธิ์ตามข้อผูกพันที่ประเทศไทยมีอยู่ต่อองค์การสหประชาชาติ หรือตามกฎหมายระหว่างประเทศ หรือตามสัญญา หรือตามความตกลงกับต่างประเทศ หรือทางการทูต หรือสุราที่ผลิตหรือนำเข้าเพื่อส่งออกให้ได้รับการยกเว้น ไม่ต้องปฏิบัติตามประกาศนี้

ข้อ 5 ฉลากสุราต้องมีค่าเตือนเป็นภาษาไทยที่มองเห็นได้ง่าย โดยใช้ตัวอักษรเส้นที่ขนาดความสูงไม่น้อยกว่า 2 มิลลิเมตร สีของข้อความตัดกับสีพื้นของฉลาก โดยต้องแสดงข้อความ “ค่าเตือน: การดื่มสุราทำให้ความสามารถในการขับขี่ยานพาหนะลดลง”

ข้อ 6 สุราที่ผลิตหรือนำเข้า ถ้าปรากฏว่าฉลากที่ได้จัดทำขึ้นไว้ก่อนวันที่ประกาศฉบับนี้บังคับใช้ ซึ่งไม่ถูกต้องตามประกาศกระทรวงสาธารณสุขฉบับนี้ยังมีเหลืออยู่ให้ใช้ฉลากเดิมไปพลางก่อนจนกว่าจะหมดก็ได้ แต่ไม่เกินหนึ่งปีนับแต่วันที่ประกาศฉบับนี้ใช้บังคับ

ข้อ 7 ประกาศฉบับนี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวัน นับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป
ประกาศ ณ วันที่ 12 เมษายน พ.ศ. 2540

พรบ ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 (24)

พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา(คณะกรรมการกฤษฎีกา คณะที่ 10) ได้ตรวจพิจารณาร่างพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551เสร็จแล้ว (เปิดกฎเหล็ก คุมเข้มน้ำเมา" ห้ามโฆษณา-ห้ามจำหน่ายเยาวชน , 15 มีนาคม พ.ศ. 2550) มีข้อสังเกตที่เกี่ยวกับการจำหน่ายสุรา ดังนี้ การกำหนดเรื่องบรรทัดฐาน ฉลาก และข้อความค่าเตือนสำหรับเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ มีความซ้ำซ้อนกับอำนาจหน้าที่ของกรมสรรพสามิตตามกฎหมายว่าด้วยสุรา และอำนาจหน้าที่ของสำนักงานคณะกรรมการอาหารและยาตามกฎหมายว่าด้วยอาหาร แต่ผู้แทนกระทรวงสาธารณสุข (กรมควบคุมโรค) ให้คง

ร่างมาตราดังกล่าวไว้ เพื่อประโยชน์ในการคุ้มครองเด็กและเยาวชน เนื่องจากปัจจุบันมีเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ในบรรจุภัณฑ์ขนาดเล็ก ซึ่งมีลักษณะและรูปแบบคล้ายคลึงกับเครื่องตี้มที่ไม่มีแอลกอฮอล์ สำหรับสาระสำคัญของ การควบคุมเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ ตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ พ.ศ.2551 ได้แก่ข้อความใน มาตราที่ 27 28 29 30 โดยมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้ มาตรา 27 ห้ามขายเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ในสถานที่หรือ บริเวณ ดังต่อไปนี้ (1) วัดหรือสถานที่สำหรับปฏิบัติพิธีกรรมทางศาสนา (2) สถานบริการสาธารณสุขของรัฐ สถานพยาบาลตามกฎหมายว่าด้วยสถานพยาบาล และร้านขายยาตามกฎหมายว่าด้วยยา (3) สถานที่ราชการ ยกเว้นบริเวณที่จัดไว้เป็นร้านค้าหรือสโมสร (4) หอพักตามกฎหมายว่าด้วยหอพัก (5) สถานศึกษาตามกฎหมาย ว่าด้วยการศึกษาแห่งชาติ (6) สถานบริการน้ำมันเชื้อเพลิง ตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง หรือ ร้านค้าในบริเวณสถานบริการ น้ำมันเชื้อเพลิง (7) สวนสาธารณะของทางราชการที่จัดไว้เพื่อการพักผ่อนของ ประชาชนโดยทั่วไป (8) สถานที่อื่นที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดโดย ความเห็นชอบของคณะกรรมการมาตรา 28 ห้ามมิให้ผู้ใดขายเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ ในวันหรือเวลาที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดโดยคำแนะนำของคณะกรรมการ ทั้งนี้ ประกาศดังกล่าวแต่มีให้ใช้บังคับแก่การขายของผู้ผลิต ผู้นำเข้าหรือตัวแทนของผู้ผลิตหรือผู้นำเข้าไปยังผู้ขาย ซึ่งได้รับอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยสุรา มาตรา 29 ห้ามมิให้ผู้ใดขายเครื่องตี้มแอลกอฮอล์แก่บุคคลซึ่งตนรู้ อยู่ เป็นผู้มียุติกว่ายี่สิบปีบริบูรณ์ หรือบุคคลที่มีอาการมึนเมาจนครองสติไม่ได้ มาตรา 30 ห้ามมิให้ผู้ใดขาย เครื่องตี้มแอลกอฮอล์โดยวิธีการหรือในลักษณะดังต่อไปนี้ (1) ใช้เครื่องขายอัตโนมัติ (2) การเช่าขาย (3) โดยลด ราคา แจก แถม ให้ หรือแลกเปลี่ยนกับเครื่องตี้มแอลกอฮอล์หรือกับสินค้าอื่น หรือการให้บริการอย่างอื่น แล้วแต่ กรณี (4) ให้หรือเสนอให้สิทธิในการเข้าชมการแข่งขัน การแสดง การให้บริการ การชิงโชค การชิงรางวัล หรือสิทธิ ประโยชน์อื่นใดเป็นการตอบแทนแก่ผู้ซื้อเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ หรือแก่ผู้นำหีบห่อหรือสลากหรือสิ่งอื่นใดเกี่ยวกับ เครื่องตี้มแอลกอฮอล์มาแลกเปลี่ยนหรือแลกซื้อ (5) แจกจ่ายเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ในลักษณะเป็นตัวอย่างของ เครื่องตี้มแอลกอฮอล์ หรือเป็นการจูงใจสาธารณชนให้บริโภคเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ (6) โดยวิธีหรือลักษณะอื่นใด ตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดโดยคำแนะนำของคณะกรรมการควบคุม

ในการออกกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการห้ามตี้มเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ในการเดินทางทางบกซึ่งพบว่ามีความต่างกันในเรื่องข้อกำหนดความหมายของพื้นที่หรือบริเวณที่ห้ามตี้มระหว่าง การกำหนดความหมายของการเดินทางทางบก/ถนน และทางรถไฟ ตามประกาศสำนักนายกรัฐมนตรีเรื่อง กำหนดสถานที่หรือบริเวณห้ามบริโภค เครื่องตี้มแอลกอฮอล์บนทางพ.ศ. 2555)(25) (หน้า 6 เล่ม 129 ตอนพิเศษ 123 ง ราชกิจจานุเบกษา 7 สิงหาคม 2555)อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 4 และมาตรา 31(7) แห่งพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 อันเป็นกฎหมายที่มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา 29 ประกอบกับมาตรา 41 มาตรา 43 และมาตรา 45 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายนายกรัฐมนตรียุติโดยคำแนะนำของคณะกรรมการนโยบายเครื่องตี้ม แอลกอฮอล์แห่งชาติ จึงออกประกาศไว้ ในการกำหนดพื้นที่ห้ามจำหน่ายในสถานที่ราชการและหน่วยงานของรัฐ/ รัฐวิสาหกิจ พบว่า ในการออกราชกิจจานุเบกษา แต่ก็มีข้อยกเว้นในบางพื้นที่ของราชการ ดังปรากฏใน ประกาศ สำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง กำหนดสถานที่หรือบริเวณห้ามขายหรือบริโภคเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ในรัฐวิสาหกิจและ หน่วยงานอื่นของรัฐ พ.ศ. 2555 อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 4 มาตรา 27(8) และมาตรา 31(7) แห่ง พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 อันเป็นกฎหมายที่มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการ จำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา 29 ประกอบกับมาตรา 41 มาตรา 43 และมาตรา 45 ของ รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย

ประกาศในราชกิจจานุเบกษา พ.ศ. 2555 (26)

(เล่ม 129 ตอนพิเศษ 127 ง ราชกิจจานุเบกษา 22 สิงหาคม 2555 หน้า 40)

ข้อ 1 ห้ามผู้ใดขายเครื่องดัดผมแอลกอฮอล์ในสถานที่หรือบริเวณรัฐวิสาหกิจ และหน่วยงานอื่นของรัฐ ยกเว้นบริเวณที่จัดไว้เป็นร้านค้า หรือสโมสร

ข้อ 2 ห้ามผู้ใดบริโภคเครื่องดัดผมแอลกอฮอล์ในสถานที่หรือบริเวณรัฐวิสาหกิจ และหน่วยงานอื่นของรัฐ ยกเว้นบริเวณที่จัดไว้เป็นที่พักผ่อนบุคคล หรือสโมสร หรือการจัดเลี้ยงตามประเพณี

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

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

ประกาศเกี่ยวกับการจัดให้มีสินบนนำจับ พ.ศ. 2555 (27)

สำนักงานควบคุมเครื่องดัดผมแอลกอฮอล์ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข เสนอกฎหมายโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาเพื่อเป็นแรงกระตุ้นให้มีการปฏิบัติงานในด้านการควบคุมเครื่องดัดผมแอลกอฮอล์ โดยจัดให้มีสินบนนำจับและเพิ่มอำนาจในการจับกุมโดยเจ้าหน้าที่ซึ่งกระทรวงสาธารณสุขที่ได้รับการแต่งตั้งให้มีอำนาจในการจับกุมได้ให้สอดคล้องกับ พรบ เครื่องดัดผมแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 ดังประกาศกรมควบคุมโรค หน้า 67 เล่ม 129 ตอนพิเศษ 127 ง ราชกิจจานุเบกษา 22 สิงหาคม 2555 ประกาศกรมควบคุมโรคเรื่อง หลักเกณฑ์การแบ่งเงินรางวัลหรือวิธีปฏิบัติในการจ่ายเงิน และแบบการขอรับเงินสินบนรางวัลตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดัดผมแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 พ.ศ. 2555 อาศัยอำนาจตามความในข้อ 15 และข้อ 26 แห่งระเบียบกรมควบคุมโรคว่าด้วยหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขการจ่ายเงินสินบนรางวัลและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดัดผมแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 พ.ศ. 2555 อธิบดีกรมควบคุมโรค จึงออกประกาศดังต่อไปนี้

ข้อ 1 การแจ้งความนำจับให้ยื่นคำขอตามแบบ สร. 01 และแบบ สร. 02 ทำยประกาศนี้

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

(1) ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการควบคุมเครื่องดัดผมแอลกอฮอล์ หรือบุคคลตามข้อ 10 แห่งระเบียบกรมควบคุมโรคว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการจ่ายเงินสินบนรางวัลและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดัดผมแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 พ.ศ. 2555

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

ข้อ 3 เมื่อผู้รับคำขอรับเงินสินบนรางวัลได้รับคำขอตามข้อ 2 ให้ตรวจสอบคำขอและเอกสารหลักฐานที่เกี่ยวข้องเมื่อเห็นว่าผู้ขอมีสิทธิได้รับเงินสินบนหรือเงินรางวัล ให้นำเสนอต่อผู้มีอำนาจอนุมัติสั่งจ่ายเงินสินบนรางวัลเพื่ออนุมัติจ่ายเงินสินบนรางวัลต่อไป

ข้อ 4 กรณีผู้แจ้งความนำจับ หรือเจ้าหน้าที่ผู้จับจะมอบหมายให้บุคคลอื่นมารับเงินสินบนรางวัลแทน ให้ยื่นคำขอตามแบบ สร. 05 ทำயประกาศนี้กรณีผู้แจ้งความนำจับ หรือเจ้าหน้าที่ผู้จับถึงแก่กรรม ให้ทำยาทของบุคคลดังกล่าวยื่นคำขอตามแบบ สร. 06 ทำยประกาศนี้

ข้อ 5 การแบ่งเงินรางวัลของเจ้าหน้าที่ในหน่วยงานที่ปฏิบัติงานตามอำนาจหน้าที่อันได้มาซึ่งค่าปรับตามข้อ 15 แห่งระเบียบกรมควบคุมโรคว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการจ่ายเงินสินบนรางวัลและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์พ.ศ. 2551 พ.ศ. 2555 ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

ประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี พ.ศ. 2555 (26)

เรื่อง กำหนดสถานที่หรือบริเวณห้ามบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนทางพ.ศ. 2555 (ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 29 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 ผู้ได้รับใบอนุญาต ขายสุราประเภทที่ 3 และประเภทที่ 4 จะขายสุราได้แต่เฉพาะภายในเวลาที่กำหนด ในกฎกระทรวง (1, 28)

มาตรา 21 ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตขายสุราประเภทที่ 1 หรือประเภทที่ 2 เก็บหรือรักษาสุราประเภทที่ได้รับอนุญาตให้ ขายไว้ ณ ที่อื่นนอกจากที่ซึ่งระบุไว้ในใบอนุญาต เว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตจากเจ้าพนักงานสรรพสามิต มาตรา 22 ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตขายสุราประเภทที่ 1 หรือประเภทที่ 2 ทำการเปลี่ยนแปลงสุราโดยเอาสุราอื่นใด หรือน้ำ หรือของเหลว หรือวัตถุอื่นใดเจือปนลงหรือเปลี่ยนแปลงภาชนะบรรจุสุรา เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าพนักงานสรรพสามิต และทำต่อนำพนักงานเจ้าหน้าที่ โดยปฏิบัติตามวิธีการและเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนด ถ้าปรากฏว่า สุราที่มีอยู่ในความครอบครองของผู้ได้รับใบอนุญาตดังกล่าวในวรรคก่อนเปลี่ยนแปลงเป็นอย่างอื่นซึ่งมิได้เป็นไปตามธรรมชาติให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้นั้นทำการเปลี่ยนแปลงสุรา

มาตรา 23 ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตขายสุราประเภทที่ 3 ถึงประเภทที่ 7 ทำการเปลี่ยนแปลงสุราโดยเอาสุราอื่นใด หรือน้ำ หรือของเหลว หรือวัตถุอื่นใดเจือปนลงหรือเปลี่ยนแปลงภาชนะบรรจุสุรา เว้นแต่ผู้ซื้อได้รับรองขอเปลี่ยนแปลงสุราเพื่อดื่มในขณะนั้น ถ้าปรากฏว่าสุราที่มีอยู่ในครอบครองของผู้ได้รับใบอนุญาตดังกล่าวในวรรคก่อนเปลี่ยนแปลงเป็นอย่างอื่น ซึ่งมิได้เป็นไปตามธรรมชาติให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้นั้นทำการเปลี่ยนแปลงสุราถึงแม้พระราชบัญญัติสุราได้กำหนดให้ผู้จำหน่ายสุราต้องขึ้นทะเบียนตามกฎหมาย หากแต่ยังมีผู้ละเมิดพระราชบัญญัติสุรา ซึ่งเป็นที่มาของการกระทำความผิดของแหล่งจำหน่าย ที่ไม่สามารถควบคุมได้ พบว่า เดือนกุมภาพันธ์ ปี 2550 นี้ มีการละเมิดสูงถึง 2,233 คดี จากการตรวจสอบผู้กระทำผิดพระราชบัญญัติสุราทั่วประเทศ (สำนักตรวจสอบ ป้องกันและปราบปราม, 2550)

ปัจจุบันไม่เฉพาะคนที่ทำหน้าที่ขับรถเท่านั้น แต่เป็นผู้โดยสารก็ห้ามดื่ม ซึ่งอาจจะสับสนกับการ “เมาแล้วขับ” ซึ่งเป็นคนละส่วนกัน เพราะกฎหมายนี้เป็นไปตาม พ.ร.บ.ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ หลักๆคือ ห้ามเรื่องสถานที่ที่ดื่ม ซึ่งเดิมกฎหมายนี้ห้ามเฉพาะการดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ในสถานที่ต่างๆ เช่น วัด สถานที่ราชการ เป็นต้น แต่ของใหม่นี้ห้ามดื่มบนรถ ไม่ว่าจะเป็นผู้โดยสารหรือผู้ขับขี่ถือว่า “รถ” เป็นหนึ่งในสถานที่ห้ามดื่ม แต่กฎหมายเกี่ยวกับ

“เมาแล้วขับ” เป็นไปตาม พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ ซึ่งไม่ดูว่าดื่มที่ไหน แต่ถ้าคนขับมีปริมาณแอลกอฮอล์เกินกว่า 50 มิลลิกรัมในขณะขับรถ ถือว่ามีความผิด

กฎหมายมอบอำนาจให้ ผู้มีอำนาจตามกฎหมาย คือ พนักงานเจ้าหน้าที่ตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 รวมถึงตำรวจชั้นสัญญาบัตรผู้มียศตั้งแต่ร้อยตำรวจตรีขึ้นไป และเนื่องจากการฝ่าฝืนประกาศซึ่งออกโดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 31 แห่งพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 เป็นความผิดทางอาญา ดังนั้น เจ้าหน้าที่ตำรวจทั่วไปจึงมีอำนาจหน้าที่บังคับใช้กฎหมายนี้ด้วย

ปัจจุบันกฎหมายของประเทศไทยได้กำหนดมาตรการในการตรวจจับผู้ขับขี่ที่เมาสุรา โดยถือเอาระดับแอลกอฮอล์ในเลือดที่เกิน 50 mg% เป็นผู้ขับขี่ที่เมาสุรา และมีความผิดตามกฎหมายที่กำหนดไว้ ผู้ฝ่าฝืนมีโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับตั้งแต่ 2,000 - 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ (มาตรา 160 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบกฉบับแก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ.2535) (29)

การจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์(25, 30, 31)

ประเทศไทยจัดได้ว่าเป็นประเทศที่มีความอิสระในการค้าขายมาก จะเห็นได้ว่าพ่อค้าแม่ค้าสามารถตั้งขายสินค้าได้ทุกที่ที่เป็นที่ว่างเปล่า เช่น บนทางเท้า หน้าอาคาร ริมนถนน เป็นต้น เช่นเดียวกับกับการจำหน่ายสินค้าบนขบวนรถไฟ พบว่า ในขบวนรถไฟมีการจำหน่ายสินค้า อาหาร ยา ฯลฯ ในระหว่างที่รถไฟเคลื่อนตัวจากสถานีหนึ่งไปอีกสถานีหนึ่ง โดยระบบการจำหน่ายหลักคือ การได้สัมปทานการจำหน่ายในตู้เสบียงในแต่ละขบวนรถไฟกับการจำหน่ายโดยพ่อค้า/แม่ค้าเร่ที่ขึ้นลงแต่ละสถานีรถไฟ บางรายก็เดินทางร่วมไปกับรถไฟแต่จำหน่ายสินค้าของตนเอง ประกอบด้วย อาหารปรุงสำเร็จ (ข้าวผัด ก๋วยเตี๋ยว ไก่ย่าง ดกแด่ทอด ฯลฯ) กาแฟ บุหรี่ น้ำ น้ำอัดลม และแอลกอฮอล์ประเภทต่าง ๆ เป็นต้น การจำหน่ายดังกล่าวของกลุ่มพ่อค้าแม่ค้าเร่ จะเสียค่าธรรมเนียมในอัตราที่การรถไฟกำหนด เช่น เป็นค่าตัวรถไฟ ค่าธรรมเนียม เป็นต้น ส่วนสินค้าที่นำมาจำหน่ายก็ไม่มีข้อจำกัด เพราะนอกจากผู้โดยสารจะใช้บริการรถเสบียง (ซึ่งมีราคาอาหารสูงกว่าพ่อค้าเร่ หรือการซื้ออาหารข้างทางตามสถานีรถไฟ) ก็สามารถเลือกซื้อจากพ่อค้า/แม่ค้าเร่ที่เดินจำหน่ายในขบวนรถไฟและที่ขึ้นมาจำหน่ายบนขบวนรถไฟเวลารถไฟหยุดรับผู้โดยสารตามสถานีรถไฟต่าง ๆ

พฤติกรรมการจำหน่ายของพ่อค้า/แม่ค้าเร่ คือ มีสินค้าหลากหลาย โดยเฉพาะมีการจำหน่ายเบียร์ กระป๋องยี่ห้อต่าง ๆ สุรา(เหล้าแดง) และเหล้าขาว ส่วนสพายไวน์คูเลอร์ไม่พบว่ามีจำหน่ายบนขบวนรถไฟ การจำหน่ายดำเนินอย่างอิสระ ตั้งแต่ขบวนรถไฟเริ่มออกจากสถานีต้นทางจนถึงเวลาประมาณ 2 นาฬิกา และเริ่มอีกครั้งในเวลา ประมาณ 4 นาฬิกา ส่วนการจำหน่ายของตู้เสบียงคือ เริ่มจำหน่ายภายหลังจากรถไฟเคลื่อนออกจากสถานีต้นทางเช่นกัน แต่หยุดบริการเวลาประมาณ 22 นาฬิกา สินค้าที่ตู้เสบียงจำหน่ายประกอบด้วยอาหารและเครื่องดื่ม มีทั้งผู้โดยสารสั่งอาหาร อาหารกล่อง และเครื่องดื่ม (น้ำ กาแฟ เบียร์ และสุรา ฯ) ซึ่งราคาจะสูงกว่าราคาจำหน่ายของพ่อค้าเร่(สินค้าประเภทเดียวกัน)

ร้านค้าบริเวณสถานีรถไฟ มีสินค้าจำหน่ายในรูปแบบเดียวกับร้านสะดวกซื้อและร้านชำทั่วไป รวมถึงการจำหน่ายแอลกอฮอล์ทุกประเภท ซึ่งราคาใกล้เคียงกับราคาซื้อจากพ่อค้าเร่ ดังนั้นจึงมีผู้โดยสารจำนวนหนึ่งนิยมซื้อเบียร์ และ สุราก่อนการเดินทางและนำมาบริโภคในระหว่างการเดินทาง

ผลกระทบที่เกิดจากการดื่มแอลกอฮอล์มีต่อสุขภาพของผู้ดื่มและสังคม เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ยังถูกมองว่าเป็นเครื่องดื่มต้องห้ามทางการเมืองในวันก่อนการเลือกตั้งทั้งในระดับท้องถิ่นและระดับประเทศ โดยห้ามการจำหน่ายอย่างเด็ดขาดในเวลาหลัง 18.00 น.ของวันก่อนที่จะมีการเลือกตั้ง โดยถือว่าเป็นการกระทำผิดกฎหมาย ขอบปฏิบัติห้าม

จำหน่ายสุราในวันเลือกตั้งเกิดขึ้นมานานแล้ว นับตั้งแต่ที่ยังไม่มีองค์การอิสระอย่างสำนักงานคณะกรรมการการเลือกตั้ง (กกต.) เป็นผู้จัดการเลือกตั้งเหมือนในปัจจุบัน โดยให้เหตุผลว่า เนื่องจากเคยมีนักการเมืองหรือหัวหน้าคณะนนำสุราซึ่งเป็นอบายมุขอย่างหนึ่ง และเป็นสินค้าราคาแพง มาแจกจ่ายเพื่อซื้อเสียงเลือกตั้ง นอกจากการให้ในรูปแบบเงินสด ทั้งนี้ยังรวมไปถึงการห้ามจัดเลี้ยง และการจัดมหรสพต่างๆ ตาม พ.ร.บ.ประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการเลือกตั้ง ส.ส. และการได้มาซึ่ง ส.ว. ปี 2550 มาตรา 155 ระบุว่า ผู้ใดขาย จำหน่าย แจกจ่าย หรือจัดเลี้ยงสุราทุกชนิด ในเขตเลือกตั้งในระหว่างเวลา 18.00 นาฬิกา ของวันก่อนวันเลือกตั้งหนึ่งวันจนถึงวันเลือกตั้ง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับเท่ากับว่า สมมติว่าวันเลือกตั้งเป็นวันอาทิตย์ เราจะสามารถซื้อสุราได้ถึงหกโมงเย็นของวันเสาร์ ซึ่งปกติเราจะซื้อสุราได้ตั้งแต่ 11 โมงเช้าถึงบ่ายสองโมง และซื้อได้อีกที่ห้าโมงเย็นถึงเที่ยงคืน หากไปซื้อในช่วงเย็นก็มีเวลาเพียงชั่วโมงเดียว วันอาทิตย์ขายเหล้าไม่ได้ทั้งวันอยู่แล้ว จะกลับมาซื้อได้อีกที่ 11 โมงเช้าของวันจันทร์เป็นต้นไป

แม้การห้ามจำหน่ายสุราในวันเลือกตั้งทั่วราชอาณาจักรจะเป็นสิ่งที่ปฏิบัติกันอย่างทั่วถึง แต่สิ่งที่พบเห็นคือกรณีที่เป็นการเลือกตั้งระดับท้องถิ่น แม้จะห้ามจำหน่ายสุราในช่วงเวลาที่กำหนด แต่ก็ไม่ได้ห้ามไม่ให้บริโภคสุรา เพราะฉะนั้นก็ยังมีผู้ดื่มที่ซื้อมอเตอร์ไซด์ไปซื้อมาจากตำบลอื่นที่อยู่ติดกันเพื่อมานั่งดื่มกัน หรือหากมีการเลือกตั้งทั้งจังหวัด นอกจากจะกักตุนไว้ล่วงหน้าแล้ว ยังลงทุนซื้อจากจังหวัดที่อยู่ติดกัน หรือไปดื่มกันที่สถานบันเทิงแบบช้ามจังหวัดก็มี

เวลาที่อนุญาตให้มีการซื้อสุราได้ 2 ช่วงเวลา คือ 11.00-14.00 น. และ 17.00-24.00 น. รวม 10 ชั่วโมงต่อวัน ยกเว้นการซื้อสุราตั้งแต่ 10 ลิตรขึ้นไป เช่นร้านค้าส่ง หรือที่ห้างสรรพสินค้าแม็คโคร สามารถซื้อได้ตลอดเวลา แต่ต้องพกพาใบอนุญาตชนสุราซึ่งทางห้างฯ จะเป็นผู้ออกให้ ไม่เช่นนั้นจะถูกสรรพสามิตจับกุม

การกำหนดเวลาจำหน่ายสุรานี้ ประเทศไทยใช้กฎหมายประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 253 ลงวันที่ 16 พฤศจิกายน 2515 ซึ่งเกิดขึ้นในสมัยจอมพลถนอม กิตติขจร เป็นหัวหน้าคณะปฏิวัติ

ปัจจุบันมีกฎหมายควบคุมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์จำนวนมาก โดยเน้นประเด็นเพื่อการส่งเสริมสุขภาพประชาชน ลดผลกระทบ และป้องกันนักดื่มหน้าใหม่ ตั้งแต่ พ.ร.บ.ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ปี 2551 ที่กำหนดพื้นที่ห้ามขาย ห้ามดื่มในวัด สถานพยาบาล ร้านขายยา สถานกีฬา สถานศึกษา ปิมน้ำมัน ร้านค้าในปิมน้ำมัน (รวมไปถึงร้านสะดวกซื้อ เช่น เซเว่นอีเลฟเว่น) และสวนสาธารณะของทางราชการ

ขณะเดียวกัน ยังห้ามขายสุราให้เด็กอายุต่ำกว่า 20 ปี ห้ามขายให้คนเมาครองสติไม่ได้ ห้ามเวยขาย ซิงโครห้ามลดราคาเพื่อส่งเสริมการขาย แลก แจก แถม ห้ามกำหนดเงื่อนไขบังคับซื้อ เช่น ขายพวง รวมทั้งยังห้ามโฆษณาที่มีภาพผลิตภัณฑ์ ห้ามโฆษณาอวดอ้าง จูงใจให้ดื่ม โดยมีบทลงโทษทั้งจำคุกและปรับ

จากกฎหมายฉบับนี้อาจจะทำให้เกิดข้อได้เปรียบในบางกลุ่มคือ แม่ห้างสรรพสินค้า และร้านสะดวกซื้อจะปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด แต่ร้านขายของชำตามหมู่บ้าน หลายร้านสามารถหาซื้อสุรา และเบียร์ทั้งแบบขวดและกระป๋องได้โดยไม่จำกัดเวลา ซึ่งเป็นความสมัครใจระหว่างผู้ดื่มกับผู้ขาย ส่วนการห้ามจำหน่ายในปิมน้ำมัน หรือร้านค้าในปิมน้ำมันก็ไม่ได้มีผล เพราะยังสามารถหาซื้อสุราได้ตามร้านสะดวกซื้อในเขตชุมชน หรือร้านสะดวกซื้อริมถนนที่ไม่ได้อยู่ในปิมน้ำมัน จึงต้องพิจารณาว่า ผู้บังคับใช้กฎหมายได้ปฏิบัติหน้าที่ของตนอย่างเต็มความสามารถและอำนาจที่ได้รับจากกฎหมายหรือไม่

นอกจากนี้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดวันในการจำหน่าย ได้แก่ ประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่องกำหนดวันห้ามขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ปี 2552 โดยห้ามมิให้ผู้ใดขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในวันสำคัญทางศาสนาตามที่คณะรัฐมนตรีประกาศกำหนดให้เป็นวันหยุดราชการ ได้แก่ วันมาฆบูชา ในช่วงเดือนกุมภาพันธ์, วันวิสาขบูชา

ในช่วงเดือนมิถุนายน, วันอาสาฬหบูชา และวันเข้าพรรษา ในช่วงเดือนกรกฎาคม ยกเว้นการขายในโรงแรมตามกฎหมายว่าด้วยโรงแรม

จากที่กล่าวมาข้างต้น จะเห็นได้ว่า โอกาสในการเกิดเหตุการณ์ไม่พึงประสงค์ ประกอบด้วย การทะเลาะวิวาท อุบัติเหตุ ความเครียด ในระหว่างการเดินทางมีมากเนื่องจาก ระยะทางในการเดินทาง เวลาที่ใช้ในการเดินทางโดยรถไฟ และถ้ามีการดื่มสุราก็เข้ามาเกี่ยวข้องด้วยยิ่งเพิ่มโอกาสในการเกิดเหตุการณ์ดังกล่าวที่อาจจะเกิดขึ้นกับผู้โดยสาร เฉพาะรายและ/หรืออาจจะกระทบถึงผู้โดยสารคนอื่น ๆ รวมทั้งเจ้าหน้าที่ของขบวนรถไฟที่ไม่สามารถควบคุมสถานการณ์ได้เนื่องจากรถไฟมีการเคลื่อนตัวตลอดเวลา ซึ่งที่ผ่านมาในประเทศไทยยังไม่มีมาตรการวินัยใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยรถไฟเหมือนที่ดำเนินการในต่างประเทศทำให้ไม่มีข้อมูลอ้างอิงเพื่อนำไปสู่การสร้างความตระหนักหรือการผลักดันนโยบายใด ๆ เพื่อการสร้างความปลอดภัยให้ผู้ที่เกี่ยวข้องการโดยสารโดยรถไฟ

มีข้อขัดแย้งของกลุ่มผู้ดื่มสุรว่าการงดดื่มสุราในช่วงวันสำคัญทางศาสนา ควรจะเป็นความสมัครใจของผู้ที่ปฏิบัติตามศาสนา และการดื่มสุราก็เป็นเรื่องของความรับผิดชอบของผู้ดื่ม มากกว่าจะเป็นการที่ประชาชนทุกคนถูกบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งอาจจะไม่เป็นธรรมกับผู้ที่ไม่นับถือศาสนาอื่น สำหรับศาสนาพุทธอาจจะมีผู้ได้แย้งคือผู้ดื่มแอลกอฮอล์ถึงแม้จะมีข้อบัญญัติในศาสนาที่ถือว่าผิดศีล 5 สำหรับพุทธศาสนิกชน แต่การปฏิบัติของผู้นับถือศาสนาพุทธไม่เคร่งครัดต่างจากศาสนาอิสลามที่ถือเป็นข้อห้ามเด็ดขาดและเป็นบาป นอกจากนี้ การบังคับใช้กฎหมายดังกล่าวยังเป็นดาบสองคม เนื่องจากแม้จะห้ามจำหน่ายสุรา แต่ผู้ที่ต้องการดื่มสามารถซื้อสุราก็ตนไว้ล่วงหน้าได้อยู่แล้ว สิ่งสำคัญ คือการสร้างความปลอดภัยให้เกิดความรับผิดชอบต่อในหมู่ผู้ดื่ม หากการกระทำผิดเป็นผลจากฤทธิ์สุรา เช่น การเกิดอุบัติเหตุ หรือการคุกคามทางเพศ ควรที่จะเพิ่มบทลงโทษเพิ่มขึ้นกว่าปกติ และหากถูกจับกุมควรส่งฟ้องศาลโดยห้ามประกันตัว เช่นเดียวกับยาเสพติด เพื่อไม่ให้เป็นที่เอียงเอียง และให้ผู้ดื่มรู้จักรับผิดชอบต่อมากขึ้น

ในการนำข้อมูลที่ได้จากการเกิดอุบัติเหตุและผลการตรวจระดับแอลกอฮอล์ในเลือดมาเปรียบเทียบกับโอกาสเกิดอุบัติเหตุจากร่าง 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

เมื่อนำผลระดับแอลกอฮอล์ที่วัดได้มาวิเคราะห์ สามารถจำแนกออกเป็นพฤติกรรมมารตบสนองได้ดังนี้ (ที่มา <http://muang.chonburi.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

นโยบายของต่างประเทศ(32)

นโยบายของประเทศออสเตรเลีย เป็นนโยบายที่มีหลักการเช่นเดียวกับนโยบายที่ประเทศไทยวางแผนในการแก้ปัญหาสุราในประเทศไทย ทั้งนี้ปัญหาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของออสเตรเลียก็คล้ายกับของประเทศไทย ซึ่งเป็นที่ชัดเจนแล้วว่า การเพิ่มราคาสุรามักนำไปสู่การลดการดื่มสุรา และการลดราคาสุรานำไปสู่การบริโภคสุราเพิ่มมากขึ้น ภาษีและมาตรการที่เกี่ยวข้องมักถูกนำมาใช้เพื่อลดการดื่มและปัญหาที่สัมพันธ์กับสุรา เนื่องจากผู้ติดสุราและผู้ดื่มอายุน้อยเป็นกลุ่มที่ตอบสนองต่อการมาตรการนี้มากกว่าผู้ดื่มสุราทั่วไป นโยบายภาษีของประเทศออสเตรเลียจึงควรเปลี่ยนจากความต้องการด้านรายได้ของรัฐเป็นความต้องการที่จะลดการดื่มและปัญหาที่สัมพันธ์กับการดื่มสุราแทน

การขึ้นภาษีไม่ใช่เรื่องง่าย โดยเฉพาะการขึ้นและคิดภาษีตามปริมาณแอลกอฮอล์ ซึ่งธุรกิจไวน์จะได้รับผลกระทบมาก ในขณะเดียวกัน การขึ้นภาษีมักถูกมองว่ารัฐต้องการรายได้เพิ่มขึ้น เพื่อลดการต่อต้านดังกล่าว รัฐบาลอาจขยายโครงการที่นำภาษีสุรามาใช้ทำประโยชน์ให้สังคม ตัวอย่างเช่น โครงการการมีชีวิตร่วมอยู่กับสุรา (Living with Alcohol Program) ของ Northern Territory ซึ่งหักเงิน 5 เซนต์จากทุก ๆ 1 ดื่มมาตรฐาน (standard drink) ไปสนับสนุนโครงการบำบัดรักษาผู้ติดสุรา ซึ่งช่วยลดอัตราการตายที่สัมพันธ์กับสุราลงได้

การลดการเข้าถึงสุรา ในด้านความหนาแน่นของจุดขาย, จำนวนชั่วโมงขาย, การขายให้ผู้เยาว์ เป็นอีกมาตรการหนึ่งที่ช่วยลดการบริโภคและปัญหาที่สัมพันธ์กับสุราลงได้ มีหลักฐานแสดงให้เห็นแล้วว่า การเพิ่มชั่วโมงการจำหน่ายสุราสัมพันธ์กับการเพิ่มขึ้นของปัญหาที่สัมพันธ์กับสุรา

ในช่วงหลายทศวรรษที่ผ่านมา กลุ่มเสรีนิยมรุ่นใหม่ (neo-liberalism) ได้พยายามที่จะลดความเข้มแข็งของนโยบายรัฐต่อแอลกอฮอล์ด้วยการเรียกร้องให้ปล่อยให้มีการทำตลาดของสุราแบบเสรีเช่นเดียวกับสินค้าอื่น ซึ่งการดำเนินการเช่นนี้จะทำให้ผู้ดื่มได้รับข้อมูลและสามารถตัดสินใจว่าจะเลือกดื่มหรือไม่ดื่ม หรือเลือกดื่มแอลกอฮอล์ชนิดใดด้วยตนเอง การกีดกันดังกล่าวได้ก่อให้เกิดนโยบายการแข่งขันแห่งชาติ (National Competition Policy) ในปี ค.ศ. 1995 และนำไปสู่การตัดสินของสภาการแข่งขันแห่งชาติ (National Competition Council) ที่ให้ยกเลิกข้อบังคับหลายประการเกี่ยวกับการทำตลาดของสุรา โดยเฉพาะการจำกัดจำนวนสถานที่, เวลา และปริมาณของสุราที่ขาย นโยบายสุราในเรื่องการปล่อยให้มีการทำตลาดแบบเสรีนี้ควรได้รับการพิจารณาอีกครั้งในการกำหนดนโยบายสุราแห่งชาติครั้งใหม่ของประเทศออสเตรเลีย

การเปิดสถานที่จำหน่ายหรือดื่มสุราในประเทศออสเตรเลียจำเป็นต้องได้รับใบอนุญาตก่อน เช่นเดียวกับประเทศไทย สถานที่ดังกล่าวต้องมีสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัย ผลการศึกษาในประเทศอังกฤษพบว่า การมีตำรวจใกล้บริเวณที่ดื่มสุราช่วยลดอาชญากรรมที่สัมพันธ์กับสุราลงได้ การให้บริการแก่ผู้ดื่มสุราอย่างมีความรับผิดชอบ เช่น การไม่ขายสุราแก่เยาวชนหรือผู้ที่เมาสุรา การดูแลรักษาความปลอดภัยในบริเวณที่ดื่มสุราเป็นหน้าที่ของสถานบริการ มักต้องใช้กฎหมายบังคับเนื่องจากสถานบริการบางแห่งอาจไม่ทำตาม ซึ่งไม่ต่างกับประเทศไทย (33)

ในช่วงปี ค.ศ. 1990 - 1997 ร้อยละ 31 ของการเสียชีวิตของผู้ขับรถและผู้เดินถนนบนถนนในประเทศออสเตรเลียเกี่ยวข้องกับสุรา โดยมากกว่าร้อยละ 50 มีอายุระหว่าง 15-24 ปี การเพิ่มขึ้นของอายุขั้นต่ำของผู้ที่สามารถดื่มสุราในประเทศสหรัฐอเมริกาแสดงให้เห็นว่า วิธีการนี้มีประสิทธิภาพอย่างยิ่งในการลดอุบัติเหตุทางจราจรในวัยรุ่นและผู้ที่อยู่ในวัยผู้ใหญ่ตอนต้น สำหรับการณรงค์ทางสื่อสารมวลชนแบบมุ่งเป้าได้แสดงให้เห็นว่ามีอิทธิพลต่อความรู้และเจตคติของผู้ขับขี่ทั่วไปแต่ไม่มีอิทธิพลต่อผู้กระทำผิดเรื่องดื่มแล้วขับ การสุ่มตรวจลมหายใจ (random breath testing, RBT) และระดับแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่ที่มีประสิทธิภาพอย่างยิ่งในการลดการเสียชีวิตบนถนน ผู้วิจัยในออสเตรเลียพบว่า วิธีนี้มีประสิทธิภาพในระยะยาว สามารถลดอุบัติเหตุที่สัมพันธ์กับสุราได้อย่างยั่งยืน และแนะนำว่า ทุกๆ รัฐควรเพิ่มสถานีสุ่มตรวจลมหายใจให้มากขึ้นในระดับที่เทียบเท่าได้กับ 1 การทดสอบต่อ 1 ใบอนุญาตขับขี่ต่อปี

ยังไม่มีหลักฐานที่ชัดเจนว่า การบังคับให้ผู้กระทำผิดเรื่องดื่มแล้วขับที่ได้รับโปรแกรมการศึกษากระทำความผิดน้อยลง สำหรับการยึดใบอนุญาตขับขี่ยานพาหนะ เป็นวิธีการหนึ่งที่ลดการดื่มแล้วขับได้บ้าง แต่หลักฐานทางวิชาการแสดงให้เห็นว่าร้อยละ 70 ของผู้ที่ถูกยึดใบอนุญาตยังคงขับชื้ออยู่เพราะโอกาสที่จะถูกจับได้มีน้อยมาก

ในขณะที่สุราถูกห้ามไม่ให้โฆษณาในสื่อมวลชน อุตสาหกรรมสุรายังคงใช้กลยุทธ์ด้านการตลาดอื่นในการโฆษณา เช่น ทางอินเทอร์เน็ต การวางสินค้าในจุดสวยงามดึงดูดใจ และการนำเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ไปสัมพันธ์กับเกมกีฬา เช่น การแข่งรถ, ฟุตบอล ซึ่งเป็นสิ่งที่ดึงดูดใจวัยรุ่นชาย ดังนั้นองค์การที่ควบคุมและส่งเสริมสุขภาพจึงควรใส่ใจในโอกาสทางการตลาดทุกรูปแบบ ในยุคโลกาภิวัตน์ของการสื่อสาร โดยเฉพาะการสื่อสารที่ผ่านทางกีฬาและอินเทอร์เน็ต ความร่วมมือระหว่างประเทศเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการควบคุมกิจกรรมด้านการตลาดของสุราในรูปแบบเหล่านี้

คณะกรรมการแห่งชาติได้รายงานเกี่ยวกับระบบควบคุมการโฆษณาสุราในประเทศออสเตรเลียไว้ว่า ระบบในปัจจุบันที่ให้อุตสาหกรรมสุราควบคุมตนเองไม่ได้ให้ความสำคัญกับสุขภาพของประชาชนเท่าที่ควร รัฐบาลออสเตรเลียควรร่วมมือกับอุตสาหกรรมดังกล่าวในการส่งเสริมระบบการควบคุมให้จริงจังขึ้น และหากความร่วมมือนี้ยังล้มเหลว รัฐบาลอาจต้องนำทางเลือกอื่นมาพิจารณา เช่น การควบคุมโฆษณาโดยรัฐบาล เป็นต้น

จากนโยบายของประเทศออสเตรเลียจะเห็นได้ว่า ประเทศไทยก็มีนโยบายคล้ายคลึงกัน โดยรัฐและองค์กรเอกชนหันมาเน้นที่ระบบภาษี การสร้างความตระหนักแก่ผู้ดื่มและสังคม รวมทั้งมาตรการจำกัดพื้นที่ เวลา การจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มากขึ้น

มาตรการของรัฐในการลดการจำหน่าย ปริมาณนำเข้าและจำนวนผู้ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ (34) (14)

นับตั้งแต่มีการรณรงค์เกี่ยวกับผลกระทบของการบริโภคสุราในรูปแบบต่าง ๆ รวมทั้งการอ้างอิงข้อมูลประเด็นปัญหาต่าง ๆ ทำให้รัฐโดยส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง หันมาพิจารณาการดำเนินมาตรการในการแก้ปัญหาดังกล่าว สรุปได้ดังนี้

1. *ราคาและภาษี* เป็นที่ชัดเจนแล้วว่า การเพิ่มราคาสุรามักนำไปสู่การลดการดื่มสุรา และการลดราคาสุรานำไปสู่การบริโภคสุราเพิ่มมากขึ้น ภาษีและมาตรการที่เกี่ยวข้องมักถูกนำมาใช้เพื่อลดการดื่มและปัญหาที่สัมพันธ์กับสุรา เนื่องจากผู้ติดสุราและผู้ดื่มอายุน้อยเป็นกลุ่มที่ตอบสนองต่อการมาตรการนี้มากกว่าผู้ดื่มสุราทั่วไป นโยบายภาษีของประเทศจึงควรเปลี่ยนจากความต้องการด้านรายได้ของรัฐเป็นความต้องการที่จะลดการดื่มและปัญหาที่สัมพันธ์กับการดื่มสุราแทนการขึ้นภาษีไม่ใช่เรื่องง่าย โดยเฉพาะการขึ้นและคิดภาษีตามปริมาณแอลกอฮอล์ ซึ่งธุรกิจไวน์จะได้รับผลกระทบมาก ในขณะเดียวกัน การขึ้นภาษีมักถูกมองว่ารัฐต้องการรายได้เพิ่มขึ้น

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

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

4.การจัดการกับการดื่มแล้วขับ วิธีการนี้มีประสิทธิภาพอย่างยิ่งในการลดอุบัติเหตุทางจราจรในวัยรุ่นและผู้ที่อยู่ในวัยผู้ใหญ่ตอนต้น สำหรับการรณรงค์ทางสื่อสารมวลชนแบบมุ่งเป้าได้แสดงให้เห็นว่ามีอิทธิพลต่อความรู้และเจตคติของผู้ขับที่ทั่วไปแต่ไม่มีอิทธิพลต่อผู้กระทำผิดเรื่องดื่มแล้วขับ การสุ่มตรวจลมหายใจ (random breath testing, RBT) และระดับแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับที่มีประสิทธิภาพอย่างยิ่งในการลดการเสียชีวิตบนถนน พบว่า วิธีการนี้มีประสิทธิผลในระยะยาว สามารถลดอุบัติเหตุที่สัมพันธ์กับสุราได้อย่างยั่งยืน รัฐควรเพิ่มสถานีสุ่มตรวจลมหายใจให้มากขึ้นในระดับที่เทียบเท่าได้กับ 1 การทดสอบต่อ 1 ใบอนุญาตขับขี้อุป

4.การควบคุมการส่งเสริมการขายสุรา การผลิตและการขายสุราเป็นธุรกิจขนาดใหญ่ในทุกประเทศ ผู้กำหนดนโยบายจึงมักถูกตั้งคำถามว่าการส่งเสริมการตลาดควรได้รับอนุญาตในฐานะที่เป็นส่วนหนึ่งของเศรษฐกิจการตลาด หรือถูกควบคุมเพื่อลดผลเสียที่ตามมาจกสุรา เป็นที่ชัดเจนว่าเยาวชนกลายเป็นเป้าของการโฆษณาสุรา และปริมาณการโฆษณาสุราสัมพันธ์กับความเสียหายที่สัมพันธ์กับสุรา (เช่น การเสียชีวิตบนท้องถนน เป็นต้น) ในการเปรียบเทียบข้อมูลของ 17 ประเทศซึ่งมีบางประเทศที่อนุญาตและบางประเทศไม่อนุญาตให้มีการโฆษณาสุรา ประเทศที่ไม่อนุญาตให้โฆษณาสุรามีการบริโภคสุราน้อยกว่าราวร้อยละ 16 และการเสียชีวิตบนท้องถนนน้อยกว่าราวร้อยละ 10 ในขณะที่สุราถูกห้ามไม่ให้โฆษณาในสื่อมวลชน อุตสาหกรรมสุรายังคงใช้กลยุทธ์ด้านการตลาดอื่นในการโฆษณา เช่น ทางอินเทอร์เน็ต การวางสินค้าในตู้สวยงามดึงดูดใจ และการนำเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ไปสัมพันธ์กับเกมกีฬา เช่น การแข่งรถ, ฟุตบอล ซึ่งเป็นสิ่งที่ดึงดูดใจวัยรุ่นชาย ดังนั้นองค์กรที่ควบคุมและส่งเสริมสุขภาพจึงควรใส่ใจในโอกาสทางการตลาดทุกรูปแบบ ในยุคโลกาภิวัตน์ของการสื่อสาร โดยเฉพาะการสื่อสารที่ผ่านทางกีฬาและอินเทอร์เน็ต ความร่วมมือระหว่างประเทศเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการควบคุมกิจกรรมด้านการตลาดของสุราในรูปแบบเหล่านี้

กล่าวโดยสรุป นโยบายสุราควรครอบคลุมถึงการตลาดทางสังคม เช่น การใช้วิธีการทางสื่อสารมวลชนเพื่อลดการใช้สุราหรือปัญหาที่สัมพันธ์กับสุรา การแทรกแซงชุมชน, ครอบครัว, สถานที่ทำงาน เพื่อลดปัญหาสุรา การตรวจหาผู้มีปัญหาสุราและให้การบำบัดรักษา

ในปัจจุบัน เราทราบถึงวิธีการและกลยุทธ์ที่มีประสิทธิภาพในการลดปัญหาสุรามากพอควร สิ่งที่เราจำเป็นต้องทำความเข้าใจเพิ่มขึ้น คือ ทำอย่างไรวิธีการและกลยุทธ์ดังกล่าวจึงจะสามารถนำมาใช้ได้จริงในบริบทต่างๆ การดำเนินการบางอย่างซึ่งเป็นประเด็นสำคัญของนโยบายสุรา เช่น การขึ้นราคา, การลดการเข้าถึงสุรา ไม่อาจสำเร็จได้ถ้าไม่ได้รับความร่วมมือจากหลายภาคส่วน

อุปสงค์อุปทานของเครื่องดื่มแอลกอฮอล์(35)

ในการจำหน่ายและการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ประเด็นที่จะต้องให้ความสนใจคือ ปริมาณสินค้าที่มีอยู่และปริมาณความต้องการของผู้บริโภค รวมทั้งปัจจัยที่ทำให้ยังคงมีผู้ดื่มรายใหม่เกิดขึ้นเรื่อย ๆ สิ่งที่ต้องคำนึงถึงคือ อุปสงค์และอุปทานของเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

อุปสงค์ (Demand) หมายถึง ปริมาณสินค้าและบริการชนิดใดชนิดหนึ่งที่มีผู้ต้องการซื้อ ณ ระดับราคาต่างๆ ของสินค้านั้นๆ ในระยะเวลาใดเวลาหนึ่ง โดยสมมุติให้ปัจจัยอื่นๆ ที่กำหนดอุปสงค์คงที่ ความต้องการในนี้ต้องมีอำนาจซื้อ (purchasing power หรือ ability to pay) ด้วย ถ้าบุคคลใดบุคคลหนึ่งมีแต่ความต้องการในตัวสินค้าโดยไม่มีเงินที่จะจ่ายซื้อ เราเรียกความต้องการลักษณะนี้ว่า “ความต้องการ (want)” ไม่ใช่ “อุปสงค์ (want)” ดังนั้นองค์ประกอบของอุปสงค์ จะประกอบด้วย ความต้องการและอำนาจซื้อ ผลดังกล่าวเราเรียกว่า ผลของราคา (price effect) เป็นผลสืบมาจากเนื่องจากสาเหตุ 2 ประการ คือ

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

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

$$\text{สรุป ผลราคา} = \text{ผลของการใช้แทนกัน} + \text{ผลของรายได้}$$

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 ขนบธรรมเนียม ประเพณี ระดับการศึกษา และบุคลิกส่วนตัว นอกจากนี้ยังเปลี่ยนแปลงตามกาลเวลา ยุคสมัย นอกจากนี้ความนิยมในแต่ละสินค้ายังเปลี่ยนแปลงได้เร็วช้าแตกต่างกันขึ้นอยู่กับสินค้าที่พิจารณา

การคาดคะเนเหตุการณ์ในอนาคต การคาดคะเนเหตุการณ์ในอนาคตเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้อุปสงค์ของสินค้าเปลี่ยนแปลงไป ขึ้นอยู่กับการคาดคะเนของผู้บริโภคแต่ละคน

ขนาดและโครงสร้างของประชากร โดยปกติถ้าจำนวนประชากรเพิ่มขึ้นอุปสงค์ของสินค้าแทบทุกชนิดย่อมเพิ่มขึ้น แต่ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับลักษณะโครงสร้างประชากรด้วย ลักษณะโครงสร้างประชากรมีผลให้อุปสงค์ของสินค้าบางชนิดเพิ่มขึ้นและบางชนิดลดลง

ปัจจัยอื่นๆ การที่ผู้บริโภคจะมีอุปสงค์ต่อสินค้ายังขึ้นอยู่กับอีกหลายปัจจัย เช่น อุปนิสัยในการใช้จ่าย ลักษณะการจัดเก็บภาษีของรัฐ อัตราดอกเบี้ย เป็นต้น

2 อุปทาน (Supply)

อุปทาน (Supply) หมายถึง ปริมาณสินค้าและบริการชนิดใดชนิดหนึ่งที่ถูกผลิตเต็มใจนำออกเสนอขายในตลาดภายในระยะเวลาหนึ่ง 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 หรือผู้ประกอบการจะต้องจัดหาให้มีสินค้าหรือบริการอย่างเพียงพอที่จะตอบสนองความต้องการซื้อของผู้บริโภค ณ ระดับราคาของตลาดในขณะนั้นๆ (สามารถเสนอขายหรือให้บริการได้) เมื่อกกล่าวถึงคำว่า **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 ลักษณะทั่วไปของเส้นอุปทานจึงเป็นเส้นที่มีลักษณะที่ลากเฉียงขึ้นจากซ้ายไปขวาภายใต้ข้อสมมติว่าปัจจัยตัวอื่นๆ ที่มีผลต่ออุปทานมีค่าคงที่

ปัจจัยที่กำหนดอุปทาน

การที่ผู้ผลิตจะนำสินค้าออกมาเสนอขายมากน้อยเพียงใดนั้น นอกจากราคาของสินค้าแต่ละชนิดจะเป็นปัจจัยที่กำหนดแล้วยังมีอีกหลายปัจจัย 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) เป็นการเปลี่ยนแปลงอุปทาน เนื่องจากราคาคำขานิตนั้นเปลี่ยนแปลงไป ภายใต้ข้อสมมุติปัจจัยอื่นๆ ที่กำหนดอุปทานคงที่ การเปลี่ยนแปลงปริมาณของอุปทานจะทำให้ปริมาณการเสนอขายเปลี่ยนแปลงอยู่บนเส้นอุปทานเส้นเดิม ถ้าพิจารณาจากกราฟการเปลี่ยนแปลงของอุปทานดังกล่าวจะเป็นการเปลี่ยนแปลง ในลักษณะของการเคลื่อนไหวอยู่ภายในเส้นอุปทานเส้นเดิม จากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่ง

สถานการณ์ดังกล่าวมีนัยว่าราคาเครื่องตีเมล็ดกลอกฮอลล์ไม่ได้เพิ่มขึ้นในสัดส่วนที่สัมพันธ์กับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจหรือพุดง่าย ๆ ก็คือ ราคาเครื่องตีเมล็ดกลอกฮอลล์เพิ่มขึ้นน้อยมากหรือในภาพรวมก็กล่าวได้ว่าราคาต่อชิ้นข้างคงที่ในขณะที่คนมีรายได้ เพิ่มขึ้น ซึ่งเท่ากับว่ามีกำลังซื้อเครื่องตีเมล็ดกลอกฮอลล์เพิ่มมากขึ้นไปด้วย

สถานที่จำหน่ายเครื่องตีเมล็ดกลอกฮอลล์(28, 36, 37)

พระราชบัญญัติสุรา พ.ศ.2493 มาตรา 19 กำหนดประเภท ใบอนุญาตจำหน่ายเครื่องตีเมล็ดกลอกฮอลล์ไว้ โดยผู้ที่ได้รับใบอนุญาตจำหน่ายสามารถขายเครื่องตีเมล็ดกลอกฮอลล์ได้อย่างถูกต้องตามกฎหมายทั้งนี้ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตจำหน่ายเครื่องตีเมล็ดกลอกฮอลล์ ต้องเสียค่าธรรมเนียมใบอนุญาต และต่ออายุใบอนุญาตจำหน่ายเครื่องตีเมล็ดกลอกฮอลล์ทุกปี ร้านค้าหรือสถานประกอบการไม่ว่าจะเป็นร้านขายของชำ ร้านค้าส่งร้านสะดวกซื้อ ร้านอาหารร้านคาราโอเกะ ผับ บาร์ที่ได้รับใบอนุญาตจำหน่ายเครื่องตีเมล็ดกลอกฮอลล์ต้องเสีย ค่าธรรมเนียม ใบอนุญาต และต่ออายุใบอนุญาตจำหน่ายทุกปี อย่างไรก็ตามเป็นที่ทราบกันดีว่ายังมีร้านหรือจุดจำหน่ายสุราอีกจำนวนมากที่ไม่มีใบอนุญาตซึ่งล้วนส่งผลให้เครื่องตีเมล็ดกลอกฮอลล์หาซื้อได้ง่ายขึ้นด้วยประเภทใบอนุญาตจำหน่ายเครื่องตีเมล็ดกลอกฮอลล์ประเภทของใบอนุญาตในปัจจุบันสามารถจำแนกได้ตามประเภทของการค้าคือ การขายปลีกและขายส่ง การขายในลักษณะถาวรหรือชั่วคราว และแบ่งได้เป็น 2 แบบ คือ

- 1) การขายเครื่องตีเมล็ดกลอกฮอลล์ที่ผลิตในไทย
- 2) การขายเครื่องตีเมล็ดกลอกฮอลล์ทั้งที่ผลิตในไทยและที่นำเข้าจากต่างประเทศค่าธรรมเนียมใบอนุญาต

จำหน่ายเครื่องตีเมล็ดกลอกฮอลล์มีราคาถูกลงและสามารถขอได้ง่าย

ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตจำหน่ายเครื่องตีเมล็ดกลอกฮอลล์ของ ประเทศไทยนั้นมีราคาถูกลงมากสำหรับ ใบอนุญาตจำหน่ายแบบขายปลีกมีค่าธรรมเนียมต่อปีต่ำสุดเพียง 11 บาท และสูงสุดเพียง 1,650 บาท สำหรับ ใบอนุญาตจำหน่ายแบบขายส่งมีค่าธรรมเนียมต่อปีต่ำสุดเพียง 110 บาท และสูงสุด 8,250 บาท (ใบอนุญาตจำหน่ายเครื่องตีเมล็ดกลอกฮอลล์ที่ผลิตในประเทศนั้นมีค่าธรรมเนียมต่ำกว่าใบอนุญาตที่จำหน่ายได้ทั้งเครื่องตีเมล็ดกลอกฮอลล์ที่ผลิตในไทยและเครื่องตีเมล็ดกลอกฮอลล์ต่างประเทศ)ผู้ที่ต้องการขอหรือต่ออายุใบอนุญาตจำหน่ายนั้น ดำเนินการเพียงปีละ 1 ครั้งเท่านั้นและขั้นตอนการยื่นขอใบอนุญาตนั้นรวดเร็วสำหรับใบอนุญาตจำหน่ายแบบขายปลีกนั้นใช้เวลาขั้นต่ำเพียง 10-20 นาทีเท่านั้น

นอกจากค่าธรรมเนียมการขอใบอนุญาตที่ต่ำและระยะเวลา ในการดำเนินการขอใบอนุญาตจำหน่ายที่สั้นมากแล้วนั้นค่าปรับหรือโทษสำหรับกรจำหน่ายโดยไม่ มีใบอนุญาตจำหน่ายนั้นมีค่าปรับขั้นต่ำเพียง 500 บาท เท่านั้น ซึ่งนับว่าถูกมากและสามารถ กล่าวได้ว่าค่าปรับดังกล่าวแทบจะไม่เป็นอุปสรรคหรือสร้างความลำบากให้กับร้านค้าเลย

จากการทบทวนวรรณกรรมจะเห็นได้ว่า ประเด็นปัญหาการจำหน่ายเครื่องตีเมล็ดกลอกฮอลล์และพฤติกรรมการตีเมล็ดกลอกฮอลล์มีองค์ประกอบทั้งด้านตัวบุคคล ชุมชน และสังคม รวมทั้งกฎหมายที่บังคับใช้ที่มีพัฒนาการตามเป้าประสงค์ของแหล่งที่ต้องการให้กฎหมายเครื่องตีเมล็ดกลอกฮอลล์มีผลบังคับใช้ ซึ่งมีบางส่วนที่ยังขัดแย้งกัน ความไม่

กระจำงของผู้มีอำนาจในการใช้กฎ หมายถึงต้องมีการปรับปรุงและแก้ไขร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้องค์กรทางศาสนาก็มีส่วนในการแก้ปัญหาเรื่องดีมีแอลกอฮอล์เพราะถึงแม้การดื่มแอลกอฮอล์เป็นเรื่องส่วนบุคคล แต่ทางศาสนา(พุทธและอิสลาม) ถือว่าเป็นบาปและสิ่งไม่ดี การทบทวนบทบาทของศาสนาและองค์กรทางศาสนาอาจจะต้องมีข้อสรุปที่ชัดเจนเช่นเดียวกับที่อิสลามิกชนถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัด

งานวิจัยด้านอุบัติเหตุจากการโดยสารรถไฟในประเทศไทยและต่างประเทศ

จากข้อมูลของการรถไฟแห่งประเทศไทย พบว่า มีเหตุการณ์ของการตกรถไฟปีละประมาณ 10 ราย แต่ไม่เป็นข่าว ส่วนใหญ่เกิดบริเวณช้อตรถไฟที่มีการพลัดตก ซึ่งศพผู้ตายมักไม่ได้นำไปชันสูตรเนื่องจากบางรายไม่มีเจ้าหน้าที่และไม่มีผู้ใดให้การเป็นพยาน นอกจากนี้การแจ้งความทำได้ลำบากเช่นเดียวกับการเกิดเหตุในระหว่างการเดินทางโดยทางเครื่องบิน คือ เจ้าของพื้นที่และการกำหนดเขตรับผิดชอบ ดังนั้นเหตุการณ์จึงไม่ปรากฏเป็นข่าวดังกล่าว ปัญหาที่พบในต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการดื่มแอลกอฮอล์และการเดินทางโดยทางรถไฟ พบว่า ในประเทศยังไม่ปรากฏ จึงพอสรุปได้ว่า ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในบริเวณสถานีรถไฟ หรือระหว่างเดินทาง บริเวณข้างขอบทาง(คนเดินเท้าใกล้รางรถไฟ) และอุบัติเหตุระหว่างรถไฟกับรถยนต์ น่าจะเป็นข้อมูลที่ดีกว่าความเป็นจริง แต่ในต่างประเทศมีการวิจัยดังกล่าวไม่มากนัก ทั้งนี้เนื่องจากรูปแบบของขบวนรถไฟมีความแตกต่างกันรวมทั้งลักษณะการจัดการของรถไฟที่แตกต่างกันตามลักษณะบริบทของสังคม งานวิจัยที่พบและมีความใกล้เคียงกันมีดังนี้

CoZen (2004)(38) ศึกษาถึงการเกิดคดีอาชญากรรมและปัญหาที่ทำให้ผู้โดยสารรถไฟในประเทศอังกฤษเกิดความกลัว และพบว่า นอกจากการเกิดอาชญากรรมบริเวณสถานีรถไฟแล้วยังมีโอกาสเกิดอาชญากรรมในขณะเดินทางโดยรถไฟในขบวนรถไฟประมาณ 6.25 ต่อ แสนประชากร ซึ่งมีผลต่อจำนวนของผู้ใช้บริการรถไฟ ทั้งนี้หากมีความปลอดภัยคาดว่าน่าจะมีผู้ใช้บริการมากขึ้นอีกร้อยละ 15

Lange และ McCune(1989) (39)ศึกษาการใช้สารเสพติดในระหว่างการเดินทางโดยศึกษาการใช้แอลกอฮอล์ในการเดินทางระหว่างประเทศทั้งการเดินทางโดยทางรถยนต์และการเดินทางโดยเรือ และเครื่องบิน แต่ไม่มีรายงานการเก็บข้อมูลการเดินทางโดยทางรถไฟ การศึกษานี้ชี้ให้เห็นถึงผลกระทบที่เกิดจากการดื่มสุรา การเกิดอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นได้ โดยผู้ดื่มมักมีอาการทางกายเช่น คลื่นไส้ อาเจียน เป็นต้น นอกจากนี้ยังอาจเกิดอุบัติเหตุได้อีกด้วย

Krysinska และ De Leo (40) ศึกษาถึงการฆาตกรรมที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยรถไฟ ระหว่าง ค.ศ. 1966-2007 พบว่า มีรายงาน 30 เรื่อง กล่าวถึงการเกิดฆาตกรรมที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยรถไฟนอกจากจะมาจากกรที่รถไฟชนกันแล้ว ยังมีการฆ่าตัวตายด้วย โดยโอกาสของความรุนแรงที่เกิดขึ้นนั้นมาจากการจัดการเรื่องความปลอดภัย และความหนาแน่นของผู้โดยสาร ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศไทย จะพบว่า รถไฟไทยมีโอกาสเสี่ยงสูงกว่ามากเพราะการเดินทางในชั้น 3 จำนวนตู้รถไฟมีมากและระหว่างตู้รถไฟมีการเชื่อมต่อที่ไม่มั่นคง นอกจากนี้หน้าต่างที่เปิดกว้างมีโอกาสที่จะมีการพลัดตกของเด็กได้ เพราะเคยมีเหตุการณ์ที่เด็กตกจากหน้าต่างรถไฟ ผู้โดยสารยื่นอวัยวะออกนอกตัวรถไฟและเกิดอุบัติเหตุขณะที่รถผ่านสะพาน เป็นต้น ซึ่งในการศึกษานี้ยังพบอีกว่า มีอุบัติเหตุประมาณร้อยละ 1-12

Mohanty และคณะ(41) ศึกษาผู้ที่เสียชีวิตระหว่างการเดินทางโดยรถไฟ 88 ราย พบว่า มี 10 ราย ที่เสียชีวิตในช่วงเวลากลางคืน นอกนั้นเสียชีวิตจากการฆ่าตัวตาย ผู้เดินทางก็มีโอกาสในการเสียชีวิตเช่นกัน 35 ราย ไม่มีรายงานการเสียชีวิต แต่ 2 รายพบว่า มีผลจากการดื่มสุราและเกิดอุบัติเหตุ

Lerer และ Matzopoulos (1996) (42) ศึกษาโอกาสของการเกิดการบาดเจ็บในการเดินทางโดยทางรถไฟในประเทศอัฟริกาใต้ พบว่า มีรายงานการตายของผู้โดยสารรถไฟที่สำคัญคือ การพลัดตกจากขบวนรถไฟ การฆ่าตัวตาย และความรุนแรงที่เกิดขึ้นในขณะนั่งในรถไฟ รวมถึงการเกิดอุบัติเหตุรถไฟชนกันหรือชนกับรถอื่น ๆ โดยมีรายงานการเกิดอุบัติเหตุที่ต่ำกว่าความเป็นจริงประมาณ ร้อยละ 20 ในจำนวนผู้เสียชีวิต และร้อยละ 24 ของผู้เดินทางไม่เสียชีวิตจากเหตุการณ์ต่าง ๆ ระหว่างการเดินทาง และพบว่า ร้อยละ 27 ของการตรวจเลือดพบว่า มีระดับแอลกอฮอล์ที่สูงกว่าปกติ ขณะเดียวกันยังมีบางรายที่เสียชีวิตระหว่างการเดินทางและไม่สามารถสรุปได้ว่าเป็นการฆ่าตัวตายหรือไม่อีกจำนวนมากที่ไม่มีการตรวจเลือดหาระดับแอลกอฮอล์

Matzopoulos และคณะ (1998,2006(43)) (44)ศึกษาช่วงเวลาการเดินทางที่เป็นอันตรายของการเดินทางโดยรถไฟและระบาดวิทยาของการเกิดอุบัติเหตุ ในเมืองเคปทาวน์ ประเทศอัฟริกาใต้ พบว่า อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นอยู่ในเส้นทางนอกเมือง โดยกลุ่มที่มีปัญหาคือกลุ่มวัยรุ่นที่ชอบหนีตัวออกนอกตัวรถ นอกจากนี้ยังพบความสัมพันธ์ระหว่างการดื่มแอลกอฮอล์โดยมีข้อมูลพบว่ามีความสัมพันธ์ระหว่างการดื่มเหล้าและการตายในกลุ่มทหาร ซึ่งพบว่าเป็นการฆ่าตัวตายโดยการนอนให้รถไฟทับ/ชนในจำนวนที่สูง โดยเฉพาะข้อมูลของเส้นทางรถไฟในเมืองเคปทาวน์ จากการชันสูตรศพพบว่า ร้อยละ 68 มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดโดยร้อยละ 78 ของคนกลุ่มนี้มีระดับแอลกอฮอล์ที่สูงกว่าปกติ อย่างไรก็ตามก็พบว่า การตายที่เกิดขึ้นเป็นลักษณะการฆ่าตัวตายมากที่สุด ซึ่งทางแก้ไขคือการสร้างความตระหนักให้แก่ผู้โดยสารในการดื่มแอลกอฮอล์ระหว่างการเดินทางรวมทั้งการศึกษาอัตราการตาย และฆ่าตัวตายของผู้โดยสารและผู้เดินทางอยู่บริเวณข้างทางรถไฟและถูกรถไฟชนในระหว่างที่รถไฟแล่นผ่าน เส้นทางรถไฟที่เกิดปัญหาที่พบมากโดยเฉพาะในเขตชานเมือง

Lerer (1997) (45)ทบทวนข้อมูลอุบัติเหตุและการตายที่เกิดขึ้นและเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยรถไฟที่เมืองเคปทาวน์ พบว่า ระหว่าง 1 เมษายน 1992 – 30 กันยายน 1994 มีผู้เสียชีวิตที่เกี่ยวข้องกับรถไฟ 379 ราย โดย 227 ราย เสียชีวิตจากการเดินทางทางรถไฟและ/หรือได้รับอุบัติเหตุจากการชนกับรถไฟ มี 38 รายตกจากรถไฟ 32 ราย ฆ่าตัวตาย 43 ราย จากการเกิดอาชญากรรมภายในรถไฟในระหว่างเดินทาง ช่วงอายุของผู้เสียชีวิตคือ 25-44 ปี และพบว่า ในกลุ่มที่ตกลงมาจากรถไฟในขณะที่รถไฟกำลังเคลื่อนตัว ร้อยละ 35 มีในระดับความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดมากกว่า 0.1 มิลลิกรัมต่อ 100 มิลลิตร

กนิษฐา ไทยกกล้า (2550)(46)ศึกษามติคณะรัฐมนตรีประกาศห้ามให้มีการโฆษณาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ใกล้สถานศึกษาในบริเวณ 500 เมตร แต่ถือว่าเป็นการขอความร่วมมือเท่านั้น ผลให้บริเวณรอบสถานศึกษายังมีร้านจำหน่าย ในส่วนภาครัฐบาลได้มีการรณรงค์ลดการดื่มเหล้ารวมถึงการรวมตัวของกลุ่มมหาวิทยาลัยเพื่อผลักดันมาตรการเขตควบคุมการขายสุรารอบสถานศึกษา ดังนั้นจึงวัตถุประสงค์เพื่อสำรวจ 1)การกระจายตัวของสถานที่จำหน่าย/ดื่ม เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในบริเวณ 500 เมตรจากสถานศึกษา 2)ความชุกของผู้ดื่มและพฤติกรรมการดื่มของนักเรียนในโรงเรียนและนักศึกษาในมหาวิทยาลัย 3)เปรียบเทียบสถานที่จำหน่าย/ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ภายในรัศมี 500 เมตร รอบโรงเรียน/มหาวิทยาลัยพื้นที่ที่อย่างหนาแน่นกับพื้นที่ที่ไม่หนาแน่น วิธีการวิจัยเป็นการศึกษาแบบภาคตัดขวาง (Cross Sectional Study)สำรวจจุดจำหน่ายเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ทุกจุดรอบสถานศึกษาในระยะ 500 เมตร ใช้แบบสอบถามสัมภาษณ์เยาวชนแบบตัวต่อตัว ตัวอย่างที่ใช้ 387 ตัวอย่าง สัมภาษณ์เชิงลึกผู้ประกอบการจุดจำหน่ายเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ จำนวน 20 ตัวอย่าง ผลการสำรวจพื้นที่ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่มีสถานศึกษา จำนวน 17 แห่ง จำนวนจุดจำหน่ายเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ในพื้นที่เขตเทศบาลนครเชียงใหม่ทั้งสิ้น 1,083 แห่ง เมื่อทำการวิเคราะห์ทางภูมิศาสตร์จุดจำหน่ายแอลกอฮอล์ทั้งหมดมีการกระจายตัวแบบเกาะกลุ่มอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.01$) มีจุดจำหน่ายที่อยู่ในระยะ 500 เมตรจากสถานศึกษา ร้อยละ 67.0 ลักษณะจุด

จำหน่ายในพื้นที่จุดจำหน่ายหนาแน่นส่วนใหญ่เป็นร้านขายของชำค้าปลีกและสถานบันเทิงเกือบร้อยละ 97.0 มีใบอนุญาตจำหน่าย

สุราประเภทต่างๆ โดยจำหน่ายตามช่วงเวลาที่ถูกหมายกำหนดไว้ร้อยละ 70.0 จำหน่ายสุรานำเข้าร้อยละ 78.7 สุราที่ผลิตในประเทศมากกว่าร้อยละ 60.0 จำหน่ายเบียร์มากกว่าร้อยละ 96.0 ในพื้นที่จุดจำหน่ายไม่หนาแน่นส่วนใหญ่เป็นร้านอาหาร/เครื่องดื่ม หมูกระทะ และร้านขายของชำค้าปลีก จำหน่ายตามช่วงเวลาที่ถูกหมายกำหนดไว้ร้อยละ 38.1 จำหน่ายสุรานำเข้าร้อยละ 52.4

สุราผลิตในประเทศร้อยละ 23.8 ทุกจุดจำหน่ายเบียร์ พฤติกรรมการดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ในพื้นที่จุดจำหน่ายหนาแน่นมีอายุเฉลี่ยที่เริ่มดื่ม 15.8 ปี (พิสัย 10-22) จุดจำหน่ายไม่หนาแน่น อายุเฉลี่ยที่เริ่มดื่ม 15.4 ปี (พิสัย 10-21) การดื่มใน 30 วันที่ผ่านมาของเยาวชนที่ศึกษาในพื้นที่ จุดจำหน่ายหนาแน่นมากกว่าจุดจำหน่ายไม่หนาแน่นอยู่ 1.13 เท่า จุดจำหน่ายรอบสถานศึกษาในระยะ 500 เมตรทั้ง 2 พื้นที่ไม่มีผลต่อพฤติกรรมการดื่มในช่วง 1 ปี ที่ผ่านมาหรือการดื่มหนัก

เนื่องจากจุดจำหน่ายกระจายอยู่ทั่วไปและมีจำนวนมาก เยาวชนสามารถเดินทางไปดื่มยังจุดจำหน่ายที่อื่นได้ง่าย อัตราการดื่มหนักต่อครั้งภายใน 1 ปี ที่ผ่านมาของจุดจำหน่ายหนาแน่นมากกว่าการดื่มหนัก

ภัทรกร พลพนาธรรม(47) ศึกษา การกระจายของจุดจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์รอบๆ สถาบันอุดมศึกษาในกทม พบว่า มีร้านจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ล้อมรอบมหาวิทยาลัยในกรุงเทพฯ จำนวนมาก เฉลี่ย 57 ร้านต่อตารางกิโลเมตร จากการศึกษา การกระจายตัวของจุดจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์โดยรอบมหาวิทยาลัยในกรุงเทพมหานคร ปี 2552 พบว่า ทุกมหาวิทยาลัยที่ศึกษามีร้านขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ล้อมรอบในรัศมี 500 เมตร โดยภาพรวมมีร้านขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทั้งสิ้น 1,712 แห่ง เฉลี่ย 57 ร้านต่อหนึ่งตารางกิโลเมตร 2 ใน 3 ของโรงเรียน นักเรียนสามารถเดินไปซื้อเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ได้ในระยะเพียง 100 เมตร 15 พื้นที่รอบมหาวิทยาลัยที่ทำการศึกษามีโรงเรียนอยู่ทั้งสิ้น 118 โรงเรียน โดยที่ 73 โรงเรียน (ร้อยละ 67.7) มีร้านจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในระยะไม่เกิน 100 เมตรกว่าร้อยละ 90 ของหอพัก/คอนโด/อพาร์ทเมนท์/แมนชั่นที่มีนักศึกษาเช่าพัก มีร้านจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในระยะไม่เกิน 100 เมตร ในพื้นที่รอบมหาวิทยาลัยที่ทำการศึกษานี้ มีหอพัก/คอนโด/อพาร์ทเมนท์/แมนชั่นที่มีนักศึกษาอาศัยอยู่ทั้งสิ้น 724 แห่ง มีหอพัก/คอนโด/อพาร์ทเมนท์/แมนชั่น จำนวน 668 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 92.3 ที่มีจุดจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในระยะไม่เกิน 100 เมตร ทำให้สะดวกในการซื้ออย่างมาก 1 ใน 4 ของหอพัก/คอนโด/อพาร์ทเมนท์/แมนชั่น มีร้านจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ขายอยู่ภายในพื้นที่รอบมหาวิทยาลัยที่ศึกษา มีร้านจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่ตั้งอยู่ภายในหอพัก/คอนโด/อพาร์ทเมนท์/แมนชั่น ทั้งสิ้น 183 ร้าน คิดเป็นร้อยละ 25.3 ซึ่งกระทำผิดพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ.2551 มาตรา 27

นวลตา อาภาศัพท์กุลและคณะ (2557)(33) ศึกษาการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณ 100 เมตรรอบมหาวิทยาลัยของรัฐ อําเภอดงหลวง จังหวัดสงขลา พบว่า ร้านค้าที่จำหน่ายสุรามีความหนาแน่น 123 ในพื้นที่ 100 เมตรจากรั้วมหาวิทยาลัย และยังไม่ตรวจสอบอายุของผู้ดื่มถึงร้อยละ 87.8

จากการทบทวนเอกสารข้างต้น พบว่า กฎหมายที่เกี่ยวข้องยังไม่ครอบคลุมพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ทั้งด้านรูปแบบการจำหน่าย พฤติกรรมการจำหน่าย การบริโภคของผู้โดยสาร และการจัดการร้านค้าการจัดการบริเวณชานชาลาของการรถไฟ นอกจากนี้ยังไม่ปรากฏว่ามีการศึกษาใดที่ดำเนินการในพื้นที่การรถไฟแห่งประเทศไทย ทั้งนี้หากจะกำหนดพื้นที่ทางราชการ พื้นที่การรถไฟก็น่าจะเข้าข่ายพื้นที่ทางราชการ แต่ไม่มีการดำเนินการใด ๆ ที่จะมีการใช้กฎหมายเพื่อการบังคับใช้ให้เหมือนกันในทุกพื้นที่ดังเช่นในพื้นที่ของบริเวณสถานีขนส่งสายใต้และหมอชิต

งานวิจัยนี้จึงเป็นการนำร่องเพื่อการขยายผลในการลดช่องว่างของกฎหมายและถือปฏิบัติกันโดยเสมอภาคและนำไปสู่ความปลอดภัยของผู้โดยสารด้วย

อย่างไรก็ตาม การศึกษาในอดีตที่ผ่านมาทั้งในประเทศและต่างประเทศไม่มีการศึกษาถึงรูปแบบการจำหน่ายแอลกอฮอล์ในระหว่างการเดินทางบนรถไฟทั้งนี้ด้วยบริบทของการจัดการที่ต่างกันของแต่ละประเทศ โดยเฉพาะลักษณะของตู้รถไฟที่ปลอดภัยกว่าบางประเทศที่ยังคงใช้ตู้รถไฟแบบเก่า ทั้งนี้หากมีการเปลี่ยนแปลงประเภทของตู้รถไฟรัฐหรือผู้ที่รับผิดชอบกิจการการรถไฟต้องลงทุนค่อนข้างสูง ประเทศไทยถึงแม้จะมีการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงซึ่งก็เป็นบางส่วนเนื่องจากคาดว่าจะต้องมีค่าใช้จ่ายสูงและคนที่มีความชำนาญกลางและยากจนก็อาจจะไม่สามารถใช้บริการได้ และคนทั่วไปก็ยังใช้บริการการรถไฟสภาพเดิมต่อไป

สำหรับการรถไฟแห่งประเทศไทยก็เช่นเดียวกัน การถือธรรมเนียมปฏิบัติในการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในขบวนรถยังมีช่องว่างของการดำเนินการ รวมทั้งการกำหนดพื้นที่ การให้ความหมายของพื้นที่ที่แตกต่างกันเป็นช่องว่างที่ต้องมีการทบทวนโดยผู้เกี่ยวข้องเพื่อให้ผู้ถือปฏิบัติไม่สับสนและเป็นช่องทางในการหาผลประโยชน์จากช่องว่างของกฎหมาย

ตำรวจรถไฟ: บทบาท หน้าที่ และข้อจำกัด (4) (http://www.railway.police.go.th/about_us.html)

กิจการรถไฟของประเทศไทยได้เริ่มกำเนิดขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2429 ในสมัยของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 ในระหว่างที่มีการก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายกรุงเทพ - นครราชสีมา ได้มีกลุ่มผู้ก่อการร้าย ทำร้ายชีวิตและทำลายทรัพย์สินของการรถไฟแห่งประเทศไทย ประมาณ พ.ศ. 2437 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 จึงได้มีพระราชดำริ ให้ก่อตั้งกองตำรวจพิเศษขึ้น เรียกชื่อกองตำรวจพิเศษในครั้งนั้นว่า "กองตระเวน รักษาทางรถไฟสายนครราชสีมา" ซึ่งถือได้ว่าเป็นการก่อตั้งกองตำรวจรถไฟขึ้นเป็นครั้งแรก

ในปี 2442 - 2443 กิจการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ขยายเส้นทางออกไปทั้งสายเหนือและสายใต้ จึงได้มีพระราชดำริให้จัดตั้งกองตระเวนรักษาทางรถไฟสายเหนือและกองตระเวน รักษาทางรถไฟสายเพชรบุรีขึ้นตามลำดับ ในที่สุดเมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2495 กรมตำรวจจึงได้รวมกองตระเวนรักษาทางรถไฟ และได้จัดตั้งขึ้นเป็นกองตำรวจรถไฟขึ้น เรียกว่า "กองตำรวจรถไฟ" และในขณะเดียวกันมีฐานะเป็นหน่วยงานหนึ่งของการรถไฟแห่งประเทศไทย เรียกว่า "สำนักงานตำรวจรถไฟ" ซึ่งได้ปฏิบัติหน้าที่สนองพระราชปณิธานจวบจนถึงปัจจุบัน กิจการในการเดินทางโดยรถไฟของการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นที่นิยมของประชาชนเป็นลำดับรองลงมาจากการเดินทางด้วยรถยนต์ มีผู้โดยสารมาใช้บริการเป็นจำนวนมาก ประมาณ 30-40 ล้านคนต่อปี กล่าวคือ กิจการการเดินทางโดยรถไฟเป็นการขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟ เป็นการเคลื่อนย้ายคนคราวละจำนวนมากๆ มีความคล่องตัวน้อย เพราะต้องวิ่งบนรางรถไฟเท่านั้น แต่จะได้เปรียบในกรณีที่สามารถบรรจุผู้โดยสารได้จำนวนมากกว่า และสามารถเพิ่มการบริการโดยการเพิ่มตู้รถไฟได้ ในกิจการการรถไฟดังกล่าวสามารถประเภทขบวนรถไฟที่นักท่องเที่ยวนิยมใช้บริการในปัจจุบันมีหลายประเภท คือ 1. ขบวนรถด่วน หรือขบวนรถด่วนพิเศษ 2. ขบวนรถเร็ว 3. ขบวนรถธรรมดาหรือรถท้องถิ่น

สำนักงานตำรวจแห่งชาติประกาศกำหนด " กองบังคับการตำรวจรถไฟ " แบ่งออกเป็น 5 กองกำกับการ มีกลุ่มงานหลัก ดังนี้ 1. ฝ่ายอำนวยการ 2. กลุ่มงานเทคโนโลยีสารสนเทศ 3. กลุ่มงานสอบสวน ได้แก่กองบังคับการตำรวจรถไฟ กองกำกับการ 1 4. กลุ่มงานปฏิบัติการ ได้แก่ กองบังคับการตำรวจรถไฟ กองกำกับการ 2 -5

สถานีตำรวจรถไฟ มีอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการถวายความปลอดภัยสำหรับผู้โดยสาร พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาท ผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์ พระบรมวงศานุวงศ์ ผู้แทนพระองค์ และพระราชอาคันตุกะ รวมทั้งรักษาความปลอดภัยบุคคลสำคัญ รักษาความสงบเรียบร้อย ป้องกันและปราบปราม

อาชญากรรมปฏิบัติงานตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา และกฎหมายอื่นๆ รักษาความปลอดภัยแก่ประชาชนในเขตพื้นที่รับผิดชอบของการรถไฟแห่งประเทศไทยและพื้นที่สถานีรถไฟ รวมทั้งติดต่อประสานงานกับองค์กรหรือหน่วยงานต่างๆตามที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย[4]”

ระเบียบสำนักงานตำรวจแห่งชาติว่าด้วยการกำหนดอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พ.ศ.2552 ข้อ 13.(ง.) (2-6) กำหนดอำนาจหน้าที่ของตำรวจรถไฟ กองกำกับการ 1 – 5 มีอำนาจหน้าที่เหมือนกัน แต่การแบ่งงานราชการตามลักษณะของงานกลับแบ่งงานให้กองกำกับการ 1 มีอำนาจสอบสวนเพียงหน่วยงานเดียว แต่กองกำกับการ 2 – 5 มีเพียงอำนาจสืบสวนเท่านั้น แต่ไม่มีอำนาจสอบสวน และตามระเบียบดังกล่าวไม่ได้ระบุชัดเจนว่ากองกำกับการ 1 – 5 ดังกล่าว ให้อำนาจกองกำกับการใดบ้างที่มีอำนาจสอบสวนตามกฎหมายได้บ้าง หรือระบุว่ากองกำกับการใดบ้างที่มีอำนาจสืบสวนเพียงอย่างเดียวและไม่มีอำนาจสอบสวนคดีอาญา ดังเช่นพนักงานสอบสวนทั่วไป

ปัญหาความคลุมเครือของกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการเป็นกองบังคับการหรือส่วนราชการอย่างอื่นในสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พ.ศ.2552 ข้อ 3.(ง.) และระเบียบสำนักงานตำรวจแห่งชาติว่าด้วยการกำหนดอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พ.ศ.2552 ข้อ 13.(ง.) (2-6) ทำให้เกิดข้อสงสัยว่า กองบังคับการตำรวจรถไฟ กองกำกับการใดบ้างที่มีอำนาจสอบสวนคดีอาญาได้เช่นเดียวกันกับพนักงานสอบสวนทั่วไป ซึ่งการมีอำนาจสอบสวนและการสอบสวนของพนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจหน้าที่รับชอบตามกฎหมายย่อมมีผลต่อการดำเนินคดีอาญาของพนักงานอัยการ หากการสอบสวนไม่ได้เป็นไปโดยชอบด้วยกฎหมาย การสอบสวนก็จะเสียไป และมีผลทำให้อัยการไม่มีอำนาจฟ้อง อันเป็นปัญหาข้อกฎหมาย และสุดท้ายอาจทำให้ศาลพิจารณาพิพากษายกฟ้องได้

ปัญหาในเรื่องเกี่ยวกับความรับผิดชอบเกี่ยวกับการสอบสวนของตำรวจรถไฟในเขตความรับผิดชอบของกองบังคับการตำรวจรถไฟ กองกำกับการ 2 – 5 กรณีเมื่อความผิดอาญาเกิดขึ้น ผู้เสียหายจะต้องร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวน หากตำรวจรถไฟรับคำร้องทุกข์ดังกล่าว ตำรวจรถไฟจะต้องนำตัวผู้เสียหายไปพบพนักงานสอบสวนของสถานีตำรวจภูธรในท้องที่เกิดเหตุ ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา เนื่องจากกองบังคับการตำรวจรถไฟได้แบ่งงานราชการออกตามลักษณะของงาน โดยกำหนดให้กองบังคับการตำรวจรถไฟ กองกำกับการ 2 – 5 มีเพียงอำนาจหน้าที่รักษาความสงบเรียบร้อยของประชาชน สืบสวน ปรามปรามผู้กระทำความผิดอาญาเท่านั้น แต่ไม่มีอำนาจสอบสวน เช่นเดียวกับพนักงานสอบสวนของกองกำกับการ 1 หรือพนักงานสอบสวนโดยทั่วไป ดังนั้น การดำเนินการดังกล่าวของตำรวจรถไฟ กองกำกับการ 2 – 5 จึงไม่มีอำนาจสอบสวน ทำให้เกิดปัญหาความยุ่งยากแก่ผู้เสียหายที่จะต้องเดินทางไปร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวนของสถานีตำรวจภูธร ซึ่งหากตำรวจรถไฟ มีพนักงานสอบสวนรับราชการประจำอยู่ที่สถานีตำรวจรถไฟ ที่สังกัดกองกำกับการ 2 – 5 ก็จะทำให้ประชาชนได้รับความสะดวกรวดเร็ว เป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนอย่างแท้จริง

การสอบสวนของพนักงานสอบสวนทั่วไป ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา เช่น พนักงานสอบสวนของสถานีตำรวจภูธร กรณีเมื่อความผิดอาญาเกิดขึ้น ผู้เสียหายจะต้องร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวน ของสถานีตำรวจภูธรในท้องที่เกิดเหตุ ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา หรือกรณีเจ้าพนักงานตำรวจของสถานีตำรวจภูธรดังกล่าวจับตัวผู้ต้องหาได้แล้ว เจ้าพนักงานตำรวจผู้ทำการจับกุมจะต้องนำตัวผู้ต้องหาส่งพนักงานสอบสวน และพนักงานสอบสวนดังกล่าวก็จะรับคำร้องทุกข์แล้วเริ่มทำการสอบสวนโดยรวบรวมพยานหลักฐานต่างๆ เพื่อให้ทราบความผิดที่เกิดขึ้นและทราบตัวผู้กระทำความผิด โดยพนักงานสอบสวนดังกล่าวจะมีอำนาจหน้าที่สอบสวนในเขตท้องที่ที่ตนเองรับราชการอยู่เท่านั้น

ลักษณะของคดีอาญาที่เกิดขึ้นในเขตความรับผิดชอบของตำรวจรถไฟ ตำรวจรถไฟมีอำนาจหน้าที่รักษาความสงบเรียบร้อย ป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมปฏิบัติงานตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา และกฎหมายอื่นๆ รักษาความปลอดภัยแก่ประชาชนในเขตพื้นที่รับผิดชอบของการรถไฟแห่งประเทศไทยและพื้นที่สถานีรถไฟ เดิมที่ตำรวจรถไฟ ตั้งมาคล้ายๆเป็นการเฉพาะกิจเนื่องจากในระหว่างการก่อสร้างทางรถไฟสายต่างๆ ได้มีกลุ่มผู้ก่อการร้ายได้ทำร้ายชีวิตพนักงานของการรถไฟและทำลายทรัพย์สินของการรถไฟ แต่เนื่องจากในขณะนั้นประเทศไทยยังไม่มีความจริงรู้งเรื่อง การเข้าไปดูแลความสงบเรียบร้อยของประชาชนโดยตำรวจทั่วไปไม่สามารถกระทำได้ จึงได้มีการตั้งตำรวจรถไฟขึ้น ต่อมาภายหลังประเทศมีความเจริญรุ่งเรืองอาชญากรรมเกี่ยวกับการก่อการร้ายลดน้อยถอยลงไป แต่อาชญากรรมประเภทอื่น ๆ ที่ใช้เส้นทางรถไฟ และเขตการรถไฟเป็นสถานที่ก่ออาชญากรรมมีจำนวนมากขึ้น เช่น คดีลักทรัพย์ผู้โดยสารบนขบวนรถไฟ คดีขนสินค้าหนีภาษีโดยทางรถไฟ คดีขนยาเสพติดโดยทางรถไฟ และการหลบหนีเข้าเมืองของคนต่างด้าว เป็นต้น ลักษณะของอาชญากรรมดังกล่าวได้กระทำกรเป็นการกระบวนการณ์ขึ้นตอนลับซับซ้อน ดังนั้น ภาระหน้าที่ของตำรวจรถไฟจึงต้องมีลักษณะเฉพาะเช่นเดียวกับตำรวจกองปราบปราม ความจำเป็นในการสืบสวนสอบสวนคดีอาญาที่เกิดขึ้นจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่ง เพราะลักษณะพฤติการณ์ในการกระทำความผิดต่างๆแตกต่างจากการกระทำความผิดโดยทั่วไป สถานีตำรวจรถไฟทุกแห่งในประเทศไทยควรมีพนักงานสอบสวนรับราชการประจำอยู่เพื่อดำเนินคดีกับอาชญากรรมดังกล่าวให้มีประสิทธิภาพดียิ่งๆขึ้นไป

เกรียงศักดิ์ ดีสูงเนิน ศึกษาปัญหากฎหมายเกี่ยวกับอำนาจสอบสวนของตำรวจรถไฟ ปัญหาเกี่ยวกับอำนาจเปรียบเทียบปรับคดีอาญาที่มีโทษต่ำของตำรวจรถไฟ นับว่าเป็นปัญหาอย่างหนึ่ง เนื่องจากสภาพของสังคมที่อยู่ในเขตอำนาจความรับผิดชอบของตำรวจรถไฟ ส่วนใหญ่จะเป็นผู้โดยสาร หรือผู้เดินทางในเขตการรถไฟ เช่น คดีทะเลาะวิวาท การพนัน การดูหมิ่นซึ่งหน้า เป็นต้น กรณีคดีอาญาที่มีอัตราโทษเล็กน้อยเกิดขึ้นภายในเขตอำนาจความรับผิดชอบภายในเขตอำนาจของสถานีตำรวจรถไฟกองบังคับการตำรวจรถไฟ กองกำกับการ 2 - 5 ปกติตำรวจรถไฟจะไม่มีอำนาจเปรียบเทียบปรับเพื่อให้คดีอาญาลดลง เนื่องจากสถานีตำรวจรถไฟดังกล่าวไม่มีพนักงานสอบสวนรับราชการประจำอยู่ แต่ตำรวจรถไฟ กองกำกับการ 2 - 5 มีข้าราชการตำรวจซึ่งมียศตั้งแต่ชั้นนายร้อยตำรวจตรีหรือเทียบเท่า นายร้อยตำรวจตรีขึ้นไปรับราชการประจำอยู่ที่สถานีตำรวจรถไฟและอาจเป็นพนักงานสอบสวนได้ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 2(6), 18 แต่กองบังคับการตำรวจรถไฟได้แบ่งงานให้กองกำกับการ 2-5 เป็นกลุ่มงานปฏิบัติการซึ่งมีเพียงอำนาจหน้าที่สืบสวน รักษาความสงบและปราบปรามอาชญากรรม ตำรวจรถไฟตามสถานีรถไฟทุกแห่งที่สังกัดกองกำกับการ 2 - 5 จึงไม่สามารถสอบสวนคดีอาญาดังกล่าว และไม่มีอำนาจเปรียบเทียบปรับเพื่อให้คดีอาญาลดลงได้ ตำรวจรถไฟจึงมีหน้าที่นำผู้ต้องหาไปส่งมอบให้แก่พนักงานสอบสวนสถานีตำรวจภูธรในท้องที่ที่เกิดเหตุทำการเปรียบเทียบปรับ ดังนั้น หากตำรวจรถไฟ ตามสถานีตำรวจรถไฟทุกแห่งมีพนักงานสอบสวนรับราชการประจำอยู่ อาจทำให้ปัญหานี้ลดลงโดยการเปรียบเทียบปรับได้ หากผู้ต้องหายินยอมชำระค่าปรับตามที่พนักงานสอบสวนเปรียบเทียบปรับแล้ว กฎหมายให้คดีอาญาลดลงได้เพื่อไม่ต้องการให้คดีเล็กน้อยขึ้นสู่ศาลให้เสียเวลาการดำเนินคดี ลดขั้นตอนการดำเนินคดีและการทำงานลง ซึ่งจะเป็นประโยชน์แก่สังคมและราชการ

ปัญหาเกี่ยวกับตำรวจรถไฟ ที่ประจำอยู่สถานีตำรวจรถไฟมีอำนาจทำการแทนพนักงานสอบสวนอื่น เพียงบางแห่งเท่านั้น แต่กรณีพนักงานสอบสวนอื่นจะมอบให้ตำรวจรถไฟที่รับราชการประจำที่สถานีตำรวจรถไฟกองบังคับการตำรวจรถไฟ กองกำกับการ 2 - 5 ทำการแทนไม่ได้ เนื่องจากสถานีตำรวจรถไฟดังกล่าวไม่มีพนักงานสอบสวนรับราชการประจำอยู่ แต่ตำรวจรถไฟ กองกำกับการ 2 - 5 มีข้าราชการตำรวจซึ่งมียศตั้งแต่ชั้นนายร้อยตำรวจตรีหรือเทียบเท่า นายร้อยตำรวจตรีขึ้นไปรับราชการประจำอยู่ที่สถานีตำรวจรถไฟและอาจเป็นพนักงานสอบสวนได้ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 2(6), 18 แต่กองบังคับการตำรวจรถไฟได้แบ่งงานให้กองกำกับการ

2-5 เป็นกลุ่มงานปฏิบัติการซึ่งมีเพียงอำนาจหน้าที่สืบสวน รักษาความสงบและปราบปรามอาชญากรรม ตำรวจรถไฟตามสถานีรถไฟทุกแห่งที่สังกัดกองกำกับการ 2 – 5 จึงไม่สามารถสอบสวนคดีอาญาดังกล่าว และไม่มีอำนาจทำการแทนพนักงานสอบสวนอื่นได้ แม้การจัดการแทนดังกล่าวจะเป็นการให้พนักงานสอบสวนผู้รับผิดชอบสำนวนสามารถมอบหมายให้พนักงานสอบสวนอื่นทำการแทน หรือสอบสวนแทนในสิ่งที่ปัญหาเล็กน้อย โดยพนักงานสอบสวนผู้รับผิดชอบสำนวนไม่ต้องกระทำด้วยตนเอง และสิ่งที่พนักงานสอบสวนที่ได้รับมอบอำนาจให้ทำแทนนั้นถือว่าชอบด้วยกฎหมาย ข้อสำคัญพนักงานสอบสวนที่ทำการแทนจะต้องเป็นพนักงานสอบสวนที่มีอำนาจในการสอบสวนนั้นด้วย แต่ตำรวจรถไฟ กองกำกับการ 2 – 5 มีข้าราชการตำรวจซึ่งมียศตั้งแต่ชั้นนายร้อยตำรวจตรีหรือเทียบเท่า นายร้อยตำรวจตรีขึ้นไปรับราชการประจำอยู่ที่สถานีตำรวจรถไฟและอาจเป็นพนักงานสอบสวนได้ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 2(6), 18 แต่กองบังคับการตำรวจรถไฟได้แบ่งงานให้กองกำกับการ 2-5 เป็นกลุ่มงานปฏิบัติการซึ่งมีเพียงอำนาจหน้าที่สืบสวน รักษาความสงบเรียบร้อยและปราบปรามอาชญากรรม ตำรวจรถไฟตามสถานีรถไฟทุกแห่งที่สังกัดกองกำกับการ 2 – 5 จึงไม่ใช่พนักงานสอบสวนที่มีอำนาจสามารถสอบสวนคดีอาญาได้ ดังเช่นพนักงานสอบสวนทั่วไปที่รับราชการประจำตามสถานีตำรวจภูธรต่างๆ หากเกิดกรณีดังกล่าวเช่น พนักงานสอบสวนที่รับราชการประจำอยู่ที่กองบังคับการตำรวจรถไฟ กองกำกับการ 1 ต้องการสอบปากคำพยานในคดีอาญาที่มีภูมิลำเนาอยู่นอกเขตอำนาจของตนเอง แต่หากเป็นกรณีที่พยานบุคคลดังกล่าวนั้นมีภูมิลำเนาอยู่ในเขตอำนาจความรับผิดชอบพื้นที่ของสถานีตำรวจรถไฟทุกแห่งที่สังกัดกองกำกับการ 2 – 5 ดังกล่าว การมอบให้พนักงานสอบสวนจัดการแทนตามมาตรา 128(1) ก็ไม่สามารถกระทำได้เนื่องจากตำรวจรถไฟดังกล่าวไม่ใช่พนักงานสอบสวน

กล่าวโดยสรุปสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ได้ออกระเบียบสำนักงานตำรวจแห่งชาติว่าด้วยการกำหนดอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พ.ศ.2552 ข้อ 13(ง.) (2-6) ได้กำหนดไว้ว่า “กองบังคับการตำรวจรถไฟ ประกอบด้วย กองกำกับการ 1 – 5 มีอำนาจหน้าที่ รักษาความสงบเรียบร้อย ป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมปฏิบัติงานตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา และกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับความผิดอาญาและความผิดอื่นที่เกี่ยวข้องบนขบวนรถไฟ ขบวนรถไฟไฟฟ้า แนวเขตเส้นทางรถไฟและพื้นที่สถานีรถไฟ รถไฟฟ้า ในเขตพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย รวมทั้งปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือได้รับมอบหมาย แต่ละกองกำกับการแบ่งออกเป็นสถานีตำรวจรถไฟตามที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติประกาศกำหนด”

จากการศึกษาของ เกรียงศักดิ์ ยังพบว่าระเบียบสำนักงานตำรวจแห่งชาติว่าด้วยการกำหนดอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พ.ศ.2552 ยังมีข้อบกพร่องอยู่ไม่ว่าจะเป็นข้อความในระเบียบดังกล่าวยังมีข้อคลุมเครือไม่ชัดเจนเกี่ยวกับอำนาจสอบสวนของกองบังคับการตำรวจรถไฟ กองกำกับการ 2 – 5 แท้จริงแล้วเมื่อตำรวจรถไฟ สังกัดกองกำกับการ 2 – 5 ได้จับกุมผู้กระทำความผิดมาแล้วแต่ไม่มีอำนาจสอบสวนเช่นเดียวกันกับพนักงานสอบสวนกองกำกับการ 1 หรือพนักงานสอบสวนสถานีตำรวจภูธร หรือพนักงานสอบสวนสถานีตำรวจนครบาล ปัญหาอันเนื่องมาจากการแบ่งงานตามลักษณะงานของกองบังคับการตำรวจรถไฟ ไม่ได้ให้ตำรวจรถไฟที่รับราชการประจำอยู่ที่กองกำกับการ 2 – 5 มีอำนาจสอบสวน โดยให้ตำรวจรถไฟดังกล่าวมีเพียงอำนาจสืบสวน รักษาความสงบเรียบร้อยของประชาชน และปราบปรามอาชญากรรมเท่านั้น นอกจากนี้หากเกิดคดีอาญาที่เป็นคดีเล็ก ๆ น้อย ๆ ที่พนักงานสอบสวนเปรียบเทียบปรับแล้วทำให้คดีเสร็จไป หรือการจัดการแทนพนักงานสอบสวนที่ได้รับมอบหมาย รวมทั้งการร้องทุกข์ของประชาชน หรือผู้โดยสารถที่เป็นผู้เสียหาย ก็ไม่สามารถดำเนินการในทางอาญาได้ โดยตำรวจรถไฟที่สังกัดกองกำกับการ 2 – 5 ได้ แต่ประชาชนจะต้องไปร้องทุกข์กล่าวโทษต่อพนักงานสอบสวนสถานีตำรวจภูธรในท้องที่ ๆ เกิดเหตุเอง อันเป็นการไม่อำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชน

นอกจากนี้ยังพบว่าหากได้มีการแก้ไขกฎกระทรวง และระเบียบ เพื่อให้มีความชัดเจนเกี่ยวกับเรื่องอำนาจสอบสวนของกองบังคับการตำรวจรถไฟ กองกำกับการ 2 – 5 แล้ว และสำนักงานตำรวจแห่งชาติได้ดำเนินการ หรือมีคำสั่งแต่งตั้งข้าราชการตำรวจที่มียศร้อยตำรวจตรีขึ้นไป หรือเทียบเท่าให้เป็นพนักงานสอบสวนและให้รับราชการประจำอยู่ที่สถานีตำรวจรถไฟทุกแห่งทั่วไป ก็จะเป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนโดยรวม รวมทั้งกิจการเกี่ยวกับการสอบสวนด้วย เช่น ประชาชนสามารถร้องทุกข์ที่ตำรวจรถไฟได้ พนักงานสอบสวนดังกล่าวก็จะมีศักดิ์ศรีเท่าเทียมกับพนักงานสอบสวนทั่วไป ตลอดจนมีอำนาจจัดการแทนพนักงานตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาได้ด้วย

ปัญหาที่ตำรวจรถไฟสังกัดกองกำกับการ 2 – 5 ไม่มีอำนาจสอบสวน เกิดจากความไม่ชัดเจนของกฎกระทรวง แบ่งส่วนราชการเป็นกองบังคับการหรือส่วนราชการอย่างอื่นในสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พ.ศ.2552 ข้อ 3(ง.)และระเบียบสำนักงานตำรวจแห่งชาติว่าด้วยการกำหนดอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พ.ศ. 2552 ข้อ 13(ง.) (2-6) ที่เกี่ยวกับอำนาจหน้าที่การมีอำนาจสอบสวนของตำรวจรถไฟ และการแบ่งส่วนราชการของกองบังคับการตำรวจรถไฟที่กำหนดให้กองบังคับการตำรวจรถไฟ กองกำกับการ 2 – 5 ไม่มีอำนาจสอบสวน ทำให้การอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนไม่ได้รับความสะดวกเท่าที่ควร ตำรวจรถไฟไม่มีอำนาจสอบสวนเช่นเดียวกันกับพนักงานสอบสวนทั่วไปแสดงให้เห็นว่าตำรวจรถไฟมีศักดิ์ศรีไม่เท่าเทียมกับตำรวจทั่วไป เพื่อให้บรรลุถึงวัตถุประสงค์ตามเจตนารมณ์ของประมวลกฎหมายอาญา หรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวกับการสอบสวน และเพื่อคุ้มครองสวัสดิภาพชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน เกรียงศักดิ์ ดีสูงเนิน สรุประเด็นที่ควรแก้ไขไว้ดังนี้

1.สำนักงานตำรวจแห่งชาติสมควรที่จะแก้ไขกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการเป็นกองบังคับการหรือส่วนราชการอย่างอื่นในสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พ.ศ.2552 ข้อ 3(ง.) และระเบียบสำนักงานตำรวจแห่งชาติว่าด้วยการกำหนดอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พ.ศ.2552 ข้อ 13(ง.) (2-6) ให้ชัดเจนยิ่งขึ้น ว่าให้กองบังคับการตำรวจรถไฟ กองกำกับการ 2 -5 มีอำนาจสอบสวนเพื่อให้เกิดความสะดวกในการปฏิบัติงานและไม่เกิดเป็นปัญหาข้อกฎหมาย

2.สำนักงานตำรวจแห่งชาติได้ควรแก้ไขระเบียบสำนักงานตำรวจแห่งชาติว่าด้วยการกำหนดอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พ.ศ.2552 ให้สถานีตำรวจรถไฟในทุกๆแห่งที่สังกัดกองกำกับการ 2-5 มีอำนาจสืบสวนสอบสวนได้ เช่นเดียวกันกับกองกำกับการ 1 และสถานีตำรวจภูธร หรือสถานีตำรวจนครบาล

3.สำนักงานตำรวจแห่งชาติแต่งตั้งพนักงานสอบสวนให้รับราชการประจำอยู่ที่สถานีตำรวจรถไฟในทุกๆแห่งที่สังกัดกองกำกับการ 2-5 เพื่อให้พนักงานสอบสวนนั้นมีอำนาจรับคำร้องทุกข์และมีอำนาจเปรียบเทียบปรับผู้ต้องหาในคดีที่มีโทษต่ำ หรือคดีเล็ก ๆ น้อย ๆ ตลอดจนจัดการแทนพนักงานสอบสวนอื่นตามที่ได้รับมอบหมาย

กล่าวโดยสรุป จากที่กล่าวมาข้างต้น จะเห็นได้ว่าควรมีการทบทวนบทบาทหน้าที่และการให้อำนาจแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจที่ประจำขบวนรถไฟ ในขณะเดียวกันก็ต้องมีกฎหมายกำกับการใช้อำนาจเกินขอบเขตและการใช้อำนาจไปเพื่อการกระทำที่มีขอบด้วยกฎหมายด้วย เพราะบนขบวนรถเจ้าหน้าที่มีโอกาสกระทำความผิดสูงมาก เช่นเดียวกัน

บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยนี้ เป็นการวิจัยเชิงปริมาณและคุณภาพโดยวัตถุประสงค์หลักเพื่อศึกษา การจำหน่าย พฤติกรรมการบริโภคและความคิดเห็นต่อการจำหน่ายแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟฟรีกับรถไฟที่ต้องจ่ายค่าเดินทางปกติในเส้นทางรถไฟสายใต้ สายเหนือ และสายตะวันออกเฉียงเหนือ ประเทศไทย โดยดำเนินการศึกษาระหว่าง ตุลาคม 2556 - กรกฎาคม 2557 ตามกระบวนการต่อไปนี้

พื้นที่ ประชากร ขนาดตัวอย่าง และการเลือกตัวอย่าง

เนื่องจากการศึกษานี้เป็นการศึกษาที่มีพื้นที่ศึกษาระยะทาง 500-1,000 กิโลเมตร กลุ่มเป้าหมายคือกลุ่มที่เกี่ยวข้อง กับการเดินทางและกระบวนการจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มตลอดเส้นทางทางการเดินทาง

1 การคัดเลือกเส้นทาง

1.1 กำหนดคุณลักษณะ ดังนี้

-เป็นเส้นทางที่มีระยะทางยาวกว่า 500 กิโลเมตร

-มีตู้เสบียงจำหน่ายอาหาร

1.2 ขบวนรถไฟที่ได้รับการคัดเลือก จำนวน 12 ขบวน ดังนี้ คือ

1.2.1 เส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ

- ขบวนรถไฟฟรี กรุงเทพฯ – อุบลราชธานี ขบวนที่ 145

อุบลราชธานี – กรุงเทพฯ ฯ ขบวนที่ 146

- ขบวนรถไฟที่จ่ายเงินเอง กรุงเทพฯ – อุบลราชธานี ขบวนที่ 67

อุบลราชธานี – กรุงเทพฯ ฯ ขบวนที่ 68

1.2.2 เส้นทางสายใต้

- ขบวนรถไฟฟรี กรุงเทพฯ – สุโขทัย-ลก ขบวนที่ 171

สุโขทัย-ลก – กรุงเทพฯ ฯ ขบวนที่ 172

- ขบวนรถไฟที่จ่ายเงินเอง กรุงเทพฯ - สุโขทัย-ลก ขบวนที่ 37

สุโขทัย-ลก – กรุงเทพฯ ฯ ขบวนที่ 36

1.2.3 เส้นทางสายเหนือ

- ขบวนรถไฟฟรี กรุงเทพฯ – เชียงใหม่ ขบวนที่ 109

เชียงใหม่ – กรุงเทพฯ ฯ ขบวนที่ 102

-ขบวนรถไฟจ่ายเงินเอง กรุงเทพฯ – เชียงใหม่ ขบวนที่ 51

เชียงใหม่ – กรุงเทพฯ ฯ ขบวนที่ 52

2 กลุ่มเป้าหมาย คือ กลุ่มที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางและกระบวนการจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มตลอดเส้นทางทางการเดินทาง (หมายเหตุ : ในแต่ละขบวนเจ้าหน้าที่มีการสลับผู้ปฏิบัติงาน)

2.1 การคัดเลือกกลุ่มเป้าหมาย กระจายตามช่วงเวลาการศึกษา

- ผู้ทำหน้าที่จำหน่ายอาหารในตู้เสบียง ขบวนละ 2 คน (เพื่อตรวจสอบข้อมูลภายใน)

รวม 24 ราย

- ผู้ค้าระหว่างการเดินทาง เส้นทางละ 4 ราย รวม 12 ราย (เนื่องจากผู้ที่เป็นผู้ค้าเริ่มมีการเดินทางสลับขบวนรถไฟในแต่ละสายในพื้นที่)
- เจ้าหน้าที่ตำรวจประจำรถไฟ ขบวนละ 1-2 นาย รวม 12- 24 นาย (เส้นทางละ 4- 8 นาย)
- นายตรวจ หัวหน้านายตรวจประจำขบวนรถและสถานีรถไฟขบวนละ 1-2 นาย รวม 12-24 นาย(เส้นทางละ 8 นาย)
- สรรพสามิตจังหวัดต้นทางและปลายทางขงเส้นทางรถไฟสายนั้น 4 ราย
- ผู้บังคับการตำรวจรถไฟ 1 ราย
- ผู้บัญชาการการรถไฟแห่งประเทศไทย 1 ราย

2.2 ประชาชนที่เดินทางโดยทางรถไฟที่มีระยะทางที่ยาวที่สุด ในแต่ละเส้นทาง รวมทั้งสิ้น 546 ราย โดยคำนวณ

จาก การคาดประมาณความคิดเห็นของประชาชนในการเปิดโอกาสให้มีการจำหน่าย แอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ = ร้อยละ 50

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

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

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

$$\text{ค่า} d = 0.77$$

$$\text{ดังนั้น} \quad \text{ขนาดตัวอย่าง} = ((1.96 \times 1.96) \times (0.23 \times 0.77)) / (0.05 \times 0.05) = 273$$

เนื่องจากผู้โดยสารที่ใช้บริการส่วนใหญ่เป็นกลุ่มที่คล้ายคลึงกันจึงเพิ่ม design effect เป็น 2 เพื่อลดการเกิด homogeneous

ดังนั้นกลุ่มประชากรที่ศึกษา มีจำนวน 546 ดังนั้น จึงเก็บข้อมูลกลุ่มละ 182 ราย เก็บได้จริง 551 ราย

คุณสมบัติของกลุ่มเป้าหมายที่เป็นประชาชนและผู้ค้า

- 1.ยินดีให้ข้อมูล
- 2.ฟังภาษาไทยเข้าใจ และตอบคำถามได้
- 3.กรณีมีปัญหาการเขียนและอ่าน ผู้เก็บข้อมูลใช้วิธีการสัมภาษณ์โดยการอ่านให้ฟังเพื่อให้ผู้ให้ข้อมูลเลือกตอบได้อย่างอิสระ
- 4.อายุ 18 ปีขึ้นไป

เครื่องมือ/แบบเก็บข้อมูล

ประกอบด้วย

- 1.แบบสังเกตพฤติกรรมกรรมการจำหน่ายแอลกอฮอล์โดยผู้ขายเร่ในขบวนรถไฟ และ ผู้ขายที่เป็นพนักงานรถเสบียง
- 2.แบบสัมภาษณ์ผู้ประมวลการจำหน่ายอาหารในตู้เสบียง

- 3.แบบสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจ และ พนักงานประจำรถไฟ
- 4.แบบสังเกตสินค้าที่จำหน่ายของร้านค้าบริเวณสถานีหลัก
- 5.แบบสัมภาษณ์นโยบายในจัดบริการการจำหน่ายอาหารบริเวณสถานีรถไฟและในขบวนรถไฟ

และมาตรการในการจัดการปัญหา

6.แบบสัมภาษณ์ผู้บังคับการตำรวจรถไฟในการกำหนดบทบาทหน้าที่ของเจ้าหน้าที่และขอบเขตอำนาจของเจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟ

7.แบบสัมภาษณ์ประชาชนผู้โดยสารรถไฟสถานีหลักต้นทางและปลายทางหลัก (551 ราย)

8.เอกสารจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องประกอบด้วย รายงานการเกิดอุบัติเหตุระหว่างการเดินทางโดยรถไฟในเส้นทางทั้ง 2 เส้นทาง ระหว่าง พ.ศ. 2552 – 2555

การพิทักษ์สิทธิ์

กลุ่มตัวอย่างทุกรายที่สมัครใจให้ข้อมูลประกอบด้วย ประชาชน ผู้ให้ข้อมูล เจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องที่ให้ความร่วมมือในการสัมภาษณ์ ผู้จำหน่ายอาหารและสินค้าบนขบวนรถไฟที่เป็นผู้ให้ข้อมูล ทุกราย จะได้รับการปกปิดชื่อนามสกุล จะใช้การลงรหัสแทนการบันทึกชื่อ โดยเฉพาะผู้ให้ข้อมูลที่เป็นผู้โดยสารที่ให้สัมภาษณ์ ณ สถานีรถไฟ โดยผู้เก็บข้อมูล/ผู้สัมภาษณ์จะสัมภาษณ์กรณีที่มีปัญหาเรื่องการอ่านเขียน โดยผู้เก็บข้อมูลในแต่ละพื้นที่เป็นคนเดิม เพื่อป้องกันการเก็บข้อมูลซ้ำซ้อนในกรณีที่ผู้โดยสารมีการเดินทางบ่อยครั้ง

การทดสอบเครื่องมือ

การทดสอบความเที่ยงตรงและความน่าเชื่อถือได้ของแบบเก็บข้อมูล

ภายหลังจากเตรียมแบบเก็บข้อมูลแล้วคณะผู้วิจัยนำไปทดสอบความเข้าใจในคำถามและภาษาที่ใช้ในการถาม ก่อนนำไปใช้จริง โดยเลือกทดสอบกับกลุ่มที่มีคุณลักษณะคล้ายกลุ่มเป้าหมาย ซึ่งเป็นผู้โดยสารที่ใช้บริการสถานีรถไฟ หาดใหญ่ จำนวน 30 ราย และ สถานีรถไฟกรุงเทพ ฯ 30 รายจากนั้นจึงนำมาปรับปรุงให้เหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมาย และทดลองใช้อีกครั้งกับผู้โดยสารที่มาใช้บริการที่สถานีรถไฟกรุงเทพ ฯ และ สถานีรถไฟหาดใหญ่อีกครั้งก่อนนำไปใช้จริง

แบบสังเกตบนขบวนรถไฟ คณะผู้วิจัยนำไปทดลองเก็บข้อมูลในสถานการณจริง บนขบวนรถไฟสายใต้ หาดใหญ่ – กรุงเทพ ฯ และ กรุงเทพ ฯ เชียงใหม่ จากนั้นนำมาปรับแบบสังเกตให้เหมาะสมกับเส้นทางในการเก็บข้อมูลทั้ง 3 เส้นทาง

แบบสัมภาษณ์และแบบสัมภาษณ์เจาะลึก ทีมวิจัยสร้างจากประเด็นที่ต้องการตอบคำถามวิจัย โดยสร้างแนวคำถามเพื่อการสัมภาษณ์กลุ่มเป้าหมายทั้ง 8 กลุ่ม และสอดคล้องกับคำถามเชิงปริมาณที่ใช้เพื่อการสัมภาษณ์/สอบถามจากผู้โดยสารที่เป็นกลุ่มเป้าหมาย คำถามเชิงคุณภาพ คณะผู้วิจัยร่วมกันวิเคราะห์โครงสร้างและความครอบคลุมของข้อคำถามก่อนนำไปใช้จริง

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ภายหลังจากขออนุญาตเพื่อการเก็บข้อมูลจากผู้บัญชาการการรถไฟแห่งประเทศไทยแล้ว ผู้วิจัยจึงเริ่มเก็บข้อมูลโดยดำเนินการโดยการ สังเกต สัมภาษณ์ และ สัมภาษณ์เจาะลึก

การสังเกต

การสังเกตพฤติกรรมกรรมการจำหน่ายและการบริโภคแอลกอฮอล์ของผู้โดยสารในตู้รถไฟชั้น 3 ดำเนินการ ดังนี้

1. ผู้เก็บข้อมูล 4 คน โดยสารรถไฟชั้น 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

2. ผู้เก็บข้อมูลทำหน้าที่สังเกตพฤติกรรมกรรมการบริโภคและการจำหน่ายแอลกอฮอล์ที่ตู้เสบียงร่วมกับผู้เก็บข้อมูลที่เก็บข้อมูลในตู้รถไฟชั้น 2 ด้วย

หมายเหตุ เนื่องจากตู้รถไฟชั้น 3 เป็นตู้รถไฟที่มีการเดินไปมาของคนหลายกลุ่มจึงจำเป็นต้องให้มีผู้เก็บข้อมูล 2 คนต่อ 1 ตู้รถไฟ และหมุนเวียนกันปฏิบัติงาน

การสัมภาษณ์ ประกอบด้วย

1. สัมภาษณ์ตามโครงสร้าง ในกลุ่มประชาชนทั่วไปที่สถานีรถไฟเป้าหมาย
2. สัมภาษณ์เจาะลึก ผู้ที่เกี่ยวข้องตามแบบเก็บข้อมูลสัมภาษณ์

ช่วงเวลาที่เก็บข้อมูล

เนื่องจากการใช้บริการรถไฟจะมีความแตกต่างกันตามฤดูกาล ซึ่งการเก็บข้อมูลหากไม่กระจายระยะเวลาในการเก็บข้อมูลก็อาจจะได้คำตอบที่แท้จริงโดยเฉพาะเกี่ยวกับการจำหน่ายและการบริโภค ดังนั้นการศึกษานี้จึงกำหนดช่วงเวลาในการเก็บข้อมูลที่รถไฟชั้น 3 รวมทั้งสิ้น 60 ขบวน ดังนี้

1. ช่วงงานเดือน 10 ของภาคใต้ ตรงกับวันสารทไทยของภาคกลาง และภาคเหนือ จำนวนขบวนรถไฟที่เก็บข้อมูล 4 เทียบรถไฟ (ขบวนฟรี 2 เทียบ: ไป-กลับ และ ขบวนที่ต้องจ่ายเงินเอง 2 เทียบ: ไป-กลับ) รวม 3 เส้นทาง จำนวนทั้งสิ้น 12 เทียบ
2. ช่วงสงกรานต์ จำนวนขบวนรถไฟที่เก็บข้อมูล 4 เทียบรถไฟ (ขบวนฟรี 2 เทียบ: ไป-กลับ และ ขบวนที่ต้องจ่ายเงินเอง 2 เทียบ: ไป-กลับ) รวม 3 เส้นทาง จำนวนทั้งสิ้น 12 เทียบ
3. ช่วงงานปีใหม่ จำนวนขบวนรถไฟที่เก็บข้อมูล 4 เทียบรถไฟ (ขบวนฟรี: ไป-กลับ และ ขบวนที่ต้องจ่ายเงินเอง 2 เทียบ: ไป-กลับ) รวม 3 เส้นทาง จำนวนทั้งสิ้น 12 เทียบ
4. ช่วงเวลาปกติ วันสุดส์ปาร์ตี้ จำนวนขบวนรถไฟที่เก็บข้อมูล 4 เทียบรถไฟ (ขบวนฟรี: ไป-กลับ และ ขบวนที่ต้องจ่ายเงินเอง 2 เทียบ: ไป-กลับ) รวม 3 เส้นทาง จำนวนทั้งสิ้น 12 เทียบ
5. ช่วงเวลาปกติ ในวันธรรมดา จำนวนขบวนรถไฟที่เก็บข้อมูล 4 เทียบรถไฟ (ขบวนฟรี: ไป-กลับ และ ขบวนที่ต้องจ่ายเงินเอง 2 เทียบ: ไป-กลับ) รวม 3 เส้นทาง จำนวนทั้งสิ้น 12 เทียบ

การบริหารจัดการข้อมูล ดำเนินการตามลักษณะข้อมูลดังนี้

1. ข้อมูลเชิงปริมาณ ภายหลังจากเก็บข้อมูลและบรรณานุกรมข้อมูลแล้ว ผู้วิจัยนำข้อมูลมาป้อนโดยใช้โปรแกรม epidata 3.0c โดยป้อนข้อมูล 2 ครั้งและตรวจสอบความถูกต้องของการป้อนข้อมูล
2. ข้อมูลเชิงคุณภาพ จากการสังเกต ภายหลังจากลงรหัสแล้วนำมาป้อนข้อมูล 2 ครั้งโดยใช้โปรแกรม epidata 3.0c โดยป้อนข้อมูล 2 ครั้งและตรวจสอบความถูกต้องของการป้อนข้อมูล

3. ข้อมูลเชิงคุณภาพจากการสัมภาษณ์ ผู้วิจัยนำมาถอดเทปและบันทึก จากนั้นนำมาจัดหมวดความถี่ค่า และวัตถุประสงค์ของการศึกษา

การวิเคราะห์ข้อมูล ภายหลังจากเก็บข้อมูลเชิงปริมาณแล้ว

1. ข้อมูลทั่วไปเชิงพรรณนา ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

2. ข้อมูลจากความคิดเห็นของประชาชนต่อการจำหน่ายแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ วิเคราะห์โดยใช้ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และ Ttest

3 ข้อมูลจากการสังเกตพฤติกรรมกรรมการบริโภคเป็นจำนวนนับของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในรถไฟฟรีและรถไฟที่ต้องจ่ายค่าเดินทางเอง ชั้น 3 การวิเคราะห์โดยใช้ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

4.ค่าเฉลี่ยการประมาณการค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการบริโภคแอลกอฮอล์จากการสัมภาษณ์พ่อค้า/แม่ค้าและเจ้าหน้าที่ผู้เสียบียงระหว่างขบวนรถไฟฟรีและขบวนรถไฟที่จ่ายค่าเดินทางเอง ชั้น 3

5.ข้อมูลเชิงคุณภาพ จากการสัมภาษณ์ บุคคลที่เกี่ยวข้องและการสังเกตนำมาสรุปความการบริโภคและการจำหน่ายแอลกอฮอล์บนรถไฟ

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยนี้ เป็นการวิจัยเชิงปริมาณและคุณภาพโดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อศึกษา การจำหน่าย พฤติกรรมการบริโภคและความคิดเห็นต่อการจำหน่ายแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟฟรีกับรถไฟที่ต้องจ่ายค่าเดินทางปกติในเส้นทางรถไฟสายใต้ สายเหนือ และสายตะวันออกเฉียงเหนือ ประเทศไทย โดยดำเนินการศึกษาระหว่าง ตุลาคม 2556 - กรกฎาคม 2557 เก็บข้อมูลได้ทั้งสิ้น 551 ราย ซึ่งแบ่งการนำเสนอผลการศึกษิตตามกลุ่มการเดินทาง ประกอบด้วย ลักษณะของขบวนรถ คือ ฟรี และจ่ายเงินเอง กรณีแบ่งตามพื้นที่คือตามเส้นทางรถโดยสาร ประกอบด้วย เส้นทางสายเหนือ สายใต้และสายตะวันออกเฉียงเหนือ โดยแต่ละกลุ่มที่นำเสนอมีแนวทางดังนี้

1. ลักษณะทางประชากรของกลุ่มตัวอย่าง ประกอบด้วย เพศ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส ความถี่ของการเดินทาง เหตุผลในการเลือกเดินทางโดยรถไฟ พฤติกรรมการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และบุหรี่ยี่
2. การใช้บริการบนขบวนรถไฟ (อาหาร) ประสิทธิภาพที่พบบนขบวนรถไฟและชานชาลา จุดเสี่ยงของการเดินทาง
3. ความคิดเห็นต่อการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ และชานชาลา จำนวนเจ้าหน้าที่ และความคิดเห็นต่อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
4. สถิติการเกิดเหตุการณ์ตามรายงานของเจ้าหน้าที่
5. ข้อมูลเชิงคุณภาพ พฤติกรรมการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทั้งของพนักงานตู้เสบียงและผู้ค้าเร่ และความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณชานชาลาสถานีรถไฟและบนขบวนรถไฟ

ผลการศึกษา

1. จำแนกตาม ขบวนรถไฟฟรีและขบวนรถไฟจ่ายเงินเอง

ในการวิเคราะห์ข้อมูลได้จำแนกออกตามลักษณะของกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษาโดยแสดงผลระหว่างผู้โดยสารที่ใช้บริการรถไฟฟรีและผู้โดยสารที่เดินทางโดยการจ่ายเงินค่าโดยสารเอง ในตารางที่ 1 ถึง ตารางที่ 8 ดังนี้

1.1. ลักษณะทางประชากรของกลุ่มตัวอย่าง ประกอบด้วย เพศ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส ความถี่ของการเดินทาง เหตุผลในการเลือกเดินทางโดยรถไฟ ระหว่างขบวนรถไฟจ่ายเงินเองกับขบวนรถไฟฟรี โดยรวม

ขบวนรถไฟจ่ายเงินเอง มีจำนวนกลุ่มตัวอย่าง 275 ราย กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 49.1 เป็นเพศชาย ร้อยละ 50.9 เป็นเพศหญิง ร้อยละ 51.1 จบการศึกษาระดับปริญญาตรีร้อยละ 34.2 ร้อยละ 24.4 จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย สถานภาพสมรส โสด ร้อยละ 48.7 ส่วนใหญ่ร้อยละ 25.1 อยู่ระหว่างการศึกษารองลงมา ร้อยละ 20.6

ขบวนรถไฟฟรี มีจำนวนกลุ่มตัวอย่าง 276 ราย กลุ่มตัวอย่างเพศชาย มีร้อยละ 36.2 เพศหญิงร้อยละ 63.8 ร้อยละ 39.4 จบการศึกษาระดับปริญญาตรี ร้อยละ 32.6 ร้อยละ 22.1 จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย สถานภาพสมรสคู่ ร้อยละ 46.7 รองลงมา ร้อยละ 44.6 สถานภาพสมรสคู่ ด้านอาชีพ พบว่า ส่วนใหญ่ร้อยละ 23.7 มีอาชีพรับจ้าง รองลงมาคือร้อยละ 17.0 ,อาชีพส่วนตัว เป็นกลุ่มที่ยังไม่ประกอบอาชีพ/อาชีพไม่สร้างรายได้(ตารางที่ 1)

ตารางที่ 1 จำนวนและร้อยละ ของผู้โดยสารที่ใช้บริการขบวนรถไฟฟรีและขบวนรถไฟจ่ายเงินเองจำแนกตามเพศ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส และ อาชีพ

ข้อมูล	จ่ายเอง (n=275)		ฟรี(n=276)		รวม(n=551)	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
เพศ						
ชาย	135	49.1	100	36.2	235	42.6
หญิง	140	50.9	176	63.8	316	57.4
ระดับการศึกษา						
ไม่ได้เรียนหนังสือในระบบ	16	5.8	10	3.6	26	4.7
ประถมศึกษา	51	18.5	55	19.9	106	19.2
มัธยมศึกษาตอนต้น	34	12.4	43	15.6	77	14.0
มัธยมศึกษาตอนปลาย	67	24.4	61	22.1	128	23.2
ปริญญาตรี	94	34.2	90	32.6	184	33.4
สูงกว่าปริญญาตรี	13	4.7	17	6.2	30	5.4
สถานภาพสมรส						
โสด	134	48.7	129	46.7	263	47.7
แต่งงาน	118	42.9	123	44.6	241	43.7
หม้าย	14	5.1	17	6.2	31	5.6
หย่า/แยก	9	3.3	7	2.5	16	2.9
อาชีพ						
รับจ้าง	56	20.6	64	23.7	120	22.2
เกษตรกรรวม	25	9.2	20	7.4	45	8.3
ลูกจ้างบริษัท	33	12.2	26	9.6	59	10.1
ราชการ	11	4.1	16	5.9	27	5.0
ค้าขาย	24	8.8	21	7.8	45	8.3
อาชีพส่วนตัว	48	17.7	46	17.0	94	17.4
บำนาญ	6	2.2	6	2.2	12	2.2
กำลังศึกษา	68	25.1	71	26.3	139	25.7

ตารางที่ 2 จำนวนและร้อยละ ของผู้โดยสารที่ใช้บริการขบวนรถไฟฟ้าฟรีและขบวนรถไฟฟ้าจ่ายเงินเองจำแนกตามเหตุผลของการเลือกใช้บริการรถไฟฟ้า

ข้อมูล	จ่ายเอง (n=275)		ฟรี(n=276)		รวม(n=551)	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
เหตุผลในการใช้บริการรถไฟฟ้า						
ราคาถูก						
ไม่ใช้	154	56.0	163	59.1	317	57.5
ใช้	121	44.0	113	40.9	234	42.5
ฟรี						
ไม่ใช้	163	59.3	105	38.0	268	48.6
ใช้	112	40.7	171	62.0	283	51.4
ผ่านเป้าหมายที่ต้องการ						
ไม่ใช้	150	54.5	155	56.2	305	55.4
ใช้	125	45.5	121	43.8	246	44.6
ประหยัด						
ไม่ใช้	152	55.3	137	49.6	289	52.5
ใช้	123	44.7	139	50.4	262	47.5
บริการดี						
ไม่ใช้	219	79.6	219	79.4	438	79.5
ใช้	56	20.4	57	20.6	113	20.5

จากตารางที่ 2 พบว่า กลุ่มตัวอย่างเลือกใช้บริการรถไฟฟ้า มีเหตุผลดังนี้
 ขบวนรถไฟฟ้าจ่ายเงินเอง ร้อยละ 45.5 เลือกใช้บริการรถไฟฟ้าเนื่องจากผ่านเป้าหมายที่ต้องการ รองลงมา ร้อยละ 44.7 คือ ประหยัด
 ขบวนรถไฟฟ้าฟรี กลุ่มตัวอย่างเลือกใช้บริการรถไฟฟ้า เนื่องจาก ฟรี ร้อยละ 62.2 รองลงมา คือ ประหยัด ร้อยละ 50.4

1.2. การใช้บริการบนขบวนรถไฟ (อาหาร) ประสบการณ์ที่พบบนขบวนรถไฟและชานชาลา จุดเสี่ยงของการเดินทาง

ตารางที่ 3 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสารที่ใช้บริการรถไฟฟรีและรถไฟจ่ายเองจำแนกตามความถี่ของการใช้บริการ พฤติกรรมเสี่ยง ความสัมพันธ์ระหว่างการเลือกใช้บริการกับค่าใช้จ่าย และ ประสบการณ์ระหว่างเดินทาง

ข้อมูล	จ่ายเอง (n=275)		ฟรี(n=276)		รวม(n=551)	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ท่านใช้บริการรถไฟบ่อยหรือไม่						
ไม่บ่อย	175	63.6	169	61.2	344	62.4
บ่อย	84	30.5	80	29.0	164	29.8
ครั้งแรก	16	5.8	27	9.8	43	7.8
ปกติท่านสูบบุหรี่หรือไม่						
สูบ ปัจจุบันเลิกแล้ว	32	11.6	29	10.5	61	11.1
สูบและยังสูบบุหรี่อยู่	50	18.2	45	15.9	95	17.2
ไม่เคยสูบ	193	70.2	202	73.2	395	71.7
ปกติท่านดื่มแอลกอฮอล์ประเภทใดประเภทหนึ่งหรือไม่						
ดื่ม ปัจจุบันเลิกแล้ว	39	14.2	31	11.2	70	12.7
ดื่มและยังดื่มอยู่	61	21.2	64	24.2	125	22.7
ไม่เคยดื่ม	175	63.6	181	65.6	356	64.6
ท่านคิดว่า การที่คนไม่ต้องจ่ายค่าเดินทางโดยรถไฟ จะเป็นผลให้มีการใช้จ่ายบนรถไฟเพื่อซื้อของกินและใช้มากขึ้นหรือไม่						
ไม่เกี่ยวข้องกัน	121	44.0	113	40.9	234	42.5
มีผลเกี่ยวข้องกัน	154	56.0	163	59.1	317	57.5
ปกติท่านได้ยินข่าวที่เกี่ยวข้องกับอาชญากรรมบนรถไฟบ้างหรือไม่ เช่น การทำร้ายกัน ลักขโมย ฯ						
ไม่เคย	164	59.6	171	62.0	335	60.8
เคย	111	40.4	105	38.0	216	39.2
สายเหนือ	48	43.2	41	39.0	89	41.2
ใต้	56	50.5	44	41.9	100	66.3
ตะวันออกเฉียงเหนือ	43	38.7	32	30.5	75	34.7
ชานเมือง	5	4.5	7	6.7	12	5.6
ตะวันออก	5	.5	2	1.9	7	3.2

ตารางที่ 3 พบว่า

ความถี่ของการใช้บริการ

ขบวนรถไฟจ่ายเงินเอง ส่วนใหญ่ร้อยละ 63.6 ใช้บริการรถไฟในการเดินทางไม่บ่อย(ไม่เกิน 3 ครั้ง ต่อปี) รองลงมาคือ ร้อยละ 30.5 เดินทางบ่อย และร้อยละ 5.8 เดินทางครั้งแรก ในขณะที่ขบวนรถไฟฟรี ส่วนใหญ่ร้อยละ 61.2 ใช้บริการรถไฟไม่บ่อย คือไม่เกิน 3 ครั้งต่อปี ร้อยละ 29.0 ที่ใช้บ่อยคือประมาณ เดือนละ 1 ครั้ง มีเพียงร้อยละ 9.8 ที่ใช้บริการการรถไฟเป็นครั้งแรก

ด้านพฤติกรรมเสี่ยง พบว่า

ขบวนรถไฟจ่ายเงินเอง ผู้โดยสารส่วนใหญ่ร้อยละ 70.2 ไม่สูบบุหรี่ แต่ร้อยละ 18.2 ยังคงสูบบุหรี่ และร้อยละ 63.6 ไม่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ และร้อยละ 21,2 ยังดื่มอยู่

ด้านความเกี่ยวข้องระหว่างการใช้จ่ายกับการใช้บริการรถไฟฟรี พบว่า

ผู้เดินทางโดยขบวนรถไฟจ่ายเงินเอง ส่วนใหญ่ ร้อยละ 56.0 คิดว่ามีความสัมพันธ์กัน ส่วนใหญ่ ร้อยละ 59.6 ไม่เคยได้ข่าวเกี่ยวกับอาชญากรรมที่เกิดขึ้นบนขบวน/สถานีรถไฟ มีร้อยละ 40.4 ที่เคยได้ข่าวโดยส่วนใหญ่เป็นเส้นทางสายใต้ รองลงมาคือสายเหนือ ร้อยละ 50.5 และ 43.2 ตามลำดับ

ขบวนรถไฟฟรี ผู้โดยสารโดยขบวนรถไฟฟรี ส่วนใหญ่ร้อยละ 59.1 คิดว่ามีความสัมพันธ์กัน ด้านพฤติกรรมเสี่ยง พบว่า ส่วนใหญ่ร้อยละ 73.2 ไม่สูบบุหรี่ แต่ร้อยละ 15.9 ยังคงสูบบุหรี่ และร้อยละ 65.6 ไม่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ และร้อยละ 24,2 ยังดื่มอยู่

ส่วนใหญ่ ร้อยละ 62.0 ไม่เคยได้ข่าวเกี่ยวกับอาชญากรรมที่เกิดขึ้นบนขบวน/สถานีรถไฟ มีร้อยละ 40.4 ที่เคยได้ข่าวโดยส่วนใหญ่เป็นเส้นทางสายใต้ รองลงมาคือสายเหนือ ร้อยละ 41.9 และ 39.0 ตามลำดับ

ตารางที่ 4 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสารจำแนกตามการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในครอบครัว

ข้อมูล	จ่าย (n=275)		ฟรี(n=276)		รวม(n=551)	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
คนในครอบครัว(พ่อแม่พี่น้องสายตรง)ของท่านดื่มแอลกอฮอล์ประเภทใดประเภทหนึ่งหรือไม่						
คนในครอบครัว(พ่อ แม่ น้อง)	111	40.4	115	41.7	226	41.0
เครือญาติ	32	11.6	25	9.1	57	10.3
ไม่มีใครดื่ม	132	48.0	136	49.3	268	48.6

จากตารางที่ 4 พบว่า

ขบวนจ่ายเอง ผู้โดยสารร้อยละ 48.0 ไม่มีคนในครอบครัวดื่มสุรา รองลงมาร้อยละ 40.4 มีคนในครอบครัวดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

ขบวนรถไฟฟรี ผู้โดยสารร้อยละ 49.3 ไม่มีคนในครอบครัวดื่มสุรา รองลงมาร้อยละ 41. มีคนในครอบครัวดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

ตารางที่ 5 จำนวนและร้อยละของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าจำแนกตามการใช้จ่ายและการจำหน่ายเครื่องดื่ม แอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ

ข้อมูล	จ่าย (n=275)		ฟรี(n=276)		รวม(n=551)	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ปกติท่านใช้จ่ายขณะเดินทางโดย						
รถไฟอย่างไร						
อาหาร เตรียมมาเอง						
ไม่ใช่	107	38.9	100	36.2	207	37.6
ใช่	168	61.1	176	63.8	344	62.4
เครื่องดื่ม (น้ำดื่ม นม)						
ไม่ใช่	133	48.4	149	54.0	282	51.2
ใช่	142	51.6	127	46.0	269	48.8
ขนม อาหารขบเคี้ยว						
ไม่ใช่	133	48.4	149	54.0	282	51.2
ใช่	142	52.6	127	46.0	269	48.8
ท่านเคยซื้ออาหารบริเวณสถานีรถไฟ						
หรือไม่						
ไม่เคย	59	21.4	67	24.4	126	22.9
เคย	216	78.6	208	75.6	424	77.1
ท่านเคยเห็นการจำหน่ายสุรา/เบียร์						
บริเวณสถานีรถไฟหรือไม่						
ไม่เคย	82	29.8	99	35.9	181	32.9
เคย	193	70.2	177	64.1	370	67.1
ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรกับการ						
จำหน่ายสุรา บริเวณสถานีรถไฟ						
ไม่สนใจ เพราะเป็นสิทธิของผู้ขาย	74	26.9	74	26.8	148	26.9
ไม่สนใจ เพราะเป็นเรื่องของการรถไฟ	27	9.8	30	10.9	57	10.3
ไม่ควรให้มีการจำหน่าย เพราะอาจ	153	55.6	148	53.6	301	54.6
เกิดปัญหาทะเลาะวิวาท						
ควรให้มีการจำหน่าย	22	8.0	27	9.8	49	8.9

จากตารางที่ 5 การเตรียมอาหารระหว่างการเดินทาง พบว่า

ผู้โดยสารขบวนจ่ายเงินเอง ส่วนใหญ่ร้อยละ 61.1 เตรียมอาหารมาเอง ร้อยละ 51.6 จ่ายเงินเพื่อซื้อเครื่องดื่ม และร้อยละ 52.6 ซื้อของขบเคี้ยว โดยร้อยละ 78.6 เคยซื้ออาหารบริเวณสถานีรถไฟ และผู้โดยสารส่วนใหญ่ร้อยละ 70.2 เคยเห็นมีการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณสถานีรถไฟ โดยส่วนใหญ่ร้อยละ 55.6 ไม่ควรมีการจำหน่าย เนื่องจากอาจเกิดปัญหาทะเลาะวิวาท

ผู้โดยสารขบวนรถไฟฟรี ส่วนใหญ่ร้อยละ 63.8 เตรียมอาหารมาเอง ร้อยละ 46.0 จ่ายเงินเพื่อซื้อเครื่องดื่ม และซื้อของขบเคี้ยว โดยร้อยละ 75.6 เคยซื้ออาหารบริเวณสถานีรถไฟ และผู้โดยสารส่วนใหญ่ร้อยละ 78.6 เคยเห็นมีการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณสถานีรถไฟ โดยส่วนใหญ่ร้อยละ 53.6 ไม่ควรมีการจำหน่ายเนื่องจากอาจเกิดปัญหาการทะเลาะวิวาท

1.3.ความคิดเห็นต่อการจำหน่ายเครื่องตัดแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ และชานชาลา จำนวนเจ้าหน้าที่ และความคิดเห็นต่อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

ตารางที่ 6 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสารจำแนกตามความคิดเห็นต่อการจำหน่ายเครื่องตัดแอลกอฮอล์ บริเวณสถานีรถไฟและบนขบวนรถไฟ

ข้อมูล	จ่ายเอง (n=275)		ฟรี(n=276)		รวม(n=551)	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
คิดเห็นอย่างไรกับการจำหน่ายสุราบนขบวนรถไฟ						
ไม่สนใจ เพราะเป็นสิทธิของผู้ชาย	54	19.6	58	21.0	112	20.3
ไม่สนใจ เพราะเป็นเรื่องของการรถไฟ	49	17.8	40	14.5	89	16.2
ไม่ควรให้มีการจำหน่าย เพราะอาจเกิดปัญหาทะเลาะวิวาท	149	54.2	156	56.5	305	55.4
ควร	23	8.3	22	8.0	45	8.3
ผู้จำหน่ายสุราบนขบวนรถไฟที่ท่านเคยเห็น เป็นกลุ่มใด						
คนขายของผู้เสียบัตรรถไฟ	147	53.5	146	52.9	296	53.7
พ่อค้าเร่ ที่ขึ้นมาขายบนขบวน	186	67.4	198	71.7	384	70.0
ไม่ได้สังเกต/แยกไม่ออก	19	6.9	11	3.9	30	5.4
จากประสบการณ์การใช้บริการรถไฟ ท่านเคยพบเหตุการณ์ที่มีสาเหตุจากการดื่มสุราบริเวณสถานีรถไฟหรือไม่						
ไม่เคย	229	83.3	210	76.1	439	79.7
เคย	46	16.7	66	23.9	112	20.3
จากประสบการณ์การใช้บริการรถไฟ ท่านเคยพบเหตุการณ์ที่มีสาเหตุจากการดื่มสุราบนขบวนรถไฟหรือไม่						
ไม่เคย	222	80.7	202	73.2	424	77.0
เคย	53	19.3	74	26.8	127	23.0
ท่านทราบหรือไม่ว่า การจำหน่ายสุราบนขบวนรถไฟผิดกฎหมายหรือไม่						
ทราบ ว่าผิดกฎหมาย	107	39.1	132	47.8	239	43.5
ทราบว่าไม่ผิดกฎหมาย	33	12.0	26	9.4	59	10.7
ไม่ทราบ	134	48.9	118	42.7	252	45.8
ในความคิดของท่าน ท่านคิดว่า การรถไฟควรห้ามการจำหน่ายสุรา/เบียร์ บริเวณสถานีรถไฟหรือไม่						
ไม่ควร	96	35.0	110	39.9	206	37.5
ควร	178	65.0	166	60.1	344	62.5
ในความคิดของท่าน ท่านคิดว่า การรถไฟควรห้ามการจำหน่ายสุรา/เบียร์ บนขบวนรถไฟหรือไม่						
ไม่ควร	92	33.2	86	31.2	178	32.2
ควร	183	66.8	190	68.8	373	67.8

ตารางที่ 6 พบว่า

ขบวนการไฟฟ้าจ่ายเงินเอง

ผู้โดยสารร้อยละ 54.2 มีความเห็นต่อการจำหน่ายแอลกอฮอล์บนขบวนการไฟฟ้า มีความเห็นที่ไม่ควรให้มีการจำหน่าย เพราะอาจเกิดปัญหาทะเลาะวิวาท และร้อยละ 19.6 มีความเห็นว่าเป็นสิทธิของผู้ขาย ร้อยละ 67.4 ของผู้โดยสารเคยเห็นผู้ค้าเร่ขึ้นมาจำหน่ายสินค้าบนขบวนการไฟฟ้า และร้อยละ 53.5 เห็นผู้จำหน่ายสินค้าคือ คนขายของผู้เสียบียง ร้อยละ 83.3 ไม่เคยมีประสบการณ์ในการพบเหตุการณ์ทะเลาะวิวาทที่สถานีรถไฟ เช่นเดียวกับ ร้อยละ 83.3 ไม่เคยพบเหตุการณ์ในการทะเลาะวิวาทบนขบวนการไฟฟ้า ด้านความรู้เกี่ยวกับกฎหมาย พบว่า ร้อยละ 39.1 ตอบว่าการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนการไฟฟ้าผิดกฎหมาย ร้อยละ 48.9 ตอบว่าไม่ทราบ มีร้อยละ 65.5 ที่คิดว่าควรห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณสถานีรถไฟ ส่วนด้านความคิดเห็นต่อการห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พบว่า ร้อยละ 66.8 มีความเห็นว่าเป็นการห้ามจำหน่าย

ขบวนการไฟฟ้าฟรี

ผู้โดยสารมีความเห็นต่อการจำหน่ายแอลกอฮอล์บนขบวนการไฟฟ้า โดยส่วนใหญ่ร้อยละ 56.5 มีความเห็นที่ไม่ควรให้มีการจำหน่าย เพราะอาจเกิดปัญหาทะเลาะวิวาท และร้อยละ 21.0 มีความเห็นว่าเป็นสิทธิของผู้ขาย ร้อยละ 71.7 ของผู้โดยสารเคยเห็นผู้ค้าเร่ขึ้นมาจำหน่ายสินค้าบนขบวนการไฟฟ้า และร้อยละ 52.9 เห็นผู้จำหน่ายสินค้าคือ คนขายของผู้เสียบียง ร้อยละ 76.1 ไม่เคยมีประสบการณ์ในการพบเหตุการณ์ทะเลาะวิวาทที่สถานีรถไฟ เช่นเดียวกับ ร้อยละ 73.2 ที่ไม่เคยพบเหตุการณ์ในการทะเลาะวิวาทบนขบวนการไฟฟ้า ด้านความรู้เกี่ยวกับกฎหมาย พบว่า ร้อยละ 47.8 ตอบว่าการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนการไฟฟ้าผิดกฎหมาย ร้อยละ 42.7 ตอบว่าไม่ทราบ มีร้อยละ 9.4 ที่ตอบว่าการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ดังกล่าวเป็นสิ่งผิดกฎหมาย ส่วนด้านความคิดเห็นต่อการห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พบว่า ร้อยละ 60.1 มีความเห็นว่าเป็นการห้ามจำหน่ายบริเวณสถานีรถไฟ และร้อยละ 68.8 บนขบวนการไฟฟ้าของผู้โดยสารที่มีความเห็นว่าเป็นการห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

ตารางที่ 7 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสารจำแนกตามความคิดเห็นต่อการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ จำนวนเจ้าหน้าที่ การจำหน่ายช่วงเทศกาล และความคิดเห็นต่อกฎหมาย

ข้อมูล	จ่ายเงินเอง (n=275)		ฟรี(n=276)		รวม(n=551)	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ท่านคิดว่า การดื่มสุราบนขบวนรถไฟเป็นเรื่องส่วนบุคคลหรือไม่						
ไม่ใช่	132	47.8	142	51.5	274	49.5
ใช่	143	52.2	134	48.5	277	50.4
หากคนที่นั่งใกล้ท่านดื่มสุรา ท่านจะทำอย่างไร						
เฉย ๆ ไม่ยุ่งด้วย	79	28.5	93	33.7	172	31.1
หาที่นั่งใหม่	148	54.0	149	54.0	297	54.0
แจ้งตำรวจและ พนักงานรักษาโรค	39	14.2	31	11.2	70	12.7
ท่านคิดว่าควรมีการกำหนดพื้นที่ในการดื่มสุราบนขบวนรถไฟเช่นเดียวกับการห้ามสูบบุหรี่บนขบวนรถไฟหรือไม่						
ไม่ควร	98	34.8	96	34.9	191	34.9
ควร	178	65.2	179	65.1	357	65.1
ท่านคิดว่าจำนวนเจ้าหน้าที่ตำรวจในแต่ละขบวนรถไฟเพียงพอกับการรักษาความปลอดภัยให้ผู้โดยสารหรือไม่						
ไม่เพียงพอ	116	42.3	120	43.5	236	42.9
เพียงพอ	156	57.7	156	56.5	314	57.1
ท่านคิดว่าจำนวนพนักงานรักษาโรคไฟในแต่ละขบวนรถไฟเพียงพอกับการรักษาความปลอดภัยให้ผู้โดยสารหรือไม่						
ไม่เพียงพอ	111	40.5	109	39.8	220	40.2
เพียงพอ	163	59.5	165	60.2	328	59.8
ท่านคิดว่าช่วงเทศกาลและวันหยุดยาวควรมีการห้ามจำหน่ายสุราบนรถไฟหรือไม่						
ไม่ควร	80	29.2	85	30.8	165	30.0
ควร	195	70.8	191	69.2	385	70.0
ท่านทราบหรือไม่ว่ามีกฎหมายห้ามจำหน่ายสุราแก่ผู้ที่อายุต่ำกว่า 20 ปีบริบูรณ์						
ไม่ทราบ	82	29.9	87	31.5	169	30.7
ทราบ	193	70.1	189	68.5	381	69.3

จากตาราง 7 พบว่า

ขบวนการไฟฟ้าจ่ายเงินเอง พบว่า ร้อยละ 52.2 คิดว่าการดื่มสุราไม่ใช่เรื่องสิทธิส่วนบุคคล เมื่อมีผู้ดื่มสุราเข้ามานั่งใกล้ ๆ มีร้อยละ 54.0 ตอบว่าตนเองจะหาที่นั่งใหม่ เกี่ยวกับการสูบบุหรี่ พบว่า ร้อยละ 65.2 มีความเห็นว่าการดื่มมีความเห็นว่าการกำหนดพื้นที่ในการสูบบุหรี่ ผู้โดยสารร้อยละ 57.7 มีความเห็นว่าเป็นขบวนการไฟฟ้ามีเจ้าหน้าที่พอเพียงสำหรับการดูแลผู้โดยสาร และร้อยละ 70.8 มีความเห็นว่าเป็นขบวนการไฟฟ้ามีพนักงานที่ดูแลรถของการรถไฟพอเพียงกับการดูแลและปฏิบัติหน้าที่บนขบวนการไฟฟ้า ร้อยละ 70.1 ทราบว่ามีกฎหมายห้ามการจำหน่ายแอลกอฮอล์แก่เด็กอายุไม่ถึง 20 ปีบริบูรณ์

ขบวนการไฟฟ้าฟรี พบว่า ร้อยละ 48.5 คิดว่าการดื่มสุราไม่ใช่เรื่องสิทธิส่วนบุคคล เมื่อมีผู้ดื่มสุราเข้ามานั่งใกล้ ๆ มีร้อยละ 54.0 ตอบว่าตนเองจะหาที่นั่งใหม่ ร้อยละ 65.1 มีความเห็นว่าการกำหนดพื้นที่ในการสูบบุหรี่

ด้านเจ้าหน้าที่ พบว่า ผู้โดยสารร้อยละ 56.5 มีความเห็นว่าเป็นขบวนการไฟฟ้ามีเจ้าหน้าที่พอเพียงสำหรับการดูแลผู้โดยสาร และร้อยละ 60.2 มีความเห็นว่าเป็นขบวนการไฟฟ้ามีพนักงานที่ดูแลรถของการรถไฟพอเพียงกับการดูแลและปฏิบัติหน้าที่บนขบวนการไฟฟ้า ผู้โดยสาร ร้อยละ 69.2 มีความเห็นว่าการห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนการไฟฟ้าในช่วงเทศกาล ร้อยละ 68.5 ทราบว่ามีกฎหมายห้ามการจำหน่ายแอลกอฮอล์แก่เด็กอายุไม่ถึง 20 ปีบริบูรณ์

ตารางที่ 8 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสารจำแนกตามความคิดเห็นต่อจุดเสี่ยงและการกำหนดบตลงโทษ

ของผู้ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

ข้อมูล	จ่ายเงินเอง(n=275)		ฟรี(n=276)		รวม(n=551)	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ท่านคิดว่าจุดเสี่ยงบนขบวนรถไฟอยู่ที่ใด						
ในตู้รถไฟชั้น 3						
ไม่ใช่	154	55.7	151	54.7	303	55.2
ใช่	121	44.3	125	45.3	246	44.8
ในตู้รถไฟชั้น 2						
ไม่ใช่	232	84.2	232	84.1	464	84.2
ใช่	43	15.8	44	15.9	87	15.8
ช่วงเทศกาลและมีผู้เดินทางมาก						
ไม่ใช่	113	40.9	114	41.3	227	41.1
ใช่	162	59.2	162	58.7	324	58.9
บริเวณข้อต่อรถไฟ						
ไม่ใช่	87	31.4	87	31.5	174	31.5
ใช่	188	68.6	189	68.5	377	68.5
ผู้เสียบียง						
ไม่ใช่	223	81.0	219	79.4	442	80.2
ใช่	52	19.0	57	20.6	109	19.8
ท่านคิดว่าควรมีกฎหมายห้ามผู้โดยสารดื่มสุราบนขบวนรถไฟเช่นเดียวกับห้ามดื่มสุราบนรถยนต์หรือไม่						
ไม่ควร	69	24.8	63	22.8	132	23.8
ควร	206	75.2	213	77.2	419	76.2
ท่านคิดว่าบทลงโทษของผู้ดื่มสุราบนขบวนรถไฟ หากมีการตรวจพบควรมีลักษณะเดียวกับบทลงโทษของการดื่มสุราบนรถยนต์หรือไม่						
ไม่ควร	59	21.8	70	25.4	129	23.5
ควร	216	78.5	206	74.6	422	75.5
ท่านคิดว่าการดื่มสุราในสังคมไทยเป็นอย่างไร						
. เป็นเรื่องปกติในสังคมไทย ยอมรับได้	146	52.9	149	54.0	295	53.5
. เป็นสิ่งไม่ดี ยอมรับไม่ได้	129	47.1	127	46.0	256	46.5

จากตารางที่ 8 พบว่า

ชบวนรถไฟจ่ายเงินเอง

ผู้โดยสารมีความคิดเห็นต่อจุดเสี่ยงในขณะเดินทางโดยการรถไฟ บริเวณที่อันตรายสูงสุดส่วนใหญ่ร้อยละ 68.6 คือบริเวณข้อต่อรถไฟ รองลงมาคือ ช่วงเทศกาลร้อยละ 59.2 และ ในตู้รถไฟชั้น 3 ร้อยละ 44.3

ด้านความคิดเห็นต่อการมีกฎหมายห้ามผู้โดยสารดื่มสุราบนขบวนรถไฟและการมีบทลงโทษเช่นเดียวกับห้ามดื่มสุรบนรถยนต์ ร้อยละ 75.2

ด้านความคิดเห็นต่อการมีกฎหมายห้ามผู้โดยสารดื่มสุราบนขบวนรถไฟและการมีบทลงโทษเช่นเดียวกับห้ามดื่มสุรบนรถยนต์ พบว่า ผู้โดยสารสายตะวันออกเฉียงเหนือเห็นด้วยร้อยละ 78.5

ด้านความเห็นต่อการดื่มสุราในสังคมไทย พบว่า ผู้โดยสารสายใต้คิดว่า เป็นเรื่องปกติในสังคมไทย ร้อยละ 47.1 ร้อยละ 52.9 ยอมรับไม่ได้

ชบวนรถไฟฟรี

ความคิดเห็นต่อจุดเสี่ยงในขณะเดินทางโดยการรถไฟ คิดว่า บริเวณที่อันตรายสูงสุดส่วนใหญ่ร้อยละ 68.5 คือบริเวณข้อต่อรถไฟ รองลงมาคือ ช่วงเทศกาลร้อยละ 58.7 และบริเวณขบวนชั้น 2 ร้อยละ 45.9

ด้านความคิดเห็นต่อการมีกฎหมายห้ามผู้โดยสารดื่มสุราบนขบวนรถไฟและการมีบทลงโทษเช่นเดียวกับห้ามดื่มสุรบนรถยนต์ พบว่า ผู้โดยสารสายใต้เห็นด้วยร้อยละ 77.2

ด้านความคิดเห็นต่อการมีกฎหมายห้ามผู้โดยสารดื่มสุราบนขบวนรถไฟและการมีบทลงโทษเช่นเดียวกับห้ามดื่มสุรบนรถยนต์ พบว่า เห็นด้วยร้อยละ 74.6

ความเห็นต่อการดื่มสุราในสังคมไทย พบว่าเป็นเรื่องปกติในสังคมไทย ร้อยละ 54.0

ในการวิเคราะห์ข้อมูลได้จำแนกออกตามลักษณะของกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษาโดยแสดงผลระหว่างผู้โดยสารที่ใช้บริการรถไฟฟรีและผู้โดยสารที่เดินทางโดยการจ่ายเงินค่าโดยสารเอง ในตารางที่ 1 ถึง ตารางที่ 8 ดังนี้

2.1. ลักษณะทางประชากรของกลุ่มตัวอย่าง ประกอบด้วย เพศ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส ความถี่ของการเดินทาง เหตุผลในการเลือกเดินทางโดยรถไฟ พฤติกรรมการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และบุหรี่

ตารางที่ 9 จำนวนและร้อยละ ของผู้โดยสารที่ใช้บริการขบวนรถไฟฟรีและขบวนรถไฟจ่ายเงินเองจำแนก

ตาม เพศ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส และ อาชีพ

ข้อมูล	สายใต้ (n=183)		สายตะวันออกเฉียงเหนือ (n=189)		สายเหนือ (n=179)	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
เพศ						
ชาย	80	43.7	79	41.8	76	42.5
หญิง	103	56.3	110	58.2	103	57.5
ระดับการศึกษา						
ไม่ได้เรียนหนังสือในระบบ	19	10.4	1	0.5	6	3.3
ประถมศึกษา	17	9.2	56	29.6	33	18.4
มัธยมศึกษาตอนต้น	31	16.9	24	12.7	22	12.3
มัธยมศึกษาตอนปลาย	45	25.6	44	23.3	39	21.8
ปริญญาตรี	58	31.7	59	31.2	67	37.4
กำลังศึกษา	13	7.1	5	2.7	12	6.7
สถานภาพสมรส						
โสด	67	36.6	92	48.7	104	58.1
แต่งงาน	101	55.2	78	41.3	62	34.6
หม้าย	12	6.6	11	5.8	8	4.5
หย่า/แยก	3	1.6	8	4.2	5	2.8
อาชีพ						
รับจ้าง	32	17.5	50	26.5	38	21.2
เกษตรกรรวม	17	9.3	15	7.9	13	7.3
ลูกจ้างบริษัท	22	12.0	13	6.9	24	13.4
ราชการ	3	1.6	15	7.9	9	5.0
ค้าขาย	23	12.6	10	5.3	12	6.7
อาชีพส่วนตัว	38	20.8	30	15.9	26	14.5
บ้านานาญ	0	0.0	9	4.8	3	1.7
กลุ่มที่ยังไม่ประกอบอาชีพ/ อาชีพไม่สร้างรายได้	48	24.9	47	24.9	54	30.4

จากตารางที่ 9 พบว่า

ผู้โดยสารสายใต้ มีจำนวนกลุ่มตัวอย่าง 183 ราย กลุ่มตัวอย่างเพศชาย มีร้อยละ 43.7 เพศหญิงร้อยละ 63.8 ร้อยละ 56.3 จบการศึกษาระดับปริญญาตรี ร้อยละ 31.7 ร้อยละ 25.6 จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ร้อยละ 55.2 สถานภาพสมรสคู่ ด้านอาชีพ พบว่า ส่วนใหญ่ร้อยละ 24.9 ไม่ได้ประกอบอาชีพที่มีรายได้ มีอาชีพรองลงมาคือร้อยละ 20.8

ผู้โดยสารสายตะวันออกเฉียงเหนือ มีจำนวนกลุ่มตัวอย่าง 189 ราย กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 41.8 เป็นเพศชาย ร้อยละ 58.2 เป็นเพศหญิง ร้อยละ 31.2 จบการศึกษาระดับปริญญาตรี ร้อยละ 29.6 จบการศึกษาระดับประถมศึกษา สถานภาพสมรสโสด ร้อยละ 48.7 ด้านอาชีพ พบว่า ส่วนใหญ่ร้อยละ 26.5 อาชีพรับจ้าง

สายเหนือ จำนวนกลุ่มตัวอย่าง 179 ราย กลุ่มตัวอย่างเพศชาย มีร้อยละ 42.5 เพศหญิงร้อยละ 57.5 ร้อยละ 37.4 จบการศึกษาระดับปริญญาตรี สถานภาพสมรสโสด ร้อยละ 58.1 กลุ่มที่ยังไม่ประกอบอาชีพ/อาชีพไม่สร้างรายได้ ร้อยละ 30.4

ตามเหตุผลของการเลือกใช้บริการรถไฟ

ข้อมูล	สายใต้ (N=183)		สายตะวันออกเฉียงเหนือ (N=189)		สายเหนือ (N=179)	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
เหตุผลในการใช้บริการรถไฟ						
ราคาถูก						
ไม่ใช่	115	62.8	111	58.7	91	50.8
ใช่	68	37.2	78	41.3	88	49.2
ฟรี						
ไม่ใช่	71	38.8	103	54.5	94	52.5
ใช่	112	61.2	86	45.5	85	47.5
ผ่านเป้าหมายที่ต้องการ						
ไม่ใช่	108	59.0	92	48.7	105	58.7
ใช่	75	41.0	97	51.3	74	41.3
ประหยัด						
ไม่ใช่	126	68.9	90	47.6	73	40.8
ใช่	57	31.1	99	52.4	106	59.2
บริการดี						
ไม่ใช่	169	92.4	134	70.9	135	75.4
ใช่	14	7.6	55	29.1	44	24.6

จากตารางที่ 10 พบว่า กลุ่มตัวอย่างเลือกใช้บริการรถไฟ มีเหตุผลดังนี้

สายใต้ กลุ่มตัวอย่างเลือกใช้บริการรถไฟ เนื่องจาก ฟรี ร้อยละ 61.2 รองลงมาคือ ผ่านเป้าหมายที่ต้องการ ร้อยละ 41.0

สายตะวันออกเฉียงเหนือ กลุ่มตัวอย่างเลือกใช้บริการเนื่องจาก ประหยัดร้อยละ 51.3 และมีรถไฟฟรีร้อยละ 45.5

สายเหนือ กลุ่มตัวอย่างเลือกใช้บริการเนื่องจาก ประหยัดร้อยละ 59.2 และมีรถไฟฟรีร้อยละ 47.5

2.2. การใช้บริการบนขบวนรถไฟ (อาหาร) ประสบการณ์ที่พบบนขบวนรถไฟและชานชาลา จุดเสี่ยงของการเดินทาง

ตารางที่ 11 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสารที่ใช้บริการรถไฟฟ้าฟรีและรถไฟฟ้าจ่ายเองจำแนกตามความถี่ของการใช้บริการ พฤติกรรมเสี่ยง ความสัมพันธ์ระหว่างการเลือกใช้บริการกับค่าใช้จ่าย และประสบการณ์ระหว่างเดินทาง

ข้อมูล	สายใต้(n=183)		สายตะวันออก เชียง เหนือ(n=189)		สายเหนือ(n=179)	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ท่านใช้บริการรถไฟฟ้าบ่อยหรือไม่						
ไม่บ่อย(ไม่เกิน 3 ครั้งต่อปี)	104	56.8	122	64.6	118	65.9
บ่อย(12 ครั้งต่อปี)	73	39.9	47	24.9	44	24.6
ครั้งแรก	6	3.3	20	10.6	17	9.5
ปกติท่านสูบบุหรี่หรือไม่						
สูบ ปัจจุบันเลิกแล้ว	28	15.3	18	9.5	15	8.4
สูบและยังสูบอยู่	36	19.7	25	13.2	31	17.3
ไม่เคยสูบ	119	65.0	146	77.3	133	74.3
ปกติท่านดื่มแอลกอฮอล์ประเภทใด						
ประเภทหนึ่งหรือไม่						
ดื่ม ปัจจุบันเลิกแล้ว	29	15.9	22	11.6	19	10.6
ดื่มและยังดื่มอยู่	42	23.9	38	20.1	28	15.6
ไม่เคยดื่ม	112	61.3	129	68.3	132	73.7
ท่านคิดว่า การที่คนไม่ต้องจ่ายค่า						
เดินทางโดยรถไฟ จะเป็นผลให้มีการ						
ใช้จ่ายบนรถไฟเพื่อซื้อของกินและใช้						
มากขึ้นหรือไม่						
ไม่เกี่ยวข้องกัน	67	36.6	90	47.6	77	43.0
มีผลเกี่ยวข้องกัน	116	63.4	99	52.4	102	57.0
ปกติท่านได้ยินข่าวที่เกี่ยวข้องกับ						
อาชญากรรมบนรถไฟบ้างหรือไม่ เช่น						
การทำร้ายกัน ลักขโมย ฯ						
ไม่เคย	134	73.2	114	60.3	87	48.6
เคย	49	26.8	75	39.7	92	51.4
สายเหนือ	10	20.4	48	64.0	55	59.8
ใต้	23	46.9	27	36.0	37	40.2
ตะวันออกเชียงใหม่	7	14.3	0	0.0	0	0.0
ชานเมือง	9	18.4	0	0.0	0	0.0

จากตารางที่ 11 พบว่า

สายใต้ ส่วนใหญ่ร้อยละ 56.8 ใช้บริการรถไฟไม่บ่อย คือไม่เกิน 3 ครั้งต่อปี ร้อยละ 39.9 ที่ใช้บ่อยคือ ประมาณ เดือนละ 1 ครั้ง มีเพียงร้อยละ 3.3 ที่ใช้บริการรถไฟเป็นครั้งแรก

ส่วนใหญ่ ร้อยละ 65.0 ไม่เคยสูบบุหรี่ ร้อยละ 19.7 ยังคงสูบบุหรี่ ร้อยละ 61.3 ไม่เคยดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ส่วนความคิดเห็นต่อความสัมพันธ์ระหว่างการใช้บริการรถไฟฟรีกับค่าใช้จ่ายระหว่างเดินทาง พบว่า ร้อยละ 63.4 ,พบว่ามีความสัมพันธ์กัน นอกจากนี้ยังพบว่า ร้อยละ 73.2 ไม่มีเคยพบอาชญากรรมระหว่างเดินร้อยละ 73.2

สายตะวันออกเฉียงเหนือ ส่วนใหญ่ร้อยละ 64.6 ใช้บริการรถไฟไม่บ่อย คือไม่เกิน 3 ครั้งต่อปี ร้อยละ 24.9 ที่ใช้บ่อยคือประมาณ เดือนละ 1 ครั้ง มีเพียงร้อยละ 10.6 ที่ใช้บริการรถไฟเป็นครั้งแรก

ส่วนใหญ่ ร้อยละ 77.3 ไม่เคยสูบบุหรี่ ร้อยละ 13.2 ยังคงสูบบุหรี่ ร้อยละ 68.3 ไม่เคยดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ส่วนความคิดเห็นต่อความสัมพันธ์ระหว่างการใช้บริการรถไฟฟรีกับค่าใช้จ่ายระหว่างเดินทาง พบว่า ร้อยละ 52.4 ,พบว่ามีความสัมพันธ์กัน นอกจากนี้ยังพบว่า ร้อยละ 60.3 ไม่มีเคยพบอาชญากรรม บนขบวนรถไฟ

สายเหนือ ส่วนใหญ่ร้อยละ 65.9 ใช้บริการรถไฟไม่บ่อย คือไม่เกิน 3 ครั้งต่อปี ร้อยละ 24.6 ที่ใช้บ่อยคือประมาณ เดือนละ 1 ครั้ง มีเพียงร้อยละ 9.5 ที่ใช้บริการรถไฟเป็นครั้งแรก

ส่วนใหญ่ ร้อยละ 74.3 ไม่เคยสูบบุหรี่ ร้อยละ 17.3 ยังคงสูบบุหรี่ ร้อยละ 73.7 ไม่เคยดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ส่วนความคิดเห็นต่อความสัมพันธ์ระหว่างการใช้บริการรถไฟฟรีกับค่าใช้จ่ายระหว่างเดินทาง พบว่า ร้อยละ 57.0 ,พบว่ามีความสัมพันธ์กัน นอกจากนี้ยังพบว่า ร้อยละ 51.4 เคยพบอาชญากรรมบนขบวนรถไฟ

ข้อมูล	สายใต้(n=183)		สายตะวันออกเฉียงเหนือ(n=189)		สายเหนือ(n=179)	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
คนในครอบครัว(พ่อแม่พี่น้องสายตรง)ของท่านดื่มแอลกอฮอล์ประเภทใดประเภทหนึ่งหรือไม่						
คนในครอบครัว(พ่อ แม่ น้อง)	70	38.3	77	40.7	71	39.7
เครือญาติ	48	26.2	17	9.0	0	0.0
ไม่มีใครดื่ม	65	35.5	95	40.3	108	60.3

จากตารางที่ 12 พบว่า

สายใต้ ผู้โดยสารร้อยละ 35.5 มีสมาชิกในครอบครัวดื่มสุรา และร้อยละ 26.2 มีเครือญาติและคนในครอบครัวดื่มสุรา อีกร้อยละ 35.5 ที่ไม่มีใครในครอบครัวดื่มสุรา

สายตะวันออกเฉียงเหนือ ผู้โดยสารร้อยละ 40.7 มีสมาชิกในครอบครัวดื่มสุรา และร้อยละ 9.0 มีเครือญาติและคนในครอบครัวดื่มสุรา อีกร้อยละ 40.3 ที่ไม่มีใครในครอบครัวดื่มสุรา

สายเหนือ ผู้โดยสารร้อยละ 39.7 มีสมาชิกในครอบครัวดื่มสุรา อีกร้อยละ 60.3 ที่ไม่มีใครในครอบครัวดื่มสุรา

ตารางที่ 13 จำนวนและร้อยละของผู้ใช้บริการรถไฟจำแนกตามการใช้จ่ายและการจำหน่ายเครื่องดื่ม

แอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ						
ข้อมูล	สายใต้(n=183)		สายตะวันออก เฉียงเหนือ(n=189)		สายเหนือ(n=179)	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ปกติท่านใช้จ่ายขณะเดินทางโดยรถไฟอย่างไร						
อาหาร เตรียมมาเอง						
ไม่ใช่	96	52.5	60	31.8	51	28.5
ใช่	87	47.5	129	68.2	128	71.5
เครื่องดื่ม (น้ำดื่ม นม)						
ไม่ใช่	108	59.0	73	38.6	101	56.4
ใช่	75	41.0	116	61.4	78	43.6
ขนม อาหารขบเคี้ยว						
ไม่ใช่	111	60.7	102	54.0	150	83.8
ใช่	72	39.3	87	46.0	29	16.2
ท่านเคยซื้ออาหารบริเวณสถานีรถไฟหรือไม่						
ไม่เคย	37	20.2	36	19.0	53	29.8
เคย	146	79.8	153	81.0	125	70.2
ท่านเคยเห็นการจำหน่ายสุรา/เบียร์บริเวณสถานีรถไฟหรือไม่						
ไม่เคย	40	26.8	72	38.1	60	33.5
เคย	134	73.2	117	61.9	119	66.5
ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรกับการจำหน่ายสุราบริเวณสถานีรถไฟ						
ผู้ชาย						
ไม่สนใจ เพราะเป็นสิทธิของ	8	44.3	41	21.7	26	14.5
ไม่สนใจ เพราะเป็นเรื่องของการรถไฟ	28	15.3	12	6.4	17	9.5
ไม่ควรให้มีการจำหน่าย เพราะอาจเกิดปัญหาทะเลาะวิวาท	65	33.3	111	58.7	125	69.8
ควรให้จำหน่าย	9	4.9	25	13.2	11	6.1

สายใต้

การเตรียมอาหาร พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่เดินทางทั้งสายใต้ ส่วนใหญ่ร้อยละ 51.2 ไม่มีการเตรียมอาหารมาเอง ร้อยละ 79.8 ซื้อเครื่องดื่ม/อาหารบริเวณสถานีรถไฟ และร้อยละ 73.2 เคยเห็นมีการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

ด้านความเห็นต่อการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พบว่า ส่วนใหญ่ร้อยละ 44.3 ไม่สนใจในการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณสถานีรถไฟเพราะเป็นเรื่องของผู้ขาย

สายตะวันออกเฉียงเหนือ

การเตรียมอาหาร พบว่า ส่วนใหญ่มีการเตรียมอาหารมาเอง ร้อยละ 68.2 ร้อยละ 81.1 ซื้อเครื่องดื่ม/อาหารบริเวณสถานีรถไฟ และร้อยละ 61.9 เคยเห็นมีการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

ด้านความเห็นต่อการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พบว่า ส่วนใหญ่ร้อยละ 58.7 คิดว่าไม่ควรมีการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณสถานีรถไฟเพราะเกิดปัญหาทะเลาะวิวาท

สายเหนือ

การเตรียมอาหาร พบว่า ส่วนใหญ่มีการเตรียมอาหารมาเอง ร้อยละ 71.5 ร้อยละ 70.2 ซื้อเครื่องดื่ม/อาหารบริเวณสถานีรถไฟ และร้อยละ 66.5 เคยเห็นมีการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

ด้านความเห็นต่อการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พบว่า ส่วนใหญ่ร้อยละ 69.8 คิดว่าไม่ควรมีการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณสถานีรถไฟเพราะเกิดปัญหาทะเลาะวิวาท

2.3. ความคิดเห็นต่อการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ และชานชาลา จำนวนเจ้าหน้าที่ และ
 ความคิดเห็นต่อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
 ตารางที่ 14 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสารจำแนกตามความคิดเห็นต่อการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์
 บริเวณสถานีรถและบนขบวนรถไฟ

ข้อมูล	สายใต้(n=183)		สาย ตะวันออกเฉียงเหนือ		สายเหนือ(n=173)	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรกับการจำหน่ายสุราบนขบวนรถไฟ						
ไม่สนใจ เพราะเป็นสิทธิของผู้ชาย	64	35.0	19	10.1	29	16.2
ไม่สนใจ เพราะเป็นเรื่องของการรถไฟ	41	22.4	34	18.0	14	7.8
ไม่ควรให้มีการจำหน่าย เพราะอาจเกิดปัญหาทะเลาะวิวาท	68	37.2	116	61.4	121	67.6
ควร	10	2.5	20	10.6	15	8.4
ผู้จำหน่ายสุราบนขบวนรถไฟที่ท่านเคยเห็น เป็นกลุ่มใด						
คนขายของผู้เสียบียงรถไฟ	64	35.0	89	47.1	105	58.7
พ่อค้าเร่ ที่ขึ้นมาขายบนขบวน	119	65.0	100	52.9	74	41.3
ท่านเคยพบเหตุการณ์ที่มีสาเหตุจากการดื่มสุราบริเวณสถานี รถไฟหรือไม่						
ไม่เคย	158	86.3	153	81.0	128	71.5
เคย	25	13.6	36	19.0	51	28.5
ท่านเคยพบเหตุการณ์ที่มีสาเหตุจากการดื่มสุราบนขบวนรถไฟ หรือไม่						
ไม่เคย	158	86.3	142	75.1	124	69.3
เคย	25	13.7	47	24.9	55	30.7
ท่านทราบหรือไม่ว่า การจำหน่ายสุราบนขบวนรถไฟผิดกฎหมาย หรือไม่						
ทราบ ว่าผิดกฎหมาย	87	47.8	66	34.9	86	48.0
ทราบว่าไม่ผิดกฎหมาย	18	9.9	27	14.3	17	7.8
ไม่ทราบ	77	42.3	96	50.8	79	44.1
ท่านคิดว่า การรถไฟควรห้ามการจำหน่ายสุรา/เบียร์ บริเวณ สถานีรถไฟหรือไม่						
ไม่ควร	97	53.3	53	28.0	56	31.3
ควร	86	46.7	136	72.0	123	68.7
ท่านคิดว่า การรถไฟควรห้ามการจำหน่ายสุรา/เบียร์ บนขบวน รถไฟหรือไม่						
ไม่ควร	82	45.0	39	20.6	56	31.3
ควร	101	55.0	150	79.4	123	68.7

จากตารางที่ 14

สายใต้ ผู้โดยสารสายใต้มีความเห็นต่อการจำหน่ายแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ โดยส่วนใหญ่ร้อยละ 37.2 มีความเห็นว่าเป็นการจำหน่าย เพราะอาจเกิดปัญหาทะเลาะวิวาท และร้อยละ 35.0 มีความเห็นว่าเป็นสิทธิของผู้ขาย ร้อยละ 65.0 ของผู้โดยสารเคยเห็นผู้ค้าเร่ขึ้นมาจำหน่ายสินค้าบนขบวนรถไฟ และร้อยละ 35.0 เห็นผู้จำหน่ายสินค้าคือ คนขายของตู้เสบียง ร้อยละ 86.3 ไม่เคยมีประสบการณ์ในการพบเหตุการณ์ทะเลาะวิวาทที่สถานีรถไฟ เช่นเดียวกับ ร้อยละ 86.3 ที่ไม่เคยพบเหตุการณ์ในการทะเลาะวิวาทบนขบวนรถไฟ ด้านความรู้เกี่ยวกับกฎหมาย พบว่า ร้อยละ 47.8 ตอบว่า การจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟผิดกฎหมาย ร้อยละ 42.3 ตอบว่าไม่ทราบ มีร้อยละ 9.9 ที่ตอบว่าการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ดังกล่าวเป็นสิ่งไม่ผิดกฎหมาย ส่วนด้านความคิดเห็นต่อการห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พบว่า ร้อยละ 53.3 มีความเห็นว่าเป็นการห้ามจำหน่ายบริเวณสถานีรถไฟ ส่วนการจำหน่ายบนขบวนรถไฟ พบว่า คิดว่าควรห้าม ร้อยละ 55.0

สายตะวันออกเฉียงเหนือ ผู้โดยสารมีความเห็นต่อการจำหน่ายแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ โดยส่วนใหญ่ร้อยละ 61.4 มีความเห็นว่าเป็นการจำหน่าย เพราะอาจเกิดปัญหาทะเลาะวิวาท และร้อยละ 10.1 มีความเห็นว่าเป็นสิทธิของผู้ขาย ร้อยละ 52.9 ของผู้โดยสารเคยเห็นผู้ค้าเร่ขึ้นมาจำหน่ายสินค้าบนขบวนรถไฟ และร้อยละ 47.1 เห็นผู้จำหน่ายสินค้าคือ คนขายของตู้เสบียง ร้อยละ 81.0 ไม่เคยมีประสบการณ์ในการพบเหตุการณ์ทะเลาะวิวาทที่สถานีรถไฟ เช่นเดียวกับ ร้อยละ 69.3.3 ที่ไม่เคยพบเหตุการณ์ในการทะเลาะวิวาทบนขบวนรถไฟ ด้านความรู้เกี่ยวกับกฎหมาย พบว่า ร้อยละ 34.9 ตอบว่า การจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟผิดกฎหมาย ร้อยละ 50.8 ตอบว่าไม่ทราบ ส่วนด้านความคิดเห็นต่อการห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พบว่า ร้อยละ 72.2 มีความเห็นว่าเป็นการห้ามจำหน่ายบริเวณสถานีรถไฟ ส่วนการจำหน่ายบนขบวนรถไฟ พบว่า คิดว่าควรห้าม ร้อยละ 79.4

สายเหนือ ผู้โดยสารมีความเห็นต่อการจำหน่ายแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ โดยส่วนใหญ่ร้อยละ 67.6 มีความเห็นว่าเป็นการจำหน่าย เพราะอาจเกิดปัญหาทะเลาะวิวาท และร้อยละ 16.2 มีความเห็นว่าเป็นสิทธิของผู้ขาย ร้อยละ 28.5 ของผู้โดยสารเคยเห็นผู้ค้าเร่ขึ้นมาจำหน่ายสินค้าบนขบวนรถไฟ และร้อยละ 71.5 เห็นผู้จำหน่ายสินค้าคือ คนขายของตู้เสบียง ร้อยละ 71.5 ไม่เคยมีประสบการณ์ในการพบเหตุการณ์ทะเลาะวิวาทที่สถานีรถไฟ เช่นเดียวกับ ร้อยละ 69.3 ที่ไม่เคยพบเหตุการณ์ในการทะเลาะวิวาทบนขบวนรถไฟ ด้านความรู้เกี่ยวกับกฎหมาย พบว่า ร้อยละ 48.0 ตอบว่า การจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟผิดกฎหมาย ร้อยละ 44.1 ตอบว่าไม่ทราบ ส่วนด้านความคิดเห็นต่อการห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พบว่า ร้อยละ 68.7 มีความเห็นว่าเป็นการห้ามจำหน่ายบริเวณสถานีรถไฟ ส่วนการจำหน่ายบนขบวนรถไฟ พบว่า คิดว่าควรห้าม ร้อยละ 68.7

ตารางที่ 15 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสารจำแนกตามความคิดเห็นต่อการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ จำนวนเจ้าหน้าที่ การจำหน่ายช่วงเทศกาล และความคิดเห็นต่อกฎหมาย

ข้อมูล	สายใต้(n=183)		สายตะวันออกเฉียงเหนือ (n=189)		สายเหนือ (n=179)	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ท่านคิดว่า การดื่มสุราบนขบวนรถไฟเป็นเรื่องส่วนบุคคลหรือไม่						
ไม่ใช่	66	36.3	104	55.0	103	57.5
ใช่	116	63.7	85	45.0	76	42.5
หากคนที่นั่งใกล้ท่านดื่มสุรา ท่านจะทำอย่างไร						
เฉย ๆ ไม่ยุ่งด้วย	58	31.8	64	33.8	61	34.0
หาที่นั่งใหม่	109	59.9	97	51.3	91	50.8
แจ้งตำรวจและ พนักงานรักษาโรค	15	8.2	28	14.8	27	15.1
ท่านคิดว่าควรมีการกำหนดพื้นที่ในการดื่มสุราบนขบวนรถไฟเช่นเดียวกับการห้ามสูบบุหรี่บนขบวนรถไฟหรือไม่						
ไม่ควร	79	43.4	54	28.6	58	32.8
ควร	103	56.6	135	71.4	119	67.2
ท่านคิดว่าจำนวนเจ้าหน้าที่ตำรวจในแต่ละขบวนรถไฟเพียงพอกับการรักษาความปลอดภัยให้ผู้โดยสารหรือไม่						
ไม่เพียงพอ	79	43.4	82	43.4	75	41.9
เพียงพอ	103	56.6	107	56.6	104	58.1
ท่านคิดว่าจำนวนพนักงานรักษาโรคในแต่ละขบวนรถไฟเพียงพอกับการรักษาความปลอดภัยให้ผู้โดยสารหรือไม่						
ไม่เพียงพอ	61	33.5	82	43.9	77	43.0
เพียงพอ	121	66.5	105	56.1	102	57.0
ท่านคิดว่าช่วงเทศกาลและวันหยุดยาวควรมีการห้ามจำหน่ายสุราบนรถไฟหรือไม่						
ไม่ควร	69	37.9	44	23.3	52	29.1
ควร	113	62.1	145	76.7	127	70.9
ท่านทราบหรือไม่ว่ามีกฎหมายห้ามจำหน่ายสุราแก่ผู้ที่อายุต่ำกว่า 20 ปีบริบูรณ์						
ไม่ทราบ	84	46.1	40	21.2	45	25.1
ทราบ	98	53.9	149	78.8	134	74.9

ตารางที่ 15 พบว่า

สายใต้ ร้อยละ 63.7ของผู้โดยสารให้ความเห็นว่าการตีมีสุราเป็นสิทธิส่วนบุคคล เมื่อมีผู้ตีมีสุราเข้ามานั่งใกล้ ๆ มีร้อยละ 59.9 ตอบว่าตนเองจะหาที่นั่งใหม่ ร้อยละ 56.6 มีความเห็นว่าการตีมีความเห็นว่าควรมีการกำหนดพื้นที่ในการสูบบุหรี่ ผู้โดยสารร้อยละ 56.6 มีความเห็นว่า บนขบวนรถไฟมีเจ้าหน้าที่พอเพียงสำหรับการดูแลผู้โดยสาร และร้อยละ 66.5 มีความเห็นว่า ในขบวนรถไฟมีพนักงานที่ดูแลรถของการรถไฟพอเพียงกับการดูแลและปฏิบัติหน้าที่บนขบวนรถไฟ ผู้โดยสาร ร้อยละ 62.1 มีความเห็นว่า ควรห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟในช่วงเทศกาล ร้อยละ 53.9 ทราบว่ามีกฎหมายห้ามการจำหน่ายแอลกอฮอล์แก่เด็กอายุไม่ถึง 20 ปีบริบูรณ์

สายตะวันออกเฉียงเหนือ ร้อยละ 55.0 ของผู้โดยสารให้ความเห็นว่าการตีมีสุราไม่ใช่เรื่องสิทธิส่วนบุคคล เมื่อมีผู้ตีมีสุราเข้ามานั่งใกล้ ๆ มีร้อยละ 51.3 ตอบว่าตนเองจะหาที่นั่งใหม่ ร้อยละ 71.4 มีความเห็นว่าการตีมีความเห็นว่าควรมีการกำหนดพื้นที่ในการสูบบุหรี่ ผู้โดยสารร้อยละ 56.6 มีความเห็นว่า บนขบวนรถไฟมีเจ้าหน้าที่พอเพียงสำหรับการดูแลผู้โดยสาร และร้อยละ 56.1 มีความเห็นว่า ในขบวนรถไฟมีพนักงานที่ดูแลรถของการรถไฟพอเพียงกับการดูแลและปฏิบัติหน้าที่บนขบวนรถไฟ ผู้โดยสาร ร้อยละ 76.7 มีความเห็นว่า ควรห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟในช่วงเทศกาลร้อยละ 78.8 ทราบว่ามีกฎหมายห้ามการจำหน่ายแอลกอฮอล์แก่เด็กอายุไม่ถึง 20 ปีบริบูรณ์

สายเหนือ ร้อยละ 57.5 ของผู้โดยสารให้ความเห็นว่าการตีมีสุราไม่ใช่เรื่องสิทธิส่วนบุคคล เมื่อมีผู้ตีมีสุราเข้ามานั่งใกล้ ๆ มีร้อยละ 50.8 ตอบว่าตนเองจะหาที่นั่งใหม่ ร้อยละ 67.2 มีความเห็นว่าการตีมีความเห็นว่าควรมีการกำหนดพื้นที่ในการสูบบุหรี่ ผู้โดยสารร้อยละ 58.1 มีความเห็นว่า บนขบวนรถไฟมีเจ้าหน้าที่พอเพียงสำหรับการดูแลผู้โดยสาร และร้อยละ 57.0 มีความเห็นว่า ในขบวนรถไฟมีพนักงานที่ดูแลรถของการรถไฟพอเพียงกับการดูแลและปฏิบัติหน้าที่บนขบวนรถไฟ ผู้โดยสาร ร้อยละ 70.9 มีความเห็นว่า ควรห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟในช่วงเทศกาล ร้อยละ 74.9 ทราบว่ามีกฎหมายห้ามการจำหน่ายแอลกอฮอล์แก่เด็กอายุไม่ถึง 20 ปีบริบูรณ์

ตารางที่ 16 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสารจำแนกตามความคิดเห็นต่อจุดเสี่ยงและการกำหนดบทลงโทษ
ของผู้ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

ข้อมูล	สายใต้		สาย ตะวันออกเฉียงเหนือ		สายเหนือ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ท่านคิดว่าจุดเสี่ยงบนขบวนรถไฟอยู่ที่ใด						
ในตู้รถไฟชั้น 3						
ไม่ใช่	130	71.4	97	51.6	76	42.5
ใช่	52	28.6	91	48.4	103	57.5
ในตู้รถไฟชั้น 2						
ไม่ใช่	155	85.2	165	87.3	143	79.9
ใช่	27	14.8	24	12.7	36	20.1
ช่วงเทศกาลและมีผู้เดินทางมาก						
ไม่ใช่	79	43.4	75	39.7	72	40.2
ใช่	103	56.6	114	60.3	107	59.8
บริเวณข้อต่อรถไฟ						
ไม่ใช่	77	42.3	37	19.6	59	33.0
ใช่	105	57.7	152	80.4	120	67.0
ตู้เสบียง						
ไม่ใช่	158	86.8	146	77.3	137	76.5
ใช่	24	13.2	43	22.7	42	23.5
ท่านคิดว่าควรมีกฎหมายห้ามผู้โดยสาร ดื่มสุรบบนขบวนรถไฟเช่นเดียวกับห้าม ดื่มสุรบบนรถยนต์หรือไม่						
ไม่ควร	75	41.2	33	17.5	23	12.9
ควร	107	58.8	156	82.5	156	87.1
ท่านคิดว่าบทลงโทษของผู้ที่ดื่มสุรบบน ขบวนรถไฟ หากมีการตรวจพบควรมีลักษณะเดียวกับบทลงโทษของการดื่ม สุรบบนรถยนต์ หรือไม่						
ไม่ควร	74	40.7	27	14.3	28	15.6
ควร	108	59.3	162	85.7	151	84.4
ท่านคิดว่ากรดื่มสุราในสังคมไทยเป็น อย่างไร						
. เป็นเรื่องปกติในสังคมไทย ยอมรับได้	120	65.9	91	48.2	83	46.4
. เป็นสิ่งไม่ดี ยอมรับไม่ได้	62	34.1	98	51.8	96	53.6

จากตารางที่ 16 พบว่า

สายใต้

ความคิดเห็นต่อจุดเสี่ยงในขณะเดินทางโดยการรถไฟ ผู้โดยสารคิดว่า บริเวณที่อันตรายสูงสุดส่วนใหญ่ร้อยละ 57.7 คือบริเวณช้อตรถไฟ รองลงมาคือ ช่วงเทศกาลร้อยละ 56.6 และบริเวณขบวนชั้น 3 ร้อยละ 28.6 ด้านความคิดเห็นต่อการมีกฎหมายห้ามผู้โดยสารดื่มสุราบริเวณสถานีรถไฟและการมีบทลงโทษเช่นเดียวกับห้ามดื่มสุราบนรถยนต์ พบว่า ผู้โดยสารเห็นด้วยร้อยละ 58.8

ด้านความคิดเห็นต่อการมีกฎหมายห้ามผู้โดยสารดื่มสุราบนขบวนรถไฟและการมีบทลงโทษเช่นเดียวกับห้ามดื่มสุราบนรถยนต์ พบว่า ผู้โดยสารเห็นด้วยร้อยละ 59.3

ด้านความเห็นต่อการดื่มสุราในสังคมไทย พบว่า ผู้โดยสารคิดว่า เป็นเรื่องปกติในสังคมไทย ร้อยละ 59.7

สายตะวันออกเฉียงเหนือ

ความคิดเห็นต่อจุดเสี่ยงในขณะเดินทางโดยการรถไฟ ผู้โดยสารคิดว่า บริเวณที่อันตรายสูงสุดส่วนใหญ่ร้อยละ 80.4 คือบริเวณช้อตรถไฟ รองลงมาคือ ช่วงเทศกาลร้อยละ 60.3 และบริเวณขบวนชั้น 3 ร้อยละ 48.4 ด้านความคิดเห็นต่อการมีกฎหมายห้ามผู้โดยสารดื่มสุราบนบริเวณสถานีรถไฟและการมีบทลงโทษเช่นเดียวกับห้ามดื่มสุราบนรถยนต์ร้อยละ 82.5 ด้านความคิดเห็นต่อการมีกฎหมายห้ามผู้โดยสารดื่มสุราบนขบวนรถไฟและการมีบทลงโทษเช่นเดียวกับห้ามดื่มสุราบนรถยนต์ พบว่า ผู้โดยสารเห็นด้วยร้อยละ 85.7 ด้านความเห็นต่อการดื่มสุราในสังคมไทยเป็นสิ่งที่ไม่ดี รับประทานไม่ได้ร้อยละ 51.8

สายเหนือ

ความคิดเห็นต่อจุดเสี่ยงในขณะเดินทางโดยการรถไฟ คิดว่า บริเวณที่อันตรายสูงสุดส่วนใหญ่ร้อยละ 67.0 คือบริเวณช้อตรถไฟ รองลงมาคือ ช่วงเทศกาลร้อยละ 59.8 และบริเวณขบวนชั้น 3 ร้อยละ 57.5 ด้านความคิดเห็นต่อการมีกฎหมายห้ามผู้โดยสารดื่มสุราบนขบวนรถไฟและการมีบทลงโทษเช่นเดียวกับห้ามดื่มสุราบนรถยนต์ พบว่า ผู้โดยสารเห็นด้วยร้อยละ 87.1 ด้านความคิดเห็นต่อการมีกฎหมายห้ามผู้โดยสารดื่มสุราบนขบวนรถไฟและการมีบทลงโทษเช่นเดียวกับห้ามดื่มสุราบนรถยนต์ พบว่า ผู้โดยสารเห็นด้วยร้อยละ 53.6 ด้านความเห็นต่อการดื่มสุราในสังคมไทย พบว่า ผู้โดยสารคิดว่า เป็นสิ่งที่ไม่ดียอมรับประทานไม่ได้

**.จำแนกตาม ขบวนการไฟฟ้าฟรีและขบวนการไฟฟ้าจ่ายเงินเองจำนุกตามเส้นทางการเดินรถไฟสายใต้ สาย
ตะวันออกเฉียงเหนือ และสายเหนือ**

ในการวิเคราะห์ข้อมูลได้จำแนกออกตามลักษณะของกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษาโดยแสดงผลระหว่างผู้โดยสารที่ใช้
บริการรถไฟฟรีและผู้โดยสารที่เดินทางโดยการจ่ายเงินค่าโดยสารเองในแต่ละเส้นทาง

1.ลักษณะทางประชากรของกลุ่มตัวอย่าง ประกอบด้วย เพศ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส ความถี่ของ
การเดินทาง เหตุผลในการเลือกเดินทางโดยรถไฟ พฤติกรรมการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และบุหรี่

ตารางที่ 17 จำนวนและร้อยละ ของผู้โดยสารที่ใช้บริการขบวนรถไฟฟรีและขบวนรถไฟจ่ายเงินเองจำแนกตาม

เพศ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส และ อาชีพ

ข้อมูล	สายใต้(n=183)		สายตะวันออก เฉียงเหนือ(n=189)		สายเหนือ(n=179)	
	จ่ายเอง	ฟรี	จ่ายเอง	ฟรี	จ่ายเอง	ฟรี
เพศ						
ชาย	43(47.3)	37(40.2)	46(48.9)	33(34.7)	46(51.1)	30(33.7)
หญิง	48(52.7)	55(59.8)	48(51.1)	62(65.3)	44(48.9)	59(66.3)
ระดับการศึกษา						
ไม่ได้เรียนหนังสือในระบบ	11(12.1)	8(8.7)	1(1.1)	0(0.0)	4(4.4)	2(2.3)
ประถมศึกษา	5(5.5)	12(13.0)	29(30.9)	27(28.4)	17(18.9)	16(18.0)
มัธยมศึกษาตอนต้น	16(17.6)	15(16.3)	7(7.5)	17(17.9)	11(12.2)	11(12.4)
มัธยมศึกษาตอนปลาย	25(27.5)	20(21.7)	19(20.2)	25(26.3)	23(25.6)	16(18.0)
ปริญญาตรี	29(31.9)	29(31.5)	34(36.2)	25(26.3)	31(34.4)	36(40.5)
กำลังศึกษา	5(5.5)	8(8.7)	4(4.3)	1(1.1)	64(4.4)	8(9.0)
สถานภาพสมรส						
โสด	35(38.5)	32(34.8)	43(45.7)	49(51.6)	56(62.2)	48(53.9)
แต่งงาน	50(55.0)	51(55.4)	43(45.7)	35(36.8)	25(27.8)	37(41.6)
หม้าย	4(4.4)	8(8.7)	4(4.3)	7(7.4)	6(6.7)	2(2.3)
หย่า/แยก	2(2.2)	1(1.1)	4(4.3)	4(4.2)	3(3.3)	2(2.3)
อาชีพ						
รับจ้าง	18(19.8)	14(15.2)	19(20.2)	31(32.6)	19(21.1)	19(21.3)
เกษตรกรรวม	8(8.8)	9(9.8)	9(9.6)	6(6.3)	8(8.9)	5(5.6)
ลูกจ้างบริษัท	14(15.4)	8(8.7)	7(7.5)	6(6.3)	12(12.3)	12(13.5)
ราชการ	2(2.2)	1(1.1)	6(6.4)	9(9.5)	3(3.3)	6(6.7)
ค้าขาย	11(12.1)	12(13.0)	5(5.3)	5(5.3)	8(8.9)	4(4.5)
อาชีพส่วนตัว	17(18.7)	21(22.8)	19(20.2)	11(11.6)	12(13.3)	14(15.7)
บ้านานู	19(20.9)	21(22.8)	6(6.4)	3(3.2)	0	3(3.4)
กลุ่มที่ยังไม่ประกอบอาชีพ/ อาชีพไม่สร้างรายได้	2(2.2)	6(6.5)	23(24.5)	24(25.3)	28(31.0)	26(29.2)

จากตารางที่ 17 จำแนกผู้โดยสารตามเส้นทาง และประเภทของพาหนะ พบดังนี้
สายใต้

ขบวนรถไฟจ่ายเอง

ร้อยละ 52.7 เป็นเพศหญิง ส่วนใหญ่ร้อยละ 31.9 จบการศึกษาระดับปริญญาตรี ส่วนใหญ่ร้อยละ 55.0 แต่งงานแล้ว ร้อยละ 19.8 มีอาชีพรับจ้าง

ขบวนรถไฟฟรี.

ร้อยละ 59.8 เป็นเพศหญิง ส่วนใหญ่ร้อยละ 31.5 จบการศึกษาระดับปริญญาตรี ส่วนใหญ่ร้อยละ 55.4 แต่งงานแล้ว ร้อยละ 22.8 มีอาชีพส่วนตัวและเป็นข้าราชการบำนาญ

สายตะวันออกเฉียงเหนือ

ขบวนรถไฟจ่ายเอง

ร้อยละ 51.1 เป็นเพศหญิง ส่วนใหญ่ร้อยละ 36.2 จบการศึกษาระดับปริญญาตรี ส่วนใหญ่ร้อยละ 45.7 แต่งงานแล้วและเป็นโสด ร้อยละ 20.2 มีอาชีพรับจ้างและ อาชีพส่วนตัว

ขบวนรถไฟฟรี

ร้อยละ 65.3 เป็นเพศหญิง ส่วนใหญ่ร้อยละ 28.4 จบการศึกษาระดับประถมศึกษา ส่วนใหญ่ร้อยละ 51.6 เป็นโสด ร้อยละ 32.6 มีอาชีพรับจ้าง

สายเหนือ

ขบวนรถไฟจ่ายเอง

ร้อยละ 51.1 เป็นเพศชาย ส่วนใหญ่ร้อยละ -34.4 จบการศึกษาระดับปริญญาตรี ส่วนใหญ่ร้อยละ 62.2 เป็นโสด ร้อยละ 31.0 มีอาชีพที่ไม่ก่อให้เกิดรายได้

ขบวนรถไฟฟรี

ร้อยละ 66.3 เป็นเพศหญิง ส่วนใหญ่ร้อยละ 40.5 จบการศึกษาระดับปริญญาตรี ส่วนใหญ่ร้อยละ 53.9 เป็นโสด ร้อยละ 29.2 มีอาชีพที่ไม่ก่อให้เกิดรายได้

ตารางที่ 18 จำนวนและร้อยละ ของผู้โดยสารที่ใช้บริการขบวนรถไฟฟรีและขบวนรถไฟจ่ายเงินเองจำแนกตามเหตุผลของการเลือกใช้บริการรถไฟ

ข้อมูล	สายใต้(n=183)		สายตะวันออกเฉียงเหนือ(n=189)		สายเหนือ(n=179)	
	จ่ายเอง	ฟรี	จ่ายเอง	ฟรี	จ่ายเอง	ฟรี
เหตุผลในการใช้บริการรถไฟ						
ราคาถูก						
ไม่ใช้	58(63.7)	57(62.0)	47(50.0)	64(67.4)	49(54.4)	42(47.2)
ใช้	33(36.3)	35(38.0)	47(50.0)	31(32.6)	41(45.6)	47(52.8)
ฟรี						
ไม่ใช้	17(40.7)	34(37.0)	66(70.2)	37(38.9)	60(66.7)	34(38.2)
ใช้	54(59.3)	58(63.0)	28(49.7)	58(61.1)	30(33.3)	55(61.8)
ผ่านเป้าหมายที่ต้องการ						
ไม่ใช้	48(52.8)	60(65.2)	46(48.9)	46(48.4)	56(62.2)	49(55.1)
ใช้	43(47.2)	32(34.8)	48(51.1)	49(51.6)	34(37.8)	40(44.9)
ประหยัด						
ไม่ใช้	68(74.7)	58(63.0)	47(50.0)	43(45.3)	37(41.1)	36(40.5)
ใช้	23(25.3)	34(37.0)	47(50.0)	52(54.7)	53(58.9)	53(49.5)
บริการดี						
ไม่ใช้	85(93.4)	84(91.3)	64(68.1)	70(73.7)	70(77.8)	65(73.0)
ใช้	6(6.6)	8(8.7)	30(31.9)	25(26.3)	20(22.2)	24(27.0)

จากตารางที่ 18 พบว่า

สายใต้

ขบวนจ่ายเงินเอง พบว่า 59.3 คิดว่าสาเหตุที่มีผู้โดยสารเลือกใช้รถไฟเพราะมีขบวนรถไฟฟรี รongลงมา ร้อยละ 47.2 เนื่องจากผ่านสถานที่เป้าหมายที่ต้องการ

ขบวนรถไฟฟรี พบว่า 63.0 สาเหตุที่เลือกใช้รถไฟเพราะ มีขบวนรถไฟฟรี รongลงมา ร้อยละ 38.0 เนื่องจาก ราคาถูก

สายตะวันออกเฉียงเหนือ

ขบวนจ่ายเงินเอง พบว่า ร้อยละ 51.1 เลือกใช้บริการรถไฟเนื่องจากผ่านเป้าหมายที่ต้องการ ร้อยละ 50.0 เนื่องจากราคาถูก และประหยัด

ขบวนรถไฟฟรี พบว่า ร้อยละ 61.1 เนื่องจากมีรถไฟฟรี ร้อยละ 54.7 เนื่องจากประหยัด

สายเหนือ

ขบวนจ่ายเงินเอง พบว่า ร้อยละ 58.9 เลือกใช้บริการรถไฟเนื่องจากประหยัด รongลงมา ร้อยละ 45.6 เนื่องจากราคาถูก

ขบวนรถไฟฟรี พบว่า ร้อยละ 61.8 เลือกใช้รถไฟเนื่องจาก ฟรี รongลงมา ร้อยละ 52.8 เนื่องจากราคาถูก

3.2. การใช้บริการบนขบวนรถไฟ (อาหาร) ประสบการณ์ที่พบบนขบวนรถไฟและชานชาลา จุดเสี่ยงของการเดินทาง

ตารางที่ 19 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสารที่ใช้บริการรถไฟฟรีและรถไฟจ่ายเองจำแนกตามความถี่ของการใช้บริการ พฤติกรรมเสี่ยง ความสัมพันธ์ระหว่างการเลือกใช้บริการกับค่าใช้จ่าย และประสบการณ์ระหว่างเดินทาง

ข้อมูล	สายใต้(n=183)		สายตะวันออก เชียงเหนือ(n=189)		สายเหนือ(n=179)	
	จ่ายเอง	ฟรี	จ่ายเอง	ฟรี	จ่ายเอง	ฟรี
ท่านใช้บริการรถไฟบ่อยหรือไม่						
ไม่บ่อย(ไม่เกิน 3 ครั้งต่อปี)	52(57.1)	52(56.5)	63(67.0)	59(62.1)	60(66.7)	58(65.2)
บ่อย(12 ครั้งต่อปี)	37(40.7)	36(39.1)	24(25.5)	23(24.2)	23(25.6)	21(23.6)
ครั้งแรก	2(2.2)	4(4.4)	7(7.5)	13(13.7)	7(7.8)	10(11.2)
ปกติท่านสูบบุหรี่หรือไม่						
สูบ ปัจจุบันเลิกแล้ว	12(13.2)	17(18.5)	10(10.6)	10(10.5)	12(13.3)	3(16.9)
สูบและยังสูบอยู่	17(18.7)	19(20.6)	15(16.0)	10(10.5)	16(17.8)	15(16.9)
ไม่เคยสูบ	62(68.1)	56(60.9)	69(73.4)	75(79.0)	62(68.9)	71(79.8)
ปกติท่านดื่มแอลกอฮอล์ประเภทใด						
ประเภทหนึ่งหรือไม่						
ดื่ม ปัจจุบันเลิกแล้ว	16(17.6)	19(20.6)	17(18.1)	12(12.6)	13(14.4)	6(6.7)
ดื่มและยังดื่มอยู่	19(20.9)	23(25.0)	20(21.3)	18(19.0)	15(16.7)	17(19.1)
ไม่เคยดื่ม	56(61.5)	50(54.4)	57(60.6)	65(68.4)	62(68.9)	66(74.2)
ท่านคิดว่า การที่คนไม่ต้องจ่ายค่าเดินทาง						
โดยรถไฟ จะเป็นผลให้มีการใช้จ่ายบน						
รถไฟเพื่อซื้อของกินและใช้มากขึ้นหรือไม่						
ไม่เกี่ยวข้องกัน	36(39.6)	31(33.7)	45(47.9)	45(47.4)	40(44.4)	37(41.6)
มีผลเกี่ยวข้องกัน	55(60.4)	61(66.3)	49(52.1)	50(52.6)	50(55.6)	52(58.4)
ปกติท่านได้ยินข่าวที่เกี่ยวข้องกับ						
อาชญากรรมบนรถไฟบ้างหรือไม่ เช่น การ						
ทำร้ายกัน ลักขโมย ฯ						
ไม่เคย	67(73.6)	67(72.8)	56(59.6)	58(61.0)	41(45.6)	46(51.7)
เคย	24(26.4)	25(27.2)	38(40.4)	37(39.0)	49(54.4)	43(48.3)
สายเหนือ	4(16.7)	6(24.0)	12(31.6)	15(40.5)	23(46.9)	14(32.5)
ใต้	13(54.2)	12(48.0)	0	0.0	34(69.4)	31(72.)
ตะวันออกเชียงเหนือ	3(12.5)	5(20.0)	20(52.6)	13(35.1)	26(53.1)	13(30.3)
ชานเมือง	4(16.7)	3(12.0)	17(44.7)	17(45.9)	1(2.0)	4(9.3)

จากตารางที่ 19 พบว่า กลุ่มตัวอย่างเลือกใช้บริการรถไฟ มีเหตุผลดังนี้

สายใต้

ขบวนจ่ายเงินเอง พบว่า ร้อยละ 57.1 มีการเดินทางไม่บ่อย (ไม่เกิน 3 ครั้งต่อปี) ด้านพฤติกรรมการสูบบุหรี่ พบว่า ส่วนใหญ่ร้อยละ 68.1 ไม่สูบบุหรี่ และร้อยละ 61.5 ไม่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ร้อยละ 60.4 คิดว่าการไม่จ่ายค่าเดินทางมีความสัมพันธ์กับการใช้จ่ายระหว่างเดินทาง และร้อยละ 73.6 ไม่เคยได้ยื่นข่าวอาชญากรรมบนขบวนรถไฟ

ขบวนรถไฟฟรี

พบว่า ร้อยละ 56.5 มีการเดินทางไม่บ่อย (ไม่เกิน 3 ครั้งต่อปี)

ด้านพฤติกรรมการสูบบุหรี่ พบว่า ส่วนใหญ่ร้อยละ 60.9 ไม่สูบบุหรี่ และร้อยละ 54.4 ไม่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

ร้อยละ 66.3 คิดว่าการไม่จ่ายค่าเดินทางมีความสัมพันธ์กับการใช้จ่ายระหว่างเดินทาง และร้อยละ 72.8 ไม่เคยได้ยื่นข่าวอาชญากรรมบนขบวนรถไฟ

สายตะวันออกเฉียงเหนือ

ขบวนจ่ายเงินเอง พบว่า ร้อยละ 67.0 มีการเดินทางไม่บ่อย (ไม่เกิน 3 ครั้งต่อปี)

ด้านพฤติกรรมการสูบบุหรี่ พบว่า ส่วนใหญ่ร้อยละ 73.4 ไม่สูบบุหรี่ และร้อยละ 60.6 ไม่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ร้อยละ 52.1 คิดว่าการไม่จ่ายค่าเดินทางมีความสัมพันธ์กับการใช้จ่ายระหว่างเดินทาง และร้อยละ 59.6 ไม่เคยได้ยื่นข่าวอาชญากรรมบนขบวนรถไฟ

ขบวนรถไฟฟรี พบว่า ร้อยละ 62.1 มีการเดินทางไม่บ่อย (ไม่เกิน 3 ครั้งต่อปี)

ด้านพฤติกรรมการสูบบุหรี่ พบว่า ส่วนใหญ่ร้อยละ 79.0 ไม่สูบบุหรี่ และร้อยละ 68.4 ไม่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ร้อยละ 52.6 คิดว่าการไม่จ่ายค่าเดินทางมีความสัมพันธ์กับการใช้จ่ายระหว่างเดินทาง และร้อยละ 61.0 ไม่เคยได้ยื่นข่าวอาชญากรรมบนขบวนรถไฟ

สายเหนือ

ขบวนจ่ายเงินเอง พบว่า ร้อยละ 66.7 มีการเดินทางไม่บ่อย (ไม่เกิน 3 ครั้งต่อปี)

ด้านพฤติกรรมการสูบบุหรี่ พบว่า ส่วนใหญ่ร้อยละ 68.9 ไม่สูบบุหรี่ และร้อยละ 68.9 ไม่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ร้อยละ 55.6 คิดว่าการไม่จ่ายค่าเดินทางมีความสัมพันธ์กับการใช้จ่ายระหว่างเดินทาง และร้อยละ 54.4 เคยได้ยื่นข่าวอาชญากรรมบนขบวนรถไฟ

ขบวนรถไฟฟรี พบว่า ร้อยละ 65.2 มีการเดินทางไม่บ่อย (ไม่เกิน 3 ครั้งต่อปี)

ด้านพฤติกรรมการสูบบุหรี่ พบว่า ส่วนใหญ่ร้อยละ 79.8 ไม่สูบบุหรี่ และร้อยละ 74.2 ไม่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ร้อยละ 58.4 คิดว่าการไม่จ่ายค่าเดินทางมีความสัมพันธ์กับการใช้จ่ายระหว่างเดินทาง และร้อยละ 48.3 ไม่เคยได้ยื่นข่าวอาชญากรรมบนขบวนรถไฟ

ตารางที่ 20 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสารจำแนกตามการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในครอบครัว

ข้อมูล	สายใต้(n=183)		สายตะวันออกเฉียงเหนือ(n=189)		สายเหนือ(n=179)	
	จ่ายเอง (n=91)	ฟรี(n=92)	จ่ายเอง (n=94)	ฟรี(n=95)	จ่ายเอง (n=90)	ฟรี(n=89)
คนในครอบครัว(พ่อแม่พี่น้องสายตรง) ของท่านดื่มแอลกอฮอล์ประเภทใดประเภทหนึ่งหรือไม่						
คนในครอบครัว(พ่อ แม่ น้อง) เครื่องญาติ	33(36.3)	44(47.8)	36(38.3)	41(43.2)	41(45.6)	30(33.7)
ไม่มีใครดื่ม	23(25.30)	17(18.4)	9(9.6)	8(8.4)	49(54.4)	59(66.3)
	35(38.5)	31(33.7)	49(52.1)	46(48.4)	0	0

จากตารางที่ 20

สายใต้ ขบวนการไฟจ่ายเอง ร้อยละ 38.5 ไม่มีใครในครอบครัวดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ และร้อยละ 36.3 มีคนในครอบครัวดื่ม ขบวนการไฟฟรี ร้อยละ 47.8 มีคนในครอบครัวดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

สายตะวันออกเฉียงเหนือ ขบวนการไฟจ่ายเอง ร้อยละ 52.1 ไม่มีใครในครอบครัวดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ และร้อยละ 38.3 มีคนในครอบครัวดื่ม ขบวนการไฟฟรี ร้อยละ 48.4 ไม่มีคนในครอบครัวดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ และร้อยละ 43.2 มีคนในครอบครัวดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

สายเหนือ ขบวนการไฟจ่ายเอง ร้อยละ 54.4 มีเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ร้อยละ 45.6 มีคนในครอบครัวดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ขบวนการไฟฟรี ร้อยละ 63.3 ไม่มีคนในครอบครัวดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ และร้อยละ 33.7 มีคนในครอบครัวดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

ตารางที่ 21 จำนวนและร้อยละของผู้ใช้บริการรถไฟจำแนกตามการใช้จ่ายและการจำหน่ายเครื่องดื่ม แอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ

ข้อมูล	สายใต้(n=183)		สายตะวันออก เฉียงเหนือ(n=189)		สายเหนือ(n=179)	
	จ่ายเอง	ฟรี	จ่ายเอง	ฟรี	จ่ายเอง	ฟรี
ปกติท่านใช้จ่ายขณะเดินทางโดยรถไฟ						
อย่างไร						
อาหาร เตรียมมาเอง						
ไม่ใช่	50(55.0)	46(50.0)	30(31.9)	30(31.6)	27(30.0)	24(27.0)
ใช่	41(45.0)	46(50.0)	64(68.1)	65(68.4)	63(70.0)	65(73.0)
เครื่องดื่ม (น้ำดื่ม นม)						
ไม่ใช่	51(56.0)	57(62.0)	30(31.9)	43(45.3)	52(57.8)	49(55.1)
ใช่	40(44.0)	35(38.0)	64(68.1)	52(54.7)	38(42.2)	40(44.9)
ขนม อาหารขบเคี้ยว						
ไม่ใช่	56(61.5)	55(59.8)	52(55.3)	50(52.6)	80(88.9)	70(78.7)
ใช่	35(35.5)	37(40.2)	42(44.7)	45(47.4)	10(11.1)	19(21.3)
ท่านเคยซื้ออาหารบริเวณสถานีรถไฟ						
หรือไม่						
ไม่เคย	16(17.6)	21(22.8)	17(18.1)	19(20.0)	26(28.9)	27(30.7)
เคย	75(82.4)	71(77.2)	77(81.9)	76(80.0)	64(71.1)	62(69.3)
ท่านเคยเห็นการจำหน่ายสุรา/เบียร์						
บริเวณสถานีรถไฟหรือไม่						
ไม่เคย	23(25.3)	26(28.3)	32(34.0)	40(42.0)	27(30.0)	33(37.1)
เคย	68(74.7)	66(71.7)	62(66.0)	55(57.9)	63(70.0)	56(62.9)
ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรกับการ						
จำหน่ายสุราบริเวณสถานีรถไฟ						
ไม่สนใจ เพราะเป็นสิทธิของผู้ขาย	42(46.2)	46(50.0)	71(75.5)	76(80.0)	14(15.6)	14(15.7)
ไม่สนใจ เพราะเป็นเรื่องของการรถไฟ	26(28.5)	19(20.7)	23(24.5)	19(20.0)	63(70.0)	13(14.6)
ไม่ควรให้มีการจำหน่าย เพราะอาจ	33(36.3)	27(29.3)	0(0.0)	0(0.0)	13(14.4)	62(69.7)
เกิดปัญหาทะเลาะวิวาท						

จากตารางที่ 21 พบว่า

สายใต้

ขบวนรถไฟจ่ายเงินเอง การเตรียมอาหาร พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่เดินทางส่วนใหญ่ร้อยละ 55.0 ไม่เตรียมอาหารมารับประทานระหว่างเดินทาง ร้อยละ 56.0 ไม่เตรียมเครื่องดื่มร้อยละ 61.5 ไม่เตรียมของขบเคี้ยว/อาหารอื่น ๆ

โดยพบว่า ร้อยละ 82.4 ใช้วิธีซื้ออาหารที่สถานีรถไฟ ร้อยละ 74.7 เคยเห็นมีการจำหน่ายเบียร์บริเวณสถานีรถไฟ ซึ่งมี ร้อยละ 46.2 ไม่สนใจเรื่องการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เพราะเป็นเรื่องของผู้ชาย

ขบวนรถไฟฟรี การเตรียมอาหาร พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่เดินทางร้อยละ 50.0 ไม่เตรียมอาหารมารับประทาน ระหว่างเดินทาง ร้อยละ 62.0 ไม่เตรียมเครื่องดื่มแล้วร้อยละ 59.8 ไม่เตรียมของขบเคี้ยว/อาหารอื่น ๆ โดยพบว่า ร้อยละ 77.2 ใช้วิธีซื้ออาหารที่สถานีรถไฟ ร้อยละ 71.7 เคยเห็นมีการจำหน่ายเบียร์บริเวณสถานีรถไฟ ซึ่งมีร้อยละ 50.0 ไม่สนใจเรื่องการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เพราะเป็นเรื่องของผู้ชาย

สายตะวันออกเฉียงเหนือ

ขบวนรถไฟจ่ายเงินเอง การเตรียมอาหาร พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่เดินทางส่วนใหญ่ร้อยละ 68.1 เตรียมอาหารมารับประทานระหว่างเดินทาง ร้อยละ 68.1 เตรียมเครื่องดื่มแล้วร้อยละ 55.3 ไม่เตรียมของขบเคี้ยว/อาหารอื่น ๆ โดยพบว่า ร้อยละ 81.9 ใช้วิธีซื้ออาหารที่สถานีรถไฟ ร้อยละ 66.0 เคยเห็นมีการจำหน่ายเบียร์บริเวณสถานีรถไฟ ซึ่งมีร้อยละ 75.5. ไม่สนใจเรื่องการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เพราะเป็นเรื่องของผู้ชาย

ขบวนรถไฟฟรี การเตรียมอาหาร พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่เดินทางร้อยละ 68.4 เตรียมอาหารมารับประทาน ระหว่างเดินทาง ร้อยละ 54.7เตรียมเครื่องดื่มแล้วร้อยละ 52.6 ไม่เตรียมของขบเคี้ยว/อาหารอื่น ๆ โดยพบว่า ร้อยละ 80.0 ใช้วิธีซื้ออาหารที่สถานีรถไฟ ร้อยละ 57.9 เคยเห็นมีการจำหน่ายเบียร์บริเวณสถานีรถไฟ ซึ่งมีร้อยละ 80.0 ไม่สนใจเรื่องการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เพราะเป็นเรื่องของผู้ชาย

สายเหนือ

ขบวนรถไฟจ่ายเงินเอง การเตรียมอาหาร พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่เดินทางส่วนใหญ่ร้อยละ 70.0 เตรียมอาหารมารับประทานระหว่างเดินทาง ร้อยละ 57.8 ไม่เตรียมเครื่องดื่มแล้วร้อยละ 88.9 เตรียมของขบเคี้ยว/อาหารอื่น ๆ โดยพบว่า ร้อยละ 71.1 ใช้วิธีซื้ออาหารที่สถานีรถไฟ ร้อยละ 70.0 เคยเห็นมีการจำหน่ายเบียร์บริเวณสถานีรถไฟ ซึ่งมี ร้อยละ 70.0. ไม่สนใจเรื่องการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เพราะถือเป็นหน้าที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

ขบวนรถไฟฟรี การเตรียมอาหาร พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่เดินทางร้อยละ 73.0 เตรียมอาหารมารับประทาน ระหว่างเดินทาง ร้อยละ 55.1เตรียมเครื่องดื่มแล้วร้อยละ 78.7 ไม่เตรียมของขบเคี้ยว/อาหารอื่น ๆ โดยพบว่า ร้อยละ 69.3 ใช้วิธีซื้ออาหารที่สถานีรถไฟ ร้อยละ 62.9 เคยเห็นมีการจำหน่ายเบียร์บริเวณสถานีรถไฟ ซึ่งมีร้อยละ 69.7 ไม่ควรให้มีการจำหน่าย เพราะอาจเกิดปัญหาทะเลาะวิวาท

ตารางที่ 22 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสารจำแนกตามความคิดเห็นต่อการจำหน่ายเครื่องดื่ม
แอลกอฮอล์บริเวณสถานีรถไฟและบนขบวนรถไฟ

ข้อมูล	สายใต้(n=183)		สายตะวันออก เชียง เหนือ(n=189)		สายเหนือ(n=179)	
	จ่ายเอง (n=91)	ฟรี(n=92)	จ่ายเอง (n=94)	ฟรี(n=95)	จ่ายเอง (n=90)	ฟรี(n=89)
ความคิดเห็นต่อการจำหน่ายสุรบบนขบวนรถไฟ						
ไม่สนใจ เพราะเป็นสิทธิของผู้ชาย	38(41.8)	43(46.7)	23(24.5)	18(19.3)	13(14.4)	13(14.6)
ไม่สนใจ เพราะเป็นเรื่องของการรถไฟ	149(15.4)	14(15.2)	6(6.4)	6(6.3)	7(7.8)	10(11.2)
ไม่ควร เพราะอาจเกิดปัญหาทะเลาะวิวาท	33(36.3)	32(34.8)	57(60.0)	54(56.8)	63(70.0)	62(69.7)
ควร	6(6.6)	3((3.3)	8((8.5)	17(17.9)	7(7.8)	4(4.5)
ผู้จำหน่ายสุรบบนขบวนรถไฟที่ท่านเคยเห็น เป็นกลุ่มใด						
คนขายของตู้เสบียงรถไฟ	35(38.5)	29(31.5)	38(40.4)	51(53.7)	55(61.1)	50(56.2)
พ่อค้าเร่ ที่ขึ้นมาขายบนขบวน	56(61.5)	63(68.5)	56(59.6)	44(46.3)	35(38.9)	39(43.8)
ท่านเคยพบเหตุการณ์ที่มีสาเหตุจากการดื่มสุรบบริเวณ สถานีรถไฟหรือไม่						
ไม่เคย	79(86.8)	79(85.9)	82(87.2)	71(74.7)	68(75.6)	60(67.4)
เคย	21(13.2)	13(14.1)	12(12.8)	24(25.3)	22(24.4)	29(32.6)
ท่านเคยพบเหตุการณ์ที่มีสาเหตุจากการดื่มสุรบบนขบวน รถไฟหรือไม่						
ไม่เคย	81(89.0)	77(83.7)	77(81.9)	65(68.4)	64(71.1)	60(67.4)
เคย	10(11.0)	15(16.3)	17(18.1)	30(31.6)	26(28.9)	29(32.6)
การจำหน่ายสุรบบนขบวนรถไฟผิดกฎหมายหรือไม่						
ทราบ ว่าผิดกฎหมาย	42(46.7)	45(48.9)	24(25.5)	42(44.2)	41(45.6)	45(50.6)
ทราบว่าไม่ผิดกฎหมาย	10(11.1)	8(8.7)	15(16.0)	12(12.6)	8(8.9)	6(6.7)
ไม่ทราบ	36(42.2)	39(42.4)	55(58.5)	41(43.2)	41(45.6)	38(42.7)
ท่านคิดว่า การรถไฟควรห้ามการจำหน่ายสุรา/เบียร์ บริเวณสถานีรถไฟหรือไม่						
ไม่ควรร	45(48.7)	52(56.5)	18(19.1)	35(36.8)	33(36.7)	23(25.8)
ควร	46(51.3)	40(43.5)	76(80.9)	60(63.2)	57(63.3)	66(74.2)
ท่านคิดว่า การรถไฟควรห้ามการจำหน่ายสุรา/เบียร์ บน ขบวนรถไฟหรือไม่						
ไม่ควรร	42(46.7)	40(43.5)	16(17.0)	23(24.2)	33(36.7)	23(25.8)
ควร	49(53.3)	52(56.5)	78(83.0)	72(75.8)	57(63.3)	66(74.2)

กฎหมาย ร้อยละ 74.2 คิดว่าควรห้ามการจำหน่ายสุรา/เบียร์บริเวณสถานีรถไฟ และร้อยละ 74.2 มีความเห็นว่าควรห้ามจำหน่ายสุรา/เบียร์ บนขบวนรถไฟ

3.3.ความคิดเห็นต่อการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ และขนาดจำหน่าย จำนวนเจ้าหน้าที่ และความคิดเห็นต่อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

ตารางที่ 23 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสารจำแนกตามความคิดเห็นต่อการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวน
รถไฟจำนวนเจ้าหน้าที่ การจำหน่ายช่วงเทศกาล และความคิดเห็นต่อกฎหมาย

ข้อมูล	สายใต้(n=183)		สายตะวันออก เชียงเหนือ (n=189)		สายเหนือ(n=179)	
	จ่ายเอง (n=91)	ฟรี(n=92)	จ่ายเอง (n=94)	ฟรี(n=95)	จ่ายเอง (n=90)	ฟรี(n=89)
ท่านคิดว่า การดื่มสุราบนขบวนรถไฟเป็นเรื่อง ส่วนบุคคลหรือไม่						
ไม่ใช่	25(27.5)	41(44.6)	52(55.3)	52(54.7)	54(60.0)	49(55.1)
ใช่	66(72.5)	51(55.4)	42(44.7)	43(45.3)	36(40.0)	40(44.9)
หากคนที่นั่งใกล้ท่านดื่มสุรา ท่านจะอย่างไร						
เฉย ๆ ไม่ยุ่งด้วย	23(25.3)	34(37.0)	28(29.8)	29(30.5)	30(33.6)	31(34.8)
หาที่นั่งใหม่	59(54.8)	50(54.3)	53(56.4)	51(53.7)	41(45.6)	50(56.2)
แจ้งตำรวจและ พนักงานรักษารถ	7(7.7)	8(8.9)	13(13.8)	15(15.8)	19(21.1)	8(9.0)
ท่านคิดว่าควรมีการกำหนดพื้นที่ในการดื่มสุรา บนขบวนรถไฟเช่นเดียวกับการห้ามสูบบุหรี่บน ขบวนรถไฟหรือไม่						
ไม่ควร	40(44.0)	40(43.5)	26(27.7)	28(29.5)	30(33.7)	28(31.8)
ควร	51(56.0)	52(56.5)	68(72.3)	67(70.5)	59(66.3)	60(68.2)
ท่านคิดว่าจำนวนเจ้าหน้าที่ตำรวจในแต่ละขบวน รถไฟเพียงพอกับการรักษาความปลอดภัยให้ ผู้โดยสารหรือไม่						
ไม่เพียงพอ	41(44.0)	38(41.3)	40(42.5)	42(44.2)	35(38.9)	40(44.9)
เพียงพอ	50(56.0)	54(58.7)	54(57.5)	53(55.8)	55(61.1)	49(55.1)
ท่านคิดว่าจำนวนพนักงานรักษารถไฟในแต่ละ ขบวนรถไฟเพียงพอกับการรักษาความปลอดภัย ให้ผู้โดยสารหรือไม่						
ไม่เพียงพอ	32(35.2)	30(32.6)	42(44.7)	40(43.0)	38(42.2)	39(43.8)
เพียงพอ	59(64.8)	62(67.4)	52(55.3)	53(57.0)	52(57.8)	50(56.2)
ท่านคิดว่าช่วงเทศกาลและวันหยุดยาวควรมีการ ห้ามจำหน่ายสุราบนรถไฟหรือไม่						
ไม่ควร	34(37.4)	35(38.0)	19(20.2)	21(22.1)	27(30.0)	25(28.1)
ควร	57(62.6)	57(62.0)	75(79.8)	74(77.9)	63(70.0)	64(71.9)
ท่านทราบหรือไม่ว่ามีกฎหมายห้ามจำหน่ายสุรา แก่ผู้ที่อายุต่ำกว่า 20 ปีบริบูรณ์						
ไม่ทราบ	42(46.2)	42(45.6)	48(51.6)	49(51.6)	21(23.3)	24(27.0)
ทราบ	49(53.8)	50(54.4)	46(48.4)	46(48.4)	69(76.7)	65(73.0)

56.2 คิดว่ามีจำนวนพนักงานรถไฟเพียงพอ และร้อยละ 71.9 คิดว่า ควรห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในช่วงเทศกาล และ ร้อยละ 73.0 ทราบดีว่าการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แก่ผู้อายุต่ำกว่า 20 ปี บริบูรณ์

ตารางที่ 24 จำนวนและร้อยละของผู้โดยสารจำแนกตามความคิดเห็นต่อจุดเสี่ยงและการกำหนดบทลงโทษของผู้ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

ข้อมูล	สายใต้(n=183)		สายตะวันออก เชียงเหนือ		สายเหนือ(n=179)	
	(n=189)					
	จ่ายเอง (n=91)	ฟรี(n=92)	จ่ายเอง (n=94)	ฟรี(n=95)	จ่ายเอง (n=90)	ฟรี(n=89)
ท่านคิดว่าจุดเสี่ยงบนขบวนรถไฟอยู่ที่ใด						
ในตู้รถไฟชั้น 3						
ไม่ใช่	64(70.3)	66(71.7)	48(51.6)	49(51.6)	40(44.4)	36(40.5)
ใช่	27(29.7)	26(28.3)	45(48.4)	46(48.4)	50(55.6)	53(59.5)
ในตู้รถไฟชั้น 2						
ไม่ใช่	79(86.8)	77(83.7)	84(89.4)	81(85.3)	69(76.7)	74(83.1)
ใช่	12(13.2)	15(16.3)	10(10.6)	14(14.7)	21(23.3)	15(16.9)
ช่วงเทศกาลและมีผู้เดินทางมาก						
ไม่ใช่	36(39.6)	43(46.7)	37(39.4)	38(40.0)	39(43.3)	33(37.1)
ใช่	55(60.4)	49(53.3)	57(60.6)	57(60.0)	51(56.7)	56(62.9)
บริเวณข้อต่อรถไฟ						
ไม่ใช่	37(40.7)	40(43.5)	19(20.2)	18(18.9)	30(33.3)	29(32.6)
ใช่	54(59.3)	52(56.5)	75(79.8)	77(81.1)	60(66.6)	60(67.4)
ตู้เสบียง						
ไม่ใช่	81(89.0)	77(83.7)	78(83.0)	68(71.6)	63(70.0)	74(83.2)
ใช่	10(11.0)	15(16.3)	16(17.0)	27(28.4)	27(30.0)	15(16.8)
ท่านคิดว่าควรมีกฎหมายห้ามผู้โดยสารดื่มสุรบบนขบวนรถไฟเช่นเดียวกับห้ามดื่มสุรบบนรถยนต์หรือไม่						
ไม่ควร	7(7.7)	2(2.2)	15(16.00)	18(18.9))	15(16.7)	8(9.0)
ควร	84(92.3)	90(97.8)	79(84.1)	77(81.1)	75(83.3)	81(91.0)
ท่านคิดว่าบทลงโทษของผู้ดื่มสุรบบนขบวนรถไฟ หากมีการตรวจพบควรมีลักษณะเดียวกับบทลงโทษของการดื่มสุรบบนรถยนต์						
ไม่ควร	39(42.9)	37(40.2)	11(11.7)	16(16.8)	16(17.8)	17(13.5)
ควร	52(57.1)	55(59.8)	83(88.3)	79(83.2)	74(82.2)	77(76.5)
ท่านคิดว่ากาการดื่มสุราในสังคมไทยเป็นอย่างไร						
. เป็นเรื่องปกติในสังคมไทย ยอมรับได้	54(59.3)	66(71.7)	48(51.1)	43(45.3)	43(47.8)	40(44.9)
. เป็นสิ่งไม่ดี ยอมรับไม่ได้	37(40.7)	26(28.3)	46(48.9)	52(54.7)	47(52.2)	49(55.1)

จากตารางที่ 24

สายใต้

ขบวนรถไฟจ่ายเงินเอง ด้านจุดอันตรายบนขบวนรถไฟ พบว่า ช่วงเวลาเทศกาลมีโอกาสเกิดอันตราย ร้อยละ 60.4 และบริเวณข้อต่อร้อยละ 59.3 ร้อยละ 92.3 คิดว่าควรมีกฎหมายห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟความคิดเห็นบทลงโทษผู้ดื่มสุราบนขบวนรถไฟ พบว่าร้อยละ 57.1 เห็นด้วย ร้อยละ 59.3 คิดว่า การดื่มสุราเป็นเรื่องปกติของสังคมไทย

ขบวนรถไฟฟรี ด้านจุดอันตรายบนขบวนรถไฟ พบว่า บริเวณข้อต่อรถไฟ ร้อยละ 56.5 และช่วงเทศกาลร้อยละ 56.5 ร้อยละ 97.8. คิดว่าควรมีกฎหมายห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟความคิดเห็นบทลงโทษผู้ดื่มสุราบนขบวนรถไฟ พบว่าร้อยละ 9.8 เห็นด้วย ร้อยละ 71.1 คิดว่า การดื่มสุราเป็นเรื่องปกติของสังคมไทย

สายตะวันออกเฉียงเหนือ

ขบวนรถไฟจ่ายเงินเองด้านจุดอันตรายบนขบวนรถไฟ พบว่า บริเวณข้อต่อร้อยละ 79.8 ช่วงเวลาเทศกาลมีโอกาสเกิดอันตราย ร้อยละ 60.6 ร้อยละ 84.1 คิดว่าควรมีกฎหมายห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟและความคิดเห็นบทลงโทษผู้ดื่มสุราบนขบวนรถไฟ ร้อยละ 88.3 เห็นด้วย ร้อยละ 51.1- คิดว่า การดื่มสุราเป็นเรื่องปกติของสังคมไทย

ขบวนรถไฟฟรี ด้านจุดอันตรายบนขบวนรถไฟ พบว่า บริเวณข้อต่อรถไฟ ร้อยละ 81.1 และช่วงเทศกาลร้อยละ 60.0 ร้อยละ 81.1. คิดว่าควรมีกฎหมายห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟความคิดเห็นบทลงโทษผู้ดื่มสุราบนขบวนรถไฟ พบว่าร้อยละ 83.2 เห็นด้วย ร้อยละ 54.7- คิดว่า การดื่มสุราเป็นเรื่องปกติของสังคมไทย

สายเหนือ

ขบวนรถไฟจ่ายเงินเอง ด้านจุดอันตรายบนขบวนรถไฟ พบว่า บริเวณข้อต่อร้อยละ 66.6 ช่วงเวลาเทศกาลมีโอกาสเกิดอันตราย ร้อยละ 56.7 ร้อยละ คิดว่าควรมีกฎหมายห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟและความคิดเห็นบทลงโทษผู้ดื่มสุราบนขบวนรถไฟ พบว่าร้อยละ 82.2 เห็นด้วย ร้อยละ 52.2- คิดว่า การดื่มสุราเป็นเรื่องปกติของสังคมไทย

ขบวนรถไฟฟรี ด้านจุดอันตรายบนขบวนรถไฟ พบว่า บริเวณข้อต่อรถไฟ ร้อยละ 67.4 และช่วงเทศกาลร้อยละ 62.9 ร้อยละ . คิดว่าควรมีกฎหมายห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟความคิดเห็นบทลงโทษผู้ดื่มสุราบนขบวนรถไฟ พบว่าร้อยละ 76.5 เห็นด้วย ร้อยละ 55.1- คิดว่า การดื่มสุราเป็นเรื่องปกติของสังคมไทย

4. เปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่าง อายุผู้โดยสาร ค่าใช้จ่ายในการเดินทางและจำนวนเจ้าหน้าที่ กับเส้นทางการเดินทางรถไฟ

ตารางที่ 25 ความสัมพันธ์ระหว่างเส้นทางการรถไฟกับ อายุ ค่าใช้จ่าย จำนวนพนักงาน และจำนวนเจ้าหน้าที่ตำรวจ จำแนกตามเส้นทางการเดินทาง

ข้อมูล	สายใต้(n=183)		สายตะวันออกเฉียงเหนือ(n=189)		สายเหนือ(n=179)		F-test	P value
	ค่าเฉลี่ย	Sd	ค่าเฉลี่ย	Sd	ค่าเฉลี่ย	Sd		
อายุ	33.7	11.7	35.8	15.0	34.3	15.7	1.11	0.329
ค่าใช้จ่าย	190.4	103.3	155.7	129.6	177.3	151.2	3.34	0.036*
พนักงานประจำรถ	7.2	3.8	7	4.9	7.8	5.4	0.56	0.570
เจ้าหน้าที่ตำรวจ	7.4	4.1	7.2	5.3	7.1	4.6	0.10	0.90

P<0.05

จากตารางที่ 25 พบว่าอายุ จำนวนพนักงานรถไฟ และจำนวนเจ้าหน้าที่ตำรวจ ไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ส่วนค่าใช้จ่ายระหว่างการเดินทางที่เกิดขึ้น พบว่ามีความแตกต่างกันระหว่างค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นของเส้นทางที่แตกต่างกัน โดยค่าใช้จ่ายเส้นทางสายใต้เฉลี่ย 190.4 บาท เส้นทางสายเหนือ เฉลี่ย 177.3 บาท ส่วนเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือเฉลี่ย 155.7

ตารางที่ 26 ความสัมพันธ์ระหว่างขบวนรถไฟจ่ายเงินเอง และขบวนรถไฟฟรีกับ อายุ ค่าใช้จ่าย จำนวนพนักงาน และจำนวนเจ้าหน้าที่ตำรวจ จำแนกตามประเภทของขบวนรถ

ข้อมูล	จ่ายเอง(n=275)		ฟรี(n=276)		Ttest	P value
	ค่าเฉลี่ย	sd	ค่าเฉลี่ย	Sd		
อายุ	34.5	13.9	34.7	14.7	0.094	0.93
ค่าใช้จ่าย	166.3	8.3	182.3	7.4	1.43	0.152
พนักงานประจำรถ	7.4	5.0	7.3	4.5	0.165	0.870
เจ้าหน้าที่ตำรวจ	7.5	5.0	7.0	4.4	0.732	0.465

จากตารางที่ 26 พบว่า อายุ ค่าใช้จ่ายระหว่างเดินทาง จำนวนพนักงานประจำรถและจำนวนเจ้าหน้าที่ตำรวจประจำรถ ทั้งในขบวนรถไฟจ่ายเงินเองและขบวนรถไฟฟรีไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ด้านค่าใช้จ่าย พบว่า ขบวนรถที่จ่ายเงินระหว่างเดินทางน้อยกว่าผู้เดินทางโดยขบวนรถไฟฟรี 166.3 และ 182.3 ตามลำดับ

4. สถิติการเกิดเหตุการณ์ตามรายงานของเจ้าหน้าที่

4.1 สรุป คดีอาชญากรรมที่เกิดขึ้นระหว่าง พ.ศ. 2553 - 2556 บนขบวนรถไฟ มีดังนี้

ตารางที่ 27 เหตุที่เกิดขึ้นบนขบวนรถระหว่าง พ.ศ. 2553-2556

พ.ศ.	วังราวและชิงทรัพย์					
	สายใต้		สายตะวันออกเฉียงเหนือ		สายเหนือ	
	จ่ายเงิน	ฟรี	จ่ายเงิน	ฟรี	จ่ายเงิน	ฟรี
2553 (n= 79 ครั้ง)	30	12	19	3	8	7
2554 (n=28 ครั้ง)	20	1	1	2	4	2
2555 (n=27 ครั้ง)	9	3	5	2	5	3
2556 (n=36 ครั้ง)	19	4	5	4	3	1

หมายเหตุ แหล่งข้อมูลจาก กองบังคับการตำรวจรถไฟฟงศ์

จากตารางที่ 27 จำนวนการดื้อสุราและมีการเก็บข้อมูลโดยกองบังคับการตำรวจรถไฟ ณ บริเวณสถานีรถไฟ และบนขบวนรถไฟ โดยไม่ได้จัดเก็บตามประเภทขบวนรถไฟ ระหว่าง ตุลาคม พ.ศ. 2552 – กันยายน 2555 เฉพาะที่เป็นคดีและเหตุการณ์กระทบผู้โดยสารอื่น พบดังนี้

ตารางที่ 28 จำนวนคดีที่เกิดจากการดื้อสุราขัดแจ้ง ระหว่าง พ.ศ. 2552 - 2555

ระยะเวลา	จำนวนคดี ดื้อสุรา ทุกเส้นทาง (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

หมายเหตุ แหล่งข้อมูลจาก กองบังคับการตำรวจรถไฟฟงศ์

จากตารางที่ 28 จะเห็นได้ว่า รายงานที่ปรากฏระหว่าง พ.ศ. 2552- 2555 ที่มีรายงานเป็นรูปธรรมเฉลี่ย 1-2 รายต่อปี

4.2 สถิติการเกิดอาชญากรรมและอุบัติเหตุบนขบวนรถไฟตามรายงานของเจ้าหน้าที่การรถไฟระหว่าง 2553 - 2555 มีดังนี้

ตารางที่ 29 สถิติการบริโภคแอลกอฮอล์ของผู้โดยสารบนขบวนรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือที่มีการบันทึก

พ.ศ	จำนวน	รายละเอียด
2552	1	มีอาการเมาแล้วทำร้ายร่างกายพนักงานรถเสบียงได้รับบาดเจ็บ
2553	2	นั่งดื่มสุราบริเวณประตูทางขึ้น-ลงแล้วพลัดตกจากขบวนรถได้รับบาดเจ็บ 1 ราย เมาสุรารบนรถเสบียงแล้วได้รับอุบัติเหตุไม่ทราบสาเหตุ 1 ราย
2554	0	ไม่มีรายงาน
2555	3	เมาสุราแล้วกระโดดลงจากขบวนรถเพราะคิดว่าถึงสถานีที่บาดเจ็บ ภายหลังเกิดเหตุคูกรณีหลบหนีไปต้องการลง ได้รับบาดเจ็บ
2556	1	มีอาการเมาเนื่องจากดื่มเบียร์ในรถเสบียงแล้วมีเรื่องทะเลาะวิวาทกันทำให้ได้รับ

แหล่งข้อมูล : การรถไฟแห่งประเทศไทย เมษายน 2557

จากตารางที่ 29 การรายงานที่เป็นรูปธรรมและจำแนกว่าเหตุดังกล่าวเกิดจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ และมีรายงาน คือ ในปี 2555 พบว่ามี 3 ราย ส่วนในปี 2554 ไม่มีรายงาน การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และมีเหตุรายงาน

ตารางที่ 30 สถิติการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดกับผู้โดยสาร/พนักงานที่สถานีและบนขบวนรถ ระหว่าง พ.ศ. 2552 - 2556

เหตุ	2552	2553	2554	2555	2556
พลัดตก	0	3	0	7	0
บาดเจ็บ	42	35	28	16	35
เสียชีวิต	7	0	8	7	11
ถูกทำร้าย					
บาดเจ็บ	28	17	8	10	5
เสียชีวิต	0	1	4	11	0
อุบัติเหตุจากขบวนรถ					
บาดเจ็บ	4)	6	10	3	5
เสียชีวิต	0	4	1	1	1
อื่น ๆ	0	0	0	0	0
ยาเสพติด	0	0	2	0	0
เสียชีวิตไม่ทราบสาเหตุ	1	0	0	0	0

แหล่งข้อมูล : การรถไฟแห่งประเทศไทย เมษายน 2557

จากตารางที่ 30 จะเห็นได้ว่า จำนวนการเกิดเหตุในแต่ละปีขณะเดินทางโดยขบวนรถไฟ เป็นเหตุที่เกิดจากความประมาท แต่เนื่องจากไม่มีการรายงานที่เป็นรูปธรรมถึงเหตุที่แท้จริงโดยเฉพาะการพลัดตกจากขบวนรถไฟ

ส่วนจำนวนการทำร้ายกันก็เช่นกัน ไม่มีรายงานว่าเหตุที่เกิดมีการติดตามผู้ที่ถูกทำร้ายและผู้ทำร้ายอย่างไร นอกจากนี้ยังพบว่า เหตุที่เกิดจากการทะเลาะวิวาทจะเพิ่มความเสี่ยงแก่ผู้โดยสารรายอื่นด้วย

5. ข้อมูลเชิงคุณภาพ พฤติกรรมการจำหน่ายเครื่องดีเซลกอล์ฟทั้งของพนักงานตู้เสบียงและผู้ค้าแร่ และความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อการจำหน่ายเครื่องดีเซลกอล์ฟบริเวณชานชาลาสถานีรถไฟและบนขบวนรถไฟ

บริบทของการรถไฟแห่งประเทศไทย : ขบวนรถไฟจากอดีตถึงปัจจุบัน

ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยซึ่งเป็นผู้จัดการเดินรถทั่วประเทศ และเป็นรัฐวิสาหกิจที่มีผู้ใช้บริการมากที่สุด โดยเฉพาะเส้นทางสายใต้ การรถไฟแห่งประเทศไทยเกิดขึ้นมาโดยพระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 รถไฟไทยเป็นรถไฟที่เกิดขึ้นเป็นครั้งแรกของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยถือกำเนิดเมื่อปี พ.ศ. 2430 หรือกว่าร้อยปีมาแล้ว ปัจจุบันการรถไฟมีรถเข้าออกและอยู่ในเส้นเนทางการเดินรถเป็นทางทั้ง รถธรรมดา หรือรถท้องถิ่น รถเร็ว รถด่วน รถด่วนพิเศษและรถดีเซลราง แต่วันมีขบวนรถเข้าออกจากสถานีรถไฟกรุงเทพฯ 164 ขบวน นอกจากนี้ยังมีรถท้องถิ่นหรือที่ประชาชนทั่วไปเรียกว่า “รถหวานเย็น” ที่ให้บริการเฉพาะจังหวัดใกล้เคียง ๑๑๐๑ ให้บริการทุกสถานี มีสถานีย่อยตลอดทางทุก 3-7 กิโลเมตรเช่นเดียวกับรถประจำทาง จำนวนตู้ที่พ่วงประมาณ 4-5 ตู้ โดยมีตู้พนักงานและตู้สินค้า รวมทั้งสิ้น 7 ตู้ อัตราความเร็วไม่เกิน 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยจ่ายเฉพาะค่าโดยสาร ส่วนค่าธรรมเนียมไม่ต้องจ่าย เส้นทางที่อยู่ในภาคนี้ ๆ เส้นทางนี้เป็นเส้นทางทางเดินของคนในท้องถิ่นและยังเป็นที่ยอมรับใช้เป็นเส้นทางคมนาคมที่สำคัญ ส่วนผู้โดยสารก็เป็นคนในท้องถิ่น นักเรียน พ่อค้าแม่ค้า ขบวนรถที่นำมาใช้ส่วนใหญ่เป็นขบวนรถเก่า ที่นั่งเป็นไม้ มีและไม่มีที่รองน้ำ ซึ่งส่วนใหญ่ไม่มีน้ำสำรอง เนื่องจากการส่งน้ำมาใช้ในห้องน้ำต้องใช้ปั๊มช่วยถ้าเป็นรถไฟรุ่นเก่าเจ้าหน้าที่ต้องทำหน้าที่ปัมน้ำด้วย โดยขบวนรถมีเจ้าหน้าที่ ประมาณ 6-8 คน ประกอบด้วย พนักงานขับรถ เจ้าหน้าที่ช่างเครื่อง พนักงานรักษารถ พนักงานห้ามล้อ และพนักงานทำความสะอาด รถท้องถิ่นเป็นรถที่ต้องให้ขบวนรถเร็วและรถด่วนแซงขึ้นหน้าก่อนในกรณีที่มีการวิ่งทับเส้นทางกัน สิ่งที่พบคือ ไม่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจประจำในเส้นทางรถท้องถิ่น

รถเร็ว เป็นขบวนรถระยะทางไกลเดินระหว่างภาค อัตราความเร็วไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (ส่วนใหญ่ประมาณไม่เกิน 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) เนื่องจากเป็นรถขบวนที่เดินทางเส้นทางระยะยาว ส่วนใหญ่จึงมีการผลัดกลุ่มเจ้าหน้าที่ ประมาณ 2 ผลัด โดยเปลี่ยนชุดคนทำงาน ในแต่ละขบวนจะมีเจ้าหน้าที่ต่อการเดินทางตลอดเส้นทางประมาณ 16 คน ประกอบด้วย พนักงานขับรถ ช่างเครื่อง พนักงานรักษารถ และห้ามล้อ (2 คน เป็นอย่างน้อย) และพนักงานทำความสะอาด ส่วนเจ้าหน้าที่ตำรวจมี 2 นาย ยกเว้นเส้นทางสายเหนือ มีการผลัดเวรเจ้าหน้าที่ตำรวจ 2 ชุด จำนวนตู้โดยสารมีแตกต่างกันตามพื้นที่ เส้นทางที่มีขบวนตู้โดยสารมากที่สุดคือเส้นทางภาคใต้ เส้นทาง กรุงเทพฯ - สุโขทัย-ลพบุรีซึ่งเป็นเส้นทางที่ยาวที่สุดของการเดินทางรถไฟ ใช้เวลาเดินทาง ประมาณ 22-28 ชั่วโมง (บางครั้งรถเสียเวลามากกว่า 6 ชั่วโมง) ตู้บริการมีทั้งชั้น 3 ชั้น 2 โดยตู้โดยสารชั้น 3 มีประมาณ 9-11 ตู้ มีผู้โดยสารตู้ละ 76- 102 ที่นั่ง ส่วนตู้ชั้น 2 นั่งและนอน มี 3 ตู้ โดยผู้โดยสารตู้ละประมาณ 38-40 คน ผู้โดยสารต้องเสียค่าธรรมเนียมตามระยะทาง ตู้โดยสารที่เป็นชั้น 3 มีลักษณะเป็นระบบเปิด ทำให้มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้โดยเฉพาะการเดินข้ามระหว่างตู้โดยสาร และ การยื่นสูบบุหรี่ การนั่งคุยหรือดื่มสุรา มีการขึ้นลงของผู้โดยสารทุกสถานีที่จอด รวมทั้งการขึ้นลงของพ่อค้าที่สถานีรถไฟขึ้นมาจำหน่ายสินค้า และพ่อค้าที่ขึ้นลงระยะทางไกลที่เดินขายสินค้าระหว่างจังหวัด มีเจ้าหน้าที่ตำรวจ พนักงานขับรถ ช่างเครื่อง พนักงานรักษารถ ห้ามล้อและ พนักงานทำความสะอาด เนื่องจากยังมีตู้โดยสารชั้น 3 ที่เป็นระบบเปิด มีการขึ้นลงของผู้โดยสารตลอดระยะทาง

รถด่วน ส่วนใหญ่เป็นเส้นทางที่ทับเส้นทางรถเร็ว ทั้งนี้เพื่อเป็นทางเลือกให้ผู้โดยสาร โดยมีลักษณะตู้โดยสารไม่แตกต่างจากรถเร็วเท่าไรนัก จำนวนตู้ใกล้เคียงกัน จำนวนพนักงานใกล้เคียงกัน แต่ต่างกันที่เวลาในการเดินทางและ

อัตราค่าธรรมเนียมที่สูงกว่ารถเร็ว และสถานีจอดน้อยกว่าโดยจอดเฉพาะสถานีใหญ่เท่านั้น ตู้โดยสารที่เป็นชั้น 3 มีลักษณะเป็นระบบเปิด ทำให้มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้โดยเฉพาะการเดินข้ามระหว่างตู้โดยสาร และ การขึ้นสูบบุหรี่ การนั่งคุยหรือดื่มสุรา มีการขึ้นลงของผู้โดยสารทุกสถานีที่จอด รวมทั้งการขึ้นลงของพ่อค้าที่สถานีรถไฟขึ้นมาจากจำหน่ายสินค้า และพ่อค้าที่ขึ้นลงระยะทางไกลที่เดินขายสินค้าระหว่างจังหวัด มีเจ้าหน้าที่ตำรวจ พนักงานขับรถ ข่างเครื่อง พนักงานรักษารถ พนักงานห้ามล้อและ พนักงานทำความสะอาด เนื่องจากยังมีตู้โดยสารชั้น 3 ที่เป็นระบบเปิดและมีการขึ้นลงของผู้โดยสารตลอดระยะทาง

รถด่วนพิเศษ หรือมักเรียกว่า สปีนเตอร์ เป็นรถนั่งชั้น 2 เป็นขบวนที่ใช้เวลาในการเดินทางน้อย โดยจอดเฉพาะสถานีหลัก และมีบริการอาหารให้แก่ผู้โดยสาร จำนวนตู้โดยสาร 4-6 ตู้ มีพนักงานประจำตู้โดยสารที่ทำหน้าที่เป็นผู้ตรวจตั๋วเดินทางด้วย ซึ่งการรถไฟเป็นผู้ดำเนินการ มีบริการเฉพาะบางเส้นทาง ลักษณะตู้โดยสารเป็นระบบปิด ไม่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจประจำเนื่องจากมีเจ้าหน้าที่ประจำตู้โดยสารแล้ว

รถด่วนระหว่างประเทศ ในขบวนสายใต้มีรถไฟระหว่างประเทศคือ ขบวน กรุงเทพฯ - บัตเตอร์เวิร์ธ เป็นขบวนรถไฟที่มีเฉพาะชั้น 2 และ ชั้น 1 เท่านั้น และเป็นตู้โดยสาร จำนวนตู้โดยสาร 8-10 ตู้ จำนวนผู้โดยสารต่อตู้คือ 40 ราย มีการจำหน่ายเตียงบนและล่าง มีพนักงานประจำตู้ที่ทำหน้าที่ดูแลผู้โดยสาร ปูเตียงและตรวจตั๋วรถไฟ จึงไม่ค่อยเห็นเจ้าหน้าที่ตำรวจและพนักงานรักษารถเข้ามาตรวจความเรียบร้อยทั่วไป ลักษณะตู้โดยสารเป็นระบบปิด ในระยะทางที่เท่ากันผู้โดยสารจะต้องจ่ายค่าโดยสารในอัตราที่แพงกว่ารถเร็วและรถด่วน

ในขบวนสายเหนือและสายตะวันออกเฉียงเหนือไม่มีรถไฟระหว่างประเทศโดยตรง มีเฉพาะเส้นทางหนองคาย- ท่าช้างแก้งเท่านั้น ซึ่งเป็นขบวนระยะสั้น

การรถไฟแห่งประเทศไทย (วารสารรถไฟสัมพันธ์ ฉบับเดือนมีนาคม-เมษายน 2557)

การรถไฟแห่งประเทศไทย เดิมมีชื่อ “กรมรถไฟ” การรถไฟแห่งประเทศไทยเกิดจากพระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5 ภายหลังจากการเสด็จประพาสประเทศสิงคโปร์เมื่อ พ.ศ. 2413 และในปี 2414 ทรงเสด็จทอดพระเนตรกิจการรถไฟของประเทศอินโดนีเซีย และได้ทรงตกลงพระทัยที่จะวางรากฐานในการสร้างทางรถไฟขึ้นในเดือนมีนาคม 2430 และในปี 2433 ทรงโปรดเกล้าให้จัดตั้ง “กรมรถไฟหลวง” โดยมีพระเจ้าอยู่หัวเธอเจ้าฟ้ากรมขุนนครสวรรค์วรพินิตเป็นเสนาบดี และ นายเค เบ็ทเก (K Bethge) ชาวเยอรมัน เป็นเจ้ากรมรถไฟ จากนั้นได้มีการประมูลเพื่อสร้างทางรถไฟ สายกรุงเทพ-อยุธยา เป็นเวลา 5 ปี ซึ่งแล้วเสร็จบางส่วนและเปิดการเดินรถเมื่อวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2439 ดังนั้นการรถไฟจึงถือวันที่ 26 มีนาคม เป็น “วันสถาปนากิจการรถไฟ” และเมื่อ วันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2494 กรมรถไฟหลวงเปลี่ยนชื่อเป็น “การรถไฟแห่งประเทศไทย” โดยมี พลเอกจรรยา รัตนกุล เสร็จเจริญฤทธิ์ เป็นผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทยคนแรก

ปัจจุบัน การรถไฟแห่งประเทศไทยมีระยะทางที่เปิดบริการเดินรถแล้ว รวมทั้งสิ้น 4346 กิโลเมตร โดยเป็นทางคู่ช่วง กรุงเทพฯ -รังสิต ระยะทาง 31 กิโลเมตร และเป็นทางสามช่วง รังสิต-ชุมทางบ้านภาชี ระยะทาง 59 กิโลเมตร โดยมีเส้นทางดังนี้

ทางสายเหนือ ถึงสถานีเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่ ระยะทาง 751 กิโลเมตร

ทางสายใต้ ถึงสถานีสุโขทัย-ลก จังหวัดนครราชสีมา ระยะทาง 1,143 กิโลเมตร และสถานีป่าดงเขตรัง จังหวัดสงขลา ระยะทาง 974 กิโลเมตร ซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับทางรถไฟของประเทศมาเลเซียได้และยังไปถึงประเทศสิงคโปร์ นอกจากนี้ยังมีทางรถไฟถึงสถานีกันตัง จังหวัดตรัง ระยะทาง 850 กิโลเมตร และสถานีนครศรีธรรมราช จังหวัดนครศรีธรรมราช ระยะทาง 815 กิโลเมตร

ทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ ถึงสถานีอยุธยาประเทศ จังหวัดสระแก้ว ระยะทาง 256 กิโลเมตรและสถานีนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด จังหวัดระยองระยะทาง 200 กิโลเมตร

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

ทางสายตะวันตก ถึงสถานีน้ำตก จังหวัดกาญจนบุรี ระยะทาง 194 กิโลเมตร

ทางสายแม่กลอง ช่วงวงเวียนใหญ่ถึงมหาชัย ระยะทาง 31 กิโลเมตร และช่วงบ้านแหลมถึงแม่กลอง ระยะทาง 34 กิโลเมตร

ปัญหาการรถไฟคือ ความล่าช้าเนื่องจากต้องรอสัญญาไฟและสิทธิ์รถสวนทางเนื่องจากวางรถไฟเป็นวงเดียว

สรุปข้อมูลเชิงคุณภาพ

ที่มีวิจัยนำข้อมูลมาถอดเทปและถอดความ สรุปความ ในแต่ละกลุ่มตามแนวคำถาม ดังนี้

บริบทการจำหน่ายบนขบวนรถไฟ

ผู้ค้าเร่ เส้นทางสายใต้ สายเหนือ และสายตะวันออกเฉียงเหนือเฉพาะที่จำหน่ายสินค้าประเภทเครื่องดื่มและบุหรี่ยังมีจำนวน 12 ราย เป็นเพศชาย 8 ราย และเพศหญิง 4 ราย (สายใต้ เพศชาย 3 ราย หญิง 1 ราย, สายตะวันออกเฉียงเหนือ เพศชาย 3 ราย หญิง 1 ราย, สายเหนือ เพศชาย 2 คน หญิง 2 คน) อายุเฉลี่ย 38 (32-69 ปี) ระดับการศึกษา พบว่า 6 รายจบการศึกษาระดับประถมศึกษา อีก 5 ราย จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนต้น 1 ราย จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ทุกรายสมรสแล้ว ระยะเวลาที่จำหน่ายในเส้นทางนี้ระหว่าง 5 – 8 ปี มี 7 ราย ที่มีความสัมพันธ์กับเจ้าหน้าที่การรถไฟ ทุกรายสินค้าที่จำหน่ายประกอบด้วย น้ำเปล่า เครื่องดื่มชูกำลัง น้ำอัดลม น้ำดื่ม เบียร์ และสุราสี รวมถึงผ้าเย็นเช็ดหน้า และบุหรี่ยี่ (สายใต้ และสายเหนือไม่จำหน่ายเหล้าขาว มี 1 ราย (สายใต้)จำหน่ายน้ำกระท่อม)

ธุรกิจการจำหน่ายสินค้าบนขบวนรถไฟ ประกอบด้วย ผู้ค้าเร่ที่ขึ้นจากสถานีรถไฟหนึ่งและจำหน่ายสินค้าบนขบวนรถไฟต่อไปอีก 2-3 สถานีแล้วจึงเปลี่ยนขบวนรถ เดินทางขายสินค้าย้อนไปมาจนสินค้าหมดหรือเมื่อถึงสถานีเป้าหมาย เช่น ขึ้นจำหน่ายจากสถานีพัทลุง และลงสถานีทุ่งสง เป็นต้น สถานีที่เป็นที่พักหลักสายใต้คือ พัทลุง ทุ่งสง สถานีสุราษฎร์ธานี ชุมพร บางสะพานใหญ่ และสถานีนครปฐม บางซื่อ และสถานีกรุงเทพฯ(หัวลำโพง)

สถานีหลักสายตะวันออกเฉียงเหนือ คือ สถานีกรุงเทพฯ (หัวลำโพง) บางซื่อ อยุธยา แก่งคอย สุรินทร์ และอุบลราชธานี

สายเหนือ มีเฉพาะขบวนรถไฟฟรี ที่ออกจากสถานีต้นทางคือ กรุงเทพฯ ในเวลากลางวัน ส่วนขบวนอื่น ออกจากสถานีรถไฟกรุงเทพฯ ในช่วงเวลาเย็น/กลางคืน สถานีที่มีผู้ค้าเร่ขึ้นมาจำหน่าย คือ เริ่มจากสถานีรถไฟกรุงเทพฯ ในช่วงที่รถมารอเทียบชานชาลา โดยมีผู้ค้าเร่ขึ้นมาจำหน่ายสินค้า โดยพนักงานตู้เสบียงจะเริ่มจำหน่ายภายหลังจากที่ขบวนรถไฟเคลื่อนออกจากสถานี

ผู้ค้าเร่จะต้องจ่ายค่าระวางของในการเดินทาง 20 บาท ต่อเที่ยว ถึงแม้ขบวนรถไฟนั้นเป็นขบวนรถไฟฟรีก็ตาม ส่วนตู้เสบียงเป็นพนักงานของบริษัทที่ได้รับการประมวลมาตามระบบราชการ โดยมีสัญญา 3-5 ปี

ราคาสินค้า ที่จำหน่ายโดยพ่อค้าเร่มีความแตกต่างกันระหว่างขบวนสายใต้ สายตะวันออกเฉียงเหนือและสายเหนือ เช่นเดียวกับราคาสินค้าที่จำหน่ายโดยตู้เสบียง มีราคาตามที่บริษัทผู้ได้รับสิทธิเป็นผู้กำหนด

รูปแบบการจำหน่าย เดินจำหน่ายในตู้ชั้นสาม โดยมีพื้นที่การจำหน่ายยกเว้นตู้เสบียงและตู้ชั้น 2 นอน ในช่วงเวลากลางคืน ส่วนตู้ชั้น 3 จะมีการแบ่งตู้จำหน่ายกับผู้จำหน่ายอื่น สินค้าที่จำหน่ายเช่นเดียวกับสินค้าที่ตู้เสบียง ประมูลได้ แต่ราคาจะแตกต่างกัน เช่น น้ำเปล่า ตู้เสบียงจำหน่าย 20 บาท ในขณะที่ผู้ค้าเร่ จำหน่ายราคา 10 บาท เบียร์กระป๋อง ราคาตู้เสบียง 55-60 บาท แต่ผู้ค้าเร่ จำหน่ายในราคา 50-55 บาท เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีการจำหน่าย นูหรือร่วมด้วย

ระยะทาง การจัดการพื้นที่การขาย พบว่า มีการกำหนดพื้นที่การจำหน่ายโดยขบวน 171 ผู้จำหน่ายเครื่องดื่ม เริ่มจำหน่ายจากสถานีรถไฟเพชรบุรี บางรายเริ่มจำหน่ายจากสถานีประจวบคีรีขันธ์ โดยผู้ค้าเร่ต้องจ่ายส่วนต่างให้กับตู้เสบียงและเจ้าหน้าที่ ทั้งนี้เนื่องจากตามสัญญาการจำหน่ายระหว่างผู้ประมูลและการรถไฟแห่งประเทศไทยคือ สิทธิในการจำหน่ายตลอดเส้นทางเป็นของบริษัทที่ประมูลได้ ช่วงเวลาที่จำหน่าย สายเหนือสิ้นสุดที่สถานีอยุธยา และสายตะวันออกเฉียงเหนือสิ้นสุดที่สถานีปากช่อง

สายใต้ ที่มีการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ขบวน 171-172

ตารางที่ ค การจำหน่ายสินค้าบนขบวนรถไฟฟรีเที่ยวไประหว่างกรุงเทพฯ- สุโขทัย-ลพบุรี-สุโขทัย-ลพบุรี-กรุงเทพฯ-สุโขทัย-ลพบุรี-สุโขทัย-ลพบุรี-กรุงเทพฯ ขบวน 171

ข้อมูล	ผู้ค้าเร่	ตู้เสบียง
เวลาที่เริ่มจำหน่าย	ที่สถานีรถไฟต้นทางบนตู้ที่จอดรอ เวลา 10.00 น สถานีรถไฟสุโขทัย-ลพบุรี 12.00 น สถานีรถไฟกรุงเทพฯ	เริ่มจำหน่ายเมื่อรถไฟเคลื่อนออกจาก สถานี สุโขทัย-ลพบุรี 11.30 น ทั้งตู้ชั้น 2 และ 3
เวลาที่ยุติการจำหน่าย	เดินจำหน่ายทั้งคืน	21.00 น (หยุดเดินบริการ) ปิดบริการ 22.00 น เปิดบริการอีกครั้ง 5.00 น
สถานที่ขึ้นลงของผู้ค้าเร่	กรุงเทพฯ – บางซื่อ นครปฐม – เพชรบุรี เพชรบุรี – บางสะพานใหญ่ บางสะพานใหญ่ – ชุมพร ชุมพร – สุราษฎร์/ทุ่งสง สุราษฎร์/ทุ่งสง - พัทลุง – ชุมทางหาดใหญ่ - สุโขทัย-ลพบุรี	เริ่มจำหน่ายตั้งแต่รถเคลื่อนออกจาก สถานีรถไฟหาดใหญ่ และหยุดการ จำหน่ายตามเวลาและเปิดบริการ อีกครั้งตามเวลา (5.00น)
สินค้าที่จำหน่าย	เครื่องดื่ม : น้ำ น้ำส้ม น้ำอัดลม เบียร์กระป๋อง น้ำ สุราสี นูหรือแบ่งขาย 5 มวน/20 บาท อาหาร : ของฝาก ข้าว ฯ	อาหารกล่อง อาหารตามสั่ง เครื่องดื่ม ชาน้ำ น้ำอัดลม สุราสี เบียร์
ราคา	ราคาสูงกว่าราคาท้องตลาด น้ำ ขวดละ 15 บาท น้ำประเภทอื่น ๆ 25 บาท เบียร์ ราคา 55- 65 บาท สุรา (แบ กลาง 180 บาท) กาแฟ เริ่มตั้งแต่ 10-15 บาท	ข้าวกล่องราคา 40 บาท น้ำ 20 บาท น้ำอัดลม 25 บาท ฯ

ตารางที่ ค การจำหน่ายสินค้าบนขบวนรถไฟฟรีเที่ยวไประหว่าง สุโขทัย-ลก กรุงเทพฯจำแนกตามผู้จำหน่ายเที่ยว
กลับ ขบวน 172

ข้อมูล	ผู้ค้า	ผู้เสียบ
เวลาที่เริ่มจำหน่าย	ที่สถานีรถไฟต้นทางบนตู้ที่จอดรอเวลา 10.00 น สถานีรถไฟสุโขทัย-ลก 12.00 น สถานีรถไฟกรุงเทพฯ	เริ่มจำหน่ายเมื่อรถไฟเคลื่อนออกจาก สถานี สุโขทัย-ลก 11.30 น เดินทางจำหน่าย ทั้งตู้ ชั้น 2 และ 3
เวลาที่ยุติการจำหน่าย	เดินทางจำหน่ายทั้งคืน	21.00 น (หยุดเดินบริการ) ปิดบริการ 22.00 น เปิดบริการอีกครั้ง 5.00 น
สถานที่ที่มีการขึ้นลงของ พ่อค้า	สุโขทัย-ลก – ชุมทางหาดใหญ่ ชุมทางหาดใหญ่ – สถานีพัทลุง สถานีพัทลุง – ชุมทางทุ่งสง ชุมทางทุ่งสง – สุราษฎร์ธานี สุราษฎร์ธานี – ชุมพร ชุมพร - บางสะพานใหญ่ บางสะพานใหญ่ – เพชรบุรี ราชบุรี – นครปฐม	จากสถานีต้นทางสถานีสุโขทัย-ลก ถึง สถานีกรุงเทพฯ
สินค้าที่จำหน่าย	เครื่องดื่ม : น้ำ น้ำดื่ม น้ำอัดลม การแพคเกจ เบียร์กระป๋อง น้ำ สุราสี บุหรี่แบ่งขาย 5 มวน/20 บาท อาหาร : ของฝาก ข้าว ฯ	ประกอบด้วย น้ำ น้ำอัดลม เบียร์ และสุรา สี
ราคา	ราคาสูงกว่าราคาท้องตลาด น้ำ ขวดละ 15 บาท น้ำประเภทอื่น ๆ 25 บาท เบียร์ ราคา 55- 65 บาท สุรา (แบนกลาง 180 บาท) กาแฟซอง เริ่มต้นที่ 10-15 บาท	ชั้น 3 อาหารกล่อง (กระเพราไก่ไข่ดาว ราคา 40 บาท) ส่วนอาหารตามสั่งมี บริการเฉพาะที่ผู้เสียบ และรถชั้น 2 เครื่องดื่ม การรถไฟแห่งประเทศไทย ไม่ ตรงกับราคาที่กำหนดไว้ในสัญญาฯ เช่น น้ำ ราคาขวดละ 20 บาท เบียร์ราคา กระป๋องละ 55-65 บาท เป็นต้น

สายใต้ ที่มีการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ขบวน 37 และ 38 ขบวนนี้เทียบเคียงกับขบวนรถไฟฟ้า เนื่องจากขบวนที่ตั้งต้นจากสถานีโก-ลก ปลายทาง สถานีรถไฟกรุงเทพ

ตารางที่ ๗ การจำหน่ายสินค้าบนขบวนรถไฟจ่ายเงินเองเที่ยวไประหว่างกรุงเทพฯ สุโขทัย-ลก จำแนกตามผู้จำหน่าย
เที่ยวไป ขบวน 37

ข้อมูล	ผู้ค้า	คู่แข่ง
เวลาที่เริ่มจำหน่าย	ที่สถานีรถไฟต้นทางบนตู้ที่จอดรอ เวลา 12.00 น สถานีรถไฟกรุงเทพฯ	เริ่มจำหน่ายเมื่อรถไฟเคลื่อนออกจาก สถานี
เวลาที่ยุติการจำหน่าย	เดินจำหน่ายทั้งคืน	21.00 (หยุดเดินบริการ) ปิดบริการ 22.00 น เปิดบริการอีกครั้ง 5.00 น
สถานที่	กรุงเทพฯ – บางซื่อ นครปฐม – เพชรบุรี เพชรบุรี – บางสะพานใหญ่ บางสะพานใหญ่ – ชุมพร ชุมพร – สุราษฎร์/ทุ่งสง สุราษฎร์/ทุ่งสง - พัทลุง – ชุมทางหาดใหญ่ - สุโขทัย-ลก	เริ่มจำหน่ายตั้งแต่รถเคลื่อนออกจาก สถานีรถไฟหาดใหญ่ และหยุดการ จำหน่ายตามเวลาและเปิดบริการ อีกครั้งตามเวลา (5.00น)
สินค้าที่จำหน่าย	เครื่องดื่ม : น้ำ น้ำส้ม น้ำอัดลม เบียร์กระป๋อง น้ำ สุราสี บุหรี่ปั๊บกึ่งขาย 5 มวน/20 บาท อาหาร : ของฝาก ข้าว ฯ	อาหารกล่อง อาหารตามสั่ง เครื่องดื่ม ชาน้ำ น้ำอัดลม สุราสี เบียร์
ราคา	ราคาสูงกว่าราคาท้องตลาด น้ำ ขวดละ 15 บาท น้ำประเภทอื่น ๆ 25 บาท เบียร์ ราคา 55- 65 บาท สุรา (แบกลาง 180 บาท) กาแฟซอง เริ่มต้นที่ 10-15 บาท	ข้าวกล่องราคา 40 บาท น้ำ 20 บาท น้ำอัดลม 25 บาท ฯ

ตารางที่ ๖ การจำหน่ายสินค้าบนขบวนรถไฟฟรีเที่ยวไประหว่าง สุโขทัย-ลพบุรี กรุงเทพฯ จำแนกตามผู้จำหน่าย เทียบ
กลับ ขบวน 38

ข้อมูล	ผู้ค้า	ผู้เสีย
เวลาที่เริ่มจำหน่าย	ที่สถานีรถไฟต้นทางบนตู้ที่จอดรอ เวลา 11.30 น สถานีรถไฟสุโขทัย- ลพบุรี	เริ่มจำหน่ายเมื่อรถไฟเคลื่อนออกจาก สถานี สุโขทัย-ลพบุรี 11.30 น เดินทางจำหน่าย ทั้งตู้ชั้น 2 และ 3
เวลาที่ยุติการจำหน่าย	เดินทางจำหน่ายทั้งคืน	21.00 (หยุดเดินบริการ) ปิด บริการ 22.00 น เปิดบริการอีกครั้ง 5.00 น
สถานที่ที่มีการขึ้นลงของผู้ค้า	เฉพาะตู้รถไฟชั้น 3 สุโขทัย-ลพบุรี - ชุมทางหาดใหญ่ ชุมทางหาดใหญ่ - สถานีพัทลุง สถานีพัทลุง - ชุมทางทุ่งสง ชุมทางทุ่งสง - สุราษฎร์ธานี สุราษฎร์ธานี - ชุมพร ชุมพร - บางสะพานใหญ่ บางสะพานใหญ่ - เพชรบุรี	เริ่มจำหน่ายตั้งแต่รถไฟเคลื่อนออกจาก สถานีรถไฟสุโขทัย-ลพบุรี และหยุดการ จำหน่ายตามเวลาและเปิดบริการอีก ครั้งตามเวลา (5.00น)
สินค้าที่จำหน่าย	เครื่องดื่ม : น้ำ น้ำส้ม น้ำอัดลม เบียร์กระป๋อง น้ำ สุราสี บุหรี่ปั๊บบาง 5 มวน/20 บาท อาหาร : ของฝาก ข้าว ฯ	อาหารกล่อง อาหารตามสั่ง เครื่องดื่ม -น้ำ น้ำอัดลม สุราสี เบียร์
ราคา	ราคาสูงกว่าราคาท้องตลาด น้ำ ขวดละ 15 บาท น้ำประเภทอื่น ๆ 25 บาท เบียร์ ราคา 55- 65 บาท สุรา (แบกล่าง 180 บาท) กาแฟซอง เริ่มต้นที่ 10-15 บาท	ข้าวกล่องราคา 40 บาท น้ำ 20 บาท น้ำอัดลม 25 บาท ฯ

ตารางที่ ๑ การจำหน่ายสินค้าบนขบวนรถไฟฟรีเที่ยวไประหว่างกรุงเทพฯ เชียงใหม่ จำแนกตามผู้จำหน่ายเที่ยวไป
ขบวน 109

ข้อมูล	ผู้ค้าเร่	ผู้เสียบียง
เวลาที่เริ่มจำหน่าย	รถเข้าเทียบชานชาลา ก่อนออก เดินทางประมาณ 1 ชั่วโมง (เวลา 11.30) เวลาออกเดินทาง 12.45 ถึงเชียงใหม่ เวลา 4.05 น	เริ่มจำหน่ายเมื่อขบวนรถออกจาก สถานีรถไฟกรุงเทพฯ
เวลาที่จำหน่าย	เริ่มจำหน่ายจากสถานีบางซื่อ หยุดจำหน่ายเวลา 21.30 น	เริ่มจำหน่ายตั้งแต่รถเริ่มออกจาก สถานีกรุงเทพฯ 12.45 – 23.00
สถานที่ที่มีการขึ้นลงของผู้ค้าเร่	บางซื่อ ดอนเมือง รังสิต อยุธยา ลพบุรี บ้านหมี่ นครสวรรค์ ตะพานหิน พิจิตร เด่นชัย	จากสถานีรถไฟกรุงเทพฯ – สถานี รถไฟอุตรดิตถ์
สินค้าที่จำหน่าย	เครื่องดื่ม : น้ำ น้ำส้ม น้ำอัดลม เบียร์กระป๋อง น้ำ สุราสี บุหรี่ป่างขาย 5 มวน/20 บาท อาหาร : ของฝาก ข้าว ฯ	อาหารกล่อง อาหารตามสั่ง เครื่องดื่ม ชาน้ำ น้ำอัดลม สุราสี เบียร์
ราคา	ราคาสูงกว่าราคาท้องตลาด น้ำ ขวดละ 15 บาท น้ำประเภทอื่น ๆ 25 บาท เบียร์ ราคา 50- 65 บาท สุรา (แบบกลาง 150-180 บาท) กาแฟซอง เริ่มต้นที่ 10-15 บาท	ข้าวกล่องราคา 40 บาท น้ำ 20 บาท น้ำอัดลม 25 บาท ฯ

ตารางที่ ๑๑ การจำหน่ายสินค้าบนขบวนรถไฟฟรีเที่ยวไประหว่างเชียงใหม่ – กรุงเทพฯ จำแนกตามผู้จำหน่าย เทียบกลับ
ขบวน 102

ข้อมูล	ผู้ค้าเร่	ผู้เสียบียง
เวลาที่เริ่มจำหน่าย	เวลาออกเดินทาง 5.45 ถึง กรุงเทพฯ เวลา 21.10 น	เริ่มจำหน่าย เมื่อรถไฟออกจากสถานี เชียงใหม่ 6.00 น
สถานที่ที่มีการขึ้นลงของผู้ค้าเร่	เชียงใหม่ นครลำปาง เด่นชัย พิจิตร ตะพานหิน นครสวรรค์ บ้านหมี่ อยุธยา รังสิต บางซื่อ	จำหน่ายตั้งแต่รถออกจากสถานี เชียงใหม่ จนถึงสถานีดอนเมือง เนื่องจากเป็นรถที่เดินในช่วงกลางวัน จึงมีการเดินจำหน่ายตลอดเส้นทาง
สินค้าที่จำหน่าย	เครื่องดื่ม : น้ำ น้ำส้ม น้ำอัดลม เบียร์กระป๋อง น้ำ สุราสี บุหรี่ป่างขาย 5 มวน/20 บาท อาหาร : ของฝาก ข้าว ฯ	อาหารกล่อง อาหารตามสั่ง เครื่องดื่ม -น้ำ น้ำอัดลม สุราสี เบียร์
ราคา	ราคาสูงกว่าราคาท้องตลาด น้ำ ขวดละ 15 บาท น้ำประเภทอื่น ๆ 25 บาท เบียร์ ราคา 50- 65 บาท สุรา (แบบกลาง 180 บาท) กาแฟซอง เริ่มต้นที่ 10-15 บาท	ข้าวกล่องราคา 40 บาท น้ำ 20 บาท น้ำอัดลม 25 บาท ฯ

ตารางที่ ๗ การจำหน่ายสินค้าบนขบวนรถไฟฟรีเที่ยวไประหว่างกรุงเทพฯ เชียงใหม่ จำแนกตามผู้จำหน่ายเที่ยวไป
ขบวน 13

ข้อมูล	ผู้ค้าเร่	ผู้เสียบียง
เวลาที่เริ่มจำหน่าย	เวลาออกเดินทาง 19.35 ออกจาก สถานีกรุงเทพฯ เวลา 19.35 น ถึงเชียงใหม่ เวลา 9.55 น	เริ่มจำหน่ายเมื่อรถออกจากสถานีต้น ทาง(กรุงเทพฯ)
เวลาที่ยุติการจำหน่าย	21.30 น	ยุติการเดินจำหน่ายเวลา 22.30 น และยุติการจำหน่ายในตู้เสียบียง เวลา 23.00 น
สถานที่ที่มีการขึ้นลงของพ่อค้าเร่	บางซื่อ รังสิต อยุธยา นครสวรรค์ เด่นชัย นครลำปาง เชียงใหม่	มีบริการส่งอาหารจากตู้โดยสาร และที่ตู้เสียบียง
สินค้าที่จำหน่าย	เครื่องดื่ม : น้ำ น้ำดื่ม น้ำอัดลม เบียร์กระป๋อง น้ำ สุราสี บุหรีแบ่งขาย 5 มวน/20 บาท อาหาร : ของฝาก ข้าว ฯ	อาหารกล่อง อาหารตามสั่ง เครื่องดื่ม -น้ำ น้ำอัดลม สุราสี เบียร์
ราคา	ราคาสูงกว่าราคาท้องตลาด น้ำ ขวดละ 15 บาท น้ำประเภทอื่น ๆ 25 บาท เบียร์ ราคา 50- 65 บาท สุรา (แบบกลาง 180 บาท) กาแฟซอง เริ่มต้นที่ 10-15 บาท	ข้าวกล่องราคา 40 บาท น้ำ 20 บาท น้ำอัดลม 25 บาท ฯ

ตารางที่ ๗ การจำหน่ายสินค้าบนขบวนรถไฟฟรีเที่ยวไประหว่าง เชียงใหม่ - กรุงเทพฯ จำแนกตามผู้จำหน่าย เที่ยว
กลับ ขบวน 14

ข้อมูล	ผู้ค้าเร่	ผู้เสียบ้าง
เวลาที่เริ่มจำหน่าย	ออกจากเชียงใหม่ เวลา 16.00 น ถึง สถานีรถไฟกรุงเทพ ฯ 06.30	เริ่มจำหน่ายเมื่อขบวนรถไฟเคลื่อน ออกจากสถานีเชียงใหม่
เวลาที่ยุติการจำหน่าย	เวลา 22.00 น	เวลา 22.30 น ผู้เสียบ้าง เวลา 23.30 น
สถานที่ที่มีการขึ้นลงของพ่อค้าเร่	เชียงใหม่ นครลำปาง เด่นชัย อุตรดิตถ์ ตะพานหิน นครสวรรค์ บางซื่อ	เริ่มจำหน่ายตั้งแต่รถออกจากสถานี ต้นทาง และหยุดจำหน่ายเวลา 22.30 น เริ่มจำหน่ายอีกครั้ง เวลา 4.30 น
สินค้าที่จำหน่าย	เครื่องดื่ม : น้ำ น้ำส้ม น้ำอัดลม เบียร์กระป๋อง น้ำ สุราสี บุหรี่ป่างขาย 5 มวน/20 บาท อาหาร : ของฝาก ข้าว ฯ	อาหารกล่อง อาหารตามสั่ง เครื่องดื่ม -น้ำ น้ำอัดลม สุราสี เบียร์
ราคา	ราคาสูงกว่าราคาท้องตลาด น้ำ ขวดละ 15 บาท น้ำประเภทอื่น ๆ 25 บาท เบียร์ ราคา 50- 65 บาท สุรา (แบบกลาง 180 บาท) กาแฟซอง เริ่มต้นที่ 10-15 บาท	ข้าวกล่องราคา 40 บาท น้ำ 20 บาท น้ำอัดลม 25 บาท ฯ

หมายเหตุ ลูกค้าส่วนหนึ่งซื้อจากบริเวณ ชานชาลาสถานีรถไฟเชียงใหม่ คือ เต็นท์เบียร์ ร้านอาหาร และร้านจำหน่าย
ของฝาก แลร้านค้าเบ็ดเตล็ด รวม 6 ร้าน

ตารางที่ ๘ การจำหน่ายสินค้าบนขบวนรถไฟฟรีเที่ยวไประหว่าง กรุงเทพฯ - อุบลราชธานี จำแนกตามผู้จำหน่าย
เที่ยวไป ขบวน 145

ข้อมูล	ผู้ค้า	ผู้เสียบ
เวลาที่เริ่มจำหน่าย	ออกจากสถานีกรุงเทพฯ เวลา 15.20 น ถึง อุบลราชธานี 3.35 น	เริ่มจำหน่ายเวลาที่รถเคลื่อนออกจากสถานีต้นทาง (กรุงเทพฯ)
เวลาที่ยุติการจำหน่าย	21.00 น	เดินจำหน่าย ถึง 22.30 น และปิดบริการที่ผู้เสียบเวลา 23.00 น
สถานที่ที่มีการขึ้นลงของผู้ค้า	กรุงเทพฯ บางซื่อ รังสิต อยุธยา ชุมทางแก่งคอย สีคิ้ว ชุมทางถนนจิระ	เส้นทางนี้ไม่มีบริการในช่วงเช้าเนื่องจากขบวนรถเข้าถึงสถานีปลายทางประมาณ 3.35 น
สินค้าที่จำหน่าย	อาหารพื้นบ้าน ข้าว ผลไม้ เครื่องดื่ม น้ำอัดลม เบียร์ สุราสี เหล้าขาว	อาหารกล่อง อาหารตามสั่ง เครื่องดื่ม-น้ำ น้ำอัดลม สุราสี เบียร์
ราคา	ผลไม้ราคาไม่เกิน 15 บาท น้ำ 10 บาท เครื่องดื่มอื่น ๆ 20 บาท เบียร์ 50-60 บาท เหล้าขาว 60 บาท สุราสี 120 บาท	ข้าวกล่องราคา 40 บาท น้ำ 20 บาท น้ำอัดลม 25 บาท ฯ

ตารางที่ ๓ การจำหน่ายสินค้าบนขบวนรถไฟฟรีเที่ยวไประหว่าง อุบลราชธานี - กรุงเทพฯ จำแนกตามผู้จำหน่าย
เที่ยวกลับ ขบวน 146

ข้อมูล	ผู้ค้า	ผู้เสียบ
เวลาที่เริ่มจำหน่าย	เริ่มเดินจำหน่ายขณะที่รถเข้าเทียบ ชานชาลาเพื่อให้ผู้โดยสารขึ้นนั่ง ออกจากอุบลราชธานีเวลา 8.45 น ถึง สถานีบางซื่อ	เริ่มจำหน่ายเมื่อรถไฟเคลื่อนออกจาก สถานีอุบลราชธานี ฯ
สถานที่ที่มีการขึ้นลงของพ่อค้า	อุบลราชธานี กัณฑ์วราภรณ์ ศรีสะเกษ อุทุมพรพิสัย สุรินทร์ ชุมทางถนนจิระ นครราชสีมา ชุมทางแก่งคอย สระบุรี บางซื่อ	การจำหน่ายตลอดเส้นทางเนื่องจาก เป็นการเดินทางในช่วงเวลากลางวัน
สินค้าที่จำหน่าย	อาหาร เช่น ข้าวเหนียว หน่อม แม่ สะตั้ง เหล้าขาว บุหรี่ เบียร์ และสุราสี บุหรี่ป่างขาย	อาหารกล่อง เครื่องดื่ม กาแฟ กระป๋อง เบียร์ เหล้าขาว สุราสี บุหรี่
ราคา	อาหารราคาใกล้เคียงกับที่จำหน่าย บริเวณสถานีรถไฟ เช่น น้ำ ราคา 10- 15 บาท	ราคาสูงกว่าผู้ค้า ค่าต่างกัน 5-10 บาท

ตารางที่ ๗ การจำหน่ายสินค้าบนขบวนรถไฟฟรีเที่ยวไประหว่าง กรุงเทพฯ- อุบลราชธานีจำแนกตามผู้จำหน่ายเที่ยว
ไป-ขบวน 67

ข้อมูล	ผู้ค้าเร่	ผู้เสียเปรียบ
เวลาที่เริ่มจำหน่าย	จำหน่ายบริเวณชานชาลา และขึ้นไปบนขบวนรถไฟที่จอดรอ เวลา ออกจาก กรุงเทพฯ เวลา 20.30 น ถึง อุบลราชธานี 07.25 น	เริ่มจำหน่ายเมื่อรถออกจากสถานี กรุงเทพฯ
เวลาที่ยุติการจำหน่าย	จากสถานีกรุงเทพฯ ถึงสถานีอยุธยา เนื่องจากเป็นการเดินทางในช่วง กลางคืน	จำหน่ายถึง 23.00 น และเริ่มอีกครั้ง 4.30 น
สถานที่ที่มีการขึ้นลงของผู้ค้าเร่	กรุงเทพฯ บางซื่อ อยุธยา ชุมทางแก่งคอย ปากช่อง	การเดินทางออกจากสถานีกรุงเทพฯ ซึ่งเป็นสถานีต้นทาง ในเวลาที่ค่อนข้างดี จึงมีระยะเวลาในการจำหน่ายสั้น
สินค้าที่จำหน่าย	อาหาร เช่น ข้าวเหนียว แหนม แม่ สะดิง เหล้าขาว บุหรี่ เบียร์ และสุราสี บุหรี่แบ่งขาย	อาหารกล่อง เครื่องดื่ม กาแฟ กระป๋อง เบียร์ เหล้าขาว สุราสี บุหรี่
ราคา	อาหารราคาใกล้เคียงกับที่จำหน่าย บริเวณสถานีรถไฟ เช่น น้ำ ราคา 10-15 บาท	ราคาสูงกว่าผู้ค้าเร่ ต่างกัน 5-10 บาท

ตารางที่ ๓๓ การจำหน่ายสินค้าบนขบวนรถไฟฟรีเที่ยวไประหว่าง อุบลราชธานี – กรุงเทพฯ จำแนกตามผู้จำหน่ายเที่ยว
กลับ ขบวน 68

ข้อมูล	ผู้ค้าเร่	ผู้เสียบียง
เวลาที่เริ่มจำหน่าย	ออกจากอุบลราชธานี เวลา 18.30 น ถึง กรุงเทพฯ เวลา 05.50 น	เริ่มจำหน่ายตั้งแต่ออกจากสถานีต้น ทาง
เวลาที่ยุติการจำหน่าย	เริ่มจำหน่ายในช่วงรถเทียบสถานีต้น ทาง	จำหน่ายตั้งแต่เวลา 18.30 น ถึง 23.00 โดยผู้เสียบียงปิดบริการเวลา 23.00 น และการเดินจำหน่ายยุติ เวลา 22.00 น
สถานที่ที่มีการขึ้นลงของพ่อค้าเร่	อุบลราชธานี กันทาภิรมย์ ศรีสะเกษ อุทุมพรพิสัย สุรินทร์ บุรีรัมย์ ชุมทางถนนจิระ นครราชสีมา	เริ่มจำหน่ายอีกครั้งเวลา 4.30 น
สินค้าที่จำหน่าย	อาหาร เช่น ข้าวเหนียว แหนม แม่ สะดัง เหล้าขาว บุหรี่ เบียร์ และสุราสี บุหรี่ป่างขาย	อาหารกล่อง เครื่องดื่ม กาแฟ กระป๋อง เบียร์ เหล้าขาว สุราสี บุหรี่
ราคา	อาหารราคาใกล้เคียงกับที่จำหน่าย บริเวณสถานีรถไฟ เช่น น้ำ ราคา 10- 15 บาท	ราคาสูงกว่าผู้ค้าเร่ ต่างกัน 5-10 บาท

จากรายละเอียดในตารางข้างต้น จะเห็นได้ว่า การจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มบนขบวนรถไฟ ระหว่างผู้
เสียบียงและผู้ค้าเร่ มีความแตกต่างกันในเรื่องเวลาในการจำหน่าย ประเภทของสินค้า และการกำหนดราคา โดย
ผู้โดยสารบางรายจะเตรียมอาหาร น้ำ เบียร์ และสุราสี ขึ้นไปในขบวนรถ แต่ก็มีบางราย ซื้อที่สถานีรถไฟบริเวณชาน
ชาลาหรือร้านอาหารรถไฟ บางรายซื้อจากพนักงานผู้เสียบียงและพ่อค้าเร่ ที่เดินเก็บตลอดคืนและนำเสนอสินค้าโดย
การร้องเชิญชวน

แหล่งที่มาของสินค้าคือ การจัดเตรียมสินค้ามาเอง ไม่มีใบอนุญาตในการจำหน่ายแอลกอฮอล์และบุหรี่ ถูก
ตรวจสอบ ปริมาณการจำหน่ายได้ขึ้นอยู่กับปริมาณคนเดินทาง ประเภทของคนเดินทาง ทั้งเส้นทางขาขึ้นและขาล่อง
เส้นทางที่จำหน่ายในเส้นทางระยะยาว นอกจากเส้นทาง กรุงเทพฯ สุโขทัย-ลพบุรี-โคราช-ขอนแก่น-กรุงเทพฯ
กรุงเทพฯ ตรีัง/กันตัง-กรุงเทพฯ โดยขบวนที่จำหน่ายเป็นขบวนรถเร็ว นอกจากนี้ยังมีจำหน่ายบนขบวนรถชานเมือง/
ท้องถิ่น

ตารางที่ ๓ ประเภทสินค้าแอลกอฮอล์ และป้ายเวลาและเวลาที่จำหน่ายจำแนกตามสถานีรถไฟ

ประเภทสินค้าแอลกอฮอล์	จำนวนร้านค้าที่จำหน่ายบริเวณสถานีรถไฟ			
	กรุงเทพฯ(n=17)	สุโขทัย (n=1)	อุบลฯ(n=2)	เชียงใหม่(n=6)
สุราสี	17	1	2	6
เบียร์	17	1	2	6
ขวด	17	1	2	6
กระป๋อง	17	1	2	6
เหล้าขาว	17	1	2	0
สปายไวน์คูเลอร์	17	1	0	6
ป้ายแสดงเวลาที่จำหน่าย	10	0	0	0
เวลาจำหน่ายจริงตามที่กำหนด	11	0	2	4

จากตารางที่ ๓ พบว่า

สายใต้ ร้านค้าที่ได้รับอนุญาตให้จำหน่ายบริเวณชานชาลาที่สถานีรถไฟกรุงเทพ มีมากที่สุด ทั้งในบริเวณสถานีรถไฟและบริเวณชานชาลา โดยมีผู้ประกอบการเดียวกัน (จำนวน 1 แห่ง) ส่วนบริเวณสถานีรถไฟสุโขทัย เป็นผู้ประกอบการเดียวกับเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ (จำนวน 1 แห่ง)

สายเหนือ มีร้านค้าที่จำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ บริเวณชานชาลา จำนวน 3 ร้าน โดยเป็นผู้ประกอบการเดียวกัน ส่วนบริเวณสถานีมี 3 แห่ง โดยเจ้าของมีความสัมพันธ์/เครือญาติกับเจ้าหน้าที่สถานีรถไฟ

ประเภทของสินค้าที่จำหน่ายเครื่องดื่มที่จำหน่าย พบว่า ทุกแห่งมีการจำหน่าย สุราสี เบียร์ เป็นหลัก ส่วนเหล้าขาว สปายไวน์คูเลอร์ พบว่า ไม่มีจำหน่ายที่สถานีอุบลราชธานี นอกจากนี้ยังพบว่า เวลาที่จำหน่ายไม่เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด คือ สถานีกรุงเทพฯ มีร้านค้าที่ปฏิบัติตามที่กำหนด เพียง 11 ร้านจาก 15 ร้านค้า และที่เชียงใหม่มีเพียง 4 ร้านจาก 6 ร้านค้า ส่วนที่สถานีรถไฟสุโขทัย ไม่ได้แสดงเอกสารกำหนดช่วงเวลาจำหน่าย และไม่ได้จำหน่ายตามเวลาที่กฎหมายกำหนด

ส่วนเวลาที่จำหน่าย พบว่า ร้านค้าบริเวณสถานีรถไฟกรุงเทพฯ มีการติดประกาศเวลาการจำหน่ายเฉพาะร้านค้าบริเวณชานชาลา ส่วนร้านค้าบริเวณรอบนอกแต่อยู่ในเขตสถานีรถไฟไม่มีประกาศแจ้งเวลาการจำหน่าย เช่นเดียวกับที่บริเวณสถานีรถไฟอุบลราชธานีและหาดใหญ่ และเชียงใหม่ไม่มีการแสดงเวลาเช่นเดียวกัน รูปแบบของการนำเสนอสินค้าคืออยู่ในตู้แช่และเคาท์เตอร์ บริเวณสถานีรถไฟเชียงใหม่มีแหล่งจำหน่าย 3 แห่ง คือ บริเวณชานชาลา 3 ร้าน บริเวณ สถานีรถไฟ 1 ร้าน และหน้าสถานีรถไฟแต่อยู่ในเขตสถานีรถไฟจัดทำเป็นร้านจำหน่ายร่วมกับสินค้าอื่น และเป็นร้านจำหน่ายเฉพาะในลักษณะบาร์เบียร์

**พฤติกรรมการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทั้งของพนักงานตู้เสบียงและผู้ค้าเร่ จากการบันทึกตามแบบ
สังเกต**

ตารางที่ ๓ จำนวนผู้ค้าเร่ ประเภทสินค้า ผู้ค้าตู้เสบียง และเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในระ(เฉพาะที่จำหน่ายเครื่องดื่ม
แอลกอฮอล์อาหารตามเทศกาล จำแนกตามเส้นทางการเดินทาง

ข้อมูล	เดือน10		เดือน10		เดือน 10	
	.ใต้		อีสาน		เหนือ	
	เทศกาล	ปกติ	เทศกาล	ปกติ	เทศกาล	ปกติ
ผู้ค้าเร่						
ชาย	8	8	4	4	8	7
หญิง	6	6	7	4	8	6
ประเภทสินค้า						
อาหาร	7	9	5	5	8	9
ของขบเคี้ยว	7	9	5	5	8	9
เครื่องดื่ม						
สุราขาว	7	6	3	5	4	5
สุราสี	7	6	3	5	4	5
เบียร์	7	6	3	5	4	5
ผู้ค้าตู้เสบียง						
ชาย	1	1	1	1	1	1
หญิง	1	1	1	1	1	1
ประเภทสินค้า						
อาหาร	1	1	1	1	1	1
ของขบเคี้ยว	1	1	1	1	1	1
เครื่องดื่ม						
สุราขาว	1	1	1	1	1	1
สุราสีOk	1	1	1	1	1	1
เบียร์	1	1	1	1	1	1
ผู้ดื่ม						
รถไฟฟรี(ไป-กลับ)	42	33	48	38	39	38
รถไฟจ่ายเงิน(ไป-กลับ)	25	24	35	32	24	28
เหตุการณ์						
ทะเลาะวิวาท	4	3	6	6	5	7
อุบัติเหตุตกรถไฟ	0	0	1	0	0	1
เบียร์เที่ยวไป						
รถไฟฟรี	34	30	42	29	34	32
รถไฟจ่ายเงิน	38	33	28	24	26	26
เบียร์เที่ยวกลับ						
รถไฟฟรี	24	19	31	18	21	28
รถไฟจ่ายเงิน	26	25	29	19	32	16

ตารางที่ 11 (ต่อ) จำนวนผู้ค้าเร่ ประเภทสินค้า ผู้ค้าตู้เสียบียง และเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในระแวกเฉพาะที่จำหน่ายเครื่องดื่ม
แอลกอฮอล์อาหาร ช่วงปีใหม่จำแนกตามเส้นทางกาการเดินทาง

ข้อมูล	ปีใหม่		ปีใหม่		ปีใหม่	
	ใต้		ตะวันออกเฉียงเหนือ		เหนือ	
	เทศกาล	ปกติ	เทศกาล	ปกติ	เทศกาล	ปกติ
ผู้ค้าเร่						
ชาย	5	4	5	6	3	3
หญิง	4	8	6	7	4	4
ประเภทสินค้า						
อาหาร	6	8	7	7	6	6
ของขบเคี้ยว	6	8	7	7	6	6
เครื่องดื่ม						
สุราขาว	4	6	5	6		
สุราสี	4	6	5	6	1	1
เบียร์	4	6	5	6	1	1
ผู้ค้าตู้เสียบียง						
ชาย	1	1	1	1	1	1
หญิง	1	1	1	1	1	1
ประเภทสินค้า						
อาหาร	1	1	1	1	1	1
ของขบเคี้ยว	1	1	1	1	1	1
เครื่องดื่ม						
สุราขาว	1	1	1	1		
สุราสี	1	1	1	1	1	1
เบียร์	1	1	1	1	1	1
ผู้ดื่ม						
รถไฟฟรี(ไป-กลับ)	37	39	32	34	42	31
รถไฟฟ้าจ่ายเงิน(ไป-กลับ)	23	33	19	28	18	16
เหตุการณ์						
ทะเลาะวิวาท	6	4	4	6	4	4
อุบัติเหตุตกรถไฟ	3	0	2	1	1	0
เบียร์ที่เยวไป						
รถไฟฟรี	51	29	37	43	36	25
รถไฟฟ้าจ่ายเงิน	20	24	23	39	29	22
เบียร์ที่เยวกลับ						
รถไฟฟรี	31	20	20	24	33	29
รถไฟฟ้าจ่ายเงิน	26	19	16	26	30	24

ตารางที่ ๑๒(ต่อ) จำนวนผู้ค้าเร่ ประเภทสินค้า ผู้ค้าตู้เสบียง และเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในระแวกที่จำหน่ายเครื่องดื่มน้ำ
แอลกอฮอล์อาหาร ช่วงสงกรานต์จำแนกตามเส้นทางการเดินทาง

ข้อมูล	สงกรานต์		สงกรานต์		สงกรานต์	
	ใต้		ตะวันออกเฉียงเหนือ		เหนือ	
	เทศกาล	ปกติ	เทศกาล	ปกติ	เทศกาล	ปกติ
ผู้ค้าเร่						
ชาย	5	4	5	4	5	6
หญิง	7	7	4	8	6	7
ประเภทสินค้า						
อาหาร	8	7	6	8	7	7
ของขบเคี้ยว	8	7	6	8	7	7
เครื่องดื่ม						
สุราขาว	6	5	4	6	5	6
สุราสี	6	5	4	6	5	6
เบียร์	6	5	4	6	5	6
ผู้ค้าตู้เสบียง						
ชาย	1	1	1	1	1	1
หญิง	1	1	1	1	1	1
ประเภทสินค้า						
อาหาร	1	1	1	1	1	1
ของขบเคี้ยว	1	1	1	1	1	1
เครื่องดื่ม						
สุราขาว	1	1	1	1	1	1
สุราสี	1	1	1	1	1	1
เบียร์	1	1	1	1	1	1
ผู้ดื่ม						
รถไฟฟรี(ไป-กลับ)	48	59	37	39	32	34
รถไฟจ่ายเงิน(ไป-กลับ)	34	46	23	33	19	28
เหตุการณ์						
ทะเลาะวิวาท	2	0	11	6	3	3
อุบัติเหตุรถรถไฟ	1	0	1	2	0	0
เบียร์ที่ขายไป						
รถไฟฟรี	29	49	51	29	27	33
รถไฟจ่ายเงิน	31	32	20	24	23	29
เบียร์ที่ขายกลับ						
รถไฟฟรี	29	26	31	28	22	24
รถไฟจ่ายเงิน	31	17	26	19	21	26

หมายเหตุ จำนวนที่รายงานเป็นจำนวนที่ได้จากการสังเกต ไม่รวมที่จำหน่ายในตู้รถไฟชั้น 2 และตู้เสบียง รวมทั้งที่ผู้โดยสารโยนกระป๋องเบียร์และขวดเหล้าทิ้งข้างทาง

จากตารางที่ ด – ด2 จะเห็นได้ว่า ตลอดระยะเวลาทางการเดินทางทั้งขาไปและกลับ มีผู้ค้าที่ขึ้นมาจำหน่ายบนขบวนรถไฟตลอดเส้นทางมีจำนวน 12- 15 รายต่อเที่ยว โดยส่วนใหญ่เป็นผู้หญิง กรณีที่เป็นเจ้าหน้าที่ตู้เสบียงที่จำหน่ายอาหารและเครื่องดื่ม มี 2- 3 คน ต่อขบวน จำนวนผู้ดื่มต่อขบวนมีระหว่าง 20-59 ราย นอกจากนี้ยังพบว่า มีการเกิดอุบัติเหตุหลายครั้ง 1-3 ครั้ง และ มีการทะเลาะวิวาท 3- 11 ราย คือมีทั้งทะเลาะแบบบุคคล และเป็นกลุ่ม(กลุ่มผู้ดื่ม)

จากการสัมภาษณ์ สรุปได้ดังนี้

1.ระยะเวลาในการจำหน่าย ส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการจำหน่ายทั้งขบวนท้องถิ่น รถเร็ว และรถด่วน ส่วนรถด่วนพิเศษที่มีเฉพาะชั้น 2 หรือรถดีเซลรางไม่ได้จำหน่าย ดังคำบอกเล่าของผู้ค้าว่า ลักษณะการจำหน่ายเป็นการกระสับทอดจากบิดามารดา สามี มีความสัมพันธ์/เชื่อมโยงกับเจ้าหน้าที่การรถไฟแห่งประเทศไทย

“ขายมาเกือบสิบปีแล้ว แฟนเคยทำงานตู้เสบียง แต่ก่อนอาศัยนอนในตู้เสบียงด้วย” (ญ 1)

“ขายเกือบทุกวัน ก็ขายรถเร็ว คนมากหน่อย ถ้ารถท้องถิ่น บางทีรถเสียเวลา เราก็ไม่ได้ขาย บางวันก็ได้น้อย” (ญ3)

“แต่ก่อนพ่อขาย มีญาติทำงานรถไฟ พ่อกินไปขายไป ไม่ได้กำไร เมาเกือบทุกวัน เลยมายาขายเอง” (ญ 2)

“ไม่รู้พ่อมาขายได้อย่างไร แต่พ่อก็ขายมานาน คงเพราะมีญาติทำงานรถไฟหรือเปล่าไม่รู้ แต่ที่มาขายส่วนใหญ่ก็มีญาติอยู่รถไฟ” (ญ 2)

“คนขายเสียค่าระวาง 100 บาทต่อวันต่อเที่ยว อย่างหนู ขายแต่ 1711/172 ขึ้นจากเพชร(สถานีเพชรบุรี) ได้ขายก็ต้องพันบางสะพาน เพราะตู้เสบียงเขาเริ่มหยุด เขาบอกเราว่าให้เริ่มขายได้เราก็ค่อยขาย บางคนก็เห็นเดินนะ แอบขายบ้าง รู้กันบ้าง เราไม่ยอมมีเรื่อง ขบวน 171ชุดนี้ดีหน่อยนะ ที่ไม่เขี้ยว บางชุดไม่ยอมเลยถ้าบอกว่าเริ่มที่ไหน ขายก่อนมีปัญหา” (ญภ)

“ของที่ขาย แม่จัดให้ พอถึงบางสะพานเริ่มขาย แล้วลงที่ชุมพร จากชุมพร รอ 172 ขึ้นมาขายแล้วไปลงที่เพชร (สถานีเพชรบุรี)เป็นแบบนี้ทุกวัน” (ญ3)

สายตะวันออกเฉียงเหนือ (ช1)

“คนขายไม่มาก เพราะรถออกดีก บางวันกว่าจะออกสามทุ่มกว่า ถึงตอนนั้นก็เมากันเรียบแล้วจากหัวลำโพง ส่วนใหญ่ตู้เสบียงขายเอง” (ชอ1)

“เราขึ้นก็บางซื่อ บางคนเขาซื้อมาก่อน หลัง ๆ นี่ขายไม่ค่อยได้ เซเวนมีมากตัดราคา บางทีลงอยุธยา บางทีติดไปลงแถวปากช่อง ขายดี ๆ คนหลับแต่ก็พอขายได้” (ขอ2)

“ตอนนี่คนขึ้นมาเขาก็เอามาเอง ใส่ขวดน้ำมา ที่จริงนะเหล้าขาว” (ขอ1)

“บางคนใส่ขวดน้ำชามาเลย เห็นใส่ในขวด..... (เครื่องดื่มชูกำลังมาก็มี)” (ขอ3)

(

“ขายได้ก็ขายขึ้นคนมีตังค์ บางทีก็เมาตั้งแต่หัวลำโพง ที่หัวลำโพงเขาก็ขายดีที่ขายชालา เขาขายจนรถออกหมด ก็ราว ๆ 5 ทุ่ม” (ขอ3)

สายเหนือ

“ไม่ค่อยได้ขายเพราะส่วนใหญ่เอามาเอง คนแก่เยอะ ขายน้ำได้บ้าง คนที่กินส่วนใหญ่มากับฝรั่ง” (ชน 1)

“บางคนซื้อขึ้นมา” (ชน2)

“รถเสียบียงเขาไม่ให้เราขายต้องแอบขาย” (ชน 1)

“คนที่ขายน้ำส่วนใหญ่ขายตอนรถจอดที่หัวลำโพง ไม่เคยติดรถไปเชียงใหม่ พอดีคนก็ไม่กินแล้ว” (ญอ1)

“ขายสายเหนือไม่ค่อยดี รถเสียบียงขายเอง ฝรั่งก็ชอบบ่นที่ผู้เสียบียง รถเร็วขายได้ขาขึ้นถึง นครสวรรค์ก็ไม่ค่อยมีขาย ถึงเชียงใหม่เข้าคนก็ไม่กินแล้ว” (ขอ1)

“รถด่วน รถนครพิงค์ เราไปขายไม่ได้ เพราะเขาห้าม เข้มงวด ส่วนใหญ่คือ ฝรั่ง” (ญอ1)

“รถขาขึ้นเป็นรถกลางวัน เราก็ขายได้บ้างนะ แต่รถเสียบียงเขาก็เดินตลอด เราขายไม่ค่อยได้ ส่วนใหญ่ได้จากรถธรรมดา” (ขอ1)

2.รูปแบบการจำหน่ายสินค้า แหล่งสินค้า ค่าใช้จ่ายบนขบวนรถ ค่าระวางที่จ่ายให้แก่เจ้าหน้าที่ การจำหน่ายสินค้าโดยมีประสบการณ์ในการจำหน่ายประมาณ 7 ปี ทั้งจากการเป็นพ่อค้าเร่ และพนักงานตู้เสียบียง

“แต่ก่อนเคยทำงานบนรถไฟ เลย์รู้จักทั้ง พรร และนายสถานี เลยลองมาขายเอง ขายได้ดีบางวัน ขึ้นมาขายรถไฟฟรี คนโดยสารนั่งฟรี เราเสียค่าระวางของ 20 บาท แต่ละขบวน เอาใบเสร็จบ้างไม่เอาบ้าง” (ชต1)

“ขายเบียร์ได้ดีกว่า คนกินยี่ห้อ ล มา หละ” ข และ ส เทียวหนึ่งก็ได้ 20 บ่อง บางเทียวได้มากกว่า เดินขายเกือบทั้งคืน รถฟรีขายได้มากกว่า คงเพราะคนไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียม” (ชต2)

“บางคืนรอรถสวน ไม่ค่อยแน่ใจ ก็ลงไปรอที่สถานี เดี่ยวไม่ทัน” (ญต1)

“ถ้ารถออกจากหัวลำโพงช้า ก็ไม่ได้รอ เพราะกว่าจะถึงยุตยา(อยุตยา) ก็ตึกแล้ว ขึ้นไปคนหลับหมด ขายไม่ค่อยได้” (ญ5)

“รถเสียบึงเขาก็เดินตลอดเลย” (ญน1)

3.การอนุญาตจำหน่ายแอลกอฮอล์ กล่าวถึงที่มาของเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ จากร้านค้าส่ง และสถานการณ์ในการจำหน่าย การเดินทาง ความเสี่ยงในการใช้ชีวิตระหว่างการจำหน่าย ดังนี้

“รับมาจากร้านขายส่ง ไม่ได้ขออนุญาตขาย กับนรถเขายขาย เราก็รับมาบ้าง พุดก็พุดเถอะ กำไรจากเบียร์เหล่านัะ เราอยู่ได้” (ชต1)

“ไม่เห็นการใคร่ครวญอะไร เขาก็รู้ว่าเราขาย เราก็ต้องแบ่งส่วนให้ตู้เสียบึงด้วยเพราะเขาบอกว่าเขามีสิทธิขาย เขาให้เราขายตอนปิดตู้เสียบึง ความจริงคนขายตามสถานีก็วิ่งขึ้นมาขายนะ อย่างน้ำนี้ เราได้กำไรเยอะ แต่ก็ถือว่าแบ่ง ๆ กันกิน” (ชต2)

“บางทีนอนสถานี ลำบากเหมือนกัน “ (ญต1)

“ตอนเอาของขึ้นเราก็กะจายของแต่ต้องจำเพราะเคยโดนคนแอบเปิดของเรา ถึงขั้นน้ำนะ หยิบไปหลายเลย เพราะตอนดึกเราก็ก็น้อย วันนั้นไปนอนที่ตู้การ์ด เลยต้องล็อกกุญแจ” (ญอ 1)

“เวลาเอาของก็โทร บอกเค้าแก่ที่สถานี เขาก็จัดมาให้แล้วค่อยจ่ายกัน ไว้ใจกันนะ” (ญต2)

“บางครั้งขายได้มาก ตอนสงกรานต์ กับมีวัยรุ่น บุหรี่ขายดี ไม่แพง เขากำไรบ้างเพราะต้องจ่ายให้ตู้เสียบึง และการ์ด” (ชต3)

“ช่วงคนเยอะบางที่ไม่ใช่คืนนะ เดินไม่ได้ ขายไม่ได้ ถึงเวลาแน่นก็แน่นจริง ๆ” (ยต1)

“เราขายตัดราคา แต่ก็ต้องแบ่งให้ตู้เสียบึง เพราะตัดราคาเขา เหล้าแดงขายได้ เทียงละ 5- เหล้าหงส์ ขวดแบน ขาย 150-180 บาท เขากำไรบ้าง” (ญน 1)

“แต่ก่อนก็ขายในรถเสียบึง ตอนนี้นำขายเอง ได้มากกว่า แต่ก็ต้องแบ่ง” (ชต1)

4. ปริมาณการขาย โดยเบื้องต้น พบว่า ในแต่ละเที่ยวของการรถไฟ สามารถจำหน่ายเบียร์ได้สูงสุดถึง 30-50 กระป๋อง ในขณะที่ สุราสี สามารถจำหน่ายได้ประมาณ 4-10 แบน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับช่วงเวลา และการเสียเวลาของรถไฟ และการจัดการในกลุ่มผู้จำหน่ายด้วยกัน

“ขายได้ ก็วัยรุ่น บางคนวิ่งลงไปซื้อที่สถานีว่าถูกกว่า เราแบกมาเหนื่อย ผ่านหลายชั้น” (ชต1)

“เวลาเอาของขึ้นรถเขารู้ จอดนานรอพวกแม่ค้า บางคนมาแค่ข้ามจังหวัด บางคนมาหลายถ่านนี้ แล้วแต่ตกลง เราไม่ทำเนเขตเราหรอก” (ญต1)

“ช่วงเดินเราเหนื่อยนะ บางทีนอนที่ถ่านนี้เลย เขาก็เริ่มใหม่ ตอนดึก บนรถขายไม่ค่อยได้ ได้ก็น้ำบ้าง บุหรี่บ้าง เข้าเราขายผ้าเย็น” (ญต2)

“บางคนได้เริ่มขายก็บางสะพานโน้นนั่นะ ขายก่อนเดี๋ยวมี่เรื่อง เราต้องทำอีกนาน” (ญอ1)

ผู้จำหน่ายแสดงความคิดเห็นในประเด็นนี้ ดังนี้

“ต้องแบ่งเขตกับตู้เสบียง เราเดินได้ แต่ต้องดูเวลา เพราะ ตู้เสบียงคนขายได้เปอร์เซ็นต์ เราก็ต้องแบ่งเขา อย่างเราขายชั้น สาม ถ้ามีชั้นสองเราก็ไม่ได้ไปขาย คนประจำตู้เขาไม่ให้เข้าด้วย” (ชน 1)

“เราอาจขายได้มากเพราะถูกกว่าของตู้เสบียง (ชน1)

5.ด้านแหล่งซื้อ ผู้ค้าเริ่มแหล่งในการซื้อในพื้นที่และนำขึ้นมาจำหน่ายบนขบวนรถไฟ โดยซื้อจากร้านค้าส่ง ในการจำหน่ายนอกจากจำหน่ายเครื่องดื่มที่มีส่วนผสมของแอลกอฮอล์และไม่มีแอลกอฮอล์เป็นส่วนผสมแล้วยังมี บุหรี่ที่มีทั้งการจำหน่ายเป็นซองและแบ่งขาย 5 มวน ในราคา 20 บาท มีทั้งบุหรี่ในประเทศและต่างประเทศ

6.ปัญหาที่เกิดจากการดื่มสุรา พบว่า ผู้ค้าเริ่มมีประสบการณ์เช่นกัน โดยเฉพาะสาเหตุจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์กล่าวว่า

“เคยเห็นตีกัน กวนกันนะ ไม่ขายก็ไม่ได้ เราขายเขาไม่ซื้อก็จบเรื่อง.”(ชน 1)

“วันนั้นมากินกันที่ซื้อต่อรถ เมมาแล้ว เราขายไม่ได้ กลัวมีเรื่อง จริง ๆ นั้นแหละ ทะเลาะกัน ตีกัน กว่าจะห้ามกันได้ ดินะไม่ตกลงไป คราวนี้ละเป็นเรื่อง” (ชน2)

“ถ้าให้เลิกขายพวกนี้ เราก็แย่ กำไรมาจากพวกนี้มากกว่าอย่างอื่น ไม่รู้ตู้เสบียงเขาว่าไง.”(ชอ1)

“ที่เห็นนะ บางทีก็เสียดัง บางทีไปนอนที่ซื้อต่อรถ เราเห็นเราก็ช่วยปิดประตูนะ แต่ก็ลำบากเพราะคนเขาขึ้น

ลงเกือบทุกสถานี” .(ขอ2X

“ก็มีนะที่ถึงกับชกกัน นายตรวจมาห้าม บางทีก็ไล่ลงรถไป”

“สายอีสานขายดีก็เหล่าขาว เบียร์กินน้อย เหล้าแดงยังไม่ค่อยได้ ส่วนใหญ่ซื้อมาจากข้างล่าง ขึ้นรถมาก็เมากันแล้ว โดยเฉพาะช่วงสงกรานต์ ปีใหม่” (ขอ 1)

จากที่กล่าวมาข้างต้น จะเห็นได้ว่า การจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของผู้ค้าฯ ยังไม่มีการควบคุมแต่อย่างใด ทั้งนี้ผู้ค้าฯไม่สามารถจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ได้อย่างอิสระ มีการจัดสรรการจำหน่ายอย่างไม่เป็นทางการระหว่างผู้ค้าฯ และตู้เสบียงขบวนที่ผู้ค้าฯสามารถขายสินค้าได้คือ สายใต้ ส่วนสายเหนือและสายตะวันออกเฉียงเหนือจากการสังเกตพบว่า การขึ้นบนขบวนรถของผู้ค้าฯมีไม่มากเท่ากับสายใต้ สายตะวันออกเฉียงเหนือมีความหนาแน่นของจำนวนผู้ค้าฯรองลงมาจากสายใต้ ส่วนสายเหนือ พนักงานตู้เสบียงจะเดินขายเองเกือบตลอดเวลา จนถึงเวลาประมาณ 22.00 น ส่วนการจำหน่ายในตู้เสบียง พบว่า จำหน่ายถึงเวลาประมาณ 23. น ลูกค้าส่วนใหญ่เป็นชาวต่างชาติ ในตู้เสบียง มีการเปิดเพลง และห้ามมิให้นำอาหารเข้ามารับประทานที่ตู้เสบียง จะต้องสั่งอาหารและเครื่องดื่มจากตู้เสบียงเท่านั้น

ผู้จำหน่ายบนขบวนรถไฟ

ผู้ให้ข้อมูลเป็น เพศชาย 7 คน เพศหญิง 1 คน อายุเฉลี่ย 54 ปี (48 - 62 ปี) ประสบการณ์ในการจำหน่ายเฉลี่ย 6 ปี (5-12 ปี) ประเภทสินค้าที่จำหน่ายประกอบด้วย อาหารตามสั่ง และอาหารกล่องสำเร็จรูป ส่วนเครื่องดื่มประกอบด้วย น้ำอัดลม น้ำเปล่า เบียร์ กาแฟ ฯ ส่วนเหล่าขาวไม่มีการจำหน่ายในเส้นทางสายเหนือและสายใต้ โดยมีการเดินจำหน่ายและผู้โดยสารสามารถใช้บริการที่ตู้เสบียง ราคาจำหน่าย กาแฟ 20 บาท เบียร์ 60 บาท เป็นต้น ผู้ที่เป็นพนักงานขายไม่มีรายได้ประจำ เงินที่ได้จากการจำหน่ายอาหาร/เครื่องดื่มได้ร้อยละ 10 ของเงินที่ได้จากการจำหน่ายสินค้า ตลอดระยะทางที่เดินทาง นอกจากนี้ยังได้อาหารฟรีตลอดการเดินทาง

“ผู้ชายเขาให้ขายน้ำเพราะต้องแบกหนัก ถึงหนึ่งกะหนักรวม 5-6 กิโลนะ อัดกันแน่นในกระป๋อง เราแบกเดินจากหัวขบวนถึงท้ายเลย” (ขอ1)

“ขายได้มารวม ๆ ก็แบ่งกันไป กินเปอร์เซนต์” (ขอ 2)

“มาทำทั้งบ้าน แฟนมาด้วย ลูกฝากแม่ไว้ เรามาเฉพาะตอนที่ยังไม่เกี่ยว พอหน้าเกี่ยวข้าวก็พักไปเกี่ยวข้าว” (ขอ1)

“กินนอนบนนี้แหละ พอรถเข้าหัวลำโพงกลับบ้านพักแล้วมาใหม่ รายได้ แล้วแต่ช่วง ๆ บางช่วงแทบไม่ได้อะไร.” (ขอ1)

“รถขบวนที่มีฝรั่ง ขายดี พวกนั้นรายได้ดี รถเรามาทางใต้ขายไม่ค่อยได้ เพราะมุสลิมเขาไม่กิน” (ขอ 6)

“แย่งกันขาย พ่อค้าข้างทางมาแย่งลูกค้า” (ชส 5)

“เบียร์พอขายได้ เหล้าแดงก็ขายได้นะ แต่ไม่ทุกเที่ยว” (ชส 6)

“สายเขียงใหม่ขายได้เพราะมีฝรั่งขึ้น ฝรั่งบางคนก็ไปรถขึ้น 3 แต่ก็ไปกินเบียร์ที่ตู้เสบียง”(ชส 5)

“รถพรีก็ขายได้ไม่มาก เบียร์ยังมีกิน แต่สายเหนือคนแก่เยอะ ยิ่งรถพรีนะ เพียบเลย ก็ขายได้คือ ฝรั่ง กับ คนทำงาน พออยู่ แต่เราต้องเดินเกือบทั้งคืน” (ชส 2)

“ขายได้ก็ชาล่อง รถ 102 เพราะวิ่งกลางวัน ถึงกรุงเทพ ฯ ก็ค่ำ หรือดึกไปเลย” (ชส 3)

เหตุเกิดบนขบวนรถ ที่เกิดจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถ

“พบบ้าง มีที่ตีกันก็มี” (ญส1)

“ฝรั่งตีกัน เอาขวดตีหัว ทะเลาะกัน กว่าจะตามการรถรถ เลือดก็สาดเลย หัวแตก เขาเลยเอาลงตรงสถานี” (ชส6)

-ประเภทสินค้าที่จำหน่าย อาหาร เครื่องดื่ม อัตราการจำหน่าย

ผู้ปฏิบัติงานในตำแหน่งพนักงานขายมากกว่า 3 ปี เป็นพนักงานที่ได้เฉพาะเปอร์เซ็นต์ในการขาย

“ก็พออยู่ได้ ว่างจากทำนาก็มาขาย ได้กินเปอร์เซ็นต์ ร้อยละ 10” (ญส 2)

“ช่วงหลังมานี้ คนกินน้อย ไม่ค่อยมีเงิน รถเราไม่มีฝรั่งหรือนักท่องเที่ยวมากนัก ขายไม่ค่อยดี บางทีเขาซื้อจากคนขายที่ขึ้นมาจากข้างทาง ถูกกว่า เราขายถูกก็ไม่ได้ ถ้าแก่เขาต้องประมูลมา ไม่คุ้มทุน” (ญส1)

“ขบวนเรามีมุสลิมเยอะ ขายไม่ค่อยได้”(ชส4)

“อย่างที่หัวลำโพง เขาขายที่ตรงรถจอด ถูกกว่าเราไม่มาก แต่คนก็กินตั้งแต่ก่อนขึ้น พอขึ้นมาก็นอนแล้ว เพราะรถเราออกดึก พอเข้าก็ถึงโคราชแล้ว ขายได้ช่วงสั้น ๆ คนขายเร็ว พวกน้ำ บางทีก็ขึ้นช่วงอยุธยา ถ้ารถเสียเวลาก็ไม่ค่อยมี เพราะคนนอนหมด มีบ้างที่เดินขายเกือบทั้งคืน ตู้เสบียงเราปิดตั้งแต่ห้าทุ่ม” (ชส 1)

“ก็พออยู่ได้ ขายได้บ้าง ก็น้ำนี่แหละ เหล้าขาวเราก็ขาย” (ชส 3)

ระยะเวลาในการทำงานแต่ละเที่ยว รายได้ และหน้าที่อื่นนอกจากการจำหน่ายสินค้า พบดังนี้

“ต้องมาก่อนรถออกประมาณ 2 ชั่วโมงมาเตรียมขึ้นของ เริ่มขายก็ตอนรถออก เดินขายจนถึงสี่ทุ่มก็หยุด
เพราะ

ไม่มีคน กว่าจะเก็บของ นอนก็ ห้าทุ่ม พอเช้าก็เริ่มขายใหม่ “(ชส1)

“บางทีเราก็ขายผ้าเย็นตอนเช้าก่อน อันนี้เป็นของเราเอง หัวหน้าเขาไม่ว่า”(ชส 4)

“คนในครัวทำทุกอย่างของผู้เสียบึง ช่วยกัน บางทีก็ก็ต้องช่วยล้างจานด้วย เราทำอาหารเลี้ยงเจ้าหน้าที่ด้วย
ถือ

ว่าช่วย ๆ กัน” (ชส 5)

“ขึ้นมาแต่ละครั้งก็ไม่เกิน 5 คน มีหัวหน้า กู้ก คนเดินขาย แล้วก็คนผู้เสียบึง” (ญส1)

ด้านรายได้ของพนักงานผู้เสียบึงที่ได้รับในแต่ละเที่ยวของการเดินทาง พบดังนี้

“คนในผู้เสียบึงมี 2 พวก เป็นคนกินเปอร์เซ็นต์ กับกินเงินเดือน คนกินเงินเดือนก็หัวหน้ากับกู้ก เป็นคนของ
บริษัท ส่วนคนขายกินเปอร์เซ็นต์ร้อยละ 10 บางทีก็แทบไม่ได้อะไร อาศัยว่ากินฟรี”

-ประเภทคนที่ใช้บริการในผู้เสียบึง

“ของที่ขายถ้าชั้นสามก็เป็นอาหารกล่อง กะเพราไก่ไข่ดาว” อาหารตามสั่งส่วนใหญ่เป็นคนชั้นสอง แต่
โดยมากเขาเดินมากินนะ เพราะได้ดูบุญหรี กินเบียร์บ้าง “ (ชส2)

“ผู้เสียบึงทำกับข้าวเลี้ยง พรพ กับตำรวจ ทำมาเป็นประจำ ถ้าเขาอยากกินอะไรเพิ่มบางทีเราก็ทำให้ไม่ค่อย
คิดตั้งค์หรือช่วย ๆ กัน” (ชส1)

“รถสายอีสานไม่ค่อยมีนะ ขบวนรถฟรียิ่งแล้วใหญ่ ผู้เสียบึงแทบจะปิดเลย มีขายได้บ้างไม่ถึงกับไม่มีเลย
สายเหนือน่าจะดีกว่า” (ชส 2)

-การจำหน่ายอาหาร/เครื่องดื่มในตู้รถไฟชั้น 2 และ 3 : การใช้บริการสั่งอาหารได้เฉพาะตู้รถไฟชั้น 2 ส่วน
ผู้โดยสารชั้น 3 ต้องเดินไปใช้บริการที่ผู้เสียบึง

“ก็มีอาหารตามสั่ง เหล้า เบียร์ ของเราเป็นเบียร์กระป๋อง แต่พวกฝรั่งเขาชอบเบียร์ขวด ฝรั่งไม่กินเหล้านะ
แต่เบียร์ กินเหมือนน้ำเลย ในผู้เสียบึงห้ามเอาอาหารอื่นเข้ามา ฝรั่งเอาเหล้าเบียร์มาเองไม่ได้ ถ้าซื้อมาจาก
ข้างล่างก็นั่งกินที่ตู้ของเขาเอามาที่นี่ไม่ได้ แต่ฝรั่งเขาชอบสนุก ช่วงเทศกาลมาเยอะทางอีสาน เขามานั่งคุย
ฟังเพลง เเต่เหมือนกันมาจะดีกัน” (ชส 3)

“ฝรั่งเขาจ่ายซื้อความสุขมั่ง เขาชอบมานั่งที่ผู้เสียบึงมากกว่า นี่ถ้าห้ามขาย เราแย่เลย” (ชส 2)

“บริษัทเขาขออนุญาตสรรพสามิตนะ ไม่รู้ขออย่างไร นี่ไง เราเก็บไว้ในลิ้นชัก เขาห้ามเอาออก”(ชส 3)

“ผู้เสียบึงห้ามเอาเหล้ามากิน ของอื่นก็ได้ ถ้าให้เราก็อายไม่ได้ซี” (ชส 3)

-การแย่งลูกค้าของพ่อค้าเร่ และผู้เสียบึง : ในการจำหน่ายบนขบวนรถไฟเป็นสิทธิของบริษัทที่ประมูลได้ แต่ขณะเดียวกันพ่อค้าเร่ก็สามารถขึ้นมาจำหน่ายได้

“ก็แย่งกันนะ แต่นั่นแหละ ภูบหน้าปะจุมก คนที่ขึ้นมาขายได้ก็พรรคพวกของ บริษัทเราเสียค่าประมูลไป แต่ก็ถูกแย่งขาย มีเฉพาะชั้นหนึ่งและสองเท่านั้นที่เขาไม่ให้เข้าไปขาย เรามีคนประจำตู้เลย ถ้าผู้โดยสารอยากสั่งอะไร หรือเดินมากินที่ผู้เสียบึง ส่วนใหญ่เขาก็เดินมานะ”(ชส 3)

“คนเขาก็ซื้อนะ เวลาขึ้นมาขายเขาอาจจะถูกกว่าเรา” (ชส 2)

-ความคิดเห็นต่อการจำหน่ายแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ กรณีผู้เสียบึงและพ่อค้าเร่

“จริง ๆ รายได้ของเราจากเครื่องดื่ม รวมเหล้าเบียร์ด้วยมากกว่าอาหารนะ ถ้าไม่ให้ขายก็แยเหมือนกัน”

-ความรู้ในเรื่อง พรบ ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 : ความรู้ด้านกฎหมายของเจ้าหน้าที่ผ่านการกระจายข่าวจากหน่วยงานและการประชุมประจำเดือน

“เรื่องกฎหมายไม่ค่อยรู้หรอก รู้แต่ว่าห้ามขายเด็กอายุ 18 ก็ไม่มีนะ ; พวกวัยรุ่นมันไม่ซื้อเราหรอก ถ้ากินมันก็ซื้อมาจากข้างล่าง” (ชส1)

-ประสบการณ์ที่พบในการทำเลาะวิวาทและการเมาสุรา

“ตีกันก็มีบ้างนะ ก็ให้นอนบ้าง พาไปตู้การ์ดบ้าง บางทีก็จับลงสถานีไปส่งบสดีอารมณ์ แต่ถ้าเป็นฝรั่งก็ให้นอนที่รถการ์ดเขา”(ชส 2)

“ถ้ามีเรื่องก็ลำบาก เพราะต้องเสียเวลา หยุดรถ ส่วนมากก็ช่วย ๆ กัน ห้าม บางทีก็ให้ตำรวจมานั่ง แต่พอดีก็เราปิดตู้ก็ไม่มีอะไร”(ชส 2)

“ฝรั่งเขาเมาเที่ยว กินเบียร์เหมือนน้ำ แต่ก็มีทะเลาะกันบ้าง มีคราวหนึ่ง ตีกัน ต้องตามตำรวจมาส่งบสดีอารมณ์”(ชส 3)

สัมภาษณ์พนักงานประจำรถ

เจ้าหน้าที่ พนักงานรักษารถ

เจ้าหน้าที่รักษารถที่เป็นผู้ให้ข้อมูลทั้งสิ้น 4 คน จาก 2 เส้นทางการเดินทางคือ เส้นทางสายใต้และสายตะวันออกเฉียงเหนือ เส้นทางละ 2 คน โดยเป็นขบวนรถไฟฟรี และ ที่ขบวนรถไฟต้องจ่ายเงินค่าเดินทาง ประเภทละ 1 ขบวน เส้นทางสายใต้

ขบวน 171/172 ขบวนรถไฟฟรี ต้นทาง สถานีรถไฟกรุงเทพฯ ปลายทางสถานีรถไฟสุโขทัย-ลก ขบวน

ขบวนรถไฟจ่ายเงิน สถานีรถไฟกรุงเทพฯ ปลายทางสถานีรถไฟสุโขทัย-ลก

เส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ

ขบวน 145/146 ต้นทาง สถานีรถไฟกรุงเทพฯ ปลายทางสถานีรถไฟอุบลราชธานี

ขบวน 67/68 ขบวนรถไฟจ่ายเงิน สถานีรถไฟกรุงเทพฯ ปลายทางสถานีรถไฟอุบลราชธานี

เส้นทางสายเหนือ

ขบวน 109/102 ขบวนรถไฟฟรี ต้นทาง สถานีรถไฟกรุงเทพฯ ปลายทางสถานีรถไฟเชียงใหม่

ขบวน 13/14 ขบวนรถไฟจ่ายเงิน สถานีรถไฟกรุงเทพฯ ปลายทางสถานีรถไฟเชียงใหม่

เนื่องจากขบวนรถไฟขาไปและกลับเป็นขบวนที่มีผู้ปฏิบัติงานชุดเดิม จึงถือว่า ขบวนรถไฟขาไปและกลับเป็นขบวนเดียวกันแต่ต่างกันที่รหัสขบวนเท่านั้น

เจ้าหน้าที่ที่เป็นพนักงานประจำรถ ที่เป็นผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 10 นาย มีอายุเฉลี่ยการทำงาน 25 ปี (15-32 ปี) มีประสบการณ์ในการจัดการขบวนรถไฟทุกประเภทมาก่อน เนื่องจากต้องมีการหมุนเวียนการทำงานในแต่ละพื้นที่ มี 5 คน จบปริญญาตรี อีก 5 คน จบอนุปริญญา

โดยตำแหน่งพนักงานรักษารถ เป็นเสมือนหัวหน้าทีมในการเดินทางแต่ละครั้ง ถึงแม้แต่ละหน้าที่จะมีสังกัดที่ต่างกัน เช่น พนักงานขับรถไฟ และช่างเครื่อง สังกัดกองช่าง พนักงานรักษารถและพนักงานห้ามล้อ สังกัด ฝ่ายจัดการเดินรถ กองโดยสารรถไฟ เป็นต้น;

พนักงานรักษารถ หรือ พอร์ มีหน้าที่รับผิดชอบขบวนรถ ตรวจสอบความปลอดภัยของสินค้า และผู้โดยสาร ในแต่ละขบวนที่เป็นเส้นทางยาว รถเร็ว รถด่วน และด่วนพิเศษ ก็มีความแตกต่างกันไป

“ดูแลควบคุมทุกอย่าง ก็เดินตรวจด้วย อะไรตรงไหนเสียหายโดยหลักเราต้องรู้ เดินตรวจตัวพร้อมพนักงานห้ามล้อ ก็มีประมาณ 3 คน แล้วต้องมาดูแลที่ตู้สินค้าด้วย” (จ2)

“ถ้ามีเหตุก็บอกตำรวจให้จัดการ บางอย่างก็จัดการได้ มีบางที่เจอคนเมาตั้งแต่ออกจากหัวลำโพง ก็ต้องมีเจ้าหน้าที่มานั่งเฝ้า เกิดตกรถไฟไปก็เป็นเรื่องอีก” (จ 3)

“เท่าที่อยู่มาก็มีนะที่ตกรถไฟ ส่วนคนเมานะ สายอีสานเจอประจำ” (จ 2)

“เราได้แต่ห้ามปราม ถ้าพูดแล้วไม่ฟังก็อาจจะต้องพาลงไปสถานีต่อไป ฝากสถานีไว้ให้สงบสติอารมณ์ก่อน” (จ 6)

“เคยเจอ บางรายหาเรื่องตีกับพระ อย่างนี้เราเอาลงเลย” (จ2)

“ถ้ามีเหตุก็เขียนรายงาน” (จ1)

“เราก็เดินเดือนเวลาตั้งวงเหล้า แต่ก็ได้แต่เดือนนะ” (จ6)

“คนกินเหล้านะ ถ้านอนอยู่ที่ไม่เที่ยวได้เดินก็ไม่ตกไปตายหรือ” (จ6)

“ประตูเราปิดมันเปิด ห้ามก็ห้ามนะ นั่งข้อต่อ” (จ2)

“สายเหนือดีกว่าเพราะเขามี 2 ผลัด ส่วนสายอื่นมีผลัดเดียว เปลี่ยนผลัดก็ช่วงนครสวรรค์”(จ7)

ความคิดเห็นต่อการจำหน่ายแอลกอฮอล์ที่สถานีรถไฟ และ บนขบวนรถไฟ

“โดยส่วนตัว ไม่ดื่มและไม่สูบ ถ้าเลิกได้ก็ดี ไม่มีเรื่อง แต่คนอื่นเขาจะคิดอย่างไร ผมไม่รู้”(จ7)

“ความจริงเวลากินเหล้าควรต้องไปที่ตู้เสบียง เราก็เตือนว่าอย่ารบกวนคนอื่น แต่พวกนี้พกพามาก่อนขึ้น พูดยาก” (จ2)

“ตอนนี้ทางหัวหน้ากองโดยสารเขาก็ออกหนังสือเชิงขอความร่วมมือให้ช่วยดูแลเรื่องผู้โดยสารดื่มสุรา อย่าให้รบกวนคนอื่น แต่ไม่ได้ห้ามดื่ม หนังสือออกมาราว ๆ ปลายกันยา 56 นะ ถ้าจำไม่ผิด คนไทยก็รู้รัฐอยู่”(จ1)

“เราห้ามคนที่ขึ้นมาขาย เราห้ามนะ มีน้อยมาก ส่วนมากก็ขึ้นแล้วลง ไม่มีที่ติดไปกับขบวนรถไฟ”(จ1)

“คนเขาทำมาหากิน ไม่ให้ขายเลยเขาก็ลำบาก อีกรายก็เห็น ๆ กัน พรรคพวกรถไฟเกือบทั้งนั้น”(จ5)

“ที่จริงเป็นเรื่องของตู้เสบียงที่เขาได้สิทธิแล้ว เขาก็ไม่เห็นบ่นอะไรนี่”(จ3)

“ปัญหาส่วนใหญ่จากชาวต่างชาติมากกว่าคนบ้านเรา”(จ4)

ในกลุ่มที่ไม่เห็นด้วย กับการห้ามจำหน่าย กลุ่มนี้มีความเห็นว่าจะกระทบต่อจำนวนผู้โดยสารต่างชาติ และเป็นการรุกรอนสิทธิส่วนบุคคล

“ไม่เห็นด้วยนะ คนโดยสารนั่งนาน ๆ จะให้ทำอะไร สูบบุหรี่บ้าง จิบเบียร์บ้าง เฟลีน ๆ”(จ5)

“ถ้าห้าม ฝรั่งคงไม่ขึ้นรถไฟ”(จ6)

“ที่จัดพื้นที่เฉพาะคนจีนนะ แต่จะมีคนไปนั่งใหม่ ฝรั่งอาจจะไม่ ขนาดเราห้ามสูบบุหรี่ในตู้ชั้นสอง นั่งแอบสูบในหิ้งน้ำเลย ทำยาก” (จ5)

“คนไทยนะ ทำอะไรตามใจคือไทยแท้ คิดว่า คนที่มีปัญหาน่าจะเป็นคนไทยมากกว่าฝรั่ง”(จ4)

“ถ้ามีกฎหมายบังคับ น่าจะมีแรงต้าน แต่ก็ต้องลองนะ”(๑5)

“ปัญหา คือ การนั่งนาน ๆ มันเบื่อ ไม่มีอะไรทำ” (๑7)

“สายเหนือก็มีช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปีใหม่ นอกนั้นก็ไม่ว่าใคร คนเดินทางคนแก่เสียเยอะ” (๑8)

การได้รับอนุญาตหลังจากที่ชนะการประมูล

.การรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดการประมูลสิทธิในการจำหน่ายอาหารบนขบวนรถไฟในเส้นทางเชิงพาณิชย์ โดยมีระยะเวลาของสัญญา 3-5 ปี และอยู่ภายใต้การดูแลของสำนักอาณานิคม

“ไม่เคยขอดูใบอนุญาตเพราะคิดว่าถ้าเขาประมูลได้เขาก็ต้องขออนุญาตขายเหล้าเบียร์และบุหรี่”(๑9)

“ไม่เคยรู้ว่าสัญญาว่าอะไร ก็เห็นขายแบบนี้มานานแล้ว แต่ก่อนตู้เสบียงเป็นของรถไฟเท่าที่ทำได้ ต่อมา มีการทุจริตมากเลยยกเลิกและให้คนข้างนอกมาประมูล หลายปีแล้ว”(๑8)

“ไม่เคยตรวจสอบราคาอาหารที่เขาขาย คิดว่าน่าจะเป็นเรื่องของฝ่ายที่ทำสัญญา”(๑8)

“การห้ามดื่มเป็นการจำกัดสิทธิหรือเปล่า เหมือนห้ามสูบบุหรี่ไหม”(๑1)

“อยากเห็นกฎหมายออกมาในเรื่องห้ามดื่ม ห้ามสูบ เพราะมันเป็นสิ่งไม่ดี ห้ามก็ห้ามเหมือนกันหมด” (๑5)

“เรื่องผู้ค้าเร่ รถด่วนและด่วนพิเศษไม่มีปัญหา เพราะจอดไม่กี่สถานี จอดเดียวเดียว และเราก็ไม่ให้ขึ้นเพราะเคยมีเหตุลักขโมยของผู้โดยสาร และรบกวนด้วย ก็มีนะที่เล็ดรอดขึ้นมา ก็พวก ๆ กัน ส่วนใหญ่มาขายของ ผาก ขึ้นจากนครปฐม ลงเพชรบุรี อะไรแบบนี้แหละ” (๑3)

กระบวนการควบคุมเหตุร้ายบนขบวนรถไฟ โดยได้ข้อมูลจากเจ้าหน้าที่ตำรวจและพนักงานรักษารถ

ในแต่ละขบวนมีเจ้าหน้าที่รวมทั้งสิ้น 8-10 คน ที่ทำหน้าที่ดูแลความเรียบร้อย(รวมเจ้าหน้าที่ตำรวจด้วย) แต่การตรวจขบวนขึ้นอยู่กับสำนึกของแต่ละบุคคลที่มีต่อหน้าที่ของตนเอง

“ถ้ามีการแจ้งเหตุ โดยผู้โดยสาร เช่น กระเป๋าหาย เราก็ค้นหา เพราะถ้าหายหลังจากรถออกแล้วก็ค้นหาพร้อมเจ้าทุกข์และตำรวจ เรามีขบวนละ 2 คน แต่ถ้าขบวนท้องถิ่นไม่มีนะ ถ้าไม่เจอก็ต้องรายงาน แล้วแจ้งย้อนไปที่สถานีก่อนหน้าให้เขาช่วยดู ตอนนี้มีกล้องวงจรปิดทุกสถานี แต่ทำงานหรือไม่ไม่รู้” (๑6)

“ถ้าวิ่งราว ชิงทรัพย์ มักจับได้เพราะเจ้าทุกข์ไว้วางใจ แต่บางทีไม่ทัน เพราะมันโดลงไปแล้ว”(๑7)

“คนเมานะถ้านั่งอยู่ที่ไม่ตกหรือที่ตกเพราะชอบไปอยู่ที่ข้อต่อ ห้ามก็ไม่ฟัง ประตูก็ปิดไม่ได้ เพราะคนขึ้นลง

รถชั้นสองเขาไม่มีปัญหาเพราะเขาล็อก”(จ7)

“มาตรการรักษาความปลอดภัย คนโดยสารต้องดูแลตัวเองด้วย ถ้าฟังพวกเราไม่พอหรอก ก็เดินเตือนนะว่าของมีค่า เก็บให้เรียบร้อย มือถือก็เก็บเสีย อย่าหลับเพลิน” (จ2)

“ช่วงสงกรานต์ ปีใหม่ คุ่มยาก คนแน่นจริง ๆ ข้อต่อ หน้าส้วม เต็มไปหมดเดินไม่ได้เลยก็มี ช่วงนี้แหละของหายเยอะ โจรเยอะ”(จ2)

“ถ้าจับได้ก็ต้องดูว่าตำรวจจะเอาอย่างไร ถ้าเอาลง หมายถึงเราเสียตำรวจไป 1 คนที่จะต้องรอส่งผู้ต้องหา บางทีสถานีใหญ่มีห้องตำรวจรถไฟ เราก็กักไว้หรือให้ตำรวจเขาติดต่อกับสถานีตำรวจในพื้นที่มารับตัว แต่ก็เสียเวลาเรื่องการแจ้งความ คดี ต่าง ๆ จัดการลำบากเหมือนกัน”(จ3)

ความเข้าใจในเรื่องกฎหมาย

เจ้าหน้าที่ทั้งของการรถไฟแห่งประเทศไทยและเจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟประจำรถไฟบขส. ในเรื่องกฎหมายและพระราชบัญญัติต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติหน้าที่บนขบวนรถไฟ

“ทราบว่ามีกฎหมายคนที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปี แต่ไม่รู้รายละเอียดมากนักว่า คลุมถึงรถไฟหรือไม่” (จ2)

“ก่อนหน้านี้ก็มีพูด ๆ ว่ามีคนพูดเรื่องขายเหล้าบนขบวนรถไฟที่สถานีผิดใหม่ คงต้องรอว่าข้างบนว่าอย่างไร เราทำปฏิบัติ แต่ตอนนี้ไม่เห็นเอกสาร”(จ2)

“ในเรื่องสุขภาพ รถไฟยังต้องปรับปรุงอีกมาก เห็นมาตลอด อยากเห็นดีกว่านี้ในฐานะคนทำงาน อยากเห็นผู้โดยสารได้รับบริการที่คุ้มค่าเงินที่เขาจ่าย อย่างความสะดวกของน้ำ ความสะดวกในตู้โดยสาร ”(จ8)

กล่าวโดยสรุป จากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่มีบทบาทเป็นผู้ปฏิบัติและควบคุมดูแลขบวนรถ มีความเห็นเป็น 2 กลุ่ม คือ เห็นด้วยว่าควรมีการห้ามจำหน่ายทั้งที่บริเวณสถานีรถไฟและบนขบวนรถไฟเพื่อไม่ให้เกิดความแตกต่างในข้อกฎหมาย และลดโอกาสที่จะเกิดปัญหาทั้งที่สถานีรถไฟและระหว่างเดินทางบนขบวนรถ ส่วนอีกกลุ่มมองว่าเป็นสิทธิส่วนบุคคลที่สามารถทำได้ถ้าไม่รบกวนคนอื่น ตามที่มีเอกสารขอความร่วมมือจากกองโดยสาร และหากมีเหตุการณ์รุนแรงก็สามารถจัดการได้ตามขอบเขตของอำนาจที่ได้รับมอบหมาย

ผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย

การวิจัยนี้มุ่งที่จะได้ข้อมูลเชิงนโยบายจากผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อนำไปสู่การทบทวนนโยบายและให้ข้อมูลแก่ผู้ใช้บริการการรถไฟ แต่เนื่องด้วยภารกิจผู้ว่าการการรถไฟมอบหมายให้หัวหน้าส่วนการเดินรถเป็นผู้ให้ข้อมูล ซึ่งในระดับนโยบายเน้นเฉพาะในส่วนการเดินรถและการควบคุมรถ

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

หน้าที่หลัก คือ การกำกับดูแลการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในความรับผิดชอบและดำเนินการตามนโยบายของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยแยกส่วนการทำงานออกเป็นหัวหน้าส่วนการเดินรถ

จากการสัมภาษณ์ พบดังนี้

ด้านกฎหมาย / พรบ กฎกระทรวง /กฎระเบียบว่าด้วยการจำหน่ายสินค้าบนขบวนรถไฟที่ใช้ปฏิบัติอยู่ในปัจจุบัน

พบว่า การรถไฟยังคงใช้ พระราชบัญญัติการรถไฟฉบับ พ.ศ. 2464 และ 2494 เป็นหลัก มีการเปลี่ยนแปลงบางส่วนใน พระราชบัญญัติ ปี 2534 บางส่วนในเรื่องการจัดการการเดินรถ

ในส่วนของการจัดการเกี่ยวกับแอลกอฮอล์ ไม่ปรากฏข้อกำหนดใด ๆ นอกจากในส่วนของพนักงานของการรถไฟที่ต้องไม่ดื่มแอลกอฮอล์ โดยหัวหน้าส่วนการเดินรถให้ข้อมูลว่า มีการจัดตั้งกรมการตรวจแอลกอฮอล์ผู้ปฏิบัติงานการรถไฟ โดยมีคณะทำงานที่รับผิดชอบ หากพบว่าผู้ปฏิบัติงานดื่มแอลกอฮอล์ก็จะงดการปฏิบัติงานขณะนั้น และเปลี่ยนเจ้าหน้าที่อื่นมาปฏิบัติงานแทน

“ถ้าเป็นที่หัวลำโพงก็มีคณะทำงานในการตรวจ ส่วนตามสถานีเรามีนายสถานี ช่วยดู หรือถ้าเป็นสถานีใหญ่ก็ให้ผู้ดูแลส่วนของเขตนั่น ๆ ตรวจ ถ้าพบ ก็เปลี่ยนคน”

ในการจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่ม พบว่า แต่เดิมการรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการเอง โดยจัดให้มีรถเสบียงในเส้นทางระยะทางไกล แต่ภายหลังพบว่ามีการทุจริตเกิดขึ้นจึงได้เปลี่ยนเป็นการให้เอกชนมาประมูลสัมปทานจำหน่าย โดยมีการทำสัญญาประมาณ 3-5 ปี ซึ่งแต่เดิมส่วนการเดินรถเป็นผู้จัดการด้านการทำสัญญาดังกล่าว แต่ปัจจุบันโอนไปให้อาณานิบาล เป็นผู้ดำเนินการ โดยระยะเวลาในการให้สัมปทาน ประมาณ 3 ปี จากประสบการณ์ที่ผ่านมา พบว่า มีการจำหน่ายเครื่องดื่มร่วมด้วยการการจำหน่ายอาหาร

“ผมคิดว่า พอพูดถึงเครื่องดื่มก็รวมเอาทุกอย่างทั้งน้ำ เบียร์ และเหล้า ที่ผ่านมามาไม่ได้ว่าเขา คิดว่าเขาจะต้องไปขอลำหนายจากสรรพสามิตแล้ว ไม่งั้นคงไม่กล้าขาย แต่เขาก็ขายเฉพาะบนรถ ส่วนร้านค้าที่สถานี คนละพวกกัน”

ด้านการจำหน่ายโดยพ่อค้าเร่ พบว่า ผู้ให้ข้อมูลกล่าวถึงหลักการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ดูแลซึ่งประกอบด้วย พนักงานรักษารถ ที่มีขบวนละ 1-2 คน พนักงานห้ามล้อ 1-2 คน และ พนักงานขับรถไฟ 1-2 คน โดย พรร และ พนักงานห้ามล้อ จะทำหน้าที่ดูแลในเรื่องการขึ้นลงของผู้โดยสาร ปริมาณและขนาดสัมภาระที่นำขึ้นขบวนรถไฟ และทำงานร่วมกับตำรวจรถไฟในการระงับเหตุ มีหน้าที่รักษาทรัพย์สินของการรถไฟ

“ปกติก็ห้ามพ่อค้าเร่มาขาย เพราะรถเสบียงเขาประมูล เขามีสิทธิขาย พรร และ ห้ามล้อก็อาจจะต้องช่วยดู”

“ก็เห็นมีระยะสั้นที่ขึ้นมาขาย ส่วนใหญ่ขายที่สถานี”

-การอนุญาตจำหน่ายอาหาร ครอบคลุมเครื่องดื่มประเภทใดบ้าง

ในการทำสัญญาภายหลังจากที่ชนะการประมูล การรถไฟกำหนดให้จำหน่ายตามราคาที่เสนอไว้

“ผมไม่แน่ใจเรื่องสัญญาตอนนี้เพราะถ่ายโอนไปให้อีกหน่วยแล้ว “

(จากการติดตามรายละเอียดของการอนุญาตจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่ม พบว่า มีการอนุญาตให้จำหน่าย เครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ร่วมด้วย มีการกำหนดราคาสินค้าที่จำหน่าย ซึ่งมีผู้ให้ข้อมูลคือ เจ้าหน้าที่ที่ดูแลในเรื่องการทำ สัญญา และไม่ชี้ข้อกฎหมายที่ครอบคลุมการจำหน่ายทั้งบนขบวนรถไฟ และที่สถานีรถไฟจากข้อมูล พบว่า

“จะไม่ให้ขายได้อย่างไร เขาขายมานานแล้ว และผมคิดว่า เขาต้องได้รับอนุญาตจากสรรพสามิต แล้ว เวลา ทำสัญญาเราไม่ได้ขอเอกสารเพราะเป็นหน้าที่ของผู้ประมูล”

“หากคิดตามกฎหมาย การรถไฟไม่ได้เข้าอยู่ในพวกเพราะถ้าดูกฎหมายที่กล่าวถึงการคมนาคมทางบก รถไฟ ไม่ได้เข้าพวก เพราะเป็นเรื่องของ “ทาง” ของการขนส่งทางบก”

“ในส่วนของสัญญา การรถไฟก็กำหนดว่า หากมีข้อกฎหมายใดที่มีผลบังคับใช้ ผู้ประมูลก็ต้องปฏิบัติตาม”

“ร้านค้าที่จำหน่ายบริเวณสถานีรถไฟเขามีการเช่าพื้นที่ ส่วนการจำหน่ายแอลกอฮอล์ เราก็ไม่ได้เข้าไปดู เหมือนกันว่าเขา “คง” ได้รับอนุญาตขาย ที่หัวลำโพงมีหลายร้าน”

-การมองการจำหน่ายแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟอย่างไร ทั้งการประมูล และพอดั้ಾರೆ

หัวหน้าส่วนการเดินรถเห็นความสำคัญของปัญหาสุราที่อาจจะเป็นสาเหตุของอาชญากรรมและการทะเลาะวิวาทจึงได้มีเอกสารถึงเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องในเรื่อง การดูแลขบวนรถและกรณีที่มีการดื่มสุรา ความว่า

“ผมก็คิดว่าเป็นปัญหา ถ้ามีเหตุเจ้าหน้าที่การรถไฟและเจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถดำเนินการได้ โดยเฉพาะที่เป็นเหตุรำคาญแก่ผู้อื่น”

-ท่านทราบข้อมูลการเกิดการทะเลาะวิวาท อาชญากรรมบนขบวนรถไฟ หรือไม่ อย่างไร

-ความคิดเกี่ยวกับมาตรการเรื่องการจำหน่ายแอลกอฮอล์ที่สถานีรถไฟ และบนขบวนรถไฟ และการผลักดันนโยบายอย่างไร รวมทั้งการผลักดันในระดับปฏิบัติการ

“เรื่องนี้ก็พูดกันอยู่ แต่คงต้องรอให้คณะกรรมการนำไปพิจารณา ช่วงนี้มีหลายหน่วยงานเข้ามาที่รถไฟแล้วก็ มาถามเกี่ยวกับเรื่องการขายสุรา ผมไม่แน่ใจว่าในสัญญาเขารวมพวกเหล้าเบียร์ไว้ในเรื่องเครื่องดื่มหรือเปล่า แต่ถ้ากฎหมายส่วนกลางออกมา ผมคิดว่าการรถไฟก็ต้องปฏิบัติตาม ส่วนที่จะกระทบต่อรายได้ของเราหรือ ของคนที่รับสัมปทานก็ต้องมาชั่งน้ำหนัก แต่ผมว่า ถ้ามีกฎหมายใช้บังคับเราก็ต้องทำ”

“เรื่องขายที่สถานี มีหลายแบบนะ เนื่องจาก รถไฟมีหน่วยงานย่อยมาก มีทั้งที่ทำสัญญากับส่วนกลางและให้อำนาจเขต แต่สัญญาก็ต้องมาที่กรุงเทพ ฯ เหมือนกัน อย่างร้านค้าที่ขายที่ชานชาลา เขาก็มีบริษัทมาประมูล ทั้งตรงที่นั่งรอ และรอบ ๆ ชานชาลา ถ้ารอบสถานีคู่สัญญาคือ เขต ถ้าบนขบวนรถคู่สัญญาคือหน่วยอาณานิบาลดูแล แต่ก่อนกองการเดินรถดูแล ตอนนี้ทางอาณานิบาลดูแล”

“การผลักดันคงต้องมาจากหลายฝ่าย การรถไฟไม่มีปัญหาอะไร ตอนนี้เราก็ก่อนหนังสือให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสอดส่องเรื่องการตีมูลค่าของผู้โดยสาร และมีอำนาจในการจัดการได้ ตามกฎหมาย กฎหมายเรามีการปรับปรุงบ้างจาก ปี 2493 ฉบับแรก แต่ที่เปลี่ยนแปลงส่วนใหญ่เป็นเรื่องการจัดการรถไฟมากกว่า เช่น การจัดการทรัพย์สิน”

“สิ่งที่อยากเห็นคือ หน่วยงานต้องมาคุยกันและออกมาเป็นกฎหมายหรือกติกาที่ชัดเจน ถ้าต่างฝ่ายต่างยึดคนละฉบับ มันก็เป็นแบบนี้แหละ ผมอยากเห็นสังคมที่ดี”

“คิดว่า ถ้ากฎหมายออกมามีผลบังคับใช้ เราก็ทำตาม “

“มีคนบอกว่า สถานีรถไฟและรถไฟเป็นสถานที่ราชการหรือไม่ ถ้าใช่ ก็ดำเนินการห้ามขายได้ แต่ยังไม่มียกข้อยุติ หรือ สถานีรถไฟเป็นที่สาธารณะก็ยังไม่มียกข้อยุติเหมือนกัน เพราะเราใช้ว่า ทางรถไฟ เป็นทางไม่ใช่ถนนจึงไม่เข้าอยู่ในกติกากฎการห้ามตีบนถนน”

-ความคิดต่อการจำหน่ายแอลกอฮอล์ทั้งที่บริเวณสถานีรถไฟและบนขบวนรถ รวมทั้งประเภทของรถไฟ และการวางมาตรการการป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาในอนาคต

“ผลกระทบกับผู้โดยสารและที่นั่งรอที่สถานีก็เคยพบ เพราะก็มีปากเสียงบ้าง ลวนลามบ้าง”

“ในความเห็นถ้าห้ามขายก็คือห้าม และถ้าห้ามขายและซื้อมาจากข้างนอกได้ไหม คือกฎหมายต้องครอบคลุมไม่ให้มีช่องโหว่ ถ้ามองดูว่า กลัวต่างชาติเขาว่าเอา เราก็ต้องมามองว่า มีผลกระทบอะไร แต่ถ้ากฎหมายกำหนดก็ควรทำตาม ส่วนใหญ่ก็บอกว่าเพราะ ใช้เวลาเดินทางนาน คนเบื่อก็ทำอะไรทำ โดยเฉพาะต่างชาติเขามาเพื่อหาความสุข เรื่องดื่มเบียร์เป็นเรื่องปกติ แต่คิดว่าไม่น่ามีปัญหา เพราะเขาน่าจะเข้าใจ”

ผู้บังคับการตำรวจรถไฟ

ดำรงตำแหน่งนี้มานานประมาณ 2 ปี”

การรายงานเรื่องปัญหาการทำเลาะวิวาท อาชญากรรมบนขบวนรถไฟและการจัดการ

“กำลังของตำรวจรถไฟมีน้อย ทั้งประเทศมีไม่มาก กระจายอยู่ทุกภาค และต้องเดินทางไปกับขบวนรถไฟ คนไม่พอ อย่างขบวนท้องถิ่นก็ไม่มี บางขบวน ตียาวตลอด สายใต้ สายอีสาน สายเหนือยังมีคนพอมมีคนผลัดด้วย”

“ตั้งแต่มารับตำแหน่งยังไม่เคยได้รับรายงานที่ร้ายแรง แต่ก็มีบ้าง เช่น ขโมย”

-ความคิดต่อการจำหน่ายแอลกอฮอล์บนรถไฟทั้งในตู้เสบียงและพ้อค้าเร่ และผลกระทบต่อผู้โดยสารโดยรวม

“มีผลแน่ ๆ เท่าที่ทราบเขาไม่ให้ผู้ค้าเร่ขึ้นไปขายไม่ใช่หรือ ไม่มีรายงานอะไรที่รุนแรง ตำรวจทำงานร่วมกับรถไฟอยู่แล้ว”

-ความคิดเห็นต่อความเหมาะสมในการให้มีการจำหน่ายแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟหรือไม่ รวมทั้งบทบาทและอำนาจของเจ้าหน้าที่บนขบวนรถไฟ

“ถ้ามีกฎหมายห้ามก็ต้องทำตาม แต่ก็ต้องแล้วแต่ทางการรถไฟ ซึ่งยังไม่ได้คุยกัน ทางรถไฟเขาเป็นเจ้าของพื้นที่เราเป็นหน่วยเสริมที่ช่วยดูแล ถ้ามีเหตุก็เข้าระงับเหตุ”

-จำนวนตำรวจรถไฟในแต่ละขบวน

“คิดว่าไม่พอ อย่างบางขบวนก็ไม่มี ถ้ามีเหตุการณ์เจ้าหน้าที่รถไฟก็ต้องจัดการเองหรือแจ้งตำรวจท้องถิ่นให้เข้าระงับเหตุ”

ความผิดของเจ้าหน้าที่ที่สืบสุรabanขบวนรถไฟ

“ผิดวินัยร้ายแรง เพราะดื่มสุราในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่”

ความคิดในเชิงนโยบาย ตำรวจรถไฟต่อขอบเขตหน้าที่บนขบวนรถไฟ

“ที่ผ่านมาไม่ค่อยได้คุยกัน ผมพยายามคุยกับผู้ว่าการรถไฟคนปัจจุบันถึงนโยบายความปลอดภัยของผู้โดยสาร เช่น การลงชื่อผู้โดยสารมีอะไรจะได้ตามได้ แต่ก็นั่นแหละ ทำบ้างไม่ทำบ้าง โดยเฉพาะขบวนรถไฟฟรี ผมกำชับให้เขาหมั่นเดินนะ แต่คนเราน้อย พอดึกเขาก็ต้องพัก คราวนี้ผู้โดยสารก็ต้องดูแลตัวเองด้วย”

“เรื่องข้อกฎหมาย อย่างกฎหมายที่เกี่ยวข้องเราใช้เวลาประชุมแจ้งข่าว และให้เขาอ่าน มีการประชุมทุกเดือน บางคนก็สนใจ บางคนก็ไม่สนใจจะเรียนรู้”

เจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟ

-ข้อมูลทั่วไป : ชื่อตำแหน่ง ระยะเวลาที่ปฏิบัติงานตำรวจรถไฟ การประจำการบนขบวนรถไฟที่รับผิดชอบ
เจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟที่สัมภาษณ์มีทั้งสิ้น 8 นาย อายุเฉลี่ย 43 ปี (30-54 ปี) จบการศึกษาระดับปริญญาตรี 2 นาย ระดับอนุปริญญา 1 นาย และจากโรงเรียนนายสิบ 5 นาย

-บทบาทหน้าที่บนขบวนรถไฟ อำนาจในการจัดการ

มีหน้าที่ในการรักษาความสงบเรียบร้อย และความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารระหว่างเดินทาง

-กำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจ

“ตอนนี้ทางเหนือมี 2 ผลิต เปลี่ยนที่นครสวรรค์ เขาจัดการคนได้ แต่เส้นทางอื่น ยังทำไม่ได้ มีกำลังไม่พอ”(ต

1)

“ส่วนใหญ่มี 2 คน พอสี่ทุ่มก็พัก ผู้โดยสารจะรอให้เราดูแลอย่างเดียวไม่ได้ ต้องดูแลกันเองบ้าง”(ต3)

“ยอมรับว่า ขบวนการไฟฟ้าอันตรายเพราะร้อยพ่อพันแม่ มีบัตร(ประชาชน) ไม่มีบัตรก็ขึ้น ถ้าเสียตังค์ พวกนี้ก็
จะขึ้นไม่ได้ ไม่มีตังค์”(ต4)

-ความคิดเห็นต่อการจำหน่ายแอลกอฮอล์ที่สถานีรถไฟ,มีทั้งเห็นด้วยและไม่เห็นด้วย

กลุ่มที่เห็นด้วยว่าไม่ควรมีการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ มี 5 นาย

“ไม่ใช่เพราะผมไม่ดื่มไม่สูบ แต่คิดว่า เป็นสิ่งที่ควรให้มีคือ ไม่ควรขายทั้งที่สถานีและบนขบวนรถ”(ต4)

“สุราเป็นสิ่งไม่ดี เเท่าที่เจอมีปัญหาทะเลาะกันบ้าง สงสารผู้หญิงที่นั่งไปด้วยโดยเฉพาะชั้น 3”(ต2)

“ที่จริงถือว่าเป็นสิทธิส่วนบุคคล แต่คนดื่มมักไม่มีสติ”(ต3)

“การจัดพื้นที่เฉพาะอาจจะไม่ได้แก้ปัญหา”(ต1)

“หากกฎหมายออกมาชัดเจนและถือปฏิบัติก็แก้ปัญหาได้” (ต2)

ส่วนกลุ่มที่ไม่เห็นด้วยกับการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ แสดงความเห็นดังนี้

“เป็นเรื่องส่วนบุคคล สังคมไทยก็ยอมรับเรื่องนี้” (ต6)

“ไม่ควรห้ามเพราะคนดื่มเป็นผู้โดยสารไม่ได้ขับ”(ต8)

“เรื่องอุบัติเหตุ คนไม่กินก็ตกได้ เพราะไปอยู่ที่ช้อต่อรถ”(ต7)

“ถ้าไม่ให้ขาย คนก็ขาดรายได้”(ต 8)

“ตั้งแต่ทำงานมา เห็นน้อยมากที่กินเหล้าแล้วมีปัญหา ส่วนใหญ่ก็หลับ” (ต6)

ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจำหน่ายแอลกอฮอล์ พรบ. ควบคุมเครื่องดื่ม ฯ 2551

“เรื่องกฎหมาย อ่านเอง ก็เข้าใจ แต่ในเรื่องการจับกุมบนขบวนรถน่าจะจัดการยาก”(ต6)

“ กฎหมายใหม่ ทราบจากหนังสือเวียนบ้าง ประชุมประจำเดือนบ้าง(ต8)

“เห็นด้วย แต่กฎหมายต้องชัดเจนทั้งเรื่องการปฏิบัติและอำนาจการจับกุม”(ต7)

“ โดยทั่วไปเดินตลอด แต่พอหลังสี่ทุ่มก็พักผ่อน หยุดพักปลายทาง 1 วัน แล้วคุมขากลับ พัก 1 วัน และกลับ ขบวนเดิม”(ต6)

“ที่พบ เส้นทางสายอีสาน มีปัญหามากกว่า สายอื่น คนอีสานกินเหล้าขาวมากกว่าภาคอื่น”(ต 6)

สรุปการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจ พบว่า มีแง่มุมของการเห็นด้วยและไม่เห็นด้วย โดยมองประเด็นของสิทธิส่วนบุคคล และประสบการณ์ที่พบไม่มาก มีบ้างที่มีการทะเลาะวิวาทแต่สามารถจัดการได้ มองว่าเป็นเรื่องธรรมดาที่อาจมีการกระทบได้ สายใต้มีปัญหาน้อยกว่าภาคอีสานที่เด่นชัดในเรื่องการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์(เหล้าขาว)

-ประสบการณ์ในการจัดการปัญหาการดื่มสุราบนขบวนรถไฟ

เจ้าหน้าที่ตำรวจทั้งสายใต้และสายตะวันออกเฉียงเหนือกล่าวถึงประสบการณ์ในการจัดการ ดังนี้

“สายใต้เจอพวกวัยรุ่นมีกินเบียร์บ้าง คนกินส่วนใหญ่ฟังจากที่พูดมาจากที่อื่น ส่วนใหญ่มาจากทางอีสาน เพราะมารับจ้างทางใต้มาก”(ต6)

“สายอีสานมีมาก คนอีสานกินเหล้าขาวมาก โดยเฉพาะตอนมีเงิน รดขึ้นกินมากกว่ารถสองเพราะมีเงินบ้าง ช่วงกลับบ้านตามช่วงเทศกาล“ (ต5)

“เวลาเจอก็ใช้ตักเตือน คอยเดินดู”(ต4)

“ถ้าเมามากบางที่ต้องไปนั่งในตู้โดยสาร นั่งเฝ้าเลย เพราะเกิดขึ้นไปมีเรื่องกับคนอื่นหรือตกรถ คนโดยสารอื่นจะเตือนหรือเพราะทำให้รถเสียเวลา อย่างวันก่อน ห้ามล้อมานั่งเฝ้า เราแค่ 2 คนก็มาช่วยดู ถ้าตกรถก็เป็นเรื่อง” (ต3)

-กระบวนการควบคุมเหตุร้ายบนขบวนรถไฟ

“เวลามีเหตุ ดูแล้วแต่ เป็นราย ๆ บางทีเอาจเลย บางทีก็นั่งเฝ้า บางคนเราพาไปตู้เจ้าหน้าที่”(ต4)

“เวลามีปัญหาทาง พรร มาช่วยดูด้วย เราก็มาช่วย กำลังเจ้าหน้าที่ไม่พอ ถ้านำลงหรือเกิดทะเลาะตีกัน มีคนร้องเรียนหรือแจ้งความเราต้องจัดการบางทีพาลงจากรถไฟ พาเจ้าหน้าที่ไปแจ้งความก็มีเจ้าหน้าที่ตำรวจอยู่บนขบวนคนเดียว อันตรายเหมือนกัน”(ต6)

“ความจริงถ้าจัดการเหมือนกับห้ามดื่มในรถยนต์ก็จะดี โดยเฉพาะช่วงเทศกาล ควรทำเหมือนกัน ถ้าออกกฎหมายมาเราก็ทำด้วยความสบายใจเพราะกฎหมายรองรับ แต่ก็อยากให้มีการเพิ่มเจ้าหน้าที่ จะได้ดูแลได้ทั่วถึง” (ต6)

“ถ้าห้ามขายอาจจะกระทบกับคนขายบางคน หรือรถเสบียง แต่เพื่อส่วนรวมก็น่าจะมีการปรับปรุง

กฎหมาย”(ต7)

ร้านค้าที่เปิดจำหน่ายบริเวณสถานีที่ศึกษา คือ สุโงโก- ลก อุบลราชธานี จากการสังเกต พบดังนี้

สถานีรถไฟ สุโงโก- ลก มีร้านจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณสถานีรถไฟ สถานีละ 1 แห่ง โดยการขอเปิดเข้ากับสถานี เปิดจำหน่ายตั้งออตขบวนรถไฟขบวนแรกออกจากสถานี ประมาณ 5.00 น และปิดในช่วงเวลาที่รถไฟขบวนสุดท้ายออกจากสถานีรถไฟ สำหรับสถานีสุโงโก-ลก จะปิดเมื่อขบวนรถไฟ เทียวสุดท้ายออกจากสถานี คือ ประมาณ 15.25 น ส่วนสถานีรถไฟหาดใหญ่ ปิดประมาณ 20.00 น

ร้านจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ อยู่ในรูปของร้านชำ โดยการประมูลพื้นที่กับการรถไฟเขตนั้น ๆ และการรถไฟส่วนกลางเป็นคู่สัญญา เช่น สถานีรถไฟกรุงเทพ ฯ อยู่ในความดูแลของ เขต 1 เป็นต้น

สถานีรถไฟ อุบลราชธานี ผู้ประมูลได้เป็นบริษัทที่ประมูลได้จากการจำหน่ายอาหารที่ตู้เสบียง เปิดจำหน่ายที่สถานีรถไฟอุบลราชธานี 2 ร้าน

สถานีรถไฟเชียงใหม่ มีร้านจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ 6 ร้าน โดยตั้งอยู่บริเวณสถานี 1 ร้าน นอกสถานี แต่อยู่ในพื้นที่การรถไฟ 2 ร้าน และอยู่บริเวณชานชาลา 3 ร้าน

สถานีรถไฟกรุงเทพ ฯ เป็นบริษัทที่ประมูลได้พื้นที่ทั้งหมดและมีการเช่าช่วง โดยบริษัทที่ประมูลได้ มีการเปิดร้านย่อยจำหน่ายเครื่องดื่มและเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ จำนวน 17 ร้าน และจำหน่ายสินค้าในรูปร้านสะดวกซื้อ 1 แห่ง (ไม่มีเครื่องดื่มแอลกอฮอล์) ร้านค้าที่จำหน่ายบริเวณชานชาลา ทั้งสิ้น 12 ร้าน (อีก 5 ร้านอยู่รอบนอก) มีเครื่องดื่มแอลกอฮอล์จำหน่าย มีป้ายบอกราคาและช่วงเวลาในการจำหน่าย ผู้จำหน่ายส่วนหนึ่งได้เงินค่าชั่วโมงการทำงานเป็นรายชั่วโมงพร้อมได้รับการแบ่งเปอร์เซ็นต์จากการขายได้ทั้งเดือน บางส่วนได้รับเป็นเงินเดือนบวกเปอร์เซ็นต์ที่ได้จากการขาย จากการสังเกตและตรวจสอบ พบว่า มีเอกสารที่ได้รับอนุญาตจากสรรพสามิตในการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และบุหรี่ ช่วงเวลาที่เปิดจำหน่าย คือ 8.30 ถึง 21/23.00 น ร้านค้าที่ให้ความร่วมมือในการสัมภาษณ์ จำนวน 15 ร้าน ปฏิเสธ 2 ร้าน

ผู้ให้สัมภาษณ์ เป็นเพศหญิง 15 คน เพศชาย 1 คน เป็นผู้จำหน่ายในฐานะลูกจ้างบริษัท เฉลี่ย 4 ปี (3-7 ปี) หน้าที่รับผิดชอบคือ การรับสั่งความต้องการของลูกค้า และบันทึกรายการสินค้า ราคาและจำนวนยอดขาย การจำหน่าย พบว่า มี 11 รายที่กล่าวว่าตนเองจำหน่ายตามเวลา และไม่จำหน่ายแก่วัยรุ่นหรือเด็ก มี 4 รายที่ยอมรับว่าตนเองต้องจำหน่ายนอกเวลาที่กำหนดและในกลุ่มวัยรุ่น เนื่องจากรายได้ที่ได้รับส่วนหนึ่งมาจากเปอร์เซ็นต์ยอดขาย

“ทำไงได้ล่ะพี่ ลูกค้าเขาอยากกิน เขามาขอซื้อ พุดจริง ๆ นะ เราก็ขาย” (ชด1)

“ก็มีลักไก่บ้าง ทางบริษัทเขาก็ไม่ได้อนุญาต เขากลับมีเรื่อง”(ชด3)

“บางที่วัยรุ่นมันก็ให้ผู้ใหญ่มาซื้อ”(ชด4)

“ไม่ได้ดูบัตรหรอก ไม่ใช่เรื่อง”(ชด6)

“ขายไม่ค่อยดี เศรษฐกิจอย่างนี้”(ชด4)

“ทางซาน (ซานซาลา) โน้น ที่รถอีसानออก เขาก็ขายเหล่าขาวได้เยอะ เราอยู่ซาน(ซาลา) นี้ ซานรถเข้าขายได้น้อย เลยต้องขายแต่เช้า มาซื้อเบียร์ก่อน 11 โมงเราก็ตายนะ แอบขาย ไม่งั้นเราก็แยะ ต้องเข้าใจ”(ซล 3)

“คนกินเหล้าตอนนี้เขาซื้อมาจากข้างนอก หน้าหัวลำโพง ถ้าเบียร์ก็ซื้อจากเซเว่น” (ซล8)

“บางทีคนโดยสารก็ซื้อมาเยอะ เขาซื้อมาจากข้างนอก บางคนมาเป็นลังเลย”(ซล 6)

ดังที่กล่าวแล้วว่า การจำหน่ายสินค้าบริเวณซานซาลา พบว่าเป็นการประมูลพื้นที่ โดยผู้ขายเป็นลูกจ้างของบริษัทที่ประมูลได้ สถานีรถไฟอุบลราชธานี พบว่า

“บริษัทของผม ประมูลได้หลายสายขายบนรถเสียบึงกับซานซาลา” (ซล6)

“ช่วงนี้ขายไม่ค่อยดีไม่เหมือนช่วงก่อน บางคนเขาซื้อมาจากในเมือง”(ซล5)

“พออยู่ได้ ผมได้เป็นเงินเดือน ผังข้างนอกก็ของบริษัทก็ขายไม่ค่อยดี ก็ยอมรับนะว่า เหล้าเบียร์ขายได้มาก กำไรดี เหล้าขาวขายได้ เบียร์ได้บ้าง ก็ช กั บ ล เหล้าแดงช่วงนี้ยากหน่อย” (ซล4)

“รถท้องถิ่น/รถธรรมดา/รถหวานเย็นนะแหละขายยาก มีเหล้าขาวบ้าง” (ซล4)

“ขาชั้นก็ค้ำแล้ว รถกรุงเทพ ออกค้ำ เขาซื้อมาแล้ว บนรถก็มีขาย แต่เห็นว่าขายไม่ค่อยได้ คนนอนหมด”

ปริมาณการจำหน่าย โดยภาพรวมที่สถานีรถไฟ กรุงเทพฯ พบว่า ซานซาลาบริเวณซานซาลา 8-11 ขายเหล้าขาวได้มากกว่าเบียร์ เหล้าแดง มีผู้ซื้อน้อย

“เหล้าขาวขายได้ เบียร์ขายได้น้อยลง”(ซล5)

“บางคนเมาตั้งแต่ยังไม่ออก ซื้อมาเอง มาซื้อเราเพิ่มด้วย”(ซล6)

“เบียร์ขายได้น้อยลง คงเพราะราคา บางวันขายได้ไม่ถึงโหล ช่วงเทศกาลขายได้ดีกว่า”(ซล8)

“เหล้าขาว ก็ได้ วันละ 6-7 ขวด”(ซล4)

“คนเหนือไม่ค่อยกินเหล้าขาว กินเบียร์เสียเยอะ”(ซล6)

สรุป

ข้อมูลเชิงคุณภาพที่นำมาสรุปประเด็นข้างต้น ได้จากการสัมภาษณ์และสัมภาษณ์เจาะลึก โดยผู้วิจัยกำหนดกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการจำหน่าย บริเวณเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการจำหน่ายและการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทั้งที่สถานีรถไฟและบนขบวนรถไฟ ซึ่งมีทั้งด้านบวกและลบ ได้ดังนี้

1. การจำหน่าย กลุ่มผู้เกี่ยวข้องประกอบด้วย การรถไฟแห่งประเทศไทย ในฐานะเจ้าของพื้นที่ และผู้ควบคุมการเดินทาง ขบวนรถไฟ เจ้าหน้าที่ตำรวจในฐานะผู้ดูแลความสงบเรียบร้อยด้านอาชญากรรม ผู้จำหน่ายทั้งที่บริเวณชานชาลา สถานี บนขบวนรถไฟ และผู้ค้าเร่ รูปแบบการจำหน่ายเป็นการจำหน่ายที่ทำอย่างต่อเนื่องในกลุ่มผู้ค้าเร่ ส่วนผู้เสียบึงเป็นเรื่องของการประมุขสิทธิในการจำหน่าย ซึ่งบริษัทที่ประมุขได้เป็นบริษัทเดิม ๆ ที่ทำสัญญาผูกพันมีระยะเวลา 3-5 ปี สินค้าเครื่องดื่มโดยเฉพาะเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มีการจำหน่ายอย่างเปิดเผย ถึงแม้จะมีการกำหนดเวลาจำหน่ายแต่บางกลุ่มไม่ได้ปฏิบัติตาม เจ้าหน้าที่ประจำรถไฟไม่ได้ติดตาม เนื่องจากเข้าใจว่าไม่ใช่บทบาทของตนเอง การจำหน่ายสินค้าของผู้เสียบึงใช้ระบบการได้เปอร์เซ็นต์จากการขายร้อยละ 10 โดยไม่มีเงินเดือนประจำ ไม่มีสวัสดิการ ส่วนผู้ค้าเร่ ส่วนหนึ่งมีความสัมพันธ์กับเจ้าหน้าที่การรถไฟแห่งประเทศไทย ส่วนหนึ่งจำหน่ายมานาน มีการเสียค่าระวาง 20-100 บาทต่อเที่ยว การจำหน่ายของผู้ค้าเร่ จำหน่ายทั้งคืน ส่วนผู้เสียบึงมีเวลาจำหน่ายแต่ไม่ตรงตามที่กฎหมายกำหนด คือ จำหน่ายตั้งแต่รถไฟออกจากสถานีต้นทางและปิดการบริการเวลา 23.30 น (บางขบวน 23.00 น) และเริ่มจำหน่ายอีกครั้งเวลา 4.00 น ผู้จำหน่ายทั้งผู้ค้าเร่และพนักงานผู้เสียบึงใช้วิธีการเดินและแนะนำสินค้า (เดินทุกตู้รถไฟ) ส่วนผู้เสียบึงมีบริการอาหารตามสั่งและเครื่องดื่มแต่ห้ามนำอาหารและเครื่องดื่มเข้ามารับประทานในตู้เสียบึง

2. พฤติกรรมการดื่ม ผู้บริโภคสายใต้และสายตะวันออกเฉียงเหนือมีการดื่มเหล้าสี เบียร์ เป็นส่วนใหญ่ นอกจากนี้ยังมีเหล้าขาว ส่วนสายเหนือ ส่วนใหญ่ดื่มเบียร์ การดื่มมีทั้งเป็นกลุ่ม ดื่มตามลำพัง กรณีดื่มเป็นกลุ่มเป็นการดื่มเหล้าสีและเหล้าขาว ส่วนเบียร์ มีทั้งดื่มคนเดียวและเป็นกลุ่ม จำนวนการดื่ม 2- 10 กระจอกต่อคน นอกจากนี้ยังพบว่า มีการพกพาเหล้าขาวโดยบรรจุในขวดน้ำใสปกติโดยมีขวดน้ำที่บรรจุน้ำมาด้วย 1 ขวด เวลาดื่มจะดื่มทั้ง 2 ขวด บางราย ผสมเหล้าสีมาในรูปขวดใส่น้ำชาที่จำหน่ายตามท้องตลาด และในขวดเครื่องดื่มบำรุงกำลัง

3. ความเห็นของผู้เกี่ยวข้อง/หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

3.1 การรถไฟแห่งประเทศไทย

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ยังไม่ครอบคลุมทั้งการกำหนดพื้นที่ในการดื่มและจำหน่าย

เจ้าหน้าที่มีบทบาทในการดูแลความปลอดภัยและอำนวยความสะดวก ส่วนเรื่องความปลอดภัยผู้โดยสารต้องดูแลตนเองด้วย การอนุญาตให้จำหน่ายเป็นอำนาจของส่วนกลาง ส่วนการจำหน่ายบนขบวนรถไฟเป็นสิทธิของผู้ประมุขได้ เจ้าหน้าที่ไม่เคยไปตรวจสอบ

เจ้าหน้าที่ตำรวจ มีหน้าที่ในการดูแลความเรียบร้อย ตลอดเส้นทาง มีอำนาจจับกุมแต่ไม่มีอำนาจในการสอบสวน

3.2 ผู้โดยสาร ส่วนใหญ่มองว่าการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทั้งที่สถานีรถไฟและบนขบวนรถไฟเป็นการเพิ่มโอกาสในการเกิดการทะเลาะวิวาท อาชญากรรม และการฉ้อโกง จึงไม่ควรให้มีการจำหน่าย แต่ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับรถไฟที่จะพิจารณา ส่วนการลงโทษเมื่อมีการดื่มสุราและก่อเหตุ พบว่า ส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่าควรมีบทลงโทษเช่นเดียวกับที่ลงโทษผู้ดื่มสุราบนขบวนรถไฟโดยสาร ด้านการจำหน่ายก็ควรมีบทลงโทษผู้จำหน่ายที่จำหน่ายในที่ห้ามจำหน่ายเช่นกัน

3.3 ผู้จำหน่ายทั้งผู้ค้าเร่และผู้จำหน่ายที่สถานีรถไฟและตู้เสบียง พบว่า หากไม่อนุญาตให้จำหน่าย มีผลกระทบต่อรายได้ อาชีพ และนักท่องเที่ยว

บทที่ 5

สรุป อภิปรายผลและข้อเสนอแนะ

การวิจัยนี้เป็นการศึกษาเชิงปริมาณและคุณภาพ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมกรรมการจำหน่ายและการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในกลุ่มผู้เดินทางผู้โดยสารรถไฟโดยสารขบวนรถไฟฟรีและขบวนรถไฟที่ต้องจ่ายเงินเอง โดยมีกลุ่มตัวอย่างคือโดยสารที่ใช้บริการรถไฟฟรี และจ่ายเงินเอง จำนวน 551 ราย และผู้เกี่ยวข้องจำนวน 60 ราย เก็บข้อมูลโดยการสัมภาษณ์ สัมภาษณ์เจาะลึกและสังเกต ผลการวิจัยดังนี้

1. ขบวนรถไฟจ่ายเงินเอง มีจำนวนกลุ่มตัวอย่าง 275 ราย กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 49.1 เป็นเพศชาย ร้อยละ 50.9 เป็นเพศหญิง ร้อยละ 51.1 จบการศึกษาระดับปริญญาตรีร้อยละ 34.2 ร้อยละ 24.4 จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย สถานภาพสมรส โสด ร้อยละ 48.7 รองลงมาร้อยละ 44.6 สถานภาพสมรสคู่ ส่วนใหญ่ร้อยละ 25.1 อยู่ระหว่างการศึกษารองลงมาร้อยละ 20.6 มีอาชีพรับจ้าง ร้อยละ 17.7 มีอาชีพส่วนตัว

ขบวนรถไฟที่จ่ายเงินเอง ร้อยละ 45.5 เลือกใช้บริการรถไฟเนื่องจากผ่านเป้าหมายที่ต้องการ รองลงมาร้อยละ 44.7 คือ ประหยัด ผู้โดยสารส่วนใหญ่ร้อยละ 63.6 ใช้บริการรถไฟในการเดินทางไม่บ่อย(ไม่เกิน 3 ครั้ง ต่อปี) รองลงมาคือ ร้อยละ 30.5 เดินทางบ่อย และร้อยละ 5.8 เดินทางครั้งแรก ด้านพฤติกรรมเสี่ยง พบว่า ผู้โดยสารขบวนรถไฟจ่ายเงินเอง ร้อยละ 70.2 ไม่สูบบุหรี่ และร้อยละ 63.6 ไม่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ อีกร้อยละ 21,2 ยังดื่มอยู่

ความเกี่ยวข้องระหว่างการใช้จ่ายกับการใช้บริการรถไฟฟรี พบว่า ผู้เดินทางโดยขบวนรถไฟจ่ายเงินเอง ส่วนใหญ่ร้อยละ 56.0 คิดว่ามีความสัมพันธ์กัน ส่วนใหญ่ ร้อยละ 59.6 ไม่เคยได้ข่าวเกี่ยวกับอาชญากรรมที่เกิดขึ้นบนขบวน/สถานีรถไฟ มีร้อยละ 40.4 ที่เคยได้ข่าวโดยส่วนใหญ่เป็นเส้นทางสายใต้ รองลงมาคือสายเหนือ ร้อยละ 50.5 และ 43.2 ตามลำดับ

การเตรียมอาหารระหว่างการเดินทาง พบว่า ผู้โดยสารขบวนจ่ายเงินเอง ส่วนใหญ่ร้อยละ 61.1 เตรียมอาหารมาเอง ร้อยละ 51.6 จ่ายเงินเพื่อซื้อเครื่องดื่ม โดยร้อยละ 78.6 เคยซื้ออาหารบริเวณสถานีรถไฟ และผู้โดยสารส่วนใหญ่ร้อยละ 70.2 เคยเห็นมีการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณสถานีรถไฟ โดยส่วนใหญ่ร้อยละ 55.6 ไม่ควรมีการจำหน่ายเนื่องจากอาจเกิดปัญหาการทะเลาะวิวาท

ผู้โดยสารร้อยละ 54.2 มีความเห็นที่ไม่ควรให้มีการจำหน่าย เพราะอาจเกิดปัญหาทะเลาะวิวาท และร้อยละ 19.6 มีความเห็นว่าเป็นสิทธิของผู้ขาย ร้อยละ 67.4 ของผู้โดยสารเคยเห็นผู้ค้าเร่ขึ้นมาจำหน่ายสินค้าบนขบวนรถไฟ และร้อยละ 94.3 เห็นผู้จำหน่ายสินค้าคือ คนขายของตู้เสบียง ร้อยละ 83.3 ไม่เคยมีประสบการณ์ในการพบเหตุการณ์ทะเลาะวิวาทที่สถานีรถไฟ เช่นเดียวกับ ร้อยละ 80.7 ไม่เคยพบเหตุการณ์ในการทะเลาะวิวาทบนขบวนรถไฟ ด้านความรู้เกี่ยวกับกฎหมาย พบว่า ร้อยละ 48.9 ตอบว่าไม่ ส่วนด้านความคิดเห็นต่อการห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พบว่า ร้อยละ 66.8 มีความเห็นว่าการห้ามจำหน่าย มีร้อยละ 52.2 คิดว่าการดื่มสุราไม่ใช่เรื่องสิทธิส่วนบุคคล เมื่อมีผู้ดื่มสุราเข้ามานั่งใกล้ ๆ มีร้อยละ 54.0 ตอบว่าตนเองจะหาที่นั่งใหม่ ร้อยละ 65.2 มีความเห็นว่าการดื่มมีความเห็นว่าการกำหนดพื้นที่ในการสูบบุหรี่และสุรา ผู้โดยสารร้อยละ 57.7 มีความเห็นว่าการบนขบวนรถไฟมีเจ้าหน้าที่พอเพียงสำหรับการดูแลผู้โดยสาร และร้อยละ 70.8 มีความเห็นว่าการบนขบวนรถไฟมีพนักงานที่ดูแลรถของการรถไฟพอเพียงกับการดูแลและปฏิบัติหน้าที่บนขบวนรถไฟ ร้อยละ 70.1 ทราบว่ามีกฎหมายห้ามการจำหน่ายแอลกอฮอล์แก่เด็กอายุไม่ถึง 20 ปีบริบูรณ์

ผู้โดยสารมีความคิดเห็นต่อจุดเสี่ยงในขณะเดินทางโดยการรถไฟ บริเวณที่อันตรายสูงสุดส่วนใหญ่ร้อยละ 68.6 คือบริเวณช้อตรถไฟ รองลงมาคือ ช่วงเทศกาลร้อยละ 59.2 และ ในตู้รถไฟชั้น 3 ร้อยละ 44.3

ด้านความคิดเห็นต่อการมีกฎหมายห้ามผู้โดยสารดื่มสุราบริเวณสถานีรถไฟและการมีบทลงโทษเช่นเดียวกับห้ามดื่มสุราระหว่างรถโดยสาร ร้อยละ 75.2 การมีกฎหมายห้ามผู้โดยสารดื่มสุราบนขบวนรถไฟและการมีบทลงโทษเช่นเดียวกับห้ามดื่มสุราระหว่างรถโดยสาร พบว่า ผู้โดยสารเห็นด้วยร้อยละ 78.5

ด้านความคิดเห็นต่อการดื่มสุราในสังคมไทย พบว่า ผู้โดยสารสายใต้คิดว่า เป็นเรื่องปกติในสังคมไทย ร้อยละ 47.1 ร้อยละ 52.9 ยอมรับได้ ผู้โดยสารร้อยละ 48.0 ไม่มีคนในครอบครัวดื่มสุรา

2. ขบวนรถไฟฟรี มีจำนวนกลุ่มตัวอย่าง 276 ราย กลุ่มตัวอย่างเพศชาย มีร้อยละ 36.2 เพศหญิงร้อยละ 63.8 ร้อยละ 39.4 จบการศึกษาระดับปริญญาตรี ร้อยละ 32.6 ร้อยละ 22.1 จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย สถานภาพสมรสคู่ ร้อยละ 46.7 รองลงมา ร้อยละ 44.6 สถานภาพสมรสคู่ ด้านอาชีพ พบว่า ส่วนใหญ่ร้อยละ 23.7 มีอาชีพรับจ้าง เหตุผลในการเลือกใช้บริการรถไฟฟรี เนื่องจาก ฟรี ร้อยละ 62.2 ขบวนรถไฟฟรี ผู้โดยสารโดยขบวนรถไฟฟรี ส่วนใหญ่ร้อยละ 59.1 คิดว่ามีความสัมพันธ์กัน ด้านพฤติกรรมเสี่ยง พบว่า ส่วนใหญ่ร้อยละ 73.2 ไม่สูบบุหรี่ แต่ร้อยละ 15.9 ยังคงสูบบุหรี่ และร้อยละ 65.6 ไม่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ และร้อยละ 24.2 ยังดื่มอยู่ ฟ มีร้อยละ 38.0 ที่เคยได้ข่าวอาชญากรรมบนขบวนรถไฟโดยส่วนใหญ่เป็นเส้นทางสายใต้ รองลงมาคือสายเหนือ ร้อยละ 41.9 และ 39.0 ตามลำดับ

ผู้โดยสารขบวนรถไฟฟรี ส่วนใหญ่ร้อยละ 63.8 เตรียมอาหารมาเอง ร้อยละ 46.0 จ่ายเงินเพื่อซื้อเครื่องดื่มและซื้อของขบเคี้ยว โดยร้อยละ 75.0 เคยซื้ออาหารบริเวณสถานีรถไฟ และผู้โดยสารส่วนใหญ่ร้อยละ 78.6 เคยเห็นมีการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณสถานีรถไฟ โดยส่วนใหญ่ร้อยละ 53.6 ไม่ควรมีการจำหน่ายเนื่องจากอาจเกิดปัญหาการทะเลาะวิวาท ผู้โดยสารร้อยละ 56.5 มีความเห็นต่อการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ และร้อยละ 19.6 มีความเห็นว่าเป็นสิทธิของผู้ขาย ร้อยละ 67.4 ของผู้โดยสารเคยเห็นผู้ค้าเร่ขึ้นมาจำหน่ายสินค้าบนขบวนรถไฟ และร้อยละ 94.3 เห็นผู้จำหน่ายสินค้าคือ คนขายของตู้เสบียง ร้อยละ 83.3 ไม่เคยมีประสบการณ์ในการพบเหตุการณ์ทะเลาะวิวาทที่สถานีรถไฟ เช่นเดียวกับ ร้อยละ 80.7 ไม่เคยพบเหตุการณ์ในการทะเลาะวิวาทบนขบวนรถไฟ ด้านความรู้เกี่ยวกับกฎหมาย พบว่า ร้อยละ 48.9 ตอบว่าไม่ทราบ ส่วนด้านความคิดเห็นต่อการห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พบว่า ร้อยละ 66.8 มีความเห็นว่าเป็นเรื่องสมควรห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในขณะเดินทางโดยการรถไฟ คิดว่า บริเวณที่อันตรายสูงสุดส่วนใหญ่ร้อยละ 68.5 คือบริเวณข้อต่อรถไฟ รองลงมาคือ ช่วงเทศกาลร้อยละ 58.7 และบริเวณขบวนชั้น 2 ร้อยละ 45.9 ด้านความคิดเห็นต่อการมีกฎหมายห้ามผู้โดยสารดื่มสุราบนขบวนรถไฟและการมีบทลงโทษเช่นเดียวกับห้ามดื่มสุราระหว่างรถโดยสาร พบว่า ผู้โดยสารสายใต้เห็นด้วยร้อยละ 77.2 ด้านเจ้าหน้าที่พบว่า ผู้โดยสารร้อยละ 56.5 มีความเห็นว่า บนขบวนรถไฟมีเจ้าหน้าที่พอเพียงสำหรับการดูแลผู้โดยสาร และร้อยละ 60.2 มีความเห็นว่า ในขบวนรถไฟมีพนักงานที่ดูแลรถของการรถไฟพอเพียงกับการดูแลและปฏิบัติหน้าที่บนขบวนรถไฟ ผู้โดยสาร ร้อยละ 69.2 มีความเห็นว่า ควรห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟในช่วงเทศกาล ร้อยละ 68.5 ทราบว่ามีกฎหมายห้ามการจำหน่ายแอลกอฮอล์แก่เด็กอายุไม่ถึง 20 ปีบริบูรณ์

ด้านความคิดเห็นต่อการมีกฎหมายห้ามผู้โดยสารดื่มสุราบนขบวนรถไฟและการมีบทลงโทษเช่นเดียวกับห้ามดื่มสุราระหว่างรถโดยสาร พบว่า เห็นด้วยร้อยละ 74.6 ความเห็นต่อการดื่มสุราในสังคมไทย พบว่าเป็นเรื่องปกติในสังคมไทย ร้อยละ 50.4 ผู้โดยสารร้อยละ 49.3 ไม่มีคนในครอบครัวดื่มสุรา รองลงมา ร้อยละ 41.7 มีคนในครอบครัวดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

3. สายใต้ ผู้โดยสารสายใต้ มีจำนวนกลุ่มตัวอย่าง 183 ราย กลุ่มตัวอย่างเพศชาย มีร้อยละ 43.7 เพศหญิงร้อยละ 63.8 ร้อยละ 56.3 จบการศึกษาระดับปริญญาตรี ร้อยละ 31.7 ร้อยละ 25.6 จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษา

ตอนปลาย สถานภาพสมรสคู่ ร้อยละ 46.7 รองลงมา ร้อยละ 55.2 สถานภาพสมรสคู่ ด้านอาชีพ พบว่า ส่วนใหญ่ ร้อยละ 24.9 ไม่ได้ประกอบอาชีพที่มีรายได้ มีอาชีพ รองลงมาคือ ร้อยละ 20.8 สาเหตุของการเลือกใช้บริการรถไฟ เนื่องจาก ฟรี ร้อยละ 61.2 รองลงมาคือ ผ่านเป้าหมายที่ต้องการ ร้อยละ 41.0 ส่วนใหญ่ ร้อยละ 56.8 ใช้บริการรถไฟไม่บ่อย คือไม่เกิน 3 ครั้งต่อปี ร้อยละ 39.9 ที่ใช้บ่อยคือประมาณ เดือนละ 1 ครั้ง มีเพียงร้อยละ 3.3 ที่ใช้บริการรถไฟเป็นครั้งแรก ส่วนใหญ่ ร้อยละ 65.0 ไม่เคยสูบบุหรี่ ร้อยละ 19.7 ยังคงสูบบุหรี่ ร้อยละ 61.3 ไม่เคยดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ส่วนความคิดเห็นต่อความสัมพันธ์ระหว่างการใช้บริการรถไฟฟรีกับค่าใช้จ่ายระหว่างเดินทาง พบว่า ร้อยละ 63.4 ,พบว่ามีความสัมพันธ์กัน นอกจากนี้ยังพบว่า ร้อยละ 73.2 ไม่มีเคยพบอาชญากรรมระหว่างเดินทาง ร้อยละ 73.2

การเตรียมอาหาร พบว่า ผู้ที่เดินทางส่วนใหญ่ไม่มีการเตรียมอาหารมาเอง ร้อยละ 52.5 ซื้อเครื่องดื่ม/อาหาร บริเวณสถานีรถไฟ และร้อยละ 42.0 เคยเห็นมีการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

ด้านความเห็นต่อการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พบว่า ส่วนใหญ่ ร้อยละ 35.0 ไม่สนใจในการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณสถานีรถไฟเพราะเป็นเรื่องของผู้ชาย

ผู้โดยสารสายได้มีความเห็นต่อการจำหน่ายแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ โดยส่วนใหญ่ ร้อยละ 37.2 มีความเห็นว่าไม่ควรให้มีการจำหน่าย เพราะอาจเกิดปัญหาทะเลาะวิวาท และร้อยละ 35.6 มีความเห็นว่าเป็นสิทธิของผู้ชาย ร้อยละ 65.0 ของผู้โดยสารเคยเห็นผู้ค้าเร่ขึ้นมาจำหน่ายสินค้าบนขบวนรถไฟ และร้อยละ 35.0 เห็นผู้จำหน่ายสินค้าคือ คนขายของผู้เสียบียง ร้อยละ 86.3 ไม่เคยมีประสบการณ์ในการพบเหตุการณ์ทะเลาะวิวาทที่สถานีรถไฟ เช่นเดียวกับ ร้อยละ 86.3 ที่ไม่เคยพบเหตุการณ์ในการทะเลาะวิวาทบนขบวนรถไฟ ด้านความรู้เกี่ยวกับกฎหมาย พบว่า ร้อยละ 47.8 ตอบว่า การจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟผิดกฎหมาย ร้อยละ 42.3 ตอบว่าไม่ทราบ มีร้อยละ 9.3 ที่ตอบว่าการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ดังกล่าวเป็นสิ่งไม่ผิดกฎหมาย ส่วนด้านความคิดเห็นต่อการห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พบว่า ร้อยละ 53.3 มีความเห็นว่าเป็นไม่ควรห้ามจำหน่ายบริเวณสถานีรถไฟ ส่วนการจำหน่ายบนขบวนรถไฟ พบว่า คิดว่าควรห้าม ร้อยละ 55.0 ร้อยละ 63.7 ของผู้โดยสารให้ความเห็นว่าการดื่มสุราเป็นสิทธิส่วนบุคคล เมื่อมีผู้ดื่มสุราเข้ามา นั่งใกล้ ๆ มีร้อยละ 59.9 ตอบว่าตนเองจะหาที่นั่งใหม่ ร้อยละ 56.6 มีความเห็นว่าการดื่มสุราควรมีการกำหนดพื้นที่ในการสูบบุหรี่ ผู้โดยสารร้อยละ 56.6 มีความเห็นว่าเป็น ขบวนรถไฟมีเจ้าหน้าที่พอเพียงสำหรับการดูแลและปฏิบัติหน้าที่บนขบวนรถไฟ ผู้โดยสาร ร้อยละ 66.5 มีความเห็นว่าเป็น ขบวนรถไฟมีพนักงานที่ดูแลรถของการรถไฟพอเพียงกับการดูแลและปฏิบัติหน้าที่บนขบวนรถไฟ ผู้โดยสาร ร้อยละ 62.1 มีความเห็นว่าเป็น ควรห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟในช่วงเทศกาล ร้อยละ 53.9 ทราบว่ามีกฎหมายห้ามการจำหน่ายแอลกอฮอล์แก่เด็กอายุไม่ถึง 20 ปีบริบูรณ์

ความคิดเห็นต่อจุดเสี่ยงในขณะเดินทางโดยการรถไฟ ผู้โดยสารสายได้ โดยคิดว่า บริเวณที่อันตรายสูงสุด ส่วนใหญ่ ร้อยละ 57.7 คือบริเวณช้อตรถไฟ รองลงมาคือ ช่วงเทศกาล ร้อยละ 56.6 และบริเวณขบวนชั้น 3 ร้อยละ 28.6 ด้านความคิดเห็นต่อการมีกฎหมายห้ามผู้โดยสารดื่มสุราบริเวณสถานีรถไฟและการมีบทลงโทษเช่นเดียวกับห้ามดื่มสุราบนรถยนต์ พบว่า ผู้โดยสารสายได้เห็นด้วย ร้อยละ 58.8

ด้านความคิดเห็นต่อการมีกฎหมายห้ามผู้โดยสารดื่มสุราบนขบวนรถไฟและการมีบทลงโทษเช่นเดียวกับห้ามดื่มสุราบนรถยนต์ พบว่าเห็นด้วย ร้อยละ 59.3 ด้านความเห็นต่อการดื่มสุราในสังคมไทย นอกจากนี้ยัง พบว่า ผู้โดยสารคิดว่า เป็นเรื่องปกติในสังคมไทย ร้อยละ 59.7 ผู้โดยสารร้อยละ 35.5 มีสมาชิกในครอบครัวดื่มสุรา และร้อยละ 26.2 มีเครือญาติและคนในครอบครัวดื่มสุรา อีกร้อยละ 35-5 ที่ไม่มีใครในครอบครัวดื่มสุรา

4. ผู้โดยสารสายตะวันออกเฉียงเหนือ มีจำนวนกลุ่มตัวอย่าง 189 ราย กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 41.8 เป็นเพศชาย ร้อยละ 58.2 เป็นเพศหญิง ร้อยละ 31.2 จบการศึกษาระดับปริญญาตรี ร้อยละ 29.6 จบการศึกษาระดับประถมศึกษา สถานภาพสมรสโสด ร้อยละ 48.7 ด้านอาชีพ พบว่า ส่วนใหญ่ร้อยละ 26.5 อาชีพรับจ้าง ส่วนใหญ่ร้อยละ 64.6 ใช้บริการรถไฟฟ้าไม่บ่อย คือไม่เกิน 3 ครั้งต่อปี ร้อยละ 24.9 ที่ใช้บ่อยคือประมาณ เดือนละ 1 ครั้ง มีเพียงร้อยละ 10.6 ที่ใช้บริการการรถไฟฟ้าเป็นครั้งแรก ร้อยละ 77.3 ไม่เคยสูบบุหรี่ ร้อยละ 13.2 ยังคงสูบบุหรี่ ร้อยละ 68.3 ไม่เคยดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ส่วนความคิดเห็นต่อความสัมพันธ์ระหว่างการใช้บริการรถไฟฟ้ากับค่าใช้จ่ายระหว่างเดินทาง พบว่า ร้อยละ 52.4 ,พบว่ามีความสัมพันธ์กัน นอกจากนี้ยังพบว่า ร้อยละ 60.3 ไม่มีเคยพบอาชญากรรม

การเตรียมอาหาร พบว่า ส่วนใหญ่มีการเตรียมอาหารมาเอง ร้อยละ 68.2 ร้อยละ 81.1 ซื้อเครื่องดื่ม/อาหารบริเวณสถานีรถไฟ และร้อยละ 61.9 เคยเห็นมีการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

ด้านความคิดเห็นต่อการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พบว่า ส่วนใหญ่ร้อยละ 58.7 คิดว่าไม่ควรมีการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณสถานีรถไฟเพราะเกิดปัญหาทะเลาะวิวาท ความคิดเห็นต่อการจำหน่ายแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ โดยส่วนใหญ่ร้อยละ 61.4 มีความเห็นว่ามันไม่ควรให้มีการจำหน่าย เพราะอาจเกิดปัญหาทะเลาะวิวาท ร้อยละ 59.2 ของผู้โดยสารเคยเห็นผู้ค้าเร่ขึ้นมาจำหน่ายสินค้าบนขบวนรถไฟ ร้อยละ 60.3 ไม่เคยมีประสบการณ์ในการพบเหตุการณ์ทะเลาะวิวาทที่สถานีรถไฟ เช่นเดียวกับ ร้อยละ 75.1 ที่ไม่เคยพบเหตุการณ์ในการทะเลาะวิวาทบนขบวนรถไฟ ด้านความรู้เกี่ยวกับกฎหมาย พบว่า ร้อยละ 50.8 ตอบว่าไม่ทราบ ส่วนด้านความคิดเห็นต่อการห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พบว่า ร้อยละ 70.2 มีความเห็นว่ามันควรห้ามจำหน่ายบริเวณสถานีรถไฟ ส่วนการจำหน่ายบนขบวนรถไฟ พบว่า คิดว่าควรห้าม ร้อยละ 79.4 ร้อยละ 55.0 ของผู้โดยสารให้ความเห็นว่าการดื่มสุราไม่ใช่เรื่องสิทธิส่วนบุคคล เมื่อมีผู้ดื่มสุราเข้ามา นั่งใกล้ ๆ มีร้อยละ 51.3 ตอบว่าตนเองจะหาที่นั่งใหม่ ร้อยละ 71.4 มีความเห็นว่าการดื่มมีความเห็นว่ามันควรกำหนดพื้นที่ในการสูบบุหรี่ ผู้โดยสารร้อยละ 56.6 มีความเห็นว่ามันบนขบวนรถไฟมีเจ้าหน้าที่พอเพียงสำหรับการดูแลผู้โดยสาร และร้อยละ 56.1 มีความเห็นว่ามันบนขบวนรถไฟมีพนักงานที่ดูแลรถของการรถไฟฟ้าพอเพียงกับการดูแลและปฏิบัติหน้าที่บนขบวนรถไฟ ผู้โดยสาร ร้อยละ 76.7 มีความเห็นว่ามันควรห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟในช่วงเทศกาลร้อยละ 78.8 ทราบว่ามีกฎหมายห้ามการจำหน่ายแอลกอฮอล์แก่เด็กอายุไม่ถึง 20 ปีบริบูรณ์ ความคิดเห็นต่อจุดเสี่ยงในขณะเดินทางโดยการรถไฟฟ้าอันตรายสูงสุดส่วนใหญ่ร้อยละ 80.4 คือบริเวณข้อต่อรถไฟ รองลงมาคือ ช่วงเทศกาลร้อยละ 60.3 และบริเวณขบวนชั้น 3 ร้อยละ 48.4 ด้านความคิดเห็นต่อการมีกฎหมายห้ามผู้โดยสารดื่มสุราบนบริเวณสถานีรถไฟและการมีบทลงโทษ เช่นเดียวกับห้ามดื่มสุราบนรถยนต์ร้อยละ 82.5 ด้านความคิดเห็นต่อการมีกฎหมายห้ามผู้โดยสารดื่มสุราบนขบวนรถไฟและการมีบทลงโทษเช่นเดียวกับห้ามดื่มสุราบนรถยนต์ พบว่า ผู้โดยสารเห็นด้วยร้อยละ 86.7 ด้านความคิดเห็นต่อการดื่มสุราในสังคมไทยเป็นสิ่งที่ไม่ดี รับประทานไม่ได้ร้อยละ 51.8 ผู้โดยสารร้อยละ 40.7 มีสมาชิกในครอบครัวดื่มสุรา และร้อยละ 9.0 มีเครือญาติและคนในครอบครัวดื่มสุรา อีกร้อยละ 40.3 ที่ไม่มีใครในครอบครัวดื่มสุรา

5. ผู้โดยสารสายเหนือ จำนวนกลุ่มตัวอย่าง 179 ราย กลุ่มตัวอย่างเพศชาย มีร้อยละ 42.5 เพศหญิงร้อยละ 57.5 ร้อยละ 37.4 จบการศึกษาระดับปริญญาตรี ร้อยละ 18.4 จบการศึกษาระดับประถมศึกษา สถานภาพสมรสโสด ร้อยละ 58.1 กลุ่มที่ยังไม่ประกอบอาชีพ/อาชีพไม่สร้างรายได้ ร้อยละ 30.4 เหตุผลของการเลือกใช้เนื่องจากประหยัดร้อยละ 59.2 และมีรถไฟฟ้าร้อยละ 47.5 ส่วนใหญ่ร้อยละ 65.9 ใช้บริการรถไฟฟ้าไม่บ่อย คือไม่เกิน 3 ครั้งต่อปี ร้อยละ 24.6 ที่ใช้บ่อยคือประมาณ เดือนละ 1 ครั้ง มีเพียงร้อยละ 9.5 ที่ใช้บริการการรถไฟฟ้าเป็นครั้งแรก ร้อยละ 74.3 ไม่เคยสูบบุหรี่ ร้อยละ 17.3 ยังคงสูบบุหรี่ ร้อยละ 73.7 ไม่เคยดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ส่วนความคิดเห็นต่อ

ความสัมพันธ์ระหว่างการใช้บริการรถไฟฟ้าฟรีกับค่าใช้จ่ายระหว่างเดินทาง พบว่า ร้อยละ 57.0 ,พบว่ามีความสัมพันธ์กัน นอกจากนี้ยังพบว่า ร้อยละ 51.4 ไม่มีเคยพบอาชญากรรม

การเตรียมอาหาร พบว่า ส่วนใหญ่มีการเตรียมอาหารมาเอง ร้อยละ 71.5 ร้อยละ 70.2 ซื้อเครื่องดื่ม/อาหาร บริเวณสถานีรถไฟ และร้อยละ 66.5 เคยเห็นมีการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

ด้านความคิดเห็นต่อการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พบว่า ส่วนใหญ่ร้อยละ 69.8 คิดว่าไม่ควรมีการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ถึงเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณสถานีรถไฟเพราะเกิดปัญหาทะเลาะวิวาท ความคิดเห็นต่อการจำหน่ายแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ โดยส่วนใหญ่ร้อยละ 67.6 มีความเห็นว่าเป็นไม่ควรให้มีการจำหน่าย เพราะอาจเกิดปัญหาทะเลาะวิวาท และร้อยละ 16.2 มีความเห็นว่าเป็นสิทธิของผู้ขาย ร้อยละ 28.5 ของผู้โดยสารเคยเห็นผู้ค้าเร่ขึ้นมาจำหน่ายสินค้าบนขบวนรถไฟ และร้อยละ 71.5 เห็นผู้จำหน่ายสินค้าคือ คนขายของตู้เสบียง ร้อยละ 71.5 ไม่เคยมีประสบการณ์ในการพบเหตุการณ์ทะเลาะวิวาทที่สถานีรถไฟ เช่นเดียวกับ ร้อยละ 69.3 ที่ไม่เคยพบเหตุการณ์ในการทะเลาะวิวาทบนขบวนรถไฟ ด้านความรู้เกี่ยวกับกฎหมาย พบว่า ร้อยละ 48.0 ตอบว่า การจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟผิดกฎหมาย ร้อยละ 44.1 ตอบว่าไม่ทราบ มีร้อยละ 7.8 ที่ตอบว่าการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ดังกล่าวเป็นไม่ผิดกฎหมายผิดกฎหมาย ส่วนด้านความคิดเห็นต่อการห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พบว่า ร้อยละ 68.7มีความเห็นว่าเป็นไม่ควรห้ามจำหน่ายบริเวณสถานีรถไฟ ส่วนการจำหน่ายบนขบวนรถไฟ พบว่า คิดว่าควรห้าม ร้อยละ 68.7

ร้อยละ 57.5 ของผู้โดยสารให้ความเห็นว่าการดื่มสุราไม่ใช่เรื่องสิทธิส่วนบุคคล เมื่อมีผู้ดื่มสุราเข้ามานั่งใกล้ ๆ มีร้อยละ 50.8 ตอบว่าตนเองจะหาที่นั่งใหม่ ร้อยละ 67.2 มีความเห็นว่าการดื่มมีความเห็นว่าเป็นควรมีการกำหนดพื้นที่ในการสูบบุหรี่ ผู้โดยสารร้อยละ 58.1 มีความเห็นว่าเป็นบนขบวนรถไฟมีเจ้าหน้าที่พอเพียงสำหรับการดูแลผู้โดยสาร และร้อยละ 57.0 มีความเห็นว่าเป็นในขบวนรถไฟมีพนักงานที่ดูแลรถของการรถไฟพอเพียงกับการดูแลและปฏิบัติหน้าที่บนขบวนรถไฟ ผู้โดยสาร ร้อยละ 70.9 มีความเห็นว่าเป็น ควรห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟในช่วงเทศกาล ร้อยละ 74.9 ทราบว่ามีกฎหมายห้ามการจำหน่ายแอลกอฮอล์แก่เด็กอายุไม่ถึง 20 ปีบริบูรณ์

ความคิดเห็นต่อจุดเสี่ยงในขณะเดินทางโดยการรถไฟ คิดว่า บริเวณที่อันตรายสูงสุดส่วนใหญ่ร้อยละ 67.0 คือ บริเวณช้อตรถไฟ รองลงมาคือ ช่วงเทศกาลร้อยละ 59.8 และบริเวณขบวนขึ้น 3 ร้อยละ 57.5 ด้านความคิดเห็นต่อการมีกฎหมายห้ามผู้โดยสารดื่มสุราบนขบวนรถไฟและการมีบทลงโทษเช่นเดียวกับห้ามดื่มสุราบนรถยนต์ พบว่า ผู้โดยสารสายใต้เห็นด้วยร้อยละ 87.1 ด้านความคิดเห็นต่อการมีกฎหมายห้ามผู้โดยสารดื่มสุราบนขบวนรถไฟและการมีบทลงโทษเช่นเดียวกับห้ามดื่มสุราบนรถยนต์ พบว่าเห็นด้วยร้อยละ 84.4 ด้านความคิดเห็นต่อการดื่มสุราในสังคมไทย พบว่า ผู้โดยสารสายใต้คิดว่า เป็นเรื่องปกติในสังคมไทย ร้อยละ 59.7 ผู้โดยสารร้อยละ 39.7 มีสมาชิกในครอบครัวดื่มสุรา อีกร้อยละ 60.3 ที่ไม่มีใครในครอบครัวดื่มสุรา

6.ความสัมพันธ์ระหว่างอายุ จำนวนพนักงานรถไฟ และจำนวนเจ้าหน้าที่ตำรวจ พบว่า ไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ส่วนค่าใช้จ่ายระหว่างการเดินทางที่เกิดขึ้น พบว่ามีความแตกต่างกันระหว่างค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นของเส้นทางที่แตกต่างกัน ค่าใช้จ่ายเส้นทางสายใต้เฉลี่ย 190.4 บาท เส้นทางสายเหนือเฉลี่ย 177.3 บาท ส่วนเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือเฉลี่ย 155.7

ความสัมพันธ์ระหว่างค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นระหว่างขบวนรถไฟจ่ายเองและขบวนรถไฟฟรีไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ0.05 พบว่า ขบวนรถไฟที่จ่ายเองจ่ายเงินระหว่างเดินทางน้อยกว่าผู้เดินทางโดยขบวนรถไฟฟรี 166.3 และ 182.3 ตามลำดับ

บทสรุปข้อมูลเชิงคุณภาพ

- 1.การจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ สรุปได้ว่า
 - 1.1การอนุญาตให้มีการจำหน่ายเป็นสิทธิของผู้ประมูลได้ โดยมีขบวนรถไฟที่ประมูลได้ในสายเหนือ ตะวันออกเฉียงเหนือและสายใต้ ส่วนสายตะวันออกเฉียงเหนือไม่มีตู้เสบียงจึงไม่มีการประมูล พื้นที่บริเวณสถานีรถไฟทั้งบริเวณชานชาลาและสถานีรถไฟเป็นสิทธิของการจัดการโดยเขตพื้นที่ปัจจุบันมี 3 บริษัทที่ประมูลได้พื้นที่หลักคือบริเวณชานชาลาและสถานีรถไฟ และตู้เสบียงขบวนรถเร็ว รถด่วนและรถด่วนพิเศษ
 - 1.2 ลักษณะของสินค้าที่จำหน่ายโดยตู้เสบียง ประกอบด้วย อาหาร เครื่องดื่ม มีการกำหนดราคาการจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มในสัญญา ซึ่งเครื่องดื่มที่หมายถึงกล่าวไว้อย่างกว้าง ๆ โดยทางปฏิบัติรวมเครื่องดื่มประเภทแอลกอฮอล์เข้าด้วย
 - 1.3 การจำหน่ายที่ชานชาลาและสถานี มีการจำหน่ายทั้งอาหารและเครื่องดื่มซึ่งรวมถึงเครื่องดื่มแอลกอฮอล์
 - 1.4 การได้รับใบอนุญาตหรือไม่ เป็นหน้าที่ของบริษัทที่ประมูลได้ ไม่ใช่บทบาทของการรถไฟซึ่งเป็นคู่สัญญา
 - 1.5 การจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟจำหน่ายตามเวลาที่ขบวนรถไฟออก และปิดการจำหน่ายประมาณ 23.00 น ส่วนช่วงเวลาที่กฎหมายกำหนดห้ามจำหน่าย คืออนุญาตให้จำหน่ายเวลา 11-14.00น และ 17-24.00 น แต่ในทางปฏิบัติ การจำหน่ายเริ่มต้นจากการเคลื่อนของรถไฟออกจากสถานี และจำหน่ายไปจนถึงเวลา 23.00 น และเริ่มจำหน่ายสินค้าทุกประเภทอีกครั้งคือ 5.30 น(รวมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์)
 - 1.6 การจำหน่ายโดยผู้ค้าเร่ จำหน่ายเป็นช่วงเวลา และจำหน่ายหลังจาก 20.00 น และ/หรือ เขตพื้นที่ของเส้นทาง โดยมีเขตการจำหน่ายเป็นข้อตกลงระหว่างผู้ค้าด้วยกันเองและข้อตกลงกับตู้เสบียง ประเภทของสินค้าที่จำหน่าย ประกอบด้วย อาหารสำเร็จรูป ผลไม้ อาหารท้องถิ่น ของฝากท้องถิ่น เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ น้ำ และเครื่องดื่มอื่น ๆ
 - 1.7บริษัทที่ได้รับการประมูลได้รับใบอนุญาตจากกรมสรรพสามิต(มีเอกสารแสดง) โดยกรมสรรพสามิตอนุญาตเนื่องจากการถือปฏิบัติที่ต่อเนื่อง และถือว่าจำหน่ายบนขบวนรถไฟที่เป็น"ร้านค้า" ที่เคลื่อนที่ได้ แต่ไม่ได้จำหน่ายนอกขบวนรถ ส่วนบริเวณชานชาลาเป็นการประมูล โดยมีร้านค้าย่อยกระจายอยู่บริเวณชานชาลาสถานีกรุงเทพ ฯ 15 แห่ง และสถานีอุบลราชธานี เชียงใหม่และสุโขทัย- ลก ที่มีร้านค้าบริเวณสถานีมีการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์โดยจำหน่ายเบียร์ เป็นหลัก นอกนั้นมี เหล้าขาว เหล้าสี และเซียงซุน (เหล้าดำ เฉพาะสถานีรถไฟกรุงเทพ)
 - 1.8 ราคาจำหน่ายโดยพนักงานตู้เสบียงสูงกว่าราคาปกติ ประมาณ 1 เท่าของราคาปกติ ส่วนผู้ค้าเร่ราคาจำหน่ายสูงกว่าราคาปกติประมาณ 50 %
 - 1.9 ผู้ค้าเร่ต้องจ่ายค่าธรรมเนียมให้แก่การรถไฟครั้งละ 20 – 100 บาทต่อขบวนรถไฟ
 - 1.10 สัมพันธภาพระหว่างผู้ค้าเร่ ผู้จำหน่ายตู้เสบียง เจ้าหน้าที่ตำรวจและเจ้าหน้าที่รถไฟเป็นไปในทางบวก โดยพบว่า ส่วนใหญ่เป็นเครือญาติของเจ้าหน้าที่การรถไฟ และ/หรือ จำหน่ายมาตั้งแต่รุ่นพ่อและแม่ของผู้ค้าเร่ปัจจุบัน
 - 1.11 ร้านค้าที่จำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มีป้ายประกาศ ใบอนุญาตจำหน่าย บริเวณสถานีรถไฟกรุงเทพ ฯ มี 15 ร้านค้าโดยเป็นบริษัทเดียวกัน มีการแสดงใบอนุญาตจำหน่าย และใบแสดงเวลาจำหน่าย แต่มีการ

จำหน่ายนอกเวลาที่กำหนด ส่วนร้านค้าที่สถานีปลายทาง(สุโขทัย-ลก) และหนองคายไม่มีเอกสารใบอนุญาต และจำหน่ายนอกเวลาที่กำหนดเช่นกัน

2. พฤติกรรมการบริโภค

2.1 ผู้โดยสารสายตะวันออกเฉียงเหนือดื่มเหล้าขาวในระหว่างที่รอรถออกจากสถานีต้นทาง ส่วนหนึ่งซื้อมาจากนอกสถานี และส่วนหนึ่งซื้อที่สถานีรถไฟ ส่วนผู้โดยสารสายใต้ดื่มเบียร์และซื้อขึ้นไปดื่ม สายเหนือมีการซื้อขึ้นไปดื่มบนขบวนรถและนั่งดื่มที่ตู้เสบียง สายตะวันออกเฉียงเหนือดื่มเหล้าขาวก่อนขึ้นนั่งบนขบวนรถไฟและพกพาไปด้วย

2.2 ผู้โดยสารที่ดื่มสุราสี่และเหล้าขาว พกพาขึ้นรถในรูปแบบของการใส่ในขวดน้ำ ขวดน้ำชา ขวดเครื่องดื่มชูกำลัง (ให้ดูเหมือนดื่ม น้ำ น้ำชา และเครื่องดื่มชูกำลัง)

2.3 ปริมาณการซื้อจากผู้ค้าเร็วกว่าซื้อจากผู้ขายของผู้เสบียง เนื่องจากราคาที่ต่างกัน และระยะเวลาในการจำหน่ายที่ผู้ค้าเร็วเดินจำหน่ายเกือบทั้งคืน โดยเดินจำหน่ายตลอดระยะทางที่ได้รับอนุญาตหรือตามข้อตกลงที่ทำไว้กับเจ้าหน้าที่รถไฟและผู้เสบียง

2.4 บริเวณที่นั่งดื่ม กรณีที่เดินทางมาด้วยกันเป็นกลุ่ม ดื่มบริเวณที่ตนเองนั่งตู้รถไฟชั้นสาม และซื้อต่อรถกรณีที่มาเพียงคนเดียวนั่งดื่มบริเวณที่นั่งตนเอง และเดินไปดื่มที่ตู้เสบียง

2.5 ปริมาณการดื่ม จากการสังเกตและสอบถามผู้จำหน่ายต่อเที่ยวของการเดินทางเบียร์จำหน่ายได้ประมาณ 30-60 กระป๋องต่อเที่ยวของการเดินทาง ส่วนเหล้าขาวมีเฉพาะเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ 1-5 ขวด กรณีเหล้าสี่ จำหน่ายได้ 2-10 ขวด(แบนใหญ่)

2.6 กลุ่มผู้ซื้อ ส่วนใหญ่เป็นวัยทำงาน วัยรุ่นมีจำนวนไม่มากในแต่ละเที่ยวเนื่องจากราคาที่จำหน่ายบนขบวนรถสูงกว่าราคาปกติ วัยรุ่นส่วนมากซื้อจากร้านสะดวกซื้อ

2.5 ผู้ซื้อที่ซื้อบริเวณสถานีรถไฟ ส่วนใหญ่เป็นคนในวัยทำงาน และชาวต่างชาติ

3. บทบาทหน้าที่ของเจ้าหน้าที่บนขบวนรถ

3.1 เจ้าหน้าที่ให้ข้อมูลว่าไม่มีพ่อค้าเร่ขึ้นมาจำหน่ายสินค้า ยกเว้นกรณีรถจอดที่สถานี แต่ไม่ได้เดินทางไปพร้อมขบวนรถไฟ

3.2 มีบันทึกการจับกุมคดี เฉพาะที่มีเจ้าทุกข์ส่วนกรณีที่ไม่มีการแจ้ง ไม่มีการบันทึก

3.3 เจ้าหน้าที่รถไฟไม่มีอำนาจในการจับกุมเพียงแต่ตักเตือน

3.4 เจ้าหน้าที่ตำรวจบนขบวนรถไฟมี 2 นาย เมื่อมีเหตุจะทำให้ส่งต่อ ณ สถานีต่อไป และต้องเสียเจ้าหน้าที่ไป 1 นายเพื่อประสานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่

4. ผลกระทบที่เกิดหากมีการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ

4.1 ผลกระทบต่อบริษัทประมูล กรณีที่มีการยุติการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มีผลกระทบต่อรายได้เนื่องจากรายได้ส่วนใหญ่มาจากส่วนต่างที่ได้จากการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มากกว่าอาหาร

4.2 ผลกระทบต่อผู้จำหน่ายในตู้เสบียง มีผลกระทบต่อรายได้เนื่องจากรายได้มาจากร้อยละ 10 ของจำนวนการขายทั้งหมด

4.3 ผู้โดยสารต่างประเทศอาจจะน้อยลง เนื่องจากบางเส้นทางลูกค้าส่วนใหญ่เป็นคนต่างชาติที่มาเพื่อพักผ่อนโดยการนั่งรถไฟ

5. นโยบายการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยผู้บังคับการตำรวจรถไฟ

5.1 อำนาจของตำรวจรถไฟเพียงแต่ดูแลเหตุตลอดการเดินทาง

5.2 ทำงานประสานกับการรถไฟแห่งประเทศไทย

5.3 ในด้านการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์หากไม่มีเหตุให้ดำเนินคดีก็ไม่มีอำนาจในการดำเนินการ

5.4 ไม่มีอำนาจการสอบสวน แต่มีอำนาจในการส่งต่อ จับกุม ละส่งให้เจ้าของพื้นที่ ไม่มีหน้าที่ในการตรวจสอบผู้ค้าเร่ที่ขึ้นมาจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

6. ผู้โดยสาร ความคิดเห็นต่อการอนุญาตจำหน่ายและข้อกำหนด

6.1 การจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ มี 2 กลุ่มที่ต่างกัน

6.1.1 เห็นด้วยกับจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟและขานชาลาว่าเป็นเรื่องส่วนบุคคลในการดื่ม และการนั่งรถไฟนาน ๆ ทำให้เบื่อ การมีเครื่องดื่มแอลกอฮอล์จะช่วยผ่อนคลาย และโดยเฉพาะชาวต่างชาติที่ดื่มเครื่องดื่มเหล่านี้เวลามาท่องเที่ยวหรือโดยสารรถไฟ นอกจากนี้ ผู้ดื่มไม่ได้ทำหน้าที่ขับรถไฟ จึงไม่จำเป็นต้องห้ามดื่ม

6.1.2 ไม่เห็นด้วยกับจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟและขานชาลา เนื่องจากมีโอกาสที่จะเกิดปัญหา การทะเลาะวิวาท ลวนลาม อุบัติเหตุ เป็นต้น การไม่อนุญาตให้มีการจำหน่ายเป็นสิ่งที่ควรมีการทบทวน หรือมีที่เฉพาะให้ดื่ม ตู้เสบียงเปิดให้บริการทั้งคืน หรือมีตู้เฉพาะผู้ดื่มแอลกอฮอล์

6.2 กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

ควรมีการควบคุมการจำหน่ายทั้งบนขบวนรถไฟและบริเวณสถานีรถไฟ หากถือว่าสถานีรถไฟเป็นสถานที่สาธารณะและเป็นสถานที่ราชการก็สามารถห้ามได้จึงอยู่ที่การตีความและให้ความหมายของคำว่า “สถานีรถไฟ.” “ขบวนรถไฟ”

อภิปรายผล

1. รูปแบบและประเภทของการจำหน่ายแอลกอฮอล์ระหว่างการเดินทางโดยขบวนรถไฟฟรีกับรถไฟที่ต้องจ่ายเงินเองชั้น 3 ที่มีระยะทางการเดินทางมากกว่า 500 กิโลเมตร ในเส้นทางสายใต้ สายเหนือ และสายตะวันออกเฉียงเหนือ

จากผลการศึกษา พบว่า ผู้โดยสารที่ใช้บริการรถไฟทั้งเส้นทางสายใต้และเส้นทางสายเหนือ ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง อายุเฉลี่ย 35 ปี ซึ่งจากข้อมูลสถิติการใช้บริการของการรถไฟ พบว่า ในแต่ละปี มีผู้ใช้บริการการรถไฟประมาณ ปีละ 30-40 ล้านคน นอกจากนี้พบว่า ส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการเดินทางโดยใช้รถไฟมีส่วนน้อยที่เพิ่งเดินทางเป็นครั้งแรกทั้งการเลือกใช้บริการรถไฟจ่ายเงินและรถไฟฟรี โดยเหตุผลในการเลือกเดินทางโดยใช้รถไฟส่วนใหญ่ คือ ประหยัด และในการเดินทางมีการใช้จ่ายเงิน เฉลี่ย 155-195 บาท โดยกลุ่มที่เดินทางโดยจ่ายเงินเอง มีรายจ่ายที่จ่ายเพื่อการซื้อสินค้า อาหารในระหว่างการเดินทางที่แตกต่างกันโดยกลุ่มที่เดินทางโดยขบวนรถไฟฟรีมีค่าใช้จ่ายมากกว่าผู้ใช้บริการขบวนรถไฟเสียเงิน ทั้งนี้อาจเนื่องจาก ผู้โดยสารขบวนรถไฟฟรีไม่ต้องจ่ายค่ารถไฟ ทั้งนี้อัตราค่าโดยสารรถไฟชั้น 3 จาก กรุงเทพฯ ถึง สุโขทัย-ลก แต่เมื่อรวมค่าใช้จ่ายทั้งสิ้นโดยรวมค่าตัวโดยสารก็พบว่า ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการใช้บริการรถไฟที่จ่ายเงินเองสูงกว่ารถไฟฟรี อย่างไรก็ตาม รถไฟฟรีก็ช่วยลดค่าใช้จ่ายลงได้อย่างน้อย -300 -350 บาทต่อคนต่อการเดินทาง 1 ครั้ง ขณะที่พบว่า ขบวนรถไฟฟรีมีจำนวนการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในแต่ละขบวนมากกว่าขบวนรถไฟที่จ่ายเงินเอง นอกจากนี้ยังพบว่า ผู้เดินทางสายใต้ซึ่งมีการใช้จ่ายเงินมากกว่าผู้เดินทางในภาคตะวันออกเฉียงเหนือเป็นผู้ประกอบอาชีพส่วนตัวและมีการเตรียมอาหารมารับประทานระหว่างการเดินทางน้อยกว่าผู้เดินทางในภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ทำให้พบว่าในเส้นทางใต้มีการใช้จ่ายเงินระหว่างเดินทางมากกว่าผู้เดินทางในภาคอื่น และเมื่อดูจากแนวโน้มที่ผ่านมาของการรายงาน พบว่า มีเหตุพลัด

ตกรถไฟ ทะเลาะวิวาท เกิดขึ้นในระหว่างเดินทางโดยขบวนรถไฟ ถึงแม้ว่ารายงานดังกล่าวจะไม่ระบุขบวนรถ แต่การเกิดเหตุการณ์ พลัดตก การใช้อาวุธ การทำร้ายร่างกาย และอุบัติเหตุอื่น ๆ หรือแม้แต่การที่ผู้โดยสารหายไประหว่างการเดินทางโดยไม่ทราบสาเหตุหรือติดตามได้ เป็นภาพสะท้อนถึงโอกาสในการเกิดเหตุระหว่างการเดินทางโดยรถไฟ ขณะเดียวกัน การวิเคราะห์และค้นหาสาเหตุก็ไม่ได้ดำเนินการอย่างเต็มรูปแบบ เนื่องจากผลกระทบจากการที่รถไฟมีการเคลื่อนที่ตลอดเวลา พิกัดพื้นที่ในการแจ้งเหตุไม่อยู่นิ่ง นอกจากนี้หน้าที่ในการสอบสวนต้องเป็นหน้าที่ของตำรวจสัญญาบัตร แต่บนขบวนรถไฟมีแต่ตำรวจชั้นประทวนเป็นส่วนใหญ่ จึงไม่มีอำนาจในการจัดการหรือจัดการไม่เต็มที่ ขณะที่การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ได้กำหนดบทบาทของพนักงานห้ามล้อ และพนักงานรักษารถอย่างชัดเจนและเป็นลายลักษณ์อักษรและมีกฎหมายรองรับ โดยบทบาทหลักของพนักงานประจำขบวนรถคือการรักษาทรัพย์สินของขบวนรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งหน้าที่นี้ยังเป็นหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจประจำขบวนรถด้วย

ด้านค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น จากการประเมินจากผู้โดยสาร ส่วนใหญ่เน้นที่การซื้ออาหารและเครื่องดื่มเช่น น้ำ นม และอื่น ๆ โดยค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นมีความแตกต่างกัน แต่ในการวิจัยนี้ไม่ได้สอบถามค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการซื้อเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ เพียงแต่ใช้วิธีสังเกตดูเท่านั้นซึ่งก็พบว่าปริมาณการดื่มในช่วงเทศกาลและประเภทขบวนรถไฟที่นี้มีความแตกต่างกัน

อย่างไรก็ตาม การที่รัฐจัดให้มีนโยบายรถไฟฟรีซึ่งผู้ใช้บริการที่เป็นประชาชนไทยทุกคนสามารถใช้บริการได้ตลอดระยะทาง ซึ่งเป็นผลให้มีการใช้เกินความจำเป็น ทั้งนี้มีคนส่วนหนึ่งที่ใช้บริการโดยใช้สิทธิมากกว่า 1 สิทธิต่อ 12 ที่นั่งในขณะที่ยังโดยสารที่ไม่ประสงค์จะใช้สิทธิจะเลือกเดินทางในขบวนที่จ่ายเงินเองโดยจ่ายเงินเท่ากับจำนวนผู้เดินทาง 1 คน ต่อ 1 ที่นั่ง ทั้งนี้จากการเก็บข้อมูลบนขบวนรถไฟจะพบว่า ผู้ที่ใช้สิทธิรถไฟฟรีส่วนหนึ่งไม่มีปัญหาการเงิน แต่ต้องการใช้สิทธิมากกว่า โดยใช้วิธีการนำบัตรประชาชนของญาติมาแสดงเวลาขอรับตั๋ว จึงได้สิทธิเท่ากับจำนวนบัตรประชาชนที่นำมาแสดง บางรายถือดอกาสนอนไปด้วย โดยเจ้าหน้าที่ไม่ได้สนใจตรวจสอบ หรือบางรายไม่ขอตั๋วตามเวลาที่กำหนดและไปนั่งที่ของผู้อื่น โดยเข้าใจว่า จะนั่งที่ใดก็ได้เพราะเป็นรถไฟฟรี จึงทำให้เกิดมีเรื่องทะเลาะวิวาทกันเป็นประจำและเกือบทุกขบวนของรถไฟฟรี ซึ่งบางครั้งคู่มือมีเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มาก่อนขึ้นรถไฟด้วย

ด้านพฤติกรรมกรจำหน่าย จากข้อมูลที่ได้จากการสังเกตและสัมภาษณ์ พบว่า การจำหน่ายที่เกิดขึ้นสะท้อนให้เห็นถึงความขัดแย้งที่เกิดขึ้นระหว่างการทำหนดเวลาจำหน่ายตามกฎหมายและการจำหน่ายบนขบวนรถไฟ ส่วนที่ขานขาลาสถานีรถไฟมีการติดป้ายบอกช่วงเวลาในการจำหน่ายคชตามที่กฎหมายกำหนด ก็พบว่า มีบางร้านไม่ปฏิบัติตามโดยอ้างถึงความต้องการของผู้ซื้อและส่วนแบ่งรายได้ของตน พฤติกรรมกรจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ระหว่างผู้จำหน่ายของตู้เสบียง และผู้ค้าเร่ คล้ายคลึงกัน คือ เวลากรจำหน่ายและกลุ่มเป้าหมาย พบว่า ในความเป็นจริงจากการสังเกต พบว่า มีการจำหน่ายเบียร์ และเหล้าให้แก่วัยรุ่น ทั้งผู้ชายของรถเสบียงและผู้ค้าเร่ ส่วนระยะเวลาในการเดินขายสินค้า พบว่า ผู้ค้าเร่จำหน่ายเครื่องดื่มและเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ จำหน่ายเบียร์ และสุราให้แก่วัยรุ่นที่เดินทางมากับขบวนรถไฟ โดยมีลักษณะการดื่มมีทั้งเป็นกลุ่มกลุ่มละ 2-3 คน หรือ 1 คน สถานที่ดื่มส่วนใหญ่ ดื่มบริเวณช้อตอรถ มีเพียง ร้อยละ 10 ที่นั่งดื่มบริเวณที่นั่งเบียร์ ราคาที่จ่าย ต่อ 55-60 บาทต่อ 1 กระป๋อง และมีส่วนหนึ่งซื้อมาจากร้านสะดวกซื้อ และร้านค้าบริเวณสถานีรถไฟเนื่องจากราคาถูกกว่า ทั้งนี้โดยหลักการในการให้สิทธิแก่ผู้ประมูลได้นั้นเป็นข้อตกลงของการรถไฟแห่งประเทศไทยกับผู้ประมูลได้ และทั้งเจ้าหน้าที่ตำรวจและพนักงานรักษารถพนักงานห้ามล้อ มีหน้าที่ในการควบคุมให้เกิดความเรียบร้อยและเป็นไปตามระเบียบของการรถไฟตาม พรบการรถไฟ (48) และ บทบาทหน้าที่ของตำรวจรถไฟ (4) แต่เจ้าหน้าที่ไม่ได้รักษาระเบียบ ทำให้มีผู้ค้าเร่สามารถขึ้นมาจำหน่ายสินค้าโดยเฉพาะเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ โดยไม่มีการควบคุม เป็นการเพิ่มโอกาสให้ผู้โดยสารเข้าถึงเครื่องดื่มได้เกือบตลอดเวลา เพราะช่วงเวลาในการจำหน่ายเครื่องดื่มดังกล่าวต่อเนื่องกันจากสถานีหนึ่งไปยังสถานีหนึ่งโดยส่วนใหญ่ไม่

จำกัดเวลา คือ จากการสังเกตพบว่า จำหน่ายทั้งคืน ส่วนตู้เสียบึงจะมีเวลากำหนดในการจำหน่ายไว้อย่างชัดเจน ในการจำหน่ายของผู้ค้าเร่ซึ่งจำหน่ายนอกเวลาที่รัฐกำหนด(28) เจ้าหน้าที่ของการรถไฟและเจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถจับกุมได้ตามกฎหมาย การละเลยดังกล่าวทั้งเวลาที่ตู้เสียบึงจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ระหว่าง 14.00-17.00 น ก็เป็นการผิดกฎหมายเช่นกันถึงแม้ตู้เสียบึงจะได้รับอนุญาตให้จำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แต่เวลาที่จำหน่ายไม่เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด(24, 26, 27)

รูปแบบการจำหน่ายทั้งของผู้ค้าเร่และพนักงานตู้เสียบึงมีลักษณะเดียวกันคือ เดินขาย ซึ่งในกรณีรถไฟชั้น 2 ผู้ค้าเร่ไม่ได้รับอนุญาตให้เข้าไปจำหน่าย ยกเว้นในกรณีที่รถไฟยังไม่ออกจากสถานี และเจ้าหน้าที่ประจำตู้ชั้น ๆ ยินยอมแต่อย่างไรก็ตามผู้ค้าเร่ส่วนใหญ่ไม่สามารถเข้าไปจำหน่ายได้หลัง 21.00 น ข้อจำกัดนี้ทำให้ผู้ค้าเร่ต้องเดินจำหน่ายสินค้าตลอดเวลาที่ตนเองมีโอกาส มีบางรายมีสินค้าอื่นร่วมจำหน่ายสลับกันไป โดยกำไรที่ได้ในแต่ละวันประมาณ 500 –2,000 บาท ซึ่งเมื่อพิจารณาว่าการจำหน่ายของผู้ค้าเร่กระทำได้อหรือไม่ ซึ่งพบว่า ผู้ค้าเร่สามารถจำหน่ายสุราประเภท 4 ได้ โดยปริมาณการจำหน่ายไม่เกิน 10 ลิตร (พรบ สุรา พ.ศ. 2493)(1) มาตรา 19 มาตรา 19 ใบอนุญาตขายสุรามี 7 ประเภท คือ ประเภทที่ 4 สำหรับการขายสุราที่ทำในราชอาณาจักร ครั้งหนึ่งเป็นจำนวนต่ำกว่าสิบลิตรและมาตรา 19 ทวิ ใบอนุญาตขายสุราประเภทที่ 4 ตามมาตรา 19 ให้ออกให้แก่ผู้ทำการขายเร่ได้ด้วย การขออนุญาต และการออกใบอนุญาตตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง ในการนี้จะกำหนดเงื่อนไขให้ผู้ได้รับใบอนุญาตขายสุราปฏิบัติด้วยก็ได้ ใบอนุญาตขายสุราที่ออกตามวรรคสอง ให้ถือเป็นใบอนุญาตขนสุราสำหรับใช้กำกับสุราที่นำไปขายเร่ด้วย

ดังนั้นหากถือปฏิบัติตาม พรบ สุรา พ.ศ. 2493 ตามที่กรมสรรพสามิตซึ่งเป็นหน่วยงานที่อนุญาตจำหน่าย การจำหน่ายแอลกอฮอล์โดยผู้ค้าเร่ก็ไม่ถือผิดกฎหมาย การจำหน่ายโดยรวมแล้วไม่เกิน 10 ลิตรก็สามารถจำหน่ายได้ อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาตามความในมาตรา 30 ตาม พรบ เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ 2551 ตามความในมาตร 30 ว่า “มาตรา 30 ห้ามมิให้ผู้ใดขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์โดยวิธีการหรือในลักษณะ ดังต่อไปนี้ ใน (2) ห้ามการเร่ขาย (1) พรบ ทั้งสอง (พ.ศ. 2493 และ 2551) ยังมีประเด็นที่ขัดแย้งกัน โดย พรบ 2551 ไม่ได้กำหนดให้ยกเลิกความใน พรบ 2493 ..ในมาตรา 19 และ 19 ทวิ แต่ประการใด(1)

สิ่งที่น่าสนใจคือ จากข้อมูลการสัมภาษณ์ของผู้จำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทั้งผู้ค้าเร่ ผู้จำหน่ายบนรถเสียบึง และผู้จำหน่ายบริเวณชานชาลา พบว่า ในระยะแรกของการใช้บริการรถไฟฟรีในทุกเส้นทาง มียอดการจำหน่ายที่สูงกว่าในปัจจุบัน การจำหน่ายได้น้อยลงจึงน่าจะมาจากองค์ประกอบทางเศรษฐกิจที่สินค้ามีราคาสูงขึ้น และผู้เดินทางซื้อหรือเตรียมเครื่องดื่มมาเองมากขึ้น นอกจากนี้ ราคาที่จำหน่ายโดยร้านสะดวกซื้อจะถูกกว่าราคาที่จำหน่ายบริเวณชานชาลา ชบนขบวนรถและพ่อค้าเร่ อย่างไรก็ตามรูปแบบการจำหน่ายยังเป็นการเดินจำหน่ายทุกตู้รถ เบียร์ที่จำหน่ายเป็นเบียร์ที่ผลิตภายในประเทศ สุราสี่ก็เช่นกัน รวมทั้งสุราขาว ที่ถึงแม้จะมีอัตราจำหน่ายน้อยลงแต่ก็ยังมี การจำหน่ายอยู่เช่นเดิม

2.แบบแผนการบริโภคแอลกอฮอล์ของผู้โดยสารที่เดินทางโดยขบวนรถไฟฟรีที่รถไฟที่ต้องจ่ายเงินเองชั้น 3 ที่มีระยะทางในการเดินทางมากกว่า 500 กิโลเมตร ในเส้นทางสายใต้ สายเหนือ และสายตะวันออกเฉียงเหนือ พฤติกรรมการดื่มของผู้ดื่มจากการสังเกตในระหว่างการเดินทางในขบวนรถไฟชั้น 2 และ 3 พบว่า ในตู้รถไฟชั้น 2 ผู้โดยสารส่วนหนึ่งจะซื้อจากร้านสะดวกซื้อบนขบวนรถไฟเนื่องจากราคาถูกกว่า และนำมาดื่มขณะเดินทาง การที่ไม่นำไปดื่มที่ตู้เสียบึงเนื่องจากเป็นกฎของตู้เสียบึงที่ห้ามไม่ให้นำเครื่องดื่มและอาหารมารับประทานในตู้เสียบึง นอกจากนี้ยังพบว่า ในตู้ชั้น 3 ผู้โดยสารส่วนหนึ่งนำเหล้าขาวมาบรรจุในขวดน้ำและดื่มระหว่างการเดินทาง ซึ่งพบว่า

เป็นผู้ที่เดินทางคนเดียวหรือมากับเพื่อนอีก 1-2 คน เท่านั้น ส่วนที่เดินทางเป็นกลุ่มจะจับกลุ่มบริเวณข้อต่อ รถไฟ หน้าห้องน้ำ/อ่างล้างมือในชั้น 3

จากการสังเกตพฤติกรรมการตีมี ในแต่ละเที่ยวของการเดินทาง พบว่า เครื่องตีมีแอลกอฮอล์ที่มีการตีมีมากคือ เบียร์ ทั้งนี้จากการสังเกตพฤติกรรมและปริมาณการขาย และจำนวนกระป๋องเบียร์ที่ได้จากการเก็บรวบรวมของคนเก็บกระป๋อง ซึ่งมีส่วนหนึ่งที่ผู้ดื่มโยนทิ้งข้างทาง มีจำนวนการตีมีของผู้เดินทางโดยขบวนรถไฟสายใต้มีมากกว่าผู้เดินทางที่ตีมีเครื่องตีมีแอลกอฮอล์โดยใช้เส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ ในระหว่างเก็บข้อมูลพบว่า มีเหตุทะเลาะวิวาทใน 5 เที่ยวจาก 20 เที่ยวของ เป็นสายใต้ 2 เที่ยว และสายตะวันออกเฉียงเหนือ 3 เที่ยว ตกรถไฟ 2 ราย เป็นสายตะวันออกทั้ง 2 ราย มีการจับกุมกรณีตีมีและจำหน่ายน้ำกระป๋อง 1 ครั้ง ในเส้นทางสายใต้ ทั้งนี้จากเหตุการณ์ดังกล่าวมีการบันทึกเฉพาะรายที่ตกรถไฟ แต่การทะเลาะวิวาทไม่ได้มีการบันทึกเนื่องจาก ขณะเกิดเหตุเป็นเวลา กลางคืน และมีผู้โดยสารด้วยตนเอง(ทหารที่เดินทางมาด้วย) ช่วยไกลเกลี่ยคู่กรณี ซึ่งคู่กรณีทั้งสองฝ่ายมีการตีมีเครื่องตีมีแอลกอฮอล์ด้วย ส่วนกรณีพลัดตกรถไฟ เนื่องจากไม่มีผู้เห็นเหตุการณ์ก่อนการตกรถไฟ แต่มีเหตุให้คาดว่ามีสัมพันธภาพการรถไฟคือมีผู้โดยสารเห็นผู้เคราะห์ร้ายทั้งสองรายมีอาการมึนเมาและหายไปจากที่นั่ง และภายหลังแจ้งแก่ผู้โดยสารทั้งขบวนว่ามีเหตุว่ารถไฟทับร่างของผู้เคราะห์ โดยผู้เคราะห์ร้ายคนดังกล่าวไม่สามารถระบุได้ว่าเป็นใคร ถึงแม้จะไม่มีหลักฐานแน่ชัดหลักฐานว่าผู้เคราะห์ร้ายชื่อเครื่องตีมีแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ หรือที่ชานชาลาสถานีรถไฟ แต่ก็มีข้อมูลจากผู้โดยสารในตู้โดยสารว่า สังเกตว่าผู้เคราะห์ร้ายมีอาการมึนเมา นอกจากนี้เหตุการณ์ดังกล่าวยังไม่ได้ปรากฏเป็นข่าวให้สาธารณชนทราบด้วย สอดคล้องกับการศึกษาของ Lerer และ Matzopoulos (1996) (42) Lange และ McCune (1989) (39) และ Mohanty และคณะ (41) พบว่า การตีมีเครื่องตีมีแอลกอฮอล์เป็นเหตุส่งเสริมให้เกิดอุบัติเหตุ ขณะเดียวกันลักษณะของผู้รถไฟโดยเฉพาะชั้น 3 ก็เอื้อให้เกิดอุบัติเหตุได้ เนื่องจากเป็นผู้เปิด ช่วงต่อระหว่างรถไฟไม่เสถียรหากไม่ระวังอาจจะพลัดตกได้ ส่วนการเกิดการทะเลาะวิวาท สอดคล้องกับการศึกษาของ Matzopoulos และคณะ (1998) (44) ศึกษาช่วงเวลาการเดินทางที่เป็นอันตรายของการเดินทางโดยรถไฟและระบาคติวิทยาของการเกิดอุบัติเหตุ ในเมืองเคปทาวน์ ประเทศอัฟริกาใต้ พบว่า อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นอยู่ในเส้นทางนอกเมือง โดยกลุ่มที่มีปัญหา คือกลุ่มวัยรุ่นที่ชอบโหนตัวออกนอกตัวรถ นอกจากนี้ยังพบความสัมพันธ์ระหว่างการตีมีแอลกอฮอล์โดยมีข้อมูลพบว่ามีความสัมพันธ์ระหว่างการตีมีเหล่านี้ จากการชันสูตรศพพบว่า ร้อยละ 68 มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดโดย ร้อยละ 78 ของคนกลุ่มนี้มีระดับแอลกอฮอล์ที่สูงกว่าปกติ นอกจากนี้ยังสอดคล้องกับการศึกษาของ Krysinska และ De Leo (40) ศึกษาถึงการฆาตกรรมที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยรถไฟ ระหว่าง ค.ศ. 1966-2007 พบว่า มีรายงาน 30 เรื่อง กล่าวถึงการเกิดฆาตกรรมที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยรถไฟนอกจากจะมาจากกรณีที่รถไฟชนกันแล้ว ยังมีการฆ่าตัวตายด้วย โดยโอกาสของความรุนแรงที่เกิดขึ้นนั้นมาจากการจัดการเรื่องความปลอดภัย และความหนาแน่นของผู้โดยสาร ทำให้มีอุบัติเหตุการประมาณร้อยละ 1-12 และสอดคล้องกับการศึกษาของ Lerer (1997) ทบทวนข้อมูลอุบัติเหตุและการตายที่เกิดขึ้นและเกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยรถไฟที่เมืองเคปทาวน์ พบว่า ในกลุ่มที่ตกลงมาจากรถไฟในขณะที่รถไฟกำลังเคลื่อนตัว ร้อยละ 35 มีในระดับความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดมากกว่า 0.1 มิลลิกรัมต่อ 100 มิลลิตร (45) สำหรับการเกิดอุบัติเหตุเมื่อพิจารณาตามเส้นทางพบว่า เส้นทางภาคเหนือเป็นเส้นทางที่มีอุบัติเหตุ การตกรถน้อยกว่าภาคอื่น จากการสังเกตผู้โดยสารที่เดินทาง พบว่า กลุ่มผู้โดยสารที่ใช้บริการรถไฟส่วนใหญ่เป็นผู้สูงอายุ ที่ยังนิยมการเดินทางโดยขบวนรถไฟเนื่องจากต้องการประหยัดและไม่ต้องรีบร้อน ในการเดินทาง นอกจากนี้ยังพบว่า ในการเดินทางโดยทางเหนือและตะวันออกเฉียงเหนือ ผู้ที่ต้องการเดินทางมีโอกาสในการเลือกมากกว่า โดยมีการขนส่งทางรถยนต์ที่ใช้เวลาน้อยกว่าและราคาค่าใช้จ่ายในการเดินทางไม่แตกต่างกันมากนัก และสามารถเดินทางไปถึงที่หมายได้ง่ายกว่าการเดินทางโดยรถไฟและต้องเปลี่ยนเส้นทางการเดินทางจากสถานีรถไฟไปยังเป้าหมาย ทั้งนี้

เส้นทางสายเหนือและสายตะวันออกเฉียงเหนือจะผ่านเฉพาะเส้นทางหลักเท่านั้น แต่อย่างไรก็ตามการเดินทางโดย ขบวนรถไฟก็เป็นทางเลือกหนึ่งที่ปลอดภัยสำหรับผู้เดินทาง

พฤติกรรมการตีตั๋วเครื่องตีตั๋วแอลกอฮอล์ปัจจุบัน ผู้ตีตั๋วเครื่องตีตั๋วแอลกอฮอล์ ส่วนหนึ่งจะซื้อเบียร์มาจากร้าน สะดวกซื้อหรือร้านค้าส่ง หรือผสมมาในขวดน้ำ ทำให้ปริมาณการจำหน่ายบนขบวนรถไฟลดลง การตีตั๋วมีทั้งเป็นกลุ่มและ ตีตั๋วคนเดียว กรณีตีตั๋วคนเดียวส่วนใหญ่เป็นสุราชาว และเบียร์ ส่วนสุราสีเป็นการตีตั๋วเป็นกลุ่ม ส่วนใหญ่ตีตั๋วในช่วงเย็นซึ่ง รถไฟระยะทางไกลมักเป็นขบวนที่ออกจากสถานีต้นทางในช่วงคาบเกี่ยวช่วงเวลากลางคืน

3. ความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย ประชาชนที่ใช้บริการ ผู้จำหน่ายอาหาร/เครื่องดื่มบนขบวนรถไฟ เจ้าหน้าที่ ผู้บริการการรถไฟแห่งประเทศไทย ผู้บังคับการตำรวจรถไฟ และผู้ปฏิบัติงานบนรถไฟ ต่อการจำหน่าย แอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟและขานชาลาสถานีรถไฟ

การจัดการของเจ้าหน้าที่ พบว่า ในขบวนรถไฟสายใต้ เจ้าหน้าที่ไม่ได้ให้ความสนใจกับเหตุการณ์ดังกล่าว เจ้าหน้าที่ตรวจตั๋ว/เอกสารเพียง 1 ครั้ง และสิ้นสุดที่สถานีบางซื่อ(ขาลง) ส่วนขาขึ้น หลังจากออกจากสถานีรถไฟสุโขทัย โกลก และ ยะลา เมื่อพ้นสถานีรถไฟหาดใหญ่ก็จะหยุดตรวจ เช่นเดียวกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ และไม่มีปฏิบัติหน้าที่ ห้ามปรามการจำหน่ายแต่อย่างใด ทั้งนี้เนื่องจาก กลุ่มผู้ค้าเร่เป็นกลุ่มที่เจ้าหน้าที่ทุกคนในแต่ละขบวนมีความคุ้นเคยเนื่องจากเป็นคนรู้จักและเป็นเครือญาติตามที่มีข้อมูล กลุ่มดังกล่าวก็ต้องเสียค่าธรรมเนียมค่าขึ้นขบวน ตามระเบียบของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพราะถึงแม้ไม่ต้องจ่ายเงินค่าโดยสารเช่นเดียวกับผู้โดยสารรถไฟขบวน รถไฟฟรีก็ตามแต่ต้องจ่ายค่าธรรมเนียมค่า ส่วนกรณีที่เป็นขบวนจ่ายเงินเอง บางครั้งอาจจะต้องเสียค่าตัวบ้าง แต่ส่วนใหญ่เสียเฉพาะค่าธรรมเนียมของเท่านั้น(บางรายก็ไม่ต้องเสีย) จากสถิติทั้งหมดของเจ้าหน้าที่การรถไฟ เจ้าหน้าที่ตำรวจ และการสังเกต จะเห็นได้ว่า เหตุการณ์ด้านอุบัติเหตุ และการเกิดคดีอาชญากรรมยังมีอยู่อย่างต่อเนื่องโดยไม่สามารถระบุ สาเหตุที่แท้จริงได้ เพียงแต่มีข้อมูลแวดล้อมและประเมินได้ว่า การตีตั๋วแอลกอฮอล์ในระหว่างการเดินทางมีความเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุกรณีนั้น ๆ

ด้านความคิดเห็นของผู้โดยสาร ซึ่งจากข้อมูลการศึกษานี้ พบว่า ผู้โดยสารส่วนใหญ่ไม่ตีตั๋วสุรา และ โดย ความเห็นส่วนใหญ่คือไม่เห็นด้วยกับการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ มีบางส่วนที่เห็นว่าเป็นเรื่อง ส่วนตัวและเป็นบทบาทของการรถไฟในการจัดการ ทั้งการจำหน่ายบนขบวนรถไฟและร้านค้าบริเวณขานชาลา จาก ประสบการณ์ของผู้ใช้บริการที่เคยประสบเหตุการณ์ที่ไม่พึงประสงค์ พบว่า เส้นทางที่เกิดเหตุส่วนใหญ่คือ เส้นทาง ขบวนรถไฟสายใต้และสายตะวันออกเฉียงเหนือ โดยเหตุการณ์ที่ประสบมีทั้งการทะเลาะวิวาท เมาสุรา พลัดตกรถไฟ โดย ข้อมูลจากรายงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่พบว่า เหตุที่เกิดจากการพลัดตกรถไฟที่มีการรายงานแต่ไม่ได้มีบันทึก เพิ่มเติมถึงปัจจัยเสริมเช่น การตีตั๋วเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ การทะเลาะวิวาท ฯ

กรณีที่มีผู้ตีตั๋วสุรามานั่งข้าง ๆ ผู้โดยสารส่วนใหญ่ใช้วิธีเดินไปหาที่นั่งใหม่ ซึ่งในความเป็นจริงหากที่นั่งเต็ม และถูกจำหน่ายออกไปก็จะมีที่นั่งสำรองพอที่จะให้ผู้ที่ต้องการย้ายที่นั่งสามารถย้ายที่นั่งได้ กรณีเช่นนี้พบว่า ผู้โดยสารใช้วิธีนั่งเฉย ๆ และระวังตนเอง การขอความช่วยเหลือจาก พอร์ และ เจ้าหน้าที่ตำรวจ พบว่า มีบางส่วนที่ขอ ความช่วยเหลือ กลุ่มที่ไม่ขอความช่วยเหลือเนื่องจากไม่ทราบว่าจะเดินไปหาเจ้าหน้าที่เหล่านั้นได้ที่ไหน เพราะไม่เคย ทราบว่าเจ้าหน้าที่มีทำการบนขบวนรถไฟอยู่ที่ใด นอกจากนี้ยังเกรงถูกทำร้ายร่างกายด้วย ซึ่งจากข้อมูลเพิ่มเติมของผู้โดยสารที่เลือกโดยสารรถไฟฟรีชั้น 3 ทั้งสายใต้และสายตะวันออกเฉียงเหนือ พบว่า ไม่ได้คาดหวังว่าเมื่อ เกิด เหตุการณ์ไม่ดีและไม่คาดฝันกับตนเองแล้วแล้วจะมีผู้โดยสารอื่นให้การช่วยเหลือ เนื่องจากตนเองก็เกรงจะได้รับ ผลกระทบไปด้วย และไม่แน่ใจว่าเจ้าหน้าที่จะให้การดูแลความปลอดภัยให้กับตนเองได้ตลอดเส้นทางได้หรือไม่

3.ด้านความคิดเห็นต่อการห้ามการตีและจำหน่ายบนขบวนรถไฟและชานชาลา พบว่า ส่วนใหญ่คิดว่าควรมีการห้ามจำหน่ายเช่นเดียวกับการห้ามการตีบนรถโดยสาร แต่เนื่องจากข้อกฎหมายไม่สามารถบังคับใช้กับการเดินทางโดยรถไฟได้ จึงเป็นช่องทางให้มีการจำหน่าย และน่าจะเป็นปัจจัยให้เกิดเหตุอาชญากรรม การพลัดตกรถไฟได้ เนื่องจากการขาดสติ ในขณะที่เดียวกันก็มีแนวคิดที่ว่าผู้ตีมิใช่ผู้ทำหน้าที่ขับ/ควบคุมขบวนรถไฟ และการเดินทางที่ใช้เวลานานน่าเบื่อ การตีเครื่องตีแอลกอฮอล์จะช่วยลดความเครียดจากการใช้เวลานานในการเดินทาง ประเด็นนี้ทำให้มองเห็นว่ากฎหมายยังมีสองมาตรฐานทั้ง ๆ ที่เป็นการเดินทางโดยทางบกเช่นเดียวกับการเดินทางโดยรถยนต์ แต่อาจเนื่องจากข้อมูลต่าง ๆ ที่เกิดอุบัติเหตุตกรถไฟ คดีอาชญากรรมต่าง ๆ รวมทั้งการลงนามไม่ได้ปรากฏเป็นข่าว ทำให้กระแสดราม่าการตีเครื่องตีแอลกอฮอล์ไม่ได้รับการพิจารณาด้วย และด้วยข้อกฎหมายที่แยกลักษณะของรถไฟว่าเป็น “ทาง” ไม่ใช่ถนน กฎหมายจึงไม่สามารถบังคับใช้ได้ ตามประกาศคณะรัฐมนตรี

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

อย่างไรก็ตาม ถึงแม้จำนวนผู้ที่มีความเห็นต่อการจำหน่ายเครื่องตีแอลกอฮอล์แบ่งเป็น 3 กลุ่ม โดยพบว่าเพียงร้อยละ 67 ที่มองว่า ไม่ควรจำหน่ายเครื่องตีแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ นอกนั้นให้ความเห็นว่า การจำหน่ายเครื่องตีแอลกอฮอล์เป็นเรื่องของการรถไฟแห่งประเทศไทยและสิทธิของผู้จำหน่าย ทั้งนี้เมื่อพิจารณารายละเอียดจะพบว่า ในกลุ่มดังกล่าวเป็นดพชชาย ตนเองตีเครื่องตีแอลกอฮอล์และ/หรือมีคนในครอบครัวตีแอลกอฮอล์ และยอมรับได้กับการเห็นการตีเครื่องตีแอลกอฮอล์เป็นเรื่องปกติในสังคมไทย ดังนั้นจึงทำให้ การตีเครื่องตีแอลกอฮอล์ยังคงอยู่ในสังคมไทย การสร้างความตระหนักต่อทั้งผู้ตีและคนรอบข้างจึงเป็นสิ่งที่ต้องพิจารณาเพื่อการแก้ไขปัญหาแอลกอฮอล์เพราะตราบไคที่คนในสังคมยังคงเห็นเป็นเรื่องปกติ ก็ไม่ต่างจากปัญหาการสูบบุหรี่ และทั้งเครื่องตีแอลกอฮอล์และบุหรี่ยังถือว่าเป็นสารเสพติดที่ถูกกฎหมายอีกด้วย

ส่วนกลุ่มที่มีความเห็นว่า เจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอ เนื่องจากปริมาณผู้ใช้บริการรถไฟโดยเฉพาะชั้น 3 ที่มีความหลากหลาย โดยเฉพาะรถไฟฟรี ที่เจ้าหน้าที่ที่บกพร่องในการขอขานและตรวจตรา และช่วงเวลากการเดินทางค่อนข้างยาว โดยเฉพาะการเดินทางส่วนใหญ่เป็นการเดินทางในช่วงกลางคืน ซึ่งเพิ่มโอกาสให้แก่มิจฉาชีพในการมาแสวงหาผลประโยชน์ จึงต้องการให้เพิ่มจำนวนเจ้าหน้าที่อย่างน้อย 2 ผู้รถไฟชั้น 3 ควรมีเจ้าหน้าที่ 1 คน หรือมิฉะนั้นควรมีการเดินตรวจตราให้บ่อยขึ้นอย่างน้อยทุก 1-2 ชั่วโมง ทั้งนี้จะต้องพิจารณาบทบาทและการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ ที่ต้องให้การดูแล ระวังรักษาทรัพย์สินทั้งของการรถไฟและของผู้โดยสาร เพราะทั้ง 2 กลุ่มก็มีค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นเพื่อการเดินทางต่างกันที่กลุ่มที่จ่ายเงินเองต้องจ่ายด้วยเงินของตนเองโดยตรง แต่กลุ่มที่ใช้บริการรถไฟฟรีก็มีค่าใช้จ่ายเกิดขึ้นแต่ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นเป็นค่าใช้จ่ายที่รัฐนำเอาเงินภาษีของประเทศมาจัดสรรเป็นค่ารถไฟแทนผู้โดยสารที่ไปใช้บริการ

4.ผลการศึกษาค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นระหว่างการเดินทางโดยรถไฟฟรีและรถไฟจ่ายเงินเอง พบว่า มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นไม่รวมค่าโดยสารที่ผู้โดยสารต้องจ่ายเอง ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นระหว่างการเดินทางเป็นค่าใช้จ่ายในเรื่องอาหารและเครื่องดื่มในระหว่างการเดินทางโดยค่าใช้จ่ายของผู้เดินทาง

รถไฟฟ้ามีมากกว่าผู้เดินทางที่จ่ายเงินซื้อตั๋วรถไฟฟ้าเอง ทั้งนี้อาจเนื่องจากการไม่ต้องจ่ายค่าตั๋วรถไฟฟ้าให้มีเงินเหลือพอที่จะซื้ออาหารระหว่างทางในราคาทั้งของผู้เสียบยงและผู้ค้าแร่ และบริเวณชานชาลา โดยราคาที่ตั้งไว้ของทั้ง 3 กลุ่มสูงกว่าราคาในร้านค้าทั่วไป นอกจากนี้ในกลุ่มที่ต้องจ่ายเงินเองพบว่า มีส่วนหนึ่งที่เตรียมอาหารและเครื่องดื่มมาเอง เนื่องจากไม่แน่ใจในความสะอาดและราคาของอาหารและเครื่องดื่มที่สูงกว่าจากร้านค้าทั่วไป โดยกลุ่มนี้เป็นกลุ่มผู้ที่เดินทางบ่อยครั้ง อย่างไรก็ตามไม่พบความแตกต่างในการจ่ายเงินระหว่างผู้เดินทางโดยรถไฟฟ้าสายใต้ สายตะวันออกเฉียงเหนือและสายเหนือ นอกจากนี้ยังพบว่า ระยะทางในการเดินทางและช่วงเวลาในการเดินทางน่าจะมีผลต่อการใช้จ่ายเงิน พิจารณาจากเส้นทางสายใต้ที่เดินทางจากต้นทางในช่วงกลางวันคือออกจากสถานีรถไฟสุโขทัย-โกลก 11.30 น ตามเวลาที่กำหนด แต่ด้วยสถานการณ์ที่เป็นจริงขบวนรถไฟดังกล่าวสามารถออกตามเวลาได้ เนื่องจากขบวนรถไฟขบวน 172 ต้องรอหัวรถจักรที่มาจากกรุงเทพฯ คือ ขบวน 171 ให้มาถึงก่อน จากนั้นพักรถและเปลี่ยนชื่อขบวนเป็น 172 เพื่อเป็นתיישין กทม เช่นเดียวกับขบวนรถไฟเส้นทางเหนือและสายตะวันออกเฉียงเหนือ ขบวนรถและหัวรถจักรเป็นชุดเดิมเปลี่ยนเฉพาะพนักงานการรถไฟ ส่วนพนักงานผู้เสียบยงเป็นชุดเดิม ซึ่งเส้นทางกลับที่ล่าช้าก็มิผลต่อการจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มเนื่องจากใกล้ช่วงเวลากลางคืน คนที่เดินทางมักหลับพักผ่อน แต่ก็มีบางส่วนที่นึ่งคูดและดื่มเครื่องดื่ม มีโอกาสเกิดพลัดตกรถไฟในยามวิกาลโดยไม่มีผู้รู้เห็นได้ ส่วนเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือและสายเหนือจะมีลักษณะคล้ายกันคือ ออกเดินทางจากสถานีต้นทางคือ อุบลราชธานี และเชียงใหม่ ขบวนรถทั้งสองเดินทางเวลากลางวัน ผู้เดินทางมีโอกาสซื้ออาหารจากผู้ค้าและผู้ค้าที่สถานีรถไฟ ส่วนเครื่องดื่มพบว่า ยังเป็นผู้ค้าเร่ชุดเดิมที่ขึ้นมาจำหน่ายบนขบวนรถและพนักงานผู้เสียบยงเป็นผู้จำหน่าย

5. ด้านนโยบายที่เกี่ยวกับการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ โดยมุมมองของผู้บริหารองค์กร (ทั้งการรถไฟและตำรวจรถไฟ) และเจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการ พบว่า ในระดับนโยบายให้ความเห็นว่าจำเป็นต้องปฏิบัติตามหากมีกฎหมายที่บังคับใช้ในพื้นที่การรถไฟ ส่วนโอกาสที่จะกระทบถึงรายได้ของการรถไฟก็จะมีบ้าง แต่สิ่งที่ต้องดำเนินการคือ ทำตามข้อกฎหมาย ตำรวจรถไฟก็ต้องปฏิบัติให้สอดคล้องกันโดยถือระเบียบและข้อปฏิบัติของการรถไฟเป็นหลัก ซึ่งหากเป็นเช่นนี้ การแก้ปัญหาการจำหน่ายเครื่องดื่มบนขบวนรถไฟก็สามารถดำเนินการได้ ประเด็นที่ต้องพิจารณาคือ การร่วมกันมองประเด็นปัญหาให้เป็นหนึ่งเดียว ทั้งนี้ปัญหาการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณชานชาลา และบนขบวนรถไฟ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง คือ กรมสรรพสามิต ในฐานะผู้อนุญาต การรถไฟแห่งประเทศไทย ในฐานะเจ้าของสถานที่ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ในฐานะผู้กำกับดูแลนโยบายและข้อปฏิบัติของกองบังคับการตำรวจรถไฟ และ สำนักงานคณะกรรมการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข ในฐานะผู้ดูแลด้านเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ นอกจากนี้ยังต้องมีภาคประชาชน และนักกฎหมาย เข้ามาร่วมด้วย โดยออกเป็นประกาศ หรือกฎกระทรวง ให้เป็นไปในทิศทางเดียวกันและถือปฏิบัติร่วมกัน

ด้านระดับผู้ปฏิบัติการ พบว่า การออกระเบียบเป็นบทบาทของผู้กำหนดนโยบายซึ่งระดับเจ้าหน้าที่เป็นระดับเป็นผู้ปฏิบัติ แต่สิ่งที่พบว่าอาจจะมีผลกระทบคือ ผู้ค้าแร่และพนักงานผู้เสียบยง รวมถึงบริษัท และร้านค้าที่ชานชาลา อาจจะมีผลกระทบถึงรายได้ รวมทั้งผู้โดยสารที่ต้องการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ และเป็นการจำกัดสิทธิหรือไม่ ประเด็นนี้เป็นประเด็นที่กลุ่มตัวอย่างหลายกลุ่มให้ความเห็นถึงเรื่องของสิทธิส่วนบุคคล แต่ถึงแม้เป็นสิทธิส่วนบุคคลก็ต้องไม่กระทบต่อสิทธิของผู้อื่น ซึ่งจำเป็นต้องมีผู้ที่มีอำนาจในการบังคับใช้กฎหมาย คือ เจ้าหน้าที่ตำรวจประจำขบวนรถหรือเจ้าหน้าที่ที่ได้รับบังคับใช้กฎหมาย คือ เจ้าหน้าที่ตำรวจประจำขบวนรถหรือมอบหมายบทบาทหน้าที่อย่างเป็นทางการให้มีอำนาจในการใช้กฎหมาย ยกตัวอย่างเช่น ในการจับกุมและการให้สินบนแก่ผู้นำจับ ภายใต้อุปกรณ์ เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 ประกาศนี้ออกโดย สำนักงานคณะกรรมการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2555 เรื่องการให้สินบนนำจับ พบว่า มีการมอบอำนาจให้เจ้าหน้าที่สาธารณสุขอำเภอมีอำนาจในการจับกุมได้ ดังนี้ เป็นต้น ซึ่งหาก

ได้มอบอำนาจดังกล่าวเพิ่มเติมให้แก่เจ้าหน้าที่บนขบวนรถ ก็จะทำให้มีการกระจายงานและช่วยกันแก้ปัญหา/เหตุที่เกิดขึ้นจากการตีมีแอลกอฮอล์ได้

เจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการที่เห็นด้วยกับการไม่อนุญาตให้จำหน่ายเครื่องดื่มหรือดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ยินดีปฏิบัติตามหากมีนโยบายของการรถไฟและกฎหมายมีการบังคับใช้ ซึ่งจะเป็นผลดีต่อผู้โดยสาร แต่ก็มีกรมกฎหมายห้ามดื่มสุราส่งผลเสียหายให้ธุรกิจการท่องเที่ยว ไม่ว่าจะเป็นผู้ประกอบการร้านค้า ร้านอาหาร สถานบันเทิงต่างๆ ย่อมขาดรายได้

6.อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเมื่อศึกษาย้อนหลังทั้งจากข้อมูลของการรถไฟแห่งประเทศไทย และเจ้าหน้าที่ตำรวจพบว่า ข้อมูลไม่ตรงกัน ทั้งนี้เนื่องจากรูปแบบการรายงานที่ต่างกัน รายละเอียดของการบันทึก ซึ่งควรต้องมีการปรับปรุงรูปแบบการรายงานที่เป็นรูปธรรมและสามารถนำไปใช้ประโยชน์เพื่อการพัฒนาหรือแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นในระหว่างการเดินทาง ส่วนข้อเท็จจริงที่มิวิจยบันทึกได้ พบว่า จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ มีประมาณร้อยละ 50 ของการเดินทางทั้งหมด ซึ่งโดยความเป็นจริงไม่ควรเกิดเหตุการณ์ใด ๆ ขึ้นระหว่างการเดินทาง ในขณะเดียวกัน ปริมาณของการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่คาดว่าจะต่ำกว่าความเป็นจริงเนื่องจากมีผู้โดยสารบางส่วนทิ้งกระป๋องเบียร์และขวดเหล้าลงข้างทาง และในแต่ละชั่วโมงของการเดินสำรวจ พบว่า การเก็บข้อมูลที่ผู้เสียบียงทำได้ยาก ขณะเดียวกันเส้นทางการเดินทางเก็บข้อมูลในช่วงเทศกาลมีผู้ใช้บริการจำนวนมาก อาจเก็บข้อมูลไม่ทั่วถึงทำให้ข้อมูลอาจจะต่ำกว่าความเป็นจริงเช่นกัน

สรุป

จากผลการศึกษา พบว่า การเดินทางโดยใช้บริการรถไฟเป็นอีกทางเลือกหนึ่งของประชาชน ขณะเดียวกันโครงการที่รัฐจัดให้คือ รถไฟฟรีช่วยให้ประชาชนทั่วไปที่เป็นประชาชนไทยสามารถใช้สิทธิในการเดินทางโดยไม่ต้องเสียค่าใช้จ่าย ซึ่งพบว่า ผู้ใช้บริการรถไฟฟรีมีความหลากหลาย ทั้งขบวนรถไฟที่จ่ายเงินเองและขบวนรถไฟฟรีก็พบว่า ผู้เดินทางส่วนใหญ่เป็นผู้หญิง อยู่ในกลุ่มวัยทำงาน ทั้งกลุ่มที่ต้องจ่ายเงินเองและกลุ่มที่เดินทางโดยขบวนรถไฟฟรีมีการเตรียมอาหารไปรับประทานระหว่างการเดินทาง ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่เป็นค่าเครื่องดื่ม เหตุผลที่ใช้บริการรถไฟคือ ราคาถูก ฟรี(ไม่ต้องจ่ายเงินของตนเอง) และผ่านเส้นทางที่ต้องการ มีความปลอดภัยจากอุบัติเหตุมากกว่าการเดินทางโดยรถยนต์ ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นระหว่างการเดินทางทั้ง 3 เส้นทางใกล้เคียงกัน

ด้านการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่รวมมากับเครื่องดื่มอื่น ๆ พบว่า ทั้งผู้ค้าและผู้เสียบียงมีสินค้าที่ไม่แตกต่างกัน มีความแตกต่างเฉพาะราคาจำหน่ายผู้ค้าจำหน่ายในราคาถูกกว่า การจำหน่ายของผู้เสียบียงผ่านการประมูลในขณะที่การจำหน่ายของผู้ค้าเริ่มจากการมีความสัมพันธ์ส่วนตัวและระบบเครือข่ายของเจ้าหน้าที่ของการรถไฟ

ในการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ผู้เสียบียงได้รับอนุญาตจากกรมสรรพสามิต โดยกรมสรรพสามิตอนุญาตมาเป็นเวลานานแล้ว และถือว่า ขบวนรถไฟคือร้านค้า 1 ร้านค้า ขณะที่ผู้ค้าไม่ได้ขออนุญาตจำหน่ายจากกรมสรรพสามิตให้ถูกต้อง

พฤติกรรมการดื่ม พบว่า มีการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ประเภทเบียร์มากที่สุดในแต่ละเที่ยว การดื่มมีทั้งการดื่มคนเดียวและดื่มกับเพื่อน การดื่มเหล้าสี เป็นการดื่มเป็นกลุ่ม นั่งรวมกัน โดยเจ้าหน้าที่ไม่ได้ห้ามปรามหรือตักเตือนเส้นทางสายเหนือมีการดื่มน้อยกว่าเส้นทางอื่น โดยเฉพาะเที่ยวกลับ เช่นเดียวกับเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือที่ช่วงเวลาเที่ยวกลับเป็นการเดินทางในเวลากลางวัน

นโยบายเกี่ยวกับการตีพิมพ์เครื่องตีพิมพ์และการจำหน่ายเครื่องตีพิมพ์แอลกอฮอล์บริเวณพื้นที่การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่อยู่ในข้อกฎหมายใด นอกจากนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยยังมี พรบ. การรถไฟ ที่ถือปฏิบัติมาตั้งแต่ พ.ศ. 2493 และมีการปรับปรุงแต่ไม่มีบทกำหนดในเรื่องการตีพิมพ์และจำหน่ายเครื่องตีพิมพ์แอลกอฮอล์บริเวณสถานีและบนขบวนรถ

ความคิดเห็นของผู้ใช้บริการต่อการจำหน่ายเครื่องตีพิมพ์แอลกอฮอล์ พบว่า ส่วนใหญ่ต้องการให้ยุติการอนุญาตจำหน่ายเนื่องจากมีโอกาสที่จะเกิดการทะเลาะวิวาท และอุบัติเหตุ

ข้อกฎหมายในปัจจุบัน พบว่ายังไม่ครอบคลุมพื้นที่การรถไฟแห่งประเทศไทยโดยยังไม่มีความชัดเจนในการกำหนดของข้อกฎหมาย ทำให้มองเห็นเป็นสองมาตรฐาน และมองถึงผลประโยชน์ของผู้โดยสารมากกว่าการมองประเด็นรายได้ที่อาจจะลดลงตามที่เจ้าหน้าที่การรถไฟและพนักงานตู้เสบียงและผู้ค้าเร่กังวล

การเกิดอุบัติเหตุ เหตุทะเลาะวิวาท พบว่าข้อมูลที่ได้น่าจะต่ำกว่าความเป็นจริง เนื่องจากบางกรณีมีการจัดการได้เองโดยผู้โดยสาร

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1. ทบทวนและปรับปรุงประเด็นข้อกฎหมาย เนื่องจากข้อกฎหมายใน พรบ. ควบคุมเครื่องตีพิมพ์แอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 ไม่ได้ครอบคลุมถึงการเดินทางโดยการรถไฟ ซึ่งมี พรบ. รถไฟแยกต่างหาก ดังนั้น กระทรวงคมนาคม กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ จะต้องร่วมกันพิจารณาข้อกฎหมายที่ยังมีลักษณะ 2 มาตรฐานที่แตกต่างกันให้เป็นแนวทางเดียวกัน รวมทั้งการพิจารณาพื้นที่ห้ามตีพิมพ์ห้ามขายว่า นับรวมพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทยด้วยหรือไม่ โดยพิจารณาว่าถือว่าเป็นพื้นที่สาธารณะหรือพื้นที่ทางราชการเพื่อให้อสอดคล้องกับ พรบ. เครื่องตีพิมพ์แอลกอฮอล์ ปี 2551 รวมถึงการทบทวน พรบ. สุรา พ.ศ. 2493 ในเรื่องการจำหน่ายมาตรา 19 ด้วยเช่นกัน

2. การรณรงค์ ขยายการรณรงค์จากการเน้นเฉพาะการโดยสารโดยทางรถยนต์เป็นการโดยสารทางอื่น ๆ ด้วย ซึ่งอาจหมายรวมถึงการใช้เส้นทางกรรถไฟ ทางเรือ และ ทางอากาศ เพื่อป้องกันเหตุที่เกิดจากการตีพิมพ์แอลกอฮอล์ของผู้โดยสาร

3. ฐานข้อมูล การจัดการระบบการจัดเก็บข้อมูลของผู้ที่เกี่ยวข้อง เพื่อจะได้นำข้อมูลมาประกอบในการทบทวนนโยบาย และแก้ไขปัญหา เนื่องจากระบบการรายงานปัจจุบันทั้งของการรถไฟแห่งประเทศไทย และ กองบังคับการตำรวจรถไฟ ยังมีความคลาดเคลื่อนกันทั้งสองฝ่าย รูปแบบการเก็บข้อมูลควรสามารถนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์เพื่อการแก้ปัญหาหรือสร้างบรรทัดฐานในการทำงานที่เอื้อการทำงานทั้งของการรถไฟแห่งประเทศไทย และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

4. ระบบความปลอดภัยของรถไฟ ประเด็นความปลอดภัยโดยเฉพาะลักษณะของการจัดการและการบริการ และตัวขบวนรถไฟที่ปัจจุบันไม่เอื้อต่อการจัดการความปลอดภัย เนื่องจากตู้ขบวนรถไฟเป็นตู้ที่มีลักษณะเปิด ระบบการควบคุมประตูเพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้แก่ผู้โดยสารขณะที่รถวิ่งยังไม่สามารถทำได้ ดังนั้นการรถไฟแห่งประเทศไทยควรเพิ่มมาตรการในการดูแลความปลอดภัยให้แก่ผู้โดยสารโดยเฉพาะยามวิกาล

5. กรมสรรพสามิตควรต้องทบทวนการแก้ไขกฎหมายหรือประกาศในการออกใบอนุญาตให้ผู้จำหน่ายประเภทต่าง ๆ ทั้ง 7 ประเภท รวมทั้งการกำหนดคุณสมบัติของผู้จำหน่าย สถานที่ และ ปริมาณการจำหน่าย โดยเฉพาะ การพิจารณาผู้ค้าเร่ ซึ่ง

จะครอบคลุมร้านค้าย่อยอื่น ๆ รวมทั้งการกำหนดที่ตั้ง เช่น ที่ผ่านมาที่ถือปฏิบัติว่า ขบวนรถไฟหนึ่งขบวนเปรียบเสมือนบ้านร้านค้าหนึ่งแห่งที่สามารถเคลื่อนที่ได้ แต่ไม่ได้จำหน่ายนอกสถานที่ซึ่งหมายถึงนอกตัวรถ ดังนั้นเป็นต้นการกำหนดต้องชัดเจนว่าทำได้หรือไม่ เพราะหากขบวนรถไฟคือสถานที่สาธารณะและเป็นสถานที่ราชการก็เข้าข่ายสถานที่ห้าม

จำหน่ายและห้ามดัดแปลงเครื่องยนต์แอลกอฮอล์ตามที่กฎหมายกำหนด รวมทั้งการกำหนดให้ผู้ดื่มที่ดื่มในบริเวณและสถานที่นั้น ๆ เป็นผู้กระทำผิดกฎหมายเช่นเดียวกับผู้โดยสารยานพาหนะประเภทอื่น ๆ และควรหมายรวมการเดินทางโดยทางน้ำด้วย

6.ปรับระเบียบปฏิบัติและ พรบ ตำรวจในการขยายอำนาจการสอบสวนที่ครอบคลุมบนขบวนรถไฟ และอำนาจการจับกุมแต่ต้องมีการสอบสวนที่เปิดเผยและโปร่งใส เนื่องจากอาจจะมีการใช้อำนาจที่ไม่โปร่งใสบนขบวนรถซึ่งเปิดโอกาสให้เจ้าหน้าที่ตำรวจและเจ้าหน้าที่หารรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถทำสิ่งผิดกฎหมายได้เนื่องจากรถไฟมีการเคลื่อนตัวตลอดเวลา และอาจเพิ่มโอกาสในการใช้อำนาจในการที่ไม่ถูกต้องอันจะมีผลต่อผู้โดยสารที่อาจถูกคุกคามจากการใช้อำนาจอย่างไม่ถูกต้องของเจ้าหน้าที่ทั้งสองกลุ่มคือ เจ้าหน้าที่ตำรวจและเจ้าหน้าที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

7. นโยบายประชานิยมในการจัดให้ประชาชนไทยได้เดินทางโดยไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในทุกเส้นทาง อาจมองได้ 2 ด้านคือ ด้านหนึ่งเป็นการลดภาระค่าใช้จ่ายสำหรับประชาชน โดยทุกคน ทุกเพศทุกวัย สามารถเข้าถึงบริการได้ แต่ขณะเดียวกันก็จะมีการใช้ทรัพยากรเกินความจำเป็นและเป็นการหาผลประโยชน์ให้แก่ตนเองและเพื่อนพ้อง ประกอบกับเจ้าหน้าที่ละเลยที่จะปฏิบัติตามระเบียบทำให้เพิ่มโอกาสของมิชฌาชีพในการประกอบอาชญากรรม ซึ่งในระยะแรกอาจจะช่วยในการลดค่าใช้จ่ายแก่ผู้มีรายได้น้อยจริง แต่ภายหลังจะพบว่า ในการใช้จ่ายเงินระหว่างการเดินทาง ผู้เดินทางโดยรถไฟฟรีมีการใช้จ่ายที่ไม่แตกต่างจากกลุ่มที่จ่ายเงินค่าเดินทางเอง ซึ่งนโยบายนี้มีการต่อช่วงเวลามาต่อจนประมาณ 5 ปี ซึ่งรัฐอาจจะต้องพิจารณาทบทวนถึงความคุ้มทุนของรัฐและของผู้โดยสาร รวมทั้งความปลอดภัยที่เกิดขึ้นด้วย

ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยต่อไป

- 1.ควรเพิ่มการศึกษาด้านอุปสงค์และอุปทานของการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณสถานีรถไฟ ชานชาลา และบนขบวนรถไฟ
- 2.เพื่อให้เข้าใจสถานการณ์ที่แท้จริง ผู้วิจัยอาจจะเพิ่มช่องทางการเก็บข้อมูลโดยการแฝงตัวเข้าร่วมในการเป็นผู้จำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

เอกสารอ้างอิง

- 1.กรมสรรพสามิต. หมวดเบ็ดเตล็ด. กทม: กรมสรรพสามิต; 2493 [cited 2556 5/06]; Available from: http://w9.excise.go.th/law/webpage/Excise_law_04_01_007.html.
- 2.สำนักงานสถิติแห่งชาติ. เทศกาลไทยกับภัยอุบัติเหตุ. 2553; Available from: http://service.nso.go.th/nso/nsopublish/citizen/news/news_songkran.jsp.
- 3.สำนักงานสถิติแห่งชาติ. การสำรวจพฤติกรรมการสูบบุหรี่และการดื่มสุราของประชากร พ.ศ. 2554. สำนักงานสถิติแห่งชาติ;2554[cited2556 4/05]; Available from: <http://service.nso.go.th/nso/nsopublish/themes/files/smokeRep54.pdf>.
- 4.เกรียงศักดิ์ ดีสูงเนิน ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับอำนาจสอบสวนของตำรวจรถไฟ มหาวิทยาลัยรามคำแหง: มหาวิทยาลัยรามคำแหง; 2555.
- 5.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.
- 6.Brantingham P, Brantingham P. Criminality of place. European Journal on Criminal Policy and Research. 1995;3(3):5-26.
- 7.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.
- 8.ไม่ปรากฏผู้เขียน. 117 ปี การรถไฟฯ เราจะกลับมาเป็นความภาคภูมิใจของประเทศไทย. วารสารรถไฟสัมพันธ์. 2557:6-9.
- 9.การรถไฟแห่งประเทศไทย. ขบวนรถไฟฟรีเพื่อประชาชน. 2551; Available from: www.railway.co.th.
- 10.กลุ่มป้องกันการบาดเจ็บ. ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน. In: สำนักโรคไม่ติดต่อ, editor. กทม: สำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข; 2555.
- 11.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.
- 12.Lobb B. Trespassing on the tracks: a review of railway pedestrian safety research. Journal of safety research. 2006;37(4):359-65.
- 13.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.
- 14.ทักษพล ธรรมรังสี. สถานการณ์เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ 2556. ศูนย์วิจัยปัญหาสุรา, 2556.
- 15.Saffer H. Studying the effects of alcohol advertising on consumption. Alcohol Health Res World 1996:26-72.
- 16.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.
- 17.Karnani A. Romanticizing the poor. Stanford Social Innovation Review. 2009;7(1):38-43.

- 18.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.
- 19.พระราชบัญญัติสุรา. พรบ สุรา มาตรา 17-23. กทม: กฎหมายดอทคอม; 2493 [cited 1556 4/05]; Available from: <http://www.kodmhai.com/m4/m4-19/H54/M17-23.html>.
- 20.สำนักงานรัฐมนตรี. กฎกระทรวงฉบับที่ 36 (2504) ออกตามความในพระราชบัญญัติสุรา 2493. ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเล่มที่ 78 ตอนที่ 41 ลงวันที่ 10 พฤษภาคม 2504; 2504
- 21.กรมประชาสัมพันธ์. ประกาศกรมประชาสัมพันธ์ เรื่องกำหนดหลักเกณฑ์และระยะเวลาสำหรับการโฆษณา และบริการธุรกิจทางสถานีวิทยุกระจายเสียงและวิทยุโทรทัศน์ (24 มกราคม 2544). 2544.
- 22.กระทรวงสาธารณสุข. ประกาศกระทรวงสาธารณสุข ฉบับที่ 177 พ.ศ. 2540 เรื่อง การแสดงฉลากของสุรา. 2540.
- 23.กระทรวงสาธารณสุข. ประกาศกระทรวงสาธารณสุข(ฉบับที่ 272) พ.ศ. 2546 เรื่อง สุรา 2546.
- 24.สำนักนายกรัฐมนตรื.พรบ.ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์พ.ศ.2551.2551;Availablefrom:http://www.thailandlawyercenter.com/index.php?lay=show&ac=article&id=538973950&Ntype=19.
- 25.สำนักนายกรัฐมนตรื. การกำหนดสถานที่หรือบริเวณห้ามบริโภคเครื่องดื่มบนทาง 7 สิงหาคม 2555. In: สำนักนายกรัฐมนตรื, editor. ราชกิจจานุเบกษา ง หน้า 62555.
- 26.สำนักนายกรัฐมนตรื. กำหนดสถานที่หรือบริเวณห้ามบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนทาง พ.ศ. 2555. 2555.
- 27.กรมควบคุมโรค. ระเบียบกรมควบคุมโรคว่าด้วย หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการจ่ายเงินสินบนรางวัล และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. ๒๕๕๑ พ.ศ. ๒๕๕๕ ว่าด้วย หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการจ่ายเงินสินบน เงินรางวัลและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน พ.ศ. 2547. 2555.
- 28.กรมสรรพสามิต. ประกาศกรมสรรพสามิต เรื่อง การออกใบอนุญาตขายสุรา ยาสูบ และไฟ ประจำปีเป็นการล่วงหน้า. In: กรมสรรพสามิต, editor. สำนักงานเลขาธิการรัฐมนตรี: สำนักงานเลขาธิการรัฐมนตรี; 2551.
- 29.ประพัตร์ เนรมิตพิทักษ์กุล, ทักษพล ธรรมรังสี การกระจายของการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในประเทศไทยในมิติของผู้บริโภคและลักษณะการบริโภค 2553.
- 30.ประมาณ เลื่องวัฒนะวณิช. กฎหมายการซื้อขายเหล้า. 2553 [cited 2556 13/11].
- 31.ศูนย์วิจัยปัญหาสุรา. กฎหมาย กฎกระทรวง ระเบียบข้อบังคับ เกี่ยวกับการควบคุมการบริโภคสุรา. 2557; Available from: <http://cas.or.th/index.php/alcoholdb/read/80#>.
- 32.Loxley W GD, Wilkinson C, Chikritzhs T, Midford R, Moore D, . Alcohol policy and harm reduction in AustraliaDrug and Alcohol Review 2005. 2005;24:<http://www.informaworld.com/smpp/content?content=10.1080/09595230500404137>.
- 33.นวลตา อาภาคัพทะกุล, ศิริรัตน์ โกศลวัฒน์, เขาวณี จรุงศักดิ์. พุทธชินราชเวชสาร. 2557.
- 34.บัณฑิต ศรีไพศาล. การบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในประเทศไทย. *วารสารคลินิก*. 2549;22:7-13.
- 35.บัณฑิต ศรีไพศาล และคณะ. สถานการณ์สุราประจำปี 2552. ศูนย์วิจัยปัญหาสุรา; 2552; Available from: file:///D:/AlcoholSituationReport52%20(1).pdf.
- 36.กรมสรรพสามิต. ประกาศกรมสรรพสามิต เรื่องหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขการอนุญาตให้ทำและขายสุรากลั่น ชุมชน. In: กรมสรรพสามิต, editor. กทม: กรมสรรพสามิต กระทรวงการคลัง; 2555.
- 37.กรมสรรพสามิต. การขอใบอนุญาตสำหรับร้านค้า หรือร้านโชห่วย

2553; Available from: <http://www.itcomtech.net/th/tasneem-shop.html>.

38.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.

39.Lange WR, McCune BA. Substance abuse and international travel. *Advances in alcohol & substance abuse*. 1989;8(2):37-50.

40.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.

41.Mohanty MK, Panigrahi MK, Mohanty S, Patnaik KK. Death due to traumatic railway injury. *Medicine, science and the law*. 2007;47(2):156-60.

42.Lerer LB, Matzopoulos R. Meeting the challenge of railway injury in a South African city. *The Lancet*. 1996;348(9028):664-6.

43.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.

44.Matzopoulos R, Lerer LB. Hours to hell and back: A social epidemiology of railway injury in a South African city, 1890 to 1995. *Social Science & Medicine*. 1998;47(1):75-83.

45.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.

46.กนิษฐา ไทยกกล้า. การศึกษาเปรียบเทียบความชุกและพฤติกรรมของนักเรียน นักศึกษากับความหนาแน่นของสถานที่จำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในรัศมี 500 เมตร รอบสถานศึกษา. กทม: ศูนย์วิจัยปัญหาสุรา; 2550.

47.ภัทรภร พลพนาธรรม. การกระจายตัวของจุดจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์โดยรอบมหาวิทยาลัยในกรุงเทพมหานคร

2552.

48.สำนักคณะกรรมการกฤษฎีกา. พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย. In: การรถไฟแห่งประเทศไทย, editor. 2494.

ภาคผนวก

แบบเก็บข้อมูลสัมภาษณ์

1.แบบสัมภาษณ์ตำรวจรถไฟ

- ข้อมูลทั่วไป : ชื่อตำแหน่ง ระยะเวลาที่ปฏิบัติงานตำรวจรถไฟ การประจำการรถไฟ/สายที่รับผิดชอบ
- บทบาทหน้าที่บนขบวนรถไฟ อำนาจในการจัดการ
- ความคิดเห็นต่อการจำหน่ายแอลกอฮอล์ที่สถานีรถไฟ
- ความคิดเห็นต่อการจำหน่ายแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ
- ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจำหน่ายแอลกอฮอล์ พรบ. ควบคุมเครื่องดื่ม ๙ 2551
- ประสบการณ์ในการจัดการปัญหาการดื่มสุรบบนขบวนรถไฟ
- กระบวนการควบคุมเหตุร้ายบนขบวนรถไฟ
- สถิติ/รายงานการเกิดอุบัติเหตุ คดี อาชญากรรมบนขบวนรถไฟ และบริเวณสถานีรถไฟ
- การจัดการกรณีที่เกิดคดี อาชญากรรมบนขบวนรถไฟ และขอทราบรายงานย้อนหลัง 5 ปี ของขบวนรถไฟที่ท่านดูแล

2.แบบสัมภาษณ์พนักงานประจำรถ

- ข้อมูลทั่วไป : ชื่อตำแหน่ง ระยะเวลาที่ปฏิบัติงานบนขบวนรถไฟ การประจำการรถไฟ/สายที่รับผิดชอบ
- บทบาทหน้าที่บนขบวนรถไฟ อำนาจในการจัดการ
- ความคิดเห็นต่อการจำหน่ายแอลกอฮอล์ที่สถานีรถไฟ
- ความคิดเห็นต่อการจำหน่ายแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ
- ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจำหน่ายแอลกอฮอล์ พรบ. ควบคุมเครื่องดื่ม ๙ 2551
- ประสบการณ์ในการจัดการปัญหาการดื่มสุรบบนขบวนรถไฟ
- กฎหมายที่รถไฟใช้บังคับ มีความเกี่ยวข้อง/ ครอบคลุมการจำหน่ายแอลกอฮอล์ในขบวนรถไฟ
- การอนุญาตจำหน่ายอาหาร ระบบการประมูล และพ่อค้าเร่
- กระบวนการควบคุมเหตุร้ายบนขบวนรถไฟ

3.แบบสัมภาษณ์ผู้ขายของของรถไฟ (ตู้เสบียง)

- ชื่อ ตำแหน่ง เพศ ระยะเวลาในการทำงาน
- ประเภทสินค้าที่จำหน่าย อาหาร เครื่องดื่ม
- ระยะเวลาในการทำงานแต่ละเที่ยว รายได้
- หน้าที่อื่นนอกจากการจำหน่ายสินค้า
- ประเภทคนที่ใช้บริการในตู้เสบียง
- การจำหน่ายอาหาร/เครื่องดื่มในตู้รถไฟชั้น 2 และ 3
- ปัญหาในการจำหน่ายสินค้า
- การแย่งลูกค้าของพ่อค้าเร่ และร้านข้างทาง
- ความคิดเห็นต่อการจำหน่ายแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ กรณีตู้เสบียงและพ่อค้าเร่
- ความรู้ในเรื่อง พรบ ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551

-ประสบการณ์ที่พบในการทำเลาะวิวาทและการเมาสุรา

4.แบบสัมภาษณ์ผู้จำหน่ายอาหารบนรถไฟ ผู้ค้าเร่

-อายุ เพศ ระยะเวลา ในการประกอบอาชีพจำหน่ายสินค้าบนขบวนรถไฟ

-ประเภทสินค้า การจ่ายค่าระวางกับรถไฟ เอกสาร ใบเสร็จ จำนวนเงิน

-การขออนุญาตจำหน่าย จากนายสถานี สรรพสามิต และเจ้าหน้าที่ตำรวจและพนักงานรักษาความปลอดภัยซื้อสุรา/เบียร์

ปริมาณการจำหน่ายแอลกอฮอล์ประเภทต่าง ๆ ในแต่ละเที่ยว ประเภทผู้ซื้อแอลกอฮอล์ อายุ เพศ

-ปัญหาที่เกิดจากการจำหน่ายแอลกอฮอล์

-แหล่งซื้อแอลกอฮอล์ในการจำหน่าย

-การทะเลาะวิวาทของผู้โดยสาร

-ปัญหาอุปสรรคในการจำหน่าย ช่วงเวลาในการจำหน่าย การเริ่มจำหน่าย ระยะทางในการจำหน่าย จุดตั้ง

ต้นและปลายทาง

5.แบบสัมภาษณ์ผู้บริหารรถไฟ

-กฎหมาย / พรบ กฎกระทรวง /กฎระเบียบว่าด้วยการจำหน่ายสินค้าบนขบวนรถไฟที่ใช้ปฏิบัติอยู่ในปัจจุบัน

-การอนุญาตจำหน่ายอาหาร ครอบคลุมเครื่องดื่มประเภทใดบ้าง

-ท่านมองการจำหน่ายแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟอย่างไร ทั้งการประมูล และพ่อค้าเร่

-ท่านทราบข้อมูลการเกิดการทะเลาะวิวาท อาชญากรรมบนขบวนรถไฟ หรือไม่ อย่างไร

-ท่านคิดว่าการรถไฟควรมีมาตรการเรื่องการจำหน่ายแอลกอฮอล์ที่สถานีรถไฟ และบนขบวนรถไฟหรือไม่ อย่างไร และท่านจะผลักดันนโยบายอย่างไร รวมทั้งการผลักดันในระดับปฏิบัติการอย่างไร

-ท่านคิดว่าการจำหน่ายแอลกอฮอล์ทั้งที่บริเวณสถานีรถไฟและบนขบวนรถไฟ รวมทุกประเภทของรถไฟ มีปัญหาหรือไม่ หากมีปัญหา ท่านคิดว่าจะแก้ไขอย่างไร หากไม่มีปัญหาท่านคิดว่าจะมีมาตรการอย่างไรในการป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาในอนาคต หรือผลกระทบต่อผู้โดยสารโดยรวม

6.แบบสัมภาษณ์ผู้บัญชาการตำรวจรถไฟ

-ท่านดำรงตำแหน่งนี้มานานเท่าไร

-ท่านเคยได้รับรายงานเรื่องปัญหาการทำเลาะวิวาท อาชญากรรมบนขบวนรถไฟหรือไม่ ถ้าเคยได้รับรายงานคดี/เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นมีลักษณะอย่างไร มีการจัดการอย่างไร

-ท่านคิดว่าการจำหน่ายแอลกอฮอล์บนรถไฟทั้งในตู้เสบียงและพ่อค้าเร่ มีผลอย่างไรต่อผู้โดยสารโดยรวม

-ท่านคิดว่าสมควรจะให้มีการจำหน่ายแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟหรือไม่ และเจ้าหน้าที่ตำรวจมีบทบาทและอำนาจอย่างไรบนขบวนรถไฟ

-ท่านคิดว่า จำนวนตำรวจรถไฟในแต่ละขบวนเพียงพอหรือไม่

-ในฐานะที่ท่านเป็นผู้นำ ท่านคิดว่า หากเจ้าหน้าที่ของท่านเห็นผู้ดื่มสุราบนขบวนรถไฟ ถือว่าเป็นความผิดร้ายแรงหรือไม่

-ท่านคิดว่าในเชิงนโยบาย ตำรวจรถไฟควรมีขอบเขตหน้าที่อะไรบ้าง และมี พรบ ใดที่คุ้มครองอำนาจหน้าที่

นั้น ๆ

ขอทราบสถิติ/รายงานการเกิดอาชญากรรม คดี การรายงาน ย้อนหลัง 5 ปี

7.แบบสังเกตพฤติกรรมกรรมการจำหน่าย

- 7.1 ประเภทเครื่องดื่มที่จำหน่ายโดยพ่อค้าเร่ และเจ้าหน้าที่ตู้เสบียง
- 7.2 ประเภทผู้ซื้อแอลกอฮอล์
- 7.3 รูปแบบการเชิญชวนในการซื้อสินค้า
- 7.4 การขึ้นและลงสถานีและการปรับเปลี่ยนสินค้าตลอดระยะเวลาการเดินทาง
- 7.5 การประมาณการรายได้ในแต่ละเที่ยว

8.แบบสังเกตพฤติกรรมกรรมการดื่มแอลกอฮอล์

- 8.1 ลักษณะของผู้ดื่ม เพศ ประมาณการอายุ อาชีพ ภูมิภาค
- 8.2 สถานีต้นทาง และ ปลายทาง
- 8.3 รูปแบบการเดินทาง เดี่ยว กลุ่ม
- 8.4 อาการ/พฤติกรรมกรรมการดื่ม ตลอดระยะเวลาทางการเดินทาง
- 8.5 ประมาณการค่าใช้จ่ายเพื่อการซื้อแอลกอฮอล์ ประเภทแอลกอฮอล์ที่เลือกซื้อ

9..แบบสังเกตร้านค้าที่สถานีรถไฟ

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

แบบสัมภาษณ์ผู้โดยสาร วันที่เก็บข้อมูล

ข้อคำถาม	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. ส่วน () 2. เรือ ขบวนที่..... ประเภท () จ่ายเงินเอง () ฟรี	A9 [] A91 { }
10.เหตุผลที่เลือกใช้บริการรถไฟ ไม่ใช่ ใช่ () ราคาถูก () () () ฟรี () () () ผ่านป่าหยาบที่ต้องการ () () () 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.ปกติท่านสูบบุหรี่หรือไม่ () 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 การที่คนไม่ต้องจ่ายค่าเดินทางโดยรถไฟ จะเป็นผลให้มีการใช้จ่ายบนรถไฟเพื่อซื้อของกินและใช้มากขึ้นหรือไม่ () () 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 ประสิทธิภาพการเดินทางและความคิดเห็น	
1.ปกติท่านใช้จ่ายขณะเดินทางโดยรถไฟอย่างไร () 1. อาหาร เตรียมมาเอง ซื้อบนรถไฟ () 2.เครื่องดื่ม (น้ำดื่ม นม) () 3. ขนม อาหารขบเคี้ยว () 4. อื่น ๆ	B111 [] B121 [] B131 [] B141 []
ค่าใช้จ่ายเพื่อซื้อสิ่งของ/อาหารบนรถไฟเป็นเงิน.....บาท	B151 [][][]

ข้อความคำถาม	สำหรับเจ้าหน้าที่
2. ท่านเคยซื้ออาหารบริเวณสถานีรถไฟ หรือไม่ () 1. ไม่เคย เพราะ () 2. เคย ประเภทอาหาร/สิ่งของ.....	B2 []
3. ท่านเคยเห็นการจำหน่ายสุรา/เบียร์ บริเวณสถานีรถไฟหรือไม่ () 1. ไม่เคย () 2. เคย	B3 []
4. ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรกับการจำหน่ายสุร าบริเวณสถานีรถไฟ () 1. ไม่สนใจ เพราะเป็นสิทธิของผู้ขาย () 2. ไม่สนใจ เพราะเป็นเรื่องของการรถไฟ () 3. ไม่ควรให้มีการจำหน่าย เพราะอาจเกิดปัญหาทะเลาะวิวาท เมาสุราได้ () 4. ไม่ควรเพราะ..... () 5. ควร เพราะ.....	B4 []
5. ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรกับการจำหน่ายสุร าบนขบวนรถไฟ () 1. ไม่สนใจ เพราะเป็นสิทธิของผู้ขาย () 2. ไม่สนใจ เพราะเป็นเรื่องของการรถไฟ () -3. ไม่ควรให้มีการจำหน่าย เพราะอาจเกิดปัญหาทะเลาะวิวาท เมาสุราได้ () 4. ไม่ควรเพราะ..... () 5. ควร เพราะ.....	B5 []
6. ผู้จำหน่ายสุร าบนขบวนรถไฟ ที่ท่านเคยเห็น เป็นกลุ่มใด () 1. คนขายของตู้เสบียงรถไฟ () 2. พ่อค้าเร่ ที่ขึ้นมาขายบนขบวน () 3. ไม่ได้สังเกต แยกไม่ออก	B61 [] B62 [] B63 []
7. จากประสบการณ์การใช้บริการรถไฟ ท่านเคยพบเหตุการณ์ที่มีสาเหตุจากการดื่มสุร าบริเวณสถานีรถไฟหรือไม่ () 1. ไม่เคย () 2. เคย กรุณาระบุเหตุการณ์.....	B7 []
8. จากประสบการณ์การใช้บริการรถไฟ ท่านเคยพบเหตุการณ์ที่มีสาเหตุจากการดื่มสุร าบนขบวนรถไฟหรือไม่ () 1. ไม่เคย () 2. เคย กรุณาระบุเหตุการณ์.....	B8 []
9. ท่านทราบหรือไม่ว่า การจำหน่ายสุร าบนขบวนรถไฟ ผิดกฎหมายหรือไม่ () 1. ทราบ ว่าผิดกฎหมาย () 2. ทราบว่าไม่ผิดกฎหมาย () -3. ไม่ทราบ	B9 []
10. ในความคิดของท่าน ท่านคิดว่า การรถไฟ ควรห้ามการจำหน่ายสุรา/เบียร์ บริเวณสถานีรถไฟหรือไม่ () 1. ไม่ควร เพราะ..... () 2. ควร เพราะ.....	B10 []
11. ในความคิดของท่าน ท่านคิดว่า การรถไฟ ควรห้ามการจำหน่ายสุรา/เบียร์ บนขบวนรถไฟหรือไม่ () 1. ไม่ควร เพราะ..... () 2. ควร เพราะ.....	B11 []

คำถาม	สำหรับเจ้าหน้าที่
12.ท่านคิดว่า การติดตั้งระบบขบวนรถไฟเป็นเรื่องส่วนบุคคลหรือไม่ () 1.ไม่ใช่ เพราะ..... () 2.ใช่ เพราะ.....	B12 []
13.หากคนที่นั่งใกล้ท่านติดตั้งสุรา ท่านจะอย่างไร () 1.เฉย ๆ ไม่ยุ่งด้วย () 2.หาที่นั่งใหม่ () 3.แจ้งตำรวจและ พนักงานรักษาโรค () 4.อื่น ๆ	B13 []
14.ท่านคิดว่าควรมีการกำหนดพื้นที่ในการติดตั้งระบบขบวนรถไฟเช่นเดียวกับการห้ามสูบบุหรี่บนขบวนรถไฟหรือไม่ () 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.ท่านคิดว่าช่วงเทศกาลและวันหยุดยาวควรมีการห้ามจำหน่ายสุราบนรถไฟหรือไม่ () 1.ไม่ควร เพราะ..... () 2.ควร เพราะ.....	B17 []
18.ท่านทราบหรือไม่ว่ามีกฎหมายห้ามจำหน่ายสุราแก่ผู้ที่ยอายุต่ำกว่า 20 ปีบริบูรณ์ () 1.ไม่ทราบ () 2.ทราบ	B18 []
19.ท่านคิดว่าจุดเสี่ยงบนขบวนรถไฟอยู่ที่ใด ไม่ใช่ ใช่ () ในตู้รถไฟชั้น 3 () () () ในตู้รถไฟชั้น 2 () () () ช่วงเทศกาลและมีผู้เดินทางมาก () () () บริเวณข้อต่อรถไฟ () () () ตู้เสบียง () () () อื่น ๆ () ()	B191 [] B192 [] B193 [] B194 [] B195 [] B196 []
20.ท่านคิดว่าควรมีกฎหมายห้ามผู้โดยสารติดตั้งระบบขบวนรถไฟเช่นเดียวกับห้าติดตั้งระบบรถยนต์หรือไม่ () 1. ไม่ควร เพราะ..... () 2. ควร เพราะ.....	B20 []
21.ท่านคิดว่าบทลงโทษของผู้ติดตั้งระบบขบวนรถไฟ หากมีการตรวจพบควรมีลักษณะเดียวกับบทลงโทษของการติดตั้งระบบรถยนต์ หรือไม่ () 1.ไม่ควร เพราะ..... () 2.ควร เพราะ.....	B21 []
22.ท่านคิดว่าการดื่มสุราในสังคมไทยเป็นอย่างไร () 1. เป็นเรื่องปกติในสังคมไทย ยอมรับได้ () 2. เป็นสิ่งไม่ดี ยอมรับไม่ได้	B22 []
23. คนในครอบครัว(รวมพ่อแม่พี่น้องสายตรง) ของท่านดื่มแอลกอฮอล์ประเภทใดประเภทหนึ่งหรือไม่ () 1. ดื่ม ระบุผู้ดื่ม..... () 2. ไม่มีใครดื่ม	B23 [] B231 []

ขอบคุณที่ความร่วมมือ

ยอนนแบบสังเกตการจำหน่ายและบริโภค สาย ขบวนที่ ประเภท .ด่วน .ต้นทาง ปลายทาง.. ช่วงเทศกาล.....

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

บันทึกเพิ่มเติม

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

ผู้เก็บข้อมูล..... วันที่.....