

**แนวทางในการจัดการความปลอดภัยด้านอาชญากรรม
ที่เกิดขึ้นกับผู้โดยสาร การรถไฟแห่งประเทศไทย กรณีศึกษา
พื้นที่รับผิดชอบของกองกำกับการ 1 กองบังคับการตำรวจรถไฟ**
**Guidelines for handling the safety of crimes committed to
passengers of State Railway of Thailand : Case Study of
Responsible Areas of Sub-Division 1, Railway Police Division**

สถาพร เขียรสรชัย* ดิฐภัทร บวรชัย**

Sathaporn Thiansunchai* Dithapart Borwornchai**

Received : 8 April 2021 / Revised : 14 May 2021 / Accepted : 21 May 2021

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาสภาพปัญหาการจัดการความปลอดภัยด้านอาชญากรรม และ 2) นำเสนอแนวทางการจัดการความปลอดภัยด้านอาชญากรรมที่เกิดขึ้นกับผู้โดยสารการรถไฟแห่งประเทศไทย กรณีศึกษา พื้นที่รับผิดชอบของกองกำกับการ 1 กองบังคับการตำรวจรถไฟ ใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ โดยสัมภาษณ์เชิงลึกจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ จำนวน 24 คน เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูลเป็นแบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง วิเคราะห์ข้อมูลโดยการวิเคราะห์เนื้อหาและการตรวจสอบข้อมูลแบบสามเส้า

ผลการวิจัยพบว่า 1) สภาพปัญหาการจัดการความปลอดภัยด้านอาชญากรรม (1) พบปัญหาความไม่เพียงพอบุคลากรด้านความปลอดภัย ปัญหาบุคคลเร่ร่อน พื้นที่เสี่ยงบริเวณริมคลอง แสงสว่างและกล้องวงจรปิด (CCTV) ที่ยังไม่ครอบคลุมพื้นที่ และ (2) พบปัญหาเชิงนโยบายที่เกิดจากการโยกย้ายผู้บริหารทำให้ขาดความต่อเนื่อง และขาดการบูรณาการร่วมกันในการจัดการปัญหาด้านนโยบาย และ 2) แนวทางการจัดการความปลอดภัยด้านอาชญากรรม (1) ควรเพิ่มอัตรากำลัง บุคลากรภาคีเครือข่ายด้านความมั่นคงของมนุษย์ สร้างเครือข่ายแจ้งข่าวอาชญากรรม และจัดฝึกอบรมด้านความปลอดภัย (2) ควรติดตั้งแสงสว่างเพิ่มเติมในบริเวณจุดต่อแหลมและติดตั้งกล้องวงจรปิด (CCTV) และ (3) เพิ่มช่องทางการประชาสัมพันธ์ ปรับช่องทางการเข้า-ออก ติดตั้งป้ายสัญลักษณ์เตือนภัย และประชาชนควรตระหนักระมัดระวังป้องกันชีวิตและทรัพย์สินของตนเอง ร่วมเตือนภัยบุคคลใกล้เคียง และร่วมเป็นหูเป็นตาให้กับเจ้าหน้าที่

*หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาการจัดการความปลอดภัย คณะตำรวจศาสตร์ โรงเรียนนายร้อยตำรวจ

**ผศ.พ.ต.อ.ดร., ที่ปรึกษาหลักวิทยานิพนธ์ คณะตำรวจศาสตร์ โรงเรียนนายร้อยตำรวจ

*Master of Public Administration, Program in Security Management, Faculty of Police Science, Royal Police Cadet Academy

**Asst.Prof.Pol.Col.Dr., Thesis Advisor, Faculty of Police Science, Royal Police Cadet Academy

ข้อเสนอแนะจากการวิจัย พบว่า ควรจัดทำแผนและดำเนินการตามแผนการจัดการความปลอดภัยด้านอาชญากรรมแบบบูรณาการ และจัดทำนโยบายเพื่อเสนอของบประมาณในการจัดการความปลอดภัยด้านอาชญากรรม เพื่อบริหารจัดการ พัฒนาระบบ และบูรณาการการปฏิบัติงานร่วมกัน

คำสำคัญ : การจัดการความปลอดภัยด้านอาชญากรรม/ การรถไฟแห่งประเทศไทย/ กองกำกับ การ 1 กองบังคับการตำรวจรถไฟ

Abstract

The objectives of this study were 1) to study the condition of safety management problems related to crimes, and 2) to present guidelines for handling the safety of crimes committed to passengers of State Railway of Thailand under a case study of responsible areas of Sub-Division 1, Railway Police Division. This study used qualitative methodology. In-depth interview was used to collect data from 24 key Informants. Research instrument for data collection was a semi-structured interview. The data were analyzed by using content analysis and checking the reliability of the data by triangulation technique.

The results of the research were as follows: 1) in terms of the condition of safety management problems related to crimes, the results revealed that (1) there were the problems of insufficiency of safety personnel, homelessness, risk area around the canal, incomprehensive light and closed-circuit cameras (CCTV) within the area and (2) the policy problems were caused by the management's job transfer, resulting in discontinued management, and lack of integration in managing policy problems, and 2) criminal safety management guidelines include (1) manpower rate should be increased while integrating network partners in the field of human security, creating a crime news network , and organizing safety trainings. (2) additional lighting should be installed in the precarious, sensitive, risky area and additional closed-circuit cameras (CCTV) should be installed in the blind spot and (3) public relations channels should be added while adjusting the entrance-exit channel, installing warning signs. In addition, people should be aware and careful to protect their own life and property as well as warn, monitor and participate with authorities.

The research suggestions include an integrated crime safety management plan should be developed and implemented; policies to propose a budget for managing crime safety should be formulated in order to manage, develop systems through integrated collaboration.

Keywords: Crime Safety Management / State Railway of Thailand / Sub-Division 1, Railway Police Division

บทนำ

จากสภาวะการณ์ปัจจุบันเกิดการแข่งขันทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคม ประชาคมก่อกำเนิดขึ้นอย่างมากมายเพื่อการมีอยู่ในบริบทแห่งการแข่งขัน สิ่งหนึ่งที่จะสามารถเชื่อมโยงมนุษย์และกิจกรรมต่างๆ เข้าหากัน ย่อมมีการคมนาคมเข้ามาเกี่ยวข้อง ซึ่งคมนาคมเป็นปัจจัยหนึ่งแห่งการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ การไปมาหาสู่ตลอดจนการเคลื่อนย้ายสิ่งมีชีวิตและไม่มีชีวิต จำเป็นต้องอาศัยมาตรฐานทั้งด้านความปลอดภัย ความสะดวกสบาย ความรวดเร็วเที่ยงตรง หรือแม้กระทั่งเทคโนโลยีที่เข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องให้เกิดการพัฒนาด้านคมนาคมให้ก้าวกระโดด ประหยัดระยะเวลาและมีค่าบริการถูกลง โดยรัฐบาลได้บรรจุแผนคมนาคมไว้ในร่างแผนพัฒนายุทธศาสตร์และสังคมแห่งชาติ พ.ศ. 2560-2579 ภายใต้กรอบระยะเวลา 20 ปี และแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 การพัฒนาทางหลวง เชื่อมโยงฐานการผลิตของประเทศไทย และประเทศเพื่อนบ้าน การพัฒนาโครงการเครือข่ายการขนส่งทางน้ำ และการเพิ่มขีดความสามารถให้บริการขนส่งทางอากาศ ซึ่งร้อยละ 73 ของเงินลงทุนพัฒนาโครงข่ายระบบรางเชื่อมโยงทั้งในเมืองและระหว่างเมือง พัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะ (มติชนออนไลน์, 2560) จากร่างแผนยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมดังกล่าว ทำให้ทราบได้ว่า รัฐบาลได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของการพัฒนาระบบคมนาคมเป็นอย่างยิ่ง โดยในประเทศไทยประกอบไปด้วยการขนส่งหลากหลายประเภท ทั้งทางเรือ ทางอากาศและทางบก (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2560)

การใช้รถไฟในระบบรางจึงตอบโจทย์ของภาคการขนส่งและการใช้ชีวิตในเวลาเร่งด่วนของประชาชนในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลเป็นอย่างมาก ประชาชนเลือกที่จะใช้บริการรถไฟแห่งประเทศไทยในการเดินทางมากยิ่งขึ้น ด้วยเหตุผลนี้ผู้วิจัยจึงเล็งเห็นว่าปัญหาและสิ่งที่อาจเกิดขึ้นจากการใช้บริการการรถไฟแห่งประเทศไทย คือ การเกิดอาชญากรรมในรูปแบบต่างๆ เช่น การถูกทำร้ายร่างกาย การชิงทรัพย์ การถูกข่มขืน หรือการถูกข่มขืน ซึ่งเป็นเรื่องที่ไม่สมควรจะเกิดขึ้น เช่น ในเหตุการณ์เมื่อเดือนธันวาคม 2562 มีพลเมืองดีได้แจ้งว่าพบบุคคลที่มีใบหน้าเหมือนนายสมคิด พุ่มพวง วัย 55 ปี ก่อคดีโหดฆ่าหญิงอายุ 51 ปี ในพื้นที่อำเภอกระนวน จังหวัดขอนแก่น ได้พยายามหลบหนีการติดตามจับกุมโดยใช้รถไฟเป็นพาหนะ ชุดสืบสวนตำรวจภาค 4 ตำรวจภูธรภาค 3 และกองปราบปราม จึงประสานความร่วมมือกับการตำรวจรถไฟสกัด จนสามารถจับกุมได้ที่สถานีปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา (work point today, 2562) ดังนั้น การรักษาความปลอดภัยในสถานีรถไฟจะต้องมีความครอบคลุม การรักษาความปลอดภัยให้กับประชาชนผู้ใช้บริการ จากการใช้บริการการรถไฟแห่งประเทศไทยที่ผ่านมาสามารถสรุปสถิติการเกิดอาชญากรรมบนรถไฟในประเทศไทย 3 ปีย้อนหลัง คือ ปี พ.ศ. 2559 มีคดีที่เกิดขึ้น 858 คดี สามารถจับกุมผู้ต้องหาได้ 7,401 คน พ.ศ. 2560 มีคดีที่เกิดขึ้น 634 คดี สามารถจับกุมผู้ต้องหาได้ 10,094 คน และในปี พ.ศ. 2561 มีคดีที่เกิดขึ้น 537 คดี สามารถจับกุมผู้ต้องหาได้ 3,426 คน (กองบังคับการตำรวจรถไฟ, 2563)

จากสถิติคดี/ผลการจับกุมการกระทำความผิดในพื้นที่รับผิดชอบของกองกำกับการ 1 กองบังคับการตำรวจรถไฟ พบว่า ในปี 2561 มีคดีอาญา/ผลการจับกุมการกระทำความผิดในพื้นที่รับผิดชอบ จำนวน 165 คดี

ปี 2562 จำนวน 204 คดี และปี 2563 มี จำนวน 152 คดี โดยจำแนกสถิติคดี/ผลการจับกุมการกระทำความผิดในพื้นที่รับผิดชอบ 3 สถานี ได้แก่ 1) สถานีตำรวจรถไฟพวงศัพบว่า ในปี 2561 มีคดีอาญา/ผลการจับกุมการกระทำความผิดในพื้นที่รับผิดชอบ จำนวน 90 คดี ปี 2562 จำนวน 121 คดี และปี 2563 จำนวน 107 คดี 2) สถานีตำรวจรถไฟมวกะสัน พบว่า ในปี 2561 จำนวน 22 คดี ปี 2562 จำนวน 18 คดี และปี 2563 จำนวน 9 คดีและ 3) สถานีตำรวจรถไฟธนบุรี พบว่า ในปี 2561 จำนวน 53 คดี ปี 2562 จำนวน 65 คดี และปี 2563 จำนวน 36 คดี (กองบังคับการตำรวจรถไฟ, 2563) ซึ่งการป้องกันอาชญากรรมและการดูแลรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน จึงเป็นสิ่งที่มีความสำคัญ ความปลอดภัยในสังคมโดยให้สังคมเป็นผู้ที่มีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหา นอกเหนือจากเจ้าหน้าที่บ้านเมืองและส่วนที่เกี่ยวข้องเข้ามาช่วยดูแล ดังนั้น อาชญากรรมหรือภัยอันตรายที่เกิดขึ้นของการรถไฟแห่งประเทศไทยมีหลายสาเหตุ เช่น ปัญหาด้านไม่มีมาตรการหรือแนวทางการจัดการความปลอดภัยด้านอาชญากรรมที่ทันสมัยและดีพอ การก่อเหตุอาชญากรรมภายในขบวนรถไฟ อุบัติเหตุที่เกิดจากความไม่ระมัดระวังในการใช้บริการ ปัญหาด้านการบริหารจัดการด้านบุคคล ทั้งความไม่เพียงพอของบุคลากรด้านความปลอดภัย ปัญหาด้านการจัดการพื้นที่เสี่ยง เช่น ปัญหาบุคคลเร่ร่อนเข้ามาก่อเหตุอาชญากรรม และปัญหาด้านแสงสว่างและกล้องวงจรปิด ทั้งปัญหาในเรื่องของระยะการมองเห็นของกล้องวงจรปิดภาพที่ได้ไม่คมชัด และการติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างยังไม่ครอบคลุมในบางจุด ดังนั้น ผู้วิจัยจึงได้วิเคราะห์แนวคิดที่ใช้ในการวิจัย ดังนี้

1. ด้านบริบทพื้นที่การรถไฟแห่งประเทศไทย กองตำรวจรถไฟได้วางมาตรการในการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ในการคุ้มครองดูแลทรัพย์สินของการรถไฟตลอดจนให้ความปลอดภัยแก่ชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้บริการอย่างเต็มที่ แต่เนื่องจากอาชญากรรมเป็นปรากฏการณ์อย่างหนึ่งที่มีอยู่ในสังคมมนุษย์ทุกยุคทุกสมัยและอัตราค่าสิ่งพลของตำรวจรถไฟมีอัตราค่าสิ่งพลที่น้อย ไม่ได้สัดส่วนกับปริมาณภารกิจที่ได้รับมอบหมาย (กองบังคับการตำรวจรถไฟ, 2562)

2. ด้านอาชญากรรมในพื้นที่รับผิดชอบ พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ.2542 ได้จำแนกประเภทของอาชญากรรมไว้เพื่อประโยชน์ในการอธิบายลักษณะที่แตกต่างกันโดยสามารถจัดเป็น 3 กลุ่ม คือ 1) กลุ่มที่ 1 อาชญากรรมทั่วไป 2) กลุ่มที่ 2 อาชญากรรมที่มีผลต่อความมั่นคง และ 3) กลุ่มที่ 3 อาชญากรรมที่มีความรุนแรงพิเศษ ในการวิจัยครั้งนี้ พบว่า อาชญากรรมที่เกิดขึ้นบนรถไฟจะเป็นประเภทที่ 1 คือ อาชญากรรมทั่วไป ได้แก่ ความผิดทางเพศ ความผิดเกี่ยวกับทรัพย์ ความผิดเกี่ยวกับยาเสพติด เป็นต้น

3. ด้านการจัดการและการป้องกัน เป็นทฤษฎีการจัดการเชิงวิทยาศาสตร์ที่มุ่งเน้นให้ความสำคัญในการจัดการในระดับปฏิบัติการซึ่งจะใช้ในวงจำกัด ไม่อาจจะประยุกต์ใช้กับการจัดการในภาพรวมทั้งองค์การ ซึ่งหน้าที่ทางการจัดการ ได้แก่ การวางแผน การจัดการองค์การ การบังคับบัญชา สั่งการ การประสานงาน การควบคุม และทฤษฎีการจัดการร่วมสมัย เป็นแนวคิดการจัดการร่วมสมัยในการพัฒนาหาวิธีการต่างๆ เพื่อนำมาใช้เพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการองค์การอย่างต่อเนื่อง

4. ด้านการบริหารจัดการด้านบุคคล งบประมาณ และเครื่องมือ การจัดการ เป็นกระบวนการของการวางแผน การจัดองค์กร และการควบคุม ซึ่ง Certo, (2000) กล่าวว่า ปัจจัยในการบริหารประกอบด้วย คนหรือบุคคล เงิน ทรัพยากรหรือวัตถุ และการบริหารจัดการ ซึ่งองค์ประกอบในการบริหารทั้ง 4 ปัจจัย มีความสอดคล้องกันในแง่ของการดำเนินงาน และการปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพ (Ninh Khanh Duy, 2559)

5. ด้านการจัดการพื้นที่เสี่ยง ทฤษฎีที่น่ามาวิเคราะห์ คือ 1) ทฤษฎีการป้องกันอาชญากรรมตามสถานการณ์จริง เช่น การบังคับใช้ระบบจราจรอัตโนมัติ โดยใช้กล้องอัตโนมัติบนถนนที่จะจับคนขับรถที่กำลังขับรถเร็วและฝ่าฝืนสัญญาณไฟ (คู่มือการบริหารงานป้องกันปราบปรามอาชญากรรมสำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2556) ซึ่ง Wortley and Smallbone (2006) ได้กล่าวว่า ความพยายามในการป้องกันการล่อลวงละเมิดทางเพศนั้นสามารถจัดแบ่งได้ตามบริบทสี่ประเภท และ 2) ทฤษฎีการตำรวจชุมชน หลักปฏิบัติตามแนวทางของการตำรวจชุมชนนั้นเป็นหลักปฏิบัติตามความเป็นจริงที่ส่งเสริมสนับสนุนการปฏิบัติงานตำรวจให้เป็นไปด้วยดีและมีประสิทธิภาพ สนับสนุนการแก้ปัญหาอาชญากรรมที่กระทบต่อคุณภาพชีวิตของคนในชุมชน (ธนวัฒน์ ภคชัยวิศิษฐ์, 2561)

จากสภาพปัญหาดังกล่าว ผู้วิจัยเห็นว่าปัญหาอาชญากรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ โดยสร้างความเสียหายต่อทั้งชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้บริการการรถไฟแห่งประเทศไทย ภาพลักษณ์ของประเทศเกิดภาพลบ นักท่องเที่ยวขาดความไว้วางใจ กระทบต่อความเชื่อมั่นของผู้ใช้บริการการรถไฟเป็นประเด็นสำคัญ โดยเฉพาะสถานีรถไฟหัวลำโพงหรือสถานีกรุงเทพ สถานีรถไฟมักกะสัน สถานีรถไฟธนบุรี ซึ่งอยู่ในพื้นที่รับผิดชอบของกองกำกับการ 1 กองบังคับการตำรวจรถไฟ เป็นดั่งไข่มุกที่เป็นสถานีหลักในการขนถ่ายผู้โดยสาร เป็นศูนย์กลางของการเดินทางในรูปแบบรางของประเทศ จึงเป็นสาเหตุให้ผู้วิจัยสนใจที่จะศึกษาแนวทางการจัดการความปลอดภัยด้านอาชญากรรมที่เกิดขึ้นกับผู้โดยสารการรถไฟแห่งประเทศไทย กรณีศึกษา พื้นที่รับผิดชอบของกองกำกับการ 1 กองบังคับการตำรวจรถไฟ เพื่อให้ทราบถึงสภาพปัญหาอาชญากรรมที่เกิดขึ้น รวมถึงหาแนวทางป้องกันอาชญากรรมที่จะเกิดขึ้นกับผู้โดยสารการรถไฟแห่งประเทศไทยต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาสภาพปัญหาการจัดการความปลอดภัยด้านอาชญากรรมที่เกิดขึ้นกับผู้โดยสารการรถไฟแห่งประเทศไทย กรณีศึกษา พื้นที่รับผิดชอบของ กองกำกับการ 1 กองบังคับการตำรวจรถไฟ
2. เพื่อนำเสนอแนวทางการจัดการความปลอดภัยด้านอาชญากรรมที่เกิดขึ้นกับผู้โดยสารการรถไฟแห่งประเทศไทย กรณีศึกษา พื้นที่รับผิดชอบของ กองกำกับการ 1 กองบังคับการตำรวจรถไฟ

วิธีดำเนินการวิจัย

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

คัดเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive sampling) ซึ่งเป็นการเลือกกลุ่มตัวอย่างโดยพิจารณาจากลักษณะของกลุ่มที่เลือกเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย จำนวน 5 กลุ่ม รวมทั้งสิ้น 24 คน โดยกำหนดคุณสมบัติ คือ กลุ่มที่ 1 (เจ้าหน้าที่การรถไฟแห่งประเทศไทย จำนวน 5 คน) กลุ่มที่ 2 (เจ้าหน้าที่ตำรวจกองกำกับการ 1 กองบังคับการตำรวจรถไฟ จำนวน 3 คน) และกลุ่มที่ 3 (เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยของการรถไฟแห่งประเทศไทย จำนวน 3 คน) มีประสบการณ์ในการบริหารงาน/ปฏิบัติงาน/มีส่วนร่วมในการรักษาความปลอดภัยมาแล้วไม่ต่ำกว่า 3 ปี มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับหลักการจัดการความปลอดภัยเกี่ยวกับอาชญากรรมที่เกิดขึ้นกับผู้โดยสารการรถไฟแห่งประเทศไทย กลุ่มที่ 4 (ผู้ประกอบการร้านค้า จำนวน 3 คน) เคยมีส่วนร่วมในการได้รับการรักษาความปลอดภัยหรือเคยเข้าร่วมกิจกรรมการจัดการความปลอดภัยเกี่ยวกับอาชญากรรม และเป็นผู้ที่ประกอบการค้าขายในสถานีรถไฟหัวลำโพงหรือสถานีกรุงเทพ สถานีรถไฟมักกะสัน และสถานีรถไฟธนบุรี และกลุ่มที่ 5 ผู้ที่เคยใช้บริการสถานีรถไฟหัวลำโพงหรือสถานีกรุงเทพ สถานีรถไฟมักกะสัน และสถานีรถไฟธนบุรี จำนวน 10 คน

2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูล คือ แบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง (Semi-Structured Interview) โดยมีประเด็นคำถามที่ค่อนข้างละเอียดเพื่อเป็นแนวทางในการสัมภาษณ์และออกแบบให้มีความสอดคล้องกับกลุ่มเป้าหมายในการวิจัย ทั้ง 5 กลุ่ม

3. ขั้นตอนการสร้างเครื่องมือในการวิจัย ผู้วิจัยสร้างเครื่องมือในการวิจัย โดยมีขั้นตอนในการสร้างเครื่องมือ คือ 1) ศึกษารายละเอียดที่เกี่ยวข้องโดยการรวบรวมแนวความคิด ทฤษฎี หลักการ วิธีการด้านสภาพแวดล้อมเพื่อป้องกันการเกิดคดีอาชญากรรมจากเอกสารงานวิจัย 2) สร้างแบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้างด้านแนวทางการจัดการความปลอดภัยด้านอาชญากรรม 3) นำแบบสัมภาษณ์ให้อาจารย์ที่ปรึกษาตรวจสอบความครอบคลุมเนื้อหาของข้อคำถาม 4) การหาค่าความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา นำแบบสัมภาษณ์ที่สร้างขึ้นให้ผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 3 ท่าน ทำการตรวจสอบเนื้อหาารูปแบบและความเหมาะสมของข้อคำถามในแบบสัมภาษณ์ โดยกำหนดระดับความตรงตามเนื้อหาเป็น 4 ระดับ แล้วนำมาหาค่า Content Validity Index (CVI) โดยใช้สูตร $CVI = \frac{\text{จำนวนข้อที่ผู้เชี่ยวชาญให้คะแนน 3 หรือ 4}}{\text{จำนวนผู้เชี่ยวชาญทั้งหมด}}$ และพิจารณาเลือกข้อคำถามที่มีค่า CVI ตั้งแต่ 0.8 ขึ้นไป (Polit & Beck, 2012) โดยได้ค่า $CVI = 0.96$ และ 5) นำข้อเสนอแนะจากผู้เชี่ยวชาญ ปรึกษากับอาจารย์ที่ปรึกษาเพื่อปรับปรุงแก้ไขแบบสัมภาษณ์ให้สมบูรณ์มากยิ่งขึ้น ก่อนนำไปใช้เพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลต่อไป

4. การเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยได้ทำการหนังสือขอความอนุเคราะห์ในการสัมภาษณ์กลุ่มเป้าหมาย พร้อมทั้งลงพื้นที่เก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตนเอง และได้ขออนุญาตกลุ่มเป้าหมายในการถ่ายภาพ อัดเสียงประกอบการสัมภาษณ์

5. การวิเคราะห์ข้อมูลและการตรวจสอบความน่าเชื่อถือของข้อมูล นำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึกมาทำการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) เกี่ยวกับสภาพปัญหาด้านบริบทพื้นที่ด้านอาชญากรรมในพื้นที่รับผิดชอบ และด้านการจัดการด้านการป้องกัน และแนวทางการจัดการความปลอดภัยด้านอาชญากรรมที่เกิดขึ้นกับผู้โดยสารด้านการบริหารจัดการด้านบุคคล ด้านการจัดการพื้นที่เสี่ยง และด้านการจัดการด้านการป้องกัน รวมถึงแนวทางแก้ไขปัญหาค่าความปลอดภัยด้านอาชญากรรมที่เกิดขึ้นกับผู้โดยสาร ผู้วิจัยได้ตรวจสอบความน่าเชื่อถือของข้อมูล โดยใช้การตรวจสอบสามเส้าด้านข้อมูล (Data triangulation) ด้วยวิธีการตรวจสอบแหล่งบุคคล ซึ่งผู้วิจัยดำเนินการสัมภาษณ์ผู้ใช้บริการการรถไฟแห่งประเทศไทยท่านหนึ่ง และสัมภาษณ์ผู้ใช้บริการการรถไฟแห่งประเทศไทยอีกท่านหนึ่ง ที่เป็นการตรวจสอบว่าถ้าบุคคลผู้ให้ข้อมูลเปลี่ยนไป ข้อมูลจะเหมือนเดิมหรือไม่ ซึ่งผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) โดยการเรียบเรียงข้อค้นพบจากการสัมภาษณ์ตามวัตถุประสงค์และวิเคราะห์คำตอบที่มีความสอดคล้องกัน แตกต่างกัน พร้อมทั้งวิเคราะห์ข้อคิดเห็นจากกลุ่มเป้าหมายให้สามารถตอบคำถามในการวิจัยและได้ผลการวิจัยที่เป็นรูปธรรม

ผลการวิจัย

ตอนที่ 1 สภาพปัญหาการจัดการความปลอดภัยด้านอาชญากรรมที่เกิดขึ้นกับผู้โดยสารการรถไฟแห่งประเทศไทย กรณีศึกษา พื้นที่รับผิดชอบของกองกำกับการ 1 กองบังคับการตำรวจรถไฟ ดังนี้

1. บริบทของพื้นที่การรถไฟแห่งประเทศไทย แบ่งเป็น 2 ส่วน คือ บริบทพื้นที่การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นข้อมูลจากการทบทวนวรรณกรรม และบริบทพื้นที่การรถไฟกองกำกับการ 1 กองบังคับการตำรวจรถไฟเป็นข้อมูลจากการสัมภาษณ์ คือ 1) บริบทพื้นที่การรถไฟแห่งประเทศไทย การรถไฟแห่งประเทศไทย ก่อตั้งขึ้นในสมัยรัชกาลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ในปี พ.ศ. 2433 ปัจจุบันอยู่ภายใต้กระทรวงคมนาคม ภารกิจหลักในการจัดการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า โดยการจัดการบริการขนส่งในราคาประหยัด สะดวก ปลอดภัยและทันสมัย ตำรวจรถไฟมีต้นกำเนิดมาตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5 พร้อมกับการพัฒนาระบบรถไฟของประเทศ กองบังคับการตำรวจรถไฟอยู่ในสังกัดกองบัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ปฏิบัติหน้าที่ดูแลและป้องกันสวัสดิภาพของผู้โดยสารบนขบวนรถ สถานีรถไฟ ขานชาลา และรางรถไฟ มีผลการปฏิบัติและจับกุมที่โดดเด่น และให้บริการประชาชนอยู่ที่สถานีรถไฟหลักๆ ทั่วประเทศ ถือเป็นหน่วยงานหลักที่ทำหน้าที่รักษาความปลอดภัยเกือบทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการรถไฟ ดูแลพื้นที่ของการรถไฟทั่วประเทศกว่า 2.3 แสนตารางกิโลเมตร สถานีรถไฟและขานชาลากว่า 450 แห่ง ทางรถไฟกว่า 4,030 กิโลเมตร จุดตัดผ่านทางรถไฟอีกกว่า 5,000 จุด ผู้โดยสารกว่า 30 ล้านคนต่อปี ขบวนรถโดยสารกว่า 240 ขบวน ซึ่งไม่รวมขบวนรถสินค้า มีอัตรากำลังคนทั้งหมด 680 คน มีสถานีตำรวจรถไฟ 15 สถานี มีหน่วยบริการอยู่ตามสถานีรถไฟ 40 แห่ง ซึ่งกองกำกับการ 1 กองบังคับการตำรวจรถไฟ ถือเป็น 1 ใน 5 ของกองกำกับการ ดูแลพื้นที่สถานี

ตำรวจรถไฟฟวังก์ สถานีตำรวจรถไฟมกษะสัน และสถานีตำรวจรถไฟธนบุรี เป็นหน่วยงานตำรวจรถไฟที่ดูแลส่วนกลางและเป็นสถานีหลักของการรถไฟแห่งประเทศไทย (การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2563) และ 2) บริบทพื้นที่การรถไฟ พบว่า สภาพทั่วไปของบริบทพื้นที่การรถไฟแห่งประเทศไทย ในพื้นที่รับผิดชอบของกองกำกับการ 1 กองบังคับการตำรวจรถไฟ ซึ่งเป็นพื้นที่รับผิดชอบของการรถไฟแห่งประเทศไทยนั้น ตำรวจรถไฟ มีหน้าที่เพียงดูแล ตรวจตรา ในเรื่องของความปลอดภัยในลักษณะเชิงโครงสร้างด้านการให้บริการประชาชนตามระเบียบปฏิบัติการ ไม่ได้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการจัดการพื้นที่

2. ปัญหาการจัดการความปลอดภัยด้านอาชญากรรมที่เกิดขึ้นกับผู้โดยสารการรถไฟแห่งประเทศไทย สรุปเป็น 3 ด้าน คือ 1) ด้านการบริหารจัดการด้านบุคคล พบปัญหาในเรื่องของความไม่เพียงพอหรือขาดแคลนบุคลากรด้านความปลอดภัย โดยเฉพาะเจ้าหน้าที่การรถไฟ อัตรากำลังคนตามโครงสร้างจำนวนเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอ 2) ด้านการจัดการพื้นที่เสี่ยง พบประเด็นปัญหาบุคคลเร่ร่อนเข้ามาก่อเหตุอาชญากรรม ปัญหาด้านไฟฟ้าส่องสว่างและกล้องวงจรปิด CCTV ที่ยังไม่ครอบคลุมพื้นที่ในบางส่วน คือ (1) ด้านจุดเสี่ยงหรือพื้นที่เสี่ยง พบพื้นที่เสี่ยงบริเวณริมคลอง เนื่องจากเป็นพื้นที่มืดและมีบุคคลเร่ร่อนมาอาศัยอยู่เป็นจำนวนมาก มีการกระจายตัวอยู่รอบบริเวณสถานีรถไฟหัวลำโพง และ (2) ด้านแสงสว่างและกล้องวงจรปิด สำหรับปัญหาด้านแสงสว่างและกล้องวงจรปิด (CCTV) และ 3) ด้านการบริหารจัดการด้านการป้องกัน พบปัญหาเชิงนโยบายซึ่งเกิดจากการโยกย้ายของผู้บริหารบ่อยครั้ง และขาดการบูรณาการร่วมกันในการจัดการปัญหา คือ (1) การโยกย้ายผู้บริหาร เป็นปัญหาสำคัญในเรื่องโครงสร้างที่เป็นนโยบายในการจัดการ และ (2) การขาดการบูรณาการร่วมกันในการจัดการปัญหา โดยพบการขาดการบูรณาการร่วมกันในการจัดการปัญหาด้านการบริหารจัดการนโยบายด้านความปลอดภัยเกี่ยวกับผู้โดยสาร

ตอนที่ 2 แนวทางการจัดการความปลอดภัยด้านอาชญากรรมที่เกิดขึ้นกับผู้โดยสารการรถไฟแห่งประเทศไทย กรณีศึกษาพื้นที่รับผิดชอบของกองกำกับการ 1 กองบังคับการตำรวจรถไฟ ดังนี้

1. ด้านการบริหารจัดการด้านบุคคล การจัดการความปลอดภัยด้านอาชญากรรม โดยการบริหารจัดการด้านบุคคลมีการจัดอัตรากำลังที่ไม่เพียงพอและภาระงานของผู้ปฏิบัติงาน โดยพบว่าการจัดการความปลอดภัยด้านการจัดการด้านบุคคล ควรเพิ่มประเด็นการบริหารจัดการ ดังนี้ 1) จัดการอัตรากำลัง โดยเพิ่มช่วงเวลาในการออกตรวจตราพื้นที่ในช่วงใกล้รุ่ง 2) บูรณาการภาคีเครือข่ายด้านความมั่นคงของมนุษย์ ดูแลและจัดการกลุ่มบุคคลเร่ร่อนอย่างเป็นระบบ โดยการจัดการตั้งแต่ต้นน้ำจนถึงปลายน้ำ ร่วมแก้ปัญหาตั้งแต่สถานะครอบครัว สภาพจิตใจ 3) สร้างเครือข่ายแจ้งข่าวอาชญากรรม โดยอาศัยบุคคลในพื้นที่ เช่น กลุ่มวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง กลุ่มผู้ค้าแผงลอยหาบเร่ กลุ่มผู้ขับแท็กซี่ในการเป็นหูเป็นตาแทนเจ้าหน้าที่ สามารถแจ้งข่าวหรือข้อมูลต้องสงสัยแก่เจ้าหน้าที่เมื่อมีเหตุจำเป็น และ 4) จัดฝึกอบรมให้ความรู้แก่เจ้าหน้าที่ด้านความปลอดภัย ติดปึกเสริมความรู้และวิธีป้องกันและพร้อมเผชิญเหตุ

2. ด้านการจัดการพื้นที่เสี่ยง พบว่า ในการจัดการความปลอดภัยด้านการจัดการพื้นที่เสี่ยง ควรเพิ่มประเด็นการจัดการ ดังนี้ 1) ติดตั้งแสงสว่างเพิ่มเติมในบริเวณจุดล่อแหลม จุดเสี่ยงหรือบริเวณที่แสงสว่างยังไม่เพียงพอ เช่น บริเวณชานชาลาและบริเวณหลังอาคารสถานีหัวลำโพง รวมถึงศึกษาประเภทของหลอด

ไฟฟ้าส่องสว่างที่ส่งผลต่อแสงส่องสว่างในปริมาณที่แตกต่างกัน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้แสงสว่าง และประหยัดพลังงาน และ 2) ติดตั้งกล้องวงจรปิด (CCTV) เพิ่มเติมในส่วนของพื้นที่ชานชาลา เนื่องจากความยาวของชานชาลา ทำให้ศักยภาพของระยะการมองเห็นของกล้องวงจรปิด (CCTV) ลดน้อยลง เมื่อเกิดเหตุ ภาพไม่สามารถระบุตัวบุคคลหรือเหตุการณ์ได้

3. ด้านการบริหารจัดการด้านการป้องกัน พบว่าควรดำเนินการ 1) ปรับช่องทางการเข้า-ออก ให้เหลือเพียงช่องทางเดียว เพื่อลดช่องว่างในการหลบหนีและโอกาสในการก่อเหตุอาชญากรรม หากมีการบริหารจัดการให้มีการเข้า-ออกในช่องทางเดียว จะสามารถตรวจตราและตรวจค้นผู้ต้องสงสัยได้ง่ายและสะดวกขึ้น 2) เพิ่มช่องทางการประชาสัมพันธ์ หรือดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้ครอบคลุมทุกมิติ เพื่อให้ผู้ใช้บริการได้เข้าใจและตระหนักรู้เกี่ยวกับการป้องกันตนเองไม่ให้ตกเป็นเหยื่ออาชญากรรม รวมถึงประชาสัมพันธ์ช่องทางการแจ้งเหตุและวิธีรับมือ เมื่อเกิดความไม่ปลอดภัย 3) ประชาชนผู้ใช้บริการการรถไฟ ควรตระหนัก ระมัดระวัง ป้องกันชีวิตและทรัพย์สินของตนเองอยู่เสมอ ไม่รับอาหาร เครื่องดื่ม หรือสิ่งของจากคนแปลกหน้า เก็บทรัพย์สินมีค่าโดยมิดชิด และร่วมเตือนภัยบุคคลใกล้เคียง และ 4) ติดตั้งป้ายสัญลักษณ์เตือนภัย เนื่องจากยังไม่พบป้ายสัญลักษณ์เตือนภัย หรือพบได้น้อยมากในพื้นที่รับผิดชอบ เพื่อให้ผู้ใช้บริการได้ระมัดระวังตัวและป้องกันตนเองจากเหตุอาชญากรรม การแจ้งเตือนย่อมดีกว่าแก้ไขเมื่อเกิดเหตุอาชญากรรม

สรุปและอภิปรายผล

ตอนที่ 1 สภาพปัญหาการจัดการความปลอดภัยเกี่ยวกับอาชญากรรมที่เกิดขึ้นกับผู้โดยสารการรถไฟแห่งประเทศไทย กรณีศึกษา พื้นที่รับผิดชอบของกองกำกับการ 1 กองบังคับการตำรวจรถไฟ ดังนี้

1. ปัญหาด้านอาชญากรรมในพื้นที่รับผิดชอบ 1) ด้านการบริหารจัดการด้านบุคคล พบปัญหาในเรื่องของความไม่เพียงพอหรือขาดแคลนบุคลากรด้านความปลอดภัย โดยเฉพาะเจ้าหน้าที่การรถไฟ อัตรากำลังตามโครงสร้างไม่เพียงพอกับปริมาณงานต่อการรักษาความปลอดภัยเกี่ยวกับอาชญากรรม เมื่อพิจารณาตามอัตรากำลังพบว่า อัตราว่างของตำแหน่งมีจำนวนมากแต่อัตรานายหน้าที่ปฏิบัติจริงมีจำนวนน้อย ทำให้ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานลดลง ในส่วนของเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย พบว่าจำนวนของเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยมีจำนวนน้อย เจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอโดยเฉพาะในเหตุการณ์ฉุกเฉิน หรือต้องปฏิบัติภารกิจรักษาความปลอดภัยบุคคลสำคัญ 2) ด้านการจัดการพื้นที่เสี่ยง พบประเด็นปัญหาบุคคลเร่ร่อนเข้ามาก่อเหตุอาชญากรรม สำหรับจุดเสี่ยงหรือพื้นที่เสี่ยง พบพื้นที่เสี่ยงบริเวณริมคลอง เนื่องจากเป็นพื้นที่มืดและมีบุคคลเร่ร่อนมาอาศัยอยู่เป็นจำนวนมาก มีการกระจายตัวอยู่รอบบริเวณสถานีรถไฟหัวลำโพง ซึ่งเป็นสถานีที่เป็นจุดสำคัญและเป็นจุดเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะเช่น สถานีรถไฟฟ้ามหานคร โดยสายประตูน้ำ เป็นพื้นที่เสี่ยงที่อาจเป็นจุดที่มีการก่อเหตุร้ายขึ้นได้ นอกจากนี้ยังมีพื้นที่เสี่ยงบริเวณกำแพงด้านหลังชานชาลา บริเวณทางเชื่อมรถไฟฟ้ามหานครใต้ดินหรือ โรงลิเก ด้านหน้าข้างสามเศียร เป็นแหล่งมั่วสุม คนเร่ร่อน หน้าธนาคารออมสิน และ 3) ด้านแสงสว่างและกล้องวงจรปิด พบว่า ปัญหา

ด้านแสงสว่างและกล้องวงจรปิด (CCTV) ยังไม่ครอบคลุมพื้นที่ในบางส่วน เช่น ในบริเวณชานชาลาที่มีความยาวตามบริบทของรถไฟ พบปัญหาของระยะการมองเห็นของกล้องวงจรปิด (CCTV) ภาพที่ได้จากการบันทึกไม่คมชัด ขาดประสิทธิภาพ รวมถึงบริเวณโดยรอบชานชาลาแสงสว่างยังน้อยมาก การติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างยังไม่ครอบคลุมในบางจุด เช่น บริเวณชานชาลา และบริเวณกำแพงด้านหลังอาคารสถานีหัวลำโพง สอดคล้องกับทฤษฎีสามเหลี่ยมอาชญากรรม (Crime Triangle Theory) (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2556) ที่อธิบายถึงสาเหตุหรือองค์ประกอบของการเกิดอาชญากรรม คือ ผู้กระทำผิด/คนร้าย เหยื่อ/เป้าหมาย และโอกาส โดยทฤษฎีดังกล่าวได้เสนอแนวคิดในการแก้ไขปัญหาอาชญากรรมและพยายามทำให้องค์ประกอบของสามเหลี่ยมอาชญากรรมด้านใดด้านหนึ่งหายไป ก็จะทำให้อาชญากรรมไม่เกิดขึ้น ซึ่งด้านผู้กระทำผิดต้องพยายามควบคุมจำนวนผู้กระทำความผิดในพื้นที่ที่รับผิดชอบ ด้านเหยื่อต้องรู้จักการป้องกันตนเอง ครอบครัวยุติธรรม หรือสังคม ตำรวจจะต้องยื่นมือเข้าไปช่วยเหลือประชาชนในพื้นที่ด้านโอกาสที่ผู้กระทำความผิดจะลงมือก่ออาชญากรรมจะต้องอาศัยเวลาและสถานที่ที่เหมาะสมในการก่อเหตุ ด้านเวลาต้องพยายามตัดช่องโอกาสในเรื่องเวลาที่จะเกิดเหตุ และด้านสถานที่การตัดช่องโอกาสเป็นวิธีการปรับสภาพแวดล้อมในการลดโอกาสการก่ออาชญากรรมและการเพิ่มประสิทธิภาพเครื่องมือเครื่องใช้เทคโนโลยีใหม่ๆ เช่น กล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) การใช้สัญญาณเตือนภัย ทั้งนี้ ตำรวจจะต้องเข้าไปจัดการให้มีการประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และชุมชน เพื่อร่วมมือกันแก้ไขปัญหาอาชญากรรม การป้องกันอาชญากรรมเชิงรุก โดยการทำให้องค์ประกอบของการเกิดอาชญากรรมด้านใดด้านหนึ่งของสามเหลี่ยมหายไป

2. ด้านการจัดการด้านการป้องกัน พบปัญหาเชิงนโยบาย ซึ่งเกิดจากการโยกย้ายของผู้บริหารบ่อยครั้ง และขาดการบูรณาการร่วมกันในการจัดการปัญหา คือ 1) การโยกย้ายผู้บริหาร เป็นปัญหาสำคัญในเรื่องโครงสร้างที่เป็นนโยบายในการจัดการ การโยกย้ายบ่อยครั้งทำให้การปฏิบัติงานขาดความต่อเนื่องในการปฏิบัติงาน ขาดสภาพคล่องในการสร้างความร่วมมือ รวมถึงการเปลี่ยนแปลงนโยบายตามแนวทางของผู้บังคับบัญชาที่โยกย้ายมา และ 2) การขาดการบูรณาการร่วมกันในการจัดการปัญหา โดยพบการขาดการบูรณาการร่วมกันในการจัดการปัญหาด้านการดการนโยบายด้านความปลอดภัยเกี่ยวกับผู้โดยสารของกองกำกับการ 1 กองบังคับการตำรวจรถไฟ และเจ้าหน้าที่การรถไฟ รวมถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ลักษณะการประสานจะเป็นการประสานเพียงครั้งคราวหรือลักษณะจัดกิจกรรม เมื่อกิจกรรมจบการประสานก็จบไปด้วย มิได้กระทำการอย่างต่อเนื่อง และมีได้เป็นการบูรณาการแก้ปัญหาในระยะยาว ทั้งนี้ Schermerhorn (2000) ที่ได้เสนอแนวคิดเกี่ยวกับลักษณะของคุณภาพการให้บริการ ซึ่งการให้บริการของการรถไฟ สะท้อนให้เห็นถึงลักษณะของการให้บริการที่ไม่มีคุณภาพ กล่าวคือ สถานที่ในการให้บริการไม่สามารถสร้างความน่าเชื่อถือ เช่น บุคลากรไม่เพียงพอ ที่นั่งไม่เพียงพอ บรรยากาศไม่ดี และความไม่สะอาดของสิ่งต่างๆ ของสถานที่ในการให้บริการ และยังเกิดความไม่คงเส้นคงวา นั่นคือการบริการมีความแตกต่างกันในผลของการปฏิบัติในแต่ละครั้งที่รับบริการ ทำให้ยากแก่การกำหนดมาตรฐานหรือควบคุมคุณภาพของสถานีรถไฟ

นอกจากนี้จากการสำรวจของไทยโพสต์ (2561) พบว่า ขาดแคลนพนักงานปฏิบัติหน้าที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ที่มีมายาวนานตั้งแต่อดีตจากมติคณะรัฐมนตรี (ครม.) เดิมเมื่อปี 2541 ที่กำหนดให้ รฟท.รับพนักงานใหม่ได้เพียง 5% ของพนักงานที่เกษียณ ทำให้ปัจจุบัน รฟท.ขาดพนักงานปฏิบัติงาน รวมกว่า 8,000 อัตรา ครอบคลุมทั้งพนักงานประจำขบวนรถ พนักงานห้ามล้อ และเจ้าหน้าที่ประจำสถานีสำหรับหน้าที่ที่กล่าวมานั้น ล้วนแล้วส่งผลโดยตรงต่อความปลอดภัยผู้โดยสาร และคุณภาพบริการ แม้ว่าฝ่ายบริหารได้นำเสนอให้กระทรวงคมนาคม และรัฐบาลทราบปัญหาแล้ว เมื่อปี 2559 รองนายกรัฐมนตรี เดินทางมาตรวจเยี่ยม รฟท. ก็ให้ความสำคัญต่อปัญหาดังกล่าว โดยปัจจุบันพนักงาน รฟท.ยังติดตามว่ารัฐบาลจะมีมติ ครม.ใหม่ปลดล็อกมติ ครม.เดิมที่ชัดเจนเมื่อใด จากรายงานพบว่า อัตราเจ้าหน้าที่ที่ขาดในเดือนกุมภาพันธ์ 2561 พบว่าอัตราพนักงานที่ขาดมากที่สุด ได้แก่ พนักงานฝ่ายการช่างกล ที่ทำหน้าที่เป็นพนักงานขับรถ ช่างเครื่อง พนักงานซ่อมบำรุงรถจักร ตู้โดยสารต่างๆ มีอัตราที่ขาด 2,280 คน รองลงมาคือ ฝ่ายการช่างโยธาที่ทำหน้าที่ซ่อมบำรุงดูแลความปลอดภัยของระบบราง สะพานต่างๆ ทั่วประเทศ มีอัตราที่ขาด 1,884 คน ฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ ที่ทำหน้าที่ประจำตามสถานีต่างๆ ทั่วประเทศ ดูแลเรื่องความปลอดภัยรวมถึงพนักงานที่ให้บริการแก่ผู้โดยสารภายในสถานี มีอัตราที่ขาด 1,655 คน และฝ่ายบริการโดยสาร ที่ทำหน้าที่อำนวยความสะดวก ดูแลความปลอดภัยของผู้โดยสารบนขบวนรถ มีอัตราที่ขาด 570 คน นอกจากนี้ ปัญหาดังกล่าวยังครอบคลุมการผลิตบุคลากร ทั้งที่จะนำมาปฏิบัติงานในการเดินรถไฟปัจจุบัน และรองรับงานระบบรางที่ รฟท.เป็นผู้ลงทุน และอาจต้องดูแลการเดินรถในอนาคต ไม่ว่าจะเป็นรถไฟทางคู่อีกหลายเส้นทางที่จะทำให้รถไฟต้องจัดหาขบวนรถเพิ่ม โครงการรถไฟความเร็วสูง โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง ดังนั้น ควรเพิ่มอัตรากำลังพลให้ครอบคลุมทุกหน่วยปฏิบัติงาน

ดังที่อุรนา สุระตะนัย (2559) ที่ได้ทำวิจัยเรื่อง การควบคุมอาชญากรรมจากสภาพแวดล้อมในสถานศึกษาเพื่อลดโอกาสของการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมและการตระหนักถึงความปลอดภัยส่วนบุคคล ได้เสนอแนวทางในการลดปัญหาอาชญากรรมในสถานศึกษาโดยการจัดสภาพแวดล้อม คือ มีกล้องวงจรปิด มีการประชาสัมพันธ์เบอร์โทรศัพท์แจ้งเหตุฉุกเฉินทั่วทุกพื้นที่ทำให้ดูแลรักษาความปลอดภัยภายในสถานศึกษาได้อย่างทั่วถึง รวมทั้งสถานศึกษายังให้ความสำคัญในเรื่องการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของบุคลากรและนักศึกษา

ตอนที่ 2 แนวทางการจัดการความปลอดภัยเกี่ยวกับอาชญากรรมที่เกิดขึ้นกับผู้โดยสารการรถไฟแห่งประเทศไทย กรณีศึกษา พื้นที่รับผิดชอบของกองกำกับการ 1 กองบังคับการตำรวจรถไฟ เมื่อพิจารณาจากการจัดการ พบว่า สามารถป้องกันตามทฤษฎีการป้องกันอาชญากรรมจากสภาพความเป็นจริง สามารถนำมาประยุกต์ใช้กับแนวทางการจัดการความปลอดภัยเกี่ยวกับอาชญากรรมที่เกิดขึ้นกับผู้โดยสารการรถไฟแห่งประเทศไทย ดังนี้

1. ด้านการจัดการด้านบุคคล ควรเพิ่มประเด็นการจัดการ คือ 1) เพิ่มอัตรากำลังและช่วงเวลาในการออกตรวจตราพื้นที่ในช่วงใกล้รุ่ง โดยเฉพาะในบริเวณรอบสถานีที่มีกลุ่มคนเร่ร่อน

รวมถึงผู้ใช้บริการการรถไฟที่พักผ่อนรอใช้บริการในช่วงเวลาเปิดทำการของสถานี ซึ่งมักเป็นช่องทางและจังหวะเวลาในการก่อเหตุอาชญากรรมได้ 2) บุคลากรภาคีเครือข่ายด้านความมั่นคงของมนุษย์ เช่น กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ ดูแลและจัดการกลุ่มบุคคลเร่ร่อนอย่างเป็นระบบ โดยการจัดการตั้งแต่ต้นน้ำจนถึงปลายน้ำ ร่วมแก้ปัญหาตั้งแต่สถานะครอบครัว สภาพจิตใจ การดูแลแบบส่งต่อเพื่อการมีที่อยู่ และสร้างอาชีพ สร้างรายได้ ให้เกิดการพึ่งพาตนเองได้ 3) สร้างเครือข่ายแจ้งข่าวอาชญากรรม โดยอาศัยบุคคลในพื้นที่ เช่น กลุ่มวิน รถจักรยานยนต์รับจ้าง กลุ่มผู้ค้าแผงลอยหาบเร่ กลุ่มผู้ขับขี่แท็กซี่ โดยการทำให้เป็นทำเนียบรายชื่อภาคีเครือข่ายในการเป็นหูเป็นตาแทนเจ้าหน้าที่ สามารถแจ้งข่าวหรือข้อมูลต้องสงสัยแก่เจ้าหน้าที่เมื่อมีเหตุจำเป็น เพื่อป้องกันและป้องปรามอาชญากรรม และ 4) จัดฝึกอบรมให้ความรู้แก่เจ้าหน้าที่ด้านความปลอดภัย ติดปึกสมรรถนะเสริมความรู้ วิธีป้องกันและพร้อมเผชิญเหตุ รวมถึงการออกคำสั่งที่ชัดเจนเพื่อให้ผู้ปฏิบัติได้เข้าใจในกรอบการดำเนินงานในส่วนที่ตนรับผิดชอบ

2. ด้านการจัดการพื้นที่เสี่ยง การจัดการความปลอดภัยด้านอาชญากรรมในพื้นที่รับผิดชอบของกองกำกับการ 1 กองบังคับการตำรวจรถไฟ มีการปรับการจัดการในด้านการลดช่องโอกาสในการที่จะตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมได้อย่างเหมาะสม มีการวางกำลังเจ้าหน้าที่ประจำจุด มีการตรวจตราโดยเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยอย่างสม่ำเสมอ และมีการติดตั้งกล้องวงจรปิด (CCTV) เกือบสมบูรณ์โดยรอบบริเวณพื้นที่สถานีที่รับผิดชอบ รวมถึงบนขบวนรถโดยสาร มีการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างที่เพียงพอ ซึ่งในประเด็นนี้ ผู้วิจัยค้นพบว่าในการจัดการความปลอดภัยด้านการจัดการพื้นที่เสี่ยง ควรเพิ่มประเด็นการจัดการ โดยการ 1) ติดตั้งแสงสว่างเพิ่มเติมในบริเวณจุดล่อแหลม จุดเสี่ยงหรือบริเวณที่แสงสว่างยังไม่เพียงพอ เช่น บริเวณชานชาลา และบริเวณหลังอาคารสถานีหัวลำโพง รวมถึงศึกษาประเภทของหลอดไฟฟ้าส่องสว่างที่ส่งผลต่อแสงส่องสว่างในปริมาณที่แตกต่างกัน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้แสงสว่างที่มากขึ้นและประหยัดพลังงาน และ 2) ติดตั้งกล้องวงจรปิด (CCTV) เพิ่มเติมในส่วนของพื้นที่ชานชาลา เนื่องจากความยาวของชานชาลา ทำให้ระยะการมองเห็นของกล้องวงจรปิด (CCTV) ลดน้อยลง เมื่อเกิดเหตุ ภาพไม่สามารถระบุตัวบุคคลหรือเหตุการณ์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และ 3) บุคลากรหน่วยงานทุกภาคส่วน ดูแลและบริหารจัดการบุคคลเร่ร่อนบริเวณรอบสถานีให้สามารถมีอาชีพและแหล่งที่พักอาศัยถาวร

3. ด้านการจัดการด้านการป้องกัน การจัดการความปลอดภัยด้านอาชญากรรมโดยการจัดการดูแลผู้ที่อาจจะตกเป็นเหยื่อ ย่อมดีกว่าการแก้ไขหลังเกิดเหตุ ซึ่งมักนำไปสู่การสูญเสียทั้งชีวิตและร่างกาย พื้นที่รับผิดชอบของกองกำกับการ 1 กองบังคับการตำรวจรถไฟ ได้จัดให้มีการประชาสัมพันธ์โดยการเข้าถึงผู้ใช้บริการในลักษณะการจัดกิจกรรมมาโดยตลอด แต่กิจกรรมเหล่านั้นยังขาดความต่อเนื่องและยังไม่เห็นผลเชิงประจักษ์ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรเพิ่มการตระหนักรู้ ตื่นรู้เพื่อป้องกันภัยในมิติต่างๆ เพื่อลดโอกาสในการที่จะตกเป็นเหยื่อของผู้ก่อเหตุอาชญากรรม โดยการ 1) ปรับช่องทางการเข้า-ออก ให้เหลือเพียงช่องทางเดียว เพื่อลดช่องทางการหลบหนีและโอกาส

ในการก่อเหตุอาชญากรรม หากมีการบริหารจัดการให้มีการเข้า-ออกในช่องทางเดียวจะสามารถตรวจตราและตรวจค้นผู้ต้องสงสัยได้ง่ายและสะดวกขึ้น 2) เพิ่มช่องทางการประชาสัมพันธ์ หรือดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้ครอบคลุมทุกมิติ เพื่อให้ผู้ใช้บริการได้เข้าใจและตระหนักรู้เกี่ยวกับการป้องกันตนเองไม่ให้ตกเป็นเหยื่ออาชญากรรม รวมถึงประชาสัมพันธ์ช่องทางการแจ้งเหตุและวิธีรับมือ เมื่อเกิดความไม่ปลอดภัย 3) ประชาชนผู้ใช้บริการการรถไฟ ควรตระหนัก ระวังระวัง ป้องกันชีวิตและทรัพย์สินของตนเองอยู่เสมอ ไม่รับอาหาร เครื่องดื่ม หรือสิ่งของจากคนแปลกหน้า เก็บทรัพย์สินมีค่าโดยมิดชิด และร่วมเตือนภัยบุคคลใกล้เคียง ร่วมเป็นหูเป็นตาให้กับเจ้าหน้าที่ และ 4) ติดตั้งป้ายสัญลักษณ์เตือนภัย เนื่องจากพบป้ายสัญลักษณ์เตือนภัยน้อยมากในพื้นที่รับผิดชอบของกองกำกับการ 1 กองบังคับการตำรวจรถไฟ เพื่อให้ผู้ใช้บริการได้ระมัดระวังตัวและป้องกันตนเองจากเหตุอาชญากรรม การแจ้งเตือนย่อมดีกว่าแก้ไขเมื่อเกิดเหตุอาชญากรรม สอดคล้องกับแนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการจัดการความปลอดภัยด้านอาชญากรรมของสตุสวอน สตรีสร (2547 : 95-96) ที่ได้กล่าวว่า การป้องกันอาชญากรรม (Crime prevention) เป็นการคาดการณ์หรือประเมินล่วงหน้าเกี่ยวกับช่องทางหรือโอกาสของการกระทำความผิด หรือสภาพการณ์อาชญากรรมที่อาจเกิดขึ้น รวมทั้งความพยายามที่จะกระทำการใดๆ เพื่อเป็นการสกัดกั้นมิให้มีการกระทำความผิดใดๆ โดยมีหลักปฏิบัติ คือ 1) หลักการด้านความเสียดต่อการถูกลงโทษ (Punitive threat of punishment) เป็นการยับยั้งผู้ที่จะกระทำความผิด โดยให้ยับยั้งซึ่งใจว่า หากกระทำความผิดในขณะนั้นหรือโอกาสนั้นแล้ว เขาอาจจะถูกจับกุมและถูกนำตัวมาลงโทษ กล่าวคือ ต้องมีการจัดตำรวจสายตรวจในการป้องกันอาชญากรรม การจัดสภาพพื้นที่สาธารณะให้มีสภาพปลอดจากอาชญากรรม การป้องกันที่อยู่อาศัยโดยตัวเจ้าของบ้านเอง 2) หลักการในการแก้ไขตัวบุคคลและสภาพแวดล้อมในชุมชน (Corrective) มุ่งที่ตัวบุคคลเพื่ออบรมแนะนำตลอดจนการปลูกฝังแนวความคิดของการเป็นพลเมืองแก่เด็กและเยาวชนรวมถึงประชาชนกลุ่มต่างๆ เช่น การจัดโครงการเยาวชนสัมพันธ์ โครงการอบรมให้ความรู้ด้านยาเสพติดแก่เด็กและเยาวชน มุ่งจัดสภาพแวดล้อมชุมชนให้มีความเหมาะสม และปลอดภัยจากอาชญากรรม เช่น ปรับปรุงแหล่งสลัม จัดแสงไฟในทางเปลี่ยวให้เหมาะสมกับการมองเห็น การจัดเวรยาม เป็นต้น และ 3) หลักการด้านเครื่องมือป้องกันและจัดตัวอาคารสถานที่ (Mechanical) เพื่อให้การกระทำความผิดกระทำได้อย่างยากขึ้น โดยการนำเครื่องมืออุปกรณ์มาช่วยในการป้องกัน เช่น การติดสัญญาณเตือนภัยป้องกันขโมย การติดตั้งกล้องวงจรปิด การติดเหล็กดัดประตูหน้าต่าง เป็นต้น โดย Shanahan (1975 : 317) ได้กล่าวว่า ในทุกสังคมมีเหตุอาชญากรรมต่าง ๆ เกิดขึ้นอย่างมากมายเพียงแต่อาชญากรรมนั้น ๆ มีความรุนแรงที่แตกต่างกัน สังคมทุกสังคมที่เป็นอยู่นั้นมีทั้งคนดีและคนไม่ดีปะปนกันไป ไม่มีใครสามารถที่จะควบคุมคนชั่วให้กลายเป็นคนดีและเลิกกระทำความผิดได้ทั้งหมด แต่ถ้าไม่กระทำการควบคุมใด ๆ เลย สังคมที่เป็นอยู่ก็อาจจะไม่เป็นที่ยอมรับได้ ฉะนั้นอาจจะกล่าวได้ว่า ถึงแม้การควบคุมเหตุอาชญากรรมอาจจะยากในการทำ แต่ก็ควรควบคุมให้เหตุอาชญากรรมอยู่ในระดับที่ยอมรับได้ การป้องกันอาชญากรรมที่จะเกิดขึ้นย่อมดีกว่าเมื่อเกิดขึ้นแล้วค่อยหาวิธีการแก้ไข เพราะ

เมื่อเกิดอาชญากรรมขึ้นแล้วจะมีความสูญเสียทั้งชีวิต ทรัพย์สิน สภาพจิตใจ สิ่งต่าง ๆ เหล่านี้ยากที่จะฟื้นฟูเยียวยาแก้ไขได้ ด้วยเหตุนี้เองนักวิชาการจึงเห็นพ้องต้องกันว่า หากสามารถป้องกันไม่ให้อาชญากรรมที่เกิดขึ้นและก่อให้เกิดความเสียหายแก่คนทั่วไปแล้วนั้น ย่อมเป็นสิ่งที่ดีที่สุดสำหรับมนุษยชาติ ดังที่ เซอร์ โรเบิร์ต ฟิล บิดาแห่งระบบตำรวจอาชีพของอังกฤษได้กล่าวไว้ว่า หากสามารถป้องกันมิให้บุคคลใดบุคคลหนึ่งกระทำความผิดได้ย่อมดีกว่าการที่ตำรวจสามารถจับกุมผู้กระทำความผิดถึง 40 คนมาดำเนินคดี ส่วน Johnson (1978: 49) ได้เสนอว่าแนวทางในการป้องกันอาชญากรรมไว้ 2 ทาง ด้วยกันคือ 1) การป้องกันอาชญากรรมที่มุ่งต่อบุคคล โดยการบังคับใช้กฎหมายให้บุคคลประพฤติและปฏิบัติด้วยการยับยั้งผู้ที่จะก่อเหตุอาชญากรรมหรือบังคับใช้กฎหมายจับกุมผู้กระทำความผิดไปลงโทษ และการแก้ไขสภาพแวดล้อมทางสังคมขั้นพื้นฐานและการปรับตัวที่ไม่เหมาะสมของแต่ละบุคคล และ 2) การป้องกันอาชญากรรมที่มุ่งต่อสิ่งแวดล้อม โดยเอาความเกี่ยวเนื่องของทุกอย่างที่มีอยู่ระหว่างบุคคลและสิ่งแวดล้อมภายนอก ตลอดจนอิทธิพลต่างๆ ที่มีส่วนทำให้เกิดอาชญากรรม นำมาวิเคราะห์แยกแยะและหาหนทางเปลี่ยนแปลงสิ่งต่างๆ เพื่อให้เอื้ออำนวยต่อการป้องกันอาชญากรรม

ดังนั้น ในการการจัดการความปลอดภัยด้านอาชญากรรมที่เกิดขึ้นกับผู้โดยสารการรถไฟแห่งประเทศไทย ด้านการจัดการด้านบุคคล ด้านการจัดการพื้นที่เสี่ยง และด้านการจัดการด้านการป้องกัน ซึ่งเป็นองค์ประกอบสำคัญในการบริหารจัดการความปลอดภัยด้านอาชญากรรม ทำให้ทราบถึงช่องว่างและช่องโอกาสในการก่อและเกิดเหตุอาชญากรรม รวมถึงเพื่อให้ประชาชนผู้มาใช้บริการได้ตระหนักรู้และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยได้ดำเนินการปิดช่องโอกาสในการเกิดอาชญากรรม รวมทั้งพัฒนาแนวทางจัดการความปลอดภัยด้านอาชญากรรมในพื้นที่รับผิดชอบของกองกำกับการ 1 กองบังคับการตำรวจรถไฟให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด เพื่อให้ตำรวจรถไฟเป็นหน่วยงานที่พึ่งพิงได้ของประชาชนผู้ใช้บริการการรถไฟแห่งประเทศไทย สมกับเป็นผู้พิทักษ์ที่อยู่คู่การรถไฟมาตลอดกว่า 65 ปี และเพื่อให้ตำรวจรถไฟ เข้าไปอยู่ในหัวใจของประชาชนผู้ใช้บริการสมกับคำกล่าวที่ว่า “ทุกขบวนปลอดภัย ตำรวจรถไฟ พร้อมให้บริการ”

ข้อเสนอแนะที่ได้จากการวิจัย

จากข้อค้นพบในการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ ดังนี้

1. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ควรมีการจัดทำนโยบายเพื่อเสนอของบประมาณในการจัดการความปลอดภัยด้านอาชญากรรมในภาพรวมของพื้นที่ เพื่อให้สามารถบริหารจัดการและพัฒนาได้ทั้งระบบและบูรณาการการปฏิบัติงานร่วมกัน เพื่อลดความซ้ำซ้อนในการปฏิบัติงาน รวมถึงลดค่าใช้จ่ายในส่วนที่ไม่จำเป็นและสามารถดำเนินการร่วมกัน

2. ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ ควรมีการจัดทำแผนและดำเนินการตามแผนการจัดการจัดการความปลอดภัยเกี่ยวกับอาชญากรรมแบบบูรณาการ โดยประสานงานความร่วมมือทั้งภาครัฐ เอกชน องค์กรต่าง ๆ และประชาชน ในการวิเคราะห์ปัญหาด้านอาชญากรรม พื้นที่จุดเสี่ยง สภาพแวดล้อม แหล่งมั่วสุม รวมทั้งประชากรแฝง

ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรศึกษาเชิงลึกถึงการมีส่วนร่วมได้ส่วนเสียและผู้ที่ได้รับผลกระทบจากปัญหาด้านความปลอดภัยเกี่ยวกับอาชญากรรมที่เกิดขึ้นกับผู้โดยสารการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อสร้างจิตสำนึกที่ดีต่อชุมชนบริเวณโดยรอบและสังคมต่อการป้องกันอาชญากรรมในพื้นที่

2. ควรศึกษาพฤติกรรมกรรมมั่วสุมของคนเร่ร่อนในพื้นที่ เพื่อหาแนวทางป้องกันและปราบปรามปัญหาอาชญากรรมในพื้นที่

3. ควรศึกษาแนวทางการบูรณาการการปฏิบัติงานร่วมกันของหน่วยงานภาครัฐ เช่น กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ และเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ เพื่อให้เกิดการประสานงานที่มีประสิทธิภาพระหว่างหน่วยงานให้เพิ่มมากขึ้น

4. ควรศึกษาวิจัยแบบผสมผสาน (Mixed Methods Research Design) ซึ่งเป็นการนำแนวคิดการศึกษาเชิงปริมาณ และการศึกษาเชิงคุณภาพมาร่วมกันในการเก็บข้อมูล วิเคราะห์ข้อมูล ในการศึกษาเรื่องเดียวด้วยการผสมผสานขั้นตอนของการวิจัยอย่างเป็นเหตุเป็นผล ตามรูปแบบการศึกษาแบบหนึ่งของระเบียบวิธีวิจัยภายใต้กระบวนการค้นคว้าแบบปฏิบัตินิยม ในการค้นหาความรู้ ความจริงในปรากฏการณ์ทางสังคมที่มีลักษณะซับซ้อน จำเป็นต้องใช้วิธีการวิจัยที่เหมาะสมกับปัญหาหรือคำถามการวิจัยที่ต้องการศึกษาหาคำตอบ วิธีการวิจัยเชิงผสมผสาน จะช่วยให้ได้คำตอบการวิจัยที่รอบด้าน ลุ่มลึก หลายแง่มุม จากแบบแผนการวิจัยให้เลือกใช้หรือออกแบบการวิจัยอย่างหลากหลาย ซึ่งแต่ละแบบแผนก็เหมาะสมกับ ลักษณะปัญหาการวิจัยที่แตกต่างกัน

บรรณานุกรม

- กองกำกับการ 1 กองบังคับการตำรวจรถไฟ. (2563). สถิติการเกิดอาชญากรรมบนรถไฟ (2558 - 2560). กองบังคับการตำรวจรถไฟ. (2562). แผนผังและโครงสร้างของกองบังคับการตำรวจรถไฟ. การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2563). ประวัติการรถไฟแห่งประเทศไทย. การรถไฟแห่งประเทศไทย. http://www.railway.co.th/AboutUs/Blog_detail?value1.
- ธนพัฒน์ ภคชัยวิศิษฐ์. (2561). การวิเคราะห์ระบบการจัดการความปลอดภัยด้านอาชญากรรมในพื้นที่ท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม เทศบาลเมืองน่าน จังหวัดน่าน [วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ]. โรงเรียนนายร้อยตำรวจ.

- เปลวสีเงิน. (2561, 4 เมษายน). กระจกไร้เงา: คนรถไฟชานชาลาบอกเล่า. ไทยโพสต์. <https://www.thaipost.net/main/detail/6397>.
- มติชนออนไลน์. (2561, 30 เมษายน). เศรษฐกิจ: สนช. ผนึกใจกำผัดแผน แม่บทรถไฟฟาส 2. มติชน. https://www.matichon.co.th/economy/news_936114.
- สุดสงวน สุธีสร. (2547). *อาชญาวิทยา* (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (2556). คู่มือการบริหารงานป้องกันปราบปรามอาชญากรรม.
- สำนักงานสถิติแห่งชาติ. (2560). สถิติจำนวนผู้ใช้บริการการรถไฟแห่งประเทศไทย (2555 - 2560). สำนักงานสถิติแห่งชาติ. <https://www.statbbi.nso.go.th/staticreport/Page>.
- อุธินา สุระตะนัย. (2559). การควบคุมอาชญากรรมจากสภาพแวดล้อมในสถานศึกษา เพื่อลดโอกาสของการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมและการตระหนักถึงความปลอดภัยส่วนบุคคล. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- Certo C.S. (2000). *Modern management*. New Jersey: Prentice Hall.
- Ninh Khanh Duy. (2559). *แนวทางการจัดการความปลอดภัยด้านอาชญากรรมให้แก่นักท่องเที่ยวกรณีศึกษา กองบัญชาการตำรวจนครบาลฮานอย* วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ. โรงเรียนนายร้อยตำรวจ.
- Johnson, G. B. (1978). *The Living World*. Massachusetts: McGraw-Hill.
- Polit, D. F., & Beck, C. T. (2012). *Nursing research: Generating and assessing evidence for nursing Practice*. PA: Wolters Kluwer Health / Lippincott Williams & Wilkins.
- Schermerhorn J. R. (2000). *Management (7th ed)*. John Wiley & Sons.
- Shanahan, Donald. (1975). *Patrol Administration*. Boston: Holbrook
- Workpoint News | Writer. (2561, 5 ตุลาคม). อาชญากรรม: จับยาบ้าเกือบ 8 หมื่นเม็ด ชุกรถไฟหาดใหญ่มูลค่ากว่า 5 ล้าน เตรียมส่งยะลา. workpointTODAY. <https://workpointtoday.com>.
- Wortley, R., & Smallbone, S. (2006). Offenses against children. In R. Wortley & S. Smallbone (Eds), *Crime prevention studies: Vol. 19. Situational Prevention of Child Sexual Abuse* (pp. 101 - 144). Monsey, NY: Criminal Justice Press.