ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์ระดับเสี่ยงต่ำของพนักงานขับรถบรรทุก ในพื้นที่จังหวัดชลบุรี

พูลศักดิ์ แข่งขัน*, นิสากร กรุงไกรเพชร** และยุวดี ลีลัคนาวีระ***

Received: April 11, 2024
Revised: June 12, 2024
Accepted: June 24, 2024

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่ออธิบายระดับพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์และทดสอบปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์ระดับเสี่ยงต่ำ ซึ่งเป็นการดื่มแอลกอฮอล์ที่ไม่ส่งผลกระทบต่อการทำงานหรือการใช้ชีวิตประจำวันของพนักงานขับรถบรรทุกในจังหวัดชลบุรี โดยมีกลุ่มตัวอย่างจำนวน 369 คน จากการสุ่มแบบกลุ่ม เก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามและวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และสถิติเชิงอนุมาน Binary Logistic Regression ที่ระดับความเชื่อมั่น 95%CI

ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์โดยรวมที่ระดับเสี่ยง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์ระดับเสี่ยงต่ำอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ได้แก่ รายได้ต่อเดือนมากกว่าหรือเท่ากับ 20,000 บาท (OR_{adj}=2.15, 95% CI=2.20–3.88, p=.01) ประสบการณ์การทำงานขับรถบรรทุกมากกว่าหรือเท่ากับ 2 ปี (OR_{adj}=2.83, 95%CI=1.02-7.85, p=.04) การรับรู้ระดับสุขภาพโดยรวมระดับดีถึงดีมาก (OR_{adj}=1.69, 95% CI=1.07-2.67, p=.025) การรับรู้กฎหมายห้ามดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับรถระดับดี (OR_{adj}=1.82, 95%CI=1.05-3.14, p=.033) การรับรู้ความสามารถในการควบคุมการดื่มแอลกอฮอล์ระดับสูงถึงสูงมาก (OR_{adj}=2.78, 95% CI=1.74-4.45, p<.001) และความตั้งใจเลิกดื่มแอลกอฮอล์ระดับสูงถึง สูงมาก (OR_{adj}=2.62, 95% CI=1.67-4.11, p<.001)

ดังนั้นจึงควรส่งเสริมการรับรู้กฎหมายห้ามดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับรถบรรทุก การรับรู้ความสามารถในการควบคุมการดื่มแอลกอฮอล์ และให้การสนับสนุนความตั้งใจเลิกดื่มแอลกอฮอล์ รวมถึงส่งเสริมให้พนักงานขับรถบรรทุกที่มีประสบการณ์มากกว่า 2 ปี เป็นแบบอย่างในการควบคุมการดื่มแอลกอฮอล์ของพนักงานขับรถบรรทุก

คำสำคัญ: พฤติกรรม / การดื่มแอลกอฮอล์ / พนักงานขับรถบรรทุก / ทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน

**ผู้รับผิดชอบบทความ:* นิสากร กรุงไกรเพชร คณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา จังหวัดชลบุรี E-mail: nisakorn@buu.ac.th*

**นิสิตหลักสูตรพยาบาลศาสตรมหาบัณฑิต สาขาพยาบาลเวชปฏิบัติชุมชน คณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา*

***ผู้ช่วยศาสตราจารย์ คณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา*

****ผู้ช่วยศาสตราจารย์ คณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา*

Factors Associated with Low-Risk Alcohol Drinking Behavior Among Truck Drivers in Chonburi Province

Poonsak Kheangkan*, Nisakorn Krungkraipetch**
and Yuwadee Leelukkanaveera***

Abstract

This research aimed to explain truck drivers' alcohol drinking behavior and test their associated factors to low-risk alcohol drinking behavior which alcohol consumption that does not affect working or daily life of truck drivers in Chonburi Province. The samples were conducted 369 truck drivers in Chonburi Province, who were randomized sampling. The data were collected by questionnaires. There were analyzed the quantitative in descriptive statistics by frequency distribution, percentage, mean score and standard deviation. The inferential statistics were used binary logistic regression at 95%CI confidence level.

The results showed that the sample group had overall alcohol drinking behavior at a risky level. Factors were associated statistically significant with low-risk alcohol drinking behavior such as monthly income greater than or equal to 20,000 baht (OR_{adj}=2.15, 95% CI=2.20–3.88, p=.01), truck driving experience greater than or equal to 2 years (OR_{adj}=2.83, 95% CI=1.02-7.85, p=.04), self-health report at good to excellent level (OR_{adj}=1.69, 95% CI=1.07-2.67, p=.025), knowledge of the law regards prohibiting alcohol drinking while driving at excellent level (OR_{adj}=1.82, 95% CI=1.05-3.14, p=.033), perceived behavior control towards controlling alcohol drinking at high to very high level (OR_{adj}=2.78, 95% CI=1.74-4.45, <.001), and intention to abstain alcohol drinking at high to very high level (OR_{adj}=2.62, 95% CI=1.67-4.11, p<.001).

Therefore, it is important to promote knowledge of the law regards prohibiting alcohol drinking while driving as well as awareness of the ability to control alcohol consumption. Also, support the intention to abstain alcohol drinking, and encourage truck drivers with more than 2 years of experience to be role models in alcohol control among truck drivers.

Kewords: Behavior / Alcohol drinking / Truck driver / Theory of Plan Behavior

*__Corresponding Author:__ *Nisakorn Krungkraipetch, Faculty of Nursing, Burapha University E-mail: nisakorn@buu.ac.th*

**Master degree of Nursing Science in Community Nurse Practitioner, Faculty of Nursing, Burapha University*

***Assistant Professor, Faculty of Nursing, Burapha University*

****Assistant Professor, Faculty of Nursing, Burapha University*

1. บทนำ

การดื่มแอลกอฮอล์ของพนักงานขับรถบรรทุกทำให้เสี่ยงต่อการเกิดโรคไม่ติดต่อเรื้อรังและอุบัติเหตุจราจรที่รุนแรง ผู้ที่ดื่มแอลกอฮอล์มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุจราจรสูง 3.51 เท่าของผู้ที่ไม่ดื่ม (Borges et al., 2017) ตั้งแต่ พ.ศ. 2561-2564 ประเทศไทยมีอุบัติเหตุจราจรจากรถบรรทุกเมาแล้วขับเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจาก 3 ครั้งต่อปี เป็น 8 ครั้งต่อปี เฉพาะปี พ.ศ. 2565 มีรถบรรทุกเกิดอุบัติเหตุ 591 ครั้ง ทำให้มีผู้บาดเจ็บจำนวน 375 คน (ร้อยละ 63) และเสียชีวิตจำนวน 405 คน (ร้อยละ 69) (สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก, 2565) ดังนั้นการควบคุมการดื่มแอลกอฮอล์มีความจำเป็นสำหรับพนักงานขับรถบรรทุก จากการทบทวนวรรณกรรมพบว่า ชายไทยวัยแรงงานมีการดื่มแอลกอฮอล์นานเฉลี่ย 12.51 ปี (อนันญา ดีปานา, 2560) และพนักงานขับรถบรรทุกในภาคตะวันออกส่วนใหญ่เป็นวัยแรงงานเพศชาย ซึ่งดื่มแอลกอฮอล์ทุกครั้งเมื่อรู้สึกเครียดร้อยละ 31 และดื่มขณะขับรถในบางครั้งร้อยละ 4.5 (วรชัย บุญฤทธิผล, 2559) โดยพบว่าผู้ป่วยชายที่เข้ารับการบำบัดอาการติดแอลกอฮอล์ร้อยละ 59.86 ไม่สามารถหยุดดื่มได้ภายใน 3 เดือน (สิทธินันท์ ตัณจักรวรานนท์, 2564) ดังนั้นการควบคุมการดื่มแอลกอฮอล์ที่ไม่เกินระดับเสี่ยงต่ำจึงเป็นทางเลือกสำหรับพนักงานขับรถบรรทุกที่ไม่สามารถเลิกดื่มแอลกอฮอล์ได้ ซึ่งเป็นการดื่มในระดับที่ไม่กระทบต่อสุขภาพ การทำงานหรือการใช้ชีวิต และมีความเสี่ยงต่อสุขภาพหรือการทำงานน้อยกว่าการดื่มระดับเสี่ยงปานกลาง การดื่มระดับอันตรายหรือการดื่มระดับติด

พฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์มีความสัมพันธ์กับปัจจัยตามทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน (The Theory of Planned Behavior; TPB) (Ajzen, 1991) ได้แก่ ระดับเจตคติต่อการควบคุมการดื่มแอลกอฮอล์ของประชาชนในจังหวัดร้อยเอ็ดที่มากขึ้นจะลดระดับการดื่มแอลกอฮอล์ได้มากถึงร้อยละ 25 (กิตติพงษ์ พลทิพย์, 2562) ประชาชนในจังหวัดสุโขทัยที่มีสมาชิกในบ้านดื่มแอลกอฮอล์มีการดื่มแอลกอฮอล์มากขึ้นร้อยละ 64.9 (เพชรรัตน์ กิจสนาโยธิน, 2564) ประชาชนในประเทศเนเธอแลนด์ที่มีคะแนนความสามารถควบคุมการดื่มแอลกอฮอล์สูงจะมีระดับการดื่มแอลกอฮอล์ลดลงร้อยละ 3.74 (Remmerswaal et al., 2019) และในประเทศอินเดียเพศชายที่มีความตั้งใจเลิกดื่มแอลกอฮอล์สูงมีความถี่ของการดื่มแอลกอฮอล์น้อยกว่า 7 วันต่อเดือนร้อยละ 69.4 ซึ่งมีจำนวนมากกว่าผู้ที่มีความตั้งใจเลิกดื่มแอลกอฮอล์ต่ำ (ร้อยละ 38.9) (Nagappa et al., 2020)

นอกจากนี้ยังมีปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ ในประเทศเกาหลีเพศชายช่วงอายุ 19- 29 ปี มีการดื่มแอลกอฮอล์ระดับเสี่ยงน้อยกว่าช่วงอายุ 50-59 ปี (ร้อยละ 37.3 และร้อยละ 45.7) เพศชายอยู่คนเดียวมีการดื่มแอลกอฮอล์ระดับเสี่ยงมากกว่าเพศชายที่อยู่กับคู่สมรส (ร้อยละ 40.2 และร้อยละ 39.1) ในขณะเดียวกันเพศชายที่จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนต้นดื่มแอลกอฮอล์ระดับเสี่ยงน้อยกว่าเพศชายที่จบชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย (ร้อยละ 36.7 และร้อยละ 41.2) (Kim et al., 2023) ในประเทศแอฟริกาใต้เพศชายอายุ 15 ปี ขึ้นไป ที่มีรายได้ต่อเดือนสูง (> 20,000 บาท) จะมีปริมาณการดื่มแอลกอฮอล์เฉลี่ยต่อวันต่ำกว่าผู้ที่มีรายได้ปานกลางและต่ำ (11,000 – 20,000 บาท และ < 11,000 บาท ตามลำดับ) (Probst et al., 2018) พนักงานขับรถบรรทุกในประเทศอินเดียที่เป็นเจ้าของรถบรรทุกมีความชุกในการดื่มแอลกอฮอล์มากกว่าพนักงานขับรถบรรทุกที่เป็นลูกจ้าง 2 เท่า และพนักงานขับรถบรรทุกในประเทศอินเดียที่มีประสบการณ์ขับรถบรรทุกมากกว่า 6 ปี ดื่มแอลกอฮอล์เป็น 1.33 เท่าของพนักงานขับรถบรรทุกที่มีประสบการณ์ 1-2 ปี (Punia et al., 2020) ผลการประเมินระดับสุขภาพโดยรวมของตนเองจากความรู้สึกของประชาชนในประเทศสวีเดน พบว่า ผู้ที่ไม่เคยดื่มแอลกอฮอล์เลยและผู้ที่เลิกดื่มแอลกอฮอล์มีสุขภาพดีระดับปานกลางถึงดีเป็น 2.3 และ 3.08 เท่าของผู้ที่ดื่มแอลกอฮอล์อย่างสม่ำเสมอ (Gémes et al., 2019) และในประเทศเอธิโอเปียประชาชนที่มีคะแนนความรู้เกี่ยวกับกฎหมายห้ามดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับรถมากขึ้นจะมีพฤติกรรมการดื่มระดับเสี่ยงลดลงจากร้อยละ 42 เป็นร้อยละ 26 (Negi et al., 2020)

การศึกษาพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์ในพนักงานขับรถบรรทุกในประเทศไทยที่ผ่านมามีผู้ศึกษาเฉพาะร้อยละของผู้ดื่มและความถี่ของการดื่ม (ดวงพร ชี้แจง, 2559; นันทพร ภัทรพุทธ และคณะ., 2558; วรชัย บุญฤทธิผล, 2559) แต่ยังไม่มีการศึกษาถึงปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการควบคุมการดื่มแอลกอฮอล์ระดับเสี่ยงต่ำ อย่างไรก็ตามได้มีการศึกษาสาเหตุและปัจจัยของการดื่มแอลกอฮอล์ในต่างประเทศแล้ว (Gemes et al., 2019; Girotto et al., 2015; Okafor, 2023) แต่การนำมาประยุกต์ใช้กับพนักงานขับรถบรรทุกในประเทศไทยยังมีข้อจำกัดเนื่องจากความแตกต่างทางวัฒนธรรมการทำงานและการใช้ชีวิตประจำวัน

การศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์ระดับเสี่ยงต่ำของพนักงานขับรถบรรทุกในพื้นที่จังหวัดชลบุรีครั้งนี้ต้องการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านเจตคติ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงและการรับรู้ความสามารถในการควบคุมการดื่มแอลกอฮอล์ระดับเสี่ยงต่ำ ความตั้งใจเลิกดื่มแอลกอฮอล์ ปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ อายุ รายได้ต่อเดือน ประสบการณ์การขับรถบรรทุก การรับรู้ระดับสุขภาพของตนเองโดยรวมและการรับรู้กฎหมายการห้ามดื่มแอลกอฮอล์ในขณะขับรถบรรทุกกับพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์ระดับเสี่ยงต่ำของพนักงานขับรถบรรทุกในพื้นที่จังหวัดชลบุรี

2. วัตถุประสงค์

2.1 เพื่ออธิบายพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์ของพนักงานขับรถบรรทุกในพื้นที่จังหวัดชลบุรี

2.2 เพื่อทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคล การรับรู้กฎหมายการห้ามดื่มแอลกอฮอล์ในขณะขับรถ เจตคติ การคล้อยตามบุคคลอ้างอิง การรับรู้ความสามารถในการควบคุมการดื่มแอลกอฮอล์และความตั้งใจเลิกดื่มแอลกอฮอล์ต่อพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์ระดับเสี่ยงต่ำของพนักงานขับรถบรรทุกในพื้นที่จังหวัดชลบุรี

3. วิธีดำเนินการวิจัย

3.1 รูปแบบการวิจัย การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาเชิงวิเคราะห์ภาคตัดขวาง (Cross-sectional analytic study) เพื่อทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยของการดื่มแอลกอฮอล์ระดับเสี่ยงต่ำของพนักงานขับรถบรรทุกในจังหวัดชลบุรี เก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างตั้งแต่วันที่ 1-31 มีนาคม พ.ศ. 2566

3.2 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง ประชากรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้คือ พนักงานขับรถบรรทุกในพื้นที่จังหวัดชลบุรี ทั้งหมด 25,272 คน (กรมการขนส่งทางบก, 2563) โดยคำนวณขนาดของกลุ่มตัวอย่างด้วยการประมาณค่าสัดส่วน ดังนี้

$$\text{Sample size (n)} = \frac{(Z_{1-\alpha/2})^2(p)(q)}{(d)^2}$$

เมื่อ n = จำนวนตัวอย่างที่ต้องการ $Z_{1-\alpha/2}$ = ค่าวิกฤตที่ระดับของความเชื่อมั่นที่ 95% CI เท่ากับ 1.96 p = สัดส่วนของคนที่ดื่มแอลกอฮอล์แบบเสี่ยงต่ำ = 0.32 (Domingos et al, 2014) q= 1- p = 1 - 0.32 = 0.68 และ d = ค่าความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ = 0.05

แทนค่าในสูตร ได้ n = 334.37 หรือ 335 คน และเพิ่มจำนวนตัวอย่างกรณีข้อมูลไม่สมบูรณ์ ร้อยละ 10 เป็นจำนวน 34 คน ดังนั้นกลุ่มตัวอย่างในการศึกษาครั้งนี้เท่ากับ 369 คน

การได้มาซึ่งกลุ่มตัวอย่างใช้วิธีสุ่มแบบกลุ่ม (Cluster Random Sampling) ดังนี้

1. ผู้วิจัยได้สุ่มตัวอย่างด้วยวิธีการจับฉลากชื่อสาขาของสำนักงานขนส่งจังหวัดชลบุรี จำนวน 2 สาขา จากทั้งหมด 4 สาขา ได้แก่ สาขาอำเภอบางละมุง และสาขาอำเภอศรีราชา

2. สุ่มตัวอย่างพนักงานขับรถบรรทุกจากบัญชีรายชื่อผู้จองคิวเข้ารับบริการต่อใบอนุญาตขับขี่รถบรรทุกและต่อทะเบียนภาษีรถบรรทุก ด้วยวิธีวิธีการสุ่มตัวอย่างตามกำหนดช่วงเวลา ได้สาขาอำเภอบางละมุง จำนวน 185 คน และสาขาอำเภอศรีราชาจำนวน 184 คน โดยมีเกณฑ์การคัดเข้า ได้แก่ 1) เพศชาย 2) มีอายุตั้งแต่ 20 ปีขึ้นไป 3) มีอาชีพเป็นพนักงานขับรถบรรทุก 4) มีประสบการณ์การขับรถบรรทุกตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป 5) สามารถอ่านและเขียนภาษาไทยได้ และ 6) ยินยอมตอบแบบสอบถาม

3.3 จริยธรรมการวิจัย โครงร่างวิจัยและเครื่องมือวิจัยครั้งนี้ได้รับการรับรองจริยธรรมการวิจัยระดับบัณฑิตศึกษามหาวิทยาลัยบูรพา เมื่อวันที่ 20 มกราคม พ.ศ. 2566 รหัสโครงการ G-HS093/2565

3.4 เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล การวิจัยครั้งนี้ใช้แบบสอบถามซึ่งแบ่งเป็น 7 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคล แบบสอบถามเป็นคำถามทั้งแบบปลายเปิดและแบบเลือกตอบ จำนวน 7 หัวข้อ ประกอบด้วย อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษาสูงสุด รายได้ต่อเดือน ประสบการณ์การทำงานเป็นพนักงานขับรถบรรทุก สถานภาพการจ้างงานและการรับรู้ระดับสุขภาพตนเองโดยรวม

ตอนที่ 2 การรับรู้กฎหมายการห้ามดื่มแอลกอฮอล์ในขณะขับรถบรรทุก จำนวน 10 ข้อ เป็นแบบเลือกตอบ ได้แก่ ใช่ ไม่ใช่และไม่แน่ใจ กำหนดให้ตอบถูกเท่ากับ 1 คะแนน และตอบผิดหรือไม่แน่ใจเท่ากับ 0 คะแนน มีเกณฑ์การแบ่ง 3 ระดับ คือ ระดับดีมาก (8-10 คะแนน) ระดับปานกลาง (5-7 คะแนน) และควรปรับปรุง (0-4 คะแนน)

ตอนที่ 3 เจตคติต่อการควบคุมการดื่มแอลกอฮอล์ จำนวน 10 ข้อ โดยแต่ละข้อมีการวัดแบบลิเคิร์ทที่คะแนน 5 ระดับ ตั้งแต่ไม่เห็นด้วยอย่างมากจนถึงเห็นด้วยอย่างมาก มีเกณฑ์การแบ่ง 5 ระดับ คือ เจตคติดีมาก (4.50-5.00 คะแนน) เจตคติดี (3.50-4.49 คะแนน) เจตคติปานกลาง (2.50-3.49 คะแนน) เจตคติไม่ดี (1.5-2.49 คะแนน) และเจตคติไม่ดีอย่างมาก (1.00-1.49 คะแนน)

ตอนที่ 4 การคล้อยตามบุคคลอ้างอิงในการควบคุมการดื่มแอลกอฮอล์ โดยคำถามแต่ละข้อมีการวัดคะแนน 5 ระดับ ตั้งแต่ไม่เห็นด้วยอย่างมากจนถึงเห็นด้วยอย่างมาก มี 5 ระดับ คือ มากที่สุด (4.50-5.00 คะแนน) มาก (3.50-4.49 คะแนน) ปานกลาง (2.50-3.49 คะแนน) น้อย (1.5-2.49 คะแนน) และน้อยที่สุด (1.00-1.49 คะแนน)

ตอนที่ 5 การรับรู้ความสามารถในการควบคุมการดื่มแอลกอฮอล์ จำนวน 10 ข้อ โดยคำถามแต่ละข้อมีการวัดคะแนน 5 ระดับ ตั้งแต่ทำได้ยากมาก-ทำได้ง่ายมาก มีเกณฑ์การแบ่ง 5 ระดับ คือ มากที่สุด (4.50-5.00 คะแนน) มาก (3.50-4.49 คะแนน) ปานกลาง (2.50-3.49 คะแนน) น้อย (1.5-2.49 คะแนน) และน้อยที่สุด (1.00-1.49 คะแนน)

ตอนที่ 6 ความตั้งใจเลิกดื่มแอลกอฮอล์ เป็นคำถามปิดจำนวน 1 ข้อ วัดโดยการใช้ Visual Rating Scale โดยกำหนดค่าคะแนนคือ ไม่ตั้งใจให้ 0 คะแนน และตั้งใจเลิกให้ 10 คะแนน

ตอนที่ 7 ปัญหาการดื่มสุรา เพื่อวัดความเสี่ยงของการดื่มแอลกอฮอล์ของกลุ่มตัวอย่าง โดยการใช้แบบสอบถาม The Alcohol Use Disorders Identification Test (AUDIT) ขององค์การอนามัยโลกซึ่งแปลโดยปริทรรศ ศิลปะกิจ และพันธุ์นภา กิตติรัตนไพบูลย์ (2552) ประกอบด้วยคำถามจำนวน 10 ข้อ คำตอบเป็นตัวเลือกกำหนดคะแนนแต่ละข้อเท่ากับ 0-4 คะแนน มีเกณฑ์การแบ่ง 4 ระดับ คือ ระดับเสี่ยงต่ำ (0-7 คะแนน) เสี่ยง (8-15 คะแนน) อันตราย (16-19 คะแนน) และติด (มากกว่า 20 คะแนน)

3.4 การตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ

3.4.1 แบบสอบถามตอนที่ 2- 6 ซึ่งสร้างขึ้นจากการทบทวนวรรณกรรม ได้รับการตรวจสอบความตรงของเนื้อหาโดยผู้ทรงคุณวุฒิจำนวน 5 ท่าน ประกอบด้วย แพทย์ผู้เชี่ยวชาญด้านจิตเวชและยาเสพติด 1 ท่าน อาจารย์พยาบาลเชี่ยวชาญสุขภาพจิตและจิตเวช 1 ท่าน อาจารย์พยาบาลผู้เชี่ยวชาญด้านเวชปฏิบัติ 1 ท่าน

พยาบาลวิชาชีพผู้เชี่ยวชาญด้านจิตเวชและยาเสพติด 1 ท่าน นักจิตวิทยาผู้เชี่ยวชาญด้านจิตเวชและยาเสพติด จำนวน 1 ท่าน ได้ดัชนีความตรงของเนื้อหา (Content validity index: CVI) เท่ากับ 0.90, 0.70, 0.68, 0.90, 1.00 ตามลำดับ

3.4.2 แบบสอบถามตอนที่ 2, 3, 4, 5 และ 7 ได้ถูกนำไปทดลองเก็บข้อมูลกับพนักงานขับรถบรรทุกที่สำนักงานขนส่งจังหวัดชลบุรีสาขาหนองใหญ่ จำนวน 30 คน เพื่อตรวจสอบความเที่ยงของเนื้อหาได้ค่า Cronbach's alpha coefficient เท่ากับ 0.74, 0.75, 0.83, 0.97 และ 0.78 ตามลำดับ

3.5 การเก็บรวบรวมข้อมูล ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยการให้กลุ่มตัวอย่างตอบแบบสอบถามด้วยตนเอง ตามวันและเวลาที่ได้นัดหมาย โดยผู้วิจัยและผู้ช่วยวิจัยเป็นผู้แจกแบบสอบถามให้แก่กลุ่มตัวอย่าง พร้อมทั้งคอยช่วยเหลือกลุ่มตัวอย่างในการตอบแบบสอบถามเมื่อมีข้อสงสัยในคำถาม

3.6 การวิเคราะห์ข้อมูล นำข้อมูลที่เก็บได้ไปวิเคราะห์ทางสถิติด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์ IBM SPSS Version 26 โดยกำหนดการยอมรับสมมติฐานที่ระดับนัยสำคัญเท่ากับ .05 ใช้สถิติพรรณนา ได้แก่ ค่าความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ค่ามัธยฐานและค่าพิสัยระหว่างควอไทล์ ใช้สถิติเชิงอ้างอิง Binary Logistic Regression เพื่อหาค่า Odds Ratio (OR) ที่ระดับความเชื่อมั่น 95% CI

4. ผลการวิจัย

4.1 ปัจจัยส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างเป็นพนักงานขับรถบรรทุกเพศชายจำนวน 369 คน อายุเฉลี่ย 41.33 ปี (SD = 10.02) ส่วนใหญ่สถานภาพคู่หรือสมรส (ร้อยละ 68.56) และ 1 ใน 3 จบการศึกษาสูงสุดระดับมัธยมศึกษาปีที่ 3 (ร้อยละ 36.04) รองลงมาจบการศึกษาชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 หรือประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ร้อยละ 27.37) มีรายได้ต่อเดือนค่ากลางเท่ากับ 25,000 บาท (IQR = 10,000 บาท) มีประสบการณ์การขับรถบรรทุกเฉลี่ย 13.38 ปี (SD = 9.78 ปี) ส่วนใหญ่มีสถานะเป็นลูกจ้าง (ร้อยละ 81.57) ครึ่งหนึ่งมีการรับรู้ระดับสุขภาพโดยรวมอยู่ในระดับดี (ร้อยละ 44.72) และการรับรู้กฎหมายห้ามดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับรถเฉลี่ยอยู่ในระดับปานกลาง (M = 6.26 คะแนน, SD = 1.72 คะแนน) และมีการรับรู้กฎหมายการห้ามดื่มแอลกอฮอล์ในขณะขับรถในระดับปานกลาง (ร้อยละ 59.08) ดังตารางที่ 2

4.2 ปัจจัยตามทฤษฎีพฤติกรรมตามแผนกับการควบคุมการดื่มแอลกอฮอล์ของกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างมีเจตคติต่อการควบคุมการดื่มแอลกอฮอล์เฉลี่ยอยู่ในระดับดี (M = 4.43 คะแนน, SD = 0.49 คะแนน) การคล้อยตามบุคคลอ้างอิงต่อการควบคุมการดื่มแอลกอฮอล์เฉลี่ยอยู่ในระดับสูง (M = 4.09 คะแนน, SD = 0.65 คะแนน) มีการรับรู้ความสามารถในการควบคุมการดื่มแอลกอฮอล์เฉลี่ยอยู่ในระดับปานกลาง (M = 3.38 คะแนน, SD = 0.98 คะแนน) มีความตั้งใจเลิกดื่มแอลกอฮอล์เฉลี่ยอยู่ในระดับปานกลาง (M = 6.06 คะแนน, SD = 3.19 คะแนน) ดังตารางที่ 2

4.3 ระดับพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์ของกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างนิยมดื่มเบียร์มากที่สุด (ร้อยละ71.54) รองลงมา ได้แก่ เหล้าชนิดต่างๆ (ร้อยละ24.39) และไวน์หรืออุกตามลำดับ (ร้อยละ 4.07) ระดับและคะแนนพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์เฉลี่ยอยู่ในระดับเสี่ยง (M = 8.33 คะแนน, SD = 5.89 คะแนน) และกลุ่มตัวอย่างครึ่งหนึ่งมีการดื่มแอลกอฮอล์ระดับเสี่ยงต่ำร้อยละ 53.12 และมากกว่าระดับเสี่ยงต่ำร้อยละ 46.88 (เสี่ยงปานกลาง อันตรายและระดับติดร้อยละ 35.50, 5.69 และ 5.69) ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับและคะแนนพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์

ระดับการดื่มแอลกอฮอล์	คะแนน	จำนวน(คน)	ร้อยละ
เสี่ยงต่ำ*	0 - 7	196	53.12
เสี่ยงปานกลาง**	8 - 15	131	35.50
อันตราย***	16 - 19	21	5.69
ติด****	20 – 40	21	5.69
Min = 1, Max = 34; Mean = 8.33, SD = 5.89			

หมายเหตุ * การไม่ดื่มเลยหรือดื่มเพียงเล็กน้อยซึ่งยังไม่กระทบต่อสุขภาพ การทำงานหรือชีวิตประจำวัน
** การดื่มที่เพิ่มความเสี่ยงทั้งต่อตัวผู้ดื่มหรือผู้อื่น แม้ว่าจะยังไม่เกิดความเจ็บป่วยใดๆ ก็ตาม
*** การดื่มที่เกิดผลเสียต่อสุขภาพหรือต่อสังคม แต่ยังสามารถควบคุมการดื่มได้
**** การดื่มซ้ำๆ และผู้ดื่มไม่สามารถควบคุมการดื่มได้จนเกิดปัญหาด้านพฤติกรรมหรือสุขภาพ

4.4 ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์ระดับเสี่ยงต่ำของกลุ่มตัวอย่าง

ผลการวิเคราะห์หาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์ โดยควบคุมอิทธิพลของตัวแปรอื่น (Adjusted Odds Ratio [OR_{adj}]) โดยวิธี Forward Conditional พบว่า กลุ่มตัวอย่างมี 6 ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์ระดับเสี่ยงต่ำได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ได้แก่ กลุ่มตัวอย่างที่มีการรับรู้ความสามารถในการควบคุมการดื่มแอลกอฮอล์ระดับสูงถึงสูงมากมีโอกาสดื่มแอลกอฮอล์ระดับเสี่ยงต่ำเป็น 2.78 เท่าของกลุ่มตัวอย่างที่มีการรับรู้ความสามารถในการควบคุมการดื่มแอลกอฮอล์ระดับต่ำมากถึงปานกลาง (OR_{adj} = 2.78, 95% CI = 1.74 - 4.45, $p < .001$) กลุ่มตัวอย่างที่มีความตั้งใจเลิกดื่มแอลกอฮอล์ระดับสูงถึงสูงมากมีโอกาสดื่มแอลกอฮอล์ระดับเสี่ยงต่ำเป็น 2.62 เท่าของกลุ่มตัวอย่างที่ไม่ตั้งใจเลิกดื่มเลยถึงตั้งใจเลิกดื่มปานกลาง (OR_{adj} = 2.62, 95% CI = 1.67 - 4.11, $p \leq .001$) กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนมากกว่าหรือเท่ากับ 20,000 บาท มีโอกาสดื่มแอลกอฮอล์ระดับเสี่ยงต่ำเป็น 2.15 เท่าของกลุ่มตัวอย่างที่รายได้น้อยกว่า 20,000 บาท (OR_{adj} = 2.15, 95% CI = 1.20 – 3.88, p = .01) กลุ่มตัวอย่างที่มีประสบการณ์การทำงานขับรถบรรทุกมากกว่าหรือเท่ากับ 2 ปี มีโอกาสดื่มแอลกอฮอล์ระดับเสี่ยงต่ำเป็น 2.83 เท่าของกลุ่มตัวอย่างที่มีประสบการณ์น้อยกว่า 2 ปี (OR_{adj} = 2.83, 95%CI = 1.02 - 7.85, p = .04) กลุ่มตัวอย่างที่มีการรับรู้ระดับสุขภาพโดยรวมระดับดีถึงดีมากมีโอกาสดื่มแอลกอฮอล์ระดับเสี่ยงต่ำเป็น 1.69 เท่าของกลุ่มตัวอย่างที่มีการรับรู้ระดับสุขภาพโดยรวมระดับควรปรับปรุงถึงปานกลาง (OR_{adj} = 1.69, 95% CI = 1.07- 2.67, p = .025) และกลุ่มตัวอย่างที่มีการรับรู้กฎหมายห้ามดื่มแอลกอฮอล์ในขณะขับรถระดับดีมากมีโอกาสดื่มแอลกอฮอล์ระดับเสี่ยงต่ำเป็น 1.82 เท่าของกลุ่มตัวอย่างที่มีการรับรู้กฎหมายห้ามดื่มแอลกอฮอล์ในขณะขับรถระดับควรปรับปรุงถึงปานกลาง (OR_{adj} = 1.82, 95% CI = 1.05 - 3.14, p = .033) ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์ระดับเสี่ยงต่ำของกลุ่มตัวอย่าง

ปัจจัยที่ศึกษา	จำนวน (คน)	การดื่มแอลกอฮอล์ ระดับเสี่ยงต่ำ คน (%)	การดื่มแอลกอฮอล์ มากกว่าระดับเสี่ยงต่ำ	Crude OR (95% CI)	p	Adjusted OR (95% CI)	p
ตัวแปรปัจจัยส่วนบุคคล							
อายุ							
> 40 ปี	182	107 (58.79)	75 (41.21)	1.57 (1.04-2.37)	.03*	1.14 (0.70-1.84)	.602
≤ 40 ปี (R)	187	89 (47.59)	98 (52.41)				
Min = 23 , Max = 72, Mean = 41.33 , SD = 10.02							
สถานภาพสมรส							
สมรส/คู่	253	140 (55.34)	113 (44.66)	1.33 (0.85-2.06)	.210	1.25 (0.76-2.07)	.382
โสด/หย่า/แยก (R)	116	56 (48.28)	60 (51.72)				
ระดับการศึกษาสูงสุด							
สูงกว่า ม3	137	77 (56.20)	60 (43.80)	1.22 (0.80-1.86)	.360	1.34 (0.81-2.20)	.257
ต่ำกว่าหรือเท่ากับม3 (R)	232	119 (51.29)	113 (48.71)				
รายได้เฉลี่ยต่อเดือน							
≥ 20,000 บาท	298	172 (57.72)	126 (42.28)	2.67 (1.55-4.60)	< .001*	2.15 (2.20-3.88)	.010*
< 20,000 บาท (R)	71	24 (33.80)	47 (66.20)				
Min = 10,000, Max = 400,000, Median = 25,000, IQR = 10,000							
ประสบการณ์การทำงานเป็นพนักงานขับรถบรรทุก							
≥ 2 ปี ต่อ	346	190 (54.91)	156 (45.09)	3.45 (1.33-8.96)	0.011*	2.83 ..02-7.85)	.040*
< 2 ปี (R)	23	6 (26.09)	17 (73.91)				
Min = 1 , Max = 45 ; Mean = 13.38 , SD = 9.78							

ตารางที่ 2 ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์ระดับเสี่ยงต่ำของกลุ่มตัวอย่าง (ต่อ)

ปัจจัยที่ศึกษา	จำนวน (คน)	การดื่มแอลกอฮอล์ ระดับเสี่ยงต่ำ คน (%)	การดื่มแอลกอฮอล์ มากกว่าระดับเสี่ยงต่ำ	Crude OR (95% CI)	p	Adjusted OR (95% CI)	p
สถานะการทำงาน							
เจ้าของกิจการ	68	44 (64.71)	24 (35.29)	1.80 (1.04-3.10)	.042*	1.71 (0.94-3.12)	0.080
ลูกจ้าง (R)	301	152 (50.50)	149 (49.50)				
การรับรู้ระดับสุขภาพโดยรวม							
ดี-ดีมาก (≥ 3.5 คะแนน)	208	122 (58.65)	86 (41.35)	1.67 (1.10–	.021*	1.69 (1.07-	.025*
ควรปรับปรุงมาก-ปานกลา (< 3.5 คะแนน)(R)	161	74 (45.96)	87 (54.04)				
Min = 1 , Max = 5 ; Mean = 3.63 , SD = 0.75							
การรับรู้กฎหมายการห้ามดื่มแอลกอฮอล์ในขณะขับรถ							
ดีมาก (≥ 8 คะแนน)	91	55 (60.44)	36 (39.56)	1.48 (0.92–2.40)	.113	1.82 (1.05-3.14)	.033*
ควรปรับปรุง-ปานกลาง (≤ 8 คะแนน) (R)	278	141 (50.72)	137 (49.28)				
Min = 1, Max = 10; Mean = 6.26, SD = 1.72							
เจตคติต่อการควบคุมการดื่มแอลกอฮอล์ที่ไม่เกินระดับเสี่ยงต่ำ							
ดี-ดีมาก (≥ 3.5 คะแนน)	205	115 (56.10)	90 (43.90)	1.31 (0.87–	.203	1.22 (0.75-	.419
ไม่ดีอย่างมาก-ปานกลาง (<3.5 คะแนน)(R)	164	81 (49.39)	83 (50.61)				
Min=1.90, Max = 5.00, Mean= 4.43, SD= 0.49							
การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงในการควบคุมการดื่มแอลกอฮอล์							
สูง-สูงมาก (≥ 3.5 คะแนน)	308	161 (52.27)	147 (47.73)	0.81 (0.47–1.42)	0.471*	0.64 (0.35-1.19)	.158
ต่ำมาก-ปานกลาง (< 3.5 คะแนน)(R)	61	35 (57.38)	26 (42.62)				
Min = 1.00, Max = 5.00 ; Mean = 4.09, SD = 0.65							

ตารางที่ 2 ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์ระดับเสี่ยงต่ำของกลุ่มตัวอย่าง (ต่อ)

ปัจจัยที่ศึกษา	จำนวน (คน)	การดื่มแอลกอฮอล์ ระดับเสี่ยงต่ำ คน (%)	การดื่มแอลกอฮอล์ มากกว่าระดับเสี่ยงต่ำ	Crude OR (95% CI)	p	Adjusted OR (95% CI)	p
การรับรู้ความสามารถในการควบคุมการดื่มแอลกอฮอล์							
สูง-สูงมาก (≥ 3.5 คะแนน)	172	114 (66.28)	58 (33.72)	2.76 (1.80–4.21)	< .001*	2.78 (1.74-4.45)	< .001*
ต่ำมาก-ปานกลาง (< 3.5 คะแนน)(R)	197	82 (41.62)	115 (58.38)				
Min = 1.00, Max = 5.00 ; Mean = 3.38, SD = 0.98							
ความตั้งใจเลิกดื่มแอลกอฮอล์							
สูง-สูงมาก (≥ 7 คะแนน)	192	127 (66.15)	65 (33.85)	3.06 (2.00–4.68)	< .001*	2.62 (1.67-4.11)	< .001*
ไม่ตั้งใจเลย-ตั้งใจปานกลา (< 7 คะแนน) (R)	177	69 (38.98)	108 (61.02)				
Min=0.00, Max = 10.00; Mean = 6.06, SD= 3.19							

หมายเหตุ * หมายถึง มีนัยสำคัญทางสถิติ, และ (R) หมายถึง กลุ่มอ้างอิง

5. อภิปรายผล

5.1 พฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์ของกลุ่มตัวอย่าง

ผลของการศึกษาพบว่า เบียร์เป็นเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่นิยมมากที่สุด อาจเนื่องจากเบียร์เป็นเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่มีกลิ่นหอม มีรสชาติหวานดื่มง่ายและสามารถดื่มได้ทันทีโดยที่ไม่ต้องผสมกับเครื่องดื่มชนิดอื่น สอดคล้องการศึกษาของ สาวิตรี อัษณางค์กรชัย (2565) ที่พบว่า คนไทยนิยมดื่มเบียร์มากที่สุด ตามด้วยสุราและไวน์

นอกจากนี้กลุ่มตัวอย่างครึ่งหนึ่งมีการดื่มแอลกอฮอล์ระดับเสี่ยงต่ำ อาจเนื่องจากการจำกัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดก่อนเริ่มงานซึ่งมีผลต่อประสิทธิภาพการทำงานและรายได้ ดังนั้นกลุ่มตัวอย่างจึงระวังการดื่มเพื่อไม่ให้มีผลกระทบต่อการทำงาน อย่างไรก็ตามค่าเฉลี่ยโดยรวมของกลุ่มตัวอย่างมีระดับการดื่มแอลกอฮอล์อยู่ในระดับเสี่ยงปานกลาง และมีกลุ่มตัวอย่างบางส่วนที่ดื่มแอลกอฮอล์ในระดับอันตรายและระดับติด อาจเนื่องมาจากมีกลุ่มตัวอย่างบางคนที่นิยมดื่มแอลกอฮอล์เป็นประจำหลังจากเลิกงานเพื่อบรรเทาอาการเมื่อยล้า (ประคองชื่นวัฒนา และปนัดดา ชำนาญสุข, ม.ป.ป.) ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ Okafor (2023) ที่พบว่า พนักงานขับรถบรรทุกในประเทศไนจีเรียครึ่งหนึ่งมีการดื่มแอลกอฮอล์ระดับเสี่ยงต่ำและที่เหลือมีการดื่มแอลกอฮอล์ในระดับเสี่ยงปานกลาง ระดับอันตรายและระดับติด

5.2 ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการควบคุมการดื่มแอลกอฮอล์ระดับเสี่ยงต่ำของกลุ่มตัวอย่าง

จากการศึกษาพบว่า การรับรู้ความสามารถในการควบคุมการดื่มแอลกอฮอล์ที่สูงขึ้นมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์ที่ลดลง ทั้งนี้อาจเป็นผลมากจากการรับรู้ความสามารถในการควบคุมการดื่มแอลกอฮอล์ที่สูงขึ้นทำให้กลุ่มตัวอย่างมีความมั่นใจในความสามารถของตนเองที่จะปฏิบัติการควบคุมการดื่มแอลกอฮอล์ตามที่ตั้งเป้าหมายไว้เพื่อไม่ให้กระทบต่อการทำงานหรือสุขภาพ (Ajzen, 1991) สอดคล้องกับการศึกษา

ของ Remmerswaal et al., (2019) ที่พบว่า ความสามารถในการควบคุมตนเองสามารถร่วมทำนายพฤติกรรมการดื่มและระดับความต้องการดื่มแอลกอฮอล์ได้

ผลการศึกษาพบว่า ระดับความตั้งใจเลิกดื่มแอลกอฮอล์ที่เพิ่มขึ้นมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์ที่ลดลง อาจเนื่องมาจากกลุ่มตัวอย่างเมื่อมีความตั้งใจที่จะเลิกดื่มแอลกอฮอล์แล้วมักจะแสวงหาโอกาสและวิธีที่จะหลีกเลี่ยงการดื่มแอลกอฮอล์ เพื่อให้สามารถเลิกดื่มแอลกอฮอล์ได้สำเร็จ (Ajzen, 1991) สอดคล้องกับการศึกษาของ Nagappa et al. (2020) ที่พบว่าชายชาวอินเดียที่มีความตั้งใจในการเลิกดื่มแอลกอฮอล์ที่เพิ่มขึ้นมีความถี่ของการดื่มแอลกอฮอล์ลดลง

ในส่วนของการศึกษารายได้เฉลี่ยต่อเดือนที่เพิ่มขึ้นมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์ที่ลดลง อาจเนื่องมาจากระดับการดื่มแอลกอฮอล์ที่สูงขึ้นของกลุ่มตัวอย่างทำให้ประสิทธิภาพการทำงานลดและส่งผลต่อรายได้ที่ลดลง ดังนั้นกลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้สูงจึงพยายามควบคุมหรือหลีกเลี่ยงการดื่มแอลกอฮอล์เพื่อไม่ให้กระทบต่อประสิทธิภาพการทำงานและรายได้ สอดคล้องกับการศึกษาของ Probst et al. (2018) ที่พบว่าชายชาวแอฟริกาใต้ที่มีรายได้สูงจะมีการดื่มแอลกอฮอล์น้อยกว่าผู้ที่มีรายได้ต่ำ

ผลการศึกษาประสบการณ์การทำงานขับรถบรรทุกที่มากขึ้นมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์ที่ลดลง อาจเนื่องมาจากกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุงานมากกว่าจะมีประสบการณ์หรือรับรู้ข่าวการโดนเลิกจ้างหรือพักงานจากประสิทธิภาพการทำงานลดลง หรือการเกิดอุบัติเหตุจากเมาแล้วขับ สอดคล้องกับการศึกษาของ Punia et al. (2020) ที่พบว่าพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์ของพนักงานขับรถบรรทุกในประเทศอินเดียมีที่มีอายุงานมากกว่ามีความชุกของการดื่มแอลกอฮอล์น้อยกว่าพนักงานขับรถบรรทุกที่มีอายุงานน้อย

ในส่วนของผลการศึกษาการรับรู้ระดับสุขภาพโดยรวมที่สูงขึ้นมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์ที่ลดลง อาจเนื่องมาจากการมีสุขภาพดีถึงดีมากมักเกิดจากการมีพฤติกรรมสุขภาพที่ดีรวมไปถึงการหลีกเลี่ยงการดื่มแอลกอฮอล์ด้วย เพื่อให้ร่างกายลดความเสี่ยงจากการได้รับสารพิษจากแอลกอฮอล์ สอดคล้องกับการศึกษาของ Gemes et al. (2019) ที่พบว่าจำนวนประชากรชายของประเทศสวีเดนที่ไม่เคยดื่มแอลกอฮอล์เลยและผู้ที่เลิกดื่มแอลกอฮอล์อย่างเด็ดขาดรู้สึกว่าตนเองมีสุขภาพดีระดับปานกลางถึงดีมากมีจำนวนมากกว่าประชากรชายที่ดื่มแอลกอฮอล์เป็นประจำ

ผลการศึกษาการรับรู้กฎหมายห้ามดื่มแอลกอฮอล์ที่เพิ่มขึ้นมีความสัมพันธ์กับการดื่มแอลกอฮอล์ที่ลดลง อาจเนื่องมาจากกลุ่มตัวอย่างที่รู้กฎหมายจะมีความเกรงกลัวต่อการถูกลงโทษตามกฎหมาย จึงพยายามหลีกเลี่ยงการดื่มแอลกอฮอล์เพื่อลดโอกาสเสี่ยงต่อการละเมิดกฎหมาย ผลการศึกษานี้สอดคล้องกับการศึกษาของ Negi et al. (2020) ที่พบว่า ผู้ที่มีความรู้เกี่ยวกับบทลงโทษทางกฎหมายของการขับรถหลังจากดื่มแอลกอฮอล์จะมีการควบคุมการดื่มแอลกอฮอล์ของตนเองมากขึ้น

5.3 ปัจจัยที่ไม่มีความสัมพันธ์กับการควบคุมการดื่มแอลกอฮอล์ระดับเสี่ยงต่ำของกลุ่มตัวอย่าง

ผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่า เจตคติต่อการควบคุมการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ระดับเสี่ยงต่ำไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์ อาจเนื่องมาจากความสัมพันธ์ของพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์กับเจตคติถูกขัดขวางจากการตัดสินใจเลือกปฏิบัติด้วยเหตุการณ์เฉพาะหน้า (Ajzen, 1991) โดยกลุ่มตัวอย่างเลือกที่จะดื่มแอลกอฮอล์เมื่อถูกชักชวนเพื่อรักษามิตรภาพมากกว่าเลือกเลิกดื่มอย่างเด็ดขาดตามที่ตั้งใจไว้

ในส่วนของการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงต่อการควบคุมการดื่มแอลกอฮอล์ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์เช่นเดียวกับสถานภาพสมรส อาจเนื่องมาจากอาชีพพนักงานขับรถบรรทุกที่มีการเดินทางตลอดเวลา จึงทำให้ความสัมพันธ์ของสมาชิกในครอบครัวไม่มีผลต่อพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์ (ธนัตถ์ภัทร ถิรธนัชดิลก และพิทักษ์ ศิริวงศ์, 2563)

ผลการศึกษาพบว่า ระดับการศึกษาและสถานภาพการจ้างงานไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์ของพนักงานขับรถบรรทุก อาจเนื่องมาจากกลุ่มตัวอย่างทุกตำแหน่งมีลักษณะงานและสภาพแวดล้อมในการทำงานของโดยรวมเหมือนกัน (ประคอง ชื่นวัฒนา และปนัดดา ชำนาญสุข, ม.ป.ป.)

6. ข้อเสนอแนะ

6.1 การนำผลวิจัยไปใช้

6.1.1 ควรจัดโครงการส่งเสริมการรับรู้ความสามารถในการควบคุมการดื่มแอลกอฮอล์ให้แก่พนักงานขับรถบรรทุก โดยใช้ความตั้งใจเลิกดื่มแอลกอฮอล์ในพนักงานขับรถบรรทุกเป็นเป้าหมายและใช้การมีรายได้ที่เพิ่มขึ้นและการมีสุขภาพดีเป็นแรงจูงใจ โดยเฉพาะกลุ่มพนักงานขับรถบรรทุกที่มีรายได้น้อยกว่า 20,000 บาท และกลุ่มที่มีระดับสุขภาพควรปรับปรุงถึงปานกลาง

6.1.2 ควรจัดโครงการส่งเสริมให้พนักงานขับรถบรรทุกที่มีอายุงานมากกว่า 2 ปี เป็นแบบอย่างในการควบคุมการดื่มแอลกอฮอล์สำหรับกลุ่มพนักงานขับรถบรรทุกที่มีอายุงานน้อยกว่า 2 ปี

6.1.3 ควรจัดส่งเสริมการรับรู้กฎหมายห้ามดื่มแอลกอฮอล์ในขณะขับรถบรรทุกในพนักงานขับรถบรรทุกอย่างสม่ำเสมอเพื่อสร้างความตระหนักถึงผลทางกฎหมายหากมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดขณะขับรถบรรทุกสูงเกินกฎหมายกำหนด

6.1.4 ควรจัดโครงการคัดกรองการดื่มแอลกอฮอล์ของพนักงานขับรถบรรทุกเพื่อค้นหาพนักงานขับรถบรรทุกที่ดื่มระดับอันตรายและระดับติดเพื่อเข้ารับการบำบัดการดื่มแอลกอฮอล์

6.2 การทำวิจัยครั้งต่อไป

ควรทำการวิจัยเชิงทดลองโดยการจัดโปรแกรมส่งเสริมความรู้เกี่ยวกับกฎหมายควบคุมการดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับรถบรรทุก นอกจากนี้ควรศึกษาปัจจัยที่สัมพันธ์กับการเพิ่มความตั้งใจเลิกดื่มแอลกอฮอล์และปัจจัยที่สัมพันธ์กับการเพิ่มความสามารถในการควบคุมการดื่มแอลกอฮอล์ของพนักงานขับรถบรรทุกเพื่อใช้เป็นองค์ความรู้ในการส่งเสริมการควบคุมการดื่มแอลกอฮอล์ในพนักงานขับรถบรรทุก

7. เอกสารอ้างอิง

กรมการขนส่งทางบก, กองแผนงาน, กลุ่มสถิติการขนส่ง. (2563). ใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถ. https://web.dlt.go.th/statistics/#.

กิตติพงษ์ พลทิพย์. (2562). *การพัฒนารูปแบบลดการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของประชาชนในจังหวัดร้อยเอ็ด* [วิทยานิพนธ์ปริญญาดุษฎีบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์]. มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม.

ดวงพร ชี้แจง. (2559). *การบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในกลุ่มพนักงานขับรถบรรทุก (ตู้คอนเทนเนอร์) ภายในท่าเรือแหลมฉบัง* [วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์]. มหาวิทยาลัยบูรพา.

ธนัตถ์ภัทร ถิรธนัชดิลก และพิทักษ์ ศิริวงศ์. (2563). องค์ประกอบคุณภาพชีวิตการทำงานที่ดีในมุมมองของพนักงานขับรถบรรทุกในประเทศไทย: การวิจัยเพื่อสร้างทฤษฎีฐานราก. *วารสารอิเล็กทรอนิกส์การเรียนรู้ทางไกลเชิงนวัตกรรม, 10*(2), 175-188.

นันทพร ภัทรพุทธ, ทนงศักดิ์ ยิ่งรัตนสุข, ปิติ โรจน์วรรณสินธุ์ และวัลลภ ใจดี. (2558). *รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์ โครงการ การพัฒนารูปแบบการพักเพื่อลดความล้าของพนักงานขับรถขนส่งสารเคมีอันตราย จ. ชลบุรี*. คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา.

ประคอง ชื่นวัฒนา และปนัดดา ชำนาญสุข. (ม.ป.ป.). *คนขับรถบรรทุก: อุบัติเหตุจราจรในบริบทสังคมและวัฒนธรรม*. ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.), มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.).

ปริทรรศ ศิลปกิจ และพันธุ์นภา กิตติรัตนไพบูลย์. (2552). *แบบประเมินปัญหาการดื่มสุรา แนวปฏิบัติสำหรับสถานพยาบาลปฐมภูมิ*. แผนงานการพัฒนาระบบ รูปแบบ และวิธีรักษาผู้มีปัญหาการบริโภคสุรา แบบบูรณาการ (ผรส).

เพชรรัตน์ กิจสนาโยธิน. (2564). การศึกษาพฤติกรรมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ผลกระทบจากการดื่มแอลกอฮอล์และคุณภาพชีวิตของประชาชนจังหวัดสุโขทัย. *วารสารวิจัยและพัฒนาระบบสุขภาพ, 14*(3), 275-287.

วรชัย บุญฤทธิผล. (2559). *การวิเคราะห์ปัจจัยเชิงสาเหตุที่มีอิทธิพลต่อการเกิดอุบัติเหตุของพนักงานขับรถบรรทุก* [วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์]. มหาวิทยาลัยบูรพา.

สาวิตรี อัษณางค์กรชัย. (2565). *แบบแผนและแนวโน้มพฤติกรรมการดื่มสุราของประชากรไทย*. ศูนย์วิจัยปัญหาสุรา คณะแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์.

กรมการขนส่งทางบก, สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก. (2565). *รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุจากรถบรรทุก ประจำปีงบประมาณ* 2565. https://web.dlt.go.th/statistics/index.php.

สิทธินันท์ ตัณจักรวรานนท์. (2564). ปัจจัยการเลิกดื่มสุราและแนวโน้มช่วงเวลาในการเลิกดื่มสำเร็จของผู้มารับบริการที่คลินิกสุขภาพใจโรงพยาบาลสระบุรีระหว่างปี พ.ศ. 2560-2562. *วารสารสมาคมจิตแพทย์แห่งประเทศไทย, 66*(4), 455-468.

อนันญา ดีปานา. (2560). *ปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจในการเลิกดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของพนักงานห้างสรรพสินค้าในจังหวัดน่าน* [วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์]. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

Ajzen, I. (1991). The Theory of Planned Behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*. ELSEVIER, *50*(2), 179-211. https://doi.org/10.1016/0749-5978(91)90020-T

Borges, G., Monteiro, M., Cherpitel, C. J., Orozco, R., Ye, Y., Poznyak, V., Peden, M., Pechansky, F., Cremonte, M., Reid, S. D., & Mendez, J. (2017). Alcohol and Road Traffic Injuries in Latin America and the Caribbean: A Case-Crossover Study. *Alcoholism: Clinical and Experimental Research, 41*(10), 1731-1737. https://doi.org/10.1111/acer.13467

Domingos, J., Pillon, S., Santos, M., Santos, R., Jora, N., & Ferreira, P. (2014). Alcohol use and health conditions among truck drivers. *Revista Enfermagem UERJ, 22*, 886-892.

Gemes, K., Moeller, J., Engstrom, K., & Sidorchuk, A. (2019). Alcohol consumption trajectories and self-rated health: findings from the Stockholm Public Health Cohort. *BMJ Open, 9*, e028878. https://doi.org/10.1136/bmjopen-2018-028878

Girotto, E., Andrade, S. M. d., Mesas, A. E., Gonzalez, Alberto D., & Guidoni, C. M. (2015). Working conditions and illicit psychoactive substance use among truck drivers in Brazil. *Occupational and Environmental Medicine, 72*(11), 764-769.

Kim, S. Y., Jeong, S. H., & Park, E. C. (2023). Age at onset of alcohol consumption and its association with alcohol misuse in adulthood. *Neuropsychopharmacol Rep, 43*(1), 40-49. https://doi.org/10.1002/npr2.12302

Nagappa, B., Marimuthu, Y., Sarweswaran, G., Sakthivel, M., Krishnamoorthy, Y., & Rehman, T. (2020). Willingness to quit alcohol use and its associated factors among male outpatients attending urban primary health centers in Delhi. *Journal of Education and Health Promotion, 9*(1), 252. https://doi.org/10.4103/jehp.jehp_486_19

Negi, N., Schmidt, K., Morozova, I., Addis, T., Kidane, S., Nigus, A., Kumar, N., Mullin, S., & Murukutla, N. (2020). Effectiveness of a Drinking and Driving Campaign on Knowledge, Attitudes, and Behavior Among Drivers in Addis Ababa. In Goniewicz K. (E.D.), *Frontiers in Sustainable Cities* (pp. 563350). frontiers. https://doi.org/10.3389/frsc.2020.563350. https://www.frontiersin.org/journals/sustainable-cities/articles/10.3389/frsc.2020.563350/full

Okafor. K. C. (2023). Alcohol Use Disorder Identification Test (AUDIT) In Assessing Alcohol Use Disorder Among Commercial Long-Distance Truck Drivers In Benin City, Edo State, Nigeria. *Journal Of Community Medicine And Public Health Reports, 4*(4). https://doi.org/10.38207/JCMPHR/2022/JUL04040477

Probst, C., Parry, C. D. H., Wittchen, H. U., & Rehm, J. (2018). The socioeconomic profile of alcohol-attributable mortality in South Africa: a modelling study. *BMC Medicine, 16*(1), 97. https://doi.org/10.1186/s12916-018-1080-0

Punia, M., Punia, A., Anish, Mayank, Sanjeet, Sanjay, K., Jha, S., & Babita. (2020). Alcohol and drug intake pattern among truckers of Haryana, India. *International Journal of Community Medicine and Public Health, 7*(3), 1026-10331. https://doi.org/10.18203/2394-6040.ijcmph20200960

Remmerswaal, D., Jongerling, J., Jansen, P., Eielts, C., & Franken, I. H. A. (2019). Impaired subjective self-control in alcohol use: An ecological momentary assessment study. *Drug and Alcohol Dependence, 204*, https://doi.org/10.1016/j.drugalcdep.2019.04.043