

พฤติกรรมการดื่มไม่ขับของพนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ผ่านโมบายแอปพลิเคชัน จังหวัดสุพรรณบุรี : แนวคิดเชิงนิเวศวิทยาสังคม

สุวัฒนา เกิดม่วง*, สุรินทร์ กลัมพากร**, ศักดิ์กร สุวรรณเจริญ*

บทคัดย่อ

การวิจัยวิเคราะห์เชิงภาคตัดขวางนี้ (Cross-sectional Analytic Study) มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการดื่มไม่ขับ และศึกษาปัจจัยภายใต้แนวคิดเชิงนิเวศวิทยาสังคมที่มีผลในการทำนายพฤติกรรมการดื่มไม่ขับของพนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ผ่านโมบายแอปพลิเคชัน จังหวัดสุพรรณบุรี กลุ่มตัวอย่าง คือ พนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ผ่านโมบายแอปพลิเคชัน (FoodPanda, LINEMAN, Grabfood) อำเภอเมือง จังหวัดสุพรรณบุรี จำนวน 342 คน เลือกโดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างอย่างเป็นระบบ (Systematic Sampling) เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามแบบอ่านและตอบด้วยตนเองในรูปแบบออนไลน์ (google form) ที่ผู้วิจัยพัฒนาขึ้นโดยประยุกต์แนวคิดเชิงนิเวศวิทยาสังคม (The Social Ecological Model) วิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนา และวิเคราะห์การถดถอยพหุโลจิสติก (Hierarchical Logistic Regression Analysis)

ผลการศึกษา พบว่า พนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ผ่านโมบายแอปพลิเคชัน จังหวัดสุพรรณบุรี จำนวน ร้อยละ 69.9 มีพฤติกรรมการดื่มไม่ขับ ในช่วงสามเดือนที่ผ่านมาโดยสามารถจำแนกตามเกณฑ์ความเสี่ยงเฉียบพลันขององค์การอนามัยโลก ได้เป็น 221 เหตุการณ์ความเสี่ยงต่ำทั้งหมด (Low-intensity Drinking Event) โดยพบว่าการบริโภคในช่วงสถานการณ์พิเศษ (ร้อยละ 83.7) โดยเฉพาะในงานสังสรรค์ ส่วนใหญ่พบว่าสถานที่ดื่มคือบ้านของตนเอง (ร้อยละ 80.9) เหตุการณ์การดื่มมักจะมีคนเดียว (ร้อยละ 48.9) โดยที่เบียร์เป็นเครื่องดื่มที่นิยมมากที่สุด (ร้อยละ 76.9) เมื่อวิเคราะห์สถิติการถดถอยพหุโลจิสติก พบว่า 1) ปัจจัยระดับชุมชน [OR = 5.710, 95%CI = 2.201 – 14.814] 2) ลักษณะการทำงาน [OR = .968, 95%CI = .968 – 995] และ 3) การมีนโยบายหรือกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการดื่มแอลกอฮอล์/พฤติกรรมเมาแล้วขับของบริษัท [OR = 6.769, 95%CI = 1.604 – 28.566] สามารถร่วมทำนายพฤติกรรมการดื่มไม่ขับของพนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ผ่านโมบายแอปพลิเคชัน จังหวัดสุพรรณบุรี ได้ร้อยละ 68.8 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

คำสำคัญ: พนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ พฤติกรรมการดื่มไม่ขับ แนวคิดเชิงนิเวศวิทยาสังคม โมบายแอปพลิเคชัน

*วิทยาลัยการสาธารณสุขสิรินธร จังหวัดสุพรรณบุรี คณะสาธารณสุขศาสตร์และสหเวชศาสตร์ สถาบันพระบรมราชชนก

** ภาควิชาการพยาบาลสาธารณสุข คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล

Corresponding author: Suwattana Kerdmuang Email: suwattana_kerd@hotmail.com

Drink-Don't-Drive Behaviors of Food Deliverymen Commissioned through Mobile Applications in Suphanburi Province: Social Ecological Model

*Suwattana Kerdmuang**, *Surintorn Kalampakorn***, *Sakdikorn Suwanchareon **

ABSTRACT

The cross-sectional analytic study had objectives to study Drink-Don't-Drive behaviors and investigate social ecological factors predicting Drink-Don't-Drive behaviors of food deliverymen commissioned through mobile application in Suphanburi province. The sample consisted of 342 food delivery employees through mobile applications (FoodPanda, LINE MAN, Grabfood) in Suphanburi province selected by systematic sampling method. The data was collected by self-administered questionnaire provided in google form which was developed by the application of the social ecological model. Then the data was analyzed by descriptive statistics and hierarchical logistic regression analysis.

The results yielded that 69.9% of food deliverymen commissioned through mobile applications displayed Drink-Don't-Drive behaviors during the past 3 months. Of the 221 drinking events were classified according to the WHO risk assessment criteria resulting in low-intensity drinking events including drinking on special occasions (83.7%), particularly at the parties. The drinking location was mostly at home (80.9%). The drinking event was often drinking alone (48.9%). Beer was the most popular drink (76.9%). Upon analyzing by hierarchical logistic regression analysis, the results were found as follows; 1) community factors [OR = 5.710, 95% CI = 2.201 – 14.814]; 2) work characteristics [OR = .968, 95%CI = .968 – 995]; and 3) policies or regulations related to drinking alcohol/Drink and Drive by the companies [OR = 6.769, 95%CI = 1.604 – 28.566] which can be used to predict Drink-Don't-Drive behaviors of food deliverymen commissioned through mobile applications in Suphanburi province at 68.8% with statistical significance.

Keywords: Drink-Don't-Drive Behaviors, Food Deliveryman, Mobile Application, Social Ecological Model

* Sirindhorn College of Public Health, Suphanburi ; Faculty of Public Health and Allied Health Sciences;

Praboromarajchanok Institute

** Department of Public Health Nursing; Faculty of Public Health; Mahidol University

Corresponding author: Suwattana Kerdmuang Email: suwattana_kerd@hotmail.com

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัจจุบันธุรกิจการจัดส่งอาหารไปยังที่พัก (Food Delivery) มีการพัฒนาอย่างมาก ซึ่งมีผลมาจากการปรับเปลี่ยนตามพฤติกรรมและความต้องการที่หลากหลายของผู้บริโภค ผลการศึกษาค้นคว้าของ INRIX ใน Global Traffic Scorecard Report ในปี 2560 พบว่า ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีรถติดมากที่สุดเป็นอันดับ 1 ของโลก ปัญหาการจราจรส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมการใช้ชีวิตของคนไทย¹ ประกอบกับสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่ 2019 (COVID-19) ได้สร้างผลกระทบให้กับทุกประเทศทั่วโลกเป็นอย่างมากทั้งด้านเศรษฐกิจ สาธารณสุข และสังคม ประเทศไทยจึงได้รับผลกระทบไม่ต่างจากประเทศอื่นๆ ทั่วโลก สถานการณ์ไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่ 2019 (COVID-19) เริ่มทวีความรุนแรงมากขึ้น มียอดผู้ป่วยเพิ่มขึ้นทุกวันและมีแนวโน้มว่าตัวเลขจะสูงขึ้นเรื่อยๆ ทำให้มีประกาศสั่งปิดสถานที่ที่มีความเสี่ยงต่อการแพร่กระจายของโรค^{2,3} ส่งผลให้ร้านอาหารทั่วไปไม่สามารถให้บริการภายในร้านได้ตามปกติ

การส่งอาหารออนไลน์ผ่านแอปพลิเคชันได้กลายเป็นส่วนหนึ่งของการใช้ชีวิตประจำวันของประชาชนที่พักอาศัยในจังหวัดที่เป็นเมือง และกึ่งเมืองกึ่งชนบทได้ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมมาสั่งอาหารผ่านแอปพลิเคชันเพิ่มขึ้น² สอดคล้องกับข้อมูลธุรกิจส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ในปี 2563 พบสัดส่วนที่เพิ่มขึ้นจากปี 2559 ถึงร้อยละ 169.40⁴ ด้วยเหตุนี้จึงทำให้เกิดโมเดลธุรกิจใหม่ คือ การส่งอาหารออนไลน์ผ่านแอปพลิเคชัน เพียงดาวน์โหลดแอปพลิเคชันส่งอาหารออนไลน์ติดตั้งไว้บนมือถือ (Smartphone) ก็สามารถสั่งอาหารได้ เพื่อเป็นทางเลือกในการตอบสนองวิถีชีวิตของผู้บริโภค สถานการณ์การระบาดของโรค COVID-19 และเป็นการสร้างโอกาสทางธุรกิจให้ผู้ประกอบการ¹⁻⁴ ปัจจุบันมีบริการส่งอาหารออนไลน์ผ่านแอปพลิเคชันให้ผู้บริโภคได้ตัดสินใจเลือกมากขึ้น เช่น FoodPanda, LINEMAN, Grabfood เป็นต้น ซึ่งแต่ละแอปพลิเคชันจะมีลักษณะการใช้งานที่คล้ายกัน แต่จะมีความแตกต่างกันในด้านค่าบริการส่งอาหาร วิธีการชำระเงิน วิธีการสมัคร เมนูการใช้งาน พื้นที่การให้บริการ และเวลาการให้บริการ เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของผู้บริโภคที่มีความหลากหลาย² กลไกสำคัญที่ทำให้โมเดลธุรกิจนี้ขยายตัวอย่างรวดเร็วคือ พนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ที่ใช้จักรยานยนต์เป็นพาหนะในการส่งอาหารหรือสินค้า ซึ่งช่วยสร้างความสะดวกสบาย ความพึงพอใจของผู้รับบริการ และความเร็วมากยิ่งขึ้นอีกด้วย⁵

สำหรับอาชีพพนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ผ่านโมบายแอปพลิเคชันที่ใช้จักรยานยนต์เป็นพาหนะในการส่งอาหารหรือสินค้า เป็นกลุ่มอาชีพหนึ่งที่มีความเสี่ยงสูงต่อการเกิดอุบัติเหตุ จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน พบว่าร้อยละ 80 ที่เกิดอุบัติเหตุเป็นรถจักรยานยนต์ ทำให้มีผู้บาดเจ็บรุนแรงและเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์ถึง 8,000 คนต่อปี จังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตต่อประชากรแสนคนสูงสุดจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ได้แก่ จังหวัด ระยอง เชียงราย ฉะเชิงเทรา พิษณุโลก ตรัง และสุพรรณบุรี¹¹ และพบว่าอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ส่วนมากเกิดอุบัติเหตุ ในถนนสายหลักและถนนในเขตหมู่บ้านหรือชุมชน ประเภทลาดยาง ทางตรง พื้นเรียบมากที่สุด¹¹ โดยพฤติกรรมเสี่ยงของอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์พบว่า ผู้เสียชีวิตมีสัดส่วนการสวมหมวกนิรภัยน้อยกว่ากลุ่มผู้ขับขี่ ร้อยละ 6.5 และผู้โดยสาร ร้อยละ 3.3 และผู้ขับขี่บาดเจ็บตีมือตีเท้าร้อยละ 32.3 และผู้เสียชีวิตตีมือตีเท้าร้อยละ 30.8⁸⁻¹² จากข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ระหว่าง พ.ศ. 2551-2561 พบว่า ภาพรวมความชุกการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของประชากรไทยอายุ 15 ปีขึ้นไป ในปี 2544 พบร้อยละ 32.7 และเพิ่มเป็นร้อยละ 34.0 ในปี 2558 และลดลงอย่างเห็นได้ชัดในปี 2560 เหลือร้อยละ 28.4⁸ โดยเป็นนักดื่มชายมากกว่านักดื่มหญิง 4.5 เท่า และพบความชุกของการดื่มแอลกอฮอล์ทุกประเภทสูงที่สุดในกลุ่มวัยทำงาน (อายุ 25-44 ปี) สูงที่สุด (ร้อยละ 25.4) และประชากรภาคกลางและภาคเหนือมีสัดส่วนนักดื่มหนักประจำสูงสุด คือ ร้อยละ 3.8^{8,9}

แม้ว่าประเทศไทยจะมีการดำเนินการบังคับตามกฎหมายและมาตรการต่าง ๆ จากหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อไม่ให้มีการขับขีโมเตอร์ไซด์ขณะเมาหรือภายหลังจากดื่มแอลกอฮอล์ เช่น การรณรงค์เรื่องการดื่มไม่ขับ มีการ

ปรับเปลี่ยนโทษผู้ขับรถขณะเมาสุรา มีการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในผู้ขับขี่ การบังคับใช้กฎหมาย แต่ในทางปฏิบัติยังพบ การขาดการบังคับใช้ในแง่ของการตรวจจับอย่างต่อเนื่อง การรณรงค์ผ่านทางสื่อต่างๆ ได้ถูกนำมาใช้ปฏิบัติอย่าง แพร่หลายด้วยเช่นกัน มาตรการดังกล่าวเป็นการดำเนินงานเชิงนโยบายและด้านกฎหมายซึ่งกำหนดโดยภาครัฐ^{8,10,13} การ กำหนดมาตรการดังกล่าวยังขาดการใช้ข้อมูลพื้นฐานที่มาจากการศึกษาในกลุ่มผู้ขับขี่ ใช้ถนน ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในระดับ ครอบครัว ชุมชน หน่วยงาน หรือบริษัทโดยตรง ทั้งไม่พบการศึกษาความเชื่อมโยงถึงบริบทสังคมและวัฒนธรรมที่มีความ ซับซ้อนอีกด้วย^{14,15} จึงส่งผลให้การแก้ไขปัญหาดังกล่าวอาจไม่ประสบผลสำเร็จเท่าที่ควร ทำให้จำนวนของอุบัติเหตุ รถจักรยานยนต์ในพื้นที่จังหวัดสุพรรณบุรี ยังอยู่ใน 10 อันดับของประเทศ¹¹ และยังไม่พบการศึกษาถึงการเกิดอุบัติเหตุรถ จักรยานยนต์ในกลุ่มที่เป็นพนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ผ่านโมบายแอปพลิเคชัน

ปัจจัยที่อาจเป็นทั้งสิ่งกำกับหรือกระตุ้นส่งเสริมให้พนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ผ่านโมบายแอปพลิเคชันที่ใช้ จักรยานยนต์มีพฤติกรรมดื่มไม่ขับ อธิบายได้ตามแนวคิดเชิงนิเวศวิทยาสังคม (The Social Ecological Model) ที่มี พื้นฐานความคิดว่า พฤติกรรมของบุคคลกำหนดโดยหรืออยู่ภายใต้อิทธิพลของทั้งปัจจัยส่วนบุคคลและปัจจัยด้าน สิ่งแวดล้อมในระดับต่างๆ ซึ่งเป็นผลมาจากความเกี่ยวข้องของระหว่างปัจจัย 5 ระดับที่ไม่สามารถแยกจากกันได้ ประกอบด้วย 1) ปัจจัยระดับบุคคล (intrapersonal) 2) ปัจจัยระหว่างบุคคล (interpersonal) 3) ปัจจัยระดับองค์กร (organizational) 4) ปัจจัยระดับชุมชน (community) และ 5) ปัจจัยระดับนโยบายสาธารณะ (public policy)^{14,15} ที่ สามารถสะท้อนบริบทสังคมและวัฒนธรรมต่อพฤติกรรมการดื่มไม่ขับของพนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ผ่านโมบาย แอปพลิเคชันได้ อย่างไรก็ตามจากการทบทวนวรรณกรรมที่ผ่านมา พบว่าส่วนใหญ่มีการศึกษาถึงปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับ พฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์และการขับขี่ขณะเมาสุราในกลุ่มเยาวชนและวัยรุ่นที่ขับขี่จักรยานยนต์และรถยนต์ การศึกษาพฤติกรรมสุขภาพที่ไม่พึงประสงค์จากการดื่มสุราและเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของประชาชนอายุ 15 ปีขึ้นไป^{7,16,17} สำหรับการศึกษาในกลุ่มพนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ผ่านโมบายแอปพลิเคชันเป็นการศึกษาถึงพฤติกรรมผู้บริโภคต่อ การตัดสินใจเลือกใช้บริการแอปพลิเคชันอาหาร พฤติกรรมผู้บริโภคในการสั่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ผ่านโมบายแอปพลิเคชัน ช่วงเกิดโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่ 2019 และความพึงพอใจต่อการใช้งานแอปพลิเคชันผู้เดลิเวอรี่ของ ประชาชน¹⁻⁵ ช่องว่างในการศึกษาครั้งนี้ คือ ขาดการศึกษาถึงพฤติกรรมการขับขี่โดยเฉพาะการดื่มไม่ขับของพนักงานส่ง อาหารแบบเดลิเวอรี่ผ่านโมบายแอปพลิเคชัน จังหวัดสุพรรณบุรี อีกทั้งการศึกษาที่ผ่านมาเป็นการศึกษาเชิงพรรณนา เท่านั้น ยังขาดการศึกษาที่เน้นการวิเคราะห์ในเชิงลึกเกี่ยวกับทิศทางความสัมพันธ์ รวมถึงปัจจัยทำนายที่มีความสำคัญ อย่างมากเพื่อทราบถึงสาเหตุหลักของการเกิดพฤติกรรมการดื่มไม่ขับของพนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ผ่านโมบาย แอปพลิเคชัน จังหวัดสุพรรณบุรี ที่ชัดเจนและครอบคลุมทุกระดับปัจจัย^{14,15}

การศึกษานี้ มุ่งเน้นศึกษาพฤติกรรมการดื่มไม่ขับของพนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ผ่านโมบาย แอปพลิเคชัน จังหวัดสุพรรณบุรี โดยศึกษาปัจจัยที่คาดว่าจะมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมดังกล่าวทั้ง 5 ระดับ สอดคล้องกับแนวคิด เชิงนิเวศวิทยาสังคม^{14,15} ที่กล่าวว่า พหุปัจจัยมีความสัมพันธ์แบบกำหนดซึ่งกันและกัน(interaction across different levels) ต่อการเกิดพฤติกรรมที่มีความเฉพาะเจาะจง (behavior-specific) ประกอบด้วยระดับบุคคล (intrapersonal) ได้แก่ ความรู้ ทักษะ/พฤติกรรม เป็นต้น ระดับระหว่างบุคคล (interpersonal) ได้แก่ อิทธิพลของครอบครัวและ เพื่อน ระดับองค์กร (organizational) ได้แก่ อิทธิพลจากนายจ้างและบริษัท ระดับชุมชน (community) เป็นบรรทัดฐานที่มี อิทธิพลต่อวิถีปฏิบัติพฤติกรรมของคนในชุมชน ได้แก่ ประเพณี สังคม วัฒนธรรม ค่านิยม เป็นต้น และระดับนโยบาย สาธารณะ (public policy) เป็นระดับที่ใหญ่ที่สุดที่มีอิทธิพลต่อทุกระดับปัจจัยที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมที่ ประสบความสำเร็จ ได้แก่ กฎระเบียบ กฎหมาย นโยบายหรือมาตรการต่าง ๆ และอิทธิพลของสื่อต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการ

ไม่ซับซ้อนหรือจกยานยนต์ของพนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ผ่านโมบายแอปพลิเคชันขณะเมาหรือดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ หรือการดื่มไม่ขับนั่นเอง

การศึกษานี้จึงนำแนวคิดเชิงนิเวศวิทยาสังคมมาประยุกต์ใช้ในการวิเคราะห์ปัจจัยทำนายพฤติกรรมการดื่มไม่ขับของพนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ผ่านโมบายแอปพลิเคชัน จังหวัดสุพรรณบุรี^{14,15} ที่กล่าวว่า พหุปัจจัยมีความสัมพันธ์แบบกำหนดซึ่งกันและกัน(interaction across different levels) ต่อการเกิดพฤติกรรมที่มีความเฉพาะเจาะจง (behavior-specific) ประกอบด้วยระดับบุคคล (intrapersonal) ได้แก่ ความรู้ ทัศนคติ ทักษะ/พฤติกรรม เป็นต้น ระดับระหว่างบุคคล (interpersonal) ได้แก่ อิทธิพลของครอบครัวและเพื่อน ระดับองค์กร (organizational) ได้แก่ อิทธิพลจากนายจ้างและบริษัท ระดับชุมชน(community) เป็นบรรทัดฐานที่มีอิทธิพลต่อวิถีปฏิบัติพฤติกรรมของคนในชุมชน ได้แก่ ประเพณี สังคม วัฒนธรรม ค่านิยม เป็นต้น และระดับนโยบายสาธารณะ (public policy) เป็นระดับที่ใหญ่ที่สุดที่มีอิทธิพลต่อทุกระดับ ปัจจัยที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมที่ประสบความสำเร็จ ได้แก่ กฎระเบียบ กฎหมาย นโยบายหรือมาตรการต่าง ๆ และอิทธิพลของสื่อต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการไม่ขับหรือจกยานยนต์ของพนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ผ่านโมบายแอปพลิเคชันขณะเมาหรือดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ หรือการดื่มไม่ขับนั่นเอง

ผลจากการศึกษานี้สามารถใช้เป็นข้อมูลในการพัฒนาโปรแกรมหรือโครงการส่งเสริมพฤติกรรมการดื่มไม่ขับของพนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ผ่านโมบายแอปพลิเคชัน และผลักดันการกำหนดนโยบาย แนวทางการส่งเสริมพฤติกรรมการดื่มไม่ขับของพนักงานได้ครอบคลุมทุกระดับปัจจัยในบริบทและวัฒนธรรมของพื้นที่ เพื่อนำไปสู่การป้องกัน ลด และแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุปัญหาสุขภาพ รวมทั้งปัญหาด้านเศรษฐกิจที่เกิดจากการขับขี่ยานยนต์ของพนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ผ่านโมบายแอปพลิเคชันขณะเมาหรือดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่มีประสิทธิภาพ อันจะส่งผลให้พนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ผ่านโมบายแอปพลิเคชัน มีคุณภาพชีวิตที่ดี เพิ่มความสามารถในการแข่งขันด้านการขนส่ง การตลาด การให้บริการ และเศรษฐกิจในระดับพื้นที่และประเทศต่อไป

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

เพื่อศึกษาพฤติกรรมการดื่มไม่ขับและปัจจัยภายใต้แนวคิดเชิงนิเวศวิทยาสังคมที่มีผลในการทำนายพฤติกรรมการดื่มไม่ขับของพนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ผ่านโมบายแอปพลิเคชัน จังหวัดสุพรรณบุรี

สมมติฐานการวิจัย

ปัจจัยภายใต้แนวคิดเชิงนิเวศวิทยาสังคม (ปัจจัยระดับบุคคล ปัจจัยระหว่างบุคคล ปัจจัยระดับองค์กร ปัจจัยระดับชุมชน และปัจจัยระดับนโยบายสาธารณะ) สามารถทำนายพฤติกรรมการดื่มไม่ขับของพนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ผ่านโมบายแอปพลิเคชัน จังหวัดสุพรรณบุรี

วิธีการศึกษา

รูปแบบการศึกษา

การศึกษาวិเคราะห์เชิงภาคตัดขวาง (Cross-sectional Analytic Study)

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากร คือ พนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ผ่านโมบายแอปพลิเคชัน (FoodPanda, LINE MAN, Grabfood) จังหวัดสุพรรณบุรี โดยไม่ทราบจำนวนประชากรที่แน่นอน

กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 342 คน คำนวณโดยใช้เกณฑ์สำหรับการวิเคราะห์การถดถอยแบบโลจิสติกพหุ การวิจัยครั้งนี้กำหนดตัวอย่างจำนวน 10 หน่วย ต่อ ตัวแปร 1 ตัวแปร¹⁸ คัดเลือกโดยการสุ่มตัวอย่างอย่างเป็นระบบ (Systematic Sampling) ตามสัดส่วนของพนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ในแต่ละแอปพลิเคชันของ FoodPanda LINE MAN และ Grabfood เฉพาะในเขตอำเภอเมืองสุพรรณบุรี จังหวัดสุพรรณบุรีเท่านั้น

เครื่องมือที่ใช้ในการดำเนินการวิจัย

เป็นแบบสอบถามแบบอ่านและตอบด้วยตนเองในรูปแบบออนไลน์ (google form) ที่ผู้วิจัยพัฒนาขึ้นโดยประยุกต์แนวคิดเชิงนิเวศวิทยาสังคม (The Social Ecological Model) จากการศึกษาของ Sudhinaraset & Wigglesworth¹⁴ และ McLeroy, Bibeau, Steckler & Glanz¹⁵ มี 6 ส่วน ดังนี้

1. แบบสอบถามปัจจัยระดับบุคคล ประกอบด้วย

- 1.1) แบบสอบถามคุณลักษณะประชากร ข้อคำถามเป็นลักษณะเลือกตอบและแบบเติมข้อความ
- 1.2) แบบสอบถามข้อมูลเกี่ยวกับการเข้ารับบริการยานยนต์ส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ผ่านโมบายแอปพลิเคชัน ข้อคำถามเป็นลักษณะเลือกตอบและแบบเติมข้อความ
- 1.3) แบบสอบถามความรู้เกี่ยวกับผลของแอลกอฮอล์ต่อการขับขี่ กฎหมายและบทลงโทษที่เกี่ยวข้องกับการขับขณะดื่ม/เมา ลักษณะการวัดเป็นแบบตัวเลือกตอบ คือ ใช่ ไม่ใช่และ ไม่ทราบ การคิดคะแนน คือ ให้ 1 คะแนนในข้อที่ตอบถูก ไม่ได้คะแนน ในข้อที่ตอบผิดหรือไม่ทราบ

1.4) แบบสอบถามทัศนคติเกี่ยวกับพฤติกรรมดื่มไม่ขับ ลักษณะการวัดเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) 4 ระดับ คือ ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง จนถึง เห็นด้วยอย่างยิ่ง

1.5) แบบสอบถามแบบแผนพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์ ที่ผู้วิจัยพัฒนาขึ้นโดยประยุกต์จากแบบสอบถามประเมินพฤติกรรมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ Context Quantity Frequency (CSQF) ของ พลเทพ วิจิตรคุณากร สาวิตรี อัมชนางค์กรชัย และ อลัน ทีเตอร์¹⁹ ข้อคำถามมีทั้งลักษณะเลือกตอบ และแบบเติมข้อความ สำหรับการคำนวณปริมาณแอลกอฮอล์ที่บริโภคเฉลี่ยต่อวันจะนำมาแบ่งระดับความเสี่ยงออกเป็น 3 กลุ่ม คือ ระดับต่ำ ปานกลาง และสูง ซึ่งระดับความเสี่ยงจะแตกต่างกันระหว่างเพศชายและหญิง¹⁹

2. แบบสอบถามปัจจัยระหว่างบุคคล ประกอบด้วย

2.1) แบบสอบถามอิทธิพลของครอบครัวที่มีผลต่อพฤติกรรมการดื่มไม่ขับ ประกอบด้วยคำถาม 2 ส่วน ต่อเนื่องกัน ส่วนที่ 1 เป็นการรับรู้ถึงอิทธิพลของครอบครัวที่มีผลต่อพฤติกรรมการดื่มไม่ขับ ส่วนที่ 2 เป็นการให้ความสำคัญในแง่ของการที่จะปฏิบัติตามในส่วนที่ 1 ลักษณะการวัดเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) 4 ระดับ คือ ไม่มีเลย/ไม่ควรปฏิบัติตาม จนถึง มากที่สุด/ควรปฏิบัติตามมากที่สุด

2.2) แบบสอบถามอิทธิพลของเพื่อนร่วมงานที่มีผลต่อพฤติกรรมการดื่มไม่ขับ ประกอบด้วยคำถาม 2 ส่วน ต่อเนื่องกัน ลักษณะการวัดเป็นแบบเดียวกับข้อ 2.1

2.3) แบบสอบถามอิทธิพลของผู้ใช้บริการส่งอาหารที่มีผลต่อพฤติกรรมการดื่มไม่ขับ ประกอบด้วยคำถาม 2 ส่วน ต่อเนื่องกัน ลักษณะการวัดเป็นแบบเดียวกับข้อ 2.1

3. แบบสอบถามปัจจัยระดับองค์กร ประกอบด้วย

3.1) แบบสอบถามอิทธิพลของร้านค้าที่ใช้บริการที่มีผลต่อพฤติกรรมการดื่มไม่ขับ ประกอบด้วยคำถาม 2 ส่วน ต่อเนื่องกัน ลักษณะการวัดเป็นแบบเดียวกับข้อ 2.1

3.2) แบบสอบถามอิทธิพลของแอปพลิเคชันผู้ดูแลเดลิเวอรี่ที่พนักงานปฏิบัติงานที่มีผลต่อพฤติกรรมการดื่มไม่ขับ ประกอบด้วยคำถาม 2 ส่วน ต่อเนื่องกัน ลักษณะการวัดเป็นแบบเดียวกับข้อ 2.1 และแบบสอบถามที่เกี่ยวข้องกับลักษณะ

การทำงาน เวลาในการทำงาน และกฎระเบียบเกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการดื่มไม่ขับ ข้อคำถามเป็นลักษณะเลือกตอบและแบบเติมข้อความ

3.3) แบบสอบถามอิทธิพลการแข่งขันทางการตลาดของแอปพลิเคชันฟู้ดเดลิเวอรีที่มีผลต่อพฤติกรรมการดื่มไม่ขับประกอบด้วยคำถาม 2 ส่วนต่อเนื่องกัน ลักษณะการวัดเป็นแบบเดียวกับข้อ 2.1

4. แบบสอบถามปัจจัยระดับชุมชน ประกอบด้วยข้อคำถามเกี่ยวกับ 1) ประเพณี และวัฒนธรรมของพื้นที่ 2) ค่านิยม และ 3) การแบ่งแยก /แบ่งชนชั้นทางสังคมที่เกี่ยวข้องกับการขับที่ขณะดื่ม/เมาในอาชีพพนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรีผ่านโมบายแอปพลิเคชัน ลักษณะการวัดเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) 4 ระดับ คือ ไม่จริงเลย จนถึง จริงทั้งหมด

5. แบบสอบถามปัจจัยระดับนโยบายสาธารณะ ประกอบด้วย

5.1) แบบสอบถามอิทธิพลของกฎหมาย และกฎจราจรที่มีผลต่อพฤติกรรมการดื่มไม่ขับ ประกอบด้วยคำถาม 2 ส่วนต่อเนื่องกัน ลักษณะการวัดเป็นแบบเดียวกับข้อ 2.1

5.2) แบบสอบถามอิทธิพลของสื่อต่างๆ ที่มีผลต่อพฤติกรรมการดื่มไม่ขับ ประกอบด้วยคำถาม 2 ส่วนต่อเนื่องกัน ลักษณะการวัดเป็นแบบเดียวกับข้อ 2.1

6. แบบสอบถามพฤติกรรมการดื่มไม่ขับของพนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรีผ่านโมบายแอปพลิเคชัน ลักษณะการวัดเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) 4 ระดับ คือ ไม่ปฏิบัติ จนถึง ปฏิบัติเป็นประจำ จากนั้นแบ่งระดับการวัดออกเป็น 2 กลุ่ม (Dichotomous scale) กลุ่มที่ 1 คือ ไม่ปฏิบัติ ปฏิบัตินานๆครั้ง ปฏิบัติบางครั้ง และกลุ่มที่ 2 คือ ปฏิบัติเป็นประจำ

การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ

ตรวจสอบความตรงตามเนื้อหา (Content Validity Index) ของเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยให้ผู้เชี่ยวชาญจำนวน 5 ท่าน มีค่า CVI อยู่ระหว่าง 0.80-1.00 จากนั้นคณะวิจัยนำเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลไปทดลองใช้กับกลุ่มพนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรีผ่านโมบายแอปพลิเคชัน จำนวน 30 คน เพื่อตรวจสอบความเชื่อมั่นของเครื่องมือ โดยวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค (Cronbach's coefficient alpha) สำหรับแบบสอบถามส่วนที่ 1.4 และแบบสอบถามในส่วนที่ 2 ถึง ส่วนที่ 6 สำหรับแบบสอบถามส่วนที่ 1.3 จะหาค่าความเชื่อมั่นโดยวิธี KR-21 (Kuder-Richardson) มีค่าระหว่าง 0.77-0.94

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ใช้แบบสอบถามแบบอ่านและตอบด้วยตนเองในรูปแบบออนไลน์ (google form) ซึ่งมีผู้ช่วยวิจัยในการเก็บรวบรวมข้อมูล เพื่อให้ได้ผลการศึกษามีความคาดเคลื่อนน้อยที่สุด คณะวิจัยได้ทำการชี้แจงรายละเอียดวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลแก่ผู้ช่วยวิจัย ความเข้าใจเครื่องมือและวิธีการเก็บข้อมูล ตลอดจนการตรวจสอบความครบถ้วนของข้อมูล จากนั้นได้แจ้งสิทธิในการตอบรับหรือปฏิเสธ ซึ่งเป็นไปด้วยความสมัครใจของกลุ่มตัวอย่าง โดยผู้วิจัยได้ขอความยินยอมจากกลุ่มตัวอย่างให้ทำการวิจัยทั้งทางวาจาและทางรูปแบบออนไลน์ และดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลจากพนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรีผ่านโมบายแอปพลิเคชัน ที่มารับอาหารหรือเครื่องดื่มจากร้านที่ตั้งอยู่ในห้างสรรพสินค้า สถานบริการน้ำมัน ศูนย์อาหาร ตลาดนัดหรือตลาดเปิดท้าย และร้านอาหารริมทาง (Street Food) ที่มีบริการส่งอาหารแบบเดลิเวอรีผ่านโมบายแอปพลิเคชันของ FoodPanda LINE MAN และ Grab food เฉพาะในเขตอำเภอเมืองสุพรรณบุรี จังหวัดสุพรรณบุรี

จริยธรรมการวิจัยในมนุษย์

การวิจัยเรื่องนี้ได้ดำเนินการขอจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์จากวิทยาลัยการสาธารณสุขสิรินธร จังหวัดสุพรรณบุรี

การวิเคราะห์ข้อมูล

วิเคราะห์ข้อมูลพฤติกรรมกรรมการดื่มไม่ขับและข้อมูลตามแนวคิดเชิงนิเวศวิทยาสังคมด้วยสถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) สำหรับการวิเคราะห์ปัจจัยภายใต้แนวคิดเชิงนิเวศวิทยาสังคมที่มีผลในการทำนายพฤติกรรมกรรมการดื่มไม่ขับใช้สถิติ วิเคราะห์การถดถอยพหุโลจิสติก (Hierarchical Logistic Regression Analysis) โดยจัดกลุ่มระดับการวัดออกเป็น 2 กลุ่ม (Dichotomous scale)

ผลการศึกษา นำเสนอออกเป็น 4 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลปัจจัยภายใต้แนวคิดเชิงนิเวศวิทยาสังคมของพนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ผ่านโมบายแอปพลิเคชัน จังหวัดสุพรรณบุรี

1. ปัจจัยระดับบุคคล

ข้อมูลคุณลักษณะประชากร พบว่า กลุ่มตัวอย่างมากกว่าครึ่งเป็นชาย (ร้อยละ 65.6) มีอายุเฉลี่ย 30.2 ปี (S.D.= 7.805) กลุ่มตัวอย่างเกินครึ่งมีสถานภาพโสด กับหม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่ (ร้อยละ 61.4) มากกว่าครึ่งของกลุ่มตัวอย่างจบการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย / ปวช. (ร้อยละ 54.4) และไม่มีโรคประจำตัว (ร้อยละ 92.7) สำหรับแอปพลิเคชันผู้เดลิเวอรี่ที่พนักงานปฏิบัติงาน พบว่าเป็นพนักงานของ LINE MAN กับ FoodPanda ในสัดส่วนใกล้เคียงกัน (ร้อยละ 50.1 และ 48.4 ตามลำดับ) โดยพบว่าพนักงานของ LINE MAN มีพฤติกรรมกรรมการดื่มแล้วขับร้อยละ 19.1 และ 10.6 ตามลำดับ และพบลักษณะการทำงานเป็นอาชีพหลักและอาชีพเสริมในสัดส่วนใกล้เคียงกัน (ร้อยละ 54.6 และ 45.4 ตามลำดับ) มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนจากการเป็นพนักงานส่งอาหาร 11,181.98 บาท (S.D.= 5356.269)

ข้อมูลเกี่ยวกับการขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ผ่านโมบายแอปพลิเคชัน พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์เฉลี่ย 8.33 ปี (S.D.= 6.356) ในส่วนของประสบการณ์การเป็นพนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ พบว่า มีประสบการณ์พนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ เฉลี่ย 1.10 ปี (S.D.= 0.901) ระยะทางในการขับขี่ส่งอาหารต่อวันเฉลี่ย 91.108 กิโลเมตร (Median = 100) มีชั่วโมงการทำงานเฉลี่ย 7.89 ชั่วโมงต่อวัน (S.D.= 3.229) โดยเป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์เอง (ร้อยละ 88.9) พนักงานมีการตรวจสอบสภาพรถทุกครั้ง และสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งขณะขับขี่ (ร้อยละ 76.0 และร้อยละ 92.7) และพบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่เคยมีประวัติการทำผิดกฎจราจร และการได้รับอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์ในขณะที่ปฏิบัติงาน (ร้อยละ 91.5 และ 74.3)

กลุ่มตัวอย่างมีคะแนนเฉลี่ยความรู้เกี่ยวกับผลของแอลกอฮอล์ต่อการขับขี่ภาพรวมอยู่ในระดับมาก (\bar{X} = 7.33; S.D. = 1.496) และมีคะแนนเฉลี่ยทัศนคติเกี่ยวกับการสัมผัสควันบุหรี่มือสองภาพรวมอยู่ในระดับมากเช่นกัน (\bar{X} = 42.43; S.D. = 5.926) ในส่วนพฤติกรรมกรรมการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในช่วง 3 เดือนที่ผ่านมา พบพนักงานมีพฤติกรรมกรรมการดื่ม ร้อยละ 64.6 และมีพนักงานไม่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในช่วง 3 เดือนที่ผ่านมา ร้อยละ 35.4 เมื่อพิจารณาพฤติกรรมกรรมการดื่มแอลกอฮอล์ก่อนทำงาน ระหว่างทำงาน และหลังการทำงาน พบว่าส่วนใหญ่มีพฤติกรรมไม่ดื่ม (ร้อยละ 96.8, 95.9 และ 90.9 ตามลำดับ)

2. ปัจจัยระหว่างบุคคล

ปัจจัยระหว่างบุคคล ประกอบด้วย อิทธิพลของครอบครัว อิทธิพลของเพื่อนร่วมงาน และอิทธิพลของผู้ใช้บริการส่งอาหารที่มีผลต่อพฤติกรรมกรรมการดื่มไม่ขับในระดับมากทุกด้าน

3. ปัจจัยระดับองค์กร

ปัจจัยระดับองค์กร ประกอบด้วย อิทธิพลของร้านค้าที่ใช้บริการ อิทธิพลของแอปพลิเคชันฟู้ดเดลิเวอรีที่พนักงานปฏิบัติงาน และ อิทธิพลการแข่งขันทางการตลาดของแอปพลิเคชันฟู้ดเดลิเวอรี มีผลต่อพฤติกรรมการดื่มไม่ขับในระดับปานกลางทุกด้าน

4. ปัจจัยระดับชุมชน

ปัจจัยระดับชุมชน ประกอบด้วย ประเพณี และวัฒนธรรมของพื้นที่ ค่านิยม และการแบ่งแยก /แบ่งชนชั้นทางสังคมที่เกี่ยวข้องกับการขับขณะดื่ม/เมาในอาชีพพนักงานส่งอาหารแบบ เดลิเวอรีผ่านโมบายแอปพลิเคชัน พบว่า มีผลต่อพฤติกรรมการดื่มไม่ขับในระดับปานกลางทุกด้าน

5. ปัจจัยระดับนโยบายสาธารณะ

ปัจจัยระดับนโยบายสาธารณะ ประกอบด้วย อิทธิพลของกฎหมาย และกฎจรรยา และอิทธิพลของสื่อต่างๆ พบว่า มีผลต่อพฤติกรรมการดื่มไม่ขับในระดับปานกลางทุกด้าน นอกจากนี้เกินครึ่งหนึ่งของบริษัทหรือแอปพลิเคชันในกลุ่มตัวอย่างทำงานอยู่ (ร้อยละ 51.3) มีนโยบายห้ามพนักงานส่งดื่มแอลกอฮอล์ขณะส่งอาหาร หรือขณะทำงาน และสื่อที่พนักงานเห็นว่ามีประสิทธิภาพมากที่สุดต่อการรับรู้ข้อมูลเกี่ยวกับเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ คือโทรทัศน์ รองลงมาคือเครือข่ายสังคมออนไลน์ (Facebook, IG, Twitter, Line) และอื่น ๆ (ร้อยละ 60.5 และ 39.5)

ส่วนที่ 2 ข้อมูลแบบแผนพฤติกรรมการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของพนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรีผ่านโมบายแอปพลิเคชัน จังหวัดสุพรรณบุรี

จากกลุ่มตัวอย่างพนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรีผ่านโมบายแอปพลิเคชัน (Food Panda LINEMAN Grab food) จังหวัดสุพรรณบุรี จำนวน 342 คน พบนักดื่มปัจจุบันจำนวน 221 คน มีเหตุการณ์ดื่มรวมทั้งหมด 211 เหตุการณ์ (drinking event) ในช่วงสามเดือนที่ผ่านมาโดยสามารถจำแนกตามเกณฑ์ความเสี่ยงเฉียบพลันขององค์การอนามัยโลก ได้เป็น 221 เหตุการณ์ความเสี่ยงต่ำทั้งหมด (low-intensity drinking event) ส่วนใหญ่เป็นนักดื่มเพศชาย (ร้อยละ 70.4) โดยพบว่าการบริโภคในช่วงสถานการณ์พิเศษ (ร้อยละ 83.7) โดยเฉพาะในงานสังสรรค์ ส่วนใหญ่พบว่าสถานที่ดื่มคือบ้านของตนเอง (ร้อยละ 80.9) เหตุการณ์การดื่มมักจะมีคนเดียว (ร้อยละ 48.9) โดยที่เบียร์เป็นเครื่องดื่มที่นิยมมากที่สุด (ร้อยละ 76.9) เหตุการณ์การบริโภคส่วนใหญ่ (ร้อยละ 59.6) เกิดขึ้นแบบไม่มีการแบ่ง

ส่วนที่ 3 ข้อมูลพฤติกรรมการดื่มไม่ขับของพนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรีผ่านโมบายแอปพลิเคชัน จังหวัดสุพรรณบุรี

พบกลุ่มตัวอย่างพนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรีผ่านโมบายแอปพลิเคชัน จังหวัดสุพรรณบุรี จำนวน 103 คน (ร้อยละ 30.1) มีพฤติกรรมการดื่มแล้วขับ และกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 236 คน (ร้อยละ 69.9) มีพฤติกรรมการดื่มไม่ขับ (ตารางที่ 1)

ส่วนที่ 4 การวิเคราะห์ปัจจัยทำนายพฤติกรรมการดื่มไม่ขับของพนักงานส่งอาหารแบบ เดลิเวอรีผ่านโมบายแอปพลิเคชัน จังหวัดสุพรรณบุรี ภายใต้แนวคิดเชิงนิเวศวิทยาสังคม (ปัจจัยระดับบุคคล ปัจจัยระหว่างบุคคล ปัจจัยระดับองค์กร ปัจจัยระดับชุมชน และปัจจัยระดับนโยบายสาธารณะ)

ผลการศึกษาค้นคว้า พบว่า ตัวแปรที่สามารถทำนายพฤติกรรมการดื่มไม่ขับของพนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรีผ่านโมบายแอปพลิเคชัน จังหวัดสุพรรณบุรีอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ มี 3 ตัวแปร ได้แก่ 1) ปัจจัยระดับชุมชน (Commu) [OR = 5.710, 95%CI = 2.201 – 14.814, p<.001] 2) ลักษณะการทำงาน (Worktype) [OR = 5.710, 95%CI = 2.201 – 14.814, p<.001] และ 3) การมีนโยบายหรือกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการดื่มแอลกอฮอล์/พฤติกรรมเมาแล้วขับของ

บริษัท (Policy) [OR = 6.769, 95%CI = 1.604 – 28.566, p<.05] จึงนำมาสร้างเป็นสมการทำนายพฤติกรรมการดื่มไม่
 ซ้ำของพนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ผ่านโมบายแอปพลิเคชัน จังหวัดสุพรรณบุรี ได้ดังนี้ (ตารางที่ 2)

$$\begin{aligned} \text{the best model : logit} &= \beta_0 + \beta_1(\text{Commu1}) + \beta_2(\text{Commu2}) + \beta_3(\text{Worktype}) + \beta_4(\text{Policy}) \\ &= 1.170 + 1.742(\text{Commu1}) + .151(\text{Commu2}) - .019(\text{Worktype}) \\ &\quad + 1.912(\text{Policy}) \\ -2LL &= 207.318 \end{aligned}$$

ตารางที่ 1 ข้อมูลพฤติกรรมการดื่มไม่ซ้ำของพนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ผ่านโมบายแอปพลิเคชัน จังหวัดสุพรรณบุรี
 (n = 342)

พฤติกรรมการดื่มไม่ซ้ำ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ดื่มไม่ซ้ำ	239	69.9
ดื่มแล้วซ้ำ	103	30.1

ตารางที่ 2 การวิเคราะห์ปัจจัยทำนายทำนายพฤติกรรมการดื่มไม่ซ้ำของพนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ผ่าน โมบาย
 แอปพลิเคชัน จังหวัดสุพรรณบุรีด้วยวิธีถดถอยพหุโลจิสติก (n = 342)

ตัวแปร	Coefficient (β)	SE(β)	Odd ratio	95%CI	p-value
Constant	1.170	.871	-	-	.179
1. ปัจจัยระดับชุมชน (Commu)					
-มีผลในระดับมาก (Commu1)	1.742	.486	5.710	2.201, 14.814	<0.001
-มีผลในระดับน้อย (Commu2)	.151	.906	1.163	.197, 6.867	.868
2. ลักษณะการทำงาน (Worktype)	-.019	.007	.968	.968, .995	.008
3. การมีนโยบายหรือกฎระเบียบที่ เกี่ยวข้องกับการดื่มแอลกอฮอล์/ พฤติกรรมมาแล้วซ้ำของบริษัท (Policy)	1.912	.735	6.769	1.604, 28.566	.009

จากตารางที่ 2 สามารถสรุปผลการศึกษาได้ดังนี้

1. ปัจจัยระดับชุมชน มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการดื่มไม่ซ้ำของพนักงานส่งอาหารแบบ เดลิเวอรี่ผ่านโมบาย
 แอปพลิเคชัน จังหวัดสุพรรณบุรี โดยพนักงานที่เห็นว่าประเพณี และวัฒนธรรมของพื้นที่ ค่านิยม และการแบ่งแยก /แบ่ง
 ชนชั้นทางสังคมที่เกี่ยวข้องกับการซ้ำที่ขณะดื่ม/เมาในอาชีพพนักงานส่งอาหารมีความสำคัญในระดับมาก จะมีพฤติกรรม
 การดื่มไม่ซ้ำเป็น 5.710 เท่าของพนักงานที่เห็นความสำคัญของเรื่องดังกล่าวในระดับน้อย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (OR
 = 5.710, 95%CI = 2.201 – 14.814, p<.001)

2. ลักษณะการทำงาน มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการดื่มไม่ขับของพนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ผ่านโมบายแอปพลิเคชัน จังหวัดสุพรรณบุรี โดยพนักงานที่ทำงานส่งอาหารเป็นอาชีพเสริม จะมีพฤติกรรมการดื่มไม่ขับเป็น .968 เท่าของพนักงานที่ทำงานส่งอาหารเป็นอาชีพหลัก อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (OR = .968, 95%CI = .968 – 995, $p < .05$)

3. การมีนโยบายหรือกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการดื่มแอลกอฮอล์/พฤติกรรมเมาแล้วขับของบริษัท มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการดื่มไม่ขับของพนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ผ่านโมบายแอปพลิเคชัน จังหวัดสุพรรณบุรี โดยพนักงานที่ทำงานในบริษัทดังกล่าว จะมีพฤติกรรมการดื่มไม่ขับเป็น 6.769 เท่าของพนักงานที่ทำงานในบริษัทที่ไม่มีนโยบายหรือกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการดื่มแอลกอฮอล์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (OR = 6.769, 95%CI = 1.604 – 28.566, $p < .05$)

อภิปรายผลการศึกษา

สามารถอภิปรายตามวัตถุประสงค์และสมมติฐานการวิจัยได้ ดังนี้

1. พฤติกรรมการดื่มไม่ขับของพนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ผ่านโมบายแอปพลิเคชัน จังหวัดสุพรรณบุรี

จากกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษาทั้งสิ้น 342 คน พบพนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ผ่านโมบายแอปพลิเคชัน จังหวัดสุพรรณบุรี จำนวน 236 คน (ร้อยละ 69.9) ที่มีพฤติกรรมการดื่มไม่ขับ และพบจำนวน 103 คน (ร้อยละ 30.1) ที่มีพฤติกรรมการดื่มแล้วขับ ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของจันทร์ฉาย โยธาใหญ่ และคณะ⁷ ได้ศึกษาพฤติกรรมการดื่มไม่ขับและปัจจัยที่เกี่ยวข้องของนักเรียนสังกัดสถาบันอาชีวศึกษา กลุ่มตัวอย่างคือนักเรียนระดับชั้น ปวช.1-3 จำนวน 615 ราย ของวิทยาลัยเทคนิคและโรงเรียนอาชีววะ 7 แห่งในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งพบว่าในช่วง 1 เดือนที่ผ่านมา กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 50.73 ไม่เคยมีพฤติกรรมดื่ม/เมาขณะ ขับขี่รถจักรยานยนต์ แต่ไม่สอดคล้องกับอุษา บิ๊กกินส์⁶ ที่ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมเมาแล้วขับของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร เก็บรวบรวมข้อมูลกับวัยรุ่นที่มีอายุ 18-24 ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมดื่มแล้วขับรถจักรยานยนต์ขณะมีเมามา

เมื่อพิจารณาพฤติกรรมการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในช่วง 3 เดือนที่ผ่านมา พบว่ามีพนักงานร้อยละ 35.4 ที่เลิกดื่ม และส่วนใหญ่มีพฤติกรรมไม่ดื่มแอลกอฮอล์ก่อนทำงาน ระหว่างทำงาน และหลังการทำงาน ร้อยละ 96.8, 95.9 และ 90.9 ตามลำดับ แสดงให้เห็นแนวโน้มที่ดีขึ้น ทั้งนี้อาจเป็นเพราะสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) พบผู้ติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ในกลุ่มเสี่ยงพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดสุพรรณบุรี จำนวนเพิ่มสูงขึ้น ตั้งแต่เดือน เมษายน 2564 อีกทั้งกลุ่มพนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่จัดเป็นกลุ่มเสี่ยงสูง จึงต้องปฏิบัติตามมาตรการควบคุม ป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ทำให้พบพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์ลดลง ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ พงษ์มนัส คือด²⁰ ที่พบว่าผู้ประกอบการอาชีพบริการจัดส่งอาหารมีโอกาสเสี่ยงต่อการติดเชื้อ และเป็นกลุ่มแพร่ระบาดของโรคไวรัสโคโรนา 2019 ไปยังผู้อื่นได้

สำหรับแบบแผนพฤติกรรมการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของพนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ผ่านโมบายแอปพลิเคชัน จังหวัดสุพรรณบุรี พบนักดื่มปัจจุบันจำนวน 221 คน เป็นผู้มีความเสี่ยงต่ำทั้งหมด (low-intensity drinking event) ส่วนใหญ่เป็นนักดื่มเพศชาย (ร้อยละ 70.4) โดยพบว่าการบริโภคในช่วงสถานการณ์พิเศษ (ร้อยละ 83.7) ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของพลเทพ วิจิตรคุณากร²¹ ได้พัฒนาเครื่องมือสำรวจการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในประเทศไทยจากกลุ่มตัวอย่างในจังหวัดสงขลา จำนวน 804 คน พบนักดื่มปัจจุบันจำนวน 183 คน โดยพบว่าเป็นผู้มีความเสี่ยงต่ำมากที่สุด แต่เมื่อพิจารณาเหตุการณ์ สถานที่ที่ดื่ม และบุคคลที่ร่วมดื่ม แต่จากการศึกษานี้ พบว่า พนักงานจะดื่มเฉพาะในงานสังสรรค์ สถานที่ดื่มจะเป็นบ้านของตนเอง และมักดื่มเพียงคนเดียว จึงเป็นสาเหตุให้เป็นผู้มีความเสี่ยงต่ำทั้งหมด (low-intensity drinking event) ซึ่งไม่สอดคล้องกับผลการศึกษาของพลเทพ วิจิตรคุณากร²¹ ที่พบว่าเหตุการณ์ความ

เสี่ยงปานกลางหรือสูง (medium-or high-intensity drinking event) มีความสัมพันธ์กับการบริโภคในช่วงสถานการณ์พิเศษ (special situation) โดยเฉพาะอย่างยิ่งช่วงวันหยุดยาว ประมาณครึ่งหนึ่งของเหตุการณ์เกิดขึ้นนอกบ้านของผู้ดื่ม (outside the drinker's house) โดยมักจะดื่มที่บ้านของผู้อื่น เหตุการณ์การดื่มมักจะดื่มกับเพื่อนฝูง โดยที่เบียร์และสุราสีเป็นเครื่องดื่มที่นิยมมากที่สุด โดยเฉพาะอย่างยิ่งเหตุการณ์ความเสี่ยงสูงมักจะดื่มสุราสี และเหตุการณ์ความเสี่ยงต่ำมักจะดื่มเบียร์ เหตุการณ์การบริโภคส่วนใหญ่ (ร้อยละ 65) เกิดขึ้นแบบกลุ่ม โดยที่เหตุการณ์การดื่มแบบกลุ่มมักจะสัมพันธ์กับความเสี่ยงปานกลางหรือสูง ทั้งนี้อาจเป็นเพราะสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) และยังคงสอดคล้องกับการศึกษาของพงษ์มนัส ดือด²⁰ ที่พบว่าผู้ประกอบการจัดส่งอาหารมีความวิตกกังวลกับภาวะเศรษฐกิจมากที่สุด จึงทำให้ลด ละ เลิกพฤติกรรมกรรมการสังสรรค์ และลดค่าใช้จ่ายจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ประกอบกับมาตรการการห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในร้านค้า ร้านอาหาร และการห้ามรวมตัวในช่วงการระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) อีกด้วย

2. ปัจจัยภายใต้แนวคิดเชิงนิเวศวิทยาสังคม (ปัจจัยระดับบุคคล ปัจจัยระหว่างบุคคล ปัจจัยระดับองค์กร ปัจจัยระดับชุมชน และปัจจัยระดับนโยบายสาธารณะ) สามารถทำนายพฤติกรรมกรรมการดื่มไม่ขับของพนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ผ่านโมบายแอปพลิเคชัน จังหวัดสุพรรณบุรี

ผลจากการวิเคราะห์สถิติการถดถอยพหุโลจิสติก สามารถอภิปรายตามสมมติฐานการวิจัยได้ว่า ตัวแปรประกอบด้วย 1) ปัจจัยระดับชุมชน (Commu) 2) ลักษณะการทำงาน (Worktype) และ 3) การมีนโยบายหรือกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการดื่มแอลกอฮอล์/พฤติกรรมเมาแล้วขับของบริษัท (Policy) สามารถร่วมทำนายพฤติกรรมกรรมการดื่มไม่ขับของพนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ผ่านโมบายแอปพลิเคชัน จังหวัดสุพรรณบุรี ได้ร้อยละ 68.8 ดังสมการ

$$\begin{aligned} \text{logit} &= \beta_0 + \beta_1(\text{Commu1}) + \beta_2(\text{Commu2}) + \beta_3(\text{Worktype}) + \beta_4(\text{Policy}) \\ &= 1.170 + 1.742(\text{Commu1}) + .151(\text{Commu2}) - .019(\text{Worktype}) + 1.912(\text{Policy}) \end{aligned}$$

2.1 ปัจจัยระดับชุมชน มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมกรรมการดื่มไม่ขับของพนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ผ่านโมบายแอปพลิเคชัน จังหวัดสุพรรณบุรี โดยพนักงานที่เห็นว่าประเพณี และวัฒนธรรมของพื้นที่ ค่านิยม และการแบ่งแยก / แบ่งชนชั้นทางสังคมในอาชีพพนักงานส่งอาหารมีความสำคัญในระดับมาก จะมีพฤติกรรมกรรมการดื่มไม่ขับเป็น 5.710 เท่าของพนักงานที่เห็นความสำคัญของเรื่องดังกล่าวในระดับน้อย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (OR = 5.710, 95%CI = 2.201 – 14.814, p < .001) ทั้งนี้สามารถอธิบายได้ว่า พนักงานยังคงให้ความสำคัญต่อประเพณีและวัฒนธรรมของพื้นที่ จังหวัดสุพรรณบุรี ที่พบว่าปัจจุบันไม่นิยมการจัดเลี้ยงเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในการพิธีต่าง ๆ เช่น งานบวช งานแต่งงาน งานบุญงานศพ และไม่นิยมให้ของขวัญในเทศกาลสำคัญด้วยเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ จึงทำให้ประเพณีดังกล่าวเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม ซึ่งไม่สอดคล้องกับผลการศึกษาของอุษา บั๊กกันส์⁶ ที่พบว่าปัจจัยด้านสังคมและวัฒนธรรมเป็นปัจจัยที่เอื้อให้บุคคลมีพฤติกรรมเมาแล้วขับ และพบว่าไม่สอดคล้องกับ Sudhinaraset et al.¹⁴ ที่ได้ศึกษาบริบททางสังคมและวัฒนธรรมการใช้แอลกอฮอล์โดยใช้แนวคิดเชิงนิเวศวิทยาสังคมในการศึกษา พบว่า อิทธิพลทางวัฒนธรรมค่านิยม และสังคมมีความสัมพันธ์กับการใช้แอลกอฮอล์ การกำหนดให้มีการใช้แอลกอฮอล์ของบุคคลในบริบทและสภาพแวดล้อมที่มีความสัมพันธ์ระหว่างบุคคล รวมถึงปัจจัยระดับมหภาค เช่น การโฆษณาและการตลาด ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ครอบครัวและครอบครัวมีผลต่อการดื่มแอลกอฮอล์เช่นกัน เช่นเดียวกับการศึกษาของอัญชญา ณ ระนอง²² ที่กล่าวว่าคนไทยจำนวนมากยังมีความคิดว่าการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เป็นเรื่องธรรมดาในสังคมไทย แสดงให้เห็นว่าบริบททางสังคมและวัฒนธรรมมีผลต่อการใช้แอลกอฮอล์ สำหรับการแบ่งแยก / แบ่งชนชั้นทางสังคมในกลุ่มพนักงานส่งอาหารปัจจุบันมีการเปิดกว้างเรื่องความหลากหลายและยอมรับต่ออาชีพรถจักรยานยนต์ส่งอาหารเพิ่มมากขึ้น โดยมีข้อมูลสนับสนุนจากการศึกษาของฐานทัศน์ ชมภูพลและคณะ⁵ ที่ศึกษาพฤติกรรมกรรมการเปิดรับ และความพึงพอใจที่มีต่อการใช้งานแอปพลิเคชัน

ชั้นผู้ดูแลเดลิเวอรี่ (Food Delivery Application) ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งทำการศึกษางานวิจัยด้วยวิธีการวิจัยเชิงปริมาณ โดยใช้แบบสอบถามในการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง จำนวนทั้งสิ้น 450 คน ผลการศึกษาดังกล่าวพบว่า มีระดับความพึงพอใจต่อการใช้งานแอปพลิเคชันผู้ดูแลเดลิเวอรี่ อยู่ในความพึงพอใจระดับมาก ค่าเฉลี่ยรวมเท่ากับ 3.95 และมีความพึงพอใจต่อประเด็น “สามารถเรียกใช้บริการด่วนหรือสามารถเรียกใช้บริการล่วงหน้าได้” ในระดับมาก

2.2 ลักษณะการทำงาน มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการดื่มไม่ขับของพนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ผ่านโมบายแอปพลิเคชัน จังหวัดสุพรรณบุรี โดยพนักงานที่ทำงานส่งอาหารเป็นอาชีพเสริม จะมีพฤติกรรมการดื่มไม่ขับเป็น .968 เท่าของพนักงานที่ทำงานส่งอาหารเป็นอาชีพหลัก อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (OR = .968, 95%CI = .968 – 995, $p < .05$) ซึ่งไม่สอดคล้องกับผลการศึกษาของจิตศรี จิตต์พิศาล, วันเพ็ญ แก้วปาน และสุรินทร์ กลัมพากร²³ ที่พบว่าผู้ขับรถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร จำนวน 342 คน ที่ขับเป็นอาชีพเสริมมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุต่ำกว่าผู้ที่ขับเป็นอาชีพประจำ ทั้งนี้สามารถอธิบายได้ว่าพนักงานที่ทำงานส่งอาหารเป็นอาชีพเสริม อาจไม่ต้องเผชิญกับความเครียดในการทำงาน หรือมีชั่วโมงการทำงานที่น้อยกว่าพนักงานประจำ และปฏิบัติงานไม่ซ้ำซากจำเจ ส่งผลให้พนักงานที่ทำงานส่งอาหารเป็นอาชีพเสริมมีพฤติกรรมการดื่มไม่ขับดีกว่าพนักงานประจำ

2.3 การมีนโยบายหรือกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการดื่มแอลกอฮอล์/พฤติกรรมเมาแล้วขับของบริษัท มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการดื่มไม่ขับของพนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ผ่านโมบายแอปพลิเคชัน จังหวัดสุพรรณบุรี โดยพนักงานที่ทำงานในบริษัทดังกล่าว จะมีพฤติกรรมการดื่มไม่ขับเป็น 6.769 เท่าของพนักงานที่ทำงานในบริษัทที่ไม่มีนโยบายหรือกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการดื่มแอลกอฮอล์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (OR = 6.769, 95%CI = 1.604 – 28.566, $p < .05$) ทั้งนี้สามารถอธิบายว่าสำหรับแอปพลิเคชันผู้ดูแลเดลิเวอรี่ที่พนักงานปฏิบัติงาน (FoodPanda, LINEMAN, Grabfood) มีการกำหนดนโยบายหรือกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการดื่มแอลกอฮอล์หากพนักงานมีพฤติกรรมเมาแล้วขับได้แก่ บริษัทจะปิดระบบการเรียกของพนักงาน การถูกพักงาน ตั้งแต่ 14 วัน จนถึง 1 เดือน และไล่ออกจากการเป็นพนักงาน จึงทำให้ผลการศึกษานี้ส่วนใหญ่พนักงานมีพฤติกรรมไม่ดื่มแอลกอฮอล์ทั้งก่อนทำงาน ระหว่างทำงาน และหลังการทำงาน ร้อยละ 96.8, 95.9 และ 90.9 ตามลำดับ การกำหนดเป็นนโยบายสาธารณะ ข้อบังคับ กฎระเบียบหรือกฎหมายให้ทุกคนต้องทราบอย่างทั่วถึงและปฏิบัติตาม จึงมีความสำคัญเป็นสื่อกลางจัดการต่อทุกระดับปัจจัยได้อย่างครอบคลุม^{14,15} ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาของจิตศรี จิตต์พิศาลและคณะ²³ ที่ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับรถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร จำนวน 342 คน พบว่าการรับรู้กฎระเบียบวิน และการบังคับใช้กฎจราจรสามารถร่วมทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับรถจักรยานยนต์รับจ้างได้ร้อยละ 20.2 ($p < .01$)

สรุปจากการวิเคราะห์ด้วยสถิติการถดถอยพหุโลจิสติก พบว่ามีปัจจัย 3 ด้านสามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมการดื่มไม่ขับของพนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ผ่านโมบายแอปพลิเคชัน จังหวัดสุพรรณบุรี ได้ร้อยละ 68.8 อย่างมีระดับนัยสำคัญ ($p < .05$) สามารถอธิบายได้ว่ามีความสอดคล้องกับแนวคิดเกี่ยวกับโมเดลเชิงนิเวศวิทยาสังคม (The Social Ecological Model) ซึ่งเป็นกรอบแนวคิดที่มองว่า “พฤติกรรมการดื่มไม่ขับ” เกิดจากพหุปัจจัยในหลายระดับ (multiple levels of influence) เกี่ยวข้องกับระบบความสัมพันธ์ระหว่างปัจเจกบุคคลและสิ่งแวดล้อมซึ่งเป็นความสัมพันธ์ซับซ้อนของปัจจัยหลากหลายระดับ หากปัจจัยระดับใดระดับหนึ่งมีการเปลี่ยนแปลงก็จะเกิดผลกระทบต่อระดับปัจจัยตัวอื่นตามมาด้วย อธิบายได้ว่าพฤติกรรมการดื่มไม่ขับ เกิดขึ้นจากความหลากหลายของระดับพหุปัจจัยที่มีความสัมพันธ์แบบกำหนดซึ่งกันและกัน (Interaction across different levels) กับพฤติกรรมสุขภาพที่มีความเฉพาะเจาะจง (behavior-specific) ซึ่งเป็นผลมาจากความเกี่ยวข้องระหว่างปัจจัย 5 ระดับ ได้แก่ 1) ระดับบุคคล (intrapersonal) 2) ระหว่างบุคคล

(interpersonal) 3) องค์การ (organizational) 4) ชุมชน (community) และ 5) นโยบายสาธารณะ (public policy)¹⁵ ซึ่งในการศึกษาค้นคว้าพบว่า 1) ปัจจัยระดับชุมชน ประกอบด้วย ประเพณี และวัฒนธรรมของพื้นที่ ค่านิยม และการแบ่งแยก / แบ่งชนชั้นทางสังคม 2) ลักษณะการทำงาน และ 3) การมีนโยบายหรือกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการดื่มแอลกอฮอล์/ พฤติกรรมเมาแล้วขับของบริษัท แต่ปัจจัยอื่น ๆ เช่น ปัจจัยระหว่างบุคคล ปัจจัยระดับองค์กร ไม่สามารถทำนายพฤติกรรมการดื่มไม่ขับได้โดยตรง แต่ปัจจัยดังกล่าวเป็นปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่สำคัญที่ส่งผลกระทบต่อปัจจัยตัวอื่นในการเกิดพฤติกรรมการดื่มไม่ขับได้ ดังนั้น ยังคงต้องใช้การจัดการกระทำหลายระดับปัจจัย (Multi-level intervention) เพื่อค้นหาปัจจัยและสาเหตุของพฤติกรรมได้อย่างครอบคลุม

ข้อเสนอแนะที่ได้จากผลการวิจัย

1. การวิเคราะห์แบบแผนพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์ จากแบบสอบถามประเมินพฤติกรรมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ Context Quantity Frequency (CSQF) ในครั้งนี้พบว่าเป็นผู้มีความเสี่ยงต่ำทั้งหมด (low-intensity drinking event) เพราะคณะวิจัยให้นักดื่มตอบเหตุปัจจัยหรือเหตุการณ์ที่ดื่มแอลกอฮอล์บ่อยที่สุดเพียงข้อเดียวเท่านั้น เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างประกอบอาชีพที่ต้องทำงานแข่งกับเวลา ไม่สามารถตอบแบบประเมินได้อย่างครอบคลุม อาจส่งผลให้การปริมาณที่บริโภคเฉลี่ยต่อวันที่ดื่มคาดเคลื่อนได้ จึงควรพิจารณาวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลให้เหมาะสม เพื่อนำไปสู่การได้ข้อมูลที่ตรงกับบริบทเชิงลึกอย่างแท้จริง

2. บริษัทออนไลน์ผู้ให้บริการจัดส่งอาหารโดยไม่ได้ผลิตอาหารเพียงแค้รับคำสั่งซื้อ เก็บเงิน และส่งอาหาร เช่น FoodPanda, LINEMAN, Grabfood สามารถนำผลการศึกษาไปกำหนดนโยบาย มาตรการเกี่ยวกับแนวทางการส่งเสริมพฤติกรรมการดื่มไม่ขับของพนักงาน และประชาสัมพันธ์ให้พนักงานรับทราบตั้งแต่รับเข้าปฏิบัติงานเพื่อให้พนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่มีคุณภาพชีวิตที่ดี เพิ่มความสามารถในการแข่งขันด้านการขนส่ง การบริการ การตลาด และส่งเสริมภาพลักษณ์ของบริษัทอีกด้วย

3. แบบแผนพฤติกรรมการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของพนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ผ่านนโยบายแอปพลิเคชันจังหวัดสุพรรณบุรี เริ่มเปลี่ยนแปลงสู่การเป็นนักดื่มที่บ้านและดื่มเพียงคนเดียว บริษัทหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมุ่งเน้นการบริหารจัดการในระดับนโยบายสาธารณะ และระดับบุคคล เพื่อเพิ่มความสำเร็จในการรณรงค์ให้เกิดพฤติกรรมการดื่มไม่ขับ เช่น ให้บริษัทออนไลน์ผู้ให้บริการจัดส่งอาหารโดยไม่ได้ผลิตอาหารเพียงแค้รับคำสั่งซื้อ เก็บเงิน และส่งอาหาร เช่น FoodPanda, LINEMAN, Grabfood ออกแบบกิจกรรมที่สร้างเสริมสุขภาพหรือให้ความรู้ด้านสุขภาพต่าง ๆ ผ่านแอปพลิเคชันแก่พนักงาน

4. หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สำนักงานขนส่งจังหวัด แรงงานจังหวัด สาธารณสุขจังหวัด ฯ สามารถนำผลการศึกษาไปกำหนดนโยบาย มาตรการเกี่ยวกับแนวทางการส่งเสริมพฤติกรรมการดื่มไม่ขับของพนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ผ่านนโยบายแอปพลิเคชันในของพื้นที่ (จังหวัดสุพรรณบุรี) เพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ ปัญหาสุขภาพ รวมทั้งปัญหาด้านเศรษฐกิจ

ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรมีการวิจัยเชิงคุณภาพ หรือสัมภาษณ์เชิงลึก ในกลุ่มพนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ผ่านนโยบายแอปพลิเคชัน เพื่อให้ได้ข้อมูลพฤติกรรมการดื่มไม่ขับ ด้านมิติทางสังคมและวัฒนธรรมเพื่อประกอบการยืนยันผลการศึกษาเชิงปริมาณ

2. ควรศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการดื่มไม่ขับ ในกลุ่มพนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ผ่านโมบายแอปพลิเคชัน ในสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)

3. ควรพัฒนาโปรแกรมส่งเสริมพฤติกรรมการดื่มไม่ขับ การลด ละ เลิกการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่เชื่อมโยงกับการเปลี่ยนผ่านมิติทางสังคมและวัฒนธรรมในกลุ่มพนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ผ่านโมบายแอปพลิเคชัน

กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยเรื่องนี้ได้รับทุนสนับสนุนการทำวิจัยจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) และศูนย์วิจัยปัญหาสุรา (ศวส.) ประจำปี 2564

เอกสารอ้างอิง

1. ณัฐรุจา พงศ์สุพัฒน์. การศึกษาตลาดแอปพลิเคชันอาหารและพฤติกรรมผู้บริโภคต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการแอปพลิเคชันอาหาร. การค้นคว้าอิสระหลักสูตร บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต; คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์: กรุงเทพฯ. 2561.
2. ณัฏภัทร เฉลิมแดน. พฤติกรรมผู้บริโภคในการสั่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ผ่านโมบายแอปพลิเคชัน ช่วงเกิดโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่ 2019 (COVID-19) ในเขตกรุงเทพมหานคร. วารสารบริหารธุรกิจอุตสาหกรรม 2563; 2(1): 92-106.
3. กระทรวงมหาดไทย. (2563). [ออนไลน์] (2563). คลังข่าวมหาดไทย. [วันที่อ้างอิง 22 มกราคม 2564] ที่มา www.newskm.moi.go.th
4. สุชาดา พลาชัยภิมศิริ. แนวโน้มการใช้โมบายแอปพลิเคชัน : Usages Trend of Mobile Application. วารสารนักบริการ 255; 31(4): 110-115.
5. สุรพันธ์ ชมภูพล, เอกสิทธิ์ อวยชัยวัฒน์, ปวรรศ จันทร์เพ็ญ. พฤติกรรมการเปิดรับและความพึงพอใจที่มีต่อการใช้งานแอปพลิเคชันผู้ดูแลเดลิเวอรี่ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร. วารสารนิเทศสยามปริทัศน์ 2563; 19(1): 105-116.
6. อุษะ บิ๊กกินส์. ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมเมาแล้วขับและการเปิดรับสื่อของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร. สุทธิปริทัศน์ 2556; 27(82) :41-59.
7. จันทร์ฉาย โยธาใหญ่, สุจิตรา เทียนสวัสดิ์, วาฤณี พองแก้ว, อัจฉรา สุคนธสรพร, สุภารัตน์ วงศ์ศรีคุณ. ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมดื่มไม่ขับของนักเรียนสังกัดสถาบันอาชีวศึกษาในจังหวัดเชียงใหม่. พยาบาลสาร 2559; 43(3): 11-22.
8. ศูนย์วิจัยปัญหาสุรา, หน่วยระบาดวิทยา คณะแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์. รายงานสถานการณ์การดำเนินนโยบายควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของประเทศไทย ระหว่าง พ.ศ. 2551-2561 ภายใต้โครงการ Joint Assessment Mission to Review Alcohol Control Policy and Strategy in Thailand. กรุงเทพฯ: บริษัทสหมิตรพัฒนาการพิมพ์ (1992) จำกัด. 2563.
9. สำนักงานสถิติแห่งชาติ. การสำรวจพฤติกรรมการสูบบุหรี่และการดื่มสุราของประชากร พ.ศ. 2560. กรุงเทพฯ: บริษัทพิมพ์ดีการพิมพ์ จำกัด. 2561.

10. จัดตุงค์ เพลินหัด. แนวทางการลดอุบัติเหตุรถบรรทุกชนส่งยุค 4.0 กรณีศึกษาเส้นทางรถขนส่งอำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม. วารสารวิชาการมหาวิทยาลัยอีสเทิร์นเอเชีย ฉบับสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ 2562; 9(1): 179-192.
11. วัชรพงษ์ เรือนคำ, ณรงค์ศักดิ์ หนูสอน. อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ในประเทศไทย : มุมมองทางวิทยาการระบาด. วารสาร มชก.วิชาการ 2562; 23(1): 146-160.
12. สำนักกระบวนวิทยา. สรุปรายงานการเฝ้าระวังประจำปี 2558. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์ชุมนุมสหกรณ์การเกษตรแห่งประเทศไทย; 2559.
13. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.). [ออนไลน์] (2562). [วันที่อ้างถึง 20 มกราคม 2564]. ตรวจสอบแอลกอฮอล์ในเลือดผู้ขับขี่มาแล้วขับต่อเนื่อง ที่มา:<https://www.thaihealth.or.th/Content/46685>
14. Sudhinaraset M, Wigglesworth C, Takeuchi DT. Social and Cultural Contexts of Alcohol Use: Influences in a Social–Ecological Framework. Alcohol Res 2016; 38(1): 35-45.
15. McLeroy R, Bibeau D, Steckler A, Glanz K. An ecological perspective on health promotion programs. Health Educ. Q. 1988; 15(4): 351-77.
16. รุจภา จิระประดิษฐ์ผล, ปาหนัน พิษขยปัญญา, สุณีย์ ละกำป็น, ดุสิต สุจิรารัตน์. ความชุกและปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์ของนักดื่มหน้าใหม่ ในนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายสังกัดกรุงเทพมหานคร. วารสารพยาบาลสาธารณสุข 2561; 32(2): 155-172.
17. สาโรจน์ ประพรมมา. ปัจจัยส่วนบุคคลและพฤติกรรมสุขภาพที่ไม่พึงประสงค์กับการดื่มสุราและเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เป็นประจำ ในเขตอำเภอหนึ่งของจังหวัดชัยภูมิ. สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 6 จังหวัดขอนแก่น 2558; 22(1):1-8.
18. Hosmer DW, Lemeshow S. Applied Logistic Regression. 2nd ed. New York, 2000.
19. พลเทพ วิจิตรคุณากร, สาวิตรี อึ้งนางค์กรชัย, อลัน ทีเตอร์. คู่มือและแบบสอบถามประเมินพฤติกรรมบริโภครองดื่มแอลกอฮอล์ Context-specific quantity frequency (CSQF). สงขลา : ดีไอ ดีไซน์ แอนด์พรินท์. 2562.
20. พงษ์มนัส ดีอด. ผลกระทบของการแพร่ระบาดของโรคไวรัสโคโรนา 2019 ต่อการประกอบอาชีพ บริการจัดส่งอาหาร. วารสารมหาจุฬานาครทรรศน์ 2563; 7(6): 132- 44.
21. พลเทพ วิจิตรคุณากร. รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการการพัฒนาเครื่องมือสำรวจการบริโภครองดื่มแอลกอฮอล์ในประเทศไทย: การวิจัยแบบผสมผสานวิธี. ศูนย์วิจัยปัญหาสุรา; 2561.
22. อัญชนา ณ ระนอง. การบริโภครองดื่มแอลกอฮอล์กับความยากจน. วารสารพัฒนบริหารศาสตร์ 2551; 48 (3): 89-124
23. จิตต์จี จิตต์พิศาล, วันเพ็ญ แก้วปาน, สุรินทร์ กลัมพากร. ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงานของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร. วารสารพยาบาลสาธารณสุข 2557; 28(3): 84-98.