

รายละเอียดของวารสาร

ชื่อวารสาร : วารสารการพัฒนาศักยภาพชุมชน มหาวิทยาลัยขอนแก่น

Journal Name : Community Health Development Quarterly Khon Kaen University

ชื่อบรรณาธิการ : รศ.ดร.มานพ คณะโต, ผศ.พญ. วรวิสา ลุวิระ

ชื่อย่อของวารสาร :

Abbreviation Name :

ISSN : 2287-0075

E-ISSN :

ที่อยู่สำหรับการติดต่อ : ภาควิชาเวชศาสตร์ชุมชน คณะแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น 123 หมู่ 16 ถนนมิตรภาพ ตำบลในเมือง อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น 40002

เจ้าของ : ภาควิชาเวชศาสตร์ชุมชน คณะแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น

จำนวนฉบับต่อปี : 4

Email : chdkku2560@gmail.com

Website : <https://home.kku.ac.th/chd/index.php?lang=en>

TCI กลุ่มที่ : 2

สาขาหลักของวารสาร : Social Sciences

สาขาย่อยของวารสาร : Social Sciences

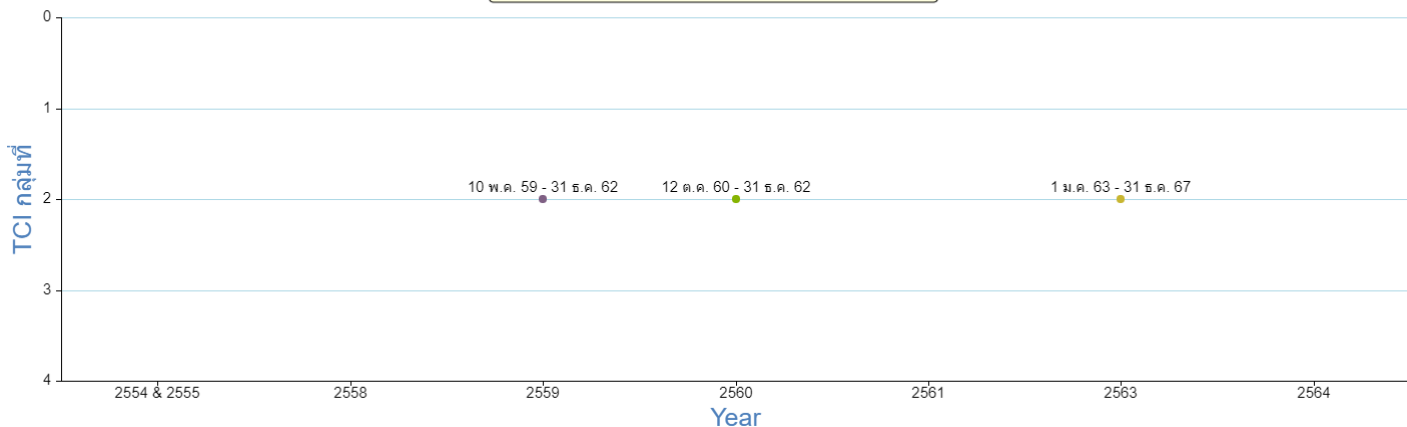
หมายเหตุ :

Total Citations : 101
Total Publications : 309

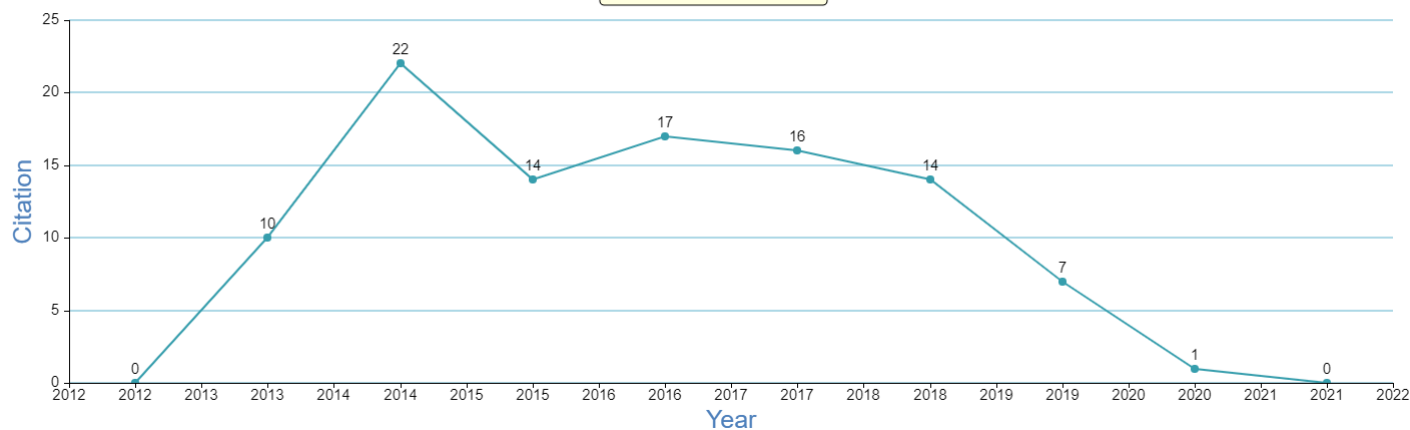
ข้อมูล Citation และ Publication ของวารสาร

ข้อมูลของวารสาร	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Citation	0	10	22	14	17	16	14	7	1	0
Publication	0	30	40	40	40	40	39	40	40	0
Citation / Publication	0	0.33	0.55	0.35	0.43	0.4	0.36	0.18	0.03	0

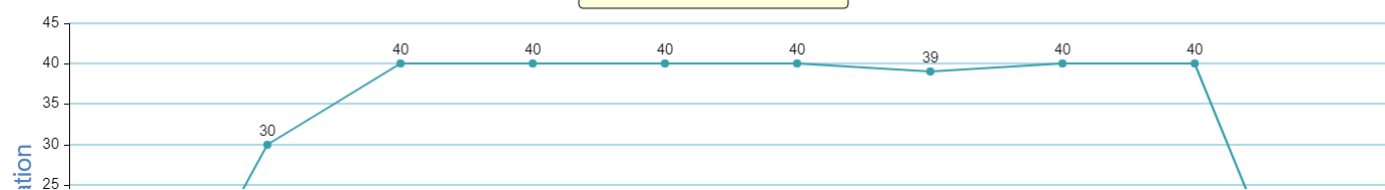
กลุ่มของวารสารในฐานข้อมูล TCI

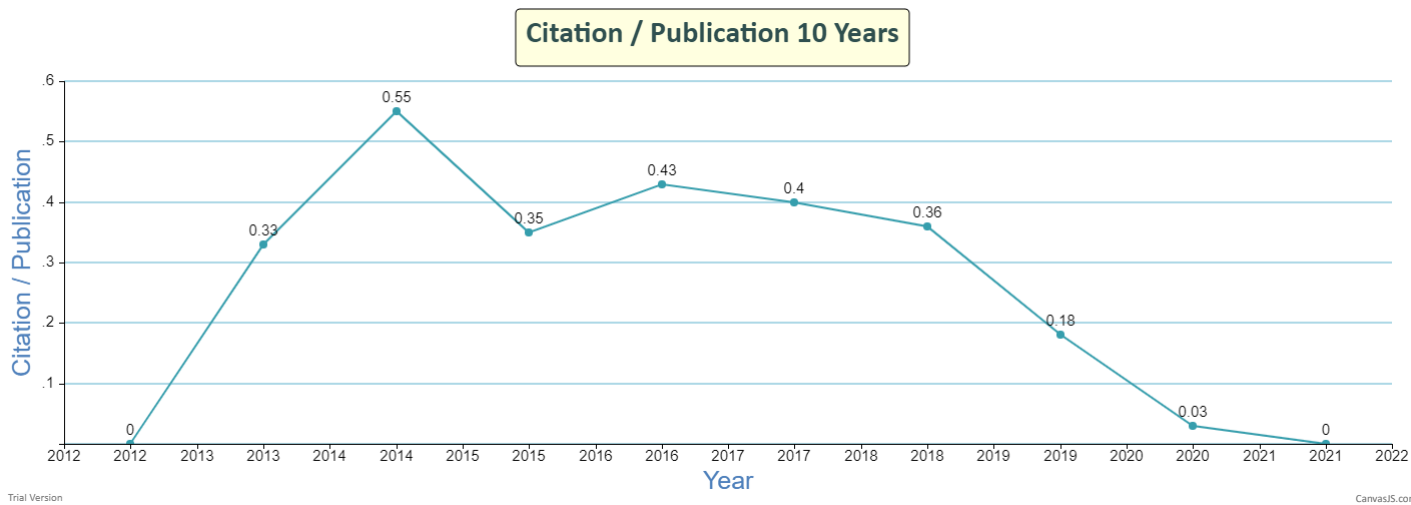


Citation 10 Years



Publication 10 Years





การใช้ยาเสพติดในผู้ใช้แรงงานขนส่ง

นฤมล จันทร์มา *

บทคัดย่อ

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการใช้สารเสพติดของผู้ใช้แรงงานขนส่งในประเทศไทยเป็นการศึกษาเชิงสำรวจ สุ่มตัวอย่างแบบแบ่งชั้นภูมิสุ่มกระจุกจำนวน 3,142 คน จาก 10 จังหวัดทั่วประเทศไทย เก็บข้อมูลด้วยการสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้างผู้ใช้ยาเสพติดปัจจุบัน 76 คน และเจ้าของสถานประกอบการ 8 คน

ผลการศึกษาพบว่า ความชุกของการใช้ยาเสพติดประเภทสารกระตุ้นร้อยละ 40.5 ถูกนำมาใช้ตลอดทั้งกระบวนการขนส่ง ได้แก่ ผู้ขับรถขนส่งสาธารณะ ผู้ขับรถโดยสาร ผู้ขับรถส่งสินค้า และผู้สนับสนุนรถขนส่งสินค้า เพื่อเพิ่มความทนไม่่ง่วงนอน ทำให้พวกเขารู้สึกมั่นใจทำงานได้ ขับรถดี มีสมาธิขับไปเรื่อย ๆ ใจเย็น ใช้ยาเสพติดทั้งภายในและภายนอกสถานที่ทำงาน ก่อนเริ่มทำงาน และช่วงพักรับงาน นอกจากนี้ยังใช้กัญชาและยาเสพติดด้วย

คำสำคัญ: ยาเสพติด, แรงงานขนส่ง, ประเทศไทย

* คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบูรณ์

Corresponding Author: Narumon Janma, Email: dominiger2524@hotmail.com

Received 20/12/2019

Revised 03/03/2020

Accepted 10/03/2020

DRUG USE AMONG TRANSPORTATION WORKERS

*Narumon Janma**

ABSTRACT

The objective of this study is to explore the substance use behavior of transport workers in Thailand. This cross sectional survey employed stratified cluster sampling of 3,142 people from 10 provinces across Thailand. Data were collected through a semi-structured interview with 76 current drug users and 8 workplace owners.

The results showed that the prevalence of 40.5 percent used stimulant. It was used throughout the transportation process, including public transport drivers, bus driver, trucks, and the supporters. They used drugs to increase endurance, awake make them feel confident, work well, drive well and concentrate. Drugs used both inside and outside the workplace, before starting work and during work breaks. In addition to stimulants, marijuana and depressants are also used.

Keywords: Drug abuse, transportation workers, Thailand

* Faculty of Science and Technology, Phetchaboon Rajabhat University

ภูมิหลังและเหตุผล (Background and rationale)

การเติบโตทางด้านเศรษฐกิจสร้างความตึงเครียดและมีผลกระทบต่อการทำงาน¹ รายงานของ UNODC ตั้งแต่ ค.ศ. 2008 ว่าด้วยบริบททางเศรษฐกิจต่อแรงงานที่มีอายุน้อยที่เผชิญหน้ากับตำแหน่งงานว่างที่ไม่ถูกต้องตามสัดส่วน ขาดการให้ความรู้โทษของการใช้ยาเสพติดใน Latin American ความสัมพันธ์ของสถาบันทางสังคมกับนโยบายต่อต้านยาเสพติดในสถานที่ทำงานเป็นเรื่องที่มีความสำคัญในวาระการประชุมของภาคีรัฐ โดยพิจารณาว่าสถานประกอบการที่มีแรงงานใช้ยาเสพติดส่วนใหญ่เป็นอัตราการทำงานที่ไม่เป็นทางการอยู่ในประเทศยากจน เส้นทางชีวิตทางสังคมที่ใช้ยาเสพติดเกิดขึ้นเนื่องจากสภาพแวดล้อมในการทำงาน^{2,3} ยาเสพติดในการขับขี่สามารถส่งผลต่อพฤติกรรมและร่างกายของคนขับได้ ขึ้นอยู่กับชนิดยาเสพติด ซึ่งอาจรวมถึงปฏิกิริยาช้าลง ไม่มีสมาธิ ความจำสั้นลงและการคิดที่สับสน ประสาทสัมผัสรับรู้บกพร่อง มีความมั่นใจเพิ่มขึ้นส่งผลให้เกิดความเสี่ยงที่ไม่จำเป็น พฤติกรรมผิดปกติกุณกรรมหรือหุนหันพลันแล่น เห็นภาพเบลอ มีอาการสั่น เวียนศีรษะปวดตัวเกิดความเหนื่อยล้าที่รุนแรงในวันรุ่งขึ้นผลกระทบเหล่านี้อาจใช้เวลาเป็นชั่วโมงหรือทั้งวันแตกต่างกันไปในแต่ละบุคคล⁴ ใน ค.ศ. 2014-2016 อุบัติเหตุของผู้ขับขี่ที่เกิดจากการ

ใช้ยาเสพติดพบว่า ผู้ขับขี่รถยนต์และรถตู้ 21% และผู้ขับขี่ รถจักรยานยนต์ 25% คนขับรถบรรทุก 5% เป็นผลกระทบจากการใช้แอลกอฮอล์ และยาเสพติด และไม่มีอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับคนขับรถบรรทุกหรือรถแท็กซี่ ยาเสพติดเป็นปัจจัยทำให้เกิดปัญหาการจราจรร้ายแรงถึง 80 ครั้ง เกิดอุบัติเหตุจากการบาดเจ็บ 189 ครั้ง และการบาดเจ็บเล็กน้อย 674 ราย ทำให้ผู้เสียชีวิต 89 ราย ค่าใช้จ่ายที่เกิดจากปัญหาเกี่ยวกับยาเสพติดประมาณ 564 ล้านดอลลาร์ 14% ของค่าใช้จ่ายทางสังคมที่เกี่ยวข้องกับการเกิดปัญหาการบาดเจ็บทั้งหมด⁵

สถิติการจับกุมคดีร้ายสำคัญที่มีการลักลอบขนส่งผ่านไปรษณีย์และขนส่งเอกชนระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม 2559 ถึง กันยายน 2560 จับกุมผู้กระทำความผิดดำเนินคดี 19 คดี ผู้ต้องหา 47 ราย ได้ของกลาง ยาบ้า 2 ล้านเม็ด ไอซ์ 13 กิโลกรัม กัญชา 490 กิโลกรัม และยาเสพติดอื่นอีกหลายรายการ⁶ กลุ่มนักค้าใช้วิธีการหลบเลี่ยงด้านตรวจของเจ้าหน้าที่โดยกลุ่มนักค้าจะใช้ทีมลำเลียงครั้งละ 10-15 คน แบกกระสอบยาบ้าเดินเท้าจากชายแดนเข้ามาจนถึงถนนดินดำในหมู่บ้าน แล้วขึ้นรถยนต์ที่มีกระบะหลังเมื่อพบด่านจุดตรวจก็จะเดินเท้าต่อเพื่ออำมหัน ส่วนรถยนต์จะวิ่งไปรอรับข้างหนาราว 5-10 กิโลเมตร⁷

จำนวนผู้มีงานทำในปี พ.ศ. 2561 จำแนกตามอุตสาหกรรม 37.60 ล้านคน

ประเภทการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า 1.17 แสคนคน⁸ เจ้าของสถานประกอบการและผู้จัดการธุรกิจจะจัดการกับปัญหาที่เกี่ยวข้องกับยาเสพติดในที่ทำงาน ต้องมีความเข้าใจพื้นฐานเกี่ยวกับความเสี่ยงในการใช้ยาเสพติด⁹ การให้ความช่วยเหลือผู้ที่ปัญหาด้านยาเสพติดจำเป็นต้องรักษาเป็นความลับหากพนักงานรับทราบปัญหาพร้อมและมั่นใจปรับปรุงตัวจะถูกจัดการด้วยความสุ่มรอบคอบ สถานการณ์เฉพาะเป็นส่วนหนึ่งของโครงการฟื้นฟูสมรรถภาพในอุตสาหกรรมใช้การคัดกรองและการทดสอบสมรรถภาพเพื่อควบคุมยาเสพติด¹⁰ จึงจำเป็นต้องศึกษาพฤติกรรมการใช้สารเสพติดในกลุ่มแรงงานขนส่ง

วัตถุประสงค์ของการศึกษา (Objectives)

เพื่อศึกษาพฤติกรรมการใช้สารเสพติดของผู้ใช้แรงงานขนส่งในประเทศไทย

ระเบียบวิธีการศึกษา (Methodology)

การวิจัยในครั้งนี้เป็นการศึกษาแบบภาคตัดขวาง (Cross-sectional study)

ประชากร คือ กลุ่มผู้ใช้แรงงานในกิจการขนส่งหมายถึง กิจการที่มีการใช้แรงงาน/คนงานที่มีความชำนาญ/ทักษะฝีมือเฉพาะ เน้นอุตสาหกรรมขนส่งสินค้าและขนส่งสาธารณะ ทั้งกระบวนการ นับตั้งแต่การเตรียมเครื่องมือ/อุปกรณ์ (ตู้จอตรถ/ที่พักรถฯ) โกดังสินค้า/สถานีรับผู้โดยสาร การ

จัดวางสินค้า/จัดระเบียบการโดยสาร/ออกตัว การปฏิบัติหน้าที่ในยานพาหนะ (ขับซี/บริการ) การนำส่งสินค้า นำส่งผู้โดยสาร

กลุ่มตัวอย่างเลือกมาจากการประกอบการด้วยวิธี stratified-cluster sampling โดยแบ่งประเทศไทยออกเป็น 10 ชั้นภูมิตามภาค ปส. แต่ละภาค สุ่มตัวอย่างแบบง่าย ภาคละ 1 จังหวัด แต่ละจังหวัดเลือกสถานประกอบการ 3 ประเภท ดังนี้

1. เลือกประกอบการขนส่ง จากฐานข้อมูลสำนักงานสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานจังหวัดเป้าหมาย ประกอบการที่มีลูกจ้าง มากกว่า 10 คน ขึ้นไป สุ่มตัวอย่างแบบง่าย มาจังหวัดละ 2 แห่ง รวม 20 แห่ง

2. ประกอบการที่มีลูกจ้าง ต่ำกว่า 10 คน สุ่มตัวอย่างแบบง่าย มาจังหวัดละ 2 แห่ง รวม 20 แห่ง

3. สุ่มตัวอย่างแบบง่าย ประกอบการประเภทกิจการขนส่งจากฐานข้อมูลสำนักงานท้องถิ่นจังหวัด (เป็นสถานประกอบการที่ไม่ได้ขึ้นในฐานข้อมูลของสำนักงานสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานจังหวัด) ซึ่งเป็นประกอบการขนาดเล็ก 10 แห่ง ได้ตัวอย่างทั้งสิ้น 3,142 คน รวมทั้งการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ใช้ยาเสพติดปัจจุบัน 76 คน และเจ้าของสถานประกอบการ 8 คน

เครื่องมือ

1. แบบสอบถามคาดประมาณและพยากรณ์สถานการณ์การแพร่ระบาดของยาเสพติดในสถานประกอบการ

2. ใช้เครื่องมือเชิงคุณภาพแนวทางการสัมภาษณ์เชิงลึกตามโครงสร้างการศึกษาพฤติกรรมการใช้ยาเสพติด

การรวบรวมข้อมูล

1. การสำรวจเพื่อคาดประมาณจำนวนผู้ใช้สารเสพติด และวัดความรู้เท่าทันยาเสพติด

2. การแบบสัมภาษณ์เชิงลึก

การวิเคราะห์ข้อมูล

ข้อมูลที่เกิดขึ้นรวบรวมแต่ละชุดจะถูกตรวจสอบความถูกต้องและความครบถ้วนสมบูรณ์นำเข้าในคอมพิวเตอร์ 2 ครั้งที่เป็นอิสระต่อกันแบบ (data double entry) สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ คือ สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive statistics) ได้แก่ จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่ามัธยฐาน ค่าต่ำสุด ค่าสูงสุด ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และช่วงความเชื่อมั่น ในการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปความรู้เท่าทันยาเสพติดใช้สถิติเชิงอนุมาน

(Inferential Statistics) เพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างค่าคะแนนเฉลี่ย

ข้อมูลจากแบบสัมภาษณ์เชิงลึกตรวจสอบความน่าเชื่อถือของข้อมูล ผู้วิจัยจะทำการตรวจสอบความน่าเชื่อถือของข้อมูลที่ได้ (Triangulation) วิเคราะห์เนื้อหา

จริยธรรม

การวิจัยนี้ผ่านการรับรองจากคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์มหาวิทยาลัยขอนแก่นโดยยึดหลักเกณฑ์ตามคำประกาศเฮลซิงกิ (Declaration of Helsinki) รหัส HE601238

ผลการศึกษา (Results)

คาดประมาณกลุ่มชนสงฆ์มีจำนวนทั้งสิ้น 1,280,800 คน การศึกษาในครั้งนี้ คาดประมาณจำนวนกลุ่มแรงงานชนสงฆ์ที่ใช้สารเสพติด ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 คาดประมาณกลุ่มผู้ใช้แรงงานชนสงฆ์ไทยที่เกี่ยวข้องกับสารเสพติด

เสพติด (คน อัตราต่อ 1000 คน)	เสพยากระตุ้น (คน อัตราต่อ 1000 คน)	ใช้ยาเสพติดชนิดอื่น ๆ (คน อัตราต่อ 1000 คน)	ใช้ยาเสพติดด้วยวิธีฉีด (คน อัตราต่อ 1000 คน)
63,229	51,840	46,080	40,320
49.4	40.5	36.0	31.5

จากการวิเคราะห์และการตีความข้อมูลพบว่า ในกลุ่มอาชีพการชนสงฆ์ แบ่งเป็น 4

ลักษณะงาน ได้แก่ ผู้ขับรถขนโดยสารสาธารณะ 8 คน ผู้สนับสนุนรถโดยสาร 13

คน ผู้ขับรถส่งสินค้า 41 คน และผู้สนับสนุนรถขนส่งสินค้า 22 คน โดยสรุปจากการสัมภาษณ์ตลอดกระบวนการที่เกี่ยวข้องอาชีพขับรถขนส่งกลุ่มนี้เป็นอาชีพที่มีโอกาสใช้สารเสพติดเพื่อการทำงานค่อนข้างสูง เพราะต้องเร่งกับเวลาและต้องอดทนกับความง่วง เหนื่อยล้า ผู้ขับรถส่งสินค้าจะเสพสารเสพติดในรุดด้านหน้า มีการพกปัสสาวะใส่ถุงเล็กเพื่อมีด่านตรวจ ถัดมาอีกกลุ่ม คือ ผู้ขับรถโดยสารสาธารณะ กลุ่มนี้แม้จะมีมาตรการในการตรวจและป้องกันแต่ในทางปฏิบัติค่อนข้างลำบาก ทางบริษัทให้มีพนักงานขับรถสองคนเปลี่ยนกันคนละ 6 ชั่วโมง เปลี่ยนรอบกันขับสลับกัน ซึ่งพนักงานที่ขับในแต่ละรอบก็จะใช้สารเสพติดเพื่อให้ขับรถได้นานขึ้นไม่ง่วง ไม่เหนื่อย คนที่ไม่เสพก็จะนอนก่อน แต่เมื่อถึงด่านตรวจก็จะเปลี่ยนคนที่นอนมาขับเป็นวิธีการที่กลุ่มคนขับรถสาธารณะใช้เพื่อการขับรถได้นานและไม่ง่วง

ยาบ้าเป็นสารเสพติดหลักของกลุ่มแรงงานการขนส่งเข้าไปมีส่วนเกี่ยวข้องมากที่สุด มักมีการใช้ร่วมกับบุหรี่ยาและดื่มสุรา เครื่องดื่มชูกำลังยี่ห้อแรงเยอร์ เอ็มร้อยห้าสิบ เอ็มร้อย ลิโพ กระทั่งแดง เกลือแร่ และน้ำอัดลม เป๊ปซี่ นมเปรี้ยว และสุรา สิ่งที่ทดแทนเมื่อนิ่วยาคือสูบบุหรี่ ดื่มเบียร์หรือสุรา

วิธีการเสพใช้วิธีดูดควันและสูบบุหรี่โดยอุปกรณ์ส่วนใหญ่จะทำขึ้นเองซื้อแต่บุหรี่ยาของวัตถุประสงคที่ใช้อยาเสพติด แบ่งออกเป็น

ยาบ้า ยาบ้าผสมไอซ์ ใช้เพื่อทำงาน ผ่อนคลาย มีพลังมีแรงในการทำงาน เพื่อไม่ให้เกิดความผิดพลาดในการทำงาน ส่วนกัญชาใช้เพื่อคลายเครียด ฉลอง เข้าสังคมช่วงพักผ่อน เป็นต้น เปรียบเทียบเมื่อใช้อยาเสพติดกับไม่ใช้อยาเสพติดต่อการทำงาน พบว่าส่วนใหญ่ให้ข้อมูลว่าใช้ยาดีกว่าเมื่อทำงาน

ผลกระทบจากการใช้อยาเสพติดต่อร่างกายและจิตใจ พบว่า ผู้ที่เคยใช้อยาเสพติดมาช่วงระยะเวลาหนึ่งมีผลกระทบทางร่างกาย คือ พันผุ ร่างกายโทรม ไม่มีแรง อ่อนแรง ใจ ภายในร่างกายไม่แข็งแรงเหนื่อยง่าย ผลกระทบด้านจิตใจ คือ นอนไม่หลับ นอนได้ระยะสั้น สติไม่ดี อีกกลุ่มผู้ที่ยังใช้อยาเสพติดอยู่พบว่า ผลกระทบต่อร่างกายยังไม่เห็นผลชัดเจน แต่ผลกระทบด้านจิตใจมีผลคือ หงุดหงิด มีความอยาก เบื่อวปาก รำคาญ เป็นต้น

ผลกระทบด้านเศรษฐกิจและสังคม พบว่ามีผลกระทบอย่างชัดเจน คือ ด้านเศรษฐกิจไม่ดีมาก ๆ เงินไม่พอใช้/สังคมรังเกียจ สิ้นเปลือง ผลกระทบต่อครอบครัว พบว่า ทั้งกลุ่มที่เคยใช้และกลุ่มที่ยังใช้อยู่ส่วนใหญ่ให้ข้อมูลว่า มีปากเสียกับคนในครอบครัว บางคนมีคู่รักเป็นสาเหตุหนึ่งที่แยกทางกัน วุ่นวาย เดือดร้อนพ่อแม่เป็นตัวอย่างไม่ดีให้ลูกหลาน บุคคลในครอบครัวทะเลาะกันเพราะตนเอง ผลกระทบต่อชุมชน พบว่า มีผลกระทบต่อชุมชน อย่างชัดเจนจากเพื่อน

ร่วมงานเองหรือชุมชนที่อยู่อาศัย ทำให้ผู้อื่น
เสี่ยงต่อปัญหาสุขภาพ สังคมรังเกียจ

วิจารณ์ (Discussions)

จากการศึกษาของ National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) ค.ศ. 2010 พบปัญหาการใช้ยาเสพติดของผู้ขับขี่เพิ่มมากขึ้น จากการสำรวจของ NHTSA, from 2005 to 2009, the proportion of fatally injured drivers who tested positive for drugs rose from 13 to 18 percent.¹¹ จากการสำรวจของ NHTSA, 2007 พบว่า 16.3 % ผู้ขับขี่รถในวันหยุดสุดสัปดาห์จะใช้ยาเสพติด¹² เช่นเดียวจากการศึกษาของ Erin Kelly พบว่าผู้ขับรถที่พึ่งพาเสพติดเป็นปัจจัยเสี่ยงจากการตรวจพบอุบัติเหตุที่ผ่านมา 12 เดือน พบว่า ผู้ที่ขับรถใช้ยาเสพติด 25% มากที่สุด คือ Cannabis รองลงมาคือ benzodiazepines, cocaine, amphetamines and opioids.¹³ Jeremy Davey ค.ศ. 2007 ศึกษารูปแบบการใช้สารเสพติดของผู้ขับขี่รถบรรทุกทางไกลมีความสัมพันธ์ระหว่างการใช้ยาเสพติดกับความเมื่อยล้าจากการทำงาน ข้อมูลการสัมภาษณ์เชิงคุณภาพจากผู้ขับขี่รถบรรทุกระยะยาว 35 แห่ง ใน Southeast Queensland พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีอัตราการใช้น้ำยา รูปแบบการใช้ถูกนำมาใช้เพื่อแสดงให้เห็นว่าผู้ขับขี่บางรายใช้ยาเสพติดเพื่อต้องการขนส่งทางรถบรรทุก แรงจูงใจในการใช้ยาเสพติด คือ ความเมื่อยล้า ความ

กดดันของเพื่อนฝูง การผ่อนคลาย เข้าสังคม และต้องการฤทธิ์และประสิทธิภาพเป็นปัจจัยที่เอื้อต่อการขับที่รถบรรทุกได้ด้วยตนเอง¹⁴ Girotto (2013) ศึกษาการใช้สารออกฤทธิ์ทางจิตและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการได้รับสารออกฤทธิ์ในผู้ขับขี่รถบรรทุก จาก 28 ประเทศ พบว่า ผู้ขับรถบรรทุกใช้ยากระตุ้นและยาเสพติดอื่น ๆ บ่อยที่สุด คือ alcohol (n=25), amphetamines (n=17), marijuana (n=16) and cocaine (n=13) ความถี่ของการใช้สารเหล่านี้แตกต่างกันอย่างมาก คือ alcohol (0. 1–91. 0%) ; amphetamines (0. 2–82.5%), marijuana (0.2–29.9%), cocaine (0.1–8.3%) ประเมินปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการรับประทานสารออกฤทธิ์ทางจิต ดังนี้ อายุ น้อย รายได้ที่สูงขึ้น การเดินทางไกล การบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เป็นประจำ การขับรถในกะกลางคืน การเดินทางไกลระหว่างรัฐ ระยะเวลาการนอนสั้นลง คนขับมีประสบการณ์น้อย ข้อตกลงของแรงงานกับทางบริษัท รายได้ อุบัติเหตุ เป็นปัจจัยส่วนหนึ่งของความถี่ในการใช้ยาเสพติดเพื่อกระตุ้น¹⁵ United States Department of Transportation (DOT) ปี 2009 กลุ่มผู้ขับขี่รถบรรทุกเชิงพาณิชย์นิยมใช้ยาเสพติดเพื่อขับรถบรรทุก พบว่า คนขับรถบรรทุกที่ล้มเหลวเนื่องจากใช้กัญชาเพียงอย่างเดียว คือ 0.81% หรือ 44,388 คน กัญชาอาจทำให้เกิดอาการผ่อนคลายกับแอลกอฮอล์ลดความเข้มข้นและกระตุ้นความรู้สึกง่วงนอน The

second most common drug is amphetamines, commonly called “speed.” ร้อยละของผู้ขับขี่ที่ใช้ amphetamines เท่ากับ 0.65% หรือ 35,421 คน The third most common drug is cocaine ผู้ขับขี่ที่ใช้ cocaine เท่ากับ 0.24% หรือ 14,939 คน ทั้ง amphetamines และ cocaine ทำงานเป็นตัวกระตุ้นทำให้การทำงานเสร็จสิ้นตามการมอบหมายทันต่อเวลา¹⁶ A new U.S. Department of Transportation drug testing report ปี 2016 รายงานการตรวจปัสสาวะหาสารเสพติดของพนักงานขับรถบรรทุก เพิ่มขึ้นเป็น 1.98% จาก 1.85% ในปี 2015 สำหรับกัญชาใน 2016 พบการใช้มากกว่ายาเสพติดอื่น ๆ กัญชาในปี 2016 เทียบกับ 47,782 คน ในปี 2015 เพิ่มขึ้นเป็น 0.81% จาก 0.75% ตามด้วยแอมเฟตามีนจำนวน 35,421 คน การใช้แอมเฟตามีนเมื่อเทียบกับ 37,619 คน ในปี 2515 เพิ่มขึ้น 0.65% จาก 0.59% และโคเคนเพิ่มขึ้นจาก 0.24% เป็น 0.27% ผู้ขับขี่ที่ไม่ผ่านการตรวจเพื่อหาเสพติดจะไม่ได้ใบอนุญาตให้ขับรถอีกต่อไป พวกเขาต้องสมัครใจเพื่อประเมินและรักษาตัวหากต้องการกลับไปปฏิบัติหน้าที่ และเมื่อเปรียบเทียบกับอัตราการตรวจหาสารเสพติดในปี 2016 เป็น 4.2% เพิ่มขึ้น 5% เมื่อเทียบกับปีที่แล้วที่ 4.0%¹⁷ รายงานอุบัติเหตุรถบรรทุกในปี ค.ศ. 2013 ในสหรัฐอเมริกา จากการศึกษาพบว่า การใช้ยาเสพติดเป็นปัญหาด้านความปลอดภัยที่

สำคัญ พบว่า คนขับรถบรรทุกบางรายใช้ยากระตุ้นและยาอื่น ๆ ภายใต้อิทธิพลของเครื่องดื่มแอลกอฮอล์หรือกัญชา ซึ่งจะเพิ่มความเสี่ยงในการเข้าสู่ความผิดพลาด คนขับรถที่ใช้ยาบ้าหรือโคเคนก่อให้เกิดความเสี่ยงเช่นเดียวกับสารเหล่านี้ อาจทำให้เกิดอาการเวียนศีรษะ, ภาพหลอน, ภาวะวุ่นวายใจและการเปลี่ยนแปลงปฏิกิริยาเป็นอันตรายมากและเพิ่มความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุรถบรรทุกบนท้องถนน แม้กฎระเบียบของรัฐบาลกลางห้ามไม่ให้ผู้ขับขี่รถบรรทุกใช้สารกระตุ้นขณะขับขี่ อย่างไรก็ตามเป็นยากที่จะควบคุม มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุรถบรรทุกเพิ่มขึ้นส่งผลให้ได้รับบาดเจ็บสาหัสหรือเสียชีวิตให้กับคนขับรถอื่น ๆ บนท้องถนน¹⁸ คนขับรถบรรทุกทุกระยะไกลใน New Mexico มีส่วนเกี่ยวข้องกับ การแพร่กระจายของโรคติดต่อทางเพศสัมพันธ์ที่มีความเสี่ยงจากการใช้ยาเสพติดในประเทศกำลังพัฒนา คนขับรถบรรทุกส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มีอายุเฉลี่ย 41 ปี เพศหญิงร้อยละมากที่สุด คือ สเปนและอายุเฉลี่ย 36 ปี พฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่ เช่น การใช้ถุงยางอนามัยที่ไม่สอดคล้องกันการใช้ยาผิดกฎหมายรวมถึงการใช้ยาเสพติดทางหลอดเลือดดำและการแลกเปลี่ยนเรื่องเพศเพื่อได้มาของยาเสพติด เพิ่มความเสี่ยงติดเชื้อไวรัสเอชไอวีและไวรัสตับอักเสบบี¹⁹ Girotto ศึกษา Continued use of drugs and working conditions among truck drivers

ค.ศ. 2015 พบว่า ผู้ขับขี่รถบรรทุกมีปัญหาสุขภาพโดยเฉพาะรูปแบบการบริโภคยาอย่างต่อเนื่องเนื่องจากลักษณะการทำงานที่เกี่ยวข้องกับการใช้ยา คนขับรถประเภ็น (n = 665), 21.1% รายงานการใช้ยาบางชนิดอย่างต่อเนื่องโดยเฉพาะยา captopril (10.7%), metformin (10.3%), omeprazole (6.2%) และ simvastatin (6.2%) สังเกตว่าสภาพการทำงานบางอย่างมีบทบาทสำคัญในการใช้ยาอย่างต่อเนื่องของผู้ขับขี่รถบรรทุก ไม่มีการเข้าถึงแผนประกันสุขภาพส่วนบุคคล (70.4%) ประสิทธิภาพโดยเฉลี่ยของคนขับรถบรรทุก คือ 18.2 ปี (SD = 11.4) ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่รายงานว่าเส้นทางเลือกทำงาน (74.4%) ไม่ใช่เจ้าของรถบรรทุก (ร้อยละ 68.7) ถูกจ้างมา (62.4%) และได้รับค่าจ้างที่อิงกับผลการปฏิบัติงาน (89.3%) รายงานปัญหาสุขภาพบางอย่างที่มีทั้งหมด 683 ปัญหา ปวดเรื้อรัง (แขนขา) (35.6%), ความดันโลหิตสูง (16.2%), dyslipidemia (12.6%) โรคจิตสับสนหวาด (8.7%) และเบาหวาน (7.5%)²⁰ 4 drugs commonly used by truck drivers ของ O'Malley Tunstall PLLC 2018 การด้อยค่าของคนขับรถบรรทุกเป็นปัญหาร้ายแรง หากผู้ขับขี่รถบรรทุกใช้สารเคมีใด ๆ อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรง ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต นั่นคือสารเสพติดที่พบบ่อย คือ 1) Alcohol เนื่องจากความพร้อมใช้งานของเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ คนขับรถบรรทุกมักทำงานเป็น

เวลานานและต้องการบางอย่างที่จะพักผ่อน แม้ว่าจะใช้เพียงเบียร์ 2) Marijuana การใช้กัญชาจะช่วยลดเวลาในการทำปฏิกิริยา motor skills and judgment 3) Cocaine ตามการศึกษารายงานโดย Reuters ผู้ขับรถบรรทุกบางคนใช้โคเคนเพื่อช่วยให้พวกเขาตื่นตัวสามารถขับรถเป็นเวลานาน ยากระตุ้นนี้ทำให้ผู้ใช้ตื่นตัวและรู้สึกถึงพลัง ที่กล่าวว่าโคเคนอาจทำให้ผู้ขับขี่รถบรรทุกเกิดอาการประสาทหลอนและสูญเสียการควบคุมยานพาหนะ 4) Amphetamines คนขับรถบางคนใช้ยาบ้าด้วยเหตุผลเดียวกันกับที่พวกเขาใช้โคเคน ยาเสพติดเหล่านี้ส่งผลให้เกิดการกระตุ้นความตื่นตัว และความอึดอึดใจ Amphetamines result in difficulty concentrating, loss of balance, slowed reflexes and agitation คนขับรถบรรทุกขนาดใหญ่ในเชิงพาณิชย์อาจเป็นงานที่ยากลำบากหรือเป็นเพียงข้อแก้ตัวในการใช้ยาเสพติดของคนขับรถบรรทุกที่เสพยา²¹

ข้อยุติ (Conclusions)

งานการขนส่งมี 4 ลักษณะงาน คือ ผู้ขับรถขนส่งสาธารณะ ผู้สนับสนุนรถโดยสาร ผู้ขับรถส่งสินค้า และผู้สนับสนุนรถขนส่งสินค้า พบว่า ผู้ขับรถส่งสินค้าพึ่งพายาเสพติดมากที่สุด รองลงมาคือ ผู้สนับสนุนรถขนส่งสินค้า ยาเสพติดที่ใช้มากที่สุด คือ ยาบ้า ยาบ้าผสมไอซ์ และกัญชา การใช้ยาเพื่อต้องการความอึด ทนต่อความง่วงนอน

โดยเฉพาะช่วงใกล้เทศกาลมีการขนส่งสินค้าตลอด 24 ชั่วโมง ดังนั้นผู้ขับรถ ผู้ขนส่งสินค้าและผู้ขับรถโดยสารจะทำงานตลอดทั้งวันและกลางคืน เป็นโอกาสพึ่งพาสารเสพติดและได้รับผลตอบแทนเป็น 2-3 เท่า เป็นอาชีพที่เสี่ยงแต่ค่าตอบแทนเป็นที่น่าพอใจของแรงงานขนส่งโดยเฉพาะก่อนช่วงเทศกาล

ข้อเสนอแนะ (Suggestions)

1) ควรเฝ้าระวังปัญหาเสพติดในสถานประกอบการขนาดเล็กที่อาจไม่มีความเข้มงวดในการป้องกันการให้ยาเสพติด เพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของยาเสพติด

2) ควรควบคุมปัจจัยด้านสังคมและสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการแพร่ระบาดของยาเสพติด โดยเฉพาะอย่างยิ่งแหล่งอบายมุขในพื้นที่

3) ควรมีการศึกษาวิจัยเพื่อพัฒนารูปแบบการเฝ้าระวังปัญหาเสพติดที่มี

ประสิทธิภาพในกลุ่มแรงงานขนส่งคัดสรรเพื่อพิจารณาจัดทำแผนการป้องกันและแก้ไขปัญหายาเสพติดเหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมายมากขึ้น

สถานะองค์ความรู้ (Body of knowledge)

การเฝ้าระวังปัญหายาเสพติดในสถานประกอบการต้องได้รับความร่วมมือจากทุกภาคส่วนในชุมชนเน้นการทำงานแบบมีส่วนร่วม มีระบบติดตามต่อเนื่องชัดเจน วางแผนการพัฒนาศักยภาพแรงงาน มีฝ่ายให้คำปรึกษาในทุก ๆ ด้านเพื่อเสริมกำลังใจต่อแรงงาน

กิตติกรรมประกาศ (Acknowledgements)

การวิจัยครั้งนี้สำเร็จด้วยดีผู้วิจัยขอขอบคุณผู้ตอบแบบสอบถามทุกท่านที่เสียสละเข้าร่วมงานวิจัย และขอบคุณสำนักงานป้องกันและปราบปรามยาเสพติดในการสนับสนุนทุนวิจัยหลัก

เอกสารอ้างอิง (References)

1. United Nations Office on Drugs and Crime. World Drug Report 2011. United Nations Publication; 2011.
2. United Nations Office on Drugs and Crime. (2011a). World Drug Report 2011. United Nations Publication; 2011.
3. United Nations Office on Drugs and Crime. The War On Drugs: Goals for the upcoming decade in Latin America; 2017.
4. The Department for Transport. Driving for Work Drink and Drugs. The Royal Society for the Prevention of Accidents May 2018; 2018.

5. Ministry of transport. **Alcohol and drugs**. The Ministry of Transport; 2017.
6. Office of Narcotics Control and Prevention. **Workshop on guidelines for the prevention and eradication of drug-related offenses in the place of transportation of goods or parcels**. [n.p.]; 2017.
7. Office of Justice Affairs. **Situation of Thai narcotics on the justice process**. Bangkok: Ministry of Justice, Justice Information Development Center, Style Creative House Company Limited; 2014.
8. National Statistical Office. **Summary of the working situation survey of the population February 2018**. Ministry of Digital Economy and Society; 2018.
9. National workplace organizations. **DRUG MISUSE AT WORK a guide for employers**. London: Drugs Strategy Directorate 50 Queen Anne's Gate; 2015.
10. National workplace organizations. **DRUG MISUSE AT WORK a guide for employers**. Drugs Strategy Directorate 50 Queen Anne's Gate London; 2015.
11. National Highway Traffic Safety Administration. **Drug Involvement of Fatally Injured Drivers**. Washington, D.C.; 2010.
12. Lacey JH. **National Roadside Survey of Alcohol and Drug Use by Drivers: Drug Results**. Washington, D.C.: National Highway Traffic Safety Administration; 2009.
13. Kelly E. **A review of drug use and driving: epidemiology, impairment, risk factors and risk perceptions**. National drug and alcohol research Centre, university of new south wales, Australia; 2009.
14. Jeremy D, Naomi R, James F. **Fatigue and Beyond: Patterns of and Motivations for Illicit Drug Use Among Long-Haul Truck Drivers**. **Traffic Injury Prevention** 2007; 8(3): 253-259.
15. Giroto E. **Psychoactive substance use by truck drivers: a systematic review**. Department of Pharmaceutical Sciences, Universidade Estadual de Londrina; 2013.
16. United States Department of Transportation. **The 3 Most Common Drugs Truckers Use Behind the Wheel**. Bart Bernard Personal Injury

- Law Firm - Accident and Injury Attorneys; 2009.
17. U.S. Department of Transportation. **Truck Driver Drug Test Failure Rate Rises to Highest Level in Seven Years.** [n.p.]: 2017.
18. Brown C. **Drug use high among truck drivers.** Leaders in Litigation; 2013.
19. Hubbard D. **Sexual and Drug Use Risk Behaviors of Long-Haul Truck Drivers and Their Commercial Sex Contacts in New Mexico.** Public Health Reports; 2010.
20. Girotto E. **Continued use of drugs and working conditions among truck drivers.** Universidade Estadual de Londrina (UEL); 2015.
21. O'Malley Tunstall PLLC. **4 drugs commonly used by truck drivers.** Offices in Raleigh, North Carolina, and Eastern North Carolina; 2018.