

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการรับรู้สมรรถนะแห่งตน และพฤติกรรม การช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุจากการท่องเที่ยวทางทะเล ของผู้ประกอบการแนวชายฝั่ง ในเขตอำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี

ชญัญญากร วิริยะ, พย.ม.^{1*} ตระกูลวงศ์ ฤๅชา, พย.ม.²

บทคัดย่อ

การวิจัยเชิงสำรวจนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการรับรู้สมรรถนะแห่งตน และพฤติกรรมการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุจากการท่องเที่ยวทางทะเล กลุ่มตัวอย่างได้แก่ ผู้ประกอบการตามแนวชายฝั่ง ในเขตอำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี จำนวน 345 คน ซึ่งได้มาด้วยการสุ่มแบบหลายขั้นตอน เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลประกอบด้วย แบบสอบถามข้อมูลส่วนบุคคล การรับรู้สมรรถนะแห่งตนของผู้ประกอบการตามแนวชายฝั่ง ประสิทธิภาพการพบเห็นผู้ประสบอุบัติเหตุ และพฤติกรรมการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุจากการท่องเที่ยวทางทะเล ซึ่งมีค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาคเท่ากับ .86 .78 และ .93 ตามลำดับ วิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติพรรณนา สถิติสัมพันธ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน และสถิติการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว

ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้มีประสบการณ์การพบเห็นผู้ประสบอุบัติเหตุจากการท่องเที่ยวทางทะเล จำนวน 262 คน คิดเป็นร้อยละ 75.94 มีจำนวนประสบการณ์การพบเห็นผู้ประสบอุบัติเหตุเฉลี่ย 3.29 ($SD = 2.81$) การรับรู้สมรรถนะแห่งตนของผู้ประกอบการตามแนวชายฝั่งอยู่ในระดับน้อย ($M = 1.19, SD = 0.61$) และเคยมีพฤติกรรมการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุ 243 คน คิดเป็นร้อยละ 70.43 โดยมีพฤติกรรมการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุอยู่ในระดับน้อย ($M = 1.37, SD = 0.71$) เมื่อวิเคราะห์ความสัมพันธ์ พบว่า อายุมีความสัมพันธ์ทางบวกระดับน้อยกับการรับรู้สมรรถนะแห่งตนอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r = .22, p < .001$) และมีความสัมพันธ์ทางลบในระดับน้อยกับพฤติกรรมการช่วยเหลืออย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r = -.16, p < .05$) ส่วนประสิทธิภาพการพบเห็นผู้ประสบอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์ทางบวกระดับปานกลางกับการรับรู้สมรรถนะแห่งตน และพฤติกรรมการช่วยเหลืออย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r = .47, p < .001; r = .41, p < .001$ ตามลำดับ) สำหรับการรับรู้สมรรถนะแห่งตนมีความสัมพันธ์ทางบวกระดับปานกลางกับพฤติกรรมการช่วยเหลืออย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r = .60, p < .001$) เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ย พบว่า ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันมีค่าเฉลี่ยการรับรู้สมรรถนะแห่งตน และพฤติกรรมการช่วยเหลือแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($F = 25.77, p < .001; F = 8.39, p < .001$ ตามลำดับ) กลุ่มผู้ประกอบการที่แตกต่างกันมีค่าเฉลี่ยการรับรู้สมรรถนะแห่งตนแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($F = 4.41, p < .05$) ผลการวิจัยครั้งนี้มีข้อเสนอแนะว่า พยาบาลสามารถนำผลการวิจัยไปใช้เป็นข้อมูลในการพัฒนาโปรแกรมการฝึกอบรมทักษะในการช่วยเหลือเบื้องต้น โดยเน้นการส่งเสริมการรับรู้สมรรถนะแห่งตน

คำสำคัญ: การรับรู้สมรรถนะแห่งตน พฤติกรรมการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุ การท่องเที่ยวทางทะเล แนวชายฝั่ง

¹ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ คณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

² อาจารย์ คณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

* ผู้เขียนหลัก e-mail: charunyakorn@buu.ac.th

Factors Related to Self-efficacy and Tourism Marine Assisting Accidental Victims Behaviors among Coastal Entrepreneur in Mueang District, Chon Buri Province

Charunyakorn Viriya, M.N.S.^{1*}, Trakulwong Luecha, M.N.S.²

Abstract

This research aimed to identify the factors related to self-efficacy and tourism marine assisting accidental victims' behaviors among coastal entrepreneurs in Mueang district, Chon Buri province. Three hundred and forty-five coastal entrepreneurs were recruited using a multi-stage random sampling technique. Research instruments included questionnaires to gather data for demographic information, self-efficacy, the experience of seeing accident victims, and tourism marine assisting accidental victims' behaviors. The Cronbach's alpha coefficients were .86, .78, and .93, respectively. Descriptive statistics, Pearson's Product Moment Correlation Coefficient, and One-Way ANOVA were used to analyze data.

The results revealed that 262 participants (75.94%) had experienced witnessing marine tourism accidents, and the average number of experiences of seeing accident victims was 3.29 ($SD = 2.81$). The coastal entrepreneurs' self-efficacy was low ($M = 1.19$, $SD = 0.61$). Furthermore, 243 participants (70.43 %) had low level of tourism marine assisting accidental victims' behaviors ($M = 1.37$, $SD = 0.71$). For correlation analysis, age had a low level of positive correlation with statistically significant self-efficacy ($r = .22$, $p < .001$) and a low level of negative correlation with statistically significant tourism marine assisting accidental victims' behaviors ($r = -.16$, $p < .05$). The experience of seeing accident victims had a medium level positive correlation with statistically significant self-efficacy and tourism marine assisting accidental victims' behaviors ($r = .47$, $p < .001$; $r = .41$, $p < .001$; $r = .60$, $p < .001$). Self-efficacy had a medium level positive correlation with statistically significant tourism marine assisting accidental victims' behaviors ($r = .60$, $p < .001$). Following the comparison of means, different educational levels had statistically different means for self-efficacy and tourism marine assisting accidental victims' behaviors ($F = 25.77$, $p < .001$; $F = 8.39$, $p < .001$, respectively). The different groups of entrepreneurs had statistically different means of self-efficacy ($F = 4.41$, $p < .05$). The findings suggest that the nurses and other health care providers can develop training programs to enhance the first aid skills of the coastal entrepreneurs by focusing on self-efficacy.

Key words: Self-efficacy, assisting accidental victims' behaviors, marine tourism, coastal

¹ Assistant Professor, Faculty of Nursing, Burapha University

² Lecturer, Faculty of Nursing, Burapha University

* Corresponding author e-mail: charunyakorn@buu.ac.th

ความสำคัญของปัญหา

การท่องเที่ยวเป็นกิจกรรมนันทนาการ ที่ช่วยผ่อนคลายความตึงเครียดส่งผลดีทั้งทางสุขภาพกายและใจ การท่องเที่ยวยังมีบทบาทช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจให้มีการนำเอาทรัพยากรของประเทศมาใช้ให้เกิดประโยชน์ นักท่องเที่ยวช่วยสร้างรายได้ให้กับคนในท้องถิ่นและชุมชน (Wannathanom, 2009) ปัจจุบันอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเป็นอุตสาหกรรมที่ทำรายได้เข้ามาสู่ประเทศเป็นจำนวนมากในปี พ.ศ. 2562 ประเทศไทยมีรายได้จากการท่องเที่ยวรวม 3.01 ล้านล้านบาท (Tourism Authority of Thailand, 2019)

อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวทางทะเลไทยเป็นอุตสาหกรรมที่มีส่วนแบ่งทางตลาดสูงเนื่องจากประเทศไทยมีอาณาเขตทางทะเล (Maritime zone) ตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล พ.ศ. 2525 กว่า 350,000 ตารางกิโลเมตร ซึ่งมากกว่า 2 ใน 3 ของอาณาเขตทางบกที่มีอยู่ประมาณ 513,000 ตารางกิโลเมตร โดยมีความยาวชายฝั่งทะเลทั้งฝั่งอ่าวไทย และฝั่งอันดามันรวมถึงช่องแคบมะละกาตอนเหนือ รวมความยาวชายฝั่งทะเลในประเทศไทยทั้งสิ้นกว่า 2,815 กิโลเมตร ครอบคลุมจำนวน 23 จังหวัด (Department of Marine and Coastal Resources, 2017) นอกจากความสวยงามของทรัพยากรธรรมชาติทางทะเลที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวแล้ว กิจกรรมการท่องเที่ยวทางทะเลยังสามารถดึงดูดความสนใจของนักท่องเที่ยวให้มาทำกิจกรรมทางทะเล เช่น กิจกรรมดำน้ำดูปะการัง กิจกรรมพักผ่อนและการชมทิวทัศน์ชายหาด การชมหมู่บ้านชาวประมงและชาวเล กิจกรรมการเล่นเรือ การเล่นกีฬาทางน้ำ การตกปลา เป็นต้น ซึ่งกิจกรรมทางทะเลเหล่านี้นอกจากจะก่อให้เกิดความเพลิดเพลินสนุกสนานกับนักท่องเที่ยวแล้วยังอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากกิจกรรมดังกล่าวได้อีกด้วย จากสถิติอุบัติเหตุทางทะเลและพื้นที่ชายฝั่งพบว่า ในปี พ.ศ. 2558-2562 จำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุทางทะเลและบริเวณพื้นที่เลียบชายฝั่งที่ได้รับรายงานจำนวนทั้งสิ้น 129 ครั้ง ประกอบไปด้วยจำนวนผู้เสียชีวิต 124 คน จำนวนผู้สูญหาย 30 คน และจำนวนผู้บาดเจ็บ 303 คน (National Institute of Emergency Medicine, 2019) ทั้งนี้ยังไม่รวมกรณีการบาดเจ็บที่อาจไม่ได้รายงานอีกจำนวนหนึ่ง

จังหวัดชลบุรี มีเนื้อที่ประมาณ 4,363 ตารางกิโลเมตร ตั้งอยู่บนพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย มีชายฝั่งทะเลที่เว้าโค้งเป็นหน้าผาหิน หาดทราย ป่าชายเลน รวมความยาวถึง 160 กิโลเมตร (Tourism Authority of Thailand, 2019) สถานที่ท่องเที่ยวทางชายฝั่งทะเลจังหวัดชลบุรีส่วนใหญ่เป็นแบบหาดชายทะเล ได้แก่ ชายหาดบางแสน ชายหาดพัทยา เกาะสีชัง เกาะล้าน เกาะขามใหญ่ ชายหาดบางเสร่ ชายหาดเตยงาม ชายหาดจอมเทียน และเกาะค้างคาว นักท่องเที่ยวนิยมมาท่องเที่ยวพักผ่อนเป็นจำนวนมาก นอกจากการท่องเที่ยวชมทิวทัศน์ที่สวยงามของทะเลแล้วกิจกรรมทางทะเลที่มีความหลากหลายและดึงดูดนักท่องเที่ยว เช่น การดำน้ำ การเล่นเรือ การละเล่นเครื่องเล่นทางทะเล และกีฬาทางน้ำ เป็นต้น ซึ่งกิจกรรมเหล่านี้อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้หลายประการ

อุบัติเหตุจากการท่องเที่ยวทางทะเลพบได้หลายลักษณะ ได้แก่ การจมน้ำ การถูกของมีคมในทะเลบาด การสัมผัสกับสัตว์ทะเลมีพิษ เช่น แมงกะพรุนไฟ ปลาตุ๊กทะเล หอยเต้าปูน เม่นทะเล แรงกระแทกจากการเล่นเครื่องเล่นทางทะเล เช่น การเล่นเรือกล้วย สก๊อตเตอร์ เรือใบ เป็นต้น อุบัติเหตุเหล่านี้อาจก่อให้เกิดบาดเจ็บแผลฉีกขาด ฟกช้ำ กระดูกหัก และเสียชีวิตได้ จากรายงานสถิติจำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บจากการท่องเที่ยวทางทะเลของโรงพยาบาลมหาวิทยาลัยบูรพา ในปี พ.ศ. 2555-2563 มีจำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บจากกิจกรรมการท่องเที่ยวทางทะเล ได้แก่ การสัมผัสกับสัตว์ทะเลมีพิษ ถูกของมีคมในทะเลบาด การบาดเจ็บจากกีฬาหรือการเล่นทางน้ำ และการจมน้ำทะเล มีจำนวนทั้งสิ้น 943 ราย (Burapha University Hospital, 2020) อุบัติเหตุดังกล่าวหากไม่ได้รับการช่วยเหลือเบื้องต้น หรือได้รับการช่วยเหลือที่ไม่ถูกวิธีย่อมนำมาซึ่งอันตรายที่รุนแรง การเจ็บปวดทุกข์ทรมาน ความพิการ หรือการสูญเสียชีวิต ซึ่งเหตุการณ์ดังกล่าวสามารถบรรเทาความรุนแรงได้ ถ้าผู้ที่พบเห็นเหตุการณ์เหล่านี้ได้มีการช่วยเหลือเบื้องต้นกับผู้ประสบอุบัติเหตุอย่างถูกวิธีและนำส่งโรงพยาบาลอย่างรวดเร็ว ผู้ที่จะพบเห็นเหตุการณ์และให้การช่วยเหลือเบื้องต้นนั้นมิใช่พยาบาลหรืออาสาสมัคร แต่เป็นผู้ที่พบเห็นผู้ประสบอุบัติเหตุเป็นคนแรกโดยทั่วไปพื้นที่บริเวณแนวชายฝั่งทะเลจะมีกลุ่มผู้ประกอบการตามแนวชายฝั่งอยู่เป็นจำนวนมาก ซึ่งบุคคลเหล่านี้เป็นบุคคลที่จะได้พบเห็นเหตุการณ์เป็นบุคคลแรก หากสามารถ

ช่วยเหลือเบื้องต้นได้ถูกวิธีก็จะช่วยลดอัตราการสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินกับผู้ประสบอุบัติเหตุได้ จากรายงานการศึกษาที่ผ่านมาพบว่าภายในระยะเวลา 2-3 ชั่วโมงแรกหลังการบาดเจ็บ หากผู้บาดเจ็บรุนแรงได้รับการช่วยเหลืออย่างเหมาะสม รวดเร็วและทันเวลา ประมาณหนึ่งในสามหรือประมาณร้อยละ 35 อาจรอดชีวิต และประมาณร้อยละ 60 ของผู้บาดเจ็บรุนแรงที่มาถึงและเสียชีวิตในโรงพยาบาลเกิดจากช่วงเวลาดังกล่าว ดังนั้นการช่วยเหลือผู้บาดเจ็บอย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะในช่วงแรกของการเกิดอุบัติเหตุเป็นช่วงที่สำคัญและจำเป็นเพื่อให้ผู้ป่วยรอดชีวิต ไม่มีหรือมีความพิการและภาวะแทรกซ้อนที่จะเกิดตามมาน้อยที่สุด (Sennunt, Tosingha, & Sindhu, 2008)

ผู้ประกอบการแนวชายฝั่ง อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี ส่วนใหญ่เป็นประชาชนที่ประกอบอาชีพกิจการการท่องเที่ยว อาจจำแนกตามลักษณะในการศึกษานี้เป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มที่ 1 ผู้ประกอบการให้เช่าห่วงยางและเก้าอี้ผ้าใบริมชายหาด ผู้ประกอบการเรือกล้วย (Banana boat) และผู้ประกอบการเรือสกีเตอร์ กลุ่มที่ 2 ผู้ประกอบการจำหน่ายอาหารและของที่ระลึกริมถนนตลอดแนวชายฝั่ง กลุ่มที่ 3 ผู้ประกอบการนวดแผนไทยในที่สาธารณะชายหาด และผู้ประกอบการหาบเร่ขายสินค้าแนวชายฝั่ง บุคคลเหล่านี้มักเป็นกลุ่มที่ใกล้ชิดและพบเห็นอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับนักท่องเที่ยวก่อนบุคคลอื่น จึงเป็นบุคคลที่ควรมีความรู้และศักยภาพในการช่วยเหลือนักท่องเที่ยวจากอุบัติเหตุได้เป็นอย่างดี อย่างไรก็ตามจากการทบทวนวรรณกรรมยังไม่มีการศึกษาวิจัยหรือรายงานเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวไว้ จึงเป็นข้อจำกัดในการพัฒนาพฤติกรรมการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุจากการท่องเที่ยวทางทะเล การที่ผู้ประกอบการแนวชายฝั่งจะมีพฤติกรรมการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุได้ขึ้นอยู่กับความรู้สมรรถนะแห่งตนในการคิดพิจารณาและตัดสินใจในการกระทำพฤติกรรมตามที่ Bandura (1997) กล่าวว่า การรับรู้สมรรถนะหรือความสามารถแห่งตน มีผลต่อการกระทำของบุคคลนั้น คือ ถ้าบุคคลมีการรับรู้ว่าตนเองมีความสามารถก็จะแสดงออกถึงความสามารถนั้นออกมา นอกจากการรับรู้สมรรถนะแห่งตนจะมีผลต่อการกระทำของบุคคล ยังพบว่าปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ อายุ อาชีพ ระดับการศึกษา การมีประสบการณ์หรือการเห็นตัวอย่าง การมีประสบการณ์ปฏิบัติก็จะมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรม (Jantarapimol, 2007; Punlamai, 2007) และการรับรู้สมรรถนะแห่งตนในพฤติกรรมนั้นต่อไป การศึกษาพฤติกรรมการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุจากการท่องเที่ยวในกลุ่มผู้ประกอบการแนวชายฝั่งทะเล จึงเป็นข้อจำกัดในการพัฒนาพฤติกรรมการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุจากการท่องเที่ยวของกลุ่มผู้ประกอบการแนวชายฝั่ง ดังนั้นการศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการรับรู้สมรรถนะแห่งตน และพฤติกรรมการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุจากการท่องเที่ยวทางทะเลของผู้ประกอบการแนวชายฝั่งในเขตอำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี จึงเป็นการศึกษาวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างอายุ อาชีพ ระดับการศึกษา และประสบการณ์การพบเห็นผู้ประสบอุบัติเหตุ กับการรับรู้สมรรถนะแห่งตนและพฤติกรรมการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุจากการท่องเที่ยวทางทะเล ตลอดจนการเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างผู้มีอายุ อาชีพ และระดับการศึกษาที่แตกต่างกัน แต่จากการทบทวนวรรณกรรมพบว่า ยังไม่มีการศึกษาเพียงพอที่จะนำไปสู่ข้อสรุปที่มั่นใจได้เกี่ยวกับความรู้สมรรถนะแห่งตนที่จะนำไปสู่พฤติกรรมในการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การศึกษาพฤติกรรมการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุจากการท่องเที่ยว ในกลุ่มผู้ประกอบการแนวชายฝั่งทะเล ซึ่งจะเป็นข้อจำกัดในการพัฒนาพฤติกรรมการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุจากการท่องเที่ยวของกลุ่มผู้ประกอบการแนวชายฝั่ง ผลการวิจัยจะเป็นแนวทางในการเพิ่มศักยภาพของผู้ประกอบการตามแนวชายฝั่ง ในการช่วยเหลือเบื้องต้นกับนักท่องเที่ยวที่ประสบอุบัติเหตุจากการท่องเที่ยวทางทะเล เพื่อช่วยลดความรุนแรงและการสูญเสียจากอุบัติเหตุ ทั้งต่อชีวิตและทรัพย์สินที่เหมาะสมต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

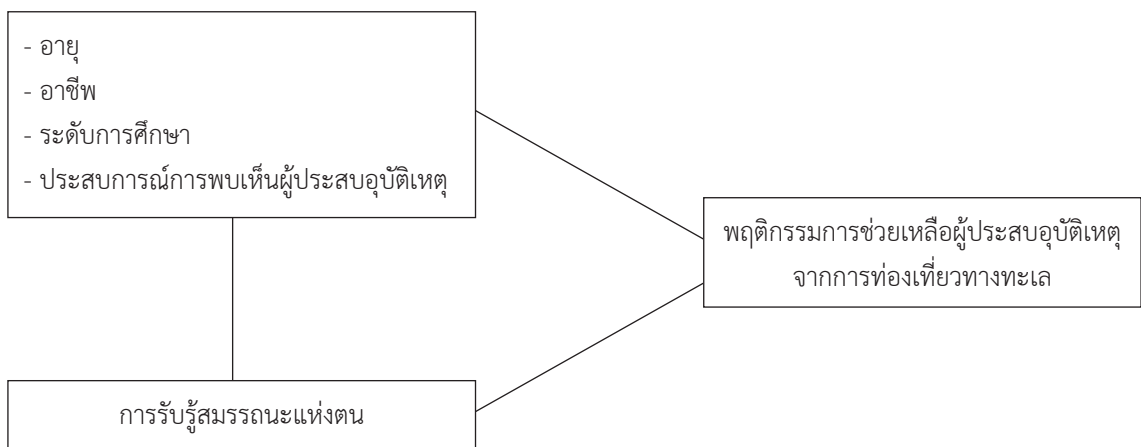
1. เพื่อศึกษาประสบการณ์การพบเห็นผู้ประสบอุบัติเหตุ การรับรู้สมรรถนะแห่งตน และพฤติกรรมการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุจากการท่องเที่ยวทางทะเล ของผู้ประกอบการแนวชายฝั่ง
2. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างอายุ ประสบการณ์การพบเห็นผู้ประสบอุบัติเหตุ การรับรู้สมรรถนะแห่งตน

และพฤติกรรมกรช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุจากการท่องเที่ยวทางทะเล

3. เพื่อศึกษาความแตกต่างของการรับรู้สมรรถนะแห่งตน และพฤติกรรมกรช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุจากการท่องเที่ยวทางทะเล ระหว่างระดับการศึกษา และกลุ่มผู้ประกอบการ

กรอบแนวคิดการวิจัย

ในการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ใช้ทฤษฎีการรับรู้สมรรถนะแห่งตนของแบนดูรา (Bandura, 1997) ที่อธิบายความสัมพันธ์ของปัจจัยพื้นฐานที่มีความสัมพันธ์ต่อสมรรถนะแห่งตนและพฤติกรรมของบุคคล เนื่องจากทฤษฎีการรับรู้สมรรถนะแห่งตนของแบนดูรา มีความเชื่อว่ากระบวนการทางความคิดเป็นตัวเชื่อมโยงให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม และการแสดงพฤติกรรมของมนุษย์เกิดจากปฏิสัมพันธ์อย่างต่อเนื่องซึ่งกันและกันระหว่างปัจจัยสำคัญ 3 ประการ ได้แก่ ปัจจัยส่วนบุคคล เจอเนอไซเชิงพฤติกรรม และเจอเนอไซเชิงสภาวะแวดล้อม มาเป็นกรอบแนวคิดในการศึกษาพฤติกรรมกรช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุจากการท่องเที่ยวทางทะเล โดยคัดสรรปัจจัย อายุ อาชีพ ระดับการศึกษา และประสบการณ์การพบเห็นผู้ประสบอุบัติเหตุ การพบเห็นผู้ประสบอุบัติเหตุ เพื่อวิเคราะห์ความสัมพันธ์กับการรับรู้สมรรถนะแห่งตนและพฤติกรรมกรช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุจากการท่องเที่ยวทางทะเล และการเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างกลุ่มปัจจัยที่ต่างกัน ดังกรอบแนวคิดการวิจัยตามภาพที่ 1



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดการวิจัย

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยแบบวิจัยเชิงสำรวจ มีวิธีการดำเนินการ ดังนี้

ประชากร คือ ผู้ประกอบการแนวชายฝั่งทะเล ในเขตอำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี ตั้งแต่บริเวณหาดวอนนภาจนกระทั่งแหลมแท่น ซึ่งมีจำนวนผู้ประกอบการตามที่ตั้งทะเบียนกับเทศบาลเมืองแสนสุข ได้แก่ ผู้ประกอบการแผงลอยอาหารชายหาด ประกอบการจำหน่ายสินค้าริมทางเดินแนวหินแกรนิต (หาบเร่) ผู้ประกอบการเร่ขายสินค้าในที่หรือทางสาธารณะ ผู้ประกอบการล้อเลื่อน ผู้ประกอบการไถ่อย่าง ผู้ประกอบการเก้าอี้ผ้าใบ ผู้ประกอบการห่มยาง ผู้ประกอบการเรือสกีตเตอร์ บริการนวดแผนไทยในที่สาธารณะชายหาด รวมผู้ประกอบการชายหาด จำนวนทั้งสิ้น 1,873 คน (Saen Suk Town Municipality, 2016)

กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่าง เป็นผู้ประกอบการตามแนวชายฝั่ง ในเขตอำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี ได้แก่ หาดวอนนภาหาดบางแสน แหลมแท่น และอ่างศิลา ทำการสุ่มตัวอย่างโดยคัดเลือกจากรายชื่อผู้ประกอบการจากทะเบียน

ผู้ประกอบการของเทศบาลเมืองแสนสุข ซึ่งคำนวณขนาดกลุ่มตัวอย่างการศึกษาเชิงสำรวจตามสูตรของ Yamane (1973) ที่ระดับความเชื่อมั่น 95% ได้ขนาดกลุ่มตัวอย่าง 330 คน และผู้วิจัยได้เพิ่มกลุ่มตัวอย่างอีกร้อยละ 20 (Lanmeshow & Lwanga, 1990) ในกรณีไม่ได้รับแบบสอบถามคืนและแบบสอบถามไม่สมบูรณ์ ดังนั้นในการศึกษาครั้งนี้ขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ไม่น้อยกว่า 396 คน มีเกณฑ์คัดเข้า ดังนี้

1. เป็นผู้ประกอบกิจการแนวชายฝั่ง ในเขตอำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี ไม่น้อยกว่า 3 เดือน
2. มีสัญชาติไทยหรือสามารถสื่อสารภาษาไทยได้เข้าใจ

การได้มาซึ่งกลุ่มตัวอย่าง

1. ทำการสุ่มแบบแบ่งชั้นภูมิ (Stratified random sampling) โดยคำนวณสัดส่วนผู้ประกอบการได้ดังนี้ แผงลอยอาหารชายหาด 33 ราย หาบเร่แนวหินแกรนิต 79 ราย เร่ขายสินค้าทางสาธารณะ 13 ราย ผู้ประกอบการล้อเลื่อน 113 ราย ผู้ประกอบการไก่อ่าง 25 ราย แก้วผ้าใบ 30 ราย ท่วงยาง 60 ราย เรือสกีเตอร์ 31 ราย และบริการนวดแผนไทย ในที่สาธารณะ 12 ราย รวมทั้งสิ้น 396 คน

2. ทำการศึกษากลุ่มตัวอย่าง (Cluster random sampling) แบ่งกลุ่มพื้นที่ชายหาดเป็นบริเวณต่าง ๆ ในแต่ละพื้นที่ เก็บข้อมูลผู้ประกอบการจำนวนครึ่งหนึ่งของแต่ละกลุ่มอาชีพ โดยการจับฉลากเก็บจากผู้ที่มาประกอบอาชีพในวันที่เก็บข้อมูลในแต่ละพื้นที่ จนครบจำนวนของแต่ละกลุ่มในแต่ละพื้นที่นั้น

3. ทำการศึกษาผู้ประกอบการตามกลุ่มตัวอย่างที่สุ่มได้และมีคุณสมบัติตามเกณฑ์ที่กำหนด

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เป็นแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นจากการทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง แบ่งเป็น 4 ตอน โดยมีรายละเอียดดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล ได้แก่ อายุ อาชีพ ระดับการศึกษา ลักษณะของแบบสอบถามเป็นแบบเติมข้อความลงในช่องว่าง และแบบเลือกตอบ

ตอนที่ 2 การรับรู้สมรรถนะแห่งตนของผู้ประกอบการตามแนวชายฝั่ง ได้แก่ สมรรถนะในการปฐมพยาบาลเบื้องต้น การประเมินสถานการณ์ การติดต่อประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และการป้องกันตนเองจากการติดเชื้อ ข้อคำถามรวมทั้งสิ้น 24 ข้อ ลักษณะการวัดเป็นแบบมาตราประมาณค่า (Rating scale) 4 ระดับ (3-0) ได้แก่ การรับรู้สมรรถนะ มาก ปานกลาง น้อย และไม่มีความสามารถ ตามลำดับการแปลผล คะแนนมากหมายถึง มีการรับรู้ว่าตนเองมีความสามารถมาก

ตอนที่ 3 ประสิทธิภาพการพบเห็นผู้ประสบอุบัติเหตุ ได้แก่ จำนวนประสบการณ์เคยพบผู้ประสบอุบัติเหตุจากการท่องเที่ยวทางทะเลในลักษณะ 11 อย่าง ที่เกี่ยวกับอุบัติเหตุจากกิจกรรมและการเล่นทางทะเล การสัมผัสสัตว์ทะเล มีพิษและไม่มีพิษ การสัมผัสของมีคมในทะเล แบบสอบถามลักษณะเป็นแบบตรวจสอบรายการ (Checklist) เคย (1) ไม่เคย (0) การแปลผล คะแนนมาก หมายถึง เคยมีประสบการณ์พบเห็นผู้ประสบอุบัติเหตุมาก

ตอนที่ 4 พฤติกรรมการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุจากการท่องเที่ยวทางทะเล ได้แก่ การกระทำในองค์ประกอบของการช่วยเหลือ ได้แก่ การปฐมพยาบาลเบื้องต้นผู้ที่จมน้ำ การสัมผัสสัตว์ทะเลมีพิษและไม่มีพิษ การบรรเทาอาการเจ็บปวดและปฐมพยาบาลผู้ที่มีบาดแผลฉีกขาด แบบสอบถามลักษณะเป็นแบบตรวจสอบรายการ (Checklist) ทั้งสิ้น 11 ข้อ ซึ่งประเมินเฉพาะผู้ที่มีประสบการณ์พบเห็นอุบัติเหตุเท่านั้น วัดด้วยแบบมาตราประมาณค่า 3 ระดับ ได้แก่ ปฏิบัติประจำ ปฏิบัติบางครั้ง ไม่ปฏิบัติเลย การแปลผลคะแนน คะแนนมาก หมายถึง มีการปฏิบัติพฤติกรรมการช่วยเหลือเป็นประจำ

คุณภาพเครื่องมือการวิจัย

ผู้วิจัยนำเครื่องมือการวิจัยที่สร้างขึ้น ให้ผู้ทรงคุณวุฒิตรวจสอบโครงสร้าง ความตรงตามเนื้อหา (Content validity) ความเป็นปรนัย ตลอดจนลำดับของเนื้อหา โดยผู้ทรงคุณวุฒิจำนวน 3 ท่าน ซึ่งประกอบด้วย พยาบาลวิชาชีพผู้เชี่ยวชาญด้านการทำงานเกี่ยวกับการปฐมพยาบาลเบื้องต้น นายแพทย์ผู้เชี่ยวชาญด้านงานอุบัติเหตุและศัลยกรรม

และอาจารย์พยาบาลที่เชี่ยวชาญด้านพฤติกรรม ได้ค่าดัชนีความตรงตามเนื้อหา (Content validity index [CVI]) ของแบบสอบถามการรับรู้สมรรถนะแห่งตน เท่ากับ .83 และพฤติกรรมความช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุ เท่ากับ .78 หลังจากปรับปรุงแก้ไขแล้วนำมาตรวจสอบความเชื่อมั่น (Reliability) โดยนำแบบประเมินไปทดลองใช้กับผู้ประกอบการตามแนวชายฝั่ง จำนวน 30 คน โดยใช้การทดสอบสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค (Cronbach's alpha coefficient) ได้ค่าความเชื่อมั่นของแบบประเมินการรับรู้สมรรถนะแห่งตน เท่ากับ .86 และพฤติกรรมความช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุ เท่ากับ .93

การพิทักษ์สิทธิของกลุ่มตัวอย่าง

โครงการวิจัยได้รับการรับรองจากคณะกรรมการพิจารณาจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ของมหาวิทยาลัยบูรพา หมายเลขการรับรองที่ 110/2559 คณะผู้วิจัยดำเนินการวิจัยโดยคำนึงถึงความเคารพในส่วนบุคคล โดยการขอความยินยอมของกลุ่มตัวอย่างเป็นหลัก ด้วยการชี้แจงวัตถุประสงค์ของการวิจัย ขั้นตอนการเก็บรวบรวมข้อมูล ระยะเวลาของการวิจัย พร้อมทั้งชี้แจงสิทธิของกลุ่มตัวอย่างในการตอบรับหรือปฏิเสธการเข้าร่วมในการวิจัย กลุ่มตัวอย่างสามารถถอนตัวได้ตลอดเวลา ข้อมูลต่าง ๆ ที่ได้จากการทำวิจัยถือเป็นความลับโดยผู้วิจัยจะนำเสนอข้อมูลในลักษณะภาพรวมและจะทำลายข้อมูลหลังจากเผยแพร่ผลการวิจัยเรียบร้อยแล้วอย่างน้อย 1 ปี

การเก็บรวบรวมข้อมูล

เก็บรวบรวมข้อมูลด้วยนักวิจัยและผู้ช่วยวิจัยซึ่งเป็นนิสิตพยาบาล 5 คน ที่ผ่านการอบรมซักซ้อมความเข้าใจแล้ว โดยผู้วิจัยขอหนังสือจากคณบดีคณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา ถึงนายกเทศบาลตำบลแสนสุข ผู้วิจัยและผู้ช่วยวิจัยลงพื้นที่เก็บข้อมูลผู้ประกอบการตามแนวชายฝั่งทะเล ตามสัดส่วนกลุ่มตัวอย่างด้วยการแจกแบบสอบถามคนละ 1 ชุด ให้กลุ่มตัวอย่างตอบอย่างอิสระด้วยตนเอง (Self administration) เมื่อตอบเสร็จแล้วบรรจุคำตอบในซองที่นักวิจัยแจกให้ปิดผนึก ซึ่งได้นัดหมายวันเวลาในการส่งแบบสอบถามคืนหลังจากนั้น 1 วัน และผู้วิจัยมารับแบบสอบถามคืนด้วยตนเองตามบริเวณพื้นที่ ๆ นัดหมาย ได้รับแบบสอบถามคืนมาทั้งหมด 345 ราย จาก 396 ราย คิดเป็นอัตราตอบกลับร้อยละ 87.12 ซึ่งเพียงพอในการวิเคราะห์ข้อมูลตามที่ได้คำนวณไว้

การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้คอมพิวเตอร์ วิเคราะห์ค่าสถิติต่าง ๆ โดยกำหนดนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ดังนี้

1. วิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคลด้วยสถิติพรรณนา ได้แก่ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน
2. วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่าง อายุ ประสบการณ์การพบเห็นผู้ประสบอุบัติเหตุ การรับรู้สมรรถนะแห่งตน และพฤติกรรมความช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุ ด้วยสถิติสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน (Pearson's Product Moment Correlation Coefficient) ซึ่งได้ทำการทดสอบเงื่อนไขของสถิติ โดยการทดสอบการกระจายเป็นโค้งปกติตามวิธีการ Fisher's skewness coefficient และ Fisher's kurtosis coefficient พบว่ามีการกระจายเป็นโค้งปกติทุกตัวแปร ค่าสัมประสิทธิ์ skewness หรือ kurtosis อยู่ไม่เกิน ± 1.96

3. วิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยการรับรู้สมรรถนะแห่งตนและพฤติกรรมความช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุระหว่างระดับการศึกษา และกลุ่มผู้ประกอบการ ด้วยสถิติการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One Way ANOVA) โดยได้ทำการทดสอบเงื่อนไขของสถิติโดยการทดสอบการกระจายและความแปรปรวนในแต่ละกลุ่มพบว่าเป็นไปตามเงื่อนไขของสถิติ

ผลการวิจัย

1. กลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 345 คน ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง ร้อยละ 59.8 สถานภาพสมรสคู่ ร้อยละ 61.6 ระดับการศึกษาสูงสุดส่วนใหญ่จบการศึกษาระดับประถมศึกษา ร้อยละ 56.1 รองลงมาคือระดับมัธยมศึกษา ร้อยละ 31.6 และเมื่อแบ่งผู้ประกอบการตามลักษณะกิจกรรมที่อยู่ใกล้แนวชายหาดมากน้อยตามลำดับ สามารถแบ่งกลุ่มผู้ประกอบการ

ออกเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มที่ 1 กลุ่มใกล้แนวชายฝั่ง (ได้แก่ ผู้ประกอบการห้วงยาง ผู้ประกอบการเก้าอี้ผ้าใบ ผู้ประกอบการเรือสกีตเตอร์) กลุ่มที่ 2 กลุ่มผู้ประกอบการริมทางเดินแนวหินแกรนิต (ได้แก่ ผู้ประกอบการขายไถ่ย่าง ผู้ประกอบการล้อเลื่อน ผู้ประกอบการแผงลอยอาหารชายหาด ผู้ประกอบการจำหน่ายสินค้าริมทางเดินแนวหินแกรนิต) และกลุ่มที่ 3 กลุ่มผู้ประกอบการทาบแร่ (ได้แก่ บริการนวดแผนไทยในที่สาธารณะชายหาด ผู้ประกอบการเช่าขายสินค้าในที่หรือทางเดินสาธารณะ) พบว่า ผู้ประกอบการที่มีจำนวนมากที่สุด คือ กลุ่มที่ 2 กลุ่มผู้ประกอบการริมทางเดินแนวหินแกรนิต ร้อยละ 55.2

กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้มีประสบการณ์พบเห็นผู้ประสบอุบัติเหตุจากการท่องเที่ยวทางทะเลเพียง 262 คน คิดเป็นร้อยละ 75.94 มีจำนวนประสบการณ์การพบเห็นผู้ประสบอุบัติเหตุเฉลี่ย 3.29 ($SD = 2.81$) จากจำนวนประเภทอุบัติเหตุทั้งสิ้น 11 รายการ มีการรับรู้สมรรถนะแห่งตนของผู้ประกอบการตามแนวชายฝั่งอยู่ในระดับน้อย ($M = 1.19, SD = 0.61$) และเคยมีพฤติกรรมการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุ 243 คน คิดเป็นร้อยละ 70.43 โดยมีพฤติกรรมการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุอยู่ในระดับน้อย ($M = 1.37, SD = 0.71$) รายละเอียดดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 จำนวน ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ค่าต่ำสุด-สูงสุดของจำนวนประสบการณ์การพบเห็นผู้ประสบอุบัติเหตุ การรับรู้สมรรถนะแห่งตน และพฤติกรรมการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุ

ตัวแปร	n	Mean	SD	Min	Max	ระดับ
จำนวนประสบการณ์การพบเห็นผู้ประสบอุบัติเหตุ	345	3.29	2.81	0	11	-
การรับรู้สมรรถนะแห่งตน	345	1.19	0.61	0	3	น้อย
พฤติกรรมการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุ	243	1.37	0.71	1	3	น้อย

2. ความสัมพันธ์ระหว่างอายุ ประสบการณ์การพบเห็นผู้ประสบอุบัติเหตุ การรับรู้สมรรถนะแห่งตน และพฤติกรรมการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุจากการท่องเที่ยวทางทะเล พบว่า อายุมีความสัมพันธ์ทางบวกระดับน้อยกับการรับรู้สมรรถนะแห่งตนอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r = .22, p < .001$) และมีความสัมพันธ์ทางลบในระดับน้อยกับพฤติกรรมการช่วยเหลืออย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r = -.16, p < .05$) ส่วนประสบการณ์การพบเห็นผู้ประสบอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์ทางบวกระดับปานกลางกับการรับรู้สมรรถนะแห่งตน และพฤติกรรมการช่วยเหลืออย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r = .47, p < .001; r = .41, p < .001$ ตามลำดับ) สำหรับการรับรู้สมรรถนะแห่งตนมีความสัมพันธ์ทางบวกระดับปานกลางกับพฤติกรรมการช่วยเหลืออย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r = .60, p < .001$) ดังตารางที่ 2 และ 3

ตารางที่ 2 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างอายุ จำนวนประสบการณ์การพบเห็นผู้ประสบอุบัติเหตุกับการรับรู้สมรรถนะแห่งตน (n=345)

ปัจจัย	ค่าสัมประสิทธิ์ (r)
อายุ	.22***
จำนวนประสบการณ์การพบเห็นผู้ประสบอุบัติเหตุ	.47***

*** $p < .001$

ตารางที่ 3 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างอายุ จำนวนประสบการณ์การพบเห็นผู้ประสบอุบัติเหตุ และการรับรู้สมรรถนะแห่งตน กับพฤติกรรมการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุ (n=243)

ปัจจัย	ค่าสัมประสิทธิ์ (r)
อายุ	-0.16*
จำนวนประสบการณ์การพบเห็นผู้ประสบอุบัติเหตุ	0.41***
การรับรู้สมรรถนะแห่งตน	0.60***

* $p < .05$, *** $p < .001$

3. เปรียบเทียบความแตกต่างของการรับรู้สมรรถนะแห่งตน และพฤติกรรมการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุ จากการท่องเที่ยวทางทะเล ระหว่างระดับการศึกษา และกลุ่มผู้ประกอบการ ด้วยการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว

3.1 ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันมีค่าเฉลี่ยการรับรู้สมรรถนะแห่งตน และพฤติกรรมการช่วยเหลือแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($F = 25.77, p < .001$; $F = 8.39, p < .001$ ตามลำดับ) ซึ่งเมื่อทดสอบรายคู่ด้วยวิธี LSD พบว่า กลุ่มผู้ไม่ได้เรียนหนังสือ/ระดับประถมศึกษา มีค่าเฉลี่ยการรับรู้สมรรถนะแห่งตนต่ำกว่ากลุ่มผู้ที่จบระดับมัธยมศึกษา และผู้จบระดับอนุปริญญา/ปริญญาตรี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < .05$) และกลุ่มผู้ประกอบการที่แตกต่างกันมีค่าเฉลี่ยการรับรู้สมรรถนะแห่งตนแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($F = 4.41, p < .05$) ซึ่งเมื่อทดสอบรายคู่ด้วยวิธี LSD พบว่า กลุ่มใกล้แนวชายฝั่ง มีค่าเฉลี่ยการรับรู้สมรรถนะแห่งตนสูงกว่ากลุ่มผู้ประกอบการริมทางเดินแนวหินแกรนิต อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < .05$) ดังตารางที่ 4

ตารางที่ 4 จำนวน ค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยการรับรู้สมรรถนะแห่งตนระหว่างระดับการศึกษา และกลุ่มผู้ประกอบการ (n=345)

ระดับการศึกษา	n	M	SD	กลุ่ม 1	กลุ่ม 2	กลุ่ม 3
1 ไม่ได้เรียน/ระดับประถมศึกษา	193	0.99	0.56	-	-0.44*	-0.46*
2 ระดับมัธยมศึกษา	109	1.43	0.57	-	-	-0.02
3 ระดับอนุปริญญา/ปริญญาตรี	43	1.45	0.64	-	-	-
(F = 25.77, p < .001)						
กลุ่มผู้ประกอบการ	n	M	SD	กลุ่ม 1	กลุ่ม 2	กลุ่ม 3
1 กลุ่มใกล้แนวชายฝั่ง	99	1.33	0.63	-	0.22*	0.15
2 ริมทางเดินแนวหินแกรนิต	190	1.11	0.60	-	-	-0.08
3 ทาบเร่	56	1.19	0.60	-	-	-
(F = 4.41, p < .05)						

3.2 ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันมีค่าเฉลี่ยพฤติกรรมการช่วยเหลือแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($F = 8.39, p < .001$) ซึ่งเมื่อทดสอบรายคู่ด้วยวิธี LSD พบว่า กลุ่มผู้ไม่ได้เรียนหนังสือ/ระดับประถมศึกษา มีค่าเฉลี่ยพฤติกรรมการช่วยเหลือต่ำกว่าผู้ที่เรียนระดับมัธยมศึกษา และระดับอนุปริญญา/ปริญญาตรี และกลุ่มผู้ประกอบการที่แตกต่างกันจะมีค่าเฉลี่ยพฤติกรรมการช่วยเหลือไม่แตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05 ($F = 2.57, p = .08$) ดังตารางที่ 5

ตารางที่ 5 จำนวน ค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยพฤติกรรมการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุระหว่าง ระดับการศึกษา และกลุ่มผู้ประกอบการ (n=243)

ระดับการศึกษา	n	M	SD	กลุ่ม 1	กลุ่ม 2	กลุ่ม 3
1 ไม่ได้เรียน/ระดับประถมศึกษา	132	1.24	0.69	-	-0.34*	-0.40*
2 ระดับมัธยมศึกษา	79	1.57	0.65	-	-	-0.07
3 ระดับอนุปริญญา/ปริญญาตรี	32	1.64	0.70	-	-	-
(F = 8.39, p < .001)						
กลุ่มผู้ประกอบการ	n	M	SD	กลุ่ม 1	กลุ่ม 2	กลุ่ม 3
1 กลุ่มใกล้แนวชายฝั่ง	66	1.56	0.66	-	0.22	0.25
2 ริมทางเดินแนวหินแกรนิต	138	1.35	0.70	-	-	0.03
3 ทาบแร่	39	1.31	0.74	-	-	-
(F = 2.57, p = .08)						

การอภิปรายผล

การศึกษาครั้งนี้มีประเด็นสำคัญที่นำมาอภิปรายผล ดังนี้

1. การวิเคราะห์ความสัมพันธ์

อายุ มีความสัมพันธ์ทางบวกระดับน้อยกับการรับรู้สมรรถนะแห่งตน ทั้งนี้เนื่องจากอายุเป็นตัวแปรหนึ่งที่บ่งบอกถึงวุฒิภาวะของบุคคลในด้านต่าง ๆ การที่ผู้ประกอบการตามแนวชายฝั่งอยู่ในวัยผู้ใหญ่หรือมีอายุมากแล้ว ย่อมมีวุฒิภาวะความพร้อมทางด้านร่างกาย อารมณ์ สังคม สติปัญญา และย่อมมีประสบการณ์ในการพบเห็นอุบัติเหตุจากการท่องเที่ยวทางทะเลมากกว่าคนที่มียาอายุน้อย จึงทำให้เกิดการรับรู้สมรรถนะแห่งตนสูงกว่า ดังนั้นผู้ประกอบการตามแนวชายฝั่งที่มีอายุมากกว่าจึงมีการรับรู้สมรรถนะแห่งตนในการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุจากการท่องเที่ยวทางทะเลมากกว่าคนที่มียาอายุน้อย ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ จันท์ธรรม อินทรีเกิด, วิลาสลักษณ์ ชั่ววัลลี และอรพินทร์ ชูชม (Inteekred, Chuawanlee, & Choochom, 2010) พบว่า ในกลุ่มอาสาสมัครกู้ภัยที่มีอายุมาก มีการรับรู้ความสามารถของตนเองในการทำงานและสามารถร่วมกันอธิบายประสิทธิภาพการทำงานได้ร้อยละ 27 ในขณะที่กลุ่มอาสาสมัครกู้ภัยที่มีอายุน้อย มีการรับรู้ความสามารถของตนเองในการทำงาน เจตคติต่อการทำงานและประสิทธิภาพในการทำงานเพียงร้อยละ 19

ประสบการณ์การพบเห็นผู้ประสบอุบัติเหตุ มีความสัมพันธ์ทางบวกกับการรับรู้สมรรถนะแห่งตน โดยผู้ประกอบการแนวชายฝั่งที่มีประสบการณ์มากจะมีการรับรู้สมรรถนะแห่งตนในการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุมากตามไปด้วย ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากประสบการณ์ในการพบเจออุบัติเหตุมากทำให้เกิดความมั่นใจในการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุจากการท่องเที่ยวทางทะเล ดังแนวคิดของแบนดูรา (Bandura, 1997) เชื่อว่าประสบการณ์ที่ประสบความสำเร็จเป็นวิธีการที่มีประสิทธิภาพมากที่สุดในการพัฒนาการรับรู้ความสามารถของตนเอง เนื่องจากว่าเป็นประสบการณ์โดยตรง ความสำเร็จทำให้เพิ่มความสามารถของตนเองบุคคลจะเชื่อว่าเขาสามารถที่จะทำได้ สอดคล้องกับแนวคิดของ ดิวอี้ (Dewey, 1938) กล่าวว่า ประสบการณ์เดิมของบุคคลจะช่วยให้เกิดการเรียนรู้ต่อสิ่งที่รับรู้เข้ามาใหม่ได้ดีและรวดเร็วจะมีผลในการช่วยปรับปรุงพฤติกรรมที่จะตามมา และสอดคล้องกับการศึกษาของ วัชรภรณ์, สิมศิริวัฒน์ สุวรรณาจันท์ประเสริฐ และนิสากร กรุงไกรเพชร (Simsiriwat, Junprasert, & Krungkraipetch, 2017) พบว่า การเรียนรู้ประสบการณ์ของอาสาสมัครสาธารณสุขตำบล ทำให้เกิดความเชื่อมั่นในความสามารถของตนจึงมีการเปลี่ยนแปลงการรับรู้ความสามารถของตนเช่นเดียวกับการศึกษาของ โสพิศ สุมานิต, เรณู พุกบุญมี, เสริมศรี สันตติ และศรีสมร

ภูมณสกุล (Sumanit et al., 2011) พบว่า ประสบการณ์และการลงมือปฏิบัติจริงเพื่อฝึกฝนพฤติกรรมที่พึงประสงค์ส่งผลให้เกิดการรับรู้สมรรถนะในพฤติกรรมที่พึงประสงค์ของบุคคลนั้น

อายุ มีความสัมพันธ์ทางลบระดับน้อยกับพฤติกรรมความช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุ กล่าวคือ ผู้ประกอบการที่มีอายุน้อยมีพฤติกรรมในการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุจากการท่องเที่ยวทางทะเลมากกว่าคนที่อายุมาก ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากผู้ที่มีอายุน้อยมีความกล้าในการตัดสินใจเข้าช่วยเหลือ และกล้าที่จะแสดงพฤติกรรมความช่วยเหลือเมื่อนักท่องเที่ยวประสบอุบัติเหตุจากการท่องเที่ยวทางทะเลอย่างไม่ลังเล โดยเล็งเห็นประโยชน์ของการช่วยเหลือมากกว่าคนที่อายุมาก ซึ่งไม่สอดคล้องกับการศึกษา นิลวรรณ ทรัพย์พรรณราย, กมล โพธิเย็น และนงนุช วงศ์สว่าง (Suppanaray, Phoyen, & Wongsawang, 2017) พบว่า อายุของอาสาสมัครฉุกเฉินที่ต่างกันจะมีการปฏิบัติการณ์ฉุกเฉินไม่แตกต่างกัน ทั้งนี้เนื่องจากอาสาสมัครที่สังกัดมูลนิธิ และ อบต. ผ่านการอบรมหลักสูตรเดียวกันมีการตรวจสอบคุณภาพเช่นเดียวกัน ดังนั้นจึงทำให้ทีมปฏิบัติงานไม่แตกต่างกัน

ประสบการณ์การพบเห็นผู้ประสบเหตุมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมความช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุ พบว่าผู้ประกอบการที่มีประสบการณ์ มีผลให้เกิดความรู้และแสดงออกมาทางพฤติกรรมความช่วยเหลือมากตามไปด้วย สอดคล้องกับงานวิจัย กนกพจน์ สิงห์เมธากุล (Singmethakul, 2007) พบว่าประสบการณ์ในการทำงานหรือการพบเห็นผู้ประสบอุบัติเหตุของอาสาสมัครหน่วยกู้ภัยมูลนิธิอโศกตั้งที่มีประสบการณ์ในการทำงานต่างกันทำให้พฤติกรรมในการทำงานได้ประสิทธิภาพต่างกัน อาสาสมัครฯ ที่มีประสบการณ์ในการทำงานมากจะสามารถแสดงพฤติกรรมในการช่วยเหลือและแสดงศักยภาพในการทำงานได้มากกว่าอาสาสมัครที่มีประสบการณ์ในการทำงานน้อยกว่า

การรับรู้สมรรถนะแห่งตนมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมความช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุเนื่องจากผู้ประกอบการที่มีการรับรู้สมรรถนะแห่งตนมากจะเชื่อมั่นว่าตนเองปฏิบัติได้จึงปฏิบัติพฤติกรรม สอดคล้องกับแนวคิดของ Bandura (1997) กล่าวว่า การที่บุคคลมีการรับรู้ความสามารถแห่งตนในการปฏิบัติพฤติกรรมโดยอ้อมส่งผลต่อความมั่นใจต่อพฤติกรรมสุขภาพ และจะมีความสามารถในการปฏิบัติพฤติกรรมนั้น ๆ สอดคล้องกับการศึกษาของภาสิต ศิริเทศ และณพวิทย์ ธรรมสีหา (Sirited & Thammaseeha, 2019) พบว่า ผู้มีการรับรู้ความสามารถของตนเองในระดับสูง ก็จะมีการแสดงออกซึ่งพฤติกรรมสุขภาพที่ดีและเหมาะสม และการศึกษาของธวัช วิเชียรประภา, พรนภา หอมสินธุ์ และรุ่งรัตน์ ศรีสุริยเวศน์ (Wichianprapha, Homsin, & Srisuriyawet, 2012) พบว่า การรับรู้ความสามารถแห่งตนมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมสุขภาพของอาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน จังหวัดจันทบุรี

2. การเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ย

ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันมีค่าเฉลี่ยการรับรู้สมรรถนะแห่งตนแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยกลุ่มไม่ได้เรียนหนังสือ/ระดับประถมศึกษา มีค่าเฉลี่ยการรับรู้สมรรถนะแห่งตนน้อยกว่ากลุ่มที่จบการศึกษาระดับอนุปริญญา/ปริญญาตรี และกลุ่มมัธยมศึกษา ทั้งนี้เนื่องจากการที่ผู้ประกอบการแนวชายฝั่งที่ได้รับการศึกษาระดับอนุปริญญา/ปริญญาตรี หรือมัธยมศึกษา มีโอกาสที่จะได้รับข้อมูลและความรู้ที่ถูกต้องเกี่ยวกับการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุจากการท่องเที่ยวทางทะเล อีกทั้งยังสามารถแสวงหาและเข้าถึงข้อมูลที่หลากหลายทำให้มีโอกาสได้รับข้อมูลมากและมีผลต่อการตัดสินใจ ส่งผลให้มีการรับรู้สมรรถนะแห่งตนต่อการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุจากการท่องเที่ยวทางทะเลดีกว่าผู้ที่มีระดับการศึกษาต่ำกว่า ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ จันทรธรรม อินทรีเกิด, วิลาสลักษณ์ ชิววลี และอรพินท์ ชูชม (Inteekred et al., 2010) พบว่า ในกลุ่มอาสาสมัครกู้ภัยที่มีระดับการศึกษาต่ำ มีการรับรู้ความสามารถของตนเองในการทำงานน้อยกว่ากลุ่มที่มีระดับการศึกษาสูง และสามารถร่วมกันอธิบายประสิทธิภาพการทำงานได้น้อยกว่าในกลุ่มอาสาสมัครกู้ภัยที่มีระดับการศึกษาสูงกว่า

กลุ่มผู้ประกอบการที่แตกต่างกันจะมีค่าเฉลี่ยการรับรู้สมรรถนะแห่งตนแตกต่างกัน โดยพบว่า กลุ่มใกล้เคียงชายฝั่งมีการรับรู้สมรรถนะแห่งตนมากกว่ากลุ่มผู้ประกอบการริมทางเดินแนวหินแกรนิต ทั้งนี้เนื่องจากกลุ่มผู้ประกอบการที่ใกล้เคียงชายฝั่งทะเลมากที่สุดจะมีโอกาสได้พบเจอเหตุการณ์นักท่องเที่ยวประสบอุบัติเหตุจากการท่องเที่ยวทางทะเล

ได้อย่างใกล้ชิด และเป็นกลุ่มแรกที่จะเข้าไปช่วยเหลือได้อย่างรวดเร็วและทันท่วงที เนื่องจากอยู่บริเวณจุดที่สามารถเข้าถึงนักท่องเที่ยวได้อย่างสะดวกและรวดเร็วกว่ากลุ่มผู้ประกอบการริมทางเดินแนวหินแกรนิตซึ่งอยู่ในจุดที่ห่างไกลจากแนวชายฝั่ง การพบเจอหรือมีโอกาสนในการช่วยเหลือนักท่องเที่ยวที่ประสบอุบัติเหตุจากการท่องเที่ยวทางทะเล จึงน้อยกว่าและกระทำได้น้อยกว่า

ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันมีค่าเฉลี่ยพฤติกรรมการช่วยเหลือแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยกลุ่มผู้ไม่ได้เรียนหนังสือ/ระดับประถมศึกษา มีค่าเฉลี่ยพฤติกรรมการช่วยเหลือต่ำกว่าผู้ที่เรียนระดับมัธยมศึกษา และระดับอนุปริญญา/ปริญญาตรี ทั้งนี้เนื่องจากการได้รับการศึกษาจะทำให้มีโอกาสที่ได้รับข้อมูลและความรู้ที่ถูกต้อง สามารถแสวงหาและเข้าถึงข้อมูลที่หลากหลาย ทำให้มีโอกาสได้รับข้อมูลมากและมีผลต่อการตัดสินใจและแสดงพฤติกรรมการช่วยเหลือได้ดีกว่าผู้ที่มีระดับการศึกษาต่ำกว่า สอดคล้องกับการศึกษาของ กนกพจน์ สิงห์เมธากุล (Singmethakul, 2007) พบว่า อาสาสมัครหน่วยกู้ภัยมูลนิธิป่อเต็กตึ๊งที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกัน ทำให้ประสิทธิภาพการแสดงผลพฤติกรรมการช่วยเหลือปฐมพยาบาล ณ จุดเกิดเหตุก่อนมาถึงโรงพยาบาลแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้

1. การสร้างเสริมสมรรถนะแห่งตนมีผลทำให้ผู้ประกอบการแนวชายฝั่งมีการรับรู้สมรรถนะแห่งตน ส่งผลให้มีพฤติกรรมการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุมากขึ้น จึงเป็นข้อมูลสำหรับพยาบาลและบุคลากรในทีมสุขภาพในการพิจารณาจัดรูปแบบการฝึกอบรมหรือกิจกรรมการสร้างเสริมสมรรถนะแห่งตนผ่านกระบวนการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วมไปใช้ในการจัดกิจกรรมการปฐมพยาบาลเบื้องต้น ในกลุ่มผู้ประกอบการแนวชายฝั่งด้วยแผนการจัดกิจกรรมที่เน้นให้ผู้ประกอบการมีส่วนร่วม มีสื่อ อุปกรณ์ การสาธิตย้อนกลับในการทำกิจกรรมและมีระยะเวลาในการจัดกิจกรรมที่เหมาะสมและกลุ่มเป้าหมายที่ชัดเจน
2. ชุมชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำข้อมูลไปใช้ในการพิจารณาจัดการอบรมให้ความรู้เรื่องการปฐมพยาบาลเบื้องต้นกับกลุ่มผู้ประกอบการแนวชายฝั่ง รวมถึงส่งเสริมผู้ประกอบการที่มีความรู้ทักษะการปฐมพยาบาลเบื้องต้นให้สามารถเป็นแกนนำเพื่อเพิ่มการรับรู้สมรรถนะของตนเองทำให้เกิดความมั่นใจในตนเองที่จะสามารถปฏิบัติการช่วยเหลือ หรือปฐมพยาบาลเบื้องต้นให้กับนักท่องเที่ยวที่เกิดอุบัติเหตุจากการท่องเที่ยวทางทะเล มีการจัดทำคู่มือการปฏิบัติเพื่อเป็นแนวทางในการให้การดูแลอย่างมีประสิทธิภาพรวมทั้งการจัดสรรทรัพยากรที่เพียงพอ ด้านงบประมาณ วัสดุอุปกรณ์ในการปฐมพยาบาล เป็นต้น
3. การถ่ายทอดองค์ความรู้ระหว่างกลุ่มผู้ประกอบการที่มีความรู้และประสบการณ์ในการปฐมพยาบาล ที่ถูกต้องในการปฏิบัติการช่วยเหลือนักท่องเที่ยวที่ประสบอุบัติเหตุทางทะเล ให้ได้ถ่ายทอดองค์ความรู้ที่มีอยู่ในตนเอง ให้กับกลุ่มผู้ประกอบการที่ไม่มีประสบการณ์ ในลักษณะการตอบคำถามในการสัมภาษณ์หรือการบรรยายในระหว่างการฝึกอบรม เพื่อเพิ่มความมั่นใจในตนเองและส่งเสริมให้ผู้ประกอบการที่ด้อยประสบการณ์กล้าที่จะแสดงพฤติกรรมการช่วยเหลือนักท่องเที่ยวที่ประสบอุบัติเหตุจากการท่องเที่ยวทางทะเลมากยิ่งขึ้น

ข้อเสนอแนะในการวิจัยต่อไป

1. ควรมีการศึกษาต่อยอดโดยการใช้รูปแบบการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วมที่สนับสนุนให้ผู้ประกอบการแนวชายฝั่ง และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องร่วมกันกำหนดปัญหาและความต้องการสู่การออกแบบโครงการ/กิจกรรม เพื่อเพิ่มศักยภาพของผู้ประกอบการแนวชายฝั่งที่ส่งเสริมพฤติกรรมจิตอาสาความ ภาคภูมิใจในตนเอง และต่อยอดการดำเนินงานให้มีคุณภาพอย่างต่อเนื่อง
2. ควรมีการศึกษารายตัวแปรอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการช่วยเหลือ เช่น การรับรู้ภาวะสุขภาพการรับรู้สิ่งสนับสนุนในชุมชน และการสนับสนุนทางสังคม เป็นต้น

3. ควรมีการศึกษาด้วยการใช้สถิติขั้นสูงเพื่อศึกษาอิทธิพลของตัวแปร ที่จะนำไปสู่ความชัดเจนถึงสาเหตุของพฤติกรรมได้ดียิ่งขึ้น

4. ควรมีการทำวิจัยในกลุ่มผู้ประกอบการประเภทอื่น ๆ รวมถึงกลุ่มบุคคลทั่วไปที่นอกเหนือจากกลุ่มผู้ประกอบการแนวชายฝั่งเพื่อให้ได้ข้อมูลที่ครอบคลุมและสามารถจัดการะทำการพัฒนาพฤติกรรมช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุในรูปแบบต่าง ๆ ได้ตรงกับกลุ่มบุคคลมากยิ่งขึ้น

กิตติกรรมประกาศ

ผู้วิจัยขอขอบคุณคณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา ที่ให้ทุนสนับสนุนงานวิจัย ขอขอบคุณรองศาสตราจารย์ ดร. สุวรรณมา จันทร์ประเสริฐ ที่ปรึกษางานวิจัยคอยให้ข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่ง และขอขอบคุณกลุ่มตัวอย่างและเทศบาลเมืองแสนสุขทุกท่านที่ให้ความร่วมมือและเอื้ออำนวยในการทำวิจัยครั้งนี้สำเร็จลุล่วง

References

- Bandura, A. (1997). *Self-efficacy: The exercise of control*. New York: W. H. Freeman.
- Burapha University Hospital. (2020). *Tourism marine accidental data in Burapha University hospital*. Chon Buri: Medical Record Audit Burapha University Hospital. (in Thai)
- Department of Marine and Coastal Resources. (2017). *Maritime zone*. Retrieved from https://km.dmcr.go.th/c_54/d_88 (in Thai)
- Dewey, J. (1938). *Experience and education*. New York: Macmillan.
- Inteekred, J., Chuawanlee, W., & Choochom, O. (2010). The relations of psychological characteristics social situation and work efficiency of rescue volunteers from Ruamkatanyu Foundation in Bangkok. *Journal of Behavioral Science for Development, 2*(1), 55-64. (in Thai)
- Jantarapimol, Y. (2007). *Health status and health preventive behaviors among rubber plantation workers*. Master's Thesis, Occupational Health Nursing, Faculty of Nursing, Chiang Mai University. (in Thai)
- Lanmeshow, S., & Lwanga, S. K. (1990). *Adequacy of sample size in health studies*. New York: John Wiley & Sons.
- National Institute of Emergency Medicine. (2019). *Maritime and aquatic life support guidelines manual*. Bangkok: Ultimat Printing. (in Thai)
- Punlamai, C. (2007). *Accident-risk behaviors and related factors among seafood canning workers*. Master's Thesis, Occupational Health Nursing, Faculty of Nursing, Chiang Mai University. (in Thai)
- Saen Suk Town Municipality. (2016). *Entrepreneur group data along the coastal in Mueang district, Chon Buri province*. Chon Buri: Saen Suk Town Municipality. (in Thai)
- Sennunt, K., Tosingha, O., & Sindhu, S. (2008). Emergency resuscitation in trauma patients: A literature analysis. *Thai Journal of Nursing Council, 23*(3), 26-39. (in Thai)

- Simsiriwat, W., Junprasert, S., & Krungkraipetch, N. (2017). Effects of self-efficacy promotion on knowledge, perceived self-efficacy and promoting thalassemia control behavior among Bangkok health volunteers. *Journal of Faculty of Nursing Burapha University, 25*(2), 94-104. (in Thai)
- Singmethakul, K. (2007). *The working effectiveness of Poh Teck Tung Foundation's volunteers rescue team after being trained for the first-aid basic skill before hospital*. Master's Thesis, Social Sciences for Development, Dhonburi Rajabhat University. (in Thai)
- Sirited, P., & Thammaseeha, N. (2019). Self-efficacy theory and self-healthcare behavior of the elderly. *Journal of The Royal Thai Army Nurses, 20*(2), 58-65. (in Thai)
- Sumanit, S., Pookboonmee, R., Santati, S., & Phumonsakul, S. (2011). Effects of self-efficacy promotion on perceived self-efficacy of caregivers participating in care provided to critically ill children. *Ramathibodi Nursing Journal, 17*(1), 63-74.
- Suppanaray, N., Phoyen, K., & Wongsawang, N. (2017). Factors effecting pre-hospital emergency operations among emergency medical responders of Ratchaburi Province. *Medical Journal, 36*(3), 118-128. (in Thai)
- Tourism Authority of Thailand. (2019). *Chonburi travel*. Bangkok: Tourism Authority of Thailand. (in Thai)
- Wannathanom, C. (2009). *Tourism industry*. Bangkok: Threelada. (in Thai)
- Wichianprapha, T., Homsin P., & Srisuriyawet, R. (2012). Factors affecting health behaviors of health volunteers, Chanthaburi province. *The Public Health Journal of Burapha University, 7*(2), 53-68. (in Thai)
- Yamane, T. (1973). *Statistics: An introductory analysis*. (3rd ed.). New York: Harper and Row Publications.