

ปัจจัยที่มีผลต่อสภาพการทำงานของพนักงานส่งอาหาร กรณีศึกษาเขตบางซื่อ

Factors Affecting Working Condition of Food Delivery Riders : A Case Study of Bang Sue District

เมธัส ศรีคำสุข* และ เทอดศักดิ์ ร่องวิริยะพานิช

ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ จ.กรุงเทพมหานคร

*Corresponding author; E-mail address: m.srikumsuk@gmail.com

บทคัดย่อ

จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่ 2019 ส่งผลกระทบต่อหลายธุรกิจ ผู้คนไม่กล้าออกจากบ้าน ธุรกิจร้านอาหารที่เหลือเพียงช่องทางการซื้อกลับบ้านและการจัดส่งอาหารไปส่งยังที่พักผ่านแอปพลิเคชันต่าง ๆ โดยมีพนักงานส่งอาหารเป็นตัวกลางระหว่างร้านอาหารและผู้บริโภค พนักงานส่งอาหารต้องทำงานภายใต้สภาพการทำงานที่มีความเสี่ยงและไม่แน่นอน รายได้ของพนักงานส่งอาหารขึ้นอยู่กับจำนวนเที่ยวในการให้บริการส่งอาหาร เพื่อให้ได้รับรายได้ที่มากที่สุด พนักงานส่งอาหารส่วนใหญ่ จึงมีชั่วโมงการทำงานที่ยาวนานมากกว่าการทำงานทั่วไป งานวิจัยเชิงสำรวจนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อสภาพการทำงานของพนักงานส่งอาหาร และเพื่อนำเสนอมาตรการที่จะช่วยเพิ่มสภาพการทำงานที่ดีขึ้นให้แก่พนักงานส่งอาหาร กลุ่มตัวอย่างคือพนักงานส่งอาหารในเขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร จำนวน 100 คน โดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างที่ไม่คำนึงถึงความน่าจะเป็น เครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัยเป็นแบบสอบถาม สถิติที่ใช้ในงานวิจัยครั้งนี้ คือ สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และสถิติเชิงอนุมาน ได้แก่ การวิเคราะห์องค์ประกอบ (Factor Analysis) ด้วยโปรแกรมทางสถิติ (SPSS) ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบ พบว่า องค์ประกอบของปัจจัยที่มีผลต่อสภาพการทำงานของพนักงานส่งอาหารมีจำนวน 4 องค์ประกอบ เรียงลำดับจากค่าพิสัยของน้ำหนักองค์ประกอบน้อยไปมากได้ดังนี้ 1) จำนวนวันที่ทำงานบริการส่งอาหารต่อสัปดาห์ 2) จำนวนชั่วโมงในการทำงานบริการส่งอาหารต่อวัน 3) จำนวนเที่ยวการให้บริการส่งอาหารต่อวัน และ 4) รายได้จากการทำงานบริการส่งอาหารต่อวัน และผลงานวิจัยนี้คาดว่าจะช่วยเป็นประโยชน์ในการนำเสนอมาตรการที่จะช่วยยกระดับสภาพการทำงานของพนักงานส่งอาหาร ได้แก่ มาตรการการประกันค่าแรงขั้นต่ำ, การลาโดยได้รับค่าจ้าง และค่าชดเชยในการเลิกจ้าง และมาตรการการจัดให้มีสถานที่พักคอยระหว่างรอรับงานบริการส่งอาหาร

คำสำคัญ: สภาพการทำงาน, พนักงานส่งอาหาร, การวิเคราะห์องค์ประกอบ

Abstract

The covid-19 pandemic had a significant impact on many businesses. Restaurant business only has take-away and delivery channels through applications, with food delivery riders represent as an intermediary between restaurant and consumer. Food delivery riders work under risky and unpredictable working conditions. The income depends on the amount of delivery rounds in the food delivery service. In order to maximize income, most delivery riders work longer hours than the average job. The objectives of this research were to analyze factors that affect the working conditions of food delivery riders and propose measures that will improve working conditions for food delivery riders. The sample group was 100 food delivery riders in Bang Sue District, Bangkok by using non-probabilistic sampling, the tool was a questionnaire. The statistics used in this research are descriptive statistics include percentage; mean and inferential statistics. In addition factor analysis was also employed. The analysis revealed that the factors that affect the working conditions of food delivery riders have 4 factors, ordered from the lowest to the highest component weight range as follows: 1) the number of working days per week 2) the number of working hours per day 3) the number of working rounds per day and 4) monthly income. The results of this research can be used to propose measures to improve working conditions for food delivery riders as follows: 1) minimum Insurance Measures, Paid leave and severance pay 2) measures to provide a place to stay while waiting for the food delivery service.

Keywords: Working Condition, Food Delivery Riders, Factor Analysis

1. บทนำ

จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่ 2019 หรือ COVID-19 ได้ส่งผลกระทบต่อประเทศไทยทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคมและสาธารณสุข กรุงเทพมหานครจึงมีคำสั่งใช้ประกาศสั่งปิดสถานที่เป็นการชั่วคราวและการออกมาตรการ เพื่อป้องกันการแพร่ระบาดหรือเพื่อผ่อนปรนให้กิจการบางประเภทเปิดให้บริการได้ ส่งผลกระทบกับหลายธุรกิจทั้งทางตรงและทางอ้อม ธุรกิจร้านอาหารที่เหลือเพียงช่องทางการซื้อกลับและการจัดส่งอาหารไปยังที่พักผ่านแอปพลิเคชันต่าง ๆ ซึ่งได้กลายเป็นช่องทางที่สำคัญของทั้งผู้ประกอบการธุรกิจร้านอาหารและผู้บริโภค

ในส่วนของธุรกิจร้านอาหารเองก็ได้มีการปรับตัวกับสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 เช่นกัน จากข้อมูลของผู้ให้บริการแพลตฟอร์มออนไลน์ พบว่า มีจำนวนร้านอาหารขนาดเล็ก-กลาง สมัครเข้าร่วมกับแพลตฟอร์มจัดส่งอาหาร ไม่น้อยกว่า 20,000 ต่อสัปดาห์ จากข้อมูลของศูนย์วิจัยกสิกรไทย [1] เผยว่า ในช่วงครึ่งแรกของปี 2563 จำนวนครั้งของการจัดส่งอาหารไปยังที่พักเติบโตสูงถึงประมาณร้อยละ 150 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน และในช่วงครึ่งปีหลังภายหลังการระบาดของ COVID-19 ได้คลี่คลายและธุรกิจร้านอาหารกลับมาเปิดให้บริการ ส่งผลทำให้ปริมาณความหนาแน่นของการส่งอาหารไปยังที่พักจะไม่ได้สูงเมื่อเทียบกับช่วงการระบาดของ COVID-19 แต่ยังคงสูงกว่าก่อนที่จะเกิดการแพร่ระบาดของ COVID-19 (แต่หากสถานการณ์ COVID-19 ในประเทศกลับมา มี การระบาดอีกครั้งก็มีโอกาสที่ธุรกรรมจะปรับสูงขึ้น) และทำให้ทั้งปี 2563 จำนวนครั้งของการจัดส่งอาหารจะอยู่ที่ 66-68 ล้านครั้งหรือขยายตัวสูงถึงร้อยละ 78.0-84.0 เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา ซึ่งเป็นอัตราการเติบโตอย่างก้าวกระโดด

พนักงานส่งอาหารจึงเป็นตัวกลางที่สำคัญระหว่างร้านอาหารและผู้บริโภค พนักงานส่งอาหารต้องทำงานภายใต้สภาพการทำงานที่มีความเสี่ยงและไม่แน่นอน รายได้ของพนักงานส่งอาหารขึ้นอยู่กับจำนวนเที่ยวในการให้บริการส่งอาหาร เพื่อให้ได้รับรายได้ที่มากที่สุดพนักงานส่งอาหารส่วนใหญ่ จึงมีชั่วโมงการทำงานที่ยาวนานมากกว่าการทำงานทั่วไป

การศึกษาครั้งนี้ ได้ทำการศึกษาในพื้นที่เขตบางซื่อ ซึ่งถือเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพสูง ทั้งด้านเศรษฐกิจ คมนาคม รวมถึงมีประชากรที่อาศัยอยู่เดิมและย้ายเข้ามาอยู่ใหม่จำนวนมาก ซึ่งมีจำนวนประชากร 125,299 คน (ข้อมูลสถิติจำนวนประชากรและพื้นที่รายเขตของกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2561) [2] โดยคาดว่าผลที่ได้จากการศึกษานี้จะสอดคล้องกับพื้นที่อื่นในกรุงเทพฯ เนื่องจากมีลักษณะด้านเศรษฐกิจ คมนาคม ที่ใกล้เคียงกัน

สภาพการทำงาน [3] หมายถึง สภาพแวดล้อมในการทำงาน ลักษณะของข้อกำหนดและเงื่อนไขในการจ้างงานของพนักงาน โดยครอบคลุมเรื่องต่างๆ เช่น การจัดระเบียบการทำงาน กิจกรรมการทำงาน การฝึกอบรมทักษะ การจ้างงาน สุขภาพ ความปลอดภัย ความเป็นอยู่ที่ดี สมดุลเวลาทำงาน ชีวิตการทำงานรวมถึงการจ่ายเงินซึ่งเป็นลักษณะสำคัญของสภาพการทำงาน

สภาพการทำงาน [4] เป็นหัวใจสำคัญของความสัมพันธ์ในการทำงานและการจ้างงานที่ได้รับค่าจ้าง โดยทั่วไป สภาพการทำงานจะครอบคลุมหัวข้อและประเด็นต่างๆ มากมาย ตั้งแต่เวลาทำงาน (ชั่วโมงทำงาน ช่วงพักและตารางการทำงาน) ไปจนถึงค่าตอบแทน ตลอดจนสภาพร่างกายและความต้องการทางจิตที่มีอยู่ในสถานที่ทำงาน

สภาพการทำงานมักถูกแสดงในรูปแบบของจำนวนชั่วโมงในการทำงาน ประสบการณ์การทำงาน สภาพการจ้างงานและจำนวนวันหยุดงาน อรรถณัฐ วันทนะสมบัติ [5] ได้กล่าวในรายงานเรื่อง “ข้าบริภคส่งอาหาร” อาชีพเหมือนเงินดี แต่เหนื่อยแทบขาดใจ-ไร้คนดูแล ว่า เมื่อความต้องการของผู้บริโภคเพิ่มสูงขึ้น แพลตฟอร์มในฐานะคนกลางจึงจำเป็นต้องจัดหาผู้ส่งอาหารให้เพียงพอกับคำสั่งซื้อเหล่านี้ ประกอบกับประชาชนจำนวนมากที่ขาดรายได้จากอาชีพปกติที่ต้องหยุดชั่วคราวหรืออาจถูกปลดเพราะบริษัทไปต่อไม่ไหว จึงทำให้มีผู้คนจำนวนมากสนใจและเลือกเข้ามาทำอาชีพพนักงานส่งอาหาร เนื่องจากโอกาสในการสร้างรายได้มากกว่างานค่าแรงขั้นต่ำไปหลายเท่าตัว

รายได้ของพนักงานส่งอาหารขึ้นอยู่กับรอบการวิ่งรับส่งอาหาร ฉะนั้นหากใช้ระยะเวลาในการรออาหารนาน ผู้ขับเหล่านี้จึงต้องมีการใช้ความเร็วเกินที่กฎหมายกำหนด การขับรถสวนทางกับการจราจร การขับรถฝ่าไฟแดง การขับขี้อย่างประมาท การใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ เป็นต้น เพื่อแย่งระยะเวลาในการขนส่งให้ได้สั้นที่สุดและการจัดส่งอาหารที่ล่าช้าอาจได้รับการต่อว่าจากลูกค้าและบทลงโทษจากทางแพลตฟอร์ม ซึ่งปัจจัยทั้งหลายเหล่านี้ล้วนแล้วแต่ส่งผลต่อสภาพการทำงานของพนักงานส่งอาหารทั้งสิ้น

เกรียงศักดิ์ ธีระโกวิทขจร และวรุตม์ ตูลารักษ์ [6] ได้ศึกษารูปแบบงานใหม่ของคนขี่มอเตอร์ไซด์ส่งอาหารที่กำกับโดยแพลตฟอร์ม จากผลการศึกษาพบว่า สภาพการทำงานและขั้นตอนการทำงานจากมุมมองของคนงานส่งอาหารแสดงให้เห็นว่าเมืองกลายเป็นสถานที่ทำงานใหม่ของคนงานส่งอาหารที่ขาดสถานที่พักที่ปลอดภัยเพื่อรอคำสั่งอาหารนอกจากนี้พนักงานส่งอาหารต้องทำงานภายใต้สภาพแวดล้อมที่มีความเสี่ยงและความไม่แน่นอนสูง กล่าวคือ สภาพการทำงานในแต่ละวันมีปัจจัยจำนวนมากเข้ามาเกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็นสภาพการจราจร ภูมิอากาศ ปริมาณคำสั่งซื้อ การแข่งขัน ฯลฯ ที่เปลี่ยนแปลงตลอดเวลา การทำงานจึงตั้งอยู่บนพื้นฐานของความไม่แน่นอน ในแง่ของค่าตอบแทนสุทธินั้น ขึ้นอยู่กับระยะเวลาในการทำงาน พนักงานส่งอาหารจะได้รับค่าตอบแทนตามจำนวนรอบที่ทำได้ในแต่ละวัน ซึ่งโดยเฉลี่ยผู้ที่ทำงานเต็มเวลา กล่าวคือมากกว่า 8 ชั่วโมงต่อวัน จะส่งอาหารได้ประมาณ 10-15 รอบต่อวันภายใต้เงื่อนไขที่รับงานภายในระยะทางไม่เกิน 5-6 กิโลเมตรต่อรอบ หากเลือกรับงานที่ระยะทางไกลขึ้นไป ค่าตอบแทนต่อรอบจะแปรผันสูงขึ้นไปตามระยะทาง แต่อาจทำให้เสียเวลาในการเดินทางมาก

Yubing, and other. [7] ได้ศึกษาการมีส่วนร่วมในการขนส่งและพฤติกรรมเสี่ยงต่อการขับขี่ของพนักงานส่งอาหารในประเทศจีน จากผลการศึกษาพบว่า พนักงานส่งอาหารในประเทศจีนต้องเผชิญกับสภาพการทำงานที่ไม่ปลอดภัยเนื่องมาจากชั่วโมงการทำงานที่ยาวนาน การพักผ่อนที่ไม่เพียงพอ จำนวนเที่ยวการให้บริการส่งอาหารที่มีจำนวนมากในแต่ละวัน

โดย 1 ใน 3 ของกลุ่มตัวอย่างทำงานมากกว่า 10 ชั่วโมง และมีวันหยุดเฉลี่ยน้อยกว่า 1 วันต่อสัปดาห์ และเกือบ 57% ของกลุ่มตัวอย่างมีจำนวนเที่ยวการให้บริการส่งอาหารมากกว่า 30 เที่ยวในแต่ละวัน ด้วยภาระงานที่หนักและสภาพการทำงานที่มีความกดดันเนื่องจากเวลาส่งผลก่อให้เกิดความเหนื่อยล้า โดยความกดดันเนื่องจากเวลาและความเหนื่อยล้าจากการทำงานจะแตกต่างกันไปในผู้ขับขี่ที่มีอายุต่างกัน และยังระบุอีกว่าความเหนื่อยล้าและพฤติกรรมการขับขี่ที่เสี่ยงเป็นตัวแทนที่สำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อสภาพการทำงานของพนักงานส่งอาหาร และเพื่อนำเสนอมาตรการที่จะช่วยเพิ่มสภาพการทำงานที่ดีขึ้นให้แก่พนักงานส่งอาหาร

2. วัสดุ อุปกรณ์ และวิธีการวิจัย

2.1 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เนื่องจากงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับสภาพการทำงานของพนักงานส่งอาหารนั้นมีน้อยมาก ผู้วิจัยจึงได้รวบรวมปัจจัยต่าง ๆ จากการทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่มีความเกี่ยวข้องมากที่สุดกับสภาพการทำงาน พฤติกรรมการขับขี่ และการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่ในอาชีพที่คล้ายคลึงกันเพื่อใช้ในการสร้างแบบสอบถามสำหรับงานวิจัยในครั้งนี้

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ แบบสอบถาม ซึ่งแบ่งเป็น 4 ตอน คือ

ตอนที่ 1 เป็นข้อมูลลักษณะ/สภาพการทำงาน ได้แก่ จำนวนวันที่ทำงานบริการส่งอาหารต่อสัปดาห์ จำนวนชั่วโมงในการทำงานบริการส่งอาหารต่อวัน จำนวนเที่ยวในการให้บริการส่งอาหารต่อวัน รายได้จากการทำงานบริการส่งอาหาร ความพึงพอใจในรายได้จากการทำงานบริการส่งอาหาร ความกังวลเกี่ยวกับการจัดส่งล่าช้าเนื่องจากเวลาที่จำกัด ความถี่จากการถูกลูกค้าร้องเรียนหรือตำหนิ ปัญหาในการนอนหลับและความรู้สึกเหนื่อยในช่วงเวลาทำงาน

ตอนที่ 2 เป็นข้อมูลลักษณะการขับขี่ ได้แก่ ความถี่ในการขับรถสวนทางกับการจราจรในช่วงเวลาทำงาน ความถี่ในการขับรถฝ่าไฟแดงในช่วงเวลาทำงาน ความถี่ในการขับรถโดยใช้ความเร็วเกิน 60 กม./ชม. ในช่วงเวลาทำงาน ความถี่ในการใช้โทรศัพท์มือถือระหว่างขับรถในช่วงเวลาทำงาน ความถี่ในการขับขี่โดยประมาทในช่วงเวลาทำงาน จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเวลาทำงานที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บเล็กน้อยและจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเวลาทำงานที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บรุนแรง

ตอนที่ 3 เป็นข้อมูลส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา ลักษณะการทำงานบริการส่งอาหารและแพลตฟอร์มในการให้บริการส่งอาหาร

ตอนที่ 4 เป็นคำถามเกี่ยวกับมาตรการต่าง ๆ ที่จะช่วยเพิ่มสภาพการทำงานที่ดีขึ้นให้แก่พนักงานส่งอาหาร

โดยกลุ่มตัวอย่างที่สำรวจจะดำเนินการในลักษณะของการสัมภาษณ์พนักงานส่งอาหารตามสถานที่ต่าง ๆ ในพื้นที่เขตบางซื่อ ได้แก่ ห้างสรรพสินค้า ร้านอาหาร และร้านขายเครื่องดื่ม/กาแฟ

2.2 ประชากรกลุ่มตัวอย่าง และการสุ่มตัวอย่าง

2.2.1 การเก็บข้อมูลประชากรกลุ่มตัวอย่าง จะใช้วิธีการกำหนดกลุ่มตัวอย่างขึ้นมาจำนวนหนึ่ง เสมือนเป็นตัวแทนของกลุ่มประชากรทั้งหมด แล้วเก็บรวบรวมมาวิเคราะห์โดยการสุ่มตัวอย่าง ดังนั้นสูตรที่ใช้ในการคำนวณกลุ่มตัวอย่าง แสดงดังสมการที่ 1 [8]

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2} \quad (1)$$

โดยที่ n หมายถึงขนาดของกลุ่มตัวอย่าง, N หมายถึงขนาดของประชากร (จำนวนประชากรทั้งหมด), e หมายถึงค่าความคลาดเคลื่อนที่ใช้ในงานวิจัย

จากสมการที่ 1 เมื่อแทนขนาดประชากรที่เป็นพนักงานส่งอาหารในพื้นที่เขตบางซื่อ เท่ากับ 25,000 คน โดยสมมติจากร้อยละ 10 ของจำนวนพนักงานส่งอาหารทั้งหมด 250,000 คน [9] และค่า e เท่ากับ 0.10 จะได้ค่า n เท่ากับ 99.6 หรือจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ไม่ควรน้อยกว่า 100 ตัวอย่าง จึงจะสามารถยอมรับได้

2.2.2 สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่าง เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างของพนักงานส่งอาหารมีหลากหลายแพลตฟอร์ม จึงแบ่งสัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างตามร้อยละความนิยมในการเลือกใช้แอปพลิเคชัน [10] ดังนี้

Grab Food	ร้อยละ 36.2 หรือ 36 คน
Gojek	ร้อยละ 24.6 หรือ 25 คน
Food Panda	ร้อยละ 19.1 หรือ 19 คน
Line Man	ร้อยละ 15.1 หรือ 15 คน
แอปพลิเคชันอื่น ๆ	ร้อยละ 5 หรือ 5 คน
รวมจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้เท่ากับ 100 คน	

2.3 การสำรวจ และการเก็บข้อมูลภาคสนาม

ผู้วิจัยได้ทำการสำรวจนำร่อง (Pilot Survey) ก่อนทำการสำรวจจริง โดยได้เก็บข้อมูลพนักงานส่งอาหารในพื้นที่เขตบางซื่อ เป็นจำนวน 30 ตัวอย่าง และใช้วิธีการสัมภาษณ์ตัวต่อตัว เนื่องจากเป็นวิธีที่ผู้ถูกสัมภาษณ์จะได้รับรายละเอียดเกี่ยวกับคำถาม และเปิดโอกาสให้ซักถามตอบได้กับผู้สัมภาษณ์ได้ ทำให้ได้รับข้อมูลที่ถูกต้องแม่นยำและมีคุณภาพ เพื่อนำไปสู่ขั้นตอนการวิเคราะห์ข้อมูลต่อไป แล้วจึงได้ทำการสำรวจจริง เป็นจำนวนรวมทั้งหมด 100 ตัวอย่าง

2.4 การวิเคราะห์ข้อมูล

เมื่อได้ผลการสำรวจ และการเก็บข้อมูลแล้ว จึงนำแบบสอบถามทั้งหมดมาตรวจสอบความถูกต้องและความครบถ้วนของข้อมูล จากนั้นทำการจัดระเบียบของข้อมูลโดยแยกตามหมายเลขรหัสแบบสอบถามของกลุ่มข้อมูลแล้วจึงทำการวิเคราะห์ข้อมูล โดยนำมาประมวลผลด้วยโปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ SPSS เพื่อวิเคราะห์ในแต่ละวัตถุประสงค์ ดังนี้

2.4.1 แนวทางการวิเคราะห์พฤติกรรมและสภาพการทำงาน ของพนักงานส่งอาหาร ใช้การวิเคราะห์เชิงพรรณนา (Descriptive Statistic) ได้แก่ ค่าเฉลี่ย (Mean) เพื่อหาค่ากลางของข้อมูลและใช้เป็นตัวแทนของ

ตัวแทนของข้อมูลทั้งหมดและค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation: S.D.)

2.4.2 แนวทางการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อสภาพการทำงานของพนักงานส่งอาหาร ใช้การวิเคราะห์สถิติเชิงอนุมาน (Inferential Statistic) เพื่อทดสอบสมมติฐานเปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยที่มีผลต่อสภาพการทำงานของพนักงานส่งอาหาร

2.4.3 แนวทางการวิเคราะห์มาตรการต่าง ๆ จะช่วยเพิ่มสภาพการทำงานที่ดีขึ้นให้แก่พนักงานส่งอาหาร ใช้การวิเคราะห์เชิงพรรณนา (Descriptive Statistic) เพื่อวิเคราะห์สรุปข้อมูลมาตรการต่าง ๆ ที่ได้นำเสนอให้แก่พนักงานส่งอาหาร โดยใช้วิธีแจกแจงความถี่ และค่าร้อยละ

2.5 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์องค์ประกอบ (Factor Analysis) ใช้ในการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่าง ตัวแปรอิสระที่อาจมีความสัมพันธ์กัน นำไปสู่การจับกลุ่มตัวแปรอิสระให้อยู่ในรูปของปัจจัยที่เป็นอิสระต่อกันและแบ่งกลุ่มตัวแปรหรือรวมตัวแปรที่มีความสัมพันธ์กันไว้ในกลุ่มเดียวกัน เพื่อสร้างเป็นองค์ประกอบใหม่จากข้อมูลเดิม

การวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจ (Exploratory Factor Analysis) [11] เป็นรูปแบบเพื่อใช้ค้นหาองค์ประกอบหรือปัจจัยร่วมที่สามารถอธิบายความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรทั้งหมด โดยที่องค์ประกอบร่วมที่ค้นหาได้มีจำนวนน้อยกว่าจำนวนตัวแปร

3. ผลการทดลอง

3.1 ผลการสำรวจข้อมูลพฤติกรรมและสภาพการทำงาน of พนักงานส่งอาหาร

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพฤติกรรมและสภาพการทำงาน of พนักงานส่งอาหารในกลุ่มตัวพบว่า มีค่าเฉลี่ย (Mean) เท่ากับ 2.75 และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation: S.D.) เท่ากับ 0.455 สำหรับผลการวิเคราะห์ข้อมูลเป็นรายชื่อ แสดงดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 การวิเคราะห์เชิงพรรณนาของข้อมูลพฤติกรรมและสภาพการทำงาน of พนักงานส่งอาหาร

ตัวแปรสังเกต (Manifest)	ค่าเฉลี่ย (Mean)	ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)
1. จำนวนวันที่ทำงานบริการส่งอาหารต่อสัปดาห์	3.42	0.638
2. จำนวนชั่วโมงในการทำงานบริการส่งอาหารต่อวัน	3.08	0.774
3. จำนวนเที่ยวการให้บริการส่งอาหารต่อวัน	2.71	0.795
4. รายได้จากการทำงานบริการส่งอาหารต่อเดือน	3.96	1.355
5. ความพึงพอใจในรายได้จากการทำงานบริการส่งอาหาร	2.41	0.779
6. ความกังวลเกี่ยวกับการจัดส่งล่าช้าเนื่องจากเวลาที่จำกัด	2.75	1.140
7. ความถี่จากการถูกลูกค้าร้องเรียนหรือตำหนิ	1.50	0.870
8. ปัญหาในการนอนหลับ	2.45	0.783
9. ความรู้สึกเหนื่อยในช่วงเวลาทำงาน	2.48	0.731
ค่าเฉลี่ยรวม	2.75	0.445

3.2 ผลการสำรวจข้อมูลลักษณะการขับขี่ของพนักงานส่งอาหาร

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลลักษณะการขับขี่ของพนักงานส่งอาหารในกลุ่มตัวพบว่า มีค่าเฉลี่ย (Mean) เท่ากับ 2.75 และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation: S.D.) เท่ากับ 0.455 สำหรับผลการวิเคราะห์ข้อมูลเป็นรายชื่อแสดงดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 การวิเคราะห์เชิงพรรณนาของข้อมูลลักษณะการขับขี่ของพนักงานส่งอาหาร

ตัวแปรสังเกต (Manifest)	ค่าเฉลี่ย (Mean)	ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)
1. ความถี่ในการขับรถสวนทางกับการจราจรในช่วงเวลาทำงาน	1.58	1.055
2. ความถี่ในการขับฝ่าไฟแดงในช่วงเวลาทำงาน	1.49	1.049
3. ความถี่ในการขับรถโดยใช้ความเร็วเกิน 60 กม./ชม. ในช่วงเวลาทำงาน	1.52	0.915
4. ความถี่ในการใช้โทรศัพท์มือถือระหว่างขับรถในช่วงเวลาทำงาน	1.52	1.105
5. ความถี่ในการขับขี่โดยประมาทในช่วงเวลาทำงาน	1.50	0.979
6. จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเวลาทำงานที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บเล็กน้อย	0.68	0.952
7. จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเวลาทำงานที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บรุนแรง	0.28	0.636
ค่าเฉลี่ยรวม	1.22	0.695

3.3 ผลการสำรวจข้อมูลส่วนบุคคลของพนักงานส่งอาหาร

ผลการสำรวจข้อมูลส่วนบุคคลของพนักงานส่งอาหารในพื้นที่เขตบางซื่อ ได้แก่ เพศ, อายุ, ระดับการศึกษา, ลักษณะการทำงานบริการส่งอาหาร, ประสบการณ์การทำงานบริการส่งอาหารและแพลตฟอร์มในการให้บริการส่งอาหาร แสดงดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 การวิเคราะห์เชิงพรรณนาของข้อมูลส่วนบุคคลของพนักงานส่งอาหาร

ข้อมูลส่วนบุคคล	รายละเอียด	จำนวน (คน)	ร้อยละ (%)
1. เพศ	ชาย	89	89
	หญิง	11	11
รวม		100	100
2. อายุ	18-25 ปี	18	18
	26-30 ปี	25	25
	31-35 ปี	16	16
	36-40 ปี	18	18
	41-50 ปี	18	18
	50 ปีขึ้นไป	5	5
รวม		100	100

ตารางที่ 3 การวิเคราะห์เชิงพรรณนาของข้อมูลส่วนบุคคลของพนักงานส่งอาหาร (ต่อ)

ข้อมูลส่วนบุคคล	รายละเอียด	จำนวน (คน)	ร้อยละ (%)
3. ระดับการศึกษา	ไม่มีการศึกษา	2	2
	ประถมศึกษา	6	6
	มัธยมศึกษา	36	36
	อนุปริญญา	30	30
	ปริญญาตรี	26	26
	สูงกว่าปริญญาตรี	5	5
รวม		100	100
4. ลักษณะการทำงานให้บริการส่งอาหาร	Part Time	31	31
	Full Time	69	69
รวม		100	100
5. แพลตฟอร์มในการให้บริการส่งอาหาร	Grab Food	36	36
	Gojek	25	25
	Food Pan	19	19
	Line Man	15	15
	แอปพลิเคชันอื่น	5	5
รวม		100	100

จากตารางที่ 3 พบว่า พนักงานส่งอาหารในกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 89, มีอายุอยู่ในช่วง 26-30 ปี ร้อยละ 25, มีระดับการศึกษามัธยมศึกษา ร้อยละ 36, มีลักษณะการทำงานบริการส่งอาหารแบบ Full Time ร้อยละ 69 และมี Grab Food เป็นแพลตฟอร์มในการให้บริการส่งอาหาร ร้อยละ 36

ตารางที่ 5 จำนวนองค์ประกอบ ค่าไอเกน ค่าร้อยละของความแปรปรวน และค่าร้อยละของความแปรปรวนสะสม

Initial Eigenvalues				Extraction Sums of Squared Loadings			Rotations Sums of Squared Loadings		
Component	Total	% of Variance	Cumulative	Component	Total	% of Variance	Cumulative	Component	Total
1	4.339	27.117	27.117	4.339	27.117	27.117	3.609	22.559	22.559
2	2.736	17.100	44.217	2.736	17.100	44.217	2.964	18.528	41.086
3	2.175	13.595	57.812	2.175	13.595	57.812	2.224	13.900	54.987
4	1.411	8.821	66.633	1.411	8.821	66.633	1.551	9.696	64.683
5	1.225	7.658	74.291	1.225	7.658	74.291	1.537	9.608	74.291
6	0.871	5.442	79.733						
7	0.699	4.367	84.101						
8	0.541	3.380	87.481						
9	0.471	2.942	90.423						
10	0.436	2.722	93.145						
11	0.376	2.348	95.493						
12	0.270	1.689	97.182						
13	0.207	1.293	98.475						
14	0.167	1.045	99.520						
15	0.058	0.362	99.883						
16	0.019	0.117	100.000						

3.4 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อสภาพการทำงานของพนักงานส่งอาหาร

3.4.1 ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบ (Factor Analysis)

1) ผลการตรวจสอบข้อมูลก่อนทำการวิเคราะห์องค์ประกอบ โดยวิธีหาค่า KMO and Bartlett's Test of Sphericity เมื่อเปรียบเทียบกับเกณฑ์ในการพิจารณาแล้วพบว่า ข้อมูลมีความเหมาะสมที่จะนำมาวิเคราะห์องค์ประกอบได้ ซึ่งค่า KMO ที่ได้ มีค่า 0.633 แสดงว่า ใช้การวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้เทคนิค Factor Analysis มีความเหมาะสมกับข้อมูลที่มีอยู่ แสดงดังตารางที่ 4

ตารางที่ 4 ผลการตรวจสอบความเหมาะสมของข้อมูลก่อนทำการวิเคราะห์องค์ประกอบ

KMO and Bartlett's Test		
Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.		0.633
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square	1055.799
	df	120
	Significant	0.00

2) ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบ (Factor Analysis) จากตารางที่ 5 สามารถสรุปได้ว่า จากจำนวนตัวแปรปัจจัยต่าง ๆ ทั้งหมด 16 ตัวแปรนั้น สามารถจัดได้เป็นจำนวน 5 องค์ประกอบ โดยองค์ประกอบที่ 1 นั้นสามารถอธิบายได้ด้วยความแปรปรวนของชุดข้อมูล เท่ากับร้อยละ 27.117 องค์ประกอบที่ 2 เท่ากับร้อยละ 17.100 องค์ประกอบที่ 3 เท่ากับร้อยละ 13.595 องค์ประกอบที่ 4 เท่ากับร้อยละ 8.821 และองค์ประกอบที่ 5 เท่ากับร้อยละ 7.658

3) ผลจากการหมุนแกนองค์ประกอบแบบสอภาม ด้วยวิธีแวนิแมกซ์ (Varimax Method) จะได้ค่าน้ำหนักองค์ประกอบภายหลังการหมุนแกน แสดงดังตารางที่ 6 สามารถจำแนกได้เป็น 5 องค์ประกอบ โดยการกำหนดชื่อขององค์ประกอบจากการอ้างอิงงานวิจัยของ Yubing, and other. [7] ดังนี้

องค์ประกอบที่ 1 หรือ “พฤติกรรมการขับขี่ที่เสี่ยง” มีจำนวน 5 ตัวแปร ได้แก่ จำนวนวันที่มีการขับรถสวนทางกับการจราจรในช่วงเวลาทำงาน, จำนวนวันที่มีการขับรถฝ่าไฟแดงในช่วงเวลาทำงาน, จำนวนวันที่มีการขับรถโดยใช้ความเร็วเกิน 60 กม./ชม. ในช่วงเวลาทำงาน, จำนวนวันที่มีการใช้โทรศัพท์มือถือระหว่างขับรถในช่วงเวลาทำงานและ จำนวนวันที่มีการขับขี่โดยประมาทในช่วงเวลาทำงาน

องค์ประกอบที่ 2 หรือ “สภาพการทำงาน” มีจำนวน 4 ตัวแปร ได้แก่ จำนวนวันที่ทำงานบริการส่งอาหารต่อสัปดาห์, จำนวนชั่วโมงในการทำงานบริการส่งอาหารต่อวัน, จำนวนเที่ยวการให้บริการส่งอาหารต่อวันและ รายได้จากการทำงานบริการส่งอาหารต่อเดือน

องค์ประกอบที่ 3 หรือ “ความเหนื่อยล้า” มีจำนวน 3 ตัวแปร ได้แก่ ความพึงพอใจในรายได้จากการทำงานบริการส่งอาหาร, จำนวนวันที่มีปัญหาในการนอนหลับและจำนวนวันที่มีความรู้สึกเหนื่อยในช่วงเวลาทำงาน ซึ่งจากตารางที่ 3 พบว่า ค่า Factor Loading ของความพึงพอใจในรายได้จากการทำงานบริการส่งอาหารมีค่าเป็นลบ สามารถอธิบายได้ว่าเมื่อพนักงานส่งอาหารมีความพึงพอใจในรายได้จากการทำงานบริการส่งอาหารเพิ่มขึ้นจะส่งผลให้มีความรู้สึกเหนื่อยล้าลดน้อยลง

องค์ประกอบที่ 4 หรือ “ความกดดันเนื่องจากเวลา” มีจำนวน 2 ตัวแปร ได้แก่ จำนวนวันที่มีความกังวลเกี่ยวกับการจัดส่งอาหารล่าช้าเนื่องจากเวลาที่จำกัดและจำนวนวันที่ถูกลูกค้าร้องเรียนหรือตำหนิ

ตารางที่ 6 ค่าน้ำหนักองค์ประกอบ ภายหลังจากหมุนแกน

Initial Eigenvalues Extraction Sums of Squared Loadings	Rotations Sums of Squared Loadings				
	องค์ประกอบที่ 1	องค์ประกอบที่ 2	องค์ประกอบที่ 3	องค์ประกอบที่ 4	องค์ประกอบที่ 5
จำนวนวันที่ทำงานบริการส่งอาหารต่อสัปดาห์		0.629			
จำนวนชั่วโมงในการทำงานบริการส่งอาหารต่อวัน		0.802			
จำนวนเที่ยวการให้บริการส่งอาหารต่อวัน		0.934			
รายได้จากการทำงานบริการส่งอาหารต่อเดือน		0.970			
ความพึงพอใจในรายได้จากการทำงานบริการส่งอาหาร			-0.844		
จำนวนวันที่มีความกังวลเกี่ยวกับการจัดส่งอาหารล่าช้า				0.834	
จำนวนวันที่ถูกลูกค้าร้องเรียนหรือตำหนิ				0.744	
จำนวนวันที่มีปัญหาในการนอนหลับ			0.912		
จำนวนวันที่มีความรู้สึกเหนื่อยในช่วงเวลาทำงาน			0.724		
จำนวนวันที่มีการขับรถสวนทางกับการจราจรในช่วงเวลาทำงาน	0.652				
จำนวนวันที่มีการขับรถฝ่าไฟแดงในช่วงเวลาทำงาน	0.959				
จำนวนวันที่มีการขับรถโดยใช้ความเร็วเกิน 60 กม./ชม. ในช่วงเวลาทำงาน	0.873				
จำนวนวันที่มีการใช้โทรศัพท์มือถือระหว่างขับรถในช่วงเวลาทำงาน	0.766				
จำนวนวันที่มีการขับขี่โดยประมาทในช่วงเวลาทำงาน	0.837				
ประวัติการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเวลาทำงานที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บเล็กน้อย					0.792
ประวัติการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเวลาทำงานที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บรุนแรง					0.860

และองค์ประกอบที่ 5 หรือ “การเกิดอุบัติเหตุ” มีจำนวน 2 ตัวแปร ได้แก่ จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเวลาทำงานที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บเล็กน้อยและจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเวลาทำงานที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บ

3.5 ผลการวิเคราะห์แนวทางมาตรการต่าง ๆ ที่จะช่วยยกระดับสภาพการทำงานของพนักงานส่งอาหาร

พบว่า กลุ่มพนักงานส่งอาหาร ในเขตพื้นที่บางชื่อส่วนใหญ่เลือกใช้มาตรการประกันค่าแรงขั้นต่ำ การลาโดยได้รับค่าจ้าง และค่าชดเชยในการเลิกจ้างเป็นลำดับแรก และเลือกมาตรการการจัดให้มีสถานที่พักคอยระหว่างรอรับงานบริการส่งอาหารเป็นลำดับที่สอง ดังแสดงในตารางที่ 7

ตารางที่ 7 การวิเคราะห์เชิงพรรณนาของการเลือกมาตรการจะช่วยยกระดับสภาพการทำงานของพนักงานส่งอาหาร

มาตรการ	จำนวน (คน)	ร้อยละ (%)
1. มาตรการประกันค่าแรงขั้นต่ำ การลาโดยได้รับค่าจ้าง และค่าชดเชยในการเลิกจ้าง	38	38
2. มาตรการการจัดให้มีสถานที่พักคอยระหว่างรอรับงานบริการส่งอาหาร	29	29
3. มาตรการด้านสุขภาพและความปลอดภัย	14	14
4. มาตรการให้ส่วนลดค่าบริการดูแลหรือซ่อมบำรุงรถจักรยานยนต์	10	10
5. มาตรการการจัดให้มีการอบรมเรื่องกฎหมายการจราจร	9	9
6. การส่งเสริมด้านความปลอดภัยบนท้องถนน	9	9
รวม	100	100

4. อภิปรายผลและสรุป

4.1 ผลการวิเคราะห์ห้องค์ประกอบของปัจจัยที่มีผลต่อสภาพการทำงานของพนักงานส่งอาหาร พบว่ามี 4 ตัวแปร ได้แก่

- 1) จำนวนวันที่ทำงานบริการส่งอาหารต่อสัปดาห์
 - 2) จำนวนชั่วโมงในการทำงานบริการส่งอาหารต่อวัน
 - 3) จำนวนเที่ยวการให้บริการส่งอาหารต่อวัน และ
 - 4) รายได้จากการทำงานบริการส่งอาหารต่อเดือน
- มีค่าพิสัยของน้ำหนักองค์ประกอบอยู่ระหว่าง 0.629 – 0.970

4.2 ผลการวิเคราะห์ห้องค์ประกอบอื่น ๆ

เนื่องจากรายได้ของพนักงานส่งอาหารขึ้นอยู่กับจำนวนเที่ยวในการให้บริการส่งอาหาร เพื่อให้ได้รับรายได้ที่มากที่สุดพนักงานส่งอาหารส่วนใหญ่จึงมีระยะเวลาในการทำงานที่ยาวนาน คือ 7-10 ชั่วโมงต่อวัน ซึ่งจะสามารถส่งอาหารได้ประมาณ 21-30 เที่ยวต่อวัน และปัจจัยเหล่านี้ส่งผลต่อความรู้สึกเหนื่อยล้าในช่วงเวลาทำงานและปัญหาในการนอน อีกทั้งพฤติกรรมการขับขี่ที่เสี่ยงอาจเป็นตัวแทนที่สำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ

4.3 ข้อเสนอแนะ และแนวทางในการวิจัยขั้นต่อไป

4.3.1 ข้อเสนอแนะด้านมาตรการที่จะช่วยเพิ่มสภาพการทำงานที่ดีขึ้นแก่พนักงานส่งอาหาร

4.3.1.1 มาตรการการประกันค่าแรงขั้นต่ำ การลาโดยได้รับค่าจ้างและค่าชดเชยในการเลิกจ้าง เป็นมาตรการที่ยืนยันสถานะของพนักงานส่งอาหารและช่วยเพิ่มความมั่นคงในการทำงาน เนื่องจากแพลตฟอร์มนั้นให้สถานะกับพนักงานส่งอาหาร คือ หุ้นส่วน ไม่ได้เป็นพนักงานของแพลตฟอร์ม โดยอาจบังคับใช้กฎหมายกำหนดให้แพลตฟอร์มรับพนักงานส่งอาหารเข้าเป็นพนักงานของแพลตฟอร์ม เพื่อให้พนักงานส่งอาหารได้รับการคุ้มครองขึ้นต่ำตามกฎหมายคุ้มครองแรงงาน

4.3.1.2 มาตรการการจัดให้มีสถานที่พักคอยระหว่างรอรับงานบริการส่งอาหาร มีความจำเป็นต่อพนักงานส่งอาหาร เนื่องจากปัจจุบันพนักงานส่งอาหารมักมีการรอรับงานบริเวณหน้าร้านอาหาร ซึ่งอาจเป็นพื้นที่ห้ามจอด, บนทางเท้าหรือริมขอบทางเท้า โดยมาตรการนี้อาจบังคับใช้กฎหมายกำหนดให้แพลตฟอร์มจะต้องจัดหาสถานที่สำหรับพักคอยระหว่างรอรับงานหรืออาจกำหนดให้แพลตฟอร์มจ่ายภาษีให้การปกครองท้องถิ่นเป็นผู้จัดสร้างขึ้น เพื่อเป็นสถานที่พักผ่อนจากความเหนื่อยล้าเนื่องจากการทำงาน

4.3.2 แนวทางในการวิจัยขั้นต่อไป

4.3.2.1 ควรเพิ่มจำนวนกลุ่มตัวอย่างพนักงานส่งอาหารให้มีจำนวนมากขึ้น และกระจายจำนวนตัวอย่างในทุกเขตของกรุงเทพมหานคร เพื่อที่จะได้ข้อมูลที่มีขนาดตัวอย่างจำนวนมาก และสะท้อนให้เห็นถึงความแตกต่างของพื้นที่ในแต่ละระดับได้มากขึ้น

4.3.2.2 ควรวิเคราะห์ห้องค์ประกอบต่าง ๆ ในรูปแบบขององค์ประกอบเชิงยืนยัน (Confirmatory Factor Analysis : CFA) เพื่อต้องการทดสอบว่าปัจจัยที่นำมาวิเคราะห์นั้นตรงกับโมเดลหรือตรงกับทฤษฎีที่มีอยู่หรือไม่

4.3.2.3 ควรวิเคราะห์การถดถอย (Regression analysis) เพื่อทดสอบความสัมพันธ์ขององค์ประกอบต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นใหม่จากการวิเคราะห์ห้องค์ประกอบ

เอกสารอ้างอิง

- [1] ศูนย์วิจัยกสิกรไทย. [ออนไลน์] (2563). หลังโควิด-19 ธุรกิจ Food Delivery ขยายตัวบนการแข่งขันที่ยิ่งรุนแรง...ผู้ให้บริการแพลตฟอร์มรุกไปสู่ Super Application (กระแสทรรศน์ ฉบับที่ 3128). จาก <https://kasikornresearch.com/th/analysis/kecon/business/Pages/z3128-Food-Delivery.aspx>
- [2] สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล กรุงเทพมหานคร. [ออนไลน์] (2561). ข้อมูลสถิติจำนวนประชากรและพื้นที่รายเขตของกรุงเทพมหานคร. จาก http://www.bangkokgis.com/gis_information/population
- [3] EUROFOUND IS AN AGENCY OF THE EUROPEAN UNION. Working conditions, [online] (2020). Available from: <https://www.eurofound.europa.eu/observatories/eurwork/industrial-relations-dictionary/working-conditions>
- [4] International Labour Organization. Working conditions. [online] (2020). Available from: <https://www.ilo.org/global/topics/working-conditions/lang-en/index.htm>
- [5] อรรถณัฐ วันทนะสมบัติ. [ออนไลน์] (2563). “ขับรถส่งอาหาร” อาชีพเหมือนเงินดี แต่เหนื่อยแทบขาดใจ-ไร้คนดูแล. จาก <https://www.voicetv.co.th/read/Bp0x97uT2>
- [6] เกรียงศักดิ์ วีระโกวิทจจร และ วรคุณย์ ตูลารักษ์. [ออนไลน์] (2563). รูปแบบงานใหม่ของคนขี่มอเตอร์ไซด์ส่งอาหารที่กำกับโดยแพลตฟอร์ม. จาก <https://library.fes.de/pdffiles/bueros/thailand/16337.pdf>
- [7] Y. Zheng, and other. “Crash involvement and risky riding behaviors among delivery riders in China,” [online]. (2019). Available: https://www.researchgate.net/publication/331341636_Crash_Involvement_and_Risky_Riding_Behaviors_among_Delivery_Riders_in_China_The_Role_of_Working_Conditions
- [8] GreedisGoods. [ออนไลน์] (2560). สูตร Taro Yamane สำหรับคำนวณขนาดกลุ่มตัวอย่าง. จาก <https://greedisgoods.com/taro-yamane/>

- [9] ปณชัย อารีเพิ่มพร. [ออนไลน์] (2563). ผ่าสังเวียนศึก ‘ฟู้ดเดลิเวอรีไทย’ เมื่อโจทย์ใหญ่ในงานออร์่อยคือต้อง ‘ทำเงิน’ ด้วย. จาก <https://thestandard.co/thai-food-delivery-business/>
- [10] ศูนย์สำรวจความคิดเห็นบ้านสมเด็จโพลล์. [ออนไลน์] (2563). พฤติกรรมคนกรุงเทพต่อการสั่งอาหารผ่าน Application จาก <http://research.bsru.ac.th/2020/คน-กทม-37-2-สั่งอาหารไทย-อาหา/>
- [11] ชีระดา ภิญโญ (2561). เทคนิคการแปลผลการวิเคราะห์ห้องค์ประกอบสำหรับงานวิจัย. *วารสารปัญญาภิวัฒน์*, ปีที่ 10, หน้า 292-304.