



รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

- กฤษฎี อุทัยรัตน์. ถกคุณภาพ Quality Story. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ: บริษัท ส.เอเชียเพรส จำกัด, ตุลาคม 2541.
- กัลยา วานิชย์บัญชา. การใช้ SPSS for Windows ในการวิเคราะห์ข้อมูล. พิมพ์ครั้งที่ 6. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2545.
- กัลยา วานิชย์บัญชา. การวิเคราะห์ตัวแปรหลายตัวด้วย SPSS. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, กันยายน 2544.
- กฤษณี เวชสาร. การวิจัยการตลาด. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2545.
- จรัญ นาวารัตน์. “แนวคิดการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมอยู่เรือ”. วารสารการพาณิชย์นาวี. 20(2) (สิงหาคม 2544): 23-38.
- ชรัต พิริยะวัฒน์. ความพึงพอใจของผู้เดินทางด้วยรถโดยสารประจำทาง และการยอมรับของผู้เดินทางต่อระบบขนส่งสาธารณะแบบก้าวหน้าในกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต ภาควิชาวิศวกรรมโยธา บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2543.
- ชัยยุทธ ดันตระกูล. การพัฒนาอุตสาหกรรมอยู่เรือกับการพัฒนาเศรษฐกิจและความมั่นคงแห่งชาติ. เอกสารวิจัยส่วนบุคคล วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร, 2541.
- ปานจันทร์ ณ นคร. การลงทุนในอุตสาหกรรมต่อและซ่อมเรือในประเทศไทย. วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต ภาควิชาการธนาคารและการเงิน บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2523.
- วงภัทร์ ภูเจริญ. คู่มือ ISO9000:2000. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์สมาคมส่งเสริม เทคโนโลยี (ไทย-ญี่ปุ่น), เมษายน 2545.
- ศิริวรรณ เสรีรัตน์ และคณะ. การวิจัยการตลาด : ฉบับสมบูรณ์. กรุงเทพฯ : Diamond in Business World, 2540.
- สมชาย ปฐมศิริ. การสร้างแบบจำลองการเดินทาง: กรณีศึกษาสำหรับพื้นที่ในเขตผังเมืองรวมท่าใหม่ จังหวัดจันทบุรี. วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต ภาควิชาวิศวกรรมโยธา บัณฑิต วิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2534.
- สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์. รายงานผลการวิจัยแบบจำลองการเลือกใช้รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนใน กรุงเทพมหานคร. ทุนวิจัยรัชดาภิเษกสมโภช จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, เมษายน 2541.
- สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวี กระทรวงคมนาคม. โครงการศึกษาแผนหลักพาณิชย์นาวี. สิงหาคม 2542.

อนุศักดิ์ อิศรเสนา ณ อยุธยา และคณะ. การศึกษาความเหมาะสมของโครงการนิคมอุตสาหกรรมอู่เรือแหลมฉบัง. ตุลาคม 2545.

อัฐชัย พิริยะวัฒน์. การปรับปรุงความพึงพอใจของลูกค้าทางด้านคุณภาพโดยการประยุกต์ใช้กระบวนการเปรียบเทียบสมรรถนะ : กรณีศึกษาในโรงงานหล่อเหล็กรูปพรรณ. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาวิศวกรรมอุตสาหการ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2543.

ภาษาอังกฤษ

Adamowicz, W., Louviere, J. and Swait, J. Introduction to Attribute-based Stated Choice Methods. January, 1998.

Carson, R.T., Mitchell, R.C., Haneman, W.M., Kopp, R.J., Presser, S. and Ruud, P.A. Contingent Valuation and Lost Passive Use: Damage from the Exxon Valdez. Resources for the discussion paper, Washington, DC, 1994.

Centre for International Economics. Review of Willingness to Pay Methodologies. Canberra and Sydney. August, 2001.

Complement. Feasibility Study on Development of a Comprehensive Shipyard at Laem Chabang Thailand. December, 1989.

LLOYD'S. Maritime Atlas of World Ports and Shipping Places. 19th Edition. Colchester: Lloyd's of London Press, 1997.

Louviere, J., Hensher, A. and Swait, D. Stated Choice Methods: Analysis and application. The United Kingdom: Cambridge University Press, 2000.

Lou Cohen. Quality Function Deployment: How to make OFD work for you. Massachusetts: Addison-Wesley, 1995.

Martinez, J. and Montalbo, C. Policies for Promoting Rail Transit Usage in Metro Manila: Transport Pricing and Rail Service Quality Improvement. Thesis of M.A. in Transportation Planning The Faculty Division National Center for Transportation Studies Graduate School University of Philippines, 2002.

Thai Ship Owners' Association. TSA Maritime Directory 2000. Bangkok: Pyrus Press, 2000.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก.

แบบสอบถามชุดที่ 1 แบบสอบถามผู้ประกอบการเดินเรือ
เกี่ยวกับความพึงพอใจที่ท่านได้รับจากการให้บริการของอู่ซ่อมเรือ

แบบสัมภาษณ์บริษัทผู้ประกอบการเดินเรือ
เกี่ยวกับความพึงพอใจที่ท่านได้รับจากการให้บริการของอู่ซ่อมเรือ

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับบริษัทของท่าน

1. ชื่อบริษัท.....
2. ที่ตั้ง
3. ชื่อผู้กรอก..... ตำแหน่ง.....
4. จำนวนพนักงาน.....คน
5. จำนวนเงินลงทุน ณ ปัจจุบัน.....ล้านบาท. ก่อตั้งเมื่อปี พ.ศ.
6. จำนวนเรือที่มี.....ลำ
 - ท่านมีเรือขนาด 1,000-10,000 DWT. หรือไม่ มี จำนวน.....ลำ
 ไม่มี (ข้ามไปตอบข้อ 9.)
7. สัดส่วนรูปแบบการขนส่งของเรือขนาด 1,000-10,000 DWT
 - ขนส่งสินค้าชายฝั่งในประเทศ%
 - ขนส่งสินค้าชายฝั่งระหว่างประเทศ%
 - ขนส่งสินค้าทางทะเลไปยังต่างประเทศ%
 - อื่นๆ (ระบุ.....)%
8. สัดส่วนโดยประมาณของสินค้าที่ขนส่งโดยเรือในขนาด 1,000-10,000 DWT
 - สินค้าตู้%
 - สินค้าเหลว%
 - สินค้าเทกอง%
 - อื่นๆ (ระบุ.....)%
9. ปัจจุบันบริษัทของท่านว่าจ้างผู้ประกอบการอู่เรือเพื่อทำการซ่อมเรือของท่าน (แบบ Normal Docking) จำนวน.....อู่
 - อู่ที่ 1 คือ อู่.....เริ่มให้บริการตั้งแต่ปี พ.ศ.....
คิดเป็นสัดส่วน.....% ของงานซ่อมทั้งหมด
 - อู่ที่ 2 คือ อู่.....เริ่มให้บริการตั้งแต่ปี พ.ศ.....
คิดเป็นสัดส่วน.....% ของงานซ่อมทั้งหมด
 - อู่ที่ 3 คือ อู่.....เริ่มให้บริการตั้งแต่ปี พ.ศ.....
คิดเป็นสัดส่วน.....% ของงานซ่อมทั้งหมด

ส่วนที่ 2 ปัจจัยที่ท่านให้ความสำคัญต่อการคัดเลือกผู้ประกอบการผู้เรือในการซ่อมเรือของท่าน

คำอธิบาย - ความสำคัญของปัจจัย หมายถึง ท่านให้ความสำคัญกับปัจจัยต่างๆเหล่านี้มากน้อยเพียงใด

- ความพึงพอใจต่อการบริการ หมายถึง ท่านรู้สึกพึงพอใจในผู้ประกอบการผู้เรือที่ท่านใช้บริการอยู่ในปัจจุบัน ต่อปัจจัยต่างๆเหล่านี้มากน้อยเพียงใด

- ปัญหา หมายถึง ในระยะเวลา 1-2 ปีที่ผ่านมา ท่านเคยพบข้อบกพร่องรุนแรง หรือสิ่งที่ทำให้ท่านไม่พอใจ อันเนื่องจากปัจจัยต่างๆเหล่านี้บ้างหรือไม่

ปัจจัย	ความสำคัญของปัจจัย							ความพึงพอใจต่อการบริการ							ปัญหา		ลักษณะของปัญหา
	น้อย —————> มาก							น้อย —————> มาก							พบ	ไม่พบ	
ตัวอย่าง																	
ปัจจัย A	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6	7	.....	.../...	.....
ปัจจัยด้าน การปฏิบัติงาน (Functionality)																	
1. ความสะดวกของสถานที่ตั้ง (สะดวกในการควบคุมงานซ่อม)	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6	7	.....	.....	.....
2. จำนวนเครื่องจักรและเครื่องมือในการซ่อมที่เพียงพอ	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6	7	.....	.....	.....
3. ขนาดของเครื่องจักรและเครื่องมือในการซ่อมที่เพียงพอ	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6	7	.....	.....	.....
4. ความทันสมัยของเครื่องจักรและเครื่องมือในการซ่อมเรือ	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6	7	.....	.....	.....
5. ขนาดพื้นที่ใช้สอยของอู่เรือ	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6	7	.....	.....	.....
6. ขนาดของอู่เรือ (เฉพาะตัวอู่)	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6	7	.....	.....	.....
ปัจจัยด้านคุณภาพ																	
1. การใช้วัสดุถูกต้องตามมาตรฐานกำหนด	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6	7	.....	.....	.....
2. ความถูกต้องของการคิดราคาค่าซ่อม	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6	7	.....	.....	.....
ปัจจัยด้านราคา																	
1. อัตราค่าซ่อมที่กำหนดใน Tariff ถูกกว่าที่อื่น	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6	7	.....	.....	.....
2. ความเหมาะสมของอัตราค่าซ่อมทำ (นอก Tariff)	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6	7	.....	.....	.....
3. การให้ส่วนลดเพื่อจูงใจลูกค้าตามปริมาณซ่อม	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6	7	.....	.....	.....
4. ระบบการชำระเงินที่สอดคล้องกับความต้องการของเจ้าของเรือ	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6	7	.....	.....	.....

ปัจจัย	ความสำคัญของปัจจัย		ความพึงพอใจต่อการบริการ		ปัญหา		ลักษณะของปัญหา										
	น้อย	—————>มาก	น้อย	—————>มาก	พบ	ไม่พบ											
ปัจจัยด้านเวลา																	
1. ระยะเวลาที่ใช้ในการซ่อม	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6	7	.....	.....	.....
2. ระยะเวลาที่ใช้แก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นหน้างาน	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6	7	.....	.....	.....
3. การซ่อมเสร็จตามเวลาที่กำหนด	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6	7	.....	.....	.....
4. ระยะเวลาในการจัดหาอะไหล่	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6	7	.....	.....	.....
ปัจจัยด้านความสัมพันธ์กับลูกค้า																	
1. การเอาใจใส่และรับฟังความคิดเห็นจากผู้ใช้บริการ	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6	7	.....	.....	.....
ปัจจัยด้านความนึกคิด (Image)																	
1. ชื่อเสียงของผู้ประกอบการอู่เรือ	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6	7	.....	.....	.....
2. ประสบการณ์ที่ผ่านมาของอู่เรือ	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6	7	.....	.....	.....
3. ความรู้ความสามารถของบุคลากรในสำนักงานของอู่เรือ	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6	7	.....	.....	.....
4. ความชำนาญของช่าง	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6	7	.....	.....	.....
5. ความเป็นระเบียบของพื้นที่อู่เรือ	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6	7	.....	.....	.....
6. ฐานะทางการเงินของอู่เรือ	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6	7	.....	.....	.....
ปัจจัยด้านอื่นๆ																	
1. ความสามารถด้านเทคโนโลยีคอมพิวเตอร์	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6	7	.....	.....	.....
2. การปฏิบัติตามสัญญาหรือข้อตกลงอย่างเคร่งครัด	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6	7	.....	.....	.....
ปัจจัยที่ท่านคิดว่ามีความสำคัญแต่ไม่ได้ระบุไว้ข้างต้น																	
1.....	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6	7	.....	.....	.....
2.....	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6	7	.....	.....	.....
3.....	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6	7	.....	.....	.....

ภาคผนวก ข.

เอกสารแนะนำโครงการนิคมอุตสาหกรรมอู่เรือแหลมฉบัง

เอกสารแนะนำโครงการนิคมอุตสาหกรรมอู่เรือแหลมฉบัง

พื้นที่โครงการตั้งอยู่ทางทิศเหนือของท่าเรือแหลมฉบังซึ่งติดกับอู่เรือยูนิไทย มีพื้นที่ประมาณ 275 ไร่ มีความพร้อมในระบบโครงสร้างพื้นฐานไม่ว่าจะเป็น ระบบคมนาคม, ระบบไฟฟ้า, ระบบน้ำประปา, ระบบกำจัดของเสีย เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวอยู่ในเขตการพัฒนาโครงการ Eastern Seaboard ในอดีต ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่มีพื้นที่หน้าท่าค่อนข้างจำกัด (ประมาณ 250 ม.) อีกทั้งยังต้องใช้ร่องน้ำร่วมกับท่าเรือแหลมฉบังและอู่เรือยูนิไทย แสดงดังรูปหน้าถัดไป

วัตถุประสงค์หนึ่งในการจัดตั้งนิคมฯ คือ การใช้เครื่องจักรอุปกรณ์ส่วนกลางต่างๆ ร่วมกันเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนในการประกอบการ โดยย้ายผู้ประกอบการรายเก่าเข้ามาร่วมประกอบการในนิคมฯ แต่เนื่องด้วย ผู้ประกอบการเหล่านั้นจะมีเครื่องจักรและอุปกรณ์ต่างๆ ที่พร้อมอยู่แล้ว ทำให้เป็นไปได้ยากในการที่จะให้ผู้ประกอบการเหล่านั้นทิ้งเครื่องจักรและอุปกรณ์ที่มีอยู่และมาเช่าใช้เครื่องจักรและอุปกรณ์ส่วนกลางของนิคมฯ จะมีก็แต่เพียงระบบนำเรือขึ้นลงน้ำและระบบย้ายเรือในนิคมฯ เท่านั้นที่มีความเหมาะสมในการใช้งานร่วมกัน เพราะส่วนใหญ่อู่เรือแต่ละแห่งก็มีได้ใช้งานอย่างเต็มขีดความสามารถอยู่แล้ว

ในการออกแบบผังนิคมฯ ได้ออกแบบให้นิคมฯ มีระบบย้ายเรือ แบบชานยกเรือ (ขนาด 10,000 DWT. และสามารถขยายเป็น 20,000 DWT. ได้ในอนาคต) สำหรับอู่เรือขนาดกลาง โดยนิคมฯ มีพื้นที่สำหรับรองรับผู้ประกอบการอู่เรือประมาณ 140 ไร่ ซึ่งสามารถรองรับอู่เรือกลางได้ 8 และ 6 อู่ตามลำดับ และมีพื้นที่สำหรับอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่อง 50 ไร่



รูปแสดงอาณาเขตพื้นที่โครงการ

ภาคผนวก ค.

แบบสอบถามชุดที่ 2 แบบสอบถามทัศนคติผู้ประกอบการเดินเรือ

แบบสอบถามทัศนคติผู้ประกอบการเดินเรือ

วัตถุประสงค์ เพื่อหาอิทธิพลของแต่ละปัจจัยที่มีผลต่อการคัดเลือกผู้ประกอบการอยู่เรือ เพื่อนำมาพัฒนาแบบจำลองการตัดสินใจเลือกใช้บริการอยู่ซ่อมเรือของผู้ประกอบการเดินเรือ

1. ชื่อบริษัท
2. ชื่อผู้กรอก ตำแหน่ง

1.) ข้อมูลเกี่ยวกับการใช้บริการของผู้ประกอบการอยู่เรือที่ท่านใช้บริการอยู่ในปัจจุบัน

1. ระยะเวลาที่ใช้ในการซ่อมเรือของท่าน โดยเฉลี่ย (ซ่อมแบบ Normal Docking สำหรับเรือขนาด 1,000-10,000 DWT) วัน
2. ที่ตั้งของท่าเทียบเรือของท่าน อำเภอ..... จังหวัด.....
3. ระยะทางที่ท่านเดินทางจากท่าเทียบเรือสุดท้ายก่อนนำเรือเข้าซ่อม ถึง อยู่เรือที่ท่านใช้บริการอยู่ในปัจจุบันกม.
4. ราคาค่าซ่อมโดยเฉลี่ยสำหรับเรือของท่าน (ซ่อมแบบ Normal Docking สำหรับเรือขนาด 1,000-10,000 DWT) บาท/ครั้ง
5. อยู่เรือที่ท่านใช้บริการอยู่ในปัจจุบันมีการรับรองระบบคุณภาพ ISO9000 หรือไม่ มี ไม่มี

2.) ให้ท่านพิจารณาบริการที่จะได้รับจากผู้ประกอบการอยู่เรือในสถานการณ์ที่แตกต่างกัน 9 สถานการณ์ หากนิคมอุตสาหกรรมอยู่เรือเปิดให้บริการตามที่ระบุในแต่ละสถานการณ์แล้ว ท่านจะเลือกผู้ประกอบการอยู่เรือใด ระหว่างอยู่เรือที่ท่านใช้บริการอยู่ในปัจจุบัน (อยู่เรือเดิม) กับอยู่เรือใหม่ในนิคมอุตสาหกรรมอยู่เรือ (อยู่เรือใหม่)

สถานการณ์ ที่	ปัจจัยประกอบการพิจารณา				ท่านเลือกใช้บริการ อยู่เรือใด
	ระยะทางจากท่าเทียบ สุดท้ายก่อนนำเรือเข้า ซ่อม ถึง อยู่เรือ	ระยะเวลาใน การซ่อมเรือ	ราคาค่าซ่อม	มีการรับรองระบบ คุณภาพ ISO9000	
1.	100	เท่าเดิม	เท่าเดิม	มี	<input type="checkbox"/> อยู่ใหม่ <input type="checkbox"/> อยู่เดิม
2.	100	เท่าเดิม	ลดลงร้อยละ 2*	มี	<input type="checkbox"/> อยู่ใหม่ <input type="checkbox"/> อยู่เดิม
3.	100	เท่าเดิม	ลดลงร้อยละ 4**	ไม่มี	<input type="checkbox"/> อยู่ใหม่ <input type="checkbox"/> อยู่เดิม
4.	100	ลดลงครึ่งวัน	เท่าเดิม	ไม่มี	<input type="checkbox"/> อยู่ใหม่ <input type="checkbox"/> อยู่เดิม
5.	100	ลดลงครึ่งวัน	ลดลงร้อยละ 2*	มี	<input type="checkbox"/> อยู่ใหม่ <input type="checkbox"/> อยู่เดิม
6.	100	ลดลงครึ่งวัน	ลดลงร้อยละ 4**	มี	<input type="checkbox"/> อยู่ใหม่ <input type="checkbox"/> อยู่เดิม
7.	100	ลดลง 1 วัน	เท่าเดิม	มี	<input type="checkbox"/> อยู่ใหม่ <input type="checkbox"/> อยู่เดิม
8.	100	ลดลง 1 วัน	ลดลงร้อยละ 2*	ไม่มี	<input type="checkbox"/> อยู่ใหม่ <input type="checkbox"/> อยู่เดิม
9.	100	ลดลง 1 วัน	ลดลงร้อยละ 4**	มี	<input type="checkbox"/> อยู่ใหม่ <input type="checkbox"/> อยู่เดิม

* ถ้าราคาค่าซ่อมเรือของท่านในปัจจุบันเท่ากับ

3 ล้านบาท ค่าซ่อมจะลดลง	6 หมื่นบาท	เหลือค่าซ่อมเท่ากับ	2.94	ล้านบาท
5 ล้านบาท ค่าซ่อมจะลดลง	1 แสนบาท	เหลือค่าซ่อมเท่ากับ	4.90	ล้านบาท
7 ล้านบาท ค่าซ่อมจะลดลง	1.4 แสนบาท	เหลือค่าซ่อมเท่ากับ	6.86	ล้านบาท

** ถ้าราคาค่าซ่อมเรือของท่านในปัจจุบันเท่ากับ

3 ล้านบาท ค่าซ่อมจะลดลง	1.2 แสนบาท	เหลือค่าซ่อมเท่ากับ	2.88	ล้านบาท
5 ล้านบาท ค่าซ่อมจะลดลง	2 แสนบาท	เหลือค่าซ่อมเท่ากับ	4.8	ล้านบาท
7 ล้านบาท ค่าซ่อมจะลดลง	2.8 แสนบาท	เหลือค่าซ่อมเท่ากับ	6.72	ล้านบาท

3.) ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับบริษัทของท่าน

1. จำนวนพนักงาน ในบริษัทของท่าน.....คน
2. จำนวนเงินลงทุน ณ ปัจจุบัน.....ล้านบาท. ก่อตั้งเมื่อปี พ.ศ.
3. จำนวนเรือที่มี.....ลำ
 - ท่านมีเรือขนาด 1,000-10,000 DWT. หรือไม่ มี จำนวน.....ลำ
 - ไม่มี

4. สัดส่วนรูปแบบการขนส่งของเรือขนาด 1,000-10,000 DWT

- ขนส่งสินค้าชายฝั่งในประเทศ%
- ขนส่งสินค้าชายฝั่งระหว่างประเทศ%
- ขนส่งสินค้าทางทะเลไปยังต่างประเทศ.....%
- อื่นๆ (ระบุ.....)%

5. สัดส่วนโดยประมาณของสินค้าที่ขนส่งโดยเรือในขนาด 1,000-10,000 DWT

- สินค้าตู้%
- สินค้าเหลว%
- สินค้าเทกอง%
- อื่นๆ (ระบุ.....)%

6. ปัจจุบันบริษัทของท่านว่าจ้างผู้ประกอบการอยู่เรือเพื่อทำการซ่อมเรือของท่าน (แบบ Normal Docking)

จำนวน.....คู่

- คู่ที่ 1 คือ คู่.....เริ่มใช้บริการตั้งแต่ปี พ.ศ.....คิดเป็น
สัดส่วน.....% ของงานซ่อมทั้งหมด
- คู่ที่ 2 คือ คู่.....เริ่มใช้บริการตั้งแต่ปี พ.ศ.....คิดเป็น
สัดส่วน.....% ของงานซ่อมทั้งหมด
- คู่ที่ 3 คือ คู่.....เริ่มใช้บริการตั้งแต่ปี พ.ศ.....คิดเป็น
สัดส่วน.....% ของงานซ่อมทั้งหมด

ในลำดับสุดท้ายนี้ผู้สำรวจข้อมูล ขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงที่ท่านได้สละเวลาอันมีค่าเพื่ออนุเคราะห์
ข้อมูลที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อการวิจัย

ภาคผนวก ง.
แบบสอบถามผู้ประกอบการอุเรื่อ

แบบสอบถามผู้ประกอบการผู้เรือ

วัตถุประสงค์

เพื่อนำข้อมูลที่ได้ไปกำหนดค่าระดับของปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการอู่ซ่อมเรือของผู้ประกอบการเดินเรือ ในขั้นตอนการวิจัยขั้นต่อไป

1. ข้อมูลพื้นฐาน

- 1.1. ขนาดเรือสูงสุดที่ท่านรับได้ในปัจจุบัน _____ DWT หรือ _____ GRT
- 1.2. ขนาดเรือโดยเฉลี่ยที่เข้าใช้บริการ ณ อู่เรือของท่าน _____ DWT หรือ _____ GRT

2. ข้อมูลด้านการประกอบการ

ระยะเวลาในการซ่อมสำหรับเรือที่มีขนาดตามข้อ 1.2. _____ วัน

2.1. สัดส่วนโครงสร้างของการกำหนดราคาสำหรับงานซ่อมเรือแบบปกติ

รายการ		สัดส่วน(ร้อยละ)
ต้นทุน	ค่าใช้จ่ายวัสดุทางตรง	
	ค่าแรงทางตรง	
	ค่าใช้จ่ายโรงงาน (ค่าไฟฟ้า ค่าน้ำ ค่าวัสดุสิ้นเปลือง เป็นต้น)	
ค่าใช้จ่ายค่าเนินการขายและบริการ (ค่าจ้างพนักงาน ค่าโทรศัพท์ ค่าเดินทาง เป็นต้น)		
กำไรก่อนหักภาษี		
รวมราคาทั้งหมด		100

2.2. สำหรับค่าไฟฟ้าและค่าน้ำประปาคิดเป็นสัดส่วนร้อยละเท่าใดต่อค่าใช้จ่ายโรงงาน _____ (ร้อยละ)

2.3. ท่านเสียภาษีวัสดุทางตรงประมาณ _____ (ร้อยละ)

2.4. ค่าจ้างแรงงาน (ประเภทช่าง) _____ บาท/วัน, ค่าจ้างแรงงาน (ประเภทกรรมกร) _____ บาท/วัน

2.5. สัดส่วนจำนวนแรงงานประเภทช่างต่อแรงงานประเภทกรรมกร _____ (ช่าง:กรรมกร)

2.6. หน่วยงานของท่านมีเครื่องมือวัดประสิทธิภาพการทำงาน (Key Performance Indicator: KPI) หรือไม่

มี ได้แก่ _____ ไม่มี (ถ้ามีกรุณาตอบข้อ 2.7-2.9)

2.7. จาก KPI ในข้อ 2.6. ประสิทธิภาพการทำงานในช่วงเวลางานปกติคิดเป็น _____ (ร้อยละ)

2.8. จาก KPI ในข้อ 2.6. ประสิทธิภาพการทำงานในช่วงเวลา OT คิดเป็น _____ (ร้อยละ)

2.9. ถ้าประสิทธิภาพการทำงานในช่วง OT นั้นลดลงจากช่วงปกติท่านคิดว่ามีสาเหตุมาจากปัจจัยใดบ้าง

1. _____

2. _____

3. _____

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นายกิตติพงษ์ วิสมิตะนันท์ เกิดเมื่อวันที่ 12 มกราคม พ.ศ.2522 ที่ กรุงเทพมหานคร เป็นบุตรของนายชลิต วิสมิตะนันท์ และนางสุคนธ์ วิสมิตะนันท์ มีพี่น้อง 2 คน เป็นบุตรชายคนเล็ก สำเร็จการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนต้น และมัธยมศึกษาตอนปลายจากโรงเรียนเทพศิรินทร์ ปีการศึกษา 2538 และสำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ในปีการศึกษา 2543 จากนั้นได้ทำงานที่บริษัทสี่พระยาก่อสร้าง ในตำแหน่งวิศวกรสนาม และ วิศวกรควบคุมคุณภาพงาน อยู่ประมาณ 1 ปี และได้เข้ารับการศึกษาคือต่อในหลักสูตรวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิศวกรรมขนส่ง และการจราจร ที่จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ในปีการศึกษา 2544 และสำเร็จการศึกษาตามหลักสูตรดังกล่าว ในปีการศึกษา 2546