

## แบบเสนอขออนุมัติเค้าโครงวิทยานิพนธ์และการค้นคว้าอิสระ (ฉบับเต็ม)

## หลักสูตร บริหารธุรกิจดุษฎีบัณฑิต

## สาขาวิชา การบริหารธุรกิจ

ระดับปริญญาเอก  วิทยานิพนธ์  แบบ 1.1 .....หน่วยกิต  แบบ 2.1 ..36...หน่วยกิต  
 เข้าศึกษา ภาคการศึกษาที่.....2...../.....2561..... พันสภาพ ภาคการศึกษาที่.....2...../.....2567.....

สอดคล้องกับประเด็นยุทธศาสตร์การวิจัยระดับบัณฑิตศึกษา

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาท้องถิ่น



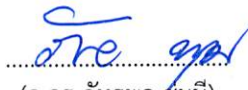
กลยุทธ์ที่ 1 ความมั่นคงทางเศรษฐกิจ

การวิจัยที่เอื้อและขัดขวางการขยายนโยบายทางการตลาด และการพลิกฟื้นธุรกิจเพื่อความอยู่รอด

รวมถึงการสร้างและพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการ

(ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ.2561-2580 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน 4.2.4 อุตสาหกรรมและ

บริการขนส่งและโลจิสติกส์)

ชื่อ-สกุล รหัสประจำตัว	เค้าโครงโดยย่อ	ข้อมูลเพิ่มเติม
นายถวัลย์ เทียนทอง 61G73170104	ชื่อเรื่องภาษาไทย รูปแบบการบริหารจัดการองค์กรด้านการซ่อมบำรุงอากาศยานของอุตสาหกรรม การบินของไทย	1. กรรมการที่ปรึกษา ชื่อ ผศ.ดร.ธีรธนิษฐ์ ศิริโวหาร ประธาน ชื่อ รศ.ดร.กันต์ฤทัย คลังพล กรรมการ
	ชื่อเรื่องภาษาอังกฤษ Aircraft Maintenance Organization Management Model of Thai Aviation Industry	2. นักศึกษาลงชื่อ  (นายถวัลย์ เทียนทอง) 24 ก.ย. 2563
	ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา การขนส่งทางอากาศมีส่วนช่วยสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจจากการ เชื่อมต่อระหว่างหัวเมืองและการเชื่อมต่อกับตลาดใหม่ ๆ ส่งผลให้เกิดการลงทุนใน โครงสร้างพื้นฐานเพิ่มมากขึ้น ทำให้เกิดการลงทุนจากต่างประเทศในเมืองต่าง ๆ เกิดการรวมกลุ่มกันทางเศรษฐกิจ ส่งผลกระทบต่อการขยายตัวเพิ่มขึ้นจาก ผลผลิตทางเศรษฐกิจ ตามรายงานของ Oxford Economics (2011) ซึ่งให้เห็นว่า ภาคอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยก่อให้เกิดผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ คิดเป็นมูลค่า 139,000 ล้านบาท หรือเท่ากับร้อยละ 1.50 ของผลิตภัณฑ์มวลรวม ประชาชาติทั้งหมด ในขณะที่นักลงทุนส่วนใหญ่ให้ความสำคัญต่อรายได้ของธุรกิจ สายการบินที่เพิ่มขึ้น ธุรกิจที่เป็นองค์ประกอบสำคัญในการสนับสนุนการให้บริการ อย่างการซ่อมบำรุงอากาศยานกลับไม่ได้รับความสนใจมากนัก ทั้งที่เครื่องบินไม่ แตกต่างจากยานพาหนะอื่นที่ต้องมีการซ่อมบำรุงขึ้นส่วนต่าง ๆ ตามสภาพและ อายุการใช้งาน อีกทั้งเครื่องบินยังเป็นยานพาหนะที่มีความซับซ้อนและใช้ เทคโนโลยีสูงจึงทำให้มูลค่าของการซ่อมบำรุงมีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 12 ถึง 15 ของรายได้จากการบิน ขณะที่มูลค่าการซ่อมบำรุงของรถโดยสารอยู่ที่เพียงร้อยละ 3 ถึง 5 ของรายได้จากค่าโดยสาร มีการพยากรณ์ว่าอีกราว 20 ปีข้างหน้า ร้อยละ 50 ของการจราจรทางอากาศของโลกจะกระจุกตัวอยู่ในกลุ่มประเทศแถบเอเชีย แปซิฟิกและจำนวนของเครื่องบินจะเพิ่มขึ้นอีกกว่า 14,000 ลำ ซึ่งหมายความว่า	3. ประธานที่ปรึกษาลงชื่อ  (ผศ.ดร.ธีรธนิษฐ์ ศิริโวหาร) 24 ก.ย. 2563
		4. ประธานหลักสูตรลงชื่อ  (อ.ดร.ภัทรพล ชุมมี) 24 ก.ย. 2563

ลงชื่อ..........อาจารย์ที่ปรึกษา  วิทยานิพนธ์  การค้นคว้าอิสระ วันที่.....24 ก.ย. 2563.....

ชื่อ-สกุล รหัสประจำตัว	เค้าโครงโดยย่อ	ข้อมูลเพิ่มเติม
	<p>ความต้องการในการซ่อมบำรุงเครื่องบินย่อมเพิ่มขึ้นตามไปด้วย แต่ในปัจจุบัน ศูนย์การซ่อมบำรุงอากาศยานส่วนใหญ่ตั้งอยู่ที่ทวีปอเมริกาเหนือและยุโรปเป็นหลัก ภาครัฐจึงมีการวางยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ.2561-2580 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันด้านอุตสาหกรรมและบริการขนส่งและโลจิสติกส์ขึ้นเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมการบินและอวกาศให้รองรับการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมและการบริการที่เกี่ยวข้องโดยยกระดับบริการซ่อมบำรุงอากาศยานเพื่อส่งเสริมการขนส่งให้สอดคล้องกับบริบทของไทย ทำให้ธุรกิจซ่อมบำรุงอากาศยานเป็นอีกธุรกิจหนึ่งในอุตสาหกรรมการบินที่ต้องจับตามองในอนาคต (สุปรีย์, 2560)</p> <p>การจัดการซ่อมบำรุงอากาศยานไม่แตกต่างจากการจัดการซ่อมบำรุงอุปกรณ์หรือระบบงานเครื่องกลขนาดใหญ่อื่น ๆ ผู้ที่มีหน้าที่รับผิดชอบการซ่อมบำรุงทุกระดับงานควรมีความรู้ในการจัดการซ่อมบำรุงอากาศยาน ได้แก่ ข้อคิดพื้นฐาน เป้าประสงค์ องค์การการบินพลเรือน รวมทั้งภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการซ่อมบำรุงอากาศยาน การพัฒนาโปรแกรมซ่อมบำรุงอากาศยาน ระบบงาน หน่วยงานและกิจกรรมต่าง ๆ ที่จำเป็นต่อการจัดการซ่อมบำรุงอากาศยาน นอกจากนี้ผู้ปฏิบัติงานซ่อมบำรุงอากาศยานยังจำเป็นต้องใช้ความรู้และทักษะที่ได้รับการถ่ายทอดมาจากการเรียน การฝึกอบรม คู่มือ ความรู้ที่ได้จากประสบการณ์ทำงาน และต้องอาศัยการแลกเปลี่ยนข้อมูลจากเพื่อนร่วมงาน ตลอดเวลาการทำงาน เพื่อไม่ให้เกิดข้อผิดพลาดในการซ่อมบำรุงเครื่องบิน และสามารถดำเนินการซ่อมบำรุงได้เสร็จทันตามเวลาที่กำหนด (อิสรภาพ, 2556)</p> <p>การซ่อมบำรุงอากาศยานอย่างมีประสิทธิภาพจะช่วยเพิ่มคุณภาพการบริการและสร้างความแตกต่างของธุรกิจการบินให้เหนือกว่าคู่แข่ง การเสนอคุณภาพการบริการซ่อมบำรุงอากาศยานที่ตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการนั้นเป็นสิ่งที่แต่ละสายการบินหรือองค์กรซ่อมบำรุงอากาศยานควรนำมาพัฒนาเพื่อให้เกิดความพึงพอใจต่อผู้ใช้บริการ (ภาณุศักดิ์, 2558) การซ่อมบำรุงรักษาอากาศยานจึงเป็นกระบวนการสำคัญที่ทุกสายการบินต้องปฏิบัติตามมาตรฐานการซ่อมบำรุงเพื่อให้อากาศยานมีความปลอดภัยในการเดินอากาศตามสภาพแวดล้อมการใช้งานของสายการบิน ดังนั้นอากาศยานทุกลำจึงต้องเข้ารับการซ่อมบำรุงตามระยะเวลาที่กำหนด โดยสามารถแบ่งตามชั่วโมงบินก่อนเข้ารับการซ่อมบำรุงและความซับซ้อนในการซ่อมบำรุง ได้เป็น 3 ลักษณะ ได้แก่ 1) การซ่อมบำรุงย่อยหรือการซ่อมในลานจอด ประกอบด้วย การตรวจสอบระบบต่าง ๆ ของอากาศยานก่อนและหลังขึ้นบินประจำวัน A-check และ B-check 2) การซ่อมใหญ่รายปี (C-check) ประกอบด้วย 3 ส่วนงาน คือ งานถอดชิ้นส่วน งานซ่อมบำรุงชิ้นส่วน และงานประกอบชิ้นส่วน (ภัทรวิทย์, 2554) เป็นการเปลี่ยนอะไหล่และตรวจสอบอย่างละเอียดทั้งในส่วนโครงสร้างและผิวเครื่องบิน ใช้เวลา 1 ถึง 2 สัปดาห์และใช้พื้นที่ตรวจสอบมากกว่าการซ่อมบำรุงย่อย และ 3) การซ่อมหนัก (D-check) เป็นการถอดชิ้นส่วนของเครื่องบินออกมาตรวจสอบ โดยมีการซ่อมทุก 4 ถึง 6 ปีต่อครั้ง และใช้เวลาดำเนินการ 1 ถึง 1.5 เดือน ต้องใช้โรงซ่อมที่มีขนาดใหญ่ ใช้เทคโนโลยีสูง และใช้เงินลงทุนสูงที่สุด แต่สร้างรายได้ให้ผู้ประกอบการซ่อมบำรุงอากาศยานมากที่สุดเช่นกัน (สุปรีย์, 2560)</p> <p>อย่างไรก็ดีปัจจัยภายนอกและปัจจัยภายในยังเป็นสิ่งที่ผู้บริหารควรคำนึงถึงในการพัฒนาองค์กรไม่ว่าจะเป็นการบริหารจัดการองค์กรหรือบุคลากรของศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานเพื่อการรักษาคุณภาพมาตรฐานด้านความ</p>	



ชื่อ-สกุล รหัสประจำตัว	เค้าโครงโดยย่อ	ข้อมูลเพิ่มเติม
	<p>ปลอดภัยซึ่งเป็นหัวใจสำคัญในการซ่อมบำรุงอากาศยานและเกิดผลกำไรจากการดำเนินธุรกิจ อีกทั้งยังคงรักษาประสิทธิภาพและพัฒนาศักยภาพในการแข่งขันให้อยู่รอดในทุกสภาวะการเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจ สังคม และเทคโนโลยี การบริหารจัดการองค์กรด้านการซ่อมบำรุงอากาศยานจึงยังคงเป็นปัญหาที่ต้องการคำตอบในการดำเนินธุรกิจทั้งในประเทศและต่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงที่สภาวะเศรษฐกิจโลกชะลอตัว ซึ่งทำให้การเดินทางทางอากาศลดลงอย่างมีนัยสำคัญ ผู้วิจัยจึงมีความสนใจศึกษาและสร้างรูปแบบการบริหารจัดการองค์กรด้านการซ่อมบำรุงอากาศยานของอุตสาหกรรมการบินของไทยที่ทันสมัย สอดคล้องกับบริบทของเศรษฐกิจและสังคมไทย อันจะช่วยให้ภาครัฐและภาคเอกชนได้เข้าใจแนวทางสนับสนุน แนวทาง การดำเนินธุรกิจ และลดอุปสรรคในการบริหารจัดการองค์กรด้านการซ่อมบำรุงอากาศยานของอุตสาหกรรมการบินของไทยให้สามารถแข่งขันได้ดีขึ้นในระดับสากล</p>	
	<p><b>คำถามการวิจัย</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>องค์ประกอบที่มีความสำคัญต่อการบริหารจัดการองค์กรด้านการซ่อมบำรุงอากาศยานของอุตสาหกรรมการบินของไทยมีด้านใดบ้างและแต่ละด้านประกอบด้วยตัวแปรอะไร</li> <li>รูปแบบการบริหารจัดการองค์กรด้านการซ่อมบำรุงอากาศยานของอุตสาหกรรมการบินของไทยที่มีประสิทธิภาพเหมาะสมและสอดคล้องกับปัจจุบันควรเป็นอย่างไร</li> <li>แนวทางการบริหารจัดการองค์กรที่ดีมีผลต่อการเพิ่มคุณภาพในการแข่งขันด้านการซ่อมบำรุงอากาศยานของอุตสาหกรรมการบินของไทยหรือไม่</li> </ol>	
	<p><b>วัตถุประสงค์การวิจัย</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>เพื่อศึกษาองค์ประกอบที่สำคัญของการบริหารจัดการองค์กรด้านการซ่อมบำรุงอากาศยานของอุตสาหกรรมการบินของไทย</li> <li>เพื่อสร้างรูปแบบการบริหารจัดการองค์กรด้านการซ่อมบำรุงอากาศยานของอุตสาหกรรมการบินของไทย</li> <li>เพื่อประเมินรูปแบบการบริหารจัดการองค์กรด้านการซ่อมบำรุงอากาศยานของอุตสาหกรรมการบินของไทย</li> </ol>	
	<p><b>สมมติฐานการวิจัย (ถ้ามี)</b></p> <p>รูปแบบการบริหารจัดการองค์กรด้านการซ่อมบำรุงอากาศยานของอุตสาหกรรมการบินของไทยสอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์</p>	
	<p><b>ข้อจำกัดการวิจัย (ถ้ามี)</b></p> <p>ไม่มี</p>	
	<p><b>กรอบแนวคิดในการวิจัย</b></p> <p>(โปรดระบุชื่อนักคิด แนวคิด ทฤษฎี และ พ.ศ.ของแต่ละตัวแปร)</p> <p>ในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้ทำการสังเคราะห์จากการรวบรวมแนวคิด ทฤษฎีและหลักการที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบการบริหารจัดการองค์กร การซ่อมบำรุง</p>	

ชื่อ-สกุล รหัสประจำตัว	เค้าโครงโดยย่อ	ข้อมูลเพิ่มเติม
	<p>อากาศยานของอุตสาหกรรมการบินของไทย ตามแนวความคิดการบริหารจัดการองค์กร (Organization Management) POSDC., Harold D. Koontz, 1972 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับทรัพยากรด้านบริหารจัดการ (Resource Management) 8M. Samuel, S. C., &amp; Trevis, C. S. (2006). ทฤษฎีและงานวิจัยเกี่ยวกับบริบทและสภาพแวดล้อม (Context and Environment) Anvari et al., (2011) และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับตัวชี้วัดความสามารถในการแข่งขันขององค์กรด้านการซ่อมบำรุงอากาศยาน Seyyed Ali Delbari et al.,(2016) ร่วมกับทฤษฎีคุณภาพการบริการ (SERVQUAL) ของ Parasuraman, Zeithaml &amp; Berry (1988)</p> <p><b>คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย (นิยามเชิงปฏิบัติการ)</b></p> <p>1.7.1 การจัดการองค์กร (Organization Management) หมายถึง กระบวนการบริหารกลุ่มบุคคลในองค์กร ให้สามารถทำงานร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพและสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ขององค์กรทางการวางแผน การจัดการองค์กร การจัดสรรและบริหารบุคลากร การอำนวยความสะดวก และการควบคุม</p> <p>1.7.2 การวางแผน (Planning) หมายถึง การวางแผนการโดยมองล่วงหน้าอย่างมีระเบียบ เพื่อพยากรณ์เหตุการณ์ ความยุ่งยาก หรืออุปสรรคที่จะเกิดขึ้น และตัดสินใจเลือกสิ่งที่จะดำเนินการที่ดีที่สุดในการกำหนดวิธีปฏิบัติงานกับปัญหาและสภาพการณ์ที่มักเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ โดยมีการตัดสินใจล่วงหน้าว่าจะทำอะไร ทำอย่างไร ทำเมื่อใด และใครเป็นผู้กระทำ เพื่อให้องค์การสามารถบรรลุเป้าหมายและวัตถุประสงค์ที่วางไว้ภายในข้อกำหนดของเวลาและทรัพยากรที่มีอยู่</p> <p>1.7.3 การจัดการองค์การ (Organizing) หมายถึง การกำหนดโครงสร้างตำแหน่ง กำหนดบทบาท หน้าที่ ตลอดจนการทำงานของทุกภาคส่วนให้สอดคล้องกับระเบียบปฏิบัติของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เพื่อให้การบริหารจัดการ ราบรื่น และไม่ทับซ้อนกัน เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการทำงานและปลอดภัยสูงสุด</p> <p>1.7.4 การจัดการทรัพยากรมนุษย์ (Staffing) หมายถึง การจัดการเกี่ยวกับจำนวนบุคลากรให้เพียงพอกับงานที่ทำในองค์การ นับตั้งแต่ การจัดอัตรากำลัง การสรรหา การคัดเลือก การบรรจุแต่งตั้งบุคคล การเลื่อนขั้น เลื่อนตำแหน่ง เงินเดือน การโยกย้าย การพัฒนาบุคคลในองค์การเรื่อยไปจนกระทั่งการให้บุคคลพ้นจากตำแหน่ง</p> <p>1.7.5 การอำนวยความสะดวก (Directing) หมายถึง การบริหารจัดการ ตลอดจนดำเนินการทุกอย่างให้ปฏิบัติการได้อย่างราบรื่น จนบรรลุเป้าหมายที่วางไว้ การอำนวยความสะดวกนี้เกี่ยวเนื่องทั้งเรื่องของทรัพยากรมนุษย์และทรัพยากรอื่นๆ ไปพร้อมกันด้วย ให้สามารถทำงานร่วมกันได้ ตลอดจนอำนวยความสะดวกในการปฏิบัติงาน</p> <p>1.7.6 การควบคุม (Controlling) หมายถึง การดูแลบุคลากร ตลอดจนการทำงานต่างๆ ให้เป็นไปตามแผนงานที่วางไว้ รวมทั้งการติดตามประเมินผลว่าการปฏิบัติงานนั้นเป็นไปตามที่วางไว้หรือไม่ บรรลุวัตถุประสงค์หรือไม่ มีความสำเร็จมากน้อยเพียงใด</p>	



ชื่อ-สกุล รหัสประจำตัว	เค้าโครงโดยย่อ	ข้อมูลเพิ่มเติม
	<p>1.7.7 ทรัพยากร (Resources) หมายถึงองค์ประกอบในการดำเนินการ ภารกิจขององค์กรให้สำเร็จตามวัตถุประสงค์อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ซึ่งได้แก่ คน เงิน วัตถุดิบ วิธีการ เครื่องจักรกล ตลาด ขวัญและกำลังใจ และเวลา ในการดำเนินการ</p> <p>1.7.8 การบริหารทรัพยากรมนุษย์ (Man) หมายถึง หลักการบริหาร บุคลากรของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการซ่อมบำรุงอากาศยาน</p> <p>1.7.9 การบริหารงบประมาณ (Money) หมายถึง หลักการจัดสรร งบประมาณ การควบคุม การตรวจสอบด้านการเงิน ตลอดจนการบันทึกและ รายงานการใช้จ่าย</p> <p>1.7.10 การบริหารวัสดุอุปกรณ์ (Material) หมายถึง วัสดุอุปกรณ์ และอะไหล่ที่ใช้ในการซ่อมบำรุงอากาศยานอย่างคุ้มค่าและเพียงพอต่อความ ต้องการ</p> <p>1.7.11 วิธีการ (Method) หมายถึง กระบวนการในการบริหาร จัดการที่ทันสมัยสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมปัจจุบันให้เกิดประโยชน์สูงสุด</p> <p>1.7.12 การบริหารเครื่องจักร (Machine) หมายถึง การจัดการความ เพียงพอของเครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้ในการซ่อมบำรุงอากาศยาน อย่างสมดุลย์</p> <p>1.7.13 การตลาด (Market) หมายถึง กิจกรรมต่างๆ ในทางธุรกิจที่มี ผลให้เกิดการใช้บริการจากการซ่อมบำรุงอากาศยานให้ได้รับความพึงพอใจจาก ลูกค้า และในขณะเดียวกัน ก็บรรลุวัตถุประสงค์ของกิจการองค์กร</p> <p>1.7.14 การบริหารคุณธรรม (Morale) หมายถึง การสร้างขวัญ กำลังใจให้ผู้ใต้บังคับบัญชาร่วมมือปฏิบัติงานเกิดความอบอุ่นในการปฏิบัติงาน และอยู่ในองค์กรให้มีประสิทธิภาพสูงสุด</p> <p>1.7.15 การบริหารเวลา หรือกรอบเวลาในการปฏิบัติงาน (Minute) หมายถึง การบริหารจัดการเวลาให้เกิดประสิทธิผลและเป็นไปตามความต้องการ ขององค์กร</p> <p>1.7.16 บริบทและสภาพแวดล้อม (Context and Environment) หมายถึง สภาพโดยรอบที่เกี่ยวข้อง และเงื่อนไขต่าง ๆ ที่ร่ายล้อมการซ่อมบำรุง อากาศยาน ซึ่งประกอบด้วยปัจจัยภายในคือ นโยบายองค์กร ศักยภาพในการ รองรับการซ่อมบำรุงอากาศยาน และความสามารถในการซ่อม และปัจจัย ภายนอกได้แก่ สภาวะเศรษฐกิจ กฎระเบียบและมาตรฐานการบิน รวมถึง นโยบายภาครัฐด้านการบิน</p> <p>1.7.17 สภาวะเศรษฐกิจ (Economy) หมายถึง สภาวะเศรษฐกิจของ โลกและของประเทศไทย ซึ่งส่งผลกระทบต่อการจัดการองค์กรด้านการซ่อมบำรุง อากาศยานของอุตสาหกรรมการบินของไทย</p> <p>1.7.18 กฎระเบียบและมาตรฐานการบิน (Regulation and Standard) หมายถึง ข้อกำหนดที่ทางสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และองค์กรนานาชาติต่างๆที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานซ่อมบำรุงอากาศยาน ได้ จัดทำขึ้นเพื่อมีวัตถุประสงค์ในการรักษามาตรฐานความปลอดภัยด้านการบิน ซึ่ง กำหนด หน้าที่ความรับผิดชอบ และวิธีปฏิบัติงาน ลำดับวิธีการ เพื่อบรรลุ จุดประสงค์ความสำเร็จร่วมกันตามข้อกำหนดไว้อย่างเคร่งครัด</p>	

ชื่อ-สกุล รหัสประจำตัว	เค้าโครงโดยย่อ	ข้อมูลเพิ่มเติม
	<p>1.7.19 นโยบายภาครัฐด้านการบิน (Government Policy) หมายถึง นโยบายและโครงการส่งเสริมต่าง ๆ ที่ส่งผลกระทบต่อการจัดการองค์การด้านการซ่อมบำรุงอากาศยานของอุตสาหกรรมการบินของไทย</p> <p>1.7.20 นโยบายขององค์กรเกี่ยวกับการซ่อมบำรุงอากาศยาน (Company policy) หมายถึง การให้แนวทางในการบริหารจัดการการซ่อมบำรุงอากาศยานโดยกำหนดการซ่อมบำรุงด้วยองค์กรเองหรือการจ้างให้องค์กรอื่นทำการแทนและการกำหนดให้ซ่อมภายในประเทศหรือนอกประเทศ</p> <p>1.7.21 ศักยภาพ (Capacity) หมายถึง ความสามารถในการรองรับหรือมีช่องว่างและความพร้อมของการให้บริการตามช่วงเวลาที่ถูกความต้องการ</p> <p>1.7.22 ความสามารถ (Capability) หมายถึงขีดความสามารถของหน่วยซ่อมบำรุงอากาศยาน ประกอบด้วย การซ่อมบำรุงระดับลานจอด การซ่อมบำรุงระดับโรงงาน และการซ่อมบำรุงของชิ้นส่วนอากาศยาน โดยการปรับคืนสภาพ (Restoring) หรือการทำนุบำรุง (Maintaining) อากาศยานและอุปกรณ์ให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ดีซึ่งรวมถึงการซ่อมแซม การดัดแปลง การซ่อมใหญ่ การตรวจ และการพินิจพิจารณาถึงสภาพการใช้งานของอากาศยานและอุปกรณ์นั้น ๆ ให้เป็นไปตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย</p> <p>1.7.23 รูปแบบการบริหารจัดการองค์การด้านการซ่อมบำรุงอากาศยานของอุตสาหกรรมการบินของไทย (Aircraft maintenance organization management model of Thai Aviation Industries) หมายถึง แนวทางในการบริหารจัดการองค์การด้านการซ่อมบำรุงอากาศยานของอุตสาหกรรมการบินของไทย การซ่อมบำรุงระดับลานจอด (Line Maintenance) การซ่อมบำรุงใหญ่ระดับโรงงาน (Heavy Maintenance) ที่เกิดประสิทธิภาพสูงสุดในการใช้ทรัพยากร และทำให้เกิดความได้เปรียบในการแข่งขันขององค์กรทางด้านต้นทุน ความยืดหยุ่น เวลาการส่งมอบ และคุณภาพการบริการ</p> <p>1.7.24 ต้นทุน (Cost) หมายถึง การจัดการควบคุมทรัพยากรต่างๆ ทั้งทุนมนุษย์ และเงินทุน ที่องค์การด้านการซ่อมบำรุงอากาศยานของอุตสาหกรรมการบินของไทยที่ต้องใช้ในทั้งทางตรง และทางอ้อมให้เกิดความคุ้มค่าสูงสุด</p> <p>1.7.25 ความยืดหยุ่น (Flexibility) หมายถึง ความสามารถสนองความต้องการของลูกค้าโดยสามารถมีการผ่อนผันหรือเปลี่ยนแปลงได้ตามกาลเวลาและสภาพแวดล้อมโดยยังคงไว้ซึ่งคุณภาพและความปลอดภัย</p> <p>1.7.26 เวลาการส่งมอบ (Delivery Time) หมายถึง ระยะเวลาที่ใช้ในการซ่อมบำรุงอากาศยานก่อนส่งมอบ ให้เป็นไปตามแผนงานและคู่มือการซ่อมบำรุงอากาศยานกำหนด โดยบรรลุความต้องการของผู้รับบริการ</p> <p>1.7.27 คุณภาพการบริการ (Service Quality) หมายถึง สิ่งที่เกี่ยวข้องถึงระดับการบริการที่ส่งมอบโดยผู้ให้บริการต่อลูกค้าหรือผู้รับบริการว่าสอดคล้องกับความต้องการของเขาได้เพียงใด การส่งมอบที่มีคุณภาพ (Delivering Service Quality) จึงหมายถึงการตอบสนองต่อผู้รับบริการบนพื้นฐานความคาดหวังของผู้รับ</p>	



ชื่อ-สกุล รหัสประจำตัว	เค้าโครงโดยย่อ	ข้อมูลเพิ่มเติม
	<p>วิธีดำเนินการวิจัย (โดยย่อ)</p> <p><b>1. ระเบียบวิธีวิจัย</b></p> <p>การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยแบบผสมผสาน (Mixed Methods Research) ประกอบด้วยการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) และการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาองค์ประกอบที่สำคัญของการบริหารจัดการองค์กรด้านการซ่อมบำรุงอากาศยานของอุตสาหกรรมการบินของไทย เพื่อสร้างรูปแบบการบริหารจัดการองค์กรด้านการซ่อมบำรุงอากาศยานของอุตสาหกรรมการบินของไทย และเพื่อประเมินผลรูปแบบการบริหารจัดการองค์กรด้านการซ่อมบำรุงอากาศยานของอุตสาหกรรมการบินของไทยซึ่งมีรายละเอียดวิธีการดำเนินการวิจัยดังนี้</p> <p><b>1 การวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research)</b></p> <p><b>1.1</b> ศึกษาแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องจากเอกสารทางวิชาการ ตำรา วารสาร และบทความทางวิชาการที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการองค์กรด้านการซ่อมบำรุงอากาศยานของอุตสาหกรรมการบินของไทย เพื่อใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาแบบสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง</p> <p><b>1.2</b> สัมภาษณ์เชิงลึกผู้เชี่ยวชาญด้านการซ่อมบำรุงอากาศยาน (Aircraft Maintenance Specialist) ซึ่งหมายถึงผู้ที่มีทักษะและประสบการณ์ในการซ่อมบำรุงอากาศยาน ประกอบกับมีประสบการณ์ในบริหารการซ่อมบำรุงอากาศยาน หรือเป็นเจ้าของหน้าที่ที่เชี่ยวชาญตามคุณสมบัติของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย)ผู้เชี่ยวชาญจากหน่วยภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับกฎระเบียบ นโยบายในการซ่อมบำรุงอากาศยานในประเทศไทย ผู้เชี่ยวชาญจากองค์กรระดับโลกที่มีส่วนในการกำหนดมาตรฐานการบินนานาชาติและเกี่ยวข้องกับการซ่อมบำรุงอากาศยาน และผู้บริหารสายการบินที่ดูแลการซ่อมบำรุงอากาศยานในประเทศไทย รวมจำนวน 12 คน โดยใช้แบบสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้างร่วมกับการบันทึกบทสัมภาษณ์ด้วยเครื่องบันทึกเสียงเพื่อนำมาใช้ในการหาค่าประกอบที่สำคัญของการบริหารจัดการองค์กรด้านการซ่อมบำรุงอากาศยานของอุตสาหกรรมการบินของไทย</p> <p><b>2 การวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research)</b></p> <p><b>2.1</b> วิเคราะห์ผลการสัมภาษณ์เชิงลึกประกอบกับผลการศึกษาแนวคิดและทฤษฎี เพื่อใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาแบบสอบถามปลายปิดชนิดมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ (ธานินทร์, 2557 : 75)</p> <p><b>2.2</b> รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณด้วยแบบสอบถามความคิดเห็นของผู้ปฏิบัติการซ่อมบำรุงอากาศยานในประเทศไทยที่ถือใบอนุญาตนายช่างภาคพื้นดิน จำนวน 2,578 คน ซึ่งเป็นประชากรที่ต้องการศึกษา โดยทำการสุ่มตัวอย่างอย่างง่ายด้วยการคำนวณหาขนาดของกลุ่มตัวอย่างตามสูตรของ Thomson (1992) ที่ระดับความเชื่อมั่น 95% ค่าความคลาดเคลื่อน <math>\pm 5\%</math> สัมประสิทธิ์ความแปรผันของประชากร 50% ได้ขนาดของกลุ่มตัวอย่างจำนวน 335 คน ทำการแจกแบบสอบถามปลายปิดชนิดมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ เพื่อเก็บข้อมูลจากผู้ปฏิบัติการซ่อมบำรุงอากาศยานสำหรับใช้ในการหาองค์ประกอบที่จะนำมาซึ่งข้อสรุปในการยืนยันการสร้างรูปแบบการบริหารจัดการองค์กรด้านการซ่อมบำรุงอากาศยานของอุตสาหกรรมการบินของไทย</p>	

ชื่อ-สกุล รหัสประจำตัว	เค้าโครงโดยย่อ	ข้อมูลเพิ่มเติม																																												
	<p><b>2 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง</b></p> <p>2.1 กลุ่มเป้าหมายในการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) เพื่อหาแนวทางในการจัดการองค์กรด้านการซ่อมบำรุงอากาศยานของอุตสาหกรรมการบินของไทย ได้แก่ ผู้เชี่ยวชาญด้านการซ่อมบำรุงอากาศยานผู้เชี่ยวชาญจากหน่วยภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับกฎระเบียบนโยบายในการซ่อมบำรุงอากาศยานในประเทศไทย ผู้เชี่ยวชาญจากองค์กรระดับโลกที่มีส่วนในการกำหนดมาตรฐานการบินนานาชาติและเกี่ยวข้องกับการซ่อมบำรุงอากาศยาน ผู้บริหารสมาคมช่างอากาศยาน และผู้บริหารสายการบินที่ดูแลการซ่อมบำรุงอากาศยานในประเทศไทย รวมจำนวน 12 คน</p> <p>2.2 กลุ่มเป้าหมายในการประเมินค่าความเที่ยงตรงของแบบสอบถาม (Index of Item Objective Congruence: IOC) ได้แก่ ผู้เชี่ยวชาญจำนวน 5 คน</p> <p>2.3 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง ประชากรที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ ผู้ปฏิบัติการซ่อมบำรุงอากาศยานในประเทศไทยที่ถือใบอนุญาตนายช่างภาคพื้นดิน จำนวน 2,578 คน</p> <table border="1" data-bbox="395 896 1174 1294"> <thead> <tr> <th rowspan="2">ลำดับ</th> <th rowspan="2">สายการบินพาณิชย์</th> <th colspan="2">ผู้ถือใบอนุญาตนายช่างภาคพื้นดิน</th> <th rowspan="2">รวมผู้ถือใบอนุญาต</th> </tr> <tr> <th>วิศวกร (LAE)</th> <th>ช่างอากาศยาน (Mech)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>Thai Lion Air</td> <td>121</td> <td>314</td> <td>435</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">2</td> <td>Thai Airways</td> <td rowspan="2">263</td> <td rowspan="2">767</td> <td rowspan="2">1030</td> </tr> <tr> <td>Thai Smile</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">3</td> <td>Thai Air Asia</td> <td rowspan="2">130</td> <td rowspan="2">365</td> <td rowspan="2">495</td> </tr> <tr> <td>Thai Air Asia X</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>Nok Air</td> <td>49</td> <td>202</td> <td>251</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>Thai Viet Jet</td> <td>28</td> <td>78</td> <td>106</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>Bangkok Airways</td> <td>91</td> <td>170</td> <td>261</td> </tr> <tr> <td colspan="2">รวมทั้งหมด</td> <td>682</td> <td>1896</td> <td>2578</td> </tr> </tbody> </table> <p><b>3. ตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย</b></p> <p>ผู้วิจัยได้กำหนดขอบเขตของเนื้อหาที่ต้องการโดยมุ่งเน้นในการศึกษาการจัดการองค์กรด้านการซ่อมบำรุงอากาศยานของอุตสาหกรรมการบินของไทย โดยการนำทฤษฎีการบริหารจัดการองค์กร (POSDC) ของ Harold D. Koontz ซึ่งประกอบด้วย 5 ประการ คือ การวางแผน การจัดองค์การ การจัดสรรและบริหารบุคลากร การอำนวยความสะดวก และการควบคุม กับ แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับทรัพยากรด้านบริหารจัดการ (Resource Management) 8M. ของ Samual, S. C., &amp; Trevis, C. S. (2006) ซึ่งประกอบด้วย คน การเงิน วัสดุ ติบวิธีการจัดการ เครื่องจักรกล การตลาด ขวัญกำลังใจ และ เวลาในการดำเนินการ และนำตัวแปรภายใน ภายนอกจากบริบทสภาวะแวดล้อม รวมทั้งความต้องการของลูกค้า มาเป็นตัวแปรในการ ศึกษาแบบการบริหารจัดการองค์กรด้านการซ่อมบำรุงอากาศยานของอุตสาหกรรมการบินของไทย</p>	ลำดับ	สายการบินพาณิชย์	ผู้ถือใบอนุญาตนายช่างภาคพื้นดิน		รวมผู้ถือใบอนุญาต	วิศวกร (LAE)	ช่างอากาศยาน (Mech)	1	Thai Lion Air	121	314	435	2	Thai Airways	263	767	1030	Thai Smile	3	Thai Air Asia	130	365	495	Thai Air Asia X	4	Nok Air	49	202	251	5	Thai Viet Jet	28	78	106	6	Bangkok Airways	91	170	261	รวมทั้งหมด		682	1896	2578	
ลำดับ	สายการบินพาณิชย์			ผู้ถือใบอนุญาตนายช่างภาคพื้นดิน			รวมผู้ถือใบอนุญาต																																							
		วิศวกร (LAE)	ช่างอากาศยาน (Mech)																																											
1	Thai Lion Air	121	314	435																																										
2	Thai Airways	263	767	1030																																										
	Thai Smile																																													
3	Thai Air Asia	130	365	495																																										
	Thai Air Asia X																																													
4	Nok Air	49	202	251																																										
5	Thai Viet Jet	28	78	106																																										
6	Bangkok Airways	91	170	261																																										
รวมทั้งหมด		682	1896	2578																																										



ชื่อ-สกุล รหัสประจำตัว	เค้าโครงโดยย่อ	ข้อมูลเพิ่มเติม
	<p>4.วิธีการสุ่มตัวอย่าง</p> <p>กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย คำนวณหาขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรของทอมสัน (Thomson, 1992) เนื่องจากทราบตัวเลขประชากรที่ชัดเจน มีสูตรดังนี้</p> <p>สูตร <math display="block">n = \frac{1}{\frac{e^2}{Z^2(CV)^2} + \frac{1}{N}}</math></p> <p>โดยที่</p> <p>n = จำนวนตัวอย่าง</p> <p>e = ความคลาดเคลื่อนที่ยอมให้เกิดในการประมาณค่า (5%)</p> <p>เท่ากับ 0.05</p> <p>Z = ค่าจากการแจกแจงปกติมาตรฐานที่ระดับความเชื่อมั่น (95%)</p> <p>เท่ากับ 1.96</p> <p>CV = สัมประสิทธิ์ความผันแปรของประชากร กำหนดให้เป็น 50%</p> <p>เท่ากับ 0.50</p> <p>N = จำนวนประชากร เท่ากับ 2578</p> <p>แทนค่าสูตร</p> $n = \frac{1}{\frac{0.05^2}{(1.96)^2(0.50)^2} + \frac{1}{2578}}$ $n = 334.3386 = 335$ <p>ขนาดกลุ่มตัวอย่างที่คำนวณได้เท่ากับ 335 ตัวอย่าง</p> <p>ในการคัดเลือกตัวอย่างใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างหลายขั้นตอน (Multi-stage sampling) (Cochran, W. G., 2007) ดังนี้</p> <p>ขั้นตอนที่ 1 การสุ่มตัวอย่างแบบอาศัยความน่าจะเป็น (Probability sampling) ด้วยวิธีการสุ่มตัวอย่าง แบบแบ่งชั้นภูมิ (Stratified Random sampling) จำแนกตามตำแหน่งหน้าที่ของผู้ถือใบอนุญาตนายช่างภาคพื้นดิน แบ่งได้ 2 กลุ่มคือ วิศวกรการบินผู้ได้รับใบอนุญาต (License Aircraft Engineer - LAE) และ นายช่างอากาศยาน (Aircraft Mechanic)</p> <p>ขั้นตอนที่ 2 การสุ่มตัวอย่างแบบไม่อาศัยความน่าจะเป็น (Non-probability sampling) ด้วยวิธีการสุ่ม ตัวอย่างแบบโควตา (Quota sampling) เป็นการเลือกกลุ่มตัวอย่างโดยคำนึงถึงสัดส่วนองค์ประกอบของประชากร ในที่นี้จะคัดเลือกขนาดตัวอย่างตามแต่ละตำแหน่งหน้าที่ในแต่ละสายการบิน</p> <p>ขั้นตอนที่ 3 การสุ่มตัวอย่างแบบไม่อาศัยความน่าจะเป็น (Non-probability sampling) ด้วยวิธีการ เลือกกลุ่มตัวอย่างแบบสะดวก (Convenience sampling) โดยสอบถามผู้ถือใบอนุญาตนายช่างภาคพื้นดิน จะเป็นใครก็ได้ขอเพียงสะดวกให้ข้อมูลจากแบบสอบถาม เพื่อให้ได้ขนาดตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยตามที่คำนวณได้</p>	

ชื่อ-สกุล รหัสประจำตัว	เค้าโครงโดยย่อ	ข้อมูลเพิ่มเติม																																										
	<p>จำนวนกลุ่มตัวอย่างแยกตามสายการบิน</p> <table border="1" data-bbox="395 344 1171 698"> <thead> <tr> <th rowspan="2">ลำดับ</th> <th rowspan="2">สายการบินพาณิชย์</th> <th colspan="2">ผู้ถือใบอนุญาตนายช่างภาคพื้นดิน</th> <th rowspan="2">จำนวนกลุ่มตัวอย่าง</th> </tr> <tr> <th>วิศวกร (LAE)</th> <th>ช่างอากาศยาน (Mech)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>Thai Lion Air</td> <td>16</td> <td>40</td> <td>56</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Thai Airways และ Thai Smile</td> <td>34</td> <td>99</td> <td>133</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>Thai Air Asia และ Thai Air Asia X</td> <td>17</td> <td>47</td> <td>64</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>Nok Air</td> <td>6</td> <td>27</td> <td>33</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>Thai Viet Jet</td> <td>4</td> <td>10</td> <td>14</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>Bangkok Airways</td> <td>12</td> <td>22</td> <td>34</td> </tr> <tr> <td colspan="2">รวม</td> <td>89</td> <td>245</td> <td>334</td> </tr> </tbody> </table> <p>5.เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย</p> <p>4.1 แบบสัมภาษณ์เชิงลึกแบบมีโครงสร้าง ใช้ในการหาคำประกอบที่สำคัญของการบริหารจัดการองค์กรด้านการซ่อมบำรุงอากาศยานของอุตสาหกรรมการบินของไทย</p> <p>4.2 แบบสอบถามปลายปิดชนิดมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ ใช้หาคำประกอบที่จะนำมาซึ่งข้อสรุปในการยืนยันการสร้างรูปแบบการบริหารจัดการองค์กรด้านการซ่อมบำรุงอากาศยานของอุตสาหกรรมการบินของไทย</p> <p>4.3 แบบประเมินความสอดคล้อง ใช้ตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือตลอดจนพิจารณาความชัดเจนด้านการใช้ภาษาว่ามีความครอบคลุมเกี่ยวกับเรื่องการบริหารจัดการองค์กรด้านการซ่อมบำรุงอากาศยานของอุตสาหกรรมการบินของไทย (วิเชียร, 2543)</p> <p>6.การเก็บรวบรวมข้อมูล</p> <p>การดำเนินการศึกษาเรื่องรูปแบบการบริหารจัดการองค์กรด้านการซ่อมบำรุงอากาศยานของอุตสาหกรรมการบินของไทยแบ่งออกเป็น 3 ขั้นตอนหลัก ได้แก่ การศึกษาองค์ประกอบของการจัดการองค์กรด้านการซ่อมบำรุงอากาศยานของอุตสาหกรรมการบินของไทย การสร้างรูปแบบการบริหารจัดการองค์กรด้านการซ่อมบำรุงอากาศยานของอุตสาหกรรมการบินของไทย และการประเมินรูปแบบการบริหารจัดการองค์กรด้านการซ่อมบำรุงอากาศยานของอุตสาหกรรมการบินของไทย</p> <p>ในขั้นตอนการศึกษาองค์ประกอบที่สำคัญผู้วิจัยได้ทำการศึกษาแนวคิด ทฤษฎี เอกสาร และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการองค์กรด้านการซ่อมบำรุงอากาศยานของอุตสาหกรรมการบินของไทย ทำการสังเคราะห์ข้อมูลจากการศึกษาเพื่อร่างแบบสัมภาษณ์เชิงลึกแบบมีโครงสร้าง ซึ่งเป็นคำถามปลายเปิดเพื่อให้ผู้เชี่ยวชาญได้แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับการบริหารจัดการองค์กรด้านการซ่อมบำรุงอากาศยานของอุตสาหกรรมการบินของไทย จากนั้นจึงจัดทำหนังสือขอความอนุเคราะห์เพื่อการสัมภาษณ์เชิงลึก และนำส่งหนังสือขอความอนุเคราะห์เพื่อการสัมภาษณ์เชิงลึกไปยังผู้เชี่ยวชาญ จากนั้นนำแบบสัมภาษณ์ที่พัฒนาขึ้นเข้าเก็บข้อมูลจากผู้เชี่ยวชาญด้านการซ่อมบำรุงอากาศยาน ผู้เชี่ยวชาญจากหน่วยภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับกฎระเบียบ นโยบายในการซ่อมบำรุงอากาศยานในประเทศไทย ผู้เชี่ยวชาญจากองค์กรระดับโลกที่มีส่วนในการ</p>	ลำดับ	สายการบินพาณิชย์	ผู้ถือใบอนุญาตนายช่างภาคพื้นดิน		จำนวนกลุ่มตัวอย่าง	วิศวกร (LAE)	ช่างอากาศยาน (Mech)	1	Thai Lion Air	16	40	56	2	Thai Airways และ Thai Smile	34	99	133	3	Thai Air Asia และ Thai Air Asia X	17	47	64	4	Nok Air	6	27	33	5	Thai Viet Jet	4	10	14	6	Bangkok Airways	12	22	34	รวม		89	245	334	
ลำดับ	สายการบินพาณิชย์			ผู้ถือใบอนุญาตนายช่างภาคพื้นดิน			จำนวนกลุ่มตัวอย่าง																																					
		วิศวกร (LAE)	ช่างอากาศยาน (Mech)																																									
1	Thai Lion Air	16	40	56																																								
2	Thai Airways และ Thai Smile	34	99	133																																								
3	Thai Air Asia และ Thai Air Asia X	17	47	64																																								
4	Nok Air	6	27	33																																								
5	Thai Viet Jet	4	10	14																																								
6	Bangkok Airways	12	22	34																																								
รวม		89	245	334																																								



ชื่อ-สกุล รหัสประจำตัว	เค้าโครงโดยย่อ	ข้อมูลเพิ่มเติม
	<p>กำหนดมาตรฐานการบินนานาชาติและเกี่ยวข้องกับการซ่อมบำรุงอากาศยาน ผู้บริหารสมาคมช่างอากาศยานและผู้บริหารสายการบินที่ดูแลการซ่อมบำรุงอากาศยานในประเทศไทย รวมจำนวน 12 คน จากนั้นนำข้อมูลจากการศึกษาเอกสาร และข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึกมาแปลความหมาย วิเคราะห์และสังเคราะห์เบื้องต้น เพื่อหาองค์ประกอบของการบริหารจัดการองค์การด้านการซ่อมบำรุงอากาศยานของอุตสาหกรรมการบินของไทย</p> <p>ในขั้นตอนการสร้างรูปแบบการบริหารจัดการองค์การด้านการซ่อมบำรุงอากาศยานของอุตสาหกรรมการบินของไทยผู้วิจัยเริ่มจากร่างแบบสอบถามจากการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) โดยการประมวลและสังเคราะห์ข้อมูลจากแนวคิด ทฤษฎี งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และผลสรุปจากขั้นตอนการสัมภาษณ์เชิงลึกมาใช้เป็นแนวทางสร้างข้อคำถามที่สอดคล้องกับเนื้อหาตามแนวคิด และทฤษฎี ของแต่ละองค์ประกอบที่ศึกษา จากนั้นทำการแต่งตั้งผู้เชี่ยวชาญเพื่อทำการตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือด้วยการหาค่าดัชนีความสอดคล้อง (Index of Item-Objective Congruence-IOC) ตลอดจนพิจารณาความชัดเจนด้านการใช้ภาษาว่ามีความครอบคลุมเกี่ยวกับเรื่องที่ผู้วิจัยศึกษาจากผู้เชี่ยวชาญซึ่งเป็นนักวิชาการ จำนวน 5 คน จากนั้นทำการวิเคราะห์ความเชื่อมั่น (Reliability Analysis) ด้วยวิธีการหาสัมประสิทธิ์อัลฟา (Cronbach's Alpha Coefficient) จากกลุ่มที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่างจำนวน 30 คน จัดทำหนังสือขอความอนุเคราะห์ในการเก็บข้อมูลด้วยแบบสอบถาม และนำส่งแบบสอบถามพร้อมหนังสือขอความอนุเคราะห์ในการเก็บข้อมูลด้วยตนเอง ร่วมกับการส่งอีเมลล์และการเก็บข้อมูลด้วยแบบสอบถามออนไลน์จากผู้ปฏิบัติการซ่อมบำรุงอากาศยานที่ได้รับใบอนุญาตนายช่างภาคพื้นดิน จำนวน 335 คน นำข้อมูลที่รวบรวมได้มาวิเคราะห์ด้วยกระบวนการทางสถิติโดยการหาค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจ นำผลการวิเคราะห์ทางสถิติมาพัฒนาเป็นรูปแบบการบริหารจัดการองค์การด้านการซ่อมบำรุงอากาศยานของอุตสาหกรรมการบินของไทย</p> <p>ขั้นตอนของการประเมินรูปแบบการบริหารจัดการองค์การด้านการซ่อมบำรุงอากาศยานของอุตสาหกรรมการบินของไทย ผู้วิจัยเริ่มจากร่างแบบประเมินสำหรับรูปแบบการบริหารจัดการองค์การด้านการซ่อมบำรุงอากาศยานของอุตสาหกรรมการบินของไทย จากนั้นจึงทำการแต่งตั้งผู้ทรงคุณวุฒิและผู้เชี่ยวชาญ ซึ่งประกอบด้วย ผู้เชี่ยวชาญด้านการซ่อมบำรุงอากาศยาน ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎระเบียบ นโยบายการซ่อมบำรุงอากาศยาน ผู้บริหารสมาคมช่างอากาศยาน ผู้บริหารสายการบินที่ดูแลด้านการซ่อมบำรุงอากาศยาน ผู้บริหารสายการบินในสายงานอื่น ๆ และนักวิชาการในสาขาที่เกี่ยวข้อง รวมจำนวน 15 คน เพื่อทำการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นเกี่ยวกับผลการสร้างรูปแบบฯและทำการประเมินรูปแบบการบริหารจัดการองค์การด้านการซ่อมบำรุงอากาศยานของอุตสาหกรรมการบินของไทยผ่านกระบวนการประชุมสนทนากลุ่ม จากนั้นทำการรวบรวมข้อมูลและนำมาสรุปผล จากนั้นนำข้อคิดเห็นต่าง ๆ มาปรับปรุงงานวิจัยให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น</p>	

ชื่อ-สกุล รหัสประจำตัว	เค้าโครงโดยย่อ	ข้อมูลเพิ่มเติม
	<p><b>7.สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล (ถ้ามี)</b></p> <p>1 การวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึก ผู้วิจัยทำการถอดเทปและนำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์มาทำการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) แล้วจึงจัดหมวดหมู่องค์ประกอบเบื้องต้นที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการองค์การด้านการซ่อมบำรุงอากาศยานของอุตสาหกรรมการบินของไทยตามกรอบแนวความคิดในการวิจัย และดำเนินการพัฒนาเป็นแบบสอบถามปลายปิดชนิดมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ</p> <p>2 การวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถาม ใช้การวิเคราะห์หาค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจ (Exploratory Factor Analysis: EFA) เพื่อใช้ในการหาลักษณะองค์ประกอบของการบริหารจัดการองค์การด้านการซ่อมบำรุงอากาศยานของอุตสาหกรรมการบินของไทย โดย EFA เป็นการวิเคราะห์เพื่อสำรวจและระบุองค์ประกอบร่วมที่สามารถอธิบายความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรสังเกตได้โดยที่ผู้วิจัยยังไม่มีแนวคิดหรือทฤษฎีสนับสนุนในเรื่องนั้นมาก่อน และไม่มีการกำหนดจำนวนองค์ประกอบไว้ล่วงหน้า ขึ้นอยู่กับข้อมูลที่นำมาวิเคราะห์ ผลที่ได้ช่วยให้ลดตัวแปรสังเกตได้ โดยการสร้างตัวแปรใหม่ในรูปขององค์ประกอบร่วม</p> <p>3 การวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบประเมิน ใช้การวิเคราะห์หาค่าดัชนีความสอดคล้อง (IOC) เป็นการกำหนดรูปแบบให้ผู้ทรงคุณวุฒิทำการตรวจสอบความครบถ้วนในเรื่องวัตถุประสงค์ เนื้อหา หรือข้อคำถาม ซึ่งจะนำผลการประเมินมาเข้าสู่สูตร (พิสนุ, 2549 : 287)</p> $IOC = \frac{\sum R}{N}$ <p>IOC แทน            ดัชนีความสอดคล้อง</p> <p><math>\sum R</math> แทน            ผลรวมของคะแนนความคิดเห็นของผู้ทรงคุณวุฒิ</p> <p>N            แทน            จำนวนผู้ทรงคุณวุฒิ</p> <p><b>ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ</b></p> <p>1 องค์กรสามารถนำรูปแบบการบริหารจัดการองค์การด้านการซ่อมบำรุงอากาศยานของอุตสาหกรรมการบินของไทยไปใช้ประกอบในการกำหนดนโยบายเพื่อพัฒนากระบวนการบริหารจัดการหน่วยงานด้านการซ่อมบำรุงอากาศยานของอุตสาหกรรมการบินของไทย และนำไปใช้เป็นแนวทางในการศึกษาการบริหารจัดการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการแข่งขันด้านอื่น ๆ ของอุตสาหกรรมการบินของไทย</p> <p>2 ผู้บริหารในอุตสาหกรรมการบินของไทยสามารถนำรูปแบบการบริหารจัดการองค์การด้านการซ่อมบำรุงอากาศยานของอุตสาหกรรมการบินของไทยไปใช้ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการหน่วยงานและบุคลากรด้านการซ่อมบำรุงอากาศยานขององค์กรตนเองได้</p> <p>3 ผู้ปฏิบัติงานด้านซ่อมบำรุงอากาศยานในอุตสาหกรรมการบินของไทยมีประสิทธิผลในการทำงานสูงขึ้นเนื่องจากแนวทางการบริหารจัดการที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ</p>	



ชื่อ-สกุล รหัสประจำตัว	เค้าโครงโดยย่อ	ข้อมูลเพิ่มเติม
	<p>4 ลูกค้ำขององค์กรมีความพึงพอใจสูงขึ้นเนื่องจากคุณภาพบริการด้านการซ่อมบำรุงอากาศยานขององค์กรสามารถตอบสนองต่อความต้องการหรือความคาดหวังของลูกค้าได้มากขึ้น</p> <p><b>เอกสารอ้างอิง</b>          กองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน. (2562). รายงานสถานะอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2561. กรุงเทพฯ: สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย.          ชูรัช แยมมณฑา. (2552) การศึกษาความเป็นไปได้ของการลงทุนจัดตั้งศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานในประเทศไทย. มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์/ กรุงเทพฯ.          ธงชัย สันติวงษ์. (2537). การวางแผนเชิงกลยุทธ์. กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช.          รัชพงศ์ คงวุฒิ. (2553). ปรับปรุงระบบการซ่อมบำรุงอากาศยานระดับหน่วยและระดับกลาง (ซ่อมขั้นฝูงบิน). การศึกษาค้นคว้าด้วยตนเองบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการ โลจิสติกส์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย.          ธาดา ราชกิจ. (2563, มีนาคม 10). ทฤษฎีการบริหารจัดการ POCCC และหลักการจัดการองค์กรสู่ความสำเร็จตามแนวคิดของ Henri Fayol. ก ร จ ี ด ก ร . ส ี บ ค ้น จ า ก <a href="https://th.hmote.asia/orgdevelopment/190626-poccc-henri-fayol/">https://th.hmote.asia/orgdevelopment/190626-poccc-henri-fayol/</a>          ธาณิชร์ ศิลป์จารุ. (2557). การวิจัยและวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติด้วย SPSS และ AMOS. นนทบุรี : เอส.อาร์.พรีนติ้ง แมสโปรดักส์.          อารังศักดิ์ คงสวัสดิ์. (2550). ทุณมนุษย์ : การกำหนดตัวชี้วัดเพื่อพัฒนา. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์ ส.ส.ท.          พิชสิรี ชมพูคำ. (2552). องค์การและการจัดการ. กรุงเทพฯ : ศูนย์หนังสือจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.          พัฒนะ มรกตสินธุ์. (2552). ทรัพยากรมนุษย์กับการพัฒนาองค์การ. วารสารการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์. 5, 88-102.          ภัทรวิทย์ ศรีเมือง. (2554). การจัดลำดับงานซ่อมบำรุงอากาศยานด้วยเมตริกซ์โครงสร้างการออกแบบ. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ.          ภาณุศักดิ์ สว่างบุญ. (2558). การเลือกสายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทย. วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ธุรกิจ คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง.          วิลาวรรณ รพีพิศาล. (2550). การบริหารทรัพยากรมนุษย์. กรุงเทพฯ : วิจิตรทัต          ธร.          วิณา พึ่งวิวัฒน์นิกุล. (2555). สัมมนาการบริหารองค์การในภาครัฐ. กรุงเทพฯ : ภาควิชาการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยรามคำแหง.          ศิริวรรณ เสรีรัตน์ และคนอื่น ๆ. (2552). การบริหารการตลาดยุคใหม่. กรุงเทพฯ : ธรรมสาร.</p>	

ชื่อ-สกุล รหัสประจำตัว	เค้าโครงโดยย่อ	ข้อมูลเพิ่มเติม
	<p>ศิริวัตร พิพัฒน์ไชยศิริ. (2555). ปัจจัยในการเลือกใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ เส้นทางภายในประเทศของผู้โดยสารชาวไทย. <i>KKU Res. J. (be)</i>. 11(2), 154-167.</p> <p>สมคิด บางโม. (2552). <i>องค์การและการจัดการ</i>. กรุงเทพฯ : วิทยาพัฒนา.</p> <p>Abraham, S. C. (2006). <i>Strategic Planning a Practical Guide for Competitive Success</i>. Ohio: Thomson South-Western.</p> <p>Al-kaabi, H., Potter, A., &amp; Naim, M. (2007). Insights into the maintenance, repair and overhaul configurations of European airlines. <i>Journal of Air Transportation</i>. 12(2), 27.</p> <p>Allen, L. A. (1958). <i>MANAGEMENT AND ORGANIZATION</i>. New York: McGraw-Hill.</p> <p>Barney, J., Wright, M., &amp; Ketchen Jr, D. J. (2001). The resource-based view of the firm: Ten years after 1991. <i>Journal of management</i>. 27(6), 625-641.</p> <p>Bateman, S.T., &amp; Snell, A.S. (2009). <i>Management : Leading &amp; Collaborating in a Competitive World</i>. Boston : McGraw Hill.</p> <p>Callewaert, P., Verhagen, W. J., &amp; Curran, R. (2018). Integrating maintenance work progress monitoring into aircraft maintenance planning decision support. <i>Transportation Research Procedia</i>. 29, 58-69.</p> <p>Chang, H. M., &amp; Kora, A. (2014). The Operation Management Model of Aircraft Maintenance, Repair and Overhaul (MRO) Business. <i>International Journal of Trends in Economics Management &amp; Technology (IJTEMT)</i>, 3(3), 21-28.</p> <p>Clulow, V., Barry, C. &amp; Gerstman, J. (2007). The resource-based view and value : the customer-based view of the firm. <i>Journal of European Industrial Training</i>. 13(1), 19-35.</p> <p>Coulter, M. K. (2002). <i>Strategic management in action</i>. Upper Saddle River, NJ: Prentice Hall.</p> <p>Daniel, E. M., &amp; Wilson, H. N. (2003). The role of dynamic capabilities in e-business transformation. <i>European Journal of Information Systems</i>, 12(4), 282-296.</p> <p>Darli R.V. &amp; Paula L.L. (2016). <i>Maintenance, Repair and Overhaul (MRO) Fundamentals and Strategies: An Aeronautical Industry Overview</i>. <i>International Journal of Computer Applications (0975 – 8887) Volume 135 – No.12, February 2016</i>.</p> <p>de Jong, S. J., &amp; van Blokland, W. W. B. (2016). Measuring lean implementation for maintenance service companies. <i>International Journal of Lean Six Sigma</i>. 7(1), 35-61.</p>	



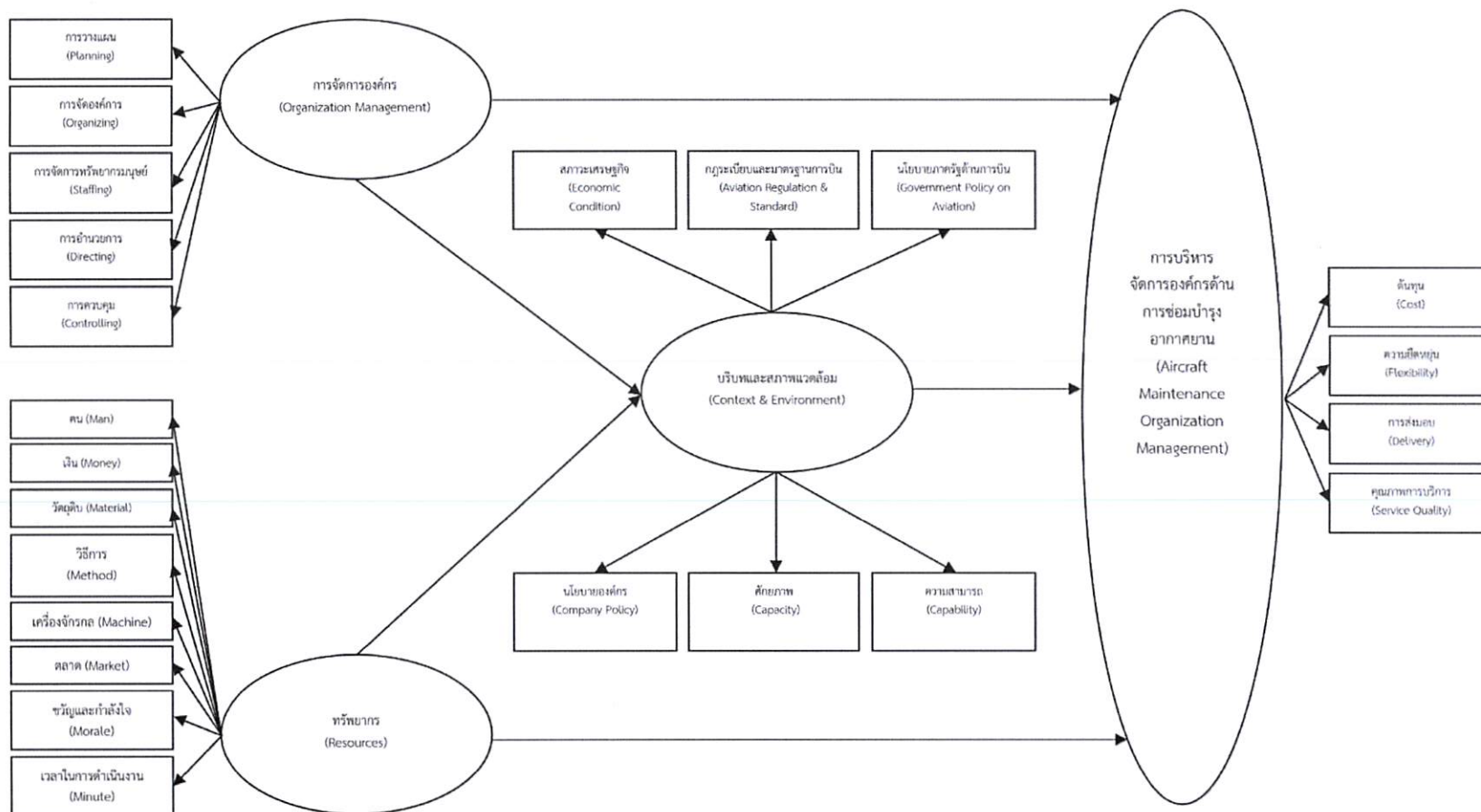
ชื่อ-สกุล รหัสประจำตัว	เค้าโครงโดยย่อ	ข้อมูลเพิ่มเติม
	<p>Department for Business, Innovation and Skills. (2016). <b>UK Aerospace Maintenance, Repair, Overhaul &amp; Logistics Industry Analysis</b>. London: OGL.</p> <p>Eisenhardt, K. M., &amp; Martin, J. A. (2000). Dynamic capabilities: what are they?. <b>Strategic management journal</b>. 21(10-11), 1105-1121.</p> <p>Fahy, J. (2000). The resource-based view of the firm: Some stumbling-blocks on the road to understanding sustainable competitive advantage. <b>Journal of European Industrial Training</b>. 24(2-4), 94-104.</p> <p>Finney, R. Z., Lueg, J. E., &amp; Campbell, N. D. (2008). Market pioneers, late movers, and the resource-based view (RBV): A conceptual model. <b>Journal of Business Research</b>. 61(9), 925-932.</p> <p>Garg, A., &amp; Deshmukh, S. G. (2006). Maintenance management: literature review and directions. <b>Journal of quality in maintenance engineering</b>. 12(3), 205-238.</p> <p>Global Finance (2018). World GDP's Growth 2017.สืบค้นเมื่อ18 กันยายน 2561</p> <p>Goncharenko, A. (2017). Aircraft operation depending upon the uncertainty of maintenance alternatives. <b>Aviation</b>, 21(4), 126-131.</p> <p>Hoffman, N. P. (2000). An examination of the "sustainable competitive advantage" concept: past, present, and future. <b>Academy of marketing science review</b>, 4(2000), 1-16.</p> <p>Kaleka, A. (2002). Resources and capabilities driving competitive advantage in export markets: guidelines for industrial exporters. <b>Industrial Marketing Management</b>. 31(3), 273-283.</p> <p>Khalique, M., Nassir Shaari, J. A., &amp; Isa, A. H. B. M. (2011). Intellectual capital and its major components. <b>International Journal of Current Research</b>, 3(6), 343.</p> <p>Kinnison, H. A., &amp; Siddiqui, T. (2013). <b>Aviation Maintenance Management</b>. New York: McGraw-Hill.</p> <p>Kor, Y. Y., &amp; Mahoney, J. T. (2004). Edith Penrose's (1959) contributions to the resource-based view of strategic management. <b>Journal of management studies</b>. 41(1), 183-191.</p> <p>Kotler, P. (2000). <b>Marketing Management: The Millennium Edition</b>. Englewood Cliffs, NJ : Prentice-Hall.</p> <p>Lovelock, C. &amp; Wright, L. (2002). <b>Principles of Service Marketing and Management</b>. Upper Saddle River, NJ : Pearson Education.</p> <p>Mahmood, H. T., Bhatti, I. A., &amp; Hussain, T. (2018). Quality enhancement through hybrid skill management concept</p>	

ชื่อ-สกุล รหัสประจำตัว	เค้าโครงโดยย่อ	ข้อมูลเพิ่มเติม
	<p>for multi-type aircraft fleet. <b>Mehran University Research Journal of Engineering &amp; Technology</b>, 37(3), 581-594.</p> <p>McEvily, S. K., &amp; Chakravarthy, B. (2002). The persistence of knowledge-based advantage: an empirical test for product performance and technological knowledge. <b>Strategic management journal</b>, 23(4), 285-305.</p> <p>Morgan, N. A., Kaleka, A., &amp; Katsikeas, C. S. (2004). Antecedents of export venture performance: A theoretical model and empirical assessment. <b>Journal of marketing</b>. 68(1), 90-108.</p> <p>Nielsen, A.P. (2006). Understanding dynamic capabilities through knowledge management. <b>Journal of Knowledge Management</b>. 10(4): 59-71.</p> <p>Nonaka, I., Toyama, R., &amp; Nagata, A. (2000). A firm as a knowledge-creating entity: A new perspective on the theory of the firm. <b>Industrial and Corporate Change</b>. 9(1), 1.</p> <p>Osterloh, M., &amp; Frost, J. (2000, October). Motivation in a Knowledge-Based Theory of the Firm. In LINK Workshop on "Learning, Incentives, and Corporate Disaggregation," Copenhagen (pp. 26-7).</p> <p>Oxford Economics. (2011). <b>Economic benefits from air transport in Thailand</b>. Oxford, UK: Oxford Economics.</p> <p>Parasuraman, A., Zeithaml, V. A. and Berry, L. L. (1985). A Conceptual Model of Service Quality and Its Implications for Future Research. <b>Journal of Marketing</b>. 49(4), 41-50.</p> <p>Parasuraman, A., Zeithaml, V. A. and Berry, L. L. (1988). Servqual: A multiple-item scale for measuring consumer perc. <b>Journal of retailing</b>. 64(1), 12.</p> <p>Passenier, D., Mols, C., Bim, J., &amp; Sharpanskykh, A. (2016). Modeling safety culture as a socially emergent phenomenon: a case study in aircraft maintenance. <b>Computational and Mathematical Organization Theory</b>, 22(4), 487-520.</p> <p>Phillips, J. J. (2005). The value of human capital: Macro-level research. <b>Chief Learning Officer</b>, 4(10), 60-62.</p> <p>Porter, L.W., Lawler, E.E., &amp; Hackman, J.R. (1975). <b>Behavior in Organizations</b>. New York, NY: McGraw Hill.</p> <p>Porter, M. E. (1985). <b>Competitive Advantage</b>. New York: The Free Press.</p> <p>Prieto, I.M., &amp; Revilla, E. (2006). Assessing the impact of learning capability on business performance: empirical evidence from Spain. <b>Management Learning</b>. 37(4), 499.</p> <p>Samual, S.C., &amp; Trevis, C.S. (2006). <b>Modern management : International edition (10th ed.)</b>. USA:Person</p>	



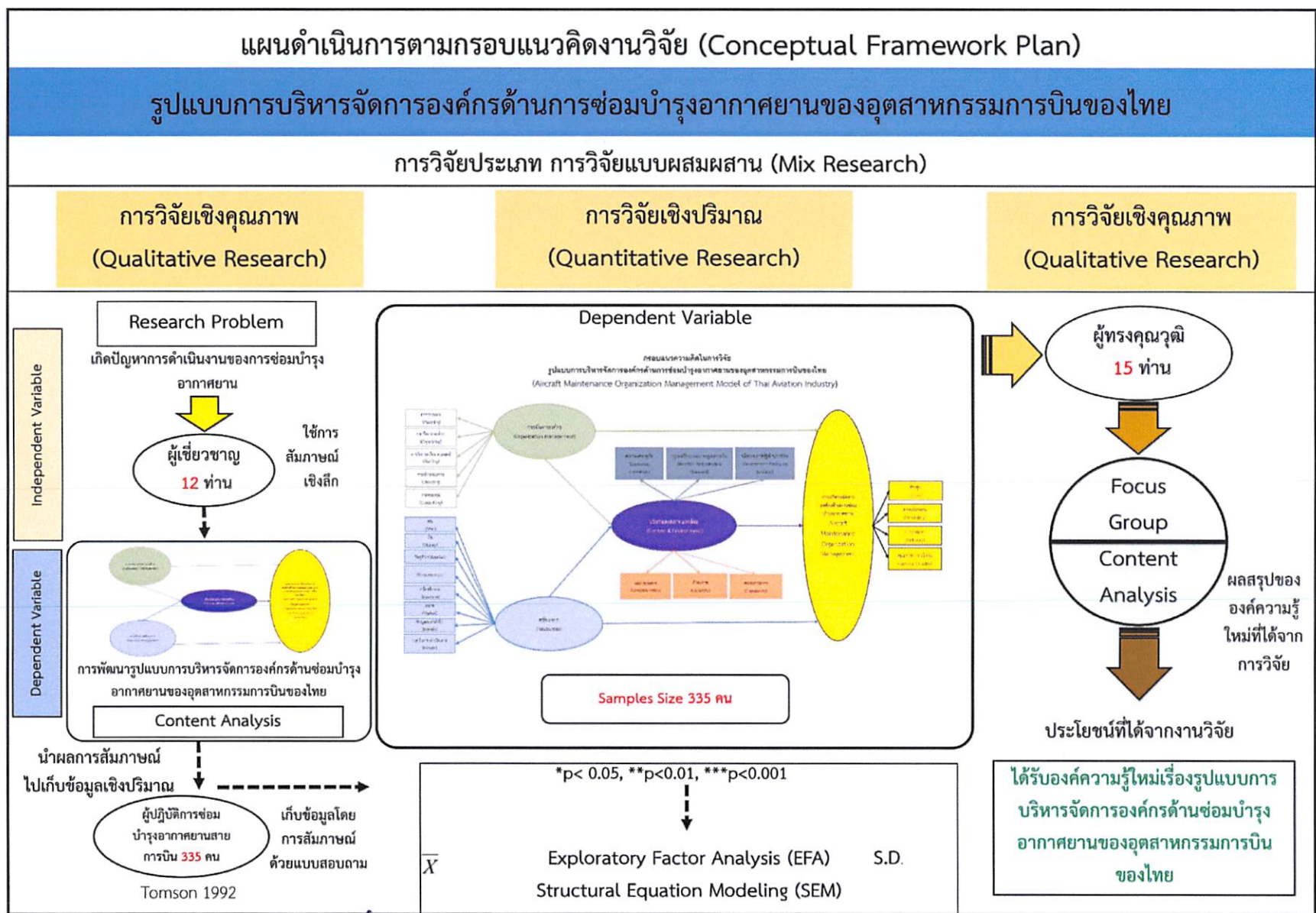
ชื่อ-สกุล รหัสประจำตัว	เค้าโครงโดยย่อ	ข้อมูลเพิ่มเติม
	<p>Seyyed Ali Delbari, et al(2015) . An investigation of key competitiveness indicators and drivers of full-service airlines using Delphi and AHP techniques. Universiti Putra Malaysia, Malaysia.</p> <p>Stadnicka, D., Arkhipov, D., Battaia, O., &amp; Ratnayake, R. C. (2017). Skills management in the optimization of aircraft maintenance processes. IFAC-Papers On Line. 50(1), 6912-6917.</p> <p>Vieira, D.R., &amp; Loures, P.L. (2016). Maintenance, Repair and Overhaul (MRO) Fundamentals and Strategies: An Aeronautical Industry Overview. International Journal of Computer Applications. 135, 21-29.</p>	

กรอบแนวความคิดในการวิจัย  
 รูปแบบการบริหารจัดการองค์กรด้านการซ่อมบำรุงอากาศยานของอุตสาหกรรมการบินของไทย  
 (Aircraft Maintenance Organization Management Model of Thai Aviation Industry)



ลงชื่อ..........อาจารย์ที่ปรึกษา ✓ วิทยานิพนธ์  การค้นคว้าอิสระ วันที่..... 24 ก.ย. 2563





ลงชื่อ.....อาจารย์ที่ปรึกษา ✓ วิทยานิพนธ์  การค้นคว้าอิสระ วันที่...../...../.....

24 ก.ย. 2563