



บรรณานุกรม

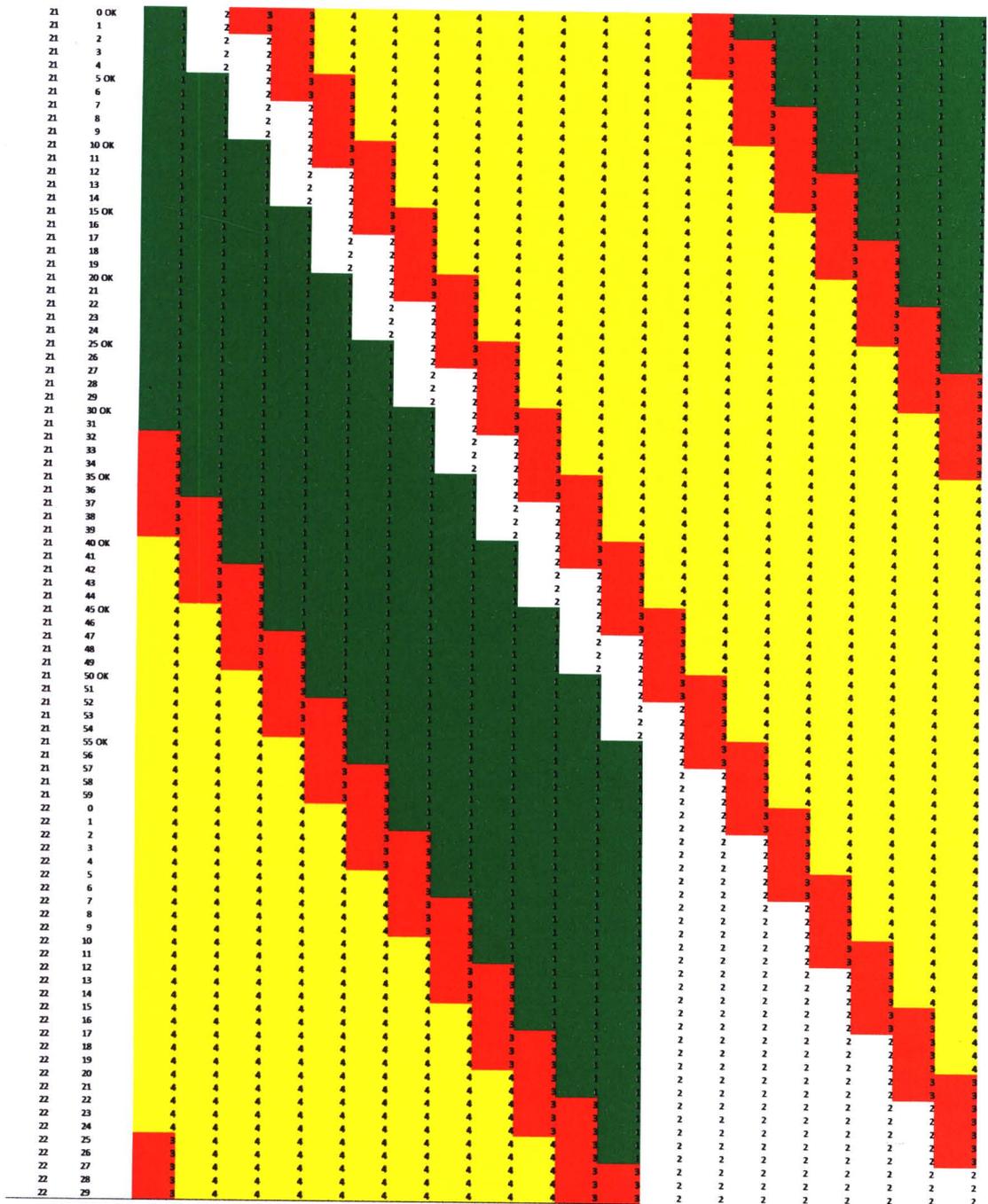
- กาญจน์กรรณ ปิยะไพโร และ วิโรจน์ ศรีสุรภานนท์, “การปรับปรุงการให้บริการเดินรถโดยสารประจำทางกรณีศึกษา รถโดยสารประจำทาง จังหวัดนครราชสีมา” คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี, 2548
- กึ่งพร ทองใบ, “ระบบค่าตอบแทนสมัยใหม่จากวิชาการสู่วิชาชีพ” บริษัท เอช อาร์ เซ็นเตอร์ จำกัด, 2553
- โคอิชิ ชูตะ, “ประสิทธิภาพของโครงการขนส่งมวลชนมหาวิทยาลัยเชียงใหม่โดยรถไฟฟ้าเพื่อการบรรเทาปัญหาจราจร และมลพิษ”, การค้นคว้าแบบอิสระ, สาขาวิชาการจัดการมนุษย์กับสิ่งแวดล้อม มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2546
- ธำรงค์ ปาระมีแจ้, “การสร้างแบบจำลองและการลดต้นทุนคุณภาพในโรงงานผลิตเครื่องประดับ”, การค้นคว้าแบบอิสระ, สาขาวิชาวิศวกรรมอุตสาหกรรม มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2550
- บริษัท เอเอ็มเอ็นเอ็นเนอร์จี้ จำกัด, “วิศุดูแลรักษาแบตเตอรี่รถกอล์ฟ” <http://www.amnenergy.com>, 2554
- วิมลน เหล่าศิริถาวร, “การจัดการการดำเนินงาน”, ภาควิชาวิศวกรรมอุตสาหกรรม คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2552
- สุชน นิตยธารีกุล, “การจัดการเวลาการเดินรถขนส่งน้ำมัน”, วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต, สาขาวิศวกรรมโยธา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2544
- อภิชาติ โสภางค์, “การจัดการโซ่อุปทานและโลจิสติกส์”, พิมพ์ครั้งที่ 3, ภาควิชาวิศวกรรมอุตสาหกรรม คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2553
- Katsuhiko Kokubu and Michiyasu Nakajima, “Material Flow Cost Accounting in Japan: A New Trend of Environmental Management Accounting Practices”, Accepted for Presentation at the Fourth Asia Pacific Interdisciplinary Research in Accounting Conference, Singapore, pp.1 – 16, 2004

- Katsuhiko Kokubu and Hirotsugu Kitada, "*Conflicts and Solutions between Material Flow Cost Accounting and Conventional Management Thinking*" A Paper Presented at the 6th Asia-Pacific Interdisciplinary Perspectives on Accounting Research (APIRA) Conference at University of Sydney , pp.1 – 26, 2010
- Michiyasu Nakajima, "*On the Differences between Material Flow Cost Accounting and Traditional Cost Accounting-In Reply to the Questions and Misunderstandings on Material Flow Cost Accounting*", Kansai University Review of Business and Commerce, pp.1 – 20, 2004
- Michiyasu Nakajima, "*The New Management Accounting Field Established by Material Flow Cost Accounting (MFCA)*", Kansai University Review of Business and Commerce, pp.1 – 22, 2006
- Michiyasu Nakajima, "*The New Development of Material Flow Cost Accounting (MFCA):MFCA analysis in Power Company and Comparison between MFCA and TPM (Total Productive Maintenance)*", Kansai University Review of Business and Commerce, pp.57 – 86, 2008
- Michiyasu Nakajima, "*Evolution of Material Flow Cost Accounting (MFCA):Characteristics on Development of MFCA Companies and Significance of Relevance of MFCA*", Kansai University Review of Business and Commerce, pp.27 – 46, 2009
- Roberta S. Russell and Bernard W.Taylor III, "*Operations Management*" John Wiley & Sons (Asia) Pte Ltd, 2011
- Yoshikuni Furukawa, "*Material Flow Cost Accounting (MFCA)*", Japan Environmental Management Association for Industry, pp.1 - 38, 2008
- Yoshikuni Furukawa, "*Development of Material Flow Cost Accounting (MFCA) in Japan and International Standardization of MFCA*", pp.1 – 2, Ohsaki, Shinagawa, 2011

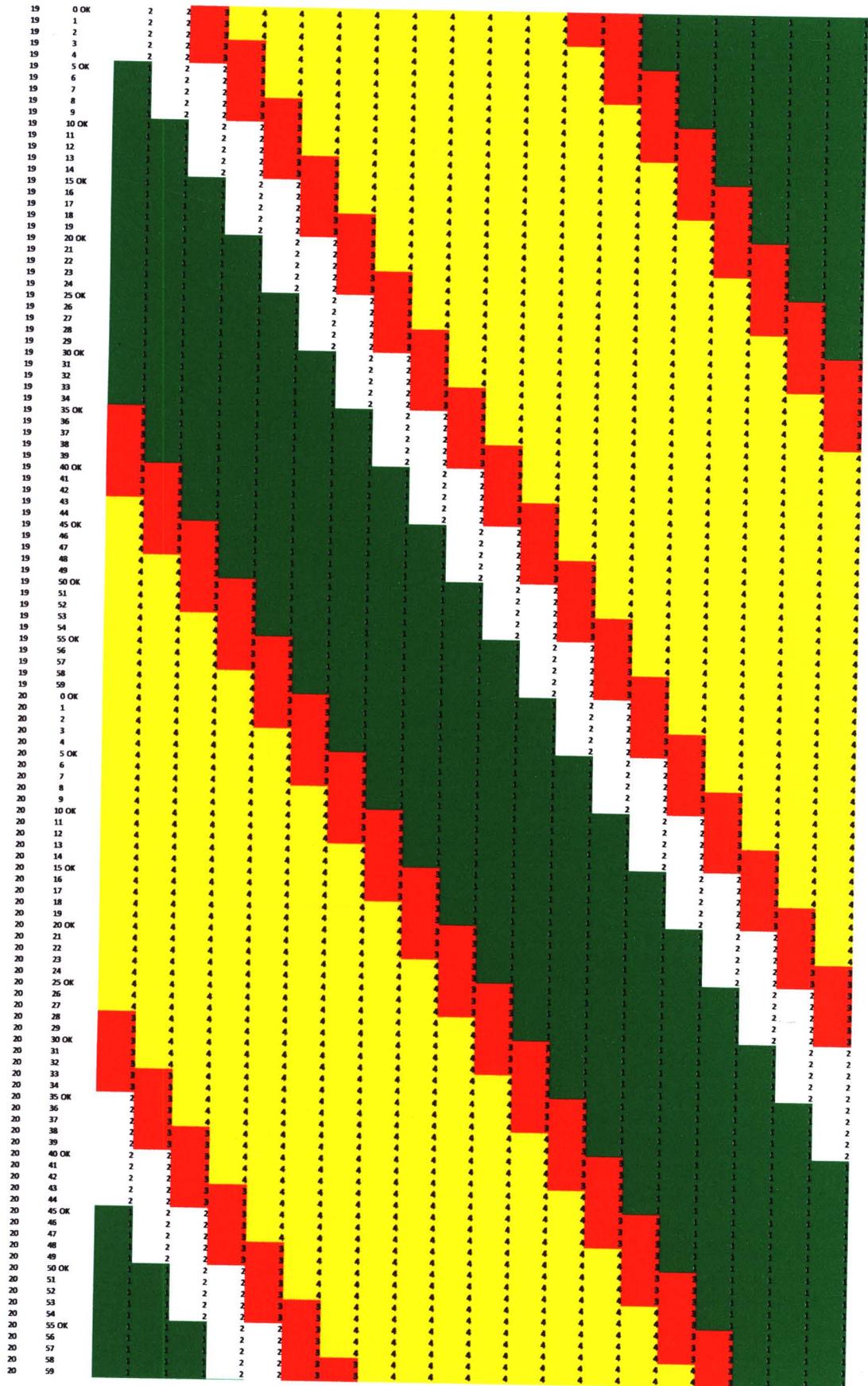
ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

การจำลองสถานการณ์การเดินรถไฟฟ้าก่อนปรับปรุง



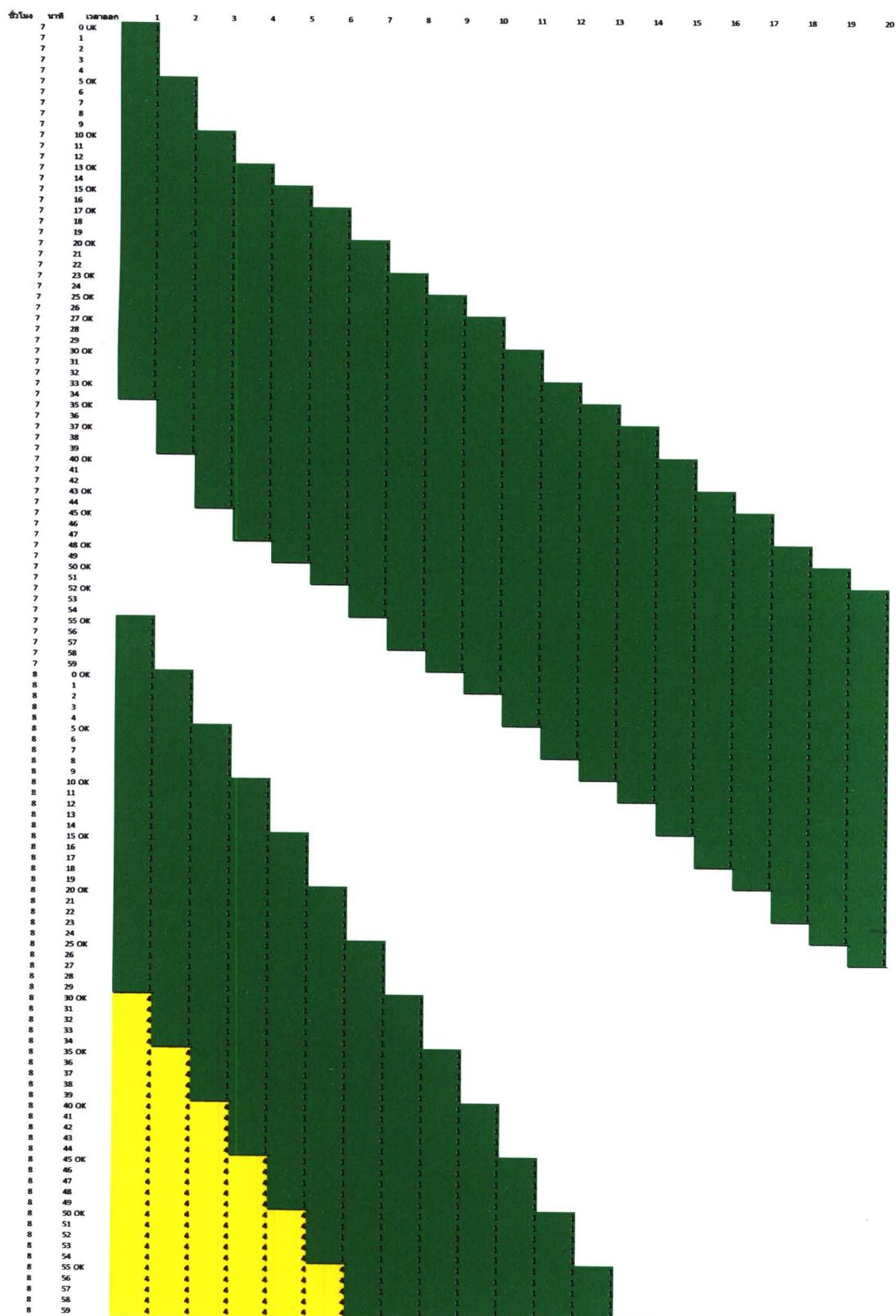
ผลที่ได้จากการจำลองสถานการณ์ ของสถานการณ์จำลองก่อนปรับปรุงสายที่ 1 คือ ทำจำนวนรอบได้สูงสุดที่ 192 รอบ และรวมเวลาที่มีคุณค่าและไม่มีคุณค่าจากการทำงาน 22 วัน หรือ 1 งวดการจ่ายค่าจ้าง ได้ดังนี้คือ เวลาที่มีคุณค่า (การเดินทางเพื่อนับรอบเดินรถ) 135,168 นาที เวลาที่ไม่มีคุณค่าจากการรอคอยเพื่อออกเดินรถ 54,780 นาที การเดินทางระหว่างอุ้งรถไฟฟ้ากับสถานีบริการ 54,912 นาที และ การประจุแบตเตอรี่ 164,340 นาที

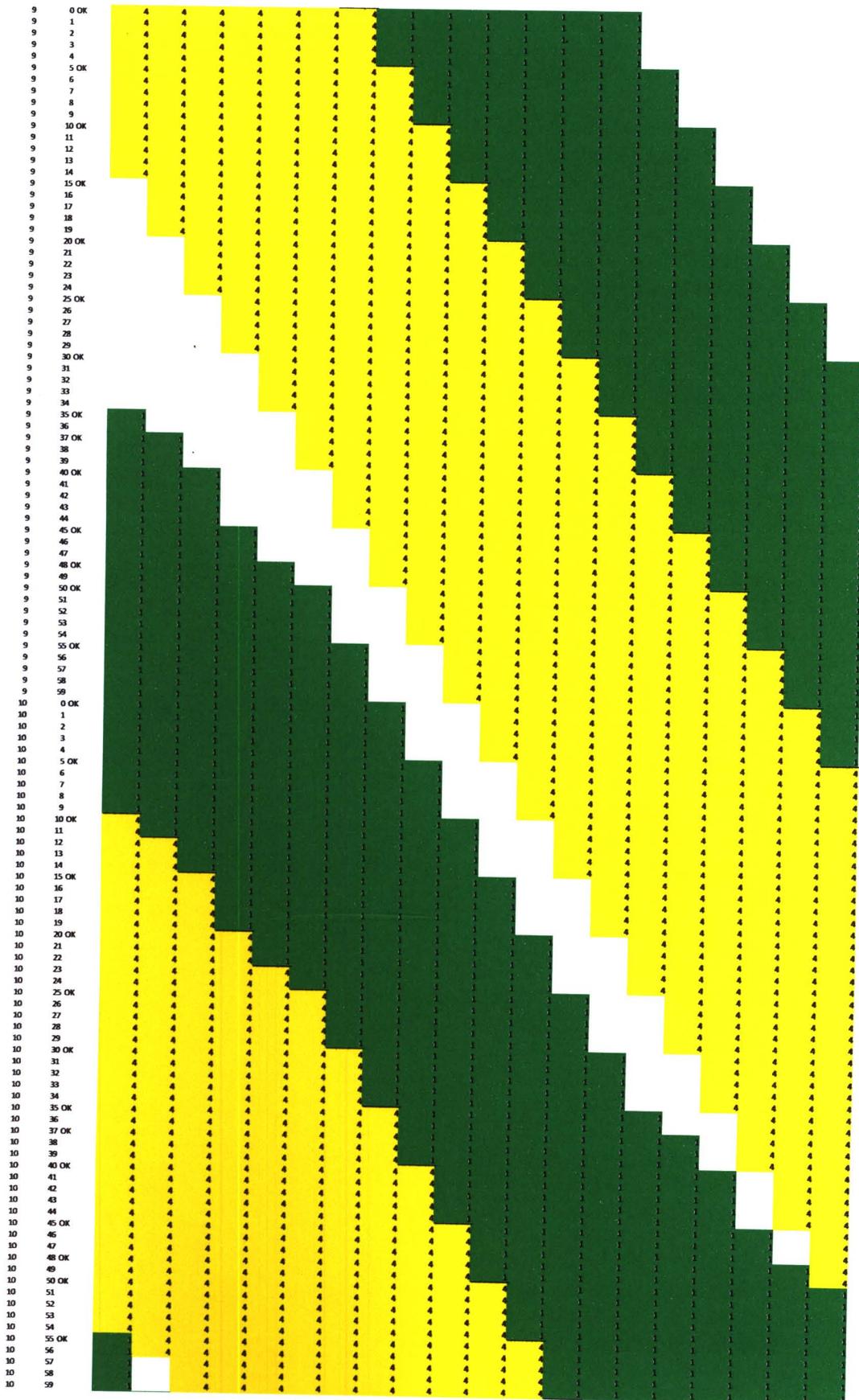


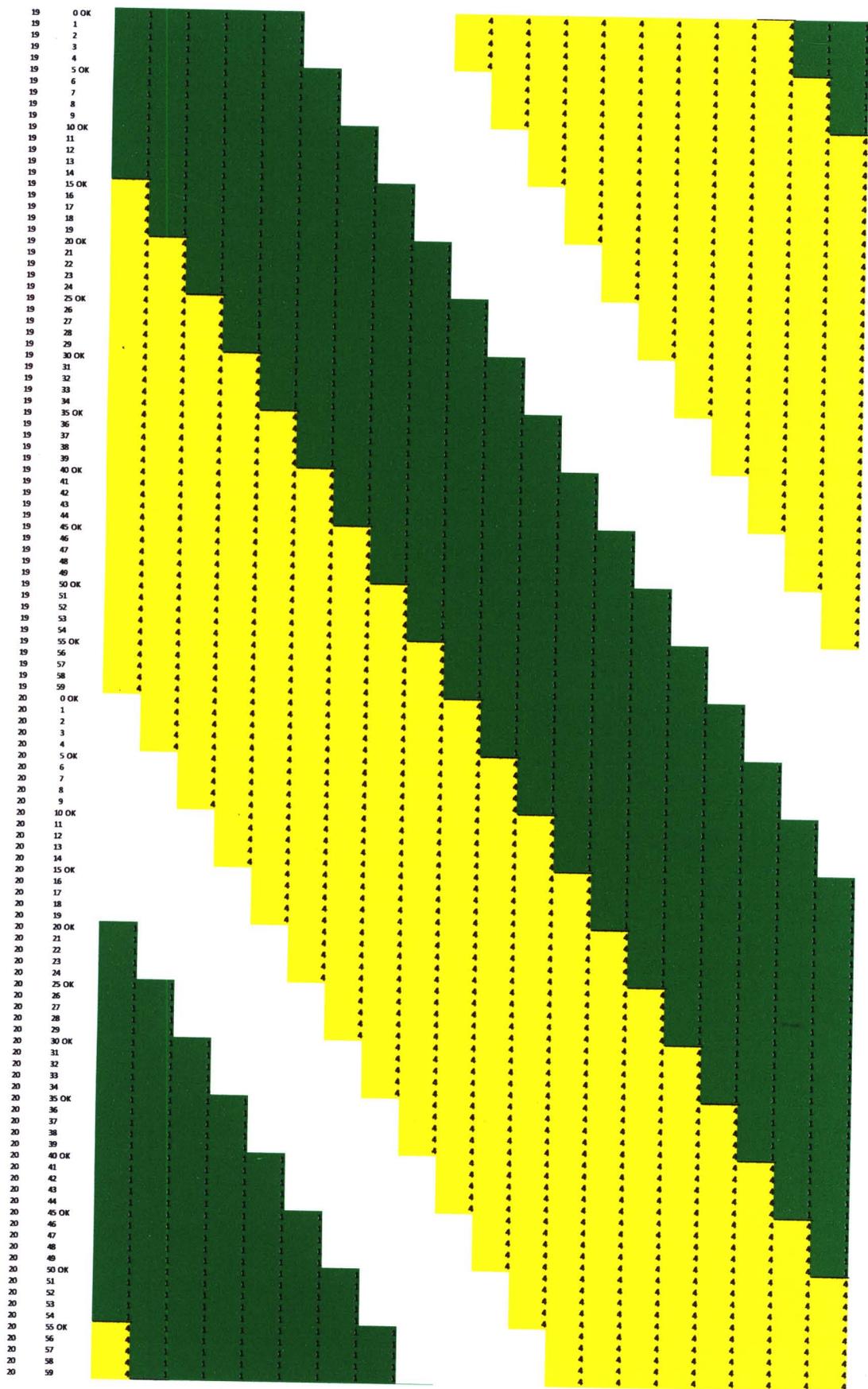
ภาคผนวก ข

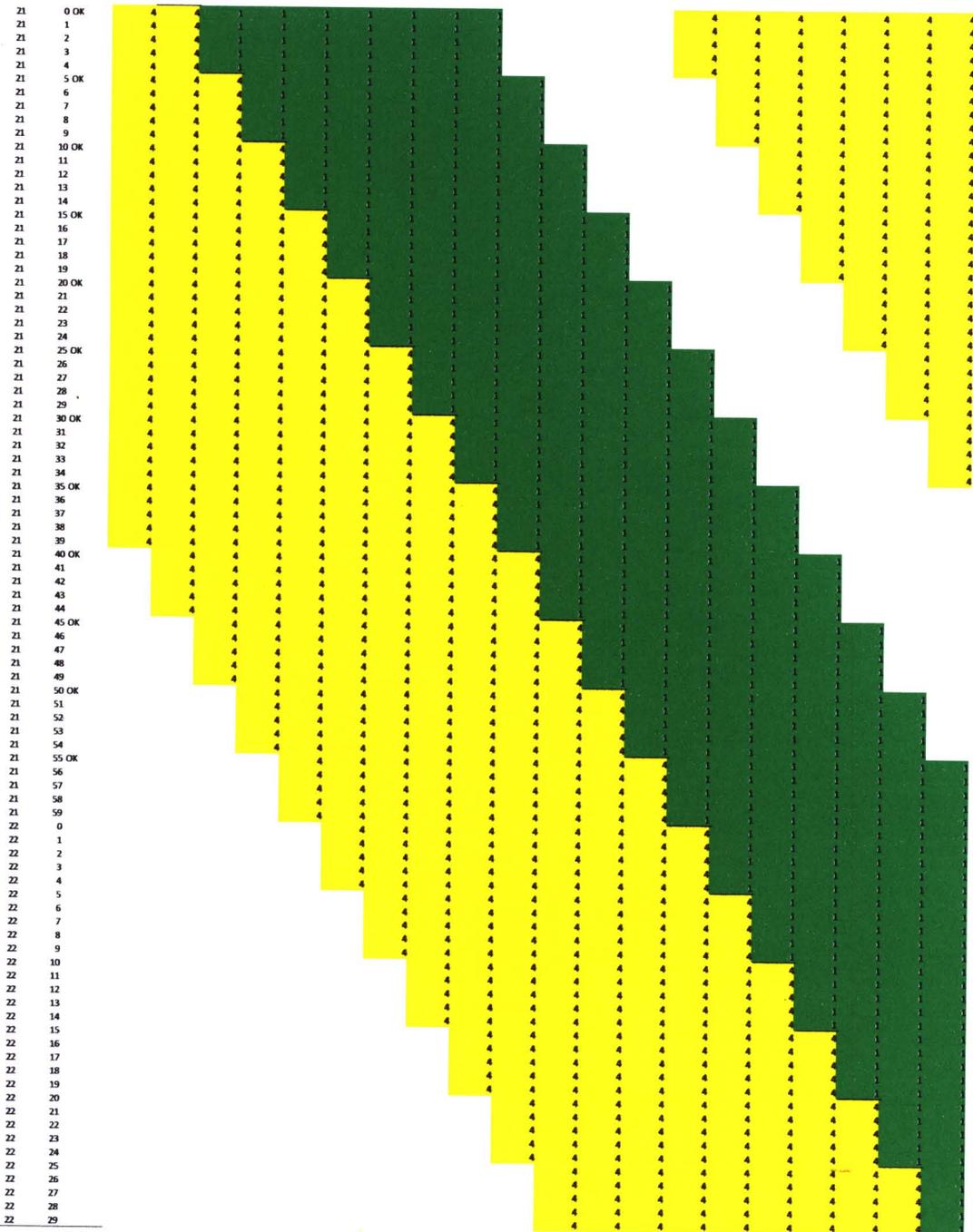
การจำลองสถานการณ์การเดินรถไฟฟ้าหลังปรับปรุง

ตารางจากโปรแกรมไมโครซอฟเอกเซล แสดงการจำลองสถานการณ์การเดินรถไฟฟ้าหลังปรับปรุง
สายที่ 1

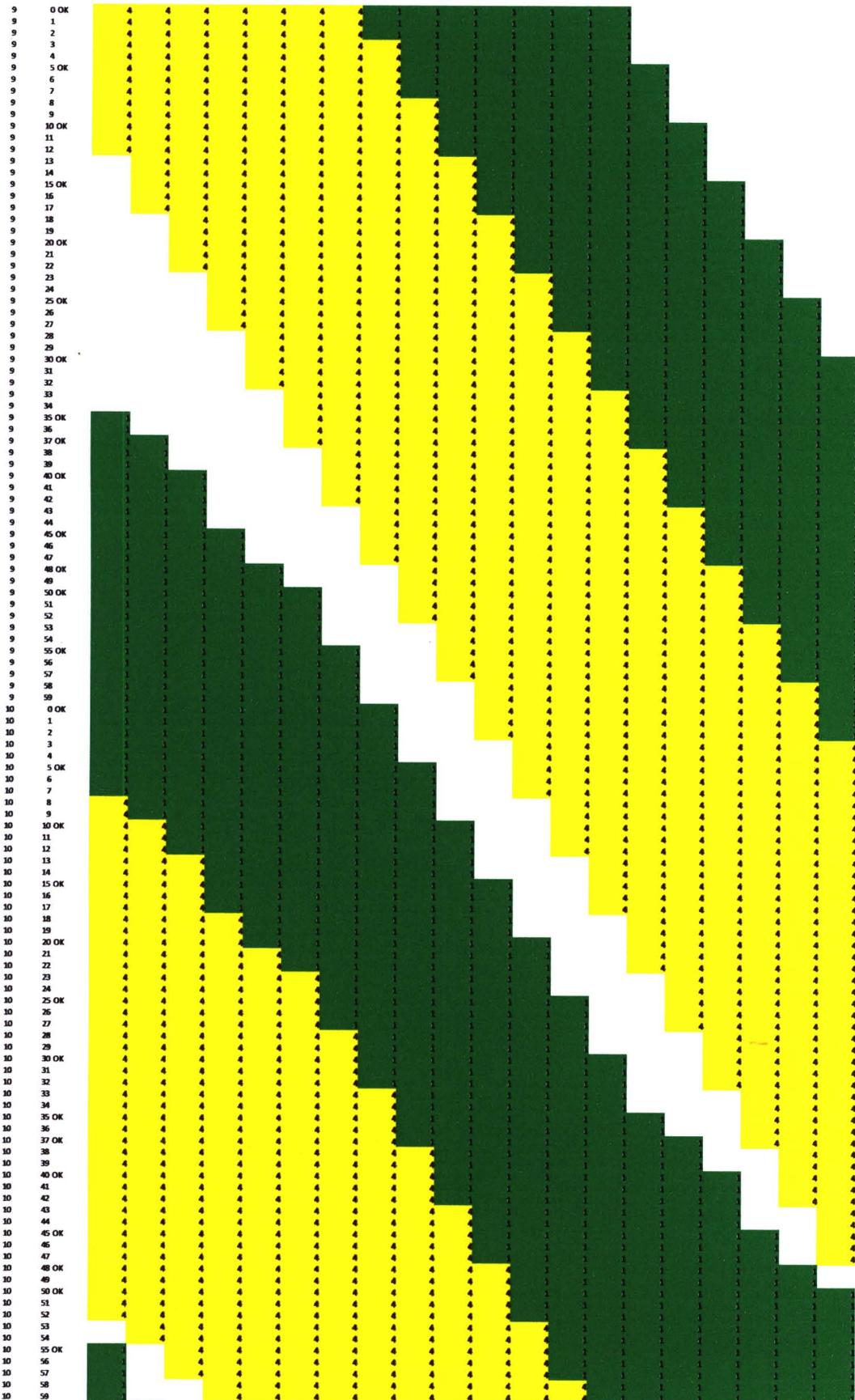


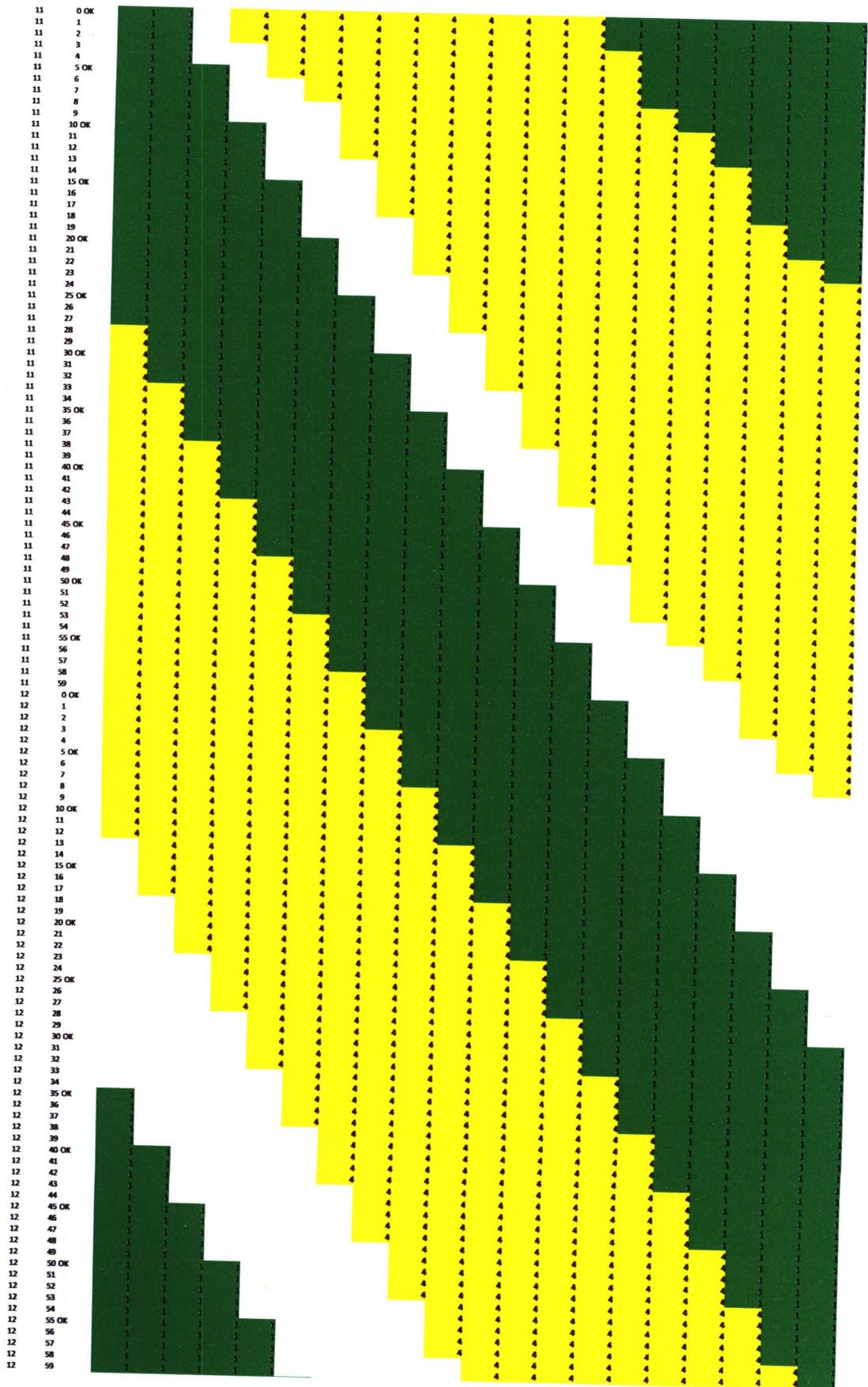


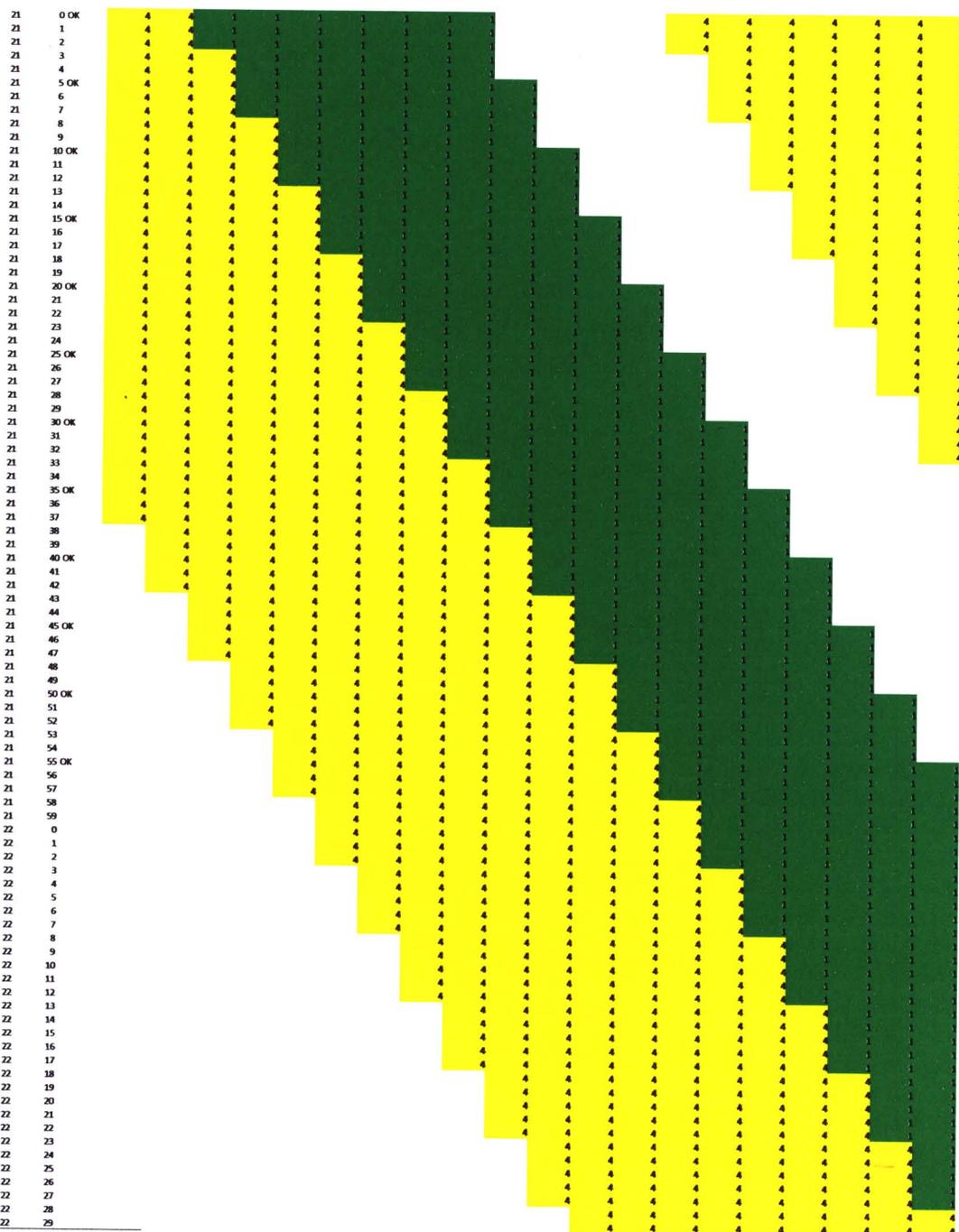




ผลที่ได้จากการจำลองสถานการณ์ ของสถานการณ์จำลองหลังปรับปรุงสายที่ 1 คือ ทำจำนวนรอบได้สูงสุดที่ 200 รอบ และรวมเวลาที่มีคุณค่าและไม่มีคุณค่าจากการทำงาน 22 วัน หรือ 1 งวดการจ่ายค่าจ้าง ได้ดังนี้คือ เวลาที่มีคุณค่า (การเดินทางเพื่อนับรอบเดินรถ) 154,000 นาที เวลาที่ไม่มีคุณค่าจากการรอคอยเพื่อออกเดินรถ 81,950 นาที การเดินทางระหว่างตู้รถไฟเข้ากับสถานีบริการ 0 นาที และ การประจุแบตเตอรี่ 173,250 นาที







ผลที่ได้จากการจำลองสถานการณ์ ของสถานการณ์จำลองหลังปรับปรุงสายที่ 2 คือ ทำจำนวนรอบได้สูงสุดที่ 200 รอบ และรวมเวลาที่มีคุณค่าและไม่มีคุณค่าจากการทำงาน 22 วัน หรือ 1 งวดการจ่ายค่าจ้าง ได้ดังนี้คือ เวลาที่มีคุณค่า (การเดินทางเพื่อนับรอบเดินรถ) 145,200 นาที เวลาที่ไม่มีคุณค่าจากการรอคอยเพื่อออกเดินรถ 90,354 นาที การเดินทางระหว่างอุ้งรถไฟฟ้ายกกับสถานีบริการ 0 นาที และ การประจุแบตเตอรี่ 173,646 นาที



ประวัติผู้เขียน

ชื่อ	นายไพรัช ศรีอรุณ
วัน เดือน ปี เกิด	10 กรกฎาคม 2521
ประวัติการศึกษา	สำเร็จการศึกษาประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง สาขาช่างไฟฟ้า-ไฟฟ้ากำลัง สถาบันเทคโนโลยีราชมงคล วิทยาเขตภาคพายัพ ปีการศึกษา 2541 สำเร็จการศึกษาปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิศวกรรมไฟฟ้า เกียรตินิยมอันดับ 1 เหรียญทอง สถาบันเทคโนโลยีราชมงคล วิทยาเขตภาคพายัพ ปีการศึกษา 2543
ประสบการณ์	ผู้จัดการแผนกทรัพยากรมนุษย์ บริษัท ชัยพัฒนาขนส่ง เชียงใหม่ จำกัด

