

## บทที่ 3

### สภาพปัจจุบันขององค์กรกรณีศึกษา

การวัดสมรรถนะงานบำรุงรักษาด้วยแนวทางของการวัดผลเชิงดุลยภาพนั้น เป็นกระบวนการที่ทำให้ทราบสถานภาพที่แท้จริงของหน่วยงานบำรุงรักษา อันจะทำให้หน่วยงานสามารถกำหนดทิศทางการดำเนินงานบำรุงรักษาที่สอดคล้องต่อวิสัยทัศน์และพันธกิจขององค์กร รวมทั้งบรรลุเป้าหมายที่ได้กำหนดไว้ โดยมีสภาพปัจจุบันขององค์กรกรณีศึกษาดังนี้

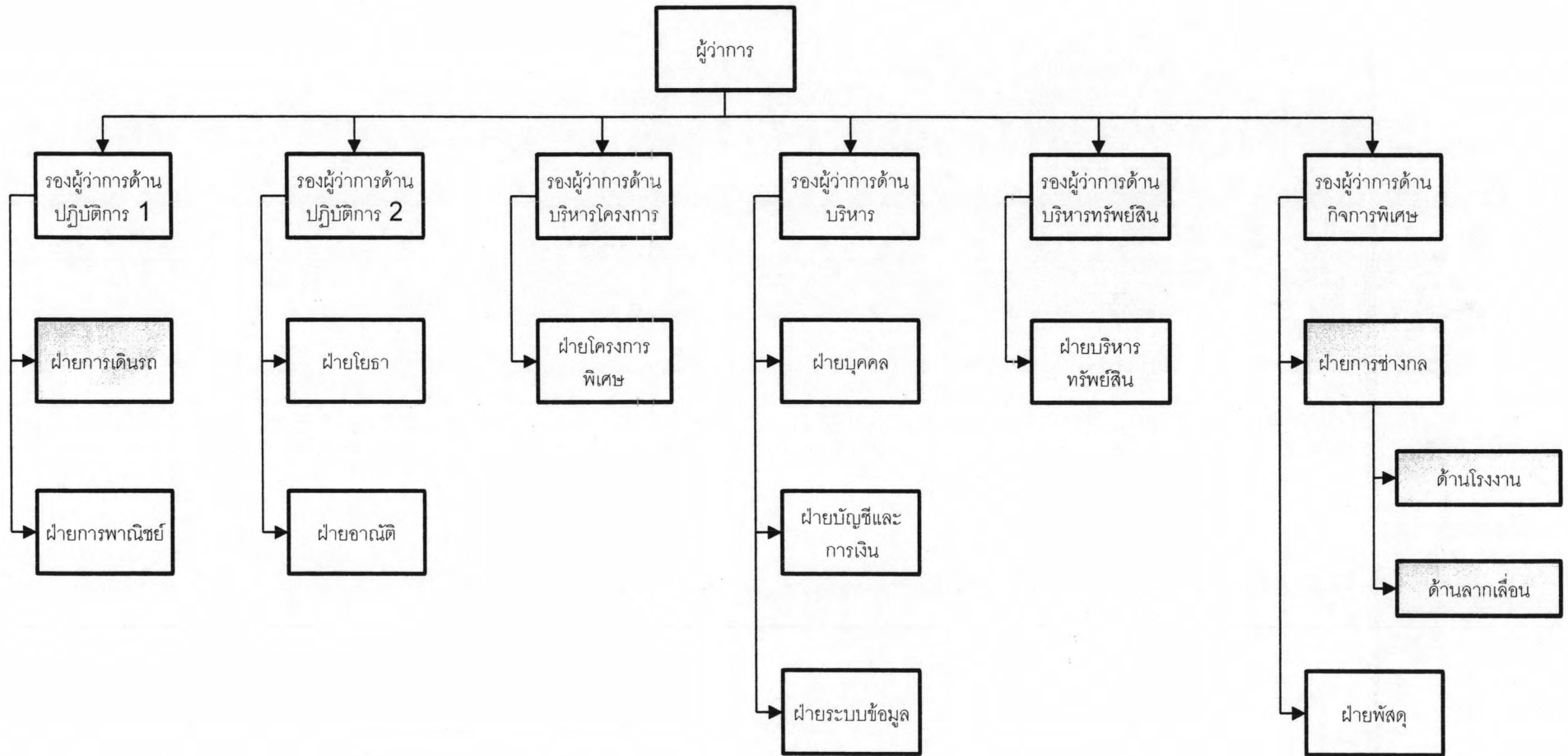
#### 3.1 สภาพปัจจุบันขององค์กรกรณีศึกษา

องค์กรกรณีศึกษานั้นเป็นหน่วยงานทางด้านรัฐวิสาหกิจทางด้านการขนส่งมวลชน โดยองค์กรมีหน้าที่หลักในการให้บริการประชาชนในด้านการขนส่งมวลชน และมีการขนส่งสินค้าเป็นภารกิจที่ช่วยเพิ่มรายได้ให้กับองค์กร

##### 3.1.1 โครงสร้างองค์กรและระบบการซ่อมบำรุง

องค์กรกรณีศึกษานั้นเป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจที่ดำเนินกิจการงานทางด้านการขนส่งมวลชนในประเทศ มีโครงสร้างการบริหารงานประกอบด้วยผู้ว่าการที่เป็นผู้บริหารสูงสุดขององค์กร รองผู้ว่าการที่รับผิดชอบงานในด้านต่างๆอีก 6 ท่าน อีกทั้งมีฝ่ายทั้งสิ้น 11 ฝ่ายได้แก่ (ดังรูปที่ 3.1)

- |                                     |                        |
|-------------------------------------|------------------------|
| 1. ฝ่ายการเดินรถ                    | 7. ฝ่ายบัญชีและการเงิน |
| 2. ฝ่ายการพาณิชย์                   | 8. ฝ่ายระบบข้อมูล      |
| 3. ฝ่ายการช่างโยธา                  | 9. ฝ่ายบริหารทรัพยากร  |
| 4. ฝ่ายอาณัติสัญญาณและ<br>โทรคมนาคม | 10. ฝ่ายการช่างกล      |
| 5. ฝ่ายโครงการพิเศษ                 | 11. ฝ่ายการพัสดุ       |
| 6. ฝ่ายบุคคล                        |                        |



รูปที่ 3.1 แสดงโครงสร้างการบริหารงานขององค์กรกรณีศึกษา

(ด้านโรงงาน ฝ่ายการช่างกลเป็นหน่วยงานกรณีศึกษา ส่วนด้านลากเลื่อน ฝ่ายการช่างกล เป็นลูกค้าภายในของด้านโรงงาน และฝ่ายการเดินรถเป็นลูกค้าภายนอกของด้านโรงงาน)

ในงานวิจัยฉบับนี้ได้ทำการศึกษาเฉพาะในส่วนงานทางด้านบำรุงรักษา ในหน่วยงานที่เป็นกรณีศึกษานั้นมีฝ่ายที่เกี่ยวข้องกับงานด้านบำรุงรักษาทั้งสิ้น 3 ฝ่ายด้วยกัน คือ ฝ่ายช่างกลมีหน้าที่หลักในการบำรุงรักษารถที่อยู่ในกิจการขององค์กร ฝ่ายช่างโยธา มีหน้าที่ในการบำรุงรักษาสิ่งก่อสร้างต่างๆที่มีในองค์กร และฝ่ายอาณัติสัญญาณ มีหน้าที่ในการบำรุงรักษาอาณัติสัญญาณต่างๆที่ใช้เพื่อการเดินรถ โดยฝ่ายที่มีบทบาทในด้านการบำรุงรักษาและมีงบประมาณเพื่อการบำรุงรักษา มากที่สุดในองค์กรคือ ฝ่ายช่างกล โดยฝ่ายช่างกลมีหน้าที่หลักดังนี้

- 1) ซ่อมแซมบำรุงรักษารถทุกประเภทที่ใช้อยู่ในกิจการขององค์กร ตลอดจนการซ่อมแซมและบำรุงรักษาเครื่องจักรเครื่องมือกลที่ใช้ในการซ่อมบำรุงรถด้วย
- 2) ออกแบบ ปรับปรุง แก้ไข ดัดแปลง ซ่อมแซม และสร้างอุปกรณ์ต่างๆที่อยู่ในเกณฑ์ที่สามารถดำเนินการได้ อันมีส่วนสัมพันธ์กับการซ่อมบำรุงรถประเภทต่างๆที่อยู่ในกิจการขององค์กร
- 3) ออกแบบและจัดทำรายการจำเพาะ เพื่อการจัดการรถทุกประเภท รวมทั้งเครื่อง จักร เครื่องมือกล และอุปกรณ์อะไหล่ต่างๆมาใช้ในกิจการขององค์กร
- 4) ควบคุมและดำเนินการทางเทคนิคในการลากจูงขบวนรถให้เป็นไปตามที่กำหนด และสอดคล้องกับความต้องการของฝ่ายเดินรถ
- 5) วางแผนและควบคุมการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถให้สอดคล้องกับแผนการเดินรถ รวมทั้งประสานงานจัดขบวนรถพิเศษต่างๆ
- 6) รับผิดชอบงานด้านวิศวกรรมเครื่องกล วิศวกรรมไฟฟ้า และวิศวกรรมอุตสาหกรรม โดยทั่วไป

จากภารกิจของฝ่ายช่างกลพบว่า มีภาระหน้าที่ในการซ่อมแซมรถทุกชนิดที่ใช้อยู่ภายในองค์กร ซึ่งการซ่อมแซมของฝ่ายช่างกลนั้นเป็นการซ่อมแซมตามวาระการซ่อม หรือเป็นการซ่อมแซมในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ การซ่อมแซมตามวาระนั้นถือได้ว่าเป็นการซ่อมในลักษณะของ

การบำรุงรักษาเชิงป้องกันนั่นเอง โดยการกำหนดวาระการซ่อมแซมนั้นคิดมาจาก 3 หลักเกณฑ์ซึ่งขึ้นอยู่กับว่ากำลังพิจารณาการครบวาระในส่วนใดของตัวรถ หรือพิจารณาหมดทั้งตัวรถ ได้แก่

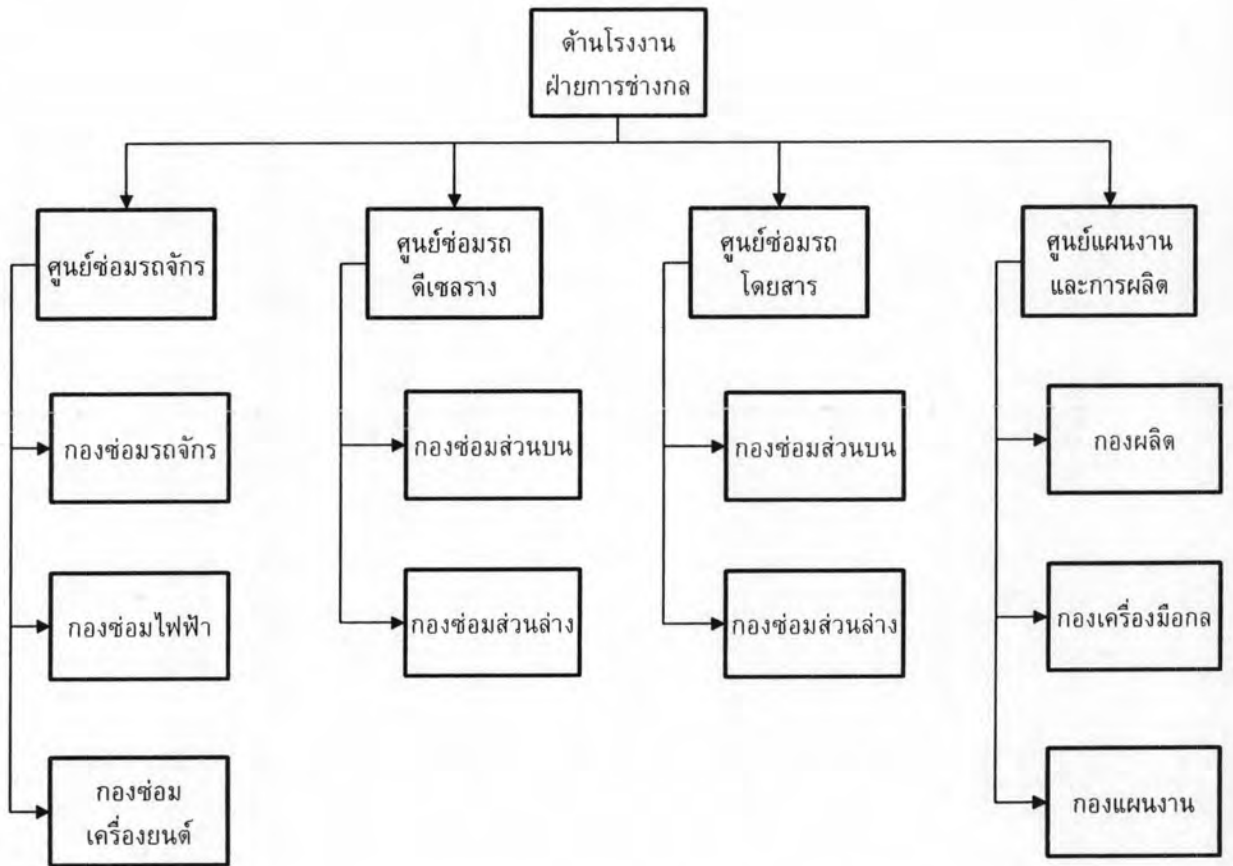
- 1) ชั่วโมงทำการ หมายถึง ระยะเวลาที่รถคันนั้นวิ่งทำขบวนออกจากสถานีต้นทางไปจนถึงสถานีปลายทางเก็บสะสมระยะเวลานี้ไปเรื่อยๆ จนครบระยะเวลาที่กำหนดไว้จึงนำรถเข้าซ่อมแซม การคิดวาระด้วยหลักเกณฑ์นี้มักจะใช้กับชิ้นส่วนที่มีการเคลื่อนไหวยุ่ตลอดเวลา เช่น เครื่องยนต์ มอเตอร์ เป็นต้น
- 2) กิโลเมตรทำการ หมายถึง ระยะทางที่รถคันนั้นวิ่งทำขบวนออกจากสถานีต้นทางไปจนถึงสถานีปลายทางเก็บสะสมระยะทางนี้ไปเรื่อยๆ จนครบระยะทางที่กำหนดไว้จึงนำรถเข้าซ่อมแซม การคิดวาระด้วยหลักเกณฑ์นี้มักจะใช้กับชิ้นส่วนที่มีการเคลื่อนไหวยุ่ตลอดเวลาเช่นกัน และมีการแปลงมาจากชั่วโมงทำการนั่นเอง เช่น ล้อรถ เป็นต้น
- 3) ตามปฏิทิน หมายถึง เมื่อถึงกำหนดตามที่กำหนดไว้สามารถนำรถเข้าซ่อมได้ทันทีแม้ว่ารถคันนั้นจะใช้วิ่งทำขบวนอยู่หรือไม่ก็ตาม การคิดวาระด้วยหลักเกณฑ์นี้มักจะใช้กับชิ้นส่วนที่มีการสึกหรอไปตามกาลเวลา เช่น ตัวรถ เบาะที่นั่ง หลอดไฟ เป็นต้น

เมื่อรถถึงวาระการซ่อมแซมแล้ว ก็ต้องมีการพิจารณาว่ารถคันนั้นถึงวาระการซ่อมแบบใด ซึ่งชนิดของวาระการซ่อมก็สามารถแบ่งออกได้ 2 แบบใหญ่ๆคือ

- 1) วาระเบาหรือวาระปานกลาง เป็นการซ่อมแซมรถในรายการที่ไม่ซับซ้อนมากนัก โดยทั่วไปเป็นการเปลี่ยนอุปกรณ์หรือชิ้นส่วนมากกว่าการซ่อมแซม และมักจะปฏิบัติกับชิ้นส่วนที่มีขนาดไม่ใหญ่มากนัก
- 2) วาระหนัก เป็นการซ่อมแซมใหญ่ (Overhaul) ที่ต้องมีการเปลี่ยนอะไหล่ทุกชิ้นที่อยู่ในรถมีการตรวจสอบการทำงานของระบบต่างๆในรถโดยละเอียด ทั้งชิ้นส่วนขนาด

เล็กและชิ้นส่วนที่มีขนาดใหญ่

เมื่อพิจารณาตามรูปที่ 3.1 จะพบว่าฝ่ายช่างกลประกอบด้วย 2 ด้านคือด้านโรงงานซึ่งมีหน้าที่ในการซ่อมบำรุงรถกรณีที่เป็นวาระหนัก และกรณีที่เกิดอุบัติเหตุอย่างหนัก เพราะด้านโรงงานมีเครื่องมือ อุปกรณ์ที่มีความสามารถในการซ่อมบำรุงสูง อีกทั้งยังมีบุคลากรที่มีความสามารถมาก ส่วนด้านลากเลื่อน มีหน้าที่ในการตรวจสอบวาระการซ่อม ซ่อมบำรุงรถในกรณีวาระเบาและวาระปานกลาง รวมทั้งซ่อมบำรุงรถที่เกิดอุบัติเหตุเล็กน้อยด้วย ในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ได้ทำการศึกษาระบบการวัดสมรรถนะเฉพาะในด้านโรงงานเท่านั้น เพราะเป็นด้านที่มีการใช้ทรัพยากรต่างๆสูงกว่าด้านลากเลื่อน ด้านโรงงานมีการบริหารงานเป็นไปตามโครงสร้างดังรูปที่ 3.2



รูปที่ 3.2 แสดงโครงสร้างการบริหารงานของด้านโรงงาน

จากโครงสร้างการบริหารงานพบว่า ด้านโรงงานประกอบด้วยศูนย์ทั้งสิ้น 4 ศูนย์ด้วยกันคือ

1) ศูนย์ซ่อมรถจักร เป็นศูนย์ที่มีหน้าที่หลักในการซ่อมแซมจักร ทั้งกรณีวาระหนักและกรณีอุบัติเหตุหนัก การซ่อมแซมจะมีกระบวนการอย่างกว้างๆ คือ เมื่อรถเข้ามาที่ศูนย์ซ่อม กองซ่อมรถจักรจะทำหน้าที่ในการแยกชิ้นส่วนต่างๆออกจากกัน แล้วส่งชิ้นส่วนเหล่านั้นให้กับกองที่มีหน้าที่ในการซ่อมแซม คือ กองซ่อมเครื่องยนต์ซึ่งมีหน้าที่ในการซ่อมเครื่องยนต์ และ กองไฟฟ้ามีหน้าที่ในการซ่อมแซมอุปกรณ์ผลิตกระแสไฟฟ้าภายในรถ เช่น เครื่องกำเนิดไฟฟ้า ส่วนชิ้นงานที่เมื่อถอดออกแล้วต้องการใช้ชิ้นส่วนใหม่มาเปลี่ยน จะต้องออกคำสั่งงานให้กับกองผลิต ศูนย์แผนงานและการผลิต เพื่อผลิตชิ้นส่วนที่ต้องการ หลังจากนั้นกองที่มีหน้าที่ดังกล่าวไปแล้วก็จะส่งอุปกรณ์ หรือชิ้นส่วนซึ่งมีความพร้อมในการใช้งานมาประกอบที่กองซ่อมรถอีกครั้ง แล้วจึงปล่อยรถออกไปทำขบวนได้

2) ศูนย์ซ่อมรถดีเซลรางและรถโดยสาร มีหน้าที่ในการซ่อมแซมรถดีเซลรางและรถโดยสาร โดยมีขั้นตอนการซ่อมที่คล้ายคลึงกันคือ เมื่อรถเข้ามาที่ศูนย์ซ่อมแล้ว รถจะเข้ามาที่กองซ่อมส่วนบนก่อน เพื่อทำการซ่อมรถส่วนบน สำหรับรถดีเซลรางต้องมีการถอดเครื่องยนต์และเครื่องกำเนิดไฟฟ้าออกก่อน แล้วส่งไปซ่อมที่กองซ่อมเครื่องยนต์ และกองไฟฟ้า ศูนย์ซ่อมรถจักรตามลำดับหลังจากนั้นจึงเป็นการซ่อมส่วนบน หากมีชิ้นส่วนใดต้องการให้ผลิตก็สามารถที่จะส่งผลิตไปที่กองผลิตได้ หลังจากซ่อมส่วนบนเสร็จแล้วรถจะเคลื่อนตัวเข้าสู่กองซ่อมส่วนล่างแล้วทำการซ่อมแซม หลังจากที่มีการซ่อมแซมเสร็จแล้ว สำหรับรถดีเซลรางต้องมีเครื่องยนต์และเครื่องกำเนิดไฟฟ้าถูกส่งกลับมาจากกองซ่อมเครื่องยนต์ และกองซ่อมไฟฟ้า ศูนย์ซ่อมรถจักรมาประกอบกับรถด้วย หลังจากนั้นจึงส่งรถออกไปเพื่อทำขบวน

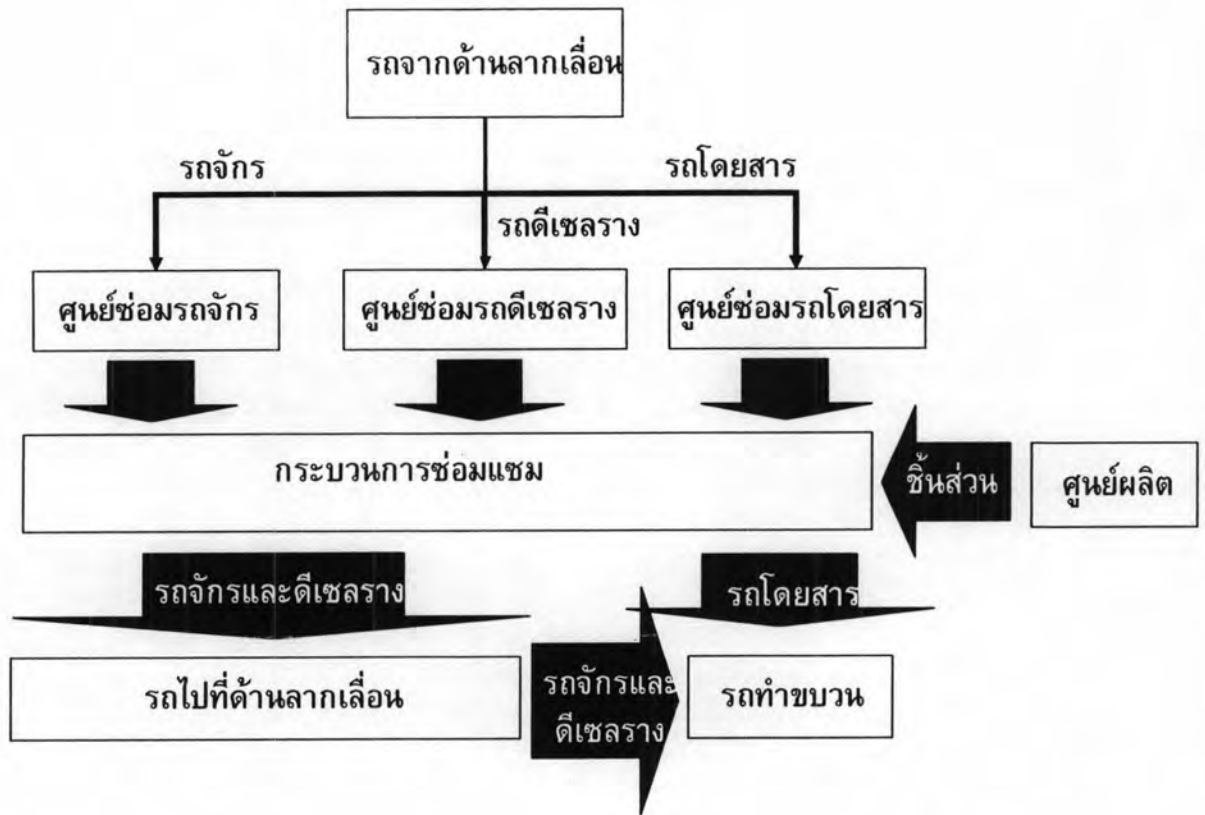
3) ศูนย์แผนงานและการผลิต มีหน้าที่ในการผลิตชิ้นงานตามที่มีคำสั่งมาจากศูนย์ทั้ง 3 ศูนย์ภายในด้านโรงงาน นอกจากนี้ยังมีหน้าที่ในการเก็บรวบรวมสถิติในการซ่อมบำรุงรถชนิดต่างๆ และสถิติในการผลิตชิ้นงานด้วย นอกจากนี้ยังมีหน้าที่ในการรวบรวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงและ



ผลิตชิ้นส่วนอีกด้วยเพื่อให้สามารถที่จะเข้าใจถึงกระบวนการซ่อมแซมได้ดียิ่งขึ้น จึงได้เขียนแผนภาพแสดงการจัดการงานบำรุงรักษาของด้านโรงงานแสดงไว้ดังรูปที่ 3.3 และรูปที่ 3.4 ซึ่งแสดงให้เห็นตั้งแต่ขั้นตอนการนำรถเข้าซ่อมที่มาจากฝ่ายเดินรถ ไปจนถึงกระทั่งรถซ่อมแซมเสร็จเรียบร้อยแล้ว และส่งกลับไปทำขบวนที่ฝ่ายเดินรถเช่นเดิม อีกทั้งยังช่วยให้ผู้จัดทำวิทยานิพนธ์มีความเข้าใจในกระบวนการซ่อมของด้านโรงงานมากยิ่งขึ้น อันจะช่วยให้สามารถแยกแยะว่าหน่วยงานใดทำหน้าที่อะไรบ้าง ซึ่งทำให้ออกแบบระบบการวัดสมรรถนะงานบำรุงรักษาได้ดีขึ้น



รูปที่ 3.3 แสดงภาพการจัดการงานบำรุงรักษาของด้านโรงงาน ฝ่ายช่างกล



รูปที่ 3.4 แสดงภาพกระบวนการจัดการงานบำรุงรักษาภายในด้านโรงงาน

### 3.2 ตัวชี้วัดที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน

องค์กรกรรณศึกษานั้นในปัจจุบันก็มีตัวชี้วัดที่ใช้ในการประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการปฏิบัติงานเช่นเดียวกับองค์กรอื่นๆ ซึ่งตัวชี้วัดที่ใช้อยู่นั้นสามารถที่จะแยกได้ตามศูนย์ต่างๆ ทั้ง 4 ศูนย์ของด้านโรงงานดังตารางที่ 3.1

ตารางที่ 3.1 แสดงตัวชี้วัดที่ใช้ในปัจจุบันของศูนย์ต่างๆภายในด้านโรงงาน

ศูนย์	ตัวชี้วัดที่ใช้ในปัจจุบัน
ศูนย์ซ่อมรถจักร	<ul style="list-style-type: none"> <li>● จำนวนเครื่องยนต์ที่กำลังซ่อมหนักทุกส่วนตามชนิดของเครื่องยนต์</li> <li>● จำนวนเครื่องยนต์ที่ซ่อมหนักทุกส่วนเสร็จแล้วตามชนิดของเครื่องยนต์</li> <li>● จำนวนเครื่องยนต์ที่รอซ่อมหนักทุกส่วนตามชนิดของเครื่องยนต์</li> </ul>



ตารางที่ 3.1(ต่อ) แสดงตัวชี้วัดที่ใช้อยู่ในปัจจุบันของศูนย์ต่างๆภายในด้านโรงงาน

ศูนย์	ตัวชี้วัดที่ใช้ในปัจจุบัน
ศูนย์ซ่อมรถจักร	<ul style="list-style-type: none"> <li>● จำนวนเครื่องยนต์ที่กำลังซ่อมหนักบางส่วนตามชนิดของเครื่องยนต์</li> <li>● จำนวนเครื่องยนต์ที่ซ่อมหนักบางส่วนเสร็จแล้วตามชนิดของเครื่องยนต์</li> <li>● จำนวนเครื่องยนต์ที่รอซ่อมหนักบางส่วนตามชนิดของเครื่องยนต์</li> <li>● จำนวนเครื่องยนต์ที่เสนอดัดจำหน่าย</li> <li>● จำนวนเครื่องยนต์ที่ส่งเข้าและส่งออกประจำเดือน</li> <li>● จำนวนเครื่องยนต์ที่ส่งออกใช้การประจำปีงบประมาณ</li> <li>● จำนวนรถจักรเข้าซ่อมในโรงงานมักกะสันประจำเดือน</li> <li>● จำนวนรถจักรส่งออกให้แขวงสบข.บช.ประจำเดือน</li> <li>● จำนวนรถจักรกำลังซ่อมประจำวัน</li> </ul> <p style="text-align: center;">ค่าใช้จ่ายในการซ่อมรถจักรรายคันประจำเดือน</p>
ศูนย์ซ่อมรถดีเซล รางและรถปรับ อากาศ	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ค่าใช้จ่ายในการซ่อมรถตามวาระรายคัน</li> <li>● ค่าใช้จ่ายในการซ่อมรถอุบัติเหตุรายคัน</li> <li>● จำนวนรถซ่อมตามวาระส่งออกใช้การประจำเดือน</li> <li>● จำนวนรถซ่อมอุบัติเหตุส่งออกใช้การประจำเดือน</li> <li>● จำนวนรถคงเหลือประจำเดือน</li> <li>● จำนวนรถดีเซลรางที่มีใช้งานในปัจจุบัน</li> <li>● จำนวนรถเข้าซ่อมตามวาระที่โรงงานมักกะสันประจำวัน</li> <li>● จำนวนรถอุบัติเหตุเข้าซ่อมประจำวันที่โรงงานมักกะสัน</li> <li>● จำนวนรถซ่อมตามวาระหนักเข้าโรงซ่อม</li> <li>● จำนวนรถอุบัติเหตุเข้าโรงซ่อม</li> </ul>

ตารางที่ 3.1(ต่อ) แสดงตัวชี้วัดที่ใช้อยู่ในปัจจุบันของศูนย์ต่างๆภายในตํานโรงงาน

ศูนย์	ตัวชี้วัดที่ใช้ในปัจจุบัน
ศูนย์ซ่อมรถดีเซล รางและรถปรับ อากาศ	<ul style="list-style-type: none"> <li>● จำนวนรถซ่อมตามวาระส่งออกใช้การประจำวัน</li> <li>● จำนวนรถซ่อมอุบัติเหตุส่งออกใช้การประจำวัน</li> <li>● จำนวนรถรอการซ่อม</li> <li>● จำนวนรถกำลังซ่อม</li> <li>● จำนวนรถที่กำลังเสนอตัดบัญชี</li> </ul> <p>จำนวนรถที่ได้รับอนุมัติให้ตัดบัญชีแล้ว</p>
ศูนย์ซ่อมรถ โดยสาร	<ul style="list-style-type: none"> <li>● จำนวนรถที่ได้รับอนุมัติให้ตัดบัญชีแล้ว</li> <li>● จำนวนรถที่ฝากเก็บประจำวัน</li> <li>● พยากรณ์จำนวนรถส่งออกใช้การประจำเดือนตามชนิดรถ</li> <li>● จำนวนรถซ่อมหนักประจำวัน</li> <li>● จำนวนรถซ่อมหนักบางส่วนประจำเดือน</li> <li>● จำนวนซ่อมแซมรถอุบัติเหตุประจำเดือน</li> <li>● ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมรถรายคัน</li> <li>● จำนวนวันที่รถรอซ่อมในโรงงานมักกะสันประจำเดือน</li> </ul>
ศูนย์แผนงานและ การผลิต	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ค่าแรงในการผลิตแต่ละรายการ</li> <li>● ค่าวัสดุในการผลิตแต่ละรายการรายเดือน</li> <li>● ค่าแรงที่มาปฏิบัติงานรายเดือน</li> <li>● ค่าแรงสูญเปล่า(วันหยุด)รายเดือน</li> <li>● ค่าแรงสูญเปล่า(วันลา)รายเดือน</li> <li>● ค่าวัสดุรวมรายเดือน</li> <li>● จำนวนวันทำงานรายเดือน</li> </ul>

ตารางที่ 3.1(ต่อ) แสดงตัวชี้วัดที่ใช้อยู่ในปัจจุบันของศูนย์ต่างๆภายในด้านโรงงาน

ศูนย์	ตัวชี้วัดที่ใช้ในปัจจุบัน
<p>ศูนย์แผนงานและการผลิต</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● จำนวนชั่วโมงทำงานรายเดือน</li> <li>● ค่าแรงรวมในการผลิตรายเดือน</li> <li>● จำนวน ชั่วโมง-คน ในการผลิตแต่ละรายการรายเดือน</li> <li>● เปอร์เซนต์แรงงานปฏิบัติงานรายเดือน</li> <li>● เปอร์เซนต์แรงงานสูญเปล่ารายเดือน</li> <li>● จำนวนคำสั่งงานที่ออกโดยแต่ละศูนย์รายเดือน</li> <li>● จำนวนชั่วโมง-คนที่ใช้ในคำสั่งงานโดยแต่ละศูนย์รายเดือน</li> <li>● ค่าแรงงานในการซ่อมแซมในคำสั่งงานโดยแต่ละศูนย์รายเดือน</li> <li>● ค่าวัสดุในการซ่อมแซมในคำสั่งงานโดยแต่ละศูนย์รายเดือน</li> <li>● จำนวนคำสั่งงานที่รอดำเนินการในเดือนถัดไป</li> <li>● จำนวนหน่วยที่รอผลิตในเดือนถัดไป</li> </ul>
	<p><u>งานเชื่อม</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● จำนวนคำสั่งงานแก๊สของโรงเชื่อมประจำเดือน</li> <li>● จำนวนชิ้นงานที่ซ่อมด้วยแก๊สของโรงเชื่อมประจำเดือน</li> <li>● จำนวนชั่วโมงทำการที่ซ่อมด้วยแก๊สของโรงเชื่อมประจำเดือน</li> <li>● ค่าแรงงานที่ซ่อมด้วยแก๊สของโรงเชื่อมประจำเดือน</li> <li>● ค่าวัสดุที่ใช้ซ่อมงานด้วยแก๊สของโรงเชื่อมประจำเดือน</li> <li>● จำนวนคำสั่งงานไฟฟ้าของโรงเชื่อมประจำเดือน</li> <li>● จำนวนชิ้นงานที่ซ่อมด้วยไฟฟ้าของโรงเชื่อมประจำเดือน</li> <li>● จำนวนชั่วโมงทำการที่ซ่อมด้วยไฟฟ้าของโรงเชื่อมประจำเดือน</li> <li>● จำนวนชิ้นงานที่ซ่อมด้วยไฟฟ้าของโรงเชื่อมประจำเดือน</li> </ul>

ตารางที่ 3.1(ต่อ) แสดงตัวชี้วัดที่ใช้อยู่ในปัจจุบันของศูนย์ต่างๆภายในด้านโรงงาน

ศูนย์	ตัวชี้วัดที่ใช้ในปัจจุบัน
<p>ศูนย์แผนงานและ การผลิต</p>	<p>● ค่าแรงงานที่ซ่อมด้วยไฟฟ้าของโรงเชื่อมประจำเดือน</p> <p>● ค่าวัสดุที่ใช้ซ่อมงานด้วยไฟฟ้าของโรงเชื่อมประจำเดือน</p> <p><u>งานผลิตยางและพลาสติก</u></p> <p>● จำนวนคำสั่งงานผลิตพลาสติกประจำเดือน</p> <p>● จำนวนชิ้นงานผลิตด้วยพลาสติก</p> <p>● Productive man-hour ที่ใช้ผลิตพลาสติก</p> <p>● ค่าแรงผลิตพลาสติก</p> <p>● ค่าวัสดุผลิตพลาสติก</p> <p>● จำนวนคำสั่งงานผลิตยางธรรมชาติประจำเดือน</p> <p>● Productive man-hour ที่ใช้ผลิตยางธรรมชาติ</p> <p>● ค่าแรงผลิตยางธรรมชาติ</p> <p><u>งานผลิตยางและพลาสติก</u></p> <p>● ค่าวัสดุผลิตยางธรรมชาติ</p> <p>● จำนวนคำสั่งงานผลิตยางสังเคราะห์ประจำเดือน</p> <p>● จำนวนชิ้นงานผลิตด้วยยางสังเคราะห์</p> <p>● Productive man-hour ที่ใช้ผลิตยางสังเคราะห์</p> <p>● ค่าแรงผลิตยางสังเคราะห์</p> <p>● ค่าวัสดุผลิตยางสังเคราะห์</p> <p><u>งานล้อ</u></p> <p>● จำนวนคำสั่งงานผลิตปลอกล้อ</p> <p>● จำนวนหน่วยผลิตปลอกล้อ</p>

ตารางที่ 3.1(ต่อ) แสดงตัวชี้วัดที่ใช้อยู่ในปัจจุบันของศูนย์ต่างๆภายในด้านโรงงาน

ศูนย์	ตัวชี้วัดที่ใช้ในปัจจุบัน
<p>ศูนย์แผนงานและ การผลิต</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Productive man-hour ที่ใช้ผลิตปลอกล้อ</li> <li>● ค่าแรงผลิตปลอกล้อ</li> <li>● ค่าวัสดุผลิตปลอกล้อ</li> <li>● จำนวนคำสั่งงานซ่อมปลอกล้อ</li> <li>● จำนวนหน่วยซ่อมปลอกล้อ</li> <li>● Productive man-hour ที่ใช้ซ่อมปลอกล้อ</li> <li>● ค่าแรงซ่อมปลอกล้อ</li> <li>● ค่าวัสดุซ่อมปลอกล้อ</li> <li>● จำนวนคำสั่งงานซ่อมบำรุงและรักษาตลับลูกปืน</li> <li>● จำนวนหน่วยซ่อมบำรุงและรักษาตลับลูกปืน</li> <li>● Productive man-hour ที่ใช้ซ่อมบำรุงและรักษาตลับลูกปืน</li> <li>● ค่าแรงซ่อมบำรุงและรักษาตลับลูกปืน</li> <li>● ค่าวัสดุซ่อมบำรุงและรักษาตลับลูกปืน</li> </ul> <p><u>งานหล่อและกระสวน</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● ปริมาณการผลิตแท่งห้ามล้อฟอสฟอรัสรายเดือน</li> <li>● ปริมาณการผลิตแท่งเหล็กรูปพรรณ</li> <li>● จำนวนใบสั่งงานค้างจากเดือนก่อน</li> <li>● จำนวนใบสั่งงานที่รับในเดือนนี้</li> <li>● จำนวนใบสั่งงานที่ทำเสร็จแล้ว</li> <li>● จำนวนใบสั่งงานที่ค้างยกไปเดือนหน้า</li> <li>● ปริมาณของเสียงานหล่อรายเดือน</li> </ul>