

การศึกษาความต้องการของผู้ใช้บริการ เพื่อกำหนดส่วนใช้สอยและบริการของสนามแข่งรถยนต์
กรณีศึกษา สนามโกคาร์ท BRC (Bangkok Racing Circuit) หลังซีคอนสแควร์



การศึกษาความต้องการของผู้ใช้บริการ เพื่อกำหนดส่วนใช้สอยและบริการของสนามแข่งรถยนต์
กรณีศึกษา สนามโกคาร์ท BRC (Bangkok Racing Circuit) หลังซีคอนสแควร์



การศึกษาเฉพาะบุคคลเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาการจัดการออกแบบภายใน
มหาวิทยาลัยกรุงเทพ
พ.ศ. 2553



© 2553

รุ่งรัตน์ ทวีเต็มทรัพย์
สงวนลิขสิทธิ์

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยกรุงเทพ
อนุมัติให้การศึกษาเฉพาะบุคคลนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรศิลปศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการจัดการออกแบบภายใน

เรื่อง การศึกษาความต้องการของผู้ใช้บริการ เพื่อกำหนดส่วนใช้สอยและบริการของสนามแข่ง
รถยนต์ กรณีศึกษา สนามโกคาร์ท BRC (Bangkok Racing Circuit) หลังซีคอนสแควร์

ผู้วิจัย รุ่งรัตน์ ทวีเดิมทรัพย์

ได้พิจารณาเห็นชอบโดย

อาจารย์ที่ปรึกษา

(อาจารย์ ศิริวรรณ รุจิพงษ์)

ผู้เชี่ยวชาญ

(รองศาสตราจารย์ จันทนี เพชรานนท์)

ผู้เชี่ยวชาญ

(ดร. ทวีศักดิ์ สังขปริษา)

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ศิวพร หวังพิพัฒน์วงศ์)

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

วันที่ 29 มกราคม พ.ศ. 2554

รุ่งรัตน์ ทวีเต็มทรัพย์. ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, มกราคม 2554, บัณฑิตวิทยาลัย
มหาวิทยาลัยกรุงเทพ.

การศึกษาความต้องการของผู้ใช้บริการ เพื่อกำหนดส่วนใช้สอยและบริการของสนามแข่งรถยนต์
กรณีศึกษา สนามโกคาร์ท BRC (Bangkok Racing Circuit) หลังซีคอนสแควร์(99 หน้า)
อาจารย์ที่ปรึกษา: อาจารย์ ศิริวรรณ รุจิพงษ์

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้เป็นการศึกษาด้านพฤติกรรมการใช้บริการสนามแข่งรถยนต์ประเภท
ดริฟท์และความต้องการรูปแบบการให้บริการรวมถึงความพึงพอใจรูปแบบการออกแบบตกแต่งภายใน
เพื่อนำเสนอแนวทางในการกำหนดส่วนใช้สอยภายในอาคารและแนวทางการจัดการสภาพแวดล้อม
ทางกายภาพให้มีความสอดคล้องและเหมาะสมกับพฤติกรรมและความต้องการของผู้รับบริการ โดยมี
คำถามการวิจัยคือ 1. กลุ่มผู้ใช้บริการใดที่เป็นกลุ่มเป้าหมายทางธุรกิจสนามแข่งรถยนต์โดยมี
ความถี่ในการใช้บริการมากที่สุด 2. กลุ่มเป้าหมายมีความต้องการบริการรูปแบบใดบ้างและ 3.
กลุ่มเป้าหมายมีความพึงพอใจรูปแบบการออกแบบตกแต่งภายในแบบใด โดยผลการวิจัยพบว่าจากการ
สำรวจกลุ่มผู้ใช้บริการสนามแข่งรถยนต์ ตามสถานที่ต่าง ๆ ภายในเขตกรุงเทพมหานคร มี
วัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึง พฤติกรรมการใช้บริการสนามแข่งรถยนต์ประเภท ดริฟท์ ความพึงพอใจ
และความต้องการในรูปแบบออกแบบตกแต่งภายในโครงการสนามแข่งรถยนต์ประเภทดริฟท์ และ
ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจในการเลือกใช้บริการสนามแข่งรถยนต์ จากกลุ่มตัวอย่าง 100 คน ที่
เป็นเพศชาย มีอายุอยู่ในช่วง 20-25 ปี สภาพการศึกษาส่วนใหญ่คือระดับปริญญาตรี ประกอบอาชีพ
พนักงานบริษัท มีรายได้อยู่ระหว่าง 25,001 – 30,000 บาท

การศึกษาวิจัย สำรวจกลุ่มผู้ใช้บริการสนามแข่งรถยนต์ ตามสถานที่ต่าง ๆ ภายในเขต
กรุงเทพมหานคร จะมีลักษณะพฤติกรรมการใช้บริการสนามแข่งรถยนต์ Bangkok Racing Circuit มี
การใช้สนามส่วนใหญ่ 1 ครั้ง/เดือน ในแต่ละครั้งจะมีค่าใช้จ่าย 1,000 บาท/ชั่วโมง แต่ครั้งที่มาจะ
มาใช้บริการครั้งละ 1-5 คน และจะใช้เวลาส่วนใหญ่ 2 ชั่วโมง

กิตติกรรมประกาศ

ทางผู้วิจัยขอแสดงความขอบคุณเป็นอย่างสูงต่อมหาวิทยาลัยกรุงเทพคณะศิลปกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีการออกแบบตกแต่งภายในและเหล่าคณาจารย์ผู้ทรงคุณวุฒิทุกท่านที่ได้มีส่วนร่วมในการรับฟังปัญหาช่วยในการขบคิดแก้ไขเพื่อเป็นแนวทางในการปรับปรุงพัฒนาให้สารนิพนธ์ฉบับนี้ มีความสมบูรณ์โดยมีรายนามดังนี้

อาจารย์ศิริวรรณ รุจิพงษ์: อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก

อาจารย์ ดร.ทวิศักดิ์ สังขปริษา: อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม

และผู้วิจัยขอแสดงความขอบคุณสถานประกอบการดังต่อไปนี้ที่เอื้อเฟื้อสถานที่เพื่อทำการเก็บข้อมูลงานวิจัย Bangkok Racing Circuit หลังห้างสรรพสินค้าซีคอนสแควร์ แขวงหนองบอน เขตประเวศ กทม. และบริษัท โอทีเออินเตอร์เปอร์เรชั่น จำกัด

ท้ายที่สุดสารนิพนธ์นี้จะไม่มีความสมบูรณ์ได้ถ้าขาดการให้กำลังใจจากครอบครัวทวิเดิมทรัพย์ทุกท่านอันเป็นที่รักคุณพ่อนิคม คุณแม่ นฤมล น้องชาย น้องสาว เพื่อนๆปริญาโท เพื่อนๆเอแบค เพื่อนๆนักแข่งรถดริฟท์ดาวิเด โคริโก, โจ-วิทนพร พิงเพียร และเพื่อนๆดีเจซี้ด ขอขอบคุณทุกคนที่อยู่เคียงข้างมาตลอดในยามที่ต้องเผชิญกับปัญหาและอุปสรรคในการทำงาน

รุ่งรัตน์ ทวิเดิมทรัพย์

สารบัญ

| | หน้า |
|---|------|
| บทคัดย่อ | ง |
| กิตติกรรมประกาศ | จ |
| สารบัญตาราง | ซ |
| สารบัญรูปภาพ | ฅ |
| บทที่ 1 บทนำ | |
| 1.1 ความสำคัญและที่มา | 1 |
| 1.2 ประเด็นปัญหาของการศึกษา | 3 |
| 1.3 วัตถุประสงค์ของการศึกษา | 3 |
| 1.4 ขอบเขตของการศึกษา | 3 |
| 1.5 คำถามการวิจัย | 4 |
| 1.6 กรอบแนวความคิด | 4 |
| 1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ | 4 |
| 1.8 ขั้นตอนและวิธีดำเนินการวิจัย | 4 |
| 1.9 นิยามศัพท์ | 5 |
| บทที่ 2 การทบทวนวรรณกรรม | |
| 2.1 ข้อมูลทั่วไปของกีฬาแข่งขันรถยนต์ | 7 |
| 2.2 การแบ่งกลุ่มผู้ใช้บริการตามแนวคิดพฤติกรรมผู้บริโภค | 15 |
| 2.3 พื้นที่ที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรม | 17 |
| 2.4 รูปแบบการตกแต่งพื้นที่ | 24 |
| 2.5 การสำรวจสถานที่และการให้บริการ โครงการสนามแข่งรถต่างๆ | 28 |

สารบัญ(ต่อ)

| | |
|--|----|
| บทที่ 3 ระเบียบวิธีดำเนินการวิจัย | |
| 3.1 การกำหนดประชากรและการเลือกกลุ่มตัวอย่าง | 31 |
| 3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล | 32 |
| 3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล | 33 |
| 3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล | 33 |
| 3.5 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล | 34 |
| บทที่ 4 การวิเคราะห์ผลสำรวจ | |
| 4.1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม | 36 |
| 4.2 ข้อมูลด้านพฤติกรรมการใช้บริการสนามแข่งขันรถยนต์ | 39 |
| 4.3 ข้อมูลด้านปัจจัยต่างๆที่มีความสำคัญต่อการตัดสินใจ | 42 |
| 4.4 ข้อมูลด้านความพึงพอใจต่อสิ่งอำนวยความสะดวก | 48 |
| 4.5 ข้อมูลด้านความต้องการของรูปแบบการออกแบบตกแต่งภายในสไตล์ต่างๆ | 49 |
| บทที่ 5 สรุปผลการศึกษาความต้องการของผู้ใช้บริการ | |
| 5.1 สรุปผลการศึกษา | 53 |
| 5.2 ข้อมูลส่วนเสริมในการจัดการธุรกิจโครงการ | 58 |
| บรรณานุกรม | 59 |
| ภาคผนวก | |
| ภาคผนวก ก | 61 |
| ภาคผนวก ข | 62 |
| ภาคผนวก ค | 69 |
| ภาคผนวก ง | 70 |
| ประวัติผู้เขียน | 99 |

สารบัญตาราง

| | | |
|---------------|---|----|
| ตารางที่ 2.1: | ปัจจัยต่างๆที่ได้จากการสำรวจ สโมสรแข่งขันรถยนต์ที่ต่างๆ | 29 |
| ตารางที่ 4.1 | จำนวนและร้อยละผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามเพศ | 36 |
| ตารางที่ 4.2 | จำนวนและร้อยละผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามอายุ | 36 |
| ตารางที่ 4.3 | จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามสถานภาพสมรส | 37 |
| ตารางที่ 4.4 | จำนวนและร้อยละผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการศึกษา | 38 |
| ตารางที่ 4.5 | จำนวนและร้อยละผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามอาชีพ | 38 |
| ตารางที่ 4.6 | จำนวนและร้อยละผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามรายได้ | 39 |
| ตารางที่ 4.7 | จำนวนและร้อยละผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามการใช้บริการ | 39 |
| ตารางที่ 4.8 | จำนวนและร้อยละความถี่ในการใช้สโมสรแข่งขันรถยนต์ | 40 |
| ตารางที่ 4.9 | จำนวนและร้อยละค่าใช้จ่ายในการใช้บริการแต่ละครั้ง | 40 |
| ตารางที่ 4.10 | จำนวนและร้อยละจำนวนสมาชิกที่มาใช้บริการสโมสรแข่งขันรถยนต์ | 41 |
| ตารางที่ 4.11 | จำนวนและร้อยละเวลาที่ใช้บริการในสโมสรแข่งขันรถยนต์ | 41 |
| ตารางที่ 4.12 | จำนวนและร้อยละวัตถุประสงค์ในการมาใช้บริการสโมสรแข่งขันรถยนต์ | 42 |
| ตารางที่ 4.13 | ด้านผลิตภัณฑ์ที่มีความสำคัญต่อการตัดสินใจในการเลือกใช้บริการ | 42 |
| ตารางที่ 4.14 | ด้านราคาที่มีความสำคัญต่อการตัดสินใจในการเลือกใช้บริการ | 43 |
| ตารางที่ 4.15 | ด้านช่องทางการจัดจำหน่ายที่มีความสำคัญต่อการตัดสินใจ | 44 |
| ตารางที่ 4.16 | ด้านการส่งเสริมการตลาดที่มีความสำคัญต่อการตัดสินใจ | 45 |
| ตารางที่ 4.17 | ด้านคุณภาพการให้บริการที่มีความสำคัญต่อการตัดสินใจ | 46 |
| ตารางที่ 4.18 | ด้านคุณลักษณะของสโมสรแข่งขันรถยนต์ที่มีความสำคัญต่อการตัดสินใจ | 47 |
| ตารางที่ 4.19 | ข้อมูลด้านความพึงพอใจต่อสิ่งอำนวยความสะดวก | 48 |
| ตารางที่ 4.20 | จำนวนและร้อยละต้องการของรูปแบบการออกแบบตกแต่งภายใน | 49 |
| ตารางที่ 4.21 | จำนวนและร้อยละสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสโมสรแข่งขันรถยนต์ที่ต้องการ | 51 |
| ตารางที่ 4.22 | จำนวนและร้อยละความเหมาะสมของการจัดสรรพื้นที่ | 51 |

สารบัญรูปภาพ

| | | |
|-------------|---|----|
| ภาพที่ 2.1 | สนามโดยรอบของ สนามแข่งขันรถยนต์ BRC | 17 |
| ภาพที่ 2.2 | แผนผังสนามแข่งขัน | 18 |
| ภาพที่ 2.3 | สภาพสนามแข่งขัน | 18 |
| ภาพที่ 2.4 | สภาพสนามแข่งขันถ่ายจากบริเวณ Pit | 19 |
| ภาพที่ 2.5 | สภาพพื้นสนามแข่งขัน | 19 |
| ภาพที่ 2.6 | โค้งในสนามแข่งขัน | 20 |
| ภาพที่ 2.7 | สนามแข่งขันในอีกมุมมอง | 20 |
| ภาพที่ 2.8 | บริเวณ Pit ในสนามแข่งขัน | 21 |
| ภาพที่ 2.9 | อีกมุมหนึ่งในสนามแข่งขัน | 21 |
| ภาพที่ 2.10 | มุมมองไปในทิศทางของห้างสรรพสินค้า | 22 |
| ภาพที่ 2.11 | เส้นทางตรงยาวของสนาม | 22 |
| ภาพที่ 2.12 | มุมมองกว้างของสนามแข่งขัน | 23 |
| ภาพที่ 2.13 | สภาพขอบถนน | 23 |
| ภาพที่ 2.14 | มุมมองจากจุดที่นั่งชมการแข่งขัน | 24 |
| ภาพที่ 2.15 | รูปแบบการออกแบบในรูปแบบสมัยใหม่ | 25 |
| ภาพที่ 2.16 | รูปแบบการออกแบบ เอเชียร่วมสมัย | 25 |
| ภาพที่ 2.17 | รูปแบบการออกแบบที่ทันสมัย | 26 |
| ภาพที่ 2.18 | รูปแบบการออกแบบในรูปแบบตัดทอนเฉพาะส่วนที่จำเป็น | 27 |
| ภาพที่ 2.19 | รูปแบบการออกแบบในรูปแบบยุค 60 | 28 |

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความสำคัญและที่มาของเรื่องที่ศึกษา

ในปัจจุบัน กีฬาแข่งรถยนต์ เริ่มมีความนิยม และเติบโตเป็นวงกว้าง มีสนามสำหรับการฝึกซ้อมเพิ่มมากขึ้นทั้งใน กรุงเทพฯ ปริมณฑล และต่างจังหวัด โดยแต่ละสนามจะมีความแตกต่างกัน ในส่วนของรูปลักษณะและความยาก - ง่ายของการแข่งขัน และเอกลักษณ์เฉพาะตัวที่ต่างกัน และความแตกต่างในแต่ละประเภทการแข่งขัน เช่น คริปท์ แดรก และเซอร์กิต

ในการเติบโตของกีฬาการแข่งขันรถยนต์ ยังต้องการ การสนับสนุนการแข่งขันให้ก้าวไปสู่ระดับอินเตอร์และสนับสนุนนักกีฬาแข่งรถยนต์ของไทยที่มีความสามารถ เข้าร่วมการแข่งขัน และสร้างชื่อเสียงให้กับประเทศ พร้อมทั้งส่งเสริมให้ผู้ที่สนใจมีบทบาททำกิจกรรมร่วมกัน หรือพบปะสังสรรค์ เพื่อแลกเปลี่ยน และ ทำความเข้าใจต่อกีฬาชนิดนี้ จึงเลือกทำการศึกษาเจาะลึกเรื่องการอำนวยความสะดวกต่อผู้เข้าแข่งขัน และ ผู้ที่มาใช้บริการสนามแข่งรถเหล่านี้ โดยเน้นประเภทการคริปท์ เป็นการเอื้ออำนวยให้เกิดความพร้อมในทุกทุกด้าน โดยยึดหลักมาตรฐานของพื้นที่ให้เทียบเท่ากับมาตรฐานสากลที่กำหนด

เริ่มแรกการกีฬาแข่งรถยนต์ประเภทคริปท์ ได้รับความนิยมในบางกลุ่มเท่านั้น และได้รับการยอมรับและค่อยๆเริ่มแพร่หลายขึ้นเรื่อยๆ ตลาดสนามแข่งรถยนต์ ยังมีอยู่เพียงบางที่ ยังไม่ได้แพร่หลาย และได้รับการดูแลเท่าที่ควร สิ่งอำนวยความสะดวกในสนามไม่ได้ตอบสนองต่อผู้ให้บริการเท่าที่ควร และยังมีผู้ประกอบการรายใด เห็นความสำคัญของธุรกิจนี้อย่างชัดเจน กล่าวคือ ผู้ประกอบการได้จัดสร้างสนามกีฬาแข่งรถยนต์เพียงอย่างเดียว ไว้บริการเฉพาะนักแข่งขันท่ามาใช้บริการ ไม่ได้คำนึงถึงผู้ติดตาม ที่ไม่ได้มาเพื่อการแข่งขันโดยตรง

ผู้ประกอบการรายอื่นๆที่เริ่มเปิดธุรกิจประเภทเดียวกัน มีการดำเนินงานอย่างเป็นรูปแบบมากขึ้น แต่ยังไม่สามารถตอบสนองผู้มาใช้บริการได้อย่างชัดเจนเท่าที่ควร ยังคงมุ่งเน้นในส่วนของสนามแข่งมากกว่าการบริการอื่นๆของผู้ใช้บริการโดยรวม ซึ่งแตกต่างกับความต้องการของผู้บริโภคที่ต้องการความหลากหลายเพิ่มขึ้นจึงทำให้สนามแข่งรถแห่งใหม่ๆ ต้องปรับตัว โดยเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกมากขึ้นนำไปสู่การสร้างสนามที่มีความปลอดภัยมากขึ้น คำนึงถึงกฎ ระเบียบ และมาตรฐานที่กำหนด เพื่อหวังเพิ่มลูกค้าให้มาใช้บริการมากขึ้น อย่างไรก็ตามยังไม่มีการศึกษาหาข้อสรุปที่ชัดเจน ว่ากลุ่มลูกค้าที่มาใช้บริการสนามแข่งรถโดยตรง ซึ่งในทางธุรกิจ อาจหมายถึงกลุ่มเป้าหมายหลัก เป็นคนกลุ่มใด และกลุ่มดังกล่าวมีความต้องการ การให้บริการในรูปแบบใดบ้าง

มีลักษณะทางประชากรและลักษณะการใช้บริการเป็นอย่างไร มีความพึงพอใจในรูปแบบการออกแบบตกแต่งภายในรูปแบบใด ทำให้การกำหนดรูปแบบการให้บริการภายในสนามแข่งรถยนต์และสิ่งอำนวยความสะดวกรอบๆสนามยังไม่มี ความชัดเจน จากเหตุผลข้างต้น ทำให้ผู้ประกอบการธุรกิจประเภทนี้ มีความต้องการที่ศึกษาว่า กลุ่มเป้าหมายที่มาใช้บริการสนามแข่งรถยนต์เป็นใคร และมีความต้องการลักษณะรูปแบบใด

ในปัจจุบันสภาวะการแข่งขันของอุตสาหกรรมนี้ถือว่าไม่รุนแรงมากนัก เนื่องมาจากการที่ไม่สามารถหาพื้นที่เพื่อดำเนินโครงการได้ง่ายนัก เพราะธุรกิจประเภทนี้เป็นธุรกิจที่ต้องใช้พื้นที่เป็นจำนวนมากและต้องใช้งบลงทุนครั้งแรกค่อนข้างสูง แต่ธุรกิจนี้สามารถสร้างรายได้ดีพอสมควร ซึ่งทำให้ธุรกิจบริการสนามแข่งรถยนต์ประเภทดริฟท์ที่มีความน่าสนใจในด้านการเงินจากผลประกอบการด้วย

จากข้อมูลสภาพตลาดของสินค้าและบริการ จะเห็นได้ว่ายังมีโอกาสอยู่อีกมากในอุตสาหกรรมนี้จากสภาวะแวดล้อมภายนอก อันได้แก่ การกีฬาประเภทนี้เริ่มเข้าสู่การเป็นนันทนาการมากขึ้น และการพบปะสังสรรค์ พุดคุยกันของผู้ที่มีความชื่นชอบในกีฬาประเภทนี้เหมือนกัน แต่กระนั้นก็ยังมีความมีปัญหา รูปแบบของสินค้าและบริการที่ยังไม่เป็นมาตรฐานสากลมากนักในตลาดปัจจุบัน ซึ่งการมีผู้ประกอบการรายใหม่ๆ ที่นำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาประกอบการออกแบบสถานที่โดยรวม เพื่อพัฒนาและยกระดับสนามแข่งรถกีฬารถยนต์ประเภทดริฟท์ เป็นสิ่งที่ควรดำเนินการอย่างยิ่งในปัจจุบัน ในขณะที่ธุรกิจดังกล่าว จะต้องสามารถตอบสนองได้ตรงตามความต้องการของผู้บริโภค

ดังนั้นผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาข้อมูลดังกล่าว และเป็นการแข่งขันรถยนต์ประเภทดริฟท์(Drift) เพื่อจะได้นำไปประกอบการตัดสินใจในการนำเสนอแนวทางในการใช้พื้นที่ภายในโครงการ ว่ารูปแบบการให้บริการ สิ่งอำนวยความสะดวกภายในรอบๆสนามแข่งรถ ประเภทใดบ้างที่จะได้รับความสนใจ และมีการใช้งานจากผู้มาใช้บริการ นอกเหนือจากนักแข่งรถที่มาใช้สนามเป็นหลัก แนวทางการออกแบบตกแต่งภายในใดเป็นที่ต้องการ รวมทั้งได้รับการยอมรับจากกลุ่มเป้าหมาย เพื่อศักยภาพที่ดีขึ้นในการให้บริการของโครงการสนามแข่งรถยนต์

1.2 ประเด็นปัญหาของการศึกษา

จากการเจริญเติบโตทางด้านกีฬาการแข่งขันรถยนต์ประเภทครีฟท์ ผู้ประกอบการได้ตระหนักถึงการแข่งขันที่จะสูงขึ้น การวิจัยนี้จึงมุ่งศึกษาความต้องการของกลุ่มเป้าหมาย อันเกี่ยวข้องกับรูปแบบการให้บริการ เพื่อเสนอแนวทางการออกแบบภายใน ที่จะทำให้เกิดการสอดคล้องกันระหว่างรูปแบบของการให้บริการด้านต่างๆ กับความต้องการของกลุ่มเป้าหมาย จากประเด็นปัญหาจึงทำให้เกิดคำถามในการวิจัยว่า สำหรับธุรกิจ บริการเช่าสนามแข่งขันรถยนต์ประเภทครีฟท์นั้น กลุ่มผู้ที่มีการใช้บริการมากที่สุดเป็นกลุ่มใด และกลุ่มเป้าหมายดังกล่าวมีความต้องการลักษณะของการให้บริการใดเป็นเกณฑ์ที่ใช้ในการตัดสินใจใช้บริการสนามแข่งขันรถยนต์แห่งนั้น รวมถึงกลุ่มเป้าหมายมีความพึงพอใจรูปแบบการออกแบบตกแต่งภายในรูปแบบใด

1.3 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมการใช้บริการสนามแข่งขันรถยนต์ประเภทครีฟท์ของกลุ่มเป้าหมาย
2. เพื่อศึกษาความพึงพอใจและความต้องการในรูปแบบออกแบบตกแต่งภายใน โครงการสนามแข่งขันรถยนต์ประเภทครีฟท์ของกลุ่มเป้าหมาย
3. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจในการเลือกใช้บริการสนามแข่งขันรถยนต์ ของของกลุ่มเป้าหมาย

1.4 ขอบเขตของการศึกษา

ผู้ศึกษาจะศึกษา ความต้องการของผู้ใช้บริการ เพื่อกำหนดส่วนใช้สอยบริการของสนามแข่งขันรถยนต์ประเภทครีฟท์ ในประเด็น ดังนี้

1. ศึกษาถึงพฤติกรรมของผู้ใช้สนามแข่งขันรถยนต์ โดยการสัมภาษณ์ และทำแบบสอบถาม เพื่อนำมาวิเคราะห์ถึงจุดประสงค์ในการใช้สนาม
2. นำผลการวิเคราะห์มาวัดระดับความพึงพอใจ และสิ่งที่ผู้ใช้ต้องการ จากการมาใช้บริการสนามแห่งนี้
3. เสนอแนะรูปแบบของสนามในส่วนที่ควรเพิ่มเติมเพื่อให้ตอบสนองกับผู้ใช้สนาม ในฐานะนักแข่งและผู้เข้าชม

1.5 คำถามการวิจัย

1. กลุ่มผู้ที่มีการใช้สนามแข่งขันรถยนต์ ประเภทครีฟท์ มากที่สุดเป็นกลุ่มใด
2. กลุ่มเป้าหมายมีความต้องการลักษณะของการบริการใดที่ใช้เป็นเกณฑ์ในการตัดสินใจใช้บริการสนามแข่งขันรถยนต์ประเภทการครีฟท์
3. กลุ่มเป้าหมายมีความพึงพอใจรูปแบบการออกแบบตกแต่งภายในรูปแบบใด

1.6 กรอบแนวความคิด

การศึกษาถึงความต้องการของผู้ใช้สนามแข่งขันรถยนต์แห่งนี้ เพื่อรองรับการเจริญเติบโตของกีฬาแข่งขันรถยนต์ประเภทครีฟท์ ซึ่งรวมไปถึงธุรกิจยานยนต์ และเป็นแนวทางสำหรับนักลงทุน และเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพของธุรกิจสนามกีฬาแข่งขันรถยนต์ประเภทครีฟท์ ซึ่งสามารถนำข้อมูลนี้ไปอ้างอิงในการออกแบบสนามให้ครบถ้วนสมบูรณ์ถึงลักษณะการใช้สอยและเป็นการสร้างมาตรฐานของสนาม ซึ่งจะช่วยให้นักลงทุนที่สนใจ ธุรกิจประเภทนี้ สามารถเรียนรู้ และศึกษาข้อมูลได้อย่างครบถ้วน และเป็นการเพิ่มศักยภาพให้กับกีฬาแข่งขันรถยนต์ประเภทครีฟท์ให้เทียบเท่าระบบสากล

1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา

1. ให้เป็นข้อมูลเบื้องต้นสำหรับนักลงทุนที่สนใจลงทุนธุรกิจประเภทสนามกีฬาแข่งขันรถยนต์ประเภทครีฟท์ ในการเตรียมความพร้อมทางด้านสถานที่และสิ่งอำนวยความสะดวก
2. เพื่อเป็นแนวทางในการออกแบบสนามกีฬาแข่งขันรถยนต์ประเภทครีฟท์ให้ได้มาตรฐาน
3. เพื่อเป็นแนวทางการกำหนดรูปแบบการจัดสรรพื้นที่และการให้บริการภายในโครงการสนามแข่งขันรถยนต์ที่สอดคล้องกับเกณฑ์การตัดสินใจใช้บริการของกลุ่มเป้าหมาย
4. เพื่อเป็นแนวทางการกำหนดรูปแบบการตกแต่งภายในของโครงการสนามแข่งขันรถยนต์ประเภทการครีฟท์ที่สอดคล้องกับเกณฑ์การตัดสินใจใช้บริการของกลุ่มเป้าหมาย

1.8 ขั้นตอนและวิธีดำเนินการวิจัย

จากการพิจารณาคำถามและวัตถุประสงค์การวิจัยร่วมกับการรวบรวมข้อมูลที่ได้จากเอกสาร และวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง จากนั้นทำการกำหนดขอบเขตและเครื่องมือในการวิจัย เครื่องมือในการวิจัยครั้งนี้เป็นแบบสอบถาม โดยสุ่มตัวอย่างผู้ที่ใช้บริการสนามแข่งขันรถยนต์ประเภทครีฟท์

ทั้งนักแข่งและผู้เข้าชม ในแต่ละฤดูกาลแข่งขัน นำข้อมูลไปวิเคราะห์ด้วยสถิติ จึงทำการสรุปผลและเสนอแนะ จากนั้นเขียนรายงานการวิจัย และสรุปเป็นแนวทางการออกแบบภายในโครงการ

เนื้อหาของแบบสอบถามจะมีการให้คะแนนความต้องการ ในการบริการต่างๆจากมากไปน้อย (Likert's Scale) จึงสามารถทำให้ทราบได้ว่ารูปแบบการให้บริการใด ที่เป็นที่ต้องการของกลุ่มเป้าหมายมากที่สุด ส่วนในด้านความพึงพอใจในรูปแบบของการออกแบบตกแต่งภายในนั้นอิงจากรูปแบบ (Style) ในการออกแบบซึ่งอ้างอิงถึงแนวการออกแบบ ในรูปแบบทัศนียภาพ (Stimuli) ในแบบสอบถามนั้น มีความแตกต่างกันอย่างชัดเจนในรูปแบบ โดยรูปแบบที่แตกต่างนั้นคือ 1. รูปแบบสมัยใหม่ (Modern Style) 2. รูปแบบเอเชียร่วมสมัย (Contemporary Style) 3. รูปแบบที่ทันสมัย (Post Modern) 4. รูปแบบเท่าที่จำเป็น (Minimal) 5. รูปแบบยุค 60 (Retro Style) หลังจากนั้นทำการสรุปผล ความพึงพอใจในรูปแบบการออกแบบตกแต่งภายในจากกลุ่มเป้าหมายต่างๆในรูปของค่าเฉลี่ยร้อยละ ท้ายที่สุดทำการอภิปรายผลว่าความต้องการในรูปแบบการให้บริการรวมไปถึงความพึงพอใจในรูปแบบการออกแบบตกแต่งภายในของกลุ่มเป้าหมายเป็นอย่างไร จะใช้กำหนดแนวทางการออกแบบเพื่อรองรับการให้บริการดังกล่าวอย่างไร จึงจะให้ผลตรงกับความต้องการของกลุ่มเป้าหมายเพื่อศึกษาภาพในการให้บริการในสถานประกอบการสนามแข่งจักรยานยนต์ประเภทการครีฟท์

1.9 นิยามศัพท์

1. การแข่งขันรถยนต์ประเภทการครีฟท์หมายถึงการครีฟท์คือสไต์ลิ่งการขับที่ต้องทำอันเดอร์สแตียร์เข้า หาโค้ง และผ่าน โค้งนั้นไป โดยปกตินั้นจะสามารถทำได้ด้วยรถที่เป็นระบบขับเคลื่อนด้วยล้อหลัง เพราะลักษณะการถ่ายกำลังและการถ่ายเทน้ำหนักของมัน เหมาะสมสุด ๆ สำหรับการนี้ โดยเฉพาะ การครีฟท์อาจจะใช้เพื่อความสนุก ซึ่งมีจุดประสงค์ที่ว่าผสมผสานระหว่างความสนุกกับการ เสริมทักษะในการควบคุมรถ หรือใช้ในการแข่งก็ได้ การแข่งครีฟท์ เป็นการแข่งที่ดูจากสไต์ลิ่งมากกว่าความเร็วที่วิ่งได้ต่อรอบ หรือ ตำแหน่งตอนเข้าเส้นชัย เหนือกว่าการตัดสินหลัก ๆ ขึ้นอยู่กับ 4 ปัจจัยได้แก่ 1. มุมการเข้า โค้ง 2. โลน 3. ความเร็ว 4. ลูกเล่นหรือสไต์ลิ่ง

2. อันเดอร์สแต็ท คือ การที่รถเข้าโค้งผ่านไปได้ โดยที่รถมีลักษณะเหมือนหนีออกจากจุดศูนย์กลางออกไป
3. การแข่งขันรถยนต์ประเภทการแตรกหมายถึง การแข่งขันรถยนต์ประเภททางเรียบ ตรง โดยมีกติกาว่า ขับรถแข่งของตัวเองเข้าเส้นชัยในระยะ $\frac{1}{4}$ ไมล์ หรือ 402 เมตรก่อน จะเป็นผู้ชนะ
4. การแข่งขันรถยนต์ประเภทเซอร์กิต หมายถึง การแข่งขันจับเวลาในแต่ละรอบ ผู้ที่ทำเวลาได้น้อยที่สุดจะเป็นผู้ชนะ
5. กลุ่มตัวอย่าง หมายถึงกลุ่มบุคคลที่มาใช้บริการสนามแข่งขันรถยนต์ ทั้งในฐานะนักแข่ง และผู้เข้าชม
6. ความต้องการในรูปแบบของการให้บริการ หมายถึงรูปแบบของการให้บริการในส่วนร้านค้าต่างๆ ที่เป็นที่ต้องการของผู้มาใช้บริการสนามแข่งขันรถยนต์ประเภทครีฟท์ ว่าร้านค้าใดบ้างที่กลุ่มเป้าหมายต้องการให้มีการบริการในสนามแข่งขันรถยนต์ประเภทครีฟท์ โดยศึกษาจากการให้บริการในสนามแข่งขันรถยนต์ประเภทครีฟท์ สนามอื่น ที่ได้จากการตอบแบบสอบถาม รวมถึงการศึกษาโครงการสนามต่างๆ ที่เป็นที่รู้จักในวงกว้างที่คาดว่าจะสามารถสร้างรายได้จากการบริการได้
7. ความพึงพอใจในรูปแบบของการออกแบบตกแต่งภายใน หมายถึงความพึงพอใจของกลุ่มเป้าหมายที่มาใช้บริการสนามกีฬาแข่งขันรถยนต์ประเภทครีฟท์ ที่มีต่อรูปแบบการออกแบบตกแต่งภายในประเภทต่างๆว่า กลุ่มเป้าหมายมีความนิยมในรูปแบบการออกแบบตกแต่งภายในรูปแบบใดมากที่สุด

บทที่ 2

การทบทวนวรรณกรรม

2.1 ข้อมูลทั่วไปของกีฬาแข่งขันรถยนต์

ประวัติการครีฟท์

การครีฟท์ที่มีต้นกำเนิดมาจากนักแข่งรถยนต์ตามถนนบนภูเขาแถบชนบทของประเทศญี่ปุ่นซึ่งเป็นการแข่งบนถนน บนภูเขา เรียกว่า โทเกะ จนในที่สุดก็พัฒนามาเป็นรายการแข่งที่ต้องใช้ทุน และโฆษณาต่างๆ ซึ่งได้รับการสนับสนุนและอนุมัติโดยองค์กรและจัดแข่งตามสนามแข่งเอกชนต่าง ๆ

การครีฟท์ในสหรัฐอเมริกาเริ่มขึ้นเมื่อปี ค.ศ. 1996 ซึ่งเป็นรายการแข่งที่จัด ณ สนามแข่ง Willow Springs, California จัดขึ้นโดย นิตยสาร Option แต่ก็ไม่ได้ได้รับความนิยมจนกระทั่งเมื่อปี ค.ศ. 2002 นักครีฟท์ชาวญี่ปุ่นก็ยังคงถือว่าเป็นผู้นำในด้านเทคนิคและการปรับปรุงรถ แต่ชาวอเมริกันเองก็พัฒนาตัวเองและตามขึ้นมาอย่างรวดเร็ว ตามข้อมูลนั้น Keiichi Tsuchiya เมื่อตอนแข่งรถอยู่ และอยู่ในอันดับรั้งท้าย เขาตัดสินใจที่จะเหวี่ยงรถผ่านโค้ง ทำให้เหล่าฝูงชนรู้สึกตกตะลึงและรู้สึกประหลาดใจไปตามๆกัน ภายหลัง Keiichi เรียกมันว่า “การครีฟท์” ในขณะที่นี้อาจไม่ใช่ต้นกำเนิดของการครีฟท์ แต่ก็เป็นที่มาของชื่อและการแสดงให้คนอื่นเห็นเป็นครั้งแรก ในปี ค.ศ. 1977 Keiichi เริ่มต้นอาชีพการแข่งด้วยการขับรถหลายคัน ในการแข่งระดับมือสมัครเล่นรายการต่าง ๆ การแข่งในรถที่ไม่ค่อยมีกำลังแบบนี้ค่อนข้างยาก แต่ก็ทำให้ได้ประสบการณ์การเรียนรู้ที่ดี ต่อมา Keiichi ก็มีโอกาสดำเนินขับรถ Toyota AE86 Sprinter Trueno ซึ่งมีสปอนเซอร์หลักคือ ADVAN ในหลาย ๆ การแข่ง ในขณะที่เข้าโค้งขาลง เขาจะครีฟท์รถของเค้า และทำให้ได้ความเร็วขณะเข้าโค้งมากกว่าคู่แข่งคนอื่น ๆ ของเค้า เทคนิคนี้ ทำให้เค้าได้รับการขนานนามว่าเป็น Drift King ไม่ใช่เพราะอย่างที่หลายคนเข้าใจว่าเค้าเป็นคนแรกที่ครีฟท์หลาย ๆ เทคนิคซึ่งใช้กันในปัจจุบันในการครีฟท์นั้นถูกพัฒนาขึ้น โดยเหล่านักแข่งแรลลี่บนทางวิบากทางฝุ่น หรือแม้แต่บนหิมะ บนพื้นผิวถนนเช่นนั้นวิธีที่จะเข้าโค้งได้เร็วที่สุดก็คือการสไลด์

ณ ปัจจุบันนี้ การครีฟท์ได้มีวิวัฒนาการจนกลายเป็นกีฬา ซึ่งนักขับต้องแข่งกันบนรถที่มีระบบขับเคลื่อนล้อหลัง เพื่อสไลด์ให้นานที่สุดเท่าที่จะทำได้ ในการแข่งระดับสูง โดยเฉพาะการแข่งขัน D1

GrandPrix ในประเทศญี่ปุ่น ใน สหราชอาณาจักร และในสหรัฐอเมริกา นักขับสามารถที่จะทำให้รถของเค้าสไลด์อยู่ได้นาน และสไลด์ผ่านโค้งหลาย ๆ โค้งติด ๆ กันได้ การแข่งครีฟท์นั้นไม่ได้ตัดสินจากการที่ดูว่าใช้เวลาเท่าไรในการวิ่งวนครบรอบสนาม แต่ดูจากการเข้าไลน์ มุม ความเร็ว และปัจจัยในการแสดง ไลน์ เกี่ยวกับการเข้าให้ถูกไลน์ ซึ่งโดยปกติจะถูกกำหนดและบอกไว้ก่อน โดยกรรมการ มุม คือมุมของรถในตอนครีฟท์ ยิ่งมากยิ่งดี ความเร็ว คือความเร็วตอนเข้าโค้ง ตอนผ่านโค้ง และตอนออกจากโค้งไปแล้ว ยิ่งเร็วยิ่งดี ปัจจัยการแสดงนั้นขึ้นอยู่กับหลาย ๆ อย่าง เช่น จำนวนของควันยาง รถเฉียดกำแพงมากขนาดไหน ขึ้นอยู่กับว่าทุกอย่างดู “สมบูรณ์”ขนาดไหน ในรอบสุดท้ายของการแข่ง มักจะเป็นการแข่งขันของรถครีฟท์ สองคันซึ่งเรียก กันว่า “tsuiso” (การวิ่งไล่กัน) ในภาษาญี่ปุ่น ซึ่งคือการที่รถคันหนึ่งไถ่รถอีกคันหนึ่งในสนาม เพื่อพยายามที่จะไล่ให้ทัน หรือแม้แต่แข่งรถคันข้างหน้า ในรอบ tsuiso นี้ มันไม่เกี่ยวกับไลน์ในการครีฟท์ แต่ขึ้นอยู่กับว่านักครีฟท์คนไหนครีฟท์ได้น่าตื่นตาตื่นใจมากกว่ากัน โดยปกติแล้ว รถคันที่นำ จะทำมุมการครีฟท์แบบสุด ๆ แต่ก็ยังหัวชิดโค้งอยู่เพื่อป้องกันไม่ให้โดนแซง รถคันที่ตามโดยปกติจะครีฟท์ด้วยมุมที่น้อย ๆ แต่จะใกล้กับคันหน้ามาก ๆ รถไม่จำเป็นต้องตามให้ทัน และในความเป็นจริงแล้วในบางกรณี รถที่ถูกทิ้งในทางตรงหากครีฟท์สวยก็จะชนะในรอบนั้นไป การหมุน การอันเดอร์สเตียร์ หรือการชนกันนั้นจะส่งผลให้ตกรอบนั้นไปเลย

รายการแข่งครีฟท์ที่สำคัญมากที่สุดในโลกได้แก่รายการ Autobacs D1 Grand Prix ซึ่งมีต้นกำเนิดในประเทศญี่ปุ่น ณ สนามแข่ง Ebisu เมื่อขยายครอบคลุมทั่วประเทศญี่ปุ่นแล้ว D1 Grand Prix ณ ตอนนี้ก็มีการจัดแข่งขัน ซึ่งแข่งระหว่าง นักแข่งชาวญี่ปุ่น และ นักแข่งชาวสหรัฐอเมริกาขึ้นด้วยที่สนาม Irwindale Speedway ใน California และอีกรายการที่สนาม Silverstone Circuit และวางแผนที่จะบุกตลาดในส่วนอื่น ๆ ของทวีปเอเชียด้วย นิตยสาร Option ร่วมกับแผนกวิดีโอ V-Option ได้ตัดสินใจสร้างการแข่งขัน D1 Grand Prix ขึ้นมาเพื่อตอบสนองความคลั่งไคล้ในการครีฟท์ที่กำลัง ขยายตัว นำโดยประธาน CEO Daijiro Inada ซึ่งพวกเขาพยายามกันสุดความสามารถเพื่อขึ้นสู่จุดสูงสุด ในปี ค.ศ. 2006 ทาง D1 จะนำการแข่งขันเข้าสู่สหราชอาณาจักร ด้วยการให้โอกาสแก่นักแข่ง 5 อันดับแรก มาแข่งทั้งในสหราชอาณาจักรและในญี่ปุ่น (CM-Club .ประวัติการครีฟท์, 2008)

Drift Program

จะมี 2 รายการหลักในต่างประเทศ ได้แก่

1. D1 Professional Drift Grand Prix Series ซึ่งจัดขึ้นในประเทศ ญี่ปุ่น โดย D1 Formula Corporation Co., Ltd.
2. FD Formula Drift จัดที่ประเทศอเมริกา และประเทศอื่นๆ โดย Formula Drift Holdings

รายการแข่งขันในประเทศไทย ได้แก่

1. Drift Competition
2. Good Year International Drift Series (เริ่ม ปี 2553)
3. รายการย่อยตามต่างจังหวัดในประเทศไทย

โดย รายการ Drift Competition ได้จัดขึ้นโดยบริษัท Only On Corporation Co., Ltd. ที่ดำเนินการจัดนานกว่า 8 ปี แต่เพียงผู้เดียวในประเทศไทย ซึ่งครั้งแรกของการแข่งขัน มีรถเข้าร่วมกิจกรรมเพียง 12 คัน และดำเนินกิจกรรมเรื่อยมาจนในปัจจุบัน มีรถเข้าร่วมมากกว่า 100 คัน และมีนักขับมือสมัครเล่น ที่เกิดขึ้นจากการจัดกิจกรรม มากกว่า 500 คัน และประเทศไทยยังถือได้ว่าเป็นศูนย์กลางของการจัดการแข่งขัน Drift ในระดับเอเชีย ผลจากการเจริญเติบโตของกิจกรรม ส่งผลให้สร้างนักแข่งให้มีชื่อเสียงในวงสังคม เช่น คุณ ศักดิ์ นานา, คุณ วัฒนพร ฟิ่งเพียร, คุณ คาวีเด โดริโก และบุคคลที่มีชื่อเสียงอีกมากมาย ที่โด่งดังจากการจัดกิจกรรมนี้

กฎกติกาการแข่งขัน Drift Competition

Qualify Round

ในรอบ Qualify นักแข่งทุกคนจะมีคะแนนติดตัวทั้งหมดคนละ 100 คะแนน

หากรถที่เข้าทำการแข่งขันเกินกว่า 16 คัน จะทำการ Qualify รถ จำนวน 16 คันเพื่อเข้าแข่งในรอบ Drift Battle ประเด็นที่ใช้ในการตัดสิน การตัดสินในรอบ Qualify มีทั้งหมด 6 ข้อ ดังนี้

ประเด็นที่ 1 : ความเร็ว

- 1.1 วิธีการให้คะแนนของการจับความเร็ว หากใช้ความเร็วมากกว่าหรือเท่ากับความเร็วที่กำหนด จะไม่ถูกหักคะแนน
- 1.2 กรณีที่ใช้ความเร็วน้อยกว่า จะถูกหัก -1 คะแนน ต่อความเร็ว 1Km/h เช่น กรณีค่าเฉลี่ยความเร็วในการ Qualify ของสนามนั้นๆอยู่ที่ 60 Km/h ถ้ารถที่ทำการ Qualify วิ่งความเร็วได้ 59 Km/h ก็จะถูกหัก -1 คะแนน หรือ 55 Km/h ก็จะถูกหัก -5 คะแนน
- 1.3 กรณีสนามเปียก เกณฑ์ความเร็วที่ใช้ตัดสิน ของแต่ละสนามจะลดลง 10% โดยคณะกรรมการจะพิจารณาในกรณีนี้ ตามความเหมาะสมและจะทำการประกาศให้ทราบ

ประเด็นที่ 2 : ล้อหน้า

- 2.1 กรณีที่นักแข่งมีการปรับแต่งล้อหน้า ในการเข้าโค้งจะถูกหักครั้งละ -1 คะแนน
- 2.2 กรณีที่นักแข่งบังคับรถแล้วรถมีอาการล้อตรง
- วินาทีที่ 1 หัก -10 คะแนน
- วินาทีที่ 2 หัก -30 คะแนน
- หากเกิน 3 วินาที หักครั้งละ -100 คะแนน

ประเด็นที่ 3 : ล้อหลัง

- ห้ามมีการใช้เบรกมือในการ Qualify ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น
- หากมีการใช้เบรกมือจะถูกหัก ครั้งละ -1 คะแนน ต่อการใช้เบรกมือ 1 วินาที

ประเด็นที่ 4 : APEX

Apex มีทั้งหมด 3 จุด ประกอบด้วย Apex ท้าย 1 จุด และ Apex หัว 2 จุด โดยมีวิธีการให้คะแนน ดังนี้

- 4.1 กรณีที่เข้า APEX ท้ายไม่ได้ หักครั้งละ -50 คะแนน
- 4.2 กรณีที่เข้า APEX หัวไม่ได้ หักครั้งละ -30 คะแนน

ประเด็นที่ 5 : จุด START DRIFT และ FINISH

จุด START DRIFT จะวัดจากปลายกันชนหน้า

จุด FINISH จะวัดจากปลายกันชนหลัง

5.1 กรณีที่นักแข่งเลยจุด START แล้วรถยังไม่มีการ DRIFT หัก -100 คะแนน

5.2 กรณีนักแข่งยังไม่ผ่านจุด FINISH แล้วรถมีอาการตรงเกิน 3 วินาที หัก -100 คะแนน

ประเด็นที่ 6 : OUT OF TRACK (จุดที่ไม่มีกำแพง)

จะถูกหักครั้งละ -50 คะแนน ไม่ว่าจะ Line นอก หรือ Line ใน

Drift Battle Round

รถที่ผ่านการ Qualify คันที่ได้คะแนนน้อยที่สุด จะแข่งกับคันที่มีคะแนนมากที่สุด

หมายเหตุ กรณีฝนตก กรรมการจะยึดถือกฎระเบียบการตัดสินตามเดิม

กรรมการจะทำการพิจารณาตัดสินในรอบ Drift Battle ดังนี้

1. ความเร็ว การให้คะแนนความเร็วในรอบ Drift Battle

1.1 จะคิดจากความเร็วเฉลี่ย จากรถคันที่มีความเร็วต่ำสุด ที่ผ่านเข้ารอบนี้ +5 km/h และหลังจาก
บวกความเร็วแล้วจะพิจารณาการตัดสิน ในช่วงความเร็ว + - 7 km/h

เช่น หากรถคันที่มีความเร็วต่ำสุด ที่ผ่านเข้ารอบ Drift Battle มีความเร็ว 60km/h จะทำการบวกความเร็ว
5km/h เป็น 65km/h และจะได้ช่วงความเร็วในการตัดสินต่ำสุดอยู่ที่ 58 km/h และความเร็วสูงสุดอยู่ที่
72 km/h

1.2 หากความเร็วของรถคันที่นำ ต่ำกว่าความเร็วที่กำหนด

ครั้งที่ 1 ให้วิ่งใหม่

ครั้งที่ 2 ปรับคันทันหน้าเป็น 0 คะแนน

2. APEX

วิธีการให้คะแนนจะเน้นความสำคัญในการเข้า APEX80% ของคะแนนทั้งหมด ดังนี้

2.1 APEX ท้าย ให้ความสำคัญเป็น 60% ของ APEX ทั้งหมด

2.2 APEX หัว จุดที่ 1 ให้ความสำคัญเป็น 10% ของ APEX ทั้งหมด

2.3 APEX หัว จุดที่ 2 ให้ความสำคัญเป็น 10% ของ APEX ทั้งหมด

หมายเหตุ หากนักแข่งบังคับรถมีอาการลื่นตรงตั้งแต่ 3 วินาที จะได้ 0 คะแนน

หากนักแข่งบังคับรถแล้วรถหมุน 0 คะแนน

3. จุด START DRIFT และ FINISH

ถ้าคันทันหน้าวิ่งเข้าเส้น START แล้วไม่ DRIFT จะเสียคะแนน 100%

ถ้าคันทันหลังวิ่งเข้าเส้น START แล้วไม่ DRIFT จะเสียคะแนน 50%

4. หากนักแข่งทั้งคันทันหน้าและคันทันหลัง ขับครีฟท์ได้ผ่านกรณีข้อ 1,2 และ 3 เบื้องต้น

กรรมการจะทำการพิจารณาในรายละเอียดต่างๆในหัวข้อต่อไปนี้

รถทั้ง 2 คันจะมีคะแนนรวม 10 คะแนน โดยนักแข่งจะมีคะแนนคนละ 5 คะแนน ถ้ามี

การขับผิดพลาด หรือผิดกฎจะถูกตัดคะแนนไปให้รถอีกคันทันที และกรรมการจะ

พิจารณา รายละเอียดต่างๆตามหัวข้อต่อไปนี้

1. รถคันทันหน้าจะต้อง ครีฟท์ตั้งแต่จุดเริ่มต้น จนถึงเส้นชัย โดยไม่มีอาการ under steer หรือหมุนรถคันทันหลังสามารถ ครีฟท์ได้เหมือนกันโดยทิ้งระยะห่าง 3 คันรถตลอดการแข่งขัน

คันทันหน้า 5 คะแนน

คันทันหลัง 5 คะแนน

2. รถคันนำจะต้อง ครีฟท์ ตั้งแต่จุดเริ่มต้นจนถึงเส้นชัย โดยไม่มีอาการ การ under steer หรือหมุน รถคันหลังสามารถ ครีฟท์ให้เหมือนกัน โดยทิ้งระยะห่าง 3 คันรถ ตลอดการแข่งขัน
 คันหน้า 6 คะแนน
 คันหลัง 4 คะแนน
3. รถคันนำจะต้อง ครีฟท์ ตั้งแต่ จุดเริ่มต้น จนถึงเส้นชัย โดยไม่มีอาการ การ under steer หรือหมุน รถคันหลังสามารถครีฟท์ได้เหมือนกัน โดยทิ้งระยะห่าง 1 คันรถขึ้นไป 50% ของสนาม
 คันหน้า 4 คะแนน
 คันหลัง 6 คะแนน
4. รถคันนำจะต้องครีฟท์ ตั้งแต่จุดเริ่มต้น จนถึงเส้นชัย โดยไม่มีอาการ การ under steer หรือหมุน รถคันหลังสามารถ ครีฟท์ได้เหมือนกัน โดยทิ้งระยะห่าง 1 คันรถขึ้นไป 80% ของสนาม
 คันหน้า 4 คะแนน
 คันหลัง 6 คะแนน
5. ถ้ารถคันหลังสามารถครีฟท์แซงรถคันหน้าได้ และครีฟท์จนจบ โดยไม่มีการกระทบ กระทั่งคันหน้า
 คันหลัง 10 คะแนน
 คันหน้า 0 คะแนน
6. กรณีที่ในรอบ Drift Battle จะ ได้ 0 คะแนนทันที เมื่อ หมุน ชะงัก และ ใกล้เคียงหมุน ในขณะที่ Drift Battle คันหน้า หรือคันหลัง คันใดเกิดเหตุ 3 กรณีข้างต้นก่อน จะ ได้ 0 คะแนน อีกคัน ได้ 10 คะแนนทันที ไม่จำเป็นต้องครีฟท์จนจบ
7. กรณีครีฟท์ออกนอกสนาม (Out of track) จะถูกตัดคะแนนครั้งละ 1 คะแนน ทั้งใน และนอก Track
8. กรณีรถคันหลังตั้งใจพุ่งชนคันหน้า จะถูกออกจากการแข่งขันทันที

9. กรณีถูกแซงแล้วสามารถแซงคืนได้ จะได้คะแนนเสมอกัน คือ ได้ 5 คะแนนทั้งคันหน้าและคันตาม
10. เสียงและควันท่อไอเสีย มีผลต่อคะแนนการตัดสิน

กรณีต่างๆของการชน

1. หากคันหลังปะคันหน้า โดยไม่ทำให้คันหน้าเสียอาการ จนคันหลังชนะ 2-8 หรือ 3-7
2. หากคันหลังปะ กระแทกคันหน้า หรือทำให้คันหน้าเสียอาการอย่างแรง จนไม่สามารถไปได้ตามปกติของการ ดริฟท์ 10-0
3. หากคันหน้าเสียอาการเพียงเล็กน้อย คันหลังแพ้ ระยะเวลาเท่ากันตลอด 5-5
4. หากคันหน้าเสียอาการเพียงเล็กน้อยและยึดห่างคันหลังออกไป โดยที่คันหลังไล่ตามไม่ทัน 8-2
5. หากคันหลังปะคันหน้า โดยไม่เป็นเหตุให้คันหน้าเสียอาการ แต่คันหน้าเสียอาการไปเอง หรือไม่ทำการดริฟท์ต่อ 3-7 หรือ 2-8 ในบางกรณีอาจเป็น 1-9 หรือ 10-0 ขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของกรรมการ

ประเภทของสนามแข่งรถยนต์ในประเทศไทย

- สนามแบบ Outdoor หรือ Indoor
- สนามแบบถาวร คือ สนามที่สร้างขึ้นมาโดยถูกกำหนดให้เป็นสนามแข่งขันโดยเฉพาะ
- สนามแบบชั่วคราว คือ สนามที่ถูกตัดแปลงจากเส้นทางเดิม เช่น ท้องถนน ต่างๆ หรือสร้างขึ้นมาเพื่อใช้ในการแข่งขันแค่ครั้งเดียว
- สนามแบบทางปิด หรือ ทางเปิด

การแบ่งลักษณะของสนาม

- แบ่งตามขนาดของรถ เช่น รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถโกคาร์ท
- แบ่งตามลักษณะการแข่งขัน หรือ พื้นถนน เช่น ทางเรียบ หรือ ทางวิบาก และกระจายอยู่ตามจังหวัดต่างๆมากมาย มีความกว้างและความยาวของสนามเป็นตัวกำหนด ถ้าให้เจาะจงหลักๆก็จะมีดังนี้

สนามแข่งรถทางเรียบ

- สนามพีระเซอร์กิต พัทยา
- สนามไทยแลนด์เซอร์กิต นครชัยศรี
- สนามบางกอกเรซซิ่งเซอร์กิต หลังซีคอนสแคว์ กรุงเทพฯ
- สนามแก่งกระจานเซอร์กิต เพชรบุรี
- สนามเชียงใหม่สปีดเวย์เซอร์กิต เชียงใหม่

- และสนามโบนันซ่าเขาใหญ่

สนามแข่งรถวิบาก

- สนามไทยแลนด์เซอร์กิต นครชัยศรี

2.2 การแบ่งกลุ่มผู้ใช้บริการตามแนวคิดพฤติกรรมผู้บริโภค

“พฤติกรรมผู้บริโภค(Consumer Behavior)หมายถึงพฤติกรรมที่แสดงออกของบุคคลแต่ละบุคคลในการค้นหาการเลือกซื้อการใช้การประเมินผลหรือจัดการกับสินค้าและบริการซึ่งผู้บริโภคคาดว่าจะสามารถตอบสนองความต้องการของตนเองได้ซึ่งเหตุผลที่จำเป็นต้องศึกษาพฤติกรรมผู้บริโภคเพราะพฤติกรรมผู้บริโภคมีผลต่อความสำเร็จของธุรกิจดังนั้นการศึกษานี้จะทำให้ได้ข้อมูลที่สามารถนำไปกำหนดเป็นกลยุทธ์ทางการตลาดที่สร้างความพึงพอใจให้แก่ผู้บริโภคและความสามารถในการค้นหาทางแก้ไขพฤติกรรมในการตัดสินใจซื้อสินค้าของผู้บริโภคในสังคมได้ถูกต้องและสอดคล้องกับความสามารถในการตอบสนองของธุรกิจมากยิ่งขึ้นที่สำคัญจะช่วยให้การพัฒนาตลาดและพัฒนาผลิตภัณฑ์ของคุณให้ดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง”

จากข้อมูลข้างต้นทำให้ทราบว่าการศึกษาความพอใจของผู้บริโภคที่เป็นกลุ่มเป้าหมายนั้นจะต้องทราบว่าผู้บริโภคในตลาดคือใครบ้างเพื่อจะสามารถกำหนดกลยุทธ์ทางการตลาด และจากสถานการณ์ธุรกิจสนามแข่งรถยนต์ในปัจจุบัน พบว่าการดำเนินธุรกิจสนามแข่งรถยนต์ในกรุงเทพมหานครมีการให้บริการ โดยอาศัยการพิจารณาว่าลูกค้ามีความเหมือนกันในกลุ่มใหญ่ดังนั้นทุกสนามจึงมุ่งนำเสนอการบริการสนามเป็นหลักและอาศัยการเข้าใช้บริการจากผู้ที่มีความชื่นชอบกีฬาความเร็วเป็นหลักโดยพิจารณาว่าผู้บริโภคมีส่วนเหมือนกันในกลุ่มใหญ่ (Similarity) เป็นการแบ่งอย่างง่ายซึ่งในที่นี้ผู้บริโภคทั้งหมดมักจะถูกมองอย่างกว้างๆว่าเหมือนกันหมดหรือมีความคล้ายกันถึงแม้ว่าจะมีข้อแตกต่างอยู่บ้างในบรรดาผู้บริโภคเช่นในเรื่องอายุรายได้และอื่นๆซึ่งในความหมายของการ

จัดแบ่งตามวิธีนี้ความแตกต่างของเกณฑ์แม้จะเป็นเกณฑ์ง่าย ๆ ก็มักจะมิได้อยู่ในความสนใจที่ถือเป็นเรื่องสำคัญว่าจะมีผลกระทบต่อการซื้อขายสินค้าชนิดต่างกันซึ่งกลยุทธ์ตลาดส่วนมากก็มักจะมีการดำเนินการโดยมีผลิตภัณฑ์เป็นมาตรฐานเดียวกันที่จะใช้ตอบสนองผู้บริโภคกลุ่มใหญ่ทั้งหมดโดยยังไม่ได้ศึกษาให้ลึกลงไปว่ากลุ่มผู้บริโภคประกอบไปด้วยกลุ่มใดบ้างมีความต้องการและให้ความสำคัญกับองค์ประกอบใดในสนามแข่งขันระดับบ้าง และเนื่องจากวงจรธุรกิจโดยทั่วไปเมื่อพบว่ามิแนวโน้มในการทำกำไรที่สูงขึ้นก็จะนำไปสู่การเข้ามามีส่วนแบ่งทางการตลาดของผู้ประกอบการรายอื่น ๆ ซึ่งจะทำให้มีอัตราการเติบโตระหว่างอุปสงค์และอุปทานที่ไม่เท่ากันคือจะมีผู้ประกอบการเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ แต่ปริมาณผู้ใช้บริการยังมีอัตราการเติบโตที่น้อยกว่านำไปสู่สถานะผู้ให้บริการล้นตลาด

(Over Supply) ซึ่งเมื่อถึงจุดนั้นผู้ประกอบการทั้งหลายต้องเผชิญกับการแบ่งส่วนแบ่งทางการตลาดที่น้อยลงกว่าเดิมและนำไปสู่การมุ่งสร้างความแตกต่างโดยใช้กลยุทธ์ที่แตกต่างกันไปแต่อย่างไรก็ตามจะนำผู้ประกอบการไปสู่การมองกลุ่มผู้บริโภคแบบแยกย่อยลงไปซึ่งหมายความว่าผู้บริโภคมีความแตกต่างและคล้ายคลึงกัน (Different/Similarity) (อรชรณิสงฆ์, 2546) การแบ่งส่วนตามวิธีนี้ถือว่าผู้บริโภคมีความแตกต่างและความเหมือนประกอบอยู่ด้วยเสมอ และถือว่า

คุณสมบัติ 2 ประการนี้ของผู้บริโภคทั้งหลายนับว่าเป็นอิทธิพลที่สำคัญที่มีผลต่อความต้องการทางการตลาดกล่าวคือในแง่ของความต่างต่างนั้นก็คือการพิจารณาว่าความต้องการต่างๆของผู้บริโภคนั้นมีลักษณะแตกต่างกันและความแตกต่างในความคล้ายนี้ก็จะช่วยเป็นอย่างมากในการที่จะนำมาใช้จัดกลุ่มผู้บริโภคที่สามารถระบุได้ว่ากลุ่มใดเป็นกลุ่มเป้าหมายทางธุรกิจและมีความต้องการในองค์ประกอบต่างๆภายในสนามแข่งขันระดับอย่างไรบ้าง

ในการให้บริการสนามแข่งขันระดับจะประกอบไปด้วยกลุ่มผู้บริโภคที่มีความแตกต่างและคล้ายคลึงกัน (Different/Similarity) โดยความแตกต่างที่กล่าวมานี้มาจากการที่ผู้ใช้บริการแต่ละคนมีคุณสมบัติด้านต่างๆแตกต่างคละเคล้ากันไปเช่นการศึกษารายได้ อายุ ความพึงพอใจและความต้องการในเรื่องต่างๆแต่มองโดยรวมก็จะพบความเหมือนกันในด้านความสนใจและความต้องการในการดำเนินกิจกรรมที่เหมือนกันซึ่งถือเป็นประเด็นหลักในการดำเนินธุรกิจสนามแข่งขันระดับซึ่งหมายความว่าถึงจะมีความแตกต่างในประเด็นดังกล่าวอย่างไรความต้องการในการเล่นกีฬาความเร็วก็ยังคงมีอยู่เหมือนกันหรืออาจกล่าวได้ว่ามีความเหมือนอยู่ในความแตกต่างซึ่งความเหมือนก็คือความต้องการในการแข่งขันระดับส่วนความต่างก็คือความพึงพอใจและความต้องการในปัจจัยเสริมอื่นๆ เช่นการออกแบบสถานที่ที่มีความสวยงามหรือการให้บริการเสริมประเภทต่างๆซึ่งจะนำไปใช้ในการออกแบบเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูลดังนั้นงานวิจัยชิ้นนี้จึงจัดเป็นการมุ่งศึกษาข้อมูลด้านความต้องการของผู้ที่เป็นกลุ่มเป้าหมายทางธุรกิจตามประเด็นต่างๆที่กล่าวมาเพื่อนำไปกำหนดเป็นประโยชน์

ใช้สอยในการออกแบบโครงการที่สามารถตอบสนองความต้องการและความพึงพอใจร่วมกันบนพื้นฐานของความแตกต่างในกลุ่มเป้าหมายของผู้ที่ใช้บริการสนามแข่งชันรถยนต์

2.3 พื้นที่ที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรม

สนามแข่งชัน

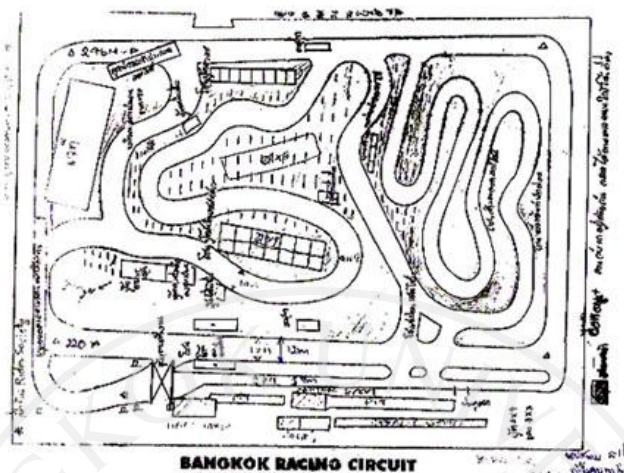
ภาพที่ 2.1: สนามรอบนอกยาวประมาณ 1 กม. เส้นทางทั้งหมดยาวประมาณ 2.4 กม.



ที่มา: สภาพสนามแข่งชัน.(2554).สืบค้นวันที่ 7 พฤศจิกายน 2553 จาก

<http://www.ise.ait.ac.th/TIVChallenge/circuit.htm>

ภาพที่ 2.2: แผนผังสนามแข่งขันความกว้างของกลุ่มสนามไม่คงที่ กว้างสุด 12 ม.



ที่มา: สภาพสนามแข่งขัน.(2554).สืบค้นวันที่ 7 พฤศจิกายน 2553 จาก
<http://www.ise.ait.ac.th/TIVChallenge/circuit.htm>

ภาพที่ 2.3: สภาพสนามแข่งขัน



ที่มา: สภาพสนามแข่งขัน.(2554).สืบค้นวันที่ 7 พฤศจิกายน 2553 จาก
<http://www.ise.ait.ac.th/TIVChallenge/circuit.htm>

ภาพที่ 2.4: สภาพสนามแข่งขันถ่ายจากบริเวณ Pit



ที่มา: สภาพสนามแข่งขัน.(2554).สืบค้นวันที่ 7 พฤศจิกายน 2553 จาก

<http://www.ise.ait.ac.th/TIVChallenge/circuit.htm>

ภาพที่ 2.5: สภาพพื้นสนามแข่งขัน



ที่มา: สภาพสนามแข่งขัน.(2554).สืบค้นวันที่ 7 พฤศจิกายน 2553 จาก

<http://www.ise.ait.ac.th/TIVChallenge/circuit.htm>

ภาพที่ 2.6: โฉงหนึ่งในงานแข่งชัน



ที่มา: สภาพสนามแข่งชัน.(2554).สืบค้นวันที่ 7 พฤศจิกายน 2553 จาก
<http://www.ise.ait.ac.th/TIVChallenge/circuit.htm>

ภาพที่ 2.7: สนามแข่งชันในอีกมุมมอง



ที่มา: สภาพสนามแข่งชัน.(2554).สืบค้นวันที่ 7 พฤศจิกายน 2553 จาก
<http://www.ise.ait.ac.th/TIVChallenge/circuit.htm>

ภาพที่ 2.8: บริเวณ Pit ในสนามแข่งขัน



ที่มา: สภาพสนามแข่งขัน.(2554).สืบค้นวันที่ 7 พฤศจิกายน 2553 จาก

<http://www.ise.ait.ac.th/TIVChallenge/circuit.htm>

ภาพที่ 2.9: อีกรูมมองของสนามแข่งขัน



ที่มา: สภาพสนามแข่งขัน.(2554).สืบค้นวันที่ 7 พฤศจิกายน 2553 จาก

<http://www.ise.ait.ac.th/TIVChallenge/circuit.htm>

ภาพที่ 2.10: อีกรูมมองของสนามแข่งขัน มองไปทางทิศห้วงสรรพสินค้า



ที่มา: สภาพสนามแข่งขัน.(2554).สืบค้นวันที่ 7 พฤศจิกายน 2553 จาก
<http://www.ise.ait.ac.th/TIVChallenge/circuit.htm>

ภาพที่ 2.11: เส้นทางตรงความยาว 220 ม.



ที่มา: สภาพสนามแข่งขัน.(2554).สืบค้นวันที่ 7 พฤศจิกายน 2553 จาก
<http://www.ise.ait.ac.th/TIVChallenge/circuit.htm>

ภาพที่ 2.12: อีกรูมมองของสนามแข่งขันในมุมกว้าง



ที่มา: สภาพสนามแข่งขัน.(2554).สืบค้นวันที่ 7 พฤศจิกายน 2553 จาก
<http://www.ise.ait.ac.th/TIVChallenge/circuit.htm>

ภาพที่ 2.13: สภาพขอบถนน



ที่มา: สภาพสนามแข่งขัน.(2554).สืบค้นวันที่ 7 พฤศจิกายน 2553 จาก
<http://www.ise.ait.ac.th/TIVChallenge/circuit.htm>

ภาพที่ 2.14: มุมมองจากจุดที่นั่งชมการแข่งขัน



ที่มา: สภาพสนามแข่งขัน.(2554).สืบค้นวันที่ 7 พฤศจิกายน 2553 จาก

<http://www.ise.ait.ac.th/TIVChallenge/circuit.htm>

2.4 รูปแบบการตกแต่งพื้นที่

การเลือกรูปแบบที่จะนำมาใช้เป็นภาพตัวอย่าง (Stimuli) ในแบบสอบถามนั้น จะนำรูปแบบที่กลุ่มตัวอย่างมีความคุ้นเคย หรือมีประสบการณ์ ในการใช้บริการสถานที่ต่างๆ โดยรูปแบบดังกล่าวที่เลือกมานั้นจะมีความแตกต่างในองค์ประกอบต่างๆ ที่กลุ่มตัวอย่างสามารถแยกความแตกต่างนั้นได้ทางสายตา รูปแบบการออกแบบตกแต่งดังกล่าวมี 5 แบบด้วยกัน

1. การออกแบบในรูปแบบสมัยใหม่ (Modern Style) เป็นรูปแบบที่เน้นความเรียบง่ายและการใช้วัสดุสมัยใหม่
2. การออกแบบในรูปแบบเอเชียร่วมสมัย (Contemporary Style) เป็นการผสมผสานรูปแบบความเก่าและความใหม่ไว้ด้วยกัน เน้นเรียบง่าย แต่ยังคงความเป็นสมัยใหม่
3. การออกแบบที่ทันสมัย (Post Modern Style)
4. การออกแบบในรูปแบบที่ตัดทอนเฉพาะส่วนที่จำเป็น (Minimal Style)
5. การออกแบบในรูปแบบยุค 60 (Retro Style)

ภาพที่ 2.15: รูปแบบการออกแบบ ในรูปสมัยใหม่



ที่มา: สไตส์การแต่งบ้าน(2554).สืบค้นวันที่ 20 ธันวาคม 2553 จาก <http://www.forfur.com/blog/detail/86>

แนวคิดการออกแบบ

เป็นรูปแบบที่เน้นการใช้งาน (Functional) มีความเรียบง่าย ใช้เส้นสายของเฟอร์นิเจอร์เป็นแบบกราฟฟิค นำรูปทรงเลขาคณิตสี่เหลี่ยม สามเหลี่ยม ทรงกลม มาใช้ การใช้อองค์ประกอบที่ดูน้อย ทำให้ผู้อยู่อาศัยรู้สึกอยู่สบาย ไม่ต้องเปลี่ยนแปลงห้องบ่อยนัก ใช้สีสันเพียง 2-3 สีเท่านั้น พื้นที่จะไม่มีการปิดกั้นทางสายตา เพราะจะเชื่อมพื้นที่ให้ดูเห็นกันหมด เกิดความโปร่ง โล่งสบาย อาจใช้เฟอร์นิเจอร์น้อยชิ้น และเน้นเฉพาะชิ้นที่จำเป็นเท่านั้น

ภาพที่ 2.16: รูปแบบการออกแบบ เอเชียร่วมสมัย (Contemporary Style)

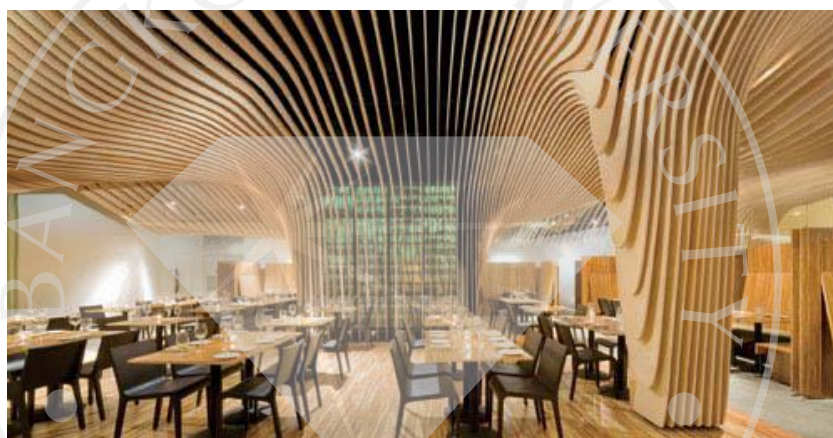


ที่มา: สไตส์การแต่งบ้าน(2554).สืบค้นวันที่ 20 ธันวาคม 2553 จาก <http://www.forfur.com/blog/detail/86>

แนวคิดการออกแบบ

คือการออกแบบที่ผสมผสานกันระหว่างรูปแบบของการตกแต่งและความร่วมสมัยของเฟอร์นิเจอร์ในยุคต่างๆ ซึ่งนำมาตกแต่งเข้าด้วยกันภายในห้องอย่างเหมาะสมและลงตัวในจังหวัดจันทบุรีและองค์ประกอบโดยรวม เช่น การตกแต่งภายในคอนกรีตนิยมนำวัสดุไม้ไทย การนำฝาปะกนมาตกแต่งผนังหรือการนำเฟอร์นิเจอร์ไทยโบราณแต่ปรับรูปแบบให้ทันสมัยขึ้นมาใช้ซึ่งอาจเรียกได้ว่าเป็น Thai Contemporary Style เป็นต้น

ภาพที่ 2.17: รูปแบบการออกแบบที่ทันสมัย (Post Modern Style)



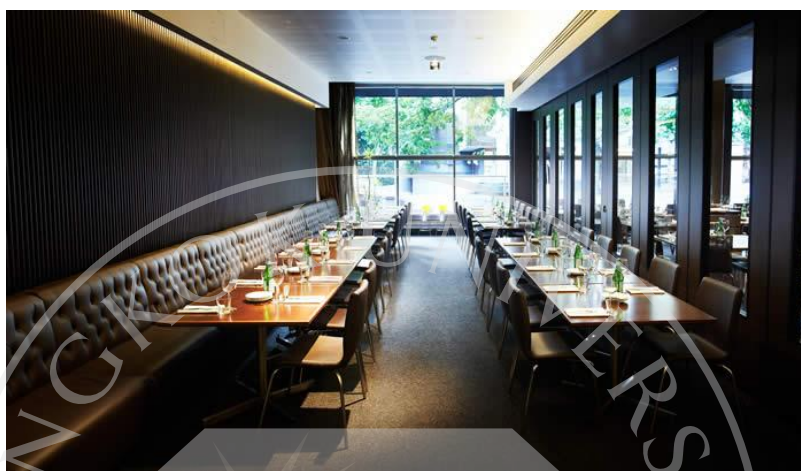
ที่มา: สไตส์การแต่งบ้าน(2554).สืบค้นวันที่ 20 ธันวาคม 2553 จาก <http://www.forfur.com/blog/detail/86>

แนวคิดการออกแบบ

คือแนวความคิดที่มาจากยุค modern และปฏิเสฐสิ่งเดิมๆ ในยุค modern โดยเน้นเสรีภาพและอิสระของบุคคล ไม่เชื่อในโลกของความจริงไม่เชื่อเรื่องความเป็นสากลเพราะเชื่อว่าแต่ละคนแต่ละวัฒนธรรมนั้นมีเหตุผลของตัวเอง หลักการโดยทั่วไปของ Post Modern คือการสร้างรูปแบบงานออกแบบใหม่ที่ไม่ใช่ทั้ง Modern และ รูปแบบ Classic แต่กลับเป็นการสร้างลูกผสมระหว่างทั้งสองรูปแบบขึ้นมา ดังจะเห็นได้จากผลงานส่วนใหญ่ของรูปแบบนี้จะมีการสร้างชิ้นงานแบบ Modern ที่เรียบง่ายและมีรูปทรงที่โดดเด่น เตละตา แต่ในขณะที่เดียวกัน ก็มีการอ้างอิงถึงรายละเอียดหรือกลิ่นอาย

ของงาน Classic ไปด้วยในตัว มักจะมีการใช้สีเส้นที่สดใสหรือวัสดุที่แปลกใหม่ ตลอดจนรูปทรงที่แปลกตา

ภาพที่ 2.18:รูปแบบการออกแบบในรูปแบบที่ตัดทอนเฉพาะส่วนที่จำเป็น (Minimal Style)



ที่มา: สไตส์การแต่งบ้าน(2554).สืบค้นวันที่ 20 ธันวาคม 2553 จาก <http://www.forfur.com/blog/detail/86>

แนวคิดการออกแบบ

คือการตกแต่งตามความจำเป็นและความเหมาะสมแต่ตอบสนองประโยชน์และวิถีแห่งความสุขได้อย่างสมบูรณ์ งานแบบ Minimal จะมีลักษณะเรียบง่าย มีโทนสี แบบโมโนโทน มีเส้นสายตรงไปตรงมาเน้นลักษณะเด่นของวัสดุแต่ละแบบที่นำมาตกแต่งภายใต้ความเรียบง่ายและสมดุลกัน ระหว่างสถานที่กับผู้อยู่อาศัย สไตส์ Minimal จะมีลักษณะคล้ายกับสไตส์ Modern แต่ประโยชน์ใช้สอยจะถูกซ่อนอยู่ในรายละเอียดซึ่งบางครั้งอาจดูไม่รู้ถ้าไม่ได้สัมผัส อีกทั้งยังรู้สึกถึงความผ่อนคลาย (Comfort) โดดสบาย เหมาะกับผู้ที่คลั่งไคล้ความทันสมัยและบ่งบอกความมีสไตล์

ภาพที่ 2.19: รูปแบบการออกแบบในรูปแบบยุค 60 (Retro Style)



ที่มา: สไตส์การแต่งบ้าน(2554).สืบค้นวันที่ 20 ธันวาคม 2553 จาก <http://www.forfur.com/blog/detail/86>

แนวคิดการออกแบบ

สไตล์ Retro เป็นสไตล์ที่ได้รับอิทธิพลมาจากอดีตในช่วงปี 50's 60's และ 70's สไตล์ Retro จะมีความโดดเด่นที่การตกแต่งที่ดูสนุกสนาน มีชีวิตชีวา การใช้สีสดไม่มีคำว่าเรียบง่ายสำหรับสไตล์นี้ องค์ประกอบของการตกแต่งมีความหลากหลายทั้งในเรื่องรูปทรง เฟอร์นิเจอร์ สีและวัสดุ

2.5 การสำรวจสถานที่และการให้บริการโครงการสนามแข่งรถยนต์ต่างๆ

เนื่องจากความจำเป็นในการกำหนดตัวแปรต่างๆที่จะนำมาใช้ในแบบสอบถามงานวิจัย โครงการสนามแข่งขั้นรถยนต์จึงต้องทำการสำรวจสถานที่โครงการต่างๆว่ามีรายละเอียดการให้บริการต่างๆภายในโครงการอย่างไรบ้าง โดยเริ่มจากการรวบรวมรายชื่อสนามแข่งขั้นรถยนต์หลังจากนั้นทำเอกสารขอความอนุเคราะห์ไปยังสถานประกอบการและทำการเก็บข้อมูลจากสถานที่ดังต่อไปนี้

Bangkok Racing Circuitหลังห้างสรรพสินค้าซีคอนสแควร์ แขวงหนองบอน เขตประเวศ กทม.

10250

Bangkok Drag Avenueม.11 ต.คลองห้า อ.คลองหลวง จ.ปทุมธานี

Wonder World Fun Park41 ถ.กาญจนาภิเษก คั่นนายาว กทม.10230

Bira International Circuit111 ม.5 ต.บ้านโป่ง อ.บางละมุง จ.ชลบุรี 20150

Thailand Circuit ถ.สายนครชัยศรี-ดอนตูม ต.วัดละมุด อ.นครชัยศรี จ.นครปฐม

ตารางที่ 2.1: ปัจจัยต่างๆที่ได้จากการสำรวจ สนามแข่งขันรถยนต์ที่ต่างๆ

| | Bangkok Racing Circuit | Bangkok Drag Avenue | Wonder world Fun Park | Thailand Circuit | Bira International Circuit |
|-----------------------|---|--|--|--|--|
| ค่าเช่าสนาม | ชั่วโมงละ 1000.-/คัน เหมาทั้งวัน วันธรรมดา ครึ่งวัน 30000.- สุดสัปดาห์ ครึ่งวัน 40000.- | ค่าเข้าชม 60.-/ คน ชั่วโมงละ 2000.-/ คัน แข่งรุ่น Bracket 600.- 1000.บาท แข่งรุ่น Open 1500-2000. บาท | ชั่วโมงละ 2500.-/คัน รถจักรยานยนต์ วิ่งเวลา 8.00- 12.00 น รถยนต์วิ่งเวลา 12.00-17.00 น | ชั่วโมงละ 1500./คัน เหมาทั้งวัน 40000.- | เหมาทั้งวัน วันธรรมดา 45000.- สุดสัปดาห์ 65000.- วันหยุดพิเศษ 75000.- ยังไม่รวม Vat 7% |
| เวลาเปิด-ปิด สนาม | 8.00-18.00 | 8.00-18.00 | 10.00-20.00 | 9.00-21.00 | 9.00-17.00 |
| การจูงคิว/ คุมเวลา | มี | มี | มี | มี | มี |
| จำนวนสนาม | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 |
| เนื้อที่ของ สนาม | 50 ไร่ | 60 ไร่ | 30 ไร่ | 30 ไร่ | 164 ไร่ |

(ตารางมีต่อ)

ตารางที่ 2.1(ต่อ): ปัจจัยต่างๆที่ได้จากการสำรวจ สนามแข่งขันรถยนต์ที่ต่างๆ

| | | | | | |
|--|--------------|---|--------------|--------------|--------------|
| วัสดุปูพื้น | ยางมะตอย | ช่วงออกตัว- คอนกรีต ลู่วิ่ง - ยาง แอสฟัลต์ | คอนกรีต | คอนกรีต | คอนกรีต |
| ลักษณะการ ให้แสงสว่าง ในตอน กลางคืน | สปอร์ตไลท์ | สปอร์ตไลท์ | สปอร์ตไลท์ | สปอร์ตไลท์ | สปอร์ตไลท์ |
| บริการ สถานที่ รองรับ ผู้ติดตาม | อินเทอร์เน็ต | อินเทอร์เน็ต | อินเทอร์เน็ต | อินเทอร์เน็ต | อินเทอร์เน็ต |
| การจัดแข่งขัน ชิงถ้วยรางวัล | มี | มี | มี | มี | มี |
| ร้านบริการ เครื่องดื่ม | ไม่มี | มี | มี | มี | มี |
| ห้องปฐม พยาบาล | ไม่มี | มี | มี | มี | มี |

บทที่ 3

ระเบียบวิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษา ความต้องการของผู้ใช้บริการ เพื่อกำหนดส่วนใช้สอยบริการของของสนามแข่งรถยนต์จากคำถามและวัตถุประสงค์การวิจัยนำไปสู่การศึกษาข้อมูลด้านเอกสารวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง จากนั้นทำการกำหนด ขอบเขตและเครื่องมือในการวิจัยเครื่องมือในการวิจัยครั้งนี้เป็นแบบการ สัมภาษณ์และแบบสอบถามโดยสุ่มตัวอย่างผู้ที่ใช้บริการสนามแข่งขันรถยนต์ ซึ่งผู้วิจัยใช้ระเบียบวิธี วิจัย (Methodology) โดยใช้การวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) โดยการเก็บข้อมูลจากแบบสอบถาม (Questionnaire) มีขั้นตอนในการดำเนินการวิจัยดังนี้

1. การกำหนดประชากรและการเลือกกลุ่มตัวอย่าง
2. เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล
3. การเก็บรวบรวมข้อมูล
4. การวิเคราะห์ข้อมูล
5. สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

31. การกำหนดประชากรและการเลือกกลุ่มตัวอย่าง

ประชากร

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้คือผู้ให้บริการ สนามแข่งรถครีฟ ทั้งนักแข่งขัน และ ผู้ติดตาม ที่เข้าไปรับบริการโดยไม่แบ่งแยกจำนวนตามอัตราส่วนในการแจกแบบสอบถาม

กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้คือผู้ให้บริการ สนามแข่งรถครีฟ ทั้งเพศชายและเพศ หญิงโดยทำการเก็บตัวอย่างที่ สนามแข่งรถครีฟจำนวน 100 ราย วิธีสุ่มตัวอย่างเป็นการเลือกตัวอย่าง แบบกลุ่ม (Cluster Sampling) จากจำนวนประชากรทั้งหมด โดยเลือกกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ ผู้ให้บริการ สนามแข่งรถครีฟทั้ง 4 แห่ง ได้แก่

- Bangkok Racing Circuit
- Bangkok Drag Avenue
- Wonder World Fun ParkBira International Circuit
- Thailand Circuit

เนื่องจากไม่สามารถทราบจำนวนของกลุ่มตัวอย่างที่แท้จริง ที่เป็นผู้ใช้บริการสนามแข่ง รถครีฟท์ จึงได้กำหนดจำนวนตัวอย่างทั้งสิ้น 100 ราย

3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

การศึกษา "ความต้องการของผู้ใช้บริการ เพื่อกำหนดส่วนใช้สอยบริการของของสนามแข่งรถยนต์ (แข่งครีฟท์)" เป็นการศึกษาโดยใช้แบบสอบถามซึ่งได้มาจากการค้นคว้าและคัดแปลงแนวคิดและงานวิจัยที่ใกล้เคียงที่มีผู้วิจัยมาก่อนหน้านี้ เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลที่ครอบคลุมมากที่สุด โดยจัดลำดับเนื้อหาของแบบสอบถาม ดังนี้

ส่วนที่ 1 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของผู้ที่ให้บริการ ได้แก่ เพศ อายุ สัญชาติ สถานความสัมพันธ์ การศึกษา ระดับอาชีพ และระดับรายได้

ส่วนที่ 2 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับ ข้อมูลด้านพฤติกรรมการใช้บริการสนามแข่งขันรถยนต์

ส่วนที่ 3 เป็นแบบสอบถามที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลด้านปัจจัยต่างๆที่มีความสำคัญต่อการตัดสินใจในการเลือกใช้บริการสนามแข่งขันรถยนต์

ส่วนที่ 4 แบบสอบถาม ข้อมูลด้านความพึงพอใจต่อสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสนามแข่งขันรถยนต์

ส่วนที่ 5 การวัดความพึงพอใจในรูปแบบการออกแบบตกแต่งภายในสโตร์ต่างๆ

ขั้นตอนในการสร้างเครื่องมือ

1. ศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อนำมาใช้เป็นแนวทางในการสร้างแบบสอบถาม
2. นำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นเสนอต่อผู้ทรงคุณวุฒิตรวจสอบความถูกต้องและเสนอแนะเพิ่มเติมเพื่อปรับปรุงแก้ไขให้ถูกต้องก่อนนำไปใช้
3. นำแบบสอบถามที่ได้รับการปรับปรุงแก้ไขแล้วเสนอต่อผู้เชี่ยวชาญจากภายนอก เพื่อตรวจสอบและเสนอแนะเพิ่มเติมให้เหมาะสมยิ่งขึ้น
4. แบบสอบถามที่ได้ปรับปรุงแก้ไขให้ถูกต้องแล้วไปทดลองเก็บข้อมูล (Try Out) กับกลุ่มตัวอย่างจำนวนดังกล่าวจำนวน 20 ชุด

3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อนำมาวิเคราะห์นั้นผู้วิจัยได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลตามขั้นตอนดังต่อไปนี้

1. ผู้วิจัยได้ทำเรื่องต่อบัณฑิตวิทยาลัยมหาวิทยาลัยเพื่อขอหนังสือแนะนำตัวจากทางมหาวิทยาลัยเพื่อขอข้อมูลและขออนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการวิจัยครั้งนี้
2. ผู้วิจัยทำการเตรียมแบบสอบถามให้เพียงพอกับจำนวนของกลุ่มตัวอย่างหรือผู้ตอบแบบสอบถาม
3. ทำการเก็บแบบสอบถามด้วยตนเอง โดยผู้วิจัยทำการชี้แจงแก่ผู้ตอบแบบสอบถามให้เข้าใจวัตถุประสงค์และวิธีในการตอบแบบสอบถามก่อนลงมือทำแบบสอบถาม
4. ลงรหัส (Coding) ในแบบสอบถามทุกชุด

3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล

เมื่อรวบรวมแบบสอบถามได้แล้วนำแบบสอบถามนั้นมาทำการตรวจสอบความถูกต้องและความสมบูรณ์ของแบบสอบถามจากนั้นนำข้อมูลทั้งหมดมาวิเคราะห์ข้อมูลและทำการประมวลผลโดยใช้โปรแกรมสถิติสำเร็จรูป SPSS/PC

โดยมีหลักเกณฑ์การให้คะแนนดังนี้ซึ่งคำถามในแบบสอบถามเป็นแบบมาตราส่วนประเมินค่า (Rating Scale) ของ Likert (Method of Summated Rating the Likert Scale) (ศิริวรรณเสวีรัตน์และคณะ . 2541 :166) ดังนี้

- คะแนนระดับ 5 หมายถึง มากที่สุด
- คะแนนระดับ 4 หมายถึง มาก
- คะแนนระดับ 3 หมายถึง ปานกลาง
- คะแนนระดับ 2 หมายถึง น้อย
- คะแนนระดับ 1 หมายถึง ไม่มีผล(น้อยที่สุด)

การแปลความหมายโดยการใช้เกณฑ์แปลความหมายดังนี้โดยแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) แบ่งออกเป็น 5 ระดับและกำหนดเกณฑ์สำหรับแปลความหมายจากคะแนนเฉลี่ยดังนี้

$$\begin{aligned} \text{อันตรภาคชั้น (Interval)} &= \frac{\text{พิสัย (Range)}}{\text{จำนวนชั้น (Class)}} \\ &= \frac{5 - 1}{5} \end{aligned}$$

$$= 0.8$$

โดยการอภิปรายผลการวิจัยของลักษณะแบบสอบถามที่ใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทอันตรภาคชั้น (Interval Scale) ผู้วิจัยใช้เกณฑ์เฉลี่ยดังนี้

| | | |
|-------------|-------------|-----------------|
| คะแนนเฉลี่ย | 4.21 – 5.00 | สำคัญมากที่สุด |
| คะแนนเฉลี่ย | 3.41 – 4.21 | สำคัญมาก |
| คะแนนเฉลี่ย | 2.61 – 3.40 | สำคัญปานกลาง |
| คะแนนเฉลี่ย | 1.81 – 2.60 | สำคัญน้อย |
| คะแนนเฉลี่ย | 1.00 – 1.80 | สำคัญน้อยที่สุด |

ที่มา : ล้วนสายยศและอังคณาสายยศ. (2544 : 156-157)

3.5 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลในการศึกษารุ่นนี้ผู้วิจัยใช้การวิเคราะห์ด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS/PC เพื่อหาค่าทางสถิติดังนี้

1. สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Analysis) หรือค่าสถิติพื้นฐานซึ่งได้แก่

- 1.1 จำนวน (Numbers)
- 1.2 ค่าร้อยละ (Percentage)
- 1.3 ค่าคะแนนเฉลี่ย (Mean)
- 1.4 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)

2. สถิติที่ใช้หาคุณภาพของแบบสอบถาม หาความเชื่อมั่นของแบบสอบถามโดยใช้วิธีสัมประสิทธิ์แอลฟา (α - Coefficient) ของครอนบาค (Cronbach) ซึ่งค่าที่ได้จะแสดงถึงระดับความคงที่ของแบบสอบถามโดยค่า α จะอยู่ระหว่าง $0 \leq \alpha \leq 1$ โดยค่าที่ใกล้เคียง 1 มากนั้นแสดงว่ามีความเชื่อมั่นได้สูง

3. สถิติที่ใช้ในการทดสอบสมมติฐานดังนี้

3.1 ค่า t-test ใช้ทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระหว่างกลุ่ม 2 กลุ่มโดยนำมาใช้ทดสอบลักษณะส่วนบุคคลวิเคราะห์ตัวแปรเพศโดยใช้สูตร Independent t-test nderดับความเชื่อมั่นทางสถิติที่ร้อยละ 95

3.2 ค่า F-test ใช้วิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One Way Analysis of Variance)

ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 เพื่อทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างมากกว่า 2 กลุ่มโดยทดสอบลักษณะส่วนบุคคลและปัจจัยส่วนประสมทางการตลาด เพื่อทดสอบสมมติฐานข้อที่ 1-2



บทที่ 4
การวิเคราะห์ผลสำรวจ

จากการสำรวจกลุ่มผู้ใช้บริการสนามแข่งขันรถยนต์ตามสถานที่ต่างๆภายในเขต กรุงเทพมหานคร โดยแบบสอบถามไปสู่การวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติข้อมูลที่ได้สามารถตอบคำถามการวิจัยได้ดังนี้

4.1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพ อาชีพ รายได้ และ ลักษณะที่อยู่อาศัย

ตารางที่ 4.1: จำนวนและร้อยละผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามเพศ

| เพศ | จำนวน | ร้อยละ |
|------|-------|--------|
| ชาย | 69 | 69.0 |
| หญิง | 31 | 31.0 |
| รวม | 100 | 100.0 |

จากตารางที่ 4.1 จำนวนและร้อยละผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามเพศ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 69 คน คิดเป็นร้อยละ 69 เป็นเพศหญิงจำนวน 31 คน คิดเป็นร้อยละ 31

ตารางที่ 4.2: จำนวนและร้อยละผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามอายุ

| อายุ | จำนวน | ร้อยละ |
|---------------|-------|--------|
| ต่ำกว่า 20 ปี | 9 | 9.0 |
| 20 - 25 ปี | 33 | 33.0 |
| 25 - 30 ปี | 21 | 21.0 |

(ตารางมีต่อ)

ตารางที่ 4.2(ต่อ): จำนวนและร้อยละผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามอายุ

| | | |
|-------------|-----|-------|
| 30 - 35 ปี | 15 | 15.0 |
| 35 - 40 ปี | 14 | 14.0 |
| 40 - 45 ปี | 6 | 6.0 |
| 45 - 50 ปี | 1 | 1.0 |
| 50 ปีขึ้นไป | 1 | 1.0 |
| รวม | 100 | 100.0 |

จากตารางที่ 4.2 จำนวนและร้อยละผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามอายุ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีอายุอยู่ในช่วง 20 – 25 ปี คิดเป็นร้อยละ 33 รองลงมา มีอายุในช่วง 25 – 30 ปี คิดเป็นร้อยละ 21 อายุช่วง 30 – 35 ปี คิดเป็นร้อยละ 15 อายุช่วง 35 – 40 ปี คิดเป็นร้อยละ 14 อายุต่ำกว่า 20 ปี คิดเป็นร้อยละ 9 และอายุ 45 – 50 และ 50 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 1

ตารางที่ 4.3: จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามสถานภาพสมรส

| สถานภาพสมรส | จำนวน | ร้อยละ |
|-------------|-------|--------|
| สมรส | 29 | 29.0 |
| หมั้น | 4 | 4.0 |
| โสด | 66 | 66.0 |
| หม้าย | 1 | 1.0 |
| รวม | 100 | 100.0 |

ผู้ตอบแบบสอบถามมีสัญชาติไทยจำนวนและร้อยละผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามสถานภาพสมรสพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีสถานภาพโสด คิดเป็นร้อยละ 66 รองลงมา สมรสแล้ว ร้อยละ 29 สถานภาพหมั้น ร้อยละ 4 และสถานภาพเป็นหม้ายร้อยละ 1

ตารางที่ 4.4: จำนวนและร้อยละผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการศึกษา

| การศึกษา | จำนวน | ร้อยละ |
|------------------|-------|--------|
| ต่ำกว่าปริญญาตรี | 10 | 10.0 |
| ปริญญาตรี | 69 | 69.0 |
| สูงกว่าปริญญาตรี | 21 | 21.0 |
| รวม | 100 | 100.0 |

จากตารางที่ 4.4 จำนวนและร้อยละผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามการศึกษา พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 69 รองลงมา มีระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 21 และระดับการศึกษาต่ำกว่าปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 10

ตารางที่ 4.5: จำนวนและร้อยละผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามอาชีพ

| อาชีพ | จำนวน | ร้อยละ |
|-----------------------|-------|--------|
| นักเรียน/นักศึกษา | 17 | 17.0 |
| พนักงานบริษัท | 43 | 43.0 |
| ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ | 33 | 33.0 |
| ประกอบธุรกิจส่วนตัว | 7 | 7.0 |
| รวม | 100 | 100.0 |

จากตารางที่ 4.5 จำนวนและร้อยละผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามอาชีพ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีอาชีพเป็นพนักงานบริษัท คิดเป็นร้อยละ 43 รองลงมา มีอาชีพเป็นข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ คิดเป็นร้อยละ 33 อาชีพนักเรียน/นักศึกษาคิดเป็นร้อยละ 17 และประกอบธุรกิจส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 7

ตารางที่ 4.6: จำนวนและร้อยละผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามรายได้

| รายได้ | จำนวน | ร้อยละ |
|---------------------|-------|--------|
| ต่ำกว่า 10,000 บาท | 12 | 12.0 |
| 10,001 - 15,000 บาท | 22 | 22.0 |
| 15,001 - 20,000 บาท | 16 | 16.0 |
| 20,001 - 25,000 บาท | 22 | 22.0 |
| 25,001 - 30,000 บาท | 26 | 26.0 |
| สูงกว่า 30,001 บาท | 2 | 2.0 |
| รวม | 100 | 100.0 |

จากตารางที่ 4.6 จำนวนและร้อยละผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามรายได้ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีรายได้ระดับ 25,001 – 30,000บาท คิดเป็นร้อยละ 26รองลงมา มีระดับรายได้ 10,001 – 15,000บาท และ 20,001 – 30,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 22รายได้ 15,001 – 20,000บาท คิดเป็นร้อยละ 16 รายได้ ต่ำกว่า 10,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 12และรายได้สูงกว่า 30,001 บาท คิดเป็นร้อยละ 2

4.3 ข้อมูลด้านพฤติกรรมการใช้บริการสนามแข่งขันรถยนต์

ตารางที่ 4.7: จำนวนและร้อยละผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามสนามแข่งรถยนต์ที่ท่านใช้บริการ

| สนามแข่งรถยนต์ | จำนวน | ร้อยละ |
|--|-------|--------|
| Bangkok Racing Circuit | 66 | 66.0 |
| Bangkok Drag Avenue | 17 | 17.0 |
| Wonder World Fun Park Bira International Circuit | 11 | 11.0 |
| Thailand Circuit | 6 | 6.0 |
| รวม | 100 | 100.0 |

จากตารางที่ 4.7 จำนวนและร้อยละผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามสนามแข่งรถยนต์ที่ท่านใช้บริการพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ใช้บริการของสนามแข่งรถยนต์ Bangkok Racing Circuit คิดเป็นร้อยละ 66 รองลงมาใช้บริการสนาม Bangkok Drag Avenue คิดเป็นร้อยละ 17 สนาม Wonder World Fun Park Bira International Circuit ร้อยละ 11 และ สนาม Thailand Circuit ร้อยละ 6

ตารางที่ 4.8: จำนวนและร้อยละความถี่ในการใช้สนามแข่งจันรถยนต์

| ความถี่ | จำนวน | ร้อยละ |
|------------------------|-------|--------|
| น้อยกว่า 1 ครั้ง/เดือน | 10 | 10.0 |
| 1 ครั้ง/เดือน | 45 | 45.0 |
| 2 ครั้ง/เดือน | 26 | 26.0 |
| 3 ครั้ง/เดือน | 15 | 15.0 |
| มากกว่า 3 ครั้ง/เดือน | 4 | 4.0 |
| รวม | 100 | 100.0 |

จากตารางที่ 4.8 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ใช้บริการสนามแข่งรถยนต์ 1 ครั้ง/เดือน คิดเป็นร้อยละ 45 รองลงมาใช้บริการ 2 ครั้ง/เดือน คิดเป็นร้อยละ 26 3 ครั้ง/เดือน คิดเป็นร้อยละ 15 และใช้บริการมากกว่า 3 ครั้ง/เดือน คิดเป็นร้อยละ 4

ตารางที่ 4.9: จำนวนและร้อยละค่าใช้จ่ายในการใช้บริการแต่ละครั้ง

| ค่าใช้จ่าย | จำนวน | ร้อยละ |
|-------------------|-------|--------|
| 500 บาท/ชั่วโมง | 17 | 17.0 |
| 1000 บาท/ชั่วโมง | 55 | 55.0 |
| 1,500 บาท/ชั่วโมง | 18 | 18.0 |
| 2,000 บาท/ชั่วโมง | 10 | 10.0 |
| รวม | 100 | 100.0 |

จากตารางที่ 4.9 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีค่าใช้จ่ายในการใช้บริการแต่ละครั้ง 1,000 บาท/ ชั่วโมง ร้อยละ 55 รองลงมา 1,500 บาท/ชั่วโมง ร้อยละ 18 ค่าใช้จ่าย 500 บาท/ชั่วโมง ร้อยละ 17 และ ค่าใช้จ่าย 2,000 บาท/ชั่วโมง ร้อยละ 10

ตารางที่ 4.10: จำนวนและร้อยละจำนวนสมาชิกที่มาใช้บริการสนามแข่งรถยนต์

| จำนวนสมาชิก | จำนวน | ร้อยละ |
|---------------|-------|--------|
| มาคนเดียว | 19 | 19.0 |
| 1 - 5 คน | 65 | 65.0 |
| 6 - 10 คน | 11 | 11.0 |
| 11 - 15 คน | 3 | 3.0 |
| มากกว่า 15 คน | 2 | 2.0 |
| รวม | 100 | 100.0 |

จากตารางที่ 4.10 ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มาใช้บริการ 1 – 5 คน ร้อยละ 65 รองลงมา มาใช้บริการคนเดียวร้อยละ 19 มาใช้บริการ 6 – 10 คน ร้อยละ 11 มาใช้บริการ 11 – 15 คน ร้อยละ 3 และ มากกว่า 15 คนร้อยละ 2

ตารางที่ 4.11: จำนวนและร้อยละเวลาที่ให้บริการในสนามแข่งรถยนต์

| เวลา | จำนวน | ร้อยละ |
|-----------|-------|--------|
| 1 ชั่วโมง | 19 | 19.0 |
| 2 ชั่วโมง | 38 | 38.0 |
| 3 ชั่วโมง | 15 | 15.0 |
| ครึ่งวัน | 14 | 14.0 |
| ทั้งวัน | 14 | 14.0 |
| รวม | 100 | 100.0 |

สามารถเลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

จากตารางที่ 4.11 ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ใช้เวลาอยู่ในสนามแข่งรถยนต์ 2 ชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 38 รองลงมาใช้เวลาอยู่ในสนามแข่งรถยนต์ 1 ชั่วโมง ร้อยละ 19 3 ชั่วโมง ร้อยละ 15 ใช้เวลาอยู่ครึ่งวัน และทั้งวัน คิดเป็นร้อยละ 14

ตารางที่ 4.12: จำนวนและร้อยละวัตถุประสงค์ในการมาใช้บริการสนามแข่งรถยนต์

| วัตถุประสงค์ | จำนวน | ร้อยละ |
|----------------------------|-------|--------|
| ทานอาหาร | 39 | 39.0 |
| พักผ่อน | 34 | 34.0 |
| ใช้สนามแข่งขันเพื่อฝึกซ้อม | 27 | 27.0 |
| รวม | 100 | 100.0 |

สามารถเลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

จากตารางที่ 4.12 วัตถุประสงค์ในการมาใช้บริการสนามแข่งรถยนต์ ส่วนใหญ่จะมาทานอาหาร คิดเป็นร้อยละ 39 รองลงมาพักผ่อน ร้อยละ 34 และใช้สนามแข่งขันเพื่อฝึกซ้อม ร้อยละ 27

4.3 ข้อมูลด้านปัจจัยต่างๆที่มีความสำคัญต่อการตัดสินใจในการเลือกใช้บริการสนามแข่งขันรถยนต์

ตารางที่ 4.13 ข้อมูลด้านปัจจัยต่างๆที่มีความสำคัญต่อการตัดสินใจในการเลือกใช้บริการสนามแข่งขันรถยนต์ด้านผลิตภัณฑ์

| ด้านผลิตภัณฑ์ | เห็นด้วยอย่างยิ่ง | เห็นด้วย | ไม่แน่ใจ | ไม่เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง | \bar{x} | S.D. | แปลผล |
|-------------------------------------|-------------------|----------|----------|-------------|----------------------|-----------|-------|-------------|
| 1. ภาพลักษณ์โดยรวมของสนามแข่งรถยนต์ | 40% | 36% | 13% | 9% | 2% | 4.03 | 1.039 | เห็นด้วยมาก |
| 2. ชื่อเสียงของสนามแข่งรถยนต์ | 31% | 24% | 34% | 8% | 3% | 3.72 | 1.083 | เห็นด้วยมาก |

(ตารางมีต่อ)

ตารางที่ 4.13(ต่อ): ข้อมูลด้านปัจจัยต่างๆที่มีความสำคัญต่อการตัดสินใจในการเลือกใช้บริการ
สนามแข่งขันทennisด้านผลิตภัณฑ์

| | | | | | | | | |
|--|-----|-----|-----|-----|----|------|------|-----------------|
| 3. ความหลากหลายของบริการในสนามแข่งขันทennis | 5% | 10% | 56% | 26% | 3% | 2.88 | .820 | เห็นด้วยปานกลาง |
| 4. ความโดดเด่นและทันสมัยของสนามแข่งขันทennis | 34% | 23% | 36% | 7% | 0% | 3.84 | .982 | เห็นด้วยมาก |
| 5. การจัดให้มีสินค้าและบริการครบสำหรับผู้ใช้บริการ | 16% | 13% | 55% | 15% | 1% | 3.28 | .944 | เห็นด้วยปานกลาง |
| รวมเฉลี่ย | | | | | | 3.55 | 0.97 | เห็นด้วยมาก |

จากตารางที่ 4.13 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานความคิดเห็นที่มีต่อปัจจัยในการตัดสินใจเลือกใช้บริการ ด้านผลิตภัณฑ์ ในภาพรวม พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นด้านผลิตภัณฑ์ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.55 และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.97 สามารถเรียงลำดับความคิดเห็นได้ดังต่อไปนี้

ลำดับที่ 1 ภาพลักษณ์โดยรวมของสนามแข่งขันทennis

ลำดับที่ 2 ความโดดเด่นและทันสมัยของสนามแข่งขันทennis

ลำดับที่ 3 ชื่อเสียงของสนามแข่งขันทennis

ลำดับที่ 4 การจัดให้มีสินค้าและบริการครบสำหรับผู้ใช้บริการ

ลำดับที่ 5 ความหลากหลายของบริการในสนามแข่งขันทennis

ตารางที่ 4.14: ข้อมูลด้านปัจจัยต่างๆที่มีความสำคัญต่อการตัดสินใจในการเลือกใช้บริการสนามแข่งขันทennisด้านราคา

| ด้านราคา | เห็นด้วยอย่างยิ่ง | เห็นด้วย | ไม่แน่ใจ | ไม่เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง | \bar{x} | S.D. | แปลผล |
|-------------------------------------|-------------------|----------|----------|-------------|----------------------|-----------|-------|-------------|
| 1. อัตราค่าเช่าสนามแข่งขันทennisถูก | 29% | 14% | 30% | 24% | 3% | 3.42 | 1.224 | เห็นด้วยมาก |

(ตารางมีต่อ)

ตารางที่ 4.14(ต่อ): ข้อมูลด้านปัจจัยต่างๆที่มีความสำคัญต่อการตัดสินใจในการเลือกใช้บริการ
สนามแข่งขันรถยนต์ด้านราคา

| | | | | | | | | |
|---|-----|-----|-----|-----|----|------|-------|-----------------|
| 2. ราคาสินค้าและบริการมี หลากหลายระดับให้เลือก | 37% | 25% | 27% | 10% | 1% | 3.87 | 1.060 | เห็นด้วย มาก |
| รวมเฉลี่ย | | | | | | 3.65 | 1.14 | เห็นด้วย มาก |

จากตารางที่ 4.14 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานความคิดเห็นที่มีต่อปัจจัยในการตัดสินใจเลือกใช้บริการ ด้านราคา ในภาพรวม พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.65 และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.14 สามารถเรียงลำดับความคิดเห็นได้ดังต่อไปนี้
ลำดับที่ 1 ราคาสินค้าและบริการมีหลากหลายระดับให้เลือก
ลำดับที่ 2 อัตราค่าเช่าสนามแข่งขันราคาถูก

ตารางที่ 4.15: ข้อมูลด้านปัจจัยต่างๆที่มีความสำคัญต่อการตัดสินใจในการเลือกใช้บริการสนามแข่งขัน
รถยนต์ด้านช่องทางการจัดจำหน่าย

| ด้านช่องทางการจัดจำหน่าย | เห็นด้วย อย่างยิ่ง | เห็นด้วย | ไม่แน่ใจ | ไม่เห็น ด้วย | ไม่เห็น ด้วย อย่างยิ่ง | \bar{x} | S.D. | แปลผล |
|---|-----------------------|----------|----------|-----------------|------------------------------|-----------|-------|-------------|
| 1. ตำแหน่งที่ตั้งสะดวกต่อการ เดินทาง | 31% | 18% | 34% | 16% | 1% | 3.62 | 1.117 | เห็นด้วยมาก |
| 2. มีบริการขนส่งสาธารณะให้ เลือกมากมาย | 52% | 17% | 26% | 4% | 1% | 4.15 | 1.009 | เห็นด้วยมาก |
| 3. เวลาเปิด - ปิด ของสนามแข่ง รถยนต์ | 32% | 24% | 38% | 2% | 4% | 3.78 | 1.050 | เห็นด้วยมาก |
| 4. ใกล้เคียงสถานที่พักอาศัย/บ้าน | 30% | 27% | 32% | 7% | 4% | 3.72 | 1.092 | เห็นด้วยมาก |
| 5. การจัดผังพื้นที่สอย สะดวก | 17% | 26% | 45% | 8% | 4% | 3.44 | .998 | เห็นด้วยมาก |
| รวมเฉลี่ย | | | | | | 3.74 | 1.05 | เห็นด้วยมาก |

จากตารางที่ 4.15 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานความคิดเห็นที่มีต่อปัจจัยในการตัดสินใจเลือกใช้บริการ ด้านช่องทางการจัดจำหน่าย ในภาพรวม พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.74 และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.05 สามารถเรียงลำดับความคิดเห็นได้ดังต่อไปนี้

ลำดับที่ 1 มีบริการขนส่งสาธารณะให้เลือกมากมาย

ลำดับที่ 2 เวลาเปิด – ปิด ของสนามแข่งรถยนต์

ลำดับที่ 3 ใกล้เคียงสถานที่พักอาศัย/บ้าน

ลำดับที่ 4 ตำแหน่งที่ตั้งสะดวกต่อการเดินทาง

ลำดับที่ 5 การจัดผังพื้นที่ใช้สอย สะดวก

ตารางที่ 4 .16: ข้อมูลด้านปัจจัยต่างๆที่มีความสำคัญต่อการตัดสินใจในการเลือกใช้บริการสนามแข่งรถยนต์ด้านการส่งเสริมการตลาด

| ด้านการส่งเสริมการตลาด | เห็นด้วยอย่างยิ่ง | เห็นด้วย | ไม่แน่ใจ | ไม่เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง | \bar{X} | S.D. | แปลผล |
|--|-------------------|----------|----------|-------------|----------------------|-----------|-------|-----------------|
| 1. การโฆษณา ประชาสัมพันธ์ ผ่านสื่อต่างๆ มีความดึงดูดในการเข้ามาใช้บริการ | 12% | 15% | 43% | 25% | 5% | 3.04 | 1.044 | เห็นด้วยปานกลาง |
| 2. การส่งเสริมการขายร่วมกับบริษัทตกแต่ง จำหน่ายอุปกรณ์การแต่งรถยนต์ | 24% | 13% | 22% | 33% | 8% | 3.12 | 1.320 | เห็นด้วยปานกลาง |
| 3. สิทธิพิเศษสำหรับสมาชิก | 44% | 31% | 22% | 3% | 0% | 4.16 | .873 | เห็นด้วยมาก |
| รวมเฉลี่ย | | | | | | 3.44 | 1.08 | เห็นด้วยมาก |

จากตารางที่ 4.16 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานความคิดเห็นที่มีต่อปัจจัยในการตัดสินใจเลือกใช้บริการ ด้านการส่งเสริมการตลาด ในภาพรวม พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นใน

ระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.44 และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.08 สามารถเรียงลำดับความคิดเห็นได้ดังต่อไปนี้

ลำดับที่ 1 สิทธิพิเศษสำหรับสมาชิก

ลำดับที่ 2 การส่งเสริมการขายร่วมกับบริษัทตกแต่ง จำหน่ายอุปกรณ์การแต่งรถยนต์

ลำดับที่ 3 การโฆษณา ประชาสัมพันธ์ ผ่านสื่อต่างๆ มีความดึงดูดในการเข้ามาใช้บริการ

ตารางที่ 4.17: ข้อมูลด้านปัจจัยต่างๆที่มีความสำคัญต่อการตัดสินใจในการเลือกใช้บริการสนามแข่งขัณรถยนต์ด้านคุณภาพการให้บริการ

| ด้านคุณภาพการให้บริการ | เห็นด้วยอย่างยิ่ง | เห็นด้วย | ไม่แน่ใจ | ไม่เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง | \bar{x} | S.D. | แปลผล |
|--|-------------------|----------|----------|-------------|----------------------|-----------|-------|-------------|
| 1. ความรวดเร็วในการให้บริการด้านข้อมูลของพนักงาน | 32% | 20% | 36% | 12% | 0% | 3.72 | 1.045 | เห็นด้วยมาก |
| 2. การอำนวยความสะดวกของเจ้าหน้าที่ | 31% | 53% | 12% | 4% | 0% | 4.11 | .764 | เห็นด้วยมาก |
| 3. ความเพียงพอของเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย | 29% | 33% | 20% | 18% | 0% | 3.73 | 1.072 | เห็นด้วยมาก |
| รวมเฉลี่ย | | | | | | 3.85 | 0.96 | เห็นด้วยมาก |

จากตารางที่ 4.17 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานความคิดเห็นที่มีต่อปัจจัยในการตัดสินใจเลือกใช้บริการ ด้านคุณภาพการให้บริการ ในภาพรวม พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.44 และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.08 สามารถเรียงลำดับความคิดเห็นได้ดังต่อไปนี้

ลำดับที่ 1 การอำนวยความสะดวกของเจ้าหน้าที่

ลำดับที่ 2 ความเพียงพอของเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย

ลำดับที่ 3 ความรวดเร็วในการให้บริการด้านข้อมูลของพนักงาน

ตารางที่ 4.18: ข้อมูลด้านปัจจัยต่างๆที่มีความสำคัญต่อการตัดสินใจในการเลือกใช้บริการสนามแข่งขันรถยนต์ด้านคุณลักษณะของสนามแข่งรถยนต์

| ด้านคุณลักษณะของสนามแข่งรถยนต์ | เห็นด้วยอย่างซึ้ง | เห็นด้วย | ไม่แน่ใจ | ไม่เห็นด้วย | ไม่เห็นด้วยอย่างซึ้ง | \bar{x} | S.D. | แปลผล |
|--|-------------------|----------|----------|-------------|----------------------|-----------|-------|-------------------|
| 1. ความทันสมัยของสนาม | 52% | 39% | 9% | 0% | 0% | 4.43 | .655 | เห็นด้วยมากที่สุด |
| 2. ความสวยงามของการตกแต่งภายในและภายนอกของสนามแข่งรถยนต์ | 17% | 17% | 42% | 24% | 0% | 3.27 | 1.014 | เห็นด้วยปานกลาง |
| 3. ความสะอาดของพื้นที่ภายในสนามแข่งขัน | 26% | 41% | 32% | 1% | 0% | 3.92 | .787 | เห็นด้วยมาก |
| 4. มีระบบรักษาความปลอดภัยที่ดี | 28% | 35% | 26% | 11% | 0% | 3.80 | .974 | เห็นด้วยมาก |
| 5. บรรยากาศภายนอกสนามแข่งขันร่มรื่นสวยงาม | 36% | 35% | 25% | 3% | 1% | 4.02 | .910 | เห็นด้วยมาก |
| 6. ระดับอุณหภูมิภายนอกสนามแข่งขันเย็นสบาย | 14% | 16% | 63% | 7% | 0% | 3.37 | .812 | เห็นด้วยปานกลาง |
| 7. ความสว่างของพื้นที่ภายในสนามแข่งขัน | 45% | 20% | 21% | 14% | 0% | 3.96 | 1.109 | เห็นด้วยมาก |
| รวมเฉลี่ย | | | | | | 3.82 | 0.89 | เห็นด้วยมาก |

จากตารางที่ 4.18 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานความคิดเห็นที่มีต่อปัจจัยในการตัดสินใจเลือกใช้บริการ ด้านคุณลักษณะของสนามแข่งรถยนต์ ในภาพรวม พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.82 และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.89 สามารถเรียงลำดับความคิดเห็นได้ดังต่อไปนี้

ลำดับที่ 1 ความทันสมัยของสนาม

ลำดับที่ 2 บรรยากาศภายนอกสนามแข่งขันร่มรื่นสวยงาม

ลำดับที่ 3 ความสว่างของพื้นที่ภายในสนามแข่งขัน

ลำดับที่ 4 ความสะอาดของพื้นที่ภายในสนามแข่งขัน

ลำดับที่ 5 มีระบบรักษาความปลอดภัยที่ดี

ลำดับที่ 6 ระดับอุณหภูมิภายนอกสนามแข่งขันเย็นสบาย

ลำดับที่ 7 ความสวยงามของการตกแต่งภายในและภายนอกของสนามแข่งขันรถยนต์

4.4 ข้อมูลด้านความพึงพอใจต่อสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสนามแข่งขันรถยนต์

ตารางที่ 4.19: ข้อมูลด้านความพึงพอใจต่อสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสนามแข่งขันรถยนต์

| ความพึงพอใจต่อ | เห็นด้วย อย่างยิ่ง | เห็นด้วย | ไม่ แน่ใจ | ไม่ เห็น ด้วย | ไม่เห็น ด้วยอย่าง ยิ่ง | \bar{x} | S.D. | แปลผล |
|---|-----------------------|----------|--------------|---------------------|------------------------------|-----------|-------|-------------|
| 1. มีการใช้ Spot Light ภายในสนามเวลากลางคืน | 32% | 14% | 44% | 10% | 0% | 3.68 | 1.034 | เห็นด้วยมาก |
| 2. พื้นผิวสนามมีความเรียบ | 18% | 21% | 51% | 10% | 0% | 3.47 | .904 | เห็นด้วยมาก |
| 3. มีการออกแบบบริเวณโดยรอบสนามสวยงาม | 29% | 22% | 26% | 23% | 0% | 3.57 | 1.139 | เห็นด้วยมาก |
| 4. มีห้องปฐมพยาบาล | 43% | 17% | 23% | 17% | 0% | 3.86 | 1.155 | เห็นด้วยมาก |
| 5. มีร้านอาหารบริการ | 41% | 15% | 31% | 13% | 0% | 3.84 | 1.108 | เห็นด้วยมาก |
| 6. มีร้านเครื่องดื่มบริการ | 28% | 18% | 48% | 6% | 0% | 3.68 | .952 | เห็นด้วยมาก |
| 7. มีบริการอินเทอร์เน็ตระบบไร้สาย | 33% | 23% | 25% | 19% | 0% | 3.70 | 1.124 | เห็นด้วยมาก |
| รวมเฉลี่ย | | | | | | 3.69 | 1.06 | เห็นด้วยมาก |

จากตารางที่ 4.19 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ความคิดเห็นที่มีต่อความพึงพอใจต่อสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสนามแข่งขันรถยนต์ ในภาพรวม พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็น

ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.69 และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.06 สามารถเรียงลำดับความคิดเห็นได้ดังต่อไปนี้

ลำดับที่ 1 มีห้องประชุมพยาบาล

ลำดับที่ 2 มีร้านอาหารบริการ

ลำดับที่ 3 มีบริการอินเทอร์เน็ตระบบไร้สาย

ลำดับที่ 4 มีร้านเครื่องดื่มบริการ



ลำดับที่ 5 มีการใช้ Spot Light ภายในสนามเวลากลางคืน

ลำดับที่ 6 มีการออกแบบบริเวณโดยรอบสนามสวยงาม




ลำดับที่ 7 พื้นผิวสนามมีความเรียบ

4.5 ข้อมูลด้านความต้องการของรูปแบบการออกแบบตกแต่งภายในสไตล์ต่างๆ

ตารางที่ 4.20: จำนวนและร้อยละความต้องการของรูปแบบการออกแบบตกแต่งภายในสไตล์ต่างๆ

| รูปแบบ | จำนวน | ร้อยละ |
|---|-------|--------|
| 1.การออกแบบรูปแบบสมัยใหม่ (Modern Style)  | 18 | 18.0 |
| 2. การออกแบบในรูปแบบ เอเชียร่วมสมัย (Contemporary Style)  | 38 | 38.0 |

ตารางที่ 4.20(ต่อ): จำนวนและร้อยละต้องการของรูปแบบการออกแบบตกแต่งภายในสไตล์ต่างๆ

| | | |
|---|-----|-------|
| <p>3. การออกแบบที่ทันสมัย (Post Modern Style)</p>  | 19 | 19.0 |
| <p>4. การออกแบบในรูปแบบที่ตัดทอนเฉพาะส่วนที่จำเป็น (Minimal Style)</p>  | 9 | 9.0 |
| <p>5. การออกแบบในรูปแบบยุค 60 (Retro Style)</p>  | 16 | 16.0 |
| รวม | 100 | 100.0 |

จากตารางที่ 4.20 รูปแบบ การออกแบบตกแต่งภายใน ของผู้ตอบแบบสอบถามมากที่สุด คือ แบบรูปแบบเอเชียร่วมสมัย (Contemporary Style) ร้อยละ 38 รองลงมา คือ การออกแบบที่ทันสมัย

(Post Modern Style) ร้อยละ 19 รูปแบบสมัยใหม่ (Modern Style) ร้อยละ 18 รูปแบบยุค 60 (Retro Style) ร้อยละ 16 และรูปแบบที่ตัดทอนเฉพาะส่วนที่จำเป็น (Minimal Style) ร้อยละ 9

ตารางที่ 4.21: จำนวนและร้อยละสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสนามแข่งรถที่ท่านต้องการ

| สิ่งอำนวยความสะดวก | จำนวน | ร้อยละ |
|----------------------|-------|--------|
| ร้านอาหาร | 84 | 84.0 |
| สระว่ายน้ำ | 47 | 47.0 |
| บาร์ | 62 | 62.0 |
| ฟิตเนสและซาวน่า | 74 | 74.0 |
| สปา | 24 | 24.0 |
| ร้านค้า | 95 | 95.0 |
| ห้องน้ำ | 100 | 100.0 |
| ลานจอดรถ | 100 | 100.0 |
| สาลาริมน้ำ | 40 | 40.0 |
| สนามแข่งรถยนต์ริมน้ำ | 100 | 100.0 |

สามารถเลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

จากตารางที่ 4.21 สิ่งอำนวยความสะดวกภายในสนามแข่งรถที่ท่านต้องการ ของผู้ตอบแบบสอบถามมากที่สุด คือ ห้องน้ำ ลานจอดรถ และสนามแข่งรถยนต์ริมน้ำ ร้อยละ 100 รองลงมาคือร้านค้า ร้อยละ 95 ร้านอาหาร ร้อยละ 84 ฟิตเนสและซาวน่า ร้อยละ 74 บาร์ ร้อยละ 62 สระว่ายน้ำ ร้อยละ 47 สาลาริมน้ำ ร้อยละ 40 และสปา ร้อยละ 24

ตารางที่ 4.22: จำนวนและร้อยละความเหมาะสมของการจัดสรรพื้นที่

| ประเด็น | จำนวน | ร้อยละ |
|---------------|-------|--------|
| เหมาะสมที่สุด | 47 | 47.0 |

(ตารางมีต่อ)

ตารางที่ 4.22(ต่อ): จำนวนและร้อยละความเหมาะสมของการจัดสรรพื้นที่

| | | |
|----------------|-----|-------|
| เหมาะสมปานกลาง | 47 | 47.0 |
| ไม่เหมาะสม | 6 | 6.0 |
| รวม | 100 | 100.0 |

จากตารางที่ 4.22 ความเหมาะสมของการจัดสรรพื้นที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความเห็นที่มากที่สุด คือ เหมาะสมที่สุด และเหมาะสมปานกลาง ร้อยละ 47 รองลงมา คือ ไม่เหมาะสม ร้อยละ 6



บทที่ 5

สรุปและอภิปรายผล

5.1 สรุปผลการศึกษา

ข้อมูลส่วนบุคคล

ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 69 คน คิดเป็นร้อยละ 69 เป็นเพศหญิงจำนวน 31 คน คิดเป็นร้อยละ 31 ส่วนใหญ่มีอายุอยู่ในช่วง 20 – 25 ปี คิดเป็นร้อยละ 33 รองลงมาคืออายุในช่วง 25 – 30 ปี คิดเป็นร้อยละ 21 อายุช่วง 30 – 35 ปี คิดเป็นร้อยละ 15 อายุช่วง 35 – 40 ปี คิดเป็นร้อยละ 14 อายุต่ำกว่า 20 ปี คิดเป็นร้อยละ 9 และอายุ 45 – 50 และ 50 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 1 มีสถานภาพโสด คิดเป็นร้อยละ 66 รองลงมาสมรสแล้ว ร้อยละ 29 สถานภาพหมั้น ร้อยละ 4 และสถานภาพเป็นหม้ายร้อยละ 1 ระดับการศึกษาส่วนใหญ่ปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 69 รองลงมาคือระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 21 และระดับการศึกษาต่ำกว่าปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 10 อาชีพเป็นนักธุรกิจ คิดเป็นร้อยละ 53 รองลงมาคืออาชีพเป็นระดับผู้บริหาร คิดเป็นร้อยละ 25 และอาชีพพนักงานบริษัท คิดเป็นร้อยละ 43 รองลงมาคืออาชีพเป็นข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ คิดเป็นร้อยละ 33 อาชีพนักเรียน/นักศึกษาคิดเป็นร้อยละ 17 และประกอบธุรกิจส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 7 ส่วนใหญ่มีรายได้ระดับ 25,001 – 30,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 26 รองลงมาคือระดับรายได้ 10,001 – 15,000 บาท และ 20,001 – 30,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 22 รายได้ 15,001 – 20,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 16 รายได้ ต่ำกว่า 10,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 12 และรายได้สูงกว่า 30,001 บาท คิดเป็นร้อยละ 2

พฤติกรรมการใช้บริการสนามแข่งขันรถยนต์

พฤติกรรมการใช้บริการสนามแข่งขันรถยนต์ใช้บริการของสนาม Bangkok Racing Circuit คิดเป็นร้อยละ 66 รองลงมาใช้บริการสนาม Bangkok Drag Avenue คิดเป็นร้อยละ 17 สนาม Wonder World Fun Park Bira International Circuit ร้อยละ 11 และ สนาม Thailand Circuit ร้อยละ 6 ความถี่ในการใช้สนาม

แข่งรถยนต์ 1 ครั้ง/เดือน คิดเป็นร้อยละ 45 รองลงมาใช้บริการ 2 ครั้ง/เดือน คิดเป็นร้อยละ 26 3 ครั้ง/เดือน คิดเป็นร้อยละ 15 และใช้บริการมากกว่า 3 ครั้ง/เดือน คิดเป็นร้อยละ 4 ส่วนใหญ่จะมีค่าใช้จ่ายแต่ละครั้ง 1,000 บาท/ชั่วโมง ร้อยละ 55 รองลงมา 1,500 บาท/ชั่วโมง ร้อยละ 18 ค่าใช้จ่าย 500 บาท/ชั่วโมง ร้อยละ 17 และค่าใช้จ่าย 2,000 บาท/ชั่วโมง ร้อยละ 10 แต่แต่ละครั้งที่ไปใช้บริการจะมีจำนวน

สมาชิก 1 – 5 คน ร้อยละ 65 รองลงมา มาใช้บริการคนเดียวร้อยละ 19 มาใช้บริการ 6 – 10 คน ร้อยละ 11 มาใช้บริการ 11 – 15 คน ร้อยละ 3 และมากกว่า 15 คน ร้อยละ 2 ใช้เวลาในการลงสนามแข่งรถยนต์ 2 ชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 38 รองลงมาใช้เวลาอยู่ในสนามแข่งรถยนต์ 1 ชั่วโมง ร้อยละ 19 3 ชั่วโมง ร้อยละ 15 ใช้เวลาอยู่ครึ่งวัน และทั้งวัน คิดเป็นร้อยละ 14 การมาใช้บริการสนามแข่งรถยนต์ ส่วนใหญ่จะมาทานอาหาร คิดเป็นร้อยละ 39 รองลงมาพักผ่อน ร้อยละ 34 และใช้สนามแข่งขันเพื่อฝึกซ้อม ร้อยละ 27

การวิเคราะห์ ปัจจัยต่างๆที่มีความสำคัญต่อการตัดสินใจในการเลือกใช้บริการสนามแข่งขันรถยนต์

ความคิดเห็นที่มีต่อปัจจัยในการตัดสินใจ เลือกใช้บริการสนามแข่งขันรถยนต์ ในภาพรวม พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นด้านผลิตภัณฑ์ ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.55 และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.97 สามารถเรียงลำดับความคิดเห็นได้ดังต่อไปนี้

- ลำดับที่ 1 ภาพลักษณ์โดยรวมของสนามแข่งรถยนต์
- ลำดับที่ 2 ความโดดเด่นและทันสมัยของสนามแข่งรถยนต์
- ลำดับที่ 3 ชื่อเสียงของสนามแข่งรถยนต์
- ลำดับที่ 4 การจัดให้มีสินค้าและบริการครบสำหรับผู้ใช้บริการ
- ลำดับที่ 5 ความหลากหลายของบริการในสนามแข่งรถยนต์

ความคิดเห็นที่มีต่อปัจจัยในการตัดสินใจ เลือกใช้บริการสนามแข่งขันรถยนต์ ในภาพรวม พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นด้านราคา ในภาพรวม พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.65 และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.14 สามารถเรียงลำดับความคิดเห็นได้ดังต่อไปนี้

- ลำดับที่ 1 ราคาสินค้าและบริการมีหลากหลายระดับให้เลือก
- ลำดับที่ 2 อัตราค่าเช่าสนามแข่งขันราคาถูก

ความคิดเห็นที่มีต่อปัจจัยในการตัดสินใจ เลือกใช้บริการสนามแข่งขันรถยนต์ ในภาพรวม พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นด้านช่องทางการจัดจำหน่าย ในภาพรวม พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.74 และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.05 สามารถเรียงลำดับความคิดเห็นได้ดังต่อไปนี้

- ลำดับที่ 1 มีบริการขนส่งสาธารณะให้เลือกมากมาย
- ลำดับที่ 2 เวลาเปิด – ปิด ของสนามแข่งขันรถยนต์

ลำดับที่ 3 ใกล้เคียงสถานที่พักอาศัย/บ้าน

ลำดับที่ 4 ตำแหน่งที่ตั้งสะดวกต่อการเดินทาง

ลำดับที่ 5 การจัดผังพื้นที่ใช้สอย สะดวก

ความคิดเห็นที่มีต่อปัจจัยในการตัดสินใจ เลือกใช้บริการสนามแข่งขันรถยนต์ ในภาพรวม พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็น ด้านการส่งเสริมการตลาด ในภาพรวม พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.44 และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.08 สามารถเรียงลำดับความคิดเห็นได้ดังต่อไปนี้

ลำดับที่ 1 สิทธิพิเศษสำหรับสมาชิก

ลำดับที่ 2 การส่งเสริมการขายร่วมกับบริษัทตกแต่ง จำหน่ายอุปกรณ์การแข่งรถยนต์

ลำดับที่ 3 การโฆษณา ประชาสัมพันธ์ ผ่านสื่อต่างๆ มีความดึงดูดในการเข้ามาใช้บริการ

ความคิดเห็นที่มีต่อปัจจัยในการตัดสินใจ เลือกใช้บริการสนามแข่งขันรถยนต์ ในภาพรวม พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็น ด้านคุณภาพการให้บริการ ในภาพรวม พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.44 และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.08 สามารถเรียงลำดับความคิดเห็นได้ดังต่อไปนี้

ลำดับที่ 1 การอำนวยความสะดวกของเจ้าหน้าที่

ลำดับที่ 2 ความเพียงพอของเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย

ลำดับที่ 3 ความรวดเร็วในการให้บริการด้านข้อมูลของพนักงาน

ความคิดเห็นที่มีต่อปัจจัยในการตัดสินใจ เลือกใช้บริการสนามแข่งขันรถยนต์ ในภาพรวม พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็น ด้านคุณลักษณะของสนามแข่งขันรถยนต์ ในภาพรวม พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.82 และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.89 สามารถเรียงลำดับความคิดเห็นได้ดังต่อไปนี้

ลำดับที่ 1 ความทันสมัยของสนาม

ลำดับที่ 2 บรรยากาศภายนอกสนามแข่งขันร่มร่อนสวยงาม

ลำดับที่ 3 ความสว่างของพื้นที่ภายในสนามแข่งขัน

ลำดับที่ 4 ความสะอาดของพื้นที่ภายในสนามแข่งขัน

ลำดับที่ 5 มีระบบรักษาความปลอดภัยที่ดี

ลำดับที่ 6 ระดับอุณหภูมิภายนอกสนามแข่งขันเย็นสบาย

ลำดับที่ 7 ความสวยงามของการตกแต่งภายในและภายนอกของสนามแข่งขันรถยนต์

การวิเคราะห์ ความพึงพอใจต่อสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสนามแข่งขันรถยนต์
 ความคิดเห็นที่มีต่อ ความพึงพอใจต่อสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสนามแข่งขันรถยนต์ ใน
 ภาพรวม พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็น ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.69 และส่วน
 เบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.06 สามารถเรียงลำดับความคิดเห็นได้ดังต่อไปนี้

ลำดับที่ 1 มีห้องปฐมพยาบาล

ลำดับที่ 2 มีร้านอาหารบริการ

ลำดับที่ 3 มีบริการอินเทอร์เน็ตไร้สาย

ลำดับที่ 4 มีร้านเครื่องดื่มบริการ

ลำดับที่ 5 มีการใช้ Spot Light ภายในสนามเวลากลางคืน

ลำดับที่ 6 มีการออกแบบบริเวณ โดยรอบสนามสวยงาม

ลำดับที่ 7 พื้นผิวสนามมีความเรียบ

การวิเคราะห์ความต้องการของรูปแบบการออกแบบตกแต่งภายในสไตล์ต่าง ๆ

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความต้องการออกแบบตกแต่งภายในมากที่สุด คือ แบบ
 รูปแบบเอเชียร่วมสมัย (Contemporary Style) ร้อยละ 38 รองลงมา คือ การออกแบบที่ทันสมัย (Post
 Modern Style) ร้อยละ 19 รูปแบบสมัยใหม่ (Modern Style) ร้อยละ 18 รูปแบบยุค 60 (Retro Style)
 ร้อยละ 16 และรูปแบบที่ตัดทอนเฉพาะส่วนที่จำเป็น (Minimal Style) ร้อยละ 9

การวิเคราะห์ สิ่งอำนวยความสะดวกภายในสนามแข่งรถ

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เลือก สิ่งอำนวยความสะดวกภายในสนามแข่งรถ มากที่สุด คือ
 ห้องน้ำ ลาดจอดรถ และสนามแข่งรถยนต์ริมน้ำ ร้อยละ 100 รองลงมาคือ ร้านค้า ร้อยละ 95
 ร้านอาหาร ร้อยละ 84 ฟิตเนสและซาวน่า ร้อยละ 74 บาร์ ร้อยละ 62 สระว่ายน้ำ ร้อยละ 47 ศาลา
 ริมน้ำ ร้อยละ 40 และสปา ร้อยละ 24

การวิเคราะห์ ความเหมาะสมของการจัดสรรพื้นที่

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความคิดเห็นต่อความเหมาะสมของการจัดสรรพื้นที่มากที่สุด
 คือ เหมาะสมที่สุด และเหมาะสมปานกลาง ร้อยละ 47 รองลงมา คือ ไม่เหมาะสม ร้อยละ 6
 อภิปรายผลการวิจัย

จากการสำรวจกลุ่มผู้ใช้บริการสนามแข่งขันรถยนต์ตามสถานที่ต่างๆภายในเขต
 กรุงเทพมหานคร มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึง พฤติกรรมการใช้บริการ สนามแข่งขันรถยนต์ประเภท
 ครีฟท์ความพึงพอใจ และความต้องการ ในรูปแบบออกแบบตกแต่งภายในโครงการสนามแข่งขัน

รถยนต์ประเภทตรีพท์ และปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจในการเลือกใช้บริการสนามแข่งขันรถยนต์ จากกลุ่มตัวอย่าง 100 คน ที่เป็นเพศชาย มีอายุอยู่ในช่วง 20-25 ปี สภาพการศึกษาส่วนใหญ่คือระดับปริญญาตรี ประกอบอาชีพพนักงานบริษัท มีรายได้อยู่ระหว่าง 25,001 – 30,000บาท

การศึกษาวิจัย สํารวจกลุ่มผู้ใช้บริการสนามแข่งขันรถยนต์ตามสถานที่ต่างๆภายในเขตกรุงเทพมหานคร จะมีลักษณะพฤติกรรมการใช้บริการสนามแข่งขันรถยนต์ Bangkok Racing Circuit มีการใช้สนามส่วนใหญ่ 1ครั้ง/เดือน ในแต่ละครั้งจะมีค่าใช้จ่าย 1,000 บาท/ชั่วโมง แต่ครั้งที่มาจะมาใช้บริการครั้งละ 1-5 คน และจะใช้เวลาส่วนใหญ่ 2 ชั่วโมง

ผลการวิจัยมีดังนี้

จากการสำรวจกลุ่มผู้ใช้บริการสนามแข่งขันรถยนต์ตามสถานที่ต่างๆภายในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีปัจจัยหลายด้านเป็น อิทธิพลต่อการเลือก ใช้บริการสนามแข่งขันรถยนต์อย่างมากในการนำมาตัดสินใจทั้งในเรื่องของปัจจัยทางการ ผลิตภัณฑ์ราคา ช่องทางการจัดจำหน่าย คุณลักษณะของสนามแข่ง โดย ผลของการตัดสินใจอาจก่อให้เกิดความพึงพอใจหรือไม่พอใจ และด้วยอิทธิพลของปัจจัย ต่าง ๆ ทำให้เกิดการ ตอบสนองความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า ด้วยกลยุทธ์ทางการตลาดของผู้ประกอบการในด้านต่าง ๆ ได้แก่

1. ด้านผลิตภัณฑ์ ที่นักการตลาดผลิตหรือจำหน่ายผลิตภัณฑ์ใด ต้องพิจารณาถึงแนวความคิดด้านผลิตภัณฑ์ ภาพลักษณ์โดยรวมของผลิตภัณฑ์ชื่อเสียงของผลิตภัณฑ์ ความหลากหลายของบริการในสนามแข่งรถยนต์ความโดดเด่นและทันสมัย การจัดให้มีสินค้าและบริการครบสำหรับผู้ใช้บริการ
2. ด้านราคา การตั้งราคาของนักการตลาดคํานึงถึงตลาด 3 กลุ่ม คือ การตั้งราคาสำหรับตลาดที่เน้นราคา การตั้งราคาที่เน้นภาพพจน์ การตั้งราคาที่เน้นคุณภาพ โดยมีปัจจัย คือ อัตราค่าเช่าสนามแข่งขันราคาถูกราคาสินค้าและบริการมีหลากหลายระดับให้เลือก
3. ด้านสถานที่ให้บริการ คือ การคํานึงถึงเส้นทางที่สินค้าหรือบริการที่เคลื่อนย้ายจากผู้ขายสู่ผู้บริโภค ซึ่งมีปัจจัยประกอบ ดังนี้ ตำแหน่งที่ตั้งสะดวกต่อการเดินทางมีบริการขนส่งสาธารณะให้เลือกมากมายเวลาเปิด – ปิด ของสนามแข่งรถยนต์ใกล้สถานที่พักอาศัย/บ้านการจัดผังพื้นที่ใช้สอยสะดวก
4. ด้านการส่งเสริมการตลาด เป็นกิจกรรมในการสื่อสารข้อดีของผลิตภัณฑ์การโฆษณาประชาสัมพันธ์ ผ่านสื่อต่างๆ มีความดึงดูดในการเข้ามาใช้บริการ การส่งเสริมการขายร่วมกับบริษัทตกแต่ง จำหน่ายอุปกรณ์การแต่งรถยนต์สิทธิพิเศษสำหรับสมาชิก

5.2 ข้อมูลส่วนเสริมในการจัดการธุรกิจโครงการ

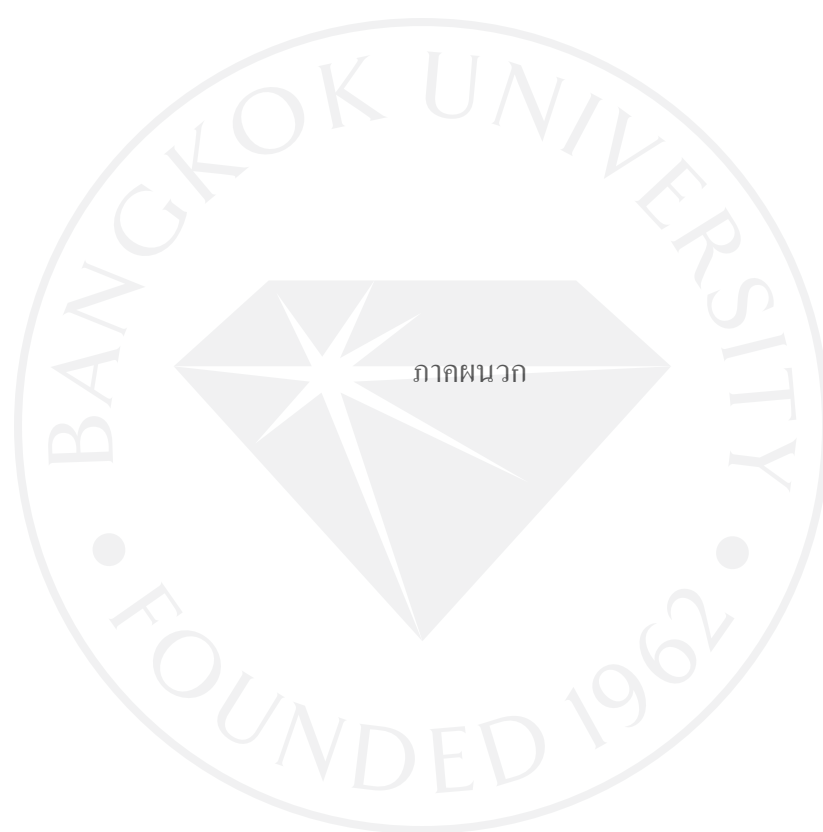
1. กลุ่มผู้ก่อตั้งสนามแข่งรถยนต์ และกลุ่มผู้ให้บริการ ผู้ประกอบการ หรือผู้อุปถัมภ์ ควรมีความร่วมมือกันในการสร้างสรรค์ คุณค่าเพื่อจัดระเบียบทางสังคม ไม่ควรทำให้เกิดเป็น ปัญหาของสังคมในด้านการแข่งขันของกลุ่มวัยรุ่น

2. ผู้ประกอบกิจการสนามแข่งขั้รถยนต์ควรมีกฎกติกาในการแข่งขันที่เคร่งครัด ไม่มีการพนันใดๆ มาเกี่ยวข้อง เพราะจะทำให้เกิดข้อขัดแย้งภายนอกสนามแข่งขั้ได้

3. การแข่งขัน ควรแข่งขันเพื่อความสนุกสนาน บันเทิง และใช้เวลาว่างให้เป็นประโยชน์ ไม่ใช่เพื่อการเอาชนะ หรือการเดิมพันการพนัน และการแข่งขันควรจัดให้มีที่สนามแข่งเท่านั้น ไม่ควรจัดการแข่งเองที่ถนนส่วนรวม

บรรณานุกรม

- อรชรณณิสงฆ์ (2546). *พฤติกรรมผู้บริโภค*. สืบค้นวันที่ 20 กันยายน 2553 จาก <http://www.ba.cmu.ac.th/~ek/mobile721/mat/consumer.ppt>
- สนามพีระ อินเทอร์เน็ตชั้นเนลเซอร์กิต. (2550). *ข้อมูลสนามแข่งขันพีระ* สืบค้นวันที่ 1 ธันวาคม 2553 จาก <http://www.bira.co.th>
- สนามแข่งขัน วันเดอร์เวิลด์ ฟิน ปาร์ค. (2552). *ข้อมูลสนามแข่งขันคริฟท์* สืบค้นวันที่ 1 ธันวาคม 2553 จาก http://www.wonderworldextremepark.com/drift_circuit.php
- สนาม บางกอก แดรก อเวนิว. (ม.ป.ป). *ข้อมูลสนามแข่งขันแดรก* สืบค้นวันที่ 1 ธันวาคม 2553 จาก <http://www.fcciracing.com/Dragbike/show.php?id=123>
- สนามแข่งขัน บางกอก เรซซิ่งเซอร์กิต. (ม.ป.ป). *ข้อมูลสนามแข่งขันโกคาร์ท* สืบค้นวันที่ 1 ธันวาคม 2553 จาก <http://www.ise.ait.ac.th/TIVChallenge/circuit.htm>
- Accord Club Thailand. (ม.ป.ป). *ฟอร์มูล่าคริฟท์ไทยแลนด์* สืบค้นวันที่ 5 ธันวาคม 2553 จาก <http://www.accordclub.in.th/index.php?topic=1884.0>
- CM-Club .(ม.ป.ป). *ประวัติการคริฟท์* สืบค้นวันที่ 15 ตุลาคม 2553 จาก <http://www.cmclub.com/vb/showthread.php?t=55655>



ภาคผนวก ก

คำถามในการสัมภาษณ์

- 1.ปัจจัยใดที่เป็นตัวตัดสินใจในการเลือกใช้บริการสนามแข่งขันรถยนต์แต่ละที่
- 2.จำนวนสมาชิกที่ท่านพามาด้วยในแต่ละครั้งประมาณกี่คน และเป็นผู้มาใช้บริการสนามแข่งขันโดยตรงหรือเป็นผู้ติดตาม
- 3.สภาพแวดล้อมของสนามมีส่วนที่ใช้ในการตัดสินใจใช้บริการหรือไม่
- 4.สิ่งอำนวยความสะดวกอะไรบ้างที่ จำเป็นในการใช้บริการสนามแต่ละครั้ง
- 5.ปัจจัยด้านราคามีผลต่อการตัดสินใจใช้สนามแข่งขันรถยนต์ในแต่ละที่หรือไม่
- 6.ความพึงพอใจในการตกแต่งภายในรูปแบบใดที่เป็นส่วนช่วยเสริมสร้างบรรยากาศภายในสนามได้ และอย่างไร

ภาคผนวก ข

แบบสอบถามเพื่อการวิจัยสำหรับผู้มาใช้บริการ

เรื่องการศึกษาความต้องการของผู้ใช้บริการ เพื่อกำหนดส่วนใช้สอยและบริการของสนามแข่งรถยนต์

กรณีศึกษา สนามโกคาร์ท BRC (Bangkok Racing Circuit) หลังซีคอนแอสควาร์

แบบสอบถามที่ได้จัดทำขึ้น เพื่อเป็นส่วนประกอบหนึ่งในการศึกษารายบุคคลทางด้านการบริหารจัดการการออกแบบภายใน (Individual Study in Interior Design Management) ของนางสาว รุ่งรัตน์ ทวีเต็มทรัพย์ นักศึกษาปริญญาโท หลักสูตรศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาการจัดการการออกแบบภายใน มหาวิทยาลัยกรุงเทพ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความต้องการของผู้ใช้บริการ เพื่อกำหนดส่วนใช้สอยและบริการของสนามแข่งรถยนต์ผู้วิจัยจึงใคร่ขอความร่วมมือจากท่านในการกรอกแบบสอบถามเพื่อเป็นประโยชน์ทางการศึกษา และเป็นแนวทางในการพัฒนารูปแบบการให้บริการของธุรกิจ สนามแข่งขัันรถยนต์เพื่อตอบสนองต่อการให้บริการที่ดีต่อไปในอนาคต

ตอนที่ 1 ข้อมูลเบื้องต้น

คำชี้แจง: โปรดทำเครื่องหมายถูก (✓) ลงในช่องวงกลม (○) หน้าข้อความที่ตรงกับสภาพความเป็นจริงของท่านที่สุด หรือกรอกข้อความลงในช่องว่างที่กำหนด

- | | | | |
|------------------------|--|---|-----------------------------------|
| 1. เพศ | <input type="radio"/> 1) ชาย | <input type="radio"/> 2) หญิง | |
| 2. อายุ | <input type="radio"/> 1) ต่ำกว่า 20 ปี | <input type="radio"/> 2) 20 -25ปี | <input type="radio"/> 3) 25-30 ปี |
| | <input type="radio"/> 4) 30-35 ปี | <input type="radio"/> 5) 35-40 ปี | <input type="radio"/> 6) 40-45 ปี |
| | <input type="radio"/> 7) 45-50 ปี | <input type="radio"/> 8) 50 ปีขึ้นไป | |
| 3. สัญชาติ | <input type="radio"/> 1) ไทย | <input type="radio"/> 2) อื่นๆ (โปรดระบุ) | |
| 4. สถานภาพความสัมพันธ์ | <input type="radio"/> 1) สมรส | <input type="radio"/> 2) หมั้น | <input type="radio"/> 3) โสด |
| | <input type="radio"/> 4) แยกกันอยู่ | <input type="radio"/> 5) หย่า | <input type="radio"/> 6) หม้าย |

5. ระดับการศึกษาสูงสุด 1) ต่ำกว่าปริญญาตรี 2) ปริญญาตรี 3) สูงกว่าปริญญาตรี
6. อาชีพหลัก 1) นักเรียน/นักศึกษา 2) พนักงานบริษัท
 3) ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ 4) ประกอบธุรกิจส่วนตัว
 5) แม่บ้าน 6) อื่นๆ (โปรดระบุ)
7. รายได้ต่อเดือน 1) ต่ำกว่า 10,000 บาท 2) 10,001-15,000 บาท
 3) 15,001-20,000 บาท 4) 20,001-25,000 บาท
 5) 25,001-30,000 บาท 6) สูงกว่า 30,001 บาท

ตอนที่ 2 ข้อมูลด้านพฤติกรรมการใช้บริการสนามแข่งขันรถยนต์

คำชี้แจง: โปรดทำเครื่องหมายถูก (✓) ลงในช่องวงกลม (○) หน้าข้อความที่ตรงกับสภาพความเป็นจริงหรือความคิดเห็นของท่านที่สุด

1. ปกติท่านมาใช้บริการสนามแข่งขันรถยนต์บ่อยครั้งแค่ไหน
 1) น้อยกว่า 1 ครั้ง/เดือน 2) 1 ครั้ง/เดือน 3) 2 ครั้ง/เดือน
 4) 3 ครั้ง/เดือน 5) มากกว่า 3 ครั้ง/เดือน
2. ราคาค่าบริการสนามที่ท่านใช้บริการคือเท่าไร (บาท)
 1) 500 บาท/ชั่วโมง 2) 1000 บาท/ชั่วโมง 3) 1500 บาท/ชั่วโมง
 4) 2000 บาท/ชั่วโมง 5) อื่นๆ(โปรดระบุ)
3. จำนวนสมาชิกที่มาใช้บริการสนามแข่งขันรถยนต์พร้อมท่านต่อครั้ง
 1) ท่านมาคนเดียว 2) 1-5 คน 3) 6-10 คน
 4) 11-15 คน 4) มากกว่า 15 คน
4. จำนวนชั่วโมงที่ท่านใช้เวลาในสนามแข่งขันรถยนต์
 1) 1 ชั่วโมง 2) 2 ชั่วโมง 3) 3 ชั่วโมง
 4) ครึ่งวัน 5) ทั้งวัน
5. วัตถุประสงค์ในการใช้บริการภายในสนามแข่งขันรถยนต์
 1) ทานอาหาร 2) พักผ่อน 3) ใช้สนามแข่งขันเพื่อฝึกซ้อม

ตอนที่ 3 ข้อมูลด้าน ปัจจัยต่างๆที่มีความสำคัญต่อการตัดสินใจในการ เลือกใช้บริการสนามแข่งขัน
รถยนต์

คำชี้แจง : โปรดทำเครื่องหมาย ถูก (✓) ลงใน ช่องวงกลม (○) เพื่อเลือกตัวเลือกที่เหมาะสมที่สุดใน
ช่อง มากที่สุด มาก ปานกลาง น้อย น้อยที่สุด ไม่มีความคิดเห็น หรือเขียนข้อเสนอแนะ (ถ้ามี)

ข้อมูลความสำคัญของสภาพแวดล้อมโครงการที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสนามแข่งขันรถยนต์

| คำถาม | มากที่สุด | มาก | ปานกลาง | น้อย | น้อยที่สุด | ไม่มี ความ คิดเห็น |
|---|-----------|-----|---------|------|------------|--------------------------|
| ด้านผลิตภัณฑ์ | | | | | | |
| 1. ภาพลักษณ์โดยรวมของสนามแข่งขันรถยนต์ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 2. ชื่อเสียงของสนามแข่งขันรถยนต์ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 3. ความหลากหลายของบริการในสนามแข่งขันรถยนต์ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 4. ความโดดเด่นและทันสมัยของสนามแข่งขันรถยนต์ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 5. การจัดให้มีสินค้าและบริการครบสำหรับ ผู้ใช้บริการ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| ด้านราคา | | | | | | |
| 6. อัตราค่าเช่าสนามแข่งขันราคาถูก | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 7. ราคาสินค้าและบริการมีหลากหลายระดับให้เลือก | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| ด้านช่องทางการจัดจำหน่าย | | | | | | |
| 7. ตำแหน่งที่ตั้งสะดวกต่อการเดินทาง | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 8. มีบริการขนส่งสาธารณะให้เลือกมากมาย | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 9. เวลาเปิด - ปิด ของสนามแข่งขันรถยนต์ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 10. ใกล้สถานที่พักอาศัย/บ้าน | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 11. การจัดผังพื้นที่ใช้สอย สะดวก | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| ด้านการส่งเสริมการตลาด | | | | | | |
| 12. การโฆษณา ประชาสัมพันธ์ ผ่านสื่อต่างๆ มีความ ดึงดูดในการเข้ามาใช้บริการ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 13. การส่งเสริมการขายร่วมกับบริษัทตกแต่ง จำหน่าย อุปกรณ์การแข่งรถยนต์ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |

ตอนที่ 5 การความต้องการของรูปแบบการออกแบบตกแต่งภายในสไตล์ต่างๆ

คำชี้แจง: โปรดทำเครื่องหมายถูก (✓) ลงในช่องวงกลม (○) หน้าข้อความที่ท่านมีความพึงพอใจมากที่สุด

1. ความต้องการของรูปแบบการออกแบบตกแต่งภายในสไตล์ต่างๆที่ท่านเลือก

1. การออกแบบรูปแบบสมัยใหม่ (Modern Style)



2. การออกแบบในรูปแบบเอเชียร่วมสมัย (Contemporary Style)



3. การออกแบบที่ทันสมัย (Post Modern Style)



4. การออกแบบในรูปแบบที่ตัดทอนเฉพาะส่วนที่จำเป็น (Minimal Style)



5. การออกแบบในรูปแบบยุค 60 (Retro Style)



2. สิ่งอำนวยความสะดวกภายในสนามแข่งรถที่ท่านต้องการมีอะไรบ้าง สามารถเลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

() ร้านอาหาร () สระว่ายน้ำ () บาร์ () ฟิตเนสและ ซาวน่า

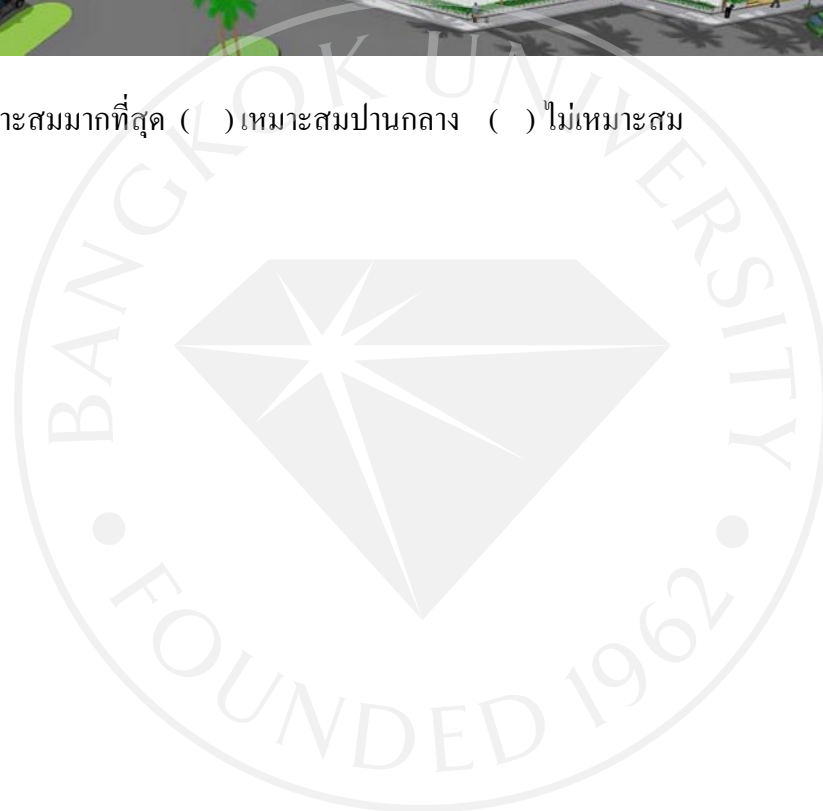
() สปา () ร้านค้า () ห้องน้ำ () ลานจอดรถ

() ศาลาริมน้ำ () สนามแข่งรถยนต์ ริมสระน้ำ

3. ท่านคิดว่าการจัดสรรพื้นที่ดังภาพ เหมาะสมมากน้อยเพียงใด



() เหมาะสมมากที่สุด () เหมาะสมปานกลาง () ไม่เหมาะสม



ภาคผนวก ก

กฎระเบียบข้อบังคับของรถยนต์ไฟฟ้า

1. ผู้จัดการแข่งขัน ไม่อนุญาตให้ทำการ Burn ยาง, โดนต์ บริเวณจุดออกตัว หากนักแข่งคนใดฝ่าฝืนจะหมดสิทธิ์ในการแข่งขันรอบนั้นทันที
2. การออกกฏกติกาในเบื้องต้น หากกรณีต่างๆ ไม่อยู่ในกฏ ที่กำหนดไว้ ให้ถือว่าเป็นกรณีศึกษา ให้กรรมการสามารถตัดสิน โดยดุลยพินิจในสนามนั้นทันที และให้ประมุขกรณีศึกษานี้ในการแข่งขันครั้งต่อไปก่อนการแข่งขัน
3. กรณีการประท้วง จะต้องประท้วงได้ในรอบ Battle เท่านั้น ผู้ที่จะประท้วงต้องประท้วงก่อนจะปล่อยคู่ถัดไป
4. ผู้ที่ประท้วงจะต้องเป็น ผู้จัดการทีมหรือตัวแทนของนักแข่ง คนใดคนหนึ่งเท่านั้น พร้อมวางเงินประกัน 10,000 บาท กับผู้ช่วยกรรมการตัดสิน ก่อนจะขึ้นถึงกรรมการ การประท้วงต้องอยู่ในภายใต้กฏกติกาด้านบนที่เป็นลายลักษณ์อักษรเท่านั้น และกรรมการจะทำการพิจารณาอีกครั้ง
 - 4.1 หากกรรมการพิจารณามีการผิดพลาดจะทำการคืนเงิน 10,000 บาทให้นักแข่ง หากกรรมการพิจารณาที่มีความถูกต้องแล้ว จะทำการยึดเงิน 10,000 บาทและนักแข่งจะถูกปรับไม่ให้ลงการแข่งขันในสนามถัดไป 1 สนาม
 - 4.2 คำตัดสินของกรรมการเมื่อพิจารณาซ้ำถือเป็นที่สุด
(บริษัท โอลีออนคอร์เปอร์เรชั่น จำกัด,กฏ กติกาการครีฟท์,2553)

ภาคผนวก ง
การวิเคราะห์ข้อมูล

เพศ

| | | Frequency | Percent |
|-------|-------|-----------|---------|
| Valid | ชาย | 69 | 69.0 |
| | หญิง | 31 | 31.0 |
| | Total | 100 | 100.0 |

อายุ

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|------------------|-----------|---------|---------------|-----------------------|
| Valid | ต่ำกว่า 20 ปี | 9 | 9.0 | 9.0 | 9.0 |
| | 20 - 25 ปี | 33 | 33.0 | 33.0 | 42.0 |
| | 25 - 30 ปี | 21 | 21.0 | 21.0 | 63.0 |
| | 30 - 35 ปี | 15 | 15.0 | 15.0 | 78.0 |
| | 35 - 40 ปี | 14 | 14.0 | 14.0 | 92.0 |
| | 40 - 45 ปี | 6 | 6.0 | 6.0 | 98.0 |
| | 45 - 50 ปี | 1 | 1.0 | 1.0 | 99.0 |
| | 50 ปีขึ้นไป | 1 | 1.0 | 1.0 | 100.0 |
| | Total | 100 | 100.0 | 100.0 | |

สัญชาติ

| | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-----------|-----------|---------|---------------|-----------------------|
| Valid ไทย | 100 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |

สถานภาพ

| | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|------------|-----------|---------|---------------|-----------------------|
| Valid สมรส | 29 | 29.0 | 29.0 | 29.0 |
| หมั้น | 4 | 4.0 | 4.0 | 33.0 |
| โสด | 66 | 66.0 | 66.0 | 99.0 |
| หม้าย | 1 | 1.0 | 1.0 | 100.0 |
| Total | 100 | 100.0 | 100.0 | |

การศึกษา

| | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|----------------------------|-----------|---------|---------------|-----------------------|
| Valid ต่ำกว่า ปริญญาตรี | 10 | 10.0 | 10.0 | 10.0 |
| ปริญญาตรี | 69 | 69.0 | 69.0 | 79.0 |
| สูงกว่า ปริญญาตรี | 21 | 21.0 | 21.0 | 100.0 |
| Total | 100 | 100.0 | 100.0 | |

อาชีพหลัก

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|---------------------------|-----------|---------|---------------|-----------------------|
| Valid | นักเรียน/ นักศึกษา | 17 | 17.0 | 17.0 | 17.0 |
| | พนักงาน บริษัท | 43 | 43.0 | 43.0 | 60.0 |
| | ข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ | 33 | 33.0 | 33.0 | 93.0 |
| | ประกอบ ธุรกิจส่วนตัว | 7 | 7.0 | 7.0 | 100.0 |
| | Total | 100 | 100.0 | 100.0 | |

รายได้ต่อเดือน

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|---------------------|-----------|---------|---------------|-----------------------|
| Valid | ต่ำกว่า 10,000 บาท | 12 | 12.0 | 12.0 | 12.0 |
| | 10,001 - 15,000 บาท | 22 | 22.0 | 22.0 | 34.0 |
| | 15,001 - 20,000 บาท | 16 | 16.0 | 16.0 | 50.0 |
| | 20,001 - 25,000 บาท | 22 | 22.0 | 22.0 | 72.0 |
| | 25,001 - 30,000 บาท | 26 | 26.0 | 26.0 | 98.0 |
| | สูงกว่า 30,001 บาท | 2 | 2.0 | 2.0 | 100.0 |
| | Total | 100 | 100.0 | 100.0 | |

สนามแข่งรถยนต์ที่ท่านใช้บริการ

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|-------------------------------|-----------|---------|---------------|-----------------------|
| Valid | Bangkok Racing Circuit | 66 | 66.0 | 66.0 | 66.0 |
| | Bangkok Drag Avenue | 17 | 17.0 | 17.0 | 83.0 |
| | Wonder World Fun Park Bira | 11 | 11.0 | 11.0 | 94.0 |
| | International Circuit | | | | |
| | Thailand Circuit | 6 | 6.0 | 6.0 | 100.0 |
| | Total | 100 | 100.0 | 100.0 | |

ความถี่ในการใช้สนามแข่งชั้นรถยนต์

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|---------------------------|-----------|---------|---------------|-----------------------|
| Valid | น้อยกว่า 1 ครั้ง/เดือน | 10 | 10.0 | 10.0 | 10.0 |
| | 1 ครั้ง/เดือน | 45 | 45.0 | 45.0 | 55.0 |
| | 2 ครั้ง/เดือน | 26 | 26.0 | 26.0 | 81.0 |
| | 3 ครั้ง/เดือน | 15 | 15.0 | 15.0 | 96.0 |
| | มากกว่า 3 ครั้ง/เดือน | 4 | 4.0 | 4.0 | 100.0 |
| Total | 100 | 100.0 | 100.0 | | |

ค่าใช้จ่ายในการใช้บริการสนาม

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|-----------------------|-----------|---------|---------------|-----------------------|
| Valid | 500 บาท/ ชั่วโมง | 17 | 17.0 | 17.0 | 17.0 |
| | 1000 บาท/ ชั่วโมง | 55 | 55.0 | 55.0 | 72.0 |
| | 1,500 บาท/ ชั่วโมง | 18 | 18.0 | 18.0 | 90.0 |
| | 2,000 บาท/ ชั่วโมง | 10 | 10.0 | 10.0 | 100.0 |
| | Total | 100 | 100.0 | 100.0 | |

จำนวนสมาชิกที่มาใช้บริการสนามแข่งรถยนต์พร้อมของท่าน

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|------------------|-----------|---------|---------------|-----------------------|
| Valid | มาคนเดียว | 19 | 19.0 | 19.0 | 19.0 |
| | 1 - 5 คน | 65 | 65.0 | 65.0 | 84.0 |
| | 6 - 10 คน | 11 | 11.0 | 11.0 | 95.0 |
| | 11 - 15 คน | 3 | 3.0 | 3.0 | 98.0 |
| | มากกว่า 15 คน | 2 | 2.0 | 2.0 | 100.0 |
| | Total | 100 | 100.0 | 100.0 | |

จำนวนชั่วโมงที่ใช้เวลาในสนามแข่งรถยนต์

| | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-----------------|-----------|---------|---------------|-----------------------|
| Valid 1 ชั่วโมง | 19 | 19.0 | 19.0 | 19.0 |
| 2 ชั่วโมง | 38 | 38.0 | 38.0 | 57.0 |
| 3 ชั่วโมง | 15 | 15.0 | 15.0 | 72.0 |
| ครึ่งวัน | 14 | 14.0 | 14.0 | 86.0 |
| ทั้งวัน | 14 | 14.0 | 14.0 | 100.0 |
| Total | 100 | 100.0 | 100.0 | |

วัตถุประสงค์ในการใช้บริการภายในสนามแข่งรถยนต์

| | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-----------------------------|-----------|---------|---------------|-----------------------|
| Valid ทานอาหาร | 39 | 39.0 | 39.0 | 39.0 |
| พักผ่อน | 34 | 34.0 | 34.0 | 73.0 |
| ใช้สนามแข่งขึ้นเพื่อฝึกซ้อม | 27 | 27.0 | 27.0 | 100.0 |
| Total | 100 | 100.0 | 100.0 | |

ความต้องการของรูปแบบการออกแบบตกแต่งภายในสไตล์ต่างๆที่ท่านเลือก

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|--|-----------|---------|---------------|-----------------------|
| Valid | การออกแบบ รูปแบบ สมัยใหม่ (modern style) | 18 | 18.0 | 18.0 | 18.0 |
| | การออกแบบใน รูปแบบเอเชีย ร่วมสมัย (Contemporary Style) | 38 | 38.0 | 38.0 | 56.0 |
| | การออกแบบที่ ทันสมัย (Post Modern Style) | 19 | 19.0 | 19.0 | 75.0 |
| | การออกแบบใน รูปแบบที่ตัด ทอนเฉพาะส่วน ที่จำเป็น (Minimal Sty | 9 | 9.0 | 9.0 | 84.0 |
| | การออกแบบใน รูปแบบยุค 60 (Retro Style) | 16 | 16.0 | 16.0 | 100.0 |
| | Total | 100 | 100.0 | 100.0 | |

ร้านอาหาร

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|-------|-----------|---------|---------------|-----------------------|
| Valid | 0 | 16 | 16.0 | 16.0 | 16.0 |
| | 1 | 84 | 84.0 | 84.0 | 100.0 |
| | Total | 100 | 100.0 | 100.0 | |

สระว่ายน้ำ

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|-------|-----------|---------|---------------|-----------------------|
| Valid | 0 | 53 | 53.0 | 53.0 | 53.0 |
| | 1 | 47 | 47.0 | 47.0 | 100.0 |
| | Total | 100 | 100.0 | 100.0 | |

บารี่

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|-------|-----------|---------|---------------|-----------------------|
| Valid | 0 | 38 | 38.0 | 38.0 | 38.0 |
| | 1 | 62 | 62.0 | 62.0 | 100.0 |
| | Total | 100 | 100.0 | 100.0 | |

ฟิตเนสและซาวน่า

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|-------|-----------|---------|---------------|-----------------------|
| Valid | 0 | 26 | 26.0 | 26.0 | 26.0 |
| | 1 | 74 | 74.0 | 74.0 | 100.0 |
| | Total | 100 | 100.0 | 100.0 | |

สปา

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|-------|-----------|---------|---------------|-----------------------|
| Valid | 0 | 76 | 76.0 | 76.0 | 76.0 |
| | 1 | 24 | 24.0 | 24.0 | 100.0 |
| | Total | 100 | 100.0 | 100.0 | |

ร้านค้า

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|-------|-----------|---------|---------------|-----------------------|
| Valid | 0 | 5 | 5.0 | 5.0 | 5.0 |
| | 1 | 95 | 95.0 | 95.0 | 100.0 |
| | Total | 100 | 100.0 | 100.0 | |

ห้องน้ำ

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|---|-----------|---------|---------------|-----------------------|
| Valid | 1 | 100 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |

ลานจอดรถ

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|---|-----------|---------|---------------|-----------------------|
| Valid | 1 | 100 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |

ศาลาเริ่มน้ำ

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|-------|-----------|---------|---------------|-----------------------|
| Valid | 0 | 60 | 60.0 | 60.0 | 60.0 |
| | 1 | 40 | 40.0 | 40.0 | 100.0 |
| | Total | 100 | 100.0 | 100.0 | |

สนามแข่งรถยนต์ริมสระน้ำ

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|---|-----------|---------|---------------|-----------------------|
| Valid | 1 | 100 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |

การจัดสรรพื้นที่ดังภาพเหมาะสมมากน้อยเพียงใด

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|------------------|-----------|---------|---------------|-----------------------|
| Valid | เหมาะสมมากที่สุด | 47 | 47.0 | 47.0 | 47.0 |
| | เหมาะสมปานกลาง | 47 | 47.0 | 47.0 | 94.0 |
| | ไม่เหมาะสม | 6 | 6.0 | 6.0 | 100.0 |
| | Total | 100 | 100.0 | 100.0 | |

Descriptive Statistics

| | N | Minimum | Maximum | Mean | Std. Deviation |
|--|-----|---------|---------|------|----------------|
| 1. ภาพลักษณ์โดยรวมของ สนามแข่งรถยนต์ | 100 | 1 | 5 | 4.03 | 1.039 |
| 2. ชื่อเสียงของสนามแข่ง รถยนต์ | 100 | 1 | 5 | 3.72 | 1.083 |
| 3. ความหลากหลายของบริการ ในสนามแข่งรถยนต์ | 100 | 1 | 5 | 2.88 | .820 |
| 4. ความโดดเด่นและทันสมัย ของสนามแข่งรถยนต์ | 100 | 2 | 5 | 3.84 | .982 |
| 5. การจัดให้มีสินค้าและบริการ ครบสำหรับผู้ใช้บริการ | 100 | 1 | 5 | 3.28 | .944 |
| 6. อัตราค่าเช่าสนามแข่งชั้น ราคาถูก | 100 | 1 | 5 | 3.42 | 1.224 |
| 7. ราคาสินค้าและบริการมี หลากหลายระดับให้เลือก | 100 | 1 | 5 | 3.87 | 1.060 |
| Valid N (listwise) | 100 | | | | |

Descriptive Statistics

| | N | Minimum | Maximum | Mean | Std. Deviation |
|---------------------------------------|-----|---------|---------|------|----------------|
| 7. ตำแหน่งที่ตั้งสะดวกต่อการเดินทาง | 100 | 1 | 5 | 3.62 | 1.117 |
| 8. มีบริการขนส่งสาธารณะให้เลือกมากมาย | 100 | 1 | 5 | 4.15 | 1.009 |
| 9. เวลาเปิด - ปิดของสนามแข่งรถยนต์ | 100 | 1 | 5 | 3.78 | 1.050 |
| 10. ใกล้สถานที่พักอาศัย/บ้าน | 100 | 1 | 5 | 3.72 | 1.092 |
| 11. การจัดผังพื้นที่สอยสะดวก | 100 | 1 | 5 | 3.44 | .998 |
| Valid N (listwise) | 100 | | | | |

Descriptive Statistics

| | N | Minimum | Maximum | Mean | Std. Deviation |
|--|-----|---------|---------|------|----------------|
| 12. การโฆษณาประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆมีความดึงดูดในการเข้ามาใช้บริการ | 100 | 1 | 5 | 3.04 | 1.044 |
| 13. การส่งเสริมการขายร่วมกับบริษัทตกแต่งจำหน่ายอุปกรณ์การแข่งรถยนต์ | 100 | 1 | 5 | 3.12 | 1.320 |
| 14. สิทธิพิเศษสำหรับสมาชิก | 100 | 2 | 5 | 4.16 | .873 |
| Valid N (listwise) | 100 | | | | |

Descriptive Statistics

| | N | Minimum | Maximum | Mean | Std. Deviation |
|---|-----|---------|---------|------|----------------|
| 15. ความรวดเร็วในการให้บริการด้านข้อมูลของพนักงาน | 100 | 2 | 5 | 3.72 | 1.045 |
| 16. การอำนวยความสะดวกของเจ้าหน้าที่ | 100 | 2 | 5 | 4.11 | .764 |
| 17. ความเพียงพอของเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย | 100 | 2 | 5 | 3.73 | 1.072 |
| Valid N (listwise) | 100 | | | | |

Descriptive Statistics

| | N | Minimum | Maximum | Mean | Std. Deviation |
|---|-----|---------|---------|------|----------------|
| 18. ความทันสมัยของสนาม | 100 | 3 | 5 | 4.43 | .655 |
| 19. ความสวยงามของการตกแต่งภายในและภายนอกของสนามแข่งรถยนต์ | 100 | 2 | 5 | 3.27 | 1.014 |
| 20. ความสะอาดของพื้นที่ภายในสนามแข่งขัน | 100 | 2 | 5 | 3.92 | .787 |
| 21. มีระบบรักษาความปลอดภัยที่ดี | 100 | 2 | 5 | 3.80 | .974 |
| 22. บรรยากาศภายนอกสนามแข่งขันร่มรื่นสวยงาม | 100 | 1 | 5 | 4.02 | .910 |
| 23. ระดับอุณหภูมิภายนอกสนามแข่งขันเย็นสบาย | 100 | 2 | 5 | 3.37 | .812 |
| 24. ความสว่างของพื้นที่ภายในสนามแข่งขัน | 100 | 2 | 5 | 3.96 | 1.109 |
| Valid N (listwise) | 100 | | | | |

Descriptive Statistics

| | N | Minimum | Maximum | Mean | Std. Deviation |
|--|-----|---------|---------|------|----------------|
| 1. มีการใช้ Spot Light ภายในสนามเวลากลางคืน | 100 | 2 | 5 | 3.68 | 1.034 |
| 2. พื้นผิวสนามมีความเรียบ | 100 | 2 | 5 | 3.47 | .904 |
| 3. มีการออกแบบบริเวณ โดยรอบสนามสวยงาม | 100 | 2 | 5 | 3.57 | 1.139 |
| 4. มีห้องปฐมพยาบาล | 100 | 2 | 5 | 3.86 | 1.155 |
| 5. มีร้านอาหารบริการ | 100 | 2 | 5 | 3.84 | 1.108 |
| 6. มีร้านเครื่องดื่มบริการ | 100 | 2 | 5 | 3.68 | .952 |
| 7. มีบริการอินเทอร์เน็ต ระบบไร้สาย | 100 | 2 | 5 | 3.70 | 1.124 |
| Valid N (listwise) | 100 | | | | |

1. ภาพลักษณ์โดยรวมของสนามแข่งรถยนต์

| | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------|-----------|---------|---------------|-----------------------|
| Valid 1 | 2 | 2.0 | 2.0 | 2.0 |
| 2 | 9 | 9.0 | 9.0 | 11.0 |
| 3 | 13 | 13.0 | 13.0 | 24.0 |
| 4 | 36 | 36.0 | 36.0 | 60.0 |
| 5 | 40 | 40.0 | 40.0 | 100.0 |
| Total | 100 | 100.0 | 100.0 | |

2. ชื่อเสียงของสนามแข่งรถยนต์

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|-------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid | 1 | 3 | 3.0 | 3.0 | 3.0 |
| | 2 | 8 | 8.0 | 8.0 | 11.0 |
| | 3 | 34 | 34.0 | 34.0 | 45.0 |
| | 4 | 24 | 24.0 | 24.0 | 69.0 |
| | 5 | 31 | 31.0 | 31.0 | 100.0 |
| | Total | 100 | 100.0 | 100.0 | |

3. ความหลากหลายของบริการในสนามแข่งรถยนต์

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|-------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid | 1 | 3 | 3.0 | 3.0 | 3.0 |
| | 2 | 26 | 26.0 | 26.0 | 29.0 |
| | 3 | 56 | 56.0 | 56.0 | 85.0 |
| | 4 | 10 | 10.0 | 10.0 | 95.0 |
| | 5 | 5 | 5.0 | 5.0 | 100.0 |
| | Total | 100 | 100.0 | 100.0 | |

4. ความโดดเด่นและทันสมัยของสนามแข่งรถยนต์

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|-------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid | 2 | 7 | 7.0 | 7.0 | 7.0 |
| | 3 | 36 | 36.0 | 36.0 | 43.0 |
| | 4 | 23 | 23.0 | 23.0 | 66.0 |
| | 5 | 34 | 34.0 | 34.0 | 100.0 |
| | Total | 100 | 100.0 | 100.0 | |

5. การจัดให้มีสินค้าและบริการครบสำหรับผู้ใช้บริการ

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|-------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid | 1 | 1 | 1.0 | 1.0 | 1.0 |
| | 2 | 15 | 15.0 | 15.0 | 16.0 |
| | 3 | 55 | 55.0 | 55.0 | 71.0 |
| | 4 | 13 | 13.0 | 13.0 | 84.0 |
| | 5 | 16 | 16.0 | 16.0 | 100.0 |
| | Total | 100 | 100.0 | 100.0 | |

6. อัตราค่าเช่าสนามแข่งขันราคาถูก

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|-------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid | 1 | 3 | 3.0 | 3.0 | 3.0 |
| | 2 | 24 | 24.0 | 24.0 | 27.0 |
| | 3 | 30 | 30.0 | 30.0 | 57.0 |
| | 4 | 14 | 14.0 | 14.0 | 71.0 |
| | 5 | 29 | 29.0 | 29.0 | 100.0 |
| | Total | 100 | 100.0 | 100.0 | |

7. ราคาสินค้าและบริการมีหลากหลายระดับให้เลือก

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|-------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid | 1 | 1 | 1.0 | 1.0 | 1.0 |
| | 2 | 10 | 10.0 | 10.0 | 11.0 |
| | 3 | 27 | 27.0 | 27.0 | 38.0 |
| | 4 | 25 | 25.0 | 25.0 | 63.0 |
| | 5 | 37 | 37.0 | 37.0 | 100.0 |
| | Total | 100 | 100.0 | 100.0 | |

7. ตำแหน่งที่ตั้งสะดวกต่อการเดินทาง

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|-------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid | 1 | 1 | 1.0 | 1.0 | 1.0 |
| | 2 | 16 | 16.0 | 16.0 | 17.0 |
| | 3 | 34 | 34.0 | 34.0 | 51.0 |
| | 4 | 18 | 18.0 | 18.0 | 69.0 |
| | 5 | 31 | 31.0 | 31.0 | 100.0 |
| | Total | 100 | 100.0 | 100.0 | |

8. มีบริการขนส่งสาธารณะให้เลือกมากมาย

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|-------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid | 1 | 1 | 1.0 | 1.0 | 1.0 |
| | 2 | 4 | 4.0 | 4.0 | 5.0 |
| | 3 | 26 | 26.0 | 26.0 | 31.0 |
| | 4 | 17 | 17.0 | 17.0 | 48.0 |
| | 5 | 52 | 52.0 | 52.0 | 100.0 |
| | Total | 100 | 100.0 | 100.0 | |

9. เวลาเปิด - ปิดของสนามแข่งรถยนต์

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|-------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid | 1 | 4 | 4.0 | 4.0 | 4.0 |
| | 2 | 2 | 2.0 | 2.0 | 6.0 |
| | 3 | 38 | 38.0 | 38.0 | 44.0 |
| | 4 | 24 | 24.0 | 24.0 | 68.0 |
| | 5 | 32 | 32.0 | 32.0 | 100.0 |
| | Total | 100 | 100.0 | 100.0 | |

10. ใกล้เคียงสถานที่พักอาศัย/บ้าน

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|-------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid | 1 | 4 | 4.0 | 4.0 | 4.0 |
| | 2 | 7 | 7.0 | 7.0 | 11.0 |
| | 3 | 32 | 32.0 | 32.0 | 43.0 |
| | 4 | 27 | 27.0 | 27.0 | 70.0 |
| | 5 | 30 | 30.0 | 30.0 | 100.0 |
| | Total | 100 | 100.0 | 100.0 | |

11. การจัดผังพื้นที่สอยสะดวก

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|-------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid | 1 | 4 | 4.0 | 4.0 | 4.0 |
| | 2 | 8 | 8.0 | 8.0 | 12.0 |
| | 3 | 45 | 45.0 | 45.0 | 57.0 |
| | 4 | 26 | 26.0 | 26.0 | 83.0 |
| | 5 | 17 | 17.0 | 17.0 | 100.0 |
| | Total | 100 | 100.0 | 100.0 | |

12. การโฆษณาประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆมีความดึงดูดในการเข้ามาใช้บริการ

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|-------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid | 1 | 5 | 5.0 | 5.0 | 5.0 |
| | 2 | 25 | 25.0 | 25.0 | 30.0 |
| | 3 | 43 | 43.0 | 43.0 | 73.0 |
| | 4 | 15 | 15.0 | 15.0 | 88.0 |
| | 5 | 12 | 12.0 | 12.0 | 100.0 |
| | Total | 100 | 100.0 | 100.0 | |

13. การส่งเสริมการขายร่วมกับบริษัทตกแต่งจำหน่ายอุปกรณ์การแต่งรถยนต์

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|-------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid | 1 | 8 | 8.0 | 8.0 | 8.0 |
| | 2 | 33 | 33.0 | 33.0 | 41.0 |
| | 3 | 22 | 22.0 | 22.0 | 63.0 |
| | 4 | 13 | 13.0 | 13.0 | 76.0 |
| | 5 | 24 | 24.0 | 24.0 | 100.0 |
| | Total | 100 | 100.0 | 100.0 | |

14. สิทธิพิเศษสำหรับสมาชิก

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|-------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid | 2 | 3 | 3.0 | 3.0 | 3.0 |
| | 3 | 22 | 22.0 | 22.0 | 25.0 |
| | 4 | 31 | 31.0 | 31.0 | 56.0 |
| | 5 | 44 | 44.0 | 44.0 | 100.0 |
| | Total | 100 | 100.0 | 100.0 | |

15. ความรวดเร็วในการให้บริการด้านข้อมูลของพนักงาน

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|-------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid | 2 | 12 | 12.0 | 12.0 | 12.0 |
| | 3 | 36 | 36.0 | 36.0 | 48.0 |
| | 4 | 20 | 20.0 | 20.0 | 68.0 |
| | 5 | 32 | 32.0 | 32.0 | 100.0 |
| | Total | 100 | 100.0 | 100.0 | |

16. การอำนวยความสะดวกของเจ้าหน้าที่

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|-------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid | 2 | 4 | 4.0 | 4.0 | 4.0 |
| | 3 | 12 | 12.0 | 12.0 | 16.0 |
| | 4 | 53 | 53.0 | 53.0 | 69.0 |
| | 5 | 31 | 31.0 | 31.0 | 100.0 |
| | Total | 100 | 100.0 | 100.0 | |

17. ความเพียงพอของเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|-------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid | 2 | 18 | 18.0 | 18.0 | 18.0 |
| | 3 | 20 | 20.0 | 20.0 | 38.0 |
| | 4 | 33 | 33.0 | 33.0 | 71.0 |
| | 5 | 29 | 29.0 | 29.0 | 100.0 |
| | Total | 100 | 100.0 | 100.0 | |

18. ความทันสมัยของสนาม

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|-------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid | 3 | 9 | 9.0 | 9.0 | 9.0 |
| | 4 | 39 | 39.0 | 39.0 | 48.0 |
| | 5 | 52 | 52.0 | 52.0 | 100.0 |
| | Total | 100 | 100.0 | 100.0 | |

19. ความสวยงามของการตกแต่งภายในและภายนอกของสนามแข่งรถยนต์

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|-------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid | 2 | 24 | 24.0 | 24.0 | 24.0 |
| | 3 | 42 | 42.0 | 42.0 | 66.0 |
| | 4 | 17 | 17.0 | 17.0 | 83.0 |
| | 5 | 17 | 17.0 | 17.0 | 100.0 |
| | Total | 100 | 100.0 | 100.0 | |

20. ความสะอาดของพื้นที่ภายในสนามแข่งขัน

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|-------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid | 2 | 1 | 1.0 | 1.0 | 1.0 |
| | 3 | 32 | 32.0 | 32.0 | 33.0 |
| | 4 | 41 | 41.0 | 41.0 | 74.0 |
| | 5 | 26 | 26.0 | 26.0 | 100.0 |
| | Total | 100 | 100.0 | 100.0 | |

21. มีระบบรักษาความปลอดภัยที่ดี

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|-------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid | 2 | 11 | 11.0 | 11.0 | 11.0 |
| | 3 | 26 | 26.0 | 26.0 | 37.0 |
| | 4 | 35 | 35.0 | 35.0 | 72.0 |
| | 5 | 28 | 28.0 | 28.0 | 100.0 |
| | Total | 100 | 100.0 | 100.0 | |

22. บรรยายภาคภายนอกสนามแข่งขันร่มร่อนสวยงาม

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|-------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid | 1 | 1 | 1.0 | 1.0 | 1.0 |
| | 2 | 3 | 3.0 | 3.0 | 4.0 |
| | 3 | 25 | 25.0 | 25.0 | 29.0 |
| | 4 | 35 | 35.0 | 35.0 | 64.0 |
| | 5 | 36 | 36.0 | 36.0 | 100.0 |
| | Total | 100 | 100.0 | 100.0 | |

23. ระดับอุณหภูมิกายภายนอกสนามแข่งขันเย็นสบาย

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|-------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid | 2 | 7 | 7.0 | 7.0 | 7.0 |
| | 3 | 63 | 63.0 | 63.0 | 70.0 |
| | 4 | 16 | 16.0 | 16.0 | 86.0 |
| | 5 | 14 | 14.0 | 14.0 | 100.0 |
| | Total | 100 | 100.0 | 100.0 | |

24. ความสว่างของพื้นที่ภายในสนามแข่งขัน

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|-------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid | 2 | 14 | 14.0 | 14.0 | 14.0 |
| | 3 | 21 | 21.0 | 21.0 | 35.0 |
| | 4 | 20 | 20.0 | 20.0 | 55.0 |
| | 5 | 45 | 45.0 | 45.0 | 100.0 |
| | Total | 100 | 100.0 | 100.0 | |

1. มีการใช้ Spot Light ภายในสนามเวลากลางคืน

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|-------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid | 2 | 10 | 10.0 | 10.0 | 10.0 |
| | 3 | 44 | 44.0 | 44.0 | 54.0 |
| | 4 | 14 | 14.0 | 14.0 | 68.0 |
| | 5 | 32 | 32.0 | 32.0 | 100.0 |
| | Total | 100 | 100.0 | 100.0 | |

2. พื้นผิวสนามมีความเรียบ

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|-------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid | 2 | 10 | 10.0 | 10.0 | 10.0 |
| | 3 | 51 | 51.0 | 51.0 | 61.0 |
| | 4 | 21 | 21.0 | 21.0 | 82.0 |
| | 5 | 18 | 18.0 | 18.0 | 100.0 |
| | Total | 100 | 100.0 | 100.0 | |

3. มีการออกแบบบริเวณโดยรอบสนามสวยงาม

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|-------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid | 2 | 23 | 23.0 | 23.0 | 23.0 |
| | 3 | 26 | 26.0 | 26.0 | 49.0 |
| | 4 | 22 | 22.0 | 22.0 | 71.0 |
| | 5 | 29 | 29.0 | 29.0 | 100.0 |
| | Total | 100 | 100.0 | 100.0 | |

4. มีห้องปฐมพยาบาล

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|-------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid | 2 | 17 | 17.0 | 17.0 | 17.0 |
| | 3 | 23 | 23.0 | 23.0 | 40.0 |
| | 4 | 17 | 17.0 | 17.0 | 57.0 |
| | 5 | 43 | 43.0 | 43.0 | 100.0 |
| | Total | 100 | 100.0 | 100.0 | |

5. มีร้านอาหารบริการ

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|-------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid | 2 | 13 | 13.0 | 13.0 | 13.0 |
| | 3 | 31 | 31.0 | 31.0 | 44.0 |
| | 4 | 15 | 15.0 | 15.0 | 59.0 |
| | 5 | 41 | 41.0 | 41.0 | 100.0 |
| | Total | 100 | 100.0 | 100.0 | |

6. มีร้านเครื่องดื่มบริการ

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|-------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid | 2 | 6 | 6.0 | 6.0 | 6.0 |
| | 3 | 48 | 48.0 | 48.0 | 54.0 |
| | 4 | 18 | 18.0 | 18.0 | 72.0 |
| | 5 | 28 | 28.0 | 28.0 | 100.0 |
| | Total | 100 | 100.0 | 100.0 | |

7. มีบริการอินเทอร์เน็ตระบบไร้สาย

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|-------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid | 2 | 19 | 19.0 | 19.0 | 19.0 |
| | 3 | 25 | 25.0 | 25.0 | 44.0 |
| | 4 | 23 | 23.0 | 23.0 | 67.0 |
| | 5 | 33 | 33.0 | 33.0 | 100.0 |
| | Total | 100 | 100.0 | 100.0 | |

1. ความต้องการของรูปแบบการออกแบบตกแต่งภายในสไตล์ต่างๆที่ท่านเลือก

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|--|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid | การออกแบบ รูปแบบสมัยใหม่ (modern style) | 18 | 18.0 | 18.0 | 18.0 |
| | การออกแบบใน รูปแบบเอเชียร่วม สมัย (Contemporary Style) | 38 | 38.0 | 38.0 | 56.0 |
| | การออกแบบที่ ทันสมัย (Post Modern Style) | 19 | 19.0 | 19.0 | 75.0 |
| | การออกแบบใน รูปแบบที่ตัดทอน เฉพาะส่วนที่จำเป็น (Minimal Sty | 9 | 9.0 | 9.0 | 84.0 |
| | การออกแบบใน รูปแบบยุค 60 (Retro Style) | 16 | 16.0 | 16.0 | 100.0 |
| | Total | 100 | 100.0 | 100.0 | |

ร้านอาหาร

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|-------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid | 0 | 16 | 16.0 | 16.0 | 16.0 |
| | 1 | 84 | 84.0 | 84.0 | 100.0 |
| | Total | 100 | 100.0 | 100.0 | |

สระว่ายน้ำ

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|-------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid | 0 | 53 | 53.0 | 53.0 | 53.0 |
| | 1 | 47 | 47.0 | 47.0 | 100.0 |
| | Total | 100 | 100.0 | 100.0 | |

บารี

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|-------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid | 0 | 38 | 38.0 | 38.0 | 38.0 |
| | 1 | 62 | 62.0 | 62.0 | 100.0 |
| | Total | 100 | 100.0 | 100.0 | |

ฟิตเนสและซาวน่า

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|-------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid | 0 | 26 | 26.0 | 26.0 | 26.0 |
| | 1 | 74 | 74.0 | 74.0 | 100.0 |
| | Total | 100 | 100.0 | 100.0 | |

สถา

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|-------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid | 0 | 76 | 76.0 | 76.0 | 76.0 |
| | 1 | 24 | 24.0 | 24.0 | 100.0 |
| | Total | 100 | 100.0 | 100.0 | |

ร้านค้า

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|-------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid | 0 | 5 | 5.0 | 5.0 | 5.0 |
| | 1 | 95 | 95.0 | 95.0 | 100.0 |
| | Total | 100 | 100.0 | 100.0 | |

ห้องน้ำ

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|---|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid | 1 | 100 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |

ลานจอดรถ

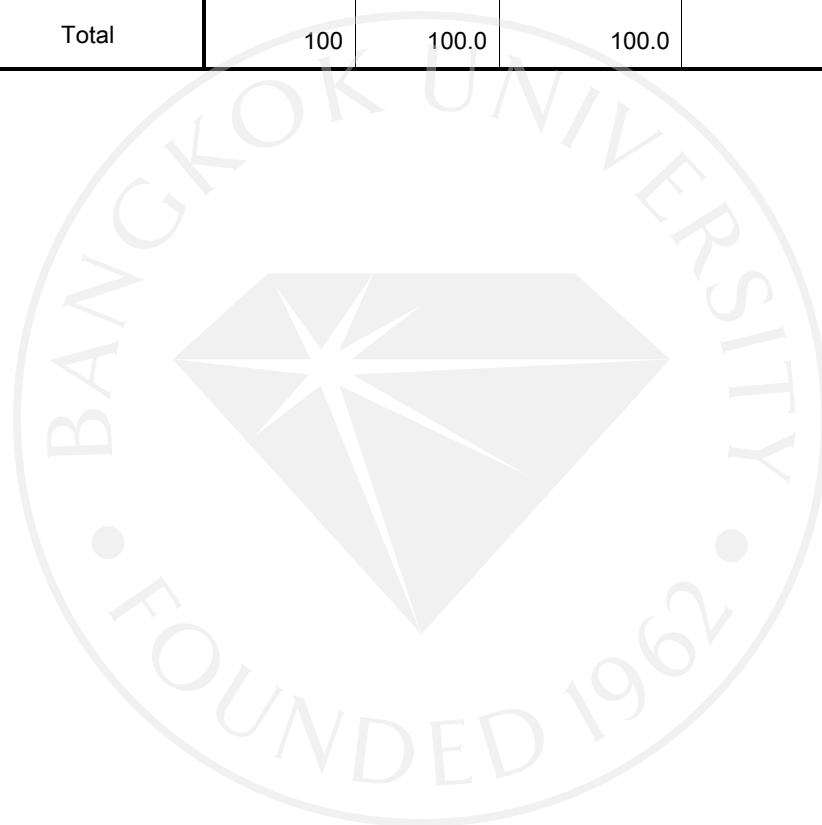
| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|---|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid | 1 | 100 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |

ศาลาริมน้ำ

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|-------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid | 0 | 60 | 60.0 | 60.0 | 60.0 |
| | 1 | 40 | 40.0 | 40.0 | 100.0 |
| | Total | 100 | 100.0 | 100.0 | |

การจัดสรรพื้นที่ดังภาพเหมาะสมมากน้อยเพียงใด

| | | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|------------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid | เหมาะสมมากที่สุด | 47 | 47.0 | 47.0 | 47.0 |
| | เหมาะสมปานกลาง | 47 | 47.0 | 47.0 | 94.0 |
| | ไม่เหมาะสม | 6 | 6.0 | 6.0 | 100.0 |
| Total | | 100 | 100.0 | 100.0 | |



ประวัติเจ้าของผลงาน

ชื่อ : รุ่งรัตน์ ทวีเต็มทรัพย์

เบอร์ติดต่อ : 081-5541718

เกิด : 4 สิงหาคม 2527

สัญชาติ : ไทย

เชื้อชาติ : ไทย

ประวัติการศึกษา

ระดับมัธยมศึกษา : โรงเรียนเซนต์โยเซฟ บางนา ปี 1997-2003

ระดับปริญญาตรี : มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ คณะ บริหารธุรกิจ สาขา คอมพิวเตอร์
ปี 2005-2008

มหาวิทยาลัยกรุงเทพ

ข้อตกลงว่าด้วยการอนุญาตให้ใช้สิทธิในวิทยานิพนธ์/สารนิพนธ์

วันที่ 29 เดือน มิถุนายน พ.ศ. 2554

ข้าพเจ้า (นาย/นาง/นางสาว)..... รุ่งรัตน์ ทวีเต็มทรัพย์ อยู่บ้านเลขที่ 35/1
ซอย..... ซ้ำซา 11 ถนน..... ลาดกระบัง 14/1 ตำบล/แขวง..... รัชดาเทวะ
อำเภอ/เขต..... บางพลี จังหวัด..... สมุทรปราการ รหัสไปรษณีย์..... 10540
เป็นนักศึกษาของมหาวิทยาลัยกรุงเทพ รหัสประจำตัว..... 7520800215

ระดับปริญญา ตรี โท เอก

หลักสูตร..... ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต..... สาขาวิชา..... การจัดการออกแบบภายใน..... คณะ..... บัณฑิตวิทยาลัย.....
ซึ่งต่อไปนี้เรียกว่า "ผู้อนุญาตให้ใช้สิทธิ" ฝ่ายหนึ่ง และ

มหาวิทยาลัยกรุงเทพ ตั้งอยู่เลขที่ 119 ถนนพระราม 4 แขวงพระโขนง เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร 10110 ซึ่งต่อไปนี้เรียกว่า "ผู้ได้รับอนุญาตให้ใช้สิทธิ" อีกฝ่ายหนึ่ง

ผู้อนุญาตให้ใช้สิทธิ และ ผู้ได้รับอนุญาตให้ใช้สิทธิ ตกลงทำสัญญากัน โดยมีข้อความดังต่อไปนี้

ข้อ 1. ผู้อนุญาตให้ใช้สิทธิขอรับรองว่าเป็นผู้สร้างสรรค์และเป็นผู้มีสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในงานสารนิพนธ์/
วิทยานิพนธ์หัวข้อ..... การศึกษาความชอบของผู้ใช้สมัคร เพื่อกำหนดลู่แข่งและบริเวณ
..... ของสนามแข่งรถยนต์ ถนนลาดกระบัง BRC C Bangkok Racing
..... Circuit) แขวงคลองเตย

ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร..... ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต..... ของมหาวิทยาลัยกรุงเทพ
(ต่อไปนี้เรียกว่า "สารนิพนธ์/วิทยานิพนธ์")

ข้อ 2. ผู้อนุญาตให้ใช้สิทธิตกลงยินยอมให้ผู้ได้รับอนุญาตให้ใช้สิทธิโดยปราศจากค่าตอบแทนและไม่
มีกำหนดระยะเวลาในการนำสารนิพนธ์/วิทยานิพนธ์ ซึ่งรวมถึงแต่ไม่จำกัดเพียงการทำซ้ำ ดัดแปลง
เผยแพร่ต่อสาธารณชน ให้เข้าต้นฉบับหรือสำเนาอื่น ให้ประโยชน์อันเกิดจากลิขสิทธิ์แก่ผู้อื่น อนุญาตให้
ผู้อื่นใช้สิทธิโดยจะกำหนดเงื่อนไขอย่างหนึ่งอย่างใดด้วยหรือไม่ก็ได้ ไม่ว่าทั้งหมดหรือเพียงบางส่วน
หรือการกระทำอื่นใดในลักษณะทำนองเดียวกัน

ข้อ 3. หากกรณีมีข้อขัดแย้งในปัญหาสิทธิในสารนิพนธ์/วิทยานิพนธ์ระหว่างผู้อนุญาตให้ใช้สิทธิกับ
บุคคลภายนอกก็ดี หรือระหว่างผู้ได้รับอนุญาตให้ใช้สิทธิกับบุคคลภายนอกก็ดี หรือมีเหตุขัดข้องอื่นๆ
เกี่ยวกับลิขสิทธิ์ อันเป็นเหตุให้ผู้ได้รับอนุญาตให้ใช้สิทธิไม่สามารถนำงานนั้นออกทำซ้ำ เผยแพร่ หรือ
โฆษณาได้ ผู้อนุญาตให้ใช้สิทธิยินยอมรับผิดชอบและชดเชยค่าเสียหายแก่ผู้ได้รับอนุญาตให้ใช้สิทธิในความ
เสียหายต่างๆ ที่เกิดขึ้นแก่ผู้ได้รับอนุญาตให้ใช้สิทธิทั้งสิ้น

สัญญาที่สร้างขึ้นสองฉบับ มีข้อความเป็นอย่างเดียวกัน คู่สัญญาได้อ่านและเข้าใจข้อความในสัญญาโดยละเอียดแล้ว จึงได้ลงลายมือชื่อให้ไว้เป็นสำคัญต่อหน้าพยาน และเก็บรักษาไว้ฝ่ายละฉบับ

ลงชื่อ.....ผู้อนุญาตให้ใช้สิทธิ
()

ลงชื่อ.....ผู้ได้รับอนุญาตให้ใช้สิทธิ
()
ผู้อำนวยการสำนักหอสมุด

ลงชื่อ.....พยาน
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ศิวพร หวังพิพัฒน์วงศ์)
คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

ลงชื่อ.....พยาน
()

