



รายงานการปฏิบัติงานสหกิจศึกษา

การเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง

Improving The Efficiency of Transporting Goods

โดย

นางสาว วรรณษา สริกวรรณ

หลักสูตรบริหารธุรกิจบัณฑิต สาขาโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน

รหัสนักศึกษา 6340510219

หน้าอนุมัติรายงาน

อาจารย์ที่ปรึกษาการปฏิบัติงานสหกิจศึกษาประธานหลักสูตรบริหารธุรกิจบัณฑิตสาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานได้พิจารณารายงานการปฏิบัติงานสหกิจศึกษาของ นางสาววรรณษา สิริกรรม์ เห็นสมควรรับเป็นส่วนหนึ่งของการปฏิบัติงานสหกิจศึกษา สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน

อาจารย์ที่ปรึกษาการปฏิบัติงานสหกิจศึกษา

(อาจารย์พิชญา วรรณพงศ์เจริญ)

ประธานหลักสูตรบริหารธุรกิจบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน

(อาจารย์นภาพร ฝอยพิกุล)

อนุมัติให้รายงานการปฏิบัติงานสหกิจศึกษาฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรของสาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา

จดหมายนำส่ง

เรื่อง โครงการการปฏิบัติงานสหกิจศึกษา

เรียน อาจารย์พิชญา วรรณพงศ์เจริญ อาจารย์ที่ปรึกษาสหกิจศึกษาสาขาการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน

ตามที่คณะผู้จัดทำ นางสาววรรณษา สิริกรรณ์ นักศึกษาสาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา ได้ปฏิบัติงานสหกิจศึกษาระหว่าง วันที่ 3 เดือน กรกฎาคม พ.ศ. 2566 ถึงวันที่ 27 ตุลาคม พ.ศ. 2566 ในตำแหน่งนักศึกษาสหกิจ ณ สถานประกอบการ ชื่อ บริษัท ไทยเบเวอเรจแคน จำกัด และได้รับมอบหมายจากพนักงานที่ปรึกษาให้ ศึกษาและจัดทำรายงาน เรื่อง การเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า บริษัท ไทยเบเวอเรจแคน จำกัด บัดนี้ การปฏิบัติงานสหกิจศึกษาได้ สิ้นสุดลงแล้ว จึงใคร่ขอส่งรายงานการปฏิบัติงานสหกิจ ศึกษาจำนวน 1 เล่ม พร้อมโปสเตอร์ จำนวน 1 แผ่น เพื่อขอรับการประเมินผลการปฏิบัติงานต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ
วรรณษา สิริกรรณ์

กิตติกรรมประกาศ

ตามที่คณะผู้จัดทำ นางสาววรรณษา สิริกรรณ์ ได้มาปฏิบัติงานสหกิจศึกษา ณ บริษัท ไทยเบเวอเรจ แคน จำกัด ตั้งแต่วันที่ 3 กรกฎาคม พ.ศ. 2566 ถึงวันที่ 27 ตุลาคม พ.ศ. 2566 ทำให้คณะผู้จัดทำได้รับความรู้และประสบการณ์ต่างๆ ที่มีคุณค่ามากมาย สำหรับโครงการสหกิจศึกษานับนี้สำเร็จลง ได้ด้วยดี.

ขอบคุณผู้ให้ความช่วยเหลือและความร่วมมือสนับสนุนของหลายฝ่าย ดังนี้

1. คุณทวีศักดิ์ คงเกษม ตำแหน่ง หัวหน้างาน Logistics Assistant Supervisor พนักงานที่ปรึกษา.
2. คุณกัญจน์นิชา ภูมิใจ ตำแหน่ง Logistics Leader พนักงานที่ปรึกษา.

ขอขอบคุณอาจารย์พิชญา วรรณพงศ์เจริญ อาจารย์ที่ปรึกษาวิชาสหกิจศึกษา ที่ให้คำแนะนำ คอยติดตามประเมินความก้าวหน้าของการปฏิบัติงาน และคอยตรวจแก้ไขเล่มโครงการปฏิบัติ งานสหกิจศึกษาจนสำหรับลุล่วงไปได้ด้วยดี.

นอกจากนี้ยังมีบุคคลท่านอื่นๆ อีกที่ไม่ได้กล่าวไว้ ณ ที่นี้ ซึ่งให้ความกรุณาแนะนำใน การจัดทำโครงการสหกิจศึกษานับนี้ คณะผู้จัดทำจึงใคร่ขอขอบพระคุณทุกท่านที่ได้มีส่วนร่วม ในการให้ข้อมูลและให้ความเข้าใจเกี่ยวกับชีวิตของการปฏิบัติงาน รวมถึงเป็นที่ปรึกษาในการ จัดทำโครงการฉบับนี้จนเสร็จสมบูรณ์.

ชื่อผู้จัดทำ

วรรณษา สิริกรรณ์

27 ตุลาคม 2566

ชื่อโครงการ	การเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า
ผู้จัดทำ	นางสาว วรรณษา สิริกรรณ์
หลักสูตร	บริหารธุรกิจบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน
ปีการศึกษา	2566
อาจารย์ที่ปรึกษา	อาจารย์พิชญา วรรณพงศ์เจริญ

บทคัดย่อ

บริษัท ไทยเบเวอเรจแคน จำกัด (TBC) ผู้ผลิตกระป๋องและฝาลูมิเนียมชั้นนำของเมืองไทย และเป็นผู้ผลิตกระป๋องเครื่องดื่มรายใหญ่ที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จากการปฏิบัติงานในจากการของแผนก Logistics ฝ่ายงานขายในประเทศ ปัญหาที่พบจากการปฏิบัติงานของแผนก Logistics ฝ่ายงานขายในประเทศของบริษัทไทยเบเวอเรจแคน จำกัด ปัญหาที่พบในส่วนงานขายลูกค้าในประเทศ ที่มีจำนวนการสั่งซื้อกระป๋องเป็นจำนวนมากจากแผนการขายต่อวัน รถที่ใช้ขนส่งในบริษัทจะเป็นเช่าทั้งหมด ทำให้ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าเพิ่มมากขึ้นในแต่ละเดือน หากมีเที่ยววิ่งการขนส่งเพิ่มขึ้น การขนส่งได้ไม่เต็มประสิทธิภาพ จึงนำเอาปัญหาที่เกิดขึ้น มาวิเคราะห์เพื่อแก้ไขปัญหา เพื่อรวบรวมข้อมูลจริงจากแผนงานการขนส่ง 3 เดือน มาวิเคราะห์ปัญหาที่เกิดขึ้น สัมภาษณ์พนักงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อรวบรวมข้อมูลมาวิเคราะห์ปัญหาที่เกิดขึ้น จึงได้มีการจัดทำโครงการเรื่อง การเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า โดยมีวัตถุประสงค์ 1.) เพื่อศึกษาปัญหาและหาแนวทางการแก้ไขการขนส่งสินค้าให้มีประสิทธิภาพ 2.) เพื่อลดต้นทุนการขนส่งและจัดเส้นทางการขนส่งสินค้า จึงไปทำการศึกษาออกแบบและพัฒนา นำเอาแนวคิดทฤษฎีการใช้รถเที่ยวเปล่า(Backhaul)และทฤษฎีมีวรัน (Milk Run) ที่มีอยู่ในปัจจุบัน มาประยุกต์ใช้ในการเพิ่มประสิทธิภาพรถขนส่งและจัดเส้นทางการขนส่งสินค้านรูปแบบใหม่ เพื่อลดต้นทุนค่าขนส่งและลดอัตราการใช้รถเที่ยวเปล่าให้น้อยลงในแต่ละเดือน

คำสำคัญ: การขนส่งสินค้า, ประสิทธิภาพ, การจัดเส้นทาง, ลดต้นทุน, วางแผนการขนส่ง.

Project Title Improving The Efficiency of Transporting Goods
Producer name Miss Wannasa Sarikan Student ID 6340510219
field of study Business Administration Logistics and Supply Chain Management
Academic Year 2023
Advisor Teacher Phitchaya Wannaphong

Abstract

Thai Beverage Can Co., Ltd. (TBC), the leading manufacturer of aluminum cans and lids in Thailand. And is the largest producer of beverage cans in Southeast Asia From operations in the Logistics department, domestic sales department Problems encountered from operationsOf the Logistics department, domestic sales department Of the Thai company, Beverage, Ken, Ltd. problems encountered in the domestic customer sales segment With a large number of can orders from the daily sales plan The cars used to transport in the company will be all leased. Increasing the cost of shipping costs, however, months If there is an increase in transportation running The transportation is not full. Therefore, take the problem Come to analyze to solve the problem To gather real data from the 3 month transportation plan to analyze the problem Therefore take the problem Come to analyze to solve the problem and interview the relevant staff toCollect data to analyze problems. Therefore, a project on Increasing the efficiency of transportation of goods With the objective 1.) To study the problems and find effective ways to solve the transportation of goods 2.) To reduce transportation costs and arrange transportation routes Therefore, study the design and development. Adopt the concept of the theory of free travel (Backhaul) and the current Milk Run theory. Let's use it to increase the efficiency of the transport vehicle and organize a new type of transportation route.The use of empty travel cars is reduced each month.

Keywords: Freight, Efficiency, Routing , Reduce costs, Transport planning.

สารบัญ

	หน้าที่
หน้าอนุมัติ	ก
จดหมายนำส่ง	ข
กิตติกรรมประกาศ	ค
บทคัดย่อ	ง
สารบัญ	ฉ
สารบัญตาราง	ช
สารบัญภาพ	ซ
บทที่ 1 บทนำ	
1.1 ข้อมูลองค์การที่ปฏิบัติงานสหกิจศึกษา	
1.1.1 ชื่อและสถานที่ตั้งของสถานประกอบการ	1
1.1.2 ลักษณะสถานประกอบการ ผลิตภัณฑ์/ผลิตผล หรือการให้บริการหลัก	2
1.1.3 รูปแบบการจัดการองค์กรและการบริหารงาน	13
1.1.4 ตำแหน่งและลักษณะงานที่นักศึกษาได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบ	14
1.1.5 ชื่อและตำแหน่งงานของพนักงานที่ปรึกษา	14
1.1.6 ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน	14
บทที่ 2 วรรณกรรมหรือเอกสารที่เกี่ยวข้อง	
2.1 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า	15
2.2 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับมีวรัน (Milk Run)	17
2.3 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการลดต้นทุนการขนส่ง	19
2.4 แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการขนส่งสินค้า	20
2.5 ความรู้เกี่ยวกับรถเที่ยวเปล่า (Backhaul)	23
2.6 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	25
บทที่ 3 วัตถุประสงค์การปฏิบัติงานสหกิจศึกษาหรือโครงการที่ได้รับมอบหมาย	
3.1 วัตถุประสงค์ ผลที่คาดว่าจะได้รับ และแผนการทำงานของโครงการปฏิบัติงานสหกิจศึกษา	
3.1.1 วัตถุประสงค์ของการปฏิบัติงานและโครงการสหกิจศึกษา	26
3.1.2 ผลที่คาดว่าจะได้รับจากการปฏิบัติงานและโครงการสหกิจศึกษา	26
3.1.3 แผนปฏิบัติงาน 16 สัปดาห์	27

สารบัญ(ต่อ)

	หน้าที่
3.2 ภาระงานที่ได้รับมอบหมาย	
3.2.1 หน้าที่หลักที่ได้รับมอบหมาย ลักษณะงานที่ปฏิบัติ	28
3.2.2 กระบวนการขั้นตอนในการทำงาน	28
3.2.3 อุปกรณ์/เครื่องมือ/เทคโนโลยีที่เกี่ยวข้อง เอกสารที่เกี่ยวข้อง	30
3.2.4 ปัญหาที่ประสบในการปฏิบัติงานสหกิจศึกษา/วิเคราะห์สาเหตุของปัญหา	31
3.2.5 แนวทางและกระบวนการการแก้ไขปัญหา/การพัฒนางาน	32
บทที่ 4 ผลการปฏิบัติงานที่ได้รับมอบหมายหรือโครงการที่ได้รับ	
4.1 วิเคราะห์ผลจากการแก้ปัญหาและพัฒนางาน	36
4.2 แสดงผลและเปรียบเทียบผลการปฏิบัติงาน	37
บทที่ 5 สรุปและข้อเสนอแนะจากการปฏิบัติงานสหกิจศึกษา	
5.1 สรุปผลการปฏิบัติงานสหกิจศึกษา	38
5.2 ข้อเสนอแนะจากการปฏิบัติงานสหกิจศึกษา	38
บรรณานุกรม	39
ภาคผนวก	40
ภาคผนวก ก. ภาพประกอบการปฏิบัติงานสหกิจศึกษา	41
ภาคผนวก ข. เอกสารการปฏิบัติงานสหกิจศึกษา	43
ภาคผนวก ค. ประวัติผู้เขียน	45

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้าที่
3.1	แสดงแผนการแผนปฏิบัติงาน	23
3.2	อุปกรณ์ที่ใช้ในการปฏิบัติงาน	26
3.3	แสดงจำนวนเที่ยววิ่งการขนส่งและต้นทุนค่าใช้จ่ายรูปแบบเดิม	29
4.1	แสดงจำนวนเที่ยววิ่งการขนส่งรูปแบบใหม่และต้นทุนค่าขนส่งรูปแบบใหม่	32
4.2	ตารางเปรียบเทียบจำนวนค่าใช้จ่ายในการขนส่งก่อนปรับปรุง-หลังปรับปรุง	33

สารบัญภาพ

ภาพที่		หน้าที่
1.1	แสดงสัญลักษณ์ของบริษัท ไทยเบเวอเรจแคน จำกัด	1
1.2	แผนที่แสดงสถานที่ตั้งของบริษัทบริษัท ไทยเบเวอเรจแคน จำกัด	1
1.3	ลักษณะสถานประกอบการ	2
1.4	รูปกระป๋องอลูมิเนียมแบบ SLIM CAN	5
1.5	รูปกระป๋องอลูมิเนียมแบบ STUBBY CAN	6
1.6	รูปกระป๋องอลูมิเนียมแบบ THE ORIGINAL	6
1.7	รูปกระป๋องอลูมิเนียมแบบ SLEEK CAN	7
1.8	ฝาของกระป๋องเครื่องดื่ม	8
1.9	ขวดอลูมิเนียมรูปแบบใหม่ล่าสุดของ TBC	8
1.10	รายละเอียดรถบรรทุกเทลเลอร์	9
1.11	รายละเอียดรถบรรทุกพ่วง	9
1.12	กลยุทธ์ด้านความรับผิดชอบต่อผลิตภัณฑ์	10
1.13	รูปแบบการจัดการองค์กรและการบริหารงาน	13
1.14	การจัดการองค์กรแบบโซ่อุปทาน	14
2.1	ภาพแสดงภาพลดต้นทุนการขนส่งที่เกี่ยวพันกับรถเทียเวเปล่า(Backhaul)	23
2.2	ภาพแสดงภาพเปรียบเทียบราคาของที่เกี่ยวพันกับรถเทียเวเปล่า(Backhaul)	24
3.1	ขั้นตอนการ Transfer กระป๋องไปคลังของ TBC	25
3.2	ขั้นตอนการเก็บเอกสารใบวางบิล	26

บทที่ 1

บทนำการฝึกประสบการณ์วิชาชีพ

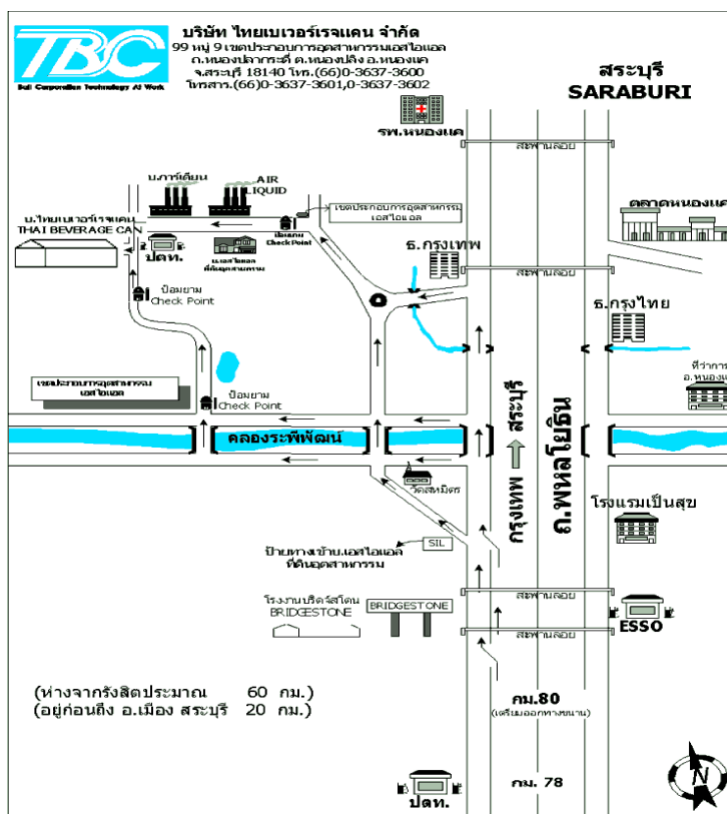
1.1 ข้อมูลองค์การที่ปฏิบัติงานสหกิจศึกษา

1.1.1 ชื่อและสถานที่ตั้งของสถานประกอบการ

บริษัท ไทยเบเวอเรจแคน จำกัด (Thai Beverage Can Limited,)



ภาพที่ 1.1 แสดงสัญลักษณ์ของบริษัท ไทยเบเวอเรจแคน จำกัด



ภาพที่ 1.2 แผนที่แสดงสถานที่ตั้งของบริษัทบริษัท ไทยเบเวอเรจแคน จำกัด

(ที่มา: <https://www.jobbk.com/jobs/profile/14479>)

ตั้งอยู่ที่ 99 หมู่ 9 ถนนหนองปลิง อ.หนองปลิง อ.หนองแค จ.สระบุรี 18140 เขตประกอบการอุตสาหกรรม WHA สระบุรี.

1.1.2 ลักษณะสถานประกอบการ ผลิตภัณฑ์/ผลิตผล หรือการให้บริการหลัก

บริษัท ไทยเบเวอเรจแคน จำกัด (TBC) ผู้ผลิตกระป๋องและฝาอลูมิเนียมชั้นนำของเมืองไทย TBCและเป็นผู้ผลิตกระป๋องเครื่องดื่มรายใหญ่ที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เป็นบริษัทร่วมทุนไทย-อเมริกัน ระหว่างบริษัท เบอร์ลี่ ยูคเกอร์ จำกัด (มหาชน) บริษัท สแตนดาร์ด แคน จำกัด และบริษัทบอลล์ คอปอเรชั่น ประเทศสหรัฐอเมริกา โดยใช้เทคโนโลยีการผลิตจาก บริษัท บอลล์ คอปอเรชั่น ผู้นำด้านการผลิตบรรจุภัณฑ์ประเภทต่างๆ อันดับหนึ่งของโลก บริษัทเริ่มดำเนินการในเดือนมีนาคม 2540 บนพื้นที่กว่า 56 ไร่.



ภาพที่ 1.3 ลักษณะสถานประกอบการ
(ที่มา: บริษัท ไทยเบเวอเรจแคน จำกัด)

“การพัฒนาอย่างยั่งยืน” เป็นหนึ่งในเป้าหมายหลักในการดำเนินธุรกิจของ บริษัท ไทย เบเวอเรจ แคน จำกัด โดยบริษัทมุ่งมั่นดำเนินธุรกิจภายใต้หลักธรรมาภิบาล และให้ความสำคัญกับความมั่นคง ครอบคลุมทั้งมิติทางสังคม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อม เพื่อให้บริษัทดำเนินธุรกิจได้อย่างยั่งยืนและเกิดประโยชน์สูงสุดต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยมีแนวทางดำเนินธุรกิจภายใต้กรอบดำเนินงานด้านความยั่งยืน (SDG : Sustainability Development Goal) ครอบคลุมทั้งมิติทางด้านสังคม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อม โดยมุ่งมั่นที่จะเป็นต้นแบบและผู้นำด้านความยั่งยืนในธุรกิจบรรจุภัณฑ์ และได้เริ่มใช้กลยุทธ์เศรษฐกิจหมุนเวียน (Circular Economy) ในการดำเนินงานและบริหารจัดการ เช่น Circular Supply Chain โดยเลือกใช้คู่ค้าที่มีสัดส่วนการใช้อลูมิเนียมรีไซเคิลในอัตราที่สูง ซึ่งเป็นตัวเร่งให้เกิดการจัดเก็บกระป๋องอลูมิเนียมใช้แล้วในตลาดให้กลับมาเป็นวัตถุดิบอีกครั้ง และลดโอกาสที่วัสดุจะถูกนำไปฝังกลบ.

การก้าวสู่เป้าหมาย บริษัทฯ ได้มุ่งเน้นการพัฒนาผลิตภัณฑ์ด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัยที่สามารถ ลดปริมาณวัสดุอลูมิเนียมให้บางลง แต่ยังคงความแข็งแรง ที่เรียกว่า DWI (Drawing and Wall Ironing Bottles Cans) กับเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาพัฒนาผลิตภัณฑ์ให้สอดคล้องกับทิศทางของผู้บริโภคทั้งในปัจจุบันและอนาคต โดยเฉพาะในโรงงานแห่งใหม่ที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างในพื้นที่ 54 ไร่ อ.หนองแค จ.สระบุรี มูลค่า 2,900 ล้านบาท เพื่อผลิตขวดอลูมิเนียมโฉมใหม่เพื่อป้อนตลาดในภูมิภาค คาดว่าจะเริ่มผลิตเชิงพาณิชย์ได้ในเดือนสิงหาคม 2566 ด้วยกำลังการ

ผลิต 200 ล้านขวดต่อปี นับเป็นโรงงานผลิตขวดเครื่องดื่มอลูมิเนียมแห่งแรกของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ “สินค้าบรรจุภัณฑ์เครื่องดื่มของเรามุ่งเน้นใช้อลูมิเนียมเพราะเป็นผลิตภัณฑ์ที่สามารถนำกลับมาใช้ได้ใหม่ 100% หรือที่เรียกว่า Closed-Loop recycling หรือการรีไซเคิลแบบวงจรปิด ที่ประเทศเดียวในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่สามารถรีไซเคิลได้อย่างครบวงจร ซึ่งสอดคล้องกับ TBC SG 2030 ที่วางกลยุทธ์ไว้ 2 ด้านคือ ความรับผิดชอบต่อผลิตภัณฑ์ (Product Stewardship) และการสร้างพลังเพื่อขับเคลื่อนสังคม (Social Impact) โดยมีเป้าหมายที่จะใช้อลูมิเนียมที่นำกลับมาใช้ใหม่ในปัจจุบันมีส่วนผสมของวัสดุรีไซเคิลคิดเป็น 70% และคาดว่าจะในปี ค.ศ. 2030 จะเพิ่มเป็นที่ 85% ซึ่งเป็นอัตราที่สูงที่สุดในกลุ่มบรรจุภัณฑ์ทั้งหมด” บริษัทมีความมุ่งมั่นหวังในการ ขยายความรับผิดชอบต่อผู้ผลิต (EPR: หรือ Extended Producer Responsibility) เพื่อจัดการปกป้องอลูมิเนียมใช้แล้วได้อย่างมีประสิทธิภาพและครบวงจร โดยร่วมมือกับภาครัฐ ภาคสังคม และเอกชนในการผลักดันให้เกิดการเก็บกลับปกป้องอลูมิเนียมใช้แล้วกลับมารีไซเคิลเพื่อผลิตเป็นกระป๋องใบใหม่ให้ได้ 100% เพื่อไม่ให้เกิดเป็นขยะตกค้างในสิ่งแวดล้อม และได้เดินหน้าจัดทำโครงการต่างๆ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตและสร้างสังคมที่ดี โดยเฉพาะโครงการ “เปลี่ยนขยะเป็นบุญเพื่อมูลนิธิฯ” โดยได้เปิดรับบริจาคกระป๋องอะลูมิเนียมที่ใช้แล้วผ่าน “โครงการเปลี่ยนขยะเป็นบุญ เมื่อคุณหมุนเวียน เพื่อมูลนิธิฯ” เพื่อรับบริจาคกระป๋องและหวังไปแปลงเป็นเงิน เพื่อนำไปซื้ออลูมิเนียมเกรดที่เหมาะสมต่อการผลิตชาเขียว ให้กับมูลนิธิฯ ในสมเด็จพระศรีนครินทราบรมราชชนนี แล้วจึงส่งมอบให้กับผู้พิการต่อไป ผู้ที่สนใจสามารถนำห้วงและปกป้องอลูมิเนียมใช้แล้วแบบทั้งใบโดยไม่จำเป็นต้องแยกห้วง ร่วมบริจาคได้ที่ห้างบิ๊กซี กว่า 190 สาขา รวมถึงห้างร้านต่างๆ ที่ร่วมโครงการทั่วประเทศ.

ทั้งนี้ บริษัท ไทยเบเวอเรจเรจแคน จำกัด มีความมุ่งมั่นเป็นอย่างยิ่งในการดำเนินงานเพื่อให้สามารถจัดการปกป้องอลูมิเนียมใช้แล้วได้อย่างครบวงจรในประเทศไทย (Closed-loop recycling of aluminium) ผลักดันให้เกิดการเก็บกลับปกป้องอลูมิเนียมใช้แล้วกลับมารีไซเคิลเพื่อผลิตเป็นกระป๋องใบใหม่ให้ได้ 100% เพื่อไม่ให้เกิดเป็นขยะตกค้างในสิ่งแวดล้อม โดยร่วมมือกับภาคส่วนต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็นกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กลุ่มอุตสาหกรรมอลูมิเนียม กลุ่มอุตสาหกรรมเครื่องดื่มไทย และองค์กรด้านสิ่งแวดล้อม เดินหน้าพัฒนาผลิตภัณฑ์ในไทยอย่างต่อเนื่องด้วยกลยุทธ์และเป้าหมายระยะยาวที่จะยกระดับการดำเนินธุรกิจมุ่งสู่การพัฒนาที่ยั่งยืนบนพื้นฐานของความรับผิดชอบต่อสังคม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อมที่เรียกว่า TBC Sustainability Goals 2030 หรือ TBC SG 2030 ที่สอดคล้องกับนโยบาย BCG โมเดล (Bio, Circular, Green Economy) เพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืนและการลดก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Net Zero Emission) ของประเทศ.

วิสัยทัศน์

สินค้าบรรจุภัณฑ์เครื่องดื่มของ TBC ต้องเป็นที่ยอมรับและมีนวัตกรรมใหม่ๆ ที่ทันสมัยอยู่เสมอ เพื่อเป็นผู้นำและตอบโจทย์ลูกค้าและผู้บริโภคในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้.

พันธกิจ

- มุ่งมั่นเพื่อคุณภาพและบริการที่เป็นเลิศผ่านความพึงพอใจของลูกค้า
- มุ่งมั่นสู่ความเป็นเลิศในการดำเนินงานผ่านนวัตกรรมและการวิเคราะห์ข้อมูล
- มุ่งมั่นเพื่อความสุขในที่ทำงานและชุมชนผ่านความเคารพและความเข้าใจซึ่งกันและกัน

ค่านิยมองค์กร

เราเชื่อว่าเมื่อพนักงานมีทัศนคติ ความเชื่อ และทิศทางการทำงานที่สอดคล้องกับค่านิยมขององค์กร วัฒนธรรมองค์กรที่แข็งแกร่งจะเกิดขึ้น ซึ่งจะช่วยให้พนักงานสามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีความสุขและมีประสิทธิภาพ และสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับตนเอง องค์กร และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างยั่งยืน.

ระบบมาตรฐานใน TBC

องค์กรของเราใส่ใจและมุ่งมั่นเป็นอย่างมากในการบรรลุเป้าหมายและวัตถุประสงค์ด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และบรรษัทภิบาล เราจึงได้นำมาตรฐานระบบการจัดการ ISO มาปรับใช้ ควบคู่ไปกับการดำเนินงานเพื่อให้ได้ใบรับรอง ASI (Aluminium Stewardship Initiative) และได้รับคัดเลือกให้เป็น 1 ใน 8 องค์กรดีเด่นด้านสิ่งแวดล้อม โดยปัจจุบันบริษัทได้เกรด A ในมาตรฐานสากลสำหรับวัสดุบรรจุภัณฑ์ (BRCGS) นอกจากนี้ยังได้รับรางวัล ISO 9001:2015 มาตรฐานระบบบริหารงานคุณภาพ, ISO 14001:2015 มาตรฐานการจัดการสิ่งแวดล้อม และ ISO 45001:2018 มาตรฐานการจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัย และได้รับคัดเลือกให้เป็น 1 ใน 8 องค์กรดีเด่นด้านสิ่งแวดล้อม ระบบมาตรฐานเหล่านี้ช่วยให้องค์กรพัฒนาประสิทธิภาพการทำงานให้ก้าวหน้าขึ้น โดยส่งเสริมให้เกิดการประเมินตนเอง แก้ไข และปรับปรุงกระบวนการทำงานอย่างสม่ำเสมอ ผ่านความตระหนักรับรู้ของพนักงาน รวมถึงความเป็นผู้นำและความมุ่งมั่นของผู้บริหาร

ความหลากหลายของผลิตภัณฑ์กระป๋องอลูมิเนียม TBC

จากการเป็นผู้ผลิตกระป๋องอลูมิเนียม บรรรจุภัณฑ์ที่ตอบโจทย์เรื่องความยั่งยืน สู่คุณสมบัติในการปกป้อง เครื่องดื่ม และความสะดวกในการพกพา ไปจนถึงการยืดอายุการเก็บรักษาให้ยาวนานขึ้น ทำให้เราเชื่อมั่นใน ประโยชน์ของบรรรจุภัณฑ์และกระป๋องอลูมิเนียม เราจึงมุ่งมั่นที่จะขยายขอบเขตการเข้าถึงให้เกินกว่า “มาตรฐาน” ที่ตั้งไว้ รูปแบบของกระป๋องอลูมิเนียม TBC มีดังนี้

SLIM CAN



ปริมาตร	ความสูง	ขนาดฝา
150 ml	88.5 mm	200 DIA
180 ml	102 mm	200 DIA
190 ml	104.5 mm	200 DIA
200 ml	109.5 mm	200 DIA
250 ml	131 mm	200 DIA

ภาพที่ 1.4 รูปกระป๋องอลูมิเนียมแบบ SLIM CAN

(ที่มา: บริษัท ไทยเบเวอเรจแคน จำกัด)

กระป๋อง Slim เป็นกระป๋องอลูมิเนียมที่มีความโดดเด่นตรงรูปร่างที่เพรียวบาง จับฉับมือสะดวกต่อการ พกพาเหมาะสำหรับเครื่องดื่มที่ต้องการควบคุมปริมาณ เช่น เครื่องดื่มชูกำลัง เครื่องดื่มที่มีคาเฟอีน เป็นต้น.

STUBBY CAN



250 ml

ปริมาตร	ความสูง	ขนาดฝา
250 ml	192 mm	206 DIA

ภาพที่ 1.5 รูปกระป๋องอลูมิเนียมแบบ STUBBY CAN

(ที่มา: บริษัท ไทยเบเวอเรจเรจแคน จำกัด)

กระป๋อง Stubby เป็นกระป๋องอลูมิเนียมที่มีรูปทรงน่ารักดึงดูดสายตา มาพร้อมปริมาณความจุ 250 มล. กำลังเป็นที่นิยมสำหรับเครื่องดื่มชูกำลัง เครื่องดื่มเพื่อสุขภาพ น้ำผลไม้ เครื่องดื่มอัดลม ฯลฯ

THE ORIGINAL (STANDARD)



ปริมาตร	ความสูง	ขนาดฝา
330 ml	115 mm	202 /206 DIA
500 ml	168 mm	202 / 206 DIA

ภาพที่ 1.6 รูปกระป๋องอลูมิเนียมแบบ THE ORIGINAL (STANDARD)

(ที่มา: บริษัท ไทยเบเวอเรจเรจแคน จำกัด)

กระป๋องอลูมิเนียมขนาด 330 มล. ถือว่าเป็นขนาดต้นแบบแรกเริ่มสำหรับเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และเครื่องดื่มที่ไม่ผสมแอลกอฮอล์หลายแบรนด์ในอดีต ต่อมาขนาด original นี้ก็ได้ถูกพัฒนาให้มีขนาดและรูปทรงต่างๆ เพิ่มขึ้น เพื่อความแปลกใหม่และตอบสนองความต้องการของตลาด.

SLEEK CAN

ปริมาตร	ความสูง	ขนาดฝา
330 ml	146 mm	202 DIA

ภาพที่ 1.7 รูปกระป๋องอลูมิเนียมแบบ SLEEK CAN
(ที่มา: บริษัท ไทยเบเวอเรจแคน จำกัด)

กระป๋อง Sleek เป็นกระป๋องอลูมิเนียมที่บรรจุปริมาตรได้พอดี ไม่น้อยจนเกินไปต่อการบริโภคแต่ละครั้ง น้ำหนักกระป๋องกำลังดี และกระชับมือ เป็นไซส์ทันสมัยที่หลายแบรนด์เลือกใช้กันในปัจจุบัน.

กลุ่มลูกค้าของบริษัท TBC ประกอบไปด้วย ลูกค้าเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ลูกค้าน้ำผลไม้ ลูกค้าเครื่องดื่มชูกำลัง ลูกค้าน้ำอัดลม และลูกค้าCan Cafe

ฝากระป๋องเครื่องดื่ม



ภาพที่ 1.8 ฝาของกระป๋องเครื่องดื่ม.
(ที่มา: บริษัท ไทยเบเวอเรจแคน จำกัด)

กระป๋องอะลูมิเนียมจะมีเพียง 2 ชิ้นส่วน คือ ตัวกระป๋องและฝา โดยขั้นตอนการผลิตจะเริ่มจากการขึ้นรูปกระป๋องเป็นทรงถ้วย ยึดตัวกระป๋องให้ได้ความสูงที่ต้องการ และสร้างโดมให้เข้ามามีที่กันกระป๋องเพื่อเพิ่มความแข็งแรงให้กับกระป๋อง ส่วนฝากระป๋องจะผลิตแยกกันและจะถูกปิดหลังจากบรรจุเครื่องดื่มแล้วเพื่อให้กระป๋องสามารถมองเห็นและจับต้องได้ตลอดทั้งใบ ฝากระป๋องจึงเป็นส่วนประกอบหนึ่งที่สำคัญ และที่ TBC เราก็มียุคกระป๋องที่มีลูกเล่นต่างๆ ที่จะช่วยยกระดับผลิตภัณฑ์ของคุณให้น่าสนใจขึ้นได้

ขวดอะลูมิเนียม ผลิตใหม่ล่าสุดของ TBC



ภาพที่ 1.9 ขวดอะลูมิเนียมรูปแบบใหม่ล่าสุดของ TBC.
(ที่มา: บริษัท ไทยเบเวอเรจแคน จำกัด)

ขวดอะลูมิเนียมของ TBC เป็นเทคโนโลยีใหม่ล่าสุดของบรรจุภัณฑ์เครื่องดื่มที่สามารถรีไซเคิลได้ 100% ขวดอะลูมิเนียมสามารถแก้ปัญหาเรื่องการปิดได้สนิทเมื่อไม่ได้บริโภค และยังสามารถยืนได้นานขึ้น พร้อมสร้างประสบการณ์ด้านการ ดื่มที่ดีที่สุดและรักษารสชาติในเวลาเดียวกัน สามารถสร้างความประทับใจด้วยการเป็นบรรจุภัณฑ์ที่ล้ำสมัยซึ่งเกิดจากการผสมผสานระหว่างกระป๋องอะลูมิเนียมและขวดเกิดเป็นบรรจุภัณฑ์รูปแบบใหม่ที่มีความเป็นเอกลักษณ์ดึงดูดความสนใจของผู้บริโภคได้.

มาตรฐานรถบรรทุกสินค้าของหน่วยงาน Logistics & Warehouse

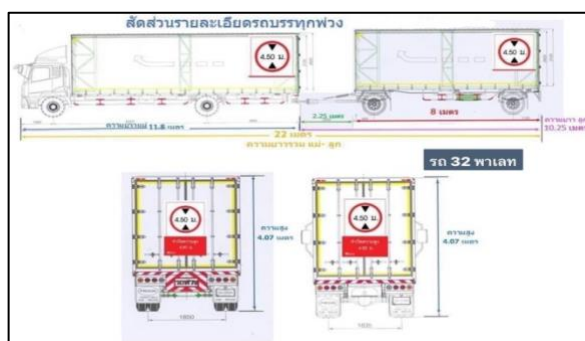
รถที่ใช้ขนส่งสินค้าในบริษัท TBC จะเป็นรถเข้าทั้งหมด มี 2 ประเภท คือ รถบรรทุกเทเลอร์,รถบรรทุกฟ่วง มีสัดส่วนรายละเอียดตามภาพ ดังนี้

1.รถบรรทุกเทเลอร์ สามารถบรรจุสินค้าเต็มคันได้ 26 พาเลท.



ภาพที่ 1.10 รายละเอียดรถบรรทุกเทเลอร์
(ที่มา: บริษัท ไทยเบเวอเรจแคน จำกัด)

2.รถบรรทุกฟ่วง สามารถบรรจุสินค้าเต็มคันได้ 32 พาเลท.



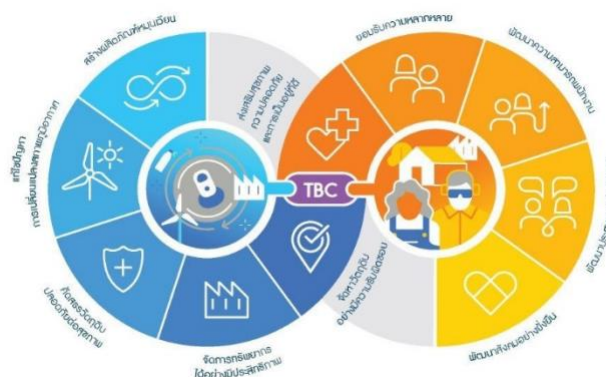
ภาพที่ 1.11 รายละเอียดรถบรรทุกฟ่วง
(ที่มา: <https://thaibeveragecan.com/>)

การจัดส่งสินค้าของหน่วยงาน Logistics & Warehouse แบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ ดังนี้

1.การจัดส่งสินค้าภายในประเทศ (Domestic) ทางหน่วยงานใช้วิธีการจัดส่งทางบก โดยใช้รถขนส่งประเภท รถเทเลอร์ (26 Pallets และ 28 Pallets) และ รถบรรทุกฟ่วง (ตัวแม่ / หางลูก 32 Pallets) เป็นหลักในการจัดส่งสินค้าให้ลูกค้าในประเทศ

2.การจัดส่งสินค้าต่างประเทศ (Export) ทางหน่วยงานใช้วิธีการจัดส่งทางบก โดยใช้รถบรรทุกตู้ Container มารับสินค้าที่โรงงานและนำตู้สินค้าไปส่งต่อที่ท่าเรือ เพื่อจัดส่งทางเรือไปยังปลายทาง ประเทศต่างๆ ของลูกค้าต่อไป.

กลยุทธ์ด้านความรับผิดชอบต่อผลิตภัณฑ์ (Product Stewardship)



ภาพที่ 1.11 กลยุทธ์ด้านความรับผิดชอบต่อผลิตภัณฑ์
(ที่มา: บริษัท ไทยเบเวอเรจเรจแคน จำกัด)

กลยุทธ์ด้านความรับผิดชอบต่อผลิตภัณฑ์ มีเป้าหมายการดำเนินงาน 5 ข้อ ดังนี้

1. Real Circularity – สร้างผลิตภัณฑ์หมุนเวียน

บริษัทฯ นำแนวคิดเศรษฐกิจหมุนเวียนมาใช้ควบคู่ไปกับการดำเนินธุรกิจ โดยมุ่งเน้นการหมุนเวียนใช้ทรัพยากรอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพตลอดวงจรชีวิตของผลิตภัณฑ์กระป๋องอลูมิเนียม รวมถึงการสร้างความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมจากการนำบรรจุภัณฑ์กระป๋องอลูมิเนียมใช้แล้วเข้าสู่กระบวนการรีไซเคิลเพื่อผลิตเป็นกระป๋องใบใหม่อีกครั้ง โดยไม่ให้เกิดเป็นของเสียตกค้างในสิ่งแวดล้อม เพื่อให้กระป๋องเครื่องดื่มอลูมิเนียมเป็นบรรจุภัณฑ์ที่สามารถหมุนเวียนกลับมาใช้ใหม่ได้อย่างแท้จริง โดยมีเป้าหมายการดำเนินงานดังนี้

- เพิ่มอัตราการรีไซเคิลของกระป๋องอลูมิเนียมใช้แล้ว (Recycling Rate) ในประเทศไทยให้ได้ 90%
- ร่วมกับคู่ค้าในการเพิ่มสัดส่วนการใช้วัสดุรีไซเคิลในการผลิตกระป๋องอลูมิเนียม (Recycled Content) ให้ได้ 85%

2. Climate Leader – แก้ไขปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับปัญหาด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่เป็นปัญหาเร่งด่วนระดับโลกและกำลังทวีความรุนแรงขึ้นเรื่อยๆ ซึ่งเป็นความเสี่ยงที่อาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินธุรกิจได้ บริษัทฯ จึงกำหนดแผนการดำเนินงานเพื่อลดผลกระทบจากปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศอย่างจริงจัง โดยมุ่งเน้นใช้พลังงานหมุนเวียน (Renewable Energy) ในกระบวนการผลิต ส่งเสริมโครงการลดก๊าซเรือนกระจกจาก

กิจกรรมที่เกิดขึ้นขององค์กรในทุกมิติ และตั้งเป้าหมายการดำเนินงานในการเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อภัยคุกคาม ดังนี้

- ลดการปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Greenhouse gas emission) จากกิจกรรมขององค์กรให้ได้ 55% เทียบกับปีฐาน
- ส่งเสริมการใช้พลังงานหมุนเวียน (Renewable Energy) ในกระบวนการผลิตให้ได้ 100%

3. Material Health – คัดสรรวัตถุดิบที่ปลอดภัยต่อสุขภาพ

ความปลอดภัยเป็นปัจจัยสำคัญของผู้บริโภคในการเลือกใช้ผลิตภัณฑ์ เราจึงใส่ใจในการจัดหาวัตถุดิบสำหรับใช้ในการผลิตบรรจุภัณฑ์เครื่องดื่มกระป๋องอลูมิเนียมเพื่อความปลอดภัยต่อสุขภาพของผู้บริโภค และกำหนดเป็นแผนงานที่จะทำให้ผู้บริโภคมั่นใจว่าได้เลือกใช้ผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพ ผ่านการรับรองมาตรฐานสากลด้านความปลอดภัยต่อสุขภาพ โดยตั้งเป้าหมายไว้ ดังนี้

- หมึกพิมพ์ สารเคลือบภายในและภายนอกกระป๋อง ที่บริษัทฯ ใช้ในการผลิตต้องผ่านการรับรอง ด้านความปลอดภัยต่อสุขภาพทั้งหมด 100%

4. Resource Efficiency – จัดการทรัพยากรได้อย่างมีประสิทธิภาพ

บริษัท ไทย เบเวอร์เรจ แคน จำกัด ตระหนักถึงความสำคัญของการใช้ทรัพยากรในกระบวนการผลิตให้เกิดประโยชน์สูงสุด การบริหารการใช้ทรัพยากรทั้งที่เป็นวัตถุดิบและพลังงานอย่างประหยัดและคุ้มค่าที่ต้นทาง และลดของเสียและมลพิษที่เกิดขึ้นในปลายทาง เพื่อให้เป็นองค์กรที่สามารถลดผลกระทบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ลดการใช้ทรัพยากรธรรมชาติ รวมไปถึงสร้างโอกาสทางธุรกิจจากการผลิตบรรจุภัณฑ์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม จึงวางเป้าหมายการดำเนินงานไว้ดังนี้

- ลดปริมาณการใช้วัสดุอลูมิเนียมในการผลิต จากการลดความหนาของแผ่นอลูมิเนียมและลดน้ำหนักของกระป๋อง (Weight-optimization) โดยที่ คุณภาพของผลิตภัณฑ์ยังคงเดิม เพื่อให้ใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างเกิดประโยชน์สูงสุด
- เพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงาน (Energy efficiency improvement) โดยการปรับปรุงประสิทธิภาพของเครื่องจักร เพื่อลดการใช้พลังงานไฟฟ้าและก๊าซธรรมชาติในกระบวนการผลิตกระป๋องให้ได้ 30%
- เพิ่มประสิทธิภาพการใช้น้ำ (Water efficiency improvement) โดยปรับปรุงประสิทธิภาพของเครื่องจักรและหมุนเวียนการใช้น้ำ เพื่อลดการใช้น้ำในกระบวนการผลิตให้ได้ 50%

5. Responsible Sourcing – จัดหาวัตถุดิบอย่างมีความรับผิดชอบ

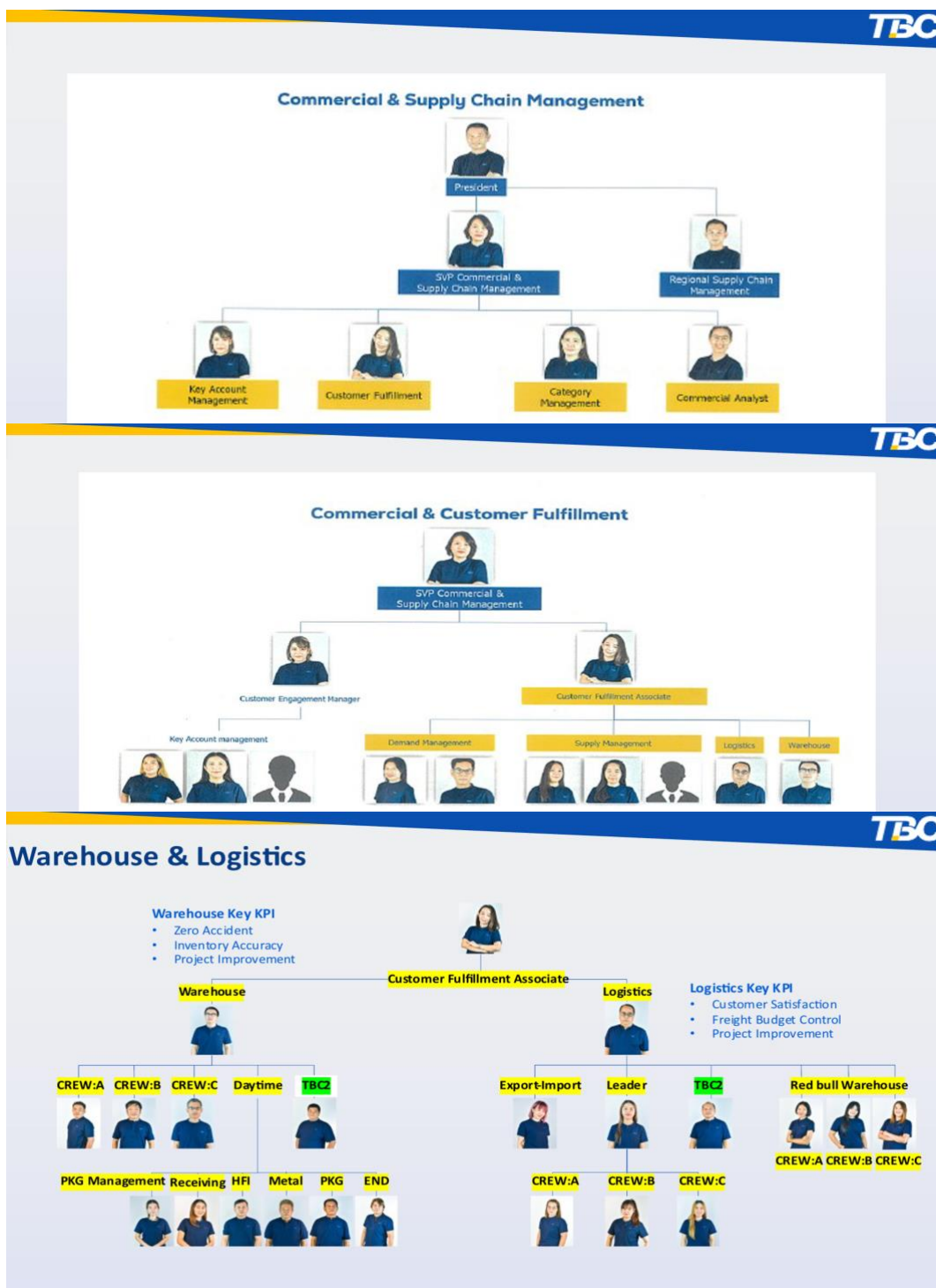
ความยั่งยืนด้านการจัดการซัพพลายเชน (Sustainable Supply Chain Management) เป็นประเด็นที่มีอิทธิพลกับการดำเนินธุรกิจในปัจจุบันเป็นอย่างมาก บริษัท ไทย เบเวอเรจ แคน จำกัด จึงมีความตระหนักและตอบสนองต่อแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงครั้งนี้ด้วยการร่วมเป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่คุณค่าของการผลิตบรรจุภัณฑ์ กระป๋องอลูมิเนียมที่มีความรับผิดชอบต่อและโปร่งใส บรรลุการจัดการวัตถุดิบที่ได้มาตรฐานทั้งด้านคุณภาพและสิ่งแวดล้อม เพื่อลดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นกับองค์กร โดยมีกำหนดแผนการดำเนินงานไว้ดังนี้

การจัดซื้ออลูมิเนียมทั้งหมดจะต้องมาจากคู่ค้าที่ได้รับการรับรองมาตรฐานด้านการจัดหาอลูมิเนียมอย่างยั่งยืน (Aluminium Stewardship Initiative)

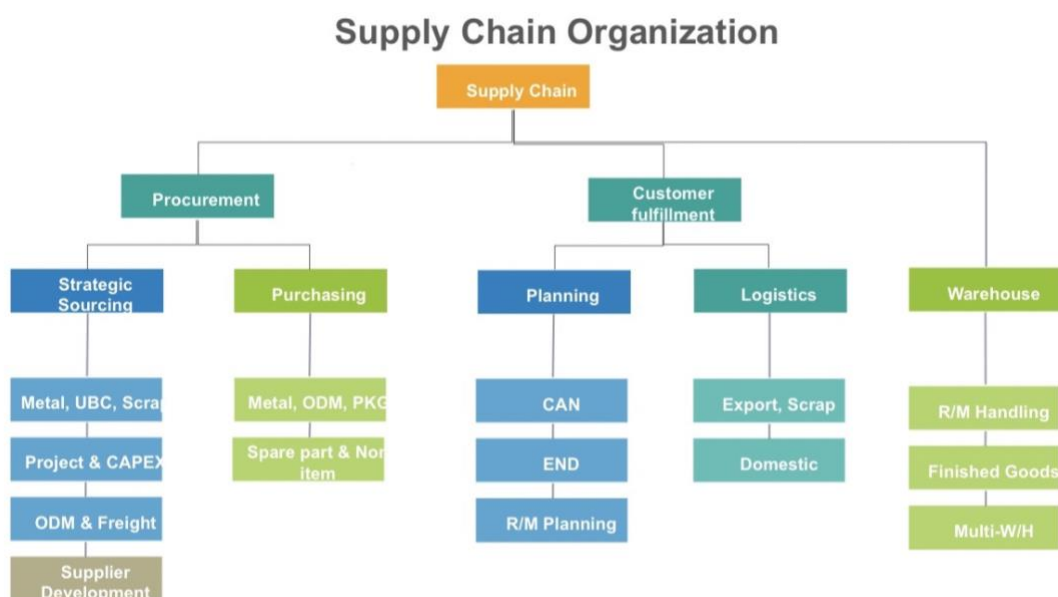
การผูกขาดด้านการจัดซื้อวัตถุดิบจากคู่ค้า (Supplier Diversity Program) โดยเน้นการสนับสนุนการจัดซื้อจากคู่ค้าท้องถิ่นและคู่ค้ารายย่อย

ประเมินคู่ค้าที่มีความสำคัญต่อธุรกิจ (Critical Suppliers) ด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Environmental, Social and Governance: ESG) เพื่อลดความเสี่ยงที่มีนัยสำคัญต่อบริษัทฯ

1.1.3 รูปแบบการจัดการองค์กรและการบริหารงาน



ภาพที่ 1.12 รูปแบบการจัดการองค์กรและการบริหารงาน
(ที่มา: บริษัท ไทยเบเวอเรจแคน จำกัด)



ภาพที่ 1.3 รูปแบบการจัดการองค์กรและการบริหารงาน
(ที่มา: บริษัท ไทยเบเวอเรจแคน จำกัด)

1.1.4 ตำแหน่งและลักษณะงานที่นักศึกษาได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบ

แผนกที่ได้เข้าไปฝึกงาน คือ ผู้ช่วยงานขายในประเทศ แผนก Logistics & Warehouse ซึ่งเป็นหนึ่งในหน่วยงาน ของฝ่าย Supply Chain

ลักษณะงาน Logistics & Warehouse หน้าที่หลัก คือ การรับ การจัดเก็บ การเบิกจ่ายสินค้าและวัตถุดิบ การบริหารการจัดส่งสินค้าให้ถึงลูกค้า โดยให้ลูกค้ามีความพึงพอใจสูงสุด กล่าวคือ การจัดส่งผลิตภัณฑ์ ปริมาณ ประเภท/ชนิด ของสินค้าได้ ถูกต้องตามที่ลูกค้าสั่งซื้อ และส่งมอบได้ทันระยะเวลาที่ลูกค้ากำหนด รวมไปถึงการบริหารพื้นที่ภายใน คลังสินค้าให้มีประโยชน์ และมีประสิทธิภาพสูงสุด.

1.1.5 ชื่อและตำแหน่งงานของพนักงานที่ปรึกษา

นาย ทวีศักดิ์ คงเกษม ตำแหน่ง หัวหน้างาน Logistics

นางสาว กัญจน์ณิชา ภูมิใจ ตำแหน่ง Logistics leader

1.1.6 ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

ระยะเวลาการฝึกสหกิจศึกษา ตั้งแต่วันที่ 3 กรกฎาคม – 27 ตุลาคม 2566 เป็นระยะเวลา 4 เดือน

บทที่ 2

วรรณกรรมหรือเอกสารที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาในหัวข้อ การเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า กรณีศึกษา บริษัทไทยเบเวอร์เรจ แคน จำกัด ได้ประยุกต์ใช้ทฤษฎีแนวคิด บทความเชิงวิชาการและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องมาเป็นแนวทางในการศึกษาอย่าง สอดคล้องและสมเหตุสมผลโดยหัวข้อที่กล่าวในบทนี้มีดังต่อไปนี้

- 2.1 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า
- 2.2 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับมีวรัน(Milk Run)
- 2.3 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการลดต้นทุนการขนส่ง
- 2.4 แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการขนส่งสินค้า
- 2.5 ความรู้เกี่ยวกับรถเที่ยวเปล่า (Backhaul)
- 2.6 งานวิจัยมาที่เกี่ยวข้อง

2.1 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า

2.1.1 แนวคิดเกี่ยวกับการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง (ฮ้าง อุดมไพจิตรกุล, 2547) การขนส่งถือเป็นเรื่อง ที่สำคัญในหลาย ๆ เรื่อง ที่ต้องมองในแง่ของ ๆ สถานที่ในการประกอบกิจกรรมเชิงเศรษฐศาสตร์ ซึ่งประกอบไป กับกิจกรรม ได้แก่ การจัดการการผลิต และการกระจายสินค้า ซึ่งอยู่ในรูปแบบต่าง ๆ โดยทั่วไปการจัดการขนส่ง คือ การเคลื่อนย้ายวัตถุดิบหรือ สินค้าจากแหล่งผลิตหนึ่งไปยังจุดหมายปลายทางอีกที่หนึ่งในห่วงโซ่อุปทาน (ฮ้าง อุดมไพจิตรกุล, 2547) ได้กล่าวว่า ห่วงโซ่อุปทานของการขนส่งประกอบด้วย 4 องค์ประกอบหลัก ดังนี้

การเก็บรวบรวมสินค้า (Collection) เริ่มจากการรับสินค้ามาจากแหล่งโรงงาน สินค้าที่ได้อาจจะ หลากหลาย เนื่องจากมีรูปแบบ น้ำหนัก ขนาด และการบรรจุสินค้าที่ต่างกัน โดยปกติการเก็บรวบรวมสินค้าจะถูก ส่งไปยังคลังสินค้าของส่วนกลาง

การขนส่ง (Transportation) ในคลังสินค้าจะมีการนำเข้าสินค้าหรือการย้ายสินค้าออกจากคลังสินค้าที่เก็บ รวบรวมกัน และจะถูกส่งไปยังจุดหมายปลายทางที่ลูกค้ากำหนดหรือคลังสินค้าที่อยู่ตามภูมิภาค

การจัดส่ง (Delivery) เป็นขบวนการที่ตรงกันข้ามกับการเก็บรวบรวมสินค้า ซึ่งได้รับการจัดการเป็น สัดส่วนตามภูมิภาคและถือว่าเป็นส่วนที่ต้องติดต่อโดยตรงกับลูกค้าปลายทาง รวมไปถึงการจัดส่งถึงบ้านของลูกค้า

การรวบรวมและแยกสินค้า (Consolidation and De-consolidation) สินค้าจะถูกเก็บ และมีการรวบรวมสินค้า ก่อนที่จะบรรจุและนำไปสู่ขบวนการขนส่ง สินค้า พวกนี้อาจจะถูกรวบรวมในรูปแบบ ของตู้สินค้าหรือบนพาเลท หรือเปลี่ยนวิธีการขนส่งไปเป็นวิธีอื่นโดยไม่ต้องบรรจุสินค้าใหม่ มูลค่าค่าเพิ่มทาง

เศรษฐกิจของการขนส่งเกิดจากการเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างจุด 2 จุด ซึ่งมีปัจจัยต่างๆมากมายที่ก่อให้เกิดความต้องการ บริการขนส่งที่หลากหลาย

ประสิทธิภาพด้านการขนส่ง (Logistic Efficiency) กาวคือการทำให้อัตราการขนส่งเกิดประสิทธิภาพจะขึ้นนั้นจะขึ้นอยู่กับบุคลากรในสายงานของ Logistic ที่ควรปฏิบัติ ดังนี้

Right : มี 7 right ความถูกต้อง

1. Right Product : มีการส่งผลิตภัณฑ์หรือสินค้าที่ถูกต้อง
2. Right Quantity : มีการจัดส่งผลิตภัณฑ์หรือสินค้าในจำนวนที่ถูกต้อง
3. Right Conviction : ผลิตภัณฑ์หรือสินค้าต้องไม่เสียหายหรือบกพร่อง
4. Right Customer: มีการจัดส่งสินค้าหรือผลิตภัณฑ์ให้ถูกลูกค้า
5. Right place : มีการจัดส่งสินค้าหรือผลิตภัณฑ์ถูกสถานที่
6. Right Time : มีการจัดส่งสินค้าหรือผลิตภัณฑ์ให้ทันเวลา
7. Right Cost : มีต้นทุนที่ถูกต้อง ไม่สูงมากเกินไป

Perfect : มี 6 Perfect

1. Perfect Enter: มีการใส่ข้อมูลให้ครบถูกต้อง
2. Perfect Fillable: มีการเติมเต็มให้สมบูรณ์
3. Perfect Transportation: มีการขนส่ง
4. Perfect communication: การทำให้การสื่อสารทั้งภายในและภายนอกมีความสมบูรณ์
5. Perfect Bail: ทำให้ระบบการชำระเงินสมบูรณ์
6. Perfect Document: มีการทำเอกสารหรือการออกเอกสารที่ครบถูกต้องสมบูรณ์

สรุปการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง จะเกิดขึ้นได้นั้นต้องเกิดมาจากหลายหลายปัจจัยคือการใช้สินทรัพย์ที่เรามีให้เกิดประโยชน์อย่างคุ้มค่า เช่น

1. การบริหารพื้นที่ในการจัดเก็บสินค้าเพื่อเพิ่มพื้นที่จัดเรียงให้มากขึ้นในพื้นที่เดิม
2. การบริหารเส้นทางเพื่อลดระยะทางและลดเที่ยววิ่งการขนส่ง
3. มีการลดต้นทุนในการดำเนินงาน
4. มีการใช้ทรัพย์สินที่มีอยู่ให้คุ้มค่าเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

5. มีการตกลงกับลูกค้าว่าเราจะให้บริการเขาในรูปแบบใดบ้าง
6. มีการสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้า

2.2 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับมิลค์รัน (Milk Run)

หลักการพื้นฐานของระบบมิลค์รัน (MILK RUN) เป็นเอกลักษณ์ เน้นการขนส่งเต็มคันรถ มี การวางแผน เวลา และปริมาณเส้นทางขนส่งหลายรอบ แบบเต็มคันรถ เต็มประสิทธิภาพ เป็นรูปแบบที่ ได้รับความนิยมเป็น อย่างมากเนื่องด้วยการมีค่าใช้จ่ายและระยะเวลาในการขนส่งไม่มากจนเกินไป

แนวคิดมิลค์รัน (Milk Run) เป็นหนึ่งในเทคนิคที่นำมาใช้เพื่อสนับสนุนระบบการผลิตแบบ just in time (jit) เพื่อช่วยลดต้นทุนรวมของการขนส่งและลดปริมาณสินค้าคงคลัง โดยมิลค์รัน (milk run) มีแนวคิดมาจากการ ส่งนมสดจากฟาร์มไปตามบ้านโดยจะจัดส่งไปตามบ้านที่หน้าบ้านมีขวดนมเปล่ามาวางรอไว้ ทางฟาร์มจะเก็บขวด เปล่าแล้วนำนมขวดใหม่วางแทนเท่าจำนวนเดิม ทำแบบนี้ไปเรื่อยๆกับบ้านทุกหลัง ในทุกๆเช้า และเมื่อโลกเราก้าว เข้าสู่ยุคอุตสาหกรรมก็ได้มีการประยุกต์วิธีการดังกล่าวมาใช้สำหรับขนส่งวัตถุดิบเพื่อสนับสนุนการผลิตในทันเวลา โดยไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการเก็บสต็อกหรือไม่ทำให้สายการผลิตวางงาน

การผลิตแบบทันเวลาในที่นี้เรารู้จักกันดีในชื่อ Just in Time ที่อุตสาหกรรมชั้นนำยึดเป็นหลักปฏิบัติมา อย่างยาวนาน มิลค์รัน เป็นรูปแบบการจัดการการขนส่งที่ทำการสั่งซื้อวัตถุดิบหรือชิ้นส่วนเพื่อนำไปใช้ทำการผลิต เพื่อลดปริมาณสินค้าคงคลัง โดยการรับของจาก Supplier ทุกรายในเส้นทางที่กำหนดไว้แล้ว จากนั้นเดินทาง กลับมายังโรงงานผลิต โดยลักษณะการขนส่งจะเป็นวงรอบ และต้องตรงเวลาพอดี ดังนั้นการวางแผนเส้นทาง ศักยภาพของรถบรรทุกและคนขับ ย่อมเป็นสิ่งสำคัญมาก อีกทั้งการออกแบบบรรจุภัณฑ์ที่เหมาะสมและสามารถ วางได้พอดีกับพื้นที่รถบรรทุกก็จะช่วยให้สามารถสร้างความคุ้มค่าให้ผู้ประกอบการได้ยิ่งขึ้น

Milk Run เป็นรูปแบบการจัดการงานจัดส่งที่บริหารโดยทางบริษัทผู้ผลิต ทำการสั่งซื้อวัตถุดิบหรือชิ้นส่วน เพื่อนำไปใช้ทำการประกอบ ซึ่งความสามารถในการบรรทุก ในการออกแบบ Supply Part ของ Milk Run Delivery System จะต้องยึดหลักทางด้านการเคลื่อนย้ายหรือจัดส่ง (Logistics) โดยมีหัวข้อหลักดังนี้

- Cyclic Rotation รูปแบบการจัดส่งจะต้องเป็นลักษณะวงรอบ สามารถหมุนเวียนได้
- ShortLead-Time ในการ SupplyPart จะต้องสั้นมาก แม่นยำกับการผลิตที่แท้จริง
- High Loading Efficiency มีขีดความสามารถสูงในรถบรรทุก
- Flexible to Change สามารถยืดหยุ่นในรูปแบบการจัดส่งได้

การออกแบบการขนส่งทางรถบรรทุก

การออกแบบขนส่งทางรถบรรทุกมีรูปแบบของทางเลือกในการออกแบบเช่นการขนส่งแบบตรง การขนส่งแบบรวบรวมและแบบกระจายสินค้า การขนส่งแบบใช้คลังสินค้าเป็น.ผ่านการออกแบบการขนส่งตามคันทันหน้าลูกค้า ตามความแน่นอนและระยะทางตามอุปสงค์และมูลค่าผลิตภัณฑ์ (กฤตพา แสนชัยธร,2558)ดังนี้

การออกแบบการขนส่งทางรถบรรทุก milk run (มิลค์รัน) แบ่งออกเป็น 3 ประเภทดังนี้

1.ขนส่งแบบ milk run แบบรวบรวมจากผู้ผลิตหลายราย ส่งไปยังลูกค้าแต่ละราย เป็นการขนส่งวัสดุจากโรงงานผลิตแบบสลิ้น lean ซึ่งแต่ละเที่ยวมีปริมาณน้อย ทำให้ต้นทุนสูง จึงใช้ระบบ milk run ในการรวบรวมวัสดุจากผู้ผลิตหลายรายส่งตรงไปยังโรงงานประกอบการขนส่งแบบนี้ทำให้สามารถใช้ระบบ just-in-time (Jit) ได้และประหยัดค่าขนส่งด้วย

2.ขนส่งแบบ milk run แบบรวบรวมจากผู้ผลิตแต่ละราย ส่งไปยังลูกค้าหลายรายเป็นการขนส่งสินค้าในปริมาณมากไปยังลูกค้าที่สั่งสินค้าปริมาณน้อยหลายราย การส่งแบบนี้ช่วยลดต้นทุนการขนส่งและเพิ่มระดับการให้บริการลูกค้า ซึ่งยังสนับสนุนระบบ just-in-time (jit) ด้วย

3.ขนส่งแบบ milk run แบบรวบรวมจากผู้ผลิตหลายราย ส่งไปยังลูกค้าหลายรายส่วนใหญ่ใช้ในอุตสาหกรรมคือรวบรวมวัสดุจากผู้ผลิตในแต่ละชิ้นส่วนจนเต็มคันรถ และนำไปส่งในแต่ละโรงงานที่ผลิต วิธีนี้ต้องมีการจัดลำดับในการไปรับไปส่งถึงจะมีประสิทธิภาพสูงสุด

ประโยชน์ที่ได้รับจาก Milk Run (มิลค์รัน)

1. ลดต้นทุนรวมของการขนส่ง กล่าวคือการที่ Supplier แต่ละรายจัดส่งวัตถุดิบมาให้โรงงานทำให้ Supplier แต่ละรายต้องจัดการขนส่ง และการนำส่งอาจจะมาโดยไม่ตรงต่อเวลา ทำให้ผู้ผลิตต้องแบกรับต้นทุนค่าขนส่งที่เพิ่มขึ้นในราคาซื้อวัตถุดิบจาก Supplier

2. ลดต้นทุนในการจัดเก็บ (Stock) ของผู้ผลิตและ Supplier โดยเน้นให้ผลิตออกมาทันเวลาพอดี ขนส่งทันเวลาพอดี และส่งมอบให้ลูกค้าแบบทันเวลาพอดี ทำให้ไม่จำเป็นต้องเก็บวัตถุดิบหรือสินค้าสำเร็จ แต่จะทำแบบนี้ได้ต้องมีการประเมินความต้องการของลูกค้าให้แม่นยำและสั่งผลิตให้แม่นยำและรอบคอบจึงจะได้ผลลัพธ์ที่ดี

3. สามารถกำหนดตารางการผลิตได้แน่นอนมากยิ่งขึ้น เนื่องจากผู้ผลิตเป็นผู้ดำเนินการส่งรถออกไปรับสินค้าจาก Supplier เอง ทำให้กำหนดและควบคุมเวลาการดำเนินการได้เป็นอย่างดี

4. ลดปัญหาการจราจรหน้าโรงงาน เพราะหากให้ Supplier แต่ละรายมาส่งด้วยตัวเอง การจัดการจราจรหน้าโรงงานจะยากลำบาก และการตรวจรับสินค้าก็ยิ่งล่าช้า แต่ระบบมิลค์รันต้องตรวจเช็คสินค้าก่อนรับขึ้นรถอยู่ แล้วทำให้สามารถถ่ายสินค้าเข้าโรงงานผลิตได้ทันทีที่รถมาถึง

5. สิ่งแวดล้อมรอบๆโรงงานดีขึ้น เมื่อลดปริมาณรถบรรทุกที่เข้ามาส่งของลงได้ มลพิษรอบโรงงานก็ยิ่งลดลง ชุมชนในบริเวณนั้นก็จะได้ไม่ได้รับความเดือดร้อนและจะไม่เกิดข้อร้องเรียนที่อาจส่งผลกระทบต่อชื่อเสียงองค์กร

การขนส่งแบบมิลค์รัน (milk run) ถูกนำไปประยุกต์ใช้ในธุรกิจชั้นนำของโลกมากมาย แต่ที่เห็นได้ชัดคืออุตสาหกรรมผลิตยานยนต์ ที่ต้องรับชิ้นส่วนยานยนต์มาจาก Supplier หลายๆ รายเพื่อนำมาประกอบยังโรงงานประกอบรถยนต์โดยที่ผลิตออกมาทันเวลาพอดี ดังนั้นหัวใจสำคัญของการนำระบบมิลค์รันไปใช้เพื่อให้ได้ผลลัพธ์สูงสุด คือ การควบคุมเวลา หากสามารถควบคุมเวลาได้แล้วผู้ประกอบการจะเห็นว่าต้นทุนรวมทั้งระบบจะลดลงอย่างเห็นได้ชัดอีกทั้งจะทำให้ศักยภาพในการผลิตสูงขึ้นโดยไม่มีความเสี่ยงเปล่า.

2.3 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการลดต้นทุนการขนส่ง

ในปัจจุบันการขนส่งมีความสำคัญต่อธุรกิจเกือบทุกประเภท ทั้งในส่วนของ การจัดหาวัตถุดิบ การผลิต การขาย และการจัดจำหน่าย ซึ่งจะมีเรื่องของต้นทุนการขนส่งที่ผู้ประกอบการต้องให้ความสำคัญ สิ่งสำคัญในการทำธุรกิจ คือ การหาวิธีลดต้นทุนให้ได้มากที่สุด โดยไม่ลดคุณภาพ ซึ่งหนึ่งในต้นทุนที่สามารถลดได้ด้วยการวางแผนบริหารจัดการที่ดี ก็คือ ‘ต้นทุนการขนส่ง’ ซึ่งเป็นต้นทุนที่สำคัญ ที่ส่งผลกระทบต่อต้นทุนรวมของผลิตภัณฑ์และบริการ หากธุรกิจสามารถลดต้นทุนการขนส่งลงไปได้ จะช่วยเพิ่มความสามารถในการแข่งขันในตลาด และเพิ่มกำไรให้กับธุรกิจ

กลยุทธ์ในการลดต้นทุนการขนส่ง

ใช้พลังงานทางเลือก ในธุรกิจที่มีการขนส่ง น้ำมันเชื้อเพลิงเป็นปัจจัยสำคัญที่ต้องคำนึงถึง เพราะถือว่าเป็นต้นทุนผันแปร (Variable cost) หรือ เป็นค่าใช้จ่ายที่มีการเปลี่ยนแปลงตามปริมาณการขนส่ง หากสามารถลดต้นทุนเชื้อเพลิงได้ จะช่วยลดต้นทุนการขนส่งได้ ปัจจุบันมีเชื้อเพลิงทางเลือกหลายรูปแบบ สำหรับธุรกิจขนส่งโลจิสติกส์ มีคำแนะนำให้ปรับเปลี่ยนจากน้ำมันดีเซลหรือเบนซิน เป็นไปโอดีเซลหรือก๊าซ CNG แทน ซึ่งก๊าซ CNG จะประหยัดกว่าการใช้น้ำมันได้ถึง 60-70% แต่อย่างไรก็ตามการติดตั้งระบบ NGV ใช้งบประมาณที่ค่อนข้างสูง และมีอีกหลายปัจจัยที่ผู้ประกอบการต้องพิจารณาอีกด้วย นอกจากการใช้พลังงานทางเลือก ก็ยังมีวิธีอื่นๆ ที่จะช่วยลดต้นทุนค่าน้ำมันได้อีก เช่น การคำนวณเส้นทางขนส่งให้คุ้มค่าที่สุด เพื่อลดเที่ยวขนส่ง เป็นต้น

บริหารเที่ยวการขนส่งทั้งขาไป-ขากลับ โดยทั่วไป เมื่อขนส่งสินค้าเสร็จรถขนส่งจะวิ่งเที่ยวเปล่ากลับมา ทำให้เกิดต้นทุนสูง ทั้งค่าน้ำมัน และค่าแรงโดยเปล่าประโยชน์ ทำให้ผู้ประกอบการต้องแบกรับต้นทุนตรงนี้ การลด

ต้นทุนในส่วนนี้ สามารถทำได้โดยการ ลดการวิ่งเที่ยวเปล่า (Backhauling Management) เป็นการจัดการการขนส่งที่มีเป้าหมายให้เกิดการใช้ประโยชน์จากยวดยาน (Load utilization) อย่างสูงสุด

เลือกใช้เส้นทางที่ดีที่สุด ในการทำธุรกิจโลจิสติกส์ การขนส่งสินค้าต้องเร็ว และใช้เวลาให้น้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้ แต่เส้นทางที่สั้นที่สุด อาจไม่ใช่เส้นทางที่ใช้เวลาน้อยที่สุดเสมอไป ด้วยข้อจำกัดด้านถนน การจราจรต่าง ๆ เช่น ทางที่สั้นที่สุด เป็นทางชัน และแคบ ทำรถเคลื่อนตัวได้ช้า หรือมีไฟจราจรถี่มาก เป็นต้น

ในการคำนวณหาเส้นทางที่ดีที่สุด จะต้องคำนวณมาจากทั้งสภาพถนน การจราจร รวมถึงนำข้อมูลที่เกิดขึ้น ณ ขณะนั้น เช่น สภาพอากาศ อุบัติเหตุ เป็นต้น มาคำนวณเพื่อหาเส้นทางที่ดีที่สุดได้ หากธุรกิจมีข้อมูลที่เพียงพอ จะสามารถคำนวณเส้นทางที่ดีที่สุดได้

บรรจุสินค้าให้เต็มความจุ นอกจากการเลือกเส้นทางขนส่งที่ดีที่สุด การบรรจุสินค้าก็เป็นเรื่องสำคัญ เพราะพื้นที่ว่างในรถบรรทุกหมายถึงการเดินทางที่มากขึ้น หากรถบรรทุกสามารถบรรจุสินค้าได้เต็มความจุ รวมสินค้าที่ต้องส่งในเส้นทางเดียวกันได้ทั้งหมดในคราวเดียว จะช่วยลดเที่ยวขนส่ง และลดค่าใช้จ่ายลงได้

เพิ่มประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ด้วยเทคโนโลยีใหม่ เทคโนโลยีที่จะเข้ามาช่วยในการลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ และเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง คือระบบ Transportation Management System หรือ TMS เป็นระบบบริหารจัดการการขนส่งสินค้า ใช้ในการวางแผนการขนส่ง เพื่อให้บรรลุเป้าหมายของธุรกิจการขนส่ง ทั้งความรวดเร็วในการขนส่ง และการลดต้นทุนการขนส่ง รวมถึงเพิ่มความสามารถในการทำกำไรได้อีกด้วย

2.4 แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการขนส่งสินค้า

(จักรกฤษณ์ ดวงพัสตรา, 2543) โดยทั่วไปการขนส่ง หมายถึง การเคลื่อนย้ายคน (People) สัตว์ (Animal) สิ่งของ (Goods) จากสถานที่หนึ่งไปยังสถานที่หนึ่ง หากพิจารณาจากคำนิยามนี้แค่ผิวเผินอาจ ก่อให้เกิดความเข้าใจผิดขึ้นมาได้ว่า การขนส่งเป็นการเคลื่อนย้ายคน สัตว์ หรือสิ่งของ จากอาคารแห่ง หนึ่งเท่านั้น แต่แท้ที่จริงแล้วการขนส่งยังมีความหมายกว้างโดยครอบคลุมไปถึงการขนถ่าย การ เคลื่อนย้ายคนหรือสิ่งของภายในอาคาร ภายในบ้าน ภายในที่ทำงาน หรือภายในโรงงานด้วย ดังนั้นหาก ยึดคำจำกัดความถูกต้องแล้ว การที่คนเราเดินอยู่ภายในบ้าน การใช้รถเข็นช่วยบรรทุกของเมื่อไปซื้อ สินค้า หรือการขนถ่ายสินค้าที่ทำเรือ ก็นับเป็นส่วนหนึ่งของกิจกรรมการขนส่งเช่นเดียวกัน

การขนส่ง ตามนิยามทางเศรษฐศาสตร์ยังมีความหมายที่ซับซ้อนกว่านิยามของการขนส่งตามที่ เข้าใจกัน โดยทั่วไป กล่าวคือ การขนส่ง หมายถึง การเคลื่อนย้ายบุคคลหรือสินค้าจากสถานที่หนึ่งไปยัง สถานที่หนึ่ง อัน ก่อให้เกิดอรรถประโยชน์ด้านสถานที่ (Place Utility) และอรรถประโยชน์ด้านเวลา (Time Utility) ดังนั้น ถ้าพิจารณาจากนิยามข้างต้นการขนส่งสินค้า (Freight Transportation) จึง หมายถึง การเคลื่อนย้ายสินค้าจาก สถานที่หนึ่งไปยังอีกสถานที่หนึ่ง อันก่อให้เกิดอรรถประโยชน์ด้าน สถานที่ (Place Utility) และอรรถประโยชน์ด้านเวลา (Time Utility) ทั้งนี้การเคลื่อนย้ายดังกล่าวเป็น กิจกรรมที่เพิ่มมูลค่าให้แก่สินค้า ซึ่งจะเป็นการก่อให้เกิด

อรรถประโยชน์ด้านสถานที่และเวลาในการขนส่ง (Time-in-Transit) กับความต่อเนื่องในการให้บริการ (Consistency of Service) เป็นตัวที่บ่งบอกถึงอรรถประโยชน์ด้านเวลา

(แลมเบิร์ต, 1998) ได้ให้ความหมายของโลจิสติกส์ (Logistics) ไว้ว่า เป็นกระบวนการวางแผนการดำเนินงานและการควบคุมอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้การเคลื่อนย้าย การจัดเก็บวัตถุดิบ สินค้าระหว่างผลิต สินค้าสำเร็จรูป และสารสนเทศที่เกี่ยวข้อง ดำเนินไปจากแหล่งจัดหาไปสู่จุดบริโภค เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าด้วยต้นทุนประสิทธิภาพในการขนส่ง การพัฒนาการขนส่งนั้นมุ่งที่จะพัฒนาให้การขนส่งมีคุณภาพ มีมาตรฐาน และมีประสิทธิภาพมากที่สุด ซึ่งตามหลักของการขนส่งนั้น ถือว่าการขนส่งควรมีประสิทธิภาพและต้องประกอบด้วยคุณสมบัติดังต่อไปนี้

2.4.1 ความรวดเร็ว การขนส่งสินค้าที่มีความรวดเร็วจะทำให้สินค้าและบริการ ต่าง ๆ ไปสู่ตลาดได้อย่างรวดเร็ว ทันเวลา และทันต่อความต้องการ มีความสดและมีคุณภาพเหมือนกับ สินค้าใหม่ที่แหล่งผลิต

2.4.2 การประหยัด การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ จะต้องทำให้เกิดการประหยัดในต้นทุน การขนส่งและประหยัดในราคาค่าบริการ กล่าวคือ ผู้ประกอบกิจการขนส่งต้องพยายามให้ต้นทุนในการขนส่งต่ำที่สุดเท่าที่จะทำได้ ซึ่งเมื่อต้นทุนในการขนส่งต่ำแล้ว การเรียกเก็บอัตราค่าบริการก็ลดลงด้วย ดังนั้นความประหยัดถือได้ว่าเป็นส่วนหนึ่งของการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ

2.4.3 ความปลอดภัย หมายถึง ความปลอดภัยจากการสูญเสียวินิจฉัยหรือเสียหายของสินค้า ตลอดจนความปลอดภัยของยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง ซึ่งถือได้ว่าเป็นสิ่งที่สำคัญมากสำหรับระบบ การขนส่ง ผู้ประกอบการขนส่งต้องรับผิดชอบต่อการสูญเสียวินิจฉัยและเสียหายในทุกอย่างที่เกิดขึ้นต่อสินค้า และบริการ

2.4.4 ความสะดวกสบาย การขนส่งที่ดีจะต้องให้ความสะดวกสบายแก่ผู้ใช้บริการหรือ ความสะดวกในการขนส่งสินค้าและบริการ เช่น ยานพาหนะ จะต้องมียุทธศาสตร์อำนวยความสะดวกต่าง ๆ ไว้อย่างครบถ้วน พร้อมที่นำมาใช้ในการเคลื่อนย้ายได้ทันที

2.4.5 ความแน่นอนเชื่อถือได้และตรงต่อเวลา (Certainty and Punctuality) การขนส่ง ที่ดีและมีประสิทธิภาพ จะต้องมีการกำหนดการเดินทางที่แน่นอน ได้ และตรงต่อเวลา มีจำนวนเที่ยว ที่วิ่ง เวลาที่จะออกเดินทางจากต้นทาง เวลาที่จะเดินทางถึงปลายทาง ระยะเวลาในการเดินทาง เวลาที่ จะผ่านจุดที่สำคัญต่าง ๆ ซึ่งจะต้องระบุไว้และจะต้อง มาเวลาให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ จึงจะถือว่ามี ประสิทธิภาพ

การจัดการขนส่ง (Transportation Management) เป็นซอฟต์แวร์ช่วยจัดการ โลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า ลดต้นทุนการขนส่ง และลดเวลาการดำเนินงานให้ต่ำ ที่สุด เพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันทางธุรกิจและเพิ่มผลกำไรให้แก่องค์กร โดยการนำเทคโนโลยีเข้ามา ช่วยบริหาร ไม่ว่าจะเป็นการจัดการใบสั่งสินค้า (Delivery Order Management) การจัดการบรรทุก สินค้าขึ้นรถ (Truck Loading) การจัดการ

ยานพาหนะ (Fleet Management) การจัดการพนักงานขับรถ (Driver Management) การจัดการเส้นทางในการขนส่งสินค้า (Route & Mapping) และการควบคุมการขนส่ง (Transportation Control) ซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับอุปกรณ์ไร้สาย (GPS) เพื่อรายงาน ผลการขนส่งแบบเวลาจริงด้วยเทคโนโลยีสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) ตลอดจนควบคุมการขนส่งเพื่อ บันทึกค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจริง เปรียบเทียบกับรายได้ที่ได้รับ รวมถึงการบันทึกเกี่ยวกับการเบิกค่า น้ำมัน การเก็บประวัติการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อใช้ในการวิเคราะห์ระบบการทำงานและนำมาปรับปรุงวิธีการพงศาในครั้งต่อไปเพื่อให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

การจัดการขนส่งมีกระบวนการทำงานตั้งแต่เริ่มต้นจนถึงสิ้นสุดกระบวนการดังนี้

- 1.การเลือกวิธีการขนส่ง (Carrier and Mode Selection)
- 2.การจัดซื้อในงานขนส่ง (Transportation Procurement)
- 3.การจัดการคำสั่งในการจัดส่งสินค้า (Delivery Order Management)
4. การจัดการบรรทุกสินค้าขึ้นรถ (Transportation Procurement)
- 5.การจัดการยานพาหนะ (Fleet Management)
- 1.การเลือกวิธีการขนส่ง (Carrier and Mode Selection)
- 2.การจัดซื้อในงานขนส่ง (Transportation Procurement)
- 3.การจัดการคำสั่งในการจัดส่งสินค้า (Delivery Order Management)
4. การจัดการบรรทุกสินค้าขึ้นรถ (Transportation Procurement)
- 5.การจัดการยานพาหนะ (Fleet Management)
- 6..การจัดการพนักงานขับรถ (Driver Mangement)
- 7.การวางแผน และปฏิบัติการขนส่ง (Transportation Planning for Routing)
- 8.การจัดการเส้นทางขนส่ง
9. การวางแผนบรรทุกทั้งด้านเส้นทางและอัตราระวาง (Load Planning for Routing and Rating) 10
- การควบคุมการขนส่ง (Transportation Control)
11. การตรวจสอบการจ่ายเงินและการชดใช้ค่าเสียหายของระวาง (Freight Bill Audit, Payment & Claims (FBAPC))
12. การบูรณาการข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับระบบแหล่งการจัดการขนส่ง (Data Integration with Transportation Management Source Systems)
13. การเชื่อมต่อลูกค้า ผู้ขาย และผู้รับขนผ่าน EDI (Electronic Data Interchange)
14. รายงานการยกเว้นเป็นกรณีพิเศษและการจัดการผลงาน (Exception Reporting and Carrier Performance Management)

15. การประมวลผลการบรรทุก การยอมรับ การปล่อย และจ่ายสินค้าออกของผู้รับขน (Load Tendering, Acceptance, Release and Carrier Dispatch)
16. การยอมรับคำสั่งและการป้อนเข้า (Order Acceptance and Entry)
17. การติดตามการจัดส่ง (Shipment Tracking and Tracing)
18. การจัดทำรายงานมาตรฐานและการปรับตามความต้องการของลูกค้า (Standard and Customer Atomized Reporting)

2.5 ความรู้เกี่ยวกับรถเที่ยวเปล่า (Backhaul)

การขนส่งโดยทั่วไปเมื่อส่งสินค้าเสร็จ จะตรึงวงเที่ยวเปล่ากลับมา ซึ่งทำให้เกิดต้นทุนของการประกอบการเพิ่มสูงขึ้นโดยเปล่าประโยชน์ ซึ่งต้นทุนที่เกิดขึ้นมานี้ นับเป็นต้นทุนที่ไม่ก่อให้เกิดมูลค่า (Non-value Added Cost) และผู้ประกอบการต้องแบกรับภาระต้นทุนเหล่านี้ ซึ่งเป็นส่วนสำคัญในการทำให้ต้นทุนการประกอบการสูงขึ้น รวมถึงยังก่อมลพิษทางอากาศเพิ่มมากขึ้นอีกด้วย

คาร์โกลิ้งค์ เล็งเห็นปัญหาเหล่านี้ จึงได้คิดค้นและพัฒนา แอปพลิเคชัน เพื่อเป็นตัวช่วยในการจับคู่การขนส่ง หางาน ทหารถ ซึ่งสามารถกดเลือกรับงานได้เอง ผ่านตัวแอปพลิเคชัน เลือกรงานที่ตรงกับความต้องการ ในราคาที่เป็นมาตรฐาน แคมยังช่วยลดอัตราการวิ่งรถเที่ยวเปล่ากลับ เพิ่มรายได้ และยังช่วยลดมลพิษทางอากาศที่ไม่จำเป็นอีกด้วย ธุรกิจต่างๆ จึงควรใช้บริการรถเที่ยวเปล่าเพื่อช่วยลดต้นทุนค่าขนส่งสินค้า มีจุดประสงค์ในการก่อตั้งที่หลากหลาย เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของผู้บริโภค แต่จะปฏิเสธไม่ได้ว่าทุกธุรกิจ จะต้องมีการเพื่อความอยู่รอด ดังนั้นธุรกิจจึงต้องหาวิธีการต่าง ๆ ทั้งการเพิ่มรายรับให้มากขึ้น ลดต้นทุนในส่วนต่าง ๆ ที่สามารถทำได้ ดังนั้นการใช้รถเที่ยวเปล่า ซึ่งเป็นอีกหนึ่งต้นทุนที่ต้องลดให้ได้ นั้น ถือเป็นทางเลือกที่ดีในการจัดการต้นทุนที่เสียเปล่านี้ ดังที่อธิบายไว้ตามภาพข้างล่างนี้



ภาพที่ 2.1 ภาพแสดงภาพลดต้นทุนการขนส่งที่เกี่ยวกับรถเที่ยวเปล่า(Backhaul)

(ที่มา: <https://shorturl.asia/9gh3n>)

การลดต้นทุนค่าขนส่งสำหรับธุรกิจ มีทางเลือกที่หลากหลายสำหรับผู้ประกอบการที่ต้องการลดต้นทุน ทั้ง การคำนวณเส้นทางในการขนส่งให้มีประสิทธิภาพมากที่สุด หรือการสร้างคลังสินค้าระหว่างเส้นทางเพื่อกระจาย หรือพักสินค้า และอีกหนึ่งทางเลือกสำหรับเจ้าของสินค้าก็คือการใช้บริการรถเที่ยวเปล่าที่มีงานที่วิ่งจากเส้นทาง นั้นๆ อยู่แล้วจึงเป็นทางเลือกสำหรับธุรกิจเพื่อการลดต้นทุนค่าขนส่งได้ดีอีกทางหนึ่ง

สาเหตุที่ ” ราคาเที่ยวเปล่า “ ถูกว่า ” ราคาเที่ยวปกติ “ และทำไมธุรกิจต่าง ๆ จึงควรที่จะใช้รถเที่ยวเปล่าในการช่วย ลดต้นทุนค่าขนส่ง สำหรับการวิ่งรถเที่ยวเปล่าหลายคนที่เคยประสบปัญหาการขนส่งด้วยรถบรรทุกแล้วต้องวิ่งรถเที่ยวเปล่าหรืออยู่ในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์อยู่แล้วนั้น คงมีความเข้าใจดีอยู่แล้วว่าปัญหาดังกล่าวนี้ก่อให้เกิดผลเสียต่อธุรกิจ โดยการสร้างต้นทุนที่เสียเปล่า และทำให้ส่งผลกระทบต่อในด้านสิ่งแวดล้อมอีกด้วย การวิ่งรถเที่ยวเปล่าจึงเป็นปัญหาเรื้อรามาในวงการโลจิสติกส์ แต่ถ้าเราสามารถนำรถเที่ยวเปล่าหรือรถที่วิ่งเที่ยวเปล่ามารับสินค้าและส่งสินค้าให้กับธุรกิจได้ก็คงจะเป็นเรื่องดีไม่น้อย



ภาพที่ 2.2 ภาพแสดงภาพเปรียบเทียบราคาของเที่ยวปกติกับรถเที่ยวเปล่า(Backhaul)
 (ที่มา: <https://shorturl.asia/9gh3n>)

ราคารถเที่ยวเปล่ากับรถเที่ยวปกติต่างกันอย่างไร มีวิธีการคิดที่แตกต่างกันมากน้อยแค่ไหน ทำไมราคาเที่ยวเปล่าจึงถูกกว่า

1.ราคาเที่ยวปกติ = การคิดราคาจะคิดทั้ง ไป – กลับ

2.ราคาเที่ยวเปล่า (Backhaul) = การคิดราคาตามจริงเพียงการวิ่งแค่เที่ยวเดียวเท่านั้น

การคิดราคาเที่ยวเปล่าอย่างเดียว จะเป็นการคิดจากเที่ยวที่ผู้ขนส่งจำเป็นต้องวิ่งมาเส้นทางนั้น ๆ เพื่อรับงานหลักหรืองานประจำอยู่แล้วทำให้ เป็นการเพิ่มรายได้ให้กับผู้ขนส่งอีกด้วยและ 360 TRUCK เป็นแพลตฟอร์มจองรถบรรทุกเที่ยวเปล่าเพื่อหางานขนส่งให้กับผู้ให้บริการขนส่งที่ยังต้องวิ่งเที่ยวเปล่าให้มีงานและรายได้ที่เพิ่มขึ้น.

2.6 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ศุทธวีร์ อิงคไพโรจน์,ชนะ เยี่ยงกมลสิงห์,ปิยะเนตร นาคสีดี,วิษณุตร์ งามสะอาด (2565). “การเพิ่มประสิทธิภาพของการจัดรถขนส่งสินค้า กรณีศึกษา บริษัท ไทยน้ำทิพย์.” จำกัด,หลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต การจัดการโลจิสติกส์ คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย,คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย.

ฐิติมา วงศ์อินตา,ชุติมา หวังรุ่งชัยศรี และอนิรุทธ์ ชันธสะอาด (2561), “กระบวนการลดต้นทุนค่าขนส่ง และเพิ่มประสิทธิภาพการจัดเส้นทางเดินรถแบบมิลค์รัน กรณีศึกษา บริษัท ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์.”อาจารย์, สาขาการจัดการโลจิสติกส์ คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา.

นายชานนท์ หวังดี.(2559). “การเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและลดต้นทุนการขนส่ง”กรณีศึกษา AA อีคอมเมิร์ซ, กลุ่มวิชาการจัดการโลจิสติกส์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย.

วงศกร ขจรเดชไพศาลกุล(2559). “การเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งน้ำแข็ง กรณีศึกษาโรงงานน้ำแข็ง ABC” จังหวัดน่าน.การศึกษาค้นคว้าอิสระ บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต,กลุ่มวิชาการจัดการโลจิสติกส์ บัณฑิตวิทยาลัย ,มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย.

ปารณัท กัญวิมล และสรารุช จันทร์สุวรรณ(2561), “การศึกษาเพื่อจัดเส้นทางเดินรถขนส่งรูปแบบมิลค์รัน และการจัดการกำหนดการรับสินค้า กรณีศึกษา การส่งชิ้นส่วนโรงงานประกอบรถยนต์แบบทันเวลาพอดี ABC” ภาควิชาการจัดการโลจิสติกส์ คณะสถิติประยุกต์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.

ชลดา แก้วบุตรดี. (2558). ศึกษาการประยุกต์ใช้ระบบการขนส่งแบบ Milk Run สำหรับผู้ส่งมอบ สินค้า กรณีศึกษาบริษัท ABC (ประเทศไทย, งานนิพนธ์วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต, สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน, คณะโลจิสติกส์, มหาวิทยาลัยบูรพา.

ชัชววัฒน์ สุขไมตรี. (2562), การเพิ่มประสิทธิภาพการจัดเส้นทางรถขนส่งสินค้าโดยวิธีมูลค่า ประหยัด งานนิพนธ์วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต, สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน คณะโลจิสติกส์, มหาวิทยาลัยบูรพา

บทที่ 3

วัตถุประสงค์การปฏิบัติงานสหกิจศึกษาหรือโครงการที่ได้รับมอบหมาย

3.1 วัตถุประสงค์ ผลที่คาดว่าจะได้รับ และแผนการทำงานของ การปฏิบัติงานสหกิจศึกษา

3.1.1 วัตถุประสงค์ของการปฏิบัติงานและโครงการสหกิจศึกษา

วัตถุประสงค์ของการปฏิบัติงานสหกิจศึกษา

1. เพื่อเปิดโอกาสให้นักศึกษา ได้ปฏิบัติงานจริงในสถานประกอบการ บริษัท ไทยเบเวอเรจ แคน จำกัด โดยผ่านนักศึกษาผู้ไปปฏิบัติงานในสถานประกอบการและนำหลักการที่ได้รับจากการเรียนนำไปประยุกต์ใช้ในการทำงานได้จริง

2. เพื่อให้เกิดความร่วมมือทางวิชาการระหว่างมหาวิทยาลัยกับสถานประกอบการ ในการพัฒนาคุณภาพบัณฑิตและพัฒนาปรับปรุงหลักสูตรการวิจัยในอนาคต

3. เพื่อให้นักศึกษาพัฒนาความสามารถในทักษะวิชาชีพ บุคลิกภาพที่เหมาะสมและเพียงพอที่จะเป็นพื้นฐานการประกอบอาชีพและการปรับตัวเข้าสู่สังคมในสถานประกอบการได้

วัตถุประสงค์ของโครงการสหกิจศึกษา

1. เพื่อศึกษาปัญหาและหาแนวทางการขนส่งสินค้าให้มีประสิทธิภาพของบริษัท ไทยเบเวอเรจ แคน จำกัด

2. เพื่อลดต้นทุนค่าขนส่งและลดเที่ยววิ่งการขนส่งสินค้าของบริษัท ไทยเบเวอเรจ แคน จำกัด

3.1.2 ผลที่คาดว่าจะได้รับจากการปฏิบัติงานและโครงการสหกิจศึกษา

3.1.2.1 ผลที่คาดว่าจะได้รับจากการปฏิบัติงานสหกิจศึกษา

ด้านสถานศึกษา

1. ได้รับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับงานขายในประเทศ การส่งมอบสินค้าไปยังลูกค้าและการบริหารจัดการเวลาในการทำงานที่มีจำกัด

2. ได้รับคำชมจากสถานประกอบการในทางที่ดี เกี่ยวกับการทำงานของนักศึกษา

3. เป็นการประชาสัมพันธ์ มหาวิทยาลัยโดยให้นิสิตนักศึกษาเป็นสื่อกลางการเชื่อมความสัมพันธ์ ระหว่างมหาวิทยาลัยกับสถานประกอบการ

ด้านนักศึกษา

1. ได้ประสบการณ์จริงและประสบการณ์ในการทำงาน และมีความรับผิดชอบตัวเองมากขึ้น เป็นคุณสมบัติที่พึงประสงค์ของสถานประกอบการ

2. ได้เรียนรู้ประสบการณ์ใหม่ๆที่เพิ่มขึ้นจากการฝึกประสบการณ์ในสถานศึกษา และมีศักยภาพในการทำงานที่มากขึ้น

3. มีทักษะในการทำงาน และเรียนรู้ที่จะพัฒนาตนเองในการทำงานร่วมกับผู้อื่นได้ดี

ด้านสถานประกอบการ

1. บริษัทได้แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าไปยังลูกค้า ได้อย่างปลอดภัยและตรงต่อเวลาที่ลูกค้าต้องการ

2. เพื่อลดเที่ยววิ่งการขนส่งและลดต้นทุนการขนส่งสินค้า ที่ค่อนข้างสูง ทำให้บริษัทลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งได้เป็นอย่างมาก

3. เกิดความร่วมมือทางวิชาการและสร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับสถาบันการศึกษา

3.1.2.2 ผลที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการสหกิจศึกษา

1. เพื่อเป็นแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าไปยังลูกค้าของบริษัท ไทยเบเวอเรจ แคน จำกัด

2. ลดต้นทุนรวมค่าขนส่งสินค้าของบริษัท ไทยเบเวอเรจ แคน จำกัด

3. เพื่อปรับปรุงแก้ไขการขนส่งสินค้าของบริษัท ไทยเบเวอเรจ แคน จำกัด ให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

3.1.3 แผนปฏิบัติงาน 16 สัปดาห์

ภาพตารางที่ 3.1 แสดงแผนการแผนปฏิบัติงาน

ลำดับ	รายงานการปฏิบัติงาน	เดือน ก.ค.	เดือน ส.ค.	เดือน ก.ย.	เดือน ต.ค.
1	ศึกษาและวิเคราะห์ปัญหาของฝ่ายงาน	■	■	■	
2	กำหนดหัวข้อเรื่อง		■	■	
3	รวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า		■	■	
4	ประยุกต์ใช้แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า		■	■	■
5	ประสานงานและส่งข้อมูลให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง			■	■
6	ปรึกษาและรับคำแนะนำ			■	■
7	ตรวจสอบความคืบหน้าการขนส่งสินค้า			■	■
8	บันทึกข้อมูล			■	■
9	สรุปผลการติดตามงาน			■	■
10	นำเสนอผลการดำเนินงานของโครงการ				■

3.2 ภาระงานที่ได้รับมอบหมาย

3.2.1 หน้าที่หลักที่ได้รับมอบหมาย ลักษณะงานที่ปฏิบัติ

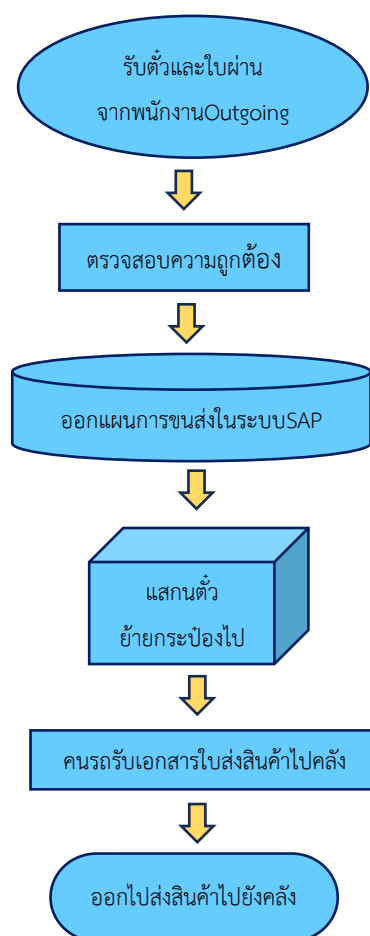
ตำแหน่ง ผู้ช่วยงานฝ่ายขายในประเทศ

ลักษณะงาน การบันทึกข้อมูลการขาย โดยใช้โปรแกรม SAP ของบริษัท และ ใช้โปรแกรม Excel

1. Transfer กระทบไปยังคลังต่างๆของ TBC
2. เก็บเอกสารใบวางบิล (INVOICE,DO,PO)
3. เรียนรู้งานขายในประเทศ
4. เปลี่ยนโลเคชั่นฝา (warehouse)
5. สรุปเที่ยววิ่งการขนส่ง จากแผนการขนส่ง

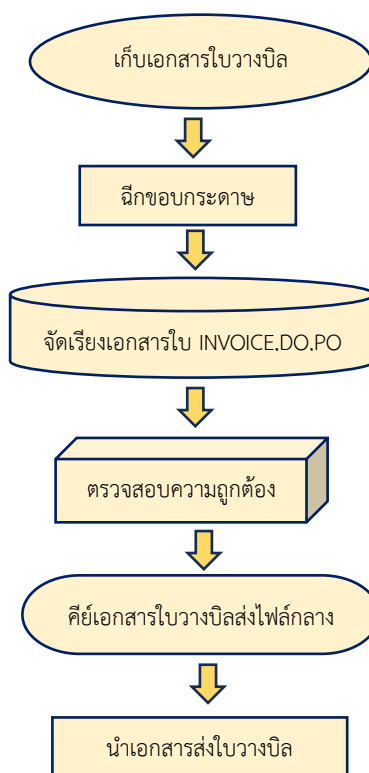
3.2.2 กระบวนการขั้นตอนในการทำงาน

-ขั้นตอนการ Transfer กระทบไปยังคลังต่างๆของ TBC บริษัทมีการใช้ระบบ SAP ในการ ชิพต์ตัวขาย ลูกค้าและTransfer กระทบไปยังคลังต่างๆของ TBC คือ



ภาพที่ 3.1 ขั้นตอนการ Transfer กระทบไปคลังของ TBC

- 1.รับตัวและใบผ่าน จากพนักงาน Outgoing
 - 2.ตรวจสอบความถูกต้องของตัว ว่าถูกต้องครบตามแผนการขนส่ง (ชื่อคนรถ/เลขทะเบียนรถ/สถานที่คลังเลขMaterial/จำนวนตัว)
 - 3.ตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลเรียบริ้อย ทำการออกแผนการขนส่งในระบบSAP
 - 4.ทำการสแกนตัวเพื่อเก็บข้อมูลการย้ายกระป๋องไปคลังต่างๆ ในระบบ SAP
 - 5.ออกใบส่งสินค้าไปยังคลังสินค้าของ TBC
 - 6.คนรถรับเอกสารใบส่งสินค้าไปคลัง / ตัว / ใบผ่าน พร้อมตรวจสอบลายเซ็นถูกต้องครบถ้วน.
- ขั้นตอนการ เก็บเอกสารใบวางบิล ดังนี้



ภาพที่ 3.2 ขั้นตอนการเก็บเอกสารใบวางบิล

- 1.เก็บเอกสารใบวาง จากกล่องรับเอกสาร
- 2.ทำการฉีกขอกระดาษ
- 3.จัดเรียงเอกสารใบ (INVOICE,DO,PO) ที่ถูกค้าเซ็น แล้วส่งกลับมายังบริษัทเพื่อรวมชุดใบวางบิล
- 4.ตรวจสอบความถูกต้องของเอกสาร (ลายเซ็น,ราคา,วันที่,ชื่อสถานที่ปลายทางสถาน)
- 5.คีย์เอกสารใบวางบิลส่งไฟล์กลางใน Microsoft Excel เพื่อให้ฝ่ายต่อการเช็คและตามเอกสาร
- 6.นำส่งเอกสารใบวางบิลฉบับจริง

3.2.3 อุปกรณ์/เครื่องมือ/เทคโนโลยีที่เกี่ยวข้อง เอกสารที่เกี่ยวข้อง

ตารางที่ 3.2 อุปกรณ์ที่ใช้ในการปฏิบัติงาน

ลำดับ	ชื่ออุปกรณ์	การใช้งาน	ภาพ
1	เครื่องปริ้นเอกสาร	ปริ้นและถ่ายเอกสาร	
2	คอมพิวเตอร์	ใช้ในการบันทึกข้อมูล, ตรวจสอบข้อมูล	
3	ระบบ SAP	ใช้ชิปตัวลูกค้า, Transfer คลัง ต่างๆ, บันทึกข้อมูลงานขาย	
4	โปรแกรม Excel	ใช้จัดแผนการขนส่ง, บันทึก ข้อมูลต่างๆ	
5	เครื่องอ่าน QR Code	เครื่องบันทึกข้อมูลอัตโนมัติใช้ สแกนตั๋วงานขาย, สแกนตัว Transfer คลัง	
6	เครื่องปริ้นในกำกับภาษี	ใช้ปริ้นใบกำกับภาษี, ใบส่ง สินค้า, ใบวางบิล	
7	โทรศัพท์ออฟฟิศ	ใช้ประสานงานกับหน่วยงานที่ เกี่ยวข้องในบริษัท	
8	อุปกรณ์เครื่องเขียนต่างๆ	ใช้เขียนเอกสารและจดข้อมูล ในการปฏิบัติงาน	
9	อุปกรณ์เบ็ดเตล็ด	เครื่องเย็บกระดาษ, คลิปดำ, ซีพิ้งน๊ับแบงค์, กระดาษ A4, ฯลฯ	

3.2.4 ปัญหาที่ประสบในการปฏิบัติงานสหกิจศึกษา/วิเคราะห์สาเหตุของปัญหา

จากการปฏิบัติงานของแผนก Logistics ฝ่ายงานขายในประเทศ ของบริษัทไทยเบเวอร์เรจแคน จำกัด ปัญหาที่พบในส่วนของงานขายลูกค้าในประเทศ ที่มีจำนวนการสั่งซื้อสำรองเป็นจำนวนมากจากแผนการขายต่อวัน รถที่ใช้ขนส่งในบริษัทจะเป็นเช่าทั้งหมด ทำให้ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าเพิ่มมากขึ้นในแต่ละเดือน หากมีเที่ยววิ่งการขนส่งเพิ่มขึ้น เกิดการส่งของให้ลูกค้าล่าช้าไม่ทันเวลาที่ลูกค้าต้องการ และการขนส่งได้ไม่เต็มประสิทธิภาพ จึงนำเอาปัญหาที่เกิดขึ้น มาวิเคราะห์เพื่อแก้ไขปัญหาและสัมภาษณ์พนักงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อรวบรวมข้อมูลจริงจากแผนงานการขนส่งรูปแบบเดิม 3 เดือน มาวิเคราะห์ปัญหาที่เกิดขึ้น ดังภาพต่อไปนี้

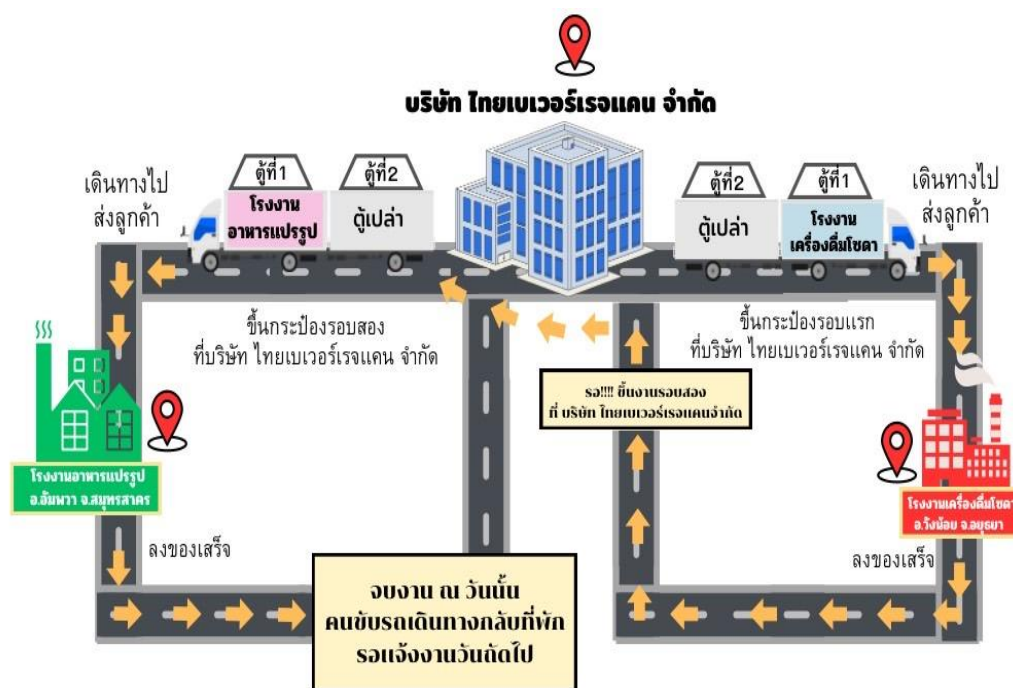
ตาราง 3.3 แสดงจำนวนเที่ยววิ่งการขนส่งและต้นทุนค่าใช้จ่ายรูปแบบเดิม

รูปแบบเดิม		
เดือน	จำนวนการขนส่ง(เที่ยว)	ต้นทุนเหมาต่อเที่ยว (3,000บาท)
สิงหาคม	980	2,940,000
กันยายน	820	2,460,000
ตุลาคม	1,017	3,051,000
รวม	2,817	8,451,000

จากตาราง จะเห็นได้ว่าการขนส่งปัจจุบัน มีการขนส่งในปริมาณที่มาก และมีต้นทุนค่าขนส่งสูงจากแผนการขนส่ง รวบรวมการเก็บรวบรวมข้อมูลจริง ก่อนปรับปรุงการขนส่งสินค้า แสดงจำนวนเที่ยววิ่งการขนส่งสินค้า และแสดงต้นทุนค่าขนส่งรวม ได้ทำตารางสรุปข้อมูลการขนส่งสินค้าแบบเดิม ตรวจสอบและเก็บข้อมูลจริงจากแผนสรุปเที่ยววิ่งขนส่งรวมทั้ง 3 เดือน ก่อนปรับปรุงแก้ไข.

วิเคราะห์สาเหตุของปัญหา

การขนส่งสินค้ารูปแบบเดิมของบริษัท ไทยเบเวอเรจแคน จำกัด



ภาพที่ 3.4 ภาพจำลองการขนส่งสินค้ารูปแบบเดิมของบริษัท ไทยเบเวอเรจแคน จำกัด

การขนส่งรูปแบบเดิมของ บริษัท ไทยเบเวอเรจแคน จำกัด เป็นการขนส่งสินค้าจากผู้ผลิตไปให้ลูกค้าทีละราย 1 เทียบต่อ 1 ราย การขนส่งในรูปแบบนี้หากใช้รถขนส่งได้ไม่เต็มประสิทธิภาพ อาจส่งผลให้ทำงานมีมูลค่าต่ำไม่ทันเวลาที่ลูกค้าต้องการ จะส่งผลต่อต้นทุนค่าขนส่งที่แพงขึ้น และมีเที่ยววิ่งการขนส่งที่เพิ่มขึ้นต่อวัน.

3.2.5 แนวทางและกระบวนการแก้ไขปัญหา/การพัฒนางาน

จากปัญหาที่เกิดขึ้น จะเห็นได้ว่า ต้นทุนการขนส่งสูงขึ้น เที่ยววิ่งการขนส่งเพิ่มขึ้น รถขนส่งได้ไม่เต็มประสิทธิภาพ จึงได้ทำการศึกษาออกแบบและพัฒนา นำเอาแนวคิดทฤษฎีการใช้รถเที่ยวเปล่า (Backhaul) และทฤษฎีมั้วรัน (Milk Run) ที่มีอยู่ในปัจจุบัน มาประยุกต์ใช้ในการเพิ่มประสิทธิภาพรถขนส่งและจัดเส้นทาง การขนส่งสินค้ารูปแบบใหม่ เพื่อลดต้นทุนในค่าขนส่งในแต่ละเดือน ลดอัตราการใช้รถเที่ยวเปล่าให้น้อยลง ทดลองใช้กับรถบรรทุกพ่วงเข้าหามาต่อเที่ยว ทดลองวิ่งทั้งหมด 3 เดือน ขนส่งกระป๋องจากผู้ผลิตไปยังลูกค้าแต่ละรายโดยจัดแบ่งตามความเหมาะสมได้ 3 รูปแบบ ดังนี้

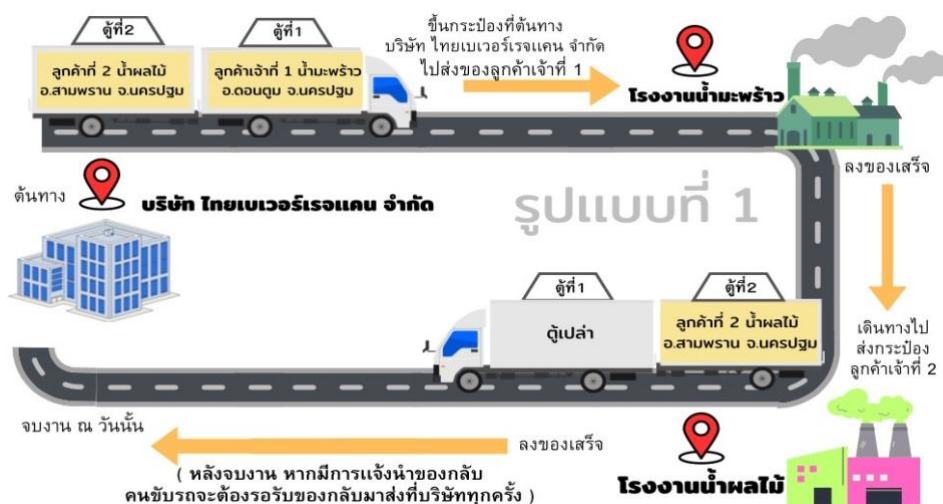
การขนส่งสินค้ารูปแบบใหม่

แบบที่ 1 ลูกค้าในจังหวัดเดียวกัน



ภาพที่ 3.5 ภาพจำลองการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งแบบที่ 1

การเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งแบบที่ 1 จะขึ้นกระป๋อง 2 ลูกค้าพร้อมกันในรถบรรทุกพ่วง(ตู้ที่1) ขึ้นกระป๋องของลูกค้าเจ้าที่ 1 โรงงานน้ำมะพร้าว อำเภอดอนตูม จังหวัดนครปฐม และ(ตู้ที่2) ขึ้นกระป๋องของลูกค้าเจ้าที่ 2 โรงงานน้ำผลไม้ อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม ไปส่งสินค้าในจังหวัดเดียวกัน คือ นครปฐม



ภาพที่ 3.6 ภาพจำลองจัดเส้นทางการขนส่งสินค้าแบบที่ 1

โดยจัดเส้นทางการขนส่งสินค้าแบบที่ 1 ได้ดังนี้ จะขึ้นกระป๋อง 2 ลูกค้าพร้อมกันในรถบรรทุกพ่วง ที่ต้นทาง บริษัท ไทยเบเวอเรจแคน จำกัด จากนั้นคนขับรถนำส่งกระป๋องไปยังลูกค้าเจ้าที่ 1 โรงงานน้ำมะพร้าว อำเภอดอนตูม จังหวัดนครปฐม หลังจากลงของเสร็จ คนขับรถเดินทางไปส่งกระป๋องที่ลูกค้าเจ้าที่ 2 โรงงานน้ำผลไม้ อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม ลงของเสร็จ จบงาน ณ วันนั้น (หลังจบงาน หากมีการแจ้งนำของกลับ คนขับรถจะต้องรอรับของกลับมาส่งที่บริษัท ไทยเบเวอเรจ แคน จำกัด ทุกครั้ง. จะเห็นได้จะเห็นได้ว่าการขนส่งสินค้ารูปแบบนี้ เป็นการช่วยลดอัตราการวิ่งรถเที่ยวเปล่ากลับมายังบริษัทและลดต้นทุนค่าขนส่ง.

แบบที่ 2 ลูกค้าคนละจังหวัด หรือจังหวัดใกล้เคียง



ภาพที่ 3.7 ภาพจำลองการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งแบบที่ 2

การเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งแบบที่ 2 จะขึ้นกระป๋อง 2 ลูกค้าพร้อมกันในรถบรรทุกพ่วง(ตู้ที่1) ขึ้นกระป๋องของลูกค้าเจ้าที่ 1 โรงงานเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ อำเภอวังน้อย จังหวัดอยุธยา และ(ตู้ที่2) ขึ้นกระป๋องของลูกค้าเจ้าที่ 2 โรงงานลูกน้ำแจก้วย อำเภอเมือง จังหวัดปทุมธานี ไปส่งสินค้าลูกค้าคนละจังหวัด หรือจังหวัดใกล้เคียงกัน คือ จังหวัดอยุธยาและจังหวัดปทุมธานี



ภาพที่ 3.8 ภาพจำลองจัดเส้นทางการขนส่งสินค้าแบบที่ 2

โดยจัดเส้นทางการขนส่งสินค้าแบบที่ 2 ได้ดังนี้ จะขึ้นกระป๋อง 2 ลูกค้าพร้อมกันในรถบรรทุกพ่วง ที่ต้นทาง บริษัท ไทยเบเวอเรจแคน จำกัด จากนั้นคนขับรถนำส่งกระป๋องไปยังลูกค้าเจ้าที่ 1 โรงงานเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ อำเภอวังน้อย จังหวัดอยุธยา หลังจากลงของเสร็จ คนขับรถเดินทางไปส่งกระป๋องที่ลูกค้าเจ้าที่ 2 โรงงานลูกน้ำแจก้วย อำเภอเมือง จังหวัดปทุมธานี ลงของเสร็จ จบงาน ณ วันนั้น (หลังจบงาน หากมีการแจ้งนำของกลับ คนขับรถจะต้องรอรับของกลับมาส่งที่บริษัททุกครั้ง) บริษัท ไทยเบเวอเรจแคน จำกัด ทุกครั้ง จะเห็นได้จะเห็นได้ว่าการขนส่งสินค้ารูปแบบที่ 2 มีความคล้ายกับแบบที่ 1 ที่ช่วยลดต้นทุนค่าขนส่งและลดอัตราการวิ่งรถเที่ยวเปล่ากลับมายังบริษัท

แบบที่ 3 ลูกค้าเพียงเจ้าเดียว (กรณีมีการแจ้งรับของกลับมาที่ บริษัท ไทยเบเวอเรจแคน จำกัด)



ภาพที่ 3.9 ภาพจำลองการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งแบบที่ 3

การเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งแบบที่ 3 จะขึ้นกระป๋องลูกค้าเพียงเจ้าเดียว ในรถบรรทุกพ่วง (ทั้ง 2 ตู้) และหลังจากจบงานลูกค้า ขากลับ (หากมีการแจ้งรับของกลับล่วงหน้า เช่น พาเลท ฐานรองสินค้า ของอื่นๆ คนขับรถจะต้องเดินทางไปรับของ ที่โรงงานลูกค้าก่อนเดินทางกลับมาที่ บริษัทไทยเบเวอเรจแคน จำกัด. ทุกครั้ง



ภาพที่ 3.10 ภาพจำลองจัดเส้นทางขนส่งสินค้าแบบที่ 3

โดยจัดเส้นทางขนส่งสินค้าแบบที่ 3 ได้ทำการทดลองขนส่งกระป๋องและยกตัวอย่างลูกค้าได้ ดังนี้ ขึ้นกระป๋องลูกค้าโรงงานเครื่องดื่มชูกำลัง อำเภอบางเลน จังหวัดนครปฐม เพียงเจ้าเดียวในรถบรรทุกพ่วง (ทั้ง 2 ตู้) ที่ต้นทาง บริษัท ไทยเบเวอเรจแคน จำกัด จากนั้นคนขับรถนำส่งกระป๋องไปยังลูกค้าที่โรงงานเครื่องดื่มชูกำลัง อำเภอบางเลน จังหวัดนครปฐม หลังจากจบงานลูกค้า ขากลับ (หากมีการแจ้งรับของกลับล่วงหน้า เช่น พาเลท ฐานรองสินค้า ของอื่นๆ) คนขับรถจะต้องเดินทางไปรับของ ที่โรงงานลูกค้าก่อนเดินทางกลับมาที่ บริษัท ไทยเบเวอเรจแคน จำกัด. จะเห็นได้ว่าการขนส่งแบบที่ 3 เป็นการใช้รถขากลับให้เกิดความคุ้มค่ามากที่สุด

ดังนั้น การเพิ่มประสิทธิภาพรถขนส่งและจัดเส้นทางขนส่งสินค้านี้ โดยจัดแบ่งตามความเหมาะสม ทดลองใช้รถขนส่งกระป๋องจากผู้ผลิตไปยังลูกค้า ทั้ง 3 รูปแบบ สามารถลดต้นทุนค่าขนส่งได้ในแต่ละเดือน ลดเที่ยววิ่งขนส่งสินค้าและเป็นการลดอัตราการวิ่งรถเที่ยวเปล่ากลับมายังบริษัท ใช้รถขากลับให้เกิดความคุ้มค่ามากที่สุด.

บทที่ 4

ผลการปฏิบัติงานที่ได้รับมอบหมายหรือโครงการที่ได้รับ

4.1 วิเคราะห์ผลจากการแก้ปัญหาและพัฒนางาน

จากการเก็บวิเคราะห์ข้อมูลของโครงการที่ได้กล่าวมาในบทที่ 3 ซึ่งได้แสดงรายละเอียด วิธีการวางแผน ดำเนินงานและแก้ไขถึงปัญหาการเพิ่มประสิทธิภาพพรณขนส่งและจัดเส้นทางขนส่งสินค้าในแต่ละเดือนที่เกิดขึ้น รวมถึงข้อผิดพลาดในการจัดส่งสินค้า ในบทนี้ซึ่งจะทำการวิเคราะห์ผลจากการปรับปรุงพัฒนาและแสดงผลเปรียบเทียบการขนส่งในแต่ละเดือนจากการปฏิบัติงาน.

รวบรวมข้อมูลจริงจากแผนการจัดส่งสินค้า ทดลองใช้กับรถบรรทุกพ่วงเช่าเหมาเที่ยว ได้ทำตารางและแสดงจำนวนจำนวนค่าใช้จ่ายการขนส่งเพื่อเปรียบเทียบข้อมูลการขนส่งสินค้าแบบเดิม กับ การขนส่งสินค้าแบบใหม่ ก่อนและหลังแก้ไข ตรวจสอบและเก็บข้อมูลจริงจากแผนสรุปเที่ยววิ่งขนส่งของรวมแต่ละเดือน ดังนี้

ตาราง 4.1 แสดงจำนวนเที่ยววิ่งการขนส่งรูปแบบและต้นทุนค่าขนส่งรูปแบบใหม่

แสดงผลการขนส่งรูปแบบใหม่								
รูปแบบ เดือน	ลูกค้าจังหวัดเดียวกัน		ลูกค้าคนละจังหวัด		ลูกค้าเพียงเจ้าเดียว (กรณีมีการแจ้งรับของ กลับ)		ผลรวม	
	จำนวน การ ขนส่ง (เที่ยว)	ต้นทุนเหมา ต่อเที่ยว (3,000บาท)	จำนวน การ ขนส่ง (เที่ยว)	ต้นทุนเหมา ต่อเที่ยว (3,000บาท)	จำนวน การ ขนส่ง (เที่ยว)	ต้นทุนเหมา ต่อเที่ยว (3,000บาท)	เที่ยววิ่ง การขนส่ง (เที่ยว)	ต้นทุนรวม ทั้งหมด (บาท)
สิงหาคม	210	630,000	230	690,000	130	390,000	570	1,710,000
กันยายน	230	660,000	290	1,020,000	158	474,000	678	2,034,000
ตุลาคม	308	930,000	261	924,000	215	510,000	784	2,352,000
รวม	748	2,340,000	781	2,634,000	503	1,374,000	2,032	6,096,000

จากตาราง 4.1 แสดงจำนวนเที่ยววิ่งการขนส่งและต้นทุนค่าใช้จ่ายรูปแบบใหม่ ที่ทดลองใช้กับรถบรรทุกพ่วงเช่าเหมาเที่ยว โดยคิดเป็นค่าใช้จ่ายในการขนส่งประมาณการ เหมาเที่ยวละ 3,000 บาท จำนวนเที่ยววิ่งทั้งหมด 2,032 เที่ยว คำนวนค่าใช้จ่ายในการขนส่งได้ 6,096,000 บาท ตรวจสอบและเก็บข้อมูลจากแผนสรุปเที่ยววิ่งขนส่งรวมแต่ละเดือน หลังปรับปรุงแก้ไข.

4.2 แสดงผลและเปรียบเทียบผลการปฏิบัติงาน

จากทำการเก็บข้อมูลสรุปเที่ยววิ่งจากแผนการขนส่ง หลังการดำเนินการปรับปรุงแก้ไขเป็นที่เรียบร้อย ได้นำข้อมูลตารางสรุปเที่ยววิ่ง จากแผนการจัดส่งสินค้าในแต่ละเดือน ทำการเปรียบเทียบข้อมูลการวิ่งขนส่งสินค้าแบบเดิมก่อนปรับปรุงและการวิ่งขนส่งสินค้ารูปแบบใหม่หลังปรับปรุงพัฒนา จึงได้ทำตารางสรุปผลการเปรียบเทียบจำนวนค่าใช้จ่ายในการขนส่ง เพื่อเปรียบเทียบข้อมูลการขนส่งสินค้ารูปแบบเดิม กับ การขนส่งสินค้ารูปแบบใหม่ก่อนปรับปรุง-หลังปรับปรุง ตรวจสอบและเก็บข้อมูลจริงจากแผนสรุปเที่ยววิ่งขนส่งของรวมระยะเวลา 3 เดือน ดังนี้

ตาราง 4.2 ตารางเปรียบเทียบจำนวนค่าใช้จ่ายในการขนส่งก่อนปรับปรุง-หลังปรับปรุง

การขนส่งรูปแบบเดิม			การขนส่งรูปแบบใหม่		
เดือน	จำนวนการขนส่ง (เที่ยว)	ต้นทุนต่อเที่ยว (3,000บาท)	เดือน	จำนวนการขนส่ง (เที่ยว)	ต้นทุนต่อเที่ยว (3,000บาท)
สิงหาคม	980	2,940,000	สิงหาคม	570	1,710,000
กันยายน	820	2,460,000	กันยายน	678	2,034,000
ตุลาคม	1,017	3,051,000	ตุลาคม	784	2,352,000
รวม	2,817	8,451,000	รวม	2,032	6,096,000

สรุปผล การดำเนินงานก่อนแก้ไขและหลังแก้ไข พบว่า สามารถเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า ได้ในระยะเวลา 3 เดือน เที่ยววิ่งการขนส่งลดลง 785 เที่ยว คิดเป็นต้นทุนการขนส่ง 2,355,000 บาท ซึ่งช่วยให้การขนส่งสินค้ามีประสิทธิภาพ ทำให้บริษัทสามารถลดต้นทุนได้มากขึ้น.

บทที่ 5

สรุปและข้อเสนอแนะจากการปฏิบัติงานสหกิจศึกษา

5.1 สรุปผลโครงการสหกิจศึกษา

จากการที่ผู้จัดทำ ได้สำรวจและเก็บรวบรวมข้อมูลของปัญหา เกี่ยวกับการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าและจัดเรียงเส้นทางเดินรถใหม่ มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาปัญหาแนวทางการขนส่งสินค้าให้มีประสิทธิภาพ ลดต้นทุนในการขนส่งในแต่ละเดือน ลดเที่ยววิ่งการขนส่ง และเสนอการจัดแผนการเดินรถขนส่งที่เหมาะสม โดยนำเอาแนวคิดทฤษฎีนำเอาการใช้รถเที่ยวเปล่า(Backhaul) และ ทฤษฎีมีวรัน (Milk Run) ที่มีอยู่ในปัจจุบัน มาประยุกต์ใช้ในการเพิ่มประสิทธิภาพรถขนส่งและจัดเส้นทางขนส่งสินค้ารูปแบบใหม่ มาปรับใช้เพื่อลดต้นทุนและจำนวนเที่ยววิ่งรถขนส่ง ผู้จัดทำได้ทำการออกแบบแผนการขนส่งและพัฒนา ดังกล่าวโดยการจัดเส้นทางขนส่งรูปแบบใหม่ ตามความเหมาะสม 3 รูปแบบ ดังนี้ 1) ลูกค้าในจังหวัดเดียวกัน 2) ลูกค้าคนละจังหวัดหรือใกล้เคียงกัน 3) เพียงเจ้าเดียว (กรณีมีการแจ้งรับของกลับ) การจัดเส้นทางขนส่งทั้ง 3 รูปแบบ ขากลับ จะมีการแจ้งรับของกลับมายังบริษัททุกครั้ง เป็นอีกหนึ่งกลยุทธ์ที่จะช่วยประหยัดค่าขนส่ง ถูกกว่าการวิ่งเที่ยวเปล่าไปรับของ.

จากผลการดำเนินงานพบว่า สามารถเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า ในแต่ละเดือน ได้ในระยะเวลา 3 เดือน ซึ่งช่วยให้เที่ยววิ่งการขนส่งลดลง 785 เที่ยว คิดเป็นต้นทุนการขนส่ง 2,355,000 ซึ่งช่วยให้การขนส่งสินค้ามีประสิทธิภาพ สามารถทำให้บริษัทลดต้นทุนได้มากขึ้น.

5.2.1 ข้อเสนอแนะจากโครงการสหกิจศึกษา

1. ควรมีการพัฒนาและปรับปรุงวางแผนการขนส่งที่เกี่ยวข้อง เพื่อวิเคราะห์ปัญหาในการทำงานอย่างสม่ำเสมอ.
2. การขนส่งสามารถปรับเปลี่ยนแผนได้ตลอดเวลา จะต้องมีการเตรียมความพร้อมสำหรับแผนสำรองไว้เสมอ หากเกิดข้อผิดพลาดจะได้แก้ปัญหาได้ทันที.

5.2.2 ข้อเสนอแนะจากการปฏิบัติงานสหกิจศึกษา

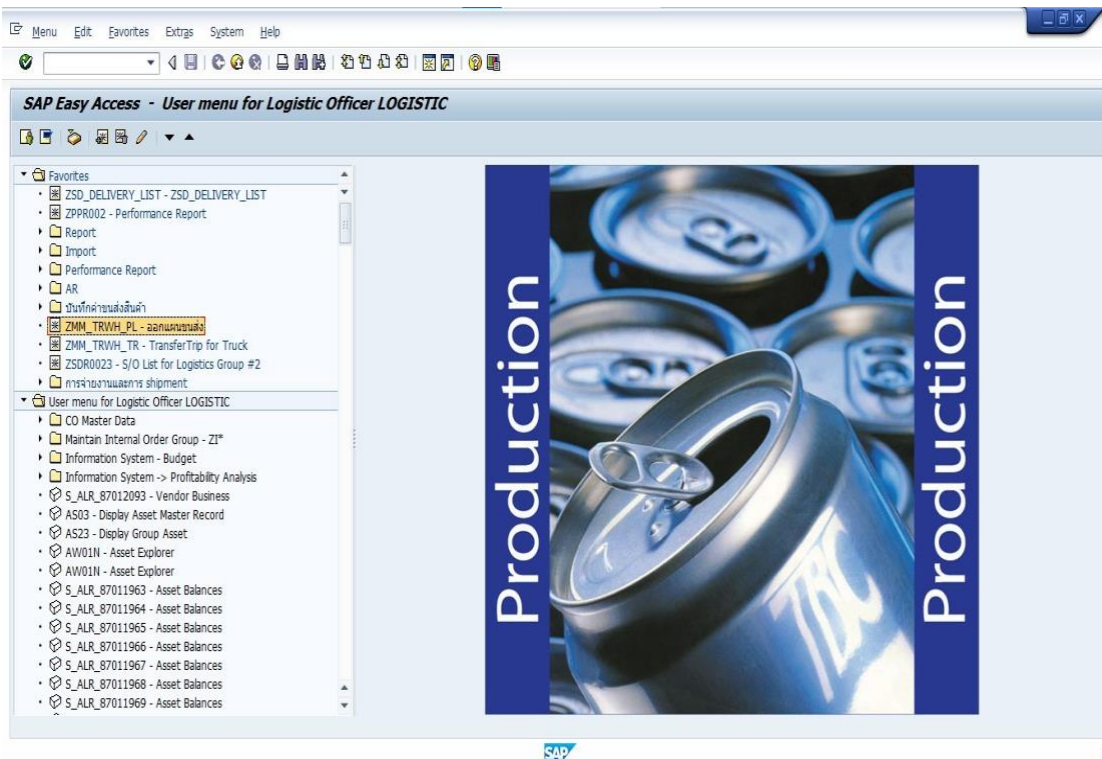
1. ควรได้เตรียมความพร้อมในการทำงานที่เสมือนพนักงาน จึงต้องเตรียมความพร้อมรับมือ หากเจอความกดดัน ความยากของการทำงาน และการปรับตัวให้เข้ากับชีวิตการทำงาน จึงจะทำให้การทำงานราบรื่น
2. ได้เรียนรู้การใช้โปรแกรม SAP ในการทำงาน ทำให้ได้ทักษะการใช้งานหลังฝึกงานสหกิจศึกษา

บรรณานุกรม

- ปารณัท กัญวิมล สราวุธ จันทร์สุวรรณ .(2561). การศึกษาเพื่อจัดเส้นทางเดินรถขนส่งรูปแบบมิลค์รันและ การจัดการกำหนดการรับสินค้ากรณีศึกษา การส่งชิ้นส่วนโรงงานประกอบรถยนต์แบบทันเวลาพอดี ABC: [ออนไลน์].ภาควิชาการจัดการโลจิสติกส์ คณะสถิติประยุกต์สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์. ฐิติมา วงศ์อินตา ชุติมา หวังรุ่งชัยศรี & อนิรุทธ์ ชันธสะอาด .(2561). กระบวนการลดต้นทุนค่าขนส่งและเพิ่ม ประสิทธิภาพการจัดเส้นทางเดินรถแบบมิลค์รัน: กรณีศึกษาบริษัท ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ อาจารย์, สาขาการจัดการโลจิสติกส์ คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา.วิศวกรรมสารเกษมบัณฑิต ปีที่ 8 ฉบับที่ 1 วรพล อารีย์ ภาณุพงศ์ กลิ่นอุบล สิปปกร กรพันธ์ ธนภัทร รัตนานนท์เสถียร & จิรัฐติกาลคชสิทธิ์ .(2565).การ แก้ปัญหาการจัดเส้นทางรถขนส่ง: กรณีศึกษาบริษัท เอบีซี น้ำดื่ม จำกัด สาขาวิชาเทคโนโลยีโลจิสติกส์คณะวิทยาศาสตร์และศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลอีสาน.
- ชานนท์ หวังดี .(2559).การเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและลดต้นทุนการขนส่ง: กรณีศึกษาบริษัท AA อี คอมเมิร์ซ การศึกษาค้นคว้าอิสระเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต กลุ่ม วิชาการจัดการโลจิสติกส์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย.
- บริษัท ไทยเบเวอเรจแคน จำกัด.(2023).ความเป็นมา/ลักษณะสถานประกอบการ/ผลิตภัณฑ์: [ออนไลน์]. สืบค้นเมื่อวันที่ 03 กันยายน 2566,จากเว็บ <https://thaibeveragecan.com/th/กระป๋องอลูมิเนียม/>
- Logistics. Cafe.(2023).ระบบการขนส่งแบบ MILK RUN [ออนไลน์].สืบค้นเมื่อ วันที่ 03 กันยายน 2566, จากเว็บ <https://www.logisticafe.com/2011/11/ระบบการขนส่งแบบ-milk-run/>
- ความรู้เกี่ยวกับการใช้รถเที่ยวเปล่า (2023).ลดต้นทุนการขนส่งเที่ยวปกติกับรถเที่ยวเปล่า(Backhaul) : [ออนไลน์]. สืบค้นเมื่อวันที่ 5 กันยายน 2566,จากเว็บ <https://shorturl.asia/9gh3n>

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก.ภาพประกอบการปฏิบัติงานสหกิจศึกษา

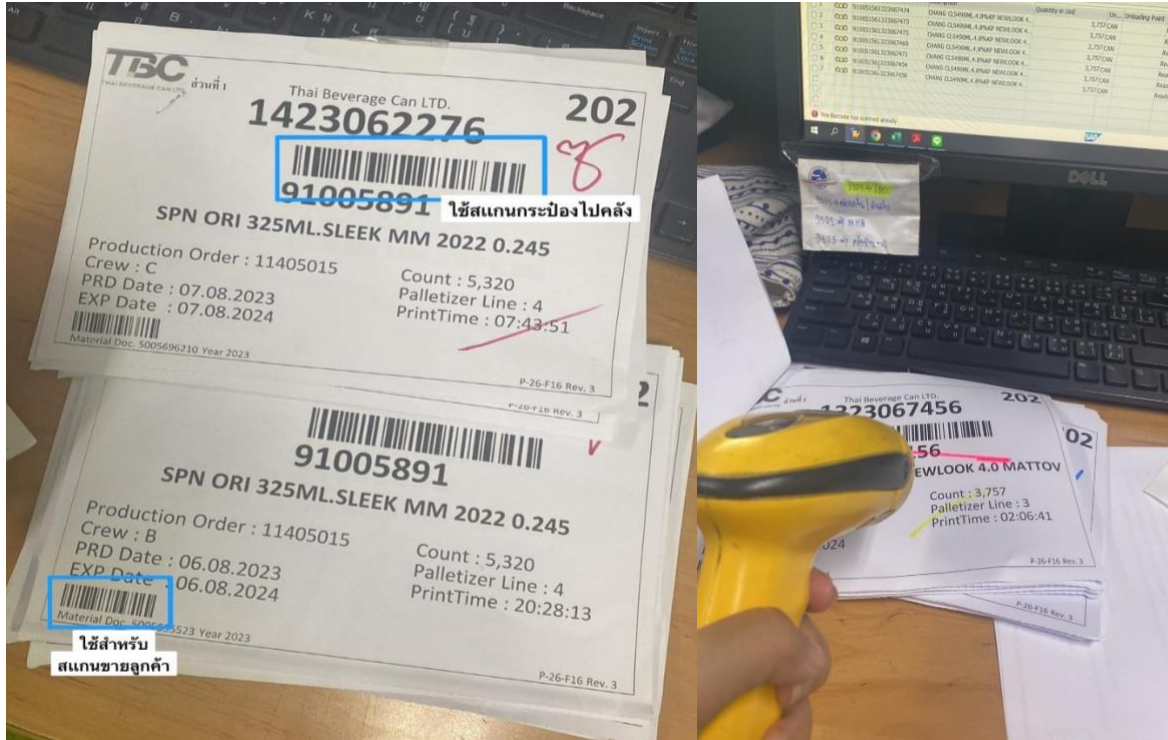


Transfer กระทบไปเก็บย้งคลังต่างๆของTBC ในระบบ SAP

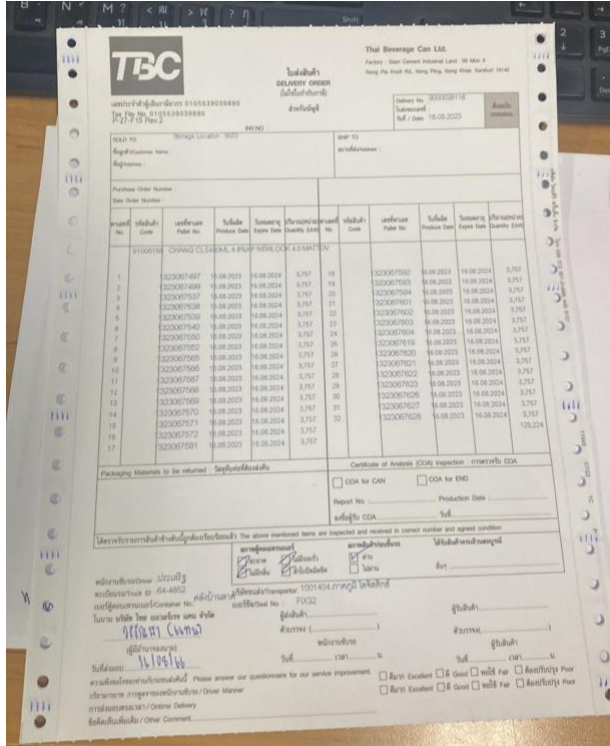
	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
	Billing Date	Name 1	Billing Docume	Delivery	Driver Name	Truck ID	Name 1	วันที่ออกใบ	วันที่รับใบ	Remark
409	08.08.2023	บริษัท...	420115467	310221638	นาย...	62-8545	...			
410	08.08.2023	บริษัท...	420115468	310221639	นาย...	62-8545	...	10.08.2023		
411	08.08.2023	บริษัท...	420115469	310221665	จ...	65-7538	...			
412	08.08.2023	บริษัท...	420115470	310221666	...	65-8963	...			
413	08.08.2023	บริษัท...	420115471	310221667	...	66-8605	...			
414	08.08.2023	บริษัท...	420115472	310221606	นาย...	68-7118	...			
415	08.08.2023	บริษัท...	420115473	310221608	นาย...	68-7118	...			
416	08.08.2023	บริษัท...	420115474	310221609	นาย...	68-7118	...			
417	08.08.2023	บริษัท...	420115475	310221657	...	64-7325	...			
418	08.08.2023	บริษัท...	420115476	310221658	...	64-7325	...			
419	08.08.2023	บริษัท...	420115477	310221654	...	64-6852	...			
420	08.08.2023	บริษัท...	420115478	310221607	นาย...	68-7118	...			
421	08.08.2023	บริษัท...	420115479	310221645	...	65-8962	...			

การคือยกสารใบวางบิล ส่งไฟล์กลางในระบบ Excel

ภาคผนวก ข.เอกสารการปฏิบัติงานสหกิจศึกษา



ใบตัว ใช้สแกนงานขายและเก็บข้อมูล Transfer กระป๋องไปเก็บยังคลังต่างๆของTBC



เอกสาร ใบส่งกระป๋องไปคัตง



ใบผ่าน ใช้เวลารถเข้ามาขึ้นงานในบริษัท

ภาคผนวก ค.ประวัติผู้เขียน

	<p>ประวัตินักศึกษาปฏิบัติงานสหกิจศึกษา หลักสูตรบริหารธุรกิจบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา ปีการศึกษา 2565</p>
ชื่อ-สกุล	นางสาว วรรณษา ศรีกรรณ
วันเดือนปีเกิด	23 กันยายน 2544
ที่อยู่	111 หมู่ 1 บ้านเก่าจิว ตำบลเก่าจิว อำเภอพล จังหวัดขอนแก่น 40120
การศึกษา	ระดับปริญญาตรี คณะวิทยาการจัดการ สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา
	ระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย แผนการเรียน วิทย์-คณิต โรงเรียนพล อำเภอพล จังหวัดขอนแก่น
ประสบการณ์การทำกิจกรรมและด้านการทำงานหรือฝึกงาน	<ol style="list-style-type: none"> 1. ได้เรียนรู้การทำงานจริงในสถานประกอบการ กับพนักงานจริง 2. ได้สร้างสัมพันธ์ไมตรี กับเพื่อนร่วมงานได้เป็นอย่างดี 3. ได้ร่วมกิจกรรมจิตอาสากับทางบริษัทไทยเบเวอเรจ แคนจำกัด

