



รายงานการปฏิบัติงานสหกิจศึกษา
ขั้นตอนการส่งออกสินค้าทางทะเล
Marine product export procedure

โดย

นาย พรพรม ลิ่มทองกุล 5804300077

รายงานนี้เป็นส่วนหนึ่งของวิชา สหกิจศึกษา

ภาควิชา สหกิจศึกษา

คณะ บริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยสยาม

ภาคการศึกษา 3 ปีการศึกษา 2561

หัวข้อโครงการ ขั้นตอนการส่งออกสินค้าทางทะเล

Marine product export procedure


รายชื่อผู้จัดทำ นาย พรพรม ลิ่มทองกุล

ภาควิชา การจัดการธุรกิจระหว่างประเทศ


อาจารย์ที่ปรึกษา ดร. ชลิตา รัตसार


อนุมัติให้โครงการนี้เป็นส่วนหนึ่งของการปฏิบัติงานสหกิจศึกษาภาควิชา
บริหารธุรกิจระหว่างประเทศ ประจำปีการศึกษาที่ 3 ปีการศึกษา 2560

คณะกรรมการสอบโครงการ


..... อาจารย์ที่ปรึกษา
(ดร. ชลิตา รัตसार)


..... หัวหน้างานที่ปรึกษา
(นางพรพรม ลิ่มทองกุล)


..... กรรมการกลาง
(นางพรพรม ลิ่มทองกุล)


..... ผู้ช่วยอธิการบดีและผู้อำนวยการ

สำนักสหกิจศึกษา

(ผศ.ดร.มารุจ ลิ้มปะ วัฒนนะ)

ชื่อโครงการ : ขั้นตอนการส่งออกสินค้าทางทะเล
ชื่อนักศึกษา : นาย พรพรหม ลิ้มทองกุล 5804300077
อาจารย์ที่ปรึกษา : ดร.ชลิตา รัตตสาร
ระดับการศึกษา : ปริญญาตรี
ภาควิชา : การจัดการธุรกิจระหว่างประเทศ
คณะ : บริหารธุรกิจ
ภาคการศึกษา/ปีการศึกษา : 3/2560

บทคัดย่อ

บริษัท ไทยสา จำกัด (มหาชน) เป็นบริษัทที่ผลิตและจัดจำหน่ายข้าวหอมมะลิ เป็นที่รู้จักกันอย่างแพร่หลาย การดำเนินงานภายในบริษัทมีการแบ่งออกเป็นหลายแผนกเพื่อการทำงานที่รวดเร็ว การทำโครงการในครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาและทำความเข้าใจถึงระบบการขนส่งสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ของทางบริษัท สินค้าแต่ละประเภทที่ต้องใช้ตู้คอนเทนเนอร์ต่างชนิดกันในการขนส่ง และเรียนรู้ในส่วนของเอกสารและคำศัพท์เฉพาะทางการค้าต่างประเทศ เช่น Bill of Lading , Invoice , Booking List เป็นต้น

จึงสรุปความสำคัญของโครงการได้ว่าการที่ผู้จัดทำได้ลงมือปฏิบัติงานจริง ส่งผลให้เกิดความเข้าใจในด้านการทำงานและข้อมูลต่างๆ เกี่ยวกับธุรกิจระหว่างประเทศ และสามารถนำความรู้ที่ได้มาประยุกต์ใช้ในการทำงานลงมือทำรูปเล่มรายงานแก่นมหาวิทยาลัย

คำสำคัญ : ตู้คอนเทนเนอร์/เอกสารต่างประเทศ/การขนส่งระหว่างประเทศ

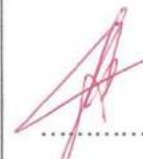
Project Title : Marine product export procedures and transportation systems
By : Mr. Pornprom Limthongkul
Advisor : Dr. Chalisa Rattarasarn
Degree : Bachelor of Bussiness Administration
Major : Bussiness Administration
Faculty : International Bussiness Management
Semester / Academic year : 3 / 2017

Abstract

Thai Ha Public Company Limited is a company that produces and distributes jasmine rice. It's large internal operations are divided into several departments for efficient work. The purpose of this project was to study the transportation systems and the containers used at the company. Each type of product requires different types of containers to be transported together and learn about foreign trade documents such as bill of landing , invoice , etc.

Therefore summarizing the importance of the project, the work done by organizer resulted in an understanding of international business operations and ability to apply the knowledge obtained to make a detailed report to the university

Keywords : Container / Foreign document / international transportation

 Approved by
.....

กิตติกรรมประกาศ

(Acknowledgement)

การที่ผู้จัดทำได้มาปฏิบัติงานในโครงการสหกิจศึกษา ณ บริษัท ไทยฮา จำกัด (มหาชน) ตั้งแต่วันที่ 14 พฤษภาคม ถึงวันที่ 31 สิงหาคม 2561 ส่งผลให้ผู้จัดทำได้รับความรู้และประสบการณ์ต่างๆที่มีค่ามากมายสำหรับรายงานสหกิจศึกษาลบปีนี้สำเร็จลงได้ด้วยดีจากความร่วมมือและสนับสนุนจากหลายฝ่ายดังนี้

- 1.คุณ วรรณฯ ห้วยตะโก หัวหน้าแผนก Gen-X
- 2.คุณ ภาคภูมิ ทองส้ม พนักงานที่ปรึกษา
- 3.คุณ เพ็ญภา ถ้ำเลิศ พนักงานที่ปรึกษา
- 4.คุณ พิรยา แดงประเสริฐ พนักงาน

และบุคคลท่านอื่นๆที่ไม่ได้กล่าวนามทุกท่านที่ได้ให้คำแนะนำช่วยเหลือในการจัดทำรายงาน

ผู้จัดทำขอขอบพระคุณผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องทุกท่านที่มีส่วนร่วมในการให้ข้อมูลและเป็นที่ปรึกษาในการทำรายงานฉบับนี้จนเสร็จสมบูรณ์ตลอดจนให้การดูแลและให้ความเข้าใจกับชีวิตของการทำงานจริงซึ่งผู้จัดทำขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ ที่นี้ด้วย

ผู้จัดทำ

นาย พรพรม ลี้มทองกุล

31 สิงหาคม 2561

สารบัญ

จดหมายนำส่ง.....	ก
หัวข้อรายงาน.....	ข
บทคัดย่อ.....	ค
กิตติกรรมประกาศ.....	ง
บทที่ 1 บทนำ.....	1
บทที่ 2 การทบทวนเอกสารหรือวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง.....	3
2.1 ทฤษฎีเกี่ยวกับการค้าระหว่างประเทศ.....	3
2.2 ความหมายของการค้าระหว่างประเทศ.....	3
2.3 ทฤษฎีการค้าได้เปรียบโดยสมบูรณ์.....	4
2.4 ทฤษฎีการค้าได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ.....	4
2.5 วิวัฒนาการของระบบขนส่งคอนเทนเนอร์ทางทะเล.....	5
2.6 ประโยชน์ของการขนส่งในระบบคอนเทนเนอร์.....	5
2.7 ผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นกับเจ้าของเรือ.....	6
2.8 ผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นแก่ผู้ใช้บริการ.....	7
2.9 ประเภทเรือคอนเทนเนอร์.....	7
2.10 Bill of Landing.....	8
2.11 Booking List.....	9
2.12 การคำนวณค่าระวางเรือในระบบคอนเทนเนอร์.....	11
บทที่ 3 รายละเอียดการปฏิบัติงาน.....	13
3.1 ชื่อและสถานที่ตั้ง.....	13
3.2 ลักษณะการประกอบการ.....	14
3.3 ตำแหน่งงานและงานที่ได้รับมอบหมาย.....	14

3.4 พนักงานที่ปรึกษา.....	14
3.5 ระยะเวลาการฝึกปฏิบัติงาน.....	14
3.6 ขั้นตอนและวิธีการดำเนินงาน.....	14
3.7 อุปกรณ์และเครื่องมือที่ใช้.....	15
บทที่ 4 ผลการปฏิบัติงานตามโครงการ.....	17
4.14 4.1 ขั้นตอนการส่งออกสินค้า.....	17
4.2 ขั้นตอนการจัดเตรียมบรรจุภัณฑ์.....	21
4.3 ตรวจสอบตู้คอนเทนเนอร์.....	23
4.4 ตัวอย่างตู้.....	28
4.5 ตัวปิดตู้คอนเทนเนอร์.....	30
4.6 เงื่อนไขการส่งออก.....	31
4.7 ผลกระทบและแบรนด์ของบริษัท.....	31
4.8 การทำความสะอาดเพื่อรอการตรวจสอบ.....	37
4.9 การรับรอง GMP.....	37
บทที่ 5 สรุปผล.....	38
บรรณานุกรม.....	40
ภาคผนวก.....	41

สารบัญรูปภาพ

รูปภาพที่ 2.1 เรือขนส่งสินค้า.....	6
รูปภาพที่ 2.2 ระวางเรือ.....	8
รูปภาพที่ 2.3 FCL LCL.....	10
รูปภาพที่ 3.1 สัญลักษณ์บริษัท.....	13
รูปภาพที่ 3.2 แผนที่บริษัท.....	13
รูปภาพที่ 4.1 ตัวอย่างใบ Booking.....	18
รูปภาพที่ 4.2 ตัวอย่างใบ Booking.....	20
รูปภาพที่ 4.3 การเปิดออเดอร์.....	21
รูปภาพที่ 4.4 เช็คสต็อกจากระบบ.....	21
รูปภาพที่ 4.5 ระบบแสดงจำนวน.....	22
รูปภาพที่ 4.6 การเช็คสภาพตู้.....	23
รูปภาพที่ 4.7 ตัวอย่างตู้แบบแห้ง.....	24
รูปภาพที่ 4.8 ตัวอย่างตู้แบบปรับอากาศ.....	25
รูปภาพที่ 4.9 ตัวอย่างตู้แบบระบายอากาศ.....	26
รูปภาพที่ 4.10 ตัวอย่างตู้คอนเทนเนอร์.....	28
รูปภาพที่ 4.11 ตัวอย่างตู้คอนเทนเนอร์.....	29
รูปภาพที่ 4.12 ตัวล็อกตู้คอนเทนเนอร์.....	30
รูปภาพที่ 4.13 สัญลักษณ์ตราสินค้า.....	31
รูปภาพที่ 4.14 ขั้นตอนการผลิตข้าว.....	32
รูปภาพที่ 4.15 อาหารสำเร็จรูป.....	33

รูปภาพที่ 4.16 สิ้นค้าถั่วเขียว.....	34
รูปภาพที่ 4.17 ทองม้วน.....	35
รูปภาพที่ 4.18 การรับรอง.....	37



บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การผลิตและการจัดเตรียมสินค้าจากคลังสินค้าเพื่อส่งออกไปยังต่างประเทศของทางบริษัท ไทยฮา จำกัด มหาชน ได้มีคลังสินค้าขนาดใหญ่ที่สามารถเก็บสินค้าและบรรจุภัณฑ์ด้วยกันทั้งหมด 2 โกดัง ซึ่งจะแบ่งเป็น คลังภายในประเทศ และ คลังต่างประเทศ โครงการเล่มนี้จะกล่าวถึงคลังต่างประเทศ การบรรจุ การโหลดสินค้าจากคลังสินค้าสู่ตู้คอนเทนเนอร์ และปัญหาที่พบต่างๆ

ภายในคลังสินค้าจะมีชั้นที่วางบรรจุภัณฑ์จำนวน 6 แถว แถวละ 7 ชั้น หรือทางบริษัท ไทยฮา จะเรียกอีกชื่อหนึ่งว่าบ้าน ชั้นตอนในการทำหน้าที่ของผู้จัดทำคือ การที่ได้รับใบออเดอร์สินค้าจากฝ่ายขายต่างประเทศ ว่าต้องการสินค้าประเภทไหน จำนวนเท่าไร จากใบมอบงาน เพื่อนำไปผลิตและเตรียมส่งออก แต่ว่าค่อนข้างจะไม่ใช่ว่าเรื่องง่ายในการทำงานเพราะปัญหาที่พบคือ ของ และจำนวนที่พบบรรจุภัณฑ์จริง ไม่เหมือนหรือมีไม่เท่ากับที่ใบมอบงานต้องการ

1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1.2.1 เพื่อพัฒนาทักษะทางด้านภาษา และความเข้าใจด้านการขนส่งสินค้าออกต่างประเทศ
- 1.2.2 เพื่อเรียนรู้และนำไปพัฒนาในการทำงานในอนาคต
- 1.2.3 เพื่อเรียนรู้ประเภทของตู้คอนเทนเนอร์ประเภทต่างๆ ที่ใช้บรรจุทุกสินค้าต่างชนิดกัน

1.3 ขอบเขตของโครงการ

- 1.3.1 ขอบเขตของพื้นที่จัดทำโครงการ
- 1.3.2 สถานที่ในการจัดทำโครงการ บริษัท ไทยฮา จำกัด มหาชน
- 1.3.3 ขอบเขตของระยะเวลา

1.3.4 ตั้งแต่วันที่ 14 พฤษภาคม ถึงวันที่ 31 สิงหาคม 2561

1.3.5 ขอบเขตด้านเนื้อหาและการศึกษาค้นคว้าข้อมูล

1.3.6 ศึกษาค้นคว้าข้อมูลของสินค้าชนิดต่างๆ รวมไปถึงการไหลสินค้า ที่เกี่ยวข้องกับ
การจัดทำโครงการ จากรากฐานข้อมูลของบริษัท

1.3.7 ศึกษาวิธีการทำงานเป็นขั้นตอนจาก พนักงานบริษัทไทยสา จำกัด มหาชน

1.4 ประโยชน์ที่ได้รับ

1.4.1 บริษัทไทยสา จำกัด มหาชน สามารถจัดการกับสินค้าในคลังสินค้าได้ง่ายและสะดวก
มากยิ่งขึ้น

1.4.2 บริษัทไทยสา จำกัด มหาชน สามารถเพิ่มกำไร และสินค้าที่ผลิตต่อวันได้มากขึ้น

1.4.3 นักศึกษามีความเข้าใจกับระบบการทำงานของการค้าต่างประเทศมากขึ้น



บทที่ 2

การทบทวนเอกสารหรือวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

จากการนำเสนอโครงการ “การบรรจุสินค้าขึ้นตู้คอนเทนเนอร์เพื่อส่งออก” ทางผู้จัดทำจึงได้ศึกษา ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 ทฤษฎีเกี่ยวกับการค้าระหว่างประเทศ

2.1.1 ความหมายของการค้าระหว่างประเทศ

การค้าระหว่างประเทศเป็นแนวคิดของการแลกเปลี่ยนสินค้าและบริการระหว่างคนสองคนหรือหน่วยงาน การค้าระหว่างประเทศนั้นก็แนวคิดของการแลกเปลี่ยนนี้ระหว่างบุคคลหรือหน่วยงานในสองประเทศที่ต่างกัน

การเพิ่มขึ้นของการค้าระหว่างประเทศเป็นสิ่งสำคัญเพื่อความต่อเนื่องของโลกาภิวัตน์ โดยไม่ต้องถูกจำกัดให้สินค้าและบริการที่ผลิตภายในเขตแดนของตนเองการค้าระหว่างประเทศไม่แตกต่างจากการค้าภายในประเทศ ความแตกต่างที่สำคัญคือการค้าระหว่างประเทศโดยทั่วไปจะมีค่าใช้จ่ายมากกว่าการค้าภายในประเทศ เหตุผลก็คือชายแดนมักจะมีการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม เช่น ภาษี

ปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดการค้าระหว่างประเทศมีหลายปัจจัยซึ่งขึ้นอยู่กับสภาพแวดล้อมของประเทศนั้น ได้แก่ ปัจจัยพื้นฐานของประเทศที่แตกต่างกัน ความหลากหลายและคุณภาพของสินค้า การเมืองและรัฐบาล ประสิทธิภาพในการผลิต และความต้องการสินค้าที่แตกต่างกันในแต่ละประเทศ

2.1.2 ทฤษฎีความได้เปรียบในการแข่งขัน

ทฤษฎีความได้เปรียบในการแข่งขันของ Porter 199 ได้ใช้แนวคิดในการวิเคราะห์ผลกระทบควบคู่กับคู่แข่งอย่างเช่น จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรค ซึ่งเป็นสิ่งที่มีความจำเป็นเพื่อให้มีความสามารถในการแข่งขันกับผู้อื่น โดยมีข้อสมมุติว่าองค์กรธุรกิจของประเทศใดจะสามารถใช้ทรัพยากรของประเทศให้เกิดประโยชน์และก่อให้เกิดความได้เปรียบในการแข่งขัน

ระหว่างประเทศได้มากที่สุด จะต้องขึ้นอยู่กับองค์ประกอบดังนี้คือ ปัจจัยการผลิตภายในประเทศ
อุปสงค์ภายในประเทศอุตสาหกรรมสนับสนุนและเกี่ยวเนื่องในประเทศ

2.1.3 ทฤษฎีการได้เปรียบโดยสมบูรณ์

ทฤษฎีการได้เปรียบโดยสมบูรณ์ เกิดจากแนวคิดของ อדם สมิท เป็นทฤษฎีที่มีแนวคิดในเรื่องการแบ่งหน้าที่ในการทำงานผลิตสินค้าตามความถนัดของแต่ละคน ซึ่งทำให้แรงงานเกิดความชำนาญในการผลิตสินค้าประเภทนั้นๆ ซึ่งส่งผลดีต่อการค้าระหว่างประเทศ หลักการของทฤษฎีนี้คือ การเกิดประโยชน์สูงสุดจากการค้าขาย

2.1.4 ทฤษฎีการได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ

ทฤษฎีได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ โดย เดวิด ริคาร์โด ได้อธิบายว่าประเทศที่จะมีความได้เปรียบคือประเทศที่สามารถผลิตสินค้าโดยมีต้นทุนต่ำกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับการผลิตสินค้าอื่น ดังนั้นประเทศที่นั้นๆควรมุ่งผลิตสินค้าที่มีความได้เปรียบ ในการมุ่งสินค้าลักษณะนี้จะทำให้ทุกประเทศได้รับผลประโยชน์จากการทำงานผลิตสินค้าตามความถนัดของแต่ละประเทศ หรือหมายถึง ประเทศที่ผลิตสินค้าส่งออก ต้องมีทรัพยากรและแรงงานในการผลิตมากกว่าต้นทุนการผลิต

2.2 วิวัฒนาการของระบบขนส่งคอนเทนเนอร์ทางทะเล

อังกฤษเป็นประเทศแรกที่ริเริ่มนำระบบคอนเทนเนอร์มาใช้ในการขนส่งทั้งทางบกและทางน้ำ โดยบริษัทรถไฟของอังกฤษได้ใช้การขนส่งสินค้าระหว่างอังกฤษกับประเทศต่างๆ ในยุโรป ในปี พ.ศ.2472 โดยผ่านช่องแคบอังกฤษไปยุโรป ด้วยการเดินทางทางเรือและรถไฟต่อไปยังจุดหมายปลายทางอีกต่อหนึ่ง ซึ่งเป็นลักษณะการขนส่งแบบเบ็ดเสร็จ ซึ่งเรียกว่า THROUGH TRANSPORTATION เนื่องจากการขนส่งแบบนี้เป็นที่ยอมรับอย่างกว้างขวางในประเทศยุโรป ในเวลาต่อมา จึงมีการกำหนดมาตรฐานคอนเทนเนอร์ระบบแลกเปลี่ยนตู้ มาตรฐานของค่าระวาง และกำหนดระเบียบพิธีการศุลกากรขาออก ต่อมา มีการก่อตั้งสำนักงานมาตรฐานของคอนเทนเนอร์ระหว่างชาติขึ้นในปี พ.ศ. 2476 ที่กรุงปารีส ประเทศฝรั่งเศส โดยใช้ชื่อว่า BUREAU INTERNATIONAL DES CONTAINERS

การขนส่งทางทะเลในยุคแรกก่อนที่จะมีการนำคอนเทนเนอร์มาใช้ นั้นยังใช้การหีบห่ออย่างแข็งแรง ทำด้วยไม้หรือโลหะและวางสินค้าลงบน pallet จนกระทั่งระยะสงครามโลกครั้งที่ 2 สงบลง ระบบคอนเทนเนอร์สมบูรณ์แบบก็ได้เกิดขึ้นมา

ในปี พ.ศ.2509 บริษัท Sea-Land ใช้เรือคอนเทนเนอร์ที่ดัดแปลงมาจากเรือสินค้าธรรมดา ชื่อ Fairland ในการค้าระหว่างสหรัฐและประเทศต่างๆ ในยุโรป อันเป็นความคิดริเริ่มของ Mr.McClean ผู้ก่อตั้งบริษัทในสหรัฐอเมริกา ดำเนินธุรกิจการขนส่งทางบกกระหว่างรัฐต่อรัฐ และระหว่างเมืองต่างๆ ในสหรัฐอเมริกา ต่อมาก็ขยายกิจการมายังธุรกิจด้านการขนส่งทางทะเล โดยใช้ประสบการณ์ขนส่งทางบกโดยรถบรรทุกและรถไฟที่มีความชำนาญมากกว่า 20 ปี จัดการขนส่งด้วยแนวคิดที่จะพัฒนาการขนส่งจากผู้ขายไปยังผู้ซื้อแบบ DOOR TO DOOR SERVICE โดยใช้ตู้คอนเทนเนอร์เป็นอุปกรณ์ที่สำคัญซึ่งสามารถที่จะเคลื่อนย้ายได้ทั้งทางบกและทางทะเลได้อย่างรวดเร็ว ซึ่งในระยะเวลาต่อมา ก็ได้เปลี่ยนเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และได้สร้างใบตราส่งสินค้าทางเรือ Bill of Lading ขึ้นมา เพื่อเป็นเอกสารในการขนส่งสินค้าทางเรือ ทั้งแบบการขนส่งทอดเดี่ยว และการขนส่งร่วมเรือและอากาศ แนวความคิดนี้เป็นที่ยอมรับและแพร่หลายอย่างรวดเร็ว พลิกโฉมหน้าใหม่ของการขนส่งทางทะเล จากระบบขนส่งแบบดั้งเดิมที่ล่าช้า เป็นระบบคอนเทนเนอร์ในปัจจุบัน พร้อมทั้งได้เกิดระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เช่น Sea-Air Transport อีกด้วย

2.3 ประโยชน์ของการขนส่งในระบบคอนเทนเนอร์

การขนส่งในระบบคอนเทนเนอร์มีข้อได้เปรียบกว่าการขนส่งแบบดั้งเดิมแบบเทกองหลายประการ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ระบบคอนเทนเนอร์อำนวยความสะดวกแก่เจ้าของเรือและผู้ให้บริการทั้งสองฝ่ายได้มาก เป็นผลต้นทุนและค่าขนส่งลดลง ความสะดวกมากขึ้น ทำให้การขนส่งระบบนี้มีความเจริญก้าวหน้าขึ้นอย่างรวดเร็ว



รูปภาพที่ 2.1 เรือขนส่งสินค้า

2.3.1 ผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นของเจ้าของเรือ

2.3.1.1 สะดวกในการบรรทุกขึ้นเรือและขนถ่ายลงจากเรือ เพราะตู้มีขนาดเดียวกันหมด เช่น ตู้ขนาด 20” หรือ 40” มีการใช้เครื่องมือทุ่นแรงได้อย่างมีประสิทธิภาพ การขนถ่ายและการบรรทุกเป็นไปอย่างรวดเร็ว ลดเวลาเรือจอดเทียบทำให้น้อยลง เรือวิ่งได้มากเที่ยวขึ้นในเวลาเดียวกัน

2.3.1.2 สินค้าที่บรรจุภายในตู้คอนเทนเนอร์เสียหายเพียงน้อยเพราะอยู่ในตู้ที่แข็งแรง มีการเคลื่อนย้ายน้อยครั้ง สินค้าไม่บอบช้ำ

2.3.1.3 สินค้าปลอดภัยจากการขโมย ซึ่งเจ้าของเรือจะมีภาระการจ่ายชดเชยความสูญเสียให้ลูกค้าน้อยลง ทำให้ความรับผิดชอบของเจ้าของเรือลดลง ในทางตรงกันข้ามผลกำไรก็จะมีความมากขึ้น เรือสามารถบรรทุกสินค้าได้มากชนิด และเก็บได้เป็นสัดส่วน

2.3.2 ผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นแก่ผู้ใช้บริการขนส่งทางเรือ

2.3.2.1 ประหยัดค่าใช้จ่ายในการทำหีบห่อที่มีราคาแพง

2.3.2.2 ประหยัดค่าขนส่ง และเวลาในการนำส่งสินค้าถึงจุดหมายปลายทาง

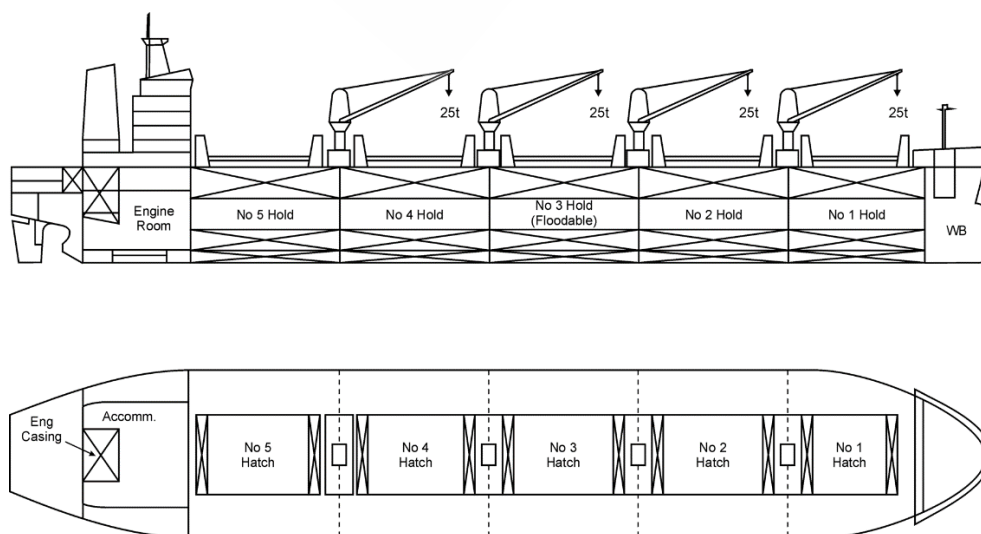
2.3.2.3 ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเก็บรักษาสินค้าเป็นเวลานานในโกดัง เพราะการขนส่งระบบคอนเทนเนอร์ สามารถขนส่งสินค้าได้อย่างรวดเร็ว

2.3.2.4 ลดต้นทุนในการซื้อละลายสินค้าเนื่องจากค่าระวางในการขนส่งมีราคาถูก

2.4 ประเภทเรือคอนเทนเนอร์

2.4.1 เรือคอนเทนเนอร์สมบูรณ์แบบ (Full Containership)

เรือประเภทนี้ ได้สำรวจจะมีแผงกั้นตู้คอนเทนเนอร์ออกเป็นช่วงๆ ในแต่ละระวางในแต่ละช่องสามารถซ้อนตู้สูงได้ 2-5 ตู้ แผงกั้นจะป้องกันไม่ให้ตู้ที่อยู่เคลื่อนที่ไปข้างหน้าและด้านหลัง โดยไม่จำเป็น ต้องใช้อุปกรณ์อื่นมาตรึงยึดตู้ให้อยู่กับที่ บนฝาระวางไม่มีแผงกั้นแต่สามารถวางตู้ซ้อนกันได้ 2-4 ตู้ และต้องใช้อุปกรณ์ตรึงยึดให้อยู่กับที่ เรือประเภทนี้ได้รับการออกแบบมาเฉพาะบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ทั้งลำ สะดวกและรวดเร็วในการขนถ่ายตู้ขึ้นลงเรือ โดยเฉลี่ยจะใช้เวลาเทียบท่าแต่ละครั้งไม่เกิน 24 ชั่วโมง เพราะการเคลื่อนย้ายตู้ขึ้นลงจากเรือสามารถทำได้อย่างรวดเร็ว



รูปภาพที่ 2.2 ระวางเรือ

2.4.2 เรือกึ่งคอนเทนเนอร์ (Semi Containership)

เรือประเภทนี้ระวางบรรทุกและอุปกรณ์ยกขนได้รับการออกแบบและติดตั้งให้มีความสามารถรับสินค้าเทกองและสินค้าที่บรรจุอยู่ในตู้คอนเทนเนอร์ การจัดระวางขึ้นอยู่กับความเหมาะสม บางลำอาจบรรทุกสินค้าเทกองไว้ได้ฝ่ายระวางทั้งหมด แล้วบรรทุกตู้ไว้บนฝ่ายระวาง บางลำอาจแบ่งระวางกันตามความต้องการที่จะขนถ่ายลงปลายทาง เช่น ระวางกลางลำเรือสำหรับบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างหัวและท้ายบรรทุกสินค้าเทกองทั่วไป

2.5 การหมุนเวียนตู้คอนเทนเนอร์

เริ่มจากแผนกบริการลูกค้าขาออกก่อนกำหนดเรือเข้า 1-2 สัปดาห์ จะทยอยรับจองตู้จากผู้ส่งออก เริ่มจากการออกใบจองเรือ และออกเอกสารตามขั้นตอน ไปจนถึงการออก Booking list และนำไปให้ฝ่ายปฏิบัติการทำเรือ จนมีการออกแผนผังวางสินค้าในเรือซึ่งจะมีการเตรียมเครื่องทุ่นแรงแบบตู้ที่ใช้ในการเคลื่อนย้ายตู้ รวมไปถึงวิธีการรวบรวมสินค้าที่ไม่เต็มตู้ (LCL) และวัสดุตั้งสินค้า เมื่อสินค้ามาถึงจะมีการตรวจสอบสภาพสินค้าตามเอกสารคำสั่งนำสินค้าลงเรือ ถ้าแก้ไขปัญหาไม่ได้จะต้องส่งขึ้นผู้ส่งออก ส่วนการขนสินค้าเข้าตู้จะมีการตรวจเครื่องหมาย และหีบห่ออย่างละเอียดอีกครั้ง รายการตรวจสอบจะเป็นต้นขั้วในการออกใบตราส่งสินค้าทำเรือ (BILL OF LADING) เมื่อบรรจุเสร็จจะมีเจ้าหน้าที่ศุลกากรมาประทับตราที่หลังตู้

2.6 BILL OF LADING

เป็นเอกสารที่สำคัญที่สุดในการส่งสินค้าทางทะเล B/L เป็นใบรับรองของบริษัทเรือที่ทำกรนำสินค้าส่งออก

ใบตราส่งสินค้าเป็นเอกสารแสดงสิทธิ์ในสินค้าและเป็นหลักฐานสัญญาของบริษัทเรือที่จะขนส่งสินค้าทางเรือของประเทศส่งออกไปยังท่าเรือปลายทาง มีคุณลักษณะ 3 ประการ คือ

1. เป็นใบรับรองสินค้าที่ออกให้โดยสายเรือหรือ Agent Forwarding ที่มีรายละเอียดของสินค้าที่นำส่ง
2. เป็นสัญญาการขนส่งระหว่าง shipper & consignee ว่า shipper จะส่งสินค้าไปยังเมืองท่าปลายทางและจะส่งมอบให้กับ consignee ที่ระบุไว้ใน B/L เท่านั้น

3. เป็นเอกสารที่เปลี่ยนกรรมสิทธิ์ได้ คือขายต่อเป็น L/C ได้

2.7 Booking List

ลักษณะของ Booking แบ่งออกได้ 2 ประเภท ได้แก่

2.7.1. FCL (Full Container Load)

เป็นการบรรจุแบบเต็มตู้ที่ส่งออกเพียงรายเดียวใน Booking ส่วนมากจะจองระหว่างเรือกับสายเรือโดยตรง บางครั้งจะจองผ่านบริษัท Forwarder ด้วยเพราะค่าระวางอาจถูกกว่าการจองกับสายเรือโดยตรง เพราะบริษัท Forwarder มีสินค้าที่ไปกับสายเรื่อนั้น ปริมาณมากทำให้ได้ราคาต่ำ แต่ข้อควรระวังคือ บริษัท Freight Forwarder อาจเข้าไปขายลูกค้านเองในภายหลังทำให้ลูกค้าของบริษัทลดลงและอาจไปใช้บริการของ Freight Forwarder นั้นแทน

รายละเอียดที่ลูกค้าต้องแจ้งเพื่อให้บริษัททำการเปิด Booking คือ

- 2 Destination (จุดหมายปลายทาง)
- 3 Shipper Name (ชื่อผู้ส่งออก)
- 4 จำนวนตู้ ขนาดตู้ และประเภทของตู้ ส่วนมากจะใช้ 3 ขนาด คือ 20 40' และ 40'HQ
- 5 Commodity (ชนิดของสินค้า)
- 6 ลักษณะการบรรจุ วันที่บรรจุ การลากตู้
- 7 วันที่ต้องการเรือออก

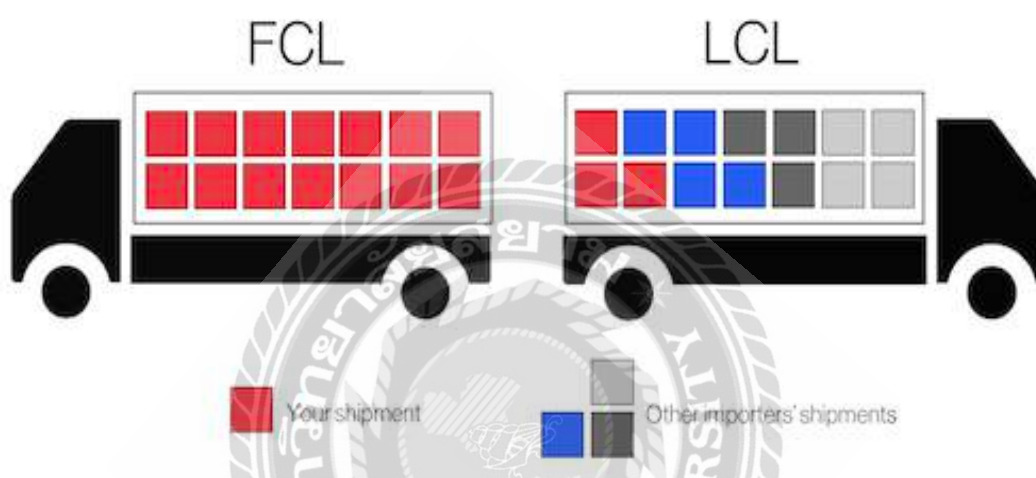
ข้อมูลที่แผนกบริการลูกค้าได้รับจากสายเรือ คือ

ในกรณี CFS (Container Freight Station)

- 8 Vessel Name (ชื่อเรือ)
- 9 ETD/ETA (วันเรือออก/วันเรือถึง)
- 10 Booking No. (เลขที่ Booking จากสายเรือ)
- 11 CFS At (สถานที่บรรจุสินค้า)
- 12 Closing Time (วันปิดการบรรจุ)

ในกรณี CY (Container Yard)

- 13 Vessel Name (ชื่อเรือ)
- 14 ETD/ETA (วันเรือออก/วันเรือถึง)
- 15 Booking No. (เลขที่Booking จากสายเรือ)
- 16 CY & Return At (วันลากตู้และคืนตู้)
- 17 Closing Time (วันรับคืนตู้วันสุดท้าย)



รูปภาพที่ 2.3 การโหลดตู้ระหว่าง FCL , LCL

2.7.2 LCL (Less Than Container Load)

คือ ความบรรจุแบบไม่เต็มตู้ สินค้าที่บรรจุในลักษณะ Consolidator คือ การแบ่งพื้นที่ภายในตู้แก่ผู้ส่งออกหลายๆรายรวมกันในตัวเดียวเพื่อไปจุดหมายปลายทางเดียวกันในการจองเรือ ส่วนมากจะจองกับบริษัทในเครือ

รายละเอียดที่ลูกค้าแจ้งให้กับบริษัทเพื่อทำการเปิด Booking คือ

- 18 Destination (จุดหมายปลายทาง)
- 19 Shipper Name (ชื่อผู้ส่งออก)
- 20 Measurement (ปริมาณของสินค้า)
- 21 Gross Weight (น้ำหนักรวมบรรจุภัณฑ์ของสินค้า)
- 22 Volume (จำนวนสินค้า)

- 23 Load Date (วันบรรจุสินค้า)
- 24 Commodity (ชนิดของสินค้า)

ข้อมูลที่แผนกบริการลูกค้าได้รับจากสายเรือ คือ

- 25 Vessel Name (ชื่อของสายเรือ)
- 26 ETD/ETA (วันเรือออก/วันเรือถึง)
- 27 CFS At (สถานที่บรรจุสินค้า)
- 28 Closing Time (วันปิดการบรรจุ)
- 29 Freight Charge (ค่าระวางเรือ)

2.8 การคำนวณค่าระวางเรือในระบบคอนเทนเนอร์

การขนส่งในระบบคอนเทนเนอร์มีผลให้การคำนวณค่าระวางเรือเปลี่ยนแปลงไปมาก ในสมัยก่อนระบบคอนเทนเนอร์นั้น ค่าระวางเรือจะครอบคลุมเฉพาะจากเมืองท่าหนึ่งถึงอีกเมืองท่าหนึ่งเท่านั้น แต่ในระบบคอนเทนเนอร์ปัจจุบัน ได้มีการพัฒนาค่าระวางเรือครอบคลุมไปถึงแหล่งผลิตของผู้ส่งออกจนถึงโกดังของผู้ซื้อปลายทาง หรือที่เรียกกันว่า Door To Door Service เป็นระบบที่เรียกว่า Combined Transport Door To Door Service และใช้ยานพาหนะที่หลากหลายมากกว่าหนึ่งชนิดการขนส่ง (1 Shipment) ซึ่งก่อนถึงจุดหมายปลายทางผู้ขนส่งจะต้องใช้ทั้งรถหรือรถไฟ หรือเรือเล็ก ลากตู้ไปห้องเรือใหญ่ เป็นการขนส่งหลายชั้นตอนรวมกัน แต่อยู่ในความรับผิดชอบของผู้ขนส่งแต่ผู้เดียวซึ่งอาจหมายถึง Sea-Air Transport ในระบบใหม่นี้อำนวยความสะดวกปลอดภัยให้เจ้าของสินค้าและตัวสินค้ามากเพราะไม่มีการ Double Handling สินค้าทำให้สินค้าไม่เสียหาย

ค่าระวางในระบบคอนเทนเนอร์ซึ่งครอบคลุมถึง Door To Door Service นั้นมีการคำนวณทั้งในระบบเดิมคือ ต่อปริมาตรลูกน้ำ ต่อน้ำหนัก หรือ Ad VA lorem ของสินค้าที่บรรจุเข้าตู้และระบบใหม่ คือ ต่อตู้ซึ่งจะมีทั้งค่าระวางต่อตู้จะไม่จำกัดสินค้า เช่น US1,000/20 Container สำหรับสินค้าอะไรก็ได้ และค่าระวางต่อตู้ตามชนิดของสินค้า (Commodity Box Rate) ค่าระวางชนิดต่อตู้นี้อำนวยความสะดวกให้กับผู้ส่งและผู้ส่งเข้าเป็นอย่างมาก เพราะสามารถคำนวณราคาสินค้า ค่าส่งตลอดจนค่าใช้จ่ายอื่นๆเป็นตู้ๆไป ซึ่งคิดเป็นค่าใช้จ่ายที่แน่นอน หากผู้ส่งออกสามารถบรรจุ

สินค้าเข้าสู่ได้มากเท่าใด ค่าระวางเรือและค่าใช้จ่ายต่อชิ้นของสินค้าก็จะลดน้อยลงเท่านั้น ฉะนั้น การคำนวณต้นทุนสินค้าเพื่อเสนอขายให้ผู้ซื้อจึงต้องระมัดระวังเป็นพิเศษในข้อนี้ อีกประการหนึ่ง สำหรับผู้ส่งออกเริ่มต้นซึ่งไม่มีประสบการณ์ในด้านนี้ส่วนใหญ่จะเสียเปรียบผู้ส่งออกเดิม คือ ไม่ค่อยแน่ใจว่าจำนวนสินค้าที่บรรจุได้ในตู้หนึ่งๆมีเท่าไร จึงมีการ “เผื่อ” ผลิตพลาสติก 10-20% ทำให้ราคาต้นทุนสินค้าสูงไปตามอัตราส่วนที่เผื่อไว้ด้วย



บทที่ 3

รายละเอียดการปฏิบัติงาน

3.1 ชื่อและสถานที่ตั้งของสถานประกอบการ



รูปที่ 3.1 สัญลักษณ์ของบริษัท ไทยฮา จำกัด มหาชน

สถานประกอบการ บริษัท ไทยฮา จำกัด มหาชน สำนักงานใหญ่

ที่อยู่ 140 หมู่ 5 ต.บางกระทีก อ.สามพราน จ.นครปฐม 73210

โทรศัพท์ : 02-482-1661-6 โทรสาร : 02-4821518

อีเมล Whistleblower@kasetbrand.com

เว็บไซต์ : <https://www.kasetbrand.com/>

เวลาทำการ วันจันทร์-ศุกร์ 8.00 น. – 17.00 น. วันเสาร์ 8.00 น. – 15.00 น.



รูปที่ 3.2 แผนที่บริษัท ไทยฮา จำกัด มหาชน

3.2 ลักษณะการประกอบการ ผลิตภัณฑ์การให้บริการหลักขององค์กร

บริษัท ไทยฮา จำกัด มหาชน ดำเนินกิจการผลิตและส่งออกสินค้ามากมาย เช่น ข้าวสาร ทงม้วน โจ๊ก วุ้นเส้น และอื่นๆ

นอกจากนี้ทางบริษัท ไทยฮา จำกัด มหาชน ยังมีพนักงานที่มีความชำนาญงาน อีกทั้งยังเป็นผู้ผลิต และส่งออกข้าวสารระดับต้นๆของประเทศ

3.3 ตำแหน่งงานและลักษณะงานที่นักศึกษาได้รับมอบหมาย

3.3.1 ตำแหน่ง

นายพรพรม ล้อมทองกุล แผนก Gen-X

3.3.2 ลักษณะงานที่ได้รับมอบหมาย

- กรอกและตรวจเอกสารต่างประเทศ เช่น ใบ Booking , Packing list , Invoice
- เช็กราคาสินค้าที่ทำการโหลดขึ้นตู้คอนเทนเนอร์
- จัดบรรจุภัณฑ์ตามใบมอบงาน
- ขับรถ Forklift

3.4 ชื่อและตำแหน่งงานของพนักงานที่ปรึกษา

น.ส.เพ็ญภา ล้าเลิศ ตำแหน่ง ฝ่ายขายต่างประเทศ

3.5 ระยะเวลาในการฝึกปฏิบัติงาน

เริ่มฝึกปฏิบัติงานตั้งแต่วันที่ 14 พฤษภาคม – 31 สิงหาคม 2561

3.6 ขั้นตอนและวิธีการดำเนินงาน

3.6.1 ศึกษาการทำงานและข้อมูลภายในบริษัท เพื่อการทำงานจริงและการทำเล่มโครงการ

3.6.2 คิดหัวข้อและวัตถุประสงค์ของโครงการ เสนออาจารย์ที่ปรึกษา

3.6.3 เรียนรู้รายละเอียดเกี่ยวกับสินค้าและการส่งออกสินค้าจากบริษัท

3.6.4 นำเสนอโครงการที่จัดทำกับบริษัท

3.6.5 จัดทำเอกสารรายงาน และนำเสนอ Power point

ตารางที่ 3.1 แสดงระยะเวลาในการดำเนินงาน

ขั้นตอนในการดำเนินงาน	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.
1.รวบรวมข้อมูลโครงการ	←→			
2.คิดหัวข้อ		←→		
3.ค้นหาข้อมูลและรายละเอียด		←→		
4.ดำเนินโครงการ		←→	←→	
5.จัดทำรูปเล่มและการนำเสนอ				←→

ขั้นตอนการดำเนินงาน

1.รวบรวมข้อมูลและศึกษาข้อมูล

2.คิดหัวข้อ นำเสนอ

3.ค้นหารายละเอียดเพิ่มเติม

4.ดำเนินการปฏิบัติงาน

5.จัดทำเอกสาร และนำเสนอ

3.7 อุปกรณ์และเครื่องมือที่ใช้

3.7.1 อุปกรณ์ที่ใช้ภายในสำนักงาน

- คอมพิวเตอร์
- เครื่องถ่ายเอกสาร
- เครื่องปริ้นสติกเกอร์
- รถยกต่างๆ

3.7.2 ซอฟต์แวร์

- Microsoft Office Excel
- Microsoft Office Word
- ระบบปฏิบัติการ SAP



บทที่ 4

ผลการปฏิบัติงานตามโครงการ

4.1 ขั้นตอนและรายละเอียดในการส่งออกสินค้าทางทะเล

แบ่งออกเป็น 3 ขั้นตอน ดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 การรับคำสั่งจากผู้แทนฝ่ายขาย

ผู้แทนฝ่ายขายจะทำการเสนอบริการให้ผู้ลูกค้า ในกรณีที่ลูกค้าต้องการที่จะขนส่งสินค้าไปยังต่างประเทศ ผู้แทนฝ่ายขายจะเป็นผู้ให้ข้อมูลแก่ลูกค้า โดยตัวแทนผู้ขายจะสอบถามลูกค้าเกี่ยวกับข้อมูลสินค้า เช่น ชนิดของสินค้า น้ำหนัก ต้องการส่งออกแบบเต็มตู้ หรือแบบไม่เต็มตู้ โดยที่ผู้แทนฝ่ายขายจะให้ข้อมูลในเรื่องค่า Freight ค่า Local Charge และ Rate ราคาของสายเรือรวมถึงเช็ควันเรือออกจากทางสายเรือ เพื่อแจ้งให้ลูกค้าทราบก่อนที่จะทำการส่งออก โดยผู้แทนฝ่ายขายจะจัดทำเป็นใบเสนอราคาส่งให้ลูกค้าและลูกค้าจะแจ้งรายละเอียดต่างๆผ่านทางตัวแทนผู้ขาย จากนั้นผู้แทนฝ่ายขายจึงแจ้งให้ฝ่ายบริการลูกค้าทราบเพื่อจองระวางเรือ หรือ ลูกค้าจะเป็นผู้ติดต่อกับฝ่ายบริการลูกค้าโดยตรง

ขั้นตอนที่ 2 การติดต่อประสานงานกับสายเรือ

หลังจากที่ลูกค้านั้นตกลงจะใช้บริการของทางบริษัท ลูกค้าจะเป็นผู้ส่งรายละเอียดของสินค้าและวันที่จะทำการส่งออกเพื่อที่จะนำรายละเอียดดังกล่าวส่งกับสายเรือพร้อมตารางวันที่เรือออกที่ต้องการจองผ่านทาง E-mail เพื่อรอให้สายเรือนั้นส่ง Booking Confirmation กลับมาให้กับทางบริษัทเพื่อเป็นการคอนเฟิร์มการจองเรือของบริษัท

Sr. No. 5

GRANDLINK LOGISTICS CO.,LTD.
 79/345-350 Sathupradit Road, Chongnonsee, Yunnawa, Bangkok 10120 Thailand.
 TEL : (66)02-2132666 Sale & CS, (66)02-2123232 Import, (66)02-2123466 Console & Air Freight
 Fax : 02-2132566 Sale & CS, 02-2123468 Import, 02-2121626 Console & Air Freight , 02-2123001 Account

TAX ID : 0105558158599 BRANCH : HEAD OFFICE

EXPORT BOOKING CONFIRMATION

REF NO : REF: BSE18060566
 TEL : 02-4821661-6#1321
 FAX :
 E-mail :

DATE : 11/06/2018
 TO : THAI HA PUBLIC COMPANY LIMITED
 ATTN : KHUN VANIDA

YOUR BOOKING HAS BEEN REVIEWED AND CONFIRMED AS BELOW DETAILS :

BOOKING NO.	: BKKU55583500
SHIPPING LINES	: Dofan Network Express (Thailand) Ltd. (TAX ID: 0105560142050)
SHIPPER	: THAI HA PUBLIC COMPANY LIMITED
SHIPPER LOAD	: THAI HA PUBLIC COMPANY LIMITED
CONSIGNEE	: CHICAGO ORIENTAL WHOLESAL
AGENT	: MASTER INTERNATIONAL LOGISTICS (CHINA) CO.,LTD.
COMMODITY	: RICE
VOLUME	: FCL 1X20'GP (CK004/2018)
PLACE OF RECEIPT	: LAT KRABANG, THAILAND
PORT OF LOADING	: LAEM CHABANG, THAILAND
TRANSHIPMENT PORT (IF ANY)	:
PORT OF DISCHARGE	: VANCOUVER, BC, CANADA
FINAL DESTINATION	: CHICAGO, IL, USA
FEEDER VESSEL	: -
MOTHER VESSEL	: MCL CONTINUITY V.040E
3rd CONNECTING VESSEL	:
ETD	: June 22, 2018
ETA	: July 20, 2018
CY/CFS DATE	: June 14, 2018
CY EMPTY/CFS CONTAINER AT	: LAT KRABANG NICD CTC STAFF TEL: 02-7379900
RETURN DATE	: June 16, 2018
RETURN FULL CONTAINER AT	: LAT KRABANG NICD CTC STAFF TEL: 02-7379900 **THE FIRST DATE FOR RETURN W/OUT ANY CHARGES**
CUSTOMS PAPERLESS REF**	: LCB CLC2
CUSTOMS PAPERLESS CODE**	: 2836
CLOSING TIME	: June 19, 2018 : 23.59HRS.
FREIGHT TERM / INCO TERM	: COLLECT / FOB

กรุณาตรวจสอบรายละเอียดข้างต้น หากไม่มีการหักทวงกลบรับดู ทางบริษัทจะถือว่ารายละเอียดนี้ถูกต้องแล้ว
 Please ensure all information state above are correct.
 Should you have any enquiries. Kindly check & confirm should there be any changes. Thanks/Regards.

REMARK :- CUT OFF SI & ISF : 15/06/18 BEF 15.59 HOURS
 CUT OFF CFM B/L & VGM : 19/06/18 BEF 15.59 HOURS
 HB/L : XM18060400 , AMS : XM18060400 (SCAC : MIGC)
 MB/L : ONEYBKU56583600 (SCAC : ONEY)
 ETA VANCOUVER ,BC : 14/07/18

PREPARED BY :
 การณีเฟื่องด้านติดต่อ
 SALE PERSON : OFFICE TEL : MOBILE :
 CUSTOMER SERVICE : PATCH

รูปภาพที่ 4.1 ตัวอย่างใบ Booking Confirmation

คำอธิบายเอกสาร **Booking Confirmation**

1. Booking No. (หมายเลข Booking)
2. Shipping Line (ชื่อของบริษัทเรือ)
3. Shipper (ผู้ส่งออก)
4. Consignee (ชื่อของลูกค้า)
5. Commodity (ชนิดของสินค้า)
6. ETD (วันที่เรือออก)
7. ETA (วันที่เรือถึง)
8. Vessel (ชื่อของสายเรือ)

ขั้นตอนที่ 3 การติดต่อประสานงานกับแผนกหัวลาก

เมื่อทางแผนกบริการลูกค้าจัดทำใบ Booking Confirmation เพื่อส่งให้กับลูกค้าแล้ว แผนกบริการลูกค้าจะต้องทำการส่งเอกสารดังกล่าวให้กับแผนก Shipping ของทางบริษัท เพื่อที่แผนก Shipping ของบริษัทจะนำรายละเอียดต่างๆ ไปจัดทำใบขนสินค้าขาออกเพื่อส่งให้กับลูกค้าและแผนก Shipping ต้องจัดทำใบกำกับตู้ในกรณีที่ทางบริษัทมีการใช้หัวลากจากที่อื่น แผนกบริการลูกค้าจะต้องทำการจองหัวลากโดยทำการจองผ่านทาง E-mail เพื่อความสะดวกและรวดเร็ว โดยทำการส่งใบ Booking Confirmation ไปให้กับทางแผนกหัวลากรายละเอียดสำคัญที่จำเป็นต่อการจองหัวลากได้แก่ วันลากตู้ และวันคืนตู้ รวมถึงสถานที่ลากและคืนตู้เพราะแผนกหัวลากนั้นจำเป็นต้องอาศัยข้อมูลเหล่านี้เพื่อใช้ในการลากตู้ไปยังโรงงานของลูกค้าหรือสถานที่ที่ลูกค้าสะดวกต่อการบรรจุสินค้าเข้าตู้พร้อมกับการลากตู้ที่บรรจุสินค้าเรียบร้อยแล้วไปไว้ที่ลานคืนตู้พร้อมกับการขนย้ายสินค้าเพื่อเป็นหลักฐานในการขนย้ายสินค้า ซึ่งหากแผนกหัวลากไม่มีใบกำกับตู้ก็จะไม่สามารถทำการคืนตู้ที่ลานได้และหากทางแผนกหัวลากไม่ทราบวันลากหรือคืนตู้ก็จะทำให้การลากตู้เพื่อไปบรรจุสินค้านั้นเกิดความล่าช้าและเสียหายหลายฝ่าย หรือสินค้าอาจตกเรือได้ แผนกหัวลากจึงถือเป็นส่วนสำคัญอีกส่วนหนึ่งที่ทางแผนกบริการลูกค้าต้องทำการประสานงาน

...agents to the be...
...the number of original Bills of Lading stated here in all of this...

Place and date of issue
BANGKOK
31/May/2018

...the Merchant expressly accepts and agrees to...
...or otherwise incorporated as July 28 1974 w...
...to and by the effect of art. 1341 and 1342...
...the condition of this Bill of Lading number 21...
...has his knowledge

Sr. No. 5

BOOKING FORM

<p>Shipper: THAI HA PUBLIC COMPANY LIMITED 140 MOO 5, TAMBOL BANGKRATUEK AMPHUR SAMPHRAN, NAKORNPATHOM 73210 THAILAND</p> <p>Consignee: TO THE ORDER OF SHIPPER</p> <p>Notify party: CHICAGO ORIENTAL WHOLESALE MARKET INC. 1835 S. CANAL STREET CHICAGO IL 60616 U.S.A.</p> <p>Feeder vessel: MOL CONTINUITY V.040E</p> <p>Ocean vessel/Voyage No.:</p> <p>Port of discharge: VANCOUVER, BC, CANADA</p> <p>For FCL shipments container Marks and No. to be stated. Marks and No. IMPERIAL TASTE BRAND</p>	<p>ATTN: GRANDLINK LOGISTICS CO.,LTD</p> <p>FROM: Jarinya 02-482-1661-6 Ext.1342</p> <p>BOOKING NO.: BKKU56583600</p> <p>Place of receipt: LAT KRABANG, THAILAND</p> <p>Port of loading: LATM CHABANG, THAILAND</p> <p>Place of delivery: CHICAGO, IL, USA</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">Quantity and kind of packages</th> <th style="width: 40%;">Descriptions of goods</th> <th style="width: 30%;">Gross weight (kgs)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>AGRICULTURAL PRODUCTS THAI HOMMALI RICE NEW CROP Invoice no. 290005075 Registration number: 13123959150 PO# CK014 FREIGHT COLLECT ETD: JUNE 22, 2018</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>REF.NO.:CK004/2018 HS CODE : 100630</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Quantity and kind of packages	Descriptions of goods	Gross weight (kgs)		AGRICULTURAL PRODUCTS THAI HOMMALI RICE NEW CROP Invoice no. 290005075 Registration number: 13123959150 PO# CK014 FREIGHT COLLECT ETD: JUNE 22, 2018			REF.NO.:CK004/2018 HS CODE : 100630	
Quantity and kind of packages	Descriptions of goods	Gross weight (kgs)								
	AGRICULTURAL PRODUCTS THAI HOMMALI RICE NEW CROP Invoice no. 290005075 Registration number: 13123959150 PO# CK014 FREIGHT COLLECT ETD: JUNE 22, 2018									
	REF.NO.:CK004/2018 HS CODE : 100630									

CONTAINER/SEAL NO:

TO BE ADVISE	830.000 Sacks. / 03V	18,924.000
	830.000	18,924.000

YKU38194541 TH1899818

TARE: 2,200. KGS.

รูปภาพที่ 4.2 ใบ Booking

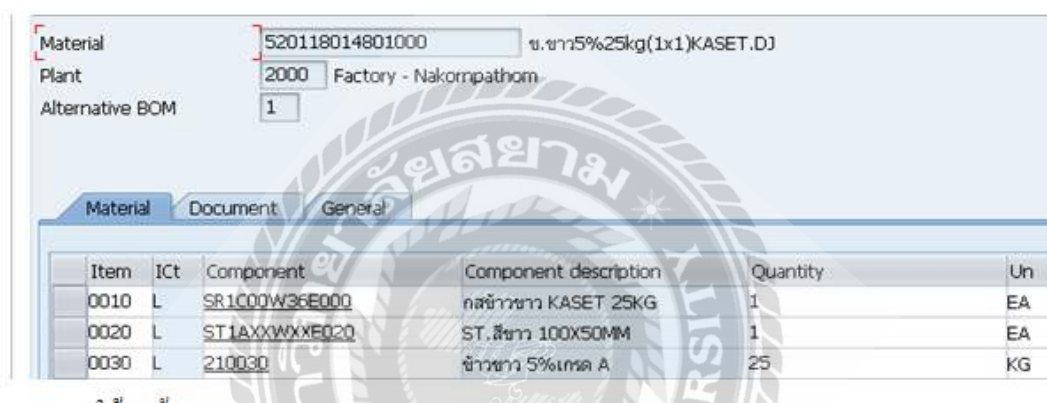
4.2 ขั้นตอนการจัดเตรียมบรรจุภัณฑ์เพื่อการผลิต

การส่งสินค้าออกจำหน่ายต่างประเทศนั้น ทางบริษัท ไทยสา จำกัด มหาชน ซึ่งเน้นไปทางด้านคุณภาพของสินค้าที่ใหม่อยู่เสมอจึงมีการผลิตอยู่ตลอดและส่งของที่สดใหม่ออกไปจำหน่ายออกเดอ์ต่อออเดอ์

4.2.1 การรับการสั่งซื้อจากลูกค้าต่างประเทศของฝ่ายขาย

ฝ่ายขายต่างประเทศจะเป็นผู้ที่ติดต่อคำสั่งซื้อจากลูกค้าว่าลูกค้าต้องการสินค้าประเภทไหน จำนวนเท่าไร

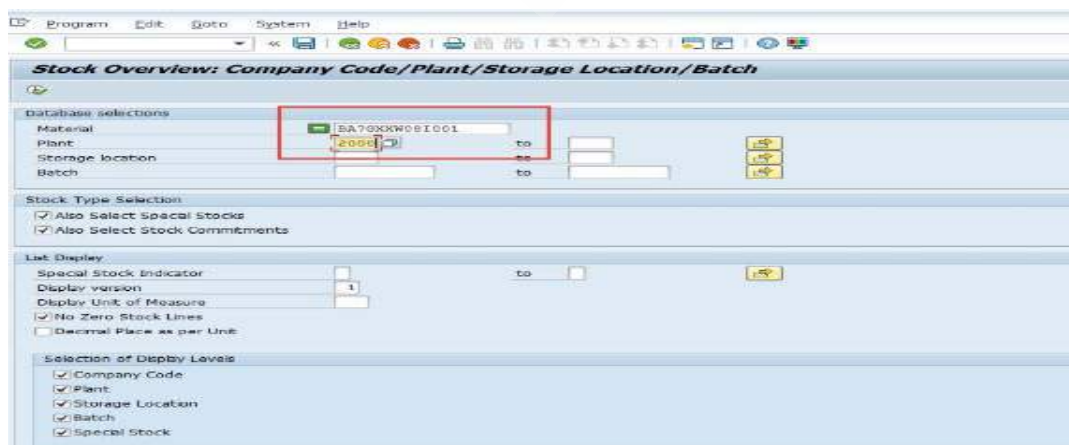
รายการที่: 520118014801000 ข.ชาา5%25Kg. (1x1)KASET.DJ จำนวน 920 กระสอบ



รูปภาพที่ 4.3 การเปิดออเดอ์

โดยทางฝ่ายขายต่างประเทศจะเปิดใบออเดอ์ในระบบ SAP และส่งใบมอบงานให้ทางฝ่ายผลิต และ คลังสินค้าเพื่อเตรียม PKG และวางแผนการผลิต

ในใบมอบงานจะระบุ ประเภท จำนวน และที่อยู่ของ PKG ที่ต้องการ



รูปภาพที่ 4.4 เช็คสต็อกจากระบบ

ทางฝ่ายคลังสินค้าจะเช็คสต็อก และ บ้านของ PKG ในระบบ SAP “MMBE”

โดยการใส่ MAT PKG ที่ต้องการจะหาลงในช่อง Material , Plant : 2000 แล้วกดค้นหาข้อมูลซ้ำ

PKG ที่ต้องการเช็ค

Selection: **BA7GXXN08I001** (โรงงานบ้านแพ้ว Riz 100G คัดชั้น (สปท))
 Material Type: ZPK Package
 Unit of Measure: EA Base Unit of Measure: EA

Stock Overview

Client/Company Code/Plant/Storage Location/Batch/Special Stock	Unrestricted use	Qual. inspection	Reserved	Rcpt reserve
1000 บริษัท โยธา จำกัด(มหาชน)	22,330.000			
2000 Factory - Nakomphom	22,330.000			
Stock Provided to Vendor	15,408.000			
• 170724AC31	486.000			
• 170724AC5C	1,010.000			
• 1807060012	8,550.000			
• 1807210003	5,362.000			
2206 คลัง FG อาคาร2	6,506.000			
• 1707248D62	6,506.000			
2540 BU - Gen-x	15,824.000			
• 1807210003	15,824.000			

บ้านของ PKG และ จำนวนที่มีอยู่ในคลัง

รูปภาพที่ 4.5 ระบบแสดงจำนวน

ระบบจะแสดงจำนวนและที่อยู่ของบรรจุภัณฑ์ที่อยู่ภายในคลังสินค้า และทำการเตรียมเพื่อจ่ายให้ผลิตตามแผนโหลดที่ทางฝ่ายขายกำหนดไว้

4.2.2 แผนการผลิตเพื่อรอโหลดสินค้า

ข้าวชนิดเดียวกัน และ บรรจุภัณฑ์ขนาดเดียวกัน จะทำการโหลดสินค้าเดียวแบบเต็มตู้ ทางฝ่ายคลังสินค้าจะต้องจ่าย PKG ให้ฝ่ายผลิตก่อนวันทำการโหลดสินค้า 2 วัน

ข้าวหลายชนิด และ บรรจุภัณฑ์หลายขนาด จะทำการโหลดสินค้าหลายตู้ และทางฝ่ายคลังสินค้าจะต้องจ่าย PKG ให้ฝ่ายผลิตก่อนวันทำการโหลดสินค้า 5 วัน

ข้าว Vaccum และสินค้าประเภทถั่ว จะต้องการจ่าย PKG ก่อนวันทำการโหลดสินค้า 7 วัน เพราะจะต้องนำส่ง ซัพพลายเออร์ ด้านนอกบริษัท

4.3 ตรวจสอบตู้คอนเทนเนอร์

ทางบริษัทขนส่งสินค้า จะนำตู้คอนเทนเนอร์มาในวันที่จะต้องโหลดสินค้าขึ้นตู้ตามใบออเดอร์ของฝ่ายขายที่กำหนดไว้

ซึ่งก่อนที่จะนำสินค้าที่ผลิตเสร็จแล้วขึ้นไปบรรจุภายในตู้ จะต้องมีการตรวจสอบว่าตู้มีตำหนิที่ใดหรือไม่ เพื่อความปลอดภัยของสินค้าขณะขนส่ง

4.3.1 ขั้นตอนการตรวจสอบ

1. ตู้คอนเทนเนอร์จะต้องมีการรมยาจากด้านนอกบริษัทตามคำสั่งก่อน เพื่อรักษาสภาพภายในตู้มิให้มีความชื้นที่ส่งผลเสียต่อสินค้าประเภท ข้าวสาร อาจจะทำให้มี มอด รา ทำให้ข้าวสารเสียหายได้

2. ก่อนที่จะนำสินค้าบรรจุขึ้นตู้คอนเทนเนอร์ จะต้องมีการนำกระดาษแข็งติดไว้ทั่วตู้คอนเทนเนอร์และพื้นของตู้ เพื่อป้องกันความเสียหายของสินค้านระหว่างขนส่ง



รูปภาพที่ 4.6 การเช็คสภาพตู้คอนเทนเนอร์

3. พื้นของตู้คอนเทนเนอร์ต้องเรียบและไม่มีจุดชำรุดที่อาจจะทำให้สินค้าเสียหาย

4.3.2 ประเภทของตู้คอนเทนเนอร์ที่บริษัทเลือกใช้

ตู้จะแบ่งออกเป็นหลายประเภท แต่ละประเภทจะบรรจุสินค้าต่างชนิดกัน

1. ตู้สินค้าทั่วไปหรือตู้แห้ง (Dry Cargoes)

เป็นตู้แบบทั่วไปและนิยมใช้มากที่สุด ไม่มีแผ่นฉนวนอยู่ภายใน ไม่มีเครื่องทำความเย็น ติดตั้ง หน้าตู้ใช้บรรจุทุกสินค้าแห้ง หรือสินค้าทั่วไปที่ไม่มีปัญหาต่อการเปลี่ยนแปลงของอุณหภูมิ ภายในตู้

Cargoes เป็นตู้ที่ใส่สินค้าทั่วไป ที่มีการบรรจุหีบห่อหรือภาชนะ ต้องเป็นสินค้าที่ไม่ต้องการรักษาอุณหภูมิ โดยสินค้าที่เข้าตู้แล้ว จะต้องมีการจัดทำที่กั้นไม่ให้มีสินค้าเลื่อนหรือขยับ ซึ่งอาจจะใช้ถุงกระดาษที่มีการเป่าลม ที่เรียกว่า Balloon Bags มาวางอัดไว้ในช่องว่างของสินค้า และตัวตู้ หรืออาจใช้ไม้มาปิดกั้นเป็นผนังหน้าตู้ ที่เรียกว่า Wooden Partition และหากใช้เชือกไนลอนรัดหน้าตู้ จะเรียกว่า Lashing

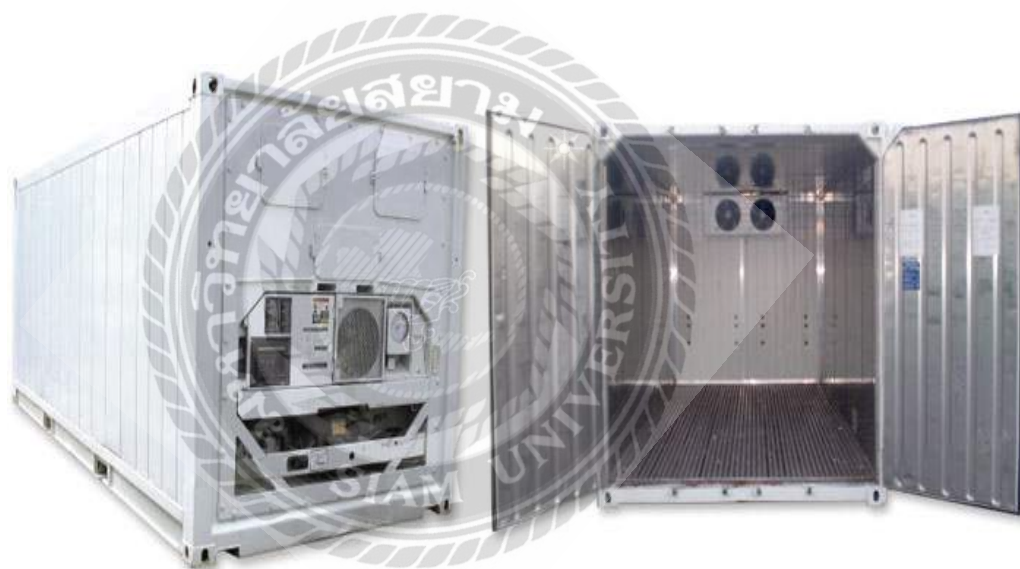


รูปภาพที่ 4.7 ตัวอย่างตู้คอนเทนเนอร์แบบแห้ง

2. ตู้ห้องเย็น (Reefer Container)

มีเครื่องทำความเย็นติดตั้งอยู่หน้าตู้ ภายในตู้ด้วยฉนวนที่เป็น โฟมทุกด้าน เพื่อป้องกันความร้อนจากภายนอกแผ่เข้าไปในตู้ ใช้สำหรับบรรทุกสินค้าประเภท อาหารสด ที่จำเป็นต้องเก็บอยู่ในอุณหภูมิที่คงตัวหรือต่ำกว่าอุณหภูมิทั่วไป ระบบให้ความเย็นจะมีทั้งแบบเป่าจากบนลงล่าง หรือเป่าจากพื้นตู้ขึ้นสู่ด้านบนสามารถให้ความเย็นต่ำสุด

ตู้ห้องเย็นเป็นตู้สินค้าประเภทที่มีเครื่องปรับอากาศ มีการปรับอุณหภูมิในตู้ ซึ่งทำตามมาตรฐานต้องสามารถปรับอุณหภูมิได้อย่างน้อย -18 องศาเซลเซียส โดยเครื่องทำความเย็นอาจจะติดอยู่กับตัวตู้ หรือมีปลั๊กใช้กระแสไฟฟ้าเสียบจากนอกตู้ โดยจะต้องมีที่วัดอุณหภูมิแสดงให้เห็นสถานะของอุณหภูมิของตู้สินค้า



รูปภาพที่ 4.8 ตัวอย่างตู้คอนเทนเนอร์แบบปรับอากาศ

3.

3. ตู้ระบายอากาศ (Ventilated Container)

เหมือนกับตู้ห้องเย็นแต่มีพัดลมแทนเครื่องทำความเย็น สามารถตั้งปริมาณการดูดลมออกจากตู้ได้ตามที่ต้องการใช้สำหรับบรรทุกสินค้าผักและผลไม้สดบางชนิดที่ไม่จำเป็นต้องเก็บบรรทุกในตู้ห้องเย็นซึ่งมีอัตราค่าขนส่งสูงกว่า พัดลมจะดูดเอาก๊าซเอทิลีนที่ระเหยออกจากตัวสินค้าออกนอกตู้เพื่อชะลอการสุกหรือหมดอายุของสินค้าให้นานออกไป



รูปภาพที่ 4.9 ตัวอย่างตู้คอนเทนเนอร์แบบระบายอากาศ

** ขนาดมาตรฐานของตู้คอนเทนเนอร์ต้องมีความ กว้าง 8 ฟุต สูง 8 ฟุต 6 นิ้ว

ความยาว 20 ฟุตจะเป็นตู้สั้น ส่วนตู้ยาวจะมีขนาด 40-45 ฟุต

4.3.3 ข้อมูลน้ำหนักตู้คอนเทนเนอร์

- Max Gross คือ น้ำหนักมากที่สุดที่สามารถนำสินค้าบรรจุภายในตู้ได้
- Tare คือ น้ำหนักที่ไม่รวมตัวสินค้าและจำนวนคนโดยสาร
- Length คือ ความกว้างของตู้คอนเทนเนอร์
- Width คือ ความลึกของตู้คอนเทนเนอร์
- Height คือ ความสูงของตู้คอนเทนเนอร์



ตัวอย่างตู้ของบริษัทไทยสา



รูปภาพที่ 4.10 ตัวอย่างตู้คอนเทนเนอร์

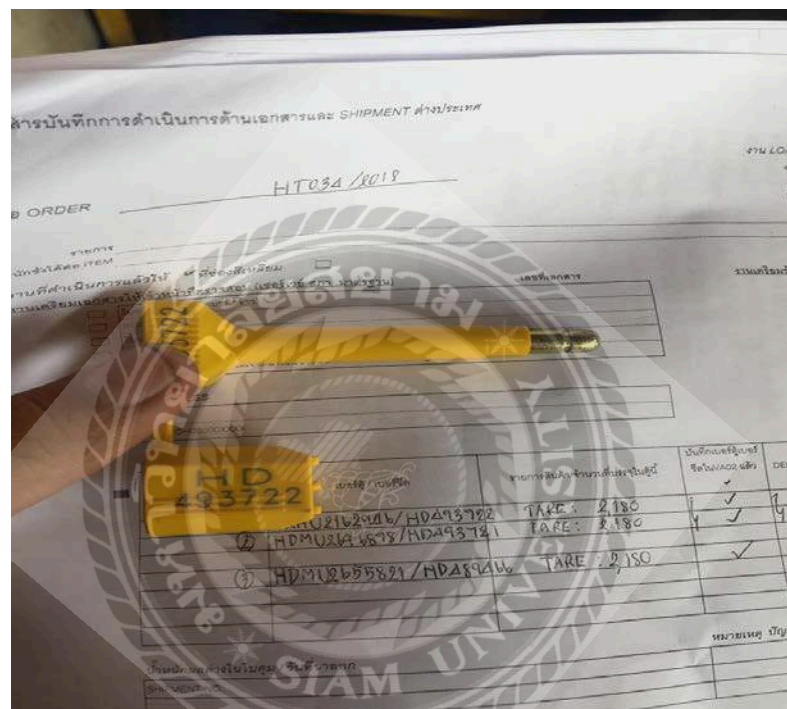


รูปภาพที่ 4.11 ตัวอย่างตู้คอนเทนเนอร์

4.3.4 Seal ปิดตู้คอนเทนเนอร์

หลังจากที่ทำการ โหลดสินค้าทั้งหมดขึ้นไปยังตู้คอนเทนเนอร์แล้ว จะต้องทำการล็อกตู้คอนเทนเนอร์ทุกครั้งด้วย Seal ที่เป็นเหมือนแม่กุญแจ

โดยเมื่อทำการล็อกไปแล้วจะไม่สามารถเปิดตู้คอนเทนเนอร์ได้อีก ยกเว้นเจ้าหน้าที่ที่เป็นผู้ตรวจสอบตู้คอนเทนเนอร์ที่จุดส่งตู้เท่านั้น



รูปภาพที่ 4.12 ตัวล็อกตู้คอนเทนเนอร์

ซึ่ง Seal แต่ละตัวจะมีหมายเลขและข้อมูลเฉพาะที่ตรงกับตู้คอนเทนเนอร์ที่ต้องล็อกเพียงแค่นั้นเท่านั้น ไม่สามารถนำ Seal ที่เลขไม่ตรงกัน ไปปิดกับตู้คอนเทนเนอร์ที่เลขไม่ตรงกันได้

4.4 เงื่อนไขการส่งออก

เงื่อนไขการส่งออกที่บริษัท ไทยฮา จำกัด(มหาชน) เลือกใช้ คือ

Free On Board (FOB) เนื่องจากลูกค้าของทางบริษัทจะต้องเป็นผู้ที่ทำการจ่ายค่าขนส่งต่างๆ และค่าใช้จ่ายอื่นๆที่อาจจะเกิดขึ้น ทำให้เงื่อนไขนี้สามารถประหยัดต้นทุนในการส่งออก และสร้างกำไรสูงสุดของบริษัท ไทยฮาได้

Cost Insurance and Frieght (CIF) เงื่อนไขที่รองลงมาจากเงื่อนไขแรก เนื่องจากลูกค้าของบริษัท ไทยฮา บางกลุ่มมีความต้องการที่จะให้สินค้านำเข้ามีความปลอดภัยและสมบูรณ์ที่สุดในขณะขนส่งทางเรือจึงขอทำเงื่อนไขนี้

4.5 ผลิตภัณฑ์และแบรนด์สินค้าของบริษัท ไทยฮา

สินค้าหลักที่ส่งออกต่างประเทศของบริษัท ไทยฮา มีดังนี้

ข้าว วัสดุเส้นกึ่งสำเร็จรูป ทองม้วน โจ๊ก อาหารพร้อมทาน ซึ่งแต่ละประเภทจะแยกออกเป็นแต่ละแบรนด์ แต่จะอยู่ภายใต้ชื่อสินค้าตราเกษตร



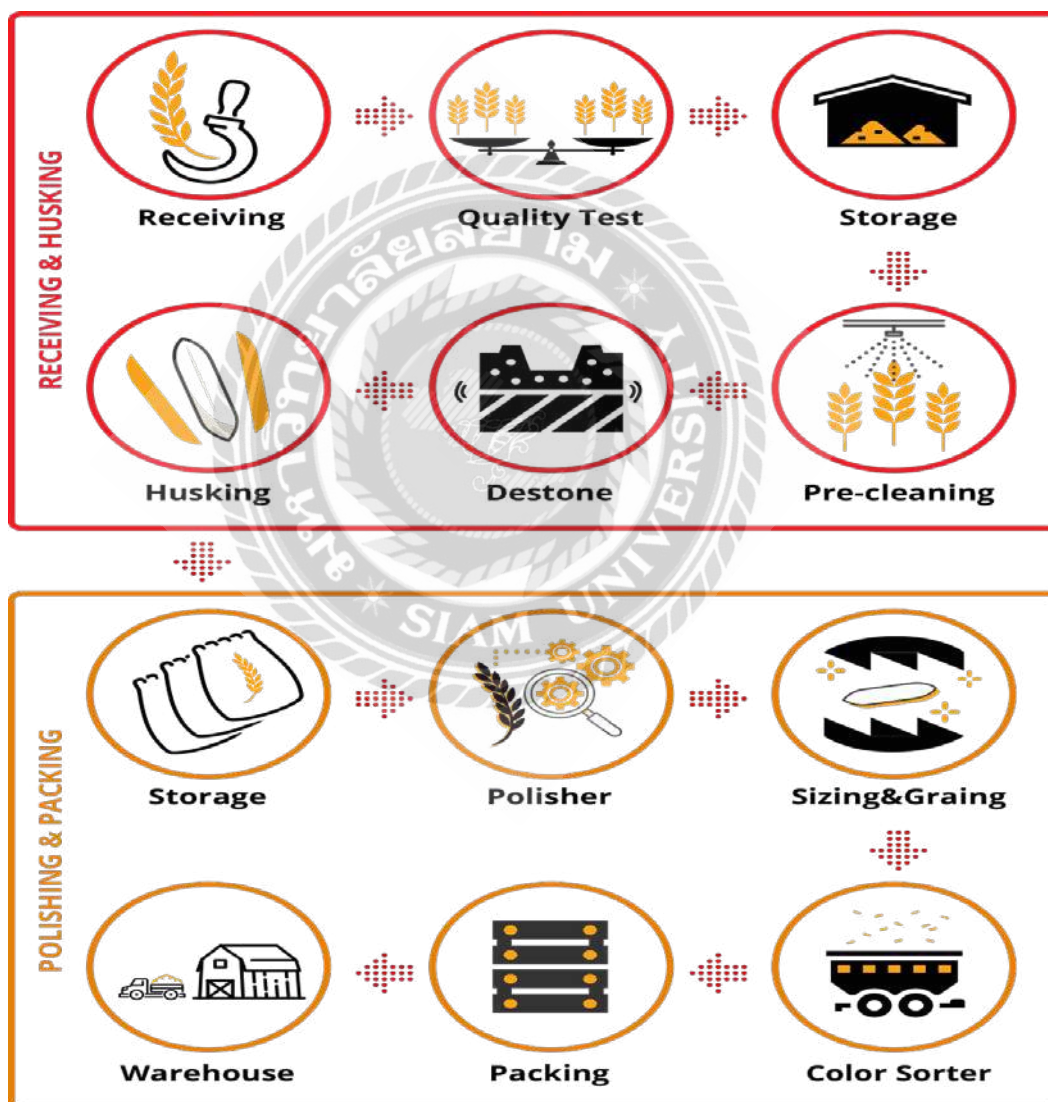
รูปภาพที่ 4.13 สัญลักษณ์ตราสินค้า

ซึ่งแบรนด์สินค้าหลักๆที่นำส่งออกต่างประเทศจะมีดังรูปที่ 4.3 ยังไม่นับสินค้าที่มีการจำหน่ายภายในประเทศ

4.5.1 ข้อมูลและวิธีการผลิตสินค้าก่อนส่งออก

4.5.1.1 ข้าว

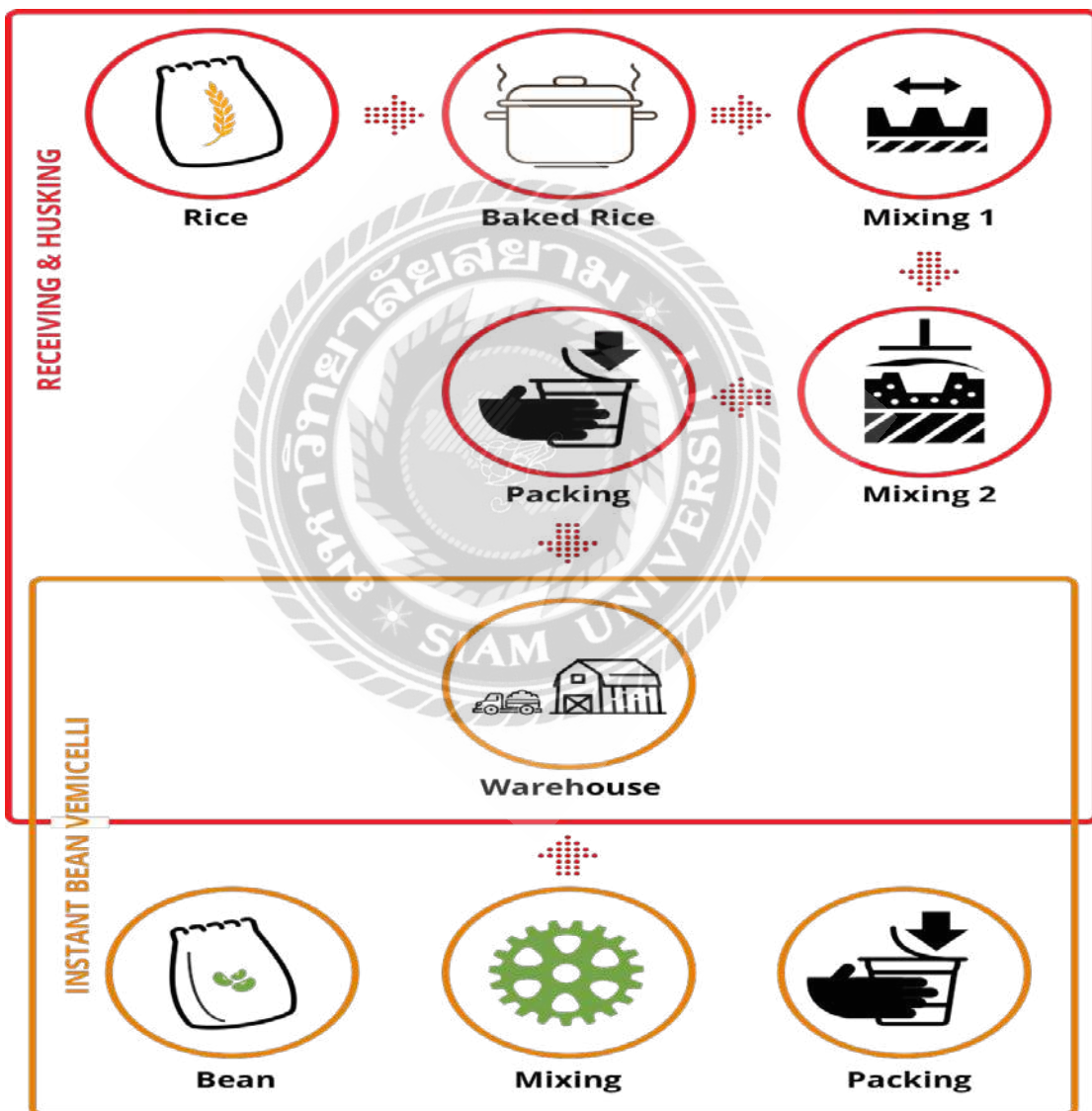
จากแหล่งที่ดีที่สุดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทยกระบวนการคัดเลือกพันธุ์ข้าวที่มีคุณภาพคือข้าวเปลือกหอมมะลิ 105 ที่ผ่านกระบวนการ ผลิตและบรรจุในโรงงานที่มีเทคโนโลยีสูงและทันสมัย บริษัท ได้รับการรับรอง ได้รับมาตรฐานจากกรมการค้าภายใน HACCP, GMP และ ISO 9001: 2000 ข้าวหอมมะลิ 100% เป็นข้าวที่ได้รับการยอมรับทั้งในและต่างประเทศ เมล็ดมีทั้งเมล็ดมีกลิ่นหอมและเพิ่มขึ้นในหม้อหลังการปรุงอาหาร



รูปภาพที่ 4.14 ขั้นตอนการผลิตข้าว

4.5.1.2 อาหารสำเร็จรูป

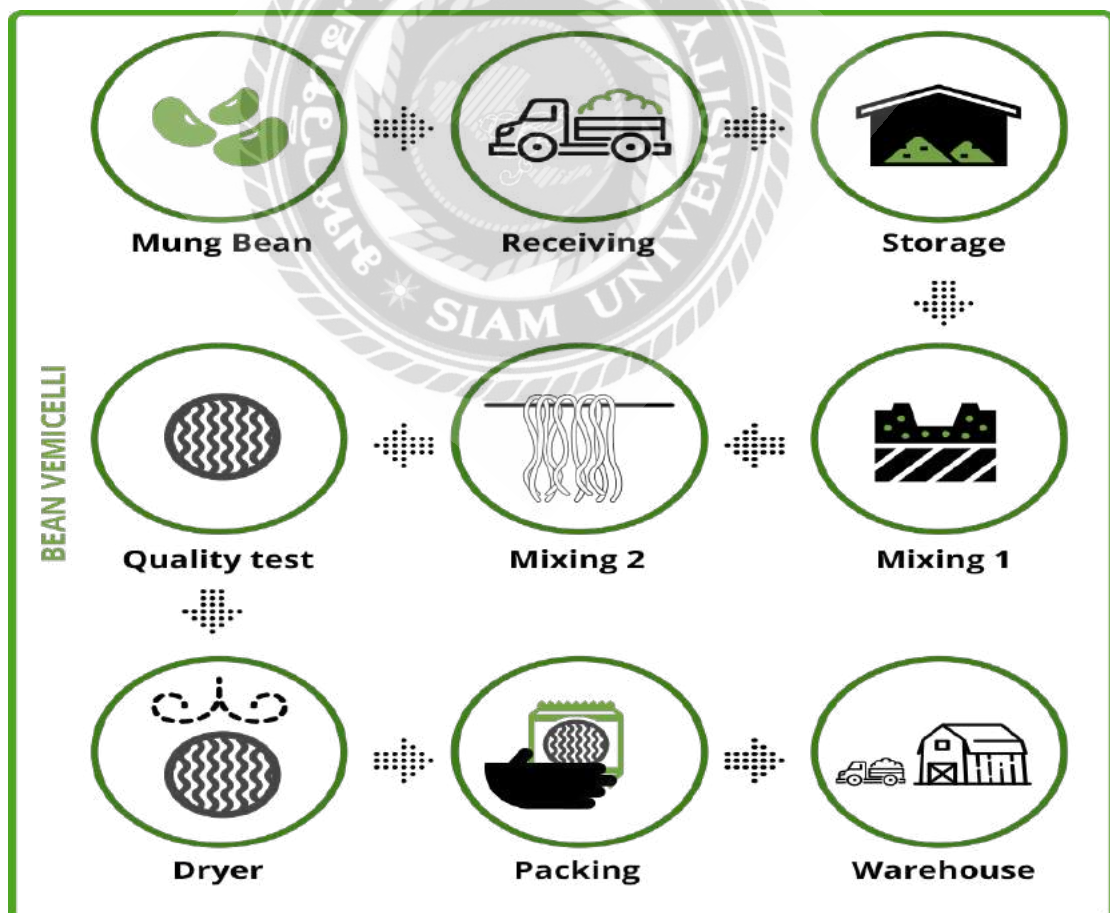
อาหารกระป๋องสำเร็จรูปจำพวก โจ๊ก ไข่กวน เส้น หรือ ข้าวต่างๆ



รูปภาพที่ 4.15 อาหารสำเร็จรูป

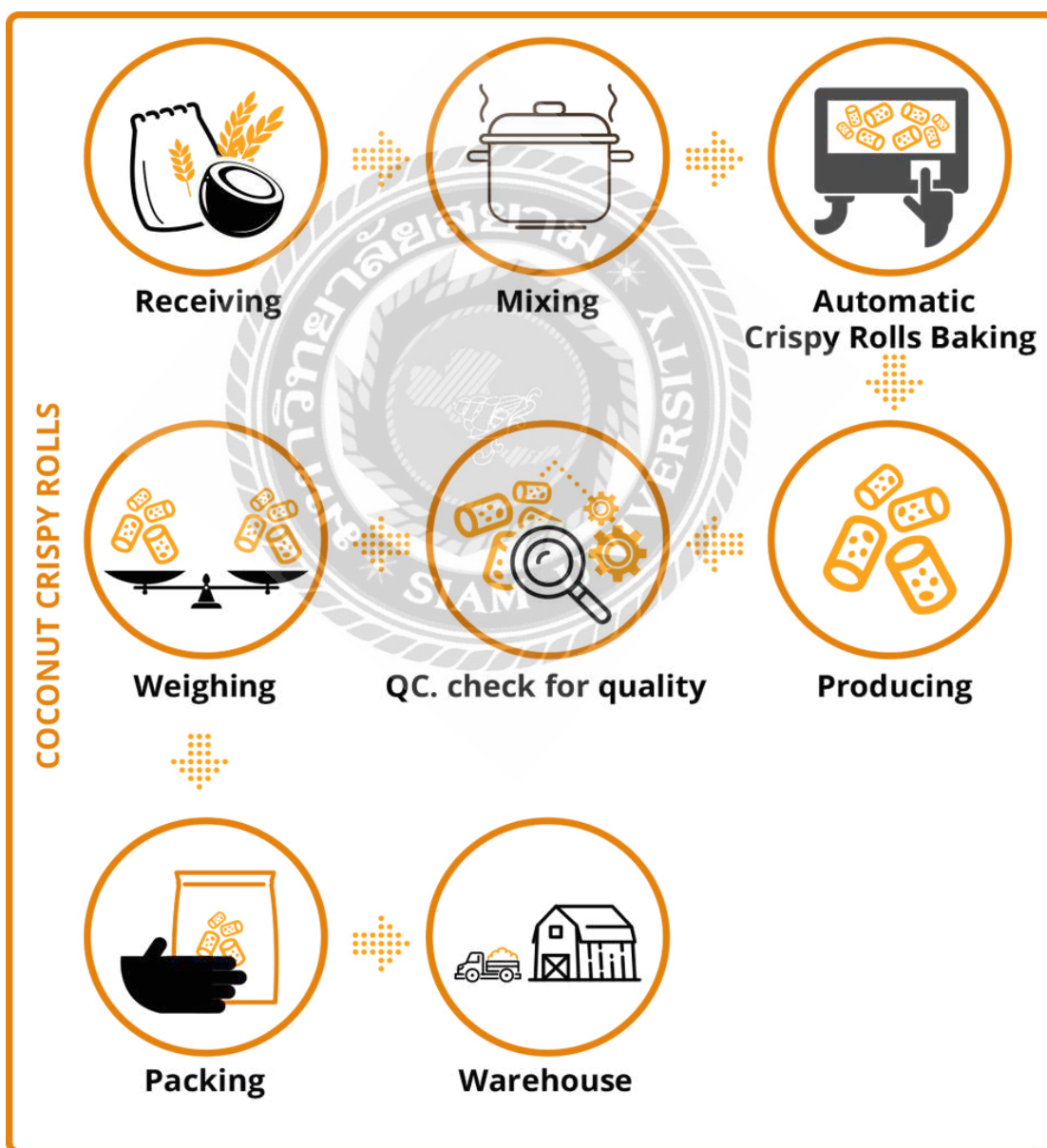
4.5.1.3 รุ้นเส้น

รุ้นเส้นถั่วเขียวตราเกษตรทำจากแป้งถั่วเขียว 100% ผ่านกรรมวิธี เครื่องจักรที่ทันสมัยสำหรับผลิตภัณฑ์ที่สะอาดและปลอดภัย ทำรุ้นเส้นถั่วรุ้นเส้นนุ่มปราศจากคอเลสเตอรอลและปราศจากไขมัน



รูปภาพที่ 4.16 สินค้าถั่วเขียว

4.5.1.4 ทองม้วน



รูปภาพที่ 4.17 ทองม้วน

การผลิตทองม้วนนั้นทางบริษัท ไทยฮา ไม่ได้เป็นผู้ผลิตเอง เป็นเพียงแค่ผู้ที่ทำบรรจุภัณฑ์ และผู้ส่งออกเท่านั้น ผู้ผลิตทองม้วนคือ บริษัท อัลบาทรอส จำกัด จังหวัดกาญจนบุรี เป็นผู้ที่ร่วมทำงานกับบริษัท ไทยฮา ในฐานะผู้ผลิตทองม้วนและนำส่งกลับมาให้ทางบริษัทส่งออก



4.6 การทำความสะอาดคลังเพื่อการตรวจของ Audit

ในเวลาทุกๆ 1-2 เดือน ทางบริษัท ไทยฮา จำกัด(มหาชน) จะมีการทำความสะอาดคลังสินค้าที่เก็บรักษาบรรจุภัณฑ์ และเครื่องมือในการผลิตสินค้าต่างๆ เพื่อร่อนหน่วยงานเข้ามาตรวจมาตรฐานภายในโรงงาน

4.7 การรับรอง GMP ของบริษัท

บมจ. ไทยฮา ได้พัฒนาคุณภาพการผลิตให้ได้มาตรฐานความปลอดภัยของอาหารในทุกการผลิตเช่นการผลิตข้าวและธัญพืชการผลิตวุ้นเส้น เราได้รับแบรนด์ไทยจากกรมการค้าภายใน และได้รับการรับรองจาก BRC, USFDA, Halal, GMP และ HACCP ซึ่งรวมถึงรางวัลการส่งออกของนายกรัฐมนตรีหรือรางวัล PM ซึ่งเป็นรางวัลสูงสุดของรัฐบาลสำหรับผู้ส่งออกที่โดดเด่น



รูปภาพที่ 4.18 การรับรองมาตราของบริษัท

บทที่ 5

สรุปผลและข้อเสนอแนะ

5.1 สรุปผลโครงการหรืองานวิจัย

5.1.1 สรุปผลโครงการ

จากการทำโครงการ “การบรรจุสินค้าขึ้นตู้คอนเทนเนอร์” นั้น เป็นการจัดทำขั้นตอนและวิธีการบรรจุและส่งสินค้าของบริษัท ไทยฮา จำกัด มหาชน ว่ามีขั้นตอนและข้อมูลอย่างไรบ้าง

หลังจากการดำเนินโครงการเสร็จสิ้นแล้วนั้น ทำให้ตัวผู้จัดทำเองได้มีการเรียนรู้เกี่ยวกับ การบรรจุสินค้า การเช็คข้อมูล และสินค้าประเภทต่างๆ

5.1.2 ข้อจำกัดหรือปัญหาในการจัดทำโครงการ

- เนื่องจากเวลาที่ทำโครงการ และการทำงานที่กระชั้นชิดเกินไป ทำให้ทำงานไม่ตรงตามเวลาบางส่วน
- ไม่สามารถไปสถานที่ส่งตู้คอนเทนเนอร์ได้ด้วยตัวเอง

5.1.3 ข้อเสนอแนะเพื่อเป็นแนวทางให้กับผู้อื่น

- การทำงานควรมีการวางแผนที่ดียิ่งขึ้น เนื่องจากทำงานกันหลายฝ่าย เพื่อผลกำไรที่สูงที่สุดของทางบริษัท

5.2 สรุปผลการปฏิบัติสหกิจศึกษา

5.2.1 ข้อดีของการปฏิบัติสหกิจศึกษา

- ได้นำความรู้ที่ได้ศึกษาในห้องเรียน ไปใช้ในการทำงาน
- ได้เรียนรู้ข้อมูลและวิธีการทำงานของบริษัท
- ได้เข้าใจสังคมของการทำงานในชีวิตจริง

5.2.2 ปัญหาที่พบจากการปฏิบัติสหกิจศึกษา

- ต้องทำความเข้าใจเกี่ยวกับงานในช่วงแรกๆที่เริ่มปฏิบัติ

30 อาจมีข้อผิดพลาดในการทำงานเป็นบางครั้ง

5.2.3 ข้อเสนอแนะจากการปฏิบัติสหกิจ

- การเรียนรู้และฝึกฝนเป็นปัจจัยสำคัญในการทำงานจริง



บรรณานุกรม

บริษัท ไทยสา จำกัด (มหาชน). (2559). *ประวัติบริษัท*. เข้าถึงได้จาก

<https://www.kasetbrand.co.th/about/history/>

TD-INTER. (2559). *ความรู้เกี่ยวกับตู้ Container*. เข้าถึงได้จาก

<https://sites.google.com/site/tdintercoltd/khwam-ru-keiyw-kab-tucontainer>



ภาคผนวก





รูปที่ 1 การจัดเตรียมบรรจุภัณฑ์



รูปที่ 2 สินค้าที่รอทำการโหลด



รูปที่ 3 นำสินค้าตัวอย่างออกจำหน่าย



รูปที่ 4 กิจกรรมจากทางบริษัท



รูปที่ 5 คลังเก็บสินค้าฝ่ายต่างประเทศ