

การพัฒนารูปแบบและระบบฐานข้อมูลมาตรฐานสำหรับ งานออกใบขนสินค้าขาออก กรณีศึกษา บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) THE DEVELOPMENT OF PRODUCTION PROCEDURE AND STANDARD DATABASE FOR EXPORT DECLARATION JOB CASE STUDY: THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC COMPANY LIMITED

นางสาวสุวสา ทองนาค

10

โครงงานสหกิ<mark>จศ</mark>ึกษานี้เป็<mark>น</mark>ส่วน<mark>หนึ่งข</mark>องกา<mark>รศึก</mark>ษาตามหลักสูตร ้ปริญญาบ<mark>ริหา</mark>รธุรกิจบั<mark>ณ</mark>ฑิต สา<mark>ขาก</mark>ารจัด<mark>การ</mark>อุตสาหกรรม คณะบริหารธุรกิจ สถาบันเทคโนโลยี ไทย-ญี่ปุ่น W.M. 2000 WSTITUTE O

การพัฒนารูปแบบและระบบฐานข้อมูลมาตรฐานสำหรับงานออกใบขนสินค้าขาออก กรณีศึกษา บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) THE DEVELOPMENT OF PRODUCTION PROCEDURE AND STANDARD DATABASE FOR EXPORT DECLARATION JOB CASE STUDY: THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC COMPANY LIMITED

นางสาวสุวสา ทองนาค

โครงงานสหกิจศึกษานี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร บริหารชุรกิจบัณฑิต สาขาการจัดการอุตสาหกรรม คณะบริหารชุรกิจ สถาบันเทคโนโลยีไทย - ญี่ปุ่น ปีการศึกษา 2560

คณะกรรมการสอบ

.....กรรมการสอบ

(อาจารย์วิฐิณัฐ ภัคพรหมินทร์)

......ประ<mark>ธาน</mark>สหกิจศึกษาสาขาวิชา

(อาจาร<mark>ย์วุฒิ</mark>พงษ์ ปะวะ<mark>ส</mark>าร)

ชื่อโครงงาน การพัฒนารูปแบบและระบบฐานข้อมูลมาตรฐานสำหรับ งานออกใบขนสินค้าขาออก กรณีศึกษา บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) THE DEVELOPMENT OF PRODUCTION PROCEDURE AND STANDARD DATABASE FOR EXPORT DECLARATION JOB ผู้เขียน นางสาวสุวสา ทองนาค คณะวิชา บริหารธุรกิจ สาขาวิชา การจัดการอุตสาหกรรม อาจารย์ที่ปรึกษา ปัณณทัต จอมจักร์ พนักงานที่ปรึกษา กมลวรรณ ปาสุวรรณ ชื่อบริษัท บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ประเภทธุรกิจ/สินค้า การขนส่งทางอากาศ

บทคัดย่อ

105

การพัฒนารูปแบบและระบบฐานข้อมูลมาตรฐานสำหรับงานออกใบขนสินค้าขาออก เป็น การปรับปรุงวิธีการคำเนินงานในกระบวนการออกใบขนสินค้า (ภายในประเทศ) ที่เกิดขึ้นในบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) โดยการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างบริษัทฯ กับกรมศุลกากรเนื่องจาก ฐานข้อมูลด้านพิกัดศุลกากรไม่มีการบันทึก และปรับปรุงข้อมูลที่เป็นปัจจุบันไว้ในระบบฐานข้อมูล ้งองบริษัท ทำให้เกิดปัญหาการจัดทำใบงนสินค้างาออกใช้เวลาเกินความจำเป็นเกิดความสูญเปล่า ในด้านเวลาและกร<mark>ะบวนการค</mark>ำเนิน<mark>ง</mark>านที่<mark>ซ้ำซ้อ</mark>นเกินไป โดย<mark>ก่อนก</mark>ารปรับปรุงพบว่าเวลาที่ใช้ใน การออกใบขนสินค้าขาออ<mark>กอยู่</mark>ที่ 58-60 น<mark>าทีต่อวัน</mark> คิดเ<mark>ป็นร้อย<mark>ละ 3</mark>8 ของเวลาที่ใช้ในการทำงาน</mark> ้ทั้งหมดในแผนกพิธีการข<mark>นส่งเ</mark>เละบรรจุห<mark>ีบ</mark>ห่อ (TS-S : Packing) ซึ่งเกิดจากข้อมูลที่ไม่ตรงกันใน กระบวนกา<mark>รคำเน</mark>ินงานซ้ำซ<mark>้อ</mark>น จึงท<mark>ำให้ก</mark>รมศุล<mark>กากร</mark>ปฏิเสธและส่งคืนใบขนสินค้า ฐานข้อมูล ้เนื่องจากข้อมูล บางประเ<mark>ภทผิด</mark>พลาด อ<mark>าท</mark>ิ พิกัดศุลกา<mark>กร</mark>หรือ<mark>ตัวเลข</mark>สถิติ ดังนั้นผู้วิจัยจึงศึกษาเพื่อ ค้นหาวิธีการ ปรับปรุงแก้ไขการคำเนินงาน โดยใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามาเป็นตัวกลาง ้เชื่อมโยงฐาน ข้อมูลระหว่างบริษัทฯกับกรมศุลกากร เพื่อให้มีข้อมูลเป็นมาตรฐานเดียวกัน โดยใช้ หลัก ECRS รวม กระบวนการการทำงาน โดยใช้โปรแกรม Microsoft Access และ Microsoft Excel เป็นตัวกลาง เชื่อมโยงข้อมูล

ผลลัพธ์จากการปรับปรุงแก้ไขคือ สามารถลดเวลาที่ใช้ในการดำเนินงานลงร้อยละ 48 หรือ กิดเป็น 27 นาที เกิดผลกระทบตามมาคือบริษัทมีรูปแบบการจัดทำใบขนสินค้าขาออกเป็น มาตรฐานเดียวกันกับกรมสุลกากร จำนวนการออกใบขนสินค้าขาออกลดลงกิดเป็นร้อยละ 60 ขั้นตอนการ ทำงานลดลงเหลือ 7 ขั้นตอน จากเดิม 8 ขั้นตอน หรือกิดเป็นร้อยละ 12.5 บรรลุ เป้าหมายที่ตั้งไว้ สามารถสร้างความเชื่อมโยงระบบฐานข้อมูลระหว่างบริษัทและกรมสุลกากรและ ยังสามารถลด ความสูญเปล่าและเกิดประสิทธิภาพใน การดำเนินงานมากขึ้น

กุลโนโลยั77

TC

ข

Project's name	THE DEVELOPMENT OF PRODUCTION PROCEDURE AND		
	STANDARD DATABASE FOR EXPORT DECLARATION JOB		
Writer	Suwasa Thongnark		
Faculty	Business Administration, Industrial Management		
Faculty Advisor	Pannathadh Chomchark		
Job Supervisor	Kamonwan Pasuwan		
Company's name	Thai Airways International Public Company Limited		
Business Type	Airfreight Transportation		

Abstract

The development of the production procedure and the standard database for the export declaration job is to improve the process of the export declaration (domestic) that happened at Thai Airways International Public Company Limited, in which the current system still encounters problems with the customs department. The reason is that there are no connections between the information base from the company and the customs department. The customs department lack of the latest information record, causing the problem. The problem is it takes way too long to do the export declaration jobs, which lasts from 58 to 60 minutes per day taking up 38 percent of the working hours at the Aircraft Manufacturing Shipping and Packing Department (TS-S). This results from the high frequency of the work procedure, which later are rejected from the customs department due to the fallacy in parts of the information such as the commodity code or the statistics code. So to solve this problem, the use of the technological communication system has to take part to create a connection between the company and the customs department to allow the same standards for the information base by using ECRS to combine the working process with the use of the program Microsoft Access and Microsoft Excel.

This solution results in the less amount of time needed to get the process done, approximately 48 percent less or 27 minutes less. The company will then have a better standard of the export declaration jobs. The amount of the export declaration sheets drops 60 percent and the amount of procedures will minimize to only seven steps from eight steps (12.5 percent decrease)

and achieve to connect the information base between the company and customs department, moreover it can lessen the failure rate and improve the work performance.

กุกโนโลยั77 จ

TC

VSTITUTE OF

กิตติกรรมประกาศ

การศึกษากันกว้าด้วยตนเองเรื่องการพัฒนารูปแบบ และระบบฐานข้อมูลมาตรฐานสำหรับ งานออกใบขนสินก้าขาออก จะไม่สามารถประสบผลสำเร็จได้ถ้าหากขาดอาจารย์ที่ปรึกษาสหกิจ อาจารย์ปัณณทัต จอมจักร์ ที่ช่วยให้กำปรึกษา ชี้แนะแนวทาง การแก้ไขปัญหาต่าง ๆ อีกทั้งยัง สละเวลาอันมีก่าตรวจบทวิจัยของข้าพเจ้า

และยังต้องขอบคุณ คุณกมลวรรณ ปาสุววณ ที่เป็นพี่เลี้ยงและเป็นปรึกษาสหกิจศึกษาที่ช่วย หาข้อมูลต่าง ๆ ทั้งรหัสสินค้า, พิกัคศุลกากร, แนะนำวิธีการแก้ปัญหา, ประสานงานกับฝ่ายต่าง ๆ ให้จน ทำให้โปรแกรมฐานข้อมูลและโครงการนี้สามารถประสบความสำเร็จบรรลุวัตถุประสงค์ได้ อีกทั้งต้องขอบคุณพี่ ๆ และเพื่อน ๆ ที่สหกิจศึกษาหรือฝึกงานด้วยกันในแผนกพิธีการขนส่งและ บรรจุหีบห่อ (TS-S) ทั้งที่มาจากสถาบันเดียวกันหรือต่างสถาบันที่ช่วยเป็นกำลังใจและช่วยทำให้ โครงการสหกิจนี้สามารถบรรลุ เป้าหมายได้รวดเร็วยิ่งขึ้น

(0)

สุวสา ทองนาค ผู้จัดทำ



ฉ

		หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย		ก
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ		ค
กิตติกรรมประกาศ		จ
สารบัญ		ฉ
สารบัญตาราง		ា
สารบัญภาพประกอบ	I I I	ល្ង

บทที่

1.	บทนำ	1
	1.1 ชื่อและที่ตั้งของสถานประกอบการ	1
	1.2 ลักษณะธุรกิจของสถานประกอบการ หรือการให้บริการหลักขององค์กร	2
	1.3 รูปแบบการจัดองค์กรและการบริหารองค์กร	2
	1.4 ตำแหน่งและหน้าที่งานที่นักสึกษาได้รับมอบหมาย	5
	1.5 พนักงานที่ปรึกษาและตำแหน่งงานของพนักงานที่ปรึกษา	5
	1.6 ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน	5
	1.7 ที่มาและความสำคัญของปัญหา	6
	1.8 วัตถุประสงค์หรือจ <mark>ุดมุ่ง</mark> หมายของโ <mark>ครงงาน</mark>	6
	1.9 ขอบเขตในการปฏิ <mark>บัติงา</mark> น	6
	1.10 ผลที่คาคว่าจะ ได้ <mark>รับจา</mark> กการปฏิบั <mark>ติ</mark> งานหรือ <mark>โครงง</mark> านที่ไ <mark>ด้รับม</mark> อบหมาย	7
	1.11 นิยามศัพท์เฉพาะ	7

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
 ทฤษฎีและเทคโนโลยีที่ใช้ในการปฏิบัติงาน 	9
2.1 แนวคิดทฤษฎีและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง	9
2.1.1 ระบบการจัดการฐานข้อมูล	9
2.1.2 ความสูญเปล่าที่เกิดขึ้นในกระบวนการผลิต	10
2.1.3 หลักการ ECRS	13
2.1.4 การแลกเปลี่ยนข้อมูลสารสนเทศทางอิเล็กทรอนิกส์	14
2.1.5 แผนภูมิกระบวนการผลิตแบบต่อเนื่อง (Flow Process Chart)	17
2.1.6 การวิเคราะห์สาเหตุของปัญหา (Why-Why Analysis)	18
2.1.7 แผนภูมิพาเร โต้ (Pareto Diagram)	19
2.2 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	20
 แผนงานการปฏิบัติงานและขั้นตอนการดำเนินงาน 	23
3.1 แผนงานปฏิบัติงาน	23
3.2 รายละเอียดงานโครงงานสหกิจ	24
3.3 ขั้นตอนการดำเนินงานที่นักศึกษาปฏิบัติงานหรือโครงงาน	29
3.4 การวิเคราะห์ปัญหา	35
4. ผลการดำเนินงาน ก <mark>ารวิเ</mark> คราะห์แล <mark>ะสรุปต่าง</mark> ๆ	40
4.1 ขั้นตอนและผลกา <mark>รดำเน</mark> ินงาน	40
4.2 ผลการคำเนินงาน	56
4.3 ผลที่ได้รับกับวัตถุประสงค์และจุดมุ่งหมายการปฏิบัติงาน	61

STITUTE OF

สารบัญ (ต่อ)

บทที่		หน้า
5. บทสรุปและข้อเสนอแนะ		62
5.1 สรุปผลการคำเนินงาน		62
5.2 แนวทางแก้ไวปัญหา		65
5.3 ข้อเสนอแนะจากการคำเนิ	นงาน	66
บรรณานุกรม	ูนเล <i>ิ</i> สัว	67
ภาคผนวก		69
ภาคผนวก ก. คู่มือการออกใบ	ขนสินค้าขาออก โคยใช้โปรแกรม	70
Microsoft Acces	ss และ Microsoft Excel	
ภาคผนวก ข. หนังสือรับรองก	ารใช้ประโยชน์ของผลงานวิจัย	80
ประวัติผู้จัดทำ		83

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า	
2.1 สัญลักษณ์และควา	มหมายที่ใช้ใน Flow Process Chart	17	
2.2 กระบวนการผลิตอ	ย่างต่อเนื่อง (Flow Process Chart)	17	
3.1 แผนการดำเนินงาน		23	
3.2 Flow Process Char	t แสดงเวลาการทำงานในขั้นตอนบร	รจุสินค้า 28	
และทำใบขนสินค้า	ขาออก		
3.3 Flow Process Char	t แสดงเวลาการออกใบกำกับใบงนลิ	ในค้าขาออก 31	
และใบขนสินค้าขา	ออก		
3.4 Flow Process Char	t แสดงเวลาการออกใบกำกับใบขนลิ	ในค้าขาออก 37	
และใบขนสินค้าขา	ออก		
4.1 แผนการคำเนินงาน	ระหว่างแผนการคำเนินงานและการ	คำเนินที่แท้จริง 40	
4.2 การแสดงกระบวน	การทำใบขนส่งสินค้าขาออกของแผ	มก Packing 41	
4.3 Flow Process Char	t หลังปรับปรุงการทำงาน	60	
4.4 การเทียบเวลาและจั	ำนวนรายการในการออกใบขนสินค้	้าขาออกทั้งหมด 60	
5.1 Flow Process Char	t เมื่อเทียบระหว่างก่อนปรับปรุง, เวล	าาที่คาคหวัง 62	
และเวลาหลังปรับบ	วรุง		
5.2 เทียบเวลาทั้งหมคร	ะหว่างก่อนปรับปรุง, เวลาที่คาดหวัง	63	
และหลัง <mark>ปรับปรุง</mark>			
5.3 การเทียบผลกา <mark>รคำ</mark>	เนินงานกับผ <mark>ุลที่คา</mark> คว่าจะไ <mark>ด้</mark> รับ	65	

TC

STITUTE OF

สารบัญภาพ

	ภาพที่		หน้า	
	1.1	ตราสัญลักษณ์ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	1	
	1.2	แผนที่สถานที่ปฏิบัติงาน	1	
	1.3	แสดงการแบ่งตัวเลขของรหัสสถิติ	8	
	2.1	แสดงวิธีการกิดของ Why-Why Analysis	18	
	2.2	หน้าตา Pareto Diagram	19	
	3.1	ขั้นตอนที่ 1 "รับสินค้าและตรวจสอบสินค้า"	25	
	3.2	ขั้นตอนที่ 2 "แยกจุดปลายทางที่จะส่ง"	25	
	3.3	ขั้นตอนที่ 3 "นำข้อมูลเข้าระบบ SAP และสร้าง ใบกำกับสินค้า"	25	
	3.4	ขั้นตอนที่ 4 "พิมพ์ Packing Sheet และจัดการใบกำกับสินค้า"	26	
~	3.5	ขั้นตอนที่ 5 "พิมพ์แผ่นระบุสินค้า และติดที่สินค้า"	26	
	3.6	ขั้นตอนที่ 6 "สร้างใบกำกับใบขนสินค้า และใบขนสินค้าขาออก"	26	
	3.7	ขั้นตอนที่ 6 "สร้างใบกำกับใบขนสินค้า และใบขนสินค้าขาออก" (ต่อ)	27	
	3.8	ขั้นตอนที่ 7 "แยกประเภทของบรรจุสินค้าและห่อสินค้า"	27	
	3.9	ขั้นตอนการดำเนินงาน	29	
	3.10	รวบรวมรหัสสินค้า และ พิกัคศุลกากรจากข้อมูลเคิมซึ่ง ร้อยละ 60	32	
		ของข้อมูลทั้งหมดที่ไม่มีการระบุพิกัดสินค้า		
	3.11	เปลี่ยนพิก <mark>ัดกรมศุลกากรใหม่</mark> (เ <mark>ฉพาะพิ</mark> กัดที่ถูกเ <mark>ปลี่</mark> ยน)	32	
		และสร้างฐานข้อ <mark>มูลให</mark> ม่		
	3.12	รวบรวมข้อมูลปั <mark>จจุบัน</mark> ในส่วนที่ยั <mark>ง</mark> ไม่มีพิ <mark>กัดและท</mark> ำข้อมู <mark>ลให้เ</mark> ป็นปัจจุบัน	33	
-	3.13	แก้ไขรหัสสถิติ	33	
	3.14	เรียนรู้โปรแกรม <mark>Micr</mark> osoft Acce <mark>ss</mark> และจัดควา <mark>มเ</mark> ชื่อมโ <mark>ยงระห</mark> ว่าง SAP,	34	
	1	Microsoft Excel และ iXimple		
	3.15	จัดทำกู่มือการทำใบขนสินก้ำขาออก	34	
	4.1	เวลาการทำงานแต่ละกระบวนการ ระหว่างวันที่ 25-29 ธันวาคม 2560	44	
	4.2	Pareto Diagram ระหว่างขั้นตอนและร้อยละของเวลาการทำงาน	45	
	4.3	โครงสร้างการวิเคราะห์ Why Why Analysis	45	

สารบัญภาพ (ต่อ)

ć	ภาพที่		หน้า
	4.4	ขั้นตอนที่ 1 – รวบรวมรหัสสินค้า และ พิกัคศุลกากรจากข้อมูลเดิมซึ่ง	46
		ร้อยละ 80 ของข้อมูลทั้งหมดที่ไม่มีการระบุพิกัดสินค้า	
	4.5	ขั้นตอนที่ 2 – เปลี่ยนพิกัดกรมศุลกากรใหม่ (เฉพาะพิกัดที่ถูกเปลี่ยน)	46
		และสร้างฐานข้อมูลใหม่	
	4.6	ขั้นตอนที่ 3 – รวบรวมข้อมูลปัจจุบันในส่วนที่ยังไม่มีพิกัด	47
		และทำข้อมูลให้เป็นปัจจุบัน	
	4.7	ขั้นตอนที่ 4 – แก้ไขรหัสสถิติ	47
	4.8	ขั้นตอนที่ 1 - เปิดโปรแกรม Microsoft Access และไปที่ "external data"	48
		และคลิกที่ "text file"	
	4.9	ขั้นตอนที่ 2 – คลิกที่ "Browse"	48
	4.10	ขั้นตอนที่ 3 – เลือกที่ไฟล์ "iXimple" และคลิก "Open"	49
	4.11	ขั้นตอนที่ 4 – เลือก "link to the data source by creating a link table"	49
		และคลิก "OK"	
	4.12	ขั้นตอนที่ 5 – คลิก "Advanced"	49
	4.13	ขั้นตอนที่ 6 – เลือก "All" และ "Thai (Windows)" ตามลำคับ	50
		แล้วคลิก "Specs"	
	4.14	ขั้นตอนที่ <mark>7 – เถือก "shipme</mark> nt Import Specification" แ <mark>ถ้วกถิ</mark> ก "OK"	50
	4.15	ขั้นตอนที่ 8 – คลิ <mark>กปุ่ม</mark> "Next" ไป <mark>เรื่อย ๆ จนกว่าจ</mark> ะเสร็จ <mark>สิ้น</mark>	50
	4.16	ขั้นตอนที่ 8 – คลิ <mark>กปุ่ม</mark> "Next" ไป <mark>เรื่</mark> อย <mark>ๆ จนกว่าจ</mark> ะเสร็จ <mark>สิ้น (</mark> ต่อ)	51
	4.17	ขั้นตอนที่ 9 – ไป <mark>ที่ "C</mark> reate" แถบ <mark>เ</mark> ครื่องมือ <mark>ข้างบน</mark> คลิก <mark>ที่ "Q</mark> uery Design"	51
	4.18	ขั้นตอนที่ 10 – จ <mark>ะขึ้นห</mark> น้าต่าง "S <mark>h</mark> ow Table" <mark>ดับ</mark> เบิ้ลคลิ <mark>กที่ "</mark> iXimple"	51
	4.19	ขั้นตอนที่ 11 – ดับเบิ้ลคลิกที่ "Q_Custom_Code"	52
	4.20	ขั้นตอนที่ 12 – ในตาราง iXimple คลิกที่ "รหัสสินค้า" และเลือก	52
		เป็น "Material" ในช่อง Q_Custom_code หลังจากนั้น คลิกขวาที่บรรทัดนั้น	
	4.21	ขั้นตอนที่ 13 – เลือกหัวข้อที่ 2 และกค "OK"	52

IC.

สารบัญภาพ (ต่อ)

í	กาพที่		หน้า
	4.22	ขั้นตอนที่ 14 – ดับเบิ้ลกลิกหัวข้อขอบเขตที่จำเป็นต้องอยู่ในกำสั่ง	53
		ตามลำดับต่อไปนี้	
	4.23	ขั้นตอนที่ 15 – กด "Save" และเริ่มกำสั่ง	55
	4.24	ขั้นตอนที่ 1 – นำข้อมูลออกจาก SAP	56
	4.25	ขั้นตอนที่ 1 – คัดแปลงข้อมูลที่ได้จาก SAPใน Microsoft Access	56
	4.26	ขั้นตอนที่ 2 – นำข้อมูลออกจาก Microsoft Access แปลงไฟล์เป็น	57
		ใฟล์ Microsoft Excel	
	4.27	ขั้นตอนที่ 2 – แก้ไขข้อมูวันที่ส่งสินค้า น้ำหนัก จำนวนสินค้า	57
		ໃน Microsoft Excel	
	4.28	ขั้นตอนที่ 3 – นำเข้า (อัพโหลด) ไฟล์เข้าใน iXimple	57
	4.29	ขั้นตอนที่ 4 – กรอกรายละเอียคด้านเอกสาร การขนส่งและ	58
		สิทธิประโยชน์ และขั้นตอนที่ 5 – ลงลายเซ็นอิเล็กทรอนิกส์	
	4.30	ขั้นตอนที่ 6 – ส่งข้อมูลให้กรมศุลกากร	58
	4.31	ขั้นตอนที่ 7 – พิมพ์ใบขนสินค้าขาออก	59
	4.32	สร้างคู่มือการทำงานให้แก่พนักงาน	59
	5.1	รูปแบบการคำเนินงานเป็นมาตรฐาน จำนวนการออกใบขนลคลง	63
	5.2	ระบบฐาน <mark>ข้อมูลมีควา</mark> มสัมพันธ์กัน จำนวนการถูกปฏิเสธจาก	64
		กรมศุลฯ น้อยลง	
	5.3	ขั้นตอนการทำงา <mark>นแล</mark> ะความสูญเปล่าล <mark>คลง</mark>	64
	ก.1	คู่มือการออกใบข <mark>นสิน</mark> ค้าขาออก ขั้นตอนที่ 1	71
	ก.2	คู่มือการออกใบข <mark>นสิน</mark> ค้าขาออก ขั้นตอนที่ 2-4	72
	ก.3	คู่มือการออกใบขนสินค้าขาออก ขั้นตอนที่ 5	72
	ก.4	คู่มือการออกใบขนสินก้าขาออก ขั้นตอนที่ 6	73
	ก.5	คู่มือการออกใบขนสินค้าขาออก ขั้นตอนที่ 7	73
	ก.6	คู่มือการออกใบขนสินค้าขาออก ขั้นตอนที่ 8	74
	ก.7	คู่มือการออกใบขนสินค้าขาออก ขั้นตอนที่ 9	74

สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่		หน้า
ก.8	คู่มือการออกใบขนสินค้าขาออก ขั้นตอนที่ 10	75
ก.9	คู่มือการออกใบขนสินค้าขาออก ขั้นตอนที่ 11	75
ก.10	กู่มือการออกใบขนสินค้าขาออก ขั้นตอนที่ 12	76
ก.11	คู่มือการออกใบขนสินค้าขาออก ขั้นตอนที่ 13	76
ก.12	คู่มือการออกใบขนสินค้าขาออก ขั้นตอนที่ 14	77
ก.13	คู่มือการออกใบขนสินค้าขาออก ขั้นตอนที่ 15	ET T
ก.14	คู่มือการออกใบขนสินค้าขาออก ขั้นตอนที่ 16	78
ก.15	กู่มือการออกใบขนสินค้าขาออก ขั้นตอนที่ 17	78
ก.16	คู่มือการออกใบขนสินค้าขาออก ขั้นตอนที่ 18-1	9 79

จิ

บทที่ 1 บทนำ

1.1 ชื่อและที่ตั้งของสถานประกอบการ

1.1.1 ชื่อสถานประกอบการ

ฝ่ายช่าง บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)



ภาพที่ 1.1 ตราสัญลักษณ์ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

(ที่มา https://en.wikipedia.org/wiki/Thai_Airways)

1.1.2 ที่ตั้งสถานประกอบการ

10

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) 333/2 หมู่ 1 ตำบลหนองปรือ อำเภอบางพลี จังหวัด สมุทรปราการ 10540



ภาพที่ 1.2 แผนที่สถานที่ปฏิบัติงาน (หมายเลข 8 ฝ่ายช่าง บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน))

(ที่มา Brochure www.airportthai.co.th)

1.2 ลักษณะธุรกิจของสถานประกอบการ หรือการให้บริการหลักขององค์กร

ฝ่ายช่าง กองกลังและบริการพัสดุ (Store & Material Service Department : TS) เป็น แผนกเพื่อทำหน้าที่สนับสนุนงานด้านการตรวจรับ ตัดจ่าย จัดเก็บรักษา อะไหล่สำรองของ เกรื่องบินในรุ่นต่าง ๆ อีกทั้งยังบันทึกข้อมูล เก็บเอกสาร ให้ถูกต้องและรวดเร็ว และนำส่งต่อ พิธีการศุลกากร นำเข้าและส่งออก อะไหล่สำรองเครื่องบินรุ่นต่าง ๆ ทั้งในและต่างประเทศ โดยใน ฝ่ายช่างนี้เป็นฝ่ายที่อยู่ในเขตปลอดอากร (Free Zone) ดังนั้นจึงต้องทำรายการพัสดุเข้า-ออกอยู่ ตลอดเวลา ทั้งสินก้าคงกลังและสินค้าที่เข้า-ออก อีกทั้งเพื่อความพร้อมในการให้บริการในด้านการ บิน ต่อลูกก้าในสายการบิน ดังนั้นฝ่ายช่างจึงเปรียบเสมือนฝ่ายสนับสนุนในการให้บริการของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) อาทิเช่น การนำเข้าอะไหล่เครื่องบิน จึงต้องมีความพร้อมอยู่ สม่ำเสมอในการซ่อมแซม ทั้งค้านความปลอดภัย และด้านประสิทธิภาพในการให้บริการ เพื่อให้ ลูกค้าที่ใช้บริการได้เกิดความพึงพอใจสูงสุดภายในระยะเวลาและงบประมาณที่จำกัด

1.3 รูปแบบการจัดองค์กรและการบริหารองค์กร

1.3.1 บริบทองค์กร

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เป็นรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม และ เป็นบริษัทมหาชนจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2534 โดยมี กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่เกินกว่าร้อยละ 50

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจสายการบินที่ให้การบริการขนส่งผู้โดยสาร สินค้า พัสดุภัณฑ์ และไปรษณียภัณฑ์ โดยทำการขนส่งเชื่อมโยงเมืองหลักของประเทศไทยไปยังเมืองต่าง ๆ ทั่วโลก ทั้งแบบเที่ยวบินประจำ เที่ยวบินเช่าเหมาลำ และส่งผ่านเครือข่ายพันธมิตรการบิน โดยมีท่าอากาศ ยานสุวรรณภูมิเป็น<mark>ศูนย์กลางเครือข่ายเส้นทาง</mark>การบิน

นอกจากธุรกิจสายการบินซึ่ง<mark>เป็นธุร</mark>กิจหลักแล้วบริษัทฯ ยังมีการคำเนินกิจการที่เกี่ยว-เนื่องและสนับสนุนการข<mark>นส่ง</mark>ทางอากาศ ลักษณ<mark>ะเป็นหน่ว</mark>ยธุรกิ<mark>งและ</mark>กิจการร่วมทุนประกอบด้วย

- การให้บริการผู้โดยสาร สินด้าเตรียมพร้อมอากาศยานทั้งก่อนและหลังเดินทาง
- การให้บริการอาหารเครื่องดื่มระหว่างการเดินทาง
- การให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยาน
- การให้บริการด้านการอำนวยการบิน
- การจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบิน และการจำหน่ายสินค้าที่ระลึก
- การให้บริการด้านการท่องเที่ยว และสนับสนุนการท่องเที่ยว
- การให้บริการด้านการฝึกอบรมบุคลากรด้านการให้บริการการบิน

(ร่วมทุน)

- การให้บริการด้านการจัดหาแรงงาน (ร่วมทุน)
- การให้บริการเชื้อเพลิงอากาศยาน (ร่วมทุน)
- การให้บริการระบบจำหน่ายและสำรองที่นั่ง (ร่วมทุน)

รายได้หลักของกิจการ ได้จากการขนส่งผู้โดยสาร และสินค้า ในสัดส่วนไม่น้อยกว่า ร้อยละ 95 ส่วนรายได้อีกร้อยละ 5 จะได้จากกิจการสนับสนุนต่าง ๆ

1.3.2 วิสัยทัศน์ ค่านิยม พันธกิจ

ในบทบาทของสายการบินแห่งชาติ บริษัทฯทำการประกาศวิสัยทัศน์เพื่อกำหนด เป้าหมายสูงสุดให้ทราบ และถือเป็นแนวทางที่ทุกฝ่ายมุ่งมั่นจะปฏิบัติหน้าที่ให้บรรลุเป้าหมาย ได้แก่ 'การเป็นสายการบินที่ลูกค้าเลือกเป็นอันดับแรก ให้บริการดีเลิศด้วยเสน่ห์ไทย' โดยมุ่งเน้น การสร้างค่านิยมร่วมให้เกิดขึ้นเพื่อส่งเสริมให้เกิดคุณค่าหลัก ได้แก่ การมุ่งเน้นสร้างความพึงพอใจ ให้ลูกค้า การดำเนินกิจการภายใต้สภาวะต้นทุนและการใช้งบประมาณอย่างเหมาะสม โดยมีความ คล่องตัวเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมในการคำเนินธุรกิจ และเพื่อให้เกิดการ ตอบสนองกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างสมดุล บริษัทฯ ได้ประกาศพันธกิจแสดงถึงความมุ่งมั่น และให้ผู้เกี่ยวข้องยึดถือปฏิบัติ ดังนี้

 ให้บริการขนส่งทางอากาศอย่างครบวงจรทั้งภายในและระหว่างประเทศ โดย มุ่งเน้นในเรื่องมาตรฐานความปลอดภัย ความสะดวกสบาย การบริการที่มีคุณภาพด้วยเอกลักษณ์ ความเป็นไทย เพื่อส่งมอบผลิตภัณฑ์ที่มีคุณค่าและความน่าเชื่อถือสูง รวมทั้งเสริมสร้างความ ประทับใจและความสัมพันธ์ที่ดีกับลูกค้า

 มีการกำกับดูแถกิจการที่ดีตามมาตรฐานสาก<mark>ล เพื่</mark>อสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืน ให้แก่องค์กรและสร้างผลตอบแทนจากการลงทุนที่สูงให้แก่ ผู้ถือหุ้น

 สร้างความแข็งแกร่งในการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ ตระหนักถึงการให้ ความสำคัญแก่ถูกค้า เสริมสร้างขีดความสามารถ ทักษะ และความรับผิดชอบ ตลอดจนเพิ่มพูน ความผูกพันต่อองค์กร เพื่อให้พนักงาน ทำงานอย่างเต็มศักยภาพ

• ช่วยเหลือ ส่งเสริม และแสดงความรับผิดชอบต่อ สังคม และสิ่งแวดล้อม

STITUTE O

1.3.3 โครงสร้างการกำกับดูแล

เพื่อให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ในฐานะบริษัท มหาชน บริษัทฯได้แบ่งโครงสร้างออกเป็น 2 ส่วน ประกอบด้วย 1. คณะกรรมการบริษัทฯ 2. ฝ่าย บริหารบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาและให้ความเห็นชอบในเรื่องสำคัญที่มีผลต่อการ ดำเนินธุรกิจ มีบทบาทในการกำกับดูแลฝ่ายบริหารให้ปฏิบัติตามนโยบายและแผนงานของบริษัทฯ โดยมีการแต่งตั้งคณะกรรมการย่อยชุดต่าง ๆ เพื่อช่วยศึกษารายละเอียดและกลั่นกรองงานเฉพาะ เรื่อง และเพื่อให้เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

ฝ่ายบริหารบริษัทฯ

มีการแบ่งโครงสร้างการบริหารจัดการออกเป็น 2 ส่วน ตามลักษณะงานและบทบาท หน้าที่ เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการปฏิบัติงาน โดยมีสายการรายงานตรงไปยังกรรมการ ผู้อำนวยการใหญ่ ได้แก่

 รุรกิจการบิน เป็นธุรกิจหลักที่ให้บริการขนส่งผู้โดยสาร สินค้า ประกอบด้วย 5 สายงานหลัก ได้แก่ สายการพาณิชย์ สายกลยุทธ์และพัฒนาธุรกิจ สายการเงินและการบัญชี สายทรัพยากรบุคคลและกำกับกิจกรรมองค์กร สายผลิตภัณฑ์และบริการลูกค้า และ 2 ฝ่ายปฏิบัติการ ได้แก่ สายปฏิบัติการ และฝ่ายช่าง

 กลุ่มธุรกิจสนับสนุนการบิน บริหารงานในลักษณะหน่วยธุรกิจ ประกอบด้วย 4 หน่วยธุรกิจ ได้แก่ ฝ่ายการพาณิชย์สินด้าและไปรษณียภัณฑ์ ฝ่ายครัวการบิน หน่วยธุรกิจการบิน ไทยสมายล์ หน่วยธุรกิจการบริการภาดพื้น

1.3.4 กระบวน<mark>การส่งมอบผลิตภัณฑ์</mark>

10

ใช้เครื่องบิน<mark>เป็น</mark>เครื่องมือหลักในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า โดยมีทั้งการลงทุน ซื้อเครื่องบินเพื่อใช้เองและนำส่งผู้โดยสารสินค้าผ่านเครือข่ายพันธมิตร มีกระบวนการซ่อมบำรุง ดูแลเครื่องมือหลักในการส่งมอบ เพื่อสร้างความมั่นใจในการให้บริการ และรักษามาตรฐานให้ เป็นไปตามข้อกำหนด มีกระบวนการให้บริการแบบครบวงจรทั้งก่อน ระหว่างเดินทาง และหลัง การเดินทาง เพื่อให้เกิดการบริการที่ต่อเนื่อง สะดวกสบาย อย่างไร้รอยต่อ มีการประยุกต์ใช้ เทคโนโลยีรวมถึงเครือข่ายสื่อสารเชื่อมโยงการให้บริการครอบคลุมทุกสถานที่ประกอบการ เพื่อให้ผู้รับบริการและบุคลากรผู้ให้บริการได้รับทราบข้อมูลข่าวสารอย่างพร้อมเพรียงทั่วถึง

1.3.5 วิสัยทัศน์ และ คุณค่าหลัก ของฝ่ายช่าง

เป็นสายการบินที่ลูกค้าเลือกเป็นอันดับแรกให้บริการดีเลิศด้วย "เสน่ห์ความเป็นไทย" โดยมีคุณค่าหลัก 3 ประการคือ การมุ่งเน้นการสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้า, มี ประสิทธิภาพในการควบคุมต้นทุน และมีความคล่องตัวสูง

1.3.6 บริษัท วิงสแปน เซอร์วิส จำกัด

คณะกรรมการบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีมติเห็นชอบอนุมัติให้จดทะเบียน จัดตั้งบริษัทในเครือ เพื่อให้บริการงานที่ต้องการบุคลากร เฉพาะบางกลุ่มประเภทงาน ในชื่อ ภาษาไทยว่า "บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด" และชื่อภาษาอังกฤษว่า "WingSpan Services Company Limited" และจดทะเบียนจัดตั้งเมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2553 โดยบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ลงทุนในสัดส่วนร้อยละ 49 (หุ้นสามัญ) และบริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด (PACCO) เป็นบริษัทที่มีองค์กรของรัฐถือหุ้นอยู่ร้อยละ 51 มีผู้แทนของบริษัท การบินไทยฯ ดำรงตำแหน่ง ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ มีวัตถุประสงค์หลักของการดำเนินงานของบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด (WingSpan Services Co., Ltd.) ไม่ได้เพื่อแสวงหากำไร แต่เป็นไปเพื่อสนับสนุน การดำเนินงานของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

1.4 ตำแหน่งและหน้าที่งานที่นักศึกษาได้รับมอบหมาย

ตำแหน่งพนักงานในแผนกพิธีการขนส่งและบรรจุหีบห่อ (TS-S) โดยได้รับหน้าที่ บันทึกข้อมูลและจัดทำใบกำกับสินค้าขาออกและใบขนสินค้าขาออก ซึ่งจำเป็นต้องทำก่อนที่จะนำ สินค้าออกจากเขตปลอดภาษีเพื่อสำแดงให้แก่กรมศุลกากรรับทราบ

1.5 พนักงานที่ปรึกษา และ ตำแหน่งของพนักงานที่ปรึกษา

้ คุณกมลวรร<mark>ณ ป</mark>าสุวรรณ ต<mark>ำแ</mark>หน่<mark>ง ผู้จัดการ</mark>แผนก<mark>พิธีก</mark>ารงนส่งพัสดุและบรรจุหีบห่อ

1.6 ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

เริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560 – 28 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2561 วัน จันทร์ ถึง วันศุกร์ ตั้งแต่เวลา 08:00 – 17:00 โดยมีระยะการปฏิบัติงานทั้งหมด 18 สัปดาห์

VSTITUTE O

1.7 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

หลังจากที่ นายณัฐกิตต์ สุวิทย์ศักดานนท์ นักศึกษาสหกิจคณะบริหารธุรกิจ สาขาการ จัดการอุดสาหกรรม ปีการศึกษาที่ผ่านมา (ปีการศึกษา 2559) ได้สร้างรูปแบบและระบบฐานข้อมูล มาตรฐานสำหรับงานออกใบขนสินด้าขาออกในแผนกพิธีการขนส่งและบรรจุหีบห่อ (TS-S) ที่ เมื่อก่อนได้มีปัญหาในการออกใบกำกับในขนสินด้าขาออกและใบขนสินด้าขาออกให้แก่กรม ศุลกากร เนื่องจากกรมศุลกากรได้เปลี่ยนพิกัดศุลกากรใหม่ทั้งหมด ทำให้ทางบริษัทต้องเปลี่ยนพิกัด ศุลกากร เหื่องจากกรมศุลกากรได้เปลี่ยนพิกัดศุลกากรใหม่ทั้งหมด ทำให้ทางบริษัทต้องเปลี่ยนพิกัด ศุลกากรใหม่ แต่ก็เปลี่ยนไปได้ด้วยความล่าช้าเพราะบริษัทไม่มีฐานข้อมูลเดิมหรือการบันทึก ช้อนหลัง อีกทั้งการบันทึกใบกำกับใบขนสินด้าขาออกและใบขนสินด้าขาออก สามารถทำได้เพียง 1 ครั้งต่อ 1 ประเภทสินด้าเท่านั้น แต่หลังจากการสร้างรูปแบบและระบบฐานข้อมูลมาตรฐาน สำหรับงานออกใบขนสินด้าขาออกนั้น ยังคงมีขั้นตอนที่สามารถพัฒนาลดขั้นตอนการปฏิบัติงาน และลดเวลาในการทำงาน เพื่อให้พนักงานสามารถทำงานได้สะดวกและรวดเร็วมากขึ้น

1.8 วัตถุประสงค์หรือจุดมุ่งหมายของโครงงาน

- 1. เพื่อสร้างรูปแบบการดำเนินงานที่เป็นมาตรฐานสำหรับงานออกใบขนสินค้าขาออก
- 2. เพื่อจัดทำระบบฐานข้อมูล (database) ใบขนสินค้าขาออกให้คียิ่งขึ้น
- เพื่อลดขั้นตอนการทำงานและความสูญเปล่าจากการออกใบขนสินค้าขาออก อาทิ เวลา และ ความผิดพลาด

1.9 ขอบเขตในการปฏิบัติงาน

10

- 1.9.1. ตำแหน่งและระยะเวลาในการปฏิบัติงาน
 - ปฏิบัติงาน<mark>ในแผนก P</mark>acking ระยะเวลา 1 เ<mark>ดื</mark>อน
 - ปฏิบัติงานในแผ<mark>นก R</mark>eceiving ระ<mark>ยะเวล</mark>า 1 เ<mark>ดื</mark>่อน
 - ปฏิบัติงานในแผ<mark>นก S</mark>tore ระยะเ<mark>วลา 1 เดื</mark>อน
 - ปฏิบัติงานในแผ<mark>นก S</mark>hipping ระยะเวลา 1 เ<mark>ดื</mark>อน

1.9.2 จำนวนพนักงานในแต่ละฝ่ายในแผนก TS

- TS-S จำนวน 15 คน
- TS-T จำนวน 17 คน
- TS-L จำนวน 33 คน

1.10ผลที่คาดว่าจะได้รับจากการปฏิบัติงานหรือโครงงานที่ได้รับมอบหมาย

 เวลาการออกใบกำกับใบขนสินค้าขาออก, ใบขนสินค้าขาออกลดลงจาก 58 นาที เหลือ 31 นาที (ร้อยละ 47)

 สัคส่วนเวลาการปฏิเสษเอกสารจากกรมศุลกากรจากร้อยละ 25 ลคลงเหลือ ร้อยละ 0

- 3. อัตราการปฏิเสษเอกสารจากกรมศุลกากรจาก ร้อยละ 20 เหลือร้อยละ 15.4
- 4. ปัญหาการตึกลับด้านเอกสารกับทางกรมศุลกากร 3 ครั้งต่อเดือน เหลือ 0 ครั้งต่อเดือน
- 5. มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกรมศุลกากรกับทางบริษัท โดยให้มีความเชื่อมโยงกัน

1.11 นิยามศัพท์เฉพาะ

<u>กรมศุลกากร</u> เป็นหน่วยงานราชการที่ทำหน้าที่จัดเก็บภาษีอากรจากการนำสินค้ำเข้าและส่ง สินค้าออก, ป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดทางศุลกากร, ส่งเสริมและสนับสนุนการ ผลิตและการส่งออก, ปกป้องผลประโยชน์ของประเทศและประชาชน, ควบคุมและตรวจสอบ สินค้านำเข้าและส่งออก, คำเนินการเกี่ยวกับสิทธิประโยชน์คลังสินค้าทัณฑ์บนและเขตปลอดอากร ตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร

<u>พิกัดสุลกากร</u> คือ เป็นระบบฮาร์โม ในซ์ที่กรมสุลกากรทั่วโลกนำมาใช้เพื่อการจัดสินค้า ออกเป็นหมวด ตอน ประเภท และประเภทย่อย โดยจะแบ่งสินค้าออกเป็น 21 หมวด 97 ตอน โดย แต่ละตอนจะมีประเภทย่อยที่แตกต่างกันไป การระบุสินค้าตามระบบฮาร์โม ในซ์ จะกำหนดเป็น เลข 11 หลัก โดย 6 หลักแรกถูกกำหนดโดยองค์การการค้าโลก หลักที่ 7-8 แสดงพิกัดฮาร์โม ในซ์ อาเซียน ส่วนหลักที่ 9-11 เป็นรหัสสถิติที่แต่ละประเภทเป็นผู้กำหนดเอง ดังนั้นจึงมีคำสากลที่ใช้ กำหนดสินค้า คือ พิกัดรหัสสถิติ (Commodity code) สินค้า 21 หมวด 97



ภาพที่ 1.3 แสดงการแบ่งตัวเลขของรหัสสถิติ

(ที่มา http://www.chemtrack.org/tariff-intro.asp)

<u>เขตปลอดอากร</u> (Free Zone) เขตพื้นที่ที่กำหนดไว้สำหรับการประกอบอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม หรือกิจการอื่นที่เป็นประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศ โดยของที่นำเข้าไปในเขตดังกล่าวจะ ได้รับสิทธิประโยชน์ทางอากรตามที่กฎหมายบัญญัติ โดยสิทธิประโยชน์ของเขตปลอดอากร เช่น ยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับของที่ได้นำเข้ามาในราชอาณาจักรเพื่อนำเข้าในเขตปลอดอากร, ยกเว้น อากรขาออก สำหรับของที่ปล่อยไปจากเขตปลอดอากร เพื่อส่งออกนอกราชอาณาจักร, ยกเว้น ภาษีมูลค่าเพิ่ม สำหรับนำสินค้าจากต่างประเทศเข้าไปในเขตปลอดอากร, ใช้อัตราภาษีร้อยละ 0 ใน การคำนวณภาษีมูลค่าเพิ่มสำหรับนำสินค้าจากภายในราชอาณาจักรเข้าไปในเขตปลอดอากร, ยกเว้นภาษีสรรพสามิตและภาษีสุรา สำหรับการนำเข้าและการผลิตของที่กระทำในเขตปลอดอากร

10

8

บทที่ 2 แนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

กรณีศึกษาการปรับปรุงรูปแบบและระบบฐานข้อมูลมาตรฐานสำหรับงานออกใบขนสินค้าขา ออก ได้ศึกษาเอกสาร, ผลงานวิจัยและวิทยานิพนธ์รวมไปถึงทฤษฎีต่าง ๆ ที่จะนำมาใช้ประโยชน์ และประยุกต์กับโครงงานหรือกรณีศึกษาดังกล่าว ดังนี้

2.1 แนวคิดทฤษฎีและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

จากการศึกษาในครั้งนี้ได้ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี เพื่อเป็นแนวทางในการศึกษาดังนี้

- 2.1.1 ระบบการจัดการฐานข้อมูล
- 2.1.2 ความสูญเปล่าที่เกิดขึ้นในกระบวนการผลิต
- 2.1.3 หลักการ ECRS
- 2.1.4 การแลกเปลี่ยนข้อมูลสารสนเทศทางอิเล็กทรอนิกส์ (EDI)
- 2.1.5 แผนภูมิกระบวนการผลิตแบบต่อเนื่อง (Flow Process Chart)
- 2.1.6 การวิเคราะห์สาเหตุของปัญหา (Why-Why Analysis)
- 2.1.7 แผนภูมิพาเร โด้ (Pareto Diagram)

2.1.1 ระบบการจัดการฐานข้อมูล

(.

ระบบการจัดการฐานข้อมูล (Database Management System : DBMS) โดยใช้ Microsoft Access

2.1.1.1 นิยา<mark>ม</mark>ระบบ<mark>จัดก</mark>ารฐานข้อมู<mark>ล</mark>

ระบบจัดการฐานข้อมูลกือ โปรแกรมที่ใช้เป็นเกรื่องมือในการจัดฐานข้อมูล โดยจะ รวบรวมข้อมูลทั้งภาษาที่ใช้ทำงานกับข้อมูลเพื่อตอบโด้และตอบสนองซึ่งกันและกัน และยัง สามารถกำหนด สร้าง เรียกดู บำรุงรักษาฐานข้อมูล จัดการควบคุมการเข้าถึงฐานข้อมูล และยังมี ความสามารถที่จะได้สามารถสำรองข้อมูล และรักษาความปลอดภัยของข้อมูลหรือเรียกกู้คืนข้อมูล กรณีข้อมูลเกิดความเสียหายได้อีกด้วย (พฤทธิ สิงห์กฤตยา. 2550)

2.1.1.2 โปรแกรมการจัดการฐานข้อมูล Microsoft Access

Microsoft Access เป็นโปรแกรมระบบจัดการฐานข้อมูล (Database Management System : DBMS) ที่มีประสิทธิภาพสูงอีกโปรแกรมหนึ่ง โดยมีจุดเด่นที่ใช้งานง่ายมีเครื่องมือช่วย อำนวยความสะดวกต่อการทำงาน ใช้งานง่าย และข้อมูลสามารถดึงข้อมูลและมองเห็นในรูปแบบ ของตาราง โดยในหนึ่งตารางสามารถนำมารวมเป็นตารางเชื่อมโยง สร้างความสัมพันธ์ได้อย่าง ต่อเนื่อง โดยตามเงื่อนไขที่ผู้สร้าง ผู้ออกแบบฐานข้อมูลได้กำหนดเอาไว้แล้ว

พฤทธิ สิ่งห์กฤตยา (2550) นอกจากนี้ Microsoft Access ยังช่วยให้การแก้ไขปรับปรุง ค้นหา และเรียกใช้ข้อมูล สามารถทำได้อย่างรวดเร็ว โดยดึงข้อมูลจากฐานข้อมูลมาสร้างผลสรุปได้ หลากหลายรูปแบบทั้งรูปแบบตาราง หรือรูปแบบอื่น ๆ และสามารถสร้างระบบความปลอดภัย ให้กับฐานข้อมูลโดยกำหนดสิทธิการใช้งานให้กับผู้ใช้แต่ละราย แต่ละผู้ใช้ได้อีกด้วย

2.1.2 ความสูญเปล่าที่เกิดขึ้นในกระบวนการผลิต

พงศธร ตราโต (2557) ความสูญเปล่า (Losses) คือการทำงานที่นอกเหนือจากการผลิตชิ้นงาน หรือการทำงานที่ไม่ก่อให้เกิดคุณค่าของงาน โดยความสูญเปล่านั้นจะมีทั้งหมด 7 ประการ ความ สูญเสียต่าง ๆ ทั้ง 7 ประการนั้นแฝงอยู่ในกระบวนการผลิตซึ่งทำให้ต้นทุนการผลิตสูงเกินกว่าที่ ควรจะเป็น นอกจากนี้ยังทำให้เกิดความล่าช้าในการผลิตและผู้ปฏิบัติงานต้องเสียเวลาแก้ไขปัญหา ที่เป็นผลมาจากความสูญเปล่า ความสูญเสียต่าง ๆ โดยแทนที่ที่จะในเวลาช่วงนั้น ในการ ปฏิบัติงานให้ได้ผลงานที่มีคุณภาพ มีประสิทธิภาพมากขึ้นดังนี้ ซึ่งความสูญเปล่าทั้ง 7 ประการ ประกอบด้วยดังนี้

2.1.2.1 ความสูญเปล่าเนื่องจากการผลิตมากเกินไป (Over Production)

เป็นแนวกิดที่มาจากการพยายามใช้เครื่องจักรและพนักงานในการผลิตให้ได้สินค้า มากที่สุด โดยไม่คำนึงความสามารถของการรับต่อในช่วงถัดไป หรือความต้องการของงานช่วง ถัดไป การปฏิบัติแนวนี้จะทำให้งานแต่ละสถานีไม่สามารถต่อเนื่องกันได้ หรืองานไม่เกิดความ สมดุลจะเกิดงานที่ต้องรอการผลิต หรือ งานระหว่างการผลิต (Work in Process : WIP) ยิ่งช่วงการ ผลิตทำการผลิตนานเท่าใด ปริมาณของ WIP ก็จะมาขึ้นเท่านั้น บางความกิดอาจจะกิดว่า WIP มีจะ มีเพื่อจะไว้เป็นงานสำรองรองรับการผลิตตลอดเวลา ซึ่งกลายเป็นการปิดบังทำให้เราไม่สามารถ มองถึงปัญหาในกระบวนการนั้นได้ และยังทำให้เกิดผลกระทบอีกหลายอย่างทั้ง

 เกิดความต้องการพื้นที่ในการเก็บWIP ในระยะแรกเมื่อ WIP ยังมีไม่มากก็อาจจะ เก็บไว้บริเวณ โดยรอบ แต่ถ้าหาก WIP มีมากเกินไปก็ต้องหาพื้นที่เก็บสินค้า ซึ่งยังต้องเสียเวลาใน การงนส่ง WIP ไปเก็บ เสียพื้นที่เก็บ และเสียเวลาเบิกสินค้ามาเพิ่มหากต้องการสินค้าขึ้นมา 2) เกิดความไม่ปลอดภัยในการทำงานเมื่อมี WIP มากเกินไป โดยเกิดจากการวาง WIP ที่มากเกินไปอาจจะทำให้สินค้าหล่นตกลงมาเสียหายหรือหล่นทับพนักงาน หรือสะดุดล้ม โดยทำ ให้เกิดความเสียทายได้ทั้งคนและทรัพย์สิน

 3) ของเสียที่เกิดจากกระบวนการก่อนหน้า การที่เราเร่งทำการผลิตมากเกินไปก็จะทำ ให้ให้เกิดของเสียในลักษณะที่ซ้ำ ๆ กันเกิดขึ้น โดยของเสียที่เกิดขึ้นจะทำให้เกิดทั้งเสียทั้งเวลา วัตถุดิบ แรงงานและพลังงานโดยเปล่าประโยชน์ และยังต้องนำของเสียเหล่านั้นมาแก้ไข (Rework)
 4) ต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการผลิต เมื่อจะทำการผลิตก็ต้องมีการลงทุนในด้านวัตถุดิบ แรงงานและพนักงาน รวมไปถึงค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ซึ่งถ้าหากเกิดความสูญเปล่ามากเท่าใดก็จะยิ่งทำให้ ต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการผลิตก็จะสูงขึ้นตามไปอีกด้วย

2.1.2.2 ความสูญเปล่าเนื่องจากการเก็บวัสดุคงคลัง (Inventory)

วัสดุหรือชิ้นส่วนต่าง ๆ ที่จำเป็นต่อการผลิต จึงต้องมีการเก็บไว้จำนวนมาก ซึ่งมี แนวกิดมาจากอดีตที่ชิ้นส่วนต่าง ๆ ต้องเพียงอยู่เสมอ ๆ อีกทั้งการสั่งซื้อเป็นจำนวนมากจะมี ส่วนลดด้านรากาทำให้ต้นทุนวัสดุถูกลง แต่ก็จะทำให้เกิดต้นทุนการจัดเก็บสินค้าขึ้นมาแทน และยัง เสียค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ดังนี้

 1) ต้นทุนวัตถุดิบจม หากระยะเวลาของวัตถุดิบอยู่กับเรานานเท่าไหร่ ต้นทุนวัสดุก็จะ จมนานเท่านั้นเนื่องจากไม่สามารถทำให้วัตถุดิบเหล่านั้นก่อให้เกิดกำไร หรือมีประสิทธิภาพขึ้นมา ได้ก็ทำให้เกิดเป็นต้นทุนที่กงสภาพอยู่อย่างนั้น

2) วัตถุดิบเสื่อมคุณภาพ หากการจัดการสินก้ากงกลังไม่มีกุณภาพที่ดี หรือการกวบคุม ที่ดีพอก็จะทำให้วัตถุดิบต่าง ๆ เสื่อมกุณภาพลงได้ ทั้ง ๆ ที่ไม่ได้ใช้งานและยังเสียพื้นที่ในการ จัดเก็บวัตถุดิบที่ไม่<mark>สามารถนำไปใช้ง</mark>านไ<mark>ด้อีกด้</mark>วย

3) ต้องใช้แร<mark>งงาน</mark>จำนว[ิ]นมา<mark>กในการ</mark>บริหา<mark>ร</mark>จัคกลั<mark>งสิน</mark>ค้าและสินค้าคงคลัง และเพื่อ ควบคุมปริมาณการรับจ่าย<mark>วัสคุ</mark> ตลอคจนท<mark>ำ</mark>ให้วั<mark>คถุดิบที่เก</mark>็บเหล่า<mark>นั้นต้</mark>องอยู่สภาพที่คือยู่ตลอดเวลา

2.1.2.3 ความสูญเป<mark>ล่าเนื่</mark>องจากการ<mark>ข</mark>นส่ง (Transportation)

การขนส่งคือการทำให้วัสดุต่าง ๆ ภายในสถานประกอบการเกิดการเคลื่อนย้ายหรือ เกิดการเปลี่ยนแปลงสถานที่ เช่นการขนย้ายวัตถุดิบหรือ การขนส่งไปยังถูกค้า เพื่อทำให้การผลิต ดำเนินการไปอย่างต่อเนื่อง แต่ก็ไม่ทำให้เกิดมูลก่าเพิ่มให้แก่งานหรือสินค้านั้น ๆ และยังทำให้เกิด ความสูญเปล่าหรือก่าใช้จ่ายต่าง ๆ ดังนี้ ค้นทุนที่เกิดจากการขนส่ง ทั้งด้านแรงงาน ซึ่งเป็นสิ่งจำเป็นในการขนย้ายสิ่งของ หรือวัตถุดิบต่าง ๆ โดยทำหน้าที่เป็นผู้ควบคุมในการขนส่ง, ด้านพลังงานเชื้อเพลิง, เครื่องจักรและ อุปกรณ์ และค่าบำรุงรักษาเครื่องจักรและอุปกรณ์

อุบัติเหตุ ซึ่งอาจจะเกิดขึ้นได้ตลอดเวลาหากผู้ทำการขนส่งขาดความระมัดระวัง
 โดยจะส่งผลที่เป็นอันตรายต่อทั้งชีวิตหรือทรัพย์สินต่าง ๆ

 สูญเสียเวลาในการคำเนินการหรือการผลิต หากการขนส่งไม่ทันต่อการผลิตหรือ คำเนินการ ทำให้เกิดการรอกอยสินก้าให้มาถึงปลายทางและทำให้พนักงานนั้นก็เกิดการรอกอย

2.1.2.4 ความสูญเปล่าเนื่องจากการผลิตของเสีย (Defect)

10

 1) ต้นทุนที่เกิด โดยเสียประโยชน์ โดยเมื่อเรานำสินค้าเข้ามาในกระบวนการผลิตแล้ว ต้นทุนต่าง ๆ ก็จะเกิดขึ้น ตั้งแต่ต้นทุนการจัดซื้อ ขนส่ง แรงงาน การทำงานของเครื่องจักร และอื่น ๆ อีกมากมาย โดยผลตอบแทนที่จะได้กลับมาก็ต่อเมื่อสินค้านั้นผ่านกระบวนการผลิตและส่งมอบ ให้ลูกค้า แต่ถ้าหากไม่สามารถส่งมอบได้ไม่ว่าเหตุผลใดก็ตาม ซึ่งในเหตุผลนั้นก็คือเกิดของเสียก็จะ ทำให้เกิดต้นทุน

2) เสียเวลา เนื่องจากต้องมาแก้ ใบสินค้าที่เกิดความเสียหาย (Rework) อีกทั้งเมื่อมี ปัญหากับของเสียมาก ๆ อาจจะทำให้ต้องปรับเปลี่ยนแผนการผลิต ซึ่งทำให้เสียเวลาเป็นจำนวน มากและทำให้อาจจะไม่สามารถทำให้เกิดการส่งมอบสินค้าให้แก่ลูกค้าทันเวลาได้

2.1.2.5 ความสูญเปล่าเนื่องจากกระบวนการผลิตขาดประสิทธิภาพ (Non-Utilize Work) หากมีการศึกษาอย่างละเอียด จะพบว่ากระบวนการนั้นก็มีผลต่อการผลิตหรือสินค้า ต่าง ๆ เช่นการวางลำดับกระบวนการผลิต หรือวิธีการต่าง ๆ นั้น อาจจะยังไม่เหมาะสมกับการ ทำงานในปัจจุบันหรือไม่เหมาะสมในการผลิต ดังนั้นจึงเป็นปัญหาที่แอบแฝงซ่อนอยู่ใน กระบวนการผลิตหรือการดำเนินการต่าง ๆ โดยทำให้เกิดกวามขาดประสิทธิภาพต่าง ๆ ได้แก่ 1) เกิดต้นทุนที่ไม่เป็นเป็น จากการใช้แรงงาน เกรื่องจักร และวัสดุต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจาก

การวางกระบวนการหรือการคำเนินงานที่ผิดพลาด ซึ่งก็จะทำให้เกิดปัญหาดังกล่าวขึ้นมาได้ 2) สูญเสียเวลา จากกระบวนการเช่น การกาดเดาหรือวางแผนการซ่อมแซมเครื่องจักร ที่ผิดพลาดก็อาจจะทำให้การซ่อมแซมนั้นคลาดเกลื่อนหรือไม่เป็นไปตามที่วางไว้ ซึ่งในอนาคต อาจจะทำให้เครื่องเสียหยุดชะงักก่อนที่จะถึงเวลาซ่อมแซมก็เป็นได้ ก็จะทำให้เกิดผลกระทบต่อการ ดำเนินงานและการส่งมอบสินค้าให้แก่ลูกก้าขึ้นในอนาคต

STITUTE O

12

2.1.2.6 ความสูญเปล่าเนื่องจากการรอคอย (Waiting)

ในกระบวนการการทำงานก็จะประกอบไปด้วยขั้นตอนการทำงานต่าง ๆ โดยทุก ขั้นตอนก็ต้องอาศัยทั้งแรงงาน อุปกรณ์ หรือวัตถุต่าง ๆ ไม่ว่าทางใดก็ทางหนึ่ง ซึ่งปัจจัยใดปัจจัย หนึ่งขาดกวามสมดุลในการทำงานก็อาจจะทำให้เกิดการรอกอยขึ้นในกระบวนการ เช่นเครื่องจักร ไม่ทำงาน เครื่องจักรเสียทำให้เกิดการรอกอยจากการซ่อมแซม ซึ่งส่งผลทำให้เกิดความล่าช้าในการ ผลิตหรือดำเนินการซึ่งทำให้เสียโอกาสในการส่งมอบสินก้าให้แก่ลูกก้าที่ไม่สามารถส่งสินก้าได้ ตามเวลาที่กำหนดและยังทำให้เกิดกวามไม่พึงพอใจแก่ลูกก้าปลายทางหรืออาจจะเสียค่าปรับที่ไม่ สามารถส่งมอบสินก้าได้ตามเวลาที่กำหนด ซึ่งจะทำให้เราเสียต้นทุนหรือก่าใช้จ่ายการดำเนินงาน ไปอีกจำนวนมาก

2.1.2.7 ความสูญเปล่าเนื่องจากการเคลื่อนไหว

การเคลื่อนไหวที่ไม่เหมาะสมหรือการใช้เครื่องมือในการทำงานที่ไม่เหมาะสมทั้ง ขนาด หรือน้ำหนัก ที่ไม่สัมพันธ์กับร่างกายของผู้ปฏิบัติงานก็จะทำให้เกิดกวามเมื่อยล้าให้แก่ ร่างกายของผู้ปฏิบัติงาน อาจจะทำให้เกิดสูญเสียต่าง ๆ ตามมาได้ ได้แก่

1) เกิดระยะทางในการเกลื่อนไหวที่มากเกินจำเป็น เกิดจากการวางชิ้นงานที่อยู่ไกลจน ต้องเอื้อมไปหยิบ ซึ่งทำให้เกิดเป็นเวลาที่สูญเปล่าขึ้นมาได้ และทำให้เกิดเป็นความเมื่อยล้าและ ความเกรียดในเวลาต่อมา

2) เกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากการความเมื่อยถ้าหรือความเครียด เพราะพนักงานมีร่างกายที่ ไม่สมบูรณ์เต็มที่ซึ่งเกิดจากการทำงานเป็นระยะเวลานาน ก็อาจจะทำให้พนักงานเกิดความประมาท และทำให้เกิดอุบัติขึ้นมาตามมา ซึ่งจะเกิดผลประทบต่อทั้งก่าใช้จ่าย ด้านแรงงาน และการผลิตซึ่ง อาจจะทำให้สายผลิ<mark>ตนั้นหยุดชะงักลง</mark>ไปเ<mark>ลยก็ส</mark>ามารถเกิ<mark>ดขึ้นได้เช่นกั</mark>น

2.1.3 หลักการ ECRS

นวพล บุญประเสริฐ (2554) หลักการ ECRS เป็นหลักการที่ประกอบด้วย การกำจัด (Eliminate) การรวมกัน (Combine) การจัดใหม่ (Rearrange) และการทำให้ง่ายขึ้น (Simplify) ซึ่ง เป็นหลักการเพื่อลดความสูญเปล่าหรือ MUDA ได้เป็นอย่างดี ความสูญเปล่าที่จะเกิดขึ้นก็สะท้อน ให้เห็นว่าต้นทุนของสินล้าเพิ่มสูงขึ้นตามไปด้วย หากสามารถลดความสูญเปล่าลงได้ก็จะทำให้ ด้นทุนการผลิตลดลงได้อีกด้วย ซึ่งก็จะทำให้ความสามารถในการแข่งขันกับธุรกิจอื่นก็จะสูงขึ้นอีก ด้วย โดยมีหลักการดังนี้

2.1.3.1 การกำจัด (Eliminate)

การกำจัด คือ การพิจารณาการทำงานปัจจุบันและกำจัดความสูญเปล่าทั้ง 7 ประการใน กระบวนการออกไปทั้งการผลิตที่มากเกินไป การรอคอย การเคลื่อนที่ การขนส่ง การทำงานที่ไม่ เป็นประโยชน์ การเก็บสินค้าที่มากเกินไป และของเสียหรือดังที่กล่าวไว้ในหัวข้อที่ 2.2

2.1.3.2 การรวมกัน (Combine)

การรวมกัน คือ การรวมขั้นตอนการทำงานให้เข้าด้วยกัน เช่น จากเดิมเคยทำ 5 ขั้นตอนก็รวมบางเข้าด้วยกัน ทำให้ขั้นตอนที่ต้องทำลดลงจากเดิม การผลิตก็จะสามารถทำได้ รวดเร็วขึ้นและอาจจะยังลดการเกลื่อนไหวในระหว่างขั้นตอนลงได้อีก เพราะเมื่อรวมเข้าตอนเข้า ด้วยกันก็ทำให้การเกลื่อนไหวลดลง โดยอาจจะทำโดยการเพียงเรียงกระบวนการใหม่ หรือจัดการ แผนผังโรงงานใหม่เพื่อทำให้การเกลื่อนไหวนั้นลดลง

2.1.3.3 การจัดใหม่ (Rearrange)

การจัดใหม่ คือ การจัดขั้นตอนใหม่เพื่อให้ลดการการเกลื่อนที่ เกลื่อนไหวที่ไม่จำเป็น หรือการรอกอย เช่นในกระบวนการผลิต อาจจะทำสลับขั้นตอนที่ 2 กับ 3 โดยอาจจะให้ทำขั้นตอน ที่ 3 ก่อนแล้วก่อยทำขั้นตอนที่ 2 ก็ทำให้ระยะทางการเกลื่อนที่ลดลงได้

2.1.3.4 การทำให้ง่าย (Simplify)

10

การทำให้ง่าย คือ การปรับปรุงทำงานให้ง่ายขึ้น สะควกขึ้น เช่นการออกแบบจิ๊ก (Fixture) เข้าช่วยในการทำงานให้สะควก แม่นยำมากขึ้น ซึ่งก็จะทำให้ลดของเสียลงได้ ที่เกิดจาก ความเมื่อยล้า ซึ่งมีต้นเหตุจากการเคลื่อนที่ที่ไม่จำเป็น และการทำงานที่ไม่จำเป็น

2.1.4 การแลกเปลี่ยนข้<mark>อมูล</mark>สารสนเท<mark>ศ</mark>ทาง<mark>อิเล็</mark>กทร<mark>อ</mark>นิกส์ <mark>(ED</mark>I)

ดุลยรักษ์ จำเดิม (2558) การแลกเปลี่ยนข้อมูลสารสนเทศทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange) คือการแลกเปลี่ยนเอกสารทางธุรกิจระหว่างบริษัทคู่ค้าในรูปแบบมาตรฐานสากลจาก คอมพิวเตอร์เครื่องหนึ่งไปยังคอมพิวเตอร์อีกเครื่องหนึ่ง มีสององค์ประกอบที่สำคัญในระบบ คือ การใช้ข้อมูลสารสนเทศอิเล็กทรอนิกส์มาแทนข้อมูลที่เป็นกระคาษ (Paperless) และข้อมูล สารสนเทศต้องอยู่ในรูปแบบมาตรฐานสากล ประโยชน์ของ EDI มีดังต่อไปนี้

1) เพื่อความถูกต้อง รวดเร็ว และแม่นยำ
 2) ลดงานซ้ำซ้อน และลดขั้นตอนการจัดการรับ-ส่งข้อมูล
 3) สามารถนำข้อมูลมาใช้ประ โยชน์มากที่สุด
 4) ลดค่าใช้จ่ายในการจัดส่งเอกสาร
 5) เพิ่มความสัมพันธ์ที่ดีกับคู่ค้า

2.1.4.1 ขั้นตอนการทำงานของระบบ EDI

1) ผู้ส่งเตรียมข้อมูลและแปลงให้อยู่ในรูปแบบมาตรฐาน UN/EDIFACT
 2) ผู้ส่งทำการส่งข้อมูลไปยังศูนย์บริการของผู้ให้บริการผ่านเครือข่ายอินเตอร์เน็ต
 3) ผู้ให้บริการ EDI จัดเก็บข้อมูลต่าง ๆ เมื่อข้อมูลนั้นมาถึงกล่องจดหมาย (Mailbox)
 4) ผู้รับติดต่อกับผู้บริการ EDI เพื่อนำเข้ามูลออกมาใช้ โดยจะใช้โปรแกรมแปลงกลับ

2.1.4.2 การใช้ระบบ E-Customs (Paperless)

จุฑานุช บูรณสินวัฒนกุล (2556) ปัจจุบันกรมศุลกากรได้พัฒนาระบบผ่านพิธีการ ศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์ โดยใช้ระบบ EDI และปรับเปลี่ยนมาใช้การใช้บริการโดยไม่ใช้ กระดาษ (e-customs)โดยพิธีการศุลกากรทางระบบอิเล็กทรอนิกส์จะอำนวยความสะดวกทางการค้า ผ่านงานได้อย่างรวดเร็วกว่าเดิมที่ใช้เอกสาร โดยได้กำหนดรหัส ประเภท ของการใช้งานใบขน สินก้าในลักษณะต่าง ๆ กันออกไป

ประเภทใบข<mark>นสินค้าในร</mark>ะบบอิเล็ก<mark>ทรอนิ</mark>กส์

0 = ใ<mark>บ</mark>ขนสิ<mark>นค้าข</mark>าเข้า

10

- 1 = ใบขนสิ<mark>นค้าข</mark>าออก
- 3 = คำร้องข<mark>อรับ</mark>ของไปก่อน
- 4 = คำร้องข<mark>อส่งอ</mark>อกไปก่อน
- 5 = ใบขนสินค้าขาเข้าปากระวาง
- 6 = ใบขนสินค้ำพิเศษผ่านแคนขาออก
- 7 = ใบขนสินค้าพิเศษผ่านแคนขาเข้า
- 8 = ใบขนสินค้าถ่ายถำ (Transshipment)
- A = ใบขนสินค้ำขาเข้าโอนย้ายภายในประเทศ

- B = ใบขนสินค้าขาออกโอนย้ายภายในประเทศ
- C = ใบขนสินค้าขาเข้าโอนย้ายโคยใช้สิทธิประโยชน์ฯ
- D = ใบขนสินค้าขาออกโอนย้ายโคยใช้สิทธิประโยชน์ฯ
- E = คำร้องขอนำไปแสดงนิทรรศการ
- F = คำร้องขอทำลาย
- G = คำร้องของนำเข้าในเขตอารักขาศุลกากร
- H = คำร้องขอนำออกนอกเขตอารักขาศุลกากร

ขั้นตอนการปฏิบัติพิธีการสำหรับขาเข้า (E-Import)

 การโอนถ่าย และ/หรือ การขึ้นข้อมูลในขนสินค้าโดยสำแดงข้อมูลการนำเข้าและส่ง ข้อมูลไปยังกรมสุลกากร ให้บริษัทส่งข้อมูลรายการสินค้าและบัญชีรายละเอียดการบรรจุหีบห่อสู่ ระบบของกรมสุลกากร หากไม่มีข้อมูลที่ผิดพลาด ระบบ จะตอบกลับไปยังบริษัท เมื่อสินค้ามาถึงที่ นำเข้า ผู้นำเข้าหรือตัวแทนต้องส่งข้อมูลใบขนสินค้าไปยังระบบคอมพิวเตอร์ของกรมสุลกากร
 การตรวจสอบพิสูจน์การสำแดงข้อมูลหากได้รับการยกเว้นตรวจ ผู้นำเข้าสามารถ คำเนินการชำระภาษีอากรที่เกี่ยวข้องได้ทันที

3. การชำระภาษีอากรขาเข้า

4. การตรวจและปล่อยสินค้า ผู้นำเข้ายื่นใบขนฯ กับใบเสร็จรับเงินที่คลังสินค้าเพื่อ การปล่อยสินค้าในขั้นตอนนี้ข้อมูลสินค้าถูกตรวจสอบความถูกต้องโดยละเอียดเพื่อระบุว่าสินค้า ดังกล่าวต้องผ่านการตรวจเปิดหรือไม่ หากไม่ต้องตรวจเปิดก็สามารถปล่อยสินค้าออกได้ทันที หาก ต้องตรวจเปิดก็ต้องสำแดงสินค้าให้กรมศุลกากรก่อน หลังจากนั้นจึงจะสามารถปล่อยสินค้าออกได้

้ขั้นตอนการ<mark>ป</mark>ฏิบัติ<mark>พิธีก</mark>ารสำหรับข<mark>าออก (E-Expor</mark>t)

 โอนถ่าย และยื่นข้อมูลใบขนสินค้า พิธีการส่งออกเริ่มต้นเมื่อผู้ส่งออกส่งข้อมูลใบ ขนสินค้าโดยใช้ eb-XML ผ่านระบบอินเตอร์เน็ตเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของกรมสุลกากร
 การตรวจสอบพิสูจน์การสำแดงข้อมูล: การตรวจสอบพิสูจน์การสำแดงข้อมูลและ เอกสารที่เกี่ยวข้องทั้งหมดที่ผู้ส่งออกยื่นมาทันทีที่ระบบคอมพิวเตอร์ของกรมสุลกากร หลังจากได้ จะได้รับการตรวจสอบ หากข้อมูลตรวจสอบแล้วไม่มีข้อผิดพลาดใด ๆ ระบบจะออกเลขที่ใบขน สินค้าและระบบจะส่งข้อความตอบกลับไปยังผู้ส่งออกหรือตัวแทน

 การตรวจและปล่อยสินค้า ทำได้โดยการนำสินค้าและใบขนตรวจกับทางกรม สุลกากรหากไม่มีข้อผิดพลาดอะไรสินค้าก็จะสามารถออกจากราชอาณาจักรได้

2.1.5 แผนภูมิกระบวนการผลิตแบบต่อเนื่อง (Flow Process Chart)

แผนภูมิกระบวนการผลิตแบบต่อเนื่อง คือ แผนภูมิที่แสดงถึงการเคลื่อนที่ของคนหรือสินค้า หรือการทำงานของเครื่องจักร ในกระบวนการผลิต โดยมีรายละเอียดทุกขั้นตอนของการทำงานมี การระบุเวลา แผนภูมินี้เหมาะสำหรับใช้วิเคราะห์การทำงานที่มีขั้นตอนต่อเนื่อง (เอกรัฐชัย ยวดยิ่ง. 2555: 7-8)

 สัญลักษณ์
 คำอธิบาย

 ดารเพิ่มมูลค่า (การปฏิบัติงานแล้วได้ผลผลิตเพิ่ม)

 ดารตรวจสอบ (ตรวจสอบทั้งด้านคุณภาพและปริมาณ)

 ดารขนย้ายการเคลื่อนที่จากที่หนึ่งไปอีกที่หนึ่ง

 การเงินย้ายการเคลื่อนที่จากที่หนึ่งไปอีกที่หนึ่ง

 ดารขนย้ายการเคลื่อนที่จากที่หนึ่งไปอีกที่หนึ่ง

 การเก็บรักษา

 ดารตัดสินใจ

ตารางที่ 2.1 สัญลักษณ์และความหมายที่ใช้ใน Flow Process Chart

แผนภูมิกระบวนการผลิตแบบต่อเนื่องใช้สำหรับบันทึกเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น ตามลำดับเพื่อให้มองเห็นรูปแบบการทำงานที่ครบถ้วน ทั้งช่วยให้เข้าใจกระบวนการการทำงาน และความสัมพันธ์กับรายละเอียดที่บันทึกโดยได้จากการสังเกตจากกิจกรรมที่เกิดขึ้น

์ ตารางที่ 2.2 กระบว<mark>นการผลิตอย่างต่อ</mark>เนื่<mark>อง (Flo</mark>w Proce<mark>ss</mark> Chart)

(

แมนงา <mark>นหมาแดง</mark> แต่นที่ ใน แต่น			สรุปผล		
้แหนภู <mark>มิกระบวนก</mark> าร ประเภท คน วัสคุ	ត័ល្អតិវា	ษณ์	ปัจจุบัน	เสนอ	ลดสง
เครื่องจักร	การปฏิบัติงาน	0			
	การเคลื่อนย้าย				
กรรมวิธีการผลิด :	การรอกอย	P			
วิธีปัจจุบัน	การครวมสอบ				
	การเก็บรักษา				
ตำแหน่งที่ดัง :	ระยะทาง (เมต	5)			
ผู้ทำงาม: เวลา:	เรลา (นาที)			
	ด้มทุน				1
ต้านทึก :	แรงงาน				
วันที่	วัสดุ				
ะกายกว	จำหวน วะย	1001	ព័ល្ធ	ลักษณ์	1.1
	คน ทา	ง นาที			หมายเหตุ
VC					
V. VIIII					
					_

2.1.6 การวิเคราะห์สาเหตุของปัญหา (Why-Why Analysis)

10

วรัญญา วรัญญวงศ์ (2550) การวิเคราะห์สาเหตุของปัญหา เป็นการมองสาเหตุของปัญหา หรือต้นตอของปัญหา โดยถามจากกำถามที่ว่า "ทำไม" และต้องหาสาเหตุของปัญหาให้รอบด้าน ไม่ใช่จากด้านใดด้านหนึ่ง มิฉะนั้นจะไม่สามารถหาต้นตอของปัญหาได้

Why-Why Analysis เป็นวิธีหนึ่งที่ได้รับความนิยมในกระบวนการกิจกรรมที่มุ่งเน้นขจัด ความสูญเสียต่าง ๆ ให้เป็นสูนย์ (TPM : Total Productivity Management) โดยเริ่มจากการนำเข้า ของสมาคมส่งเสริมเทคโนโลยีไทย-ญี่ปุ่น จากตำรา Naze Naze Bunseki Tettei Katsuyo Jyutsu ของฮิโตชิ โอกุระ โดยเป็นวิธีวิเคราะห์หาปัจจัยที่เป็นต้นเหตุให้เกิดปรากฏการณ์อย่างเป็นระบบ มี ขั้นตอนไม่เกิดตกหล่น ซึ่งไม่ใช่การคิดแบบกาดเคาหรือนั่งเทียนเขียน ซึ่งวิธีนี้อาศัยหลักการง่าย ๆ โดยตั้งกำถามว่า ทำไม "Why?" ไปเรื่อย ๆ



ภาพที่ 2.1 แสดงวิ<mark>ธี</mark>การคิดของ Why-Wh<mark>y An</mark>alysis

ภาพที่ 2.1 จะเป็นการวิเคราะห์สาเหตุของปัญหาโดยตั้ง<mark>กำถา</mark>มว่า "ทำไม" เมื่อเราได้ปัจจัย หรือกำตอบมาแล้ว 2 กำตอบเราก็ถามต่อว่า สาเหตุอะไรที่ทำให้เกิดเหตุการณ์ 1 หรือ 2 จนสุดท้าย ในช่องทำไมช่องสุดท้าย ก็จะเป็นต้นตอของปัญหา ก็จะทำให้หาแนวทางการปฏิบัติ การแก้ไข ปัญหาได้อย่างถูกต้อง

WSTITUTE OF

2.1.7 แผนภูมิพาเรโด้ (Pareto Diagram)

10

จากบทความสมาคมนิวเคลียร์แห่งประเทศไทย (สืบค้นเมื่อ 9 กุมภาพันธ์ 2561) แผนภูมิพา เรโต (Pareto diagram) ได้ชื่อมาจาก Vilfredo Pareto นักเศรษฐศาสตร์และสังคมศาสตร์ชาวอิตาลี ซึ่งเป็นผู้ที่คิดวิธีนี้ขึ้นมา และเผยแพร่ในปลายศตวรรษที่ 19 โดยใช้กฎ 80/20 ซึ่งมีที่มาจากการ สำรวจพบว่า ในประเทศอิตาลียุคนั้น มีคนรวย 20% คนจน 80% และใน 20% นี้ ครอบครอง ทรัพย์สิน 80% ขณะที่คน 80% ครอบครองทรัพย์สิน 20%

แผนภูมิพาเรโต มีลักษณะคล้ายกับกราฟแท่ง หรือ histogram แตกต่างกันที่ แท่งของข้อมูล ตามแนวแกนนอน มีค่าลคลงตามลำดับ หลักการของแผนภูมิพาเรโต ในการปรับปรุงคุณภาพ คือ การหาตัวแปรที่มีอิทธิพลต่อคุณภาพ (quality function) ตัวอย่างเช่น ถ้าเราหาตัวแปรที่มีผลกระทบ ต่อคุณภาพ และนำมาหาค่าตัวเลข หรือร้อยละของผลกระทบนั้น จัคลำดับจากมากไปน้อย นำมา เขียนกราฟโดยให้แกนตั้งด้านซ้าย เป็นค่าจริงของผลกระทบของตัวแปร ส่วนแกนตั้งด้านขวา เป็น ค่าสะสมของผลกระทบของตัวแปร

ตัวอย่างเช่น ในการเก็บตัวอย่างที่มีปัญหาจำนวน 200 ชิ้น จากสายการผลิตในช่วงเวลาหนึ่ง มี 40 ชิ้นที่เกิดจากกวามร้อนสูง 80 ชิ้น เกิดจากชิ้นส่วนเสียหาย 20 ชิ้น เกิดจากระบบไฟฟ้า ตามลำดับ



ภาพที่ 2.2 หน้าตา Pareto Diagram

2.2 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ณัฐกิตต์ สุวิทย์ศักดานนท์ (2559) ศึกษาและสร้างรูปแบบและระบบฐานข้อมูลมาตรฐาน สำหรับงานออกใบขนสินค้าขาออก กรณีศึกษา บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) คือการปรับปรุง วิธีการทำงานในการออกใบขนสินค้าขาออก (ภายในประเทศ) ซึ่งปัจจุบันยังมีปัญหากับทาง กรมศุลกากรเนื่องจากว่าข้อมูลระหว่างบริษัทฯ กับกรมศุลกากรไม่มีส่วนที่เชื่อมโยงกันอีกทั้ง ฐานข้อมูลของบริษัทฯ ด้านพิกัดศุลกากรไม่มีการบันทึกข้อมูลที่เป็นปัจจุบันไว้ ทำให้เกิดปัญหา ดังกล่าว ซึ่งปัญหาก็คือเมื่อเวลาจัดทำใบขนสินค้าขาออกต้องใช้เวลาที่เกินความจำเป็น โดยใช้เวลา อยู่ที่ประมาณ 90-95 นาที/วัน ซึ่งเกิดจากการออกใบขนสินค้าขาออกหลายครั้งและเกิดการปฏิเสธ ข้อมูลจากทางกรมศุลกากรเนื่องจากมีข้อมูลบางประเภทผิดพลาด อาทิ พิกัดศุลกากรหรือเลขสถิติ ดังนั้นจึงแก้ไขการทำงานโดยใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามาเป็นตัวกลางระหว่างบริษัทฯ กับ ทางกรมศุลกากร ให้มีข้อมูลที่เชื่อมโยงและเป็นมาตรฐานเดียวกัน โดยใช้หลัก ECRS โดยการรวม กระบวนการ โดยใช้โปรแกรม Microsoft Access และ Microsoft Excel เป็นตัวกลางเชื่อมโยงข้อมูล

ผลจากการศึกษาเมื่อแก้ไขการทำงานแล้วผลที่ได้คือสามารถลดเวลาการทำงานลงได้ ประมาณร้อยละ 37 หรือคิดเป็น 25 นาทีซึ่งเกิดผลกระทบตามมาคือ สามารถลดเวลาการทำงาน, ลด การใช้กระดาษ และยังสามารถลดค่าใช้จ่ายในการใช้กระดาษลงได้อย่างน้อยเดือนละ 200 บาท และ ยังทำให้สามารถบรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้ในด้านการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างบริษัทฯกับกรมศุลกากร ได้อย่างสำเร็จ

พูลศักดิ์ หลาบสีดา และนำคุณศรีสนิท (2559) ศึกษางานวิจัยครั้งนี้มีความมุ่งหมายของการ วิจัยเพื่อออกแบบและพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อการจัดการงานบริการ ของสายงานเทคโนโลยี และสารสนเทศภายในบริษัทกรณีศึกษาบริษัทประกันภัย รวมทั้งหาประสิทธิภาพและความพึง พอใจของระบบสารสนเทศเพื่อการจัดการงานบริการของสายงานเทคโนโลยีและสารสนเทศที่ได้ พัฒนาขึ้น โดยได้พัฒนาระบบขึ้นในรูปแบบเว็บแอพพลิเคชั่น (Web Application) และได้นา หลักการพัฒนาระบบแบบ SDLC (System Development Life Cycle) มาใช้เพื่อออกแบบและพัฒนา ระบบเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยคือระบบสารสนเทศเพื่อการจัดการงานบริการของสายงาน เทคโนโลยีและสารสนเทศที่ได้พัฒนาขึ้นแบบสอบถามเพื่อประเมินประสิทธิภาพของระบบ สารสนเทศเพื่อการจัดการงานบริการของสายงานเทคโนโลยีและสารสนเทศที่ประเมินโดยกลุ่ม ผู้เชื่ยวชาญทางด้านระบบ และแบบสอบถามเพื่อประเมินความพึงพอใจของการใช้งานระบบ สารสนเทศเพื่อการจัดการงานบริการของสายงาน เทคโนโลยีและสารสนเทศที่ประเมินโดยกลุ่ม เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องของสายงานเทคโนโลยีและสารสนเทศที่ประเมินโดย เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องของสายงานเทคโนโลยีและสารสนเทศที่ประเมินโดย เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องของสายงานเทคโนโลยีและสารสนเทศที่ประเมินโดย ผลของการศึกษาวิจัยพบว่าผลการประเมินประสิทธิภาพในการพัฒนาระบบสารสนเทศ เพื่อ การจัดการงานบริการของสายงานเทคโนโลยีและสารสนเทศภายในบริษัทกรณีศึกษาบริษัท ประกันภัย มีประสิทธิภาพอยู่ในเกณฑ์ที่ดีคือมีค่าเฉลี่ยเลขคณิตเท่ากับ 4.11 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 0.44 ที่ความเชื่อมั่นของแบบสอบถามค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาเท่ากับ 0.9210 และผลการ ประเมินความพึงพอใจในการใช้งานระบบอยู่ในเกณฑ์ที่ดีคือมีค่าเฉลี่ยเลขคณิตเท่ากับ 4.29 ส่วน เบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.43 ที่ความเชื่อมั่นของแบบสอบถามค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาเท่ากับ 0.7493

ณัฏฐนันธ์ อรุณศรีโสภณ, สรวิชญ์ เขาวสุวรรณไชย และ วัชรพจน์ ทรัพย์สงวนบุญ (2556) สึกษาขั้นดอนการให้บริการนำเข้าชุดชิ้นส่วนรถยนต์ทางการขนส่งทางทะเลของ ผู้ให้บริการโลจิ สดิกส์ข้ามชาติ เพื่อลดปัญหาการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานและบริษัทที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ได้ สึกษากระบวนการใหลของสินค้าและข้อมูลจากการให้บริการนำเข้าชุดชิ้นส่วนรถยนต์เป็น ระยะเวลา 374 วันโดยได้ระบุถึงปัญหาที่เกิดจากการเชื่อมโยงข้อมูลที่ไม่เหมาะสมและนำเสนอการ ใช้ระบบการจัดการฐานข้อมูล (Database Management System: DBMS) ในงานวิจัยนี้ผู้วิจัยได้ทำ การออกแบบระบบ DBMS ในระดับกรอบความคิด (Conceptual) และทำการสร้างแบบจำลอง สถานการณ์ด้วยโปรแกรมจำลองสถานการณ์ (Arena Simulation) เพื่อแสดงให้เห็นจึงสถานการณ์ ปัจจุบันในการให้ บริการโดยวิเคราะห์หารูปแบบการกระจายตัวที่เหมาะสมของข้อมูลเพื่อนำมา วิเคราะห์ในโปรแกรมจำลอง สถานการณ์ซึ่งได้จำลองกิจกรรมในกระบวนการให้บริการนำเข้าชุด ชิ้นส่วนรถยนต์ทั้ง 54 กิจกรรมจากผลการวิเคราะห์พบว่าเมื่อนำระบบ DBMS เข้าไปจัดการข้อมูล สามารถลดระยะเวลาการทำงานที่ซ้ำซ้อนและการผิดพลาดของข้อมูลลงได้

10

ผลจากการศึกษาแบบจำลองสถานการณ์ของการใช้ระบบ DBMS พบว่าสามารถลดเวลา ของกระบวนการให้บริการนำเข้าชุดชิ้นส่วนรถยนต์ต่อกรั้งได้ 14.49 ชั่วโมงทำงาน เมื่อเทียบกับ สถานการณ์ปัจจุบันโดยเกิดจากการเปลี่ยนแปลงระยะเวลาในการดำเนินกิจกรรมของผู้ปฏิบัติงาน ซึ่งพบว่าพนักงานแผนกนำเข้าและพนักงานแผนกส่งออกมีสัดส่วนการทำงานลดลงถึงร้อยละ 28.98 และ 12.72 พนักงานจะใช้เวลากับการพิมพ์ใบขนสินค้าค่อนข้างนานเมื่อมีระบบ DBMS จะลดขั้นตอนในการพิมพ์ใบขนได้ประมาณ 45 นาทีต่อ การให้บริการ 1 ครั้งและในส่วนของ พนักงานคลังสินค้าและพนักงานบับ Forklift จะมีสัดส่วนการทำงานที่สูงขึ้นร้อยละ 0.71 และ 2.56 เพราะการใช้ระบบ DBMS จะทำให้ขั้นตอนการดำเนินการให้บริการเร็วขึ้นการวางแผนการจัดเก็บ สินค้าและการหาตำแหน่งของสินค้าก็จะสะดวกและรวดเร็วมากยิ่งขึ้นซึ่งส่งผลโดยตรงต่อพนักงาน ขับรถ Forklift ที่จะต้องเพิ่มความรวดเร็วในการดำเนินงานโดยการใช้ระบบ DBMS ได้ส่งผลให้มี ด้นทุนกิจกรรมรวมในการให้บริการนำเข้าชุดชิ้นส่วนรถยนต์ในแต่ละเดือนลดลง 8,275.65 บาท
ณัฐชา อภัยรุณ (2555) ศึกษาเกี่ยวกับการจัดการเอกสารด้ำนการส่งออกกรณีศึกษาบริษัท ชาร์ปแมนูแฟคเจอริ่ง (ประเทศไทย) จำกัดเพื่อหลีกเลี่ยงค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นเนื่องจาก ความผิดพลาดในการทำเอกสารและเพื่อใช้เป็นหลักฐานยืนยัน การประกอบธุรกิจเพื่อการส่งออกที่ ผู้นำเข้าและผู้ส่งออกใช้เป็นสื่อกลางในการทำธุรกิจร่วมกัน

ผลจากการศึกษาเที่ยวกับการจัดการเอกสารด้านการส่งออกนั้นช่วยลดความผิดพลาดของ พนักงานในการจัดทำเอกสารให้น้อยลง ทำให้แผนก BOI สามารถคีย์ปิดข้อมูลได้ทันตามระยะเวลา ที่กำหนดและส่งเอกสารไปยังแผนกอื่น ๆ ต่อไป และยังช่วยให้ลูกก้ามีความไว้ใจและเชื่อถือใน การจัดทำเอกสารของพนักงานและบริษัทที่ถูกต้อง ชัดเจนรวดเร็วตรงตามรายละเอียดของสินก้า

ธัญญาลักษณ์บุญเอนก (2555) ศึกษาเกี่ยวกับการศึกษาปัญหาและเพิ่มประสิทธิภาพในการ คำเนินงานค้านเอกสารประกอบการเดินพิธีการส่งออกสินค้ากรณีศึกษาบริษัท ABC จำกัด การ ให้บริการในการทำเอกสารส่งออกเพื่อคำเนินพิธีการศุลกากรซึ่งไม่สอดกล้องกับความต้องการ ของลูกค้าทำให้ลูกค้าต้องรอกอยนานดังนั้นจึงมีวัตถุประสงค์การศึกษาครั้งนี้ดังนี้คือศึกษาถึงปัญหา ในกระบวนการให้บริการลูกค้าและกระบวนการทำเอกสารการส่งออกเพื่อนำเสนอแนวทางใน การปรับปรงุประสิทธิภาพในการจัดทำเอกสารส่งออกจากการศึกษาพบว่าปัจจัยที่ทำให้การจัดทำ ใบขนสินค้าผิดพลาดและล่าช้านั้น ซึ่งพิจารณาจากขั้นตอนการปฏิบัติงานพบว่ามีปัญหาในขั้นตอน ของเวลาในการทำงานการคีย์ข้อมูลจึงทำการแก้ไขในส่วนของการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่นั้นเป็น ปัจจัยสำคัญทั้งนี้เพื่อความพึงพอใจสูงสุดของลูกค้ากวรปรับกระบวนการทำงานระบบสารสนเทศ และปรับตารางเวลาในการทำงานเพื่อแก้ไขปัญหาการทาใบขนสินค้าผิดพลาดและล่าช้าที่ส่งผล กระทบ ต่อความไว้วางใจของลูกค้า

10

ในการแก้ไขปัญหาการทำใบขนสินก้าผิดพลาดและล่าช้านั้นใช้แนวทางการแก้ไขทางใด ทางหนึ่งไม่ได้จึงนำเอาทั้ง 3 แนวทางมาปรับใช้ผสมผสานกัน เพื่อให้การแก้ไขปัญหาสัมฤทธิ์ผล และให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดผลการศึกษาพบว่าสามารถช่วยลดความผิดพลาดในการคีย์ใบ ขน สินก้าได้อย่างถูกต้องและรวดเร็วขั้น ซึ่งผลต่างของจำนวนงานที่เข้ามากับจำนวนงานที่เสน้จสิ้นที่ดี ที่สุดโดยเฉลี่ย 13 ชุดและเวลารอกอยโดยเฉลี่ย 1.3 นาทีเมื่อเปรียบเทียบกับตารางก่อนปรับปรุง ตารางการทำงานทำให้เพิ่มการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพมากขึ้นและจะช่วยให้เกิดความ สอดกล้องระหว่างปริมาณที่เข้ามากับจำนวนผู้ปฏิบัติงานได้ดียิ่งขึ้นถูกต้องมากขึ้น และ รวดเร็วขึ้น

STITUTE O

บทที่ 3

แผนงานการปฏิบัติงานและขั้นตอนการดำเนินงาน

ในบทนี้จะกล่าวถึงแผนงานการปฏิบัติงานขั้นตอนการคำเนินงานซึ่งรวมไปถึงการกล่าวถึง ปัญหาที่เกี่ยวข้องซึ่งจะทำให้เกิดอาการของปัญหาและผลกระทบของปัญหาซึ่งสิ่งนั้นเองจะทำให้ ทราบได้ถึงสาเหตุของปัญหาโดยใช้การวิเคราะห์สาเหตุของปัญหาซึ่งจะนำไปสู่การแก้ไขปัญหา โดยนำทฤษฎีหรือวิธีการต่าง ๆ มาประยุกต์ใช้เพื่อนำมาแก้ปัญหาที่จะเกิดขึ้นซึ่งจะกล่าวในบทนี้ โดยมีรายละเอียดดังนี้

- 3.1 แผนงานปฏิบัติงาน
- 3.2 รายละเอียดงานโครงงานสหกิจ
- 3.3 ขั้นตอนการดำเนินงานที่นักศึกษาปฏิบัติงานหรือ โครงงาน
- 3.4 การวิเคราะห์ปัญหา

3.1 แผนงานปฏิบัติงาน

ตารางที่ 3.1 แผนการดำเนินงาน



3.2 รายละเอียดงานโครงงานสหกิจ3.2.1 งานที่เลือกศึกษา

10

ใด้ปฏิบัติงานในฝ่ายกองกลังและบริการจัดการพัสดุ (TS) ประกอบด้วยแผนกย่อยอยู่ 4 แผนก คือ แผนกพิธีการขนส่งพัสดุ (Shipping (TS-S)), แผนกตรวจรับ และขนส่ง (Receive (TS-T)), แผนกกลังพัสดุกลาง (Store (TS-L)) และแผนกบรรจุหีบห่อ (Packing (TS-S)) ทำงานแผนกละ 1 เดือน และได้ทำการเลือกเฉพาะเจาะจงในการหาข้อมูลและแก้ไขที่แผนกพิธีการขนส่งและบรรจุ หีบห่อ (TS-S) โดยมีหน้าที่ส่งอุปกรณ์หรืออะไหล่ที่เกี่ยวกับเครื่องบินไปยังฐานสถานที่ต่าง ๆ ตาม กวามต้องการสินก้าของแต่ละแผนก โดยจะต้องมีสองหน้าที่ใหญ่ ๆ คือ

1) บรรจุสินค้าโดยไม่ได้เกิดความเสียหายระหว่างเดินทาง

 ทำเอกสารและพิธีการสุลกากร โดยก่อนที่สินค้าจะถูกส่งออกไปยังที่ต่าง ๆ ต้องมีการแนบเอกสารและแจ้งกับทางสุลกากร หากไม่มีการแจ้งกับกรมสุลกากรก็จะไม่ สามารถนำสินค้าออกจากคลังได้ โดยเล็งเห็นปัญหาในการทำเอกสารและพิธีการสุลกากร

ใบขนสินค้าขาออกนั้นจำเป็นต่อการนำสินค้าเข้า-ออกจากเขตปลอคภาษี (Free Zone) โดย หากจะนำสินค้าออกจากเขตปลอคภาษีต้องทำใบขนสินค้าขาออกและ สำแดงสินค้านั้น ๆ ให้แก่ กรมศุลกากร แต่ในปัจจุบันตั้งแต่ช่วงเดือนมกราคม พ.ศ. 2560 เป็นต้นมา ได้เกิดปัญหาในการออก ใบขนสินค้าขาออก และ ใบกำกับในขนสินค้าขาออก เนื่องจากทางกรมศุลกากร ได้เปลี่ยน พิกัดศุลกากรใหม่ ทำให้การออกใบสินค้าขาออกเป็นไปด้วยความล่าช้า อีกทั้งขั้นตอนปฏิบัติงาน ย่อยมีความซ้อนในการกรอกข้อมูลซ้ำหลาย ๆ รอบ ทำให้ใบขนสินค้าขาออกอาจเกิดความผิดพลาด ได้ และเสียเวลาในการแก้เอกสารให้แก่กรมศุลกากร และข้อมูลระหว่างทางบริษัทฯ กับทาง กรมศุลกากรไม่มีความเชื่อมโยงกัน ทำให้เกิดปัญหาระหว่างบริษัทฯ กับทางกรมศุลกากรตามมา อีกด้วย ดังนั้นจึงเห็นว่าควรมีระบบหรือโปรแกรมช่วยเหลือ เพื่อลดเวลาการทำงานและลด ความผิดพลาดในการทำง<mark>าน แ</mark>ละยังเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานได้อีกด้วย



ภาพที่ 3.1 ขั้นตอนที่ 1 "รับสินค้าและตรวจสอบสินค้า"



ภาพที่ 3.2 ขั้นตอนที่ 2 "แยกจุคปลายทางที่จะส่ง โดยจะมีปลายทางคอนเมือง (DMK) กับ อู่ตะเภา (UTP)"

T



ภาพที่ 3.3 ขั้นตอนที่ 3 "นำข้อมูลเข้าระบบ SAP และสร้างใบกำกับสินค้า (Shipment)"



ภาพที่ 3.4 ขั้นตอนที่ 4 "พิมพ์และจัดการจัดการใบกำกับสินค้า (Shipment)"



ภาพที่ 3.5 ขั้นตอนที่ 5 "พิมพ์แผ่นระบุสินค้าและติดที่สินค้า"

T



ภาพที่ 3.6 ขั้นตอนที่ 6 "สร้างใบกำกับใบขนสินค้า และ ใบขนสินค้าขาออก"



ภาพที่ 3.7 ขั้นตอนที่ 6 "สร้างใบกำกับใบขนสินค้า และใบขนสินค้าขาออก" (ต่อ)



ภาพที่ 3.8 ขั้นตอนที่ 7 "แยกประเภทของบรรจุสินค้าและห่อสินค้า"



ตารางที่ 3.2 Flow Process Chart แสดงเวลาการทำงานในขั้นตอนบรรจุสินค้า, ทำใบขนสินค้า ขาออก

ขั้นตอน	เวลาปัจจุบัน (s)	สัคส่วนเวลา				
รับสินค้าและครวจสอบสินค้า	870	9.39%				
แขกจุดหมายปลายทางที่จะส่ง	1,350	14.56%				
นำข้อมูลเข้าระบบ SAP และสร้าง Shipment	1,120	12.08%				
ปริ้นท์และจัดการ Shipment	730	7.87%	9	>		
ปริ้นท์ Label และติดสินค้า	760	8.20%		1		
สร้างใบกำกับใบขนสินค้าและใบ ขนสินค้าขาออก	3,480	37.54%			Ŷ	
แขกประเภทและบรรจุสินค้า	960	10.36%				2
รวม	9,270	100%	6	0	0	15

จากตารางที่ 3.2 จะเห็นว่าขั้นตอนที่ 6 "การสร้างใบกำกับใบขนสินค้าและใบขนสินค้าขา ออก" นั้นมีสัดส่วนเวลาทำงานที่มากที่สุดสูงถึง 3,480 วินาที (สินค้า 150 ชิ้น) หรือกิดสัดส่วนเวลา เป็นร้อยละ 37.54 ดังนั้นส่วนขั้นตอนนี้จึงมีปัญหาในการทำงานมากที่สุด และตัดสินใจที่จะแก้ไข ปัญหาในขั้นตอนนี้

3.2.2 ข้อมูลเพิ่มเติ<mark>ม</mark>และข้<mark>อมูล</mark>สนับส<mark>นุ</mark>น

10

การส่งสินค้าไปยังระหว่างฐาน (ดอนเมือง และ อู่ตะเภา) จะมีรอบการส่งสินค้าโดยดอนเมือง (DMK) จัดส่งทุกวันวันละ 2 รอบตอนเช้า และ อู่ตะเภา (UTP) จัดส่งทุกวัน 1 รอบตอนเย็น และ 1 รอบ ตอนเช้าเฉพาะวันอังการ และพฤหัสบดี หากออกใบขนส่งสินค้าขาออกไม่ทันตามช่วงเวลาที่ กำหนด ก็จะทำให้สินค้าต้องรอในรอบเวลาถัดไป ซึ่งทำให้การส่งสินค้าเป็นไปด้วยความล่าช้า หรือหากจำเป็นจริง ๆ จะต้องมีส่งสินค้าเกินเวลาราชการ (16.30 น.) ซึ่งจะเสียค่าปรับใบละ 200 บาท ดังนั้นหากปรับปรุงกระบวนการภายในแผนกได้ก็จะทำให้ไม่มีสินค้าตกค้างและทำให้ส่ง สินค้าเป็นไปตามเวลาที่กำหนด 3.3 ขั้นตอนการดำเนินงานที่นักศึกษาปฏิบัติงานหรือโครงงาน



3.3.1 ศึกษากระบวนการทำงานและคัดเลือกปัญหาที่สนใจ

ได้ปฏิบัติงานในแผนกแผนกบรรจุหีบห่อ (Packing (TS-S)) โดยมีหน้าที่รับสินค้าหรือ อะไหล่เครื่องบินไปยังฐานหรือสถานที่ต่าง ๆ โดยจะต้องมีสองหน้าที่ใหญ่ ๆ คือ

1) บรรจุสินค้าโดยไม่ได้เกิดความเสียหายระหว่างเดินทาง

2) ทำเอกสารและพิธีการสุลกากรโดยก่อนที่สินก้าจะถูกส่งออกไปยังที่ต่าง ๆ ต้องมีการ แนบเอกสารและแจ้งกับทางสุลกากร หากไม่มีการแจ้งกับกรมสุลกากร ก็จะไม่สามารถนำ สินก้าออกจากกลังได้ โดยจะศึกษาขั้นตอนการทำงานภายในแผนก Packing รวมถึงเวลาการทำงาน ในแต่ละขั้นตอนตั้งแต่การรับและตรวจสอบสินก้าจนสิ้นสุดกระบวนการคือการปริ้นใบขน ดังนี้

3.3.1.1 ขั้นตอนที่ 1 รับและตรวจสอบสินค้า

10

มีเวลาการทำงานอยู่ที่ 870 วินาที ต่อ สินค้า 150 รายการ 3.3.1.2 ขั้นตอนที่ 2 แยกจุดหมายปลายทางที่จะส่ง มีเวลาการทำงานอยู่ที่ 1,350 วินาที ต่อ สินค้า 150 รายการ 3.3.1.3 ขั้นตอนที่ 3 สร้าง Shipment คีย์ข้อมูลเข้าระบบ SAP มีเวลาการทำงานอยู่ที่ 1,120 วินาที ต่อ สินค้า 150 รายการ 3.3.1.4 ขั้นตอนที่ 4 ตรวจสอบและปริ้นท์Shipment มีเวลาการทำงานอยู่ที่ 730 วินาที ต่อ สินค้า 150 รายการ 3.3.1.5 ขั้นตอนที่ 5 จัดทำและปริ้นท์Label ติดสินค้า มีเวลาการทำงานอยู่ที่ 760 วินาที ต่อ สินค้า 150 รายการ 3.3.1.6 ขั้นตอนที่ 6 จัดทำและปริ้นท์ใบขนสินค้าขาออก มีเวลาการทำงานอยู่ที่ 3,480 วินาที ต่อ สินค้า 150 รายการ 3.3.1.7 ขั้นตอนที่ 7 จัดเรียงและแรปสินค้าบนพาเลท มีเวลาการทำงานอยู่ที่ 960 วินาที ต่อ สินค้า 150 รายการ ตารางที่ 3.3 Flow Process Chart แสดงเวลาการทำงานในขั้นตอนบรรจุสินก้า, ทำใบขนสินก้าขา ออก

ขั้นตอน	เวลาปัจจุบัน (s)	สัคส่วนเวลา				
รับสินค้าและครวจสอบสินค้า	870	9.39%				
แขกจุดหมายปลายทางที่จะส่ง	1,350	14.56%				
นำข้อมูลเข้าระบบ SAP และสร้าง Shipment	1,120	12.08%				
ปริ้นท์และจัดการ Shipment	730	7.87%				
ปริ้นท์ Label และติดสินค้า	760	8.20%		1		
สร้างใบกำกับใบขนสินค้าและใบ ขนสินค้าขาออก	3,480	37.54%			Ŷ	
แยกประเภทและบรรจุสินค้า	960	10.36%				$\mathbf{}$
รวม	9,270	100%	6	0	0	i.c

จากข้อมูลด้านบนและตารางที่ 3.3 จะเห็นได้ว่า ขั้นตอนที่ 6 "จัดทำและปริ้นท์ใบขน สินด้าขาออก" มีเวลาการทำงานมากที่สุด ซึ่งอาจะทำให้เกิดความล่าช้า ดังนั้นส่วนขั้นตอนนี้จึงมี ปัญหาในการทำงานมากที่สุด และตัดสินใจที่จะแก้ไขปัญหาในขั้นตอนนี้

3.3.2 รวบรวมข้อมูลพิกัดศุลกากรจากข้อมูลเก่า

เนื่องจากทางบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และกรมสุลกากรไม่มีการ แลกเปลี่ยนข้อมูลพิกัดสุลกากรขาออกให้ชัดเจน จึงยากต่อการทำงานในขั้นตอนการจัดทำใบขน สินค้าขาออก ผู้จัดทำจึงเล<mark>็งเห็น</mark>ว่าพิกัดสุลกากรเป็นสิ่งสำคัญ จึงรวบ</mark>รวมและจัดทำเอกสารให้เป็น รูปแบบที่ชัดเจนและง่ายต่<mark>อการ</mark>ทำงาน

Home Paste 615 \$ 182518 416 182519 417 182520 419 182521 420	xO + (5 ⊽ Insert Page Layout Formulas Da Calibri (Body) + 11 + A + A = B I U + + A + A = B I U + + A + A = Calibri (Body) + 11 + A + A = B I U + + A + A =	ta Review View		ustom_Code						_
Home Peste & (15 ¢) 182518 416 182519 417 182520 419 182521 420	Insert Page Layout Formulas Da Calibri (Body) • 11 • A • A • B I U • • • • • • • ×	ta Review View								
Peste Peste G15 182518 416 182519 4177 182520 419 182521 420	$\begin{array}{c c} & & & \\ & & \\ & & \\ & & \\ & & \\ & & \\ & & \\ & & \\ & & \\ & & \\ & & \\ & & \\ & & \\ & & \\ & & \\ & \\ & & \\ & & \\ &$	= = >>.							2+	Share 🗠
Peste G15 182518 416 182519 417 182520 419 182521 420	$\begin{array}{c ccccccccccccccccccccccccccccccccccc$		🗊 Wrap Text	General	•	- 🍢 - 🍞	• 🍞•	en insert v	Σ. Aγ·	
G15 182518 416 182519 417 182520 419 182521 420	$\times \checkmark f_X$	5 5 4 4 4	++ Merge & Cen	ter * 🥔 * %	00, 00 0, 00, C	Conditional Forma Formatting as Tab	t Cell le Styles	Format *	Sort & Filter	
182518 416 182519 417 182520 419 182521 420										
182518 416 182519 417 182520 419 182521 420	A	В		с		D		E F	G	н
182519 417 182520 419 182521 420	68253P5:062W0	GASKET		000040169390	ประเท็น					
182520 419 182521 420	7N3104-1:81205	GASKET		000040169390	ประเท็น					
182521 420	96034:94581	GASKET		000040169390	ประเทิน					
	0-615-16:02697	GASKET		000040169390	ประเท็น					
182522 42-1	-100-13-05:F6306	GASKET		000040169390	ประเทิน					
182523 421	147-127:00462	GASKET		000040169390	ประเทิน					
182524 421	147-48:31645	GASKET		000040169390	ประเท็น					
182525 422	2033.F6103	GASKET		000040169390	ประเท็น					
182526 422	2479.FA3T1	GASKET		000040169390	ประเท็น					
182527 42-4	-43-13-84:F6306	GASKET		000040169390	ประเท็น					
182528 431	13:29780	GASKET		000040169390	ประเท็น					
182529 43-1	-1479-1:14604	GASKET		000040169390	ประเท็น					
182530 433	30784:SD925	GASKET		000040169390	ประเท็น					
182531 433	33912:F0280	GASKET		000040169390	ประเท็น	1				
182532 441	1016:77445	GASKET		000040169390	ประเท็น					
182533 444	4622:81205	GASKET		000040169390	ประเท็น					
182534 448	834:F7730	GASKET		000040169390	ประเท็น					
182535 451	16:00462	GASKET		000040169390	ประเท็น					
182536 453	36051-501:88277	GASKET		000040169390	ประเท็น					
182537 458	8254:77445	GASKET		000040169390	ประเท็น					
182538 46-0	-0548-1:0BYW8	GASKET		000040160300	dan far					
4) Ci				1000040100300	บระเกษ					

ภาพที่ 3.10 รวบรวมรหัสสินค้า และ พิกัคศุลกากรจากข้อมูลเดิมซึ่ง ร้อยละ 60 ของข้อมูลทั้งหมดที่ ไม่มีการระบุพิกัคสินค้า

3.3.3 เปลี่ยนพิกัดสุลกากรและสร้างข้อมูลใหม่ เพื่อให้ง่ายต่อการจัดทำใบขนสินค้าขาออก จึงต้องเปลี่ยนพิกัดสุลกากรให้ตรงกับพิกัด ของทางกรมสุลกากร เพื่อลดปัญหาในการตึกลับจากกรมสุลกากร ที่มีผลต่อความล่าช้าในการจัดทำ ใบขนสินค้าขาออก



10

ภาพที่ 3.11 เปลี่ยนพิกัดกรมศุลกากรใหม่ (เฉพาะพิกัดที่ถูกเปลี่ยน) และสร้างฐานข้อมูลใหม่ STITUTE



ภาพที่ 3.12 รวบรวมข้อมูลปัจจุบันในส่วนที่ยังไม่มีพิกัดและทำข้อมูลให้เป็นปัจจุบัน

Bar Bar <th></th> <th>Home Insert Page I</th> <th>Layout Formulas Data Review</th> <th>v View</th> <th></th> <th>Microsoft Excel</th> <th></th> <th></th> <th></th> <th></th> <th>Contraction of the second</th> <th>> O - ×</th>		Home Insert Page I	Layout Formulas Data Review	v View		Microsoft Excel					Contraction of the second	> O - ×
Construction P I I I P I I I P I I I P I I I P I I I P I I I I I I I I I I I I I I I I I I I		Cut Tahoma	· 11 · A' A' = = =	😻 - 📑 Wrap Text 🛛 G	eneral +		Normal	Bad G	ood · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	- 3 1	E AutoSum -	8
Openetics Data	Approx Approx<	La Copy *		the site initiation is foreigned in	B . N . +0.00	Craditional Format	Macderal	Calculation	Norde Colline - In	Lert Delete Format	Fill - Cort & F	Find 2
Control All Distance All Distance Control Distance	Control Protect Statut Statu	Format Painter B Z Q	. ⊡ · <mark>⊙</mark> · ∀ · ⊨ = = =	the the Stat Merde or Center .	3 . 26 1 28 43	Formatting * as Table *	recou ai	carculation	neor cen 🔻	* * *	Q Clear * Filter * S	select *
Clip A Clip Cl	C A Dot 0.1	Chipboard 12	Font G	Alignment G	Number G			Styles		Cells	Editing	
A B Control Control <td>A static Comp. Colo A staticity Comp. Colo A static Comp. Colo Comp. Colo A static Comp. Colo Comp. Colo</td> <td>C3 + (*</td> <td><i>f</i>∗ C62</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td>	A static Comp. Colo A staticity Comp. Colo A static Comp. Colo Comp. Colo A static Comp. Colo Comp. Colo	C3 + (*	<i>f</i> ∗ C62									
A B Common of the second seco	A B C D 0.00011000 0000 000 000	D) rizzlá			- H 83 C	ustom_Code						
cotor	Control Control <t< td=""><td>A B</td><td>С</td><td></td><td></td><td>A</td><td></td><td>8</td><td></td><td>С</td><td>D</td><td></td></t<>	A B	С			A		8		С	D	
000000000000000000000000000000000000	Construction Construction<	1 custom_code รหัสสถิติลิ	ในค่ำ หน่วยสินค้ารหัสสถิติ คำอธิบาย		(iii) - 3	75235-118:H0212		COFF	1001	3009012120	nual	
3 0.0000112000 0.000 CC2 during the second s	Construction Construction<	2 000001012100 000	C62 ม่า ส่วหรัร	บทำพันธุ์		201020-54LTA		COFFEE	500	0000012120	en un	
0.000010300 0.000 COC n.d. miththind 0.00000000000000000000000000000000000	Construction Construction<	3 000001012900 000	C62 อื่นๆ			DELETE933816:63367		COFFEE	50	0009012120	mai	
Control 1000 Control 10000 Control 100000 Control 100000	Constitution from Constitution from <thconstitand< th=""> Constitution from <thc< td=""><td>4 000001013010 000</td><td>C62 an drwin</td><td>แท่าพันธ์</td><td>0</td><td>DELETE943602:H0212</td><td></td><td>COFFEE</td><td>501</td><td>0009012120</td><td>nual</td><td></td></thc<></thconstitand<>	4 000001013010 000	C62 an drwin	แท่าพันธ์	0	DELETE943602:H0212		COFFEE	501	0009012120	nual	
0 0	Construction Construction<	5 000001013090 000	C62 อื่นๆ			DELETE983008:H0212		COFFEE	501	0009012120	laurn	
2 2	Construction Construction<	6 000001019000 000	C62 50 6			DELETE990034:72914		COFFEE	001	0009012120	nnual	
000000122200 00000102200 000000102000 000000102000 000000102000 000000102000 000000102000 000000102000 000000102000 000000102000 000000102000 000000102000 000000102000 000000102000 000000102000 00000000000 00000000000 000000000000 000000000000000000000000000000000000	Construction Construction<	7 000001022100 001	C62 5053100	น้ำกลับเกิด ส่วนกับสวนับส์		012006:H0212		COFFEE CAN	1001	0009012120	mai	
0 0	Construction Construction<	000001022100 001	C(2			1 200.0972.01:14776		COFFEE CARAGE	200	0000012120	en un	
0.0001122301 0.00 Cold Last Age Li Sector if the se	0.0000122010 D00 CC Arafina Biological Anticological Anti	8 000001022100 002	Coz mosa a	าหวบทาพนธุ		2 694-003-01TG:06520		ANTLSEIZE COMP	201	0027101942	น้ำสับหล่อถึงส่วนรับแ	Annudane
0 0	0.000012230 CO Langebra 1 84-00-0170 TODB OF ATTRACT CORP 0.000012230 CO Constant-transformation 0.000012230 CO Co <td< td=""><td>9 000001022910 000</td><td>CD2 โคติวมุ</td><td></td><td></td><td>3 694-007-01TG:X0401</td><td></td><td>ANTI-SEIZE COMP</td><td>501</td><td>027101942</td><td>ป่าสับหล่ออื่นส่าหรับแ</td><td>ส้องอนต์อาก</td></td<>	9 000001022910 000	CD2 โคติวมุ			3 694-007-01TG:X0401		ANTI-SEIZE COMP	501	027101942	ป่าสับหล่ออื่นส่าหรับแ	ส้องอนต์อาก
0 0	0.000012030 D00 CC An Second 110 D000 CC An Second 110 D000 CC Second 110 D000 CC Second 110 D000	10 000001022911 000	C62 ใดตัวผู้คล	14		4 694-026-02TG:TG000		ANTI-SEIZE COMP	50	0027101942	ป่ามันหล่ออื่นส่าหรับแ	ครื่องชนต์อาก
2 0000102200 0000 Col dia 1 0000102100 Col dia 1 0000102100 Col 0000102100 Col Col<<	Construction Construction<	11 000001022919 000	C62 อื่นๆ			5 694-087-01TG:TG000		ANTI-SEIZE COMP	201	0027101942	น้ำมันหล่ออื่นส่าหรับแ	คร้องอนต์อาก
3 00000102000 0000 CG2 Annu State 11 000000102000 00000000000 000000000000 000000000000000000000000000000000000	Constraint Constraint <thconstraint< th=""> Constraint Constra</thconstraint<>	12 000001022990 000	C62 อื่นๆ			6 694-091-01TG:TG000		ANTI-SEIZE COMP	100	0027101942	น่ามันหล่อดินสาหรับม	nrehuzoefa
4 0000102000 Color degrees and models and mode	Construction Construction<	13 000001023100 000	C62 กระบือ ส่	าหรับท่าพันธ์		/ 694-095-0116:W0314		ANTI-SELZE COMP	001	0027101942	บารับหลอสนสาหรับม	Assosuasia
5 00000102000 D00 G2 artistrative artistrati artistrative artistrati artistrative artistrative arti	Construction from CCC Analysis Analysis Analysis Analysis Construction from Construc	14 000001023900 000	C62 อื่นๆ			604.000.01TC:06520		ANTI-SELZE COMP	200	027101942	นายนหละอุลนสาหรรม	do saudoon
0 0	Documentation Construction	15 000001029010 000	C62 dawawa	เพิ่นส		0 694-106-01TG:W0445		ANTI-SEIZE COMP	500	027101942	น้ำมันหล่อสื้นสำหรับแ	สร้องชนต์อาก
2 0000011000 0000 0000 0000011000 0000001000 0000000000 000000000000 000000000000000000000000000000000000	Constrained for Constrained for Constr	16 000001029090 000	C62 Sun			1 694-030-01TG:TG000		ANTI-SEIZE COMP , KLIN	GERFLON SPRAY 001	0027101942	น้ำสับหล่อสิ้นสำหรับม	สร้องอนต์อาก
0 0	000000000000000000000000000000000000	17 000001021000 000	C62 000 000	Anthony		2 694-004-02:1KJZ2		ANTI-SEIZE COMP ACE-	OTE 343 001	0027101942	น้ำสับหล่ออื่นสำหรับเ	ครื่องชนต์อากา
0 0	0.000010100 000 CC animaliant is of name animaliant is of nai	000001031000 000	C02 ensublid	a munitimup		3 694-094-01TG:W1195		ANTI-SEIZE COMP ARMI	TE LF-AS 328 001	0027101942	น้ำสับหล่อสิ้นสำหรับแ	ครื่องชนต์อาก
0 0	Construction Construction<	18 00001039100 000	C62 มาหนกน	อยกว่า 50 ก เลกรม		4 694-090-01TG:W0314		ANTI-SEIZE COMP BOST	IK NEVER SEEZ 700	0027101942	น่าสับหล่อสินสำหรับแ	ครื่องชนต์อาก
0 00001011010 000 GG2 ac anthanning (27 986-283110/11/9 Ant1282 CG8 986 (26 0000) (27 986-28110)	0000001000000000000000000000000000000	19 000001039200 000	C62 ม่าหมักผู้อ	นต 50 กิโลกริมชินไป	2	5 694-012-01:87889 6 604-001-01:30102		ANTI-SEIZE COMP EASE ANTI-SEIZE COMP ED ID	-OHF 990 802/CA '001	0027101942	ประกอบสายการระบบ	Association (
0 0	000000000000000000000000000000000000	20 000001041010 000	C62 แกะ สำห	รับทำพันธุ์		7 694-028-01TG-W1195		ANTLSEIZE COMP 6661	200	027101942	สารที่สารที่เป็นสารที่เม	Azaniázra
20 00001102000 0000 CS2 umme dimthrithring 000000102000 MATTEXED CODE (AUX FIGURE 50) MATTEXED CODE (AUX FIGURE 50) <thmattexed (aux="" 50)<="" code="" figure="" td="" th<=""><td>0000000000000000000000000000000000000</td><td>21 000001041090 000</td><td>C62 อื่นๆ</td><td></td><td></td><td>8 694-033-01TG:W0529</td><td></td><td>ANTI-SEIZE COMP GP46</td><td>0 4 0Z.TUBE 200</td><td>027101942</td><td>น้ำสับหล่อสิ้นส่าวเริ่มแ</td><td>ส่องระด์อาก</td></thmattexed>	0000000000000000000000000000000000000	21 000001041090 000	C62 อื่นๆ			8 694-033-01TG:W0529		ANTI-SEIZE COMP GP46	0 4 0Z.TUBE 200	027101942	น้ำสับหล่อสิ้นส่าวเริ่มแ	ส่องระด์อาก
3 000001051100 Go C display = 1 000000000000000000000000000000000000	Construction Gene	22 000001042010 000	C62 แพะ สาห	สับทำพันธุ์	2	9 694-009-01:0652D		ANTI-SEIZE COMP G-RAI	DID PLUS SOGR/EA '00	0027101942	น้ำมันหล่อดื่นส่าหรับม	สร้องชนต์อาก
4 000001110 000 G2 Vertranual/standard multi-integed 011110 01110 011110	000000051101 000 GC2 throtean.alfa.exa.dif.e.drvfbyrhing 11 0440341106103 wr145022 (CVM PRAVIDE PLOS 000 CVM PLOS 0000 CVM PLOS 0000	23 000001042090 000	C62 อื่น ๆ		3	0 694-093-01TG:95165		ANTI-SEIZE COMP HIGH	TEMP ROCOL 500GA 001	0027101942	น้ำมันหล่อลื่นสำหรับผ	สร้องชนต์อาก
5 000001013/0 000 G2 da n 2 00001013/0 000 An115212 COMPAND AN1158/0 200001013/0 000 200001013/0 000 200001013/0 000 CA 2	000000000000000000000000000000000000	24 000001051110 000	C62 ไก่ปนิตแก	กออัสโดเมสติกัส ส่าหรับทำพันธ์		1 694-093-0176:95165		ANTI-SEIZE COMP HIGH	TEMP ROCOL SOOGNOO	0027101942	น่ามันหล่อสินสาหรับน	nreaucosea
0.00001051210 000 G2 Yess a divibit/hild 10 666115210 000002 ATTISEE COMP No.108 Second State Second St	000000000000000000000000000000000000	25 000001051190 000	C62 Sun			2 694-100-01TG:W0445		ANTI-SEIZE COMP JET-L	UBE NIKAL 001	027101942	นาสนหลอสนสาหรับเ	RESSOURATE
2 00000105109 000 G2 6 + 1 25 00001051109 4115422 00001051109 000001051109 000001051109 000001051109 000001051109 000001051109 000001051109 000001051109 000001051109 000001051109 000001051109 000001051109 000001051109 000001051109 000001051109 000001051109 000001051109 000001051109 000001051109	Construction	26 000001051210 000	C62 10434 da	เหรียฟางอันส์	33	694-070-0116:06320 694-015-0176:000520		ANTI-SEIZE COMP MOLT	118E 50	027101942	น้ำมันหล่อเริ่มส่วงรับแ	สองของคอาก
00000101310 0000 CG2 explandar/bit/http://dia.uk/bit/http://dia.uk/bit/http://dia.uk/bit/http://dia.uk/bit/http://dia.uk/bit/http://dia.uk/bit/bit/bit/bit/bit/bit/bit/bit/bit/bit	000000000000000000000000000000000000	27 000001051200 000	C62 54.0			5 694-014-01:61463		ANTI-SEIZE COMP ROYO	044 501	027101942	น้ำสับหล่อสิ้นส่างรับแ	ส้องระด์อาก
Occonstruction Operation	000000000000000000000000000000000000	00001051290 000	CC2 84 9		3	6 694-014-02:Y0193		ANTI-SEIZE COMP(PIs us	e p/n 694-014-01) "004	0027101942	น้ำตับหล่อสืบส่างรับบ	สร้องระเดือาก
000000105109 0000 Cole attraction	Construction Construction<	000001051310 000	Co2 aniunan	מעארו ואעק	3	7 694-018-01TG:W1195		ANTI-SEIZE COMPOUND	00	0027101942	น้ำสับหล่อสืบสำหรับม	ครื่องธนต์อาก
0.0000105140 000 C62 annumentarium (0.00000000000000000000000000000000000	0000000000000000000000000000000000000	29 00001051390 000	C02 au 9		3	8 694-089-01TG:0652D		ANTI-SEIZE COMPOUND	301	0027101942	ปาสันหล่ออื่นสาหรับผ	archurcefa
1 00001051590 000 G62 db 4 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	00000000000000000000000000000000000000	30 00001051410 000	С62 ลูกห่านส่า	าหรบทางจนธุ	3	9 694-096-01TG:W1195		ANTI-SEIZE COMPOUND	LED PLATE NO.250 TOI	002/101942	นาสมหล่อสินสำหรับผ	สรองธระด้อาก
2 200000055150 000 C62 ant full and influent ful	0000005559 000 C62 arthéantmituitine 0000005590 000 C62 br + 0 Stortus:2524 Full Construction of the stort	31 000001051490 000	C62 อื่นๆ		4	0 094-097-011G:02570		ANTI-SELZE COMPOUND	SILVER GUOP 001	027101942	นายนหลอดินสำหรับน	NICOURDOGEN
3 000001031590 000 C62 dw n c c c c c c c c c c c c c c c c c c	00000105590 000 C62 6x1 4 4 529700130294 6x1 0000 971000 971000 0000270592 4 4 4 4 4 4 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5	32 000001051510 000	C62 an1riñar	กสำหรับทำพันธุ์	4	2 694-105-01TG:W0314		ANTLIGERE THREAD SE	ALANT DOG	027101942	 จากลายสารสารสารสารสารสารสารสารสารสารสารสารสารส	ARADINA PARTY
		33 000001051590 000	C62 อื่นๆ		4	3 5029KTU01:K5294		Fuel OTY Unit Assy	30	027101942	เป็นเหลือส่วยกับสวกว	MENTLY AND INC.
		to Passassarassa Pass		** ** ***				a tamata a	×1.			

10

<mark>ภาพที่ 3.13 แ</mark>ก้ไขรหั<mark>ส</mark>สถิติ

3.3.4 เรียนรู้และสร้างฐานข้อมูลใน Microsoft Access เพื่อลดขั้นตอนในการจัดทำใบขนส่งสินด้าขาออกของพนักงานในแผนก Packing จึงได้มี เรียนรู้โปรแกรม Microsoft Access และจัดความเชื่อมโยงระหว่าง SAP, Microsoft Excel และ iXimple



ภาพที่ 3.14 เรียนรู้โปรแกรม Microsoft Access และจัดความเชื่อมโยงระหว่าง SAP ,

Microsoft Excel แถะ iXimple

3.3.5 จัดทำคู่มือการทำงาน

(0)

เพื่อให้จัดทำใบขนสินค้าขาออกง่ายและเพื่อความเข้าใจง่ายขึ้นของการทำงานของ พนักงานนอกจากนั้นเพื่อการทำงานให้เหมือนกันของพนักงานทุกคนและเพื่อให้ง่ายต่อการแก้ไข ปัญหาในภายภาคหน้าจึงจัดทำกู่มือการออกใบขนสินค้าขาออกขึ้น



ภาพที่ 3.15 จัดทำคู่มือการทำใบขนสินค้างาออก

3.3.6 นำไปใช้งานและเปรียบเทียบเวลาก่อนและหลังการปรับปรุง

ทำการจับเวลาการทำใบขนสินค้าขาออกในแผนก Packing โดยจะจับเวลาทั้งหมด 8 ขั้นตอน ได้แก่

1) นำข้อมูลออกจาก SAP และคัคแปลงข้อมูลใน Microsoft Access

2) นำข้อมูลออกจาก Microsoft Access และแก้ไขใน Microsoft Ecxel

3) อัพโหลดไฟล์เข้า iXimple

4) แก้ไขน้ำหนัก และราคาสินค้ารวม

5) กรอกรายละเอียดด้านเอกสาร, การขนส่ง, สิทธิประโยชน์

6) ลงลายเซ็นอิเล็กทรอนิกส์ และส่งคำขอให้กรมสุลกากร

7) รอกรมศุลกากรตัดสินใจ

8) พิมพ์ใบขนสินค้ำขาออก

จะทำการจับเวลาแต่ละขั้นตอนก่อนที่ปรับปรุงฐานข้อมูล และ โปรแกรมที่ใช้ในการช่วยลดเวลา และนำเวลาก่อนการปรับปรุงมาเปรียบเทียบหลังการปรับปรุงแล้ว

3.3.7 สรุปผลการดำเนินงาน

สรุปผลการดำเนินงานหลังจากการปรับปรุงโปรแกรมและขั้นตอนการทำงานแล้ว เวลาการ ทำงานของขั้นตอน Packing สามารถคำเนินการได้รวดเร็วขึ้นมากน้อยเพียงใดผลที่ได้รับเป็นไป ตามวัตถุประสงค์การศึกษาหรือไม่ โดยเปรียบเทียบเป็นก่าร้อยละ

3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล

3.4.1 การวิเ<mark>คราะห์กระบ</mark>วนก<mark>า</mark>รทำงานปัจจุบัน

ในขั้นตอนการออกใบขนส่งสินค้าขาออกนั้นได้มีขั้นตอนย่อยอยู่อีก 8ขั้นตอนด้วยกัน โดยการออกใบขน 1 ใบ ผู้จัดทำใบขนต้องเสียเวลาดัดแปลงข้อมูลถึง 4รอบ ใน 4โปรแกรม และ ผู้ทำใบขนส่งสินค้าขาออกยังต้องเป็นผู้กรอกข้อมูลลงในโปรแกรมเองทั้งหมดใน 1 วันจะจัดทำใบ ขนทั้งหมด 15 ใบโดยประมาณนั้นดังนั้นเท่ากับว่าผู้ทำใบขนส่งสินค้าขาออกต้องกรอกข้อมูลซ้ำ ๆ กันถึง 15 ครั้ง อาจจะทำให้เกิดความผิดพลาดในการทำงานซึ่งเกิดจากผู้จัดทำเอง (Human Error) ซึ่ง ทำให้เกิดผลกระทบต่าง ๆ ตามมาอีกมากมายทั้งระยะเวลาการแก้ไขงาน และความไม่รู้พิกัด ศุลกากรของผู้จัดทำ ทำให้เอกสารนั้นเกิดความผิดพลาด (Reject) ทำให้มีการแก้ไขเอกสาร ซึ่ง

<u>ขั้นตอนการทำงาน (เฉลี่ยต่อ 10รายการ)</u>

- นำข้อมูลออกจาก SAP และคัคแปลงข้อมูลใน Microsoft Access (ใช้เวลา 67 วินาที)
- นำข้อมูลออกจาก Microsoft Access และแก้ไขใน Microsoft Ecxel (ใช้เวลา 56 วินาที)
- 3) อัพโหลดไฟล์เข้า iXimple (ใช้เวลา 21 วินาที)
- 4) แก้ไขน้ำหนัก และราคาสินค้ารวม (ใช้เวลา 13 วินาที)
- กรอกรายละเอียดด้านเอกสาร, การขนส่ง, สิทธิประ โยชน์ (ใช้เวลา 10 วินาที)
- 6) ลงลายเซ็นอิเล็กทรอนิกส์ และส่งคำขอให้กรมศุลกากร (ใช้เวลา 10 วินาที)
- 7) รอกรมศุลกากรตัดสินใจ (ใช้เวลา 10 วินาที)
- พิมพ์ใบขนสินค้าขาออก (ใช้เวลา 45 วินาที)

10

ดังนั้นจะมีเวลารวมในการทำงานต่อ 1 รายการเฉลี่ย 232วินาที และใน 1 วันจะมีรายการที่ ต้องออกใบขนสินค้าขาออกประมาณ 15รายการ ดังนั้นจะใช้เวลาทั้งหมดประมาณ 3480วินาที หรือ ใช้เวลาเท่ากับ 58นาที/วัน หากใบขนสินค้าขาออกได้รับสถานะถูกปฏิเสธ (Reject) ก็จะทำให้ต้อง เริ่มทำใบขนสินค้าขาออกใหม่อีกครั้งใน 1 วันจะมีใบขนส่งสินค้าขาออกได้รับสถานะถูกปฏิเสธ (Reject) ประมาณ 2-3 ใบ และใช้เวลาแก้ไขประมาณ 10 นาที/รายการ ดังนั้นจะเสียเวลาการแก้ไข อีก 30 นาที ตารางที่ 3.4 Flow Process Chart แสดงเวลาการออกใบกำกับใบขนสินค้าขาออก, ใบขนสินค้าขา ออก

		ຄຳອັບ	ขั้นตอน	เวลาปัจจุบัน (s)	เวลาที่ กาคหวัง (s)				
	\rightarrow	1	นำข้อมูลออกจาก SAP คัคแปลงข้อมูลใน MC Access	67	30				
		2	นำข้อมูลออกจาก MC Access และแก้ไขใน MC Ecxel	56	30				
CTED		3	อัพโหลดไฟล์เข้า iXimple	21	10				
REJE	1	4	แก้ไขน้ำหนัก และราคาสินค้ารวม	-13	0				
		5	กรอกรายละเอียดด้านเอกสาร, การขนส่ง, สิทธิประโยชน์	10	10				
		6	ลงลายเซ็นอิเล็กทรอนิกส์ และส่งคำขอให้กรมศุลกากร	10	10		5		
PTED		7	รอกรมศุลกากรตัดสินใจ	10	10		50 -	\blacklozenge	
ACCE	->	8	พิมพ์ใบขนสินก้าขาออก	45	45				
			รวม	232	145	7	0	1	3

จากข้อมูลตารางที่ 3.4 จะเห็นได้ว่าเมื่อส่งคำขอการอนุมัติไปยังกรมสุลกากรแล้วต้อง รอกรมสุลกากรส่งข้อความกลับมาว่า "ปฏิเสธการอนุมัติ" หรือ "ปล่อยผ่านสินค้า" หากปฏิเสธ การอนุมัติจะต้องแก้ไขตั้งแต่ขั้นตอนแรกใหม่อีกครั้ง โดยปัจจัยที่ทำให้เกิดการปฏิเสธการอนุมัติ ได้แก่ ด้านพิกัดกรมสุลกากรซึ่งได้มีการเปลี่ยนใหม่ตั้งแต่ต้นปี 2560 ที่ผ่านมา, รหัสสลิติ, รหัสสินค้า และ ประเภทสินค้า หากมีข้อมูลใดข้อมูลหนึ่งระหว่างทางบริษัทฯ กับ กรมสุลกากร ก็ จะทำให้เกิดอัตราก<mark>า</mark>รปฏิเ<mark>สธ (Reject)</mark> ได้

ทำให้ต้องเกิ<mark>ดกร</mark>ะบวนการการทำงานทำซ้ำหลายหน ดังนั้นจึงต้องเกิดการใช้เวลาที่ มากเกินไปในการทำง<mark>านแ</mark>ละทำให้ ขั้นตอนถัดไปในกระบวนการนั้นล่าช้าออกไป ซึ่ง "กระบวนการการทำงานท<mark>ำซ้ำ</mark>หลายหน" ก็กือปัญหาที่เกิดขึ้น

3.4.2 การวิเคราะห์สาเหตุ อาการ และผลกระทบของปัญหา

(0)

จากปัญหา "กระบวนการการทำงานทำซ้ำหลายหน" ทำให้เกิดอาการและผลกระทบ มากมาย โดยแยกออก มาเป็น 3 ประเด็นใหญ่ ๆ คือ

 ทำให้ "พนักงานใช้เวลาในการสร้างใบขนสินก้าขาออกที่มากเกินไป" เนื่องจากเกิด จากกระบวนการที่ทำซ้ำดังนั้นทำให้พนักงานต้องใช้เวลาในการปฏิบัติที่มากเกินไป ซึ่งทำให้เกิดผล กระทบคือ เวลาส่งสินค้าเกิดความล่าช้า หรือไม่สามารถส่งสินค้าทันได้ จากปกติการออกใบขน สินค้าขาออก 1 ใบต้องใช้เวลาประมาณ 3 นาทีจึงแล้วเสร็จ โดย 1 วันคิดเวลาทำงานเท่ากับ 55 นาที ร้อยละ 65 และแก้ไขงานอีก 25-30 นาที (ร้อยละ 35) ทำให้เกิดการส่งสินค้าล่าช้าลงจากกำหนดเดิม 25-30 นาที/วัน และหากในใบกำกับสินค้านั้นมีจำนวนสินค้าหรือประเภทสินค้าที่มากก็จะทำให้ใช้ เวลานานตามไปด้วย ซึ่งก็ผันผวนตามจำนวนสินค้าในใบกำกับสินค้าและถ้าหากไม่สามารถออกใบ ขนสินค้าขาออกได้ภายในเวลาที่กำหนดก็จะทำให้สินค้านั้นต้องไปส่งรอบถัดไปหรือในวันถัดไป หรือหากจำเป็นจริง ๆ อาจจะต้องส่งของเกินเวลาราชการ (16:30 น.) ซึ่งจะเสียค่าปรับใบละ 200 บาท

2) ทำให้พนักงาน "เกิดกวามผิดพลาดในการทำงาน ซึ่งเกิดจากผู้บันทึกข้อมูล" เนื่องจากเกิดความเมื่อยล้าและความผิดพลาดจากผู้บันทึกข้อมูล (Human Error) ที่ทำกระบวนการ ทำงานซ้ำ ๆ หลาย ๆ หน ทำให้เกิดความสับสนและความเมื่อยล้า ซึ่งเมื่อเกิดความผิดพลาดแล้วจะ ทำให้เอกสารนั้นไม่สามารถได้รับอนุมัติจากกรมศุลกากรปลายทางได้ ทำให้ต้องเกิดการแก้ไข ข้อมูลและส่งกลับไปให้กรมศุลกากรใหม่อีกครั้งโดยการแก้ไขรวมทั้งการส่งข้อมูลใหม่ต้องใช้เวลา 0.5-2 วันทำการในวันและเวลาราชการ ซึ่งกระบวนการแก้ไขเอกสารนั้นก็ต้องมาใช้ในเวลาการ ทำงานปกติซึ่งอาจจะทำให้กระบวนการทำงานโดยรวมนั้นเป็นไปอย่างล่าช้ามากขึ้น

ด้วอย่างเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น สินค้าต้องไปส่งที่ฐานคอนเมือง (DMK) แต่พนักงาน บันทึกลงไปว่า สินค้าไปฐานอู่ตะเภา (UTP) ดังนั้นเมื่อสินค้าถึงคอนเมือง สินค้าเข้าไปในฐานได้ จริงแต่เอกสารนั้นกลับส่งไปที่ฐานอู่ตะเภา ซึ่งจะทำให้สถานะเอกสารไม่สามารถทำจบหรือสิ้นสุด ได้ ดังนั้นจึงต้องแก้ไขใบขนสินค้าขาออกใหม่เพื่อให้นำเอกสารส่งไปที่ฐานคอนเมือง และให้กรม ศุลกากรอนุมัติ โดยใช้วันและเวลาตามที่กล่าวไปข้างต้น

(0)

3) เนื่องจากการออกใบขนสินค้าขาออกสามารถทำได้เพียง 1 ใบกำกับสินค้าต่อ 1 ใบ ขน ทำให้พนักงานการทำงานซ้ำหลายหน และบางใบกำกับสินค้านั้นมีเพียง 1 รายการ ซึ่งที่จริงแล้ว 1 หน้ากระคายสามารถใส่รายการสินค้าได้มากถึง 3 – 5 รายการ ซึ่งทำให้เกิดความสิ้นเปลืองในการ ใช้กระคายโดย 1 ใบกำกับสินค้าต้องประกอบด้วยกระคายอย่างน้อย 3 แผ่นคือ ใบขนสินค้าขาออก , ใบกำกับสินค้า, เอกสารของสินค้า โดยใน 1 วันต้องใช้กระคายอย่างน้อย 90 แผ่นโดยคิดเป็นเม็ด เงินตกวันละ 22.5 บาท (กระคาย 1 แผ่น = 0.25 บาท) และ 1 เดือน (20 วัน) จะมีมูลก่าสูงถึง 450 บาทหรืออาจจะมากกว่านั้นก็เป็นได้ถ้าหากมีรายการสินค้าที่มากหรือมีการส่งที่มากกว่าปกติ

3.4.3 การวิเคราะห์สาเหตุของปัญหา

10

จากปัญหา "กระบวนการการทำงานทำซ้ำหลายหน" ได้มีปัจจัยหลาย ๆ ปัจจัยที่ทำ ให้เกิดปัญหาดังกล่าว ซึ่งมีปัจจัยดังนี้

 ปัญหาจากกระบวนการ: โดยการออกใบขน 1 ใบ ผู้จัดทำใบขนต้องเสียเวลา ดัดแปลงข้อมูถึง 3 รอบ ใน 3 โปรแกรม และผู้ทำใบขนส่งสินค้าขาออกยังต้องเป็นผู้กรอกข้อมูลลง ในโปรแกรมเองทั้งหมดใน 1 วันจะจัดทำใบขนทั้งหมด 15ใบโดยประมาณนั้นดังนั้นเท่ากับว่าผู้ทำ ใบขนส่งสินค้าขาออกต้องกรอกข้อมูลซ้ำ ๆ กันถึง 15ครั้ง อาจจะทำให้เกิดความผิดพลาดในการ ทำงานซึ่งเกิดจากผู้จัดทำเอง (Human Error)

 2) ปัญหาจากกระบวนการ: กรมศุลกากรปฏิเสธการอนุมัติใบขนสินค้าขาออก ซึ่งมี 2 สาเหตุที่ทำให้เกิดปัญหานี้คือ

2.1) กรมสุลกากรปฏิเสธการอนุมัติใบขนสินค้าขาออกเนื่องจาก "ข้อมูลที่ส่งให้กรม สุลกากรมีความผิดพลาด" เพราะเนื่องจาก พิกัดกรมสุลกากรมีการเปลี่ยนพิกัดสุลกากรใหม่ทั่วโลก ทำให้จำเป็นต้องเป็นพิกัดสุลกากรใหม่แต่เนื่องจาก "ฐานข้อมูลเดิมของบริษัทไม่มีการจัดการที่เป็น ระบบ" ในการบันทึกพิกัดสุลกากรเดิมที่มีอยู่ ทำให้ต้องก้นหาทั้งรหัสสินค้า ตัวสินค้า และพิกัด สินค้าใหม่ทั้งหมด

2.2) ฐานข้อมูลเดิมของบริษัทไม่มีการจัดการที่เป็นระบบ เนื่องจากในอดีตเวลาที่ทาง บริษัทจะส่งใบขนสินค้าขาออกให้แก่กรมศุลกากรจะเขียนเพียงว่า สินค้านั้นคืออะไร แล้วระบุพิกัด ศุลกากรแบบกว้าง ๆ ว่า "88033000 – อะไหล่เครื่องบิน" ซึ่งทำให้เกิดปัญหาแก่ทางกรมศุลกากร ดังนั้นกรมศุลกากรจึงร้องขอความร่วมมือให้ทางบริษัทฯ ระบุรหัสสินค้าและพิกัดศุลกากรใหม่ที่ชื้ ชัด แต่ยังมีปัญหาอยู่ว่า บริษัทไม่มีฐานข้อมูลที่เป็นระบบในการแจ้งรหัสสินค้าพร้อมกับพิกัด ศุลกากร ทำให้ปัจจุบันยังคงมีปัญหา

ซึ่งปัญหาทุก ๆ อย่างที่กล่าวมาข้างต้น เกิดจาก "ฐานข้อมูลเดิมของบริษัทไม่มีการ จัดการที่เป็นระบบ" แต่สาเหตุของปัญหาที่เกี่ยวข้องนั้นยังมีอีกปัจจัยที่เกี่ยวข้องและยังเป็นรากของ ปัญหาหรือต้นเหตุของปัญหานั่นก็คือ เนื่องจาก "ฐานข้อมูลระหว่างบริษัทฯ กับกรมศุลกากรไม่มี ความสัมพันธ์กัน" เพราะว่าทางกรมศุลกากรใช้โปรแกรม iXimple ในการรับเอกสารต่าง ๆ เข้ามา ในระบบหรือจัดการเอกสาร แต่ทางบริษัทฯ ใช้โปรแกรม SAP ในการบริหารจัดการ ทำให้มีข้อมูล บางส่วนไม่มีส่วนที่เชื่อมโยงหรือสัมพันธ์กันดังนั้น จึงต้องแก้ไขปัญหาดังกล่าวโดย "สร้าง ความสัมพันธ์ด้านฐานข้อมูลระหว่างบริษัทกับกรมศุลกากร"

บทที่ 4

ผลการดำเนินงาน การวิเคราะห์และสรุปผลต่าง ๆ

4.1 ขั้นตอนและผลการดำเนินงาน

จากที่ได้ทราบปัญหา สาเหตุของปัญหา และค้นหาแนวทางแก้ไขคือ "สร้างความสัมพันธ์ ด้านฐานข้อมูลระหว่างบริษัทกับกรมศุลกากรและความสัมพันธ์ของโปรแกรม เพื่อลดขั้นตอนการ ทำงาน" ดังนั้นจึงมีวิธีการแก้ไขปัญหาดังนั้น



ตารางที่ 4.1 แผนการดำเนินงานระหว่างแผนดำเนินงาน และการดำเนินที่แท้จริง

ตามแผนการคำเนินงาน (เส้นสีคำ) และ การคำเนินงานที่แท้จริง (เส้นสีแคง) จะเห็นว่าส่วน ใหญ่จะเป็นไปตามแผนหรือ คำเนินการเสร็จเร็วก่อนแผน แต่มีแก่บางขั้นตอนที่ไม่เป็นไปตามแผน คือ การเปลี่ยนพิกัดสุลกากรและสร้างฐานข้อมูลใหม่ เนื่องจากพิกัคสุลกากรมีจำนวนมาก ทำให้ใช้ เวลามากกว่าที่ประเมินไว้ในเบื้องต้นและมีรหัสสินค้าเข้ามาใหม่อยู่เรื่อย ๆ จึงทำให้ต้องมีการเพิ่ม ข้อมูลอยู่ต่อเนื่อง ดังนั้นแผนการคำเนินงานในส่วนนี้ไม่เป็นไปตามแผน กับขั้นตอนแก้ไข จุดบกพร่อง เนื่องจากมีข้อมูลบางอย่างระหว่าง SAP กับ iXimple ยังมีบางข้อมูลที่ไม่ตรงอยู่บ้างทำ ให้ต้องมีการเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง ซึ่งถ้าหากไม่คำเนินการแก้ไข ก็จะทำให้มีปัญหาต่อค้าน เอกสารและมีปัญหากับทางกรมสุลกากร เมื่อคำเนินการแก้ไขแล้ว ปัญหาระหว่างกรมสุลกากรก็จะ ไม่เกิดปัญหาดังกล่าว แต่เพียงแก่ต้องใช้เวลาในการดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโปรแกรม Microsoft Access

4.1.1 ศึกษาขั้นตอนการทำงาน

ศึกษากระบวนการขั้นตอนและวิธีการทำงานของการจัดวางจัดทำใบขนสินค้าขาออก ของแผนก Packing พบว่ามี 8 ขั้นตอนดังนี้

ถ้าดับ กระบวนการ การทำงาน 1 นำข้อมูลออกจาก SAP และคัคแปลงข้อมูลใน Microsoft Access มาข้อมูล Shipment ออกจาก ระบบ SAP ออกมาเป็น ไฟล์ Notepad และคัคแปลงข้อมูล พิกัคใน Microsoft Access 67 วินาที

ตารางที่ 4.2 การแสดงกระบวนการทำใบขนส่งสินค้าขาออกของแผนก Packing







4.1.2 เก็บรวบรวมข้อมูล และปัญหาภายในแนก Packing

เก็บข้อมูลด้านเวลาการทำงานทั้งหมดของแผนก Packing โดยทำการเก็บรวบรวมข้อมูล เวลาการทำงาน ระหว่างวันที่ 25-29 ธันวาคม 2560 และจัดทำเป็น Pareto Diagram เพื่อแสดงให้ เห็นปัญหาชัดเจนยิ่งขึ้น เพื่อตัดสนิใจเลือกวิธีแก้ไขและปรับปรุง กระบวนการทำงานนี้



<mark>ภาพที่ 4.1</mark> เวลาก<mark>ารท</mark>ำงานแต่ละ<mark>ก</mark>ระบวนกา<mark>ร ระ</mark>หว่างวั<mark>นที่ 2</mark>5-29 ธันวาคม 2560



ภาพที่ 4.2 Pareto Diagram ระหว่างขั้นตอนและร้อยละของเวลาการทำงาน

4.1.3 การวิเคราะห์ปัญหา

(



ภาพที่ 4.3 โครงสร้างการวิเคราะห์ Why-Why Analysis

จากโครงสร้างการ<mark>วิเค</mark>ราะห์ Why-Why Analysis พบว่าปัญหา คือกระบวนการการทำงาน ทำซ้ำหลายหนโดยเจอรากเหง้าของปัญหา คือฐานข้อมูลระหว่างบริษัทและกรมศุลกากรไม่มี ความสัมพันธ์กัน โดยมีวิ<mark>ธีการ</mark>แก้ไขปัญหาคือ สร้างความสัมพันธ์ฐานข้อมูลระหว่างบริษัทและ กรมศุลกากร และความสัมพันธ์ของโปรแกรม เพื่อลดขั้นตอนการทำงาน

4.1.4 แนวทางและมาตรการแก้ไขปัญหา

TC

 รวบรวมข้อมูลพิกัคสินค้าขาออก สร้างความสัมพันธ์ฐานข้อมูลระหว่างบริษัทและกรม สุลกากร มีการคำเนินการแก้ไขปัญหาดังต่อไปนี้

			⊒∎ c							
Home	Insert Page Layout Formulas D	lata Review View							20	+ Share
P	Calibri (Body) • 11 • A• A•	= = =	🖘 Wrap Text	General		💽 · 😥		insert v	$\Sigma \cdot A_{\varphi}$	
Paste	B I U · . · · · .	E E E E E	•• Merge & Cer	nter * 🥔 * %) • 0 00 00	Conditional Format	Cell	Eormat *	Sort &	
615	* X V 6					Formatting as Table	e Styles	Pormas -	Filter	
015										
182518	A 4168253P5-062W0	GASKET		C 000040169390	ประวัติป	U	E	F	G	н
182519	417N3104-1-81205	GASKET		000040169390	ประเทศ			-		
182520	4106034-04581	GASKET		000040169390	งโอะเกิลเ			-		
182521	420.615-16-02697	GASKET	-	000040169390	ประเทิม	_		-		
182522	42-100-13-05-56306	GASKET		000040169390	ประเทิม		-	-		
182523	42147-127-00462	GASKET		000040169390	ประเทิน		-	-		
182524	42147.48.31645	GASKET		000040169390	ประเทิน		-	-		
182525	422033-F6103	GASKET		000040169390	ประเทิน		-			
182526	422479-FA3T1	GASKET		000040169390	ประเทิน					
182527	42-43-13-84-F6306	GASKET		000040169390	ประเทิน					
182528	4313:29780	GASKET		000040169390	ประเทิน		_			
182529	43-1479-1:14604	GASKET		000040169390	ประเทิน	Sec. in		-		
182530	4330784:SD925	GASKET		000040169390	ประเทิน					
182531	4333912:F0280	GASKET		000040169390	ประเทิน			-		
182532	441016:77445	GASKET		000040169390	ประเทิน			_		
182533	444622:81205	GASKET		000040169390	ประเท็น	-				
182534	44834:F7730	GASKET		000040169390	ประเทิน			-		
182535	4516:00462	GASKET		000040169390	ประเทิน					
182536	4536051-501:88277	GASKET		000040169390	ประเท็น					
182537	458254:77445	GASKET		000040169390	ประเท็น					
182538	46-0548-1:0BYW8	GASKET		000040169390	ประเท็น					
4 h	Custom Code +									

ภาพที่ 4.4 ขั้นตอนที่ 1 – รวบรวมรหัสสินค้า และ พิกัดศุลกากรจากข้อมูลเดิมซึ่ง ร้อยละ 80 ของ ข้อมูลทั้งหมดที่ไม่มีการระบุพิกัดสินค้า

ภาพที่ 4.5 ขั้นตอน<mark>ที่ 2 –</mark> เปลี่ยนพิ<mark>กัด</mark>กรมศุลกาก<mark>รใ</mark>หม่ (เ<mark>ฉพาะ</mark>พิกัดที่ถูกเปลี่ยน) และ สร้างฐานข้อมูลใหม่

MSTITUTE OF T

12 F for Windows 14.8	_				Contraction of Linearity Contraction	
WINDLE				Hone Inset Page Lavout Fo	armulas Data Review	Virw 0.
Statistic Langer	(When the second second second		11 · = =	General - A	Entroet - E · Arr an
hedaya - 🐉 canara	• 🔄 และหมู่มีแหน่อมุล			B / U · A A B H	1 1 · · · · · ·	PM Delete - 2 ZT IT
Shortouts 4	the simen of Re	🗄 ບັນກິກເສບັກ 🦉 ບັນກິດແລະເຈີມໃຫຍ່ 🎁 ບັນກິດແລະການາ	O mun to arrive	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	\$- 12 -2 ···	Format * 2 * Fitter * Select *
าขอก	Andready x	เลขที่อ้างอิง" DCWV000051028		Clipboard G Font G Alignme	nt // Number //	Cetts Editing
	maind temporter	และโยสาสระดิษต่ำ* 120027301		D187131 • (* & LaTas	ก่าเนิดไฟฟ้าใช้สำหรับเครื่องข	งนต์อากาศยาน
nasce/weikelyched	Autors - dorferroo	🚍 firtal 👙 ändestanijandenes		182095 GENBARU MODULEASSYIPC 31.11.94.161	C 1260	B B
196	มากครสิมษัติ ย์ออกา รให้	Sandarian Sula (sanas)	57844461*	187097 GEN. 400HZ		
transferênciase		Hife/Jestatus	J 2424012067161205	187098 GEN, CONT UNIT - RAM AIR TURE 187099 GEN.RYPASS VALVE/SWITCH		
0	🖉 เลาห์ส่างถึง 🛛	illesantes" . viasitikait viteriasiti	ประเภทที่กัด" ส่ว	187100 GEN.BYPASS VALVE/SWITCH		
.		0000080033000 (@ [@[] 000 (@ [@]	I 9PARTI . 9	187101 GENERAL RECET MODULE 187102 GENERAL RECEDENIS MODULE - 300 (GR	94,200	
	DCWV000051044	stanation stanation" stanations	noin riogut* d	187103 GENERAL PURPOSE ASSEMBLY PASTE		
		10.000 + FOT FOT FOT FOT	1.000 🗧 KGM 💌	187104 GENERAL PURPOSE ASSEMBLY PASTE 187105 GENERAL DEC		
C	DCWV000051044	สามาร์หน่านกล่าวไปสามสามา	sumation and a	187105 GENERAL SERVICE 1 HARNESS		
U U	DCWV000051043	dunerarmiela" II-lainearra a deute FOB	Everys" NO BRA	187107 GENERAL SERVICE 2 HARNESS	000085115010	มากษาการในการสายเป็นไปที่ไปได้ไปที่ได้มีการสายมา
nenshilintarinan	DCWV000051043	sauly fam theirings them	สารสีบารสับต่า สรริสต์	187102 GENERATO	000085115010	เหรืองการนิดไฟฟ้าใช่สำหรับเครื่องสมมัอากาศตาม
	9	stwo/wide" THE . 1.00000 194.00000 0- 294.0	้ สาขาไหล*	187110 GENERATO	000085115010	เครองการมคางพราชสาหรับเครื่องสมผ่อากาศอาย เครื่องการมีคางที่ทำให้สำหรับเครื่องสมผ่อากาศอาย
And substantial and start	DCWV000051031	\$141" THE . 1.00000 1.940.00 - 1.940.0	5	187112 GENERATO	000085115010	นสระการรัดไฟฟ้าไปสำหรับแล้วองหนล์อากาสถาน
<u> </u>	DCWV000051031	0.0 -0.000 00000 - shureris	o madanadum WOREP	187114 GENERATO	000085115010	มาอุษาการมาระบริษณรีขณะมีอาการของมา มาอุษาการมาระบริษณรีขณะมีข้างไข่สายว่าการของมา มาอุษาการมาระบริษณรีขณะมีข้างไข่สายว่าการของมา มาอุษาการของมายไข่งานไข่งานไข่งานไข่งานไข่งานไข่งานไข่งานไข่งานไข่ง มาอุษาการของมายไข่งานไข่งา เป็นเป็นเข้างานไข่งาน เป็นเข้างานไข่งานไ
1001051000	DCWV000051029	0.0 0000 MILLING	e winneren 0	187115 GENERATO	000085115010	เครื่องการใค้ไฟฟ้าไข่สำหรับเครื่องหม่อากาศขาน
		#10/12/fu = 0.00000 0.00/- 0.0	2	187117 GENERATO	000085115010	และอาการสารสารระบรรรมสารระบรรรมสาราสุขาน เครื่องการจัดไวล์สารรับเสรื่องสารส่อากาสขาน
	9 UL #Y900051029	- 0.0000 0000 - 0.00	3 ARIENS	187118 GENERATO	000085115010	เหรืองกำเน้นไขชังไปสำหรับเครื่องงานต่อากาศอาน
	DCWV000051028	Inland 0.00000 0.00 0.0	-	18/119 GENERATO	000085115010	และสาการสารครายสารสราชราชราชราชาน และสาการสราชราชราชราชราชราชาน เมื่องการสราชราชราชราชราชราชาน เมื่องการสราชราชราชราชราชราช เมื่องการสราชราชราชราชราชราชราชราช เมื่องการสราชราชราชราชราชราชราชราชราชราชราช เมื่องการสราชราชราชราชราชราชราชราชราชราชราช เมื่องการสราชราชราชราชราชราชราชราชราชราชราชราช เมื่องการสราชราชราชราชราชราชราชราชราชราชราชราช เมื่องการสราชราชราชราชราชราชราชราชราชราชราชราช เมื่องการสราชราชราชราชราชราชราชราชราชราชราชราชราชร
	DCWV000051028	Contrary - 0.0000 - 0.0	asvarafisias"	187121 GENERATO	000085115010	เครื่องการนิดไฟฟ้าไปสำหรับเครื่องชนต่อากาศยาน
	DCWV000051028	0.0000 0.000	5	187122 GENERATO	000085115010	และอุณาระสายสายสายสายสายส่วนส่วนของ เหตุอาการสายรู้สายสายสายสายสายสายสาย เหตุอาการสายสายสายสายสายสายสายสายสายสาย เมื่องการสายสายสายสายสายสายสายสายสายสายสายสาย เมื่องการสายสายสายสายสายสายสายสายสายสายสายสายสาย เมื่องการสายสายสายสายสายสายสายสายสายสายสายสายสาย เมื่องการสายสายสายสายสายสายสายสายสายสายสายสายสาย เมื่องการสายสายสายสายสายสายสายสายสายสายสายสายสาย เมื่องการสายสายสายสายสายสายสายสายสายสายสายสายสาย เมื่องการสายสายสายสายสายสายสายสายสายสายสายสาย เมื่องการสายสายสายสายสายสายสายสายสายสายสายสาย เมื่องการสายสายสายสายสายสายสายสายสายสายสายสายสาย เมื่องการสายสายสายสายสายสายสายสายสายสายสายสายสายส
	+ d DCWV000051028			187124 GENERATO /PLS USE 117042-03	000085115010	มกอนการน่างระโดมสำหรับเรื่องสนต์อาการระบบ
	DCWV000051027		and a second	187125 GENERATOR	000085115010	เพราะการแต่ไฟฟาริมสาพรินเตรื่องจนต่อากาศอาน เครื่องกำเน็คไฟฟ้าใช้สำหรับเครื่องสนต่อากาศอาน
	DCWV000051022		PARTINALIZE, IH	187127 GENERATOR (SEE ITEM NOTE)	000085115010	เหรืองกำเน็มไข่ทำใช่สำหรับเครื่องสมอำการขาน
			ประเทศกับปีส* TH	187129 GENERATOR ASSY-OXYGEN	000085115010	และออการของสายของสายส่วนส่วนหนึ่งอากาศขาย และออการข้องให้สำคัญสายสายส่วนส่วนหนึ่งอากาศขาย เมื่องการข้องให้สำคัญสายสายสายส่วนส่วนสายสาย เมื่องสายส่วนสายสายสายสายสายสายสายสายสายสาย เป็นสายสายสายสายสายสายสายสายสายสายสายสายสายส
			สักรณะสินคับ1	187130 GENERATOR ASSY-OXYGEN	000085115010	เหรืองการจิตางที่ไปสำหรับเสืองสมตัวการอาย
			ด้างแรลิรสา 2	187132 GENERATOR CONTROL UNIT	000085115010	และอาการอาสตารของสามพรีมแล้วอยู่ 10.106 แล้วอาการอาสตารของสามารถาน
			17) acompositedures	187133 GENERATOR CONTROL UNIT	000085115010	เครื่องกำเน็คไฟฟ้าไข่สำหรับเครื่องชนต่อากาศขาน
e idan		C C And Los 1 C C		187135 GENERATOR CONTROL UNIT	000085115010	และการแล้วสการแล้วสการแล้วกรรมส่อากาศตาม เครื่องกำเน็คไฟฟ้าใช้สำหรับเครื่องชนต์อากาศตาม
ากล่า	1x1			187136 GENERATOR CONTROL UNIT	000085115010	แต่ระหางนัดวิที่ทำใช่สำหรับเครื่องชนต์อากาศขาน
				18/13/ GENERATOR CONTROL UNIT	000085115010	เครื่องกาเขตให้ฟ้าใช้สำหรับเครื่องชนต์อากาศชาย
3 3 3 A # 2	Bur Starme 15 Server Likere	(ny Taiwa)		H A K K Custom Code (2)		114

ภาพที่ 4.6 ขั้นตอนที่ 3 – รวบรวมข้อมูลปัจจุบันในส่วนที่ยังไม่มีพิกัคและทำข้อมูลให้เป็นปัจจุบัน

T

STITUTE O

 สร้างความสัมพันธ์ของโปรแกรม โดยใช้หลักการ ECRS มาสร้างความสัมพันธ์ ระหว่างทั้ง 3 โปรแกรมได้แก่ Microsoft Access, SAP และ iXimple เพื่อลดขั้นตอนการทำงานมี การดำเนินการแก้ไขปัญหาดังต่อไปนี้

A	5	¢.	<u>.</u> -		custom_code1	: Database- C	\Users\Ch	an Bunne'	\Desktop\	Data Load	\custom_o	code1.accdb (Access 2	007 - 2013 file format
FILE	HOME	CREAT	E	XTERNAL D	DATA DATA	BASE TOOLS							
Saved Imports	Linked Table Manager	Excel	Access	ODBC Database	Text File	Saved Exports	Excel	Text File	XML File	PDF or XPS	Email	Access 🐨 Word Merge	
	ccoss Ob	iocte	R «							Sport			
Search Tables Cu sh sh Queries Q Q Q Q Q Q	istom_Code ipment ផុន៩តី s _Custom_Code _Load_Data Jery1		¢ *	7			2	3					
	FILE FILE Saved Imports Secch. Tables st ouerie s ouerie Querie Querie	Cost of C	RLE HOME CREAT RUME RUME CREAT RUME RUM	Image: Control of the second secon	FILE HOME CREATE DATERNAL D FILE HOME CREATE DATERNAL D Swed Linked Table Link Database Imports Manager Decession Database Swed Linked Table Excel Access ODBC Swed Linked Table Swed Control & Link All Access Objects Swed Swed Tables Swed Swed vitae/A Queries Swed Queries Swed Query1 Query1 Swed Decession	Image: Image:	Cuttom code 1: Ddabase- C FILE HOME CREATE DTERNAL DATA DATABASE TOOLS	Custom_code1 : Database- C4/Jerr/CH FILE HOME CREATE EXTERNAL DATA DATABASE TOOLS FILE HOME CREATE EXTERNAL DATA FILE HOME CREATE FILE FILE FILE FILE FILE FILE FILE FIL	Custom_codel : Database- C4Vers/Chan Bunne FIE HOME CREATE DITEMALDATA DATABASE TOOLS FIE HOME CREATE DATABASE TOOLS FIE HOME CREATE DATABASE TOOLS FIE HOME CREATE DATABASE TOOLS FIE HOME CREATE DATABASE DATABASE TOOLS FIE HOME CREATE DATABASE TOOLS FIE H	Curtom_codel : Database- Cullert/Chan Bunno/Destrop	Custom_code1 : Database- CiUlorry,Chan Burnet/Desktop1Data Load FIE HOME CREATE EXTERNAL DATA DATABASE TOOLS FIE HOME CREATE EXTERNAL DATA FIE H	Cutom_codel : Database- CAUbert/Chan Bunne/Detxtop/Data Losd/cutom. FILE HOME CREATE DITERNAL DATA DATABASE TOOLS	Imports Link of Table Excel Access OBJ Imports Imports

ภาพที่ 4.8 ขั้นตอนที่ 1 - เปิดโปรแกรม Microsoft Access และ ไปที่ "external data" และคลิกที่ "text file"

10

ภาพที่ 4.9 ขั้นตอนที่ 2 - คลิกที่ "Browse"

AB	File Open	×
	sktop → Data-load → C Search Data-load	P
Organize 🔻 New folder	8== 👻 🔟	•
Pictures ^ Name	Date modified Type	
This PC	9/26/2017 10:52 PM Text Document	t
Desktop Documents Documents Music Pictures Videos Local Disk (C.) DATA (D.) Network		
File name: iximpl	le	•

ภาพที่ 4.10 ขั้นตอนที่ 3 – เลือกที่ไฟล์ "iXimple" และคลิก "Open"

(0)

ภาพที่ 4.11 ขั้นตอนที่ 4 – เลือก "link to the data source by creating a link table" และคลิก "OK"

-	DITABACE TO	2016				_	
-8				Link Text Wizard			
	Your data appears correctly describes	: to be in a 'Delimited' for ; your data.	mat. If it isn't, ch	oose the format that mor	re		
	Delimited - C	aracters such as comm	or tab cenarate	each field			
	C C C	Cidda and Freeding	Tor ab separate	Coor new			
	Fixed Width	Fields are aligned in coli	umns with spaces	between each field			
Sa	mple data from file:	C: USERS CHAN BUNNE	DESKTOP	-LOAD IXIMPLE.TXT.	7570000/1121	teasa #	
1	12003022922/	09/201722/09/20	17BY TRUCE	DTHTH0107537001	7570000 1 aA×.	19222 E	<u>^</u>
2	12003022922/	09/201/22/09/20	17BI IRUCE	DININO107537001	7570000 1-aA*.	19222 E	
4	12003022922/	09/201722/09/20	17BY TRUCK	DTHTH0107537001	17570000'Í'àÁ×	19222 E 19222 E	
H							
H							
H							10 A
H							100 March 1
H							
- H							
	100						
1	_						
9	Advanced			Cancel	< <u>B</u> ack	Next >	Einish

ภาพที่ 4.12 ขั้นตอนที่ 5 – คลิก "Advanced"

Fa	Link Text Wizard	×
	Iximple Link Specification	
Vour data appears to b correctly describes you © Celimited - Charac Pixed Wydth - Field Sample data from file: C/UE 122003022922/09/ 212003022922/09/ 412003022922/09/	Control Carlos File Format; • Performation Code Forge: All • Performation Dates, Timese, and Numbers • Performation Dates, Qrden: MOY Dates Qrden: MOY Date Depinter: Decond Sympol: Field Information: Field Information: Field Information: Field Short Text	^ ~
Ad <u>v</u> anced	Cancel < Back Next >	Einish

ภาพที่ 4.13 ขั้นตอนที่ 6 – เลือก "All" และ "Thai (Windows)" ตามลำคับ แล้วคลิก "Specs"

ภาพที่ 4.14 ขั้นตอนที่ 7 – เลือก "shipment Import Specification" แล้วคลิก "OK"

ภาพที่ 4.15 ขั้นตอนที่ 8 – คลิกปุ่ม "Next" ไปเรื่อย ๆ จนกว่าจะเสร็จสิ้น

ภาพที่ 4.16 ขั้นตอนที่ 8 – คลิกปุ่ม "Next" ไปเรื่อย ๆ จนกว่าจะเสร็จสิ้น

							_		_	-			
	5	<i>ر</i> ې .	&	cus	om_code1	: Database-	C:\Users\C	Chan Bunn	e\Desktop\Data Load\cu	stom_code	e1.accdb (/	Access 2007 ·	- 2013 file format
FILE	HOME	CREATE	EXTER	NAL DATA	DATA	BASE TOOLS							C/
									🔀 Form Wizard		*- ul		Report Wizz
Application Parts *	Table	Table Design	SharePoint Lists *	Query Wizard	Query Design	Form	Form Design	Blank Form	B More Forms *	Report	Report Design	Blank Report	
Templates		Tables		Qu	eries			Forms				Reports	
All Acces Search Tables Custom shipmen Stadig kimple	SS Obj .Code it	ects	* *										
Queries Queries Quusto Query1 Query1	m_Code Data		*										

10

ภาพที่ 4.17 ขั้นตอนที่ 9 – ไปที่ "Create" แถบเครื่องมือข้างบน คลิกที่ "Query Design"

ภาพที่ 4.18 ขั้นตอนที่ 10 – จะขึ้นหน้าต่าง "Show Table" คับเบิ้ลคลิกที่ "Iximple"

ake ble	Append Update Crosstab Delete Query Type	Pass-Through Data Definition	Table Delete Rows	Delete Columns Return: All	Totals Parame	Table Names
*	bimple sent sunning Suffurning Suffacen Eestwarms v	Tables Que Q. Gastom Q. Joad Da Query I	Show Table			
	Field:		Add	Close		

ภาพที่ 4.19 ขั้นตอนที่ 11 - ดับเบิ้ลคลิกที่ "Q_Custom_Code"

T

ภาพที่ 4.20 ขั้นตอนที่ 12 – ในตาราง Iximple คลิกที่ "รหัสสินค้า" และเลือกเป็น "Material" ใน ช่อง Q_Custom_code หลังจากนั้น คลิกขวาที่บรรทัดนั้น

ภาพที่ 4.21 ขั้นตอนที่ 13 – เลือกหัวข้อที่ 2 และกด "OK"

ake ble	Append Upd	• 💷 – 🔨	Pass-Throu Data Definit	gh LLLJ Show ion Table	€× Delete Rows	Delete Columns	Totals F	arameters	Names
	Query2	Query Type			Query S	etup		Show/Hide	
*	4	ไม่สาวได เจาะที่ไปเกิรโปล้านค่า วันที่ไปเกิรโป วันที่ไปเกิรโป วันที่เปลาหน ข้องเปลา ขนึ่ง ขนึ่ง ขน้า ขนึง ขนึ่ง ขน้า ขนึ่ง ขนึ่ง ขนึ่ง ขนึ่ง ขนึ่ง ขนึ่ง ขนึ่ง ขนึ่ง ขนึ่ง ขนึ่ง ขนึ่ง ขนึ่ง ขนึ่ง ขนึ่ง ขนึ่ง ขนึ่ง ขนึ่ง ขนึ่ง ขนึ่ง ขน้า ขนึ่ง ขน้า ขนึ่ง ขน้า ขนึ่ง ขนึ่ง ขน้า ขนึ่ง ขน้า ขน้า ขน้า ขน้า ขน้า ขน้า ขน้า ขน้า	an y			Q_Custon Materia Descript Custom weight	n_Code		
	Field: Table: Sort: Show: Criteria: or:					-			

ภาพที่ 4.22 ขั้นตอนที่ 14 – ดับเบิ้ลกลิกหัวข้อขอบเขตที่จำเป็นต้องอยู่ในกำสั่งตามลำดับต่อไปนี้ :

เลขที่ใบกำกับสินค้า วันที่ใบกำกับ วันที่ส่งออก ชื่อยานพาหนะ เที่ยวเรือ ชนิดเอกสารของใบขนขาออก เลขที่ใบตราส่ง 1 (MAWB) เลขที่ใบตราส่ง 2 (HAWB) รหัสประเทศผู้ซื้อ ในใบกำกับ รหัสประเทศปลายทาง เลขประจำตัวผู้เสียภาษีผู้ส่งออก ้ลำดับสาขาผู้ส่งอ<mark>อก</mark> ฐานะผู้ขาย ระดับของผู้ขาย ชื่อผู้ซื้อ เลขที่/อาคาร/ถนนของซื้<mark>อ</mark> ตำบลผู้ซื้อ อำเภอผู้ซื้อ จังหวัดผู้ซื้อ รหัสไปรษณีย์ผู้ซื้อ อีเมลล์ผู้ซื้อ ฐานะผู้ซื้อ

10

เลขที่รับงาน (Job No) เลขที่ใบสั่งซื้อ เงื่อนไขการชำระเงิน น้ำหนักสุทธิ รวมทั้งใบกำกับสินค้ำ หน่วยของน้ำหนักสุทธิ รวมทั้งใบกำกับสินค้า น้ำหนักรวมหีบห่อ รวมทั้งใบกำกับสินค้า หน่วยของน้ำหนักหีบห่อ รวมทั้งใบกำกับ สินค้า เงื่อนไขค่าใช้จ่าย รหัสสกุลเงินราคาสินค้า รวมทั้งใบกำกับสินค้า

<mark>ราคาสินค้าต่</mark>างประเทศ รวมทั้งใบกำกับสินค้า

รหัสสกุลเงินค่าขนส่งโรงงาน รวมทั้งใบกำกับ สินค้า ค่าขนส่งโรงงานต่างประเทศ รวมทั้งใบกำกับ สินค้า รหัสสกุลเงินค่าระวาง รวมทั้งใบกำกับสินค้า

ค่าระวางต่างประเทศ รวมทั้งใบกำกับสินค้า รหัสสกุลเงินค่าประกันภัย รวมทั้งใบกำกับ สินค้า

54

ค่าประกันภัยต่างประเทศ รวมทั้งใบกำกับ สินค้า

รหัสสกุลเงินค่าบรรจุ รวมทั้งใบกำกับสินค้า ค่าบรรจุต่างประเทศ รวมทั้งใบกำกับสินค้า รหัสสกุลเงินค่า Inland Freight รวมทั้ง

ใบกำกับสินค้ำ

ค่า Inland Freight ต่างประเทศ รวมทั้งใบกำกับ สินค้า

รหัสสกุลเงินก่า Landing รวมทั้งใบกำกับ สินค้า

ค่า Landing ต่างประเทศ รวมทั้งใบกำกับสินค้า รหัสสกุลเงินค่าใช้ง่ายอื่น ๆ 1 รวมทั้งใบกำกับ สินค้า

ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ 1 ต่างประเทศ รวมทั้งใบกำกับ สินค้า

รหัสสกุลเงินก่าใช้ง่ายอื่น ๆ 2 รวมทั้งใบกำกับ สินค้า

ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ 2 ต่างประเทศ รวมทั้งใบกำกับ สินค้า

รายละเอียดค่าใช้จ่ายอื่น ๆ หมายเหตุของใบกำกับส่วนควบกุม ลำดับรายการในใบกำกับสินค้า รหัสสินค้า

ยี่ห้อสินค้า

Custom_Desc คำอธิบายสินค้ำภาษาอังกฤษ หมายเหตุของสินค้ำ เครื่องหมายและเลขหมายหีบห่อ เป็นของแถมหรือไม่ ปีของสินค้า (คศ) รหัสประเทศผู้ซื้อ รหัสประเทศกำเนิด Custom_Code รหัสสถิติสินค้า ประเภทพิกัด ลำดับอัตราอากร าโรมาณใบใบกำกับสิบค้า หน่วยปริมาณในใบกำกับสินค้า Weight าโริมาณในใบขนสินค้า หน่วยปริมาณในใบขนสินค้า หน่วยน้ำหนักสุทธิ ของรายการ น้ำหนักรวมหีบห่อ ของรายการ หน่วยของน้ำหนักรวมหืบห่อ ของรายการ จำบวบหี่แห่อ หน่วยของจำนวนหืบห่อ รหัสสกุลเงินราคาต่อหน่วย ราคาต่อหน่วยต่างประเทศ รหัสสกุลเงินราคาสินค้าต่างประเทศ ราคาสินค้ำต่างประเทศ รหัสสกุลเงินค่าขนส่งโรงงานต่างประเทศ ค่าขนส่งโรงงานต่างประเทศ รหัสสกลเงินค่าระวาง ค่าระวางต่างประเทศ รหัสสกุลเงินค่าประกันภัย ค่าประกันภัยต่างประเทศ รหัสสกุลเงินค่าบรรจุ <mark>ค่าบรรจุต่างประ</mark>เทศ รหัสส<mark>กุลเงิน</mark>ค่า Inland Freight ค่า Inla<mark>nd Fr</mark>eight ต่างประเทศ รหัสสก<mark>ุลเงิน</mark>ค่า Landing ค่า Lan<mark>ding ต่</mark>างประเทศ รหัส<mark>สกุลเงิน</mark>ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ 1 ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ 1 ต่างประเทศ รหัสสกุลเงินค่าใช้จ่ายอื่น ๆ 2 ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ 2 ต่างประเทศ ใช้สิทธิ BOI BOI License No

เป็นรายการสุทธินำกลับ ใช้สิทธิคลังฯ ใช้สิทธิ 19 ทวิ เลขทะเบียนภาษีบริษัทผู้ยื่นสูตร เลขที่สูตรการผลิต เลขเวอร์ชั้นสูตรการผลิต Bis 19 Transfer No ใช้สิทธิ Re-Export ใช้สิทธิ FZ ใช้สิทธิ EPZ ใช้สิทธิชดเชย เลงทะเบียนผู้ใช้สิทธิที่นำสินค้าเข้าเก็บ เลขที่ใบขนสินค้าที่อ้างถึง ถำคับที่ในใบขนสินค้าที่อ้างถึง เลขที่ใบอนุญาต 1 วันที่ออกใบอนุญาต 1 เลขประจำตัวผู้เสียภาษีของหน่วยงานที่ออก ใบอนุญาต 1 เลขที่ใบอนุญาต 2 วันที่ออกใบอนุญาต 2 เลขประจำตัวผู้เสียภาษีของหน่วยงานที่ออก ใบอนุญาต 2

(.

เลขที่ใบอนุญาต 3 วันที่ออกใบอนุญาต 3 เลขประจำตัวผู้เสียภาษีของหน่วยงานที่ออก ใบอนุญาต 3 เลขที่ใบอนุญาต 4 วันที่ออกใบอนุญาต 4 เลขประจำตัวผู้เสียภาษีของหน่วยงานที่ออก ใบอนุญาต 4 เลขที่ใบอนุญาต 5 วันที่ออกใบอนุญาต 5 เลงประจำตัวผู้เสียภาษีของหน่วยงานที่ออก ใบอนุญาต 5 เลขที่ใบอนุญาต 6 วันที่ออกใบอนุญาต 6 เลขประจำตัวผู้เสียภาษีของหน่วยงานที่ออก ใบอนุญาต 6 หมายเหตุ ในรายการ Bis 19 Formula No Bond Formula No ถำดับรายการในใบขนสินค้า

ภาพที่ 4.23 ขั้นตอนที่ 15 – กด "Save" และเริ่มกำสั่ง

4.2 ผลการดำเนินงาน

4.2.1 ด้านกระบวนการ

Ø

🕒 🚱

TC

Shipment type Planning Date Output Options

Interface Invoice Declaration

จากที่ได้เตรียมการปรับปรุงคังที่กล่าวไปในหัวข้อที่ 4.1.4 ก็ได้นำวิธีมาใช้กับหน้างาน โดยตรงโดยมีวิธีที่เปลี่ยนจากไปจากวิธีก่อนหน้า

> to to to

ula

120031534

- 4 🗉 😋 😪 🖴 🖬 🔣 12 12 42 12 20 10 10 10

120031531

ภาพที่ 4.24	ขั้นตอนที่	1 – นำข้อมูลอ	อกจาก SAP
-------------	------------	---------------	-----------

\$ \$ \$

ภาพที่ 4.25 ขั้นตอนที่ 1 – ดัดแปลงข้อมูลที่ได้จาก SAPใน Microdoft Access

ภาพที่ 4.26 ขั้นตอนที่ 2 – นำข้อมูลออกจาก Microsoft Access แปลงไฟล์เป็นไฟล์ Microsoft Excel

	🖬 🔒 5 · e · :											120081531-	34 (Competil	bility Mode] - Excel				
- 1	FILE HOME INS	SERT PAG	E LAYOUT	FORMULAS	DATA	REVIE	W VIEW											
	🚔 💑 Cut	MS Sans Ser	e - 10	- A A	= =	27-	📴 Wrap Te	e	General				Normal	Bad	Good		Neutral	
	Bh Copy *				_						Constraint.	-	Charles Inco	Conferences				
	Faster Format Painter	BIU	• 🖽 •	<u></u> - <u></u> -	5 8 B	€E #E	🔝 Merge 8	Center *	5 - % ,	28 . 28	Conditional	Table y	Check C	an Explanatory	Follows	any.	туреник	
	Clipboard G		Font			Align	ment	- 6	Number	- 6					Styles			
	A1 * 7	$\langle \sqrt{j}$	ะ เลช	ที่ใบก่ากับสินด	n	h												
	A 8	C	0	E	E	a	H I		i l k			N	0	P 0	D	0	т	
	1 เลขย์ในใจวังเว็บยี่ไปปาวัง	Turikano fi	and the second second	ที่งางใน หนิด	anan wilané	Suendias	เพิ่มตราส พัฒ	incoal coal	ການຫາລະດໄທ ໃນສົ	- Salesan	กลัง คาละลังกล	20000	in taite	เลขที่ปลาการ คำแลมัส้น	da colita	51050.000	-	d Tours
	2 12003153108/01/201	08/01/201 B	Y TRUCK	D			TH	TH	01075370	0000	-dell'andre		สองส์อา	222 vai 10 e 8/h	กระเมือง	OTATINAT	10210	
	3 12003153108/01/201	0B/01/201 E	Y TRUCK	D			TH	TH	01075370	0000			สอนสอง	222 mi 10 (Min	กละเมือง	0.5 arman	10210	
	4 12003153108/01/201	0B/01/201 E	YTRUCK	D			TH	TH	01075370	0000			สองสมีอา	222 wai 10 (97w	กระเมือง	OTATION	10210	
	5 12003153108/01/201	0B/01/201 E	Y TRUCK	D			TH	TH	01075370	0000			FOLLED	222 vai 10 c 85u	กระเมือง	OTATINAT	10210	
	6 12003153108/01/201	08/01/201 E	TRUCK	D			TH	TH	h1075370	rinnn			สถามมีกร	222 mi 10 atta	ครามมีคร	OTATION	10210	
	7 12003153108/01/201	0B/01/201 E	TRUCK	D			TH	TH	01075370	0000			COMPOS	222 wai 10 c #7w	0016.001	OTATION	10210	
	8 12003153108/01/201	08/01/201 F	TRUCK	D			TH	TH	01025320	0000			สถางมีคล	222 mi 10 / Min	กระเมือง	OTATINAT	10210	
	9 12003153108/01/201	0B/01/201 E	TRUCK	0			TH	TH	h 1075370	1000			สองสมีคล	222 mi 10 attin	สมหมือง	OSNEMAN	10210	
	10 12003153108/01/201	0R/01/201 F	TRUCK	D			TH	TH	01075370	0000			COMERS	222 mi 10 c 85u	0016-001	OXATINAN	10210	
	11 12003153108.001.(201	08/01/201 F	TRUCK	0			TH	TH	01025320	rhonn			สถางมีกร	222 mi 10 chile	สารณ์การ	OXAMINAR	10210	
	12 12003153108/01/201	0B/01/201 E	Y TRUCK	D			TH	TH	01075370	0000			FOLLES	222 vai 10 / 87s	กลางมีอง	0502000	n 10210	
	13 12003153108/01/201	DB/01/2018	TRUCK	D			TH	TH	01075370	0000			คอาสมีคร	222 wai 10 (#Fw	กรางมีคร	OTATINAT	10210	
	14 12003153108/01/201	0B/01/201 B	Y TRUCK	D			TH	TH	01075370	0000			FOLLED 2	222 vai 10 c 8/h	ากราคมีคะ	OFATINAN	10210	
	15 12003153108/01/201	0B/01/201 E	YTRUCK	D			TH	TH	01075370	0000			สอนส์ออ	222 mi 10 (17 mi	กละเมือง	OFATINAT	10210	
	16 12003153108/01/201	0B/01/201 E	YTRUCK	D			TH	TH	01075370	0000			สองสมีอา	222 vai 10 c #Ev	ອະເຈລີດະ	OTATION	10210	
	17 12003153108/01/201	0B/01/201 E	Y TRUCK	D			TH	TH	01075370	0000			สอนเมือง	222 wai 10 (\$15)	กระเมือง	OFATINAT	10210	
	18 12003153208/01/201	08/01/201 E	YTRUCK	D			TH	TH	h1075370	1000			สถางมีกร	222 mi 10 attin	สถาสมัคร	01010000	10210	
	19 12003153208/01/201	08/01/201 F	Y TRUCK	D			TH	TH	01075370	0000			COMPOS	222 wai 10 c \$5u	0016-001	OXATINAN	10210	
	20 12003153508/01/201	08/01/201 F	YTRUCK	D			TH	TH	11025320	monn			สถางมีกร	222 mi 10 china	ครามมีคร	OXAMINAR	10210	
	21 12003153308.01.(201	0B/01/201 F	YTRUCK	0			TH	TH	01075370	1000			สองเมือง	222 mi 10 c#8m	ດລາຍຄົດເ	OSNEMAN	10210	
	22 12003153308/01/201	0B/01/201 E	Y TRUCK	D			TH	TH	01075370	0000			สอนมีอา	222 wii 10 c 87w	กระเมือง	OTATINAT	10210	
	23 12003153408/01/201	08/01/201 B	Y TRUCK	Ď			TH	TH	01075370	0000			สองส์อง	222 vai 10 « #//w	ระเพิ่งเกต	OFATINAM	10210	
	24 12003153408/01/201	0R/01/201 F	TRUCK	0			TH	TH	01075370	0000			สองสถึงง	222 mi 10 c Min	ดอาสาริตา	OXATINAN	10210	
	25 12003153408/01/201	0B/01/201 E	Y TRUCK	D			TH	TH	01075370	0000			สองสมีอา	222 mi 10 mil	กรางมีอา	OTATINA	10210	
	26 12003153408/01/201	0B/01/201 E	Y TRUCK	D			TH	TH	01075370	0000			รอนรีอง	222 vai 10 c 8/s	กระเมือง	OFATINAN	10210	
	27 12003153408/01/201	0B/01/201 E	YTRUCK	D			TH	TH	01075370	0000			สถางมีคว	222 mai 10 c #Tru	กระเมือง	OTATINAT	10210	
	28			0														
	28																	
	30																	

T

ภาพที่ 4.27 ขั้นตอนที่ 2 – แก้ไขข้อมูวันที่ส่งสินค้า น้ำหนัก จำนวนสินค้า ใน Microsoft Excel

ภาพที่ 4.28 ขั้นตอนที่ 3 - นำเข้า (อัพโหลด) ไฟล์เข้าใน iXimple
¥1	1				
บขนสนสาขายอก[แก ข่อมูลเพิ่มเติม 4	เขาของคุญ			ต้อดวามเพิ่มเดิมส่วนรับพื้นทั่ว	ວນສິນຊົມລະລົນຄ
🙊 ใบกำกับสินค้า					
DCWV000050390 1 130006972	เลขที่อ้างอิง* ชนิดเอกสาร*	กระกระหาย (1984 พร	ส ลงลายเช็นแล้ว ส	หดอมกรมฯ* A เขที่ใบขนฯ A024-D600 ถานะเอกสาร * รับคำดอบจาก	ccepted 1-00920 ກຣນຖລາແລ້ວ
	ประเทณตาร EDT สุสังออก (สุราม) แหม่วะว่ามังมีสภาษี ชัดการาบัตละ ชัดสู่สามสังหนา แหม่วะว่ามังสัสกาษี ชัดสู่สามสังหนา ชัดสู่สามสังหนา ชัดสู่สามสังหนา ชัดสุรายเหล ชัดสู่สามสังหนา ชัดสามราบเรา ชัดธานกาพมะ สอนที่สามสมัดย สอนที่สามสมัดย สอนที่สามสุราส		รามสะเมืองเพริมเมือ เอรารัฐบาร ประเทศผู้ชื่อ" ประเทศผู้ชื่อ" ประเทศไทยเทร และร้างสังที่การ และร้างสังที่การ และร้างส่งที่การ และร้างส่งที่การ และร้างสามาร และร้างสามาร และส่งหมาร และส่งหมาร การ การ การ การ การ การ การ การ การ ก	[TH [THAILAND [TH [THAILAND] [TH [THAILAND]] []] [] []] []] [] []] [] []] [] []] []] []] []] []] []] []] []] []] []] [] []] [] []] [] []] []	1viāen)
<u>ปาหนักสุทธิ์</u> 48.000 KGM	Master AWB	House AWB/BL* N/A			
น้ำหนักรวมพื้นห่อ 48.000 ⊕ KGM < นึบน่อ รำนวนพืบห่อ 1 BX < ปริมาณในใบขน	ส์หธิประโยชน์/คลังส์ ผู้ใช้ส์หธิประโยชน์ รหัสคลังสันค้า รหัสผู้ประกอบการ ในเขยปลอดอากร บริษัทผู้ชาย	ມລ້ F5601111370002 ຫຼື (ເພຍ ແລະ 1137 ຫຼື (ເພຍ ແລະກາຣ (ຣານປອມປາຣຣາກາສຣານ-ສູນຣຣຍູຣິ) ຫຼື (ເພຍ ແລະ ເອີເຊັນ (ເພຍ ແລະ ເອີເຊັນ (ເ ເອີເຊັນ (ເພຍ ແລະ ເອີເຊັນ (ເພຍ ແລະ ເອີເຊັນ (ເອີເຊັນ (ເອ ເອເຊັນ (ເອີເຊັນ (ເອີເຊັນ (ເອີເຊັນ (ເອີເຊັນ (ເອເຊັນ (ເອີເຊັນ (ເອເຊັນ (ເອ	57 7		

ภาพที่ 4.29 ขั้นตอนที่ 4 – กรอกรายละเอียดด้านเอกสาร การขนส่งและสิทธิประโยชน์ และขั้นตอนที่ 5 – ลงลายเซ็นอิเล็กทรอนิกส์

COMPLE for Window	s [5.4.0.6]								
C IXIMPLE									
🔲 เพิ่มชัยมุล + 🤱 เป	เกสาร -	🔄 แลกเปลี่ยนข้อมุล	• 😤 финеци • 🗏 ниноч	- 🔿 sizenda - 🗍	Tracking 🔹 🌚 🖬 🖬	ճաղ -			
Shortcuts 🕸	1 1	immi 🧿 Refrest	h Close						
ชาออก	(A) 1001	uluviu 🗙 🏭 turi	พันสันคำขาลลก 🗙 🌀ในขนสันค์	maan x					
2 Sud	andai	f 08-01-2018 v	de 08-01-2018 v seruz yf	2754A	🖂 🗹 ກມໃນຮະຫາກີ Ca	ncel 🗌 waterwaren	ะในขางาร์ได้ใน Short		
18	81648								
ในของสินค่าขายอก	(ji) -	ะ เอาที่อ้างอิง ะ	ใบกำคับสินค้า	วันที่ส่งออก/นำ เข้า	เลขที่ใบขณา ©	เลขที่รับงาน 🗢	สถานะใบขนา 🤟	. สถามะจากกรมา	ชื่อบริษัทยุลังออก/นำเช้าภาษาไทย
e e e e e e e e e e e e e e e e e e e	1								
	00	DCWV000059486	120031531, 120031532, 120031533, 120031534	08-01-2018	A018D610101583		ชิมสำคอมจากกรม สคามตัว	Accepted	การมันไทย จำคือ (มหางวะ)
ในสารในการแม่าย	-1 (DCWV960359484	10164554	08-01-2018	AD08161010-0496		รับสำคุญบาทกรม ต่อการจัด	Accepted	การรับในของกำลัง (มหาสุน)
เอกสารรถเมือไมทำกับก	*0	DCWV000059483	10064321	08-01-2018	AD08161010+472		รับสำคอบจากกรม สุดาษณ์ว	Accepted	การรับใจของกำลัง (มหารุ่น)
Tourseonne Short	-	DCW/000059481	10064474	08-01-2018	AD081610104470		รับสำคอบจากกรม สุดารณ์ว	Accepted	การมินไทย จำกัด (มหาชน)
n sarantara	• •	DCWV060059482	10064486	09-01-2018	A0081610104249		ชิมสำคอปมากกรม สุดาษตัว	Accepted	การนั้นโทย สำคัด (มหาชน)
	- 0	DCW/000059480	10164382	09-01-2018	AD081610104250		รับสำคุญบาทกรม ต่อการจัง	Accepted	การรับในของที่ส (มหระม)
	- 0	DCWV000059479	10064475	08-01-2018	AD08161010++67		รับสำคอบจากกรม สุดาษณ์ว	Accepted	การรับไทย จำกัด (มหาชน)
	• 4	DCWV000059473	10064491	09-01-2018	A0081610104238		ชิมสำคอปจากกรม สุดาษตัว	Accepted	การยังไทย จำกัด (มหาชม)
	- 0	DCWV060059478	10064386	68-01-2018	A0081610104465		รับสำหรับจากกระ สุดาลกัว	Accepted	คารมันโอเม รำคัด (มหายวม)
	- 4	DCWV000059477	130007973, 130007974, 130007975	08-01-2018	A008D610100507		รับสำคุณจากกระ ต่องกระ	Accepted	การรู้นโทย นำกัด (มหารุณ)
	- 6	DCWV360359476	120031530	08-01-2018	A008D610100495		รับสำคอบจากกระ สุดกระด้ว	Accepted	การยื่นใหย สำคัด (มหายน)
		DCWV060059475	10364423	08-01-2018	A0081610103112		ชิมสำคัญมากกระ สุดาษตัว	Accepted	การมีนโทย จำคัด (มหารน)

ภ<mark>าพที่</mark> 4.30 ขั้นตอ<mark>น</mark>ที่ 6 - ส่งข้อมูลให้กรมศุลกากร

STITUTE OF



ภาพที่ 4.31 ขั้นตอนที่ 7 - พิมพ์ใบขนสินค้าขาออก

4.2.2 ด้านการสร้างคู่มือการทำงาน

C

เนื่องจากกระบวนการทำงานเกือบทั้งหมดได้ถูกเปลี่ยนใหม่ จึงทำให้พนักงานที่ปฏิบัติงาน ประจำ ยังไม่สามารถทำงานได้อย่างกล่องแกล่วหรือเข้าใจกระบวนการได้ ดังนั้นจึงต้องทำคู่มือให้ พนักงาน เพื่อให้เกิดกวามเข้าใจ

· 18 00 8 8	X & D &	· [] 🚮 95% 🔲	. คู่มือการออก ใบขนสินค้าขาออ 🥹	.docx	(Q. (Search in D	Document	
A Home Layout	Document Elements Tables Charts	SmartArt Review						^
	Fant P	tarapraph		Styles			Insert	Theme
gsana New + 16	• A• A• A∗ ♥ != • != • !		AaBbCcDdEx AaBbCcDdEr	AaBbCcDr AaBbCcDdEr	AaBb(Anabecedat)	A. A.	S1. 3.	Aa
I U * ADG A			Normal No Spacing	Heading 1 Heading 2	Title Bublitle	S Text Box	Shape Picture	Them
(3)-21		1-8-1-02-1-02-1-02-1-03	Aller Marchine March					
	incivitus server and a server a server and a server a	Access LBE iXimple Access LBE iXimple and destends there are a destended and a second and destended and a second and a second and a second a second a second and a second a se		Order Street Concentration)e >+		
				ขึ้นสอนที่ 2 - ได้คมาดเลง	อาหชื่ ค.2 Signad ซี่สังงาวนำสองนา (<u>สามาระจำสา</u> บ	ulléannin s	N	

ภาพที่ 4.32 สร้างคู่มือการทำงานให้แก่พนักงาน

4.2.3 ด้านการเวลาการทำงาน

		ลำคับ	ขั้นตอน	เวลาปัจจุบัน (s)				
	\rightarrow	1	นำข้อมูลออกจาก SAP คัคแปลงข้อมูลใน MC Access	43				
0		2	นำข้อมูลออกจาก MC Access และแก้ไขใน MC Ecxel	86				
EJECTEI		3	อัพโหลดไฟล์เข้า iXimple	8				
R		4	กรอกรายละเอียดด้านเอกสาร, การขนส่ง, สิทธิประโยชน์	Go g		L.		
		5	ลงลายเซ็นอิเล็กทรอนิกส์ และส่งคำขอให้กรมศุลกากร	10		ク		
PTED		6	รอกรมศุลกากรตัดสินใจ	10				
ACCE		7	พิมพ์ใบขนสินค้าขาออก	53				5
			รวม	220	6	0	1	0

ตารางที่ 4.3 Flow Process Chart หลังปรับปรุงการทำงาน

จากตารางที่ 4.3 จะเห็นว่าเวลารวมในกระบวนการทั้งหมดเท่ากับ 220 วินาทีและมีขั้นตอน ใหญ่ ๆ อยู่ 7 ขั้นตอน แต่ทำให้จำนวนครั้งที่ออกใบขนส่งสินค้าขาออกลดลงเหลือเพียง 6 ครั้ง/วัน โดยมีเวลารวมทั้งหมดเหลือ 22 นาที และยังทำให้จำนวนปฏิเสธการรับใบขนสินค้าขาออก (Reject) เหลือเพียง 1 ครั้ง/วัน (ร้อยละ 7) เสียเวลาการแก้ไขข้อมูลเพียง 10 นาที/วัน จำนวนใบขนสินค้าขา ออกที่ได้รับอนุญาตจากทางกรมศุลกากร 5 ครั้ง/วัน (ร้อยละ 93) ไม่มีปัญหาการด้านเอกสารกับทาง กรมศุลกากรทำให้สามารถการใช้กระดาษได้อย่างน้อย 40 แผ่น/วัน หรือกิดเป็นมูลก่าเงิน 200 บาท/ เดือน

ิตารางที่ 4.4 การเทียบเวล<mark>าและ</mark>จำนวนราย<mark>ก</mark>าร ในการ<mark>ออก</mark>ใบขน<mark>สินค้</mark>าขาออกทั้งหมด

เวลาต่อรายการ	จำนวนรายการ	เวลาทั้งหมด	เวลาทั้งหมด
(วินาที)		(วินาที)	(นาที)
220 57	6	F 1320 F	22

อีกทั้งยังทำให้ข้อมูลระหว่างบริษัทที่ใช้โปรแกรม SAP กับ กรมศุลกากรที่ใช้โปรแกรม iXimple มีข้อมูลที่ตรงกัน ในด้าน รหัสสินค้า, การระบุชนิดสินค้าและพิกัดศุลกากร ทำให้ลดปัญหา ดังกล่าวที่กล่าวไว้ข้างต้น และยังสามารถรองรับข้อมูลใหม่ ๆ หรือการเปลี่ยนแปลงข้อมูลต่าง ๆ ในอนาคตได้อีกด้วย เนื่องจากมีการเก็บข้อมูลไว้ทั้งใน Microsoft Excel และ Microsoft Access

แต่ปัจจุบันก็ยังมีปัญหาอยู่บ้าง รหัสสินค้าหรือชนิคสินค้าบางชนิดเมื่อจะคำเนินการออก ใบขนสินค้าขาออกแล้วไม่มีข้อมูล เนื่องจาก

1) เป็นสินค้าใหม่

10

2) เป็นสินค้าที่เคยมีมานานแต่ไม่ได้เข้ามาในสตีอกในช่วงระยะ 3 เดือนที่ผ่านมาทำให้อาจจะ ไม่มีฐานข้อมูล

3) ข้อมูลบางชนิดอาจจะตกหล่นจากการบันทึก ดังนั้นจึงต้องมีการบันทึกลงในฐานข้อมูล ใหม่ก่อน ถ้าหากไม่ทำเช่นนั้นข้อมูลจะไม่เชื่อมโยงกับฐานข้อมูลพิกัดสุลกากร และทำให้เกิดปัญหา ด้านพิกัดสุลกากรกับทางกรมสุลกากร และมีปัญหาในด้านขั้นตอนการทำงานที่มีความซับซ้อนอยู่ บ้างจึงทำให้มีปัญหาในด้านการทำงานในช่วงแรก และต้องใช้คู่มือควบคู่กับการทำงาน เพื่อไม่ให้ เกิดความผิดพลาดในการทำงานอีกด้วย

4.3 ผลที่ได้รับกับวัตถุประสงค์และจุดมุ่งหมายการปฏิบัติงาน

จากการสร้างความสัมพันธ์ฐานข้อมูลระหว่างบริษัทและกรมสุลกากร และความสัมพันธ์ของ โปรแกรม เพื่อลดขั้นตอนการทำงานก่อนและหลังปรับปรุงนั้น สามารถสรุปผลได้ว่าก่อนทำการ ปรับปรุง ใช้เวลา 232 วินาทีต่อการทำใบขน 1 ใบ (ใบขนละ 10 ชิ้น และออกใบขนวันละ 15 ครั้ง) และใช้เวลา 220 วินาทีต่อการทำใบขน 1 ใบ (ใบขนละ 25 ชิ้น และออกใบขนวันละ 6 ครั้ง) โดย ความแตกต่างเท่ากับ 36 นาที คิดเป็นร้อยละ 62 ซึ่งผลที่ได้ออกมาคือ สามารถลดขั้นตอนในการ ทำงานให้รวดเร็ว และสามารถลดการปฏิเสธจากกรมสุลกากรได้ จากมีจำนวนการปฏิเสธวันละ 2-3 ครั้ง (ใช้เวลา 25-30 นาที) เหลือวันละ 1 ครั้ง (ใช้เวลา 10 นาที) ทำให้ส่งสินค้าได้ทันเวลา และไม่ เสียค่าปรับนอกเวลารายการ เนื่องจากได้มีการจัดทำฐานข้อมูลให้ทันสมัยมากขึ้น ไม่ต้องเสียเวลา เพิ่มพิกัดหรือแก้ไขข้อมูลเล็กน้อย และทางบริษัทยังมีนโยบายลดจำนวนครั้งเพิ่มจำนวนชิ้นในการ ส่งยิ่งช่วยส่งเสริมการปรับปรุงในครั้งนี้ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

บทที่ 5 บทสรุปและข้อเสนอแนะ

5.1 สรุปผลการดำเนินงาน

5.1.1 เปรียบเทียบการดำเนินงานระหว่าง ก่อนปรับปรุง และหลังปรับปรุง

ตารางที่ 5.1 Flow Process Chart เมื่อเทียบระหว่างก่อนปรับปรุง, เวลาที่กาคหวัง และเวลาหลัง ปรับปรุง

						and the second se					
	ลำคับ	ขั้นคอนก่อนปรับปรุง	0	٠	เวลาปัจจุบัน (s)	เวลาที่ กาดหวัง (s)	เวลาหลัง ปรับปรุง (s)	ขั้นดอนหลังปรับปรุง		۲	~
→	I	นำข้อมูลออกจาก SAP ดัดแปลงข้อมูลใน MC Access			67	30	43	นำข้อมูลออกจาก SAP คัดแปลงข้อมูลใน MC Access			~ _
	2	นำข้อมูลออกจาก MC Access และแก้ไขใน MC Ecxel			56	30	86	นำข้อมูลออกจาก MC Access และแก้ไขใน MC Ecxel			
	3	อัพโหลดไฟล์เข้า iXimple			21	10	8	อัพโหลดไฟล์เข้า iXimple			
	4	แก้ไขน้ำหนัก และราคาสินค้ารวม			13	0				2	1
	5	กรอกรายละเอียดด้านเอกสาร, การขนส่ง, สิทธิประโยชน์	•		10	10	10	กรอกรายละเอียดด้านเอกสาร, การขนส่ง, สิทธิประโยชน์			-
	6	ลงลายเซ็นอิเล็กทรอนิกส์ และส่งคำขอให้กรม ศุ ลกากร			10	10	10	ลงลายเซ็นอิเล็กทรอนิกส์ และส่งคำขอให้กรมศุลกากร			
-[7	รอกรมชุลกากรตัดสินใจ		•	10	10	10	รอกรมศุลกากรดัดสินใจ		\blacklozenge	
≯	8	พิมพ์ใบขนสินค้าขาออก			45	45	53	พิมพ์ใบขนสินค้าขาออก			↲
		รวม	7	1	232	145	220	ຽວນ	6	1	

จะเห็นได้ว่าขั้นตอนหลังปรับปรุงนั้นมีจำนวนขั้นตอนและเวลาที่ใช้เวลามากกว่าเนื่องจาก ด้องใช้โปรแกรมมาเชื่อมความสัมพันธ์ตรงกลางระหว่าง SAP กับ iXimple ทำให้ต้องเสียเวลาใน ส่วนนี้ แต่ถ้ากิดเป็นเวลารวมต่อการทำงานทุกชิ้น ทุกรายการแล้ว ดังในตารางที่ 5.2 จะเห็นว่าเวลา การทำงานทั้งหมดนั้นลดลงจาก 58 นาทีเหลือเพียง 22 นาทีโดยประมาณ หรือร้อยละ 44 แต่เวลา รวมทั้งหมดก็ยังไม่สามารถเป็นไปได้ตามเป้าหมายเนื่องจากติดข้อจำกัดทางด้านเอกสารข้อมูล และ ในระบบของทั้ง SAP Microsoft Access และ iXimple

ขั้นตอน	เวลาต่อรายการ (วินาที)	เวลาต่อรายการ (วินาที) จำนวนรายการ		เวลาทั้งหมด (นาที)
ก่อนปรับปรุง	232	15	3480	58
เวลาที่คาคหวัง	145	13	1885	31.4
หลังปรับปรุง	220	6	1320	22

ตารางที่ 5.2 เทียบเวลาทั้งหมดระหว่างก่อนปรับปรุง, เวลาที่กาดหวัง และหลังปรับปรุง

เมื่อปรับปรุงกระบวนการทำงานแล้ว ผลลัพธ์ที่ได้จาก การปรับปรุงคือ 1. รูปแบบการ ดำเนินงานเป็นมาตรฐาน จำนวน การออกใบขนสินล้ำขาออกลดลงจาก 15 ครั้ง/วัน เหลือ 6 ครั้ง/วัน ลดลงร้อยละ 60 2. ระบบฐานข้อมูลมีความสัมพันธ์กัน จำนวน การถูกปฏิเสธงานลดเหลือ 1 ครั้ง/ วัน จาก 3 ครั้ง/วัน ลดลงกิดเป็น ร้อยละ 66.67 3. ขั้นตอนการทำงานลดลงจาก 8 ขั้นตอน เหลือ 7 ขั้นตอนและเวลาในการทำงานลดลงจาก 58 นาที เหลือ 22 นาที กิดเป็นร้อยละ 62.07 ตามภาพที่ 1, 2 และ 3 ตามลำดับ



(

ภาพที่ 5.1 รูปแบบการดำเนินงานเป็นมาตรฐาน จำนวนการออกใบขนลดลง



ภาพที่ 5.2 ระบบฐานข้อมูลมีความสัมพันธ์กัน จำนวนการถูกปฏิเสธจากกรมศุลฯ น้อยลง



10

ภาพที่ 5.3 ขั้นตอนการทำงานและความสูญเปล่าลดลง

VSTITUTE C

5.1.2 สรุปผลการดำเนินงานจากผลที่คาดว่าจะได้รับ

ผลที่คาดว่าจะได้รับ	ก่อน	ผลคาดว่าจะ	หลัง	ความ	ร้อย
	ปรับปรุง	ได้รับ	ปรับปรุง	แตกต่าง	ឲះ
เวลาการทำงานทั้งหมด	58นาที	31.4นาที	22 นาที	26นาที	48
สัดส่วนเวลาการปฏิเสชเอกสาร (Reject) จาก กรมศุลกากร (ร้อยละ)	17	0	9	8	8
จำนวนครั้งที่ออกใบขนสินค้าขาออก	15ครั้ง	13ครั้ง	6ครั้ง	9 ครั้ง	60
อัตราการการปฏิเสษเอกสาร (Reject) จากกรม ศุลกากร (ร้อยละ)	20	15.4	16.7	3.3	3.3
ปัญหาการตึกลับด้านเอกสารกับทางกรม ศุลกากร (ต่อเดือน)	3ครั้ง	0 ครั้ง	1ครั้ง	1ครั้ง	33.34
ข้อมูลระหว่างบริษัทกับกรมศุลกากรมีความ					×.
เชื่อมโยงกันและสามารถเปลี่ยนแปลง เพิ่ม	Х	0	0		2
ข้อมูล พิกัดศุลกากร					

ตารางที่ 5.3 การเทียบผลการคำเนินงานกับผลที่กาดว่าจะได้รับ

จากตาราง 5.3 เวลาการทำงานโดยรวม สามารถลดลงได้เหลือ 22 นาที (ร้อยละ 48) สามารถ ทำได้ต่ำกว่าที่ตั้งเป้าหมายที่ตั้งไว้ 31.4 นาที , สัดส่วนเวลาการปฏิเสธเอกสาร (Reject) จากกรม สุลกากรจาก 10 นาทีจากเวลาทั้งหมด 58 นาที (ร้อยละ 17) เหลือเพียง 2นาทีจากเวลาทั้งหมด 22 นาที (ร้อยละ 9) , จำนวนครั้งที่ออกใบขนสินค้าขาออก จาก 15 ครั้งเหลือเพียง 6 ครั้ง ลดลงไปได้ ร้อยละ 60 สามารถทำต่ำกว่าเป้าหมายที่ตั้งไว้อยู่ 13 ครั้ง แต่การปฏิเสธเอกสารจากกรมสุลกากร (Reject) มีอยู่ 1ครั้ง (จากทั้งหมด 6 ครั้ง) โดยสามารถลดอัตราการปฏิเสธเอกสารจากกรมสุลกากร ลดเหลือร้อยละ 16.7 จากก่อนปรับปรุงอยู่ที่ ร้อยละ 20 (3 ครั้งจากทั้งหมด 15 ครั้ง)

5.2 แนวทางแก้ไขปัญห<mark>า</mark>

เนื่องจากในปัจจุบันแผนก Packing เกิดความล่าช้าในการจัดทำใบขนสินค้าขาออก เพราะ ฐานข้อมูลระหว่างบริษัทและกรมศุลกากรไม่มีความสัมพันธ์กัน เพราะทางกรมศุลกากรได้มีการ เปลี่ยนแปลงพิกัดใหม่ เมื่อช่วงเดือนมกรากม พ.ศ.2560 ที่ผ่านมา ทำให้เกิดการปฏิเสชข้อมูลจาก ทางกรมศุลกากร (REJECTED) เมื่อส่งใบขนสินค้าขาออกไปทาง iXimple วันละ 2-3 ครั้ง หรือ อาจจะมีสาเหตุจากความผิดพลาดในการทำงานที่เกิดจากผู้จัดทำเอกสาร (Human Error) เพราะต้อง กรอกข้อมูลซ้ำ ๆ วันละหลายรอบ เป็นกระบวนการทำงานซ้ำ ๆ แล้วยังส่งผลต่อเนื่องไปถึงการ ทำงานของพนักงานเพราะต้องเสียเวลาในการหาจุดบกพร่อง,แก้ไขใบขนสินก้าขาออก และ ความไม่รู้พิกัดของผู้จัดทำ ทำให้เสียเวลาประมาณ 25-30 นาทีต่อวัน ซึ่งส่งผลต่อไปยังการส่งสินก้า ใปฐานต่าง ๆ (ดอนเมืองและอู่ตะเภา) และถ้าหากจำเป็นต้องส่งล่าช้า จะเสียค่าปรับล่วงเวลา ราชการใบขนสินก้าละ 200 บาท โดยมีแนวทางแก้ไขดังนี้ กือ การสร้างความสัมพันธ์ฐานข้อมูล ระหว่างบริษัทและกรมศุลกากร โดยการรวบรวมพิกัดกรมศุลกากรที่มีทั้งหมดให้มากที่สุด และ จัดทำการแก้ไขทำให้เป็นข้อมูลปัจจุบันมากที่สุดโดยอิงข้อมูลพิกัดกรมศุลกากรและการสร้าง ความสัมพันธ์ระหว่างโปรแกรม Microsoft Access, SAP และ iXimple โดยใช้หลักการ ECRS เพื่อ ลดขั้นตอน การทำงานให้ง่ายขึ้น และยังมีการจัดทำคู่มือการทำใบขนสินก้าขาออก เนื่องจาก กระบวนการทำงานเกือบทั้งหมดได้ถูกเปลี่ยนใหม่ จึงทำให้พนักงานที่ปฏิบัติงานประจำ ยังไม่ สามารถทำงานได้อย่างกล่องแคล่วหรือเข้าใจกระบวนการได้ ดังนั้นจึงต้องทำคู่มือให้พนักงาน เพื่อให้จัดทำใบขนสินก้าขาออกง่ายและเพื่อความเข้าใจง่ายขึ้นของการทำงานของพนักงาน นอกจากนั้นเพื่อ การทำงานให้เหมือนกันของพนักงานทุกคนและเพื่อให้ง่ายต่อการแก้ไขปัญหา ในภายกาดหน้า

5.3 ข้อเสนอแนะจากการดำเนินงาน

G

5.3.1 ข้อมูลและรหัสสินค้าอาจจะมีการเปลี่ยนแปลงหรือมาใหม่อยู่ทุก ๆ วัน คังนั้นควรจะมี การอัพเคตข้อมูลอย่างน้อย 1 สัปคาห์/ครั้ง

5.3.2 ต้องติดต่อกับทางกรมศุลกากรอย่างต่อเนื่องเพื่อให้เกิดความแน่ใจในการระบุพิกัด ศุลกากรให้แก่สินค้า เพื่อลดอัตราการปฏิเสธและความผิดพลาดจากการออกใบขนสินค้าขาออก

5.3.3 ปรับปรุงความเชื่อมโยงข้อมูลในโปรแกรม Microsoft Access เพื่อลดเวลาในขั้นตอน การแก้ไขข้อมูลเพิ่มเติมใน Microsoft Excel และการแก้ไขน้ำหนักและราคาสินค้าข้อมูลใน iXimple ที่มีผลมาจาก Format ของระบบวันที่ไม่เหมือนกันระหว่างกอมพิวเตอร์เกรื่องนั้นกับทาง iXimple ทำให้ต้องแก้ไขใ<mark>น Mi</mark>crosoft Excel อีกครั้ง

บรรณานุกรม

ข้อมูลบริษัทการบินไทย. สืบค้นเมื่อ 13 พฤษจิกายน 2560, จาก https://www.thaiairways.com/th_TH/about_thai/company_profile

จุฑานุช บูรณสินวัฒนกูล. 2556. <mark>การประยุกต์ใช้สายธารแห่งคุณค่าเพื่อปรับปรุงกระบวนการพิธี</mark> การนำเข้าทางศุลกากรภายในเขตปลอดอากร กรณีการออกใบขนสินค้า.วิทยานิพนธ์วิทยา-ศาสตรมหาบัณฑิตบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยบูรพา

ดุลยรักษ์ จำเดิม. 2558. การสร้างโปรแกรมแลกเปลี่ยนข้อมูลสารสนเทศทางอิเล็กทรอนิกส์ (EDI) เพื่อแก้ไขปัญหาการแลกเปลี่ยนข้อมูลสารสนเทศระหว่างระบบ (ERP System) สำหรับฝ่าย การตลาด บริษัท ไทยซัมมิท เอนจิเนียริง จำกัด. วิทยานิพนธ์ครุศาสตร์อุตสาหกรรม มหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัยมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

ณัฏฐนันธ์ อรุณศรีโสภณ, สรวิชญ์ เยาวสุวรรณไชย และวัชรพจน์ ทรัพย์สงวนบุญ. 2556. <mark>การศึกษาการปรับปรุงกระบวนการให้บริการนำเข้าชุดชิ้นส่วนรถยนต์ของผู้</mark> ให้บริการโลจิสติกส์ข้ามชาติ. วิทยานิพนธ์วิทยาลัยการจัดการและนวัตกรรมบัณฑิต มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

ณัฐกิตต์ สุวิทย์ศักดานนท์. 2559. การสร้างรูปแบบและระบบฐานข้อมูลมาตรฐานสำหรับ งานออกใบขนสินด้าขาออก. โครงงานสหกิจบริการธุรกิจ บัณฑิตสถาบันเทคโนโลยีไทย-ญี่ปุ่น

ณัฐชา อภัยรุณ. 2555. การ<mark>จัดก</mark>ารเอกสารด้านการส่<mark>งออกก</mark>รณีศึก<mark>ษาบริ</mark>ษัทชาร์ปแมนูแฟคเจอริง (ประเทศไทย) จำกั<mark>ด. วิท</mark>ยานิพนธ์บ<mark>ริ</mark>หารธุรกิจม<mark>หา</mark>บัณฑิต มห</mark>าวิทยาลัยสยาม

ชัญญาลักษณ์ บุญเอนก. 2555. การศึกษาปัญหาและเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานด้านเอกสาร ประกอบการเดินพิธีการส่งออกสินค้ากรณีศึกษาบริษัท ABC จำกัด. วิทยานิพนธ์ บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย นวพล บุญประเสริฐ. 2554. การปรับปรุงกระบวนการตรวจสอบ ในอุตสาหกรรมการผลิตเลนส์ แว่นตาโดยการประยุกต์ใช้หลักการของ ECRS. วิทยานิพนธ์วิศวกรรมศาสตร์มหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัยมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

พงศธร ตราโต. 2557. การปรับปรุงกำลังการผลิตของกระบวนการผลิตลิฟต์โดยใช้ ECRS. วิทยานิพนธ์วิศวกรรมศาสตร์มหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอม-เกล้าพระนครเหนือ

พฤทธิสิงห์กฤตยา. 2550. <mark>การใช้โปรแกรมฐานข้อมูล Microsoft Access สำหรับการประมาณราคา</mark> เบื้องด้น.วิทยานิพนธ์วิศวกรรมศาสตร์มหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

พูลศักดิ์หลาบสีดา และ นำคุณศรีสนิท. 2559. การพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อการจัดการงาน บริการของสายงานเทคโนโลยีและสารสนเทศภายในบริษัท. วิทยานิพนธ์วิศวกรรมศาสตร์ บัณฑิตบัณฑิตมหาวิทยาลัยศรีนกรินทรวิโรฒ

วรัญญา วรัญญวงศ์. 2550. <mark>การจัดการคุณภาพในกระบวนการผลิตเบียร์ด้วยวิธี Why Why</mark> Analysis. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

สมาคมนิวเกลียร์แห่งประเทศไทย. 2561. **แผนภูมิพาเรโต (Pareto Diagram)**. สืบค้นเมื่อ 9 กุมภาพันธ์ 2<mark>561, จาก ht</mark>tp://www.n<mark>st.or.th</mark>/articla/<mark>a</mark>rticle4<mark>92/ar</mark>ticle492086.html

เอกรัฐชัย ยวคยิ่ง. 2555. ก<mark>ารใช้เทคนิคการศึกษางานสำหรับการเพิ่มผลิตภาพการผลิต</mark> พาเลทเหล็ก. วิทยานิพน ช์วิศวกรรมศาสตร์มหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอม-เกล้าพระนครเหนือ

STITUTE O



รับ โล สาร ภาคผนวก ก. (คู่มือการออกใบขนสินค้าขาออก)

คู่มือการออกใบขนสินค้าขาออก โดยใช้โปรแกรม SAP, Microsoft Access และ iXimple

หลังจากยิ่งสินค้าเข้าระบบ SAP ทำเป็น Shipment เรียบร้อยแล้วนำข้อมูล Shipment ที่ ด้องการนำออกบันทึกออกมาเป็นไฟล์ Notepadเพื่อนำข้อมูลไปแก้ไขให้เป็นแบบฟอร์มที่ง่ายต่อ การทำใบขนสินค้าขาออกด้วยโปรแกรม Microsoft Accessหลังจากนั้นแก้ไขข้อมูลและรหัสพิกัด ให้ถูกต้องด้วยโปรแกรม Microsoft Excel แล้วจึงสามารถนำลงโปรแกรม iXimple เพื่อทำใบขน สินค้าขาออกส่งให้กรมศุลกากรได้อย่างถูกต้อง



(*

ภาพที่ n.1 ขั้นตอนที่ 1 - เปิด ZFZ_EXPORT-Interface Invoice Declaration

🖻 Brogram Edit Goto System Help	
Interface Invoice Declaration	
⊕ 🕸 2	
Selection Criteria	
Shipment Number	
Shipment type to S	
Planning Date to	
Output Options	
File name	
☑ File with header 3	

ภาพที่ ก.2

ขั้นตอนที่ 2 - ใส่หมายเลข Shipment ที่ต้องการนำออกมา (สามารถนำออกมาได้มากกว่า 5 shipments ในครั้งเดียวกัน โดยกลิกตามหมายเลข 2* และใส่หมายเลข Shipment เพิ่ม) ขั้นตอนที่ 3 - นำเครื่องหมายเลือกออกจากช่อง "File with header" ขั้นตอนที่ 4 - คลิกที่ช่อง "File Name" เพื่อเลือกบันทึกเป็นไฟล์ Notepad

10

≓ <u>P</u> rogram <u>E</u> Save As	dit Goto Sy	istem Help	-				×		
Save in:	📙 Data-load		•	G 🔰 📂 🛄					
4	Name			Date modified	Туре	Size			
7	iximple	A		26-Sep-17 12:00	Text Document	3 KB			
Quick access Desktop Libraries This PC Network	Fle game:	binple Al Files (* 1		5.1			5.2 Save Confirm Save As Confirm Save As	TXT already exists. want to replace it?	5.3
									~.O

ภาพที่ ก.3 ขั้นตอนที่ 5 – เลือกบันทึกทับไฟล์ Notepad ที่ได้จัดทำรูปแบบไว้ กดบันทึก และกด "Yes" เพื่อยืนยันว่าต้องการบันทึกทับลงไปที่ไฟล์แบบฟอร์ม

¢	Program Edit Goto System	Help
	interface Invoice Declara	© ④ ● Ц Ⅲ № 1 21 21 21 21 回 頁 ◎ № <i>tion</i>
	ection Criteria Shipment Number Shipment type Planning Date	
	utput Options File name File with header	C:\Users\tsuser\Desktop\Data-load\iximple.TXT

ภาพที่ ก.4 ขั้นตอนที่ 6 – กดที่รูปนาฬิกาตามภาพหรือกด F8 เพื่อคำสั่งไฟล์ออกมา

N 🗄 🗲 🔶 🗧		custom_code_Bunne : Database- C:\Users'	\tsuser\Desktop\custom_code_Bunne.acc
FILE HOME CREATE EXT	TERNAL DATA DATABASE TOOLS		
View Paste Copy	Ascending Selection → Alpha Descending Advanced →	Refresh	ab Replace → Go To * P. Z. U. A. ab/
🖕 🧅 💞 Format Painter	2. Remove Sort Y Toggle Filter	All - X Delete - More -	Select - B + D - C
Views Clipboard Fa	Sort & Filter	Records	Find Te:
All Access Objects	⊛ «		
Search			
Tables	*		
Custom_Code			
shipment			
รหัสสถ์ดิ			
🛀 lximple			
Queries	*		
Q Custom_Code			
Q_iximple 7			
Q_Load_Data			
🛃 Query1			

TC

้ ภาพที่ ก.5 ขั้นตอนที่ <mark>7 - เ</mark>ปิดโปรแกร<mark>ม</mark> Microsoft Ac</mark>cess แ<mark>ละ ดั</mark>บเบิ้ลคลิกที่ "Q_Iximple"

STITUTE O

	10mil	CREATE EXTE	ERNAL DATA	DATABASE TO	OLS									
All Acce	SS (Objects	⊛ «	Densilardoč	รับเรื่าแล้วถึง	Sugaroo	สือของของจ	1.9412182	สมือเออสอย	100000100000	1000820050	สมัสประเทศ	สมัสประเทศป	Logulardo
earch			P	120021521	09/01/2019	09/01/2019	BUSTRING V	CHE ICIE	D	CONDITIONATION -	en li Frederich i	ти	ти	010752700
Tables			*	120031551	08/01/2018	08/01/2018	BYTRUCK		D			ти	ты	010752700
Custom	Code	2		120031531	08/01/2018	09/01/2018	BY TRUCK		D			TH	TU	010752700
💷 รทัสสต์ดิ				120031531	08/01/2018	08/01/2018	BY TRUCK		D			TH	TH	010752700
Winnle				120031531	08/01/2018	08/01/2018	BY TRUCK		D			TH	TH	010752700
Quanting				120031531	08/01/2018	08/01/2018	BYTRUCK		D			TH	TH	010753700
Queries			~	120031531	08/01/2018	08/01/2018	BYTRUCK		D			TH	TH	010753700
p Quint	om_co	ode		120031531	08/01/2018	08/01/2018	BY TRUCK		D			ти	ти	010752700
C iximp	m *	Onen		120021521	08/01/2018	09/01/2019	BY TRUCK		D			ти	TU	010752700
	T M	Decian View		120031331	09/01/2019	09/01/2010	BY TRUCK		D			ти	TU	01075270
	-	Design view	_	1200315	00/01/2018	09/01/2018	BY TRUCK		D			TH	TH	01075370
		Export +	Exce	-	08 /201		BY TRUCK		D			TH	TH	01075370
	١	Rena <u>m</u> e	🖫 Shar	ePoint List	01/01/201		BY TRUCK		D			TH	TH	01075370
		Hide in this Group	THE W-	1000	08/01/201	X	BY TRUCK		D			TH	TH	01075370
		Delete	TR PDF	or XPS	08/01/20	Ο	BY TRUCK		D			TH	TH	01075370
		-			08/01/201	_	BY TRUCK		D			TH	TH	01075370
	.	Cut	Acce		08/01/2018	08/01/2018	BY TRUCK		D			TH	TH	01075370
	6	<u>C</u> opy	Text	File	08/01/2018	08/01/2018	BY TRUCK		D			TH	TH	01075370
	1°B	Paste	The XML	File	08/01/2018	08/01/2018	BY TRUCK		D			TH	TH	01075370
		Object Properties	CODB	C Database	08/01/2018	08/01/2018	BY TRUCK		D			TH	TH	01075370
	(ogjeet ropenes	TR. HTM	AL Document	08/01/2018	08/01/2018	BY TRUCK		D			TH	TH	01075370
				A Marine	08/01/2018	08/01/2018	BY TRUCK		D			TH	TH	01075370
			SE ANOL	d merge	08/01/2018	08/01/2018	BY TRUCK		D			TH	TH	01075370
				120031534	08/01/2018	08/01/2018	BY TRUCK		D			TH	TH	01075370
				120031534	08/01/2018	08/01/2018	BY TRUCK		D			TH	TH	01075370
				120031534	08/01/2018	08/01/2018	BY TRUCK		D			TH	TH	01075370
					00/ 02/ 2020	00/02/2020								

ภาพที่ ก.6 ขั้นตอนที่ 8 – คลิกขวาที่ "Q_Iximple" เลือกประเภทไฟล์ที่จะบันทึกออกมาเป็น Excel





ภาพที่ ก.8 ขั้นตอนที่ 10 – เลือกบันทึกลงบนโฟลเดอร์ "Excel4iximple" และตั้งชื่อไฟล์ตาม หมายเลข Shipment เพื่อง่ายต่อการค้นหา หลังจากนั้นกดบันทึก

10

S.

ลขที่ในกำกั - วัก 30007680 21 30007680 21 30007680 21 30007680 21 30007680 21 30007680 21	Export - Excel Spreadsheet ? Select the distingtion for the data you want to export	×	รหัสประเทศา -	เลขา
30007680 21 30007680 21 30007680 21 30007680 21 30007680 21 30007680 21 30007680 21 30007680 21	Select the destination for the data you want to export	-		-
30007680 21 30007680 21 30007680 21 30007680 21 30007680 21 30007680 21	Select the destination for the data you want to export		TH	0107
30007680 21 30007680 21 30007680 21 30007680 21			TH	0107
30007680 21 30007680 21			TH	0107
30007680 21			TH	0107
	Specify the destination file name and format.		TH	0107
	Eile name: C:\Users\tsuser\Desktop\Excel4bimple\12000000xdsx Browse			100
	File format: Excel Workbook (*xisx)			
	Excel Binary Workbook (*.xlsb)			
	Excel Workbook (*.xlsx)			
	Specify export of Excel 97 - Excel 2003 Workbook (*.xls)			
	Export data with formatting and layout.			
	Select this option to preserve most formatting and layout information when exporting a table, query, form, or report.			
	Open the destination file after the export operation is complete			1.1
	Select this option to view the results of the export operation. This option is available only when you export formatted da	ata.		
	Export only the selected records.			
	have records selected.			
				1 N
	11.2			
		_		
	OK Cancel			
		_		

ภาพที่ ก.9 ขั้นตอนที่ 11 – เลือก File Format เป็น "Excel 97 – Excel 2003 Workbook (*.xls) และ กด "OK" เพื่อบันทึกไฟล์ออกมา



ภาพที่ ก.10 ขั้นตอนที่ 12 – เปิคไฟล์ที่นำออกมาจากโปรแกรม Microsoft Access โคยโปรแกรม Microsoft Excel หลังจากนั้นแก้ไขวันที่ให้ตรงกับวันที่ส่งใบขน(วันที่ทำใบขน), น้ำหนัก จำนวน ชิ้น และเติมพิกัคให้ครบถ้วน



ภาพที่ ก.11 ขั้นตอนที่ 13 – เปิดโปรแกรม iXimple ขึ้น ดับเบิ้ลคลิก "ใบกำกับสินค้าขาออก" แทบด้านซ้ายมือของโปรแกรม หลังจากนั้นคลิก "Import" แทบด้านขวามือของโปรแกรม

				_								
car cost												
				_								
✓ ño 09-01-2018 ✓	สถานะ ห้งห	10	\sim									
เพื่อทำการจัดกลุ่มตามคอสัม												
เลขที่ใบกำกับสินค้า 🌼	วันที่ใบ กำกับฯ	วันที่ส่ง ออก/นำ⊧ เช้า	ਹੱਦ 🔶 iXIMPLE Convert for W	indows [5.4]					×	⇒ คำประกับ	⇔ ค่าบรรจุ	⇔ คำขนส่งใ
			🜅 iximple	โปรแกรม	iXTMPLE Con	vert						
130007981	09-01-2018	09-01-2018	intelligent & skeplar	6 AL 0 0011 004								
130007980	09-01-2018	09-01-2018	310									
1000-287	09-12-2017	10-01-2018	การ									
10064603	09-12-2017	10-01-2018	ດາອ ເລືອກຽປແນນ	ขนตอนท 1	: เลอกรูบแบบ เพ	ลขอมูลนาเ	ขา					
10004207	09-12-2017	09-01-2018	กร เลือกไฟล์ช่วยกับ	alex on tab	augusta and							_
10064602	09-12-2017	09-01-2018	ปันทึก มูล	Dictin the	NA KDI							
10064604	20.12.2017	10.01.2018	- สิ้นสุด	ไม่กำกับสนค่า ในกำกับสนค่า	an an				^			
10064423	29-12-2017	10-01-2018	n16	Pre-Arrive		1/1						
120031557	00.01.2010	00.01.2010	113	errival s	าเข้า	L4.J						_
120031555	09-01-2010	09-01-2010	11	Car Manifest	ขาเข้า	-			~			
120021554	09-01-2010	09-01-2010	0.00	14455 001 4								_
120031334	09-01-2018	09-01-2018	113	ຽປແນນໃฟล์ข่	้อมูลนำเข้า							
10064588	08-12-2017	10-01-2018	nns	ในสำคัญสินดั			and a format (exce	elFormat)-V.xml	^			
120031553	09-01-2018	09-01-2018	015	เมกากบสนด์	ขาออกรูปแบบมาตรฐาน(Exce	Format)-VI	ExInvoiceReformat(exact	EQCS.xml				
120031552	09-01-2018	09-01-2018	016	ไปกำกับสันดา ในกำกับสันดำ	ขาออกรูปแบบมาตรฐาน(Exce ขาออก(Excel Format)-//II-Th	r (Format)-VI	ExinvoiceReformat(exce ExinvoiceReformat(exce	aFormat)-VI.xm		1 1 3		
120031551	09-01-2018	09-01-2018	115	ใบกำกับสินคำ	เขาออกรูปแบบมาตรฐาน(Exce	Format)-VII	ExinvoiceReformat(exce	eFormat)-VII.xml		14 Z		_
10064426	29-12-2017	10-01-2018	010	Judahukukuk	waaaaaluuuuneenu/Evoe	Format)	EvinunicaDaformat/ave		· ·			
120031549	09-01-2018	09-01-2018	016	โฟลเดอร์ของ	รูปแบบ เพลขอมูลล เอา							
10064425	29-12-2017	10-01-2018	110	D: (CDS (XIMPI	.E\ConvertLayout\							-
10064587	08-12-2017	09-01-2018	015									
130007979	09-01-2018	09-01-2018	016									_
130007978	09-01-2018	09-01-2018	010	<- เริ่มดันใหม่				ถัดไป->	สันสุด			
10064533	05-01-2018	10-01-2018	016					CM.TSS.W42080511VT				
120031550	09-01-2018	09-01-2018	การบันไทย จำกัด (มหาช่น)	ทำช่อมูลเสร็จแล่ว	A009D610100346		THB 33,769,569,49		In COMPARINFEE		1	
10064404	28-11-2017	09-01-2018	การบันไทย จำกัด (มหาชน)	ท่าข่อมูลเสร็จแล้ว	A0091610102301		USD 53,359.75					
10063789	22-11-2017	09-01-2018	การบินไทย จำกัด (มหาชน)	ท่าข้อมูลเสร็จแล้ว	A0091610102299		USD 1,599.79					
10064405	28-11-2017	09-01-2018	การพื้นไทย สำคัด (มหาหม)	ชาห้อมอเสร็จแล้ว	A0091610102308		USD 53,359,75					-

ภาพที่ ก.12 ขั้นตอนที่ 14 – คลิก "ใบกำกับสินค้าขาออก" ที่ประเภทของไฟล์ หลังจากนั้น เลือก "ใบกำกับสินค้าขาออกรูปแบบมาตราฐาน (Excel Format)-VII" ที่รูปแบบไฟล์ จากนั้นกด "ถัดไป"

10

_		_			
อสัม					1
+	วันที่ใบ กำกับฯ	วันที่ส่ง ออก/นำ ⊭ เข้า	He WIMPLE Convert for Windows [5.4]	≉ คำประกัน ⇔ คำบรรจ	
	09-01-2018	09-01-2018	🚽 🎑 🗱 🕅 มีรแกรม iXIMPLE Convert		-
	09-01-2018	09-01-2018	nna 💽 🖉 lattelligent & strepter		
	09-12-2017	10-01-2018	310		
	09-12-2017	10-01-2018	📭 🗳 เริ่มต้น 🦉 ขั้นตอนที่ 2 : เลือกไฟล์ข้อมูลนำเข้า		
	09-12-2017	09-01-2018	ທີ່ເອກງນແນນ ເວັ້ອ ເອັດງໃນແນນ		
	09-12-2017	09-01-2018	การ 🚽 โหลดและตรวจสอบ รูปแบบไฟล์ข้อมูลนำเข้า -> ใบกำกับสินค้าขาออก -> ใบกำกับสินค้าขาออกรูปแบบมาตรฐาน(Excel		
	09-12-2017	09-01-2018	าน มีบบที่กล่อมูล ไฟล์ข้อมูลนำเบ้า นามสุกลของไฟล์ข้อมูล Excel Files (*.xis)		
	29-12-2017	10-01-2018			
	09-01-2018	09-01-2018	nn		
	09-01-2018	09-01-2018	n15		
	09-01-2018	09-01-2018	n15		
	09-01-2018	09-01-2018	201		
	08-12-2017	10-01-2018	103		
	09-01-2018	09-01-2018	0.0		
	09-01-2018	09-01-2018			
	09-01-2018	09-01-2018	200		
	29-12-2017	10-01-2018	การแปลงไม่ส่งอยาการแล้วนั้นส่วนส่วนแบบมาตรฐาน		1.000
	09-01-2018	09-01-2018			
	29-12-2017	10-01-2018	nns C: lusers (tauser l/esktop/bata-load		C (A)
	08-12-2017	09-01-2018	015		1.1
	09-01-2018	09-01-2018	การ		1.0
	09-01-2018	09-01-2018			
	05-01-2018	10-01-2018	ACM-TSS-W429895\DXIMPLE.DXIMPLE		
	09-01-2018	09-01-2018	דערארא, אחר שוויענצרא אין אחר שוויענצרא 33,769,569,49		10
	29,11,2017	09-01-2018	การนั้นใหญ่สำคัญ (มหาศน) ทำย้อมอเสร็จแต่ว A0091610102301 USD 53,359,75		

ภาพที่ ก.13 ขั้นตอนที่ 15 – เลือกไฟล์ Excel ของ Shipment ที่ต้องการทำใบขนส้นค้าขาออก จากนั้นกด "ถัดไป"

ามคอสัม	าก์นั้นๆ				
นค้า⇔	วันที่ใบ กำกับฯ ⇒	วันที่ส่ง ออก/นำ ⊭ เข้า	ชีย์ 🔶 iXIMPLE Convert for W	indows (5.4) X = indiscritu = ini	ນຣຣ
			ivindle		
	09-01-2018	09-01-2018		เบรแกรม IXIMPLE Convert	
	09-01-2018	09-01-2018	nns		
	09-12-2017	10-01-2018	การ		
	09-12-2017	10-01-2018	การ 🗹 เริ่มต้น	ขั้นตอนที่ 3 : โหลดและตรวจสอบข้อมูล	
	09-12-2017	09-01-2018	การ 😴 เลือกไฟล์นำเข้า		
	09-12-2017	09-01-2018	การ 😴 โหลดและตรวจสอบ	รูปแบบไฟล์ข้อมูลนำเข้า -> ใบกำกับสินค้าขาออก -> ใบกำกับสินค้าขาออกรูปแบบมาตรฐาน(Excel	
	09-12-2017	09-01-2018	การ มีบนทึกขอมูล	ให้สู่ข้างแขน้าเข้า 💭 กรา หัวก็การสี่ไม่สามารถส่งกระบาได้ 💷 ให้ก็การกราวสามข้างแขน้านหนึ่งไม่ก	
	29-12-2017	10-01-2018	nıs		
	09-01-2018	09-01-2018	การ	ให้ส์ข้อมูลนำเข้า โหลดและครวจสอบข่อมูล เวลาที่ใช้ไป ข้อผิดหลาด	
	09-01-2018	09-01-2018	n15	120031531-34.xks	
	09-01-2018	09-01-2018	การ		
	09-01-2018	09-01-2018	การ		
	08-12-2017	10-01-2018	015		
	09-01-2018	09-01-2018	0.15		
	09-01-2018	09-01-2018	0.05		
	09-01-2018	09-01-2018	การ		
	29-12-2017	10-01-2018	การ	Suburgation minumine	
	09-01-2018	09-01-2018	การ		
	29-12-2017	10-01-2018	nrs	C:\Users\tsuser\Desktop\Data-load	
	08-12-2017	09-01-2018	การ		
-	09-01-2018	09-01-2018	การ	ໄປ ເປັນເປັນປີ	
	09-01-2018	09-01-2018	การ	Les canantam Materials andM	
	05-01-2018	10-01-2018	การ	ACM-TSS-W429895\DXIMPLE.DXIMPLE	
	09-01-2018	09-01-2018	การบนเทย จำกัด (มหาชน)	MTMBNJRIAS 3183 AUU9D610100346 THB 33,769,569.49	
	28-11-2017	09-01-2018	การบินไทย สำกัด (มหาชน)	ประกอบสร้อมต่อ A0091610107301 UISD 53 359 75	

ภาพที่ **ก.14** ขั้นตอนที่ 16 – กด "ตรวจสอบ" ไปเรื่อย ๆ จนปรากฏปุ่ม "เสร็จสิ้น"



TC

ภาพที่ ก.15 ขั้นตอนที่ <mark>17 –</mark> ดับเบิ้ลคลิก "ใบขนสิ<mark>นค้าข</mark>าออก" แทบด้านซ้ายมือของโปรแกรม หลังจากนั้นดับเบิ้ลคลิกที่ไฟล์ที่ต้องการทำใบขนสินค้า

	10.1	
🗸 ใบขนสินถ้าขาลอก โน		
ข้อมูลเพิ่มเติม 🕂	🛄 ພັນທີ່ດ 🔕 ແລ້ວ ດຳມານລົດ 🛪 🗍 ມີຄວດ 🕏 ດາແດ້ານວນທ່ານ ຄ.ສ.	ข้อความเพ็บเดิมส่าหรับพิมพ์โอมสิทธิ์และอื่นๆ
🙊 ใบกำกับสินค้า		
	ส่วนอานดา 💲 การชำระค่าภาษ์อากร 🔛 ส่วนรายละเอียด 🔛 การแลกเปลี่ยนข้อมูล	
130006972	เลขที่อ้างอิง* DCWV000050200 รู้เสีย่งอาการให้เป็นไว้017 マ	
	ชนิดเอกสา - D-ในขนสินค้าขาออกโอนย้ายเข้าเขตปลอดอากร	181 auxianatis* 51 192
	หรื่งออก (หัวาย)	รายละเอียดเพิ่มเติม
	เลขประจำตัวเสียภาษี 0107537001757 0 👽 🖉 📧	เลขที่รับงาน 103
۰ III +	ชื่อภาษาอังกฤษ THAI AIRWAYS INTL PUBLIC CO.,LTI	ประเทศต์ชื่อ* TH THAILAN
🔶 ราดา FOB รวม	ข้อภาษาไทย อาจาร์ 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	
อัตราแลกเปลี่ยน	ชื่อผู้จัดการ* N/A 🖝 🖉 🖓 /A	เลขอ้างอิงที่ทำการ
THB 1.00000	บริษัทด้วแทน 19.2	ยกเลิกใบขนานี้
5.000.00	เลขประจำตัวเสียภาษ์ 🔽 📕 🚺 🚺 🚺 🚺	มแนร้วมหรื /เปิดกราวสินด้ว
เงินบาท	ชื่อภาษาไทย	🔲 ขอพบเจ้าหน้าที่ (กรณีมีปัญหาเรื่องพิกัด/ราดา)
5,000.00	ข้อผู้ผ่านพิธีการ* N/A 🗩/A 18,4	📃 ขอเปิดตรวจสินค้า (ต้องการสังการตรวจเป็น มัดลวด ให้เลือก) 🔒
ราคาบระเมน	บริษัทรับจ้างช่วง	
	ชื่อบริษัทรับจ่างช่วง N/A	เครื่องหมายและเลขหมายหีบห่อ*
ุิ ภาษอากร อวอธที่ดำมวยได้	niszudo 10.5	THAI AIRWAYS INTL,PLC.
0.00		
อากรทีต้องช่าระ		
เงินประกันอากร	สอานพลรวรบลอย 1137 - 18.0 อมปารุงอากาศยาน-สุวรรณภูม)	
0.00	สถานที่รับบรรทุก" 1190 🔹	
🔅 น้ำหนัด	เลขอ้างอิงขนสง	
น้ำหนักสุทธิ	Master and House AWB 18./	หมายเหตุ (ไม่ส่งกรมา)
48.000 KGM	Master AWB	
น้ำหนักรวมพืบห่อ	สิทธิประโยชน์/คลังสินค้า	
48.000 - KGM	ยุไข้สีทธิประโยชน์ F5601111370002 P2 18.8 ne	
่	รทัสดลังสินคำ 💶 1137 🕞 🖉 🚽 เขตป	
านวนทมอ 1 BX	รทัสผู้ประกอบการ	
- 1 - 0 - 0	มรีชัทยู่ขาย 100 € 0	
😤 ปรมาณในไปขึ้น	10.9	
1.000 C62		
-	🕲 🔇 ข้อมูลที่ 1 จาก 1 🜔 😳	ตรวจสอบ FOB 🥥 ข้อมูลการปรับประแก้ไข

ภาพที่ **ก.16** ขั้นตอนที่ 18 – จะปรากฎหน้าต่างตามภาพนี้ หลังจากนั้นแก้ไขข้อมูลคังนี้:

- 18.1 เลือกชนิดของเอกสารเป็น "D-ใบขนสินค้าขาออกย้ายเข้าเขตอากร"
- 18.2 เลือกชื่อผู้จัคการเป็น "N/A"
- 18.3 ลบเลขประจำตัวเสียภาษี
- 18.4 เลือกชื่อผู้ผ่านพิธีการเป็น "N/A"
- 18.5 เลือ<mark>กชื่อบริษัทรับจ้างช่</mark>วงเ<mark>ป็น "N/A"</mark>
- 18.6 เลือกสถาน<mark>ที่ตร</mark>วจปล่อยเป็น "1137 : เขต<mark>ป</mark>ลอดอ<mark>ากร (</mark>ฐานซ่อมบำรุงอากาศยาน-สุวรรณภูมิ)"
 - ี่ 18.7 เลือกสถาน<mark>ที่รับ</mark>บรรทุกเป็น "1190 : <mark>สนาม</mark>บินสุว<mark>รรณ</mark>ภูมิ"
 - 18.8 เลือกผู้ใช้สิ<mark>ทธิป</mark>ระ โยชน์เป็<mark>น</mark> "F5601111<mark>37</mark>0002 <mark>:สิทธิ</mark> Free Zone"
 - 18.9 เลือกรหัสคลังสินค้ำเป็น "1137 : เขตปลอดอากร (ฐานซ่อมบำรุงอากาศยาน-สุวรรณ

ກູູນີ)"

ขั้นตอนที่ 19 – กคบันทึกลงลายเซ็นดิจิตอลและกคบันทึกส่งให้กรมศุลกากร

ภาคผนวก ข. (หนังสือรับรองการใช้ประโยชน์ของผลงานวิจัย)

ุกุคโนโลฮั7 ง

ประวัติผู้จัดทำโครงงาน

ชื่อ – สกุล

นางสาว สุวสา ทองนาค

วัน เดือน ปีเกิด

27 กรกฎาคม พ.ศ. 2539

ประวัติการศึกษา ระดับประถมศึกษา

ระดับมัธยมศึกษา

โรงเรียนมัธยมวัดนายโรง กรุงเทพมหานคร

โรงเรียนพลับพลาศิริ กรุงเทพมหานคร

โรงเรียนอรรถมิตร กรุงเทพมหานคร

โรงเรียนพัฒนวิทย์ กรุงเทพมหานคร

ระดับอุดมศึกษา

IC

คณะบริหารธุรกิจ สาขาการจัดการอุตสาหกรรม แขนงการจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน สถาบันเทคโนโลยีไทย-ญี่ปุ่น

ทุนการศึกษา

ประวัติการฝึกอบรม

Young Leadership camp (2012) Training for Head Activities Leadership (2013) Training Leadership (2013)



