

OSHE Magazine

นิตยสาร ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน
Occupational Safety, Health and Environment



คลังบทความ

ฉบับที่
20



เรื่องเด่นในฉบับ

- จัดการความปลอดภัยอย่างไร ในสายงานขนส่ง
- การบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนในธุรกิจขนส่ง
- การทำงานบนที่สูงและงานคลั่งสินค้า ชะนะปฏิบัติงานอย่างปลอดภัย
- การจำแนกวัตถุอันตราย และบรรจุภัณฑ์สำหรับระบบโลจิสติกส์

ISSN 2539-6242



9 772539 624002

เมื่อสงสัยว่าติด COVID-19

ตรวจ ATK ด้วยตนเอง

(ตามประกาศ สธ.ไม่ต้องตรวจ RT-PCR ช้า)



ติดเชื้อ
ผลเป็นบวก

ดำเนินการอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังนี้

ไม่ติดเชื้อ
ผลเป็นลบ

โทรศัพท์

- โทรสายด่วนจังหวัด (กทม.สายด่วนแต่ละเขต)
- หรือโทร **1330 กด 14** (ส่งให้สถานพยาบาลคัดกรองเบื้องต้น)

ไป รพ.ตามสิทธิ

- สิทธิบัตรทอง
- สิทธิประกันสังคม
- สิทธิข้าราชการ

มีภาวะเสี่ยง

- อาการไม่รุนแรง ปอดไม่อักเสบ ไม่มีปัจจัยเสี่ยง

เข้าระบบรักษาที่บ้าน
ดูแลแบบ Tele-Health
แพทย์จะพิจารณาการให้ยา
(โทรติดตามอาการ ได้รับเครื่องวัดไข้
เครื่องวัดออกซิเจนปลายนิ้วและอาหาร)

- อาการไม่รุนแรง มีปัจจัยเสี่ยงต่อการเป็นโรครุนแรง

- อาการรุนแรงมาก

ทั้ง 2 กรณีนี้แพทย์จะพิจารณา
รับการรักษาในโรงพยาบาล

ไม่มีภาวะเสี่ยง

- เข้าสู่ระบบดูแลที่บ้าน รักษาแบบผู้ป่วยนอก

“เจอ-แจก-จบ”

- สถานพยาบาลดูแลแบบ Tele-Health

- จ่ายยาตามอาการ
- โทรติดตามอาการครั้งเดียว (48 ชั่วโมง)
- ไม่ได้รับเครื่องวัดไข้ เครื่องวัดออกซิเจนปลายนิ้ว และอาหาร

1 แยกกักตัว

สังเกตอาการ
ณ ที่พักอาศัย

2 ตรวจ ATK ช้า

เมื่อครบ 7 วัน
หรือเมื่อมีอาการ

3 หากผลเป็นบวก

โทร.1330 สปสช.
หรือไป รพ. ตามสิทธิ



ที่มา : สปสช. (ข้อมูล ณ วันที่ 1 มีนาคม 2565)



สารบัญ

	7	จัดการความปลอดภัยอย่างไร ในสายงานขนส่ง
	10	เทคนิคการควบคุมรถเมื่อยางแตก โดยโครงการโตโยต้า ถนนสีขาว
	13	4 วิธี ดูแลรักษายางรถบรรทุกให้พร้อมใช้งาน ลุยทุกสถานการณ์
	15	การปฏิบัติงานเพื่อความปลอดภัย ในงานคลังสินค้าและขนส่ง
	17	จป.ระดับวิชาชีพกับบทบาทหน้าที่ เป็นบุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง
	24	การบริหารจัดการ ด้านความปลอดภัยทางถนนในธุรกิจขนส่ง
	29	เหตุการณ์เกือบเกิดอุบัติเหตุ ‘พาดเคราะห์’ หรือ ‘สัญญาณเตือน’
	32	คอลัมน์ จป.มือโปร คุณกฤษณ์ ศิรารัตน์
	35	คอลัมน์ จป.วัยทีน คุณบุรากร ปัญญาประทีป
	38	ความปลอดภัยในการขนส่งการจัดการพื้นที่ท่าเรือ
	40	การทำงานบนที่สูงและงานคลังสินค้า ขณะปฏิบัติงานอย่างปลอดภัย
	42	การจำแนกวัตถุอันตรายและบรรจุภัณฑ์ สำหรับระบบโลจิสติกส์
	44	ตอนขับก็ปกติ พอสตาร์ทเครื่องยนต์ไม่ติดชะงัน ?
	46	เคล็ดลับ 5 ประการ เพื่อให้ใช้ประโยชน์จากยางรถยนต์สูงสุด
	49	โรคที่มากับหน้าฝน
	51	สถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน) นโยบายไม่รับของขวัญและของกำนัลทุกชนิดจาก การปฏิบัติหน้าที่
	53	การให้ความสำคัญในเรื่องความปลอดภัยกับพนักงานในทุกที่และทุกเวลา
	55	T-OSH NEWS ข่าว สสพ.



บทบรรณาธิการ

สวัสดีครับ

นิตยสารความปลอดภัย OSHE Magazine เล่มที่ผ่านมา สสพท. ได้นำเสนอความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงานเกี่ยวกับเครื่องจักร และเครื่องยนต์อัตโนมัติไปแล้ว แต่ผมเห็นวาร์ถยนต์กลายเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับชีวิตเราเหมือนเป็นปัจจัยที่ห้า ทั้งนี้ เพื่อการดำรงชีวิตเช่น ใช้เพื่อการเดินทาง เพื่อการขนส่ง เป็นต้น ซึ่งหากเราใช้งานด้วยความระมัดระวังก็ถือว่าเป็นสิ่งที่ช่วยให้การเดินทางและการขนส่งมีความสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น แต่ในปัจจุบันจำนวนการประสบอันตรายเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนมีแนวโน้มสูง แม้จะมีการณรงค์ให้มีความตระหนักถึงความปลอดภัยในเรื่องนี้อย่างจริงจังต่อเนื่องก็ตามที ดังนั้น ในนิตยสารความปลอดภัย OSHE Magazine ฉบับนี้ ทาง สสพท. ขอนำเรื่องเก่า ๆ มาย้ำเตือนกันอีกครั้ง โดยนำเสนอสาระน่ารู้เกี่ยวกับการขับขีปลอดภัย Road Safety การขับขีในสภาวะที่มีฝนตก การดูแลรักษาสภาพยางรถยนต์อย่างไรให้การใช้รถมีความปลอดภัยรวมทั้งการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในกิจการคลังสินค้าและขนส่ง ตลอดจนการดูแลเรื่องความปลอดภัยเกี่ยวกับคลังสินค้าและการขนส่งของสถานประกอบการ

ท้ายนี้ สสพท. ขอส่งความสุขมายังทุกท่านในเทศกาลสงกรานต์ ขอให้ร่มเย็น สุขสันต์กันถ้วนหน้านะครับ และหวังเป็นอย่างยิ่งว่าทุกท่านจะติดตามนิตยสารความปลอดภัย OSHE Magazine ต่อไปและสนับสนุนภารกิจของ สสพท. ให้ก้าวไปข้างหน้าด้วยความมั่นคง และร่วมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยที่ยั่งยืนต่อไปนะครับ

ที่ปรึกษา

วรานนท์

ปิติวรรณ

ผู้อำนวยการสถาบันส่งเสริมความปลอดภัยฯ

บรรณาธิการบริหาร

พศุทธิ์ฤทธิ

เลิศสิลาภิจจา

รองผู้อำนวยการสถาบันส่งเสริมความปลอดภัยฯ

กองบรรณาธิการ

พรรณทิวา

นวมะรัตน์

พิมพ์รัมภา

เรือนคำ

กฤตติกา

เหล่าวัฒน์โรจน์

นันทิษา

อรชร

ปรีนดา

ศาคะมาน

สุกานดา

ปรางทิพย์

ณัฐพัชร์

คงคำ

ควบคุมการผลิตและประสานงาน

พิษณุ

จันทร์ลี

สุกานดา

ปรางทิพย์

สถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย

และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน)

เลขที่ 18 ถนนบรมราชชนนี แขวงฉิมพลี เขตตลิ่งชัน กรุงเทพมหานคร 10170

โทรศัพท์ 0 2448 9111, 0 2448 9098

www.tosh.or.th

บทนำ

จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ในประเทศไทยที่เกิดขึ้นต่อเนื่องมาจนถึงปัจจุบัน เป็นที่ทราบกันดีว่า กลุ่มธุรกิจด้านโลจิสติกส์ (คลังสินค้าและขนส่ง) มีอัตราการเติบโตสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในช่วงที่ทุกคนต้องอยู่แต่ในบ้าน ทำให้เกิดการสั่งซื้อสินค้าผ่านทางออนไลน์มากขึ้น ซึ่งทำให้การขนส่งมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นไปด้วย เมื่อพฤติกรรมการซื้อขายสินค้าของคนเปลี่ยนไปแล้ว คาดการณ์ได้ว่า หลังจากโควิดเริ่มเบาลงหรือฟื้นตัว คนก็ยังคุ้นชินกับการสั่งซื้อสินค้าทางออนไลน์ เพราะมีระบบการจัดส่งอย่างครบวงจรและรวดเร็ว แต่อย่างไรก็ตาม ความปลอดภัยเป็นเรื่องที่ทุกคนต้องตระหนัก ใส่ใจ ให้ความสำคัญเป็นอันดับแรก เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ



ทาง สสปท. ได้สรรหาข้อมูลที่เป็นสาระความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัย
ในการทำงานด้านโลจิสติกส์ (คลังสินค้าและขนส่ง) เพื่อให้แรงงานและ
สถานประกอบกิจการได้ดำเนินการได้อย่างปลอดภัยและปราศจากอุบัติเหตุ
ท้ายนี้ ทาง สสปท. ขอให้ทุกท่านเพลิดเพลินกับสาระความรู้ด้าน
โลจิสติกส์ในฉบับนี้ และหวังว่าทุกท่านจะสามารถนำไปประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติ
งานของท่านได้





จัดการความปลอดภัยอย่างไร ในสายงานขนส่ง



คุณศักย์วิรัช พลอยประดับ

ผู้จัดการแผนกประกันคุณภาพ
บริษัท เค ไลน์ (ประเทศไทย) จำกัด

หากพูดถึงสายงานด้านความปลอดภัย เราจะเห็นภาพในสายงานด้านอุตสาหกรรม หรืองานก่อสร้างเป็นหลัก ซึ่งอีกลักษณะการประกอบธุรกิจที่เราเห็นอยู่ทุกวันบนท้องถนน ก็คือสายงานด้านการขนส่งหรือธุรกิจประเภทโลจิสติกส์ที่กำลังเติบโตอยู่ในขณะนี้ ไม่ว่าจะเป็นทั้งธุรกิจรายเล็กหรือรายใหญ่ ทำให้เราเห็นรถขนส่งเพิ่มมากขึ้น และการเติบโตนั้นย่อมมาพร้อมกับความเสี่ยงและอันตรายอีกมากมายที่ใกล้ตัวเรามากขึ้นด้วยเช่นกัน หากถามว่าความปลอดภัยในสายงานการขนส่ง หรือพูดง่าย ๆ คือการขับรถขนส่งสินค้าจะมีเพียงใบอนุญาตที่ถูกต้องตามกฎหมายแล้วนั้นจะสามารถป้องกันการเกิดอุบัติเหตุและการประสบอันตรายแก่บุคลากรทั่วไปได้

ถ้าเรามองสถิติการประสบอันตรายบนท้องถนนย้อนกลับไป คงตอบได้เลยว่าไม่สามารถป้องกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากยังมีปัจจัยภายนอกต่าง ๆ เช่น เพื่อนร่วมทาง สภาพถนนหรือสภาพแวดล้อมอื่น ๆ ที่เราไม่สามารถควบคุมและป้องกันได้จนเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้กระบวนการทำงานขนส่งเกือบ 90% เป็นการปฏิบัติงานนอกพื้นที่ของสถานประกอบการตนเอง ไม่เหมือนกับภาคอุตสาหกรรมที่มีพื้นที่ขอบเขตชัดเจนที่เจ้าหน้าที่ความปลอดภัย

ในการทำงานเองสามารถเข้าไปจัดการควบคุม และแก้ไขป้องกันภายในขอบข่ายพื้นที่ตนเอง แต่การจัดการความปลอดภัยในสายงานขนส่งไม่ถนัดนักเพราะเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานต้องเข้าไปจัดการและแก้ไขป้องกันเกี่ยวกับการบริหารคนและยานพาหนะขนส่งภายนอกสถานประกอบการ รวมทั้งตลอดเส้นทางขนส่ง โดยที่ไม่สามารถมุ่งจัดการที่แหล่งกำเนิดเพียงอย่างเดียว

ดังนั้น การจัดการความปลอดภัยในสายงานด้านขนส่ง จึงต้องมีแนวทางการป้องกัน ตั้งแต่กระบวนการสรรหาและคัดเลือกคน การสำรวจเส้นทางเพื่อหาจุดเสี่ยงต่าง ๆ ตลอดเส้นทางเดินรถ ก่อนการปฏิบัติงาน การฝึกอบรมและสื่อสารให้ความรู้ความสามารถ และทักษะอื่น ๆ นอกเหนือจากการขับรถขนส่งแล้ว เช่น ความสามารถและชำนาญในการขับรถยกอย่างปลอดภัย (Safety Forklift Operator) ในการเคลื่อนย้ายสินค้าขึ้นและลงจากรถขนส่ง เป็นต้น ดังนั้น สำหรับหน่วยงานความปลอดภัยที่อยู่ในสายงานขนส่งเป็นหลัก ต้องสร้างระบบจัดการด้านความปลอดภัย ตั้งแต่ตัวพนักงานขับรถ ระบบการติดตามพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับรถของพนักงานตลอดการปฏิบัติงาน ดัชนียามที่ผู้บริหารขององค์กรได้ให้ไว้ **“พนักงานของเราทุกคนต้องขับรถกลับบ้านโดยปลอดภัย” “รถพร้อม คนพร้อม”** ซึ่งขั้นตอนเหล่านี้ พนักงานสามารถปฏิบัติได้ดังนี้



การเตรียมความพร้อมก่อนรับงาน

หลังจากได้มอบหมายงานการขนส่งสินค้า บริษัทและทีมงานความปลอดภัยต้องทำการสำรวจเส้นทางเดินรถ เพื่อหาจุดเสี่ยงตลอดเส้นทาง และวิเคราะห์พร้อมบริหารความเสี่ยงต่าง ๆ ก่อนจะปล่อยงานให้กับพนักงานขับรถไปปฏิบัติงาน เพื่อที่เราจะใช้ในการเน้นย้ำพนักงานขับรถก่อนปล่อยงานออกไปถึงข้อปฏิบัติและข้อควรระวังเพื่อความปลอดภัย เช่น จุดกลับรถ เส้นทางร่วม ทางแยก ถนนที่กำลังก่อสร้าง ระยะความสูงของสายไฟและสิ่งกีดขวางตามปั๊ม หรือ โรงงานของลูกค้า/พื้นที่รับ-ส่งสินค้า รวมทั้งความกว้างของประตู เป็นต้น

การเตรียมความพร้อมของพนักงานขับรถ

ความพร้อมของพนักงานขับรถ ถือเป็นปัจจัยสำคัญที่สุด ในการดำเนินงานด้านขนส่ง ดังนั้น ก่อนเริ่มปฏิบัติงาน พนักงานทุกคนต้องเข้าจุดเช็คความพร้อมของร่างกาย โดยจะมีหัวหน้างานคอยตรวจสอบตั้งแต่ การวัดอุณหภูมิ การวัดความดัน เพื่อป้องกันการรูดขณะขับรถ การวัดระดับแอลกอฮอล์ในร่างกาย การสัมภาษณ์



ในเชิงการพักผ่อน เพื่อความกระตือรือร้นและป้องกันการหลับในของพนักงานขับรถ การเช็คความพร้อมของอุปกรณ์ Small talk เพื่อป้องกันการละสายตาในขณะที่ขับรถ และสถานะของใบขับขี่พร้อมบันทึกโปรแกรมการตรวจติดตามพฤติกรรมของพนักงานขับรถ เพื่อให้หัวหน้างานสามารถตรวจสอบประวัติพนักงานได้ตลอดเวลา และสามารถตัดสินใจในการปล่อยงานให้ขับรถในแต่ละครั้ง

การเตรียมความพร้อมของรถ หรือยานพาหนะที่ใช้ในการขับ

พนักงานต้องตรวจสอบความพร้อมของรถเพื่อไม่ให้ไปเกิดเหตุฉุกเฉินระหว่างขับขี่ เช่น ดอกยางและสภาพของล้อรถ ระบบสัญญาณไฟแสงสว่างของรถขนส่ง รวมทั้งอุปกรณ์ต่าง ๆ ประจำบนรถ และจะมีการยืนยันความพร้อมของรถโดยหัวหน้างานอีกครั้ง เพื่อสร้างความมั่นใจ ก่อนที่จะมีการนำรถออกไปจากสถานประกอบการ เป็นต้น

การติดตามพฤติกรรมของพนักงานขับรถ

หลังจากได้ปล่อยรถขนส่งและพนักงานขับรถออกไปปฏิบัติงานบนท้องถนนแล้วนั้น ต้องมีทีมงานในการติดตามด้วยระบบ GPS ที่สามารถควบคุมตรวจสอบพฤติกรรมขับรถ และสามารถแจ้งเตือนมายังศูนย์ควบคุมเพื่อให้กลับมาอยู่ในมาตรฐาน และมีความปลอดภัยตลอดเส้นทางการปฏิบัติงาน

การตรวจสอบ หรือการวิเคราะห์หาสาเหตุ กรณีเกิดอุบัติเหตุ หรือเหตุฉุกเฉิน

และท้ายสุดที่เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานต้องทำ ในทุก ๆ ประเภทรูขี้อยู่ คือการวิเคราะห์หาสาเหตุที่แท้จริงเมื่อเกิดอุบัติเหตุ การลงตรวจสอบพื้นที่จริง พร้อมการหาหลักฐานต่าง ๆ ทั้งจากกล้องติดรถ หรือ แม้แต่กล้องสาธารณะต่าง ๆ ที่ทีมงานด้านความปลอดภัยจะหาได้ เพื่อนำมาประกอบใช้ในการค้นหาสาเหตุหลักเพื่อที่จะใช้สร้างและวางแผนการควบคุมและแนวทางการป้องกันตรงประเด็น เพื่อไม่ให้เกิดอุบัติเหตุซ้ำในกิจกรรมนั้น ๆ ต่อไป





เทคนิคการควบคุมรถ ได้อย่างแตก โดย โครงการโตโยต้า ถนนสีขาว



คุณชยานนท์ กริพยาก

ผู้ช่วยผู้จัดการ ฝ่ายวางแผนองค์การ
บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด

บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด ไม่เพียงมุ่งมั่นพัฒนาเทคโนโลยียานยนต์ ที่มีคุณภาพเท่านั้น เรายังดำเนินกิจกรรมเพื่อสังคมในหลายๆ ด้าน โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรื่องความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนภายใต้ “โครงการถนนสีขาว” ซึ่งดำเนินการมาตั้งแต่ปี พ.ศ.2531 ทั้งนี้เพื่อให้ทุกคนเห็นถึงความสำคัญในการเคารพกฎจราจร และมีน้ำใจต่อกันบนท้องถนน รวมถึงให้ความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐต่างๆ อาทิ กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน กองบังคับการตำรวจทางหลวง สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย และหน่วยงานภาครัฐอื่นๆ หาแนวทางป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในเชิงรุกร่วมกัน เพื่อก่อให้เกิด “วัฒนธรรมความปลอดภัย” แก่สังคมไทย





จากการดำเนินโครงการโตโยต้า ถนนสีขาว มาอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้โตโยต้าได้รับรางวัล Prime Minister Road Safety Award ติดต่อกัน 4 ปีซ้อน จนทำให้ในปี 2560 โตโยต้า ถนนสีขาวได้รับรางวัลดีเด่นด้านความปลอดภัยทางถนน ประเภทองค์กรเกียรติยศ ซึ่งถือเป็นรางวัลสูงสุดของ Prime Minister Road Safety Award และในปี พ.ศ. 2561 ในโอกาส ครบรอบ 30 ปี โตโยต้า ถนนสีขาว บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นเป็นส่วนหนึ่ง ในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อนำไปสู่การสร้าง “สังคมคนขับรถดี” ผ่านองค์ประกอบสี่ด้าน คือ 1. ลดความเร็วและไม่ประมาท 2. มีวินัยจราจร 3. มีน้ำใจให้เพื่อนร่วมทาง 4. สร้างทักษะในการขับขี่ที่ถูกต้อง โดยร่วมมือกับภาคีเครือข่ายความปลอดภัยทางถนน เพื่อทำให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างยั่งยืนต่อไป

ซึ่งในวันนี้โครงการโตโยต้า ถนนสีขาวมีเทคนิค “การขับขี่รถยนต์ เมื่อเจอกับสถานการณ์รถยนต์อย่างแตกขณะขับขี่” มาแนะนำ เพื่อให้ผู้อ่านได้ทราบวิธีการรับมือกับสถานการณ์ดังกล่าวอย่างปลอดภัย ซึ่งสาเหตุที่ทำให้ยางแตกมีด้วยกันหลายปัจจัย โดยมากจะเริ่มด้วยลมยางอ่อน ทำให้มีรูปร่างที่ผิดเพี้ยน ไม่กลมอย่างที่ควรจะเป็น ซึ่งเกิดจากความร้อนจากแรงเสียดทาน หรือหลุมบนถนน โดยมีข้อสังเกตคือ รถจะมีอาการดิ่งไปทางขวาหรือซ้ายตามล้อด้านที่แตกในกรณียางด้านหน้าขวาหรือซ้ายแตก ส่วนกรณียางล้อหลังแตก รถจะมีอาการพวงมาลัยส่ายไปมา ซึ่งหากเกิดสถานการณ์ดังกล่าวขึ้น ให้ผู้ขับปฏิบัติ ดังนี้



1. มือทั้งสองต้องจับอยู่ที่พวงมาลัยอย่างมั่นคง
2. ถอนเท้าออกจากคันเร่ง
3. ควบคุมสติให้ดีย่ด่าตกใจ มองกระจกมองหลังเพื่อให้ทราบว่ามีรถใดตามมาบ้าง
4. แตะเบรกเบา และถี่ อย่าเหยียบเบรกแรงเป็นอันขาด เพราะจะทำให้รถหมุน
5. สำหรับรถเกียร์แบบธรรมดา (Manual) ห้ามเหยียบคลัทช์โดยเด็ดขาด เพราะรถจะไม่เกาะถนน และลอยตัว ทำให้บังคับรถได้ยากขึ้น อาจเสียหลักเพราะการเหยียบคลัทช์เป็นการตัดแรงบิดของเครื่องยนต์ให้ขาดจากเพลลา
6. ห้ามดึงเบรกมืออย่างเด็ดขาด เพราะจะทำให้รถหมุน
7. เมื่อความเร็วรถลดลงพอประมาณแล้ว ให้เปิดไฟเลี้ยวทางซ้าย นำรถเข้าข้างทาง
8. เมื่อความเร็วรถลดลงในระดับที่ควบคุมได้ ให้เปลี่ยนเป็นเกียร์ต่ำ และหยุดรถ
9. เปิดไฟฉุกเฉิน และทำการเปลี่ยนยางที่แตก

โตโยต้า ขอเชิญชวนทุกท่านมาเป็นส่วนหนึ่งในการร่วมสร้างสังคมคนขับรถดี ผ่านการรณรงค์และประชาสัมพันธ์ การขับอย่างปลอดภัย มีวินัย เคารพกฎจราจร รวมถึงร่วมแบ่งปันน้ำใจให้กับเพื่อนร่วมทาง “ร่วมสร้างสังคมคนขับรถดี - กระตุ้นภูมิขับดี ด้วยวินัย และน้ำใจ” ให้ทุกคนเดินทางท่องเที่ยวอย่างปลอดภัย เพื่อขับเคลื่อนความสุขในการใช้รถใช้ถนนให้แก่คนไทยทุกคน

“ โตโยต้า ร่วมขับเคลื่อนอนาคต ”

TOYOTA
ขับเคลื่อนความสุข

ขับเคลื่อนชีวิต
TOYOTA

ขับรถไปไหน อย่าลืม!

เว้น จ าก การนอนหลับไม่เพียงพอ

นอนหลับพักผ่อนให้เพียงพอ

อย่างน้อย 6-8 ชั่วโมง ก่อนเดินทาง

“เว้นระยะ_อีกนิด_อีกนิด_นั้นแหละ”



4 วิธี ดูแลรักษายางรถบรรทุก ให้พร้อมใช้งานลุยทุกสถานการณ์

03

ผู้ที่รับจ้างขนของทั่วไปและขับรถโดยสาร รวมไปถึงเจ้าของธุรกิจที่ต้องใช้รถบรรทุกในการดำเนินงานด้านต่าง ๆ นอกจากเครื่องยนต์และช่วงล่างที่ต้องหมั่นดูแลเป็นพิเศษแล้ว เรื่องของยางรถบรรทุกก็เป็นสิ่งสำคัญที่ต้องใส่ใจในการเลือกใช้ให้ถูกประเภทและตรวจเช็คอย่างสม่ำเสมอไม่แพ้กัน เพราะหลายครั้งการละเลยดูแลอย่างก่อให้เกิดความเสียหายจากอุบัติเหตุอยู่บ่อยครั้ง ซึ่งวันนี้เราจะมาแนะนำเทคนิคการดูแลยางรถบรรทุกอย่างไรให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานและเน้นความปลอดภัยเป็นหลัก หากพร้อมแล้วมาดูกันเลยว่ามียอะไรบ้าง

1. เลือกประเภทยางรถบรรทุกให้เหมาะกับการใช้งาน

รถของคุณตอนนี้เลือกใช้ยางถูกประเภทและเหมาะสมแล้วหรือยัง ? เป็นคำถามที่ย้ำให้คุณคิดกลับไปดูว่ายางที่ใช้อยู่ทุกวันนี้มันตรงกับการใช้งานประจำวันหรือไม่ เพราะยางรถบรรทุกจะมีด้วยกันอยู่ 4 แบบ ไม่ว่าจะเป็นดอกกละเอียด ดอกบัง ดอกผสม และดอกบล็อก ซึ่งแต่ละอันนั้นมีจุดเด่นและจุดด้อยของการใช้งานที่แตกต่างกันออกไป หากเลือกใช้ผิดประเภทจะส่งผลให้ยางสึกเร็วกว่าที่ควรและอาจเกิดอุบัติเหตุตามมาได้อีกด้วย ที่สำคัญเมื่อถึงเวลาเปลี่ยนยางแนะนำให้เปลี่ยนทั้งหมดทุกล้อ เพื่อประสิทธิภาพในการบรรทุกและขับขี่ที่ดีกว่า



2. ขับด้วยความเร็วที่พอเหมาะ

รู้หรือไม่ว่าการขับขี่ด้วยความเร็วสำหรับรถบรรทุกนั้นไม่ใช่เรื่องดี เพราะจะตามมาด้วยปัญหาต่าง ๆ เช่นระยะในการเบรกของรถที่เพิ่มมากขึ้น ดอกยางสึกหรอเร็วกว่าที่ควร เกิดความร้อนสะสมในยางมากกว่าปกติ, ยางเกิดอาการบวมและระเบิดได้ง่าย และสิ้นเปลืองน้ำมัน ถึงแม้ว่าคุณจะเลือกใช้ยางรถบรรทุกแบรนด์คุณภาพราคาแพงก็หนีไม่พ้นปัญหาดังกล่าวอย่างแน่นอน อีกทั้งอาจจะทำให้เกิดอุบัติเหตุ เพราะฉะนั้นหลีกเลี่ยงและเปลี่ยนพฤติกรรมในการขับขี่จะช่วยรักษายางให้คุณได้เป็นอย่างดี

3. ไม่บรรทุกของหนักหรือผิดประเภทของรถที่ใช้งาน

รถบรรทุกและยางแต่ละประเภทถูกออกแบบมาให้ใช้งานตามความเหมาะสม หากคุณนำไปบรรทุกของที่หนักเกินไป หรือผิดประเภทการใช้งานของมันจะทำให้ดอกยางสึกได้อย่างรวดเร็วและโครงผ้าใบบริเวณขอบยางแตกหัก ที่สำคัญอาจจะทำให้ยางระเบิดขึ้นได้ เลือกใช้งานให้ถูกประเภทเพื่อรักษาและยางให้มีอายุการใช้งานที่ยาวนาน



4. ปรับศูนย์ล้อให้ตรงตามมาตรฐาน

เคยสังเกตไหมว่ารถบรรทุกที่ขับอยู่ทุกวันมีศูนย์ล้อที่ตรงตามที่กำหนดหรือไม่ เพราะศูนย์ล้อที่ตรงไม่ใช่ขนานกับตัวรถ แต่ต้องเอียงทำมุมกับรถนิดหน่อยเพื่อให้การบังคับทิศทางตรงตามต้องการและสะดวกในการเลี้ยว เมื่อถึงเวลาเปลี่ยนยางหรือทุก ๆ 6 เดือน ควรมีการตรวจสอบและตั้งศูนย์ล้อให้ได้มาตรฐาน เพื่อรักษาไม่ให้ยางรถบรรทุกของคุณสึกเร็วกว่าปกติ

การดูแลรักษายางรถบรรทุกอยู่เป็นประจำนั้น นอกจากจะช่วยยืดอายุการใช้งานแล้ว ยังลดความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุในการขับขี่ได้เป็นอย่างดี ซึ่งทั้ง 4 วิธีที่เราได้แนะนำไปข้างต้น เป็นวิธีง่าย ๆ ที่คุณสามารถตรวจสอบและทำได้ด้วยตัวเอง หากทำตามทั้งหมดที่ได้กล่าวไปรับรองเลยว่าประหยัดค่าใช้จ่ายและขับขี่ปลอดภัยอย่างแน่นอน

Credit url :

<https://www.dtc.co.th/>

<https://www.bridgestone.co.th/>

การปฏิบัติงาน เพื่อความปลอดภัย ในงานคลังสินค้าและขนส่ง



คุณปรนิท แดงทองคำ

ผู้เชี่ยวชาญและที่ปรึกษาด้านโลจิสติกส์

การปฏิบัติงานเพื่อความปลอดภัยในคลังสินค้าและการขนส่งยังคงเป็นกิจกรรมหลักในระบบโลจิสติกส์ โดยมุ่งเน้นทางด้านความปลอดภัยเป็นหลัก ดังนั้นหลาย ๆ องค์กรจึงให้ความสำคัญในระบบโลจิสติกส์ที่เน้นทางด้านความปลอดภัยและความพยายามที่จะลดอุบัติเหตุให้เป็นศูนย์ อุบัติเหตุส่วนใหญ่ล้วนแล้วจะเกิดขึ้นในคลังสินค้าและก็มีบางส่วนที่เกิดขึ้นระหว่างการขนส่ง ดังนั้นการสร้างวัฒนธรรมองค์กรเพื่อให้ทุกคนตระหนักทางด้านความปลอดภัย จึงเป็นหลักสำคัญเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ยิ่งในคลังสินค้าจะมีกิจกรรมหลายกิจกรรมที่จะต้องเข้ามาเกี่ยวข้องและจำเป็นต้องทำงานประสานกัน อาทิเช่น IT, Procurement, Safety, Finance, Security, Transport กิจกรรมเหล่านี้ล้วนแล้วต้องเข้ามาเกี่ยวข้องกับทางคลังสินค้า โดยเฉพาะทางด้านความปลอดภัย ทำอย่างไรที่จะให้ผู้ปฏิบัติงานในคลังสินค้าและขนส่งทำงานด้วยความปลอดภัยโดยไม่เกิดอุบัติเหตุระหว่างการทำงาน TOP 5 Risk ที่ยังคงพบเจอบ่อย ๆ ในคลังสินค้าเช่น Rack Collapse, Slip Trip & Fall, Hazardous Material Incident, Forklift, Falling Objects และทางด้านการขนส่งส่วนใหญ่ที่เกิดอุบัติเหตุล้วนแล้วจะมาจาก



ผู้ควบคุมยานพาหนะโดยขาดการทำให้คลิสต์อย่างละเอียดและไม่ได้ตรวจเช็คสภาพรถก่อนทำการขับขึ้นทุกครั้ง อุปกรณ์ PPE ไม่ครบ และที่สำคัญไม่เคร่งครัดต่อกฎระเบียบข้อบังคับ สิ่งต่าง ๆ เหล่านี้จึงเป็นปัจจัยหลักสำคัญที่จะทำให้ผู้ปฏิบัติงานมีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ เครื่องมือที่นำมาใช้เพื่อลดพฤติกรรมความเสี่ยงในการทำงานและลดการเกิดอุบัติเหตุระหว่างงานที่ทำ เช่น BBS, JHA, Hazobs โดยเฉพาะอย่างยิ่ง BBS (Behavior Based Safety) เป็นเครื่องมือที่มีบทบาทสำคัญในการช่วยลดอุบัติเหตุ โดยการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ปฏิบัติงานให้เกิดความปลอดภัย โดยเน้นที่พฤติกรรมความเสี่ยงที่ตัวของผู้ปฏิบัติงานเป็นหลัก เมื่อนำ BBS มาช่วยวิเคราะห์พฤติกรรมที่เป็นความเสี่ยงของผู้ปฏิบัติงานจึงทำให้งานใน คลังสินค้าและการขนส่ง มีอัตราความเสี่ยงลดลงและผู้ปฏิบัติงานยังมี Safety mind ที่ไม่มองความปลอดภัยเพียงแคตัวเอง แต่ยังมองเรื่องความปลอดภัยให้กับเพื่อนร่วมงานที่ทำด้วยหรือที่เราเรียกว่า เพื่อนช่วยเพื่อน ยิ่งไปกว่านั้นพฤติกรรมด้านความปลอดภัยยังสามารถนำแนวคิดไปใช้ร่วมกับการจัดการคลังสินค้า โดยเน้นการจัดวางสินค้าในรูปแบบ Pareto 80/20 ให้เกิดความปลอดภัยในการทำงานเพื่อลดอุบัติเหตุที่อาจจะเกิดจากงานระหว่างทำ และยังสามารถเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการคลังสินค้าให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้นอีกด้วย



จป.ระดับวิชาชีพกับบทบาทหน้าที่ เป็นบุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง

ตามประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่องกำหนดคุณสมบัติ หลักสูตร ระยะเวลากการฝึกอบรม
และหน้าที่ของบุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง พ.ศ.2564
(มีผลบังคับใช้ วันที่ 28 มีนาคม 2565 นี้)

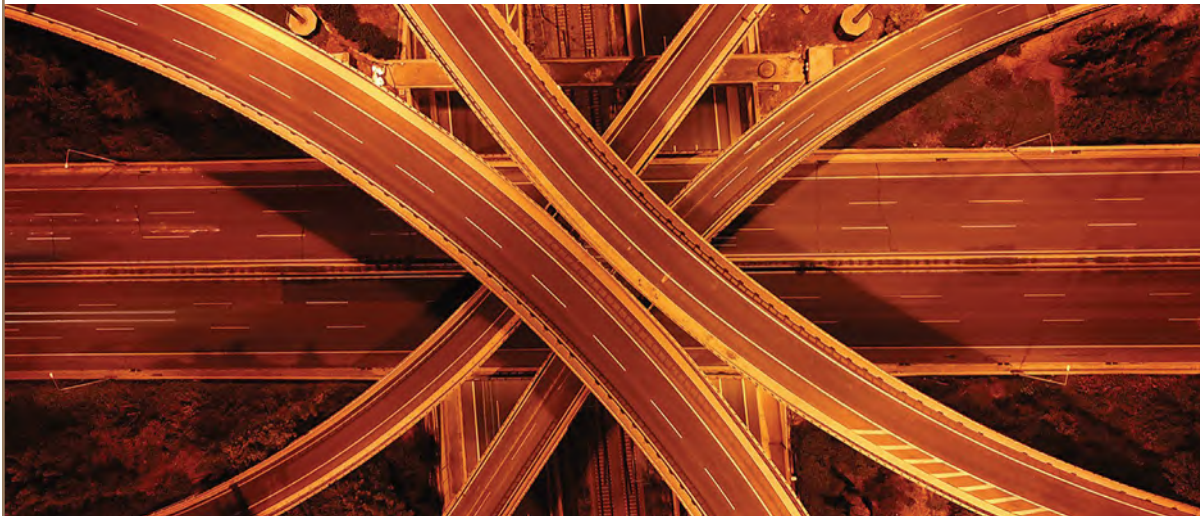


ช่วงปลายเดือนมกราคม 2565 ที่ผ่านมา ผู้เขียนได้อ่านประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่องกำหนดคุณสมบัติ หลักสูตร ระยะเวลากการฝึกอบรมและหน้าที่ของบุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง พ.ศ.2564 ที่ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 27 มกราคม 2565 จะมีผลบังคับใช้เมื่อพ้นกำหนด 60 วัน นับแต่วันประกาศฯ คือวันที่ 28 มีนาคม 2565 ที่เพิ่งผ่านมานี้ โดยประกาศกรมการขนส่งทางบกฉบับนี้ ออกตามกฎหมายกระทรวงความปลอดภัยในการขนส่ง พ.ศ. 2558 แก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎหมายกระทรวงความปลอดภัยในการขนส่ง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2563

วัตถุประสงค์ที่ออกกฎหมายและประกาศกรมการขนส่งทางบกดังกล่าวก็เพื่อยกระดับระบบการขนส่งทางถนนของประเทศไทยในภาพรวมให้ได้ตามมาตรฐานความปลอดภัยระดับสากลและลดสถิติ

อุบัติเหตุทางถนนที่ประเทศไทยติดอันดับ 1-10 ของโลกมาตลอดช่วงระยะเวลา 10 ปีที่ผ่านมา และที่สำคัญเพื่อลดความสูญเสียชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สิน โอกาสทางธุรกิจ มูลค่าทางเศรษฐกิจมากกว่า 5 แสนล้านบาท/ปี โดยสรุปเป็น 3 ประเด็นดังนี้

1. เพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งได้รับการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยในการขนส่ง ส่งเสริมให้การขนส่งทางถนนของประเทศไทยมีมาตรฐาน เกิดความปลอดภัย และลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนน
2. เพื่อการสนับสนุน ส่งเสริม และกำกับดูแลให้ผู้ประกอบการขนส่ง มีระบบการบริหารจัดการและการตรวจสอบความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนนอย่างเป็นรูปธรรม นำไปปฏิบัติได้จริง
3. เพื่อให้บุคลากรจัดการความปลอดภัยในการขนส่งทางถนน สามารถทำงานประสานงานกับกรมการขนส่งทางบกเพื่อให้เกิดความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนนในกรอบที่กฎหมายกำหนดอย่างยั่งยืน



จากประกาศกรมการขนส่งทางบก ฉบับดังกล่าวได้กำหนดคุณสมบัติบุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่งไว้ในข้อ 1 ถึงข้อ 3 ซึ่งสรุปประเด็นสำคัญได้ ดังนี้

1. ต้องเป็นคนสัญชาติไทย
2. อายุไม่ต่ำกว่า 22 ปีบริบูรณ์
3. ไม่เคยถูกยกเลิการขึ้นทะเบียนเป็นบุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง
4. ต้องผ่านการฝึกอบรมบุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่งตามที่กำหนดในประกาศฯ นี้
 - 4.1 บุคคลทั่วไป อบรมครบตามหลักสูตร จำนวน 18 ชั่วโมง
 - 4.2 เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับวิชาชีพ ตามกฎหมายว่าด้วยคุ้มครองแรงงาน (ประกาศฯ ฉบับนี้เขียนว่า “**ตามกฎหมายว่าด้วยคุ้มครองแรงงาน**” ซึ่งเชื่อมโยงถึงกฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัยฯ พ.ศ. 2549) เลือกหัวข้ออบรมไม่น้อยกว่า 6 ชั่วโมง
 - 4.3 ผู้มีประสบการณ์ทำงานเกี่ยวกับการบริหารจัดการด้านการขนส่งทางถนนไม่น้อยกว่า 5 ปี เลือกหัวข้ออบรมไม่น้อยกว่า 6 ชั่วโมง
 - 4.4 ผู้ที่ขอต่ออายุการขึ้นทะเบียนเป็นบุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง เลือกหัวข้ออบรมไม่น้อยกว่า 3 ชั่วโมง
5. ผู้อบรมต้องผ่านการทดสอบความรู้ตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด คะแนนรวม 70% ขึ้นไป
6. กรณีไม่ผ่านการทดสอบความรู้ให้ทดสอบแก้ตัวได้ไม่เกิน 2 ครั้ง ภายใน 90 วัน นับแต่วันที่ผ่านการทดสอบครั้งแรก ถ้าไม่ผ่านอีก ต้องเข้ารับการฝึกอบรมและทดสอบใหม่

สำหรับการฝึกอบรมตามหลักสูตรที่กำหนดไว้ในประกาศกรมการขนส่งทางบกมีรายละเอียดสรุปตามคุณสมบัติผู้อบรมให้สะดวกในการทำความเข้าใจ ดังนี้

รายละเอียดหัวข้อวิชาที่อบรม ตามประกาศกรมการขนส่งทางบก	เวลา อบรม	บุคคล ทั่วไป	จบ.วิชาชีพ	ผู้มีประสบการณ์ ด้านการ ขนส่งฯ	ผู้ขอต่ออายุ การขึ้น ทะเบียน
1. ความปลอดภัยในการประกอบการขนส่ง 1.1สถานการณ์อุบัติเหตุของประเทศไทย 1.2ความเสี่ยงในกระบวนการขนส่ง 1.3ระบบการจัดการความปลอดภัย 1.4บุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง 1.5เทคนิคการสื่อสารภายในองค์กร	2 ชั่วโมง	✓	เลือกหัวข้อ วิชาอบรม หัวข้อ1-8ได้ ตามความ ประสงค์ไม่ น้อยกว่า 6 ชั่วโมง	เลือกหัวข้อ วิชาอบรม หัวข้อ1-8ได้ ตามความ ประสงค์ไม่ น้อยกว่า 6 ชั่วโมง	เลือกหัวข้อ วิชาอบรม หัวข้อ1-8ได้ ตามความ ประสงค์ไม่ น้อยกว่า 3 ชั่วโมง
2. กฎหมายเกี่ยวกับการประกอบการขนส่ง 2.1ระเบียบการขนส่งทางถนนในภาพรวม 2.2พรบ.ขนส่งทางบก พ.ศ.2522และที่เกี่ยวข้อง	1 ชั่วโมง	✓			
3. การบำรุงรักษารถและการตรวจความพร้อมของรถ 3.1รถและอุปกรณ์ส่วนควบของรถเบื้องต้น 3.2แผนการบำรุงรักษารถเชิงป้องกัน 3.3การตรวจสอบสภาพและความพร้อมของรถ 3.4การดำเนินการเมื่อตรวจพบว่ารถเสียหาย	1 ชั่วโมง	✓			
4. การจัดการพนักงานขับรถ 4.1การจัดการทรัพยากรบุคคล(พนักงานขับรถ) 4.2การจัดตารางปฏิบัติงานขับรถเพื่อความปลอดภัย	2 ชั่วโมง	✓			

รายละเอียดหัวข้อวิชาที่อบรม ตามประกาศกรมการขนส่งทางบก	เวลา อบรม	บุคคล ทั่วไป	จป.วิชาชีพ	ผู้มีประสบการณ์ ด้านการ ขนส่งฯ	ผู้ขอต่ออายุ การขึ้น ทะเบียน
4.3การจัดการสุขภาพพนักงานขับรถ 4.4การจัดการความเมื่อยล้า 4.5การพัฒนาความรู้และทักษะของ พนักงานขับรถ					
5. การวางแผนและปฏิบัติการเดินรถ 5.1การวางแผนเส้นทางการเดินรถ 5.2การติดตามสถานการณ์เส้นทาง 5.3การจัดการความเร็ว 5.4การวิเคราะห์ข้อมูลบันทึกการเดินรถ 5.5การประเมินผลพฤติกรรมรถของ พนักงาน	4 ชั่วโมง	✓			
6. ความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าและ ผู้โดยสาร 6.1ความปลอดภัยในการขนส่งผู้โดยสาร 6.2ความปลอดภัยในการขนส่งสินค้า	2 ชั่วโมง	✓			
7. การจัดการเหตุฉุกเฉิน 7.1การจัดทำแผนการจัดการเหตุฉุกเฉิน 7.2การซักซ้อมแผนจัดการเหตุฉุกเฉิน 7.3อุปกรณ์ตามมาตรฐานความปลอดภัย- เหตุฉุกเฉิน	1.30 ชั่วโมง	✓			
8. การวิเคราะห์และการป้องกันอุบัติเหตุ 8.1การรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุ การหา สาเหตุ การวิเคราะห์ข้อมูล การกำหนด มาตรการป้องกันอุบัติเหตุ	4.30 ชั่วโมง	✓			
รวมเวลาอบรมทั้งหมด	18 ชั่วโมง	อบรมครบ 18 ชั่วโมง	เลือกอบรม ไม่น้อยกว่า 6ชม.	เลือกอบรมไม่ น้อยกว่า 6 ชม.	เลือกอบรมไม่ น้อยกว่า 3 ชม.

เมื่อพิจารณาหัวข้อการอบรมหลักสูตรตามประกาศกรมการขนส่งทางบกดังกล่าวแล้วก็สามารถทราบกรอบหน้าที่ความรับผิดชอบของบุคลากรจัดการความปลอดภัยในการขนส่งทางถนน สำหรับสถานประกอบการกิจการหรือผู้ที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง แบ่งเป็น 5 ด้าน คือ

1. การบริหารจัดการรถ (มุ่งเน้นความพร้อมและการบำรุงรักษาเชิงป้องกันของรถ) เช่น

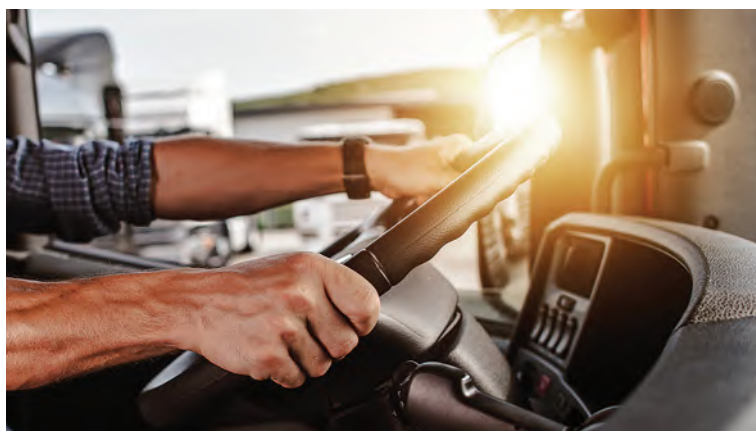
- จัดทำแผนการบำรุงรักษารถตามกำหนดรอบระยะทางหรือระยะเวลาในการใช้รถ
- ตรวจสอบสภาพและความพร้อมของรถและอุปกรณ์ส่วนควบรถตามแผนที่กำหนด
- เก็บข้อมูลเกี่ยวกับรถอย่างเป็นระบบ เช่น ประวัติการบำรุงรักษาและซ่อมรถ



2. การบริหารจัดการพนักงานขับรถ (มุ่งเน้นการดูแลคนให้มีความพร้อมขับรถอย่างปลอดภัย)

เช่น

- กำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบของพนักงานขับรถ
- กำหนดแผนปฏิบัติการของพนักงานขับรถตามกฎหมายและมั่นใจว่าพักผ่อนเพียงพอ
- ตรวจสอบสภาพและความพร้อมของพนักงานขับรถก่อนออกเดินทาง สุ่มตรวจระดับแอลกอฮอล์
- ฝึกอบรมให้ความรู้และพัฒนาทักษะของพนักงานขับรถ การเก็บข้อมูลอย่างเป็นระบบ เช่น ประวัติการอบรม ประวัติการทำงาน ประวัติการกระทำผิด ซึ่งรวมถึงประวัติการขับรถเกิดอุบัติเหตุ



3. การบริหารจัดการการเดินรถ เช่น

- กำหนดเส้นทางที่เหมาะสมในการขนส่งตามประเภทและชนิดของรถและความชำนาญเส้นทาง
- กำหนดแผนปฏิบัติการเดินรถและข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถ เช่น การแจ้งเตือนจุดเสี่ยงหรือจุดอันตราย หรือการกำหนดจุดพักรถระหว่างทางที่เหมาะสม การใช้ความเร็วระหว่างเดินทาง



4. การจัดการการบรรทุกและการโดยสาร (ตามธุรกิจของสถานประกอบการ) เช่น

- กำหนดรูปแบบและแนวทางในการบรรทุกคนโดยสารและสัมภาระ ตามธุรกิจของสถานประกอบการโดยมีวิธีการปฏิบัติงานขนส่งที่เหมาะสม
- ตรวจสอบความปลอดภัยในการบรรทุกคนโดยสาร สัตว์ หรือสิ่งของ ด้านจำนวน ปริมาณ ขนาด รวมถึงการใช้อุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยต่างๆ



5. การบริหารจัดการ การวิเคราะห์และการประเมินผล เช่น

- กำหนดรูปแบบและแนวทางการตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉิน ขั้นตอนการดำเนินการ ข้อมูลการติดต่อสื่อสารกับหน่วยงานหรือผู้ที่เกี่ยวข้อง และวิธีจัดการเหตุฉุกเฉิน ความพร้อมการรับแจ้งเหตุ
- การวิเคราะห์และประเมินผลการจัดการความปลอดภัยในการขนส่ง เพื่อดำเนินการปรับปรุงแก้ไขกำหนดมาตรการที่เหมาะสมในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุขึ้นอีก

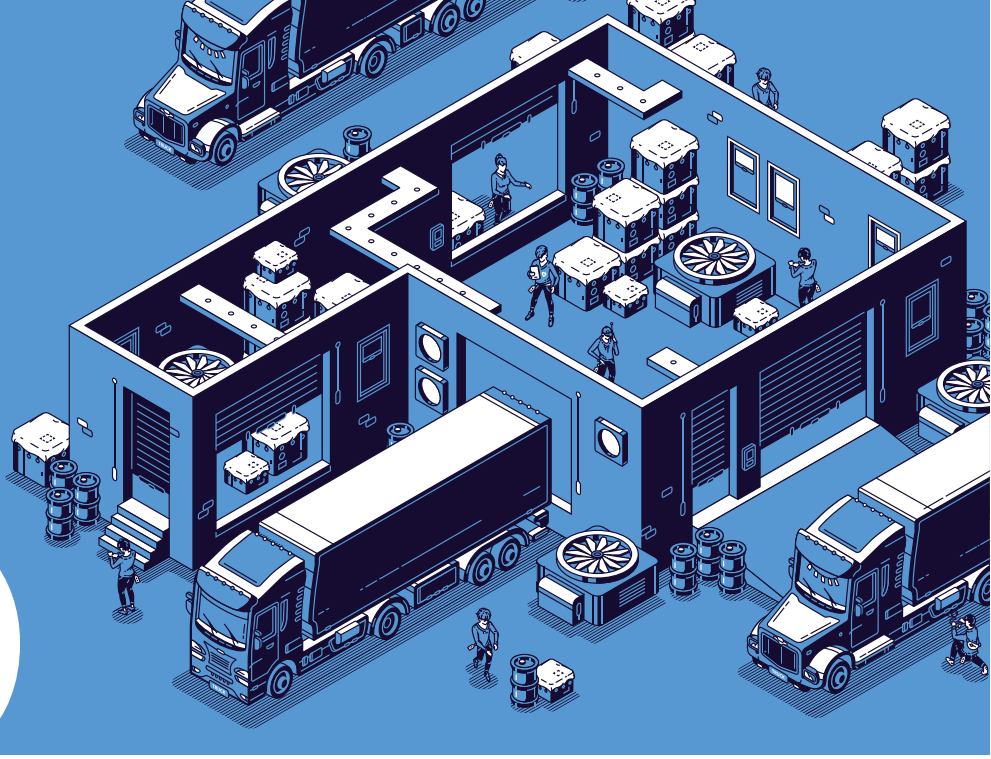
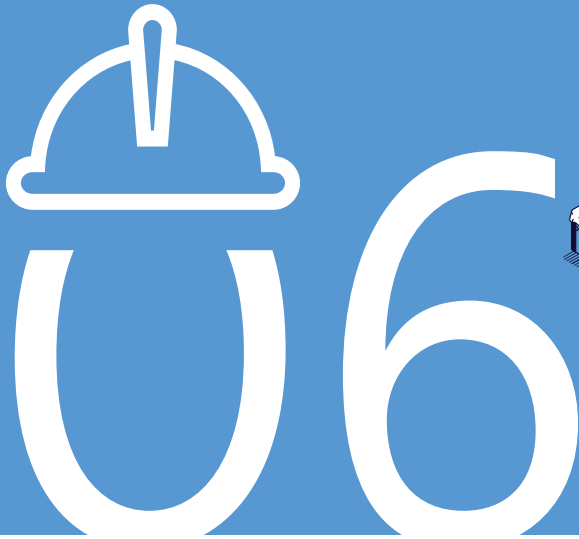


สำหรับสถานประกอบการที่ไม่ใช่เป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง แต่มีรถขนส่งสินค้า ารถรับส่งพนักงานภายในองค์กร หรืออาจจะมีรถขนส่งสินค้าจากภายนอกมาส่งวัตถุดิบ มารับสินค้าภายใน สถานประกอบการ เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานทุกระดับ ก็สามารถใช้นโยบายฝึกอบรมของประกาศ กรมฯ ฉบับนี้มาปรับใช้ให้เหมาะสมกับภารกิจขององค์กรได้สะดวกเช่นกัน อีกทั้งแนวทางในการบริหารจัดการ ในเนื้อหาหลักยังสอดคล้องกับระบบการจัดการความปลอดภัยทางถนน ISO 39001:2012 (Road Traffic Safety Management) เป็นส่วนใหญ่ หากองค์กรมีความประสงค์จะยกระดับให้ได้การรับรองตาม ระบบ ISO 39001:2012 โดยเริ่มทบทวนบริบทองค์กร ประกาศนโยบาย แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อทำระบบ จัดทำโครงสร้างระบบเอกสาร ให้ครบทั้งคู่มือระบบบริหารความปลอดภัยทางถนน ระเบียบการปฏิบัติงาน ขั้นตอนการปฏิบัติงาน แบบฟอร์ม เอกสารสนับสนุนต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง พร้อมการนำไปปฏิบัติทั่วทั้งองค์กร การตรวจประเมินภายใน การทบทวนของฝ่ายบริหาร และการวิเคราะห์ปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง เมื่อขอการ รับรองจาก Certification Body แล้วก็สามารถยกระดับความเชื่อมั่นให้ลูกค้าที่ใช้บริการทั้งภายในประเทศ และต่างประเทศได้ดียิ่งขึ้นต่อไป



คุณพิมพ์บุก พชรพิชญ์

- ที่ปรึกษาระบบการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และ สภาพแวดล้อมในการทำงาน สสปท.
- ที่ปรึกษาพัฒนามาตรฐานแรงงาน มรท.8001:2563 กรมสวัสดิการและ คุ้มครองแรงงาน
- วิทยากร/ที่ปรึกษา ด้านความปลอดภัยฯ และคุ้มครองแรงงาน บริษัท พีเอส เซฟตี้ จำกัด
www.PSsafety.co.th
โทร./ID Line 064 789 6114



การบริหารจัดการ ด้านความปลอดภัยทางถนนในธุรกิจขนส่ง (Road Traffic Safety Management System)

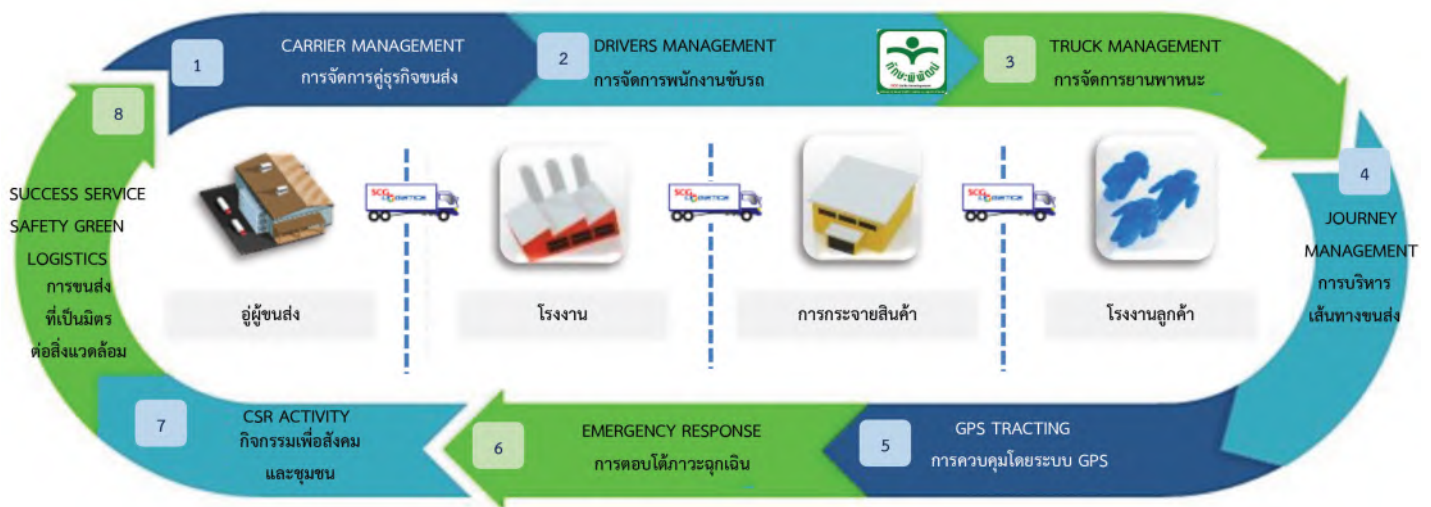


คุณอภิสิทธิ์ โจนพันธ์พร

ผู้จัดการกระจายสินค้าภาคนครหลวง
บริษัท เอสซีซี โลจิสติกส์ แมเนจเม้นท์ จำกัด





การบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนในธุรกิจขนส่ง (Road Traffic Safety Management System) เป็นระบบการจัดการที่ครอบคลุมทุกขั้นตอนของงานขนส่ง ซึ่งเน้นให้ทุกส่วนงานที่เกี่ยวข้องมีส่วนร่วมในการดำเนินงานความปลอดภัยต่างๆ เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าพนักงานขับรถบรรทุกทุกคันสามารถปฏิบัติงานขนส่งสินค้าได้อย่างปลอดภัยตลอดเส้นทาง ประกอบด้วย 8 ขั้นตอน (ดังแสดงในภาพที่ 1) ดังนี้




1. การจัดการคู่ธุรกิจขนส่ง (Carrier Management)
2. การจัดการพนักงานขับรถ (Drivers Management)
3. การจัดการยานพาหนะ (Truck Management)
4. การบริหารเส้นทางขนส่ง (Journey Management)
5. การควบคุมโดยระบบ GPS (GPS Tracking)
6. การตอบโต้ภาวะฉุกเฉิน (Emergency Response)
7. กิจกรรมเพื่อสังคมและชุมชน (CSR Activity)
8. การขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Success Service Safety Green Logistics)



ภาพที่ 1 ขั้นตอนการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนในธุรกิจขนส่ง

การบริหารจัดการด้านความปลอดภัยแบบองค์รวมเพื่อให้เกิดความปลอดภัยทางถนนในธุรกิจขนส่งประกอบด้วย 8 ข้อ ดังนี้

<p>1. การจัดการคู่ธุรกิจขนส่ง (Carrier Management)</p>  <p>คือ การประเมินและคัดเลือกคู่ธุรกิจขนส่งด้านความปลอดภัย ก่อนรับเข้ามาปฏิบัติงาน และต้องปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัย นโยบาย กฎความปลอดภัย บทลงโทษที่บริษัทฯ กำหนดไว้</p>	<p>2. การจัดการพนักงานขับรถ (Driver Management)</p>  <p>คือ กระบวนการสรรหาคัดเลือกพนักงานขับรถตามคุณสมบัติที่กำหนดไว้ และการฝึกอบรมให้ความรู้และทดสอบความรู้เกี่ยวกับการขับขี่อย่างปลอดภัย ให้กับพนักงานขับรถก่อนเริ่มปฏิบัติงาน</p>	<p>3. การจัดการยานพาหนะ (Truck Management)</p>  <p>คือ การกำหนดคุณสมบัติ และมาตรฐานของรถขนส่ง รวมถึงต้องมีระบบการตรวจสอบสภาพและการบำรุงรักษา เพื่อให้มีความปลอดภัยก่อนนำมาใช้งานขนส่งสินค้า</p>	<p>4. การบริหารเส้นทางขนส่ง (Journey Management)</p>  <p>คือ การกำหนดให้คู่ธุรกิจขนส่งประเมินความเสี่ยงเส้นทางขนส่ง ผ่านการจัดทำแผนที่เส้นทาง การขนส่งที่ปลอดภัย โดยต้องมีการระบุจุดพัก-จุดเสี่ยง ตลอดเส้นทาง</p>
---	--	--	---

<p>5. การควบคุมโดยระบบ GPS (GPS Tracking)</p>  <p>คือ การกำหนดให้คู่ธุรกิจขนส่งควบคุมและติดตามรถขนส่งรวมถึงตรวจสอบพฤติกรรมการขับรถผ่านระบบ GPS</p>	<p>6. การตอบโต้ภาวะฉุกเฉิน (Emergency Response)</p>  <p>คือ การกำหนดให้คู่ธุรกิจขนส่งจัดทำคู่มือขั้นตอนปฏิบัติกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน การจัดทำแผนจำลองสถานการณ์ต่างๆ ทุกกรณี</p>	<p>7. กิจกรรมเพื่อสังคมและชุมชน (CSR Activity)</p>  <p>คือ การทำกิจกรรมและพัฒนาการขนส่งทางถนนร่วมไปกับชุมชนและภาครัฐ (Road Safety CSR)</p>	<p>8. การขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green Logistics)</p>  <p>คือ การบริหารงานขนส่งที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ลดการปลดปล่อย CO₂</p>
---	---	--	--

ขั้นตอนการปฏิบัติงานขนส่งเพื่อให้เกิดความปลอดภัยทางถนน มี 5 ขั้นตอน ประกอบด้วย



ขั้นตอนที่ 1 : ระบบการจัดการภายในองค์กร (Management System)

ตัวอย่างแนวทางการปฏิบัติ ประกอบด้วย

- การประเมิน และคัดเลือกด้านความปลอดภัยก่อนรับเข้ามาเป็นคู่ธุรกิจขนส่ง
- กำหนดนโยบาย กฎความปลอดภัย วิธีการปฏิบัติ และแผนงานความปลอดภัย
- ติดตามผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัย
- การรายงานอุบัติเหตุ การวิเคราะห์และสอบสวนอุบัติเหตุ
- การตรวจประเมินเพื่อติดตามด้านความปลอดภัยประจำปี



ขั้นตอนที่ 2 : การจัดการพนักงานขับรถขนส่งสินค้า (Driver Management)

ตัวอย่างแนวทางการปฏิบัติ ประกอบด้วย

- กำหนดคุณสมบัติของพนักงานขับรถขนส่งสินค้า
- กำหนดให้มีการทดสอบความรู้ในการขับรถ ทั้งภาคทฤษฎี และภาคปฏิบัติ

- กำหนดให้มีการตรวจสอบสุขภาพประจำปี
- พัฒนาทักษะ ความรู้ ความสามารถ ของพนักงานขับรถผ่านการฝึกอบรม
- กำหนดให้มีการตรวจสอบความพร้อมก่อนการปฏิบัติงาน ได้แก่ การตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์, การตรวจวัดความดันโลหิต และการตรวจสารเสพติด



ขั้นตอนที่ 3 : การจัดการรถขนส่งสินค้า (Truck Management)

ตัวอย่างแนวทางการปฏิบัติ ประกอบด้วย

- การติดตั้งระบบติดตามรถขนส่ง (GPS) และติดตั้งกล้องหน้ารถขนส่ง
- กำหนดมาตรฐานรถขนส่ง และอุปกรณ์ความปลอดภัยประจำรถขนส่ง
- กำหนดการตรวจสอบสภาพรถขนส่งประจำวัน
- กำหนดให้มีการบำรุงรักษารถขนส่ง ตามระยะเวลาเป็นประจำ



ขั้นตอนที่ 4 : การจัดการเส้นทางที่ใช้ในการขนส่งสินค้า (Journey Management)

ตัวอย่างแนวทางการปฏิบัติ ประกอบด้วย

- การประเมินความเสี่ยงเส้นทางขนส่งผ่านการจัดทำแผนที่เส้นทางขนส่งที่ปลอดภัย โดยต้องมีการระบุจุดพัก-จุดเสี่ยงตลอดเส้นทางขนส่ง
- การตรวจสอบพฤติกรรมรถขนส่งของพนักงานขับรถผ่านระบบติดตามรถขนส่ง (GPS)
- การตรวจสอบพฤติกรรมรถขนส่งของพนักงานขับรถผ่านกล้องติดหน้ารถขนส่ง



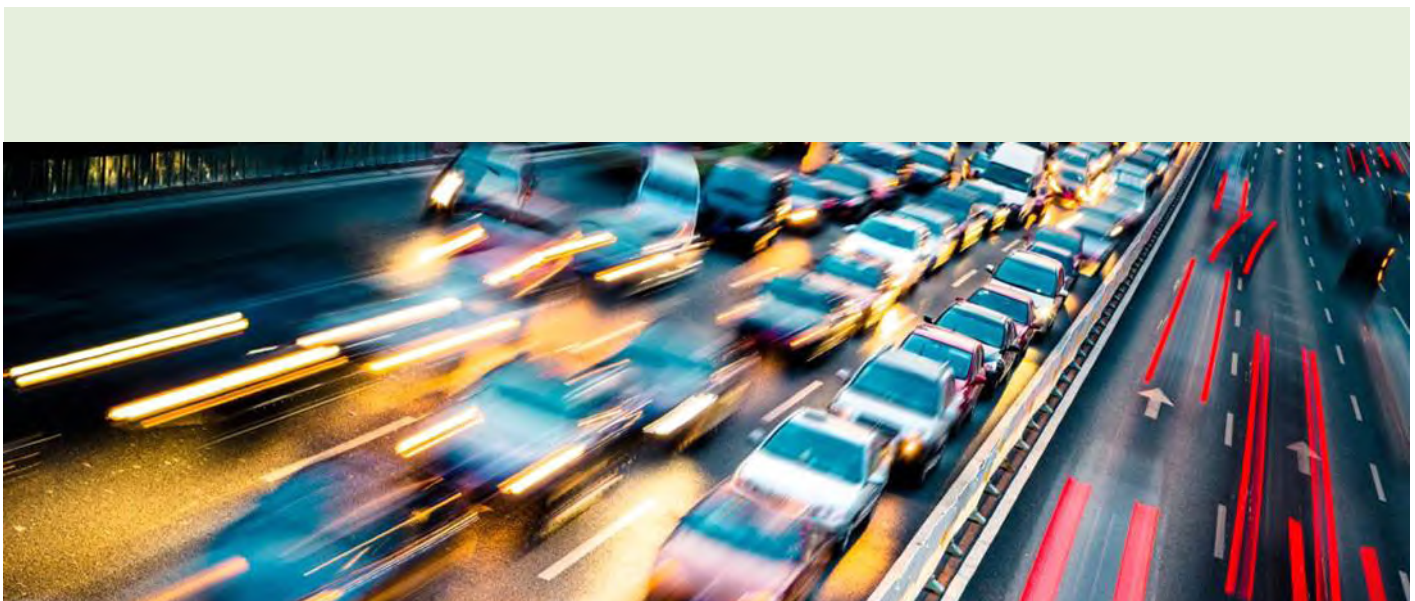
ขั้นตอนที่ 5 : การตอบโต้ภาวะฉุกเฉิน (Emergency Response)

ตัวอย่างแนวทางการปฏิบัติ ประกอบด้วย

- การจัดทำคู่มือขั้นตอนปฏิบัติกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน
- กำหนดให้มีการเขียนแผนจำลองสถานการณ์ในสถานการณ์ต่างๆ
- กำหนดให้มีการสื่อสารคู่มือขั้นตอนปฏิบัติกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน
- กำหนดให้มีการฝึกซ้อมแผนตอบโต้ภาวะฉุกเฉินประจำปี



ภาพที่ 2 ขั้นตอนการปฏิบัติงานขนส่งเพื่อให้เกิดความปลอดภัยทางถนน





เหตุการณ์เกือบเกิดอุบัติเหตุ 'ฟาดเคราะห์' หรือ 'สัญญาณเตือน'

เรื่อง: จันจิรา มหาบุญ
ภาพ: เด่นา มหาบุญ

1. เหตุการณ์เกือบเกิดอุบัติเหตุ กับ ฟาดเคราะห์

“ไม่เป็นไรนะ ถือว่าฟาดเคราะห์” เป็นคำพูดเชิงบวกที่แสดงถึงความเห็นอกเห็นใจในการปลอบโยนผู้อื่นในสังคมไทย ที่เรามักได้ยินมานาน สื่อกำลังหมายความว่าหากมีเหตุการณ์ไม่ดีเกิดขึ้นเล็กๆ น้อยๆ เราจะไม่พบเหตุการณ์ไม่ดีที่ใหญ่ๆ ตามมา หรือเป็นการยอมเสียสิ่งใดสิ่งหนึ่งไปเพื่อให้หมดเคราะห์

เมื่อกลับมานึกถึงทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงาน อาจเทียบเคียงได้กับเหตุการณ์เกือบเกิดอุบัติเหตุ หรือที่มักเรียกว่า Near miss(es) ซึ่ง National Safety Council (NSC) ในสหรัฐอเมริกา ได้ให้นิยามไว้ว่า เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นและไม่ได้วางแผนไว้ล่วงหน้า ไม่ทำให้เกิดความสูญเสีย การบาดเจ็บ หรือการเจ็บป่วย แต่มีศักยภาพแฝงที่จะทำให้เกิดความสูญเสียได้ในอนาคต หรือเกือบจะเกิดความสูญเสียแล้วนั่นเอง ตัวอย่างเหตุการณ์เกือบเกิดอุบัติเหตุ เช่น

- น้ำหกอยู่บนทางเดินในไลน์การผลิต คนงานเดินผ่าน เทียบกับน้ำเกือบส้นหกล้ม
- คนงานตกลงจากบันไดที่ชำรุด แต่ไม่เกิดการบาดเจ็บ
- สิ่งของตกลงมาจากนั่งร้านในไซต์ก่อสร้าง แต่ไมโครนศึระชะใครได้รับบาดเจ็บ
- พนักงานขับรถผลอหลังในตึกใกล้ทาง แต่รถและสินค้าไม่เสียหาย และตนเองไม่ได้รับบาดเจ็บ

2. เหตุการณ์เกือบเกิดอุบัติเหตุสำคัญไฉน

ในปี 1931 Herbert William Heinrich ได้เขียนลงในหนังสือ “Industrial Accident Prevention, A Scientific Approach” ถึงข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุว่า ทุกๆ เหตุการณ์เกือบเกิดอุบัติเหตุ 300 ครั้ง จะมีอุบัติเหตุเล็กน้อยเกิดขึ้น 29 ครั้ง และจะมีอุบัติเหตุรุนแรงเกิดขึ้น 1 ครั้ง นั้นหมายความว่าเหตุการณ์เล็กๆ น้อยๆ ที่เกิดขึ้นซ้ำๆ จะสามารถนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุที่รุนแรงขึ้นได้ หากไม่ได้รับการจัดการที่ดีพอ แนวคิดของตัวเลขที่เสนอนี้ เป็นจุดเปลี่ยนสำคัญต่อการบริหารจัดการอุบัติเหตุในสถานประกอบการ และเปลี่ยนมุมมองในการรับรู้ต่อเหตุการณ์เกือบเกิดอุบัติเหตุจากเดิม และความสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุในอนาคตจนถึงปัจจุบัน แม้เวลาจะผ่านมากกว่า 80 ปีแล้วก็ตาม และข้อมูลนี้ถูกยืนยันว่าสอดคล้องกับสถิติอุบัติเหตุในการศึกษาอีกหลายงานที่ตามมา

เช่นนั้นแล้วการเกิดขึ้นของเหตุการณ์เกือบเกิดอุบัติเหตุ หรือ Near miss จึงคงไม่ใช่การฟาดเคราะห์ดังที่เรามักรับรู้กันมา แต่ในทางกลับกันหากเรามองในเชิงป้องกันนี่คือ “สัญญาณเตือน” ว่าเมื่อมีเหตุการณ์เล็กๆ เกิดขึ้นแล้ว ให้ระมัดระวังว่าเหตุการณ์ใหญ่ๆ จะเกิดขึ้นตามมาได้





3. แนวทางการจัดการเหตุการณ์เกือบเกิดอุบัติเหตุในสถานประกอบการ

1. จัดให้มีระบบการรายงาน บันทึกรวบรวม วิเคราะห์และสอบสวนอุบัติเหตุ ไปจนถึงเหตุการณ์เกือบเกิดอุบัติเหตุ Occupational Safety and Health Administration (OSHA) สนับสนุนให้สถานประกอบการมีระบบการสอบสวนอุบัติการณ์ดังกล่าว เพื่อที่จะทราบสาเหตุที่แท้จริง สามารถวิเคราะห์แนวโน้ม และป้องกันการเกิดอุบัติเหตุที่จะก่อให้เกิดความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สินได้

2. สถานประกอบการต้องมีการจัดการต่อเหตุการณ์เกือบเกิดอุบัติเหตุอย่างทันทั่วทั้งที่มีมาตรการป้องกันที่เหมาะสมเพื่อไม่ให้เหตุการณ์ลุกลามกลายเป็นอุบัติเหตุได้

3. ส่งเสริมการสร้างวัฒนธรรมการมีส่วนร่วมของผู้ปฏิบัติงานที่อยู่หน้างานในการค้นหาอันตราย ให้หมั่นตรวจประเมินสภาพการณ์ และการกระทำที่ไม่ปลอดภัยในสถานที่ทำงาน ตลอดจนการสนับสนุนให้ผู้ปฏิบัติงานรายงานการเกิดเหตุการณ์เกือบเกิดอุบัติเหตุต่อผู้บังคับบัญชา ทั้งนี้ไม่ได้มีจุดประสงค์เพื่อกล่าวโทษหรือหาตัวผู้ทำผิด แต่เพื่อการป้องกันเชิงระบบที่ทุกฝ่ายมีส่วนร่วมร่วมกัน

เหตุการณ์เกือบเกิดอุบัติเหตุ เปรียบเหมือนสัญญาณเตือน ที่นั่งไหม้แมชชีนมาบอกเราล่วงหน้าว่า หากจัดการเหตุการณ์เกือบเกิดอุบัติเหตุได้ เราไม่เพียงแต่พาดเคราะห์ แต่เราสามารถป้องกันอุบัติเหตุใหญ่ๆ ไม่ให้เกิดขึ้นในอนาคตได้เลยทีเดียว

เอกสารอ้างอิง

- Etraininingtoday. (2019). Near Miss vs. an Accident. Retrieved 5 June 2020 from https://etrainingtoday.com/blog/near-miss-vs-an-accident/#disqus_thread.
- National Safety Council. (2013). Near Miss Reporting Systems. Retrieved 5 June 2020 from <https://www.nsc.org/Portals/0/Documents/WorkplaceTrainingDocuments/Near-Miss-Reporting-Systems.pdf>
- Occupational Health and Safety Administration. (2017). Incident Investigation. Retrieved 5 June 2020 from <https://www.osha.gov/dcsp/products/topics/incidentinvestigation/>.
- Thoroman Brian, Goode Natassia Goode, Salmon M. Paul. (2018). System thinking applied to near misses: a review of industry-wide near miss reporting systems. Theoretical Issues in Ergonomics Science, 19(6), 712-737. Doi:10.1080/1463922X.2018.1484527.

จป. มือ โปร



คุณอรุณภักศ ศิธารัตน์

08

1.ประวัติ
การศึกษา

ป.ตรีอุตสาหกรรมศิลป์ วศ.สวนสุนันทา
ป.ตรีบริหารทรัพยากรมนุษย์ ม.ราชภัฏพระนคร

ประวัติการทำงาน ปี 2540-ปัจจุบัน

ประธานกรรมการบริษัท ทีทีเอสเทรนนิงแอนด์เซอร์วิส จำกัด
ผู้จัดการความปลอดภัยโครงการอาคารสูง บ.รีเจนท์ จำกัด รับผิดชอบ
ด้านความปลอดภัยในงานก่อสร้าง

วิทยากรด้านความปลอดภัยการทำงานบนที่สูง งานหลังคา หลายโครงการ
วิทยากรอิสระด้านความปลอดภัยในงานก่อสร้างอาคารสูง

ประวัติการอบรม

วิศวกรรมป้องกันอัคคีภัยรุ่น 16 ม.เกษตรศาสตร์
 การป้องกันอัคคีภัยดับเพลิงขั้นสูง ปีโตรเคมีระยอง
 การป้องกันอัคคีภัยดับเพลิงขั้นสูง แอนตี้ไฟร์อินดัสตรี จำกัด
 Road safety Auditor รุ่น 1 (กรมทางหลวงชนบท-วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย)
 นักวิชาการสร้างสุข ม.มหิดล
 โค้ช star stems พลเมืองดีวินัยเด่น รุ่น 2
 อนุกรรมการสมาคมอารักขาบุคคลสำคัญ
 ประธานเครือข่ายความปลอดภัยภาคตะวันตก
 ศึกษาฐานด้านความปลอดภัย ณ ประเทศญี่ปุ่น (jisha)
 อนุกรรมการร่างกฎหมายประดาน้ำ(กองตรวจความปลอดภัย)ปี 2563
 ที่ปรึกษาด้านงานความปลอดภัยมูลนิธิองค์การพิทักษ์ความปลอดภัยทรัพยากรธรรมชาติสิ่งแวดล้อมโลก

▶ เหตุใดถึงได้สนใจในหลักสูตรชีวนาภัยและความปลอดภัย

ผมเป็น เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานวิชาชีพรุ่นอบรม รุ่นแรกของกระทรวงแรงงาน เพราะในช่วงนั้น ได้เกิดอุบัติเหตุโศกนาฏกรรมครั้งใหญ่ (โรงงานตุ๊กตาเคเดอร์ ที่นครปฐม) มีผู้เสียชีวิตจำนวนมาก จึงทำให้กระทรวงแรงงาน ได้ตระหนักจัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับวิชาชีพเกิดขึ้น จึงเป็นจุดเริ่มต้นของ เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานวิชาชีพ

▶ อะไรคือความภาคภูมิใจมากที่สุดในการประกอบอาชีพด้านความปลอดภัย

การก้าวสู่ เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานวิชาชีพทำให้เห็นทิศทางที่จะเสริมสร้างความรู้ ความเข้าใจ ประสพการณ์ต่าง ๆ คอยแนะนำในบทบาทหน้าที่ให้เกิดประโยชน์กับเพื่อน ๆ น้อง ๆ ด้านความปลอดภัย ได้นำไปใช้ปฏิบัติ ขั้นตอนงานความปลอดภัย นอกจากนั้นผมยังภาคภูมิใจที่ได้รับเกียรติเข้ารับการอบรมหลักสูตรนักบริหารความปลอดภัย ขั้นสูง รุ่น 2 (กระทรวงแรงงาน) และการได้รับเลือกให้เป็นคณะกรรมการร่างกฎหมายประดาน้ำ ปี 2563 สิ่งทีกล่าวมานี้ จึงเป็นที่ประจักษ์ได้ว่า เป็นความภาคภูมิใจอย่างยิ่งในการประกอบอาชีพ เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานวิชาชีพ

▶ ท่านมีแนวทางในการบริหารจัดการองค์กรด้านความปลอดภัยอย่างไรให้มีระบบยั่งยืน เพื่อทุกคนจะได้กลับบ้านอย่างปลอดภัยในทุก ๆ วัน

ความปลอดภัยเป็นเรื่องที่อยู่ใกล้ตัวของเรา และเป็นเรื่องของจิตสำนึกของผู้บริหาร ผู้ปฏิบัติงานทุกคนที่ไม่อาจลืมได้ แนวทางในการบริหารจัดการองค์กรด้านความปลอดภัยอย่างมีระบบยั่งยืนต้องสร้างส่วนร่วมในการทำงานให้เกิดความปลอดภัย อย่างมีแบบแผน การวางแผนขั้นตอนการทำงานอย่างเป็นระบบ และไม่ลัดขั้นตอนในการปฏิบัติงานทุกครั้ง หากพบสิ่งใดผิดปกติที่อาจมีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ ต้องแจ้งผู้ควบคุมงานให้รับทราบทันที เพื่อหาทางแก้ไข ปรับปรุง และสิ่งที่สำคัญคือผู้บริหารในองค์กรนั้น ๆ ต้องให้ความสำคัญ ใส่ใจ และส่งเสริมให้บุคลากรมีความรู้และมีการพัฒนาด้านความปลอดภัยอย่างเป็นรูปธรรม เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพขององค์กรอย่างยั่งยืน





▶ **ท่านมีแนวทางอย่างไรในการลดอุบัติเหตุจากการทำงานให้ได้ผล**

การทำงานในภาวะสังคมปัจจุบันการเกิดอุบัติเหตุมีหลายรูปแบบ เช่น อุบัติเหตุร้ายแรง การเกิดเหตุแต่ละครั้งอาจถึงแก่ชีวิต หรือสูญเสียอวัยวะ ดังนั้นการลดอุบัติเหตุในการทำงานต้องให้ความสำคัญในการสร้างจิตสำนึกเรื่องความปลอดภัย การให้ความรู้ การอบรมทักษะขั้นตอนการทำงาน (การวิเคราะห์งานเพื่อความปลอดภัย JSA Job Safety Analysis) เพื่อให้ทุกคนมีส่วนร่วม และมีโอกาสเสนอแนะเพื่อลดจุดเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ นอกจากนั้นต้องมีแผนการประชุมก่อนเริ่มงาน ต้องทำ KYT เพื่อให้พนักงานมีความเข้าใจ และลดการเกิดอุบัติเหตุในการทำงาน

▶ **ท่านเห็นว่าวิธีการหรือแนวทางไหนที่น่าจะจัดการกับพฤติกรรมเพื่อให้หยุดอุบัติเหตุจากการทำงานได้อย่างเหมาะสม ซึ่งรวมถึงมีผลลัพธ์ที่น่าจะออกมาดีที่สุด**

การหยุดอุบัติเหตุจากการทำงานนั้นเป็นเรื่องที่ จป. ต่าง ๆ ให้ความสำคัญมาโดยตลอด แต่ก็ยังเกิดอุบัติเหตุอยู่เสมอตามหน้าข่าวที่เราพบเห็น นั้นแสดงให้เห็นว่าความปลอดภัยยังต้องดูแลอย่างต่อเนื่อง ระบบความปลอดภัย ยังมีปัจจัยที่เรามองข้ามไปคือ เรื่องปากท้องและรายจ่ายที่สูงขึ้นในภาวะเศรษฐกิจที่ไม่แน่นอนหลาย ๆ ปี เช่น การเกิดโรคโควิด-19 นั้นส่งผลกระทบเป็นอย่างมาก ทำให้พี่น้องชาวไร่ ชาวนาและแรงงานเพื่อนบ้านมีการทยอยเข้าสู่ระบบอุตสาหกรรม หรือ โรงงานไม่มีความรู้ทักษะต่าง ๆ ด้านความปลอดภัย การดูแลสุขภาพและการป้องกัน ดังนั้น พี่น้องชาว จป.ต่าง ๆ ทุกระดับชั้นต้องตระหนักให้มีความรู้รอบร้อมทักษะขั้นตอนปฏิบัติงานก่อนทำงาน ต้องสังเกตพฤติกรรมอย่างใกล้ชิดและสร้างความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างพนักงานกับหัวหน้างาน ซึ่งส่งผลลัพธ์ที่ดีต่อกันและกันในทุกภาคส่วน โดยเฉพาะ จป.ต่าง ๆ ทุกระดับต้องร่วมมือให้เป็นรูปธรรมในองค์กรนั้น ๆ

▶ **ความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมและสังคมมีส่วนสำคัญในการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยอย่างไรบ้าง**

การบริหารความปลอดภัยส่วนใหญ่ต้องมาจากนโยบายของผู้บริหาร และทีมงานในองค์กรนั้น ๆ ต้องมีทัศนคติและเห็นคุณค่าด้านความปลอดภัยทั้งระบบ ให้มีส่วนร่วม เสนอแนะ ปรับปรุงทุกภาคส่วนในสายบังคับบัญชา ส่วนใหญ่ต้องมีทัศนคติว่าทำสิ่งนั้นแล้วได้อะไร ส่งผลดีอย่างไร คือ การปลูกฝังให้พนักงานทำแล้วมีความสุข ทั้งกายและใจ ให้เห็นคุณค่าจากการลงมือทำ โดยร่วมมือทางฝ่ายบริหารให้ไปในทางเดียวกันในองค์กร ถือว่า เราเป็นส่วนหนึ่งขององค์กรและคอยสนับสนุน กิจกรรมด้านความปลอดภัย ทำให้สิ่งแวดล้อมที่อยู่รอบตัว มีความปลอดภัยตลอดไป

▶ **น้อง ๆ จป.รุ่นใหม่ ถ้าอยากเป็น จป.มืออาชีพ หรือประสบความสำเร็จในวิชาชีพนี้ ควรจะมีแนวทางอย่างไรบ้าง**

จป. จะประสบความสำเร็จในวิชาชีพนี้ ต้องมีหลักธรรมะเป็นที่ตั้ง (พรหมวิหาร 4) ในใจเสมอครับ ดังตัวอย่างให้เห็นในหลวงรัชกาลที่ 9 ท่านได้ปฏิบัติงานเป็นแบบอย่างให้กับประชาชนได้เข้าใจอย่างลึกซึ้ง ที่สามารถจับต้องได้ ในฐานะที่ผมเป็น จป.รุ่นพี่ อยากให้น้อง ๆ จป.รุ่นใหม่ๆ มีความอดทน เพราะระบบความปลอดภัยในประเทศไทยมีหลายรูปแบบ ต้องปรับตัวเองให้สอดคล้องกับผู้บริหารในองค์กร แต่ที่สำคัญ **“ต้องยึดกฎหมายความปลอดภัยเป็นหลัก.”** การพัฒนาความปลอดภัยให้ถูกต้อง **“มันต้องใช้เวลา ความพากเพียร ความมุ่งมั่น ของ จป.”** เป็นการทำบุญเหมือนปิดทองหลังพระ กว่าจะเห็นคุณค่าของ safety มีความสำคัญให้กับองค์กรนั้น ให้มีความเพียร อดทน อดกลั้น ดังเช่น ในหลวงของเราตลอดไป



จป.วัยทีน

คุณบุรกร ปัญญาประทีป
(กิฟท์)



อายุ 26 ปี

สถาบันการศึกษา บัณฑิต มหาวิทยาลัยเอเชียอาคเนย์ คณะวิศวกรรมศาสตร์
สาขาวิศวกรรมความปลอดภัย

บัณฑิต มหาวิทยาลัยมหิดล คณะวิทยาลัยวิทยาศาสตร์การกีฬา
สาขาเอกการออกกำลังกายและการกีฬา

1. แนะนำไลฟ์สไตล์ตนเองคร่าว ๆ อุปนิสัยส่วนตัว ที่บ่งบอกความเป็นตัวเอง

ส่วนตัวหนูเป็นคนซิว ๆ ง่าย ๆ สบาย ค่ะ ถ้าคนที่รู้จักหนูจะบอกว่าหนูเป็นคน ยิ้มแย้ม คุยเก่ง เข้ากับคนอื่นได้ดี แต่ถ้าคนไหนที่ไม่เคยคุยกับหนูทุกคนจะบอกว่าหนู เป็นคนที่หยิ่ง เหมือนเสื่อยิ้มยาก แต่จริง ๆ แล้ว หนูเป็นคนเฟรนด์ลี่ คุยสนุกถ้าใครได้ ลองคุยกับหนู หนูเป็นคนที่ชอบการวางแผนกับงานและเรื่องส่วนตัวที่ใช้ประจำทุกวัน เป็นคนมีน้ำใจ ชอบช่วยเหลือคนอื่น งานอดิเรกของหนู คือ ชอบการออกกำลังกาย ชอบช้อปปิ้ง ชอบเลี้ยงสุนัขและแมว ชอบการยิงปืน ที่สำคัญหนูเป็นคนชอบช่วยเหลือผู้อื่นและหนูชอบเป็นผู้ให้ เช่นการบริจาคโลหิต (เป็นประจำ) สถิติบริจาคเลือด ทั้งหมด 26 ครั้ง ถือว่าเป็นการช่วยเหลือครั้งยิ่งใหญ่ของหนูในชีวิต และหนูเคยทำงานที่ ห้องผ่าตัด โรงพยาบาลสมุทรสาคร มีความท้าทายมาก และหนูชอบในการช่วยเหลือผู้อื่น แค่นี้ได้เห็นรอยยิ้มของทุกคนหนูก็มีความสุขแล้วแค่นี้ สุขกาย สบายใจ

2. เหตุใดถึงเลือกเรียนสาขาวิศวกรรมความปลอดภัย

เรื่องนี้หนูขอย้อนกลับไป ตอนหนูเรียนปี 3 ที่มหาวิทยาลัยมหิดล คณะวิทยาศาสตร์การกีฬา สาขาเอกการออกกำลังกายและการกีฬา หนูเป็นนักกีฬายิมนาสติกศิลป์ชิงแชมป์เอเชีย, นักกีฬาเทรรมโพลีนทีมชาติไทย, นักกีฬาเพาะกายและฟิตเนส หนูเป็นคนที่อดทนมาก ๆ เพราะเวลาที่หนูฝึกซ้อมหนูต้องซ้อมกับโค้ชจีน มันเลยทำให้หนูต้องมีความอดทน และแข็งแกร่งที่จะต้องต่อสู้กับหลาย ๆ เรื่อง และช่วงเวลานั้นหนูได้ยินข่าวแว่วๆมาว่า มีคณะเปิดใหม่ที่เกี่ยวข้องความปลอดภัยหนูก็เลยไปศึกษาดูว่า มีมหาวิทยาลัยไหนเปิดรับสมัครบ้าง ปรากฏว่าหนูมาเจอ มหาวิทยาลัยเอเชียอาคเนย์ที่เปิดรับอยู่และเปิดรับภาคพิเศษ (เรียนเสาร์-อาทิตย์) และมหาวิทยาลัยเอเชียอาคเนย์เป็นมหาวิทยาลัยแรกที่ก่อตั้งคณะวิศวกรรมศาสตร์ สาขาวิศวกรรมความปลอดภัยเป็นที่แรก ที่หนูเลือกเรียนเสาร์-อาทิตย์นั้น เพราะหนูยังเรียนไม่จบของที่มหาวิทยาลัยมหิดล เลยเป็นจุดเปลี่ยนที่ทำให้หนูเรียนปริญญาตรี 2 ใบ หนูมองว่าเป็นความท้าทายชนิดหนึ่ง ในชีวิตที่เคยเรียนวิศวกรรมศาสตร์มันดูเท่ ดูเก๋ที่เป็นผู้หญิงเรียนสายวิศวกรรม หนูเป็นคนชอบลุยๆ เพราะสายงานนี้ เป็นสายงานที่ เราจะทำอย่างไรที่จะทำให้พนักงานมาทำงานกับเราแล้ว กลับบ้านไปหาครอบครัวได้อย่างปลอดภัย (เพราะครอบครัวหนูก็ทำงานสายโรงงานทั้งหมด) เลยทำให้หนูนึกถึงคนในครอบครัวหนู ว่าหนูจะต้องทำอย่างไร หนูได้ดูแลพนักงาน ได้ช่วยเหลือพนักงาน ทำให้หนูมีความสุขมากขึ้น รู้สึกภาคภูมิใจทุกครั้งที่ได้บอกกับใครว่า หนูจบคณะวิศวกรรม สาขาวิศวกรรมความปลอดภัยมาค่ะ



3. ตอนที่ยาก ยากไหม (ต้องมีการทบทวนเนื้อหาที่เรียนไหม หรือเล่าถึงว่าตอนเรียนได้ไปฝึกงานที่ไหน ได้ศึกษาอะไรเป็นพิเศษบ้างไหม)

ตอนเรียนยากไหม ? สำหรับการเรียนที่มหาวิทยาลัยเอเชียอาคเนย์ หนูเลือกเรียนหลักสูตรภาคเสาร์-อาทิตย์ เป็นหลักสูตรที่แน่นมากถือว่ายากและโหดพอสมควร เพราะหนูจะต้องมีการแบ่งเวลาเรียนเนื่องจากหนูเรียน ปริญญาตรี 2 ใบ หนูต้องมาจัดตารางเรียน-ตารางสอบของหนูเอง เพราะเรื่องการแบ่งเวลาเป็นเรื่องที่สำคัญมากสำหรับหนู ทำให้หนูต้องมีเวลาทบทวนเนื้อหาตลอดเวลา ยิ่งช่วงสอบหนูต้องจัดสรรให้ดี เพราะการเรียนและการสอบของหนู หนูต้องเคลียร์สมองหนูให้โล่งเพื่อรับรู้การเรียนในแต่ละครั้ง และหนูได้ไปฝึกงานที่ บริษัท

พี เอส พี สเปเชียลตี้ส์ จำกัด ดำเนินธุรกิจทางด้านปิโตรเลียมในการให้บริการจัดเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงให้แก่บริษัทน้ำมันชั้นนำต่าง ๆ หนูคิดว่าเป็นบริษัทที่มีมาตรฐานเรื่องความปลอดภัยมาเป็นทีหนึ่ง เพราะเป็นบริษัทที่มีความเสี่ยงสูง มันเลยเป็นความท้าทายที่หนูอยากมาฝึกงานที่นี่ แต่ก็ค่อย ๆ เรียนรู้ และพัฒนาตนเอง การปรับตัวเข้าหาองค์กรที่ ๆ ที่นั่นให้ความรู้ดีมาก เปิดโอกาสให้เราได้มาแสดงความสามารถที่เราได้เรียนมาได้อย่างเต็มที่ เราได้ลงมือทำเองด้วย เราสามารถนำความรู้ที่เรียนมา มาใช้กับงานนี้ได้จริง ๆ นำมาประยุกต์ใช้ได้จริง เรียนรู้กับเพื่อนร่วมงาน มีการแลกเปลี่ยนความรู้กับเพื่อนจากมหาวิทยาลัยอื่นด้วย มีความรับผิดชอบในหน้าที่ของตนเอง อดทนต่อแรงกดดัน การฝึกฝนเพื่อนำมาพัฒนาตนเองต่อไปค่ะและหนูก็ได้เก็บเกี่ยวความรู้จากผู้เชี่ยวชาญหรือผู้ที่มีประสบการณ์ ที่สำคัญที่สุด คือ มันช่วงเวลาที่แตกต่างกันกับตอนเรียนหนังสือมาก ๆ เราต้องเรียนรู้ตลอดเวลาและได้รู้ถึงโลกความจริงของการทำงานในสายอาชีพนี้



4. เตรียมตัวอย่างไรบ้าง ในบทบาท จป.วัยทีน

การเตรียมตัวในบทบาทของ จป.วัยทีน ของหนู คือการทบทวนบทเรียนทั้งหมดที่หนูได้เรียนมาและประสบการณ์ที่หนูได้รับมาจาก บริษัท พี เอส พี สเปเชียลตี้ส์ จำกัด บทบาทหน้าที่ของเรา เช่น กฎหมายเป็นอย่างแรก พยายามเรียบเรียงความสำคัญด้านกฎหมายด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยให้ครบถ้วนแบบกระชับ ๆ และคิดกิจกรรมที่จะมาพัฒนาในองค์กรเพื่อให้เกิดความมั่นคง คิดกิจกรรมเสริมสร้างต่าง ๆ การตระหนักรู้ การปลูกจิตสำนึกให้กับพนักงานทุกคน และวัฒนธรรมความปลอดภัยให้กับพนักงาน ให้พนักงานตระหนักถึงเรื่องความปลอดภัยมาเป็นทีหนึ่ง พยายามนำความรู้และประสบการณ์มาถ่ายทอดให้แก่องค์กร ให้เกิดประโยชน์มากที่สุด และอย่างที่ทุกคนทราบกันดี งานด้านความปลอดภัยไม่สามารถสำเร็จได้ด้วยเราเพียงคนเดียวหรือกลุ่มเดียว แต่ความปลอดภัยเป็นเรื่องของทุกคนในองค์กรที่จะช่วยกันขับเคลื่อนและเอาใจใส่ การที่ทุกคนมีส่วนร่วมในด้านความปลอดภัยเป็นสิ่งที่สำคัญที่สุด หนูทำอาชีพนี้เพื่อให้ทุกคนปลอดภัยกลับบ้านไปหาครอบครัวได้อย่างมีความสุข เพราะความปลอดภัยของพวกเขาคือความสำเร็จของหนูที่หนูตั้งใจไว้ค่ะ

5. เมื่อทำงานในฐานะจป.วิชาชีพ มีการบริหารจัดการองค์กรอย่างไรบ้างเพื่อให้เกิดความปลอดภัย

งานด้านความปลอดภัยไม่สามารถสำเร็จได้ด้วยเราเพียงคนเดียวหรือกลุ่มเดียว แต่ความปลอดภัยเป็นเรื่องของทุกคนในองค์กร เราจึงจำเป็นต้องให้พนักงานทุกคนมีส่วนร่วมในงานด้านความปลอดภัยในการเสนอแนะ การพัฒนาในด้านความปลอดภัยให้ดีขึ้น และบทบาทหน้าที่ อย่างที่หนูบอกว่า หนูจะหากิจกรรมต่าง ๆ มาให้กับพนักงานบ่อย ๆ เพื่อให้พนักงานเกิดจิตสำนึกด้านความปลอดภัย เพราะทุกคนให้ความร่วมมือ ได้มีการบริหารบทบาทหน้าที่ของทุกคน เพื่อให้เขาได้รู้ว่าเขาก็เป็นคนสำคัญในด้านความปลอดภัยอีกคนเหมือนกัน พอเขาได้รับบทบาทเขาก็จะไม่ละเลยหน้าที่ เป้าหมายงานด้านความปลอดภัยของหนู คือ ต้องทำให้เกิดความยั่งยืน เพื่อให้เขาอยู่กับหนูอย่างมีความสุข

6. ผลงานดีเด่น/เกียรติประวัติ/รางวัลที่เคยได้รับในการทำงาน

- รางวัลรองชนะเลิศอันดับที่ 2 Safety Youth Brand Ambassador 2019 ของสถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน)
- เป็นนักกีฬาโยมนาสติกศิลป์ ดิกรี ชิงแชมป์เอเชีย
- เป็นนักกีฬาเพาะกายและฟิตเนส ดิกรี ชิงแชมป์ประเทศไทย
- อดีตนักกีฬาทีมชาติไทยแทนพอลินีหญิง
- สมาคมส่งเสริมความปลอดภัยและอนามัยในการทำงาน (ประเทศไทย) Basics Introductory for Rope Work Inspector หลักสูตรสำหรับผู้ควบคุมการทำงานบนที่สูงเบื้องต้น
- Internal Auditor for ISO 14001:2015 & ISO 45001:2018
- Introduction and Requirements for ISO 14001:2015 & ISO 45001:2018

7. ประวัติการเข้าร่วมโครงการอบรม/สัมมนาต่าง ๆ ที่ผ่านมา

- หลักสูตร แนวทางการจัดทำคู่มือ การใช้งานสำหรับป็นจันเหนือศีรษะ ปันจันขาสูง และป็นจันอยู่กับที่ ตามกระทรวงป็นจัน พ.ศ. 2564 รุ่น 1 วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์
- หลักสูตร มาตรฐานการบริหารความปลอดภัย และประเมินความเสี่ยงในโรงงานอุตสาหกรรม รุ่นที่ 7
- หลักสูตร ได้เข้าร่วมการฝึกอบรม หลักสูตร “เทคนิคการออกแบบติดตั้งเครื่องดับเพลิงแบบมือถือสำหรับโรงงานอุตสาหกรรม” โครงการเร่งรัดการจดทะเบียนเครื่องจักรของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม ปีงบประมาณ พ.ศ. 2564
- หลักสูตร การออกแบบและการทำงานตามหลักการยศาสตร์
- หลักสูตร การทบทวนการขั้บรณกอย่างปลอดภัย
- หลักสูตร ISO 9001:2015 Requirement Course
- หลักสูตร QC 7 Tools
- หลักสูตร ISO 45001:2018 Requirement Course

- หลักสูตร Risk Assessment of ISO 9001:2015 , ISO 14001:2015 , ISO 45001:2018 and ISO 50001:2018

- หลักสูตร Internal Audit Management Review of ISO 9001:2015 , ISO 14001:2015 , ISO 45001:2018 and ISO 50001:2018

- หลักสูตร Interpretation Requirement of ISO 9001:2015 , ISO 14001:2015 , ISO 45001:2018 and ISO 50001:2018

8. ความภาคภูมิใจสูงสุดในการทำงาน หรือความภาคภูมิใจในบทบาท จป.วิชาชีพ

หนูมีความภาคภูมิใจในสายอาชีพนี้มากค่ะ เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ได้ปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถที่เต็มไปด้วยจรรยาบรรณวิชาชีพที่เราได้เรียนมา ได้มีส่วนช่วยเหลือผู้อื่นให้ทำงานได้อย่างปลอดภัย และหนูรู้สึกดีใจมากที่หนูเคยได้เป็นส่วนหนึ่งของ Safety Youth Brand Ambassador 2019 ของสถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน) สสพท. ทำให้หนูได้มีโอกาสเผยแพร่ความรู้ทั้งหมดที่หนูได้เรียนมาให้ทุกคนได้รับทราบทั่วถึง เพื่อเป็นกระบอกเสียงสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยของประเทศเราอย่างยั่งยืน



9. สุดท้ายอยากให้ฝากถึงน้อง ๆ นิสิต นักศึกษาที่กำลังศึกษาในสาขาที่เกี่ยวข้อง ก่อนจะเป็น (ว่าก็) จป.ในอนาคต

ฝากถึงน้อง ๆ นิสิตทุกคน ที่กำลังศึกษาในสาขาที่เกี่ยวข้องนะค่ะ พี่เคยเป็นหนึ่งในนั้นเหมือนกัน จุดที่น้องกำลังยืนอยู่ น้อง ๆ คงคิดอยู่ในใจว่า หนูจะเรียนจบไหม มันเรียนยากไหม หนูจะเรียนรอดไหม จบแล้วจะทำงานที่ไหน พี่บอกว่าคำถามนี้พี่ก็คิดมาก่อน แต่คำถามพวกนี้เป็นก็ป็นแรงผลักดันให้น้อง ๆ ตั้งเป้าหมายในชีวิตในสายงานด้านความปลอดภัย หนูอย่าลืมนะว่า อาชีพนี้เราไม่ได้ทำงานคนเดียว เรายังมีเพื่อน พี่ น้อง เครือข่ายความปลอดภัยด้วยกัน แต่ตอนนี้นี้เก็บเกี่ยวความรู้ให้ได้มากที่สุด เก็บเกี่ยวความสุขในรั้วมหาวิทยาลัย และความสุขในการใช้ชีวิตในวัยเรียน เพราะถ้าน้องได้เข้าสู่รั้วทำงานแล้ว น้อง ๆ จะคิดถึงบรรยากาศตอนเรียน (เหมือนพี่ในตอนนี้นี้) ตอนนี้นี้พี่อยากกลับไปเรียนมาก ๆ เป็นวัยที่สนุกที่สุด มีความสุข แต่พี่ก็กำลังใจให้น้อง ๆ ทุกคนสู้ ๆ กันต่อไปนะค่ะ ทุกคนมีเป้าหมาย โชคดีค่ะ

“

ความปลอดภัยในการขนส่ง การจัดการพื้นที่ท่าเรือ

”

10



หลักการในการดำเนินธุรกิจด้านท่าเทียบเรือ ได้ให้ความสำคัญในด้านความปลอดภัย โดยมุ่งเน้นให้บุคคลที่เข้ามาในพื้นที่นั้น ได้รับความปลอดภัย ซึ่งทางท่าเทียบเรือ มีข้อกำหนดด้านความปลอดภัยสำหรับบุคคลที่เข้ามาในพื้นที่ ดังนี้

1 . ต้องสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลทุกครั้งเมื่อเข้าพื้นที่ปฏิบัติงาน (รองเท้านิรภัย/หมวกนิรภัย/เสื้อสะท้อนแสง)

บุคคลที่จะเข้าไปในพื้นที่ปฏิบัติงานหรือพื้นที่ขนส่งสินค้า จำเป็นต้องสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล ได้แก่ เสื้อสะท้อนแสง หมวกนิรภัย และรองเท้านิรภัย โดยจะต้องสวมใส่ตลอดเวลาที่อยู่ในพื้นที่ปฏิบัติงานหรือพื้นที่ขนส่งสินค้า

2. การเข้าไปในท่าเรือจะต้องใช้ยานพาหนะเท่านั้น

การเข้าไปในพื้นที่ท่าเรือและลานตู้สินค้า ต้องใช้ยานพาหนะ (รถยนต์ รถบัส รถตู้) เท่านั้น เพื่อป้องกันอันตรายที่อาจเกิดจากเครื่องมือ เครื่องจักร หรือยานพาหนะอื่นๆ

3. ห้ามเดินในบริเวณลานตู้สินค้าโดยเด็ดขาด

ห้ามให้บุคคลใดเดินในบริเวณลานตู้สินค้า โดยเด็ดขาด เพื่อป้องกันความเสี่ยงจากการถูกเฉี่ยวชน จากเครื่องจักรหรือยานพาหนะอื่นๆ ยกเว้นบุคคลที่ได้รับอนุญาต โดยจะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดเรื่องการปฏิบัติงานในลานตู้สินค้า และหากมีความจำเป็นต้องเดิน ต้องเดินในทางที่กำหนดเท่านั้น

4. ขับรถในท่าเรือด้วยความเร็วไม่เกิน 20 กม./ชม.

รถบรรทุก รถยนต์ รถบัส รถตู้ หรือยานพาหนะใดๆ กำหนดให้ใช้ความเร็วในพื้นที่ท่าเรือและลานตู้สินค้า ไม่เกิน 20 กม./ชม.



“

นอกเหนือจากข้อกำหนดสำหรับบุคคลที่เข้ามาในพื้นที่แล้วนั้น ยังมีข้อกำหนดอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในด้านความปลอดภัย เช่น การจัดอบรมในด้านความปลอดภัยที่เหมาะสมให้พนักงานแต่ละส่วนงาน การติดตั้งอุปกรณ์อื่นๆ ที่เครื่องจักร เพื่อลดความเสี่ยงของอันตรายที่อาจเกิดขึ้น การจัดกิจกรรมส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยในองค์กร เป็นต้น เพื่อให้การดำเนินงานของธุรกิจ เป็นไปตามนโยบาย ที่มุ่งเน้นให้เกิดความปลอดภัยสูงสุด

”

ผู้เขียน OHSSE department

Laem chabang international terminal co. ltd

11

การทำงานบนที่สูง และงานคลั่งสินค้า ขณะปฏิบัติงาน อย่างปลอดภัย



คุณกุนกันท์ ศิธารัตน์

ประธานกรรมการบริษัท ทีทีเอสเทรนนิงแอนด์เซอร์วิส จำกัด
ผู้จัดการความปลอดภัยโครงการอาคารสูง บริษัท จำกัด
รับผิดชอบด้านความปลอดภัยในงานก่อสร้าง
วิทยากรด้านความปลอดภัยการทำงานบนที่สูงงานหลังคา หลายโครงการ
วิทยากรอิสระด้านความปลอดภัยในงานก่อสร้างอาคารสูง
ติดต่อ 098-3879565

การทำงานในอุตสาหกรรมและสถานประกอบการต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในหลาย ๆ ธุรกิจ หลายรูปแบบ ต้องอาศัยผู้ใช้แรงงาน ที่ทำงานในลักษณะการ ขึ้น-ลง เพื่อทำการผูกมัดยึดเกาะวัสดุ ให้เกิดความปลอดภัยต่อทรัพย์สินต่าง ๆ นั้น โดยขาดทักษะวิธีการทำงาน ปฏิบัติให้ถูกต้องและปลอดภัย เนื่องจากในภาวะประเทศกำลังพัฒนา งานก่อสร้างและงานขนส่งสินค้า งานบางส่วนที่ต้องขึ้นลงที่สูง ทำให้มีการตกจากที่สูง และตกจากคลังสินค้าอยู่บ่อย ๆ อย่างเห็นได้ชัดเจน เสมอมา ข้อมูลจากประกันสังคมกระทรวงแรงงาน มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น นับว่าเป็นห่วงต่อผู้ใช้แรงงานประเภทงานนี้ ที่ต้องใช้เครื่องมือ และอุปกรณ์สวมใส่ขณะปฏิบัติงานแต่ไม่มีการสวมใส่เซฟตี้เบลท์ Safety belt ชุดกันตกจากที่สูง จึงนับว่าการสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการทำงานของหน่วยงานทุกภาคส่วนตั้งแต่ต้นนโยบายของผู้บริหารที่ต้องจัดสรรงบประมาณจัดหาอุปกรณ์ป้องกันตกจากที่สูงและอบรมให้ถูกต้องตามกฎหมายของกระทรวงแรงงานให้ใช้อย่างจริงจังโดยให้ผู้ใช้ปฏิบัติงานมีการตรวจร่างกายโดยแพทย์เฉพาะทางนั้นส่วนน้อย เพราะติดปัญหาเรื่องเงินค่าตรวจโรคที่ราคาแพงทำให้นายจ้างไม่ยอมจ่ายเพราะเพิ่มต้นทุนสูง ทำให้พนักงาน ที่ทำงานนอกระบบนั้น จึงเข้าไม่ถึงการตรวจและอบรมด้านการทำงานบนที่สูง-งานคลังสินค้า จึงไม่ได้เข้ารับการอบรมอย่างสิ้นเชิง



ส่วนภาคสถานประกอบการ ที่อยู่ในระบบที่ต้องมีการทำระบบ ISO ด้านความปลอดภัยงานบนที่สูง-คลังสินค้า นั้นมีความพร้อมหลาย ๆ สิ่งในระบบการอบรม-การตรวจสอบ-มีทักษะการปฏิบัติงานได้ถูกต้องตามกฎหมาย ความปลอดภัยไม่ได้แยกกันแต่อย่างใดเลย กลุ่มพี่น้องผู้ใช้แรงงานหาเช้ากินค่ำ จึง ขาดโอกาสนั้นโดยสิ้นเชิงทุกประการ จากสิ่งที่ผมบรรยายมานั้นแสดงถึงการให้ความสำคัญด้านความปลอดภัยในประเทศไทยยังไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควร เพราะงานประเภทนี้ส่วนใหญ่มาจากแรงงานเพื่อนบ้านเราเกือบทั้งสิ้น การสื่อสารและการเข้าใจมันไม่ใช่เลยง่ายกับการดูแลได้ทุกมุมมอง การทำงานบนที่สูง-คลังสินค้า-งานเช็ดกระจก เป็นงานที่มีความเสี่ยง แต่ทุกคนต้องทำใจว่า เสี่ยงแต่ต้องทำเพื่อความอยู่รอดของผู้ใช้แรงงานต่าง ๆ ที่ทำอาชีพนี้ นายจ้างบางรายไม่สนใจพนักงานจะปลอดภัยหรือไม่ ขอให้เกิดผลกำไรต่อธุรกิจมาก่อนเสมอ

ฝากถึงพี่น้องชาว จป. ต่าง ๆ เราต้องช่วยกันดูแลพร้อมหาวิธีการสื่อสารชี้แจงไปยังผู้บริหารของท่านให้ตระหนักเรื่องความปลอดภัยมีส่วนสำคัญอย่างยิ่ง การทำงานบนที่สูง-คลังสินค้ามีหลักปฏิบัติงานอย่างง่าย ๆ ดังนี้

1. ตรวจร่างกาย-ตรวจอุปกรณ์เซฟตี้เบลท์ Safety belt
2. คล้องเกี่ยวขอ-ก้าวเดินอย่างปลอดภัย
3. เหนื่อย ต้องพัก
4. ฝนตกฟ้าร้อง-ห้ามทำทันที
5. มีปัญหารีบแจ้ง ปลอดภัยทุกคน

การทำงานบนที่สูงนั้นต้องอาศัยอุปกรณ์ราคาสูงทุกคนต้องคอยตรวจสอบสภาพเครื่องมือให้พร้อมใช้งาน สุดท้ายนี้การดูงานความปลอดภัย ต้องร่วมกันอย่างจริงจัง เพื่อพี่น้องมีความปลอดภัยและมีความสุขในการประกอบอาชีพงานนี้ให้ปลอดภัยตลอดไป



มาตรการ Safety การควบคุมงานที่สูง – คลังสินค้า

1. ใช้ life line ซึ่งแนวนบน แนวล่าง มีแนวขวางกลาง 2 เส้น และมี life line ซึ่งตรงแนว walk way
2. ชีง safety net และ blue sheet ป้องกันการหล่น
3. คนงานใช้ full body safety Harness (2 ตะขอตามมาตรฐานโรงงาน) ผ่านการอบรมงานบนที่สูง ตรวจสอบสุขภาพโรคสำหรับงานที่สูง
4. มีการ KYT ตรวจสอบความดัน วัดแอลกอฮอล์ ก่อนเริ่มตรวจสอบพื้นที่เพื่อเปิด Work permit ทุกเช้า
5. มีการตรวจสอบ safety Harness และเครื่องมือ ก่อนใช้งานทุกครั้ง และกำชับให้คนงานเกี่ยวตะขอกับ life line ตลอด โดยมี จป.วิชาชีพ เป็น Safety คอยดูหน้างาน
6. การมีเวลาช่วงเช้า-บ่าย อย่างน้อยครั้งละ 15 นาที
7. มีแผนงานจุดที่กำหนดอย่างชัดเจนในแต่ละวัน มีกล้องวงจรปิดคอยสังเกตเพื่อดูความเรียบร้อยขณะอยู่บนที่สูง



12



การจำแนกวัตถุอันตราย และบรรจุภัณฑ์ สำหรับระบบโลจิสติกส์



คุณภาสกร สุวรรณชัย

ผู้เชี่ยวชาญการขนส่งวัตถุอันตรายทางอากาศยาน

สินค้าอันตรายสามารถขนส่งได้อย่างปลอดภัยทางอากาศเมื่อปฏิบัติตามหลักการและกฎระเบียบอย่างเคร่งครัด การเลือกใช้บรรจุภัณฑ์ที่เหมาะสมเป็นองค์ประกอบที่สำคัญในการขนส่งสินค้าอันตรายทางอากาศอย่างปลอดภัย และถูกต้องตามหลักเศรษฐศาสตร์ กฎระเบียบว่าด้วยสินค้าอันตรายของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) เป็นคู่มือ โดยอ้างอิงจากคำแนะนำทางเทคนิคขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ซึ่งคู่มือของ IATA ยังได้รวบรวมถึงข้อกำหนดต่างๆ ที่ช่วยให้ผู้ปฏิบัติงานสามารถประสานงานในการขนส่งวัตถุอันตรายระหว่างประเทศได้อย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ โดยคู่มือของ IATA จะมีการตีพิมพ์เพื่อใช้งานได้เป็นรายปี

คู่มือนี้รวมรายการของแต่ละสารเคมีโดยละเอียด และระบุการจัดหมวดหมู่บรรจุภัณฑ์สำหรับแต่ละรายการหรือสารเหล่านั้น ที่เหมาะสำหรับการขนส่งทางอากาศ โดยระบุประเภทของอากาศยานอย่างชัดเจน (เครื่องบินโดยสารหรือเครื่องบินขนส่งสินค้าเท่านั้น) กฎระเบียบว่าด้วยสินค้าอันตรายของ IATA มีคำแนะนำในการใช้บรรจุภัณฑ์สำหรับสินค้าทั้งหมด ซึ่งรวมถึงตัวเลือกต่างๆทั้งสำหรับบรรจุภัณฑ์ภายในภายนอก และบรรจุภัณฑ์เดี่ยว โดยบรรจุภัณฑ์ที่ได้รับการรับรองและทดสอบตามข้อกำหนดของสหประชาชาติ (UN Package) อย่างไรก็ตาม ก็มีการอนุญาตสำหรับบรรจุภัณฑ์เพื่อการขนส่งสินค้าอันตรายในปริมาณจำกัด (non UN Package) ในข้อบังคับคำแนะนำสำหรับการบรรจุในปริมาณจำกัดจะทำเครื่องหมายด้วยตัวอักษร Y

การฝึกอบรมเป็นอีกหนึ่งองค์ประกอบที่สำคัญในการกำกับดูแลเพื่อให้ปฏิบัติตามหลักการอย่างปลอดภัยและเคร่งครัด การฝึกอบรมที่เพียงพอและได้มาตรฐานของทุกคนที่เกี่ยวข้องในการขนส่งสินค้าอันตรายเป็นสิ่งจำเป็น โดยกำหนดให้ต้องได้รับการอบรมทุกๆ 24 เดือน เพื่อเป็นการต่ออายุใบอนุญาต และรับทราบถึงการเปลี่ยนแปลงของข้อมูลวัตถุอันตราย

เมื่อผู้ส่งสินค้าสามารถออกใบขนส่งสินค้าอันตรายได้อย่างถูกต้อง จะทำให้ทุกคนที่เกี่ยวข้องในการขนส่งทราบว่ากำลังทำการขนส่งอะไร และมีวิธีการบรรจุและจัดการสินค้าได้อย่างถูกต้อง ซึ่งจะปฏิบัติอย่างไรหากเกิดอุบัติเหตุทั้งบนเครื่องอากาศยานหรือบนภาคพื้นดิน เพื่อให้abinสามารถจัดการเหตุฉุกเฉินได้อย่างถูกต้องและทันทั่วทั้งอีกทั้งข้อมูลเกี่ยวกับ “**สินค้าอันตรายที่ซ่อนอยู่**” ก็มีให้สำหรับผู้โดยสาร เพื่อช่วยให้รู้ว่สิ่งที่ผู้โดยสารไม่สามารถพิกพาติดตัวไปในห้องโดยสารหรือบรรจุในสัมภาระใต้ท้องเครื่อง เพื่อความปลอดภัยในการโดยสารทางอากาศ

สุดท้ายนี้ การรายงานอุบัติเหตุทั้งหมดที่เกิดจากวัตถุอันตราย เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถระบุสาเหตุและเร่งดำเนินการมาตรการที่จำเป็น และหากผลการสอบสวนแสดงให้เห็นว่าจำเป็นต้องมีการเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบและมาตรการกำกับดูแล สามารถดำเนินการโดยทันที เพื่อสร้างความมั่นใจในความปลอดภัย ของการเดินทางและการขนส่งทางอากาศ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของระบบโลจิสติกส์



13

ตอนขับก็ปกติ พอสตาร์ทเครื่องดับไม่ติดชะงัน ?

คนที่ใช้รถหลายคนคงเคยเจอประสบการณ์แบบนี้ใช่ไหมครับ น้ำมันก็ไม่หมด ตอนขับก็ขับได้ปกติ ไม่มีปัญหา เครื่องยนต์ก็ทำงานปกติ แต่พอดับเครื่องไว้ซักพักแล้วมาสตาร์ทอีกครั้ง กลับสตาร์ทไม่ติดชะงัน ปัญหานี้เกิดจากอะไร เดี่ยว Mr. FIT มาเล่าให้ฟังครับ

แบตเตอรี่รถยนต์ ที่เป็นแหล่งพลังงานหลักของรถยนต์ เมื่อแผ่นธาตุในแบตเตอรี่รถยนต์เสื่อมหรือเก็บไฟไม่อยู่แล้ว ทั้งกระแสไฟฟ้าและแรงเคลื่อนไฟฟ้าจะมีไม่พอที่จะทำให้มอเตอร์สตาร์ทหมุนให้เครื่องยนต์ติดได้ สาเหตุที่ทำให้แผ่นธาตุในแบตเตอรี่เสื่อมหรือหมดอายุการใช้งานเกิดจากปัจจัยดังนี้

- น้ำกลั่นแบตเตอรี่แห้งหรือต่ำกว่าแผ่นธาตุของแต่ละช่อง (แบตเตอรี่มี 6 ช่องเติมน้ำกลั่น)
- ใดชาร์จ ชาร์จกระแสไฟฟ้าเข้าแบตเตอรี่มากเกินไป (คัทเอ๊าท์หรือสวิตช์ควบคุมเสีย)
- แผ่นธาตุเสื่อมตามอายุการใช้งาน (ประมาณ 1.5-2 ปี)
- เลือกใช้ขนาดแบตเตอรี่ไม่ตรงกับความต้องการของเครื่องยนต์หรือระบบไฟฟ้าของ

รถยนต์ เช่น ใช้แบตเตอรี่ที่มีค่า CCA ของกระแสไฟฟ้ามากเกินไปหรือใช้แบตเตอรี่ที่มีค่า CCA ของกระแสไฟฟ้าน้อยเกินไป ซึ่งทำให้แบตเตอรี่เสื่อมหรือชาร์ตก่อนกำหนด

- เปิดอุปกรณ์ไฟฟ้าในรถยนต์ทิ้งไว้เป็นเวลานานจนทำให้แบตเตอรี่หมด และไม่มีกำลังไฟพอที่จะสตาร์ทเครื่องยนต์ได้

ดังนั้นการแก้ไขปัญหาเบื้องต้นที่ง่ายและรวดเร็วที่สุด เพื่อกระตุ้นการทำงานของแบตเตอรี่และช่วยทำให้มอเตอร์สตาร์ทหมุนให้เครื่องยนต์ติดได้ คือ “การพ่วงแบตเตอรี่” หรือ การจัมป์สายแบตเตอรี่” โดยให้ทำตามขั้นตอนต่อไปนี้

1. เตรียมสายจัมป์แบตเตอรี่ให้พร้อม

อันดับแรกเลย คุณจะต้องเตรียมสายพ่วงแบตเตอรี่ หรือสายจัมป์แบตเตอรี่ให้เรียบร้อยก่อน แนะนำให้เก็บไว้ในรถของคุณตลอดเวลา เพื่อกรณีฉุกเฉินเราจะได้นำมาใช้ทันที โดยสายพ่วงแบตเตอรี่จะมีทั้งหมด 2 เส้น ได้แก่ สีแดงคือประจุไฟบวก และสีดำหรือสีเขียวคือประจุไฟลบ ทั้งนี้ความยาวที่ดีของสายแบตเตอรี่ควรลากมาพ่วงต่อกันได้ เพื่อไม่ให้รถมาชิดมากเกินไป เอาเป็นว่า!! เพื่อความยาวเอาไว้ดีกว่า



2. ปิดอุปกรณ์ไฟฟ้าของรถทั้งสองคัน

ต่อมาให้เรานำรถทั้งสองคันมาจอดใกล้กันประมาณครึ่งเมตร แต่อย่าจอดชิดกันเด็ดขาด แล้วปิดอุปกรณ์ไฟฟ้าของรถทั้งสองคันให้หมด เช่น ไฟหน้า ระบบแอร์ วิทยุ และเครื่องเสียง เป็นต้น เพื่อป้องกันรถเกิดประกายไฟหรือระเบิดตามมาและต้องการให้กระแสไฟฟ้าทั้งหมดไปที่มอเตอร์สตาร์ทได้อย่างเต็มที่

3. ต่อสายพ่วงแบตเตอรี่เข้ากัน (แบตเตอรี่ลูกที่จะพ่วงต้องมีขนาดใหญ่และกระแสไฟฟ้าที่สูงกว่าแบตเตอรี่ที่จะถูกพ่วงมีฉะนั้นแล้วมอเตอร์สตาร์ทจะไม่สามารถหมุนให้เครื่องยนต์ติดได้) หลังจากเราปิดสวิตช์อุปกรณ์ไฟฟ้าของรถแล้ว ให้เปิดฝากระโปรงรถทั้งสองคันแล้วทำการต่อสายพ่วงแบตเตอรี่ ดังนี้

- ใช้สายสีแดงคิ๊บไปที่ขั้วบวก (+) ของรถที่แบตเตอรี่หมด
- และคิ๊บสายสีแดงอีกด้านเข้ากับขั้วบวก (+) ของรถยนต์ที่มีไฟ
- จากนั้นคิ๊บสายสีดำไปที่ขั้วลบ (-) ของรถที่มีไฟ
- สุดท้ายคิ๊บสายสีดำอีกด้านไปที่โครงโลหะของรถยนต์ที่แบตเตอรี่หมด

4. ลองสตาร์ทเครื่องยนต์

ให้เราสตาร์ทรถยนต์ของคันที่แบตเตอรี่มีไฟเต็มก่อน ทิ้งไว้ประมาณ 3-5 นาที แล้วเร่งเครื่องยนต์เล็กน้อย ทำให้เกิดการถ่ายเทประจุไฟฟ้าภายในของตัวแบตเตอรี่

หลังจากนั้นค่อยสตาร์ทรถคันที่แบตเตอรี่หมด โดยเร่งเครื่องยนต์เล็กน้อย เพื่อให้แน่ใจว่ามีกระแสไฟเข้าแบตเตอรี่แล้วหรือยัง แต่ถ้ายังสตาร์ทไม่ติดก็ลองสตาร์ทใหม่อีกครั้ง พอเครื่องกลับมาใช้งานปกติ ก็ปล่อยทิ้งไว้สัก 1-2 นาทีก่อน

5. ถอดสายพ่วงแบตเตอรี่

สำหรับการถอดสายพ่วงแบตเตอรี่รถยนต์ให้ปลอดภัย ก็ต้องทำตามขั้นตอนด้วยเช่นกัน

โดยเริ่ม

- ถอดจากขั้วลบคันที่แบตเตอรี่หมดออกก่อน
- ถอดขั้วลบอีกคันที่มาช่วย หลังจากนั้นก็ถอดขั้วบวกคันที่มาช่วย
- ถอดสายพ่วงขั้วบวกคันที่รถแบตเตอรี่หมดตามลำดับ ก็เป็นอันเสร็จสิ้น
- แต่เราต้องระวังไม่ให้สายจัมพ์ต่างสีมาสัมผัสกัน เพื่อความปลอดภัยระหว่างใช้งานด้วย

ข้อควรระวัง !!!

โดยก่อนการพ่วงแบตเตอรี่รถยนต์นั้น ต้องให้แน่ใจว่ารถทั้ง 2 คัน คือรถที่แบตเตอรี่หมดกับรถที่มาช่วยเหลือต้องปิดระบบไฟต่างๆ ภายในรถให้หมดก่อนเช่น ไฟหน้า ไฟฉุกเฉิน วิทยุ แอร์ ไฟภายในรถ รวมถึงให้ทำการดับเครื่องยนต์ทั้ง 2 คันก่อนการพ่วงแบตเตอรี่เสมอ และให้สังเกตเบื้องต้นว่า แบตเตอรี่ของทั้ง 2 คันนั้นอยู่ในสภาพที่ดี ไม่มีการแตกหัก หรือการรั่วซึมของน้ำกรดแบตเตอรี่

ให้หลีกเลี่ยงการต่อสายพ่วงเข้ากับขั้วลบของแบตเตอรี่ของรถคันที่แบตเตอรี่หมดเพื่อป้องกันแบตเตอรี่ระเบิด

ในการถอดสายพ่วงแบตเตอรี่ให้ระวังปลายสายของสายพ่วงแบตเตอรี่ไปสัมผัสกัน

ควรเรียงลำดับการปลดสายให้ถูกต้องเพื่อป้องกันปัญหากระแสไฟไหลย้อนกลับ

<https://www.pttfitauto.com/th/other/knowledge/162246813113619>

เคล็ดลับ 5 ประการ เพื่อให้ใช้ประโยชน์ จากยางรถยนต์สูงสุด

ระยะทางที่มากขึ้นเพื่อให้คุณประหยัดได้มากขึ้น

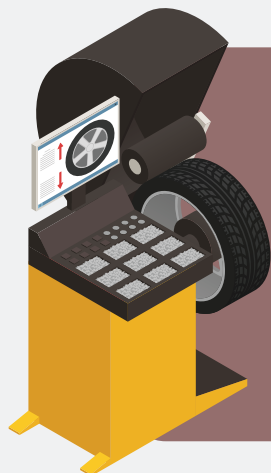


การเติมน้ำมัน เปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่อง ไปจนถึงการเปลี่ยนอะไหล่ต่าง ๆ เราทุกคนใช้จ่ายเงินไปไม่น้อยสำหรับรถคันเก่ง ขอแนะนำเคล็ดลับ 5 ประการ เพื่อให้ใช้ประโยชน์จากยางรถยนต์สูงสุด

1. เติมลมยางที่เหมาะสม

แรงดันลมยางส่งผลโดยตรงต่ออายุของยางรถยนต์ การเติมลมยางที่ถูกต้องจะสามารถใช้งานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ การเติมลมที่มากเกินไปหรือน้อยไป จะส่งผลให้ยางสึกหรอเร็วขึ้น ส่งผลถึงประสิทธิภาพในการควบคุมรถรวมทั้งสิ้นเปลืองน้ำมัน บริษัทผู้ผลิตรถยนต์แนะนำปริมาณลมยางที่เหมาะสมโดยสามารถดูได้ที่ขอบประตูฝั่งคนขับ หรือคู่มือประจำรถยนต์ อย่าลืมตรวจสอบความดันลมยาง ในขณะที่ยางมีอุณหภูมิเย็น ซึ่งหมายความว่ารถต้องจอดแล้วอย่างน้อย 3 ชั่วโมง



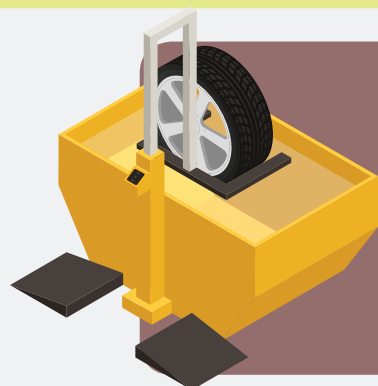


2. ตั้งศูนย์ถ่วงล้อได้ระดับที่ถูกต้อง

ถ้ารถของคุณมีศูนย์ถ่วงล้อที่ผิดเพี้ยนไป จะทำให้ยางสึกหรอไม่เท่ากัน ทำให้ต้องเปลี่ยนยางเร็วขึ้น ยิ่งกว่านั้นรถยนต์ที่มีศูนย์ถ่วงล้อที่ผิดเพี้ยน ยังบ่งบอกถึงปัญหาตัวอื่นๆ ซึ่งกระทบต่อประสิทธิภาพของยางโดยตรง

3. สลับตำแหน่งยางสม่ำเสมอ

แรงกดต่อยางแต่ละเส้นนั้นไม่เหมือนกันขึ้นอยู่กับตำแหน่งของรถ ซึ่งนำไปสู่การสึกหรอของยางที่ไม่เท่ากัน การสลับยางอย่างสม่ำเสมอ (แนะนำโดยบริษัทผลิตรถยนต์ที่ทุกๆ 8,000 ถึง 10,000 กิโลเมตร) นำไปสู่การสึกหรอแบบสม่ำเสมอ ซึ่งช่วยให้ยางสามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด



4. ตรวจสอบความสมดุล

ยางและวงล้อที่ไร้สมดุลนำไปสู่อาการสั่นและการสึกหรอไม่เท่ากัน ซึ่งส่งผลให้การเดินทางของคุณขาดความนุ่มนวล และนำไปสู่การเปลี่ยนยางใหม่เร็วขึ้น

5. ความต้านทานต่อการหมุนต่ำ

แรงต้านทานต่อการหมุนมีค่าเท่ากับพลังงานที่ต้องใช้ในการทำให้ยางเคลื่อนที่ไปข้างหน้าเป็นเส้นตรงอย่างต่อเนื่อง ดังนั้นแรงต้านทานในการหมุนจึงมีผลกระทบโดยตรงต่ออัตราการประหยัดน้ำมัน ซึ่งการเลือกยางที่มีแรงต้านทานในการหมุนที่ต่ำจะสามารถช่วยให้คุณได้เลือกยางประหยัดน้ำมัน ในกลุ่มยาง ECOPIA ช่วยลดพลังงานที่สูญเสียไปโดยเพิ่มระยะทางได้ถึง 11 กม. ต่อน้ำมันหนึ่งถัง



* ทดสอบโดยสถาบัน TUV Rheinland (ประเทศมาเลเซีย) ด้วยวิธี Chassis Dynamometer Test (UNECE-R38 UNECE-R101) รถยนต์ที่ใช้ โตโยต้า แคมรี่ รุ่น 2.0 G ขนาดยาง 215/60R16 แรงดันลมยาง : 230 kpa (เทียบเท่า 33psi) ผลการทดสอบอัตราการสิ้นเปลืองน้ำมัน ในพื้นที่ในเมือง ผลของการทดสอบอาจเปลี่ยนแปลงขึ้นอยู่กับการดูแลยางรถยนต์, สภาพรถ, วิธีการขับขี่ และข้อจำกัดในเงื่อนไขอื่น ๆ

ความปลอดภัยในการใช้ยานพาหนะ อย่างปลอดภัยของสถานประกอบการ

6 Tips for Logistics Safety in premises



1 ตรวจสอบสภาพยานพาหนะ
ก่อนใช้งานทุกครั้ง



2 งดดื่มของมึนเมาและสารเสพติด และควรตรวจ
ความพร้อมของสุขภาพเป็นระยะ



3 อบรมให้ความรู้แก่ผู้ขับขี่
ในการขับยานพาหนะอย่างปลอดภัย



4 ขับขี่ตามกฎหมาย และควบคุมความเร็ว
ไม่เกินความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด



5 การขนส่งสารเคมี ต้องมีเอกสาร
ความปลอดภัยและเตรียมแผนตอบโต้
กรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน



6 บำรุงรักษาสสมรรถนะของยานพาหนะอย่างสม่ำเสมอ
และต่อเนื่อง เช่น ระบบเบรก ระบบไฟและแสงสว่าง
ยางรถยนต์ และระบบหล่อลื่น เป็นต้น

โรค ที่มากับ หน้าฝน



ในฤดูฝน อากาศเริ่มเย็นลงและมีความชื้นสูงขึ้น เป็นสาเหตุให้โรคหลายชนิดสามารถแพร่ระบาดได้ง่ายและรวดเร็ว กระทรวงสาธารณสุข โดยกรมควบคุมโรค ได้ประกาศเตือน 5 กลุ่ม โรคที่มากับหน้าฝน ได้แก่

1. กลุ่มโรคติดต่อของระบบทางเดินอาหาร

- โรคอุจจาระร่วงเฉียบพลัน บิด ไทฟอยด์ อาหารเป็นพิษ เกิดจากการรับประทานอาหารที่มีการปนเปื้อนของเชื้อจุลินทรีย์ที่ก่อให้เกิดโรคในระบบทางเดินอาหารที่ลำไส้ ทำให้ผู้ป่วยมีอาการท้องเสีย ถ่ายเหลวเป็นน้ำ อาจมีไข้ ปวดบิดในท้อง และหากติดเชื้อบิดอาจมีมูกหรือเลือดปนออกจากระได้
- เชื้อไวรัสตับอักเสบนชนิดเอและบี ติดต่อจากการรับประทานอาหารปนเปื้อนเชื้อไวรัสตับอักเสบนชนิดเอและบี ทำให้ผู้ป่วยมีอาการตับอักเสบน มีไข้ อ่อนเพลีย ตัวเหลืองตาเหลืองหรือดีซ่าน คลื่นไส้อาเจียน

2. กลุ่มโรคติดเชื้อผ่านทางบาดแผลหรือเยื่อเมือก เช่น

- โรคไข้หัด หรือเลปโตสไปโรซิส ผู้ป่วยมีอาการไข้สูงเฉียบพลัน ปวดศีรษะ มักปวดกล้ามเนื้อบริเวณน่องและโคนขาอย่างรุนแรง ตาแดง ประมาณร้อยละ 5-10 ของผู้ป่วยอาจมีอาการรุนแรง เช่น ดีซ่าน ไตวาย หรือช็อคได้



3. กลุ่มโรคระบบทางเดินหายใจ

• โรคหวัด ไข้หวัดใหญ่ คออักเสบ หลอดลมอักเสบ ปอดอักเสบหรือปอดบวม ปัจจุบันมีการระบาดของโรคไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ชนิดเอ H1N1 และโรคไข้หวัดนกที่มีแหล่งแพร่ระบาดมาจากสัตว์ปีก เชื่อกันว่าอาจมีการผสมข้ามสายพันธุ์กับเชื้อไข้หวัดใหญ่ในช่วงระบาดในฤดูฝนได้

4. กลุ่มโรคติดต่อที่เกิดจากยุง

• ไข้เลือดออก มีุงลายเป็นพาหะนำโรค ในระยะแรกจะมีอาการเหมือนการติดเชื้อไวรัสทั่วไป เช่น มีไข้ ปวดเมื่อยตามตัว อาจมีอาการปวดกระตักมาก ไข้สูงประมาณ 2-7 วัน หลังจากนั้นไข้จะลดลง อาจมีเลือดออกผิวดิบ ผื่นตามตัว หรือช้ำได้

• ไข้สมองอักเสบเจอี (Japanese Encephalitis) มีุงรำคาญเป็นพาหะนำโรค มักแพร่พันธุ์ในแหล่งน้ำตามทุ่งนา ผู้ป่วยจะมีไข้ ปวดศีรษะ อาเจียน หลังจากนั้นจะมีอาการซึมลงหรือชัก ผู้ป่วยอาจเสียชีวิต หรือพิการหากไม่ได้รับการรักษา

• โรคมาลาเรีย มีุงก้นปล่องที่อยู่ในป่าเป็นพาหะนำโรค ผู้ป่วยจะมีไข้สูง หนาวสั่น ชีตลง เนื่องจากเม็ดเลือดแดงแตก หากเป็นชนิดรุนแรงอาจมีอาการไตวาย ตับอักเสบ ปอดอักเสบได้

5. กลุ่มโรคเยื่อตาอักเสบหรือโรคตาแดง เกิดจากเชื้อไวรัสที่อยู่ในน้ำสกปรกกระเด็นเข้าตา

การป้องกันโรคที่มากับหน้าฝน

- ออกกำลังกายสม่ำเสมอ
- สวมเสื้อผ้าเพื่อรักษาร่างกายให้อบอุ่น
- ดื่มน้ำสะอาด เช่น น้ำต้มสุก
- ควรรับประทานอาหารที่สุก ใหม่ สะอาด และใช้ช้อนกลางทุกครั้ง

สอบถามข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่ ศูนย์อายุรกรรม ชั้น 2 โซน D โรงพยาบาลศิริราช ปิยมหาราชการุณย์
ที่มา <https://www.siphphospital.com/th/news/article/share/disease-in-rainy>

สถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย
และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน)
นโยบายไม่รับของขวัญและของกำนัลทุกชนิด
จากการปฏิบัติหน้าที่

NO GIFT POLICY

ตามแผนการปฏิรูปประเทศด้านการป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบ (ฉบับปรับปรุง) กิจกรรมปฏิรูปที่สำคัญ (Big Rock) กิจกรรมที่ 4 การพัฒนาระบบราชการไทยให้โปร่งใส ไร้ผลประโยชน์ เป้าหมายข้อ 1.1 ให้หน่วยงานของรัฐทุกหน่วยงานประกาศตนเป็นหน่วยงานที่เจ้าหน้าที่ของรัฐทุกคนไม่รับของขวัญและของกำนัลทุกชนิดจากการปฏิบัติหน้าที่


สถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน) หรือ สสปท. จึงประกาศนโยบายไม่รับของขวัญและของกำนัลทุกชนิดจากการปฏิบัติหน้าที่ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 เพื่อให้บุคลากรของ สสปท. รับทราบ และถือปฏิบัติ ดังนี้

1. บุคลากรของ สสปท. ทุกระดับ งดรับและงดให้ของขวัญและของกำนัลทุกชนิดจากการปฏิบัติหน้าที่ในทุกช่วงเทศกาล
2. ไม่เรียกรับ หรือยอมจะรับ หรือยอมให้ผู้อื่นเรียกรับ หรือยอมจะรับซึ่งของขวัญแทนตนหรือญาติของตน ไม่ว่าก่อนหรือหลังดำรงตำแหน่งหรือปฏิบัติหน้าที่ ไม่ว่าจะเกี่ยวข้องหรือไม่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติหน้าที่หรือไม่ก็ตาม
3. ไม่เรียกรับเงินหรือทรัพย์สินในหมู่ผู้ปฏิบัติงานเพื่อมอบให้หรือรับของขวัญ ของที่ระลึก ของกำนัลหรือประโยชน์อื่นใด



4. ผู้บังคับบัญชาทุกระดับต้องประพฤติและดำรงตนเป็นแบบอย่างที่ดี พร้อมทั้งกำชับดูแลบุคลากรในสังกัด ไม่รับของขวัญและของกำนัลทุกชนิดจากการปฏิบัติหน้าที่
5. ควรใช้บัตรหรือสมุดลงนามสำหรับการอวยพรหรือแสดงความยินดีแทนการให้ของขวัญหรืออวยพรในสื่อสังคมออนไลน์แทนการให้ของขวัญ





ประกาศสถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน)
เรื่อง นโยบายไม่รับของขวัญและของกำนัลทุกชนิดจากการปฏิบัติหน้าที่ (No Gift Policy)
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕


ตามแผนการปฏิรูปประเทศ ด้านการป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบ (ฉบับปรับปรุง) โดยในกิจกรรมปฏิรูปที่สำคัญ (Big Rock) กิจกรรมปฏิรูปที่ ๔ การพัฒนาระบบราชการไทยให้โปร่งใส ไร้ผลประโยชน์ เป้าหมาย ข้อ ๑.๑ ให้หน่วยงานของรัฐทุกหน่วยประกาศตนเป็นหน่วยงานที่เจ้าหน้าที่ของรัฐทุกคนไม่รับของขวัญและของกำนัลทุกชนิดจากการปฏิบัติหน้าที่ (No Gift Policy)

สถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน) หรือ สสปท. จึงประกาศนโยบายไม่รับของขวัญและของกำนัลทุกชนิดจากการปฏิบัติหน้าที่ (No Gift Policy) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ เพื่อให้บุคลากรของ สสปท. รับทราบและถือปฏิบัติ ดังนี้

๑. บุคลากรของ สสปท. ทุกระดับ งดรับและงดให้ของขวัญและของกำนัลทุกชนิดจากการปฏิบัติหน้าที่ (No Gift Policy) ในทุกช่วงเทศกาล
๒. ไม่เรียกรับ หรือยอมจะรับ หรือยอมให้ผู้อื่นเรียกรับ หรือยอมจะรับซึ่งของขวัญแทนตนหรือญาติของตน ไม่ว่าก่อนหรือหลังดำรงตำแหน่งหรือปฏิบัติหน้าที่ ไม่ว่าจะเกี่ยวข้องหรือไม่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติหน้าที่หรือไม่ก็ตาม
๓. ไม่เรียกรับหรือทรัพย์สินในหมู่ผู้ปฏิบัติงานเพื่อยอมให้หรือรับของขวัญ ของที่ระลึกของกำนัลหรือประโยชน์อื่นใด
๔. ผู้บังคับบัญชาทุกระดับต้องประพฤติและดำรงตนเป็นแบบอย่างที่ดี พร้อมทั้งกำชับดูแลบุคลากรในสังกัด ไม่รับของขวัญและของกำนัลทุกชนิดจากการปฏิบัติหน้าที่
๕. ควรใช้บัตรหรือสมุดลงนามสำหรับการอวยพรหรือแสดงความยินดีแทนการให้ของขวัญหรืออวยพรในสื่อสังคมออนไลน์แทนการให้ของขวัญ

จึงประกาศมาเพื่อทราบและถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัดโดยทั่วกัน

ประกาศ ณ วันที่ ๒๗ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๔

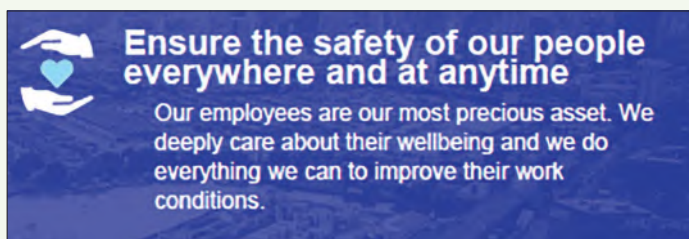


(นายวรรณธ์ ปีติวรรณ)
ผู้อำนวยการสถาบันส่งเสริมความปลอดภัย
อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน

“Ensure the safety of our people everywhere and at anytime”

การให้ความสำคัญในเรื่องความปลอดภัย กับพนักงานในทุกที่และทุกเวลา

บริษัท จีไอทีส ไทย จำกัด เป็นผู้ให้บริการขนส่งระหว่างประเทศที่ไม่ได้มุ่งเน้นการเติบโตในด้านธุรกิจเพียงอย่างเดียว แต่เรายังให้ความสำคัญด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานที่ทำงานกับเรา เราถือว่าพนักงานเป็นทรัพย์สินที่มีค่าที่สุด ดังนั้นเราจึงใส่ใจในความเป็นอยู่ที่ดีของพวกเขาและเราทำทุกสิ่งที่เราสามารถทำได้เพื่อให้พนักงานทำงานด้วยความปลอดภัยไม่มีอุบัติเหตุ มีสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ดี



ตลอดการดำเนินงานตั้งแต่ปี 2521 บริษัท จีไอทีส ไทย จำกัด ได้มีการบริหารจัดการภายใต้การรับรองมาตรฐานบริหารจัดการตามมาตรฐานระดับสากล เช่น การบริหารจัดการด้านคุณภาพ (ISO 9001), การจัดการด้านสิ่งแวดล้อม (ISO14001) และการจัดการด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยในการทำงาน (ISO 45001) เป็นต้น และในปี 2564 บริษัทได้รับรางวัลสถานประกอบการดีเด่นด้านแรงงานสัมพันธ์และสวัสดิการแรงงาน

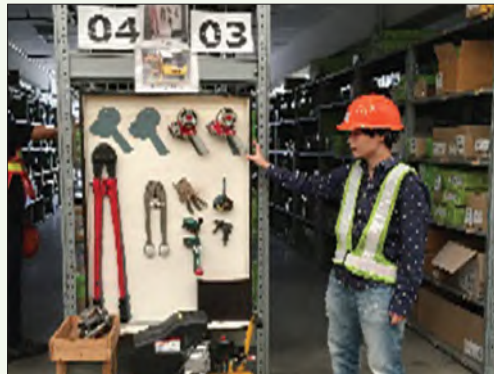


ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา บริษัท จีไอทีส ไทย จำกัด ได้เห็นความเปลี่ยนแปลง และการเติบโตของบริษัทฯ ในทั้งทางธุรกิจ การขยายตลาด แต่สิ่งหนึ่งที่บริษัทฯ ไม่เคยลดความสำคัญลงเลยคือ ความตระหนักในด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน ถึงแม้ว่า ธุรกิจของเราย่อมมีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ หรือเกิดโรคจากการทำนายน้อยกว่าภาคการผลิตก็ตาม แต่เราก็มีการจัดการในด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย อย่างเป็นระบบ พนักงานทุกคนมีสิทธิ์ที่จะเสนอแนะทางหรือวิธีการปรับปรุงความปลอดภัยในการทำงาน โดยผู้บริหารของบริษัทฯ ให้การสนับสนุนงบประมาณ ทรัพยากร เข้าร่วมกิจกรรมทุกกิจกรรมของบริษัทฯ รวมถึงการรับฟังข้อเสนอแนะ

จากพนักงานโดยตรงผ่านช่องทาง I say I listen ที่พนักงานสามารถส่งข้อเสนอแนะในการปรับปรุงองค์กร ผ่านกล่อง suggestion box ที่มีอยู่ทุกสำนักงานสาขาของบริษัท ข้อเสนอแนะต่างๆจะถูกส่งถึงมือผู้บริหาร โดยจะมีการเปิดกล่องโดยตัวแทนฝ่ายบริหารทุกๆเดือน และทุก 6 เดือนเราจะนำข้อเสนอแนะต่างๆ มาพิจารณา คัดเลือกเป็นข้อเสนอแนะดีเด่น Half year the best suggestion อีกครั้ง เพื่อสร้างแรงจูงใจให้พนักงานเข้าร่วมการส่งข้อเสนอแนะเพื่อการปรับปรุงการทำงานทั้งด้านการพัฒนาในงาน และปรับปรุงด้านความปลอดภัย



และอีกตัวอย่างที่ชัดเจนในเรื่องของการให้ความสำคัญในด้านความปลอดภัยของฝ่ายบริหาร คือในส่วน ของคลังสินค้า ที่จุดที่มีความเสี่ยงมากกว่าสำนักงาน ก่อนเริ่มงานในแต่ละวัน หัวหน้างานต้องมีการทำ Safety Talk กับพนักงาน ทั้งเป็นการพูดคุยปัญหาต่างๆ และเป็นการเน้นย้ำเรื่องความปลอดภัยก่อนเริ่มการทำงาน ในทุกๆ วัน รวมถึงมีการทำ lesson learned เพื่อยกระดับการทำงานให้มีประสิทธิภาพที่ดียิ่งขึ้น



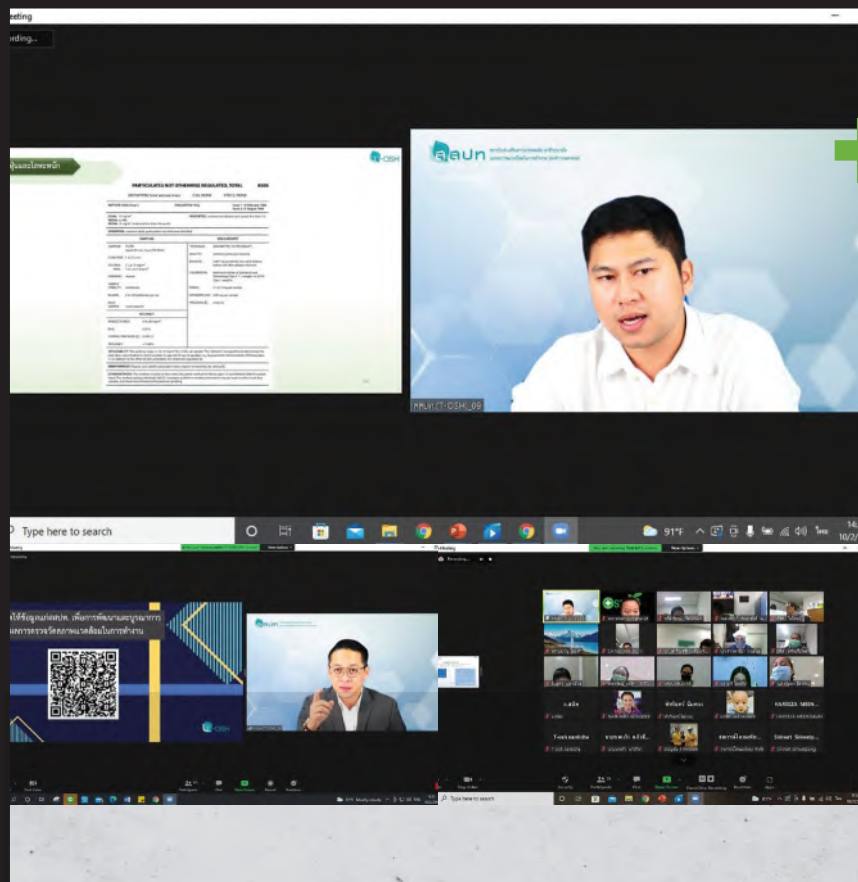
พื้นที่การทำงาน เราจะนำเรื่องของ 5 ส และ Visual Management มาประยุกต์ ให้พนักงานแต่ละคน มีพื้นที่ความรับผิดชอบของตนเอง ไม่เพียงแต่มีพื้นที่การทำงานที่สะอาด เป็นระเบียบเรียบร้อยแล้ว ยังสามารถ ช่วยลดอุบัติเหตุ และสามารถบริหารจัดการการทำงานได้ดียิ่งขึ้น

“เป้าหมายของการดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัย ไม่ได้หมายถึงการที่เกิด อุบัติเหตุเป็นศูนย์ แต่พนักงานของเราต้องทำงานด้วยความปลอดภัย มีอาชีวอนามัย มีสุขภาพ กายและใจที่ดีไปพร้อมๆ กัน”



 | คุณจินตนา ไกรอุดม

(Business Excellence Mgr.)
บริษัท จีโอดีส์ ไทย จำกัด



ข่าวที่ 1 สสปท.จัดอบรมการตรวจวัดด้าน สุขศาสตร์อุตสาหกรรมรูปแบบออนไลน์ (Zoom) โครงการเสริมศักยภาพด้าน สุขศาสตร์อุตสาหกรรม ปี 2565

วันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2565 สสปท.จัดอบรมการตรวจวัดด้านสุขศาสตร์อุตสาหกรรมรูปแบบออนไลน์ (Zoom) โครงการเสริมศักยภาพด้านสุขศาสตร์อุตสาหกรรม ปี 2565 โดยในช่วงเช้า ผศ.ดร.ชลฤทธิ์ เหลืองจินดา ผู้อำนวยการสำนักวิจัยและพัฒนา ได้กล่าวถึงข้อมูลผลงานวิจัยบูรณาการผลการตรวจวัดสภาพแวดล้อมในการทำงานด้านแสงสว่างและเสียงของสถานประกอบกิจการในปีที่ผ่านมา มีผู้เข้าร่วมอบรมจากสถานประกอบกิจการในส่วนของภาคกลาง ภาคตะวันออก และภาคใต้ ประมาณ 80 คน จาก 40 สถานประกอบกิจการ โดยมี นายณนพกรณ์ ทรงพันธุ์ นักความปลอดภัยและอาชีวอนามัยชำนาญการ เป็นวิทยากรให้ความรู้

ข่าวที่ 2 OSHCET ลงพื้นที่ เพื่อประชาสัมพันธ์การจัดตั้งศูนย์ส่งเสริม ความปลอดภัยและอาชีวอนามัย ภูมิภาคตะวันออก (Occupational Safety and Health Center in Eastern Thailand: OSHCET)

วันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2565 นายพทุทธ์ฤทธิ์ เลิศสิลาภิจักร รองผู้อำนวยการสถาบันฯ นายประเสริฐ เหล่าบุศณันต์ ผู้อำนวยการสำนักบริการวิชาการ และนายพงษ์สิทธิ์ ศิริฤกษ์อุดมพร ผู้เชี่ยวชาญศูนย์ OSHCET ลงพื้นที่เพื่อประชาสัมพันธ์การจัดตั้งศูนย์ส่งเสริมความปลอดภัยและอาชีวอนามัยภูมิภาคตะวันออก (Occupational Safety and Health Center in Eastern Thailand: OSHCET) โดยมีนายประสิทธิ์ ปาตังคะโร สวัสดิการและคุ้มครองแรงงานจังหวัดฉะเชิงเทรา ให้การต้อนรับ



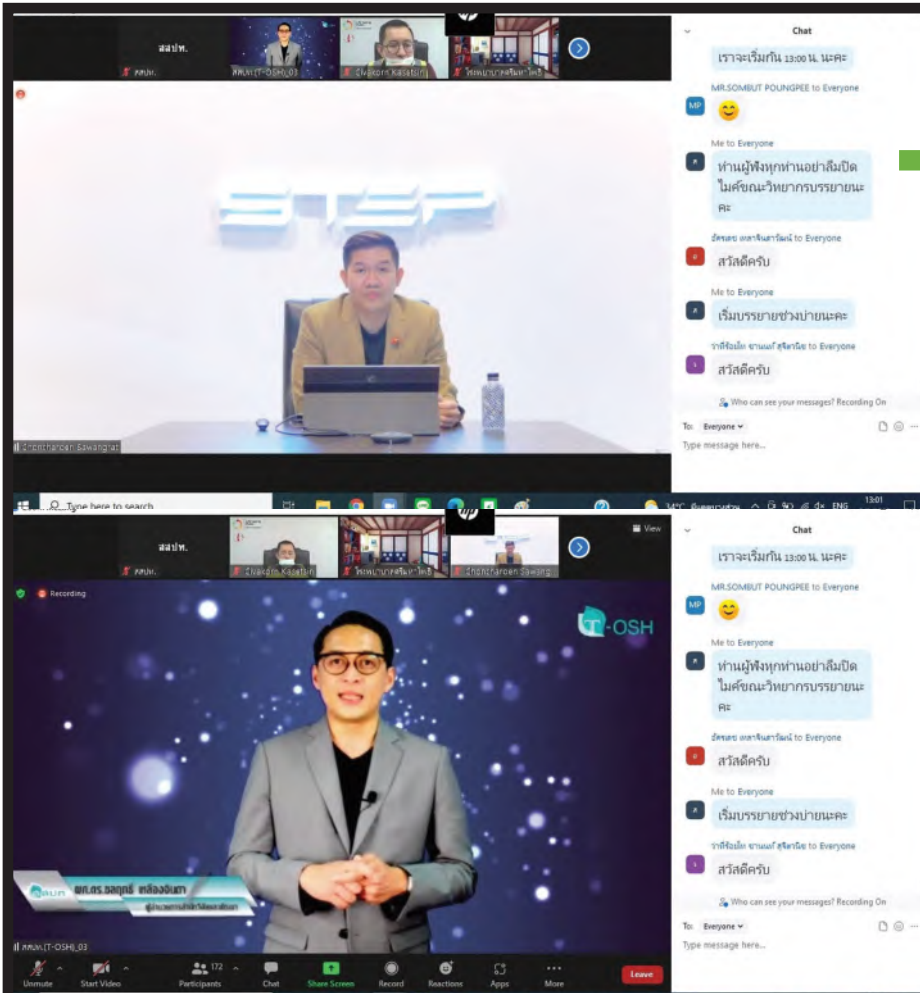


ข่าวที่ 3 สสปท. มอบของขวัญปีใหม่จากกระทรวงแรงงาน ประจำปี 2565 ภายใต้โครงการ “เสริมศักยภาพด้านสุขศาสตร์อุตสาหกรรมในสถานประกอบกิจการ ปี 2565”

วันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2565 เวลา 09.00-11.00 น. นายสุทธิ สุโกศล ประจำสำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี ปฏิบัติหน้าที่ประจำกระทรวงแรงงาน เป็นประธานกล่าวเปิดกิจกรรมการให้บริการตรวจวัดระดับแสง เสียง และความร้อน ที่เป็นอันตรายต่อผู้ปฏิบัติงาน ณ บริษัท ไทยเม็ททอล อลูมิเนียม จำกัด (สำนักงานใหญ่) ซึ่งตั้งอยู่ในเขตจังหวัดสมุทรปราการ พร้อมด้วย นายวรานนท์ ปีติวรรณ ผู้อำนวยการสถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน และผู้บริหาร เข้าร่วมเป็นเกียรติในการเปิดกิจกรรมครั้งนี้ด้วย

กิจกรรมนี้เป็นส่วนหนึ่งในการมอบของขวัญปีใหม่จากกระทรวงแรงงาน ประจำปี 2565 ภายใต้โครงการ “เสริมศักยภาพด้านสุขศาสตร์อุตสาหกรรมในสถานประกอบกิจการ ปี 2565” เพื่อส่งเสริมการดำเนินงานด้านสุขศาสตร์อุตสาหกรรมให้กับสถานประกอบกิจการที่ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การระบาดของโรคโควิด 19 (COVID-19) ให้สามารถดำเนินกิจการในช่วงการชะลอตัวของเศรษฐกิจควบคู่ไปกับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งมีสถานประกอบกิจการที่สมัครขอรับบริการและผ่านการคัดเลือกทั้งสิ้น 94 แห่ง แบ่งเป็นในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล 86 แห่ง และภาคใต้ 8 แห่ง และวันนี้ สสปท. ได้เริ่มให้บริการตรวจวัดเป็นแห่งแรก โดยหลังจากดำเนินการตรวจวัดแล้ว สสปท. จะสรุปผลการตรวจวัด เพื่อให้สถานประกอบกิจการนำข้อมูลที่ได้ไปพัฒนา ปรับปรุงสภาพแวดล้อมการทำงานให้มีความปลอดภัยตามมาตรฐานและกฎหมายที่กำหนด ต่อไป





ข่าวที่ 4 สสปท. สัมมนาวิชาการ เพื่อแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ เชิงนวัตกรรมด้านความปลอดภัย และอาชีวอนามัย

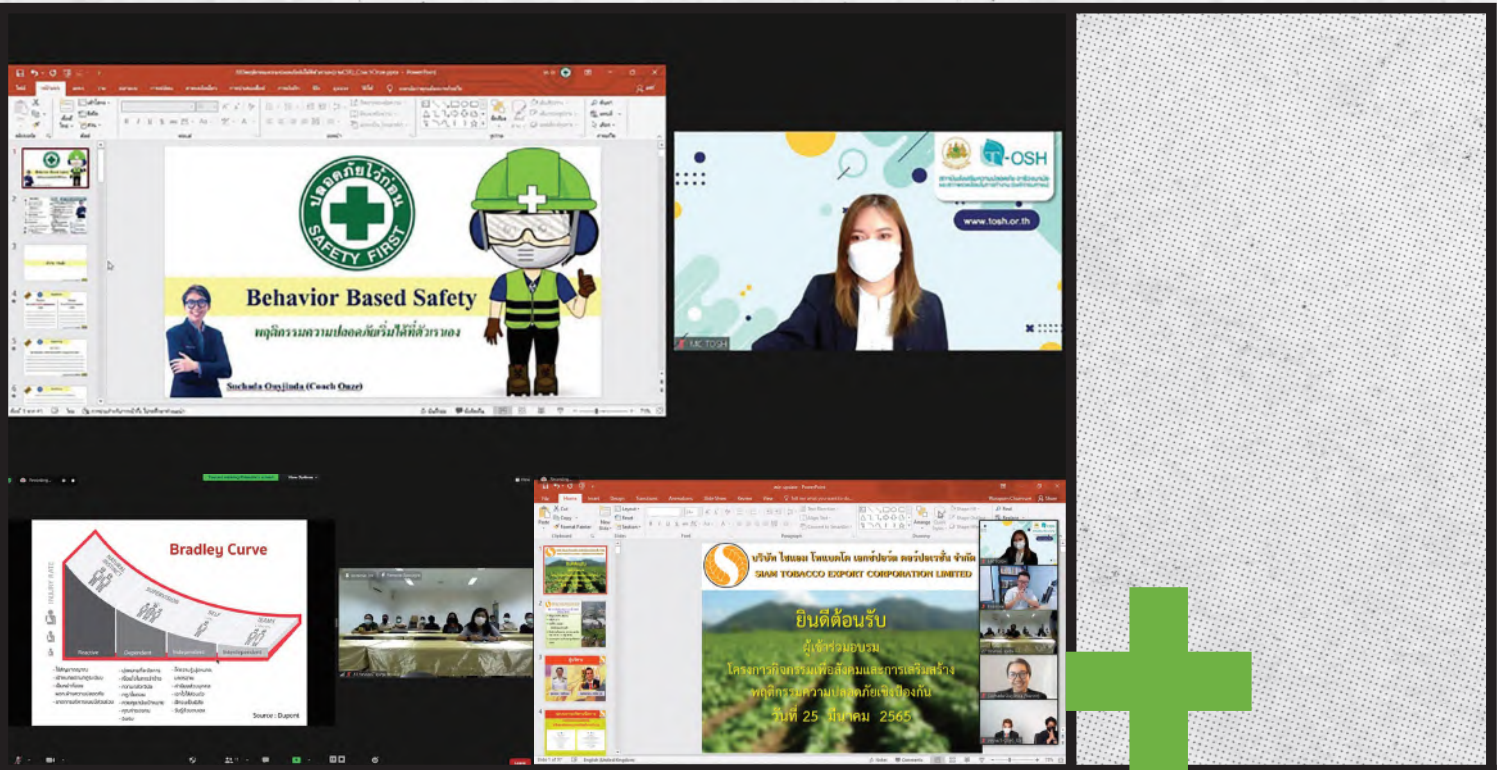
วันที่ 2 มีนาคม 2565 สถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน) จัดสัมมนาวิชาการ เพื่อแลกเปลี่ยนองค์ความรู้เชิงนวัตกรรมด้านความปลอดภัยและอาชีวอนามัย ผ่านการสัมมนาออนไลน์ระบบ Zoom กิจกรรมนี้จัดขึ้นภายใต้โครงการพัฒนานวัตกรรมด้านความปลอดภัยและอาชีวอนามัย ประกอบด้วยหัวข้อสัมมนาที่น่าสนใจ ดังนี้

- การออกแบบนวัตกรรมด้านความปลอดภัย สำหรับธุรกิจชุมชน
- นวัตกรรมและระบบนิเวศนวัตกรรม
- การพัฒนานวัตกรรมด้านความปลอดภัย และอาชีวอนามัยแพลตฟอร์มระบบรายงานจุดเสี่ยงอันตรายและประเมินความเสี่ยงขั้นต้น

ข่าวที่ 5 สสปท. จัดสัมมนาหัวข้อ : การปฏิบัติงานเพื่อความปลอดภัย ในงานคลังสินค้าและขนส่ง (Warehouse & Transportation Safety Performance) รุ่นที่ 1

วันที่ 10 มีนาคม 2565 สสปท. จัดสัมมนาหัวข้อ : การปฏิบัติงานเพื่อความปลอดภัยในงานคลังสินค้าและขนส่ง (Warehouse & Transportation Safety Performance) รุ่นที่ 1 ณ โรงแรม เดอะ พาราไดซ์ เจเค ดีไซน์ จังหวัดนครสวรรค์ ผู้เข้าสัมมนาประกอบด้วยเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน นายจ้าง ลูกจ้าง และผู้ทำงานด้านคลังสินค้าและขนส่ง ในพื้นที่จังหวัดนครสวรรค์และจังหวัดใกล้เคียง จำนวน 43 คน





ข่าวที่ 6 สสปท. จัดกิจกรรมเพื่อสังคมและการเสริมสร้างพฤติกรรมความปลอดภัยเชิงป้องกัน (CSR)

วันที่ 25 มีนาคม 2565 สถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน) โดยสำนักฝึกอบรมและส่งเสริม จัดกิจกรรมเพื่อสังคมและการเสริมสร้างพฤติกรรมความปลอดภัยเชิงป้องกัน (CSR) ประจำปีงบประมาณ 2565 มีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างความตระหนักรู้ด้านความปลอดภัย นำไปสู่การมีพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน ในรูปแบบออนไลน์ผ่านโปรแกรม Zoom Meeting มีบริษัท ไชยแอม โทแบคโค เอ็กส์พอร์ต คอร์ปอเรชั่น จำกัด เข้าร่วมกิจกรรม เพื่อกระตุ้นและสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัย รวมไปถึงสร้างการมีส่วนร่วมของสถานประกอบการ กิจกรรมที่จัดขึ้นได้รับเกียรติจาก อาจารย์ปราโมทย์ โอภาสมงคลชัย และคุณสุชาติ อวยจินดา (โค้ชออนซ์) ผู้มีประสบการณ์ในการสร้างพฤติกรรมด้านความปลอดภัยฯ เป็นวิทยากร



ข่าวที่ 7 สสปท. ร่วมใจบริจาคโลหิต

วันอังคารที่ 29 มีนาคม 2565 T-OSH ร่วมใจบริจาคโลหิตเฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ พระบรมราชชนนีพันปีหลวง เนื่องในโอกาสมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา 90 พรรษา 12 สิงหาคม 2565 เพื่อถวายเป็นพระราชกุศลและสนับสนุนโลหิตให้แก่ธนาคารเลือดให้มีสำรองไปใช้ประโยชน์ ณ สถานีกาชาดที่ 11 วิเศษนิคม บางแค กรุงเทพมหานคร

เพราะความปลอดภัยในการทำงานเป็นเรื่องที่สำคัญ
มาร่วมกันสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงป้องกัน
ด้วยค่านิยมหลัก



3

ค่านิยม

ความปลอดภัย
ร่วมกัน

3 Caring



เอื้ออาทรใส่ใจ

ดูแลและใส่ใจความปลอดภัยของตนเองและเพื่อนร่วมงาน ให้เสมือน
คนในครอบครัว เป็นห่วงเป็นใย ช่วยเหลือ ดักเตือน เพื่อให้ทุกคนมี
ความปลอดภัย สุขภาพอนามัย และคุณภาพชีวิต ที่ดีในการทำงาน

2 Discipline



วินัยถูกต้อง

ปฏิบัติตามนโยบาย กฎระเบียบ และวิธีการทำงาน สวมใส่ และใช้อุปกรณ์ป้องกัน อันตราย
ส่วนบุคคลที่กำหนดไว้ ใช้อุปกรณ์เครื่องมือที่ถูกต้องและอยู่ในสภาพที่ปลอดภัย

1 Mindfulness



สติรู้ตัว

ระลึกตัวว่ากำลังทำอะไรอยู่ มีความตระหนัก ประเมิน และควบคุมอันตรายก่อนเริ่มงาน
เตรียมรับสถานการณ์ผิดปกติที่อาจเกิดขึ้น



สถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย
และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน)

เตรียมพบกับ

งานความปลอดภัยและอาชีวอนามัยแห่งชาติ ครั้งที่ 34
30 มิถุนายน - 2 กรกฎาคม 2565 : อิมแพ็ค เมืองทองธานี



ร่วมสร้างวัฒนธรรมไทยเชิงป้องกัน

สู่ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และความผาสุกที่ยั่งยืน



ติดตามรายละเอียดการจัดงานได้เร็วๆ นี้ ที่
www.tosh.or.th