



รายงานการปฏิบัติงานสหกิจศึกษา

มาตรการป้องกันเพื่อลดความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุจากช่องระหว่างตู้คอนเทนเนอร์กับ
คลังสินค้าด้วยระบบ Key Control

**Protective Measures to Reduce the Risk of Accidents caused by the Gap
between Containers and Warehouse with the Key Control System**

โดย

นายวรินทร์ จันทินมาธร รหัส 6306520001

รายงานฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของรายวิชาสหกิจศึกษา

ภาควิชา อาชีวอนามัยและความปลอดภัย

คณะ สาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยสยาม

ภาคการศึกษาที่ 1 ปีการศึกษา 2565



รายงานการปฏิบัติงานสหกิจศึกษา

มาตรการป้องกันเพื่อลดความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุจากช่องระหว่างตู้คอนเทนเนอร์กับ
คลังสินค้าด้วยระบบ Key Control

**Protective Measures to Reduce the Risk of Accidents caused by the Gap
between Containers and Warehouse with the Key Control System**

โดย

นายวรินทร์ จันทินมาตร รหัส 6306520001

รายงานฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของรายวิชาสหกิจศึกษา

ภาควิชา อาชีวอนามัยและความปลอดภัย

คณะ สาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยสยาม

ภาคการศึกษาที่ 1 ปีการศึกษา 2565

หัวข้อโครงการ : มาตรการป้องกันเพื่อลดความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุจากช่องระหว่างตู้คอนเทนเนอร์กับ
คลังสินค้าด้วยระบบ Key Control

Protective Measures to Reduce the Risk of Accidents caused by the Gap between
Containers and Warehouse with the Key Control System

รายชื่อผู้จัดทำ : นายวรินทร์ จันทินมาธร

ภาควิชา : อาชีวอนามัยและความปลอดภัย

อาจารย์ที่ปรึกษา : อาจารย์วีรจิรวัด รัชชัญทรัพย์

อนุมัติให้โครงการนี้เป็นส่วนหนึ่งของการปฏิบัติงานสหกิจศึกษา ภาควิชาอาชีวอนามัยและความ
ปลอดภัย คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยสยาม ภาคการศึกษาที่ 1 ปีการศึกษา 2565

คณะกรรมการสอบโครงการ



..... อาจารย์ที่ปรึกษา

(อาจารย์วีรจิรวัด รัชชัญทรัพย์)



..... พนักงานที่ปรึกษา

(นางสาวสุรชาติพย์ แสงทอง)

..... กรรมการกลาง

(.....)

..... ผู้ช่วยอธิการบดีและผู้อำนวยการสำนักสหกิจศึกษา

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.มารุจ ติมปะวัฒนะ)

จดหมายนำส่งรายงาน

วันที่ 17 เดือน มกราคม ปี 2566

เรื่องขอส่งรายงานการปฏิบัติงานสหกิจศึกษา

เรียนอาจารย์ที่ปรึกษาสหกิจศึกษาภาควิชา อาชีวอนามัยและความปลอดภัย

อาจารย์วีรจิร วัส วิชญทรัพย์

ตามที่คุณจัดทำนายวรินทร์ จันทินมาธร นักศึกษาภาควิชาอาชีวอนามัยและความปลอดภัย คณะ
สาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยสยามได้ไปปฏิบัติงานสหกิจศึกษาระหว่างวันที่ 22 สิงหาคม 2565 ถึงวันที่
9 ธันวาคม 2565 ในตำแหน่ง นักศึกษาฝึกสหกิจ Safety Trainee ณ บริษัท DHL Supply Chain (ประเทศ
ไทย) จำกัด และ ได้รับมอบหมายจากพนักงานที่ปรึกษาให้ศึกษาและทำรายงานเรื่อง “มาตรการป้องกันเพื่อ
ลดความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุจากช่องระหว่างตู้คอนเทนเนอร์กับคลังสินค้าด้วยระบบ Key Control”

บัดนี้การปฏิบัติงานสหกิจได้สิ้นสุดแล้ว ผู้จัดทำจึงขอส่งรายงานดังกล่าวมาพร้อมกันนี้จำนวน 1 เล่ม เพื่อ
ขอรับคำปรึกษาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

นายวรินทร์ จันทินมาธร

นักศึกษาสหกิจภาควิชาอาชีวอนามัยและความปลอดภัย

กิตติกรรมประกาศ

(Acknowledgement)

การที่ผู้จัดทำได้มาปฏิบัติงานในโครงการสหกิจศึกษา ณ บริษัท DHL Supply Chain (ประเทศไทย) จำกัด สาขาบางนา (BLC WH4) ตั้งแต่วันที่ 22 สิงหาคม 2565 ถึง วันที่ 9 ธันวาคม 2565 ส่งผลให้ผู้จัดทำได้รับความรู้และประสบการณ์ต่างๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อการเรียนรู้และสามารถนำไปใช้ได้ในงานในอนาคต เกี่ยวกับการปฏิบัติเจ้าหน้าที่อาชีวอนามัยและความปลอดภัย โดยได้รับความอนุเคราะห์จากบริษัท บริษัท DHL Supply Chain (ประเทศไทย) จำกัด สาขาบางนา (BLC WH4) ได้สอนงาน ได้เรียนรู้ ประสบการณ์ และทำให้ทำให้ทราบถึงปัญหาต่างๆภายในแผนก จึงขอขอบพระคุณมา ณ ที่นี้ และสนับสนุนจากหลายฝ่าย ดังนี้

1. นายภาสกร ประเสริฐกุล ตำแหน่ง Director E&M
2. นางสาวสุชาทิพย์ แสงทอง ตำแหน่ง Safety Executive
3. อาจารย์ วิจิรวีรส รัชชยุทธทรัพย์ ตำแหน่ง อาจารย์ที่ปรึกษา

และบุคคลท่านอื่นๆที่ไม่ได้กล่าวนามทุกท่านที่ได้ให้คำแนะนำ ช่วยเหลือในการจัดทำรายงาน

ผู้จัดทำขอขอบพระคุณผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับทุกท่านที่มีส่วนร่วมในการให้ข้อมูลและเป็นที่ปรึกษา ในการทำรายงานฉบับนี้จนเสร็จสมบูรณ์ตลอดจนให้การดูแลและให้ความเข้าใจในชีวิตการทำงานจริงซึ่งผู้จัดทำ ขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ ที่นี้ด้วย

ผู้จัดทำ

นาย วรินทร์ จันทินมาธร

9 ธันวาคม 2565

ชื่อโครงการ : มาตรการป้องกันเพื่อลดความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุจากช่องระหว่างตู้คอนเทนเนอร์กับ
คลังสินค้าด้วยระบบ Key Control

หน่วยกิต : 5

ผู้จัดทำ : นายวรินทร์ จันทินมาธร

อาจารย์ที่ปรึกษา : อาจารย์วีรจิรวัด รัชชัญทรัพย์

ระดับการศึกษา : ปริญญาตรี

สาขาวิชา : อาชีวอนามัยและความปลอดภัย

คณะ : สาธารณสุขศาสตร์

ภาคการศึกษา/ปีการศึกษา : 1/2565

บทคัดย่อ

งานบริหารคลังและขนส่งสินค้า เป็นงานที่อาจก่อให้เกิดอันตรายแก่คนงานและสินค้า เนื่องจาก ความประมาท หรือบกพร่องด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยในการทำงาน บริษัท ดีเอชแอล ซัพพลาย เซน (ประเทศไทย) จำกัด ประกอบกิจการทางด้านบริหารคลังสินค้า และขนส่งสินค้าแบบครบวงจร และให้ความสำคัญกับด้านความปลอดภัยในการทำงานของคนพนักงาน จากการประเมินความเสี่ยงก่อนเริ่มโครงการ ขั้นตอนการขนย้ายสินค้าโดยใช้รถโฟลคลิฟท์ มีผลการประเมินความเสี่ยงอยู่ในระดับยอมรับได้ แต่ต้องมีมาตรการลดความเสี่ยง จึงได้มีการจัดทำโครงการ Key Control โดยมีวัตถุประสงค์ (1) เพื่อวิเคราะห์ความเสี่ยงจากสถานประกอบการ (2) เพื่อพิจารณามาตรการลดความเสี่ยงที่เหมาะสม (3) เพื่อประเมินประสิทธิภาพการลดความเสี่ยงจากมาตรการที่ดำเนินการ จากผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่าหลังจากให้ความรู้เกี่ยวกับมาตรการ Key Control แก่พนักงานมีพนักงานนำมาตรการ Key Control ไปปฏิบัติในการทำงานร้อยละ 95.81 เมื่อทำแบบสอบถามความเข้าใจเกี่ยวกับมาตรการ Key Control ในพนักงาน พบว่าร้อยละ 70 ของพนักงานเข้าใจเกี่ยวกับขั้นตอนการปฏิบัติตามมาตรการ Key Control สำหรับเหตุผลของพนักงานที่ไม่ปฏิบัติตามมาตรการ Key Control พบว่าส่วนใหญ่มาจากการ “ลืม” ถึงร้อยละ 38.8 การกลัวถูกแจศูญ หาย อื่นๆ และไม่เข้าใจในมาตรการ เท่ากับ 27.7, 22.22 และ 11.10 ตามลำดับ นอกจากนี้การปฏิบัติตาม มาตรการ Key Control ในกระบวนการ Transport loading ของ DHL สาขาบางนา คลัง4ทำให้ผลการ ประเมินความเสี่ยงลดลงจาก 6คะแนน (ความรุนแรง 3 คะแนน และ โอกาส 2 คะแนน) เหลือ 3 คะแนน (ความรุนแรง 3 คะแนน และ โอกาส 1 คะแนน)

ดังนั้น ความเสี่ยงกรณีอุบัติเหตุจากช่องระหว่างตู้คอนเทนเนอร์ ควรเพิ่มมาตรการ Key Control เข้า
ไปในขั้นตอนการดำเนินงานเพื่อความปลอดภัย ความสูญเสียที่อาจเกิดขึ้น

คำสำคัญ : คลังสินค้า ,อุบัติเหตุ ,ประเมินความเสี่ยง



Project Title : Protective Measures to Reduce the Risk of Accidents Caused by the Gap Between Containers and Warehouse with the Key Control System

By : Mr. Varinthorn Jantinmathorn

Advisor: : Mr. Wirajirawat Rawichayasub

Degree : Bachelor of Science

Major : Occupational Health and Safety

Faculty : Public Health

Semester / Academic year : 1/2022

Abstract

Transportation and logistics management is a field that may cause harm to workers and products due to carelessness or a lack of occupational health and safety in the workplace. DHL Supply Chain (Thailand) Limited, a warehouse management company that manages business product transportation, has prioritized worker safety by conducting risk assessments during the initial stages of work. The process of moving products with a forklift has an acceptable level of risk assessment (6 points of risk assessment level), but some steps should be added to reduce the risk. This project used the key control's process. The aims of this project were: 1) to analyze workplace risks 2) to consider the appropriate processes that reduce risk; and 3) to assess the effectiveness of risk reduction processes. The results showed that 95.81% of workers who learned about key control processes could apply their knowledge to their work. A questionnaire was used to check the worker's understanding of the key control process, it was discovered that 70% of the workers correctly understood the key control process. "Forgetting" was the most checked reason that the workers cannot do the key control process, which accounts for 38.8%, and "afraid the key was lost," "miscellaneous," and "misunderstanding the key control process," which account for 27.7% , 22.22% , and 11.10%, respectively. In addition, the key control process can reduce the level of risk assessment from 6 points (consequence = 3, likelihood = 2) to 2 points (consequence = 3, likelihood = 1) in the transport loading department of DHL Company (Bang-Na) Warehouse 4th.

Therefore, risk issues related to the gap between containers and warehouses in the moving product with a forklift's process. We should incorporate key control processes into local safety processes that reduce the possibility of accident in the workplace.

Keyword: warehouse, accident, risk assessment

Approved by



.....

สารบัญ

เรื่อง	หน้า
จดหมายนำส่งรายงาน	ก
กิตติกรรมประกาศ	ข
บทคัดย่อ	ค
Abstract	ง
บทที่ 1 บทนำ	
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์	2
1.3 ขอบเขตของโครงการ	2
1.4 ประโยชน์ที่ได้รับ	2
บทที่ 2 ทบทวนเอกสารและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง	
2.1 การประเมินความเสี่ยง	
2.1.1 ความเสี่ยง (Risk)	3
2.1.2 การประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment)	4
2.1.3 ปัจจัยเสี่ยง	4
2.1.4 การบริหารความเสี่ยง (Risk Management)	4
2.1.5 การควบคุม (Control)	5
2.1.6 กิจกรรมควบคุม (Control Activities)	5
2.1.7 การติดตามประเมินผล (Monitoring)	5
2.1.8 ระดับของความเสี่ยง (Degree of Risk)	6

2.2	มาตรการ Key Control (ฝากกุญแจ)	
2.2.1	ขั้นตอนมาตรการ key Control	8
บทที่ 3 รายละเอียดการปฏิบัติงาน		
3.1	ชื่อและที่ตั้งของสถานประกอบการ	
3.1.1	ชื่อสถานประกอบการ	11
3.1.2	สถานที่ตั้งสถานประกอบการ	11
3.2	ลักษณะการประกอบการ	11
3.3	รูปแบบการจัดองค์กรและการบริหารงานขององค์กร	12
3.4	ตำแหน่งงานและลักษณะงานที่นักศึกษาได้รับมอบหมาย	
3.4.1	ตำแหน่งงาน	12
3.4.2	ลักษณะงานที่ได้รับมอบหมาย	12
3.5	ชื่อและตำแหน่งพนักงานที่ปรึกษา	13
3.6	ระยะเวลาปฏิบัติงาน	13
3.7	ขั้นตอนและวิธีการดำเนินงาน	13
บทที่ 4 ผลการปฏิบัติงานตามโครงการ		
4.1	ผลแสดงการประเมินความเสี่ยงก่อนเริ่มมาตรการ Key Control	14
4.2	ผลการปฏิบัติตามขั้นตอนความปลอดภัยของการขึ้นลงสินค้าภายในคลังสินค้า	15
4.3	ผลแสดงความเข้าใจในขั้นตอน Key control (มาตรการฝากกุญแจ)	16
4.4	ผลแสดงเหตุผลของการไม่ปฏิบัติตามมาตรการ Key Control (มาตรการฝากกุญแจ)	17
4.5	ผลแสดงการประเมินความเสี่ยงภายหลังเริ่มมาตรการ Key Control	18

บทที่ 5 สรุปผลและข้อเสนอแนะ

5.1 สรุปผลการใช้ระบบ Key control เพื่อลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ	19
5.2 ข้อเสนอแนะ	
5.2.1 ข้อเสนอแนะโครงการ	19
5.2.2 ข้อเสนอแนะการฝึกสหกิจ	20
บรรณานุกรม	21
ภาคผนวก	22
ประวัติผู้จัดทำ	24



สารบัญรูปภาพ

รูปที่	หน้า
รูปที่ 2.2.1 พนักงานรับเอกสารพร้อมกุญแจรถให้พนักงานคลัง	8
รูปที่ 2.2.2 พนักงานคลังสินค้าเขวนกุญแจรถบรรทุกไว้ที่ จัดเตรียมไว้	9
รูปที่ 2.2.3. พนักงานเปลี่ยนแผ่นป้ายหน้าประตู โหลดสินค้า	9
รูปที่ 2.2.4. พนักงานคลังสินค้าเปิดประตูโหลดสินค้า	10
รูปที่ 2.2.5 พนักงานคลังสินค้าปิดประตูโหลดสินค้า	10
รูปที่ 3.3 แผนผังองค์กร	12
รูปที่ 4.1 ตารางแสดงการประเมินความเสี่ยงก่อนเริ่มมาตรการ Key Control	14
รูปที่ 4.2 ผลการปฏิบัติตามขั้นตอนความปลอดภัยของการขึ้นลงสินค้าภายในคลังสินค้า	15
รูปที่ 4.3 กราฟแสดงความเข้าใจในขั้นตอน Key control (มาตรการฝากกุญแจ)	16
รูปที่ 4.4 กราฟแสดงเหตุผลของการไม่ปฏิบัติตามมาตรการ Key Control (มาตรการฝากกุญแจ)	17
รูปที่ 4.5 ตารางแสดงการประเมินความเสี่ยงภายหลังเริ่มมาตรการ Key Control	18

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ประวัติความเป็นมาและความสำคัญ

บริษัท DHL Supply Chain เป็นผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์แบบรับเหมาชั้นนำของโลก ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของ DPDHL Group ที่มีผลประกอบการมูลค่า 56.6 พันล้านยูโร โขลู่ชั้นด้านโลจิสติกส์แบบบูรณาการที่ออกแบบตามความต้องการของลูกค้า ซึ่งรวมบริการการเพิ่มมูลค่าและบริการด้านการบริหารจัดการ เข้ากับการจัดเก็บ บรรจุ จัดส่งสินค้า และกระจายสินค้า สามารถเพิ่มประสิทธิภาพ พัฒนาคุณภาพ และสร้างข้อได้เปรียบในการแข่งขันได้ DHL Supply Chain มีผู้เชี่ยวชาญที่ผ่านการรับรองพร้อมให้บริการ ในภาค ธุรกิจยานยนต์ สินค้าอุปโภคบริโภค เคมีภัณฑ์ พลังงาน วิศวกรรมและอุตสาหกรรมการผลิต ชีววิทยา ศาสตร์และสินค้าเพื่อสุขภาพ ธุรกิจค้าปลีก และเทคโนโลยี ปัจจุบันตลาดทั่วโลกมีการเติบโตขึ้น โขลู่ชั้นด้านโลจิสติกส์ที่ทันสมัยของเราพร้อมให้บริการ

บริษัท DHL Supply Chain (ประเทศไทย) จำกัด สาขา บางนา (BLC) คลัง 4 เป็นสถานประกอบการ ทางด้านการบริหารคลังสินค้าแบบครบวงจร รวมถึงบริการทางด้านการจัดขนส่งสินค้า จากการศึกษา ประเมิน ความเสี่ยงและจัดลำดับความสำคัญของปัญหา 3 ลำดับ ทำงานของแผนก Transport พบว่าขั้นตอนพนักงาน ขนส่งยกสินค้าขึ้นรถ, พนักงานขนส่งลากพาเลทสินค้า เข้าวางพื้นที่ตรวจเช็คด้วย Hand Pallet Jack, และ ขั้นตอนการลำเลียงสินค้าขึ้นรถบรรทุกขนส่ง โดยรถโฟล์คลิฟท์ ขึ้นตู้คอนเทนเนอร์ มีความเสี่ยงและ โอกาส ที่อาจจะเกิดอุบัติเหตุอยู่ระดับยอมรับได้แต่ต้องมีมาตรการลดความเสี่ยง ทางผู้บริหาร และแผนก อาชีวอนามัย รวมถึงขอความร่วมมือพนักงานขับรถขนส่งสินค้า ได้ร่วมกันหามาตรการเพื่อควบคุมความ เสี่ยงในขั้นตอนการลำเลียงสินค้าขึ้นรถบรรทุกขนส่ง โดยรถโฟล์คลิฟท์ ขึ้นตู้คอนเทนเนอร์ เป็นลำดับแรก เนื่องจากในขั้นตอนการลำเลียงสินค้าได้มีความเสี่ยงที่มีโอกาสเกิดขึ้นพนักงานตกช่องระหว่างตู้คอน เทนเนอร์กับพื้นคลังสินค้า อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุทำให้พนักงานบาดเจ็บ และสินค้าตกเสียหายเพื่อหาวิธี ได้จัดทำมาตรการลดความเสี่ยง โครงการ Key Control หรือ การควบคุมกฎจราจรพนักงานขับรถขนส่ง สินค้า เพื่อเป็นการแก้ไขลดโอกาสเสี่ยงที่จะนำมาสู่การเกิดอุบัติเหตุได้ และมีการจัดทำแบบ Checklist เช็ค พนักงานขนส่งทำตามกฎระเบียบการขึ้นลงสินค้าหรือไม่ และนำผลที่ได้จากการเริ่มมาตรการควบคุมกฎจราจร เพื่อเป็นมาตรการลดความเสี่ยง และผลที่ได้จากการ Checklist มาศึกษาพนักงานได้มีการจัดทำตาม กฎระเบียบการขึ้นลงสินค้าน้อยเพียงใด เพื่อนำไปสู่การแก้ไขและลดอุบัติเหตุ

1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการ

1. เพื่อวิเคราะห์ความเสี่ยงจากสถานประกอบการ
2. เพื่อพิจารณามาตรการลดความเสี่ยงที่เหมาะสม
3. เพื่อประเมินประสิทธิภาพการลดความเสี่ยงจากมาตรการที่ดำเนินการ

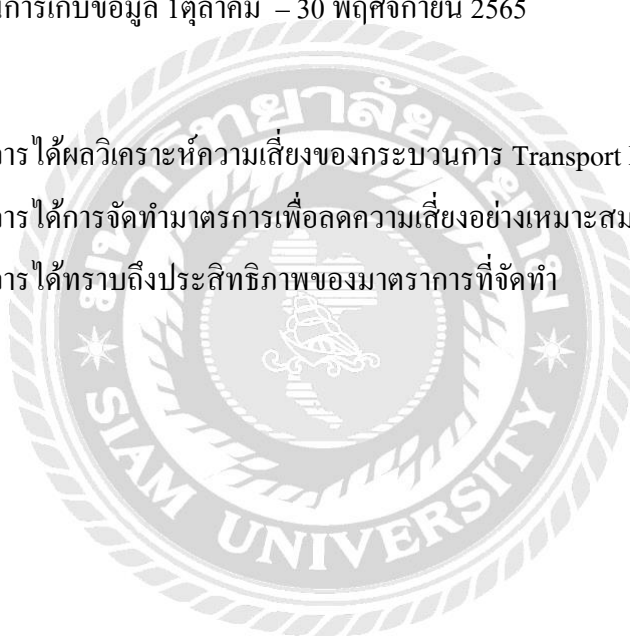
1.3 ขอบเขตของโครงการ

โครงการจัดทำมาตรการควบคุมความเสี่ยงของพนักงานระหว่างตู้คอนเทนเนอร์กับคลังสินค้า ด้วยระบบ Key Control

1. บริเวณเก็บข้อมูล จุดขึ้นลงสินค้า (ประตูคลังสินค้าที่ 8-16) คลัง 4 บริษัท DHL Supply Chain (ประเทศไทย)
2. ระยะเวลาดำเนินการเก็บข้อมูล 1 ตุลาคม – 30 พฤศจิกายน 2565

1.4 ประโยชน์ที่ได้รับ

1. สถานประกอบการได้ผลวิเคราะห์ความเสี่ยงของกระบวนการ Transport Loading
2. สถานประกอบการได้จัดทำมาตรการเพื่อลดความเสี่ยงอย่างเหมาะสม
3. สถานประกอบการได้ทราบถึงประสิทธิภาพของมาตรการที่จัดทำ



บทที่ 2

การทบทวนเอกสารและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

การดำเนินโครงการครั้งนี้เป็นการศึกษาการจัดทำมาตรการควบคุมความเสี่ยงของพนักงานระหว่างผู้คอนเทนเนอร์กับคลังสินค้าด้วยระบบ Key Control ประกอบไปด้วยเนื้อหา ดังต่อไปนี้

2.1 การประเมินความเสี่ยง

2.1.1 ความเสี่ยง (Risk)

ความเสี่ยง (Risk) คือ การวัดความสามารถที่จะดำเนินการให้วัตถุประสงค์ของงานประสบความสำเร็จ ภายใต้การตัดสินใจ งบประมาณ กำหนดเวลา และข้อจำกัดด้านเทคนิคที่เผชิญอยู่ อย่างเช่น การจัดทำโครงการเป็นชุดของกิจกรรม ที่จะดำเนินการเรื่องใดเรื่องหนึ่งในอนาคต โดยใช้ทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัดมาดำเนินการให้ประสบความสำเร็จ ภายใต้กรอบเวลาอันจำกัดซึ่งเป็นกำหนดการปฏิบัติการในอนาคต ความเสี่ยงจึงอาจเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา อันเนื่องมาจากความไม่แน่นอน และความจัดการของทรัพยากร โครงการ ผู้บริหาร โครงการจึงต้องจัดการความเสี่ยงของ โครงการ เพื่อให้ปัญหาของโครงการลดน้อยลง และสามารถดำเนินการให้ประสบความสำเร็จตามเป้าหมายที่ตั้งไว้อย่างมีประสิทธิภาพ

การบริหารความเสี่ยง คือกระบวนการดำเนินงานขององค์กรที่เป็นระบบและต่อเนื่อง เพื่อช่วยให้องค์กรลดมูลเหตุของแต่ละโอกาสที่จะเกิดความเสียหาย ให้ระดับของความเสียหายและ ขนาดของความเสียหายที่จะเกิดขึ้นในอนาคต อยู่ในระดับที่องค์กรยอมรับได้ประเมิน ได้ควบคุม ได้และตรวจสอบได้อย่างมีระบบ โดยคำนึงถึงการบรรลุวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายขององค์กรเป็น สำคัญ (ศูนย์บริการ เหล็กสยาม จำกัด คู่มือความเสี่ยง 2563 , หน้า 3-6)

ความเสี่ยงจำแนกได้เป็น 4 ลักษณะ ดังนี้

1. ความเสี่ยงทางด้านกลยุทธ์ (Strategic Risk : SR)
2. ความเสี่ยงทางการเงิน (Financial Risk : FR)
3. ความเสี่ยงทางการปฏิบัติงาน (Operational Risk : OR)
4. ความเสี่ยงทางด้านกฎหมายและข้อกำหนดผูกพันองค์กร (Compliance Risk : CR)

2.1.2 การประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment)

คือ กระบวนการในการระบุระดับความรุนแรงและการจัดลำดับความสำคัญของปัจจัยเสี่ยงโดยประเมินจากโอกาสที่จะเกิดขึ้น (Likelihood) และผลกระทบ (Impact) ที่ จะเกิดขึ้น

โอกาส (Likelihood) หมายถึงความถี่หรือโอกาสที่จะเกิดเหตุการณ์ความเสี่ยงขึ้น

ผลกระทบ (Impact) หมายถึง ความรุนแรงของความเสียหาย หรือผลที่เกิดขึ้นตามมาจากผลสืบเนื่อง ของเหตุการณ์ความเสี่ยง

ระดับความเสี่ยง (Degree of Risk) หมายถึง สถานะของความเสี่ยงที่ได้จากการประเมินโอกาสและผลกระทบของแต่ละปัจจัยเสี่ยงแบ่งเป็น 5 ระดับ คือ สูงมาก สูง ปานกลาง น้อยและน้อยมาก

2.1.3 ปัจจัยเสี่ยง

ปัจจัยความเสี่ยง หมายถึง ต้นเหตุหรือสาเหตุที่มาของความเสี่ยงที่จะทำให้องค์กรไม่บรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ โดยต้องระบุได้ด้วยว่าเหตุการณ์นั้นจะเกิดที่ไหน ครอบคลุมงานใด เมื่อใดและจะเกิดขึ้นได้อย่างไรและ ทำไมถึงเกิด ทั้งนี้สาเหตุของความเสี่ยงที่ระบุควรเป็นสาเหตุที่แท้จริง เพื่อจะได้วิเคราะห์และ กำหนดมาตรการ ป้องกันความเสี่ยงในภายหลังได้อย่างถูกต้อง

2.1.4 การบริหารความเสี่ยง (Risk Management)

การบริหารความเสี่ยง หมายถึง กระบวนการที่ใช้ในการบริหารจัดการให้โอกาสที่จะเกิดเหตุการณ์ ความเสี่ยง ลดลง หรือผลกระทบของความเสียหายจากเหตุการณ์ความเสี่ยงลดลง หรืออยู่ในระดับที่องค์กรยอมรับได้ ซึ่งการจัดการความเสี่ยงมีหลายวิธีดังนี้ (TCEB THAILAND CONVENTION & EXHIBITION BUREAU, การบริหารความเสี่ยง, หน้า1-2)

- 1) การยอมรับความเสี่ยง (Risk Acceptance) เป็นการยอมรับความเสี่ยงที่เกิดขึ้น เนื่องจากไม่คุ้มค่าในการจัดการควบคุมหรือป้องกันความเสี่ยง
- 2) การลด/การควบคุมความเสี่ยง (Risk Reduction) เป็นการปรับปรุงระบบการทำงานหรือการออกแบบวิธีการ ทำงานใหม่เพื่อลดโอกาสที่จะเกิด หรือลดผลกระทบให้อยู่ในระดับที่องค์กรยอมรับได้
- 3) การกระจายความเสี่ยง หรือการโอนความเสี่ยง (Risk Sharing) เป็นการกระจายหรือถ่ายโอนความเสี่ยงให้ ผู้อื่นช่วยแบ่งความรับผิดชอบไป
- 4) หลีกเลี่ยงความเสี่ยง (Risk Avoidance) เป็นการจัดการความเสี่ยงที่อยู่ในระดับสูงมากและหน่วยงาน ไม่อาจยอมรับได้ จึงต้องตัดสินใจยกเลิกโครงการ/กิจกรรมนั้น

2.1.5 การควบคุม (Control)

การควบคุม หมายถึง นโยบาย แนวทาง หรือขั้นตอนปฏิบัติต่างๆ ซึ่งกระทำ เพื่อลดความเสี่ยง และทำให้ การดำเนินขององค์กรบรรลุวัตถุประสงค์ตามเป้าหมาย แบ่งได้ 4 ประเภท คือ

- 1) การควบคุมเพื่อการป้องกัน (Preventive Control) เป็นวิธีการควบคุมที่กำหนดขึ้นเพื่อป้องกันไม่ให้ เกิดความเสี่ยง และข้อผิดพลาดตั้งแต่แรก
- 2) การควบคุมเพื่อให้ตรวจพบ (Detective Control) เป็นวิธีการควบคุมที่กำหนดขึ้นเพื่อค้นพบ ข้อผิดพลาดที่เกิดขึ้นแล้ว
- 3) การควบคุม โดยการชี้แนะ (Directive Control) เป็นวิธีการควบคุมที่ส่งเสริมหรือกระตุ้นให้เกิด การป้องกัน
- 4) การควบคุมเพื่อการแก้ไข (Corrective Control) เป็นวิธีการควบคุมที่ก าหนดขึ้นเพื่อแก้ไข ข้อผิดพลาด ที่เกิดขึ้นให้ถูกต้องหรือเพื่อหาวิธีการแก้ไขไม่ให้เกิดข้อผิดพลาดซ้ำอีกในอนาคต(TCEB THAILAND CONVENTION & EXHIBITION BUREAU, การบริหารความเสี่ยง, หน้า3-4)

2.1.6 กิจกรรมควบคุม (Control Activities)

เมื่อความเสี่ยงได้รับการประเมินและบ่งชี้ตามระดับ ความสำคัญแล้วต้องมีการประเมินวิธีการ จัดการความเสี่ยงที่สามารถนำไปปฏิบัติได้เพื่อให้การบริหารความ เสี่ยงมีประสิทธิภาพ ผู้ประเมินต้องเลือก วิธีการจัดการความเสี่ยงอย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายวิธีรวมกัน เพื่อลด ระดับโอกาสที่จะเกิดขึ้นและความ รุนแรง ของเหตุการณ์ให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้

2.1.7 การติดตามประเมินผล (Monitoring)

องค์กรจะต้องมีการติดตามผล เพื่อให้ทราบถึงผลการ ดำเนินงานว่าเหมาะสมและสามารถจัดการ ความเสี่ยง ได้อย่างมีประสิทธิภาพหรือไม่ เพื่อให้มั่นใจว่าการจัดการความเสี่ยงมีคุณภาพและมีความ เหมาะสม มีการควบคุมและจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ จึงต้องมีการติดตามผล ประกอบด้วย ความเสี่ยง กิจกรรมที่ควบคุม ผลลัพธ์ของการทำกิจกรรม ระยะเวลาการดำเนินงาน ความคืบหน้า ปัญหาและอุปสรรค ซึ่งมีการติดตามผลดังนี้

1. หน่วยงานที่มีความเสี่ยงติดตามประเมินวิเคราะห์และบริหารความเสี่ยงอย่างสม่ำเสมอ ระบบการ ควบคุมภายในที่วางไว้เพียงพอเหมาะสม มีประสิทธิภาพมีการปฏิบัติงานจริงและมีประสิทธิภาพ สามารถ ป้องกันหรือลดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น
2. มีการตรวจสอบเพื่อแนะนำ ให้ปรับปรุงข้อบกพร่องให้เหมาะสมกับเวลา
3. มีการรายงานผลการบริหารความเสี่ยงต่อคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

2.1.8 ระดับของความเสี่ยง (Degree of Risk)

เป็นการวัดความเป็นไปได้ของโอกาสที่จะเกิด (Likelihood Score) และระดับผลกระทบ (Impact Score) ของปัจจัยเสี่ยงทั้ง 8 ด้าน โดยนำความเสี่ยงที่ระบุไว้แล้วทั้งหมดมาพิจารณาเพื่อจัดลำดับความเสี่ยง และการประเมินความเสี่ยงจำแนกเป็น 2 มิติ คือ

โอกาส / ความถี่ที่จะเกิด (Likelihood) หมายถึง ความน่าจะเป็นที่จะเกิดเหตุการณ์ที่นำมาพิจารณา เกิดขึ้นมากน้อยเพียงใด ซึ่งจะมีการพิจารณาระดับของโอกาสที่จะเกิด ดังนี้

เกณฑ์ระดับโอกาสที่จะเกิดความเสี่ยง

ระดับ	โอกาสที่จะเกิด	คำอธิบาย
5	บ่อยมาก	Expected to occur often in our business (> 1 in 100 times) e.g. (spilling coffee walking with a full cup, cuts from sharp edges on packaging, banging thumb in cash register) คาดว่าจะเกิดขึ้นบ่อยครั้งในธุรกิจของเรา (> 1 ครั้งต่อ 100 ครั้ง) (เช่น กาแฟหกขณะเดิน ถูกบาดจากขอบคมบนบรรจุภัณฑ์)
4	บ่อย	Expected to occur sometimes in our business (~1 in 1,000-10,000times) (e.g. bleeding requiring band aid from sharp edges on packaging) คาดว่าจะเกิดขึ้นในบางครั้งในธุรกิจของเรา (1 ครั้งใน 1,000 - 10,000 ครั้ง) (เช่น การถูกบาดจากขอบคมในบรรจุภัณฑ์และมีเลือดไหล)
3	เป็นไปได้	Expected to have a possible chance of occurrence (~1 in 50,000 times) (e.g. cuts from a protruding nail on pallet) คาดว่าจะมีโอกาสเกิดขึ้นได้ (1 ครั้งใน 50,000 ครั้ง) (เช่น ถูกบาดจากสินค้าที่ยื่นออกมาบนพาเลท)
2	น้อย	Foreseeable but not expected to occur in any given year in our business (~1 in 100,000 times) (e.g. infected finger due to sharp edges on packaging, racking collapse, amputation of finger through catching in cash register) คาดการณ์ได้แต่ไม่คาดว่าจะเกิดขึ้นในปีใดก็ตามในธุรกิจของเรา (1 ครั้งใน 100,000 ครั้ง) (เช่น นิ้วที่ติดเชื้อเนื่องจากขอบคมในบรรจุภัณฑ์ แร็คล้ม)
1	เป็นไปได้ยาก	Hardly ever expected to occur in our business (e.g. systemic injury due to blood infection initiated from cut finger, dust explosion) แทบจะไม่เคยคาดว่าจะเกิดขึ้นในธุรกิจของเรา (เช่น การบาดเจ็บที่ระบบเนื่องจากการติดเชื้อในเลือดที่เริ่มต้นจากการตัดนิ้ว การสัมผัสฝุ่น)

ระดับผลกระทบ (Impact) (ความรุนแรง) ที่เกิดจากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น หรือคาดคะเนว่าจะเกิด เหตุการณ์นั้น ๆ และเมื่อเกิดขึ้นแล้วจะเกิดผลกระทบ (ความรุนแรง) กับสิ่งต่าง ๆ และความเสียหายที่เกิดขึ้น ในด้านกลยุทธ์ (Strategic Risk) ด้านการปฏิบัติงาน (Operational Risk) ด้านนโยบาย/กฎหมาย/ระเบียบ/ ข้อบังคับ (Policy and Compliance Risk) ด้านการเงิน (Financial Risk) ด้านสุขภาพ (Healthy Risk) ด้าน สิ่งแวดล้อม (Environment Risk) ด้านชุมชน (Community Risk) ด้านภาพลักษณ์และชื่อเสียง (Image and Reputation Risk) แล้วให้พิจารณาความรุนแรงว่าอยู่ในระดับเท่าใด ดังตารางต่อไปนี้

เกณฑ์ระดับความรุนแรงในด้านสุขภาพ

ระดับ	โอกาสที่จะเกิด	คำอธิบาย
5	Critical/ Extreme Harm อันตรายร้ายแรงมาก/ รุนแรง มาก	Potential Fatality มีโอกาสเสียชีวิต
4	Major/ Major Harm ร้ายแรง/ อันตรายร้ายแรง	Permanent Disability e.g. loss of sight or limb ทุพพลภาพถาวร เช่น การสูญเสียการมองเห็นหรือแขนขา
3	Moderate/ Harmful ปานกลาง/ อันตราย	Broken Limb or Non-permanent incapacity แขนขาหักหรือไร้ความสามารถที่ไม่ถาวร
2	Minor/ Slightly Harmful เล็กน้อย / เป็นอันตรายเล็กน้อย	First Aid or Muscular Strain ปฐมพยาบาลหรือความตึงของกล้ามเนื้อ
1	Insignificant/ Minor Harm ไม่มีนัยสำคัญ / อันตราย เล็กน้อย	Minor injury, no treatment required การบาดเจ็บเล็กน้อยไม่จำเป็นต้องได้รับการรักษา

โดยการคำนวณระดับความเสี่ยง = โอกาสในการเกิดเหตุการณ์ต่าง ๆ x ความรุนแรงของเหตุการณ์
นั้น ซึ่งระดับของความเสี่ยงที่ได้รับนี้จะแสดงถึงระดับความสำคัญในการบริหารความเสี่ยง โดยพิจารณา
ระดับของความเสี่ยงตามเกณฑ์ที่กำหนดตามตาราง คือ

หมายเหตุ: - ความน่าจะเป็นและผลที่ตามมาควรอยู่บนพื้นฐานของผลลัพธ์ที่ปฏิบัติได้ และสมเหตุสมผล			(L) โอกาสเกิด				
			1	2	3	4	5
(C) ความรุนแรง	1	ไม่มีนัยสำคัญ	ต่ำมาก	ต่ำมาก	ต่ำ	ต่ำ	ปานกลาง
	2	เล็กน้อย	ต่ำมาก	ต่ำ	ต่ำ	ปานกลาง	ปานกลาง
	3	ปานกลาง	ต่ำ	ปานกลาง	ปานกลาง	ปานกลาง	สูง
	4	ร้ายแรง	ต่ำ	ปานกลาง	สูง	สูง	สูงมาก
	5	ร้ายแรงมาก	ปานกลาง	ปานกลาง	สูง	สูงมาก	สูงมาก

ต่ำมาก	ต่ำ	= ขอมรับได้
ปานกลาง	ปานกลาง	= ขอมรับได้โดยมีการลดความเสี่ยง
สูง	สูงมาก	= ขอมรับไม่ได้

2.2 มาตรการ key Control (ฝากกุญแจ)

Key Control เป็นมาตรการลดความเสี่ยงเพื่อไม่ให้เกิดอุบัติเหตุระหว่างปฏิบัติงาน จากที่ได้ทำการประเมินความเสี่ยงก่อนเริ่มงานพบว่า การปฏิบัติงานในขั้นตอน โหลดสินค้าพนักงานตงช่องระหว่างตู้คอนเทนเนอร์กับพื้นคลังสินค้า อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุทำให้พนักงานบาดเจ็บ และสินค้าตกเสียหาย ซึ่งผลของการประเมินความเสี่ยงอยู่ในระดับที่ยอมรับได้แต่ต้องจัดทำให้มีมาตรการลดความเสี่ยง จึงได้มีการจัดทำมาตรการ Key control (ฝากกุญแจ) ขึ้นเพื่อลดความเสี่ยง โดยขั้นตอนการปฏิบัติในมาตรการนี้มีขั้นตอนดังนี้

2.2.1. เมื่อพนักงานขับรถทยอยเทียบประตูโหลดสินค้าแล้วหลังจากนั้นดับเครื่องยนต์ และดึงเบรกมือเพื่อป้องกันรถไหล และลงจากรถไปรับเอกสารที่จุดรับเอกสาร เพื่อนำเอกสารพร้อมกุญแจรถ มายื่นให้กับพนักงานคลัง



รูปที่ 2.2.1 พนักงานรับเอกสารพร้อมกุญแจรถให้พนักงานคลัง

2.2.2. พนักงานคลังสินค้ารับเอกสารพร้อมกุญแจรถบรรทุก นำมาแขวนไว้ในที่ๆจัดเตรียมไว้



รูปที่ 2.2.2 พนักงานคลังสินค้าแขวนกุญแจรถบรรทุกไว้ที่ๆจัดเตรียมไว้

2.2.3. หลังงานนำกุญแจรถบรรทุกไปแขวนไว้ในที่กำหนด พนักงานคลังสินค้าจะนำแผ่นป้ายสีเขียวโดยมีข้อความว่า “กำลังโหลดสินค้า” ด้านล่างไปติดไว้หน้าประตูโหลดสินค้า



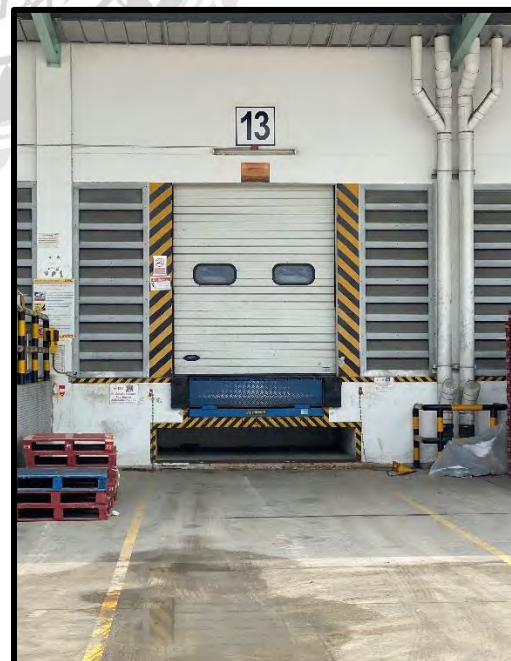
รูปที่ 2.2.3. พนักงานเปลี่ยนแผ่นป้ายหน้าประตูโหลดสินค้า

2.2.4. เปิดประตูโหลดสินค้า พร้อมทำการโหลดสินค้าเข้ารถบรรทุก



รูปที่ 2.2.4. พนักงานคลังสินค้าเปิดประตูโหลดสินค้า

2.2.5. เมื่อพนักงานโหลดสินค้าเสร็จเรียบร้อยพนักงานคลังสินค้าจะเป็นผู้ปิดประตูโหลดสินค้า และเปลี่ยนป้ายหน้าประตูโหลดสินค้า “โหลดสินค้าเสร็จ” และนำเอกสารพร้อมกุญแจรถบรรทุกให้พนักงานขนส่งเพื่อให้แน่ใจว่าทำการโหลดสินค้าเสร็จสิ้น และรถบรรทุกสามารถเดินทางส่งสินค้าได้อย่างปลอดภัยกับพนักงานคลังสินค้า



รูปที่ 2.2.5 พนักงานคลังสินค้าปิดประตูโหลดสินค้า

บทที่ 3

รายละเอียดการปฏิบัติงาน



3.1 ชื่อและที่ตั้งของสถานประกอบการ

3.1.1 ชื่อสถานประกอบการ

บริษัท DHL Supply Chain (ประเทศไทย) จำกัด สาขา บางนา-ตราด (BLC) คลัง 4

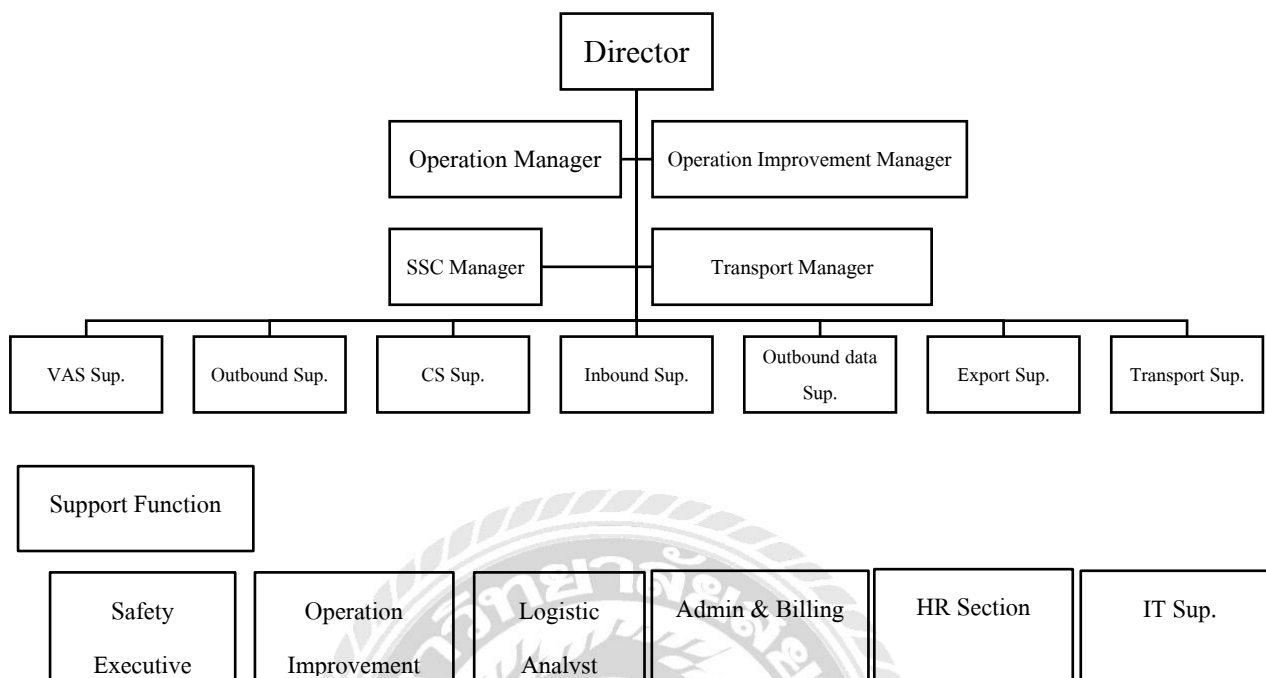
3.1.2 สถานที่ตั้งสถานประกอบการ

นิคมเคหะบางพลี 55/81 ตำบลบางเสาธง อำเภอบางเสาธง จังหวัดสมุทรปราการ 10540
ประเทศไทย

3.2 ลักษณะการประกอบการ

บริษัท DHL Supply Chain (ประเทศไทย) จำกัด สาขา บางนา-ตราด (BLC) คลัง 4 เป็นสถานประกอบการเกี่ยวกับการบริหารคลังสินค้าและขนส่งสินค้า แบบครบวงจร พร้อมให้บริการ ในภาคธุรกิจ ยานยนต์ สินค้าอุปโภคบริโภค เคมีภัณฑ์ พลังงาน วิศวกรรมและอุตสาหกรรมการผลิต ชีววิทยาศาสตร์และสินค้าเพื่อสุขภาพ ธุรกิจค้าปลีก และเทคโนโลยี และเป็นการบริหารจัดการเก็บเครื่องมือแพทย์

3.3 รูปแบบการจัดองค์กรและการบริหารงานขององค์กร



3.4 ตำแหน่งงานและลักษณะงานที่นักศึกษาได้รับมอบหมาย

3.4.1 ตำแหน่งงาน

นักศึกษาฝึกสหกิจศึกษา ตำแหน่ง Safety Trainee

3.4.2 ลักษณะงานที่ได้รับมอบหมาย

1. อัพเดทกฎหมายความปลอดภัย
2. Safety walk และทำรายงานการเดินทางสำรวจประจำสัปดาห์ส่งส่วนกลาง
3. จัดทำป้ายสถานะแบตเตอรี่ รถโฟล์คลิฟท์
4. จัดเตรียมเอกสารเพื่อเตรียมความพร้อม Audit
5. อบรมความปลอดภัยพนักงานใหม่
6. จัดทำรายงานอุบัติเหตุและสรุปผล
7. ร่วมจัดกิจกรรมส่งเสริมสุขภาพกับแผนกบุคคล
8. เตรียมความพร้อมสำหรับซ้อมดับเพลิงย่อยครั้งที่ 1 / 2565
9. ส่งรายงานผู้ป่วย COVID-19 ส่งส่วนกลาง
10. ร่วมเดินตรวจกับคณะ Pre Audit ISO 9001



3.5 ชื่อและตำแหน่งพนักงานที่ปรึกษา



นางสาวสุชาติพิศ แสงทอง ตำแหน่ง Safety Executive

3.6 ระยะเวลาปฏิบัติงาน

วันที่ 22 สิงหาคม – 9 ธันวาคม 2565

3.7 ขั้นตอนและวิธีการดำเนินงาน

 		แผนการดำเนินงาน																		
		ฝึกประสบการณ์ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย บริษัท DHL Supply Chain (BLC W4)																		
ลำดับที่	รายการ Description	งบประมาณ Cost	การปฏิบัติ Action	ระยะเวลาดำเนินงาน (22 สิงหาคม - 9 ธันวาคม 2565)																หมายเหตุ
				ส.ค.-65		ก.ย.-65				ต.ค.-65				พ.ย.-65				ธ.ค.-65		
				WK1	WK2	WK3	WK4	WK5	WK6	WK7	WK8	WK9	WK10	WK11	WK12	WK13	WK14	WK15		
1	ซื้อสถานประกอบการ สถานที่ตั้ง โครงสร้างขององค์กร		PLAN																	
			ACTUAL																	
2	แจ้งรายละเอียด ตำแหน่งงาน และชื่อพนักงานที่ปรึกษา		PLAN																	
			ACTUAL																	
3	ศึกษารายละเอียดแบบตรวจสอบการปฏิบัติงานตามข้อกำหนดความปลอดภัย		PLAN																	
			ACTUAL																	
4	รวบรวมข้อมูลจากแบบตรวจสอบการปฏิบัติงานตามข้อกำหนดความปลอดภัย		PLAN																	
			ACTUAL																	
5	จัดการเรียงลำดับปัญหา		PLAN																	
			ACTUAL																	
6	วิเคราะห์ข้อมูล		PLAN																	
			ACTUAL																	
7	เสนอมาตรการการแก้ไข		PLAN																	
			ACTUAL																	
8	ดำเนินการเก็บข้อมูลโครงการเสร็จ		PLAN																	
			ACTUAL																	

-  PLAN กำหนดการที่จัดทำ
-  ACTUAL การดำเนินงานจริง

บทที่ 4

ผลการปฏิบัติงานตามโครงการ

ก่อนเริ่มโครงการมีการประเมินความเสี่ยงประจำปี พบว่ากระบวนการ Transport Loading มีความเสี่ยงที่อาจจะการเกิดอุบัติเหตุ ในระหว่างพนักงานปฏิบัติงานพนักงานขับรถโฟล์คลิฟท์ ตกช่องระหว่างตู้คอนเทนเนอร์กับพื้นคลังสินค้า ขณะขนสินค้าขึ้นรถบรรทุก โดยมีระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุอยู่ในระดับ 3 และโอกาส อยู่ในระดับ 2 ผลที่ได้อยู่ในระดับปานกลางแต่มีเงื่อนไขจำเป็นต้องมีมาตรการเพื่อลดความเสี่ยง

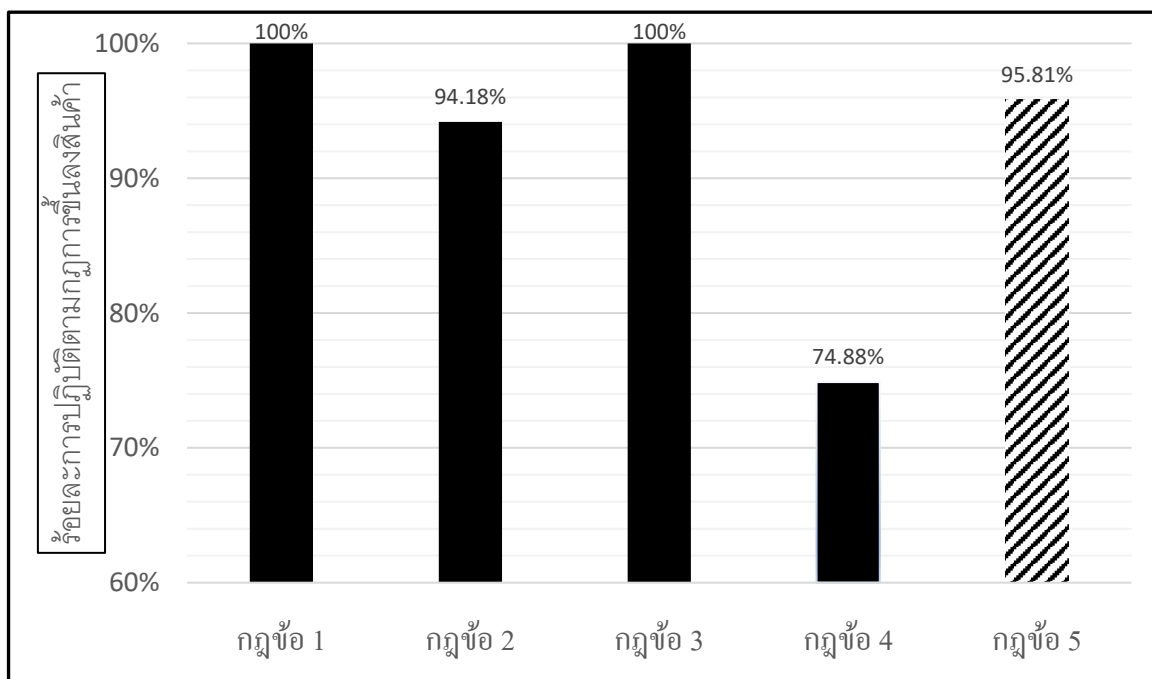
4.1 ผลแสดงการประเมินความเสี่ยงก่อนเริ่มมาตรการ Key Control

ลำดับ	ขั้นตอนกิจกรรม/ลักษณะงาน	ความรุนแรง	โอกาส	ผลการประเมิน
1	พนักงานขับรถโฟล์คลิฟท์ ตกช่องระหว่างตู้คอนเทนเนอร์กับพื้นคลังสินค้า ขณะขนสินค้าขึ้นรถบรรทุก	3	2	ยอมรับได้ แต่จำเป็นต้องมีมาตรการลดความเสี่ยง

รูปที่ 4.1 ตารางแสดงการประเมินความเสี่ยงก่อนเริ่มมาตรการ Key Control

จากการสำรวจการปฏิบัติตามกฎการขึ้นลงสินค้าทั้ง 5 ข้อ จำนวน 430 ชุด จัดเป็นพนักงานขนส่งทั้งหมด 5 บริษัทขนส่ง จำนวน 72 คน โดยนำข้อมูลมาวิเคราะห์การปฏิบัติของพนักงานขนส่งได้ กฎข้อที่ 1 การดึงเบรกมือและดับเครื่องยนต์ ได้ ร้อยละ 100 กฎข้อที่ 2 วางหมอนหนุนล้อ เพื่อป้องกันรถขนส่งไหล ได้ ร้อยละ 94.18 กฎข้อที่ 3 การอบรมพนักงานขนส่งก่อนการรับสินค้าภายในคลัง ได้ ร้อยละ 100 กฎข้อที่ 4 การเป่าแอลกอฮอล์ ได้ ร้อยละ 74.88 และกฎข้อที่ 5 การใช้ระบบ Key Control ฝากกุญแจรถขนส่งไว้ในที่กำหนด ได้ ร้อยละ 95.81

4.2 ผลการปฏิบัติตามขั้นตอนความปลอดภัยของการขึ้นลงสินค้าภายในคลังสินค้า

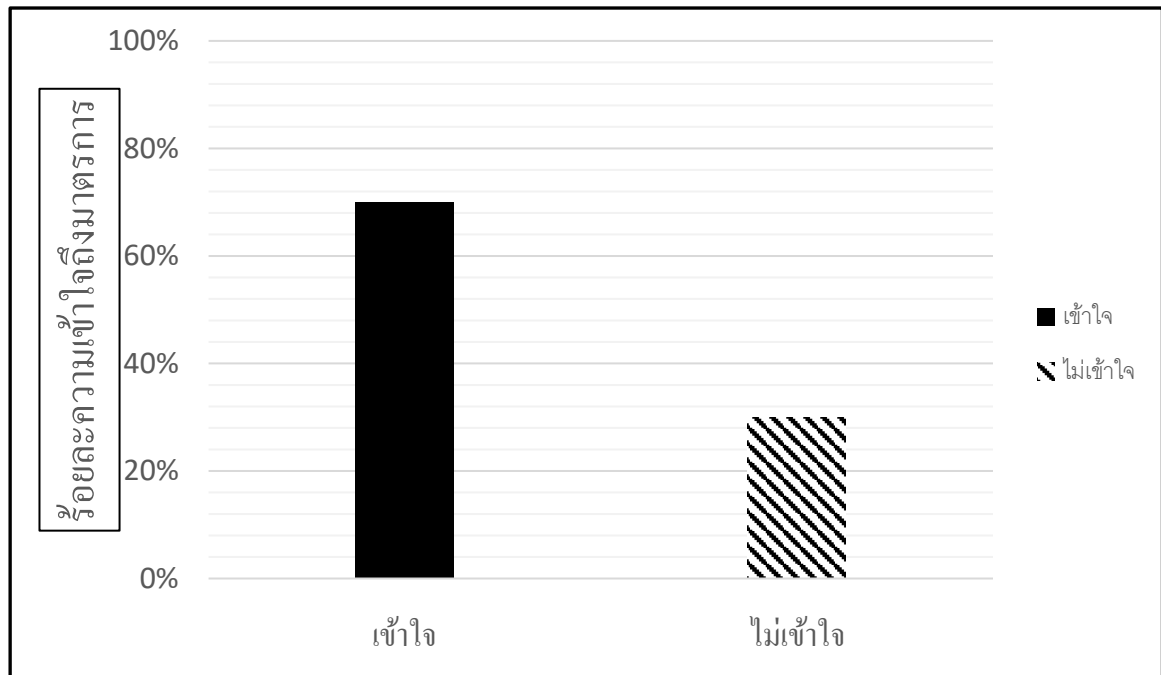


รูปที่ 4.2 ผลการปฏิบัติตามขั้นตอนความปลอดภัยของการขึ้นลงสินค้าภายในคลังสินค้า

- กฎข้อที่ 1 พนักงานขับรถขนส่งดึงเบรกมือและดับเครื่อง
- กฎข้อที่ 2 พนักงานวางหมอนหนุนล้อทั้งสองข้าง
- กฎข้อที่ 3 พนักงานเช็คปริมาณสารแอลกอฮอล์ก่อนเริ่มงาน
- กฎข้อที่ 4 พนักงานอบรมกฎระเบียบความปลอดภัยในการขึ้นลงสินค้า
- กฎข้อที่ 5 พนักงานขนส่งสินค้าฝากกุญแจรถกับพนักงานคลังสินค้า

จากกฎการใช้ระบบ Key control ข้อที่ 5 มีการทำแบบสัมภาษณ์ เช็ความเข้าใจในการปฏิบัติของ
 มาตรการฝากกุญแจของพนักงานคลังสินค้าหน้าประตูโหลด 8-18 จำนวน 10 คน พนักงานเข้าใจ ขั้นตอน
 Key control (มาตรการฝากกุญแจ) และพนักงานสามารถอธิบายขั้นตอนการฝากกุญแจได้ ทั้งหมด 7คน หรือ
 ร้อยละ 70 และมีพนักงานที่ยังไม่เข้าใจในมาตรการ Key Control (มาตรการฝากกุญแจ) จำนวน 3 คน หรือ ร้อย
 ละ 30

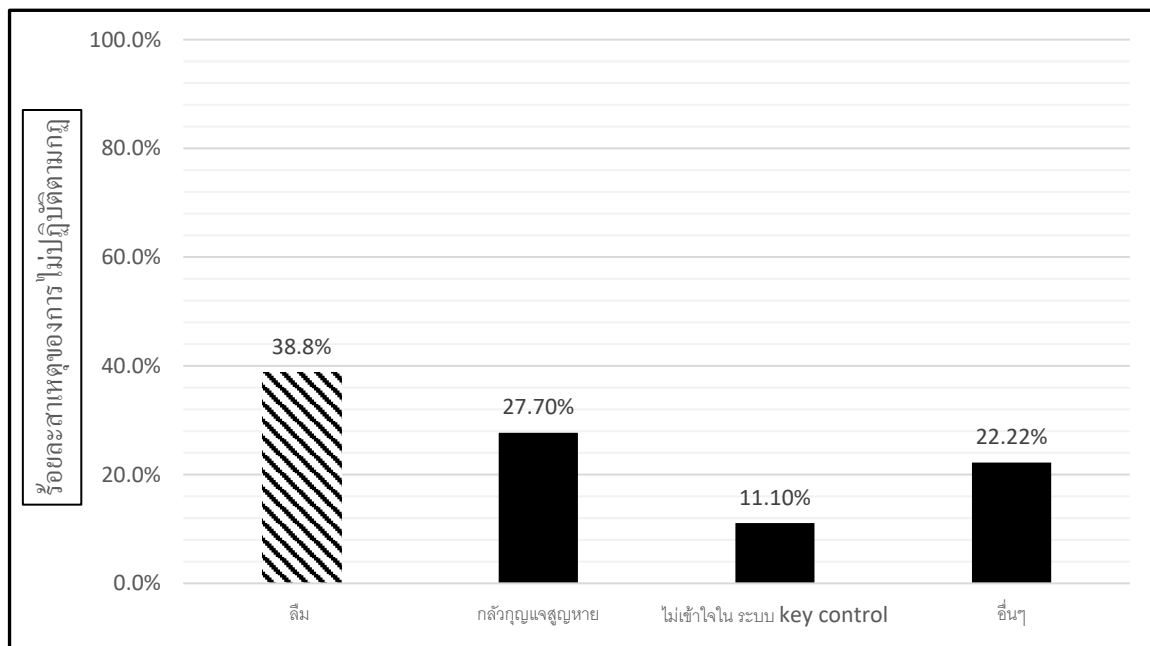
4.3 ผลแสดงความเข้าใจในขั้นตอน Key control (มาตรการฝากกุญแจ)



รูปที่ 4.3 กราฟแสดงความเข้าใจในขั้นตอน Key control (มาตรการฝากกุญแจ)

จากการสำรวจแบบสอบถามพนักงานขับรถขนส่ง จำนวน 18 คน ที่ไม่ได้ทำตามมาตรการ Key Control (มาตรการฝากกุญแจ) ของพนักงานขับรถขนส่งทั้งหมดที่ทำการทำแบบสำรวจ ช่วงเวลาเวลา 07.00 – 16.00 พบว่าพนักงานขับรถขนส่งที่ให้เหตุผลว่าที่ไม่ได้ทำตามกฎการขึ้นลงสินค้าภายในคลัง พบว่าปัญหาหลักส่วนใหญ่เกิดจากเหตุผลที่ลืม ร้อยละ 38.8 ก้าวกุญแจสูญหาย ร้อยละ 27.70 ไม่เข้าใจในระบบ ร้อยละ 11.11 และ อื่นๆ เช่น ก้าวส่งสินค้าปลายทางไม่ทัน ,เวลาไม่พอ เป็นต้น ร้อยละ 22.22

4.4 ผลแสดงเหตุผลของการไม่ปฏิบัติตามมาตรการ Key Control (มาตรการฝากกุญแจ)



รูปที่ 4.4 กราฟแสดงเหตุผลของการไม่ปฏิบัติตามมาตรการ Key Control (มาตรการฝากกุญแจ)

ภายหลังเริ่มมาตรการ 2 เดือน จัดมีการประเมินความเสี่ยงภายหลังเริ่มโครงการ Key control พบว่าระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุอยู่ในระดับ 3 และโอกาส ที่อาจจะเกิดมีระดับคะแนนที่ลดลง เนื่องจากมีมาตรการ Key Control (มาตรการฝากกุญแจ) ช่วยเป็นปัจจัยในการช่วยลดระดับโอกาสที่อาจจะเกิดอุบัติเหตุ

4.5 ผลแสดงการประเมินความเสี่ยงภายหลังเริ่มมาตรการ Key Control

ลำดับ	ขั้นตอนกิจกรรม/ลักษณะงาน	ความรุนแรง	โอกาส	ผลการประเมิน
1	พนักงานขับรถไฟล์ลิฟท์ ตกช่องระหว่างตู้คอนเทนเนอร์ กับพื้นคลังสินค้า ขณะขนสินค้าขึ้นรถบรรทุก	3	1	ยอมรับได้

รูปที่ 4.5 ตารางแสดงการประเมินความเสี่ยงภายหลังเริ่มมาตรการ Key Control



บทที่ 5

สรุปผลและข้อเสนอแนะ

5.1 สรุปผลการใช้ระบบ Key control เพื่อลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ

จากการรวบรวมและวิเคราะห์การใช้มาตรการ (มาตรการฝากกุญแจ) เพื่อจัดให้เป็นมาตรการป้องกันเพื่อลดความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุจากช่องระหว่างตู้คอนเทนเนอร์กับคลังสินค้าด้วยระบบ Key Control ได้มีการบันทึกผลภายหลังเริ่มโครงการเป็นเวลา 2 เดือน พบว่าพนักงานทำตามมาตรการ Key control (มาตรการฝากกุญแจ) ร้อยละ 95.81 และมีพนักงานเข้าใจในขั้นตอนของระบบ Key Control ร้อยละ 70 การสำรวจเหตุผลพนักงานขับรถขนส่งที่ไม่ได้ทำตามกฎการขึ้นลงสินค้าภายในคลัง พบว่าปัญหาหลักส่วนใหญ่เกิดจากเหตุผลที่ลืม ร้อยละ 38.8 กลัวกุญแจสูญหาย ร้อยละ 27.70 ไม่เข้าใจในระบบ ร้อยละ 11.11 และอื่นๆ ร้อยละ 22.22

ภายหลังจากเริ่มโครงการ 2 เดือน ได้มีการประเมินความเสี่ยงอีกครั้งซึ่งผลที่ได้ความรุนแรงอยู่ระดับ 3 และโอกาสที่อาจจะเกิดอยู่ในระดับ 1 ซึ่งเมื่อเทียบกับเกณฑ์แล้วจัดอยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้ จึงนำมาเทียบแล้วสามารถนำมาเป็นมาตรการที่สามารถลดความเสี่ยงที่อาจจะเกิดได้ตั้งแต่ต้น เพื่อไม่ให้เกิดอุบัติเหตุและเกิดความสูญเสีย บาดเจ็บ กับพนักงานระหว่างปฏิบัติงาน

5.2 ข้อเสนอแนะ

5.2.1 ข้อเสนอแนะโครงการ

1. ควรมีการนำมาตรการลดความเสี่ยงของการใช้ระบบ key control ที่จัดทำไปดำเนินการให้กับพนักงานและสื่อสารให้มีความเข้าใจตรงกันทั้งพนักงาน DHL และพนักงาน Subcontract ทุกคนให้ทราบตรงกัน และมีการทบทวนมาตรการอยู่เสมอ
2. ควรมีการจัดเตรียมอุปกรณ์เครื่องมือที่ใช้ในมาตรการทั้ง 5 ที่เพียงพอกับอัตราจำนวนรถขนส่งสินค้า
3. มีการแจ้งผลการประเมินความเสี่ยงที่อาจจะเกิดกับพนักงานทุกคนให้ทราบเพื่อเป็นการย้ำเตือนพนักงานทุกคนให้ปฏิบัติงานอย่างความปลอดภัย
4. ควรมีพนักงานดูแลการควบคุมกุญแจหลัก และมีการจัดตารางทำงานให้สอดคล้องกับมาตรการเพื่อให้ผลที่ได้มีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น

5.2.2 ข้อเสนอแนะการฝึกสหกิจ

1. จากแบบบันทึกข้อมูลฝึกสหกิจประจำสัปดาห์ ควรให้พี่เลี้ยงยืนยันข้อมูลก่อนส่ง และในกรณีที่มีการบันทึกปัญหาจากการทำงาน ทางสำนักสหกิจควรมีการตอบกลับเพื่อเสนอแนะแนวทางการแก้ปัญหาที่เหมาะสมเพิ่มเติมให้กับนักศึกษา
2. แบบบันทึกประจำสัปดาห์ควรมีการบันทึกแบบสั้นเฉพาะงานที่ได้รับมอบหมายในแต่ละสัปดาห์ และเพิ่มหัวข้อเสนอแนะในการฝึกสหกิจในแต่ละสัปดาห์



บรรณานุกรม

- คณะบริหารความเสี่ยง. (2561). *คู่มือบริหารความเสี่ยง Risk Management*. กรุงเทพมหานคร:
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.
- เฉลิมชัย ไยมุง. (2562). *ประสิทธิผลการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อม
กรณีศึกษา บริษัทก่อสร้างแห่งหนึ่ง โครงการเปลี่ยนถนนหุ้มท่อส่งก๊าซในจังหวัดชลบุรี.
(การค้นคว้าอิสระปริญญาโท)*. กรุงเทพมหานคร: สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- สยาม อรุณศรีมรกต. (ม.ป.ป.). *การประเมินความเสี่ยง*. กรุงเทพมหานคร:
คณะสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล.
- สถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน). (2561).
*มาตรฐานระบบการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน มปอ.
1401: 2561*. เข้าใจได้จาก <http://www.tosh.or.th/immages/file/2018/210-2.pdf>
- สถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน). (2557).
*คู่มือการปฏิบัติตามระบบมาตรฐานความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในสถาน
ประกอบกิจการขนาดกลางและขนาดเล็ก*. เข้าใจได้จาก https://www.tosh.or.th/index.php/media-relations/e-book/item/download/336_714b43a1575ce32f1991da792f832f73

ผู้จัดทำ



รหัสนักศึกษา : 6106500005

ชื่อ-นามสกุล : นายวรินทร์ จันทินมาธร

คณะวิชา : สาธารณสุขศาสตร์

สาขาวิชา : อาชีวอนามัยและความปลอดภัย

ที่อยู่ : 10 ลาดพร้าว 101 ซอย 38 แยก 1 แขวงคลองจั่น เขตบางกะปิ
กรุงเทพมหานคร 10240

ผลงาน : มาตรการป้องกันเพื่อลดความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุจากช่องระหว่าง
ผู้คอนเทนเนอร์กับคลังสินค้าด้วยระบบ Key Control