



รายงานการศึกษาดูงานของ

คณะศึกษาดูงานระบบการจัดการด้านความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย
อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อมท่าเรือ
และพนักงานจากท่าเรือกรุงเทพ

ณ Port Klang ประเทศมาเลเซีย

ระหว่างวันที่ 25 – 27 กุมภาพันธ์ 2552



1. บทนำ

1.1 รายละเอียดการศึกษาดูงาน

ชื่อโครงการ : การเดินทางไปศึกษาดูงานกิจการท่าเรือ ณ Port Klang ประเทศมาเลเซีย

หลักการและเหตุผล

กทท. กำลังพัฒนาการปฏิบัติงานโดยใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อก้าวไปสู่การเป็นท่าเรืออิเล็กทรอนิกส์ การจัดเตรียมพนักงานเพื่อรองรับการปฏิบัติงานในระบบงานที่ทันสมัย จำเป็นจะต้องเพิ่มวิสัยทัศน์ ความรู้เกี่ยวกับวิวัฒนาการสมัยใหม่ รวมถึง เครื่องมืออุปกรณ์และเครื่องมือที่ทันสมัย ดังนั้นจึงต้องมีการจัดส่งพนักงานของ กทท. เดินทางไปศึกษาดูงานกิจการท่าเรือที่ทันสมัยและอยู่ในภูมิภาคเดียวกันเพื่อนำมาใช้ประโยชน์ต่อการปฏิบัติงาน อีกทั้งจะได้นำข้อดีมาปรับใช้แบบงานที่มีอยู่ในปัจจุบันให้ดียิ่งขึ้น

การศึกษาดูงานกิจการท่าเรือ ณ Port Klang ประเทศมาเลเซีย กทท. ได้จัดส่ง คณะกรรมการ คณะทำงานและกลุ่มทำงานของระบบความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อม และพนักงานระดับ 6-9 จาก กทท. จำนวน 40 คน เพื่อไปศึกษาดูงานตามวัตถุประสงค์ข้างต้น และกลับมาประยุกต์ใช้ให้มีประสิทธิภาพดีขึ้น อันจะก่อประโยชน์สูงสุดต่อ กทท. ต่อไป

วัตถุประสงค์ของการศึกษาดูงาน

1. เพื่อพัฒนาความรู้ ความเข้าใจของบุคลากรจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อมในท่าเรือ
2. เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่างๆ มีความเข้าใจและ ตระหนักถึงความสำคัญที่ทุกหน่วยงานต้องดำเนินการตามระบบการบริหารจัดการ ฯ เพื่อให้ กทท. สามารถเป็นท่าเรือระหว่างประเทศซึ่งปฏิบัติงานตามหลักมาตรฐานสากล
3. ศึกษาขั้นตอนการปฏิบัติงานด้านสินค้าอันตรายต่างๆ การขนย้าย การฝากเก็บและการแก้ไขปัญหา เพื่อเกิดอุบัติเหตุ

1.2 ข้อมูลทั่วไปของ Port Klang ประเทศมาเลเซีย

Port Klang

Port Klang มีตำแหน่งที่ตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกประมาณ 40 กิโลเมตร จากเมืองหลวงกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย อยู่ในกลุ่มของ Klang valley ซึ่งเป็นศูนย์กลางด้านธุรกิจและอุตสาหกรรมในย่านของการพัฒนาธุรกิจอุตสาหกรรมของประเทศมาเลเซีย

การก่อตั้ง Port Klang เป็นไปตามนโยบายของประเทศตั้งแต่ปี ค.ศ. 1993 เพื่อจะพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางของประเทศในการนำเข้า-และส่งออกสินค้า Port Klang ติดอยู่ใน 20 อันดับท่าเรือคอนเทนเนอร์ของโลกในปี 2007 ซึ่ง Port Klang สามารถเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าได้มากกว่า 180 ประเทศ 500 ท่าเรือรอบโลก

จากภูมิศาสตร์ของสถานที่ตั้ง Port Klang นั้นสะดวกต่อเส้นทางการเดินเรือจากประเทศในยุโรป Port Klang แบ่งพื้นที่ออกเป็น 2 ท่าเรือหลัก คือ North port และ West port North port มี 12 ท่าเทียบเรือตู้สินค้า 4 ท่า liquid bulk 2 ท่า dry bulk 8 ท่า break bulk และ 1 ท่าเทียบเรือขนส่งผู้โดยสาร (เรือท่องเที่ยว)

Corporate profile

Background

Port Klang Authority (PKA) ก่อตั้งตามพระราชบัญญัติ การก่อตั้งบริษัท เมื่อปี ค.ศ. 1963 PKA ปฏิบัติงานด้านท่าเทียบเรือสินค้าโดยรัฐบาล ต่อมาได้มีการเปลี่ยนแปลงให้เอกชนเข้ามาดำเนินการเมื่อปี ค.ศ. 1986

การเข้ามาลงทุนประกอบการท่าเทียบเรือของเอกชนในมาเลเซีย เริ่มต้นครั้งแรกในปี ค.ศ. 1986 เมื่อ Port Klang Container terminal ถูกเข้ามาประกอบการโดย Port Klang Container terminal Berhad โดย PKA เข้าถือหุ้น 20% ในบริษัทใหม่นี้และต่อมากการให้บริการด้านสาธารณูปโภคและบริการต่างๆ ของท่าเรือได้แยกออกมาดำเนินการโดยเอกชนอีกรายคือ Klang Port Management Sdn Bhd ในปี 1992 และทั้งสองบริษัทได้รวมตัวกันกลายเป็น Northport

ในปี ค.ศ. 1994 ก็ได้มีการพัฒนาจนเกิดบริษัทท่าเทียบเรือเอกชนอีก 1 ราย คือ Westport ซึ่งมีผู้ประกอบการ คือ Klang Multi Terminal Sdn Bhd (Westports Malaysia Sdn Bhd) ซึ่งได้ดำเนินการพัฒนาพื้นที่ สาธารณูปโภค ตามแผนพัฒนาของ Port Master Plan ในปี ค.ศ. 1990-2010

Functions

ภายใต้แนวทางการปฏิบัติงานด้านสาธารณูปโภค โครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการจึงมีการแบ่งให้เอกชนประกอบการโดย Port Authority จะดำเนินการเกี่ยวกับโครงการสร้างพื้นฐานของท่าเรือ (Facility) คุมกฎเกณฑ์ระเบียบปฏิบัติ (Regulatory) และพื้นที่การปฏิบัติงาน (landlord) หน้าที่หลักของ Authority จะดำเนินการตามกฎเกณฑ์ ดังนี้

- Trade facilitation
- การวางแผนและพัฒนา (Port Planning and Development)
- ระเบียบกฎเกณฑ์การปฏิบัติ (Regulatory)
- Free Zone Authority
- การจัดการสินทรัพย์ (Asset management)

PKA ได้ดำเนินการประชาสัมพันธ์และทำให้ Port Klang ได้กลายเป็น Transshipment Hub หลักของภูมิภาคนี้ และนอกจากนี้ยังเกี่ยวข้องโดยตรงในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์เบื้องต้น

ในการพัฒนาพื้นที่หลังท่าเทียบเรือ PKA ได้พัฒนา Inland Port แรกของประเทศคือ Ipoh Cargo Terminal และศูนย์กระจายสินค้าคือ Port Klang Distribution (ปัจจุบันใช้ชื่อว่า Northport Distripark)

PKA ยังจะเป็นผู้ดำเนินการเกี่ยวกับ Free Commercial Zone และการควบคุมการจราจรทางน้ำ (Port's Vessel Traffic Management) เพื่อที่จะให้บรรลุวัตถุประสงค์

ในการพัฒนาให้ Port Klang เป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าในย่านนี้ จึงได้จัดตั้ง One Stop Agency เพื่อดำเนินการด้านธุรกิจสินค้าต่าง ๆ ภายในการทำเรือ

Port Klang Free Zone

PKA เป็นเจ้าของและพัฒนา Port Klang Free Zone (PKFZ) ซึ่งตั้งอยู่บนเนื้อที่ 1,000 เอเคอร์ ใน Port Indah PKFZ เป็นหน่วยงานแรกภายในประเทศมาเลเซีย ซึ่งรวบรวมกิจกรรมด้านอุตสาหกรรมและธุรกิจเข้าไว้ในพื้นที่เดียวกันเพื่อรองรับการเติบโต เพื่อจะกลายเป็นจุดกระจายสินค้า ระหว่างประเทศของประเทศในภูมิภาคนี้

Malacca Port

Malacca Port ก็อยู่ภายใต้การควบคุมของ PKA เช่นเดียวกัน โดยหน้าที่ความรับผิดชอบการตัดสินใจ การควบคุม Malacca Port โดย PKA เริ่มต้นเมื่อเดือน กรกฎาคม 1983

WESTPORT

ทำเลที่ตั้ง

ท่าเรือ มีทำเลที่ตั้งจากใจกลางเส้นทางการค้าโลก และอยู่ในกรุงกัวลาลัมเปอร์ ซึ่งเป็นเมืองหลวง มีโครงข่ายคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงอย่างดี มีจุดต่อเชื่อมการคมนาคมขนส่งทางบกถึง 73 จุด มีระบบรถไฟ และมีสายการบินเรือหลักให้บริการถึง 67 บริษัท เชื่อมโยงเครือข่ายการขนส่งไปยังท่าเรือทั่วโลกกว่า 300 แห่ง

วิสัยทัศน์

ท่าเรือ Westport มุ่งมั่นพัฒนาสู่ Mega Hub โดยมีวิสัยทัศน์ในการบริหารงาน คือ

1. PORT OF THE FUTURE

ท่าเรือ Westport ได้ออกแบบและจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกล่วงหน้าเพื่อรองรับการขยายตัวของ ตลาดในอนาคต โดยประมาณการว่าในปี 2005 จะมีการขนถ่ายตู้สินค้าทั่วโลก 250 ล้าน ทีอียู ซึ่ง Westport วางเป้าหมายที่จะรับตู้สินค้าให้ได้ 2% หรือ 5 ล้านทีอียู จึงได้พัฒนาขยายหน้าท่าเทียบเรือไปอีก 1200 เมตร และจัดหาอุปกรณ์เครื่องมือทุ่นแรงเพิ่ม อาทิ ปั่นจั่นยกตู้สินค้าหน้าท่า 9 คัน นอกจากนี้ ยังขยายพื้นที่ลาน วางตู้สินค้าเพิ่มขึ้นอีก 120 เอเคอร์

2. THE FAST PORT COMMITMENT

ท่าเรือ Westport มุ่งมั่นพัฒนาบริการให้รวดเร็ว สอดรับ กับความต้องการของลูกค้า โดยปัจจุบันมี Ship turnaround time เพียง 7 ชั่วโมง มีผลการปฏิบัติงานเรือตู้สินค้าประมาณ 30 ทีอียู / ปั่นจั่น / ชั่วโมง เรือ ตู้สินค้าขนาดใหญ่ 70 ทีอียู / ปั่นจั่น / ชั่วโมง และเรือ feeder 25-40 ทีอียู / ปั่นจั่น / ชั่วโมง นอกจากนี้ ยังสามารถทำลายสถิติโลก โดยการขนถ่ายตู้สินค้าให้เรือ Clifford Maersk ได้ 264 ทีอียู ในหนึ่งชั่วโมงเมื่อ เดือนธันวาคม 1999 โดยใช้ปั่นจั่นยกตู้สินค้าหน้าท่า 3 คัน

3. THE GARDEN PORT

ท่าเรือ Westport ให้ความสำคัญกับ ภูมิทัศน์ของท่าเรือ จึงได้จัดพื้นที่ 30% ของท่าเรือ หรือ 435 เอเคอร์ เป็นสวนปลูกต้นไม้ขนาดใหญ่ พร้อมสร้างสวนหินและน้ำตก เพื่อให้บรรยากาศที่สดชื่น

สิ่งอำนวยความสะดวก

ท่าเทียบเรือตู้สินค้า 7 ท่า สามารถรับเรือ Generation ที่ 6 ได้ โดยเมื่อวันที่ 9 กันยายน 2004 ได้รับเรือ CSCL Europe ซึ่งมีระวางบรรทุกถึง 8700 ทีอียู

พื้นที่	160	เอเคอร์
ความยาวหน้าท่า	2000	เมตร
ความลึกหน้าท่า	15	เมตร
สามารถรองรับตู้ได้ปีละ	3000000	ทีอียู
ปั้นจั่นหน้าท่ายกตู้สินค้า (Super Post-Panamax)	20	คัน
ปั้นจั่นเคลื่อนที่	2	คัน
รถคานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้า	61	คัน
รถยกตู้สินค้าหนัก	7	คัน
รถยกตู้สินค้าเปล่า	8	คัน
ท่าเทียบเรือสินค้าเทกองเหลว	3	ท่า
สะพานเทียบเรือน้ำมัน	1	ท่า
ความยาวหน้าท่า	818	เมตร
รองรับสินค้าได้	192000	เมตร
ท่าเทียบเรือสินค้าเทกองเหลว	3	ท่า

สะพานเทียบเรือน้ำมัน	1	ท่า
ความยาวหน้าท่า	800	เมตร
มีสายพานลำเลียงความยาว	10000	เมตร
ท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป	4	ท่า
ความยาวหน้าท่า	800	เมตร

ท่าสินค้าน้ำมัน

เป็นท่ารับสินค้าน้ำมันที่ทันสมัยที่สุดในประเทศ มีพื้นที่ 13 เอเคอร์ สามารถรองรับสินค้าน้ำมันได้ถึง 2000 คัน ในครั้งเดียวกัน

ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ

ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมีบทบาทสำคัญอย่างยิ่งในการเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผล อันส่งผลให้ท่าเรือ Westport เป็นท่าเรือชั้นนำของโลก

Westport Control Center (WCC) จะเป็นศูนย์กลางแผนและควบคุมการจราจร การเทียบท่า และออกจากท่าของเรือ อีกทั้งยังจัดทำข้อมูลทางการตลาดและสถิติผลการดำเนินงานอีกด้วย

นอกจากนี้ ท่าเรือ Westport ยังได้นำระบบ G Links ซึ่งเป็นระบบเครือข่ายเชื่อมโยงการปฏิบัติงานนับตั้งแต่ตู้สินค้าผ่านประตูท่าเรือเข้ามาจนถึงสิ้นการดำเนินการ

ด้วยระบบเทคโนโลยี สารสนเทศ ที่ทันสมัยทำให้สินค้าผ่านท่าเรือประมาณ 35% สามารถผ่านพิธีการได้ภายใน 24 ชั่วโมง 90% ใช้เวลา 2 วัน และมีเพียง 5 % ที่ใช้เวลา 7 วัน สูงสุดเท่าที่กำหนดคือโดยศุลกากรประจำ Westport จะเชื่อใจผู้ใช้บริการและจะทำการสุ่มตรวจสอบ 1% ทำให้เหมือนเป็น ท่าเรือปลอดอากร G Links เป็นระบบโครงข่ายคอมพิวเตอร์ที่ทันสมัยใช้เชื่อมโยงข้อมูลของทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจาก Yard Control ตู้ระบบ gate automation , hydrographic และ marine operation

ศูนย์ One Stop Service

ท่าเรือ Westport ได้จัดสร้างอาคาร 5 ชั้น ให้หน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนที่มีธุรกรรมเกี่ยวข้องกับท่าเรือ อาทิ บริษัทสายการเดินเรือ ศุลกากร บริษัทรับจัดการขนส่งสินค้า ธนาคาร ฯลฯ เช่าอยู่ร่วมกันในที่

เดียว เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้บริการโดยศุลกากรจะเปิดให้บริการ 24 ชั่วโมง เพื่อให้สามารถนำสินค้าออกได้ตลอดเวลา

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาดูงานครั้งนี้มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่เห็นควรนำมาปรับปรุงงานให้บริการของ ทกท. งานด้านสินค้าอันตราย และการดำเนินงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อมของ ทกท. ดังนี้

4.1 Port Klang มีหน้าที่กำกับดูแลหน่วยงานเอกชนที่เข้ามาประกอบกิจการในท่าเรือได้แก่ North Port และ West port นอกจากนี้ยังมีหน้าที่ดูแลสินทรัพย์ที่ดินและอาคารให้เช่า ซึ่งมีหน้าที่ร่วมกันหลายพันไร่ แต่มีการบริหารจัดการที่ดี และใช้บุคลากรในการดำเนินการทั้งหมดประมาณ 140 คน โดยใช้คอมพิวเตอร์และเทคโนโลยีที่ทันสมัย หาก ทกท . หรือ ทลจ . จะลดบุคลากรลงแต่ให้ปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพควรนำแนวทางการดำเนินการของ

Port Klang เป็นตัวอย่าง

4.2 Port Klang กำหนดนโยบายและแผนการปฏิบัติ พร้อมทั้งมีเป้าหมายที่ชัดเจนบรรจุไว้ในแผนพัฒนา หรือ Master Plan ถ้ามีการเปลี่ยนแปลงผู้บริหารหรือระดับปฏิบัติการใด ๆ ก็ตามแนวทางการดำเนินการต่าง ๆ จะต้องเป็นไปตาม Master Plan เสมอทำให้การพัฒนาของ Port Klang เป็นไปอย่างรวดเร็วและเป็นแนวทางที่กำหนดไว้แน่นอน ส่งผลให้เป็นท่าเรือระดับโลก ดิอันดับที่ 20 ในปี ค.ศ. 2007 ทั้งที่เปิดให้บริการและแนวทางการบริการแบบใหม่มาใช้ไม่ถึง 20 ปี

4.3 การรักษาความปลอดภัยของ Port Klang จะมอบหมายให้ผู้ประกอบการของ North Port และ West port เป็นผู้ดำเนินการดูแลพื้นที่รับผิดชอบของแต่ละบริษัท ซึ่งมีกฎเกณฑ์ที่ใกล้เคียงกันแต่จะไม่อนุญาตให้พาหนะที่ไม่เกี่ยวข้องเข้าไปในเขตท่าเรือทั้งสิ้น ยกเว้นผู้ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าหรือกรณีของพนักงาน ทกท. ที่ขอเข้าเยี่ยมชมจะมีรถยนต์ของตำรวจท่าเรือ นำรถโดยสารที่มีผู้เยี่ยมชมเข้าไปและไม่สามารถเข้าใกล้พื้นที่ปฏิบัติงานได้ แต่สามารถขับรถโดยสารตามรถตำรวจเพื่อสังเกตการทำงานได้ในระยะที่ปลอดภัย การรักษาความปลอดภัยเป็นไปอย่างเข้มงวดมีการจอร์ตรโดยสารได้บางช่วงเพื่อให้ถ่ายภาพการปฏิบัติงานได้ และในลานวางตู้สินค้า พื้นที่ปฏิบัติงานไม่มีบุคคลภายนอกหรือยานพาหนะภายนอกเข้าไปได้เลย ทำให้เกิดการปฏิบัติงานที่รวดเร็วและไม่เกิดอุบัติเหตุ

4.4 ท่าเรือ West port ได้ชื่อว่าเป็น Garden Port ซึ่งให้ความสำคัญกับภูมิทัศน์ของท่าเรือ โดยการปลูกต้นไม้ สร้างสวนหย่อมและน้ำตกเป็นระยะในเขตพื้นที่ท่าเรือ เพื่อให้ความร่มรื่นและเป็นการลดภาวะมลพิษ ควรที่ ทกท. จะได้นำแนวคิดนี้มาเป็นแบบอย่างในการพัฒนาให้ท่าเรือกรุงเทพเป็น Green and Clean Port

4.5 การดำเนินการด้านสินค้าอันตรายของ 2 หน่วยงาน ใน Port Klang คือ North Port และ West port จะดำเนินการอย่างเข้มงวดตามเกณฑ์ที่ระบุไว้ให้เป็นไปตามมาตรฐานที่ได้กำหนดโดยองค์การระหว่างประเทศคือ IMDG CODE มีการแบ่งสินค้าอันตรายออกเป็น 9 CLASS และกำหนดวิธีการปฏิบัติกับสินค้าอันตรายแต่ละ CLASS อย่างชัดเจน เพื่อให้พนักงานขนถ่ายสินค้าและเก็บรักษาได้เป็นแนวทาง

4.6 มีการจัดเตรียมระดับเพลิง FIRE HYDRANT และ HOST BOX ตู้คอนเทนเนอร์ สำหรับเก็บสินค้าอันตรายที่รั่วไหลพร้อมทางลากสายดับเพลิง ถึงดับเพลิง โฟม หน้ากาก ฯลฯ เพื่อเตรียมพร้อมบริเวณกองเก็บสินค้าอันตราย กรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน นอกจากนี้ยังมีพื้นที่ติดตั้ง WATER SPRINKLER เพื่อไว้ชำระร่างกายของพนักงานในกรณีสัมผัสหรือวัตถุอันตรายไว้ด้วย

4.7 สำหรับ West port มีการจัดตั้งหน่วยงานด้านสิ่งแวดล้อมและอาชีวอนามัยเพื่อควบคุมการปฏิบัติงานให้สอดคล้องกับนโยบายของท่าเรือฯ โดยประกอบด้วย ตำรวจท่าเรือ พนักงานขนถ่ายสินค้าและวิศวกรซ่อมบำรุงรักษาโดยมีผู้บริหารระดับรองผู้อำนวยการการท่าเรือเป็นประธาน โดยหน่วยงานนี้เรียกว่า ESH COMMITTEE มีหน้าที่ คือ

1. ตรวจสอบการเกิดอุบัติเหตุ พร้อมหาแนวทางการแก้ไข
2. ตรวจสอบเครื่องมือทุ่นแรง และอุปกรณ์ต่างๆ ภายในท่าเรือเพื่อลดอุบัติเหตุ
3. จัดเตรียมโปรแกรมฝึกอบรม เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ
4. จัดทำข้อเสนอเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน
5. จัดการ และแก้ไขเหตุ Near Miss
6. ควบคุมและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ
7. ให้คำปรึกษาแนะนำ
8. จัดประชุมเพื่อปรับปรุงและแก้ไขระบบงานของ EHS

4.8 มีการจัดทำรายงานอุบัติเหตุ ค่าเสียหาย ผลกระทบต่อพนักงาน ฯลฯ รายงานให้ผู้บังคับบัญชาทราบ เพื่อนำข้อมูลมาแก้ไข และลดการเกิดอุบัติเหตุ

4.9 การจัดการด้านปฏิบัติการสินค้าและสินค้าอันตรายของ West port มีการกำหนดให้สอดคล้องกับมาตรฐานต่างๆ ที่ได้รับ ได้แก่ OSHAS 18001 และ ISO 14001 จึงได้ดำเนินการต่างๆ ประกอบด้วย

1. จัดฝึกอบรม 5 วัน ให้กับผู้ปฏิบัติงานทุกคน
2. จัดทดสอบพนักงานจับเครื่องมือทุ่นแรงทุกๆ 6 เดือน
3. จัดสลับเปลี่ยนการปฏิบัติงาน (Job Rotation)
4. ไม่มีการจัดพนักงานล่วงเวลา
5. จัดให้มีระบบให้รางวัล และลงโทษ

4.10 จัดให้มีการตรวจสุขภาพของพนักงานทุกคน พร้อมทั้งมีการตรวจสมรรถภาพทางร่างกายของพนักงานที่ปฏิบัติงานทุกคน และจัดเตรียมสถานที่และหน่วยงาน เพื่อรองรับได้แก่

1. Pre-Shift of Mid-Shift Exercise
2. Gym and physiotherapy Facilities
3. Return to work program
4. Medical surveillances-technical staffs
5. CHRA and Noise Mapping
6. Heath Passport Program
7. Speed Gun Operation

หากพนักงานคนใดมีระดับคลอเรสเตอรอลสูง จะมีแพทย์คอยแนะนำให้แก้ไข และจะต้องมีการออกกำลังกายใน GYM ที่จัดเตรียมไว้เพื่อให้ร่างกายแข็งแรง และลดการ ผิดปกติของร่างกาย หากตรวจสอบแล้ว พนักงานไม่สามารถจะปฏิบัติงานได้จะให้หยุดงานเพื่อรักษาก่อนมาตรวจสอบอีกครั้งหากมีสุขภาพดีก็สามารถกลับมาปฏิบัติงานได้ นอกจากนี้ยังมีการกำหนดให้พนักงานทุกคนออกกำลังกายที่ลานหน้าอาคารในตอนเช้าทุกวันที่มีการปฏิบัติงาน

4.11 การจำกัดรถยนต์ที่วิ่งในเขตท่าเรือ ที่ 30 กม./ชม. หากมีการฝ่าฝืนขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด ก็มีหน่วยงานคอยจับและปรับ โครดูกลงโทษเกิน 3 ครั้ง ถ้าเป็นบุคคลภายนอกจะไม่ให้อนุญาตให้เข้ามาในเขตท่าเรือ แต่ถ้าเป็นพนักงานก็จะตัดเงินเดือนและโบนัส

4.12 กรณีพนักงานขับ บรรทุกทั้งภายในและภายนอก หากชนถ่ายหรือบรรทุกสินค้า แล้วเกิดความเสียหาย รั่วไหล ภายในท่าเรือ คนขับรถหรือเจ้าของสินค้าต้องรับผิดชอบเองทั้งหมด และอาจจะถูกท่าเรือเรียกค่าปรับได้ หากทำความเสียหายต่อท่าเรือ

4.13 หน่วยงานที่ควบคุมดูแลด้านความปลอดภัยในท่าเรือ จะทำ การบันทึกข้อมูลไว้ทุกเหตุการณ์ อย่างเข้มงวดและหากพนักงานคนใดประสบกับเหตุการณ์ใด ๆ ผู้นั้นต้องรายงานไปยังหน่วยควบคุมนี้ หาก มีข้อขัดข้องรายงานไม่ได้ ก็ให้ผู้บังคับบัญชาของผู้นั้นรายงาน

4.14 ด้านการจัดการขยะ จะทำการเก็บขนขยะอย่างเข้มงวด และเป็นระเบียบเรียบร้อย อย มีความ สะอาดดีมาก นอกจากนี้ หน่วยงานไหนหรือผู้ใด กองหรือทิ้งขยะไม่อยู่ในเขตหรือภาชนะที่รองรับ หรือ ก่อให้เกิดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม จะถูกปรับเป็นเงินด้วย ซึ่งเป็นตัวอย่างที่ควรจะนำมาใช้กับ กทท.

กำหนดการศึกษาดูงานกิจการท่าเรือ
ณ Port Klang ประเทศมาเลเซีย
ระหว่างวันที่ 25 – 27 กุมภาพันธ์ 2552

วันพุธที่ 25 กุมภาพันธ์ 2552

- 07.00 น. คณะพร้อมกัน ณ สนามบินสุวรรณภูมิ ชั้น 4 ผู้โดยสารขาออก ROW D
- 08.50 น. ออกเดินทางจากกรุงเทพฯ สู่กรุงกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย โดยสายการบินไทย TG 418
- 12.00 น. ถึงสนามบินกรุงกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย หลังจากผ่านพิธีตรวจคนเข้าเมืองและศุลกากรแล้ว นำคณะรับประทานอาหารกลางวัน
นำคณะทัศนศึกษา ณ กรุงกัวลาลัมเปอร์
- 18.00 น. รับประทานอาหารค่ำ หลังจากนั้น นำคณะเข้าโรงแรมที่พัก พักผ่อนตามอัชฌาศัย

วันพฤหัสบดีที่ 26 กุมภาพันธ์ 2552

- 07.00 น. รับประทานอาหารเช้าที่ห้องอาหารของโรงแรม
- 09.00 – 18.00 น. ศึกษาดูงานกิจการท่าเรือ ณ Port Klang
- 19.00 น. รับประทานอาหารค่ำ หลังจากนั้น เข้าโรงแรมที่พัก พักผ่อนตามอัชฌาศัย

วันศุกร์ที่ 27 กุมภาพันธ์ 2552

- 07.00 น. รับประทานอาหารเช้าที่ห้องอาหารของโรงแรม
- 09.00 น. ทัศนศึกษาเมืองใหม่ “บุตราจา” (PUTRA JAYA) เมืองของรัฐบาลมาเลเซีย
- 18.00 น. รับประทานอาหารค่ำ หลังจากนั้น เดินทางสู่สนามบินกรุงกัวลาลัมเปอร์
- 21.00 น. ออกเดินทางจากกรุงกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย กลับสู่กรุงเทพฯ โดยสายการบินไทย TG 418
- 22.05 น. ถึงสนามบินสุวรรณภูมิ โดยสวัสดิภาพ

รายนามผู้เดินทางไปศึกษาดูงานกิจการท่าเรือ

ณ Port Klang ประเทศมาเลเซีย

ระหว่างวันที่ 25 – 27 กุมภาพันธ์ 2552

คณะกรรมการ คณะทำงานและกลุ่มทำงาน

ของระบบการจัดการความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อมท่าเรือ

1	นายไกรยศ	ธีระสำราญ	อกฟ. ฝช.
2	นายธงชัย	สุปราการ	นักวิชาการ 11 สล. ฝผ.
3	นายทวิศักดิ์	วรพจน์	ชรส. 3 กปส. 1
4	นายบุญรุ่ง	ใหญ่สวัสดิวงศ์	หรส. 13 กปส. 2
5	นายอภิรักษ์	อุบลเหนือ	ชผสอ. กปส. 3
6	นายพิชญ์พัทธ์	เดชารัตน์	พนักงานการสินค้า 8 ปก. กตส. 1
7	นายประเสริฐ	แตงนุ้ย	พนักงานการสินค้า 5 คตส. กตส. 2
8	นายสุรพล	อ่อนละมัย	หม.สินค้าชายทอดตลาด คต. คต.
9	จำเอก เนชัย	นิมเนิด	หผร. กท.
10	นายพนนัย	เอี่ยมพินิจ	หม.ควบคุมเรือเขื่อนตะวันออก บถ.
11	นายสมพร	เพ็ญภักตร์	หม.ตรวจสอบสินค้าขาเข้า 1 ผต.
12	นางสิริลักษณ์	สระจันทร์	หธ. ฝน.
13	สิบเอกวิมล	ทิมพิทักษ์	พนักงานธุรการ 6 รก. กก.
14	นายสุเทพ	คอรอมาน	หม.รถยกตู้สินค้าเปล่า รถ. 2 คม.
15	นายภาณุวัชร	ปิยะศีล	ช่างเทคนิค 5 ชท. 1 กชท.

ท่าเรือกรุงเทพ

16	นายวินัย	บุญกำเชียง	ชคป. ผตท.
17	นายธวัชชัย	กิจวิริยะ	ชบถ. ผตร.
18	นายนภดล	จันหนู	พ.การสินค้า 8 ผตส.
19	นายสัญญา	จันระมาด	พนักงานรักษาความปลอดภัย 6 รก. กก.
20	นางปนรรฐพร	หุตะเจริญ	หม.สารบรรณ ช.ทกท.
21	นางธีรภรณ์	อยู่คำ	พนักงานธุรการ 6 ช.กบท.

ฝ่ายช่าง

22	นายวีรพันธุ์	ศรีัญญา	ชบอ. กย.
23	นายเสมา	สิงหนาท	พนักงานสื่อสาร 6 ชต. กฟ.
24	นายจิตติรัตน์	รัตนภักดี	ช่างเทคนิค 6 วศ. กบผ.

ฝ่ายการร่อนน้ำ

25	นายกิตติศักดิ์	วงศ์พรต	ชผค.กน.
26	นางวรรณดี	ยังยืน	หม. สารบรรณ กบ.
27	นายเฉลิม	เกตุทิม	หม. ช่างกลโรงงาน รช. กบ.
28	นายพร	มาขาว	พนักงานช่างกลเรือ 8 สด.8 กล.

ฝ่ายปฏิบัติการเรือและสินค้า

29	นางสาวปิยาพัชร	จิตรเพชร	ชช.
30	นายวิชา	อุไรรัตน์	ชกตส. 1
31	จ.อ.พิชัย	เสตะรมยะ	ชคอ. กคส.
32	นายแถมสิน	ศรีบางพลีน้อย	ชรส. 15 กปส. 2
33	นายสมควร	เนินพรหม	หม.ตรวจสอบสินค้า รส. 1 กปส. 1
34	นายชวพงศ์	สุวรรณเมฆ	พนักงานการสินค้า 5 กตส. 2

ฝ่ายบริการท่าและเครื่องมือทุ่นแรง

35	นางณิชาดา	ศรีเครือ	ชช.ฟท.
36.	นายสุพจน์	พูลสวัสดิ์	ช่างเทคนิค 6 รท. 1 กคม.
37.	นายสุนันท์	มงคลธง	ชรท. 2 กคม.
38.	นายเชิงชาย	ไกรสูงเนิน	หม. ช่างซ่อมเครื่องยนต์ 2 ชท.
39.	นายณรงค์	เข็มมุกดา	พนักงานบริหารงานช่าง 8 ชท. 3 กชท.
40.	นายชูชาติ	คำโต	ชผสส. กท.
