MS&AD InterRisk Report

No. 24-005

2024.12.17

InterRisk Thai Report <2024 No.01>

ถอดบทเรียนจากเหตุเพลิงไหม้รถบัสโรงเรียน ต้องทำอย่างไรจึงจะยกระดับความปลอดภัยบนท้องถนนของประเทศไทยได้?

[ภาพรวม]

- **รถบัสใช้ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ (Natural Gas for Vehicles: NGV) ที่มีคุณสมบัติไวไฟสูงและเบากว่าอากาศเป็นเชื้อเพลิง เนื่องจากภายในรถบัสที่เป็นพื้นที่ปิด ก๊าซรั่วไหลอาจนำไปสู่การระเบิดได้ เพราะฉะนั้นการซ่อมบำรุงระบบก๊าซเชื้อเพลิงอย่างสม่ำเสมอจึงมีความสำคัญอย่างมากในการรับประกันความปลอดภัย**
- **ยานพาหนะที่ใช้ก๊าซธรรมชาติอัด (Compressed Natural Gas: CNG)* ต้องปฏิบัติตามแนวทางปฏิบัติในการตรวจสอบสภาพและซ่อมบำรุงถังก๊าซเชื้อเพลิงอย่างเคร่งครัดเพื่อป้องกันการรั่วไหลและความผิดปกติของถังก๊าซ**
- **เมื่อเกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากในกรณีส่วนมากเด็กยังขาดความตระหนักรู้ด้านความปลอดภัยและไม่สามารถตัดสินใจได้ดังเช่นผู้ใหญ่ การให้ความรู้เกี่ยวกับทักษะด้านความปลอดภัยจึงมีความสำคัญเป็นอย่างมาก**
- **อ้างอิงจากกรมการขนส่งทางบก ในหลักสูตรการอบรมมีการระบุไว้ว่าผู้ขับขี่จำเป็นต้องเข้ารับการอบรมขับขี่ปลอดภัย**
- **หลักการ BEWAGON สามารถช่วยให้ผู้ขับรถบัสโดยสารทำความเข้าใจมาตรการด้านความปลอดภัยได้ก่อนทำการเดินรถ**

*ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ (Natural Gas for Vehicles: NGV) มี 2 ประเภท คือ ก๊าซธรรมชาติอัด (Compressed Natural Gas: CNG) ที่ถูกบีบอัดและบรรจุในถังแรงดันสูง และ ก๊าซธรรมชาติเหลว (Liquefied Natural Gas: LNG) ที่เป็นก๊าซธรรมชาติที่ถูกจัดเก็บในสถานะของเหลว ในหลายประเทศ เช่น ประเทศไทย โดยปกติแล้ว NGV จะหมายถึงยานพาหนะที่ใช้ก๊าซธรรมชาติอัด (CNG)

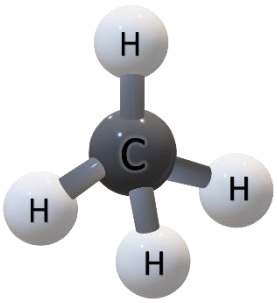
เหตุโศกนาฏกรรมเพลิงไหม้รถบัสโรงเรียนทำให้ความกังวลเกี่ยวกับความปลอดภัยเพิ่มสูงขึ้น

ในวันที่ 1 ตุลาคม 2024 เวลา 12.00น. เหตุเพลิงไหม้เกิดขึ้นบนรถบัส 2 ชั้น ที่มีผู้โดยสารคือ นักเรียน 38 คน ครู 6 คน และคนขับรถ 1 คน ที่มาจากจังหวัดอุทัยธานีขณะขับเคลื่อนบนถนนวิภาวดีรังสิต **ส่งผลให้มีผู้เสียชีวิตจำนวน 23 คน โดยเป็นนักเรียน 20 คน ครู 3 คน** เพลิงไหม้มีสาเหตุมาจากความผิดปกติหรือการรั่วไหลของก๊าซที่บริเวณด้านหน้าของรถบัส อุบัติเหตุดังกล่าวส่งผลให้ความกังวลเกี่ยวกับมาตรการความปลอดภัยเพิ่มสูงขึ้น โดยเฉพาะในกรณีของยานพาหนะที่ใช้**ก๊าซธรรมชาติ (NGV)** เป็นเชื้อเพลิง นอกจากนี้ เดิมทีแล้วรถบัสคันที่เกิดอุบัติเหตุได้รับการลงทะเบียนเมื่อวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 1970 มีอายุการใช้งานกว่า 54 ปี และได้รับการลงทะเบียนอีกครั้งหนึ่งเมื่อวันที่ 26 ตุลาคม 2018 เนื่องจากมีการปรับแต่งรถใหม่ อย่างไรก็ตาม **ระบบเชื้อเพลิงที่มีการติดตั้งไว้ไม่เป็นไปตามข้อบังคับ** เนื่องจากมีถังก๊าซถึง 11 ถัง ซึ่งตามข้อบังคับแล้วสามารถติดตั้งได้เพียง 6 ถัง เหตุการณ์นี้ส่งผลกระทบอย่างรุนแรงต่อสังคม และทำให้เกิดความกังวลเกี่ยวกับความปลอดภัยในระบบขนส่ง

เหตุร้ายแรงครั้งนี้ทำให้สังคมตระหนักถึงความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับก๊าซธรรมชาติ (NGV) โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อมีสิ่งที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐานและข้อบังคับด้านความปลอดภัย ข้อเท็จจริงที่ว่ารถบัสคันดังกล่าวถูกนำมาใช้งานโดยที่ใบอนุญาตรถหมดอายุแล้ว และมีการติดตั้งระบบเชื้อเพลิงที่ไม่เหมาะสม บ่งบอกถึงการจัดการดูแลที่ไม่เพียงพอภายในภาคคมนาคมขนส่ง การไตร่ตรองถึงผลกระทบด้านความปลอดภัยจากการแพร่หลายของก๊าซธรรมชาติ (NGV) ทุกประเภท รวมถึงการกำหนดกฎระเบียบและการบังคับใช้ที่เข้มงวดยิ่งขึ้นจึงมีความสำคัญเป็นอย่างมากเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดโศกนาฏกรรมเช่นเหตุการณ์ครั้งนี้ขึ้นอีกในอนาคต

การตระหนักถึงความอันตรายของก๊าซไวไฟและความสำคัญของอุปกรณ์ดับเพลิง

เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) ซึ่งประกอบไปด้วยมีเทน (CH_4) เป็นหลักนั้นมีคุณสมบัติไวไฟสูง สามารถติดไฟได้ง่ายและเบากว่าอากาศ โดยมีความถ่วงจำเพาะอยู่ที่ 0.6-0.8 ทำให้สามารถแพร่กระจายได้ง่ายในพื้นที่เปิดโล่ง อย่างไรก็ตาม การรั่วไหลอาจทำให้เกิดสภาวะที่ระเบิดอย่างรุนแรงในพื้นที่ปิด เช่น รถบัสโดยสาร หากไม่ได้รับการบำรุงรักษาอย่างเหมาะสมระบบเชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) อาจทำงานผิดปกติ ส่งผลให้เกิดการรั่วไหลของก๊าซหรือเพลิงไหม้ได้



ภาพที่ 1 โครงสร้างโมเลกุลของมีเทน

องค์ประกอบความอันตรายของก๊าซธรรมชาติ (NGV)

คุณสมบัติไวไฟ	เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) มี**คุณสมบัติไวไฟสูง** และสามารถติดไฟได้หากมีประกายไฟหรือเปลวไฟ โดยมีค่าขีดจำกัดการจุดติดไฟอยู่ที่ 5% สำหรับ Lower Explosive Limit (LEL) และ 15% สำหรับ Upper Explosive Limit (UEL)
การเพิ่มแรงดัน	ระบบก๊าซธรรมชาติ (NGV) จะมีการจัดเก็บก๊าซที่สภาวะแรงดันสูง (2900 – 3600 psi) ทำให้การรั่วไหลหรือการเกิดความเสียหายมีความอันตรายเป็นอย่างมาก
แหล่งจุดติดไฟ	ความผิดพลาดทางไฟฟ้าหรืออุปกรณ์ที่มีความร้อนสูงอาจกลายเป็นแหล่งจุดติดไฟในพื้นที่ปิด และทำให้ความเสี่ยงด้านเหตุเพลิงไหม้เพิ่มสูงขึ้นได้ ซึ่งอุณหภูมิของการจุดระเบิดเองของก๊าซธรรมชาติ)NGV) นั้นจะอยู่ที่ 537 - 540°C

การจัดการความปลอดภัยด้านอัคคีภัย

เหตุการณ์ครั้งนี้เน้นย้ำถึงความเสี่ยงร้ายแรงจากก๊าซไวไฟและมาตรการความปลอดภัยจากอัคคีภัยในพื้นที่ปิดที่ไม่เหมาะสม เช่น รถบัสโดยสาร เพลิงไหม้ลุกลามอย่างรวดเร็วในสภาพแวดล้อมดังกล่าว และการไม่มีอุปกรณ์ดับเพลิงที่เหมาะสมอาจทำให้สถานการณ์ร้ายแรงขึ้นได้

ในกรณีที่มีการใช้รถบัสสำหรับการเดินทางไปทัศนศึกษา ควรทำการยืนยันว่า**บุคลากรทั้งหมด** รวมถึงพนักงานขับรถและครู **ได้รับการฝึกอบรมเกี่ยวกับการอพยพฉุกเฉินและการใช้ถังดับเพลิงที่เหมาะสม**

การติดตั้งถังดับเพลิงบนรถบัสโดยสารอย่างเพียงพอถือเป็นสิ่งสำคัญ โดยตามมาตรฐานความปลอดภัยแล้วรถบัสโดยสารทุกคันควรติดตั้งถังดับเพลิงที่เหมาะสมสำหรับ**เพลิงไหม้ประเภท B** (เพลิงไหม้ประเภท B หมายถึงเพลิงไหม้ที่เกิดจากสารเคมีไวไฟ สารเคมีที่ติดไฟได้ และก๊าซไวไฟ) ถังดับเพลิงที่มีประสิทธิภาพเหมาะสำหรับเพลิงไหม้ที่เกิดจากสารเคมีและก๊าซไวไฟ เช่น สารฮาลอน นอกจากนี้**ถังดับเพลิงจะต้องเป็นไปตามมาตรฐานและได้รับการตรวจสอบอย่างสม่ำเสมอ และบุคลากรทุกคนควรได้รับการฝึกอบรมเกี่ยวการใช้งานถังดับเพลิงเพื่อให้สามารถตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉินได้อย่างมีประสิทธิภาพ**

ภาพที่ 2 ถังดับเพลิงประเภท B
อ้างอิงจาก NFPA 10 ภาคผนวก B

ความสำคัญของการให้ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยด้านอัคคีภัย

ขนส่งสาธารณะเป็นหนึ่งในสิ่งสำคัญในชีวิตประจำวันของในหลาย ๆ เมือง และ**การดูแลความปลอดภัยของผู้โดยสาร โดยเฉพาะเด็กถือเป็นเรื่องสำคัญที่สุดสำหรับหน่วยงานขนส่ง** ซึ่งเพลิงไหม้จัดเป็นหนึ่งในความเสี่ยงที่มีความร้ายแรงมากที่สุด โดยในคำแนะนำที่จะนำเสนอต่อไปนี้จะกล่าวถึงข้อมูลที่จำเป็นและเกร็ดความรู้สำหรับเด็กในการตอบสนองต่อเหตุเพลิงไหม้บนขนส่งสาธารณะอย่างเหมาะสม เนื่องจากในกรณีส่วนมากเด็กยังขาดสัญชาตญาณป้องกันตนเองและไม่สามารถรับมือต่อเหตุเพลิงไหม้ได้ดังเช่นผู้ใหญ่ **การให้ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยด้านอัคคีภัยสามารถช่วยให้เด็กสามารถตัดสินใจได้โดยพิจารณาจากข้อมูลที่ได้รับและตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉินได้อย่างเหมาะสม** การปฏิบัติตามคำแนะนำดังต่อไปนี้และให้ข้อมูลเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านอัคคีภัยสามารถช่วยยกระดับความปลอดภัยของเด็กขณะใช้งานขนส่งสาธารณะและลดความเสี่ยงการบาดเจ็บรุนแรงได้

ฝึกซ้อมการคลานต่ำ

สอนการคลานต่ำให้แก่เด็ก เพื่อหลบหนีในกรณีเกิดเหตุเพลิงไหม้ การคลานต่ำสามารถช่วยให้สามารถหลีกเลี่ยงการสูดดมควันและความร้อน ซึ่งอาจเป็นอันตรายแก่ชีวิตได้

ปิดปากและจมูก

ให้ความรู้แก่เด็กโดยให้ปิดปากและจมูกด้วยมือหรือผ้าชุบน้ำเพื่อป้องกันควันหรือก๊าซพิษ

อพยพอย่างมีระเบียบ

จัดระเบียบการอพยพให้เด็กสามารถลงจากรถบัสโดยสารได้อย่างใจเย็นและมีสติ เนื่องจากหากอพยพด้วยความเร่งรีบอาจเกิดการผลักและนำไปสู่อุบัติเหตุได้

ระบุทางออกฉุกเฉิน

เด็กควรระบุทางออกฉุกเฉินได้เมื่อขึ้นไปบนรถบัสโดยสาร

ไม่กลับขึ้นไปบนรถ

เมื่อออกมาด้านนอกรถแล้ว ไม่ควรให้เด็กกลับขึ้นไปบนรถอีกไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น

แนวทางการฝึกอบรมแบบเต็มรูปแบบ

การตรวจสอบสภาพยานพาหนะและการอบรมผู้ขับขี่เกี่ยวกับมาตรการกรณีฉุกเฉิน รวมถึงการรับมือเหตุเพลิงไหม้ที่เกี่ยวข้องกับก๊าซธรรมชาติ (NGV) มีความสำคัญเป็นอย่างมากต่อการรับมือเหตุฉุกเฉินอย่างมีประสิทธิภาพและการเสริมสร้างพฤติกรรมการปฏิบัติตามข้อบังคับอย่างถูกต้อง ด้วยแนวทางดังกล่าวสามาถช่วยป้องกันการเกิดอุบัติเหตุและลดความเสี่ยงด้านการรับผิดชอบทางกฎหมายหรือทางการเงินสำหรับบริษัทขนส่งได้

กฎกระทรวงคมนาคม ปี 2558 (2015) ออกโดยกรมการขนส่งทางบก กำหนดระยะเวลาการฝึกอบรมผู้ขับรถ ดังนี้

1. ข้อ 3(9) วรรคสอง ของกฎกระทรวงคมนาคม ฉบับที่ 2558 (2015) กำหนดว่า สำหรับใบอนุญาตขับรถใบแรก ผู้ขอรับใบอนุญาตต้องผ่านการฝึกอบรมทางทฤษฎีอย่างน้อย 20 ชั่วโมง และการฝึกขับรถปฏิบัติอย่างน้อย 10 ชั่วโมง
2. ข้อ 4(4) ของกฎกระทรวงคมนาคม ฉบับที่ 2558 (2015) กำหนดว่า สำหรับใบอนุญาตขับรถใบต่อๆ ไป ผู้ขอรับใบอนุญาตต้องผ่านการฝึกอบรมทางทฤษฎีอย่างน้อย 10 ชั่วโมง และการฝึกขับรถปฏิบัติอย่างน้อย 5 ชั่วโมง

ข้อบังคับเกี่ยวกับการเข้ารับการอบรมนั้นถูกกำหนดไว้เพื่อให้ผู้ขับขี่มีความรู้และทักษะที่จำเป็นต่อการควบคุมยานพาหนะบนท้องถนนได้อย่างปลอดภัย แนวทางการฝึกอบรมควรเน้นย้ำการขับขี่อย่างปลอดภัยและสร้างความตระหนักถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากอุบัติเหตุ

<u>หลักสูตรการฝึกอบรม</u>

1. ผู้ถือใบอนุญาตสำหรับธุรกิจขนส่งทางบกต้องจัดให้มีการฝึกอบรมพนักงานขับรถอย่างน้อย 1 ครั้งต่อปี
2. หลักสูตรการฝึกอบรมจะต้องมีหัวข้อดังต่อไปนี้
   2.1 ความตระหนักรู้ด้านการขับขี่อย่างปลอดภัย
   2.2 การเตรียมความพร้อมทางร่างกายของผู้ขับขี่
   2.3 การตรวจสภาพยานพาหนะก่อนออกเดินทาง
   2.4 การขับขี่เชิงป้องกัน
   2.5 การตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉิน
   2.6 การจัดการความเหนื่อยล้าของผู้ขับขี่
3. การฝึกอบรมแต่ละครั้งจะต้องมุ่งเน้นไปที่หัวข้อที่กล่าวไว้ข้างต้น และมีระยะเวลาอย่างน้อย 3 ชั่วโมง
4. ผู้ถือใบอนุญาตที่มีการจัดการฝึกอบรมแก่พนักงานขับรถ จะต้องส่งรายงานไปยังนายทะเบียนภายใน 30 วันหลังจากเสร็จสิ้นการฝึกอบรม

กฎและวิธีปฏิบัติในการดูแลรักษายานพาหนะ

กรมการขนส่งทางบกได้กำหนดข้อบังคับเพื่อความปลอดภัยสำหรับรสบัสโดยสาร ข้อบังคับดังกล่าวกำหนดให้ต้องมีการบำรุงรักษาอย่างสม่ำเสมอ ซึ่งรวมถึงการตรวจสอบทุก 6 เดือนหรือ 40,000 กิโลเมตร

หลักการ BEWAGON เป็นหลักการสำหรับเตือนความจำเกี่ยวกับการดูแลรักษายานพาหนะที่ถูกนำมาใช้กับผู้ถือใบอนุญาตของกรมการขนส่งทางบก นอกจากนี้ กรมการขนส่งทางบกได้กำหนดข้อกำจัดอายุการใช้งานของรถบัสโดยสารโดยอ้างอิงจากระยะทางของรถ โดยรถบัสที่มีระยะทางน้อยกว่า 300 กิโลเมตรต่อเที่ยวจะสามารถใช้งานได้นานถึง 40 ปี ในขณะที่รถบัสที่มีระยะทางต่อเที่ยวมากกว่า 500 กิโลเมตรจะสามารถใช้งานได้สูงสุด 30 ปี ข้อจำกัดนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อรับประกันความปลอดภัยของผู้โดยสาร โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้โดยสารที่ใช้รถโดยสารที่ใช้พลังงานจากก๊าซธรรมชาติ (NGV)

Brake ระบบเบรก

ตรวจสอบระบบเบรก รวมถึงน้ำมันเบรก น้ำมันคลัตช์ และน้ำมันเครื่องยนต์

Electricity ระบบไฟฟ้า

ตรวจสอบระบบไฟฟ้า เช่น ระดับน้ำแบตเตอรี่ และ Mount ของแบตเตอรี่

Water ระบบน้ำ

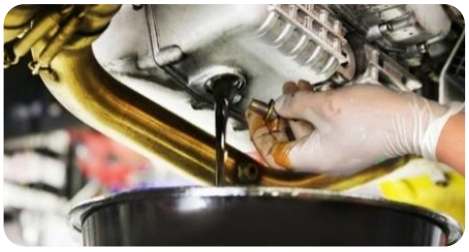
ตรวจสอบระบบระบายความร้อน รวมถึงระดับน้ำหล่อเย็นในหม้อน้ำ

Air ระบบปรับอากาศและลมยาง

ตรวจสอบระบบปรับอากาศ ลมยาง (สำหรับรถบัส ความลึกของดอกยางต้องอยู่ที่อย่างน้อย 3 มม.) และควันดำ

Gasoline ระบบเชื้อเพลิง

ตรวจสอบเชื้อเพลิง ไส้กรองน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งรวมถึงรถบัสที่ติดตั้งถังก๊าซที่ตรงตามมาตรฐานของกรมการขนส่งทางบก



Oil น้ำมันหล่อลื่น

ตรวจสอบน้ำมัน ระดับน้ำหล่อเย็น และการทำงานของเครื่องยนต์

Noise เสียง

รถบัสเป็นยานพาหนะที่ใหญ่และมีความซับซ้อน ซึ่งสามารถส่งเสียงได้หลายรูปแบบ เสียงเคาะ หรือเสียงดังปังอาจเกิดจากการที่หัวเทียนจุดระเบิดก่อนเวลา การระเบิดหรืออัตราส่วนผสมของเชื้อเพลิงเบาบางเกินไป

สรุป

เหตุเพลิงไหม้บนรถบัสโรงเรียนที่ขับเคลื่อนโดยก๊าซธรรมชาติ)NGV) ที่เกิดขึ้นในประเทศไทยทำให้สังคมมีความกังวลเกี่ยวกับความปลอดภัยของยานพาหนะมากยิ่งขึ้น รวมถึงเน้นย้ำถึงความอันตรายของก๊าซไวไฟและความจำเป็นของการตรวจสอบอย่างสม่ำเสมอและมาตรฐานด้านความปลอดภัย ความสำคัญของการซ่อมบำรุงถังดับเพลิงอย่างเหมาะสมและการตรวจสภาพยานพาหนะและการฝึกอบรมบุคลากรเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดเหตุการณ์เช่นนี้ขึ้นอีก

นอกจากนี้รถบัสโดยสารมีอายุการใช้งานที่กำหนดไว้ตามระยะทางในการเดินทางเพื่อรับประกันความปลอดภัย หลักการ BEWAGON ที่เป็นมาตรฐานสำหรับการตรวจสภาพรถบัสโดยสารและรถบรรทุกที่เน้นที่องค์ประกอบสำคัญ เช่น ระบบเบรก ระบบไฟฟ้า ระบบน้ำ ระบบปรับอากาศและลมยาง ระบบเชื้อเพลิง เป็นต้น รวมถึงการฝึกอบรมอย่างสม่ำเสมอและการซ่อมบำรุงก็มีความสำคัญต่อการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนและคุ้มครองความปลอดภัยของผู้โดยสารด้วยเช่นเดียวกัน โดยเฉพาะผู้ขับขี่ที่ต้องผ่านการฝึกอบรมและปฏิบัติตามมาตรการด้านความปลอดภัยอย่างสม่ำเสมอ เพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร รวมถึงเด็กที่อาจไม่มีทักษะในการป้องกันตนเองดังเช่นผู้ใหญ่

แหล่งอ้างอิง

https://www.thaipbs.or.th/news/content/344809
https://www.bbc.com/thai/articles/c8elx0xynxpo
https://www.bbc.com/thai/articles/cglk10llg41o
https://www.bbc.com/thai/articles/c8j7m13rr49o
https://link.nfpa.org/publications/52/2023/chapters/15
https://www.pttplc.com/en/Products/Ourbusinessbypttplc/Gasunit/Pttngv/Pttngv.aspx
https://en.lukoil.com.tr/Upload/Docs/CNG-SDS-EN.pdf
https://www.nationthailand.com/news/general/40042018
https://inspect.dlt.go.th/th/truck-regularity
https://www.thestar.com.my/aseanplus/aseanplus-news/2024/10/03/thai-govt-to-inspect-all-buses-with-compressed-natural-gas-cylinders-after-tragic-school-bus-fire
https://www.bbc.com/thai/articles/c8elx0xynxpo
https://edition.cnn.com/2024/10/01/asia/thailand-school-bus-fire-intl-hnk/index.html
https://www.bbc.com/news/articles/c0jwqzzw986o
https://www.bbc.com/thai/articles/c8j7m13rr49o
https://www.thaipbs.or.th/news/content/344821
https://www.thaitruckcenter.com/tdsc/NewsDetail?Isveiw=1&id=3304
https://www.bbc.com/thai/articles/cglk10llg41o
https://www.bmta.co.th/sites/default/files/files/draft-tor/enguuenaikhkaarbamrungraksaarthodysaar_hybrid_400_khan.pdf
https://heliot.co.th/2024/10/03/มาตรการความปลอดภัยสำหร
https://safedrivedlt.com/เช็กรถ-bewagon/

ข้อมูลเกี่ยวกับบริการฝึกอบรมจาก InterRisk Asia Thailand

- InterRsik Asia Thailand นำเสนอบริการฝึกอบรมด้านการจัดการความเสี่ยงหลากหลายรูปแบบ เช่น ความปลอดภัยบนท้องถนน ความปลอดภัยด้านอัคคีภัย ความปลอดภัยในการใช้รถโฟล์คลิฟต์ และแผนความต่อเนื่องทางธุรกิจ (BCP) สำหรับบริษัทเอกชนในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
- เราสามารถตอบสนองความต้องการในการให้คำปรึกษาเกี่ยวกับการฝึกอบรมด้านความปลอดภัยได้อย่างยืดหยุ่น ไม่ว่าจะเป็นการฝึกอบรมแบบออนไซต์, ออนไลน์, ไฮบริด, หลักสูตรพื้นฐาน, หลักสูตรความตระหนัก, หลักสูตรมารยาท, หลักสูตรรถจักรยานยนต์, หรือหลักสูตรรถบรรทุก

การฝึกอบรมขับขี่ปลอดภัย	การจัดฝึกอบรมการขับขี่อย่างปลอดภัยสำหรับผู้ขับขี่รถยนต์/รถบรรทุกและผู้ใช้รถจักรยานยนต์
การฝึกอบรมป้องกันเพลิงไหม้	การจัดฝึกอบรมความปลอดภัยด้านอัคคีภัยสำหรับพนักงานที่ทำงานในโรงงานและคลังสินค้า โดยหัวข้อการฝึกอบรมครอบคลุมความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับเพลิงไหม้ อุปกรณ์ดับเพลิง และหลักในการตรวจสอบความเสี่ยงด้านอัคคีภัย
การฝึกอบรมการขับขี่รถโฟล์คลิฟต์	การจัดฝึกอบรมสำหรับผู้ปฏิบัติงานที่มีการใช้งานรถโฟล์คลิฟต์ และผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่ที่มีการใช้งานรถโฟล์คลิฟต์ ที่มีจุดประสงค์เพื่อลดอุบัติเหตุในการทำงานเป็นหลัก

หากท่านสนใจในบริการของเรา โปรดไปยังเว็บไซต์ด้านล่าง และอย่าลังเลที่จะติดต่อเรา
https://www.interriskthai.co.th/

MS&AD InterRisk Research & Consulting, Inc. is a risk-related service company of the MS&AD Insurance Group, which conducts consulting related to risk management and research in a wide range of fields.

InterRisk Asia (Thailand) Co., Ltd. is a risk management company based in Bangkok, Thailand. We provide various risk consulting services in Southeast Asian countries, including fire risk surveys, natural disaster and industrial accident risk surveys for factories, warehouses, commercial facilities, etc., traffic risks, BCP Establishment support, cyber risks, etc.

For inquiry, please feel free to contact the below information, or nearest Mitsui Sumitomo Insurance or Aioi Nissay Dowa Insurance sales representatives.

MS&AD InterRisk Research & Consulting, Inc.
International Section, Risk Consulting Division
TEL. +66-(0)-3-5296-8920
https://www.irric.co.jp/en/corporate/index.php

InterRisk Asia (Thailand) Co., Ltd.
175 Sathorn City Tower, South Sathorn Road, Thungmahamek, Sathorn, Bangkok, 10120, Thailand
TEL:+66-(0)-2679-5276
FAX:+66-(0)-2679-5278
http://www.interriskthai.co.th/

The purpose of this report is to provide our customers with the useful information for the occupational safety and health management. There is no intention to criticize any individuals and parties etc.

Copyright 2024 MS&AD InterRisk Research & Consulting, Inc. All Rights Reserved