

ISSN 0125-4588

วารสาร ปีที่ 61 ฉบับที่ 1 มกราคม - มิถุนายน 2567

# Highways Journal

วารสารทางหลวง

ร้อยเรียงเรื่องราว ข่าวสารความรู้ เคียงคู่ชาวทาง

ทุกเส้นทาง  
เพื่อความสุขของประชาชน



# 112 ปี กรมทางหลวง คมนาคมเพื่อความ อุดมสุขของประชาชน

วารสารทางหลวงฉบับนี้ เป็นฉบับเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 ซึ่งจะอยู่ในช่วง 112 ปี กรมทางหลวง และเข้าสู่ปีที่ 61 ของวารสารทางหลวง ฉบับนี้นำเสนอภายใต้แนวคิด “คมนาคมเพื่อความอุดมสุขของประชาชน” ซึ่งเป็นหนึ่งในนโยบายของกระทรวงคมนาคมที่เน้นสภาพของความอุดมสุขหรือความอุดมสมบูรณ์ในฉบับนี้ ขอเริ่มจากคอลัมน์ท่องเที่ยวอันดามัน กับ ผส.ทล.17 โดยทีมงานกองบรรณาธิการได้เดินทางไปในพื้นที่ของ ผส.ราชศักดิ์สุทธินวลซึ่งท่านทำหน้าที่เป็นประธานอนุกรรมการแผนกวารสารทางหลวงของเรา ท่านผู้อ่านจะได้พบกับความอุดมสมบูรณ์ของธรรมชาติบนเกาะยาว จังหวัดพังงา และเกาะลันตา จังหวัดกระบี่ ซึ่งการเดินทางไปครั้งนี้จะมีเรื่องราวต่าง ๆ เกี่ยวข้องถึง 4 คอลัมน์ ท่านผู้อ่านต้องติดตามอ่านไปเรื่อย ๆ จนจบเล่มนะครับ แล้วท่านจะทราบว่า มีคอลัมน์ใดบ้าง

นอกจากนี้ หากท่านต้องการอ่านงานวิชาการเน้น ๆ ขอแนะนำให้เปิดไปที่คอลัมน์สารพันงานทาง ฉบับนี้นำเสนอหัวข้อ “วิธีการคัดเลือกผู้รับจ้างงานก่อสร้าง” เขียนโดยผู้อำนวยการสำนักวิจัยและพัฒนาทาง ท่านเขียนเอาไว้ได้ดีมากครับ คอลัมน์จากวันนั้นถึงวันนี้ ชื่อคอลัมน์ก็บ่งบอกแล้วนะครับว่าเป็นเรื่องในอดีตแต่กำลังเป็นที่กล่าวขานถึงในปัจจุบัน นั่นคือ โครงการก่อสร้างทางสายกระบี่-ขนอม (ทางหลวงหมายเลข 44) เชื่อมฝั่งทะเลอันดามันกับฝั่งทะเลอ่าวไทย ถนนสายดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของโครงการขนาดยักษ์ที่เรา รู้จักกันดีคือ โครงการแลนด์บริจด์ หรือ โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ วารสารของเราภูมิใจนำเสนอเฉพาะเรื่องถนนเท่านั้น เนื่องจากผู้เขียนคือคุณลุง

วิเชียร มีแก้ว ท่านเป็นนายช่างโครงการก่อสร้าง (ตอนที่ 5) ถนนสายนี้ รวมไปถึงที่มวารสารของเราได้ไปพูดคุยกับผู้มีส่วนเกี่ยวข้องโดยตรงในขณะนั้นคือ นายประพนธ์ นิลวัชรมณี อดีตรองอธิบดีกรมทางหลวง มีความน่าสนใจอย่างไรลองติดตามอ่านกันได้ครับ

คอลัมน์อื่น ๆ ก็ยังมีให้ติดตามเหมือนเคย เช่น สีสันคนทำทาง รวบรวมกิจกรรมของกรมฯ ที่น่าสนใจนำมาบันทึกไว้เป็นหลักฐาน รวมถึงให้ท่านผู้อ่านที่เกษียณอายุราชการไปแล้ว ได้รับทราบความเคลื่อนไหวของกรมทางหลวง นายชูเล่าสู่กันฟัง ท่านก็มีข้อคิดดี ๆ มาฝากเช่นเคย ส่วนคอลัมน์ทางหลวงชวนอ่าน จะมาชวนท่านเรียนรู้ถึงเทคนิคการออมและการบริหารการเงินไม่ให้เป็นหนี้เป็นสินจาก The Money Coach ที่เรารู้จักกันดี คอลัมน์กฎหมายน่ารู้ นำเสนอเรื่องประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 157 การปฏิบัติหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ทางราชการโดยมิชอบ คืออะไรอ่านแล้วท่านจะทราบทันที และขอแนะนำนักเขียนหน้าใหม่ “เฉียดตายในสายทาง ผกค.” ซึ่งเป็นเรื่องราวในอดีตที่ผู้เขียนมีประสบการณ์มาโดยตรง

อนึ่ง วารสารทางหลวงฉบับนี้ เป็นฉบับแรกที่เราจะนำเสนอในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ (E-Book) อาจจะถูกใจวัยเก๋ แต่อาจไม่ถูกใจวัยเก๋า ท่านผู้อ่านเมื่อได้รับเอกสารฉบับนี้ผ่านช่องทางใด ๆ ก็ตาม ขอได้โปรดแจ้งผลการอ่าน เช่น ความสะดวกในการอ่าน ความชอบในคอลัมน์ต่างๆ ในวารสารฯ จะมีรายชื่อคณะอนุกรรมการ ท่านผู้อ่านสามารถแจ้งข่าวสารได้ที่ทุกท่านเลยครับ เพื่อทีมงานจะได้นำมาวิเคราะห์และปรับปรุงวารสารของเราให้ดียิ่ง ๆ ขึ้นต่อไปแล้วพบกันใหม่ฉบับหน้าครับ

กองบรรณาธิการ

# สารบัญ

สแกนเพื่อ  
แสดงความคิดเห็น  
และข้อเสนอแนะ



09



ภาพหน้าปก  
ทางหลวงหมายเลข 1081  
ถนนโค้งเลข 3  
ตำบลอวน อำเภอปัว  
จังหวัดน่าน

**06** คลื่นลูกใหม่  
ผู้ที่ได้รับการแต่งตั้งเป็นผู้บริหาร  
ประเภทอำนวยการ ระดับสูง

**09** ท่องเที่ยวกับผู้อำนวยความสะดวก  
แขวงทางหลวง  
ท่องเที่ยวอานดามัน กับ ผส.ทล.17

**18** สารพันงานทาง  
นำเสนอวิธีการคัดเลือก  
ผู้รับจ้างงานก่อสร้าง

**30** สีสันคนทำงาน

- พิธีเปลี่ยนศาลพระภูมิชัยมงคล
- เครื่องราชอิสริยาภรณ์  
ชั้นสายสะพาย
- พิธีวางศิลาฤกษ์ อาคาร  
อเนกประสงค์ กรมทางหลวง
- วันคล้ายวันสถาปนากรมฯ
- มอบรางวัลและเกียรติบัตรฯ
- ตรวจเยี่ยมปีใหม่
- ต้นแบบมาตรฐานสถานีจ่าย  
น้ำมันของส่วนราชการแห่งแรก



คณะกรรมการแผนกวารสารทางหลวง

นายกสมาคมสโมสรกรมทางหลวง

นายสรารุท ทรงศิริไฉ

ที่ปรึกษา

นายชูชาติ ชื่นมงคลสกุล

นายชัชวาลย์ บุญเจริญกิจ

นายสนิทธ พรหมวงษ์

นายอภิสิทธิ์ พรหมเสน

นายจิระพงศ์ เทพพิทักษ์

นายพงศกร จุลละโพธิ์

ประธานอนุกรรมการ

นายราชศักดิ์ สุทธินวน

รองประธานอนุกรรมการ

นายกฤตยพงศ์ ศิริพลอย

อนุกรรมการ

นายจักรพันธ์ พัฒนเกรียงไกร

นายพจนันต์ หนูบรจจ

นายมนูญ อักษรจันทร์

นายสมมุติ อภัยรัตน์

นางสาวภัทริน ศรีดิพันธ์

นางสาวรัตนาวดี ภู่อ้า

นางสาวสุลัดดา ทวีพันธ์สิน

นายวิเชียร มีแก้ว

นายทวี วงสวาท

นางจิราพิชญ์ ทับทิมแท้

นายทริศเดช ศิลาโรจน์

อนุกรรมการและเหรียญก

นางสาววัชรภรณ์ สุนทรชื่น

อนุกรรมการและเลขานุการ

นางสาวเชมรัศมี อีระโกมลศิลป์

ผู้ช่วยเหรียญก

นางสาวฉลองขวัญ สัมมาชีพ

ผู้ช่วยเลขานุการ

นางสาวสโรชา แสงมณี

จัดทำและออกแบบรูปเล่ม

บริษัท ยูโทเปีย มีเดีย อินเตอร์เนชั่นแนล  
(ประเทศไทย) จำกัด

admin@utopia-th.com

089-7747215

- 42** องค์ความรู้คู่ชาวทาง  
ชุดแข่งเตื่อนระดับน้ำ
- 46** ก้าวไปกับสหกรณ์ฯ  
สหกรณ์ฯ พัฒนาคุณภาพชีวิต  
สมาชิก
- 54** ปกป้อง  
• สถานีบริการน้ำมันของ  
กรมทางหลวง  
• พังงา-กระบี่ กรอบนี้  
มีเซอร์ไพรส์
- 64** ความสุขหลังเกษียณ  
ความสุขในวิชาชีพวิศวกรรม  
หลังเกษียณ ของนายช่าง  
เอกวิชัย วีระพันธ์
- 70** จากวันนั้นถึงวันนี้  
โครงการก่อสร้างทางสาย  
กระบี่-ขนอม
- 74** นายชูเล่าสำกัณพิง  
แจกของส่องตะเกียง
- 78** ทางหลวงทางธรรม  
ปฎิหาราผู้หมดสิ้นทุกอย่าง
- 82** ทางหลวงชวนอ่าน  
การเงินง่ายเมื่อเข้าใจชีวิต
- 90** กฎหมายน่ารู้ในชีวิตประจำวัน  
ผลของการทุจริต ปฏิบัติและ  
การละเว้นปฏิบัติหน้าที่ทางราชการ
- 94** ทางหลวงทันโลก  
Digital Wellbeing เทคนิค  
สร้างสมดุสุขภาวะดิจิทัล  
คนวัยทำงาน
- 98** ทางหลวงชวนชิม  
วังทรายซึฟู๊ด กระบี่
- 100** เรื่องสั้นคนทำทาง  
เฉียดตายในสายทางแดน ผกค.



# ผู้ที่ได้รับ การแต่งตั้ง เป็นผู้บริหาร ประเภท อำนาจการ ระดับสูง

ความมุ่งมั่นและวิสัยทัศน์  
อันกว้างไกลของผู้บริหาร  
สามารถนำพากรมทางหลวง  
ไปสู่อนาคต

**ว**ารสารทางหลวงฉบับนี้ขอแนะนำเสนอ  
ผู้บริหารประเภทอำนาจการระดับสูง  
ที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ จำนวน  
8 ท่าน เพื่อให้ได้รู้จักและได้เห็น  
แนวคิดการทำงานในเบื้องต้น โดย ณ ปัจจุบัน  
กรมทางหลวง มีกรอบตำแหน่งประเภทอำนาจการ  
ระดับสูงทั้งสิ้น 68 ตำแหน่ง ซึ่งเป็นกลุ่มบุคลากร  
ที่เป็นกำลังสำคัญในการช่วยขับเคลื่อนและ  
พัฒนากรมทางหลวงให้ก้าวหน้าต่อไป



**นายธันวิน สวัสดิทศานต์**

ผู้อำนวยการสำนักบริหาร  
โครงการทางหลวงระหว่างประเทศ

**แนวทางการปฏิบัติงาน**

“มีเหตุผล รอบคอบในการตัดสินใจ แก้ไขปัญหา  
จริงใจ โปร่งใส ให้เกียรติ  
รับฟังความคิดเห็นทุกส่วนฝ่าย  
ดูแลทีมงานให้มีความสุข ก้าวหน้าและพัฒนาตนเอง”



**นายธีรพันธ์ ภูมิรัตนประพิณ**

ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงนครราชสีมาที่ 2

**แนวทางการปฏิบัติงาน**

“ขยัน ขยัน ขยัน  
อดทน อดทน อดทน  
พร้อมกับ ครองตน ครองคน และครองงาน”



### นายกฤตภาส อุทธีระการ

ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงตากที่ 2  
(แม่สอด)

#### แนวทางการปฏิบัติงาน

“ขวิญและคำลึงใจนำใไปสู่ที่มงานที่มีคุณภาพ  
ที่มงานที่มีคุณภาพนำไปสู่ประสิทธิภพและ  
ผลงานที่ยอดเยี่ยม”



### นายณัฐพงษ์ ตรีวัชตรานท์

ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงอุดรธานีที่ 1

#### แนวทางการปฏิบัติงาน

“มุ่งมั่นพัฒนาทางหลวง บริหารงานเชิงรุกโดย  
ประชาชนมีส่วนร่วม ทำงานเป็นทีม สร้างบรรยากาศ  
และสิ่งแวดล้อมที่ดี เสริมสร้างพลังกาย พลังใจ  
ในการทำงาน เพื่อให้งานมีประสิทธิภพและ  
ประสิทธิผล ดูแลและรักษาทางหลวงให้สะดวก  
ปลอดภัย สวยงาม ทันสมัย ประชาชนมีความสุข  
ตลอดการเดินทาง”



### นายชาติพงษ์ รตโนภาส

ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2

#### แนวทางการปฏิบัติงาน

“หลักธรรมนำชีวิต มีที่มงานเป็นพลังขับเคลื่อน  
พันธมิตรช่วยการทำงานให้สะดวกและรวดเร็ว”



**ว่าที่ ร.อ.ระวี บุญญพาพงศ์**  
ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงสระบุรี  
**แนวทางการปฏิบัติงาน**

“กรมทางหลวง เป็นหน่วยงานก่อสร้างและบำรุงรักษาทางหลวงชั้นนำของประเทศไทย และมีชื่อเสียงมากในภูมิภาคอาเซียน การมีบุคลากรที่มีคุณภาพ และได้รับการพัฒนาในทุกระดับ ย่อมจะทำให้ภารกิจต่าง ๆ บรรลุเป้าหมาย และนอกจากนี้แล้วยังต้องมีความสัมพันธ์ที่ดีกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในจังหวัดและส่วนท้องถิ่นด้วย”



**นายเอกพงศ์ เศรษฐมานพ**  
ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงสุรินทร์  
**แนวทางการปฏิบัติงาน**

“ทุกวันนี้คือการเริ่มต้นใหม่ที่ต้องใฝ่เรียนรู้ เพื่อให้ทุกกระบวนการถูกต้อง รวดเร็ว โปรงใส ทันสมัย ด้วยการใช้นวัตกรรม มีองค์ความรู้นำไปสู่การพัฒนาสร้างสรรค์นวัตกรรมที่สร้างคุณค่า เพื่อนำพาองค์กรไปสู่ความสำเร็จบรรลุเป้าหมาย”



**นายทรงฤทธิ์ ชยานันท์**  
ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงกระบี่  
**แนวทางการปฏิบัติงาน**

“ทำงานเป็นทีม ส่งเสริมความสามารถของบุคลากรให้เหมาะสมกับงาน สร้างองค์กรที่ใฝ่รู้ ให้เกิดการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง”

# ท่องเที่ยวอันดามัน กับ ผส.ทล.17

พาล่องท่องเที่ยว สัมผัสวิถีชีวิตผู้คน ชุมชนชาติ ของเกาะยาวน้อย เกาะยาวใหญ่ และเกาะลันตา ที่สุดของความงดงามแห่งอันดามัน

**U**รรดาสำนักงานทางหลวงในภาคใต้ สำนักงานฯที่มีหน้าที่ดูแลรับผิดชอบ ถนนเส้นเลียบชายฝั่งอันดามัน มากที่สุดคือ สำนักงานทางหลวง ที่ 17 จังหวัดกระบี่ ซึ่งมีประมาณ 500 กิโลเมตร โดยมีนายราชศักดิ์ สุทธินิล เป็นผู้อำนวยการ

สำนักงานทางหลวงที่ 17 พื้นที่ดูแลทั้งหมด ล้วนแต่ติดชายฝั่งอันดามันทั้งสิ้น ซึ่งได้แก่ แขวงฯ ระนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ และตรัง ยกเว้น แขวงฯ สตูล สังกัดอยู่กับสำนักงานทางหลวง ที่ 18 (สงขลา)







*ช่วงที่นั่งเรือใบเกาะยาวน้อยวันนั้น คลื่นลมไม่แรง ได้เห็นธรรมชาติของ กุ้งทะเลอันดามัน สีฟ้าของผืนน้ำ ตัดกับบรรดาเกาะต่าง ๆ ที่มีสีเขียวชอุ่ม ช่างเป็นสวรรค์ของโลกทะเลโดยแท้*

ตัดกับบรรดาเกาะต่าง ๆ ที่มีสีเขียวชอุ่ม ช่างเป็น สวรรค์ของโลกทะเลโดยแท้

พอถึงฝั่งท่าเทียบเรือที่มีชื่อว่า “ท่าเขา” ก็มี มัคคุเทศก์ท้องถิ่นซึ่งสำนักงานทางหลวงติดต่อ ไว้ให้ คือ น.ส.จันทิรา เกียรติทรัพย์ เธอมีชื่อเล่นว่า “สาวที่ดิน” เป็นบุคคลกว้างขวางและเป็นที่รู้จัก ของคนในเกาะยาว และเพราะเธอทำงานอยู่ที่ สำนักงานที่ดิน อำเภอเกาะยาว ผู้คนก็เลยให้ ฉายาเธอเช่นนั้น

พอคณะเราไปถึง สาวที่ดินก็มารับพาไป ส่งที่นั่นถนนกบังกะโล ซึ่งอยู่ใกล้กับท่าเทียบเรือ เมื่อเก็บสัมภาระเสร็จ สาวที่ดินก็พาคณะเรา ไปพบนายอำเภอเพื่อสัมภาษณ์และเก็บข้อมูล ตามที่เราต้องการ นายอำเภอท่านนี้มีชื่อว่า นายพะเนตร อุทัยรังษี ที่จริงแล้วตอนที่คณะ

เราลงเรือจากท่าเลน ก็ลงเรือลำเดียวกันกับ ท่านนายอำเภอและก็นั่งหน้าแถวเดียวกันด้วย แต่ว่าต่างฝ่ายต่างไม่รู้จักกัน ก็เลยไม่ได้ ทักทายกัน เพิ่งมาได้ทำความรู้จักกันที่ห้อง นายอำเภอนั่นเอง

หลังจากได้นั่งคุยกันพอทราบข้อมูลคร่าว ๆ เราก็ลากลับ ก่อนกลับเราได้มอบวารสาร ทางหลวงฉบับสุดท้ายของปี 2566 ให้กับท่าน นายอำเภอ และท่านก็ได้ให้เจ้าหน้าที่นำข้อมูล ความรู้เกี่ยวกับอำเภอเกาะยาวมาให้ปีหนึ่ง ซึ่งเราก็ได้ข้อมูลมาประชาสัมพันธ์ต่อในวารสาร ทางหลวงในรูปแบบ E-Book นี้

**ความเป็นมาของอำเภอเกาะยาว**

บรรพบุรุษของชาวเกาะยาวได้อพยพมาจาก ชายฝั่งเมืองตรัง เมืองสตูล และเมืองอื่น ๆ ที่อยู่ ติดชายฝั่งทะเลด้านตะวันตก เมื่อครั้งสมัย รัตนโกสินทร์ประมาณ พ.ศ. 2328 คราวพม่า ยกทัพมาตีเมืองต่าง ๆ ทางภาคใต้ ผู้ที่หนีภัย มาเห็นว่าทั้งเกาะยาวน้อยและเกาะยาวใหญ่ เหมาะสมที่จะหลบภัยได้ จึงตั้งหลักแหล่งที่นี่ และทำมาหากินสืบต่อกันมาจนกระทั่ง พ.ศ. 2446 ทางราชการได้ยกฐานะขึ้นเป็นกิ่งอำเภอ เรียกว่า



กิ่งอำเภอเกาะยาว การปกครองขึ้นกับอำเภอเมืองพังงา โดยสร้างที่ว่าการกิ่งอำเภอหลังแรกขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2463 และได้ย้ายจากที่ตั้งเดิมมาสร้างที่ว่าการกิ่งอำเภอหลังใหม่เมื่อ พ.ศ. 2508 ต่อมาข้าราชการและประชาชนในกิ่งอำเภอเกาะยาวตลอดจนจังหวัดได้ร่วมกันเสนอเพื่อที่จะให้ทางราชการยกฐานะเป็นอำเภอ รวมทั้งได้รับการสนับสนุนจากหลายฝ่าย จนในที่สุดกิ่งอำเภอเกาะยาวก็ได้รับการยกฐานะขึ้นเป็นอำเภอ เมื่อวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2531 รวมระยะเวลาที่เป็นกิ่งอำเภอถึง 85 ปี

### **คำขวัญประจำอำเภอเกาะยาว**

“เกาะสามเมือง ลือเลื่องการท่องเที่ยวหนึ่งเดียว รังนก มรดกอันดามัน มหัศจรรย์ทะเลจี๊ด”

เกาะสามเมือง หมายถึง อำเภอเกาะยาว มีสภาพภูมิประเทศเป็นเกาะตั้งอยู่ ณ ทะเลอันดามัน ระหว่างจังหวัดพังงา จังหวัดกระบี่ และจังหวัดภูเก็ต

ลือเลื่องการท่องเที่ยว หมายถึง อำเภอเกาะยาว เป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญของจังหวัดพังงา มีนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาว

*อำเภอเกาะยาวเป็นแหล่งรังนกนางแอ่นที่มีคุณภาพดีที่สุดในประเทศไทย และไม่ใช่แค่รังนกนางแอ่น บนภูเขาลำเนาไพรของเกาะยาวยังมีฝูงนกเงือกให้ได้ชมด้วย ซึ่งนกเงือกเป็นดัชนีชี้วัดความอุดมสมบูรณ์ของป่า*

ต่างชาติ เข้ามาท่องเที่ยวในพื้นที่อำเภอเกาะยาวในแต่ละปีเป็นจำนวนมาก โดยสร้างรายได้ให้กับประชาชนในพื้นที่และประเทศไทยในแต่ละปีจำนวนมาก นักท่องเที่ยวสามารถเช่าเรือเหมาลำชมธรรมชาติตามเกาะแก่ง โดยเฉพาะที่แหลมหาด เกาะยาวใหญ่ เลยปลายแหลมออกไปเมื่อเวลาน้ำลดจะเห็นหาดทะเลแหวกเป็นแนวยาวสวยงามมาก

หนึ่งเดียวรังนก หมายถึง อำเภอเกาะยาวเป็นแหล่งรังนกนางแอ่นที่มีคุณภาพดีที่สุดในประเทศไทย และไม่ใช่แค่รังนกนางแอ่น บนภูเขาลำเนาไพรของเกาะยาวยังมีฝูงนกเงือกให้ได้ชมด้วย นกเงือกเป็นดัชนีชี้วัดความอุดมสมบูรณ์ของป่า ช่วงที่



**ภาพซ้ายบน** ทะเลแหวก แหลมหาด เกาะยาวใหญ่ ยามน้ำลดจะเห็นสันทรายสีขาวละเอียดทอดตัวเป็นแนวยาวสวยงามมาก  
**ภาพขวาบน** ชมวิธีการทำ และชิมขนมบ้านบ่อนมะพร้าวอ่อนจิระรี ของฝากของดี **ภาพล่าง** การเดินทางข้ามฟากระหว่างเกาะยาวน้อย - เกาะยาวใหญ่ จะใช้เรือไม้หัวโทง นั่งได้ประมาณ 5 - 10 คน ใช้เวลาประมาณ 5 - 8 นาที ค่าโดยสารคนละ 20 บาท

### สภาพภูมิอากาศ

อำเภอเกาะยาวเป็นเกาะอยู่กลางทะเล อุณหภูมิเฉลี่ย 21 - 31 องศาเซลเซียส ลักษณะภูมิอากาศเย็นสบายเพราะได้รับอิทธิพลจากลมทะเล มีฝนตกในปริมาณปานกลางตลอดปี มีลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือพัดผ่านช่วงเดือนตุลาคม - เมษายน และลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้พัดผ่านช่วงเดือนพฤษภาคม - กันยายน ของทุกปี ซึ่งถือเป็นช่วงฤดูฝน โดยเฉพาะเดือนกันยายน การคมนาคมติดต่อกับพื้นที่บนบกจะเป็นไปด้วยความยากลำบากพอสมควร

### เหตุการณ์สำคัญ

เมื่อปี พ.ศ. 2516 พระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร รัชกาลที่ 9 พร้อมด้วยสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ พระบรมราชชนนีพันปีหลวง และบรมวงศานุวงศ์ เคยเสด็จเยือนเกาะยาว ในเดือนเมษายนปี พ.ศ. 2516 โดยเรือจอดเทียบสะพานบ้านท่าค่าย (สะพานยาว) ซึ่งปัจจุบันตั้งอยู่ใกล้บริเวณสำนักงานเทศบาลตำบลเกาะยาว

คณะเราไปพักที่หน้าบ้านนกบั้งกะโลวันนั้น ก็มีฝูงนกเงือกมาปรากฏตัว เกาะที่ต้นมะพร้าวใกล้ๆ มหัทศจรยณ์น้ำทะเลเจ็ด หมายถึง อำเภอเกาะยาว มีบ่อน้ำจืดซึ่งประชาชนในพื้นที่เรียกว่า บ่อน้ำศักดิ์สิทธิ์อยู่ในทะเลอันดามัน ใครอยากไปดูน้ำจืดในทะเล ก็ต้องรอจังหวะน้ำลงถึงจะเดินไปได้

เกาะยาวตั้งอยู่บริเวณอ่าวพังงา ลักษณะภูมิประเทศของอำเภอเกาะยาวเป็นเกาะประกอบด้วย 2 เกาะ คือ เกาะยาวน้อย มี 1 ตำบล 7 หมู่บ้าน เป็นที่ตั้งของที่ว่าการอำเภอเกาะยาว และเกาะยาวใหญ่ มี 2 ตำบล 11 หมู่บ้าน (การเดินทางข้ามฟากระหว่างเกาะยาวน้อย - เกาะยาวใหญ่ หรือจากท่าเรือมาเนาะกับท่าเรือช่องหลาด จะใช้เรือไม้หัวโทง นั่งได้ประมาณ 5 - 10 คน ใช้เวลาประมาณ 5 - 8 นาที ค่าโดยสารคนละ 20 บาท หากมี 2 คนเรือก็ออกได้แต่ต้องเฉลี่ยคนละ 50 บาท ต่อเที่ยวสรุปเรือเที่ยวละ 100 บาท) พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นภูเขาทอดตัวยาวตามแนวเหนือใต้ ทางด้านทิศตะวันออก มีชายหาดที่สวยงามเหมาะแก่การท่องเที่ยวและพักผ่อน รวมทั้งมีที่ราบชายฝั่งทะเล และที่ราบตามหุบเขา



อาชีพของชาวเกาะยาวโดยทั่ว ๆ ไปคือ การทำประมง โดยเฉพาะที่เกาะยาวแห่งนี้ มีเรือประมงจับปลาจิ้งจั้งกันมาก สร้างรายได้เป็นกอบเป็นกำให้กับเจ้าของเรือ เราถามมัคคุเทศก์สาวที่เดินว่า ฤดูกาลจับปลาอยู่ช่วงไหน เธอบอกว่าที่จริงจับได้ทุกฤดู ยกเว้นเมื่อมีมรสุมเข้า หรือลมแรงเขาก็งดออกเรือ

อาชีพอื่นที่เห็นก็มีสวนยางพารา สวนมะพร้าว สวนมะม่วงหิมพานต์ นอกจากนี้ยังมีพื้นที่ราบทำนา พอจะให้นักท่องเที่ยวต่างชาติมาดูแลแปลงนาได้ แต่ที่เห็นชัดที่สุดก็คือธุรกิจท่องเที่ยวที่พัก มีทุกประเภท ทั้งโฮมสเตย์ บังกะโล รีสอร์ท โรงแรม และร้านอาหาร

ขณะที่ทีมงานวารสารทางหลวงเราไปนอนกันที่เกาะยาวน้อย 2 คืน รู้สึกประทับใจทั้งธรรมชาติและผู้คนบนเกาะ นายอำเภอพะเนตร บอกตั้งแต่วันแรกแล้วว่า ผู้คนที่เกาะยาวอัธยาศัยไมตรีดี และที่สำคัญใจผู้ร้ายลักเล็กขโมยน้อยไม่มี ท่านยังบอกว่าเมืองนี้จอดมอเตอรืไซค์ไม่ถอดกุญแจไว้เป็นอาทิศัยเป็นเดือนรถไม่หาย

หลังจากไปชมความงามของธรรมชาติเกาะยาว 2 วัน วันที่ 29 กุมภาพันธ์ 2567 คณะทีมงานต้องลาจากเกาะยาว ขากลับเรากลับด้วยเรือสปีดโบ๊ท โดยใช้เวลา 25 นาที ค่าโดยสารคนละ 250 บาท สิ่งที่ติดตาตรึงใจของเกาะยาวก็คือ ความงามของธรรมชาติที่ยังคงความสมบูรณ์ และต้องขอขอบคุณมัคคุเทศก์กิตติมศักดิ์ สาวที่เดิน หรือ น.ส.จันทิรา เก็บทรัพย์ ผู้มีคุณวุฒิ MBA ทางด้านการบริหารพ่วงท้าย ซึ่งมาคอยรับส่ง ทั้งขึ้นและลงเรือ ขอขอบคุณมากครับ

### เกาะลันตา... มุกเม็ดงามแห่งอันดามัน

หลังจากขึ้นมาจากเกาะยาวแล้ว เรายังมีเวลาไปเก็บภาพความสวยงามกันที่เกาะลันตา จังหวัดกระบี่ มาอันดามันก็ต้องท่องเที่ยวอันดามันกันจริง ๆ

เกาะลันตา เป็นอำเภอหนึ่งของจังหวัดกระบี่ พื้นที่แบ่งออกเป็น 2 เกาะใหญ่ ๆ เหมือนเกาะยาวของจังหวัดพังงา มีพื้นที่ประมาณ 340 ตารางกิโลเมตร ที่ว่าการอำเภอหลังเก้ารวมทั้งชุมชน



**ภาพบน** ความงามของทะเลอันดามันเป็นที่เลื่องลือไปทั่วโลก **ภาพล่าง** พิพิธภัณฑ์ชุมชนชาวเกาะลันตา เป็นอาคารที่ว่าการอำเภอเกาะลันตาหลังเก่า สร้างขึ้นตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5 รูปแบบสถาปัตยกรรมแบบโคโลเนียล และมีอายุมากกว่า 100 ปี

เมืองเก่าตั้งอยู่บนเกาะลันตาใหญ่ แต่ปัจจุบันที่ตั้งอำเภอย้ายไปอยู่ที่เกาะลันตาน้อยแล้ว

การเดินทางไปยังเกาะลันตา ใช้ทางหลวงหมายเลข 4 เลี้ยวขวาที่สามแยกห้วยน้ำขาว เข้าทางหลวงหมายเลข 4206 ตอนห้วยน้ำขาว - เกาะกลาง ถึงท่าเทียบเรือแพขนานยนต์ที่บ้านหัวหิน ค่าเรือข้ามฟากคนละ 100 บาท เมื่อเอารถลงแพขนานยนต์แล้ว ใครอยากจะทำอะไรก็ขึ้นไปขึ้นบนของแพขนานยนต์ได้ พอขึ้นจากแพขนานยนต์แล้วก็ใช้เส้นทางของทางหลวงชนบทจนไปข้ามสะพานสิริลันตา พอลงสะพานไปประมาณ 500 เมตร จะเจอสามแยก ให้เลี้ยวขวา ซึ่งเป็นเส้นทางไปย่านชุมชนเมืองเก่า และที่ตั้งสำนักงานอำเภอหลังเก่า ซึ่งปัจจุบันได้เปลี่ยนให้เป็นพิพิธภัณฑ์ชุมชนฯ ที่หน้าพิพิธภัณฑ์มีหลักฐานสำคัญชิ้นหนึ่งที่ต้องบันทึกไว้ คือหลักจารึก มีข้อความว่า สถานที่



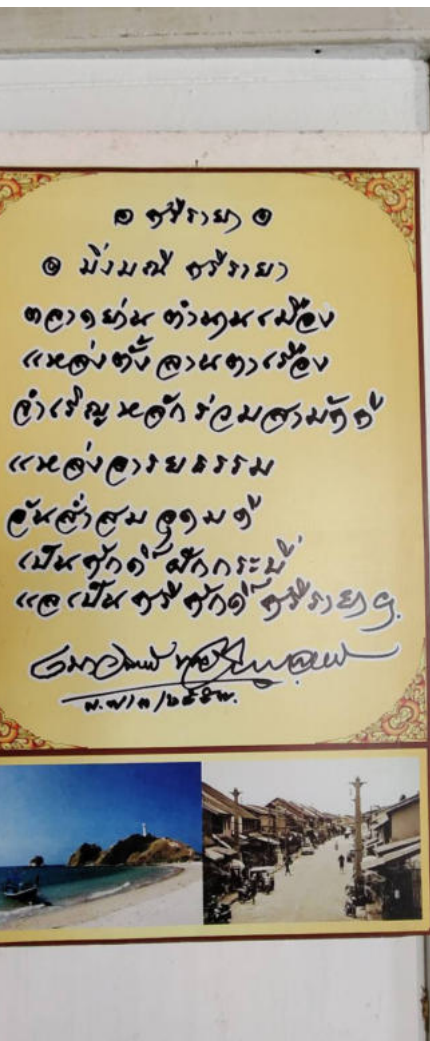


เกาะลันตา...  
ศูนย์กลางธุรกิจ  
ท่องเที่ยวอยู่ที่  
เกาะลันตาใหญ่  
ซึ่งเป็นเกาะที่อยู่  
ทางด้านทิศใต้ของ  
หมู่เกาะลันตา  
มีท่าเรือท่องเที่ยว  
พานักท่องเที่ยวไป  
เที่ยวยังจุดหมาย  
ต่าง ๆ ในอันดามัน

ที่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวเคยเสด็จ  
เพื่อทรงปฏิบัติพระราชกรณียกิจ เพื่อบำบัด  
ทุกข์ บำรุงสุข แก่ประชาชน ทรงเยี่ยมราษฎร  
พระราชทานเสื้อผ้า อุปกรณ์การเรียน ประจำ  
อำเภอและตำบล ทรงประเคนผ้าห่มและ  
ผ้าขนหนูแก่พระสงฆ์ 2 รูป และเสด็จขึ้นไป  
ทอดพระเนตรอาคารที่ว่าการอำเภอ จากนั้น  
เสด็จไปทรงเยี่ยมราษฎรและมีพระราชดำริให้  
ทำการสำรวจบริเวณเกาะ เพื่อจัดทำแผนที่  
หาแหล่งน้ำมาสูบน้ำวน เมื่อวันที่ 19 - 20  
เมษายน พ.ศ. 2516

ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับเกาะลันตา ซึ่งเป็นข้อมูล  
จากองค์การบริหารส่วนจังหวัดกระบี่ มีดังนี้

เกาะลันตา อยู่ในทะเลอันดามันในเขต  
จังหวัดกระบี่ ระหว่างทะเลกระบี่กับทะเลตรัง  
ห่างจากเขตจังหวัดกระบี่ไปทางทิศใต้ประมาณ  
80 กิโลเมตร ประกอบด้วยเกาะขนาดใหญ่



2 เกาะ คือเกาะลันตาใหญ่ และเกาะลันตาน้อย นอกจากนี้ยังมีเกาะเล็กๆ อีกมากมาย ศูนย์กลางความเจริญและศูนย์กลางธุรกิจท่องเที่ยวอยู่ที่เกาะลันตาใหญ่ ซึ่งเป็นเกาะที่อยู่ทางด้านทิศใต้ของหมู่เกาะลันตา มีท่าเรือท่องเที่ยวพานักท่องเที่ยวไปเที่ยวยังที่ต่างๆ ในทะเลอันดามัน ทั้งเกาะพีพี เกาะภูเก็ต ทะเลตรัง เกาะรอก และจุดดำน้ำหินม่วง - หินแดง แหล่งท่องเที่ยวของเกาะลันตาจะอยู่ทางชายฝั่งด้านทิศตะวันตก มีชายหาดทอดตัวยาวไปเกือบตลอดแนวเกาะ ซึ่งมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ สำหรับนักท่องเที่ยว อาทิเช่น รีสอร์ท บังกะโล ร้านอาหารอินเทอร์เน็ต มินิมาร์ท ร้านอาหาร ปลายทางสุดด้านทิศใต้ของเกาะลันตาเป็นที่ตั้งของทำการอุทยานแห่งชาติหมู่เกาะลันตา และประการาสัญลักษณ์ของเกาะลันตา

### **น้ำพุร้อนเค็ม คลองท่อม แห่งเดียวในประเทศไทย**

เมื่อมาถึงกระบี่แล้วสิ่งที่ไม่ควรพลาดคือการไปอาบน้ำแร่แช่น้ำร้อนที่บ่อน้ำพุร้อนเค็มเขตอำเภอคลองท่อม น้ำพุร้อนเค็มนี้มีลักษณะเฉพาะที่เชื่อกันว่ามีคุณสมบัติช่วยบรรเทาอาการเจ็บป่วยต่าง ๆ ได้ น้ำพุร้อนเค็มในประเทศไทยมีเพียงแห่งเดียว คือที่คลองท่อม จังหวัดกระบี่ ซึ่งถือเป็นน้ำพุร้อนเค็มไม่กี่แห่งในโลก อีก 4 แห่งอยู่ที่ไต้หวัน ญี่ปุ่น อิตาลี และมาเลเซีย

เช้าวันนั้นคณะของเรานำโดยท่าน ผส.ทล. 17 นายราชศักดิ์ สุทธินิล ออกจากที่พักตั้งแต่ตีห้าเพื่อไปอาบน้ำแร่แช่น้ำร้อนกัน เมื่อไปถึงเห็นมีบ่อให้เลือกอยู่หลายบ่อ มีอุณหภูมิความร้อนแตกต่างกัน อย่างเช่นบ่อน้ำ จะมีป้ายบอก

**ภาพบน** ประภาคาร ณ อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะลันตา หรือชื่ออย่างเป็นทางการว่า “ประภาคารปิซโซโตชิราภา” สัญลักษณ์ของเกาะลันตา อยู่ทางใต้สุดของเกาะ **ภาพล่าง** น้ำพุร้อนเค็ม คลองท่อม Unseen in Thailand การแช่น้ำพุร้อน ไม่เพียงช่วยผ่อนคลาย แต่ด้วยคุณสมบัติของแร่ธาตุที่มีอยู่ในน้ำ จึงสามารถช่วยฟื้นฟูและปรับสมดุลของร่างกายได้ด้วย (ภาพจาก <https://www.facebook.com/Salinehotsprings/>)





เมื่อมาถึงกระบี่แล้วสิ่งที่ไม  
ควรพลาดคือ การไปอาบน้ำแร่  
แช่น้ำร้อน ที่บ่อน้ำพุร้อนเค็ม  
ในประเทศไทยมีเพียง  
แห่งเดียว ที่คลองท่อม  
จังหวัดกระบี่ ซึ่งถือเป็น  
น้ำพุร้อนเค็มไม่กี่แห่งในโลก



ไว้เลยว่า “บ่อต้นน้ำ ห้ามนั่ง ห้ามลงแช่” บ่อนี้  
มีความร้อนสูง 42 - 47 องศาเซลเซียส มีความลึก  
ถึง 3 เมตร แต่ละบ่อจะมีป้ายบอกอุณหภูมิไว้  
แต่ละวันความร้อนจะไม่เท่ากัน พวกเราลงแช่กัน  
ประมาณครึ่งชั่วโมง การแช่น้ำแร่ร้อนจะมีป้าย  
เตือนไว้เลยว่าแช่ได้ไม่เกินครึ่งละ 5 นาที แล้วให้  
ขึ้นมาพักจากนั้นค่อยลงแช่ต่อ เพราะถ้าแช่นาน  
กว่านั้นอาจถึงขั้นเกิดอาการช็อคได้ หลังจากขึ้น  
จากบ่อมาแล้วรู้สึกได้เลยว่าตัวเบาสบายจริง ๆ

การได้มากระบี่และพังงาครั้งนี้มีเรื่องแปลก  
แต่จริง คือว่าที่คลองท่อม กระบี่ อยู่บนบกแท้ ๆ  
แต่มีน้ำพุร้อนเค็มผุดขึ้นมา ที่เกาะยาว พังงา ใน  
ทะเลน้ำเค็มแท้ ๆ แต่เวลาน้ำลดมีน้ำจืดผุดขึ้นมา  
สามารถบริโภคได้

การมาทำสารคดีแนะนำการท่องเที่ยว  
อันดามันครั้งนี้ ที่พิเศษคือ ผู้อำนวยการ  
สำนักงานทางหลวง ผู้เป็นเจ้าของภาพท่านเป็น  
ประธานอนุกรรมการแผนกวารสารทางหลวง  
ด้วย การติดต่อประสานงานจึงคล่องตัวเป็น  
อย่างดี และบังเอิญว่าวารสารทางหลวงฉบับนี้  
เริ่มทำเป็นหนังสืออิเล็กทรอนิกส์ หรือ E-Book  
ก็ยังไม่แน่ใจว่าจะสนองความต้องการอ่านของ  
สมาชิกได้แค่ไหน

สุดท้ายนี้ คณะทีมงานวารสารทางหลวงขอ  
ขอบคุณผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ 17  
นายราชศักดิ์ สุทธินวล และผู้อำนวยการส่วน  
บริหารฯ นางเกศรา แก้วเกื้อบ ที่ให้การต้อนรับ  
และให้ความสะดวกกับทีมงานเราเป็นอย่างดี 🙏

# นำเสนอ วิธีการคัดเลือก ผู้รับจ้าง งานก่อสร้าง

เพื่อแก้ไขปัญหา และลดผลกระทบ  
อันเกิดจากความล่าช้าในการก่อสร้างถนน  
จึงขอนำเสนอวิธีการประมูลงานแบบประกวด  
ทั้งราคาและระยะเวลาในการก่อสร้าง  
ซึ่งจะยังประโยชน์สูงสุดให้กับทุกฝ่าย



ถนนเป็นโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และความมั่นคงของประเทศ ความปลอดภัย สะดวก และมีประสิทธิภาพในการเดินทางขนส่งบนถนน จึงเป็นสิ่งจำเป็นที่หน่วยงานที่รับผิดชอบด้านทางต้องจัดเตรียมให้แก่สาธารณะ งบประมาณที่ใช้ในการก่อสร้างถนนสายใหม่ หรือขยายปรับปรุงถนนเดิมให้สามารถรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งงบประมาณที่ใช้ในการซ่อมบำรุงถนนทั่วประเทศ คิดเป็นมูลค่าที่สูงมากกว่าแสนล้านบาทต่อปี เมื่อก่อสร้างซ่อมบำรุงแล้วเสร็จ ถนนก็พร้อมรองรับปริมาณจราจรตามที่ออกแบบไว้ อย่างไรก็ตาม ช่วงก่อสร้างมักจำเป็นต้องเบี่ยงการจราจรหรือในบางกรณีต้องปิดช่องจราจรหรือลดจำนวนช่องจราจร ซึ่งก่อให้เกิดการจราจรติดขัดบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณใกล้เคียง ปัญหาผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมแก่ชุมชนที่อยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้าง รวมไปถึงอุบัติเหตุในหลายกรณีที่อาจเกิดขึ้นในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง

ดังนั้น ระยะเวลาการก่อสร้างที่ยาวนานมากกว่าที่กำหนดไว้ในสัญญา ย่อมส่งผลกระทบต่อด้านลบแก่ประชาชนและชุมชนบริเวณใกล้เคียงอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ อีกทั้งโครงการที่แล้วเสร็จล่าช้า ยังนำไปสู่ผลเสียหายทางเศรษฐกิจในรูปแบบของต้นทุนค่าเสียโอกาสจากการใช้ประโยชน์ถนนที่ควรแล้วเสร็จแต่ต้องเลื่อนออกไป เมื่อโครงการแล้วเสร็จล่าช้าโดยมีสาเหตุมาจากความผิดพลาดของผู้รับจ้าง ผู้รับจ้างมีหน้าที่ต้องจ่ายค่าปรับตามที่สัญญากำหนด ซึ่งงานก่อสร้างถนนของกรมทางหลวงกำหนดไว้ที่ร้อยละ 0.25 ของมูลค่างาน

แม้มีการกำหนดค่าปรับไว้ในสัญญาก็ยังพบปัญหาการส่งงานล่าช้าที่มีสาเหตุจากผู้รับจ้าง ส่วนหนึ่งอาจมาจากค่าปรับที่กำหนดไว้ต่ำกว่าค่าใช้จ่ายที่ผู้รับจ้างใช้ในการเร่งรัดงานให้เสร็จทันตามสัญญา หรือผู้รับจ้างอาจขาดสภาพคล่องทางการเงิน เมื่อมีความล่าช้าผลกระทบต่อด้านลบต่อการจราจรและต้นทุนค่าเสียโอกาสย่อมตามมา ซึ่งคิดเป็นมูลค่าที่สูงกว่าค่าปรับ โดยเฉพาะโครงการก่อสร้างที่อยู่ในพื้นที่การจราจรหนาแน่น ในบางกรณีที่ค่าปรับรวมมีมูลค่าเกินกว่าร้อยละ 10 และมีการฟ้องร้องในชั้นศาล บางครั้งพิจารณาให้คืนค่าปรับในส่วนที่เกินจากร้อยละ 10 แก่ผู้รับจ้าง ชัดเจนว่าผู้ที่เสียประโยชน์โดยตรงในกรณีนี้คือสาธารณะ ในทางตรงข้าม กรณีที่ผู้รับจ้างเร่งรัดงานก่อสร้างจนสามารถส่งงานได้เร็วกว่า



ที่กำหนดไว้ในสัญญา ประชาชนใช้ถนนได้ก่อนกำหนดสามารถลดผลกระทบจราจรได้เร็วกว่าที่คาดการณ์ไว้ ผู้รับจ้างต้องเสียค่าใช้จ่ายในการเร่งรัดงานแต่ไม่ได้ค่าตอบแทนในการทำงานเร็วขึ้นโดยทั่วไปการเร่งรัดงานให้แล้วเสร็จเร็วขึ้นจะมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินการสูงกว่าปกติ (ค่าล่วงเวลา ค่าบริหารจัดการวัสดุ เครื่องจักร และการขนส่งที่เพิ่มขึ้น เป็นต้น) ซึ่งผู้รับจ้างต้องเป็นผู้รับภาระเองทั้งสิ้น ประโยชน์ที่ผู้รับจ้างจะได้คือเวลาที่สามารถนำไปใช้กับการทำงานอื่นที่อาจมีอยู่ในช่วงเวลาเดียวกัน กรณีนี้จึงแทบจะไม่มีให้เห็นหรือพบได้น้อยมากในทางปฏิบัติ

ดังนั้น ผลเสียหายจากความล่าช้าของโครงการก่อสร้างที่เกิดขึ้นอาจกล่าวได้ว่าสังคมคือผู้แบกรับภาระนี้ไว้บทความนี้จะขอเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาความล่าช้าของโครงการก่อสร้างโดยเสนอวิธีการคัดเลือกผู้รับจ้างงานก่อสร้างผ่านการประมูลแบบประกวดทั้งราคาและระยะเวลาในการก่อสร้าง เพื่อสร้างแรงจูงใจให้ผู้รับจ้างยินดีเร่งรัดงานให้รวดเร็วกว่า และลดผลกระทบด้านลบกับการจราจรรวมถึงประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้บริเวณที่ก่อสร้าง โดยพิจารณาใน 3 ประเด็น ดังนี้

- 1) ความสัมพันธ์ระหว่างต้นทุนและระยะเวลาในการก่อสร้าง
- 2) แนวทางการคัดเลือกผู้รับจ้างผ่านการประมูลแบบประกวดทั้งราคาและระยะเวลาในการก่อสร้าง และ
- 3) การวิเคราะห์ความคุ้มค่าด้วยวิธีสัดส่วนประโยชน์ต่อต้นทุน (B/C Ratio Analysis) ของแนวทางที่นำเสนอ โดยบทความนี้จะพิจารณาเฉพาะประเด็น

ในทางเศรษฐศาสตร์และวิศวกรรมเท่านั้น ไม่รวมข้อพิจารณาด้านระเบียบและกฎหมายที่อาจเข้ามาเกี่ยวข้องด้วย และไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการใดๆ ของกรมทางหลวง โดยมีรายละเอียดการพิจารณา ดังนี้

### ความสัมพันธ์ระหว่างต้นทุนและระยะเวลาในการก่อสร้าง

ต้นทุนและระยะเวลาในการก่อสร้างมีความสัมพันธ์กัน โดยทั่วไปการเร่งรัดให้งานก่อสร้างแล้วเสร็จเร็วขึ้นจำเป็นต้องใช้ทรัพยากรในการก่อสร้างมากขึ้น และต้องใช้วิธีการจัดการทรัพยากรให้มีประสิทธิภาพมากกว่าปกติ เพื่อให้เกิดความคุ้มค่า ต้นทุนในงานก่อสร้างแบ่งได้เป็น 2 กลุ่ม คือ

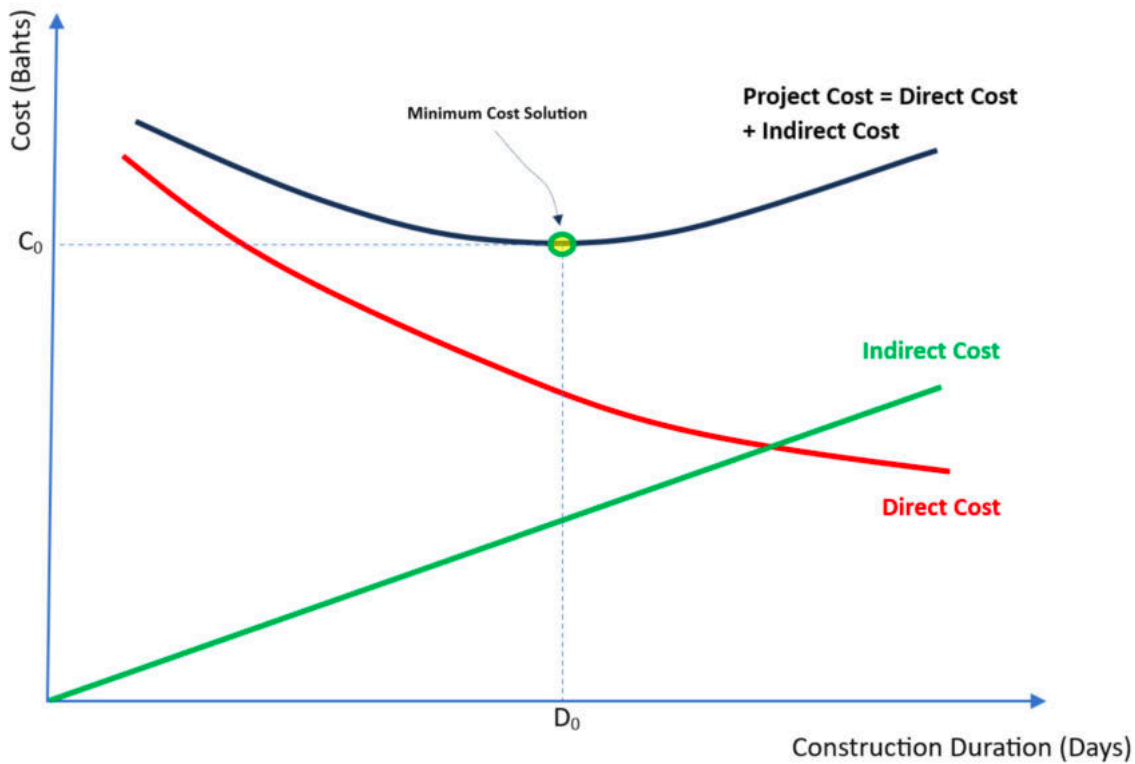
- ต้นทุนทางตรง (Direct Cost) คือต้นทุนที่สามารถระบุได้อย่างชัดเจนว่ามาจากกิจกรรมก่อสร้างใดของโครงการ ได้แก่ ค่าวัสดุก่อสร้างและค่าขนส่ง

*ต้นทุนและระยะเวลาในการก่อสร้าง มีความสัมพันธ์กัน การเร่งรัดให้ งานก่อสร้างแล้วเสร็จเร็วขึ้น จำเป็นต้องใช้ทรัพยากรในการ ก่อสร้างมากขึ้น และต้องใช้วิธีการ จัดการทรัพยากรให้มีประสิทธิภาพ มากกว่าปกติ เพื่อให้เกิดความคุ้มค่า*

ที่เกี่ยวข้อง ค่าแรงงาน ค่าเครื่องจักรและพลังงาน ที่ต้องใช้ในการดำเนินงาน เป็นต้น ต้นทุนทางตรง จะเพิ่มขึ้นตามระยะเวลาก่อสร้างที่ลดลง กล่าวคือ ต้องเพิ่มทรัพยากรในกิจกรรมก่อสร้างเพื่อลด ระยะเวลาก่อสร้าง สำหรับการหาความสัมพันธ์ ระหว่างต้นทุนทางตรงกับระยะเวลาในการก่อสร้าง สามารถใช้การวิเคราะห์ด้วยวิธีเส้นทางวิกฤต (Critical Path Method (CPM) with Time-Cost Trade off Analysis) (ผู้สนใจสามารถหา รายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่เอกสารอ้างอิงหมายเลข<sup>[1][2]</sup>)

- **ต้นทุนทางอ้อม (Indirect Cost)** คือต้นทุน ที่ไม่สามารถระบุได้อย่างชัดเจนว่ามาจาก กิจกรรมก่อสร้างใดของโครงการ ได้แก่ ค่าใช้จ่าย ในการบริหารจัดการทั่วไป ค่าเช่าสำนักงาน ค่าสาธารณูปโภค ค่าเสื่อมราคาของอุปกรณ์ สำนักงานและเครื่องจักร ค่าประกันภัยและ หลักประกันต่าง ๆ ที่จำเป็นต้องมีในการดำเนิน ธุรกิจ เป็นต้น ต้นทุนทางอ้อมจะเพิ่มขึ้นตามระยะ เวลาก่อสร้างที่ยาวนานขึ้น (ผู้สนใจสามารถหา รายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่เอกสารอ้างอิงหมายเลข<sup>[1][2]</sup>)

เมื่อรวมต้นทุนทางตรงและต้นทุนทางอ้อมเข้าด้วยกัน จะพบว่า ความสัมพันธ์ระหว่างต้นทุนรวมและระยะเวลา ในการก่อสร้างมีรูปร่างเป็นกราฟทรงหยาง โดยที่มีจุดที่ ต้นทุนรวมต่ำที่สุด (Minimum Cost Solution) ดังแสดง ในรูปที่ 1 ซึ่งเป็นจุดที่ผู้รับจ้างต้องการในการดำเนินการ เนื่องจากมีต้นทุนรวมในการก่อสร้างต่ำที่สุด หากมี การเปลี่ยนแปลงจากตำแหน่งดังกล่าว เช่น มีการเร่งรัดให้ ระยะเวลาในการก่อสร้างสั้นลง หรือมีความล่าช้าเกิดขึ้น ในขั้นตอนการทำงานจนทำให้ระยะเวลาในการก่อสร้าง ยาวนานขึ้น จะทำให้ต้นทุนรวมในการก่อสร้างเพิ่มขึ้น บทความนี้จะใช้สมมติฐานว่า ผู้รับจ้างมีการวิเคราะห์ ความสัมพันธ์ระหว่างต้นทุนรวมและระยะเวลาใน การก่อสร้างดังที่ได้อธิบายมาแล้วเมื่อเข้าแข่งขันประกวด ราคางานก่อสร้าง ซึ่งจะใช้ในการวิเคราะห์ความคุ้มค่า ทางเศรษฐศาสตร์ของวิธีที่จะนำเสนอต่อไป



รูปที่ 1 ความสัมพันธ์ระหว่างต้นทุนรวมและระยะเวลาในการก่อสร้าง



## การคัดเลือกผู้รับจ้างงานก่อสร้างผ่านการประมูลแบบประกวดทั้งราคาและระยะเวลาในการก่อสร้าง

การคัดเลือกผู้รับจ้างงานก่อสร้างผ่านการประมูลแบบประกวดทั้งราคาและระยะเวลาในการก่อสร้างไม่ใช่วิธีใหม่ในต่างประเทศ โดยเฉพาะหน่วยงานรัฐที่รับผิดชอบด้านการขนส่งในประเทศสหรัฐอเมริกา (U.S. Department of Transportation) ช่วงทศวรรษที่ 1990 มีโครงการนำร่องจำนวนมากทดลองใช้การคัดเลือกผู้รับจ้างงานก่อสร้างด้วยการประมูลแบบประกวดทั้งราคาและระยะเวลาในการก่อสร้าง พร้อมศึกษาผลกระทบที่เกิดขึ้น โดยเรียกว่าการประมูลแบบ “A + B with I/D Bidding” หลังจากนั้น ตั้งแต่ปี ค.ศ. 2000 การคัดเลือกผู้รับจ้างด้วยวิธีนี้ก็ถูกประกาศใช้อย่างเป็นทางการทั่วไปในประเทศสหรัฐอเมริกาสำหรับโครงการที่มีผลกระทบต่อการจราจรสูง (ดูรายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่เอกสารอ้างอิงหมายเลข [3] [4] [5] [6] [7]) โดยผู้รับจ้างที่เข้าแข่งขันการประมูลงานจะต้องเสนอทั้งราคาค่าก่อสร้าง (A) และระยะเวลาในการก่อสร้าง (B) ในคราวเดียวกัน ซึ่งมีคำอธิบายขั้นตอนการดำเนินการ ดังนี้

- A คือ ราคาค่าก่อสร้างที่ผู้รับจ้างเสนอในการประมูลงาน
- B คือ ระยะเวลาในการก่อสร้างที่ผู้รับจ้างเสนอ ซึ่งมักมีการกำหนดขอบเขตบนและล่างเป็นจำนวนวันที่ผู้รับจ้างสามารถเสนอได้ ในกรณีที่ผู้รับจ้าง

เสนอระยะเวลาในการก่อสร้างนอกขอบเขตจำนวนวันที่กำหนด ข้อเสนอของผู้รับจ้างรายนั้น จะไม่ได้รับการพิจารณา

- ผู้รับจ้างที่ชนะการประมูลจะพิจารณาจากผลรวม  $A + (B \times \text{Daily Road User Cost})$  ที่มีมูลค่าต่ำที่สุด โดยที่ Daily Road User Cost (DRUC) คือ มูลค่าความสูญเสียที่เกิดขึ้นจากความล่าช้าของโครงการก่อสร้างต่อวัน ซึ่งมีส่วนประกอบที่สำคัญคือ 1) มูลค่าการสูญเสียเวลาที่เพิ่มขึ้นจากความล่าช้าของโครงการ (Travel Time Cost) 2) มูลค่าของค่าใช้จ่ายในการใช้ยานพาหนะที่เพิ่มขึ้นจากความล่าช้าของโครงการ (Vehicle Operating Cost) และ 3) มูลค่าความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ธุรกิจบริเวณใกล้เคียงอันเนื่องมาจากความล่าช้าของโครงการ (ผู้สนใจสามารถหารายละเอียดการประมาณค่า DRUC เพิ่มเติมได้ที่เอกสารอ้างอิงหมายเลข [3] [4] [5])
- I/D คือ มูลค่าสิ่งจูงใจ (Incentive)/มูลค่าสิ่งไม่จูงใจ (Disincentive) ที่ให้เพิ่มหรือหักจากค่างานในกรณีที่ผู้รับจ้างก่อสร้างแล้วเสร็จเร็วกว่าหรือช้ากว่ากำหนดในสัญญา คิดเป็นรายวัน ซึ่งมีมูลค่าไม่เกินกว่าค่า DRUC

เพื่อให้เกิดความชัดเจนในคำอธิบาย ขอนำเสนอตัวอย่างเพื่อประกอบการพิจารณาดังแสดงในรูปที่ 2

โครงการก่อสร้างขยายถนนแห่งหนึ่งอยู่ในบริเวณที่มีการจราจรหนาแน่นมาก วิศวกรจราจรได้ประมาณค่า DRUC = 400,000 บาทต่อวัน โดยมีขอบเขตของระยะเวลาในการก่อสร้างอยู่ระหว่าง 350 ถึง 450 วัน ในตัวอย่างนี้ผู้รับจ้างเข้าแข่งขันประมูลงานจำนวน 3 ราย โดยมีรายละเอียดดังนี้

<p><b>ผู้รับจ้างรายที่ 1: เสนอ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- A (ราคา) = 740 ล้านบาท</li> <li>- B (ระยะเวลา) = 420 วัน คิดเป็นมูลค่าเท่ากับ <math>420 \times 400,000</math> บาท = 168 ล้านบาท</li> <li>- A + B (มูลค่ารวมที่เสนอ) = 908 ล้านบาท</li> </ul>	<p><b>ผู้รับจ้างรายที่ 2: เสนอ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- A (ราคา) = 760 ล้านบาท</li> <li>- B (ระยะเวลา) = 360 วัน คิดเป็นมูลค่าเท่ากับ <math>360 \times 400,000</math> บาท = 144 ล้านบาท</li> <li>- A + B (มูลค่ารวมที่เสนอ) = 904 ล้านบาท</li> </ul>	<p><b>ผู้รับจ้างรายที่ 3: เสนอ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- A (ราคา) = 790 ล้านบาท</li> <li>- B (ระยะเวลา) = 350 วัน คิดเป็นมูลค่าเท่ากับ <math>350 \times 400,000</math> บาท = 140 ล้านบาท</li> <li>- A + B (มูลค่ารวมที่เสนอ) = 930 ล้านบาท</li> </ul>
--	--	--

**A + B ต่ำที่สุด (ผู้ชนะการประมูล)**

รูปที่ 2 ตัวอย่างการพิจารณาข้อเสนอด้วยการประกวดทั้งราคาและระยะเวลาในการก่อสร้าง

ประเด็นที่ต้องพิจารณาคือ ถ้าใช้การคัดเลือกผู้รับจ้างงานก่อสร้างผ่านการประมูลแบบประกวดทั้งราคาและระยะเวลาในการก่อสร้าง มีผลอย่างไรต่อแนวโน้มของระยะเวลาในการก่อสร้างจริง

จากรูปที่ 2 พบว่า ผู้รับจ้างรายที่ 2 คือผู้ชนะการประมูลแม้ว่าผู้รับจ้างรายที่ 1 จะเสนอราคา (A) ต่ำที่สุด ส่วนผู้รับจ้างรายที่ 3 เสนอระยะเวลาในการก่อสร้าง (B) สั้นที่สุด แต่ผลรวมของ A + B ของผู้รับจ้างรายที่ 2 ต่ำที่สุด เมื่อได้ตัวผู้ชนะแล้ว การกำหนดอายุสัญญาหรือระยะเวลาในการก่อสร้างในสัญญาจะเอาจำนวนวันที่ผู้ชนะการประมูลเสนอมาเป็นตัวกำหนด ซึ่งในตัวอย่างนี้คือ 360 วัน ส่วนค่างานในสัญญาจะพิจารณาจากข้อเสนอของผู้ชนะการประมูล ซึ่งในตัวอย่างนี้คือ 760 ล้านบาท สำหรับการจ่ายเงินค่าจ้างก่อสร้างจะพิจารณาจากระยะเวลาที่ผู้รับจ้างใช้จริงในการก่อสร้างจนโครงการแล้วเสร็จ โดยขอเสนอตัวอย่างเพื่อประกอบการพิจารณาดังแสดงในรูปที่ 3



(ต่อเนื่องจากรูปที่ 2) โครงการก่อสร้างขยายถนนแห่งหนึ่งอยู่ในบริเวณที่มีการจราจรหนาแน่นมาก วิศวกรจราจรได้ประมาณค่า DRUC = 400,000 บาทต่อวัน [จะนำมาใช้คำนวณมูลค่าสิ่งจูงใจ (ไม่จูงใจ) /D ในกรณีที่โครงการแล้วเสร็จเร็ว(ช้า)กว่าจำนวนวันก่อสร้างในสัญญา] ระยะเวลาในการก่อสร้างในสัญญาคือ 360 วัน ค่างานในสัญญาคือ 760 ล้านบาท โดยจะนำเสนอเป็น 3 ฉากทัศน์ (Scenarios) ดังนี้

<p><b>Scenario 1: ใช้เวลาก่อสร้าง 300 วัน (เร็วกว่าสัญญา 60 วัน) จะได้รับค่าจ้างดังนี้</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ค่าก่อสร้าง = 760 ล้านบาท</li> <li>- มูลค่าสิ่งจูงใจ (I) = (360 - 300) วัน x 400,000 บาทต่อวัน = 24 ล้านบาท</li> <li>- รวมทั้งหมด = 760 + 24 = <b>784 ล้านบาท</b></li> </ul>	<p><b>Scenario 2: ใช้เวลาก่อสร้าง 360 วัน (เท่ากับจำนวนวันในสัญญา) จะได้รับค่าจ้างดังนี้</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ค่าก่อสร้าง = 760 ล้านบาท</li> <li>- มูลค่าสิ่งจูงใจ (I) = (360 - 360) วัน x 400,000 บาทต่อวัน = 0 ล้านบาท</li> <li>- รวมทั้งหมด = 760 + 0 = <b>760 ล้านบาท</b></li> </ul>	<p><b>Scenario 3: ใช้เวลาก่อสร้าง 430 วัน (ล่าช้ากว่าสัญญา 70 วัน) จะได้รับค่าจ้างดังนี้</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ค่าก่อสร้าง = 760 ล้านบาท</li> <li>- มูลค่าสิ่งไม่จูงใจ (D) = (360 - 430) วัน x 400,000 บาทต่อวัน = -28 ล้านบาท</li> <li>- รวมทั้งหมด = 760 - 28 = <b>732 ล้านบาท*</b></li> </ul>
--	--	---

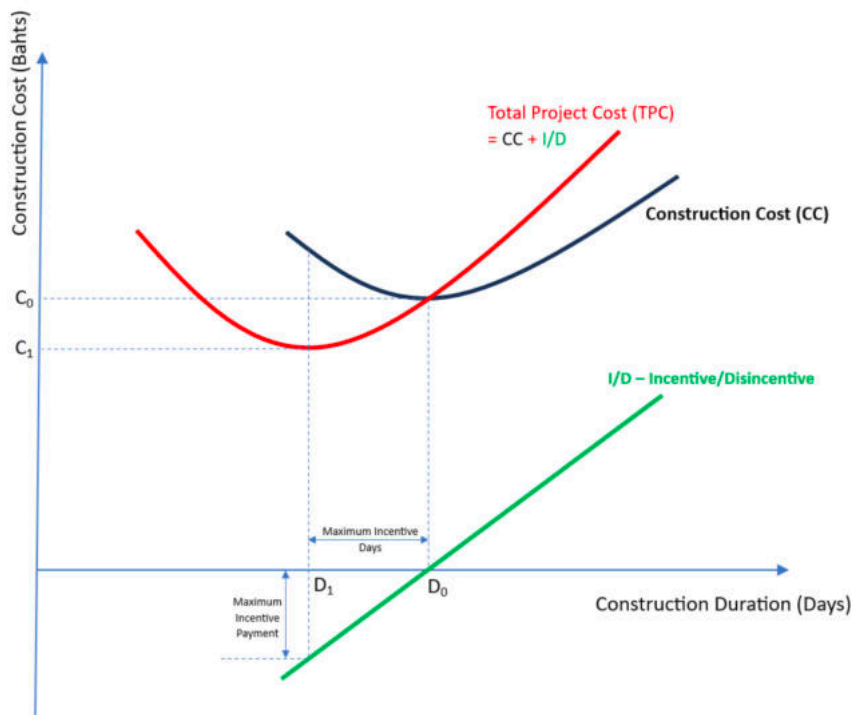
หมายเหตุ: \*ค่าจ้างที่ผู้รับจ้างได้รับใน Scenario 3 ยังไม่รวมค่าปรับในสัญญา (Liquidated Damage) ที่ต้องหักออกเพิ่มเติมอีก

รูปที่ 3 การจ่ายค่าจ้างก่อสร้างแก่ผู้รับจ้างภายใต้การประกวดทั้งราคาและระยะเวลาในการก่อสร้าง

จากรูปที่ 3 พบว่าในฉากทัศน์ (Scenario) ที่ 1 ผู้รับจ้างจะได้รับค่าจ้างรวม 784 ล้านบาท ซึ่งมากกว่าค่าก่อสร้างในสัญญา โดยส่วนที่เพิ่มขึ้นมาจากระยะเวลาในการก่อสร้างที่เร็วขึ้นกว่าระยะเวลาที่กำหนดไว้ในสัญญา ส่วนฉากทัศน์ที่ 2 ผู้รับจ้างได้รับค่าจ้างรวม 760 ล้านบาท เท่ากับมูลค่างานก่อสร้างในสัญญา โดยใช้ระยะเวลาในการก่อสร้างเท่ากับระยะเวลาที่กำหนดไว้ในสัญญา สำหรับฉากทัศน์ที่ 3 ผู้รับจ้างได้รับค่าจ้างรวมเท่ากับ 732 ล้านบาท ซึ่งต่ำกว่ามูลค่างานก่อสร้างในสัญญา เนื่องจากความล่าช้าจนโครงการแล้วเสร็จหลังกำหนดตามสัญญา แต่ทั้งนี้ ค่าจ้างที่ได้รับนี้ยังไม่ได้หักค่าปรับตามสัญญา (Liquidated Damage) ที่มักมีระบุไว้ในสัญญาก่อสร้างทั่วไป สำหรับงานก่อสร้างของกรมทางหลวงกำหนดไว้ที่ร้อยละ 0.25 ต่อวัน ยังมีประเด็นที่ต้องพิจารณาเพิ่มเติมคือความคุ้มค่าเมื่อดำเนินการประกวดทั้งราคาและระยะเวลาในการก่อสร้างว่าเป็นอย่างไร และควรกำหนด I/D อย่างไรให้จูงใจผู้รับจ้างให้เร่งรัดงานแล้วเสร็จอย่างรวดเร็ว และเกิดประโยชน์กับสาธารณะ

### การวิเคราะห์ความคุ้มค่าด้วยวิธีสัดส่วนประโยชน์ต่อต้นทุน (B/C Ratio Analysis)

ผู้รับจ้างที่ต้องการผลกำไรจากการทำงานก่อสร้างจะพยายามทำให้ต้นทุนต่ำที่สุด จากความสัมพันธ์ระหว่างต้นทุนรวมและระยะเวลาในการก่อสร้างที่ได้นำเสนอไว้ก่อนหน้านี้ (ดูรูปที่ 1) ผู้รับจ้างควรใช้ระยะเวลาในการก่อสร้างเท่ากับ  $D_0$  และมีต้นทุนรวมเท่ากับ  $C_0$  ซึ่งเป็นตำแหน่งที่ต้นทุนต่ำที่สุด (Minimum Cost Solution) ประเด็นที่ต้องพิจารณาคือ ถ้าใช้การคัดเลือกผู้รับจ้างงานก่อสร้างผ่านการประมูลแบบประกวดทั้งราคาและระยะเวลาในการก่อสร้าง มีผลอย่างไรต่อแนวโน้มของระยะเวลาในการก่อสร้างจริง และมีความคุ้มค่าที่จะใช้การคัดเลือกแบบนี้หรือไม่ บทความนี้มีสมมติฐานว่าความสัมพันธ์ระหว่างต้นทุนรวมและระยะเวลาในการก่อสร้างของผู้รับจ้างมีลักษณะเป็นกราฟหงายดังรูปที่ 1 เมื่อมีการเพิ่ม I/D [มูลค่าสิ่งจูงใจ (Incentive)/มูลค่าสิ่งไม่จูงใจ (Disincentive) ที่ให้เพิ่มเติมหรือหักจากค่างานในกรณีที่ผู้รับจ้างก่อสร้างแล้วเสร็จเร็วกว่าหรือช้ากว่ากำหนดในสัญญาเข้าไปในขั้นตอนการคัดเลือกผู้รับจ้างก็จะทำให้กราฟความสัมพันธ์ระหว่างต้นทุนรวมและระยะเวลาในการก่อสร้างของผู้รับจ้างเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม โดยมีการบวก I/D เข้าไปในต้นทุนรวมด้วย



รูปที่ 4 ความสัมพันธ์ระหว่างต้นทุนรวมและระยะเวลาในการก่อสร้างหลังจากการเพิ่ม I/D เข้าไป







ความคุ้มค่าของผู้รับจ้างที่จะเร่งรัดงานให้เสร็จเร็วขึ้น ประโยชน์ที่ผู้รับจ้างจะได้รับเมื่อเร่งรัดงานให้เสร็จเร็วกว่ากำหนดคือมูลค่าสิ่งจูงใจ (I/D) ที่จะได้รับเพิ่มเติมจากค่าก่อสร้าง ส่วนค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นของผู้รับจ้างคือค่าใช้จ่ายในการเร่งรัดงาน ถ้าผู้รับจ้างจะยินดีเร่งรัดงานนั้นหมายความว่าประโยชน์ที่ได้รับควรจะมีมากกว่าค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น หรือเขียนเป็นความสัมพันธ์ระหว่างอัตราส่วนประโยชน์ต่อค่าใช้จ่าย (B/C Ratio) ได้ดังนี้

$$B/C_{\text{ผู้รับจ้าง}} = \frac{(I/D)(D_0 - D_1)}{(CA)(D_0 - D_1)} \geq 1$$

- โดยที่ **B/C<sub>ผู้รับจ้าง</sub>** คือ อัตราส่วนประโยชน์ต่อค่าใช้จ่ายของผู้รับจ้างในการเร่งรัดงาน
- I/D** คือ มูลค่าสิ่งจูงใจที่ผู้รับจ้างได้รับเมื่อเร่งรัดเร็วกว่ากำหนดต่อวัน
- CA** คือ ค่าใช้จ่ายที่ผู้รับจ้างต้องรับภาระในการเร่งรัดงานต่อวัน
- D<sub>0</sub>-D<sub>1</sub>** คือ จำนวนวันที่เร่งรัดงานให้เสร็จเร็วขึ้นกว่ากำหนด

อัตราส่วน B/C จะต้องมีค่าไม่น้อยกว่าหนึ่งจึงเกิดความคุ้มค่าแก่ผู้รับจ้างในการเร่งรัดงาน หรือกล่าวได้ว่ามูลค่าสิ่งจูงใจที่ให้แก่ผู้รับจ้างต่อวันจะต้องมีค่าไม่น้อยกว่าค่าใช้จ่ายที่ผู้รับจ้างต้องรับภาระในการเร่งรัดงานต่อวัน

ความคุ้มค่าของเจ้าของงาน (ภาครัฐ) เมื่อผู้รับจ้างยินดีเร่งรัดงานให้เสร็จเร็วขึ้น

ประโยชน์ที่เจ้าของงานจะได้รับในกรณีที่งานเสร็จเร็วกว่าที่กำหนดในสัญญาคือมูลค่า DRUC ที่ลดลงซึ่งผู้ได้ประโยชน์คือสาธารณะ เพราะสามารถใช้บริการถนนที่ก่อสร้างเสร็จได้เร็วขึ้น และลดผลกระทบจราจรติดขัดบริเวณพื้นที่โครงการ ซึ่งหากเป็นบริเวณที่มีการจราจรหนาแน่นมูลค่าส่วนนี้จะสูงมาก ส่วนค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นของเจ้าของงานคือมูลค่าสิ่งจูงใจ (I/D) ที่จะให้เพิ่มเติมแก่ผู้รับจ้างที่ทำงานเสร็จเร็วกว่ากำหนด ถ้าการคัดเลือกผู้รับจ้างด้วยวิธีประกวดทั้งราคาและระยะเวลาในการก่อสร้างจะมีความคุ้มค่า เมื่อประโยชน์มีค่าไม่น้อยกว่าค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น หรือเขียนเป็นความสัมพันธ์ระหว่างอัตราส่วนประโยชน์ต่อค่าใช้จ่าย (B/C Ratio) ได้ดังนี้

$$B/C_{\text{เจ้าของงาน (ภาครัฐ)}} = \frac{(DRUC)(D_0 - D_1)}{(I/D)(D_0 - D_1)} \geq 1$$

- โดยที่ **B/C<sub>เจ้าของงาน (ภาครัฐ)</sub>** คือ อัตราส่วนประโยชน์ต่อค่าใช้จ่ายของเจ้าของงาน (ภาครัฐ)
- DRUC** คือ มูลค่าความสูญเสียที่เกิดขึ้นจากความล่าช้าของโครงการก่อสร้างต่อวัน
- I/D** คือ มูลค่าสิ่งจูงใจที่ผู้รับจ้างได้รับเมื่อเร่งรัดเร็วกว่ากำหนดต่อวัน
- D<sub>0</sub>-D<sub>1</sub>** คือ จำนวนวันที่เร่งรัดงานให้เสร็จเร็วขึ้นกว่ากำหนด

อัตราส่วน B/C จะต้องมีค่าไม่น้อยกว่าหนึ่งจึงเกิดความคุ้มค่าในการคัดเลือกด้วยวิธีการประกวดทั้งราคาและระยะเวลาในการก่อสร้าง หรือกล่าวได้ว่า มูลค่าความสูญเสียที่เกิดขึ้นจากความล่าช้าของโครงการที่ลดลงจากการเร่งรัดงานต่อวัน ต้องมีค่าไม่น้อยกว่ามูลค่าสิ่งจูงใจที่ให้แก่ผู้รับจ้างต่อวัน

การวิเคราะห์ที่นำเสนอมาสามารถเขียนเป็นความสัมพันธ์ได้ดังนี้ :  $CA \leq I/D \leq DRUC$  และการคัดเลือกผู้รับจ้างด้วยวิธีประกวดทั้งราคาและระยะเวลาในการก่อสร้าง จะมีความเหมาะสมกับโครงการที่มีผลกระทบต่อ

การจราจรสูง มิฉะนั้นจะไม่เกิดความคุ้มค่าในการดำเนินการ บทสรุปบทความนี้จึงเสนอแนวคิดการประมูลงานก่อสร้างแบบประกวดทั้งราคาและระยะเวลาในการก่อสร้าง เพื่อแก้ปัญหาความล่าช้าในการก่อสร้าง โดยให้รายละเอียดแนวทางการดำเนินการเบื้องต้นและวิเคราะห์ผลที่คาดว่าจะเกิดขึ้นหากนำมาใช้งานจริง ซึ่งพบว่า การประกวดทั้งราคาและระยะเวลาในการก่อสร้างเมื่อมีการกำหนดมูลค่าสิ่ง(ไม่)จูงใจอย่างเหมาะสม กล่าวคืออยู่ระหว่างค่าใช้จ่ายที่ผู้รับจ้างต้องใช้ในการเร่งรัดงานให้เสร็จเร็วขึ้น และมูลค่าความสูญเสียที่เกิดขึ้นจากความล่าช้าของโครงการก่อสร้าง จะทำให้เกิดความคุ้มค่าแก่ผู้รับจ้างและเจ้าของงานซึ่งก็คือภาครัฐ และลดผลกระทบทางลบที่เกิดกับสาธารณะจากความล่าช้าของโครงการก่อสร้าง วิธีการที่นำเสนอนี้มีการใช้งานอย่างแพร่หลายในประเทศสหรัฐอเมริกา และพบว่าช่วยลดระยะเวลาในการก่อสร้างลงได้อย่างมีนัยสำคัญ (ดูรายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่เอกสารอ้างอิงหมายเลข [6]) แต่อย่างไรก็ตาม วิธีนี้เหมาะสมกับโครงการก่อสร้างที่มีผลกระทบกับการจราจรสูง

## วิธีการนี้ใช้กันอย่างแพร่หลาย ในประเทศสหรัฐอเมริกา และพบว่าช่วยลดระยะเวลาใน การก่อสร้างลงได้อย่างมีนัยสำคัญ แต่อย่างไรก็ตาม วิธีนี้เหมาะสมกับ โครงการก่อสร้างที่มีผลกระทบ กับการจราจรสูงเท่านั้น

เท่านั้น โดยบทความนี้เป็นข้อเสนอแนวคิดเบื้องต้นเท่านั้น ยังไม่ได้พิจารณาระเบียบและกฎหมายที่อาจเข้ามาเกี่ยวข้องด้วย รวมทั้งผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นในกรณีที่ผู้รับจ้างเสนอราคาและระยะเวลาในการก่อสร้างแบบไม่สมดุล (Unbalanced Bidding) ผู้เขียนฝากผู้อ่านลองพิจารณาเพิ่มเติมว่า ถ้าหากนำมาใช้จริงแล้ว จะขอตั้งงบประมาณโครงการอย่างไร (คำตอบอยู่ในรูปที่ 4 หรือไม่?) ทั้งนี้ บทความนี้ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการใด ๆ ของกรมทางหลวง

### เอกสารอ้างอิง

- [1] Phillips, D. T., and Garcia-Diaz, A. (1981) Fundamental of Network Analysis. Prentice Hall.
- [2] Mubarak, S. (2010) Construction Project Scheduling and Control. John-Wiley and Sons, 2nd Edition.
- [3] National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine. 2010. Time-Related Incentive and Disincentive Provisions in Highway Construction Contracts. Washington, DC: The National Academies Press. <https://www.doi.org/10.17226/14392>
- [4] National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine. 2006. Best-Value Procurement Methods for Highway Construction Projects. Washington, DC: The National Academies Press.
- [5] National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine. 2001. Guidelines for Warranty, Multi-Parameter, and Best Value Contracting. Washington, DC: The National Academies Press.
- [6] Herbsman, Z. J., (1995). A + B Bidding Method - Hidden Success Story for Highway Construction. ASCE Journal of Construction Engineering and Management, Vol. 121, No. 4, pp. 430 - 437.
- [7] Shr, J-F., and Chen, W. T. (2004). Setting Maximum Incentive for Incentive/Disincentive Contracts for Highway Projects. ASCE Journal of Construction Engineering and Management, Vol. 130, No. 1, pp. 84 - 93.



# พิธีเปลี่ยนศาลพระภูมิชัยมงคล

กรมทางหลวงร่วมใจ จัดพิธีเปลี่ยนศาลพระภูมิชัยมงคล กรมทางหลวง  
ณ บริเวณลานอนุสาวรีย์ผู้กล้าหาญ



วันที่ 20 มีนาคม 2567 กรมทางหลวงได้มีการจัดพิธีเปลี่ยนศาลพระภูมิชัยมงคล กรมทางหลวง ซึ่งได้รับเกียรติจากนายสรวิฑ์ ทรงศิริวิไล เป็นประธานในพิธี พร้อมด้วยพระครูสิทธิไชยบดี พราหมณ์ประจำเทวสถานสำหรับพระนคร (โบสถ์พราหมณ์) เป็นผู้ประกอบพิธี นอกจากนี้ยังมี รองอธิบดีกรมทางหลวง วิศวกรใหญ่ คณะผู้บริหาร ข้าราชการ และเจ้าหน้าที่กรมทางหลวง ที่ต่างร่วมใจกันมาเข้าร่วมในพิธีเปลี่ยนศาลพระภูมิชัยมงคล ณ บริเวณลานอนุสาวรีย์ผู้กล้าหาญ กรมทางหลวง กรุงเทพฯ

# เครื่องราชอิสริยาภรณ์ชั้นสายสะพาย

ภาพบรรยากาศอันอบอุ่น และเต็มเปี่ยมไปด้วย  
ความภาคภูมิใจของชาวกรมทางหลวง



ก

กรมทางหลวงขอเสนอภาพบรรยากาศการถ่ายภาพในชุดเครื่องแบบเต็มยศ สำหรับผู้ที่ได้รับพระราชทานเครื่องราชอิสริยาภรณ์ชั้นสายสะพาย เมื่อวันที่ 31 มีนาคม - 1 เมษายน 2567 ณ ห้องเทิดศักดิ์ศรีสยาม ชั้น 3 อาคารกองฝึกอบรม กรมทางหลวง กรุงเทพฯ 🇹🇹

# พิธีวางศิลาฤกษ์ อาคารอเนกประสงค์ กรมทางหลวง

กรมทางหลวงร่วมกับการรถไฟแห่งประเทศไทย วางศิลาฤกษ์ก่อสร้างอาคารอเนกประสงค์ หลังจากได้มีการทำบันทึกข้อตกลงร่วมกันเพื่อใช้พื้นที่สำหรับการสร้างรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน



นายสรวิศ ทรงศิริไว  
อธิบดีกรมทางหลวง  
ประธานในพิธีวาง  
ศิลาฤกษ์ก่อสร้าง  
อาคารอเนกประสงค์  
(ฤกษ์ วันอังคาร  
ที่ 5 มีนาคม 2567  
ช่วงเวลา 09.29 น.  
ถึงเวลา 10.19 น.)

เนื่องจากมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2561 เห็นชอบให้ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ดำเนินการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง สุวรรณภูมิ อู่ตะเภา) กรมทางหลวงจึงถูกเขตทางรถไฟเพื่อดำเนินการก่อสร้างรถไฟดังกล่าว ในการนี้จึงได้มีการทำบันทึกข้อตกลงร่วมกัน ระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทย และ กรมทางหลวง

ลงวันที่ 26 พฤษภาคม 2565 เรื่องการจ่ายค่าทดแทนอาคาร สิ่งปลูกสร้าง และองค์ประกอบอื่น ๆ ที่ถูกเขตทางรถไฟ โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ตกลงจ่ายและกรมทางหลวงตกลงรับ ค่าทดแทนอาคาร สิ่งปลูกสร้าง และองค์ประกอบอื่น ๆ ที่ทางหลวงต้องรื้อย้าย สร้างใหม่ หรือจัดหาทดแทน ตามแนวที่ถูกเขตทางรถไฟมี สิ่งปลูกสร้างจำนวน 23 รายการตามบัญชีค่าทดแทนอาคาร



สิ่งปลูกสร้าง และองค์ประกอบอื่น ๆ รวมเป็นวงเงินทั้งสิ้น 50,798,669.00 บาท และกรมทางหลวงได้ส่งมอบพื้นที่ตามบันทึกข้อตกลงร่วมกันให้กับการรถไฟแห่งประเทศไทยเรียบร้อยแล้ว ซึ่งมีอาคารบางส่วนได้รับผลกระทบต่อการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ของกรมทางหลวง ได้แก่

1. อาคารสำนักงาน 3 ชั้น จำนวน 1 หลัง มีพื้นที่ใช้สอย 318 ตารางเมตร
2. อาคารจำหน่ายอาหารและสินค้า จำนวน 1 หลัง มีพื้นที่ใช้สอย 435 ตารางเมตร
3. อาคารศูนย์กีฬา จำนวน 1 หลัง มีพื้นที่ใช้สอย 460 ตารางเมตร
4. อาคารเก็บพัสดุ จำนวน 3 หลัง มีพื้นที่ใช้สอยรวม 1,075 ตารางเมตร

ซึ่งการรื้อย้ายอาคารดังกล่าวทำให้เกิดความไม่สะดวกต่อการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ของกรมทางหลวง โดยมีความจำเป็นต้องจัดหาพื้นที่สำนักงานและพื้นที่สำหรับเก็บเอกสารและพัสดุ อีกทั้งยังไม่สามารถจัดกิจกรรมต่าง ๆ ภายในหน่วยงานได้ ด้วยเหตุนี้ กรมทางหลวงจึงมีความจำเป็นต้องขอใช้งบประมาณที่ได้รับจากค่าทดแทนอาคาร สิ่งปลูกสร้าง และองค์ประกอบอื่น ๆ วงเงินทั้งสิ้น 50,798,669.00 บาท เพื่อดำเนินการ ดังนี้

### กรมทางหลวงต้องรื้อย้าย สร้างใหม่ หรือ จัดหาทดแทน ตามแนวที่ถูก เขตทางรถไฟ จึงมีความจำเป็น ที่ต้องขอใช้งบประมาณที่ได้รับ จากค่าทดแทนอาคาร สิ่งปลูกสร้าง

1. ก่อสร้างอาคารอเนกประสงค์ ซึ่งเป็นลักษณะอาคารคอนกรีตเสริมเหล็ก 2 ชั้น มีพื้นที่ใช้สอย ประมาณ 2,825 ตารางเมตร โดยชั้นแรก เพื่อใช้สำหรับจำหน่ายอาหารและสินค้า รวมถึงเก็บเอกสารและพัสดุ ส่วนชั้นที่ 2 เพื่อใช้เป็นพื้นที่ ศูนย์กีฬาและลานอเนกประสงค์ วงเงินค่าก่อสร้าง 31,954,000.00 บาท
2. ก่อสร้างอาคารสำนักงาน กลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน ซึ่งเป็นลักษณะอาคารคอนกรีตเสริมเหล็ก 3 ชั้น มีพื้นที่ใช้สอยประมาณ 870 ตารางเมตร ชั้นที่ 1 ใช้เป็นพื้นที่เก็บเอกสาร ส่วนชั้นที่ 2 - 3 เพื่อใช้เป็นพื้นที่สำนักงาน วงเงินค่าก่อสร้าง 14,498,888.00 บาท
3. ค่างานดำเนินการเองโดยเจ้าหน้าที่กรมทางหลวง ค่าใช้จ่ายควบคุมงาน และจัดหาวัสดุครุภัณฑ์ที่เกี่ยวข้อง ➡

# วันคล้ายวันสถาปนากรมฯ

1 เมษายน 2567 กรมทางหลวง ได้จัดงาน  
วันคล้ายวันสถาปนากรมทางหลวง ครบรอบ 112 ปี



นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานในพิธีฯ พร้อมด้วย นางมนพร เจริญศรี รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม นายชยธรรม์ พรหมศร ปลัดกระทรวงคมนาคม ผู้บริหารกระทรวงคมนาคม ร่วมวางพวงมาลา ณอนุสาวรีย์ผู้กล้าหาญ โดยมีอธิบดีกรมทางหลวง นายสรวิศ ทรงศิริไธ ผู้บริหาร ข้าราชการ และเจ้าหน้าที่กรมทางหลวง ให้การต้อนรับ ซึ่งในช่วงเช้า ได้มีพิธีบวงสรวงพระวิษณุกรรม พระภูมิเจ้าที่ เทพารักษ์ พิธีสงฆ์ และพิธีเทวาภิเษกองค์พระวิษณุกรรมจำลอง เพื่อความเป็นสิริมงคลแก่บุคลากรของกรมทางหลวง ณ กรมทางหลวง ถนนศรีอยุธยา กรุงเทพฯ

# มอบรางวัลและเกียรติบัตรฯ

พิธีมอบรางวัลและเกียรติบัตรประกาศเกียรติคุณ  
ประจำปีพุทธศักราช 2566



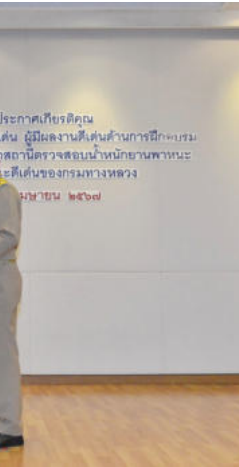
เนื่องด้วยทางราชการได้กำหนดให้วันที่ 1 เมษายน ของทุกปี เป็นวันข้าราชการพลเรือน กรมทางหลวงจึงได้มีการคัดเลือกข้าราชการพลเรือนดีเด่น และจัดพิธีมอบเกียรติบัตรประกาศเกียรติคุณ แก่ผู้ที่ได้รับการคัดเลือกเป็นข้าราชการพลเรือนดีเด่น ผู้มีผลงานดีเด่นด้านการฝึกอบรมหัวหน้าฝ่ายวิศวกรรม นายช่างโครงการ หัวหน้าสถานีตรวจสอบ

นำหนัยานพาหนะ และสถานีตรวจสอบนำหนัยานพาหนะดีเด่น ของกรมทางหลวง เพื่อมุ่งส่งเสริมและยกย่องข้าราชการและลูกจ้างประจำฝ่ายพลเรือน ที่ประพฤติ ปฏิบัติงานเป็นแบบอย่างให้ข้าราชการอื่นได้ประพฤติปฏิบัติตามและพัฒนาให้ดียิ่งขึ้น ทั้งในด้านการดำรงตน การปฏิบัติตนให้เป็นที่ยอมรับของบุคคลผู้เกี่ยวข้อง ในหน้าที่ราชการ และสังคม นอกจากนี้ ยังต้องมี

การปฏิบัติงานที่เพียบพร้อมด้วยจรรยาบรรณข้าราชการ ปราบกฏชัดเจนเป็นที่ยอมรับ และมีผลงานโดดเด่น เป็นประโยชน์ยิ่งกับการกิจการราชการที่ได้รับมอบหมาย

โดยคณะกรรมการคัดเลือกข้าราชการพลเรือนดีเด่นของกรมทางหลวงได้ดำเนินการพิจารณาคัดเลือกข้าราชการดีเด่นของกรมทางหลวง ประจำปี พ.ศ. 2566 ดังนี้





**รางวัลข้าราชการพลเรือนดีเด่นของกรมทางหลวง**

- 1 นายสืบพงษ์ ไพศาลวัฒนา ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน  
สำนักแผนงาน
- 2 นายณัฐวุฒิ ตีประดิษฐ์ นายช่างโยธาอาวุโส  
แขวงทางหลวงชัยนาท
- 3 นายณัฐกฤษท์ โคตโน วิศวกรโยธาปฏิบัติกร  
แขวงทางหลวงนครศรีธรรมราชที่ 1
- 4 นางวิไล เพชรเกิด พนักงานพิมพ์ ระดับ ส 4  
แขวงทางหลวงเพชรบูรณ์ที่ 1
- 5 นางสาวชัชฎาณิษ กฤษณะบัญญัติ พนักงานโยธา  
แขวงทางหลวงลพบุรีที่ 1

**ผู้มีผลงานดีเด่นด้านการฝึกอบรม**

- 1 นายธนพงษ์ เลิศปิติพิทักษ์ วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ  
หลักสูตร นักบริหารกรมทางหลวง สำนักสำรวจและออกแบบ  
ระดับต้น รุ่นที่ 12
- 2 นายวัชรวิ วิสภักดิ์ นายช่างไฟฟ้าอาวุโส  
หลักสูตร นักบริหารกรมทางหลวง สำนักงานทางหลวงที่ 12  
ระดับกลาง รุ่นที่ 22 (สุพรรณบุรี)

**หัวหน้าฝ่ายวิศวกรรม ระดับ ดีเด่น**

- 1 นายเกียรติศักดิ์ เสขัง นายช่างไฟฟ้าชำนาญงาน  
แขวงทางหลวงลพบุรีที่ 2
- 2 นางสาวกนกพร ประจันตะเสน นายช่างโยธาชำนาญงาน  
แขวงทางหลวงปราจีนบุรี
- 3 นายณัฐกฤษท์ โคตโน วิศวกรโยธาปฏิบัติกร  
แขวงทางหลวงนครศรีธรรมราชที่ 1

**นายช่างโครงการก่อสร้าง ระดับ ดีเด่น**

- นายธวัชชัย หมื่นไธสง วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ  
สำนักก่อสร้างทางที่ 1

**หัวหน้าสถานีตรวจสอบน้ำหนัทยานพาหนะ ระดับ ดีเด่น**

- นายสุรเชษฐ์ ศรีภูวงศ์ นายช่างโยธาชำนาญงาน  
สำนักงานควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะ

**สถานีตรวจสอบน้ำหนัทยานพาหนะ ระดับ ดีเด่น**

- สถานีตรวจสอบน้ำหนัก สำนักงานควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะ  
ยานพาหนะ โหนดสูง (ขาเข้า)  
จ. นครราชสีมา

# ตรวจเยี่ยม ปีใหม่

คณะผู้บริหารกรมทางหลวง เดินทางไปตรวจเยี่ยมและสร้างขวัญกำลังใจแก่ผู้ปฏิบัติงานทุกพื้นที่ ทุกภูมิภาคของประเทศ

**ส**หว่านเดือนมกราคม-กุมภาพันธ์ ของทุกปี คณะผู้บริหารกรมทางหลวง จะเดินทางไปตรวจราชการ ลงพื้นที่ตรวจเยี่ยมหน่วยงานในสังกัดกรมทางหลวง โดยเข้าร่วมประชุมรับฟังปัญหาอุปสรรค และแนวทางการแก้ไข รวมทั้งมีการรวบรวมข้อมูลทั้งหมดนำเสนอเรียนท่านอธิบดี เพื่อเป็นแนวทางในการบริหารงานในภาพรวมของกรมฯ ต่อไป

การเดินทางตรวจเยี่ยมได้แบ่งออกเป็น 9 คณะตรวจราชการ ดังนี้

- คณะที่ 1 นายไพฑูรย์ พงษ์สวัสดิ์ รองอธิบดีฝ่ายดำเนินงาน
- คณะที่ 2 นายเสริมศักดิ์ นัยนันท์ รองอธิบดีฝ่ายบริหาร
- คณะที่ 3 นายจิระพงศ์ เทพพิทักษ์ รองอธิบดีฝ่ายบำรุงทาง
- คณะที่ 4 นายปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล รองอธิบดีฝ่ายวิชาการ
- คณะที่ 5 นายสิทธิชัย บุญสะอาด วิศวกรใหญ่ด้านสำรวจและออกแบบ
- คณะที่ 6 นายอรุณสิทธิ์ สวัสดิ์พานิช วิศวกรใหญ่ด้านวิจัยและพัฒนา
- คณะที่ 7 นายธานีนทร์ ธีรัตน์พงษ์ วิศวกรใหญ่ด้านวางแผนและวางโครงการก่อสร้าง
- คณะที่ 8 นายชวเลิศ เลิศขวณะกุล วิศวกรใหญ่ด้านควบคุมการก่อสร้าง
- คณะที่ 9 นายदनัย เรืองสอน วิศวกรใหญ่ด้านอำนวยความปลอดภัย 🇹🇹







# ต้นแบบมาตรฐาน สถานีจ่ายน้ำมันของ ส่วนราชการแห่งแรก

กองการพิสดุ กรมทางหลวง จับมือกับบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) สร้างสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงแห่งใหม่ของกรมทางหลวง พร้อมทั้งเป็นองค์การต้นแบบมาตรฐานสถานีจ่ายน้ำมันของส่วนราชการแห่งแรก

เมื่อวันที่ 15 มีนาคม 2567 นายสรารุท ทรงศิริวิไล อธิบดีกรมทางหลวง ให้เกียรติเป็นประธานในพิธีรับมอบ และเปิดให้บริการสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงแห่งใหม่ของกองการพัสดุ กรมทางหลวง “ต้นแบบมาตรฐานสถานีจ่ายน้ำมันของส่วนราชการแห่งแรก” อย่างเป็นทางการ โดยมีนายประสงค์ อินทรหนองไผ่ รองกรรมการผู้จัดการใหญ่บริหารกลยุทธ์กลุ่มธุรกิจปิโตรเลียมขั้นปลาย เป็นตัวแทนเจ้าหน้าที่จากบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ผู้ส่งมอบสถานีบริการน้ำมันฯ พร้อมด้วยผู้บริหารและข้าราชการกรมทางหลวง ผู้บริหารบริษัทและเจ้าหน้าที่ของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) เข้าร่วมพิธีเพื่อเป็นสักขีพยาน สำหรับสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงแห่งใหม่ของกรมทางหลวง เป็นความร่วมมือระหว่างกองการพัสดุ กรมทางหลวง และบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ที่ได้ดำเนินการก่อสร้างจนแล้วเสร็จ ตลอดจนการขอขึ้นทะเบียน

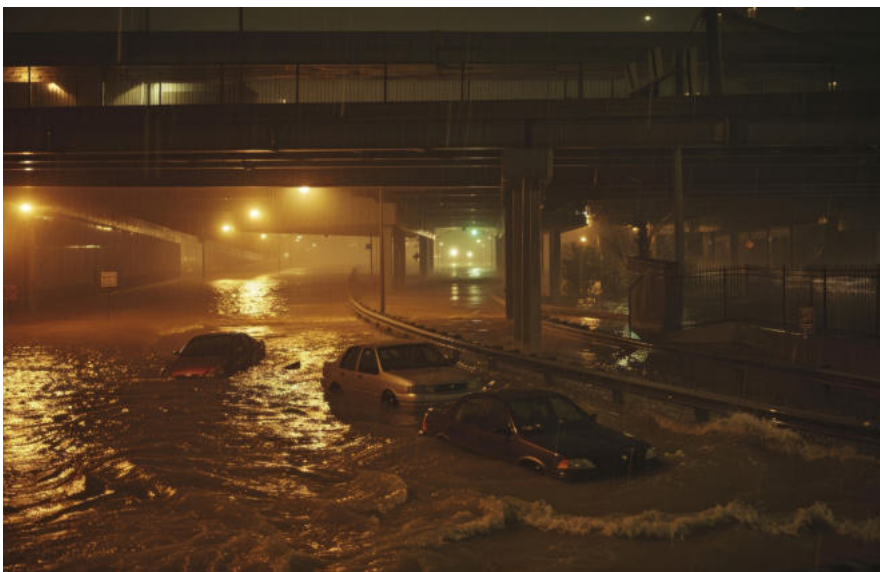
## สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงแห่งใหม่ ได้ดำเนินการทุกขั้นตอนอย่างถูกต้อง ตามข้อกำหนดของกฎกระทรวงทุกประการ จนได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการน้ำมันประเภท ข

ใบอนุญาตตามหลักเกณฑ์ที่กรมธุรกิจพลังงาน กระทรวงพลังงานกำหนด และขึ้นทะเบียนเป็นที่ราชพัสดุต่อกรมธนารักษ์อย่างถูกต้องตามระเบียบ ซึ่งถือเป็นต้นแบบของส่วนราชการแห่งแรกที่ได้ดำเนินการทุกขั้นตอนอย่างถูกต้องตามข้อกำหนดของกฎกระทรวงทุกประการจนได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการน้ำมันประเภท ข เพื่อเปิดให้บริการเฉพาะหน่วยงานส่วนกลางของกรมทางหลวง ทั้งนี้ กองการพัสดุได้ส่งเจ้าหน้าที่เข้ารับการอบรมหลักสูตรผู้ปฏิบัติงานสถานีบริการน้ำมันเพื่อความถูกต้องและปลอดภัยยิ่งขึ้น



# ชุดแจ้งเตือนระดับน้ำ

ความปลอดภัยบนท้องถนนเป็นสิ่งสำคัญ กรมทางหลวงจึงได้มีการคิดค้นนวัตกรรมใหม่ นำเทคโนโลยีมาใช้เพื่อช่วยเพิ่มความปลอดภัยมาโดยตลอดวารสารทางหลวงฉบับนี้ เราพาไปรู้จักกับอุปกรณ์ที่สามารถช่วยวัดระดับน้ำบนท้องถนน พร้อมมีป้ายจราจรสำหรับแจ้งเตือน



**ก**ารประกวดผลงานนวัตกรรมกรมทางหลวง ประจำปี พ.ศ. 2566 ภายใต้หัวข้อ “ทางหลวงปลอดภัย ใส่ใจรักษาสีสิ่งแวดล้อม ก้าวล้ำนำดิจิทัล” เมื่อวันที่ 18 กันยายน 2566 ที่ผ่านมา แขวงทางหลวงนครศรีธรรมราชที่ 1 ได้รับรางวัลผลงานนวัตกรรมกรมทางหลวง “ระดับดีเยี่ยม” ด้านความปลอดภัยบนทางหลวง (Safety Highway for Everyone) จากผลงานชุดแจ้งเตือนระดับน้ำ

## ที่มาและความสำคัญ

เนื่องจากในปัจจุบันแม้จะมีจุดกัลบรถได้สะพาน และอุโมงค์ทางลอดเพิ่มมากขึ้นในเส้นทางทั่วประเทศที่กรมทางหลวงเป็นผู้รับผิดชอบ แต่ก็ยังคงมีข่าวการเกิดอุบัติเหตุจากน้ำท่วมบริเวณจุดกัลบรถได้สะพานและอุโมงค์ทางลอดเป็นเหตุให้มี การสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินโดยอาจมีสาเหตุมาจากผู้ใช้เส้นทางไม่ชำนาญเส้นทาง หรือผู้รับผิดชอบไม่ทราบถึงสถานการณ์น้ำในบริเวณจุดกัลบรถได้สะพาน และอุโมงค์ทางลอด ว่าอยู่ในระดับที่ปลอดภัยหรือไม่ การติดตั้งชุดแจ้งเตือนระดับน้ำจะช่วยทำให้เจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบทราบถึงสถานการณ์น้ำแบบเรียลไทม์ เพื่อที่จะเข้าดำเนินการแก้ไข ป้องกันอำนวยความสะดวกและสร้างความปลอดภัย แก่ผู้ใช้เส้นทางได้อย่างทันท่วงที

## 6 ขั้นตอน หลักการพัฒนา



1. ทำความเข้าใจกับปัญหาที่เกิดขึ้น



2. ศึกษา ระดมความคิดเพื่อหาวิธีการแก้ไขปัญหา



3. กำหนดวิธีแก้ปัญหาคำหนดขอบเขต



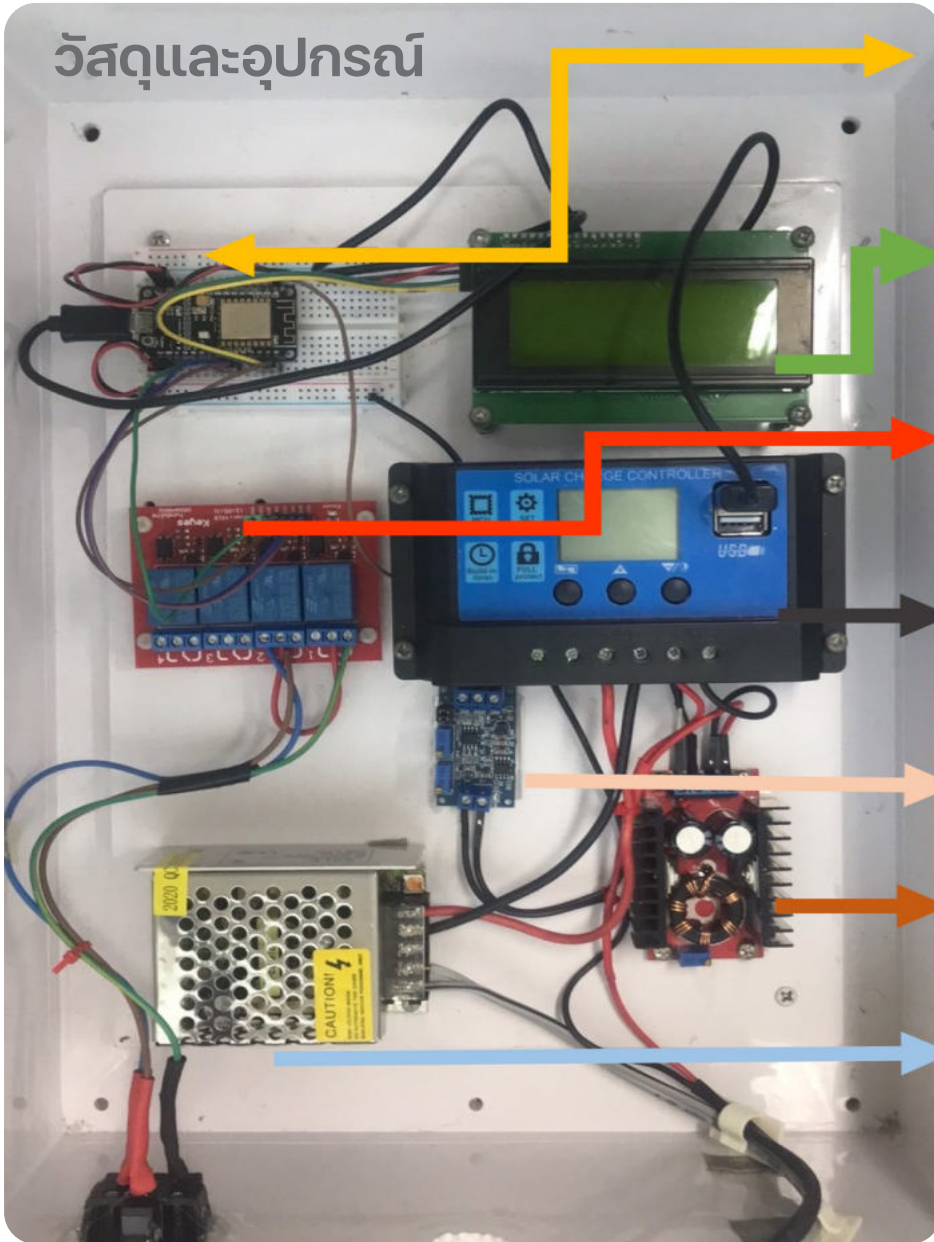
4. เตรียมอุปกรณ์และดำเนินการผลิตชิ้นงาน



5. ทดสอบการทำงานของชิ้นงาน



6. หมั่นพัฒนาปรับปรุงคุณภาพให้อยู่เสมอ



### วัสดุและอุปกรณ์

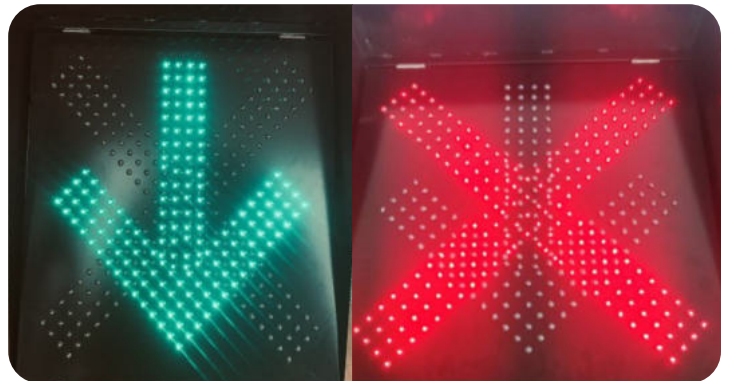
- บอร์ด ESP8266
- จอ LED
- ดีเลย์สั่งการป้ายไฟ
- โซล่าชาร์จเจอร์
- สแต็ปดาวน
- ตัวปรับแรงดันไฟ
- พาวเวอร์ซัพพลาย

### ป้ายเตือน



เซ็นเซอร์วัดระดับน้ำ

กรวยระดับน้ำ

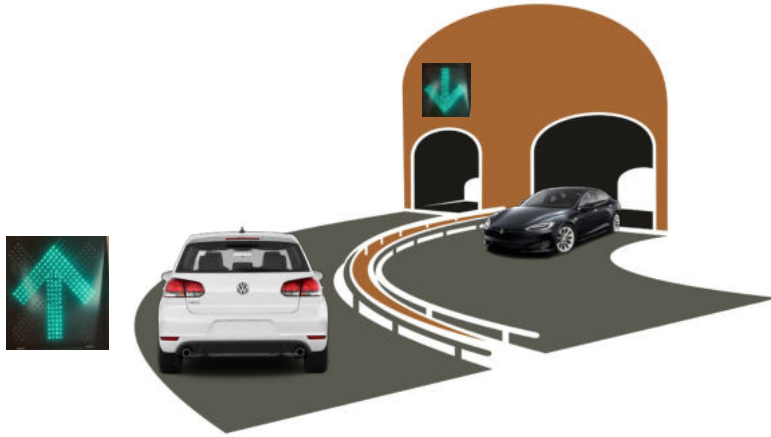


สามารถผ่านได้

ไม่สามารถผ่านได้

# หลักการในการทำงาน

หลังจากมีการติดตั้งชุดแจ้งเตือนระดับน้ำ พร้อมทั้งติดตั้งอุปกรณ์เซ็นเซอร์ อุปกรณ์จะมีวิธีการทำงานและแจ้งเตือน 3 ระดับ ดังนี้



**ไม่มีระดับน้ำ** ในขณะที่ไม่มีน้ำขึ้น หรือระดับน้ำปกติ ป้ายจราจรสำหรับแจ้งเตือนที่อยู่ห่างออกไปจะแสดงสัญลักษณ์ **ลูกศรสีเขียว**



**มีระดับน้ำ** แต่รถสามารถผ่านได้ เมื่อระดับน้ำเพิ่มขึ้นแต่ยังอยู่ในระดับที่ปลอดภัยตามที่เรากำหนดไว้ ในแอปพลิเคชันก็จะแสดงระดับน้ำตามหน้างานจริง ป้ายจราจรสำหรับแจ้งเตือนที่อยู่ห่างออกไปจะแสดงสัญลักษณ์ **ลูกศรตรงสีเขียว** จากแอปพลิเคชันสามารถตรวจสอบระดับน้ำได้แบบเรียลไทม์



**ระดับน้ำสูง** รถไม่สามารถผ่านได้ หากระดับน้ำเพิ่มขึ้นกว่าที่ได้กำหนดไว้ ระบบจะแจ้งเตือนถึงระดับน้ำที่เพิ่มขึ้นทางแอปพลิเคชันของระบบ และทางไลน์ เพื่อให้ผู้รับผิดชอบได้รับทราบและเข้าดำเนินการในขั้นตอนต่อไปได้อย่างรวดเร็ว ป้ายจราจรสำหรับแจ้งเตือนที่อยู่ห่างออกไปจะแสดงสัญลักษณ์ **กากบาทสีแดง** ทันที

# การประชาสัมพันธ์

ที่ผ่านมาแขวงทางหลวงนครศรีธรรมราชที่ 1 ได้มีการประชาสัมพันธ์ รายละเอียดเกี่ยวกับชุดแฉ่งเตือนระดับน้ำ ให้แก่สถานศึกษาที่อยู่ในบริเวณ และมีโอกาสใช้ทางลวดดังกล่าว จำนวน 4 โรงเรียน ได้แก่

- โรงเรียนเบญจมราชูทิศ นครศรีธรรมราช
- โรงเรียนท่าศาลาประสิทธิ์ศึกษา
- วิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช
- วิทยาลัยเทคโนโลยีสถาปัตย์นคร



# สหกรณ์ฯ พัฒนา คุณภาพชีวิตสมาชิก

สหกรณ์ออมทรัพย์มุ่งมั่นที่จะปฏิบัติงานให้เป็นไปตามกฎระเบียบ พร้อมทั้งบริหารพัฒนาองค์กรให้เป็นที่พึ่งด้านการเงินแก่สมาชิกได้อย่างมีประสิทธิภาพ

คอลัมน์ก้าวไปกับสหกรณ์ออมทรัพย์ กรมทางหลวง ฉบับนี้ ขอมาพูดคุยกับสมาชิกด้วยกันทั้งหมด 3 เรื่อง

## เรื่องที่ 1 สหกรณ์ 7 ประเภทตามกฎหมายกำหนด

ตามพระราชบัญญัติสหกรณ์ พ.ศ. 2542 กำหนดให้สหกรณ์มี 7 ประเภทดังนี้

1. **สหกรณ์การเกษตร** คือสหกรณ์ที่จัดตั้งขึ้นในหมู่ผู้มีอาชีพทางการเกษตร ช่วยเหลือซึ่งกันและกัน ให้การกู้เงิน อัตราดอกเบี้ยที่ต่ำเพื่อช่วยในการประกอบอาชีพ รวมถึงได้มีความรู้เกี่ยวกับการผลิต การใช้พันธุ์พืช พันธุ์สัตว์ การใช้ปุ๋ย การเก็บรักษาผลผลิต ฯลฯ สหกรณ์การเกษตรแห่งแรก จัดตั้งขึ้นในปี พ.ศ. 2459 ชื่อว่า “สหกรณ์ วัดจันทร์ ไม่จำกัดสินใช้” จังหวัดพิษณุโลก ซึ่งถือว่าเป็นสหกรณ์แห่งแรกของประเทศไทย
2. **สหกรณ์ประมง** คือสหกรณ์ที่จัดตั้งขึ้นเพื่อแก้ไขปัญหาอุปสรรคและช่วยเหลือชาวประมง สหกรณ์ประมงแห่งแรก จัดตั้งขึ้นในปี พ.ศ. 2492 ชื่อว่า “สหกรณ์ประมงพิษณุโลกจำกัด” อำเภอพรหมพิราม จังหวัดพิษณุโลก
3. **สหกรณ์นิคม** คือสหกรณ์การเกษตรในรูปแบบหนึ่ง เป็นการจัดสรรที่ดินทำกินให้กับประชาชน เป็นการสร้างปัจจัยพื้นฐาน สหกรณ์นิคมแห่งแรกจัดตั้งขึ้นที่ อำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี เมื่อปี พ.ศ. 2478
4. **สหกรณ์ร้านค้า** คือสหกรณ์ที่มีผู้บริโภครวมตัวกันจัดตั้งขึ้นเพื่อจัดหาสินค้าอุปโภคบริโภคมาจำหน่ายแก่สมาชิก และบุคคลทั่วไป สหกรณ์ร้านค้าจัดตั้งขึ้นครั้งแรกโดยชาวอำเภอเสนา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ในปี พ.ศ. 2480
5. **สหกรณ์ออมทรัพย์** คือสหกรณ์ที่มีสมาชิกซึ่งมีอาชีพเดียวกัน หรืออาศัยในชุมชนเดียวกันรวมตัวกัน เพื่อให้สมาชิกรู้จักการออมและการให้กู้ยืมเมื่อเกิดความจำเป็น สหกรณ์ออมทรัพย์แห่งแรกจัดตั้งขึ้นจากข้าราชการ และพนักงานธนาคารเพื่อการสหกรณ์ เมื่อวันที่ 28 กันยายน พ.ศ. 2492
6. **สหกรณ์บริการ** คือสหกรณ์ที่มีสมาชิกซึ่งมีอาชีพเดียวกันได้รับความเดือดร้อน จึงรวมตัวกันในแต่ละกลุ่มอาชีพ เช่น สหกรณ์บริการไฟฟ้า สหกรณ์แท็กซี่ สหกรณ์เคหะสถาน ฯลฯ เป็นต้น โดยสหกรณ์บริการแห่งแรกคือ “สหกรณ์ผู้ทำร่มบ่อสร้าง” จ.เชียงใหม่ จัดตั้งขึ้นในปี พ.ศ. 2484
7. **สหกรณ์เครดิตยูเนียน** คือสหกรณ์ที่จัดตั้งขึ้นโดยความสมัครใจของสมาชิกในวงสัมพันธ์เดียวกัน เช่น สมาชิกอาศัยในชุมชนเดียวกัน ประกอบอาชีพเดียวกัน เป็นต้น สหกรณ์เครดิตยูเนียนจัดตั้งครั้งแรกเมื่อวันที่ 25 กรกฎาคม 2508 ชื่อว่า “กลุ่มเครดิตยูเนียนแห่งศูนย์กลางเทวา”

สหกรณ์แต่ละประเภทก็มีวัตถุประสงค์และขอบเขตการปฏิบัติงานที่แตกต่างกันไป ซึ่งบางครั้งสมาชิกก็ไม่เข้าใจ และมักจะมีคำถามเช่น สหกรณ์ออมทรัพย์ของเราทำไมไม่หาสินค้ามาขาย หรือไปซื้ออาคารมาทำที่พักให้สมาชิกเช่า หรือไปลงทุนในสลากกินแบ่ง ฯลฯ เป็นต้น

มาถึงตอนนี้ท่านผู้อ่านคงเข้าใจแล้วนะครับว่า สหกรณ์ออมทรัพย์ของเรามีวัตถุประสงค์ มีขอบเขตการบริหารจัดการตามกฎหมายและข้อบังคับที่กำหนดไว้เท่านั้น

คำถามต่อไปคือ สหกรณ์ในประเทศไทยมีจำนวนเท่าไร คำตอบดูได้จากตารางนี้

### ตารางที่ 1 แสดงจำนวนสหกรณ์ประเภทต่าง ๆ

ประเภทสหกรณ์	การเกษตร	ประมง	นิคม	ร้านค้า	ออมทรัพย์	บริการ	เครดิต	รวม
จำนวน	3,820	83	90	163	1,458	1,213	632	7,459
คิดเป็นร้อยละ	51.21	1.11	1.21	2.19	19.55	16.26	8.47	100

ที่มา: กรมตรวจบัญชีสหกรณ์ ณ วันที่ 30 เมษายน 2567

จากตารางสามารถแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มใหญ่ได้ดังนี้

#### 1. สหกรณ์ภาคการเกษตร ประกอบด้วย

- 1.1 สหกรณ์การเกษตร 3,820 แห่ง
- 1.2 สหกรณ์ประมง 83 แห่ง
- 1.3 สหกรณ์นิคม 90 แห่ง
- รวม 3,993 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 53.53

#### 2. สหกรณ์นอกภาคการเกษตร ประกอบด้วย

- 2.1 สหกรณ์ร้านค้า 163 แห่ง
- 2.2 สหกรณ์ออมทรัพย์ 1,458 แห่ง
- 2.3 สหกรณ์บริการ 1,213 แห่ง
- 2.4 สหกรณ์เครดิตยูเนียน 632 แห่ง
- รวม 3,466 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 46.47



## ➤ ก้าวไปกับสหกรณ์

จากตารางจะพบว่าสหกรณ์ภาคการเกษตรจะมีจำนวนและสัดส่วนมากกว่านอกภาคการเกษตร ทั้งนี้เนื่องจากว่าประเทศไทยภาคการเกษตรยังคงเป็นอาชีพหลักของประชาชนนั่นเอง

ลำดับต่อไปจะขอกล่าวถึงภาพรวมของสหกรณ์ออมทรัพย์ของประเทศไทย

### ตารางที่ 2 จำนวนสหกรณ์และสมาชิกของสหกรณ์ออมทรัพย์

ประเภท	จำนวนสหกรณ์ (แห่ง)	จำนวนสมาชิก (คน)	สินทรัพย์ (ล้านบาท)	สินทรัพย์/สหกรณ์ (ล้านบาท)
ครู	109	909,221	1,040,792	9,549
รัฐวิสาหกิจ	50	299,461	477,265	9,545
ราชการอื่น	166	628,921	388,697	2,342
อุดมศึกษา	39	166,057	239,633	7,529
ตำรวจ	125	245,660	255,580	2,045
สาธารณสุข	77	255,839	236,176	3,067
เอกชนและอื่น ๆ	537	557,007	205,819	383
ทหาร	181	266,687	123,161	680
โรงพยาบาล	80	107,256	117,963	1,475
<b>รวม</b>	<b>1,364</b>	<b>3,436,109</b>	<b>3,139,086</b>	<b>2,301</b>

ที่มา: กรมตรวจบัญชีสหกรณ์/LH BANK สายงานวิจัยธุรกิจ กลุ่มกลยุทธ์และนวัตกรรม

การบริหารสหกรณ์ออมทรัพย์ในปี 2566/2567 มีแนวโน้มคงที่ ซึ่งเป็นผลมาจากสภาวะเศรษฐกิจของประเทศ มีแนวโน้มฟื้นตัวอย่างช้า ๆ ปัญหาเงินเฟ้อมีโอกาสยืดเยื้อระดับหนี้ครัวเรือนและระดับหนี้สะสมของสมาชิกอยู่ในระดับสูง

จากตารางจะพบว่า ณ สิ้นปี 2565 สหกรณ์ออมทรัพย์ของประเทศไทยที่ยังคงดำเนินธุรกิจอยู่และสามารถรวบรวมข้อมูลได้มีจำนวน 1,364 แห่ง มีจำนวนสมาชิกทั้งสิ้น 3.44 ล้านคน มีสินทรัพย์รวม 3.14 ล้านบาท โดยสหกรณ์ออมทรัพย์ครูมีจำนวนสมาชิกมากที่สุด 9.09 แสนคน คิดเป็น 26.5% ของสมาชิกทั้งหมด รองลงมาคือสหกรณ์ออมทรัพย์ราชการอื่น (รวมกรมทางหลวง) มีสมาชิก 6.29 แสนคน คิดเป็นสัดส่วน 18.3% ทั้งนี้เมื่อพิจารณาขนาดสินทรัพย์พบว่าสหกรณ์ที่มีขนาดใหญ่ (สินทรัพย์มากกว่า 5,000 ล้านบาท) ยังคงกระจุกตัวอยู่ในสหกรณ์ออมทรัพย์ครู สหกรณ์ออมทรัพย์รัฐวิสาหกิจ และสหกรณ์สถาบันอุดมศึกษาเป็นหลัก



ตารางที่ 3 ผลการดำเนินงานของสหกรณ์ออมทรัพย์กรมทางหลวงเปรียบเทียบ 2 ปี ณ 31 มีนาคม 2566 และ 31 มีนาคม 2567 (หน่วยล้านบาท)

สินทรัพย์ (แหล่งใช้ไป)	31 มี.ค 67	31 มี.ค 66	เพิ่ม/(ลด)	หนี้สินและทุน (แหล่งที่มา)	31 มี.ค 67	31 มี.ค 66	เพิ่ม/(ลด)
เงินสด/เงินฝากธนาคาร	277.39	193.46	83.93	เงินกู้ระยะสั้น	4,820.00	6,115.00	(1295.00)
เงินให้สมาชิกกู้	6,331.10	6,479.62	(157.52)	เงินรับฝากจากสมาชิก	15,640.11	15,132.31	507.80
เงินให้สหกรณ์อื่น ๆ	0	0	0	หนี้สินอื่น	197.97	176.3	21.67
หุ้นกู้/พันธบัตร	20,308.00	20,600.43	(292.43)	ทุนเรือนหุ้น	5,880.48	5,696.22	184.26
เงินฝาก ชส อ่างทอง	1,200	1,400.22	(200.22)	ทุนสำรอง	1,341.95	1,288.06	53.93
สินทรัพย์อื่น ๆ	91.91	74	17.91	ทุนสะสมตามข้อบังคับ	298.17	325.36	(27.19)
สินทรัพย์รวม	28,199.40	28,747.73	(548.33)	กำไรสุทธิ	20.68	14.48	6.20
				รวมหนี้สินและทุน	28,195.40	28,747.73	(548.33)



จากตารางแสดงผลการดำเนินงาน เปรียบเทียบ เฉพาะเดือนมีนาคม 2566 กับเดือนมีนาคม 2567 เป็นตัวเลขที่พอจะอธิบายเพิ่มเติมดังนี้

จากตารางด้านซ้าย สิ้นทรัพย์เปรียบเทียบคนละปี พบว่า

1. เงินสดเงินฝากธนาคาร เพิ่มขึ้น ตัวเลขนี้แต่ละเดือนไม่แน่นอนขึ้นอยู่กับการบริหาร ซึ่งปกติแล้วเงินฝากธนาคารจะเก็บไว้ไม่มาก
2. เงินให้สมาชิกจะพบว่ามียอดลดลง แสดงให้เห็นว่าผู้กู้ในภาพรวมกู้เงินน้อยลง ดอกเบี้ยที่สหกรณ์ได้รับจะลดลง
3. หุ้นกู้/พันธบัตร มีการซื้อลดลง ดอกเบี้ยที่สหกรณ์ได้รับจะลดลง
4. เงินฝาก ชสอ. หรือฝากสหกรณ์อื่น ลดลงตัวเลขนี้ไม่แน่นอนอาจมีการฝากเพิ่มขึ้นได้ ถ้าได้ดอกเบี้ยที่เหมาะสม

จากตารางด้านขวา

1. เงินกู้ระยะสั้น สหกรณ์จำเป็นต้องกู้เงินจากธนาคารระยะสั้นเพื่อเสริมสภาพคล่องในการบริหาร เงินกู้ลดลงถือว่าดี เพราะสหกรณ์จะจ่ายดอกเบี้ยน้อยลง
2. เงินรับฝากจากสมาชิก เพิ่มขึ้น สหกรณ์ก็จะนำไปบริหารส่วนหนึ่งก็ให้สมาชิกกู้ตามเงื่อนไขความจำเป็น อีกส่วนอาจนำไปลงทุน เป็นต้น ในขณะที่เดียวกันสหกรณ์ก็ต้องจ่ายดอกเบี้ยให้สมาชิกเพิ่มขึ้น
3. ทุนเรือนหุ้น เพิ่มขึ้น ทุนเรือนหุ้นสมาชิกไม่สามารถถอนได้ สหกรณ์ก็จะนำไปให้สมาชิกกู้ส่วนหนึ่งอีกส่วนอาจนำไปลงทุนตามที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้เพื่อสร้างความมั่งคั่ง ซึ่งปลายปีสหกรณ์จะนำรายได้เหล่านี้มาจัดเป็นเงินปันผลตามหุ้นให้แก่สมาชิกนั่นเอง

คณะกรรมการและเจ้าหน้าที่ยังคงต้องทำงานและบริหารการเงินในภาพรวมให้สหกรณ์สามารถเป็นที่พึ่งด้านการเงินแก่สมาชิกได้อย่างมีคุณภาพ ขณะเดียวกันก็ขอให้สมาชิกมีความมั่นใจในความโปร่งใส ความถูกต้องในการบริหารงานของคณะกรรมการ และการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ที่จะดำเนินการตามกฎหมาย ระเบียบ โดยคำนึงถึงประโยชน์ของสมาชิกเป็นสำคัญ

ขอแจ้งข่าวประชาสัมพันธ์ว่า ปัจจุบันบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) หลังจากได้จัดทำแผนฟื้นฟูกิจการและ

สามารถดำเนินธุรกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพ สามารถจ่ายดอกเบี้ยให้กับผู้ถือหุ้นกู้ โดยสหกรณ์ออมทรัพย์กรมทางหลวง ได้รับดอกเบี้ยเดือนละ 2 ล้านบาทเศษ มาตั้งแต่ต้นปี 2567 และมีแนวโน้มว่าจะสามารถชำระเงินต้นได้เร็วกว่าแผนที่กำหนดซึ่งถือเป็นข่าวดี และอีกข่าวดีคือ สหกรณ์ออมทรัพย์ กรมทางหลวง จำกัด ได้รับรางวัล ด้านการจัดสวัสดิการ ในระดับ ดีมาก จากการคัดเลือกของชุมนุมสหกรณ์ออมทรัพย์แห่งประเทศไทย (ชสอ) ประจำปี 2566 จึงขอให้ท่านสมาชิกได้รับทราบ และร่วมยินดีกับสหกรณ์ของเรานะครับ

## เรื่องที่ 2 การประชุมใหญ่สามัญประจำปีของสหกรณ์ฯ

สหกรณ์ออมทรัพย์ กรมทางหลวง จำกัด ได้จัดประชุมใหญ่สามัญประจำปี 2566 เมื่อวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2567 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรายงานผลการดำเนินงานในรอบปีที่ผ่านมา และดำเนินการเลือกตั้งคณะกรรมการดำเนินการ ชุดที่ 48 ในการจัดประชุมใหญ่สามัญประจำปีแต่ละครั้ง มีภารกิจที่ต้องดำเนินการมากมาย ดังนั้นจึงมีการแต่งตั้งคณะกรรมการจัดการประชุมใหญ่ แบ่งออกเป็นหลายฝ่าย เพื่อให้ครอบคลุมภารกิจทั้งหมด ได้แก่ ฝ่ายอำนวยการ ฝ่ายสถานที่ ฝ่ายควบคุมการเลือกตั้ง ฝ่ายประชาสัมพันธ์ ฝ่ายรางวัลและฝ่ายปฏิคม ซึ่งแต่ละฝ่ายจะมีคณะกรรมการไปกำกับดูแลเพื่อให้การจัดการประชุมประสบผลสำเร็จตามวัตถุประสงค์ และเมื่อการประชุมเสร็จสิ้นลง คณะกรรมการจะมาอภิปรายสรุปปัญหาอุปสรรคต่างๆ เพื่อหาวิธีการและแนวทางการแก้ไข รวมทั้งการป้องกันไม่ให้เกิดปัญหานั้น ๆ เกิดขึ้นใหม่อีก

ในปี 2567 นี้ มีการเลือกตั้งประธานกรรมการ 1 คน และกรรมการอีก 7 คน โดยประธานที่ได้รับการเลือกตั้งได้แก่ นายจิรพงศ์ เทพพิทักษ์ รองอธิบดีฝ่ายบำรุงทาง และกรรมการที่ได้รับการเลือกตั้งจำนวน 7 คน ได้แก่

1. นายนิธิ หอมสุวรรณ
2. นายพรพต สุริยนต์
3. นายศุภโชค มีอำพล
4. นางอรุณญา พุ่มชื่น
5. นางสาวเชมรัศม์ ธีระโกมลศิลป์
6. นายสถาพร สุจิชีพ
7. นางสาวบรรณันท์ ทองชน

โดยลำดับที่ 1-6 มีวาระการดำรงตำแหน่ง 2 ปี และกรรมการลำดับที่ 7 มีวาระการดำรงตำแหน่ง 1 ปี

(แทนกรรมการที่ลาออก) มีผู้มาลงทะเบียนเข้าประชุมใหญ่ จำนวน 4,386 ราย คิดเป็นร้อยละ 28.54 ของจำนวนสมาชิกทั้งหมด 15,366 คน

สิ่งที่อยากจะพูดคุยกับท่านสมาชิกในช่วงนี้มีด้วยกัน 2 เรื่อง คือ

เรื่องแรก ในการเลือกตั้งคณะกรรมการ ผู้นำเสนอบนเวทีจะมีข้อความนี้เสมอ คือ “หากผู้ได้รับการเสนอชื่อและได้รับการเลือกตั้งในที่ประชุมนี้ ขอถอนตัว ให้กรรมการที่เหลืออยู่บริหารสหกรณ์ต่อไป ทั้งนี้เพื่อไม่ให้เสียเวลาและค่าใช้จ่ายในการเรียกประชุมวิสามัญ” ผู้เขียนได้สอบถามอดีตกรรมการ อดีตผู้จัดการ ว่าทำไมต้องมีหลักการนี้ ซึ่งก็ได้คำตอบว่า ผู้สมัครเข้ารับการเลือกตั้งเป็นกรรมการของกรมทางหลวงส่วนใหญ่ก็จะรู้จักกัน เป็นเพื่อนกัน เป็นรุ่นพี่รุ่นน้องกัน การหาเสียง การแข่งขันกัน ถือเป็นเรื่องปกติ เป็นสีสันของการเลือกตั้ง จึงกำหนดข้อบังคับในการเลือกตั้งว่า กรณีมีกรรมการที่ได้รับการเลือกตั้งขอถอนตัว สละสิทธิหรือลาออก จะไม่เลื่อนลำดับถัดไปขึ้นมา เพราะถ้ามีการเลื่อนลำดับอาจเกิดการร้องเรียน ฟ้องร้องกัน เพื่อให้มีการตัดสิทธิกรรมการคนใดคนหนึ่ง ทำให้อาจมีผลกระทบถึงการปฏิบัติงานในองค์กร เกิดความขัดแย้ง

นำมาซึ่งความไม่สามัคคีกัน ในทางปฏิบัติพวกเราจะเห็นว่าการหาเสียงก่อนเลือกตั้งหรือแม้กระทั่งในวันเลือกตั้ง สหกรณ์ฯ เราไม่ค่อยมีข้อห้าม มีแต่ความสนุกสนาน มีแต่ความเป็นเพื่อนกัน คนที่ผ่านได้รับการเลือกตั้งก็ไปทำหน้าที่ คนที่ไม่ผ่านก็สมัครใหม่ในปีถัดไป มันจึงเป็นเอกลักษณ์ เป็นวัฒนธรรมอย่างหนึ่งของสหกรณ์ออมทรัพย์กรมทางหลวง

เรื่องที่ 2 ที่อยากจะบอกคือ ผู้เขียนเดินขึ้นไปบนสำนักงานสหกรณ์ มีซองเอกสาร มีกล่อง มีลังใส่ใบเสร็จจำนวนมาก ถามเจ้าหน้าที่ได้ความว่า ใบเสร็จเหล่านี้จะถูกส่งไปตามเขต, แขวง ทั่วประเทศ ผู้เขียนจึงถามว่าเราจะมียุทธวิธีอื่นได้ไหมที่ไม่ต้องส่งใบเสร็จเยอะขนาดนี้ เจ้าหน้าที่ตอบว่า สมาชิกสามารถโหลดแอปพลิเคชันของสหกรณ์ DOH Saving โดยจะสามารถเห็นข้อมูลของเราทั้งหมด เช่น คุ้ญชีเงินฝาก คุ้ญชีที่มีการเคลื่อนไหวล่าสุด หุ้นของเรา ผู้รับโอนผลประโยชน์ เงินปันผลเงินเฉลี่ยคืน สวัสดิการ อัตราดอกเบี้ย ฯลฯ และสามารถดูใบเสร็จรับเงินได้ด้วย แม้กระทั่งในการเลือกตั้งกรรมการเราก็จะมีข้อมูลว่าเราจะไปเลือกตั้งที่ช่องเท่าไร ตัวเราเป็นลำดับที่เท่าไร ในบัญชีรายชื่อการเลือกตั้ง เป็นต้น





ดังนั้นจึงอยากจะเชิญชวนสมาชิกทุกท่านดาวน์โหลด แอปพลิเคชัน DOH Saving มาลองใช้งานดูแล้วท่านจะรู้ว่า ใช้งานไม่ยาก มีความสะดวกสบาย รู้ข้อมูลการเงินของเราทั้งหมดที่อยู่ในสหกรณ์ฯ ทดลองใช้งานดูนะครับ เราจะได้ช่วยกันประหยัดทรัพยากร และประหยัดค่าใช้จ่ายให้กับสหกรณ์ฯ ด้วยครับ

### เรื่องที่ 3 ผลิตภัณฑ์ (เพิ่มเติม) เงินกู้สามัญ เพื่อการศึกษา สำหรับสมาชิกสามัญ ประเภท ข

สมาชิกประเภท ข ณ วันที่ 30 เมษายน 2567 มีจำนวน 2,445 คน และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกเดือน คณะกรรมการ จึงได้มีมติเห็นชอบเปิดให้กู้สามัญเพื่อการศึกษา สำหรับสมาชิกสามัญประเภท ข โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยเหลือสมาชิกในการแบ่งเบาภาระค่าใช้จ่ายด้านการศึกษาให้ครอบคลุมทุกกลุ่มเป้าหมาย โดยมีหลักเกณฑ์ ดังนี้

1. เป็นสมาชิกสามัญประเภท ข มาแล้วไม่น้อยกว่า 6 เดือน
2. กู้เพื่อการศึกษาของตนเองและเพื่อการศึกษาของบุตร
3. กู้ได้สูงสุดไม่เกิน 50,000 บาท

4. การค้ำประกัน สมาชิกสามัญประเภท ก. 1 คน หรือ สมาชิกสามัญประเภท ข. 2 คน
5. การส่งชำระคืนภายใน 48 งวด หรือตามอายุ สัญญาจ้างคงเหลือแล้วแต่จำนวนไหนจะน้อยกว่า
6. ส่งหนี้มาแล้วไม่น้อยกว่า 6 เดือน สามารถกู้ใหม่ได้
7. สหกรณ์คิดดอกเบี้ยร้อยละ 5 (มีเฉลี่ยคืน)
8. หลักฐานการกู้ใช้อย่างใดอย่างหนึ่ง ใบเสร็จรับเงิน ค่าใช้จ่ายในการเรียน หรือผลการเรียน หรือหนังสือรับรองจากสถานศึกษา

ท่านสมาชิกสามารถศึกษารายละเอียดได้จากระเบียบ สหกรณ์ออมทรัพย์ กรมทางหลวง จำกัด ว่าด้วยการให้ เงินกู้สามัญเพื่อการศึกษาสำหรับสมาชิกสามัญ ประเภท ข. พ.ศ.2567 โดยเข้าไปที่เว็บไซต์สหกรณ์ฯ [www.dohcoop.com](http://www.dohcoop.com) รวมทั้งสหกรณ์ได้ส่งเอกสาร ประชาสัมพันธ์ไปยังหน่วยงานของท่านสมาชิกด้วยแล้ว

ท้ายที่สุดนี้ขอเรียนท่านสมาชิกว่า คณะกรรมการและ เจ้าหน้าที่ทุกคน ทุกฝ่าย ได้ทำงานกันอย่างเต็มความสามารถ อย่างไรก็ตาม หากท่านสมาชิกมีข้อเสนอแนะเพิ่มเติม สามารถแจ้งคณะกรรมการหรือแจ้งไปยังฝ่าย บริหารงานทั่วไปได้ทุกช่องทาง ทั้งนี้เพื่อช่วยกันพัฒนา ปรับปรุงการบริหารและการบริการให้ดียิ่งขึ้นต่อไป 🙏

# สถานีบริการ น้ำมันเชื้อเพลิง ของกรมทางหลวง

สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงของกรมทางหลวงเป็นหนึ่งในหน้าที่ความรับผิดชอบของกองการพัสดุ โดยมีเป้าหมายเพื่อให้บริการแก่หน่วยงานในสังกัดกรมทางหลวง (ส่วนกลาง) และเป็นต้นแบบมาตรฐานสถานีจ่ายน้ำมันของส่วนราชการแห่งแรก

เมื่อช่วงต้นเดือนมีนาคม ปี พ.ศ.2567 กรมทางหลวงได้มีพิธีรับมอบและเปิดให้บริการสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงแห่งใหม่ของกรมทางหลวงที่เป็นต้นแบบมาตรฐานสถานีจ่ายน้ำมันของส่วนราชการแห่งแรก ซึ่งเป็นหนึ่งในภารกิจของกองการพัสดุ กรมทางหลวง โอกาสนี้จึงขอพาทุกท่านมาทำความรู้จักบทบาทหน้าที่ของกองการพัสดุ กรมทางหลวง ในอีกแง่มุมหนึ่งที่หลายๆ ท่านอาจไม่เคยทราบมาก่อนว่านอกจากจะซื้อพัสดุ ให้คำแนะนำเรื่องกฎระเบียบฯ เกี่ยวกับงานด้านการพัสดุ ยังมีอีกภารกิจหนึ่งซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกองการพัสดุคือการให้บริการน้ำมันเชื้อเพลิงแก่หน่วยงานส่วนกลางในสังกัดกรมทางหลวง สถานีบริการน้ำมันนี้ตั้งอยู่ในพื้นที่ของกองการพัสดุ ควบคุมดูแลโดยกองการพัสดุ ซึ่งมีประวัติอันยาวนานกว่า 60 ปี จึงขอถ่ายทอดเรื่องราวผ่านวารสารกรมทางหลวงฉบับนี้ เพื่อเป็นความทรงจำและจารึกเป็นประวัติศาสตร์ให้อนุชนคนรุ่นหลังใช้เป็นข้อมูลในการต่อยอด หรืออาจเป็นประโยชน์ในการดำเนินงานต่อไป



ประมาณปี พ.ศ. 2495 กองการพัสดุ กรมทางหลวง มีการจัดตั้งสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง (ปั้มน้ำมัน) เพื่อให้บริการหน่วยงานส่วนกลางในสังกัดกรมทางหลวง โดยมีสามทหาร เป็นผู้ก่อสร้างสถานีบริการน้ำมันดังกล่าว (สืบค้นข้อมูลเพิ่มเติมได้จากประวัติบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)) ต่อมาใน ปี พ.ศ. 2521 ได้มีการจัดตั้งการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย (ปตท.) ซึ่งในปีนั้นบริษัทปตท. จำกัด (มหาชน) ในปัจจุบันได้เข้ามาดำเนินการติดตั้ง ปรับปรุง และดูแล สถานีบริการน้ำมันให้กรมทางหลวง โดยเปลี่ยนชื่อจาก ปั้มน้ำมัน มาเป็นปั้มน้ำมัน ปตท. ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2521 - 2565



## ปั้มน้ำมันเชื้อเพลิงของ กรมทางหลวง เป็นปั้มน้ำมันในกำกับ ของรัฐที่ดำเนินการก่อสร้าง และขออนุญาตถูกต้อง ตามกฎหมายและระเบียบฯ กำหนดทุกประการ ซึ่งถือ เป็นแบบอย่าง หรือเป็น ต้นแบบหน่วยงานแรก

ต่อมาในปี พ.ศ. 2565 ปั้มน้ำมันจะต้องรื้อถอนเพื่อย้ายไปก่อสร้างในพื้นที่กำหนดใหม่ เนื่องจากกีดขวางการก่อสร้างทางรถไฟความเร็วสูงของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งทำนอธิตติกรมทางหลวงมอบหมายให้กองการพัสดุโดยนายเทพฤทธิ์ แก้วบุญมี ดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการกองการพัสดุในขณะนั้น ได้ติดต่อประสานงานกับบริษัทปตท.จำกัด (มหาชน), กระทรวงพลังงานฯ และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อขออนุญาตก่อสร้างปั้มน้ำมันให้ถูกต้องเป็นไปตามกฎกระทรวงฯ กำหนด โดยการขออนุญาตจัดตั้งปั้มน้ำมันเชื้อเพลิงให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์วิธีการและเงื่อนไขเกี่ยวกับการแจ้งการขออนุญาต และการชำระอัตราค่าธรรมเนียมเกี่ยวกับการประกอบกิจการน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2556 และพระราชบัญญัติควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2542 รวมทั้งการทำประกันวินาศภัย และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง จึงถือว่าปั้มน้ำมันเชื้อเพลิงของกรมทางหลวงเป็นปั้มน้ำมัน



ในกำกับของรัฐที่ดำเนินการก่อสร้างและขออนุญาตถูกต้องตามกฎหมายและระเบียบฯ กำหนดทุกประการ ซึ่งจะถือเป็นแบบอย่างหรือเป็นต้นแบบหน่วยงานแรก ๆ ของรัฐที่ดำเนินการถูกต้องตามกฎหมาย สามารถให้คำแนะนำแก่หน่วยงานของรัฐที่จะก่อสร้างปั้มน้ำมัน ศึกษาขอข้อมูล รายละเอียดประกอบกรดำเนินการจัดตั้งปั้มน้ำมันเชื้อเพลิงได้อย่างน่าภาคภูมิใจ

ปั้มน้ำมันแห่งใหม่นี้กองการพัสดุได้จัดทะเบียนเป็นสถานบริการน้ำมันเชื้อเพลิงประเภท ข (ตามกฎหมายกระทรวงฯ) เป็นสถานบริการน้ำมันที่ให้บริการแก่ยานพาหนะทางบกที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ติดเขตทางหลวง ถนนสาธารณะหรือถนนส่วนบุคคลที่มีความกว้างของถนนไม่น้อยกว่า 8 เมตร แต่น้อยกว่า 12 เมตร หรือติดถนนส่วนบุคคลที่มีความกว้างของถนนไม่น้อยกว่า





8 เมตร แต่น้อยกว่า 10 เมตร ตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด และเก็บน้ำมันไว้ในถังเก็บน้ำมันใต้พื้นดินชนิดไวไฟมากไม่เกิน 60,000 ลิตร ไวไฟปานกลางและไวไฟน้อยรวมกันไม่เกิน 20,000 ลิตร โดยกองการพัสดุได้ฝังถังเก็บน้ำมันใต้ดินประเภทดีเซล จำนวน 1 ถึง บรรจุถังละ 20,000 ลิตร ถังน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 จำนวน 2 ถึง บรรจุถังละ 10,000 ลิตร รวมน้ำมันเชื้อเพลิงที่กองการพัสดุดูแลทั้งสิ้นจำนวน 30,000 ลิตร

ทั้งนี้กองการพัสดุได้ทำประกันภัยความรับผิดตามกฎหมายอันเกิดจากการประกอบกิจการควบคุมประเภทที่ 3 ตามพระราชบัญญัติควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิงส่วนที่เกี่ยวกับการประกอบกิจการควบคุมน้ำมัน (พรบ. ป้อน้ำมัน) และประกาศกระทรวงพลังงาน เรื่องหลักเกณฑ์และ

### กองการพัสดุ กรมทางหลวง มีอภการกิจหนึ่งซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบ คือ การให้บริการน้ำมันเชื้อเพลิงแก่หน่วยงานส่วนกลางในสังกัดกรมทางหลวง

วิธีการในการจัดให้มีการประกันภัยความรับผิดตามกฎหมายแก่ผู้ได้รับความเสียหายจากภัยอันเกิดจากการประกอบกิจการควบคุมประเภทที่ 3 พ.ศ. 2557 ในการดำเนินการขั้นตอนต่างๆ ตั้งแต่การขออนุญาต การก่อสร้างป้อน้ำมันเชื้อเพลิงจนถึงขั้นตอนการตรวจสอบจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกว่าจะแล้วเสร็จใช้เวลากว่าสองปีเลยทีเดียว (2565 - 2566)



## สถานีบริการน้ำมันนี้ตั้งอยู่ ในพื้นที่กองการพัสดุ และ ควบคุมดูแลโดยกองการพัสดุ ซึ่งมีประวัติอันยาวนานกว่า 60 ปี ให้บริการน้ำมัน เชื่อเพลิงแก่หน่วยงานใน สังกัดกรมทางหลวง

ในวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2567 กองการพัสดุ ได้ทดลองระบบและเปิดให้บริการเป็นวันแรก เพื่อให้ทุกหน่วยงานที่ใช้บริการมั่นใจในมาตรฐาน และความปลอดภัย ในวัสดุ อุปกรณ์อำนวยความสะดวกในปั๊มแห่งนี้ ซึ่งต้องผ่านการตรวจสอบ และรับรองคุณภาพจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ที่สำคัญต้องได้รับการตรวจสอบมาตรฐานตาม กฎหมายกำหนดก่อนต่อไปในอนาคตทุกปี อีกทั้ง เจ้าหน้าที่บริการประจำปั๊มน้ำมันได้ผ่านการอบรม ด้านการให้บริการ และความปลอดภัยจาก กรมธุรกิจพลังงาน กระทรวงพลังงานยิ่งเป็นการสร้าง

ความเชื่อมั่นให้ผู้ใช้บริการได้อีกระดับหนึ่ง ว่านอกจากจะเป็นปั๊มน้ำมันที่ได้มาตรฐาน มีความปลอดภัยสูง เจ้าหน้าที่ของหน่วยงาน ยังมีความรู้ความเข้าใจในการปฏิบัติงานบน พื้นฐานของบริการที่ดีมีความปลอดภัยสูง ในการให้บริการแก่ทุกท่านที่ใช้บริการ

ปั๊มน้ำมันเชื้อเพลิงเปิดให้บริการแก่หน่วยงาน ในสังกัดกรมทางหลวง (ส่วนกลาง) จำนวน 22 หน่วยงาน เปิดทำการตั้งแต่เวลา 08.30 น. ถึง 16.00 น. ทุกวันยกเว้นวันหยุดราชการและวันหยุดนักขัตฤกษ์ และในการเติมน้ำมันทุกครั้ง พนักงานขับรถยนต์จะต้องปฏิบัติตามขั้นตอน ที่กองการพัสดุกำหนด เช่น ส่งใบสั่งจ่ายน้ำมัน ที่สำนักงานฝ่ายคลังพัสดุ กองการพัสดุ เพื่อตรวจสอบลายเซ็นผู้มีอำนาจส่งจ่ายตาม ตัวอย่างลายเซ็นที่แต่ละหน่วยงานให้ไว้กับ กองการพัสดุ ก่อนที่จะนำใบสั่งจ่ายดังกล่าวไปยื่น กับเจ้าหน้าที่บริการที่ปั๊มน้ำมันเพื่อทำการเติมน้ำมันตามจำนวนที่ระบุในใบสั่งจ่ายฯ ต่อไป 🛢



# พังงา-กระบี่ ทรูปนี้ มีเซอร์ไพรส์

5 เหตุการณ์สุดแสนพิเศษ และความทรงจำดี ๆ ขณะไปทัศนศึกษาบนเกาะยาว จ. พังงา และเกาะลันตา จ. กระบี่

ว ารสารทางหลวงเราจะมีคอลัมน์ ท่องเที่ยวไปกับผู้บริหารทางหลวง ส่วนใหญ่จะเป็นแนวทางหลวงเป็นหลัก แต่สำหรับฉบับนี้จะใช้ชื่อว่า “ท่องเที่ยวนันทามัน กับ ผส.ทล 17” รายละเอียดเนื้อหาเรียนเชิญท่านผู้อ่านติดตามกันได้เลยนะครับ แต่สำหรับคอลัมน์ปกิณกะในหน้านี้ ผู้เขียนนั่งนึกอยู่ว่าจะนำเสนอเรื่องราวอะไรดี พอมาคิดถึงตลอดระยะเวลาของการเดินทางไปจังหวัดกระบี่ ครั้งนี้มีเหตุการณ์แปลกๆ เหลือเชื่อหลายอย่าง เลยลองนำมาเขียนเรียบเรียงทุกท่านลองติดตามอ่านกันดูนะครับ

ที่มวารสารฯ ของเราออกเดินทางจากกรุงเทพฯ ที่ท่าอากาศยานดอนเมือง วันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2567 ประกอบด้วยสามทหารเสือพี่ใหญ่ ลุงวิเชียร มีแก้ว น้องกลาง คุณนิรเดช ศิลาโรจน์ (พี่มवल) และน้องเล็ก คุณเชมรัมย์ ธีระโกมลศิลป์ (น้องแอน) ถึงสนามบินกระบี่ เราแวะทานอาหารมื้อเช้าในตัวเมืองกระบี่และเดินทางต่อไปฝั่งอำเภอเกาะยาว ก่อนอื่นต้องอธิบายให้ผู้อ่านเข้าใจสักนิดว่า อำเภอเกาะยาวมีภูมิประเทศเป็นเกาะอยู่ในทะเลฝั่งอันดามันระหว่างจังหวัดพังงา จังหวัดกระบี่และจังหวัดภูเก็ต แต่การปกครองขึ้นอยู่กับจังหวัดพังงา การเดินทางไปยังอำเภอเกาะยาวจึงต้องนั่งรถไปยังท่าเรือและนั่งเรือต่อไปยังเกาะยาวอีกประมาณ 40 นาที จึงถึงอำเภอเกาะยาว เกาะยาวแบ่งออกเป็น 2 เกาะ คือเกาะยาวน้อย และเกาะยาวใหญ่ ที่ว่าการอำเภอตั้งอยู่ที่เกาะยาวน้อย และทีมงานเราก็พักที่เกาะยาวน้อย



นายอำเภอเกาะยาวน้อย คือสุภาพบุรุษที่นั่งตอนหัวเรือมาด้วยกันกับทีมงานของเราเมื่อตอนเช้านั่นเอง!

## เหตุการณ์ที่ 1 พบกับนายอำเภอ โดยบังเอิญ

ระหว่างที่ทีมงานของเรานั่งเรือไปยังเกาะยาวน้อย ผู้เขียนสังเกตเห็นสุภาพบุรุษท่านหนึ่งนั่งอยู่ตอนหัวเรือ ผู้โดยสารหลายคนยกมือไหว้ขณะเดินลงเรือ ผู้เขียนนึกในใจว่าต้องเป็นบุคคลพิเศษแน่ ๆ ขณะที่เราทัศนศึกษาเก็บข้อมูลบนเกาะยาวน้อย มีคุณเทศก์สาว น้องจันทิรา ก็เอ่ยปากชวนว่า “เราไปพบนายอำเภอกันใหม่ เผื่อจะได้ข้อมูลดี ๆ มาเขียนหนังสือ” ผู้เขียนเองไม่อยากจะไปเท่าไร เพราะเราแค่ทีมงานวารสารเล็กๆ แถมอยู่กันคนละกรมฯ อีกต่างหาก แต่น้องจันทิราก็คะยั้นคะยอ บอกว่า “ไปเถอะ ไม่เจอก็ไม่เป็นไร” ทีมงานเราจึงเดินขึ้นไปบนที่ว่าการอำเภอเกาะยาวน้อย แจ้งเรื่องให้หน้าห้อง

นายอำเภอท่านรับทราบ ปราบกฏว่าท่านนายอำเภอ ยินดีมาพบ และได้พูดคุยกับพวกเราหลายเรื่อง เราได้ถ่ายภาพกับท่านเป็นที่ระลึกด้วย นอกจากนี้ท่านยังให้เจ้าหน้าที่เตรียมข้อมูลต่าง ๆ ของอำเภอเกาะยาวน้อยมาให้ทีมงานของเราอีกปีใหญ่

ผู้เขียนขอบอกว่า คนของมหาตมาที่ได้อุ้มผีสม่าจะยิ้มแย้ม พูดคุย ต้อนรับมวลชนเก่ง รวมทั้งเลขาน้ำห้องของนายอำเภอ มีไหวพริบดีมาก ขณะที่ทีมงานของเราจะกลับลงไป เรอวิ้งมาหาและขอภาพถ่ายที่ทีมงานเราถ่ายกับท่านนายอำเภอทั้งหมดไปเก็บรวบรวมไว้ อ้อ! ลืมบอกไป นายอำเภอเกาะยาวน้อย ชื่อ นายพะเนตรอุทัยรังสี ซึ่งก็คือสุภาพบุรุษที่นั่งตอนหัวเรือมาด้วยกันกับทีมงานเราเมื่อตอนเช้านั่นเอง!

## เหตุการณ์ที่ 2 อยากเห็นนกเงือกตัวเป็น ๆ บนเกาะยาวน้อย

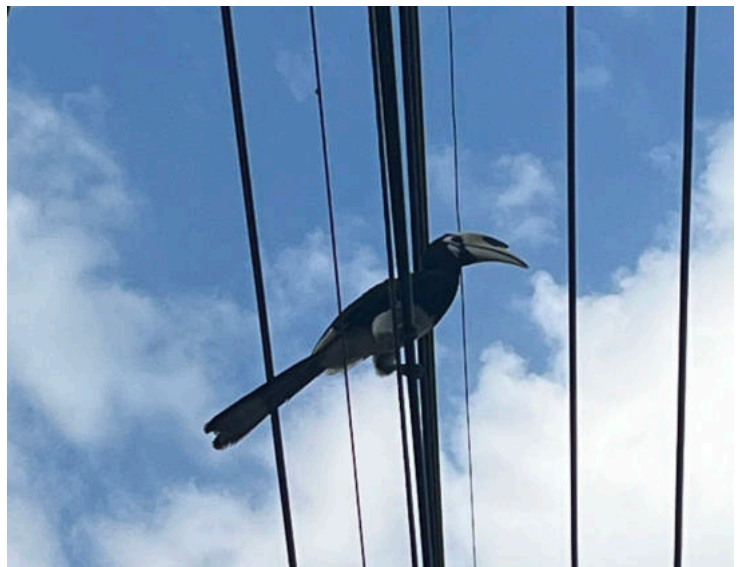
รุ่งเช้าวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2567 คุณลุงวิเชียร เดินออกกำลังกายจากที่พักไปยังท่าเรือระยะทางประมาณ 1 กิโลเมตร เมื่อไปถึงท่าเรือ ลุงวิเชียรบอกว่า เจอนกเงือกตัวเป็น ๆ มาเกาะต้นไม้บริเวณท่าเรือ รู้สึกว่าจะมากินผลไม้อะไรสักอย่าง แลมนลุงวิเชียรถ่ายภาพมาได้ด้วย คุณแอน

“นกเงือก” เป็นนกที่มีรูปร่างหน้าตาแบบสัตว์โบราณ ถือกำเนิดมาไม่น้อยกว่า 50 ล้านปี ที่ไหนมีนกเงือกแสดงว่าที่นั่น ผืนป่าอุดมสมบูรณ์

*มีนกเงือกฝูงใหญ่ไม่ต่ำกว่า 10 ตัว แปลกมากเราได้เห็นนกเงือกตัวเป็น ๆ แลมนมากันเป็นฝูง แสดงให้เห็นถึงความอุดมสมบูรณ์ของธรรมชาติ*

(เขมรต์มี) หนึ่งในทีมงานวารสารฯ ของเรา เธอบินมาตั้งแต่วันแรกที่มาถึงเกาะยาวเลย “ถ้าไม่เห็นนกเงือกที่นี่ แสดงว่าทริปนี้ไม่ประสบความสำเร็จ” ขนาดนั้นเลย

ระหว่างวันที่เรากำลังท่องเที่ยวอยู่บนเกาะยาวน้อย โชเฟอร์ซึ่งเป็นคนท้องถิ่นพยายามจะพาเราไปที่ที่คาดว่าจะพบนกเงือก แต่ก็ไม่พบเลยสักตัวเดียว พรุ่งนี้วันที่ 29 กุมภาพันธ์ เราจะเดินทางออกจากเกาะยาวแล้ว ผู้เขียนเองก็ไม่คาดหวังที่จะพบนกเงือกตัวเป็น ๆ แต่แล้วช่วงเย็นของวันที่ 28 กุมภาพันธ์ ทีมงานเราเพิ่งกลับเข้าที่พัก ทุกคนเหนื่อย ร้อน จะรีบอาบน้ำเพื่อพักผ่อนปรากฏว่า มีนกเงือกฝูงใหญ่ไม่ต่ำกว่า 10 ตัว บินมาเกาะต้นไม้บริเวณใกล้ ๆ ที่พักของเรา แปลกมากเราได้เห็นนกเงือกตัวเป็น ๆ แลมนมากันเป็นฝูง แสดงให้เห็นถึงความอุดมสมบูรณ์ของธรรมชาติบนเกาะยาวน้อย และทำให้การเดินทางทริปนี้ของเราประสบความสำเร็จ





ภาพบน ร้านบ้านริมน้ำอยู่ติดชายทะเล อาหารอร่อย บรรยากาศดี  
ภาพล่าง คุณแอน เขมรัมย์ กับนายอำเภอเกาะลันตาตัวจริง และปลัดอำเภอ ซึ่งเป็นสุภาพสตรีทั้งสองท่าน

### เหตุการณ์ที่ 3 ร้านอาหารที่ต้องไป

วันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2567 วันนี้ทีมงานเรา มาเก็บข้อมูลทีเกาะยาวใหญ่ โซเฟอรซึ่งเป็นคน ท้องถิ่นพาทีมงานตระเวนไปทั่วเกาะ ทั้งท่าเรือ ประมง ร้านขนมอร่อย ตลาดสด ฯลฯ ประมาณ สัก 11 โมง ทีมงานเราก็บอกให้โซเฟอรช่วยพา ไปร้านอาหารที่น่านั่งและอร่อย โซเฟอรบอกมี ครบถ้วนผมโทรจองให้ก่อน แล้วก็โทรให้ทันที ปรากฏว่าร้านอาหารเต็มครับ ตั้งแต่ 11 โมงแล้ว แม่เจ้า! อะไรจะฮอตปานนั้น จริง ๆ ร้านอาหาร บนเกาะยาวใหญ่ก็มีจำนวนมาก แต่โซเฟอร บอกว่าต้องร้านนี้ครับ ชื่อ “บ้านริมน้ำ” สรุปว่า ทีมงานเราแห้วครับ ร้านเต็มตลอด เราเลยไป ทานมื้อกลางวันบริเวณชายหาด พอทานเสร็จ ก็ไปเก็บข้อมูลกันต่อ บังเอิญครับรถวิ่งผ่านร้าน “บ้านริมน้ำ” เวลาตอนนั้นประมาณ 14.00 น. เราเลยเสี่ยงเดินเข้าไปกะว่าจะไปถ่ายรูปหน้าร้าน ก็พอ บังเอิญอีกละครับมีที่ว่างพอสำหรับเรา 3 คน จึงได้ชิมขนมกล้วยบวชชีในลูกมะพร้าว อ่อน ร้านอยู่ติดริมน้ำชายทะเล บรรยากาศดี สะอาด เจ้าของร้านและพนักงานดูแลลูกค้า ดีมาก เป็นกันเอง ทีมงานเราไม่ได้สปอนเซอร์ อะไรทั้งสิ้นนะครับ เพียงอยากจะทำถ้ามีโอกาสมาเกาะยาวใหญ่ลองมาทานอาหารที่นี่กันครับ

สองวันที่เราทัศนศึกษาบนเกาะยาวน้อยและ เกาะยาวใหญ่ ผู้คนบนเกาะส่วนใหญ่ร้อยละ 95 เป็นชาวมุสลิม ผู้เขียนขอบอกว่า คนบนเกาะนี้ ยิ้มแย้มแจ่มใส เป็นมิตรกับนักท่องเที่ยวมาก ขณะชาวประมงกำลังเก็บแหเก็บอวนอยู่ พวกเรา ไปขอถ่ายรูปเก็บภาพไม่น่าเชื่อว่าเขาเหล่านั้นให้ ความร่วมมือดีมาก พุดคุย ยิ้มแย้ม ส่งปลามา ให้ถ่ายภาพอีกต่างหาก ทั้งร้านค้า ร้านอาหาร ชาวบ้าน ทีมงานเราสัมผัสได้ถึงความเป็นมิตร ของพวกเขาครับ

### เหตุการณ์ที่ 4 นายอำเภอตัวจริง

วันที่ 29 กุมภาพันธ์ 2567 ทีมงานเราเดินทาง กลับขึ้นบกมาในพื้นที่จังหวัดกระบี่ หัวหน้าที่ม ลูงวิเชียร บอกว่าวันนี้เราจะไปทัศนศึกษาที่ เกาะลันตา คือการเดินทางของเรารอบนี้ เน้นไป ที่เกาะต่าง ๆ โดยเกาะลันตาถือเป็นอำเภอหนึ่งของ จังหวัดกระบี่ ตอนที่เราเดินทางไปถึง เราเน้น ไปที่ย่านชุมชนเมืองเก่า ทีมงานเราเดินชมตลาด ชุมเมืองเก่า แวะทานมื้อเที่ยงเสร็จแล้วเดินทาง มาชมการเตรียมงานของเจ้าหน้าที่บริเวณหน้าที่ ว่าการอำเภอหลังเก่า เจ้าหน้าที่แจ้งว่าจะมี งานใหญ่ชื่อว่า “เทศกาลลานตาลันตา” ครั้งที่ 19 เพื่อ เป็นการร่วมฉลอง 123 ปี ของอำเภอเกาะลันตา ระหว่างวันที่ 7 - 9 มีนาคม 2567 โดยนักท่องเที่ยว จะได้สัมผัสเรื่องราวของชาวเกาะลันตา กับ ธรรมชาติที่ยิ่งใหญ่และวัฒนธรรมอันรุ่งเรือง





บ่อน้ำพุร้อนที่คลองท่อม เป็นน้ำแร่ที่เป็นน้ำพุร้อน และเป็น น้ำพุร้อนเค็มแห่งเดียวในประเทศไทย

ทีมงานเราเดินชมการเตรียมงานเตรียมสถานที่ต่าง ๆ ไปเรื่อย ๆ จนมาถึงสำนักงานอำเภอเกาะลันตาหลังเก่า ซึ่งปัจจุบันได้ปรับเป็นพิพิธภัณฑ์ของชุมชน ขณะผู้เขียนเดินชมไปถ่ายภาพบันทึกข้อมูลไปจนขึ้นมาบนชั้นสองของอาคารพิพิธภัณฑ์ ปรากฏว่ามีโต๊ะทำงานของนายอำเภอตั้งอยู่ดูวิเชียรเกบอกว่า “เดี๋ยวผมจะไปนั่งเก้าอี้เป็นนายอำเภอ นะ คุณถ่ายภาพให้ผมหน่อย”

ขณะที่เรากำลังจัดทำทางถ่ายภาพกันอยู่ ก็มีเสียงใส ๆ แ่วมาว่า จะถ่ายภาพกับนายอำเภอตัวจริงไหมคะ พระเจ้าจอร์จ! นายอำเภอเกาะลันตาตัวจริงขึ้นมาพอดี พร้อมกับปลัดอำเภอ ซึ่งเป็นสุภาพสตรีทั้งสองท่าน ทีมงานเราจึงขอถ่ายภาพกับนายอำเภอตัวจริงและปลัดอำเภอ พร้อมกับมอบวารสารทางหลวงให้ท่านไป 1 เล่ม อ้อ ลืมบอกไปว่า นายอำเภอเกาะลันตาท่านชื่อว่า คุณณัฐชยา ผาสุก ส่วนปลัดอำเภอสาวท่านชื่อเล่นว่า ฟ้า ไม่ได้ถามชื่อจริงครับ หลักฐานตามภาพประกอบเลยครับ

บ่อน้ำพุร้อนที่คลองท่อม  
ท้องถิ่นบริหารจัดการได้ดีมาก  
การแช่น้ำแร่ร้อนและเค็ม  
มีผลดีต่อสุขภาพมาก  
บางโรคหายได้จาก  
การมาแช่น้ำแร่ที่นี่

### เหตุการณ์ที่ 5 อาบน้ำแร่แช่น้ำพุร้อน

วันที่ 29 กุมภาพันธ์ 2567 ช่วงค่ำท่านนายช่างเขตกระบี่ นายราชศักดิ์ สุทธินิवल (พี่บอย) ซึ่งท่านเป็นประธานแผนวารสารฯ ของเราด้วย ได้มานั่งทานข้าวมื้อค่ำด้วยกัน ท่านนายช่างเขตเอ่ยปากชวนทีมงานของเราทั้งหมดให้ไปอาบน้ำแร่แช่น้ำร้อนกันที่อำเภอคลองท่อมผู้เขียนเองเริ่มลังเลเพราะต้องตื่นตั้งแต่ตี 5 (เริ่มขี้เกียจ) อาบน้ำแร่เราก็เคยอาบมาแล้ว ที่ระนองก็มีสวนผึ้งราชบุรีก็มี แต่พี่บอยก็ยืนยันว่า พี่ต้องไปที่คลองท่อม เพราะที่นี่เป็นน้ำแร่ที่เป็นน้ำพุร้อนและเป็นน้ำพุร้อนเค็มแห่งเดียวในประเทศไทย จะไปกับพวกเราด้วย ผู้เขียนเลยต้องสลัดความขี้เกียจตื่นเช้าทิ้งไป

พอไปเจอสภาพจริงของบ่อน้ำพุร้อน (เค็ม) ที่คลองท่อมท้องถิ่นบริหารจัดการได้ดีมากทีเดียว มีบ่อน้ำร้อนหลายบ่อ มีคำอธิบายวิธีการอาบน้ำแร่ไว้ชัดเจน ตอนทีมงานเราไปถึง มีชาวบ้านชาวเมืองจำนวนมากนั่งแช่อยู่ก่อนพวกเราอีกจากการสอบถามพูดคุยกับชาวบ้านได้ว่าการแช่น้ำแร่ร้อนและเค็มมีผลดีต่อสุขภาพมาก บางโรคหายได้จากการมาแช่น้ำแร่ที่นี่ พวกเรามือใหม่มาครั้งแรกไม่ได้เตรียมน้ำเปล่ามาดื่ม (ต้องดื่มน้ำบอย ๆ ขณะลงแช่ เนื่องจากเหงื่อออกร่างกายของเราเสียน้ำมาก) ชาวบ้านใจดีมากนำน้ำดื่มมาแจกพวกเรา พวกเราแช่น้ำแร่ที่เป็นน้ำพุร้อนเค็ม จนได้เวลาพอสมควรจึงเดินทางกลับ

ท่านผู้อ่านครับ นี่เป็นเกร็ดเรื่องเล่าเล็ก ๆ น้อย ๆ ในโอกาสที่ทีมงานวารสารทางหลวงของเราได้เดินทางไปทัศนศึกษาจังหวัดกระบี่ หวังว่าจะได้รับความรู้ความบันเทิงตามสมควรนะครับ



# ความสุขในวิชาชีพ วิศวกรรม หลังเกษียณ

เรื่องราวชีวิตหลังเกษียณอายุราชการ ของ “นายช่างเอกวิชัย วีระพันธ์” อดีตวิศวกรกรมทางหลวงผู้เปี่ยมด้วยประสบการณ์และความรู้ความสามารถจนต่อ ยอดสู่อาชีพวิศวกรในหลากหลายรูปแบบ

หลังจากที่ทีมบรรณาธิการได้นั่งปรึกษากันว่าเราจะนำบุคลากรราชการท่านใดที่เกษียณไปแล้วแต่ยังคงมีภารกิจในการทำงานกันอยู่ ขณะเดียวกันการดูแลรักษาสุขภาพก็ไม่ขาดตกบกพร่อง มาแนะนำเสนอในวารสารทางหลวงฉบับนี้ ลุงวิเชียรได้ให้คำแนะนำว่า “นายช่างเอกวิชัย วีระพันธ์” ชีวิตท่านหลังเกษียณยังทำงานหลายอย่างนะ ลองติดต่อไปหาท่านดู” เมื่อได้เบอร์โทรศัพท์มา ผู้เขียนจึงไม่รอช้ารีบติดต่อหาท่านทันที นับว่าเป็นโชคดีของเราที่ท่านเอกวิชัยรับสาย เพราะสมัยนี้การจะติดต่อหาใครก็ยากลำบากมากขึ้น โดยเฉพาะการติดต่อในครั้งแรก แถมเป็นเบอร์แปลก ๆ ส่วนมากปลายทางจึงมักไม่ค่อยรับสายกันเพราะเกรงว่าจะเป็นมิจฉาชีพ แฮ่ เออ เป็นว่าท่านเอกวิชัยรับโทรศัพท์ด้วยดี เราจึงได้สนทนากัน รายละเอียดเชิญท่านผู้อ่านติดตามมาได้เลยครับ

## ขอทราบประวัตินายช่างเอกวิชัย เดิมอยู่จังหวัดไหน แล้วมาทำงาน กรมทางหลวงได้อย่างไร

คำถามนี้อาจต้องย้อนประวัติศาสตร์ชีวิตกันยาวสักหน่อยนะครับ เส้นทางทางการศึกษาก่อนจะมาเป็นนายช่างกรมทางหลวงค่อนข้าง



นายช่างเอกวิชัยและทีมงาน ขณะกำลังควบคุมงานก่อสร้างโครงการรถไฟรางคู่ ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์

ผูกพัน ผมเป็นคนจังหวัดสงขลา เรียนชั้นประถมชั้นมัธยมที่สงขลาต่อมาได้ทุนมาเรียนที่วิทยาลัยครูบ้านสมเด็จเจ้าพระยา และจบปริญญาตรีจากวิทยาลัยวิชาการศึกษาประสานมิตร (มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒในปัจจุบัน) วิชาเอกฟิสิกส์และคณิตศาสตร์ และได้เป็นอาจารย์สอนโรงเรียนเทคนิคสมุทรสาคร และเข้าเรียนคณะวิศวกรรมศาสตร์ภาคสมทบจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยควบคู่ไปด้วย (ช่วงบ่ายหลังจากงานสอน) ต้องนั่งรถไฟจากสถานีมหาชัยมาลงสถานีวงเวียนใหญ่ และนั่งรถเมล์



ควบคุมงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า สายสีทอง

มหาวิทยาลัย และพอขึ้นปี 3 เป็นภาคปกติ ได้แยกเรียนสาขา วิศวกรรมโยธา หลังจากนั้น การเรียนก็ผกผันมาจบปริญญาตรีด้านวิศวกรรมโยธาที่ Mapua Institute Technology และจบปริญญาโทด้านวิศวกรรมศาสตร์สาขาโยธา ด้าน Soil Mechanics ณ มหาวิทยาลัยแห่งชาติของฟิลิปปินส์ (University of The Philippines (UP)) ช่วงเรียนระดับปริญญาโทได้ทุนงานวิจัยในด้าน Soil ของมหาวิทยาลัย โดยมีศาสตราจารย์ ดร. เรเยส เป็นอาจารย์ที่ปรึกษา

เมื่อจบการศึกษาแล้วเดินทางกลับประเทศไทย นั่งจ้องๆ มองๆว่าจะทำงานที่ไหนดีลองไปติดต่อ งานบริษัทแล้ว แม้เงินเดือนดี แต่ด้วยความคิด ที่ว่าไม่ชอบการเป็นลูกน้องใครจึงไม่ได้ตัดสินใจ พอดีกรมทางหลวงเปิดสอบบรรจุ เลยคิดว่าเป็น

ลูกน้องหลวงดีกว่าเอกชน สู้ตายแล้วก็สามารถ สอบบรรจุได้ตั้งใจหวัง ได้บรรจุเริ่มงานที่กอง สสำรวจและออกแบบ (สำนักสำรวจและออกแบบ ในปัจจุบัน) ในช่วงทดลองงานยังไม่ได้รับเงินเดือน เมื่อไปรับเงินตกเบิกที่ฝ่ายการเงิน เขาได้ใส่ซอง ไว้ให้แล้ว พอมานับเงินที่ห้องทำงานปรากฏว่า มีเงินเกินจากจำนวนเดือนที่ทดลองงานนับหมื่น สมัยนั้นเงินหมื่นบาทนับว่าเยอะมาก คิดอยู่ว่า เงินส่วนที่เกินนี้เป็น ลากมิดควรได้ เมื่อถึงตอนเย็น ก่อนเลิกงานจึงกลับไปห้องการเงินอีกครั้งหนึ่ง และบอกกับเจ้าหน้าที่ว่า “คุณจ่ายเงินเดือนผม เกินมา”เจ้าหน้าที่ฝ่ายการเงินชุดนั้นจากหน้าเศร้า กลายเป็นหน้ายิ้มดีใจ เพราะเขากำลังกังวลใจ มากกว่ามียอดเงินที่ได้จ่ายเกินไป แต่ไม่ทราบว่าจะ จ่ายให้ใครไป

ผมรับราชการที่กรมทางหลวงอยู่สำนัก สสำรวจและออกแบบเกือบตลอดชีวิตราชการ จนใกล้เกษียณ “นาย” เห็นใจเลยย้ายผมกลับไปอยู่ที่บ้านเดิม ซึ่งตำแหน่งงานสุดท้ายของผม คือ “ผู้อำนวยการศูนย์สร้างทางสงขลา” และเกษียณอายุราชการ พ.ศ. 2546

## “ความสุขหลังเกษียณ” หลังจากเกษียณแล้วได้ไปทำอะไรบ้าง

ก่อนเกษียณ ผมได้รู้จักกับคุณธรรมนุญ มงคล ซึ่งท่านเป็นเจ้าของบริษัท เทสโก้ จำกัด บริษัทนี้ จะรับงานสำรวจและออกแบบ และควบคุม งานก่อสร้างด้านวิศวกรรมโยธา ด้านวิศวกรรม เครื่องกล ด้านสิ่งแวดล้อม และด้านศึกษา ความเหมาะสมของโครงการ (Feasibility Study) คุณธรรมนุญ เคยทราบตามผมตั้งแต่ ก่อนเกษียณแล้วว่าถ้าเกษียณแล้วมาทำงาน กับผม หลังจากที่ผมเกษียณไปหลายเดือน ผมก็ไม่ได้ติดต่อใครจนมีวันหนึ่งคุณธรรมนุญ โทรมาตามถามว่าพร้อมหรือยังที่จะมาทำงาน กับผม คุณเชื่อไหมตั้งแต่วันนั้น จนถึงวันนี้ (ประมาณ 22 ปี) ผมทำงานที่บริษัท เทสโก้ จำกัด ของคุณธรรมนุญ มงคล มาโดยตลอด แม้ว่า บางครั้งจะมีบริษัทต่าง ๆ มาเสนอค่าตอบแทน ที่สูงกว่าผมก็ไม่ไป มีสาเหตุเดียวที่ผมไม่ไป คือ ผมทำงานกับคุณธรรมนุญแล้วผมรู้สึก

## ยามเป็นลูกน้องก็ทำงานให้ดี อย่างเต็มความสามารถให้เป็นที่วางใจ ของหัวหน้า และเมื่อเราได้มีโอกาสเป็น หัวหน้าอะไรที่เราไม่ชอบตอนเป็นลูกน้อง พอเป็นหัวหน้าแล้วเราก็อำทำ

สบายใจ มีความสุข ผู้เขียนเลยนึกย้อนไปในอดีตเคยอ่านพจนานวิจัยว่า สาเหตุหลักที่บุคลากร (บริษัทเอกชน) ลาออกจากงานคือ “ไม่พอใจหัวหน้างาน” สำหรับน้อง ๆ ที่ยังรับราชการอยู่ฟังตระหนกอยู่เสมอนะครับ ยามที่เราเป็นลูกน้อง (ผู้ใต้บังคับบัญชา) ทำงานให้ดี อย่างเต็มความสามารถให้เป็นที่วางใจของ

หัวหน้าและเมื่อเราได้มีโอกาสเป็นหัวหน้าอะไรที่เราไม่ชอบตอนเป็นลูกน้อง พอเป็นหัวหน้าแล้วเราก็อำทำนะ เพราะหัวหน้างาน/หัวหน้าฝ่ายเป็นบุคคลที่สำคัญของทุกองค์กรซึ่งทำงานใกล้ชิดกับผู้บริหารและผู้ปฏิบัติ และมีโอกาสที่จะเติบโตขึ้นไปเป็นผู้บริหารองค์กรต่อไป

### หลังจากที่ได้เข้าไปทำงานกับบริษัท ได้รับมอบหมาย หรือมีบทบาทหน้าที่ อะไร

ผมเข้าไปทำหน้าที่ผู้จัดการโครงการต่าง ๆ หลายโครงการ ทั้งงานด้านสิ่งแวดล้อม งานสำรวจออกแบบรายละเอียด งานศึกษาความเหมาะสมของโครงการ (Feasibility Study) และควบคุมงานก่อสร้างโครงการต่าง ๆ ซึ่งเจ้าของงาน คือ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กทม. การรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นต้น สำหรับกรมทางหลวงได้ทำงานร่วมกับลูกน้องเก่า ซึ่งลูกน้องที่รู้จักกันก็ให้ความเคารพนับถือกันเป็นอย่างดี

### มีงานอื่น ๆ ที่ไม่ใช่ของกรมทางหลวง ใหม่

น่าจะราวปี 2560-2561 รัฐบาลมีนโยบายที่จะทำรถไฟทางคู่ทั่วประเทศ สำหรับสายใต้เริ่มจากนครปฐมไปถึงชุมพร แบ่งออกเป็น 5 สัญญา ซึ่งงานที่บริษัทเทสโก้รับผิดคือสัญญาที่ 3 ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทางประมาณ 84 กิโลเมตร ตอนนั้นผมต้องทำหน้าที่เป็นวิศวกรทั้งงานร่าง และงานทาง เนื่องจากมีงานมาก จึงได้เสนอกับคุณธรรมนุญ ขอเอาวิศวกรรุ่นน้องที่เกษียณแล้วจากกรมทางหลวงมาช่วยงานอีก 5 คน คือ คุณสำเร็จ สมประสงค์ คุณวิชาบาลนคร คุณเสถียร คงสอน คุณวันชัย สุทธิสมภพ และ คุณสมศักดิ์ สาครขจรเดช ผมได้ช่วยน้อง ๆ ที่ยังคงมีความรู้ความสามารถให้มาช่วยกันทำงานซึ่งเป็นประโยชน์กับโครงการ จึงได้ผลงานออกมาดี ขณะนี้โครงการก็สำเร็จเรียบร้อยแล้ว อยู่ในช่วงรับประกันผลงาน 2 ปี มีวิศวกรที่รับผิดชอบไปตรวจงานเป็นระยะๆ และทำรายงานเสนอเจ้าของโครงการ





“วิศวกรไม้ไผ่” กับอาคารห้องประชุม (ไฟทอง 1) ที่ทำด้วยไม้ไผ่

จริงๆ มีอีกงานหนึ่งนะทำคู่กันกับรถไฟฟ้าทางคู่ คือรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีทอง (Gold Line) ประมาณปี 2561-2564 เป็นโครงการขนส่งมวลชนขนาดรอง (ล้อยาง) เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรด้านฝั่งธนบุรี ผมทำหน้าที่เป็นผู้จัดการโครงการเจ้าของงานคือ บริษัทกรุงเทพธนาคม (เป็นกิจการที่อยู่ในการกำกับดูแลของ กทม.) โครงการนี้แบ่งการก่อสร้างออกเป็น 2 เฟส

เฟสที่ 1 ระยะทาง 1.8 กิโลเมตร มี 3 สถานี ประกอบด้วย สถานีธนบุรี สถานีเจริญนคร (เชื่อมต่อห้างสรรพสินค้าไอคอนสยาม) และสถานีคลองสานอยู่เยื้องโรงพยาบาลตากสิน ปัจจุบันการก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว ให้บริษัท BTS นำรถไฟฟ้ามาวิ่งให้บริการอยู่ระหว่าง 3 สถานี

เฟสที่ 2 มีระยะทางประมาณ 1.1 กิโลเมตร มีสถานีเดียว คือ สถานีประชาธิปไตย (ยังไม่ได้

ก่อสร้าง) การให้บริการรถไฟฟ้าสายสีทอง ทำให้การค้า การขาย การลงทุน ของฝั่งธนบุรี ดีขึ้นมาก อ้อ ลืมบอกไปรถไฟฟ้าสายสีทองนี้เป็นรถไฟฟ้าไร้คนขับสายแรกของประเทศไทย มีความเร็วสูงสุด 80 กิโลเมตร/ชั่วโมง มีศูนย์ควบคุมอยู่ที่หมอชิตครับ

### แล้วที่ก้านบอกว่าเป็นวิศวกรไม้ไผ่คืออะไร

ที่มาคือ ลูกชายผมเขาไปสร้างโรงงานแปรรูปไม้ยางพารา (โรงเลื่อย) ที่อำเภอวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี โดยหลังจากแปรรูปแล้วก็นำมาอบเพื่อไล่ความชื้นออก หลังจากนั้นตามด้วยการอัดน้ำยากันมอดกันปลวกไม้แปรรูปส่วนใหญ่ส่งขายประเทศจีน เห็นบอกว่านำไปทำเฟอร์นิเจอร์แล้วสวยมาก มันจะมีลายไม้และเป็นสีขาว คนจีนเรียกว่าไม้สักขาว (White Teak) นอกจากนี้โรงงานยังมีเครื่องจักรสำหรับแปรรูปไม้ไผ่อยู่ด้วย ต้นไผ่เป็นไม้โตเร็วปลูกไม่กี่ปี

**ผมจะไปช่วยลูกชายดูแล  
ทำภารกิจเป็นประจำทุกเดือน  
โดยเฉพาะการประยุกต์นำไม้ไผ่  
มาทำประโยชน์ในการก่อสร้าง  
อาคารต่าง ๆ จนได้ชื่อว่าเป็น  
"วิศวกรไม้ไผ่" อีกตำแหน่ง**

ก็สามารถนำเข้าโรงงานแปรรูปได้หลายอย่าง  
ที่โรงงานได้ทำเป็นไม้สับ (Wood Chip) คือ  
ตัดเป็นชิ้นเล็กๆขนาดประมาณ1นิ้วส่งไปขายเป็น  
เชื้อเพลิง เช่น โรงอบยาง โรงอบมัน โรงแป้ง ฯลฯ  
เป็นต้น ส่วนไม้ไผ่ที่เป็นลำสวยงาม และถูกผ่าน  
กระบวนการอบอัดน้ำยากันมอดกันปลวกอย่างดี  
สามารถนำมาทำเฟอร์นิเจอร์เป็นสิ่งปลูกสร้างได้  
เช่นที่โรงงานลูกชายนำมาสร้างอาคารห้องประชุม  
(ไผ่ทอง 1) อาคารรับแขกและโชว์ผลิตภัณฑ์ของ  
โรงงาน สร้างเป็นโรงจอดรถมอเตอร์ไซค์ของ  
พนักงาน ทุกอาคารใช้งานได้เป็นอย่างดี ไปร่ง

ระบายอากาศได้ดี ไม้ร้อน ซึ่งผมจะไปช่วยลูกชาย  
ดูแลภารกิจต่างๆ เป็นประจำทุกเดือน โดยเฉพาะ  
การประยุกต์นำไม้ไผ่มาทำประโยชน์ในการก่อสร้าง  
อาคารต่าง ๆ จนได้ชื่อว่าเป็นวิศวกรไม้ไผ่  
(Bamboo Engineer) อีกตำแหน่ง

หลังจากที่ได้สัมผัสกับคุณเอกวิษณุเสร็จเป็น  
ที่เรียบร้อยแล้วนั้น กล่าวได้เลยว่า นายช่าง  
เอกวิษณุ วีระพันธ์ ท่านได้ใช้ความรู้ความสามารถ  
ในวิชาชีพวิศวกรรมทำหน้าที่เป็นวิศวกรอย่างน้อย  
5 ภารกิจคือ วิศวกรงานทาง วิศวกรงานรางรถไฟ  
วิศวกรงานรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน วิศวกรงาน  
สิ่งแวดล้อม และสุดท้ายวิศวกรงานไม้ไผ่...555  
นับว่าท่านเป็นบุคลากรของกรมทางหลวงที่ได้  
ใช้ชีวิตหลังเกษียณได้อย่างคุ้มค่า เป็นประโยชน์  
กับตนเอง เป็นประโยชน์กับหน่วยงาน และ  
ประเทศชาติเป็นอย่างมาก

ทีมบรรณาธิการต้องขอขอบคุณท่านนายช่าง  
เอกวิษณุ วีระพันธ์ เป็นอย่างสูง ที่ได้เสียสละ  
เวลา พุดคุย ถ่ายทอดประสบการณ์ดี ๆ ให้กับ  
ผู้อ่านวารสารทางหลวงของเรา ขอขอบคุณ  
อีกครั้งนะคะ 🙏

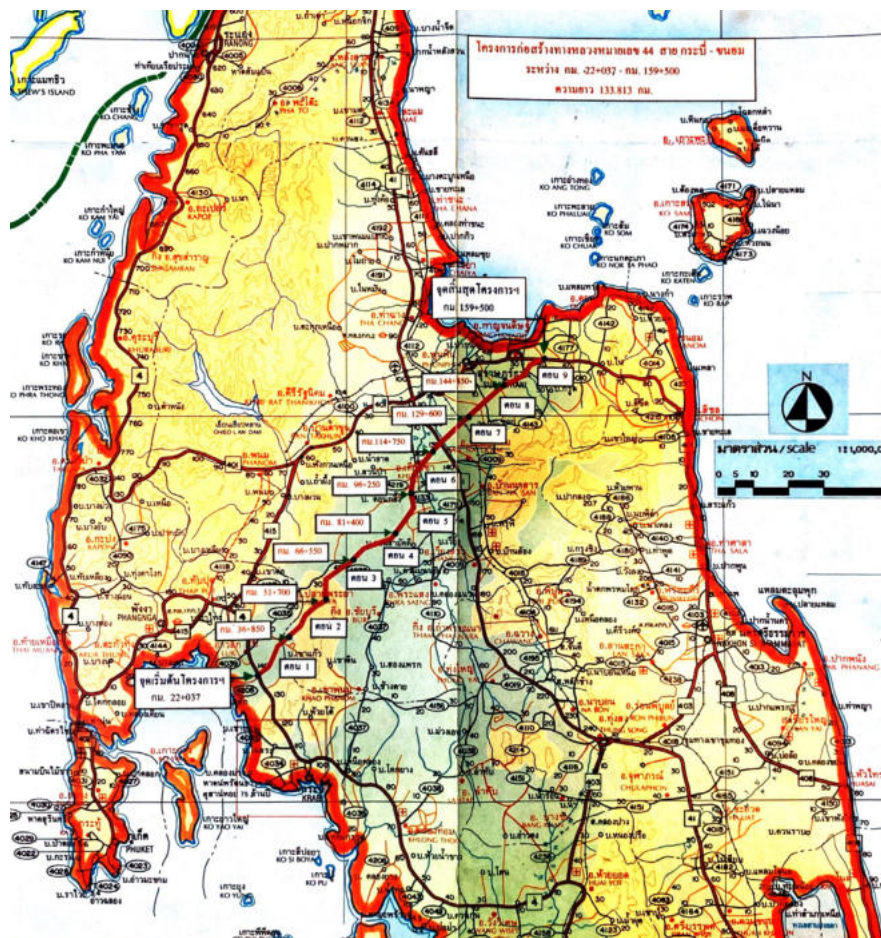


# โครงการก่อสร้างทางสายกระบี่-ขนอม

หากนึกย้อนไปถึงแลนด์บริดจ์ หรือสะพานเศรษฐกิจแห่งแรกของประเทศไทย ถือเป็นอีกหนึ่งความยากลำบากและความท้าทาย เนื่องจากแค่เพียงระยะเวลาในการอนุมัติโครงการก็ใช้เวลาถึง 8 ปี นับว่าเป็นการเผื่อรอที่แสนยาวนานกว่าจะกลายเป็น “ทางหลวงหมายเลข 44 สายกระบี่-ขนอม” ที่ทุกคนได้ใช้ในการเดินทางในปัจจุบัน

**๓** อนเขียนเรื่องนี้ผู้เขียนขอออกตัวเสียก่อนว่าผู้เขียนไม่ได้เชี่ยวชาญทางด้านเศรษฐกิจ และการเมืองใดๆ ทั้งสิ้น แต่อาศัยว่าผู้เขียนเคยเป็นนายช่างโครงการก่อสร้างตอนที่ 5 ของถนนสายกระบี่-ขนอมด้วยเท่านั้นเอง และก่อนเขียนก็ได้ไปปรึกษาท่านผู้หลักผู้ใหญ่ในกรมทางหลวงมาก่อนคือ นายประพนธ์ นิลวัชรมณี อธิบดีกรมทางหลวง และในช่วงที่เส้นทางสายนี้เริ่มดำเนินการก่อสร้างท่านเป็นผู้ดูแลสถานที่โดยตรง คือเป็นนายช่างเขตการทาง จังหวัดนครศรีธรรมราช จากนั้นท่านก็ได้มีส่วนร่วมให้ความคิดในการออกแบบเส้นทางสายนี้ด้วย

ด้วยสาเหตุที่ว่า ในระยะนี้เสี่ยงก้องมาจากรัฐบาลมีความคิดว่าจะสร้างแลนด์บริดจ์แนวใหม่ขึ้นมาระหว่างจังหวัดชุมพร และระนองทำให้ผู้เขียนรำลึกถึงแลนด์บริดจ์แห่งแรกคือทางหลวงหมายเลข 44 สายกระบี่-ขนอม



วันนั้นผู้เขียนจำได้ว่า เมื่อวันที่ 1 มีนาคม 2567 หลังจากคณะทีมงานวารสารทางหลวงไปทำสารคดีแนะนำการท่องเที่ยวนัดมานันมาแล้ว ขากลับคณะเราก็ได้ไปคารวะท่านอธิบดีกรมทางหลวง นายประพนธ์ นิลวัชรมณี ที่บ้านอำเภอพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี นอกจากไปคารวะแล้ว ผลพลอยได้ก็คือ ต้องการเรียนถามเรื่องที่มาที่ไปของโครงการก่อสร้างสายกระบี่-ขนอมด้วย

ทางหลวงหมายเลข 44 เส้นทางเริ่มต้นจากอ่าวลึก จังหวัดกระบี่ ตัดผ่านอำเภอปลายพระยา เข้าสู่จังหวัดสุราษฎร์ธานีที่อำเภอพระแสง ผ่านอำเภอเคียนซา อำเภอบ้านนาเดิม อำเภอเมืองสุราษฎร์ธานี และสิ้นสุดที่อำเภอกาญจนดิษฐ์

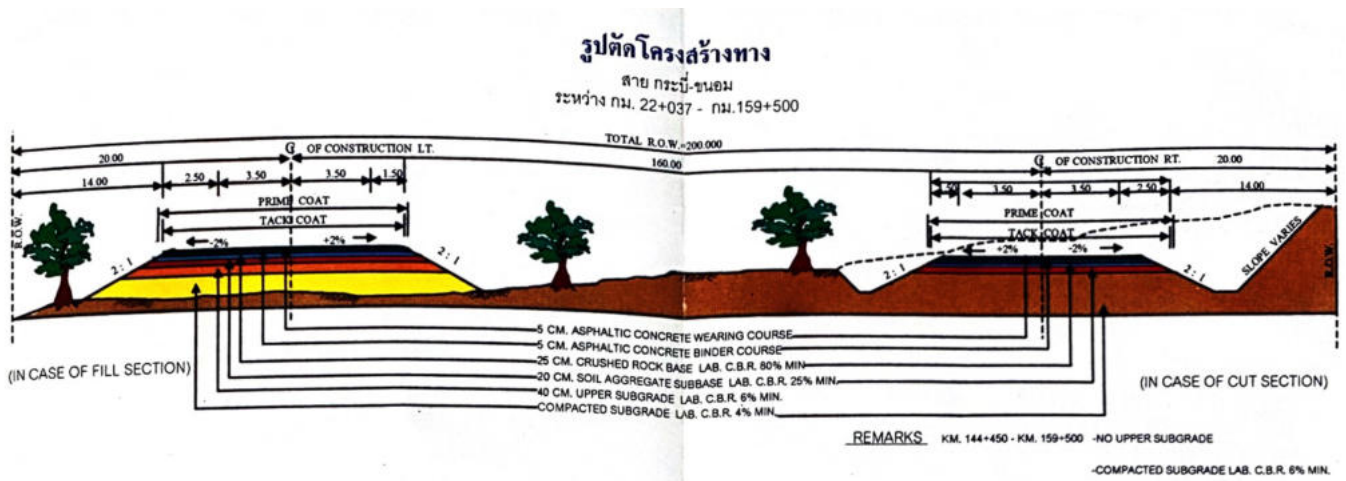
ท่านได้เล่าไว้พอสรุปได้ว่า

โครงการนี้ได้ถอดแบบมาจากโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก หรือ Eastern Seaboard Development Program (ESB) ซึ่งเป็นยุคที่ พลเอกเปรม ติณสูลานนท์ นายกรัฐมนตรีสมัยนั้นพูดได้ว่า “โชติช่วงชัชวาล” (ช่วงปี พ.ศ. 2523 ถึงปี พ.ศ. 2531) รัฐบาลต่อจากนั้นก็เป็รัฐบาลของ พลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ (4 สิงหาคม 2531 ถึง 23 กุมภาพันธ์ 2534) ก็ได้เกิดโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Southern Seaboard Development Program) ตามมา แต่ความจริงแล้วโครงการเซาท์เทิร์นซีบอร์ด แตกต่างกับโครงการอีสเทิร์นซีบอร์ดอย่างสิ้นเชิง เพราะโครงการอีสเทิร์นซีบอร์ดเกิดจากความจำเป็นที่จะต้องขยายท่าเรือซึ่งเป็นไปตามธรรมชาติ เพราะท่าเรือคลองเตย ในสมัยนั้นเริ่มแออัดไม่สามารถรองรับเรือสินค้าจำนวนมากได้ รัฐบาลพลเอกเปรมฯ เล็งเห็นความจำเป็นจึงขยายท่าเรือใหม่ไปจังหวัดระยองประกอกับพื้นที่ที่จะตั้งท่าเรือใหม่คือที่ “มาบตาพุด” ไม่ไกลจากเมืองหลวงและสามารถเชื่อมต่อกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือซึ่งเป็นแหล่งแรงงานแหล่งวัตถุดิบรวมถึงพื้นที่จังหวัดใกล้เคียงที่สามารถรองรับโรงงานอุตสาหกรรมได้ เช่น จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี รวมทั้งจังหวัดระยองเอง ล้วนแต่เป็นพื้นที่เหมาะแก่การพัฒนาอุตสาหกรรมเพราะเป็นจังหวัดติดต่อกับทางด้านอ่าวไทย โครงการอีสเทิร์นซีบอร์ดจึงได้เจริญเติบโตขึ้นเรื่อย ๆ

## ทางหลวงคู่ขนานสายกระบี่-ขนอม ก็กรมทางหลวงได้ดำเนินการเสร็จไปแล้ว ก็เป็นประโยชน์ในการคมนาคมขนส่ง ระหว่างฝั่งทะเลอ่าวไทยกับฝั่งทะเลอันดามัน

ส่วนโครงการเซาท์เทิร์นซีบอร์ดเป็นโครงการที่เกิดใหม่มาสร้างตลาดกันใหม่ ซึ่งตลาดเก่าคือท่าเรือสิงคโปร์ของเขากาวและมันคงอยู่ก่อนจึงยากที่จะทำการแข่งขันกับเขาได้

โครงการนี้มีประวัติความเป็นมาที่น่าสนใจมากกว่าจะสำเร็จเป็นรูปเป็นถนนขึ้นมาได้เนื่องจากมีอุปสรรคมากมาย นายกรัฐมนตรีสมัยนั้นคือ พล.อ.ชาติชาย ชุณหะวัณ (พ.ศ. 2532) ได้จัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้เพื่อจัดทำแผนแม่บทของโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งภาคใต้ (Southern Seaboard) โดยแผนนี้จะมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกขึ้นมารองรับ มีทางหลวงเชื่อมโยงฝั่งทะเลอันดามันกับฝั่งทะเลอ่าวไทย (คือทางหลวงแนวใหม่ สายกระบี่-ขนอม) เป็นองค์ประกอบหลักของสะพานเศรษฐกิจ (Land Bridge) ตามแผนงานพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Southern Seaboard) โดยสะพานเศรษฐกิจที่ว่านี้จะประกอบไปด้วยทางหลวง, ทางรถไฟ และระบบท่อขนส่ง แต่โครงการของ พล.อ.ชาติชายฯ ได้แต่คิดโครงการตั้งไว้ ในเดือนกุมภาพันธ์ปี พ.ศ. 2534 ก็เกิดการปฏิวัติรัฐประหาร เปลี่ยนแปลงรัฐบาล



## โครงการก่อสร้าง สายกระบี่-ขนอม เป็นโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ถอดแบบมาจากโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก หรือ Eastern Seaboard

ในระหว่างปี พ.ศ. 2533 - 2534 กรมทางหลวงได้รับความช่วยเหลือจากรัฐบาลญี่ปุ่นผ่านทาง JICA ในโครงการศึกษาการพัฒนาทางหลวงในภาคใต้ (Road Development Study in the Southern Region) เพื่อทำการศึกษาแนวเส้นทางที่เหมาะสมเชื่อมโยงระหว่างฝั่งทะเลทั้งสอง โดยพิจารณาถึงลักษณะภูมิประเทศและความเป็นไปได้ทางวิศวกรรม เพื่อที่จะสามารถก่อสร้างทางรถไฟและระบบขนส่งทางท่อในเขตทางเดียวกัน

นอกจากนี้ ยังได้ศึกษาความเหมาะสมของสภาพทางเศรษฐกิจและวิศวกรรม ในการก่อสร้างทางหลวงสายนี้ โดยมีเป้าหมายและสมมติฐานในการศึกษาตามแผนงานพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ที่ได้กำหนดไว้โดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ผลการศึกษาได้กำหนดให้ก่อสร้างเป็นทางหลวงพิเศษขนาด 4 ช่องจราจร กรมทางหลวงจึงได้ตั้งงบประมาณปี พ.ศ. 2536 สักรวจและออกแบบเป็นเงิน 60 ล้านบาท

เดิมทีนั้นกรมทางหลวงได้ออกแบบทางสายกระบี่-ขนอม เป็นระบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) มีการเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางเพื่อให้สอดคล้องกับมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 22 มิถุนายน 2536 ที่ได้วางโครงการก่อสร้างเป็นสะพานเศรษฐกิจ และได้กำหนดให้มีเขตทางหลวง 100 เมตร พื้นที่วางท่อและสาธารณูปโภค 40 เมตร เขตรถไฟอีก 60 เมตร รวมเป็น 200 เมตร

ในช่วงเดือนมกราคมปี พ.ศ. 2539 ทางรัฐบาลได้สั่งระงับโครงการไว้ก่อน เนื่องจากรอการพิจารณา ของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ และเมื่อวันที่ 1 เมษายน 2540 คณะรัฐมนตรีเห็นชอบและอนุมัติให้ดำเนินต่อไป ในช่วงนี้เอง นายประพนธ์ ได้กล่าวว่า

“มีอยู่วันหนึ่ง ผมเดินทางจากจังหวัดตรังเพื่อไปติดต่อกงานในกรมฯ วันนั้นบังเอิญได้เจอกับ ดร.วงศ์ชัย เจริญสุวรรณ ผู้ออกแบบเส้นทางสายนี้ บอกกับผมว่ารัฐบาลได้สั่งให้ดำเนินการต่อไปได้แล้ว แต่ไม่มีรายละเอียดเรื่องท่าเรือ เพราะรัฐบาลยังไม่ได้ขออนุญาตในการสร้างท่าเรือทั้งสองฝั่งระหว่างฝั่งอันดามันกับอ่าวไทยจะลงตรงไหน ผมกับ ดร.วงศ์ชัย ได้ร่วมกันพิจารณา และผมได้ให้ข้อคิดกับ ดร.วงศ์ชัย ว่าจำเป็นต้องทำโดยลดรูปแบบจากเดิมที่จะต้องเป็นทางหลวงพิเศษแบบปิด หรือเป็น Motorway ซึ่งราคาค่าก่อสร้างแพงมากและยังไม่จำเป็น เพราะไม่ทราบว่าจะสำเร็จเมื่อใด คงอีกนาน ไม่จำเป็นต้องสร้างทางมาตรฐานสูงอย่างนั้น ให้ออกแบบเป็นทางหลวงชั้นหนึ่ง 4 ช่องจราจร ไร่ริมสองข้างเขตทางหลวงให้ประชาชนทั่วไปใช้ประโยชน์ได้โดยไม่ต้องมีด่านเก็บค่าผ่านทาง เว้นตรงกลางไว้กว้าง 100 เมตรเพื่อทำทางหลวงแบบปิด และเพื่อทำทางรถไฟต่อในอนาคต โดยหยุดเส้นทางหัวท้ายไว้ที่บ้านบากัน อำเภอกอฉก จังหวัดกระบี่ บนทางหลวงหมายเลข 4 และอีกฝั่งสุดเส้นทางไว้ที่ทางหลวง หมายเลข 401 ตำบลพลายวาส อำเภอกาญจนดิษฐ์ สุราษฎร์ธานี ซึ่ง ดร.วงศ์ชัยพิจารณาแล้วเห็นด้วย จนมาช่วงวิกฤตได้มีการประกวดราคา โดยแบ่งออกเป็น 9 ตอน





## ทางหลวงเชื่อมฝั่งทะเลอันดามันกับ ฝั่งทะเลอ่าวไทย เป็นองค์ประกอบหลัก ของสะพานเศรษฐกิจ ตามแผนงาน พัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้

ช่วงการเซ็นสัญญา ช่วงนี้เป็นช่วงของนายทวนทวน หลีกภัย เป็นนายกรัฐมนตรีสมัยที่สอง”

ทางหลวงสายกระบี่-ขนอม โดยเริ่มจากทางแยกทางหลวงหมายเลข 4 ช่วงกม.21+700 (ประมาณกม.138+880ของทางหลวงหมายเลข4) ถึง กม.159+500 (ประมาณ กม.36+500 ของทางหลวงหมายเลข 401) ระยะทางยาวประมาณ 133.885 กิโลเมตร แบ่งการก่อสร้างเป็น 9 ตอน

**ภาพบน** ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 44 หรือที่เรียกกันว่า ถนนเซกัลเก็นเส้นทางจังหวัดกระบี่-จังหวัดสุราษฎร์ธานี เป็นถนนที่มีวิวสวยตลอดเส้นทาง สบายตาด้วยต้นไม้สองข้างทาง และเป็นถนนที่นับได้ว่าตรงที่สุดในภาคใต้ **ภาพซ้าย** ทีมงานวารสารฯ เข้าพบบ้านอดีตรองอธิบดีกรมทางหลวง นายประพนธ์ นิลวัชรสมบัติ (เสื้อสีชมพู)

ค่าก่อสร้าง สมัยนั้น 3,409,216,415.00 บาท การก่อสร้างสายนี้ ในสมัยนั้น ค่าก่อสร้างนับว่าถูกมากเพราะบริษัทก่อสร้างต่างๆ กำลังว่างงาน เนื่องจากเกิดวิกฤตต้มยำกุ้งใหม่ๆ แต่ละบริษัทเสนอราคาลดค่างานเฉลี่ยบริษัทละประมาณ 34%

พอมาถึงตอนสรุปความสำเร็จของโครงการก่อสร้างทางสายกระบี่-ขนอม ซึ่งเป็นสะพานเศรษฐกิจ หรือแลนด์บริดจ์แห่งแรกของประเทศไทย ผมเรียนถามปัญหาที่ค้างคาของทำเรื่องทั้งฝั่งอันดามันและฝั่งอ่าวไทยท่านบอกว่า “ยังติดอยู่หลายปัญหา หลายปัจจัย ต้องศึกษารายละเอียดอีกหลายด้านให้มากกว่านี้ว่าเมื่อสร้างท่าเรือทั้งสองด้านทะเลแล้ว จะมีเรือขนส่งสินค้ามาใช้บริการมากน้อยแค่ไหน เพราะเป็นโครงการที่ใช้เงินลงทุนมหาศาล” แต่ถึงแม้ว่าโครงการนี้ไม่สำเร็จ 100% ทางหลวงคู่ขนานสายนี้ ที่กรมทางหลวงได้ดำเนินการเสร็จไปแล้วนั้น ก็เป็นประโยชน์ในการคมนาคมขนส่งระหว่างฝั่งด้านทะเลอ่าวไทยกับฝั่งอันดามันได้สมบูรณ์ โดยเฉพาะปัจจุบันช่วยส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวภาคใต้เป็นอย่างดี





# แจกของ ส่องตะเกียง

นำเสนอแนวคิด  
ปรัชญา และข้อเตือนใจ  
เกี่ยวกับชีวิต  
ผ่านเรื่องเล่า 15 ตอน

วิชาชีวิตเป็นวิชาที่เรียนรู้เกี่ยวกับความจริงของชีวิต ไม่มีตำรา ไม่มีสอนในมหาวิทยาลัย การสอบวิชาชีวิตไม่มีบอก  
ล่วงหน้า เหมือนวิชาชีพหรือวิชาสามัญทั่วไป ในเรื่องเล่า “แจกของส่องตะเกียง” ผู้เขียนตั้งใจจะเล่าเรื่องความจริง  
ของชีวิต ปรัชญาและข้อสะกิดเตือนใจเกี่ยวกับการใช้ชีวิต รวมถึงภาวะผู้นำ โดยเขียนเล่าเป็นตอน ๆ ในแต่ละวัน  
ส่งไลน์ให้เพื่อน ให้ภักยาณมิตร ได้อ่านเพื่อเป็นการทบทวน เป็นข้อสะกิดเตือนใจ ก็ขอนำเรื่องเล่าในไลน์มาเล่าสู่กันฟัง  
ในวารสารทางหลวง โดยจะคัดมาเป็นบางตอน



วันจันทร์ที่ 4 มีนาคม 2567  
แจกของส่องตะเกียง ครั้งที่ 46

## “คำถาม”

มีเพื่อนในไลน์ถามมาว่า แจกของ  
ส่องตะเกียงมีความหมายอย่างไร  
และทำไมถึงใช้ชื่อนี้...

คำตอบ ก่อนอื่นต้องขอบคุณผู้ถาม  
ทำให้ผู้เล่ามีโอกาสได้เล่าความในใจ  
“แจกของส่องตะเกียง” เป็นคำสอน  
ของท่านพุทธทาส “ของ” หมายถึง  
ความรู้ “แสงตะเกียง” หมายถึง  
แสงพระธรรม รวมความแล้วหมายถึง  
แจกความรู้และชี้ทางสว่างให้ เจตนา  
ของผู้เล่า ประารถนาจะให้ผู้อ่านได้  
ทบทวน ได้รู้ เตือนสติในการทำงาน  
และการดำเนินชีวิต ผู้เล่าเองก็  
มีความสุขในการได้เขียน ได้เล่าเรื่อง  
และคิดว่าตัวเองยังพอมีคุณค่า  
อยู่บ้างครับ

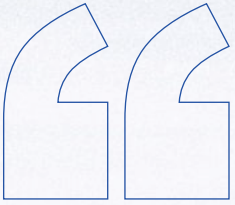
วันพุธที่ 24 มกราคม 2567  
แจกของส่องตะเกียง ครั้งที่ 6

## “ปัจฉิมโอวาท”

เปิดสมุดบันทึก เมื่อวันที่ 25 พ.ค.  
2565 ไปงานขาวดำคุณแม่ของ  
เพื่อน ที่วัดตริภคเทพ ท่านเจ้าคุณ  
เจ้าอาวาสฯ ได้เทศน์ ให้คำสอน...

- ความไม่มีโรค เป็นลาภ  
อันประเสริฐ ไม่ได้หมายถึง  
โรคทางกายเพียงอย่างเดียว  
แต่หมายถึงโรคทางใจด้วย  
คือ โลก โกรธ หลง
- ปัจฉิมโอวาทของพระพุทธรองค์  
ให้ตั้งอยู่ในความไม่ประมาท  
ไม่ประมาทในการหมั่นปฏิบัติ  
ทาน ศีล ภาวนา เพราะพรุ่งนี้  
กับชาติหน้า อันไหนจะมาก่อน...





วันพฤหัสบดีที่ 25 มกราคม 2567  
แจกของสองตะเกียง ครั้งที่ 7

**“ศิลปะการรับราชการ”**

วิชาดำรงตนในราชการ ไม่มีที่สอน  
ปฏิบัติอย่างเดียวกัน อาจจะต้อง  
ผิดและถูก ในราชการ ทั้งสองอย่าง  
การรับราชการ คนที่รักความก้าวหน้า  
ต้องทำงานเพื่องาน ยึดมั่นใน  
ความซื่อสัตย์และกตัญญู  
จาก ร้อยป่า

วันเสาร์ที่ 27 มกราคม 2567  
แจกของสองตะเกียง ครั้งที่ 9

**“การเรียนรู้”**

บางคนเรียนจบได้ปริญญาหลายใบ  
แต่สอบตกในวิชาชีวิต  
เพราะยึดมั่นในหลักการ จนขาด  
ความยืดหยุ่น  
การศึกษาจบในรั้วมหาวิทยาลัย  
การเรียนรู้จบที่เชิงตะคอน  
จาก ชีวิตเป็นเรื่องชั่วคราว

วันอังคารที่ 30 มกราคม 2567  
แจกของสองตะเกียง ครั้งที่ 12

**“สุดยอดคำสอนของขงเบ้ง”**

- ชีวิตคนเราเหมือนพระอาทิตย์ มีขึ้นก็มีลง ใหญ่แค่ไหนก็ตกดิน
- จงจำไว้ ความทุกข์ ความเจ็บปวด มันผ่านเข้ามา เพื่อมอบคำสอน
- ไม่ระวังปาก จะสร้างศัตรู
- เจ้าสวدمนต์แต่นินทา เจ้าทำทาน แต่เอาเปรียบ
- คนที่ขอโทษก่อน คือ คนกล้าหาญ
- การเสียใจเป็นเรื่องปกติ แต่การเสียใจเรื่องเก่าซ้ำแล้วซ้ำเล่า จะกลายเป็นเสียเวลา
- คนที่ให้อภัยก่อน คือ คนที่เข้มแข็งที่สุด

วันพุธที่ 31 มกราคม 2567  
แจกของสองตะเกียง ครั้งที่ 13

**“กาลเทศะ”**

หิ่งห้อยตัวน้อยในที่มืด สว่างกว่า  
โคมไฟที่จุดกลางวัน  
การเลือกโอกาสที่เหมาะสม เป็นหัวใจ  
หนึ่งของความสำเร็จ  
จาก สองแขนที่โอบโลก





วันพฤหัสบดีที่ 1 กุมภาพันธ์ 2567  
แจกของสองตะเกียง ครั้งที่ 14

### “อิสรภาพในการทำงาน”

มีคนเคยบอกว่า ถ้าคุณดูแลพนักงานเหมือนเขาเป็นเด็ก ๆ คุณก็จะได้งานแบบเด็ก ๆ แต่ถ้าคุณดูแลเขาเหมือนผู้ใหญ่คุณอาจจะประหลาดใจในงานที่เหนือความคาดหมาย การตั้ง “เป้าหมายที่ชัดเจน” แล้วให้อิสรภาพในการหาคำตอบนั้น เป็นที่พิสูจน์แล้วในหลายองค์กรนวัตกรรมระดับโลก ไม่ว่าจะเป็น Google หรือ 3M ว่าได้ผล  
อิสรภาพ จึงเป็นจุดเริ่มต้นที่ดีของแรงจูงใจในการทำงานของคนรุ่นใหม่  
จาก กวีวุฒิ เต็มภูวภัทร

วันเสาร์ที่ 3 กุมภาพันธ์ 2567  
แจกของสองตะเกียง ครั้งที่ 16

### “ผู้ยิ่งใหญ่”

มีสิ่งหนึ่งที่ทำให้ผู้คนในโลกกลายเป็นผู้ยิ่งใหญ่ สิ่งนั้นคือ ทำเพื่อผู้อื่น

วันอาทิตย์ที่ 11 กุมภาพันธ์ 2567  
แจกของสองตะเกียง ครั้งที่ 24

### “เงิน”

หนึ่งในศิลปะการครองใจคน คือ การให้เงิน ทำงานใหญ่ ขาดเงินไม่ได้ แต่ให้เงินอย่างเดียวก็ไม่ได้  
จาก จิตวิทยาเหนือเมฆ

วันพฤหัสบดีที่ 8 กุมภาพันธ์ 2567  
แจกของสองตะเกียง ครั้งที่ 21

### “จิบ ๆ จิบ ๆ”

ที่บ้านจังหวัดตาก หลังบ้านติดแม่น้ำปิง บริเวณบ้านมีต้นไม้ใหญ่ปกคลุมไปทั่ว เป็นที่อาศัยของนกนานาพันธุ์ ตอนเช้า ๆ เสียงนกจะร้องขับขานระงม มีผู้รู้แนะนำว่าเวลาที่เครียดชีวิตมีปัญหาให้คุยกับนก นกมันจะบอกว่า จิบ ๆ จิบ ๆ

วันจันทร์ที่ 12 กุมภาพันธ์ 2567  
แจกของสองตะเกียง ครั้งที่ 25

### “แพ้ทาง”

ผู้หญิงจะแพ้ทางผู้ชาย 3 แบบนี้

- ทัศนคติที่ดี เช่น คิดถึงผู้อื่นเสมอ ไม่เห็นแก่ตัว
- ความอ่อนโยน - มีเมตตา รักสัตว์ใจกว้าง
- มีความมั่นคง - การเงิน ไม่มีหนี้สิน มีเงินเก็บ หน้าทีการทำงานดี

# ไม่ว่าคุณจะทำอะไรขนาดไหน #  
ครุเกรซ



วันพฤหัสบดีที่ 15 กุมภาพันธ์ 2567  
แจกของสองตะเกียง ครั้งที่ 28

**“อายุ”**

คนเราถ้าชอบพูดถึงแต่ “อดีต”  
แม้จะอายุน้อยก็แสดงว่า “แก่”  
ถ้าพูดเรื่องอนาคต เรื่องความฝัน  
แสดงว่าอายุน้อย ถึงแม้ความจริง  
จะอายุมาก  
แต่มีหัวใจที่เป็น “เด็ก” ยิ้มบ่อย ๆ  
หัวเราะบ่อย ๆ ชีวิตจะยืนยาว และ  
มีความหมาย

ดร.ปีเตอร์ แอทเทียร์

วันศุกร์ที่ 16 กุมภาพันธ์ 2567  
แจกของสองตะเกียง ครั้งที่ 29

**“บ่น”**

บ่นเพียง 1 คำ ก็มากเกินไ้  
บ่นเพียง 1 วินาที ก็นานเกินไ้  
วินทร์ เลียววาริณ

วันเสาร์ที่ 17 กุมภาพันธ์ 2567  
แจกของสองตะเกียง ครั้งที่ 30

**“ผู้นำ”**

4 เคล็ดลับความเป็นผู้นำที่อยู่ในใจคน

- เป็นผู้นำที่ใจเย็น, ใจดี, ใจงาม มีทัศนคติบวก มองโลกในแง่ดี
- ต้องทำตัวเข้าอกเข้าใจ พยายามเข้าใจให้ได้ ชีวิตไม่ใช่สมบูรณ์แบบทั้งหมด
- ความเป็นคนธรรมดา ทำตัวเฮฮาปาร์ตี้
- ให้ความช่วยเหลือลูกน้อง และให้โอกาสลูกน้อง ช่วยเหลือบ้างในเรื่องเล็ก ๆ น้อย ๆ

นิตกมล

วันอาทิตย์ที่ 18 กุมภาพันธ์ 2567  
แจกของสองตะเกียง ครั้งที่ 31

**“Ego”**

คนเราเกิดมามี Ego ทุกคน Ego ไม่ใช่สิ่งผิด แต่ต้องเรียนรู้ และขัดเกลามัน อย่าปฏิเสธที่จะเรียนรู้

ดร.วิทย์ สิทธิเวคิน



ผู้เขียนได้เขียนเล่าทั้งหมด 112 ตอน แต่คัดมาลงเพียง 15 ตอน เนื่องจากหน้ากระดาษไม่พอ สำหรับตอนอื่น ๆ จะนำมาลงวารสาร ฉบับต่อไปนะคะ ขอบพระคุณที่อ่านและติดตาม

# ปฏาจารา

## ผู้หมดสิ้นทุกสิ่งอย่าง

ในชีวิตหนึ่งของมนุษย์ล้วนต้องเคยประสบพบเจอการสูญเสียผู้ซึ่งอันเป็นที่รัก เพราะความตายนั้นเกิดขึ้นได้ทุกช่วงชีวิต แต่จะเกิดขึ้นเมื่อไหร่คงขึ้นอยู่กับกรรมที่แต่ละบุคคลสั่งสมสร้างมา ส่วนผู้ที่ยังคงอยู่นั้นก็ต้องดำเนินชีวิตต่อไป



เมื่อ ปี พ.ศ. 2507 ผมบวชเป็นสามเณรอยู่ที่วัดชนะสงครามราชวรมหาวิหาร ย่านบางลำพู วันหนึ่งเพื่อนสามเณรสองรูปชื่อสามเณรสมพันธ์ มะสูงเนิน กับสามเณรสนิท มะสูงเนิน มาชวนไปฟังปาฐกถาธรรมที่หอประชุมโรงพยาบาลสงฆ์ โดยองค์ปาฐกคือท่านกิตติวุฑฒโต ภิคุ เรื่อง “ทำไมผู้หญิงสมัยนี้จึงนิยมฆ่าตัวตาย” เริ่มเวลา 13.30 น.

หลังฉันนั่งตาดอาหารเพลเสร็จ ผมกับเพื่อนสามเณรทั้งสองรูปได้ไปยืนคอยขึ้นรถเมล์สาย 44 หน้ากองสลากกินแบ่งรัฐบาล ถนนราชดำเนินกลาง ตรงกันข้ามกับโรงแรมรัตนโกสินทร์ แต่รถเมล์แน่น ที่นั่งสำรองเบาะท้ายสุดสำหรับพระภิกษุสามเณรก็ไม่ว่างพอสำหรับสามเณรทั้งสามรูป เพราะถูกญาติธรรมทั้งชายหญิงนั่งอยู่ก่อนแล้ว

บ่ายโมงเศษ ๆ พวกผมจึงได้ที่นั่ง พอรถเมล์วิ่งข้ามทางรถไฟที่โคลีเสียมกับออกกระเป๋ารถเมล์ให้จอดป้ายข้างหน้า พวกผมได้ลงที่ป้ายนี้ซึ่งมาทราบทีหลังว่าเป็นกรมทางหลวง อาคารกองวิเคราะห์และวิจัย โดยอีก 16 ปีต่อมาคือปี พ.ศ. 2523 ผมได้มารับราชการที่กองวิเคราะห์และวิจัยแห่งนี้ในตำแหน่งเจ้าหน้าที่ระบบงานคอมพิวเตอร์หรือโปรแกรมเมอร์

วันนั้นอากาศร้อนอบอ้าวมาก พวกผมรีบเดินข้ามถนนอย่างเร่งรีบ เพราะกลัวไม่ทันเวลาปาฐกถา ทำให้เนื้อตัวเต็มไปด้วยเหงื่อจนจิวรเปียกโชกไปหมด

พอมาถึงหอประชุมโรงพยาบาลสงฆ์ ปรากฏว่าประตูเข้าห้องประชุมปิดหมด แสดงว่าการปาฐกถาได้เริ่มขึ้นแล้ว พวกเราปรึกษาและตกลงกันว่า มาแล้วก็ต้องเข้าไปฟังให้ได้ ผมเดินนำหน้าแล้วผลักประตูห้องประชุมช้า ๆ ผมรู้สึกมีไอน์นบวมมาปะทะร่างที่เต็มไปด้วยเหงื่อผมหน้ามืดมองไม่เห็นอะไร เป็นครั้งแรกของคนบ้านนอกที่เพิ่งเคยเจอแต่ที่สัมผัสได้คือเสียงปาฐกถาที่ได้ยินชัดเจน ผมยื่นมือไปข้างหน้าเพื่อจะคลำหาที่นั่ง แต่ทันใดนั้น ผมก็ได้ยินเสียงหวีดร้องขึ้น

*ความตายนั้นเกิดขึ้นได้ทุกช่วงชีวิต หากความแน่นอนไม่ได้ บางคนอาจจะตายช่วงยังเด็ก บางคนอาจจะตายช่วงวัยกลางคน และบางคนอาจจะตายช่วงวัยชราก็ได้ ขึ้นอยู่กับกรรมที่แต่ละคนสั่งสมไว้ไม่เท่ากัน*



ผู้หญิง : ว้าย! เณร!

ผู้ชาย : เณร หยุดอยู่ตรงนั้นก่อน ที่นั่งเต็มหมดแล้ว

กิตติวุฑฒโต : (หยุดปาฐกถา) เจ้าหน้าที่ช่วยจัดเก้าอี้สำรองให้สามเณรทั้งสามรูปด้วย

พอร่างกายปรับตัวเข้ากับเครื่องปรับอากาศได้ ทำให้มองเห็นห้องประชุมได้ชัดเจน ผู้มาฟังปาฐกถาแน่นห้องประชุมละลานตาไปหมด ประมาณว่าจะมีโยมที่เป็นสุภาพสตรีมากกว่าสุภาพบุรุษค่อนข้างเยอะ ท่านกิตติวุฑฒโต ภิคุเริ่มปาฐกถาต่อ ตั้งใจความต่อไปนี้

จากชื่อเรื่องว่าทำไมผู้หญิงสมัยนี้จึงนิยมฆ่าตัวตายกัน ทำไมใจเสาะกันขนาดนั้น มีนาเพลง “ฆ่าฉัน ฆ่าฉันให้ตายดีกว่า” ของคุณโยมสวลี ผกาพันธ์ ถึงดังไปทั้งเมือง (หัวเราะกันทั้งห้อง) อาตมาจะเล่าเรื่องสตรีนางหนึ่งผู้ซึ่งสูญเสียทุกสิ่งทุกอย่างในชีวิต แต่นางไม่เคยคิดสั้น นางทนสู้ชีวิตนางสะเทือนใจจนกลายเป็นหญิงบ้าวิกลจริต ขอให้ญาติโยมได้สดับว่า ความทุกข์ทรมานที่เราได้ประสบมันเทียบกับชีวิตระทมของสตรีนางนี้ได้ไหม

ในสมัยพุทธกาล ณ เมืองสาวัตถี แคว้นโกศล มีมหาเศรษฐีตระกูลหนึ่งมีความร่ำรวยมหาศาล เศรษฐีมีลูกสาวเพียงคนเดียว เศรษฐีจึงหวังแหนลูกสาวคนนี้นัก นางจะถูกห้ามไม่ให้ออกไปพบปะใคร นางจะถูกกักอยู่แต่ในคฤหาสน์เท่านั้น คนอื่นที่ไม่ใช่คนในตระกูลนางไม่เคยเห็นนางเห็นแต่คนรับใช้ชายของบ้านเท่านั้น นางและคนใช้ชายได้แอบมีความสัมพันธ์กันอย่างลับ ๆ โดยคนในบ้านไม่มีใครทราบ

วันหนึ่งเศรษฐีพ่อแม่ก็มีความเห็นกันว่า ลูกสาวควรจะมีครอบครัวได้แล้ว จึงหาคู่หมั้นที่มีตระกูลและทรัพย์สมบัติเสมอกันมาหมั้นกับลูกสาว พอลูกสาวทราบดังนั้นก็ตั้งใจจะให้สามีที่เป็นคนใช้ทราบ ทั้งสองจึงตัดสินใจหนีออกจากบ้านไปทำไร่ทำนาอยู่ในชนบทที่ห่างไกล

กาลเวลาล่วงมาไม่นาน ปฏิกษาราก็ตั้งครุฑขึ้น เมื่อใกล้คลอตามธรรมเนียมของคนอินเดียแล้ว จะต้องกลับไปคลอที่บ้านพ่อแม่ของตัวเอง ดังนั้นปฏิกษารา จึงชวนสามีให้เป็นเพื่อนเดินทางไปคลอลูกที่บ้านพ่อแม่ ที่เมืองสาวัตถี แต่สามีไม่เห็นด้วยเพราะคิดว่าอย่างไร เสียพ่อแม่ก็คงไม่ต้อนรับ และไม่ยอมมอภัยให้แน่นอน จึงปฏิเสธไป

วันหนึ่งเมื่อสามีออกไปทำงานที่ไร่ ปฏิกษาราตัดสินใจ แน่ใจว่าจะกลับไปหาพ่อแม่ คิดว่าพ่อแม่คงจะอภัยให้ จึงไปบอกเพื่อนบ้านว่า ถ้าสามีกลับมาให้ช่วยบอกเขา ด้วยว่า นางจะกลับไปคลอลูกที่บ้านพ่อแม่ที่เมืองสาวัตถี

เมื่อสามีกลับมาจากไร่ และทราบความจากเพื่อนบ้าน เช่นนั้น ก็รีบวิ่งจากบ้านเพื่อจะตามภรรยาให้ทัน เนื่องจาก ปฏิกษาราต้องแก่ใกล้คลอ การเดินทางจึงเชื่องช้ามาก ไม่นานสามีก็ตามมาทัน สามีจึงอ้อนวอนให้นางกลับบ้าน แต่นางก็ยืนกรานว่าไม่กลับแน่นอน ขณะตกลงกันยังไม่ ได้ อยู่หนึ่งปฏิกษาราก็เกิดลมกัมมัชวาท (ลมแบ่งให้คลอลูก) ขึ้น อย่างรุนแรง นางทรมานทุรายเจ็บปวดเป็นอย่างยิ่ง สุดท้าย นางก็คลอลูกชายออกมา ความตั้งใจจะกลับไปคลอที่ บ้านพ่อแม่ก็สิ้นสุดลง ทั้งสามพ่อแม่ลูกจึงกลับมากระท่อม กลางป่าตามเดิม

เวลาผ่านไปปีกว่า ๆ นางก็ตั้งครุฑอีกเป็นครั้งที่สอง ปฏิกษาราตัดสินใจแน่วแน่ว่า คราวนี้นางจะไม่บอกสามี และจะไม่บอกเพื่อนบ้านว่า นางจะกลับไปคลอลูกที่ บ้านพ่อแม่ที่เมืองสาวัตถีเด็ดขาด เพราะกลัวถูกสามีขัดขวาง เหมือนครั้งที่แล้ว

วันนี้มาถึงแล้วสามีออกไปทำงานที่ไร่แล้ว ครุฑของนาง ใกล้คลอแล้ว นางทั้งจูงแขนและอุ้มลูกชายเดินทางไป คลอที่เมืองสาวัตถีทันที

ตกเย็น สามีกลับมาบ้านไม่เห็นลูกเมียอยู่ในบ้าน ถามเพื่อนบ้านก็ไม่มีใครทราบ จึงแน่ใจว่าเมียและลูก ต้องไปกรุงสาวัตถีแน่นอน แล้วถึงนางจะหนีไปตั้งแต่เช้า แต่นางต้องแก่และมีลูกชายตัวเล็กเป็นภาระ อยากรู้ก็ต้อง ตามทันแน่นอน จึงรีบออกตามทันที

ฝ่ายปฏิกษาราก็คิดว่าอย่างไรเสียสามีคงตามไม่ทัน เพราะนางหนีมาแต่เช้า สามีจะทราบก็เย็นแล้ว นางจึงเดิน ไปเรื่อย ๆ ด้วยความมั่นใจ แต่ทันใดนั้นได้เกิดพายุ พัดกระหน่ำ เกิดฝนฟ้าตกลงมาอย่างรุนแรง นางกับลูก วิ่งหาที่หลบฝน ทันใดนั้นปฏิกษาราก็ปวดท้องกระทันหัน ลมกัมมัชวาทปั่นป่วนขึ้นในท้อง นางก็ดิ้นร้องด้วย

ความเจ็บปวดอย่างรุนแรง ฟ่ำผ่าเปรี้ยว ลูกชายตัวน้อย ร้องไห้โพล่อกอดแม่ ฝนไม่มีท่าว่าจะหยุด ปฏิกษาราร้อง โหยหวนปานจะขาดใจ...

แว่วเสียงสามีตะโกนเรียกมาแต่ไกล นางกับลูกใจชื้นขึ้น สามีบอกนางว่า ทนเอานิดเดียวจะไปตัดกิ่งไม้ และหาใบไม้ แถวจอมปลวกข้างหน้ามาทำเป็นเพิงกันฝนให้ทุเลา เบบางลง ปฏิกษาราตกลงตามนั้น

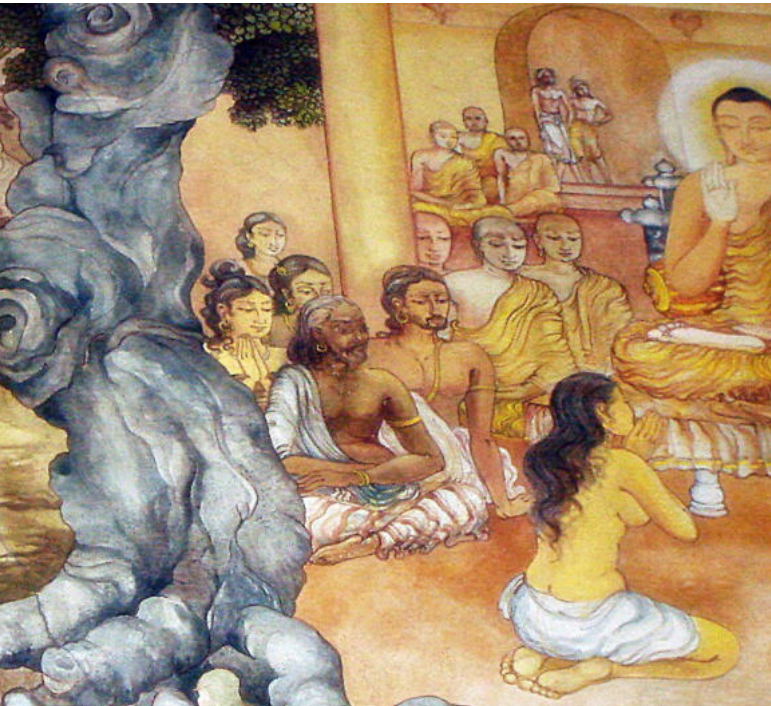
นานมาก นานเกินไปแล้ว สามีก็ยังไม่กลับมา สุดท้าย นางก็คลอทารกชายออกมา แต่สามีก็ยังไม่กลับมาอีก นางฝันทนน อุ้มทารกน้อยและจูงลูกชายคนโตไปตามหา สามีในราวป่าใกล้จอมปลวกที่สามีบอก

ปฏิกษาราก็ดิ้นร้องจนสุดตัว น้ำตาหลังไหลประหนึ่ง สายน้ำ มีนางเอี่ยมไปลูบร่างสามีที่กลายเป็นสีเขียวจากพิษ ของอสรพิษ สามีจากนางไปแล้วอย่างไม่มีวันกลับ

ที่พึ่งสุดท้ายของปฏิกษาราไม่มีใครอีกแล้วนอกจาก พ่อแม่ นางพาลูกน้อยสองคนมุ่งหน้าสู่กรุงสาวัตถีทันที ที่ เบื้องหน้าของนางมองไกล ๆ คล้ายเป็นแม่น้ำสายหนึ่ง พอมมาถึงริมฝั่งเห็นเป็นแม่น้ำที่กว้างและไหลเชี่ยว นางคง ไม่สามารถพาลูกทั้งสองข้ามไปพร้อม ๆ กันได้แน่ นางจึง ตัดสินใจอุ้มทารกแรกเกิดข้ามไปวางไว้ฝั่งตรงข้ามก่อน แล้วค่อยย้อนกลับมารับลูกชายคนโตอีกรอบหนึ่ง

เมื่อนางหาที่ปลอดภัยแล้วจึงวางทารกลง จากนั้น จึงลุยน้ำกลับไปอีกฝั่งหนึ่งเพื่อจะไปรับลูกชายคนโต ขณะนางลุยมาถึงกลางแม่น้ำปรากฏเห็นนกเหยี่ยวตัวหนึ่ง โฉบลงไปที่ร่างทารก ด้วยเข้าใจว่าเป็นก้อนเนื้อสีแดง นางเห็นเช่นนั้นจึงตะโกนและโบกมือไล่เจ้านกเหยี่ยว ให้หนีไป ส่วนลูกชายคนโตเข้าใจว่าแม่กวักมือเรียก จึงเดินมาหาแม่ สุดท้ายลูกคนโตก็ถูกกระแสน้ำพัดหายไป ปฏิกษาราเสียทั้งสามี เสียทั้งลูกน้อยทั้งสองคน นางรำไห่ จนไม่มีน้ำตาจะไหลแล้วนางไม่มีอะไรเหลืออยู่แล้วหรืออย่างไร ในความทุกข์ระทมอย่างแสนสาหัสนี้ นางยังมีสิ่งยึดเหนี่ยว สิ่งสุดท้ายอยู่ สิ่งนั้นก็คือพ่อแม่ที่เมืองสาวัตถี นางจึงมุ่งหน้า สู่มืองสาวัตถีทันที

*น้ำในมหาสมุทรทั้งสี่รวมกัน ก็ยังน้อยกว่าน้ำตาของคนที่ถูก ความเศร้าโศกเสียใจครอบงำ น้ำตาแห่งความเศร้าโศกเสียใจ หาได้มีประโยชน์ใด ๆ ไม่*



ณ เมืองสาวัตถีวันนี้ไม่เหมือนเดิมแล้ว มันเปลี่ยนแปลงไปจนนางจำมันไม่ได้แล้ว นางจึงไปที่ซากปรักหักพังของคฤหาสน์ใหญ่หลังหนึ่ง จากนั้นนางได้ถามชาวบ้านใกล้เคียงว่า เกิดอะไรขึ้นกับบ้านหลังนี้ ชาวบ้านตอบว่าได้เกิดพายุพัดกระหน่ำบ้านหลังนี้จนพังพินาศย่อยยับผู้คนในบ้านหลังนี้ได้เสียชีวิตไปหมดสิ้น ไม่มีใครรอดมาเลย

ปฏาจาราผู้หมดสิ้นแล้วทุกอย่างทั้งพ่อแม่ สามี และลูกน้อย นางโยนเสื้อผ้าทิ้ง นางเป็นบ้าวิกลจริตไปแล้ว นางเปลือยกายเดินไปทั่วอย่างไม่มีจุดหมาย นางถูกผู้คนปาท่อนไม้และก้อนหินไล่ นางบางคนเอาขี้เถ่าเทใส่ศีรษะของนาง...

ณ พระเชตวันมหาวิหารแห่งกรุงสาวัตถีสัมเด็จพระสัมมาสัมพุทธเจ้ากำลังแสดงธรรมอยู่ท่ามกลางพุทธบริษัท ปฏาจาราได้ปรากฏร่างขึ้นท่ามกลางพุทธบริษัทนั้นแล้ว

**พุทธบริษัท:** นางผู้วิกลจริต เธอจงออกไปจากพระเชตวันเดี๋ยวนี้ พระพุทธองค์กำลังทรงแสดงธรรม นางไม่เหมาะที่จะเข้ามาในสถานที่แห่งนี้

**พระพุทธองค์ :** ปล่อยให้นางเข้ามาเถอะ อย่าไล่ นางออกไปเลย... เธอจงเดินมาเฉพาะหน้าของเรา เธอจงกลับได้สติเถิด น้องหญิง

ด้วยพุทธานุภาพ ปฏาจาราได้ฟื้นสติขึ้นมา ด้วยสภาพที่นางเปลือยกายอยู่ท่ามกลางพุทธบริษัท ด้วยความอาย นางได้ขุดตัวลงนั่งอยู่ตรงนั้น พุทธบริษัทได้โยนเสื้อผ้าให้นาง

เพื่อให้นางไปอาบน้ำแต่งตัวแล้วกลับมาเฝ้าเฉพาะพระพักตร์ พระพุทธองค์อีกครั้ง

ปฏาจาราได้กราบทูลถึงเคราะห์กรรมทั้งหมดที่นางได้สูญเสียสามี ลูกน้อยทั้งสอง และสูญเสียพ่อแม่ พร้อมทั้งบ้านเรือนที่พังพินาศสิ้น จนไม่หลงเหลืออะไรในชีวิตให้พระพุทธองค์ได้สดับ

**พระพุทธองค์ :** น้องหญิง น้ำในมหาสมุทรทั้งสี่รวมกัน ก็ยิ่งน้อยกว่าน้ำตาของคนที่ถูกความเศร้าโศกเสียใจครอบงำ น้ำตาแห่งความเศร้าโศกเสียใจเหล่านี้ หาได้มีประโยชน์ใด ๆ ไม่ น้องหญิง ทำไมเธอยังตั้งอยู่ด้วยความประมาทและโศกเศร้าอยู่เล่า

**ปฏาจารา :** พระพุทธเจ้าข้า น้องหญิงเข้าใจแล้วว่า แม้จะหลั่งน้ำตาออกมาจนท่วมมหาสมุทรก็ไม่สามารถเรียกสิ่งทีสูญเสียไปกลับคืนมาได้พระพุทธเจ้าข้า

**พระพุทธองค์:** ปฏาจาราขึ้นชื่อว่าบุตรอันเป็นที่รักนั้น ไม่อาจเป็นที่พึงเป็นที่ต้านทาน หรือเป็นที่ป้องกันแก่ผู้ไปสู่ปรโลกได้ บุตรเหล่านั้นถึงจะมีอยู่ก็เหมือนไม่มี ส่วนผู้รู้ทั้งหลายพึงรักษาจิตใจให้บริสุทธิ์เพื่อเป็นหนทางเข้าสู่นิพพานของตนเองเถิด

**ปฏาจารา :** (ได้ดวงตาเห็นธรรมขั้นโสดาปัตติผล) พระพุทธเจ้าข้า น้องหญิงกราบทูลพระกรุณาขออุปสมบทเป็นภิกษุณีด้วยเถิดพระพุทธเจ้าข้า

**พระพุทธองค์ :** น้องหญิง เรานุญาต เธอจงไปสู่สำนักแห่งภิกษุณีนั้นเถิด

พระนางปฏาจาราได้มุ่งมั่นทำกิจสมาธิและวิปัสสนาอย่างไม่ย่อท้อ พระนางหมั่นศึกษาพระธรรมวินัยด้วยการใฝ่รู้ จนเป็นผู้เชี่ยวชาญด้านพระวินัย เป็นผู้สำรวจและเคร่งครัดในพระธรรมเป็นอย่างมาก

วันหนึ่งหลังจากกลับจากบิณฑบาต พระนางได้ตักน้ำใส่หม้อเพื่อนำมาล้างเท้า เมื่อเทน้ำล้างเท้าครั้งแรกน้ำจะไหลไปได้ระยะหนึ่ง พอครั้งที่สองน้ำจะไหลไกลออกไปอีกช่วงหนึ่ง พอเทล้างครั้งที่สามน้ำก็จะไหลออกไปไกลกว่าครั้งที่สอง พระนางปฏาจาราเกิดแสงสว่างขึ้นในจิตว่า ความตายนั้นเกิดขึ้นได้ทุกช่วงชีวิต หากความแน่นนอนไม่ได้ บางคนอาจจะตายช่วงวัยเด็ก บางคนอาจจะตายช่วงวัยกลางคน และบางคนอาจจะตายช่วงวัยชราก็ได้ ขึ้นอยู่กับกรรมที่แต่ละคนสั่งสมไว้ไม่เท่ากัน

จิตของปฏาจาราภิกษุณีได้ยกระดับขั้นสูงสุดจนได้บรรลุเป็นพระอรหันต์ พระนางได้รับการยกย่องจากพระพุทธองค์ว่า ผู้เป็นเลิศ (เอตทัคคะ) ทางทรงพระวินัย

# การเงิน

## ง่ายเมื่อเข้าใจชีวิต



สรุปเนื้อหาอันเป็นหัวใจสำคัญของ “Money 101” เริ่มต้นนับหนึ่งสู่ชีวิตการเงิน  
อุดมสุข หนังสือที่กำลังเป็น best seller มีผู้อ่านแล้วกว่าหนึ่งแสนคนในขณะนี้  
ในเล่มได้รวบรวมหลักคิดและวิธีการบริหารเงินไว้ให้แล้ว เหมาะอย่างยิ่งสำหรับ  
ผู้ที่อยากเริ่มต้นจัดระเบียบชีวิตเรื่องการเงิน

เนื่องจากทีมบรรณาธิการได้ไปประชุมเกี่ยวกับการบริหารงานของสหกรณ์ออมทรัพย์ และมีโอกาสได้พูดคุยกับสมาชิกสหกรณ์อื่น ๆ ถึงสภาพเศรษฐกิจ สังคม ฯลฯ ของประเทศไทย ซึ่งต่างมีความคิดเห็นคล้าย ๆ กันในประเด็นที่ว่า ทำไมปัจจุบันนี้ คนรุ่นใหม่ให้ความสำคัญกับการใช้เงิน การหารายได้ รวมถึงการบริหารการเงิน แตกต่างไปจากคนยุคก่อนมาก คนรุ่นใหม่ต้องการหาเงินให้ได้จำนวนมาก ใช้ระยะเวลาสั้นและไม่ค่อยเก็บสะสม มีเงินก็จะใช้หาความสุขใส่ตัวทันที เช่น การท่องเที่ยวทั้งในและต่างประเทศ การซื้อของราคาแพง การเสาะแสวงหาอาหารการกินที่ดีและมักมีราคาแพง ซึ่งผิดกับคนรุ่นเก่า ที่ต้องอดทนทำงานหนัก เพื่อเก็บเงินก่อนแต่งงาน ซื้อบ้าน ซื้อรถยนต์ เพื่อความพร้อมของครอบครัว เป็นต้น

บทสนทนาที่เราคุยกันยังรวมไปถึงว่า ปัจจุบันวิชาที่ว่าด้วยการบริหารการเงินก็ไม่มีเรียนทั้งในระดับมัธยมและระดับมหาวิทยาลัย ยกเว้นสาขาวิชาที่เกี่ยวข้องเท่านั้น ผู้เขียนคิดว่า นี่คือปัญหาอย่างหนึ่งที่ทำให้คนไทยส่วนใหญ่มีหนี้สินจำนวนมาก มีฐานะทางการเงินไม่ดี จึงนำมาสู่ประเด็นที่ว่า หนี้ครัวเรือนของคนไทยค่อนข้างสูงมากในภาพรวมของประเทศ

ผู้เขียนซื้อหนังสือมาเล่มหนึ่งตั้งแต่ปีที่แล้ว ตั้งใจว่าว่าง ๆ จะลองอ่านดู พอได้อ่านแล้วรู้สึกว่ามีประโยชน์ จึงขอนำมาถ่ายทอด หนังสือเล่มนี้มีชื่อว่า “Money 101” เริ่มต้นนับหนึ่งสู่ชีวิตการเงินอุดมสุข ของ จักรพงษ์ เมษพันธุ์ (The Money Coach) เริ่มพิมพ์ครั้งแรก พ.ศ. 2562 เล่มที่นำมาชวนอ่านนี้ พ.ศ. 2565 พิมพ์ครั้งที่ 17 (ปัจจุบันออกปกใหม่ฉลองคนไทยอ่านทะลุ 1 แสนเล่ม) มีทั้งหมด 15 บท ขอสรุปสาระสำคัญดังนี้

### บทนำ กล่าวถึง ประเด็นสำคัญในการจัดการเงินขั้นพื้นฐาน 4 ประการ ได้แก่

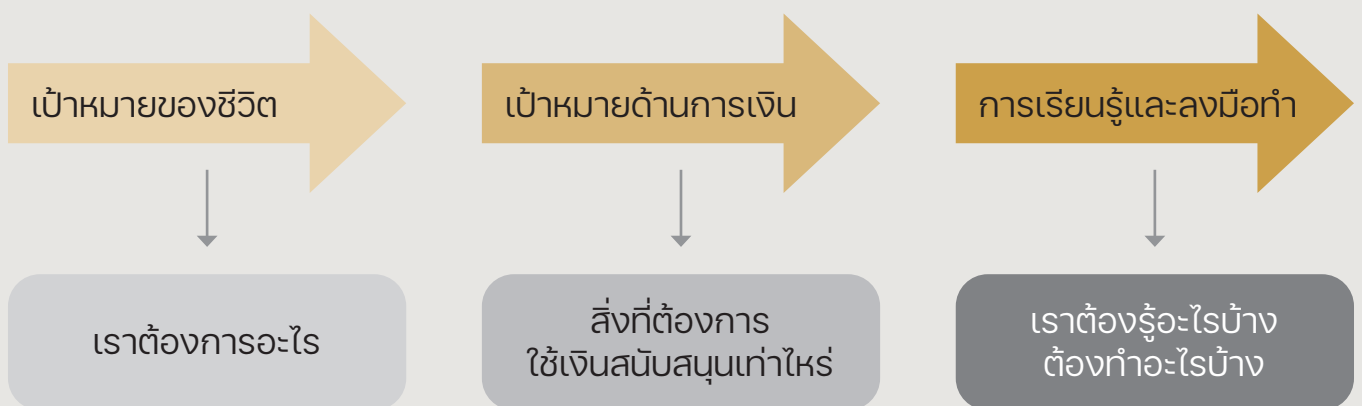
1. หารายได้ (Earning) เลี้ยงตัวได้เพียงพอ
2. จัดการค่าใช้จ่าย (Spending) ได้อย่างเหมาะสม
3. มีเหลือออม (Saving) สะสมไว้เพื่อวัตถุประสงค์ทางการเงินในวันข้างหน้า
4. ลงทุนต่อยอด (Investing) สร้างทรัพย์สินให้เพิ่มพูนและกลายเป็นความมั่งคั่งให้กับตนเองได้

ทักษะดังกล่าวต้องมีให้ครบถ้วนถึงจะมีความสมดุล มีชีวิตที่เบาสบายห่างไกลปัญหาการเงิน โดยสรุปเป็นคำคมสั้นๆ ได้ดังนี้ครับ “หาได้ ใช้เหลือ เผื่อออม และต่อยอดให้งอกเงย”

### บทที่ 1 การเงินง่ายเมื่อเข้าใจชีวิต

คนเราต้องตั้งเป้าหมายในชีวิต กำหนดรูปแบบชีวิตที่ต้องการให้ชัดเจนเสียก่อน

#### ลำดับของเป้าหมาย





\*ภาพนี้เรียกว่า สภาพคล่อง

- เงินฝาก พันธบัตร หุ้นกู้
- ทรัพย์สินให้เช่า
- อุดหนุน
- ลิขสิทธิ์ ฯลฯ

ทรัพย์สิน	หนี้สิน
-----------	---------

- กู้ซื้อบ้าน
- กู้ยืมเพื่อการศึกษา
- หนี้บัตรเครดิต ฯลฯ

ทรัพย์สินสุทธิ = มูลค่าทรัพย์สินรวม - หนี้คงค้างรวม

ถ้าเรามีทรัพย์สินสุทธิเป็นบวก ก็หมายถึง มีสถานะการเงินที่ดี \*การมีทรัพย์สินรวมมากกว่าหนี้สิน มันจะกลายเป็นความมั่งคั่งต่อไปนั่นเอง

### บทที่ 4 เป้าหมายแรกของการออม

โค้ชหนุ่มกล่าวว่า เป้าหมายแรกของการออม คือ “เงินสำรองเผื่อฉุกเฉิน” หมายถึงเราต้องเก็บเงินสำรองเผื่อไว้สำหรับเหตุการณ์ไม่คาดฝันที่อาจส่งผลกระทบต่อตัวเรา เช่น ตกงาน ได้รับค่าจ้างล่าช้า อุบัติเหตุ เจ็บป่วย หรือมีความจำเป็นต้องใช้เงินกะทันหัน ฯลฯ โดยหลักการแล้วตะกร้าเงินสำรองเผื่อฉุกเฉินที่เหมาะสม คือ 6-12 เท่าของรายจ่ายรวมต่อเดือน



**ตัวอย่าง** หากเรามีรายจ่ายต่อเดือนรวมอยู่ที่ 20,000 บาท

เป้าหมายการเงินสำรองเผื่อฉุกเฉินก็จะเท่ากับ  $20,000 \times 6 = 120,000$  บาท หรือเท่ากับ  $20,000 \times 12 = 240,000$  บาท (กรณีต้องการเก็บเงินสำรอง 12 เท่า) บางท่านมีเงินเก็บเป็นก้อนอยู่แล้ว แต่ไม่เคยแบ่งหรือกันไว้สำหรับสำรองเผื่อฉุกเฉินก็สามารถดำเนินการได้เลย เช่น ถ้ามีเงินเก็บอยู่ 300,000 บาท คำนวณแล้วควรมีเงินสำรองฯ 120,000 บาท ก็ให้แยกเงิน 120,000 บาท ไว้เป็นเงินสำรอง ส่วนเงินอีก 180,000 บาท ก็มองหาการลงทุนเพื่อต่อยอดให้กองงายต่อไป

สำหรับคนที่ยังไม่เคยเก็บเงินสำรองมาเลย ก็เริ่มจากการหักเงินออม 10% มาสะสมในตะกร้าเงินสำรองเผื่อฉุกเฉิน กรณีมีภาระ มีค่าใช้จ่ายเยอะเก็บ 10% ไม่นานก็ให้เริ่มเท่าที่ไหว ออมตามกำลังไปก่อนดีกว่าไม่ออมเลยนะครับ ประเด็นที่น่าสนใจคือ เราควรเก็บเงินสำรองเผื่อฉุกเฉินไว้ที่ไหน? หลักคิดสำคัญคือ เงินก้อนนี้ต้องพร้อมนำมาใช้ได้ทันทีเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน จึงมีข้อเสนอแนะดังนี้

1. เงินฝาก ฝากออมทรัพย์หรือฝากประจำก็ได้ รวมถึงฝากกับสหกรณ์ออมทรัพย์ยิ่งดี เพราะถอนได้ตลอดเวลา เงินต้นไม่หาย
2. กองทุนรวมตลาดเงิน หรือกองทุนตราสารหนี้ สภาพคล่องถือว่าดี
3. ซื้อสลากออมสิน สลากออมทรัพย์ต่าง ๆ เหมาะสำหรับคนที่เก็บเงินและลุ้นรางวัลไปด้วย

ขอให้ทุกท่านลองไปคำนวณจำนวนเงินสำรองฉุกเฉินของตัวเองดูนะครับ แล้วลองจัดสรรการออมดู เริ่มเลยนะครับ เพราะนี่คือเป้าหมายแรกของการออมเลยนะครับ



## บทที่ 5 การไม่มีหนี้ (จน) คือลาภอันประเสริฐ

ในทางการเงินเราแบ่งหนี้ออกเป็น 2 ประเภทใหญ่ ๆ คือ “หนี้จน” กับ “หนี้รวย”

หนี้จน หมายถึง หนี้ที่ก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นโดยไม่ได้ประโยชน์นอกเงยอาจมีสาเหตุมาจาก 3 ประการ ดังนี้

1. การใช้จ่ายเกินตัว ฟุ่มเฟือยในสิ่งที่ตัวเองไม่พร้อม ไม่สามารถจ่ายได้ ดำรงชีวิตแบบใช้เงินล่วงหน้า จ่ายทีหลังผ่อนทุกอย่าง สร้างรายจ่ายคงตัวจำนวนมาก จนรายรับเอาไม่อยู่ และจ่ายไม่ไหวในที่สุด
2. การอุปถัมภ์ที่เกินกำลัง บางครั้งในสังคมไทย คนเดียวดูแลทั้งครอบครัว ส่งพ่อแม่ ส่งน้องเรียน รวมไปถึงส่งหลานเรียนอีก เพราะพี่/น้องเอาลูกไปทิ้งไว้ที่พ่อแม่ หรือพี่กู้ซื้อรถให้น้อง ฯลฯ เป็นต้น การอุปถัมภ์ช่วยเหลือคนในครอบครัวเป็นสิ่งที่ดี แต่หากทำแล้วเกินกำลังตัวเอง ขาดสภาพคล่องต้องไปหยิบยืมหรือกู้เขามา สุดท้ายจะเกิดปัญหาตามมา อีกประเด็นที่น่าสนใจคือ คนในครอบครัวไม่หยิบจับอะไรเลย เสพติดสภาวะพึ่งพิง รอให้คนอื่นมาช่วย อันนี้ต้องกลับไปบริหารจัดการคนในครอบครัวกันก่อนนะครับ

3. การลงทุนที่ผิดพลาด ช่วงหลังพบปัญหานี้มาก เนื่องจากคนรุ่นใหม่ต้องการรวยเร็ว ไม่ศึกษาข้อมูลด้านการเงิน การลงทุนให้ดี บางคนอาจถูกมิจฉาชีพหลอกลวง จนทำให้ชีวิตจมอยู่กับหนี้หาทางออกไม่ได้

หนี้รวย หมายถึง หนี้ที่สร้างรายได้เพิ่ม เป็นลักษณะของการกู้ยืมเงินเพื่อนำไปลงทุนในสินทรัพย์ที่สร้างกระแสเงินสดได้ ตัวอย่างเช่น ซื้อทาวน์เฮ้าส์มา 1 หลัง ราคา 1,350,000 บาท ชำในแบ่งเป็นห้องเช่าเล็ก ๆ ได้ 10 ห้อง ทาวน์เฮ้าส์หลังนี้เก็บค่าเช่าได้เดือนละ 22,000 บาท ซึ่งมีภาระต้องผ่อนชำระค่าเช่าซื้อเดือนละ 12,500 บาท ดังนั้นในแต่ละเดือนจะมีเงินเหลือ  $22,000 - 12,500 = 9,500$  บาท ทำให้การกู้ยืมเงินซื้อทาวน์เฮ้าส์เพื่อปล่อยเช่าครั้งนี้ จึงเป็นการสร้าง “หนี้รวย”

นี่เป็นเพียงตัวอย่าง การลงทุนการสร้างหนี้รวย ไม่ใช่เรื่องง่าย หากมีความผิดพลาด เช่น ไม่มีคนมาเช่าห้องหรือเก็บค่าเช่าไม่ได้ กระแสเงินสดสุทธิจะติดลบทันที ทาวน์เฮ้าส์หลังเดียวกันแทนที่จะสร้างหนี้รวย อาจเป็นการสร้างหนี้จนได้เช่นเดียวกัน ก่อนจบบทนี้ท่านผู้อ่านลองกลับไปทบทวนสถานะการเงินของตัวเองว่า คุณกำลังสะสมหนี้ประเภทไหนอยู่ หนี้รวยหรือหนี้จนครับ!

## บทที่ 6 ฝันอยากได้อะไร.....ต้องมีแผน

การซื้อบ้าน ซื้อรถยนต์ การแต่งงาน ศึกษาต่อ ท่องเที่ยว ต่างประเทศ ฯลฯ ความฝันหรือความต้องการเหล่านี้ เป็นเรื่องที่ต้องวางแผนให้ดี เพราะถ้าเราใช้วิธีคิดซื้อมาก่อน แล้วค่อยมาผ่อนจ่ายทีหลังในทุกสิ่งทุกอย่างพร้อมกัน รับประกันว่า “เหนื่อยกันยาว ๆ แน่นอน” ตัวอย่างเช่น การซื้อรถยนต์ พบว่ามีเรื่องที่ต้องพิจารณากันหลายประเด็น เช่น

1. ความจำเป็นในการซื้อ การเดินทางของเราทุกวันนี้สะดวกไหม ต้องมีภรรยา มีลูกโดยสารไปด้วยหรือไม่ มีภารกิจต้องเดินทางต่างจังหวัดบ่อยหรือไม่ ใช้รถไฟฟ้า รถโดยสารสาธารณะสะดวกกว่า ประหยัดกว่าไหม ปัจจัยต่างๆ เหล่านี้ควรนำมาพิจารณาให้รอบคอบ ไม่ควรซื้อเพราะการลดราคา มีของแถมมากมาย หรือเร่งซื้อเพื่อได้สิทธิประโยชน์ทางภาษี ฯลฯ เป็นต้น

2. สภาพคล่องหลังการซื้อ เมื่อเราพิจารณาตามข้อ 1 แล้วเห็นว่าจำเป็น เราต้องพิจารณาความพร้อมหรือสภาพคล่องของเราหลังการซื้อ ในประเด็นต่างๆ เช่น

- 2.1 เงินผ่อนชำระ 5 - 7 ปี ส่งผลกระทบต่อสภาพคล่องของเราไม่น้อยเลยทีเดียว
- 2.2 ค่าน้ำมัน ค่าทางด่วน ค่าจอดรถ (ถ้ามี)
- 2.3 ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษา เช่น ตรวจสอบสภาพตามระยะเวลาที่กำหนด เปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่อง ฯลฯ
- 2.4 ค่าประกันภัย มีทั้งภาคบังคับ คือ พ.ร.บ. บุคคลที่ 3 รวมทั้งประกันภัยภาคสมัครใจประเภท 1, 2, 3 ถือเป็นภาระช่วยหากเกิดเหตุไม่คาดฝัน
- 2.5 ภาษีประจำปี ถือเป็นค่าใช้จ่ายบังคับต้องจ่ายเป็นประจำทุกปีเพื่อต่ออายุทะเบียนรถ อัตราภาษีจะแตกต่างกันไปตามขนาดเครื่องยนต์และอายุของรถยนต์



ตัวอย่างเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายรายเดือน ระหว่างเดินทางแบบเดิมกับซื้อรถใหม่

เดินทางแบบเดิม	ซื้อรถใหม่สำหรับการเดินทาง
เงินเดือน 25,000 บาท ค่าใช้จ่ายอื่น 12,000 บาท	เงินเดือน 25,000 บาท ค่าใช้จ่ายอื่น 12,000 บาท
ค่ามอเตอร์ไซด์ 500 บาท ค่ารถไฟฟ้า 1,500 บาท	ค่าผ่อนรถ 7,000 บาท ค่าน้ำมัน 4,000 บาท ค่าทางด่วน 1,000 บาท
เงินคงเหลือ 11,000 บาท (สภาพคล่อง)	เงินคงเหลือ 1,000 บาท (สภาพคล่อง)

ถ้าเราพิจารณาเงินคงเหลือ (สภาพคล่อง) การซื้อรถครั้งนี้ อาจจะเป็นปัญหาระยะยาวกับเราได้ก็อาจเลื่อนการซื้อออกไปก่อน ในขณะที่เดียวกันก็ควรเก็บสะสมเงินคงเหลือไว้ สามารถนำไปเป็นเงินดาวน์ได้ ถ้าจำเป็นต้องซื้อรถในโอกาสข้างหน้า

ในกรณีของการซื้อบ้านหรือกรณีอื่น ๆ ที่ต้องใช้เงินจำนวนมาก สามารถใช้หลักการนี้ไปพิจารณาได้โดยให้ดูความจำเป็นและความเหมาะสม บวกด้วยความพร้อมทางการเงิน ซึ่งพิจารณาได้จากสภาพคล่องหลังการซื้อ

ในยุคก่อนๆ เราจะถูกสอนว่าอยากได้อะไรให้เก็บเงินสะสมไว้ อย่างน้อยก็เป็นเงินดาวน์ เพื่อให้มั่นใจได้ว่าเมื่อซื้อแล้วจะไม่เป็นปัญหากับสภาพคล่องทางการเงินในภายหลัง แต่ในสภาพสังคมของคนยุคใหม่ “วัฒนธรรม Fast Food ซื้อก่อนผ่อนทีหลัง” ทำให้วิธีบริหารการเงินเปลี่ยนแปลงไป จึงมีคนจำนวนไม่น้อยที่ไม่ประเมินตัวเองไม่วางแผนการเงิน อาจนำมาซึ่งปัญหาทางการเงิน และเป็นปัญหาต่อเนื่องทางสังคมของคนยุคใหม่ในปัจจุบันนี้





## บทที่ 7 วางแผนรับมือกับเรื่องร้าย ๆ

การใช้ชีวิตในทุกวันนี้ไม่ได้ง่ายเหมือนในอดีต อาจมีเรื่องราวที่ไม่คาดฝันเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา เช่น เจ็บป่วย ประสบอุบัติเหตุ เสียชีวิต รับผิดชอบจากการปฏิบัติหน้าที่การงาน ภาระจากการค้าประกัน ญาติพี่น้อง เจ็บป่วย ฯลฯ เป็นต้น ในบทนี้จะขอเน้นไปที่การจัดการความเสี่ยงเฉพาะตัวบุคคล ซึ่งมีแนวทางอยู่ 2 ประการ

1. การป้องกัน เน้นการหลีกเลี่ยงและลดโอกาสในการเกิดปัญหา เช่น หลีกเลี่ยงการกระทำที่เสี่ยงให้เกิดอันตราย นอนพักผ่อนให้เพียงพอ กินอาหารที่มีประโยชน์ ออกกำลังกาย ควบคุมอารมณ์ไม่เครียด ถ้าปฏิบัติได้ตามนี้ ก็จะเป็นการป้องกันชีวิตที่ดี ลดความเสี่ยงที่จะเกิดสิ่งไม่ดีไม่พึงประสงค์ลงได้
2. การวางแผนรับมือความเสี่ยง แนวทางที่นิยมในปัจจุบันคือการทำประกันชีวิต คนที่ควรทำประกันชีวิต คือ บุคคลที่มีภาระรับผิดชอบ อุปการะการเงิน ให้ผู้อื่น (เช่น ลูก คู่ชีวิต พ่อ แม่) ซึ่งหากบุคคลนั้นจากไปก่อนวัยอันควร คนที่อุปการะอยู่จะได้รับผลกระทบทางการเงินและการดำรงชีวิต

การทำประกันชีวิต มีหลักในการคิดคำนวณว่า เราควรซื้อจำนวนเท่าใด โดยพิจารณาให้ครอบคลุม เช่น ภาระหนี้สินที่เรามี วงเงินที่บุคคลในอุปการะควรมี

และสามารถดำเนินชีวิตต่อไปได้ ฯลฯ การประกันชีวิต ก็มีให้เลือกได้หลายแบบ เช่น

- 2.1 แบบตลอดชีพ (Whole Life)
- 2.2 แบบสะสมทรัพย์ หรือออมทรัพย์ (Endowment)
- 2.3 แบบชั่วระยะเวลา (Term Insurance)
- 2.4 แบบประกันควบการลงทุน (Unit-Link)

นอกจากนี้ท่านผู้อ่านซึ่งเป็นข้าราชการ อาจมีสวัสดิการจากทางราชการ เช่น การเบิกค่ารักษาพยาบาล ค่าห้องพัก ฯลฯ ก็ลองพิจารณาดูว่า มีความเพียงพอต่อความเสี่ยงของเราหรือไม่ ก่อนตัดสินใจทำประกันรายละเอียดต่าง ๆ ผู้เขียนคิดว่า สามารถศึกษาได้จากข้อมูลสื่อสาธารณะต่าง ๆ ได้ทั่วไป จำไว้ว่า “หากเราเตรียมพร้อมรับมือกับเรื่องร้าย ๆ แล้ว ชีวิตคุณจะพานพบแต่เรื่องดี ๆ”

ทั้งหมดนี้ ผู้เขียนได้พยายามถ่ายทอดความรู้ดี ๆ โดยสรุป จากหนังสือ “Money 101” เริ่มต้นนับหนึ่งสู่ชีวิตการเงินอุดมสุขของ จักรพงษ์ เมษพันธุ์ (The Money Coach) คิดว่าน่าจะเป็นประโยชน์กับท่านสมาชิกไม่มากก็น้อย ฉบับนี้ใช้หน้าวารสารไปพอสมควรแล้ว บทที่ 8-15 ขอไปสรุปในฉบับถัดไป “โชคดี มีเงินใช้ทุกท่านครับ” 🍀

# ผลของ การทวงรัด ปฏิบัติและ การละเว้น ปฏิบัติหน้าที่ ทางราชการ

การทวงรัด การปฏิบัติหรือการละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ทางราชการโดยมิชอบ ถือเป็นความผิดวินัยอย่างร้ายแรง และสร้างผลเสียหายในวงกว้าง ภาครัฐจึงได้มีกฎหมายคุ้มครองประชาชนไม่ให้ถูกเอาเปรียบจากการกระทำโดยมิชอบของ “เจ้าพนักงาน”

ปัจจุบันประชาชน มีความรู้ความเข้าใจ เรื่องสิทธิและเสรีภาพ มีการตรวจสอบ การทำงานของเจ้าพนักงาน เมื่อพบเห็น เจ้าพนักงานกระทำความผิดก็จะ มีการดำเนินการเพื่อให้เจ้าพนักงานผู้นั้นต้อง รับโทษ เจ้าพนักงานนั้นเป็นบุคคลที่กฎหมาย กำหนดให้ทั้งอำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบ ในการปฏิบัติหน้าที่ ซึ่งอาจได้รับทั้งคุณและโทษ จากบทบัญญัติของกฎหมายจึงต้องกระทำการ ด้วยความระมัดระวัง และหากกระทำการนอก ขอบเขตที่กฎหมายให้ไว้ ก็มีมาตรการลงโทษ เจ้าพนักงานไว้เป็นการเฉพาะซึ่งมีบทลงโทษที่หนัก ยิ่งกว่าบุคคลธรรมดาทั่วไป

“เจ้าพนักงาน” หมายถึง ผู้ที่ได้รับการแต่งตั้ง ตามกฎหมายให้ปฏิบัติหน้าที่ราชการไม่ว่าประจำ

หรือชั่วคราว นั่นก็หมายถึง ข้าราชการ พนักงาน ราชการ ลูกจ้างประจำ หรือเจ้าหน้าที่ที่ได้รับ การแต่งตั้งให้ทำหน้าที่ในเรื่องนั้น ๆ หากเป็น ในระบบราชการเมื่อได้รับการแต่งตั้งให้ปฏิบัติ หน้าที่ใดๆ แล้ว หากเจ้าหน้าที่ผู้นั้นปฏิบัติหน้าที่ โดยมิชอบ ต้องถูกดำเนินการทางวินัยส่วนหนึ่ง แล้วยังต้องถูกดำเนินคดีตามประมวลกฎหมาย อาญาอีกส่วนหนึ่งต่างหากด้วยแต่จะเป็นความผิด ทางอาญาเรื่องใด มาตราใดก็แล้วแต่ฐานความผิด ที่ได้กระทำไป

ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา157บัญญัติว่า “ผู้ใดเป็นเจ้าพนักงาน ปฏิบัติหรือละเว้นการปฏิบัติ หน้าที่โดยมิชอบเพื่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้หนึ่ง ผู้ใด หรือปฏิบัติหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ โดยทุจริต ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่1ปี ถึง 10ปี



หรือปรับตั้งแต่ 2,000 บาท ถึง 20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

สรุปได้ว่า การปฏิบัติหน้าที่ตามความหมายของมาตรา 157 เป็นการกระทำในตำแหน่งที่ได้รับ การแต่งตั้งในฐานะเจ้าพนักงานที่มีใช่เป็นการกระทำในเรื่องส่วนตัวหรือนอกเหนือตำแหน่งหน้าที่ เมื่อกระทำตามตำแหน่งหน้าที่แล้ว แม้ว่าจะเป็นการกระทำล้าออกนอกขอบเขตของกฎหมายในตำแหน่งหน้าที่นั้น หรือทำโดยปราศจากอำนาจของกฎหมายที่บัญญัติเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของบุคคลในตำแหน่งนั้นก็ตาม

*เจ้าพนักงานนั้นเป็นบุคคลที่กฎหมายกำหนดให้มีทั้งอำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบในการปฏิบัติภารกิจกระทำการนอกขอบเขตที่กฎหมายให้ไว้ ก็มีมาตรการลงโทษเจ้าพนักงานไว้เป็นการเฉพาะ ซึ่งมีบทลงโทษที่หนักยิ่งกว่าบุคคลธรรมดาทั่วไป*

ก็ถือว่าเป็นการปฏิบัติหน้าที่อันเป็นความผิดตามมาตรา 157 โดยแบ่งได้เป็น 2 สถาน

1. ผู้ใดเป็นเจ้าพนักงานปฏิบัติหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบเพื่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้หนึ่งผู้ใด
2. ผู้ใดเป็นเจ้าพนักงานปฏิบัติหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่โดยทุจริต

“การทุจริต” เป็นภัยร้ายแรงสำคัญที่ทำให้ความมั่นคงของชาติ รัฐบาลได้มีนโยบายในการป้องกันและปราบปรามการทุจริตทุกรัฐบาล ซึ่งปัจจุบันคณะรัฐมนตรีได้แถลงนโยบายต่อรัฐสภาเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2554

“ข้อ 8.1.5 เสริมสร้างมาตรฐานด้านคุณธรรม จริยธรรม และธรรมาภิบาล ให้แก่ข้าราชการและเจ้าหน้าที่ของรัฐ และพัฒนาความโปร่งใสในการปฏิบัติงานของหน่วยงานภาครัฐพร้อมทั้งป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบของข้าราชการและเจ้าหน้าที่ของรัฐอย่างจริงจัง เพื่อให้ภาคราชการเป็นที่เชื่อถือไว้วางใจแก่ประชาชนด้วยกระบวนการมีส่วนร่วมของภาคประชาชนและชุมชน...”

คำว่า “ทุจริต” ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 1(1) หมายถึง “เพื่อแสวงหาประโยชน์ที่มีควร ได้โดยชอบด้วยกฎหมายสำหรับตนเองหรือผู้อื่น”

คำว่า “ทุจริตต่อหน้าที่” ตามพระราชบัญญัติ ประกอบรัฐธรรมนูญ ว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต พ.ศ. ๒๕๖๑ มาตรา 4 “ทุจริตต่อหน้าที่” หมายความว่า ปฏิบัติหรือละเว้นการปฏิบัติใดๆ ในตำแหน่งหรือหน้าที่ หรือปฏิบัติหรือละเว้นการปฏิบัติใดๆ ในพฤติการณ์ที่อาจทำให้ผู้อื่นเชื่อว่ามีตำแหน่งหรือหน้าที่ ทั้งที่ตนมิได้มีตำแหน่งหรือหน้าที่นั้น หรือใช้อำนาจในตำแหน่งหรือหน้าที่ ทั้งนี้ เพื่อแสวงหาประโยชน์ ที่มีควรได้โดยชอบสำหรับตนเองหรือผู้อื่น หรือกระทำการอันเป็นความผิดต่อตำแหน่งหน้าที่ราชการหรือ ความผิดต่อตำแหน่งหน้าที่ในการยุติธรรมตามประมวลกฎหมายอาญาหรือตามกฎหมายอื่น

### การทุจริตและประพฤตินิชอบ ต่อหน้าที่ราชการ มีองค์ประกอบ 3 ประการ คือ

1. มีหน้าที่ราชการที่จะต้องปฏิบัติหน้าที่ราชการนั้น อาจเกิดจากกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง หรือได้รับมอบหมาย

2. ได้ปฏิบัติหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ราชการโดยมิชอบ

สำหรับการละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ราชการ หมายถึง มีหน้าที่ราชการที่จะต้องปฏิบัติ แต่ไม่ปฏิบัติหรืองดเว้นไม่กระทำการตามหน้าที่ จะต้องเป็นกรณีที่จงใจหรือเจตนาที่จะไม่ปฏิบัติหน้าที่ของตน ไม่ใช่เรื่องพลั้งเผลอ หลงลืม หรือเข้าใจผิด

ส่วนคำว่า “โดยมิชอบ” หมายถึง “ไม่เป็นไปตามกฎหมายและระเบียบแบบแผนของทางราชการ และทำนองคลองธรรม”

3. เพื่อให้ตนเองหรือผู้อื่นได้ประโยชน์ที่มีควรได้ “ประโยชน์” หมายความว่า สิ่งที่เป็นผลดีหรือเป็นคุณหรือผลที่ได้ตามต้องการ ประโยชน์ อาจเป็นทรัพย์สิน เงินทอง หรือการอื่นใดที่เป็นผลได้ตามต้องการโดยมิจำเป็นต้องเป็นทรัพย์สิน เช่น ประโยชน์ในการได้สิทธิบางอย่าง



*การกระทำล้าออกนอกขอบเขตของกฎหมายในตำแหน่งหน้าที่นั้น หรือทำโดยปราศจากอำนาจของกฎหมายที่บัญญัติเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของบุคคลในตำแหน่งนั้นก็ตาม ก็ถือว่าเป็นการปฏิบัติหน้าที่อันเป็นความผิด*

หรือได้รับบริการพิเศษ เป็นต้น โดยจะต้องเป็นประโยชน์ที่ไม่มีสิทธิที่จะได้รับโดยชอบธรรม

การทุจริตในหน่วยงานราชการมีหลายรูปแบบ เช่น การเรียกรับ บังคับ ช่มชู้ หรือหาประโยชน์ใส่ตนและพวกพ้อง การสมยอม การรู้เห็นเป็นใจ การเพิกเฉย การละเว้นการกระทำในการที่ต้องปฏิบัติการรับผิดชอบตามหน้าที่แต่ยกยอกเบียดบังซึ่งทรัพย์สินของราชการ การปลอมแปลง หรือการกระทำใด ๆ อันเป็นเท็จ เป็นต้น



การทุจริตอาจทุจริตเป็นตัวเงินหรือเป็นประโยชน์อื่นก็ได้ ผู้ที่ทำความผิดจะต้องได้รับโทษตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 18 ได้กำหนดโทษ ที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดไว้ 5 สถาน ตามลำดับความร้ายแรงของการกระทำความผิด คือ (1) ประหารชีวิต (2) จำคุก (3) กักขัง (4) ปรับ (5) ริบทรัพย์สิน

สำหรับความผิดทางวินัย ผู้ทุจริตนั้นก็ต้องรับผิดตามพระราชบัญญัติระเบียบข้าราชการพลเรือน พ.ศ. 2551 มาตรา 85(1) บัญญัติไว้ว่า “ปฏิบัติหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ราชการโดยทุจริตเป็นความผิดวินัยอย่างร้ายแรง” และความผิดวินัยกรณีทุจริตต่อหน้าที่ราชการนั้น คณะรัฐมนตรีได้มีมติควรให้ลงโทษไล่ออกจากราชการสถานเดียว แม้จะรับราชการมานานหรือมีคุณความดีหรือนำเงินที่ทุจริตมาคืนแล้ว ก็ไม่สามารถนำมาลดหย่อนโทษลงได้ ซึ่งการถูกไล่ออกจากราชการนั้นจะทำให้ผู้ถูกลงโทษไม่มี

สิทธิที่จะได้รับเงินบำเหน็จบำนาญ นอกจากนี้ บางกรณีผู้ทุจริตและผู้เกี่ยวข้อง ยังต้องรับผิดชอบใช้เงินค่าเสียหายให้แก่ทางราชการอีกด้วย

### โทษทางวินัยตามพระราชบัญญัติระเบียบข้าราชการพลเรือน พ.ศ. 2551 มี 5 สถาน คือ

1. ภาคทัณฑ์ เป็นโทษสำหรับกรณีกระทำผิดวินัยเล็กน้อย
2. ตัดเงินเดือน เป็นการลงโทษตัดเงินเดือนเป็นจำนวนเปอร์เซ็นต์ของเงินเดือน และเป็นจำนวนเดือน
3. ลดเงินเดือน เป็นการลงโทษโดยลดเงินเดือนเป็นจำนวนเปอร์เซ็นต์
4. ปลดออก เป็นการลงโทษให้พ้นจากราชการโดยได้รับบำเหน็จ บำนาญเสมือนผู้นั้นลาออกจากราชการ
5. ไล่ออก เป็นการลงโทษให้พ้นจากราชการโดยไม่ได้รับบำเหน็จ บำนาญ

### การลงโทษทางวินัยแบ่งออกเป็น 2 กรณี

- กรณีความผิดไม่ร้ายแรง 1. ภาคทัณฑ์ 2. ตัดเงินเดือน 3. ลดเงินเดือน
- กรณีความผิดร้ายแรง 1. ปลดออก 2. ไล่ออก
- \*\*\*ผู้ที่เกี่ยวข้องและผู้บังคับบัญชา อาจต้องร่วมรับผิดชอบหากู้เห็นแต่เพิกเฉยไม่ห้ามปรามหรือท้วงติงในการกระทำความผิด

### กรณีตัวอย่างการทุจริต

1. กรณีการเบิกจ่ายเงินค่าแรงงานและค่าตอบแทนโครงการก่อสร้างสนามกีฬา
2. กรณีการจัดหาพัสดุด่วนเป็นเท็จ
3. กรณีเจ้าหน้าที่นำรถยนต์ของทางราชการไปใช้ธุระส่วนตัว และการเบิกจ่ายน้ำมันเท็จ
4. กรณีเจ้าหน้าที่เรียกรับเงินหรือสิ่งตอบแทนเพื่อแลกเปลี่ยนกับการอนุญาตต่าง ๆ เช่น ขอดัดตั้งป้าย ขอทำทางเชื่อม หรือการทำสัญญาจัดซื้อจัดจ้าง
5. กรณีการทุจริตการตรวจรับพัสดุ

# Digital Wellbeing

## เทคนิคสร้างสมดุลสุขภาวะดิจิทัลคนวัยทำงาน

“เทคโนโลยีไม่ใช่เครื่องมือที่จะควบคุมชีวิตเรา แต่เป็นเครื่องมือที่เราควบคุม”  
- Bill Gates ผู้ก่อตั้ง Microsoft

เมื่อเทคโนโลยีเข้ามามีบทบาทสำคัญในทุกแง่มุมของชีวิต โดยเฉพาะวัยทำงานที่ต้องใช้คอมพิวเตอร์และสมาร์ทโฟนเป็นเครื่องมือหลักในการทำงาน รวมทั้งการติดต่อสื่อสาร การหาข้อมูลความรู้ ไปจนถึงการหาความบันเทิงต่าง ๆ จนบางครั้งเราอาจหลงลืมไปว่า การพึ่งพาเทคโนโลยีมากเกินไปอาจส่งผลเสียต่อสุขภาพกายและสุขภาพจิตได้ เช่น ปวดหลัง ปวดคอ ตาพร่า นอนไม่หลับ

“Digital Wellbeing” จึงเป็นสิ่งสำคัญที่เราทุกคนควรมี นั่นคือการมุ่งมั่นสร้างสมดุลในการใช้เทคโนโลยีในชีวิตประจำวัน เพื่อให้มีสุขภาวะที่ดีทั้งกายและใจ บทความนี้จะชวนคุณไปสำรวจพฤติกรรมและปรับสมดุลสุขภาวะดิจิทัล โดยผ่านเครื่องมือผู้ช่วยสร้างสมดุลสุขภาวะดิจิทัลต่าง ๆ จากอุปกรณ์ใกล้ตัว

จากผลสำรวจพฤติกรรมการใช้อินเทอร์เน็ตของคนไทยในปี 2566 โดยสำนักงานคณะกรรมการดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สดช.) พบว่า

- คนไทยเข้าถึงอินเทอร์เน็ต 89.5% เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าที่ 88%
- คนไทยใช้เวลาบนอินเทอร์เน็ตเฉลี่ย 7 ชั่วโมง 25 นาทีต่อวัน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าที่ 7 ชั่วโมง 4 นาที
- กิจกรรมที่คนไทยนิยมทำบนอินเทอร์เน็ต ได้แก่ รับชมวิดีโอคอนเทนต์ ฟุดคุยบนบล็อกและกระทู้ ธุรกรรมการเงิน โอนเงินผ่านเว็บไซต์ ชอปปิงออนไลน์ และสื่อความบันเทิงในโลกออนไลน์



## Digital Wellbeing คืออะไร ทำไมจึงสำคัญ?

Digital Wellbeing หรือ “สุขภาวะดิจิทัล” หมายถึง การมีสุขภาพที่ดีทั้งกายและใจในยุคดิจิทัล นั่นคือ การใช้เทคโนโลยีอย่างมีสติ ควบคุมการใช้งานอย่างเหมาะสม ไม่ปล่อยให้เทคโนโลยีเข้ามาควบคุมชีวิต

ความสำคัญของการมีสุขภาวะดิจิทัล (Digital Wellbeing) มีดังนี้

1. ช่วยให้มีสุขภาพกายและสุขภาพจิตที่ดี
2. เพิ่มประสิทธิภาพการทำงานและการเรียนรู้
3. เสริมสร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับคนรอบข้าง
4. ลดความเครียด ความวิตกกังวล และภาวะซึมเศร้า
5. ทำให้มีเวลากับสิ่งที่สำคัญในชีวิตมากขึ้น

## ดัชนีชี้วัดสุขภาวะดิจิทัลของคนไทย

จากผลการศึกษาเพื่อพัฒนา “ดัชนีชี้วัดสุขภาวะดิจิทัลของคนไทย” หรือ Thailand Cyber Wellness Index ของโครงการอุ่นใจไซเบอร์ที่ AIS ร่วมกับมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี (มจธ.) ได้แบ่งทักษะดิจิทัลที่ครอบคลุมพฤติกรรมการใช้งานดิจิทัลของคนไทยออกเป็น 7 ด้าน ได้แก่ ทักษะการใช้ดิจิทัล (Digital Use) ทักษะการรู้เท่าทันดิจิทัล (Digital Literacy) ทักษะด้านการสื่อสารและการทำงานร่วมกันบนดิจิทัล (Digital Communication and Collaboration) ทักษะด้านสิทธิทางดิจิทัล (Digital Rights) ทักษะด้านความมั่นคง

ความปลอดภัยทางไซเบอร์ (Cyber Security and Safety) ทักษะด้านการกลั่นแกล้งทางไซเบอร์ (Cyberbullying) และทักษะด้านความสัมพันธ์ทางดิจิทัล (Digital Relationship)

ผลการสำรวจกลุ่มตัวอย่าง 7 ภูมิภาค 77 จังหวัด รวม 21,862 คน พบว่า สุขภาวะดิจิทัลของคนไทย ปี 2566 โดยเฉลี่ยอยู่ที่ระดับ “พื้นฐาน” (Basic) แต่เมื่อพิจารณาแต่ละระดับ พบว่า ส่วนใหญ่ร้อยละ 44.04 อยู่ใน “ระดับต้องพัฒนา” (Improvement) ซึ่งแสดงให้เห็นว่าประเทศไทยจำเป็นต้องสร้างความรู้ความเข้าใจในการใช้ดิจิทัลให้กับประชาชนเพิ่มขึ้น เนื่องจากระดับต้องพัฒนาเป็นกลุ่มที่เสี่ยงต่อการใช้ดิจิทัลได้อย่างไม่เหมาะสม

การใช้เวลานำจอดิจิทัลที่เหมาะสมกับแต่ละช่วงวัย องค์การอนามัยโลก (WHO) แนะนำว่า

- เด็กอายุต่ำกว่า 2 ปี : ควรหลีกเลี่ยงการใช้หน้าจอ
- เด็กอายุ 2-5 ปี : ควรใช้เวลาไม่เกิน 1 ชั่วโมงต่อวัน และควรดูเฉพาะสิ่งที่ส่งเสริมพัฒนาการทางการศึกษา
- เด็กอายุ 5 ปีขึ้นไป : ไม่ควรเกิน 2 ชั่วโมงต่อวัน และไม่เกิน 3 ชั่วโมงต่อวันในช่วงสุดสัปดาห์
- ผู้ใหญ่ : ควรเฉลี่ยแล้วไม่เกินวันละ 2 ชั่วโมง จึงจะถือว่าเป็นเวลาที่ไม่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพ

## เทคนิคการสร้างสุขภาวะดิจิทัล

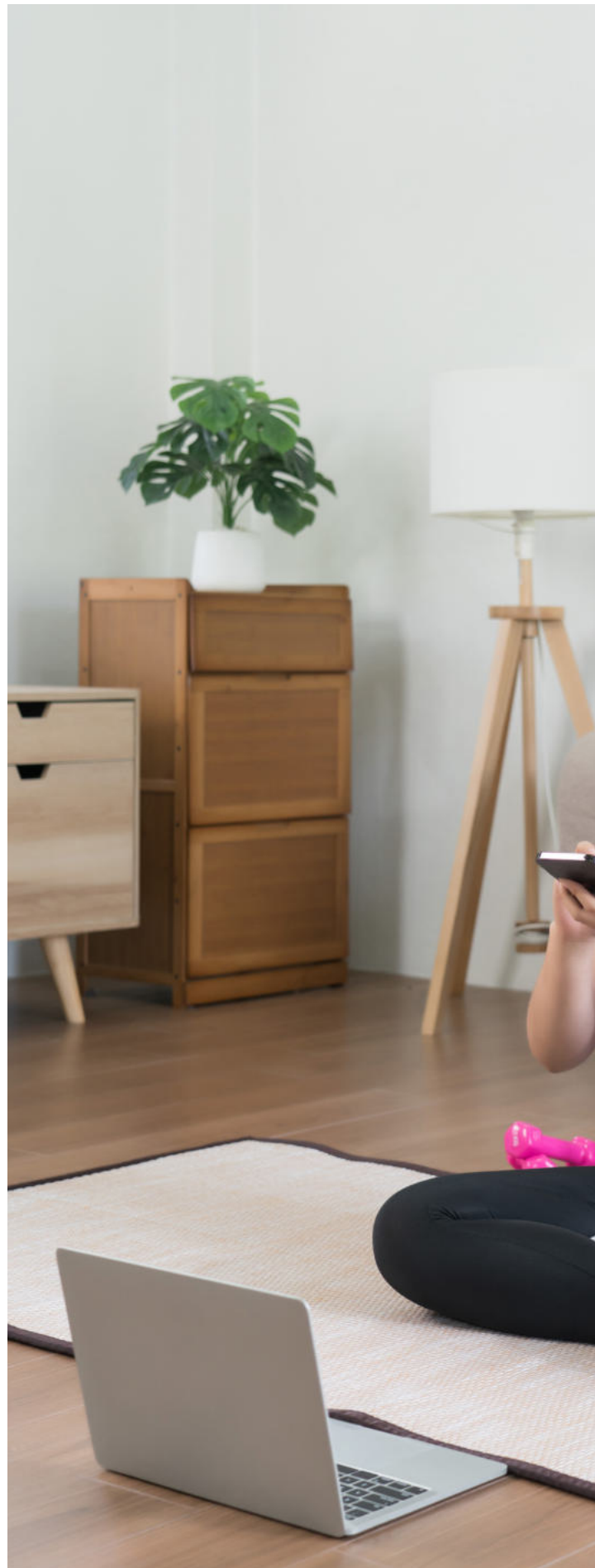
การที่เราจะใช้เทคโนโลยี เครื่องมือ และสื่อดิจิทัลอย่างเหมาะสม ไม่ส่งผลเสียจนทำลายสมดุลระหว่างชีวิตจริงและโลกออนไลน์ จำเป็นต้องมีการจัดการใน 3 ด้าน ได้แก่

1. การดูแลสุขภาพบนโลกดิจิทัล (Digital Health) ปกป้องสุขภาพกายและสุขภาพจิตในการใช้งานโลกดิจิทัล
2. การบริหารจัดการเวลาหน้าจอ (Screen Time Management) จัดสรรเวลาในการใช้งานอุปกรณ์และสื่อดิจิทัลได้อย่างสมดุล
3. การมีส่วนร่วมอย่างสร้างสรรค์ในชุมชนดิจิทัล ร่วมเสริมสร้างชุมชนดิจิทัลที่ดี และหลีกเลี่ยงผลกระทบเชิงลบ

## โดยมีเทคนิคการจัดการเพื่อสร้างสุขภาวะดิจิทัลได้ง่าย ๆ ดังนี้

1. กำหนดเวลาการใช้งานเทคโนโลยี : ตั้งเวลาการใช้งานโซเชียลมีเดีย แอปพลิเคชัน และเว็บไซต์ต่างๆ
2. ปิดการแจ้งเตือน : ปิดการแจ้งเตือนจากโซเชียลมีเดีย แอปพลิเคชัน และเว็บไซต์ต่างๆ
3. หาเวลานอกจอ : หาเวลาทำกิจกรรมที่ไม่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยี เช่น อ่านหนังสือ ออกกำลังกาย พบปะผู้คน
4. ใช้แอปพลิเคชันช่วย : ใช้แอปพลิเคชันช่วยควบคุมการใช้งานเทคโนโลยี เช่น ScreenZen, Moment-Screen Time Tracker, OffScreen, ActionDash เป็นต้น
5. ดูแลสุขภาพกายและสุขภาพจิต : ทานอาหาร ออกกำลังกาย นอนหลับพักผ่อนให้เพียงพอ ฝึกสมาธิ
6. สร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับคนรอบข้าง : ใช้เวลากับครอบครัว เพื่อน พุดคุย ทำกิจกรรมร่วมกัน

หลัก 20-20-20 คือหนึ่งในวิธีปกป้องดวงตาจากการใช้งานหน้าจอ โดยการพักสายตาเป็นประจำทุก 20 นาที ละสายตาจากหน้าจอ และมองไปยังวัตถุที่อยู่ไกลออกไปประมาณ 20 ฟุต เป็นเวลา 20 วินาที



สุขภาวะดิจิทัล  
ของคนไทย โดยเฉลี่ย  
อยู่ที่ระดับ “พื้นฐาน”  
แต่เมื่อพิจารณาแต่ละ  
ระดับ พบว่าส่วนใหญ่  
ร้อยละ 44.04 อยู่ใน  
“ระดับต้องพัฒนา”



## แอปพลิเคชัน ผู้ช่วยสร้างสุขภาวะทางดิจิทัล

ระบบปฏิบัติการของโทรศัพท์มือถือบางรุ่นจะมีคุณสมบัติเพื่อส่งเสริมสุขภาวะดิจิทัล โดยใช้ชื่อฟีเจอร์แบบตรงตัวว่า Digital Wellbeing ใน Android หรือ Screen Time ใน iOS ที่จะช่วยบันทึกและรายงานผลว่า ในแต่ละวันคุณได้ใช้เวลาไปกับแอปพลิเคชันใดบ้าง หรือทำกิจกรรมประเภทใดในสมาร์ทโฟนมากที่สุด นอกจากนี้ ยังสามารถดาวน์โหลดแอปพลิเคชันอื่น ๆ ที่มีคุณสมบัติในการสร้างสุขภาวะดิจิทัลได้ ดังนี้



**ActionDash** : สำหรับผู้ใช้ Android เพื่อบาลานซ์ระหว่างการใช้เวลาบนหน้าจอและการใช้เวลาในชีวิตจริง และช่วยให้คุณเอาชนะนิสัยติดโทรศัพท์ นอกจากนี้ ยังช่วยให้คุณสามารถควบคุมตนเอง และเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานได้ด้วย



**Moment - Screen Time Tracker** : แอปพลิเคชันสำหรับผู้ใช้ iOS และ Android ที่ช่วยติดตามเวลาการใช้งานแอปพลิเคชันต่าง ๆ รวมไปถึงการตั้งเวลาจำกัดการใช้งาน แจ้งเตือนเมื่อใช้งานนานเกินไป และดูรายงานการใช้งานหน้าจอของคุณได้



**ScreenZen** : แอปพลิเคชันหน้าตาน่ารักสำหรับผู้ใช้ Android และ iOS ที่จะช่วยติดตามและจำกัดเวลาการใช้งานแอปพลิเคชันต่าง ๆ สามารถตั้งเวลาพักสายตา และดูรายงานการใช้งานหน้าจอได้เช่นกัน

นอกจากแอปพลิเคชันที่ช่วยจำกัดเวลาการใช้งานหน้าจอ และสำรวจพฤติกรรมการเล่นโซเชียลมีเดียของคุณในแต่ละวันอย่างแอปพลิเคชันข้างต้นแล้ว ยังมีแอปพลิเคชันดี ๆ และเครื่องมืออีกมากมาย ที่สามารถนำมาปรับใช้ในชีวิตประจำวันเพื่อสร้าง Digital Wellbeing หรือสุขภาวะดิจิทัลได้ แต่เหนือสิ่งอื่นใดคือวินัยในการใช้เทคโนโลยี และคอยหมั่นเพิ่มเติมความรู้ อัปเดตสกิลด้านเทคโนโลยีอยู่เสมอ... “จงใช้เทคโนโลยีอย่างมีสติ สร้างสมดุลในชีวิต และอย่าปล่อยให้เทคโนโลยีควบคุมคุณ” 📌

### ที่มา

- <https://www.eta.or.th/th/>
- <https://sustainability.ais.co.th/th/sustainability-projects/thailand-cyber-wellness-index>
- <https://pharmeasy.in/blog/phone-time-and-overall-health-whats-the-optimal-screen-time/>
- <https://www.beartai.com/life/1394256>

# วังทรายซิวุด กระบี่

เช็คอินริมหทะเล อาหารสดรสชาติดี  
บรรยากาศเป็นเลิศ เสิร์ฟเมนูจัดจ้าน  
แบบพื้นถิ่นปักชำใต้



แกงส้มผักรวมปลากระพง

ทางหลวงชนวมิมฉบับนี้เจ้าถิ่นคือ นายราชศักดิ์ สุทธินวนล ผู้ชำนาญการสำนักงานทางหลวงที่ 17 พาไปชิมอาหารแถบอ่าวนาง จังหวัดกระบี่ เป็นร้านอาหารที่ตั้งอยู่บนชายหาด ขณะกำลังรับประทานอาหารก็จะได้ยินเสียงคลื่นซัดหาดไปด้วย แต่ก่อนจะพูดถึงเรื่องอาหารซิวุด มาปักชำใต้ทั้งทีก็ต้องขอซูอาหารประจำถิ่นทางปักชำใต้เสียก่อน

อาหารขึ้นชื่อของทางปักชำใต้ก็มีหลากหลายเมนู ไม่ว่าจะเป็นแกงส้ม แกงไตปลา โดยเฉพาะแกงไตปลา ที่เกิดมีประเด็นทำให้ชาวใต้เดือดดาล อันเนื่องมาจาก TasteAtlas เว็บไซต์ที่รวบรวมร้านอาหาร สูตรอาหาร เมนู วัตถุดิบท้องถิ่นจากทั่วโลก รวมถึงรีวิวจากนักวิจารณ์ทั่วโลกได้วิจารณ์แกงไตปลาของประเทศไทยให้อยู่อันดับ 1 ใน 100 เมนูอาหารยอดเยี่ยม ที่เขาได้มีการจัดให้ชิม ซึ่งหากว่ากันตามความเป็นจริง เรื่องของรสชาตินั้นอาจจะถือได้ว่าสิ้นใครสิ้นเขา วัฒนธรรมใครก็วัฒนธรรมเขา ไม่น่าเอามาทับถมกัน

เมื่อปี 2023 ที่ผ่านมา ทาง TasteAtlas ได้ยกให้ ผัดกะเพราเป็นอาหารจานผัดที่ดีที่สุดในโลก เป็นอาหารจานเด็ดที่ชาวต่างชาติสั่งมากที่สุดในประเทศไทย แต่มาปีนี้ TasteAtlas มากลับลำ 180 องศา ไม่รู้เกิดอะไรขึ้น แต่อาจถือได้ว่าเป็นข้อดีของเรา เพราะหลังจากที่ทาง TasteAtlas ออกข่าวทับถมเรื่องแกงไตปลา

กลับกลายเป็นว่าแกงไตปลาขายดิบขายดี มีลูกค้าสั่งซื้อมากขึ้นเกือบเท่าตัว

กลับมาพูดถึงเรื่องอาหารซิวุดของร้านอาหารวังทรายในวันนี้ มาปักชำใต้ชายทะเลใครๆ ก็อยากจะทำกินอาหารทะเล หากพูดถึงวัตถุดิบที่มีการนำมาปรุงอาหาร ไม่ว่าจะเป็นกุ้ง หอย ปู ปลา รับรองได้ว่าสดทุกชนิด และถึงแม้ว่าจะเป็นอาหารทะเล แต่ก็มีสมุนไพรไทยเป็นส่วนผสมที่นำมาช่วยปรุงรสเกือบทุกชนิด อย่างแกงส้มปลากะพง ที่สั่งมาวันนี้ น้ำแกงส้มมีสมุนไพรหลากชนิด ตั้งแต่ พริก หอม กระเทียม ล้วนแต่เป็นสมุนไพรทั้งนั้น สถาบันฯ โภชนาการ มหาวิทยาลัยมหิดลเคยเปิดเผยว่าน้ำแกงส้มสามารถฆ่าเซลล์มะเร็งแบบธรรมชาติได้ประมาณ 45% และปญันผัดพริกไทยตัวพริกไทยเองก็มีประโยชน์มหาศาล



ทะเลกระทะร้อน



ยำแซลมอนทะเล

ในการรักษาโรค อาทิ แก้วลมวิงเวียน แก้วลมจุกเสียด ช่วยย่อยอาหาร บำรุงธาตุ และที่สำคัญพริกไทยเป็นส่วนผสมส่วนหนึ่งในตำรับยาอายุวัฒนะ

นอกจากนี้ยังมีอาหารที่น่าหวาดเสียวอยู่อย่างหนึ่งคือ “ทะเลกระทะร้อน” ที่ว่าน่าหวาดเสียวคือ การเอากระทะที่ใช้ปรุงอาหารมาใกล้โต๊ะอาหารที่เรานั่ง ส่วนวัตถุดิบหลักในกระทะนั้นมีกุ้งสด ปลาหมึกสด ส่วนประกอบที่เห็นเด่นชัดก็คือหัวหอมใหญ่ ข้าวโพดอ่อน และเครื่องปรุงสำเร็จในกระทะมาแล้ว เมื่อพนักงานเริ่มทำการเสิร์ฟกระทะร้อน เขาจะเอาแอลกอฮอล์ราดแล้วจุดไฟยกกระทะขึ้นสูงเหนือหัว เหมือนกับว่าเป็นการเล่นกลไฟลุกอยู่ไม่ถึงห้านาทีอาหารก็สุกพอดี แล้วจึงยกมาบริการ



ที่โต๊ะตอนที่กำลังร้อน ๆ พอได้ลองชิมดูบอกได้คำเดียวว่า “อร่อยดี”

สรุปอาหารที่ขอแนะนำสำหรับมือใหม่มีเมนูทะเลกระทะร้อน ยำแซลมอนทะเล ต้มส้มขมิ้นปลากะบอก หอยชักตีน สะตอผัดกะปิใส่กุ้ง ปูนิ่มผัดพริกไทย และแกงส้มผักรวมปลากะพง ขอรับรองว่าหากไปจะได้รับประทานอาหารรสเลิศพร้อมบรรยากาศริมทะเลอย่างแน่นอน 🍴



**ร้านอาหารวังทรายซิวด์**  
ตั้งอยู่บริเวณอ่าวนาง  
หาดนพรัตน์ธารา  
ติดต่อสอบถามเพิ่มเติม  
ได้ที่ โทร. 0966365983

# เจียดตาย ในสายทางแดน ผกค.

ไม่ว่าจะผ่านไปกี่ทศวรรษ การจะสร้าง หรือดำเนินการสิ่งใดสิ่งหนึ่งย่อมมี กิ่งผู้ที่เห็นด้วยและไม่เห็นด้วยเสมอ ผู้ที่ไม่เห็นด้วยก็มักจะขัดขวาง ในรูปแบบต่าง ๆ และในบางครั้ง การขัดขวางก็มีความรุนแรงจนเหมือน ชีวิตกำลังแขวนอยู่บนเส้นด้าย

**บ**อย่อนอดีตไปเมื่อระหว่างพุทธศักราช 2513 - 2516 ในครั้งนั้นผู้เขียนได้ปฏิบัติงาน ควบคุมการก่อสร้างทางอยู่ที่โครงการ ก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 101 สายบ้านที่ 1 จังหวัดน่าน ทำการควบคุมการก่อสร้างทางสายอำเภอปัว -บ้านศิลาเพชร-บ้านหลักสาย-บ้านห้วยโก๋น ซึ่งเป็น โครงการฯ ตามพระราชประสงค์ของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวที่กรมทางหลวงดำเนินการเอง โดยเฉพาะ ช่วงจากบ้านน้ำยาวไปบ้านหลักสาย (ระหว่าง กม.27 - กม.46) ซึ่งเป็นช่วงที่เสี่ยงต่ออันตรายทุกตารางเมตรกว่าได้ เพราะผู้ก่อความไม่สงบหรือผู้ก่อการร้ายคอมมิวนิสต์ (ผกค.) ได้ทำการขัดขวางการก่อสร้างทางมาโดยตลอด ซึ่งจะมีในหลายรูปแบบ อย่างเช่น การวางกับระเบิด ลอบซุ่ม โจมตี แต่ยุทธวิธีที่ ผกค. ใช้ได้ผลมากก็คือการวางกับระเบิด ไปพร้อม ๆ กับการดักซุ่มโจมตี (เมื่อฝ่ายเราโดนกับระเบิด) ในระหว่างที่ผู้เขียนปฏิบัติงานอยู่นั้น มีหลายครั้งที่ผู้เขียน โดนกับตัวเองแบบต่อสู้อย่างซึ่ง ๆ หน้ากับ ผกค.

ในระหว่างการก่อสร้างทางในครั้งนั้น เรามีทหารเป็น กำลังหลักคอยคุ้มกันความปลอดภัย แต่เจ้าหน้าที่ของ กรมทางหลวงก็ล้วนแต่ได้ผ่านการฝึกอบรมด้านการต่อสู้ และปราบปรามผู้ก่อความไม่สงบ (ปัจจุบันเปลี่ยนเป็น หลักสูตรป้องกันและปราบปรามความไม่สงบ (ปปส.))

สำหรับผู้เขียนได้เข้าไปฝึกอบรมตปส. รุ่นแรก (รุ่นรองอธิบดี เครือ รักชนกโกเศศขันธ์) เสร็จแล้วทางกรมทางหลวงส่งมา ปฏิบัติงานโครงการฯ นานที่ 1 ทันทิ หลังจากปฏิบัติงาน ได้ประมาณ 1 ปี ทางโครงการฯ นานที่ 1 ได้ส่งเข้าฝึกอบรม ในหลักสูตรสะกดรอย (Tracker Course) ที่ค่ายสุริยะพงศ์ (ม.2 พัน 10) ที่จังหวัดน่าน ซึ่งเขาเปิดเป็นรุ่นแรก หลักสูตรนี้ ฝึกหนักมาก เพราะฝึกพร้อมกับนายทหารม้าล้วน ๆ โดยพลเรือน 2 นาย คือ ผู้เขียนกับคุณบรรเทา บุษยวิทย์ กว่าที่จะจบออกมาได้เลือดตาแทบกระเด็นเพราะเขาฝึกหนัก ทางด้านยุทธวิธีการเดินทางสะกดรอยเสียเป็นส่วนใหญ่ และ ฝึกไปพร้อมกับสุนัขสงคราม (War Dogs) ซึ่งในหลวง ท่านได้พระราชทานสุนัขสงครามนี้ 3 ตัวมาให้ใช้งาน ในจังหวัดน่านโดยตรง สุนัขทั้ง 3 ตัวได้ฝึกซ้อมและผ่านการทดสอบในหลักสูตรสุนัขสงครามมาแล้วเป็นอย่างดี ซึ่งได้แยกความถนัดแต่ละตัวดังนี้ คือ

- 1. สุนัขสะกดรอย
- 2. สุนัขค้นหาที่ระเบิด
- 3. สุนัขลาดตระเวน

พวกเราทุกคนนอกจากฝึกยุทธวิธีอย่างอื่นแล้วจะต้อง ฝึกร่วมกับสุนัขทั้ง 3 ตัวนี้จึงจะสอบผ่านหรือสำเร็จออกมาได้ ในรุ่นแรกนี้ทหารม้าที่ฝึกพร้อมกันที่ไม่สำเร็จก็มีเหมือนกัน เพราะถ้าหากไม่มีความทรหดอดทนจริง ๆ แล้วสำเร็จยาก (ในรุ่นนี้ทางครูฝึกเข้าฝึกหนักทางด้านร่างกายและจิตใจ แบบไม่มีปราณีหรือแบบไม่เลี้ยงอยู่ได้อยู่ไปทนไม่ได้ก็ออก ซึ่งครูฝึกเขาจะเตือนสติทุกวันว่าถ้าหากใครเห็นว่าตัวเอง ทนไม่ไหวจริง ๆ ก็บอกได้เลยนะเขาคัดออกได้ ผมกับ คุณบรรเทา กัดฟันต่อสู้อันจนสำเร็จ ซึ่งทางทหาร เขาชมเชยเรามากในภายหลัง)

จนกระทั่งนายช่างเขตฯ ธีระพล นิตยวิบูลย์ เห็นดังนั้น จึงขอเข้าฝึกรุ่นที่ 2 ของกรมทางอีกรุ่น แต่รุ่นนี้เขามีฝึกพร้อม ทั้งตำรวจ ทหารบก ทหารอากาศ พลเรือน ตัวนายช่างเขต เข้าฝึกด้วยแล้วก็ไม่มีรุ่นอื่นของกรมทางอีกเลย เพราะ

ทางทหารม้าเขาได้ให้เข้าไปฝึกพร้อมแค่ 2 รุ่นเท่านั้น ซึ่งนับเป็นเกียรติประวัติของกรมทางหลวงเป็นอย่างมากที่เขาให้เข้าฝึกพร้อมในครั้งนั้น

ส่วนผู้เขียนกับคุณบรรเทา ถ้าไม่มีนายช่างประสงค์ทัศนียม (ซึ่งท่านเป็น ชคจ. น่านที่ 1 สมัยนั้น) กับนายช่างเขตธีระพล นิตยวิบูลย์ (ชธช. แพร่สมัยนั้น) ก็คงไม่ได้เข้าฝึกพร้อมกับทหารแน่นอน เพราะว่าท่านทั้งสองเป็นผู้ติดต่อประสานงานอย่างดีเยี่ยมกับฝ่ายทหาร ซึ่งมี ร.อ. เกอฤทัย นิโบล (ยศตอนนั้น) เป็นผู้อำนวยการฝึก

เมื่อผู้เขียนฝึกสำเร็จออกมาใหม่ ๆ ทางชุดคุ้มครองจังหวัดก็ให้ออกไปปฏิบัติงานเลยโดยประจำอยู่ช่วงบ้านน้ำยาว-บ้านหลักกลาย ซึ่งได้หยุดทำการก่อสร้างมาเป็นเดือนแล้วประกอบกับย่างเข้าฤดูฝนด้วย พอหมดฝนและทางฝ่ายเราก็มีกำลังพร้อม จึงได้ขึ้นไปทำการก่อสร้าง

ใหม่อีกครั้ง ซึ่งแน่นอนที่สุดมันเป็นการเสี่ยงทุกวินาทีและทุกตารางนิ้วของพื้นที่ โดยเฉพาะในสายทางที่เราได้ทำการก่อสร้างไว้แล้วพอเราหยุดพวก ผกค. ก็ลอบเอากับระเบิดมาวางฝังไว้ มีทั้งระเบิดแบบทำลายและแบบสังหาร แต่ส่วนใหญ่จะเป็นแบบทำลาย (เฉพาะหน้างาน) ส่วนระหว่างทางจากบ้านน้ำยาวไปบ้านหลักกลาย ซึ่งฐานปฏิบัติการ (ของเรารวมกันอยู่กับของทหาร) ตั้งอยู่ที่ กม.46 ผกค. จะวางระเบิดแบบสังหารและแบบทำลาย เพราะผลปรากฏทั้งทหารและเจ้าหน้าที่ รวมถึงรถยนต์ถูกกับระเบิดแบบนี้บ่อยครั้ง และแล้วก็มีอยู่ครั้งหนึ่ง

ในขณะที่ผู้เขียนพร้อมด้วยเจ้าหน้าที่หลายนายและทหารชุดปฏิบัติการลาดตระเวนซึ่งได้คุมกำลังลำเลียงเสบียงอาหารพร้อมด้วยอาวุธยุทธโปกรณ์ ทั้งของทหาร



*ทุกคนต่างรู้ว่ากำลังเข้าพื้นที่อันตรายแล้ว ประชากรทุกส่วน  
จะต้องไวและพร้อมเสมอที่จะรับมือกับเหตุการณ์  
ซึ่งจะเกิดขึ้นภายในวินาทีใดวินาทีหนึ่งในทุกรูปแบบ*



รับของพระราชาทานจากในหลวงรัชกาลที่ 9 ณ บ้านปอน อำเภอกงช้าง จังหวัดน่าน

และของกรมทางขึ้นไปยังฐาน 46 ในขณะที่ขบวนยานยนต์ได้วิ่งมาถึงระหว่าง กม.41 - กม.42 ซึ่งทุกคนต่างก็รู้ดีว่าเข้าพื้นที่อันตรายแล้วเพราะเป็นพื้นที่สังหาร (Killing Zone) คือลักษณะภูมิประเทศทั้งสองข้างทางเป็นเนินรูปอานม้า ซึ่งเป็นพื้นที่เหมาะแก่การลอบซุ่มโจมตีของฝ่ายตรงข้าม เพราะที่ผ่านมามีเกือบทุกครั้งที่ฝ่ายเราขับรถหรือลาดตระเวนผ่านทุกคนต้องเตรียมพร้อมเต็มที่เมื่อถึงบริเวณนี้) และครั้งนี้ก็เช่นกัน เมื่อถึงบริเวณนี้ประสาททุกส่วนจะต้องไวและพร้อมเสมอที่จะรับกับเหตุการณ์ซึ่งจะเกิดขึ้นภายในวินาทีใดวินาทีหนึ่งทุกรูปแบบ ขบวนลำเลียงในครั้งนั้นได้จัดรูปขบวนดังนี้มีรถลาดตระเวนของทหารนำหน้า 1 คัน (หน่วยลาดตระเวนหน้า) เขตพื้นที่นำไปก่อน ตามด้วยรถจี๊ปหุ้มเกราะติดปืนกลหนัก M.60 (ซึ่งในหมู่พวกเราให้ฉายารถคันนี้ว่า "สิงห์ทะเลทราย") คันต่อมาเป็นรถบรรทุกเสบียงอาหารของเจ้าหน้าที่ซึ่งมีคุณสายันสาริกา นั่งมา ถัดมาก็เป็นรถบรรทุกน้ำมันเชื้อเพลิง ผู้เขียนมากับรถคันนี้อยู่ด้านหลังกระบะรถปะปนมากับคนงานและเจ้าหน้าที่เพียง 5-6 คนส่วนคันหน้าที่คุณสายันซึ่งทำหน้าที่เป็นหัวหน้านั่งมานั้น (ก่อนขึ้นรถผู้เขียนได้เตือนแก้วว่าถ้าอยู่ด้านหลังกระบะหลังรถจะมีความปลอดภัยมากกว่า แก้วก็เพิ่งเข้ามาทำงานที่นี่เป็นครั้งแรก และเพิ่งขึ้นดอยวันนั้นเป็นวันแรกด้วยประสบการณ์ในด้านนี้

ยังไม่ดีพอ เพราะ ผกก. มันจะเลือกซุ่มยิงรถที่มีเจ้าหน้าที่ที่นั่งด้านหน้ารถ (ในแก๊ง) ซึ่งแจ่งอย่างไรก็ไม่ยอมเชื่อ เพราะแกอยู่ในสภาพกรี้ม ๆ และมีแอลกอฮอล์เป็นเพื่อนคอยปลอบใจ) ต่อจากรถน้ำมันก็เป็นรถจี๊ปกลางของทหารซึ่งบรรทุกเสบียงอาหารและอาวุธยุทโธปกรณ์ สป.1- สป.5 มาเทียบโดยเฉพาะกระสุนปืน ค.60 และ ค.81 พร้อมด้วยทหารอีกหลายนายปิดท้ายขบวนด้วยรถจี๊ปเล็กของทหาร 2 คัน ซึ่งเป็นหน่วยระวังหลัง

ขณะวิ่งอยู่ในระหว่างพื้นที่อันตรายนั้นผู้เขียนได้มองมาข้างหน้าและข้างหลังขบวนซึ่งรถวิ่งทิ้งช่วงห่างกันพอเหมาะตามหลักการจัดรูปขบวนยานยนต์ พอรถเข้าพื้นที่สังหาร (Killing Zone) คันแล้วคันเล่าผู้เขียนมองมาด้วยใจจะทีกและภาวนาขอให้ผ่านด้วยความปลอดภัย เพราะถ้าผ่านจุดนี้ได้หมดหมายความว่า จะมีความปลอดภัยสูงมากก่อนที่จะถึงฐานปฏิบัติการที่ 46 แล้วก็เหลืออีกคันเดียวจนถึงรถคันที่ผู้เขียนนั่งมาซึ่งเป็นรถบรรทุกน้ำมันเชื้อเพลิงและก็ผ่านไปได้อย่างปลอดภัย จึงได้เห็นกลับมามองข้างหลังซึ่งเป็นรถบรรทุกอาวุธของทหารตามหลังมา เพราะรถคันนี้มีความสำคัญมาก จนกระทั่งวิ่งผ่านช่องแคบมาได้ (ที่มีเนินรูปอานม้าบังค้ำอยู่ทั้งสอง



รับเหรียญกล้าหาญจากผู้บังคับกองพันทหารม้าที่ 10 จังหวัดน่าน



ส่วนรถลาดตระเวนหลังทราบข่าวภายหลังว่า ตกอยู่ในสภาพเช่นเดียวกัน ต้องลากรถคันที่โดนระเบิด กลับไปฐานบ้านน้ำยาว เพียงแต่ปล่อยทหารหน่วยลาดตระเวนไว้ให้ 1 ชุด คอยยิงต้านตริ่งกำลังฝ่ายตรงข้ามไว้ ฝ่ายเราที่ตกอยู่ในวงล้อมขวัญเริ่มเสีย เพราะรอนานจนกระทั่ง 5 โมงครึ่งแล้วยังไม่มีใครมาช่วยเลย ส่วนคุณสายัน สาริกา ก็ยังไม่ยอมหยุดยิงเสียที่เอาเสียงปืนเป็นเพื่อนตลอดเวลาทางฝ่ายทหารกับผู้เขียนสองคนพยักหน้าให้กัน ถ้าหากปล่อยไว้ อย่างนี้เรายังแย่งลงแน่ ๆ จึงคิดคลานกันไปทางใต้ท้องรถไปหาคุณสายัน เพราะตอนนี้แกอยู่ในสภาพไม่ผิดอะไรกับคนบ้าคือนั่งยึดขาไปข้างหน้าหันหลังพิงกันจนรถคันที่แกนั่งมา สายกระบอกรปืนเล็กยาว HK33 พันกระสุนเสียจนกระทั่งกระสุนสำรองที่ตัวแกหมดทั้ง 2 สาย (สายฟ้าสำหรับใส่ของกระสุนสำรอง คาดเอาและสะพายเฉียง) แล้วพร้อมกับยกขวดเหล้ากรอกปากตัวเองอย่างคนบ้าคลั่ง สลับกับการยิงปืนไปข้างหน้า ส่วนปากก็ตะโกนอยู่ตลอดเวลาว่า “มึงเข้ามา ๆ ๆ มึงไปหุดหัวอยู่ที่ไหนออกมาอิงกับกู ซึ่ง ๆ หน้าสิถ้าแ่จริง” อะไรทำนองนี้

ผู้เขียนกับทหารเมื่อเข้าไปถึงตัวก็ขนบ้ายช้ำชวา พร้อมกับพูดแบบขอร้องแกมบังคับว่า “พี่หยุดยิงเถอะ กระสุนเหลือน้อยเต็มทีแล้วนะ เดี่ยวกระสุนหมดที่จะทำอะไรในสถานการณ์เช่นนี้กระสุนปืนนัดเดียวมีค่ามากกว่าทองคำและยิ่งกว่าชีวิต ความเป็นความตายเราก็กวักไว้กับมันนะพี่หยุดเถอะ” แกก็พูดสวนออกมาว่า “กูมีเยอะเยอะ นุ่นในรถของทหารงี้ละ” พร้อมกับหันหน้ามาทางทหารที่หมอบอยู่ใกล้ ๆ ตัวแก และพูดขอความเห็นว่ใช้ไหมนื่อง ทหารก็ตอบไปว่า ครับเรามีเยอะเยอะก่อนนั้นแต่ตอนนี้รถคันนั้นถูกไฟไหม้เรียบร้อยแล้วจะเอากระสุนมาจากไหนล่ะพี่ และแต่ละคนเราก็กินจำกัดนะ จะแบ่งกันงี้ไหวในเมื่อพี่เอามายิงใช้เสียงปืนเป็นเพื่อนปลอบใจแบบนี้และอีกอย่างถ้าไม่ประหยัดกระสุนไว้ตอนนี้เดี๋ยวพวกมันก็แห่กันมาพวกเราก็ตายกันหมดนะซี หน่วยกำลังสนับสนุนก็ติดต่อขอความช่วยเหลือไปแล้วแต่จนปานนี้เขาก็กังมาไม่ถึง คิดดูก็แล้วกันในสถานการณ์เช่นนี้เราต้องช่วยเหลือตัวเองให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ และให้ดีตอนนี้จำเป็นต้องเข้าหาที่กำบังให้มีความปลอดภัยมากกว่านี้แล้วเราก็พยายามเงียบเสียง



**เรากำลังอยู่ในวงล้อมของพวกมัน  
อย่างเจียบเจียบ เพราะผู้ก่อการร้าย  
คอมมิวนิสต์มีความชำนาญในการเดินป่า  
ซึ่งมีความคล่องตัวและรวดเร็วมาก  
อย่างคำพังเพยที่ว่า “น้ำเป็นของปลา  
ยอดดอยเป็นของข้า ท้องฟ้าเป็นของนก”**

เพื่อคอยฟังและแอบดูความเคลื่อนไหวของฝ่ายตรงข้ามว่าเขาจะมาในรูปแบบไหนเพราะเรากำลังอยู่ในสภาพฝ่ายตั้งรับอย่างเดียว

แกไม่ยอมยอมเขี่ยยังอยู่ท่าเดียว พร้อมขอกระสุนจากผู้เขียน จึงบอกไปว่าไม่มีให้แล้วทุกคนมีไว้ป้องกันตัวเองทั้งนั้น ไม่ได้เอาไว้ยิงปลอบขวัญตัวเองแบบที่นี้ แกส่ำทับผู้เขียนออกมาว่า “มึงไม่ต้องเสือกสอนกูเอากระสุนมาให้พี่ดีกว่านะน้องพี่ขอหน่อย กูจะยิงแม่ให้ตายให้หมด” ทหารเห็นท่าเช่นนั้นก็หันมาสบตากับผู้เขียนจึงขอความเห็น เราก็ต่างพยักหน้าให้กัน ซึ่งเป็นที่เข้าใจในความหมาย (เพราะเราได้ตกลงกันก่อนที่จะคลานมาแล้วว่า ถ้าขอร้องแกไม่ได้ก็ต้องช่วยกันจัดการโดยวิธีใดวิธีหนึ่งเอาออกมาจากจุดที่แกนั่งอยู่ให้ได้) เราต่างก็ช่วยกันเข้าไปล้อมคนละข้างแล้วลากออกมาจากที่ตรงนั้นอย่างรวดเร็วและฉับพลัน พร้อมรีบปีนเอาไว้ แล้วให้แกไปนอนพักผ่อนอยู่ใกล้ๆ พวกเราซึ่งมีกำลังอยู่ข้างทาง เพราะมีความปลอดภัยสูงกว่านั่งอยู่หน้ารถกลางถนน

ขณะที่ทุกคนอยู่ในความเจียบที่แสนจะยาวนานอยู่นั้น(แค่ประมาณ 20 นาที แต่ในสถานการณ์คับขันหน้าสู้หน้าขวานเช่นนี้มันนานเป็นชั่วโมง ถ้าใครเคยประสบมาคงจะรู้ว่ามันเป็นอย่างไร) ก็ได้ยินเสียงระเบิดดังขึ้นตูมใหญ่ มันเป็นเสียงของระเบิดทำลาย (TNT) แต่ห่างจากที่เราอยู่ประมาณ 2 กิโลเมตรไปทางที่ตั้งฐานกม.46 หลังจากนั้นเล็กน้อยก็ได้ยินเสียงปืนกลเบา M16 ปืนอาอ่า (AK) ประสานเสียงกันสนั่นปานนั้นหมายถึงฝ่ายเรากับฝ่ายตรงข้ามเกิดการปะทะกันอีกซึ่งเปิดฉากหักทลายกันในรูปแบบเดิมคือ เมื่อรถโดนระเบิดแล้วก็พุ่งโจมตีทันทีเสียงตอบโต้กันเป็นชุดๆนานประมาณ 10 กว่านาทีทุกอย่างก็ตกอยู่ในความเจียบอีก พวกเราทุกคนยิ่งเพิ่มความกดดันและมีความเครียดมากยิ่งขึ้น เมื่อสถานการณ์มันลง

อีกรูปแบบนี้ ทหารกับผู้เขียนต่างก็ปรึกษาและเดาเหตุการณ์กันว่าฝ่ายเราทางฐาน กม.46 เขาส่งกำลังมาช่วยแล้วแต่โดนระเบิดแบบแสวงเครื่อง และถูกซุ่มโจมตีในระหว่างทางแน่นอน ส่วนจากฐานบ้านน้ำยาวก็ขึ้นมาช่วยเหมือนกันแต่โดนกับระเบิดและถูกดักซุ่มโจมตีเช่นกันจึงเข้ามาไม่ได้ (มาทราบภายหลังที่เราถึงฐาน 46 แล้วซึ่งเป็นไปตามที่เราคาดหมายไว้)

พวกเราทุกคนต่างรู้ในสถานการณ์ตอนนี้กันดีโดยอัตโนมัติว่าเรากำลังถูกตัดขาดและอยู่ในวงล้อมของพวกมันที่ประกบพวกเรายู้อย่างเจียบ ๆ และถ้าหากพวกมันเสร็จภารกิจจากการซุ่มโจมตีแล้วมันก็จะแหกกันมารวมตัวกับกำลังของมันก็ล้อมเราอยู่อย่างเจียบเจียบ เพราะพวกนี้ชำนาญในการเดินป่าซึ่งมีความคล่องตัวและรวดเร็วมาก อย่างคำพังเพยที่ว่า “น้ำเป็นของปลา ยอดดอยเป็นของข้า ท้องฟ้าเป็นของนก” (ก็ต้องยอมรับชะตาเพราะพวกเขาเผ่าแมว (ม้ง) ที่ยอดดอยเป็นของเขาจริง ๆ ถ้าใครขึ้นไปทางภาคเหนือจะเห็นยอดดอยถูกถางเสียจนโล่งเตียนเลย) แล้วเมื่อมันรวมตัวกันได้ถึงเวลานั้นพวกเราซึ่งมีอยู่ประมาณ 20 คนตายเรียบแน่นอน ผู้เขียนก็ได้แต่ระลึกถึงคุณพระคุณเจ้าและหลวงพ่อกุศลกรรมตลอดถึงบารมีของในหลวงของจตุรมิตรองให้พวกเราปลอดภัยและให้หน่วยกำลังช่วยเหลือมาถึงก่อนที่ตะวันจะสิ้นแสง ผู้เขียนมองเห็นหน้าลูกน้องบางคนหน้าเผือดบ่งบอกถึงความกลัวตายผสมกับความหิว เพราะมันใกล้จะมืดเต็มทีแล้ว พวกเราได้แต่รอคอยกันอยู่อย่างกังวล จนกระทั่งได้ยินเสียงรถยนต์ดังขึ้นทางด้านตะวันออก (จากฐาน 46) ทหารกระซิบผู้เขียนว่านายช่างครับพวกเราปลอดภัยแล้ว รถ APC มาช่วยเราแล้ว ทุกคนได้ยินเสียงรถ APC (รถที่ชื่อเหมือนยาแก้ไข้ครอบจักรวาล APC ยังไงละ แก้ได้เกือบทุกอย่าง) รถนี้มีความคล่องตัวและมีขีดความสามารถสูงในการรบกับข้าศึกในลักษณะภูมิประเทศเป็นภูเขาหรือลูกเนิน เป็นรถสายพานหุ้มเกราะติดปืนกล M 93 และรถจี๊ปติดปืนกล M 60 วิ่งนำหน้ามาก่อน เพราะได้ยินเสียงยิงเคลียร์พื้นที่มาเป็นทอดๆ แต่ที่ไหนได้สักครู่ก็ได้ยินเสียงปืนอาอ่าตอบโต้รถหน่วยลาดตระเวนหน้าราว 4 - 5 ชุด แล้วก็เจียบเสียงลง ซึ่งอยู่ห่างจากที่พวกเราอยู่ประมาณ 500 เมตร และทันใดนั้นเองเสียงอาอ่าก็พุ่งกระสุน

ใส่พวกเราเช่นกันเสียงป๊อดๆ 4-5 ชุด แล้วก็เงียบลง (มันตรงตามที่เราคาดการณ์ไว้ไม่มีผิดว่าพวกนี้มันประกบตัวเราอยู่อย่างเหนียวแน่นเหมือนกับตัวทาก) ทุกคนเหมือนนัดกันไว้ต่างก็ตอบโต้พร้อม ๆ กันอย่างทันควัน เป้าหมายคือที่มาของเสียงปืนอาก้าของพวกมัน พวกเราได้ตอบโต้กันไปคนละ 3-4 ชุด เมื่อเห็นฝ่ายตรงข้ามเงียบเสียงพวกเราก็หยุดยิง รอฟังเสียงและรอดูเหตุการณ์แต่ไม่ได้ประมาท เราก็ต้องคอยระวังตัวอย่างเต็มที่เพราะถ้าหากพวกมันรวมตัวกันได้พวกเราก็ต้องสู้กันจนกระสุนนัดสุดท้ายหรือแม้กระทั่งเข้าประชิดตัว ซึ่งวิธีนี้เฉพาะผู้เขียนก็พอมีความถนัดอยู่บ้างในการต่อสู้แบบ Hand-to-hand และการเข้าประชิดตัวด้วยดาบปลายปืนซึ่งก็เตรียมพร้อมอยู่เสมอถ้าหากกระสุนหมด ทางทหารเขาก็พร้อมเหมือนกับพวกเรา

จนกระทั่งเวลาผ่านไปประมาณ 20 นาที รถจี๊ปลาดตระเวนและรถ APC ก็เข้ามาถึงและก็ยิงเคลียร์พื้นที่ให้หลังจากนั้นพวกเราทุกคนก็ออกจากที่กำบังรีบมารวมตัวกันแล้วขึ้นรถเพื่อเตรียมตัวเคลื่อนที่ออกจากพื้นที่เพื่อขึ้นฐานต่อไป ผู้เขียนและทหารช่วยกันประคองปีกคุณสายันขึ้นไปนอนบนรถซึ่งนอนสะสมสะสมด้วยพิชสูราที่แถมเข้าไปคนเดียว จนหมดขวด จนกระทั่งมาตื่นเอาในรถพอดีขึ้นขึ้นมา ก็เรียกหาปืนเป็นการใหญ่ปากก็พล่ามจะยิงมันทำเดี๋ยวในที่สุดทุกคนที่ติดอยู่ในวงล้อมก็ปลอดภัยไม่มีใครได้รับบาดเจ็บเลยสักคนเดียว แต่ทหารชุดที่มาช่วยพวกเรานั้นแหละโดนระเบิดบาดเจ็บหลายคน เฮลิคอปเตอร์มารับที่ฐาน 46 ไปรับการรักษาที่โรงพยาบาลนานในเวลาก่อนที่พวกเราจะมาถึงฐานประมาณ 30 นาที พวกเราทั้งหมดถึงฐาน 46 เมื่อเวลาประมาณร่วม 6 โมงเย็น เมื่อไปถึงพรรคพวกวิ่งออกมาต้อนรับซึ่งรอดอยการมาของพวกเราอย่างเป็นห่วง เพื่อนผมคุณสุวรรณ เขียวรัชชัย เข้ามาแล้วทักทายคำแรกเป็นภาษาปักษ์ใต้ว่า “กูคิดว่ามึงตายแฉ่งงานนี้ เพราะพอกูเห็นรถจี๊ปของทหารหน่วยลาดตระเวนที่มีทหารเต็มคันรถออกไปช่วยพวกมึงโดนกับระเบิดแบบทำลายกุมองไปจากบนฐานตั้งแต่แรกออกไปโดยไม่ให้คนลาดสายตา กระทั่งได้ยินเสียงตูมใหญ่เห็นรถลอยขึ้นจากพื้นทหารบาดเจ็บสาหัสหลายนาย เฮลิคอปเตอร์เพิ่งมารับก่อนมึงมาถึง



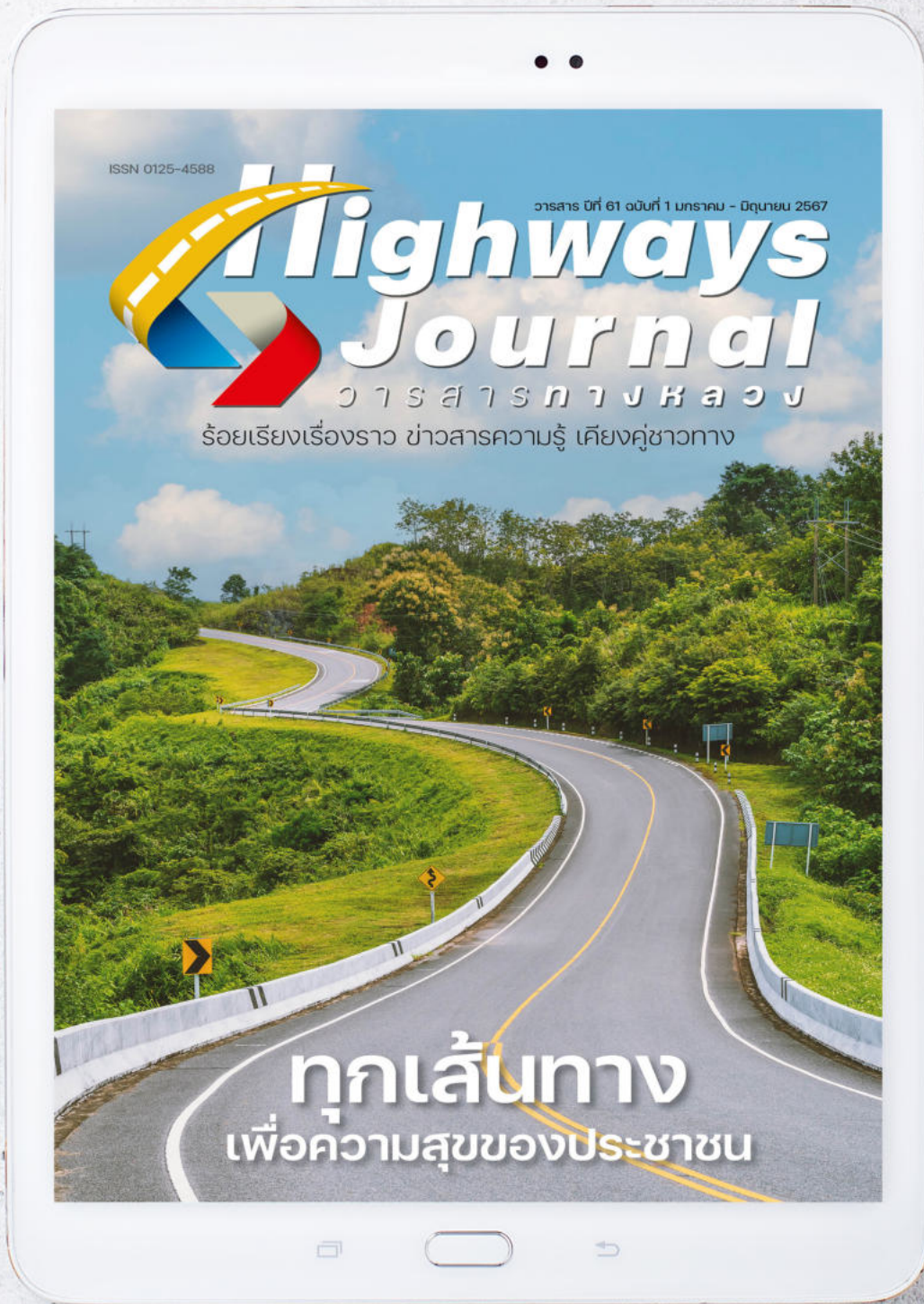
เมื่อเห็นฝ่ายตรงข้ามเงียบเสียง พวกเราก็หยุดยิง รอฟังเสียง และรอดูเหตุการณ์ แต่ไม่ได้ประมาท เราก็ต้องคอยระวังตัวอย่างเต็มที่ เพราะถ้าหากพวกมันรวมตัวกันได้ พวกเราก็ต้องสู้จนกระสุนนัดสุดท้าย

ไม่นาน กูพอเห็นรถโดนระเบิดอย่างนั้นนึกในใจว่า ไอ้คลเพื่อนกูตายแฉ่งงานนี้ ตอนแรกกูก็จะไปช่วยมึงเหมือนกัน แต่ผู้กองแถมห้ามไว้ให้เป็นหน้าที่ของทหาร” ผมก็ตอบไปว่า “คนอย่างกูตายยากเพื่อนเอ๋ย มึงนั่นแหละถ้าลงไปกับเขามีหวังคงเหลือ คุณเรื่องซัยจิ้งสกุลก็เหมือนกัน แกพูดกับคุณสายันว่า “กูนึกว่ามึงตายแฉ่งงานนี้” ทุกคนทั้งทหารและเจ้าหน้าที่ต่างก็เป็นห่วงเพื่อนฝูง ซึ่งพวกเขาอยู่บนฐาน 46 (บ้านหลักลาย) ได้แต่รอดอยอย่างเดียว นี่แหละครับเป็นเหตุการณ์เพียงเล็กน้อยที่ผู้เขียนได้บันทึกเอาไว้ จึงนำมาเล่าสู่กันฟังแก้เหงา ส่วนเหตุการณ์ที่เคยโดนปะทะกับ ผกค.แบบมันๆที่บ้านน้ำยาว อำเภอบัวการแกะรอยตามลำน้ำระเบิดจรวด RPG ที่บ้านสบป็น และแกะรอยมีระเบิดสะพานข้ามแม่น้ำน่านที่บ้านปอน อำเภอบึงสามพัน ผู้เขียนจะรวบรวมนำมาเล่าสู่กันฟังต่อไป เพราะเป็นเหตุการณ์ที่ผู้เขียนได้สัมผัสด้วยตัวเองเช่นกัน... ➡



## การสนับสนุน วารสารทางหลวง ปี 2567

- หจก. ปูร่องเรือคอนกรีต
- หจก. อากาศเนย์รุ่งเรือง
- หจก. ทองใบพัฒนา
- หจก. ทองตะวัน
- หจก. อุดร ซี เอส พี
- หจก. เพชรสมวงศ์การโยธา
- หจก. ประพัฒน์
- หจก. เฉลิมชัยสุรินทร์ก่อสร้าง
- หจก. รัตนชาติก่อสร้าง
- บจก. ท่าทรายรุ่งอรุณ
- หจก. อึ้งแซเฮง
- หจก. สุรินทร์อมรวัฒน์ก่อสร้าง
- หจก. โชคชัยการโยธา
- บจก. ยี่งเจริญก่อสร้างบุรีรัมย์
- หจก. ศรีประโคนชัยก่อสร้าง
- หจก. สิ้นทรัพย์อนันต์
- หจก. ณัฐดิรัตน์ก่อสร้าง
- บจก. โรดเทค คอร์ปอเรชั่น
- หจก. สระบุรีวินชชากร
- บจก. จ.เจริญทรัพย์อนันต์
- บจก. ภูมิกร การโยธา
- บจก. ดี ริชคอลลิ่ง
- หจก. นครชัยการช่าง
- บจก. มรกตชุมพรก่อสร้าง
- หจก. ซี.ซี.จักรกลและก่อสร้าง
- หจก. สยามวิชาวุฒิกร
- หจก. เพชรรุ่งโรจน์ก่อสร้าง
- บจก. สุวรรณกิจกำแพงก่อสร้าง
- บจก. เมืองยอดการโยธา
- บจก. คลีโนซอลทราฟฟิค (ประเทศไทย)
- บจก. ไบรท์อินโนเวชั่น
- หจก. สำเภาทอง
- บจก. ซีวิล สเตทส์
- บจก. 500 ไมล์
- บมจ. วัฒนาสุข อินเตอร์เนชั่นแนล



ISSN 0125-4588

วารสาร ปีที่ 61 ฉบับที่ 1 มกราคม - มิถุนายน 2567

# Highways Journal

วารสารทางหลวง

ร้อยเรียงเรื่องราว ข่าวสารความรู้ เคียงคู่ชาวทาง

ทุกเส้นทาง  
เพื่อความสุขของประชาชน



สแกนเพื่ออ่าน

วารสารทางหลวงมีวัตถุประสงค์เพื่อประชาสัมพันธ์บทบาทและ  
ภารกิจของกรมทางหลวงและสมาคมสโมสรกรมทางหลวง  
รวมทั้งเผยแพร่ผลงานทางวิชาการ และสาระน่ารู้อื่น ๆ