

เรื่องเล่า

จากอดีตเลขาธิการสภาพัฒนา

สรรเสริญ วงศ์ชะอุ่ม



- CSR อย่างยั่งยืน
- ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง
กับการบริหารจัดการที่ดี
- แนวทางการพัฒนาระบบการขนส่ง
สู่การพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน



ถึงสูงศักดิ์อัครฐานสักปานไหน

ถึงวไลเลิศฟ้าสง่าศรี

ถึงเก่งกาจฉลาดกล้าปัญญาดี


ถ้าไม่มี **'คุณธรรม'** ก็ต่ำคน



พระราชนิพนธ์

ในพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว

รัชกาลที่ ๕





เรื่องเล่า

จากอดีตเลขาธิการสภาพัฒนา

สรโรสริณ วงศ์ชะอุ่ม

เรื่องเล่า จากอดีตเลขาธิการสภาพัฒนา

ผู้เขียน นายสรรเสริญ วงศ์ชะอุ่ม

พิมพ์ครั้งที่ ๑ มกราคม ๒๕๕๙

จำนวน ๑,๐๐๐ เล่ม

จัดพิมพ์โดย นายสรรเสริญ วงศ์ชะอุ่ม

ลิขสิทธิ์ นายสรรเสริญ วงศ์ชะอุ่ม

ISBN 978-616-406-620-5

ข้อมูลทางบรรณานุกรมของสำนักหอสมุดแห่งชาติ

สรรเสริญ วงศ์ชะอุ่ม.

เรื่องเล่า จากอดีตเลขาธิการสภาพัฒนา.-- : นายสรรเสริญ วงศ์ชะอุ่ม,
๒๕๕๙.

๑๑๖ หน้า.

๑. . 1. ชื่อเรื่อง.

ISBN 978-616-406-620-5

พิมพ์ที่

บริษัท ศูนย์การพิมพ์เพชรรุ่ง จำกัด

เลขที่ ๙๓/๖๐๖ หมู่ที่ ๔ ตำบลบางศรีเมือง

อำเภอเมืองนนทบุรี จ.นนทบุรี ๑๑๐๐๐

โทรศัพท์ : ๐ ๒๕๘๑ ๕๑๓๓ โทรสาร ๐ ๒๕๘๑ ๕๑๓๕

คำนำ

ผมเริ่มรับราชการที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) หรือที่เรียกว่า “สภาพัฒน์” การทำงานที่สภาพัฒน์สอนให้ผมทำและคิดอย่างมีเหตุผล คำนึงถึงประโยชน์ส่วนรวม และที่สำคัญคือ ทำงานด้วยความซื่อสัตย์สุจริต เมื่อผมลาออกจากราชการจนถึงขณะนี้เป็นเวลา ๙ ปีแล้ว ผมได้มีโอกาสดำเนินงานกับภาคเอกชน และช่วงสั้นๆ ทำงานในภาคการเมืองในตำแหน่งรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม สมัยรัฐบาลพลเอก สุรยุทธ์ จุลานนท์ นอกจากนี้ ยังมีโอกาสได้เป็นอาจารย์พิเศษที่มหาวิทยาลัยแม่โจ้จนถึงปัจจุบัน

ด้วยความที่ผมทำงานที่สภาพัฒน์มานาน ทำให้เมื่อคิดจะทำอะไรมักจะคิดในเรื่องผลักดันการพัฒนาประเทศอย่างมีคุณภาพและประสิทธิภาพเสมอ ดังนั้น ในการทำงานกับภาคเอกชน งานที่ผมให้ความสำคัญ คือ การสร้าง “คุณภาพ” และการวางระบบการทำงานให้มี “การบริหารจัดการที่ดี” (Corporate Governance : CG) หรือเรียกว่า “**บรรษัทภิบาล**” ซึ่งผมได้น้อมนำหลัก “**ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง**” ที่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวพระราชทานแก่ปวงชนชาวไทย นำไปใช้ในการทำงานและดำเนินชีวิต ซึ่งได้ช่วยให้เกิดการบริหารจัดการที่ดี

งานที่ผมให้ความสำคัญนอกจากการสร้าง “คุณภาพ” ดังกล่าวอีกส่วนหนึ่งคือ การดูแลสังคมด้วยการทำ CSR อย่างยั่งยืน ซึ่งหมายถึงการดูแลและดำเนินการให้ “**ผู้ที่ได้รับความช่วยเหลือสามารถพึ่งตัวเองได้ และมีคุณภาพชีวิตดีขึ้น**” โดยคุณภาพในที่นี้มีสองอย่าง คือ **หนึ่ง คุณภาพคน**

โดยพัฒนาคนให้มีคุณภาพ และ**สอง คุณภาพชีวิต** โดยพัฒนาให้สภาพแวดล้อมเอื้อต่อคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น ซึ่งผมขอยกตัวอย่างโครงการ CSR อย่างยั่งยืนของ บริษัท เทเวศประกันภัย จำกัด (มหาชน) ซึ่งได้ผลเป็นที่น่าพอใจ และควรขยายผลและต่อยอดสู่สังคมในวงกว้างต่อไป ได้แก่ โครงการรวมน้ำใจ คั้นน้ำใสให้ชุมชน โครงการรอยยิ้มเพื่อเรา และโรงเรียนคุณธรรม ซึ่งดำเนินการต่อเนื่องมาเป็นเวลาหลายปีแล้ว

ช่วงที่ผมมีโอกาสรับตำแหน่งรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ได้วาง**แนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งสู่การพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน** เพื่อปฏิรูประบบให้การขนส่งมีประสิทธิภาพ มีการบริหารจัดการที่ดี บุคลากรมีคุณภาพ รวมถึงพัฒนาระบบขนส่งให้ก้าวทันกับการเปลี่ยนแปลง มีบริการที่สนองตอบกับการดำเนินชีวิตของผู้คน และสิ่งแวดล้อม ที่ช่วยให้มีคุณภาพชีวิตที่ดี สามารถเชื่อมกับระบบโลจิสติกส์เพื่อลดต้นทุนการขนส่งสินค้า ด้วยระบบที่สะดวก รวดเร็ว ตรงเวลา ประหยัด ปลอดภัย และเอื้อประโยชน์ในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน รวมถึงเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน และโลกภายนอกที่เปิดกว้างขึ้น

สำหรับการเป็นอาจารย์พิเศษในมหาวิทยาลัยแม่โจ้นั้น ผมได้รับผิดชอบสอนในหลักสูตรระดับปริญญาโท วิชาภูมิสังคมอย่างยั่งยืน คณะเกษตรศาสตร์ ซึ่งส่วนใหญ่แล้ว**ได้อันเชิญพระราชาดำรัสและการทรงงานของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวมาสอนแก่นักศึกษา** ให้เกิดความเข้าใจเพื่อนำไปประยุกต์ใช้ในการดำเนินชีวิตต่อไป

การจัดทำหนังสือเล่มนี้สำเร็จลุล่วงอย่างดี เนื่องจากได้รับความร่วมมือจากเจ้าหน้าที่สภาพัฒน์หลายคน ได้แก่ คุณกัญญารักษ์ ศรีทองรุ่ง คุณจันทร์ทิพย์ ปาละนันท์ คุณนพดล ธัญญาดี คุณรวีวรรณ

เสียดทอง และคณะทำงาน CSR ของบริษัท เทเวศประกันภัย จำกัด (มหาชน) ซึ่งผมขอขอบคุณไว้ ณ โอกาสนี้ด้วย

ผมหวังว่าประสบการณ์การทำงานที่ผ่านมาของผมที่ถ่ายทอดไว้ในหนังสือเล่มนี้ จะเป็นประโยชน์และสร้างแรงบันดาลใจต่อผู้อ่านทุกท่าน ได้นำปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงมาปรับใช้ในการบริหารจัดการที่ดี หรือร่วมขยายแนวคิดการทำ CSR อย่างยั่งยืนให้เกิดขึ้นในประเทศไทยมากขึ้น เพื่อความยั่งยืนขององค์กรและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียให้ได้รับความเป็นธรรมทุกฝ่าย รวมถึงเห็นภาพการพัฒนากระบวนการขนส่งสู่การพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืนที่สามารถเอื้อประโยชน์ต่อส่วนรวม และเป็นส่วนสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจสู่ประเทศไทยอย่างแท้จริงต่อไป

(นายสรรเสริญ วงศ์ชะอุ่ม)

มกราคม ๒๕๕๙

สารบัญ

๓ คำนำ

๗ CSR อย่างยั่งยืน

๔๑ ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง
กับการบริหารจัดการที่ดี

๖๕ แนวทางการพัฒนาระบบการขนส่ง
สู่การพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน

๑๑๗ ประวัติผู้เขียน



C S R

อย่างยั่งยืน





“การวางระบบการทำงาน

ให้มี “การบริหารจัดการที่ดี”
(Corporate Governance : CG)
หรือเรียกว่า “บรรษัทภิบาล”

ซึ่งก็คือการกำกับดูแลกิจการ
ให้เจริญรุ่งเรืองอย่างมีประสิทธิภาพ
ด้วยเงื่อนไขของความถูกต้อง
โปร่งใส การมีจริยธรรมที่ดี”



C S R

อย่างยั่งยืน

จากราชการสู่เอกชน

ภายหลังลาออกจากราชการเมื่อต้นปี ๒๕๔๕ ผมได้เข้ามาทำงานในภาคเอกชน โดยดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท เทเวศประกันภัย จำกัด (มหาชน) และได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน การทำงานในเทเวศประกันภัยของผมเว้นระยะระหว่างปี ๒๕๔๙ - ๒๕๕๑ ซึ่งเป็นช่วงที่ผมได้รับพระมหากรุณาธิคุณโปรดเกล้าโปรดกระหม่อมแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ในคณะรัฐบาลที่มีพลเอก สุรยุทธ์ จุลานนท์ ดำรงตำแหน่งนายกรัฐมนตรี ภายหลังจากครบวาระทางการเมือง ผมได้รับแต่งตั้งให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน บริษัท เทเวศประกันภัย จำกัด (มหาชน) อีกครั้งหนึ่ง

ในการทำงานกับภาคเอกชนนี้ งานที่ผมให้ความสำคัญ คือ **“การสร้างคุณภาพ”** การวางระบบการทำงานให้มี **“การบริหารจัดการที่ดี”** (Corporate Governance : CG) หรือเรียกว่า **“บรรษัทภิบาล”** ซึ่งก็คือการกำกับดูแลกิจการให้เจริญรุดหน้าอย่างมีประสิทธิภาพ ด้วยเงื่อนไขของความถูกต้องโปร่งใส การมีจริยธรรมที่ดี โดยคำนึงถึงผู้มีส่วนได้เสียในกิจการเป็นหลัก



อีกส่วนหนึ่งคือ “การดูแลสังคม” ในส่วน “บรรษัทภิบาล” หรือที่เรียกว่า CSR ย่อมาจาก Corporate Social Responsibility โดยทั่วไปหมายถึง “การดำเนินกิจกรรมภายในและภายนอกองค์กรที่คำนึงถึงผลกระทบต่อสังคม ทั้งในองค์กรและในระดับใกล้และไกล ด้วยการใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ในองค์กรหรือนอกองค์กร ในอันที่จะทำให้อยู่ร่วมกันในสังคมได้อย่างเป็นปกติสุข” หลายบริษัทดำเนินการเรื่องนี้ อาทิ การบริจาคเงินและสิ่งของ การสนับสนุนกิจกรรมเพื่อสังคม การฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและดูแลสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

แนวทาง CSR ของบริษัท เทเวศรประกันภัย ที่ผมเน้นคือ การทำ CSR อย่างยั่งยืน ซึ่งในความหมายของผมก็คือ “ผู้ที่ได้รับความช่วยเหลือ จะต้องพึ่งตัวเองได้ คุณภาพชีวิตต้องดีขึ้น ยกกระดานดำเนินชีวิตอย่างมีคุณภาพ อยู่อย่างพอเพียง ตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง เน้นให้ความสำคัญต่อการพัฒนา “คุณภาพคน” ให้มีประสิทธิภาพ มีจิตสำนึกที่ดี มีวินัย และมีความรู้ รวมทั้งให้ความสำคัญต่อการพัฒนา “คุณภาพชีวิต” คือ การพัฒนาให้สภาพแวดล้อมเอื้อต่อคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น นำไปสู่การพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน”

ในการกลับเข้าดำรงตำแหน่งที่เทเวศรประกันภัยครั้งนี้ ผมได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ให้กำกับดูแลงานด้านกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม (Corporate Social Responsibility : CSR) ร่วมกับคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนอีกหน้าที่หนึ่งด้วย ในลักษณะ “คณะกรรมการกิจกรรมเพื่อสังคม” โดยรับผิดชอบการกำหนดนโยบาย แผนงาน และงบประมาณประจำปี โครงการ CSR ของเทเวศรประกันภัย มีการติดตามความคืบหน้า รวมถึงประเมินผลสำเร็จ หรือพิจารณาแนวทางในการพัฒนาปรับปรุงให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อผู้เกี่ยวข้องทั้งปวง



CSR ต้องมุ่งส่งเสริมการพัฒนาอย่างยั่งยืน

ในทัศนะของผม CSR ที่มุ่งให้เกิดการพัฒนาอย่างยั่งยืนและมีความสมดุล จะเน้นที่การ **“พัฒนาคน”** และ **“การพัฒนาคุณภาพชีวิต”** ซึ่งเกี่ยวข้องกับการทำสภาพแวดล้อมที่ดี ทั้งสองเรื่องนี้เป็นเรื่องสำคัญ ทำให้นโยบาย CSR ของบริษัท เทเวศประกันภัย จำกัด (มหาชน) มุ่งเน้นให้เกิดการพัฒนาที่ยั่งยืนและมีความสมดุล (Sustainable & Balancing Development) โดยให้ความสำคัญต่อการพัฒนาคนให้มีคุณภาพ มีประสิทธิภาพ มีสำนึกที่ดี มีวินัย มีความรู้ มีคุณธรรมจริยธรรม รวมถึงต้องพัฒนาสิ่งแวดล้อมเพื่อให้ผู้อยู่อาศัยมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น ซึ่งในที่สุดแล้ว จะนำไปสู่การพึ่งพาตนเองอย่างเข้มแข็งและยั่งยืนของชุมชนและสังคมต่อไป

ที่สำคัญเรามุ่งประเด็น CSR ที่มีความต่อเนื่องและยั่งยืน ใช้งบประมาณไม่มาก แต่สำเร็จได้จากความร่วมมือของภาคีที่เข้าร่วมสนับสนุนการทำงาน เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ในการแก้ไขปัญหาและพัฒนาสังคมอย่างแท้จริง CSR ของเทเวศประกันภัยจึงเป็นงานต่อเนื่อง มีรูปแบบโครงการและกิจกรรมที่แน่นอนในแต่ละปี โดยได้กำหนดแนวทางการดำเนินงานด้าน CSR ๔ ด้านหลัก ได้แก่ **ด้านสังคมและชุมชน** “ชุมชนสะอาดปลอดภัย เทเวศฯ สุขใจ” **ด้านการพัฒนาเด็กและเยาวชน** “รอยยิ้มเพื่อเรา” **ด้านการศึกษา** “เทเวศฯ อาหาร” และ **ด้านจิตอาสา** “ขอเป็นผู้ให้” โดยขอยกตัวอย่างโครงการ CSR อย่างยั่งยืน ที่เน้นการพัฒนาคน และการพัฒนาคุณภาพชีวิตอย่างเป็นรูปธรรมของเทเวศประกันภัย ได้แก่ โครงการรวมน้ำใจ คั้นน้ำใสให้ชุมชน โครงการรอยยิ้มเพื่อเรา และโรงเรียนคุณธรรม



โครงการรวมน้ำใจ คั้นน้ำใส่ให้ชุมชน

CSR ด้านสังคมและชุมชน ภายใต้แนวคิด “ชุมชนสะอาดปลอดภัย เกษฯ สุขใจ” เป็นโครงการสนับสนุนสำนักงานเขตพระนครในการดูแล สังคมและชุมชนในพื้นที่ ที่สำคัญคือโครงการส่งเสริมการพัฒนาคุณภาพน้ำ ที่ชื่อว่าโครงการ “รวมน้ำใจ คั้นน้ำใส่ให้ชุมชน” เป็นการติดตั้งถังดักไขมัน ในบ้านเรือนและร้านค้าที่มีการประกอบอาหารบริเวณริมคลองบางลำพู เพื่อบำบัดสภาพน้ำก่อนถ่ายลงสู่ลำคลอง เป็นการให้ความรู้และ สร้างจิตสำนึกแก่ชาวบ้าน ให้ร่วมกันรักษาสิ่งแวดล้อมที่ส่งผลโดยตรง ต่อคุณภาพชีวิตของเขาเอง ของลูกหลาน และถิ่นฐานบ้านเรือน

โครงการนี้ดำเนินการมา ๓ ปีแล้ว ช่วงแรกๆ เป็นตัวอย่าง คนสนใจจึงขยายผลไปเรื่อยๆ ประเด็นสำคัญคือ เมื่อก่อนเราต้องให้ ความช่วยเหลือจัดหาถังดักไขมันให้ ต่อไปอยากให้ชาวบ้านคิดและทำ เพื่อให้เกิดวินัยในการรักษาสภาพแวดล้อมที่ดี ซึ่งถือว่าเทเวศประกันภัย ได้คิดและริเริ่มทำในเชิงสัญลักษณ์ เพราะหลังจากนั้น หลายชุมชน ในเขตพระนครก็ตื่นตัวเรื่องการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อม คุณคลอง การอนุรักษ์ ความเป็นอยู่ และวัฒนธรรมที่สืบทอดกันมา

คั้นน้ำใส่ด้วยการติดตั้งถังดักไขมัน

การติดตั้งถังดักไขมันในโครงการ “รวมน้ำใจ คั้นน้ำใส่ให้ชุมชน” ในช่วง ๓ ปี มีผู้เข้าร่วมโครงการฯ จำนวน ๑๙๔ ราย ในจำนวนนี้ เป็นการ ดำเนินการในปีแรก ๖๐ ราย ปีที่สองจำนวน ๙๔ ราย และปีที่สามจำนวน ๔๐ ราย มีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อรายประมาณ ๑,๒๕๐ บาท ประกอบด้วย ค่าถังดักไขมัน ค่าท่อ และอุปกรณ์ต่อเชื่อมต่างๆ



ค่าใช้จ่ายที่อยู่ในเกณฑ์ไม่สูงมากนัก
ส่วนหนึ่งเกิดจากการเข้ามามี
ส่วนร่วมของภาคีที่สำคัญ ได้แก่
บริษัท สยามซานิทารีแวร์จำกัด
บริษัท ในเครือซิเมนต์ไทย
ซึ่งจัดหาอุปกรณ์ถังดักไขมัน
ให้แก่โครงการฯ ในราคาต้นทุน
ในส่วนของการดำเนินการนั้น
เป็นการระดมจิตอาสา โดย
สยามซานิทารีแวร์ได้จัดผู้เชี่ยวชาญ
มาทำการสำรวจและติดตั้งร่วมกับ
เจ้าหน้าที่สำนักงานเขตพระนคร ช่างชุมชน และ
นักศึกษาคณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล

“จิตอาสา
เป็นเรื่องที่สำคัญ เราต้อง
สร้างให้เกิดขึ้น
ในคนรุ่นใหม่”

ภาคีส่วนสุดท้ายที่ผมกล่าวถึงนั้น อยากจะขอขยายความ
เพื่อให้เกิดประโยชน์และความเข้าใจมากขึ้น เพราะอะไรเราจึงต้องระดม
การมีส่วนร่วมจากนักศึกษาในสถาบันอุดมศึกษา ตรงนี้ เราเล็งเห็นประโยชน์
๒ ประการ คือ **ประการแรก นักศึกษาที่เป็นกำลังสำคัญในอนาคต
จะได้เรียนรู้วิถีชีวิตชาวบ้าน** เกิดความเข้าใจสภาพปัญหา และผลกระทบ
ประการที่สอง เรื่องจิตอาสา เป็นเรื่องที่สำคัญ เราต้องสร้างให้เกิดขึ้น
ในคนรุ่นใหม่ เพราะคนกลุ่มนี้ อีกไม่นาน ก็ต้องจบการศึกษาออกไป
เป็นกำลังสำคัญของประเทศชาติ ถ้าเขาได้รับโอกาสในการเรียนรู้ปัญหา
และแนวทางการจัดการปัญหา รวมถึงได้รับการปลูกฝังด้านจิตอาสา
เขาก็จะไปเป็นส่วนสำคัญในการผลักดันสังคมให้เป็นไปในแบบที่เรามุ่งหวัง
คือ เกิดการแก้ปัญหาจากภายใน สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาที่ยั่งยืน



ขยายผลสู่วัด โรงเรียน และธุรกิจ เพื่อความยั่งยืน

หลังจากที่โครงการฯ ดำเนินการครบเป้าหมายในปีที่ ๓ เราก็ได้ ทรนรงค์ส่งเสริมให้มีการจัดทำหรือติดตั้งถังดักไขมันขึ้นเอง ส่วนที่เห็นได้ชัด ว่ามีการดำเนินการต่อเนื่องจากโครงการฯ ที่เราริเริ่มไป คือ วัด โรงเรียน และธุรกิจ เช่น โรงแรม ร้านอาหาร ในแง่มุมนี้ ทางเทเวศร์ประกันภัย ก็ปรับบทบาทของตนเองให้เป็นผู้ช่วยประสานงานระหว่างฝ่ายที่เกี่ยวข้อง คอยสังเกต ติดตาม และประเมินผล เรื่องนี้ก็สำคัญเพราะหลักการของเรานั้น มุ่งดำเนินงานให้ต่อเนื่องและมีความยั่งยืน ดังนั้น ผู้รับผิดชอบก็จะมี การประสานงานกับหน่วยงานในพื้นที่ คือ สำนักงานเขตพระนคร เจ้าของบ้าน และร้านค้า เพื่อลงสำรวจการใช้งาน ปัญหา และอุปสรรคอยู่เรื่อยๆ

ที่นี้มาดูเรื่องผลของโครงการฯ เราพูดกันถึงตัวเลขในเชิงปริมาณแล้ว แต่อยากให้ดูตัวชี้วัดในเชิงคุณภาพบ้าง เมื่อเราทำโครงการฯ ในปีที่ ๒ เราพบว่าน้ำในคลองบางลำพูใสสะอาดขึ้น ค่าชี้วัด BOD (Biochemical Oxygen

Demand) ที่วัดจากจุดตรวจวัดปกติ เช่น สะพานผ่านฟ้า สะพานวันชาติ และ ประตูระบายน้ำบริเวณสวนสันติ ชัยปราการปรับดีขึ้นคุณภาพน้ำ ที่ดีขึ้นนี้ส่งผลดีต่อสุขอนามัย ของผู้อยู่อาศัยในคลอง มีปริมาณพีชและสัตว์น้ำ เพิ่มมากขึ้น เคยมีชาวบ้าน มาเล่าให้ฟังว่ามีนกกินปลา บางประเภทที่ไม่ได้พบเห็นมา นานมากกลับมาอาศัยอยู่บ้างแล้ว

“เมื่อเราทำโครงการฯ ในปีที่ ๒ เราพบว่าน้ำในคลองบางลำพูใสสะอาดขึ้น”



ชุมชนต้นตัวรักหาระบบนิเวศทางธรรมชาติ

ในแง่ทัศนคติของผู้คน เราเห็นเลยว่าชุมชนต้นตัวเรื่องการรักษา ระบบนิเวศทางธรรมชาติที่ส่งผลต่อการพัฒนาอย่างยั่งยืนและมีความสมดุล มีการรวมกลุ่มเพื่อดูแลรักษาลิ่งแวดล้อมทั้งในระดับผู้นำ สมาชิกชุมชน และเยาวชน เช่น ประชาคมฟื้นฟูวัฒนธรรมบางลำพู กลุ่มเกสรลำพู กลุ่มผิงงาน เยาวชนพอเพียง ในช่วง ๒-๓ ปี พวกเขาพัฒนาไปถึงระดับที่นำ “จักรยาน เฝื่อนน้ำบำบัดน้ำเสีย”^{*} ที่สร้างขึ้นจากแนวพระราชดำริของพระบาท สมเด็จพระเจ้าอยู่หัว มาทดลองใช้และสร้างขึ้นเป็นต้นแบบในการใช้งาน โดยกรมอุทกหารเรือ อันนี้ ผมว่าน่าสนใจ เพราะถ้าชุมชนเข้ามามีส่วนร่วม และลงมือทำ เขาก็รักษาไว้ตลอดไป

เรื่องที่ยากถ่ายถอดให้ฟังอีกเรื่องคือ ช่วงปีที่ ๒ ของโครงการฯ เราได้ทดลองทำการเก็บไขมันจากถังดักไขมัน ไปแปรสภาพเป็นเชื้อเพลิงอัดแท่ง โดยผสมเข้ากับกิ่งไม้ ใบไม้แห้ง ซึ่งในทางหลักการ ก็สามารถใช้เป็นเชื้อเพลิงให้ความร้อนได้ แต่ในทางปฏิบัติ พบว่าไม่เหมาะที่จะนำมาใช้กับ

* จักรยานเฝื่อนน้ำเป็นโครงการศึกษาวิจัยตามพระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ที่กรมอุทกหารเรือพัฒนาขึ้นจากแบบเอกสารที่พระราชทานแก่ พลเรือตรี ไพบูลย์ นาคสกุล (ยศขณะนั้น) เมื่อวันที่ ๘ มิถุนายน ๒๕๓๐ เพื่อให้กรมอุทกหารเรือศึกษาออกแบบและทดลองสร้างจักรยานเฝื่อนน้ำสำหรับใช้เป็นยานพาหนะสัญจรทางน้ำในระยะทางสั้นๆ หลักการทำงานของจักรยานเฝื่อนน้ำมีโครงสร้างช่วงบนคล้ายจักรยานทั่วไป แต่ช่วงล่างมีลักษณะแบบยานพาหนะทางน้ำ คือมีท่อนลอยสองข้าง ด้านล่างมีปีกหน้าและปีกหลัง

เมื่อออกแรงถีบให้เคลื่อนที่ไปบนผิวน้ำ จักรยานจะยกตัวขึ้นด้วยแรงยกจากปีกหน้าและปีกหลัง ทำให้โครงสร้างของจักรยานตั้งแต่ส่วนท่อนลอยยกตัวเหนือผิวน้ำ โดยที่ส่วนปีกหน้าและหลังยังอยู่ใต้ผิวน้ำ ทำหน้าที่ให้จักรยานเคลื่อนที่ต่อไปได้ การดำเนินการศึกษาวิจัยและจัดสร้างจักรยานเฝื่อนน้ำต้นแบบแล้วเสร็จในปี ๒๕๓๒ กรมอุทกหารเรือจึงนำมอเกล้าฯ ถวายพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ในวันที่ ๑๗ มิถุนายนปีเดียวกัน และสาธิตการขี่จักรยานเฝื่อนน้ำ “ไฮโดรโบ้ค ๑.๕” ณ บึงทะเลน้อย พระราชวังไกลกังวล อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์



บ้านเรือนในแหล่งชุมชนที่อยู่กันหนาแน่น เนื่องจากกลิ่นและควันจากการเผาไหม้มีปริมาณสูงกว่าถ่านโดยทั่วไป

โครงการรอยยิ้มเพื่อเรา สู่การพัฒนาเด็กพิเศษ

ในเรื่องการพัฒนาคน โดยปกติต้องพัฒนาเยาวชนและผู้ใหญ่ควบคู่กันไป การทำงานของเทศบาลฯ จะเน้นไปที่เยาวชนเนื่องจากต้องการปูพื้นฐานให้เด็กและเยาวชนเข้มแข็ง ลงรากลึกในเรื่องความดีและความรู้ CSR ทางด้านนี้ของเทศบาลฯ คือ โครงการ “รอยยิ้มเพื่อเรา” ที่สำคัญคือการพัฒนาเด็กนักเรียนห้องการศึกษาพิเศษ โรงเรียนวัดมหาธาตุที่มีปัญหาจากความบกพร่องและข้อจำกัดในด้านร่างกาย อารมณ์ สังคม และสติปัญญา

พัฒนาเด็กพิเศษด้วยการบำบัดฟื้นฟูกายภาพ สติปัญญา และอารมณ์

เราดำเนินการเรื่องนี้ต่อเนื่องมาตั้งแต่ปี ๒๕๕๒ เริ่มจากการปรับปรุงห้องเรียนให้เหมาะสมกับการพัฒนาเด็กๆ กลุ่มนี้ แล้วเพิ่มกิจกรรมเพื่อการบำบัดฟื้นฟูกายภาพ สติปัญญา และอารมณ์ ได้แก่ **อาชบาบำบัด** ค่ายของพี่ชาย กรรมการสภามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต ซึ่งทั้งสองกิจกรรมนี้ มีเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานแต่ละแห่งเป็นผู้ฝึกสอนและดูแลอย่างใกล้ชิด รวมทั้งทำการสรุปและประเมินผลเมื่อเสร็จสิ้นรอบกิจกรรม ตลอดจนมีการจัดกิจกรรมทัศนศึกษาออกสถานที่ในช่วงปิดภาคการศึกษา เพื่อให้เด็กๆ มีโอกาสเดินทางไปแหล่งเรียนรู้ที่เหมาะสมร่วมกับผู้ปกครองและครู **เพื่อกระตุ้นการเรียนรู้ การสังเกต จดจำ และปรับพฤติกรรมการอยู่ร่วมกันในสังคม**



เรื่องของการพัฒนาบุคคล
ในกลุ่มนี้ เราไม่ได้ดำเนินการ
เฉพาะกับเด็กเท่านั้น แต่เราให้
การสนับสนุนและจัดกิจกรรม
เพื่อพัฒนาครูผู้สอนและ
ผู้ปกครองด้วย เช่น การสังเกต
พฤติกรรม พัฒนาการ และ
ปฏิสัมพันธ์ระหว่างเด็ก ครู และ
ผู้ปกครองโดยนักจิตวิทยาเด็ก
จากมหาวิทยาลัยมหิดล การอบรม
ครูและผู้ปกครองโดยแพทย์ผู้เชี่ยวชาญ
ด้านพัฒนาการเด็กจากมหาวิทยาลัยมหิดล
การสนับสนุนการจัดหาครูการศึกษาพิเศษประจำชั้นเรียนในช่วงที่มีจำนวนเด็ก
เพิ่มมากขึ้นและทางโรงเรียนขาดอัตรากำลัง

“ มีเด็กหลายคน
ที่ปรับตัวได้ดี
จนสามารถย้ายไปอยู่
ในชั้นเรียนปกติ ”

ผลโครงการทำให้เด็กหลายคนสามารถเข้าชั้นเรียนปกติได้

ผลที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน มีเด็กหลายคนที่ปรับตัวได้ดีจนสามารถ
ย้ายไปอยู่ในชั้นเรียนปกติ หรือย้ายไปเรียนในชั้นเรียนที่สูงขึ้นในโรงเรียนอื่น
โดยจากจำนวนเด็กนักเรียนห้องการศึกษาพิเศษทั้งหมดในโครงการ
“รอยยิ้มเพื่อเรา” ที่เทเวศร์ประกันภัยดำเนินการมาตั้งแต่ปี ๒๕๕๒
มีจำนวน ๒๙ คน ในจำนวนนี้ มีเด็กที่ย้ายไปเรียนชั้นเรียนปกติ ๙ คน
ย้ายไปศึกษาในโรงเรียนอื่น ๒ คน จบการศึกษาไปช่วยพ่อแม่ประกอบอาชีพ
จำนวน ๑ คน



“เด็กบางคนสามารถ
แสดงศักยภาพทางกีฬา
และการใช้สมาธิ
สติปัญญาได้
ไม่แพ้ใคร”

นอกจากนี้ จากการเฝ้าติดตามร่วมกับครูประจำชั้น เราพบว่า เด็กในกลุ่มนี้ เมื่อได้รับการพัฒนาตามแผนกิจกรรมของโครงการฯ เด็กบางคน สามารถแสดงศักยภาพทางกีฬา และการใช้สมาธิสติปัญญาได้ไม่แพ้ใคร ที่เดียว ผมอยากจะทำแบ่งปันเผื่อจะเป็นแรงบันดาลใจให้ผู้ที่ได้อ่านได้บ้าง

รายแรก บ๊องต้า (เด็กชาย) เข้าเรียนห้องการศึกษาพิเศษ ของโรงเรียนวัดมหาธาตุในปีการศึกษา ๒๕๕๔ ได้รับการพัฒนาในกิจกรรม อาสาบำบัตและวาริบำบัต ส่วนผู้ปกครองได้รับการอบรมกิจกรรม Floor Time ของมหาวิทยาลัยมหิดล ปัจจุบันย้ายไปเรียนในชั้นเรียนปกติ และรับการคัดเลือกให้เป็นตัวแทนของกลุ่มโซนการศึกษาเพื่อไปแข่งขันกีฬาเปตอง ระดับกรุงเทพมหานคร



รายที่สอง บ็องเจจ (เด็กชาย) เข้าเรียนห้องการศึกษาพิเศษของโรงเรียนในปีการศึกษา ๒๕๕๕ ได้รับการพัฒนาในกิจกรรมอาซาบ่าบัตและวาริบบ่าบัต ส่วนผู้ปกครองเข้ารับการอบรมหัวข้อ “การดูแลบุคคลที่มีความต้องการพิเศษในช่วงเปลี่ยนผ่านสู่วัยรุ่น” โดยแพทย์ผู้เชี่ยวชาญด้านพัฒนาการเด็กจากมหาวิทยาลัยมหิดล มีส่วนช่วยให้เจเจได้รับการคัดเลือกเป็นตัวแทนของโรงเรียนเพื่อเข้าแข่งขันการใช้ลูกคิด

การมีส่วนร่วม... ปัจจัยสำคัญในการสร้างความสำเร็จ

การพัฒนาในด้านนี้ เราพยายามสื่อสารออกไปเพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อผู้ที่พบเจอปัญหาลักษณะนี้ ดังนั้น การมีส่วนร่วมจากภาคส่วนต่างๆ จึงสำคัญมาก โครงการฯ จะประสบผลสำเร็จไม่ได้เลยถ้าเราขาดภาคีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง ซึ่งที่ผ่านมา เราได้รับการสนับสนุนที่ดีและต่อเนื่องจากทางค่ายทองสีสุภาพ กรมการสัตว์ทหารบก มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต มหาวิทยาลัยมหิดล ตลอดจนสื่อสาธารณะ คือ สถานีวิทยุกระจายเพื่อสังคมของมูลนิธิสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ ที่ช่วยเผยแพร่กิจกรรมต่างๆ ออกไปสู่ผู้ฟังจำนวนมาก

ในเรื่องการพัฒนาบุคคลที่มีความต้องการพิเศษนี้ เราเห็นองค์ประกอบสำคัญ ๒ ประการที่ตอกย้ำหลักการและแนวคิดด้าน CSR ของเทเวศประกันภัยอย่างเด่นชัด ได้แก่ “**ความต่อเนื่อง**” และ “**การมีส่วนร่วม**” เพราะการพัฒนาคนโดยเฉพาะคนที่อยู่ในสภาวะพิเศษให้สามารถปรับตัวเรียนรู้ และดำเนินชีวิตด้วยการพึ่งพาตัวเองได้ เป็นเรื่องที่ต้องทำอย่างต่อเนื่อง และต้องอาศัยกระบวนการมีส่วนร่วมจากครู ผู้ปกครอง และหน่วยงานต่างๆ ที่เข้ามามีส่วนร่วมสนับสนุนอย่างจริงจัง



ถ้าถามว่าเราทำเรื่องนี้ถึงขั้นที่กล่าวได้ว่า “สำเร็จ” หรือยังนั้น ผมเชื่อว่าเราบรรลุเป้าหมายในระดับที่ดีมากระดับหนึ่ง แต่ยังคงต้องดำเนินการต่อไปเป็นโครงการๆ ที่ผมให้ความสำคัญมากเพราะเป็นเรื่อง “การพัฒนาคน” เป็นการนำเสนอรูปแบบ แนวทาง และองค์ความรู้ใหม่ๆ ซึ่งเมื่อเราทำเรื่องนี้ก็ได้รับการยอมรับ กล่าวถึง และชมเชยค่อนข้างมาก

ที่ผ่านมา เทเวศประกันภัยได้รับรางวัล “เชิดชูเกียรติบุคคลที่ทำความคุณประโยชน์แก่บุคคลออกัสติก” จากกระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ ในปี ๒๕๕๕ รางวัล “องค์กรภาคธุรกิจที่สนับสนุนงานด้านคนพิการดีเด่น” จากสำนักงานส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการแห่งชาติ กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ ในปี ๒๕๕๖ และโล่ประกาศเกียรติคุณ “WORLD AUTISM AWARENESS DAY 2015” จากกระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์

“ ก็ผม

ให้ความสำคัญมาก

เพราะเป็นเรื่อง

“การพัฒนาคน”

เป็นการนำเสนอรูปแบบ แนวทาง

และองค์ความรู้ใหม่ๆ ”



ในฐานะองค์กรที่สนับสนุนการพัฒนาคุณภาพชีวิตบุคคลออกทีสติก ในปี ๒๕๕๔ การได้รับรางวัลต่างๆ เหล่านี้ ถือเป็นเกียรติ เป็นความภาคภูมิใจของบริษัท และของผู้ปฏิบัติงานทุกคน และเป็นส่วนสำคัญในการเชิดชูภาพลักษณ์ขององค์กร แต่ไม่ว่าจะได้รับการกล่าวขานชื่นชมหรือไม่ก็ตาม โดยส่วนตัว **ผมรู้สึกปิติยินดีที่มีโอกาสได้ช่วยเหลือ สร้างความสุขให้พวกเขา ได้เห็นพัฒนาการของเขา ได้เป็นส่วนหนึ่งที่ช่วยแบ่งเบาความทุกข์ใจของพ่อแม่ ผู้ปกครอง และครู จึงเป็นรางวัลชีวิตอย่างหนึ่งของผมที่มีส่วนร่วมในเรื่องนี้**

“โครงการโรงเรียนคุณธรรม” ความหวังของการศึกษาไทย

ดังที่กล่าวไปแล้วว่า CSR ของเทเวศประกันภัยมีนโยบายที่ชัดเจนที่มุ่งให้เกิดการพัฒนาที่ยั่งยืนและมีความสมดุล (Sustainable & Balancing Development) โดยการพัฒนาคนให้มีคุณภาพและการพัฒนาสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะในเกาะรัตนโกสินทร์ เพื่อให้ผู้อยู่อาศัยมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น เพื่อให้เกิดการพึ่งพาตนเองอย่างเข้มแข็งและยั่งยืน

ย้อนหลังไปเมื่อมีการกำหนดแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๘ (พ.ศ. ๒๕๔๐ – ๒๕๔๔) เรานั่น **“คน”** เป็นศูนย์กลางในการพัฒนา ต่อมาแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๙ (พ.ศ. ๒๕๔๕ – ๒๕๔๙) เป็นเรื่อง **“ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง”** ที่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวได้พระราชทานแนวทางนี้ไว้เมื่อประเทศประสบวิกฤตทางเศรษฐกิจครั้งรุนแรงในปี ๒๕๔๐ ซึ่งหัวใจสำคัญในเรื่องนี้คือ **“ความรู้คู่คุณธรรม”** เพื่อนำทางในการพัฒนาประเทศไปสู่ **สังคมคุณภาพ สังคมแห่งภูมิปัญญา และสังคมमानอันก่และ้ออาหารต่อกัน** แต่ในทางปฏิบัติจริง สิ่งที่เกิดขึ้น



หลังจากนั้น เป็นไปในทางตรงกันข้ามอย่างสิ้นเชิง ประเทศประสบภาวะ
ขัดแย้งทางความคิด เกิดการแตกแยก ดังนั้น จึงเกิดคำถามว่า **“ทำอย่างไร
จึงจะให้แผนนำไปสู่การปฏิบัติจริงได้ และปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง”**

เมื่อได้มาดูแลงานที่เทเวศระกันภัย เราจึงเห็นว่าบทบาท CSR
ของเทเวศระกันภัย ได้กำหนดให้ตอบสนองทั้งสองส่วนที่กล่าวมา คือ
เป็น CSR เพื่อ **“การพัฒนาสู่ความยั่งยืน”** การมีคุณภาพชีวิตที่ดีจาก
การพัฒนาสิ่งแวดล้อม และ **“การพึ่งพาตนเอง”** ซึ่งเป็นการสร้างภูมิคุ้มกัน
ที่สำคัญทั้งในระดับปัจเจกชนและสังคมโดยรวม เป็นการนำหลักการและ
แนวทางที่ถูกรางไว้ดีแล้วในแผนพัฒนาฯ ทั้ง ๒ ฉบับดังกล่าวมาลงมือปฏิบัติ
โดย**การพัฒนาคนให้เป็นคนดี มีคุณธรรม เป็นคนเก่ง และมีคุณภาพ**

เรื่องเกี่ยวกับ **“โรงเรียนคุณธรรม”** ซึ่งในหลักการคือ **การดำเนินการ
ให้เยาวชน หรือ คน เป็นคนดี** ประพฤติดี ปฏิบัติดี ปฏิบัติชอบ มีสำนึกที่ดี
มีคุณธรรม ซึ่งการดำเนินการนั้นส่วนใหญ่จะสอดแทรกเข้าไปในกระบวนการ
เรียนการสอน หรือในหลักสูตรของโรงเรียน ให้โรงเรียนเหล่านี้มีวิธ
ีการสอนให้นักเรียนมีความรู้ ความเข้าใจ และปฏิบัติให้อยู่ในกรอบของคุณธรรม
จริยธรรม หลักการดำเนินการโรงเรียนคุณธรรมนั้น ยึดมั่นแนวพระราชดำริ
ของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เพื่อวางรากฐานด้านการศึกษาและ
การพัฒนาเยาวชนให้เป็นทรัพยากรบุคคลที่มีคุณภาพ และมีคุณค่า
ของประเทศชาติ

โรงเรียนคุณธรรมมีการดำเนินการโดยหน่วยงานและองค์กร
หลายแห่ง เช่น มูลนิธิยุวสถิรคุณ ศูนย์คุณธรรม (องค์การมหาชน) มูลนิธิ
ประเทศไทยใสสะอาด เป็นต้น ในส่วนของเทเวศระกันภัย นั้น ดำเนินการ
ร่วมกับโรงเรียนในสังกัดกรุงเทพมหานครในเขตพระนคร ๑๑ แห่ง โดยมี



“ในการปลูกฝัง
คุณธรรมแก่เด็ก...
มีจุดเน้นเพื่อพัฒนาเยาวชน
ให้เป็นคนดี มีความรู้
และอยู่ดีมีสุข”

โรงเรียนวัดตรีทศเทพ เป็นโครงการ
ต้นแบบ ในปี ๒๕๕๓ และมา
ขยายผลครอบคลุมอีก ๑๐
โรงเรียนที่เหลือ โดยกำหนด
เป็นแผนกิจกรรมระหว่าง
ปี ๒๕๕๕-๒๕๖๐

อนึ่ง การดำเนินการ
ในลักษณะโรงเรียนคุณธรรมนั้น
มีโรงเรียนที่ถือว่าเป็นแบบอย่าง
ที่ดี และเป็นสถานที่ศึกษาดูงาน

ของผู้สนใจ ที่น่าจะหยิบยกมากล่าวถึง
เช่น โรงเรียนบางมูลนากภูมิวิทยาลัย ที่อำเภอบางมูลนาก จังหวัดพิจิตร
ที่ได้รับการสนับสนุนจากมูลนิธิยุวสถิรคุณ โรงเรียนนือจี้ ที่อำเภอฝาง
จังหวัดเชียงใหม่ และโรงเรียนของมูลนิธิพุทธนือจี้ที่ประเทศไต้หวัน เป็นต้น

คุณธรรม ๘ ประการ สร้างคนดี

ในการปลูกฝังคุณธรรมแก่เด็ก ผมอยากเน้นเรื่องคุณธรรมพื้นฐาน
ของคนไทย ๘ ประการ ที่สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน
กระทรวงศึกษาธิการ กำหนดไว้เป็นหลัก โดยมีจุดเน้นเพื่อพัฒนาเยาวชน
ให้เป็นคนดี มีความรู้ และอยู่ดีมีสุข ด้วยการให้คุณธรรมเป็นพื้นฐาน
ของกระบวนการเรียนรู้ที่เชื่อมโยงกับความร่วมมือของสถาบันครอบครัว
ชุมชน สถาบันศาสนา และสถาบันการศึกษา **การปลูกฝังคุณธรรมจึง**
หมายถึง การจัดสภาพการเรียนรู้ เพื่อให้ผู้เรียนมองเห็นคุณค่าของ
การมีศีลธรรมและจริยธรรมในด้านต่างๆ และนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงทัศนคติ



ค่านิยม ความเชื่อ และพฤติกรรมที่ดีงาม จึงเป็นจุดเริ่มต้นที่ดีทำให้คนมีจิตใจที่ดี มีความตั้งใจในจิตใจ ผู้ใหญ่ก็ทำได้ ยังไม่สายเกินไป ซึ่งคุณธรรมทั้ง ๘ ประการ ได้แก่

๑. ขยัน คือ ความตั้งใจเพียรพยายามทำหน้าที่การงานอย่างต่อเนื่อง สม่ำเสมอ อดทน ไม่ท้อถอยเมื่อพบอุปสรรค ความขยันต้องควบคู่กับการใช้ปัญญา แก้ปัญหาจนเกิดผลสำเร็จตามความมุ่งหมาย ผู้ที่มีความขยัน คือ ผู้ที่ตั้งใจทำอย่างจริงจังต่อเนื่องในเรื่องที่ถูกที่ควร เป็นคนสู้งาน มีความพยายาม ไม่ท้อถอย กล้าเผชิญอุปสรรค รั้งงานที่ทำ ตั้งใจทำหน้าที่อย่างจริงจัง

๒. ประหยัด คือ การรู้จักเก็บออม ถนอมใช้ทรัพย์สิน สิ่งของให้เกิดประโยชน์คุ้มค่า ไม่ฟุ่มเฟือย ฟุ้งเฟ้อ ผู้ที่มีความประหยัด คือ ผู้ที่ดำเนินชีวิตเรียบง่าย รู้จักฐานะการเงินของตน คิดก่อนใช้ คิดก่อนซื้อ เก็บออม ถนอมใช้ทรัพย์สินสิ่งของอย่างคุ้มค่า รู้จักทำบัญชีรายรับ-รายจ่ายของตนเองอยู่เสมอ

๓. ซื่อสัตย์ คือ ประพฤติตรง ไม่เอินเอียง ไม่มีเล่ห์เหลี่ยม มีความจริงใจ ปลอดจากความรู้สึกลำเอียงหรืออคติ ผู้ที่มีความซื่อสัตย์ คือ ผู้ที่มีความประพฤติตรง ทั้งต่อหน้าที่ ต่อวิชาชีพ ตรงต่อเวลา ไม่ใช่เล่ห์กล คดโกง ทั้งทางตรงและทางอ้อม รับผิดชอบต่อตนเองและปฏิบัติอย่างเต็มที่ ถูกต้อง

๔. มีวินัย คือ การยึดมั่นในระเบียบแบบแผน ข้อบังคับ และข้อปฏิบัติ ซึ่งมีทั้งวินัยในตนเองและวินัยต่อสังคม ผู้ที่มีวินัย คือ ผู้ที่ปฏิบัติตามในขอบเขตกฎระเบียบของสถานศึกษา สถาบัน/องค์กร/สังคม และประเทศ โดยที่ตนเองยินดีปฏิบัติตามอย่างเต็มใจและตั้งใจ



๕. สุภาพ คือ เรียบร้อย อ่อนโยน ละมุนละม่อม มีกิริยามารยาท ที่ดีงาม มีสัมมาคารวะ ผู้ที่มีความสุภาพ คือ ผู้ที่อ่อนน้อมถ่อมตนตามสถานภาพ และกาลเทศะ ไม่ก้าวร้าว รุนแรง วางอำนาจข่มผู้อื่น ทั้งโดยวาจาและท่าทาง แต่ในเวลาเดียวกันยังคงมีความมั่นใจในตนเอง เป็นผู้ที่มีการยาท วางตน เหมาะสมตามวัฒนธรรมไทย

๖. สะอาด คือ ปราศจากความมัวหมอง ทั้งกาย ใจ และสภาพแวดล้อม ความโปร่งใส เป็นที่เจริญตา ทำให้เกิดความสบายใจแก่ผู้พบเห็น ผู้ที่มีความสะอาด คือ ผู้รักษาร่างกาย ที่อยู่อาศัย สิ่งแวดล้อมถูกต้องตามสุขลักษณะ ผักผ่อนจิตใจมิให้ชุ่มมัว มีความแจ่มใสอยู่เสมอ

๗. สามัคคี คือ ความพร้อมเพรียงกัน ความกลมเกลียวกัน ความปรองดองกัน ร่วมใจกันปฏิบัติงานให้บรรลุผลตามที่ต้องการ เกิดงานการอย่างสร้างสรรค์ ปราศจากการทะเลาะวิวาท ไม่เอาัดเอาเปรียบกัน เป็นการยอมรับความมีเหตุผล ยอมรับความแตกต่างหลากหลายทางความคิด ความหลากหลายในเรื่องเชื้อชาติ ความกลมเกลียวกันในลักษณะเช่นนี้ เรียกอีกอย่างว่า “**ความสามัคคี**”

ผู้ที่มีความสามัคคี คือ ผู้ที่เปิดใจกว้างรับฟังความคิดเห็นของผู้อื่น รับผิดชอบต่อตน ทั้งในฐานะผู้นำและผู้ตามที่ดี มีความมุ่งมั่นต่อการรวมพลังช่วยเหลือเกื้อกูลกัน เพื่อให้การงานสำเร็จลุล่วง แก้ปัญหาและขจัดความขัดแย้งได้ เป็นผู้ที่มีเหตุผล ยอมรับความแตกต่างหลากหลายทางวัฒนธรรม ความคิด ความเชื่อ พร้อมทั้งจะปรับตัวเพื่ออยู่ร่วมกันอย่างสันติ

๘. มีน้ำใจ คือ ความจริงใจที่ไม่เห็นแก่เพียงตัวเองหรือเรื่องของตัวเอง แต่เห็นอกเห็นใจ เห็นคุณค่าในเพื่อนมนุษย์ มีความเอื้ออาทร เอาใจใส่ ให้ความสนใจในความต้องการ ความจำเป็น ความทุกข์สุขของผู้อื่น



และพร้อมที่จะให้ความช่วยเหลือเกื้อกูลกันและกันผู้ที่สนใจ คือ ผู้ให้และผู้อาสาช่วยเหลือสังคม รู้จักแบ่งปัน เสียสละความสุขส่วนตนเพื่อทำประโยชน์แก่ผู้อื่น เข้าใจ เห็นใจ ผู้ที่มีความเดือดร้อน อาสาช่วยเหลือสังคมด้วยแรงกายสติปัญญา ลงมือปฏิบัติการ เพื่อบรรเทาปัญหาหรือร่วมสร้างสรรค์สิ่งดีงามให้เกิดขึ้นในชุมชน

โรงเรียนวัดตริกเทพ โรงเรียนคุณธรรมต้นแบบที่น่าพอใจ

เป็นโอกาสดีที่ผมได้ไปดูการดำเนินงานโรงเรียนคุณธรรมที่โรงเรียนวัดตริกเทพ รู้สึกพอใจและประทับใจที่เด็กมีความพร้อมในการปฏิบัติเรื่องเกี่ยวกับคุณธรรม องค์ประกอบที่ทำให้ผมพอใจหลักๆ คือ **โรงเรียน** มีความพร้อมและตั้งใจจริง **ครูและนักเรียน** มีความพร้อม **ชุมชน** ที่เกี่ยวข้องกับโรงเรียน ซึ่งก็คือผู้ปกครองให้การสนับสนุน ผู้ที่เข้าไปช่วยเหลือ คือ บริษัทเทเวศประกันภัย จำกัด (มหาชน) สำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ มูลนิธิยุวสถิรคุณ ศูนย์คุณธรรม สำนักงานเขตพระนคร **เป็นตัวอย่างสำคัญที่ทำให้โครงการนี้ขับเคลื่อนไปได้** จะสำเร็จหรือไม่คงต้องติดตามผลการดำเนินงานต่อไป โดยสรุปมีกลุ่มคนที่เกี่ยวข้องกับโรงเรียนคุณธรรมได้แก่

๑. ผู้ฝึกให้การอบรม แนะนำกระตุ้นจิตสำนึกและคุณธรรมกลุ่มคนเหล่านี้จะสร้างมาจากคนที่มีความเข้าใจที่จะเป็นผู้รับผิดชอบ หรือเรียกว่าวิทยากร ซึ่งศูนย์คุณธรรมจะมีบุคลากรเหล่านี้

๒. ครูแกนนำ และครูในโรงเรียนเป็นผู้ที่ช่วยกันเป็นผู้นำในการขัดเกลาให้นักเรียนทำความดี



๓. นักเรียนแกนนำ ทำหน้าที่ช่วยครูในการกระตุ้นให้นักเรียน
ทำความดี

๔. นักเรียน ผู้มีหน้าที่ปฏิบัติ

๕. ผู้ปกครอง จะเข้ามา

มีบทบาทช่วยให้นักเรียนปฏิบัติ
อย่างต่อเนื่องที่บ้าน ผู้ปกครอง
ต้องมีความเข้าใจในคุณธรรม
ต่างๆ ช่วยส่งเสริมสร้าง
ความมีคุณธรรมแก่เด็กๆ

๖. ชุมชนที่เกี่ยวข้อง

กับโรงเรียน จะมีบทบาทสำคัญ

ในการปรับสภาพสิ่งแวดล้อมให้เอื้อ

ต่อการปฏิบัติดี ช่วยเหลือเอื้ออาทรกัน

เช่น การจัดสังคมให้มีระเบียบวินัย รักษาความสะอาดมากขึ้น

๗. หน่วยงานราชการในพื้นที่ เช่น สำนักงานเขต ในกรณีที่โรงเรียน
อยู่ในความดูแลของสำนักงานเขตของกรุงเทพมหานคร ต้องเข้ามาเรียนรู้
เรื่องคุณธรรมและให้การสนับสนุนโครงการ

๘. ผู้ทำ CSR ที่ให้การสนับสนุนโครงการ

กลุ่มคนที่เกี่ยวข้องทั้ง ๘ ข้อ จะต้องเดินไปในทิศทางเดียวกัน
อย่างสมานฉันท์ เป็นการจัดระเบียบสังคมให้มีคุณภาพ คุณธรรม ร่วมกัน
ขับเคลื่อนการทำความดี อย่างน้อยที่เห็นคือเป็นการปลูกจิตสำนึกของครู
นักเรียน และชุมชนที่เกี่ยวข้องให้ช่วยทำให้เยาวชนมีจิตใจอันดีงาม และ
ทำความดีมากขึ้น

“กลุ่มคนที่เกี่ยวข้อง
ทั้ง ๘ ข้อ จะต้องเดินไป
ในทิศทางเดียวกัน
อย่างสมานฉันท์”



“ครู” บุคคลสำคัญต่อการขับเคลื่อนโรงเรียนคุณธรรม

โดยสถานะของครู เป็นที่ยอมรับโดยทั่วไปว่าเป็นผู้วางรากฐานที่ดีแก่เยาวชน เป็นเสาหลักที่มั่นคงในการดำเนินชีวิต และเป็นผู้นำในการขับเคลื่อนเพื่อสร้างคุณธรรมเพื่อนำการเปลี่ยนแปลงให้เกิดขึ้นในสังคม ดังนั้นจึงเป็นพื้นฐานเบื้องต้นที่คนกลุ่มนี้จะต้องเป็นผู้มีคุณภาพและมีมาตรฐานสูงเพื่อผลักดันแนวทางปฏิบัติที่ถูกต้อง และช่วยกันขยายผลต่อไป คณะครูในโครงการโรงเรียนคุณธรรมนี้เป็นกลุ่มแรกของโรงเรียนในสังกัดกรุงเทพมหานคร และการทำงานที่จะดำเนินการให้เกิดผลสำเร็จ จำเป็นที่**ครูจะต้องมีศรัทธาดำรงไว้ซึ่งความน่าเชื่อถือและเป็นนักพัฒนาที่ดี**

เราพบว่าโครงการฯ มีการตอบรับที่ดีมาก ผู้บริหารสถานศึกษาและครูมีความเข้าใจเรื่องของคุณธรรม จริยธรรมมากขึ้น สามารถถ่ายทอดความเข้าใจและปลูกฝังให้แก่นักเรียนผ่านรูปแบบการคิดค้นของโครงการคุณธรรมที่จัดทำขึ้น เพื่อตอบสนองของความต้องการต่อ **“ปัญหาที่อยากแก้”** กับ **“ความดีที่อยากทำ”** แล้วเมื่อเด็ก ๆ ลงมือปฏิบัติต่อเนื่องจริงจัง แนวปฏิบัติเหล่านี้ก็จะช่วยพัฒนา กลุ่มอ้อมเกล้าพวกเขาให้มุ่งทำความดี รู้จักการเสียสละ อดออม มีวินัย รู้ รัก สามัคคี และรักษาประโยชน์ส่วนรวม เกิดเป็นผลสำเร็จในการปลูกฝังด้านคุณธรรมให้แก่เยาวชน

คำว่า **“ผลสำเร็จ”** ในที่นี้ ผมขออธิบายว่าไม่ใช่ผลสำเร็จ เมื่อสิ้นสุดโครงการอย่างสมบูรณ์ แต่เป็น **“ผลสำเร็จในแต่ละกระบวนการพัฒนา”** ซึ่งเราต้องทำความเข้าใจก่อนว่าในเรื่องของการพัฒนา ไม่ว่าจะเป็นการพัฒนาคน สิ่งแวดล้อม หรือโครงสร้างพื้นฐานใดๆ จะไม่มีการหยุดนิ่ง แต่จะดำเนินไปอย่างไม่สิ้นสุด และเปลี่ยนแปลงไปตามบริบทสภาพของสังคมในแต่ละช่วงเวลา



ความก้าวหน้าและผลสำเร็จ

ของโครงการโรงเรียนคุณธรรม
ในปี ๒๕๕๗ ทำให้เราสามารถ
ขยายโครงการไปสู่โรงเรียน
ในสังกัดกรุงเทพมหานคร
ในเขตพระนคร ซึ่งเป็นโรงเรียน
ระดับประถมศึกษาจำนวน
๑๑ โรงเรียน มีผู้บริหาร
สถานศึกษาและครูรวม ๑๓๖ คน
นักเรียน ๒,๑๐๐ คน ช่วงอายุของ
นักเรียนอยู่ที่ ๓-๑๒ ปี โดยมีรายชื่อ
โรงเรียนที่เข้าโครงการโรงเรียนคุณธรรม ดังนี้

“ผลสำเร็จ
ของโครงการ
โรงเรียนคุณธรรม ...
ทำให้เราสามารถขยายโครงการ
ไปสู่โรงเรียนในสังกัด
กรุงเทพมหานคร”

๑. โรงเรียนราชบพิศ
๒. โรงเรียนวัดมหาธาตุ
๓. โรงเรียนวัดมเหยงคณ์พาราม ในพระราชูปถัมภ์ฯ
๔. โรงเรียนวัดสุทัศน์
๕. โรงเรียนวัดพระเชตุพน
๖. โรงเรียนวัดราชบูรณะ
๗. โรงเรียนวัดมกุฏกษัตริยาราม
๘. โรงเรียนวัดตรีทศเทพ
๙. โรงเรียนวัดราชันต์ดา
๑๐. โรงเรียนวัดใหม่อมตรส
๑๑. โรงเรียนวัดอินทรวีหาร



“ภาพรวม

ของแผน... ประกอบด้วย
กิจกรรมการพัฒนาคู
พัฒนานักเรียน และพัฒนา
โรงเรียน ซึ่งรวมถึงผู้นำ
และชุมชนโดยรอบ”

ทั้งนี้ ได้กำหนดแผนระหว่างปี ๒๕๕๘ – ๒๕๖๐ ซึ่งภาพรวมของแผน จะคล้ายคลึงกับโครงการต้นแบบในปี ๒๕๕๓ กล่าวคือประกอบด้วย กิจกรรมการพัฒนาคู พัฒนานักเรียน และพัฒนาโรงเรียน ซึ่งรวมถึง ผู้นำและชุมชนโดยรอบ และที่สำคัญ เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าโครงการ ที่ได้ดำเนินการไป ตอบสนองวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ เราได้จัดให้มีการประเมินผลโดยหน่วยงานภายนอกด้วย



ภาพรวมของแผนกิจกรรมในกระบวนการพัฒนาโรงเรียนคุณธรรม

ภาพรวมของแผนกิจกรรมในกระบวนการพัฒนาโรงเรียนคุณธรรมในโรงเรียนต้นแบบ แบ่งเป็น ๒ ขั้นตอน ได้แก่

๑. ขั้นตอนการ “พัฒนา” ประกอบด้วย ๓ ยุทธศาสตร์ ได้แก่

๑) ยุทธศาสตร์การพัฒนาครู มีกิจกรรมดังนี้

- การอบรมเชิงปฏิบัติการ ผู้บริหาร ระยะเวลา ๑ วัน
- การอบรมเชิงปฏิบัติการ ครู บุคลากรทางการศึกษา (แกนนำ) ระยะเวลา ๒ วัน
- การศึกษาดูงานภายในประเทศ ระยะเวลา ๑-๒ วัน
- การอบรมเชิงปฏิบัติการ “ระบบนิเทศการขับเคลื่อนโรงเรียนคุณธรรม” ระยะเวลา ๑-๒ วัน
- การอบรม “ถอดองค์ความรู้กระบวนการขับเคลื่อนโรงเรียนคุณธรรม” ระยะเวลา ๑-๒ วัน

๒) ยุทธศาสตร์พัฒนานักเรียน มีกิจกรรมดังนี้

- การอบรมเชิงปฏิบัติการ นักเรียน (แกนนำ) โรงเรียนละ ๑ วัน
- การอบรมเชิงปฏิบัติการ นักเรียน โรงเรียนละ ๑-๒ วัน
- การอบรมเชิงปฏิบัติการ “ความรู้คู่คุณธรรม” โรงเรียนละ ๑-๒ วัน
- การอบรมเชิงปฏิบัติการ “ผู้นำจิตอาสา” โรงเรียนละ ๑ วัน
- การอบรมและศึกษาดูงานภายในประเทศ ระยะเวลา ๑-๒ วัน



๓) ยุทธศาสตร์การพัฒนาโรงเรียน

- การอบรมเชิงปฏิบัติการ ผู้ปกครอง และชุมชน ระยะเวลา ๑-๒ วัน
- การอบรมเชิงปฏิบัติการ “เครือข่ายจิตอาสาพัฒนาโรงเรียนคุณธรรม” ระยะเวลา ๑-๒ วัน
- การอบรมและศึกษาดูงานภายในประเทศ ระยะเวลา ๑-๒ วัน

๒. ขั้นตอนการ “นิเทศติดตามและถอดองค์ความรู้” โดยการ
จัดกิจกรรม ดังนี้

- ๑) จัดนิเทศการขับเคลื่อนโรงเรียนคุณธรรม ๑๑ วัน
- ๒) จัดเวทีถอดองค์ความรู้กระบวนการขับเคลื่อนโรงเรียนคุณธรรม ระดับโรงเรียน ๑๑ วัน
- ๓) จัดเวทีถอดองค์ความรู้กระบวนการขับเคลื่อนโรงเรียนคุณธรรม ระดับเขต ๑ วัน
- ๔) จัดลัปดาห์คุณธรรม ระดับโรงเรียน จำนวนวัน ๑๑ วัน
- ๕) จัดมหกรรมส่งเสริมความดี ระดับเขต ระยะเวลา ๑ วัน
- ๖) ติดตามประเมินผล



เครื่องมือ อุปกรณ์และสื่อเพื่อการขับเคลื่อนโครงการฯ

นอกจากการจัดกิจกรรมในกระบวนการพัฒนาโรงเรียนคุณธรรมแล้ว ยังจำเป็นต้องมีการสร้างเครื่องมือในการขับเคลื่อนโครงการโรงเรียนคุณธรรม รวมทั้งสื่อเผยแพร่ ได้แก่

๑. การจัดทำสมุดบันทึกความดี สำหรับนักเรียนทุกคน เพื่อให้ นักเรียนได้บันทึกความดีที่ได้กระทำสัปดาห์ละครั้ง และก่อนนำมาส่งครู ต้องให้ผู้ปกครองให้ความเห็น เพื่อรับรองและได้ทราบพฤติกรรมความดี ของเด็กๆ ซึ่งทำให้ครูและผู้ปกครองเข้าใจในตัวเด็กด้วย บันทึกความดี จึงเป็นกระบวนการปลูกฝังคุณธรรมความดี ที่เรียกว่า กระบวนการพัฒนา ทักษะชีวิต ทำให้เด็กมีความรู้คู่คุณธรรมได้

๒. การจัดทำสารคดีสั้น ๓ นาที ชุด “ดอกไม้บาน สื่อสารความดี” สำหรับแต่ละโรงเรียน โดยมีสาระประกอบด้วยการพัฒนาคุณธรรมเด็กและ เยาวชน โครงการงานคุณธรรมแผ่นดินที่คนดี จิตอาสา ชุมชนคุณธรรม วิถีพอเพียง ศาสนากับชีวิตและการเรียนรู้ ศาสนสัมพันธ์ สมัชชาคุณธรรม ตลาดนัด คุณธรรม และการจัดการความรู้ สื่อสร้างสรรค์ องค์กร และบุคคลคุณธรรม และกระบวนการปลูกฝังคุณธรรมในต่างประเทศ

๓. การจัดทำและจัดพิมพ์หนังสือถอดองค์ความรู้ โรงเรียนละ ๑ เล่ม โดยถอดองค์ความรู้ที่ได้จากการดำเนินโครงการโรงเรียนคุณธรรม ของแต่ละโรงเรียน เพื่อใช้ประโยชน์ในการดำเนินการในระยะต่อไป

๔. การจัดทำชั้นวางหนังสือ “มุขคุณธรรม” สำหรับแต่ละ โรงเรียน เพื่อให้เด็กได้ศึกษาหาความรู้ด้านคุณธรรม



ประเด็นที่ควรคำนึงถึงในการดำเนินการโรงเรียนคุณธรรม

การดำเนินโครงการโรงเรียนคุณธรรม เป็นการสร้างกระบวนการขับเคลื่อนพฤติกรรมของผู้ที่เกี่ยวข้องให้มีความเข้าใจ มีสำนึก นำไปประพฤติ ปฏิบัติ การดำเนินชีวิตให้อยู่ในกรอบของคุณธรรม จริยธรรม จนทำให้ประพฤติ ปฏิบัติ เป็นนิสัย เป็นวัฒนธรรมทางสังคมที่งดงาม ซึ่งมีประเด็นที่ควรคำนึงถึงในการดำเนินการคือ

๑. ผลที่คาดหวัง ในความคิดเห็นของผม

ผมคาดหวังว่าเราจะเห็นการพัฒนาคนให้มี “วินัย” ซึ่งเป็นหัวใจและเป็นเรื่องที่มีความสำคัญจากปัญหาและความล้มเหลวในสังคมที่ผ่านมา จึงเป็นเรื่องจำเป็นที่เราต้องสร้างคนให้มีความอดทน มีความรับผิดชอบ และมีสำนึกเพื่อส่วนรวม รวมถึงสามารถแยกแยะสิ่งดีและสิ่งไม่ดีได้

“ เราต้องสร้างคนให้มีความอดทน มีความรับผิดชอบ และมีสำนึกเพื่อส่วนรวม รวมถึงสามารถแยกแยะสิ่งดีและสิ่งไม่ดีได้ ”

เยาวชนได้รับการปลูกฝังความดีให้เป็น

นิสัย ก็จะสามารถปฏิบัติตนในวิถีของความดีได้อย่างต่อเนื่อง รู้จักคิดชอบทำชอบและต้องทำความดีทุกช่วงของชีวิตจนเป็นวัฒนธรรมทางสังคม



ในเรื่องนี้ เราควรยึดถือว่า “คุณภาพสำคัญกว่าปริมาณ” ผมขอยกหลักคิดของปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง จากพระราชดำรัสพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษา เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๔๑ ดังนี้

“...ให้ปฏิบัติเพียงครึ่งเดียว คือไม่ต้องทั้งหมด หรือแม้จะเศษหนึ่งส่วนสี่ก็พอ. ... หมายความว่า ถ้าทำได้เศษหนึ่งส่วนสี่ของประเทศก็จะพอ ความหมายของเศรษฐกิจพอเพียง และทำได้เพียงเศษหนึ่งส่วนสี่ก็พอนั้น ไม่ได้แปลว่าเศษหนึ่งส่วนสี่ของพื้นที่ แต่เศษหนึ่งส่วนสี่ของการกระทำ. ...”

หากทุกคนตระหนักในการทำความดี และทำได้เศษหนึ่งส่วนสี่ก็น่าจะเพียงพอที่จะเป็นพื้นฐานเพื่อสร้างให้เป็นวัฒนธรรมทางสังคม เราก็จะบรรลุความคาดหวังเรื่องสังคมแห่งความดี สังคมที่มีการปฏิรูปเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง ไม่เฉื่อยชา และเป็นสังคมคุณธรรม

๒. ปัจจัยของความสำเร็จ เริ่มจากความสามารถของวิทยากร กระบวนการ ต้องมีวิธีการที่ทำให้เกิดกระบวนการระเบิดจากภายใน คือคิดเองได้ เช่น ในการอบรมทำความเข้าใจในระดับต่างๆ วิทยากรกระบวนการไม่ควรชี้แนะจนชัดเจนหรือกำหนดให้ ควรให้ผู้อบรมหรือเด็กเขาคิดหรือกำหนดเอง เช่น อยากรจะทำความดีเรื่องอะไร ทำคุณธรรมเรื่องอะไร ดังนั้น วิทยากรกระบวนการ จะต้องมีความสามารถและเข้าใจวิธีการที่จะสร้างสภาพแวดล้อมให้เกิดบรรยากาศเหล่านี้ขึ้น ซึ่งการมีวิทยากรกระบวนการที่มีความสามารถ ก็เป็นปัจจัยสำคัญที่จะขับเคลื่อนโครงการให้ไปสู่ความสำเร็จได้



ปัจจัยหลักที่สำคัญอีกประการหนึ่งคือ **“คุณภาพครูและคุณภาพผู้เป็นแกนนำ”** (ครู และนักเรียนแกนนำ) ต้องมีทั้งคุณภาพและความสามารถรวมไปถึงความตั้งใจ ความมุ่งมั่นในการขับเคลื่อนกระบวนการคุณธรรมให้ดำเนินไปได้

อีกปัจจัยหนึ่งคือ **ความพร้อมและความร่วมมือ** ของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ที่ต้องมีความเข้าใจให้ตรงกันว่ากำลังทำอะไร เพื่ออะไร มีการดำเนินการในบทบาทของแต่ละฝ่ายอย่างเหมาะสมสอดคล้องกัน

สมุดบันทึกความดี เป็นเครื่องมือที่สำคัญในการขับเคลื่อนคุณธรรมของผู้ที่เกี่ยวข้อง ทั้งตัวเด็ก ผู้ปกครองและครู เพราะต้องบันทึกข้อมูลและมีความเห็นที่ต้องจดลงสมุดนั้น การออกแบบสมุดเป็นเรื่องที่มีความสำคัญสามารถพัฒนาให้เหมาะสมกับเรื่องและกลุ่มคนที่จะปลูกฝังคุณธรรมได้ เช่น ช่วงปลายปี ๒๕๕๘ CSR ของเทเวศประกันภัย ได้ไปทดลองปลูกฝังคุณธรรมของชุมชนบริเวณวัดตรีทศเทพให้เป็น **“ชุมชนคุณธรรม”** และทำสมุดบันทึกสำหรับเรื่องนี้ชื่อ **“ระเบียบความดี”** ขึ้น

นอกจากนี้ **“ความต่อเนื่อง”** และ **“การติดตามผล”** ของการดำเนินงานและการขยายผล เป็นปัจจัยของความสำเร็จเช่นกัน โดยครูและผู้บริหารของกรุงเทพมหานครจะมีส่วนอย่างมากในประเด็นความต่อเนื่องนี้ ทั้งนี้ เพื่อมิให้ปัญหาการเปลี่ยนแปลงนโยบายในระบบราชการส่งผลกระทบให้เกิดการชะงักงันของโครงการฯ รวมทั้ง **“ความต่อเนื่อง”** ในแง่ของนักเรียนที่จะต้องบ่มเพาะให้**เกิดเป็นนิสัยการทำความดีไปตลอดชีวิต** และความต่อเนื่องในส่วนของผู้ปกครอง โรงเรียน และชุมชน ให้มีการปฏิบัติเป็นวัฒนธรรมทางสังคมแห่งความดี



“ต้องบ่มเพาะ
ให้เกิดเป็นนิสัย
การทำความดี
ไปตลอดชีวิต”

หลักคิดการพัฒนาโรงเรียนคุณธรรม

ในการพัฒนาโรงเรียนคุณธรรม มีหลักคิดที่สำคัญ ได้แก่

๑. **คำนึงถึงการพัฒนาแบบองค์รวม** เนื่องจากทุกภาคส่วน
ส่วนเกี่ยวข้องกัน จึงต้องได้รับการพัฒนาให้สอดคล้อง ครบถ้วนและ
มีความสมดุลในระหว่างผู้เกี่ยวข้อง ได้แก่ ครู นักเรียน ผู้ปกครอง โรงเรียน
และชุมชน จะต้องได้รับการพัฒนาเช่นเดียวกัน

๒. **วิธีการเรียนการสอน** ต้องเป็นการลงมือปฏิบัติเอง ในลักษณะ
คำกล่าวที่ว่า

“เล่าให้ฟัง เดียวก็ลืม
ทำให้ดู พอจะจำได้
ลงมือทำเอง จำได้ไปตลอดชีวิต”

ในประเด็นนี้ ต้องพยายามให้นักเรียนมีโอกาสได้ลงมือปฏิบัติ
เรียนรู้ด้วยตนเอง



๓. ปฏิรูปหรือปฏิวัติในเรื่องวิธีคิด ทัศนคติ ค่านิยม และ วัฒนธรรมทางสังคม ให้เกิดแนวทางที่ชัดเจนว่าจะทำความดีในด้านใด ให้ชัดเจน เช่น การมีระเบียบวินัย ความซื่อสัตย์สุจริต

๔. ใช้หลัก Cool Head and Warm Heart จากคำกล่าว ของนักเศรษฐศาสตร์ชาวอังกฤษ Alfred Marshall (ค.ศ. ๑๘๔๒ – ๑๙๒๔) แปลความหมายได้ว่า นักบริหารที่ดีต้องใช้ปัญญา ใช้ความคิดอย่างสุขุม รอบคอบ มีคุณธรรม มีจิตใจที่ดี มีเหตุมีผลและมีเมตตาธรรม หรือกล่าวได้ว่า “มองไกล ใจเปิดกว้าง อย่างมีสติ และเมตตาธรรม”

๕. หลักคิดในเรื่องปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง ได้แก่ ความพอประมาณ ความมีเหตุผล และการมีภูมิคุ้มกันที่ดี เพื่อช่วยให้ เราสามารถเผชิญกับปัญหาหรือวิกฤตต่างๆ ผมขอยก**พระบรมราโชวาท** และ**พระราชดำรัสของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว** ที่ได้พระราชทานเกี่ยวกับ สังคมคุณธรรม ความซื่อสัตย์สุจริต ไว้ใน ๒ วาระ ดังนี้

“...รากฐานที่นับว่าสำคัญ คือรากฐานทางจิตใจ อันได้แก่ความหนักแน่นมั่นคงในสุจริตธรรมอย่างหนึ่ง ในความมุ่งมั่นที่จะประกอบกิจการงานให้ถึงความสำเร็จ อีกอย่างหนึ่ง เหตุใดจึงต้องมีความสุจริตและ ความมุ่งมั่น ก็เพราะความสุจริตนั้น ย่อมกีดกันบุคคล ออกจากความชั่วและความเสื่อมเสียทั้งหมดได้...”

พระบรมราโชวาทพระราชทาน
แก่ผู้สำเร็จการศึกษาของมหาวิทยาลัยรามคำแหง
วันที่ ๑๑ มีนาคม ๒๕๒๔



“บางอย่างไม่ใช่กุศลแต่
แต่ว่าเป็นการทำให้คนอื่นเขากุศลได้”

พระราชดำรัสเนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษา

วันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๑

พระบรมราโชวาทและพระราชดำรัสของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ที่พระราชทานไว้ ล้วนมีคุณค่า เป็นเครื่องเตือนใจ และสามารถนำไปเป็นบทเรียน สอนสั่งเยาวชนชนในแง่มุมต่างๆ เพื่อเสริมสร้างคุณงามความดีและคุณธรรม ให้สังคมไทยเป็นสังคมแห่ง “ความรู้คู่คุณธรรม” ต่อไปในอนาคต

“ พระบรมราโชวาท
และพระราชดำรัสของ
พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว
ที่พระราชทานไว้
ล้วนมีคุณค่า ”



CSR อย่างยั่งยืน นำสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน

การทำ CSR อย่างยั่งยืนของบริษัท เทเวศประกันภัย จำกัด (มหาชน) ที่ยกขึ้นมาเป็นตัวอย่างตามที่กล่าวมาแล้วนั้น ซึ่งให้เห็นว่าภาคธุรกิจเอกชนสามารถมีบทบาทในการช่วยพัฒนาประเทศ พัฒนาสังคมให้มีความเข้มแข็งมากขึ้น แม้จะเป็นส่วนเล็กๆ ก็สามารถนำไปเป็นตัวอย่างให้ผู้อื่นนำไปขยายผล ปฏิบัติให้กว้างขวางขึ้น หากช่วยกันทำมากขึ้น สังคมส่วนใหญ่อีกจะดีขึ้น มีคุณธรรมและพึ่งตนเองได้มากขึ้น เป็นเรื่องที่ดีให้เห็นว่าภาคเอกชนที่มีสำนึกเพื่อสังคม เพื่อส่วนรวมที่ดี ก็สามารถที่จะดำเนินการได้ หากได้รับความร่วมมือจากผู้ที่เกี่ยวข้องอย่างเต็มที่ ด้วยความจริงใจ ทั้งฝ่ายผู้ให้ความช่วยเหลือและผู้รับความช่วยเหลือ สังคมโดยรวมก็จะดีขึ้น เป็นสังคมที่มีคุณภาพ มีความเอื้ออาทรต่อกัน มีความสามัคคี ผู้คนมีความสุข มีความพอใจ เป็นสังคมที่น่าอยู่ มีวิถีชีวิตที่อยู่ในหลักของความพอเพียง ดำเนินชีวิตอย่างมีเหตุผล สังคมมีภูมิคุ้มกันที่ดี รองรับการเปลี่ยนแปลง อันจะนำไปสู่การพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน





ปรัชญาของ
เศรษฐกิจพอเพียง

กับการบริหารจัดการที่ดี



“สภาพัฒน์ได้น้อมนำ
“ปรัชญาของ
เศรษฐกิจพอเพียง”
มาเป็นปรัชญานำทาง
ในการพัฒนาประเทศ”



ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง

กับการบริหารจัดการที่ดี

หลักสูตรการพัฒนากฎีสังคมอย่างยั่งยืน ของมหาวิทยาลัยแม่โจ้

มหาวิทยาลัยแม่โจ้ได้เปิดสอนหลักสูตรการพัฒนากฎีสังคมอย่างยั่งยืนในระดับมหาบัณฑิตขึ้นเมื่อปี ๒๕๔๗ เป็นหลักสูตรระยะ ๒ ปี ผมได้มีโอกาสรับเชิญไปบรรยายเรื่อง “การวางแผนพัฒนาประเทศ” ให้กับนักศึกษารุ่นที่ ๑ เมื่อวันที่ ๑๒ มิถุนายน ๒๕๔๗ และบรรยายต่อเนื่องมาทุกปี จนถึงปัจจุบันเป็นรุ่นที่ ๑๒ แล้ว โดยบางปีทางมหาวิทยาลัยขอให้บรรยายเรื่อง “เศรษฐกิจพอเพียง” ด้วย

หลักสูตรนี้เกี่ยวข้องกับวิชาการเกษตรตามแนวพระราชดำริ ซึ่ง **ดร.สุเมธ ตันติเวชกุล** เลขาธิการมูลนิธิชัยพัฒนา มีส่วนและบทบาทอย่างมากในการช่วยมหาวิทยาลัยแม่โจ้จัดตั้งหลักสูตรดังกล่าวและยังได้บรรยายเองทุกปี รวมทั้งสนับสนุนให้ทุนการศึกษาแก่นักศึกษาบางส่วนเกือบทุกรุ่นผ่านทางมูลนิธิชัยพัฒนา

นักศึกษาที่สนใจเข้าเรียนหลักสูตรนี้แต่ละปีมีประมาณ ๒๐-๓๐ คนมาจากทุกภาคของประเทศ มีทั้งข้าราชการ นักธุรกิจ ชาวชุมชน ซึ่งระยะหลังๆ นักศึกษาส่วนใหญ่มาจากภาคเหนือ



ความเป็นมาและความหมาย

“**เศรษฐกิจพอเพียง**” เป็นปรัชญาที่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว มีพระราชดำริสชี้แนะแนวทางการดำเนินชีวิตแก่พสกนิกรชาวไทยมา โดยตลอด พระองค์มีพระราชดำริสเกี่ยวกับความพอมี พอกิน พอใช้ มาตั้งแต่ปี ๒๕๑๖ และภายหลังการเกิดวิกฤตเศรษฐกิจเมื่อปี ๒๕๔๐ ได้ทรงเน้นย้ำเกี่ยวกับ “**เศรษฐกิจพอเพียง**” อย่างชัดเจนมากขึ้น เพื่อให้คนไทยมีสติ และมีความระมัดระวังมากขึ้นในการดำเนินชีวิต ภายใต้กระแสโลกาภิวัตน์และความเปลี่ยนแปลงต่างๆ ดังพระราชดำริสตอนหนึ่งในโอกาส วันเฉลิมพระชนมพรรษา วันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๔๑ ความตอนหนึ่งว่า

“...คนเราถ้าพอในความต้องการก็มีความ
โลกน้อย เมื่อมีความโลกน้อย ก็เบียดเบียนคนอื่นน้อย
ถ้าทุกประเทศมีความคิด อันนี้ไม่ใช่เศรษฐกิจ
มีความคิดว่า ทำอะไรต้องพอเพียง หมายความว่า
พอประมาณ ไม่สุดโต่ง ไม่โลภอย่างมาก คนเรา
ก็อยู่เป็นสุข พอเพียงนี้อาจจะมีมาก อาจจะมี
ของหรูหราก็ได้ แต่ว่าต้องไม่ไปเบียดเบียนคนอื่น
ต้องให้พอประมาณตามอัตภาพ พูดจาก็พอเพียง
ทำอะไรก็พอเพียง ปฏิบัติตนก็พอเพียง...”

ในช่วงต้นปี ๒๕๔๒ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ หรือ “**สภาพัฒน์**” ได้เริ่มกระบวนการจัดทำแผนพัฒนา เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๙ (พ.ศ. ๒๕๔๕-๒๕๔๙) สำนักงานฯ ได้ร่วมหารือกับผู้ทรงคุณวุฒิด้านต่างๆ หลายท่าน เห็นพ้องต้องกันว่า



เป็นการสมควรอย่างยิ่งที่จะได้น้อมเกล้าน้อมกระหม่อมอัญเชิญเรื่องของเศรษฐกิจพอเพียงของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว มาเป็นแนวทางในการกำหนดนโยบาย วางแผน และทำแผนปฏิบัติการในทุกๆระดับ เพื่อนำมาสู่ความรอดพ้นวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจของประเทศ และการดำรงชีวิตที่ดีของคนในชาติต่อไป ประกอบกับในขณะนั้น ปรากฏว่ามีบุคคลและหน่วยงานต่างๆ หลายนายได้นำพระราชดำรัสเรื่อง เศรษฐกิจพอเพียง มาแปลความหมายกันอย่างกว้างขวาง จนเกิดความคิดเห็นที่หลากหลายและแตกต่างกันเป็นอันมาก ทำให้มีความสับสนในทางความคิดเกิดขึ้นโดยทั่วไป

สภาพัฒน์ โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการบริหาร ได้เชิญ **พุทธทศคุณวุฒิ** ในทางเศรษฐกิจและสาขาอื่นๆ จำนวนหนึ่งมาร่วมกัน **ประมวลและกลั่นกรองพระราชดำรัสเรื่องเศรษฐกิจพอเพียง** รวมทั้งพระราชดำรัสและพระบรมราโชวาทอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ให้เป็นข้อความที่กะทัดรัด มีความชัดเจน เพื่อเป็นกรอบในความคิดให้ทุกฝ่ายมีความเข้าใจที่ถูกต้องและตรงกัน และสามารถนำไปปฏิบัติได้ โดยได้เรียบเรียงขึ้นเป็น **“ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง”** และนำขึ้นกราบบังคมทูลพระกรุณาขอพระราชทานพระบรมราชวินิจฉัย เมื่อเดือนตุลาคม ๒๕๔๒ ซึ่งพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ได้ทรงพระกรุณาปรับปรุงแก้ไขพระราชทาน และทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ พระราชทานพระบรมราชานุญาตให้สภาพัฒน์นำไปเผยแพร่แก่ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนประชาชนทั่วไปตามที่ขอพระมหากรุณาฯ เมื่อวันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๔๒

สภาพัฒน์ได้น้อมนำ **“ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง”** มาเป็นปรัชญานำทางในการพัฒนาประเทศในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๙ (พ.ศ. ๒๕๔๕-๒๕๔๙) แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๐ (พ.ศ. ๒๕๕๐-๒๕๕๔) แผนพัฒนาฯ



ฉบับที่ ๑๑ (พ.ศ. ๒๕๕๕-๒๕๕๙) และแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๕) ก็ยังคงอัญเชิญ “ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” มาเป็นแนวทางในการจัดทำแผนและแนวทางปฏิบัติงานต่อเนื่องกันมาด้วย

ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง*

เศรษฐกิจพอเพียง เป็นปรัชญาชี้ถึงแนวทางการดำรงอยู่และปฏิบัติตนของประชาชนในทุกระดับ ตั้งแต่ระดับครอบครัว ระดับชุมชน จนถึงระดับรัฐ ทั้งในการพัฒนาและบริหารประเทศให้ดำเนินไปใน **ทางสายกลาง** โดยเฉพาะการพัฒนาเศรษฐกิจเพื่อก้าวทันต่อโลกยุคโลกาภิวัตน์ **ความพอเพียง** หมายถึง **ความพอประมาณ** **ความมีเหตุผล** รวมถึงความจำเป็นที่จะต้องมีระบบภูมิคุ้มกันในตัวที่ดีพอสมควรต่อการมีผลกระทบใดๆ อันเกิดจากการเปลี่ยนแปลงทั้งภายนอกและภายใน ทั้งนี้จะต้องอาศัย **ความรู้รอบรู้** **ความรอบคอบ** และ **ความระมัดระวัง** อย่างยิ่ง ในการนำวิชาการต่างๆ มาใช้ในการวางแผนและการดำเนินการทุกขั้นตอน และขณะเดียวกันจะต้องเสริมสร้างพื้นฐานจิตใจของคนในชาติ โดยเฉพาะเจ้าหน้าที่ของรัฐ นักทฤษฎี และนักธุรกิจในทุกระดับ ให้มีสำนึกใน **คุณธรรม** **ความซื่อสัตย์สุจริต** และให้มีความรอบรู้ที่เหมาะสม **ดำเนินชีวิตด้วยความอดทน** **ความเพียร** **มีสติ** **ปัญญา** และความรอบคอบ เพื่อให้สมดุลและพร้อมต่อการรองรับการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วและกว้างขวาง

* ประมวลและกลั่นกรองจากพระบรมราชาโชวาทและพระราชดำรัสของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เรื่อง เศรษฐกิจพอเพียง ซึ่งพระราชทานในวโรกาสต่างๆ รวมทั้งพระราชดำรัสอื่นๆ โดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้รับพระราชทานพระบรมราชานุญาตให้นำไปเผยแพร่ เพื่อเป็นแนวทางปฏิบัติของทุกฝ่ายและประชาชนโดยทั่วไป เมื่อวันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๕๒



ทั้งด้านวัตถุ สังคม สิ่งแวดล้อม และวัฒนธรรมจากโลกภายนอกได้เป็นอย่างดี

หากพิจารณาข้อความในปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงแล้ว สามารถแยกออกได้ดังนี้

๑. แนวความคิดหลัก

“เป็นปรัชญาชี้ถึงแนวทางการดำรงอยู่และปฏิบัติตามของประชาชนในทุกระดับ ตั้งแต่ระดับครอบครัว ระดับชุมชน จนถึงระดับรัฐ ทั้งในการพัฒนาและบริหารประเทศให้ดำเนินไปในทางสายกลาง โดยเฉพาะการพัฒนาเศรษฐกิจเพื่อก้าวทันต่อโลกยุคโลกาภิวัตน์”

๒. ความหมาย

“ความพอเพียง หมายถึง ความพอประมาณ ความมีเหตุผล รวมถึงความจำเป็นที่จะต้องมีระบบภูมิคุ้มกันในตัวที่ดี พอสมควรต่อการมีผลกระทบใดๆ อันเกิดจากการเปลี่ยนแปลงทั้งภายนอกและภายใน”

๓. เจาะไป

- “จะต้องอาศัย ความรอบรู้ ความรอบคอบและความระมัดระวังอย่างยิ่ง ในการนำวิชาการต่างๆ มาใช้ในการวางแผนและการดำเนินการทุกขั้นตอน”
- “จะต้องเสริมสร้างพื้นฐานจิตใจของคนในชาติ โดยเฉพาะเจ้าหน้าที่ของรัฐ นักทฤษฎี และนักธุรกิจในทุกระดับ ให้มีสำนึกในคุณธรรม ความซื่อสัตย์สุจริต และให้มีความรอบรู้ที่เหมาะสม”
- “ดำเนินชีวิตด้วยความอดทน ความเพียร มีสติ ปัญญา และความรอบคอบ”



๔. เป้าประสงค์

“เพื่อให้สมดุลและพร้อมต่อการรองรับการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วและกว้างขวางทั้งด้านวัตถุ สังคม สิ่งแวดล้อม และวัฒนธรรมจากโลกภายนอกได้เป็นอย่างดี”

พระราชดำริสของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจพอเพียง

เมื่อพิจารณาพระราชดำริสของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว บางองค์ที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจพอเพียงอย่างลึกซึ้งแล้ว จะช่วยให้เข้าใจเศรษฐกิจพอเพียงมากขึ้น ดังเช่นตัวอย่างต่อไปนี้

พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ทรงให้ความสำคัญกับการพัฒนาที่ทำให้คนมีความสุข ความเจริญ ดังที่พระองค์มีพระบรมราโชวาทพระราชทานแก่คณะที่ปรึกษาเยาวชนและเยาวชนดีเด่น เมื่อวันที่ ๗ พฤษภาคม ๒๕๑๓ ความตอนหนึ่งว่า

“...คำว่า “พัฒนา” ก็หมายถึงทำให้มั่นคง ทำให้ก้าวหน้า การพัฒนาประเทศ ก็ทำให้บ้านเมืองมั่นคง มีความเจริญ ความหมายของการพัฒนาประเทศนี้ ก็เท่ากับตั้งใจที่จะทำให้ชีวิตของแต่ละคนมีความปลอดภัย มีความเจริญ มีความสุข ฉะนั้น จึงเข้าใจได้ว่าการพัฒนาทุกอย่างเป็นสิ่งที่ดี เพราะว่าจะนำมาซึ่งความสุข ความเจริญ และความพอใจของแต่ละบุคคล ในประเทศ...”



และยังทรงชี้แนะว่าการพัฒนาต้องทำตามลำดับขั้นตอน และมุ่งให้ประชาชนมีความพอมี พอกิน พอใช้ก่อน ดังพระบรมราโชวาทพระราชทานแก่ผู้สำเร็จการศึกษามหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ เมื่อวันที่ ๑๙ กรกฎาคม ๒๕๑๗ ความตอนหนึ่งว่า

“...การพัฒนาประเทศ จำเป็นต้องทำตามลำดับขั้น ต้องสร้างพื้นฐาน คือ ความพอมี พอกิน พอใช้ ของประชาชนส่วนใหญ่เป็นเบื้องต้นก่อน โดยใช้วิธีการ และอุปกรณ์ที่ประหยัด แต่ถูกต้องตามหลักวิชา เมื่อได้พื้นฐานมั่นคงพร้อมพอควรและปฏิบัติได้แล้ว จึงค่อยสร้างค่อยเสริมความเจริญและฐานะเศรษฐกิจขั้นที่สูงขึ้น โดยลำดับต่อไป... การช่วยเหลือสนับสนุนประชาชนในการประกอบอาชีพและตั้งตัวให้มีความพอกิน พอใช้ ก่อนอื่น เป็นพื้นฐานนั้น เป็นสิ่งสำคัญอย่างยิ่งยวด เพราะผู้ที่มีอาชีพและฐานะเพียงพอที่จะพึ่งตนเอง ย่อมสามารถสร้างความเจริญก้าวหน้าระดับที่สูงขึ้นต่อไปได้โดยแน่นอน ส่วนการถือหลักที่จะส่งเสริมความเจริญ ให้ค่อยเป็นไปตามลำดับ ด้วยความรอบคอบ ระมัดระวัง และประหยัดนั้น ก็เพื่อป้องกันความผิดพลาดล้มเหลว...”

ในการพัฒนาประเทศ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงให้ความสำคัญกับการพัฒนาที่จะทำให้รากฐานและฐานะความเป็นอยู่ของประชาชนมีความมั่นคง ดังพระองค์มีพระบรมราโชวาทในพิธีพระราชทานปริญญาบัตรของมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ เมื่อวันที่ ๒๖ กรกฎาคม ๒๕๓๙ ความตอนหนึ่งว่า



“...จำเป็นที่จะต้องพัฒนาฐานะความเป็นอยู่
ของประชาชน ให้อยู่ดี กินดี เป็นเบื้องต้นก่อน
เพราะฐานะความเป็นอยู่ของประชาชนนั้น คือ
รากฐานอย่างสำคัญของความสงบ และความเจริญ
มั่นคง ถ้าประชาชนทุกคนมีฐานะความเป็นอยู่ดีแล้ว
ความสงบ และความเจริญ ย่อมจะเป็นผลก่อให้เกิดต่อ
ตามมาอย่างแน่นอน จึงอาจพูดได้ว่าการพัฒนา ก็คือ
การทำสงครามกับความยากจน เพื่อความอยู่ดี กินดี
ของประชาชนโดยตรง...”

และยังมีพระราชดำรัส เมื่อเดือนสิงหาคม ๒๕๔๒ อีกว่า

“...เศรษฐกิจพอเพียงเป็นเสมือนรากฐาน
ของชีวิต รากฐานความมั่นคงของแผ่นดิน เปรียบเสมือน
เสาเข็มที่ถูกต้องรองรับบ้านเรือนตัวอาคารไว้นั้นเอง
สิ่งก่อสร้างจะมั่นคงได้ ก็อยู่ที่เสาเข็ม แต่คนส่วนมาก
มองไม่เห็นเสาเข็ม และลืมเสาเข็มเสียด้วยซ้ำไป...”

“อาจพูดได้ว่าการพัฒนา
ก็คือการทำสงครามกับ
ความยากจน เพื่อความอยู่ดี กินดี
ของประชาชนโดยตรง...”



ทรงย้ำเพื่อให้เกิดความเข้าใจเรื่องเศรษฐกิจพอเพียง เมื่อวันที่
๔ ธันวาคม ๒๕๕๓ เนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษา ความตอนหนึ่งว่า

“...เศรษฐกิจพอเพียงนี้ ขอย้ำว่า เป็นทั้ง
เศรษฐกิจหรือความประพฤติทำอะไรเพื่อให้เกิดผล
โดยมีเหตุและผล คือเกิดผลมันมาจากเหตุ ถ้าทำเหตุที่ดี
ถ้าคิดให้ดี ให้ผลที่ออกมาคือสิ่งที่ติดตามเหตุ การกระทำ
ก็จะเป็นการกระทำที่ดี และผลของการกระทำนั้น
ก็จะเป็นการกระทำที่ดี ดี แปลว่า มีประสิทธิผล ดี แปลว่า
ประโยชน์ ดี แปลว่า ทำให้มีความสุข...”

การนำหลักของเศรษฐกิจพอเพียงไปปฏิบัตินั้น ต้องอาศัย
ความรู้ มีสำนึกในคุณธรรม ความซื่อสัตย์สุจริต ความอดทน และ
ความเพียร ซึ่งไม่่ง่ายที่จะทำตามได้ทั้งหมด ในเรื่องนี้พระบาทสมเด็จพระ
พระเจ้าอยู่หัวมีพระราชดำรัสเนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษา เมื่อวันที่
๔ ธันวาคม ๒๕๕๑ ความตอนหนึ่งว่า

“...ให้ปฏิบัติเพียงครึ่งเดียว คือไม่ต้องทั้งหมด
หรือแม้จะเศษหนึ่งส่วนสี่ก็พอ หมายความว่า ถ้าทำได้เพียง
เศษหนึ่งส่วนสี่ของประเทศก็พอ ความหมายของ
เศรษฐกิจพอเพียง และทำได้เศษหนึ่งส่วนสี่ก็พอนั้น
ไม่ได้แปลว่าเศษหนึ่งส่วนสี่ของพื้นที่ แต่เศษหนึ่งส่วนสี่
ของการกระทำ...”



พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ทรงติดตามการประยุกต์หลักของเศรษฐกิจพอเพียง ในการดำเนินการต่างๆ อยู่อย่างต่อเนื่อง และมีพระราชดำรัส เมื่อวันที่ ๕ กันยายน ๒๕๕๔ ความตอนหนึ่งว่า

“...เศรษฐกิจพอเพียงเป็นเรื่องที่มีประโยชน์ แต่โดยมากมากำแบบเล่นๆ แบบเล่นๆ เกินไป... คำว่าเศรษฐกิจพอเพียงบางทีก็ไม่ค่อยเข้าใจ พอเพียงแปลว่า ทำอะไร ไม่ฟุ่มเฟือย ไม่ฟุ้งซ่าน และทำให้ได้ผล... ต้องหาเหตุผลของเศรษฐกิจพอเพียง ถ้าหาเหตุผลได้ก็เชื่อว่าจะได้ประโยชน์ ชาวบ้านได้ประโยชน์... เศรษฐกิจพอเพียงนั้นถ้าคิดแบบชาวบ้าน ทำอะไรแบบธรรมดาไม่ซับซ้อน ชาวบ้านก็ทำเองได้ เท่าที่ฟังชาวบ้านก็ทำเศรษฐกิจพอเพียงด้วยตัวเอง ก็น่าดีใจ ที่เป็นเช่นนั้น ผู้เชี่ยวชาญน่าจะไปค้นดูว่าเป็นดังนั้นจริงหรือไม่ ถ้าได้จริงก็จะดี ซึ่งจะทำให้เศรษฐกิจพอเพียงมีประโยชน์มากขึ้น ช่วยชีวิตให้ชาวบ้านมีความก้าวหน้าจริงๆ...”

ขบวนการขับเคลื่อนปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง

นับตั้งแต่สภาพัฒน์ได้รับพระราชทานพระบรมราชานุญาตให้นำปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงเผยแพร่แก่คนทั่วไปได้ เมื่อวันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๔๒ ก็ได้เกิดขบวนการขับเคลื่อนปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง โดยนำไปทำความเข้าใจกับบุคคลและกลุ่มผู้นำทางความคิดในโอกาสต่างๆ อย่างต่อเนื่องตลอดมา โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเวลาดังกล่าวเป็นช่วงที่เริ่มการจัดทำแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๙ (พ.ศ. ๒๕๔๕-๒๕๔๙) จึงเป็นโอกาสที่เอื้ออำนวยให้นำปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงไปทำความเข้าใจ



“
ทรงติดตามการประยุกต์
หลักของเศรษฐกิจพอเพียง
ในการดำเนินการต่างๆ
อยู่อย่างต่อเนื่อง”

กับกลุ่มคนต่างๆ ในเวทีรับฟังความคิดเห็นจากประชาชนทั่วประเทศ เพื่อนำ
ความเห็นมาประมวลในการจัดทำแผนพัฒนา ฉบับที่ ๙ ต่อไป

ในช่วงปลายปี ๒๕๔๖ สภาฯ ได้ตั้งคณะอนุกรรมการขับเคลื่อน
เศรษฐกิจพอเพียงขึ้น เพื่อเป็นกลไกหลักในการประสานเครือข่ายทั้งในระดับ
นโยบายและระดับปฏิบัติ ให้นำปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงไปประยุกต์ใช้
กับภาคส่วนต่างๆ ได้แก่ ผู้นำทางความคิด นักวิชาการในระดับอุดมศึกษา
สถาบันการศึกษา สถาบันการเมือง องค์กรภาครัฐ สื่อมวลชนและประชาชน
ภาคธุรกิจ ชุมชน และประชาสังคม

ต่อมาในช่วงกลางปี ๒๕๕๓ สภาฯ ได้ตั้งมูลนิธิสถาบันวิจัยและ
พัฒนาประเทศ ตามปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงขึ้น เพื่อเป็นกลไกหลัก
ในการพัฒนาและส่งเสริมการสร้างเครือข่ายในทุกภาคส่วนของสังคม
ทั้งภายในและภายนอกประเทศ ในการขับเคลื่อนปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง
การติดตามความก้าวหน้าในการประยุกต์ใช้ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง
ของภาคส่วนต่างๆ ตลอดจนการเผยแพร่สู่สาธารณะ



การประยุกต์ใช้ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง ในภาคส่วนต่างๆ

จากปลายปี ๒๕๔๒ ที่ทางสภาพัฒนาได้น้อมนำปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงออกเผยแพร่แก่ภาคส่วนต่างๆ ของสังคม แต่ละภาคส่วนได้นำไปประยุกต์ปฏิบัติตามกันอย่างกว้างขวาง หลักของปรัชญาเป็นที่สนใจของบุคคลและภาคส่วนต่างๆ รวมทั้งต่างประเทศด้วยที่ให้ความสนใจในเรื่องของเศรษฐกิจพอเพียงมากขึ้น **การประยุกต์ปฏิบัติตามหลักของปรัชญาในบางภาคส่วนเห็นผลอย่างชัดเจนว่าสามารถแก้ปัญหา** เช่น เรื่องหนี้สิน การพึ่งพาตนเอง การลดความเสี่ยงในการดำเนินงาน การสร้างภูมิคุ้มกันให้ตนเองมีความเข้มแข็ง

อย่างไรก็ตาม การติดตามผลอย่างชัดเจนควรต้องมีการดำเนินการกันมากขึ้น ต้องมีกลไก กระบวนการ และความร่วมมือกันหลายภาคส่วน จึงจะทำให้มีการติดตาม วิเคราะห์ และเผยแพร่ที่ชัดเจน และมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้พอจะกล่าวได้ว่าประเทศไทย มีหลักประพจน์ ปฏิบัติตน เพื่อให้การดำเนินชีวิตของคนในชาติอยู่ได้อย่าง **พอมี พอกิน พึ่งพาตนเองได้ มีภูมิคุ้มกันรองรับผลกระทบได้** จะทำได้มากเพียงใดก็ขึ้นอยู่กับความเข้าใจ ความเอาจริงเอาจัง ความเพียร ความอดทน ของแต่ละภาคส่วน และที่สำคัญคือต้องพยายามประพจน์ตนให้สอดคล้องกับเงื่อนไขที่กล่าวไว้ในปรัชญาฯ

ประโยชน์ที่แต่ละภาคส่วนของสังคม จะได้รับหากเลือกประพจน์ปฏิบัติ หรือนำหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง ไปประยุกต์กับการบริหารและดำเนินงานของตน พอจะสรุปเป็นหลักการได้ดังนี้



ภาคส่วน	ผลที่คาดหวัง	เงื่อนไขสำคัญ
๑. • บุคคล • ครอบครัว	<ul style="list-style-type: none"> • พอมี พอกิน พอประมาณ ตามอัตภาพ • ฟังตนเองได้ มีความมั่นคง • ดูแลไม่ก่อให้เกิดสิ้นเกินตัว • วางรากฐานของชีวิตที่ดี ขจัดความยากจน 	<ul style="list-style-type: none"> • คุณธรรม • ความรอบรู้ • ความเพียร อดทน • รู้จักพอ ไม่โลภมาก • ไม่เบียดเบียนผู้อื่น
๒. • ชุมชน	<ul style="list-style-type: none"> • ชุมชนเข้มแข็ง สมดุล • แก้ปัญหาความยากจน • ฟังพาดตนเองได้ • คุณภาพชีวิตที่ดี 	<ul style="list-style-type: none"> • คุณธรรม • ความรอบรู้ • การมีส่วนร่วม • ความเพียร
๓. • ธุรกิจเอกชน	<ul style="list-style-type: none"> • ลดความเสี่ยง กระจายความเสี่ยง • รอบคอบ ระมัดระวัง • ดูแลผู้มีส่วนได้เสีย แบ่งปันเพื่อสังคม 	<ul style="list-style-type: none"> • คุณธรรม • บรรษัทภิบาล • ความซื่อสัตย์ สุจริต • การมีส่วนร่วม • ความรอบรู้ • สำนึกต่อสังคม • บรรษัทภิบาล



ภาคส่วน	ผลที่คาดหวัง	เงื่อนไขสำคัญ
<p>๔. • ราชการ</p> <p>• การเมือง</p> <p>• การบริหารประเทศ</p>	<ul style="list-style-type: none"> • การพัฒนาที่สมดุล เป็นธรรม สู้ความยั่งยืน • การแก้ปัญหาความยากจน ประชาชนพอมือพอกิน • ดูแลหนี้สาธารณะ อย่างระมัดระวัง • ประเทศสงบ ร่มเย็น • วางรากฐานที่ดีของแผ่นดิน ให้มีภูมิคุ้มกันที่ดี รองรับ การเปลี่ยนแปลง 	<ul style="list-style-type: none"> • คุณธรรม • ธรรมาภิบาล • ความซื่อสัตย์ สุจริต • ความรอบรู้ • ความรับผิดชอบ • การมีส่วนร่วม • ยึดประโยชน์ส่วนรวม เป็นที่ตั้ง
<p>๕. • บริบทต่างประเทศ</p>	<ul style="list-style-type: none"> • สันติภาพ • พัฒนาที่สมดุล สู้ความยั่งยืน • แก้วิกฤตของโลกได้ 	<ul style="list-style-type: none"> • คุณธรรม • ความรอบรู้ • ความเข้าใจร่วมกัน • ไม่เบียดเบียนผู้อื่น

ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงเป็นที่สนใจของผู้ทรงคุณวุฒิ นักวิชาการทั้งในและต่างประเทศ รวมทั้งองค์กรพัฒนาระหว่างประเทศ มากขึ้นเรื่อยๆ บางประเทศที่กำลังพัฒนาได้นำหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงและเกษตรทฤษฎีใหม่ไปเป็นแนวทางปฏิบัติในการพัฒนาของตนแล้ว ก็มี ที่สำคัญในปี ๒๕๔๗ **โครงการพัฒนาแห่งสหประชาชาติ** (United Nations Development Programme : UNDP) ได้จัดทำรายงานเรื่อง **“ปรัชญาของ**



เศรษฐกิจพอเพียงกับการพัฒนาคน” เผยแพร่ไปทั่วโลก และในรายงานดังกล่าวได้มีข้อเสนอแนวทางการขับเคลื่อนการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงไว้ ๖ ประการ ซึ่งในหนังสือ “จากปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงสู่การปฏิบัติ... กว่า ๑ ทศวรรษ”, พ.ศ. ๒๕๕๕ นำมาสรุปไว้ มีดังนี้

๑. เศรษฐกิจพอเพียงเป็นปรัชญาที่มีความสำคัญอย่างยิ่งสำหรับ **การจัดความยากจน** และการลดความเสี่ยงทางเศรษฐกิจของคนจน

๒. ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงเป็นพื้นฐานของการสร้าง **พลังอำนาจของชุมชน** และการพัฒนาศักยภาพชุมชนให้เข้มแข็งเพื่อเป็นฐานรากของการพัฒนาประเทศ

๓. เศรษฐกิจพอเพียงช่วยยกระดับ **ความรับผิดชอบต่อสังคมของบริษั** ด้วยการสร้างข้อปฏิบัติในการนำธุรกิจที่เน้น **ผลกำไรระยะยาว** ในบริษัทที่มีการแข่งขัน

๔. หลักเศรษฐกิจพอเพียงมีความสำคัญยิ่งต่อการปรับปรุงมาตรฐานของ **ธรรมาภิบาล** ในการบริหารงานภาครัฐ

๕. ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงสามารถใช้เป็นแนวทางในการกำหนด **นโยบายของชาติ** เพื่อสร้าง **ภูมิคุ้มกันต่อสถานการณ์ที่เข้ามากระทบโดยกะทันหัน** เพื่อปรับปรุงนโยบายต่างๆ ให้เหมาะสมยิ่งขึ้น และเพื่อวางแผนยุทธศาสตร์ในการส่งเสริมการเติบโตที่เสมอภาคและยั่งยืน

๖. ในการปลูกฝังจิตสำนึกพอเพียงจำเป็นต้องมีการปรับเปลี่ยน **ค่านิยม** และความคิดของคนเพื่อให้สอดคล้องต่อการพัฒนาคน



หลักการบริหารจัดการที่ดี

“**การบริหารจัดการที่ดี**” มีคำที่ใช้เรียกการบริหารจัดการที่ดีอยู่หลายคำ เช่น ธรรมาภิบาล ธรรมรัฐ บรรษัทภิบาล วิธีการปกครองที่ดี เป็นต้น ซึ่งทั้งหมดมีจุดประสงค์เหมือนกันคือ **ให้มีการบริหารจัดการ หรือ การดำเนินงานที่ดี มีมาตรฐานที่ดี และได้ผลงานออกมาดี** การบริหารจัดการที่ดีในระดับครอบครัว ก็จะทำให้คุณภาพชีวิตของคนในครอบครัวอยู่ดีมีสุข พอกินพอใช้ กินดีอยู่ดี มีสุขภาพดี สภาพแวดล้อมดี ในระดับบริษัทก็จะทำให้ดำเนินกิจการด้วยคุณภาพ ประสิทธิภาพที่ดี ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่ายได้รับการดูแลอย่างเป็นธรรม ดำเนินงานด้วยความซื่อสัตย์สุจริต มีผลการดำเนินงานที่ดีตามเหตุและผล ในระดับประเทศซึ่งเป็นเรื่องของรัฐบาลและราชการ การบริหารจัดการที่ดีก็จะนำมาสู่ความอยู่เย็นเป็นสุขของประชาชน ประชาชนมีพอกินพอใช้ มีความรู้ ความสามารถที่จะพึ่งพาตนเองได้ มีสุขภาพกายสุขภาพจิตดี มีสังคม และสิ่งแวดล้อมที่ดี เป็นต้น

หลักการบริหารจัดการที่ดี พอจะกำหนดได้ดังนี้

๑. หลักคุณธรรม เป็นหลักที่ยึดมั่นในความถูกต้อง ดีงาม ทั้งในเรื่องของศีลธรรม จริยธรรม วัฒนธรรมที่ดีงาม โดยเฉพาะอย่างยิ่งให้ความสำคัญเป็นพิเศษในเรื่อง

- ความซื่อสัตย์สุจริต
- ความโปร่งใส ตรวจสอบได้
- ความเป็นธรรมกับผู้เกี่ยวข้อง
- บางกรณีการใช้หลักธรรมะมาช่วยในการบริหารจัดการ

ก็มีความจำเป็นให้มีผลออกมาในทางที่ดีได้



๒. หลักความระมัดระวัง คือการดำเนินงานต้องเป็นไปอย่างสมเหตุสมผล มีความรอบคอบ รอบรู้ การตัดสินใจต้องมีข้อมูลที่เพียงพอ ความคุ้มค่า และดูผลกระทบให้รอบด้าน หากเป็นเรื่องของรัฐก็ต้องดูประโยชน์ส่วนรวมเป็นที่ตั้ง หากเป็นบริษัทก็ดู ให้เกิดประโยชน์ดีที่สุกแก่บริษัท แต่ไม่เอาเปรียบผู้อื่นและสังคมหรือเห็นแก่ตัวเกินควร

๓. หลักนิติธรรม คือการออกกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ อย่างเป็นธรรม รวมทั้งการใช้อำนาจอย่างเป็นธรรม มีเหตุมีผล

๔. หลักการมีส่วนร่วม ในสังคมประชาธิปไตย การมีส่วนร่วมของผู้เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนมีความสำคัญอย่างยิ่ง โดยเฉพาะในขั้นการรับฟังความคิดเห็น เพื่อให้เกิดความเข้าใจตรงกันนำไปสู่การตัดสินใจ และการวางแผนที่ดีเป็นที่ยอมรับ การจัดให้มีกระบวนการที่เหมาะสมในแต่ละขั้นตอนของการมีส่วนร่วม มีความจำเป็นต้องพิจารณาให้รอบคอบ ต้องใช้เวลาและเปิดโอกาสให้ทุกคนมีบทบาทในการมีส่วนร่วมได้อย่างแท้จริง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เรื่องที่มีผลกระทบกับการดำเนินชีวิตและคุณภาพชีวิตของประชาชนในระยะยาว

“การบริหารจัดการที่ดี
จะนำมาสู่ความอยู่เย็นเป็นสุข
ของประชาชน... มีความรู้
ความสามารถที่จะ
พึ่งพาตนเองได้”



“สังคมคุณธรรม”

การที่จะทำได้ก็ต้องพัฒนา
คนส่วนใหญ่ให้มีคุณธรรม
ประจำใจ จุดเริ่มต้นที่สำคัญ
คือ การพัฒนาจิตใจ”

๕. หลักความรับผิดชอบ ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการตัดสินใจ ต้องยินดี
รับผิดชอบกับการกระทำ และผลกระทบที่จะเกิดขึ้น โดยมีบรรทัดฐาน
ความรับผิดชอบเป็นครรลองที่พึงปฏิบัติไว้ การบริหารงานควรปลูกฝัง
ความคิด ทศนคติให้ทุกคนมีความรับผิดชอบ และทำหน้าที่ของตนให้ดีที่สุด

๖. หลักคุณภาพหรือมาตรฐาน การบริหารจัดการที่ดีต้องมี
กลไกที่เกี่ยวข้องกับการประกันคุณภาพ ต้องวางเกณฑ์ มาตรฐานหรือ
กติกาเอาไว้ เพื่อให้ตรวจสอบ วัดผลได้ รวมทั้งมีผู้รับผิดชอบในการดูแลควบคุม
คุณภาพและมาตรฐานนั้นๆ นอกจากนั้นเรื่องของคุณภาพและมาตรฐานที่ดี
จะนำไปสู่การบริหารจัดการที่เป็นการวางรากฐานที่ดี ให้กับองค์กร และ
สังคมนั้น และเป็นการสร้างความน่าเชื่อถือให้กับผู้ที่เกี่ยวข้องด้วย



๗. หลักความพึงพอใจ การสร้างความพึงพอใจให้กับทุกฝ่าย เป็นกระบวนการที่นำไปสู่การสร้างดุลยภาพให้เกิดขึ้นในองค์กรหรือ สังคมนั้นๆ เป็นเรื่องที่ต้องวางหลักเกณฑ์ กติกา มีการวัดผลการดำเนินงาน เพื่อให้การตอบแทนทั้งทางตรงและทางอ้อมแก่ผู้ที่เกี่ยวข้อง มีเหตุ มีผล เป็นที่ยอมรับได้

๘. หลักความสอดคล้องเหมาะสมกับภูมิสังคม เป็นเรื่องที่ต้องนำ วัฒนธรรม วิถีชีวิต ภูมิปัญญาท้องถิ่น สภาพแวดล้อมของสังคมในแต่ละแห่ง มาประกอบการพิจารณา ในการวางแผนและการดำเนินงานพัฒนาให้มีความรอบคอบ ระมัดระวัง มีความเหมาะสมกับการดำเนินชีวิตของประชาชน ในท้องถิ่นนั้นๆ จะเป็นการพัฒนาที่สมดุล เป็นที่ยอมรับได้และมีภูมิคุ้มกัน ที่จะรองรับผลกระทบที่เกิดขึ้นได้

เงื่อนไขของปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง เป็นส่วนสำคัญของหลักการบริหารจัดการที่ดี

เงื่อนไขในเรื่องของคุณธรรม ความซื่อสัตย์สุจริต ความรอบรู้ รอบคอบ ความระมัดระวัง ที่กล่าวไปในปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง ตรงกับหลักปฏิบัติส่วนหนึ่งของการบริหารจัดการที่ดี เรื่องของคุณธรรม จริยธรรม และความรอบรู้ที่ถูกต้อง เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการทำความดี ซึ่งเป็นเรื่องสำคัญที่ต้องปลูกฝังไว้ในสังคม การพัฒนาควรมุ่งวางรากฐานที่ดีให้กับประเทศ เรื่องหนึ่งคือการทำให้สังคมส่วนใหญ่หรือทั้งหมด เป็น “สังคมคุณธรรม” การที่จะทำได้ก็ต้องพัฒนาคนส่วนใหญ่ให้มีคุณธรรม ประจำใจ จุดเริ่มต้นที่สำคัญ คือ การพัฒนาจิตใจ ให้คนมีความคิด ทศนคติ ค่านิยม และวัฒนธรรม ที่ไปในทางคุณธรรม จริยธรรม มีความซื่อสัตย์สุจริต



มีค่านิยมทำความดี คิดถึงประโยชน์ของส่วนรวม ลดความเห็นแก่ตัว มีระเบียบวินัย ดังพระบรมราชาโฆวาทของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวที่พระราชทานแก่ผู้สำเร็จการศึกษาของมหาวิทยาลัยรามคำแหง เมื่อวันที่ ๑๑ มีนาคม ๒๕๒๔ ความตอนหนึ่งว่า

“...รากฐานที่นับว่าสำคัญ คือ รากฐานทางจิตใจ อันได้แก่ความหนักแน่น มั่นคงในสุจริตธรรมอย่างหนึ่ง ในความมุ่งมั่นที่จะประกอบกิจการงานให้ดีขึ้นสำเร็จ อีกอย่างหนึ่ง เหตุใดจึงต้องมีความสุจริตและความมุ่งมั่น ก็เพราะความสุจริตนั้น ย่อมกีดกันบุคคลออกจาก ความชั่ว และความเสื่อมเสียทั้งหมดได้...”

การขับเคลื่อนปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง เป็นกระบวนการพัฒนา หากจะให้เกิดผลที่ดีก็ต้องการบริหารจัดการที่ดี การพัฒนาต้องเริ่มที่**ระดับบุคคล**ก่อน การปรับความคิด ทศนคติ ในการดำเนินชีวิตที่จะให้เกิดความมั่นคงในอนาคต และดำรงชีวิตอยู่ได้อย่างพอมีพอกิน ไม่มีค่านิยมที่ฟุ้งเฟ้อ โลภมาก ต้องบริหารจัดการตนเองไม่ให้มีหนี้สินจนเกินตัว หากต้องมีหนี้สินก็ต้องอยู่ในความสามารถที่จะดูแลได้ **ในระดับครอบครัว**ก็ต้องบริหารจัดการให้เป็นความมั่นคง เป็นครอบครัวที่อบอุ่น **ในสังคมระดับชุมชน**ความพอเพียงก็คือเป็นชุมชนที่เข้มแข็ง มีการบริหารจัดการในชุมชนที่มีกระบวนการมีส่วนร่วมและการวางแผนชุมชนที่สามารถพึ่งพาตนเองได้ มีความสงบสุขร่มเย็น และมีเครือข่ายความสามัคคีกับชุมชนอื่น เป็นเครือข่ายที่เข้มแข็ง ช่วยการพัฒนาประเทศในทางสร้างสรรค์



“พัฒนาให้เกิดความสมดุล
ทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และ
สิ่งแวดล้อม ให้ประชาชนอยู่เย็นเป็นสุข
อันเป็นเป้าประสงค์ตามปรัชญา
ของเศรษฐกิจพอเพียง”

ในภาคธุรกิจการบริหารจัดการที่ดี เป็นเรื่องที่มีความสำคัญที่จะทำให้อุรกิจมั่นคงได้ มีการกระจายความเสี่ยง และเมื่อดำเนินธุรกิจอย่างพอเพียงแล้ว ก็ต้องแบ่งปันให้สังคมและดูแลผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทำให้เกิดความสมดุล ทั้งการดำเนินธุรกิจและความรับผิดชอบต่อสังคม เพราะหากสังคมอยู่ได้ดี ธุรกิจก็อยู่ได้ดี **ในระดับประเทศ** ต้องมีการบริหารจัดการที่ดี โดยบริหารงานด้วยความซื่อสัตย์สุจริต เห็นแก่ประโยชน์ส่วนรวมเป็นที่ตั้ง และวางแผนการพัฒนาให้เกิดความสมดุลทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ให้ประชาชนอยู่เย็นเป็นสุข อันเป็นเป้าประสงค์ตามปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง



ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง ลดความเสี่ยงและแก้วิกฤต

วิกฤตเศรษฐกิจ วิกฤตสังคม วิกฤตสภาวะแวดล้อม และวิกฤตการเมือง ที่เกิดขึ้นในโลกและในบางประเทศเวลานี้ สาเหตุสำคัญเกิดจากความเห็นแก่ตัว มีค่านิยมของความฟุ้งเฟ้อ แอ้งชิงอำนาจ เอารอดเอาเปรียบ เบียดเบียนกันทั้งในด้านเศรษฐกิจ และเบียดเบียนธรรมชาติ จนทำให้เกิดเสียดุลภาพ หากนำหลักตามปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงมาช่วยในการบริหาร โอกาสที่จะเกิดวิกฤตจะลดลง และจะมีภูมิคุ้มกันรองรับผลกระทบที่เกิดจากวิกฤตได้ ผู้คนก็จะเดือดร้อนน้อยลง กล่าวได้ว่า**ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง**หากตั้งใจนำไปปฏิบัติให้เกิดผลแล้ว จะ**ลดความเสี่ยงที่เกิดวิกฤตและแก้วิกฤตได้**

การขับเคลื่อนปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงให้ได้ผล จำเป็นจะต้องปลูกฝังความคิด ความเข้าใจในเรื่องนี้อยู่เรื่อยๆ อย่างสม่ำเสมอ ให้คนในสังคมมีค่านิยมที่พอเพียง เป็นค่านิยมในทางที่ดี สร้างทัศนคติและวัฒนธรรมที่มีคุณธรรมให้เกิดขึ้นมากๆ ในสังคม และเผยแพร่ออกไปให้กว้างขวางเป็นแนวประพจน์ปฏิบัติ โดยเฉพาะเยาวชนและคนรุ่นใหม่ที่ต้องรับผิดชอบอนาคตของประเทศ แต่ผู้ใหญ่ในปัจจุบันและผู้รับผิดชอบการบริหารของภาคส่วนต่างๆ ในเวลานี้ มีความจำเป็นต้องปรับความคิด ทัศนคติ และมีสำนึกที่ดี ตามแนวปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงด้วยเช่นกัน เพราะผู้ใหญ่ในปัจจุบันจะเป็นตัวอย่างให้กับคนรุ่นใหม่และเยาวชนดำเนินการตาม ดังนั้น**การกระทำของผู้ใหญ่เหล่านั้นควรเป็นตัวอย่างที่ดี มีความซื่อสัตย์สุจริต คิดชอบ ทำชอบ มีจิตสำนึกที่ดี** และทำประโยชน์ให้แก่ส่วนรวมได้อย่างแท้จริง



แนวทางการพัฒนา ระบบการขนส่ง

สู่การพัฒนาประเทศ
อย่างยั่งยืน



“พัฒนาระบบการขนส่ง
ของประเทศ ให้มีคุณภาพ
ประสิทธิภาพในการให้บริการ
เพื่อนำไปสู่คุณภาพชีวิตที่ดี
และการพัฒนาประเทศ
สู่ความยั่งยืน”



แนวทางการพัฒนาระบบการขนส่ง สู่การพัฒนาประเทศไทยอย่างยั่งยืน

ความสำคัญของการพัฒนาระบบการขนส่ง

แนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งสู่การพัฒนาประเทศไทยอย่างยั่งยืน เป็นการวางแนวทางการพัฒนาให้ระบบขนส่งมีคุณภาพและประสิทธิภาพ ตอบสนองผู้ใช้บริการให้มีความสะดวก ปลอดภัย ตรงเวลา และประหยัด ตามความสามารถของผู้ใช้บริการ พัฒนาโดยคนเป็นที่ตั้ง

แนวทางพัฒนาเป็นการปฏิรูประบบให้มีประสิทธิภาพ มีการบริหารจัดการที่ดี มีบุคลากรที่มีคุณภาพ มีความรู้ มีประสิทธิภาพ พัฒนาระบบขนส่งก้าวทันกับการเปลี่ยนแปลง มีประสิทธิภาพ เชื้อประโยชน์ในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ใช้บริการ เชื่อมต่อกับโลกภายนอกที่เปิดกว้างขึ้นในยุคโลกาภิวัตน์ได้

ทั้งนี้ ระบบขนส่งหลายเรื่องเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ต้องใช้เวลาในการดำเนินการ เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไป จึงต้องพิจารณาอย่างรอบคอบ มองให้ไกลใจเปิดกว้าง หากางที่จะต้องพึ่งพาตนเองให้มากขึ้นด้วย โดยให้ความสำคัญด้านการพัฒนาเทคโนโลยีการวิจัย ให้เราคิดเองทำเองได้ในระยะยาว และจำเป็นต้องมีการจัดลำดับความสำคัญ ดูข้อจำกัดในด้านต่างๆ ให้รอบคอบ อย่าให้เกินตัวจนเกินไป



การดึงชาวต่างชาติมาเป็นผู้ลงทุน ผู้ดำเนินการต้องวางเงื่อนไขให้มีการผลิต การจ้างงานภายในประเทศ มีการถ่ายทอดเทคโนโลยีให้คนไทยเข้าใจ เรียนรู้ และนำไปสู่การทำเองได้

กว่าจะมาเป็น “แนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งสู่ การพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน”

ประมาณกลางปี ๒๕๕๐ ในสมัยรัฐบาล พลเอก สุรยุทธ์ จุลานนท์ เป็น นายกรัฐมนตรี พลเรือเอก ธีระ ห้าวเจริญ เป็นรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และผู้เขียนดำรงตำแหน่งเป็นรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม จึงได้จัดทำ “แนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งสู่การพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน” ขึ้น ในลักษณะ “สมุดปกขาว ของกระทรวงคมนาคม” (ซึ่งได้นำเสนอคณะรัฐมนตรีรับทราบเมื่อวันที่ ๒๖ มิถุนายน ๒๕๕๐) โดยมีความตั้งใจที่จะวางรากฐานที่ดีในการพัฒนาระบบขนส่งของประเทศ ไว้เป็นแนวคิดของการบริหารงานด้านการขนส่งในระยะต่อไป ให้คำนึงถึงบทบาทของระบบขนส่งที่จะมีส่วนส่งเสริมการพัฒนาประเทศสู่ความยั่งยืน ยึดหลักการที่สำคัญในการพัฒนาประเทศ อาทิ การคำนึงถึงคนเป็นศูนย์กลางในการพัฒนา และ “ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” ซึ่งเป็นแนวคิดในการดำเนินชีวิต และปฏิบัติงานที่คำนึงถึงความมีเหตุผล พอประมาณ มีความรอบคอบ ให้ความสำคัญกับการพัฒนาความรู้ที่ถูกต้อง เหมาะสม ควบคู่กับความมีคุณธรรม จริยธรรม อันจะนำไปสู่การสร้างภูมิคุ้มกันที่ดี มีความสมดุลในการพัฒนาให้สู่ความยั่งยืนได้ นอกจากนี้ยังยึดหลักของการบริหารจัดการที่ดี ที่จะสร้างและสนับสนุนให้ มีคนดี ระบบดี ในกระบวนการพัฒนาระบบขนส่งของประเทศ



สาระเรื่องนี้ ได้รวบรวมมาจากการประเมินผลการพัฒนาที่ผ่านมาจนถึงต้นปี ๒๕๕๐ ผลการศึกษาต่างๆ คำแนะนำจากผู้เชี่ยวชาญจากประสบการณ์ที่พบจากการทำงาน และได้หารือร่วมกับเจ้าหน้าที่ระดับสูงภาคราชการ และรัฐวิสาหกิจ ภายในกระทรวงคมนาคม จากนั้นได้นำร่างเอกสารไปผ่านกระบวนการรับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่เกี่ยวข้องในการประชุมสัมมนาพร้อมระหว่างหน่วยงานภาครัฐ รัฐวิสาหกิจ องค์กรภาคเอกชน สถาบันการศึกษา องค์กรระหว่างประเทศ สื่อมวลชน และผู้เกี่ยวข้องภาคการขนส่งอื่นๆ แล้วจึงนำข้อเสนอแนะมาปรับปรุงเป็นเอกสารฉบับสุดท้าย โดยมีสาระที่น่าสนใจ ดังต่อไปนี้

วิสัยทัศน์

*“พัฒนาระบบการขนส่งของประเทศ ให้มีคุณภาพ
ประสิทธิภาพในการให้บริการ เพื่อนำไปสู่คุณภาพชีวิต
ที่ดี และการพัฒนาประเทศสู่ความยั่งยืน”*

ประเด็นท้าทายในการพัฒนาระบบขนส่งของไทย

กระแสโลกาภิวัตน์ การพัฒนาด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว ปัญหาด้านพลังงานที่มีราคาผันผวน ภาวะโลกร้อน กระแสนุรักรักษานิยม ตลอดจนการให้ความสำคัญการบริหารจัดการที่ดี เหล่านี้ล้วนเป็นปัจจัยที่มีผลต่อการพัฒนาประเทศในระยะข้างหน้า ซึ่งรวมถึงการพัฒนาการขนส่งด้วย ดังนั้น ในการพัฒนาจึงควรนำปัจจัยต่างๆ มาคำนึงถึงในด้านหนึ่งเพื่อป้องกันผลกระทบ และอีกด้านหนึ่งเพื่อเตรียมรับการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้น อันจะเป็นการสร้างภูมิคุ้มกันที่ดีให้กับประเทศ



“การให้บริการสาธารณะ
ที่ต้องให้เกิดความเป็นธรรม
และทั่วถึงโดยให้ความสำคัญ
กับผู้บริโภค และผู้ด้อยโอกาส”

มีดังนี้

- ปัจจัยท้าทายสำคัญๆ ทั้งภายในและภายนอกที่ควรพิจารณา
- การให้บริการสาธารณะ: ต้องให้เกิดความเป็นธรรมและทั่วถึง โดยให้ความสำคัญกับผู้บริโภค และผู้ด้อยโอกาส
 - กฎหมาย ที่ต้องพัฒนาให้มีการบูรณาการมากขึ้น และการบังคับใช้
 - การบริหารจัดการที่ดีหรือธรรมาภิบาล เป็นหลักสากล ของการบริหารสมัยใหม่ที่ต้องพัฒนาให้เกิดขึ้น
 - รูปแบบการระดมเงินทุนและการบริหารโครงการ มีทางเลือกมากขึ้น จึงต้องนำมาประกอบการพิจารณาการดำเนินโครงการ ที่เหมาะสม



- **ความจำเป็นที่จะต้องพัฒนาองค์กรและบุคลากร** ให้มีความรู้ความสามารถในการบริหารจัดการ และดำเนินการด้านการขนส่งที่มีคุณภาพและประสิทธิภาพ
- **พลังงานน้ำมันมีราคาผันผวน** มีแนวโน้มสูงขึ้น และเริ่มมีข้อจำกัดด้านปริมาณการผลิต ทำให้ต้องพิจารณาถึงการใชพลังงานทางเลือกที่มีความหลากหลายมากขึ้น
- **เทคโนโลยี มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว** เป็นปัจจัยที่ต้องติดตามให้รู้เท่าทันการเปลี่ยนแปลงและพิจารณานำมาใช้ประโยชน์ให้เหมาะสมกับสถานการณ์ของประเทศ
- **การเปิดเสรีและแข่งขัน** ที่ต้องสร้างภูมิคุ้มกันให้ผู้ประกอบการในประเทศ และสร้างกลไกการกำกับดูแลที่เข้มแข็ง
- **ปัญหาการก่อการร้าย** ที่เกิดกับระบบขนส่งโดยเฉพาะทางอากาศที่ต้องมีมาตรการเข้มงวดในการรักษาความปลอดภัย
- **จำนวนและความรุนแรงของอุบัติเหตุ** จากการเดินทางและการจราจรที่มีสถิติสูงอย่างต่อเนื่อง ทำให้ต้องเพิ่มมาตรการความปลอดภัย
- **ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม** เป็นปัจจัยที่ต้องคำนึงถึงในการวางแผนและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
- **ภาวะโลกร้อน** ที่ต้องมีความรู้เท่าทันการเปลี่ยนแปลงและสร้างภูมิคุ้มกันไว้



วัตถุประสงค์การพัฒนาาระบบขนส่งของประเทศ

การพัฒนาาระบบขนส่งของไทยที่เอื้อต่อการพัฒนาประเทศสู่ความยั่งยืน มีวัตถุประสงค์ ดังนี้

- พัฒนาเส้นทางคมนาคมและยานพาหนะให้มีคุณภาพ ปลอดภัย สะดวก และทั่วถึง เอื้อต่อการประกอบอาชีพของประชาชน นำไปสู่การมีคุณภาพชีวิตที่ดี
- ส่งเสริมการพัฒนาาระบบขนส่งที่เอื้อต่อการเป็นเมืองน่าอยู่ ให้มีความสะดวก สะอาด ปลอดภัย มีระเบียบวินัย และมีความสงบร่มเย็น
- ส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะและลดการใช้ระบบขนส่งส่วนบุคคลทั้งการขนส่งในเมืองและระหว่างเมือง
- เชื่อมโยงโครงข่ายที่ครบวงจรอย่างสมบูรณ์ ทั้งในรูปแบบเดียวกัน และต่างรูปแบบ
- นำทรัพยากรและโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่เดิม ไปใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
- กระตุ้นและดึงดูดให้เกิดการลงทุนในประเทศและในภูมิภาค ทั้งในภาคการผลิตและภาคบริการ
- ส่งเสริมและเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนเข้ามามีบทบาทในการพัฒนาาระบบขนส่งของประเทศ
- พัฒนาบุคลากรและการบริหารจัดการที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งให้มีคุณภาพ ประสิทธิภาพ



แนวทางการพัฒนาสำคัญ ๗ มิติ

การพัฒนาระบบขนส่งสู่การพัฒนาประเทศไทยอย่างยั่งยืน ควรมีแนวทางสำคัญๆ ในการพัฒนา ๗ มิติ คือ การขนส่งเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจ การขนส่งเพื่อสังคม การขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงานและรักษาสีเขียว การขนส่งเพื่อการพัฒนาพื้นที่และเมือง การขนส่งเพื่อเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน การบริหารจัดการที่ดีเพื่อการขนส่ง และการพัฒนาคนเพื่อการขนส่ง

มิติที่ ๑ แนวทางการพัฒนาการขนส่งเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจ

หลักการพัฒนา

ระบบการขนส่งที่ดีเป็นปัจจัยหนึ่งในการสนับสนุนการพัฒนาในด้านต่างๆ ดังนั้นหลักการในการพัฒนาการขนส่งเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจ จึงควรยึดแนวทางการขนส่ง ได้แก่ ส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transports) ให้มีการเชื่อมโยง เพื่อให้เกิดความสะดวก และสามารถให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่งเสริมการพัฒนาระบบขนส่งทางราง ทางน้ำ ทางถนน และทางอากาศให้มากขึ้น เพื่อให้สอดคล้องกับแนวทางการประหยัดพลังงาน และรักษาสีเขียว ให้มีความสำคัญกับการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อให้มีคุณภาพ การให้บริการที่ดี มีความสะดวกและปลอดภัย



สนับสนุนการพัฒนาาระบบจัดการการขนส่งสินค้าและบริการ (โลจิสติกส์) ให้มีประสิทธิภาพ มีความปลอดภัย นำไปสู่การเคลื่อนย้ายสินค้าที่ตรงต่อเวลาและลดต้นทุน ให้มีความสำคัญกับการบำรุงรักษาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ ให้มีประสิทธิภาพ ได้มาตรฐาน เพื่อประชาชนสามารถใช้บริการได้อย่างสะดวกและปลอดภัย กระจายโครงข่ายขนส่งให้ทั่วถึง พอเพียง เป็นธรรม อย่างมีประสิทธิภาพ เชื่อมต่อและขยายโครงข่ายในส่วนที่ขาดอยู่และที่เป็นลักษณะคอขวด ให้เกิดความสะดวกปลอดภัยได้มาตรฐาน สนับสนุนการพัฒนาศูนย์การผลิตและบริการให้ดำเนินไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ ควรส่งเสริมกิจกรรมเกี่ยวเนื่องของแต่ละภาคการขนส่งทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ เพื่อสนับสนุนการผลิตในประเทศ การพัฒนาเทคโนโลยี และการจ้างงาน พิจารณานำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาร่วมพัฒนาระบบการขนส่งให้มีประสิทธิภาพและคุณภาพการให้บริการมากขึ้น รวมทั้ง เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศด้วย คำนึงถึงความต้องการที่แท้จริงอย่างมีเหตุผล พอประมาณ สมดุลกันทั้งในระดับท้องถิ่น ระดับประเทศ และระดับภูมิภาค

แนวทางพัฒนา ควรมีแนวทางดำเนินการ ดังนี้

๑.๑ การขนส่งทางราง

- **เพิ่มสมรรถนะและประสิทธิภาพของทางรถไฟ** โดยการก่อสร้างทางคู่หรือทางสาม และโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นต่อการบริการในเส้นทางที่มีศักยภาพ



“สนับสนุนให้ภาครัฐเป็นพลังทุก
โครงสร้างพื้นฐานทั้งระบบ และส่งเสริม
ให้เอกชนนำขบวนรถมาวิ่งในลักษณะการเช่าราง
และเป็นผู้บริหารจัดการเดินรถ ในขณะที่
รัฐเป็นผู้กำหนดอัตราค่าโดยสาร”

- **ส่งเสริมให้มีการขนส่งสินค้าทางรถไฟให้มากขึ้น**
อย่างมีประสิทธิภาพ โดยพัฒนาขีดความสามารถ
ของรางรถไฟ ขบวนรถสินค้าให้มีความทันสมัยและเหมาะสม
สถานีที่พักลินค้ำมีโครงข่ายเชื่อมต่อระหว่างแหล่งผลิต
แหล่งรวบรวมและกระจายสินค้าและท่าเรือ ที่มีระบบ
จัดการอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งสนับสนุนให้เอกชน
เข้ามามีบทบาทในการให้บริการ เช่น ลงทุนจัดหาหัวรถจักร
และแคว่ บรรทุกสินค้ามาดำเนินการ เป็นต้น
- **สนับสนุนให้ภาครัฐเป็นพลังทุกโครงสร้างพื้นฐาน
ทั้งระบบ** และส่งเสริมให้เอกชนนำขบวนรถมาวิ่งในลักษณะ
การเช่าราง และเป็นผู้บริหารจัดการเดินรถ ในขณะที่รัฐ
เป็นผู้กำหนดอัตราค่าโดยสาร



- ส่งเสริมให้มีการถ่ายทอดเทคโนโลยีในการออกแบบ การผลิต การประกอบ การติดตั้ง และการบำรุงรักษา ระบบรถไฟและระบบรถไฟฟ้ายให้กับผู้ประกอบการ ในประเทศและคนไทย
- กำหนดเงื่อนไขในการประกวดราคาและประกวดข้อเสนอ การลงทุนในโครงการขนส่งทางราง โดยให้มีการลงทุน ผลิตชิ้นส่วน และประกอบชิ้นส่วนระบบรถไฟ และระบบ รถไฟฟ้าในประเทศ
- พิจารณาจัดหาพื้นที่เพื่อทำอู่จอดและซ่อมบำรุงสำหรับ รถไฟฟ้าขนส่งมวลชน เพื่อให้การเดินทางและการซ่อม บำรุงมีความคล่องตัวมากขึ้น และสามารถประหยัด ค่าใช้จ่ายได้

“กำหนดเงื่อนไขในการประกวดราคา และประกวดข้อเสนอการลงทุนในโครงการ ขนส่งทางราง โดยให้มีการลงทุน ผลิตชิ้นส่วนและประกอบชิ้นส่วน ระบบรถไฟ และระบบรถไฟฟ้าย ในประเทศ”



- **พัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีของระบบขนส่งทางรางที่มีศักยภาพ ให้เป็นสถานีกลาง** หรือศูนย์การขนส่งผู้โดยสาร เชื่อมต่อกับระบบขนส่งอื่น เช่น บริเวณย่านบางซื่อ มักกะสัน และเมืองหลักในภูมิภาค ทั้งทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบบริหารจัดการ สิ่งอำนวยความสะดวก สำหรับการเปลี่ยนถ่ายระบบที่สถานี (Interchange) และ พัฒนาระบบส่งต่อ (Feeder) เพื่อสร้างความสะดวกให้กับผู้ใช้ระบบและช่วยแก้ปัญหาจราจรติดขัดบริเวณรอบสถานี

๑.๒๓ การขนส่งทางน้ำ

- **พัฒนาระบบการขนส่งสินค้าในลำน้ำและชายฝั่ง** ให้มีประสิทธิภาพ เช่น การบำรุงรักษาร่องน้ำให้สามารถเดินเรือได้ตลอดปี การพัฒนาท่าเรือรวมทั้งการพัฒนาพื้นที่หลังท่าเรือ ให้มีพื้นที่เพื่อรวบรวมและกระจายสินค้า อย่างเป็นระบบและมีการจัดการที่ดี เพื่อเป็นอีกทางเลือกหนึ่งของการขนส่งภายในประเทศ
- **เพิ่มศักยภาพในการใช้ท่าเรือแหลมฉบัง** ให้มีคุณภาพและประสิทธิภาพมากขึ้น เช่น การพัฒนาลานขนถ่ายสินค้าทางราง ศูนย์การขนส่งสินค้าต่อเนื่อง และเขตสินค้าปลอดอากรเพื่อการส่งออก เป็นต้น



- **พัฒนาองเรือแห่งชาติ กิจการพานิชยนาวิ** รวมทั้งกิจกรรมที่ต่อเนื่องให้มีศักยภาพและประสิทธิภาพมากขึ้น โดยภาครัฐมีบทบาทในการสนับสนุนและอำนวยความสะดวกในการปรับปรุงแก้ไขกฎระเบียบให้เอื้อต่อการพัฒนา รวมทั้งส่งเสริมการพัฒนาศูนย์กลางการค้าทางพาณิชย์นาวิให้มีคุณภาพมากขึ้น
- **ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือของไทย** อันเป็นการสนับสนุนการพัฒนาการพาณิชย์นาวิของประเทศ
- **พัฒนาเส้นทางเดินเรือในแม่น้ำ ลำคลอง** ให้มีความสะดวกปลอดภัย เช่น ขุดลอกร่องน้ำ สร้างเขื่อนป้องกันตลิ่ง ก่อสร้างท่าเรือที่ได้มาตรฐานและปลอดภัย และสนับสนุนให้มีผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำที่หลากหลาย มีคุณภาพ และเชื่อมต่อกับระบบขนส่งรูปแบบอื่นๆ เพื่อเป็นทางเลือกของการเดินทาง และบรรเทาปัญหาการจราจรทางถนน

๑.๓ ขนส่งทางถนน

- **จัดสรรงบประมาณส่วนใหญ่นี้ให้กับงานบำรุงรักษาทางหลวง** ปัจจุบันที่มีอยู่อย่างเพียงพอ เพื่อให้ทางหลวงมีคุณภาพ ได้มาตรฐาน และปลอดภัย
- **พัฒนาเส้นทางหลวงสายหลักและสายรอง** ที่ยังขาดตอน ให้เป็นโครงข่ายที่มีความสมบูรณ์ได้มาตรฐานสะดวกและปลอดภัย



- **ให้ความสำคัญกับการก่อสร้างและปรับปรุงระบบทางแยกต่างระดับ (Interchange)** ในรูปแบบที่เหมาะสมในถนนสายหลัก เพื่อแก้ไขปัญหาจราจร
- **พัฒนาระบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง** โดยคำนึงถึงปัจจัยทางสังคมและสิ่งแวดล้อม ให้สามารถรองรับการเดินทางและการขนส่งสินค้าที่เน้นความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย เพื่อเป็นโครงข่ายเชื่อมโยงแหล่งเศรษฐกิจในภูมิภาคต่างๆ และไม่รวมศูนย์อยู่ที่กรุงเทพมหานครเพียงแห่งเดียว
- **เชื่อมต่อการเดินทางระหว่างเมืองและท่าอากาศยาน** รวมทั้งระหว่างท่าอากาศยาน เช่น ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ กับท่าอากาศยานดอนเมือง ฯลฯ โดยสนับสนุนให้มีบริการรถขนส่งสาธารณะในลักษณะต่างๆ เช่น รถโดยสารสาธารณะ รถรับจ้างสาธารณะ รถตู้ เป็นต้น เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร และพัฒนาให้มีระบบการขนส่งทางรางที่มีความสมบูรณ์มากขึ้นในระยะต่อไป
- **ส่งเสริมการจัดการรถโดยสารสาธารณะ** โดยให้ความสำคัญกับวิธีการเช่าสำหรับหน่วยงานภาครัฐ โดยเฉพาะ ขสมก. และ บขส. เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการจัดซื้อ และซ่อมบำรุง นอกจากนี้ควรพิจารณาพลังงานทางเลือก และการส่งเสริมอุตสาหกรรมการผลิตและประกอบรถในประเทศเป็นส่วนประกอบในการจัดหาด้วย



๑.๔ การขนส่งทางอากาศ

- **เร่งรัดปรับปรุงการให้บริการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ** ทั้งในด้านการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า โดยเน้นการพัฒนาให้ได้มาตรฐานสากล มีความปลอดภัย มีคุณภาพบริการที่ดีมีประสิทธิภาพ ในด้านต่างๆ ดังต่อไปนี้
 - ทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดอากาศยาน
 - อาคารผู้โดยสาร
 - คลังสินค้า เพื่อให้เกิดความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าเข้าออก ปกติ และสนับสนุนเขตสินค้าปลอดอากรเพื่อการส่งออกในระยะยาว
 - โครงข่ายเชื่อมโยงการเข้าออกท่าอากาศยาน ระบบจราจรภายในท่าอากาศยาน และลานจอดรถ
 - พื้นที่รอบสนามบินและผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- **ส่งเสริมให้ท่าอากาศยานในเมืองหลักมีบทบาทมากขึ้น** ในกิจกรรมด้านการบินและกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง และศูนย์บริการในท่าอากาศยาน (Fixed Base of Operation : FBO) เช่น ศูนย์ฝึกการบิน ศูนย์ซ่อมบำรุง ศูนย์ขนส่งสินค้าทางอากาศ เป็นต้น เพื่อให้มีกิจกรรมในการให้บริการอย่างครบถ้วน



- **ส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน** ศูนย์ซ่อมและบำรุงรักษา เครื่องบิน ศูนย์ผลิตและซ่อมอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ ด้านการบิน การผลิตชิ้นส่วนและอะไหล่ ส่งเสริมการลงทุน หรือการร่วมทุนกับต่างชาติ ในนิคมอุตสาหกรรมหรือพื้นที่ใกล้เคียงกับสนามบิน
- **สนับสนุนให้มีบริการเส้นทางบินประจำระหว่างจังหวัด** ในภูมิภาค เช่น เส้นทางขอนแก่น-เชียงใหม่ เชียงใหม่-ภูเก็ต เป็นต้น และระหว่างจังหวัดในภูมิภาคกับต่างประเทศ เช่น เชียงใหม่-ฮ่องกง ภูเก็ต-สิงคโปร์ เป็นต้น โดยไม่รวม ศูนย์อยู่ที่กรุงเทพมหานคร
- **จัดให้มีแผนเตรียมการรองรับการเปิดเสรีทางการบิน** *ภายในภูมิภาคอาเซียน* ตามความตกลงระหว่างประเทศ ที่จะมีผลบังคับใช้ในเรื่องการขนส่งสินค้าปี ๒๕๕๑ ในเรื่อง ผู้โดยสารระหว่างเมืองหลวงปี พ.ศ. ๒๕๕๓ และเปิดเสรีทางการบินทั่วทั้งภูมิภาค ปี ๒๕๕๘ โดยให้มีการเตรียมความพร้อมทั้งด้านสายการบินของไทย ท่าอากาศยาน และกฎ ระเบียบต่างๆ พร้อมทั้งการเตรียมความพร้อมของภาคการผลิตอย่างต่อเนื่องและภาคบริการที่จะได้รับประโยชน์จากการเปิดเสรีทางการบินดังกล่าว
- **กำหนดให้การบริการสนามบินสาธารณะที่เอกชน เป็นเจ้าของ** ต้องเปิดโอกาสให้สายการบินต่างๆ มาใช้บริการได้



- **พัฒนาฝูงบินของประเทศไทย** อาทิ พัฒนาและใช้อากาศยานที่ใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่เพื่อทำให้อากาศยานมีน้ำหนักเบา ประหยัดเชื้อเพลิง ทำการบินได้ทั้งพิสัยไกลและพิสัยกลาง ซึ่งจะทำให้การวางแผนเส้นทางบินมีความยืดหยุ่น ส่งผลต่อการเพิ่มประสิทธิภาพในการแข่งขันทางการตลาด รวมทั้งฝูงบินควรจะมีแบบอากาศยานจำนวนน้อยแบบที่สุดเพื่อให้ง่ายต่อการบริหารจัดการและการบำรุงรักษา

๑.๕ ระบบขนส่งโดยรวม

- **พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่และยังไม่ได้ใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่** โดยส่งเสริมทางการตลาดและกิจกรรมที่เกี่ยวข้องให้มากขึ้น เช่น ท่าเรือระนอง ท่าเรือภูเก็ต ให้สามารถใช้ประโยชน์เป็นท่าเรือชายฝั่งและสนับสนุนการขนส่งสินค้าและบริการให้มากขึ้น

“พัฒนาระบบตัวร่วม เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้บริการการขนส่งในรูปแบบต่างๆ ให้สามารถใช้ตัวใบเดียวกัน ซึ่งในขั้นแรกเริ่มดำเนินการระหว่างรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่ต่างระบบกัน และระหว่างรถโดยสารประจำทาง”



เช่น **สนามบินอู่ตะเภา สนามบินเพชรบูรณ์** ให้สามารถเป็นศูนย์จัดการการขนส่งสินค้า **ทางรถไฟสายแม่กลอง** เพื่อใช้เป็นรถไฟชานเมืองขนส่งมวลชนมากขึ้น **ทางรถไฟทุ่งสง-กันตัง** เพื่อส่งเสริมการขนส่งสินค้า ต่อเนื่องระหว่างทางรถไฟและท่าเรือกันตัง หรือ สนามบินทหารที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์แล้ว ให้พิจารณา ดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้เพื่อนำกลับมาใช้ เป็นต้น ส่วนโครงสร้างพื้นฐานที่ยังไม่ใช้ประโยชน์เลย เช่น ทางรถไฟเชื่อมสงขลา-หาดใหญ่ ให้พิจารณานำมาใช้ประโยชน์ในกิจกรรมที่เหมาะสม

- **พัฒนาระบบการจัดการด้านการขนส่งสินค้า** ให้อำนวยความสะดวกระหว่างผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการ โดยส่งเสริมให้ผู้เกี่ยวข้องมีการวางแผน วางระบบการทำงานอย่างสอดคล้องกัน โดยการนำระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัย เช่น ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ การพัฒนาโปรแกรมคอมพิวเตอร์ เป็นต้น มาใช้ให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพในการให้บริการ เกิดความคุ้มค่า และลดการสูญเสียพลังงาน ทั้งนี้ ภาครัฐควรเป็นผู้ส่งเสริมให้เอกชนมีบทบาทในการให้บริการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งส่งเสริมบทบาทของผู้ประกอบการไทยอย่างจริงจัง



“ตั้งกองทุนพัฒนา
โครงสร้างพื้นฐานเพื่อเป็น
แหล่งเงินลงทุนสำหรับการพัฒนาระบบ
โครงสร้างพื้นฐานเพื่อสาธารณะ”

- **พัฒนาระบบตัวร่วม** เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้บริการการขนส่งในรูปแบบต่างๆ ให้สามารถใช้ตัวไบเดียวกัน ซึ่งในขั้นแรกเริ่มดำเนินการระหว่างรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่ต่างระบบกัน และระหว่างรถโดยสารประจำทาง ความสำคัญในการพัฒนาเรื่องนี้ต้องกำหนดให้มีหน่วยงานรับผิดชอบ ๒ ส่วน คือ ส่วนที่ ๑ ให้มีหน่วยงานในการหักบัญชี (Clearing House) ซึ่งธนาคารพาณิชย์ต่างๆ น่าจะมีบทบาทที่สำคัญ และ ส่วนที่ ๒ หน่วยงานที่ดูแลระบบฐานข้อมูลและการผลิตตัวร่วม ซึ่งผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องควรจะ มีบทบาทสำคัญที่ดำเนินการในด้านนี้ ส่วนภาครัฐควรมีบทบาทในการอำนวยความสะดวก และกำกับดูแลการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ ควรให้ความสำคัญกับการนำเทคโนโลยีที่พัฒนาโดยคนไทยเป็นลำดับแรก เพื่อส่งเสริมการผลิตในประเทศ และการพึ่งพาตัวเองให้มากขึ้น



- **ตั้งกองทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน** เพื่อเป็นแหล่งเงินลงทุนสำหรับการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสาธารณะ ให้ศึกษาหาแนวทางและวิธีการในการจัดตั้งกองทุน แหล่งที่มาของเงินสำหรับการจัดตั้งกองทุน ซึ่งได้มาจากการสนับสนุนจากรัฐบาล การเก็บภาษีจากผู้บริโภคใช้ถนน การกู้เงิน หรือการออกพันธบัตร ฯลฯ
- **ส่งเสริมศักยภาพของผู้ประกอบการขนส่งด้านต่างๆ** ที่เป็นของคนไทยให้สามารถแข่งขันได้ในระดับระหว่างประเทศ
- **สนับสนุนการขนส่งสินค้าในระบบคอนเทนเนอร์** โดยปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและระบบขนส่งทางกายภาพ รวมถึงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ให้เกิดความสะดวกปลอดภัย ในการขนส่งสินค้าเป็นการพัฒนาระบบการจัดการการขนส่งสินค้า (โลจิสติกส์) ของประเทศให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น
- **ส่งเสริมและสนับสนุนเพื่อให้เกิดการพัฒนาระบบการขนส่งต่อเนื่อง** หลากรูปแบบเพื่อให้เกิดความเชื่อมโยงกันทั้งการขนส่งทางน้ำ ทางราง และทางถนน อันเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน และพัฒนาระบบจัดการการขนส่งสินค้าของประเทศให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยดำเนินโครงการนาร่องระบบจัดการการขนส่งสินค้าระหว่างนครสวรรค์-แหลมฉบัง



“ให้หน่วยงานที่ให้บริการขนส่งสาธารณะที่มีพันธะในการให้บริการเชิงสังคมดำเนินการจัดทำบัญชีแยกบริการปกติและบริการเชิงสังคมออกมาให้ชัดเจน เพื่อประโยชน์ในการให้บริการและกำหนดอัตราค่าโดยสาร”

และขอนแก่น-นครราชสีมา-แหลมฉบัง ที่ประกอบด้วย กิจกรรมศูนย์รวมรวมและกระจายสินค้า การต่อเชื่อม การขนส่งทางถนน ราง และน้ำ การบริหารการเดินทางสินค้า เพื่อให้เป็นตัวอย่างในการบริหารจัดการให้ขยายผลกระจายไปทั่วประเทศต่อไป

- **ให้ความสำคัญกับการพัฒนาเพื่อยกระดับมาตรฐานการบริหารจัดการภายในสถานีขนส่ง** สถานีรถไฟ ท่าเรือ ท่าอากาศยาน ทั่วประเทศ ให้ได้มาตรฐานสากลปลอดภัย สะดวก มีระเบียบ และมีประสิทธิภาพ



บทที่ ๒๓ การขนส่งเพื่อสังคม

หลักการพัฒนา

การให้ความสำคัญกับระบบขนส่งสาธารณะและสนับสนุนในการจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกด้านบริการขนส่งสาธารณะ ที่เป็นพันธะในการบริการเชิงสังคม เพื่อเป็นปัจจัยพื้นฐานในการเดินทางสำหรับประชาชนทุกระดับอย่างพอเพียง มีคุณภาพ ได้มาตรฐาน มีความปลอดภัย ในราคา ยุติธรรม ส่งเสริมให้มีการกระจายโอกาสในการเข้าถึงการใช้ระบบขนส่งทั้งทางถนนและทางน้ำอย่างทั่วถึงในชนบทห่างไกล เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น เชื้อต่อการประกอบอาชีพ แก้ปัญหาความยากจน ทั้งนี้ การพัฒนาระบบขนส่งต้องคำนึงถึงความสะดวกแก่ผู้ด้อยโอกาสในสังคม คนที่ต้องการความช่วยเหลือ อาทิ ผู้พิการ เด็ก และผู้สูงอายุ สร้างระเบียบวินัยที่ดีในการใช้ระบบขนส่งทั้งในด้านของผู้ใช้และผู้ให้บริการ ส่งเสริมให้ประชาชนได้รับรู้ถึงประโยชน์ ผลกระทบ และการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่อวิถีชีวิต และจัดให้มีกระบวนการมีส่วนร่วมทุกขั้นตอนของการดำเนินงาน

แนวทางพัฒนา ควรมีแนวทางดำเนินการ ดังนี้

- ให้นำหน่วยงานที่ให้บริการขนส่งสาธารณะที่มีพันธะในการให้บริการเชิงสังคมดำเนินการ**จัดทำบัญชีแยกบริการปกติและบริการเชิงสังคมออกมาให้ชัดเจน** เพื่อประโยชน์ในการให้บริการ และกำหนดอัตราค่าโดยสาร



- ให้การสนับสนุนทางการเงินสำหรับหน่วยงานที่ดำเนินกิจกรรมการให้บริการเชิงสังคม เช่น จัดสรรเงินอุดหนุน และจัดตั้งกองทุน เป็นต้น
- พัฒนาให้มีระบบขนส่งสาธารณะระหว่างหมู่บ้านและตัวเมืองที่ได้มาตรฐาน มีระบบระเบียบ มีความปลอดภัย และให้บริการที่เป็นธรรม และเพียงพอต่อความต้องการของชุมชน เช่น รถโดยสารขนาดเล็ก รถสองแถว หรือการจัดรถโดยสารตามความต้องการของชุมชน เพื่อกระจายโอกาสและอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนในชนบท
- ปรับโครงสร้าง และอัตราค่าบริการ ทั้งระบบทางพิเศษ ระบบขนส่งมวลชน และระบบขนส่งสาธารณะ ให้เป็นธรรมกับผู้ให้และผู้ใช้บริการ
- กำกับมาตรฐานความปลอดภัยของโครงสร้างพื้นฐาน และยานพาหนะประเภทต่างๆ ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ดังนี้
 - ดำเนินการลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายอย่างจริงจัง สม่่าเสมอ

“จัดให้สิ่งอำนวยความสะดวกในระบบขนส่งสำหรับผู้ด้อยโอกาสในสังคม และผู้ที่ต้องการความช่วยเหลือ”



- สร้างกลไกการกำกับดูแล ตรวจสอบ และติดตามที่มีประสิทธิภาพ
 - ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคเอกชนในการควบคุมมาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะ
 - จัดทำแผนรองรับเหตุฉุกเฉินที่มีความชัดเจนและทันสมัย เพื่อเป็นแนวทางและคู่มือการปฏิบัติการสำหรับผู้เกี่ยวข้อง
- **พัฒนาระบบการควบคุมการจราจรทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ** ให้เกิดความปลอดภัย สะดวก และรวดเร็ว โดยการพัฒนาศูนย์ควบคุมการจราจร แบ่งภารกิจอย่างเหมาะสม และนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยและเหมาะสมมาใช้
- **สนับสนุนให้ผู้ใช้บริการได้รับการคุ้มครองสิทธิจากการใช้บริการระบบขนส่ง** เช่น การยกเลิกการให้บริการกะทันหัน รวมทั้งคุ้มครองสิทธิความปลอดภัย สุขภาพของบุคคลที่ได้รับผลกระทบจากการใช้บริการระบบขนส่ง เช่น อุบัติเหตุ คุณภาพพาหนะที่ไม่ได้มาตรฐาน ฯลฯ
- **ส่งเสริมให้มีการประสานความร่วมมือและกำหนดบทบาทที่ชัดเจน** ในการคุ้มครองผู้ใช้บริการของทั้งภาครัฐและเอกชน ที่ให้บริการระบบขนส่ง
- **สร้างกระบวนการรับเรื่องร้องเรียนและระงับข้อพิพาท** ระหว่างผู้ใช้บริการและผู้ให้บริการ ตลอดจนกำหนดมาตรการชั่วคราว เพื่อเยียวยาความเสียหาย ของผู้ร้องเรียนระหว่างการพิจารณา



- **จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในระบบขนส่งสำหรับผู้ด้อยโอกาสในสังคม** และผู้ที่ต้องการความช่วยเหลือ เช่น ผู้พิการ เด็ก ผู้สูงอายุ ทั้งที่สถานี ท่าอากาศยาน ท่าเรือ และยานพาหนะที่ให้บริการ ให้ได้มาตรฐาน มีความปลอดภัยอย่างเพียงพอ และครบถ้วน
- **วางกติกา ให้ความรู้ และสร้างจิตสำนึกของผู้ใช้และผู้ให้บริการ** เพื่อให้เกิดการใช้ระบบขนส่งอย่างมีระเบียบวินัย เคารพกฎกติกา เพื่อให้เป็นสังคมที่น่าอยู่
- **ดำเนินการในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยอย่างมีประสิทธิภาพและคุณภาพ** เช่น การตรวจสภาพรถ การออกใบอนุญาตขับขี่สาธารณะ และปลูกฝังจิตสำนึกในความปลอดภัยของการใช้รถใช้ถนน ให้กับประชาชนทุกระดับโดยเฉพาะเยาวชนของชาติ

“วางกติกา ให้ความรู้ และสร้างจิตสำนึกของผู้ใช้และผู้ให้บริการ เพื่อให้เกิดการใช้ระบบขนส่งอย่างมีระเบียบวินัย เคารพกฎกติกา เพื่อให้เป็นสังคมที่น่าอยู่”



- **สนับสนุนให้ผู้ใช้บริการตระหนักถึงทางเลือกของระบบขนส่งในปัจจุบัน** โดยสร้างระบบการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารให้ผู้ใช้บริการได้เข้าถึงข้อมูลระบบขนส่งที่มีการเปรียบเทียบการให้บริการระหว่างกัน ทั้งคุณภาพ มาตรฐาน และราคาการให้บริการ รวมทั้งรับทราบสิทธิของผู้ใช้บริการ ระบบขนส่งสาธารณะ ทั้งเรื่องความปลอดภัย อุบัติเหตุ สุขภาพ และสิ่งแวดล้อม ที่ผู้ใช้บริการได้รับผลกระทบจากการใช้บริการ
- **จัดทำแผนและกำหนดมาตรการรองรับผลกระทบจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่** ในด้านต่างๆ ให้มีความชัดเจน เช่น ผลกระทบทางเสียง มลพิษทางอากาศ เป็นต้น และเผยแพร่ให้ความรู้แก่ประชาชนที่เกี่ยวข้องรับทราบทุกขั้นตอนอย่างต่อเนื่อง
- **สร้างกระบวนการการมีส่วนร่วมของสังคมในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน** ที่ส่งผลกระทบต่อประชาชน โดยจัดให้มีการทำประชาพิจารณ์ ให้ความรู้ความเข้าใจ และเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้าไปรับรู้การดำเนินงานทุกขั้นตอน ตั้งแต่การวางแผน ถึงขั้นการดำเนินการ เพื่อให้เกิดการมีส่วนร่วม ตั้งแต่ต้น เกิดความยอมรับ มีความมั่นใจในระบบที่จะเกิดขึ้น และให้เกิดความรู้สึกรว่าระบบขนส่งดังกล่าวเป็นส่วนสำคัญส่วนหนึ่งของสังคมนั้น



บันทึกที่ ๓ การขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงาน และรักษาสิ่งแวดล้อม

หลักการพัฒนา

ลดการใช้พลังงานที่ก่อให้เกิดมลพิษต่อส่วนรวมและสภาวะโลกร้อน ส่งเสริมการใช้พลังงานทางเลือกที่พึ่งพาตนเอง การพัฒนาและการใช้ระบบขนส่งและยานพาหนะที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม หลีกเลี่ยงการพัฒนาที่ทำลายทรัพยากรธรรมชาติ ระบบนิเวศ และสิ่งแวดล้อม รวมถึงการพัฒนาที่ส่งผลกระทบต่อวิถีการดำเนินชีวิตของชุมชนในทางทำลายวัฒนธรรม และสภาพชุมชนที่ควรรักษาไว้ สร้างมาตรการป้องกันและรับมือกับปัญหาที่เกิดจากสภาวะโลกร้อน เช่น ดินถล่ม น้ำท่วม ภัยธรรมชาติ ที่รุนแรงอื่นๆ ให้ความสำคัญกับมาตรการป้องกันและขจัดมลพิษที่เกิดจากการขนส่ง ปรับปรุงและฟื้นฟูสภาพแวดล้อมเสื่อมโทรม อันเนื่องมาจากมลพิษหรือการทำลายทรัพยากรธรรมชาติ ที่เกิดจากระบบขนส่งให้สามารถกลับคืนสู่สภาพที่จะเอื้อต่อการมีคุณภาพชีวิตที่ดีของชุมชนและเพื่อนมนุษย์

แนวทางพัฒนา ควรมีแนวทางดำเนินการ ดังนี้

- **ส่งเสริมการใช้พลังงานที่ประหยัดและสะอาด** เช่น การส่งเสริมรถยนต์ที่ใช้ก๊าซธรรมชาติสำหรับรถโดยสาร รถบรรทุก และรถรับจ้างสาธารณะ และส่งเสริมผู้ประกอบการยานพาหนะที่ผลิตหรือใช้วัสดุในประเทศ
- **กำหนดเป้าหมายและมาตรการในการลดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากระบบขนส่ง** เพื่อช่วยลดปัญหาภาวะโลกร้อน



“เปลี่ยนระบบขับเคลื่อน
ของรถไฟมาเป็นระบบพลังงาน
ไฟฟ้า เพื่อลดมลภาวะทางอากาศ
และการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง”

- ศึกษาความเป็นไปได้และเหมาะสมในการนำพลังงานทางเลือกมาใช้ในระบบขนส่ง เช่น ดีเซลชีวมวล เอทานอล พลังงานไฮโดรเจน เป็นต้น เพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ อันก่อให้เกิดมลพิษ และลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง
- เพิ่มสถานีจำหน่ายก๊าซธรรมชาติให้ทั่วถึงและเพียงพอสอดคล้องกับความต้องการ โดยประสานความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- เปลี่ยนระบบขับเคลื่อนของรถไฟมาเป็นระบบพลังงานไฟฟ้า เพื่อลดมลภาวะทางอากาศ และการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง
- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโดยคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด เช่น การพัฒนาถนนผ่านพื้นที่ป่าต้องสามารถอยู่ร่วมกับธรรมชาติได้ เป็นต้น
- บำรุงรักษาและตรวจสอบสภาพแวดล้อมทางน้ำ เพื่อมิให้เสียหายต่อระบบนิเวศและขณะเดียวกันก็เอื้อต่อการขนส่ง



ทางน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย เช่น การควบคุม และเข้มงวดต่อการดำเนินการที่ก่อให้เกิดสิ่งล่องล้าลำนน้ำที่ไม่เหมาะสม การกำจัดผักตบชวาอย่างต่อเนื่อง รวมถึงการเดินทางเร็ว เป็นต้น

- สนับสนุนการก่อสร้างระบบการขนส่งที่ช่วยลดความหนาแน่นของปริมาณจราจรในเขตเมือง เพื่อลดมลพิษต่างๆ เช่น ก่อสร้างถนนเลี่ยงเมืองและ/หรือถนนวงแหวน
- กำหนดมาตรการป้องกันและดำเนินการเพื่อลดผลกระทบจากมลพิษด้านต่างๆ จากการดำเนินงานท่าอากาศยาน และท่าเรือ เช่น พัฒนาและส่งเสริมรูปแบบการขนถ่ายสินค้าที่ท่าเรือกลางทะเลและกลางลำน้ำ มิให้เกิดมลภาวะทางอากาศและทางเสียง เป็นต้น
- ส่งเสริมให้มีการเพิ่มพูนความรู้ เตรียมความพร้อม และเพิ่มขีดความสามารถเกี่ยวกับการป้องกันและขจัดมลพิษ เช่น แผนป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน เป็นต้น
- ออกแบบโครงสร้างพื้นฐานที่รองรับผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากสภาวะโลกร้อน เพื่อเตรียมตัวรองรับการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นทั้งในระบบนิเวศ ความหลากหลายทางชีวภาพ สิ่งแวดล้อม และภูมิอากาศ เช่น การสร้างถนนที่มีระบบระบายน้ำที่มีประสิทธิภาพเพื่อรองรับปริมาณน้ำที่อาจเพิ่มขึ้นในอนาคต รวมทั้งปรับปรุงระบบระบายน้ำให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่ที่เปลี่ยนแปลงตามธรรมชาติ



- **ส่งเสริมการใช้จักรยาน** โดยจัดทำทางเฉพาะสำหรับจักรยาน ในถนนสายรองและถนนสายย่อยที่เหมาะสม โดยให้มีช่องทางเดินรถจักรยานแยกต่างหากจากช่องทางเดินรถปกติ และให้มีสัญญาณไฟตรงทางแยกที่สามารถให้ทางกับรถจักรยานใช้ทางแยกได้อย่างสะดวก และปลอดภัย
- **ส่งเสริมระบบการขนส่งทางท่อสำหรับน้ำมันและแก๊ส** เพื่อลดการใช้พลังงานและปริมาณการจราจรในการขนส่งโดยรถยนต์รถไฟ

มิติที่ ๔ การขนส่งเพื่อการพัฒนาพื้นที่และเมือง

หลักการพัฒนา

การวางแผนระบบขนส่งมวลชนให้สอดคล้องกับการพัฒนาผังเมือง เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างเหมาะสม มีระบบ เป็นระเบียบ และมีความสะดวก เชื่อมต่อการมีคุณภาพชีวิตที่ดี พัฒนาระบบการขนส่งในเขตเมืองให้เกิดความเชื่อมโยงระหว่างระบบถนน ระบบราง และระบบทางน้ำ เพื่อความสะดวก และปลอดภัยแก่ผู้ใช้บริการ ส่งเสริมให้มีระบบขนส่งสาธารณะภายในเมือง และชุมชนในภูมิภาค เพื่อเชื่อมโยงกับท่าอากาศยาน ท่าเรือ สถานีรถไฟ สถานีขนส่ง โดยเฉพาะเมืองท่องเที่ยว เมืองที่เป็นฐานการผลิตและบริการ โดยให้มีคุณภาพมาตรฐานความปลอดภัย และมีอัตราค่าโดยสารที่เป็นธรรม จัดระบบและแก้ไขปัญหการจราจรในกรุงเทพมหานคร เมืองขนาดใหญ่ในภูมิภาค และพื้นที่พัฒนาเฉพาะ ให้มีการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ เพื่อนำไปสู่ความเป็นเมืองที่น่าอยู่ นำที่ดินของรัฐและรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งมาพัฒนาเพื่อระบบขนส่งที่ดีสอดคล้องกับการพัฒนาเมืองเป็นความสำคัญลำดับแรก



แนวทางพัฒนา ควรมีแนวทางดำเนินการ ดังนี้

- **เร่งสานต่อการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนให้มีประสิทธิภาพ** เพื่อให้บริการประชาชนอย่างทั่วถึง ครอบคลุมทุกพื้นที่ตามความเหมาะสม โดยการขยายเส้นทางรถไฟฟ้า ระบบรถโดยสารประจำทาง และระบบขนส่งสาธารณะ พร้อมทั้งพัฒนาระบบจอดแล้วจร เพื่อดึงดูดผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลให้เปลี่ยนมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้น
- **จัดทำแผนและพัฒนากิจการจัดสรรพื้นที่บริเวณรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานอื่น** เพื่อลดผลกระทบด้านต่างๆ จากการดำเนินงานท่าอากาศยาน และเพื่อให้สามารถใช้ประโยชน์ในด้านอื่นๆ
- **พัฒนารถไฟความเร็วสูงเชื่อมระหว่างเมืองสำคัญทางเศรษฐกิจ** เพื่อความสะดวกและรวดเร็วในการเดินทาง โดยศึกษาความเหมาะสมและวิธีการลงทุน

“พัฒนารถไฟความเร็วสูง
เชื่อมระหว่างเมืองสำคัญ
ทางเศรษฐกิจ เพื่อความสะดวก
และรวดเร็วในการเดินทาง โดยศึกษา
ความเหมาะสมและวิธีการลงทุน”



- **พัฒนาพื้นที่ใกล้เคียงและโดยรอบสถานี ท่าอากาศยาน ท่าเรือ** เพื่อรองรับกิจกรรมเกี่ยวเนื่องกับรูปแบบการขนส่งนั้นๆ เช่น ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า สถานีขนส่งเพื่อบรรทุกและแยกสินค้า สถานีย่านกองเก็บสินค้า เป็นต้น เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อย และอำนวยความสะดวกในการขนถ่ายสินค้า
- **วางระบบการขนส่งเพื่อรองรับ เรือมโยง และเข้าถึงพื้นที่เฉพาะ** เช่น นิคมอุตสาหกรรม ท่าเรือน้ำลึก และท่าเรือชายฝั่ง ที่เป็นฐานการผลิต เป็นต้น เพื่อส่งเสริมศักยภาพในการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจของประเทศอย่างยั่งยืน
- **พัฒนากลไกบริหารจัดการจราจรทางบก การอำนวยความสะดวก และการบังคับใช้กฎหมายจราจร** โดยการนำหลักวิชาการวางแผน ออกแบบระบบจราจร และการนำเทคโนโลยีการจัดการจราจรทางบกมาใช้ เพื่อให้การจราจรในพื้นที่เขตเมืองและชุมชนใกล้เคียงกับพื้นที่เฉพาะ เกิดความคล่องตัวและอำนวยความสะดวกแก่ชาวชุมชนในการเดินทางไปสู่แหล่งงาน เช่น ศิริราชฯ และพัทยาที่อยู่ในเขตพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก เป็นต้น
- **ส่งเสริมการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะให้มากขึ้น** โดยศึกษาความเป็นไปได้ในการกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้ถนน และการกำหนดพื้นที่จอดรถให้เหมาะสมกับจำนวนรถในเขตเมืองชั้นในของกรุงเทพฯ เป็นต้น



“พัฒนาที่ดินของการรถไฟ
แห่งประเทศไทยให้เกิดประโยชน์กับ
ระบบขนส่งของรถไฟและการขนส่ง
ที่เกี่ยวข้อง”

- **พัฒนาที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทยให้เกิดประโยชน์กับระบบขนส่งของรถไฟ และการขนส่งที่เกี่ยวข้อง** (เช่น รถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ระบบรถขนส่งสาธารณะในเมือง) กิจกรรมเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง (เช่น สถานีผู้โดยสาร และสถานีรวบรวมและกระจายสินค้า ที่เป็นระบบที่ดี เป็นต้น) ระบบโครงข่ายการขนส่งเพื่ออำนวยความสะดวกให้การจราจรในเมืองคล่องตัว ทั้งนี้ควรมีการจัดทำแผนการใช้ที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทยในแต่ละแห่งให้ชัดเจนสอดคล้องกับระบบขนส่งและพัฒนาเมือง อาทิ พื้นที่ของการรถไฟฯ จำนวน ๗๐๐ ไร่ บริเวณมักกะสัน ควรทำเป็นลักษณะการเปลี่ยนถ่ายระบบ (Interchange) ระหว่างระบบรางกับระบบขนส่งทางถนน ซึ่งรวมถึงรถขนส่งสาธารณะรถแท็กซี่ รถยนต์ส่วนบุคคล ปัจจุบันจะเห็นว่าประชาชนที่เดินทางในกรุงเทพฯ เป็นจำนวนมาก ต้องยืนเข้าแถวริมถนนอย่างไม่มีระเบียบ เพื่อขึ้นรถตู้กลับบ้านในพื้นที่ชานเมืองหรือในต่างจังหวัดซึ่งไม่เหมาะสมทั้งในเรื่องความปลอดภัยและความเป็นระเบียบ ดังนั้น พื้นที่ตรงนี้นอกจากเปลี่ยนถ่ายรถแล้ว ควรอำนวยความสะดวก



ความสะดวกด้านต่างๆ อาทิ ที่จอดรถ โดยต้องออกแบบสถานีเปลี่ยนถ่ายระบบ (Terminal Interchange) ให้มีความสะดวกและปลอดภัย มีประสิทธิภาพ ระหว่างระบบรางกับราง ระบบถนนกับคน ที่จะมาใช้บริการ รวมถึงการเป็นจุดซ่อมบำรุง

- **พัฒนาโครงข่ายถนนสายหลักและสายรอง** ในพื้นที่ต่างๆ ในเขตเมืองให้เหมาะสม โดยเน้นพัฒนาช่วงถนนที่ขาดไปเพื่อเชื่อมโยงให้เครือข่ายสมบูรณ์ สำหรับถนนสายหลักขนาดใหญ่ พิจารณาก่อสร้างถนนสายรองเพื่อแบ่งพื้นที่ให้การเดินทางในพื้นที่ที่มีความสะดวกมากขึ้น และเป็นทางเชื่อมต่อกับถนนสายหลักได้
- **ปรับปรุงสภาพบาทวิถีและสภาพแวดล้อมให้เอื้อต่อการเดินเท้า** เพื่อลดปัญหาจราจร ประหยัดพลังงาน และลดมลพิษจากยานพาหนะ

มิติที่ ๕ การขนส่งเพื่อเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

หลักการพัฒนา

สนับสนุนแนวทางการพัฒนาความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region : GMS) กลุ่มการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายอินโดนีเซีย – มาเลเซีย – ไทย (The Indonesia – Malaysia – Thai Growth Triangle : IMT-GT) และกลุ่มความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ (Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral



“ขยายโครงข่ายใหม่
ของการขนส่งทางรถไฟ
ให้เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน
เพื่อรองรับการขยายตัว
ของการค้าภายในและระหว่างภูมิภาค”

Technical and Economic Co-operation : BIMSTEC) เพื่อเสริมศักยภาพของภูมิภาคให้มีความเข้มแข็งในการพัฒนาร่วมกัน และเพื่อเป็นการเปิดตลาดให้ผู้ประกอบการไทยเข้าสู่ตลาดใหม่ในต่างประเทศ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยเพื่อเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น ปรับปรุงกฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการผ่านแดน ให้สอดคล้องกับพันธะสัญญาหรือข้อตกลง และความร่วมมือในการพัฒนาประเทศเพื่อนบ้านตามที่ได้ตกลงไว้ ใช้ประโยชน์จากกองทุนให้ความช่วยเหลือเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจแก่ประเทศเพื่อนบ้าน สำหรับส่งเสริมสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและยกระดับการพัฒนาประเทศเพื่อนบ้านอย่างมีประสิทธิภาพ

แนวทางพัฒนา ควรมีแนวทางดำเนินการ ดังนี้

- **พัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยง และระบบการขนส่งบริเวณจุดผ่านแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน** เพื่อส่งเสริม และรองรับกิจกรรมทางด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวของประเทศ โดยเน้นการบูรณาการแผนงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น การก่อสร้างสะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ ๓ เป็นต้น



- **พัฒนาโครงข่ายการขนส่ง ในรูปแบบต่างๆ** ตามข้อตกลงความร่วมมือกับประเทศในอนุภูมิภาค
- **ขยายโครงข่ายใหม่ของการขนส่งทางรถไฟให้เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน** เพื่อรองรับการขยายตัวของการค้าภายในและระหว่างภูมิภาคในส่วนของแผนการพัฒนาเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor) และตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) และเปิดตลาดใหม่ของการเดินรถไฟในอนาคต เช่น ศึกษาความเหมาะสมในการพัฒนาเส้นทางรถไฟไปยังสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ ๒ จังหวัดมุกดาหาร และสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ ๓ ที่อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย รวมทั้งเส้นทางรถไฟไปยังชายแดนตะวันตกของประเทศ เป็นต้น
- **พิจารณาความเป็นไปได้ในการพัฒนากำเรือระหว่างประเทศในแม่น้ำโขง** โดยเฉพาะท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ ๒ จังหวัดเชียงราย และท่าเรือแห่งใหม่ในฝั่งทะเลอันดามัน ที่บริเวณปากบารา โดยคำนึงถึงผลกระทบต่อด้านสิ่งแวดล้อมให้มาก เพื่อให้สามารถใช้ความได้เปรียบในทางภูมิศาสตร์ในการเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาค โดยจะต้องเชื่อมโยงและสอดคล้องกับโครงข่ายการขนส่งรูปแบบอื่น การพัฒนาฐานการผลิตและบริการความต้องการของตลาดในประเทศและภูมิภาค
- **ส่งเสริมให้มีความร่วมมือในด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน** ระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุในภูมิภาคนี้



- **แก้ไข ปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง** ทั้งคน สินค้า ข้ามแดนและผ่านแดนให้มีความสะดวก เป็นไปตามเจตนารมณ์ของการมีความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน
- **เร่งรัดให้มีการออกกฎหมาย และระเบียบปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง** เพื่อให้สิทธิและอำนาจในการปฏิบัติหน้าที่นอกราชอาณาจักร เพื่ออำนวยความสะดวกเกี่ยวกับพิธีการข้ามแดนตามข้อตกลงที่จะเริ่มดำเนินการตรวจปล่อยสินค้าที่จุดเดียว (Single - Stop Inspection : SSI) ในด่านชายแดนน่านร่อง
- **ให้ความช่วยเหลือการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศเพื่อนบ้าน** และพัฒนาเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านโดยใช้เงินจากกองทุนให้ความช่วยเหลือเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจแก่ประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อสนับสนุนกิจกรรมทางเศรษฐกิจ และใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานเพื่อลดต้นทุนระบบจัดการการขนส่ง (โลจิสติกส์)

“แก้ไข ปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง ทั้งคน สินค้าข้ามแดนและผ่านแดนให้มีความสะดวก เป็นไปตามเจตนารมณ์ของการมีความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน”



มิติที่ ๖ การพัฒนาระบบบริหารจัดการที่ดีเพื่อการขนส่ง หลักการพัฒนา

สร้างกลไกในการแบ่งแยกการบริหารจัดการด้านนโยบาย ด้านการกำกับดูแล และด้านการประกอบการออกจากกันให้ชัดเจน เพื่อการบริหารระบบการขนส่งของประเทศมีประสิทธิภาพมากขึ้น ปรับระบบราชการและรัฐวิสาหกิจด้านการขนส่งให้มีประสิทธิภาพและคุณภาพมากขึ้น ปรับปรุงกฎระเบียบ และวิธีปฏิบัติให้สอดคล้องกับสถานการณ์ มีความเป็นบูรณาการมากขึ้น ตลอดจนวางรากฐานของการบริหารที่ดีในระบบการขนส่งของประเทศ ดำเนินโครงการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งด้วยความโปร่งใสมีแผนการลงทุนและแผนวิสาหกิจรองรับอย่างมีเหตุผล ดำเนินการให้เป็นขั้นตอนตามกฎหมาย สามารถตรวจสอบได้ รวมทั้งส่งเสริมให้เกิดการมีส่วนร่วมของท้องถิ่นและภาคเอกชนในขั้นตอนการวางแผนและขั้นตอนการดำเนินโครงการ

ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างอย่างมีประสิทธิภาพ คัดค้านการเป็นธรรม โปร่งใส ยึดหลักการคัดเลือก/ประกวดราคา เพื่อให้มีการแข่งขัน โดยเฉพาะกิจกรรมที่มีผู้ดำเนินการได้หลายราย สร้างกลไกให้มีการถ่ายทอดความรู้และเทคโนโลยีจากผู้เชี่ยวชาญต่างชาติ โดยให้วิศวกรไทยหรือผู้เชี่ยวชาญของสาขาอาชีพอื่นๆ มีส่วนร่วมในกระบวนการทุกขั้นตอนของโครงการ ประยุกต์ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัยมาใช้ในการขนส่ง เพื่อเพิ่มความปลอดภัย อำนวยความสะดวก และการจัดเก็บข้อมูล ให้ความสำคัญกับงานด้านความปลอดภัย โดยมีหน่วยงานดูแลด้านนี้โดยเฉพาะ และจัดสรรงบประมาณให้เพียงพอ ต่อการป้องกันและแก้ปัญหาอุบัติเหตุ ให้ความสำคัญ



กับงานวิจัยและพัฒนา และการสร้างข้อมูลพื้นฐานและระบบติดตามผลที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง

แนวทางพัฒนา ควรมีแนวทางดำเนินการ ดังนี้

- **พัฒนากฎหมายการบริหารจัดการการขนส่ง** เพื่อเป็นหลักเกณฑ์ในการบริหารงานขนส่ง โดยให้ความสำคัญกับการมีองค์การกำกับดูแลด้านการขนส่งแยกจากการให้บริการอย่างชัดเจน เพื่อกำกับมาตรฐานความปลอดภัยและการบริการ รวมถึงกำกับการแข่งขันที่เป็นธรรม ป้องกันการผูกขาด คัดค้านผู้ประกอบการและองค์การดังกล่าวต้องไม่มีส่วนได้ส่วนเสียกับการให้บริการ เพื่อนำไปสู่การให้บริการที่มีคุณภาพ ควบคู่กับการกำกับดูแลที่มีประสิทธิภาพ
- **ปรับปรุงโครงสร้างองค์กร กระบวนการพิจารณา และวิธีการทำงานของหน่วยงานด้านการขนส่ง** ให้เกิดความคล่องตัวในการดำเนินงาน ลดขั้นตอนการเสนองานที่ใช้เวลา ยุ่งยาก และซ้ำซ้อน พร้อมทั้งสนับสนุนให้มีระบบและกระบวนการประสานงานระหว่างหน่วยงาน พร้อมกับการสร้างระบบการทำงานเป็นทีมให้มากขึ้น
- **กำหนดให้การได้มาซึ่งคน:กรรมาการของรัฐวิสาหกิจและผู้บริหารระดับสูง** ยึดหลักความรู้ มีประสบการณ์ และประวัติที่ดีงาม อยู่ในหลักของการบริหารจัดการที่ดี คณะกรรมการและผู้บริหารระดับสูงไม่ควรมีปัญหาด้านผลประโยชน์ทับซ้อน มีกระบวนการคัดเลือกที่โปร่งใส เปิดกว้าง และคณะกรรมการต้องมีความหลากหลาย เพื่อให้ได้ความคิดเห็นครอบคลุมหลายด้าน



“พิจารณาปรับปรุงกฎหมาย
รถไฟ เพื่อปรับโครงสร้าง.
การบริหารการรถไฟแห่งประเทศไทย
อันจะนำไปสู่การฟื้นฟูกิจการ
รถไฟของไทยให้มีประสิทธิภาพ
มากขึ้น”

- **ฟื้นฟูการรถไฟแห่งประเทศไทย และองค์การขนส่งมวลชน
กรุงเทพ** ให้สามารถเลี้ยงตัวเองได้ โดยแบ่งแยกกิจกรรม
เชิงพาณิชย์กับกิจกรรมเชิงสังคม ให้ชัดเจน รวมถึงจัดโครงสร้าง
องค์กรและระบบบัญชีต้นทุนขององค์กรให้มีศักยภาพด้วย
- **พิจารณาปรับปรุงกฎหมายรถไฟ** เพื่อปรับโครงสร้างการบริหาร
การรถไฟแห่งประเทศไทย อันจะนำไปสู่การฟื้นฟูกิจการรถไฟ
ของไทยให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยพิจารณาในเรื่องที่สำคัญ
ให้เกิดความชัดเจน เช่น การปรับปรุงโครงสร้างองค์กร
การชดเชยบริการเชิงสังคม การเปิดเครือข่ายเส้นทางรถไฟ
เป็นสาธารณะ และการกำกับดูแล การคุ้มครองผู้ใช้บริการ
และการแข่งขันที่เป็นธรรม เป็นต้น
- **พัฒนาระบบคลังสินค้าให้ได้มาตรฐาน** และสามารถรองรับ
กิจกรรมที่เกี่ยวข้องต่างๆ ได้ รวมถึงกำหนดพื้นที่เขตปลอดอากร
ให้เป็นระบบที่เหมาะสม



- **พัฒนารถขนส่งสาธารณะ:** เช่น ขสมก. บขส. รถเอกชนร่วมบริการ และรถรับจ้างสาธารณะอื่นๆ ให้มี ระบบ ระเบียบ และคุณภาพ บริการที่ดี ให้เกิดความปลอดภัยกับผู้โดยสาร ในราคาที่เป็นธรรม และประกอบการให้ถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนด สำหรับการอนุญาตรถเอกชนร่วมบริการควรกำหนดให้ผู้ประกอบการ จัดทำแผนพัฒนากลุ่มรถ แผนพัฒนาพนักงานขับ แผนพัฒนา การจัดการเดินรถโดยใช้เทคโนโลยีที่เหมาะสม เพื่อการจัดทำ ตารางเดินรถ การบำรุงรักษา การตรวจสอบการบริการเดินรถ การตรวจสภาพรถ และที่จอดรถ เป็นต้น
- **ปรับปรุงวิธีการจัดเก็บค่าบริการและค่าธรรมเนียมธุรกรรม การขนส่งทางอากาศ** ทั้งระบบที่สายการบินจะต้องจ่ายสำหรับการใช้บริการท่าอากาศยาน โดยวิธีจ่าย ณ จุดเดียว (One Stop Service) เพื่ออำนวยความสะดวกแก่สายการบิน
- **ปรับปรุงโครงสร้างและแนวทางการจัดเก็บอัตราค่าธรรมเนียม และค่าบริการต่างๆ ในระบบการขนส่ง** ทั้งทางบก ทางน้ำและ ทางอากาศ ให้สะท้อนต้นทุนการให้บริการและมีความเหมาะสม เป็นธรรมแก่ทั้งผู้ให้และผู้ใช้บริการ ยกเว้นบริการเชิงสังคม ที่รัฐให้การอุดหนุน
- **พัฒนาการให้บริการประชาชนด้านธุรกรรม การขนส่ง** เช่น การทำใบอนุญาตขับขี่ การต่อทะเบียนรถยนต์ ให้มีความสะดวก และรวดเร็วมากยิ่งขึ้น



- ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงการคลัง สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เป็นต้น **สำรวจและปรับปรุง กฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับ หรือ หลักเกณฑ์ที่กำหนดกระบวนการบริหารจัดการโครงการลงทุน ระบบการขนส่งขนาดใหญ่** โดยเฉพาะโครงการที่เปิดโอกาสให้ภาคเอกชนเข้ามา มีบทบาทดำเนินการให้มีความชัดเจน มีความคล่องตัวในการทำงาน เป็นไปได้ในทางปฏิบัติ และทันต่อสถานการณ์ปัจจุบันมากยิ่งขึ้น
- **ปรับระบบการจัดทำและบริหารงบประมาณ/แผนการลงทุนด้านการขนส่ง** ของส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจ ตั้งแต่การวางแผนขอรับการจัดสรรงบประมาณ/แผนการลงทุนเชิงรุก ให้สอดคล้องกับแผนและแนวนโยบายการพัฒนาประเทศ มีการกำหนดเป้าหมายการดำเนินงานในแต่ละเรื่อง พร้อมตัวชี้วัดเพื่อประเมินผลการปฏิบัติงานที่ชัดเจนเป็นรูปธรรม สามารถปรับเปลี่ยนแผนให้ทันต่อสถานการณ์ได้ตลอดเวลา รวมทั้งมีการจัดทำแผนการบริหารความเสี่ยง (Risk Management) เพื่อกำกับงานในจุดที่มีความเสี่ยงต่อความล้มเหลวอย่างใกล้ชิด และสามารถควบคุมต้นทุนค่าใช้จ่ายให้มีการใช้งบประมาณ/งบลงทุนให้เกิดประโยชน์สูงสุด
- ให้หน่วยราชการและรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม **จัดทำแผนกลยุทธ์ และแผนปฏิบัติการ ที่ครอบคลุมถึงแนวทางเป้าหมาย มาตรการ และโครงการ** ในด้านต่างๆ อย่างบูรณาการ ทั้งนี้ควรคำนึงถึงมาตรการด้านความปลอดภัย การคุ้มครอง



ผู้ให้บริการ และการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมด้วย แผนดังกล่าว มีลักษณะเป็นแผนระยะปานกลาง ๓-๕ ปี เพื่อเป็นกรอบและ ทิศทางการดำเนินงานที่ชัดเจน และควรมีการทบทวนปรับปรุง ให้เหมาะสมเป็นระยะๆ

- **สร้างระบบการจัดซื้อจัดจ้าง** และจัดหาพัสดุในหน่วยงาน ของรัฐด้านการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ โปร่งใส คุ่มค่า และ ตรวจสอบได้ ด้วยการ
 - วางแผนและเตรียมความพร้อมและกำหนดเป้าหมาย ในการจัดซื้อจัดจ้างเป็นการล่วงหน้า ตั้งแต่ได้รับการจัดสรร งบประมาณ/งบลงทุน
 - จัดซื้อจัดจ้างโดยคำนึงถึงคุณภาพและประโยชน์ที่หน่วยงาน จะได้รับในระยะยาว
 - ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างอย่างเปิดเผย ด้วยการจัดทำหลักฐาน การดำเนินการที่ชัดเจน พร้อมทั้งจะรับการตรวจสอบ และ เปิดเผยข้อมูลในการจัดซื้อจัดจ้างแต่ละครั้งตั้งแต่เริ่มต้น จนจบกระบวนการให้สาธารณชนและหน่วยงานตรวจสอบ ได้รับทราบ
 - มีการกำกับและติดตามบริหารสัญญาให้เป็นไปตามเงื่อนไข ที่กำหนด เพื่อให้เกิดความเป็นธรรม และสามารถแก้ไขปัญหา ที่เกิดขึ้นได้ทัน่วงที



- **ประยุกต์ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัยมาใช้ในการขนส่ง** เพื่อเพิ่มความปลอดภัย อำนาจความสะดวก และการจัดเก็บข้อมูล เช่น เทคโนโลยี GPS (Global Positioning System) เทคโนโลยี RFID (Radio Frequency Identification) เป็นต้น โดยในระยะยาวร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในการพัฒนาเทคโนโลยีให้สามารถผลิตได้ในประเทศ สนับสนุนให้หน่วยงานต่างๆ ที่ต้องใช้เทคโนโลยีเป็นเครื่องมือทำงาน คล้ายคลึงกัน สามารถใช้โปรแกรมร่วมกันได้ เพื่อเป็นการประหยัดค่าลิขสิทธิ์และบุคลากรด้านสารสนเทศ
- **พัฒนาระบบฐานข้อมูลกลางด้านการขนส่ง** โดยส่งเสริมความร่วมมือในการเชื่อมโยงข้อมูลของภาครัฐและเอกชนต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และปรับปรุงข้อมูลให้ถูกต้อง ทันสมัยตลอดเวลา มีความเป็นเอกภาพ เพื่อให้มีการนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์ ในการพัฒนาระบบขนส่ง เช่น การกำหนดนโยบาย การวางแผน การพัฒนาโครงการ การติดตามและประเมินผล การจัดทำ

“ประยุกต์ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัยมาใช้ในการขนส่ง เพื่อเพิ่มความปลอดภัย อำนาจความสะดวก และการจัดเก็บข้อมูล”



ตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต (Input/Output Table) ด้านการขนส่ง การจัดทำตัวชี้วัด (KPI) และด้านการขนส่ง เป็นต้น

- **ส่งเสริมงานวิจัยและพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง ให้ได้ความรู้ที่ชัดเจนและเทคโนโลยีที่เหมาะสม** เพื่อนำมาใช้ประโยชน์และเพิ่มขีดความสามารถในการพัฒนาระบบขนส่ง เช่น การลดต้นทุนการขนส่ง เพิ่มคุณภาพการขนส่ง การพึ่งพาตนเอง การผลิตภายในประเทศ โดย สนับสนุนและร่วมมือกับสถาบันการศึกษา หน่วยงานวิจัยและพัฒนา ให้เข้ามามีบทบาทในเรื่องนี้ให้มากขึ้น

มิติที่ ๗ การพัฒนาคนเพื่อการขนส่ง

หลักการพัฒนา

การพัฒนาคนให้เป็นคนดี ซึ่งหมายถึงคนที่มีคุณภาพ มีประสิทธิภาพ มีความรู้ มีคุณธรรม มีจริยธรรม มีความซื่อสัตย์สุจริต เป็นเรื่องที่มีความสำคัญที่สุดในการพัฒนาประเทศ หากได้คนส่วนใหญ่ที่เป็นคนดีแล้ว การพัฒนาในด้านอื่นๆ ก็จะเป็นไปในทางที่ดีได้ การพัฒนาการขนส่งก็เช่นกัน มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องสร้างคนดีที่จะพัฒนาระบบขนส่งให้ก้าวหน้า เชื้อต่อการพัฒนาประเทศโดยรวม

แนวทางพัฒนา ควรมีแนวทางดำเนินการ ดังนี้

- **ส่งเสริมสถาบันการศึกษาให้มีหลักสูตร การเรียน การสอน และการฝึกอบรมในการพัฒนาบุคลากรทางด้านการขนส่ง** ให้มีคุณภาพได้มาตรฐานสากล มีจิตสำนึกสาธารณะที่ดี และมีความรู้เท่าทันการปรับเปลี่ยนในด้านการขนส่ง



- **พัฒนาสถาบันการขนส่งทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ**
เช่น สถาบันการบินพลเรือน ศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี และสถาบันวิศวกรรมรถไฟ เป็นต้น เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการพัฒนาบุคลากรที่เกี่ยวข้องให้ได้มาตรฐาน มีคุณภาพ และมีความหลากหลายในวิชาการต่างๆ เพื่อเป็นสถาบันหลักในการผลิตบุคลากรด้านการขนส่งของประเทศและภูมิภาค ทั้งนี้หลักสูตรการศึกษาควรมีการบูรณาการทั้งด้านวิชาการ เทคนิค การบริหารจัดการ คุณธรรม และจริยธรรม
- **พัฒนาบุคลากรที่เป็นครุฝึกในด้านขนส่งให้ได้มาตรฐานสากล**
มีขีดความสามารถในการถ่ายทอดความรู้ที่ดี และมีจำนวนที่เพียงพอ
- **ส่งเสริมให้เจ้าหน้าที่เข้าฝึกอบรมทั้งในและต่างประเทศอย่างต่อเนื่อง** เพื่อเพิ่มสมรรถนะของบุคลากรให้มีความรู้และคุณภาพ รู้เท่าทัน และสร้างเครือข่ายความรู้ให้กว้างขวาง
- **กำหนดให้การแต่งตั้งบุคลากรและเข้ามาทำหน้าที่เป็นกรรมการของรัฐวิสาหกิจด้านขนส่ง ต้องกำหนดคุณสมบัติ ประสบการณ์**

“พัฒนาบุคลากรที่เป็นครุฝึก
ในด้านขนส่งให้ได้มาตรฐานสากล
มีขีดความสามารถในการถ่ายทอดความรู้ที่ดี
และมีจำนวนที่เพียงพอ”



“กำหนดในสัญญาหรือข้อตกลง
ของโครงการ จะต้องให้วิศวกรและ
ผู้เชี่ยวชาญไทย มีส่วนร่วมในทุกขั้นตอน
ของโครงการ เพื่อเป็นการพัฒนาบุคลากร
และเกิดการเรียนรู้เทคโนโลยี”

ก็มีความเหมาะสม องค์ประกอบของกรรมการต้องมีความ
หลากหลาย มีลักษณะของการบริหารจัดการที่ดี และไม่มีปัญหา
ผลประโยชน์ทับซ้อน

- *กำหนดให้การสรรหาผู้บริหารสูงสุดของหน่วยงาน
ด้านการขนส่ง ควรเปิดกระบวนการที่เปิดกว้าง และดำเนินการ
อย่างโปร่งใส คุณสมบัติของผู้ที่จะมาดำรงตำแหน่งควรยึดหลัก
ความรู้ความสามารถ ประสบการณ์ในด้านการบริหารจัดการ
มีประวัติและผลงานเป็นที่ยอมรับทั่วไป โดยเฉพาะในเรื่อง
ความซื่อสัตย์สุจริต คุณธรรม และจริยธรรม*
- *กำหนดในสัญญาหรือข้อตกลงของโครงการ จะต้องให้วิศวกร
และผู้เชี่ยวชาญไทยมีส่วนร่วม*ในทุกขั้นตอนของโครงการ
ตั้งแต่การออกแบบ ก่อสร้าง ผลิต ซ่อมบำรุง และปฏิบัติงาน
เพื่อเป็นการพัฒนาบุคลากรและเกิดการเรียนรู้เทคโนโลยี



- **กำหนดมาตรการส่งเสริมกระบวนการพัฒนาวิศวกรรมและช่างด้านการขนส่ง** ให้มีขีดความสามารถสูงในการสร้างซ่อมบำรุง เพื่อให้ประเทศไทยสามารถพึ่งพาตนเองได้มากขึ้น
- **พัฒนาบุคลากรปฏิบัติการงานในพื้นที่** ให้มีจิตสำนึก มีความรู้ความเข้าใจ ด้านความปลอดภัย มีความพร้อมในกระบวนการเฝ้าระวัง ป้องกัน และแก้ไขเหตุการณ์ที่เกิดจากอุบัติเหตุในระบบขนส่งทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ
- **สนับสนุนให้จัดทำแผนพัฒนาบุคลากร และความก้าวหน้าในอาชีพ** เพื่อให้เห็นแนวทางการพัฒนาทรัพยากรบุคคลขององค์กรอย่างชัดเจน และเป็นแรงจูงใจให้ผู้มีความรู้ความสามารถเข้ามาทำงานให้กับองค์กรภาครัฐมากขึ้น

ทั้ง ๓ มิติของแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งสู่การพัฒนาประเทศไทยอย่างยั่งยืนนั้น เรื่อง **การพัฒนาระบบบริหารจัดการที่ดีเพื่อการขนส่งและการพัฒนาคน** ถือว่ามีความสำคัญมากที่สุด เป็นหัวใจของความสำเร็จในการพัฒนาระบบการขนส่งอย่างแท้จริง ซึ่งมีหลักใหญ่ๆ ที่ใช้คือ หลักธรรมาภิบาลกับระบบคุณธรรม และจิตสำนึกที่ดี เพื่อส่วนรวมหรือจิตสำนึกสาธารณะที่ดีนั่นเอง ต้องมองผลประโยชน์ของส่วนรวมเป็นหลัก



บทสรุป แนวคิด... ก็ยังคงเป็นแค่แนวคิด

การพัฒนาาระบบขนส่งของไทยที่เอื้อต่อการพัฒนาประเทศสู่ความยั่งยืน มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อให้คนส่วนใหญ่ของประเทศมีคุณภาพชีวิตที่ดี ช่วยให้เมืองไทยของเราน่าอยู่ มีระบบการขนส่งที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เป็นระบบที่เอื้อในการให้บริการแก่คนส่วนใหญ่ สะดวก ปลอดภัย นำไปสู่สังคมที่มีระเบียบวินัย ตลอดจนลดต้นทุนเพื่อลดภาระแก่ผู้ใช้บริการ

๑. หลักคิดในการปฏิรูป แนวทางที่กล่าวไว้ เป็นการปฏิรูปการพัฒนา ระบบการขนส่งของประเทศ โดยจะต้องมีหลักคิด ดังนี้

- **ปรับความคิดและทัศนคติ** พัฒนาโดยยึดคนเป็นศูนย์กลาง และใช้หลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงมาประกอบการพัฒนา
- **พัฒนาระบบรางมาใช้ประโยชน์ในการขนส่งให้มากขึ้น** หลังจากที่ระบบรางได้เกิดขึ้นตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ ๕ แล้วก็ไม่ได้มีการพัฒนาให้ก้าวหน้าขึ้นไปเท่าที่ควร ดังนั้น เพื่อประโยชน์ต่อระบบขนส่งโดยรวม จึงควรหันกลับมาปรับปรุงและขยายระบบรางให้กระจายทั่วถึงให้มากขึ้น เพื่อความสะดวกของคนส่วนใหญ่ เป็นการลดต้นทุน ประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และกระจายการพัฒนา เป็นตัวนำในการพัฒนาด้านต่างๆ ให้ขยายตามมา รวมทั้งช่วยให้ระบบโลจิสติกส์ดีขึ้น
- **เป็นแนวทางที่วางรากฐานที่ดีให้กับระบบขนส่งของประเทศ** โดยคำนึงถึงประโยชน์ส่วนรวมเป็นสำคัญ พัฒนาระบบโลจิสติกส์ โดยดูให้เป็นระบบสอดคล้องกันทุกขั้นตอน รวมถึงการดำเนินงานที่ยึดหลักการบริหารจัดการที่ดี เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและคุณภาพของการบริการและการดำเนินงาน



“การลงทุนระบบราง หากมีการให้สัมปทานกับเอกชนหรือต่างชาติเข้ามาดำเนินการ จำเป็นต้องตั้งเงื่อนไขให้อื้อประโยชน์ต่อประเทศและคนไทย”

๒. หัวใจของการเปลี่ยนแปลง ข้อเสนอข้างต้นมีแนวคิดที่เปลี่ยนแปลงการดำเนินงานค่อนข้างมากที่สำคัญ อาทิ

- **รัฐลงทุนระบบรางและโครงสร้างพื้นฐานทั้งระบบ** โดยส่งเสริมให้เอกชนนำขบวนรถมาวิ่ง เป็นการเช่าราง และเป็นผู้บริหารจัดการเดินรถ ส่วนรัฐมีหน้าที่กำกับดูแลอัตราค่าโดยสารให้เป็นธรรม
- **การลงทุนระบบราง** หากมีการให้สัมปทานกับเอกชนหรือต่างชาติเข้ามาดำเนินการ จำเป็นต้องตั้งเงื่อนไขให้อื้อประโยชน์ต่อประเทศและคนไทยรวมถึงการพึ่งพาตนเองได้ในอนาคต เช่น การตั้งโรงงานผลิตชิ้นส่วนหรือที่เกี่ยวข้องของการจ้างงานคนไทย และการถ่ายทอดความรู้และเทคโนโลยี เป็นต้น



■ การนำที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทยมาใช้ประโยชน์

เพื่อระบบขนส่งเชื่อมต่อกับระบบขนส่งอื่นเป็นลำดับแรก เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร และช่วยให้ระบบต่อเชื่อมมีประสิทธิภาพ สะดวก ปลอดภัย มีระเบียบ

๓. การผลักดันสู่การปฏิบัติ สิ่งที่เขียนไปเพราะเห็นว่าควรมีการเปลี่ยนแปลงที่ดีขึ้นอย่างต่อเนื่องและเป็นระบบ ภายหลังจากได้ประมวลแนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งสู่การพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืนเสร็จเรียบร้อยแล้ว ผมพยายามผลักดันเรื่องนี้ในนามของกระทรวงคมนาคม เพื่อนำไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม โดยได้เสนอให้คณะรัฐมนตรีรับทราบตั้งแต่ปี ๒๕๕๐ จนถึงปัจจุบันนับเป็นเวลากว่า ๘ ปีแล้ว แต่แนวคิดดังกล่าวยังคงเป็นแค่แนวคิดที่ไม่มี การนำไปใช้ประโยชน์เท่าที่ควร รัฐบาลชุดใหม่เข้ามา ก็คิดใหม่ ทำใหม่ ผมคิดว่าหากยังคงดำเนินการไปตามแนวคิดเดิมก็จะไม่เกิดการพัฒนาลู่ความยั่งยืน

ผมหวังเป็นอย่างยิ่งว่าแนวทางการพัฒนาเหล่านี้ จะเป็นหลักคิดที่ก่อให้เกิดประโยชน์ได้ต่อไปในภายหน้า นำไปสู่การกำหนดนโยบาย แผนปฏิบัติการ โครงการ หรือมาตรการต่างๆ ที่ดี มีประโยชน์ต่อประเทศชาติ และประชาชนอย่างยั่งยืนต่อไป





ประวัติผู้เขียน

นายสรสริณ วงศ์เข้่อม

ประวัติการศึกษา

- ๒๕๓๓-๒๕๓๘ สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ รุ่นที่ ๓๓/วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.)
- ๒๕๑๔-๒๕๑๖ ปริญญาโท M.B.A. (Business Econ.) University of Bridgeport, Conn., USA.
(วิชาเอก : เศรษฐศาสตร์ธุรกิจ)
- ๒๕๐๘-๒๕๑๓ ปริญญาตรี เศรษฐศาสตร์บัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
(วิชาเอก : การเงินและการคลัง)
- ๒๕๐๒-๒๕๐๘ มัธยมศึกษา โรงเรียนกรุงเทพคริสเตียนวิทยาลัย

การอบรบ

- ๒๕๕๘ สถาบันกรรมการบริษัทไทย : หลักสูตร Corporate Governance for Capital Market Intermediaries (CGI) รุ่นที่ ๓/๒๕๕๘ (๑๒-๑๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘)



- ๒๕๔๘
 - สถาบันกรรมการบริษัทไทย
 - หลักสูตร Finance for Non-Finance Directors รุ่นที่ ๑๓/๒๕๔๘ (๓๑ มีนาคม ๒๕๔๘)
 - หลักสูตรประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Director Accreditation Program – DAP) รุ่นที่ ๔๒/๒๐๐๕ (๑ สิงหาคม ๒๕๔๘)
- ๒๕๔๖
 - สถาบันกรรมการบริษัทไทย : หลักสูตร Chairman 2000 (The role of Chairman (RCM)) รุ่นที่ ๘ (๒๕๔๖)
- ๒๕๒๓
 - Certificate on Industrial Planning United Nation Industrial Development Organization (UNIDO), East Berlin, Germany
- ๒๕๒๑
 - Economic Development and Planning L’ Instituto di Studi Per lo Sviluppo Economic (ISVE), Italy

ตำแหน่งสำคัญ

- ๒๙ เม.ย. ๒๕๕๒-ปัจจุบัน ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ บริษัท ดี เอราวิธ กสิ๊ป จำกัด (มหาชน)
- ๒๔ เม.ย. ๒๕๕๒-ปัจจุบัน ประธานคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน บริษัท เทเวศประกันภัย จำกัด (มหาชน)
- พ.ค. ๒๕๕๑-ปัจจุบัน ประธานกรรมการ บริษัท หลักทรัพย์ บัวหลวง จำกัด (มหาชน)
- เม.ย. ๒๕๕๑-ปัจจุบัน ประธานกรรมการ บริษัท สมบูรณ์ แอ็ดวานซ์ เทคโนโลยี จำกัด (มหาชน)



- ต.ค. ๒๕๔๙-ก.พ. ๒๕๕๑ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม
- ต.ค. ๒๕๔๖-ต.ค. ๒๕๔๙ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ
สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- ก.ค. ๒๕๔๖-มิ.ย. ๒๕๔๗ ศาสตราจารย์ สาขาเศรษฐศาสตร์พัฒนาเงินทุนฯ
คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- พ.ค. ๒๕๔๕-ต.ค. ๒๕๔๙ ที่ปรึกษา โครงการ ๖ ประสงค์ใต้
สำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์
- เม.ย. ๒๕๔๕-ต.ค. ๒๕๔๙ ที่ปรึกษา สถาบันวิจัยสังคมและเศรษฐกิจ
มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต
- พ.ค. ๒๕๔๓-ม.ค. ๒๕๔๕ เลขาธิการสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
- เม.ย. ๒๕๔๒-ม.ค. ๒๕๔๕ เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจ
และสังคมแห่งชาติ

ผลงานวิชาการ

หนังสือ

- การวางแผนพัฒนาประเทศ, ตุลาคม, ๒๕๕๔
- ระบบขนส่ง : แนวคิดและการพัฒนาช่วงรัฐบาล ปี ๒๕๕๐, ธันวาคม ๒๕๕๐
- แนวคิด “การพัฒนาประเทศ”, เมษายน ๒๕๔๙
- การพัฒนาประเทศ, คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,
ธันวาคม ๒๕๔๖
- เศรษฐกิจพอเพียง : พื้นฐานสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน, สำนักงานคณะกรรมการ
พัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, เมษายน ๒๕๔๔



แนวทางการพัฒนาที่ริเริ่ม

- แนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งสู่การพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน, กระทรวงคมนาคม, มิถุนายน ๒๕๕๐

เครื่องราชอิสริยาภรณ์ที่ได้รับพระราชทาน

- ๒๕๔๓ มหาปรมาภรณ์ช้างเผือก (ม.ป.ช.)
- ๒๕๔๓ ตติยจุลจอมเกล้าวิเศษ (ต.จ.ว.)
- ๒๕๔๑ มหาวิริยมงกุฏ (ม.ว.ม.)
- ๒๕๓๘ ประถมาภรณ์ช้างเผือก (ป.ช.)
- ๒๕๓๕ ประถมาภรณ์มงกุฎไทย (ป.ม.)
- ๒๕๓๐ ทวีติยาภรณ์ช้างเผือก (ท.ช.)
- ๒๕๒๕ ทวีติยาภรณ์มงกุฎไทย (ท.ม.)
- ๒๕๒๓ ตริตราภรณ์มงกุฎไทย (ต.ม.)

รางวัลเกียรติคุณ

- ๒๕๔๓ ศิษย์เก่าดีเด่น โรงเรียนกรุงเทพคริสเตียนวิทยาลัย
- ๒๕๔๒ และ ๒๕๕๐ ศิษย์เก่าดีเด่น คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

‘...ผู้มีวิชาการแล้วจำเป็นจะต้องมีคุณสมบัติในตัวเอง
นอกจากวิชาความรู้ด้วย จึงจะนำตนนำชาติ
ให้รอดและเจริญได้. คุณสมบัติที่จำเป็น
สำหรับทุกคนนั้น ได้แก่ ความละเอียดซื่อสัตย์ซื่อ
ความซื่อสัตย์สุจริต ทั้งในความคิดและการกระทำ
ความกตัญญูรู้คุณชาติบ้านเมือง และผู้ที่อุปการะตัวมา
ความไม่เห็นแก่ตัว ไม่เอารัดเอาเปรียบผู้อื่น
หากแต่มีความจริงใจ มีความปรารถนาดีต่อกัน
เอื้อเฟื้อกันตามฐานะและหน้าที่. และที่สำคัญอย่างมาก
ก็คือ ความขยันหมั่นเพียร...’



พระบรมราชาโชวาทของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว
พระราชทานแก่คณะอาจารย์ ครู และนักเรียน โรงเรียนวังไกลกังวล
วันที่ ๘ มิถุนายน ๒๕๒๒



คุณธรรมที่ตามหาจากเรื่องเล่า...

เรื่องเล่าจากประสบการณ์ของผู้เขียนทั้ง ๓ เรื่องนี้ ชี้ให้เห็นว่า การพัฒนาที่สำคัญและจำเป็น คือการวางรากฐานที่ดีให้คนส่วนใหญ่มีความรู้คู่คุณธรรม มีสิทธิोटตดับปะ มีความซื่อสัตย์สุจริต มีสำนึกรับผิดชอบและกระทำเพื่อส่วนรวมเป็นที่ตั้ง

“การทำ CSR อย่างยั่งยืน” จุดประกายให้เห็นว่าภาคธุรกิจเอกชนที่มีสำนึกเพื่อสังคม สามารถช่วยพัฒนาประเทศและสังคมให้มีความเข้มแข็ง มีคุณธรรม และพึ่งตนเองได้มากขึ้น สังคมโดยรวมก็จะนำอยู่ และนำไปสู่การพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน

“ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” หากตั้งใจนำมาไปปฏิบัติให้เกิดผล จะช่วยลดความเสี่ยงและแก้วิกฤตได้ จึงจำเป็นต้องปลูกฝังให้คนในสังคมมีค่านิยมที่พอเพียง สร้างทัศนคติและวัฒนธรรมที่มีคุณธรรมให้เกิดขึ้นในสังคม

“การพัฒนาระบบขนส่งสู่การพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน” เป็นการปฏิรูประบบขนส่งให้มีประสิทธิภาพและคุณภาพเอื้อแก่คนส่วนใหญ่ สะดวก ปลอดภัย โดยจะต้องมีระบบบริหารจัดการที่ดี และพัฒนาคนที่เกี่ยวข้องให้มีคุณธรรม ซื่อสัตย์สุจริต ซึ่งถือเป็นหัวใจของความสำเร็จอย่างแท้จริง