

ส่วนที่ ๒ ผลงานที่จะส่งประเมิน

๑) ชื่อผลงาน

- ๑.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : การศึกษาและพิจารณาถึงความปลอดภัย ในการติดตั้งถังลม (Air Receiver) เพิ่มให้กับรถบรรทุกเครื่องจักร ๑๒ ล้อ (รถรหัส ๖๔) เพื่อใช้ในการปฏิบัติงานขนย้ายเครื่องจักร
- ๑.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : การออกแบบและดัดแปลงระบบส่งกำลังให้กับปั้มน้ำแรงดันสูง ในระดับเพลิง รหัส ๔๔ เพื่อนำไปใช้ประโยชน์ในการทำความสะดวกเครื่องจักรได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- ๑.๓) ผลงานลำดับที่ ๓ : การตรวจสอบเครื่องมือเครื่องจักรของบริษัทที่จะขึ้นทะเบียนเป็นผู้รับจ้าง กับกรมทางหลวงประเภทงานบำรุงทาง ประเภทที่ ๖ งานบำรุงทางแบบ Pavement In-Place Recycling

๒) ระยะเวลาที่ดำเนินการ

- ๒.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : ปีงบประมาณ ๒๕๖๔
- ๒.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : ปีงบประมาณ ๒๕๖๔
- ๒.๓) ผลงานลำดับที่ ๓ : ปีงบประมาณ ๒๕๕๙ - ๒๕๖๔

๓) สัดส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน

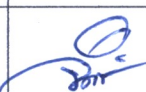
- ผลงานลำดับที่ ๑ : ตนเองปฏิบัติ คิดเป็นสัดส่วน ๘๐ เปอร์เซ็นต์ ของปริมาณงาน รายละเอียดผลงาน ดำเนินการออกแบบ ศึกษาและทำการคำนวณค่าต่างๆ ของถังลม (Air Receiver) ตามหลักวิศวกรรม ว่าสามารถนำไปใช้งานได้อย่างปลอดภัย

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงานของ ผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นายจรัส ดิษฐ์สุวรรณ (ชค.ทล.๑)		๒๐ เปอร์เซ็นต์	ให้คำปรึกษาและแนะนำเรื่องต่างๆ ที่เกี่ยวกับงานช่างฝีมือเทคนิค

- ผลงานลำดับที่ ๒ : ตนเองปฏิบัติ คิดเป็นสัดส่วน ๘๐ เปอร์เซ็นต์ ของปริมาณงาน รายละเอียดผลงาน ดำเนินการออกแบบดัดแปลงและทำการคำนวณค่าของระบบส่งกำลังระหว่างเครื่องยนต์ต้นกำลังกับปั้มน้ำตามหลักวิศวกรรม ว่าสามารถนำไปใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงานของ ผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นายจรัส ดิษฐ์สุวรรณ (ชค.ทล.๑)		๒๐ เปอร์เซ็นต์	ให้คำปรึกษาและแนะนำเรื่องต่างๆ ที่เกี่ยวกับงานช่างฝีมือเทคนิค

- ผลงานลำดับที่ ๓ : ตนเองปฏิบัติ คิดเป็นสัดส่วน ๑๐๐ เปอร์เซ็นต์ ของปริมาณงาน รายละเอียดผลงาน เป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบสภาพเครื่องมือเครื่องจักรฯ สำนักงานทางหลวงที่ ๑ และร่วมดำเนินการตรวจสอบประสิทธิภาพเครื่องมือเครื่องจักรของบริษัทที่จะขึ้นทะเบียนเป็นผู้รับจ้างกับกรมทางหลวง ประเภทงานบำรุงทาง ประเภทที่ ๖ งานบำรุงทางแบบ Pavement In-Place Recycling ว่ามีจำนวนและประสิทธิภาพของเครื่องจักร ตามมาตรฐานของกรมทางหลวง

๔) ข้อเสนอแนวความคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน

เรื่อง การจัดจ้างให้หน่วยงานภายนอก (Outsource) เพื่อซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักร/ยานพาหนะให้กับหน่วยงานต่างๆ ในสังกัดกรมทางหลวง

แบบเสนอเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงานและข้อเสนอแนวคิดการพัฒนา หรือปรับปรุงงาน

ชื่อผลงานลำดับที่ ๑ การศึกษาและพิจารณาถึงความปลอดภัย ในการติดตั้งถังลม (Air Receiver) เพิ่มให้กับรถบรรทุกเครื่องจักร ๑๒ ล้อ (รถรหัส ๖๔) เพื่อใช้ในการปฏิบัติงานขนย้ายเครื่องจักร

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

ปัจจุบันรถบรรทุกเครื่องจักรรหัส ๖๔ (๑๒ ล้อ) ขนาดน้ำหนักบรรทุก ๒๐ - ๓๐ ตัน มีความสำคัญมากในการปฏิบัติการกิจขนย้ายเครื่องจักรในพื้นที่ที่รับผิดชอบของสำนักงานทางหลวงที่ ๑ เพราะมีความสามารถในการบรรทุกเครื่องจักรที่เพียงพอและมีความคล่องตัวสูง เหมาะที่ทำงานในสภาพพื้นที่ในความรับผิดชอบของสำนักงานทางหลวงที่ ๑ ซึ่งมีเส้นทางที่สูงชันและคดเคี้ยวอยู่มาก และมีอยู่บ่อยครั้งที่ต้องไปขนย้ายเครื่องจักร ให้กับแขวงทางหลวงในสังกัด ซึ่งหลายครั้งที่เครื่องจักรมักถูกจอดไว้เป็นเวลานานและชำรุดทำให้บางครั้งล้มอย่างฉับพลันและล้อแบน ทำให้การขนย้ายยากลำบากและอันตราย

การที่ติดตั้งถังลม (Air Receiver) เพิ่มเติม จึงมีความจำเป็นเพราะต้องใช้ในการเติมลมให้กับล้อยางเครื่องจักรที่จอดเป็นเวลานานและแบน เพื่อที่จะได้ทำการขนย้ายได้ง่ายและปลอดภัย รวมทั้งยังมีประโยชน์อีกอย่างในการที่จะใช้เป็นที่เป่าลมทำความสะอาดกรองอากาศให้กับเครื่องจักรต่างๆ ก่อนสตาร์ทเครื่องยนต์ เพราะเมื่อจอดไว้เป็นเวลานานอาจมีฝุ่นหรือสิ่งไม่พึงประสงค์อยู่ในกรองอากาศได้ เวลาสตาร์ทอาจทำให้เครื่องยนต์เสียหายชำรุดได้ ซึ่งการติดตั้งถังลม (Air Receiver) เพิ่มเติมต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของภาชนะที่จะใช้เก็บลมเพราะเป็นภาชนะรับแรงดันสูง หากเกิดการระเบิด จะทำให้เกิดการสูญเสียทรัพย์สินของราชการ หรือถึงขั้นทำให้เสียชีวิตได้ ดังนั้นจึงต้องเลือกใช้ภาชนะที่จะใช้เก็บลมที่ได้มาตรฐานถูกต้อง และปลอดภัย ตามหลักวิศวกรรม

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

- ๒.๑ ค้นหาข้อมูลจำเพาะ (Specification) ของปั๊มลม (Air Compressor) ที่ติดตั้งมากับเครื่องยนต์ต้นกำลังของรถ ว่ามีความสามารถในการอัดอากาศ (ปริมาตร) เข้าถังเก็บลม เพื่อให้ใช้งานได้อย่างเพียงพอทั้งใช้ในระบบเบรกของรถ และถังเก็บลมเพิ่มเติม โดยต้องไม่มีผลกระทบต่อการใช้งานปกติของรถ
- ๒.๒ ค้นหาข้อมูลของถังเก็บลม (Air Receiver) ที่จะนำมาติดตั้งเพิ่มเติม (ขนาด ความหนา ชนิดโลหะที่ใช้ทำและข้อมูลที่จำเป็นอื่นๆ) เพื่อนำมาใช้ในการคำนวณว่าถังเก็บลมที่ติดตั้งเพิ่มเติม มีความปลอดภัยในการใช้งานตามหลักวิศวกรรม
- ๒.๓ ศึกษาข้อบังคับสภาวิศวกร ว่าด้วยหลักเกณฑ์และคุณสมบัติของผู้ประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุมแต่ละระดับสาขาวิศวกรรมเครื่องกล พ.ศ.๒๕๕๑

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

- ๓.๑ ทำให้รถบรรทุกเครื่องจักรรหัส ๖๔ (๑๒ ล้อ) มีประสิทธิภาพในการทำงานขนย้ายเครื่องจักรเพิ่มมากขึ้น
- ๓.๒ ลดภาระในการนำรถบรรทุกเครื่องมือและบุคลากรเพื่อขึ้นไปแก้ปัญหาเรื่องลมยางที่แบนของเครื่องจักรที่จะทำการขนย้ายได้
- ๓.๓ สามารถใช้รถบรรทุกเครื่องจักรรหัส ๖๔ (๑๒ ล้อ) เพื่อใช้งานในการบำรุงรักษาเครื่องจักรที่ทำงานในภาคสนามได้ (เป่ากรองอากาศ เติมลมยาง ต่อบล็อกลม (Air impact wrench) เพื่อทำการเปลี่ยนล้อยาง)

ผลงานลำดับที่ ๒ การออกแบบและดัดแปลงระบบส่งกำลังให้กับปั้มน้ำแรงดันสูง ในระดับเพลิงรหัส ๔๔ เพื่อนำไปใช้ประโยชน์ในการทำความสะดวกเครื่องจักรได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

หลังจากที่เครื่องจักร/ยานพาหนะ กลับจากการไปปฏิบัติหน้าที่ในการปฏิบัติงานบำรุงทางต่างๆ มักจะกลับมาในสภาพที่มีทั้งดิน โคลน ฝุ่น ทรายเป็นต้น อัดแน่นตามซอกหลืบต่างๆ โดยเฉพาะรหัส ๗๗ (รถตักหน้า-ชุดหลัง), รหัส ๘๒ (รถชุดตัก), รหัส ๒๓ (รถบรรทุกเทท้าย) ซึ่งมักจะต้องไปทำงานในที่ที่มีดิน โคลน ทรายเป็นประจำ ทำให้เกิดมีดิน โคลน ทรายเป็นต้น อัดแน่นตามบริเวณต่างๆ อยู่จำนวนมาก เวลาเข้ามาทำการบำรุงรักษาหรือซ่อมบำรุงที่ส่วนเครื่องกล มักเจอปัญหาในการเอาเศษดินโคลนออกจากเครื่องจักรพวกนี้เพราะอัดแน่นมาก จึงต้องใช้ปั้มน้ำแรงดันสูง (๑๗๐ บาร์หรือประมาณ ๒,๕๐๐ psi) ช่วยในการทำความสะดวก ก่อนตรวจเช็คซ่อมบำรุงเครื่องจักรเหล่านี้ สาเหตุที่ต้องล้างให้สะดวกเพราะจะได้สามารถเห็นจุดที่ชำรุดเสียหายหรือที่มีน้ำมันรั่วซึมได้ชัดเจน จะได้ทำการซ่อมบำรุงได้ถูกต้อง อีกทั้งการกำจัดดินโคลนที่อัดแน่นออกให้สะดวก ยังทำให้เครื่องจักรทำงานได้คล่องตัว มีประสิทธิภาพการทำงานเพิ่มขึ้น

ดังนั้น จึงได้ทำการนำรหัสเพลิงรหัส ๔๔ ที่ชำรุดเนื่องจากระบบส่งกำลัง (แบบเฟืองขับกันตลอดเวลา) แตกเสียหายใช้งานไม่ได้ มาทำการออกแบบและดัดแปลงระบบส่งกำลังใหม่ให้เป็นแบบ มูเลย์ (Pulley) ส่งกำลังโดยใช้สายพาน ซึ่งจะมีความยืดหยุ่นและนิ่มนวลในการส่งกำลังกว่าการใช้เฟืองขับกันแบบเดิมที่จะกระชากมากในการใช้งาน และการเปลี่ยนระบบส่งกำลังมาเป็นแบบสายพานยังช่วยลดการกระชากของกำลังเครื่องยนต์ ทำให้เครื่องยนต์มีอายุการใช้งานที่นานขึ้น โดยยังคงสามารถส่งกำลังไปยังปั้มน้ำและทำให้ปั้มน้ำทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพเหมือนเดิม

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

- ๒.๑ การดัดแปลงติดตั้งมูเลย์ระหว่างเครื่องยนต์กับปั้มน้ำโดยส่งกำลังผ่านสายพานนั้น ขั้นตอนการดัดแปลงและติดตั้งนั้น ต้องทำการเปลี่ยนแปลงตำแหน่ง Alignment ใหม่ทั้งหมด จึงต้องใช้ประสบการณ์ และความชำนาญเป็นอย่างมาก เนื่องจากถ้าจัดวางตำแหน่ง Alignment ไม่ดี อาจทำให้เกิดความเสียหายกับเครื่องยนต์ ชุดลูกปืน และเพลาลูกได้
- ๒.๒ ในการคำนวณหาขนาดชิ้นส่วนของมูเลย์ขับและมูเลย์ตาม รวมทั้งจำนวนสายพานขั้นต่ำที่ต้องใช้ส่งกำลังจากเครื่องยนต์ไปยังปั้มน้ำนั้น ต้องคำนึงถึงด้วยว่า มีขาย ง่ายในท้องตลาดบ้านเรา

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

- ๓.๑ สามารถนำรหัส ๔๔ กลับมาใช้งานให้เกิดประโยชน์ในการล้างฝุ่น ดินโคลน ที่อัดแน่นตามซอกหลืบของเครื่องจักร หลังกลับมาจากปฏิบัติงาน หรือ นำมาล้างเครื่องจักร/ยานพาหนะก่อนเข้าซ่อมบำรุง
- ๓.๒ สามารถนำรหัส ๔๔ ไปฉีดทำความสะอาด (เพราะเป็นปั้มน้ำแรงดันสูง) ป้ายจราจร ป้ายบอกทาง ที่สกปรกมีฝุ่นคราบต่างๆ เกาะติด

ผลงานลำดับที่ ๓ การตรวจสอบเครื่องมือเครื่องจักรของบริษัทที่จะขึ้นทะเบียนเป็นผู้รับจ้างกับกรมทางหลวง
ประเภทงานบำรุงทาง ประเภทที่ ๖ งานบำรุงทางแบบ Pavement In-Place Recycling

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

เนื่องจากผู้รับเหมางานบำรุงทาง มีบทบาทโดยตรงต่อชื่อเสียงและผลงานของกรมทางหลวง จึงต้องคัดเลือกผู้รับเหมาที่มีคุณสมบัติเบื้องต้นที่เหมาะสม ขึ้นทะเบียนไว้เป็นผู้รับเหมางานบำรุงทางของกรมทางหลวง โดยพิจารณาตามศักยภาพและความพร้อมทั้งคุณสมบัติด้านฐานะการเงิน บุคลากร เครื่องมือเครื่องจักร ประสบการณ์ และผลงานที่ผ่านมา เพื่อคัดเลือกผู้รับเหมางานบำรุงทางให้สอดคล้องกับลักษณะงานบำรุงทาง รวมถึงลักษณะงานที่ต้องใช้เทคโนโลยีใหม่ๆ เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพ และประสิทธิผลในการบำรุงรักษาทางให้ดียิ่งๆ ขึ้น

จึงจำเป็นต้องมีการตรวจสอบเครื่องมือเครื่องจักรฯ เพื่อให้ทางกรมทางหลวงได้ผู้รับจ้างที่มีเครื่องชุดตัดผสมชั้นโครงสร้างทาง (Milling Machine and Remixer) ขนาด ๖๐๐ – ๙๐๐ แรงม้า รวมทั้งชุดเครื่องจักรประกอบการทำงาน งานบำรุงทางแบบ Pavement In-Place Recycling ที่มีประสิทธิภาพ พร้อมที่จะทำงานให้กรมทางหลวงได้ตามผลการทดสอบเครื่องจักรที่สามารถทำงานได้ตามมาตรฐานของกรมทางหลวงที่ ทล.-ม.๒๑๓/๒๕๔๓

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

๒.๑ ผู้รับจ้างบางราย เครื่องมือเครื่องจักรขาดการดูแลและบำรุงรักษาที่ถูกต้องและดีเพียงพอ จึงทำให้เกิดการชำรุดเสียหายหรือทำงานได้ไม่เต็มประสิทธิภาพขึ้นมาในระหว่างทำการทดลองในแปลงทดสอบ เช่น ปัมป์ไฮดรอลิกชำรุด สายไฮดรอลิกแตก เครื่องยนต์ร้อนจัด สายพานขับเคลื่อนเพลาชุดกัดถนนใหม่ ทำให้ต้องหยุดทำการทดสอบเพื่อซ่อมหรือปรับปรุง เครื่องจักรให้พร้อมใช้งาน

๒.๒ ต้องทำการตรวจสอบประสิทธิภาพการทำงานของเครื่องชุดตัดผสมชั้นโครงสร้างทาง (Milling Machine and Remixer) ขนาด ๖๐๐ – ๙๐๐ แรงม้า รวมทั้งชุดเครื่องจักรประกอบการทำงาน งานบำรุงทางแบบ Pavement In-Place Recycling ของผู้ที่ยื่นขอจดทะเบียนเป็นผู้รับเหมางานก่อสร้างและบำรุงทาง ตามมาตรฐานขั้นต่ำของกรมทางหลวง โดยได้ดำเนินการตามแนวทางปฏิบัติในการทดสอบเครื่องจักร Pavement In-Place Recycling บนแปลงทดสอบ (Test Section) ตามหนังสือที่ สลน.๑๒/๓๑๑๘ เรื่องแนวทางปฏิบัติในการทดสอบเครื่องจักร Pavement In-Place Recycling บนแปลงทดสอบ

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๓.๑ ทำให้กรมทางหลวงได้ผู้รับจ้างที่มีเครื่องมือเครื่องจักรที่สามารถทำงานตอบสนองความต้องการ และปฏิบัติตามภารกิจงานบำรุงทางแบบ Pavement In-Place Recycling ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๓.๒ ลดปัญหาผู้รับจ้างทิ้งงาน เพราะได้ดำเนินการตรวจสอบคุณสมบัติต่างๆ ขั้นต่ำของผู้รับจ้างรวมทั้งการครอบครองเครื่องจักรต่างๆ ทั้ง ชุดกัดถนน ชุดบดอัด ว่ามีการครอบครองหรือถือกรรมสิทธิ์จริงถูกต้องตามกฎหมายและระเบียบต่างๆ ตามมาตรฐานของกรมทางหลวง

ชื่อข้อเสนอแนวความคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน

เรื่อง การจัดจ้างให้หน่วยงานภายนอก (Outsource) เพื่อซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักร/ยานพาหนะให้กับหน่วยงานต่างๆ ในสังกัดกรมทางหลวง

๑) สรุปหลักการและเหตุผล

ทุกๆ ปีงบประมาณ หน่วยงานต่างๆ ในสังกัดกรมทางหลวง ที่มีรอบกำลังเครื่องจักร/ยานพาหนะ จะได้รับงบประมาณในการซ่อมและบำรุงรักษา เพื่อให้เครื่องจักร/ยานพาหนะเหล่านั้นพร้อมให้บริการใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย ซึ่งปัจจุบัน กรมทางหลวงได้มีการจัดหาเครื่องจักร/ยานพาหนะ รุ่น/แบบ ใหม่ๆ เข้ามาจำนวนมาก เพื่อให้ใช้งานทดแทนเครื่องจักร/ยานพาหนะ รุ่นเก่าๆ ที่หมดอายุการใช้งานและทยอยแท่งจำหน่ายไป ทำให้หน่วยงานปรับซ่อมในส่วนภูมิภาคมักจะเจอปัญหาเรื่องการซ่อมและบำรุงรักษา เพราะส่วนใหญ่ขาดอุปกรณ์และเครื่องมือที่ทันสมัยเพื่อใช้ในการตรวจเช็คเพื่อทำซ่อมและบำรุงรักษา ซึ่งอาจทำให้เครื่องจักร/ยานพาหนะสมัยใหม่ ชำรุด เสียหายร้ายแรง และอาจเป็นการเสียประโยชน์ต่อทางหน่วยงานราชการ

จึงเห็นสมควรว่า ควรให้มีการจัดจ้างให้หน่วยงานภายนอก (Outsource) มาเป็นผู้ทำการซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักร/ยานพาหนะให้มากขึ้นกว่าเดิม เพราะหน่วยงานภายนอกนั้น มีทั้งบุคลากร อุปกรณ์และเครื่องมือที่ทันสมัย พร้อมทำการซ่อมและบำรุงรักษา ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะช่วยให้เครื่องจักร/ยานพาหนะ ใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัยในการใช้งาน

๒) ข้อเสนอแนวความคิด/ข้อเสนอ และข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้นและแนวทางแก้ไข

ต้องทำการศึกษาข้อระเบียบ และประสานงานกับงานพัสดุและสัญญาถึงหลักเกณฑ์ต่างๆ ในขั้นตอนการจัดซื้อจัดจ้าง เพื่อจะได้ปฏิบัติได้อย่างถูกต้องตามระเบียบราชการ

ในส่วนของการทางเทคนิคแล้วความหลากหลายของการเสียหายของเครื่องจักร/ยานพาหนะ เช่น ระบบเครื่องยนต์ ระบบไฮดรอลิค ระบบส่งกำลัง ระบบไฟฟ้า ฯลฯ ทำให้ต้องเลือกหน่วยงานให้ตรงกับ ความเสียหาย และมีความรู้ ความสามารถด้านที่เสียหายจริงๆ จึงจำเป็นต้องมีการตรวจสอบหน่วยงาน (Outsource) ให้ละเอียดรอบคอบ ว่ามีความรู้ ความสามารถ ความเชี่ยวชาญ สามารถทำการซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักร/ยานพาหนะ ในระบบต่างๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๓) ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๓.๑ ทำให้สามารถบริหารจัดการเรื่องการซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักร/ยานพาหนะ ได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

๓.๒ ทำให้ประหยัดเวลาในการซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักร/ยานพาหนะ เพราะไม่ต้องรอขั้นตอนระเบียบราชการเรื่องการเบิกจ่าย การจัดซื้อ ซึ่งใช้เวลามากกว่าจะได้อะไหล่มาเพื่อทำการซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักร/ยานพาหนะหนึ่งคันหรือหนึ่งรายการ

๓.๓ ทำให้การใช้เครื่องจักร/ยานพาหนะในการทำงานเป็นไปอย่างต่อเนื่อง มีประสิทธิภาพเต็มที่ เพราะไม่ต้องจอดซ่อมเป็นเวลานาน เพราะรอการเบิกจ่ายอะไหล่เพื่อทำการซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องจักร/ยานพาหนะ

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ)  (ผู้ขอรับการประเมิน)

(นายกรกฎ ชิตดี)

(วันที่ 17 เดือน มกราคม พ.ศ. 2565)

(ลงชื่อ)  (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)

(นายจรัส ดิษฐ์สุวรรณ)

(วันที่ 17 เดือน มกราคม พ.ศ. 2565)