



รายงาน

การเฝ้าระวังทางระบาดวิทยา WESR Weekly Epidemiological Surveillance Report

ประจำสัปดาห์

สำนักโรคติดต่อ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข / Bureau of Epidemiology, Department of Disease Control, Ministry of Public Health

ISSN 0859-547X http://epid.moph.go.th/weekly/w_2551/menu_wesr51.html

ปีที่ ๓๕ ฉบับที่ ๓๖ : ๑๒ กันยายน ๒๕๕๑ Volume 39 Number 36 : September 12, 2008

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| สัปดาห์ที่ | ๑ | ๒ | ๓ | ๔ | ๕ | ๖ | ๗ | ๘ | ๙ | ๑๐ | ๑๑ | ๑๒ | ๑๓ | ๑๔ | ๑๕ | ๑๖ | ๑๗ | ๑๘ | ๑๙ | ๒๐ | ๒๑ | ๒๒ | ๒๓ | ๒๔ | ๒๕ | ๒๖ |
| จำนวนจังหวัดที่ส่ง | ๖๐ | ๕๘ | ๖๗ | ๖๘ | ๖๖ | ๖๗ | ๗๐ | ๖๗ | ๗๒ | ๖๖ | ๖๗ | ๖๘ | ๖๖ | ๖๕ | ๖๑ | ๗๐ | ๖๘ | ๖๘ | ๖๙ | ๗๑ | ๗๒ | ๖๗ | ๖๙ | ๖๖ | ๖๘ | ๖๙ |
| สัปดาห์ที่ | ๒๗ | ๒๘ | ๒๙ | ๓๐ | ๓๑ | ๓๒ | ๓๓ | ๓๔ | ๓๕ | ๓๖ | ๓๗ | ๓๘ | ๓๙ | ๔๐ | ๔๑ | ๔๒ | ๔๓ | ๔๔ | ๔๕ | ๔๖ | ๔๗ | ๔๘ | ๔๙ | ๕๐ | ๕๑ | ๕๒ |
| จำนวนจังหวัดที่ส่ง | ๗๑ | ๖๖ | ๖๙ | ๖๖ | ๗๐ | ๖๔ | ๖๖ | ๖๕ | ๗๐ | ๗๐ | | | | | | | | | | | | | | | | |

สัปดาห์ที่ ๓๖ ระหว่างวันที่ ๓๑ สิงหาคม - ๖ กันยายน พ.ศ. ๒๕๕๑

จังหวัดส่งข้อมูลรายงานโรคเฝ้าระวังทางระบาดวิทยาเร่งด่วนทันตามกำหนดเวลา ๗๐ จังหวัด ร้อยละ ๘๒.๐๐

สถานการณ์โรค/ภัยที่สำคัญ

สถานการณ์อุบัติเหตุจากการจราจรทางน้ำประเทศไทย ปี พ.ศ. 2551 (The situation of Water Transport Accidents in Thailand, 2008)

แสงโสม เกิดคล้าย Sangchom Koedklai อวยพร คำวงศ์สา Auaiporn Kumwongsa

สำนักโรคติดต่อ กรมควบคุมโรค Bureau of Epidemiology, Department of Disease control

✉ sangchom@health.moph.go.th

สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางน้ำ ทั้งทางทะเล และแม่น้ำสายต่าง ๆ ในประเทศไทย มีแนวโน้มสูงขึ้นทุก ๆ ปี และก่อให้เกิดการสูญเสียชีวิต และทรัพย์สินมากมาย การเกิดอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่เกิดจากเรือล่ม พลิกคว่ำ และชนกัน โดยมีสาเหตุจากการเกิดพายุ คลื่นลมแรงในทะเล หรือการบรรทุกน้ำหนักมากเกินไป หรือสภาพเรือชำรุด และที่สำคัญ คือ ผู้เสียชีวิตที่เกิดจากอุบัติเหตุทางน้ำ ส่วนใหญ่ เกิดจากการไม่สวมเสื้อชูชีพ หรือการดื่มสุราขณะโดยสารทางเรือ ดังตัวอย่างเหตุการณ์ การเกิดอุบัติเหตุทางน้ำ ที่สำนักโรคติดต่อ กรมควบคุมโรค ได้ติดตาม สอบสวนเหตุการณ์ ดังนี้

วันที่ 5 มีนาคม 2548 กรณีเรือโดยสารที่แล่นรับส่งผู้โดยสารระหว่าง ท่าเรือบางโรง อำเภอดอนเจดีย์ จังหวัดภูเก็ต และ อำเภอเกาะยาว จังหวัดพังงา เกิดอุบัติเหตุล่มกลางทะเล เป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิต 9 ราย และบาดเจ็บ 63 ราย สาเหตุ เนื่องมาจากการบรรทุกผู้โดยสาร และสิ่งของมากเกินไปที่กำหนด และผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่ ไม่ได้สวมเสื้อชูชีพขณะโดยสารเรือ

วันที่ 13 มกราคม 2549 กรณีเรือพายเล็กที่รับส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศลาว และเขตแดนไทย จังหวัดมุกดาหาร เกิดอุบัติเหตุล่มกลางแม่น้ำโขง ทำให้มีผู้เสียชีวิต ทั้งสิ้น 6 ราย สาเหตุเนื่องจากการบรรทุกเรือผู้โดยสารเกิน เรือเก่าและชำรุด การดื่มสุรา และไม่สวมเสื้อชูชีพ



สารบัญ

| | |
|---|-----|
| ◆ สถานการณ์อุบัติเหตุจากการจราจรทางน้ำประเทศไทย ปี พ.ศ. 2551 | 629 |
| ◆ สรุปการตรวจข่าวของโรคในรอบสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 36 ระหว่างวันที่ 31 สิงหาคม - 6 กันยายน 2551 | 635 |
| ◆ สรุปสถานการณ์เฝ้าระวังไข้หวัดนกประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 36 ระหว่างวันที่ 31 สิงหาคม - 6 กันยายน 2551 | 636 |
| ◆ รายงานการเฝ้าระวังโรคติดต่อที่สำคัญในศูนย์พักพิงชั่วคราว ประเทศไทย ณ วันที่ 12 กันยายน 2551 | 637 |
| ◆ ข้อมูลรายงานโรคเฝ้าระวังทางระบาดวิทยาเร่งด่วนประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 36 ระหว่างวันที่ 31 สิงหาคม - 6 กันยายน 2551 | 638 |
| ◆ ข้อมูลรายงานโรคเฝ้าระวังทางระบาดวิทยาจากบัตรรายงาน 506 ประจำเดือนสิงหาคม 2551 | 645 |

วันที่ 5 มกราคม 2550 กรณีอุบัติเหตุเรือท่องเที่ยวพลิกคว่ำ ในแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณ ตำบล ประจักษ์ อำเภอนครศรีอยุธยา จังหวัดนครศรีอยุธยา มีผู้บาดเจ็บถูกนำส่งโรงพยาบาล 67 ราย ไม่มีผู้เสียชีวิต เนื่องจากได้รับการช่วยเหลือจากเรือที่แล่นตามกันมา และบริเวณดังกล่าวน้ำไม่ลึกมาก สาเหตุเกิดจาก การบรรทุกน้ำหนักเกิน เรือเก่า และมีรูรั่ว

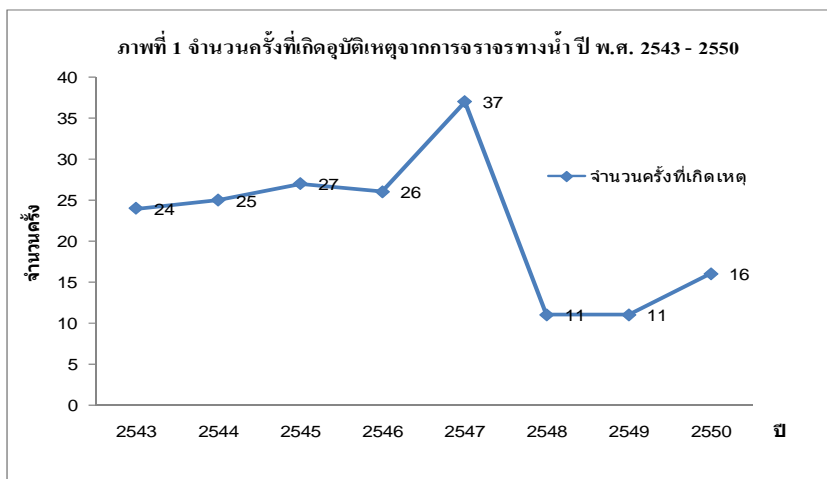
วันที่ 21 สิงหาคม 2550 กรณีเรือโดยสารล่มกลางทะเล บริเวณ เกาะไผ่ ตำบลอ่าวนาง อำเภอมืองกระบี่ จังหวัดกระบี่ มีผู้โดยสารบาดเจ็บ 36 ราย ไม่มีผู้เสียชีวิต เนื่องจากผู้โดยสารสวมเสื้อชูชีพ และมีการช่วยเหลือโดยเร็ว สาเหตุเกิดจากท้องเรือแตก น้ำรั่วเข้าเรือ และจมลง

วันที่ 4 พฤศจิกายน 2550 กรณีเรือหางยาวพลิกคว่ำ บริเวณ คลองตาเพิ่ม ตำบลแหลมฟ้าผ่า จังหวัดสมุทรปราการ ทำให้ผู้โดยสารที่เป็นนักสำรวจชายฝั่งชาวไทยและต่างชาติดำ 30 คน ได้รับบาดเจ็บ และเสียชีวิต 3 ราย สาเหตุ เนื่องจาก เรือชนตอเสาไฟฟ้าที่จมอยู่ใต้น้ำ ทำให้เรือพลิกคว่ำ

วันที่ 27 มกราคม 2551 กรณีเกิดเหตุเรือหางยาวล่มที่บริเวณ กลางแม่น้ำโขง ในเขตจังหวัดนครพนม ทำให้ผู้โดยสารชาว เวียดนามที่มาทำงานที่ประเทศไทย จะเดินทางกลับบ้านโดยข้ามไป ประเทศลาว จำนวน 23 คน ได้รับบาดเจ็บ และเสียชีวิต 15 ราย สาเหตุเกิดจาก การบรรทุกผู้โดยสารและสิ่งของเกินน้ำหนักกำหนด

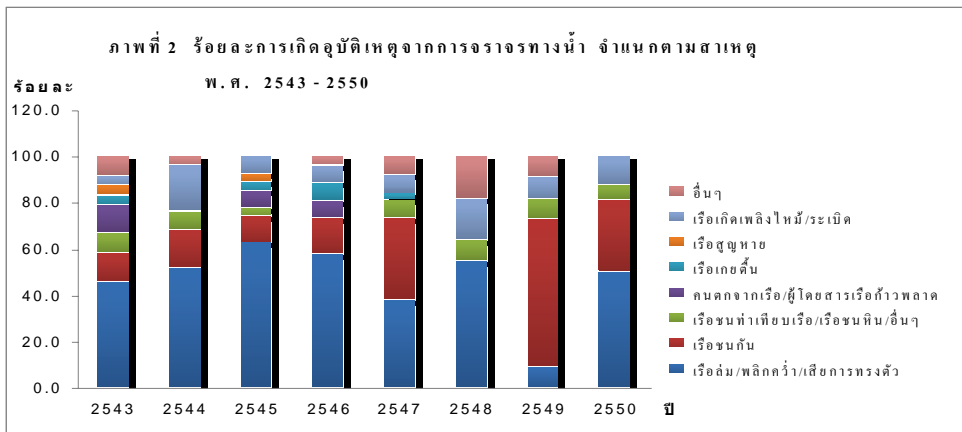
จากข้อมูลอุบัติเหตุจากการโดยสารทางน้ำ ข้างต้น เป็นเพียง ส่วนหนึ่งของหลาย ๆ เหตุการณ์อุบัติเหตุจากการโดยสารเรือ ที่เกิดขึ้นทั้งทางน่านน้ำทะเล และแม่น้ำสายหลักของประเทศ ซึ่ง สาเหตุส่วนใหญ่ คือการบรรทุกเกินน้ำหนักกำหนด และไม่มีการสวมเสื้อชูชีพ ขณะโดยสารเรือ

จากข้อมูลสถานการณ์อุบัติเหตุจากการจราจรทางน้ำ ที่เก็บ รวบรวมโดยกองตรวจการขนส่งทางน้ำ กรมการขนส่งทางน้ำและ พานิชย์นาวี กระทรวงคมนาคม ระหว่าง พ.ศ. 2543 - 2550 พบว่า การเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางน้ำสูงสุดใน พ.ศ. 2547 จำนวน 37 ครั้ง เฉลี่ย 18 ครั้งต่อปี (ภาพที่ 1)

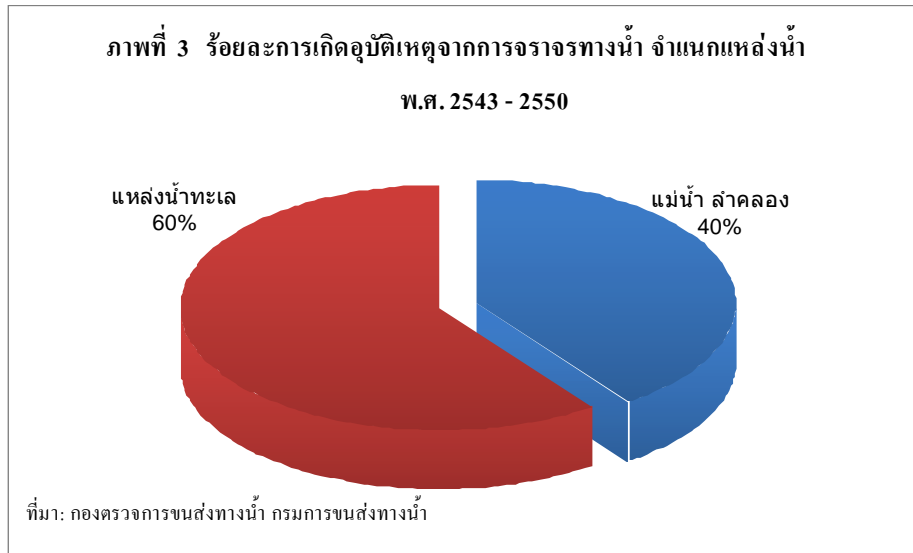


แหล่งข้อมูล: กองตรวจการขนส่งทางน้ำกรมการขนส่งทางน้ำและพานิชย์นาวี กระทรวงคมนาคม

เมื่อพิจารณาจากสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า สาเหตุที่มาจากเรือล่มและพลิกคว่ำ มากที่สุด ร้อยละ 48.0 จากเหตุการณ์ทั้งหมด รองลงมาได้แก่ เรือชนกัน ร้อยละ 22.0, เรือเกิดเพลิงไหม้และระเบิด ร้อยละ 10.2 เป็นต้น (ภาพที่ 2)



แหล่งข้อมูล: กองตรวจการขนส่งทางน้ำกรมการขนส่งทางน้ำและพานิชย์นาวี กระทรวงคมนาคม

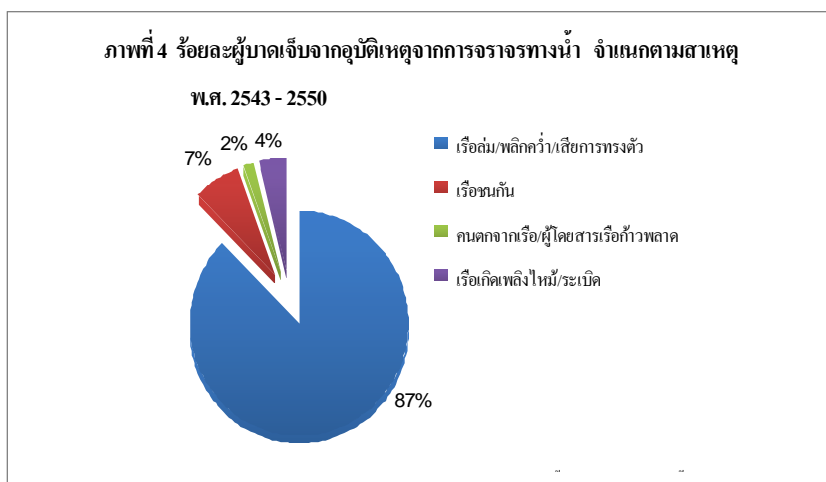
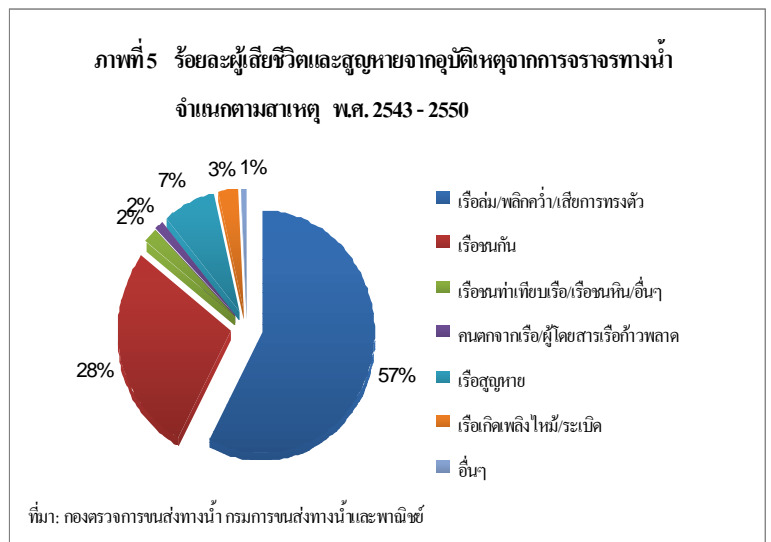


ลักษณะการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการจราจรทางน้ำ

ผู้บาดเจ็บส่วนใหญ่เกิดจากอุบัติเหตุจากการจราจรทางน้ำ ที่มีสาเหตุจากเรือล่มและพลิกคว่ำ ร้อยละ 87.0 รองลงมา ได้แก่ จากเรือชนกัน ร้อยละ 7.0 และเรือเกิดเพลิงไหม้ ร้อยละ 4.0 (ภาพที่ 4)

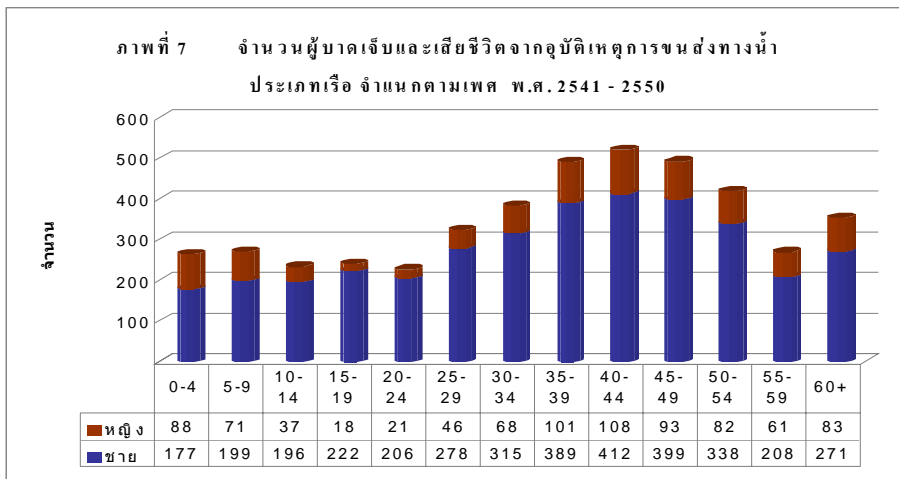
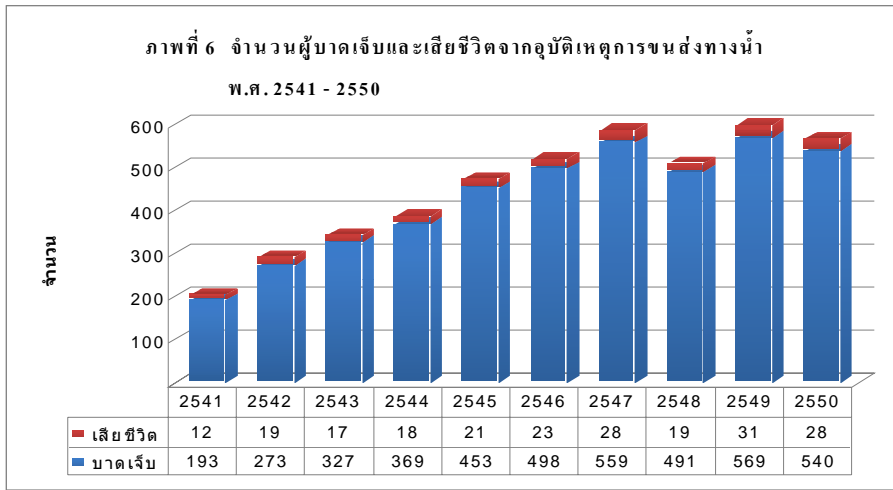
สำหรับผู้เสียชีวิต และสูญหาย มากที่สุด เกิดจากอุบัติเหตุเรือล่มและพลิกคว่ำ ร้อยละ 57.0 รองลงมา ได้แก่ เรือชนกัน ร้อยละ 28.0 และเรือสูญหาย ร้อยละ 7.0 (ภาพที่ 5)

จากการพิจารณาข้อมูลการเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (Injury surveillance) สำนักกระบาดวิทยา ในโรงพยาบาล 28 แห่ง ระหว่าง พ.ศ. 2541 - 2550 พบว่า อุบัติเหตุที่เกิดจากการจราจรทางเรือมีแนวโน้มของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตเพิ่มขึ้น โดยมีผู้บาดเจ็บเฉลี่ยปีละ 427 ราย และเสียชีวิตเฉลี่ยปีละ 22 ราย โดยส่วนใหญ่เป็นเพศชาย คิดเป็นอัตราส่วนเพศชาย : เพศหญิง เท่ากับ 4 : 1 การบาดเจ็บและเสียชีวิต สูงสุดในกลุ่มอายุระหว่าง 35 - 49 ปี และในกลุ่มเด็ก ต่ำกว่า 15 ปี ก็มีแนวโน้มสูงขึ้น (ภาพที่ 6,7)



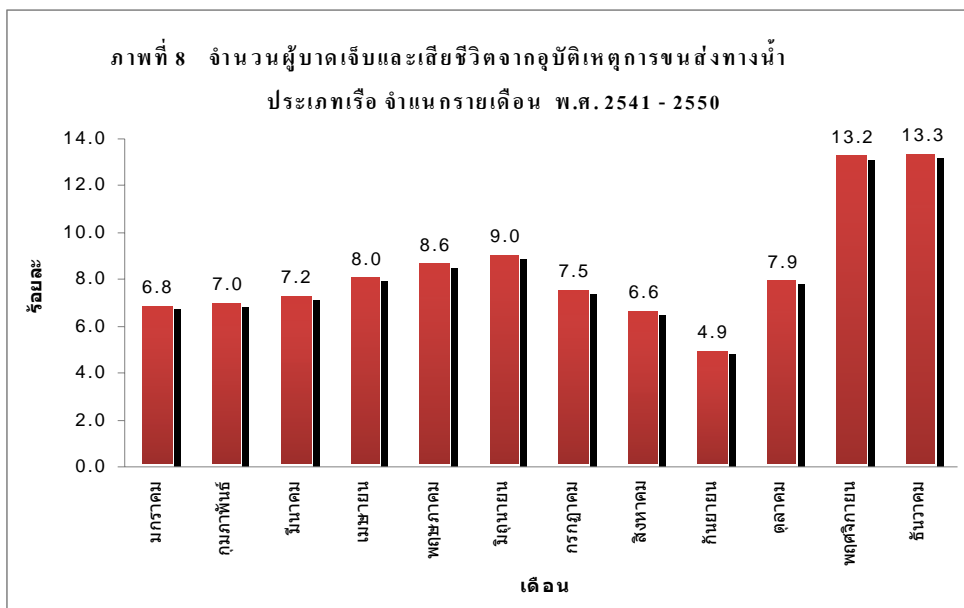
จากการพิจารณาข้อมูลการเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (Injury surveillance) สำนักกระบาดวิทยา ในโรงพยาบาล 28 แห่ง ระหว่าง พ.ศ. 2541 - 2550 พบว่า อุบัติเหตุที่เกิดจากการจราจรทางเรือมีแนวโน้มของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตเพิ่มขึ้น โดยมีผู้บาดเจ็บเฉลี่ยปีละ 427 ราย และเสียชีวิตเฉลี่ยปีละ 22 ราย โดยส่วนใหญ่เป็นเพศชาย คิดเป็นอัตราส่วนเพศชาย:เพศหญิง เท่ากับ 4:1 การบาดเจ็บและเสียชีวิต สูงสุดในกลุ่มอายุระหว่าง 35 - 49 ปี และในกลุ่มเด็ก ต่ำกว่า 15 ปี ก็มีแนวโน้มสูงขึ้น (ภาพที่ 6,7)

ที่มา: กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยกรรม กระทรวงคมนาคม



แหล่งข้อมูล: สำนักระบาดวิทยา กรมควบคุมโรค

ผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการชนส่งโดยพาหนะประเภทเรือมากที่สุดในเดือน พฤศจิกายน และ ธันวาคม ร้อยละ 13.2 และ 13.3 มีแนวโน้มสูงในช่วงเดือนเมษายน พฤษภาคม และมิถุนายน ซึ่งเป็นช่วงเทศกาลท่องเที่ยว บางเดือนเป็นช่วงมรสุม (ภาพที่ 8)



ที่มา: สำนักระบาดวิทยา กรมควบคุมโรค

จากการทบทวนสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการโดยสารทางเรือ ข้างต้น พบว่า ในแต่ละปีมีเหตุการณ์เกิดขึ้นเฉลี่ยปีละ 18 ครั้ง จากข้อมูลการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากการจราจรทางน้ำจากระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ จากโรงพยาบาล 28 แห่ง พบผู้บาดเจ็บเฉลี่ย ปีละ 427 ราย เสียชีวิตเฉลี่ย 22 ราย และมีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปี และคาดว่าหากมีการรวบรวม ผู้ป่วยทั้งประเทศ น่าจะมีข้อมูลผู้บาดเจ็บที่สูงกว่าที่รวบรวมได้ขณะนี้ เนื่องจาก ปัจจุบันมีการโดยสารท่องเที่ยว และ ขนส่งทางเรือมากขึ้น สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุมาจาก การบรรทุกเกินน้ำหนัก เรือที่มีสภาพไม่ปลอดภัย คนขับเรือไม่ชำนาญ และบนเรือไม่มีเสื้อชูชีพ หรือเครื่องช่วยชีวิตไม่เพียงพอ ประกอบกับการเดินทางในช่วงที่มีพายุ คลื่นลมแรง ที่เป็นปัจจัยเสริมให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

แม้ว่า หน่วยงานราชการที่รับผิดชอบ มีการออกกฎหมายเพื่อควบคุม ป้องกัน และกำหนดมาตรฐานการโดยสาร และการจราจรขนส่งทางน้ำ อย่างชัดเจน แต่การกำกับ ควบคุม ยังไม่มีความเข้มงวด อย่างจริงจัง ประกอบกับผู้ประกอบการเดินเรือ ส่วนใหญ่ไม่ได้ให้ความสำคัญในการป้องกันด้านความปลอดภัยและดำเนินการตามกฎหมาย อย่างเคร่งครัด จึงเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุอย่างต่อเนื่อง

ดังนั้น เพื่อป้องกันเหตุการณ์ไม่ให้เกิดขึ้น ผู้เกี่ยวข้อง ควรให้ความสำคัญกับการวางแผนป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางน้ำ หรือการโดยสารทางเรือ ดังกล่าว ดังนี้

1. ควรมีการกำหนดมาตรการ การกำกับ ดูแล การคมนาคมขนส่ง และโดยสารทางน้ำอย่างเข้มงวด และครอบคลุมถึงเรือโดยสารตามแม่น้ำสายหลัก ตามจังหวัดต่าง ๆ ทั่วประเทศ

2. การกำหนดให้มีการตรวจสอบสภาพเรือ ตามระยะเวลา กำหนด และหากเรือไม่มีสภาพตรงตามมาตรฐานกำหนด ไม่ควรอนุญาตให้นำมาขับ

3. กำหนด และเข้มงวดให้เรือโดยสารทุกลำ จัดหาเครื่องมือความปลอดภัยไว้บนเรือ ได้แก่ เสื้อชูชีพ ห่วงยางลม เป็นต้น

4. การเข้มงวด ตรวจสอบ จับ หากมีการบรรทุกเกินน้ำหนักที่กำหนด

5. การให้ข้อมูลความรู้ แก่ประชาชน ให้ตระหนักถึงวิธีปฏิบัติในการโดยสารทางเรือให้ปลอดภัย โดยเฉพาะในเด็กวัยเรียน และประชาชนทั่วไป และมีการเตือนภัย หากมีเหตุผิดปกติ ก่อนออกเดินทาง หรือการโดยสารทางเรือ

6. จัดหาอุปกรณ์ และเตรียมแผนการให้การช่วยเหลือเมื่อเกิดเหตุ และมีการซ้อมแผนรับเหตุฉุกเฉินอุบัติเหตุทางน้ำ เป็นระยะอย่างสม่ำเสมอ

เอกสารอ้างอิง

1. กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. กระทรวงมหาดไทย. สถิติอุบัติเหตุภัยจราจรทางน้ำ, 2549 หน้า 144 -158.
2. แสงโถม เกิดคล้าย และคณะ. การสอบสวนอุบัติเหตุเรือท่องเที่ยวลุ่มจังหวัดพระนครศรีอยุธยา, รายงานเฝ้าระวังโรคประจำสัปดาห์ (WESR), ปีที่ 38 ฉบับที่ 5, 9 ก.พ. 2550
3. กองตรวจการขนส่งทางน้ำ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี กระทรวงคมนาคม, รายงานการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางน้ำ พ.ศ. 2543 – 2550.
4. <http://www.thairath.co.th>. ข้อมูล เรือล่มเกาะยาว จังหวัดพังงา 2548.

“สุขภาพที่ดีกว่า เพื่อชีวิตที่ดีขึ้น”

BETTER HEALTH FOR BETTER LIFE

ลดพฤติกรรมเสี่ยงทางเพศ
ลดพฤติกรรมเสี่ยงด้านการสูบบุหรี่ และสุรา
ลดพฤติกรรมเสี่ยงด้านยาเสพติด
ดูแลอาหาร ออกกำลังกาย
ลดอุบัติเหตุ
เพิ่มบริการทางการแพทย์ที่ทันสมัยเทียบเท่าสากล

นโยบาย 3 อ. – 3 ส. กระทรวงสาธารณสุข

****ประกาศ WESR****

เนื่องด้วยในปีงบประมาณ 2552 สำนักระบาดวิทยา กรมควบคุมโรค มีความจำเป็นต้องลดจำนวนการผลิตสื่อสิ่งพิมพ์ (กระดาษ) ของรายงานเฝ้าระวังทางระบาดวิทยาประจำสัปดาห์ (WESR) และฉบับผนวก (Supplement)

จึงขอแจ้งบุคคลทั่วไป หรือหน่วยงานอื่น ๆ หากมีความต้องการสื่อสิ่งพิมพ์ต่อไป หรือ **ผู้ที่สนใจสมัครสมาชิกรายงาน WESR ทางสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Email)**

กรุณาแจ้ง **ชื่อ ที่อยู่ หน่วยงานสังกัด** มาที่ กลุ่มงานเผยแพร่ สำนักระบาดวิทยา กรมควบคุมโรค ถ.ติวานนท์ จ.นนทบุรี 11000 หรือทาง E-mail: wesr@health2.moph.go.th หรือ wesr@windowlive.com หรือทางโทรศัพท์ 0-2590-1723 โทรสาร 0-2590-1730

ภายในวันที่ 30 กันยายน 2551 นี้



หากเจ้าหน้าที่ SRRT หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับงานด้านสาธารณสุข ต้องการสมัครสมาชิก WESR **สามารถส่ง ชื่อ ที่อยู่ สังกัดสถานที่ทำงาน/สถานศึกษา** พร้อมระบุต้องการรับรายงานเฝ้าระวังทางระบาดวิทยาประจำสัปดาห์ ทาง E-Mail หรือ ไปรษณีย์

หมายเหตุ: ผู้ที่สนใจส่งบทความวิชาการ/ผลการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับการดำเนินงานป้องกัน ควบคุมโรค เพื่อตีพิมพ์เผยแพร่ในรายงานเฝ้าระวังทางระบาดวิทยาประจำสัปดาห์ (WESR) และฉบับผนวก (Supplement) ของสำนักระบาดวิทยา กรมควบคุมโรค ส่ง E-mail พร้อมแนบไฟล์บทความที่จะลงตีพิมพ์ พร้อมทั้งแจ้งสถานที่อยู่ หมายเลขโทรศัพท์

การเข้าประกวดสัญลักษณ์ของ WESR

ชิงเงินรางวัล 1,000 บาท

บุคคลทั่วไปที่มีความสามารถและความคิดสร้างสรรค์ ส่งผลงานเป็น File.jpg **หรือ** รูปวาดบนกระดาษ พร้อม **ชื่อ ที่อยู่** สามารถส่งได้ 2 ชิ้นงาน ต่อ 1 คน

เกณฑ์การตัดสิน ตัดสินโดยคณะกรรมการพัฒนา WESR มีหลักเกณฑ์ 4 ข้อ ดังนี้

- 1.สื่อถึงลักษณะของวารสาร
- 2.จำง่าย
- 3.ใช้งานได้กับงานหลายลักษณะ ใช้ได้ทุกโอกาส เช่น สื่อสิ่งพิมพ์ สื่ออิเล็กทรอนิกส์ การจัดนิทรรศการ
- 4.สื่อถึงภาพลักษณ์ขององค์กร



ระบุในผลงานที่ส่งด้วย

สื่อความหมายอะไร และสีที่ใช้แต่ละสีแทน หรือสื่อถึงอะไร

ส่งผลงานเข้าร่วมประกวดและสอบถามรายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่
กลุ่มงานเผยแพร่ สำนักระบาดวิทยา กรมควบคุมโรค จ.นนทบุรี 11000
ทาง E-mail: wesr@health2.moph.go.th หรือ wesr@windowlive.com

หมดเขต 15 กันยายน 2551 ประกาศผลรางวัล 30 กันยายน 2551

*****จึงขอแจ้งวันเวลาที่มีการเปลี่ยนแปลงในการส่งผลงานและประกาศผลแก่ผู้ที่ได้ส่งผลงานเข้าประกวด มา ณ ที่นี้ด้วย