

บทที่ 6

สรุปและข้อเสนอแนะ

6.1 สรุป

งานวิจัยการศึกษา โครงการติดตั้งศูนย์บริการแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานคร โดยวัตถุประสงค์ก็เพื่อแก้ไขปัญหาของการดำเนินงานกิจการแท็กซี่ที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งก่อให้เกิดผลเสียหายทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคม อันได้แก่

- การสูญเสียของน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งเกิดจากการขับรถเปล่าเพื่อหาผู้ใช้บริการของผู้ประกอบการที่ต้องช่วยเหลือตัวเองเป็นสำคัญ
- อัตราค่าบริการที่ไม่มีข้อกำหนดหรือกฎเกณฑ์ใด ๆ ซึ่งก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมแก่ผู้ใช้บริการ
- สถานะของผู้ประกอบการที่ขาดความมั่นคงต่อการประกอบการ จากรายได้ที่ไม่แน่นอน และจากภาวะการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจที่รายจ่ายของบุคคลมีแนวโน้มสูงขึ้น
- ปัญหาอื่น ๆ ซึ่งเกิดจากการขาดการควบคุม หรือขาดความรับผิดชอบต่อการดำเนินงาน ที่ควรแก่การเป็นส่วนหนึ่งของระบบสาธารณูปโภค เช่น สภาพรถเก่าที่ไม่เหมาะสม และไม่ปลอดภัยต่อการให้บริการ หรือ การรับ - ส่งผู้ใช้บริการที่ไม่มีมาตรการใด ๆ ควบคุม เป็นต้น

โดยการเสนอรูปแบบใหม่ในการดำเนินงานกิจการแท็กซี่ตามโครงการ จะเห็นว่า รูปแบบที่เสนอไว้นี้จะเป็นแนวทางหนึ่งซึ่งสามารถแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ข้างต้นได้จริง กล่าวคือ

1. ปัญหาอันเกิดจากขับรถเปล่าของผู้ประกอบการ ถูกจำกัดลงโดยสิ้นเชิงจากรูปแบบของศูนย์บริการ โดยการกำหนดให้ผู้ประกอบการเข้าจุดจอดหรือที่ตั้งจอดเพื่อรอรับบริการ เรียกใช้บริการ และข้อกำหนดดังกล่าวก็สามารถตรวจสอบหรือควบคุมการปฏิบัติการได้จากระบบของงาน

2. ปัญหาในเรื่องของอัตราค่าบริการ ถูกแก้ไขโดยโครงการกำหนดให้ใช้มาตรแท็กซี่ เป็นเครื่องมือวัดและแสดงอัตราค่าบริการที่แน่นอน ตามกฎหมายที่จะได้มีการระบุไว้อย่างชัดเจน (ในชั้นของการศึกษารายละเอียด) และในกรณีที่เกิดเหตุขัดข้องหรือสงสัยก็ยังสามารถตรวจสอบได้จากระบบของงานด้วยเช่นกัน

นอกเหนือไปจากนี้ เพื่อให้เกิดความเชื่อต่อการขอรับบริการ อัตราค่าบริการดังกล่าวยังสามารถแสดงให้เห็นเป็นหลักฐานในรูปของใบเสร็จรับเงิน ตามความประสงค์ของผู้ใช้บริการอีกด้วย

3. ปัญหาอื่น ๆ โดยโครงสร้างของการประกอบกิจการที่กำหนดให้มีผู้ประกอบการ เพียงรายเดียว เพื่อให้เป็นผู้รับผิดชอบต่อการดำเนินงานทั้งหมด โดยใช้มาตรการควบคุมต่าง ๆ จากเครื่องมือและข้อกำหนดในการดำเนินงานตามแนวทางที่เสนอไว้ ตลอดจนการกำหนดสถานะของผู้ประกอบอาชีพอันควรแก่กรณี โดยให้ได้รับผลตอบแทนจากการประกอบอาชีพที่เป็นธรรม และเหมาะสมกับสภาวะของการประกอบอาชีพ ทั้งหมดจะเป็นแนวทางที่นำไปสู่การแก้ไขปัญหานั้น เช่น ปัญหาของผู้ประกอบอาชีพ หรือการให้บริการ ทำให้สามารถควบคุมการดำเนินงานให้อยู่ในกรอบอันควรแก่การเป็นส่วนหนึ่งของระบบสาธารณูปโภคได้

ในการวิเคราะห์โครงการทางด้านการลงทุน สำหรับการคัดดำเนินการให้เป็นไปตามรูปแบบที่เสนอไว้ โดยได้กำหนดการพิจารณาไว้เป็น 2 แนวทาง พบว่า ด้วยมูลค่าของอัตราค่าบริการ โดยเฉลี่ยต่อการโดยสาร 1 ครั้งในปัจจุบัน (ปี 2523) คือ 30 บาท ในระยะทางประมาณ 7 กิโลเมตร รายได้อันเกิดจากการให้บริการคุ้มกับการลงทุน และโครงการให้ผลตอบแทนของเงินลงทุนในอัตราที่น่าสนใจพอสมควร คือ

- ตามแนวทางที่ 1 ซึ่งคาดว่าโครงการจะให้ความสมบูรณ์ในการดำเนินงานได้เต็มที่ โดยกำหนดให้มีจำนวนศูนย์เป็น 5 แห่ง จะต้องใช้เงินเพื่อการลงทุนประมาณ 1,060 ล้านบาท โครงการให้ผลตอบแทนในอัตรา 25.1 % ต่อปี

- ตามแนวทางที่ 2 โดยกำหนดให้มีจำนวนศูนย์เป็น 2 แห่ง ซึ่งอยู่ในขอบข่ายที่สามารถคัดดำเนินการให้เป็นไปตามโครงการได้ จะต้องใช้เงินเพื่อการลงทุนประมาณ 850 ล้านบาท และโครงการให้ผลตอบแทนของเงินลงทุนในอัตรา 33.4 % ต่อปี

ด้วยผลตอบแทนข้างต้น ย่อมแสดงว่า การลงทุนไม่ก่อให้เกิดผลกระทบใด ๆ ถึงผู้ใช้บริการ ที่จะต้องเสียอัตราค่าบริการเกินกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งส่วนนี้เป็นแนว โนม์ที่สำคัญของความเป็นไปได้ต่อการลงทุน เพื่อคัดดำเนินการให้เป็นไปตามโครงการ

ฉะนั้น การศึกษา เบื้องต้นเพื่อหวังในการสร้างใหม่ของ การดำเนินการแก้ไขในเขต กรุงเทพมหานคร จากปัจจุบันไปสู่รูปแบบใหม่ของศูนย์บริการตามโครงการ สัตว่าอยู่ในขอบข่ายที่เป็นไปได้ และเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของงานวิจัย

6.2 ข้อเสนอแนะ

6.2.1 ความเหมาะสมในการลงทุน

ในตารางที่ 36 จะแสดงการเปรียบเทียบข้อแตกต่างและผลที่คาดว่าจะได้รับจากการลงทุนตามแนวทางที่ 1 และตามแนวทางที่ 2 ของโครงการ

ตามข้อเปรียบเทียบที่เสนอไว้ในตารางที่ 36 ผู้วิจัยเห็นว่า ความเหมาะสมทางด้าน การลงทุนนั้น แทนที่จะวิเคราะห์เลือกจากแนวทางใดแนวทางหนึ่งโดยเฉพาะ ควรเปลี่ยนเป็นการพิจารณาไว้ทั้ง 2 แนวทาง โดยกำหนดเลือกการลงทุนตามแนวทางที่ 2 ก่อน และพร้อมที่จะปรับหรือขยายการลงทุนเพิ่มเติมเมื่อจำเป็นในภายหลังให้เป็นไปตามแนวทางที่ 1 ซึ่งจะก่อให้เกิดผลดีหลาย ๆ ประการ เช่น

- การลงทุนไม่มีความจำเป็นต้องใช้เงินทุนเป็นจำนวนมาก ๆ ในเวลาเดียวกัน
- อาจเป็นไปได้ที่การดำเนินการตลอดโครงการตามแนวทางที่ 2 ไม่มีความจำเป็นที่จะต้องปรับหรือขยายการลงทุนเพื่อการเพิ่มเติมอีก
- ถึงแม้จะมีการลงทุนเพิ่มเติมในภายหลัง การลงทุนดังกล่าวจะมีผลกระทบต่อจำนวนเงินลงทุนน้อยกว่าการลงทุนพร้อมกันหรือในเวลาเดียวกัน และการลงทุนในภายหลังยังสามารถปรับหรือเปลี่ยนแปลงแนวทางของการลงทุนให้เหมาะสมกับความต้องการได้ดีกว่าการใช้ข้อมูลในปัจจุบัน

ตารางที่ 36 แสดงการเปรียบเทียบต้นทุนแตกต่างกันและผลที่คาดว่าจะได้รับจากการลงทุนตามแนวทางที่ 1 และแนวทางที่ 2 ของโครงการ

ข้อเปรียบเทียบ	แนวทางที่ 1 ของโครงการ	แนวทางที่ 2 ของโครงการ
1. จำนวนศูนย์	5 แห่ง	2 แห่ง
2. มูลค่าของการลงทุน	1,060 ล้านบาท	850 ล้านบาท
3. ผลค่าสุดท้ายจากสินทรัพย์ถาวรประเภทที่ดิน (เท่ากับมูลค่าลงทุน)	60 ล้านบาท	24 ล้านบาท
4. ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	ค่าตัวหึ่ง 2 แนวทางจะไม่แตกต่างจากที่ เพราะความแนวทางที่ 2 อาจต้องมีการเข้าสถานีบางแห่งหรือหลายแห่ง เพื่อกำหนดให้เก็บสถานีรับ - ส่ง และเก็บรักษา รถไฟบริการประเภทคิงวิทูร์บี - ส่ง (ส่วนนี้จะไม่ตรงกันที่เสนอไว้ในงานวิจัย เพราะก่อให้เกิดความยุ่งยากทางการคำนวณ)	
5. ผลตอบแทนที่คาดว่าจะได้รับ	25.1 % ต่อปี	33.4 % ต่อปี (อาจคำนวณตามเหตุผลของข้อ 4)
6. การดำเนินงานโครงการตามโครงการ	คาดว่าจะให้ผลประโยชน์หรืออุปสรรคเกิดขึ้นน้อย	อาจมีอุปสรรคหรือปัญหาเกิดขึ้นได้จาก - การไม่สามารถปฏิบัติงานได้ตามปกติของศูนย์ใดศูนย์หนึ่ง - การขอใช้บริการจากองค์กรโทรศัพท์ ทั้งการเช่าตู้สายเพื่อการให้บริการของศูนย์ก็ดี หรือการเรียกใช้บริการแท็กซี่ทางโทรศัพท์ของผู้เรียกก็ดี ลักษณะของการขอใช้บริการดังกล่าว ส่วนใหญ่เกิดขึ้นในกรณีของการขอให้บริการประเภทเช่าตู้สายหรือเช่าตู้สาย ซึ่งอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อการให้บริการขององค์กรโทรศัพท์ โดยเป็นเหตุให้การให้บริการโทรศัพท์เพื่อประโยชน์หรือธุรกิจอื่นต้องลดน้อยลงไป หรือแม้แต่การเรียกใช้บริการแท็กซี่ของผู้เรียกก็อาจไม่ได้รับความสะดวกเท่าที่ควร เช่นเดียวกัน ทั้งนี้ มีโอกาสเกิดขึ้นได้มากกว่าการกำหนดใหม่จำนวนศูนย์เป็นหลายแห่ง
7. การปรับเปลี่ยนแปลงเพื่อให้เกิดความเหมาะสมในระหว่างการทำงาน เช่น การปรับขอบเขตหรือพื้นที่ความรับผิดชอบของแต่ละศูนย์ให้เหมาะสมกับอัตราการใช้บริการที่เกิดขึ้นจริง	ปรับและเปลี่ยนแปลงได้	ปรับและเปลี่ยนแปลงได้ยาก
8. การขยายตัวเพื่อการให้บริการในอนาคต	ได้จัดเตรียมไว้เพื่อการขยายตัวด้วย	การขยายตัวอาจต้องกระทำด้วยการเพิ่มเติมจำนวนศูนย์

สำหรับปัญหาที่คาดว่าจะเกิดขึ้นอันเนื่องมาจากการลงทุนในภายหลัง ซึ่งจะต้องใช้ระยะเวลาในการสกัดก่อสร้างที่ตั้งศูนย์ที่ค่อนข้างยาวนาน คือ ประมาณ 1 ปี หรือ ปีเศษ ปัญหาที่ผู้วิจัยขอเสนอว่า การใช้ประโยชน์ของที่ตั้งศูนย์เพียงเพื่อการตัดดำเนินการทางระบบสื่อสาร หรือควบคุมการให้บริการให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์นั้น การตัดดำเนินการจะสามารถกระทำได้ภายในช่วงระยะเวลาที่สั้นกว่า โดยการเข้าสถานที่ที่เห็นว่าเหมาะสมและดำเนินการติดตั้งอุปกรณ์เครื่องมือเครื่องใช้ตลอดจนการสำรวจทางระบบสื่อสาร ก็เป็นสิ่งที่เพียงพอแล้วสำหรับการใช้งาน แต่ในกรณีที่ผู้วิจัยได้เสนอรูปแบบของที่ตั้งศูนย์ไว้ในโครงการ โดยกำหนดให้เป็นโครงสร้างของอาคารที่ค่อนข้างใหญ่โต วัตถุประสงค์หลักก็เพื่อจะใช้ตัวอาคารและที่ตั้งเป็นที่รับ-ส่ง และเก็บรักษาบริการประเภทติดตั้งวิทยุรับ-ส่ง ซึ่งเห็นว่า จะทำให้การเข้ามาตรวจควบคุมเป็นไปได้อย่างเต็มที่และมีประสิทธิภาพ ส่วนวัตถุประสงค์รองก็เพื่อใช้พื้นที่บางส่วนของโครงอาคารหรือที่ตั้ง เป็นโรงงานซ่อมหรือตรวจสอบสภาพรถให้บริการตลอดจนการตรวจซ่อมอุปกรณ์เครื่องมือเครื่องใช้บางประเภทที่เห็นว่าควรจะเป็นการตัดดำเนินการเอง ซึ่งอาจไม่จำเป็นต้องจ่ายเป็นก็ได้

6.2.2 สิ่งที่จะเป็นประโยชน์ต่อโครงการเพื่อการศึกษาในขั้นต่อไป

โดยเหตุที่ขอบเขตของงานวิจัยนี้ได้กำหนดไว้เพื่อการศึกษาถึงขั้นรายละเอียด ดังนั้นสิ่งที่จะช่วยเสริมให้งานวิจัยมีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น และจะเป็นประโยชน์ต่อโครงการหากมีการตัดดำเนินการจริงในโอกาสต่อไป จึงขอเสนอแนะแนวทางเพื่อการศึกษาต่อเพิ่มเติมไว้ดังนี้

6.2.2.1 การกำหนดอัตราค่าบริการ

เรื่องที่ควรศึกษา คือ

1. ความเหมาะสมหรือความเป็นธรรมที่ควรใช้เป็นเกณฑ์ในการกำหนดอัตราค่าบริการบางประเภท หรือทุกประเภท ดังต่อไปนี้

- อัตราค่าบริการต่อระยะทาง
- อัตราค่าบริการต่อระยะเวลา
- อัตราค่าบริการต่ำสุด (โดยไม่รวมระยะทางหรือเวลา)
- อัตราค่าบริการต่ำสุด (ในช่วงระยะทางหรือเวลาที่กำหนด)
- ส่วนเกินที่ควรกำหนดให้เป็นอัตราค่าบริการในยามวิกาล

- ส่วนเกินที่ควรกำหนดให้เป็นอัตราค่าบริการนอกเขต
- ส่วนเกินที่ควรกำหนดให้เป็นอัตราค่าบริการจากการเรียกใช้บริการทางโทรศัพท์ (ของบุคคลทั่วไป หรือที่פקอาศัย)
- อัตราค่าบริการจากการรอคอย
- อัตราค่าบริการจากการช่วยยกสัมภาระ
- อัตราค่าบริการจากการเข้า เหมมา
- และอื่น ๆ ที่น่าจะเกิดขึ้นได้จากโครงการ เช่น อัตราค่าบริการจากการติดตามรถหาย เป็นต้น

การศึกษาควรทำทุกประเภท ส่วนการพิจารณาเพื่อการนำไปใช้จะเป็นประเภทใดบ้างก็สุดแต่ว่าจะมีความเหมาะสมกับโครงการมากน้อยเพียงไร

2. โครงสร้างที่ควรใช้เป็นเกณฑ์ในการเปลี่ยนแปลงหรือปรับอัตราค่าบริการ ตลอดจนถึงระยะเวลาที่ควรแก่การกำหนดการเปลี่ยนแปลง ซึ่งทั้งหมดเพื่อให้เป็นไปตามความเหมาะสมกับสภาวะการณ์ของอนาคต

3. อื่น ๆ เช่น

- ความเป็นธรรมในการกำหนดอัตราค่าบริการ ระหว่างการโดยสารในระยะทางไกลและการโดยสารในระยะทางไกล
- เป็นไปได้หรือไม่ที่โครงการนี้ ไม่มีความจำเป็นต้องคิดอัตราค่าบริการที่ขึ้นกับระยะเวลา และจะมีผลต่อการลดมูลค่าทางการลงทุนได้มากน้อยเพียงไร (จากมูลค่าของมาตรแท็กซี่ที่แตกต่างกัน)

6.2.2.2 การเพิ่มเติมศูนย์เครื่องสำอางกลาง

จากเครื่องสำอางขนาดย่อมที่กำหนดไว้เพื่อการใช้งานตามโครงการ อันได้แก่ กำหนดให้ใช้งานเป็นเครื่องมือกึ่งช่วย และช่วยการทำงานของพนักงานศูนย์ ในการค้นหาที่ตั้งแล้วส่งลำดับและจำนวนรถให้บริการ ณ ที่ตั้งจอดรถและจุดจอดรถ ตลอดจนการสืบค้นที่กข้อมูลภายใต้การดำเนินงานเฉพาะส่วนของพื้นที่ จะเห็นว่า หากมีการเพิ่มเติมโครงการโดยกำหนดให้มีศูนย์ เครื่องสำอางกลางอีกส่วนหนึ่ง เพื่อเชื่อมโยงการใช้งานระหว่างเครื่องสำอาง

ขนาดย่อมทั้งหมดเข้ากับศูนย์เครื่องส่องกลกลาง ประโยชน์ที่ควรจะได้รับสำหรับการดำเนินการดังกล่าว คือ

1. เก็บรวบรวมข้อมูลภายใต้การดำเนินงานทั้งหมด ในช่วงระยะเวลาเดียวกันให้เป็นข้อมูลชุดเดียวกัน
2. สามารถควบคุมหรือตรวจสอบรถให้บริการทุกคันที่อยู่ในระหว่างช่วงระยะเวลาของการปฏิบัติการได้ ซึ่งในกรณีนี้จะมีส่วนช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้มาตรการควบคุม
3. ปรับหรือโยกย้ายจำนวนรถให้บริการให้เหมาะสมกับอัตราการใช้บริการของแต่ละพื้นที่ได้ตลอดเวลา หรืออีกนัยหนึ่ง คือ การควบคุมการให้บริการทุกพื้นที่ให้เป็นไปได้อย่างสม่ำเสมอ ซึ่งในกรณีนี้จะมีส่วนช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ
4. ใช้งานอื่น ๆ ตามแผนประสงค์ เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงาน เช่น
 - บันทึกลงและจัดทำทะเบียนประวัติพนักงานทุกคน
 - ทำบัญชีหรือการเบิกจ่ายเงินประเภทต่าง ๆ
 - วิเคราะห์หรือเก็บรวบรวมข้อมูลอื่น ๆ เป็นต้น

สำหรับแนวทางเพื่อการศึกษา ก็คือ

1. ศึกษาเบื้องต้นจากขอบข่ายกว้าง ๆ เช่น
 - องค์ประกอบของการจัดตั้งศูนย์เครื่องส่องกลกลางกับโครงการ
 - ประโยชน์และขอบข่ายที่เหมาะสมกับการใช้งาน
 - มีความเหมาะสมกับการลงทุนหรือไม่ที่จะเพิ่มเติมเข้าไว้ในโครงการ
 - อื่น ๆ เช่น อุปสรรค ปัญหา แนวทางในการป้องกัน และผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้ในรูปแบบต่าง ๆ เป็นต้น
2. ศึกษาในขั้นรายละเอียด หากพบว่าการศึกษาเบื้องต้นมีความเหมาะสมกับการเพิ่มเติมเข้าไว้ในโครงการ โดยการศึกษาโปรแกรมต่าง ๆ และการสำรวจโครงสร้างที่สอดคล้องกับโครงการ

6.2.2.3 การเปลี่ยนแปลงแนวทางของโครงการโดยการขอใช้บริการพิเศษ

จากองค์การโทรศัพท์

ตามแนวทางที่ผู้วิจัยได้เสนอไว้ในโครงการ การเรียกใช้บริการแท็กซี่ทางโทรศัพท์ของผู้เรียก เป็นไปในลักษณะของการขอใช้บริการจากองค์การโทรศัพท์ ตามปกติ ซึ่งนอกจากผู้เรียกจะไม่ได้ได้รับความสะดวกเท่าที่ควร ในการที่จะต้องจดจำหมายเลขโทรศัพท์ของศูนย์ทุกแห่งและขอบเขตของพื้นที่ที่ประสงค์จะเรียกใช้บริการ การเรียกใช้บริการดังกล่าว ยังมีบางส่วนที่เป็นปัญหากับการดำเนินการตามโครงการอีกด้วย เนื่องจากไม่สามารถป้องกันหรือควบคุมการเรียกใช้บริการประเภทไม่เจตนาได้

ด้วยเหตุนี้ หากมีการศึกษารายละเอียดทางด้านเทคนิคและโครงสร้างในการดำเนินการขององค์การโทรศัพท์ ตลอดจนองค์ประกอบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เชื่อว่า จะกำหนดแนวทางที่เป็นประโยชน์ต่อโครงการด้วยการขอใช้บริการจากองค์การโทรศัพท์ ได้ เช่น

1. กำหนดใช้รหัสเลขหมายในการเรียกใช้บริการแท็กซี่เพียงรหัสเลขหมายเดียว และสามารถเรียกใช้บริการได้ทุกพื้นที่เหมือนกันหมด ตัวอย่างเช่น ใช้รหัสเลขหมาย 333 (หรือรหัสนี้ที่ไม่ว่าจะใช้บริการอื่นที่มีการใช้งานอยู่แล้ว) เป็นต้น

2. กำหนดให้มีส่วนบันทึกรหัสหมายเลขของผู้เรียกไว้โดยเฉพาะอีกส่วนหนึ่ง สำหรับทุกครั้งที่มีการเรียกใช้บริการแท็กซี่ เพื่อเป็นหลักฐานในการตรวจสอบการเรียกใช้บริการของผู้เรียกในส่วนนี้ จะช่วยป้องกันการเรียกโดยไม่เจตนาได้

นอกจากนี้ ตามลักษณะของโครงการยังสามารถขอใช้บริการอื่นเป็นพิเศษจากองค์การโทรศัพท์ ได้อีก เช่น

- ปรับหรือเปลี่ยนแปลงที่ตั้งโทรศัพท์สาธารณะ ให้สามารถใช้งานเป็นจุดเรียกใช้บริการได้ด้วย ณ ที่แห่งเดียวกัน

- มอบหมายให้องค์การโทรศัพท์ เป็นผู้จัดทำแผนการในการควบคุมดูแล และรับผิดชอบต่อที่ตั้งของจุดเรียกใช้บริการทุกแห่ง เช่น การซ่อมบำรุง หรือ การตัดเก็บเงินจากเครื่องเรียก เป็นต้น

แนวทางในการศึกษาก็เพื่อวิเคราะห์ว่า หากมีการเปลี่ยนแปลงโครงการไปตามแนวทาง
ที่เสนอ

1. จะมีผลกระทบต่อโครงการในลุ่มใดบ้าง
2. ข้อเสนอดังกล่าวในทางปฏิบัติมีความเป็นไปได้หรือไม่
3. หากเป็นไปได้ ตามแนวทางใหม่ของโครงการจะมีความเหมาะสมกับการลงทุนหรือไม่

6.2.2.4 การศึกษาเพิ่มเติมในแง่มุมอื่น ๆ เช่น

1. การวิเคราะห์ถึงความล้มเหลวและการกำหนดแนวทางในขั้น
สุดท้าย วัตถุประสงค์ก็เพื่อให้เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินกิจการที่เกิดขึ้นในช่วงระยะเวลาต่อไป (หาก
เกิดความล้มเหลวขึ้น) ตลอดจนการนำผลที่ได้จากการวิเคราะห์ห้กลับมาปรับหรือเปลี่ยนแปลงบางส่วน
ของโครงการ เพื่อให้เป็นการป้องกันไว้ หรือเพื่อก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นน้อยที่สุดจากความล้ม
เหลวของโครงการ เช่น สินทรัพย์ต่าง ๆ ควรจะนำไปใช้ประโยชน์ได้ในทางใด หรือการลงทุนที่
กำหนดไว้ควรจะกำหนดไว้เป็นสินทรัพย์ประเภทใด แบบใด จึงจะใช้ประโยชน์อื่นได้ด้วย เป็นต้น

2. การกำหนดหรือหามาตรการควบคุมเพื่อป้องกันกลุ่มผู้บริหาร
งานกระทำในสิ่งที่ไม่บังควร หรือประพฤติดีชอบต่อการเข้ารับเป็นผู้ดำเนินการ ไม่ว่าจะจัดอยู่ใน
รูปแบบใด ๆ ก็ตาม เช่น

- รัฐเป็นผู้จัดดำเนินการ
- จัดอยู่ในรูปขององค์การหรือรัฐวิสาหกิจ
- จัดอยู่ในรูปของบริษัทมหาชน
- หรือ บริษัทเอกชน

ทั้งนี้ เพราะกลุ่มผู้บริหารงานจะเป็นส่วนสำคัญส่วนหนึ่งที่อาจทำให้การดำเนินกิจการไม่เป็น
ไปตามวัตถุประสงค์ หรือก่อให้เกิดความล้มเหลวขึ้นได้จากการกระทำ

6.3 ประโยชน์ที่ได้จากงานวิจัย

6.3.1 เรื่องและเนื้อหาทั้งหมดน่าจะจะเป็นประโยชน์ต่อการนำไปเป็นแบบอย่างเพื่อการแก้ไขปัญหาของกิจการแท็กซี่ในปัจจุบันได้ หากจะมีการคัดค้านการเพื่อการแก้ไขจริง

6.3.2 ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการคำนวณของงานวิจัย จากกรณีวิเคราะห์โครงการทางด้านการลงทุน ผู้วิจัยได้ประยุกต์วิธีการขึ้นเพื่อหวังประโยชน์ 2 ทาง คือ

- ให้เป็นแนวทางเพื่อนำไปสู่การใช้เครื่องส่องกลคำนวณค่าทั้งหมด โดยเปลี่ยนแปลงเป็นภาษา FORTRAN IV ซึ่งจะมีประโยชน์มาก หากกรณีวิเคราะห์โครงการหวังที่จะประเมินผลเพื่อกำหนดขอบเขตของความเป็นไปได้ หรือเพื่อหาแนวทางที่จะก่อให้เกิดผลตอบแทนจากการลงทุนสูงสุด โดยการเปลี่ยนแปลงค่าต่าง ๆ ของข้อมูล

- ใช้วิธีการคำนวณในรูปแบบของการใช้ค่าตาราง ดังที่ผู้วิจัยได้เสนอไว้ในงานวิจัย ซึ่งก่อให้เกิดความสะดวกรวดเร็วทางด้านการคำนวณมากพอสมควร และนอกจากนี้ การตรวจสอบความผิดพลาดจากผลของการคำนวณในแต่ละขั้นตอนยังกระทำได้ง่ายกว่าวิธีการคำนวณแบบธรรมดา

วิธีการที่เสนอนี้ น่าจะเป็นแบบอย่างหรือเพื่อประยุกต์ใช้กับการวิเคราะห์โครงการอื่น ๆ ของงานวิจัยได้ในลักษณะเดียวกันหรือคล้าย ๆ กัน

6.3.3 ผลโดยทางอ้อมจากการที่ได้ศึกษาเรื่องนี้อาจกล่าวได้ว่า การแก้ไขปัญหบางปัญหาที่มีผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคมในปัจจุบัน ไม่สามารถแก้ไขได้ด้วยการออกข้อกำหนดหรือกฎหมายเพียงอย่างเดียว แต่ละปัญหาควรจะต้องมีองค์ประกอบเพื่อการแก้ไขที่ได้จากการศึกษา คือ มีผู้รับผิดชอบที่แท้จริง มีวิธีการ มีแนวทางในการคัดค้านการและจะต้องมีหรือจัดทำมาตรการควบคุมที่มีประสิทธิภาพเพียงพอ ทั้งนี้ โดยใช้กฎหมายเป็นเครื่องมือในการคัดค้านการ เมื่อพร้อมทั้งหมดก็น่าจะเป็นแนวทางที่นำไปสู่การแก้ไขปัญหา หรือการคัดค้านการใด ๆ ได้ตามเป้าหมาย

และสำหรับปัญหาอื่น ๆ ที่น่าจะมีการศึกษาแนวทางเพื่อการแก้ไขให้ได้ดีกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ในลักษณะคล้าย ๆ กัน เช่น

1) ปัญหาการบรรทุก 10 ล้อ แนวทางที่น่าจะศึกษาเพื่อการแก้ไขได้ คือ การจัดตั้งศูนย์ขนส่งพัสดุภัณฑ์ย่านเมือง

2) ปัญหาหญิงโลภเกณีสื่อกลางหรือตัวกลางที่น่าจะแก้ไขปัญหานี้ได้ดีที่สุด ควรจะเป็น สมาคมหรือองค์กรใด ๆ ก็ตาม ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อคุ้มครองสิทธิหรือช่วยเหลือสตรีด้วยกัน

การแก้ไขปัญหา โลภเกณีสื่อด้วยการเปลี่ยนแปลงกฎหมาย โดยการยอมรับสภาพหญิงโลภเกณีสื่อเพียงอย่างเดียว เชื่อว่าไม่ก่อให้เกิดประโยชน์เท่าที่ควร ตรงกันข้ามจะก่อให้เกิดปัญหาที่ติดตามมาจากการแข่งขันกันทางการค้าประเวณีอย่างถูกต้อง โดยส่งเสริมให้เกิดอาชีพหญิงโลภเกณีสื่อเพิ่มมากขึ้น และในช่วงระยะเวลาหนึ่ง เมื่อหญิงโลภเกณีสื่อเหล่านี้หมดโอกาสที่จะประกอบอาชีพต่อไป ซึ่งคาดว่าจะมีเป็นจำนวนมาก จะเป็นปัญหาทางสังคมอันใหญ่หลวง ที่ยากแก่การแก้ไขมากยิ่งขึ้น

แต่ถ้ามีการจัดดำเนินการ และสามารถควบคุมการจัดดำเนินการได้ ปัญหาข้างต้นสามารถจะกำหนดแนวทางเพื่อการแก้ไขได้ในหลาย ๆ รูปแบบ เช่น ส่งเสริมอาชีพพร้อมทั้งให้การศึกษาในระหว่างประกอบอาชีพ รับเลี้ยงดูในขั้นต่อไปหรือสะสมเงินทุนไว้ให้ เป็นต้น

นอกจากนี้ การจัดดำเนินการดังกล่าว ยังสามารถแก้ไขปัญหานอื่นไปได้พร้อมกันอีกด้วย เช่น

- ควบคุมกามโรค
- ละกัดกั้นหรือยับยั้งการเข้ามาประกอบอาชีพ
- พักโทษและคุ้มครองสิทธิของผู้ประกอบอาชีพ
- ระงับเหตุหรือปัญหาที่มักเกิดขึ้นกับสถานค้าประเวณี หรือจากการค้าประเวณี
- และเมื่อใดก็ตาม ที่สามารถแก้ไขปัญหามูลเหตุของการชักนำเข้ามาสู่การประกอบอาชีพค้าประเวณีได้ การลดจำนวน หรือการควบคุมการค้าประเวณี ให้อยู่ในขอบข่ายที่จำกัดและเหมาะสม ด้วยการใช้อำนาจของกฎหมายเพียงอย่างเดียว ก็อาจจะเป็น สิ่งพึงกระทำได้ในโอกาสต่อไป

3) ปัญหาของบุคคลในสังคมที่ไม่พึงเสียดายอาชีพ ตามอัตรารายได้ที่แท้จริง

ปัญหานี้ น่าจะแก้ไขได้ด้วยวิธีการชักนำ เพื่อให้บุคคลในสังคมมีความปรารถนาที่จะเสียดายตัวเองด้วยความพึงพอใจ โดยการควบคุมทางอื่น อันได้แก่ สินค้าฟุ่มเฟือย การใช้บริการของสถานเรีงรมย์ และแหล่งอบายมุข เป็นต้น ซึ่งสิ่งที่กล่าวมานี้ บุคคลผู้มีรายได้ไม่มากพอก็ไม่ควรที่จะครอบครองสิทธิ หรือควรแก่การให้บริการ

ฉะนั้น ถ้ากำหนดให้สิ่งเหล่านี้เป็นสิ่งที่ต้องห้าม บุคคลผู้มีสิทธิครอบครองได้หรือใช้บริการได้ คือ บุคคลผู้มีรายได้น้อยกว่าเกณฑ์ที่กำหนด การเข้าครอบครองสิทธิ หรือเข้าใช้บริการดังกล่าวได้ตามสถานะของรายได้นั้น การเสียภาษีอากรจะเป็นเกณฑ์วัดฐานะของรายได้นั้น และเมื่อกำหนดอัตราอันเป็นมูลค่าของการเสียภาษีอากร คือระดับที่ควรจะต้องครอบครองสิทธิ หรือเข้าใช้บริการได้ตามความเหมาะสมทั้งหมดจะเป็นวิธีการที่นำไปสู่การแก้ไขปัญหา โดยชักนำให้บุคคลพึงเสียภาษีอากรเองตามที่ต้องการ

ประโยชน์อื่นที่คาดว่าจะได้รับจากการแก้ไขปัญหาเหล่านี้ น่าจะเป็นสิ่งที่ประเมินค่ามิได้ เพราะ

1. เป็นการเสียภาษีอากรด้วยความพึงพอใจของบุคคล บุคคลที่ไม่พึงเสียภาษีก็ไม่จำเป็นต้องเสียภาษี (ถ้าไม่ประสงค์ที่จะครอบครองสิทธิ หรือเข้าใช้บริการต้องห้าม ซึ่งมิใช่วิสัยของบุคคลในสังคม และถึงแม้ว่าจะมีบุคคลประเภทนี้ การฝากหรือเก็บเงินในล้นเกินความจำเป็นก็จะ เป็นประโยชน์โดยทางอ้อมในลักษณะของการสะสมเงินทุน) จากเงินภาษีที่ได้ซึ่งคาดว่าจะ เป็นมูลค่ามหาศาล จะเป็นประโยชน์เพื่อการนำไปใช้ในการพัฒนาในด้านต่าง ๆ ตลอดจนทำให้เป็นลัทธิการแก้ปัญหาบุคคลในสังคมที่พิการ ช่วยเหลือตนเองมิได้ หรือการรักษาพยาบาล เป็นต้น
2. สะกัดกันและป้องกันประเภทของสินค้าหนีภาษีได้มาก เพราะส่วนใหญ่ของประเภทสินค้าหนีภาษี มักเป็นสินค้าฟุ่มเฟือย
3. เป็นการใช้จ่ายประโยชน์จากสถานเริงรมย์ หรือแหล่งอบายมุขได้เหมาะสมดีกว่าการประกาศห้าม หรือการกำหนดเป็นอื่น
4. ปัญหาโจรผู้ร้ายอันเกิดจากลัทธิทางเศรษฐกิจ หรืออิทธิพลต่าง ๆ น่าจะลดน้อยลง
5. ทำให้การพัฒนาทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคมเป็นไปได้อย่างรวดเร็ว และน่าจะเป็นไปในทิศทางที่ถูกต้อง
6. ปัญหาอื่น ๆ ฯลฯ

สิ่งที่กล่าวมาข้างต้นจะเกิดขึ้นมิได้เลย หรือไม่บรรลุเป้าหมายถ้าการดำเนินการขาดมาตรการควบคุม และการตรวจสอบที่มีประสิทธิภาพมากพอ ซึ่งผู้วิจัยขอเสนอแนะว่า สื่อกกลางที่น่าจะใช้ เป็นเครื่องมือสำหรับการใช้มาตรการควบคุมและการตรวจสอบ ของการแก้ไขปัญหานี้ได้ ก็คือ

- บัตรประจำตัวประชาชน หรือ บัตรประจำตัวผู้เสียภาษีอากร เงินได้
- ระบบเครื่องสำอางกล
- และระบบการสื่อสาร