



บทที่ 4

การศึกษารูปแบบแรงจูงใจในมุมมองผู้ที่เกี่ยวข้องในโครงการก่อสร้างเพิ่มเติม และการวิเคราะห์ปัจจัยที่ใช้ในการคัดเลือกรูปแบบแรงจูงใจ

ในบทนี้กล่าวถึงผลการศึกษารูปแบบแรงจูงใจเพิ่มเติมนอกเหนือไปจากที่ได้ทำการศึกษาจากงานวิจัยที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศและผลการคัดเลือกปัจจัยที่มีผลต่อการคัดเลือกรูปแบบแรงจูงใจ ซึ่งได้จากศึกษาปัจจัยร่วมโดยการพิจารณาและจัดกลุ่มข้อได้เปรียบและข้อเสียเปรียบของแต่ละรูปแบบแรงจูงใจซึ่งกล่าวไว้ในบทที่ 2 รวมถึงการศึกษาเพิ่มเติมจากการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้อง จากนั้นนำปัจจัยร่วมเหล่านั้นไปคัดเลือกหาปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบแรงจูงใจจากปัจจัยร่วมดังกล่าว จากการสอบถามและสัมภาษณ์ความคิดเห็นจากผู้เชี่ยวชาญ ซึ่งกลุ่มผู้เชี่ยวชาญอาจเป็นผู้จัดการโครงการ หรือวิศวกรที่กำลังทำงานหรือมีประสบการณ์ทำงานกับหน่วยงานของภาครัฐเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างงานอาคาร งานถนน และงานสะพาน มีประสบการณ์ในการควบคุมโครงการก่อสร้างงานอาคาร งานถนน และงานสะพาน โดยมีความรู้เกี่ยวกับสัญญาก่อสร้างและการประมูลงาน และมีประสบการณ์การทำงานในโครงการก่อสร้าง 20 ปีขึ้นไป

4.1 การศึกษารูปแบบแรงจูงใจเพิ่มเติมในมุมมองผู้ที่เกี่ยวข้องในโครงการก่อสร้างของภาครัฐ

จากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญเพื่อสอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับรูปแบบแรงจูงใจเพิ่มเติม นอกเหนือจากการศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ซึ่งเป็นการศึกษารูปแบบแรงจูงใจที่มีความเป็นไปได้ที่สามารถนำมาประยุกต์ใช้กับโครงการก่อสร้างของภาครัฐในประเทศไทย โดยพิจารณาในมุมมองของผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้องในโครงการก่อสร้างงานอาคาร งานถนน และงานสะพาน ทั้งฝ่ายผู้ว่าจ้าง ผู้รับจ้าง และที่ปรึกษาโครงการ จำนวน 12 ราย ดังแสดงรายละเอียดในภาคผนวก ณ โดยรูปแบบแรงจูงใจเพิ่มเติมในมุมมองของผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้องในโครงการก่อสร้างมีดังนี้

4.1.1 รูปแบบคะแนนประมูลงาน

รูปแบบคะแนนประมูลงานเป็นรูปแบบที่ให้คะแนนแก่ผู้รับจ้างเพื่อใช้ในการประมูลงานของรัฐครั้งต่อไป โดยกำหนดให้ฝ่ายผู้ว่าจ้างหรือฝ่ายรัฐเป็นผู้ออกเอกสารที่ระบุว่าผู้รับจ้างได้ทำการก่อสร้างแล้วเสร็จก่อนกำหนดระยะเวลาตามสัญญาของโครงการนั้นเป็นระยะเวลาตามจริง เพื่อใช้แสดงเป็นหลักฐานในการประมูลงานครั้งต่อไปของหน่วยงานภาครัฐนั้น ซึ่งผู้รับจ้างอาจได้

คะแนนเพิ่มสำหรับใช้ในการพิจารณาคัดเลือกผู้รับจ้างในกรณีทำการก่อสร้างแล้วเสร็จก่อนกำหนด หรือหากทำการก่อสร้างแล้วเสร็จล่าช้ากว่ากำหนดอาจถูกลดคะแนนที่ใช้ในการคัดเลือก

4.1.2 รูปแบบการการชดเชยระยะเวลาโครงการล่าช้า

รูปแบบการการชดเชยระยะเวลาโครงการล่าช้าเป็นรูปแบบที่ใช้ระยะเวลาที่เหลือจากโครงการก่อสร้างที่ทำการก่อสร้างแล้วเสร็จก่อนกำหนด โดยสามารถนำระยะเวลาที่เหลือดังกล่าวไปชดเชยกับโครงการก่อสร้างที่ทำการก่อสร้างล่าช้า โดยโครงการก่อสร้างทั้งสองโครงการที่กล่าวไว้ข้างต้นต้องอยู่ภายใต้สัญญาของผู้รับจ้างเดียวกันเท่านั้น ซึ่งรูปแบบนี้ให้สิทธิเฉพาะหน่วยงานภาครัฐเดียวกันเท่านั้น เช่น หน่วยงานกรุงเทพมหานครสามารถชดเชยระยะเวลาการก่อสร้างที่เหลือจากโครงการก่อสร้างได้เฉพาะงานก่อสร้างของหน่วยงานกรุงเทพมหานครเท่านั้น เป็นต้น

4.1.3 รูปแบบเงินจ่ายล่วงหน้า (Advanced Payment)

ผู้ว่าจ้างมีการจ่ายเงินล่วงหน้าแก่ผู้รับจ้างตามอัตราที่ตกลงกันหรือขึ้นอยู่กับข้อตกลงในสัญญา ซึ่งอัตราการจ่ายเงินล่วงหน้าอาจขึ้นอยู่กับมูลค่าของโครงการ เช่น กรมโยธาธิการและผังเมืองกำหนด กรุงเทพมหานคร การทางพิเศษแห่งประเทศไทย กรมทางหลวง มีอัตราการจ่ายเงินล่วงหน้าอยู่ที่ประมาณร้อยละ 15 ของมูลค่าโครงการ เพื่อให้ผู้รับจ้างมีเงินที่สามารถนำไปใช้ในการวางแผนจัดการในการทำงาน หรือใช้ในการจัดซื้อวัสดุ อุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้าง เป็นต้น ซึ่งผู้รับจ้างสามารถมีสภาพคล่องทางการเงินและช่วยในการบริหารจัดการโครงการก่อสร้างได้ ซึ่งเป็นส่วนกระตุ้นให้ผู้รับจ้างสามารถทำการก่อสร้างให้แล้วเสร็จตามกำหนดระยะเวลาตามสัญญาหรือแล้วเสร็จก่อนกำหนดระยะเวลาตามสัญญา ปัจจุบันรูปแบบดังกล่าวมีใช้ในบางหน่วยงานราชการของรัฐบางหน่วยงานเท่านั้น

4.2 ปัจจัยที่มีผลต่อการคัดเลือกรูปแบบแรงจูงใจ

จากการศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ และจากการศึกษาเพิ่มจากผู้เชี่ยวชาญในโครงการก่อสร้างของภาครัฐ ซึ่งสามารถจัดกลุ่มปัจจัยที่มีผลต่อการคัดเลือกรูปแบบแรงจูงใจได้ 9 ปัจจัย โดยพิจารณาจากข้อได้เปรียบและข้อเสียเปรียบของรูปแบบแรงจูงใจทั้ง 7 รูปแบบ โดยได้จากการศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง 3 รูปแบบ ได้แก่ (1) รูปแบบการเสนอราคาแบบคิดค่าก่อสร้างและระยะเวลาการก่อสร้าง (A+B Bidding) (2) รูปแบบการให้ค่าแรงจูงใจและค่าปรับ (Incentive/Disincentive : I/D) และ (3) รูปแบบการเสนอราคาแบบคิดค่าก่อสร้างและระยะเวลาการก่อสร้างรวมกับค่าแรงจูงใจและค่าปรับ (A+B with Incentive/Disincentive Bidding) (4) รูปแบบเช่าพื้นที่อาคาร (Building Area Rental) หรือ

เช่าพื้นที่ถนน (Lane Rental) และจากการศึกษาเพิ่มเติมจากผู้เชี่ยวชาญ 3 รูปแบบ ได้แก่ (1) รูปแบบคะแนนประมูลงาน (2) รูปแบบการชดเชยระยะเวลาโครงการล่าช้า (3) รูปแบบเงินจ่ายล่วงหน้า (Advanced Payment) โดยปัจจัยที่มีผลต่อการคัดเลือกรูปแบบแรงจูงใจ ประกอบด้วย ปัจจัยดังต่อไปนี้

4.2.1 ความจำเป็นในการกำหนดระยะเวลาของโครงการให้ชัดเจน

จากการศึกษางานวิจัยที่ผ่านมาและการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้อง พบว่าการนำรูปแบบแรงจูงใจมาใช้ในโครงการก่อสร้างของภาครัฐนั้น การกำหนดระยะเวลาของโครงการให้มีความชัดเจนมีความสำคัญมากสำหรับโครงการก่อสร้างทุกประเภท ซึ่งการกำหนดระยะเวลาที่ดีควรมีความละเอียด ถูกต้อง เนื่องจากการกำหนดระยะเวลาการก่อสร้างอาจมีความสำคัญอย่างมากสำหรับบางรูปแบบแรงจูงใจ เช่น มีผลต่อค่าแรงจูงใจและค่าปรับ หากกำหนดระยะเวลาการก่อสร้างมากเกินไปผู้ว่าจ้างอาจเสียประโยชน์ เนื่องจากว่าผู้รับจ้างสามารถทำการก่อสร้างได้แล้วเสร็จก่อนกำหนดระยะเวลาตามสัญญาแน่นอน แต่ถ้ากำหนดระยะเวลาการก่อสร้างน้อยเกินไปอาจเป็นการไปเร่งรัดผู้รับจ้างทำการก่อสร้าง ถึงแม้ว่าผู้รับจ้างจะเร่งการก่อสร้างก็ไม่สามารถทำการก่อสร้างให้แล้วเสร็จตามกำหนดระยะเวลาตามสัญญา ซึ่งผู้รับจ้างต้องจ่ายค่าปรับแน่นอน ดังนั้น จึงให้ความสำคัญในการกำหนดระยะเวลาของโครงการให้ชัดเจนมาเป็นปัจจัยที่มีผลต่อการคัดเลือกรูปแบบแรงจูงใจ

โดยปัญหาที่พบในการกำหนดระยะเวลาของโครงการนั้น ซึ่งผู้ที่เกี่ยวข้องเห็นว่าระยะเวลาการก่อสร้างควรมีการตรวจสอบจากหน่วยงานกลางเพื่อให้เกิดความถูกต้อง เป็นธรรมต่อทั้งผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้าง ซึ่งประเด็นที่ควรคำนึงถึงข้อจำกัดในการกำหนดระยะเวลาการก่อสร้าง ได้แก่ (1) งบประมาณ เนื่องจากงบประมาณที่รัฐตั้งไว้สำหรับโครงการก่อสร้างนั้นเป็นแบบงบประมาณผูกพัน ไม่ได้ตั้งไว้ให้โครงการแล้วเสร็จภายในปีเดียว รัฐตั้งงบประมาณคร่อมปีงบประมาณทำให้โครงการก่อสร้างเกิดการขัดข้อง ซึ่งผู้รับจ้างต้องวางแผนการทำงานให้พอดีกับงบประมาณที่ได้รับ โดยเฉพาะในเรื่องของการกำหนดระยะเวลาการก่อสร้างให้มีความใกล้เคียงกับงบประมาณ เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาในการเบิกเงินงบประมาณทำให้ไม่เกิดภาวะขาดสภาพคล่อง และงบประมาณที่แต่ละโครงการก่อสร้างได้รับถูกจัดสรรมาเพียงพอกับโครงการก่อสร้างนั้นๆ ไม่มีการเผื่อสำหรับค่าแรงจูงใจ งบประมาณ เนื่องจาก ถ้าหากผู้รับจ้างทำการก่อสร้างแล้วเสร็จก่อนกำหนดระยะเวลาตามสัญญา หน่วยงานราชการที่รับผิดชอบโครงการก่อสร้างนั้นต้องทำการเบิกจ่ายเงินเพื่อมาจ่ายให้แก่ผู้รับจ้าง ซึ่งเป็นการยากในการดำเนินการ เพราะรัฐไม่มีการจัดสรรงบประมาณไว้เพื่อในส่วน

ของค่าแรงจูงใจ (2) ฤดูกาล เนื่องจากโครงการก่อสร้างส่วนใหญ่ใช้เวลาในการก่อสร้างค่อนข้าง

นาน หากการก่อสร้างอยู่ในช่วงฤดูฝนอาจทำให้การก่อสร้างเกิดการติดขัดการทำงานไม่เป็นไปตามแผนงานเดิมทำให้การก่อสร้างล่าช้าออกไปจากแผน อย่างเช่น การก่อสร้างสะพานหากอยู่ในช่วงฤดูฝนก็ไม่สามารถทำการก่อสร้างในน้ำได้ อาจต้องวางแผนการทำงานบนบกก่อนเพื่อหลีกเลี่ยงฤดูน้ำหลาก ซึ่งอาจทำให้การทำงานเป็นไปไม่ค่อยต่อเนื่อง โดยโครงการก่อสร้างบางประเภทต้องเผื่อระยะเวลาการก่อสร้างให้ครอบคลุมกับแต่ละช่วงฤดูกาล (3) งานระบบใต้ดินเนื่องจากโครงการก่อสร้างส่วนใหญ่ข้อมูลในเรื่องงานระบบใต้ดินที่มีอยู่ไม่มีความชัดเจน บางครั้งการก่อสร้างอาจมีปัญหาหากับระบบสาธารณูปโภคใต้ดิน เช่น งานประปา งานไฟฟ้า เป็นต้น ทำให้การก่อสร้างเกิดการติดขัดซึ่งส่งผลให้การก่อสร้างผิดพลาดไปจากการทำงานเดิมที่ได้วางแผนไว้ อาจทำให้การก่อสร้างล่าช้าออกไป ซึ่งการกำหนดระยะเวลาการก่อสร้างต้องพิจารณาถึงงานระบบที่อยู่ใต้พื้นดิน (4) ค่าแรงจูงใจระยะเวลาการก่อสร้าง เนื่องจากระยะเวลาการก่อสร้างที่ดีต้องการกำหนดให้มีความถูกต้อง แม่นยำ ซึ่งผู้ว่าจ้างสามารถคำนวณเงินเพิ่มเติมที่เป็นค่าแรงจูงใจสำหรับบวกเพิ่มเข้าในราคากลาง หากผู้รับจ้างทำการก่อสร้างแล้วเสร็จก่อนกำหนดทางผู้ว่าจ้างจะได้มีเงินในส่วนที่ต้องจ่ายเพิ่มเป็นค่าแรงจูงใจแก่ผู้รับจ้างได้ ซึ่งจะได้ไม่มีปัญหาในเรื่องของงบประมาณไม่เพียงพอ และผู้ว่าจ้างมองถึงความคุ้มค่าของการใช้ประโยชน์จากโครงการก่อสร้างที่เร็วขึ้นจากระยะเวลาการก่อสร้างเดิมที่ลดลงด้วย หากผู้ว่าจ้างต้องจ่ายค่าแรงจูงใจแก่ผู้รับจ้างกรณีทำการก่อสร้างแล้วเสร็จก่อนกำหนดระยะเวลาตามสัญญา

4.2.2 ความยุ่งยากในการกำหนดเกณฑ์อัตราค่าแรงจูงใจและค่าปรับ

จากการศึกษางานวิจัยที่ผ่านมาและการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้อง พบว่าการนำรูปแบบแรงจูงใจมาใช้ในโครงการก่อสร้างของภาครัฐนั้น หากบางรูปแบบแรงจูงใจมีค่าแรงจูงใจและค่าปรับเข้ามาเกี่ยวข้องต้องให้ความสำคัญในเรื่องการกำหนดอัตราค่าแรงจูงใจ ค่าปรับ ค่าธรรมเนียมปิดช่องจราจร รวมถึงเกณฑ์กำหนดที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบแรงจูงใจอื่น ซึ่งต้องมีเกณฑ์ที่มีความชัดเจน ถูกต้อง เหมาะสม เนื่องจากความยุ่งยากในการกำหนดเกณฑ์อัตราค่าแรงจูงใจและค่าปรับนั้นมีผลโดยตรงในการคัดเลือกรูปแบบแรงจูงใจบางรูปแบบ โดยส่วนมากผู้ว่าจ้างเป็นผู้กำหนดอัตราค่าแรงจูงใจ ค่าปรับ ค่าธรรมเนียมปิดช่องจราจร รวมถึงเกณฑ์กำหนดที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบแรงจูงใจอื่น การกำหนดอัตราต่างๆ ดังที่กล่าวไว้ข้างต้นต้องเน้นความเหมาะสมภายใต้เกณฑ์กำหนดที่มีความชัดเจน ถูกต้อง ดังนั้น จึงให้ความยุ่งยากในการกำหนดเกณฑ์อัตราค่าแรงจูงใจและค่าปรับเป็นปัจจัยที่มีผลต่อการคัดเลือกรูปแบบแรงจูงใจ

โดยปัญหาที่พบในการกำหนดอัตราค่าแรงจูงใจและค่าปรับนั้น ซึ่งผู้ที่เกี่ยวข้องเห็นว่าในการกำหนดอัตราค่าแรงจูงใจและค่าปรับนั้นมีประเด็นที่ต้องนำมาพิจารณา ได้แก่ (1) ข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณ เนื่องจากบางรูปแบบแรงจูงใจต้องมีการกำหนดอัตราต่างๆ เช่น ค่าแรงจูงใจ ค่าปรับ ค่าธรรมเนียมปิดช่องจราจร เป็นต้น ซึ่งต้องการข้อมูลมาใช้เป็นเกณฑ์ในการคำนวณเพื่อให้ได้อัตราต่างๆ เหล่านั้นที่มีความเหมาะสม ถูกต้อง (2) เกณฑ์ที่มีความชัดเจน เนื่องจากเกณฑ์ที่ใช้ในการคำนวณต่างๆ ต้องมีการกำหนดกฎเกณฑ์ที่มีความถูกต้อง และมีความชัดเจน เพื่อไม่ให้เกิดข้อโต้แย้งในการพิจารณาด้วย (3) ผลประโยชน์ เนื่องจากว่าการกำหนดอัตราค่าแรงจูงใจมีผลโดยตรงให้ผู้รับจ้างได้รับผลประโยชน์เพิ่มเติมซึ่งถือเป็นโบนัสหรือกำไรของผู้รับจ้าง ในกรณีที่ผู้รับจ้างทำการก่อสร้างแล้วเสร็จก่อนกำหนดระยะเวลาตามสัญญา ส่วนค่าปรับและค่าธรรมเนียมปิดช่องจราจรถือเป็นผลประโยชน์ต่อผู้ว่าจ้างเช่นเดียวกัน ถ้าโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จล่าช้าผู้รับจ้างต้องจ่ายค่าปรับตามอัตราที่กำหนดในระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ.2535

4.2.3 ความยุติธรรมต่อผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้าง

จากการศึกษางานวิจัยที่ผ่านมาและการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้อง พบว่าการนำรูปแบบแรงจูงใจมาใช้ในโครงการก่อสร้างของภาครัฐนั้น ปัจจัยที่ควรนำมาพิจารณาคือ ความยุติธรรมต่อผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้าง เนื่องจากว่าการนำรูปแบบแรงจูงใจมาใช้ในโครงการก่อสร้างของภาครัฐต้องมีการกำหนดรายละเอียดของเงื่อนไขหรือกติกาที่มีความละเอียด ถูกต้อง เพื่อไม่ให้เกิดข้อพิพาทขึ้น โดยแต่ละรูปแบบแรงจูงใจมีความยุติธรรมมากน้อยแตกต่างกัน ไม่เป็นการเอาเปรียบทั้งฝ่ายผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้าง ซึ่งหากรูปแบบแรงจูงใจใดมีความยุติธรรมมากย่อมควรนำมาพิจารณาใช้กับโครงการก่อสร้าง เช่น บางรูปแบบแรงจูงใจในสัญญาก่อสร้างมีการกำหนดค่าปรับอย่างเดียว ซึ่งในทางตรงกันข้ามอาจมีการกำหนดค่าแรงจูงใจ ซึ่งถือว่าเป็นรูปแบบแรงจูงใจที่มีความยุติธรรมต่อทั้งผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้าง หรือบางรูปแบบแรงจูงใจให้สิทธิแก่ผู้รับจ้างในการเสนอระยะเวลาการก่อสร้างทำให้ผู้รับจ้างรู้ถึงความสามารถในการทำงานได้ นอกเหนือจากการเสนอเพียงราคาก่อสร้างอย่างเดียว ดังนั้น จึงให้ความยุติธรรมต่อผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้างเป็นปัจจัยที่มีผลต่อการคัดเลือกรูปแบบแรงจูงใจ

4.2.4 ความยุ่งยากของการนำไปใช้

จากการศึกษางานวิจัยที่ผ่านมาและการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้อง พบว่าการนำรูปแบบแรงจูงใจมาใช้ในโครงการก่อสร้างของภาครัฐนั้น ทั้ง 3 ฝ่ายมีความเห็นตรงกันว่า การนำรูปแบบแรงจูงใจมาใช้ในโครงการก่อสร้างของภาครัฐค่อนข้างมีความยุ่งยาก เนื่องจากแต่ละรูปแบบ

แรงจูงใจมีความยุ่งยากแตกต่างกันออกไป เช่น บางรูปแบบแรงจูงใจต้องมีการกำหนดอัตราค่าแรงจูงใจและค่าปรับ หรือค่าธรรมเนียมในการปิดช่องจราจร ซึ่งต้องมีที่มาหรือเกณฑ์ที่เป็นที่ยอมรับ ถูกต้อง ส่วนบางรูปแบบแรงจูงใจต้องมีกฎ กติกาในการคัดเลือกผู้รับจ้างที่มีความถูกต้อง มีความเป็นธรรม เป็นต้น ดังนั้น จึงให้ความยุ่งยากของการนำไปใช้เป็นปัจจัยที่มีผลต่อการคัดเลือกรูปแบบแรงจูงใจ

โดยปัญหาที่พบถึงความยุ่งยากของการนำไปใช้ของรูปแบบรูปแบบแรงจูงใจ ซึ่งผู้ที่เกี่ยวข้องเห็นว่ามีประเด็นที่ต้องนำมาพิจารณา ได้แก่ (1) อัตราค่าแรงจูงใจและค่าปรับในรูปตัวเงิน ซึ่งหากกำหนดอัตราค่าแรงจูงใจให้อยู่ในรูปตัวเงินค่อนข้างยากต่อการใช้งาน เนื่องจากว่าอัตราค่าแรงจูงใจต้องมีการกำหนดให้มีความถูกต้องอ้างอิงจากหลักความเป็นจริง (2) อัตราค่าธรรมเนียมในการปิดช่องจราจร ซึ่งต้องมีการกำหนดออกมาเป็นตัวเงินที่มีความเหมาะสมกับปริมาณการจราจร หรือช่วงเวลาในการปิดช่องจราจรที่อ้างอิงความเป็นจริง

4.2.5 ความสามารถในการลดระยะเวลาการก่อสร้าง

จากการศึกษางานวิจัยที่ผ่านมาและการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้อง พบว่าการนำรูปแบบแรงจูงใจมาใช้ในโครงการก่อสร้างของภาครัฐนั้น โดยรูปแบบแรงจูงใจที่สามารถลดระยะเวลาการก่อสร้างได้มากย่อมเป็นที่น่าสนใจนำมาพิจารณาใช้งานกับโครงการก่อสร้าง เพราะแต่ละรูปแบบแรงจูงใจมีความสามารถในการลดระยะเวลาการก่อสร้างได้มากน้อยแตกต่างกัน ซึ่งผู้ว่าจ้างเห็นว่าการนำรูปแบบแรงจูงใจมาใช้งานจริงกับโครงการก่อสร้างอาจสามารถช่วยลดระยะเวลาการก่อสร้างลงได้จากระยะเวลาตามสัญญา เพราะค่าแรงจูงใจที่กำหนดขึ้นนั้นอาจมีผลไปกระตุ้นให้ผู้รับจ้างอยากเร่งการก่อสร้างให้แล้วเสร็จก่อนกำหนดเพื่อให้ได้รับค่าแรงจูงใจ ซึ่งผู้รับจ้างอาจต้องมีการวางแผนการดำเนินงานที่ดี รวมถึงตั้งใจปฏิบัติงานเพื่อให้การก่อสร้างแล้วเสร็จก่อนกำหนดระยะเวลาตามสัญญา ซึ่งเป็นผลทำให้ได้รับค่าแรงจูงใจ แต่ในอีกมุมหนึ่งผู้ว่าจ้างเห็นว่าหากไม่มีค่าแรงจูงใจเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องกับผู้รับจ้างก็ต้องเร่งการก่อสร้างให้แล้วเสร็จตามกำหนดระยะเวลาตามสัญญาเนื่องจากมีค่าปรับเป็นตัวบังคับ ส่วนผู้รับจ้างเห็นว่าค่าแรงจูงใจสามารถทำให้ผู้รับจ้างมีแรงจูงใจหรือแรงกระตุ้นในการเร่งการก่อสร้างซึ่งทำให้ระยะเวลาการก่อสร้างลดลงได้ แต่ผู้รับจ้างต้องพิจารณาว่าค่าแรงจูงใจที่ได้รับคุ้มค่ากับการเร่งงานแล้วทำให้ค่าใช้จ่ายโครงการในส่วนที่ผู้รับจ้างเพิ่มขึ้น ดังนั้น จึงให้ความสามารถในการลดระยะเวลาการก่อสร้างเป็นปัจจัยที่มีผลต่อการคัดเลือกรูปแบบแรงจูงใจ

4.2.6 ผลกระทบจากข้อจำกัดทางด้านกฎหมายหรือข้อกำหนดของทางราชการ

จากการศึกษางานวิจัยที่ผ่านมาและการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้อง พบว่าการนำรูปแบบแรงจูงใจมาใช้ในโครงการก่อสร้างของภาครัฐนั้น ซึ่งหากรูปแบบแรงจูงใจใดมีผลกระทบจากข้อกำหนดทางด้านกฎหมายหรือข้อกำหนดของทางราชการน้อยหรือไม่มีผลกระทบย่อมควรนำมาพิจารณาใช้กับโครงการก่อสร้างได้ทันที หรือบางรูปแบบแรงจูงใจอาจติดปัญหาในเรื่องข้อกำหนดทางด้านกฎหมายหรือระเบียบของทางราชการต้องมีการแก้ไขกฎระเบียบของทางราชการ เพื่อให้สามารถนำรูปแบบแรงจูงใจมาใช้งานได้และมีความเหมาะสม ดังนั้น จึงให้ผลกระทบจากข้อจำกัดทางด้านกฎหมายหรือข้อกำหนดของทางราชการเป็นปัจจัยที่มีผลต่อการคัดเลือกรูปแบบแรงจูงใจ

โดยปัญหาที่เกี่ยวกับผลกระทบจากข้อกำหนดทางด้านกฎหมายหรือข้อกำหนดของทางราชการซึ่งผู้ที่เกี่ยวข้องเห็นว่ามีความประเด็นที่ควรนำมาพิจารณา ได้แก่ (1) กฎระเบียบ ซึ่งหากมีการนำรูปแบบแรงจูงใจมาใช้กับโครงการก่อสร้างของภาครัฐในประเทศไทยต้องมีการปรับแก้กฎระเบียบบางอย่าง ซึ่งระยะเวลาการก่อสร้างมีการกำหนดโดยผู้ว่าจ้างอยู่แล้ว ซึ่งอาจมีการนำมาใช้งานได้ทันทีสำหรับบางรูปแบบแรงจูงใจที่ผู้ว่าจ้างกำหนดระยะเวลาการก่อสร้างเอง แต่สำหรับรูปแบบแรงจูงใจที่ผู้รับจ้างต้องกำหนดระยะเวลาการก่อสร้างเองนั้น อาจายต่อการนำมาใช้งานและเป็นที่พอใจของผู้รับจ้าง (2) ระเบียบรองรับ เนื่องจากว่าปัจจุบันยังไม่มีระเบียบรองรับในเรื่องของค่าแรงจูงใจ หากมีการนำมาใช้จริงต้องมีการร่างระเบียบเพื่อให้สามารถนำรูปแบบแรงจูงใจมาใช้งานได้ โดยไม่ถือเป็นการคอร์รัปชันหากผู้ว่าจ้างต้องจ่ายค่าแรงจูงใจแก่ผู้รับจ้าง ซึ่งทุกฝ่ายมีความเห็นด้วยว่ารูปแบบแรงจูงใจหากมีการนำมาใช้งานกับโครงการก่อสร้างของภาครัฐในประเทศไทยย่อมมีความลำบาก และอาจติดในเรื่องของระเบียบข้อบังคับ

4.2.7 ผลกระทบต่อคุณภาพงาน

จากการศึกษางานวิจัยที่ผ่านมาและการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้อง พบว่าในการคัดเลือกรูปแบบแรงจูงใจมาใช้ในโครงการก่อสร้างของภาครัฐนั้น ปัจจัยที่ควรนำมาพิจารณาคือ ผลกระทบต่อคุณภาพงาน เนื่องมาจากการเร่งการก่อสร้างให้แล้วเสร็จเร็วขึ้นจากกำหนดระยะเวลาการก่อสร้างเดิม อาจมีผลทำให้คุณภาพงานลดลงได้ เนื่องจากว่าอาจมีการลดขั้นตอนในการทำงานบางส่วนของการก่อสร้าง ซึ่งการก่อสร้างบางอย่างไม่อาจสามารถลดระยะเวลาในขั้นตอนของการก่อสร้างในช่วงนั้นลงได้ แต่ผู้รับจ้างต้องการได้รับค่าแรงจูงใจซึ่งอาจเป็นเหตุให้ต้องลดระยะเวลาในบางขั้นตอนของการก่อสร้างลง โดยอาจส่งผลให้คุณภาพงานไม่เป็นไปตามมาตรฐานหรือการลดระยะเวลาการก่อสร้างลงอาจไม่มีผลต่อคุณภาพงาน เนื่องจากการใช้เทคโนโลยีของวัสดุก่อสร้างและเครื่องจักรที่ทันสมัย ซึ่งในปัจจุบันมีมาตรฐานสูงขึ้นมาช่วยไม่ให้เกิดกระทบต่อ

คุณภาพของงาน โดยการลดระยะเวลาการก่อสร้างหรือการเร่งรัดงานต้องไม่ทำให้คุณภาพของงานลดลง ซึ่งคุณภาพงานสามารถตรวจสอบและควบคุมโดยผู้ควบคุมงานที่เป็นไปตามข้อกำหนดหรือมาตรฐาน ดังนั้น จึงให้ผลกระทบต่อคุณภาพงานเป็นปัจจัยที่มีผลต่อการคัดเลือกรูปแบบแรงงูใจ

4.2.8 ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสาธารณสุข

จากการศึกษางานวิจัยที่ผ่านมาและการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้อง พบว่าในการคัดเลือกรูปแบบแรงงูใจมาใช้ในโครงการก่อสร้างของภาครัฐนั้น ผู้เกี่ยวข้องทั้ง 3 ฝ่ายมีความเห็นตรงกันว่าปัจจัยที่ควรนำมาพิจารณาคือ ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสาธารณสุข เนื่องจากหากระยะเวลาการก่อสร้างลดลงได้ซึ่งสามารถไปช่วยลดผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมและสาธารณสุข เช่น ฝุ่น เสียง ความปลอดภัยต่อสิ่งรอบข้างโครงการก่อสร้าง เช่น โครงการก่อสร้างถนนหากก่อสร้างแล้วเสร็จก่อนกำหนดเป็นผลทำให้การเดินทางของผู้ใช้ถนนเกิดความสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น ลดปัญหาการร้องเรียนจากประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างของบางโครงการก่อสร้างที่อาจไปสร้างความเดือดร้อน เช่น มีสิ่งกีดขวางทางเข้าหรือทางออกทำให้เสียเวลาและเกิดความลำบากในการเดินทาง ถ้าหากการก่อสร้างเกิดความล่าช้าอาจส่งผลกระทบต่อผู้ใช้ถนนและสิ่งรอบข้าง เนื่องจากการเร่งรัดงานต้องมีการทำงานนอกเหนือเวลาทำงานปกติมากขึ้น ซึ่งเมื่อกล่าวถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสาธารณสุขนั้นย่อมมีความสำคัญต่อการคัดเลือกรูปแบบแรงงูใจ ทั้งนี้ถ้ารูปแบบแรงงูใจใดสามารถช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสาธารณสุขได้ดี รูปแบบแรงงูใจนั้นควรพิจารณานำมาใช้ ดังนั้น จึงให้ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสาธารณสุขเป็นปัจจัยที่มีผลต่อการคัดเลือกรูปแบบการให้แรงงูใจ

4.2.9 ผลกระทบต่อค่าใช้จ่ายของโครงการ

จากการศึกษางานวิจัยที่ผ่านมาและการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้อง พบว่าในการคัดเลือกรูปแบบแรงงูใจมาใช้ในโครงการก่อสร้างของภาครัฐนั้น ปัจจัยที่ควรนำมาพิจารณาคือ ผลกระทบต่อค่าใช้จ่ายของโครงการ เนื่องจากการเร่งงานก่อสร้างให้แล้วเสร็จก่อนกำหนดทำให้ค่าใช้จ่ายเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากค่าวัสดุ อุปกรณ์ เครื่องจักร และแรงงานที่เพิ่มขึ้น เพราะว่าการลดระยะเวลาการก่อสร้างต้องมีการเร่งรัดงาน โดยการเพิ่มคนงาน เครื่องจักรหรือทำงานล่วงเวลา ซึ่งการให้ค่าแรงงูใจแก่ผู้รับจ้างทำให้ค่าใช้จ่ายของโครงการเพิ่มขึ้น ซึ่งผู้รับจ้างมองถึงความคุ้มค้ำกับค่าแรงงูใจที่ควรได้รับเป็นผลตอบแทนกลับคืนมา และผู้ว่าจ้างเห็นว่าค่าแรงงูใจที่กำหนดขึ้นมาเพื่อให้ผู้รับจ้างกรณีที่ทำกรก่อสร้างแล้วเสร็จก่อนกำหนดนั้นถือเป็นค่าใช้จ่ายส่วนที่เพิ่มเติม

ออกไปจากเงินงบประมาณที่จัดสรรไว้สำหรับโครงการก่อสร้างนั้น ดังนั้น จึงให้ผลกระทบต่อค่าใช้จ่ายของโครงการเป็นปัจจัยที่มีผลต่อการคัดเลือกรูปแบบการให้แรงจูงใจ

4.3 การวิเคราะห์ความสำคัญของปัจจัยที่มีผลต่อการคัดเลือกรูปแบบแรงจูงใจเบื้องต้น

ในการคัดเลือกรูปแบบแรงจูงใจว่ารูปแบบใดมีความเหมาะสมนั้นขึ้นอยู่กับทำให้ความสำคัญของปัจจัยที่ใช้ในการคัดเลือกรูปแบบแรงจูงใจ ดังนั้น เพื่อให้เกิดความชัดเจนของความสำคัญของแต่ละปัจจัย จึงได้ทำการวิเคราะห์ความสำคัญของปัจจัยทั้ง 9 ปัจจัยเบื้องต้นเรียงตามลำดับความสำคัญดังนี้

กลุ่มปัจจัยที่มีลำดับความสำคัญสูง ซึ่งน่าจะมีผลต่อการคัดเลือกรูปแบบแรงจูงใจโดยตรง ได้แก่ (1) ปัจจัยความจำเป็นในการกำหนดระยะเวลาของโครงการให้ชัดเจน เนื่องจากการกำหนดระยะเวลาของโครงการให้มีความชัดเจนมีความสำคัญมากสำหรับโครงการก่อสร้างทุกประเภท ซึ่งการกำหนดระยะเวลาที่ดีควรมีความละเอียด ถูกต้อง เนื่องจากการกำหนดระยะเวลาการก่อสร้างอาจมีความสำคัญอย่างมากสำหรับบางรูปแบบแรงจูงใจ (2) ปัจจัยความยุติธรรมต่อผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้าง เนื่องจากการนำรูปแบบแรงจูงใจมาใช้ในโครงการก่อสร้างของภาครัฐต้องมีการกำหนดรายละเอียดของเงื่อนไขหรือกติกาที่มีความละเอียด ถูกต้อง เพื่อไม่ให้เกิดข้อพิพาทขึ้น โดยแต่ละรูปแบบแรงจูงใจมีความยุติธรรมมากน้อยแตกต่างกัน ไม่เป็นการเอาเปรียบทั้งฝ่ายผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้าง ซึ่งหากรูปแบบแรงจูงใจใดมีความยุติธรรมมากย่อมควรนำมาพิจารณาใช้กับโครงการก่อสร้าง (3) ปัจจัยความสามารถในการลดระยะเวลาการก่อสร้าง เนื่องจากรูปแบบแรงจูงใจที่สามารถลดระยะเวลาการก่อสร้างได้มากย่อมเป็นรูปแบบแรงจูงใจที่น่าสนใจนำมาพิจารณาใช้งานกับโครงการก่อสร้าง เพราะแต่ละรูปแบบแรงจูงใจมีความสามารถในการลดระยะเวลาการก่อสร้างได้มากน้อยแตกต่างกัน ซึ่งผู้ว่าจ้างเห็นว่าการนำรูปแบบแรงจูงใจมาใช้งานจริงกับโครงการก่อสร้างอาจสามารถช่วยลดระยะเวลาการก่อสร้างลงได้จากระยะเวลาตามสัญญา (4) ปัจจัยผลกระทบจากข้อจำกัดทางด้านกฎหมายหรือข้อกำหนดของทางราชการ เนื่องจากหากรูปแบบแรงจูงใจใดมีผลกระทบจากข้อกำหนดทางด้านกฎหมายหรือข้อกำหนดของทางราชการน้อยหรือไม่มีผลกระทบย่อมควรนำมาพิจารณาใช้กับโครงการก่อสร้างได้ทันที หรือบางรูปแบบแรงจูงใจอาจติดปัญหาในเรื่องข้อกำหนดทางด้านกฎหมายหรือระเบียบของทางราชการต้องมีการแก้ไขกฎระเบียบของทางราชการ เพื่อให้สามารถนำรูปแบบแรงจูงใจมาใช้งานได้และมีความเหมาะสม และ (5) ปัจจัยผลกระทบต่อค่าใช้จ่ายของโครงการ เนื่องจากการเร่งงานก่อสร้างให้แล้วเสร็จก่อนกำหนดทำให้ค่าใช้จ่ายเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากค่าวัสดุ อุปกรณ์ เครื่องจักร และแรงงานที่เพิ่มขึ้น เพราะว่าการลดระยะเวลาการก่อสร้างต้องมีการเร่งรัดงาน โดยการเพิ่มคนงาน เครื่องจักร

หรือทำงานล่วงเวลา ซึ่งการให้ค่าแรงจูงใจแก่ผู้รับจ้างทำให้ค่าใช้จ่ายของโครงการเพิ่มขึ้น ซึ่งผู้รับจ้างมองถึงความคุ้มค่ากับค่าแรงจูงใจที่ควรได้รับเป็นผลตอบแทนกลับคืนมา และผู้ว่าจ้างเห็นว่าค่าแรงจูงใจที่กำหนดขึ้นมาเพื่อให้ผู้รับจ้างกรณีที่ทำกรก่อสร้างแล้วเสร็จก่อนกำหนดนั้นถือเป็นค่าใช้จ่ายส่วนที่เพิ่มเติมออกไปจากเงินงบประมาณที่จัดสรรไว้สำหรับโครงการก่อสร้างนั้น

กลุ่มปัจจัยที่มีลำดับความสำคัญรองลงมา ได้แก่ (1) ปัจจัยความยุ่งยากในการกำหนดเกณฑ์อัตราค่าแรงจูงใจและค่าปรับ เนื่องจากหากบางรูปแบบแรงจูงใจมีค่าแรงจูงใจและค่าปรับเข้ามาเกี่ยวข้องต้องให้ความสำคัญในเรื่องการกำหนดอัตราค่าแรงจูงใจ ค่าปรับ ค่าธรรมเนียมปิดช่องจราจร รวมถึงเกณฑ์กำหนดที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบแรงจูงใจอื่น ซึ่งต้องมีเกณฑ์ที่มีความชัดเจนถูกต้อง เหมาะสม เนื่องจากความยุ่งยากในการกำหนดเกณฑ์อัตราค่าแรงจูงใจและค่าปรับนั้นมีผลโดยตรงในการคัดเลือกรูปแบบแรงจูงใจบางรูปแบบ โดยส่วนมากผู้ว่าจ้างเป็นผู้กำหนดอัตราค่าแรงจูงใจ ค่าปรับ ค่าธรรมเนียมปิดช่องจราจร รวมถึงเกณฑ์กำหนดที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบแรงจูงใจอื่นเพียงฝ่ายเดียว (2) ปัจจัยความยุ่งยากของการนำไปใช้ เนื่องจากการนำรูปแบบแรงจูงใจมาใช้ในโครงการก่อสร้างของภาครัฐค่อนข้างมีความยุ่งยาก เนื่องจากแต่ละรูปแบบแรงจูงใจมีความยุ่งยากแตกต่างกัน เช่น บางรูปแบบแรงจูงใจต้องมีการกำหนดอัตราค่าแรงจูงใจและค่าปรับ หรือค่าธรรมเนียมในการปิดช่องจราจร ซึ่งต้องมีที่มาหรือเกณฑ์ที่เป็นที่ยอมรับ ถูกต้อง ส่วนบางรูปแบบแรงจูงใจต้องมีกฎ กติกาในการคัดเลือกผู้รับจ้างที่มีความถูกต้อง มีความเป็นธรรม (3) ปัจจัยผลกระทบต่อคุณภาพงาน เนื่องมาจากการเร่งการก่อสร้างให้แล้วเสร็จเร็วขึ้นจากกำหนดระยะเวลาการก่อสร้างเดิมนั้น อาจมีผลทำให้คุณภาพงานลดลงได้ เนื่องจากอาจมีการลดขั้นตอนในการทำงานบางส่วนของการก่อสร้าง อาจส่งผลให้คุณภาพงานไม่เป็นไปตามมาตรฐาน แต่ผู้รับจ้างต้องการได้รับค่าแรงจูงใจซึ่งอาจเป็นเหตุให้ต้องลดระยะเวลาในบางขั้นตอนของการก่อสร้างลง หรือการลดระยะเวลาการก่อสร้างลงอาจไม่มีผลต่อคุณภาพงาน เนื่องจากการใช้เทคโนโลยีของวัสดุก่อสร้างและเครื่องจักรที่ทันสมัย และ (4) ปัจจัยผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสาธารณสุขเนื่องจากหากระยะเวลาการก่อสร้างลดลงได้ อาจสามารถไปช่วยลดผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมและสาธารณสุข เช่น ฝุ่น เสียง ความปลอดภัยต่อสิ่งรอบข้างโครงการก่อสร้าง เช่น โครงการก่อสร้างถนนหากก่อสร้างแล้วเสร็จก่อนกำหนดเป็นผลทำให้การเดินทางของผู้ใช้ถนนเกิดความสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น แต่ต้องมีการเร่งรัดงานต้องมีการทำงานนอกเหนือเวลาทำงานปกติมากขึ้น ถ้าหากการก่อสร้างเกิดความล่าช้าอาจส่งผลกระทบต่อผู้ใช้ถนนและสิ่งรอบข้าง ซึ่งเมื่อกล่าวถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสาธารณสุขนั้นย่อมมีความสำคัญต่อการคัดเลือกรูปแบบแรงจูงใจ ทั้งนี้ถ้ารูปแบบแรงจูงใจใดสามารถช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสาธารณสุขได้ดีรูปแบบแรงจูงใจนั้นควรพิจารณานำมาใช้

4.4 การคัดเลือกปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบแรงจูงใจในมุมมองผู้ที่เกี่ยวข้องในโครงการก่อสร้าง

เพื่อทราบปัจจัยที่ใช้ในการเลือกรูปแบบแรงจูงใจที่ได้จากการศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบแรงจูงใจทั้งในประเทศและต่างประเทศ หลังจากนั้นได้ทำการศึกษาเพื่อคัดเลือกปัจจัยที่มีความสำคัญโดยใช้แบบสอบถามไปยังผู้ที่เกี่ยวข้องกับโครงการก่อสร้างภาครัฐ โดยให้ผู้ตอบแบบสอบถามลงคะแนนความสำคัญแต่ละปัจจัยเพื่อคัดเลือกปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบแรงจูงใจ ดังแสดงในภาคผนวก ข โดยเกณฑ์การลงคะแนนความสำคัญมีค่าตั้งแต่ 1 ถึง 5 ได้แก่ น้อยที่สุด น้อย ปานกลาง มาก มากที่สุด ตามลำดับ โดยทำการสอบถามจากผู้ที่เกี่ยวข้องในโครงการก่อสร้างงานอาคาร งานถนน และงานสะพานของภาครัฐทั้งฝ่ายผู้ว่าจ้าง ฝ่ายผู้รับจ้าง และฝ่ายที่ปรึกษาโครงการ จำนวน 15 ราย โดยใช้เป็นปัจจัยร่วมกันของโครงการก่อสร้างงานอาคาร งานถนน และงานสะพาน ซึ่งเป็นการลงคะแนนความสำคัญของแต่ละปัจจัยจากผู้ตอบแบบสอบถาม ดังแสดงในภาคผนวก ฉ และสามารถสรุปผลคะแนนความสำคัญ ดังแสดงในตารางที่ 4.1

ตารางที่ 4.1 สรุปผลคะแนนความสำคัญของแต่ละปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบแรงจูงใจ

ปัจจัยที่	ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบแรงจูงใจ (ทางตรง)	คะแนนความสำคัญ
1	ความยุติธรรมต่อผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้าง	4.40
2	ผลกระทบจากข้อจำกัดทางด้านกฎหมายหรือข้อกำหนดของทางราชการ	4.33
3	ความจำเป็นในการกำหนดระยะเวลาของโครงการให้ชัดเจน	4.27
4	ผลกระทบต่อค่าใช้จ่ายของโครงการ	4.20
5	ความสามารถในการลดระยะเวลาการก่อสร้าง	4.13
ปัจจัยที่	ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบแรงจูงใจ (ทางอ้อม)	คะแนนความสำคัญ
6	ความยุ่งยากในการกำหนดเกณฑ์อัตราค่าแรงจูงใจและค่าปรับ	4.07
7	ความยุ่งยากของการนำไปใช้	4.07
8	ผลกระทบต่อคุณภาพงาน	4.07
9	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสาธารณสุข	4.07

จากตารางที่ 4.1 พบว่าคะแนนความสำคัญของแต่ละปัจจัยที่มีผลต่อการคัดเลือกรูปแบบแรงจูงใจทั้ง 9 ปัจจัยที่แสดงไว้ข้างบนซึ่งไม่ได้คำนึงถึงประเภทงานก่อสร้าง พบว่าผู้ที่เกี่ยวข้องในโครงการก่อสร้างให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านความยุติธรรมต่อผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้างมากที่สุด ส่วนปัจจัยที่มีความสำคัญรองลงมาคือ ปัจจัยด้านผลกระทบจากข้อจำกัดทางด้านกฎหมายหรือข้อกำหนดของทางราชการ ปัจจัยด้านความจำเป็นในการกำหนดระยะเวลาของโครงการให้ชัดเจน ปัจจัยด้านผลกระทบต่อค่าใช้จ่ายของโครงการ ปัจจัยด้านความสามารถในการลดระยะเวลาการก่อสร้างที่มีคะแนนความสำคัญเรียงลำดับจากมากไปน้อย ส่วนปัจจัยด้านความยุ่งยากในการกำหนดเกณฑ์อัตราค่าแรงจูงใจและค่าปรับ ปัจจัยด้านความยุ่งยากของการนำไปใช้ ปัจจัยด้านผลกระทบต่อคุณภาพงาน และปัจจัยด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสาธารณะซึ่งมีคะแนนความสำคัญเท่ากันแต่มีคะแนนความสำคัญน้อยที่สุด เมื่อพิจารณาคะแนนความสำคัญทั้ง 9 ปัจจัยแล้วมีความใกล้เคียงกัน ดังนั้น จึงได้นำปัจจัยทั้งหมดเพื่อพิจารณารูปแบบแรงจูงใจเบื้องต้นสำหรับโครงการก่อสร้างงานอาคาร งานถนน และงานสะพาน โดยแต่ละปัจจัยที่มีผลต่อการคัดเลือกรูปแบบแรงจูงใจมีความสำคัญกับรูปแบบแรงจูงใจดังนี้

กลุ่มที่ 1 เป็นกลุ่มปัจจัยที่มีความเกี่ยวข้องกับรูปแบบแรงจูงใจโดยตรง ได้แก่

- ความจำเป็นในการกำหนดระยะเวลาของโครงการให้ชัดเจน
- ความยุติธรรมต่อผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้าง
- ความสามารถในการลดระยะเวลาการก่อสร้าง
- ผลกระทบจากข้อจำกัดทางด้านกฎหมายหรือข้อกำหนดของทางราชการ
- ผลกระทบต่อค่าใช้จ่ายของโครงการ

กลุ่มที่ 2 เป็นกลุ่มปัจจัยที่มีความเกี่ยวข้องกับรูปแบบแรงจูงใจทางอ้อม ได้แก่

- ความยุ่งยากในการกำหนดเกณฑ์อัตราค่าแรงจูงใจและค่าปรับ
- ความยุ่งยากของการนำไปใช้
- ผลกระทบต่อคุณภาพงาน
- ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสาธารณะ

ซึ่งจากผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการคัดเลือกรูปแบบแรงจูงใจเบื้องต้นสามารถแบ่งกลุ่มปัจจัยเป็น 2 กลุ่ม คือ ปัจจัยทางตรงและปัจจัยทางอ้อม ซึ่งมีความสอดคล้องกับผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการคัดเลือกรูปแบบแรงจูงใจในมุมมองของผู้ที่เกี่ยวข้อง

4.5 บทสรุป

ในบทที่ 4 นี้ ได้ทำการศึกษาในรูปแบบแรงจูงใจเพิ่มเติมในมุมมองของผู้ที่เกี่ยวข้องในโครงการก่อสร้างของภาครัฐได้เพิ่ม 3 รูปแบบ ได้แก่ (1) รูปแบบคะแนนประมุลงาน (2) รูปแบบการการชดเชยระยะเวลาโครงการล่าช้า และ (3) รูปแบบเงินจ่ายล่วงหน้า (Advanced Payment) รวมกับที่ศึกษาจากเอกสารและงานวิจัยที่ผ่านมาซึ่งรวมเป็น 7 รูปแบบ

จากนั้นทำการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการคัดเลือกรูปแบบแรงจูงใจได้ 9 ปัจจัย ได้แก่ (1)ความจำเป็นในการกำหนดระยะเวลาของโครงการให้ชัดเจน (2) ความยุ่งยากในการกำหนดเกณฑ์อัตราค่าแรงจูงใจและค่าปรับ (3) ความยุติธรรมต่อผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้าง (4) ความยุ่งยากของการนำไปใช้ (5) ความสามารถในการลดระยะเวลาการก่อสร้าง (6) ผลกระทบจากข้อจำกัดทางด้านกฎหมายหรือข้อกำหนดของทางราชการ (7) ผลกระทบต่อคุณภาพงาน (8) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสาธารณะ และ (9) ผลกระทบต่อค่าใช้จ่ายของโครงการ ซึ่งได้จากการสัมภาษณ์ผู้เกี่ยวข้องในโครงการก่อสร้างของภาครัฐ และทำการคัดเลือกโดยให้คะแนนแต่ละปัจจัยที่มีผลต่อการคัดเลือกรูปแบบแรงจูงใจ ซึ่งคะแนนมีความใกล้เคียงกันมากจึงใช้ทั้ง 9 ปัจจัย

จากนั้นนำรูปแบบแรงจูงใจทั้ง 7 รูปแบบ และปัจจัยที่มีผลต่อการคัดเลือกรูปแบบแรงจูงใจทั้ง 9 ปัจจัย ไปทำการวิเคราะห์ในมุมมองของผู้ที่เกี่ยวข้องในโครงการก่อสร้างงานอาคาร งานถนน งานสะพาน และงานก่อสร้างของภาครัฐในภาพรวมในบทที่ 5 ต่อไป