

สารบัญ

วารสารพัฒนาบริหารศาสตร์

ปีที่ 35 ฉบับที่ 3 กรกฎาคม-กันยายน 2538

	หน้า
บรรณาธิการแถลง	XII
The Market Model of Environmental Management: Prospects and Limitations Ponlapat Buracom	1
Thailand's Transport Sector: Too Few Policies Too Many Politicians Charles Stonier	13
A Case Study of the Impact of the U.S. Generalized System of Preferences on the Thai Economy Pranee Chitakornkijsil	32
Towards a New Public Management Model: Beyond "Managerialism" and Its Critics John Alford	62
ตัวบ่งชี้การปฏิบัติงานที่เหมาะสมสำหรับการตรวจสอบผลการปฏิบัติงานโครงการและแผนงาน สุชาติ ประสิทธิ์รัฐสินธุ์	89
ปัญหาความยากจนในระดับหมู่บ้านในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ สมนึก แต่งเจริญ	99
ชุมชนเกษตรกรรมเพื่อให้เกษตรกรรักถิ่นที่ทำกิน (ไม่อพยพไปสู่งานอาชีพอื่น) ชัยรัตน์ เสนีวงศ์ ณ อยุธยา และคณะ	121
วิจารณ์และแนะนำหนังสือ วีระพล สุวรรณนันท	139
บทบรรณาธิการ สุทธิชัย เลียงชยศ	157

THAI JOURNAL OF DEVELOPMENT ADMINISTRATION

VOL. 35, NO.3, JULY-SEPTEMBER 1995

CONTENTS

		Pages
Editorial Notes		XII
The Market Model of Environmental Management: Prospects and Limitations	Ponlapat Buracom	1
Thailand's Transport Sector: Too Few Policies - Too Many Politicians	Charles Stonier	13
A Case Study of the Impact of the U.S. Generalized System of Preferences on the Thai Economy	Prance Chitakornkijsil	32
Towards a New Public Management Model: Beyond "Managerialism" and Its Critics	John Alford	62
Identification of the Genuine Objectives of a Program for Evaluation	Suchart Prasith-rathsint	89
The Problem of Poverty in Rural Villages in the North-East Region	Somnuk Tangcharoen	99
The Villages of Sustainable Agriculture (Minimizing Farmers' Migration to Cities)	Chairat Saneewong Na Ayuthaya and others	121
Book Review	Veeraphol Suvannan	139
Editorial	Suthichai Liangchayet	157

สารบัญบทคัดย่อ

วารสารพัฒนบริหารศาสตร์ ปีที่ 35 ฉบับที่ 3
กรกฎาคม - กันยายน 2538

ตัวแบบการตลาดในการบริหารสิ่งแวดล้อม:

ความเป็นไปได้และข้อจำกัดต่าง ๆ 1

พลภัทร บุราคม

ความสูญเสียทางด้านสังคมที่เกิดจากการทำลายสิ่งแวดล้อมยังไม่ได้รับความสนใจเท่าที่ควร จะเห็นได้ว่าไม่ได้มีการนำความสูญเสียนี้ไปคำนวณเป็นค่าใช้จ่ายของบริษัทในภาคเอกชน นักเศรษฐศาสตร์ก็ไม่ได้ใส่ใจในเรื่องนี้มากนัก เนื่องจากเห็นว่าไม่ใช่เรื่องที่เกี่ยวข้องในการวิเคราะห์เกี่ยวกับราคา ตัวแบบการตลาดยังคงเป็นไปในรูปของการพิจารณาถึงผลได้ผลเสียทางเศรษฐกิจเป็นสิ่งสำคัญ ขณะเดียวกันผลกระทบที่เกิดขึ้นจากปัจจัยที่ไม่เกี่ยวข้องกับเรื่องราคานี้มีเพิ่มมากขึ้น ซึ่งจำเป็นต้องได้รับการพิจารณาควบคู่ไปกับเรื่องของราคา ซึ่งมูลค่าการสูญเสียจากมลภาวะก็ไม่อาจประเมินค่าออกมาได้โดยอัตโนมัติ ด้วยเหตุนี้จึงเป็นเรื่องไม่สมเหตุผลผลที่จะให้ผู้ผลิตตรายใดรายหนึ่งหรือผู้บริหารโดยยอมรับภาระค่าใช้จ่ายในการควบคุมมลภาวะที่เพิ่มขึ้นอย่างสมัครใจ รัฐบาลจะต้องเข้าไปแทรกแซงโดยการจัดให้มีภาษีทางด้านมลภาวะและให้เงินอุดหนุนกิจกรรมการแก้ปัญหาของเสียและการนำกลับมาใช้ใหม่ บทความนี้ยังได้วิเคราะห์ตัวอย่างการจัดให้มีภาษีสำหรับผู้ทำให้เกิดมลภาวะ และการที่รัฐบาลให้เงินอุดหนุนระบบการขนส่งสาธารณะได้รถไฟฟ้า โดยได้ยกกรณีการขนส่งสาธารณะในกรุงปารีส การขึ้นนโยบายบังคับในการควบคุมมลภาวะโดยตรงของรัฐบาลจะทำให้เกิดความไม่พอใจได้ เนื่องจากภาระค่าใช้จ่ายทั้งหมดจะตกไปอยู่กับผู้เสียภาษีโดยทั่วไป ซึ่งก็เป็นเรื่องยากที่จะกำหนดระดับของมลภาวะที่พอจะรับกันได้ แหล่งที่มาที่สำคัญของมลภาวะจะมาจาก การลงทุนที่ผลิตสินค้าและบริการต่างๆ และการพัฒนาการใช้ตัวแบบการตลาดโดยผ่านระบบภาษีและการให้เงินอุดหนุน จะเป็นการเริ่มต้นในการควบคุมมลภาวะ ทำให้ลดการสร้างมลภาวะลงและเพิ่มรายได้ให้แก่รัฐบาล อย่างไรก็ตามจะต้องคำนึงถึงภาวะของตลาดที่จะต้องมีการแข่งขันกันและความจำเป็นที่จะต้องมีหน่วยงานราชการขนาดใหญ่ในการบริหารงาน ยิ่งไปกว่านั้นภาษีและการให้เงินอุดหนุนก็ถูกการเมืองเข้าแทรกแซงราคา

**ภาคการขนส่งของประเทศไทย: มีนโยบายน้อยเกินไป-แต่มีนักการเมือง
มาเกี่ยวข้องมากไป..... 13**
ชาร์ลส์ สโตเนียร์

การพัฒนาการขนส่งของประเทศไทยโดยทั่วไป มีประวัติความเป็นมาในรูปแบบจากทางน้ำมาเป็นทางบก ถนน ทางรถไฟ ทางอากาศ: แต่เกิดมีปัญหาคับคั่งขึ้นมา เนื่องจากขาดนโยบายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ถึงแม้ในระยะหลังจะได้เน้นหนักการขนส่งทางถนนมากขึ้นแต่จำนวนยานพาหนะที่เพิ่มมากขึ้นก็ทำให้การก่อสร้างถนนทำได้อย่างจำกัดและมีปัญหาในเรื่องของความปลอดภัย ความจริงแล้วการขนส่งด้วยเครื่องบินก็เป็นที่ต้องการ การขนส่งทางน้ำยังสามารถปรับปรุงให้ดีกว่านี้ได้ ตัวอย่างเช่น ท่าเรือขนส่งต่างๆ ถ้าหากได้ทำการก่อสร้างทางรถไฟเชื่อมต่อกันอย่างทั่วถึง จุดอ่อนที่สำคัญประการหนึ่งก็คือ ยังไม่มีการยอมรับคุณค่าของการขนส่งด้วยรถไฟสมัยใหม่ ซึ่งประหยัดเป็นวิธีรับภาระการจราจรบนท้องถนนได้มาก ประมาณกันว่า การตัดขาดของการจราจรในกรุงจะเพิ่มความสะดวกเสียคิดเป็นมูลค่าถึง 1 พันล้านบาทต่อวัน เหตุผลก็เป็นเพราะว่าไม่ได้มีการนำแผนแม่บทออกมาใช้ในการพัฒนาการจราจรให้ทันสมัยและมีความสับสนในการจัดการ ปัจจุบันได้มีโครงการขนส่งโดยทางด่วน 4 โครงการด้วยกันคือ บี ที เอส ซี และโฮปเวลล์ ที่กำลังดำเนินการสร้างอยู่ แต่ก็ยังขาดการประสานงานกันในระดับพื้นฐาน หากจะมองในแง่เศรษฐศาสตร์แล้ว ระบบการขนส่งในชุมชนเมืองจะต้องได้รับการทบทวนและจำเป็นจะต้องให้ผู้ใช้รถมีส่วนในการแบกรับค่าใช้จ่ายอย่างเต็มที่เพื่อให้สมเหตุผล สำนักงานคณะกรรมการจัดการจราจรทางบก (สจร.) จะต้องมุ่งดำเนินงานในการประสานงานการขนส่งและการให้บริการสำหรับชุมชนเมือง และจำเป็นจะต้องปฏิรูปการบริหารก่อนที่ระบบที่สมเหตุผลนี้จะประสบผลสำเร็จ

**กรณีศึกษาเรื่องผลกระทบของอัตราภาษีศุลกากรพิเศษของสหรัฐที่มีต่อ
เศรษฐกิจไทย 32**
ปราณี จิตกรรมกิจศิลป์

บทความนี้ได้กล่าวถึงสถานะของอัตราภาษีศุลกากรพิเศษที่สหรัฐเสนอให้กับไทย หลังจากนั้นได้มีการแสดงถึงอัตราภาษีศุลกากรพิเศษที่ประเทศต่างๆ ได้เสนอให้กับไทย ต่อมาได้มีการวิเคราะห์โครงการจี.เอส.พี. ที่สหรัฐให้กับไทย จากนั้นได้มีการตรวจสอบสิทธิตั้งอัตราภาษีศุลกากรสูงเพื่อปกป้องอุตสาหกรรมในประเภทที่สหรัฐใช้กับประเทศไทย ยิ่งกว่านั้นยังได้มีการพิจารณาผลกระทบของการจำกัดสินค้าบางรายการของโครงการจี.เอส.พี. ต่อมา มีการสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับความกดดันทางการค้าของสหรัฐและการตอบโต้ของรัฐบาลไทย ต่อมาได้ศึกษาถึงการสิ้นสุดของโครงการจี.เอส.พี. และผลกระทบที่มีต่อการส่งออกของไทย

ทัศนะต่อตัวแบบการจัดการภาครัฐสมัยใหม่: นอกเหนือ “แนวคิดการจัดการนิยม” และบทวิพากษ์ 62
จอห์น เอลฟอร์ด

จากการอภิปรายโต้แย้งซึ่งยังหาข้อสรุปไม่ได้เกี่ยวกับ “แนวคิดการจัดการนิยม” ได้มีการเสนอตัวแบบใหม่ในการจัดการภาครัฐ บทความนี้ต้องการนำเสนอแนวความคิดที่ก้าวไกลโดยการวิเคราะห์จุดยืนของนักวิชาการชั้นนำทางด้านนี้ที่เน้นพัฒนาการจากแนวปฏิบัติและแนวทฤษฎี บทความนี้เสนอว่าทั้งนักจัดการนิยมและผู้โต้แย้งแนวคิดจัดการนิยมไม่ได้พูดถึงประเด็นและขอบข่ายของการจัดการภาครัฐอย่างถูกต้องเหมาะสมและไม่ได้เสนอความก้าวหน้าในทางเลือกของแนวคิด บทความนี้ได้เสนอทางเลือกของแนวคิดที่จะประเมินความคิดเห็นของทั้ง 2 กลุ่ม (พวกจัดการนิยมและพวกโต้แย้ง) รวมทั้งเสนอแนวทางที่เป็นทางเลือกใหม่อันประกอบด้วยการปฏิบัติที่สามารถทำได้จริงของการคิดค้นใหม่ๆ ที่สำคัญของนักปฏิรูปการจัดการ

ตัวบ่งชี้การปฏิบัติงานที่เหมาะสมสำหรับการตรวจสอบผลการปฏิบัติงานโครงการ และแผนงาน 89
สุชาติ ประสิทธิ์รัฐสินธุ์

การประเมินผลโครงการหรือแผนงานมักจะเผชิญกับปัญหาที่สำคัญเกี่ยวกับการระบุวัตถุประสงค์ที่แท้จริงของโครงการหรือแผนงานที่จะประเมิน ปัญหาดังกล่าวจะไม่เกิดขึ้นหากผู้บริหารโครงการ หรือแผนงานได้ทราบว่าจะระบุวัตถุประสงค์ของแผนงานหรือโครงการอย่างไรถึงจะถูกต้อง บทความนี้เสนอทางเลือกต่างๆ ตลอดจนการผสมผสานทางเลือกต่างๆ ที่สามารถนำมาใช้ได้ในการระบุวัตถุประสงค์ของโครงการหรือแผนงาน ตลอดจนเสนอข้อได้เปรียบ เสียเปรียบของแต่ละวิธี และได้สรุปเสนอแนวทางที่ผู้ประเมินสามารถนำมาใช้ปฏิบัติได้เพื่อหลีกเลี่ยงการไม่ยอมรับของผู้บริหารโครงการ/แผนงานว่ามีใช้วัตถุประสงค์ของโครงการที่ควรประเมิน

ปัญหาความยากจนในระดับหมู่บ้านในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 99
สมนึก แดงเจริญ

ปัญหาความยากจนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือเป็นปัญหาระยะยาวเรื้อรังที่สำคัญของประเทศ ซึ่งมีผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมแก่ทั้งประชากรที่อาศัยอยู่ในภาคนี้และภาคอื่นๆ ภาครัฐบาลและเอกชนได้ใช้ความพยายามในการแก้ไขอยู่ตลอดมา แต่ปัญหาความยากจนก็ยังคง

ไม่หมดไป จุดอ่อนของการแก้ไขปัญหาคือวิธีการวิเคราะห์ปัญหาความยากจนว่าเกิดจากภาวะความไม่เอื้ออำนวยและความขาดแคลนทางด้านวัตถุ การแก้ปัญหาจึงมีการทุ่มเททรัพยากรประเภทต่าง ๆ ลงไปในการสร้างโครงสร้างพื้นฐานทางวัตถุซึ่งเป็นการยากที่จะเป็นการเพียงพอและเป็นการวิเคราะห์ว่าความยากจนเป็นปัญหาทางเศรษฐกิจมหภาค เช่น ระบุว่าหมู่บ้านในชนบทส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ยากจน โดยการกระจายความเจริญทางวัตถุเข้าสู่พื้นที่และหมู่บ้าน ปัญหาความยากจนของบุคคลและครอบครัวมีลักษณะเป็นปัญหาทางเศรษฐกิจจุลภาค เกิดจากบุคคลและครอบครัวที่มีฐานะยากจน มีประสิทธิภาพต่ำภายใต้ระบบเศรษฐกิจและสังคมที่ใช้กลไกราคาเป็นเครื่องมือในการจัดสรรทรัพยากร การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมในระดับชาติมีลักษณะเป็นการผลักดันบุคคลและครอบครัวซึ่งเดิมอยู่นอกกลไกราคาหรืออยู่ภายในกลไกดังกล่าวเพียงเล็กน้อย ให้อยู่ภายใต้ระบบการจัดสรรทรัพยากรที่ใช้กลไกราคาอย่างเต็มที่ แต่ในขณะที่เดียวกันนี้บุคคลและครอบครัวยังมีประสิทธิภาพต่ำ บุคคลและครอบครัวเป็นหน่วยทางเศรษฐกิจและสังคมที่เล็กที่สุด ในระบบใหญ่การแก้ไขปัญหาความยากจนของบุคคลและครอบครัวจึงมุ่งไปที่การลงทุนเพื่อพัฒนาประสิทธิภาพของหน่วยงานทางเศรษฐกิจและสังคมที่เล็กที่สุดดังกล่าว การลงทุนเพื่อปรับปรุงและพัฒนาประสิทธิภาพดังกล่าวได้แก่ การฝึกอบรมความรู้และทักษะด้านอาชีพและความรู้ทักษะด้านการจัดการ ด้านการศึกษา ด้านสุขภาพอนามัยและการแพทย์ พร้อมทั้งให้ความช่วยเหลือด้านการจัดหางานและด้านสินเชื่อเพื่อการลงทุนริเริ่มกิจการธุรกิจ

ชุมชนเกษตรกรรมเพื่อให้เกษตรกรรักถิ่นที่ทำกิน (ไม่อพยพไปสู่งานอาชีพอื่น)..... 121 **ชัยรัตน์ เสนีวงศ์ ณ อยุธยาและคณะ**

ผลการสัมภาษณ์เกษตรกร 527 รายใน 4 ภูมิภาครวม 22 จังหวัด ระหว่างวันที่ 2-15 มีนาคม 2538 สรุปได้ว่า การขาด (แหล่ง) น้ำ คือสาเหตุสำคัญที่เกษตรกรไม่สามารถทำการเกษตรเป็นอาชีพมีรายได้พอเพียงต่อการเลี้ยงตนเองและครอบครัว จึงจำเป็นต้องย้ายที่ทำกิน เกษตรกรมีความประสงค์เข้าร่วมในโครงการชุมชนเกษตรกรรม หากรัฐบาลให้ความช่วยเหลือในการจัดสร้างแหล่งน้ำและอำนวยความสะดวกในด้านสาธารณูปโภคเท่าที่จำเป็น เกษตรกรส่วนใหญ่เห็นด้วยกับหลักการดำเนินกิจกรรมในระบบกลุ่มและ/หรือสหกรณ์ แนวทางการจัดตั้งชุมชนเกษตรกรรมเริ่มต้นจากการจัดทำโครงการกรณีศึกษา (Case Study) โดยมีวัตถุประสงค์ดำเนินกิจกรรมในกลุ่มเกษตรกร (สมัครใจ) ขนาดเล็กเพื่อทดลองรูปแบบการทำเกษตรแบบผสมผสาน โดยเฉพาะตามแนวทางทฤษฎีใหม่ในพระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เมื่อได้ผลตามหลักวิชาการที่พิสูจน์แล้วว่าดีก็จะนำไปขยายผลให้เกิดการปฏิบัติกันอย่างกว้างขวางต่อไป การปฏิบัติงานตามขั้นตอนที่คณะทำงานเสนอนี้ เพียงแต่ปรับรูปร่างโครงสร้างและมอบหมายภารกิจให้มีการปฏิบัติไปตามแนวที่กำหนดไว้

Contents of Abstracts

THAI JOURNAL OF DEVELOPMENT ADMINISTRATION

VOL. 35, NO. 3, JULY-SEPTEMBER 1995

The Market Model of Environmental Management: Prospects and Limitations... 1
Ponlapat Buracom

The social costs of environmental exploitation have gone unnoticed, since they do not enter into the cost calculations of private firms; and economists have failed to detect them because they do not appear in the system of price analysis. The market remains a sound means of coordinating economic transactions, but increasingly unpriced effects must be incorporated into the price system. Pollution costs are not automatically transferred; and hence it seems irrational for the individual producer or consumer to accept voluntarily the higher costs of pollution control. A government may intervene by taxing polluting activities, and subsidising improved waste disposal and recycling activities. The article further analyses the examples of tax placed on pollutant discharge; and of government subsidy for public rail transport. The success of the latter is illustrated by the case of the Paris public transport service. Direct enforcement of pollution controls by government is unsatisfactory, as costs tend to fall on the general tax payer, it is difficult to determine what are the acceptable levels of pollution, and capital resources are diverted from productive investment and development. The use of the market model, through a system of taxes and subsidies, provides incentives for pollution control, discourages overproduction and yields revenue to the government. It does however assume a competitive market situation and requires a large bureaucracy to administrate. Taxes and subsidies are moreover liable to political interference.

Thailand's Transport Sector: Too Few Policies - Too Many Politicians 13

Charles Stonier

Thailand's transport development in general has followed the historic pattern of movement from water to land, road and rail, to air; but problems have arisen due to lack of a coherent infrastructure development policy. Recent emphasis has been on road construction, and has given rise to serious traffic and safety problems. Civil aviation has in general met the demand. River transport is capable of more development; as are the sea ports, if these are provided with adequate rail connections. A serious weakness is the failure to recognize the value of modern rail transport, both economically and as a means of taking traffic off the roads. Most notorious is the chaotic state of urban road transport - it is estimated that Bangkok's traffic congestion incurs costs of some one billion baht per day. The main cause for the metropolitan area's traffic problems are the absence of an implementable master plan for urban traffic development, and administrative confusion. At present there are four rapid transit projects of which two, BTSC and Hopewell, are under construction; however there is a lack of basic coordination. It is emphasised that the economics of urban transport systems are poorly understood and there is an urgent need to make motorists pay their full share, if there is to be a fully rationalized system in Bangkok. The Office of the Commission for the Management of Road Traffic (OCMRT) is making some headway in its task of coordinating urban transport planning and services, but administrative reform will be essential before a rational system can be achieved.

A Case Study of the Impact of the U.S. Generalized System of Preferences on the Thai Economy 32

Pranee Chitakornkitsil

This article focuses on a case study of the impact of the U.S. Generalized System of Preferences on the Thai economy. It consists of nine sections. Section one is an introduction. Section two shows the status of the U.S. GSP granted to Thailand. Section three illustrates Thailand and all GSP donor countries. Section four analyzes Thailand and the U.S. GSP scheme. Section five examines U.S. protectionism and its implication for Thailand. Section six considers the impact of the exclusion of some commodities from

the GSP scheme. Section seven concentrates on U.S. trade pressure and Thai government reaction. Section eight studies GSP termination and its impact on Thailand's exports. The final section is a summary of the article

Towards a New Public Management Model: Beyond “Managerialism” and Its Critics 62

John Alford

With the debate about “managerialism” stuck in a hole, there are calls for a new model of public sector management. Drawing on practical and theoretical developments, this article seeks to move the discussion forward by analysing the protagonists’ positions. It argues that neither the managerialists nor their critics give a proper account of the task and context of public sector management, and advances an alternative conception. It uses this conception to assess the administrative prescriptions of the two camps, and suggests an alternative approach, one consistent with the actual practice of the managerial reformers.

Identification of the Genuine Objectives of a Program for Evaluation..... 89

Suchart Prasith-rathsint

An evaluator of a project or program often encounters a major problem of indentifying the genuine objectives of the project or program to be evaluated. Such a problem would not have existed, had the administrators of the project or program known what should be specified as the objectives. The paper proposes various practical alternatives and/or their combinations as ways in which the objectives of a project or program can be identified, and the advantages and disadvantages of a given alternative evaluated. It concludes with practical guidelines to be followed by an evaluator, to avoid the project/program administrator's rejection of the objectives being evaluated.

The Problem of Poverty in Rural Villages in the North-East Region 99
Somnuk Tangcharoen

Poverty in the North-East region, a persistent and long-term problem of the country, has both direct and indirect effects on the population of this region as well as other regions in the country. The government and the private sector have made attempts to solve this problem throughout but the problem still remains. The weak point in attempts at solving this problem is the methodology for analysing poverty, which identifies the problem as arising from unfavourable circumstances and the lack of material well-being. Thus in order to solve the problem, various resources have been put into material infrastructure projects which are difficult to fulfill. The analysis has identified poverty as a macro-economic problem. For example, it groups the majority of rural villages as a poverty area, but it does not specify that the population in these villages are poor. Therefore, in order to solve the poverty problem, focus should be upon solving problems in this area as much as by distributing material wealth among the villages.

The Villages of Sustainable Agriculture (Minimizing Farmers' Migration to Cities)..... 121
Chairat Seneewong Na Ayuthaya, Sugunya Srakaew, Pittaya Siriwanpokaku,
Benjawan Sragnitara, Manop Kaewbumrung and Somkid Disthaporn

During 2-15 March 1995, five hundred and twenty seven farmers from four regions of a total of twenty-two provinces were interviewed to investigate their income, knowledge, attitudes and problems concerning the major question "What problems are to be solved?" Lack of water is the most serious constraint on an agricultural career. If the government could provide enough water supplies as well as organize an effective cooperatives system, farmers would be willing to settle down to permanent agricultural work. The idea to create villages of sustainable agriculture was originally initiated by establishing a case study village. The new concept of agricultural development initiated by His Majesty King Bhumipol will primarily be adopted for practice in the village. The most successful pattern as confirmed by experimental trials, then will be scaled up to several locations. For long term continued practice, the plan project will be expanded on a large scale as the so-called "Villages of Sustainable Agriculture". For starting a programme,

the authors suggest developing and combining all facilities that are available scattered among relevant institutes, to organize each assigned job according to each person's skill and experience, in order to work with the farmers at the site with the objectives of the project.