

รายงานการศึกษาส่วนบุคคล
(Individual Study)

เรื่อง การศึกษาความเป็นไปได้ในการให้เอกชนเช่าที่ดิน
และอาคารที่จอดยานยนต์ของกรุงเทพมหานคร
เพื่อนำไปบริหารจัดการให้บริการที่จอดรถและด้านอื่น ๆ

จัดทำโดย ว่าที่ ร.ต.อรรถพล กุลศิริพงษ์
ตำแหน่ง นักจัดการงานทั่วไปชำนาญการ
สังกัด กองรายได้ สำนักการคลัง

รายงานนี้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรม
หลักสูตรนักบริหารมหานครระดับต้น รุ่นที่ ๓๓
สถาบันพัฒนาข้าราชการกรุงเทพมหานคร
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑

๑. ชื่อเรื่อง การศึกษาความเป็นไปได้ในการให้เอกชนเช่าที่ดินและอาคารที่จอดยานยนต์ของ กรุงเทพมหานครเพื่อนำไปบริหารจัดการให้บริการที่จอดรถและด้านอื่น ๆ

๒. หลักการและเหตุผล

กรุงเทพมหานครได้จัดให้มีอาคารที่จอดยานยนต์ของกรุงเทพมหานครเป็นไปตามกฎหมาย พระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๒๘ มาตรา ๘๙(๙) มาตรา ๙๗ และมาตรา ๑๑๔ และข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง การเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการจอดยานยนต์ในอาคารที่จอดยานยนต์ของกรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๓๓ ข้อ ๔ และประกาศกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดขนาดและชนิดยานยนต์อัตราค่าธรรมเนียม หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการจอดยานยนต์ ในอาคารที่จอดยานยนต์ของกรุงเทพมหานครบริเวณตลาดยอด บางลำภู และบริเวณตลาดสวนมะลิ ถนนเฉลิมเขตร์ เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย โดยมีงานบริการที่จอดยานยนต์ กองรายได้ สำนักงานคลัง เป็นผู้บริหารจัดการอาคารที่จอดยานยนต์ของกรุงเทพมหานครโดยจัดเก็บค่าธรรมเนียมจอดยานยนต์ตามข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมจอดยานยนต์ในอาคารที่จอดยานยนต์ของกรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๓๓ และประกาศกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดขนาดและชนิดยานยนต์ อัตราค่าธรรมเนียม หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข ในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการจอดยานยนต์ในอาคารที่จอดยานยนต์ของกรุงเทพมหานคร โดยมีข้อมูลเบื้องต้นของอาคารฯ ทั้งสองแห่งดังนี้

๑. อาคารที่จอดยานยนต์ของกรุงเทพมหานครบริเวณตลาดยอด บางลำภู เขตพระนคร ตั้งอยู่บนที่ดินเนื้อที่ประมาณ ๗๐๐ ตารางวา ซึ่งเป็นที่ดินที่เวนคืนตามประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ ๖๐ ลงวันที่ ๒๙ มกราคม พ.ศ. ๒๕๑๕ ดำเนินการก่อสร้างเมื่อเดือนเมษายน พ.ศ. ๒๕๓๑ แล้วเสร็จประมาณต้นปี พ.ศ. ๒๕๓๓ ในวงเงินค่าก่อสร้างทั้งหมด ๔๑,๗๐๐,๐๐๐ บาท เปิดให้บริการตั้งแต่วันที่ ๑ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๓๓ และได้นำระบบควบคุมการจัดเก็บค่าธรรมเนียมจอดยานยนต์แบบอัตโนมัติมาใช้ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๔๖ โครงสร้างของอาคารฯ เป็นอาคารคอนกรีตเสริมเหล็ก สูง ๖ ชั้น มีชั้นใต้ดิน ๒ ชั้นขนาดกว้าง ๓๖.๔๕ เมตร ยาว ๕๕.๓๐ เมตร หลังคาเป็นดาดฟ้าคอนกรีตเสริมเหล็กเนื้อที่ทั้งหมด ๑๘,๑๔๑.๑๖๕ ตารางเมตร มีจำนวนช่องจอดยานยนต์โดยเป็นที่จอดรถยนต์ ๕๕๐ คันและจอดรถจักรยานยนต์ ๙๙ คันประเภทของยานยนต์ที่เข้าจอด มี ๒ ประเภท คือประเภทจอดชั่วคราวและประเภทจอดประจำ(รายเดือน) ปัจจุบันมียานยนต์ประเภทจอดประจำ ๔๕๐ คัน ที่เหลืออีก ๑๐๐ ช่องสำหรับจอดยานยนต์ประเภทจอดชั่วคราว

๒. อาคารที่จอดยานยนต์ของกรุงเทพมหานคร บริเวณตลาดสวนมะลิ ถนนเฉลิมเขตร์ เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย เดิมเป็นตลาด ต่อมากรุงเทพมหานครให้บริษัทอุทอง สวนมะลิ จำกัด ก่อสร้างอาคารที่จอดรถ ๘ ชั้น ครบกำหนดสัญญาเมื่อวันที่ ๙ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๔๗ กรุงเทพมหานครดำเนินการจัดเก็บค่าธรรมเนียมและติดตั้งระบบจัดเก็บแบบอัตโนมัติ ตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๕๖ ที่ดินที่ตั้งอาคารจอดรถ ๑ ไร่ ๒ งาน ๒ ตารางวา ลักษณะโครงสร้าง เป็นอาคารคอนกรีตเสริมเหล็ก ๘ ชั้น พื้นที่จอดรถ ๒๓,๙๑๐ ตารางเมตร ตั้งอยู่ในพื้นที่สีแดง พ.๓-๑๗ สร้างอาคารสูงไม่เกิน ๓๗ เมตร (๑๒ ชั้น) ใช้เป็นสถานที่เก็บสินค้าไม่ได้ จำนวนช่องจอดทั้งหมด ๕๒๘ ช่อง ปัจจุบันสามารถให้บริการจอดยานยนต์ได้เพียง ๔๒๖ คัน และทั้งหมดเป็นรถประเภทจอดประจำ จำนวน ๔๒๖ คัน (ประมาณ ๓๖๐ ราย)

เนื่องจาก ชั้น ๗ ข. และชั้น ๘ ข. ไม่สามารถให้จอดยานยนต์ได้ ด้วยเหตุเป็นพื้นที่ที่ผู้เช่าเดิมจัดทำเป็น สโมสรสนุกเกอร์และสถานบันเทิง ซึ่งปัจจุบันกรุงเทพมหานครยังมีได้ปรับปรุงให้เป็นที่จอดยานยนต์

ปัจจุบันอาคารฯ ได้เสื่อมสภาพและชำรุดตามกาลเวลา โดยสำนักการโยธาได้ประมาณการ ค่าใช้จ่ายการปรับปรุงอาคารที่จอดยานยนต์ของกรุงเทพมหานครบริเวณตลาดยอด บางลำพู เขตพระนคร เป็นเงิน ๕๓,๖๕๒,๕๐๐ บาท แยกเป็นซ่อมแซมส่วนที่ชำรุด ทาสี เปลี่ยนระบบน้ำดี-น้ำทิ้ง งบประมาณ โดยประมาณ ๔๕,๓๕๒,๕๐๐ บาท ระบบความปลอดภัยและระบบที่จอดรถยนต์ งบประมาณโดยประมาณ ๘,๓๐๐,๐๐๐ บาท และอาคารที่จอดยานยนต์ของกรุงเทพมหานคร บริเวณตลาดสวนมะลิ ถนนเฉลิมเขตร์ เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย เป็นเงิน ๘๓,๐๐๐,๐๐๐ บาท แยกเป็นซ่อมแซมส่วนที่ชำรุด ทาสี เปลี่ยนระบบ น้ำดี-น้ำทิ้ง งบประมาณโดยประมาณ ๗๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท ระบบความปลอดภัยและระบบที่จอดรถยนต์ งบประมาณโดยประมาณ ๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท

ดังนั้น หากกรุงเทพมหานครจะดำเนินการจัดเก็บค่าธรรมเนียมจอดยานยนต์ในอาคาร ดังกล่าวเองต่อไป จะต้องปรับปรุงอาคารที่จอดยานยนต์ฯ ด้านสาธารณูปโภค ความปลอดภัย และระบบ การจอด เพื่อสร้างความพึงพอใจให้กับประชาชน ซึ่งต้องใช้งบประมาณในการดำเนินการเป็นจำนวนมาก แต่ถ้าให้เอกชนเช่าที่ดินและอาคารที่จอดยานยนต์ฯ นำไปบริหารจัดการให้บริการที่จอดรถจ่ายค่าเช่าที่ไม่ ต่ำกว่าที่กรุงเทพมหานครจัดเก็บค่าธรรมเนียมเอง โดยผู้เช่าจะเป็นผู้ปรับปรุงอาคารดังกล่าว จะช่วยลด ภาระค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงอาคารที่จอดยานยนต์ของกรุงเทพมหานคร ด้านบุคลากรและการบริหาร จัดการด้านอื่น ๆ ทำให้มีระบบการให้บริการที่ทันสมัยส่งผลให้เกิดความพึงพอใจกับประชาชนผู้ใช้บริการ นอกจากนี้ยังเป็นการลดหรือเกี่ยอัตรากำลังข้าราชการผู้ปฏิบัติงานจัดเก็บค่าธรรมเนียมจอดยานยนต์ ไปปฏิบัติหน้าที่ในภารกิจอื่นซึ่งจะเป็นประโยชน์แก่กรุงเทพมหานครมากกว่าและป้องกันความเสี่ยงของ กรุงเทพมหานครในเรื่องการชดใช้กรณีทรัพย์สินหรือรถยนต์สูญหาย เพราะบริษัทฯ จะเป็นผู้รับผิดชอบ แทนกรุงเทพมหานคร

จึงควรทำการศึกษาความเป็นไปได้ในการให้เอกชนเช่าที่ดินและอาคารที่จอดยานยนต์ ของกรุงเทพมหานคร เพื่อนำไปบริหารจัดการให้บริการที่จอดรถและด้านอื่น ๆ อันเป็นการสร้าง มูลค่าเพิ่มให้แก่ทรัพย์สินของกรุงเทพมหานครและเป็นไปตามหลักการบริหารจัดการภาครัฐสมัยใหม่ที่ ให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วม ได้แก่ หลัก PPPs หรือ Public Private Partnerships คือ การร่วมลงทุน ระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนในกิจการของรัฐ โดยให้เอกชนร่วมลงทุนหรือเข้ามามีส่วนร่วมในการ ดำเนินการปรับปรุงบำรุงรักษา และการให้บริการตลอดระยะเวลาของสัญญา และภาคเอกชนอาจมีการ จ่ายส่วนแบ่งรายได้ให้ภาครัฐและสามารถเรียกเก็บค่าบริการจากผู้ใช้บริการอย่างไรก็ตามเมื่อสิ้นสุด สัญญาเอกชนต้องโอนคืนทรัพย์สินให้แก่กรุงเทพมหานคร PPPs เป็นการผสมผสานจุดแข็งระหว่าง ภาครัฐและเอกชนเพื่อลดข้อจำกัดต่างๆ นับเป็นสิ่งที่ทำให้ PPPs ได้รับความนิยมแพร่หลายไปทั่วโลก ผลสำเร็จของการดำเนินโครงการ PPPs จะช่วยเพิ่มคุณภาพและช่วยลดต้นทุนการดำเนินงานทั้งต่อรัฐ เอง และเอกชนผู้ร่วมลงทุน (win-win) หรือแม้แต่ประชาชนก็จะได้รับประโยชน์ในแง่ของการได้รับ บริการที่มีประสิทธิภาพ อีกทั้งเงินภาษีของประชาชนก็จะถูกใช้จ่ายอย่างเหมาะสม

๓. วัตถุประสงค์

๓.๑ เพื่อกรุงเทพมหานครมีแนวทางการบริหารจัดการอาคารจอดยานยนต์

๓.๒ เพื่อประชาชนผู้ใช้บริการได้รับความสะดวกและมีความพึงพอใจด้านระบบการจอดมากขึ้น

๔. เป้าหมาย

ผลการศึกษาความเป็นไปได้หรือแนวทางการให้เอกชนเช่าที่ดินและอาคารที่จอดยานยนต์ของกรุงเทพมหานคร เพื่อนำไปบริหารจัดการให้บริการที่จอดรถและด้านอื่น ๆ จำนวน ๑ ฉบับ

๕. ความรู้ที่นำมาใช้ในการจัดทำรายงานฯ

ในการจัดทำรายงานการศึกษาส่วนบุคคลนี้ ผู้จัดทำได้นำความรู้ทางวิชาการ (ทางด้านกฎหมายและระเบียบ) แนวคิด ทฤษฎี เครื่องมือทางการบริหาร และความรู้จากการเข้ารับการอบรมมาใช้ ดังนี้

๕.๑ ความรู้ทางวิชาการ (ทางด้านกฎหมายและระเบียบ)

๕.๑.๑ มาตรา ๙๖ แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๒๘ กำหนดว่าในกรณีจำเป็น กรุงเทพมหานครอาจมอบให้เอกชนกระทำกิจการ ซึ่งอยู่ในอำนาจหน้าที่ของกรุงเทพมหานครและเรียกเก็บค่าธรรมเนียม ค่าบริการหรือค่าตอบแทนที่เกี่ยวข้องแทนกรุงเทพมหานครได้ แต่ต้องได้รับความเห็นชอบจากสภากรุงเทพมหานคร และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยเสียก่อน หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการให้กระทำกิจการตามวรรคหนึ่งให้เป็นไปตามระเบียบกรุงเทพมหานคร ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากสภากรุงเทพมหานคร และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ดังนั้น การที่กรุงเทพมหานครได้จัดให้มีอาคารจอดรถ เปิดให้บริการโดยมีการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมขึ้น ซึ่งเป็นการดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ในการจัดทำบริการสาธารณะตามที่กำหนดไว้ในมาตรา ๘๙ (๙) ประกอบมาตรา ๑๑๔ แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๒๘ แล้ว ต่อมาประสงค์ที่จะให้เอกชนเช่าอาคารจอดรถดังกล่าวเพื่อดำเนินกิจการให้บริการที่จอดรถโดยเรียกเก็บค่าธรรมเนียม จึงมีลักษณะเป็นการให้เอกชนกระทำกิจการในอำนาจหน้าที่ของกรุงเทพมหานคร และเรียกเก็บค่าธรรมเนียม ค่าบริการหรือค่าตอบแทนที่เกี่ยวข้องแทนกรุงเทพมหานคร อันเข้าข่ายที่จะต้องดำเนินการให้เป็นไปตามมาตรา ๙๖ แห่งพระราชบัญญัติดังกล่าว

๕.๑.๒ มาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ได้กำหนดให้คำจำกัดความคำว่า

“กิจการของรัฐ” หมายถึง กิจการที่มีลักษณะอย่างใดอย่างหนึ่ง ได้แก่ กิจการที่ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หน่วยงานอื่นของรัฐ หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หน่วยใดหน่วยหนึ่งหรือหลายหน่วยรวมกันมีอำนาจหน้าที่ต้องทำตามกฎหมาย หรือกิจการที่จะต้องใช้ทรัพยากรธรรมชาติหรือทรัพย์สินของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หน่วยงานอื่นของรัฐ หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นหน่วยใดหน่วยหนึ่งหรือหลายหน่วยรวมกัน

“ร่วมลงทุน” หมายความว่า ร่วมลงทุนกับเอกชนไม่ว่าโดยวิธีใด หรือมอบให้เอกชนลงทุนแต่ฝ่ายเดียว โดยวิธีการอนุญาต หรือให้สัมปทาน หรือให้สิทธิไม่ว่าในลักษณะใด

ดังนั้น กรณีที่กรุงเทพมหานครให้เอกชนเช่าทรัพย์สิน คือ ตัวอาคารจอดยานยนต์ฯ เพื่อดำเนินกิจการเกี่ยวกับที่จอดรถ ถือเป็นการให้สิทธิเอกชนเข้ามาลงทุนโดยเข้าใช้ประโยชน์ในอาคารจอดยานยนต์ฯ ซึ่งเป็นทรัพย์สินของกรุงเทพมหานครมีลักษณะเป็นการร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ ตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ที่จะต้องทำการคำนวณมูลค่าของโครงการฯ เพื่อพิจารณาดำเนินการให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และขั้นตอนของกฎหมาย

๕.๑.๓ ข้อ ๔ ระเบียบกรุงเทพมหานครว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการในการคัดเลือกเอกชนเพื่อให้สิทธิกระทำกิจการที่ใช้ทรัพย์สินของกรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๖๑ ได้กำหนดให้คำจำกัดความคำว่า

“ให้สิทธิ” หมายความว่า การให้สิทธิกระทำกิจการที่ใช้ทรัพย์สินของกรุงเทพมหานคร และเป็นการร่วมลงทุนตามกฎหมายว่าด้วยการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ

๕.๒ แนวคิดและทฤษฎี

๕.๒.๑ PPPs หรือ Public Private Partnerships คือ การร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนในกิจการของรัฐ โดยให้เอกชนร่วมลงทุนหรือเข้ามีส่วนร่วมในการดำเนินการปรับปรุงบำรุงรักษา และการให้บริการตลอดระยะเวลาของสัญญา และภาคเอกชนอาจมีการจ่ายส่วนแบ่งรายได้ให้ภาครัฐและสามารถเรียกเก็บค่าบริการจากผู้ใช้บริการอย่างไรก็ตามเมื่อสิ้นสุดสัญญาเอกชนต้องโอนคืนทรัพย์สินให้แก่กรุงเทพมหานคร PPPs เป็นการผสมผสานจุดแข็งระหว่างภาครัฐและเอกชนเพื่อลดข้อจำกัดต่างๆ นับเป็นสิ่งที่ทำให้ PPPs ได้รับความนิยมแพร่หลายไปทั่วโลก ผลสำเร็จของการดำเนินโครงการ PPPs จะช่วยเพิ่มคุณภาพและช่วยลดต้นทุนการดำเนินงานทั้งต่อรัฐเอง และเอกชนผู้ร่วมลงทุน (win-win) หรือแม้แต่ประชาชนก็จะได้รับประโยชน์ในแง่ของการได้รับบริการที่มีประสิทธิภาพ อีกทั้งเงินภาษีของประชาชนก็จะถูกใช้จ่ายอย่างเหมาะสม

การร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน หรือ Public Private Partnerships (PPPs) เป็นนโยบายที่รัฐบาลให้ความสนใจเป็นพิเศษ ซึ่งคิดเป็นกว่า ๒๐% ของแผนลงทุนโครงสร้างพื้นฐานทั้งหมด PPPs เป็นการร่วมกันพัฒนาและให้บริการสาธารณะของภาครัฐและเอกชน ซึ่งบริษัทเอกชนอาจเป็นผู้ให้บริการ บริหารระบบ หรือก่อสร้างงานโยธาก็ได้ โดยทั้งสองฝ่ายจะมีการจัดสรรผลประโยชน์และความเสี่ยงร่วมกัน ทั้งที่เป็นรูปแบบ (๑) Net Cost คือเอกชนได้รับสิทธิในการจัดเก็บรายได้ และจัดสรรผลตอบแทนบางส่วนให้แก่ภาครัฐตามข้อตกลง ซึ่งเอกชนจะต้องรับความเสี่ยงจากผลดำเนินงานทั้งหมด หรือ (๒) Gross Cost ภาครัฐจัดเก็บรายได้ทั้งหมด และชดเชยค่าตอบแทนให้บริษัทเอกชนตามค่าใช้จ่ายสำหรับการดำเนินงาน (Full Operating Cost) แบบคงที่ (Fixed Payments)

PPPs ถูกนำมาใช้แพร่หลายมากขึ้นในหลายประเทศคือ การลงทุนรูปแบบ PPPs ช่วยลดภาระงบประมาณและการก่อหนี้สาธารณะของรัฐบาลได้ เพราะการลงทุนขนาดใหญ่ต้องใช้เงินมูลค่ามหาศาล หากให้รัฐดำเนินการโดยลำพังอาจเกิดขึ้นได้ยากโดยเฉพาะเมื่อประเทศประสบกับภาระหนี้เงินกู้เดิม และภาระด้านสวัสดิการสังคมที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ การเปิดโอกาสให้เอกชนเข้ามาร่วมลงทุน ยังเป็นการสร้างกลไกการแข่งขัน ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพของบริการสาธารณะที่ประชาชนได้รับอีกด้วย ยกตัวอย่างประสบการณ์ต่างประเทศ กรณีของรัฐบาลอังกฤษให้สิทธิเอกชนลงทุนในโรงเรียนหรือโรงพยาบาล ผ่านโครงการ Private Finance Initiative (PFI) ซึ่งพบว่าเอกชนสามารถบริหารจัดการได้ดีกว่ากรณีที่รัฐเป็นผู้ดำเนินการเอง โดยกว่า ๘๙% ของโครงการส่งมอบได้ตามกำหนดเวลา และ ๘๑% เป็นที่พึงพอใจของประชาชน หรือกรณีของสหรัฐอเมริกา ที่กระทรวงคมนาคมร่วมกับบริษัทเทคโนโลยีเอกชน ลงทุนในโครงการก่อสร้างทางเท้า Kinetic Pavers แปลงพลังงานจากการเดินบนถนนเป็นพลังงานไฟฟ้า จะเห็นได้ว่าการดึงความเชี่ยวชาญเฉพาะทาง และเทคโนโลยีของเอกชนมาช่วยก่อให้เกิดนวัตกรรมใหม่ๆ ได้อีกด้วยแม้ประโยชน์จากการลงทุนรูปแบบ PPPs จะมีค่อนข้างมาก แต่ในทางปฏิบัติ โครงการเหล่านี้เกิดขึ้นได้ยาก เพราะเป้าหมายของรัฐบาลคือการให้บริการสาธารณะต่างกับเอกชนที่มุ่งแสวงหากำไร จากการศึกษาของ IMF พบว่า โครงการ PPPs

กว่า ๕๕% ต้องมีการเจรจาทำสัญญาใหม่ และในหลายประเทศยังพบว่าความซับซ้อนและความไม่แน่นอนของ PPPs มักลงเอยด้วยความล้มเหลวและทิ้งภาระให้กับรัฐบาล เช่น โครงการลงทุนทางถนนที่ใหญ่ที่สุดในโลกของประเทศเม็กซิโกปี ๑๙๙๐ ที่ผู้รับสัมปทานไม่สามารถบริหารต้นทุนและความเสี่ยงได้ การก่อสร้างเกิดความล่าช้าและขาดทุนจนรัฐบาลต้องช่วยเหลือและรับภาระหนี้สินอีกกว่า ๕ พันล้านเหรียญสหรัฐ เป็นต้น

การทำโครงการ PPPs ให้สำเร็จไม่ใช่เรื่องง่าย สิ่งสำคัญที่สุดคือการหาสมดุล ระหว่าง (๑) เงื่อนไขการร่วมทุนที่มุ่งใจต่อภาครัฐกิจ ทั้งผลตอบแทนที่ชัดเจน กฎระเบียบที่กระชับ และกระบวนการที่รวดเร็ว เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและดึงดูดให้เกิดการลงทุนของเอกชนในโครงการใหม่ๆ และ (๒) การจัดทำโครงการที่รัดกุม ตอบโจทย์การให้บริการสาธารณะของภาครัฐ โดยเฉพาะการศึกษาผลดีผลเสียอย่างรอบด้าน ให้ได้ต้นทุนการลงทุนที่ต่ำและคุณภาพบริการที่สูง เช่น ในอังกฤษต้องมีการวิเคราะห์ความคุ้มค่าของ PPPs เทียบกับการลงทุนโดยรัฐบาลเอง ความพร้อมของผู้รับสัมปทาน รวมถึงมีการเปิดเผยผลการดำเนินงานต่อสาธารณชน

สำหรับประเทศไทย การลงทุนรูปแบบ PPPs ยังมีสัดส่วนน้อยเพียง ๒% ของการลงทุนทั้งหมด ส่วนหนึ่งเพราะกฎหมายร่วมทุนยังกำหนดขั้นตอนไว้ค่อนข้างละเอียด ประกอบกับเอกชนก็ยังขาดความเชื่อมั่นในการร่วมทุนกับรัฐ ขณะที่ผลลัพธ์ของโครงการที่ผ่านมาก็ยังไม่สามารถพิสูจน์ให้เห็นความสำเร็จได้นัก แม้บางโครงการจะถือได้ว่าประสบความสำเร็จ เช่น การให้เอกชนร่วมลงทุนเป็นผู้ผลิตไฟฟ้ากับการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทยที่มีส่วนช่วยให้รัฐบาลประหยัดงบประมาณได้จำนวนหนึ่ง แต่หลายโครงการยังมีปัญหาและมีผลประกอบการขาดทุน เช่น โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงที่ผลประกอบการต่ำกว่าที่คาดการณ์ไว้ในตอนแรกมาก ซึ่งท้ายที่สุดรัฐจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบความเสียหายทั้งหมดช่วงที่ผ่านมารัฐบาลมีความพยายามในการปรับปรุงเงื่อนไขการลงทุนรูปแบบ PPPs ให้เอื้อและมุ่งใจต่อภาครัฐกิจมากขึ้น ทั้งการปฏิรูปกฎหมายใหม่ การจัดตั้งคณะกรรมการร่วมลงทุนเพื่อดูแลภาพรวมและพิจารณาอนุมัติโครงการ ตลอดจนการเร่งรัดกระบวนการ PPPs Fast Track ที่ลดระยะเวลาพิจารณาต่ำกว่า ๑ ปี ซึ่งปัจจุบันได้อนุมัติไปแล้วทั้งสิ้น ๕ โครงการ ได้แก่ รถไฟฟ้าสายสีชมพู สายสีเหลือง สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย และมอเตอร์เวย์อีก ๒ สาย แต่สิ่งสำคัญนอกเหนือจากการเพิ่มปริมาณการลงทุน คือการเพิ่มคุณภาพและประสิทธิภาพการดำเนินงานด้วยเช่นกัน โดยสิ่งที่รัฐอาจทำได้เพิ่มเติมคือการกำหนดตัวชี้วัดการดำเนินงานและการติดตามประเมินผลอย่างต่อเนื่อง เพื่อลดความเสี่ยงจากการมุ่งแสวงหากำไรของบริษัทเอกชนจนอาจละเลยคุณภาพของบริการสาธารณะและโครงสร้างพื้นฐาน นอกจากนี้ การคัดเลือกโครงการ PPPs ต้องศึกษาความคุ้มค่าในระยะยาวอย่างรอบคอบ เพราะ PPPs อาจไม่สามารถตอบโจทย์ทุกโครงการลงทุนของรัฐได้เสมอไป

PPPs คงเป็นกลยุทธ์ใหม่ของรูปแบบการลงทุนที่เกิดขึ้นได้ไม่ง่าย แต่หากการขับเคลื่อนนโยบายของรัฐมุ่งผลในระยะยาวและเป็นรูปธรรมจริง ก็จะก่อให้เกิดประโยชน์สูงต่อทั้งการลงทุนของประเทศต่อประชาชน และต่อประเทศชาติโดยรวมอย่างแท้จริง

กรุงเทพมหานครได้ดำเนินการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน หรือ Public Private Partnerships (PPPs) โดยได้ให้เอกชนเข้ามาบริหารจัดการโรงฆ่าสัตว์ กทม. และเปิดประมูลทรัพย์สินโรงฆ่าสัตว์ กทม. เขตหนองแขม บนพื้นที่ ๕๐ ไร่ บริเวณถนนพุทธมณฑลสาย ๓ แขวงหนองค้างพลู เขตหนองแขม และตั้งอยู่ใกล้แหล่งเลี้ยงสุกร โค กระบือ (จังหวัดนครปฐม ราชบุรี เพชรบุรี และกาญจนบุรี) แบ่งเป็น โรงผลิตโค-กระบือ และโรงผลิตสุกร โดยอาคารและสิ่งปลูกสร้างถูกออกแบบมาอย่างเหมาะสม

ตามหลักสากลและหลักฮาลาล เช่นเดียวกับการรักษาสภาพแวดล้อม เฉพาะโรงฆ่าโค-กระบือ บริษัท อินชา ๗๘๖ จำกัด ชนะการประมูลโดยเสนอเข้าโรงฆ่าโค-กระบือ เดือนละ ๕๓๐,๐๐๐ บาท ระยะเวลาเช่า ๑๕ ปี โดย ๑ ปี ๖ เดือนแรก ยกเว้นค่าเช่าเพื่อซ่อมบำรุงอาคาร เครื่องจักร และอุปกรณ์ พร้อมทดลองเดินระบบ เนื่องจากโรงฆ่าโค-กระบือ ก่อสร้างมาตั้งแต่ปี ๒๕๔๗ และถูกทิ้งร้างไม่มีการใช้งานสำหรับกำลังผลิตซากโค-กระบือ วันละ ๑๐๐ ตัว

ส่วนโรงฆ่าสุกรสามารถผลิตซากสุกรได้วันละ ๒,๐๐๐ ตัว ปัจจุบันอยู่ระหว่างเตรียมประกวดราคาใช้หลักเกณฑ์เดียวกับโรงฆ่าโค-กระบือ ระยะเวลาสัญญาเช่า ๑๕ ปี แต่จะยกเว้นค่าเช่าใน ๒๔ เดือนแรก เพื่อให้อาคารและเครื่องจักร เนื่องจากโรงฆ่าสุกรมีขนาดพื้นที่และสายพานการผลิตยาวกว่าโรงฆ่าโค-กระบือ คาดจะได้บริษัทภายในปีนี้

การที่กรุงเทพมหานครจะให้เอกชนเช่าที่ดินและอาคารที่จอดยานยนต์ของกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นทรัพย์สินของกรุงเทพมหานครเพื่อนำไปบริหารจัดการให้บริการที่จอดรถและด้านอื่น ๆ จึงเป็นเรื่องที่สามารถดำเนินการได้เช่นกัน

๕.๒.๒ การวิเคราะห์ SWOT (SWOT Analysis)

SWOT Analysis เป็นการวิเคราะห์สภาพองค์กร หรือหน่วยงานในปัจจุบัน เพื่อค้นหาจุดแข็ง จุดเด่น จุดด้อย หรือสิ่งที่อาจเป็นปัญหาสำคัญในการดำเนินงานสู่สภาพที่ต้องการในอนาคต

SWOT เป็นตัวย่อที่มีความหมายดังนี้

Strengths - จุดแข็งหรือข้อได้เปรียบ

Weaknesses - จุดอ่อนหรือข้อเสียเปรียบ

Opportunities - โอกาสที่จะดำเนินการได้

Threats - อุปสรรค ข้อจำกัด หรือปัจจัยที่คุกคามการดำเนินงานขององค์กร

หลักการสำคัญของ SWOT ก็คือการวิเคราะห์โดยการสำรวจจากสภาพการณ์ ๒ ด้าน คือ สภาพการณ์ภายในและสภาพการณ์ภายนอก ดังนั้นการวิเคราะห์ SWOT จึงเรียกได้ว่าเป็น การวิเคราะห์สภาพการณ์ (Situation Analysis) ซึ่งเป็นการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน เพื่อให้รู้ตนเอง (รู้เรา) รู้จักสภาพแวดล้อม (รู้เขา) ชัดเจน และวิเคราะห์โอกาส-อุปสรรค การวิเคราะห์ปัจจัยต่างๆ ทั้งภายนอกและภายในองค์กร ซึ่งจะช่วยให้ผู้บริหารขององค์กรทราบถึงการเปลี่ยนแปลงต่างๆ ที่เกิดขึ้นภายนอกองค์กร ทั้งสิ่งที่ได้เกิดขึ้นแล้วและแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงในอนาคต รวมทั้งผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงเหล่านี้ที่มีต่อองค์กรธุรกิจ และจุดแข็ง จุดอ่อน และความสามารถ ด้านต่าง ๆ ที่องค์กรมีอยู่ ซึ่งข้อมูลเหล่านี้จะเป็นประโยชน์อย่างมากต่อการกำหนดวิสัยทัศน์ การกำหนดกลยุทธ์และการดำเนินตามกลยุทธ์ขององค์กรระดับองค์กรที่เหมาะสมต่อไป

ประโยชน์ของการวิเคราะห์ SWOT การวิเคราะห์ SWOT เป็นการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมต่าง ๆ ทั้งภายนอกและภายในองค์กร ซึ่งปัจจัยเหล่านี้แต่ละอย่างจะช่วยให้เข้าใจได้ว่ามีอิทธิพลต่อผลการดำเนินงานขององค์กรอย่างไร จุดแข็งขององค์กรจะเป็นความสามารถภายในที่ถูกใช้ประโยชน์เพื่อการบรรลุเป้าหมาย ในขณะที่จุดอ่อนขององค์กรจะเป็นคุณลักษณะภายในที่อาจจะทำลายผลการดำเนินงานโอกาสทางสภาพแวดล้อมจะเป็นสถานการณ์ที่ให้โอกาสเพื่อการบรรลุเป้าหมายขององค์กรในทางกลับกันอุปสรรคทางสภาพแวดล้อมจะเป็นสถานการณ์ที่ขัดขวางการบรรลุเป้าหมายขององค์กร

ผลจากการวิเคราะห์ SWOT นี้จะใช้เป็นแนวทางในการกำหนดวิสัยทัศน์ การกำหนดกลยุทธ์เพื่อให้องค์กรเกิดการพัฒนาไปในทางที่เหมาะสม

ขั้นตอน / วิธีการดำเนินการทำ SWOT Analysis การวิเคราะห์ SWOT จะครอบคลุมขอบเขตของปัจจัยที่กว้างด้วยการระบุจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคขององค์กร ทำให้มีข้อมูลในการกำหนดทิศทางหรือเป้าหมายที่จะถูกสร้างขึ้นมาจากจุดแข็งขององค์กร และแสวงหาประโยชน์จากโอกาสทางสภาพแวดล้อม และสามารถกำหนดกลยุทธ์ที่มุ่งเอาชนะอุปสรรคทางสภาพแวดล้อมหรือลดจุดอ่อนขององค์กรให้มน้อยที่สุดได้ ภายใต้การวิเคราะห์ SWOT นั้น จะต้องวิเคราะห์ทั้งสภาพแวดล้อมภายในและภายนอกองค์กรโดยมีขั้นตอนดังนี้

๑. การประเมินสภาพแวดล้อมภายในองค์กรจะเกี่ยวกับการวิเคราะห์และพิจารณาทรัพยากรและความสามารถภายในองค์กรทุก ๆ ด้าน เพื่อที่จะระบุจุดแข็งและจุดอ่อนขององค์กร แหล่งที่มาเบื้องต้นของข้อมูลเพื่อการประเมินสภาพแวดล้อมภายใน คือระบบข้อมูลเพื่อการบริหาร ที่ครอบคลุมทุกด้าน ทั้งในด้านโครงสร้างระบบ ระเบียบ วิธีปฏิบัติงาน บรรยากาศในการทำงานและทรัพยากรในการบริหาร (คน เงิน วัสดุ การจัดการ)รวมถึงการพิจารณาผลการดำเนินงานที่ผ่านมา ขององค์กรเพื่อที่จะเข้าใจสถานการณ์และผลกลยุทธ์ก่อนหน้านี้ด้วย

- จุดแข็งขององค์กร (S-Strengths) เป็นการวิเคราะห์ปัจจัยภายในจากมุมมองของผู้ที่อยู่ภายในองค์กรนั่นเอง ว่าปัจจัยใดภายในองค์กรที่เป็นข้อได้เปรียบหรือจุดเด่นขององค์กรที่องค์กรควรนำมาใช้ในการพัฒนาองค์กรได้ และควรดำรงไว้เพื่อการเสริมสร้างความเข้มแข็งขององค์กร

- จุดอ่อนขององค์กร (W-Weaknesses) เป็นการวิเคราะห์ ปัจจัยภายในจากมุมมองของผู้ที่อยู่ภายในจากมุมมองของผู้ที่อยู่ภายในองค์กรนั้นๆ เองว่าปัจจัยภายในองค์กรที่เป็นจุดด้อยข้อเสียเปรียบขององค์กรที่ควรปรับปรุงให้ดีขึ้นหรือจัดให้หมดไป อันจะเป็นประโยชน์ต่อองค์กร

๒. การประเมินสภาพแวดล้อมภายนอกภายใต้การประเมินสภาพแวดล้อมภายนอกองค์กรนั้น สามารถค้นหาโอกาสและอุปสรรคทางการดำเนินงานขององค์กรที่ได้รับผลกระทบจากสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจทั้งในและระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการดำเนินงานขององค์กร เช่น อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจ นโยบาย การเงิน การงบประมาณ สภาพแวดล้อมทางสังคม เช่น ระดับการศึกษาและอัตราผู้หนึ่งสี่ของประชาชน การตั้งถิ่นฐานและการอพยพของประชาชนลักษณะชุมชนชนบทธรรมนิยมประเพณี ค่านิยม ความเชื่อและวัฒนธรรม สภาพแวดล้อมทางการเมือง เช่น พระราชบัญญัติ พระราชกฤษฎีกา มติคณะรัฐมนตรี และสภาพแวดล้อมทางเทคโนโลยี หมายถึงกรรมวิธีใหม่ ๆ และพัฒนาการทางด้านเครื่องมืออุปกรณ์ที่จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการผลิตและให้บริการ

- โอกาสทางสภาพแวดล้อม (O-Opportunities) เป็นการวิเคราะห์ว่าปัจจัยภายนอกองค์กร ปัจจัยใดที่สามารถส่งผลกระทบต่อประโยชน์ ทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อการดำเนินการขององค์กรในระดับมหภาค และองค์กรสามารถฉกฉวยข้อดีเหล่านี้มาเสริมสร้างให้หน่วยงานเข้มแข็งขึ้นได้

- อุปสรรคทางสภาพแวดล้อม (T-Threats) เป็นการวิเคราะห์ว่าปัจจัยภายนอกองค์กร ปัจจัยใดที่สามารถส่งผลกระทบต่อในระดับมหภาค ในทางที่จะก่อให้เกิดความเสียหายทั้งทางตรง และทางอ้อม ซึ่งองค์กรจำเป็นต้องหลีกเลี่ยงหรือปรับสภาพองค์กรให้มีความแข็งแกร่งพร้อมที่จะเผชิญแรงกระทบดังกล่าวได้

จากการวิเคราะห์ระบบงานของงานบริการที่จอดยานยนต์ กองรายได้ สำนักการคลัง เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ในการให้เอกชนเช่าที่ดินและอาคารที่จอดยานยนต์ของกรุงเทพมหานคร โดยนำไปบริหารจัดการให้บริการที่จอดรถและด้านอื่น ๆ พบว่า

๑. ปัจจัยภายใน

๑.๑ จุดแข็ง (Strengths)

- ผู้บริหารมีนโยบายให้เอกชนเช่าที่ดินและอาคารที่จอดยานยนต์ของกรุงเทพมหานคร เพื่อนำไปบริหารจัดการให้บริการที่จอดรถและด้านอื่น ๆ
- ลดภาระค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงอาคารที่จอดยานยนต์ของกรุงเทพมหานคร ด้านบุคลากรและการบริหารจัดการด้านอื่น ๆ
- ลดหรือเกลี้ยอัตราค่าล้างชำระค่ารถผู้ปฏิบัติงานจัดเก็บค่าธรรมเนียมจอดยานยนต์ไปปฏิบัติหน้าที่ในภารกิจอื่นซึ่งจะเป็นประโยชน์แก่กรุงเทพมหานครมากกว่า
- ป้องกันความเสี่ยงของกรุงเทพมหานครในเรื่องการชดใช้กรณีทรัพย์สินหรือรถยนต์สูญหาย เพราะบริษัทฯ จะเป็นผู้รับผิดชอบแทนกรุงเทพมหานคร

๑.๒ จุดอ่อน (Weaknesses)

- บุคลากรไม่มีความรู้เกี่ยวกับการให้เอกชนเช่าที่ดินและอาคารที่จอดยานยนต์ของกรุงเทพมหานคร
- เจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติหน้าที่จัดเก็บค่าธรรมเนียมที่จอดยานยนต์ ณ อาคารจอดยานยนต์เสียขวัญกำลังใจในการปฏิบัติงาน

๒. ปัจจัยภายนอก

๒.๑ โอกาส (Opportunities)

- รัฐบาลมีนโยบายเรื่องการลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน หรือ Public Private Partnerships (PPPs)

๒.๒ อุปสรรค (Threats) เป็นการวิเคราะห์ว่าปัจจัยภายนอกองค์กร

- มีความเสี่ยงจากการมุ่งแสวงหากำไรของบริษัทเอกชนจนอาจละเลยคุณภาพของบริการสาธารณะ

เมื่อพิจารณาและประเมินจากจุดแข็งและโอกาสขององค์กรแล้ว ปรากฏว่าปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกสอดคล้องกันไปในทิศทางบวกอย่างมาก ส่วนจุดอ่อนและอุปสรรคมีผลกระทบต่อองค์การบ้างแต่ไม่รุนแรงมากนัก สามารถแก้ปัญหาได้ จึงเป็นแนวทางที่เป็นประโยชน์ต่อกรุงเทพมหานครลดค่าใช้จ่ายสอดคล้องกับรัฐบาลมีนโยบายให้เอกชนร่วมลงทุนในบริการสาธารณะ จึงควรมีการศึกษาความเป็นไปได้ในการให้เอกชนเช่าที่ดินและอาคารที่จอดยานยนต์ของกรุงเทพมหานคร เพื่อนำไปกำหนดกรอบและแนวทางการบริหารจัดการให้บริการที่จอดรถและด้านอื่น ๆ

๖. กรอบแนวทางการดำเนินการและผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง

๑. ศึกษาข้อกำหนด ระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งของกรุงเทพมหานครและหน่วยงานอื่น

๒. ศึกษาวิเคราะห์ถึงความเป็นไปได้ ข้อดี ข้อเสีย ของการดำเนินการให้เอกชนเช่า รวมถึงตัวอย่างอื่นที่ได้ดำเนินในลักษณะเดียวกัน ปัญหาอุปสรรคต่าง ๆ งบประมาณ

๓. แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อศึกษาความเป็นไปได้หรือแนวทางการให้เอกชนเช่าที่ดินและอาคารที่จอดยานยนต์ของกรุงเทพมหานคร เพื่อนำไปบริหารจัดการให้บริการที่จอดรถและด้านอื่น ๆ โดยดำเนินการศึกษาให้เป็นไปตามระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ข้อดี ข้อเสีย ผลประโยชน์ตอบแทนที่กรุงเทพมหานครจะได้รับ พร้อมกำหนดเนื้องานที่ให้ผู้เช่าดำเนินการปรับปรุงและซ่อมแซมอาคารฯ และติดตั้งระบบการจอดที่ทันสมัย ประกอบด้วย

๓.๑ รองผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร	ที่ปรึกษาคณะทำงาน
๓.๒ รองปลัดกรุงเทพมหานคร	ประธานคณะทำงาน
๓.๓ ผู้อำนวยการสำนักการคลัง	คณะทำงาน
๓.๔ ผู้อำนวยการสำนักการจราจรและขนส่ง	คณะทำงาน
๓.๕ ผู้อำนวยการสำนักอนามัย	คณะทำงาน
๓.๖ รองผู้อำนวยการสำนักการคลัง	คณะทำงาน
๓.๗ ผู้อำนวยการสำนักงานกฎหมายและคดี	คณะทำงาน
๓.๘ ผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง	คณะทำงาน
๓.๙ ผู้อำนวยการกองรายได้	คณะทำงาน
๓.๑๐ หัวหน้าฝ่ายวิชาการ กองรายได้	คณะทำงาน
๓.๑๑ หัวหน้าฝ่ายนิติการและระเบียบ กองรายได้	คณะทำงาน
๓.๑๒ หัวหน้างานบริการที่จอดยานยนต์	คณะทำงาน
	และเลขานุการ
๓.๑๓ เจ้าพนักงานจัดเก็บรายได้ชำนาญงาน	คณะทำงาน
	และผู้ช่วยเลขานุการ
๓.๑๔ เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน	คณะทำงาน
	และผู้ช่วยเลขานุการ

๔. ศึกษา สํารวจ รวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการให้เอกชนเช่าที่ดินและอาคารที่จอดยานยนต์ของกรุงเทพมหานคร รวมทั้งวิเคราะห์เพื่อนำเสนอคณะทำงานประกอบการพิจารณาในการศึกษาความเป็นไปได้ฯ

๕. ดำเนินการตามที่ประชุมคณะทำงานมอบหมายในฐานะฝ่ายเลขานุการ และจัดทำร่างผลการศึกษาความเป็นไปได้ฯ เสนอต่อที่ประชุม

๖. นำเสนอผลการศึกษาความเป็นไปได้หรือแนวทางการให้เอกชนเช่าที่ดินและอาคารที่จอดยานยนต์ของกรุงเทพมหานคร เพื่อนำไปบริหารจัดการให้บริการที่จอดรถและด้านอื่น ๆ ที่คณะทำงานให้ความเห็นชอบ เสนอต่อผู้บริหารกรุงเทพมหานคร

๗. ระยะเวลาการดำเนินการ

ตั้งแต่วันที่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๖๑ ถึงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๑

ลำดับ	ขั้นตอนการศึกษาความเป็นไปได้ ในการให้เอกชนเช่าที่ดินและ อาคารที่จอดยานยนต์ฯ	เดือน		
		กรกฎาคม	สิงหาคม	กันยายน
๑	แต่งตั้งคณะทำงานฯ	↔		
๒	คณะทำงานประชุมหารือวางกรอบ แนวทาง		↔	
๓	คณะทำงานประชุมพิจารณา		↔	
๔	คณะทำงานจัดทำผลการศึกษา เสนอผู้บริหารกรุงเทพมหานคร			↔

๘. งบประมาณ

ไม่ใช้งบประมาณในการดำเนินการ

๙. แนวทางการติดตามและประเมินผล

๙.๑ ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ระดับผลผลิต (Output) ได้ผลการศึกษาความเป็นไปได้หรือแนวทางการให้เอกชนเช่าที่ดินและอาคารที่จอดยานยนต์ของกรุงเทพมหานคร เพื่อนำไปบริหารจัดการให้บริการที่จอดรถและด้านอื่น ๆ จำนวน ๑ ฉบับ

- ระดับผลลัพธ์ (Outcome) กรุงเทพมหานครได้นำผลการศึกษาฯ ไปสู่การปฏิบัติหรือนำไปใช้ประโยชน์ด้านอื่น ๆ

๙.๒ วิธีการ/เครื่องมือที่ใช้ในการติดตามและการประเมินผล (สำเร็จ)

- แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อศึกษาความเป็นไปได้หรือแนวทางการให้เอกชนเช่าที่ดินและอาคารที่จอดยานยนต์ของกรุงเทพมหานคร เพื่อนำไปบริหารจัดการให้บริการที่จอดรถและด้านอื่น ๆ

- จัดทำผลการศึกษาความเป็นไปได้หรือแนวทางการให้เอกชนเช่าที่ดินและอาคารที่จอดยานยนต์ของกรุงเทพมหานคร เพื่อนำไปบริหารจัดการให้บริการที่จอดรถและด้านอื่น ๆ จำนวน ๑ ฉบับ และนำเสนอผลการศึกษาต่อผู้บริหารกรุงเทพมหานคร

๑๐. ข้อเสนอแนะ

ควรศึกษาความเป็นไปได้ในการให้เอกชนดำเนินการกิจอื่น ๆ ที่อยู่ในอำนาจหน้าที่ของกรุงเทพมหานครแทนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการและแก้ไขปัญหาของเมือง