

บทที่ 1

บทนำ

1. ที่มาและความสำคัญของสภาพปัญหา

ประเทศไทยเป็นประเทศเกษตรกรรมมาแต่เดิม หากแต่ต้องการพัฒนาประเทศเข้าสู่ความทันสมัย (Modernization) เพื่อให้เกิดความเจริญก้าวหน้าเท่าเทียมนานาอารยประเทศทั้งหลายในโลก จึงจำเป็นต้องรับเอาเทคโนโลยีอุตสาหกรรม มีการระดมทุนจากต่างชาติ ตลอดจนยอมรับวัฒนธรรมตะวันตกที่หลั่งไหลเข้ามาอย่างรวดเร็ว ในยุคโลกไร้พรมแดน (Non-boundary countries) นี้ทำให้ประเทศไทยเปลี่ยนสภาพ กลายเป็นประเทศอุตสาหกรรมตามแบบประเทศตะวันตก (Westernization) ภายในเวลาอันรวดเร็ว เศรษฐกิจไทยเติบโตขึ้น ประเทศไทยพุ่งเพื่อ ร่ำรวย ธุรกิจทั้งสังหาริมทรัพย์และอสังหาริมทรัพย์เกิดขึ้นอย่างมากมาย ตามนโยบาย “เปลี่ยนสนามรบให้เป็นสนามการค้า” ในยุคของรัฐบาล ฯพลฯ พลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ

เศรษฐกิจไทยดูเหมือนพุ่งขึ้นถึงจุดสูงสุด เมื่อระหว่าง พ.ศ. 2531 - 2533 ค่าเงินบาทแข็งตัว มีการหลั่งไหลของเงินทุนจากต่างชาติเข้ามาอย่างมากมาย สถาบันทางการเงินให้เงินกู้เพื่อธุรกิจต่างๆ จนระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานของชาติ (Infrastructure) ไม่สามารถรองรับความเจริญได้ทัน เนื่องจากมีการหลั่งไหลของแรงงานจากชนบทเข้าสู่เมืองเป็นจำนวนมาก เหตุผลสำคัญประการหนึ่งคือ การดำเนินนโยบายบริหารงานของหน่วยงานที่ให้บริการด้านสาธารณูปโภคพื้นฐานเหล่านี้ คือ รัฐวิสาหกิจ ซึ่งเป็นองค์กรของรัฐ มีการบริหารงานที่ซับซ้อน องค์กรใหญ่ มักดำเนินการล่าช้า รวมทั้งจุดมุ่งหมายหลักในการดำเนินการมิได้หวังผลกำไร ทำให้การทำงานขาดประสิทธิภาพ ไม่สามารถตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างเต็มที่

กระทั่งเกิดปัญหาเศรษฐกิจตกต่ำทั่วโลกขึ้น เมื่อปลายปี 2539 ที่ผ่านมา ประเทศไทยเป็นอีกประเทศหนึ่งที่ได้รับผลกระทบอย่างรุนแรงเช่นกัน ค่าเงินบาทตกต่ำ เกิดการดึงทุนคืนกลับจากต่างชาติอย่างรวดเร็ว ภาคอุตสาหกรรมได้รับความเสียหาย เศรษฐกิจหดตัว เกิดวิกฤติเศรษฐกิจคนตกงานจากการเลิกจ้างปัญหาที่ตามมา คือ คนว่างงาน อาชญากรรม ยาเสพติดและปัญหาสังคมอื่นๆ

เริ่มตามมาอย่างรวดเร็ว เสถียรภาพของรัฐบาลเริ่มคลอนแคลน เนื่องจากไม่สามารถแก้ปัญหาเศรษฐกิจได้

ประเทศไทยโดยการนำของ ฯพณฯ พลเอก ชวลิต ยงใจยุทธ นายกรัฐมนตรีในขณะนั้น ได้หาทางแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจ โดยขอความช่วยเหลือจากกองทุนการเงินระหว่างประเทศ หรือ IMF (International Monetary Fund) หลังจากที่เคยขอรับความช่วยเหลือมาแล้วใน ปี พ.ศ. 2528 สมัย ฯพณฯ พลเอก เปรม ติณสูลานนท์ เป็นจำนวนเงิน 13,500 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ ประมาณ 36,450 ล้านบาท (1 ดอลลาร์ = 27 บาท ขณะนั้น) และในการขอรับความช่วยเหลือครั้งที่ 2 นี้ ได้รับเงินกู้จำนวน 17,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งทำให้ไทยต้องยอมรับเงื่อนไขต่างๆ ที่ IMF เสนอ เพื่อฟื้นฟูสภาพเศรษฐกิจของประเทศและเพื่อสามารถชดใช้หนี้สินของประเทศได้ ซึ่งหนึ่งในข้อกำหนดสำคัญของ IMF คือ การแปรรูปรัฐวิสาหกิจเพื่อเปิดเสรีแข่งขันทางการค้า ภายใต้เหตุผลที่ว่า เป็นการปลดหรือโอนความรับผิดชอบของรัฐบาลหรือหน่วยงาน ไปให้องค์กรที่มีลักษณะเป็นองค์กรเอกชนดำเนินการเพื่อลดภาระรัฐบาล เพิ่มประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจให้มีศักยภาพในการแข่งขัน รวมถึงให้ประชาชนได้บริโภคสินค้าและบริการที่มีคุณภาพในราคาที่เหมาะสม เป็นต้น

ความจำเป็นต้องได้เงินกู้ IMF เพื่อแก้ไขปัญหาวิกฤตเศรษฐกิจและฟื้นฟูเศรษฐกิจอันเป็นเรื่องเร่งด่วน รัฐบาลจึงตกลงกำหนดนโยบายการแปรรูปรัฐวิสาหกิจเป็นการสนองตอบต่อเงื่อนไขดังกล่าว โดยได้ระบุไว้ในหนังสือแสดงเจตจำนงขอรับความช่วยเหลือฉบับที่ 5 (Letter of Intent – LOI) ว่ารัฐบาลกำลังเริ่มโครงการแปรรูปรัฐวิสาหกิจในสาขาสาธารณูปโภค ทั้งนี้การดำเนินโครงการจะเป็นไปตาม “แผนแม่บทการปฏิรูปรัฐวิสาหกิจ” โดยแผนแม่บทนี้ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2541

นอกจากนี้ก็ได้มีการเตรียมเครื่องมืออำนวยความสะดวกไว้รองรับนโยบายนี้ เช่น การออกพระราชบัญญัติทุนรัฐวิสาหกิจ ให้สามารถดำเนินการแปรรูปบรรดารัฐวิสาหกิจทั้งหลายที่เป็น รัฐวิสาหกิจประเภทองค์การของรัฐหรือหน่วยงานธุรกิจที่รัฐบาลเป็นเจ้าของอยู่ ไปเป็นรูปแบบบริษัทได้รวดเร็วและเป็นไปตามขั้นตอนที่ชัดเจนยิ่งขึ้น

การทำเรือแห่งประเทศไทยเป็นหนึ่งในรัฐวิสาหกิจประเภทองค์การของรัฐหรือหน่วยงานธุรกิจที่รัฐบาลเป็นเจ้าของ เป็นรัฐวิสาหกิจประเภทสาธารณูปโภคในสังกัดกระทรวงคมนาคมก่อตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 อันเป็นกฎหมายเฉพาะของรัฐวิสาหกิจแต่ละแห่ง มีวัตถุประสงค์เพื่อจัดดำเนินการและนำมาซึ่งความเจริญของกิจการทำเรือ เพื่อประโยชน์

แห่งรัฐและประชาชน มีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดนโยบายและควบคุมการดำเนินงานและการวางแผนพัฒนาท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง ลักษณะงานคือให้บริการขนถ่ายสินค้ารวมถึงกิจกรรมต่อเนื่องที่เกี่ยวข้องกับงานทางด้านการทำเรือครบวงจร

และจากการที่กระทรวงคมนาคมซึ่งรับผิดชอบดูแลรัฐวิสาหกิจในกลุ่มสื่อสารคมนาคมพยายามผลักดันให้มีการดำเนินการแปรรูปรัฐวิสาหกิจอย่างเป็นระบบ ในระหว่างปี พ.ศ. 2539 – 2540 เพื่อเตรียมปรับตัวรัฐวิสาหกิจในความดูแลของตนให้พร้อมสำหรับการเปิดเสรีโทรคมนาคม จนกระทั่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อ วันที่ 1 เมษายน 2540 ให้ความเห็นชอบในหลักการสำหรับการดำเนินการเพิ่มบทบาทภาคเอกชนในรัฐวิสาหกิจ มติคณะรัฐมนตรีดังกล่าว นับเป็นมติที่กำหนดแนวทางดำเนินการสำหรับการแปรรูปรัฐวิสาหกิจที่ชัดเจนมากที่สุดในช่วงเวลานั้น

ประกอบกับการทำเรือแห่งประเทศไทยได้มีการปรับโครงสร้างรองรับการขยายตัวของปริมาณงานและภารกิจสำคัญที่เพิ่มมากขึ้นหลายครั้ง โดยไม่มีการปฏิรูประบบปฏิบัติงาน ทำให้โครงสร้างองค์กรมีขนาดใหญ่ซับซ้อนเกินไป ระบบปฏิบัติงานก็อิงแบบราชการ ทำให้เสียเวลากับขั้นตอนปฏิบัติที่มากมาย ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาองค์กร นอกจากนี้ กฎระเบียบราชการก็มีข้อจำกัดในการให้บริการแก่ผู้ใช้บริการแทบทุกด้าน ขาดความคล่องตัว ทำให้ไม่สามารถแข่งขันกับเอกชนได้ดีเท่าที่ควร

อีกประการก็คือ ความต้องการสภาพคล่องเพื่อนำทุน เทคโนโลยี และวิทยาการที่ทันสมัยมาเพิ่มประสิทธิภาพให้กับองค์กรเพื่อสามารถยืนหยัดได้อย่างมีศักยภาพ รวมทั้งการเร่งรัดให้เกิดการแปรรูปการทำเรือแห่งประเทศไทยตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 1 เมษายน 2540 เพื่อสนองนโยบายรัฐบาลให้เป็นไปตามกรอบ IMF การทำเรือแห่งประเทศไทยจึงต้องเร่งดำเนินการแปรรูปให้พ้นสภาพจากการเป็นรัฐวิสาหกิจ โดยได้จัดทำแผนปฏิบัติการแปรรูปการทำเรือแห่งประเทศไทยสำหรับใช้เป็นแนวปฏิบัติ ซึ่งโครงสร้างเมื่อมีการแปรรูปแล้วจะเป็นการจัดองค์กรใหม่โดยการแบ่งแยกรัฐวิสาหกิจออกเป็นส่วน ๆ (Reorganization into Component Parts) โดยมีขั้นตอน ดังนี้

1. กระจายองค์กรออกเป็นหน่วยย่อยที่ถูกต้องตามกฎหมาย นั่นคือ แบ่งแยกกิจการท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบังออกจากกันโดยอิสระ
2. แปรรูปรัฐวิสาหกิจให้เป็นบริษัทแม่ (Holding Company) โดยให้การทำเรือแห่งประเทศไทยในส่วนที่เป็นการดำเนินกิจการในลักษณะแสวงหาประโยชน์ในเชิงพาณิชย์ (Commercial) เป็น บริษัท รวมทุน จำกัด ซึ่งจะรวมหุ้นของบริษัทลูก คือ บริษัท ท่าเรือกรุงเทพ จำกัด และ บริษัท ท่าเรือแหลมฉบัง จำกัด

3. กิจการด้านปฏิบัติการท่าเรือให้ดำเนินการในลักษณะแสวงหาประโยชน์เชิงพาณิชย์ โดยตั้งบริษัทแม่ (Holding Company) ส่วนกิจกรรมที่ไม่ใช่ทางด้านปฏิบัติการท่าเรือให้คงสภาพเป็นรัฐวิสาหกิจบางส่วนไว้

หลังจากการแปรรูปแล้วในส่วนของบริษัท ท่าเรือกรุงเทพ จำกัด จะถูกถือหุ้นโดยบริษัทรวมทุนจำกัด โดยจะมีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจจนกว่ารัฐบาลจะลดสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทรวมทุน จำกัด หรือเมื่อบริษัทมีนโยบายกระจายหุ้นให้แก่พนักงาน พันธมิตรทางธุรกิจ หรือนักลงทุนอิสระต่อไป

ส่วนการดำเนินกิจการ บริษัท ท่าเรือกรุงเทพ จำกัด ก็ยังคงมีการดำเนินการคล้ายกับท่าเรือกรุงเทพเดิม แต่มีการบริหารงานเป็นอิสระในรูปแบบบริษัทจำกัดเช่นบริษัทเอกชนทั่วไป ยกเว้นไม่มีบริการเรือลากจูง การขุดลอกร่องน้ำ การให้เช่าทรัพย์สินนอกเรือ ขอบเขตความรับผิดชอบเป็นดังนี้

1. ให้บริการขนถ่ายตู้สินค้าและสินค้าทั่วไป
2. ทั้งนี้ต้องเข้าสถานที่ดำเนินการและสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณสุขปลอดภัยพื้นฐานจาก PAT/SRO
3. ดูแลทรัพย์สิน Non-infrastructure ทั้งหมดของท่าเรือกรุงเทพ
4. ดำเนินการขุดลอกบริเวณหน้าท่าจอดเรือ
5. ควบคุมดูแลรักษาความปลอดภัยในบริเวณเขตศุลกากรและคลังสินค้า

การปฏิรูปองค์กร (Reorganization) การท่าเรือแห่งประเทศไทยบางส่วนไปเป็น บริษัท ท่าเรือกรุงเทพ จำกัด ย่อมทำให้เกิดผลกระทบต่อผู้เกี่ยวข้องซึ่งได้แก่พนักงานการท่าเรือส่วนที่ถูกโอนไปเป็นพนักงานบริษัท ท่าเรือกรุงเทพ จำกัด อย่างแน่นอน จึงเป็นเรื่องที่นำศึกษาว่าการแปรรูปดังกล่าว ได้ส่งผลกระทบต่อสภาพสิทธิประโยชน์ของผู้เกี่ยวข้องมากน้อยประการใด ในระดับไหน และการแปรรูปก่อให้เกิดผลประโยชน์กระจายต่อสาธารณชนบ้างหรือไม่ เพียงใด ซึ่งการศึกษาถึงสภาพสิทธิประโยชน์ที่เปลี่ยนหรือพึงจะเปลี่ยนไปที่มีต่อพนักงานท่าเรือกรุงเทพหลังการแปรรูปรัฐวิสาหกิจต้องอาศัยความรู้ และความเข้าใจเงื่อนไขของการแปรรูปรัฐวิสาหกิจอย่างถ่องแท้ จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องศึกษาจากเอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการแปรรูป อันได้แก่

1. มาตรการระดับโลก คือ เงื่อนไขของ IMF
2. มาตรการระดับประเทศ คือ แผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ ฉบับที่ 4 - 9 และแผนการแปรรูปรัฐวิสาหกิจ ตามนโยบายของรัฐบาล

3. มาตรการระดับองค์กร ได้แก่ แผนการแปรรูปการทำเรือแห่งประเทศไทย และแผนปฏิบัติการแปรรูปการทำเรือแห่งประเทศไทยในส่วนของท่าเรือกรุงเทพ

2. แนวคิดที่เกี่ยวข้องกับการวิจัย

2.1 แนวคิดที่เกี่ยวข้องกับการวิจัยที่นำมาใช้ คือ แนวคิดเรื่องการแปรรูปรัฐวิสาหกิจ

2.2 แนวคิดเรื่องสิทธิประโยชน์

3. วัตถุประสงค์ของการวิจัย

รายงานวิจัยฉบับนี้จัดทำขึ้นเพื่อเป็นการศึกษาการแปรรูปรัฐวิสาหกิจ การท่าเรือแห่งประเทศไทย ในส่วนของ ท่าเรือกรุงเทพ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ

3.1 เพื่อศึกษาถึงสิทธิประโยชน์ของพนักงานท่าเรือกรุงเทพทั้งก่อนและหลังการแปรรูปรัฐวิสาหกิจ

3.2 เพื่อเปรียบเทียบสิทธิประโยชน์ของพนักงานการทำเรือกรุงเทพ ก่อนและหลังการแปรรูปรัฐวิสาหกิจ

4. ขอบเขตในการศึกษา

การศึกษานี้ ศึกษาเฉพาะในเรื่องสิทธิประโยชน์พนักงานการทำเรือแห่งประเทศไทย ในส่วนที่ถูกแปรรูปเป็น บริษัท ท่าเรือกรุงเทพ จำกัด เมื่อการทำเรือแห่งประเทศไทยทำการแปรรูป รัฐวิสาหกิจองค์การ ตั้งแต่เริ่มแปรรูปจนถึง ปี พ.ศ. 2545

5. ข้อจำกัดในการวิจัย

ขณะทำการวิจัยนี้การแปรรูปยังอยู่ในขั้นดำเนินการ โดยผู้บริหารการทำเรือแห่งประเทศไทยคาดว่าจะดำเนินการจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ได้ภายในไตรมาสที่ 1 ของปี พ.ศ. 2546 แล้วจึงจะสามารถแปรสภาพบางส่วนไปเป็นบริษัทจำกัดได้หลังจากนั้น ทำให้ข้อมูลในขณะนี้เป็นข้อมูลในขั้นดำเนินการเกือบแล้วเสร็จเท่านั้น

6. นิยามศัพท์เฉพาะ

เพื่อให้เกิดความเข้าใจที่ตรงกันในการศึกษา จึงได้นิยามศัพท์เฉพาะที่ใช้ในการทำรายงานวิจัย ดังนี้ คือ

6.1 กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Fund – IMF)

กองทุนเพื่อสนับสนุนความร่วมมือระหว่างประเทศในเรื่องของการเงิน ก่อตั้งขึ้นโดยข้อตกลงแห่งเมืองเบรตตันวูดส์ (Bretton Wood Agreement) เมื่อ พ.ศ. 2487 และได้เริ่มดำเนินงานเมื่อ พ.ศ. 2490 มีหน้าที่ดูแลการประพฤติปฏิบัติในทางการเงินระหว่างประเทศ และให้กู้ยืมเงินทุนแก่ประเทศที่มีปัญหาดุลการชำระเงินทั้งในระยะสั้นและระยะปานกลาง นอกจากนี้ยังส่งเสริมให้ประเทศต่าง ๆ ยกเลิกข้อจำกัดในการแลกเปลี่ยนเงินตรา การรักษาเสถียรภาพของอัตราแลกเปลี่ยนและอำนวยความสะดวกในการชำระเงินระหว่างประเทศ มีสมาชิกทั่วโลก รวมทั้งประเทศไทย

6.2 การทำเรือแห่งประเทศไทย

องค์กรอิสระในกลุ่มรัฐวิสาหกิจที่จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 สังกัดกระทรวงคมนาคม

6.3 การแปรรูปกิจการรัฐวิสาหกิจ (Privatization)

การขายกิจการของรัฐให้แก่ภาคเอกชนทั้งนี้รวมถึงการกระจายอำนาจการบริหารและการกระจายหุ้นในกิจการของรัฐให้แก่เอกชน เพื่อให้เอกชนได้เข้ามามีส่วนในการบริหารมากขึ้นซึ่งอาจเกิดจากนโยบายทางการเมืองหรือด้วยเหตุผลทางด้านเศรษฐกิจก็ได้

6.4 โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)

ระบบพื้นฐานการขนส่ง เช่น ทางรถไฟ สนามบิน การสื่อสารโทรคมนาคม ถนน เป็นต้น อุตสาหกรรมหลักและระบบสาธารณสุขูปโภคต่าง ๆ ของประเทศหนึ่ง โครงสร้างพื้นฐานจะเป็นรากฐานในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศต่อไป การพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานในประเทศหนึ่งโดยเฉพาะในประเทศกำลังพัฒนาจะช่วยดึงดูดนักลงทุนจากต่างชาติได้

6.5 เงินกองทุน 1

เงินสะสมของพนักงานการทำเรือแห่งประเทศไทยซึ่งองค์การจะหักจากเงินเดือนร้อยละห้า พร้อมกับเงินที่องค์การออกสมทบให้กึ่งหนึ่ง

6.6 เงินกองทุน 2

เงินที่การทำเรือแห่งประเทศไทยออกให้กับพนักงานกึ่งหนึ่งเป็นเงินสะสม

6.7 ธนาคารโลก (World Bank)

มีชื่ออย่างเป็นทางการว่า ธนาคารระหว่างประเทศ เพื่อการบูรณะและการพัฒนา (International Bank for Reconstruction and Development หรือ IBRD) เกิดขึ้นในช่วงหลังสงครามโลกครั้งที่สองจากข้อตกลงแห่งเมืองเบรตตันวูดส์ สหรัฐอเมริกา เริ่มดำเนินการเมื่อ พ.ศ. 2489 สำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ที่กรุงวอชิงตัน ดี.ซี. สหรัฐอเมริกา โดยทำหน้าที่ระดมเงินทุนระหว่างประเทศเพื่อใช้ในการบูรณะและพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศสมาชิกต่าง ๆ ส่งเสริมความร่วมมือทางการเงินระหว่างประเทศ เพื่อสร้างเสถียรภาพทางเศรษฐกิจและการเงิน และเสริมสร้างสันติสุขระหว่างประเทศสมาชิก จุดมุ่งหมายหลักในปัจจุบันของธนาคารโลก คือ การจัดหาเงินทุนและความช่วยเหลือทางวิชาการแก่ประเทศผู้กู้ยืมที่เป็นประเทศกำลังพัฒนา ความช่วยเหลือของธนาคารโลกที่ผ่านมาร้อยละ 90 ของปริมาณเงินให้กู้ยืมทั้งหมดจะใช้ในโครงการสาธารณสุขขั้นพื้นฐาน ได้แก่ การศึกษา การสื่อสารโทรคมนาคม การสาธารณสุข การชลประทาน เป็นต้น

6.8 บริษัทผู้ถือหุ้น (Holding Company)

บริษัทที่มีอำนาจควบคุมบริษัทอื่น ๆ มากกว่าหนึ่งแห่งขึ้นไป ด้วยการเข้าไปถือหุ้นเป็นส่วนใหญ่ของบริษัทนั้น ๆ ซึ่งบริษัทดังกล่าวก็จะกลายเป็นบริษัทสาขาโดยยังคงมีการดำเนินกิจการต่อไปโดยที่นโยบายหลักถูกควบคุมโดยบริษัทที่ถือหุ้นนี้ ซึ่งจะถือเป็นบริษัทแม่ รูปแบบองค์กรของบริษัทในลักษณะนี้จะได้ประโยชน์เชิงการค้า เป็นวิธีการที่จะเข้าไปควบคุมกิจการบริษัทอื่น ๆ ได้ง่ายและถูกกว่าการเข้าไปซื้อกิจการและทรัพย์สินของบริษัทนั้น

6.9 พนักงานการทำเรือแห่งประเทศไทย

บุคคลที่ปฏิบัติงานอยู่ในการทำเรือแห่งประเทศไทยทั้งที่ ทำเรือกรุงเทพ และทำเรือแหลมฉบัง

6.10 พนักงานทำเรือกรุงเทพ

บุคคลเฉพาะที่ปฏิบัติงานอยู่ในส่วนของธุรกรรมทำเรือกรุงเทพ

6.11 สิทธิประโยชน์

ประโยชน์โดยทั่วไปเกี่ยวกับ สถานภาพ และ สวัสดิการ ที่พนักงานได้รับจากองค์การ โดยได้รับการรับรองจากกฎหมาย

7. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

7.1 เป็นแนวทางให้พนักงานการทำเรือแห่งประเทศไทยส่วนที่แปรไปเป็น บริษัท ทำเรือกรุงเทพ จำกัด ทราบถึงสิทธิประโยชน์ที่จะได้จากการแปรรูป

7.2 พนักงานได้รับความรู้และเกิดความกระจ่างในเรื่องของสิทธิประโยชน์จากการแปรรูป

7.3 เป็นการเตรียมพนักงานให้พร้อมรับสถานการณ์ที่จะเกิดขึ้นจากการแปรรูปองค์การ

7.4 เพื่อเสนอผลของการศึกษาอันเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหา และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการแปรรูปการทำเรือแห่งประเทศไทย เพื่อให้เกิดประโยชน์กับพนักงานการทำเรือแห่งประเทศไทยสืบต่อไป

สภาพสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ที่จะมีผลต่อพนักงานทำเรือกรุงเทพหลังการแปรรูปรัฐวิสาหกิจบางส่วนไปเป็น บริษัท ทำเรือกรุงเทพ จำกัด เป็นเรื่องที่มีความสัมพันธ์กับแนวคิด และ วรรณกรรม ที่หลากหลายที่จะนำมาใช้ประกอบการทำการวิจัยนี้