



ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) 0805.2/ 260

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ 10100

3 ธันวาคม 2550

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจ ครั้งที่ 1/2550 เมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน 2550

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0506/ว(ล) 22052 ลงวันที่ 22 พฤศจิกายน 2550

- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. สำเนาหนังสือองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ด่วนที่สุด ที่ ขสมก. 2369/2550
ลงวันที่ 28 พฤศจิกายน 2550
2. สำเนาหนังสือการทำเรือแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ กทท 0800/3091
ลงวันที่ 29 พฤศจิกายน 2550

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรีขอให้กระทรวงคมนาคมเสนอความเห็นเกี่ยวกับเรื่องผลการประชุมคณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจ ครั้งที่ 1/2550 เมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน 2550 เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการรัฐมนตรี ภายในวันที่ 30 พฤศจิกายน 2550 ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงคมนาคมได้รับรายงานความเห็น/ข้อสังเกตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1. องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีความเห็นว่า ในส่วนของข้อ 3 วาระเพื่อพิจารณาที่ 3 เรื่องแผนปรับโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะการเงินขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ โดยคณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจเห็นชอบในหลักการตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ... ทั้งนี้ คณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจมีข้อสังเกตเพิ่มเติมให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพพิจารณาแยกการดำเนินงานออกเป็น 2 หน่วยงาน คือ บริษัทบริหารและควบคุมการขนส่งมวลชนโดยรถโดยสารประจำทาง (Bus Control Management Authority : BCMA) และบริษัทเดินรถ นั้น จากข้อความในส่วนของข้อสังเกตเพิ่มเติมของคณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจเป็นเหตุให้สภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเข้าใจว่าจะมีการแปรรูปองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพไปเป็นบริษัทบริหารและควบคุมการขนส่งมวลชนโดยรถโดยสารประจำทาง (BCMA) และบริษัทเดินรถ โดยไม่มีสถานะของการเป็นรัฐวิสาหกิจต่อไป ประกอบกับ รายละเอียดของแผนปรับโครงสร้างฯ ได้ระบุไว้แล้วว่า ให้มีการปรับเปลี่ยน

/บทบาท...

บทบาทหน้าที่ (Redefine) ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพใหม่ โดยให้สำนักงานใหญ่ทำหน้าที่เป็นผู้บริหารจัดการระบบ/ผู้ว่าจ้างเดินรถและปรับเปลี่ยนให้เขตการเดินรถขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและผู้ประกอบการเอกชนร่วมบริการเป็นหน่วยงานเดินรถ/ผู้ประกอบการขนส่ง โดยการประยุกต์ใช้สัญญาให้บริการเชิงคุณภาพ (Performance Based Contract : PBC) ระหว่างสำนักงานใหญ่กับเขตการเดินรถขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพต่างๆ รวมทั้งผู้ประกอบการเอกชนร่วมบริการ ทั้งนี้ ข้อสังเกตเพิ่มเติมของคณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจดังกล่าว จึงไม่จำเป็นต้องมี เพราะทำให้เกิดปัญหาการต่อต้านจากสหภาพแรงงานฯ ขึ้นได้ ดังนั้น เพื่อเป็นการลดการต่อต้านของสหภาพแรงงานฯ และให้การปรับเปลี่ยนบทบาทหน้าที่ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีความถูกต้องตามแผนปรับโครงสร้างฯ จึงไม่ควรระบุข้อสังเกตเพิ่มเติมของคณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจหรือหากจะระบุควรใช้ข้อความเดียวกันกับที่ระบุไว้ในแผนปรับโครงสร้างฯ

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 1

2. การทำเรือแห่งประเทศไทย มีความเห็น ดังนี้

2.1 หลักเกณฑ์การจัดตั้ง/ร่วมทุน และกำกับดูแลบริษัทในเครือของรัฐวิสาหกิจ

การทำเรือแห่งประเทศไทยเห็นด้วยกับหลักเกณฑ์ดังกล่าวเป็นส่วนใหญ่ แต่ยังมีบางประเด็นที่อาจมีผลกระทบต่อการดำเนินงานของการทำเรือแห่งประเทศไทย คือ

1) การจัดตั้งบริษัท/เข้าร่วมกิจการ/ร่วมทุนของการทำเรือแห่งประเทศไทย จะต้องดำเนินการตามพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ฉบับแก้ไข (ฉบับที่ 1-5) พ.ศ. 2543 มาตรา (10) และ (11)

2) ตามหลักเกณฑ์ในประเด็นบริษัทในเครือฯ ต้องไม่ดำเนินการที่เป็นภารกิจหลักของรัฐวิสาหกิจแม่ นั้น ประเด็นนี้ อาจมีผลกระทบต่อแผนงานในอนาคตของการทำเรือแห่งประเทศไทย ที่จะร่วมทุนกับเอกชนในการพัฒนา บริหาร และประกอบการทำเรือแห่งใหม่ เช่น ทำเรือปากบารา เป็นต้น

3) ในประเด็นบริษัทในเครือฯ ต้องไม่ประกอบกิจการที่มีลักษณะเป็นการแข่งขันกับเอกชน เว้นแต่มีความจำเป็นเพื่อประโยชน์ในการรักษาความมั่นคงของรัฐ รักษาผลประโยชน์ส่วนรวม หรือการจัดให้มีสาธารณูปโภค ประเด็นนี้ อาจมีผลกระทบต่อแผนงานของการทำเรือแห่งประเทศไทย ที่จะจัดตั้งบริษัทลูกเพื่อดำเนินกิจการด้านโลจิสติกส์ ซึ่งเป็นธุรกิจเกี่ยวเนื่องกับการทำเรือแห่งประเทศไทย เพื่อเพิ่มรายได้และสร้างธุรกิจใหม่ในการให้บริการครบวงจร ซึ่งปัจจุบันธุรกิจโลจิสติกส์มีเอกชนที่ดำเนินการอยู่แล้ว นอกจากนี้ เมื่อมีการตกลง FTA มากขึ้น และให้สิทธิพิเศษภาคการขนส่ง ก็มั่นใจได้ว่า จะมีผู้ประกอบการให้บริการด้านโลจิสติกส์มากยิ่งขึ้นอีก ดังนั้น ภายใต้ระบบเศรษฐกิจการค้าแบบเสรี จึงควรที่จะให้โอกาสแก่บริษัทลูกของการทำเรือแห่งประเทศไทยสามารถแข่งขันได้ด้วยตามศักยภาพ ทั้งนี้ บริษัทในเครือดังกล่าวก็ไม่มีอำนาจผูกขาดหรือได้สิทธิพิเศษของรัฐวิสาหกิจแม่ เพื่อเอื้อประโยชน์ในการแข่งขันเป็นการเฉพาะ

2.2 การถือหุ้นของหน่วยงานของรัฐในบริษัทมหาชนของรัฐ

การทำเรือแห่งประเทศไทยเห็นด้วยกับหลักเกณฑ์การลงทุนในบริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ของกองทุนประกันสังคม เนื่องจากเป็นการเพิ่มทางเลือกในการหาผลประโยชน์ แต่มีข้อสังเกตบางประเด็น ดังนี้

1) กรณีหากกองทุนฯ มีสถานะเป็นส่วนราชการ การเข้าถือหุ้นในบริษัทเกินกว่า 50% ก็จะทำให้บริษัทนั้นมีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจ การปฏิบัติงานในการบริหารจัดการต้องปฏิบัติตามกฎหมายหรือกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง แต่หากวันหนึ่งได้ลดการลงทุนหรือการถือหุ้นน้อยกว่า 50% สถานะรัฐวิสาหกิจก็จะหมดไป กลับไปเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ดังเดิม ซึ่งจะเป็นการยุ่งยากต่อการบริหารจัดการ

2) กรณีหากกองทุนฯ ไม่มีสถานะเป็นส่วนราชการ การดำเนินการต่างๆ เกี่ยวกับการลงทุนจะสามารถดำเนินการกระทำได้ตามนโยบายการลงทุน หรือคณะกรรมการกองทุนเห็นชอบซึ่งง่ายต่อการปฏิบัติและบริหารจัดการ

3) แนวนโยบายของผู้ถือหุ้น/ภาครัฐของรัฐวิสาหกิจ

การทำเรือแห่งประเทศไทยเห็นด้วยกับแนวนโยบายดังกล่าว และการทำเรือแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการในส่วนนี้แล้ว คือ ได้รับฟังนโยบายจากกระทรวงคมนาคม พร้อมทั้งได้จัดทำแผนระยะสั้น ระยะยาวที่สอดคล้องกับนโยบายดังกล่าว และนำเสนอ สนช. เพื่อทราบแล้ว ประกอบกับการกำหนดตัวชี้วัดในร่างบันทึกข้อตกลงประเมินผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ 2551 การทำเรือแห่งประเทศไทย ก็ได้นำแนวนโยบายดังกล่าวที่เกี่ยวข้องมากำหนดตัวชี้วัด เพื่อใช้เป็นกรอบในการผลักดันให้การดำเนินงานเป็นไปตามนโยบายที่กำหนดซึ่งผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย และได้นำเสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณาก่อนจัดส่งสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจพิจารณาแล้ว เมื่อวันที่ 14 กันยายน 2550

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 2

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไปด้วย จักขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

พลเรือเอก



(ธีระ ห้าวเจริญ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักแผนงาน

โทร./โทรสาร 0 2215 4099



ด่วนที่สุด บันทึกข้อความ

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ สำนักนโยบายและแผน โทร.0 2246 0741-4 ต่อ 1602

หน่วยงาน.....

ขสมก. ๒๖๑/2550

วันที่ ๑๘ พฤศจิกายน 2550

ที่.....

เรื่อง เสนอความเห็นเกี่ยวกับผลการประชุมของ กนร. ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับแผนปรับโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะการเงินของ ขสมก.

เรียน ผู้อำนวยการสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

ตามที่ กระทรวงคมนาคมได้ส่งสำเนาหนังสือ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0506/ว(ล)22052 ลงวันที่ 22 พฤศจิกายน 2550 เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจ ครั้งที่ 1/2550 เมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน 2550 เพื่อให้ ขสมก. พิจารณาเสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้อง และรายงานให้ สนข. เพื่อประกอบการพิจารณาของ ครม. ต่อไปนั้น

ขสมก. ได้พิจารณาหนังสือที่ กค.0805/4193 ลงวันที่ 18 พฤศจิกายน 2550 เรื่อง ผลการประชุมของคณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจ(กนร.) ครั้งที่ 1/2550 เมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน 2550 ตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ซึ่งมีส่วนที่เกี่ยวข้องในข้อที่ 3 วาระเพื่อพิจารณาที่ 3 เรื่อง แผนปรับโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะการเงินของ ขสมก. โดย กนร.เห็นชอบในหลักการตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยมอบหมายให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ(สศช.) เป็นเจ้าภาพในการดำเนินการร่วมกับกระทรวงคมนาคม กระทรวงการคลัง กระทรวงพลังงาน และสำนักงานประมาณ ในการพิจารณารายละเอียดแต่ละโครงการและการดำเนินการตามแผนปรับโครงสร้างฯ และนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาต่อไป ทั้งนี้ คณะกรรมการฯ มีข้อสังเกตเพิ่มเติม ให้ ขสมก. พิจารณาแยกการดำเนินงานออกเป็น 2 หน่วยงาน คือ บริษัท บริหารและควบคุมการขนส่งมวลชนโดยรถโดยสารประจำทาง (Bus Control Management Authority : BCMA) และบริษัทเดินรถ

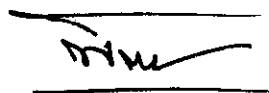
จากข้อความในข้อสังเกตเพิ่มเติมของคณะกรรมการฯดังกล่าวข้างต้น เป็นเหตุให้สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเข้าใจว่า จะมีการแปรรูป ขสมก.ไปเป็นบริษัท บริหารและควบคุมการขนส่งมวลชนโดยรถโดยสารประจำทาง และบริษัทเดินรถ โดยไม่มีสถานะของการเป็นรัฐวิสาหกิจต่อไป ประกอบกับรายละเอียดของแผนปรับโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะการเงินของ ขสมก. ได้ระบุไว้แล้วว่า "ให้มีการปรับเปลี่ยนบทบาทหน้าที่(Redefine)ของ ขสมก.ใหม่โดยให้สำนักงานใหญ่ทำหน้าที่เป็นผู้บริหารจัดการระบบ/ผู้ว่าจ้างเดินรถ และปรับเปลี่ยนให้เขตการเดินรถของ ขสมก.

/และผู้ประกอบการ.....

และผู้ประกอบการเอกชนร่วมบริการเป็นหน่วยงานเดินรถ/ผู้ประกอบการขนส่ง โดยการประยุกต์ใช้สัญญาการให้บริการเชิงคุณภาพ (PBC) ระหว่างสำนักงานใหญ่กับเขตการเดินรถของ ขสมก. ต่าง ๆ รวมทั้งผู้ประกอบการเอกชนร่วมบริการ” ข้อสังเกตเพิ่มเติมของคณะกรรมการฯ ดังกล่าว จึงไม่จำเป็นต้องมี เพราะทำให้เกิดปัญหาการต่อต้านจากสหภาพแรงงานขึ้นได้

ดังนั้น เพื่อเป็นการลดการต่อต้านของสหภาพแรงงานฯ และให้การปรับเปลี่ยนบทบาทหน้าที่ของ ขสมก. มีความถูกต้องตามแผนปรับโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะการเงินของ ขสมก. จึงไม่ควรระบุข้อสังเกตเพิ่มเติมของคณะกรรมการฯ หรือหากจะระบุควรใช้ข้อความเดียวกันกับที่ระบุไว้ในแผนปรับโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะการเงินของ ขสมก.

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา



(นายพิเชตวร พัวพัฒนกุล)

ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

ด่วนที่สุด

ที่ กทท 0800/ 3091



การท่าเรือแห่งประเทศไทย

444 ถนนท่าเรือ แขวงคลองเตย
เขตคลองเตย กรุงเทพฯ

๑๑ พฤศจิกายน 2550

เรื่อง ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับผลการประชุมคณะกรรมการกำหนดนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจ ครั้งที่ 1/2550
เมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน 2550

เรียน ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

อ้างถึง บันทึกด่วนที่สุดที่ ว9737/2550 ลงวันที่ 27 พฤศจิกายน 2550 ทั่วหน้งถึง ส่วนที่สุดที่ นร0508ว(อ) 002
ลงวันที่ 22 พฤศจิกายน 2550

- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. ตำนานพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ 1-5)
2. ตำนานหนังสือ ส่วนที่สุด ที่ กทท 0800/2808 ลงวันที่ 30 ตุลาคม 2550 เรื่อง
"เกณฑ์การปรับปรุงระบบประเมินผลการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ"
3. ตำนานหนังสือ ส่วนที่สุด ที่ กทท 0800/2393 ลงวันที่ 14 กันยายน 2550 เรื่อง
"ส่งร่างบันทึกข้อตกลงประเมินผลการดำเนินงานของการท่าเรือแห่งประเทศไทย"
ปีงบประมาณ 2551

ตามหนังสือที่อ้างถึง ขอให้การท่าเรือแห่งประเทศไทย พิจารณาให้ความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้อง
กับผลการประชุมคณะกรรมการกำหนดนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจ ครั้งที่ 1/2550 เมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน 2550
เพื่อสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) รวบรวมเสนอสำนักเลขาธิการคณะกรรมการ
ภายในวันที่ 30 พฤศจิกายน 2550 ความละเอียดเห็นแล้ว นั้น

การท่าเรือฯ ได้พิจารณาแล้ว มีข้อคิดเห็นหรือข้อสังเกตในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการท่าเรือฯ 3
หัวข้อหลัก คือ

1. หลักเกณฑ์การจัดตั้ง / ร่วมทุน และกำกับดูแลบริษัทในเครือของรัฐวิสาหกิจ
การท่าเรือฯ เห็นด้วยกับหลักเกณฑ์ดังกล่าวเป็นส่วนใหญ่ แต่ก็ยังมีบางประเด็นที่อาจมี
ผลกระทบต่อการทำงานของท่าเรือฯ คือ

1.1 การจัดตั้งบริษัท / เข้าร่วมกิจการ / ร่วมทุน ของการท่าเรือฯ จะต้องดำเนินการตาม
พ.ร.บ. การท่าเรือฯ พ.ศ. 2494 ฉบับแก้ไข (ฉบับที่ 1-5) พ.ศ. 2543 มาตรา 9 (10) และ (11) จึงมี
ไว้รายละเอียดคณะกรรมการ (สิ่งที่ส่งมาด้วย 1)

1.2 ตามหลักเกณฑ์ในประเด็นบริษัทในเครือฯ ต้องไม่ดำเนินการที่เป็นภารกิจหลัก
ของรัฐวิสาหกิจแม่ นั้น ประเด็นนี้ อาจมีผลกระทบต่อแผนงานในอนาคตของการท่าเรือฯ ที่เกี่ยวข้อง
กับเอกชนในการพัฒนา บริหาร และประกอบการท่าเรือแห่งใหม่ เช่น ท่าเรือปากบารา เป็นต้น

/1.3 ในประเด็น...



1.3 ในประเด็นบริษัทในเครือฯ ต้องไม่ประกอบกิจการที่มีลักษณะเป็นการแข่งขันกับ
เอกชน เว้นแต่มีความจำเป็นเพื่อประโยชน์ในการรักษาความมั่นคงของรัฐ รักษาผลประโยชน์ส่วนรวมหรือ
การจัดให้มีสาธารณูปโภค ประเด็นนี้ อาจมีผลกระทบต่อนโยบายของการทำเรือฯ ที่จะจัดตั้งบริษัทเพื่อ
ดำเนินการกิจการด้านโลจิสติกส์ ซึ่งเป็นธุรกิจที่เกี่ยวกับการทำเรือฯ เพื่อเพิ่มรายได้และสร้างธุรกิจใหม่ใน
การให้บริการครบวงจร ซึ่งปัจจุบันธุรกิจโลจิสติกส์ มีเอกชนที่ดำเนินการอยู่แล้ว นอกจากนี้ ยังมีโอกาสของ
FTA มากขึ้น และให้สิทธิพิเศษภาคการขนส่ง ที่มั่นใจได้ว่าจะมีผู้ประกอบการให้บริการด้านโลจิสติกส์มาก
ยิ่งขึ้นอีก ดังนั้น ภายใต้ระบบเศรษฐกิจการค้าแบบเสรี จึงควรที่จะให้โอกาสแก่บริษัทลูกของการทำเรือฯ
สามารถแข่งขันได้ด้วยความสามารถ ทั้งนี้ บริษัทในเครือฯ ดังกล่าว ก็ไม่มีอำนาจผูกขาด หรือได้สิทธิพิเศษ
ของรัฐวิสาหกิจแม่ เพื่อประโยชน์ในการแข่งขันเป็นการเฉพาะ

2. การถือหุ้นของหน่วยงานของรัฐในบริษัทมหาชนของรัฐ

การทำเรือฯ เห็นด้วยกับหลักเกณฑ์การลงทุนในบริษัทที่จดทะเบียนในตลาด
หลักทรัพย์ของกองทุนประกันสังคม เนื่องจากเป็นการเพิ่มทางเลือกในการหาผลประโยชน์แก่ผู้มี
ข้อสังเกตบางประเด็น ดังนี้

2.1 กรณีหากกองทุนฯ มีสถานะเป็นส่วนราชการ การเข้าถือหุ้นในบริษัทเกินกว่า 10%
ก็จะทำให้บริษัทนั้นมีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจ การปฏิบัติงานในการบริหารจัดการ ต้องปฏิบัติตามกฎ
หรือกฎระเบียบที่เคร่งครัด แต่หาวันหนึ่งได้ผลการลงทุนหรือการถือหุ้นน้อยกว่า 50% สถานะรัฐวิสาหกิจก็
จะหมดไป กลับไปเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ด้วยซ้ำ ซึ่งจะเป็นการยุ่งยากต่อการบริหารจัดการ

2.2 กรณีหากกองทุนฯ ไม่มีสถานะเป็นส่วนราชการ การดำเนินการต่าง ๆ เกี่ยวกับ
การลงทุนจะสามารถดำเนินการได้ตามนโยบายการลงทุน หรือคณะกรรมการกองทุนเห็นชอบ ซึ่งสอดคล้อง
กับการปฏิบัติและบริหารจัดการ

โดยที่
โดยที่

3. แนวนโยบายของผู้ถือหุ้น / ภาครัฐของรัฐวิสาหกิจ

เห็นด้วยกับแนวนโยบายดังกล่าว และการทำเรือฯ ได้ดำเนินการในส่วนนี้แล้ว คือ
ได้รับฟังนโยบายจากกระทรวงคมนาคม พร้อมทั้งได้จัดทำแผนระยะสั้น ระยะยาวที่สอดคล้องกับนโยบาย
ดังกล่าว และนำเสนอ สนช. เพื่อทราบแล้ว เมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2550 (เอกสารที่ส่งมาด้วย 2) ประกอบกับ
การกำหนดตัวชี้วัด

โดยที่



- 3 -

ในร่างบันทึกข้อตกลงประเมินผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ 2551 การทำเรือฯ ก็ได้นำเสนอข้อ
สังเกตที่เกี่ยวกับข้อกำหนดตัวชี้วัด เพื่อให้เป็นกรอบในการผลักดันให้การดำเนินงานเป็นไปตามนโยบายที่
กำหนด ซึ่งผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการ การทำเรือฯ และได้นำเสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณา
ก่อนจัดตั้งสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจพิจารณาแล้ว เมื่อวันที่ 14 กันยายน 2550 (เอกสาร
ที่ส่งมาตัว 3)

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ

เรือทรี ๘๖๖-๐๐๐๐๐๐

(วิโรจน์ จงนาถกิต)

รองผู้อำนวยการ การทำเรือฯ สำนักงานกิจการพิเศษ ปฏิบัติการแทน

ผู้อำนวยการ การทำเรือแห่งประเทศไทย

ฝ่ายแผนงานและการตลาด

โทรศัพท์ 0-2269-5219

โทรสาร 0-2269-5114, 5115