



แผนวิสาหกิจ | 25⁶²/₆₆
การทำเรือแห่งประเทศไทย



แผนวิสาหกิจการทำเรือแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ 2562-2566

การทำเรือแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการทบทวนและจัดทำแผนวิสาหกิจการทำเรือแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ 2562-2566 ซึ่งการทำเรือฯ ได้พิจารณาจัดทำแผนวิสาหกิจขององค์กรให้มีเนื้อหาที่ครอบคลุมและรองรับยุทธศาสตร์ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) แผนปฏิรูปประเทศ 11 ด้าน แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม แผนยุทธศาสตร์รัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลัง รวมถึงรองรับกรอบแนวทางการบริหารงานท่าเรือรูปแบบใหม่ตามนโยบายคณะกรรมการการทำเรือฯ และโครงการระเบียงเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ตามนโยบายรัฐบาล การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือชั้นนำของโลกและสนับสนุนให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางเรือและเชื่อมโยงการขนส่งจากท่าเรือแหลมฉบังไปยังการขนส่งรูปแบบอื่นในลักษณะ Seamless Transport ได้อย่างเป็นรูปธรรม โดยการท่าเรือฯ ได้ปรับกรอบเวลาของแผนวิสาหกิจการทำเรือฯ ให้มีทิศทางในการพัฒนาระยะยาว 12 ปี (ปี พ.ศ. 2562-2573) เพื่อให้สอดคล้องรองรับกับแผนต่างๆ ดังกล่าว โดยแบ่งเป็นการพัฒนาในระยะสั้น Quick Win (Stage 1 : ปี พ.ศ. 2562-2563) ระยะกลาง (Stage 2 : ปี พ.ศ. 2564-2568) และระยะยาว (Stage 3 : ปี พ.ศ. 2569-2573) เพื่อมองภาพทิศทางการพัฒนาองค์กรให้มีความชัดเจนมากขึ้น และใช้เป็นกรอบแนวทางการดำเนินงานของการท่าเรือฯ ในอนาคตต่อไป

จากกรอบระยะเวลาการวางแผนพัฒนายุทธศาสตร์ระยะยาว 12 ปี (พ.ศ. 2562-2573) การท่าเรือฯ จะกำหนดแนวทางในการดำเนินงานขององค์กรที่ลงรายละเอียดในช่วงระยะเวลา 5 ปีแรก เพื่อนำมาจัดทำแผนวิสาหกิจการทำเรือฯ ปีงบประมาณ 2562-2566 ทั้งนี้ ในกระบวนการทบทวนและจัดทำแผนวิสาหกิจการทำเรือฯ ได้ทำการทบทวน วิสัยทัศน์ ภารกิจ ค่านิยม ยุทธศาสตร์ วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ ตัวชี้วัด เป้าหมายขององค์กร และภาพรวมยุทธศาสตร์ ปีงบประมาณ 2562-2566 โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อใช้เป็นแนวทางในการดำเนินกิจการ การปฏิบัติงาน การประเมินผลในภาพรวมขององค์กร และสามารถตอบสนองหรือเป็นกลไกหนึ่งในการสนับสนุนเศรษฐกิจในฐานะการเป็นประตูการค้าหลักและขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งสามารถสรุปสาระสำคัญของแผนวิสาหกิจการทำเรือฯ ปีงบประมาณ 2562-2566 ดังนี้

วิสัยทัศน์ (Vision)

"To be World Class Port with Excellent Logistics Services for Sustainable Growth in 2030"

มุ่งสู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก ด้วยการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนในปี ๒๕๗๓

❖ ตำแหน่งเชิงกลยุทธ์ของท่าเรือภายใต้ความรับผิดชอบของการท่าเรือฯ



ท่าเรือกรุงเทพ

เป็นท่าเรือแม่น้ำที่ได้มาตรฐานสากล บริการที่เป็นเลิศ สร้างมูลค่าเพิ่ม สนับสนุนการค้าของประเทศ



ท่าเรือแหลมฉบัง

เป็นท่าเรือชั้นนำระดับโลก เชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์สู่การค้าโลกแบบไร้รอยต่อ



ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน/ท่าเรือเชียงของ

เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขงที่ได้มาตรฐาน



ท่าเรือระนอง

เป็นประตูการค้าหลักทางฝั่งทะเลอันดามันที่ได้มาตรฐาน

ภารกิจ (Mission) ที่ได้รับการทบทวน

- 1) พัฒนาระบบบริหารจัดการท่าเรือให้มีมาตรฐานระดับโลก (World Class Port) เพื่อสนับสนุนและเป็นกลไกขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจ ส่งเสริมขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ
- 2) พัฒนาสู่การเป็นศูนย์กลางการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง (Intermodal Transport) ที่เชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ทั้งภายในและภายนอกประเทศ เพื่อเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงเศรษฐกิจโลก
- 3) พัฒนาการใช้ประโยชน์สินทรัพย์ในเชิงธุรกิจ เพื่อให้สามารถสร้างมูลค่าเพิ่ม ได้รับผลตอบแทนในอัตราที่เหมาะสม และเป็นส่วนสนับสนุนการเติบโตขององค์กร
- 4) พัฒนาองค์กรให้มีสมรรถนะสูง เพื่อสนับสนุนการบริการและการดำเนินงานที่เป็นเลิศ
- 5) สร้างความนิยมและการยอมรับจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและชุมชนโดยรอบต่อการดำเนินกิจการท่าเรือและบทบาทความสำคัญในการพัฒนาประเทศ เพื่อสร้างการเติบโตและความเป็นอยู่ร่วมกันอย่างยั่งยืน

ค่านิยม (Core Value)

“ยึดมั่นธรรมาภิบาล บริการด้วยใจ สร้างสรรค์สิ่งใหม่ ใส่ใจสิ่งแวดล้อม พร้อมร่วมมือเพื่อองค์กร”

จากการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายใน-ภายนอกองค์กร (SWOT Analysis) ในส่วนของจุดอ่อน (Weakness) และอุปสรรค (Threat) เพื่อกำหนดความท้าทายเชิงกลยุทธ์ จุดแข็ง (Strength) และโอกาส (Opportunity) เพื่อกำหนดความได้เปรียบเชิงกลยุทธ์ นำไปสู่การกำหนดความสามารถพิเศษ (Core Competency) ขององค์กรในปัจจุบันและที่จำเป็นในอนาคต ซึ่งสามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

ยุทธศาสตร์

- 1) พัฒนาและบริหารจัดการท่าเรือให้มีมาตรฐานในระดับโลก (World Class Port)
- 2) พัฒนาสู่การเป็นประตูการค้าหลักและศูนย์กลางการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง (Gateway and Intermodal Transport)
- 3) พัฒนสินทรัพย์ในเชิงธุรกิจ เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม (Assets Management)
- 4) พัฒนาการให้บริการและกระบวนการทำงานสู่การเป็นองค์กรสมรรถนะสูง (Best in Class of Services and Operations)

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

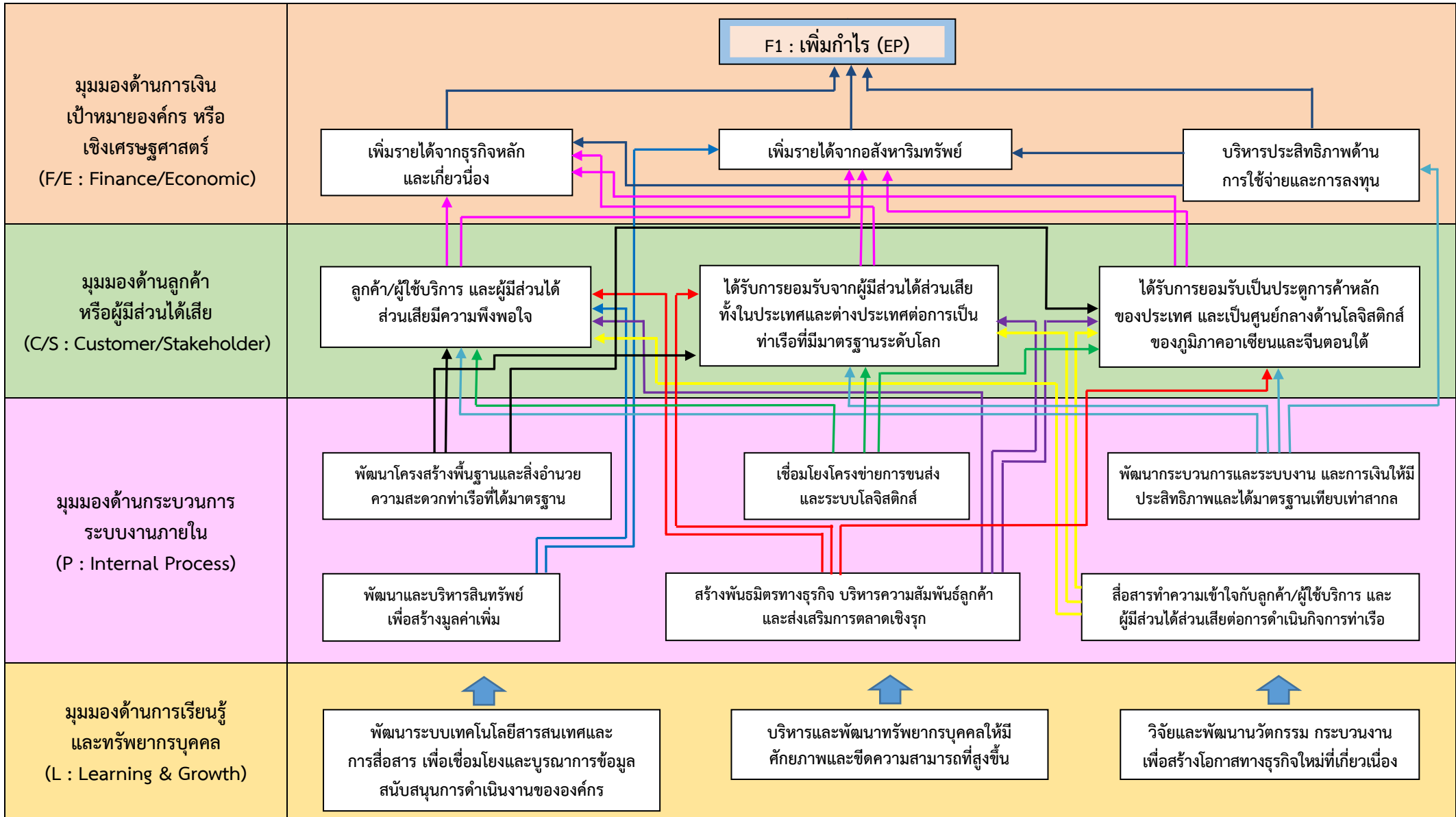
- 1) เป็นท่าเรือที่มีมาตรฐานในระดับโลก ด้วยโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกท่าเรือที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพเทียบเท่าระดับมาตรฐานสากล เพื่อสนับสนุนการดำเนินธุรกิจหลักให้มีขีดความสามารถในการแข่งขัน
- 2) พัฒนาสู่การเป็นศูนย์กลางการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง (Intermodal Transport) ที่เชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ทั้งภายในและภายนอกประเทศ (Transit & Transshipment) โดยมุ่งลดต้นทุนโลจิสติกส์ในองค์กรรวมและเพิ่มประสิทธิภาพด้านการนำเข้าส่งออก เพื่อเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงเศรษฐกิจโลก
- 3) เพิ่มผลตอบแทนและรายได้จากสินทรัพย์ต่างๆ ของการทำเรือฯ ที่สามารถก่อให้เกิดรายได้ พร้อมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้จ่ายและลงทุน เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานขององค์กร
- 4) พัฒนาการดำเนินงานขององค์กรให้มีประสิทธิภาพเทียบเคียงมาตรฐานการจัดการสมัยใหม่ เพื่อให้สามารถแข่งขันทางธุรกิจในทุกด้าน

Vision : To be World Class Port with Excellent Logistics Services for Sustainable Growth in 2030
“มุ่งสู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก ด้วยการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนในปี 2573”

ค่านิยม : ยึดมั่นธรรมาภิบาล บริการด้วยใจ สร้างสรรค์สิ่งใหม่ ใส่ใจสิ่งแวดล้อม พร้อมร่วมมือเพื่อองค์กร

<p>ภารกิจที่ 1 : พัฒนาระบบบริหารจัดการท่าเรือให้มีมาตรฐานระดับโลก (World Class Port) เพื่อสนับสนุนและเป็นกลไกขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจ ส่งเสริมขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ</p>	<p>ภารกิจที่ 2 : พัฒนาสู่การเป็นศูนย์กลางการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง (Intermodal Transport) ที่เชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ทั้งภายในและภายนอกประเทศ เพื่อเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงเศรษฐกิจโลก</p>	<p>ภารกิจที่ 3 : พัฒนาการใช้ประโยชน์สินทรัพย์ในเชิงธุรกิจ เพื่อให้สามารถสร้างมูลค่าเพิ่ม ได้รับผลตอบแทนในอัตราที่เหมาะสม และสนับสนุนการเติบโตขององค์กร</p>
<p>ยุทธศาสตร์ที่ 1 : พัฒนาและบริหารจัดการท่าเรือให้มีมาตรฐานในระดับโลก (World Class Port)</p>	<p>ยุทธศาสตร์ที่ 2 : พัฒนาสู่การเป็นประตูการค้าหลักและ ศูนย์กลางการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง (Gateway & Intermodal Transport)</p>	<p>ยุทธศาสตร์ที่ 3 : พัฒนาลินทรัพย์ในเชิงธุรกิจเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม (Assets Management)</p>
<p>วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ : เป็นท่าเรือที่มีมาตรฐานในระดับโลก ด้วยโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกท่าเรือที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพเทียบเท่าระดับมาตรฐานสากล เพื่อสนับสนุนการค้าในธุรกิจหลักให้มีขีดความสามารถในการแข่งขัน</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ กลยุทธ์ที่ 1 : พัฒนาและบริหารจัดการท่าเรือให้มีมาตรฐานในระดับโลก สนับสนุนการค้าในธุรกิจหลักให้มีขีดความสามารถในการแข่งขัน 	<p>วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ : พัฒนาสู่การเป็นศูนย์กลางการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง (Intermodal Transport) ที่เชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ทั้งภายในและภายนอกประเทศ (Transit & Transshipment) โดยมุ่งลดต้นทุนโลจิสติกส์ในองค์กรรวม และเพิ่มประสิทธิภาพด้านการนำเข้าส่งออก เพื่อเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงเศรษฐกิจโลก</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ กลยุทธ์ที่ 2 : พัฒนาและขยายบริการธุรกิจหลักและธุรกิจเกี่ยวเนื่องที่เชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ สนับสนุนกิจการท่าเรือและพัฒนาประเทศ 	<p>วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ : เพิ่มผลตอบแทนและรายได้จากสินทรัพย์ต่างๆ ของการทำเรือฯ ที่สามารถก่อให้เกิดรายได้ พร้อมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้จ่ายและลงทุน เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานขององค์กร</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ กลยุทธ์ที่ 3 : พัฒนาลินทรัพย์ในเชิงธุรกิจ โดยจัดตั้งบริษัทลูก เพื่อช่วยดำเนินการสนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่มและผลตอบแทน
<p>ภารกิจที่ 4 : พัฒนางองค์กรให้มีสมรรถนะสูง เพื่อสนับสนุนการบริการและการดำเนินงานที่เป็นเลิศ</p> <p>ภารกิจที่ 5 : สร้างความนิยมและการยอมรับจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและชุมชนโดยรอบต่อการดำเนินงานท่าเรือและบทบาทความสำคัญในการพัฒนาประเทศ เพื่อสร้างการเติบโตและความเป็นอยู่ร่วมกันอย่างยั่งยืน</p>		
<p>ยุทธศาสตร์ที่ 4 : พัฒนาการให้บริการและกระบวนการทำงานสู่การเป็นองค์กรสมรรถนะสูง (Best in Class of Services and Operations)</p>		
<p>วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ : พัฒนาการดำเนินงานขององค์กรให้มีประสิทธิภาพเทียบเคียงมาตรฐานการจัดการสมัยใหม่ เพื่อให้สามารถแข่งขันทางธุรกิจในทุกด้าน อาทิ</p> <ul style="list-style-type: none"> - การสร้างเครือข่ายและพันธมิตรทางธุรกิจที่สนับสนุนการค้าในธุรกิจหลัก ธุรกิจเกี่ยวเนื่อง และการเชื่อมโยงการขนส่งสู่พื้นที่หลังท่า พร้อมทั้งพัฒนาคุณภาพบริการ และทำการตลาดเชิงรุก เพื่อสร้างรูปแบบการให้บริการที่หลากหลายครบวงจร ตอบสนองความต้องการของลูกค้า - การพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่เป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการในระบบโลจิสติกส์ - การบริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคล - การบริหารจัดการทางการเงินที่มีประสิทธิภาพ - การกำกับดูแลกิจการที่ดีตามหลักธรรมาภิบาล - การสร้างความนิยมและการยอมรับจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อการดำเนินงานท่าเรือและบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ <ul style="list-style-type: none"> ■ กลยุทธ์ที่ 4 : มุ่งเน้นการทำตลาดเชิงรุก และการให้บริการที่ครบวงจร ตอบสนองความต้องการของลูกค้า ■ กลยุทธ์ที่ 5 : พัฒนาและปรับปรุงกระบวนการปฏิบัติงานโดยใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ ■ กลยุทธ์ที่ 6 : พัฒนาและบริหารทรัพยากรบุคคลให้สอดคล้องกับภารกิจและก้าวทันความเปลี่ยนแปลง ■ กลยุทธ์ที่ 7 : บริหารจัดการทางการเงินให้ได้มาตรฐาน มีประสิทธิภาพ ทันสมัย ตอบสนองการพัฒนาองค์กร ■ กลยุทธ์ที่ 8 : ยกระดับการดำเนินงาน การให้บริการให้ทัดเทียมมาตรฐานสากล เสริมสร้างนวัตกรรม การบริหารที่มีธรรมาภิบาล สร้างความนิยมและการยอมรับจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อกิจการทำเรือ 		

แผนที่กลยุทธ์ (Strategy Map) ของการทำเรือแห่งประเทศไทย ภายใต้ระบบ Balanced Scorecard (BSC)



งบประมาณภายใต้แผนวิสาหกิจฯ

เพื่อให้การดำเนินงานตามกลยุทธ์ที่กำหนดไว้ในแผนวิสาหกิจการทำเรือฯ ปีงบประมาณ 2562-2566 บรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนด อันจะนำไปสู่การบรรลุวิสัยทัศน์ขององค์กร การทำเรือฯ ได้แปลงกลยุทธ์ไปสู่การปฏิบัติ ในรูปของแผนปฏิบัติการประจำปี ซึ่งได้กำหนดแผนงาน/โครงการเพื่อรองรับกลยุทธ์การดำเนินงาน โดยการพัฒนาและการบริหารจัดการของการทำเรือฯ เมื่อพิจารณาตามกลยุทธ์ของแผนวิสาหกิจการทำเรือฯ ปีงบประมาณ 2562-2566 มีงบประมาณเบื้องต้นรวมทั้งสิ้น 5,543.479 ล้านบาท พบว่าการกระจายตัวของงบประมาณในช่วง 5 ปีของแผนวิสาหกิจฉบับนี้ ส่วนใหญ่จะกระจายตัวสูงอยู่ในกลยุทธ์ที่ 1-3 เนื่องจากเป็นโครงการที่เกี่ยวข้องกับการลงทุนการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานและพัฒนาขยายธุรกิจหลักและเกี่ยวเนื่องเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์สนับสนุนกิจการท่าเรือและพัฒนาประเทศ จึงจำเป็นต้องใช้เงินงบประมาณจำนวนมากที่รองรับ รวมทั้งแผนปฏิบัติการภายใต้กลยุทธ์ที่ 1-3 ยังมีหลายโครงการที่อยู่ระหว่างรอผลการศึกษาจึงยังไม่สามารถระบุงบประมาณที่ชัดเจนได้ อาทิ โครงการพัฒนาท่าเรือฝั่งตะวันตกเป็นท่าเรืออัตโนมัติ (Terminal Automation) โครงการพัฒนาท่าเรือกรุงเทพฝั่งตะวันตก (Bangkok Port Distribution Park) โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 3 โครงการเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพ-ทางพิเศษบูรพาวิถี (Express Way) โครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) และแผนการพัฒนาที่อยู่อาศัยเพื่อให้เป็น Smart Community ดังนั้นมูลค่างบประมาณแต่ละโครงการที่ระบุในแผนวิสาหกิจฯ จึงเป็นการประมาณการในเบื้องต้น โดยสามารถจัดลำดับวงเงินงบประมาณจากลำดับสูงสุดได้ ดังนี้ ลำดับที่ 1 กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาและขยายบริการธุรกิจหลักและธุรกิจเกี่ยวเนื่องที่เชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ สนับสนุนกิจการท่าเรือและพัฒนาประเทศ มูลค่าการลงทุนเท่ากับ 2,641.100 ล้านบาท หรือคิดเป็น 47.64% ของงบประมาณรวมทั้งหมด ลำดับที่ 2 กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาและบริหารจัดการท่าเรือให้มีมาตรฐานในระดับโลก สนับสนุนการดำเนินธุรกิจหลักให้มีขีดความสามารถในการแข่งขัน มูลค่าการลงทุนเท่ากับ 1,165.665 ล้านบาท หรือคิดเป็น 21.03% ของงบประมาณรวมทั้งหมด และลำดับที่ 3 กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาสินทรัพย์ในเชิงธุรกิจโดยจัดตั้งบริษัทลูกเพื่อช่วยดำเนินการสนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่มและผลตอบแทน มูลค่าการลงทุนเท่ากับ 1,129.417 ล้านบาท หรือคิดเป็น 20.37% ของงบประมาณรวมทั้งหมด

สำหรับในส่วนของงบประมาณที่ใช้ในการดำเนินงานปกติเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานขององค์กร จะมีมูลค่าวงเงินงบประมาณลงทุนไม่มากนัก ซึ่งจะเน้นการบริหารจัดการภายในองค์กรเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพกระบวนการ และการให้บริการ โดยกลยุทธ์ที่ 5 พัฒนาและปรับปรุงกระบวนการปฏิบัติงานโดยใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ มูลค่าการลงทุนเท่ากับ 304.593 ล้านบาท หรือคิดเป็น 5.49% ของงบประมาณรวมทั้งหมด เพื่อช่วยสนับสนุนการดำเนินงาน และปรับปรุงกระบวนการปฏิบัติงานให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว อีกทั้งยังจำเป็นต้องดำเนินงานในลักษณะบูรณาการหน่วยงานภายในและภายนอกองค์กร อาทิ โครงการพัฒนาการเชื่อมโยง Data Logistic Chain ด้วยระบบ Port Community System และโครงการพัฒนาระบบเชื่อมโยงฐานข้อมูลและการบริการแบบบูรณาการโดยใช้สถาปัตยกรรม Service-Oriented Architecture (SOA) และกลยุทธ์ที่ 8 มูลค่าการลงทุนเท่ากับ 251.154 ล้านบาท หรือคิดเป็น 4.53% ของงบประมาณรวมทั้งหมด ในการยกระดับการดำเนินงาน การให้บริการให้ทัดเทียมมาตรฐานสากล เสริมสร้างนวัตกรรม การบริหารที่มีธรรมาภิบาล สร้างความนิยมและการยอมรับจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อกิจการทำเรือ อาทิ แผนดำเนินการตามข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ (International Ship and Port Facility Security : ISPS Code) แผนการพัฒนาระบบการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อมท่าเรือ (Port Safety, Health and Environmental Management System : PSHEMS) โครงการพัฒนาเพื่อมุ่งสู่การเป็นองค์กรระดับคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (SEPA) และโครงการศึกษาวิจัยกลยุทธ์เชิงยุทธศาสตร์ของการทำเรือฯ สนับสนุนการเป็นท่าเรือมาตรฐานระดับโลก (World Class Port) เพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นไปในทิศทางเดียวกันและเกิดประโยชน์สูงสุดต่อองค์กร ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและประเทศชาติ โดยสรุปงบประมาณตามกรอบระยะเวลาของแผนวิสาหกิจการทำเรือฯ ปีงบประมาณ 2562-2566 ดังนี้

ตารางแสดงงบประมาณตามกรอบระยะเวลาของแผนวิสาหกิจการทำเรือแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ 2562-2566

กลยุทธ์	โครงการ	แผนงาน/ มาตรการ	งบประมาณ (ล้านบาท)					รวม	%	งบประมาณแยกตามสายงาน (ล้านบาท)			รวม
			ปี 2562	ปี 2563	ปี 2564	ปี 2565	ปี 2566			ทำเรือ กรุงเทพ	ทำเรือ แหลมฉบัง	สายงาน สนับสนุนฯ*	
กลยุทธ์ที่ 1	5	1	100.000	110.000	382.312	341.137	232.216	1,165.665	21.03%		690.665	475.000	1,165.665
กลยุทธ์ที่ 2	5	1	796.045	771.275	160.000	456.890	456.890	2,641.100	47.64%	1,357.320	1,233.780	50.000	2,641.100
กลยุทธ์ที่ 3	1	2	65.000	0.000	491.973	551.502	20.942	1,129.417	20.37%		1,064.417	65.000	1,129.417
กลยุทธ์ที่ 4	-	1	0.500	0.500	-	-	-	1.000	0.02%			1.000	1.000
กลยุทธ์ที่ 5	8	-	119.093	155.000	30.500	-	-	304.593	5.49%		65.500	239.093	304.593
กลยุทธ์ที่ 6	5	1	7.650	8.500	6.750	5.500	6.150	34.550	0.62%			34.550	34.550
กลยุทธ์ที่ 7	3	-	15.200	0.200	0.200	0.200	0.200	16.000	0.29%			16.000	16.000
กลยุทธ์ที่ 8	11	5	56.267	45.465	77.676	53.796	17.950	251.154	4.53%	8.750	91.449	150.955	251.154
รวม	38	11	1,159.755	1,090.940	1,149.411	1,409.025	734.348	5,543.479	100.00%	1,366.070	3,145.811	1,031.598	5,543.479
%			20.92%	19.68%	20.73%	25.42%	13.25%			24.64%	56.75%	18.61%	100%

หมายเหตุ * : สายงานสนับสนุนของการทำเรือฯ ประกอบด้วย สำนักเลขานุการคณะกรรมการการทำเรือฯ สำนักบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน ฝ่ายตรวจสอบ ฝ่ายอำนวยการ สายบริหารทรัพยากรบุคคล และบรรษัทภิบาล สายบริหารการเงินและกลยุทธ์องค์กร สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนารัฐกิจ และสายวิศวกรรม