

BSAA *News*



วารสารข่าวสารและความรู้ด้านการขนส่งสินค้าทางทะเล
Bangkok Shipowners and Agents Association

Issue No. 50 | Apr - Jun 2020

PAT

and its role
on national
logistics
system
development

The Impact of
COVID-19 on Global
Economy and
Shipping Industry



MERIDIAN

Shipping Services Group

MERIDIAN SHIPPING SERVICE GROUP (MSSG), we are specialized in Container Liner Agency business with focus on Southeast Asia. today we have offices in Thailand, Singapore, Indonesia, Cambodia, Myanmar, Vietnam, Malaysia, Bangladesh, Philippines and Sri Lanka.

"We provide Freight and Total logistics services to all destinations that our offices located and also vessel with direct services to Korea, China, India, East Malaysia, Brunei. We are your reliable partner in Thailand."

STARLINE AGENCIES Asia

We currently represent :
 • Blue Water Lines Pte Ltd.
 • AVANA GLOBAL FZCO

PAN OCEAN

• Pan Ocean Co., Ltd.

UNISON

Shipping Service

Unison Shipping Services Ltd. We currently represent:
 • Starline Asia Pte Ltd. • MTT Shipping Sdn Bhd.
 • KP Container Line Pte Ltd.

STARLINE LOGISTICS represent TMCL Container Line

Address:

Bangkok Office :
 42 Tower Building, No.65 Sukhumvit 42 (Kluaynamthai),
 Sukhumvit Road, Klongtoey, Bangkok 10110
 Tel: (02) 725 5111
 Fax: (02) 725 5112, 725 5115

Pat Port Office :
 444 Tharue Road,
 Klongtoey, Bangkok 10110
 Tel: (02) 240 2278
 Fax: (02) 240 2279

Laem Chabang Office :
 Laem Chabang Port C3
 Tungsukla, Sriracha
 Chonburi 20230
 Tel : (Tel: 033-005389
 Fax: 038-408200 Ext: 3537

www.meridianshippinggroup.com

One - Stop Integrated Supply Chain Solution Services



Shipping agency, logistics, container terminal, freight forwarding, warehouse & distribution, engineering and infrastructure development



www.unithai.com

The Largest Shipyard in Thailand



When it comes to restoring your containers, CONNET offers the "Best"



The pioneer in container M&R in Thailand since 1980

CONNET maintains and repairs all damages to container regardless of their manufactures

CONNET, exclusively, works on all facets of maintaining reefer container, and currently represents Carrier, Mitsubishi, and Daikin as their service representative in Thailand

Our lead technician is holding "IICL" certificate which is recognized worldwide

CONTAINER NETWORK CO., LTD.

30 Soi Bangna-Trad 23, Bang-Na, Bang-na, Bangkok 10260

Tel: 0 2361 3916-8, 0 2361 3921-4 Fax: 0 2361 3919-20

Email: connet@containernetwork.co.th



KMTC (THAILAND) CO., LTD.

3195/13 Vibulthani Tower, 8th Fl., Rama IV Rd.,
 Kongton, Kongtoey, Bangkok 10110, Thailand.
 Tel: 0 2120 9500 Fax: 0 2120 9555
 Email: kmtc-info@kmtc.co.th



STRENGTHENING

Our Focus on Growth



General Agent : Samudera Traffic Co., Ltd.
 Green Tower 9th Floor, 355/27-28 Rama 4 Road
 Klongton, Klongtoey, Bangkok, 10110 - Thailand

T: +662 367 3740-58
 F: +662 367 3740-43
 E: info@samudera.co.th

samudera.co.th



A TRADITION OF EXCELLENCE IN SERVICE AND RELIABILITY

Car Carrier RoRo / LNG / Bulk
 Coal and Tanker / Total Logistics / Air Service
 Customs Formality / Inland Transport



K LINE (THAILAND) LTD.
 1028-11 8th Floor, Wall Street Tower Building, Surawongse Road,
 Kwang Sanyavongse, Khet Bangrak, Bangkok, 10500
 Tel: 0 2623 0000 Fax: 0 2623 7550
 website: www.kline.co.th



KLTTL
 Total Logistics
 1028-11 8th Floor, Wall Street Tower Building, Surawongse Road,
 Kwang Sanyavongse, Khet Bangrak, Bangkok, 10500
 Tel: 0 2623 0000 Fax: 0 2623 7550
 website: www.kline.co.th

BSAA

วารสารข่าวและความรู้ด้านการขนส่งสินค้าทางทะเล
Issue No.50 | Apr - Jun 2020



4-8 Cover Story : PAT

**การทำเรือฯ
กับบทบาทการพัฒนาระบบ
โลจิสติกส์ของชาติ**



10-14 Shipping Knowledge

**The Impact of COVID-19
on Global Economy
and Shipping Industry
ผลกระทบของโควิด-19 ต่อเศรษฐกิจ
โลกและอุตสาหกรรมการเดินทางเรือ**



15 TIPS

**6 Steps to prevent COVID-19
6 วิธีดูแลตัวเองและคนใกล้ชิด
ให้ห่างไกล COVID-19**



Sponsors : ผู้สนับสนุน

FRONT /BACK COVER : PAT

- PORT AUTHORITY OF THAILANDP.16
- CONTAINER NETWORK CO., LTD.P.2
- EASTERN MARITIME (THAILAND) LTD.P.14
- KMTC (THAILAND) CO., LTD.P.2
- K LINE (THAILAND) LTD.P.2
- LAEM CHABANG PORTP.9
- SAMUDERA TRAFFIC CO., LTD.P.2
- SRIARACHA TUGBOAT CO., LTD.P.14
- STARLINE AGENCIES ASIA (THAILAND) LTD.P.2
- TCC AGENCYP.14
- UNITED THAI SHIPPING CORP. LTD.P.2
- ZIPTIS TRANSPORT LTD.P.13

เกี่ยวกับเรา About Us

นิตยสาร BSAA News ผลิตโดยสมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพฯ จัดพิมพ์เป็นรายไตรมาส 4 ครั้งต่อปี มีเนื้อหา 2 ภาษา ไทยและอังกฤษ ส่งเสริมความรู้และให้ข้อมูลข่าวสารด้านการขนส่งสินค้าทางทะเล รวมถึงกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง

BSAA News เป็นนิตยสารที่จัดส่งให้กับผู้นำเข้า ส่งออก และผู้ให้บริการขนส่งสินค้า หน่วยราชการ รัฐ สถาบันการศึกษา ตลอดจนกับบุคคลทั่วไปที่สนใจโดยไม่คิดค่าใช้จ่าย

BSAA News is a quarterly publication of the Bangkok Shipowners and Agents Association.

It is distributed free of charge to the exporters, importers, transportation and logistics providers and government agencies.

Views expressed do not necessarily reflect those of the BSAA, individual members or publisher.

บอกรับสมาชิก To Subscribe

Contact: Bangkok Shipowners and Agents Association

สมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพฯ

Tel : 022944525-6
Fax : 022944527

โรงพิมพ์ : Printing
Acme Printing Co.,Ltd.

ออกแบบ : Design
Content & design by
Media All
www.media-all.com

ผู้จัดการพิมพ์ : Publisher
Phusit Ongart

ติดต่อโฆษณา : Advertising
Bangkok Shipowners and Agents Association

สมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพฯ

Tel : 022944525-6
e-mail: bsaa@thaibsa.com

www.thaibsa.com



การทำเรือๆ กับบทบาทการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของชาติ

ในปีงบประมาณ 2563 นี้ การทำเรือแห่งประเทศไทยได้ริเริ่มและสานต่อโครงการใหญ่ หลายโครงการ มูลค่ารวมหลายหมื่นล้านบาท วันนี้ BSAA อยู่กับ **เรือโทกมลศักดิ์ พรหมประยูร ผู้อำนวยการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย** ที่ได้กรุณานำความคืบหน้าของโครงการสำคัญมาเล่าสู่กันฟัง ทั้งหมดเกี่ยวข้องกับการพัฒนาและปรับปรุงท่าเรือ เพื่อสนับสนุนการขนส่งทางน้ำ และทางราง ลดการขนส่งทางถนน ตามนโยบายหลักด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ให้เกิดการเชื่อมโยงอย่างมีประสิทธิภาพ

อยากให้ช่วยเล่าความเป็นมาของโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง เฟส 3

อย่างที่ทราบกันดีว่าประเทศไทยเรามีท่าเรือแหลมฉบัง ที่ทำหน้าที่เสมือนเป็นประตูการค้าหลักของไทยกับตลาดโลก ท่าเรือแหลมฉบังเริ่มก่อสร้างมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2530 และเปิดให้บริการครั้งแรกในปี 2534 เป็นโครงการของ

รัฐบาลที่ประสบความสำเร็จอย่างสูง และ 10 ปีต่อมา คือในปี พ.ศ. 2540 รัฐบาลในขณะนั้นได้ตัดสินใจพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 2 รองรับ การขยายตัวทางการค้าต่างประเทศ และตั้งเป้าให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งของในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

ท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 2 ที่เราได้พัฒมานั้น มีขีดความสามารถรองรับปริมาณตู้สินค้าอยู่ที่ 11.1 ล้านทีอียู (TEUs) ต่อปี และรองรับปริมาณ

รถยนต์ได้ราว 2 ล้านคันต่อปี ปัจจุบันท่าเรือแหลมฉบังมีปริมาณการขนถ่ายสินค้าตู้คอนเทนเนอร์อยู่ที่ 8.06 ล้านทีอียู (TEUs) ต่อปี และมีปริมาณรถยนต์ผ่านท่าอยู่ที่ 1.21 ล้านคันต่อปี เมื่อเรามาดูแนวโน้มการเติบโต ในระยะ 4-5 ปีข้างหน้า นี้ ท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 2 จะเกิดการแออัด เพื่อเป็นการรองรับการขยายตัวดังกล่าว การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ซึ่งเป็นผู้กำกับดูแลโดยตรง จึงได้วางแผนพัฒนาการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 ขึ้น

การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังทุกระยะที่ผ่านมา มีการกำหนดเป้าหมายในการพัฒนาหลายด้าน เป้าหมายของการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 ที่สำคัญมีอะไรบ้าง

ปัจจุบันท่าเรือแหลมฉบังมีปริมาณการขนถ่ายสินค้าตู้คอนเทนเนอร์อยู่ที่ 8.06 ล้านทีอียู (TEUs) ต่อปี และมีปริมาณรถยนต์ผ่านท่าอยู่ที่ 1.21 ล้านคันต่อปี เมื่อเรามาดูแนวโน้มการเติบโต ในระยะ 4-5 ปีข้างหน้า ท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 2 จะเกิดการแออัด

การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังครั้งนี้ตั้งเป้าหมายที่สำคัญๆ หลายเรื่อง แน่ใจว่าเป้าหมายหลักคือการรองรับการเติบโตด้านการค้าทางทะเลของประเทศ เช่น ต้องเป็นท่าเรือที่ล้ำสมัยในการบริหารจัดการด้านนวัตกรรม (Innovative Ports) จะให้ความสำคัญกับเรื่องเทคโนโลยีที่ทันสมัย ในขณะที่เดียวกัน จะเป็นท่าเรือที่คำนึงถึงคุณภาพของสิ่งแวดล้อม ทั้งภายในและบริเวณโดยรอบ เป็นท่าเรือสีเขียว (Green Port) ให้มีความสำคัญกับชุมชนใกล้เคียงในเรื่องคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ให้มีมาตรฐาน

อีกเรื่องสำคัญคือท่าเรือแหลมฉบังถูกกำหนดให้เป็นหนึ่งในโครงการสำคัญภายใต้แผนการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก หรือ Eastern Economic Corridor (EEC) ที่จะพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกให้เป็น Gateway หรือประตูการค้าของนักลงทุนสู่ประเทศเมียนมาร์ กัมพูชา เวียดนาม และลาว โดยเป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกและตะวันตก หรือ East West Corridor ไปสู่จีนตะวันตก จีนตอนใต้ และอินเดีย เป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญในการคมนาคมขนส่งกระจายสินค้า ดังนั้น การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 ของ กทท. นี้จึงมีความสำคัญ ต้องสามารถรองรับการเติบโตของ EEC ได้ในภาคหน้า

นอกจากนี้ การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 ยังมีเป้าหมายเพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงการขนส่งทางน้ำ ทางบก และทางราง ซึ่งจะรวมกันเป็นโครงข่ายคมนาคมขนส่ง และโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ ทันสมัย เพิ่มพูนขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเชื่อมโยงกับระบบราง ในการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 นี้ จะเน้นพัฒนาให้มีขีดความสามารถในการรองรับการขนถ่ายสินค้าผ่านทางรถไฟ SRTO (Single Rail Transfer Operator) ที่มีระบบจัดการขนถ่ายสินค้าแบบอัตโนมัติ (Automation)

กรอบการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 เป็นอย่างไร และหลังจากก่อสร้างแล้วเสร็จจะเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณสินค้าได้ระดับไหน

ท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 ควรจะเปิดให้บริการเมื่อมีปริมาณสินค้าผ่านทางอยู่ที่ประมาณ 80% ของขีดความสามารถสูงสุดของท่าเรือ จากการศึกษาโดยอาศัยสถิติการเติบโต เราจะถึงจุดนั้นในปี พ.ศ. 2567 ดังนั้น ทลช. ชั้นที่ 3 ควรเปิดให้บริการท่าเทียบเรือท่าแรกได้ในในปีพ.ศ. 2567 หรือในอีกประมาณ 4 ปี นับจากนี้

ปัจจุบันการพัฒนาอยู่ในช่วงของงานโครงสร้างพื้นฐานและงานส่วนท่าเทียบเรือ เมื่อเสร็จสมบูรณ์จะทำให้ ท่าเรือแหลมฉบังมีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าเพิ่มขึ้นจาก 11.1 ล้านตู้ต่อปีในปัจจุบัน เป็น 18.1 ล้านตู้ต่อปี



ย่านการขนส่งสินค้าทางราง ท่าเรือแหลมฉบัง

เพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งรถยนต์จาก 2 ล้านคันต่อปี เป็น 3 ล้านคันต่อปี และเพิ่มสัดส่วนการขนส่งตู้สินค้าผ่านทางท่าโดยรถไฟทั้งหมดของท่าเรือแหลมฉบังให้ได้ถึง 4 ล้านตู้ต่อปี หรือจากร้อยละ 7 เป็นร้อยละ 30

เกี่ยวกับท่าเทียบเรือ และโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ของโครงการท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 จะมีเพิ่มขึ้นมีรายละเอียดอย่างไรบ้าง

โครงการระยะที่ 3 นี้ประกอบไปด้วยท่าเรือและโครงสร้างพื้นฐานดังนี้

1. ท่าเรือตู้สินค้าจำนวนทั้งหมด 4 ท่า คือ ท่าเรือ F จำนวน 2 ท่า ความยาวท่าละ 1,000 เมตร และท่าเรือ E จำนวน 2 ท่า ความยาวหน้าท่าละ 750 เมตร รวมพื้นที่ 1,336 ไร่
2. ท่าเรือเอนกประสงค์ EO จำนวน 1 ท่า ยาว 920 เมตร พร้อมพื้นที่ ประมาณ 221 ไร่
3. ท่าเรือชายฝั่ง 1 ท่า พร้อมพื้นที่ 1 ไร่
4. ท่าเรือบริการ 1 ท่า พร้อมพื้นที่ 14 ไร่
5. ศูนย์ขนส่งสินค้าระบบราง พร้อมพื้นที่ 168 ไร่

นอกจากงานพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 แล้ว ท่าเรืออื่นๆ ที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของ กทท. มีการพัฒนาเพิ่มเติมอย่างไรบ้าง

การท่าเรือแห่งประเทศไทย มีการทำแผนพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือระนอง ตั้งเป้าให้รองรับตู้สินค้าได้ถึง 2.5 แสนตู้ต่อปี จัดทำแผนที่ขยายหน้าท่าเทียบเรือให้รองรับเรือเดินทะเลขนาดใหญ่ขึ้น

ท่าเรือระนอง จังหวัดระนอง



ในการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 นี้ จะเน้นพัฒนาให้มีขีดความสามารถในการรองรับการขนถ่ายสินค้าผ่านทางรถไฟ SRTO (Single Rail Transfer Operator) ที่มีระบบจัดการขนถ่ายสินค้าแบบอัตโนมัติ (Automation)

งานที่การท่าเรือแห่งประเทศไทยทำมาอย่างต่อเนื่องอย่างหนึ่งคือการพัฒนาท่าเรือส่วนภูมิภาคเพื่อพัฒนาจุดเชื่อมโยงการขนส่งและรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ทางภาคเหนือเรามีท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน และเชียงของ รองรับการขนส่งในอนุภูมิภาค GMS และทางใต้เรามีท่าเรือระนอง ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้วางให้เป็นท่าเรือยุทธศาสตร์ทางฝั่งทะเลอันดามัน เพื่อเชื่อมระบบการขนส่งชายฝั่งและการขนส่งต่อเนื่องภายในประเทศและระหว่างประเทศ เป็นศูนย์กลางการขนถ่ายสินค้าไปยังกลุ่มประเทศ BIMSTEC ประกอบด้วยบังกลาเทศ ภูฏาน อินเดีย เนปาล เมียนมาร์ ศรีลังกา และไทย เมื่อต้นปีที่ผ่านมามีการท่าเรือแห่งประเทศไทย มีการทำแผนพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือระนอง ตั้งเป้าให้รองรับตู้สินค้าได้ถึง 2.5 แสนตู้ต่อปี ทำแผนที่ขยายหน้าท่าเทียบเรือให้รองรับเรือเดินทะเลขนาดใหญ่ขึ้น โดยท่าเทียบที่ 1 ให้สามารถรองรับเรือขนาด 12,000 เดทเวทตัน และท่าเทียบเรือที่ 2 ให้สามารถรองรับเรือขนาด 22,000 เดทเวทตัน ได้ นอกจากนี้ยังมีการศึกษาความเหมาะสมของการพัฒนาท่าเทียบเรือที่ 3 เพิ่มเติมเข้ามาด้วย รองรับตู้สินค้าจากกลุ่มประเทศ BIMSTEC และเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (East West Economic Corridor : EWEC) และมุ่งเน้นสาธารณประชาชนจีน

PAT

and its role on national logistics system development

story BSAA
photo PAT



In the fiscal year of 2020, the Port Authority of Thailand (PAT) has initiated and continued various mega projects worth billions of baht. PAT's Director General Lt.JG.Kamolpak Promprayoon, talked to BSAA about the progress of the projects, which will develop and improve the ports. The development is to support maritime and rail transportation and as a result reduce the congestion experienced in road transport. This is a main goal in developing logistics systems in Thailand to bring about efficient transportation connections.



Could you please tell us about the background of Laem Chabang Port Phase 3?

Absolutely, Laem Chabang Port is Thailand's major trading gateway to the global market. Started in 1987 and first operated in 1991, Laem Chabang Port was a government project and considered successful. Ten years later, the government then decided to construct phase 2 to support the expansion of global trading and to serve as a transport hub in the Southeast Asia region.

Laem Chabang Port Phase 2 was designed to accommodate containers with a total capacity of 11.1 million TEUs and 2 million cars annually. But now, the port is able to handle 8.06 million TEUs containers and 1.21 million cars per year. It is estimated that in the next 4-5 years, Laem Chabang Port Phase 2 will be congested. As a result, we planned to construct Laem Chabang Port Phase 3.

What are the objectives of Laem Chabang Port Phase 3?

The main objective is to enhance the growth of Thailand's maritime trade. The port is being designed to be highly innovative equipped with advanced technology. It will also be an environmentally green port both within and outside the facility and give importance to the quality of life and well-being of the nearby communities.

The port is being mainly designed to be part of the Eastern Economic Corridor (EEC) in order to develop the east coast of Thailand to be a gateway for Thai investors to Myanmar, Cambodia, Vietnam and Laos. The port will offer enhanced connections and be a central hub to the East-West Economic Corridor which will connect to the West and South of China and India as well. Accordingly, the port will serve as a major strategic position in transportation and product distribution. PAT's development of Laem Chabang Port Phase 3 will be significant and be able to facilitate the growth of the EEC in the future.

In addition, Laem Chabang Port Phase 3 aims at better connecting land, water and rail transportation which will be a modern and efficient network of logistics and transportation. This will increase the country's competitiveness ability. The Rail transport will increase port's ability to transfer goods via railway known as Single Rail Transfer Operator (SRTTO) with an automated container handling system.

“

the port is accommodating 8.06 million TEUs containers and 1.21 million cars per year. It is estimated that in the next 4-5 years, Laem Chabang Port Phase 2 will be congested.

Laem Chabang Port



Laem Chabang Port Phase 3 is expected to be operational in 2024 or in the next four years



Laem Chabang Port F-series and E-series layout

What is the framework of the Port development?

Laem Chabang Port Phase 3 is expected to be operational in 2024 or in the next four years, when the amount of containers reaches 80% of the port maximum capacity. Currently, the port has been developing the infrastructure and terminals. When the project is complete, the port will be able to accommodate container throughputs from 11.1 million TEUs to 18.1 million TEUs and increase the number of cars it can handle from 2 millions to 3 millions per year. The ratio of container transported by rail transfer will reach 4 million TEUs or rise from 7% to 30%.

What will be the additional constructions within the Phase 3?

Basically, there will be various constructions. First, four container terminals



The rail transport will increase its ability to transfer goods via railway known as Single Rail Transfer Operator (SRTO) with an automated container handling system

including F-series with two terminals, each will be 1,000 metres long and E-series with two terminals, each will be 750 metres long. The required total land will be 1,336 rai. Second, a multi-purpose terminal (terminal E0) which will need 920 metres long covering the area of approximately 221 rai. Third, two terminals will be constructed. One is a coastal terminal covering the total area of 1 rai and another is a service terminal covering 14 rai. Lastly, a construction of the Rail Transportation Centre which will cover the total area of 168 rai.

What about other ports development?

We've continually developed regional ports to better enhance connectivity and support the country's economic expansion. In the North, there are Chiang Saen Commercial Port and Chiang Khong Port. These two ports will accommodate transportation for the Greater Mekong Sub-region (GMS). In the South, Ranong Port is designed to be the strategic coastal port in the Andaman Sea in providing efficient coastal, inland and international transportation. It also serves as a logistics gateway to countries located in a group of the Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation (BIMSTEC) including Bangladesh, Bhutan, India, Nepal, Myanmar, Sri Lanka and Thailand.

Since early 2020, we've been planning to develop and improve the infrastructure at Ranong Port in order to accommodate 250,000 container throughputs per year. The expansion of the front berth at the terminal is able to accommodate 12,000 DWT and 22,000 DWT vessel at the Terminal 1 and 2, respectively. In addition, there will be a feasibility study of the terminal 3 which will be able to accommodate container throughputs from the BIMSTEC countries and East-West Economic Corridor (EWEC) where China is the main trading partner.

Ranong Port's layout expansion plan





Laem Chabang Port



เป็นท่าเรือชั้นนำระดับโลก
เชื่อมโยงเครือข่ายโลจิสติกส์สู่การค้าโลกแบบไร้รอยต่อ

แผนกประชาสัมพันธ์ ท่าเรือแหลมฉบัง

โทรศัพท์ : 038-409-123-5 โทรสาร : 038-490-149

<http://www.lcp.port.co.th>

E-mail : pr@laemchabangport.com

story : BSAA

ผลกระทบของ โควิด-19 ต่อ เศรษฐกิจโลก และอุตสาหกรรม การเดินเรือ



โลกได้พบกับผลกระทบอย่างไม่เคยเป็นมาก่อนจากการระบาดของเชื้อโรคไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่ ซึ่งต่อมาองค์การอนามัยโลก (WHO) ตั้งชื่อว่าโควิด-19 การแพร่ระบาดของโควิด-19 เริ่มต้นขึ้นเมื่อประเทศจีนประกาศว่าพบผู้ติดเชื้อที่เมืองอู่ฮั่น มณฑลหูเป่ย์เมื่อปลายเดือนธันวาคม 2562 ภายในไม่กี่สัปดาห์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ก็ได้กลายเป็นการระบาดไปทั่วโลกกว่า 200 ประเทศ โควิด-19 แพร่ระบาดอย่างหนักในเดือนมีนาคม 2563 และแพร่กระจายจากเอเชียไปยุโรปและอเมริกา การแพร่ระบาดของโควิด-19 ยังคงความรุนแรงในหลายประเทศในเดือนเมษายน 2563 หลายประเทศต้องประกาศปิดประเทศที่เรียกว่า “Lockdown” จำกัดการเดินทางของพลเมือง และเพื่อควบคุมการแพร่ระบาดอย่างรวดเร็วของเชื้อโรค

การแพร่ระบาดของโควิด-19 ส่งผลกระทบต่ออุปสงค์ที่ลดลงทั่วโลก และระดับการลดลงของอุปสงค์ก็จะคงอยู่ไปอีกนาน การแพร่ระบาดส่งผลกระทบต่อห่วงโซ่อุปทานไปทั่วโลก ธุรกิจที่ได้รับผลกระทบหนักที่สุดคือธุรกิจการบิน ธุรกิจการท่องเที่ยว ธุรกิจน้ำมัน และธุรกิจยานยนต์ ผลกระทบของโควิด-19 ได้ทำให้ความต้องการใช้น้ำมัน

ของโลกลดลง ส่งผลกระทบต่อราคาน้ำมันอย่างรุนแรง ผู้ผลิตน้ำมันดิบประสบปัญหาอย่างมากในการเก็บเริ่มตั้งแต่ต้นปี 2563

การระบาดของโควิด-19 ในประเทศไทยเริ่มเมื่อมีการพบผู้ติดเชื้อคนแรกเมื่อวันที่ 12 มีนาคม 2563 เป็นนักท่องเที่ยวหญิงที่มาจากเมืองอู่ฮั่น ประเทศไทยอาจจะโชคดีกว่าอีกหลายประเทศที่เราเป็นประเทศผู้ผลิตอาหาร แต่ถึงกระนั้นธุรกิจต่างๆก็ได้รับผลกระทบจากโควิด-19 อย่างทั่วหน้า ธุรกิจที่ได้รับผลกระทบหนักที่สุดคือธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว และธุรกิจการผลิตยานยนต์และชิ้นส่วน ประเทศไทยก็เหมือนกับประเทศส่วนใหญ่ ต้องออกมาตรการปิดประเทศ (Lockdown) รัฐบาลออกข้อกำหนดต่างๆตามความในมาตรา 9 แห่งพระราชกำหนด. การบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉิน พ.ศ. 2548 รัฐบาลได้จัดตั้งศูนย์บริหารสถานการณ์โควิด-19 เพื่อออกแถลงการณ์ความคืบหน้าของทุกวัน จากมาตรการต่างๆของการ Lockdown เพื่อการควบคุมการแพร่ระบาดของโควิด-19 ทำให้สถานการณ์การแพร่ระบาดในประเทศไทยลดน้อยลงเป็นลำดับ รัฐบาลจึงเริ่มมีการผ่อนคลายให้กับกิจการและกิจกรรมให้กลับมาเปิด



Port of Shanghai, China



ขนส่งระบบคอนเทนเนอร์ผูกติดกับเศรษฐกิจของประเทศจีนเป็นอย่างมาก สินค้าเข้า-ออกของประเทศจีนได้รับผลกระทบจากโควิด-19 ทำให้การใช้ระวางการขนส่งของเรือลดลง 20-50% มีการคาดว่าผู้ประกอบการเรือคอนเทนเนอร์เสียหายได้การขนส่งประมาณ 1.9 พันล้านเหรียญสหรัฐจากจำนวนตู้สินค้าประมาณ 1.9 ล้านที่อยู่ที่ลดลงในช่วงไตรมาสแรก ทุกสาขาของการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศอยู่ในสภาพที่มีระวางการขนส่งล้นตลาดอยู่แล้ว การมาของโควิด-19 จึงเป็นการซ้ำเติม ผู้เชี่ยวชาญการขนส่งโดยเรือเดินทะเลได้เน้นความสำคัญต่อการค้าโดยการเปิดท่าเรือรับเรือสินค้าแม้ในช่วงการระบาดของโควิด-19 การเปิดท่าเรือก็เพื่อให้เรือสินค้าสามารถขนส่งอาหารและสินค้าตู้ที่จำเป็นซึ่งมีความสำคัญต่อชีวิตความเป็นอยู่ของโลก

สำหรับประเทศไทย มาตรการข้อกำหนดที่รัฐบาลประกาศบังคับใช้ ก็ได้ยกเว้นให้กับการขนส่งอาหารและสินค้าจำเป็น กรมเจ้าท่าได้ออกประกาศที่ 53/2563 และ 54/2563 กำหนดแนวปฏิบัติสำหรับเรือที่เข้ามาในน่านน้ำไทยและแนวปฏิบัติสำหรับผู้ประกอบการเรือและผู้ประกอบการท่าเรือ

ผู้เชี่ยวชาญทางเศรษฐกิจได้ประมาณการว่าผลกระทบจากโควิด-19 จะทำให้เศรษฐกิจของโลกลดลงกว่า 10% จะทำให้มีคนตกงานทั่วโลกหลายสิบล้านคน สำหรับผลกระทบต่อเศรษฐกิจไทย มีการประมาณการว่าเศรษฐกิจของประเทศไทยของปี 2563 จะลดลงกว่า 5% เราจะได้เห็นความถดถอยทางเศรษฐกิจของโลกแน่นอนในปี 2563 เราคาดและหวังว่าเศรษฐกิจจะค่อยๆฟื้นตัวในปี 2564 แต่จะฟื้นตัวหรือไม่หรือเร็วแค่ไหนขึ้นอยู่กับว่าเราสามารถควบคุมการแพร่ระบาดของโควิด-19 และแก้ปัญหาการปิดกิจการของธุรกิจได้แค่ไหน

มีผู้มองในแง่ดีว่าวิกฤตโควิด-19 ในครั้งนี้อาจเป็นตัวกระตุ้นให้เกิดความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีที่เร็วขึ้นของอุตสาหกรรมการบิน

ดำเนินการได้อีกครั้ง โดยประกาศเป็นระยะๆ แต่ผู้ประกอบการของธุรกิจที่ได้รับการผ่อนปรนก็ยังคงต้องปฏิบัติตามมาตรการที่รัฐกำหนด

การแพร่ระบาดอย่างรวดเร็วของโควิด-19 ได้ส่งผลกระทบต่อตลาดการเดินเรือทุกสาขาจากเรือคอนเทนเนอร์ถึงเรือน้ำมัน ที่ได้รับผลกระทบหนักสุดเห็นจะเป็นเรือท่องเที่ยว เริ่มต้นจากเรือ "Diamond Princess" ที่พบผู้โดยสารติดเชื้อเมื่อต้นเดือนกุมภาพันธ์ 2563 เรือถูกปฏิเสธไม่ให้เข้าท่าและต้องจอดอยู่นอกฝั่งประเทศญี่ปุ่น ถึงปลายเดือนมีนาคม 2563 พบมีผู้ติดเชื้อกว่า 700 คนจากจำนวน 3,711 คนที่อยู่บนเรือ เรือท่องเที่ยวซึ่งมีผู้โดยสารและลูกเรือจำนวนมากจึงเปรียบเสมือนหนึ่งเป็นที่จำกัดสำหรับการเพาะเชื้อของโควิด-19 ท่าเรือต่างๆจึงเริ่มมีข้อจำกัดและในที่สุดก็ปฏิเสธการรับเรือท่องเที่ยว เป็นครั้งแรกที่โลกได้เห็นเรือน้ำมันจำนวนมากที่บรรทุกน้ำมันเต็มลำต้องลอยแท้งเต้งอยู่ในทะเลเนื่องจากความต้องการน้ำมันที่ลดลง การ

เราจะได้เห็นความถดถอยทางเศรษฐกิจของโลกแน่นอนในปี 2563 เราคาดและหวังว่าเศรษฐกิจจะค่อยๆฟื้นตัวในปี 2564 แต่จะฟื้นตัวหรือไม่หรือเร็วแค่ไหนขึ้นอยู่กับว่าเราสามารถควบคุมการแพร่ระบาดของโควิด-19 และแก้ปัญหาการปิดกิจการของธุรกิจได้แค่ไหน

เรือและการขนส่งสินค้าโดยเรือเดินทะเลระหว่างประเทศ

โควิด-19 ได้ส่งผลกระทบต่อผู้คนและอุตสาหกรรมชีวิตคนและธุรกิจต่างๆของโลกจะเปลี่ยนไปอย่างที่ไม่มีความเหมือนเดิมอีก การสวมใส่หน้ากากอนามัย การล้างมือบ่อยๆ เจลแอลกอฮอล์ และการรักษาระยะห่างทางสังคม จะกลายเป็นแนวทางการดำรงชีวิตประจำวันที่เราเรียกว่า "วิถีชีวิตใหม่" ของเรา



Source : www.forbs.com

The Impact of COVID-19 on Global Economy and Shipping Industry

story : BSAA

The world has faced a novel coronavirus, later named by World Health Organization (WHO) as COVID-19. The coronavirus outbreak began in late December 2019 when China discovered the first cases of the virus infection in Wuhan, Hubei Province. Within a matter of weeks, COVID-19 has spread as a pandemic to the entire world in more than 200 countries. The COVID-19 outbreak escalated to unprec-



edented levels in March 2020 and spread from Asia to Europe and America. The COVID-19 pandemic was still raging unabated in April 2020. In many countries, governments imposed "lockdown" to restrict movements of its citizens and to control the rapid spread of the pandemic.

COVID-19 caused demand to fall lower which will remain at lower levels for a much longer time. The pandemic is causing severe impact on the whole global supply chain. Most badly hit are the businesses of airline, tourism, oil and automotive. The pandemic has heavily damaged oil demand leading to a drastic drop in oil prices. Oil producers are facing a huge issue of storage soon after the outbreak of COVID-19.

The COVID-19 outbreak in Thailand began when the first case of the virus infection was discovered on 12th January 2020. The infected person tested COVID-19 positive was a female tourist from Wuhan. Thailand may be more fortunate than many other countries because it is a food producing country. Yet, the COVID-19 outbreak has affected all businesses. Most affected are people and enterprises related to tourism and manufacturing of vehicles and parts. Thailand, like most other countries, has



บริษัท ซิปทิส ขนส่ง จำกัด (Ziptis Transport Ltd.)
 ฝ่ายขาย : 080-999-0431 (กรุงเทพฯ)
 065-661-4464 (แหลมฉบัง)
 ออฟฟิศลาดกระบัง : 02-000-1359
 Email : sales@ziptis.com, ops@ziptis.com
 website : www.ziptis.com

has therefore announced relief measures for certain enterprises and activities to be allowed to open again. The relief measures will be announced in phases, effective as from May 3, 2020. Business operators, however, still have to follow the regulation and measures.

The COVID-19 pandemic has had a major impact on global shipping, from container ships to tankers. Many shipping sectors, cruise in particular, have been affected. The im-

impact on cruise ship started from the first cases of infected passengers on the “Diamond Princess” early February 2020. The cruise ship was denied entry and had to anchor off the coast of Japan. By end of March, 2020 more than 700 passengers and crewmembers from totally 3,711 persons on the cruise ship were found to have contracted COVID-19. Cruise ships – with large numbers of passengers and crew – become incubators of the COVID-19 virus.

The COVID-19 pandemic has had a major impact on global shipping, from container ships to tankers. Many shipping sectors, cruise in particular, have been affected.

to impose “lockdown” measures. The measures are imposed by the government under Section 9 of the Decree on Public Administration in Emergency Situation, B.E. 2548 (2005). The government has set up Center for COVID-19 Situation Administration (CCSA). The CCSA is responsible for announcement of daily updates on the COVID-19 situation in Thailand. The “lockdown” measures imposed by the government have been working and the situation is gradually improving. The government through the CCSA

www.fairobserver.com



“
 Ship capacity utilization fell 20-50%. It was estimated that container ship operators have lost freight revenue of US\$1.9 billion from about 1.9 million TEU during the first quarter of 2020.

PIL Eastern Maritime (Thailand) Ltd.

OUR PROMISE, YOUR SATISFACTION

Bangkok Head Office 4180/5 Rama IV Rd., Prakanong, Klong Toey, Bangkok, Thailand 10110 Tel. 662 240 0110 Fax. 662 240 0810-11
 Songkhla Branch Office 5th Fl., Southland Rubber Bldg., 55 Rajyindee Rd., Hat Yai, Songkhla, Thailand 90110 Tel. 6674 225 681-6 Fax. 6674 225 678
 E-MAIL emlcenter@eml.co.th WEBSITE www.eml.co.th/www.pilship.com

“ The impact of COVID-19 on the Thai economy has been forecast with a GDP fall of at least 5%. 2020 will see a world recession. We expect an economic rebound in 2021, but only if we can contain the virus and the liquidity problem from becoming a solvency issue.

Ports started limiting – and eventually – banning cruise traffic. Never before have we seen so many tankers, most of them full of oil, stranded around the world due to low demand. Container and other shipping sectors have long been strongly tied to China. Ship capacity utilization fell 20-50%. It was estimated that container ship operators have lost freight revenue of US\$1.9 billion from about 1.9 million TEU during the first quarter of 2020. Most shipping sectors are already suffering the over-supply situation. The coming of COVID-19 aggravated the problem. Shipping experts have stressed the importance of supporting trade and keeping ports open during the COVID-19 pandemic. We need to make sure that ports and terminals are kept open for business in order to make sure that food and goods flow to where it is needed because that is basically where shipping lands a lifeline to the global public.

In enforcement of regulations and measures in Thailand, specific exceptions have been given to transportation of food and essential goods. Marine Department has issued announcement No. 53/2563 and No. 54/2563 on

guideline for ships entering Thai waters and regulation and procedure for ship operators and port/terminal operators.

Economic experts have forecast that the impact of COVID-19 pandemic on global economy will lead to a recession of more than 10%. Tens of million jobs worldwide could be wiped out by a world recession brought about by the pandemic.

The impact of COVID-19 on the Thai economy has been forecast with a GDP fall of at least 5%. 2020 will see a world recession. We expect an economic rebound in 2021, but only if we can contain the virus and the liquidity problem from becoming a solvency issue.

There is, however, an optimistic opinion. The crisis could become a key catalyst for digital and technological advancements in the shipping industry.

COVID-19 has affected lives, businesses, individuals and industries in ways that will change the world forever. Wearing of face mask, frequent hand washing, alcohol gel and keeping social distancing will become parts of our “new normal” life.



As agent : **TCC Agency Ltd.**
 Tel : +66(0)2 0267119 Fax : +66(0)2 0267101
 Email : sales1@th-sjj.com, sales2@th-sjj.com,

Since 1983, the Best Shipping Company in Shanghai - Japan Line

Direct Routing : **BKK - LCH - HCM - SHA - XMN - BKK**

Also to Yangtze river ports - Anji; Anqing; Changsha; Changzhou; Chengdu; Chizhou; Chongqing; Deqing; Jiangyin; Jiujiang; Lianyungang; Luzhou; Nanchang; Nanjing; Nantong; Qingdao; Taicang; Taizhou; Tongling; Wuhan; Wuhu; Yangzhou; Yibin; Yichang; Yueyang; Zhangjiagang; Zhenjiang

HDS: Hot Delivery Service

81-87-26-58

TOWARDS 25 YEARS OF EXPERIENCE

SRIRACHA TUGBOAT CO., LTD.
 TUGBOAT SERVICE - Sriracha / Laem Chabang Port
 www.srirachatugboat.com



6

วิธีดูแลตัวเอง และคนใกล้ชิด



ให้ห่างไกล COVID-19 และโรคทางเดินหายใจจากไวรัสต่าง ๆ



ดูแลสุขภาพร่างกายให้แข็งแรงอยู่เสมอ ออกกำลังกาย ไม่สูบบุหรี่ ลด ละ เลิก แอลกอฮอล์ และนอนหลับพักผ่อนอย่างเพียงพอ หากปฏิบัติตนด้วยวิธีการง่าย ๆ เพียงเท่านี้ก็ทำให้เราห่างไกล โรคทางเดินหายใจจากไวรัสต่าง ๆ ได้

ที่สำคัญไม่ควรตื่นตระหนกเกินไป ติดตามข่าวสารอย่างต่อเนื่อง จากแหล่งข้อมูลที่เชื่อถือได้ เช็กให้ชัวร์ก่อนเชื่อในทันที



ล้างมือให้บ่อย

ล้างมือให้สะอาดด้วยสบู่ (อย่างน้อย 20 วินาที) หรือเช็ดมือด้วยแอลกอฮอล์



หลีกเลี่ยงการอยู่ใกล้ คนป่วยที่ไอจาม

หากเลี่ยงไม่ได้ให้ใช้หน้ากากอนามัย



ไม่ยี่ตา และจมูก

ไม่ใช้มือจับตา ปาก และจมูก โดยที่ยังไม่ได้ล้างมือให้สะอาด



ออกกำลังกายเป็นประจำ

พักผ่อนให้เพียงพอ



เมื่อมีอาการป่วย

สวมหน้ากากอนามัยพกที่บ้าน แยกตัว ไม่ดีขึ้นหรือมีโรคประจำตัว ให้ปรึกษาแพทย์



ฉีดวัคซีน ป้องกันไข้หวัดใหญ่

หากเป็นกลุ่มเสี่ยง

ที่มา : สัมภาษณ์ นพ.ค่านวณ อึ้งชูศักดิ์

กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ สสส.
และอดีตนายแพทย์ผู้ทรงคุณวุฒิ
ด้านเวชกรรมป้องกัน สาธารณะเวชวิทยา
สำนักโรคระบาดวิทยา กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข



PAT

PORT AUTHORITY OF THAILAND



มุ่งสู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก
ด้วยการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ
เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน

*To be World Class Port with Excellent Logistics Services
for Sustainable Growth*

