

BSAA *News*



วารสารข่าวสารและความรู้ด้านการขนส่งสินค้าทางทะเล
Bangkok Shipowners and Agents Association

Issue No. 51 | Jul - Sep 2020



THAILAND ECONOMIC 2020

Another year of
missed opportunity?

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 have 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
 Tungskula, 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 Shipyards 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 : TH@ekmtc.com




STRENGTHENING

Our Focus on Growth



General Agent : Samudera Traffic Co., Ltd.
 Green Tower 9th Floor, 365/27-28 Kiatna 4 Road,
 Klongton, Klongtoey, Bangkok 10110 - Thailand

Tel: +66 267 3747-56
 F: +66 267 3740-43
 E: info@samudera.co.th



TOWARDS 25 YEARS OF EXPERIENCE

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



"YOUR RELIABLE PARTNER IN THAILAND"

TCC LOGISTICS LTD.

Lumpini Tower, 3rd Floor
 No. 1168/5, Rama IV Road
 Tungmahamek, Sathorn
 Bangkok 10120 Thailand

TEL : +66 (0) 2026 7111
 FAX : +66 (0) 2026 7100
 Email : kcm@tccs.co.th
www.tccs.co.th

member of SEALITE GROUP

- +Liner and NVOCC Agency
- +ISO Tank containers
- +Sea/Air Freight Forwarding
- +CFS/Consolidation Service
- +AEO Licensed Customs Broker No. 67
- +Domestic & Cross-border Transportation
- +Project Logistics
- +Ships' Spare Clearance
- +Ship's Agency Service in all ports in Thailand
- +Special Equipment : Reefer, Flat rack, Open top



BSAA

วารสารข่าวและความรู้ด้านการขนส่งสินค้าทางทะเล
Issue No.511 Jul - Sep 2020



4-8 Cover Story : PAT

**เศรษฐกิจไทย 63
ชะลอตัวต่ำกว่าที่คาด
และต่ำกว่าศักยภาพ**

**Thailand Economic for 2020:
Another year of missed opportunity?**



10-13 Shipping Knowledge

**Shipping Container
ผู้สินค้าคอนเทนเนอร์**

14-15 Activities

**Annual General Meeting
การประชุมประจำปี**



Sponsors : ผู้สนับสนุน

- BANGKOK PORTP.16
- CONTAINER NETWORK CO., LTD.P. 2
- EASTERN MARITIME (THAILAND) LTD.P. 7
- K MTC (THAILAND) CO., LTD.P. 2
- K LINE (THAILAND) LTD.P. 5
- LEAM CHABANG PORTP. 9
- MEDITERRANEAN SHIPPING (THAILAND) CO.,LTD.P. 15
- SAMUDERA TRAFFIC CO., LTD.P. 2
- SRIRACHA TUGBOAT CO., LTD.P. 2
- STARLINE AGENCIES ASIA (THAILAND) LTD.P. 2
- TCC AGENCY LTD.P. 13
- TCC LOGISTICS LTD.P. 2
- UNITED THAI SHIPPING CORP. LTD.P. 2

เกี่ยวกับเรา About Us

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

BSAA News เป็นนิตยสารที่จัดทำให้กับผู้นำเข้า ส่งออก และผู้ให้บริการขนส่งสินค้า หน่วยงานภาครัฐ 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

บริษัท ทวีตวิถ์การพิมพ์ จำกัด

ออกแบบ : Design

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

ผู้จัดพิมพ์ : Publisher Phusit Ongart

ติดต่อโฆษณา : Advertising
Bangkok Shipowners and Agents Association

สมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพฯ

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

www.thaibsaa.com



photo : www.kasikornresearch.com

เศรษฐกิจไทย 63

ชะลอตัวต่ำกว่าที่คาด และต่ำกว่าศักยภาพ

เรียบเรียงจาก : ธนาคารแห่งประเทศไทย

ปี 2563 เศรษฐกิจไทยเปิดศักราชใหม่ปีขดด้วยความหวังว่าจะกลับมาขยายตัวดีกว่าปีก่อน แต่ภาวะ “VUCAWorld” ทำให้เศรษฐกิจไทยมีแนวโน้มชะลอตัวและต่ำกว่าระดับศักยภาพต่ออีกปี ถ้าจะเปรียบเทียบให้เห็นภาพชัดเจน ก็น่าจะเหมือนคนที่เดิมคาดกันว่าจะออกวิ่งเหยาะ ๆ กลับกลายเป็นได้แค่เพียงเดินประคองตัวเท่านั้น เนื่องจากได้รับผลกระทบจากโรคไวรัสโคโรนาหรือโควิด-19 (COVID-19) ปัญหาภัยแล้งที่รุนแรงกว่าที่คาด และพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณพ.ศ. 2563 ที่ล่าช้า

สรุปภาพเศรษฐกิจปีก่อน

ในช่วงต้นปี 2562 นักวิเคราะห์หลายสำนักต่างคาดการณ์ว่าเศรษฐกิจไทยจะเติบโตได้ประมาณร้อยละ 4 หรืออยู่ในช่วงระดับศักยภาพ แต่ผลกระทบจากภาวะกีดกันทางการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกากับจีนส่งผลกระทบต่อปริมาณการค้าโลกมากกว่าที่หลายฝ่ายประเมินกันไว้ ทำให้ภาคการส่งออกของไทยหดตัวจากเดิมที่คาดว่าจะขยายตัวส่งผลกระทบต่อรายได้และการจ้างงานในประเทศชัดเจนขึ้น จนทำให้เศรษฐกิจไทย

ปิดท้ายปีก่อนกลับกลายเป็นขยายตัวต่ำกว่าระดับศักยภาพ

เศรษฐกิจปี 2563 : ขาดอีกปี?

ปี 2563 เศรษฐกิจไทยเปิดศักราชใหม่ปีขดด้วยความหวังว่าจะกลับมาขยายตัวดีกว่าปีก่อน แต่ภาวะ “VUCAWorld” ทำให้เศรษฐกิจไทยมีแนวโน้มชะลอตัวและต่ำกว่าระดับศักยภาพต่ออีกปี เนื่องจากยังไม่ทันข้ามเดือนแรกของปีก็เกิดภาวะการระบาดของไวรัสโควิด-19 ในหลาย

ประเทศโดยเฉพาะจีน ซึ่งส่งผลกระทบต่อการค้าเงินธุรกิจและการจ้างงานของภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับภาคการท่องเที่ยวจำนวนมาก ถ้าจะเปรียบเทียบให้เห็นภาพชัดเจนก็เหมือนคนที่เดิมคาดว่าจะออกวิ่งเหยาะ ๆ กลับกลายเป็นได้แค่เพียงเดินประคองตัวเท่านั้น

โดยหากเราตรวจสอบความพร้อมของเครื่องยนต์เศรษฐกิจไทยในปี2563พบว่าแต่ละเครื่องยนต์ต่างมีทั้งปัจจัยเสริมและปัจจัยฉุดรั้งดังนี้

การส่งออกสินค้า : เครื่องยนต์หลักที่ขัดข้องเริ่มกลับมาเดินเครื่องใหม่อีกครั้ง

ในปี 2563 การส่งออกสินค้าของไทยคาดว่าจะขยายตัวได้เล็กน้อยดีขึ้น จากที่หดตัวในปีก่อน โดยมีปัจจัยสนับสนุนสำคัญได้แก่ (1) พัฒนาการของความขัดแย้งทางการค้าระหว่างสหรัฐฯ กับจีนที่เป็นไปในทิศทางที่ดีขึ้น หลังมีการบรรลุข้อตกลงทางการค้าระยะแรกอย่างเป็นทางการจึงคาดว่าภาพรวมของเศรษฐกิจและปริมาณการค้าโลกในระยะต่อไปน่าจะปรับตัวดีขึ้นบ้าง (2) วัฏจักรอิเล็กทรอนิกส์ที่คาดว่าจะทยอยฟื้นตัวในปีนี้ส่วนหนึ่งมาจากการเริ่มใช้ระบบ 5G ในหลายประเทศโดยคาดว่าจะเริ่มเห็นคำสั่งซื้อและการผลิตปรับตัวดีขึ้นชัดเจนประมาณช่วงกลางปีนี้อย่างไรก็ตามการระบาดของไวรัสโควิด-19 ในช่วงต้นปีอาจส่งผลกระทบต่อระยะเวลาและความเร็วในการฟื้นตัวได้ หากผลกระทบของโรคระบาดลามไปสู่ภาคการผลิตจนกระทบห่วงโซ่การผลิตของโลกนอกจากนี้การส่งออกของไทยยังคงมีปัจจัยเชิงโครงสร้างที่อุดหนุนให้การขยายตัวอาจไม่กลับไปสูงเท่ากับในอดีต คือ การสูญเสียความสามารถในการแข่งขันในตลาดโลก ทั้งที่มาจากคู่แข่งที่สามารถพัฒนาศักยภาพได้เร็วกว่าไทย และการเสียส่วนแบ่งการตลาดในอาเซียนให้แก่ประเทศจีน ที่นำสินค้าเข้ามาแข่งขันเพื่อกระจายความเสี่ยงจากตลาดสหรัฐฯ

การท่องเที่ยว: เครื่องยนต์เล็กแต่เจอปัญหาใหญ่

สำหรับการส่งออกบริการโดยเฉพาะภาคการท่องเที่ยว แม้ว่าจะมีขนาดเล็กในระบบเศรษฐกิจเมื่อเทียบกับภาคการส่งออกสินค้า แต่ในช่วงหลายปีที่ผ่านมาภาคการท่องเที่ยวมีส่วนสำคัญในการช่วยประคับประคองเศรษฐกิจไทยไว้ได้ ในยามที่เครื่องยนต์หลักของประเทศขัดข้องและแม้ว่าภาคการท่องเที่ยวจะเผชิญกับปัญหาและอุปสรรคมาอย่างต่อเนื่อง แต่ก็สามารถกลับมาฟื้นตัวได้อย่างรวดเร็วทุกครั้ง

ทว่าในปี 2563 ภาคการท่องเที่ยวกลับต้องเผชิญกับปัญหาที่หนักหน่วงกว่าทุกครั้งจากการระบาดของไวรัสโควิด-19 ที่เหนือความคาดหมายทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวลดลงมากส่งผลกระทบต่อธุรกิจที่เกี่ยวข้องเนื่องจากการท่องเที่ยวซึ่งมีส่วนการจ้างงานถึงประมาณร้อยละ 23.5 ของการจ้างงานในปี 2562 ความท้าทายของการฟื้นตัวในครั้งนี้จึงขึ้นอยู่กับว่าโรคระบาดดังกล่าวจะรุนแรงและยืดเยื้อเพียงใดเนื่องจากส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นของทั้งนักท่องเที่ยวไทยและต่างประเทศภาคการท่องเที่ยวในปีนี้จึงเป็นการประคองตัวเพื่อความอยู่รอดโดยจำเป็นต้องได้รับความช่วยเหลือด้านสภาพคล่องจากทั้งภาครัฐและสถาบันการเงิน



การลงทุนทั้งจากภาคเอกชนและภาครัฐ : เจออุปสรรคจาก พ.ร.บ. งบประมาณฯ ลำำช้า

ในปี 2563 การลงทุนภาคเอกชนและภาครัฐที่นับว่าเป็นความหวังสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทยกลับเผชิญกับอุปสรรคสำคัญจากการประกาศใช้ พ.ร.บ. งบประมาณฯ ที่ล่าช้าและยังมีความไม่แน่นอนสูงส่งผลให้การลงทุนของภาครัฐที่เป็นการลงทุนใหม่ต้องเลื่อนออกไปและบั่นทอนความเชื่อมั่นของภาคธุรกิจจนทำให้ภาคเอกชนบางส่วนชะลอการลงทุนออกไปก่อนหากปัญหา พ.ร.บ. งบประมาณฯ สามารถคลี่คลายได้เร็วคาดว่าจะทำให้การลงทุนทั้งภาครัฐและเอกชนกลับมาเดินหน้าได้อีกครั้งโดยเฉพาะโครงการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ซึ่งเป็นความหวังสำคัญของประเทศ

การบริโภคภาคเอกชน : เครื่องยนต์สำคัญแต่เปราะบาง

ในปีที่ผ่านมาแม้ว่าการจ้างงานและรายได้ครัวเรือนได้รับผลกระทบจากการส่งออกที่ลดลงแต่การบริโภคโดยรวมกลับยังคงขยายตัวได้ดีเนื่องจากการได้รับการสนับสนุนจากมาตรการภาครัฐอย่างต่อเนื่อง อาทิมาตรการชิม ซ้อป ใช้และมาตรการช่วยเหลือรายได้เกษตรกร ซึ่งมาตรการเหล่านี้เน้นความรวดเร็วและการกระตุ้นเศรษฐกิจในระยะสั้น

ในปี 2563 นี้หลังจากผลของมาตรการต่างๆหมดลงแล้วคาดว่าจะการบริโภคภาคเอกชนจะมีแนวโน้มชะลอตามปัจจัยพื้นฐานด้านรายได้โดยรายได้เกษตรกรคาดว่าจะลดลงจากปีก่อนจากปัญหาภัยแล้งที่ทำให้ผลผลิตหดตัวสำหรับรายได้นอกภาคเกษตรคาดว่าจะชะลอตัวโดยเฉพาะรายได้จากภาคบริการที่เกี่ยวข้องเนื่องจากการท่องเที่ยวที่ได้รับผลกระทบรุนแรงจากโรคโควิด-19 และแม้ว่าการส่งออกจะเริ่มมีทิศทางปรับตัวดีขึ้นแต่คาดว่าจะใช้เวลากว่าจะนำมาสู่การจ้างงานที่

เพิ่มขึ้นเนื่องจากภาคธุรกิจจำเป็นต้องมั่นใจเสียก่อนว่าเศรษฐกิจจะฟื้นตัวได้อย่างเข้มแข็งและต่อเนื่องนอกจากนี้ภาคแรงงานยังเผชิญความท้าทายจากการเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างจากการที่ภาคธุรกิจมีแนวโน้มนำระบบอัตโนมัติ (automation) เข้ามาทดแทนแรงงานมากขึ้นส่งผลให้ค่าจ้างแรงงานเติบโตน้อยแรงงานบางส่วนจึงอาจหันไปอาศัยการกอบกู้เพื่อการบริโภคมากขึ้นจนกลายมาเป็นปัญหาหนี้ครัวเรือนที่อยู่ในระดับสูงดังเช่นในปัจจุบันซึ่งจะเป็นปัจจัยกดดันการบริโภคภาคเอกชนในระยะถัดไป

อัตราเงินเฟ้อ : ต่ำกว่าขอบล่างของกรอบเป้าหมาย

สำหรับปี 2563 คาดว่าอัตราเงินเฟ้อทั่วไปมีแนวโน้มต่ำกว่าขอบล่างของกรอบเป้าหมายตามแรงกดดันด้านอุปสงค์ที่ยังอยู่ในระดับต่ำรวมถึงอัตราเงินเฟ้อหมวดพลังงานที่มีแนวโน้มปรับลดลงตามความต้องการใช้น้ำมันที่ลดลงจากการ

**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
K LINE (THAILAND) LTD.
3125-31 3rd Floor, Wall Street Tower Building, Suvawongse Road,
Kwang Sanyavongse, Khret Bangrak, Bangkok, 10500
Tel : 0 2625 6000 Fax : 0 2632 7550
website : www.kline.co.th



<https://thestandard.co/>

มีการประมาณกันว่าปริมาณสินค้าที่ขนส่งลดลงประมาณ 20-30% สายเดินเรือต้องลดเที่ยวเรือ ราวเรือประมาณ 2.6 ล้านเที่ยวหรือเท่ากับ 11% ของกองเรือโลกต้องถูกพักไว้

ระบาดของไวรัสโควิด-19 แม้อัตราเงินเฟ้อพื้นฐานจะปรับเพิ่มเล็กน้อยจากค่าแรงขั้นต่ำที่ปรับเพิ่มขึ้นและอัตราเงินเฟ้อหมวดอาหารสดที่เพิ่มขึ้นจากผลกระทบของปัญหาภัยแล้งที่ทำให้ราคาสินค้าเกษตรสูงขึ้น

ปัจจัยเสี่ยงที่ต้องติดตามซึ่งอาจทำให้อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจต่ำกว่าคาด

ได้แก่ (1) การระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโควิด-19 ที่อาจลุกลามและส่งผลกระทบมากกว่าที่ประเมินไว้ (2) พัฒนาการของภาวะการค้าและการลงทุนโลกซึ่งได้รับผลกระทบจากความขัดแย้งทางการค้าระหว่างสหรัฐฯกับจีนที่ยังคงเต็มไปด้วยความไม่แน่นอน (3) ความคืบหน้าของการลงทุนในโครงการขนาดใหญ่ที่สำคัญซึ่งอาจได้รับผลกระทบจากปัญหาเสถียรภาพทางการเมือง และ (4) พัฒนาการของตลาดแรงงานและรายได้ครัวเรือนที่อาจใช้เวลาการฟื้นตัวนานกว่าอดีตแม้การส่งออกจะฟื้นตัวเนื่องจากการนำระบบ automation เข้ามาทดแทนแรงงานมากขึ้นรวมถึงปัญหาภัยแล้งที่อาจส่งผลกระทบต่อรายได้ครัวเรือนภาคเกษตร

นโยบายการเงิน : ผ่อนคลาย แต่ไม่ผ่อนแรง

ในปี 2562 ที่ผ่านมามาตรการนโยบายการเงิน (กนง.) เห็นว่าเศรษฐกิจไทยชะลอตัวจากภาคการส่งออกเป็นสำคัญ ซึ่งส่งผลให้การจ้างงานลดลงและอุปสงค์ในประเทศอ่อนแอลงอย่างชัดเจน จึงได้ผ่อนคลายนโยบายการเงินโดยการลดอัตราดอกเบี้ยนโยบายถึง 2 ครั้งในช่วงครึ่งหลังของปีเพื่อช่วยสนับสนุนการขยายตัวของเศรษฐกิจและเอื้อให้อัตราเงินเฟ้อทั่วไปกลับสู่กรอบเป้าหมาย

ในการประชุมในช่วงต้นปี 2563 กนง. เห็นว่านโยบายการเงินที่ผ่อนคลายเป็นเพิ่มขึ้นจะช่วยลดผลกระทบจากปัจจัยลบที่เกิดขึ้นจึงเห็น

ควรให้ลดอัตราดอกเบี้ยนโยบายนับว่าเป็นอัตราดอกเบี้ยนโยบายที่ต่ำที่สุดในประวัติศาสตร์ที่ร้อยละ 1.00 สำหรับการดำเนินนโยบายในระยะต่อไปยังคงเป็นลักษณะที่ขึ้นอยู่กับพัฒนาการของข้อมูล (datadependent) อาทิอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจอัตราเงินเฟ้อเสถียรภาพระบบการเงินรวมถึงพัฒนาการของความเสถียรต่าง ๆ

โดยสรุปคงต้องยอมรับว่าเศรษฐกิจไทยปี 2563 ยังคงเป็นอีกปีที่เติบโตต่ำกว่าระดับศักยภาพโดยมีปัจจัยจุดรั้งสำคัญ คือปัจจัยชั่วคราวแต่รุนแรงได้แก่การระบาดของไวรัสโควิด-19 ปัญหาภัยแล้งและ พ.ร.บ. งบประมาณฯ ที่ล่าช้า นอกจากนี้ประเทศไทยยังมีปัจจัยเชิงโครงสร้างที่เป็นปัญหาเรื้อรังมานาน อาทิ ความสามารถในการแข่งขันของภาคการส่งออกปัญหาความเหลื่อมล้ำและการกระจายรายได้ของภาคครัวเรือน รวมถึงปัญหาหนี้ครัวเรือนซึ่งล้วนเกี่ยวพันและผูกโยงกัน ดังนั้นการจะแก้ไขเศรษฐกิจไทยกลับมาขยายตัวที่ระดับศักยภาพได้อีกครั้งคงไม่สามารถพึ่งพาการกระตุ้นผ่านมาตรการการคลังระยะสั้นหรือการใช้นโยบายการเงินที่มีประสิทธิภาพจำกัดในการรักษาโรคที่มาจากปัญหาเชิงโครงสร้างได้ปัญหาเชิงโครงสร้างจำเป็นต้องได้รับการแก้ไขที่ถูกต้องได้รียาที่ถูกโรคหรือการผ่าตัดเศรษฐกิจไทยโดยต้องได้รับความร่วมมือจากทุกภาคส่วนเพื่อยกระดับความสามารถในการแข่งขันให้พร้อมออกวิ่งในสนามอย่างแข็งแรงยามเมื่อเศรษฐกิจโลกกลับมาฟื้นตัวอีกครั้งและปัจจัยลบชั่วคราวหมดไปมิเช่นนั้นแล้วเศรษฐกิจไทยคงจะต้องเติบโตต่ำกว่าระดับศักยภาพไปอีกหลายปีอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจอัตราเงินเฟ้อเสถียรภาพระบบการเงินรวมถึงพัฒนาการของความเสถียรต่าง ๆ

โควิด-19 กับภาคบริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเล

ผลกระทบการแพร่ระบาดของโควิด-19 ต่อการขนส่งทางทะเลรุนแรงพอสมควรโดยเฉพาะในช่วง 2-3 เดือนแรกของการแพร่ระบาด ผล

กระทบจากวิกฤตจะมากขึ้นขึ้นอยู่กับประเภทสินค้า เส้นทางขนส่ง และโหมดการขนส่ง สินค้าแพงและคงทนจะได้รับผลกระทบหนักกว่าสินค้านำเข้าเป็นประจำวัน ผู้บริโภคจะระมัดระวังการใช้จ่ายมากขึ้น การบริโภคของโลกลดลงหมายถึงปริมาณสินค้าที่ขนส่งลดลงด้วย คาดว่าสินค้าส่งออกจากเอเชียได้รับผลกระทบมากกว่าสินค้านำเข้า มีการประมาณกันว่าปริมาณสินค้าที่ขนส่งลดลงประมาณ 20-30% สายเดินเรือต้องลดเที่ยวเรือ ราวเรือประมาณ 2.6 ล้านเที่ยวหรือเท่ากับ 11% ของกองเรือโลกต้องถูกพักไว้ เดือนมิถุนายน-กรกฎาคมเป็นต้นมาการควบคุมการแพร่ระบาดของโควิด-19 ในหลายประเทศดีขึ้น มีการผ่อนคลายนโยบายมาตรการเพื่อให้ธุรกิจต่างๆกลับมาดำเนินการได้ การฟื้นตัวของขนส่งสินค้าทางทะเลค่อยๆกลับมา แต่การฟื้นตัวคงต้องใช้เวลาอีกนานกว่าจะกลับไปอยู่ในระดับปี 2562

ผลกระทบหนึ่งที่รุนแรงมากต่อการขนส่งสินค้าทางทะเลคือมาตรการเข้มงวดต่อการเปลี่ยนลูกเรือ ในช่วงแรกของการระบาดของโควิด-19 ประเทศส่วนใหญ่มีมาตรการไม่ยินยอมการเดินทางเปลี่ยนลูกเรือ องค์กรระหว่างประเทศคาดการณ์ว่าทั่วโลกมีคนทำงานติดค้างอยู่บนเรือระหว่าง 250,000 ถึง 300,000 คน และอีกจำนวนเท่ากันอยู่บนบกรอการเดินทาง ลูกเรือที่ติดค้างอยู่บนเรือได้รับผลกระทบต่อสุขภาพจิตและชีวิตในขณะที่ลูกเรือที่อยู่บนบกก็ขาดรายได้ หลังเดือนมิถุนายน-กรกฎาคมหลายประเทศได้ผ่อนปรนให้มีการเดินทางเพื่อเปลี่ยนลูกเรือได้โดยกำหนดเป็นระเบียบปฏิบัติสำหรับการเปลี่ยนลูกเรือ สำหรับประเทศไทยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้พยายามคุยกันเพื่อหาทางออกให้กับปัญหานี้ ภาคเอกชนเป็นผู้แทนในนามสภาหอการค้าแห่งประเทศไทยได้เข้าร่วมประชุมกับด่านตรวจคนเข้าเมืองท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อกำหนดระเบียบปฏิบัติการเปลี่ยนลูกเรือในประเทศไทย ■

At the beginning of 2019, analysts from various firms predicted that Thailand's economic growth would be approximately 4% or in a range of that potential level. However, the US – Sino trade sanction has effected global trade much more than many parties had expected. As a result, Thailand's exports have shrunk from that expected level, and that obviously affected the domestic income and employment levels. At year-end, Thailand's economy had a lower growth rate than expected.

In 2020, the Thai economy kicked off the New Year with the expectation that its economy would expand better than the previous year. However, the world's conditions of volatility, uncertainty, complexity and ambiguity, known as 'VUCA World' has driven Thailand's economic trend lower than its potential level for another year. In January, there was an outbreak of the Covid-19 in all countries, especially in China. The pandemic has been affecting the business community a great deal and employment in particularly the tourism sector has been hit hard. To give a more simple comparison, the Thai economy was like a person expecting to go jogging, but ended up slowly walking.

The reality for the Thai economy in 2020 was that every economic sector that had anticipated moving forward, ended up taking a step backward.

TRADING EXPORTS: MAIN ENGINE THAT HAS MAL-FUNCTIONED, BUT IS JUST STARTING TO FUNCTION AGAIN

In 2020, Thailand's exports had been expected to expand a little, but only slightly better than the shrinking that occurred in the previous year. The main supporting factors here were that firstly, the US – Sino trade conflict initially developed in a good direction after they officially reached a first phrase of trade agreement.

It had been expected that the overall economy and the volume of global trade in the next phrase might be well-developed. Secondly, the cycle of electronics businesses is expected to recover, partly due to the start of 5G usages in many countries. Orders and production lines would be in full production by mid-year.

However, the outbreak of Covid-19 at the beginning of the year may affect the time frame and the speed of that recovery. Particularly as the effects of the pandemic spread to the production sector that affects the global production chains. In addition, a structural factor dragging Thailand's exports to not expand as fast as they had in the past, was that the country would lose the competitive capability it had in world markets to competitors that were able to develop their potential faster than Thailand. In addition, Thailand was expected to lose market share in ASEAN markets to China. China is positioned to bring goods to the market and reduce any risks in the US market.

TOURISM: SMALL ENGINE BUT FACING A BIG PROBLEM

In terms of the service sector, especially tourism, it makes up a relatively small segment when compared with goods exported from Thailand. However, in the past several years, tourism has played a major role in supporting the economy during the time when the main production engine has stalled. But the tourism sector has continued to face problems and burdens, but every time it has faced these problems in the past it has been able to recover quickly.

However in 2020, tourism sector has been facing a bigger drag than ever before due to the Covid-19 pandemic, which nobody saw coming. As a result, the number of tourists have dramatically decreased and as a result that has seriously affected the tourism business, which enjoys a high percentage of the country's employment rate of 23.5% of overall employment in 2019. The challenge for the recovery of this sector depends on the seriousness and the length of time that COVID-19 ravages the world. As of this writing the virus is still spreading in many countries. This will affect the trust and confidence of tourists both domestically and internationally. This year, the tourism sector is

merely trying to survive and needs major help from both the government and monetary institutions to maintain its liquidity. Private and Public Investments: facing problems from the slowdown of the Budget Act.

In 2020, private and public investments was expected to be a significant driver for the Thai economy, but it now faces a big problem from the slowdown and uncertainty of the Budget Act. As a result, public and new investment has been postponed and the diminished confidence among the private sector only further worsens the situation. Some private sector players have dramatically slowed down their investments. If the Budget Act gets solved quickly, it is expected that investments both from public and private sectors will resume, especially in the area of mega infrastructure projects which are the country's greatest hope for an economic revival.

PRIVATE CONSUMPTION: IT'S THE MAIN ENGINE, BUT IT IS VERY FRAGILE

In 2019, employment and household income had been affected from plummeting exports. But the overall consumption still expanded because it was given support from continually relaxed government measures. The policy of Eat, Shop and Spend and the agricultural relief funds focused on a rapid stimulus that was to spur the economy in the short term.

In 2020, after the ending of the relaxed and relief measures, it was expected that the private consumption trend will slow down due to lower incomes. Agricultural sector income is expected to decrease from the previous year due to a major drought. So, production will shrink. Income outside of the agricultural sector will diminish, because income from the service sector related to tourism that will be drastically reduced due to the Covid-19 pandemic. Even though, exports are heading in the right direction, it will take time for that increase to be reflected in greater employment. The private sector needs to be confident that the economy will strengthen. The labor sector will still face challenges from the shifting demands of labor. The private sector is increasing its reliance on automation which reduces the need for workers. As a result, wage growth will be stall. Some laborers might

turn to borrow more money resulting in an increase in household debt which could dangerously impact the economy when a lot of that debt never gets repaid. This in turn puts downward pressure on private consumption leading to a cycle of reduced economic domestic growth.

INFLATION RATE: PREDICTED TO BE LOWER THAN THE DESIGNATED GOAL

In 2020, it is expected that the general inflation rate will be lower than the bottom margin of the designated goal, due to low level of demand. In addition, the inflation trends for energy are decreasing in accordance with the plummeting demand for oil. Again this is a direct result of global economic contraction due to the Covid-19 pandemic. The rate of basic inflation is a bit higher due to the increase of the minimum wage. The inflation rate of fresh food is rising due to the drought that is causing the cost of the agricultural products to increase.

Risk factors that may cause economic expansion rate to lower than expected

First of all, the Covid-19 pandemic that will be spreading and affecting the global economy much more than was expected. Many countries have not got the pandemic under control. Secondly, the uncertainty of global trade and overall global investment which is being affected by the US – Sino trading conflict. Thirdly, the progress of key mega projects is uncertain due to the problem of political instability. Fourthly, the development of the labor market and household income is clearly going to take longer to recover than at any other time in the recent past. Even though exports are recovering due to increased automation, the resulting reduction of the labor force will be a drag on domestic income. And finally, continued drought may affect agricultural household income.

Fiscal Policy: an attempt to relax so as to maintain its effectiveness

In 2019, the Monetary Policy Committee (MPC) saw that Thailand's economy was slowing down, primarily due to weakened demand in the export sector. Accordingly, employment fell and do-

mestic demand weakened. The MPC then had to relax monetary policy by lowering its policy interest rate twice in the second half of the year to help expand the economy and accommodate the general inflation rate back to the designated inflation target.

In a meeting convened at the beginning of 2020, MPC estimated that the relaxation of the monetary policy would help offset all these negative factors. MPC reduced the policy interest rate to 1% which was the lowest rate in the country's history. To proceed the policy to the next phase, it will depend on the development of the data (data dependent) which will include the economic expansion rate, the inflation rate, the monetary system stability policy and various other risk developments.

Monetary Policy: an attempt to relax so as to maintain its effectiveness

In summary, it's been expected that Thailand's economy in 2020 will be another year that where growth is lower than expected. The key dragging factors are temporary but are extreme, primarily due to the outbreak of the Covid-19, the drought and the delay of the Budget Act. In addition, Thailand still has a structural and prolonged problem. And that is the competitiveness of the export sector, the inequality of household income distribution and a frightening growing household debt. All these structural problems are connected. The solution is to bring Thailand's economy to expand back to its potential level, but that will not happen unless stimulus relief measures brought about by short term financial measures and effective monetary policy occur, which will then minimize these persistent structural problems. Hence, in order to solve the structural problem, precise medication or a radical operation is required. And that is going to require cooperation from all sectors of the economy to increase their potential levels of activity and competitiveness to be ready when the world economy recovers again. These temporary negative factors must come to an end, as well. Otherwise, Thailand's economy will continue to perform below its potential for many years to come.

Shipping Sector

The Covid-19 pandemic has had an extreme effect on maritime transportation, especially during the first 2-3 months of the spreading. The effect is more or less depending on the type of the goods, the route and mode of transportation. Enduring and high cost goods have been effected more than daily consumable products. Consumers are careful in terms of spending. The decrease of the world consumption means the decrease of the volumes of goods being transported. It's expected that goods being exported from Asia has been more adversely impacted than imported goods. It is estimated that transported goods volume is lower by 20-30%. Ships have reduced their frequencies. About 2.6 million TEU or 11% of the world fleets have been parked. However, in June-July, the lockdowns that resulted from Covid-19 have been relaxed in many countries. This relaxation has been able to allow businesses to get back operating again. The recovery of the maritime transportation will gradually come back. But it will take time for the recovery before it will be back to the same level as of 2019.

One extreme impact to maritime transportation is the strict measures regarding shifting crews. At the beginning of the Covid-19 outbreak, most countries did not allow the crew to change their shifts. International organizations estimated that there were 250,000 – 300,000 workers stranded on ships and the same amount of workers were stranded on land waiting to travel. The stranded workers on the ships have suffered psychologically while workers on land have lost their income. After June and July, many countries have relaxed these measures and allowed ships to change their crews. However, rules and regulations have not been established to allow for crew changes. In Thailand, many related agencies have made an attempt to discuss a solution. Thai Chamber of Commerce representing the private sector has participated in these meetings with the Immigration at the Suvarnabhumi Airport to set up rules and regulations to allow crew changes. Results are still sporadic and these uncertainty only adds to the situation. COVID-19 must be eliminated before the world's economies can get back to



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

ตู้สินค้า คอนเทนเนอร์

story : BSAA

ภาพของตู้สินค้าคอนเทนเนอร์บนเรือ ในท่าเรือ หรือบนเทรลเลอร์ ที่วิ่งอยู่บนท้องถนน คงเป็นภาพคุ้นตาของเรา BSAA News ฉบับนี้ขอนำท่านผู้อ่านมารู้จักมากขึ้นรวมถึงประวัติความเป็นมาของตู้สินค้าคอนเทนเนอร์

มนุษย์รู้จักการขนส่งสินค้าทางทะเลมาหลายพันปีแล้ว ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมาได้มีการพัฒนาเรือสินค้าให้ใหญ่ขึ้นเร็วขึ้น แต่กระบวนการขนส่งทางทะเลก่อนทศวรรษ 1950 ก็ยังใช้คนลำเลียงสินค้านับพันชิ้นขึ้น-ลงเรือซึ่งยุ่งยากเสียเวลาและใช้แรงงานมาก ผู้คิดค้นกล่องเหล็กใบใหญ่ที่สามารถบรรจุสินค้าไว้ข้างใน ซึ่งต่อมาเรียกว่าตู้สินค้าคอนเทนเนอร์คือ **มัลคอม แม็คลิน (Malcolm McLean)**

มัลคอม แม็คลินเป็นนักธุรกิจชาวอเมริกัน เกิดในรัฐแคลิฟอร์เนีย เมื่อปี 1913 ในปี 1935 มัลคอมร่วมกับพี่น้องในครอบครัวก่อตั้งบริษัทรถบรรทุกขนส่ง (McLean Trucking Company) โดยช่วงแรกเขาร่วมเป็นคนขับรถเองด้วย แม็คลินมองดูการขนส่งสินค้าที่อยู่ในหีบห่อสารพัดขนาดขึ้นเรือโดยคนงานซึ่งทั้งใช้เวลาและแรงงานมาก

เขาคงจินตนาการว่าจะหาวิธีขนส่งสินค้าจากทั้งคันรถขึ้นเรือครั้งเดียวได้อย่างไร ในปี 1955 แม็คลินซื้อบริษัท แพน แอ็ดแลนติก แทงเกอร์ ซึ่งเป็นเจ้าของเรือน้ำมันเก่าๆจำนวนหนึ่ง ต่อมาเขาเปลี่ยนชื่อบริษัทเป็น ซี-แลนด ซีบีพี แม็คลินเริ่มทดลองออกแบบการขนย้ายสินค้าขึ้นเรือ จนในที่สุดแบบสุดท้ายของเขาก็นำไปสู่การสร้างกล่องเหล็กที่เรารู้จักคือตู้คอนเทนเนอร์ ในปี 1956 แม็คลินทดลองใช้เรือ Ideal-X (ซึ่งดัดแปลงจากเรือน้ำมันเก่า) ขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์จำนวน 60 ตู้ จากท่าเรือนิวยอร์กไปท่าเรือฮูสตัน ในปี 1957 เรือ Gateway City เปิดบริการขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์เป็นลำแรก หลังจากนั้นการขนส่งสินค้าในตู้คอนเทนเนอร์ก็ขยายตัวอย่างรวดเร็ว มีสายเดินเรือเปิดบริการขนส่งสินค้าในระบบตู้คอนเทนเนอร์ตามมาอีกมากมาย แนวคิดง่ายๆแต่คิดไม่ถึงของมัลคอม แม็คลินได้สร้างผลกระทบ



อย่างใหญ่หลวงต่ออุตสาหกรรมขนส่งสินค้าทางทะเล รวมถึงภาคโลจิสติกส์ ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการขนส่งสินค้าของโลกอย่างสิ้นเชิง การขนส่งสินค้าในระบบคอนเทนเนอร์ทำให้ต้นทุนการขนส่งสินค้าลดลงหลายสิบเท่า ผู้จัดการต้องดำเนินการซ้ำซ้อนในการขนส่งสินค้าในหีบห่อเป็นชิ้นๆ ช่วยให้เกิดการขนส่งสินค้าผลิตที่เรียกว่า Door-to-Door การขนส่งในระบบตู้คอนเทนเนอร์ขยายขึ้นมาบนบกไปทั่วทุกมุมโลก โดยรวมแล้วการขนส่งในระบบตู้คอนเทนเนอร์มีส่วนช่วยอำนวยความสะดวกทางการค้าของโลกอย่างมาก

การขนส่งในระบบตู้คอนเทนเนอร์ยังช่วยให้เกิดมาตรฐานของอุปกรณ์ท่าเรือ อุปกรณ์ยกตู้คอนเทนเนอร์ การจัดระวางเรือ การซ้อนตู้คอนเทนเนอร์เพื่อกองเก็บ ในปี 1959 มีการติดตั้งปั้นจั่นยกตู้คอนเทนเนอร์หน้าท่าตัวแรกของโลก

องค์การมาตรฐานระหว่างประเทศ (ISO) เป็นผู้กำหนดมาตรฐานของตู้คอนเทนเนอร์ การผลิตตู้คอนเทนเนอร์ไม่ว่าจะเป็นตู้บรรจุสินค้าแห้ง ตู้ควบคุมอุณหภูมิ (Reefer) หรือตู้บรรจุสินค้าเหลว ต้องเป็นไปตามมาตรฐานของ ISO ISO กำหนดมาตรฐานต่างๆ เช่น

- น้ำหนักรวมของตู้
- น้ำหนักตู้เปล่า
- น้ำหนักบรรทุกสูงสุดของตู้
- ความยาว-กว้าง-สูงของตู้
- ปริมาณความจุภายในของตู้

ลูกค้าหลักของโรงงานผลิตตู้สินค้าคอนเทนเนอร์คือ ผู้ขนส่งและผู้ปล่อยเช่า (Leasing Company หรือ Lessor) ตู้คอนเทนเนอร์ที่ให้บริการขนส่งสินค้าทั่วไปขนาด 20 ฟุต และ 40 ฟุต เป็นที่นิยมใช้มากที่สุด มีการสร้างตู้คอนเทนเนอร์แบบอื่นที่เหมาะสมกับสินค้าบางประเภทเช่น

- ตู้คอนเทนเนอร์ติดตั้งเครื่องควบคุมอุณหภูมิที่เรียกว่าตู้ Reefer
- ตู้คอนเทนเนอร์แบบเปิดด้านบน หรือแบบเปิดด้านข้าง
- แท่นวางสินค้าหนัก
- แทงค์คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าเหลว หรือแก๊ส

ตู้คอนเทนเนอร์จะมีเครื่องหมายและเลขหมายอยู่บนประตู ประกอบด้วยตัวอักษร 4 ตัวและตัวเลขอีก 7 ตัว ตัวอักษรบ่งบอกถึงเจ้าของตู้ ตัวเลข 6 ตัวแรกเจ้าของตู้สามารถกำหนดเองได้ แต่ต้องไม่ซ้ำกัน ตัวเลขตัวที่ 7 สุดท้ายเป็นตัวเลขตรวจสอบ (check digit) คอนเทนเนอร์ทุกตู้จะมีเครื่องหมายและเลขหมายเจาะจงของแต่ละตู้ไม่ซ้ำกัน ในปี 1995 ISO ได้จัดระบบรหัสใหม่กำหนดเป็นขนาดและประเภทของตู้คอนเทนเนอร์ต่างๆ เช่น 22G1 หมายถึงตู้คอนเทนเนอร์ที่ขนาด 20 ฟุตใช้บรรจุสินค้าทั่วไป เป็นต้น

CSC PLATE

อนุสัญญาว่าด้วยความปลอดภัยของตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งเกิดในปี 1972 จากการประชุมร่วมกันระหว่างสหประชาชาติ (UN) และองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) กำหนดให้ต้องติดแผ่นป้ายความปลอดภัย (CSC Plate) กับทุกตู้คอนเทนเนอร์เพื่อให้เกิดความ

ปลอดภัยกับชีวิตของผู้ที่ทำงานกับตู้คอนเทนเนอร์ และเพื่อให้รู้ว่าตู้คอนเทนเนอร์นั้นมีความปลอดภัยเหมาะที่จะใช้ขนส่ง

ตู้คอนเทนเนอร์ทุกตู้ต้องผ่านกระบวนการตรวจก่อนจะติดแผ่นป้ายความปลอดภัย แผ่นป้าย CSC จะมีขนาดไม่น้อยกว่า 200 มม. X 100 มม. ติดอยู่ด้านนอกประตูข้างของตู้ แผ่นป้าย CSC จะต้องระบุข้อมูลสำคัญเช่น วัน-เดือน-ปี ของการผลิตและประเทศผู้ผลิต หมายเลขประจำตัวตู้ น้ำหนักสูงสุดของการบรรจุ เป็นต้น แผ่นป้าย CSC ของตู้คอนเทนเนอร์ใหม่จะมีอายุ 5 ปี หลังจากนั้นต้องมีการตรวจสอบใหม่ทุก 30 เดือน และต้องระบุวันที่การตรวจครั้งต่อไปในแผ่นป้าย CSC

การคิดค้นตู้คอนเทนเนอร์เพื่อขนส่งสินค้าถือเป็นนวัตกรรมแห่งศตวรรษ 90% ของการค้าโลกขนส่งทางทะเล และมีการขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์หลายร้อยล้านตู้ต่อปี มีการพัฒนาเทคโนโลยีกับการ

แนวคิดง่ายๆ แต่คิดไม่ถึงของมัลคอม แม็คลิน ได้สร้างผลกระทบอย่างใหญ่หลวงต่ออุตสาหกรรมขนส่งสินค้าทางทะเล รวมถึงภาคโลจิสติกส์ ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการขนส่งสินค้าของโลกอย่างสิ้นเชิง

ขนส่งและกับตู้คอนเทนเนอร์อย่างต่อเนื่อง แต่ตู้คอนเทนเนอร์จากความคิดของแม็คลินยังอยู่เหมือนเดิม แม็คลินได้รับการยกย่องเป็น “บิดาแห่งระบบตู้คอนเทนเนอร์” มัลคอม แม็คลินได้รับการยกย่องมากมายรวมถึงการได้รับการบรรจุเข้าหอเกียรติยศของพาณิชย์นาวีระหว่างประเทศในปี 2000 ในฐานะบุคคลแห่งศตวรรษ

มัลคอม แม็คลินเสียชีวิตในขณะที่มีอายุ 87 ปี ■



Shipping Containers

story : BSAA

The sights of shipping containers on container ships, in terminals or on trailer on the road are familiar to us.

BSAA News would like to take our readers to know more and take a look into the history of shipping containers to find out when it all began, 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.

Humans have known how to ship goods across the seas for thousands of years. Over the years, there have been developments to build bigger and faster cargo ships. But the process of loading and unloading goods in packages before the fifties was manually handled by dockworkers which was difficult, time-consuming and labour intensive. The idea of inventing a large metal box to move the goods which was known as “shipping container” came from the man named Malcolm McLean

Malcolm McLean was an American businessman. He was born in 1913 in North Carolina, USA. In 1935, McLean, his sister and his brother founded McLean Trucking Company, The trucking company started out with McLean as one of the drivers. McLean observed the slow and inefficient pro-

cess of moving packages of goods and thought there must be some standardized way of loading cargo from trucks to ships. In 1955, McLean purchased Pan Tankers Company, which owned some fairly old tankers. The company was renamed by McLean the shipping company Sea-Land Shipping. After many experiments, McLean’s final design led to the creation of the large metal box which we now know as the shipping container. In 1956, McLean loaded 60 containers on deck of the Ideal-X, converted from a tanker, sailing from Newark to Houston. In 1957, the first container ship, the Gateway City, began a regular container service. Thereafter, container shipping has expanded rapidly and many ocean shipping lines introduced their regular services of container shipping.

“

Malcolm McLean’s simple but unforeseen idea has made a tremendous impact on the transport and logistics industry. The innovation has revolutionized the transport of goods worldwide.

Malcolm McLean’s simple but unforeseen idea has made a tremendous impact on the transport and logistics industry. The innovation has revolutionized the transport of goods worldwide. Containerization led to a significant reduction in the cost of freight transportation by eliminating the need for repeated handling of cargo packages. It has enabled Door-to-Door service of manufactured goods. Containerized transport has expanded ashore to every corner of the world. All in all, containerization has greatly facilitated the world economy.

Containerization enabled the standardization of port handling equipment, container lifting cranes, location stowage and stacking. In 1959, the first quayside gantry crane was installed.

The standardization of cargo containers is regulated by the International Standardization Organization (ISO). Although shipping containers are manufactured around the world, be they for dry cargo, reefer or liquid cargo, they are built in compliance with ISO specifications. The standard specifications set by ISO are, e.g.

- Max Gross Weight
- Tare Weight
- Max Payload
- Dimensions: Length, Width, Height
- Cubic Capacity

Ocean carriers and leasing companies (lessors) are the main buyers of these cargo containers. 20ft and 40ft general purpose containers are the most used container size and type. There are other sizes and types of containers suitable for certain cargo, for example:

- Refrigerated (reefer) container
- Open top, Open side containers
- Flat rack
- Tank containers for liquid cargo or gases

Every cargo container has a marking appearing on the container door. The marking is composed of 4 letters and 7 numbers. The 4-letter code identifies the owner. The first 6 numerical digits can be freely chosen by the owner but the same owner must have a different serial number. The 7th and last digit is a check digit to provide a means of verification. Every cargo container will have a unique owner code and serial number. In 1995, ISO reached an agreement on a standardized code system for all cargo container sizes and types, e.g. 22G1 for 20ft general purpose container.

CSC PLATE

In 1972, a Convention for Container Safety was adopted at a conference jointly convened by the United Nations and IMO. The Convention for Safe Container (CSC) plate is to be shown on every cargo container to ensure safety of human life in transport and handling. Every cargo container manufactured must undergo an ISO inspection before the CSC plate is affixed. The CSC plate, measuring no less than 200mm X 100mm, is to be affixed on the left door of the container. The CSC plate contains main information such as date and place of manufacture, manufacture’s container identification number, maximum operating gross weight, etc. The CSC plate on a new cargo container is valid for 5 years and thereafter is re-inspected at intervals of 30 months. The date of the next inspection is required to be marked on the CSC plate.

The invention of shipping container is truly an innovation of the century. 90% of the global trade is shipping in several hundred million containers every year. The technology developments in container shipping continually progress. But McLean’s idea for a standard container remains same. McLean has been praised as “The father of containerization”. Malcolm’s achievements have earned him numerous honours including induction into the International Maritime Hall of Fame as Man of the Century in 2000. Malcolm McLean died at the age of 87. ■



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; Qing-



18aug2020

•••

The 53rd Annual General Meeting



Bangkok Shipowners and Agents Association (BSAA) held the 53rd Annual General Meeting at the Banyan Tree, Bangkok Thailand.



PIL **EML Eastern Maritime (Thailand) Ltd. INTERMODAL SERVICES**

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

OUR DOOR-TO-DOOR SOLUTIONS BRING THE WORLD CLOSER.

Building on decades of experience, MSC aims to deliver a seamless journey for your cargo, serving all industries worldwide. We keep expanding our inland network and offer integrated truck, train and barge services to meet your supply chain requirements.

msc.com/intermodal

MOVING THE WORLD, TOGETHER.

PAT

PORT AUTHORITY OF THAILAND



มุ่งสู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก
ด้วยการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ
เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน

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

