

BSAA *News*



วารสารข่าวสารและความรู้ด้านการขนส่งสินค้าทางทะเล
Bangkok Shipowners and Agents Association

Issue No. 52 | Oct - Dec 2020



UNCTAD's Review of Maritime Transport 2020

International
maritime trade
under severe
pressure



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."



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

• Pan Ocean Co., Ltd.



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



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 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

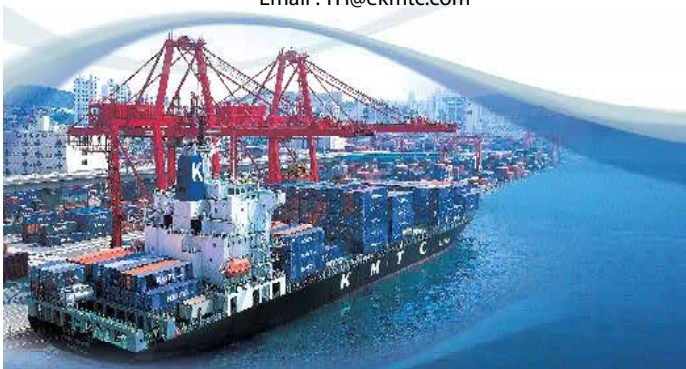
Our lead technician is holding "IICL" certificate which is recognized worldwide

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 : TH@ekmtc.com



SAMUDERA SHIPPING

STRENGTHENING

Our Focus on Growth

General Agent : Samudera Traffic Co., Ltd.
 Green Tower 9th Floor, 363/6/27-28 Klongton 4 Road,
 Klongton, Klongtoey, Bangkok 10110 - Thailand

Tel: +662 367 3747-56
 F: +662 367 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.521 Oct - Dec 2020



4-8 Cover Story UNTCAD's Review of Maritime Transport 2020 การค้าทางทะเลระหว่างประเทศ ภายใต้แรงกดดัน International maritime trade under severe pressure



10-13 Shipping Knowledge

Blockchains : is the Shipping Industry Ready? บล็อกเชน : อุตสาหกรรมชิปปิ้ง พร้อมหรือยัง?

14-15 Activities

Training BSAA's CSR



Sponsors : ผู้สนับสนุน

- BANGKOK PORTP.16
- CONTAINER NETWORK CO., LTD.P. 2
- EASTERN MARITIME (THAILAND) LTD.P. 14
- KMTC (THAILAND) CO., LTD.P. 2
- K LINE (THAILAND) LTD.P. 5
- LEAM CHABANG PORTP. 9
- 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 ผลิตโดยสมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพฯ จัดพิมพ์เป็นรายไตรมาส 4 ครั้งต่อปี มีเนื้อหา 2 ภาษา ไทยและอังกฤษ ส่งเสริมความรู้และให้ข้อมูลข่าวสารด้านการขนส่งสินค้าทางทะเล รวมถึงกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง

BSAA News เป็นนิตยสารที่จัดส่งให้กับผู้นำเข้า 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 ทวีวัฒนาการพิมพ์ จำกัด

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



BSAA
facebook
fan page

MARITIME



TRADE

การค้าทางทะเลระหว่างประเทศ ภายใต้แรงกดดัน

ในปี 2020 นี้การค้าทางทะเลทั่วโลกจะลดลง 4.1% เนื่องจากการหยุดชะงักอย่างไม่เคยปรากฏมาก่อนจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ที่แพร่กระจายไปทั่วโลก องค์การ (UNCTAD) คาดการณ์ไว้ในรายงาน Review of Maritime Transport 2020 ซึ่งเผยแพร่เมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน ที่ผ่านมา

SOURCE : REVIEW OF MARITIME TRANSPORT 2020
WWW.UNCTAD.ORG

วิกฤตสุขภาพและเศรษฐกิจที่เกิดจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส Covid-19 ในทั่วโลก ได้ส่งผลกระทบต่ออย่างใหญ่หลวงต่อภาคการขนส่งและการค้าทางทะเล อันส่งผลต่อแนวโน้มการเติบโตของเศรษฐกิจโลกอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้ องค์การ (UNCTAD) คาดการณ์ปริมาณการค้าทางทะเลระหว่างประเทศจะลดลง 4.1% ในปี 2020 ด้วยภาวะระบาดครั้งใหญ่ทำให้เกิดการหยุดชะงักของระบบห่วงโซ่อุปทาน มีการหดตัวของอุปสงค์ และอุปทาน แนวโน้มเหล่านี้เริ่มเกิดขึ้นมาตั้งแต่หลังปี 2019 และส่งผลให้การค้าทาง

ทะเลระหว่างประเทศสูญเสียโมเมนตัมหรือแรงขับเคลื่อน ประกอบกับความตึงเครียดทางการค้าและความไม่แน่นอนของนโยบายในหลายๆ ประเทศ ได้ทำลายการเติบโตของผลผลิตทางเศรษฐกิจและการค้าในทั่วโลก

ในปี 2019 สถิติปริมาณการขนส่งทั่วโลกอยู่ที่ 11.08 พันล้านตัน ขยายตัวได้ 0.5% โดยลดลงจากอัตราการขยายตัวที่ 2.8% ในปี 2018 ควบคู่กันไปกับปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ผ่านท่าเรือทั่วโลกที่ขยายตัวได้เพียง 2% ซึ่งลดลงจาก 5.1% ในปี 2018

ความตึงเครียดทางการค้าทำให้รูปแบบการค้ามีการเปลี่ยนแปลงอันเนื่องจากการค้นหาตลาดและซัพพลายเออร์ทางเลือก ส่งผลให้มีการเปลี่ยนเส้นทางการไหลออกของสินค้าจากจีนไปยังตลาดอื่นๆ โดยเฉพาะประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ สหรัฐอเมริกาเพิ่มการส่งออกสินค้าไปยังส่วนอื่นของโลกซึ่งช่วยชดเชยการส่งออกไปจีนที่ลดลงได้บ้าง อัตราภาษีใหม่ที่เพิ่มขึ้น ส่งผลให้ปริมาณการค้าทางทะเลลดลง 0.5% ในปี 2019 ยิ่งดีที่ผลกระทบโดยรวมนั้นได้รับการทดแทนจากโอกาสทางการค้าจากตลาดทางเลือก



ใหม่ๆ ที่เพิ่มเข้ามา

รายงานได้ออกมาเตือนว่าการระบาดระลอกใหม่ๆ ที่เกิดขึ้น ส่งผลกระทบต่อห่วงโซ่อุปทานและเศรษฐกิจ อาจทำให้เศรษฐกิจถดถอยอย่างต่อเนื่อง การระบาดของโรคได้ส่งคลื่นสั่นสะเทือนผ่านห่วงโซ่อุปทาน เครือข่ายการขนส่งและท่าเรือ ซึ่งได้นำไปสู่ปริมาณการลดลงของปริมาณสินค้า และแนวโน้มการเติบโตที่ปรับลดลง

จากการเปิดเผยในรายงานนี้ แนวโน้มระยะสั้นสำหรับการค้าทางทะเลจึงอยู่ในภาวะที่น่าวิตก ในขณะที่การคาดการณ์ผลกระทบระยะยาวของการระบาด และระยะเวลาการฟื้นตัวของภาคอุตสาหกรรมนั้นยังมีความไม่แน่นอนสูง

“อุตสาหกรรมขนส่งทางเรือเป็นภาคอุตสาหกรรมที่จะต้องทุ่มเทความพยายามอย่างที่สุดเพื่อกลับมาฟื้นตัวให้ได้โดยเร็ว ในฐานะที่เป็นตัวขับเคลื่อนสำคัญของห่วงโซ่อุปทานระหว่างประเทศ” นาย Mukhisa Kituyi เลขาธิการองค์การกล่าว “อุตสาหกรรมนี้จะต้องเป็นตัวหลักที่ช่วยปรับเปลี่ยนโลจิสติกส์แบบทันเวลา-Just in Time ให้เข้ากับการเตรียมพร้อมแบบ “เฉพาะกรณี-Just in Case”

องค์การคาดว่า การเติบโตของการค้าทางทะเลจะกลับสู่แดนบวกและขยายตัว 4.8% ในปี 2564 โดยตั้งบนสมมติฐานที่ว่าผลผลิตทางเศรษฐกิจของ

โลกกลับมาฟื้นตัว และเน้นย้ำถึงความจำเป็นของอุตสาหกรรมขนส่งทางทะเลที่จะต้องเผชิญกับการเปลี่ยนแปลงและต้องพร้อมสำหรับโลกหลังโควิด -19 ที่เปลี่ยนแปลงไป

ปรับตัวท่ามกลางวิกฤติ

ในรายงานได้กล่าวไว้ด้วยว่า ณ จุดสูงสุดของวิกฤติ เมื่อปริมาณการขนส่งสินค้าหดตัว และมีโครงสร้างทางการตลาดแบบใหม่ที่เปลี่ยนแปลงไป อุตสาหกรรมขนส่งทางทะเลจะหาทางออกของตัวเองเพื่อความอยู่รอด ไม่ว่าจะเป็นเพิ่มความมีวินัย การตัดลดต้นทุน ปรับลดขีดความสามารถเพื่อเน้นการทำกำไร แทนที่จะเน้นเรื่องส่วนแบ่งการตลาด สุดท้ายแล้วค่าระวางเรือจะสามารถรักษาระดับที่มั่นคงได้ แม้อุปสงค์จะลดลงก็ตามแน่นอนว่าหากมองจากมุมมองของผู้ส่งออก กลยุทธ์อยู่รอดแบบนี้หมายถึงการการจำกัดพื้นที่ระวางสินค้า และเพิ่มความล่าช้าในการขนส่ง

เพื่อรับมือกับในเรื่องนี้ ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมขนส่งทางทะเลต่างหันมาปรับเปลี่ยนวิธีการดำเนินงานในหลายด้าน ตั้งแต่ด้านปฏิบัติการ การเงิน ความปลอดภัย ตลอดจนแนวปฏิบัติและขั้นตอนการทำงาน นอกจากนี้รัฐบาลหลายแห่ง เจ้าหน้าที่ท่าเรือ กรมศุลกากรก็ได้ออกมาทำการปฏิรูปหลายสิ่งหลายอย่าง เพื่อให้การค้าดำเนินต่อไปได้ พร้อมทั้งการรักษาความปลอดภัยให้กับพลเมืองของตน

โลกาภิวัตน์หลังโควิด-19

ในขณะที่ COVID-19 ได้ย้ำถึงการพึ่งพาซึ่งกันและกันของประเทศต่างๆ ทั่วโลก แต่ก็ทำให้เกิดคำถามเกี่ยวกับยุคโลกาภิวัตน์ และการให้น้ำหนักกับแนวคิดการเอาตัวรอดจากพื้นที่ห่างไกล

“การระบาดใหญ่นำมาสู่ประเด็นสำคัญของการทำให้ห่วงโซ่อุปทานสั้นลง ซึ่งรวมถึง Nearshoring และ Reshoring การปรับเปลี่ยนใหม่โดยพึ่งพาการจัดส่งสินค้าแบบทันเวลา (JIT) และแบบลีน (LEAN) น้อยลง” รายงานระบุ COVID-19 ยังนำมาสู่การถกเถียงกันในเดือนเรื่องการกระจายแหล่งผลิต และซัพพลายเออร์

การระบาดของโรคยังเผยให้เห็นว่าโลกดูเหมือนจะไม่ได้เตรียมแนวทางว่าจะต้องทำอะไรเมื่อเผชิญกับวิกฤติดังกล่าว รายงานตั้งข้อสังเกตโดยเน้นถึงความจำเป็นเร่งด่วนในการลงทุนในการจัดการความเสี่ยงพร้อมๆ กับการเตรียมรับมือเหตุฉุกเฉินในการขนส่งสินค้า

ปรับเปลี่ยนสู่ดิจิทัล

การระบาดของโรคยังทำให้โลกของดิจิทัลกับการกำจัดการเอกสารใน

อุตสาหกรรมการเดินทาง รวมถึงในท่าเรือมีความสำคัญมากขึ้น รายงานกล่าวด้วยว่าเป็นการตอกย้ำถึงความจำเป็นในการทำให้เรื่องนี้มีความเป็นมาตรฐาน และความสามารถทำงานร่วมกันในแบบดิจิทัลได้

มาตรการอำนวยความสะดวกทางการค้าจำนวนมากที่ดำเนินการในช่วงการระบาดนี้จำเป็นต้องมีการลงทุนเพิ่มเติมในด้านดิจิทัลและระบบอัตโนมัติ การยอมรับสำเนาดิจิทัลแทนต้นฉบับที่เป็นกระดาษ การดำเนินการก่อนเดินทางมาถึง การชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ และระบบศุลกากรอัตโนมัติ ทั้งหมดนี้ช่วยเร่งการค้าระหว่างประเทศท่ามกลาง โควิด-19

มองในมุมอีกด้านหนึ่ง การระบาดครั้งนี้ชี้ให้เห็นว่าการทำให้เป็นดิจิทัล มาพร้อมกับความเสี่ยงด้านความปลอดภัยทางไซเบอร์ที่เพิ่มขึ้น ซึ่งนั่นอาจทำให้ห่วงโซ่อุปทานและบริการในการค้าทางทะเลทั่วโลกที่อาจเป็นอัมพาตได้

ด้านมนุษยธรรม รายงานระบุวิกฤติที่เกิดจากการแพร่ระบาด ทำให้ลูกเรือมากกว่า 300,000 คนต้องติดอยู่ในทะเลเป็นเวลาหลายเดือน หลังจากสิ้นสุดสัญญาจ้าง ซึ่งเป็นสถานการณ์ที่ไม่ดีเป็นอย่างมาก สำหรับทั้งความปลอดภัยและความปลอดภัยของนักเดินเรือและการปฏิบัติงานอย่างปลอดภัยของเรือ

ทั้งนี้ องค์การได้เรียกร้องให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควรกำหนดให้นักเดินเรือเป็นบุคลากรสำคัญที่ได้รับการยกเว้นจากข้อจำกัดการเดินทางของโควิด -19

แนวโน้มก่อนการแพร่ระบาด

นอกจากจะมุ่งเน้นไปที่ผลกระทบของการระบาดใหญ่ในช่วงปี 2020 แล้ว รายงานยังให้ความครอบคลุมในเชิงลึกและรายละเอียดเกี่ยวกับการค้าทางทะเลทั่วโลกในปี 2019

**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, Wattana Tower Building, Suraswongse Road,
Kwang Sanyavongse, Khet Bangkok, Bangkok, 10250
Tel : 0 2625 6000 Fax : 0 2632 7550
website : www.kline.co.th



รายงานระบุว่าโควิด-19 ได้เข้าไปซ้ำเติมให้การค้าโลกที่อยู่ในภาวะอ่อนแออยู่ก่อนแล้วในปี 2019 ซึ่งการค้าทางทะเลได้สูญเสียโมเมนตัมไปเนื่องมาจากความตึงเครียดทางการค้าระหว่างประเทศที่ดำเนินอยู่ เช่น ความตึงเครียดระหว่างจีน - สหรัฐฯ ความไม่แน่นอนเกี่ยวกับอังกฤษกับสหภาพยุโรป (Brexit) การร้องเรียนของหลายประเทศเกี่ยวกับภาษีศุลกากรของอินเดีย ข้อพิพาททางการค้าระหว่างญี่ปุ่น - เกาหลี และการเคลื่อนไหวทั่วไปที่มุ่งสู่การรักษาสันติภาพของประเทศไทยเอง จากรายงานประมาณการว่าประเด็นเรื่องภาษีศุลกากรส่งผลให้ปริมาณการค้าทางทะเลลดลง 0.5% ในปี 2019

มีข้อเท็จจริงและตัวเลขที่น่าสังเกตอื่นๆ เกี่ยวกับการค้าทางทะเลทั่วโลกในปี 2019 ที่น่าสนใจมีดังต่อไปนี้

- การค้าแร่เหล็กลดลงเป็นครั้งแรกในรอบ 20 ปีโดยลดลงประมาณ 1.5%
- บราซิลแซงหน้าสหรัฐฯ ในฐานะผู้ส่งออกธัญพืชที่ขนส่งทางทะเลที่ใหญ่ที่สุดในโลก
- ณ เดือนมีนาคม 2020 การค้า 20% ของการค้าทั่วโลกในการผลิตสินค้าเกิดขึ้นในประเทศจีน เพิ่มขึ้นจาก 4% ในปี 2002
- การใช้งานเรือคอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่ขึ้นมักจะเพิ่มต้นทุนการขนส่งให้เพิ่มขึ้นในห่วงโซ่อุปทาน ความจุของเรือคอนเทนเนอร์ที่ใหญ่ที่สุดเพิ่มขึ้น 10.9% แต่ส่วนใหญ่เป็นสายการเดินเรือที่ได้รับประโยชน์จากการประหยัดต่อขนาดของเรือขนาดใหญ่ ในขณะที่ท่าเรือและผู้ให้บริการขนส่งทางบกอาจไม่ได้รับประโยชน์เสมอไป
- ท่าเรือให้ความสำคัญมากขึ้นกับการเพิ่มขีดความสามารถในการเชื่อมต่อกับพื้นที่ทางไกล

ออกไป เพื่อให้เข้าถึงผู้ส่งสินค้าได้สะดวกและมากขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับการผลักดันโซลูชันที่เน้นท่าเรือเป็นศูนย์กลางในช่วงหลายปีที่ผ่านมา

- จีน กรีซ และญี่ปุ่นยังคงเป็นประเทศเจ้าของเรือสามอันดับแรกในแง่ของความสามารถในการบรรทุกสินค้าซึ่งคิดเป็นสัดส่วน 40.3% ของปริมาณระวางบรรทุกของโลกและ 30% ของมูลค่าของกองเรือทั่วโลก

สถานการณ์ค่าระวางประเทศไทย

ไทยเป็นประเทศส่งออกรายใหญ่อันดับต้นๆ ของเอเชีย ขณะนี้ประเทศไทยกำลังเผชิญกับวิกฤติตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ขาดแคลน และค่าระวางเรือที่ปรับตัวสูงขึ้นแล้วเกินกว่า 100%

จากการเปิดเผยของสภาผู้ส่งออก ได้รับรู้ถึงปัญหาค่าระวางเรือที่ปรับตัวเพิ่มขึ้น ในเส้นทางสหรัฐอเมริกา ปรับขึ้นมากกว่า 3 เท่า โดยตู้ขนาด 20 ฟุต จากราคาเฉลี่ย 1,000-2,000 เหรียญสหรัฐฯ ปรับขึ้นเป็น 4,000-5,000 เหรียญสหรัฐฯ และสายเดินเรือไปยุโรป จากค่าระวาง 700-800 เหรียญสหรัฐฯ ปรับขึ้นไปที่ 1,000-2,000 เหรียญสหรัฐฯ

สถานการณ์ที่เกิดขึ้นขณะนี้ เป็นผลมาจากที่หลายๆ ประเทศในเอเชียควบคุมการแพร่ระบาดของไวรัส Covid-19 ได้ดี ภาคธุรกิจเริ่มกลับมาฟื้นตัวและเปิดรับออเดอร์ ในขณะที่ฝั่งยุโรปและอเมริกาสถานการณ์ยังไม่ดีขึ้น ทว่าการบริโภคยังคงมีต่อเนื่อง เมื่อสต็อกสินค้าที่เคยมีอยู่กำลังจะหมดลง ในขณะที่ภาคการผลิตภายในประเทศมีการหยุดชะงักจากการแพร่ระบาด จึงจำเป็นต้องสั่งสินค้าเข้าจากต่างประเทศมาทดแทน หลายประเทศส่งออกจากเอเชีย เช่น จีน



สถานการณ์ที่เกิดขึ้นขณะนี้ เป็นผลมาจากที่หลายๆ ประเทศในเอเชียควบคุมการแพร่ระบาดของไวรัส Covid-19 ได้ดี ภาคธุรกิจเริ่มกลับมาฟื้นตัวและเปิดรับออเดอร์ ในขณะที่ฝั่งยุโรปและอเมริกาสถานการณ์ยังไม่ดีขึ้น

เวียดนาม อินเดีย รวมถึงไทยไปตลาดสหรัฐฯ และยุโรปปริมาณเพิ่มมากขึ้น ทำให้ทุกที่ต่างมีความต้องการตู้ขนส่งสินค้ามากขึ้น ตู้สินค้าจึงถูกส่งไปยังประเทศต้นทางเหล่านั้นมาก ประกอบกับการที่ประเทศผู้นำเข้าฝั่งยุโรป และอเมริกาที่ยังประสบปัญหาการแพร่ระบาด การขนส่งสินค้าการทำงานในท่าเรือตลอดจนระบบการบริหารจัดการด้านการขนส่งอยู่ในภาวะที่ไม่ปกติ ทำให้ตู้ขนส่งสินค้าหมุนเวียนกลับมาที่เดิมน้อยลง และช้า เมื่อประกอบเข้าด้วยกันจึงเป็นเหตุให้ตู้สินค้าเกิดขาดแคลน และดันให้ค่าระวางเพิ่มสูงขึ้น

อย่างไรก็ดี สำหรับปัญหาตู้ขนส่งสินค้าที่ขาดแคลน กลุ่มผู้ประกอบการสายเดินเรือในไทยต่างพยายามนำตู้ขนส่งสินค้าเข้ามาประเทศไทยให้มากที่สุด ให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้ส่งออกไทย ■

International maritime trade under severe pressure

SOURCE : REVIEW OF MARITIME TRANSPORT 2020
WWW.UNCTAD.ORG

Global maritime trade will plunge by 4.1% in 2020 due to the unprecedented disruption caused by COVID-19, UNCTAD estimates in its Review of Maritime Transport 2020, released on 12 November.

The global health and economic crisis triggered by the pandemic has upended the landscape for maritime transport and trade and significantly affected growth prospects. UNCTAD projects the volume of international maritime trade to fall by 4.1% in 2020. Amid supply-chain disruptions, demand contractions and global economic uncertainty caused by the pandemic, the global economy was severely affected by a twin supply and demand shock. These trends unfolded against the backdrop of an already weaker 2019 that saw international maritime trade lose further momentum. Lingering trade tensions and high policy uncertainty undermined growth in global economic output and merchandise trade.

Volumes expanded by 0.5% in 2019, down from 2.8% in 2018, and reached 11.08 billion tons in 2019. In tandem, global container port traffic decelerated to 2% cent growth, down from 5.1% in 2018. Trade tensions caused trade patterns to shift, as the search for alternative markets and suppliers resulted in a redirection of flows away from China towards other markets, especially in southeast Asian countries. The United States increased its merchandise exports to the rest of the world, which helped to somewhat offset its reduced exports to China. New additional tariffs are estimated to have cut maritime trade by 0.5% in 2019, with the overall impact being mitigated by increased trading opportunities in alternative markets.

The report warns that new waves of the pandemic that further disrupt supply chains and economies might cause a steeper decline. The pandemic has sent shockwaves through supply chains, shipping networks and ports, leading to plummeting cargo volumes and foiling growth prospects, it says.

RESPONSES TO THE PANDEMIC

At the peak of the crisis, when the contraction of cargo volumes brought an additional challenge to structural market imbalance, the report notes, the container shipping industry adopted more discipline, cutting capacity and reducing costs to maintain profitability instead of market share.

As a result, freight rates remained at stable levels despite the depressed demand. From the perspective of shippers, these strategies meant severe space limitations to transport goods and delays in delivery dates.

To cope with pandemic-related disruptions, players in the maritime sector adjusted their operations, finances, sanitary and safety protocols as well as working practices and procedures.

In addition, several governments, through their border agencies, port authorities and customs administrations, made reforms to keep trade flowing while keeping people safe.

“Border agents, port workers and customs officials play an essential role in keeping trade moving, helping us to navigate through the crisis,” Dr. Kituyi said. “It will be important to assess the best practices that emerge from

their experiences to strengthen trade facilitation in the years to come.”

WHITHER GLOBALIZATION

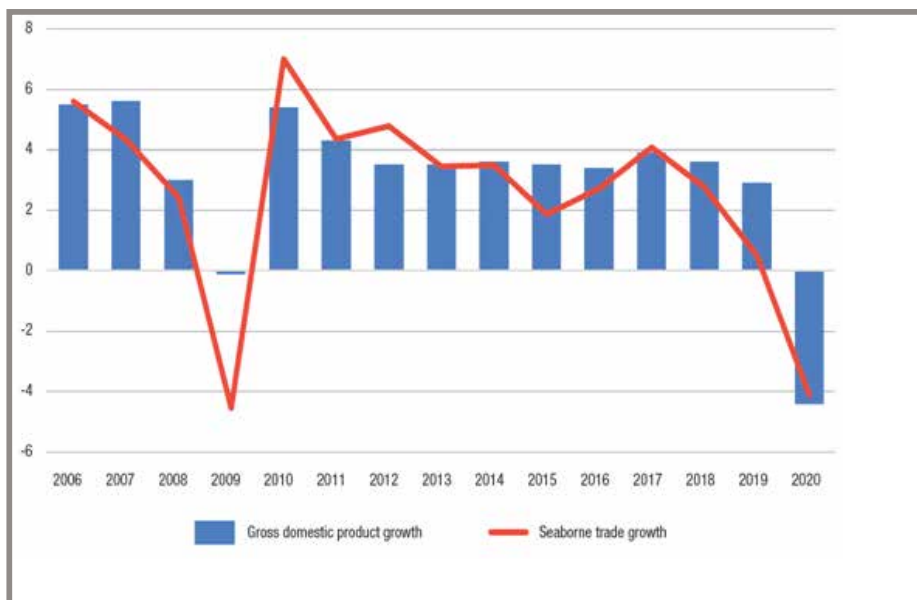
While COVID-19 has underscored the global interdependency of nations, it has raised existential questions about globalization and added weight to the pushback against outsourcing from distant locations, the report says.

“The pandemic brought into sharp focus the topic of supply chain shortening, including nearshoring and reshoring, with less dependence on just-in-time and lean inventory models,” the report states. COVID-19 has also brought to the fore the debate over diversifying production and manufacturing sites and suppliers, it adds.

The pandemic has also exposed how unprepared the world seemed to be in the face of such a crisis, the report observes, underscoring the urgent need to invest in risk management and emergency response preparedness in transport and logistics.

It says future-proofing the maritime supply chain and managing risks requires greater visibility and agility of door-to-door transport operations.





Source: UNCTAD calculations based on data from UNCTAD stat

UNCTAD’s director of technology and logistics, Shamika N. Sirimanne, said the pandemic should not push to the back burner action to combat climate change in shipping. Therefore, post-COVID-19 recovery policies should support further progress towards green solutions and sustainability.

“The momentum of current efforts to address carbon emissions from shipping and the ongoing energy transition away from fossil fuels should be maintained,” she said.

HARNESSING THE DIGITAL TRANSFORMATION

The pandemic has also strengthened the case for digitalization and eliminating paperwork in the shipping industry, including in ports, the report observes, reinforcing the need for standards and interoperability in electronic documentation.

Many trade facilitation measures taken during the pandemic require further investments in digitalization and automation. Accepting digital copies instead of paper originals, pre-arrival processing, electronic payments and customs automation all help speed up international trade.

On the flip side, the pandemic has also highlighted that digitalization comes with increased cyber security risks with a potential to cripple supply chains and services in global maritime trade.

The report decries the humanitarian and safety crisis caused by the pandemic, when more than 300,000 seafarers were stranded at sea for months beyond the end of their contracts – an unsustainable situation for both the safety and wellbeing of seafarers, and the safe operation of ships.

UNCTAD reiterates its call to authorities to designate seafarers as key workers exempted from COVID-19 travel restrictions.

TRENDS THAT PRECEDED THE PANDEMIC

Besides focusing strongly on the impact of the pandemic during 2020, the report provides in-depth and detailed coverage on global maritime trade in 2019.

It says COVID-19 hit world trade after an already weak 2019, in which global maritime trade lost further momentum as trade tensions continued to bite.

They included China-US tensions, uncertainties around Brexit, complaints made by several countries against Indian tariffs, the Japan-Korea trade dispute and general moves towards protectionism. The report estimates that tariffs cut the volume of maritime trade by 0.5% in 2019.

Other notable facts and figures on global maritime trade in 2019 include the following:

- Iron ore trade fell for the first time in 20 years, by 1.5%, due to disruptions such as the Vale dam collapse in Brazil and Cyclone Veronica in Australia.
- Brazil overtook the US as the world’s largest seaborne grain exporter.
- As of March 2020, an estimated 20% of global trade in manufacturing intermediate products originated in China, up from 4% in 2002.
- The deployment of larger container vessels often increases total transport costs across the logistics chain. The capacity of the largest container vessel went up by 10.9%,

DEVELOPMENT OF INTERNATIONAL MARITIME TRADE AND GLOBAL OUTPUT

DURING 2006-2020

but it’s mainly the carriers that benefit from the economies of scale offered by larger vessels, while ports and inland transport providers don’t necessarily benefit.

- Ports are showing more interest in strengthening connections with the hinterland to get closer to shippers and ‘anchor’ cargo volumes – in line with the push for port-centric solutions over recent years.
- China, Greece and Japan remain the top three ship-owning countries in terms of cargo-carrying capacity, representing 40.3% of the world’s tonnage and 30% of the value of the global fleet.

OCEAN FREIGHT RATES SITUATION IN THAILAND

Thailand is one of the top exporting countries in Asia. Currently the country is facing a shortage of containers and the increased freight rates estimated more than 100%.

According to Thai National Shippers’ Council, ocean freight rates rise up to three-fold for 20-foot-long containers, from an average of US\$1,000 – US\$2,000 to US\$4,000 – US\$5,000 and from US\$700 – US\$800 to US\$1,000 – US\$2,000 to the US and Europe, respectively.

These projected increases in freight rates are caused by Covid-19 containment in many countries in Asia. As a result, many businesses have recovered and resumed their orders. Many countries such as China, Vietnam, India and Thailand have high amounts of export orders. Therefore, they all need containers. But due to the pandemic, the operations and logistics management at the ports in the US and Europe are not in a normal situation. As a result, a number of containers are becoming stranded in the US and Europe and that cause the container shortage and the resultant high freight rates.

However, to deal with container shortage, Thailand’s shipping entrepreneurs have made an attempt to bring containers back to Thailand as much as possible, according to the needs of exporters. ■



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

บล็อกเชน อุตสาหกรรมชิปปิ้ง พร้อมหรือยัง?

Sorce : forbes.com
By : Biju Kewalram

ในโลกของห่วงโซ่อุปทานอันซับซ้อนกับงานเอกสารกองพะเนิน การจัดส่งสินค้าเพียงครั้งเดียวอาจสร้างเอกสารได้มากถึง 200 ชุด ซึ่งค่าใช้จ่ายในการจัดการกับเอกสารเหล่านั้นอาจคิดเป็นมูลค่าได้ถึง 1 ใน 5 ของต้นทุนการขนส่งสินค้านั้นเลยทีเดียว **เทคโนโลยี Blockchain อาจเป็นสิ่งที่เข้ามาเปลี่ยนเกม โดยไล่ทิ้งกระบวนการเดิมๆที่เคยมีมา และนำเสนอกระบวนการใหม่ที่ทั้งประหยัด และมีประสิทธิภาพ**

ไม่ว่าจะเป็นเรื่องความไว้วางใจ ความน่าเชื่อถือ ความโปร่งใสที่มีเพิ่มขึ้น เหล่านี้เป็นสิ่งที่อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ต้องการ และทั้งหมดมีอยู่ในระบบบล็อกเชน (Blockchain) ด้วยเหตุนี้เองที่ เทคโนโลยีบล็อกเชน สามารถช่วยส่งเสริมอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ได้เป็นอย่างดี อย่างไรก็ตาม เพื่อให้เทคโนโลยีนี้ได้รับการยอมรับและนำมาใช้อย่างเต็มศักยภาพสูงสุดของมัน จำเป็นที่จะต้องมีการพัฒนาสภาพแวดล้อมทางธุรกิจให้สอดคล้องทั่วทั้งอุตสาหกรรม

จากการสำรวจล่าสุดของ Boston Consulting Group (BCG) พบว่า 88% ของผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งและโลจิสติกส์เชื่อว่า บล็อกเชนจะเข้ามามีบทบาทในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในรูปแบบต่างๆและในจำนวนนี้ เกือบสามในสี่ (74%) กล่าวว่าพวกเขากำลังศึกษาแบบผิวเผิน หรือยังไม่ได้คิดเกี่ยวกับบล็อกเชนเลย

การขาดความไว้วางใจระหว่างกัน และการประสานงานระหว่างส่วนต่างๆในภาคอุตสาหกรรม กลายเป็นจุดอ่อนที่เป็นอุปสรรคของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ที่ส่งผลให้บล็อกเชน ไม่ได้ได้รับการยอมรับอย่างกว้างขวาง

แม้กระนั้น ต่างคาดหวังกันว่าบล็อกเชนจะมีผลกระทบที่น่าตื่นตาตื่นใจ ต่อวิธีที่เราเคลื่อนย้ายผลิตภัณฑ์ไปทั่วโลก และหากเทคโนโลยีบล็อกเชน

ถูกนำมาใช้โดยอุตสาหกรรมโลจิสติกส์อย่างกว้างขวางแล้ว จะทำให้การขนส่งมีความรวดเร็วและมีประสิทธิภาพมากขึ้น การมองเห็นข้อมูลและการบริหารจัดการทำได้ดีขึ้น

STREAMLINED SHIPPING

ยกตัวอย่างเรือกั้นหนาวที่ผลิตและส่งออกมาจากโรงงานในประเทศจีน ไปยังร้านค้าปลีกในประเทศอังกฤษ การเดินทางครั้งนี้อาจเกี่ยวข้องกับเอกสารกระดาษหลายร้อยรายการ และจำนวนชั่วโมงในการป้อนข้อมูลด้วยตนเองในจุดต่างๆของระบบซัพพลายเชน เหล่านี้ล้วนมีความเสี่ยงที่จะเกิดข้อผิดพลาด และส่งผลให้ห่วงโซ่ของข้อมูลเกิดความไม่สมบูรณ์ ไม่น่าเชื่อถือ และบ่อยครั้งเป็นเหตุผลที่ทำให้ผู้ค้าปลีกจะต้องชำระเงินล่วงหน้าเพื่อเป็นหลักประกัน

ในห่วงโซ่อุปทานที่เปิดใช้งานบล็อกเชน เรือกั้นหนาวนี้สามารถฝังชิปอัจฉริยะซึ่งจะส่งสัญญาณดิจิทัลเมื่อเรือกั้นหนาวออกจากโรงงาน สัญญาณนี้จะถูกบันทึกไว้ในบล็อกเชนและระบบของผู้ค้าปลีกก็สามารถชำระค่าสินค้าโดยอัตโนมัติ อันเป็นผลมาจากการเรียกใช้สัญญาอัจฉริยะในระบบบล็อกเชน จากนั้นก็สามารถยืนยันใบขนส่งสินค้าอัตโนมัติได้ เจ้าหน้าที่ศุลกากรก็สามารถดึงข้อมูลทั้งหมดที่ต้องการ

จากฐานข้อมูลได้โดยทันที โดยมั่นใจได้ว่าไม่มีใครในกระบวนการนี้สามารถดัดแปลงข้อมูลได้ เมื่อเสื่อกันหนามาถึงปลายทาง ผู้ส่งออกก็ตรวจสอบได้ทันทีว่าบุคคลที่มารับสินค้าเป็นบุคคลที่ถูกต้อง ได้ผ่านการจัดการข้อมูลประจำตัวที่เปิดใช้งานในบล็อกเชนแล้ว

บล็อกเชนยังสามารถช่วยปรับปรุงความปลอดภัยในอุตสาหกรรมการเดินเรือ ตามข้อมูลจากระบบการแจ้งเตือนเหตุการณ์การขนส่งสินค้าเกือบหนึ่งในสี่ของเหตุการณ์ร้ายแรงทั้งหมดบนเรือบรรทุกสินค้าเกิดจากการแจ้งขนส่งสินค้าที่ไม่ถูกต้อง สินค้าอันตรายที่จัดประเภทอย่างไม่ถูกต้องหรือระบุไม่ถูกต้องอาจนำไปสู่การเกิดเพลิงไหม้และอุบัติเหตุอื่น ๆ ที่ก่อให้เกิดความสูญเสีย ความเสียหายและความล่าช้าอย่างมาก

ยกตัวอย่าง Tradelens แพลตฟอร์มที่พัฒนาขึ้นมาแล้วโดยกลุ่มผู้นำในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง ปัจจุบันมีการทำงานในโปรเจกต์ที่ต้องการค้นหาว่าจะนำเครื่องมือดิจิทัลรวมถึงระบบบล็อกเชนมาช่วยแก้ไขปัญหาได้อย่างไร โดยการปรับปรุงการตรวจสอบย้อนกลับของสินค้าอันตรายและสร้างความโปร่งใสและความรับผิดชอบมากขึ้น การรักษาความปลอดภัยได้อย่างมีประสิทธิภาพ จะต้องมาจากผลิตภัณฑ์ “การระบุตัวตน” เทียบกับฐานข้อมูลที่เชื่อถือได้ซึ่งจัดเก็บในระบบที่เปิดใช้งานบล็อกเชน ทำได้ดีแล้วสิ่งนี้จะช่วยลดจำนวนเหตุการณ์ร้ายแรงที่เกี่ยวข้องกับเรือคอนเทนเนอร์

เห็นได้ชัดว่าเทคโนโลยีบล็อกเชนจะเป็นเครื่องมือที่ทรงประสิทธิภาพสำหรับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ได้ มีการวิเคราะห์โดย BCG พบว่ามีนักลงทุน Venture Capital (VC) ที่ได้เข้าลงทุนกับบริษัท startups ที่นำเสนอโซลูชันด้านการขนส่งและโลจิสติกส์บนเทคโนโลยีบล็อกเชนมาตั้งแต่ปี 2013 คิดเป็นจำนวนเม็ดเงินถึง 300 ล้านดอลลาร์สหรัฐแล้ว นอกจากนี้ยังมีจากกลุ่มผู้ประกอบการโลจิสติกส์ที่สนใจเข้ามาลงทุนด้วยตัวเองอีกเช่นกัน

โซลูชันใหม่ๆ มากมาย ของบล็อกเชนที่สามารถนำมาใช้ประโยชน์กับอุตสาหกรรมซัพซิงเป็นเรื่องหนึ่ง ในส่วนของการนำบล็อกเชนมาใช้อย่างมีประสิทธิภาพก็เป็นอีกเรื่องหนึ่ง เราพบว่าการนำบล็อกเชนไปใช้งานยังทำได้ยาก เนื่องจากห่วงโซ่ของระบบซัพพลายเชนมีหลายฝ่ายเกี่ยวข้อง ต่างมีข้อกำหนด กฎระเบียบที่ซับซ้อนและไม่สอดคล้องกัน ทั้งยังแตกต่างกันในแต่ละที่แต่ละประเทศ นอกจากนี้ในภาคอุตสาหกรรมยังขาดการทำงานร่วมกันอย่างเป็นระบบที่ดี ประเด็นนี้เป็นอุปสรรคต่อเทคโนโลยีบล็อกเชนในอุตสาหกรรมซัพซิง ความหนักหน่วงก็อาจจะพอกับความร้อนแรงของกระแสบล็อกเชนที่ยากจะต้านทาน

จนกว่าจะถึงจุดที่ผู้เข้าร่วมอุตสาหกรรมต่างๆ จะเข้าใจถึงประโยชน์ของการค้าระหว่างประเทศที่ไร้ข้อจำกัดจากเทคโนโลยีใหม่ได้อย่างพร้อมเพรียง และมีการสร้างเวทีให้มีการเข้ามาดำเนินการพัฒนาร่วมกัน การค้าที่มีประสิทธิภาพและคล่องตัวที่เกิดบนเทคโนโลยีนี้จะไปอย่างช้าๆ แต่เมื่อวันใดเราไปถึงจุดเปลี่ยนนั้นห่วงโซ่อุปทานทั่วโลกอาจเปลี่ยนแปลงไปเลยตลอดกาล

บริษัทที่มีบทบาทสำคัญในห่วงโซ่อุปทานทั่วโลกจำเป็นต้อง



Blockchain เป็นเทคโนโลยีที่อยู่เบื้องหลังสกุลเงินดิจิทัลหรือ Cryptocurrency เช่น บิตคอยน์ (Bitcoin) หรืออีเธเรียม (Ethereum) กำลังถูกนำไปพัฒนาใช้ในหลากหลายอุตสาหกรรม โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนที่เป็นธุรกรรมต่างๆ ที่ต้องการความปลอดภัย ความเชื่อถือได้ เข้าถึง และติดตามได้อย่างโปร่งใส

ตระหนักถึงศักยภาพทั้งหมดของบล็อกเชนด้วยการทำงานร่วมกันเพื่อเร่งให้เกิดการเปลี่ยนแปลง องค์กรเหล่านั้นจำเป็นต้องมีบุคลากรที่มีทักษะอันเหมาะสม เพื่อเดินหน้าและใช้งานเทคโนโลยีเช่นบล็อกเชนให้ได้ สิ่งนี้จะเป็นหนึ่งในกลยุทธ์ที่สำคัญของพวกเขา บริษัทต่างๆ ต้องทำงานร่วมกันเพื่อหาทางแก้ปัญหาแม้ว่าจะหมายถึงการทำงานอย่างใกล้ชิดกับคู่แข่งก็ตาม และเพื่อให้บรรลุศักยภาพสูงสุด ควรใช้บล็อกเชนร่วมกับเทคโนโลยีอื่น ๆ รวมถึง IoT ระบบอัตโนมัติของหุ่นยนต์และการวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่

บล็อกเชนถูกมองว่าเป็นเทคโนโลยีเปลี่ยนโลกและจะเข้ามาเปลี่ยนวิธีที่เราเคลื่อนย้ายสินค้าไปทั่วโลก ถึงเวลาแล้วที่บริษัทโลจิสติกส์ รัฐบาลและหน่วยงานกำกับดูแลจะต้องร่วมมือกันเพื่อเอาชนะอุปสรรคของการพัฒนาบล็อกเชน



ถ้ายังไม่รู้จักบล็อกเชน?

- บล็อกเชนเป็นระบบการจัดเก็บแบบฐานข้อมูลรูปแบบหนึ่ง
- แตกต่างจากฐานข้อมูลทั่วไปในวิธีการจัดเก็บข้อมูล บล็อกเชนเก็บข้อมูลไว้ในบล็อกที่ถูกกล่ามโซ่เข้าด้วยกัน ต่อๆ กันไป
- เมื่อมีข้อมูลใหม่เข้ามา ข้อมูลจะถูกป้อนลงในบล็อกใหม่ และจะมีการเข้ารหัสให้ผูกมัดกับบล็อกก่อนหน้า ซึ่งทำให้ข้อมูลต่างๆ ถูกผูกมัดเข้าด้วยกันตามลำดับเวลาก่อนหน้า
- ข้อมูลประเภทต่างๆ สามารถจัดเก็บไว้ในบล็อกเชนได้ แต่การใช้งานที่พบบ่อยที่สุดคือธุรกรรมทางบัญชี
- แม้ว่ากลไกของบล็อกเชนจะซับซ้อนมาก แต่แนวคิดพื้นฐานก็ง่ายๆ นั่นคือการกระจายอำนาจในการจัดเก็บข้อมูล เพื่อไม่ให้ข้อมูลดังกล่าวเป็นมีเจ้าของ คนคุม จัดการ หรือแก้ไขได้โดยผู้มีอำนาจส่วนกลาง
- บล็อกเชนไม่สามารถเปลี่ยนรูปได้ ซึ่งหมายความว่าข้อมูลที่ป้อนจะไม่สามารถย้อนกลับได้ หมายความว่าธุรกรรมจะถูกบันทึกอย่างถาวรและทุกคนสามารถดูได้

Blockchain : is the Shipping Industry Ready?

Sorce : forbes.com
By : Biju Kewalram

In a world of increasingly complex supply chains, paperwork piles up. Just one shipment may generate a stack of about 200 communications documents, and the cost of processing and administering this documentation is estimated to make up one-fifth of the cost of transporting goods. Blockchain could be a game-changer, ripping up this paper process and offering substantial efficiency savings.

The irony is the enhanced trust and transparency that blockchain could help to foster in the logistics industry is needed in order for the technology to be fully embraced and adopted in the first place. For the full potential of blockchain to be realized, an industrywide ecosystem needs to be developed.

But a recent Boston Consulting Group (BCG) survey found that although 88% of transport and logistics professionals believe blockchain will disrupt the industry in some fashion, “nearly three-quarters (74%) say that they are exploring opportunities only superficially or haven’t thought about blockchain at all.”

A lack of trust and coordination between industry players — the very aspects of the logistics industry that blockchain could help to improve — are currently blocking widespread adoption.

STREAMLINED SHIPPING

Best known as the technology behind cryptocurrencies like bitcoin, blockchain uses distributed data storage technology in conjunction with high-grade encryption to record transactions, protecting them from malicious revisions or deletion. The high level of trust in the data that is then engendered can result in related transactions being triggered, leading to a concept of “smart contracts.” The global blockchain market may be worth over \$23 billion by 2023, up from \$1.2 billion in 2018.



Source : www.airseacollectors.com

Blockchain has exciting implications for the way we move products around the world. If blockchain technology is adopted by the logistics industry, it could make shipping faster and more efficient and improve data visibility and demand management. This would be the result of fewer manual or ancillary transactions (emails, phone calls) being required.

Take the example of a sweater traveling from a factory in China to a shop in the U.K. This journey may involve hundreds of paper documents and hours of manual data entry at different (and multiple) points in the supply chain for the same transaction/shipment. This increases the risk of error or an incomplete data chain and a reduction of trust in the data. Often, the retailer will have to make payment in advance.

In a blockchain-enabled supply chain, this sweater could be embedded with an intelligent chip (a function of IoT), which would send a digital signal when the sweater leaves the factory. This signal would be recorded in the blockchain, and the retailer’s system could automatically pay for the product as the result of a smart contract being triggered. An automated customs entry could then be lodged, which would be the equivalent to the importer

making a certified declaration. Customs officials could automatically pull all the information they need from the database, knowing that nobody in the process has tampered with the data. When the sweater arrives, the sender could instantly verify that the right person has received it through identity management that is blockchain-enabled.

Blockchain could also help improve shipping industry safety. According to data from the Cargo Incident Notification System, close to a quarter of all serious incidents on container-ships are attributable to misdeclared cargo. Wrongly classified or inaccurately identified dangerous cargo can lead to fires and other accidents that cause huge losses, damage and delays.

Tradelens, a consortium of industry leaders that my company is a member of, is currently exploring how digital tools, including blockchain, could help tackle this issue by improving the traceability of dangerous goods and generating more transparency and accountability. A large amount of this security will come from product “self-identifying” against a trusted database stored in a blockchain-enabled system. Ultimately, this should reduce the number of serious incidents involving container ships.

BLOCKCHAIN IMPEDIMENTS

Clearly, blockchain technology could prove to be a powerful tool for the logistics industry. And investors understand this: Analysis by BCG found that venture capital investors have invested around \$300 million into startups offering transport and logistics blockchain solutions since 2013. Logistics companies are making their own investments, too.

But a plethora of new solutions is one thing, and effective adoption of blockchain is quite another. Implementation is very difficult due to a fragmented value chain that includes many parties, lack of a common implementation of technical standards and complex regulatory requirements that differ from one market to the next. Add to this the inherent lack of collaborative forums in the industry and a lack of transparency, and you have an industry that’s both ripe for blockchain disruption and simultaneously very difficult to disrupt.



Companies that play a role in the global supply chain need to recognize the full potential of blockchain by working together to accelerate the pace of change.

Until a critical mass of new industry participants fully understands the benefits of frictionless international trade, embraces the potential of the new technology and creates effective forums for joint implementation, the promise of more efficient, streamlined trade around this technology will be slow to be realized. But once we do reach that tipping point, global supply chains could be changed forever.

Companies that play a role in the global supply chain need to recognize the full potential of blockchain by working together to accelerate the pace of change. Organizations need to ensure they recruit or build the right skills in their organizations and make the exploration and implementation of technology like blockchain one of their key strategic priorities. Critically, rather than protecting information from each other, companies must work together to find solutions, even if this means working closely with competitors. And to reach its full potential, blockchain should be used in conjunction with other technologies, including IoT, robotic automation and big data analysis.

Blockchain is set to change the world, including the way that we move goods around the globe. It’s time for logistics companies, governments and regulators to work together to overcome the blockchain paradox. ■



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-



NEW TO BLOCKCHAIN?

- Blockchain is a specific type of database.
- It differs from a typical database in the way it stores information; blockchains store data in blocks that are then chained together.
- As new data comes in it is entered into a fresh block. Once the block is filled with data it is chained onto the previous block, which makes the data chained together in chronological order.
- Different types of information can be stored on a blockchain but the most common use so far has been as a ledger for transactions.
- Although the mechanics of blockchain are extremely complex, the basic idea is simple: to decentralize the storage of data so that such data cannot be owned, controlled or manipulated by a central actor.
- Decentralized blockchains are immutable, which means that the data entered is irreversible. For Bitcoin, this means that transactions are permanently recorded and viewable to anyone.

BSAA

Activities
Dec20

More news about us please visit :
www.thaibsaa.com

Activities

2dec2020

...
Training

Training on Labour Law and HR Dispute Resolution for Logistics and Shipping Industries in the Time of COVID-19 Pandemic.

At the Narai Hotel, Rattanakosin Room.



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





8dec2020

...

CSR

BSAA Executive Committee, led by **BSAA Chairman Dr. Sathit Jintarasamee**, presented another donation to PAT Director-General Lt. JG. Kamolsak Promprayoon for PAT's Pracharat Dam Construction during 2019-2023. So far, over 50 dams have been constructed which will help preserve water for people in the rural areas.



การทำเรือแห่งประเทศไทย
PORT AUTHORITY OF THAILAND

