

BSAA *News*



วารสารข่าวสารและความรู้ด้านการขนส่งสินค้าทางทะเล
Bangkok Shipowners and Agents Association

Issue No. 53 | Jan - Mar 2021



LCP

30 ปี กับ การ
พัฒนาทำเรือ
แหลมฉบัง

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

- 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



Unithai Shipyard & Engineering
The largest shipyard and fabrication services in Thailand

Unithai Container Terminal
One - Stop services private container terminal on the Chao Phraya river.

CUEL
Thailand's largest offshore EPCI specialist

Unithai Logistics
International transportation and logistics services

Uniwise Offshore
Thailand's leading service provider of marine offshore logistics.



Unithai Warehouse

- Warehouse and distribution services
- Warehouse at Bangna KM.23
 - Warehouse at Amatanakorn

+66 (0) 2254-8400-14 +66 (0) 2255-1155, 2254-8424 Unithai Group



กรุงเทพฯ (Bangkok) 25 ถนนสุขุมวิท ชั้น 42 โทร 02-7255111 โทรสาร 02-7255112-115

www.unithai.com

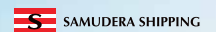
When it comes to restoring your containers, CONNET offers the "Best"



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 "HCL" 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



READY TO ADAPT

SAMUDERA TRAFFIC CO., LTD.

Green Tower 9th Floor, 365/27-28 Rama 4 Road Klongton, Klong-toey, Bangkok 10110 - Thailand

samudera.id

T. +662 3673747-58 | F. +662 3673740-43 | E. info.bkk@samudera.id

TOWARDS 25 YEARS OF EXPERIENCE



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



"YOUR RELIABILITY 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
Email : cco@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.531 Jan- Mar 2021



4-8 Cover Story

30 years of Laem Chabang Port 30ปีกับการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง

Q&A with LCP's Managing Director
Pol.Sub.Lt. Montree Lergchumnieel



10-13 Shipping Knowledge

Container Shortage : Understanding and Adjusting ปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์: เข้าใจและปรับตัว

14-15 Activities

New Year Greetings



Sponsors : ผู้สนับสนุน

Cover Story: Laem Chabang Port

- BANGKOK PORTP.9
- CONTAINER NETWORK CO., LTD.P. 2
- HUTCHISON PORTSP. 13
- K LINE (THAILAND) LTD.P. 14
- LEAM CHABANG PORTP. 16
- SAMUDERA TRAFFIC CO., LTD.P. 2
- SRIRACHA TUGBOAT CO., LTD.P. 2
- STARLINE AGENCIES ASIA (THAILAND) LTD.P. 2
- TCC AGENCY LTD.P. 15
- 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

ผู้จัดพิมพ์ : Publisher
Phusit Ongart

ติดต่อโฆษณา : Advertising
Bangkok Shipowners and Agents Association

สมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพฯ

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



BSAA
facebook
fan page

30 ปี

กับการพัฒนา ท่าเรือแหลมฉบัง

“เป็นท่าเรือชั้นนำระดับโลก
เชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์สู่การค้าโลกแบบไร้รอยต่อ”

Question&Answer

With

ร้อยตำรวจตรี มนต์รี ฤกษ์จำเนียร
ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง

ท่าเรือแหลมฉบัง (ทลว.) ได้มีแนวทางดำเนินการตามยุทธศาสตร์
กระทรวงคมนาคม (คค.) เพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ของประเทศ และ
สนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport)
โดยเฉพาะการใช้การขนส่งทางราง และทางน้ำ ซึ่งเป็นรูปแบบที่ประหยัด
พลังงาน รวมถึงการพัฒนาโครงข่ายภายในประเทศที่เชื่อมโยงไปสู่
ประตูการค้าระหว่างประเทศเพื่อรองรับการค้าระหว่างประเทศที่จะเพิ่ม
ขึ้นในอนาคต โดย ทลว. มีวิสัยทัศน์ คือ “เป็นท่าเรือชั้นนำระดับโลก
เชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์สู่การค้าโลกแบบไร้รอยต่อ” มีโครงการที่
สนับสนุนยุทธศาสตร์ คค. และวิสัยทัศน์องค์กรดังนี้ **1. โครงการพัฒนา
ท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3** **2. โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้า
ทางรถไฟ ที่ท่าเรือแหลมฉบัง** และ **3. โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือ
ชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง**

Q: โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3

A : รัฐบาลได้ให้ความสำคัญกับการขนส่งสินค้าภายในประเทศให้มากขึ้น และได้บรรจุโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 อยู่ในโครงการสำคัญของ EEC Project list และมีนโยบายให้ท่าเรือแหลมฉบังปรับแบบศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO) ของ ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ให้รองรับตู้สินค้าได้สูงสุด 4 ล้านที่อี ยู ต่อปี จากเดิมที่ออกแบบให้รองรับเพียง 1 ล้านที่อี ยู ต่อปี เพื่อเพิ่มปริมาณสัดส่วนการขนส่งทางรางขึ้นเป็นร้อยละ 30 และเพิ่มระบบการจัดการขนส่งตู้สินค้าแบบอัตโนมัติ (Automation) เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการค้าของประเทศ และเป็นการสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศอีกทางหนึ่ง ทำให้สามารถรองรับปริมาณตู้สินค้าที่จะเพิ่มสูงขึ้นเกินกว่าวิสัยสามารถในปัจจุบัน

เมื่อการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 แล้วเสร็จ ทลธ. จะมีวิสัยสามารถรองรับตู้สินค้าผ่านท่ารวมกันได้ 18 ล้านที่อี ยู ต่อปี และรองรับการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ 6 ล้านที่อี ยู ต่อปี

Q: โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ ที่ท่าเรือแหลมฉบัง

A: ตามที่รัฐบาลมีนโยบายปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Shift Mode) จากทางถนนมาเป็นทางราง และทางลำน้ำนั้น เพื่อเป็นการพัฒนาระบบโลจิสติกส์โดยรวมของประเทศ ให้มีการประหยัดพลังงานมากขึ้น ลดมลภาวะ และเป็นการลดต้นทุนโลจิสติกส์โดยรวมของประเทศให้ต่ำลง การทำเรือฯ ในฐานะหน่วยงานรัฐวิสาหกิจหนึ่ง จึงมีนโยบายพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อรองรับการขนส่ง ตู้สินค้าด้วยระบบรางที่ท่าเรือ

// จากถนน สู่น้ำ ระบบรางและลำน้ำ

รัฐบาลมีนโยบายปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Shift Mode) จากทางถนนมาเป็นทางราง และทางลำน้ำ....

เพื่อเป็นการพัฒนาระบบโลจิสติกส์โดยรวมของประเทศให้มีการประหยัดพลังงานมากขึ้น ลดมลภาวะ และเป็นการลดต้นทุนโลจิสติกส์โดยรวมของประเทศให้ต่ำลง...

มีนโยบายพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อรองรับการขนส่ง ตู้สินค้าด้วยระบบรางที่ท่าเรือแหลมฉบัง...

แหลมฉบัง โดยในปัจจุบันสัดส่วนการขนส่งตู้สินค้าที่ท่าเรือแหลมฉบังไปยังพื้นที่หลังท่าส่วนใหญ่ร้อยละ 88 ที่ขนส่งทางถนน มีเพียง 7% เท่านั้นที่ขนส่งด้วยระบบราง และอีก 5% ขนส่งด้วยระบบลำน้ำ เนื่องจากท่าเรือไม่มีโครงสร้างพื้นฐานเพียงพอที่จะรองรับการขนส่งตู้สินค้าด้วยระบบราง ทำให้ท่าเรือแหลมฉบังมีขีดความสามารถในการขนส่งตู้สินค้าด้วยระบบรางประมาณ 500,000 TEUs. ต่อปี เท่านั้น ดังนั้น ท่าเรือแหลมฉบังจึงมีความจำเป็นที่ต้องพัฒนาโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง

Q: โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A)

A: โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง มีความสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล ที่แถลงต่อรัฐสภาเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2554 ในประเด็นนโยบาย “การพัฒนาเส้นทางการขนส่งเชื่อมโยงกับท่าเรือแหลมฉบัง” และ “พัฒนาการขนส่งทางน้ำและกิจการพาณิชย์นาวี” ซึ่งปัจจุบันปริมาณตู้สินค้าขนส่งทางเรือชายฝั่งที่ท่าเรือแหลมฉบังมีอัตราการเติบโตเพิ่มขึ้นเป็นลำดับ โดยตั้งแต่ปี 2551-2555 มีปริมาณตู้สินค้าทางเรือชายฝั่งเฉลี่ยประมาณ



178,000 TEUs. ต่อปี และเพิ่มขึ้นเป็น 300,000 TEUs. ในปี 2560 และการทำเรือฯ ให้ความสำคัญในการเตรียมความพร้อมสนับสนุนนโยบายการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งทางถนนสู่ระบบการขนส่งทางน้ำ (Modal Shift) เพื่อช่วยลดภาระต้นทุนค่าใช้จ่ายการขนส่งโดยรวมของประเทศด้วยการพัฒนาศักยภาพระบบโลจิสติกส์ และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศให้เป็นรูปธรรม ซึ่งจะมีส่วนช่วยสนับสนุนท่าเรือขนส่งสินค้าทางลำน้ำของเอกชนและท่าเรือขนส่งสินค้าชายฝั่งทะเลอ่าวไทยบริเวณพื้นที่ฐานการผลิตที่สำคัญในภาคใต้ อาทิเช่น จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ชุมพรและสุราษฎร์ธานี กับท่าเรือแหลมฉบังอีกด้วย

Q: โครงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกแก้ไขปัญหารถจากรถในท่าเรือแหลมฉบัง

A: 1. เพื่อเป็นการแก้ปัญหาจราจรติดขัดภายในท่าเรือแหลมฉบังและบนเส้นทางสาธารณะต่อเนื่องกับท่าเรือแหลมฉบัง 2. เพื่อเป็นการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกให้เกิดความสมดุลกันระหว่างปริมาณการใช้บริการในส่วนของกิจกรรมบริเวณหน้าท่ากับกิจกรรมการขนส่งเชื่อมโยงหลังท่า ของโครงการ ท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 1 และชั้นที่ 2 และ 3. เพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดี และความพึงพอใจให้กับผู้เข้าใช้บริการ ผู้เข้ามาปฏิบัติงานที่ท่าเรือแหลมฉบัง

Q: งานด้านความรับผิดชอบของสังคมของท่าเรือแหลมฉบัง

A: ท่าเรือแหลมฉบังมีการดำเนินงานร่วมกับภาคประชาสังคมผู้มีส่วนได้เสียอย่างต่อเนื่องโดยเฉพาะประชาชนในพื้นที่ มีการตั้งคณะกรรมการที่มาจากภาคส่วนที่เกี่ยวข้องเข้ามาเป็นกลไกดำเนินงานแก้ไขปัญหาดังกล่าว เช่น 1) คณะกรรมการกำกับติดตามการพัฒนา

เพื่อขยายขีดความสามารถท่าเรือแหลมฉบัง 2) คณะอนุกรรมการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมท่าเรือแหลมฉบัง 3) คณะอนุกรรมการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและชีวอนามัยท่าเรือแหลมฉบัง และ 4) คณะอนุกรรมการพัฒนาชุมชนและสังคมรอบท่าเรือแหลมฉบัง

มีโครงการที่ดำเนินงานเป็นรูปธรรมแล้วที่สำคัญ อาทิ 1) โครงการสวัสดิการสังคมคุณภาพชีวิต และสิ่งแวดล้อม 2) โครงการพัฒนาอาชีพและเสริมสร้างรายได้ให้แก่ชุมชนบริเวณรอบท่าเรือแหลมฉบัง 3) โครงการพัฒนาเทคโนโลยีประมงชายฝั่ง 4) โครงการเพิ่มประสบการณ์และการเรียนรู้ เกี่ยวกับการบริหารท่าเรือแหลมฉบังโดยตัวแทนชุมชน เป็นต้น

จากการให้ความสำคัญกับชุมชน มีทีมงานเฉพาะที่จัดตั้งมารองรับการดำเนินงานด้วยกันอย่างใกล้ชิดและต่อเนื่อง รับฟังข้อมูลกับคนในชุมชน ทำให้การบริหารจัดการงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของ ทลท. ได้รับความสำเร็จเป็นอย่างดี

Q: ทิศทางในการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ในสถานการณ์ Covid - 19

A : การคัดเลือกเอกชนฯ - ดำเนินการตามแผนที่กำหนดไว้ เนื่องจากยังมีการประชุมหารือกันอย่างต่อเนื่องตามกระบวนการคัดเลือกเอกชน

งานก่อสร้าง - เป็นไปตามกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างตามกำหนด และยังคงดำเนินการได้



LAEM CHABANG PORT

ในปัจจุบันปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าที่ท่าเรือแหลมฉบังตั้งแต่เดือนตุลาคม 2562 - เดือนมิถุนายน 2563 มีปริมาณ 5,832 ล้านทียู ซึ่งมีปริมาณลดลงประมาณ 850,000 ทียู เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันในปีที่ผ่านมา

โดยเมื่อเทียบกับปริมาณตู้สินค้าผ่านท่ารายเดือน การแพร่ระบาดของโรค COVID-19 มิได้ส่งผลกระทบต่อทางตรงที่ชัดเจนกับการดำเนินงานของท่าเรือแหลมฉบัง เนื่องจากมีจำนวนเที่ยวเรือลดลงไม่มากนัก และมีการเปิด/ปิดด่านที่ทำเรือในจีน ทำให้การขนส่งสินค้าบางประเภทมีการชะลอตัว รวมถึงไม่มีจำนวนเรือโดยสารเทียบท่า ถึงแม้ผลประกอบการลดลงแต่ในภาพรวมมีกำไรเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.13 เนื่องจากมีค่าใช้จ่ายลดลงร้อยละ 3

ทั้งนี้ ท่าเรือแหลมฉบังได้ประมาณการตู้สินค้าเมื่อเกิดการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 พบว่าปริมาณตู้สินค้าที่เกิดขึ้นจริงในปีงบประมาณ 2563 อาจลดลงเล็กน้อย เมื่อเปรียบเทียบกับประมาณการในช่วงต้นปีงบประมาณร้อยละ 5.36 แต่ยังคงอยู่ในเกณฑ์ที่ดีตามที่ท่าเรือแหลมฉบังกำหนด

Q: โครงการพัฒนาอื่นๆของท่าเรือแหลมฉบัง

A : นอกจากโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ท่าเรือแหลมฉบังได้มีการพัฒนาโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO) และโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A)

โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (Single Rail Transfer Operation) ที่ท่าเรือแหลมฉบังเป็นโครงการที่มีมูลค่ากว่า 2,900 ล้านบาท มีขอบเขตพื้นที่ประมาณ 600 ไร่ โดยลักษณะของ Rail Yard จะติดตั้งรางรถไฟเป็นลักษณะพวงวาง จำนวน 6 ราง แต่ละรางมีความยาว ในช่วง 1,224 - 1,434 เมตร สามารถจอดขบวนรถไฟได้รางละ 2 ขบวน รวมเป็น 12 ขบวน ในเวลาเดียวกันโดยติดตั้งเครื่องมือยกขนตู้สินค้าชนิดเดินบนราง (Rail Mounted Gantry Crane : RMG) สามารถทำงานคร่อมรางรถไฟได้ทั้ง 6 ราง ในเวลาเดียวกัน ซึ่งจะมีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าได้ 2.00 ล้านทียูต่อปี ทั้งนี้ โครงการ SRTO ได้เปิดดำเนินการอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 25 ตุลาคม 2561 มีเป้าหมายที่จะเพิ่มปริมาณสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรถไฟให้ได้มากขึ้นเพื่อลดความแออัดจากการขนส่งสินค้าทางถนนโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง เป็นโครงการที่มีมูลค่ากว่า 1,800 ล้านบาท ตั้งอยู่ในบริเวณแอ่งจอดเรือที่ 1 ระหว่างท่าเทียบเรือ A1 และ A0 ความยาวประมาณ 150 เมตร พร้อมพื้นที่สนับสนุนบนฝั่งประมาณ 43 ไร่ โดยมีขนาดของแอ่งจอดเรือ (รูปตัว L) เท่ากับ 115 x 120 เมตร ความลึก -10 เมตร (MSL) รองรับเรือขนาดระวางบรรทุก 3,000 DWT ขนตู้สินค้าได้คราวละ 200 ทียู และขนาด 1,000 DWT ขนตู้สินค้าได้คราวละ 100 ทียู ได้อย่างละ 1 ลำในเวลาเดียวกัน พร้อมทั้งติดตั้งปั้นจั่นจัดเรียงตู้สินค้าในลานเพื่อให้รับตู้สินค้าได้ถึง 300,000 ทียูต่อปี โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ได้เปิดดำเนินการอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 13 มีนาคม 2563



การแพร่ระบาดของโรค COVID-19 มิได้ส่งผลกระทบต่อทางตรงที่ชัดเจนกับการดำเนินงานของท่าเรือแหลมฉบัง เนื่องจากมีจำนวนเที่ยวเรือลดลงไม่มากนัก และมีการเปิด/ปิดด่านที่ทำเรือในจีน ทำให้การขนส่งสินค้าบางประเภทมีการชะลอตัว รวมถึงไม่มีจำนวนเรือโดยสารเทียบท่า ถึงแม้ผลประกอบการลดลงแต่ในภาพรวมมีกำไรเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.13 เนื่องจากมีค่าใช้จ่ายลดลงร้อยละ 3

30 years of Laem Chabang Port

Question&Answer

With
Pol.Sub.Lt. Montree Lergchumniel
Managing Director
Laem Chabang Port

Laem Chabang Port has been operating in accordance with the Ministry of Transport's strategy to develop Thailand's logistics system and support multimodal transportation, especially rail and maritime which are energy saving. Having a domestic transport network which connects to international gateways provides increased international trade. Laem Chabang Port's vision is to become a leading global port seamlessly connecting our logistics network to world trade. Developments at the Port's include Laem Chabang Port Phase 3, a single rail transfer operation centre (SRTO) and a coastal terminal (Terminal A).

Q: Laem Chabang Port Phase 3

A: The government gave the green light to Laem Chabang Port Phase 3, which is part of the East Economic Corridor (EEC). The Port is also redesigning its SRTO centre to facilitate containers up to 4 million TEUs, previously from 1 million TEUs per year. This will increase rail transport by 30%. Additionally, the automatic containers management system will be increased to help support the expansion of Thailand's economy and trade. When the construction of the Phase 3 is completed, Laem Chabang Port will have the capacity to handle totaling 18 million containers and 6 million rail containers per year.

Q: SRTO Centre

A: In its attempt to shift more transportation from road to maritime thereby saving energy, reducing pollution and cut overall logistics cost, the Port Authority of Thailand (PAT), will have SRTO handle containers via rail. Today, 88% of containers are transported by road, while 7% by rail and another 5% by water. But the Port isn't sufficiently equipped to handle rail containers. It can only handle containers approximately 500,000 TEUs per year. Therefore, the Port has to develop the SRTO centre.

SRTO cost will exceed 2,900 million baht (VAT included). It will cover 600 rai. Within the rail yard, six rail tracks will be

installed. Each rail will be 1,224 – 1,434 metres in length and be able to handle two trains, or a total of 12 trains at the same time. Rail Mounted Gantry Cranes (RMG) will be installed at each six rail tracks. Total capacity 2 million containers will be handled per year. SRTO centre was operational on 25 October 2018 and has already reduced road traffic congestion.

Q : Coastal Terminal A

A: Terminal A was enacted by Parliament on 23 August, 2011 to develop transportation routes to Laem Chabang Port and the development of maritime transportation. Today, the amount of containers being shifted by the coastal boats at Laem Chabang Port has gradually increased. From 2008-2012, there were approximately 178,000 containers per year being shifted via coastal boats. That was to rise to 300,000 TEUs by 2017.

PAT has prioritized shifting containers from road to water in order to reduce the overall costs. Greater support will be given to private maritime ports and coastal ports located along the Gulf provinces which serve as the production bases in the South including Prachuab Khiri Khan, Chumphorn and Surat Thani, connect to Laem Chabang Port.

The coastal terminal A will cost 1,800 million baht (VAT included). It's located in the basin of Terminal 1 between Terminal A1 and A0. Its length is 150 metres on 43 rai of land. With its L Shape, the basin will be 115x120 metres and 10 metres deep. The terminal will be able to handle ships at the size of 3,000 DWT holding 200 containers. It can also handle another 1,000 DWT ship with 100 containers. The installed crane can handle containers up to 300,000 TEUs per year. The coastal terminal A started operations on 13 March, 2020.



LAEM CHABANG PORT



LAEM CHABANG PORT

Q: Facility Improvements to Help Ease Traffic Congestion

A: The Port is solving traffic congestion. Improvements for road access at the front and the back of terminals Phase 1 and 2 are underway. This will boost the image of the Port and please both the clients and operators who use the facilities.

Q: Corporate Social Responsibility (CSR)

A: The governor of Chonburi Province appointed four tripartite committees in August 2011, comprising stakeholders from all sectors especially local people, to participate in problems solving. They included committee on regulating development; sub-committee on investigating environment effects; sub-committee on health concerns; and sub-committee on development of the communities and vicinity nearby.

Community discussions have been ongoing since January 2012. As part of its social corporate responsibility (CSR), its framework includes projects on welfare, quality of life and environment; career development and income generation to nearby communities; coastal fishery technology development; and additional experience and learning providing to the communities' representatives.

The Port set up a committee on information operation responsible to better relations with 39 communities. Seminars discussed the management of information to create better awareness. The committee gathered and analyzed data for the public to learn. Feedback was welcome and included in policy decisions.

The committee also conveyed strategic information to create awareness to targeted groups, These included creating better relations within the organization, among state agencies, private companies, communities and people nearby in order to develop the Port's various projects.

The information operation team will respond and look after 39 communities in three municipalities including Bang Lamung, Laem Chabang and Takien Tia. Each have different location, environment and culture. The information operation team must have communication skills in listening to the people so that the locals will buy into the decisions. The team visited many places in a public relations exercise. Clear communication helped communities understand and reduced tensions. All communities cooperated with every Port's project.

Q: Development Trends during COVID-19 Pandemic

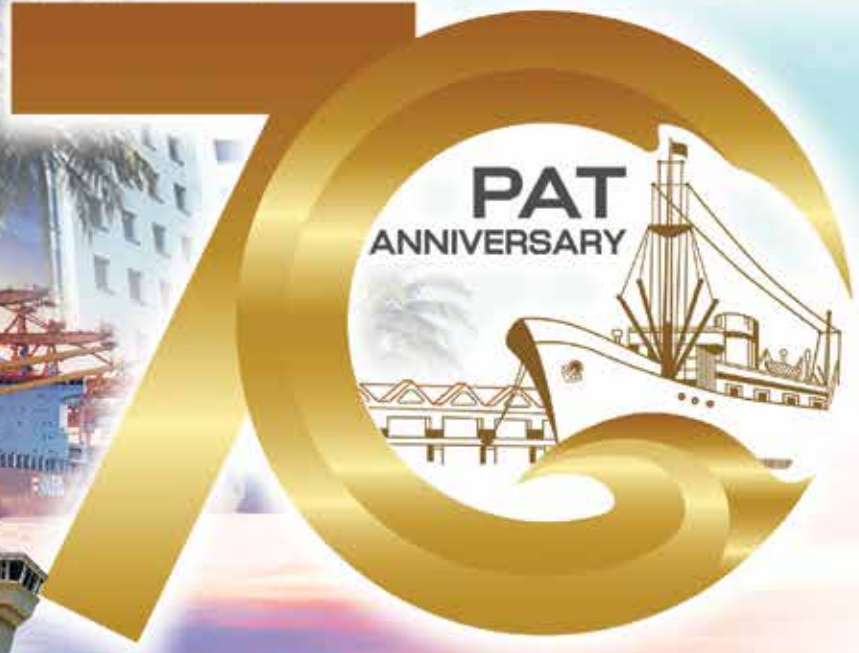


COVID-19 hasn't affected the operation of Laem Chabang Port because the number of ships has slightly decreased. Besides, the open/closure of the ports in China resulted in the slowdown of transportation of some kinds of goods. Also there were no passenger ships arriving. Yet even with a decrease in operations overall profit increased 0.13 % due to reduced costs of 3%.

A: Private sector recruitment at the Port has continued as planned. There are frequent meetings related to recruitment. Construction has proceeded normally as has procurement and hiring. Containers in and out of the Port since October 2019 to June 2020 amounted 5.832 million TEUs, a decrease of 850,000 TEUs, compared to the same period of the previous year.

In comparison, the amount of monthly containers in and out, during COVID-19 hasn't affected the operation of Laem Chabang Port because the number of ships has slightly decreased. Besides, the open/closure of the ports in China resulted in the slowdown of transportation of some kinds of goods. Also there were no passenger ships arriving. Yet even with a decrease in operations overall profit increased 0.13 % due to reduced costs of 3%.

Laem Chabang Port estimated the amount of containers since COVID-19 and found out that the actual number of containers in the fiscal year of 2020 may slightly decrease compared by 5.36% from the beginning of the fiscal year. However, performance of the Ports has been good considering the problems COVID has caused. ■



การทำเรือแห่งประเทศไทย
PORT AUTHORITY OF THAILAND



ปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ | เข้าใจและปรับตัว

การขนส่งทางทะเลนับว่าเป็นเส้นทางการขนส่งระหว่างประเทศที่สำคัญของโลก โดยข้อมูลจาก UNCTAD พบว่าปริมาณการขนส่งสินค้าทั่วโลกในปี 2019 มากกว่า 80% ถูกขนส่งทางทะเลผ่านสายการเดินเรือ (Shipping line) ต่าง ๆ ซึ่งในปัจจุบัน รูปแบบการขนส่งทางทะเลส่วนใหญ่เป็นการขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์ เนื่องจากบรรจุน้ำหนักได้หลายประเภท อาทิ สินค้าทั่วไป สินค้าที่ต้องแช่เย็นเพื่อรักษาอุณหภูมิ และเครื่องจักร ดังนั้น ตู้คอนเทนเนอร์จึงเป็นปัจจัยสำคัญต่อการค้าระหว่างประเทศ อย่างไรก็ดี ในช่วงที่ผ่านมาเกิดปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ (container shortage) ซึ่งส่งผลกระทบต่อการค้าระหว่างประเทศเป็นอย่างมาก โดยบทความนี้จะกล่าวถึงสาเหตุและผลกระทบของปัญหาดังกล่าว มีรายละเอียดดังนี้

โดย พิมพิชก ไชว

Container Shortage: COVID-19 และการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์
Economic Intelligence Center (EIC) ธนาคารไทยพาณิชย์
www.scbeic.com

วิกฤต COVID-19 ส่งผลให้เกิดปัญหาขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ได้อย่างไร ?

มาตรการควบคุมการแพร่ระบาดของ COVID-19 ที่เข้มงวดทั่วโลกในช่วงไตรมาสที่ 2 (ปี 2020) ส่งผลให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจต่างๆ หยุดชะงัก การค้าระหว่างประเทศผ่านทางเรือก็ได้รับผลกระทบเช่นกัน โดยปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าที่ลดลงมากทำให้สายการเดินเรือมีการยกเลิกการเดินทางเรือและมีการแล่นเรือเปล่า (blank sailing) ที่สูงขึ้นมาก (รูปที่ 1) ซึ่ง Alan Murphy ซีอีโอของ Sea-Intelligence (สถาบันวิเคราะห์การขนส่งทางทะเลในเดนมาร์ก) ได้ระบุว่า blank sailing ที่เพิ่มขึ้นโดยเฉพาะในช่วงไตรมาสที่ 2 จากอุปสงค์ที่หดตัวสูง ทำให้ตู้คอนเทนเนอร์ในประเทศปลายทางไม่ได้ถูกส่งกลับตามเวลาที่กำหนดและติดค้างอยู่ในท่าเรือ นอกจากนี้ ความไม่ได้ดุลทางการค้าระหว่างประเทศ (trade imbalance) ก็เป็นอีกปัจจัยหนึ่ง โดยสหรัฐฯ และยุโรปเป็นประเทศที่มีการนำเข้ามากกว่าส่งออก (net importer) และสำหรับสายเรือที่นำสินค้ากลับตู้คอนเทนเนอร์เปล่าหรือสินค้าน้อยมีต้นทุนสูงมากในภาวะที่ประเทศในเอเชีย (ซึ่งส่วนใหญ่เป็น net exporter) ก็ไม่สามารถส่งออกได้เช่นกัน ตู้คอนเทนเนอร์จำนวนมากจึงติดค้างอยู่ในประเทศปลายทางในช่วงไตรมาสที่ 2 ของปี โดยเฉพาะสหรัฐฯ (ขนาด 40'HC, 40'DC และ 20'DC ที่ท่าเรือลอสแอนเจลิส) และในยุโรป (ขนาด 20'DC ที่ท่าเรือรอตเตอร์ดัม) (รูปที่ 2) โดยข้อมูลของ Alphaliner ณ สิ้นเดือนพฤษภาคม 2020 ซึ่งเป็นช่วงที่มีการปิดเมืองเข้มงวดในหลายประเทศ ระบุว่าไม่มีเรือขนส่งคอนเทนเนอร์ที่ไม่ได้ใช้งาน (idle containership

fleet) ถึง 551 ลำ (2.7 ล้าน TEU) หรือคิดเป็น 11.6% ของกองเรือทั่วโลก

อย่างไรก็ดี จากการที่ประเทศต่าง ๆ เริ่มผ่อนคลายมาตรการปิดเมือง ธุรกิจจึงกลับมาดำเนินการอีกครั้ง และความต้องการสินค้าทางการแพทย์ การป้องกัน และสินค้าจำเป็นเพิ่มสูงขึ้น รวมถึงผู้ประกอบการในสหรัฐฯ และยุโรปมีการสั่งซื้อสินค้าเพื่อเทศกาลต่าง ๆ ในช่วงปลายปี ทำให้ความต้องการตู้คอนเทนเนอร์ปรับเพิ่มขึ้นมาก แต่จากการที่ตู้คอนเทนเนอร์ติดค้างอยู่ในท่าเรือประเทศปลายทาง ประกอบกับการขาดแคลนแรงงานที่เพียงพอที่ท่าเรือเนื่องจากยังมีการแพร่ระบาดของ COVID-19 อยู่ จึงทำให้กระบวนการภายในท่าเรือและการส่งต่อภายในเทอร์มินอลมีความล่าช้า ระยะเวลาการขนส่งระหว่างประเทศจึงนานกว่าปกติ ปัจจัยเหล่านี้

จึงส่งผลให้ตู้คอนเทนเนอร์ที่ท่าเรือของประเทศจีนและในเอเชียไม่เพียงพอต่อความต้องการส่งออกสินค้าที่เพิ่มขึ้นสูง

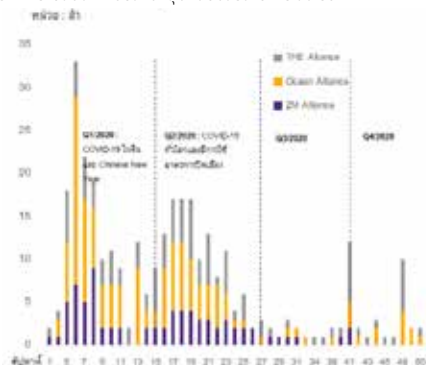
ปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ส่งผลกระทบต่ออย่างไรบ้าง?

ปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์สำหรับการขนส่งสินค้าทางทะเลนั้นส่งผลกระทบต่อทั้งธุรกิจที่เกี่ยวข้องโดยตรง และส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจในระดับมหภาคอีกด้วย โดยมี 2 ผลกระทบหลัก ได้แก่

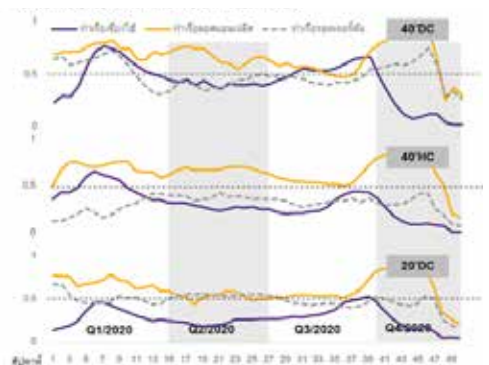
1. อัตราค่าระวางเรือ (freight) สำหรับส่งสินค้า โดยตู้คอนเทนเนอร์สูงขึ้นมาก เนื่องจากค่าระวางเรือนั้นถูกกำหนดจากหลักอุปสงค์และอุปทานในด้านฝั่งอุปสงค์นั้น เป็นผลจากความต้องการ

Pic 1 : การแล่นเรือเปล่า (Blank Sailings) ในเส้นทาง Transpacific

-ภาคทรายสีน้ำตาลเข้มตามกลุ่มพันธมิตรสายการเดินเรือ

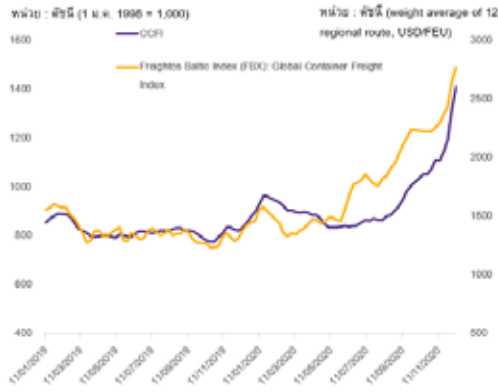


Pic 2 : Container Available index



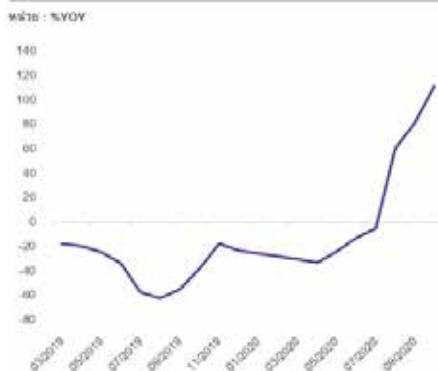
*THE Alliance = HAPAG-LLOYD, Yang Ming และ HMM; Ocean Alliance = OOCL, CMA CGM, China Cosco shipping และ Evergreen ; 2M = Maersk Line และ MSC
ที่มา UWL และ Container xChange

Pic 3 : China Containerized Freight Index (CCFI) และ Freightos Baltic Index (FBX) : Global Container Freight Index (แนวนวน)



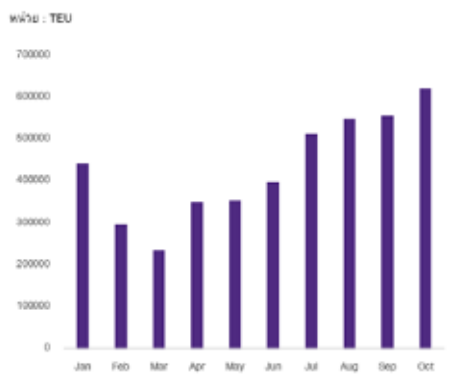
ที่มา : Port of Los Angeles, Long Beach และ Bloomberg

Pic 5 : การผลิตตู้คอนเทนเนอร์ (Metal Container) ของประเทศจีน

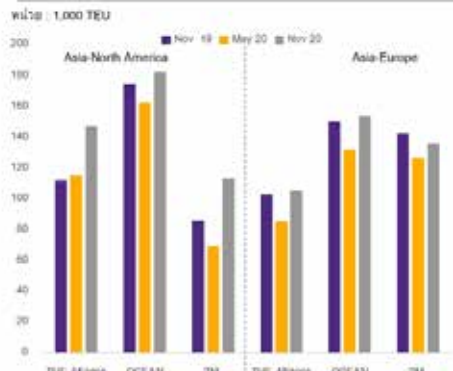


ที่มา : China Machinery Industry Federation, Alphaliner, และ DHL logistics ocean market update (Dec 20)

Pic 4 : ปริมาณตู้คอนเทนเนอร์เปล่า (Empty boxes) ที่ออกจากท่าเรือ Los Angeles และ Long Beach สหรัฐฯ



Pic 6 : East-West capacities per alliance (average weekly '000 teu)



สินค้าที่มากขึ้นโดยเฉพาะจากสหรัฐฯ และยุโรป หลังจากมาตรการปิดเมือง และการที่ธุรกิจต่าง ๆ เริ่มกลับมาดำเนินการได้อีกครั้ง อย่างไรก็ตาม ในฝั่งด้านอุปทาน ประเทศที่ต้องการส่งออกโดยเฉพาะจีนนั้น มีตู้คอนเทนเนอร์ไม่เพียงพอเนื่องจากปัญหาตู้คอนเทนเนอร์ตกค้างในประเทศปลายทาง รวมถึงเกิดความล่าช้าในการขนส่งเนื่องจากมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดที่ยังมีอยู่ ทำให้อัตราค่าระวางเรือสำหรับการขนส่งผ่านตู้คอนเทนเนอร์ปรับสูงขึ้นมากในช่วงไตรมาสที่ 3 ของปี 2020 เป็นต้นมา (รูปที่ 3) โดยจะเห็นว่าค่าระวางเรือมีแนวโน้มสูงขึ้นต่อเนื่อง สะท้อนถึงปัญหาขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ที่รุนแรงมากขึ้น อย่างไรก็ตาม อัตราค่าระวางเรือที่ปรับขึ้นสูงมีทั้งผู้ที่ได้ประโยชน์และเสียประโยชน์ โดยธุรกิจเดินเรือประจำเส้นทางรายใหญ่สามารถทำกำไรได้เพิ่มขึ้น

2. กดดันการฟื้นตัวของภาคส่งออก เนื่องจากตู้คอนเทนเนอร์เป็นสิ่งจำเป็นในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เมื่อสายเรือไม่สามารถจัดหาตู้คอนเทนเนอร์เปล่าได้ทัน ทำให้มีการจัดส่งสินค้าล่าช้ากว่ากำหนด และต้องมีการจองตู้คอนเทนเนอร์ล่วงหน้าหลายสัปดาห์ รวมถึงมีโอกาสที่สายเรือจะยกเลิกการจองเนื่องจากที่ว่างในเรือไม่เพียงพออีกด้วย ปัจจัยเหล่านี้กดดันการฟื้นตัวของภาคส่งออกให้ช้ากว่าที่ควรจะเป็น นอกจากนี้ อัตราค่าระวางเรือโดยเฉพาะเส้นทางเอเชีย-อเมริกาเหนือ และเอเชีย-ยุโรป ที่สูงเป็นประวัติการณ์ ทำให้สายการเดินเรือต่างๆ เร่งนำตู้คอนเทนเนอร์กลับไปยังเอเชียโดยไม่รอสินค้าส่งกลับจากประเทศปลายทาง โดยเฉพาะในประเทศที่มีการส่งออกน้อยหรือเป็น net importer โดย Agriculture Transportation Coalition (ATC) ของสหรัฐฯ ได้ระบุว่าผู้ส่งออกของสหรัฐฯ โดยเฉพาะสินค้าเกษตรได้รับผลกระทบเป็นอย่างมากจากการที่สายเรือเร่งเอาตู้คอนเทนเนอร์กลับเอเชียให้เร็วที่สุด จากรูปที่ 4 จะเห็นว่าการส่งตู้คอนเทนเนอร์เปล่าออกจากท่าเรือสำคัญของสหรัฐฯ เพิ่มขึ้นในช่วงหลัง ขณะที่ประเทศในเอเชียก็ได้รับผลกระทบเช่นกันจากตู้คอนเทนเนอร์ที่ขาดแคลนและอัตราค่าระวางเรือที่สูงขึ้นมาก

แนวโน้มของปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ ในระยะข้างหน้าเป็นอย่างไร

ความต้องการตู้คอนเทนเนอร์ที่สูงขึ้นในปัจจุบันส่งผลให้ประเทศจีนเร่งการผลิตตู้คอนเทนเนอร์มากขึ้น (รูปที่ 5) ซึ่งล่าสุดในเดือนตุลาคม 2020 การผลิตตู้คอนเทนเนอร์ในจีนขยายตัวถึง 111.8%YOY ในขณะที่สายการเดินเรือต่างๆ ก็มีการเพิ่มปริมาณการบรรจุสินค้าเพื่อรองรับอุปสงค์ที่สูงขึ้น โดยเฉพาะในเส้นทาง East-

West (รูปที่ 6) ดังนั้น การขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ในระยะข้างหน้าจึงมีแนวโน้มดีขึ้น โดยซีไอเอของ Hapag-Lloyd หนึ่งในสายเรือที่ใหญ่ที่สุดของโลก ได้คาดการณ์ไว้ว่าปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์จะมีอยู่อย่างน้อยจนถึงเทศกาลตรุษจีนในปี 2021 (กลางเดือนกุมภาพันธ์) ซึ่งปัญหานี้ก็ส่งผลกระทบต่อฟื้นตัวของภาคการส่งออกไทยเช่นกัน โดยคาดว่า จะกดดันการฟื้นตัวของภาคการส่งออกไทยตลอดในไตรมาสที่ 4 ปีนี้จนถึงไตรมาสที่ 1 ในปี 2021 จากอัตราค่าระวางเรือที่สูงและการที่สายการเดินเรือต้องใช้เวลาในการหาตู้คอนเทนเนอร์รองรับการส่งออกที่นานกว่าปกติ

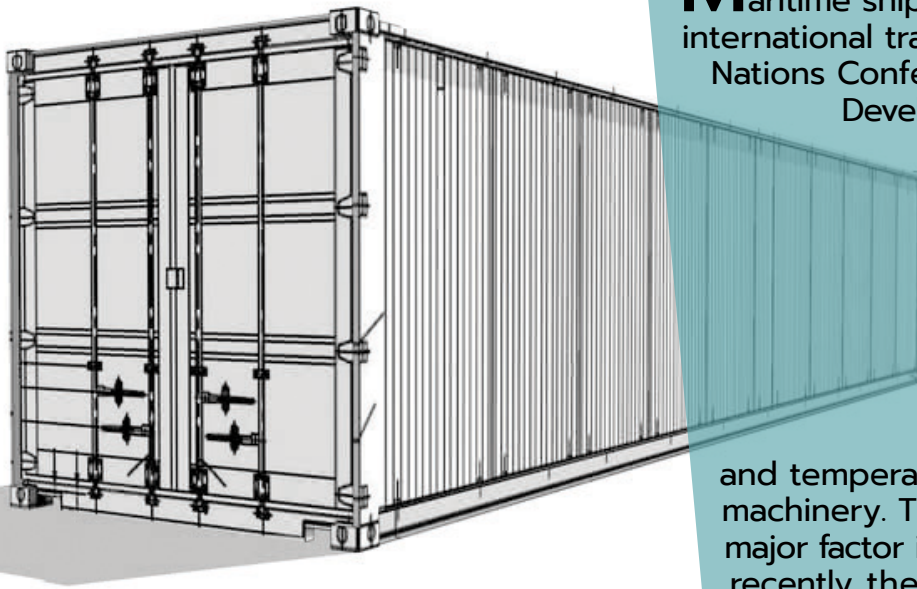
มาตรการแก้ไขในประเทศไทย

ปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งถือเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ต้นทุนการขนส่งพุ่งสูงขึ้น กระทั่งถึงภาคการส่งออกไทยอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ที่ผ่านมามาหน่วยงานทั้งภาครัฐโดยกระทรวงพาณิชย์และเอกชนได้ร่วมกันแก้ไขเรื่องนี้อย่างไร มีมาตรการอะไรออกมาแล้วบ้าง BSAA News ได้รวบรวมไว้ดังนี้

- 1) เร่งนำตู้เปล่าเข้ามา
- 2) เร่งซ่อมแซมตู้เก่าในประเทศที่มีอยู่
- 3) เพิ่มช่องทางการส่งออกโดยไม่ใช้ตู้ เช่น ใช้เรือสินค้าทั่วไป เรือสินค้าเทกอง

- 4) สนับสนุนผู้ส่งออก SMEs ให้รวมตัวกันจองตู้ล่วงหน้าผ่านสมาคมผู้บริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ
- 5) เร่งให้เรือที่มีขนาดความยาว 400 เมตร สามารถเข้าท่าที่แหลมฉบังได้ จากปัจจุบันที่อนุญาตเฉพาะเรือ 300 เมตร เพื่อให้การส่งออกการนำเข้าสามารถบรรทุกสินค้าได้มากขึ้น
6. มาตรการลดต้นทุนการนำเข้าตู้เปล่า
7. การจัดตั้งกองทุนช่วยเหลือ (อยู่ระหว่างการนำเสนอภาครัฐเพื่อพิจารณา)

ทั้งนี้ รายงานของ Shanghai International Shipping Research Center ที่เผยแพร่ในไตรมาส 4 ปี 2020 ระบุว่าปัญหาการขาดแคลนมีแนวโน้มที่จะคงอยู่ไปอีก 3 เดือนเป็นอย่างน้อย นั่นหมายถึงว่าช่วงไตรมาสแรกของปี 2021 ยังคงต้องเจอกับปัญหาดังกล่าวนี้ และมีความเป็นไปได้สูงว่าจะลากยาวต่อไปในไตรมาสที่ 2 และจะค่อยๆ ทุเลาลง หากไม่มีสิ่งใดมากระทบเพิ่มเติม ผู้ประกอบการที่ต้องเกี่ยวข้องกับการใช้ตู้คอนเทนเนอร์และใช้บริการขนส่งทางทะเลต้องเข้าใจและปรับตัวต่อสถานการณ์ดังกล่าว และต้องเข้าใจว่าหลายอย่างอยู่นอกเหนือการควบคุมของทั้งภาครัฐและเอกชนของไทย ■



Maritime shipping is the major form of international transportation. The United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) determined that more than 80% of the world's export volume in 2019 was transported by ships. Today, most sea transportation are done with containers because they can be filled with all kinds of products such as general goods; frozen and temperature controlled goods; and machinery. Therefore, containers are a major factor in international trade. However, recently there's been a problem of container shortage, which greatly affects international trade.

Container Shortage

Understanding and adjusting

COVID-19 Pandemic

Strict measures to contain the spread of COVID-19 in the second quarter last year halted economic activity. International trade via shipping lines was affected. Volumes of goods transported dramatically decreased. Many vessels cancelled trips and the numbers of blank sailings surged. According to Alan Murphy, CEO of Denmark's Sea-Intelligence, soaring blank sailings in the second quarter last year from shrinking demand caused containers not being returned in time. Many were stranded at the ports. Also trade imbalance was another factor. The US and European countries were net importers since they import more than they export. For the shipping lines, returning empty containers or shipping less goods had a high cost. Most countries in Asia are net exporters, but couldn't export as well. As a result, many containers were stranded at destination countries in the second quarter of 2020. Especially in the US, containers the size of 40HC, 40DC and 20DC were stranded at Los Angeles Port.

While in Europe, containers the size of 20DC were stranded at Rotterdam Port. According to Alphaliner statistics, as of May 2020 which was the time of a strict lockdown in many countries, there were 551 idle containership fleets, with 2.7 million containers or 11.6% of containership fleets around the globe.

However, since many countries have relaxed their lockdowns, businesses were again operating with high demand for medical goods, preventive gears and necessary products. Buyers in the US and Europe ordered products for festivals for the end of the year. So the demand for containers increased. But since the stranded containers at the destination ports and shortage of labors at the ports due to the COVID-19, ports operations were delayed. Time consuming of international transportation was longer than the normal period. These factors caused insufficient containers at China's and Asia's ports.

Effect of Container Shortage

The two major effects from this container shortage concerned shipping business and the overall economy. First, freight rates for shipping containers were increased. The rates followed the rules of demand and supply. Demand was a result of increased imports especially from the US and Europe after the shutdown when businesses resumed their operations. In terms of supply, exporting countries especially China did not have enough containers. They were stranded at the destination countries. That resulted in rising freight rates in the third quarter of 2020 onward. Freight rates are likely to continue increasing because of the shortage. However, the increased freight rates will benefit major shipping lines by increasing profits. Second, containers are necessary in international transportation, but the shipping lines were not able to get empty containers resulting in product delivery delays that must be booked weeks in advance. So many shipping lines might

cancel trips due to not enough capacity. These factors have caused a slow export recovery. In addition, freight rates between Asia – North America and Asia – Europe are historically higher. So shipping lines want to quickly bring containers back to Asia without waiting for products sent from the destination countries. Especially, countries in which have few exports and are net importers. According to the US’s Agriculture Transportation Coalition (ATC), US exporters in agriculture were affected mostly from the decline of shipping back empty containers to Asia as fast as possible. The numbers of empty containers being shipped from the major ports in the US to Asian countries have declined pushing up already high freight rates.

Future Trends of Container Shortage

Today, a high demand for containers has caused China to quickly begin building more containers. Recently in October 2020, container production in China has increased 111.8%. In the meantime, many

shipping lines had high demand for products to be filled, especially on the East – West Route. With more containers being made, container shortage in the near future is likely to be reduced. CEO of Hapag-Lloyd, one of the biggest shipping lines in the world, projected that the problem of container shortage will last until the Chinese New Year in the middle of February, 2021. Container shortages are also affecting the recovery of Thailand’s exports as well. It is expected that Thailand’s exports will suffer until the first quarter of 2021 from high freight rates and a longer time for shipping lines to return empty containers.

Thailand’s Solution

Container shortage is a major factor in the rising cost of transportation. This will inevitably affect Thailand’s exports. Recently, the Ministry of Commerce and the private sector are in collaboration to solve the problem. Several measures were applied, as BSAA News reports, including quickly bringing back enough empty containers to fill exported goods;

repairing old domestic containers; finding alternative channels to export without using containers such as general or bulk ships; encouraging SME exporters to gather and book containers in advance with Thai International Freight Forwarders Association (TIFFA), allowing 400 metres ships to dock at Laem Chabang Port, which currently only 300 metres ships are allowed. Also subsidy funds are being proposed to the government for consideration.

The Shanghai International Shipping Research Center pointed out that in the fourth quarter of last year, container shortages are likely to last for another three months or more. That means during the first quarter of 2021, shortage of containers are expected to continue into the second quarter of 2021 and thereafter it will only slightly diminish, providing there are no additional effects. Concerned container businesses and sea transportation firms must understand and adjust to the situation. They must understand that many factors are beyond the control of both the Thai state and the private sector. ■



BSAA

Activities
Jan21
Feb21

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

Activities

13jan2021

...

GREETING



BSAA visit PAT

Above Left :
Lt. JG. Kamolsak Promprayoon,
DG of Port Authority of Thailand.
Left :
Khun Bundit Sakonwisawa,
MD of Bangkok Port.

**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.
332/31 8th Floor, Wall Street Tower Building, Surawongse Road,
Klong Sanjyongwong, Khoo Bangkok, Bangkok 10500
Tel: 0 2625 0000 Fax: 0 2632 7350
website: www.kline.co.th

14jan2021

•••

GREETING

PAT visit BSAA

PAT visit BSAA for New year 2021 best wishes.



18feb2021

•••

GREETING

TNSC visit BSAA

TNSC by Khun Techa Boonyachai Vice Chairman visit BSAA for Chinese new year 2021 best wishes to Dr. Sathit Jintarasamee-Chairman and Khun Suwat Asavathongkul-Honorary Chairman.



As agent : **TCC Agency Ltd.**
Tel : +66(0)2 0267119 Fax : +66(0)2 0267101
Email : jj-sales@th-sjj.com
Website : http://www.tccs.co.th/tcc_service/ship-agency/

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

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

Direct Routing : **LCH - HKG - TYO - YOK - NGO - UKB**

Also to **Yangtze river ports** - Anji; Anqing; Changsha; Changzhou; Chengdu; Chizhou; Chongqing; Deqing; Jiangyin; Jiujiang; Lianyungang; Luzhou; Nanchang; Nanjing; Nantong; Qing-





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