

BSAA *News*



วารสารข่าวสารและความรู้ด้านการขนส่งสินค้าทางทะเล
Bangkok Shipowners and Agents Association

Issue No.73 | Jan-Mar 2026



**Laem Chabang Port's
Leap to a Smart & Green Era**

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.
- Chenxin Comprehensive Shipping Limited

• Pan Ocean Co., Ltd.



Unison Shipping Services Ltd.

We currently represent:

- MTT Shipping Sdn Bhd.



We currently represent:

- Qatar Navigation (Dubai Branch)

Address:

Bangkok Office :

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

Pat Port Office :

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

Laem Chabang Office :

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

www.meridianshippinggroup.com



LEADING MARITIME SOLUTIONS FOR A WELL-BEING ECONOMY



UNITHAI SHIPYARD & ENGINEERING
UNITHAI SHIP AGENCY
UNITHAI LOGISTICS
UNITHAI WAREHOUSE
UNITHAI CONTAINER TERMINAL
CUEL



A member of TPC

29 Vanissa Building, 23rd Floor, Soi Chitlom, Phloenchit Road, Lumpini, Pathumwan,
Bangkok 10330 Thailand T. +66 (0) 2254 8400-9 F. +66 (0) 2255 1155

WEBSITE
www.unithai.com

SAMUDERA SHIPPING

READY TO ADAPT

SAMUDERA TRAFFIC CO., LTD.
Green Tower 9th Floor, 3656/27-28 Rama 4 Road
Klongton, Klong-toey, Bangkok 10110 - Thailand

samudera.id
T. +662 460-9988 | E. info.bkk@samudera.id

Bangkok Shipowners and Agents Association

THE OBJECTIVES OF THE ASSOCIATION ARE :

- To promote shipping interests
- To consult and advise members
- To co-ordinate shipping services and operations

APPLICATION FORM

Applications for Membership are most welcome

锦江航运 JI SHIPPING

NEW !! DIRECT SERVICE
Book Now

CTJ SERVICE :
CNSHK - JPTYO - JPYOK - CNNGB

CVT2 SERVICE :
CNTAO - CNSHA

Credibility, Excellence, and Speediness

WEEKLY DIRECT SERVICE

CHINA : CNLYG / CNNGB / CNNSA / CNSHA / CNSHK / CNTAO / CNXMN + Tranship to Yangtze

JAPAN : JPHKT / JPNGO / JPOSA / JPTYO / JPUKB / JPYOK

VIETNAM : VNNGN

INDIA : INMAA

MALAYSIA : MYWSP

Lumpini Tower, 37th Floor, No.1168/110,
Rama 4 Road, Tungmahamek, Sathorn,
Bangkok 10120, Thailand
T+66 (0)2 460 8959

ADD FRIEND
LINE OA : @jjshippingth

“ YOUR RELIABLE PARTNER IN THAILAND ”

OUR SERVICES

- + 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

member of SEALITE GROUP

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

✉ kcm@tccs.co.th ☎ +66 (0) 2026 7105 🌐 www.tccs.co.th

BSAA

วารสารข่าวและความรู้ด้านการขนส่งสินค้าทางทะเล
Issue No.73 | Jan-Mar 2026



4-8 Cover Story : **LAEM CHABANG PORT'S LEAP TO A SMART & GREEN ERA**



10-13 Shipping Knowledge **GREEN SHIPPING: WHEN SUSTAINABILITY IS NO LONGER ABOUT IMAGE, BUT A NEW COST OF THE SHIPPING INDUSTRY**



14-15 Activities

- **New Year Greetings for 2026 to the concerned authorities. December 2025**
- **BSAA Members get Together Cocktail Party at Banyan Tree Bangkok Hotel. 13 February 2026**



Sponsors : ผู้สนับสนุน

cover: LAEM CHABANG PORT

- JINJIANG SHIPPING AGENCY (THAILAND) CO.,LTD.P.2
- LAEM CHABANG PORTP.16
- PIL SHIPPING (THAILAND) LTD.P.12
- PORT AUTHORITY OF THAILANDP.9
- SAMUDERA TRAFFIC CO., LTD.P.2
- SRAIRACHA TUGBOAT CO., LTD.P.11
- STARLINE AGENCIES ASIA (THAILAND) LTD.P.2
- TCC LOGISTICS LTD.P.2
- UNITED THAI SHIPPING CORPORATION LTD.P.2



เกี่ยวกับเรา About Us

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

BSAA News เป็นนิตยสารที่จัดส่งให้กับผู้นำเข้า ส่งออก และผู้ให้บริการขนส่งสินค้า หน่วยราชการ รัฐบาล 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

สมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพ
Tel : 022944525-6

โรงพิมพ์ : Printing
บมจ.สยามสปอร์ต ซินดิเคท

ออกแบบ : Design
Content & design by
บริษัท ดี ลอยด์ จำกัด

ผู้จัดพิมพ์ : Publisher
บริษัท ดี ลอยด์ จำกัด

ติดต่อโฆษณา : Advertising
Bangkok Shipowners and Agents Association

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

BSAA
website

BSAA
facebook
fan page



Laem Chabang Port's Leap to a Smart & Green Era

ท่าเรือแหลมฉบัง ยกระดับสู่ Smart & Green Port ด้วยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานครั้งสำคัญ

ท่ามกลางการเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจโลกและการเติบโตของการค้าระหว่างประเทศ ระบบโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งจึงกลายเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศ หลายประเทศทั่วโลกต่างเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านท่าเรือให้ทันสมัยเพื่อรองรับปริมาณการค้าระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้น พร้อมยกระดับประสิทธิภาพการขนส่งให้รวดเร็ว ปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากยิ่งขึ้น

ประเทศไทยได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์อย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะการยกระดับ ท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งถือเป็นประตูการค้าทางทะเลที่สำคัญของประเทศ ให้สามารถรองรับการเติบโตของเศรษฐกิจในอนาคต ตลอดจนเชื่อมโยงเครือข่ายการขนส่งกับภูมิภาคโดยรอบได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ว่าที่ร้อยตรี รัฐกร เขียวไพศาล รองผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย สายบริหารการเงินและกลยุทธ์องค์กร รักษาการแทนผู้อำนวยการการท่าเรือฯ กล่าวว่า รัฐบาลได้ให้ความสำคัญกับการยกระดับระบบขนส่งสินค้าของประเทศอย่างจริงจัง โดยกำหนดให้โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3

เป็นหนึ่งในโครงการยุทธศาสตร์สำคัญของเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) เพื่อให้มีการเชื่อมต่อและขนส่งสินค้าไปยังกลุ่มประเทศ CLMV (กัมพูชา ลาว พม่า เวียดนาม) และประเทศจีนตอนใต้ ถือเป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญในการขนส่งและกระจายสินค้าที่สำคัญของภูมิภาคและ



เตรียมผลักดันให้เป็นท่าเรือชั้นนำของโลก

การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังดังกล่าวเป็นการสนับสนุนและส่งเสริมนโยบายการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางถนนมาสู่ระบบราง (Shift Mode) เพิ่มประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ลดต้นทุนการขนส่งและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยมี



ว่าที่ร้อยตรี รัฐกร เขียวไพศาล รองผู้อำนวยการท่าเรือแห่งประเทศไทย

นโยบายให้ท่าเรือแหลมฉบัง ปรับแบบศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO) ของการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ให้รองรับตู้สินค้าได้สูงสุด 4 ล้านที่.อี.ยู.ต่อปี

ดังนั้น การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 จึงได้มีการนำรูปแบบการพัฒนาเป็นท่าเรืออัจฉริยะ (Smart Port & Automation) มีระบบบริหารจัดการที่ทันสมัย ด้วยการนำระบบอัตโนมัติ เทคโนโลยีที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมาปรับใช้ และถูกวางบทบาทให้เป็น Green & Smart Port แห่งแรกของไทย รวมทั้งควบคู่กับการนำระบบอัตโนมัติ (Automation) มาใช้ในการบริหารจัดการท่าเรือภายใต้รูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (PPP)



การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 มีรายละเอียดสำคัญ ดังนี้

- เมื่อก่อสร้างโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 แล้วเสร็จ จะมีวิสัยสามารถรองรับตู้สินค้าผ่านท่ารวมกันได้ประมาณปีละ 18.10 ล้าน ที่.อี.ยู.
- สามารถรองรับปริมาณตู้สินค้าทางรถไฟ 6.00 ล้าน ที่.อี.ยู. ต่อปี (เพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าผ่านทางรถไฟจาก 7% เป็น 30%) โดยพัฒนาศูนย์การขนส่งทางรถไฟให้เชื่อมต่อกับท่าเทียบเรือโดยตรง
- สามารถรองรับเรือสินค้าที่มีขนาดใหญ่พิเศษ (Ultra Large Container Vessel) ได้อย่างปลอดภัย (แอ่งจอดเรือลึก -18.5 เมตรจากระดับน้ำทะเลปานกลาง)
- เป็นท่าเรืออัจฉริยะ (Smart Port & Automation) มีระบบบริหารจัดการที่ทันสมัย ด้วยการนำระบบอัตโนมัติ เทคโนโลยีที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมาปรับใช้ (Green & Smart Port แห่งแรกของไทย)
- สนับสนุนเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC Support) เพื่อดึงดูดนักลงทุนต่างชาติให้เข้ามาตั้งฐานการผลิตในไทย โดยอาศัยการมีระบบขนส่งที่เชื่อมโยงทั้งเรือ-ราง-ถนน และการเชื่อมโยงท่าเรืออื่น ๆ ในภูมิภาคแบบไร้รอยต่อ
- การลดต้นทุนค่าขนส่งรวมของประเทศ (Logistics Cost) จากร้อยละ 14 ของ GDP เหลือร้อยละ 12 ของ GDP ประหยัดค่าขนส่งประมาณ 250,000 ล้านบาท

สำหรับการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 มีส่วนงานสำคัญที่ต้องเร่งรัดดำเนินการใน 2 ส่วนงาน ได้แก่ งานก่อสร้างงานทางทะเล (ส่วนที่ 1) และงานก่อสร้างอาคารท่าเทียบเรือ ระบบถนน และระบบสาธารณูปโภค (ส่วนที่ 2) ซึ่งสรุปความคืบหน้าการดำเนินงานได้ ดังนี้

- งานก่อสร้างงานทางทะเล ส่วนที่ 1 : อยู่ระหว่างผู้รับจ้างดำเนินการและมีผลการดำเนินงานในภาพรวม 91% ปัจจุบันยังคงเป็นไปตามแผนงาน โดยงานถมทะเลในส่วนของท่าเทียบเรือ F1 จะดำเนินการเสร็จสิ้นแล้วในเชิงโครงสร้างงานก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานภายในปี 2570
- งานก่อสร้างอาคารท่าเทียบเรือ ระบบถนน และระบบสาธารณูปโภค ส่วนที่ 2 : อยู่ระหว่างผู้รับจ้างดำเนินการและมีผลการดำเนินงานในภาพรวม 11% ล่าช้า 1.7% เนื่องจากติดปัญหาการส่งมอบพื้นที่สำหรับงานถมทะเลในขั้นตอนการตรวจสอบ “ความหนาแน่นของดิน” ร่วมกับกลุ่ม GPC (เอกชนคู่สัญญา) ทำให้ไม่สามารถส่งมอบพื้นที่ให้เอกชนคู่สัญญาตามกำหนดการเดิมในวันที่ 25 พฤศจิกายน 2568 ได้ ทั้งนี้ ปัจจุบันได้มีการตั้งคณะทำงานเพื่อประสานงานร่วมกับเอกชนคู่สัญญาในการตรวจสอบและหาหรือแนวทางแก้ไขร่วมกัน และคาดว่าจะสามารถส่งมอบพื้นที่ได้ภายในเดือนกรกฎาคม 2569 และดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จภายในปี 2571 คาดว่าจะเปิดให้บริการท่าเทียบเรือ F1 ได้ภายในปี 2574

ยกระดับการจัดการจราจรท่าเรือด้วยระบบ Truck Queue และ Smart Port Traffic Management

จากปัญหาการจราจรติดขัดภายในเขตท่าเรือแหลมฉบังที่เกิดขึ้นเป็นระยะ การบริหารจัดการจราจรภายในท่าเรือจึงเป็นอีกหนึ่งประเด็นสำคัญที่ต้องได้รับการพัฒนาอย่างเป็นระบบ เพื่อเพิ่มความคล่องตัวของการขนส่งสินค้าและลดความแออัดของรถบรรทุกในช่วงเวลาเร่งด่วน การแก้ไขปัญหาอย่างยั่งยืนจำเป็นต้องอาศัยการปรับพฤติกรรมกรรมการขนส่งสินค้าให้มีการกระจายตัวตามช่วงเวลาอย่างเหมาะสม

ว่าที่ร้อยตรี รัฐกร กล่าวว่ ท่าเรือแหลมฉบังจึงได้นำระบบ Truck Queue มาใช้ เพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งสามารถจองเวลาล่วงหน้าในการนำรถเข้ามารับ-ส่งตู้สินค้า ระบบดังกล่าวเชื่อมโยงข้อมูลกับผู้ประกอบการท่าเทียบเรือและสายการบินเรือผ่านระบบ API เพื่อให้สามารถตรวจสอบข้อมูลตู้สินค้าได้อย่างถูกต้องแม่นยำ อาทิ Ticket Number, Booking Number และ Voyage Number ปัจจุบันมีผู้ประกอบการกว่า 600 บริษัทใช้งานระบบนี้ซึ่งจะสามารถช่วยลดความแออัดของการจราจรในบางช่วงเวลาได้อย่างมีประสิทธิภาพ พร้อมทั้งจัดเตรียมพื้นที่นอกเขตรั้วศุลกากรสำหรับรองรับรถบรรทุกทุกสินค้าที่รอเข้าคิว และพัฒนาแอปพลิเคชัน (Dash board) บนโทรศัพท์มือถือติดตั้งกล้อง CCTV และระบบตรวจสอบแบบเรียลไทม์เพื่อติดตามสถานการณ์จราจร

ในระยะต่อไป ท่าเรือแหลมฉบังมีแผนพัฒนาต่อยอดสู่โครงการ Smart Port Traffic Management เพื่อยกระดับการบริหารจัดการท่าเรือให้ก้าวสู่มาตรฐานสากล โดยบูรณาการเทคโนโลยี 5G และระบบดิจิทัลอัจฉริยะมาใช้ในการจัดการจราจรขนส่งสินค้า รวมทั้ง ระบบจัดการข้อมูล (Smart Port Traffic) ระบบเชื่อมต่อข้อมูล (Smart Port EDI) และ ระบบการชำระเงิน (Smart Port Payment) เพื่อยกระดับการบริหารจัดการจราจรภายในท่าเรือด้วยเทคโนโลยีอัจฉริยะอย่างเต็มรูปแบบ

มุ่งสู่ท่าเรืออัจฉริยะและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

ท่าเรือแหลมฉบังในฐานะท่าเรือน้ำหลักของประเทศ มีบทบาทสำคัญในการรองรับตู้สินค้าระหว่างประเทศมากกว่าร้อยละ 80 ของปริมาณตู้สินค้าทั้งหมดของไทย และถือเป็นประตูการค้าสำคัญที่เชื่อมโยงเศรษฐกิจของประเทศสู่ตลาดโลก อย่างไรก็ตาม ทิศทางการพัฒนาในอนาคตของท่าเรือไม่ได้มุ่งเน้นเพียงการเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณสินค้าเท่านั้น หากยังให้ความสำคัญกับการพัฒนาอย่างยั่งยืน ภายใต้แนวคิด “Smart & Green Port” เพื่อก้าวสู่การเป็นท่าเรืออัจฉริยะที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม พร้อมตั้งเป้าหมายสู่การปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Net Zero) ภายในปี 2593

แนวทางการพัฒนาดังกล่าวมุ่งพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรืออัจฉริยะ (Smart Port & Automation) และวางบทบาทให้เป็น Green & Smart Port แห่งแรกของไทย โดยการนำเทคโนโลยีดิจิทัลและระบบอัตโนมัติ (Automation) มาใช้ในลานตู้สินค้าเพื่อลดความผิดพลาดและเพิ่มความเร็ว และการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์มาใช้ในการบริหารจัดการควบคู่กับนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมควบคู่กับการผลักดันห่วงโซ่อุปทานคาร์บอนต่ำและโครงสร้างพื้นฐานรองรับการเปลี่ยนผ่านด้านพลังงาน เพื่อมุ่งสู่การเป็นท่าเรือ ปล่อยคาร์บอนเป็นกลางอย่างเป็นรูปธรรมและสามารถแข่งขันได้ในเศรษฐกิจคาร์บอนต่ำ

ทั้งนี้ การพัฒนาท่าเรือยังให้ความสำคัญกับการสร้างสมดุลระหว่างการเติบโตทางเศรษฐกิจกับคุณภาพชีวิตของชุมชนโดยรอบ โดยความสำเร็จของท่าเรือแหลมฉบังเกิดจากความร่วมมือของทุกภาคส่วน ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ผู้ประกอบการ สายการบินเรือ และชุมชน ที่ร่วมกันขับเคลื่อนการพัฒนาท่าเรือให้เติบโตอย่างมั่นคง โปร่งใส และยั่งยืน เพื่อเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศในระยะยาว



Laem Chabang Port's Leap to a Smart & Green Era

Amid evolving global economic dynamics and expanding international trade, logistics systems and transport infrastructure have become central to national competitiveness. Worldwide, countries are rapidly modernizing port infrastructure to handle growing trade volumes while making cargo movement faster, safer, and more environmentally sustainable.



Thailand has consistently prioritized logistics infrastructure development, particularly the modernization of Laem Chabang Port—its principal maritime gateway—to support future economic growth and strengthen seamless connectivity with regional transport networks.

Acting Sub Lt. Rutthakorn Khiewpaisal, Deputy Director General of the Port Authority of Thailand for Finance and Corporate Strategy and Acting Director General, stated that the government has prioritized upgrading the country's cargo transport system, with the Laem Chabang Port Phase 3 Development designated as a strategic project under the Eastern Economic Corridor (EEC).

The project aims to strengthen logistics connectivity with the CLMV markets—Cambodia, Laos, Myanmar, and Vietnam—as well as southern China, positioning Laem Chabang as a regional cargo hub with the long-term ambition of becoming one of the world's leading ports.

The development of Laem Chabang Port also supports the government's policy to shift freight from road to rail, enhancing



Acting Sub Lt. Rutthakorn Khiewpaisal, Deputy Director General of the Port Authority of Thailand

logistics efficiency, lowering transport costs, and strengthening national competitiveness.

The development of Laem Chabang Port also advances the government's modal shift policy—moving freight from road to rail—to enhance logistics efficiency, reduce transport costs, and strengthen national competitiveness.

Laem Chabang Port Phase 3 is being developed as a Smart Port, integrating advanced automation, modern management systems, and environmentally friendly technologies. The project is set to become Thailand's first Green & Smart Port, enhancing both operational efficiency and sustainability.

The development is being implemented under a Public-Private Partnership (PPP) model, combining public oversight with private-sector expertise. Key components of the project include the following:

- **Total Capacity Expansion:** Upon completion, Laem Chabang Port will be capable of handling approximately 18.1 million TEUs annually.
- **Rail Freight Integration:** The port will support up to 6 million TEUs of rail cargo per year, increasing the rail share of container transport from 7% to 30%, with a dedicated rail terminal directly connected to the port.
- **Ultra-Large Vessel Capability:** The port will safely accommodate Ultra Large Container Vessels (ULCVs), supported by a Basin depth of ~18.5 meters below mean sea level.
- **Smart & Green Port:** The project introduces Smart Port and automation systems, incorporating advanced management technologies and environmentally friendly solutions—positioning it as Thailand's first Green & Smart Port.
- **Support for the EEC:** The development will strengthen the Eastern Economic Corridor by attracting foreign investment and enabling seamless sea-rail-road connectivity, as well as integration with other regional ports.
- **National Logistics Cost Reduction:** The project aims to reduce Thailand's logistics costs from 14% of GDP to 12%, generating an estimated THB 250 billion in annual transport savings.



For the Laem Chabang Port Phase 3 Development, two key components are being accelerated: marine construction works (Stage 1) and the construction of terminal buildings, road systems, and utilities (Stage 2).

Progress on the Laem Chabang Port Phase 3 Development is as follows:

- Marine Construction Works (Stage 1): Currently under implementation by the contractor, with overall progress reaching 91%, remaining on schedule. The land reclamation for Berth F1 is expected to complete its core structural works by 2027.
- Terminal Buildings, Road Systems, and Utilities (Stage 2): Construction is underway with overall progress at 11%, representing a 1.7% delay. The delay stems from pending site handover due to soil density verification during land reclamation, conducted jointly with the private concessionaire GPC. As a result, the site could not be handed over as originally scheduled on 25 November 2025.

A joint working committee has now been established to coordinate with the private partner and resolve the issue. The

site handover is expected by July 2026, with construction targeted for completion by 2028. Berth F1 is projected to commence operations by 2031.

Advancing Port Traffic Efficiency with Truck Queue Systems and Smart Port Traffic Management

Amid recurring congestion at Laem Chabang Port, improving internal traffic management has become a key priority. A more systematic approach is needed to enhance cargo flow and ease peak-hour truck congestion, supported by more balanced transport patterns across different time periods.

Acting Sub Lt. Rutthakorn noted that Laem Chabang Port has implemented a Truck Queue system, allowing operators to pre-book time slots for container pick-up and delivery. The platform integrates with terminal operators and shipping lines via API, enabling accurate verification of key container data, including Ticket Number, Booking Number, and Voyage Number.

Currently, more than 600 logistics companies are using the system, helping to effectively reduce traffic congestion during peak periods. The port has also designated truck holding areas outside the

customs-controlled zone to accommodate vehicles awaiting entry. In addition, a mobile dashboard application has been developed, supported by CCTV monitoring and real-time tracking systems, allowing authorities to closely monitor traffic conditions within the port.

Looking ahead, Laem Chabang Port plans to expand these initiatives under its Smart Port Traffic Management program, elevating operations to international standards. The initiative will integrate 5G connectivity and intelligent digital platforms—including Smart Port Traffic, Smart Port EDI, and Smart Port Payment systems—to enable fully integrated, technology-driven cargo traffic management.

Advancing Toward a Smart and Environmentally Sustainable Port

As Thailand’s principal deep-sea port, Laem Chabang handles over 80% of the nation’s international container throughput, serving as a key maritime gateway to global markets. Its future development extends beyond capacity expansion, advancing a “Smart & Green Port” vision focused on sustainable growth and a Net-Zero emissions target by 2050.

The strategy focuses on Smart Port technologies, automation, and digital systems—including automated container yard operations—to enhance efficiency and reduce errors. At the same time, the port is advancing low-carbon supply chains and energy-transition infrastructure, positioning itself as Thailand’s first Green & Smart Port while strengthening competitiveness in the emerging low-carbon economy.

Equally important is balancing economic growth with community well-being. Laem Chabang Port’s long-term success depends on strong collaboration among government, private partners, shipping lines, operators, and local communities to ensure sustainable and transparent development.



PAT

PORT AUTHORITY OF THAILAND



Empowering Thailand's Future

มุ่งสู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก
พร้อมการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน
TO BE WORLD CLASS PORT WITH EXCELLENT LOGISTICS SERVICES
FOR SUSTAINABLE GROWTH

Green Shipping: กติกาใหม่การค้าโลก แต่มีต่อทางธุรกิจ ในยุคโลจิสติกส์สีเขียว



อุตสาหกรรมขนส่งทางเรือเปรียบเสมือน “กระดูกสันหลังของการค้าโลก” ด้วยจุดเด่นด้านการขนส่งสินค้าปริมาณมหาศาลในราคาประหยัด แต่ในปัจจุบัน เมื่อโลกเข้าสู่ยุควิกฤตสภาพภูมิอากาศ บทบาทของอุตสาหกรรมนี้กำลังถูกท้าทายอีกครั้ง ไม่ใช่ในประเด็นของความสำคัญ แต่เป็นประเด็นด้าน “ความยั่งยืน”

Green Shipping จึงไม่ใช่เพียงแค่แคมเปญรักษ์โลกสวยหรูอีกต่อไป แต่กลายเป็น “ต้นทุนใหม่” ที่ผู้ประกอบการเดินเรือทั่วโลกต้องเผชิญอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ภาระต้นทุนด้านสิ่งแวดล้อมนี้กำลังเข้ามา

เขย่าโครงสร้างการแข่งขัน และปฏิรูปรูปแบบธุรกิจในระบบโลจิสติกส์โลกไปอย่างสิ้นเชิง

Green Shipping กติกาใหม่ของการค้าโลก

ภาคการขนส่งทางเรือมีส่วนการปล่อยก๊าซเรือนกระจกประมาณ 3% ของการปล่อยทั้งหมดของโลก ตัวเลขดังกล่าวอาจดูไม่สูงเมื่อเทียบกับภาคพลังงานหรืออุตสาหกรรมหนัก แต่ด้วยปริมาณการค้าโลกที่พึ่งพาการขนส่งทางเรือมากกว่า 80% ทำให้ภาคส่วนนี้ตกเป็นเป้าหมายหลักของมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมในระดับนานาชาติ

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ได้ผลักดันกฎระเบียบด้านการลดการปล่อยคาร์บอนอย่างเป็นรูปธรรม ผ่านมาตรการสำคัญ เช่น EEXI (Energy Efficiency Existing Ship Index) และ CII (Carbon Intensity Indicator) ซึ่งมีผลบังคับใช้แล้วตั้งแต่ปี 2023 เป็นต้นมา กติกาเหล่านี้สะท้อนชัดเจนว่าโลกกำลังก้าวจากยุค “สมัครใจลดคาร์บอน” สู่ยุค “บังคับลดคาร์บอน” อย่างแท้จริง

การแก้ไขอนุสัญญา MARPOL Annex VI ซึ่ง IMO ใช้มาตรการผสมผสานระหว่างเทคนิคและเศรษฐกิจ โดยใช้เกณฑ์ความเข้มข้นของก๊าซเรือนกระจก (GHG Fuel Intensity - GFI) แบบตลอดวัฏจักรชีวิต (Well-to-Wake) โดยเรือต้องคำนวณค่า GFI เฉลี่ยตลอดปี เทียบกับค่ามาตรฐานที่ลดลงเรื่อยๆ ตามปีเป้าหมาย (2030, 2035, 2040) ผู้ที่ปล่อยเกินเกณฑ์ (Deficit) ต้องจ่ายเงินชดเชยเข้ากองทุน IMO Net-Zero Fund มาตรการดังกล่าวย่อมส่งผลให้ต้นทุนการขนส่งเพิ่มสูงขึ้น

ผลกระทบต่อการขนส่งทางเรือ: เมื่อกฎใหม่แปลเป็นต้นทุนจริง

การบังคับใช้กฎ EEXI และ CII ส่งผลให้สายเรือทั่วโลกต้องทบทวนโครงสร้างการดำเนินงานครั้งใหญ่ เรือที่ไม่ผ่านเกณฑ์ด้านประสิทธิภาพพลังงานจำเป็นต้องลดความเร็ว ปรับปรุงเครื่องยนต์ หรือแม้กระทั่งถอนเรือ

ออกจากระบบ ซึ่งล้วนแต่มีต้นทุนแฝงทั้งทางตรงและทางอ้อม

ขณะเดียวกัน การมุ่งสู่เชื้อเพลิงทางเลือก เช่น LNG, Methanol หรือ Ammonia แม้จะเป็นทางออกในระยะยาว แต่ในระยะสั้นกลับเพิ่มต้นทุนการลงทุนอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งในส่วนของ การต่อเรือใหม่ การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน และต้นทุนเชื้อเพลิงที่ยังสูงกว่าน้ำมันเตาแบบเดิม

ผลลัพธ์ที่หลีกเลี่ยงไม่ได้คือ ต้นทุนเหล่านี้ถูกส่งต่อมายังค่าระวางเรือและค่าธรรมเนียมด้านสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ เช่น Green Surcharge หรือ ETS Fee ซึ่งกำลังกลายเป็นส่วนหนึ่งของโครงสร้างราคาการขนส่งทางเรือในยุคใหม่

ผลต่อผู้ประกอบการไทย: จากผู้รับต้นทุนสู่ผู้ต้องปรับกลยุทธ์

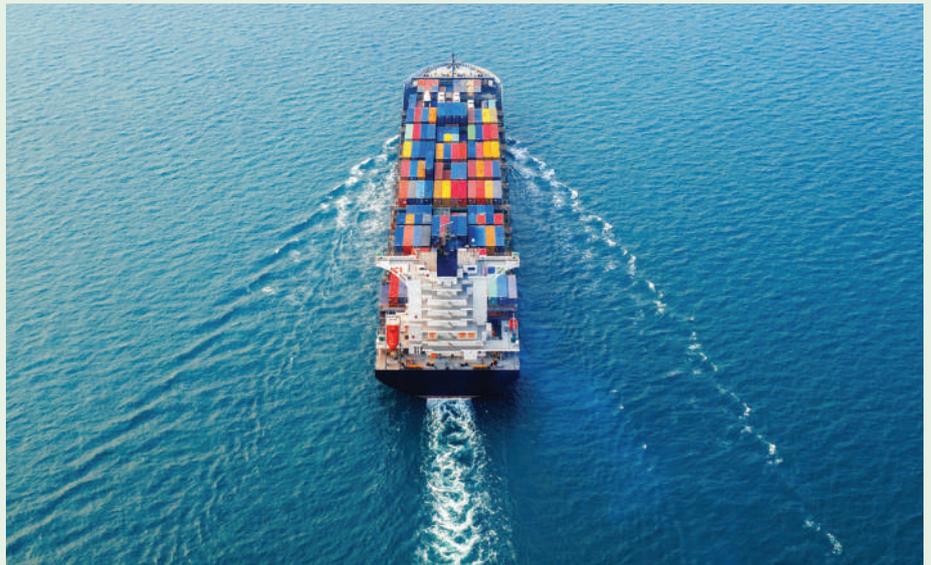
สำหรับผู้ประกอบการไทย โดยเฉพาะกลุ่มผู้ส่งออกและผู้นำเข้า Green Shipping ไม่ใช่เรื่องไกลตัวอีกต่อไป การเพิ่มขึ้นของค่าระวางและค่าธรรมเนียมด้านสิ่งแวดล้อมส่งผลโดยตรงต่อต้นทุนสินค้าและความสามารถในการแข่งขันในตลาดโลก

ยิ่งไปกว่านั้น ลูกค้านับทั่วโลก โดยเฉพาะแบรนด์ข้ามชาติในยุโรปและสหรัฐฯ เริ่มตั้งเงื่อนไขด้าน Carbon Footprint อย่างจริงจัง ไม่ว่าจะเป็นการขอข้อมูลการปล่อยคาร์บอนต่อการขนส่ง (Transport Emission Data) หรือการเลือกใช้สายเรือที่มีนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมชัดเจน

ผู้ประกอบการไทยที่ยังมองการขนส่งเป็นเพียงต้นทุนปลายทาง อาจเผชิญความเสี่ยงในการถูกตัดออกจากห่วงโซ่อุปทานโลก ขณะที่ผู้ที่เริ่มปรับตัว วางแผนการขนส่งอย่างยั่งยืน และทำงานร่วมกับพันธมิตรด้านโลจิสติกส์อย่างใกล้ชิด จะมีความได้เปรียบเชิงกลยุทธ์ในระยะยาว

แนวโน้มใน 1-3 ปีข้างหน้า: Green Shipping จะยิ่งเข้มข้น

ในช่วง 1-3 ปีข้างหน้า แนวโน้ม Green Shipping จะทวีความเข้มข้นมากขึ้น ไม่เพียงจากกฎของ IMO เท่านั้น แต่ยังรวมถึงมาตรการระดับภูมิภาค เช่น ระบบซื้อขายสิทธิการปล่อยคาร์บอนของสหภาพยุโรป (EU ETS) ที่เริ่มครอบคลุมการขนส่งทางเรือ



สายเรือรายใหญ่จะเดินหน้าลงทุนในกองเรือสีเขียว ขณะที่สายเรือขนาดกลางและเล็กอาจเผชิญแรงกดดันด้านต้นทุนและการปรับตัว ท่าเรือและโครงสร้างพื้นฐานก็จะต้องรองรับเชื้อเพลิงทางเลือกและระบบดิจิทัลด้านการวัดคาร์บอนมากขึ้น

ซึ่งการแข่งขันในอุตสาหกรรมเดินเรือจะไม่ได้วัดกันเพียงที่ “ราคาค่าระวาง” แต่รวมถึง “ความสามารถในการลดคาร์บอน” และ “ความโปร่งใสด้านข้อมูลสิ่งแวดล้อม”

ข้อคิดเชิงกลยุทธ์: เปลี่ยนต้นทุนสีเขียวให้เป็นความได้เปรียบ

Green Shipping อาจถูกมองว่าเป็นภาระต้นทุนในระยะสั้น แต่ในระยะยาว นี่คือนโอกาส

ในการยกระดับทั้งอุตสาหกรรม ผู้ประกอบการไทยจำเป็นต้องเปลี่ยนมุมมองจากการ “รับต้นทุน” เป็นการ “บริหารต้นทุนเชิงกลยุทธ์”

การเลือกพันธมิตรสายเรือที่มีนโยบายสิ่งแวดล้อมชัดเจน การวางแผนเส้นทางและรูปแบบการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงการเตรียมข้อมูลด้านคาร์บอนอย่างเป็นระบบ จะกลายเป็นปัจจัยสำคัญในการแข่งขัน

ท้ายที่สุดแล้ว Green Shipping ไม่ใช่ทางเลือก แต่คือเงื่อนไขใหม่ของการค้าโลก ผู้ที่ปรับตัวได้เร็ว ย่อมไม่เพียงแค่ลดความเสี่ยง แต่ยังสามารถเปลี่ยน “ต้นทุนสิ่งแวดล้อม” ให้กลายเป็น “แต้มต่อทางธุรกิจ” ในยุคโลกดิจิทัลสีเขียวที่กำลังมาถึงอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

WWW.SRIRACHATUGBOAT.CO.TH

SRIRACHA
Tugboat Co., Ltd.

Sriracha Tugboat Port, Ao Udom Sriracha

Tugboat Service
Sriracha / laem Chabang Port

Green Shipping: When Sustainability Is No Longer About Image, but a New Cost of the Shipping Industry



Only a few years ago, Green Shipping was widely seen as a concept of the future—or, at best, a branding initiative adopted by a handful of major global carriers. Today, that perception has shifted entirely. Environmental responsibility is no longer a matter of corporate image; it has become a tangible and unavoidable cost that every shipping line and maritime stakeholder must confront.

The shipping industry now stands at a critical turning point—one where global environmental regulations are reshaping cost structures, operational practices, and competitive dynamics that have remained largely unchanged for decades.

A Changing World, New Rules—and Ships Can No Longer Sail the Same Way

Maritime transport accounts for roughly 3% of global greenhouse gas emissions. While this figure may appear modest compared with energy or heavy industry, its significance is magnified by the fact that more than 80% of global trade relies on seaborne transport. In an era where governments, investors, and consumers increasingly scrutinize carbon footprints, shipping has inevitably become a focal point of climate action.

The International Maritime Organization (IMO) has made its stance clear: carbon reduction is no longer optional. Measures such as the Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI) and the Carbon Intensity Indicator (CII), which came into force in 2023, mark a decisive shift from voluntary commitments to mandatory compliance—and signal that regulatory pressure will only intensify.

For shipping lines, this is not merely a compliance issue. It represents a fundamental restructuring of the business itself, affecting fleet management, route planning, and even long-standing commercial relationships with customers.

The amendments to MARPOL Annex VI introduce a combined technical and economic approach by the IMO, centered on a lifecycle-based Greenhouse Gas Fuel Intensity (GFI) standard under the Well-to-Wake concept. Ships will be required to calculate their annual average GFI and benchmark it against progressively tightening reference values aligned with target years of 2030, 2035, and 2040. Vessels that exceed the prescribed limits (deficit) will be obligated to make financial contributions to the IMO Net-Zero Fund. These measures will inevitably translate into higher operating and transportation costs across the shipping industry.

When New Rules Translate Directly into Costs

In practice, environmental regulations do not remain abstract policy frameworks. Vessels that fail to meet energy efficiency standards are forced into difficult choices: reducing speed, retrofitting engines, or withdrawing ships from service altogether—each option carrying significant financial implications.



**PACIFIC INTERNATIONAL LINES (PRIVATE) LIMITED C/O
PIL SHIPPING (THAILAND) LTD**



**MALAYSIA SHIPPING CORPORATION SDN BHD C/O
PIL SHIPPING (THAILAND) LTD.**



**MARIANA EXPRESS LINES PTE LTD. C/O
PIL SHIPPING (THAILAND) LTD**

OUR VALUES



People - Centric
People are at the heart of our "PIL family"



Pushing Boundaries
Challenge the status quo responsibly to provide better solutions.

Future - Focused
We take action to drive a sustainable future.



PIL SHIPPING (THAILAND) LTD.
PUNN BUILDING, ROOM NO.2005-2008, 20 FLOOR 1152, RAMA IV ROAD, KWAENG KHLONG TOEI, KHET KHLONG TOEI, BANGKOK, 10110 TEL : +662-662-8589
WEBSITE www.pilship.com

Speed reductions may improve CII ratings, but they also lengthen voyage times, increase operational costs, and tighten overall capacity. Retrofitting or ordering new vessels requires substantial capital investment at a time when the industry continues to face volatility from global economic uncertainty and geopolitical risks.

Meanwhile, alternative fuels such as LNG, methanol, and ammonia—often viewed as long-term solutions for Green Shipping—come with considerably higher costs in the short term. These include not only fuel prices, but also infrastructure readiness and technological risks that have yet to be fully resolved.

Green Costs and a New Freight Rate Reality

The inevitable outcome is that green costs are increasingly reflected in freight rates and additional charges, including environmental surcharges, green premiums, and fees linked to emissions trading schemes such as the EU ETS.

For industry players, this marks a shift in the competitive equation. Freight rates are no longer driven solely by vessel supply and cargo demand, but also by regulatory compliance costs that vary by trade lane and region.

Shipping lines that invest early in green technologies may face higher fixed costs in the short term, yet they are beginning to gain a competitive edge as sustainability becomes a decisive factor in customer decision-making.

Thai Businesses: From Passive Users to Strategic Decision-Makers

From the perspective of Thai exporters and importers, Green Shipping is no longer a distant or abstract issue. What was once considered an end-of-line logistics cost is rapidly becoming a strategic factor that influences customer retention and long-term market access.

Global buyers—particularly in Europe and North America—are now scrutinizing the carbon footprint of transportation not only for ESG reporting, but as a criterion for selecting suppliers and logistics partners.

As a result, choosing a shipping line is no longer purely a price-based decision. Environmental policies, data transparency, and the ability to meet future regulatory and customer requirements are becoming equally important considerations for Thai businesses seeking to remain competitive.

The Next 1–3 Years: A Tougher Game Ahead

Looking ahead, the Green Shipping agenda will intensify over the next one to three years—not only through IMO regulations, but also via regional mechanisms such as the European Union Emissions Trading System (EU ETS), which is increasingly encompassing maritime transport.

Major carriers will accelerate investment in next-generation fleets, while medium and smaller

operators may face mounting pressure from rising costs and limited access to capital. Ports, too, will be forced to adapt—upgrading infrastructure to support alternative fuels, implementing carbon measurement and reporting systems, and developing digital platforms that integrate shipping lines with customers.

Competition in the maritime industry is thus shifting from “who is cheaper” to “who is better prepared” in a world where sustainability has become a core rule of the game.

A Strategic Perspective: Absorb the Cost—or Turn It into an Advantage

Green Shipping may not offer good news from a short-term cost perspective. However, for players with a long-term vision, it presents a powerful opportunity to reposition themselves within the global supply chain.

Shipping lines that can effectively manage environmental costs, communicate transparently with customers, and invest with strategic clarity will not merely survive—they can transform green costs into a source of competitive advantage.

Ultimately, the shipping industry can no longer return to a world where cost alone defines success. Green Shipping is not a trend, not a branding exercise, and not a distant future. It is the reality of today—and an essential condition for navigating the maritime industry in the new global era.



New Year Greetings for 2026 to the concerned authorities.

Khun Kritpetch Chaichuay,
Director General of Marine Department
on 24/12/25



Mr. Kriengkrai Chaisiriwongsuk,
Director General
on 26/12/25

Mr. Thamsin Sribangplenoi,
Deputy Managing Director of Bangkok Port
on 26/12/25

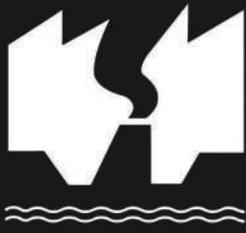


Acting Sub Lt. Rutthakorn Khiewpaisal,
Deputy Director General
(Financial Management and Corporate Strategy)
on 29/12/25

BSAA Members get Together Cocktail Party at Banyan Tree Bangkok Hotel.

13 February 2026





LAEM CHABANG

PORT



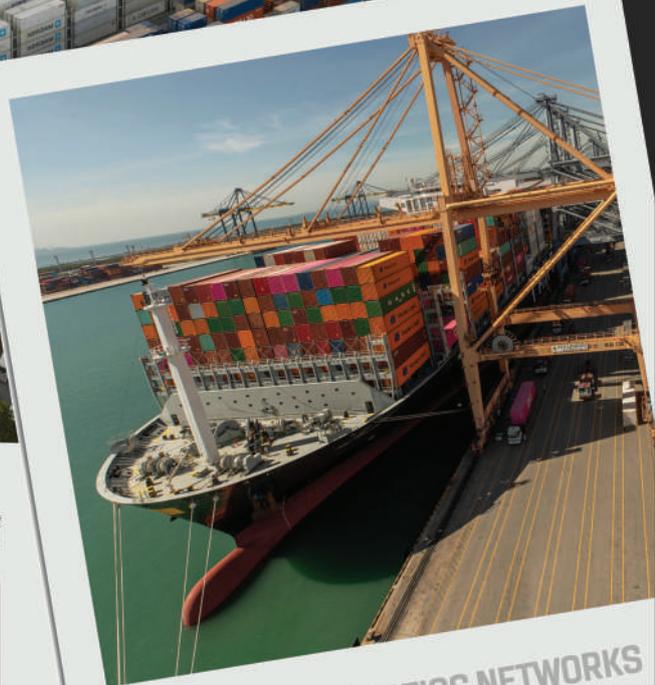
SHIP
PORT



TRUCK
SYSTEM



RAIL
SYSTEM



เป็นท่าเรือชั้นนำ
ระดับโลก

เชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์

สู่การค้าโลก
แบบไร้รอยต่อ

CONNECTING LOGISTICS NETWORKS
TOWARDS SEAMLESS GLOBAL TRADE



WWW.LCP.PORT.CO.TH

แผนกประชาสัมพันธ์
ท่าเรือแหลมฉบัง

โทรศัพท์ 0-3840-9123-5
โทรสาร 0-3849-0149