

BSAA *News*



วารสารข่าวสารและความรู้ด้านการขนส่งสินค้าทางทะเล
Bangkok Shipowners and Agents Association

Issue No.75 | Jul-Sep 2026



Khlong Toei–Laem Chabang:
Two Ports, One Defining Challenge for Thai Logistics

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, Sri Lanka and Pakistan.

"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, Vietnam, Japan and Pakistan. We are your reliable partner in Thailand."



We currently represent:
• Blue Water Lines Pte Ltd.



• Pan Ocean Co., Ltd.



Unison Shipping Services Ltd.
We currently represent:
• MTT Shipping Sdn Bhd.



We currently represent:
• BAL Container Line Pte. Ltd.

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
Tungsukla, 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

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



NEW SERVICE !!
Dalian via Qingdao
on CVT2

CTJ SERVICE :

CNSHK - JPTYO - JPYOK - CNNGB

CVT2 SERVICE :

CNTAO - CNSHA
[Dalian t/s CNTAO]

Credibility, Excellence, and Speediness

WEEKLY DIRECT SERVICE

CHINA : CNLYG / CNNGB / CNNSA / CNSHA / CNSHK / CNTAO
: CNXMN and Tranship service to Yangtze river port
JAPAN : JPHKT / JPNGO / JPOSA / JPTYO / JPUKB / JPYOK
VIETNAM : VNNGN
INDIA : INMAA
MALAYSIA : MYWSP



Shanghai Jinjiang Shipping (Group) Co., Ltd. c/o Jinjiang Shipping Agency (Thailand) Co., Ltd.
Lumpini Tower, 37th Floor, No.116B116, Rama 4 Road Tungmahamek, Sathorn, Bangkok 10125, Thailand
TEL: +66 (0) 2 460 9988 | www.jinjiangshipping.com (LINE) : @jinjiangsh

ADD FRIEND



SIAM ECL CO., LTD.

The Representative and a Group Company of

- EASTERN CAR LINER, LTD.
- ECL (SINGAPORE) PTE. LTD.
- EVERETT ASIA LINE PTE. LTD.

- ★ The representative & subsidiary company of Eastern Car Liner in Thailand (ECL)
- ★ Siam ECL concentrates on the ECL's shipment and freight
- ★ Agency service for vessel berthing in Thailand main ports
- ★ (Laem Chabang, Sattahip, Sri Racha and etc.)

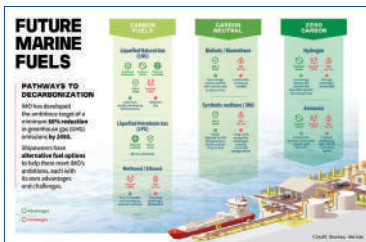


No. 365/25 Soi Sirithavorn, Pattanakarn, Suanluang, Bangkok 10250 THAILAND
Tel : +66-02-8539112 Fax : +66-02-8539117 E-mail : eclbkk@siamecl.com Website : www.ecl.co.jp



4-8 Cover Story :

KHLONG TOEI-LAEM CHABANG: TWO PORTS, ONE DEFINING CHALLENGE FOR THAI LOGISTICS



10-13 Shipping Knowledge

GREEN SHIPPING WHEN CARBON BECOMES WORLD TRADE'S NEW COST

14-15 Activities

- **AGM**
59th Annual General Meeting
Banyan Tree Bangkok Hotel
21/7/2026
- **BKK PORT CONNECTION 2026**
PAT ARENA & Holiday Inn Pattaya
8-9 August 2026



Sponsors : ผู้สนับสนุน

- JINJIANG SHIPPING AGENCY (THAILAND) CO.,LTD.	P.2
- LAEM CHABANG PORT	P.9
- PIL SHIPPING (THAILAND) LTD.	P.12
- PORT AUTHORITY OF THAILAND	P.16
- SAMUDERA TRAFFIC CO., LTD.	P.2
- SIAM ECL CO., LTD.	P.2
- SRI RACHA TUGBOAT CO., LTD.	P.13
- STARLINE AGENCIES ASIA (THAILAND) LTD.	P.2
- TCC LOGISTICS LTD.	P.11
- UNITED THAI SHIPPING CORPORATION LTD.	P.2



เกี่ยวกับเรา About Us

นิตยสาร BSAA News พริตต์โดยสมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพฯ 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.

ขอรับสมาชิก To Subscribe

Contact: Bangkok Shipowners and Agents Association

สมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพฯ
Tel : 022944525-6

โรงพิมพ์ : Printing
บริษัท ตะวันออกการพิมพ์
และบรรจุภัณฑ์ จำกัด

ออกแบบ : Design
Content & design by
บริษัท ดี ลอยล์ จำกัด

ผู้จัดพิมพ์ : Publisher
บริษัท ดี ลอยล์ จำกัด

ติดต่อโฆษณา : Advertising
Bangkok Shipowners and Agents Association

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

BSAA
website

BSAA
facebook
fan page



คลองเตย-แหลมฉบัง สองท่าเรือ กับโจทย์ใหญ่ของ โลจิสติกส์ไทย

หากถามคนในวงการสายการเรือและโลจิสติกส์บ้านเราในช่วงนี้ว่า เรื่องไหนถูกยกขึ้นมากถกเถียงกันบ่อยที่สุดในวงกาแฟ หนึ่งในนั้นต้องมีประเด็น “การย้ายท่าเรือกรุงเทพ” หรือ ที่เราเรียกติดปากว่า “ท่าเรือคลองเตย” อย่างแน่นอน

ภาพของท่าเรือคลองเตยที่อยู่คู่กับเศรษฐกิจไทยมานานกว่า 70 ปี กำลังถูกท้าทายด้วยบริบทโลกที่เปลี่ยนไปอย่างรวดเร็ว ทั้งความผันผวนทางภูมิรัฐศาสตร์ (Geopolitics) ซัพพลายเชนที่พร้อมจะสะดุดได้ทุกเมื่อ รวมถึงกระแสการพัฒนาเมืองใหญ่ (Urbanization) ที่มองว่าพื้นที่ไข่แดงทองคำขนาดมากกว่า 2,300 ไร่ ใจกลางกรุงเทพฯ ควรถูกนำไปใช้ทำประโยชน์อื่นที่ให้ผลตอบแทนเชิงสังคมและเศรษฐกิจสูงกว่า



คำถามสำคัญคือ ในยุคที่โลจิสติกส์เต็มไปด้วยความไม่แน่นอน การย้ายท่าเรือคลองเตยเป็นทางเลือกที่เหมาะสมจริงหรือไม่? และถ้าเกิดขึ้นจริง ใครคือผู้ได้ประโยชน์ ใครคือผู้ต้องแบกรับต้นทุน?

ทำไมต้องย้าย? มุมมองจากฝั่ง ผู้สนับสนุนการพัฒนาเมือง

หากมองผ่านสายตาของนักพัฒนาเมืองและฝ่ายบริหารเมืองหลวง ท่าเรือคลองเตยในปัจจุบันเปรียบเสมือน “ข้อจำกัด” ของกรุงเทพมหานคร ด้วยเหตุผลหลัก 3 ประการ:

1. ปัญหาการจราจรและมลพิษ: รถบรรทุกทุก container ขนาดใหญ่จำนวนนับพันคันที่วิ่งเข้า-ออกพื้นที่คลองเตยทุกวัน คือหนึ่งในต้นเหตุสำคัญของปัญหารถติดขัด

บริเวณพระราม 4 สุขุมวิท และทางด่วน อีกทั้งยังปล่อยฝุ่น PM 2.5 และก๊าซเรือนกระจกใจกลางเมือง

2. มูลค่าเชิงเศรษฐกิจของพื้นที่ (Opportunity Cost): พื้นที่กว่า 2,300 ไร่ติดแม่น้ำเจ้าพระยา ถือเป็น Real Estate ระดับพรีเมียม หากนำไปพัฒนาเป็นสวนสาธารณะขนาดใหญ่ ศูนย์การค้า ศูนย์ประชุม หรือพื้นที่มิกซ์ยูส (Mixed-use) ย่อมสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวได้มหาศาลกว่าการทำหน้าที่เป็นท่าเรือขนถ่ายสินค้าแบบดั้งเดิม

3. ข้อจำกัดทางกายภาพของแม่น้ำเจ้าพระยา: แม่น้ำเจ้าพระยามีความลึกจำกัด (ประมาณ 8.5-9 เมตร) ทำให้เรือคอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่ (Ocean Vessel / Feeder ขนาดใหญ่) ไม่สามารถแล่นเข้ามาจอดได้ เรือที่เข้าท่าเรือคลองเตยได้ส่วนใหญ่จึงเป็นเรือขนาดเล็กถึงปานกลาง (Feeder Ship) ซึ่งไม่สอดคล้องกับเทรนด์การขนส่งสินค้าทางทะเลของโลกที่เน้นการใช้เรือขนาดใหญ่ขึ้นเรื่อยๆ เพื่อประหยัดต้นทุนต่อหน่วย (Economy of Scale)

ทำไมถึงไม่อยากย้าย? เสี่ยงสะท้อนจากคนฝั่งเรือและผู้นำเข้า-ส่งออก

ในทางกลับกัน หากมองจากมุมมองของสายการเรือ (Shipping Lines) ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Freight Forwarders) และผู้นำเข้า-ส่งออก (Shippers) โดยเฉพาะกลุ่มที่ตั้งอยู่ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล การย้ายท่าเรือคลองเตยกลับไม่ใช่เรื่องง่าย และอาจสร้างผลกระทบต่อต้นทุนอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

1. ต้นทุนค่าขนส่งทางบก (Inland Transport Cost) ที่เพิ่มขึ้น: จุดเด่นที่สุดของท่าเรือคลองเตยคือ “ตำแหน่งที่ตั้ง

(Location)” ซึ่งอยู่ใกล้ศูนย์กลางการบริโภคขนาดใหญ่ที่สุดของประเทศอย่างกรุงเทพฯ และปริมณฑล รวมถึงโรงงานอุตสาหกรรมในแถบปทุมธานี นนทบุรี และสมุทรปราการ หากต้องเปลี่ยนไปใช้ท่าเรือแหลมฉบังทั้งหมดนั้นหมายความว่าระยะทางในการลากตู้สินค้าจะเพิ่มขึ้นทันที 100-120 กิโลเมตรต่อเที่ยว ซึ่งแปลว่าค่ามารถจูงและค่าขนส่งทางบกจะพุ่งสูงขึ้นทันที

2. ความยืดหยุ่นในการบริหารจัดการตู้สินค้า: ท่าเรือคลองเตยทำหน้าที่เป็นศูนย์กระจายและพักตู้สินค้า (Depot) สำคัญ

ใจกลางเมือง การมีอยู่ของท่าเรือคลองเตยช่วยให้ผู้ประกอบการสามารถบริหารจัดการหมุนเวียนตู้สินค้าคิ่่นเข้าลาน หรือรับตู้ว่างไปบรรจุได้อย่างรวดเร็ว

3. ผลกระทบต่อสินค้านำเข้าประเภท LCL และสินค้าอุปโภคบริโภค: สินค้านำเข้าจำนวนมากที่เข้ามาทางคลองเตย เป็นสินค้าที่ตอบสนองความต้องการของคนเมืองโดยตรง หากต้องย้ายจุดกระจายสินค้าออกไปไกลขึ้น ระยะเวลาในซัพพลายเชน (Lead Time) ย่อมยาวนานขึ้นอย่างปฏิเสธไม่ได้



สมการ “ใครได้-ใครเสีย” (Winners & Losers)

หากมีการย้ายท่าเรือคลองเตยอย่างเต็มรูปแบบ การแบ่งรับผลประโยชน์และผลกระทบจะเกิดขึ้นในหลายภาคส่วน ดังนี้:

กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ผลกระทบ/ประโยชน์ที่ได้รับ (Gainers)	ความท้าทาย/ความสูญเสีย (Losers)
ภาคการพัฒนาสิ่งทอหิรมทรัพย์ & เมือง	[ได้] ได้พื้นที่ยุทธศาสตร์ขนาดใหญ่ ใจกลางเมืองมาพัฒนา เกิดมูลค่าการลงทุนใหม่มหาศาล	-
ประชาชนในกรุงเทพฯ	[ได้] ปัญหาการจราจรในเมืองลดลง มลพิษฝุ่นควันลดลง ได้พื้นที่สาธารณะหรือสวนแห่งใหม่	-
ผู้ประกอบการขนส่งบก (Truckers)	[ได้] ระยะทางการวิ่งยาวขึ้น อาจสร้างรายได้ต่อเที่ยวสูงขึ้น	[เสีย] ต้องปรับตัวและรับความเสี่ยงเรื่องน้ำมันแพง การจราจรบนทางหลวงสายหลัก
สายการเรือ (Shipping Lines)	-	[เสีย] ต้องปรับโครงสร้างเส้นทางเดินเรือ (Routing) ใหม่ และอาจสูญเสียความยืดหยุ่นในการให้บริการลูกค้าฝั่งกรุงเทพฯ
ผู้นำเข้า-ส่งออก (Shippers ใน BKK/ปริมณฑล)	-	[เสีย] ต้นทุนค่าขนส่งบกเพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัด และต้องปรับกระบวนการทางศุลกากร/เวลาการส่งมอบ
ท่าเรือแหลมฉบัง & ท่าเรือสำน้ำ	[ได้] ปริมาณสินค้าตู้ไหลเข้ามากขึ้น เกิดการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานเต็มประสิทธิภาพ	[เสีย] ต้องเผชิญความแออัดของหน้าท่า และการจราจรทางเข้าท่าเรือ หากระบบรองรับไม่ดีพอ

ทางออกในโลกแห่งความไม่แน่นอน: ไม่ใช่แค่ “ย้าย” หรือ “ไม่ย้าย”

ในโลกยุคปัจจุบัน การมองปัญหาแบบ “ขาวกับดำ” หรือ “ย้าย 100% vs อยู่แบบเดิม 100%” อาจไม่ใช่คำตอบที่ชาญฉลาดสำหรับภาคโลจิสติกส์ สิ่งที่เราต้องมองคือ “ความยืดหยุ่นและการกระจายความเสี่ยง (Resilience & Redundancy)”

หากเราย้ายการขนถ่ายสินค้าทั้งหมดไปรวมไว้ที่ ท่าเรือแหลมฉบัง เพียงแห่งเดียว คำถามคือ: หากเกิดเหตุการณ์ไม่คาดฝันขึ้นที่แหลมฉบัง เช่น อุบัติเหตุทางทะเล ระบบไอทีขัดข้อง หรือภัยธรรมชาติ ซัพพลายเชนของประเทศไทยจะมีแผนสำรอง (Plan B) หรือไม่?

ดังนั้น ทางออกที่เหมาะสมและสอดคล้องกับบริบทโลจิสติกส์ยุคใหม่ อาจเป็นการ “ปรับเปลี่ยนบทบาท (Repositioning)” มากกว่าการยุบทิ้งโดยสิ้นเชิง:

1. เปลี่ยนคลองเตยเป็น Green Smart Port ขนาดกะทัดรัด: ลดพื้นที่การจัดการตู้สินค้าลง เพื่อนำพื้นที่ส่วนใหญ่ไปพัฒนาเมือง แต่ยังคงรักษาฟังก์ชันท่าเรือแม่น้ำ (River Port) และการขนถ่ายสินค้าด้วยเรือบาร์จ (Barge) เอาไว้ โดยปรับปรุงให้เป็นท่าเรือพลังงานสะอาด (Zero-Emission Port) ใช้เครื่องจักรไฟฟ้าทั้งหมดเพื่อไม่ให้สร้างมลพิษแก่คนเมือง

2. ผลักดันการขนส่งทางน้ำเชื่อมต่อแหลมฉบัง-คลองเตย (Barge Feeder): แทนที่จะให้รถบรรทุกวิ่งบนถนน ให้ใช้การขนถ่ายสินค้าด้วยเรือบาร์จจากแหลมฉบังเข้ามายังท่าเรือคลองเตยทางแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งช่วยลดต้นทุน ประหยัดพลังงาน และลดมลพิษได้อย่างมหาศาล

3. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ (Rail Connectivity): หากต้องย้ายศูนย์กลางไปแหลมฉบัง รัฐบาลต้องเร่งพัฒนาระบบรถไฟขนส่งสินค้า (SRT) และสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD ลาดกระบัง) ให้มีประสิทธิภาพจริง เพื่อรองรับปริมาณสินค้าโดยไม่เพิ่มภาระบนท้องถนน

เสียงสะท้อนจากผู้ประกอบการ:

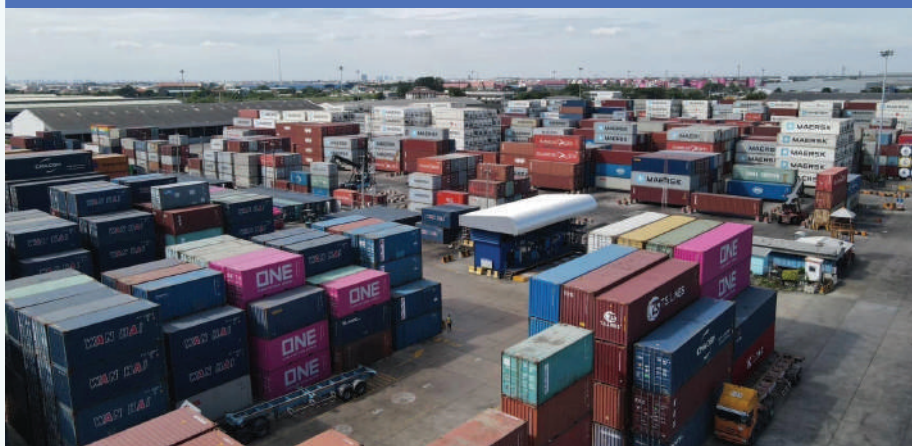
แหลมฉบังพร้อมรับ Volume จากคลองเตยหรือยัง?

ปัญหาการจราจรและความแออัดบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งยังเป็นโจทย์ที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องเร่งแก้ไข หากในอนาคตมีการย้ายปริมาณสินค้าจากท่าเรือกรุงเทพมายังแหลมฉบังทั้งหมด ก็อาจยิ่งเพิ่มแรงกดดันต่อโครงสร้างพื้นฐานและระบบการขนส่งโดยรอบ

กรรมการบริหาร สมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพฯ กล่าวว่า ปัจจุบันท่าเรือกรุงเทพมีปริมาณตู้สินค้าราว 1.2-1.3 ล้าน TEU ต่อปี หาก Volume ดังกล่าวถูกส่งต่อไปยังท่าเรือแหลมฉบังทั้งหมด ย่อมหมายถึงปริมาณตู้จำนวนมหาศาลที่จะเข้ามาเต็มในระบบเดิม และอาจทำให้ปัญหาการจราจรและความแออัดบริเวณท่าเรือรุนแรงขึ้น หากโครงสร้างพื้นฐานยังไม่ได้ได้รับการพัฒนาให้รองรับอย่างเพียงพอ

“ปัญหาการจราจรที่ท่าเรือแหลมฉบังก็ยังคงเป็นอีกแฟกเตอร์หนึ่งที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องเร่งแก้ไข หากมีการนำ Volume จากท่าเรือกรุงเทพประมาณ 1.2-1.3 ล้าน TEU เข้าไปเต็มทีแหลมฉบัง ก็ต้องถามว่าโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่จะรองรับได้มากน้อยแค่ไหน เพราะหากระบบยังไม่พร้อม สิ่งที่เกิดขึ้นอาจไม่ใช่การแก้ปัญหา แต่เป็นเพียงการย้ายจุดแออัดจากคลองเตยไปอยู่ที่แหลมฉบัง”

ดังนั้น การพิจารณาเรื่องย้ายท่าเรือจึงไม่ควรมองเพียงว่า “แหลมฉบังมีพื้นที่รองรับหรือไม่” แต่ต้องประเมินความพร้อมของระบบ Road-Rail-Sea ทั้งเครือข่าย ตั้งแต่ถนนและทางด่วน เส้นทางเชื่อมต่อท่าเรือ ระบบรถไฟขนส่งสินค้า ไปจนถึง ICD และศูนย์กระจายสินค้า เพราะหาก Volume เพิ่มขึ้น แต่ระบบขนส่งต่อเนื่องยังพึ่งพาถนนเป็นหลัก การย้ายคลองเตยอาจไม่ได้ทำให้ปัญหาวราจหายไป หากแต่เป็นการ ย้ายภาระจากใจกลางกรุงเทพฯ ไปสู่พื้นที่แหลมฉบังและโครงข่ายขนส่งโดยรอบ เท่านั้น



บทสรุปสำหรับคณวงการสายเรือ

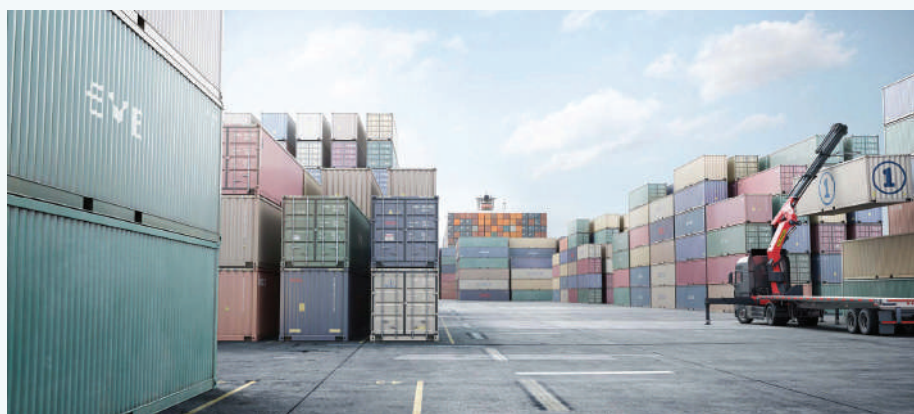
สำหรับคนในวงการการเดินเรือและโลจิสติกส์ ประเด็นการย้ายท่าเรือคลองเตยไม่ใช่เรื่องที่จะเกิดขึ้นในวันสองวัน แต่เป็นยุทธศาสตร์ระยะยาวที่ต้องอาศัยการถกเถียงด้วยข้อมูลและมุมมองที่รอบด้าน

ความไม่แน่นอนของเศรษฐกิจโลกและห่วงโซ่อุปทาน สอนให้เราเห็นว่า “ความใกล้” และ “ความยืดหยุ่น” คือหัวใจสำคัญของการแข่งขัน ท่าเรือคลองเตยอาจจะไม่ใช่ท่าเรือหลักในการรับเรือคอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่ของประเทศอีกต่อไป แต่มันยังคงทำหน้าที่เป็น “จุดเชื่อมต่อ (Node)” ที่มีคุณค่าของกรุงเทพมหานคร

โจทย์สำคัญของภาครัฐและเอกชนในวันนี้ จึงไม่ใช่การเลือกว่าจะ “รักษาท่าเรือไว้” หรือ “สร้างเมืองใหม่” แต่คือการหาจุดสมดุลที่ลงตัวที่สุด—สร้างเมืองที่น่าอยู่ไปพร้อมๆ กับการรักษาประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ไทยให้เติบโตได้อย่างมั่นคงและยั่งยืนในโลกแห่งความไม่แน่นอนนี้

Khlong Toei–Laem Chabang: Two Ports, One Defining Challenge for Thai Logistics

Ask anyone in Thailand's shipping and logistics circles what issue has been most hotly debated over coffee lately, and the proposed relocation of Bangkok Port—better known as Khlong Toei Port—would almost certainly be among the top contenders.



The role of Khlong Toei Port, which has been an integral part of Thailand's economy for more than seven decades, is now being challenged by a rapidly changing global landscape. Heightened geopolitical volatility, increasingly fragile supply chains, and the accelerating trend of urbanization have all prompted a fundamental question: should more than 2,300 rai of prime real estate in the heart of Bangkok continue to serve as a port, or could the land be put to other uses that deliver greater social and economic value?

The bigger question is this: **In an era of unprecedented uncertainty in global logistics, is relocating Khlong Toei Port truly the right choice? And if the move does go ahead, who stands to benefit—and who will ultimately bear the cost?**

Why Relocate? The Case for Urban Redevelopment

Seen through the eyes of urban planners and Bangkok's city administrators, Khlong Toei Port has increasingly come to be viewed as a constraint on the capital's development, for three main reasons:

1. Traffic Congestion and Pollution:

Thousands of heavy container trucks travel in and out of the Khlong Toei area every day, making them a major contributor to traffic congestion along Rama IV Road, Sukhumvit Road, and the city's expressways. They also add to PM2.5 pollution and greenhouse-gas emissions in the heart of Bangkok.

2. The Economic Value of the Land

(Opportunity Cost): More than 2,300 rai of prime riverside land along the Chao Phraya

represents premium real estate in the heart of Bangkok. Redeveloping the site into a major public park, shopping and retail destination, convention center, or mixed-use development could generate substantially greater economic and tourism value than its continued use as a conventional cargo-handling port.

3. Physical Constraints of the Chao Phraya River:

With a navigable depth of only around 8.5–9 metres, the Chao Phraya River cannot accommodate large container vessels, including ocean-going ships and larger feeders. As a result, Khlong Toei Port primarily handles small- to medium-sized feeder vessels—an increasingly poor fit with the global shift toward larger ships designed to lower per-unit transportation costs through economies of scale.

Why Not Relocate? The Case from Shipping Lines and Importers and Exporters

From the perspective of shipping lines, freight forwarders, and shippers—particularly those based in Bangkok and the surrounding metropolitan area—the relocation of Khlong Toei Port is far from a straightforward proposition. For many businesses, the move could inevitably translate into higher operating and logistics costs.

1. Higher Inland Transport Costs:

Khlong Toei Port's greatest advantage is its **location**—close to Thailand's largest center of consumption, Bangkok and its metropolitan area, as well as industrial clusters in Pathum Thani, Nonthaburi, and Samut Prakan. If cargo were shifted entirely to Laem Chabang Port, inland trucking distances would immediately increase by an estimated 100–120 kilometres per trip, putting upward pressure on both logistics costs and operating margins.

2. Greater Flexibility in Container

Management: Khlong Toei Port serves as a key inland container distribution and depot hub in the heart of Bangkok. Its central location allows operators to manage container flows more efficiently—whether returning empty containers to depots or picking up empty boxes for stuffing—helping them respond quickly to changing cargo demand and operational requirements.

3. Impact on LCL Imports and

Consumer Goods: A significant share of the cargo handled through Khlong Toei consists of LCL shipments and consumer goods destined directly for the urban market. Relocating the distribution point farther from Bangkok would inevitably lengthen supply-chain lead times, potentially adding friction and cost to the delivery of goods to consumers.

Winners & Losers

If Khlong Toei Port were to be fully relocated, the resulting benefits and costs would be distributed across multiple stakeholders, with winners and losers emerging on several fronts:

Stakeholder Groups	Gainers	Losers
Real Estate & Urban Development Sector	[Winners] Gains access to a prime, strategically located site in the heart of Bangkok, unlocking substantial new investment and development value.	-
Bangkok Residents	[Winners] Reduced urban traffic congestion and air pollution, along with the potential for new public spaces and green areas.	-
Inland Transport Operators (Truckers)	[Winners] Longer haul distances could translate into higher revenue per trip.	[Losers] Must absorb higher exposure to fuel costs and congestion on major highways.
Shipping Lines	-	[Losers] Required to restructure vessel routes and may lose some of the operational flexibility needed to serve customers in the Bangkok metropolitan area.
Importers & Exporters (Shippers in Bangkok and the Metropolitan Area)	-	[Losers] Significantly higher inland transportation costs, along with the need to adjust customs procedures and delivery schedules.
Laem Chabang Port & Inland Ports	[Winners] Higher container throughput and more efficient utilization of existing port infrastructure.	[Losers] Greater exposure to port-side congestion and access-road bottlenecks if supporting infrastructure and capacity are not scaled up accordingly

A Way Forward in an Uncertain World: It's Not Simply a Question of "Move or Stay"

In today's increasingly uncertain world, a black-and-white approach—either relocating 100% of operations or keeping everything as it is—may not be the smartest answer for Thailand's logistics sector. What matters more is building **resilience and redundancy** into the system.

If all cargo-handling operations were consolidated at **Laem Chabang Port**, one critical question would remain: what happens if an unforeseen disruption strikes Laem Chabang—whether a maritime accident, an IT system failure, or a natural disaster? Would Thailand's supply chain have a viable **Plan B**?

The most appropriate solution, and one that is better aligned with the realities of modern logistics, may therefore lie in **"repositioning"** rather than phasing out the port altogether:

1. Transform Khlong Toei into a Compact Green Smart Port: Reduce the port's container-handling footprint and release most of the site for urban redevelopment, while retaining its core river-port and barge-handling functions. The port could be upgraded into a **zero-emission facility**, with fully electric cargo-handling equipment to minimize pollution and its impact on Bangkok's residents.

2. Promote a Laem Chabang–Khlong Toei Barge Feeder Network: Rather than moving containers by road, cargo could be transported by barge from Laem Chabang to Khlong Toei via the Chao Phraya River. This would help reduce inland transport costs, improve energy efficiency, and significantly cut road congestion and emissions.

3. Strengthen Rail Connectivity: If Laem Chabang is to become the primary logistics hub, the government must accelerate the development and upgrading of the **State Railway of Thailand (SRT)** freight network and the **Lat Krabang Inland Container Depot (ICD)** to ensure they can efficiently handle increased cargo volumes without placing additional pressure on Thailand's road network.

Industry Voices: Is Laem Chabang Ready to Handle the Volume from Khlong Toei?

Traffic congestion and bottlenecks around Laem Chabang Port remain pressing issues that the relevant authorities need to address. If all cargo volumes currently handled by Bangkok Port were to be shifted to Laem Chabang in the future, the move could place even greater pressure on surrounding infrastructure and transport networks.

A board member of the Bangkok Shipowners and Agents Association noted that Bangkok Port currently handles approximately **12–13 million TEUs annually**. If this volume were to be transferred entirely to Laem Chabang Port, it would represent a substantial additional load on the existing system and could significantly worsen traffic congestion and bottlenecks around the port—unless the supporting infrastructure is upgraded sufficiently to accommodate the increase.

"Traffic congestion at Laem Chabang Port remains another critical issue that the relevant authorities need to address urgently. If the approximately 12–13 million TEUs currently handled by Bangkok Port were added to Laem Chabang, the question is whether the existing infrastructure has sufficient capacity to absorb the additional volume. If the system is not ready, we may not be solving the problem at all—we may simply be relocating the bottleneck from Khlong Toei to Laem Chabang."

The decision on whether to relocate Bangkok Port, therefore, should not be based solely on whether **Laem Chabang has sufficient physical capacity**. What needs to be assessed is the readiness of the entire **road–rail–sea logistics network**—from roads and expressways, port access routes, and rail freight services to inland container depots (ICDs) and distribution centers. If cargo volumes increase while the hinterland transport system remains heavily dependent on trucking, relocating Khlong Toei may not eliminate the congestion problem. Instead, it could simply **shift the burden from the heart of Bangkok to Laem Chabang and the surrounding transport network**.

Key Takeaways for the Shipping Industry

For those in the shipping and logistics industry, the relocation of Khlong Toei Port is not a decision that can—or should—be made overnight. It is a long-term strategic issue that demands rigorous debate grounded in data, evidence, and a broad range of perspectives.

The uncertainties facing the global economy and supply chains have underscored two critical sources of competitive advantage: **proximity** and **flexibility**. Khlong Toei may no longer be the country's primary gateway for large container vessels, but it remains a valuable **logistics node** serving Bangkok.

The key challenge for both the public and private sectors, therefore, is not simply to choose between **"preserving the port"** and **"building a new city."** It is to find the right balance—creating a more livable and sustainable Bangkok while preserving the efficiency, resilience, and long-term competitiveness of Thailand's logistics system in an increasingly uncertain world.



LAEM CHABANG

PORT



SHIP
PORT



TRUCK
SYSTEM



RAIL
SYSTEM



เป็นท่าเรือชั้นนำ
ระดับโลก

เชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์

**สู่การค้าโลก
แบบไร้รอยต่อ**



CONNECTING LOGISTICS NETWORKS
TOWARDS SEAMLESS GLOBAL TRADE

ช่องทางการติดต่อ

แผนกประชาสัมพันธ์ e-mail : prlcp@port.co.th

facebook : PR LCP ประชาสัมพันธ์ท่าเรือแหลมฉบัง

<https://www.facebook.com/prlcp>

แผนกประชาสัมพันธ์
ท่าเรือแหลมฉบัง

โทรศัพท์ 0-3840-9123-5

โทรสาร 0-3849-0149

GREEN SHIPPING

เมื่อ “คาร์บอน” กลายเป็น ต้นทุนใหม่ของการค้าโลก

จากกฎ IMO สู่ EU ETS และ FuelEU Maritime เมื่อโลกเริ่ม “ตั้งราคากับคาร์บอน” เกม Shipping และ Logistics กำลังเปลี่ยนจากการแข่งขันด้านต้นทุน สู่การแข่งขั้นด้าน Carbon Data, Green Fuel และความสามารถในการลดการปล่อยตลอด Supply Chain — แล้วธุรกิจไทยพร้อมแค่ไหนกับกติกาใหม่ที่กำลังเดินทางอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

ในอดีต ต้นทุนการขนส่งทางทะเลและโลจิสติกส์มักวัดกันที่ค่าระวาง ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าธรรมเนียมท่าเรือ และระยะเวลาเดินทาง แต่วันนี้โลกการค้ากำลังมีต้นทุนอีกตัวที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ นั่นคือ “คาร์บอน” ข้อมูลจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ระบุว่า การเดินเรือมีส่วนการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากกิจกรรมของมนุษย์ทั่วโลกเกือบ 3% เมื่อเรื่องการปล่อยก๊าซเรือนกระจกไม่ได้เป็นเพียงประเด็นด้าน CSR อีกต่อไป แต่กลายเป็นกฎและเงื่อนไขทางการค้าที่เข้มงวดขึ้น ผู้ประกอบการสายเรือ ท่าเรือ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ รวมถึงผู้ส่งออกและนำเข้าของไทย จึงต้องเร่งปรับตัวให้ทันกับเกมการค้าใหม่ที่กำลังเปลี่ยนไป

จุดเปลี่ยนสำคัญมาจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ที่กำหนดเป้าหมายลดก๊าซเรือนกระจกของภาคการเดินเรือ มุ่งสู่ Net-Zero ภายในหรือใกล้เคียงปี 2050 โดยตั้งเป้าลดการปล่อย GHG ลง 20–30% ภายในปี 2030 และ 70–80% ภายในปี 2040 เมื่อเทียบกับปี 2008 พร้อมตั้งเป้าลด Carbon Intensity

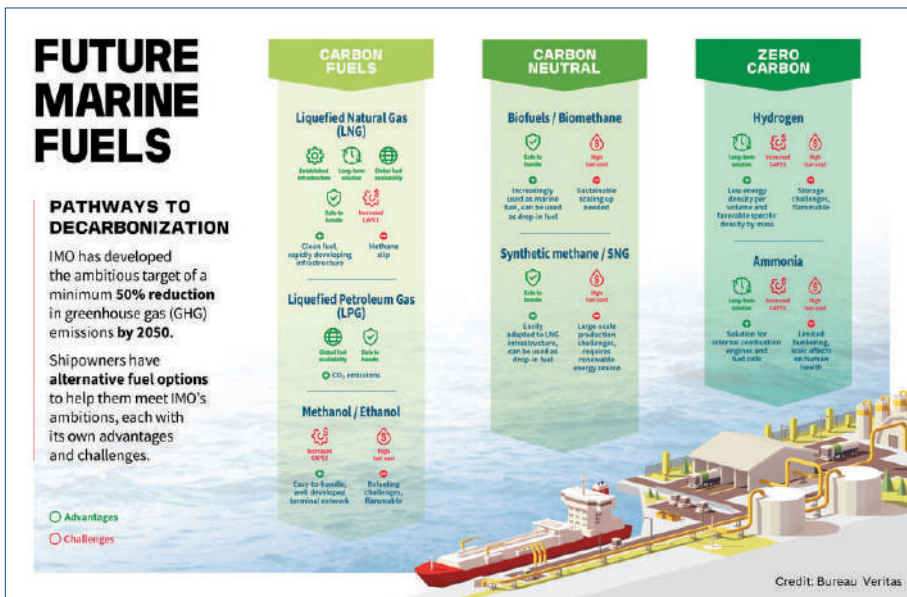
ของการเดินเรืออย่างน้อย 40% ภายในปี 2030 รวมถึงการใช้มาตรการ EEXI และ CII เพื่อผลักดันให้เรือมีประสิทธิภาพด้านพลังงานและลดการปล่อยคาร์บอน ขณะเดียวกัน สหภาพยุโรปได้นำอุตสาหกรรมเดินเรือเข้าสู่ระบบซื้อขายสิทธิการปล่อยก๊าซเรือนกระจก EU ETS ซึ่งในปี 2026 เข้าสู่การบังคับใช้เต็มรูปแบบ และครอบคลุมทั้ง CO₂, Methane และ N₂O โดยไม่ได้คิดเป็นภาษีเฉพาะเจาะจงทุกลำ แต่คิดตามสัดส่วนการเดินทาง คือ 100% ของการปล่อยก๊าซในเส้นทางระหว่างท่าเรือใน EU และ 50% สำหรับเส้นทางระหว่าง EU กับท่าเรือนอก EU นั้นหมายความว่า ยิ่งปล่อยมาก ต้นทุนก็ยิ่งเพิ่ม และท้ายที่สุดย่อมสะท้อนกลับมาที่ต้นทุนการเดินเรือและค่าระวาง

กติกาใหม่ เดิมพันครั้งใหญ่กับ Green Fuel

นอกจากมาตรการด้านราคาอย่าง EU ETS แล้ว สหภาพยุโรปยังใช้มาตรการ FuelEU Maritime ควบคู่กันเพื่อกำกับมาตรฐานพลังงาน โดย EU ETS เน้นการตั้งราคากับ “ปริมาณ

คาร์บอนที่ปล่อยออกมา” (Carbon Pricing) ขณะที่ FuelEU Maritime เน้นลด “ความเข้มข้นของก๊าซเรือนกระจกจากพลังงานที่ใช้บนเรือ” (GHG Intensity) แบบ Well-to-Wake ซึ่งมองตั้งแต่การผลิตเชื้อเพลิงจนถึงการนำมาใช้บนเรือ โดยกำหนดให้ลดลง 2% ในปี 2025 และเพิ่มเป็น 6% ตั้งแต่ปี 2030 ก่อนทยอยเพิ่มเป็น 14.5% ในปี 2035, 31% ในปี 2040, 62% ในปี 2045 และ 80% ในปี 2050 เมื่อเทียบกับค่าอ้างอิงปี 2020 มาตรการทั้งสองสะท้อนชัดว่า กติกาโลกกำลังบีบอุตสาหกรรมเดินเรือด้วยทั้ง “ราคาคาร์บอน” และ “มาตรฐานพลังงาน” ที่เข้มงวดขึ้นเรื่อยๆ

เมื่อกติกาเข้มข้น สายเรือทั่วโลกจึงต้องเร่งเปลี่ยนผ่านด้านเชื้อเพลิง แต่ต้องแยกให้ออกระหว่าง Fossil Methanol กับ Green Methanol เพราะ Methanol ที่ผลิตจากเชื้อเพลิงฟอสซิลไม่ได้ช่วยลดการปล่อยคาร์บอนได้ตามเป้าหมายของ Green Shipping ขณะที่ Green Methanol ผลิตจากชีวมวลหรือไฮโดรเจนสะอาด รวมถึงทางเลือกในระยะยาวอย่าง Green Ammonia และ Green Hydrogen ขณะเดียวกัน เทคโนโลยีประหยัดพลังงานและระบบ AI ก็เข้ามาช่วยวิเคราะห์เส้นทางและบริหารความเร็วเรือเพื่อลดการใช้เชื้อเพลิง อย่างไรก็ตาม การเปลี่ยนผ่านไม่ได้มีแค่เรื่องต้นทุน แต่ยังมีความเสี่ยงจากการเลือก



เทคโนโลยีหรือเชื้อเพลิงผิดทาง เพราะเรือและโครงสร้างพื้นฐานมีอายุการใช้งานยาวนาน หากเลือกไม่สอดคล้องกับทิศทางตลาดในอนาคต สินทรัพย์เหล่านี้อาจกลายเป็น Stranded Asset และสูญเสียมูลค่าก่อนหมดอายุการใช้งาน

คาร์บอนคือต้นทุนใหม่ Carbon Data คือมูลค่าที่แท้จริง

การเปลี่ยนผ่านสู่ Green Shipping จึงมาพร้อมกับ Green Premium หรือต้นทุนส่วนเพิ่มจากเชื้อเพลิงสะอาด การปรับปรุงเรือ และการปฏิบัติตามมาตรการด้านคาร์บอน ซึ่งอาจสูงกว่าต้นทุนเชื้อเพลิงแบบเดิมหลายเท่าในบางกรณี และในระยะแรกต้นทุนส่วนเพิ่มนี้มีแนวโน้มถูกส่งผ่านไปในรูปแบบของค่าระวางหรือค่าธรรมเนียมคาร์บอนไปยังเจ้าของสินค้าและผู้ส่งออก แต่ในระยะยาว ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่สามารถบริหารประสิทธิภาพและลดคาร์บอนได้จริง จะเป็นผู้ที่กุมความได้เปรียบทางการแข่งขัน เพราะสามารถลดทั้งต้นทุนพลังงานและความเสี่ยงจากกฎระเบียบด้านคาร์บอนที่เพิ่มขึ้น

หัวใจสำคัญของการเปลี่ยนแปลงยุคนี้คือ Carbon Data ในอนาคต ข้อมูลคาร์บอนจะไม่ได้เป็นเพียงรายงานด้านสิ่งแวดล้อม แต่จะมีมูลค่าและความสำคัญไม่ต่างจากข้อมูลต้นทุน และระยะเวลาในการขนส่ง สินค้าจะไม่ถูกถามเพียงว่า “ส่งจากไหนไปไหน ราคาเท่าไร และใช้เวลากี่วัน” แต่จะถูกถามเพิ่มว่า “การขนส่งครั้งนี้ปล่อยคาร์บอนเท่าไร” ข้อมูลนี้จะเชื่อมโยงจาก Carbon Footprint ไปสู่เป้าหมาย Scope 3

ของผู้ส่งออก นำไปสู่ Emission Data, Carbon Accounting และ Carbon Reporting และมีแนวโน้มเข้ามาเป็นหนึ่งในปัจจัยที่ใช้เลือกผู้ให้บริการขนส่งและซัพพลายเออร์ คำถามสำคัญของผู้อุตสาหกรรมคือ ในวันที่ Carbon Data กลายเป็นข้อมูลสำคัญของการซื้อขาย ใครจะเป็นเจ้าของข้อมูล และใครจะเป็นผู้รับรองความน่าเชื่อถือของตัวเลขเหล่านั้น เพราะ Carbon Data กำลังเปลี่ยนจากข้อมูลเพื่อการรายงานไปสู่ข้อมูลเพื่อการตัดสินใจทางธุรกิจ

การรับมือของประเทศไทยจึงไม่ใช่เรื่องของสายเรือเพียงอย่างเดียว แต่ Green Shipping คือเรื่องของทั้ง Supply Chain ซึ่งต้องขับเคลื่อนผ่าน 4 เสาหลัก ได้แก่:

1. Green Ship: สายเรือไทยและเรือที่เข้าไทยต้องเริ่มปรับเปลี่ยน Fleet และโครงสร้างเครื่องยนต์เพื่อรองรับเชื้อเพลิงสะอาดและเทคโนโลยีประหยัดพลังงาน

2. Green Port: ท่าเรือหลักอย่างแหลมฉบังและท่าเรือของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ต้องเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งระบบ Shore Power (Cold Ironing) เพื่อจ่ายไฟฟ้าให้เรือขณะจอดเทียบท่า การใช้อุปกรณ์ยกขนพลังงานไฟฟ้า (EV Equipment) การใช้พลังงานหมุนเวียน และการเตรียมระบบ Bunkering สำหรับเชื้อเพลิงทางเลือก

3. Green Logistics: การลด Emission ในส่วนของการขนส่งทางบก รถหัวลาก คลังสินค้า และการขนส่งปลายทาง (Last Mile) ให้เชื่อมโยงกันอย่างไร้รอยต่อ เพื่อให้การลดคาร์บอนไม่หยุดอยู่เพียงที่ท่าเรือ

4. Green Trade: ผู้ส่งออกไทยต้องมีความพร้อมด้าน Carbon Data เพื่อรองรับมาตรฐานสิ่งแวดล้อม กลไกกำหนดราคาคาร์บอน และมาตรการทางการค้าของประเทศคู่ค้า

ในเกมการค้าโลกใหม่นี้ ผู้ที่จะอยู่รอดและได้เปรียบ ไม่ใช่ผู้ที่พยายามหลีกเลี่ยงกฎ แต่คือผู้ที่มองเห็นว่าคาร์บอนกำลังกลายเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนธุรกิจ ผู้ประกอบการที่เริ่มปรับตัวเร็ว วัดและจัดการ Carbon Data ได้อย่างเป็นระบบ ลงทุนในเทคโนโลยีที่ช่วยลดการใช้พลังงาน และร่วมมือกันตลอดห่วงโซ่อุปทาน ย่อมมีโอกาสลดทั้งต้นทุนและความเสี่ยงจากกฎคาร์บอนที่เข้มข้น เพราะต่อจากนี้ สินค้าอาจไม่ได้แข่งขันกันด้วย “ราคา” เพียงอย่างเดียว แต่ต้องแข่งขันกันด้วย “ราคาของคาร์บอน” ที่ซ่อนอยู่ในทุกขั้นตอนของห่วงโซ่อุปทาน และผู้ที่เริ่มจัดการเรื่องนี้ได้ก่อน ย่อมมีโอกาสก้าวขึ้นมาเป็นผู้ได้เปรียบในเกมการค้าโลกยุคใหม่

TCC LOGISTICS

CONNECTING ROUTES DELIVERING TRUST

Integrated Logistics Solutions with International Standards Tailored for Your Business

OUR SERVICES

- INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDING**
Seamless and reliable global freight solutions
- LAND TRANSPORTATION**
Efficient and secure domestic transport
- OCEAN FREIGHT SOLUTIONS**
Reliable Secure End-to-End Services
- AIR FREIGHT SOLUTIONS**
Fast and reliable air cargo services
- CUSTOMS BROKERAGE**
Professional customs clearance specialists with compliance you can trust

CONTACT US

Website: www.tcclogistics.com
Email: info@tcclogistics.com
Facebook: www.facebook.com/TCCLOG
Phone: +66 92 245 9633

WHY CHOOSE TCC LOGISTICS?

- SAFE & SECURE**
Your cargo is our responsibility
- EXPERIENCED TEAM**
Skilled professionals at your service
- GLOBAL NETWORK**
Strong partnerships worldwide
- COMPETITIVE RATES**
Cost-effective with excellent value

MORE THAN TRANSPORT WE DELIVER CONFIDENCE

GREEN SHIPPING

When Carbon Becomes World Trade's New Cost

From IMO Standards to EU ETS and FuelEU Maritime: As Carbon Pricing Becomes a Market Reality, the Maritime and Logistics Industry Is Transitioning from Traditional Cost Leadership to Strategic Capabilities in Carbon Transparency, Alternative Fuels, and End-to-End Decarbonization—Raising the Question of Thailand's Readiness for these Unavoidable Rules.



Historically, maritime logistics efficiency centered on freight rates, bunker prices, port dues, and lead times. Today, global trade incorporates an unavoidable new cost driver: carbon emissions. The International Maritime Organization (IMO) estimates that international shipping generates nearly 3% of total human-made greenhouse gases. As carbon management evolves from reputation management into strict trade conditions, maritime operators, port hubs, logistics providers, and Thai supply chain stakeholders must accelerate their transition to remain viable under these evolving market rules.

A key catalyst behind this shift is the International Maritime Organization (IMO), which has set a course toward net-zero emissions by or around 2050. The IMO's strategy mandates a 20–30% reduction in greenhouse gas emissions by 2030 and a 70–80% cut by 2040 compared to 2008 levels. It also requires a 40% drop in carbon intensity by 2030, using mechanisms like the EEXI and CII to push fleet efficiency to the limit.

Simultaneously, the European Union has drawn shipping into its carbon market—the EU ETS. Fully phased in to cover carbon dioxide, methane, and nitrous oxide, the scheme operates not as a flat fee, but on a route-proportional basis: charging for 100% of emissions between EU ports and 50% for voyages linking the EU to the rest of the world. The formula is simple: the more a ship emits, the more it pays—a cost that inevitably trickles down to operational expenses and freight rates.

PIL

YOUR NEXT JOURNEY STARTS HERE

PIL Shipping Thailand is looking for talented people to join our team.

JOIN OUR TEAM TODAY
Submit your resume for current and future career opportunities.

✉ Amawasi@bkk.pilship.com
☎ +66 2 662-8589

People-Centric **Pushing Boundaries** **Future-Focused**

New Regulations, Massive Stakes: The High-Stakes Shift to Green Fuels

Alongside market-based mechanisms like the EU ETS, the European Union is deploying FuelEU Maritime to enforce strict marine energy standards. The distinction is clear: where the EU ETS puts a direct price tag on carbon output, FuelEU Maritime focuses on reducing the greenhouse gas intensity of onboard energy consumption. It evaluates fuel performance on a Well-to-Wake basis, auditing emissions across the entire lifecycle from production to combustion. The regulatory ramp-up requires a 2% GHG intensity drop in 2025, tightening to 6% by 2030, before surging to 14.5% in 2035, 31% in 2040, 62% in 2045, and culminating in an 80% cut by 2050 compared to 2020 levels. These joint measures signal a definitive shift: global trade rules are putting pressure on ocean shipping using both financial penalties and mandatory fuel standards.

Under tightening regulatory pressure, global carriers are scrambling to overhaul their fuel strategies. But there is a crucial caveat: not all alternative fuels are created equal. Fossil methanol does little to satisfy the stringent demands of green shipping; true decarbonization requires green methanol, synthesized from biomass or clean hydrogen. For the long haul, zero-emission alternatives like green ammonia and green hydrogen hold the ultimate promise. Meanwhile, energy-efficiency hardware and AI-powered route and speed optimization tools are providing immediate fuel-saving wins.

Yet, the stakes extend far beyond sheer capital costs. Ocean liners face a critical technology-risk dilemma. Ships and maritime infrastructure are multi-decade assets; committing to the wrong fuel pathway risks leaving operators saddled with stranded assets—costly infrastructure that becomes prematurely obsolete as global trade rules evolve.

Carbon is the New Cost; Carbon Data is the New Currency.

Transitioning to green shipping inherently comes with a “Green Premium”—a cost surge driven by clean fuel adoption, vessel retrofits, and carbon compliance mechanisms. In certain scenarios, these sustainable options cost several times more than traditional heavy fuel oil. Early on, cargo owners and shippers will bear this financial brunt through increased freight charges and carbon surcharges.

In the long run, however, the competitive advantage will belong to logistics providers that achieve real carbon reductions without sacrificing operational performance. By cutting fuel consumption and mitigating regulatory risk, these forward-thinking players will turn compliance into a commercial moat.

The true linchpin of this era is Carbon Data. In the near future, carbon figures will shed their reputation as dry environmental disclosures and command the same strategic weight as freight rates and transit schedules. Cargo owners will no longer be vetted on three traditional questions—origin, price, and delivery time—but on a crucial fourth: *“What are the emissions attached to this voyage?”*

This data forms the critical link between product carbon footprints and an exporter’s Scope 3 targets, weaving through emissions tracking, carbon accounting, and corporate reporting. Soon, verifiable carbon performance will dictate carrier selection. As carbon data becomes essential currency in international trade, the industry must confront a vital question: Who owns this data, and who guarantees its integrity? Carbon metrics are no longer just for reporting—they are actively reshaping commercial decisions.



Preparing Thailand for this new era extends far beyond maritime carriers. Green shipping is an ecosystem-wide imperative that demands full supply-chain alignment, built upon four core pillars:

1. Green Ships: Thai-flagged carriers and calling vessels must overhaul their fleets and propulsion systems to accommodate alternative fuels and energy-saving solutions.

2. Green Ports: Major gateways like Laem Chabang and PAT ports must build out green infrastructure—from Shore Power (Cold Ironing) and electrified cargo equipment to renewable microgrids and alternative fuel bunkering facilities.

3. Green Logistics: Decarbonization cannot end at the dock; land transport, drayage fleets, warehousing, and last-mile distribution must decarbonize to deliver seamless, low-carbon supply chains.

4. Green Trade: Thai exporters must master carbon accounting to navigate international environmental mandates, market-based carbon pricing, and green trade rules imposed by key export markets.

In this new economic playbook, long-term success will not favor those who try to sidestep regulation, but those who embrace carbon as a core business expense. Early movers—companies that measure and manage Carbon Data systematically, invest in energy efficiency, and foster deep value-chain partnerships—will drive down both operational overhead and regulatory risk. Going forward, products will no longer battle solely on price point; they will compete on the carbon cost embedded at every stage of their journey. Those who take the lead today will secure a decisive advantage in the future of international commerce.

SRIRACHA TUGBOAT

SRIRACHA TUGBOAT, AO UDOM SRIRACHA

OFFICE 038-351421-3 : KHUN MONTRI 0818614372
Tugboat Service Sriracha / laem Chabang Port
www.srirachatugboat.co.th

BSAA

Activities

Activities
Jul 26
Aug 26

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

AGM

21/7/2026

59th Annual General Meeting
Banyan Tree Bangkok Hotel





BKK PORT CONNECTION 2026

8–9 August 2026 • PAT ARENA & Holiday Inn Pattaya



PAT

PORT AUTHORITY OF THAILAND



Empowering Thailand's Future

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